

(素案)

渋谷区自転車通行環境整備計画（第三次）

2026年4月

渋谷区

目次

| | |
|-----------------------|----|
| 1. 本計画策定の背景と目的 | 1 |
| 2. 自転車通行環境の整備計画、方針 | 3 |
| 3. これまでの自転車通行環境の整備の現状 | 10 |
| 4. 自転車通行環境を取りまく現状と課題 | 18 |
| 5. 第三次整備計画の策定 | 22 |
| 6. 計画の推進体制、進捗管理 | 32 |

1. 本計画策定の背景と目的

(1) 背景（自転車を取りまく社会情勢の変化等）

- 自転車は手軽で便利であることに加え、経済面、環境面、健康面でも優れた乗り物であり、その活用を総合的・計画的に推進するため『自転車活用推進法』が平成 29 年 5 月より施行されています。
- 近年、東日本大震災や新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした防災意識や健康意識の高まりから、全国的に自転車利用者数が増えていることもあり、中長期的に見れば交通事故件数は減少傾向にある中、全交通事故に占める自転車関与事故率は増加傾向にあります。
- 国では、自転車利用における近年の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車利用環境整備に関して必要な事項を示す『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月策定）』（以下、「ガイドライン」という）を令和 6 年 6 月に改定しています。
- 東京都では、歩行者中心のまちづくりに向けて、誰もが快適に安心して自転車を利用できる環境のさらなる充実を目指して、自転車の活用推進における基本方針や具体的な施策を示す『東京都自転車活用推進計画（平成 31 年 3 月策定）』を令和 3 年 5 月に改定しています。
- 令和 5 年 7 月 1 日には道路交通法の改正があり、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等に関する規定が施行され、免許不要で運転できるようになったことに加え、原則車道の左側を走行することや、普通自転車通行帯等の自転車通行環境上を走行できることなどが取り決められました。これにより、今後、新たなモビリティの利用者もさらに増加することが予想されます。
- 依然として自転車運転者の法令違反に起因する死亡・重傷事故が発生している現状等を踏まえ、令和 6 年 11 月 1 日には自転車運転中の「ながらスマホ」・酒気帯び運転及び幫助に対する罰則規定も新たに制定され、令和 8 年 4 月 1 日からは自転車の交通違反に対する「交通反則通告制度」（青切符）の導入により、違反者に対する取り締まりが強化されます。
- 渋谷区では以下の計画を策定し、自転車が適切に利用され、安全かつ快適な走行が実現されることを目的として各種事業に取り組んできました。

▶『渋谷区自転車活用推進計画』（令和 2 年 4 月策定）※以下、「推進計画」という

国の『自転車活用推進法』が平成 29 年 5 月より施行されたことを契機に、自転車に関する各種関連計画を有機的・戦略的に展開し、区民一人ひとりの適正な自転車利用と、今後のまちづくりや都市開発と連携した自転車利用環境の整備推進などを図るため、以下の 4 つの重点プロジェクトを設定し、各プロジェクトの方針や施策（ハード・ソフト）を定めています。

- ① はしる：安全で快適な通行空間の創出
- ② とめる：適正な駐輪環境の創出
- ③ まもる：区民が率先して取り組む安全安心な環境創出
- ④ いかし・つなぐ：多様な目的・施策の相互効果の発現

▶『渋谷区交通安全計画（第 11 次）』（令和 4 年 3 月策定）

「安全で安心して生活できるまちづくり」を目指し、交通事故の抑制・交通環境の改善を図るため、交通安全施策の重点や推進体制のほか、分野別の推進施策を定めています。

▶『渋谷区自転車通行環境整備計画（第二次）』（令和 3 年 5 月策定）

『渋谷区自転車安全利用指針』（平成 25 年 3 月策定）の取組の一つである「自転車の通行環境整備」や、上記の『推進計画』で位置づけた 4 つの重点プロジェクトのうち、「①はしる」に定める施策の具体化を図るため、自転車利用環境の整備にあたっての基本方針や計画対象路線を定めています。

本計画は、全国・都内・区内の自転車事故の状況や、自転車通行空間の整備状況など、5 年間の成果を踏まえた各種数値目標を見直し、改定を行うものとしします。

(2) 目的（第三次整備計画の改定に向けて）

前頁の背景（自転車を取りまく社会情勢の変化等）を踏まえ、本計画の目的を以下の通りとします。

第二次整備計画の取組成果や、昨今の自転車を取りまく社会情勢の変化を踏まえ、「推進計画」で位置づけた4つの重点プロジェクトのうち、本計画では「①はしる」を具体化するものとして、第二次整備計画完了時のネットワーク路線の整備状況等を踏まえ、第三次整備計画の整備目標および各種指標を定めるものとする。

【渋谷区自転車通行環境整備計画（第三次）の位置づけ】

区の主な上位計画

- 渋谷区長期基本計画（平成 29 年～令和 8 年）
- 渋谷区まちづくりマスタープラン（令和元年 12 月～） など

渋谷区自転車活用推進計画

計画期間：令和 2 年～令和 22 年

区の主な関連計画

- 第 11 次渋谷区交通安全計画（令和 4 年 3 月～）⇒R8 改定予定
- 渋谷駅周辺地域交通戦略（令和 2 年） など

重点プロジェクト「①はしる」の具体化

- 渋谷区自転車安全利用指針（平成 25 年 3 月～）
※以下、「安全利用指針」という

渋谷区自転車通行環境整備計画（第三次）

・今までの自転車通行環境整備計画

第一次整備計画（平成 27 年 4 月～令和 3 年 3 月）

良好な自転車交通秩序の実現を図るとともに、自転車の通行環境整備を具体化することを目的に策定しました。

第二次整備計画（令和 3 年 4 月～令和 8 年 3 月）

第一次整備計画策定以降の 5 年間の各種数値（全国、都内および区内の自転車事故状況や自転車通行環境の整備実績等）に加え、同時期に策定した上位計画の内容を基に、計画目標、指標等を見直しました。

2. 自転車通行環境の整備計画、方針

2.1. 基本方針

自転車通行環境整備計画の基本方針は、以下のとおりです。

【基本方針】

歩行者・自転車・自動車がより安全、安心、快適に通行できる環境を創出する。

2.2. 自転車通行環境を整備する路線

【渋谷区自転車安全利用ネットワーク路線】

渋谷区内にて、自転車通行環境の整備が必要な路線として、以下の条件を満たす路線について、「渋谷区自転車安全利用ネットワーク路線（以下「ネットワーク路線」という）」として選定しています。

（【図6】参照）

＜ネットワーク路線選定の条件＞

- ①道路ネットワークの骨格を構成する都市計画道路
- ②都市計画道路を補完し、連絡する自転車の安全利用を図る主要生活道路
- ③地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ④自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車の通行空間を確保する路線
- ⑤地域の課題やニーズに応じて自転車の安全利用を図る路線
- ⑥その他のネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線

＜出典＞「渋谷区自転車安全利用指針」

【計画対象路線】

安全利用指針において選定したネットワーク路線のうち、以下の考え方に基づいて検討した整備優先度の高い路線を優先整備路線と位置づけ、短期目標（概ね10年）で整備を進めてきました。

優先整備路線以外の路線については、その他のネットワーク路線として位置づけ、通行ネットワークを補完する路線として順次整備を進めてきました。

＜整備優先度の考え方＞

- i. 道路ネットワークの骨格を構成する路線（都市計画道路）
- ii. 自転車を利用する施設のある路線（駐輪場・区民施設）
- iii. 安全性の向上のために緊急を要する路線（自転車事故発生）

2.3. 自転車通行環境の整備形態について

国交省にて策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示された、選定フローを基に整備形態を決定し、整備を行っています。

【表 1】自転車通行環境の整備形態選定フロー

| | A 自動車の速度が高い道路 | B A,C以外の道路 | C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路 |
|------------|------------------|---------------|-----------------------------------|
| 自転車と自動車の分離 | 構造的な分離 | 視覚的な分離 | 混在 |
| 目安※ | 速度が50km/h超 | A,C以外の道路 | 速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下 |
| 整備形態 | 自転車道 | 自転車専用通行帯 | 車道混在(自転車と自動車を 車道で混在) |

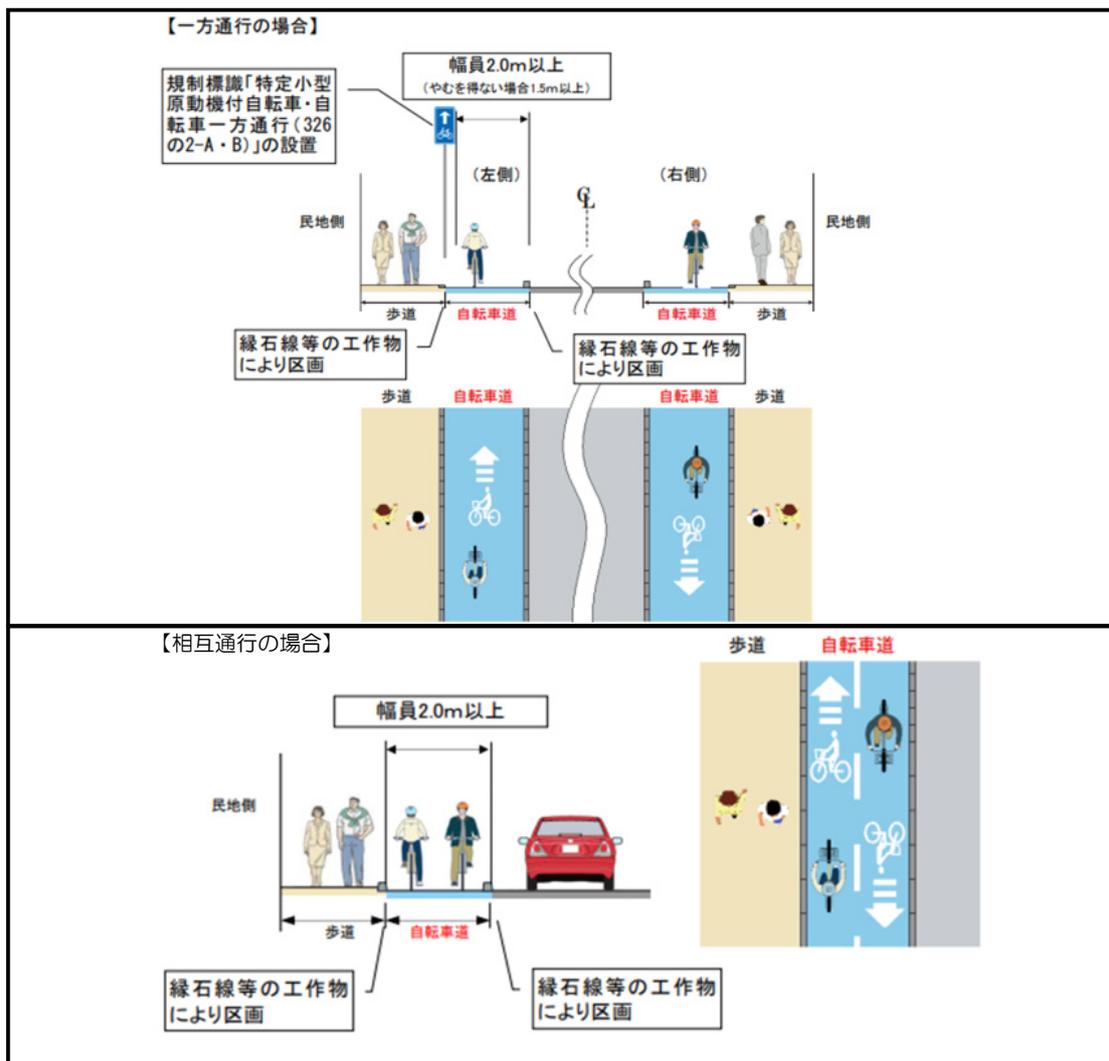
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

