

自転車ネットワーク路線の考え方（案）について

<基本的な考え方>

自転車ネットワーク路線の検討にあたっては、国土交通省及び警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月）（以下「ガイドライン」という。）を踏まえつつ、以下の方針で検討します。

1 検討対象

- ・ 板橋区全域を対象とします。
- ・ 都市計画決定されている道路については、既存の道路での整備が難しいと想定される場合でも、ネットワーク路線とします。
- ・ 国道や都道については、主要道路として、自転車の通行に関してもネットワーク化する上で重要な路線であり、区が道路管理者として主体的に整備できない路線であっても計画対象路線として含めることとします。

2 自転車ネットワーク路線の選定

- (1) 以下に該当する道路を、将来的に板橋区内の自転車ネットワークを形成する路線として選定し、区全域で自転車を安全・快適に利用できる姿をめざします。

ア 自転車・自動車ともに主要な動線となりうる路線

- ・ 2車線以上ある道路 【A】
- ・ 上記【A】を補完する区間 【B】
- ・ 都市計画道路の未整備路線 【C】

イ 主要な施設間を結ぶ路線

- ・ ガイドラインの「7つの視点」を参考に抽出した路線 【D】
- ・ 公園等に通じる2車線以上の道路 【E】

ウ 豊島区・板橋区自転車道計画に含まれている路線 【F】

エ 中山道ほか街道筋、歩道橋・地下道・緑道等 【G】

- (2) 歩行者専用規制を行う商店街等は、ネットワークから除外または時間帯を限定したネットワークとしての運用を検討します。

3 整備形態（完成形）の選定

- ・ 自動車とのすみ分けが重要となる幹線道路においては、自動車の速度、交通量、現状の道路横断構成等に基づき、「自転車道（一方通行）」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」から整備形態を選定します。
- ・ 幹線道路以外の区道等は、自動車も速度を落として、自転車や歩行者と共存することが望ましいことから、原則、車道混在による整備とします。
- ・ 直ちに完成形の整備が難しいものの、整備優先順位（次項）が高い区間については、暫定的な車道混在形態での整備等も検討します。

