

第4章



自転車ネットワーク整備計画

- 1 荒川区における自転車利用の特徴
- 2 自転車ネットワーク計画の基本的な考え方
- 3 自転車ネットワーク路線の選定
- 4 整備形態の選定
- 5 整備の優先順位

第4章 自転車ネットワーク整備計画

1 荒川区における自転車利用の特徴

(1) 道路状況から見た自転車利用の状況

- 区内の道路は、国道、都道、区道を合わせ、延長約 215,000mのうち、幅員 5.5 m未満の道路が約 56%を占めており、それらは、あぜ道や水路がそのままの形で道路となったものが多いことから、狭く曲りくねっているのが特徴です。
- 本区の大部分が平坦な地形であり、面積は 10.16 km²と狭いため自転車で移動しやすい街です。このため、自転車が区民の主要な移動手段となっています。
- このことは、自転車防犯登録台数や区民の7割近くが日常的に自転車を利用しているとの世論調査の結果からも分かります。

自転車防犯登録台数 33万8千台（令和2年時点 人口の1.6倍）

- このように、自転車の交通が多い一方で、第2章3-6(6)に示したとおり、自転車が安全に走行できる空間が満足に整備されている状況とは言えません。



図 4-1 区内における幅員 5.5m未満の道路網図



(2) 自転車関与事故の発生状況（一部再掲）

- 幹線道路沿いを中心に区内全域で自転車事故が発生している状況にあり、交通事故の約6割が自転車関与事故です。（荒川区における自転車関与事故の割合は、令和2年が23区中ワースト1位、令和3年がワースト2位）

自転車関与事故37件/交通事故62件=59.7%（令和4年2月末時点）

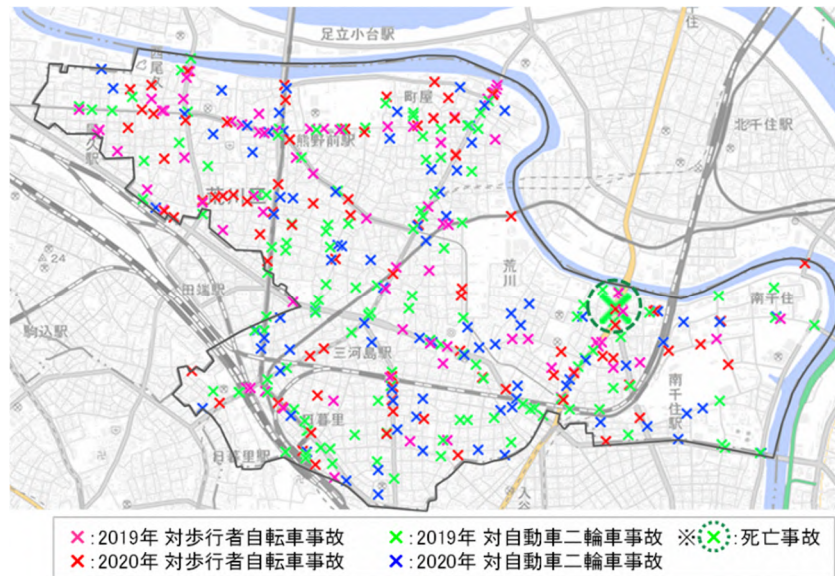


図 4-2 自転車関与事故発生地点（再掲）

- 自転車事故の発生場所について、詳細図（図 4-3）により検証すると、幹線道路沿いに加えて、細街路の交差点や T 字路において、自転車に関与する事故が多く発生していることが分かります。
- 区内の道路は、見通しの悪い交差点や歩行者及び自転車、自動車混在する道路が多く、自転車が安全に利用できる道路が少ないことや、自転車利用者が一時停止や左側通行といった交通ルールを遵守していないことが、交通事故の原因となっています。
- 警察の事故処理に至らない軽度の事故や接触等もあり、住民からは、日常の自転車事故への不安や子ども、高齢者等の安全を心配する声が聞かれます。

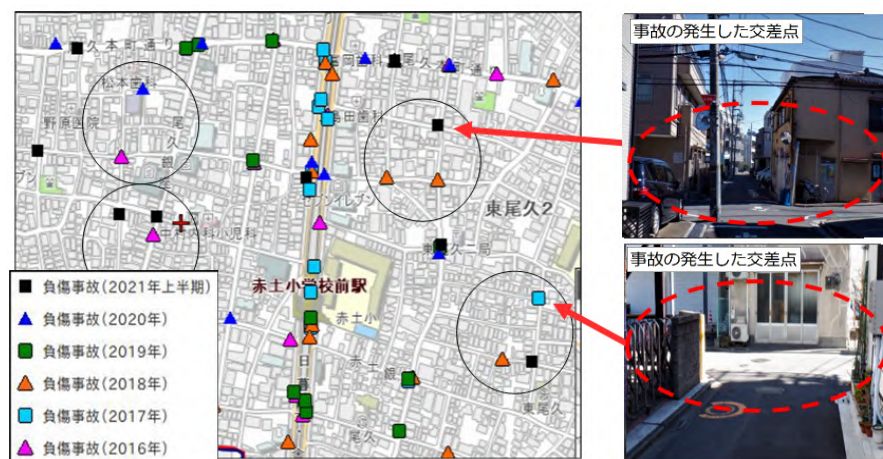


図 4-3 交通事故発生状況（警視庁 HP）

2 自転車ネットワーク計画の基本的な考え方

(1) 自転車ネットワーク計画とは

- 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を効果的、効率的に整備することを目的として、面的な自転車ネットワークを構成する路線(自転車ネットワーク路線)を選定し、その路線の整備形態等を示したものです。
- 自転車ネットワーク路線では、『自転車は車両であり、車道走行・左側通行が原則』との観点から、道路や交通状況に応じて歩行者・自転車・自動車の分離を行うほか、多くの道路において歩行者、自転車、自動車の通行空間を共有せざるを得ない本区においては、自転車の通行位置を示すためのナビマークを設置したり、見通しの悪い交差点の改良に力を入れて取り組むなどにより、安全で快適な自転車通行空間を整備する必要があります。
- ナビマークや一時停止の表示看板などは、自転車利用者や歩行者に通行ルールを周知し、交通ルール遵守やマナー向上を図るためにも重要です。
- 自転車ネットワーク計画は、「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月国土交通省・警察庁/以下「ガイドライン」と言います。)の内容を踏まえ、本区の道路状況や自転車の利用実態、交通事故の状況などを勘案して、前述の目的を達成するために作成するものです。
- 本計画においては、国道、都道、近隣区の区道を管理する、国、東京都、近隣区とも連携し、連続性のある自転車ネットワークを設定します。

(2) 計画の対象及び路線

- 歩行者・自転車・自動車のいずれもが安全で快適に道路を利用できるよう、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的として、区内全域の道路を検討路線の対象として捉え、ネットワーク路線を抽出・選定していきます。
- 都市計画決定されている道路については、計画幅員での整備を想定したうえで計画対象路線とします。
- 国道や都道は、区が道路管理者として主体的に整備できない路線ですが、主要道路として自転車の通行に関してネットワーク化する上で重要な路線であることから、計画対象路線に含めることとし、対策の実施にあたっては管理者へ協力を求めています。
- 主要生活道路は、狭隘な道路が多い木造密集地域において、災害時の避難路や消火活動のための道路を確保し、地域の防災性の向上を図ることを目的に幅員6mへの拡幅整備を行っている路線です。
- 主要生活道路は、木造密集地域内にバランス良く配置しているため、拡幅整備が完了すればナビマーク等の設置により自転車が安全に通行できる空間を確保できることから、完成後の幅員を想定したうえで計画対象とします。



(3) 自転車ネットワーク計画の進行管理

- 自転車ネットワーク計画は、ガイドラインの手順を参考に以下の手順で作成します。また、計画作成後には、整備を進めながらPDCAサイクルの手法により進行管理を行い、ネットワーク路線の追加・見直しを行います。

