

1. 自転車通行環境整備計画について

【計画の趣旨】

『渋谷区自転車活用推進計画（令和2年4月策定）』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、自転車通行環境の整備等の基本方針や各種計画を定めるものです。

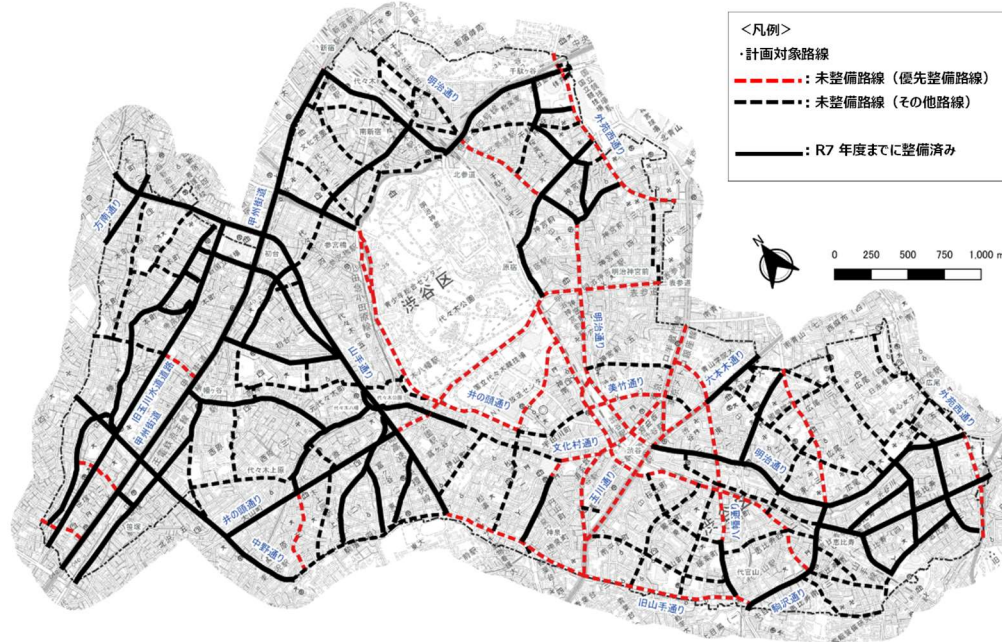
【基本方針】

歩行者・自転車・自動車により安全、安心、快適に通行できる環境を創出する

【渋谷区自転車安全利用ネットワーク路線】

渋谷区自転車安全利用指針（平成25年3月策定）にて選定したネットワーク路線のうち、整備優先度が高い路線を「優先整備路線」と定め、それ以外の路線は「その他のネットワーク路線」とし、順次整備を進めてきました。

優先整備路線及びその他のネットワーク路線



2. これまでの自転車通行環境の整備の現状

【これまでの取組】

本計画の作成後、短期・中期・長期の目標を定め、各種取組を実施してきました。

過去計画での整備目標（抜粋）

短期目標 （概ね10年）	中期目標 （概ね10～20年）	長期目標 （概ね20年以上）
ガイドラインを踏まえた 自転車通行環境整備計画 （整備形態・ネットワーク）の策定		
優先整備路線から整備に着手	ネットワーク路線の整備を推進	ネットワーク路線の整備を完了
道路工事に併せ実施可能な整備		
自転車利用者に対する交通ルールと安全教育の推進		
第一次：H27年度～R2年度 第二次：R3年度～R7年度		

現時点（第三次整備計画改定）

【自転車通行環境の整備状況】

区内各所にて、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。

・第二次整備計画の整備目標延長

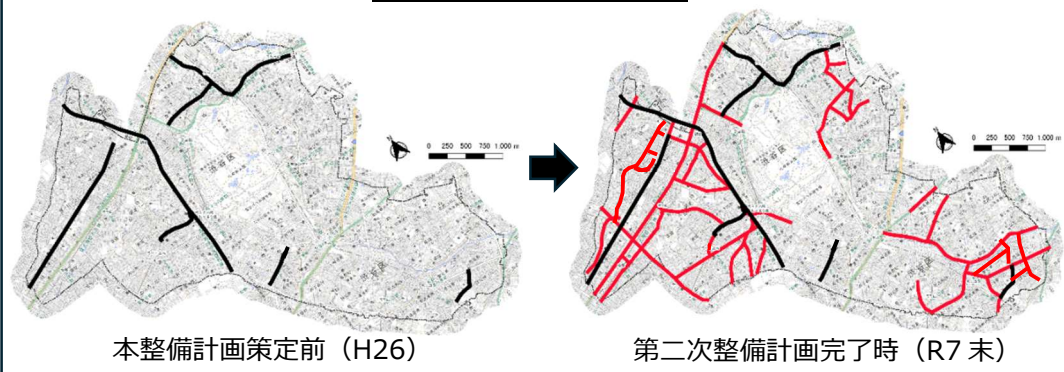
時期 (年度)	第二次整備計画の整備目標延長			
	国道	都道	区道	計
R3~R7	-	-	10.85 km	10.85 km

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

・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 計画総延長 ③
	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	
区道	13.95 km	10.85 km	7.63 km (第二次整備計画 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	-	0km	3.87 km	66.7%	5.80 km
合計	34.23 km	10.85 km	8.13 km	42.36 km	45.5%	93.0 km

自転車通行環境の整備状況



【自転車事故関与件数、関与率について】

第二次整備計画で定めた自転車関与事故件数の目標値 131 件に対し、280 件という結果となり、目標を達成できませんでした。

主な要因として、計画策定時（令和3年）が新型コロナウイルス感染症の影響下で自転車利用が減少し、事故件数も低下していたため、令和2年実績から35%削減という目標がコロナ後の利用増加と乖離していたことが考えられます。

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)

		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	752 件	280 件	37.2%
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	30,176 件	13,845 件	45.8%

3. 短期・中期・長期目標の見直し

第三次整備計画では、ハード対策とソフト対策に関する各種取り組みを実施していくこととし、あわせて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。

ハード対策

【短期目標】

- (1)計画的なネットワーク路線の整備
従来よりペースを速め、整備を実施



- (2)教育部署や地元等と連携した局所的な安全対策



【中・長期目標】

- (1)整備、調整に時間を要する箇所の対策（他事業内での整備や、商店街等の合意形成が必要な箇所）



- (2)経年劣化した箇所の補修、および新たにナビラインを追加し、自転車通行環境の質を向上させる検討の実施



- (3)車道から直接利用できるシームレスな駐輪場整備の検討の実施



ソフト対策

【短・中・長期目標】

- (1)自転車の安全利用に向けた交通安全教室
(スク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



原宿親子自転車安全教室

- (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



- (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
- および幫助への罰則

- ・自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入

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

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	

4. 計画目標の策定

第三次整備計画の計画目標（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。

アウトプット指標

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。

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	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

アウトカム指標

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。

渋谷区の自転車関与事故件数（アウトカム指標）

	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%※

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

	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 第二次整備計画完了時	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	280	200
備考	—	コロナ渦の収束後、 2年間で自転車関与事故が56件減少 →1年で約20件ずつ減少		令和7年から令和 12年まで、年約 20件ずつ減少