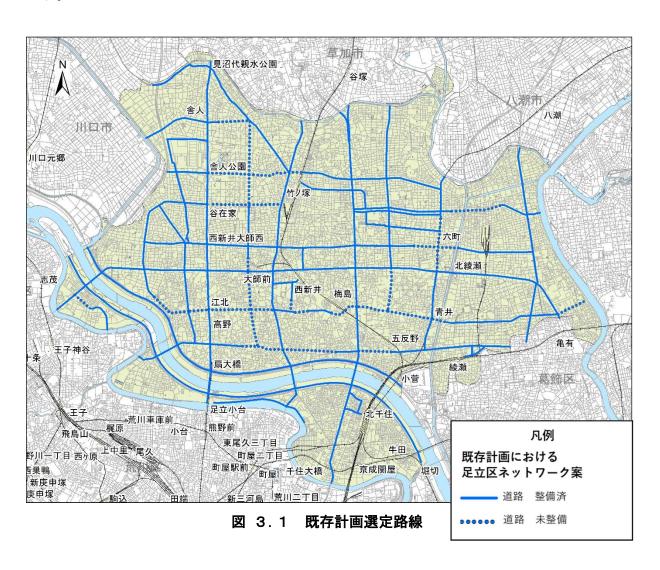


第3章 自転車ネットワーク路線の検討

P7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 月に作成された「足立区自転車利用環境整備計画」にて 既に自転車走行空間ネットワーク(案)が検討されている。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。

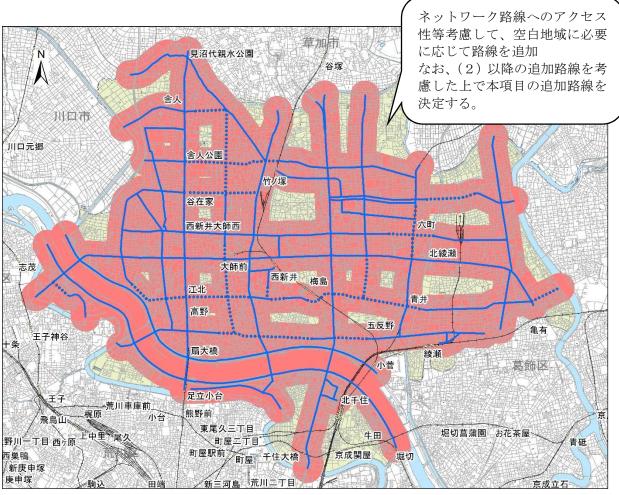


図 3.2 既存計画選定路線からの 300m圏域(空白地域)