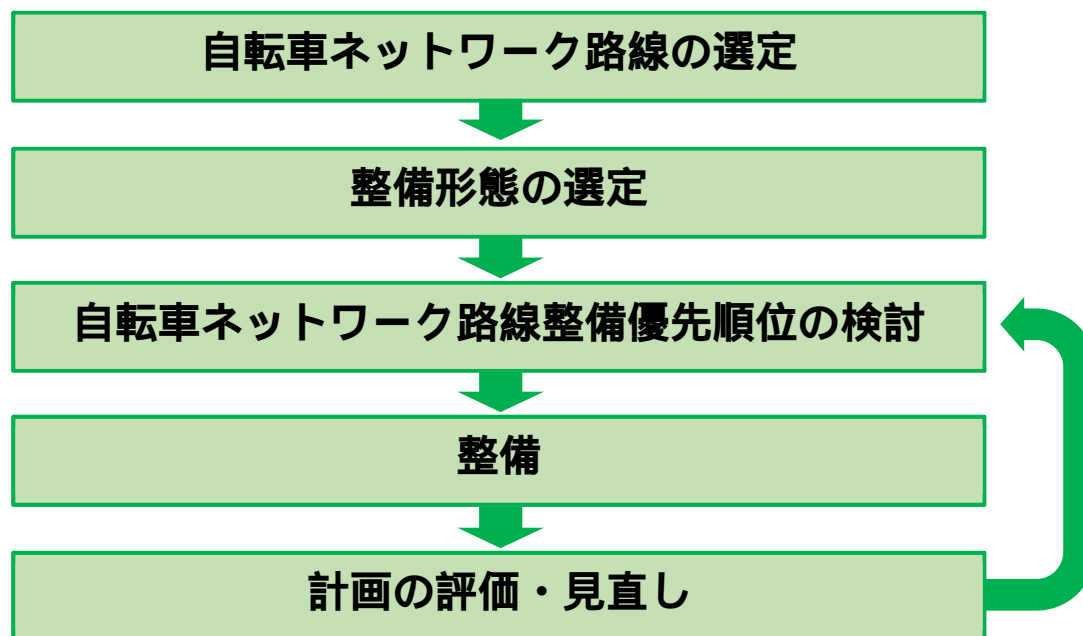


図 4-4 自転車ネットワーク計画の進行管理

3 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 選定の考え方

- 自転車ネットワーク路線は、歩行者・自転車・自動車のいずれもが安全で快適に道路を利用できるよう、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車利用の現況及び将来の利用状況を想定して選定します。
- ガイドラインでは、自転車によるアクセスが集中する駅や施設、自転車事故の多い路線、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等の条件を組み合わせ、自転車ネットワーク路線を選定する手法を提示しています。
- 本計画の策定にあたっては、ガイドラインに示された選定の考え方に加え、スマートフォンの利用から得られる位置情報ビッグデータや警視庁の交通事故データも活用して下図（図 4-5）の手順により行います。

自転車ネットワーク候補路線の選定

以下の選定指標に該当する路線を重ねて、自転車ネットワーク候補路線を選定

二車線以上ある道路

幹線道路（国道・都道・都市計画道路）

主要生活道路

ビッグデータから抽出した道路

その他（連続性や施設アクセスの確保に必要な道路）



交通事故発生データ、
ガイドライン、
現地の利用状況等を加味

自転車ネットワーク路線の選定

図 4-5 自転車ネットワーク路線の選定手順



(2) 自転車ネットワーク候補路線の選定

二車線以上ある道路

- 二車線以上の道路は幹線性を有し、かつ、自転車が走行しやすいことから、自転車ネットワーク候補路線の基本とします。

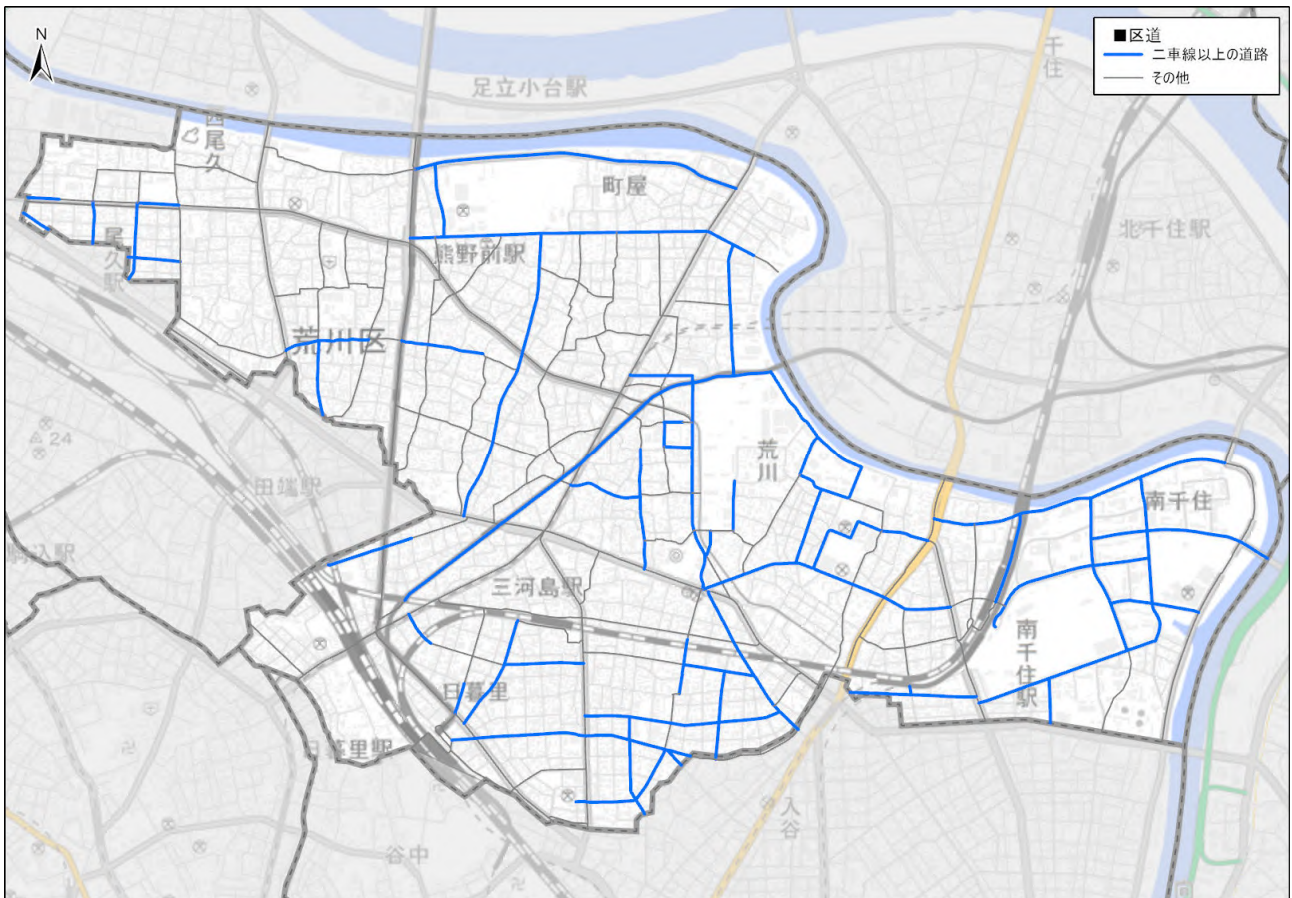


図 4-6 二車線以上の道路

幹線道路（国道、都道、都市計画道路）

- 国道・都道のような幹線道路は、自転車の通行需要が高いと考えられるため、自転車ネットワーク候補路線として選定します。
- 都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全で快適な区民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。
- このため、都市計画道路については、未着手及び検討中路線についても計画幅員での整備を想定したうえで、自転車ネットワーク候補路線として選定します。



図 4-7 幹線道路



主要生活道路

- 主要生活道路は、地域の防災性の向上を図るため、道路幅員 6 m への拡幅整備を行っている路線です。
- これらの道路は、完成後にナビマーク等を設置することで、自転車の通行位置を示し、交通の安全性の向上を図ることができるため、自転車ネットワーク候補路線として選定します。

