

文京区自転車活用推進計画

(素案)

資料編

令和3年12月

文京区

目次

各種調査概要	1
アンケート調査結果	2
(1) 区民アンケート調査結果	2
(2) 学生アンケート調査結果	20
(3) 区外勤務者アンケート調査結果	29
事業者・団体ヒアリング調査結果	33
(1) 事業者・団体ヒアリングの概要	33
(2) 事業所へのヒアリング	33
(3) 商業施設へのヒアリング	34
(4) 障害者団体へのヒアリング	35
自転車ネットワーク路線選定に関する検討要素	37
(1) 関連計画の路線及び主要生活道路	37
(2) 安全性の向上、施設への接続の視点から必要な路線	38
(3) 自転車ネットワーク路線の連続性の確保の視点から必要な路線	47
(4) 道路幅員を考慮した路線の変更	49
自転車ネットワーク路線の整備優先度に関する検討項目	50
(ア) 安全性の向上	51
(イ) 主要な路線	52
(ウ) 連続性の確保	53



各種調査概要

自転車の利用状況、通行環境・駐輪環境等に対する満足度や課題といった、文京区内における自転車利用の現状や意向を把握することを目的として、アンケート調査及びヒアリング調査を以下の通り実施しました。

対象		実施方法	
区民	18歳以上の区民	アンケート調査	郵送回収(住民基本台帳を用いた抽出による) +QRコードを用いたウェブ回答
	学生		高校:学校を通してQRコードが記載された案内状を配布 大学:学校を通してQRコードが記載された案内状を掲示、メールによる通知等QRコードを用いたウェブ回答にて実施
区外から文京区内への自転車通勤者			区外から文京区内に自転車で通勤している人を対象に実施
事業者・団体	事業者	ヒアリング調査	事業所:ヒアリング調査にて実施 商業施設:自転車利用が多いと想定される小売店舗に対してヒアリング調査を実施
	障害者		区内の障害者団体にヒアリング調査を実施

なお、アンケート調査の実施期間及び回収状況は以下の通りです。

対象	実施期間	配布数	回収状況
区民アンケート	6/16～7/9	3,000	1122 (紙面:822) (WEB:300)
学生アンケート	6/16～7/9	WEB アンケートのため未把握	584 (大学生:21) (高校生:563)
区外勤務者アンケート	6/21～7/21	WEB アンケートのため未把握	24

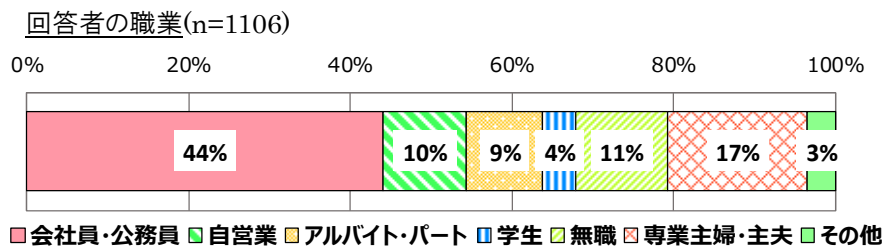
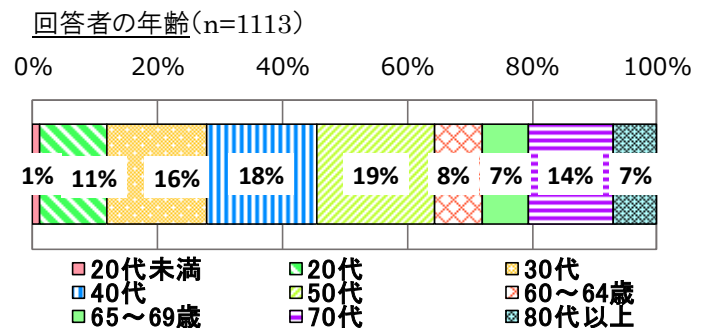
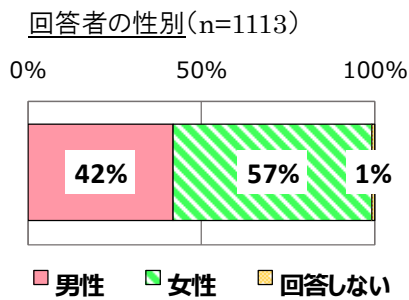


アンケート調査結果

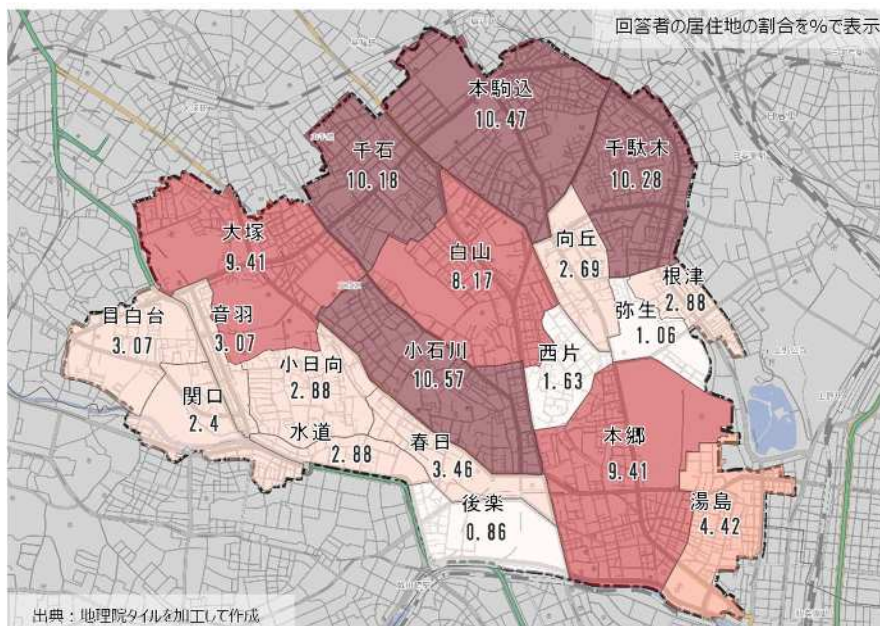
(1) 区民アンケート調査結果

1) 回答者の属性

回答者の性別は、女性がやや多い傾向です。回答者の年齢は 50 代が最も多く、次いで 40 代、30 代の順となっています。回答者の居住地は、小石川、本駒込、千駄木、千石において多くなっています。

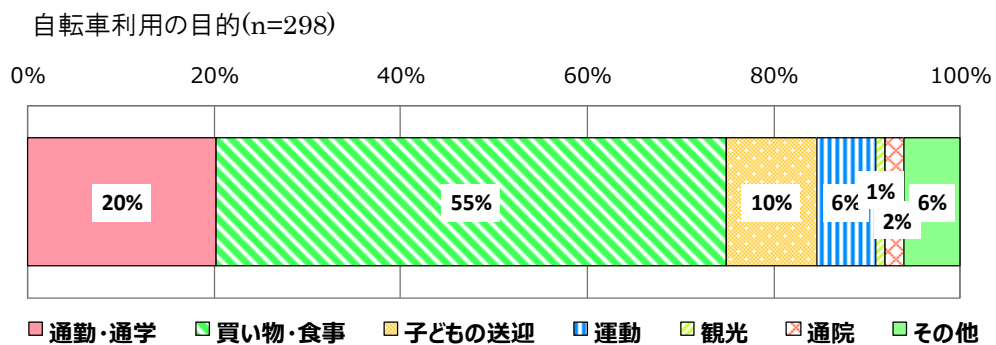
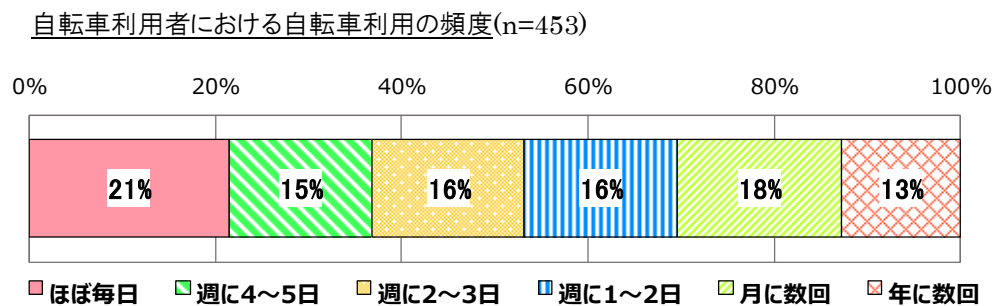
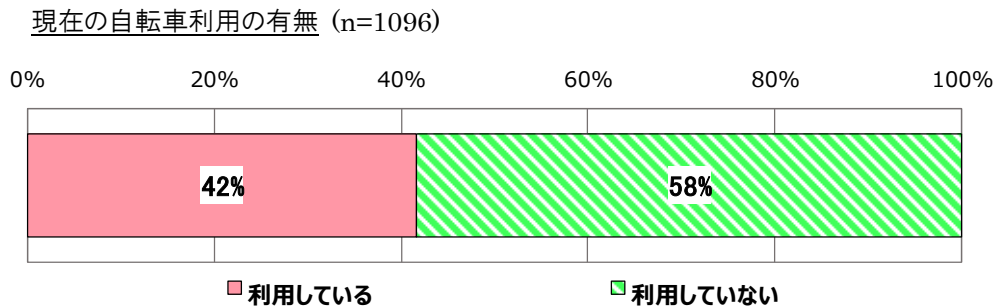


回答者の居住地(n=1041)



2) 自転車の利用状況について

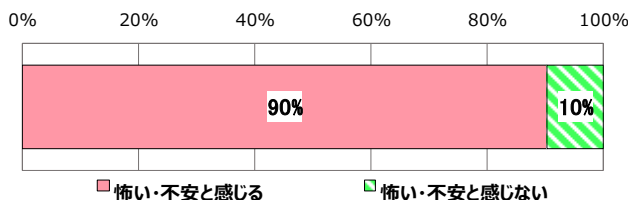
アンケート回答者の約 4 割が自転車を利用しており、ほぼ毎日利用している人が最も多く、週に 2 日以上利用する人が全体の半数以上となっています。自転車を利用する際の目的としては、買い物・食事が最も多く、次いで通勤・通学、子どもの送迎となっています。



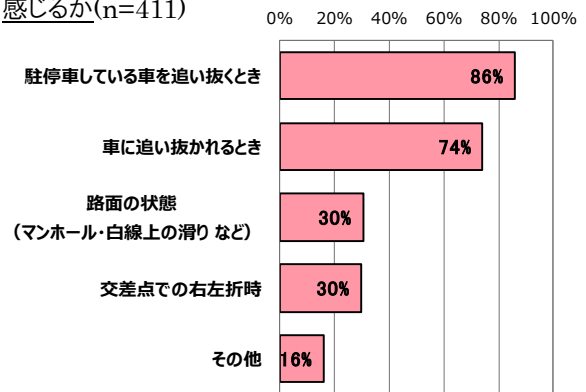
3) 自転車の利用実態について

アンケート回答者の約 9 割の人が、自転車での車道走行を怖い・不安と感じています。その理由としては、駐停車している車を追い抜く時が最も多く、次いでクルマに追い抜かれる時となっており、自動車との接触等に対して不安を感じている人が多い傾向です。また、駐輪場以外の場所に駐輪する人が半数程度存在しており、路上に駐車したことがある人は約 8 割存在しています。路上に駐輪する理由としては、目的地から駐輪場が遠いことや近くの駐輪場を知らないといった、駐輪場の場所に対する理由が多い傾向です。

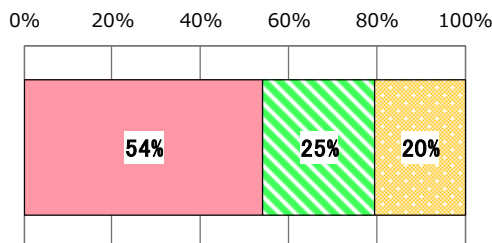
自転車での車道通行に怖い・不安と感じるか(n=456)



自転車での車道通行についてどのようなときに怖い・不安と感じるか(n=411)

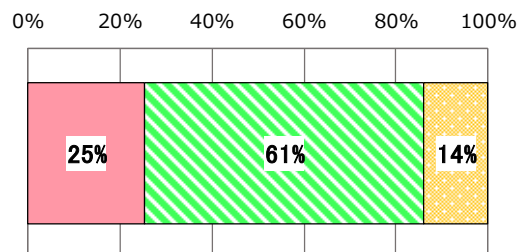


最も多く駐輪する場所(n=452)



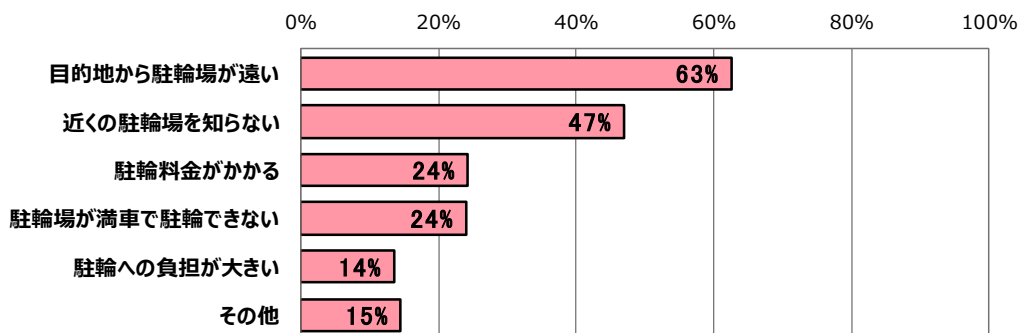
- 駐輪場
- 施設や店舗の敷地内 (駐輪場以外)
- 施設や店舗周辺の路上

道路や歩道上に駐輪することがあるか(n=456)



- よくある
- たまにある
- まったくない

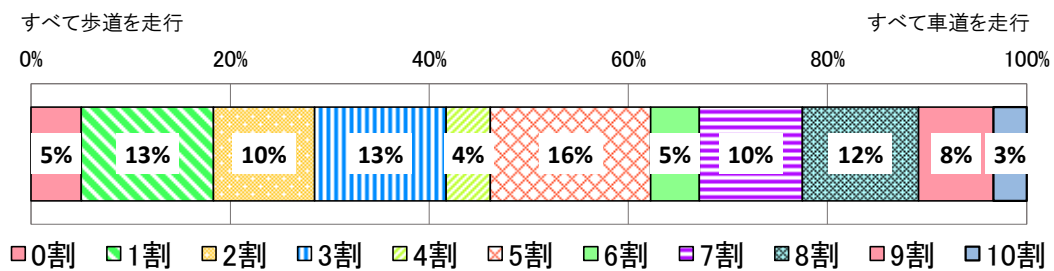
道路や歩道上に駐輪した理由(n=392)



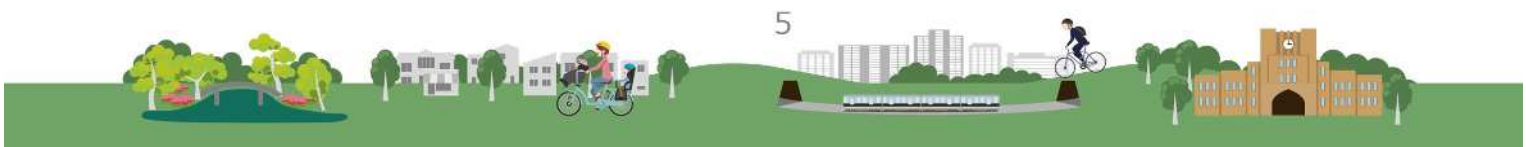
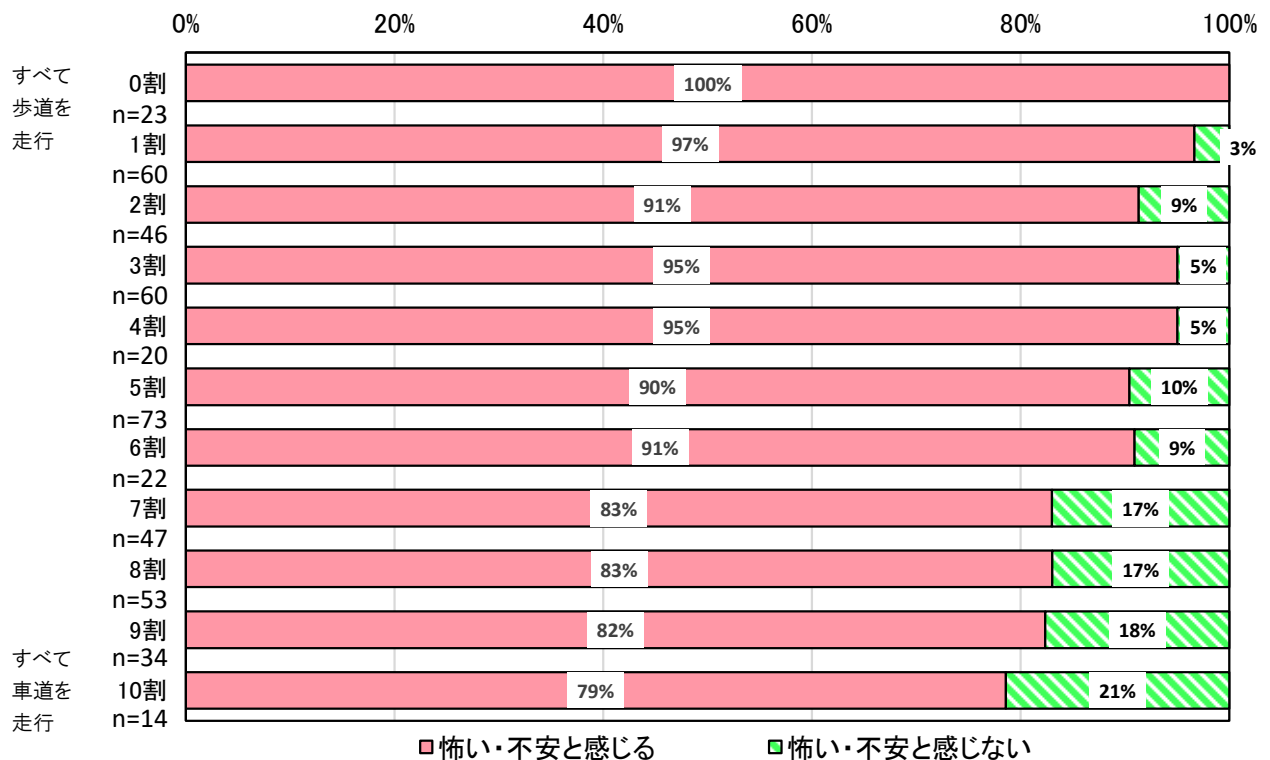
4) 車道走行実態別の車道走行に対する不安について

車道を走行している割合が高い程、車道を走行する際に怖い・不安と感じていません。車道の走行に不安を感じる理由としては、車道を走行している割合が高い人ほど、駐停車している車を追い抜く時が高い傾向にあります。一方で、車道を走行している割合が高い人ほど、車に追い抜かれる時が低い傾向にあります。

