

V 整備対象路線の抽出



1. 整備対象路線の抽出の視点

- 区内において、「歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり」を実現するために、自転車走行環境を整備する区間を抽出します。
- 本区の自転車利用については、買い物での利用が多い一方で、通勤先や通学先に直接通勤・通学する移動、鉄道を利用するための駅への移動など、様々な場面で利用されています。これらの利用は、区民だけでなく、隣接区等から直接自転車で来街する利用も発生しています。
- また、全国有数の商業・遊興・業務機能が集積する池袋駅を有する本区では、国内外から集まる来街者が安全にまちをめぐることができるよう、自転車の視点だけでなく、歩行者が安全に通行できる環境づくりの視点も重要となります。
- そのため、区民や来街者が、区内のどこからでも池袋駅等の拠点にアクセスできる、隣接区との連続性が担保された広域的なネットワークを形成すると共に、池袋駅周辺等の繁華街の中で、歩行者と自転車の通行場所を適切に区分できる地域的なネットワークの両立を図るため、以下の条件で対象路線を抽出しました。

Step1 対象路線を抽出する際の基本的な条件

条件

1 拠点間の**広域的な移動を担う連続性**のある路線

条件

2 整備可能な幅員を有するなど**地域の理解が得られる**路線

連続性が担保され、一定の幅員等を有する幹線道路を抽出

→ 次頁に整理

Step2 抽出した対象路線の重要性を評価する条件

条件

3 **自転車の交通事故対策**が必要な路線であること

条件

4 **区民の生活道路**として重要な路線であること

条件

5 駅、買い物、観光、業務等の**拠点と接続**する路線であること

各路線の重要性を評価し、優先的な整備区間を選定

→ P50 より整理

2. 整備対象路線の設定

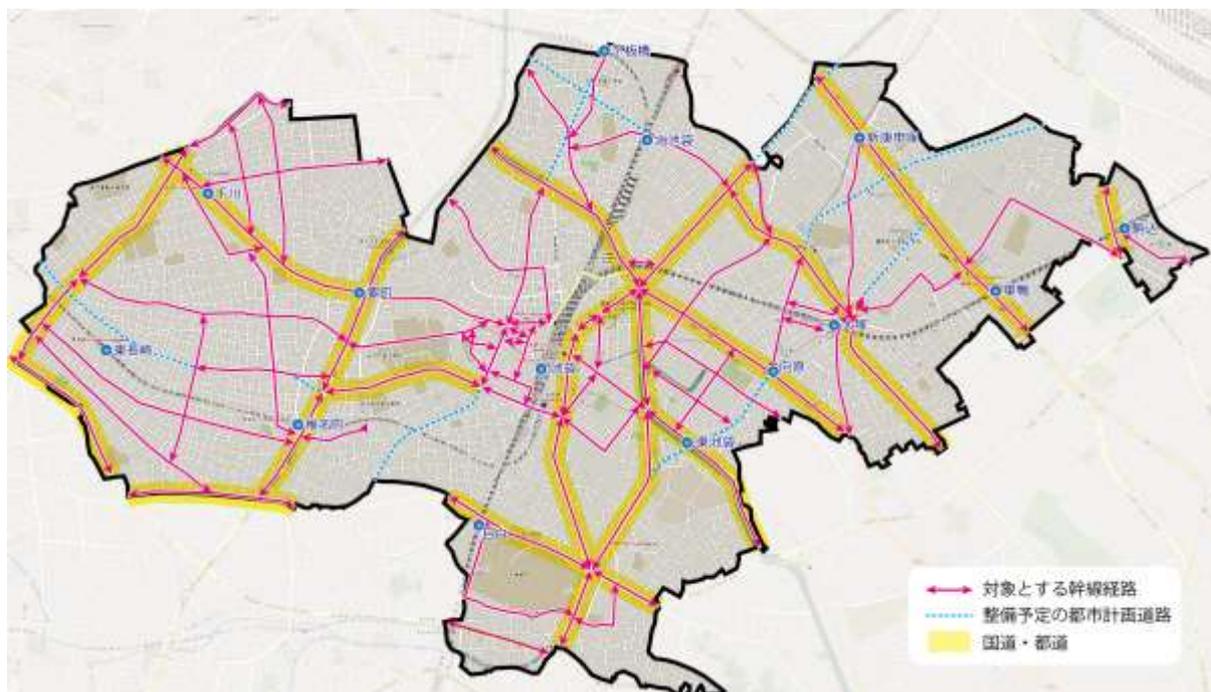
① 【Step1】 対象となる路線の抽出

- 区内の自転車移動を支える自転車ネットワークについては、国道、都道、区道を含めて、区内を広域的に移動できる、連続性のある幹線道路を選定しました。幹線道路として設定した区間は、以下の条件を基本に選定しています。

■ 候補となる幹線道路の選定に関する視点

- 信号交差点が連続し、自転車、自動車が集まる幹線道路
 - バス路線があり、自転車、自動車、歩行者等の整序化が必要な幹線道路
- また、多くの人々が集まる池袋駅周辺については、歩行者、自転車との通行場所の分離がとくに必要な地域として細分化しています。ただし、池袋駅周辺では今後、再開発を伴うまちづくりが進むことから、既存の道路が変更される場合、同様の自転車走行機能を有する新規路線において機能を確保するよう働きかけます。
 - 上記の考え方に準じて抽出した、検討対象となる路線は以下の区間です。この路線に対して、自転車関連事故、区民生活等の面での重要性を評価し、実際の整備対象となる路線を選定します。
 - なお、下図の青点線に示す路線は、今後整備予定の都市計画道路であり、これらの整備の中でも自転車走行環境の整備を進めるよう、関係各課と連携し、検討を進めます。

