



北区自転車ネットワーク計画

平成 31 年(2019 年)3 月

<概要版>

刊行物登録番号
30-1-147

北区土木部土木政策課

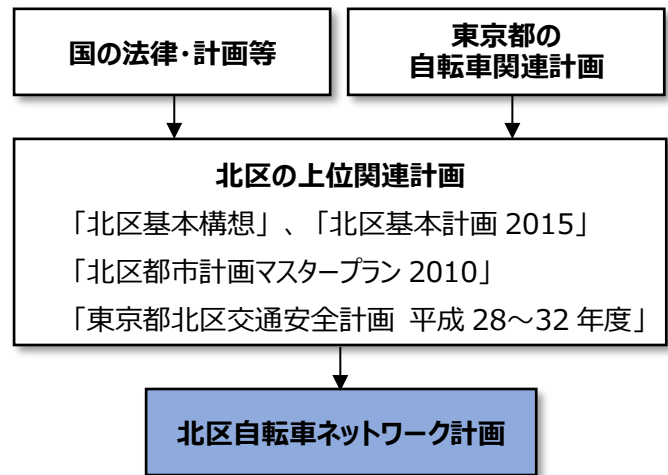
第 1 章 計画の概要

1 計画策定の背景・目的

- 自転車は、自動車の運転への不安を感じる高齢者の移動手段となることや健康増進及び環境保全への意識の高まり等から、今後、身近で有用な交通手段としての役割がより一層大きくなっていくことが予想されます。
- 自転車を取り巻く全国的な背景として、国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成したほか、平成 29 年 5 月 1 日に「自転車活用推進法」が施行され、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための国の自転車活用推進計画が平成 30 年 6 月に閣議決定されました。
- これらを踏まえて、今後、自転車通行空間のネットワーク構築に計画的に取り組むこととし、安全で快適な自転車利用環境創出の実現に向け、「北区自転車ネットワーク計画」を策定しました。

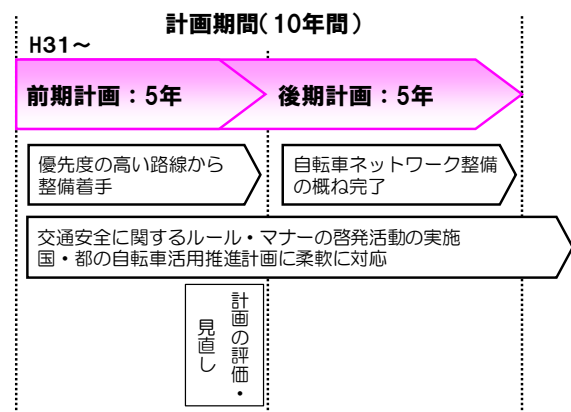
2 計画の位置付け

- 本計画は、国が定める法律、国と警察の計画等、東京都の自転車関連計画、及び北区の「北区基本構想」、「北区都市計画マスタープラン」等の自転車利用の上位関連計画と整合を図ります。



3 計画の期間

- 計画の期間は、平成 31 年度（2019 年度）から平成 40 年度（2028 年度）までの 10 年間とします。なお、平成 31 年度（2019 年度）からの前期計画 5 年間で優先度の高い路線から整備に着手し、その後の後期計画 5 年間で全路線の整備の完了を目指します。