(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。

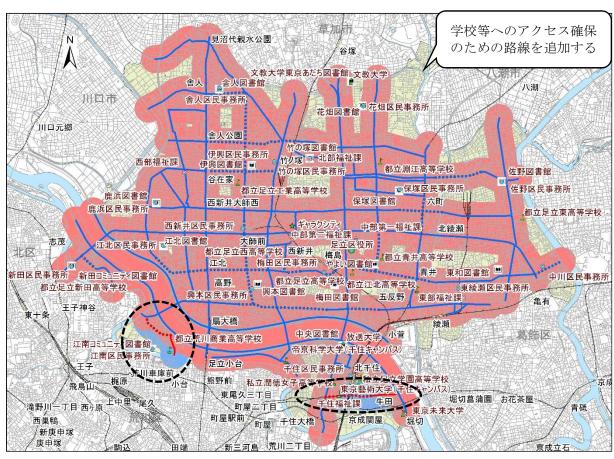


図 3.3 【参考】行政施設・学校の位置を 考慮した選定路線





(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。

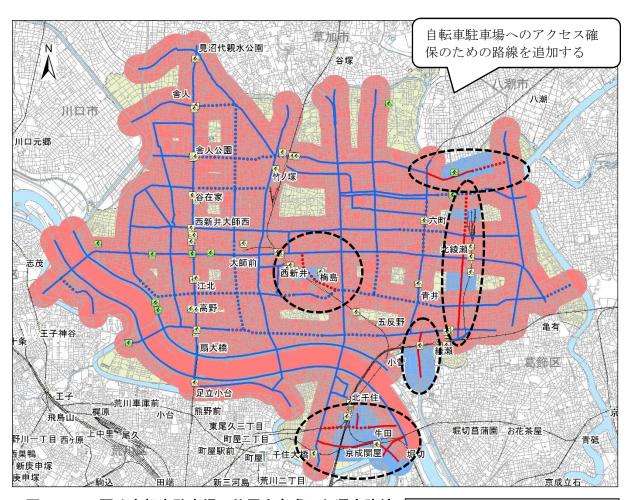


図 3.4 駅や自転車駐車場の位置を考慮した選定路線





(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~2022 年」を基に、事故が多発している路線を選定する。

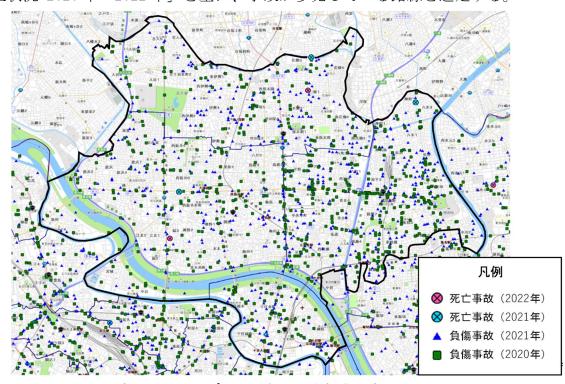
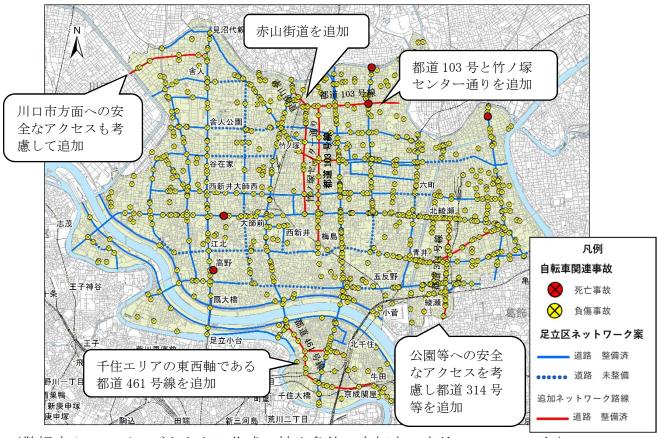


図 3.5 交通事故発生マップ(抽出条件:自転車の事故 2020-2022年)



(警視庁ホームページをもとに作成 抽出条件:自転車の事故 2020-2022 年)