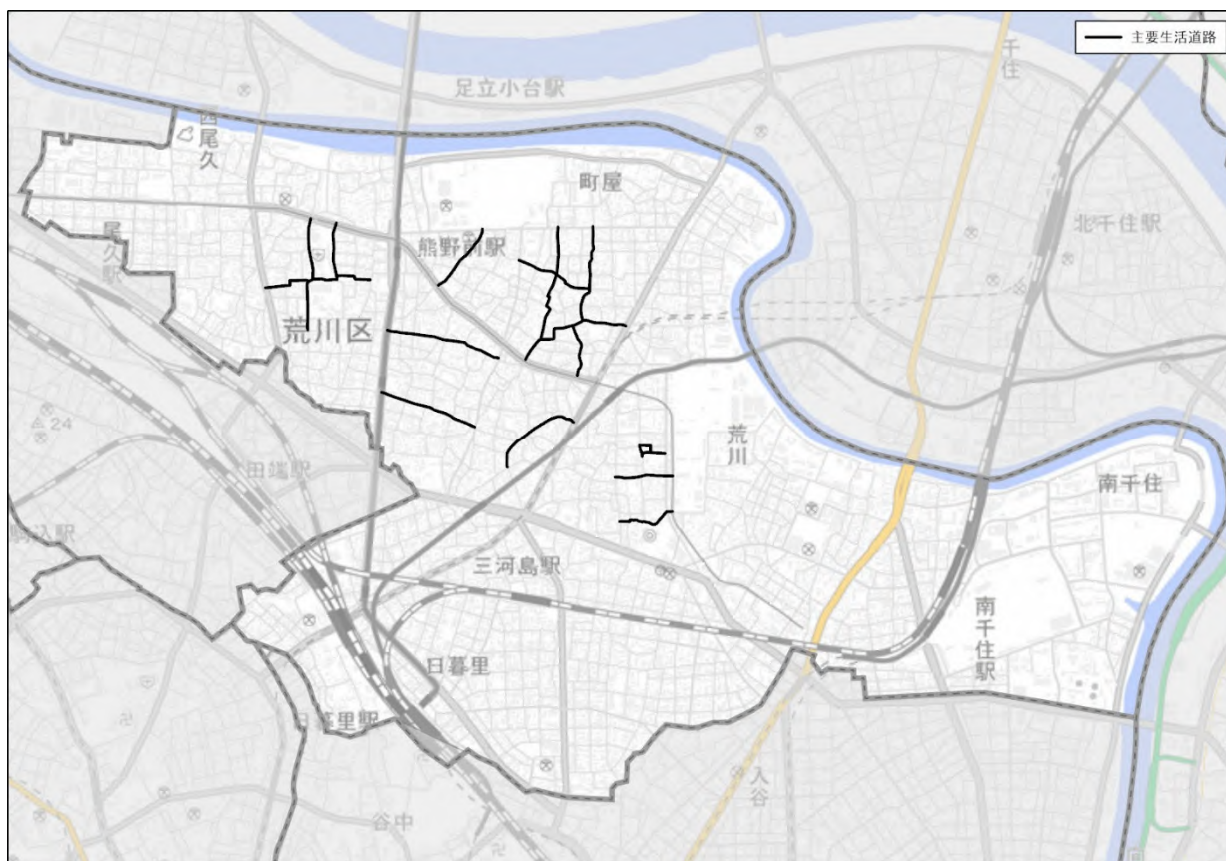


図 4-8 主要生活道路

ビッグデータから抽出した道路

- 第6回(平成30年)東京都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、年代などの個人属性、距離帯、時間帯、移動目的等の属性情報ごとに平成30年時点の交通手段の実態を把握します。
- スマートフォンの移動履歴座標データ等を利用し、位置座標履歴が多く記録される道路区間の傾向及び、駐輪場等の施設を出発した自転車移動データを抽出します。
- 上記2点のデータを用い、自転車通行量が多い道路を自転車ネットワーク候補路線として選定します。

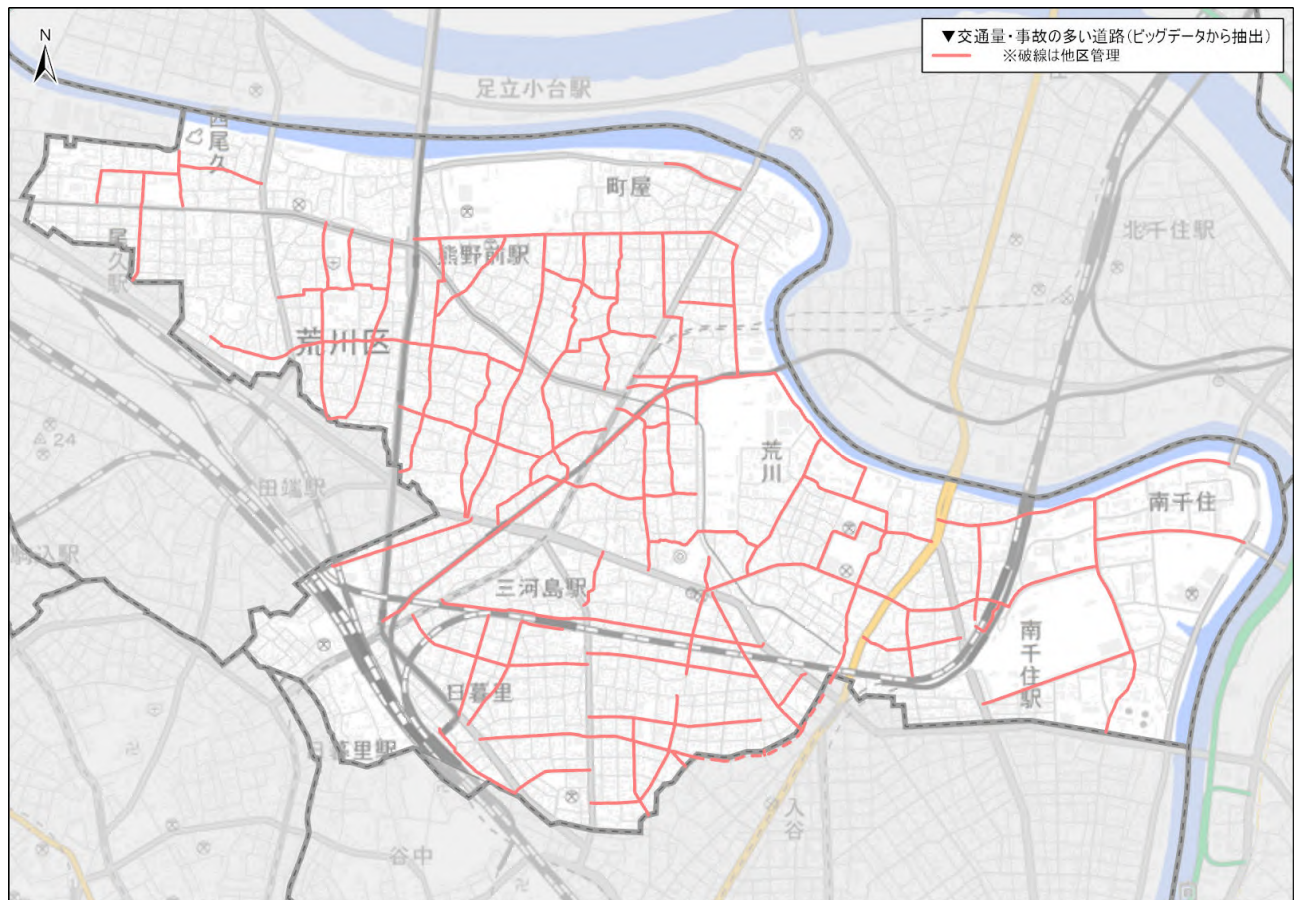


図 4-9 ビッグデータから抽出した道路



その他（連続性確保や主要施設へのアクセスに必要な道路）

- 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要となる道路を選定します。
また、隣接区との接続において自転車ネットワークの連続性を確保する必要がある道路も選定します。
- 表 4-1 に示す施設（公共施設・大規模店舗・公共交通機関・駐輪場）に隣接する場合は、自転車によるアクセスが集中すると考え、自転車ネットワーク候補路線として選定します。