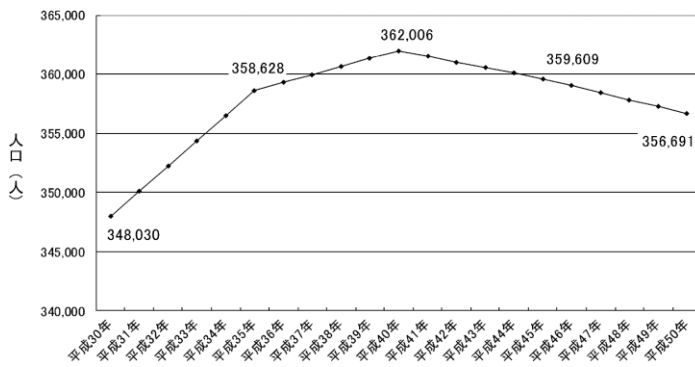


第2章 自転車利用環境の現状と課題

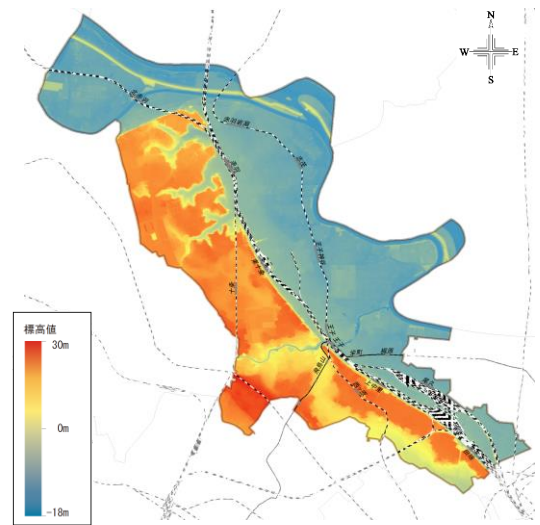
1 地域特性

- ・北区人口推計調査報告書（平成30年3月）によると、平成40年（2028年）までは増加傾向を示しますが、その後は減少に転じる推計となっています。また、「北区では少子高齢化が急速に進行しているといえる」としています。
- ・JR京浜東北線に沿った武蔵野台地の崖線を境に、大きく西側の台地部と東側の低地部に分けられます。西側の台地部内においては、標高差があり、起伏のある地形となっています。

■北区人口推計結果



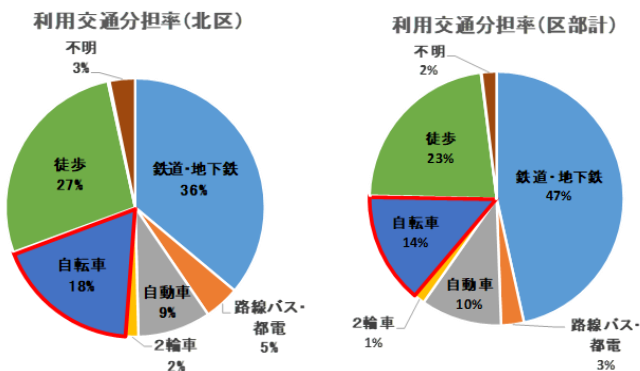
■北区標高図



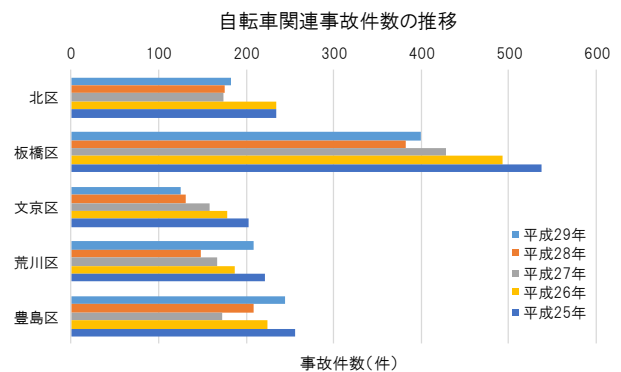
2 自転車利用に関する状況

- ・北区の自転車分担率は18%となっており、区部全体の分担率14%に比べ高い状況にあります。
- ・平成25年から平成29年の5か年の自転車関連事故件数の推移を見ると、北区は区部全体よりも事故件数の減少率が低くなっています。
- ・年々、自転車関連事故件数については、減少傾向にありますが、平成28年と平成29年を比べると、北区、周辺区（板橋区、荒川区、豊島区）及び区部全体で増加となっています。北区においては、平成27年を境に増加しています。