■ 自転車走行空間の検討対象とした幹線道路等



② 【Step2】 各路線の重要性評価による対象路線の選定

- Step1 で設定した、広域的に連続性のある幹線道路を中心として、以下の3つの条件に合わせて重要性を評価します。
- この3つの条件について、具体的な評価の視点に置き換えるため、以下に示す7つの視点を設定しました。なお、視点2～7は、アンケート調査等での区民生活や来街者の行先などに基づき、自転車利用ニーズが一定程度確保されると想定できる項目として設定したものです。
- この視点に準じて各路線を評価した内容を、次頁より整理します。

Step2 の条件（再掲）

条件

3 自転車の交通事故対策が必要な路線であること

条件

4 区民の生活道路として重要な路線であること

条件

5 駅、買い物、観光、業務等の拠点と接続する路線であること

■ 具体的な評価の視点

視点

1 自転車関連事故が多発しているか？

視点

2 鉄道駅に繋がっているか？

視点

3 買い物のために使える路線か？

視点

4 通勤のために使える路線か？

視点

5 通学のために使える路線か？

視点

6 観光のために使える路線か？

視点

7 保育施設の通園のために使える路線か？

全ての視点を重ね合わせて、各路線の重要性を評価
(全ての評価が適合しない路線は、必要性が低い路線として除外)

整備対象路線として、具体的な整備形態等を検討し、整備を実施

視点1 自転車関連事故が多発しているか？

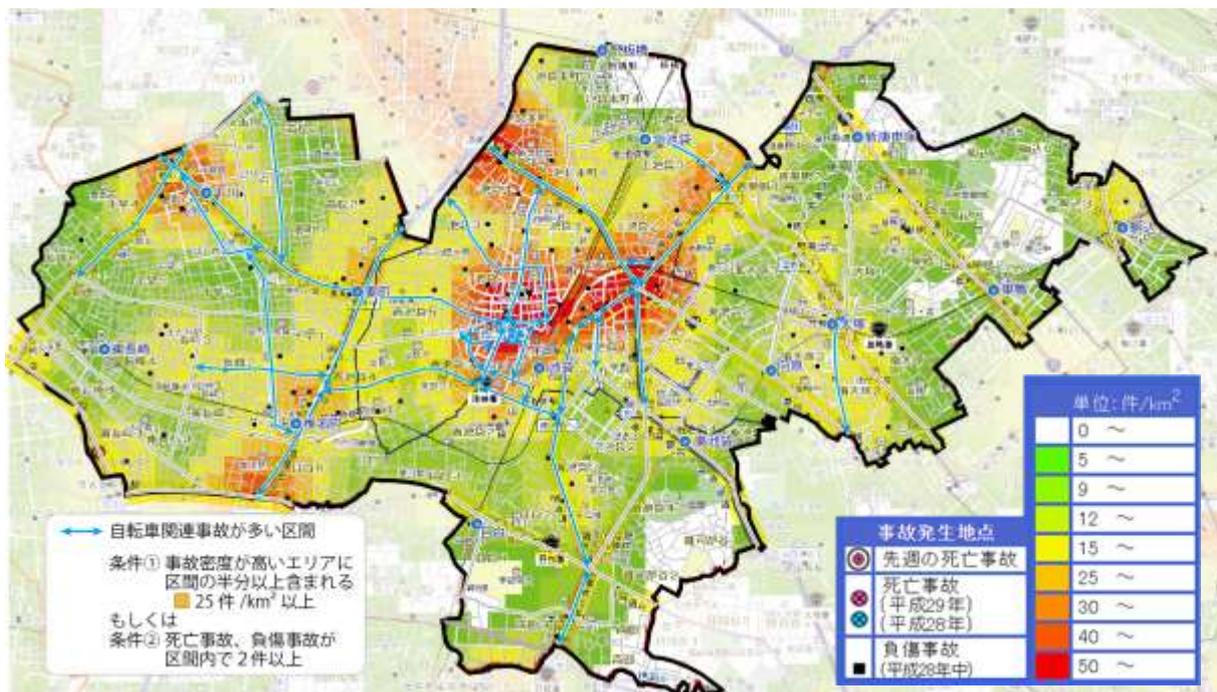
- 自転車総合計画では、「自転車を正しく利用し、安全・安心なまちを楽しむ」視点を重視しています。そのため、自転車利用中の事故危険性を低減すると共に、自転車が適切に車道を走行することで、歩行者の安全を確保することが重要です。
- そのため、警視庁が発行する平成28年度の自転車関連事故の発生マップをベースとして、以下の条件に基づき、対象とする路線を抽出しました。

■ 選定条件

- ① 事故密度が高いエリア（目安として25件/km²以上）を經由する路線
- ② 死亡事故・負傷事故が同一区間内で2件以上発生している路線

- 自転車関連事故は、池袋駅周辺を中心に多く発生しているほか、幹線道路が交わる交差点部に集中する傾向があり、これらの箇所周辺の路線が対象として抽出されています。

■ 事故多発地点と対象路線



出典：警視庁「交通事故発生マップ」HPより（<http://www3.wagamachi-guide.com/jikomap/>）

視点2 鉄道駅に繋がっているか？

- 自転車利用の傾向として、アンケート調査等では、鉄道駅を目的地とする回答が多くみられます。とくに、複数の路線が乗り入れる交通拠点である池袋駅、大塚駅、巣鴨駅等は、利用ニーズが高くなっています。
- また、近隣部の駅についても、住宅街の最寄り駅としての利用が発生している状況です。
- そのため、区内の鉄道駅に繋がる区間について、以下の条件に基づき、対象とする路線を抽出しました。

