

自転車ネットワーク計画の方向性

- 1 自転車ネットワーク計画の方向性（案）
- 2 自転車ネットワークの路線選定の考え方
- 3 整備形態、整備優先度設定の考え方



1 自転車ネットワーク計画の方向性（案）



(1) 基本方針

- 国および東京都、千代田区の関連ガイドライン等を踏まえつつ、千代田区特有の地域特性や道路環境を考慮した計画を目指す。

【関連計画】

国：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（改定版）（令和6年6月）

東京都：東京都自転車通行空間整備推進計画（令和3年5月）

千代田区：自転車利用ガイドライン（平成25年12月）

(2) 計画の対象地域

- 区道を中心に千代田区全域を対象。
- 国道・都道との交差点についても、道路管理者である国や都と連携する。

(3) 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

- 自転車ネットワーク路線の整備の流れは右図を想定。
- 計画には、ネットワーク路線、整備形態、整備優先度の設定だけでなく、整備後のフォローアップまでを考慮した計画とする。

①自転車ネットワーク路線の選定

②整備形態の選定

③整備優先度の選定

④フォローアップ

2 自転車ネットワークの路線選定の考え方



(4) 自転車ネットワーク路線選定の考え方

- 国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(R6.6)」を参考に、自転車走行需要が高く、安全性の配慮が必要と考える路線を千代田区の自転車ネットワーク路線候補として抽出。
- 国の自転車ネットワーク路線選定の項目(①～⑨)を踏まえ、基準1～8を考慮した路線を選定。

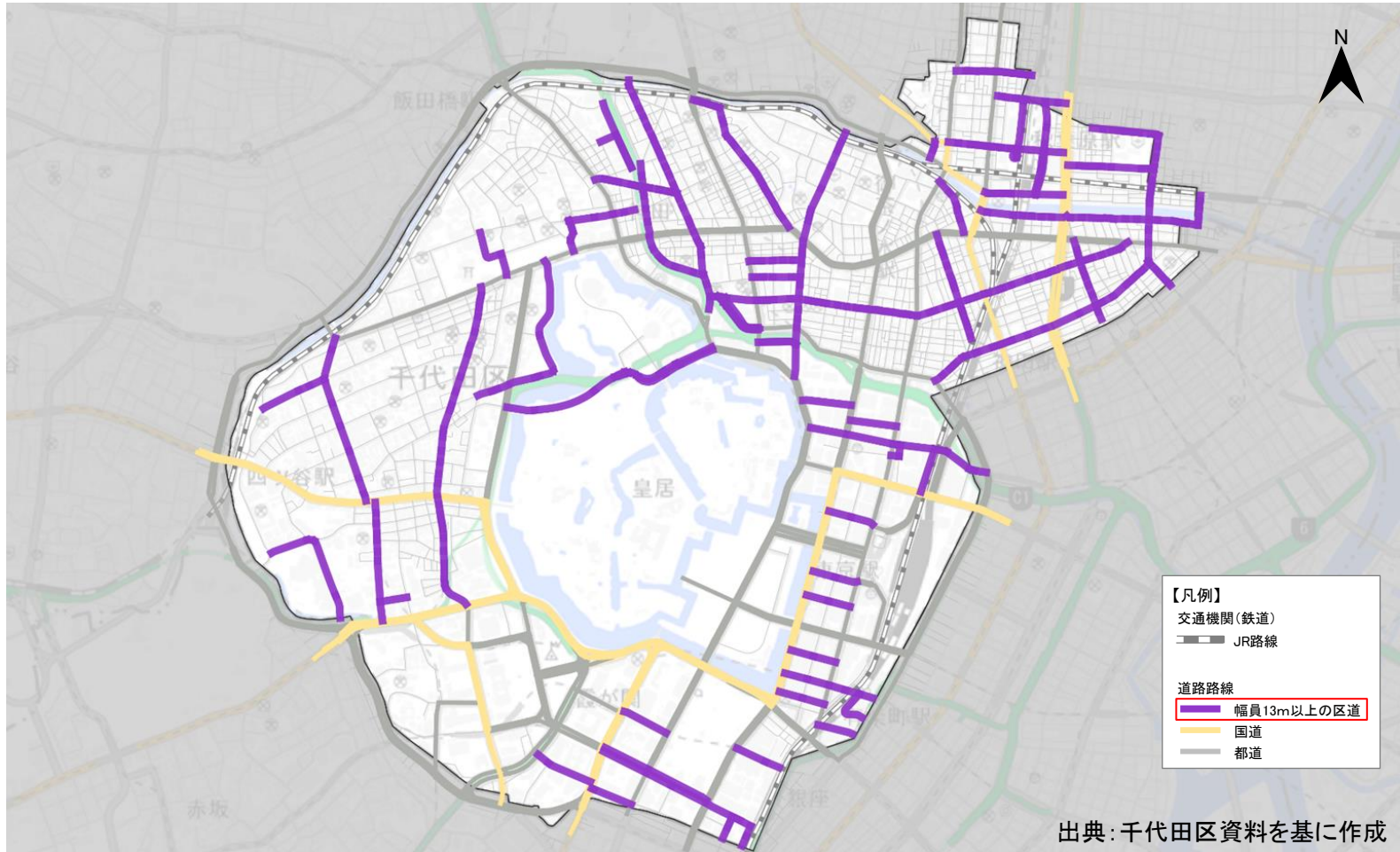
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおけるネットワーク路線の選定(R6.6)	千代田区における自転車ネットワーク路線候補	具体的な視点
以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせ選定する		
