

自転車ネットワーク計画の検討方針



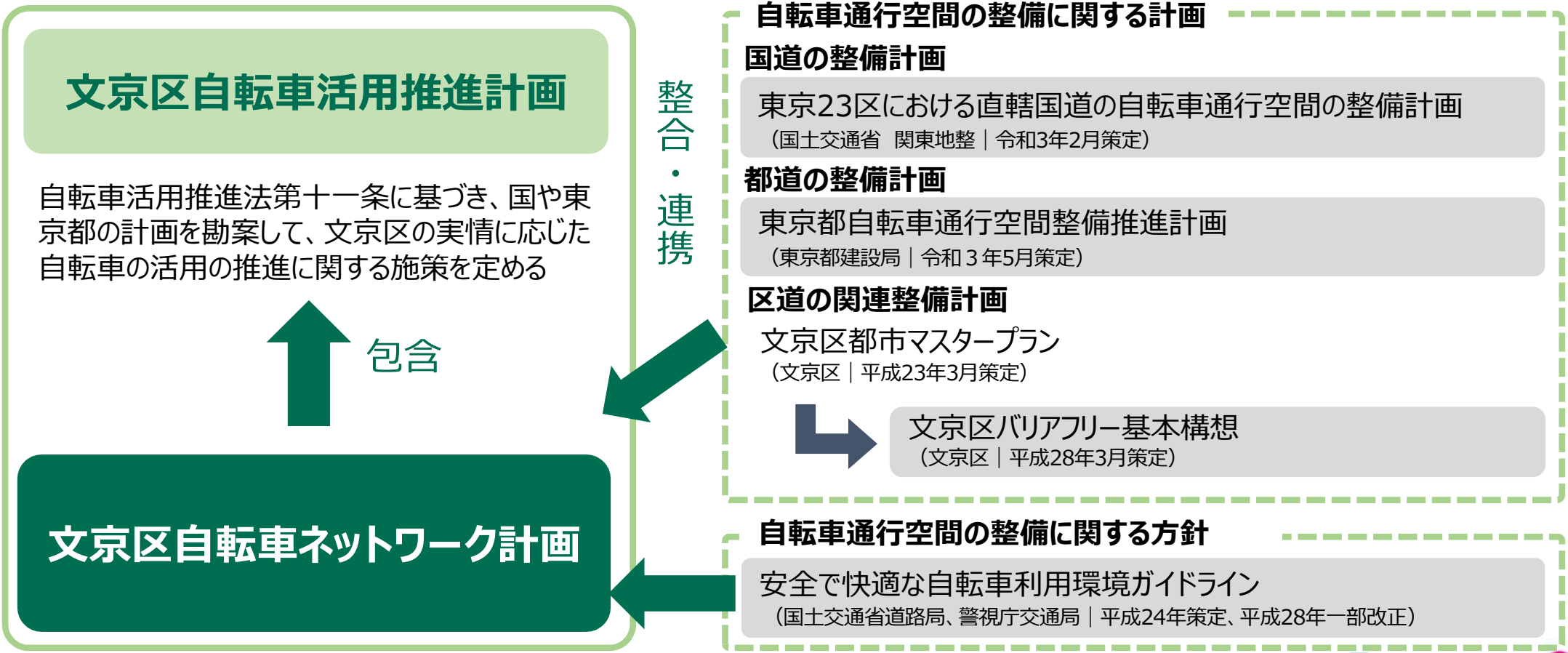
1. 自転車ネットワーク計画の位置付け
2. 関連計画の整理
3. 自転車ネットワーク計画の考え方
4. 自転車ネットワーク路線（案）

1. 自転車ネットワーク計画の位置付け

1. 自転車ネットワーク計画の位置付けについて

(1) 自転車ネットワーク計画の位置付け

- 文京区自転車ネットワーク計画は、文京区自転車活用推進計画に包含された計画という位置付けとなる。
- 自転車通行空間の整備方針や整備形態の考え方は、「安全で快適な自転車利用環境ガイドライン」（以下ガイドライン）や、「東京都自転車通行空間整備推進計画」にて示されており、この計画との整合・連携を図るものとする。
- また、文京区では区道の関連整備計画に基づき自転車通行空間を整備しており、この計画との整合・連携を図る。



1. 自転車ネットワーク計画の位置付けについて

(2) 文京区自転車活用推進計画との関係

- 文京区自転車ネットワーク計画は、文京区自転車活用推進計画に包含されており、「基本方針2：はしる 安全で快適な自転車通行環境の形成」に対応した計画とする。
- ただし、ネットワーク計画の検討にあたっては、「基本方針4：つかう 自転車の役割拡大・活用推進」にて想定される自転車の使われ方にも配慮する。

