

自転車ネットワーク計画について

目次

1. 自転車ネットワーク計画の位置づけ.....	1
2. ネットワーク路線選定の考え方.....	2
3. ネットワークの骨格となる路線の選定.....	3
4. 区内施設へのアクセスを担う路線の選定.....	4
5. 自転車ネットワークとしての補完路線の選定.....	5
6. 整備の実現性と隣接区の計画との整合性.....	6
7. 台東区自転車ネットワーク路線.....	7
8. 整備優先度の検討.....	8

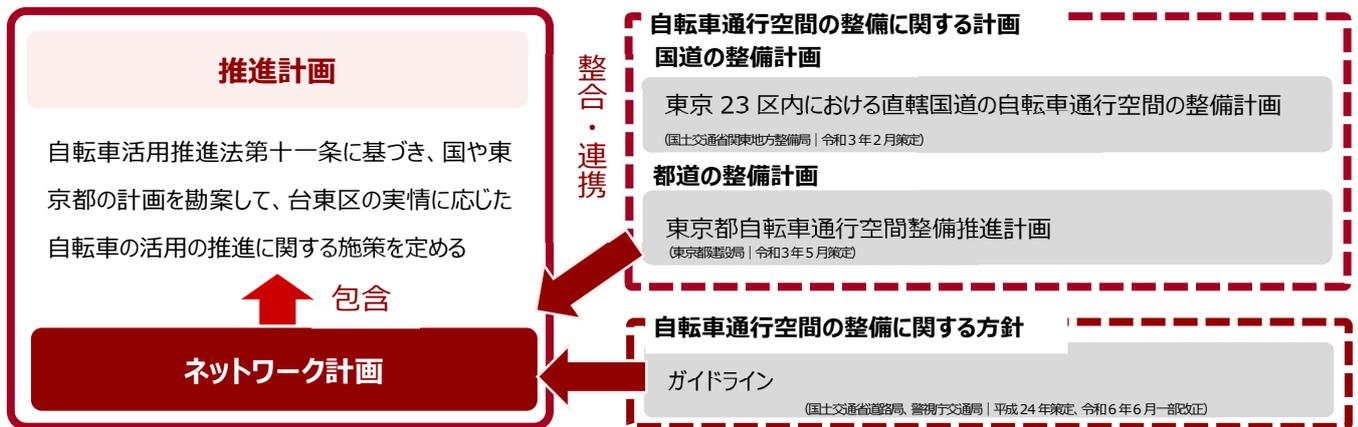


1. 自転車ネットワーク計画の位置づけ

台東区自転車ネットワーク計画（以下、ネットワーク計画とする）は、台東区自転車活用推進計画（以下、推進計画とする）に包含された計画という位置づけとなっています。

自転車通行空間の整備方針や整備形態の考え方は、「安全で快適な自転車利用環境ガイドライン」（以下ガイドライン）や、「東京都自転車通行空間整備計画」にて示されており、この計画との整合・連携を図るものとします。

また、平成 28 年 3 月に選定した台東区自転車通行空間ネットワーク路線やその選定経緯、整備状況との整合を図ります。



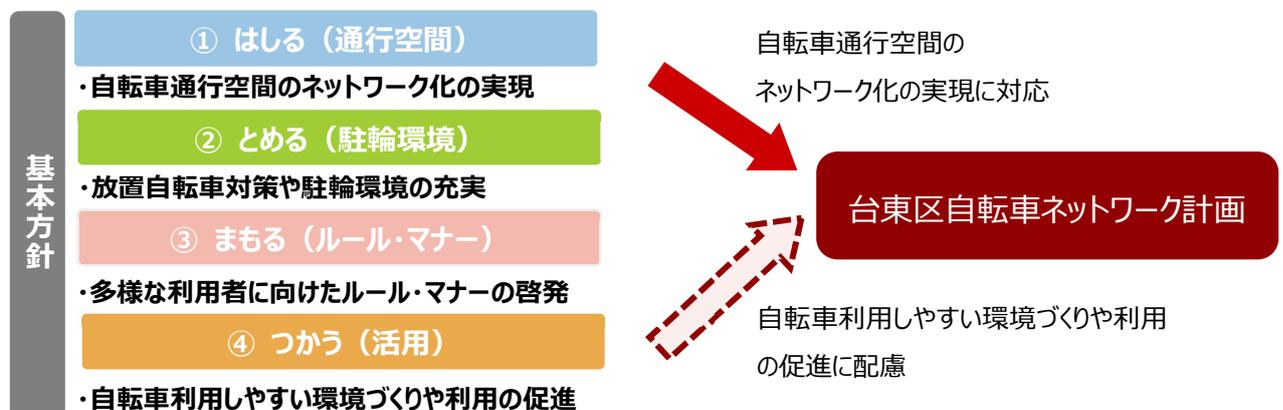
ネットワーク計画は、推進計画の基本方針「①はしる（通行空間）の自転車通行空間のネットワーク化の実現」に対応した計画とします。