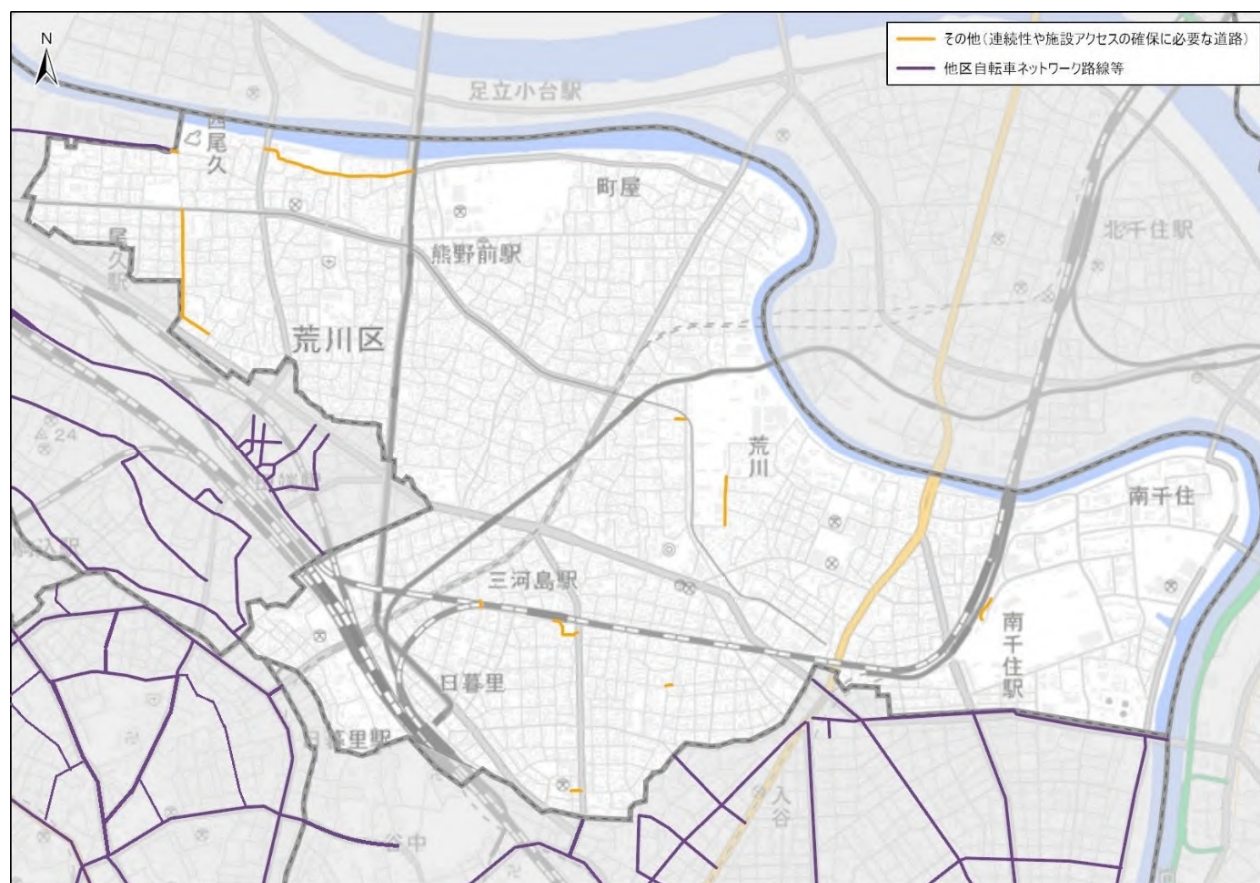


図 4-10 連続性確保や主要施設へのアクセスに必要な道路

表 4-1 施設一覧

No.	施設名称	分類	No.	施設名称	分類
1	荒川区役所 本庁舎	公共施設(庁舎)	88	荒川八丁目南公園	公共施設(区立公園)
2	荒川区役所 北庁舎	公共施設(庁舎)	89	原公園	公共施設(区立公園)
3	荒川区役所がんセンター	公共施設(庁舎)	90	リバーハーブ公園	公共施設(区立公園)
4	あらかわエコセンター	公共施設(庁舎)	91	真土公園	公共施設(区立公園)
5	南千住区民事務所	公共施設(区民事務所)	92	瑞光橋公園	公共施設(区立公園)
6	町屋区民事務所	公共施設(区民事務所)	93	町屋七丁目公園	公共施設(区立公園)
7	日暮里区民事務所 ・日暮里地域活性化施設	公共施設(区民事務所)	94	町屋二丁目公園	公共施設(区立公園)
8	尾久区民事務所	公共施設(区民事務所)	95	宮前公園	公共施設(区立公園)
9	荒川総合スポーツセンター	公共施設(スポーツ施設)	96	南千住三丁目公園	公共施設(区立公園)
10	あらかわ遊園スポーツハウス	公共施設(スポーツ施設)	97	南千住駅東口自転車等駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
11	区民運動場	公共施設(スポーツ施設)	98	日暮里駅前自転車駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
12	東尾久運動場	公共施設(スポーツ施設)	99	センターまちや自転車駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
13	サンパール荒川	公共施設(文化施設)	100	三河島駅前自転車駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
14	ムーブ町屋	公共施設(文化施設)	101	イトーヨーカドー食品館三ノ輪店	大規模店舗
15	日暮里サニーホール	公共施設(文化施設)	102	コモディイイダ町屋店	大規模店舗
16	生涯学習センター	公共施設(文化施設)	103	グルメシティ東尾久店	大規模店舗
17	さつき会館	公共施設(文化施設)	104	いなげや荒川東日暮里店	大規模店舗
18	アクト21	公共施設(文化施設)	105	イーストヒル町屋	大規模店舗
19	都立大学	公共施設(教育施設)	106	ライオンズプラザ町屋	大規模店舗
20	竹台高校	公共施設(教育施設)	107	サンボップマチヤ	大規模店舗
21	荒川工業高校	公共施設(教育施設)	108	東武ストア西尾久店	大規模店舗
22	ゆいの森あらかわ	公共施設(複合施設)	109	オリンピック三ノ輪店	大規模店舗
23	南千住図書館	公共施設(図書館)	110	ライフ東尾久店	大規模店舗
24	尾久図書館	公共施設(図書館)	111	ショッピングセンターべるぼーと汐入西館	大規模店舗
25	町屋図書館	公共施設(図書館)	112	リーデンスタワーショッピングプラザ	大規模店舗
26	日暮里図書館	公共施設(図書館)	113	マルエツ西日暮里店	大規模店舗
27	石浜ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	114	いなげや荒川西日暮里店	大規模店舗
28	南千住ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	115	コモディイイダ西尾久店	大規模店舗
29	南千住駅前ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	116	LaLaテラス南千住	大規模店舗
30	汐入ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	117	B i v i 南千住	大規模店舗
31	綾田ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	118	マークスタワー	大規模店舗
32	荒川山吹ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	119	ホームビック熊野前店	大規模店舗
33	町屋ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	120	ユータカラヤ日暮里店	大規模店舗
34	荒木田ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	121	ひぐらしの里西地区	大規模店舗
35	尾久ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	122	ひぐらしの里中央地区	大規模店舗
36	西尾久ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	123	くすりの福太郎南千住7丁目店	大規模店舗
37	東日暮里ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	124	スーパバリュー荒川一丁目店	大規模店舗
38	タヤけこやけふれあい館	公共施設(ふれあい館)	125	ひぐらしの里北地区	大規模店舗
39	西日暮里ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	126	南千住西口駅前地区	大規模店舗
40	南千住区民事務所西部ひろば館	公共施設(ひろば館)	127	オリンピック西尾久店	大規模店舗
41	三河島ひろば館	公共施設(ひろば館)	128	ライフ南千住店	大規模店舗
42	花の木ひろば館	公共施設(ひろば館)	129	スーパバリュー荒川西尾久店	大規模店舗
43	荒川六丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	130	マルエツ町屋店	大規模店舗
44	町屋二丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	131	アトラスプラザタワー三河島・低層部商業施設	大規模店舗
45	東尾久小沼ひろば館	公共施設(ひろば館)	132	ロイヤルホームセンター南千住	大規模店舗
46	東尾久ひろば館	公共施設(ひろば館)	133	ウェルパーク東日暮里一丁目店	大規模店舗
47	東尾久三丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	134	Fresco東日暮里	大規模店舗
48	熊野前ひろば館	公共施設(ひろば館)	135	ライフ東日暮里計画	大規模店舗
49	宮の前ひろば館	公共施設(ひろば館)	136	JR南千住駅	鉄道
50	西尾久みどりひろば館	公共施設(ひろば館)	137	JR三河島駅	鉄道
51	日暮里ひろば館	公共施設(ひろば館)	138	JR西日暮里駅	鉄道
52	西日暮里二丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	139	京成町屋駅	鉄道
53	諏訪台ひろば館	公共施設(ひろば館)	140	京成日暮里駅	鉄道
54	荒川さつき会館	公共施設(ひろば館等)	141	京成新三河島駅	鉄道
55	尾久の原公園	公共施設(都立公園)	142	東京メトロ南千住駅	鉄道
56	汐入公園	公共施設(都立公園)	143	東京メトロ町屋駅	鉄道
57	瑞光公園	公共施設(区立公園)	144	東京メトロ西日暮里駅	鉄道
58	熊野前公園	公共施設(区立公園)	145	つくばエクスプレス南千住駅	鉄道
59	尾竹橋公園	公共施設(区立公園)	146	日暮里・舎人ライナー日暮里駅	鉄道
60	日暮里公園	公共施設(区立公園)	147	いなり駐輪場	駐輪場(民営)
61	尾久八幡公園	公共施設(区立公園)	148	大杉駐車場	駐輪場(民営)
62	尾久小公園	公共施設(区立公園)	149	いしばし	駐輪場(民営)
63	三河島公園	公共施設(区立公園)	150	町屋駅前駐輪場	駐輪場(民営)
64	日暮里南公園	公共施設(区立公園)	151	CUBE町屋第9	駐輪場(民営)
65	荒川遊園	公共施設(区立公園)	152	CUBE町屋第10	駐輪場(民営)
66	天王公園	公共施設(区立公園)	153	コスギ有料駐輪場	駐輪場(民営)
67	荒川公園	公共施設(区立公園)	154	町屋駅前駐輪場 月極有料駐輪場	駐輪場(民営)
68	荒川東公園	公共施設(区立公園)	155	H&A第2	駐輪場(民営)
69	荒木田公園	公共施設(区立公園)	156	三井のリパーク町屋駅前	駐輪場(民営)
70	藍染公園	公共施設(区立公園)	157	H&A	駐輪場(民営)
71	原公園	公共施設(区立公園)	158	京成サイクルパーク町屋第1	駐輪場(民営)
72	上尾久公園	公共施設(区立公園)	159	センターまちや駐輪場	駐輪場(民営)
73	荒川交通公園	公共施設(区立公園)	160	マークスタワー駐輪場	駐輪場(民営)
74	汐入公園	公共施設(区立公園)	161	南千住サウザ	駐輪場(民営)
75	西日暮里公園	公共施設(区立公園)	162	三井のリパーク	駐輪場(民営)
76	荒川五丁目公園	公共施設(区立公園)	163	JKS Cycle Park南千住東	駐輪場(民営)
77	東日暮里一丁目公園	公共施設(区立公園)	164	JKS Cycle Park南千住西	駐輪場(民営)
78	荒川自然公園	公共施設(区立公園)	165	南千住駐輪場	駐輪場(民営)
79	荒川二丁目公園	公共施設(区立公園)	166	アップルパーク南千住	駐輪場(民営)
80	町屋五丁目北公園	公共施設(区立公園)	167	サイクルパーク南千住第3	駐輪場(民営)
81	町屋五丁目南公園	公共施設(区立公園)	168	NPC2.4H 三ノ輪駅前駐輪場	駐輪場(民営)
82	西尾久四丁目公園	公共施設(区立公園)	169	京成サイクルパーク新三河島第一	駐輪場(民営)
83	西尾久四丁目北公園	公共施設(区立公園)	170	コインズ熊野前駅前駐輪場	駐輪場(民営)
84	西日暮里六丁目公園	公共施設(区立公園)	171	三井のリパーク 東尾久8丁目第5駐輪場	駐輪場(民営)
85	荒川八丁目公園	公共施設(区立公園)	172	Eoo station21 西日暮里自転車置場	駐輪場(民営)
86	荒川三丁目公園	公共施設(区立公園)	173	京成サイクルパーク 西日暮里駅前第1	駐輪場(民営)
87	荒川二丁目南公園	公共施設(区立公園)	174	京成サイクルパーク 西日暮里駅前第3	駐輪場(民営)