図 3.6 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。

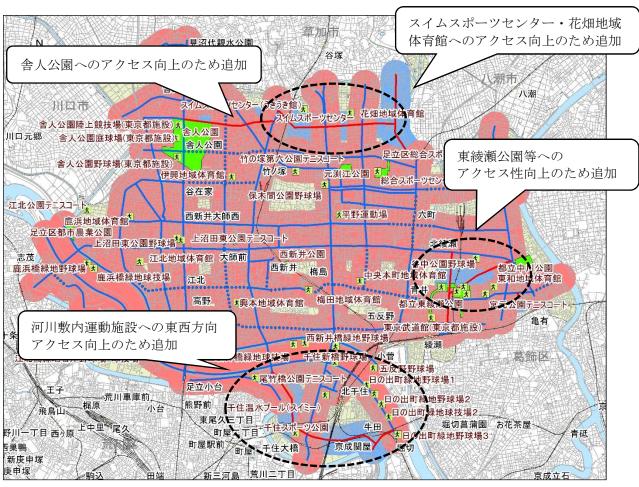


図 3.7 公園・スポーツ施設等の位置を 考慮した選定路線





(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。

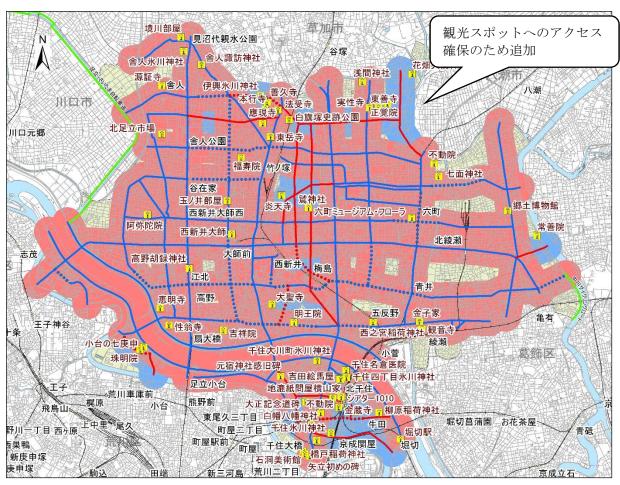


図 3.8 観光施設(寺社等)へのアクセスを 考慮した路線選定路線





(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。

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	Н30. 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	Н31.3

表 3.1 現在公表されているネットワーク計画

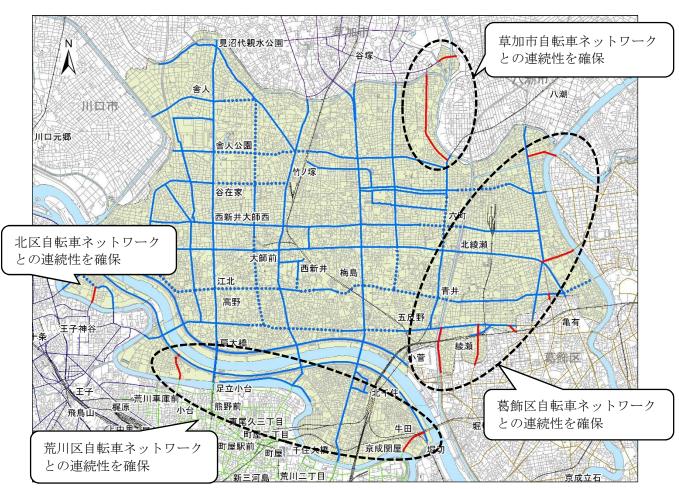


図 3.9 隣接区市ネットワークとの連続性を考慮した選定路線



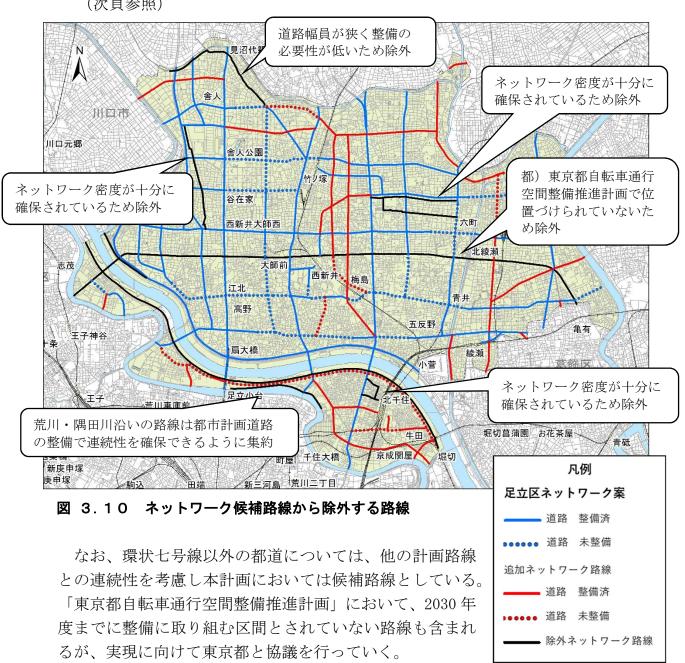


(8) ネットワークから除外する路線

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月に作成された「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)」として選定し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検討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、都が2021年度に策定した「東京都自転車通行空間整備推進計画」において、2030年度までに整備に取り組む区間とさ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)