①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	【基準1】幹線性の高い区道(幅員13m※以上の区間等) 【基準2】回遊を促す立寄り拠点を繋ぐ道路 【基準3】幹線道路からの生活利用が想定される施設までのアクセス道路 ※千代田区都市計画マスタープランにおける、地区内主要道路(地区レベルの交通を集約的に処理する役割)と主要区画道路(地区内主要道路に集約する役割)とを線引きする基準値	・幅員13m※以上の区間 ・回遊が期待される施設(観光マップ) ・関連HPの情報より把握 (区役所・出張所、図書館、総合病院、商業施設、保育園・幼稚園、児童館、駐輪場)
②通学路、病院や福祉施設の周辺など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	【基準4】通学路指定のある道路 【基準5】区特有の自転車×歩行者事故が発生している区道	・通学路指定状況図(千代田区資料) ・警視庁交通事故統計情報(R2～R5)
③自転車通学路の対象路線(中学校、高等学校、大学等への接続路線)	—	—
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	【基準7】シェアサイクル利用の多い道路	・シェアサイクルデータの経路分析にて把握(ドコモバイクシェアデータ)
⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	—	—
⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	【基準6】車道の自転車走行空間が整備されている区間	・自転車専用通行帯が整備されている区間(千代田区資料)
⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	—	—
⑧新設道路(自動車専用道路、歩行者専用道路を除く)	—	—
⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	【基準8】基準1～8を補完する道路(連続性のある道路)	・路線状況を踏まえ追加