«出典»「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

A：自転車道

十分な歩道幅員が確保されており、また、車道を走行する自動車の速度が比較的速い道路（50 km/h以上）においては、自転車道の整備が推奨されています。

【図 1】自転車道



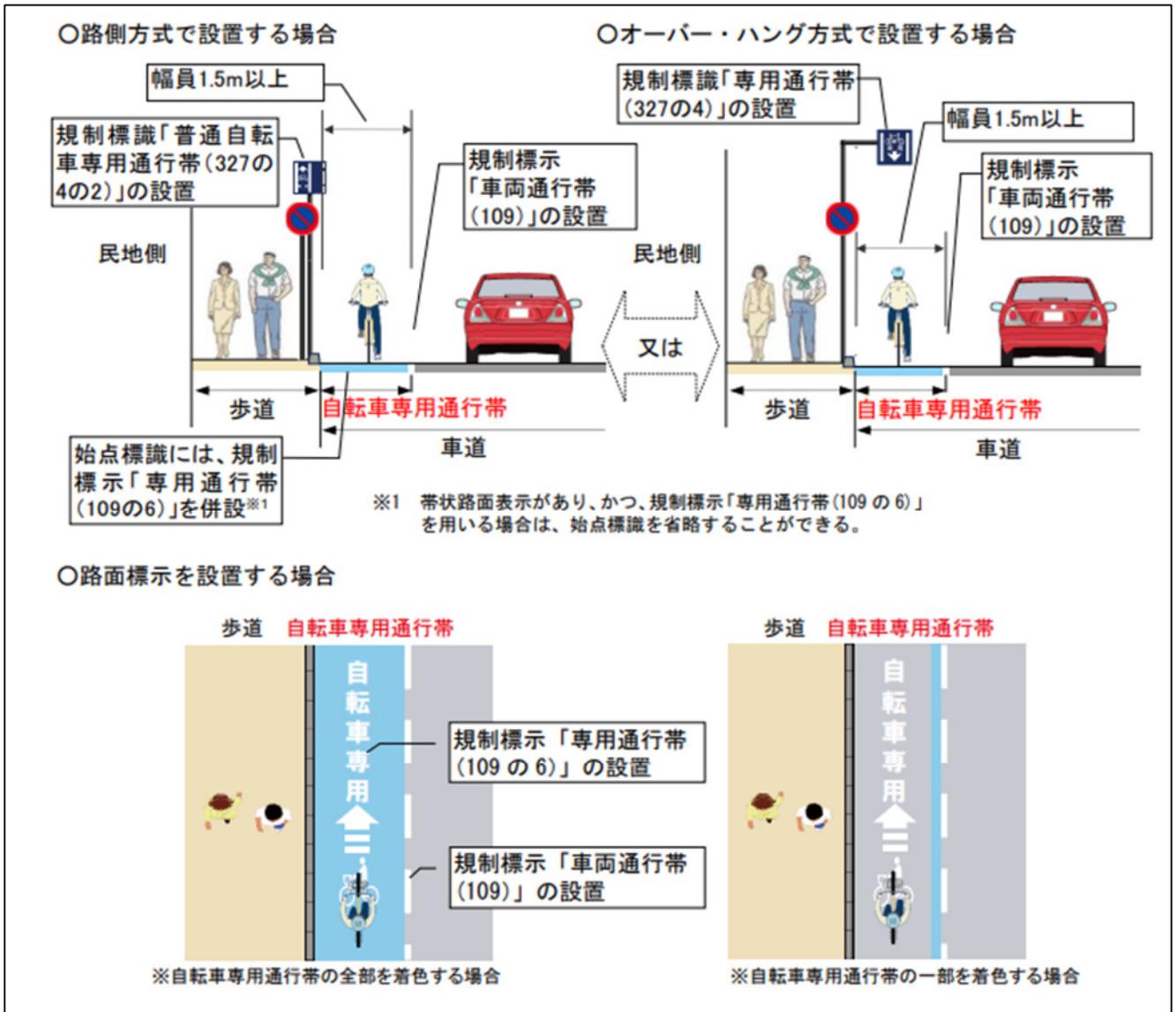
B：普通自転車専用通行帯（自転車レーン）

必要な車道幅員が確保されている道路においては、警視庁や所轄警察署と整備形態を協議の上、普通自転車専用通行帯（自転車レーン）を整備します。

普通自転車専用通行帯が整備されると、警察により交通規制がかけられ、自転車等が走行するための専用の車線として指定されます。

自転車専用の車線として指定されるため、後述の車道混在に比べ、自転車がより安全に通行できるようになるとともに、自転車が車道を通行するようになるので歩道を通行する歩行者の安全性も向上します。

【図2】普通自転車専用通行帯（自転車レーン）

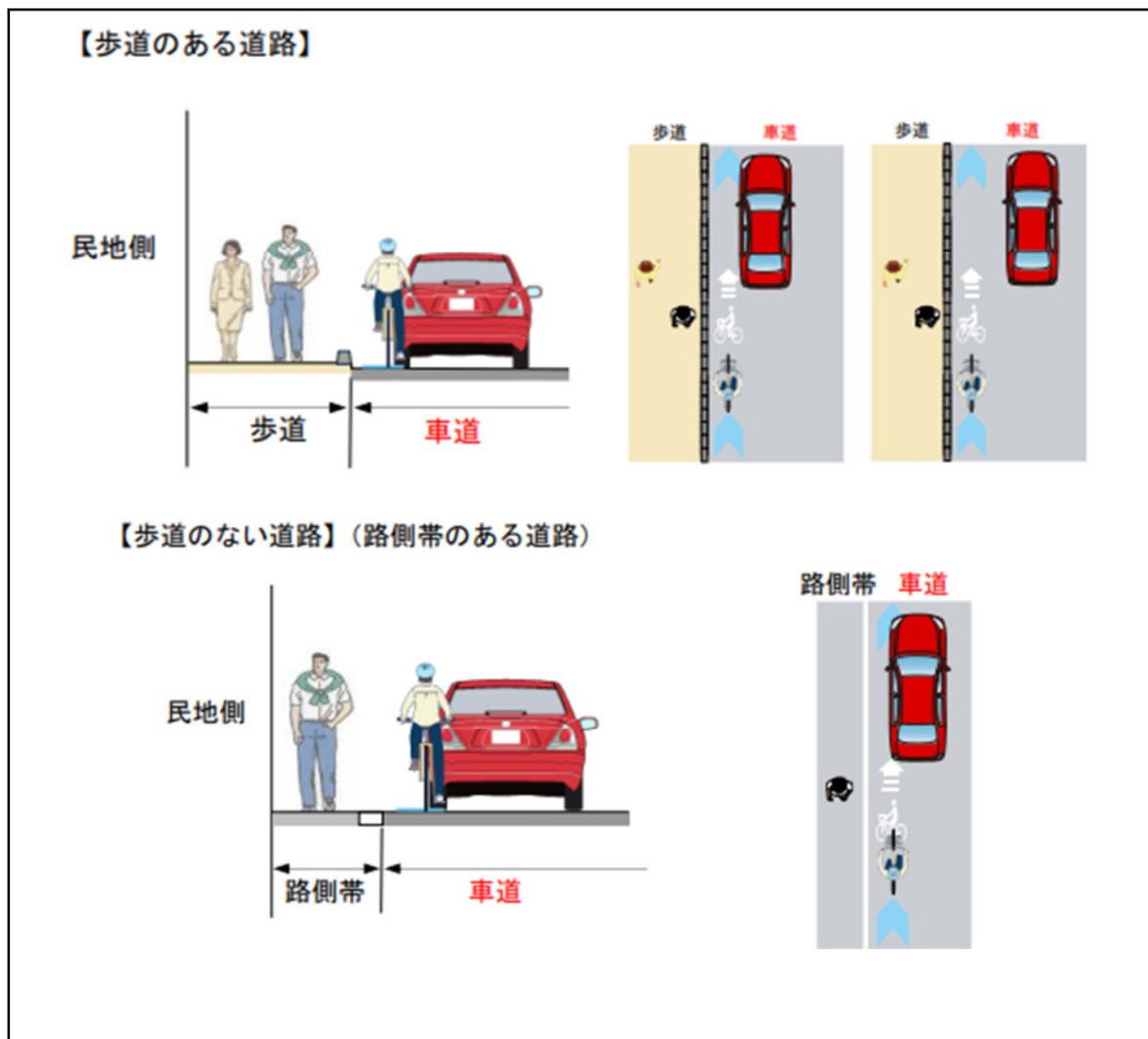


C：車道混在整備（ナビライン+ナビマーク）

前述の二つの自転車通行環境の整備に必要な幅員が確保できない道路については、車道を走行する自動車の速度が40 km/h以下かつ交通量4,000台以下の場合に限り、ナビラインおよびナビマークを設置する車道混在整備を行っています。

ナビライン、ナビマークは自転車利用者に対し、通行箇所および進行方向を誘導する役割を持っており、特徴として、生活道路のような比較的幅員の狭い道路においても整備することができます。

【図3】車道混在整備（ナビライン+ナビマーク）



参考：パーキング・メーター周辺での自転車通行環境の整備

普通自転車専用通行帯の整備の一例として、パーキング・メーターの駐車枠を避けるように自転車通行帯を設けることで、連続した通行環境を確保した箇所もあります。

【図4】普通自転車専用通行帯の整備イメージ（文京区事例）

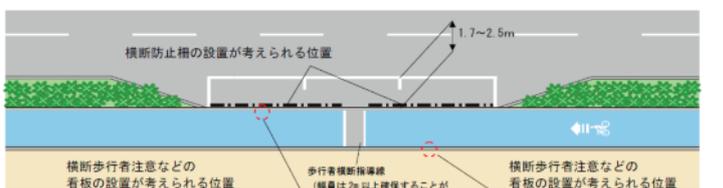
1.3.3 パーキング・メーター等設置区間部の設計

(1) 基本的な考え方

- ・パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去するものとする。
周辺に路外駐車場の整備が進んだ場合は、自転車通行空間を確保するため、撤去の必要性を検討するものとする。

(2) 自転車道

- ・パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置するものとする。
- ・パーキング・メーターを利用する自動車利用者が自転車道を横断することがあるため、区画線「歩行者横断指導線（104）」の設置や看板又は路面表示等により自転車に対して人の横断があることを注意喚起することが望ましい。さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。



