

第4章 自転車ネットワーク路線

1 自転車ネットワーク路線の選定

1-1 基本的な考え方

自転車ネットワーク路線の検討は、「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）」（以下「ガイドライン」という。）に基づき選定します。

【検討対象】

- ・ 北区全域を対象とする。
- ・ 都市計画決定されている道路のうち、概成区間及び事業中区間も含むものとする。（現道が無い区間については除く。）

【選定方法】

- ・ ガイドラインの選定要件により選ばれる道路のうち、区道を自転車ネットワーク路線とし、北区内を通る国道及び都道等を含む主要道路※と接続することにより、ネットワークを構成する。

※主要道路（次頁参照）は、以下の通りとします。

①広域交通の処理機能を担う道路

現道のある全ての国道及び都道を選定

②地域間交通の処理機能を担う道路

現道で幅員15m以上ある区道を選定

1-2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の選定要件

自転車ネットワーク路線の選定要件は、基本的にガイドラインに示されている以下の技術検討項目（7項目）に基づくものとします。

- ① 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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 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、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

各要件の具体的な選定基準及び選定した路線図を以下に示します。

- ①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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

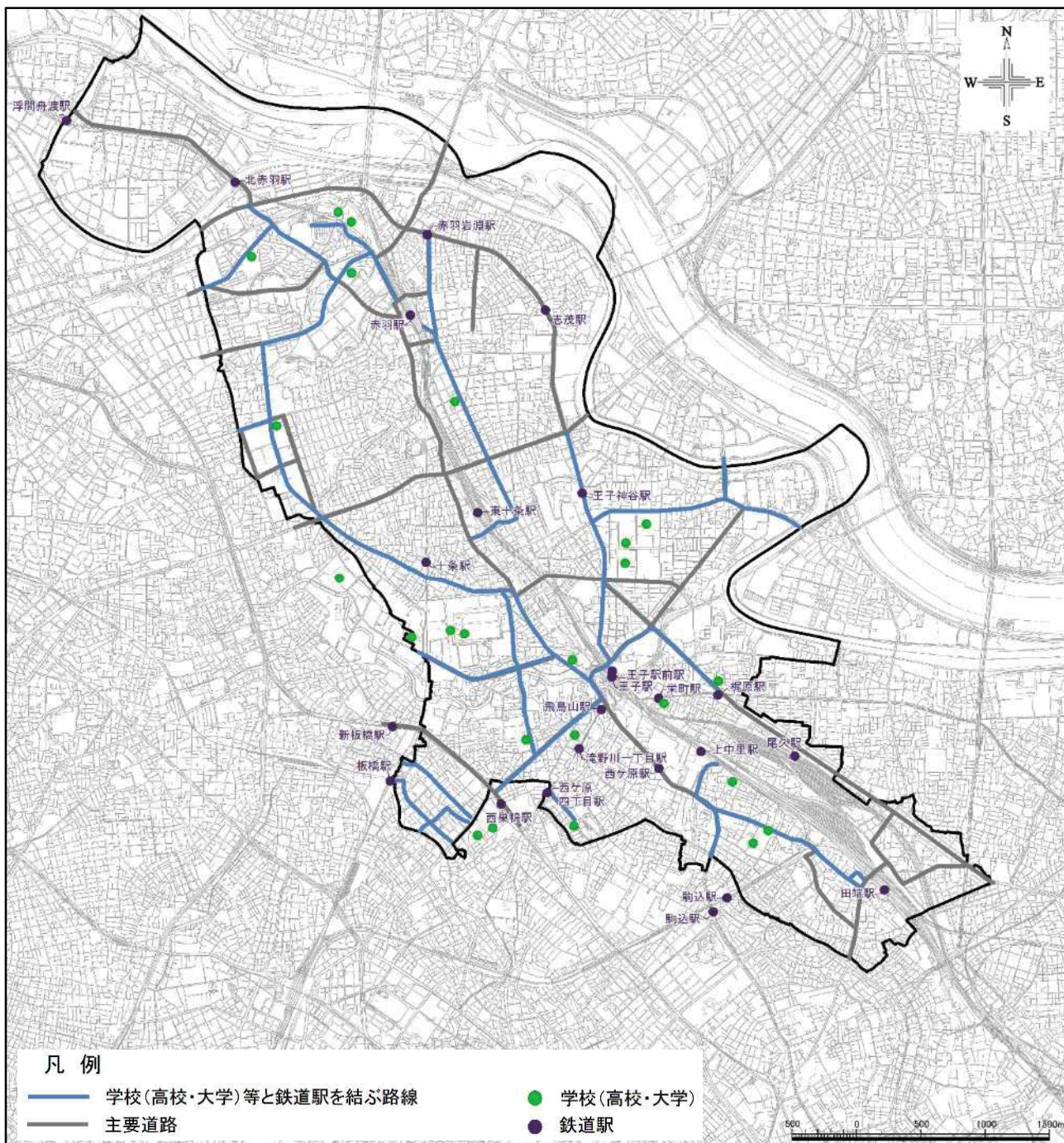
具体的な選定基準

施設		選定基準
ア	公共交通施設	全域が鉄道駅利用圏内であり、自転車が端末交通となることから、JR駅及び地下鉄を選定
	学校	区内に存在する高校及び大学を選定 また、区境近辺にあり、区内の鉄道駅や住宅からの利用が見込まれる高校及び大学も選定（例：帝京大学、淑徳高等）
イ	地域の核となる商業施設	建築基準法に基づく「大規模商業施設（床面積1万㎡以上）」の店舗を選定
ウ	スポーツ関連施設	地域の核となる運動公園などの規模のスポーツ関連施設を選定
	主な居住地	北区の用途地域では大半が住居系となっており、区全域に住宅が建っている。したがって、全域からの移動となるため、ネットワークの起終点としての居住地は非選定
エ	その他（公園等）	自転車利用が見込まれる規模の公園施設を選定