選定項目別の路線【基準1】



【基準1】幹線性の高い区道(幅員13m※以上の区間等)

- 幅員が広く幹線性の高い区道へ自転車交通を通すために、13m以上※の区間を抽出。



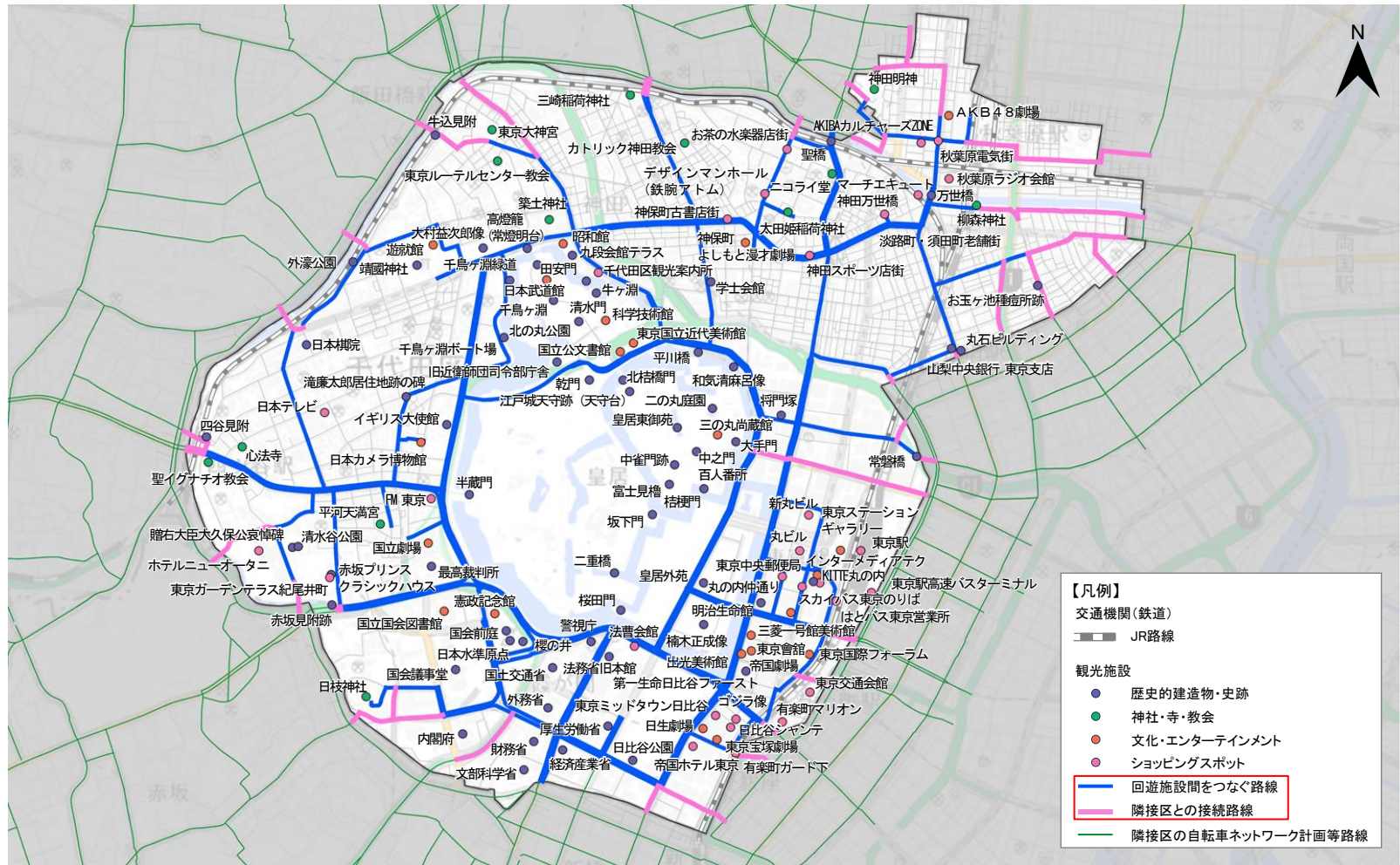
※千代田区都市計画マスタープランにおける、地区内主要道路(地区レベルの交通を集約的に処理する役割)と主要区画道路(地区内主要道路に集約する役割)とを線引きする基準値

選定項目別の路線【基準2】



【基準2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

- 区内の観光施設、立寄り施設間の回遊を狙い、施設間を最短でつなぐ路線を抽出。
- 東京都及び隣接区の自転車ネットワーク路線等を踏まえ、区内へのアクセス路を抽出。