■ 選定条件

①区内の鉄道駅に接続する路線（駅周辺の駐輪場を想定）

- 区内各地に鉄道駅がある状況から、多くの路線が対象として抽出されています。

■ 鉄道駅接続と対象路線



視点3 買い物のために使える路線か？

- 区内での自転車利用については、買い物を目的とした利用が多くみられます。全国有数の商業集積地である池袋駅周辺の繁華街や、巣鴨駅周辺の商店街など、区内外からの買い物需要が発生しています。
- 商業の集積状況を評価するため、都市計画での用途地域指定での「商業系用途（商業、近隣商業）」を経由する路線を選定します。

■ 選定条件

- ① 店舗が集まる商業系用途地域を経由する路線
- ② 池袋駅周辺の商業系用途地域に含まれる路線

- 池袋駅、大塚駅、巣鴨駅等の商業集積のあるエリアのほか、沿道に店舗が立地する幹線道路も指定されています。

■ 商業系用途と対象路線



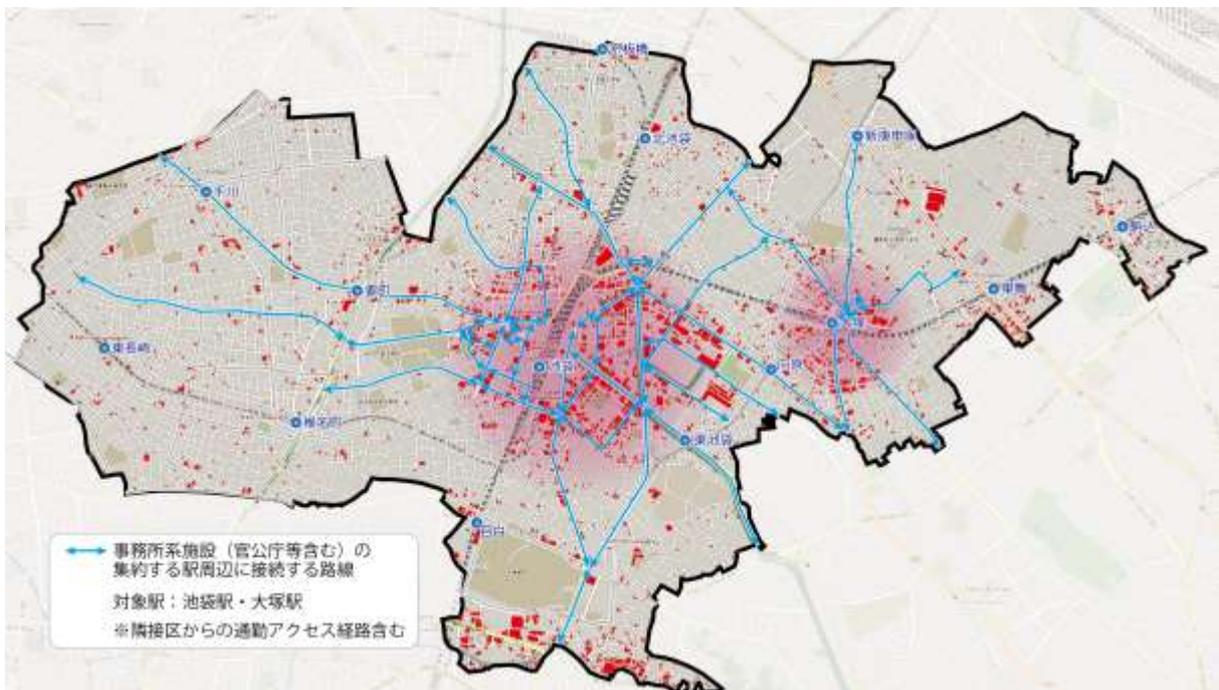
視点4 通勤のために使える路線か？

- 区内の業務集積は、池袋駅、大塚駅の周辺に集まる傾向があります。
- 国勢調査によれば、通勤者の流入は、板橋区、練馬区からの流入が多く発生しており、その一部は自転車通勤をしている可能性があります。隣接区からのアクセスを含めて、池袋駅、大塚駅周辺の業務集積地に繋がるネットワークが必要です。
- そのため、都市計画基礎調査における建物用途現況調査より、事務所系の建物を抽出した上で、池袋駅、大塚駅の業務集積のエリアを設定し、そのエリアに接続する広域的なアクセス経路を選定します。

■ 選定条件

- ①池袋駅・大塚駅の事務所系施設が集中するエリアに接続する路線
 - ②池袋駅・大塚駅の事務所系施設が集中するエリア内に含まれる路線
- 隣接区からのアクセス経路を含め、広域的に繋がる路線が選定されています。

■ 事務所系建物と対象路線



視点5 通学のために使える路線か？

- 区内の高校、大学等の中でも、自転車通学が認められている学校については、その周辺での自転車利用が、通学時間帯に集中する可能性があります。通学時間帯には同時に歩行者の通行も想定されることから、車道を走行するよう誘導することが期待されます。
- そのため、区内に立地する高校、大学等に繋がる路線を、以下の条件に従い抽出しています。なお、池袋駅周辺の自転車通学が認められていない学校については、対象から除外しています。