<文京区自転車活用推進計画の基本方針>

基本方針1 まもる

ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進

基本方針2 はしる

安全で快適な自転車通行環境の形成

基本方針3 とめる

自転車を適切に止められる駐輪環境の構築

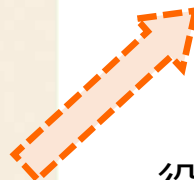
基本方針4 つかう

自転車の役割拡大・活用推進

基本方針2
の実現



文京区自転車ネットワーク計画



役割拡大・活用推進に
おける施策展開等に配慮

2. 関連計画の整理

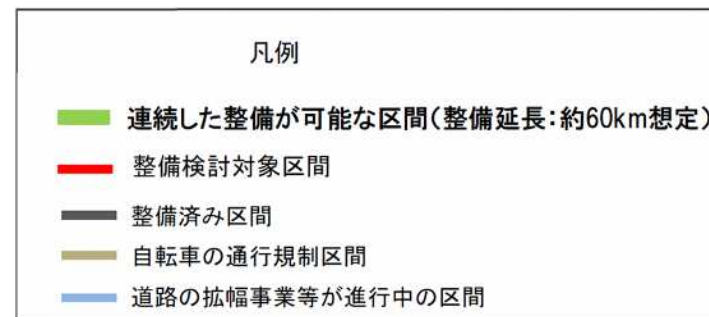
2. 関連計画の整理(国道の整備計画)

(1) 東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画 (国土交通省 関東地整 | 令和3年2月策定)

- 本計画では、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、東京23区内における直轄国道等に係る今後の整備の方向性および自転車ネットワーク形成の考え方を示している。
- 整備対象路線は、直轄国道の放射軸路線（整備済みの区間、自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等進行中区間を除く）である。
- 車道上の自転車利用者の安全性を考慮し、**連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間は、今後概ね3年間で整備**するものとしている。



- 文京区では、**国道17号、国道254号が整備対象区間に該当**する。
- 道路の拡幅事業等が進行中の区間では、事業の進捗と併せ、自転車通行空間を整備することとしている。
⇒**文京区では、一般国道254号小日向拡幅事業が該当**



(6)

2. 関連計画の整理(都道の整備計画)

(2) 東京都自転車通行空間整備推進計画 (東京都建設局 | 令和3年5月策定)

「東京都自転車通行空間整備推進計画」では、自転車利用の安全性や回遊性をより高めるため、東京都内における連続した自転車通行空間の整備方針や整備形態を示している。

自転車通行空間の整備方針

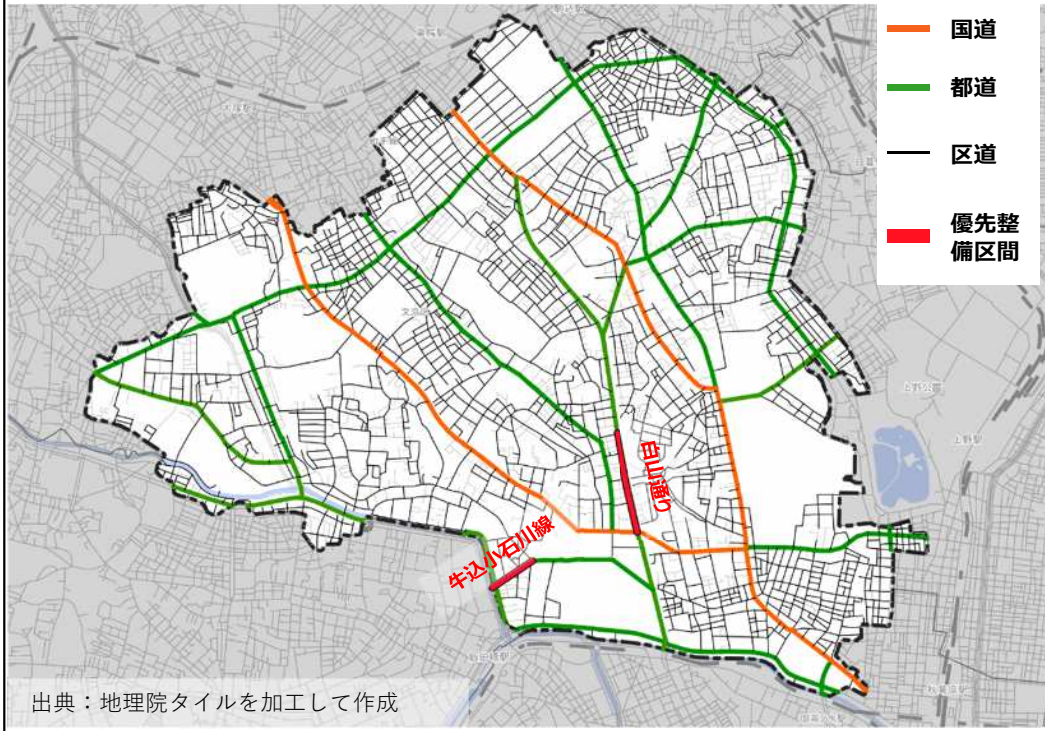
- ① **広域的ネットワークの形成**
都市内の拠点間を結ぶ自転車通行空間の整備を推進し、広域ネットワークを形成する。
- ② **通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化**
主要駅周辺、ビジネス拠点で自転車通行空間の整備を推進し、移動の円滑化を図ることで利便性を向上させる。
⇒文京区では春日駅周辺がビジネス拠点として該当
- ③ **観光地等における回遊性向上**
観光地等周辺において自転車通行空間の整備を推進し、移動を円滑化することで観光振興に寄与する。
⇒文京区では東京ドームや後樂園周辺が観光地として該当
- ④ **サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上**
サイクリングコース等や都立公園へアクセスする自転車通行空間の整備を推進することで、スポーツやレクリエーション等を目的とした自転車の利用環境を創出し健康増進に寄与する。