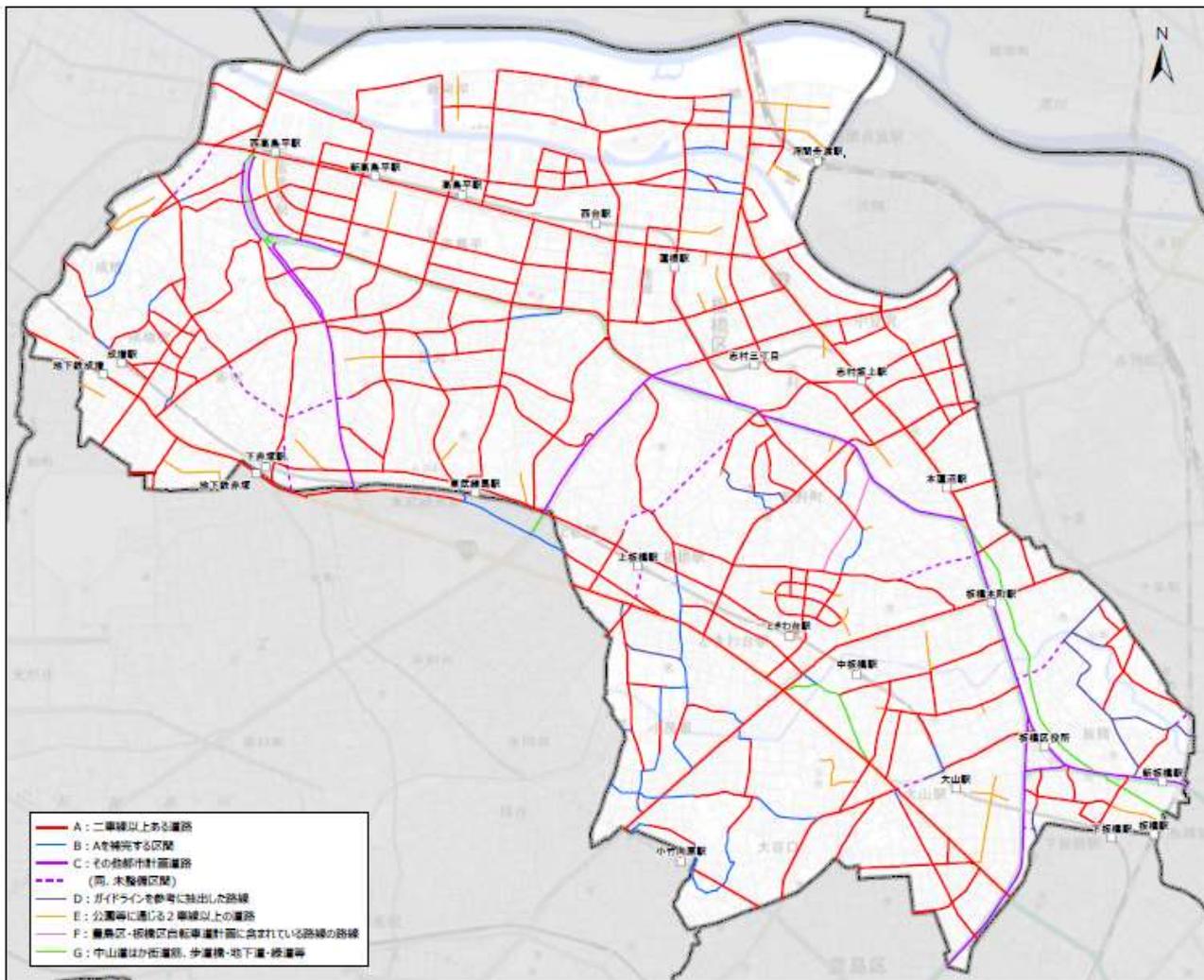


図1 自転車ネットワーク路線の選定（仮）

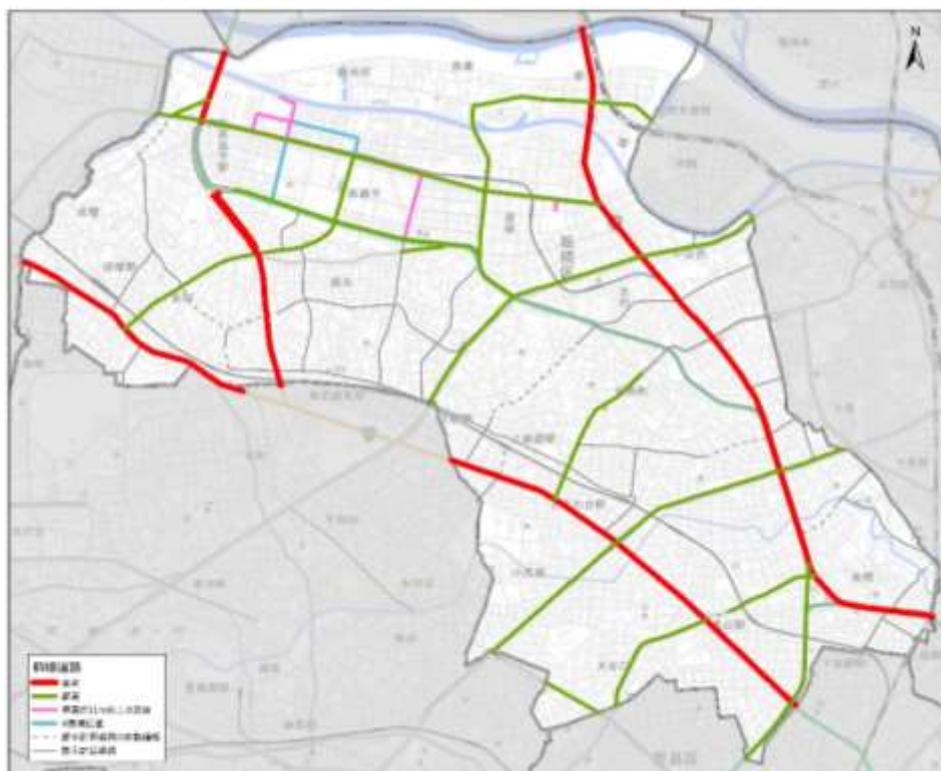


図2 幹線道路の抽出



図3 幹線道路の速度

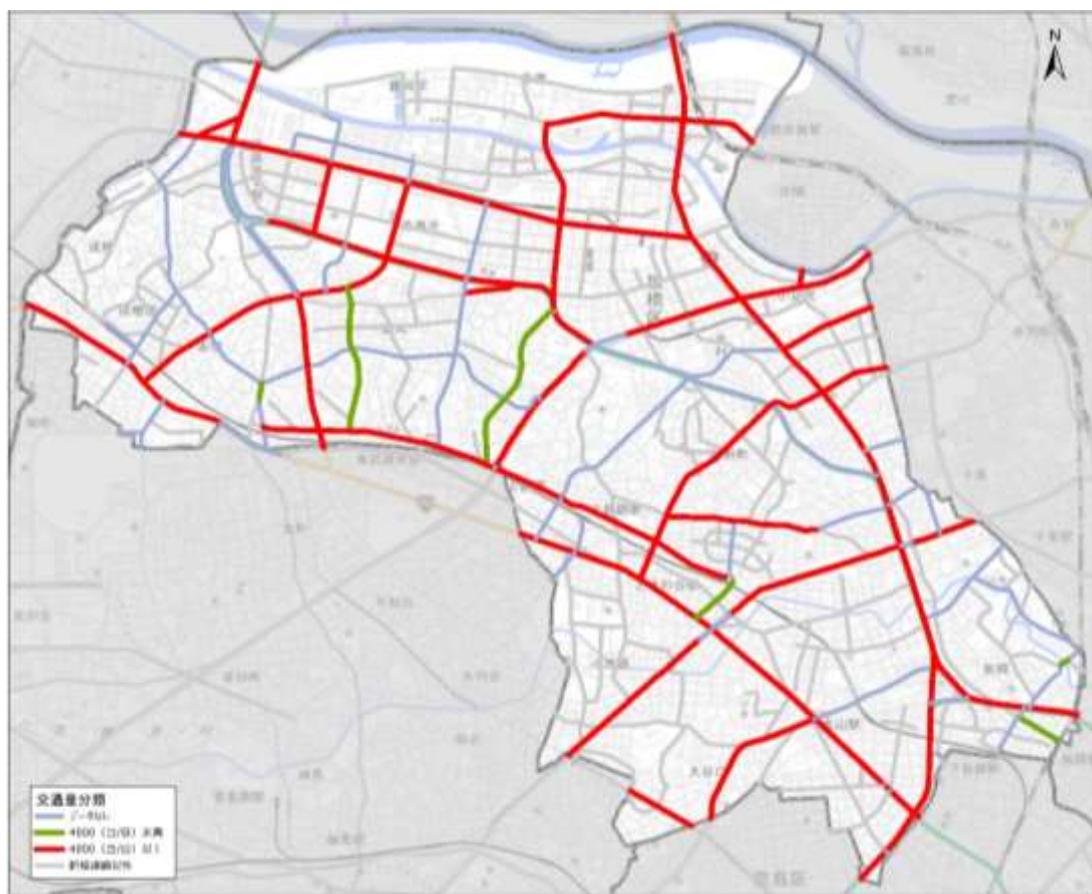


図4 幹線道路の交通量

4 整備優先順位の検討

- ・特に早期の効果発現が求められる区間について、短期間かつ計画的に整備していくため、ガイドラインの7つの視点などを参考に、優先整備区間を選定します。
- ・複数の条件項目により評価し、項目がより多く該当する区間を優先整備区間とする方法を検討します。
- ・優先整備区間は、概ね10年後の完成をめざすものとします。