■ 選定条件

- ① 自転車通学が認められた高校、大学に隣接する路線
(概ね 100mの範囲を想定)

■ 高校・大学と対象路線



視点6 観光のために使える路線か？

- 本区では、池袋駅周辺の繁華街に国内外から多くの来街者が訪れていますが、その他にも様々な観光資源が区内各地に点在しています。
- 現状では、観光の際に自転車を利用するニーズは多くないものの、区民が自転車でまちめぐりを楽しんだり、民間のレンタサイクル、シェアサイクル事業と連動して自転車を活用したまちめぐりを進めていく場合、安全に、快適に観光施設にアクセスできる自転車走行環境を確保しておくことが重要となります。
- そのため、区の観光関連計画等の中から、区内での主要な観光資源を抽出し、その観光資源に接続する路線を抽出しています。

■ 選定条件

- ①観光計画等に位置付けられる観光資源に隣接する路線
(概ね 100mの範囲を想定)

■ 観光資源と対象路線



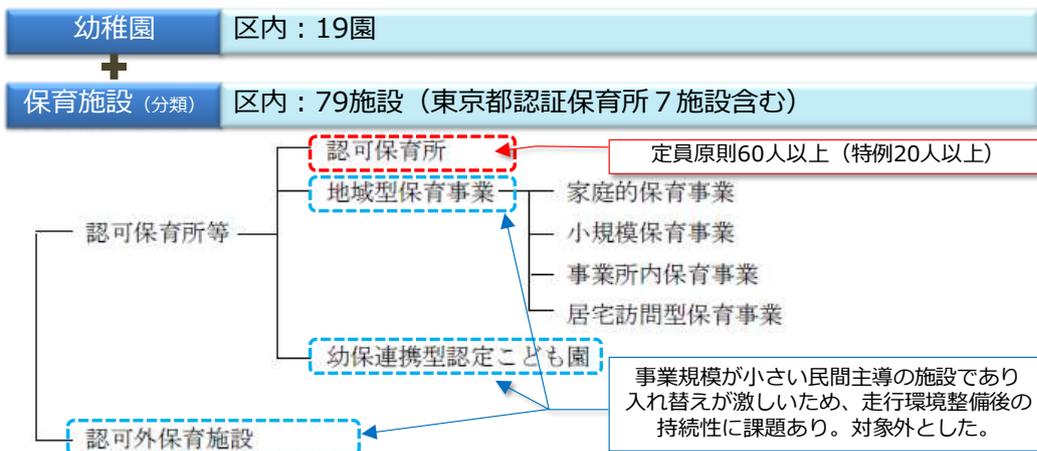
視点7 子育て支援：幼稚園・保育園に繋がる路線か？

- 電動アシスト付き自転車の普及等を背景に、近年自転車による幼稚園・保育園への通園送迎の自転車利用が増えています。
- 幼稚園、保育園の周辺では、通園時間帯に多方面から多くの自転車が集まる状況が見られる一方で、歩道内には徒歩で通園送迎をする人も集まっており、徒歩、自転車共に安全に通園送迎ができていない状況も見られます。
- そのため、区内の幼稚園、保育園（認可保育所等含む。下図参照）に繋がる路線を、以下の条件に従い抽出しています。

■ 選定条件

- ① 幼稚園・保育園に隣接する路線（概ね 100m の範囲を想定）

■ 幼稚園・保育園と対象路線



③計画対象路線の重要性評価の結果

- 前節までの7つの評価の視点からの路線抽出を重ね合わせて、各視点に含まれる路線を“1点”として得点化し、合計した総合得点は以下のようになります。
- 得点の高い路線は、池袋駅に接続する区間が集まっているほか、国道、都道を中心に広域的に繋がる路線の得点も高い傾向があります。
- なお、得点化を行った際に0点と評価された2区間（下図参照）については、重要性が低い路線として対象外として取り扱います。
- そのため、本計画で位置付ける自転車ネットワークは、全74区間55.6kmと設定します。