自転車通行空間の整備手法

整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、**車道の活用を基本**に自転車通行空間の整備を進める。

2030年に向けた自転車通行空間の整備

- **優先整備区間**を選定し整備 (約250km)
⇒文京区における**優先整備区間**は**牛込小石川線**と**白山通り**が該当
- 無電柱化事業に伴う路面整備に合わせた整備 (約150km)
- 都市計画道路の整備(新設・拡幅)に合わせた整備 (約200km)
優先整備区間は**牛込小石川線**および**白山通り**が該当



2. 関連計画の整理(区道の関連整備計画)

(3) 文京区バリアフリー基本構想 (文京区 | 平成28年3月策定)

- 文京区バリアフリー基本構想に基づき、生活関連経路における1次経路および歩道のある2次経路について、歩行者と自転車を分離し、歩道の安全性を高めるため、自転車通行空間整備を推進している。
- 区道では、対象路線13.7 k mに対し年間350mの整備を実施し、令和2年度末までに1.4 k mの整備を行った。

バリアフリー基本構想のイメージ

重点整備地区：
 バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想に定める地区。施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区を、バリアフリー化のために事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として区市町村が定めるもの。

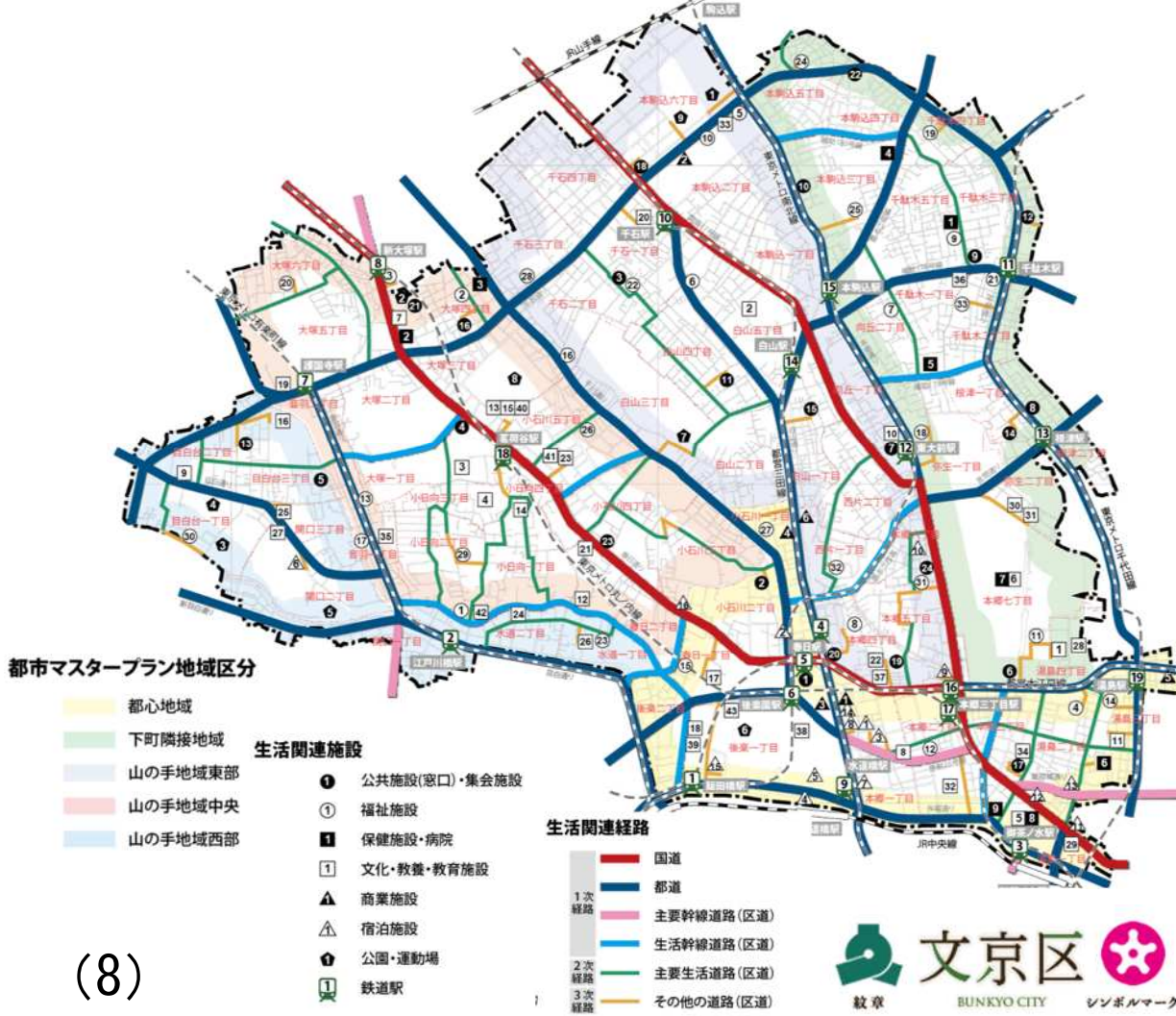
生活関連施設：
 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他の施設