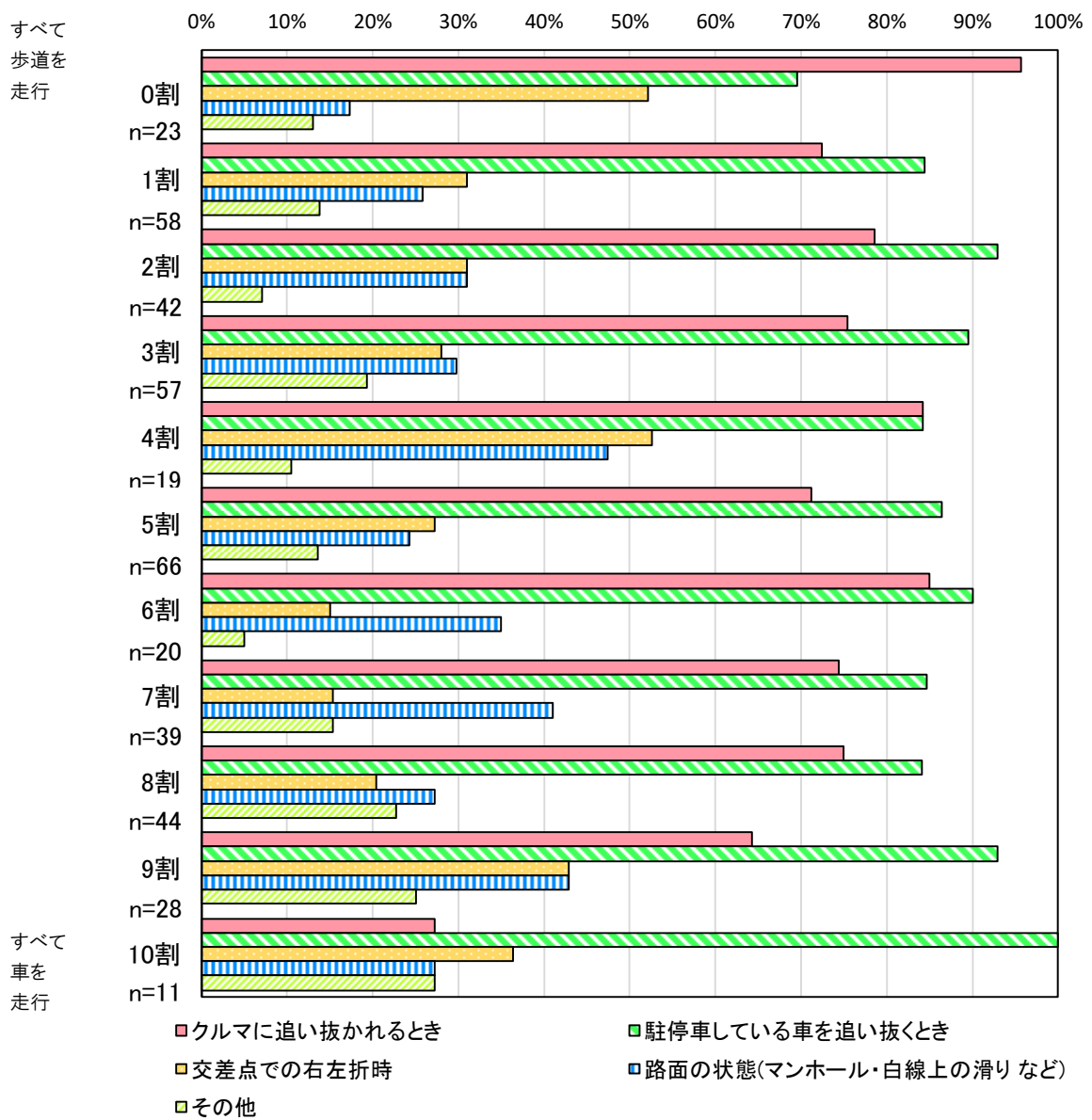
自転車の走行位置(車道走行の割合)(n=452)



自転車の走行位置別にみた自転車での車道通行に怖い・不安と感じる割合



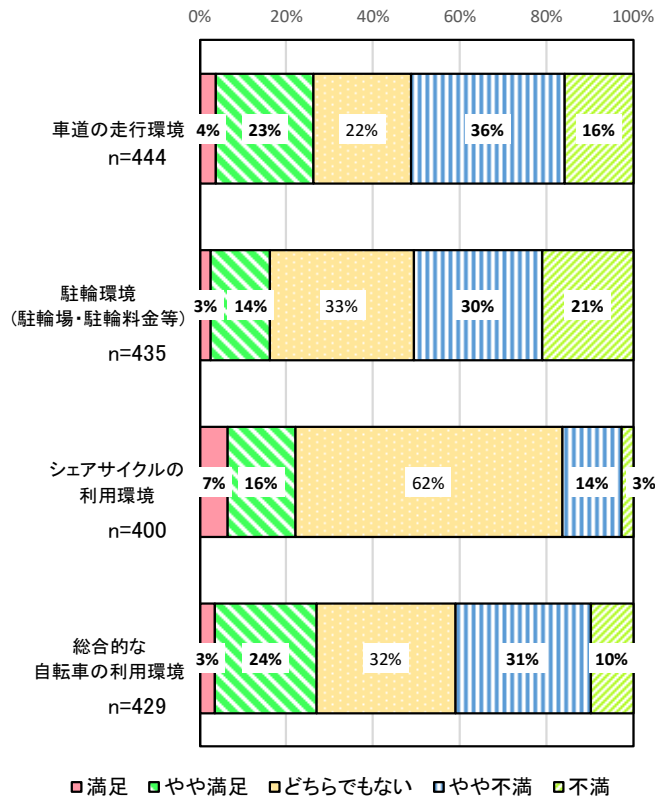
自転車の走行位置別にみた車道走行に怖い・不安を感じる項目



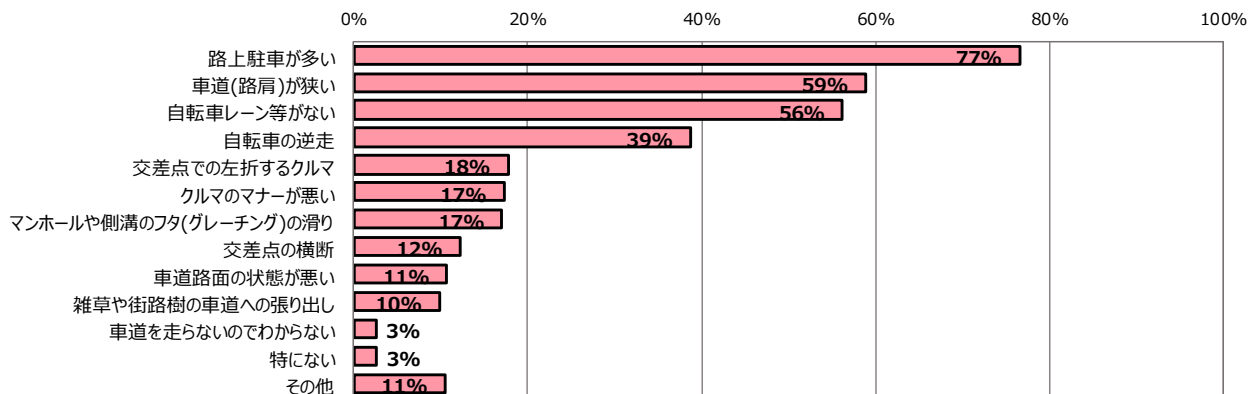
5) 自転車の利用環境に対する意識・意向について

文京区内における自転車に対する満足度では、駐輪環境や走行環境について、不満、やや不満と回答している人が満足、やや満足と回答している人を上回っており、総合的な自転車の利用環境においても、不満側の割合が高い傾向にあります。走行環境に対する不安要素としては、車道が狭い、路上駐車がが多い、自転車レーン等がないといった路肩走行等に対する要素が多い傾向にあります。駐輪環境に対する不満要素としては、駐輪可能な台数が少ない、スペースが狭く駐輪が困難、駐輪場が施設から遠いといった要素が多い傾向にあります。

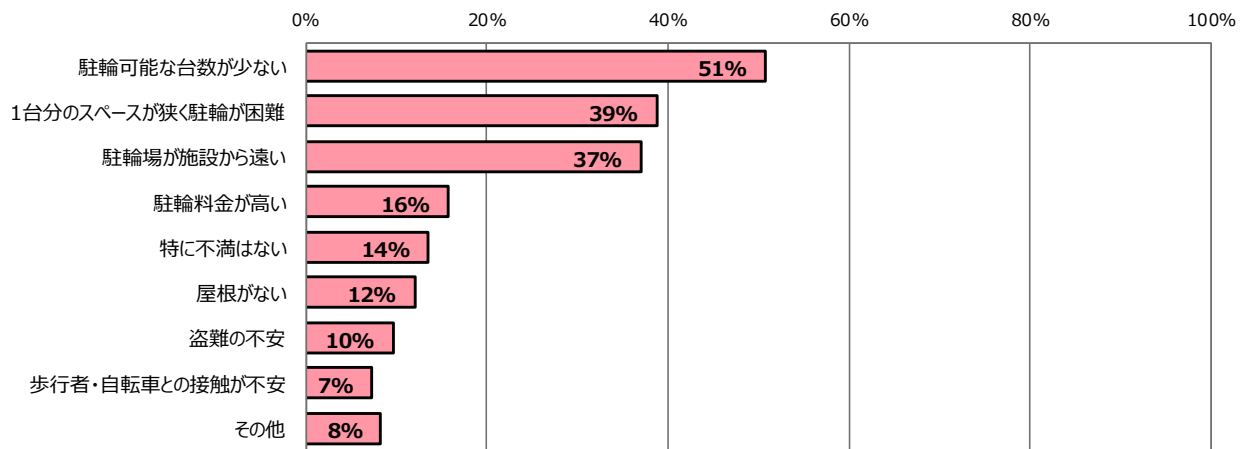
自転車の利用環境に関する満足度



自転車で車道を走行する際に不安・走りにくと感じること(n=457)

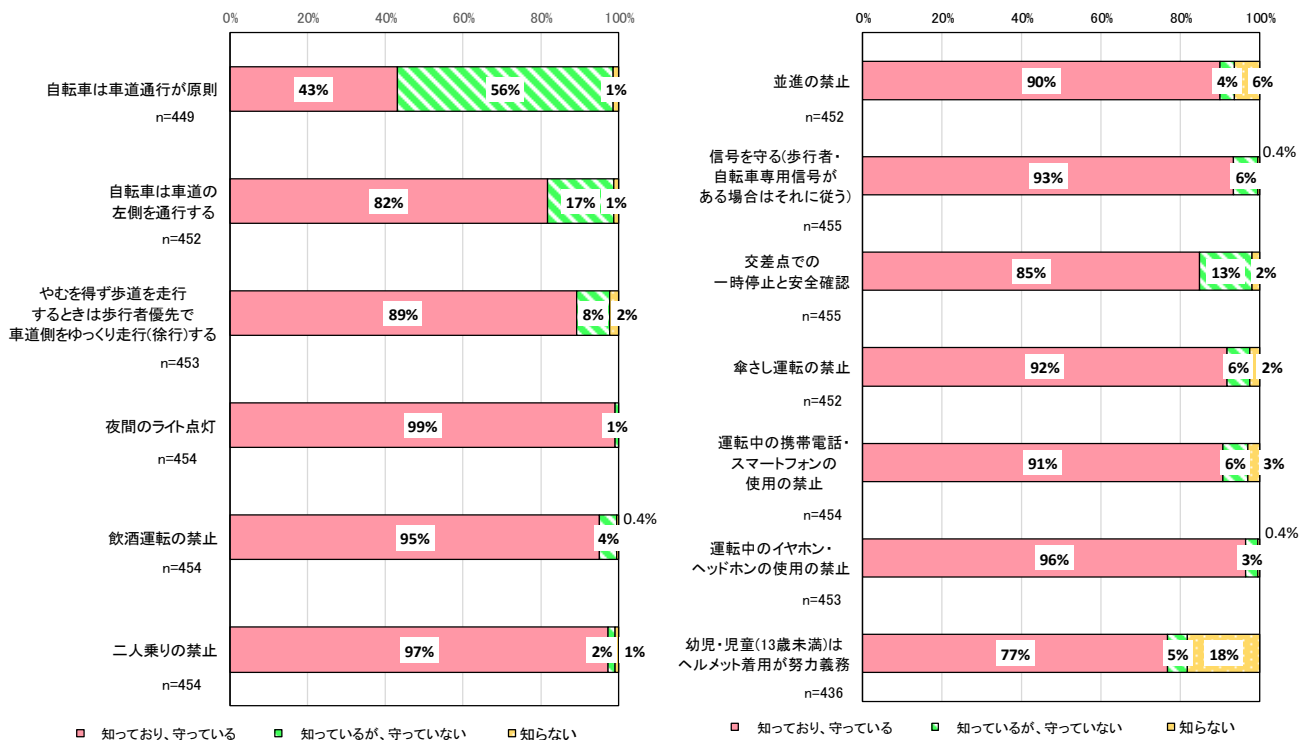


駐輪場についての不満点(n=457)



6) 自転車ルールへの遵守状況について

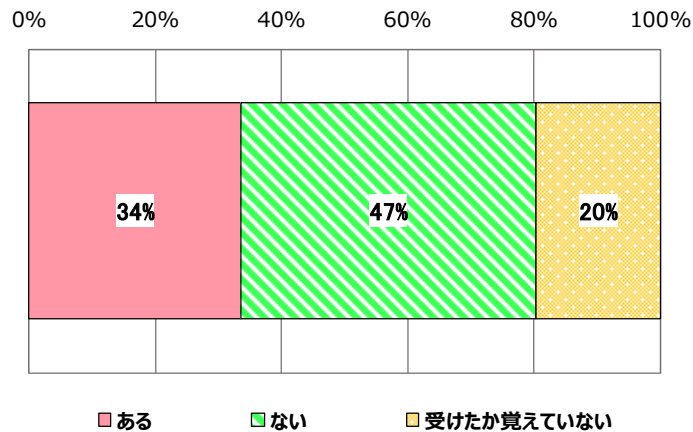
自転車は車道通行が原則となっていることをほぼすべての人が知っているものの、半数以上の人を守られていない状況です。また、車道の左側を通行することや、やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側を徐行する、といった走行位置に関するルールについても、ほぼすべての人が知っているものの、守られていない人が多い傾向にあります。ルールの多くが実際に守られていない人がいるものの、ルール自体は知られている。一方で、幼児・児童はヘルメット着用が着用義務については、約2割の人がルール自体を知らない結果となっています。



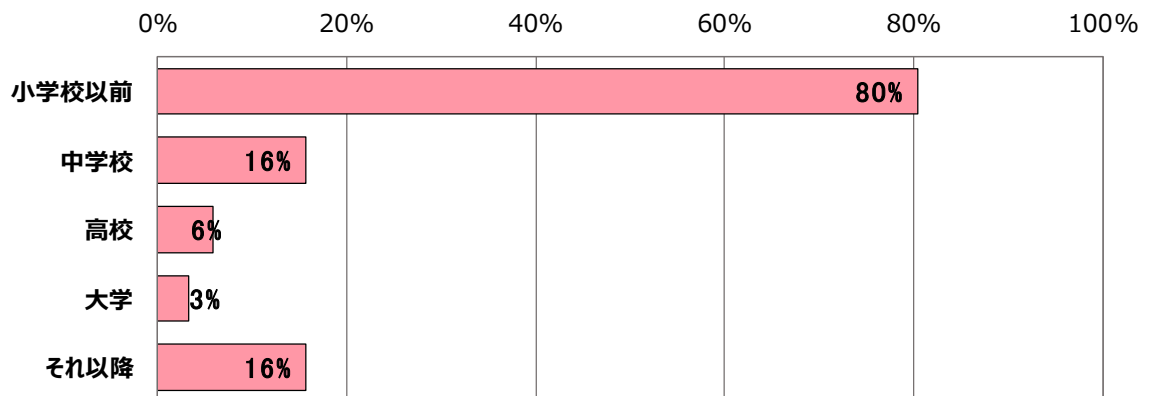
7) 自転車安全教育の受講状況について

自転車安全教育を受けたことが約3割となっており、受けたことがない、受けたか覚えていない人が約7割となっています。自転車安全教育の受講時期は小学校以前に約8割の人が受けており、それ以降は徐々に減少している傾向です。

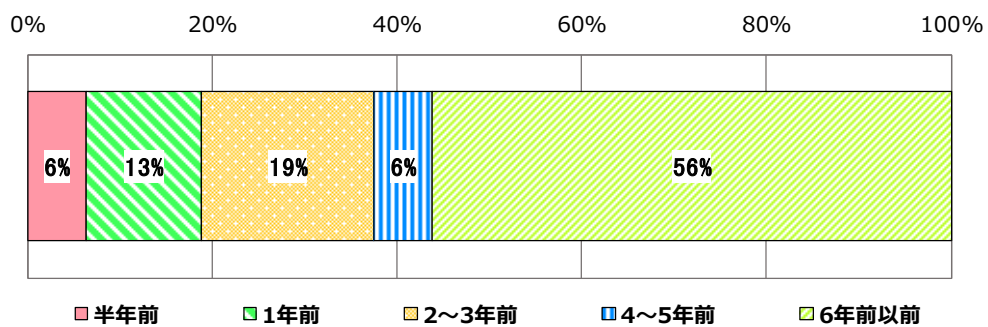
自転車に関する安全教育を受けたことがあるか(n=456)



自転車に関する安全教育の受講時期(受講経験のある方)(n=153)



自転車に関する安全教育の受講時期(それ以降と答えた方)(n=16)



8) 自転車の利用に関する安全意識

自転車保険に加入している人は約7割で、加入理由としては、事故の不安や加入義務化が多い傾向となっています。また、加入していない理由としては、加入義務の存在を知らないことや加入手続きが面倒、加入の必要性を感じていないことが高い傾向となっています。