(3) 自転車ネットワーク路線の選定

- 5つの指標から選定した候補路線について、警視庁の交通事故データ及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク路線の選定方法、現地の利用状況を参考に検討し、本区における自転車ネットワーク路線を下図（図 4-11）のとおりに選定しました。

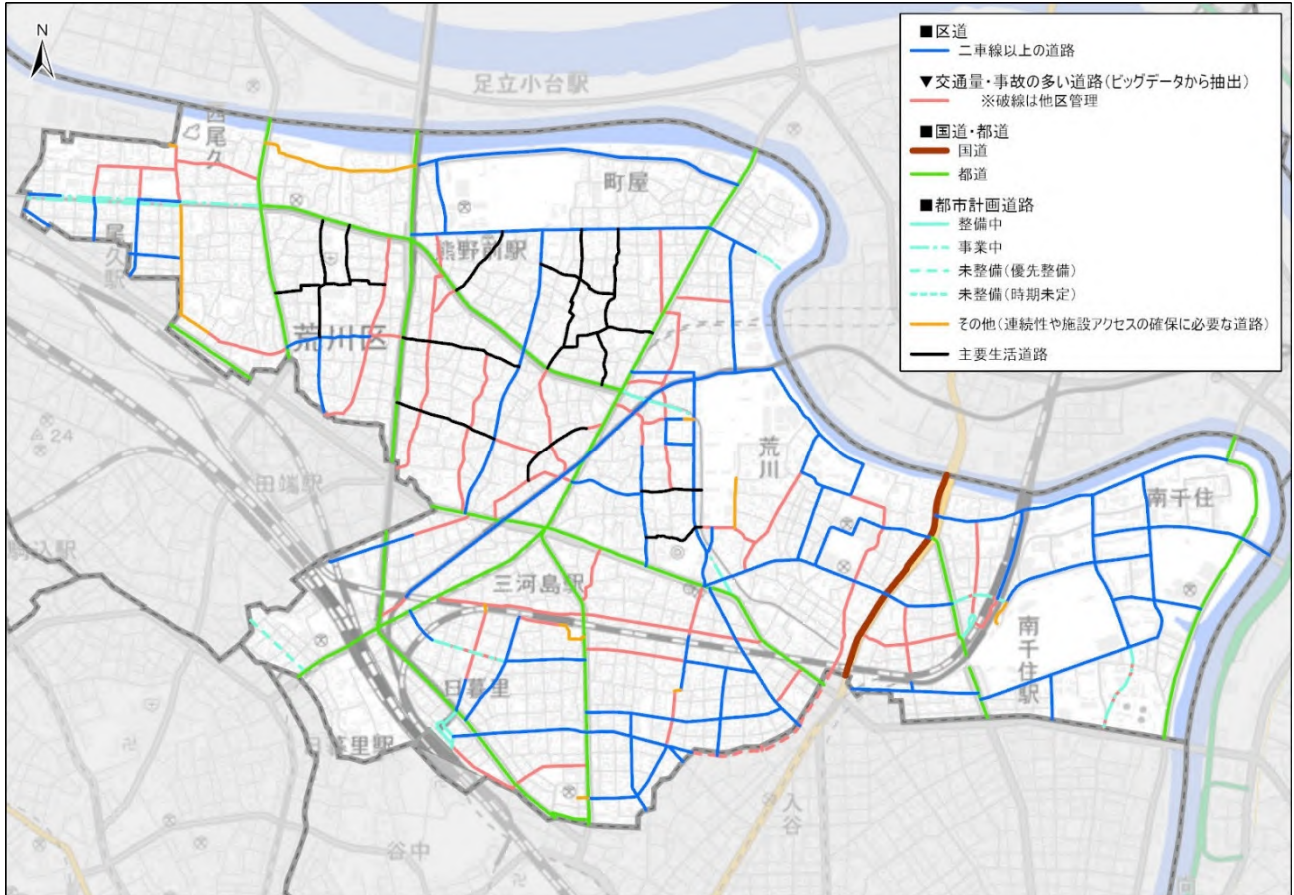


図 4-11 自転車ネットワーク路線

4 整備形態の選定

(1) 整備形態の考え方

- ガイドラインに示された目安（表 4-2）を参考に、区内各道路における自動車の速度や交通量の状況も勘案し下図（図 4-12）のフローチャートにしたがい整備形態を選定します。

表 4-2 ガイドラインに基づく整備形態の選定基準

交通状況	目安	整備形態
【B】自動車の速度が低く、かつ自動車交通量が少ない道路	自動車の速度 40km/h 以下 自動車交通量 4,000 台/日以下	車道混在
		必要に応じて、車道左側の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムを設置
【A】B 以外の道路	B の条件に当てはまらない	自転車専用通行帯（自転車レーン）