図Ⅱ-26 自転車道のある道路にパーキング・メーターを設置する例



《出典》「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」

参考：法定外表示の併用

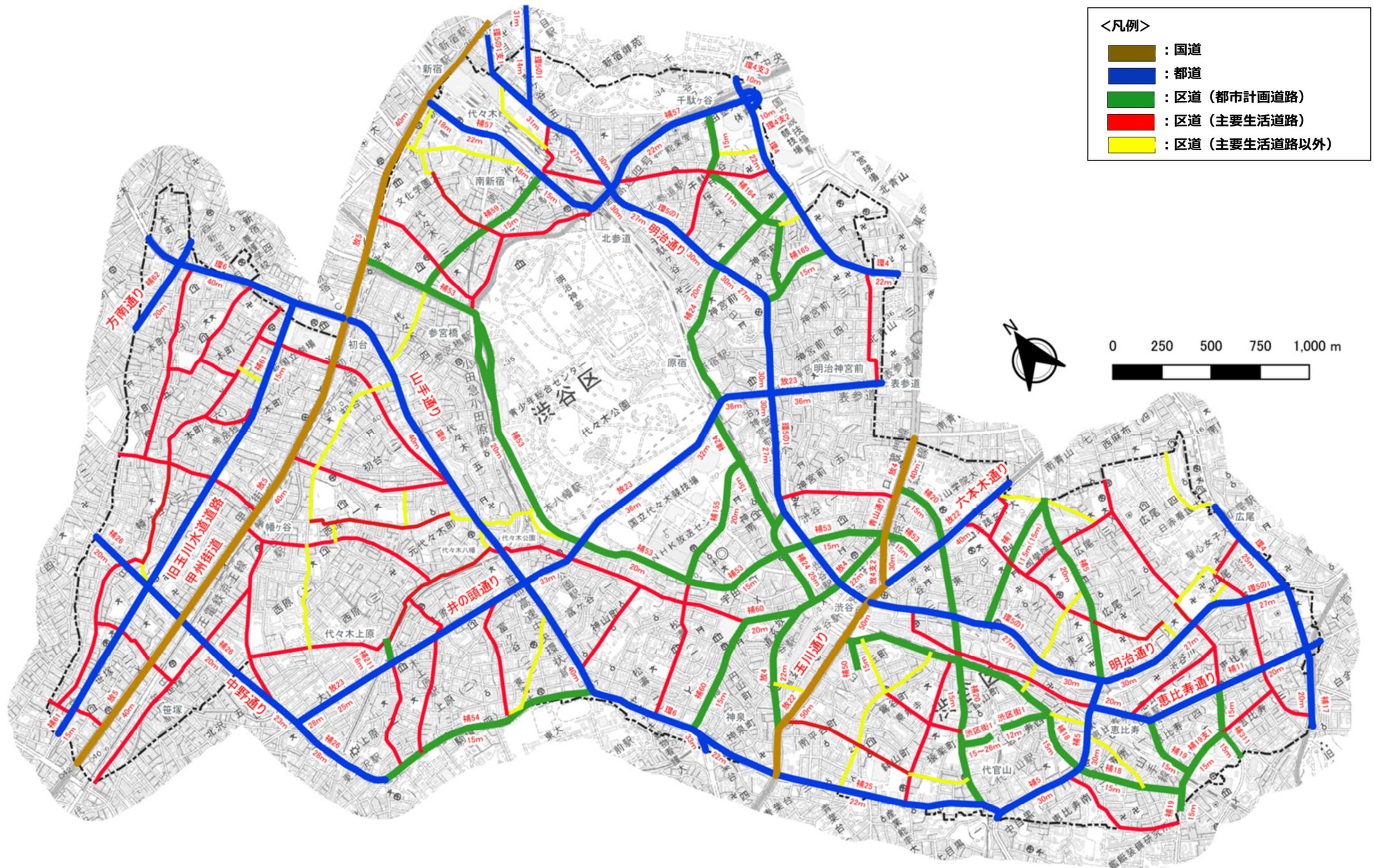
自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、法令で定められた道路標識、道路標示だけでなく、法定外の看板及び路面表示の設置も行っています。

また、道路利用者の混乱を避けるために、案内のデザインや設置位置については、関係機関と連携し統一しています。

【図5】法定外看板の例（渋谷区）

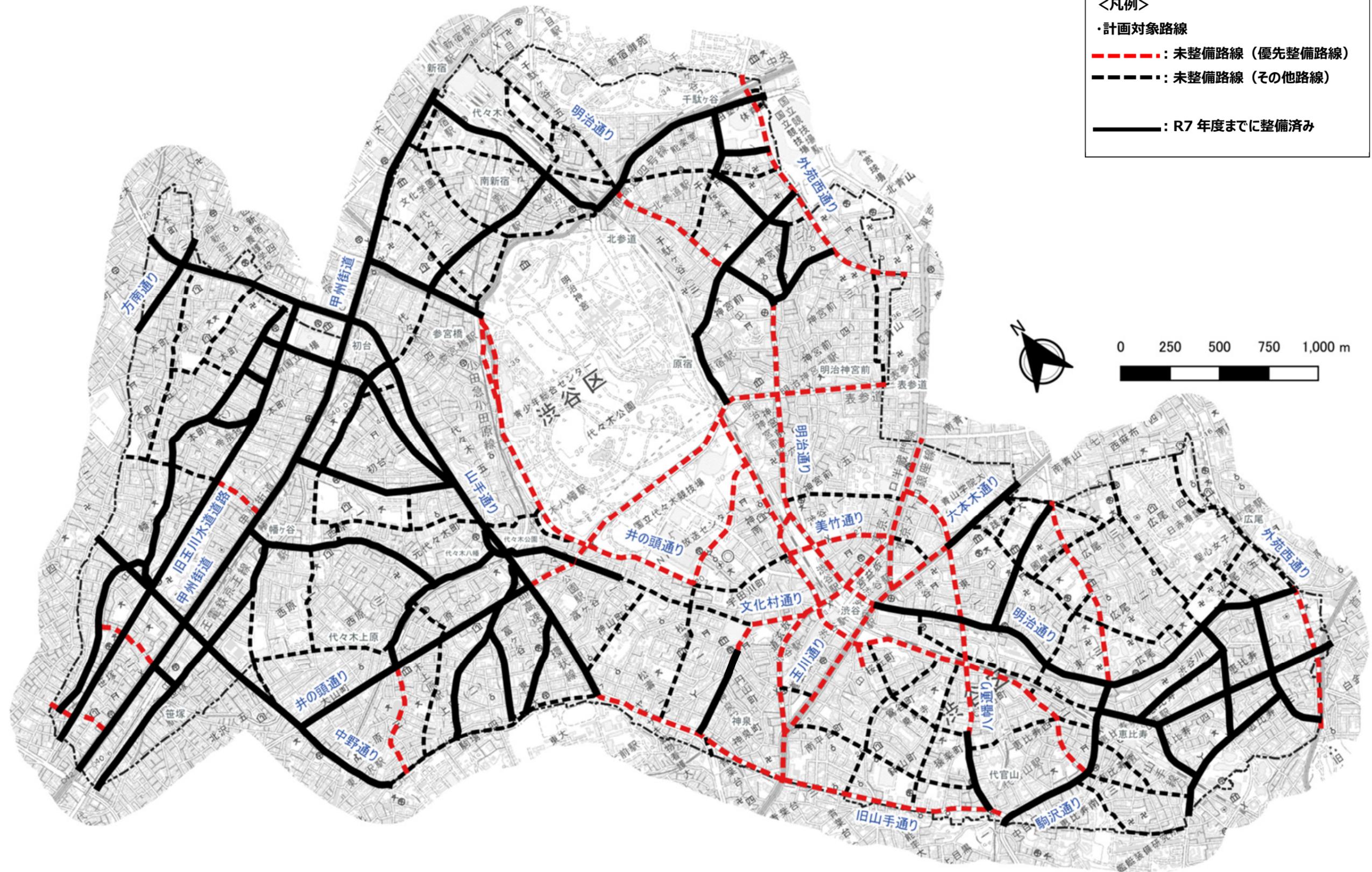


【図 6】渋谷区自転車安全利用ネットワーク路線



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

【図7】計画対象路線



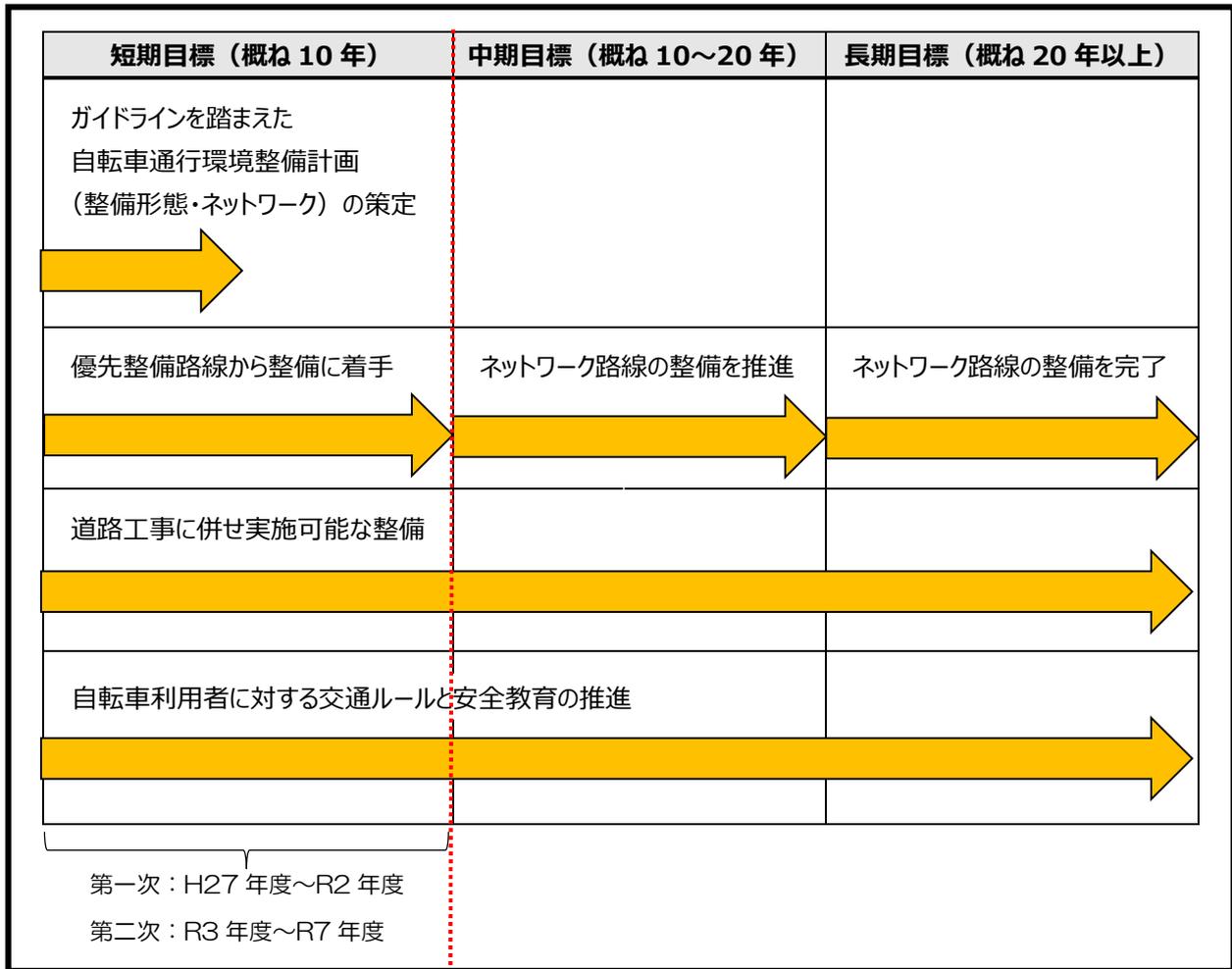
※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