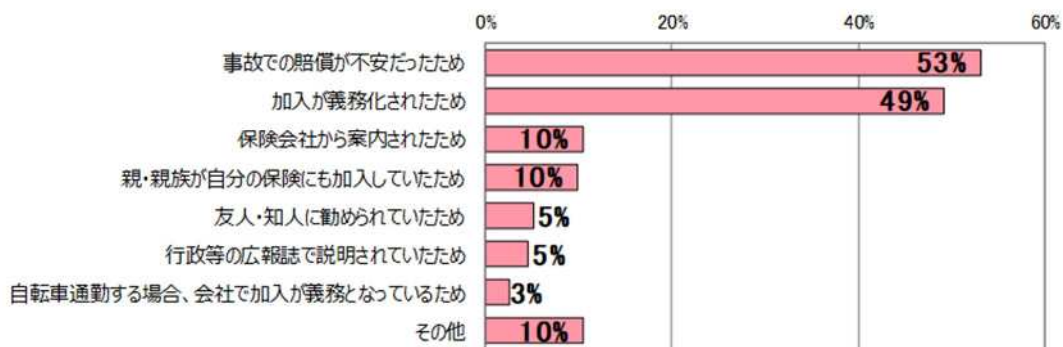
自転車保険の加入状況

n=454



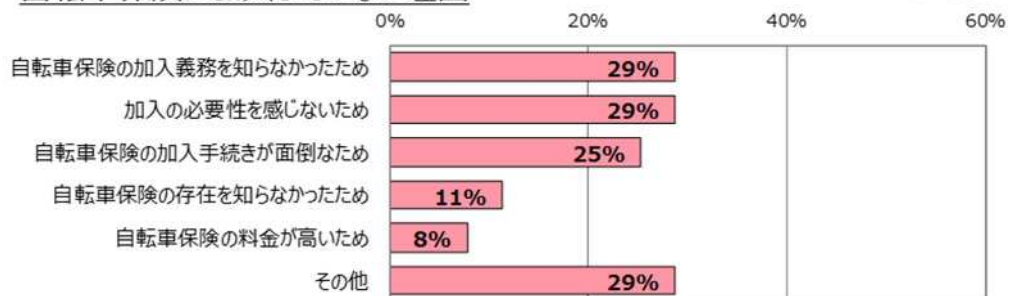
自転車保険に加入した理由

n=305



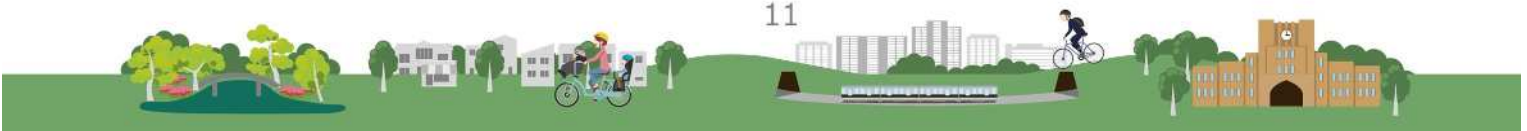
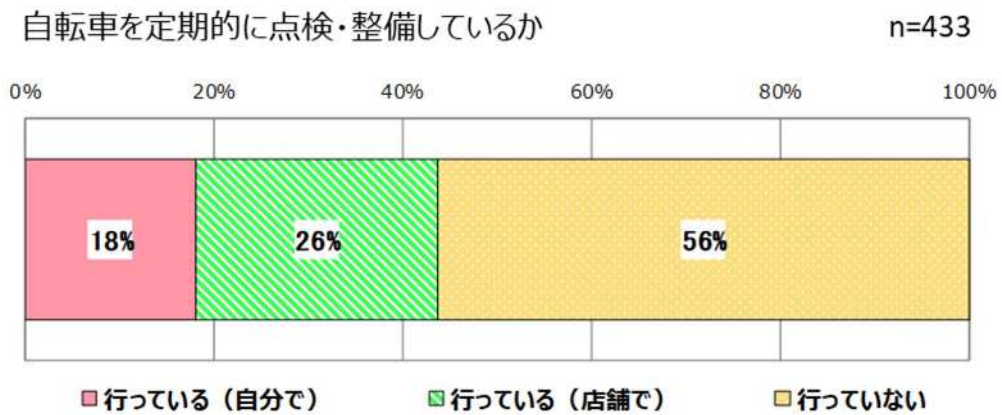
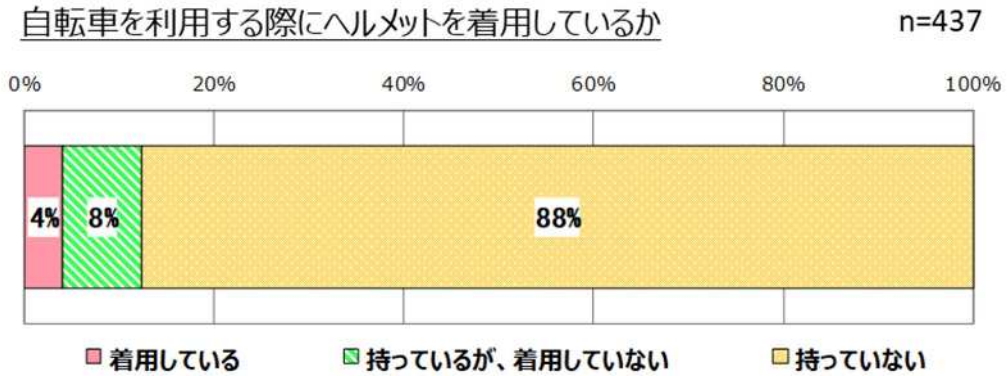
自転車保険に加入していない理由

n=115



9) 自転車に対する意見について

ヘルメットを持っている人は約 1 割となっており、そのうち着用している人は 4%程度しか存在していない状況です。定期的な自転車の整備点検を行っている人は、半数以下となっており、店舗で行っている人の方が若干多い傾向です。

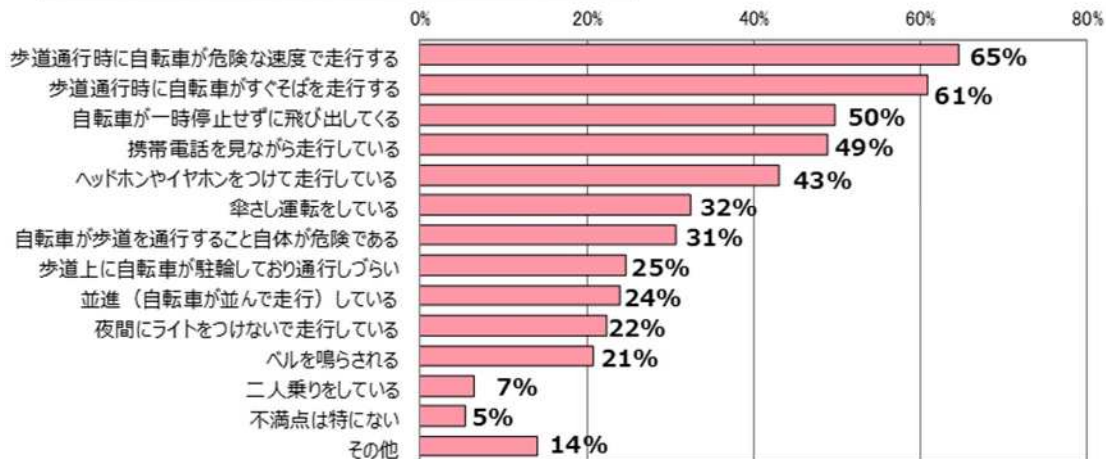


10) 自転車に対する意見

歩行者視点の自転車への不満点としては、歩道通行時の速度が速いことや接触に対する不満が多く、次いで自転車の一時停止違反やヘッドホンやイヤホン、スマホの利用が高い傾向です。ドライバー視点の自転車への不満点としては、信号無視や逆走、左側通行が出来ていないことに対する不満が多く、また、歩行者と同様にヘッドホンやイヤホン、スマホの利用が高い傾向となっています。

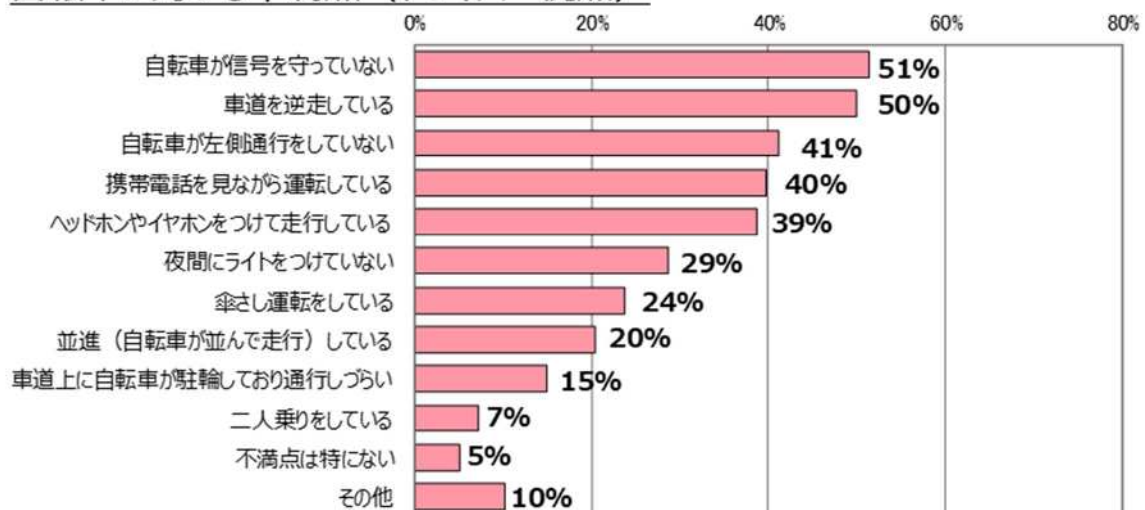
自転車に対する不満点（歩行者視点）

n=1116



自転車に対する不満点（ドライバー視点）

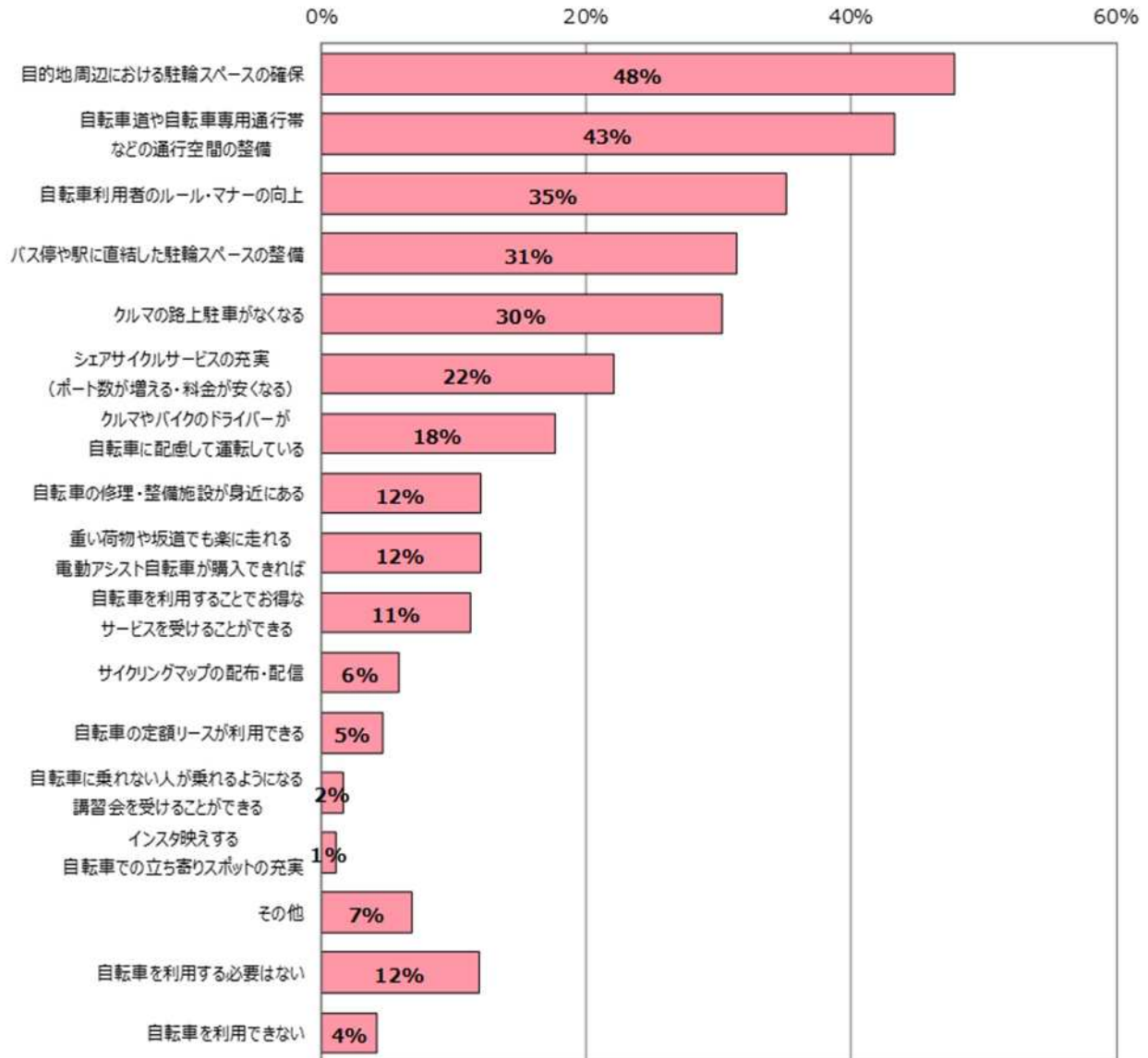
n=769



自転車利用環境全体への要望としては、目的地周辺やバス停、駅前などへの駐車スペースの設置が高い傾向となっており、次いで、通行空間の整備となっています。また、自転車利用者のルール・マナーの向上も比較的高い傾向です。

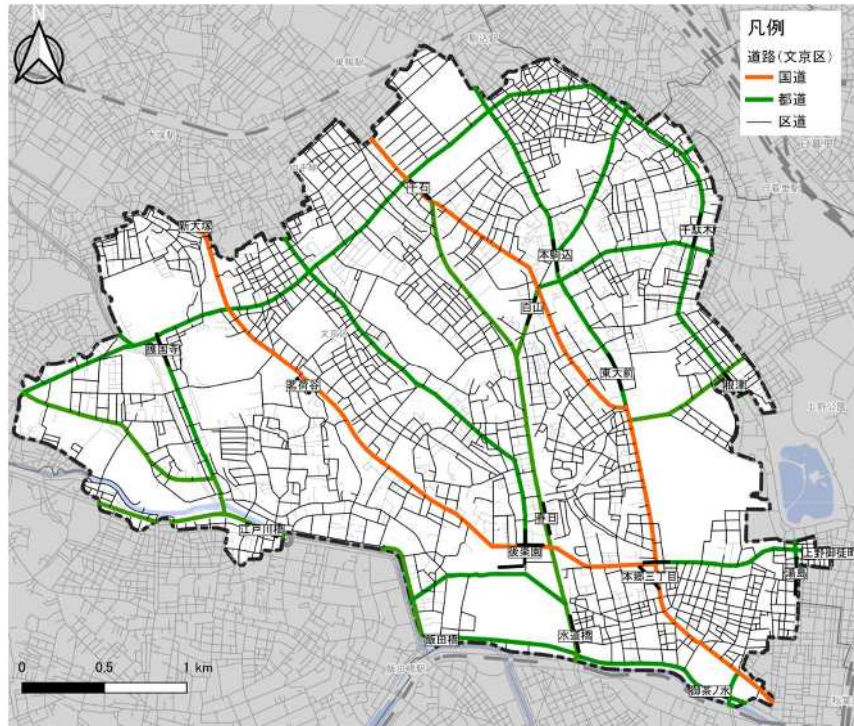
今後どのような環境が整えば、より自転車を利用しようと思うか

n=1116

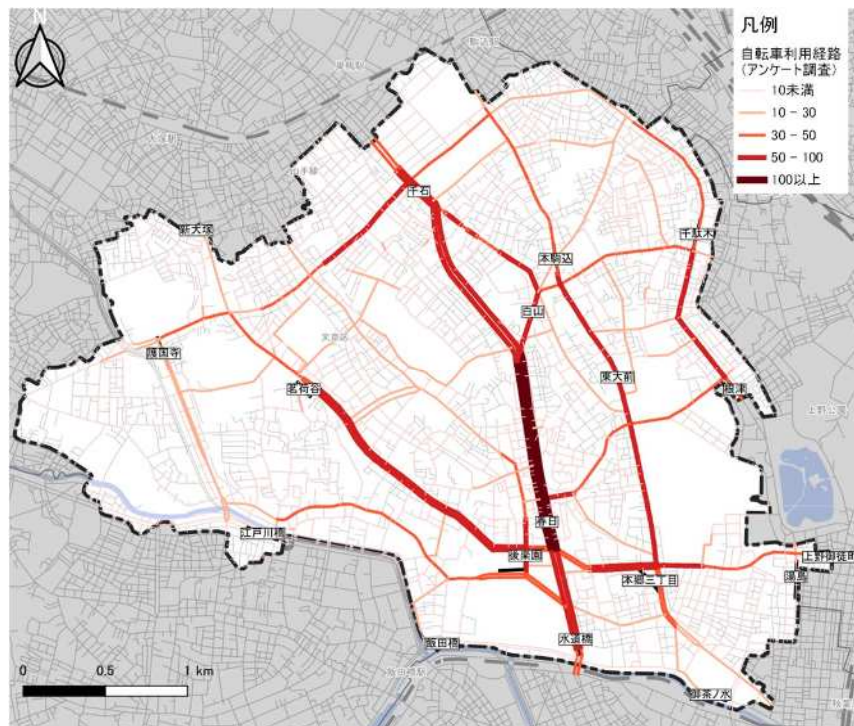


11) 自転車利用経路

主に国道、都道において自転車を利用している方が多く、特に白山通り、春日通りに利用経路が集中しています。また、区道の一部路線でも一定の自転車利用が確認できます。

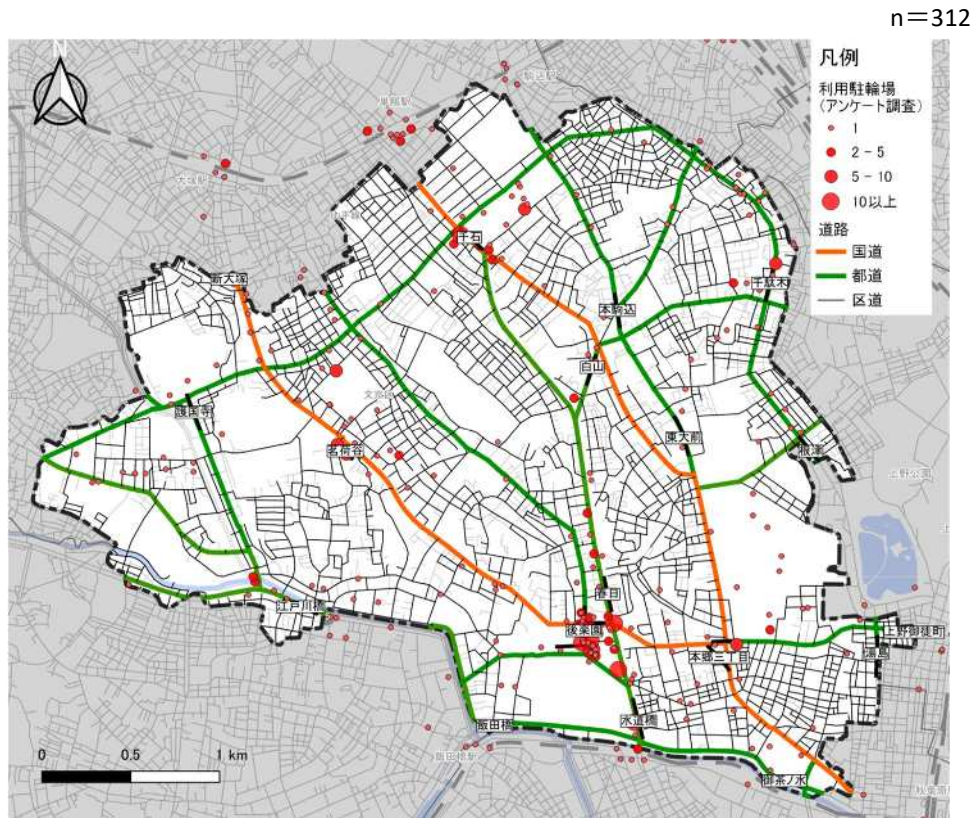


n=593



12) よく駐輪する場所

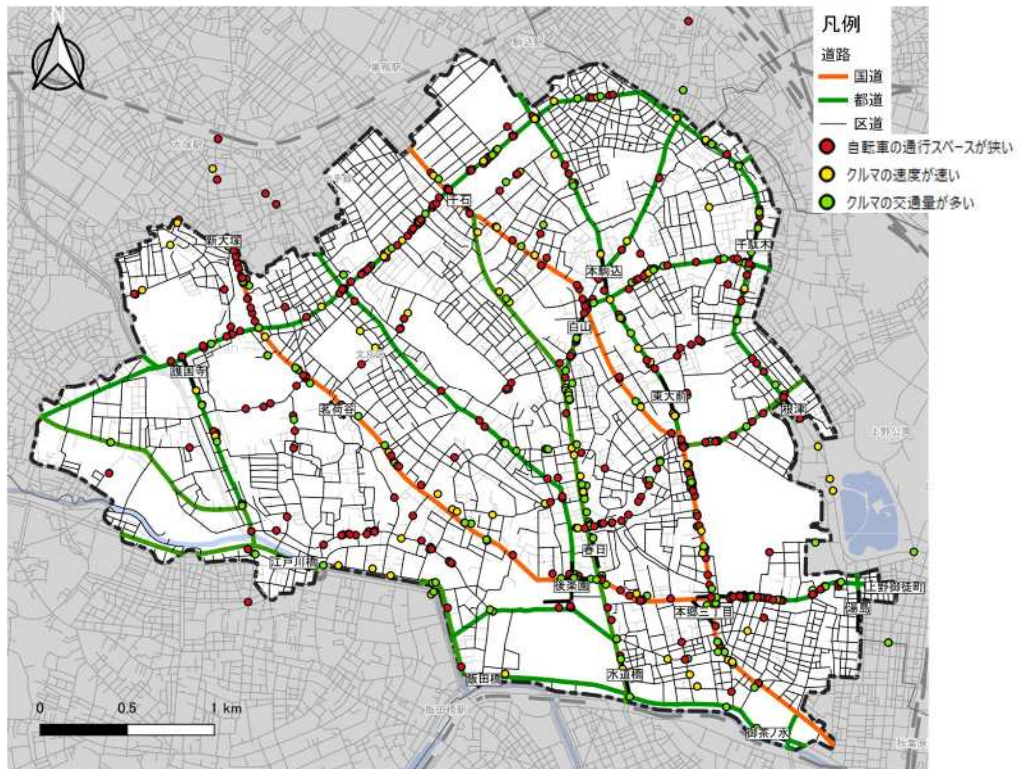
地下鉄駅周辺の駐輪場の利用が確認でき、特に後樂園駅、千石駅、茗荷谷駅の周辺の駐輪場の利用が多くなっています。