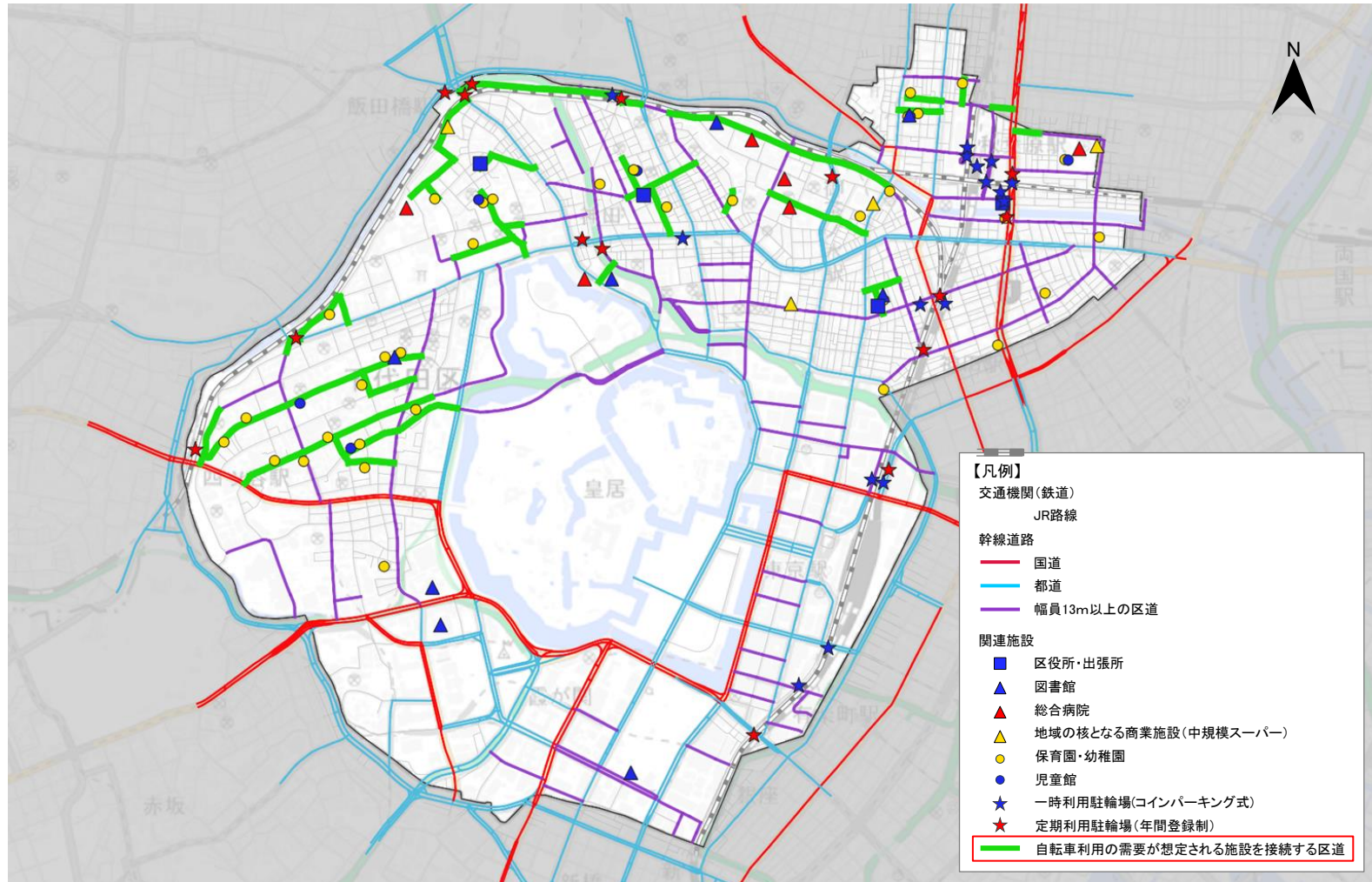
出典：千代田区HP、各自治体の自転車ネットワーク計画および整備図を基に作成

選定項目別の路線【基準3】



【基準3】幹線道路からの生活利用が想定される施設までのアクセス道路

- 区内の幹線道路である国道、都道、区道(13m以上)から、生活利用が想定される施設(病院、保育園、公共施設、地域の核となる商業施設、駐輪場)までを最短でつなぐアクセス路を抽出。

