



足立区

足立区自転車活用推進計画
(案)

自転車ネットワーク計画編

(第一回委員会資料)

令和5年10月18日

都市建設部 交通対策課

目次

第1章	自転車ネットワーク計画とは	1
1	計画策定の目的	1
2	これまでの経緯	1
3	検討対象地域	1
4	対象とする路線	1
5	自転車ネットワーク路線の選定方針	2
	(1) 選定する道路の基準・目安	2
	(2) 選定手順【候補路線の抽出】	3
第2章	道路空間の現況整理	4
1	足立区自転車走行環境整備指針（素案）	4
2	自転車通行空間の整備状況	8
3	都市計画道路の整備状況	10
第3章	自転車ネットワーク路線の検討	11
1	既存計画路線	11
2	追加路線の抽出と整理	12
	(1) 既存計画路線における空白地域をカバーする路線	12
	(2) 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線	13
	(3) 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線	14
	(4) 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線	15
	(5) 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線	16
	(6) 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線	17
	(7) 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携	18
	(8) ネットワークから除外する路線	19
3	自転車通行空間ネットワーク候補路線	21



第1章 自転車ネットワーク計画とは

安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その整備形態等を示す計画である。

1 計画策定の目的

自転車ネットワークは、通勤、通学等の日常的な移動を支える生活路線に加え、区内観光やサイクリングに資する路線等について、安全で快適な自転車走行環境を確保し、さらにネットワーク化により連続性を担保することで、自転車の活用を推進することを目的に策定する。

2 これまでの経緯

足立区では平成16年に策定した「足立区自転車利用環境整備計画」に基づき、さくら参道や環七北通り（加平・谷中トンネル部）等について歩道内における自転車と歩行者の通行空間を分離する整備を進めてきた。なお、現在歩道内での自転車と歩行者を分離する歩道内分離形式（自転車歩行者道）については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）」に基づき実施していない。

その後、平成29年に策定した「足立区自転車走行環境整備指針（素案）」に基づき、整備対象箇所を選定し、主に短期整備箇所における自転車ナビマーク整備等を中心に進めている。

自転車ネットワーク計画は、これまでの検討結果及び整備状況を考慮し作成することとする。

3 検討対象地域

足立区全域を対象とする。

4 対象とする路線

足立区都市計画マスタープランで示した「主要幹線道路」「幹線道路」「主要生活道路」を対象とする。

区分	内容
主要幹線道路 （※1）	交通を区内外にわたり広域に連絡する道路 【国道4号線、環状七号線、放射11号線】
幹線道路 （※1）	区内の地域間の交通を担う道路で、バス交通や歩行者、自転車利用者の空間に資する道路 【都市計画道路】
主要生活道路	主要幹線道路と幹線道路に囲まれた区域の交通の主要動線となり、主要幹線道路や幹線道路に連絡する道路 【幅員6～13m程度】

※1：国道、都道については、国や東京都の整備計画にない路線を含む



5 自転車ネットワーク路線の選定方針

(1) 選定する道路の基準・目安

- ア 足立区自転車環境整備指針（素案）で示された広域ネットワークに基づき検討する。
- イ 整備済みの既存道路、整備計画のある区間を考慮し検討する。
- ウ ネットワークの密度についてはガイドラインに基づき約 1km 以内でアクセスできる水準を目標とする（ネットワーク密度 1km/km² 以上）。
- エ 既存計画（足立区自転車利用環境整備計画（H16.3））における自転車ネットワーク候補の路線延長は約 152 km、ネットワーク密度は約 2.85 km/km² となっており、概ね 350m 程度でネットワーク路線にアクセスできる計画となっていることから、ガイドラインの目安とされる水準は満たしている。本計画においてはこれをベースにネットワーク密度を約 3.0 km/km²、約 300m 程度でネットワーク路線にアクセスできることを目安に検討する。

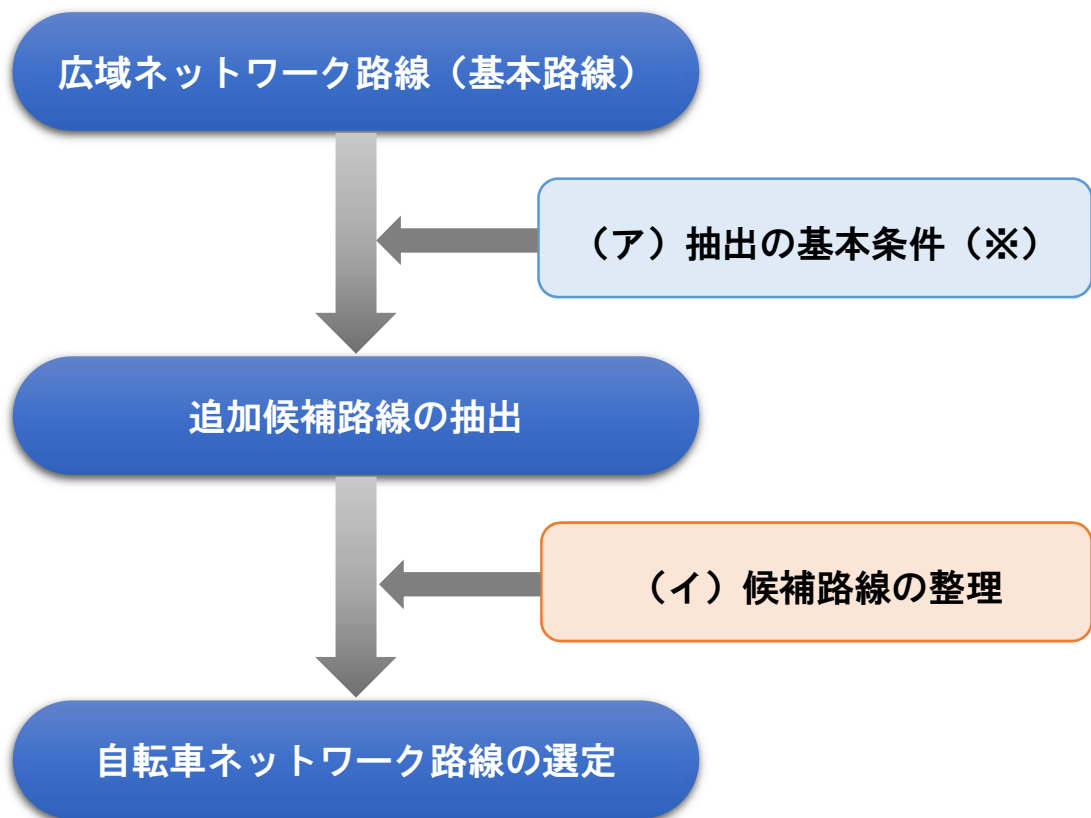
また、市街地を対象として自転車ネットワーク計画を策定・検討した事例より、自転車ネットワーク路線の網密度を調査すると、計画エリア内では概ね 1～6 km/km²となっている。これは、自転車ネットワーク路線が東西・南北方向それぞれ等間隔で配置されたと仮定した場合、格子状の自転車ネットワーク路線が約330m～2 km間隔で配置されることとなる。すなわち、計画エリア内では最大でも約170m～1 km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準である。これらは本ガイドライン策定以前に検討された値であるが、自転車ネットワーク路線を選定する際、参考にするとよい。

出典：安全で快適な自転車利用創出ガイドライン（H28.7）P I-10



(2) 選定手順【候補路線の抽出】

- ア 抽出の基本条件（※）から、広域ネットワークへの追加路線を抽出
イ ネットワーク密度や道路整備の必要性、道路幅員による整備可否も含めて候補路線から除外する路線を抽出し候補路線を整理する。



※抽出の基本条件

- ① 既存計画路線における空白地域をカバーする路線
- ② 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線
- ③ 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線
- ④ 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線
- ⑤ 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線
- ⑥ 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線
- ⑦ 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携



第2章 道路空間の現況整理

1 足立区自転車走行環境整備指針（素案）

これまで自転車走行環境整備の基準となっていた「足立区自転車走行環境整備指針（素案）」の概要を以下に示す。

（1）短期整備箇所

「主目的：歩行者の安全確保と自転車に関係する交通事故の削減」

○選定基準

- （ア）自転車と歩行者の利用が多く自転車事故の発生件数が多い箇所（駅半径 500m）
- （イ）エリアデザイン計画等、まちの魅力づくりに取り組む地区
- （ウ）道路の新設、改良により走行空間の整備が可能な箇所
- （エ）その他（区民ニーズ等が高い路線、通学路等の個別危険路線）



- ① 北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、綾瀬駅、六町駅周辺（主要5駅）
- ② エリアデザイン地区（江北エリア、花畑エリア）
- ③ 道路の改良または整備中の区間、都市計画道路優先整備路線 など

（2）中期整備箇所

「主目的：日常生活を支える自転車ネットワークを構築する」

○選定基準

- （ア）短期整備箇所以外の鉄道駅周辺
- （イ）駅周辺にアクセスする広域通行経路（駅半径 1 km）：都市計画道路など
- （ウ）短期整備箇所に接続し、ネットワーク効果を向上させる道路