生活関連経路：
 生活関連施設相互間の経路

※歩道のある生活関連経路における「**自転車通行空間の整備**」を歩道の通行の安全性を高めるための配慮事項として位置付けている。

生活関連施設 や 生活関連経路の
 バリアフリー化を推進

文京区バリアフリー基本構想の重点整備地区

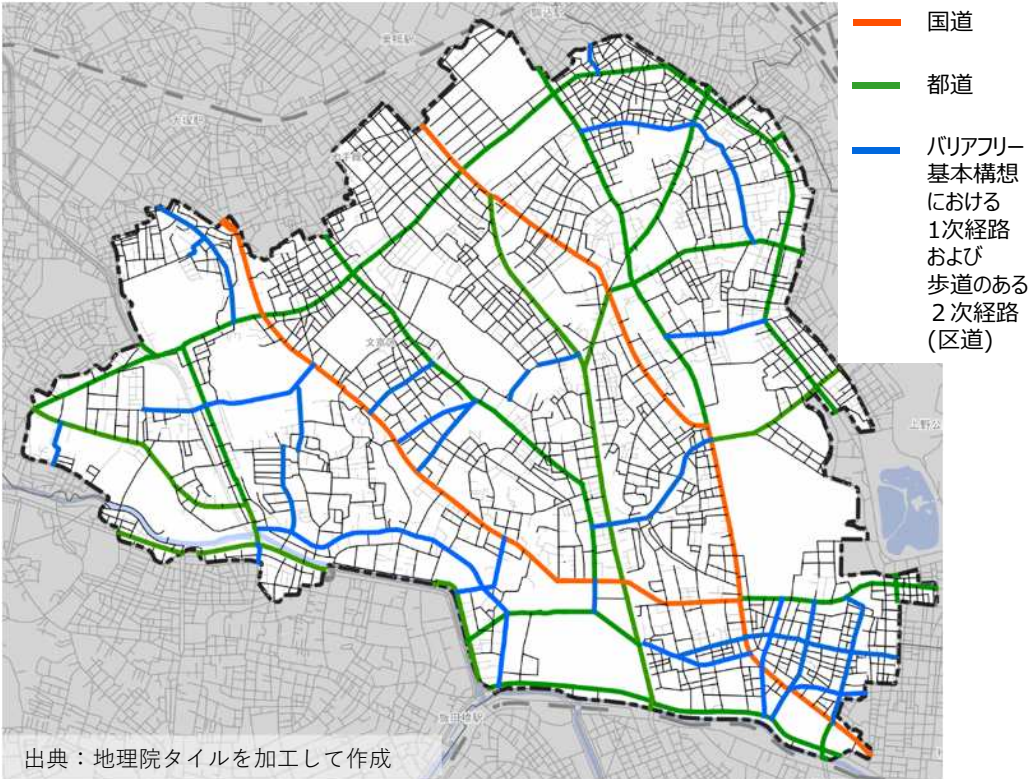


2. 関連計画の整理(関連計画のまとめ)