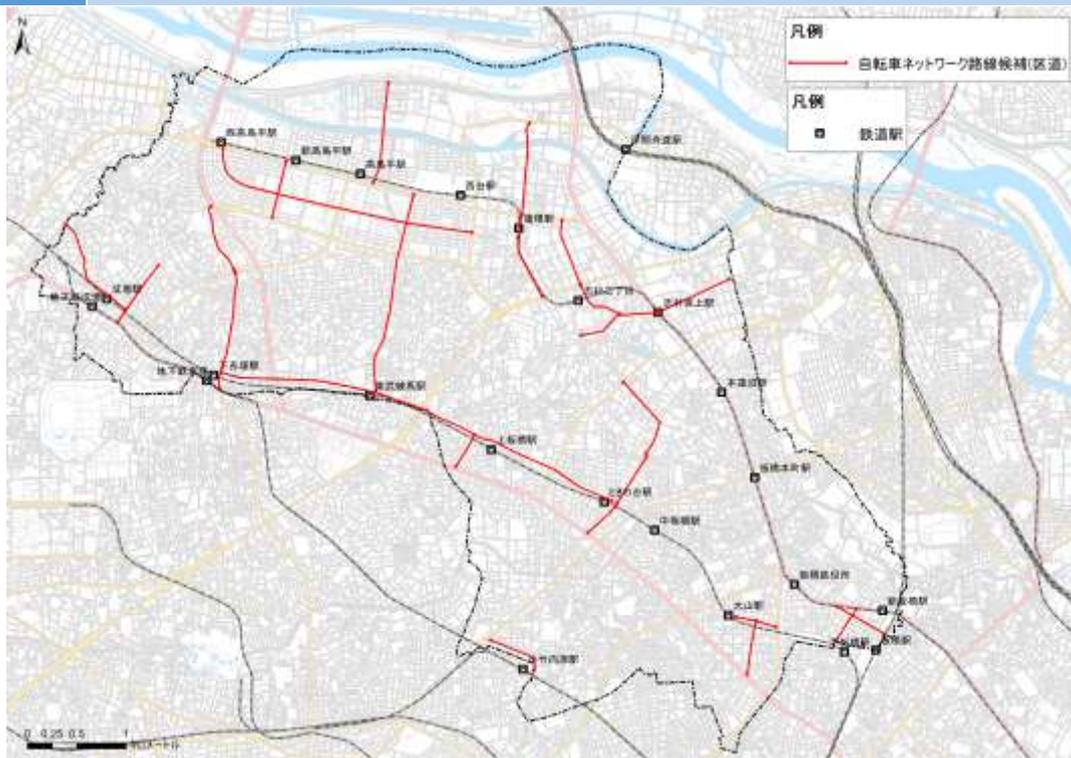
【ガイドライン「7つの視点」と12の条件項目（案）】

- 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
 - [項目1] 鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセスルート
 - [項目2] 公共施設へのアクセスルート
 - [項目3] 商店街・主な商業施設へのアクセスルート
 - [項目4] 主な病院へのアクセスルート
 - [項目5] 都立公園までのアクセスルート
- 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
 - [項目6] 事故が多発している路線
- ③自転車通学路の対象路線
 - [項目7] 大学・高校周辺の道路
- 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
 - [項目8] 観光施設へのアクセスルート
 - [項目9] 公共交通サービス水準が相対的に低い地域における、最寄駅へのアクセスルート
- 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
 - [項目10] シェアサイクルポートへのアクセスルート
- 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）が整備されている路線
 - [項目11] 板橋区・豊島区自転車利用環境整備計画での整備区間
- 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
 - [項目12] 隣接区のネットワーク計画に接続する区間
(区を跨いだ広域利用を考慮)

5 暫定的な整備の検討

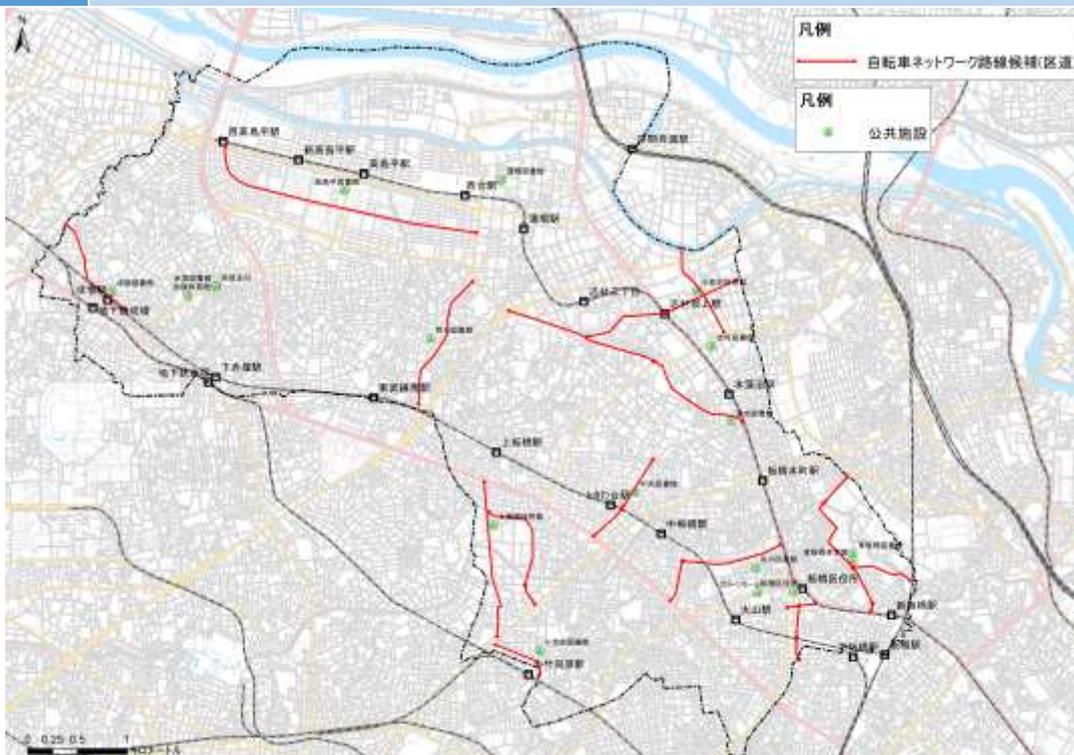
整備優先順位が高い区間であるものの、歩車道境界にある構造物の改変等の事業量が大きく、直ちに完成形での整備を行うことが困難な区間があれば、安全性等に十分配慮しつつ「車道混在」による暫定的な整備についても検討します。