3. これまでの自転車通行環境の整備の現状

(1) 過去計画（第一次、第二次整備計画）の整備目標

第一次、第二次整備計画においては、安全利用指針にて定めた短期・中期・長期の目標を踏まえ、概ね5年ごとに進捗状況の確認・見直しを行いながら、計画的に各種取り組みを行ってきました。

【図8】過去計画での整備目標（抜粋）



現時点（第三次整備計画改定）

(2) 各道路管理者の自転車通行環境整備の状況

国土交通省と警察庁は、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めることを目的として、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。(平成28年7月、令和6年6月 改定)

このガイドラインに則り、各道路管理者において自転車通行環境の整備を進めてきました。

第二次整備計画施行期間中の各道路管理者の取組、整備状況等は以下のとおりです。

①国道

- 国土交通省では、各関係機関によって構成されたワーキンググループにおいて、ガイドラインに準拠した自転車ネットワーク計画の作成や整備に向けた検討を行っております。
- 国道においては、甲州街道（国道20号線）の内、ナビマークのみが整備されていた区間において、新たにナビラインを整備しました。

②都道

- 都道では、主要地方道新宿国立線（本町3～4丁目）にて、令和7年度に普通自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備が行われました。

③区道

- 区道では、区内全域でナビライン・ナビマークの整備を進めてきました。
- 特別区道第859・853号路線（代々木神園町3番～神南2丁目）において、普通自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備に向け、準備を進めてきました。

※第二次整備計画完了（令和7年度末）時点での各道路の自転車通行環境の整備状況については、【図12-1～3】を参照

(3) 自転車通行環境の整備状況について

第二次整備計画の整備目標延長（アウトプット指標）および実績は以下の通りです。

区道の整備においては、車道混在（ナビライン+ナビマーク）の整備を行ってきましたが、一部路線にて、自転車レーンの整備に関わる各種準備も並行して行っていたこともあり、最終的に整備目標延長 10.85 km に対し、約 7.63 km の整備実績（目標の約 7 割）となりました。

【表 2】第二次整備計画の整備目標延長（アウトプット指標）

| 時期 (年度) | 第二次整備計画の整備目標延長 | | | |
|------------|----------------|----|----------|----------|
| | 国道 | 都道 | 区道 | 計 |
| R3~R7 | — | — | 10.85 km | 10.85 km |

※国道、都道については、各道路管理者にて目標を設定するため未定。

【表 3】第二次整備計画の整備実績

| | 第二次整備計画策定時 | | 第二次整備計画実績 | | | 参考 |
|----|------------|----------|------------------------|---------------|----------------|------------|
| | 整備済延長 ① | 整備目標延長 | 整備延長 ② | 整備済総延長 ①+② | 整備率 (①+②)/③ | 計画総延長 ③ |
| 区道 | 13.95 km | 10.85 km | 7.63 km (目標値の約 7 割) | 21.58 km | 35.4% | 60.8 km |
| 都道 | 16.41 km | — | 0.50 km | 16.91 km | 64.0% | 26.4 km |
| 国道 | 3.87 km | — | 0 km | 3.87 km | 66.7% | 5.8 km |
| 合計 | 34.23 km | 10.85 km | 8.13 km | 42.36 km | 45.5% | 93.0 km |

※国道については、一部ナビマークのみ整備されていた路線について、ナビラインを整備する工事を実施した。

【図 9】本整備計画策定前の整備済箇所
(平成 26 年度以前)



【図 10】第二次整備計画完了時の整備済箇所
(平成 27 年度～令和 7 年度)



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

(4) 自転車事故関与件数・関与率について

第二次整備計画にて定めた自転車関与事故件数の目標値（アウトカム指標）および実績値は下表のとおりです。目標値131件に対し、296件（R7末見込み）という結果となり、目標を達成することができませんでした。

原因としては、第二次整備計画策定時（令和3年5月）は、新型コロナウイルス感染症流行の影響により、従来と比べ自転車利用者数が減少していたことにより、事故発生数も低減されていたと考えられ、令和2年の実績から35%削減するという目標の設定方法が、コロナ禍を経た自転車利用の実態と乖離したものであったと推察されます。

自転車関与事故発生件数の推移としては、新型コロナウイルス感染症の影響の減少を受け、令和4、5年に全事故件数とともに一旦上昇しましたが、その後、若干減少しております。

【表4】第二次整備計画において定めた自転車の関与事故件数の目標値（アウトカム指標）

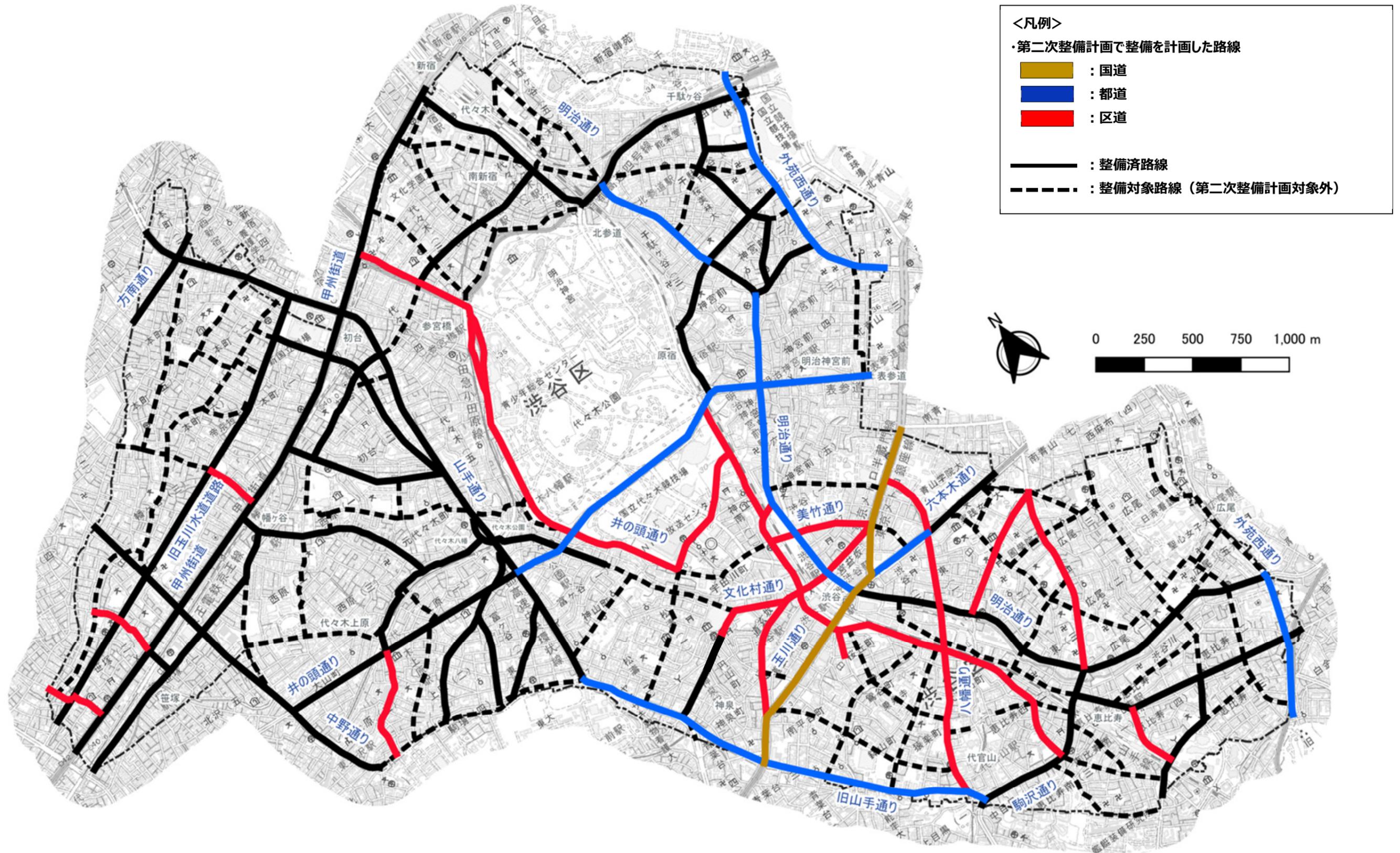
| 時期 | 自転車の関与事故件数（目標値） | 備考 |
|----|-----------------|------------------------|
| R7 | 131 件 | (R2 年実績の 202 件から 35%減) |

【表5】第二次整備計画の策定から令和7年までの事故発生件数、自転車関与率

| | | 全事故件数 | 自転車の関与事故件数 | 自転車関与率 |
|-----|----|----------|-----------------|--------|
| 渋谷区 | R2 | 552 件 | 202 件 | 36.6% |
| | R3 | 594 件 | 220 件 | 37.0% |
| | R4 | 852 件 | 335 件 | 39.3% |
| | R5 | 864 件 | 336 件 | 38.8% |
| | R6 | 726 件 | 279 件 | 38.4% |
| | R7 | 〇〇件※ | 296 件 ※年末見込み | 〇〇%※ |
| 東京都 | R2 | 25,642 件 | 10,407 件 | 40.6% |
| | R3 | 27,598 件 | 12,035 件 | 43.6% |
| | R4 | 30,170 件 | 13,883 件 | 46.0% |
| | R5 | 31,385 件 | 14,524 件 | 46.2% |
| | R6 | 30,103 件 | 13,773 件 | 45.7% |
| | R7 | 〇〇件※ | 〇〇件※ | 〇〇%※ |