■利用交通分担率



■自転車関連事故件数の推移

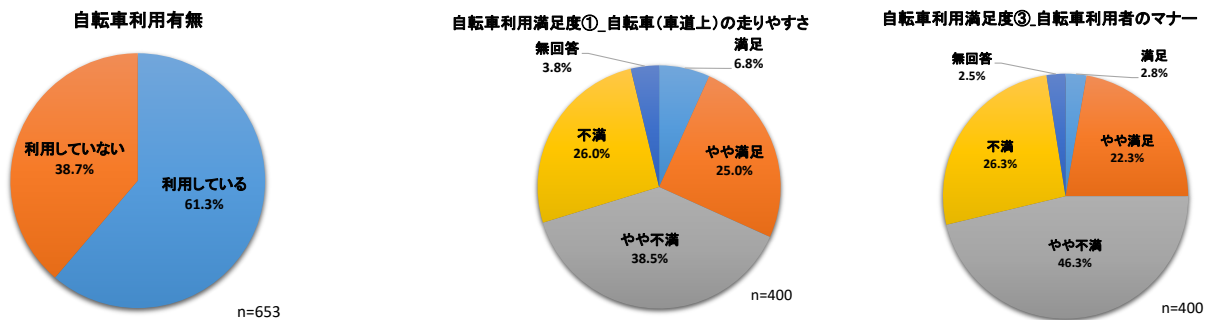


3 区民ニーズ

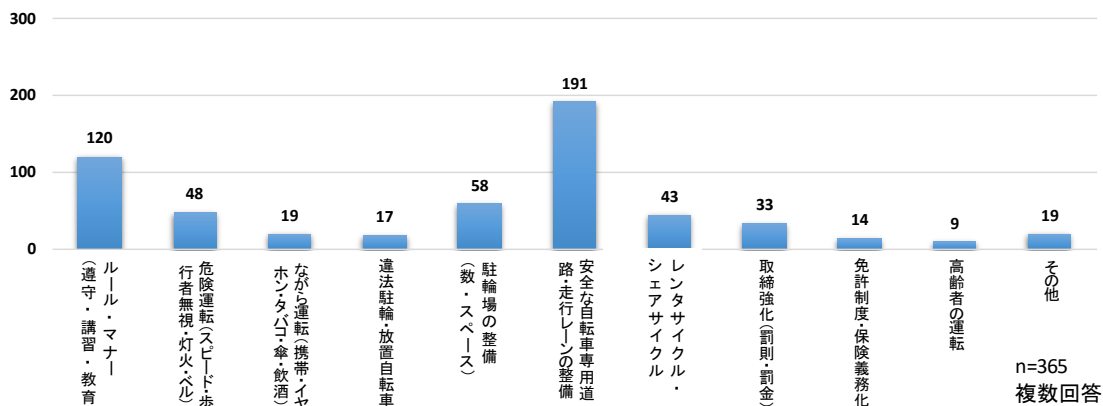
3-1 区民アンケート調査の実施

自転車利用の実態、自転車利用者及び非利用者の意識等を把握・確認し、自転車ネットワーク計画に求められる要望や課題（区民ニーズ）を抽出し、自転車通行空間の整備方法や目標を検討・設定する基礎調査として、区民を対象にアンケート調査を行いました。

■北区民における自転車利用の現状 ■自転車利用の満足度



■区民アンケート自由意見



3-2 区民アンケート調査結果まとめ

- ・自転車は区民の約6割の方において、「日常生活全般における移動手段」として利用されている。
- ・一方で、自転車利用環境に対する満足度は低く、約7割の方が不満と感じている。
- ・「安全な自転車通行空間の整備」及び「ルール・マナーの啓発活動」を望む意見が多い。