項目 1 鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセスルート



- 区外通勤者のうち駅アクセスに自転車を利用する割合は約 6%であるが、一定の需要が見込まれる。

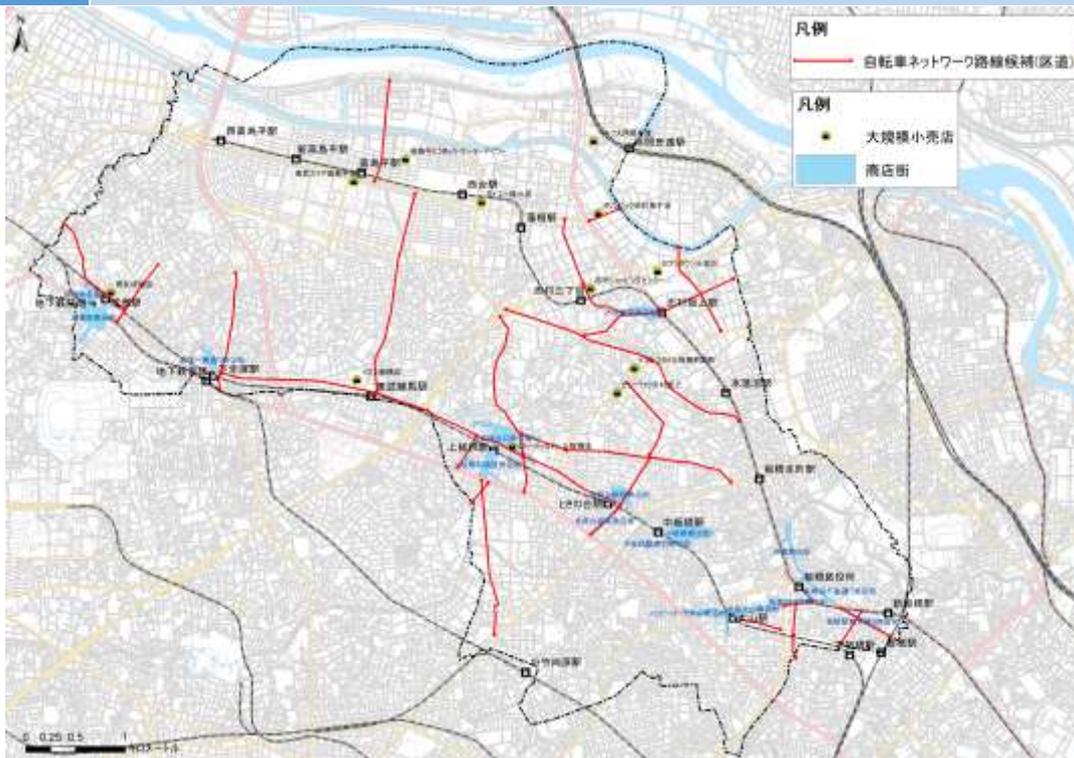
項目 2 公共施設へのアクセスルート



- 公共施設は主に区内在住者が利用している。区民の区内移動手段は約 3 割が自転車であり、多くの需要が見込まれる。

項目 3

商店街・主な商業施設へのアクセスルート