（3）長期整備箇所

「主目的：区内全域の回遊性を構築し、まちの魅力を向上させる」

○選定基準

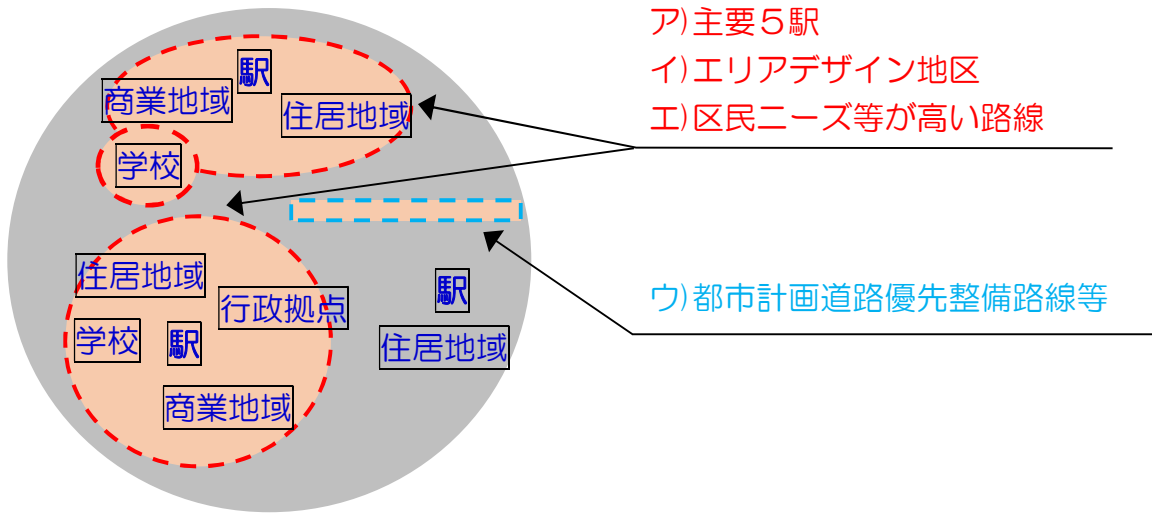
- （ア）区内の主要交通を担う整備済みの都市計画道路（広域ネットワーク）
- （イ）その他（高い効果が見込める路線、既設の自転車走行空間を接続する路線）