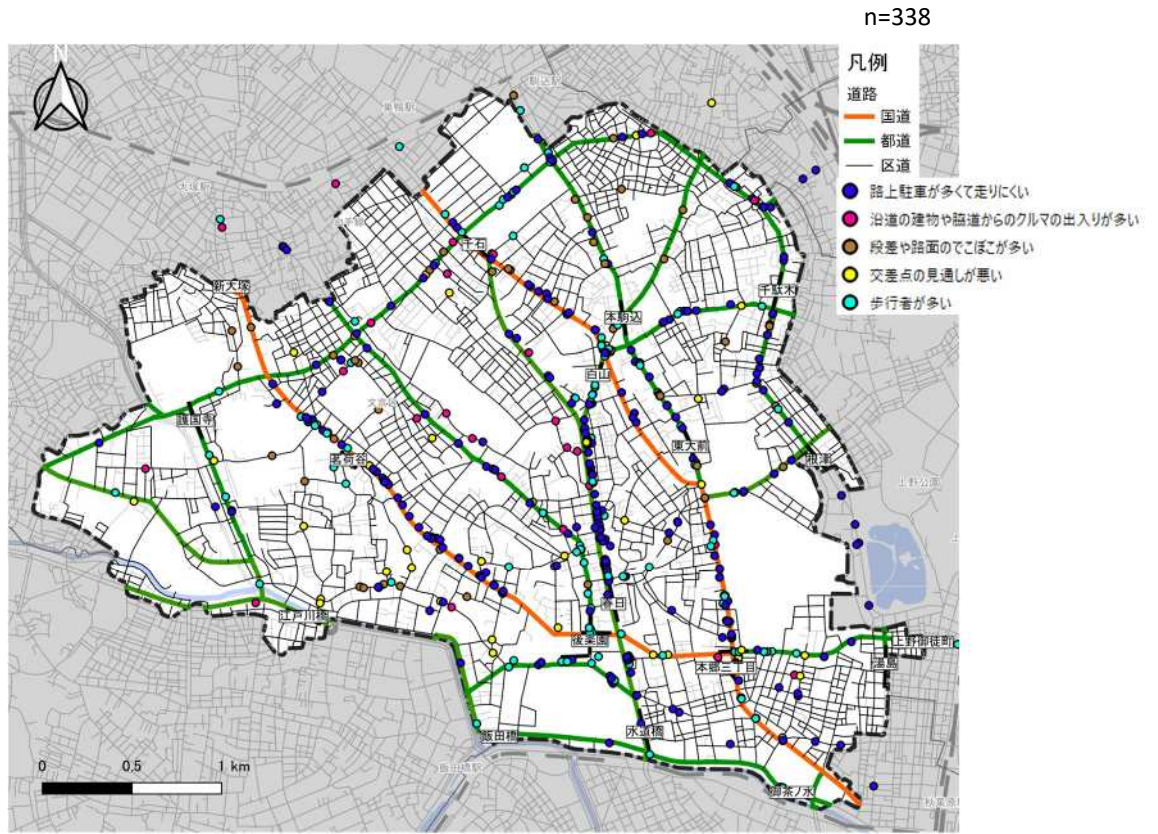
13) 危険と感じる箇所 | 自転車に乗っているとき

「自転車の通行スペースが狭い」と感じる地点は、主に本郷通り、不忍通り、春日通り(新大塚駅周辺)に集中しており、区道の一部路線にも集中している路線が確認できます。「クルマの速度が速い」、「クルマの通行量が多い」と感じる地点は、主に国道や都道上に確認できます。

n=338

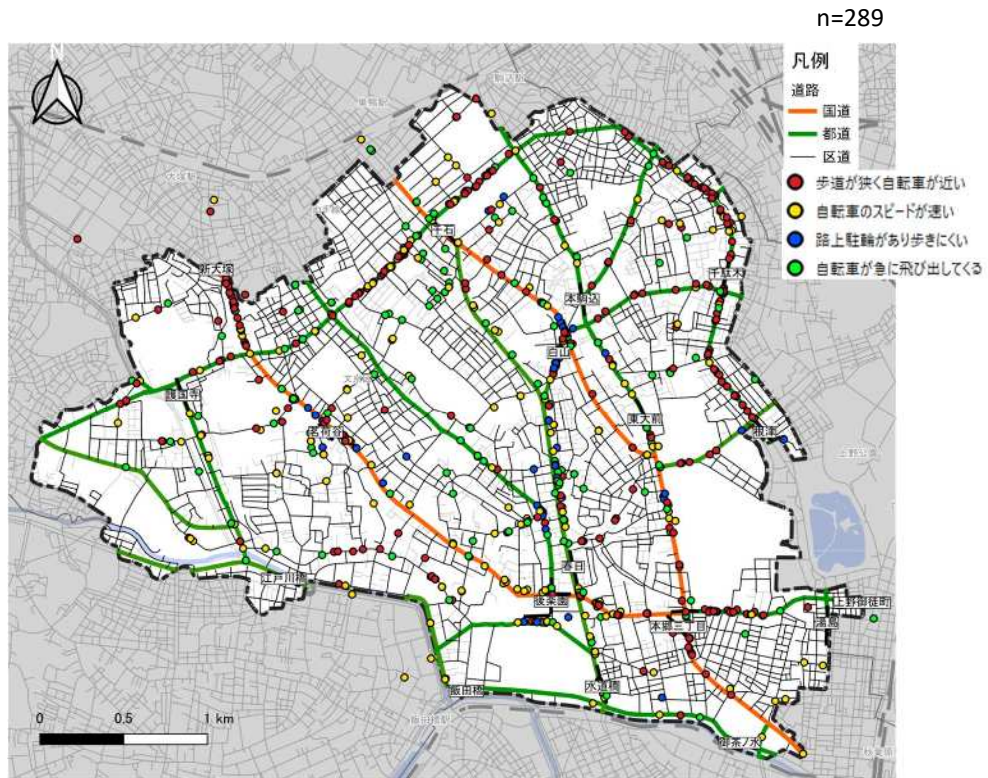


「路上駐車が多くて走りにくい」と感じる地点は、主に国道や都道上で確認でき、特に白山通り、春日通りに集中しています。「沿道の建物や脇道からクルマの出入りが多い」、「交差点の見通しが悪い」と感じる視点は、区道上でも一定数確認できます。



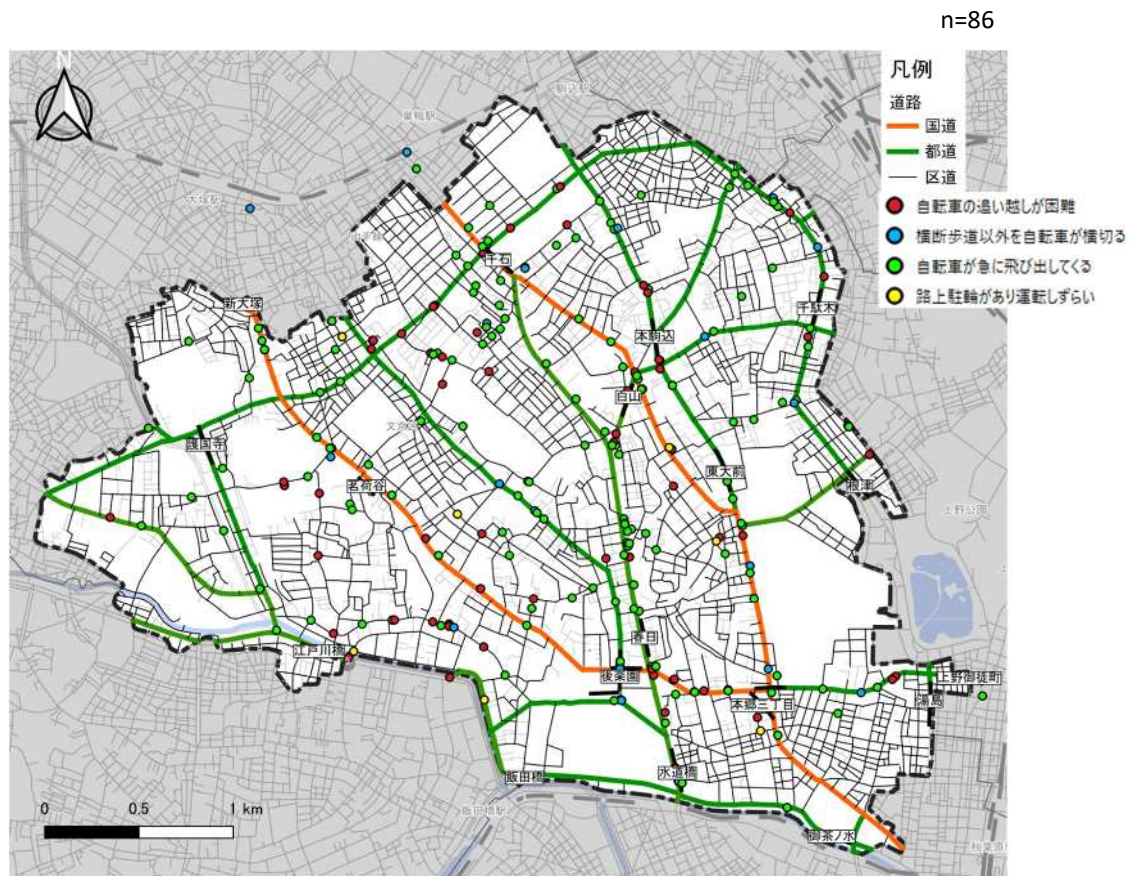
14) 危険と感じる箇所 | 歩いているとき

「歩道が狭く自転車が近い」と感じる地点は、特に不忍通り、春日通り(新大塚駅周辺)に集中しています。「自転車のスピードが速い」と感じる地点は、国道・都道の幹線道路以外に、区道上でも一定数確認できます。「自転車が急に飛び出してくる」と感じる地点は、国道・都道の幹線道路の他、区道上の主に交差点部に集中しています。



15) 危険と感じる箇所 | クルマを運転しているとき

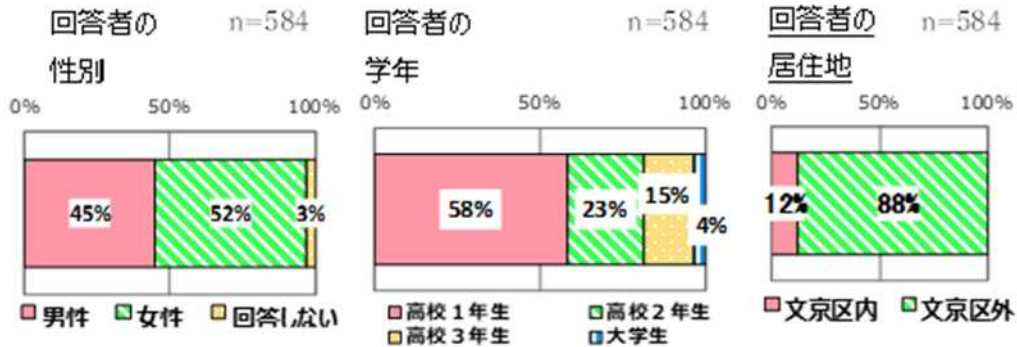
「自転車が急に飛び出してくる」と感じる地点は、国道・都道の幹線道路の他、区道上の主に交差点部に集中しています。



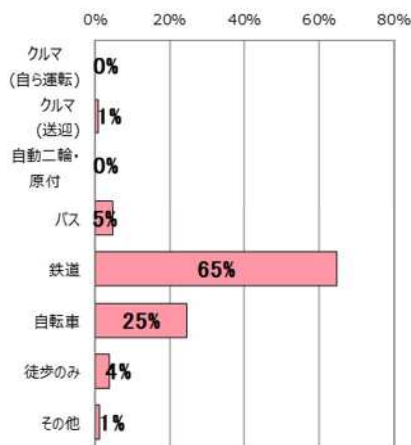
(2) 学生アンケート調査結果

1) 回答者の属性・通学状況について

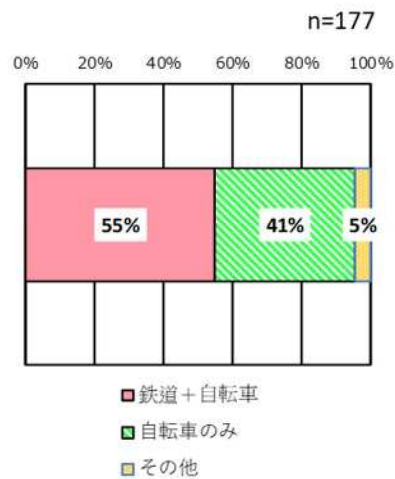
回答者は高校生が9割以上であり、高校1年生が最も多いです。回答者の居住地は、約9割が文京区外です。通学時の自転車利用者は約2割であり、そのうち 鉄道＋自転車での通学は5割以上となっています。



通学時の交通手段（乗継含む）

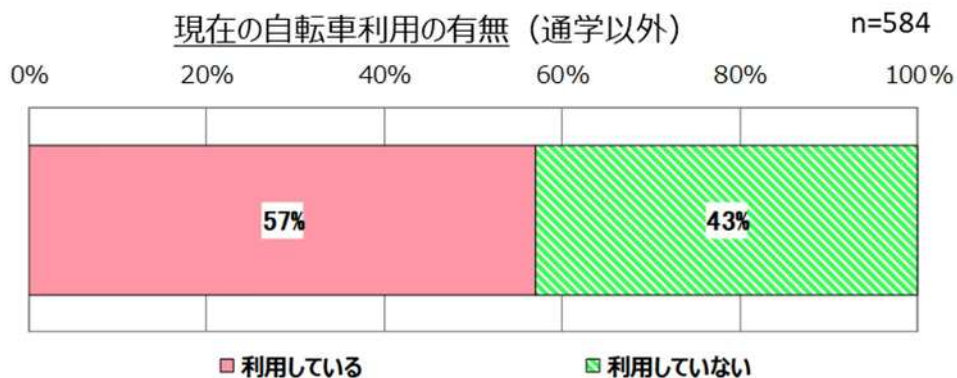


自転車通学者の内訳

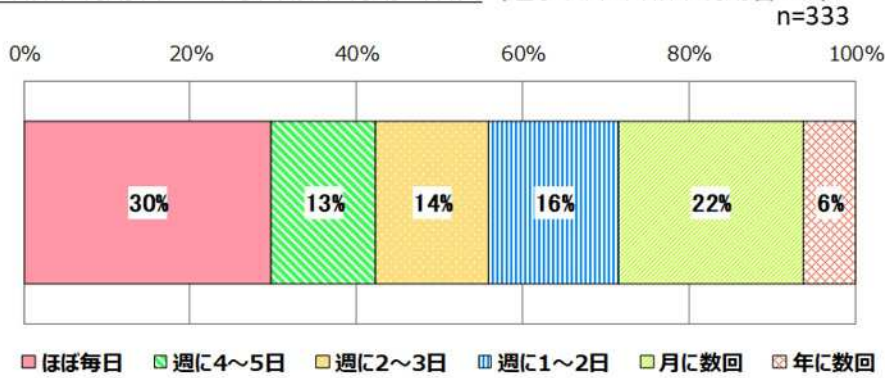


2) 自転車の利用状況について（通学以外）

学生の約6割が通学時以外で自転車を利用しており、ほぼ毎日利用している人が最も多く、週に2回以上利用する人が半数以上となっています。

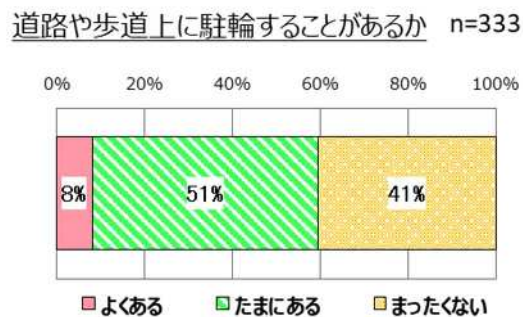
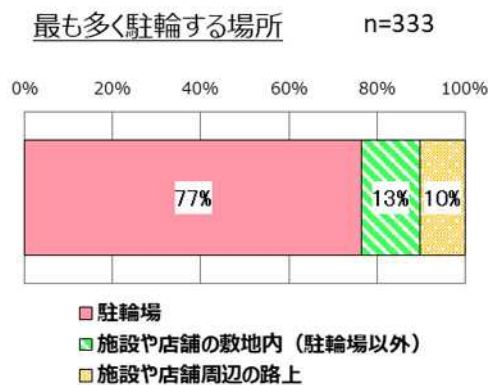
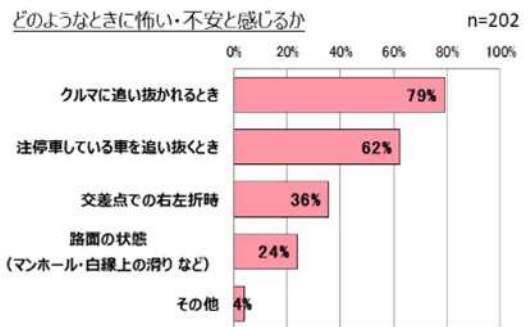
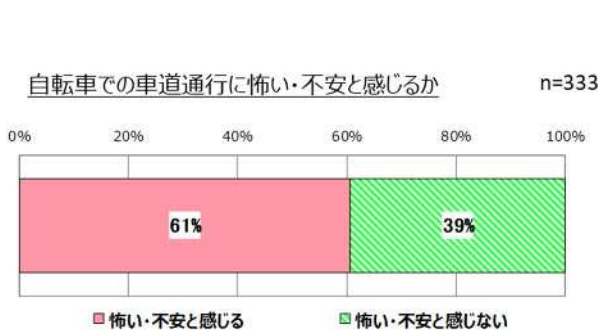


自転車利用者における自転車利用の頻度 (通学以外・自転車利用者のみ)



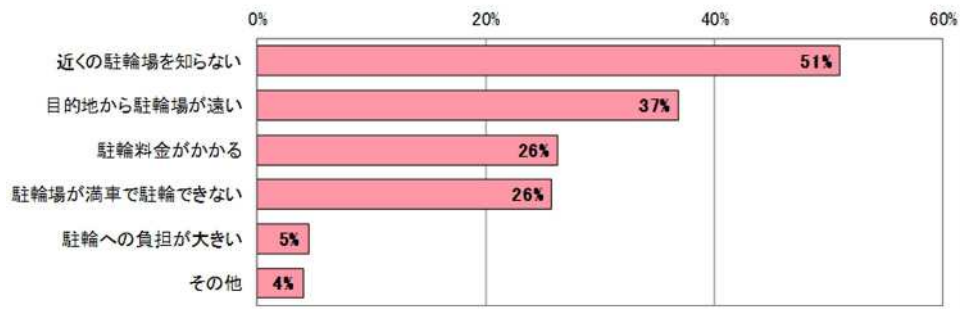
3) 自転車の利用実態について

自転車での車道走行時に、約6割の人が走行を怖い・不安と感じています。その理由としては、クルマに追い抜かれる時が最も多く、次いで駐停車している車を追い抜く時となっており自動車との接触等に対して不安と感じている人が多い傾向にあります。最も多く駐輪する場所が駐輪場である人は約8割です。一方で、路上駐輪の経験がある人は約6割です。路上に駐輪する理由としては、目的地から駐輪場が遠いことや近くの駐輪場を知らないといった、駐輪場の場所に対する理由が多い傾向にあります。