ただし、ネットワーク計画の検討にあたっては、推進計画の基本方針「④つかう（活用）の自転車利用しやすい環境づくりや利用の促進」にも配慮します。

<推進計画における計画目標及び基本方針>

計画目標：

「誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう」の実現



2. ネットワーク路線選定の考え方

ネットワーク路線の選定にあたっては、下記の考え方に基づいて、行うこととします。

選定したネットワークについては、台東区の自転車通行空間の骨格をなす「基幹路線」、基幹路線から区内の主要施設への接続を担う「アクセス路線」に位置づけます。

- ① 基幹路線は、台東区自転車走行空間ネットワーク(H28.3)や国や東京都の整備計画、また区内の自転車通行空間の整備状況や自転車利用の実態を踏まえ、選定します。
- ② アクセス路線は、基幹路線から区内の主要施設へのアクセスを想定し、路線を選定します。
- ③ ①、②で選定した路線の連続性を考慮し、補完路線を選定します。
- ④ ①～③で選定した路線のうち、整備の実現性が低い路線を適宜見直し、代替路線を選定します。また、隣接区の自転車ネットワーク計画との整合性を踏まえて路線を選定します。

①区内の骨格となる路線

現計画及び関連計画



区内の自転車の利用実態を考慮し、選定

- (1) 台東区自転車走行空間ネットワーク(H28.3)
- (2) 直轄国道の自転車通行空間の整備計画
- (3) 東京都自転車ネットワーク計画
- (4) 区内の自転車通行空間の整備状況
- (5) 自転車利用の実態（人流データ）



②区内施設へのアクセスを担う路線

- (1) 区内の自転車駐車場/自転車置場
- (2) 区内の公的施設（区役所/区民事務所/地区センター/公会堂/生涯学習センター）
- (3) 区内の保育施設/保育園
- (4) 区内の教育施設（小学校/中学校/高等学校/大学）
- (5) 区内の文化観光施設（博物館/美術館/文化施設/観光施設）
- (6) 区内の商業施設

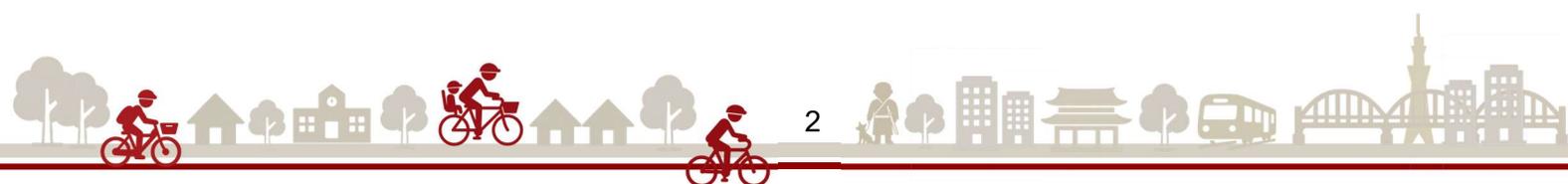


③自転車ネットワークとして補完路線の選定

ネットワークとしての連続性を考慮し選定

④整備の実現性と隣接区の計画との整合性

これまで選定した路線について、整備の実現性を考慮し見直し
隣接区の自転車ネットワーク計画を確認のうえ、適宜路線を追加



3. ネットワークの骨格となる路線の選定

台東区自転車走行空間ネットワーク(H28.3)や国や東京都の整備計画、また区内の自転車通行空間の整備状況や自転車利用の実態を踏まえ、台東区内における自転車ネットワークにおける基幹路線を選定しました。

表4-1. 選定にあたり確認した関連計画

自転車通行空間の整備に関する関連計画	策定主体	策定期期
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	国土交通省 関東地方整備局	令和 3 年 2 月
東京都自転車通行空間整備推進計画	東京都 建設局	令和 3 年 5 月