上記に示したイメージを次ページ以降に示す。

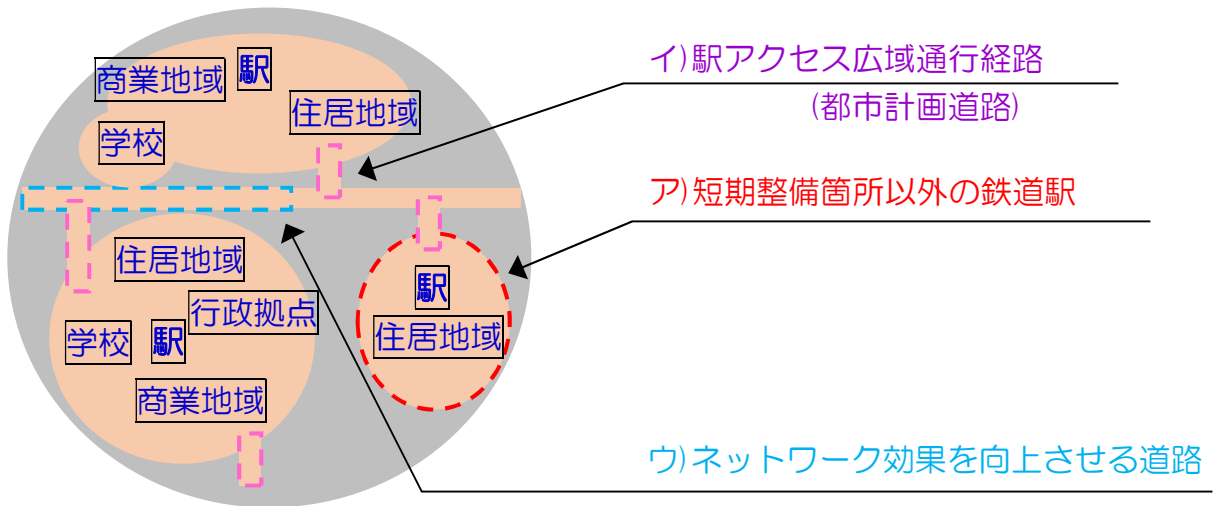


(4) 整備イメージ

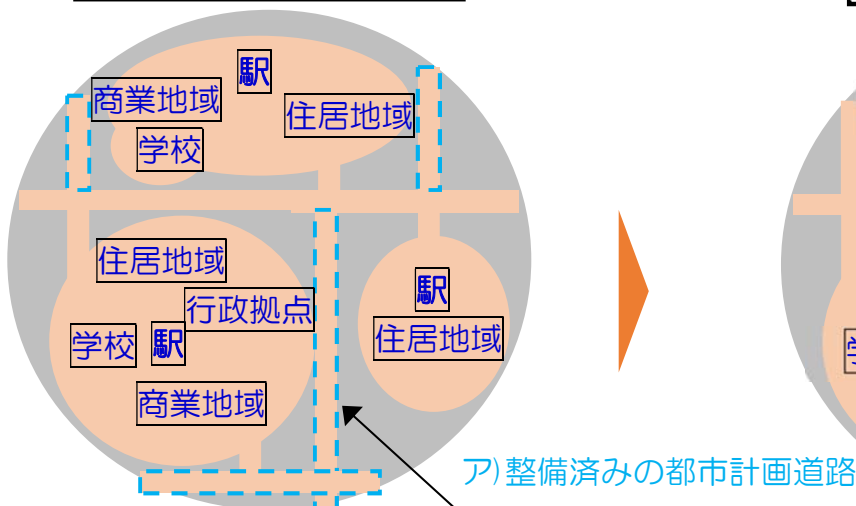
第一弾：短期整備箇所



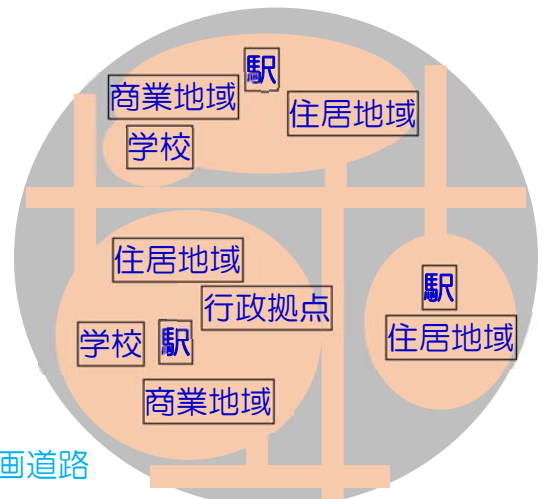
第二弾：中期整備箇所



第三弾：長期整備箇所



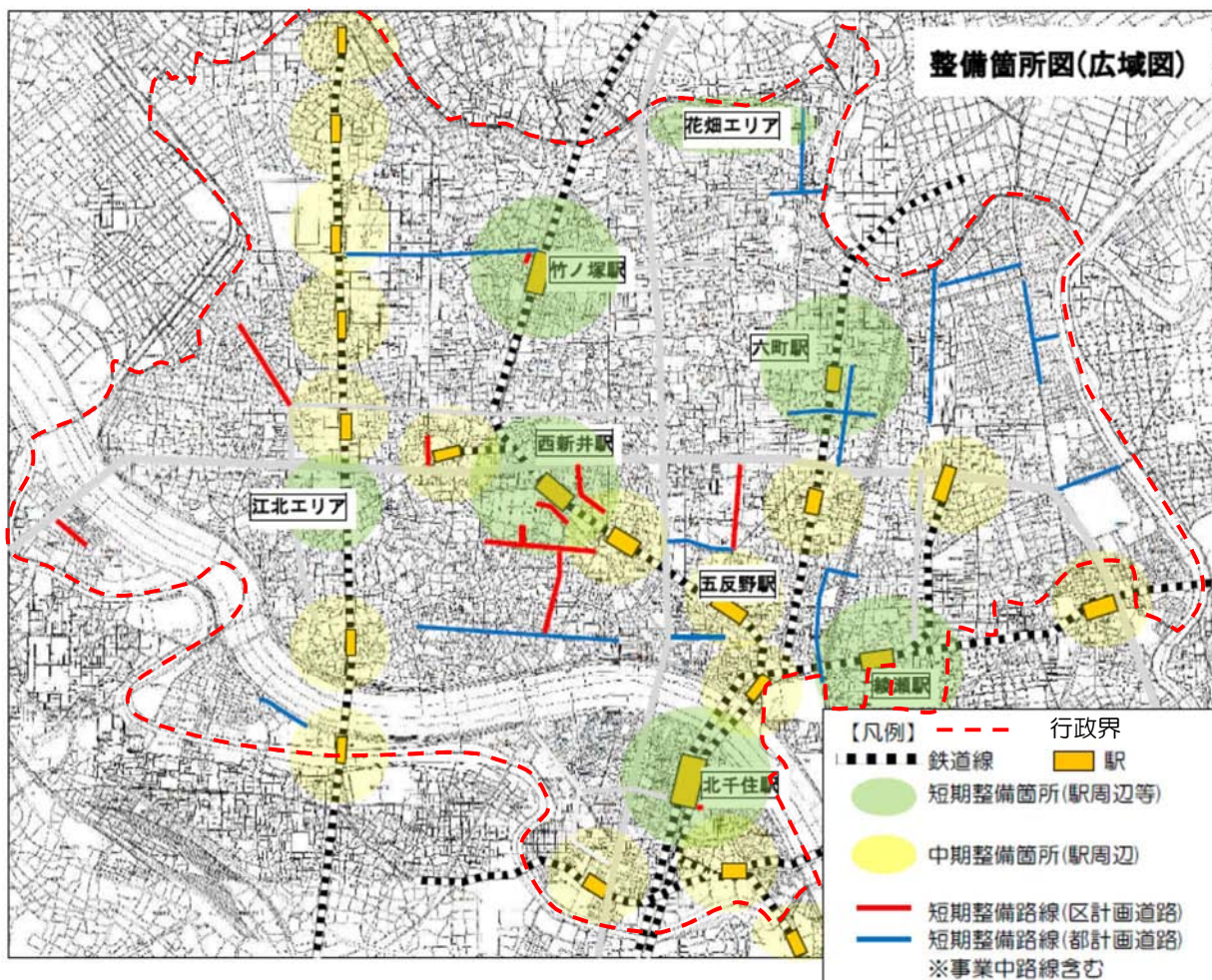
完成





(5) 短期・中期整備箇所

P.4の整備対象箇所選定基準に基づき、短期及び中期で整備すべき箇所を以下に示す。



短期整備箇所

主要駅周辺（北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、六町駅、綾瀬駅）

エリアデザイン地区（江北地区、花畑地区、北綾瀬地区）

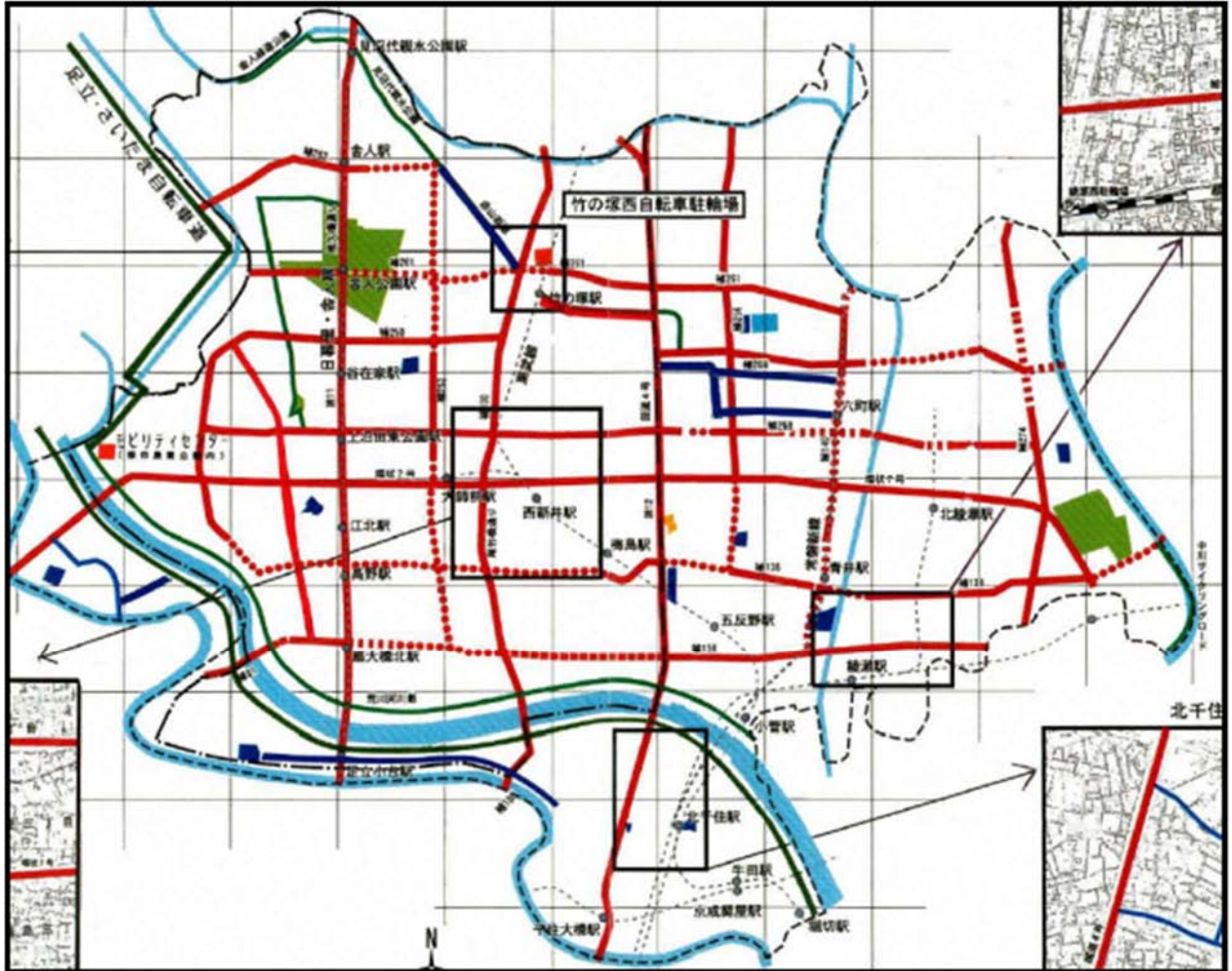
中期整備箇所

上記主要駅以外の各駅周辺



(6) 長期整備箇所

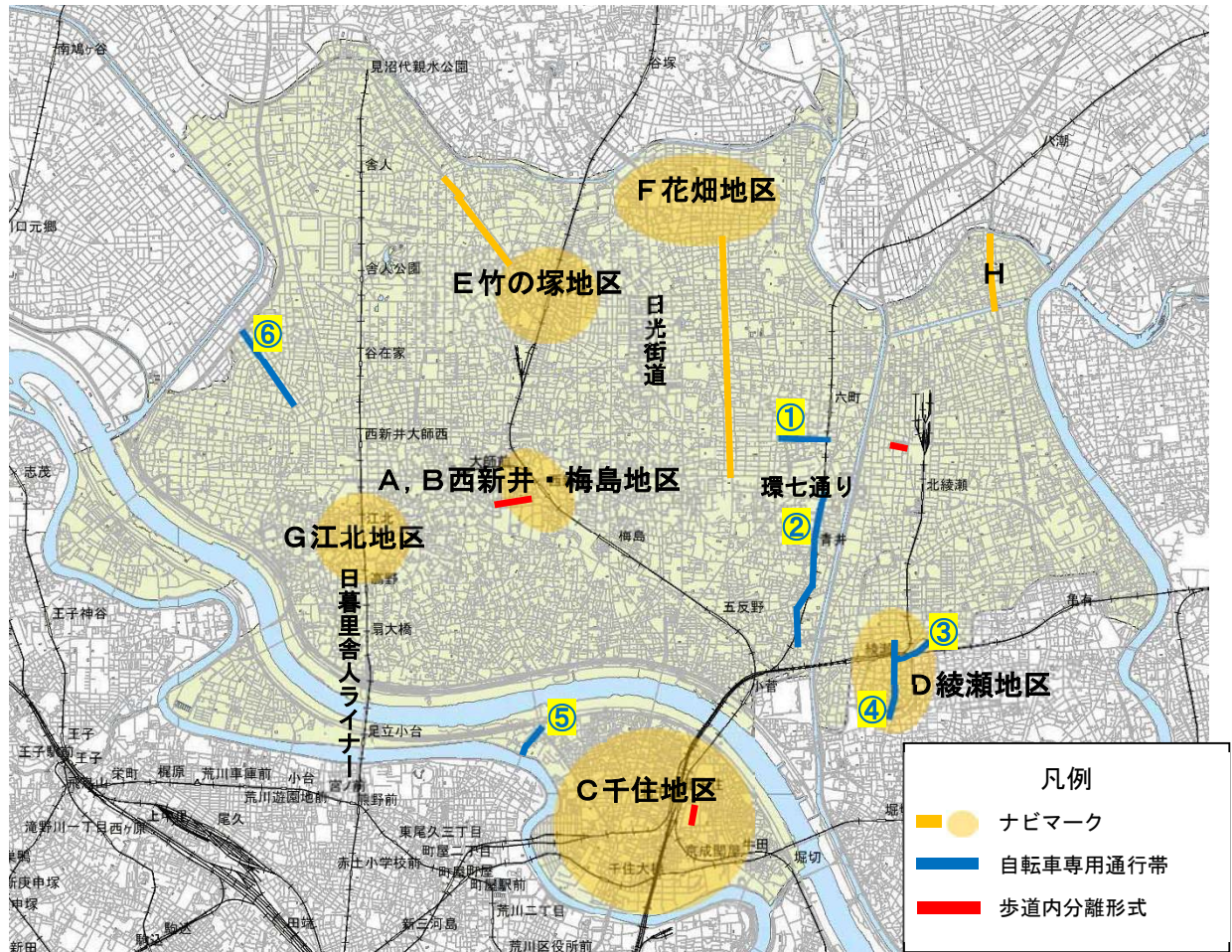
「足立区自転車利用環境整備計画」では下図の通り広域ネットワークが示されている。





2 自転車通行空間の整備状況

これまで、足立区自転車利用環境整備計画及び足立区自転車環境整備指針（素案）に基づき、自転車歩行者専用帯のほか、自転車自転車歩行者道における構造的分離や主要駅周辺での自転車ナビマークの整備を進めてきている。



※①～⑥は次頁「自転車専用通行帯整備延長」路線番号