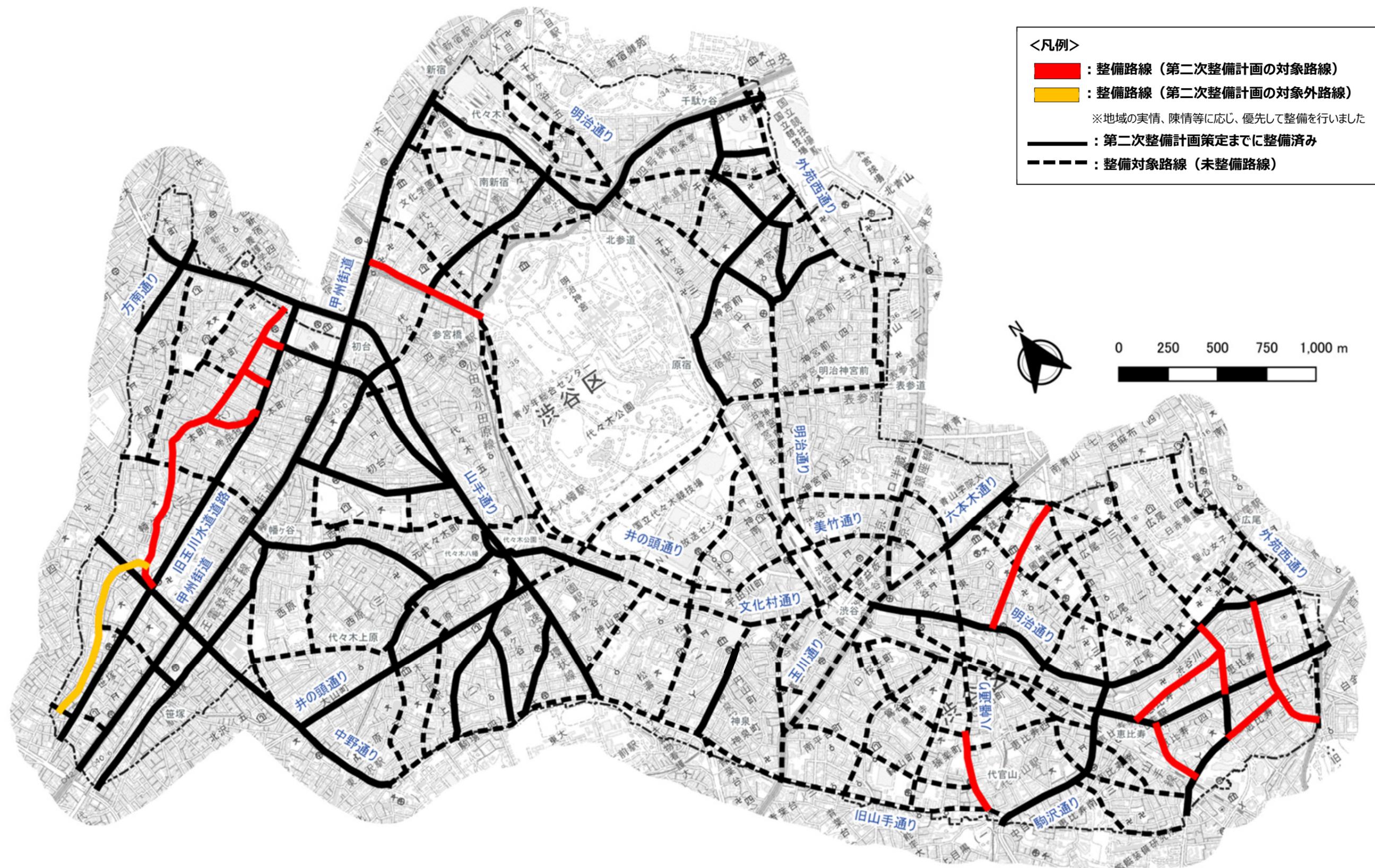
※R7の事故件数及び関与率については、数値が確定次第、記載します

【図 11】第二次整備計画で整備予定だった路線（令和 3 年度～令和 7 年度）



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

【図 12-1】第二次整備計画の整備実績（令和3年度～令和7年度）



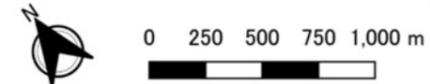
※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

【図 12-2】整備状況（国道・都道）

今年度の工事完了写真を掲載予定



- <凡例>
- ・普通自転車専用通行帯
 - : 都道整備済
 - ・ナビライン、ナビマーク
 - : 国道整備済
 - : 都道整備済
 - ・自転車歩行者道（視覚的分離）
 - : 都道整備済
 - : 区道整備済路線
 - : 未整備路線



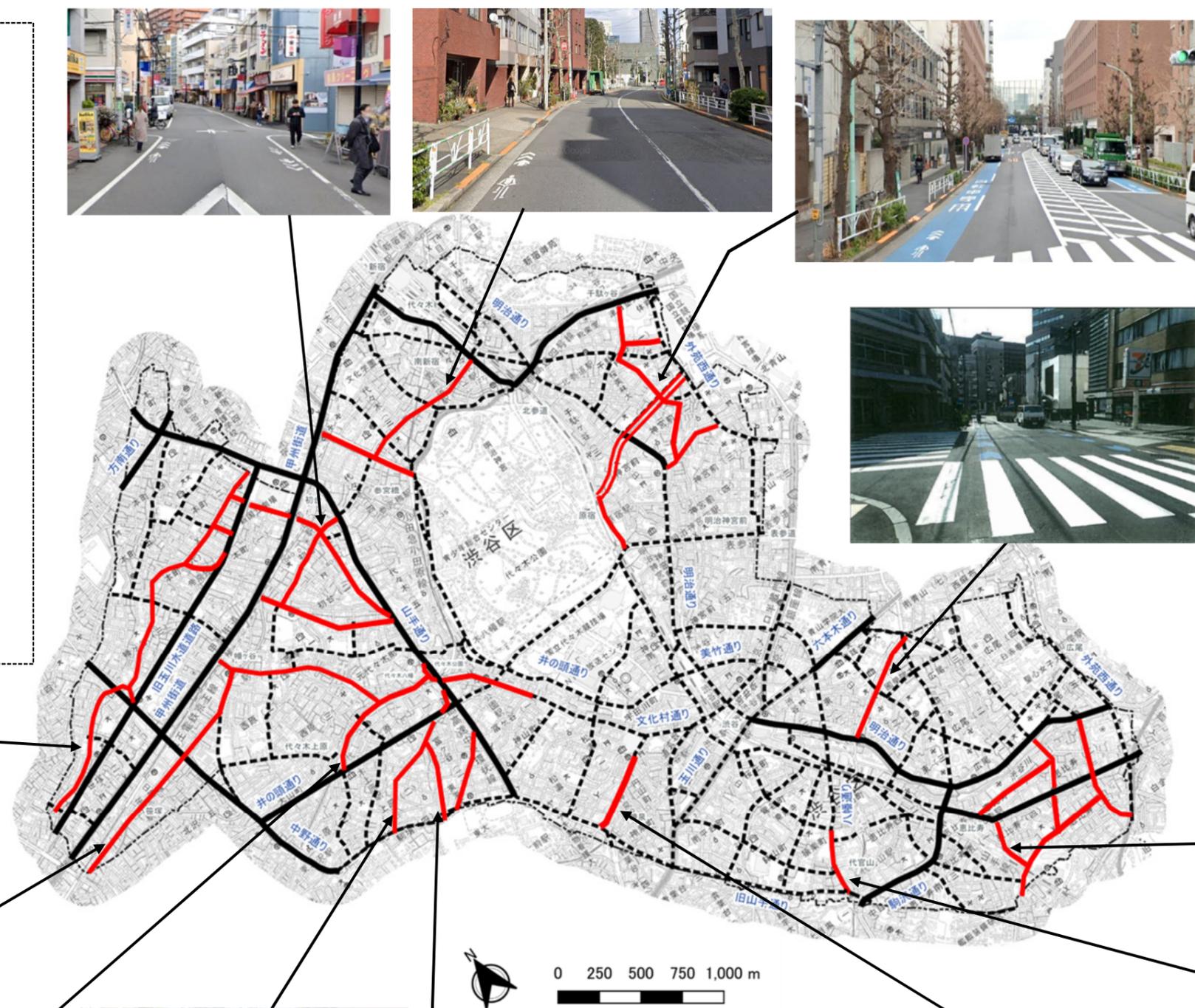
※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

【図 12-3】整備状況（区道）

- <凡例>
- ・普通自転車専用通行帯
 - ・ナビライン、ナビマーク
 - : 区道整備済
 - : 区道整備済
 - : 都道・国道整備済路線
 - : 未整備路線

今年度の工事完了写真を掲載予定

今年度の工事完了写真を掲載予定



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

4. 自転車通行環境を取りまく現状と課題

(1) 自転車事故発生状況

- 交通事故総件数

全国における交通事故総件数は、自動車交通量の減少、交通状況の整備、警察による取り締まり強化等により、従来から減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、さらに大きく減少しました。都内及び渋谷区でも同様の傾向であるものの、令和4年以降はやや増加している状況です。

※令和7年の事故件数及び関与率については、数値が確定次第、記載します

【表6】交通事故総件数

| | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| 全国 | 309,178 | 305,196 | 300,839 | 307,930 | 290,895 | 〇〇※ |
| 都内 | 25,642 | 27,598 | 30,170 | 31,385 | 30,103 | 〇〇※ |
| 渋谷区 | 552 | 594 | 852 | 864 | 726 | 〇〇※ |

《出典》「東京の交通事故 警視庁交通部」

- 自転車の関与事故件数

自転車の関与事故件数について、交通事故総件数と同様、全国では新型コロナウイルス感染症の流行前に比べて、大幅に減少しています。都内及び渋谷区内では、新型コロナウイルス感染症の流行前は横ばいから減少傾向でしたが、令和4年から増加し、以前より多い事故件数で推移しています。

【表7】自転車の関与事故件数

| | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 全国 | 67,673 | 69,694 | 69,985 | 72,339 | 67,531 | 〇〇※ |
| 都内 | 10,407 | 12,035 | 13,883 | 14,524 | 13,773 | 〇〇※ |
| 渋谷区 | 202 | 220 | 335 | 336 | 279 | 296※見込み |

*自転車の関与事故件数は、自転車が第1又は第2当事者となった事故件数
(自転車相互事故は計1件として計上)

《出典》「東京の交通事故 警視庁交通部」

- 交通事故全体に占める自転車の事故関与率

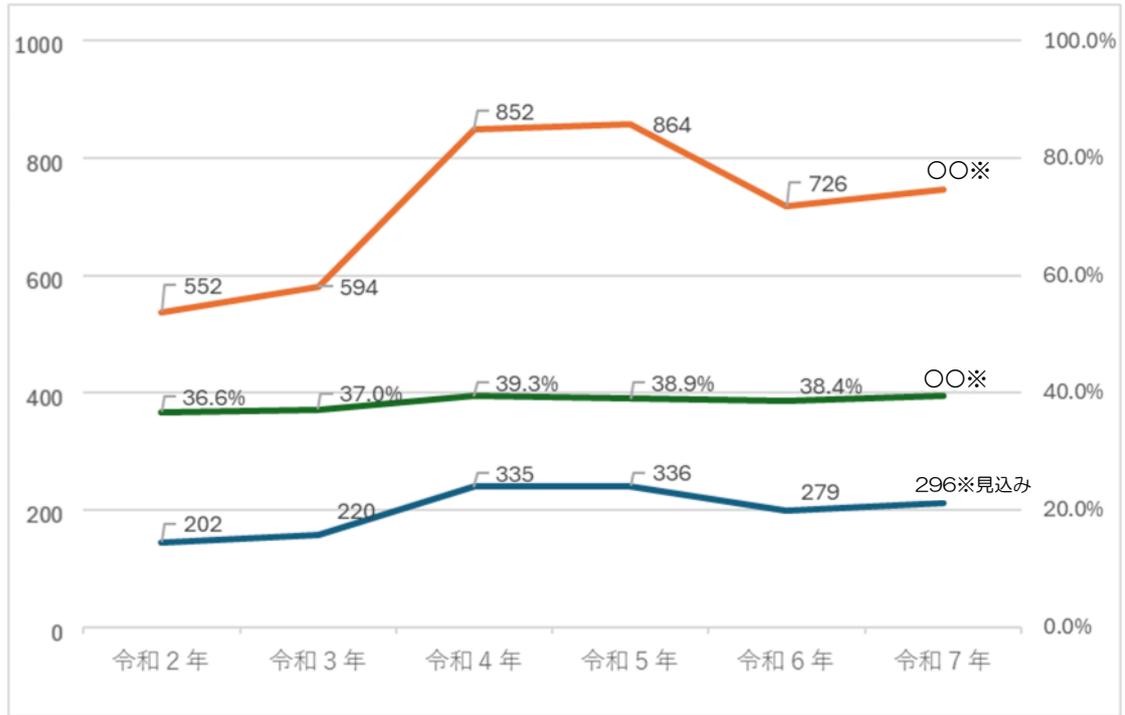
交通事故全体に占める自転車の事故関与率は、全国、都内及び渋谷区の全てにおいて、増加傾向にあります。全国では概ね20%程度の事故関与率であるのに対し、都内では40%を超え、渋谷区では都内全域より低いものの、全国と比較して高い状況が続いています。