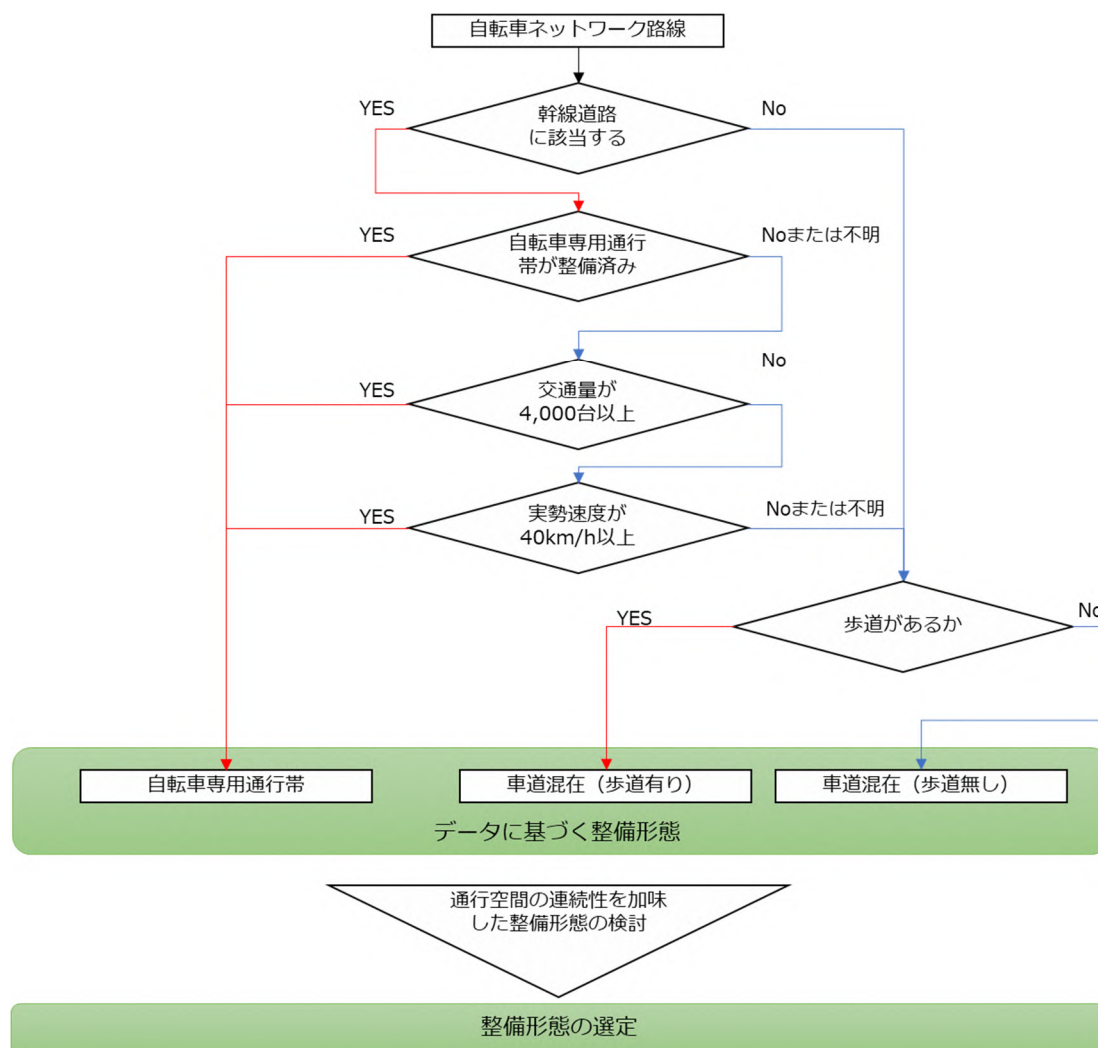


図 4-12 フローチャートによる整備形態の選定



(2) 整備形態について

- 自転車ネットワーク路線における整備形態は、3つの整備形態(自転車専用通行帯・歩道のある車道混在、歩道のない車道混在)から交通状況や道路状況などを踏まえて適したものを選定した後に、整備難易度や当面の整備形態、通行方法の連続性を考慮して選定します。

整備形態	【整備イメージ】	
自転車専用通行帯		
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) ①歩道のある道路		[車線内の対策]
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) ②歩道のない道路		路側帯 車道 交差点改良

図 4-14 交差点改良イメージ参照

図 4-13 区内における自転車ネットワーク路線の整備形態

- 歩道のない道路(交差点改良)
 - ・ 本区においては、歩行者、自転車、自動車の交通が混在する狭隘な生活道路が多く、これらの道路の交差点において、見通しが悪いことや自転車利用者が一時停止を怠ったり、自動車が徐行しないなど、交通ルールを守らないことなどが原因となって発生する自転車関与事故が多いことが特徴です。
 - ・ こうした交差点での事故を防ぐために、次項(図 4-14、図 4-15)のような交差点改良を、その交差点の状況に応じて行います。

STEP1



ストップマークは、自転車利用者に注意を促す上で効果が高く、比較的簡単に設置できることから、交差点改良の第一段階として、設置を進めていきます。

なお、ネットワーク路線と、交差する道路との交差点における優先性の考え方は、原則として、ネットワーク路線を優先道路と捉え、交通規制や安全性を踏まえた上でストップマークの設置位置を決定します。

STEP2 滑り止め舗装などの工法による交差点の改良については、経費と時間がかかることから優先度に合わせて計画的に施工していきます。

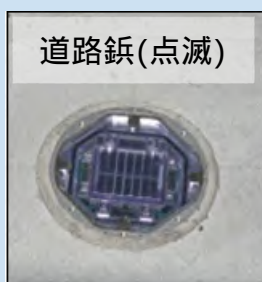


図 4-14 交差点改良のイメージ図 1



STEP3 無電柱化や交差点のすみ切りについては、密集事業や不燃化特区制度を活用した防災まちづくり事業に併せて実施します。

また、無電柱化推進計画において掲げた路線について、無電柱化を進めることで自転車走行空間を確保します。



整備前



整備後

交差点の見通し(死角)の改善
(防災スポット等整備と併せ実施)



通行の支障となる電柱



撤去後

電柱撤去後のイメージ
(CG 加工画像)

図 4-15 交差点改良のイメージ図 2

荒川区における無電柱化の状況＜参考＞

無電柱化事業については、都市の防災機能の強化のほか、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出といった効果も期待できることから、街づくりを進める上で重要な施策の一つです。

このため、区では令和元年度に「荒川区無電柱化推進計画」を策定し、この計画に基づき整備を進めており、計画策定前に施工した路線も含め、約10.5キロメートルの区間で無電柱化を終えました。また、無電柱化推進計画において優先整備路線として位置付けた宮前公園第一期、第二期と隣接する区道については、令和3年度に無電柱化が完了するほか、荒川総合スポーツセンターの西側や第二峡田小学校北側の区道においても、鋭意、工事を進めています。

(3) 整備形態の選定

- これらの路線については、前項以降に示した整備形態の考え方に従い、本区における整備形態の種別を下図（図 4 -16 ）のとおりに選定し、計画的に整備を進めていきます。