図1 ナビマーク・自転車専用通行帯整備箇所図



表1 ナビマーク整備延長（足立区による整備）

記号	整備箇所	路線名等	距離(m)※
A	西新井地区	大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り	6,403
B	梅島地区	環七南通り、旧日光街道、梅田通り等	8,740
C	千住地区	大踏切通り、北千住駅前通り	7,323
D	綾瀬地区	綾瀬川通り	9,593
E	竹の塚地区	竹の塚けやき大通り、竹の塚センター通り、駅西側、赤山街道等	8,095
F	花畑地区	文教大学周辺、花畑大橋通り	13,450
G	江北地区	江北駅周辺、女子医大足立医療センター周辺	3,800
H	その他	葛西用水桜通り	720
※ 距離は道路延長		合計	58,124

表2 自転車専用通行帯整備延長

No	整備箇所	路線名等	整備者	距離(m)※
①	六町二丁目1番 ～六町一丁目16番先	環七北通り (補助第258号線)	都	520
②	青井五丁目13番地先 ～西綾瀬四丁目6番地先	補助第140号線	都	3,190
③	東綾瀬一丁目9番地先 ～綾瀬三丁目12番地先	区道綾瀬312	区	670
④	綾瀬二丁目2番地先 ～東綾瀬一丁目7番地先	川の手通り (補助第109号線)	都	1,580
⑤	千住桜木二丁目12番地先 ～千住桜木二丁目16番地先	尾竹橋通り (補助第100号線)	都	700
⑥	鹿浜七丁目12番地先 ～加賀一丁目19番地先	おしべ通り (補助第251号線)	区	1,800
※ 距離は双方向の整備延長		合計		8,460