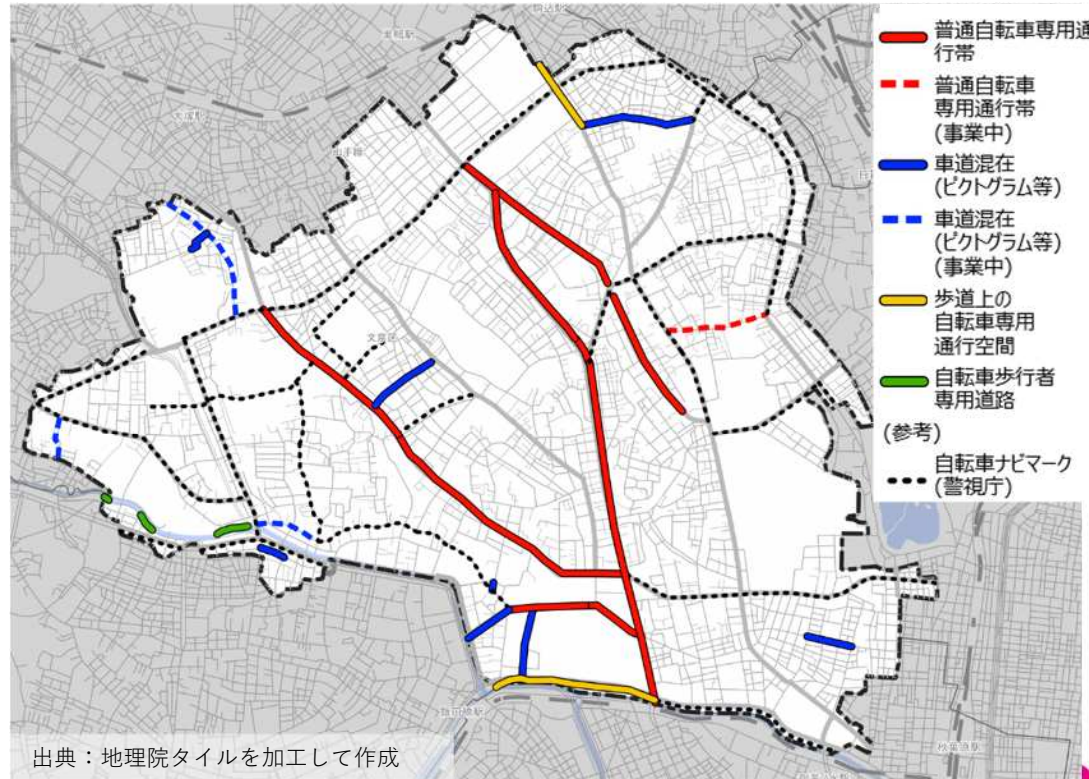
(4) 関連計画のまとめ

- 関連計画における自転車通行空間の整備対象路線は、国道、都道、バリアフリー基本構想の生活関連経路における1次経路および歩道のある2次経路としている。
- 整備対象路線のうち、自転車専用通行帯は、南北の幹線道路（春日通り、白山通り）において整備済みである。
- 一方で、東西の路線（不忍通りなど）においては、交通管理者（警視庁）によってナビマークが整備されているものの、自転車通行空間の整備には至っていない。
- 一部の区道では、車道混在（ナビライン）の整備が進んでいる。（区道における自転車通行空間の整備は「文京区バリアフリー基本構想」に基づき、歩道の安全性向上を目指して整備が進められている。）

関連計画に基づく整備対象路線



自転車通行空間整備路線 (事業中含む)



3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(1) ネットワーク路線選定の考え方

- ① 関連計画の路線、主要生活道路を軸として選定する
- ② 安全性の向上、施設への接続の視点から路線を抽出し、整理する
- ③ 連続性の確保のために必要な路線を抽出し、整理する
- ④ ①、②、③で選定した路線のうち、実現性への配慮の視点から、十分な幅員がない路線は、代替路線の検討やネットワークを補完する路線として検討する