■対象路線ごとの路線評価結果（総合得点による色分け）



■路線評価結果の一覧表

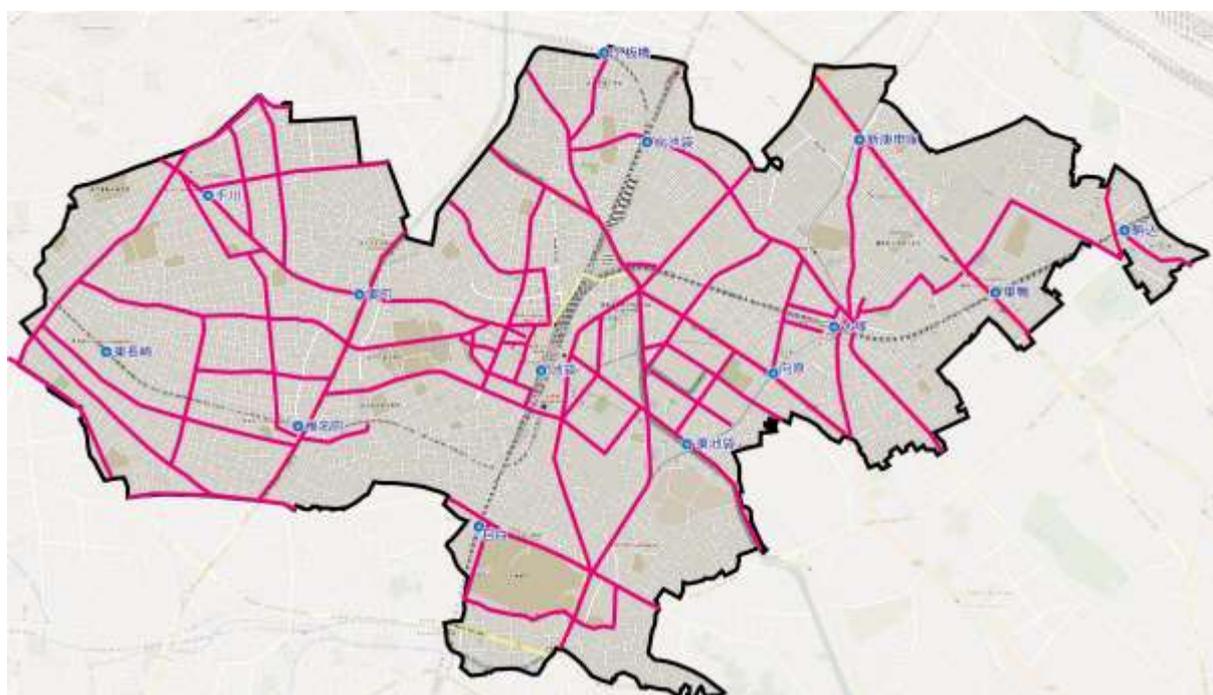
| スコア | 区間数 | 道路種別延長 (km) | | | 総延長 (km) |
|--------|-----|-------------|------|------|----------|
| | | 国道 | 都道 | 区道 | |
| 6点 | 3 | | 2.8 | | 2.8 |
| 5点 | 11 | 3.2 | 2.5 | 6.1 | 11.8 |
| 4点 | 22 | 1.4 | 4.3 | 6.3 | 12.1 |
| 3点 | 20 | | 4.4 | 11.7 | 16.1 |
| 2点 | 9 | | 2.4 | 5.1 | 7.4 |
| 1点 | 9 | | 1.0 | 4.2 | 5.3 |
| 0点 | 2 | | 0.6 | 0.4 | 1.1 |
| 総計 | 76 | 4.6 | 18.1 | 33.9 | 56.6 |
| 0点除く総計 | 74 | 4.6 | 17.5 | 33.5 | 55.6 |

3. 計画対象路線の抽出結果

①計画対象路線（国道・都道・区道）

- 本区における、自転車走行環境を整備する自転車ネットワーク 全 55.6km（74 区間）は、以下に示す区間となります。
- なお、この路線については、国道・都道を含めた、本区の「自転車ネットワークを形成するために必要」な全路線であり、区が道路管理者として主体的に整備できない路線も含んでいます。
- そのため、この自転車ネットワーク全体を【計画対象路線】と呼称し、国道・都道の整備に関しては、各道路管理者の整備計画に準じて連携して進めます。