道路や歩道上に駐輪した理由

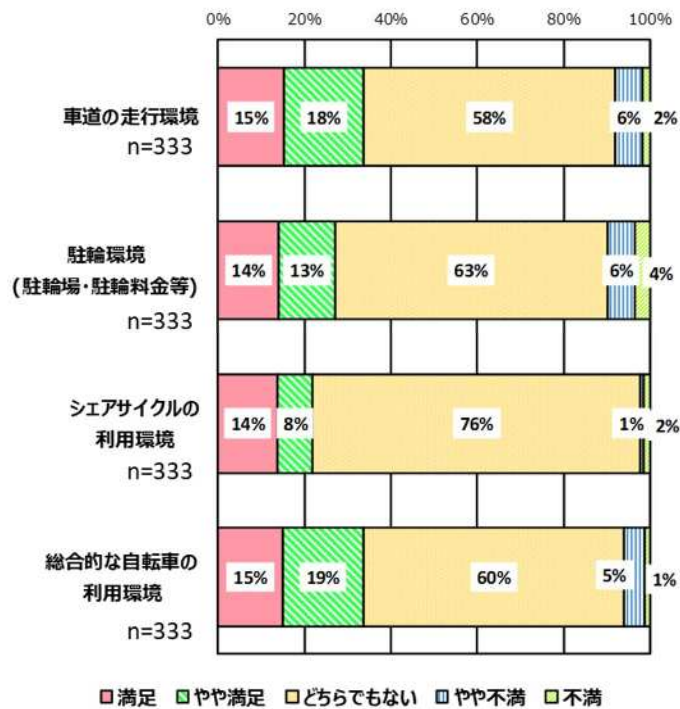
n=198



4) 自転車の利用環境に対する意識・意向について

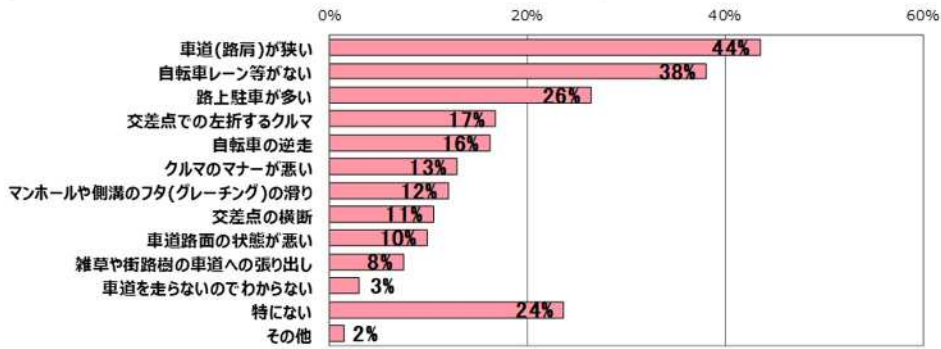
文京区内における自転車に対する満足度では、いずれも、満足、やや満足と回答している人が不満、やや不満と回答している人を上回っています。一方でどちらでもないと回答した人が6割～7割存在しています。自転車での車道走行に関する不安要素としては、車道(路肩)が狭いことや、自転車レーンなどが無いといったことが多い傾向にあります。駐輪環境に対する不満要素としては、駐輪可能な台数が少ない、駐輪料金が低い、駐輪場が施設から遠いといった要素が多い傾向にあります。

自転車の利用環境に関する満足度



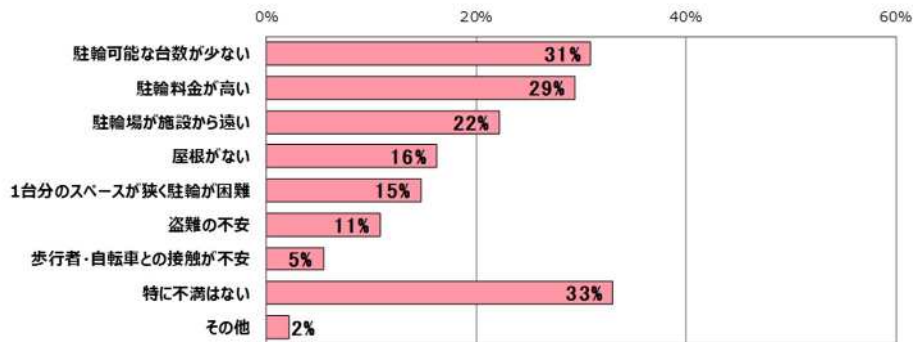
自転車^①で車道を走行する際に不安・走りにくいと感じること

n=333



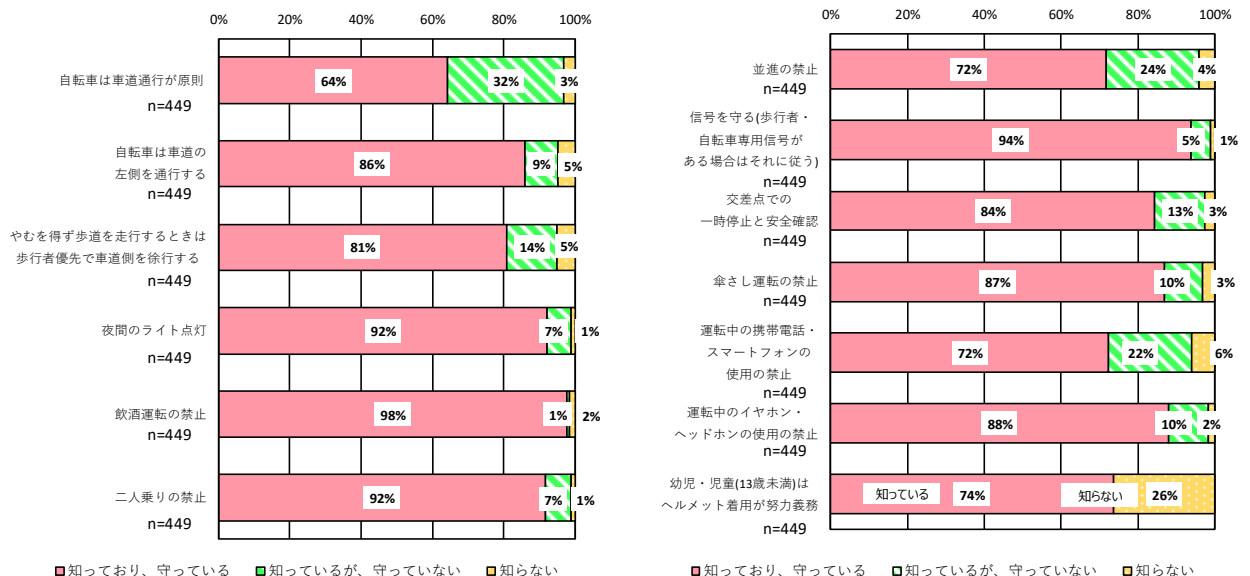
駐輪場^②についての不満点

n=333



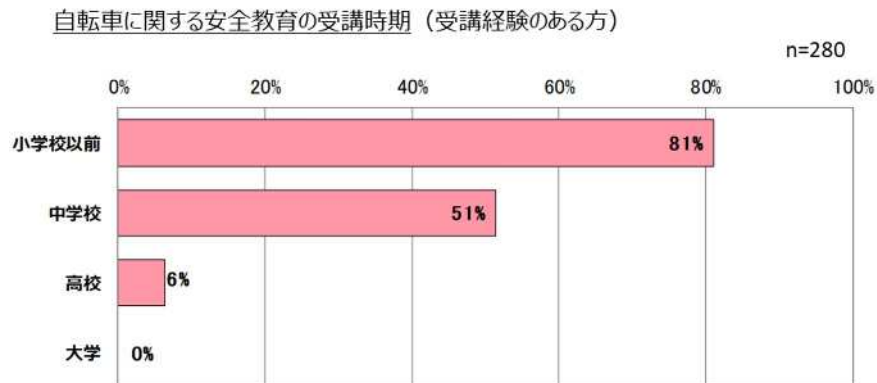
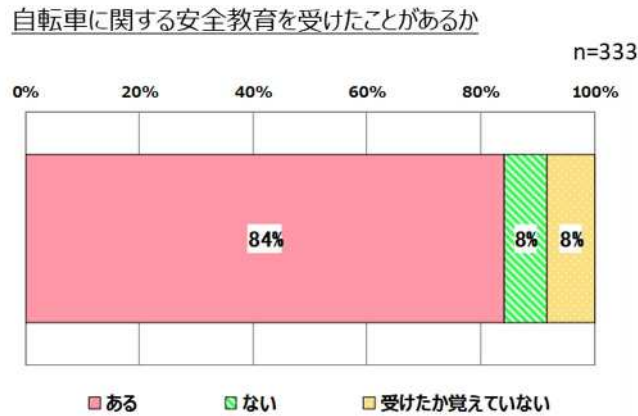
5) 自転車^①ルール^②の遵守状況^③について

自転車は車道通行が原則となっていることをほぼすべての人が知っているものの、約3割の人が知っているが、守られていないという状況です。また、車道の左側を通行することや、やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側を徐行する、といった走行位置に関するルールについても、ほぼすべての人が知っているものの、知っているが、守られていない人が約1割存在しています。並列走行の禁止や、運転中のスマートフォンの使用禁止については、ルールは知っているものの、守られていない人が約2割存在しています。



6) 自転車安全教育の受講状況について

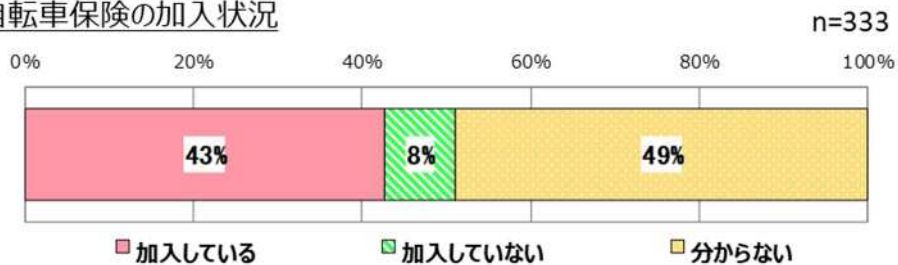
自転車安全教室を受けたことがあると回答した人が約 8 割となっています。自転車安全教育の受講時期は小学校以前に約 8 割の人が受けており、それ以降は徐々に減少している傾向です。



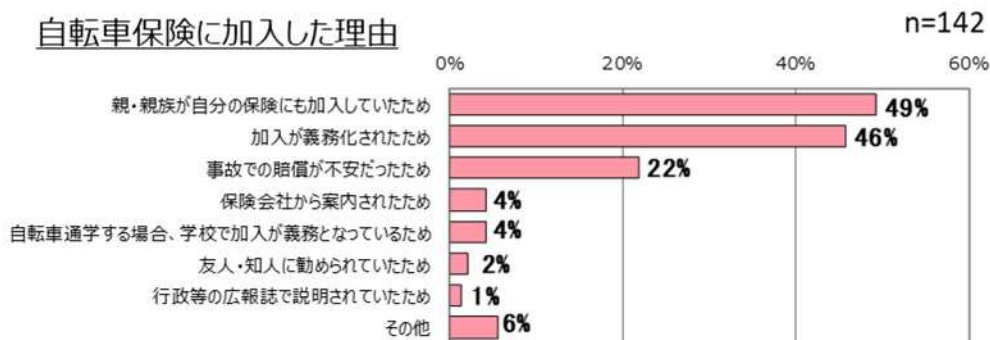
7) 自転車の利用に関する安全意識について

自転車保険に加入している人は約4割で、加入理由としては、親・親族の加入や、加入義務化が多い傾向となっています。また、加入していない理由としては、自転車保険の存在や加入義務について知らないことや、加入の必要性を感じていないことが高い傾向となっています。

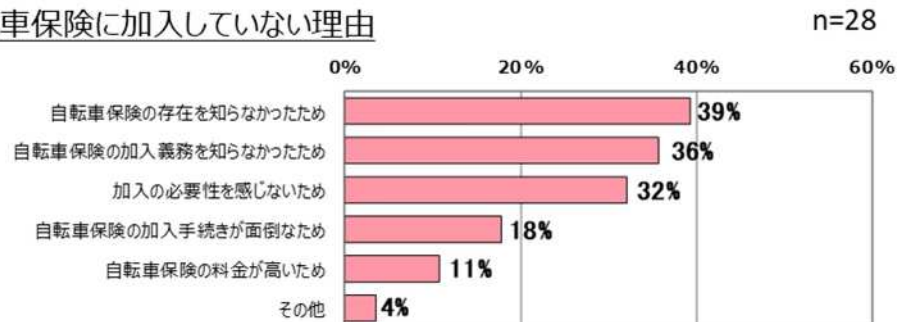
自転車保険の加入状況



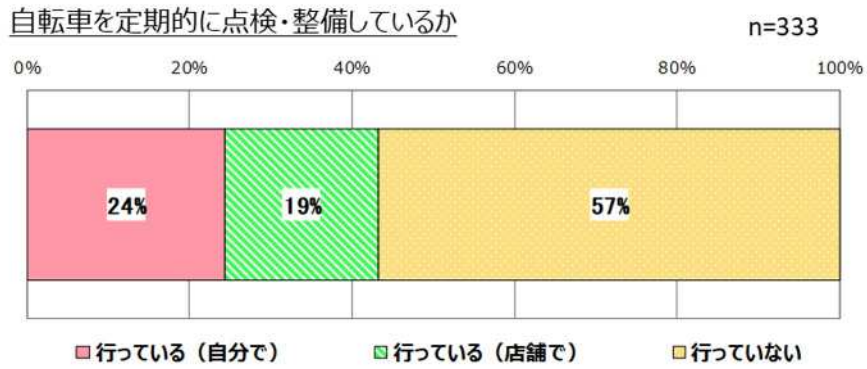
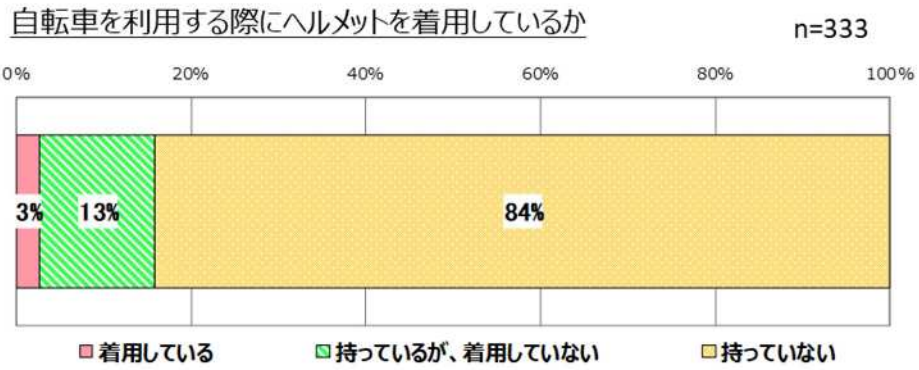
自転車保険に加入した理由



自転車保険に加入していない理由



ヘルメットを持っている人は約2割となっており、そのうち着用している人は3%程度しか存在していない状況です。定期的な自転車の整備点検を行っている人は、半数以下となっており、自分で行っている人の方が若干多い傾向です。

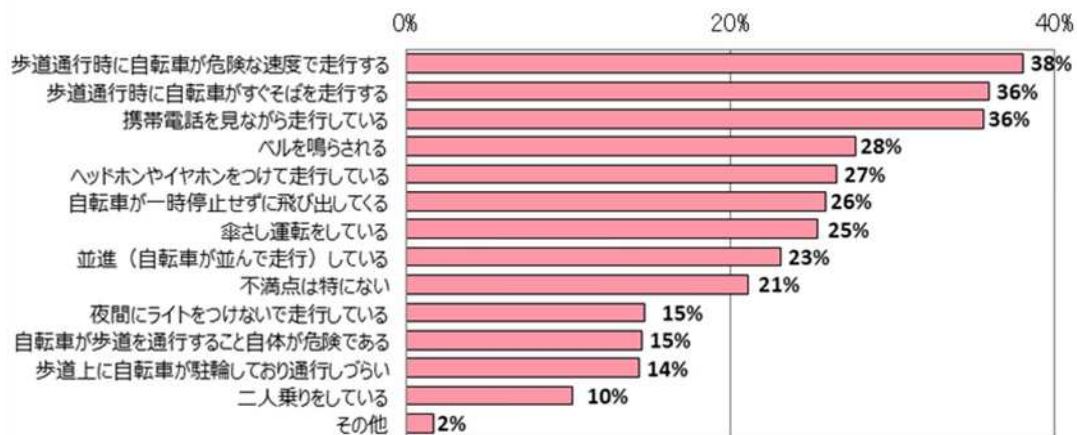


8) 自転車に対する意見

歩行者視点の自転車への不満点としては、歩道通行時の速度が速いことや接触に対する不満が多く、次いでスマホの利用が高い傾向です。ドライバー視点の自転車への不満点としては、スマホの利用や左側通行が出来ていないこと、車道の逆相に対する不満が多い傾向となっています。