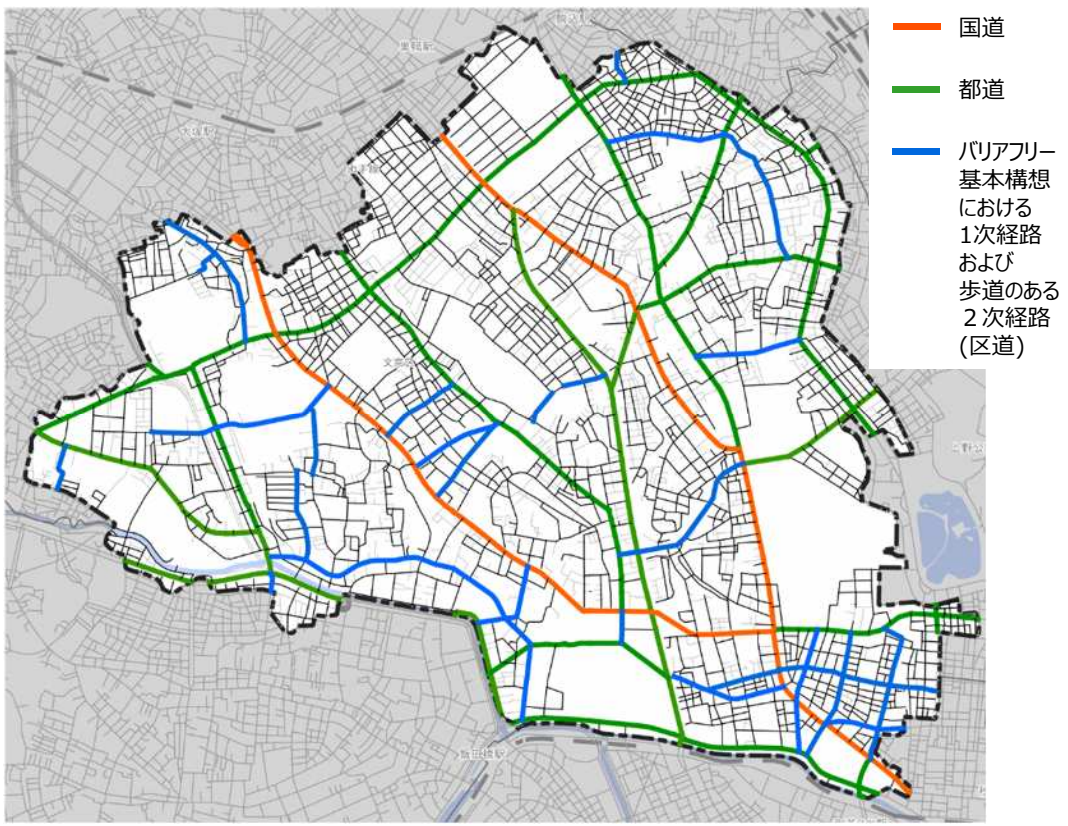
3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(1) ネットワーク路線選定の考え方

① 関連計画の路線、主要生活道路を軸として選定

- 関連計画において位置付けられた路線について、自転車通行空間の整備を進めてきた。
- 本計画では、歩行・自転車利用の環境整備を目指し、関連計画に含まれていない「文京区都市マスタープラン」における主要生活道路についても軸として選定する。

関連計画に基づく整備対象路線



文京区都市マスタープラン

- マスタープランに位置付けられた主要生活道路から対象路線として選定



3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(1) ネットワーク路線選定の考え方

② 安全性の向上、施設との接続の視点から路線を抽出し、整理

- 安全性の向上の観点から、自転車の利用が多い路線、自転車事故が多い路線を抽出する。
- ①で選定した路線に加え、交通施設や自転車活用の推進に関係する施設等への接続の視点から路線を抽出する。