- 区内には商店街振興組合（法人）が 16、5,000 m²以上の商業施設が 12 あり、そのアクセス手段として、自転車も多く使われている。

項目 4

主な病院へのアクセスルート



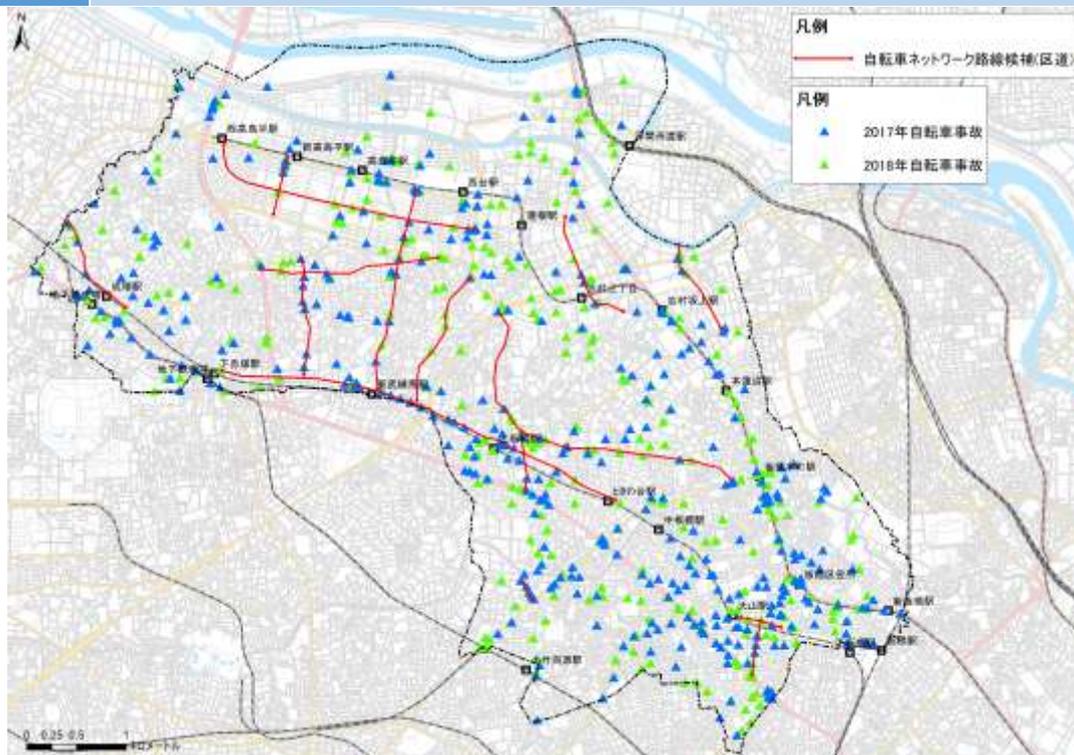
- 区内の災害拠点病院または病床数 500 床以上の総合病院は 7 病院であり、通院者の他、見舞い客、職員の通勤等、一定の利用が見込まれる。

項目 5 都立公園までのアクセスルート



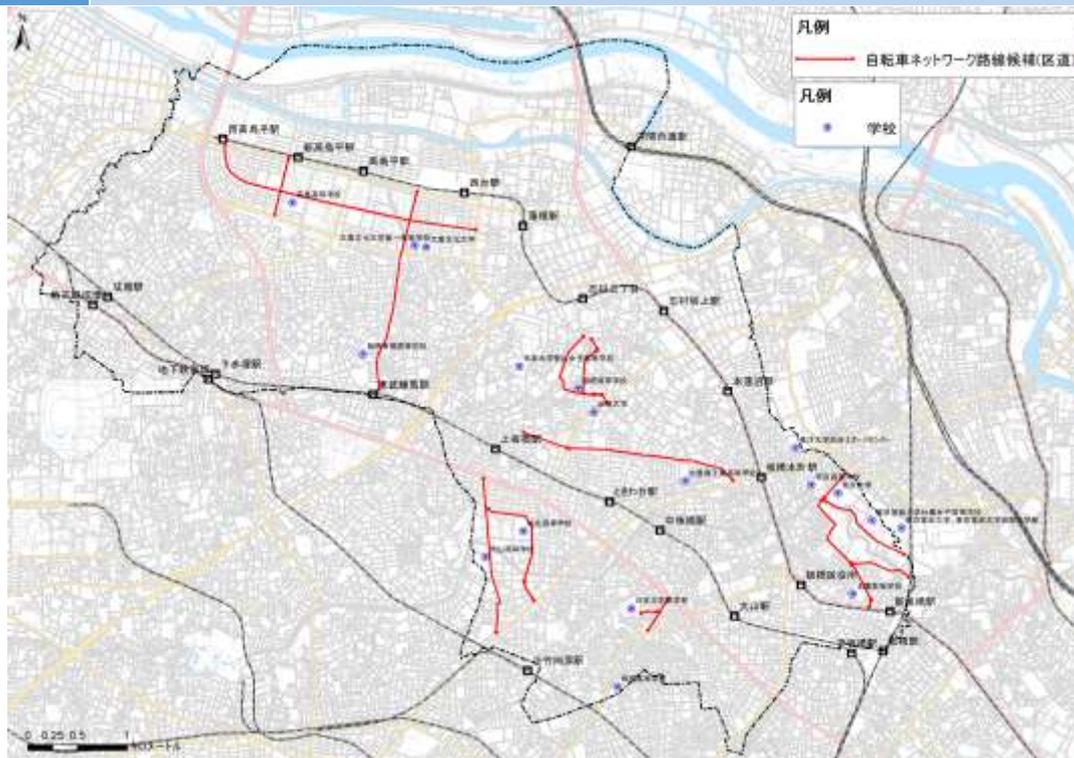
- 区内及び区に隣接する大型の公園として都立公園が4箇所あり、自転車によるアクセスが見込まれる。