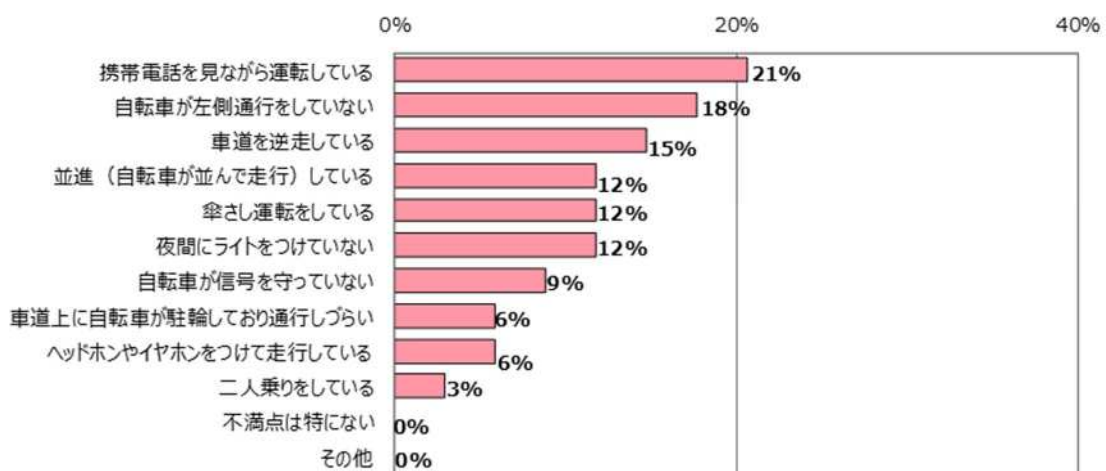
自転車に対する不満点（歩行者視点）

n=584



自転車に対する不満点（ドライバー視点）

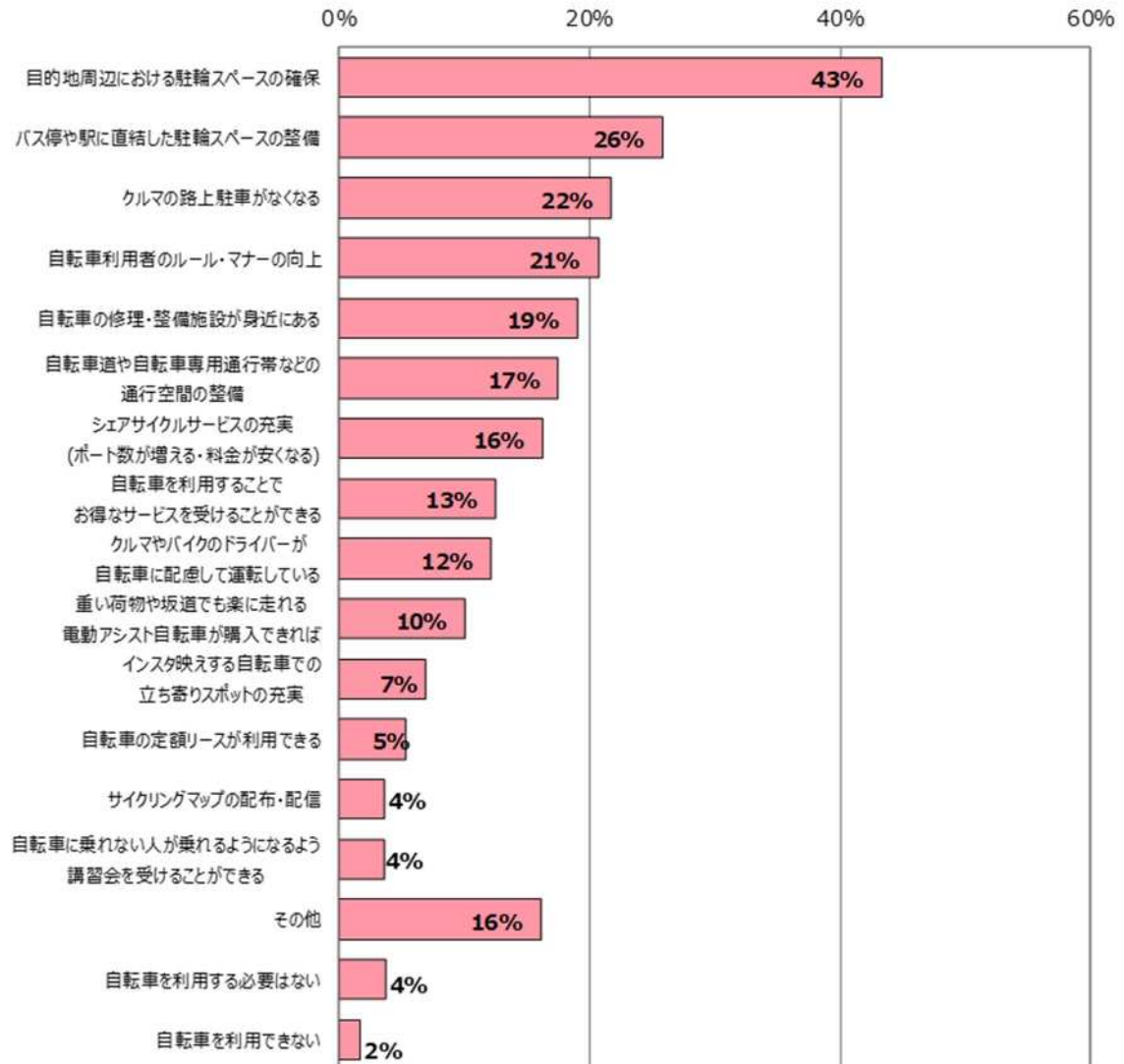
n=34



自転車利用環境全体への要望としては、目的地周辺やバス停、駅前などへの駐車スペースの設置が高い傾向となっており、次いで、通行空間の整備となっています。また、自転車利用者のルール・マナーの向上も比較的高い傾向です。

今後どのような環境が整えば、より自転車を利用しようと思うか

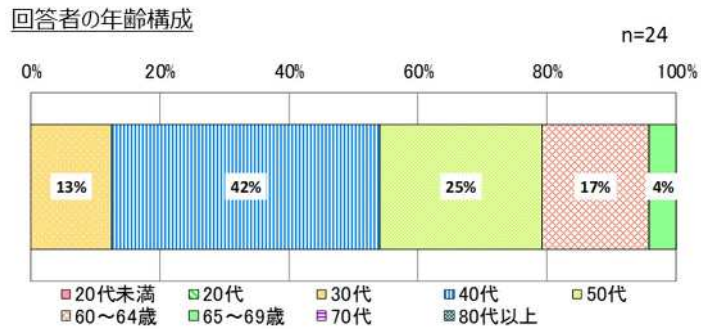
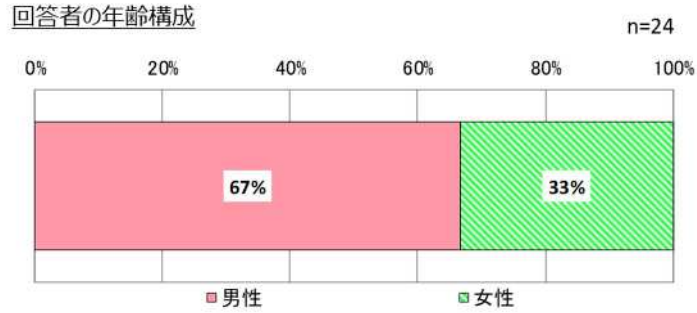
n=584



(3) 区外勤務者アンケート調査結果

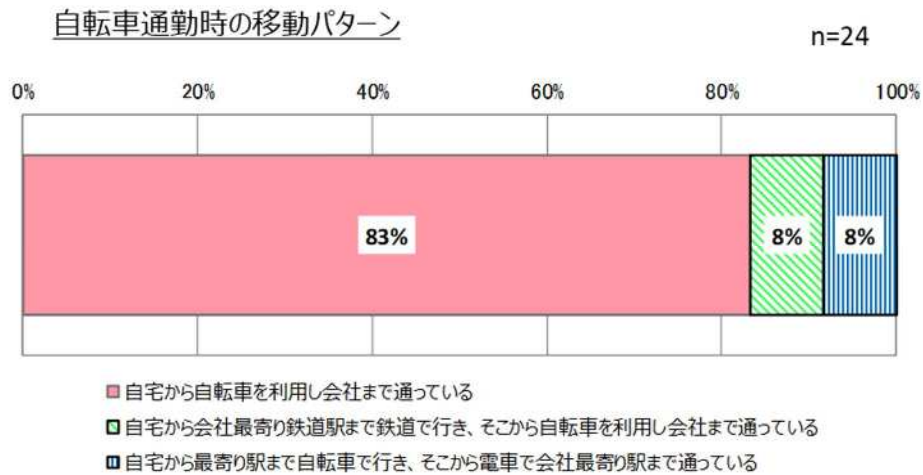
1) 回答者の基本属性

回答者の性別は男性が7割と多くなっています。回答者の年齢は40代が最も多く、次いで50代、60代の順となっています。

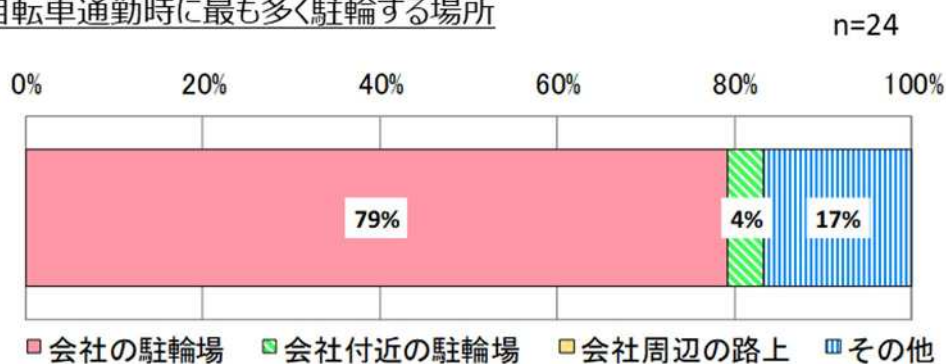


2) 自転車通勤の状況

自転車通勤時の移動パターンは、自宅から会社まで自転車で通勤する人が約 8 割と最も多いです。自転車通勤時の駐輪場について、約 8 割の人が会社もしくは近くの駐輪場を使用しています。



自転車通勤時に最も多く駐輪する場所

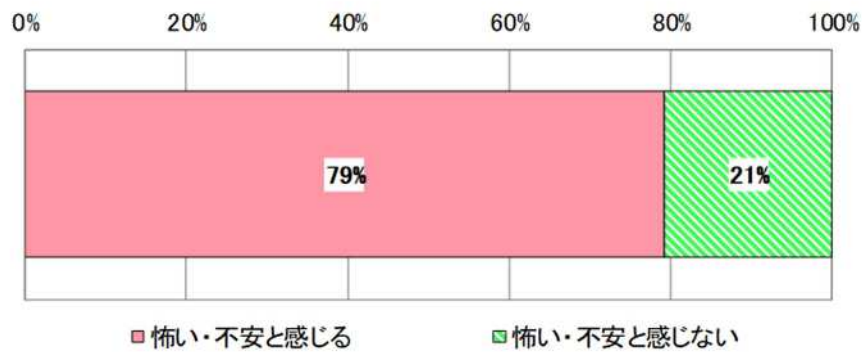


3) 自転車の利用実態について

自転車での車道通行に対して、怖い、不安と感じる人が7割以上存在しています。その理由としては、車に追い抜かれる時が最も多く、次いで駐停車している車を追い抜く時となっており、自動車との接触等に対して不安を感じている人が多い傾向にあります。

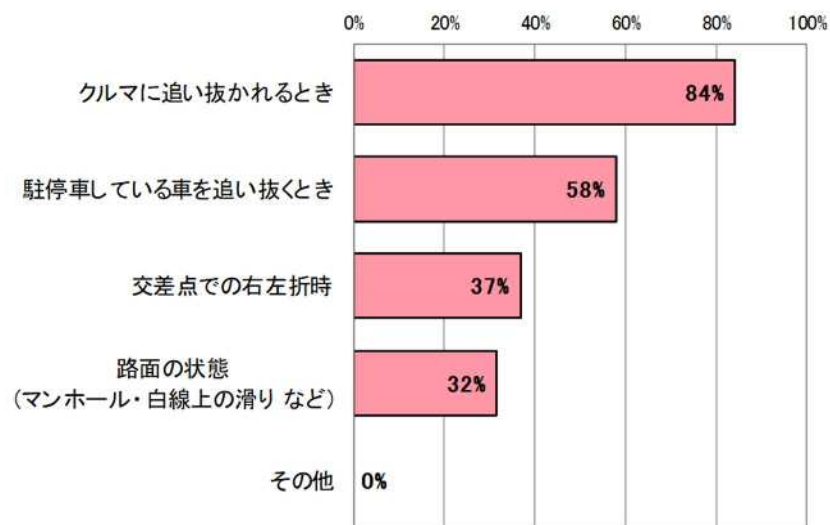
自転車での車道通行に怖い・不安を感じるか

n=24



どのようなときに怖い・不安を感じるか

n=19



事業者・団体ヒアリング調査結果

(1) 事業者・団体ヒアリングの概要

自転車通勤等の現状や将来的な自転車通勤への転換可能性等の把握のため、区内の事業者に対してヒアリング調査を実施しました。また、自転車の利用状況、自転車利用者等による施設側への負担や駐輪場施設への設置義務等への対応状況を把握するため、区内の商業施設に対してヒアリング調査を実施しました。さらに、障害者の視点から自転車に関する課題を把握するために、障害者団体に対してヒアリングを実施しました。ヒアリング調査対象団体の概要は以下の通りです。

ヒアリング対象		ヒアリング対象団体数	
		自転車通勤制度有	自転車通勤制度無し
事業所	従業員数 500 人以上	1 社	3 社
	従業員数 100 人以上	2 社	2 社
商業施設 (附置義務対応済み)		3施設 (店舗面積 1,000 m ² 以上 2 施設、店舗面積 500 m ² ~1,000 m ² 1 施設)	
障害者団体		3 団体	

(2) 事業所へのヒアリング

自転車通勤制度有の事業所において自転車通勤者は、1~4 割程度です。(自宅から駅・バス停間の利用も含む。)自転車通勤に関する課題は、従業員の自転車事故発生時の対応との声が多い傾向です。また、申請時には、自転車保険の加入状況や防犯登録の有無を確認している事業所が多くなっています。加えて、自転車に限らない交通安全教育の実施をしている事業所がほとんどです。

自転車通勤制度の導入事業所の回答

項目	回答
通勤状況	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の居住地は、文京区内 1 割、区外 9 割 自転車通勤 1 割以下の事業所が多い。また、自転車通勤が 4 割程度の事業所でも自宅から駅・バス停間の利用が中心
自転車通勤制度	<ul style="list-style-type: none"> 申請者には、基本的には自転車通勤を許可。(2km 圏内に居住していること等の条件付きで許可している事業所もある) 申請者に毎月通勤手当を支給している事業所もある 申請時には、保険加入状況や防犯登録番号の確認、駐輪場確保の義務付けを実施している事業所もある
自転車通勤に関する取組・設備状況	<ul style="list-style-type: none"> 敷地内に駐輪スペース設置している事業所もある 自転車に限らない交通安全教育を実施している事業所が多い
自転車通勤に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 最も懸念されているのは自転車事故であり、基本的には公共交通機関の利用を推進している 交通安全に関する研修費用が負担となっている



自転車通勤制度通勤制度の未導入事業所の回答

項目	回答
通勤状況	<ul style="list-style-type: none"> 「文京区内」に居住する従業員が1割以下である企事業所が多い 「鉄道利用」が9割以上の事業所が多い
自転車通勤制度の導入に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 通勤中の事故を懸念して、自転車通勤制度を導入していない事業所が多い 導入した場合、自転車保険の扱いが懸念されている 事業所の敷地内に新たに駐輪場を設置する必要や、その場合の自転車の破損や盗難に関する対応に懸念がある
シェアサイクルの活用	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を利用することによる交通事故への懸念から、シェアサイクルの利用を検討していない事業所が多い
従業員の交通安全や健康に関する取組状況	<ul style="list-style-type: none"> 自転車に限らない交通安全に関する情報提供 業務用自動車で事故を起こした社員に向けた警視庁の交通安全講習受講 健康促進に関する啓発活動(食生活改善、階段使用等) 健康組合からの健康促進に関するキャンペーンの告知を実施

(3) 商業施設へのヒアリング

区内の事業所へのヒアリング調査によると、多くの人が自転車で商業施設に来店していますが、駐輪場ではなく店舗入口付近の路上等に放置・駐輪してしまうことがあります。その結果、店舗にクレームが入り、その撤去・移動が課題となっている状況です。

整備状況

項目	回答
台数・料金設定	<ul style="list-style-type: none"> 店舗横等に設置しており、大規模店で約200~300台、中規模店で40台を設置 いずれも無料にて駐輪可能
整備	<ul style="list-style-type: none"> 店舗入り口付近に、駐輪場への案内表示を設置 駐輪場内に防犯カメラを設置
維持管理等の課題	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の通行者や来店客等の障害となるような駐輪自転車の移動は従業員で実施

利用状況

項目	回答
来訪者の交通手段と駐輪場利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 多くの人が自転車で来店 駐輪場位置が、店舗入り口から離れており、駐輪場ではなく、店舗入り口や店舗前の歩道上に駐輪している人が多い
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> 店舗前の駐輪禁止エリアの歩道や店舗前に放置自転車が多数 駐輪場内に来客ではない人の利用・不要自転車の放置がある 歩道の通行者や来店客等の障害となるような駐輪自転車の移動は従業員で実施
自転車利用者のトラブル	<ul style="list-style-type: none"> 歩道上の駐輪自転車が転倒した際に、通行者(子供)に当たり、怪我をしたことがあった 歩道上の駐輪自転車の盗難に関するクレームが店舗に入る



(4) 障害者団体へのヒアリング

障害者団体に行ったヒアリング調査によると、視覚障害者、肢体障害者ともに、ルール違反や放置自転車による危険を感じています。また、タンDEM自転車、ハンドバイクの利用に対して、自転車の通行環境整備や歩道上の安全確保の延長にあると認識しています。さらに、聴覚障害者は、自転車の音に気付かないことや、交差点の死角等に対して危険を感じています。夜間のライト点灯や、死角のある箇所での一時停止など、一般の方の自転車利用における課題も見受けられます。

視覚障害者団体の回答

項目	回答
自転車を危険と感じる場面	<ul style="list-style-type: none"> ふらつきながら自転車走行する高齢者や、傘さし運転の傘、自転車のハンドルとの接触 歩道がない道路では、白線を動線の目安として利用することが多く白線上への自転車の駐輪があると危険
自転車通行環境の整備に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間はしっかりとした分離が重要 視覚障害者にとって、車道上の矢羽根や自転車専用通行帯が整備位置されているのかが分からないため、周知が必要
自転車の利活用について (タンDEM自転車について)	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者でも自転車を利用でき、快適で楽しいと感じる。同様に感じる視覚障害者の方は多いと思う。 通常の自転車が安全に通行できる環境整備等の総合的な対策が必要で、タンDEM自転車はその延長 タンDEM自転車のパイロットを探すことが大変

肢体障害者団体の回答

項目	回答
自転車を危険と感じる場面	<ul style="list-style-type: none"> 信号無視や一時停止無視をする自転車とのすれ違い時が危険 歩道上に放置されている自転車は、歩道通行時に邪魔、利用者のルール・マナーの向上をしっかりと図るべき 自転車を定期的に点検する制度(法定点検等)があった方がよい
自転車通行環境の整備に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> 車道上でも自転車が安全に通行できる連続的な空間が整備されれば、車椅子利用者にとってもかなり快適になると考えられ、歩道の通行者、自転車の双方にとって良いことだと思う
自転車の利活用について (ハンドバイクについて)	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子利用者にとって、日常の移動速度が一番の課題。ハンドバイク等により移動速度が向上すると、暮らしの便利さは劇的に変わると考えられる。ただし、安全に通行できる環境が必須となる ハンドバイク等の自転車の安全性は、自転車通行空間整備に伴う歩道上の安全性確保の延長線にある



聴覚障害者団体の回答

項目	回答
自転車危険と感じる場面	<ul style="list-style-type: none">• うしろから近づいてくる自転車の音に気が付かず、歩いているときにすぐ横をすり抜けられると危険• 死角のある交差点で飛び出してくる自転車• 急な坂道やカーブ等でスピードを出す自転車• 歩道上の放置自転車
自転車通行環境の整備に望むこと	<ul style="list-style-type: none">• 自転車専用レーンの整備• 死角の存在する箇所では自転車の一時停止が必要• 無灯火の自転車は認知できないため、夜間のライト点灯が重要(光を感じることで危険が回避できる)
自転車の利活用について	<ul style="list-style-type: none">• 子供の送迎や買い物などに自転車を利用することがある• スーパーマーケットの前等に駐車している自転車をきれいに整列してほしい• 歩道上の自転車と歩行者の通行区分を守っていない人が多い