※区民アンケート調査について

区民 2,001 人（無作為抽出）を対象に、自転車の利用実態や課題を把握するために、アンケート調査を郵送配布、郵送回収にて実施しました。

- ・実施期間：平成 29 年 12 月 26 日（発送）～平成 30 年 1 月 19 日（回答締切）
- ・回答数：653 票（回収率：32.8%※）

※2,001 票中、9 票が宛先不明で不達となったため、配布母数は 1,992 票である。

4 自転車利用環境における課題

自転車利用環境を取り巻く状況及び区民のニーズを踏まえ、今後、対応すべき課題について、以下の4項目にまとめました。

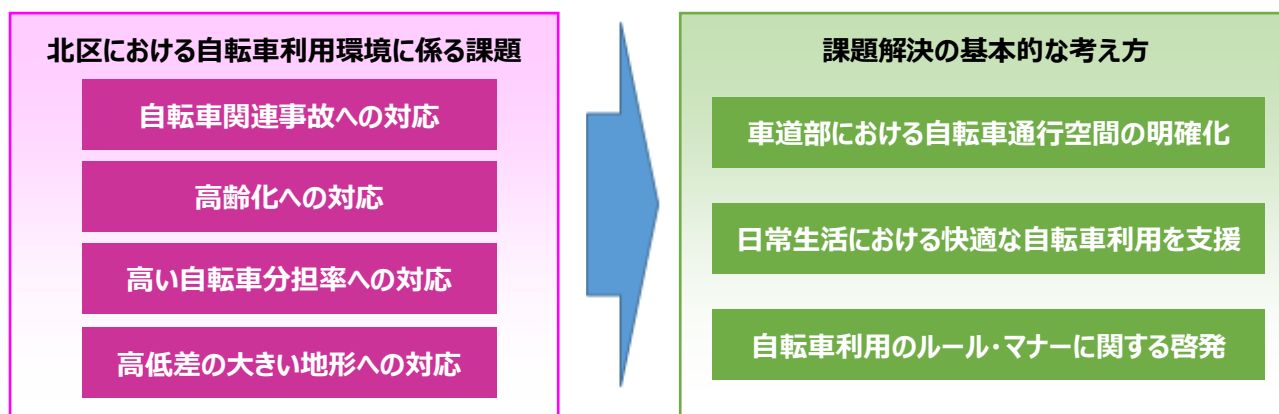
■北区の自転車利用環境における課題一覧

自転車利用環境における課題	具体の課題内容
自転車関連事故への対応	・ 区部平均に比べ低い自転車関連事故件数の減少率 ・ 平成 27 年から平成 29 年にかけて事故件数増加
高齢化への対応	・ 2028 年以降人口減少が見込まれる ・ 高齢者（歩行者）の安全確保
高い自転車分担率への対応	・ 区部平均に比べ自転車利用分担率が高い ・ 区民ニーズとして、安全な自転車通行空間の整備や、ルール・マナーの啓発活動の要望がある
高低差の大きい地形への対応	・ J R 京浜東北線東西の連携・移動性強化 ・ 大きい高低差への対応

第3章 基本方針と計画目標

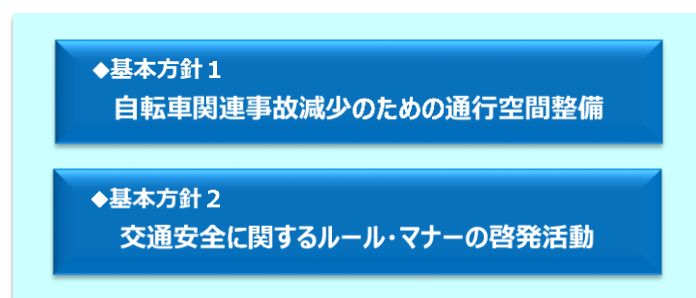
1 基本方針

1-1 課題解決の基本的な考え方



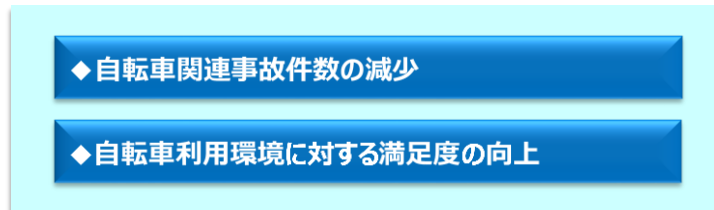
1-2 計画の基本方針

課題解決の基本的な考え方を踏まえ、自転車利用者に対する安全で快適な環境づくりの実現に向けて、以下に示す2つの基本方針に基づき、自転車ネットワーク計画を策定します。



2 計画目標

前項で示す2つの基本方針を踏まえ、計画の実現により達成を目指す目標として、以下の2項目を設定します。



※満足度について

区民アンケート調査で、「車道上の走りやすさ」、「自転車駐車場（駐輪場）の充実」、「自転車利用者のマナー」における満足度の平均は、28.5%であった。

第4章 自転車ネットワーク路線

1 自転車ネットワーク路線の選定

1-1 基本的な考え方

自転車ネットワーク路線の検討にあたっては、「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）」（以下「ガイドライン」という。）に基づき選定します。

◆選定方法

ガイドラインの選定要件により選ばれる道路のうち、区道を自転車ネットワーク路線とし、北区内を通る国道及び都道等を含む主要道路※と接続することにより、ネットワークを構成する。

※主要道路

- ①広域交通の処理機能を担う道路：現道のある全ての国道及び都道を選定
- ②地域間交通の処理機能を担う道路：現道で幅員15m以上ある区道を選定

1-2 自転車ネットワーク路線の選定

選定要件は、ガイドラインに示されている以下の技術検討項目に基づくものとします。

- 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及びスポーツ関連施設等の大規模集約施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②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
- ③自転車通学路の対象路線
- 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
- ⑤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
- ⑥既に自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