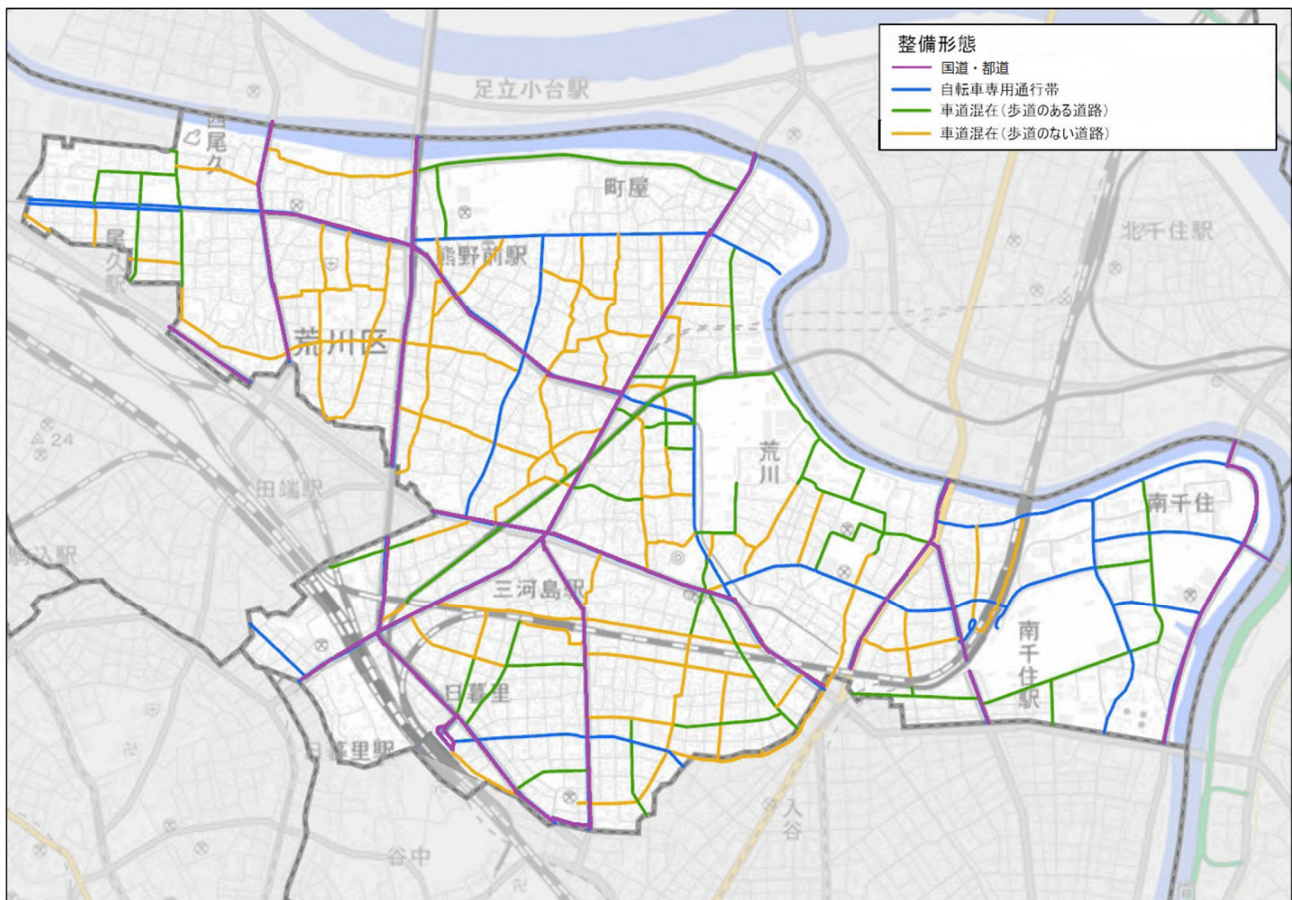


図 4 -16 整備形態の選定

国道及び都道については、各道路管理者が整備形態を決定します。



5 整備の優先順位

(1) 基本的な考え方

「2 自転車ネットワーク路線の選定」によって決定した自転車ネットワーク路線のうち、特に整備効果を早期に発現させる必要性が高い路線を、「自転車ネットワーク優先整備路線」として設定します。

自転車ネットワーク優先整備路線については、自転車交通量及び自転車事故の発生頻度、集客施設、既存の道路形態などの状況を踏まえ、選定します。

自転車交通量

自転車利用者の抽出精度が比較的高いと考えられる、特定 21 施設と居住地・勤務地間を自転車移動するトリップのログ数 (a)、自転車通勤・通学トリップのログ数 (b) をもとに以下のように算出します。

自転車通行の多さ = (A + B) ÷ 候補路線長 (m)

A : 候補路線上の a の平成 30 年と令和 2 年の合計値 ÷ 2

B : 候補路線上の b の平成 30 年と令和 2 年の合計値 ÷ 2

自転車事故の発生頻度

各候補路線中心線から 10m の範囲内で発生した自転車関連事故件数 (2019 年 1 月 ~ 2020 年 12 月) を集計します。

なお、事故については下記の当事者別に分け集計を行います。

- ・自動車または二輪車
- ・歩行者

集客施設

各候補路線中心線から 50m の範囲内の施設数 (公共施設、大型商業施設、駅、駐輪場) を集計し、1 km あたりの施設数に換算します。

既存の道路形態など

自転車専用通行帯を整備するための施工条件を満たしている路線については、自転車ネットワーク優先整備路線に選定します。

また、上記 ~ に加え、自転車ネットワーク路線の網密度や現地の利用状況、地域バランスなどを考慮し、自転車ネットワーク優先整備路線の選定を行います。

(2) 指標ごとの整備優先順位の検討結果について

指標①：自転車通行の多さ

- 自転車利用者の抽出精度が比較的高いと考えられる特定 21 施設と居住地・勤務地間を自転車移動するトリップのログ数及び自転車通勤・通学トリップのログ数が多い路線は下図（図 4-17）の路線となります。
- なお、特定 21 施設は、表 4-3 に示す以下の鉄道駅と大規模店舗としました。

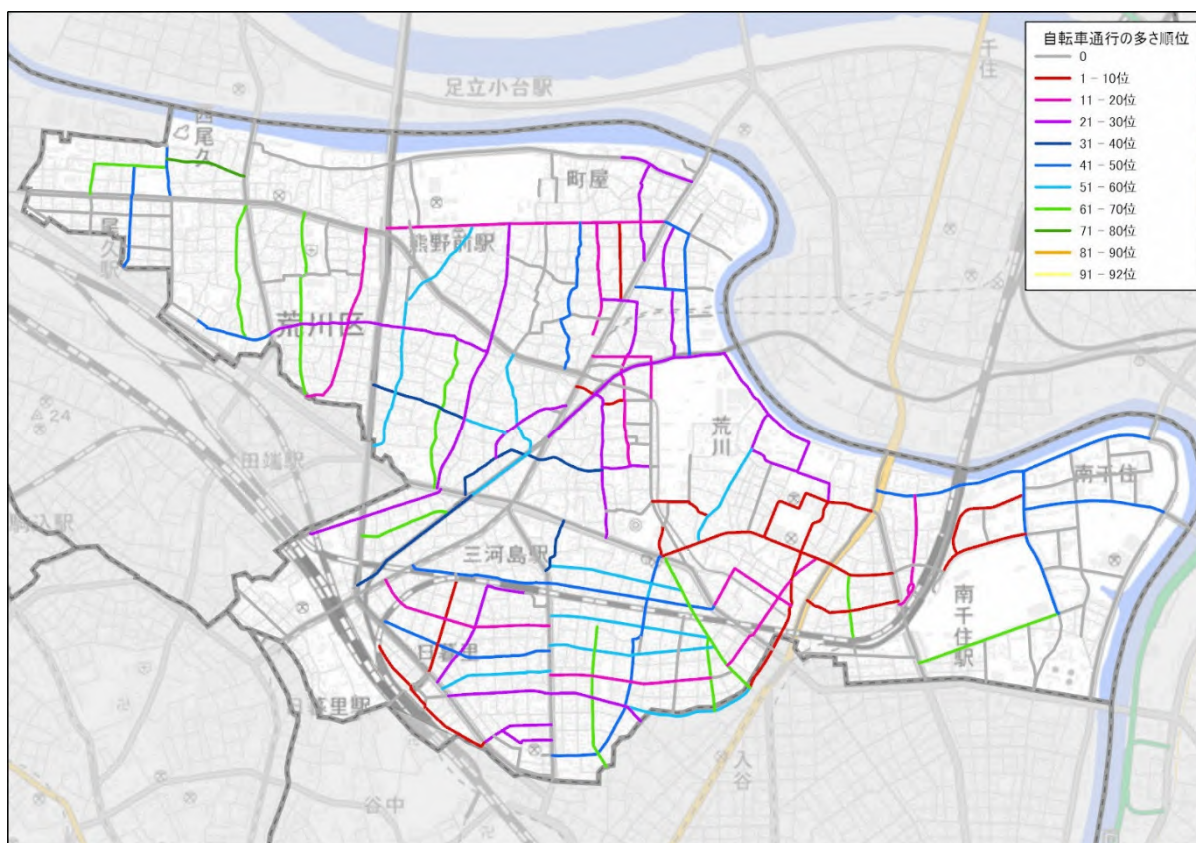


図 4-17 自転車通行量の多い路線

表 4-3 特定 21 施設一覧

種別	名称
鉄道駅	南千住駅
	町屋駅
	三河島駅
	新三河島駅
	日暮里駅
	西日暮里駅
	熊野前駅
	赤土小学校前駅
	尾久駅
	田端駅
	三ノ輪駅
大規模店舗	コモディイイダ町屋店
	グルメシティ東尾久店
	いなげや荒川東日暮里店
	ライフ東尾久店
	いなげや荒川西日暮里店
	LaLaテラス南千住
	ユータカラヤ日暮里店
	スーパーバリュー荒川一丁目店
	ライフ南千住店
	スーパーバリュー荒川西尾久店