3 都市計画道路の整備状況

足立区都市計画図（令和4年6月現在）を基に現在の都市計画道路の整備状況を示す。

区内の都市計画道路の総延長は約16万1千kmで令和4年度末現在の整備状況は、完了延長約12万5千km、進捗率約78%である。

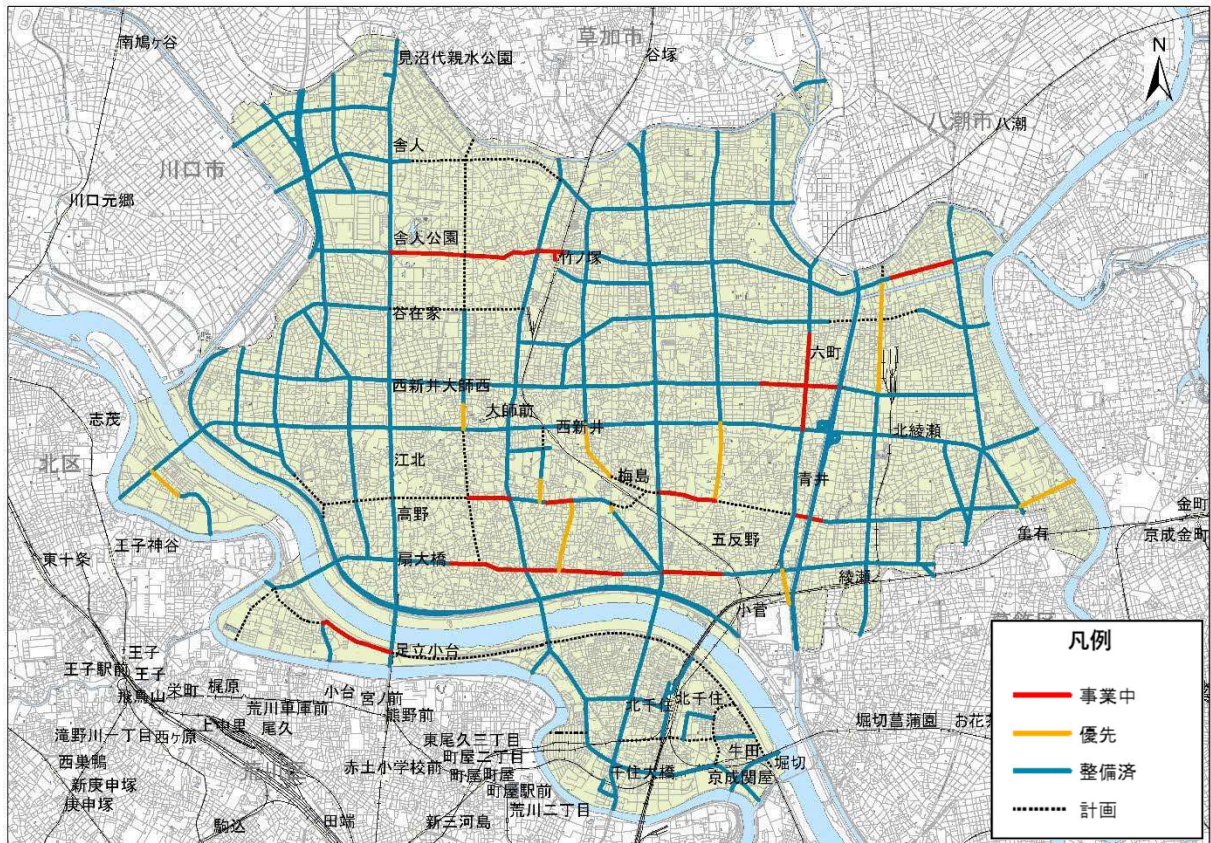


図2 足立区内の都市計画道路（出典：足立区都市計画図）

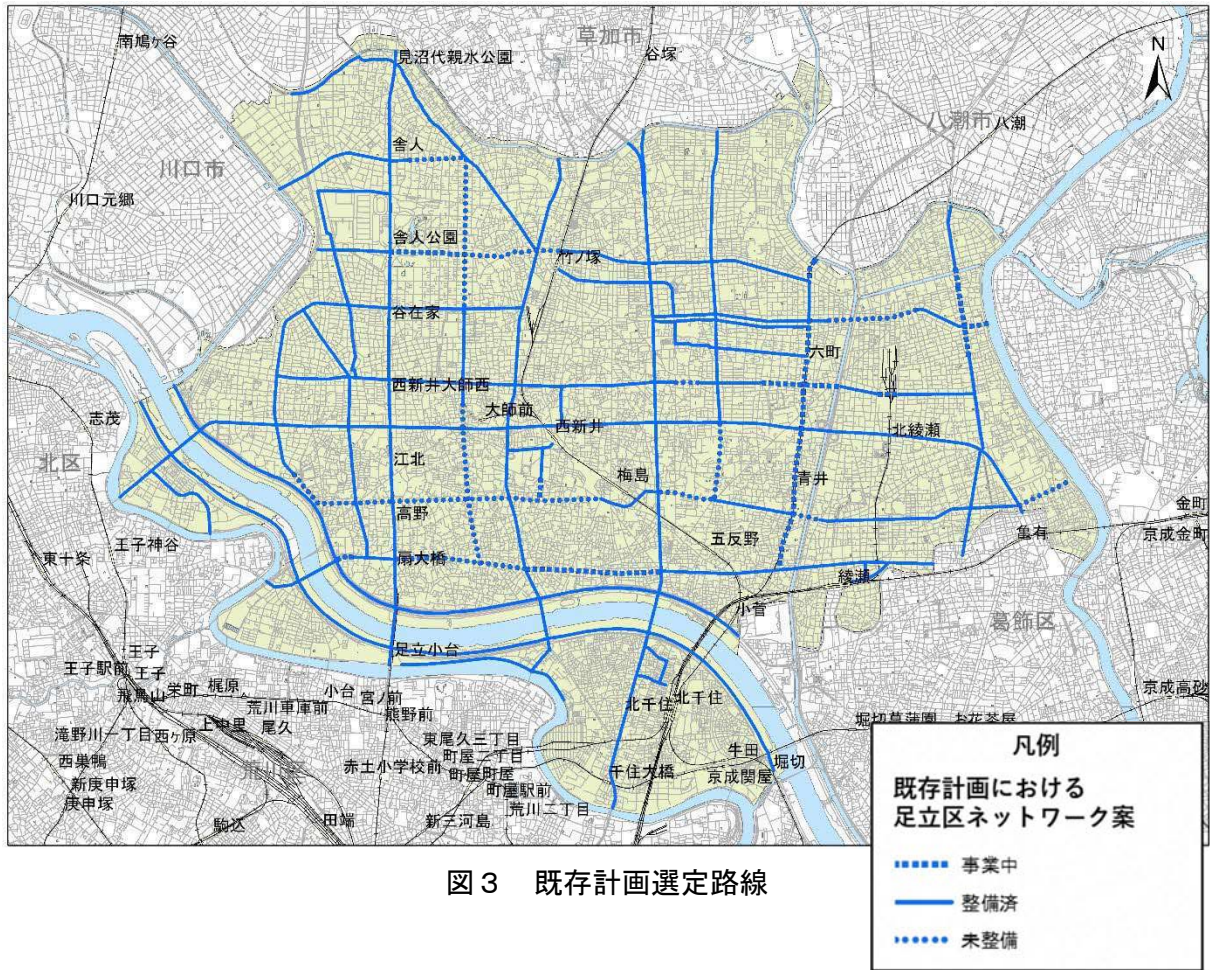


第3章 自転車ネットワーク路線の検討

P 7で示した選定手順に基づき、自転車ネットワーク路線を検討する。

1 既存計画路線

足立区では平成16年3月に作成されている「足立区自転車利用環境整備計画」にて自転車走行空間ネットワーク（案）が既に検討されており、そのルートを下図に示す。





2 追加路線の抽出と整理

(1) 既存計画路線における空白地域をカバーする路線

既存計画において、大きく空白地域となっているエリアをカバーする路線を追加する。なお、(2)以降で追加する路線等を勘案し路線を選定する。

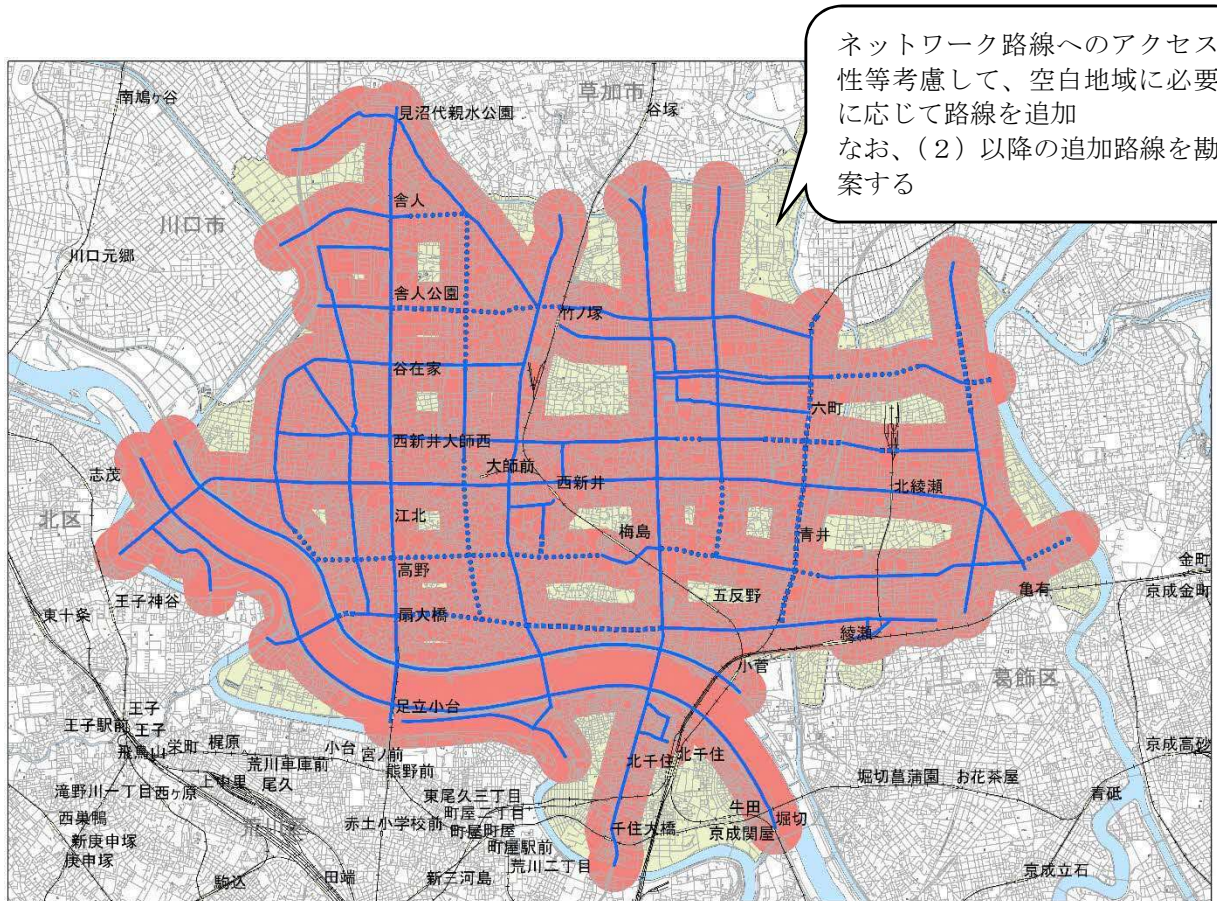
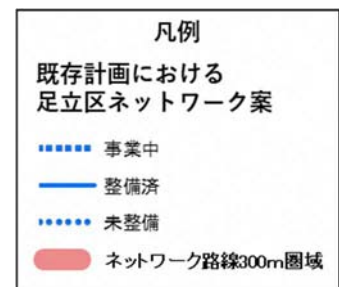