【表8】交通事故全体に占める自転車の事故関与率

| | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 全国 | 21.9% | 22.8% | 23.3% | 23.5% | 23.2% | 〇〇※ |
| 都内 | 40.6% | 43.6% | 46.0% | 46.3% | 45.8% | 〇〇※ |
| 渋谷区 | 36.6% | 37.0% | 39.3% | 38.9% | 38.4% | 〇〇※ |

《出典》「東京の交通事故 警視庁交通部」

【図 13】渋谷区における自転車事故発生状況の推移



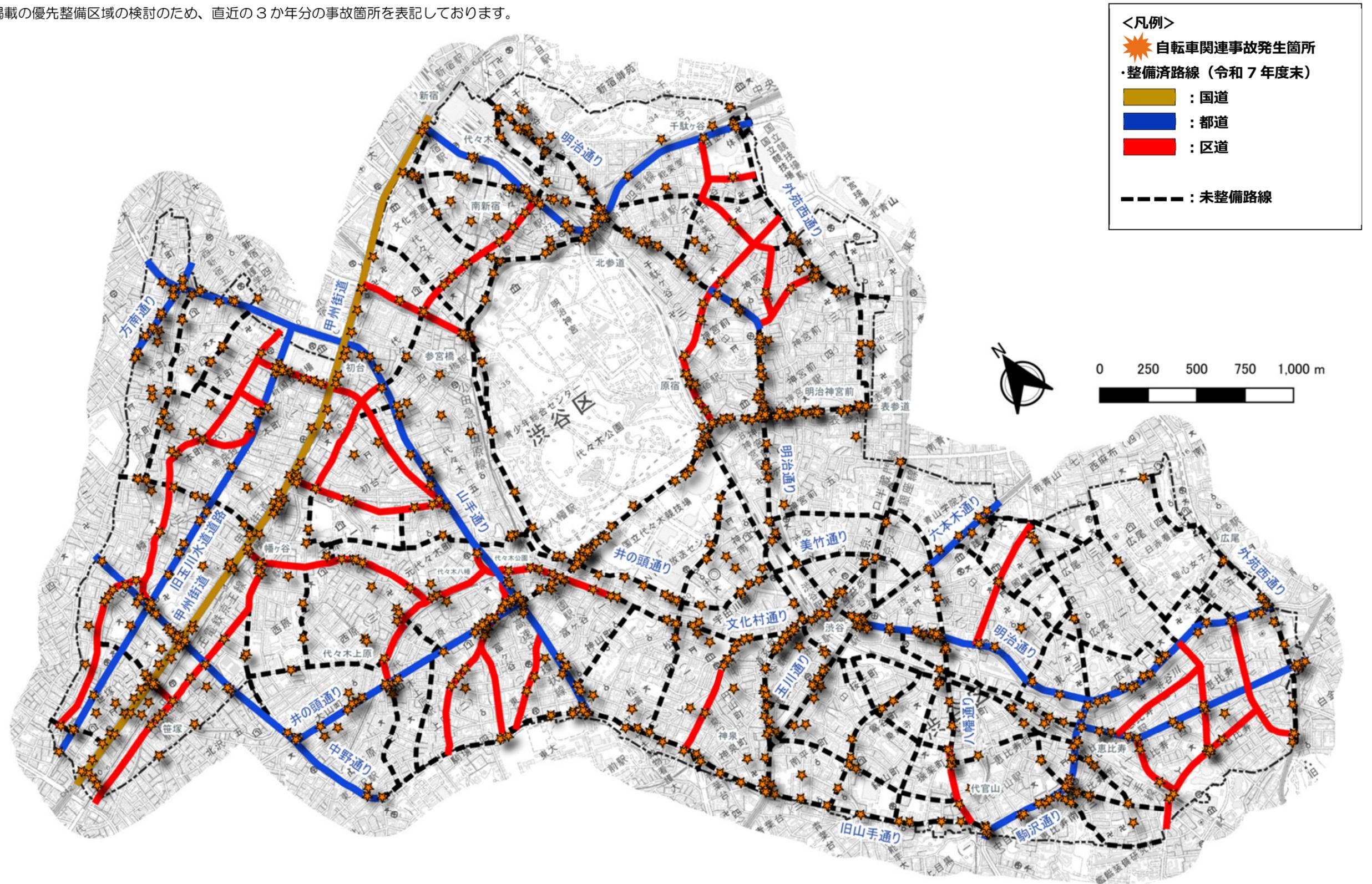
※令和7年の事故件数及び関与率については、数値が確定次第、記載します

- 渋谷区における交通事故総件数
- 渋谷区における自転車の関与事故件数
- 渋谷区における交通事故全体に占める自転車の事故関与率

【図 14】自転車関与事故の発生状況図（令和 4 年～令和 6 年） ※令和 7 年の事故状況が確定次第、令和 5 年～令和 7 年の発生状況図を記載します

※区内の自転車関与事故の発生状況を視覚化した図となります。

後頁掲載の優先整備区域の検討のため、直近の 3 か年分の事故箇所を表記しております。



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

(2) 課題

①安全な通行環境が十分に確保されていない

区内において、自転車の関与事故件数や交通事故全体に占める自転車の関与率が高い状況が続いている一因として、自転車通行環境の整備が十分に進んでいないことが考えられます。

渋谷区では、自転車通行空間を備えた都市計画道路の整備を進めてきた結果、安全に通行できる道路の整備率は向上しましたが、生活道路など幅員の狭い道路が依然として多く存在しています。

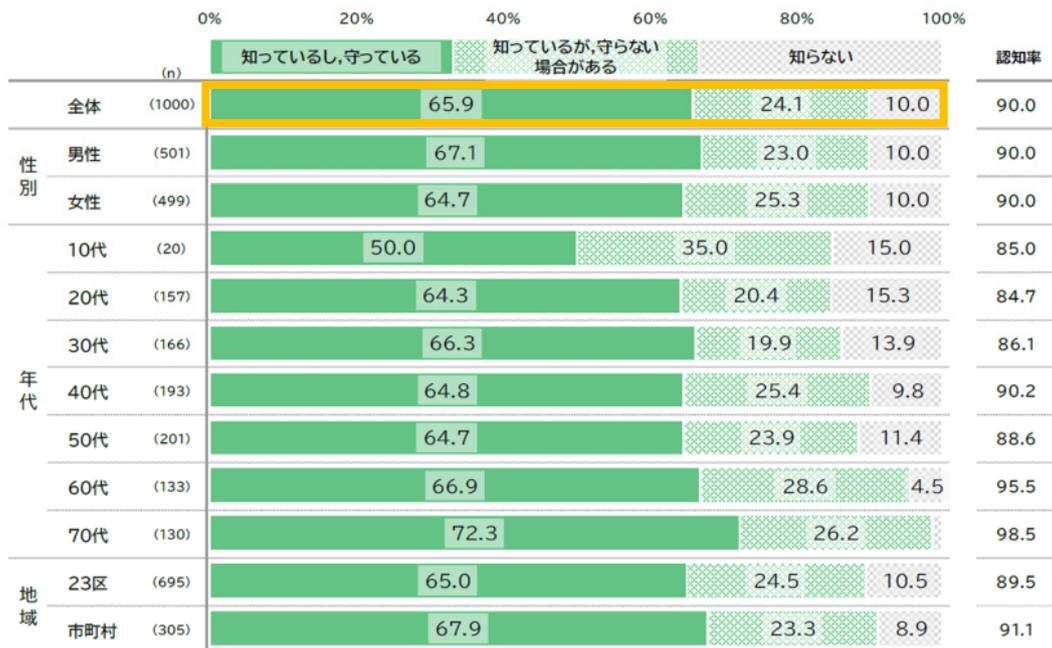
このような道路では、歩行者・自転車・自動車の通行幅員が不足し、また、通行区分も不明確なため、3者が混同し通行することとなり、安全な通行環境が確保できない状況となっています。

②自転車利用のルールに対する認知度が低い

都内在住の自転車利用者1,000名を対象とした自転車等の安全利用に関するWEBアンケートにおいて、『自転車は、原則として車道の左側を通行する』とした交通ルールについて、「知っているし、守っている」が65.9%、「知っているが守らない場合がある」が24.1%となっています。

「知っているが守らない場合がある」といった回答が未だに多く、特に10代の若年層や高齢者においてはその傾向が顕著に出ている状況であり、自転車利用者のルール・マナーへの理解を高めていくことが求められております。

【図 15】「自転車は、原則として車道の左側を通行する」という設問への回答



※1 認知率=「知っているし、守っている」+「知っているが、守らない場合がある」

※2 2%未満の値はグラフ内での数字表記を割愛

《出典》令和6年度自転車等の安全利用（保険加入ほか）に関する調査報告書（東京都）

5. 第三次整備計画の策定

5.1. 第三次整備計画の策定にあたって

第三次整備計画の策定にあたっては、第二次整備計画の実績や昨今の社会情勢等の変化も踏まえ、以下の検討を行いつつ計画内容を策定することとします。

• 自転車通行環境の整備促進（ハード対策）

各道路管理者において、自転車通行環境の整備を区内各所で鋭意進めてきましたが、全体の整備状況は未だ道半ばであり、自転車利用者に対し、正しい走行位置、方向を十分に明示しきれていない現状にあります。

そのような現状を踏まえ、自転車通行環境の整備について、今後、従来以上にペースを速めて整備していくこととします。自転車通行環境を早急に拡充させていくことで、正しい位置、方向で通行する自転車利用者が増え、結果的に自転車に関与する事故件数が低減できると想定されます。

• 交通安全教育の実施（ソフト対策）

自転車は年齢を問わず、誰でも乗車可能であるため、利便性が高いという特徴がある一方、免許制でない為、自転車利用のルールの教育が不十分であるため、ルールの認知に個人差が大きいと推察されます。

そのような現状を踏まえ、交通管理者や事業者などの関係機関と連携し、継続して各種安全教育を行っていくことで、ルールを浸透させていくこととします。

あわせて、令和8年4月に交通反則通告制度（青切符）の導入も開始されるため、今後、改正内容の周知も行うことで、自転車利用者の安全に対する意識の向上を図っていきます。

以上のハードとソフトの両輪で自転車通行環境の整備を進め、今後の各種事業の進め方（短期・中期・長期）の見直しを行い、コロナ渦を経たこれからの自転車通行環境に合った計画目標（アウトプット指標・アウトカム指標）の設定を行う。