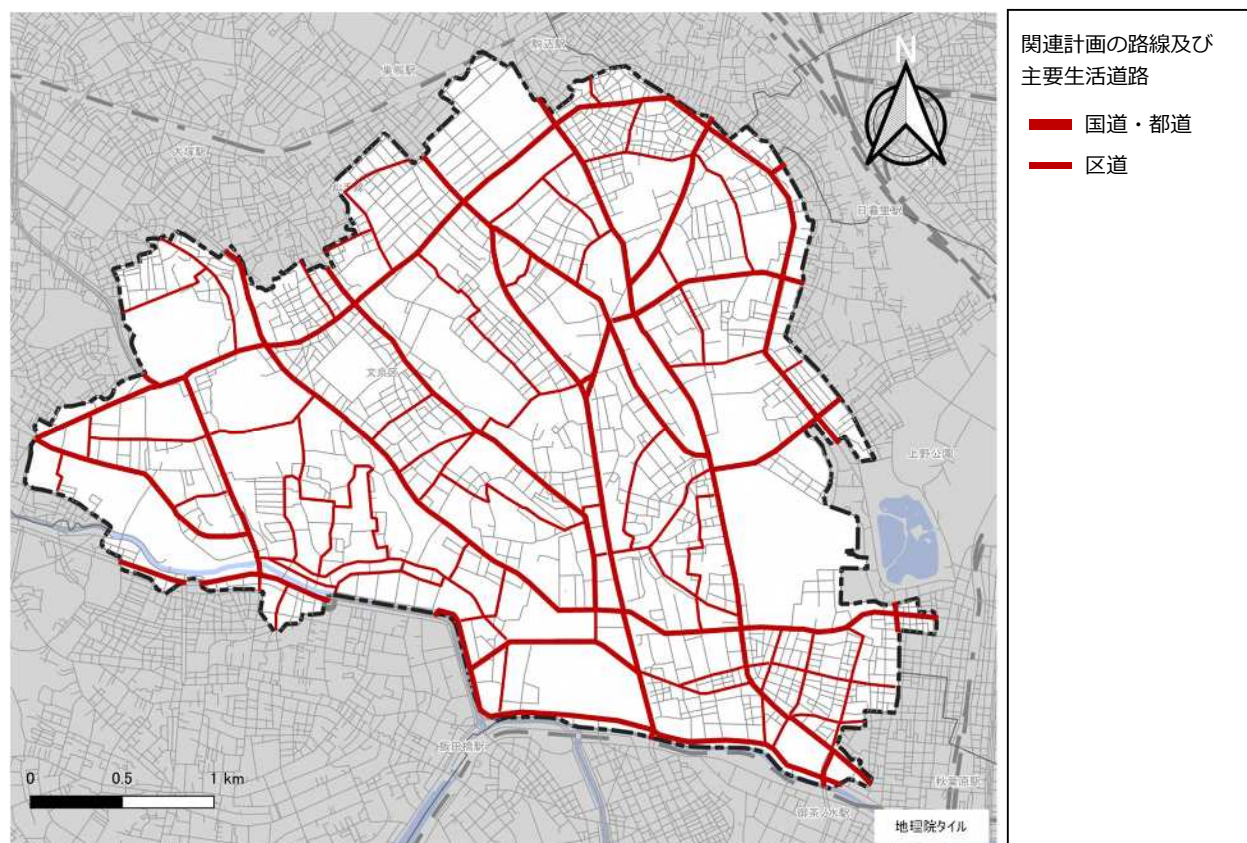
自転車ネットワーク路線選定に関する検討要素

(1) 関連計画の路線及び主要生活道路

下表に示す自転車通行空間の整備に関する関連計画及び文京区都市マスタープランの主要生活道路を自転車ネットワーク路線の軸として選定します。選定した路線は、以下のとおりです。

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
国道	東京 23 区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
都道	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
区道	文京区バリアフリー基本構想*	文京区	平成 28 年 3 月
主要生活道路		策定主体	策定期期
区道	文京区都市マスタープラン	文京区	平成 23 年 3 月

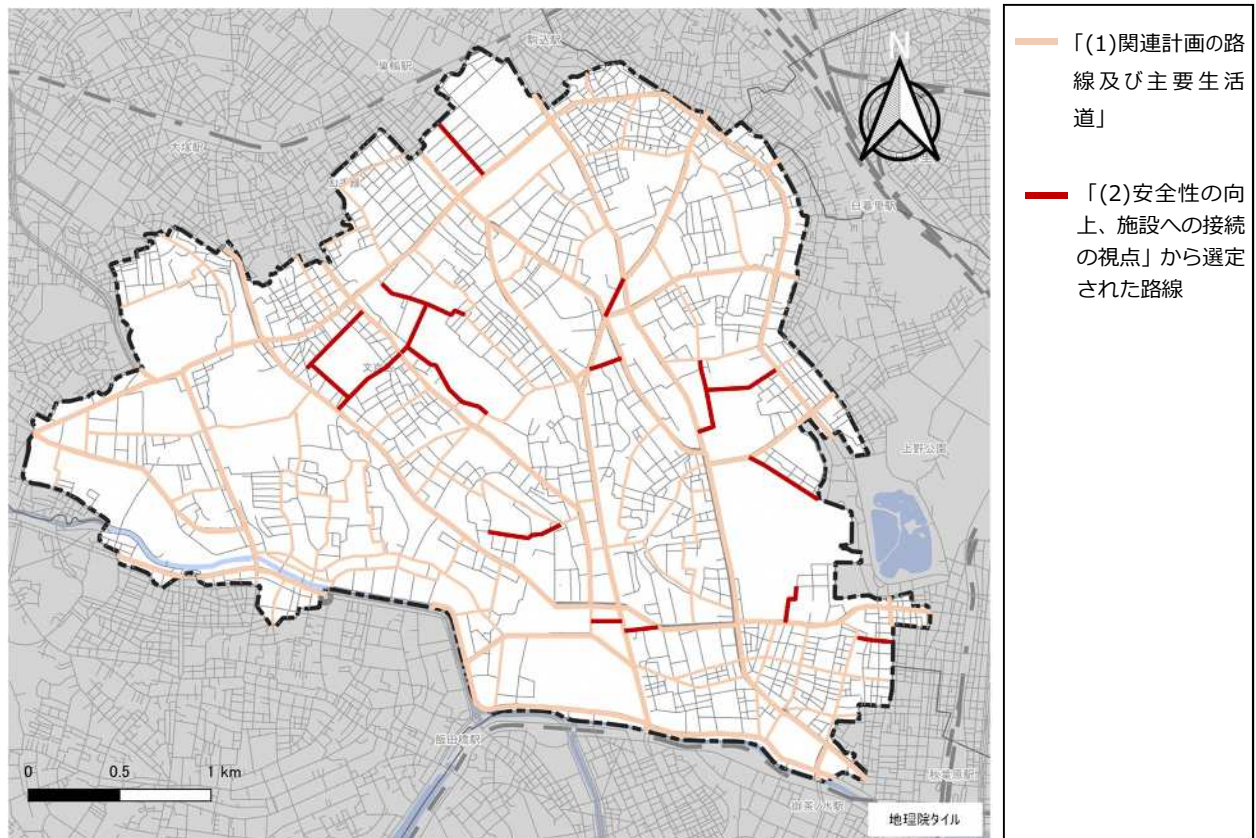
*文京区バリアフリー基本構想の生活関連経路のうち、1 次経路及び歩道のある 2 次経路を対象とします。



(2) 安全性の向上、施設への接続の視点から必要な路線

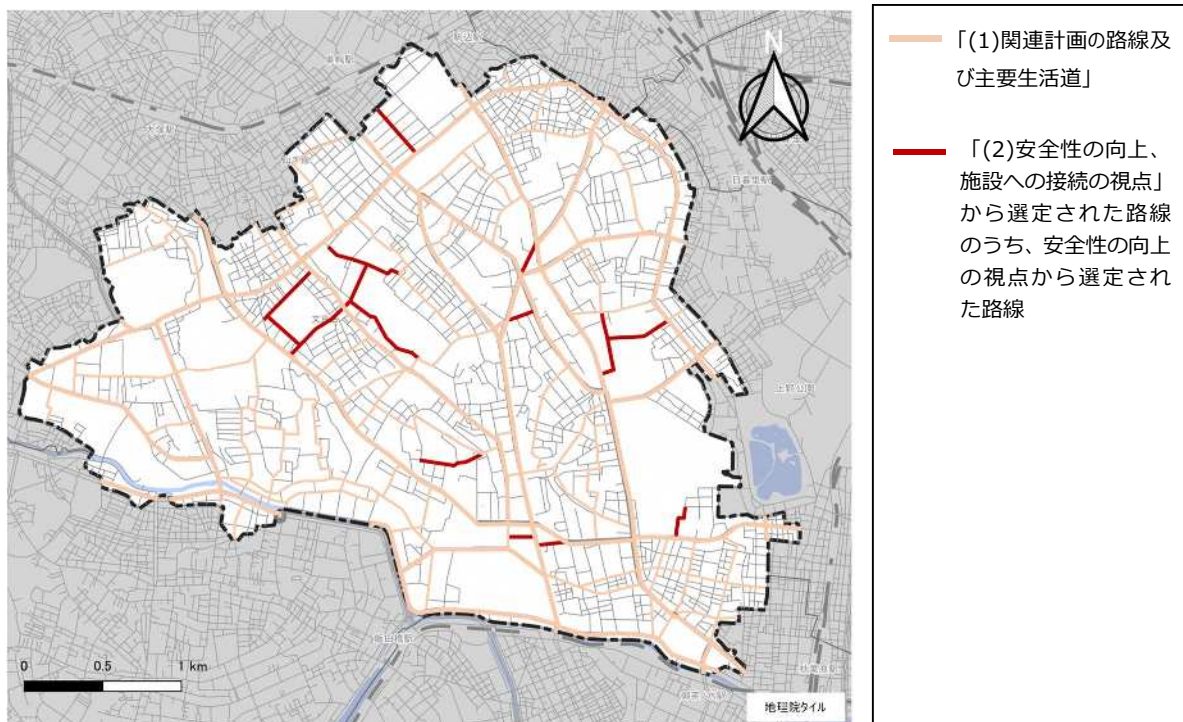
「(1)関連計画の路線及び主要生活道」より選定された路線に加え、下表に示す「(2)安全性の向上及び施設への接続の視点」から必要な路線を選定します。選定した路線は以下のとおりです。

視点	検討項目	抽出条件
安全性の向上	自転車関連の事故が発生した箇所	過去 2 年間で複数の事故が発生した路線(車道混在の整備が可能となる幅員を有する路線を対象とします)
	危険に感じる箇所(区民アンケート)	複数の回答者が指摘した路線
	自転車の利用が多い経路(区民アンケート)	回答者の自転車利用が多い路線
	シェアサイクルの利用が多い経路	シェアサイクルの利用が多い経路
施設への接続	鉄道駅	当該施設に接続する路線 (施設への接続の判断は、施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線とします)
	シェアサイクルポート	
	駐輪場	
	行政施設等	
	商業施設等	
	スポーツ施設・公園	
	学校(自転車通学制度のある高校、大学)	
	幼稚園・保育園	
観光スポット		



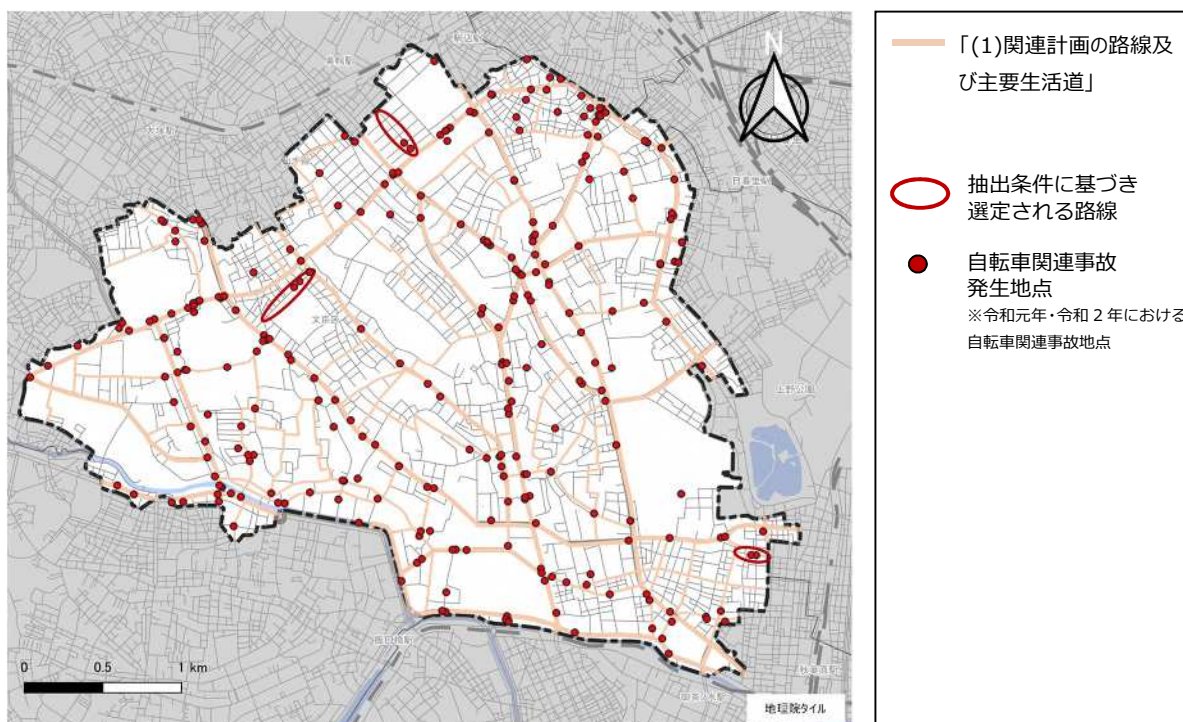
1) 安全性の向上の視点から選定した路線

「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、安全性の向上の視点から選定された路線は以下のとおりです。また、検討項目ごとの図面を以下に示します。



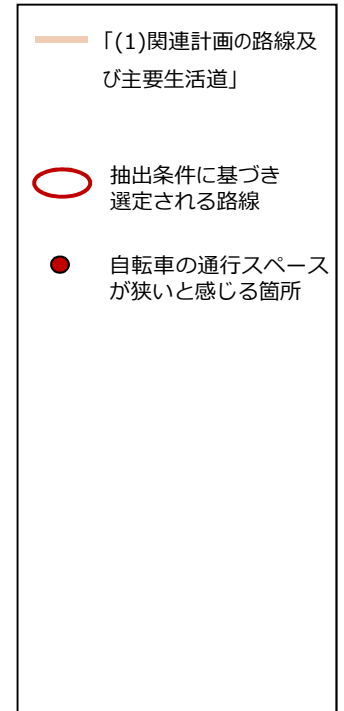
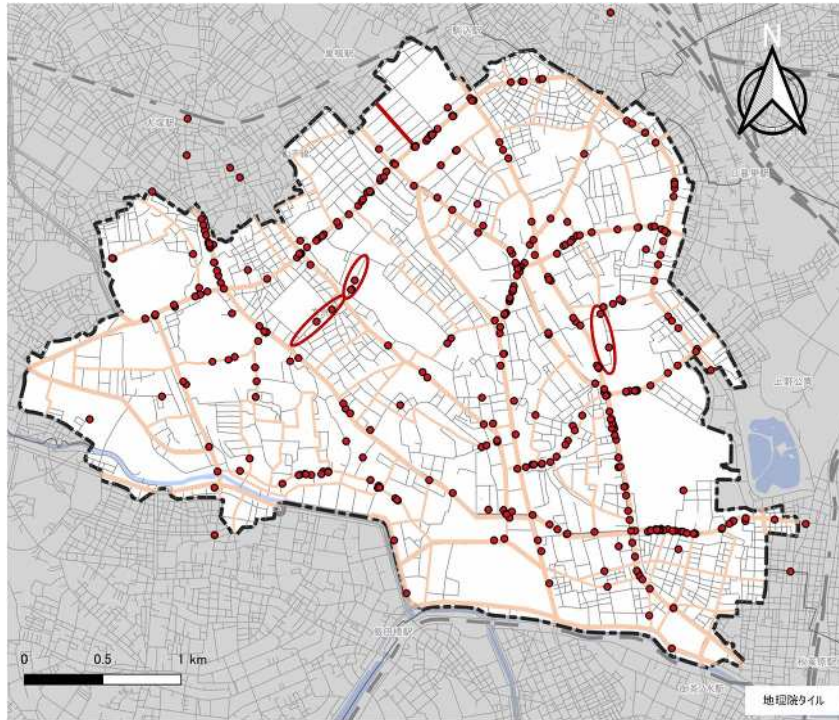
自転車関連の事故が発生した箇所

抽出条件:2年間で事故が2件以上発生している路線(車道混在の整備が可能となる路線を対象)



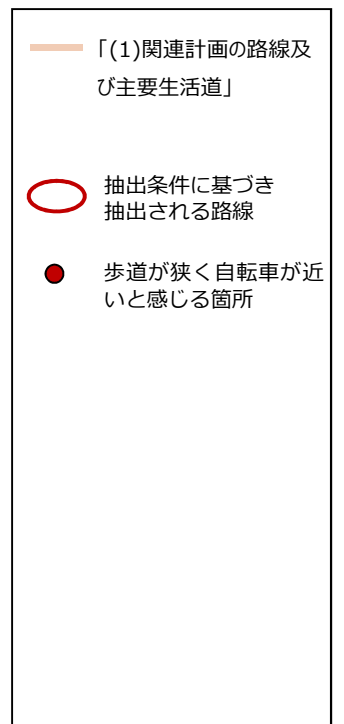
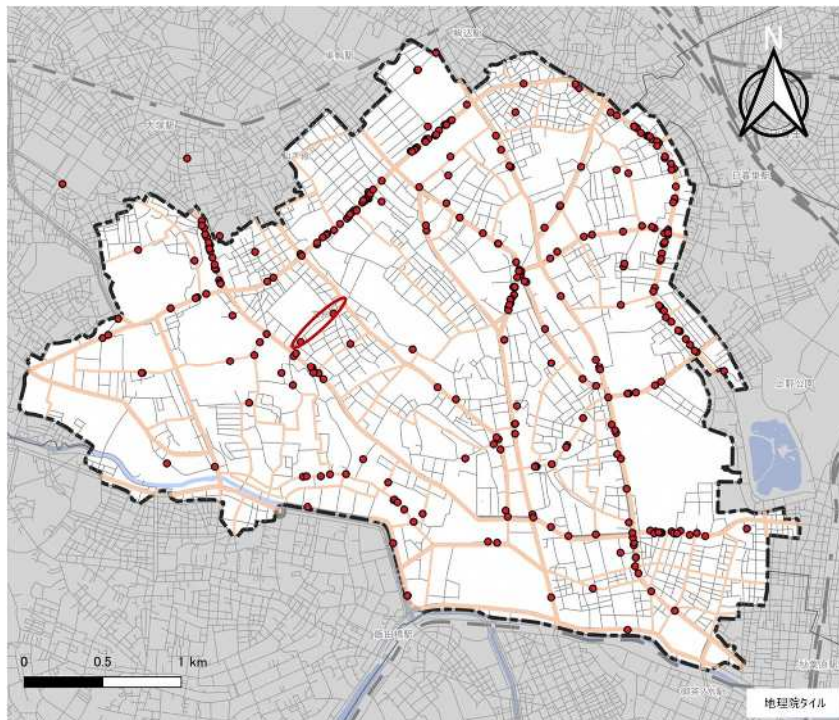
危険に感じる箇所（自転車の通行スペースが狭い）（区民アンケート調査より）