次頁以降に、ア～エにおける具体的な路線を示します。

ア. 鉄道駅と学校を結ぶ路線

- ・ 鉄道駅及び鉄道駅周辺駐輪場と高校・大学を結ぶ路線。
- ・ 区界付近にあり、区内の鉄道駅や住宅からの利用が見込まれる区外の高校・大学も対象とする。





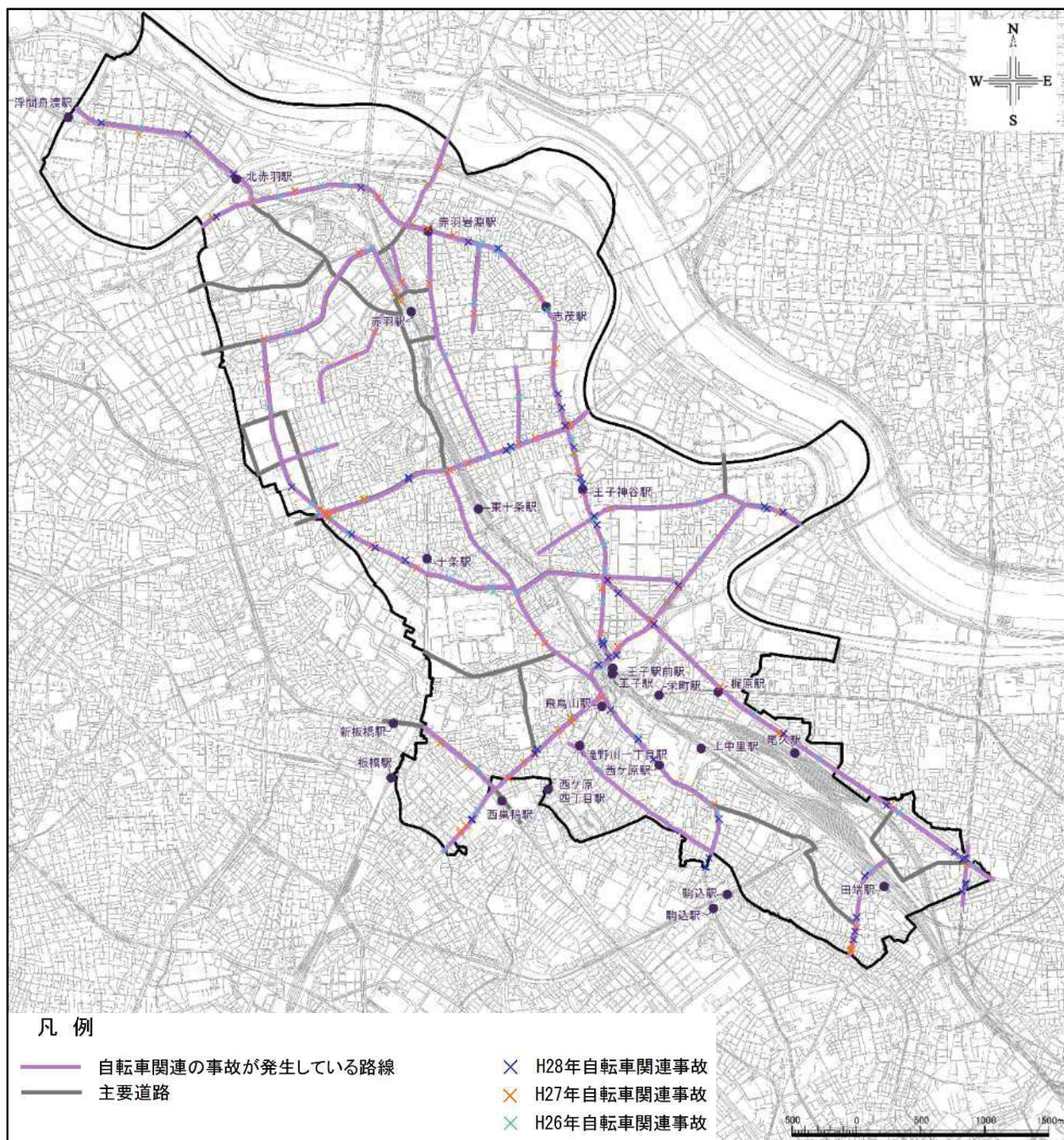


②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

具体の選定基準

- ・ 交通事故分析データ※より、自転車に関連する事故が発生している路線を選定

■自転車関連の事故が発生している路線



※交通事故分析データ：交通事故総合分析センターが調査分析した交通事故のデータ

③自転車通学路の対象路線

具体の選定基準

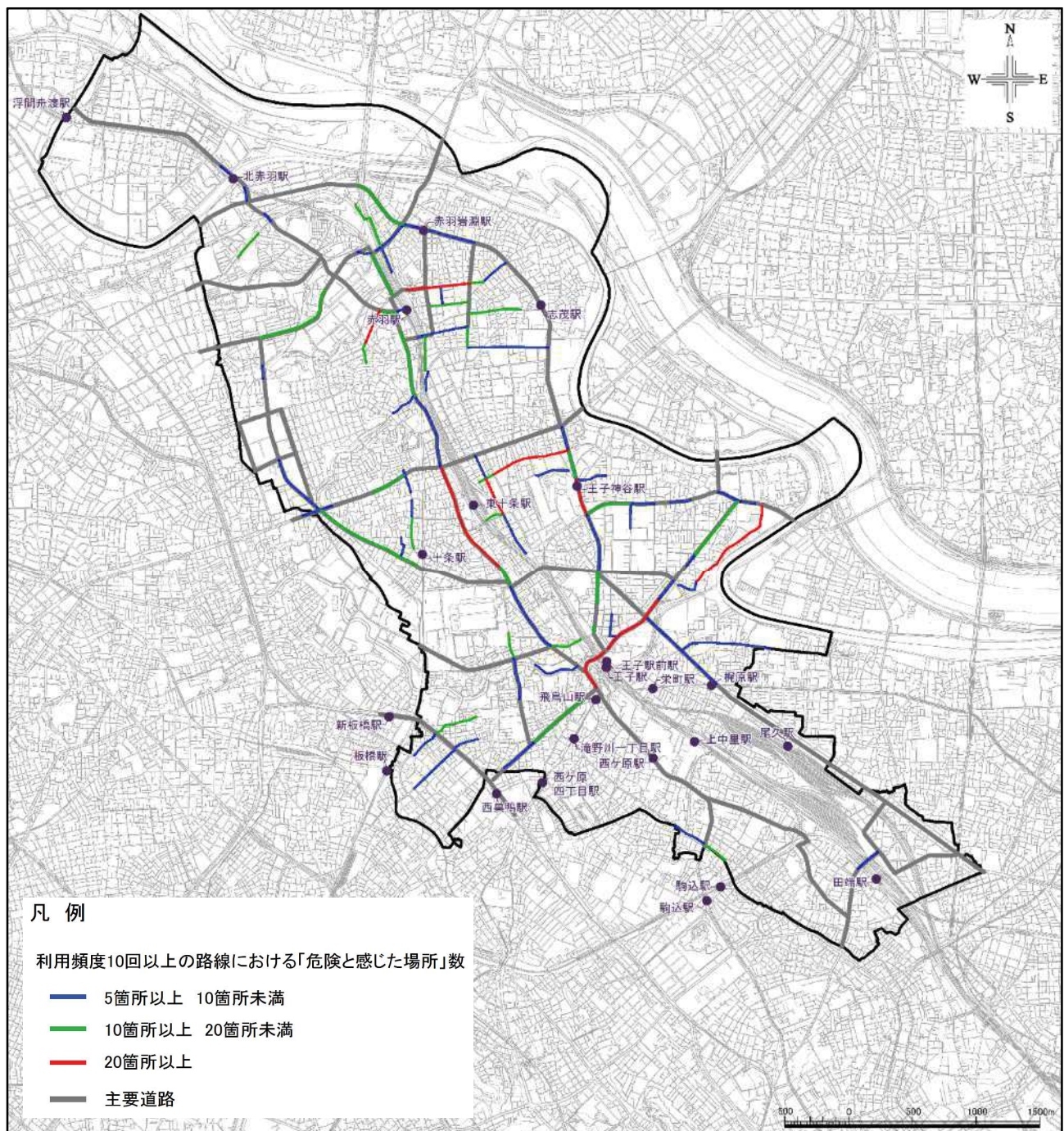
- ・ 学校（高校、大学）の周辺の路線を選定（①の選定要件による）

④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

具体の選定基準

- ・ 区民アンケート調査結果における、自転車の利用頻度が高い路線について、「危険と感じた場所」の状況も踏まえ、自転車の通行空間を整備することが望まれる路線を選定

■自転車の利用頻度が高く、「危険と感じた場所」が多い路線（区民アンケート調査結果）