安全性の向上

自転車交通状況

- シェアサイクル交通量
- 自転車利用経路（アンケート調査）

事故状況

- 自転車関連交通事故地点
- 路線として対策を行うヒヤリ地点（アンケート調査）

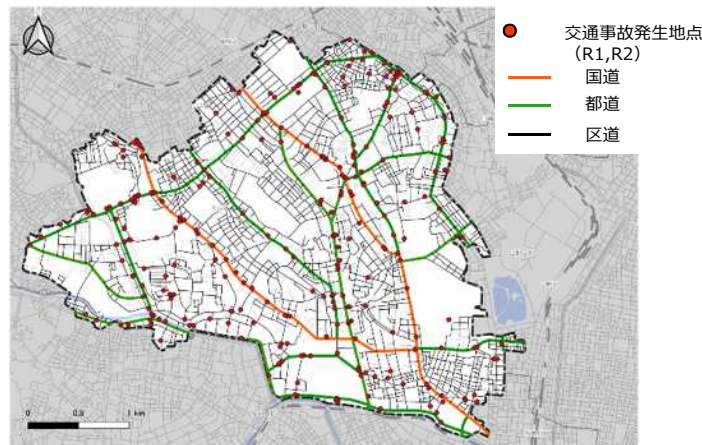


図 自転車関連交通事故地点

施設との接続

施設配置

- 交通施設
駐輪場、シェアサイクルポート、鉄道駅
- 自転車活用の推進に関係する施設
行政施設、商業施設、学校 等

※自転車活用推進計画において、自転車利用を推進する利用方法を踏まえて、接続する施設を設定

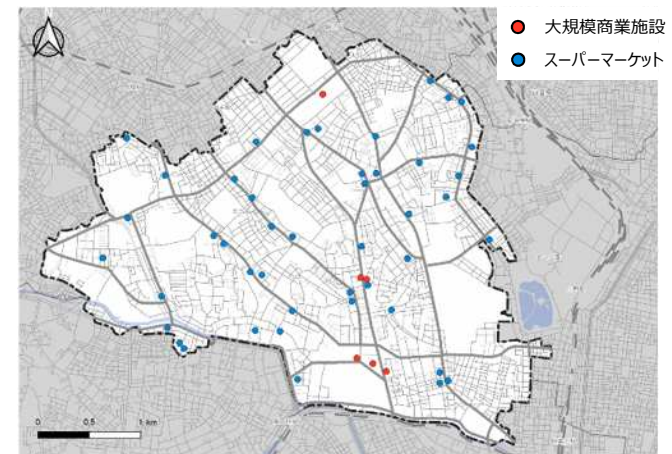


図 商業施設の配置

3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(1) ネットワーク路線選定の考え方

③ 連続性の確保のために必要な路線を抽出し、整理

- ①②で抽出した路線に対し、ネットワークの効果を発現するために必要な連続性の確保をするための路線を抽出する。

自転車ネットワーク路線の連続性
 ・自転車ネットワークの形成上必要な区間を抽出

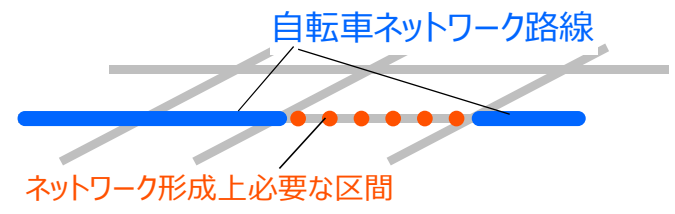


図 ネットワーク形成上必要な区間のイメージ

隣接区との連続性の確保
 ・隣接区における自転車ネットワークとの連続性確保に必要な路線を抽出

- 【隣接区のうち、計画策定済みの区】
- ・新宿区自転車ネットワーク計画（平成31年3月）
 - ・豊島区自転車走行環境計画（平成30年6月）
 - ・北区自転車ネットワーク計画（平成31年3月）

④ ①、②、③で選定した路線のうち、実現性への配慮の視点から、十分な幅員がない路線は、代替路の検討やネットワークを補完する路線としての位置付けの検討を実施

- 十分な幅員がない路線については、代替路を検討し、代替路の設定が難しい区間では、ネットワークを補完する路線として、路面表示等による安全対策を検討する。



写真 十分な幅員が確保できず、ネットワーク補完路線となる道路の例

3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(2) 整備形態について

- ① ガイドラインにおける、整備形態の選定フローを基本として整備形態を選定する。
- ② 上記の整備形態に基づく整備ができない路線は、ネットワークを補完する路線として安全対策等を別途検討する。

① 整備形態選定の考え方（ガイドライン）

- 自動車の**速度(規制速度)**と**交通量**を勘案して選定した**完成形態**を基本
- 完成形態での整備が困難な場合、**車道通行する自転車の安全性**を考慮し、**暫定形態**による整備を検討

目安

A 自動車の速度が高い
(時速50km以上) 道路

B A、C 以外の道路

C 自動車の速度が低く、(時速
40km以下) 自動車交通量が少
ない (4000台/日以下) 道路



完成形態

自転車道

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

普通自転車専用通行帯

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

車道混在

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

暫定形態

普通自転車専用通行帯、車道混在

車道混在

—

3. 自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(2) 整備形態について

② ガイドラインに基づく整備ができない路線（ネットワーク補完路線）の考え方

- 細街路や生活道路など、ガイドラインに基づく整備が困難な路線は、路面標示（通行位置の明示、交差点部の注意喚起等）や看板の設置などにより安全対策の検討を実施する。