5.2. 自転車通行環境の（短期・中期・長期目標）の見直し

自転車通行環境に関わる短期・中期・長期目標について、以下の通り見直しを行いました。

5.2.1ハード対策

【短期目標（概ね10年以内）】

(1) 計画的なネットワーク路線の整備

ネットワーク路線（計画対象路線）のうち、車道混在（ナビライン+ナビマーク）、普通自転車専用通行帯（自転車レーン）の対象箇所の整備を進めます。

従来に比べ、年間あたりの整備ペースを速め、整備していくこととします。

【図16】車道混在、普通自転車専用通行帯の整備例



(2) 教育部署や地元等と連携した局所的な安全対策の実施

PTAや交通管理者と連携したパトロールを踏まえた局所的な安全対策整備を実施します。

【図17】局所的な安全対策の整備例



【中・長期目標（概ね10年以上）】

(1) 整備、調整に時間を要する箇所の対策

ネットワーク路線のうち、道路整備事業等の他事業の中で自転車通行環境を整備する予定の箇所や、商店街等の整備に関する合意形成が必要な箇所については、準備に時間を要するため、個別に整備、調整を進めます。

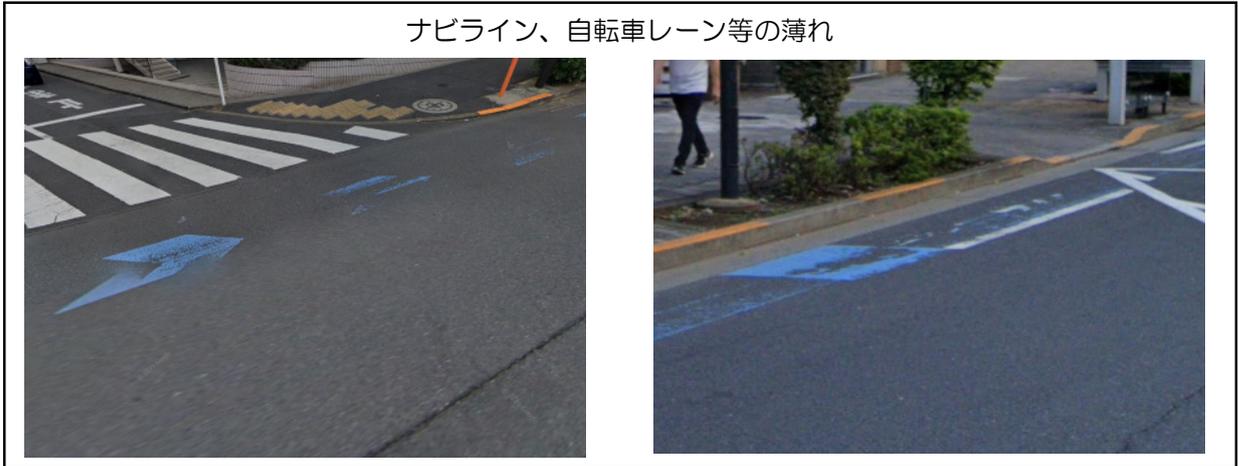
【図18】整備、調整に時間を要する現場の例



(2) 経年劣化箇所の補修および質の向上の検討

経年劣化等によりナビライン等が薄れた箇所について、補修を行います。
また、補修する際にはナビラインを新たに追加するなど、自転車通行環境の質の向上も検討します。

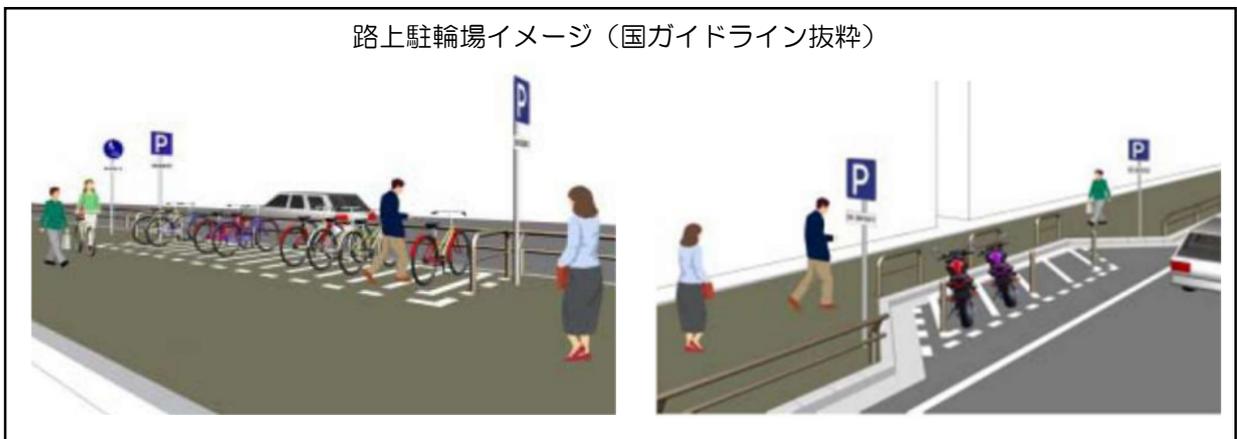
【図 19】ナビライン、自転車レーンの薄れた箇所の例



(3) シームレスに利用できる駐輪場整備の検討

車道から直接利用できる駐輪場を整備し、「はしる」・「とめる」がシームレスになる利用者の安全・利便性向上に繋がる自転車通行環境の整備を検討します。

【図 20】車道から直接利用できる駐輪場



海外の整備事例



5.2.2. ソフト対策

【短～長期目標】

交通ルールと安全教育の推進

(1) 自転車の安全利用に向けた交通安全教室（スケアードストレイト方式）

区内の各中学校を対象に、危険な自転車の運転により起こりうる事故をスタントマンが実演することで、生徒に危険性を認識させつつ、正しい利用方法について解説を行っています。

【図 21】交通安全教室（スケアードストレイト方式）



(2) 親子を対象とした交通安全教室の実施

区内の児童および保護者を対象に、座学や実践を交えながら自転車利用のルールを教育する交通安全教室を実施しています。

【図 22】親子を対象とした交通安全教室（原宿自転車安全教室）



(3) 自転車まちづくり協議会等による交通安全対策の実施

令和5年より、自転車まちづくり協議会を立ち上げ、区内の各区域（代官山、恵比寿、幡ヶ谷、笹塚の計4地区）にて、自転車と共存できるまちづくりを目指し、各種課題の解決に向けた話し合いを行っています。本協議会の中で、交通安全教室等を開催し、ルールやマナーの説明会を実施しています。

また、渋谷駅周辺や商店街等の自転車の押し歩きが推奨される地区については、引き続き、自転車利用の在り方について、関係機関と連携し検討していきます。

【図 23】自転車まちづくり協議会

恵比寿・代官山地区 交通安全教室

★自転車の走行ルールと利用マナーを知ろう！

日時 令和6年11月9日（土）午前10時から11時
（受付は午前9時45分から）

場所 アメリカ橋公園（恵比寿 4-20-55）

内容 ○自転車安全講習・指導
○自転車点検（渋谷警察署による簡易な点検になります）

問合せ先 渋谷区土木部交通政策課
TEL 03-3463-1854

雨天中止

恵比寿・新橋地区と代官山地区にお住まい、お勤め、通学されている方なら、どなたでも参加できます。どうぞお気軽にご参加ください。

◎自転車安全利用五則を守りましょう。

- 1 車道が原則、左側を通行歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用
(令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

主催：恵比寿地区自転車まちづくり協議会・代官山地区自転車まちづくり協議会
★自転車まちづくり協議会とは
恵比寿駅周辺、代官山駅周辺地区の町会・商店会・事業者を中心に、渋谷区も参加して、産官学民との協働により、恵比寿駅周辺と代官山駅周辺地区における自転車交通安全や放置自転車対策など、自転車を活用したまちづくりを進めていくために活動する団体です。

協力：渋谷警察署・渋谷区



【図 24】交通安全教室



(4) 警察による取り締まりの強化

- ・自転車運転中の「ながらスマホ」や酒気帯び運転および帮助への罰則（令和6年11月1日～）
近年の自転車関与と事故の増加を受け、自転車運転中の「ながらスマホ」（スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為等）、酒気帯び運転および帮助に対する罰則が新たに策定されています。

【図 25】自転車運転中の「ながらスマホ」や酒気帯び運転および帮助への罰則



《出典》「警察庁」

| 自転車のながら運転、酒気帯びの罰則 | |
|---|--|
| 運転中の携帯電話使用（ながら運転） | |
| ・6か月以下の拘禁刑または10万円以下の罰金 [交通の危険を生じさせた場合] | |
| ・1年以下の拘禁刑または30万円以下の罰金 | |
| 酒気帯び運転 | |
| ・3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金 [自転車を運転する者に酒を提供した場合] | |
| ・2年以下の拘禁刑または30万円以下の罰金 | |

- ・自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入（令和8年4月1日～）

自転車関与と事故の発生件数、交通ルールを守らない自転車利用者数等が多い現状等を踏まえ、警視庁にて、自転車の交通違反に「交通反則通告制度」（青切符）が実施されます。