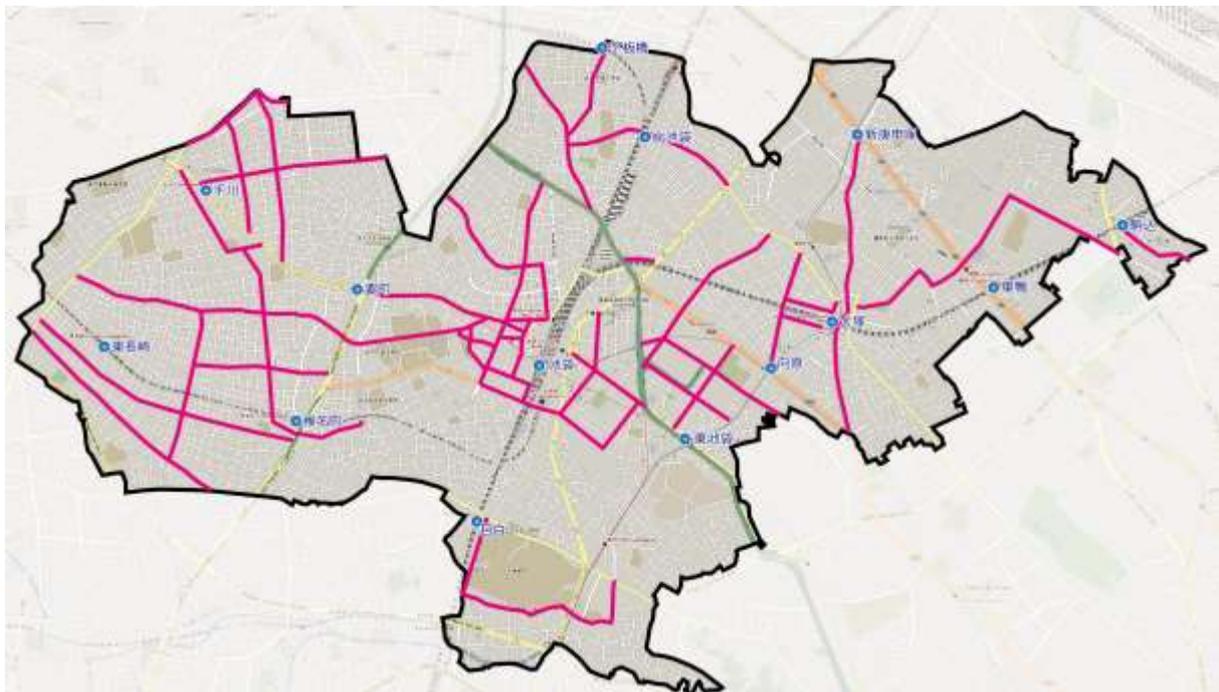
■ 【計画対象路線：55.6km】 区内の自転車ネットワークを構成する全路線



②整備路線（区道）

- ①に示す計画対象路線全体のうち、区が道路管理者として主体的に整備を進める路線33.5km（下図参照）については、【整備路線】と呼称します。
- この整備路線については、次章で整理する整備形態に従って、本計画の計画年次（平成30年～平成39年）の10年間の中で順次整備を進めます。
- なお、近年、自転車に関する法制度や取組等は大きく変化している状況にあり、また東京オリンピック・パラリンピック競技大会を間近に控える中で、都内の自転車利用の環境も大きく変わりつつあります。
- そのため、整備路線の整備形態、整備順序についても、時流に合わせて見直しを図るため、前期5年間で整備状況、自転車走行環境の浸透状況等を勘案し、順次見直しを進めます。