図4 既存計画選定路線からの300m圏域（空白地域）





(2) 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線

公共施設や自転車通学が想定される高校・大学の立地状況を踏まえ、ネットワーク計画にアクセス性を確保できるように路線を追加する。

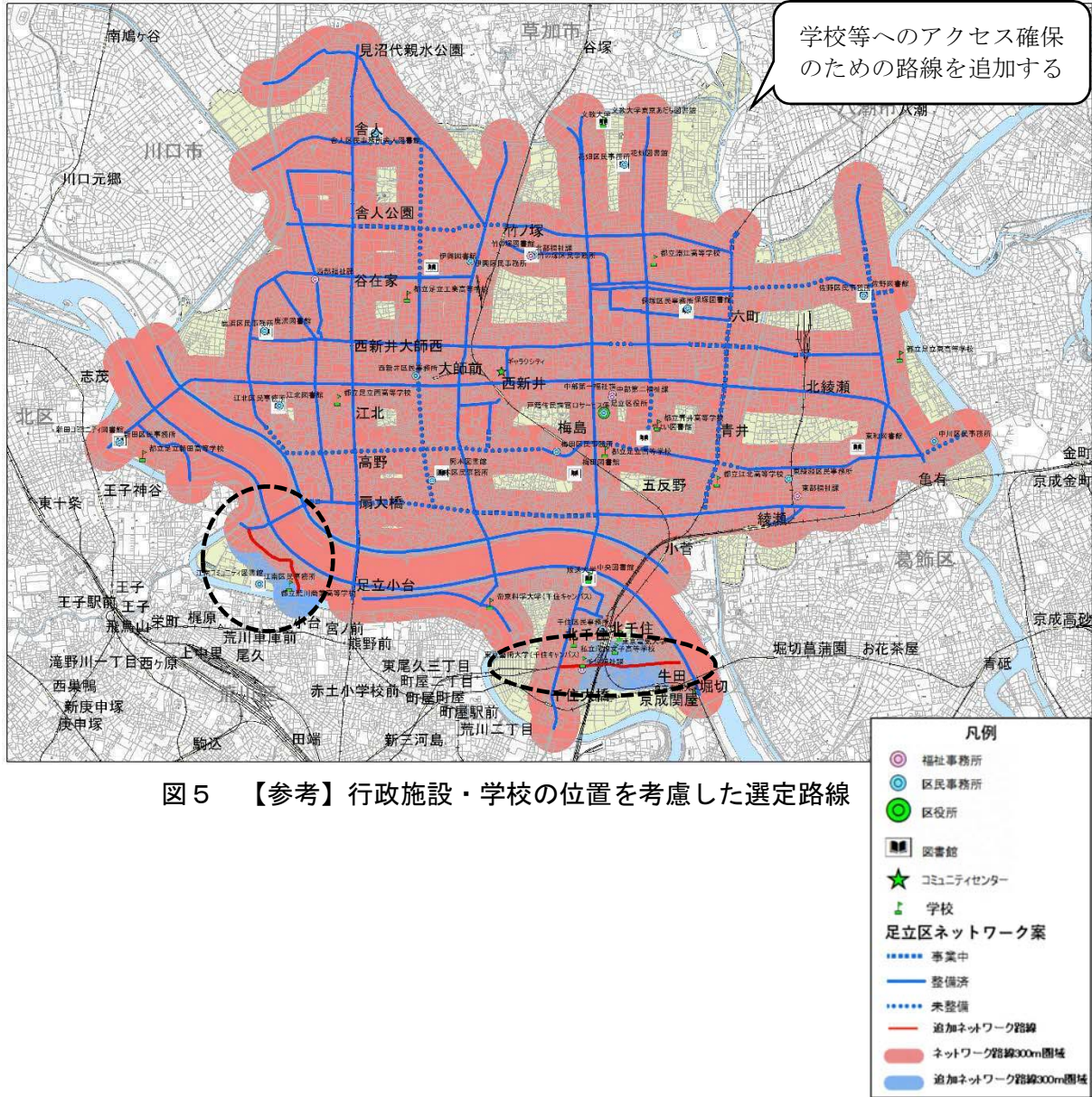


図5 【参考】行政施設・学校の位置を考慮した選定路線



(3) 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線

足立区に設置されている区営の自転車駐車場は、主に鉄道駅周辺に多く整備されている。また、バス停駅などにもサイクルアンドバスライド用にバス停付近の自転車駐車場が整備されている。

区内の自転車駐車場の立地状況を踏まえ、ネットワーク計画へのアクセス性を確保できるように路線を追加する。

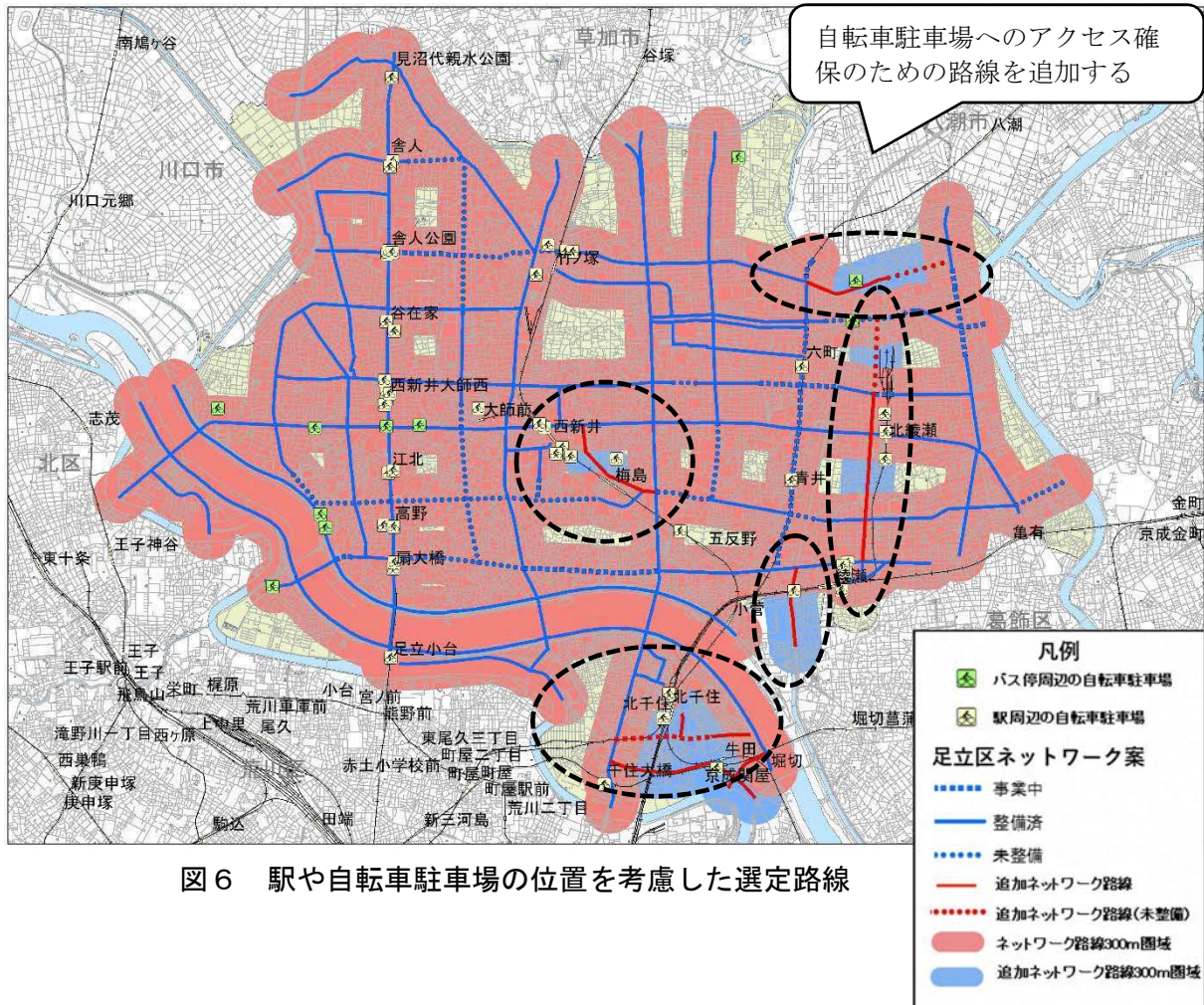
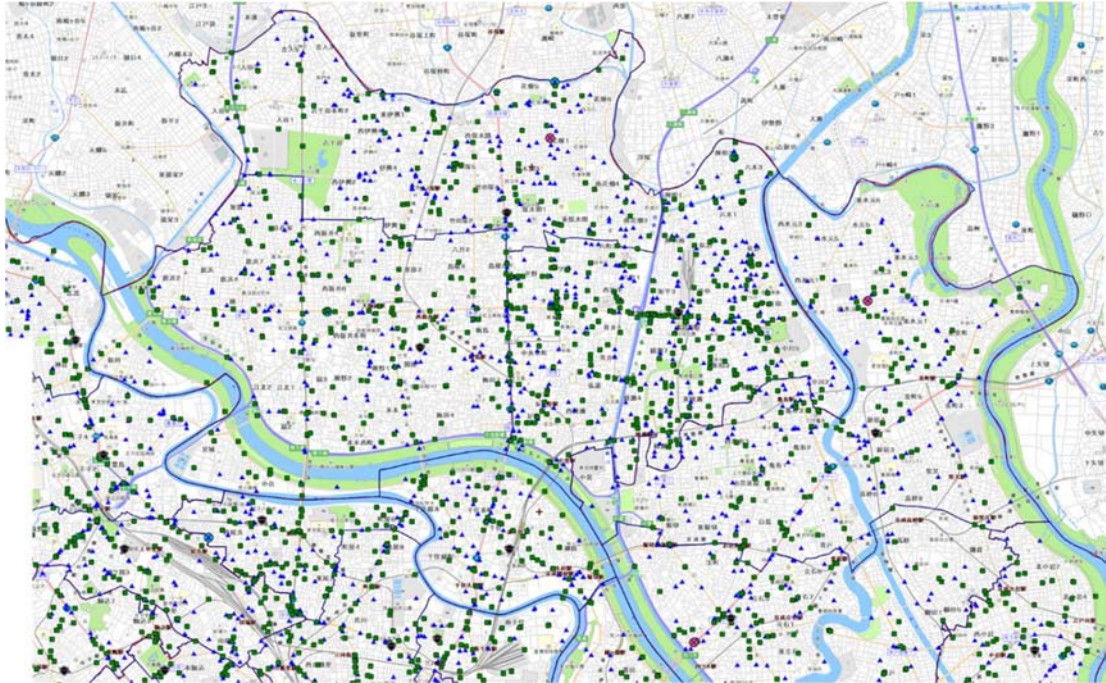