※利用頻度とは、区民アンケート調査結果から、自転車利用ルートに自転車を利用する頻度（ほぼ毎日（週7回）、週5回等）を掛け合わせたものをいう。

※上図は、利用頻度が10回以上となった路線において、利用者が「危険と感じた場所」の数が5箇所以上存在する路線を示している。

区民アンケート調査結果から抽出した路線には、自転車通行空間の整備にあたり、以下のような課題を有している路線がありました。

- 幅員の狭い路線
 - ・全幅員が4.0m以下の路線（課題①）
 - ・歩道はあるが、車道の幅員が1車線程度である路線（課題②）
- 商店街のように、自転車の通行を促進・誘導することが望まれない路線（課題③）

これらの課題を有している路線への対応方針を以下に示します。

課題① 全幅員が4.0m以下の路線

対応方針 ネットワーク路線に選定しない

- ・住宅地内の細街路等のように、自転車利用を積極的に誘導することが望まれない。
- ・歩道がないため、歩行者と自転車の通行空間を分離することが困難である。

【現地事例】



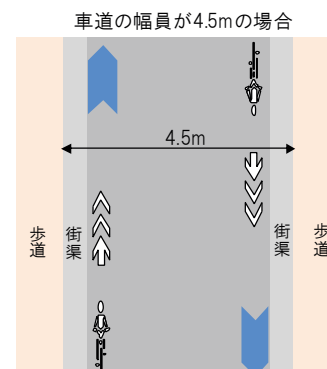
※本計画において幅員4.0m以下の路線においては、歩行者・自転車・自動車の通行空間分離が物理的に困難であるとともに、自転車利用を促進・誘導することが望まれないため、自転車ネットワーク路線には選定しない。しかし、幅員が狭いことにより自転車と歩行者・自動車の交錯機会は多いと想定されるため、別途、交通安全対策を行う。（74頁以降参照）