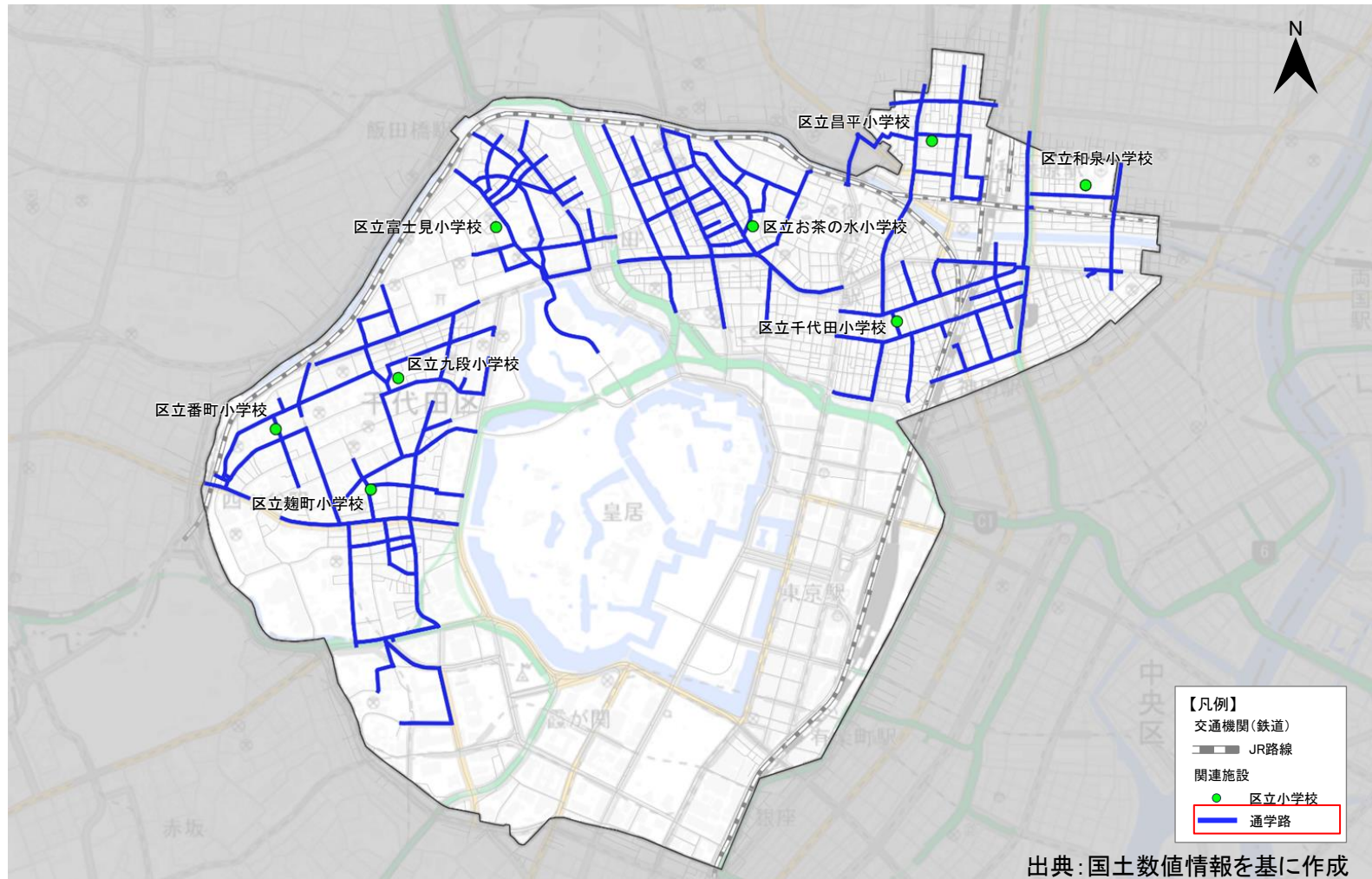


出典:千代田区HP、国土数値情報を基に作成



【基準4】通学路指定のある道路

- 通学路指定のある道路においては、自転車と歩行者の錯綜を防ぎ、安全性を向上させることが必要であるため、自転車通行空間を確保する路線として抽出。



選定項目別の路線【基準5】



【基準5】区特有の自転車×歩行者事故が発生している区道

- 自転車関連事故の分析より、千代田区では自転車対歩行者事故の割合が多いことがわかる。
- そのため、自転車対歩行者事故に着目し、区道上で発生している区間を抽出。