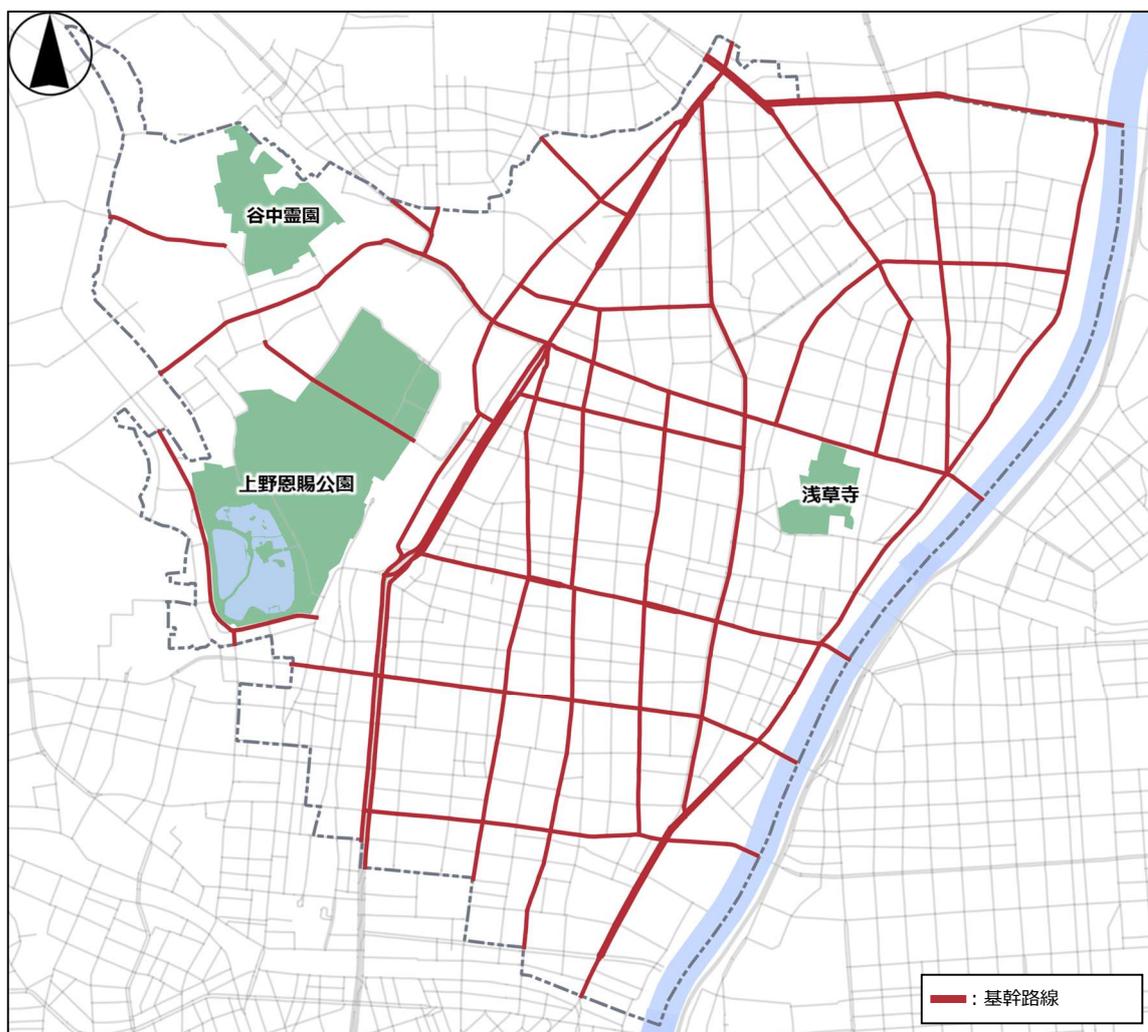


図1 基幹路線の選定結果

4. 区内施設へのアクセスを担う路線の選定

区内の主要施設への円滑なアクセスを目的に、基幹軸から主要施設へのアクセスを担う路線を選定しました。（各施設から概ね半径 100mの範囲に含まれる路線を対象に選定）

本計画における主要な施設		出典
(1)	自転車駐車場/自転車置場	台東区行政資料集（令和6年度版）より作成
(2)	公的施設（区役所/区民事務所/地区センター/公会堂/区民館/生涯学習センター）	たいとうマップ（台東区）より作成
(3)	保育施設/保育園	たいとうマップ（台東区）より作成
(4)	教育施設（小学校/中学校/高等学校/大学）	たいとうマップ（台東区）より作成
(5)	文化観光施設	たいとうマップ（台東区）より作成
(6)	商業施設	たいとうマップ（台東区）より作成
(7)	生活関連施設	台東区バリアフリー基本構想（令和4年10月）より作成