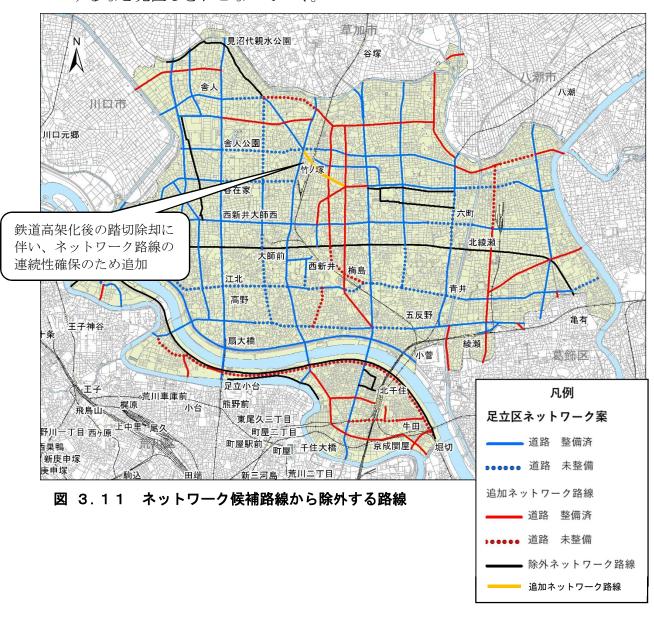




(9) ネットワークへ追加する路線

竹ノ塚駅付近の鉄道高架化により、赤山街道の踏切が除却されたため、当該部分をネットワーク路線へ追加し路線の連続性を確保する。

なお、今後区内のまちづくりの進捗に合わせて適宜ネットワーク路線を追加 するなど見直しをおこなっていく。

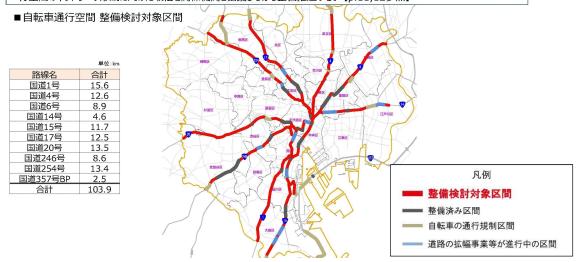




(参考資料:国、東京都の自転車通行空間整備計画)

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)

- ▶ 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】



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 5-1 自転車通行空間整備に取り組む区間

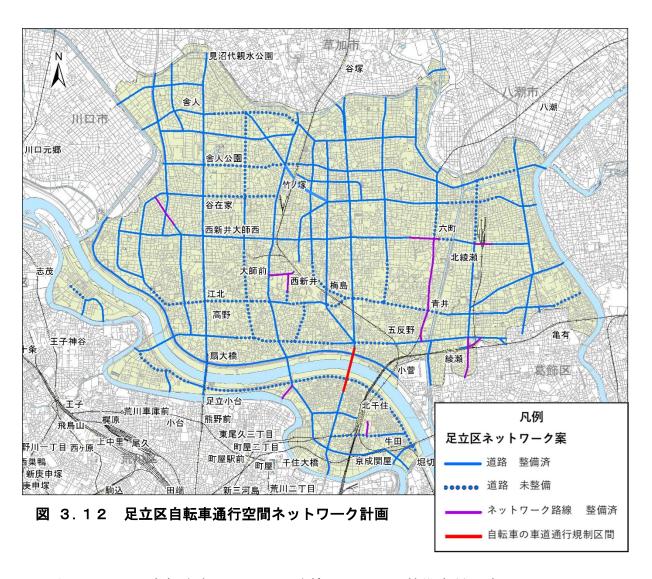
- ※ 整備形態については、関係者との協議等により決定する。
- ※ 都道のうち都市計画道路の新設・拡幅事業等は、各事業計画に基づき整備を実施している。
- ※ 事業期間は、用地取得状況等の現場条件による。
- ※ その他、臨港道路等において、累計約45kmの自転車通行空間の整備に取り組む。
- ※ 自転車通行空間の整備が困難な区間においては、状況に応じて代替ルート等を検討する。

出典:東京都自転車通行空間整備推進計画(東京都 HP) 2030 年度までに整備に取り組む区間



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 $146 \, \mathrm{km}$ 、足立区の面積が約 $53.25 \, \mathrm{km}$ であることから、ネットワーク密度は約 $2.7 \, \mathrm{km}/\mathrm{km}$ 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 $1 \, \mathrm{km}/\mathrm{km}$ 以上の密度を確保している。



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。