■自転車対歩行者の事故が集中して発生する路線・エリア

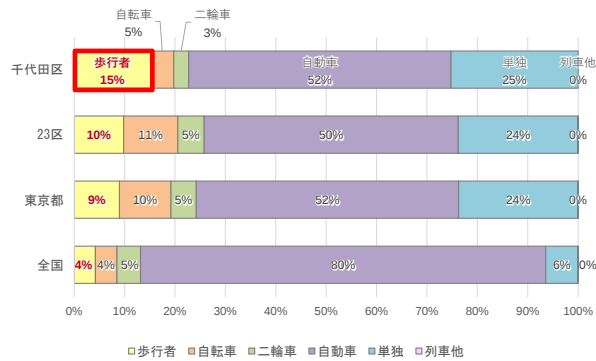
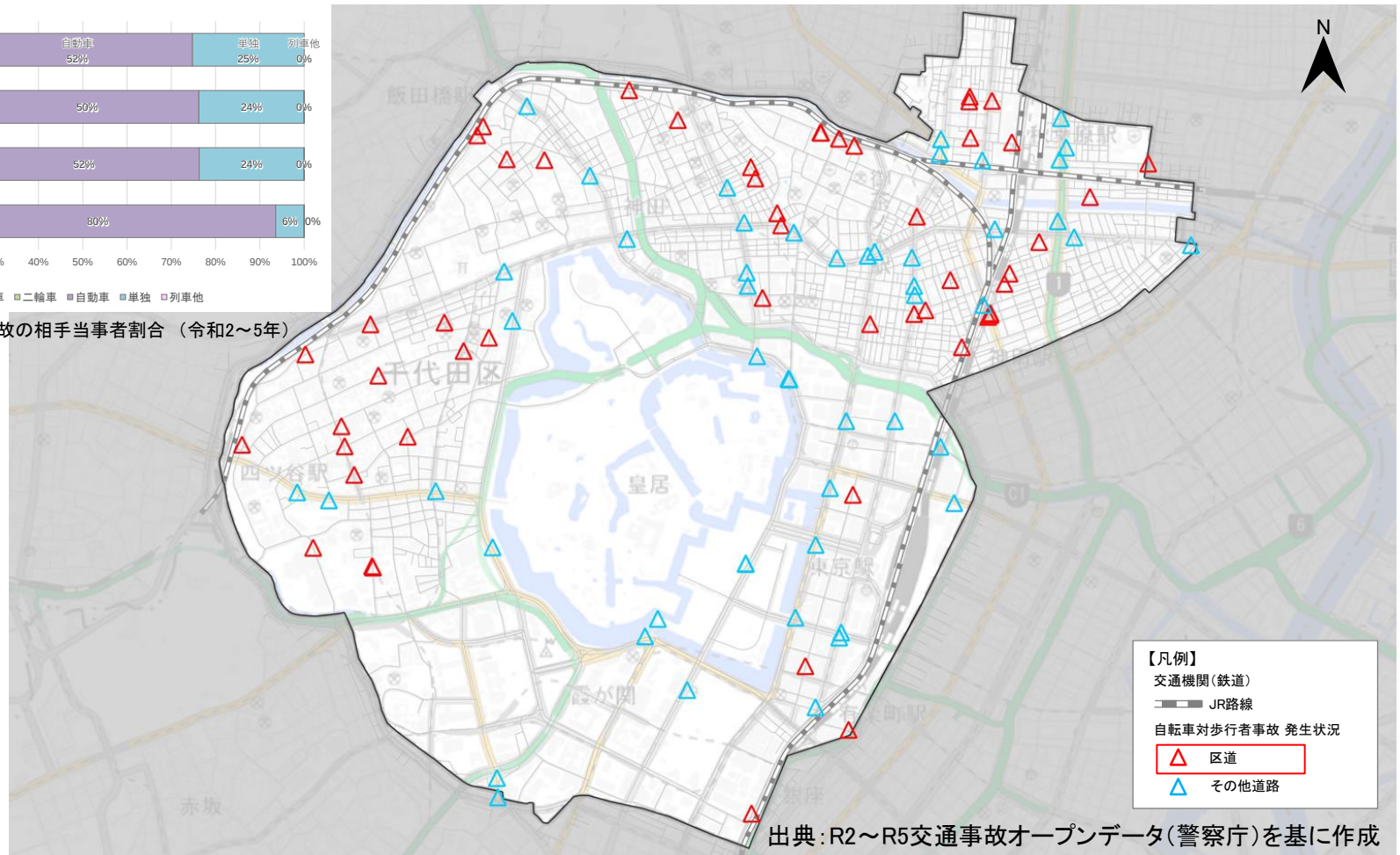