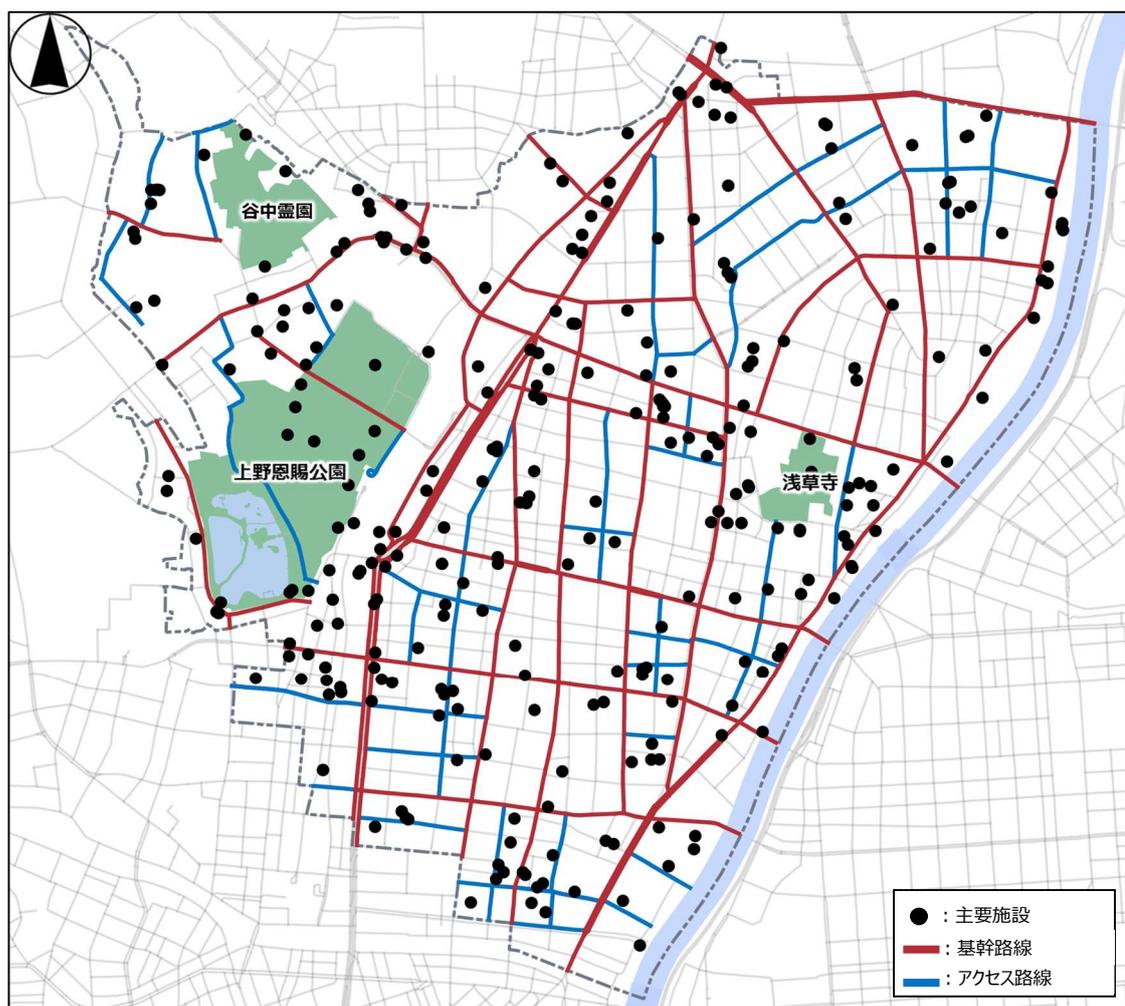


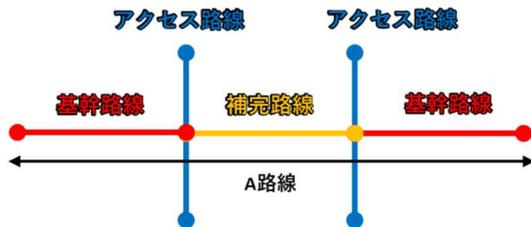
図2 アクセス路線の選定結果

5. 自転車ネットワークとしての補完路線の選定

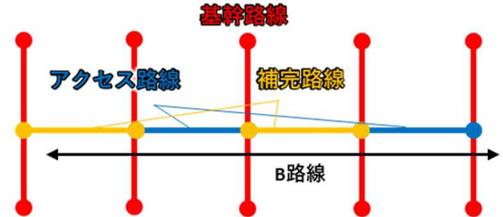
同一路線内で基幹路線やアクセス路線の指定が不連続な区間を中心に、ネットワークとしての連続性を考慮し、補完路線(黄色線)を基幹路線及びアクセス路線の一部として選定しました。