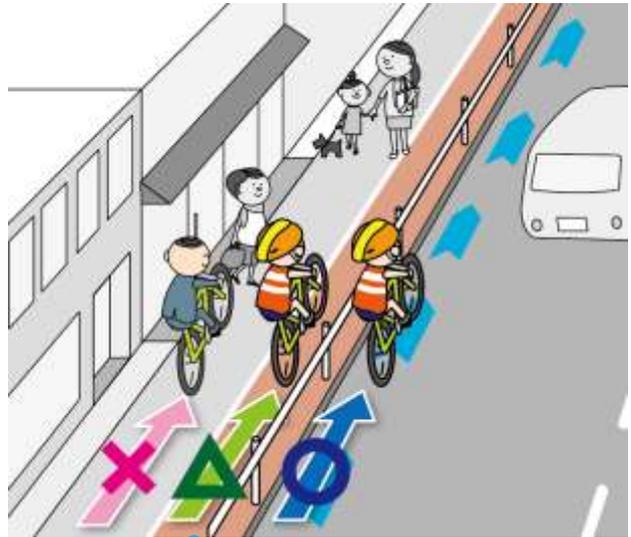
■ 【整備路線：33.5km】 計画対象路線のうち区主導で整備を進める路線



③整備の実行に向けた配慮点

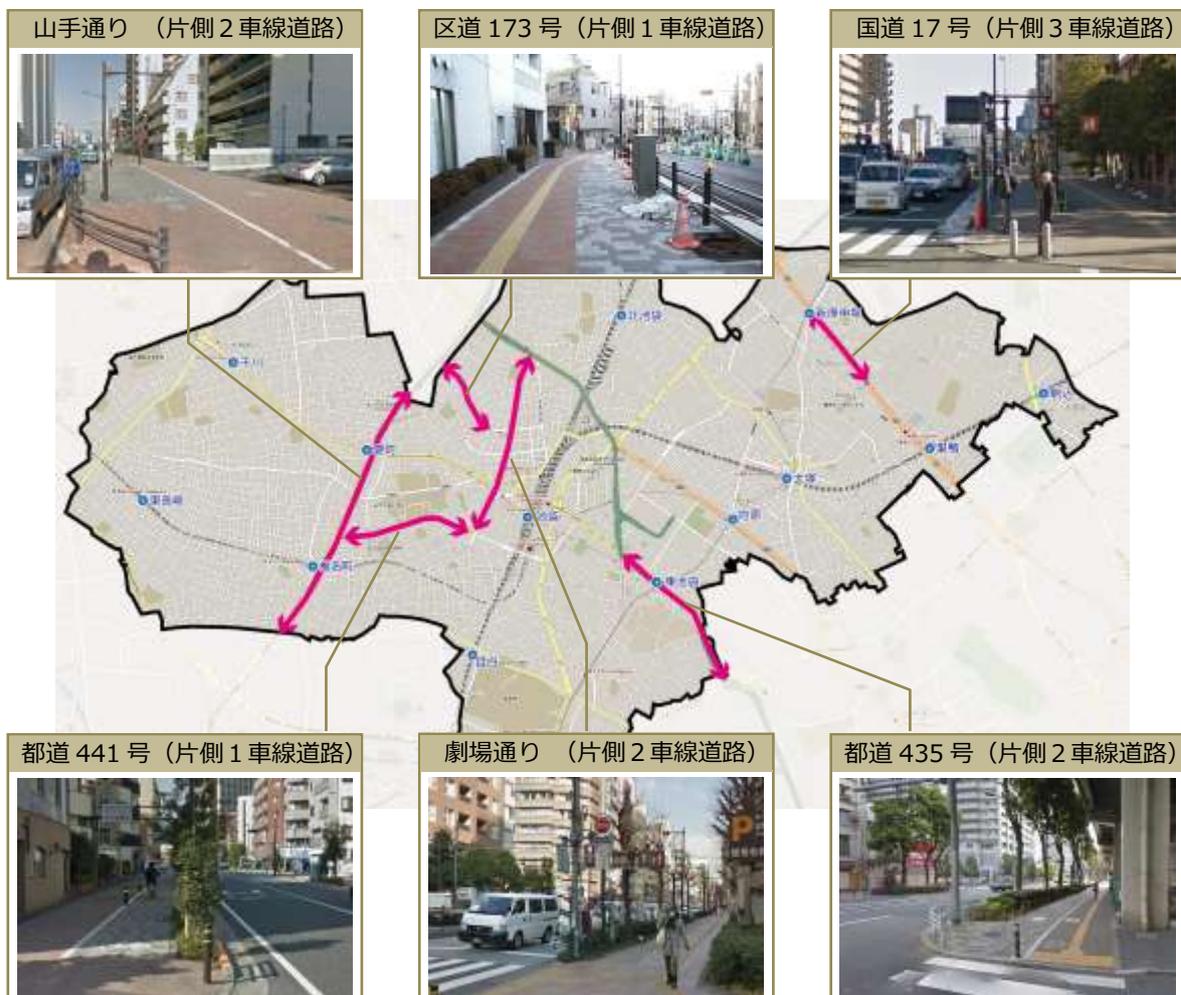
A：既存の歩道内整備路線での対応

- 平成 30 年 5 月現在、区内では国道、都道を中心に以下の区間に、歩道内の自転車の通行空間（普通自転車通行指定部分）が整備されています。
- 現在の国のガイドラインでは、歩道内の整備形態は想定せず、車道通行を基本として整備する方向性が示されています。
- しかしながら、現状として歩道内の通行空間の利用が発生し、またアンケート調査では通行した人からの評価も高い状況もあります。
- 車道通行が浸透するまでの過渡期の暫定的な取り扱いとして、車道の自転車走行空間と歩道内の通行空間を併用する等の対応を検討します。