交通ルールや本制度の周知を行いつつ、交通違反をする自転車利用者への指導・警告を強化し、悪質・危険な違反には取締りが実施されます。

【図 26】自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入

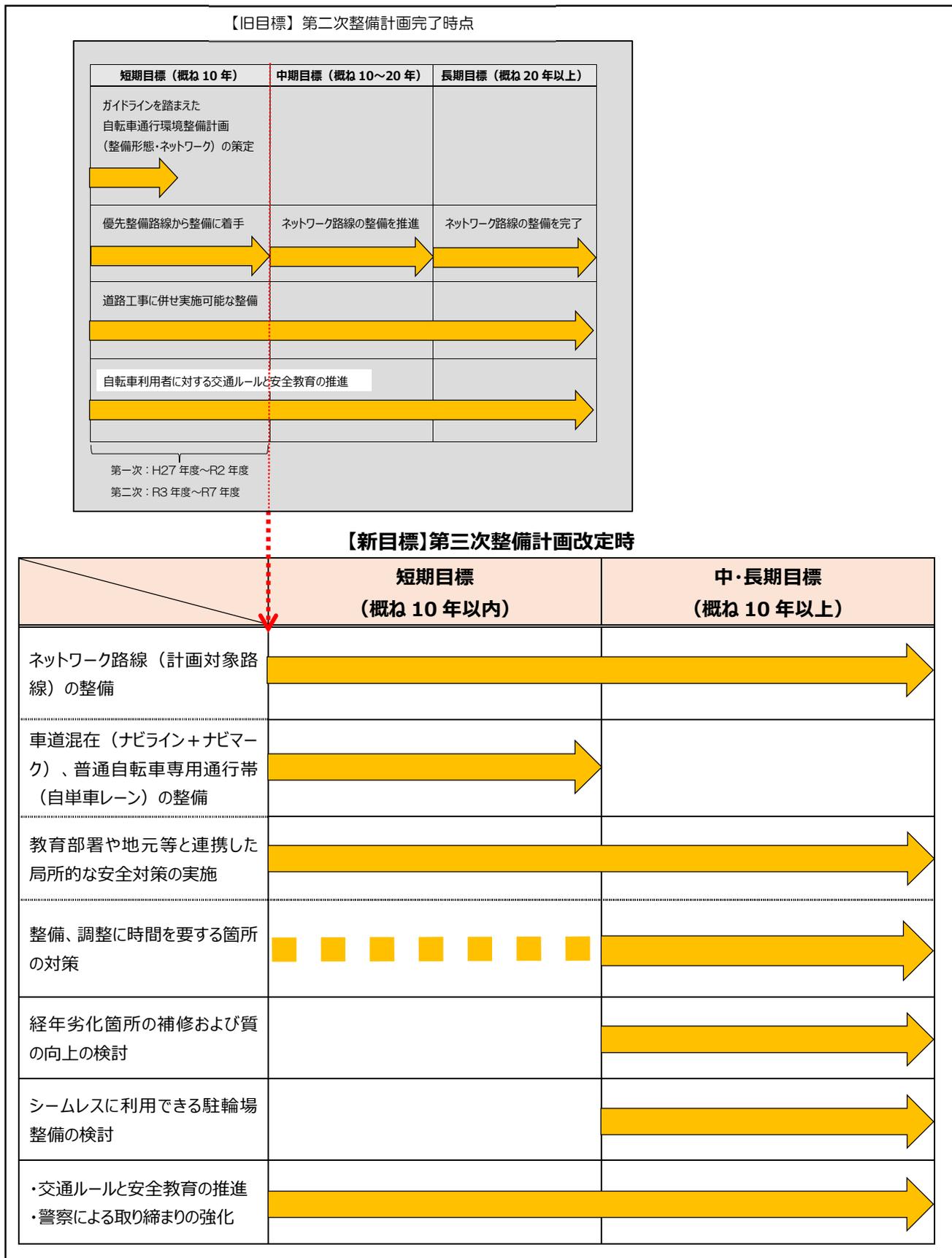


《出典》「警視庁」

| 青切符の対象となる主な自転車の反則行為と反則金 | | |
|-------------------------|---------|-------|
| 携帯電話使用 （ながら運転） | 2人乗り | 信号無視 |
| 1万2000円 | 3000円 | 6000円 |
| 2台以上の 横並び走行 | 逆走や歩道走行 | |
| 3000円 | 6000円 | |

第三次整備計画からの短期、中・長期目標について、旧目標との位置関係を交えつつ、以下の通りまとめました。

【図 27】第三次整備計画からの目標



5.3. 第三次整備計画における計画目標（アウトプット指標・アウトカム指標）の設定

第三次整備計画における計画目標（アウトプット指標・アウトカム指標）は、以下の通りとします。

【計画目標】

■アウトプット指標：自転車通行環境 目標整備延長

第三次整備計画における自転車通行環境の目標整備延長は以下の通りです。

なお、各路線における自転車通行環境の整備形態や整備スケジュールは、各道路管理者および交通管理者において決定します。

【表 9】自転車通行環境 目標整備延長（アウトプット指標）

| 時期 (年度) | 目標整備延長 | | | |
|------------|--------|----|----------------|--------|
| | 国道 | 都道 | 区道 | 計 |
| R8～R12 | - | - | 25.0km ※精査中 | 25.0km |

※国道、都道については、各道路管理者にて目標を設定するため未定。

【参考】区道の目標整備率

| | 整備済延長 総計 (～R7 年度) | 第三次整備計画 整備対象路線 延長 (R8 年度～ R12 年度) | 整備済延長 総計 (～R12 年度) | 整備率 (～R12 年度) | (参考) ネットワーク路線 (計画対象路線) の総延長 |
|----|----------------------|--|-----------------------|------------------|--------------------------------------|
| | ① | ② | ①+② | (①+②)/③ | ③ |
| 区道 | 21.58 km | 25.0 km | 46.58 km | 76.6%※ | 60.8 km |

※道路整備事業、大規模開発事業箇所や商店街との調整が必要な箇所の自転車通行環境の整備については、中・長期目標で実施

■アウトカム指標：自転車の関与事故件数

自転車の関与事故件数の目標低減数については、新型コロナ感染症が流行した令和2、3年頃が全事故件数も含めて特異値であったこと、新型コロナ感染症の収束後、自転車による配達業や新型モビリティの普及等により、自転車の交通環境全体が大きく変化していること等を踏まえて設定する必要があります。

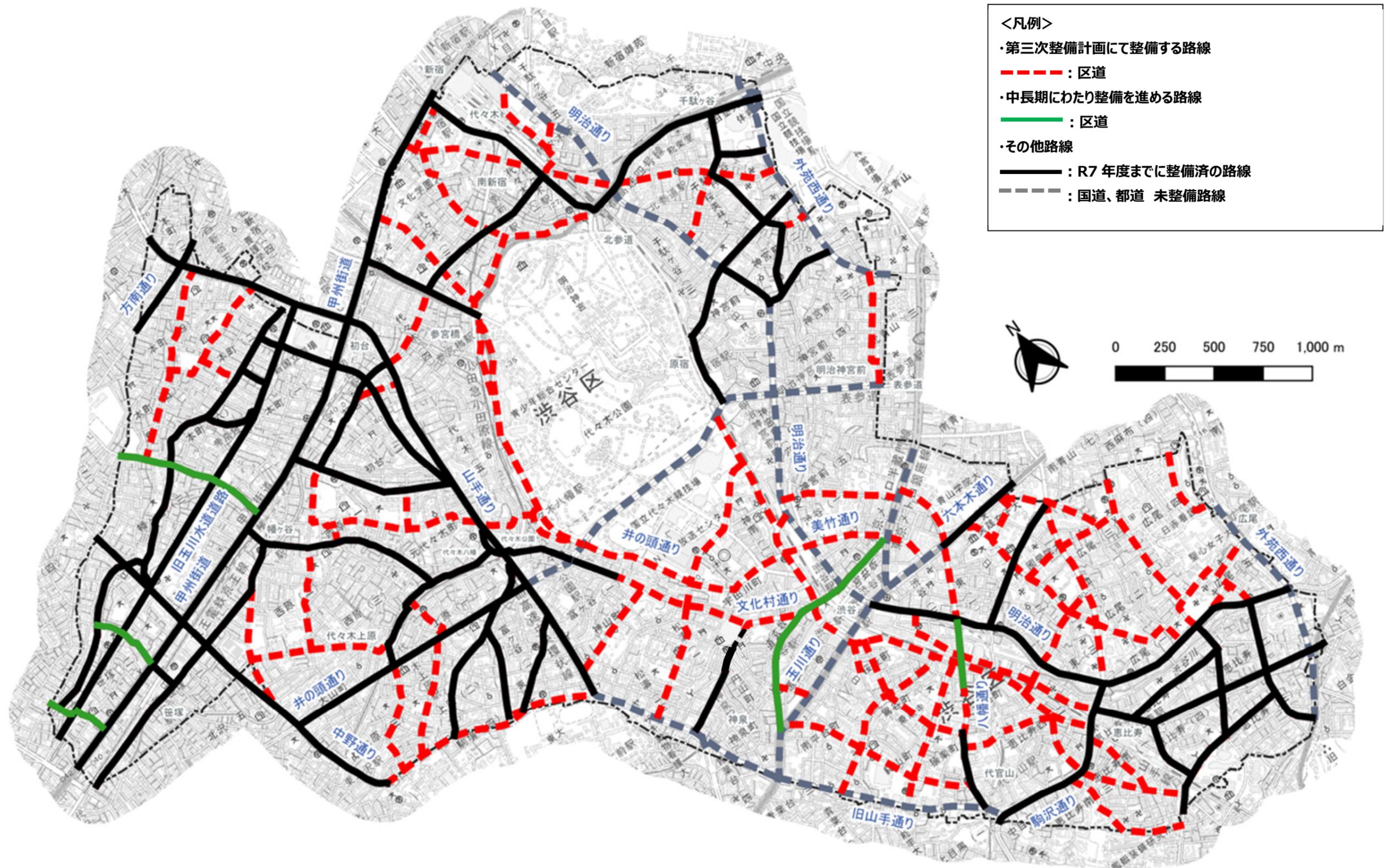
そのような見解を踏まえ、ナビマークやナビライン等の自転車通行環境のハード整備を促進することや、交通管理者や地域と連携し小中学生向けの交通安全教室を継続実施すること、道路交通法改正の適切な周知と実態に即した取締りを実施していくことなどを考慮し、第三次整備計画の自転車関与事故件数の目標値を200件と設定しました。

※令和7年の事故件については、数値が確定次第、記載します

【表 10】渋谷区の自転車関与事故件数（アウトカム指標）

| | 第二次計画策定時 | コロナ渦収束後 | 現時点 | 達成目標 |
|------------|------------------|---|--------------------|----------------------------|
| | 令和2年実績 (コロナ禍) | 令和5年 | 令和7年 (第二次計画完了時) | 令和12年 (第三次整備計画目標) |
| 自転車の関与事故件数 | 202 | 336 | 296 ※見込み数値 | 200 |
| 備考 | — | コロナ渦の収束後、 2年間で自転車関与事故が40件減少 →1年で20件ずつ減少 | | 令和7年から令和12年 まで、年20件ずつ減少 |

【図 28】 第三次整備計画図（令和 8 年度～令和 12 年度）



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

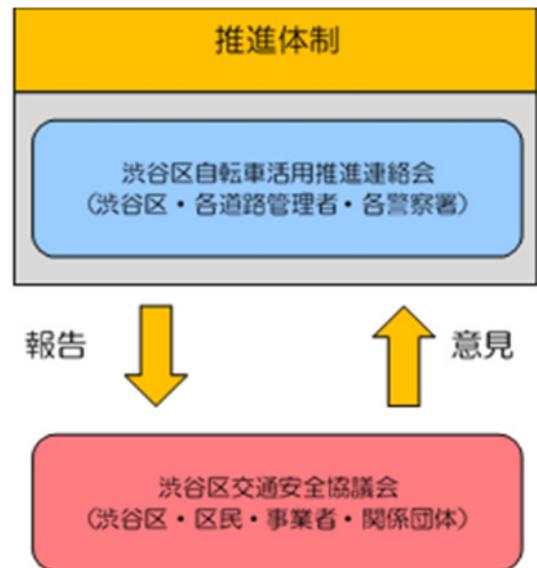
6. 計画の推進体制、進捗管理

継続的かつ実効性のある事業展開を図っていくために、以下の取組を実施しています。

(1) 推進体制

- 各道路管理者、区内各警察署、関係行政機関、区などにより「渋谷区自転車活用推進連絡会」を設置し、本計画や「渋谷区自転車活用推進計画」、「渋谷区自転車等駐車場の整備と駐輪対策に関する方針」など自転車に関する計画を一体的に推進してきました。
- 渋谷区自転車活用推進連絡会において、施策の進捗確認及び今後の取り組みに関する情報共有等を定期的に行うとともに、区民、事業者、関係団体と連携・協働して、良好な自転車の通行環境整備の取り組みを進めていくため、渋谷区交通安全協議会に適宜報告し、意見を聴取しています。
- また、交通事故にフォーカスして、交通事故防止の観点から関係行政機関と連携し、交通ルールの周知等の取り組みを進めています。

【図 29】本計画の推進体制



(2) PDCA サイクルによる進捗管理

整備計画を策定（PLAN）した後、事業を展開（DO）し、その事業の進捗状況や計画目標を評価（CHECK）した上で事業を見直し（ACTION）、計画策定に反映する PDCA サイクルにより進捗管理しています。

【図 30】PDCA サイクルによる進捗管理のイメージ