【補完路線の選定イメージ】

(パターン1) 基幹路線間を基幹路線として指定



(パターン2) アクセス路線間やアクセス路線から基幹路線までの間をアクセス路線として補完



選定した結果を下図に示します。

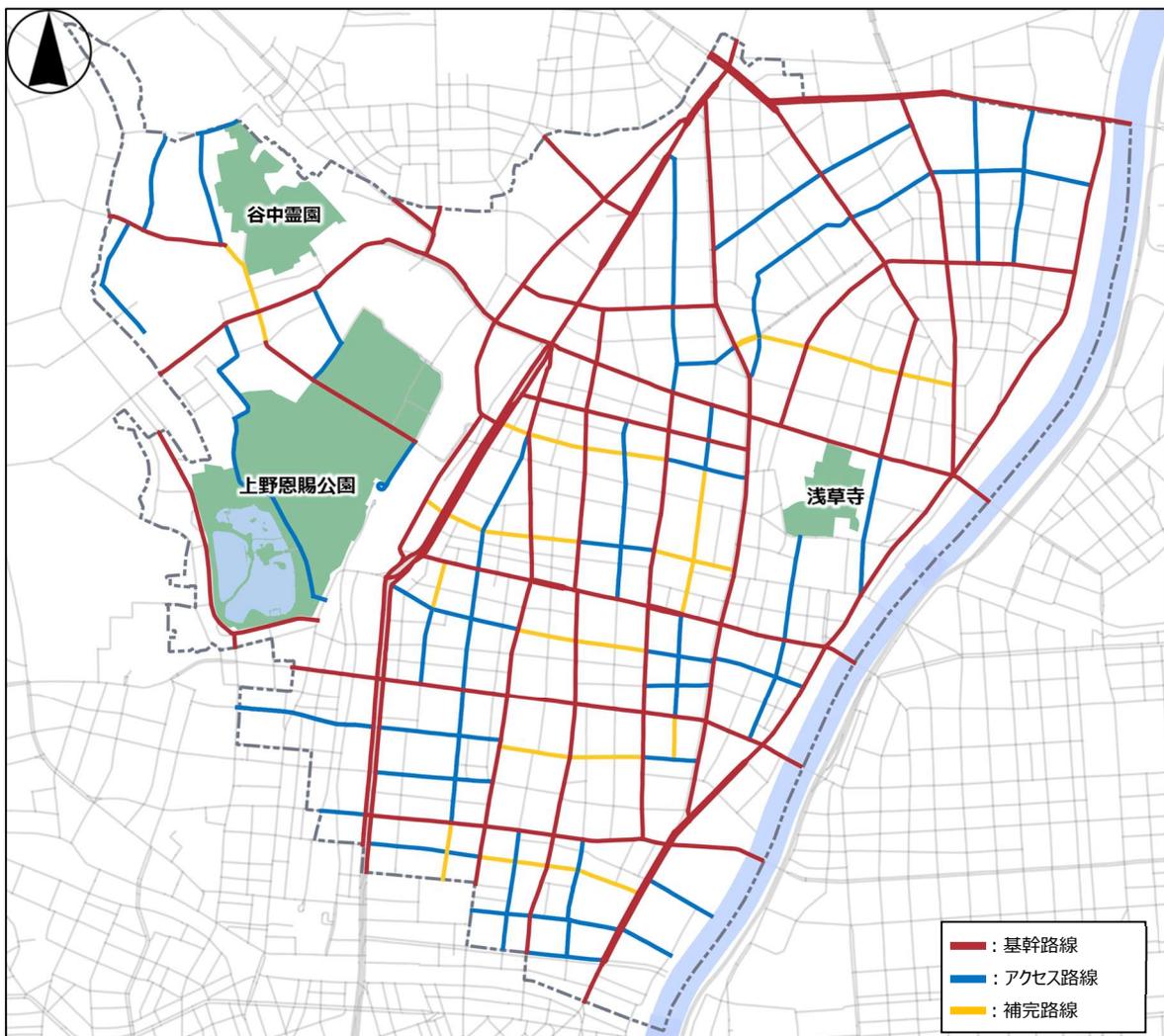


図3 補完路線の選定結果

6. 整備の実現性と隣接区の計画との整合性

谷中地域の一部の都道について、上位計画との整合性から、整備の実現性を考慮し、区道を代替とする路線を選定し直しました。