歩道内の既存区間を維持しつつ、自転車ナビラインを併設することで、利用者が「スムーズに車道を走行」、「ゆっくり歩道を通行」を選択できるしくみを検討。

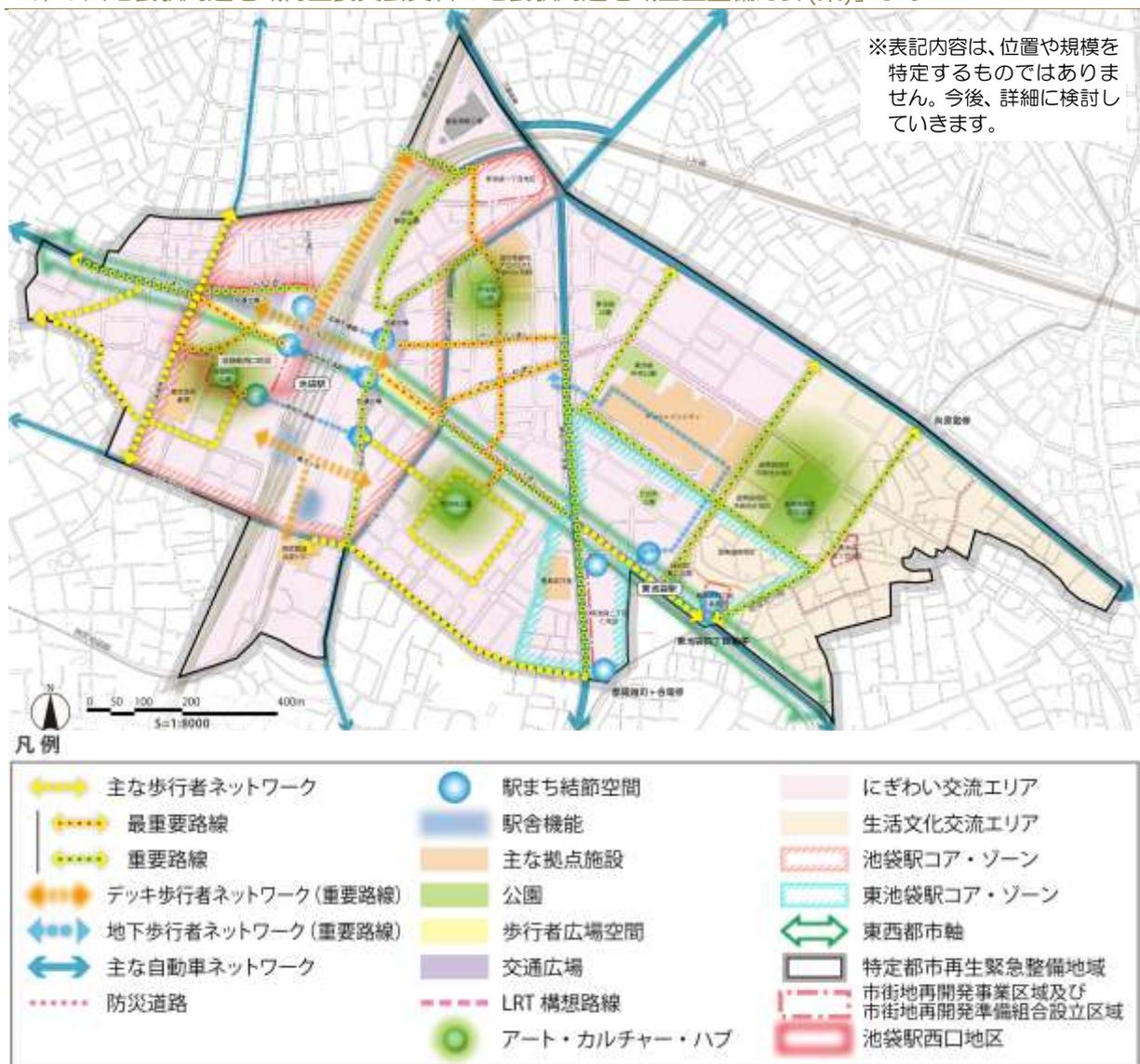
■ 既存の歩道内整備路線の位置と状況について



B：池袋駅周辺での都市開発に合わせた対象路線の見直し

- 池袋駅周辺は、駅周辺及び繁華街等を含めた自転車利用の集中と、歩行者の安全性確保の視点から、既存道路における自転車走行環境の整備対象の路線として位置付けています。
- 一方で、池袋駅の東口・西口共に、今後、複数の民間都市開発を伴うまちづくりが予定されていることから、これらとの整合を図る必要があります。
- そのため、池袋駅周辺に関しては、本計画での対象路線を“既存道路を活用する場合に必要な路線”と位置付けた上で、都市開発計画等の進捗に応じて、本計画に位置付けた駅周辺の自転車ネットワークを補うよう、適宜調整を依頼すると共に、必要に応じて本計画の一部修正を図ります。

■ 第6回池袋駅周辺地域再生委員会資料「池袋駅周辺地域基盤整備方針(案)」より



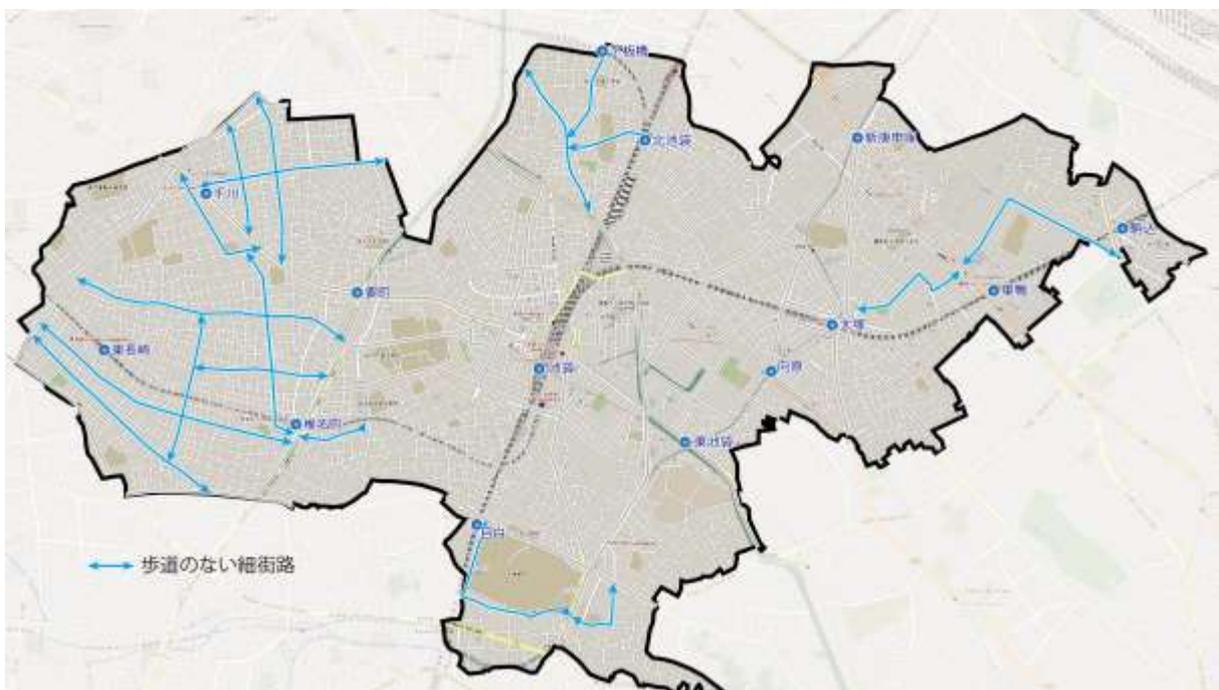
C：細街路・一方通行道路等での自転車ナビライン等の整備について

- 区内西側の住宅地内などの対象路線では、自動車やバス等が通行する道路でありながら、道路幅員が狭く、歩車道の分離がされていない細街路区間も多くみられます。また、一方通行規制（自転車は除く）がかけられている区間も含まれています。
- 他区では、自動車への自転車通行の周知や、車両速度の抑制等の効果も含めて、細街路でも自転車走行環境を整備するケースがあります。（細街路では自転車ナビラインの整備が多い。写真は太田区の事例）
- 他都市の事例を踏まえながら、細街路における自転車走行環境の整備方法を検討した上で、対象路線としての整備の有無を検討することが必要です。
- また、自転車ネットワークとしての整備対象路線に含まれない道路でも、通学路などの安全対策や、自転車と歩行者、自動車の分離による交通の整序化が必要な場合などでは、生活道路等の安全対策の一環として自転車走行環境の整備を個別に検討します。

他区での細街路設置例（太田区）



■ 歩道のない細街路の位置



D：整備優先順位の設定について

- 自転車ネットワークの整備は、計画期間 10 年間で整備を目指し、本計画において重要性が高いと評価した区間から順次進めていくことを基本とします。
- 一方で、自転車事故が多発したり、優先度が高くても、整備を行う沿道住民等の利害関係者を含めた地元の合意形成が得られない箇所等の要因から、整備順序が変わることも考えられます。そのため、前期5年間については、下図の評価結果を基本としながらも、地元の理解が得られた箇所から順次整備を進め、可能な限り多くの自転車走行空間を早期に確保するため、平成 30 年度において各整備路線の具体的な実施計画を策定します。

■ 国道・都道の優先順位



■ 区道の優先順位