課題② 歩道はあるが車道の幅員が1車線程度の路線

対応方針 ネットワーク路線に選定する

- ・歩道幅員も広くない場合が多く、歩道上の自転車と歩行者の分離を促進する。

【現地事例】



課題③

商店街を形成している道路を含む路線

対応方針

ネットワーク路線に選定しない

- 商店街は、買い物等を楽しむ歩行空間であるため、自転車通行を積極的に誘導しない。

【現地事例】

赤羽駅前



十条駅前

上記の対応方針を踏まえ、次頁に示す路線を「利用者ニーズがある路線」として、自転車ネットワーク路線に選定します。

⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

自転車の利用増加が見込まれる施設等の立地予定等が明らかになった際は、適宜対応するとともに、自転車ネットワーク計画見直しの際にも考慮します。

⑥既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線

具体の路線

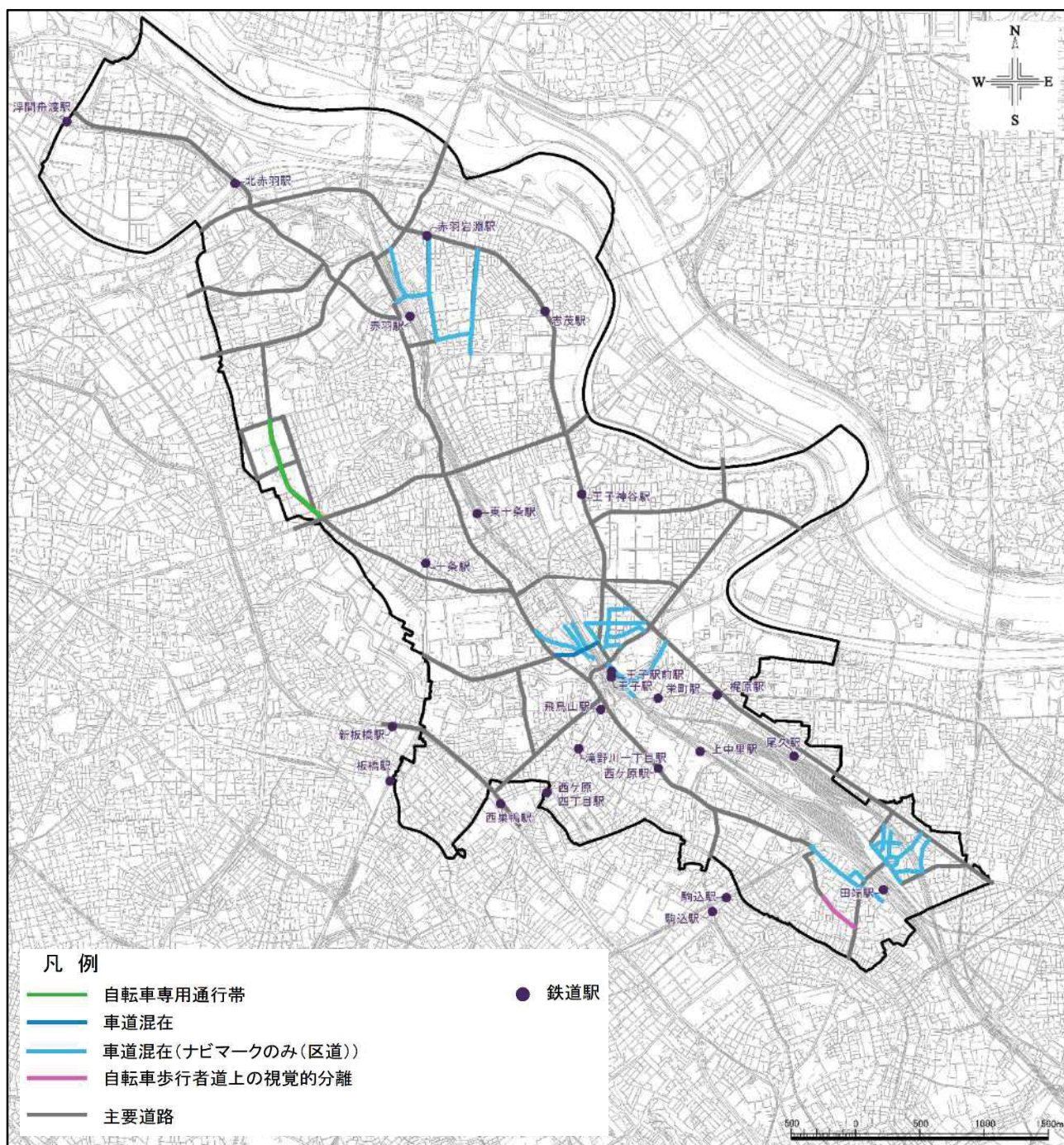
- ・ 自転車専用通行帯 : 都道 455 号
- ・ 車道混在 : 北区道 1154 号、1260 号
- ・ 車道混在（ナビマークのみ） : 特に自転車利用の多い赤羽駅、王子駅、田端駅周辺の北区道
- ・ 自転車歩行者道上の視覚的分離 : 北区道 3015 号

整備済の路線の延長は以下の通りです。

整備形態	整備済延長
自転車専用通行帯	0.9 km
車道混在	0.3 km
車道混在(ナビマークのみ(区道))	8.4 km
自転車歩行者道上の視覚的分離	0.3 km

※都道においては、警視庁により自転車ナビマークが設置された路線が、約 21.3km あります。

■既に自転車の通行空間が整備されている路線



⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

具体の選定基準

- ・ ①～⑥で選定した路線をつなげてネットワークを形成する路線を選定

2 自転車ネットワーク路線図

ガイドラインの選定要件①～⑦に基づき選定した道路のうち、区道における自転車ネットワーク路線を以下に示します。区道の約56.8kmが選定されました。

また、東京都自転車走行空間整備推進計画において、優先して整備する区間として、「自転車交通量が多く歩行者と自転車、または自転車同士の事故の危険性がある区間」を選定しています。そのため、国道及び都道（主要道路）については、区道とともに自転車ネットワークを構成することができるように、各道路管理者を含む関係機関と協力して連携を図りながら取り組んでいきます。

■北区自転車ネットワーク路線図