また、隣接区の自転車ネットワーク計画を確認のうえ、計画の整合性を考慮して、一部区間を追加で選定しました。

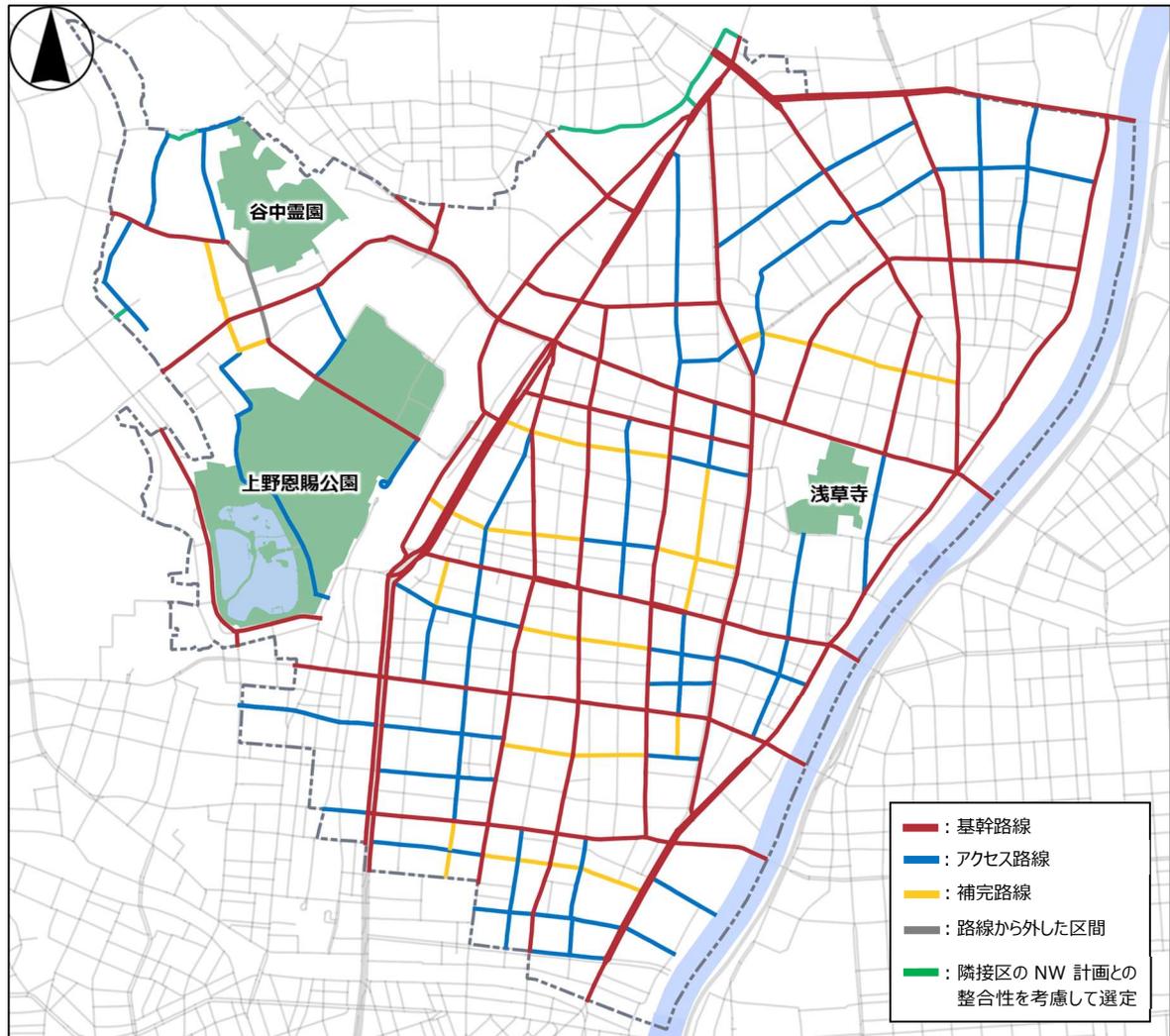


図3-1 代替路線、他区との連続性を考慮した路線の選定結果

7. 台東区自転車ネットワーク路線

以上を踏まえ、今回選定したネットワーク路線を下図に示します。

台東区自転車ネットワーク路線は、各道路が担う役割から、基幹路線、アクセス路線の種類に分類されます。選定した路線の延長は、**67.4 km（基幹路線 41.6 km、アクセス路線 25.8 km）** となっております。