路面標示による通行位置の明示や注意喚起の事例



出典：金沢市自転車活用推進計画
自転車通行位置の明示
（金沢市）



出典：金沢市自転車活用推進計画
交差点での左右確認の注意喚起
（金沢市）



出典：第4回 京都市自転車走行環境整備ガイドライン部会 協議資料
自転車通行位置の明示
（京都市）



出典：第4回 京都市自転車走行環境整備ガイドライン部会 協議資料
自転車通行位置の明示 および
車の速度抑制 （京都市）

看板の設置による通行位置の誘導や注意喚起の事例



出典：豊中市自転車ネットワーク計画
逆走禁止
（豊中市）



出典：武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画
交差点での注意喚起
（武蔵野市）

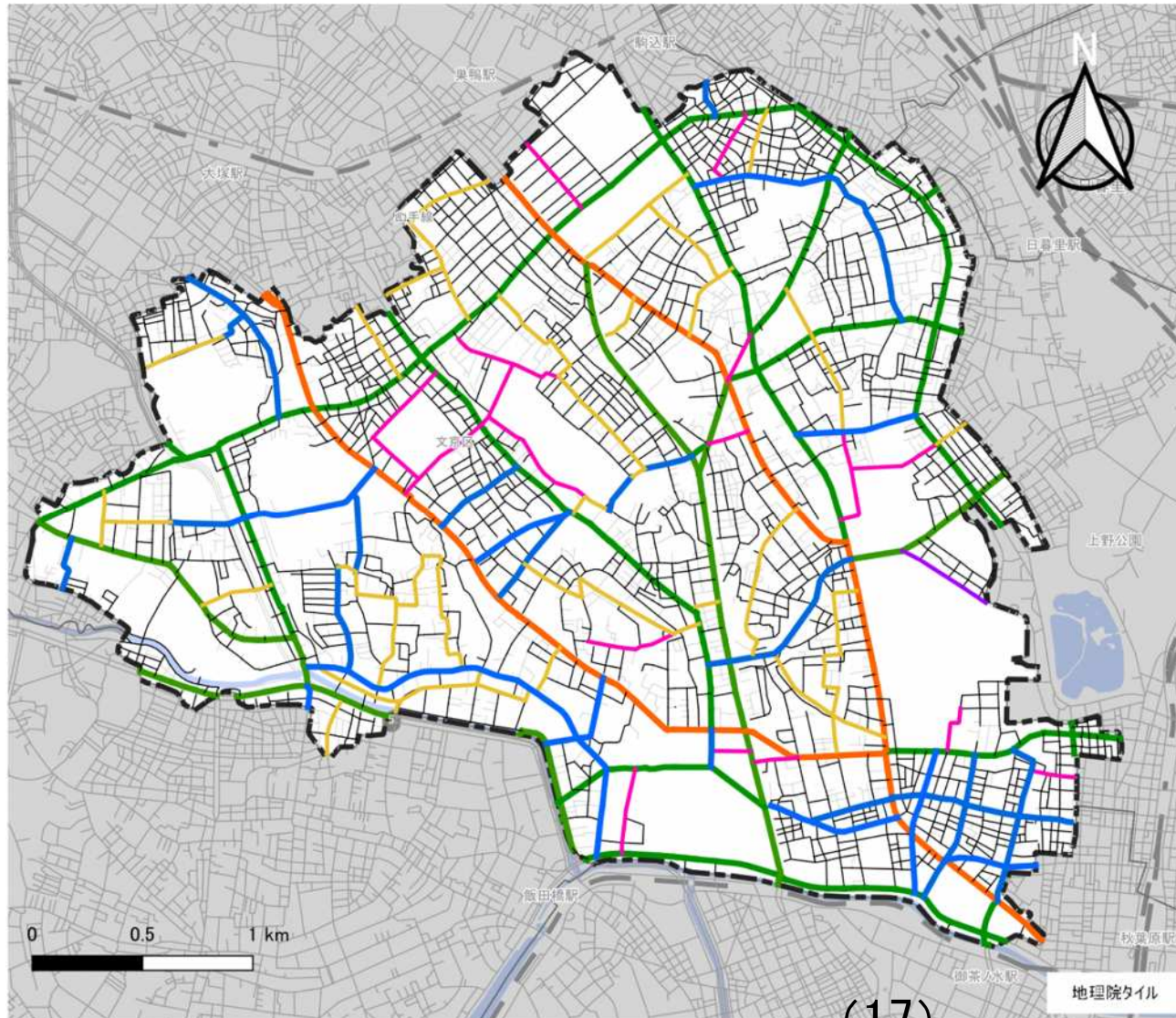


出典：大阪市自転車通行環境整備計画
逆走禁止・左側通行誘導
（大阪市）

4. 自転車ネットワーク路線(案)

- ・ネットワーク路線選定の考え方から、①関連計画の路線、主要生活道路、②安全性の向上、施設への接続の視点により路線の抽出を行った。
- ・今後、③連続性の確保、④実現性への配慮の視点から路線を抽出、選択していく。

①、②を考慮した自転車ネットワーク路線抽出結果



ネットワーク路線 (凡例)

- 国道
 - 都道
 - バリアフリー基本構想における1次経路および歩道のある2次経路
 - 関連計画以外の主要生活道路
- ① 関連計画路線、主要生活道路線
- ② 安全性の向上の視点より抽出される路線
 - ② 施設との接続の視点より抽出される路線