図 自転車関与事故の相手当事者割合（令和2～5年）

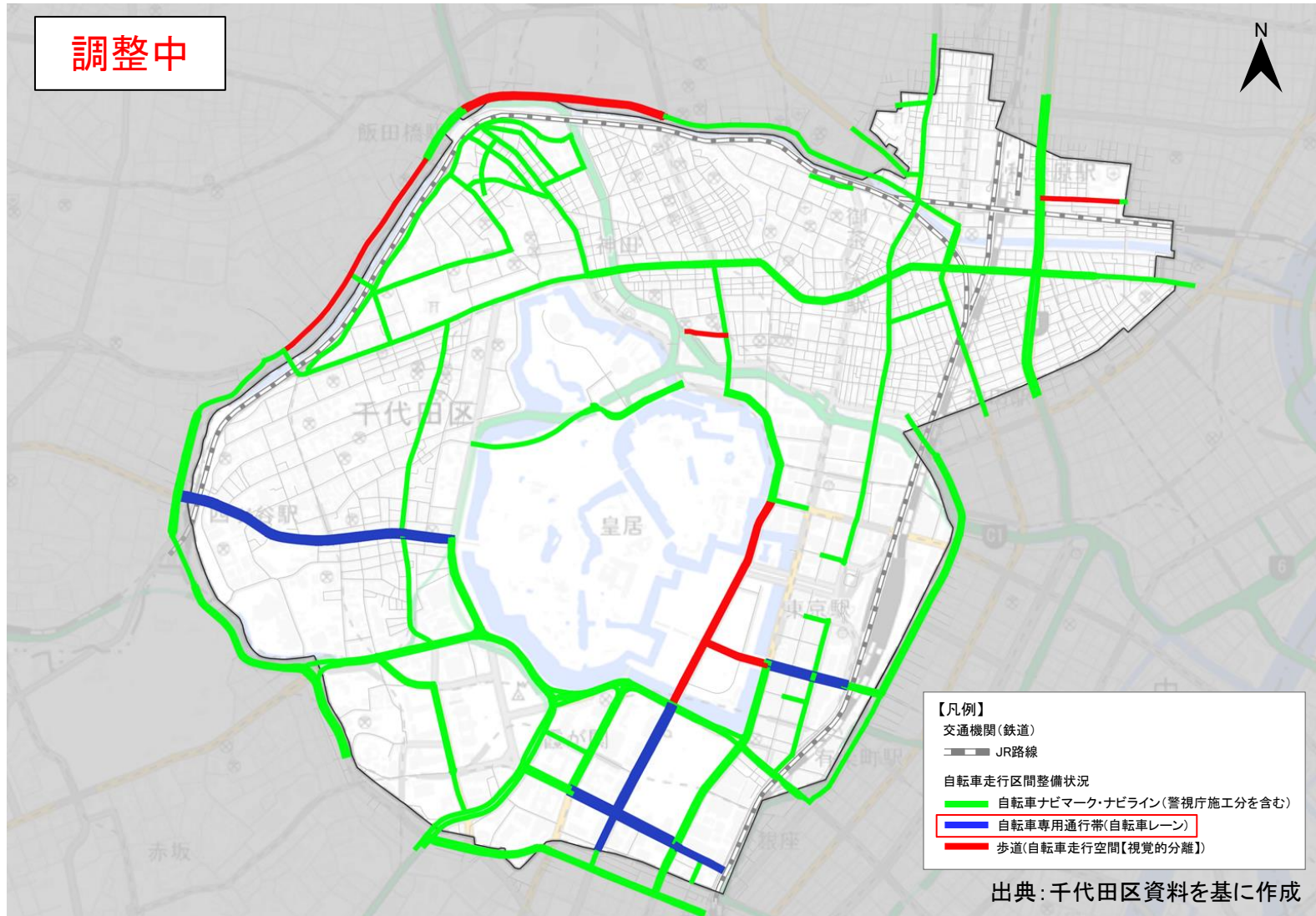


選定項目別の路線【基準6】



【基準6】車道の自転車走行空間が整備されている区間

- 国のガイドラインを踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線を抽出する。千代田区においては、自転車専用通行帯の整備済区間を抽出。