なお、**自転車ネットワーク路線の路線網密度は 6.7 km/km²** となり、ガイドラインによると、他自治体の自転車ネットワーク計画の事例では、概ね 1～5km/km² であるため、十分な路線網密度となっております。

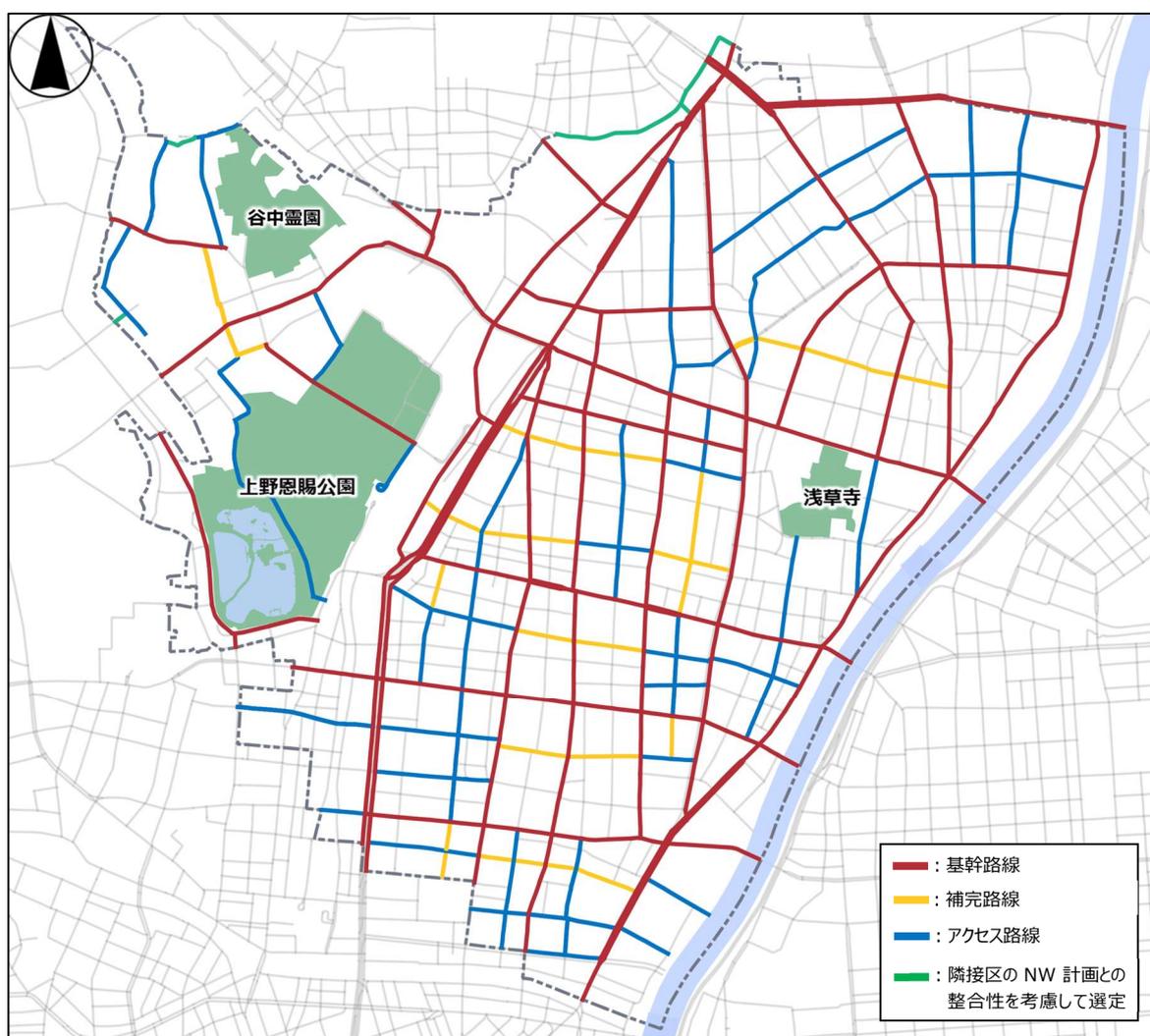


図4 台東区自転車ネットワーク路線

8. 整備優先度の検討

台東区自転車ネットワーク路線のうち、「区道」を対象に、今後の自転車通行空間の整備優先度を検討する予定です。

【整備優先度の考え方】

早期に整備を行う必要性の高い路線かどうか、また整備の際に大きな課題があるかどうかによって整備優先度の振り分けを行う予定です。

※補完路線については、「基幹路線」の補完路線か、「アクセス路線」の補完路線かで、基幹路線とアクセス路線の振り分けを行います。また隣接区の自転車ネットワーク計画との整合性を考慮して、選定した路線については、隣接区と協議のうえで整備を進めることが必要のため、整備優先度の検討対象からは除外します。