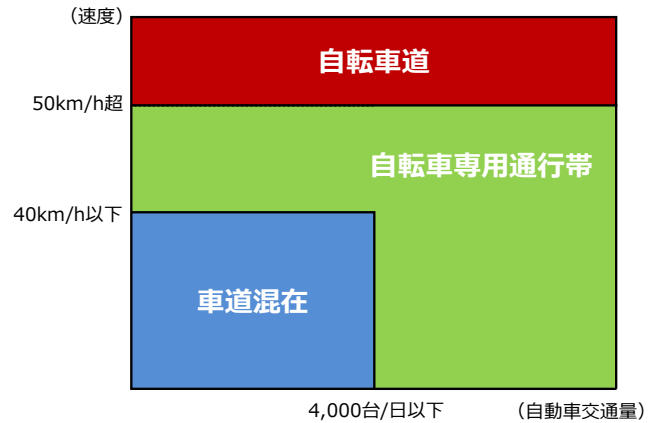
第5章 自転車の適正利用を促す環境構築

1 自転車ネットワーク路線における通行空間整備

1-1 基本的な考え方

自転車通行空間の整備については、歩行者、自転車、自動車の分離を基本としつつ、ガイドライン及び「東京都自転車走行空間整備推進計画（平成24年10月）」に準拠した整備を行います。

■整備形態の選定の考え方



(1) 整備形態の選定

車道における走行空間整備においては、ガイドラインに基づき、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3形態による整備を行います。

■基本的な整備形態（イメージ）

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
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)	

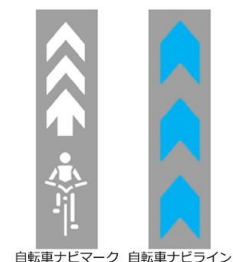
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(2) その他の整備形態

①自転車歩行者道における通行空間整備（視覚的分離）



②自転車ナビマーク・ナビライン



1-2 自転車ネットワーク路線における整備形態

区道の整備形態は、「自転車専用通行帯」、「車道混在」、「自転車歩行者道上の視覚的分離」となります。

整備形態別の延長は以下の通りです。

整備形態	延長	備考
自転車専用通行帯	3.7 km	
自転車専用通行帯(暫定形態(車道混在))	7.9 km	
車道混在	40.5 km	0.3km整備済
車道混在(ナビマークのみ(区道))	3.9 km	3.9km整備済
自転車歩行者道上の視覚的分離	0.8 km	0.3km整備済
合計	56.8 km	4.5km整備済

2 自転車の適正利用を促すための周知・啓発

- ・ルールの遵守状況や事故発生状況等を勘案しながら、利用ルール等を周知するための案内・注意喚起看板等の設置を必要に応じて検討します。
- ・幅員の狭い道路（自転車ネットワーク路線に選定していない道路等）においては、自転車と歩行者・自動車の交錯機会も多いと想定されるため、注意喚起看板や路面表示の設置等の交通安全対策を行います。
- ・高低差が大きい地区においては、自転車に対しても「急勾配注意」、「スピード出し過ぎ注意」等の必要に応じた注意喚起看板の設置を検討します。
- ・区のホームページや広報誌（北区ニュース）等で、自転車通行空間の整備とともに、自転車の通行、駐輪等のルール・マナーについての周知・広報を行います。

第6章 整備の進め方

- ・自転車ネットワーク路線に選定された区道の約56.8kmについて、平成31年度(2019年度)から平成40年度(2028年度)までの10年間で、自転車通行空間の整備を進めていきます。
- ・上記のうち、「自転車関連事故が発生している路線」や「自転車利用者が多いと考えられる路線」等のように、早期に整備が必要とされる路線については、「優先整備路線」として、計画期間10年のうち、前期5年間での自転車通行空間の整備を目指します。
- ・優先整備路線の整備と並行して、利用ルール等の周知・啓発を行いながら、交通事故発生件数やルール遵守状況等を把握し、自転車通行空間整備や利用ルール等の周知・啓発等の具体的な施策の効果を確認します。
- ・これらの取組は、前期5年の経過後、後期5年間の事業推進に向けた本計画の見直しの必要性等をPDCAサイクルの仕組みで検討します。

■整備の進め方