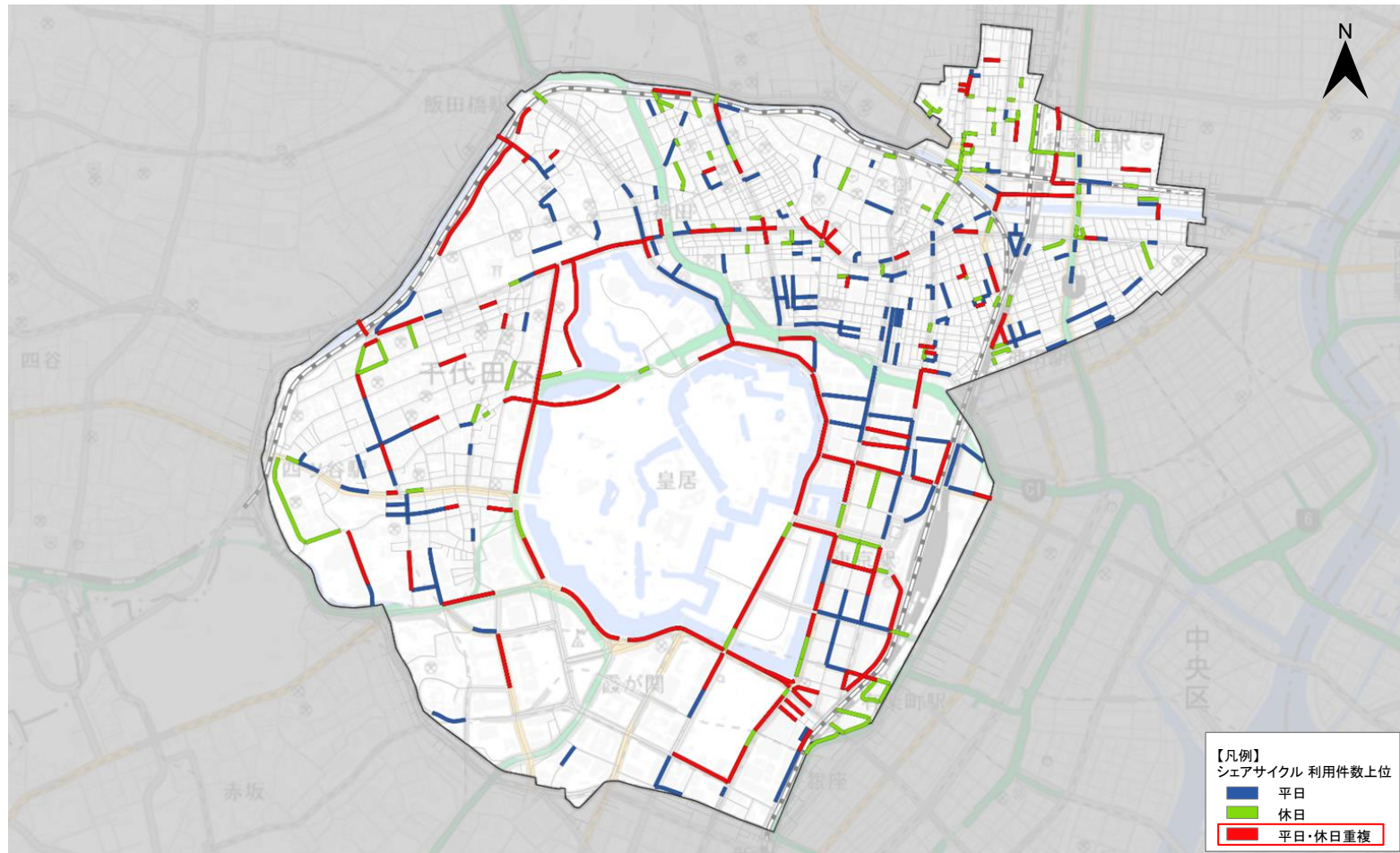


【基準7】シェアサイクル利用の多い道路

- 千代田区内を走行したシェアサイクルの走行履歴データを分析し、相対的に利用頻度の高い※路線を抽出。自転車ネットワーク路線としては、平日・休日ともに利用の多い区間とする。

※ここでは、シェアサイクル交通量の偏差値が60以上の区間とした(上位15%程度)

■シェアサイクル利用件数(日当たり)



出典:ドコモバイクシェアの走行履歴データ(R6.4.10~4.16)を基に作成

3 整備形態、整備優先度設定の考え方



(1) 整備形態の考え方

- 国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(R6.6)」(以下、ガイドラインとする)では、自転車ネットワーク路線に選定した路線に対して、交通状況を踏まえた整備形態として、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類から選定することになっている。
- 千代田区においては、国が示す3種類の整備形態を基本とし、今後整備を検討していく。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(R6)

(2) 整備優先度の考え方

- 国のガイドラインでは、整備優先度の設定において、「安全性」、「快適性」の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、優先度を設定することになっている。
- 千代田区においては、「安全性」、「自転車走行需要」、「ネットワークの連続性」等の観点より、整備優先度を今後検討していく。