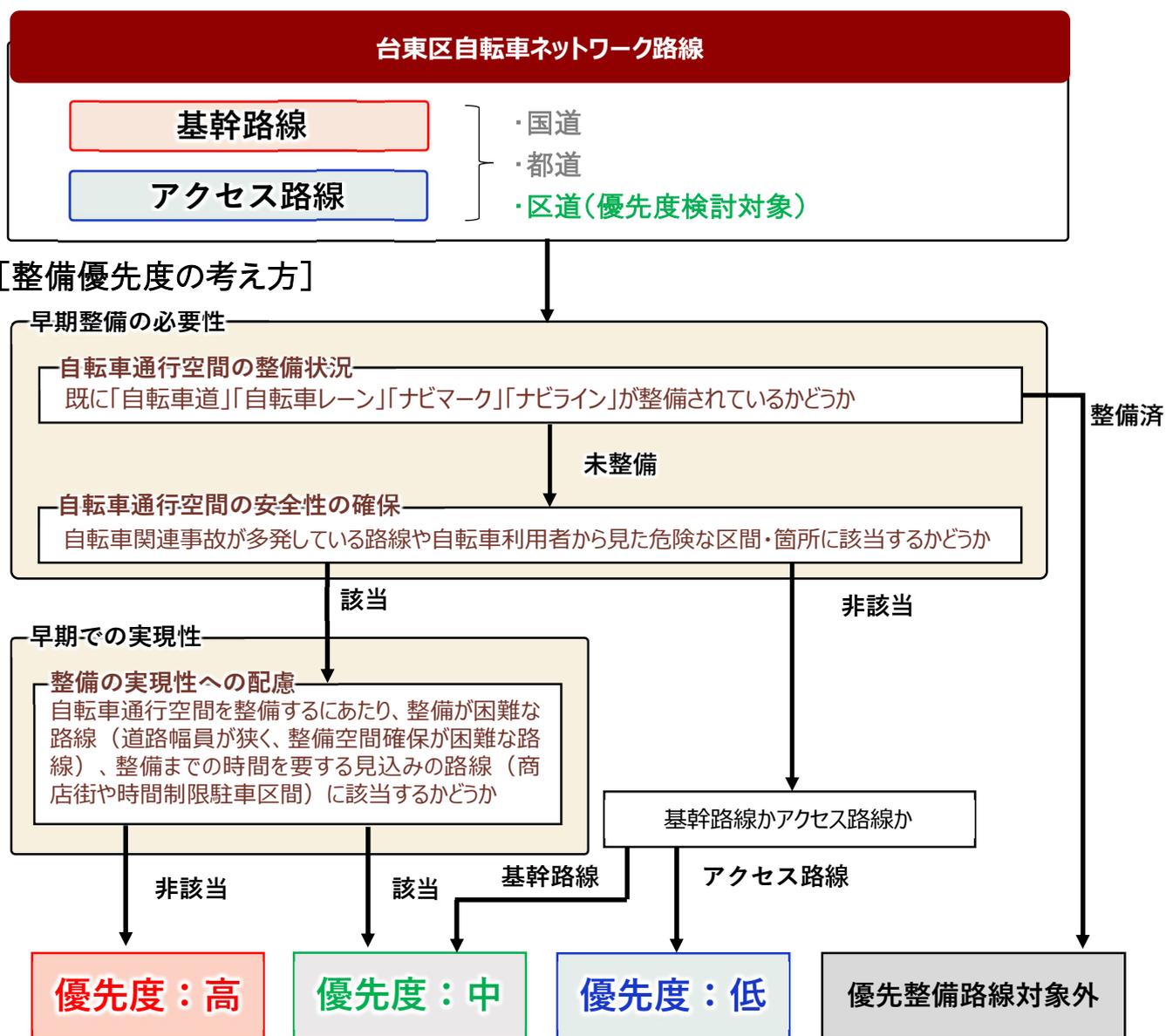


図5 整備優先度の考え方