指標③：施設の多さ

- 各候補路線中心線から 50mの範囲内の施設数が多い路線は下図（図 4-20）の通りとなります。なお、施設は前出の表 4-1 に示す 174 箇所を対象としています。

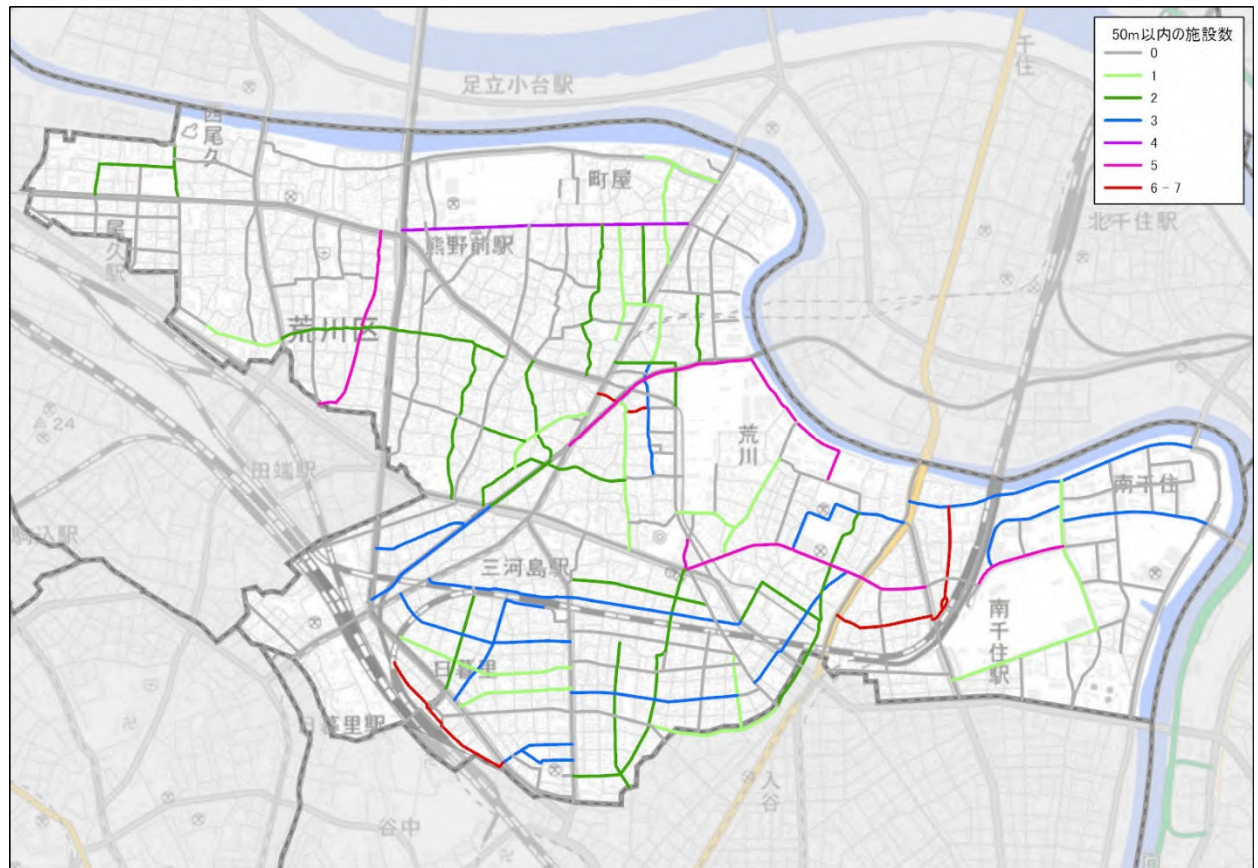


図 4-20 主要施設につながりやすい路線



(3) 整備優先順位の選定結果

(2)で示した結果を踏まえ、「自転車ネットワーク優先整備路線」(下図(図4-21))を選定しました。この路線については、優先的に自転車専用通行帯やナビマーク、交差点改良等を整備していきます。

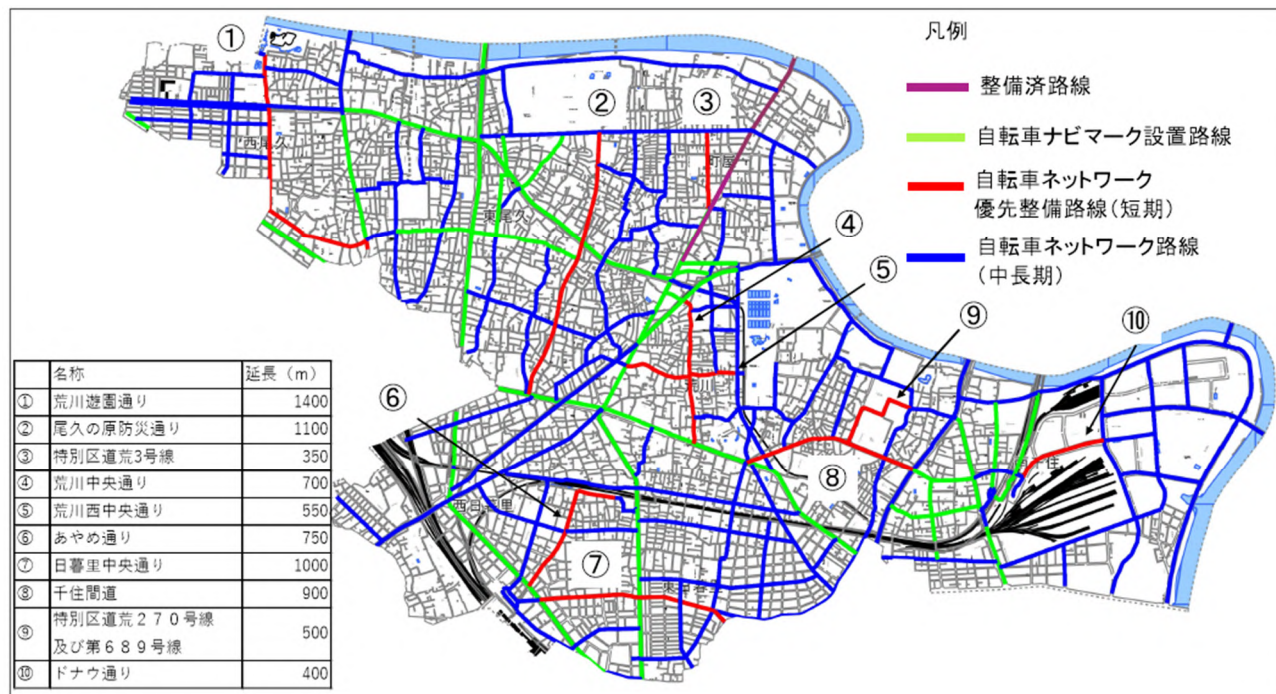


図 4-21 自転車ネットワーク優先整備路線

都道についても、各道路管理者を含む各関係機関と連携しながら、区道と連続した自転車ネットワーク路線を検討していきます。

車道混在の整備を行う区間については自転車ナビマーク、自転車ナビラインを整備していきます。

(4) 自転車ネットワーク整備の進め方

- 前項に示した優先整備路線を短期、それ以外の路線を中長期として分類し、整備を進めていきます。
- 短期路線については、本計画期間内において優先的に整備を行います。

短 期

優先整備路線

- ・自転車ネットワーク優先整備路線について、既整備区間との接続を考慮し整備を進めます。
- ・また、自転車ネットワーク路線の沿線における無電柱化・バリアフリー化・オープンスペース（防災スポット等）整備・駐輪場整備等の関連事業との整合性を図りながら計画的に整備を進めます。

中長期

その他の路線

- ・優先整備路線や各道路管理者の整備状況を踏まえ、区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、対象区間全体の整備を進めます。
- ・また、交通事故や交通量等の状況変化を継続的に実施し、その結果、中長期路線であっても整備の優先順位を上げる必要性が認められた場合には、計画の見直しを行い、柔軟に対応します。

(5) 自転車ネットワーク路線以外の道路の安全対策

- 本区においては、交通事故の全体件数に占める自転車の関与率が高い状況にあり、その原因として、生活道路の交差点の見通しが悪いことが挙げられます。
- こうした交差点については、警察署との協議により自転車ネットワーク路線以外の道路においても改良を行っていきます。