項目 6 事故が多発している路線



- 国道・都道等の幹線道路を中心に、事故が多発している。

項目 7 大学・高校周辺の道路



- 区内に大学・短期大学が6校、高等学校が12校あり、自転車通学者がいる。

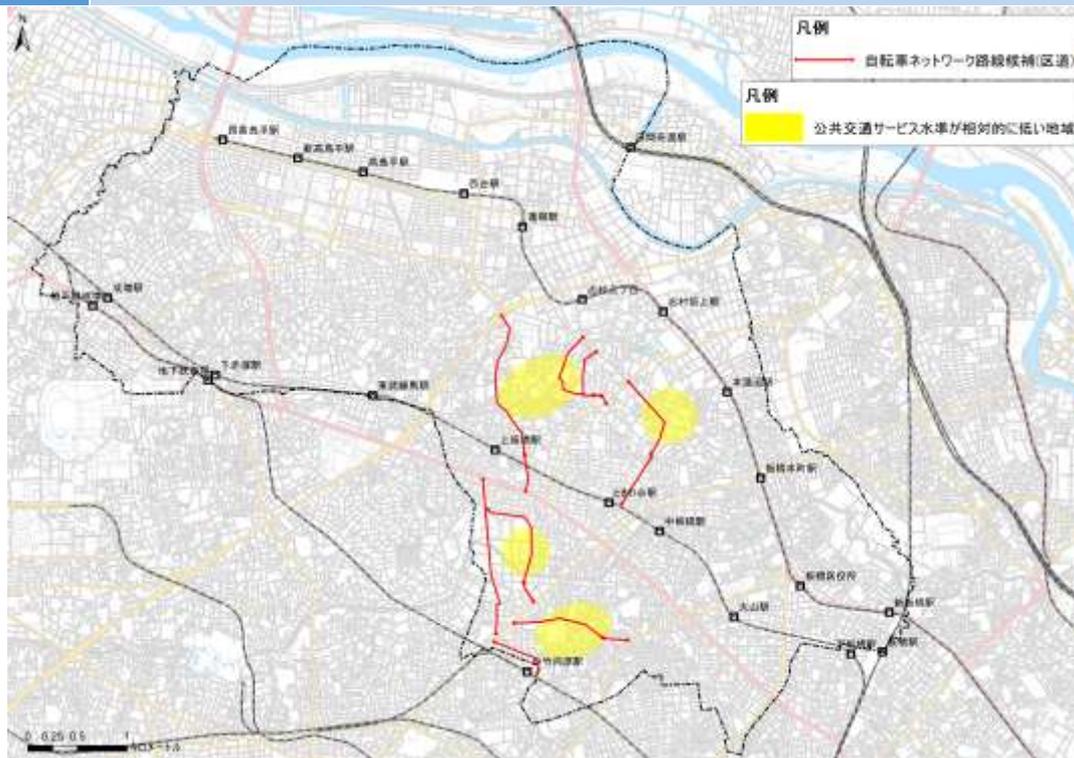
項目 8 観光施設へのアクセスルート



- 自転車・シェアサイクルによる区外からの来訪も活性化させていく。

項目 9

公共交通サービス水準が相対的に低い地域における、最寄駅へのアクセスルート



- バス停から 300m、鉄道駅から 500m 以上離れた地区が存在し、交通環境の改善策の一つとして、スマートモビリティの活用が考えられる。