図6 駅や自転車駐車場の位置を考慮した選定路線



(4) 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線

「警視庁HP 交通事故発生マップ 事故状況別マップ（一般道）自転車事故発生状況 2020年～2021年」を基に、事故が多発している路線を選定する。



出典：警視庁 交通事故発生マップ（抽出条件：自転車の事故 2020—2021年）

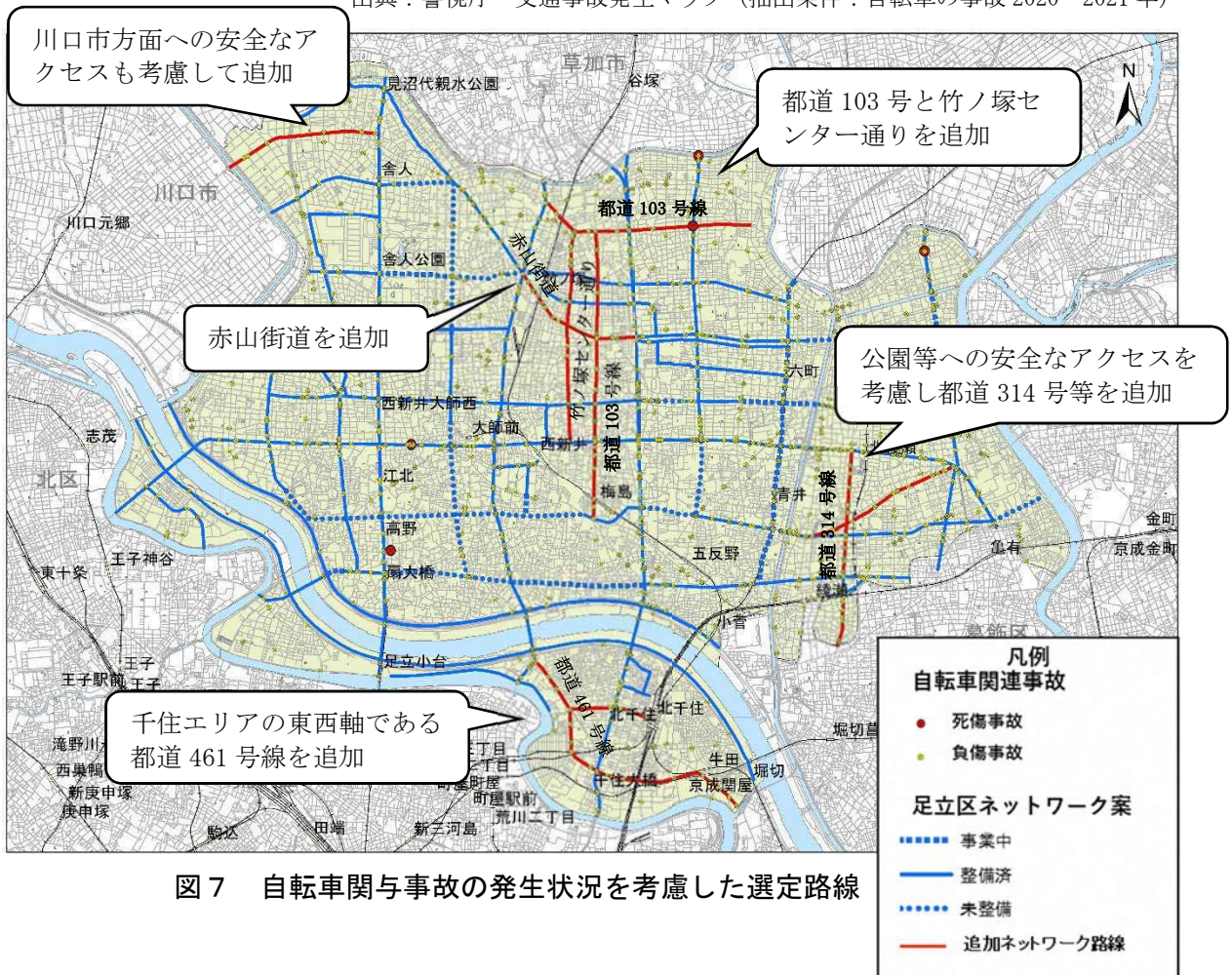


図7 自転車関与事故の発生状況を考慮した選定路線



(5) 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線

主要な公園やスポーツ施設（足立区都市マスタープランに記載されるスポーツ・レクリエーション拠点）やスポーツ施設の位置を考慮した路線を選定する。

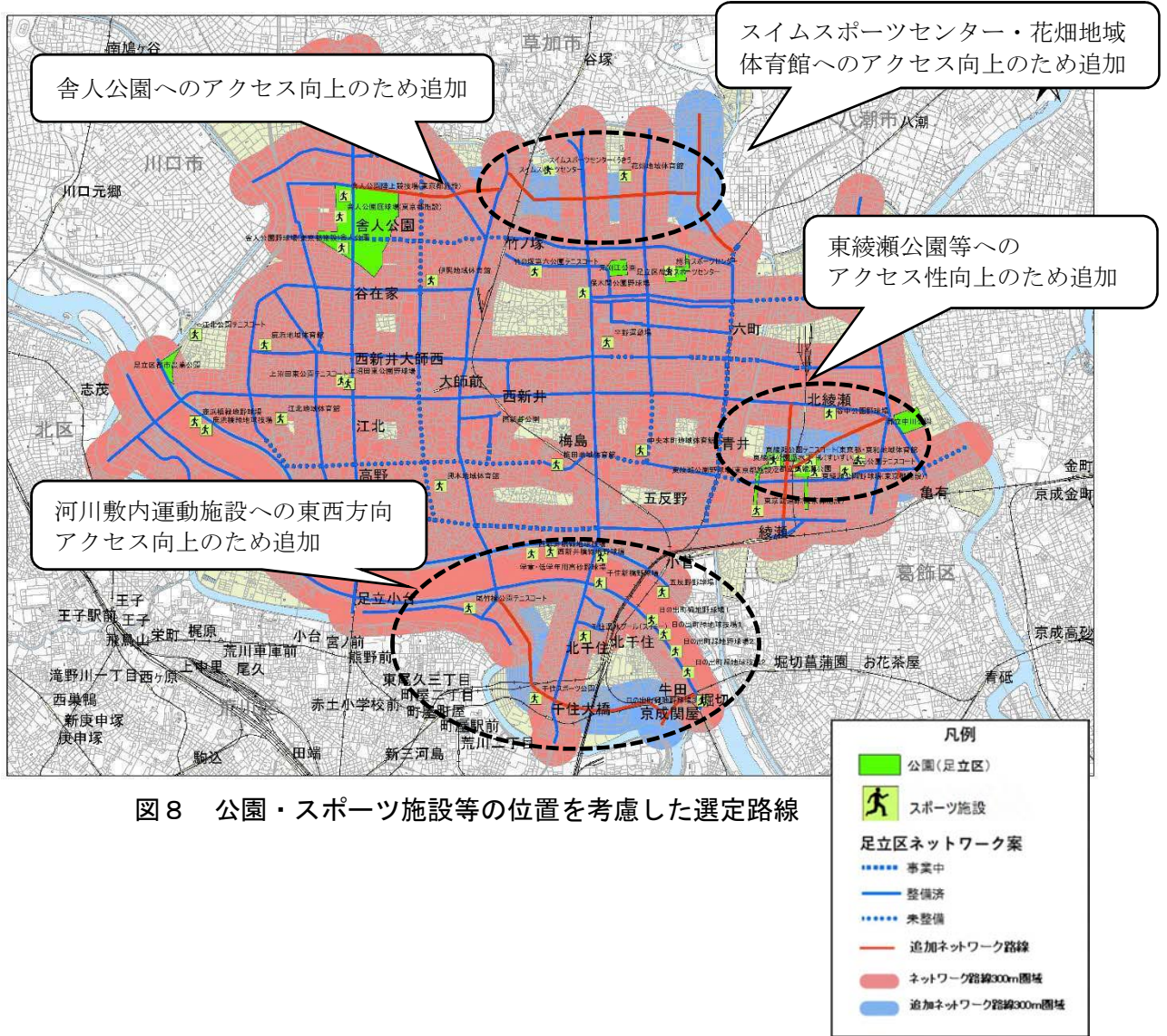


図8 公園・スポーツ施設等の位置を考慮した選定路線



(6) 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線

区内の主要な観光資源となる施設へのアクセス性を確保する路線を追加することで、自転車観光の回遊性を高める路線を選定する。

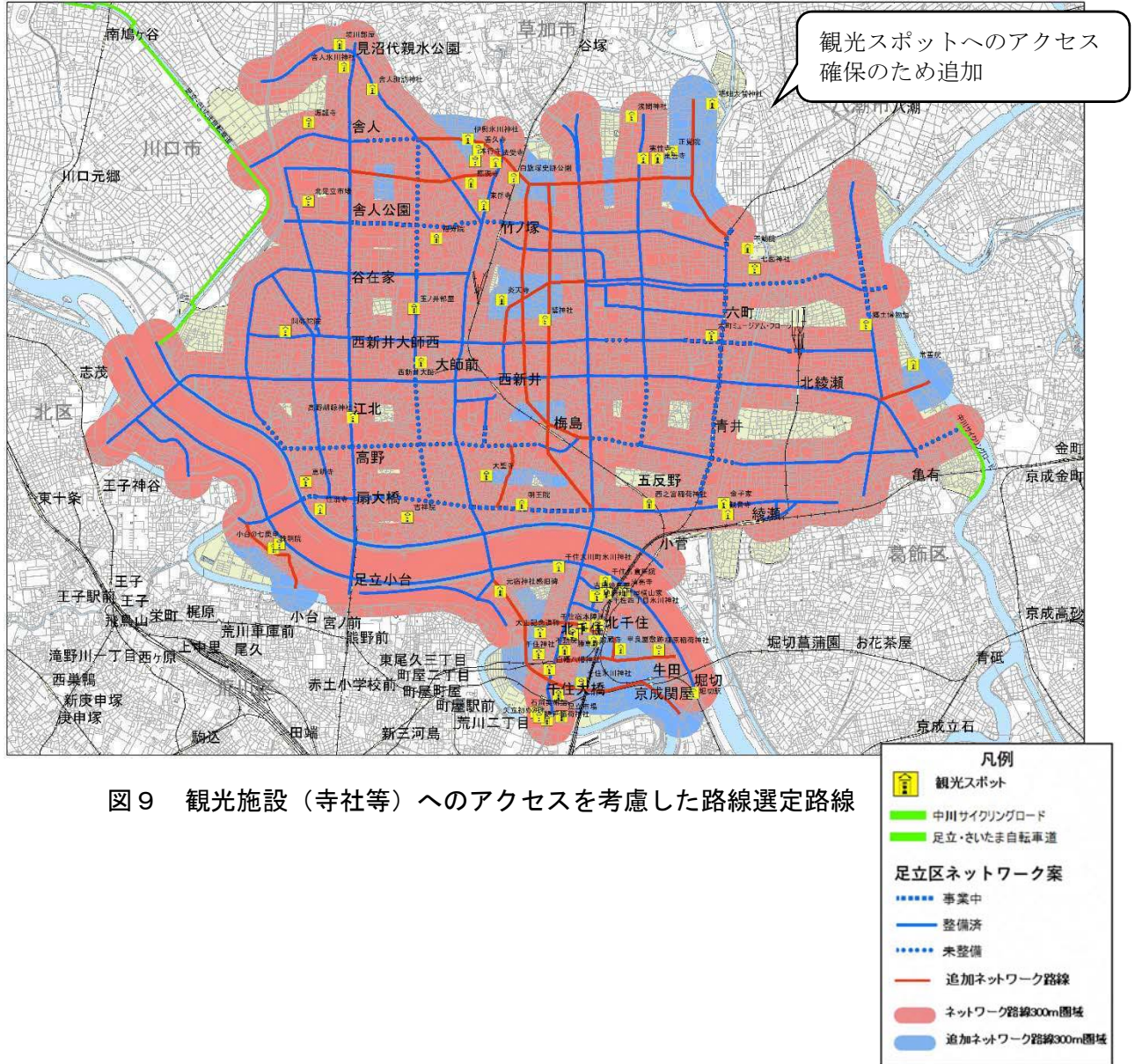


図9 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線選定路線



(7) 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携

足立区のネットワーク計画と隣接する市区のネットワーク計画の連続性を確保するため、現在公表されている隣接する区および市のネットワーク計画を踏まえて路線を選定する。

《現在公表されているネットワーク計画》

計画	主体	策定年度
1 北区自転車ネットワーク計画（案）	北区	H30.12
2 荒川区自転車総合活用推進計画	荒川区	R4.9
3 別冊 葛飾区自転車ネットワーク計画	葛飾区	R4.2
4 草加市自転車ネットワーク計画	草加市	H31.3

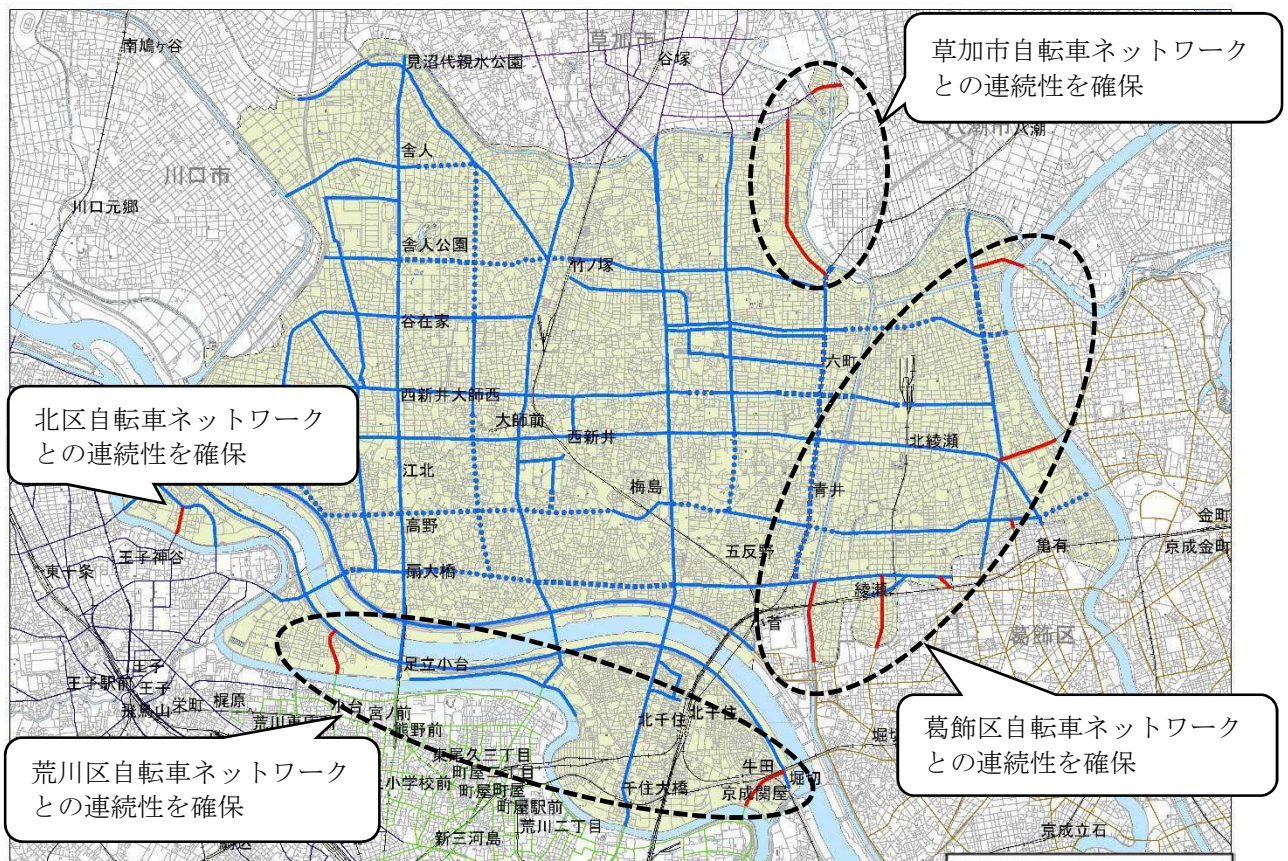


図10 隣接区市ネットワークとの連続性を考慮した選定路線

凡例

隣接ネットワーク

- 草加市ネットワーク計画
- 葛飾区ネットワーク計画
- 北区ネットワーク計画
- 荒川区ネットワーク計画

足立区既存ネットワーク

- 事業中
- 整備済
- 未整備
- 追加ネットワーク路線



(8) ネットワークから除外する路線

前項までのネットワーク候補路線を踏まえた上で、平成16年3月に作成されている「足立区自転車利用環境整備計画」にて自転車走行空間ネットワーク（案）において選定された候補路線と照合し、ネットワークの密度や整備の必要性・道路幅員による整備可否等を含めて候補路線から除外する路線を検討した。

なお、国道4号については、国の自転車通行空間の整備計画で整備対象区間として位置づけられていることから、本ネットワーク計画の対象とした。（次頁参照）

また、都道318号環状第七号線については、（都）東京都自転車通行空間整備推進計画で位置づけられていないことから、現時点では本ネットワーク計画の対象外とした。（次頁参照）