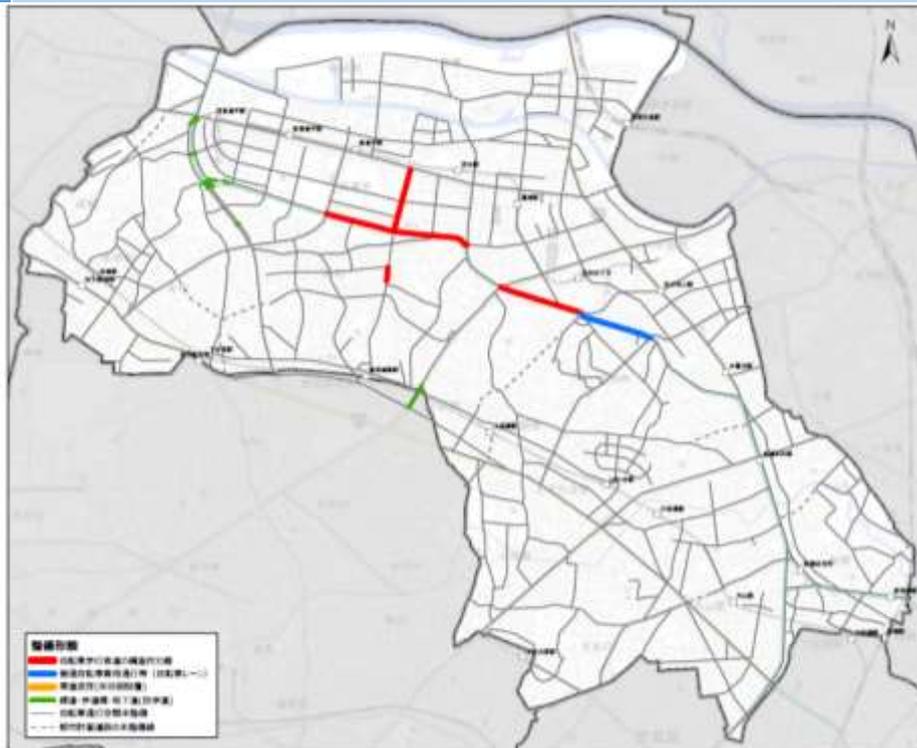
項目 10

シェアサイクルポートへのアクセスルート



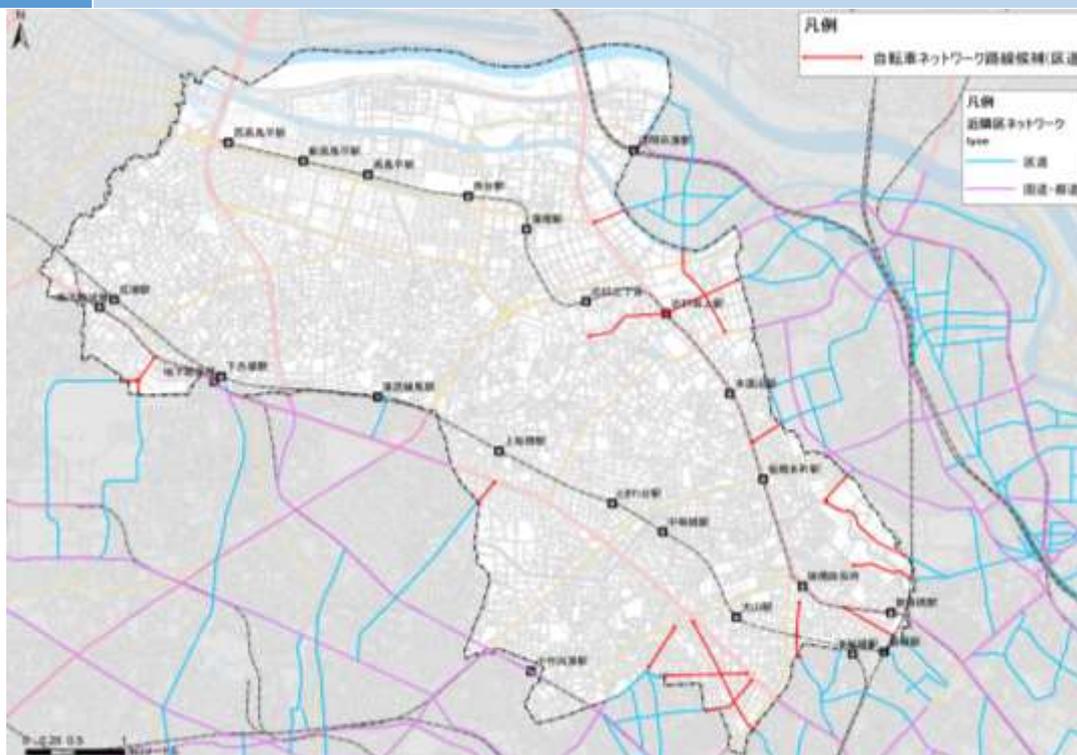
- シェアサイクルポートの整備は進んでおり、利用頻度も考慮し、優先順位を検討していく必要がある。

項目 11 板橋区・豊島区自転車利用環境整備計画での整備区間



- 自歩道で整備した区間は、ガイドラインに沿った再整備が必要である。

項目 12 隣接区のネットワーク計画に接続する区間（区を跨いだ広域利用を考慮）



- 区外のネットワークとつなぎ、自転車を活用した地域間の利便向上、交流活性化を図ることも必要である。