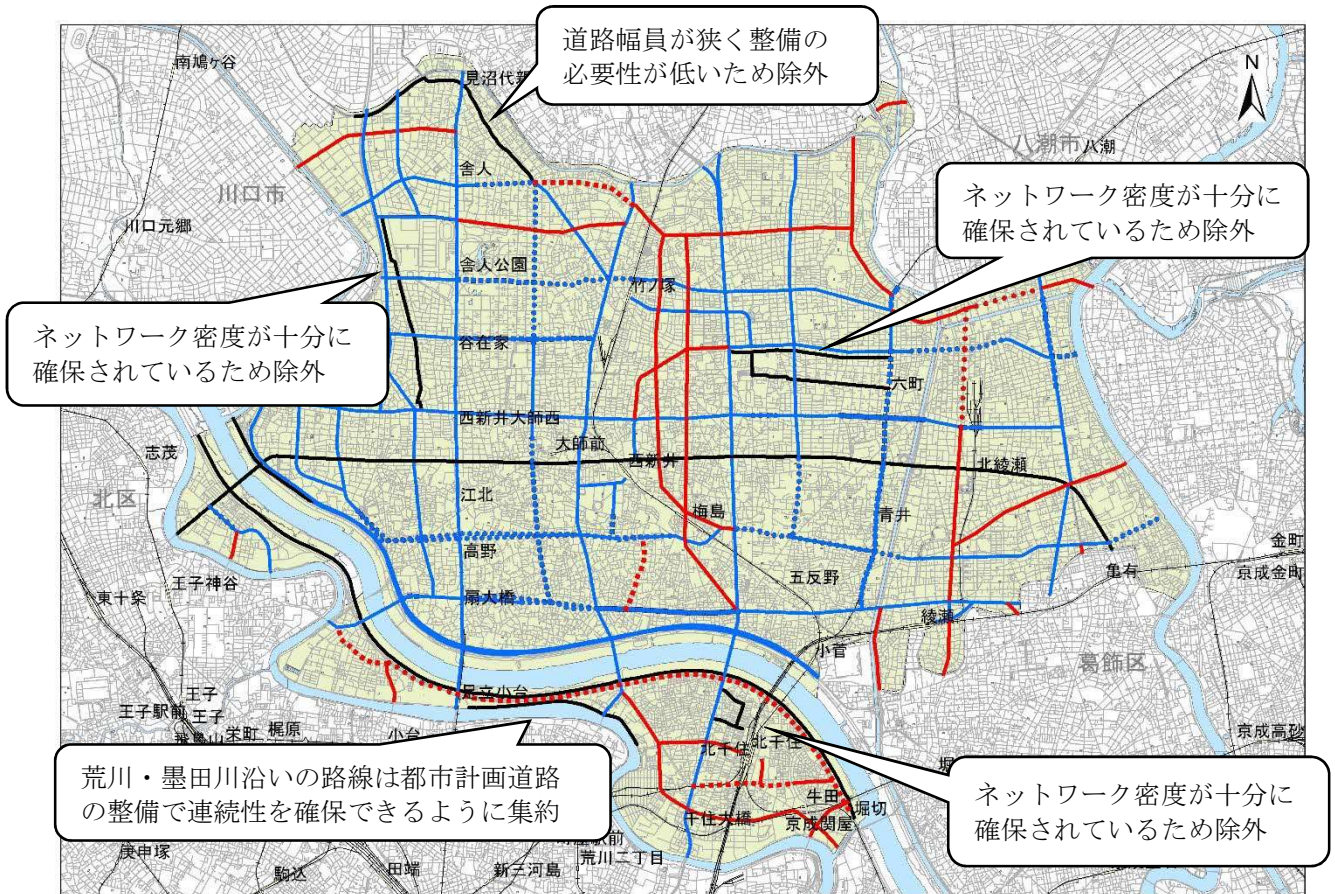


図11 ネットワーク候補路線から除外する路線

凡例	
足立区ネットワーク案	
.....	事業中
—	整備済
.....	未整備
—	追加ネットワーク路線
.....	追加ネットワーク路線 (未整備)
.....	追加ネットワーク路線 (事業中)
—	除外ネットワーク路線

なお、環状七号線以外の都道については、他の計画路線との連続性を考慮し本計画においては候補路線としている。



(参考資料：国、東京都の自転車通行空間整備計画)

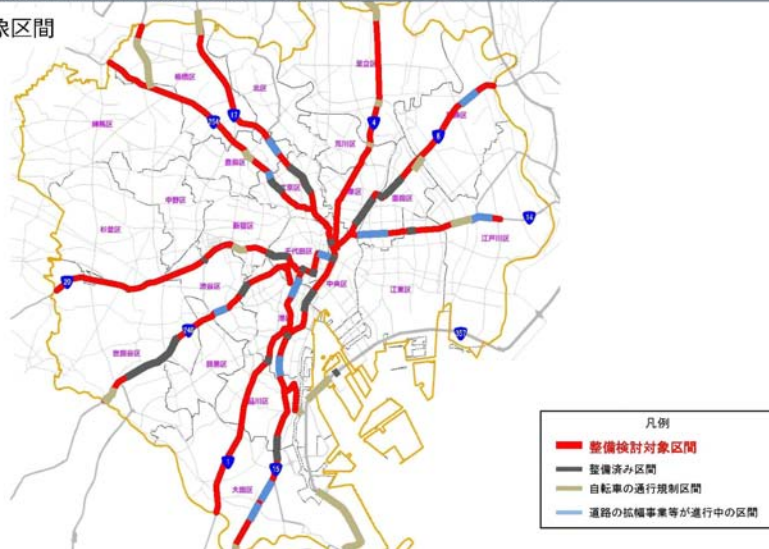
5. 整備計画(東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間) 7

- 管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス)を対象路線とする。
- 対象路線のうち、整備済みの区間や自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除いた**延長約104km**を整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、**自転車通行空間の確保に取り組む**。
- 延長約104kmのうち、**現状の道路状況等**を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、**今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)**
- 連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。【p.11,12参照】

■自転車通行空間 整備検討対象区間

単位：km

路線名	合計
国道1号	15.6
国道4号	12.6
国道6号	8.9
国道14号	4.6
国道15号	11.7
国道17号	12.5
国道20号	13.5
国道246号	8.6
国道254号	13.4
国道357号BP	2.5
合計	103.9



出典：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（東京国道事務所 HP）



図 4-1 2040年代の将来像(自転車ネットワーク)

出典：東京都自転車通行空間整備推進計画（東京都 HP）



3 自転車通行空間ネットワーク候補路線

前項までの(1)～(8)を踏まえ、足立区における自転車通行空間ネットワーク候補路線を選定した。なお、ネットワーク路線の全延長は約146km、足立区の面積が約53.25km²であることから、ネットワーク密度は約2.7km/km²となる。

従って、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づく基準となる1km/km²以上の密度を確保している。

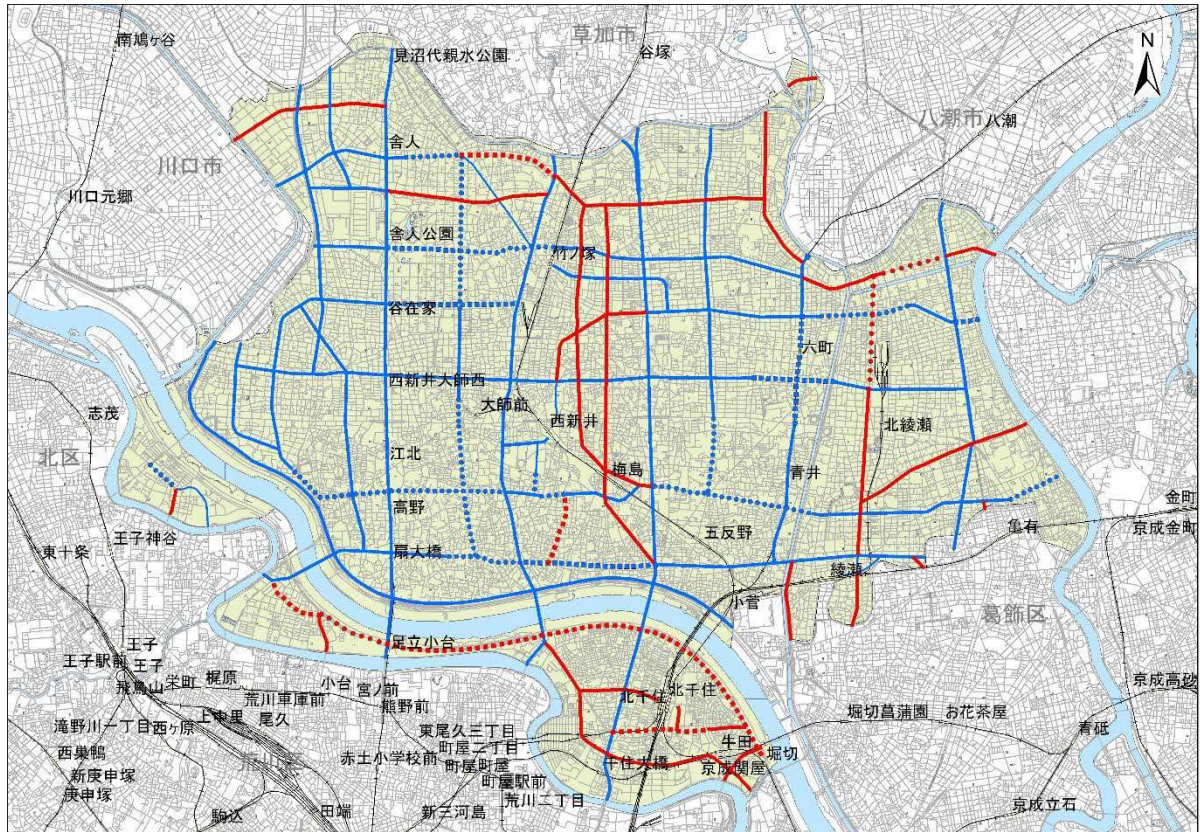


図12 足立区自転車通行空間ネットワーク計画

※なお、都道については、東京都の整備計画にない路線を含んでいる。

凡例	
足立区ネットワーク案	
●●●●	事業中
—	整備済
●●●●	未整備
●●●●	追加ネットワーク路線 (事業中)
—	追加ネットワーク路線
●●●●	追加ネットワーク路線 (計画)

上記に示した自転車ネットワーク路線について、整備方針を定める。

以降の項目については、第二回委員会資料で提示予定