抽出条件：当該箇所が2件以上存在する路線



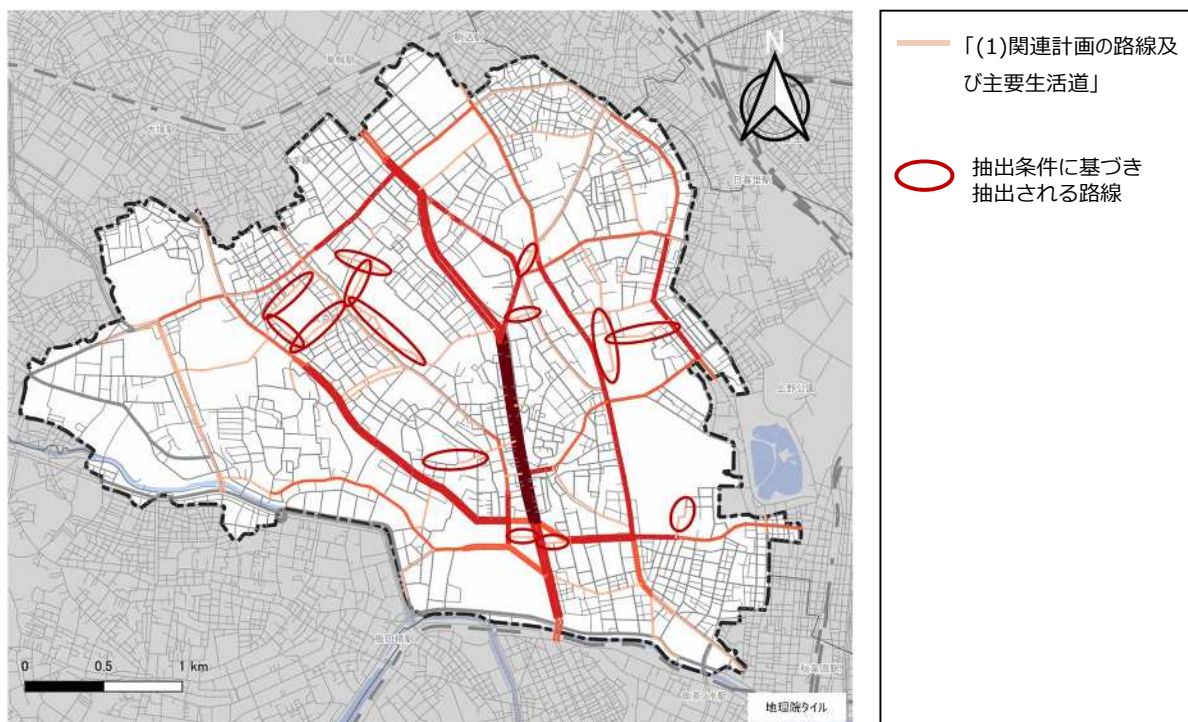
危険に感じる箇所（歩行時に歩道が狭く自転車が近い）（区民アンケート調査より）

抽出条件：当該箇所が2件以上存在する路線



自転車の利用が多い経路（区民アンケート調査より）

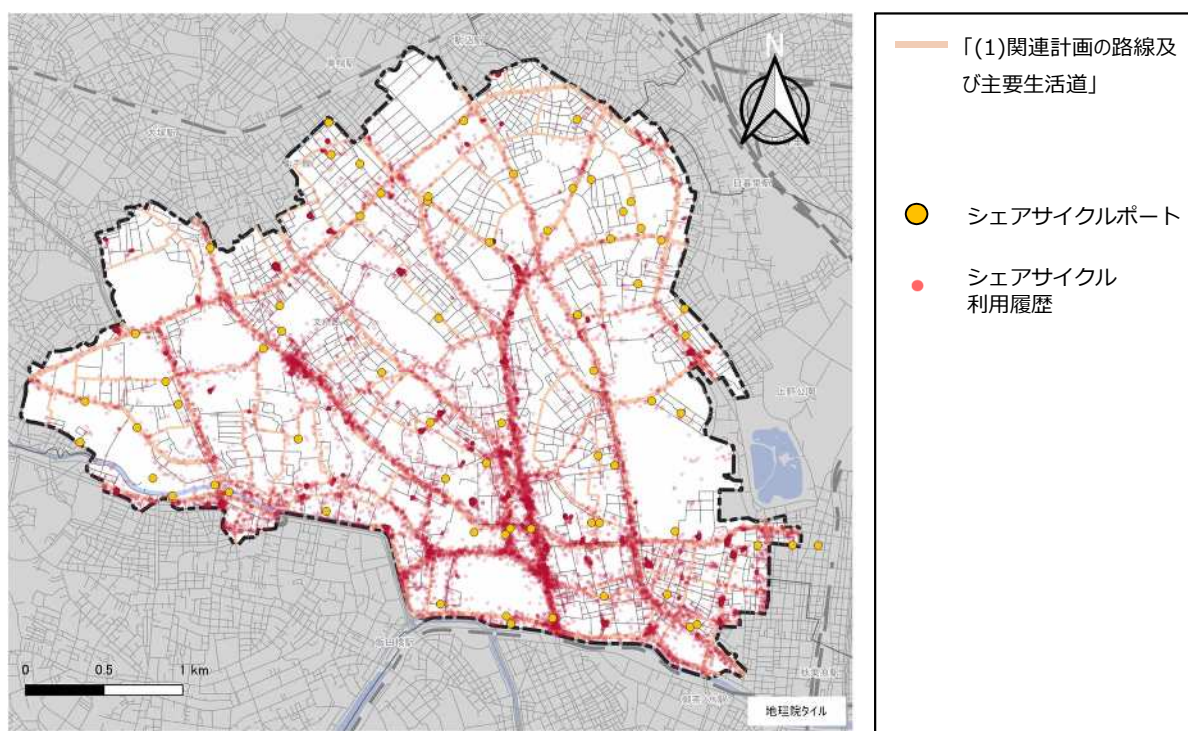
抽出条件：アンケート回答者のうち 10 人以上（約 2%以上）が利用している経路



シェアサイクルの利用が多い経路（シェアサイクル利用履歴より）

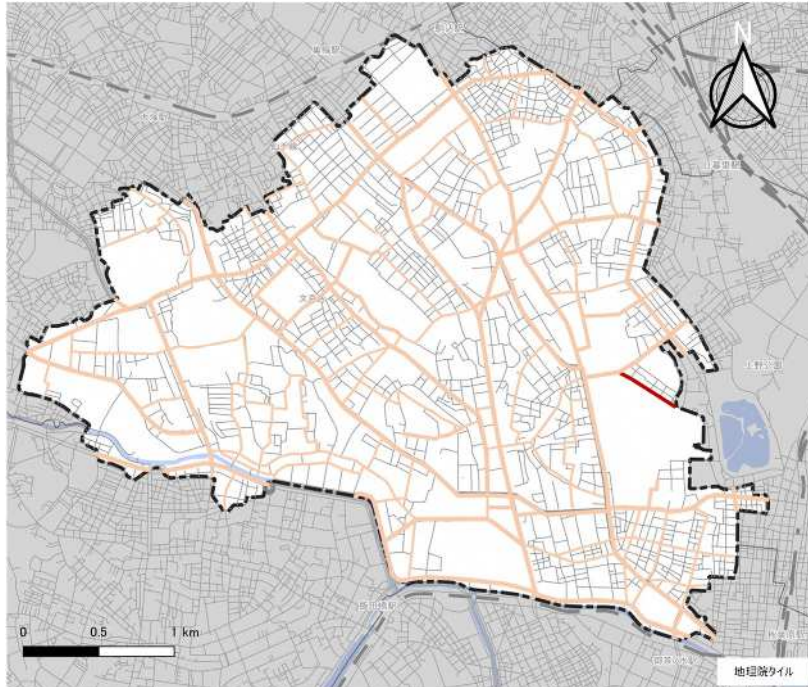
抽出条件：シェアサイクルの利用が多い経路

シェアサイクルの利用が多い経路は、関連計画の路線及び主要生活道路によって概ね網羅されています。



2) 施設への接続の視点から選定した路線

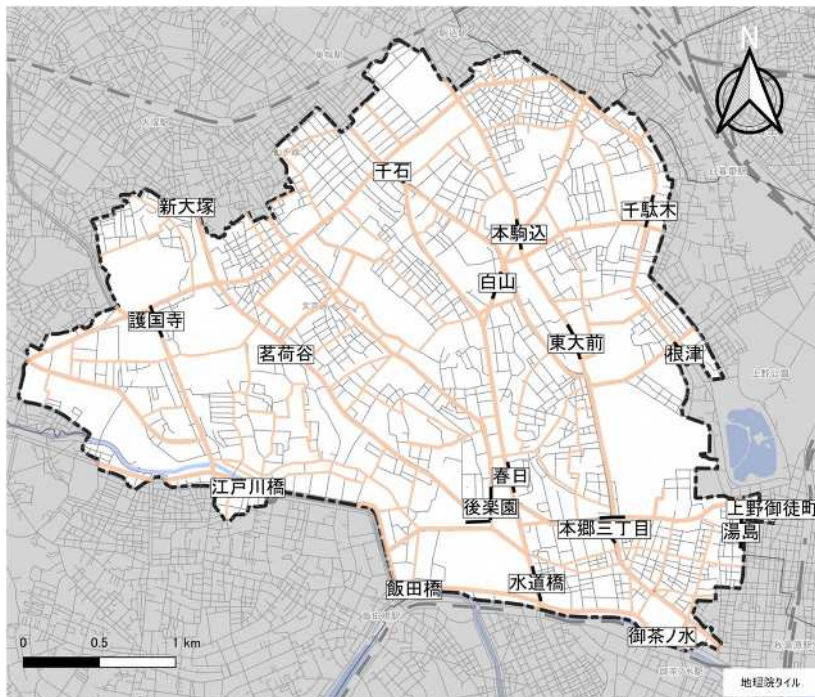
「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、安全性の向上の視点から選定された路線に加え、施設への接続の視点から選定された路線は以下のとおりです。また、検討項目ごとの図面を以下に示します。



- 「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び、「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、安全性の向上の視点から選定された路線
- 「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、施設への接続の視点から選定された路線

鉄道駅との接続

抽出条件：当該施設に接続する路線（施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象）
 鉄道駅は、抽出された路線によって概ね網羅されています。

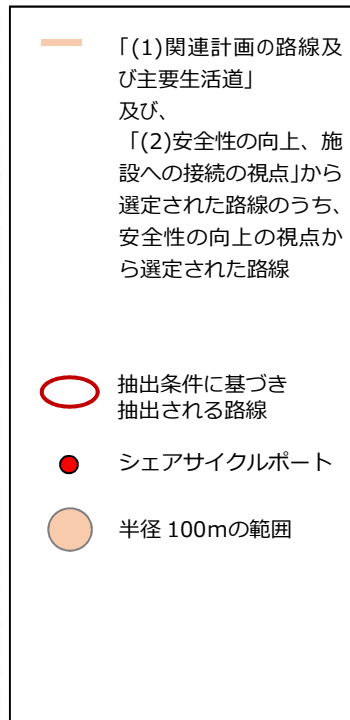
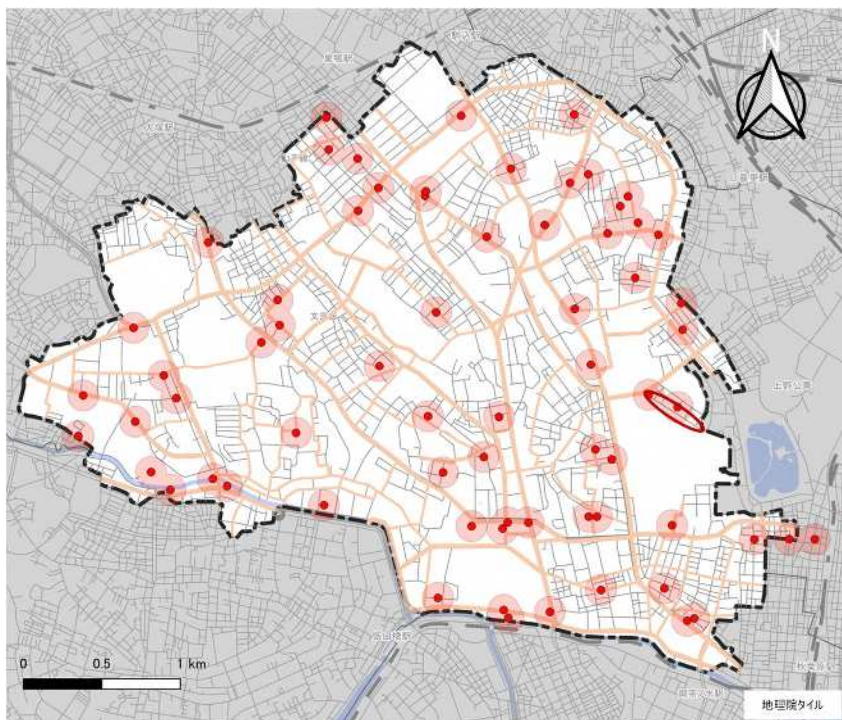


- 「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び、「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、安全性の向上の視点から選定された路線



シェアサイクルポートとの接続

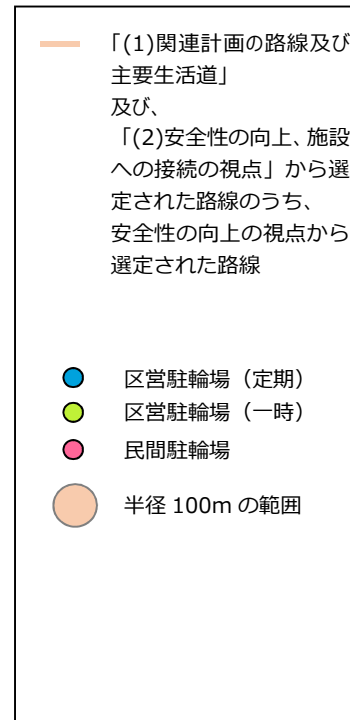
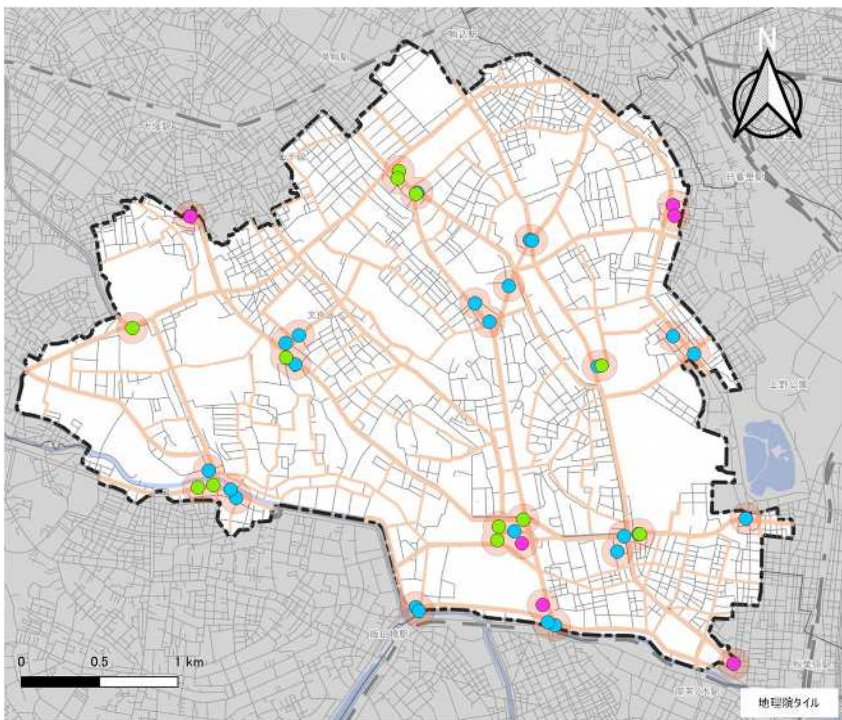
抽出条件: 当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)



駐輪場との接続

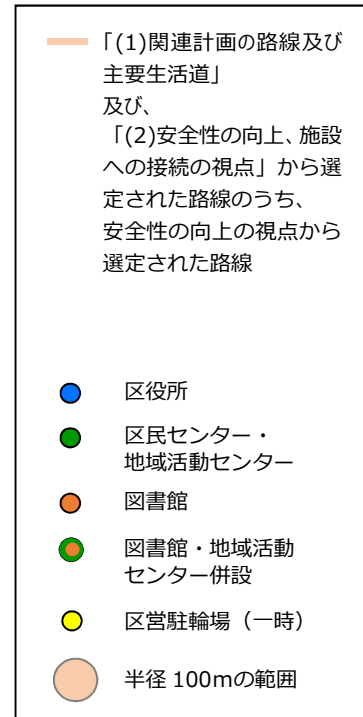
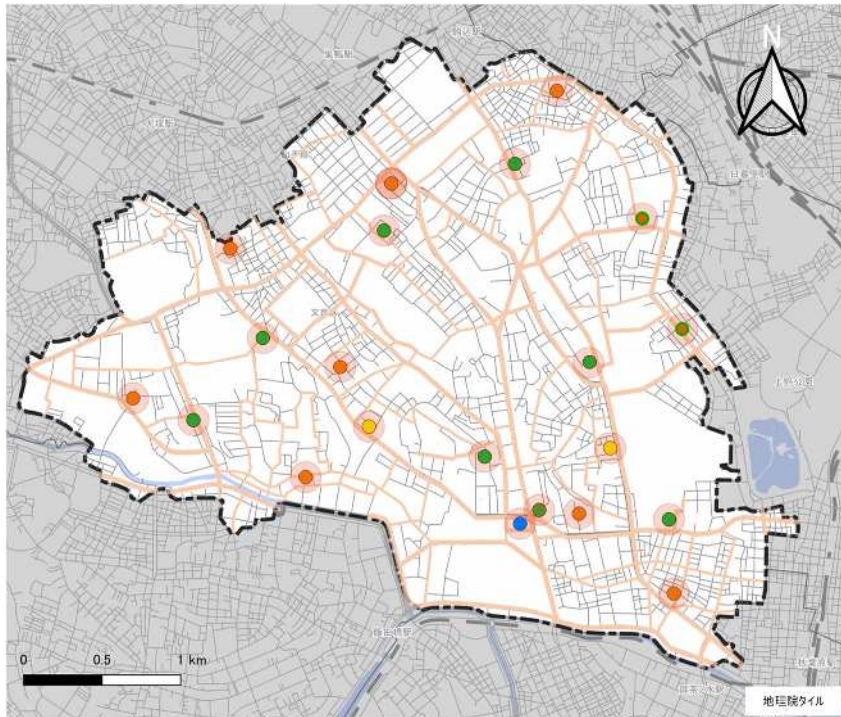
抽出条件: 当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)

駐輪場は、抽出された路線によって概ね網羅されています。



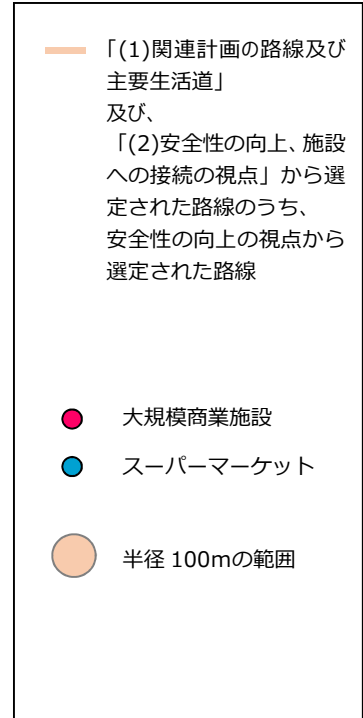
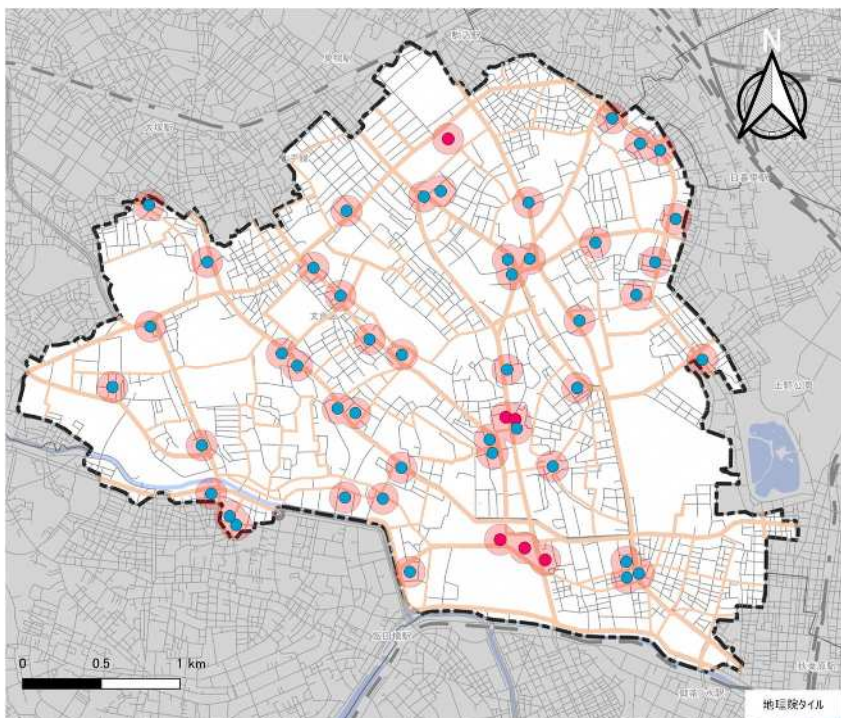
行政施設等との接続

抽出条件: 当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)
行政施設等は、抽出された路線によって概ね網羅されています。



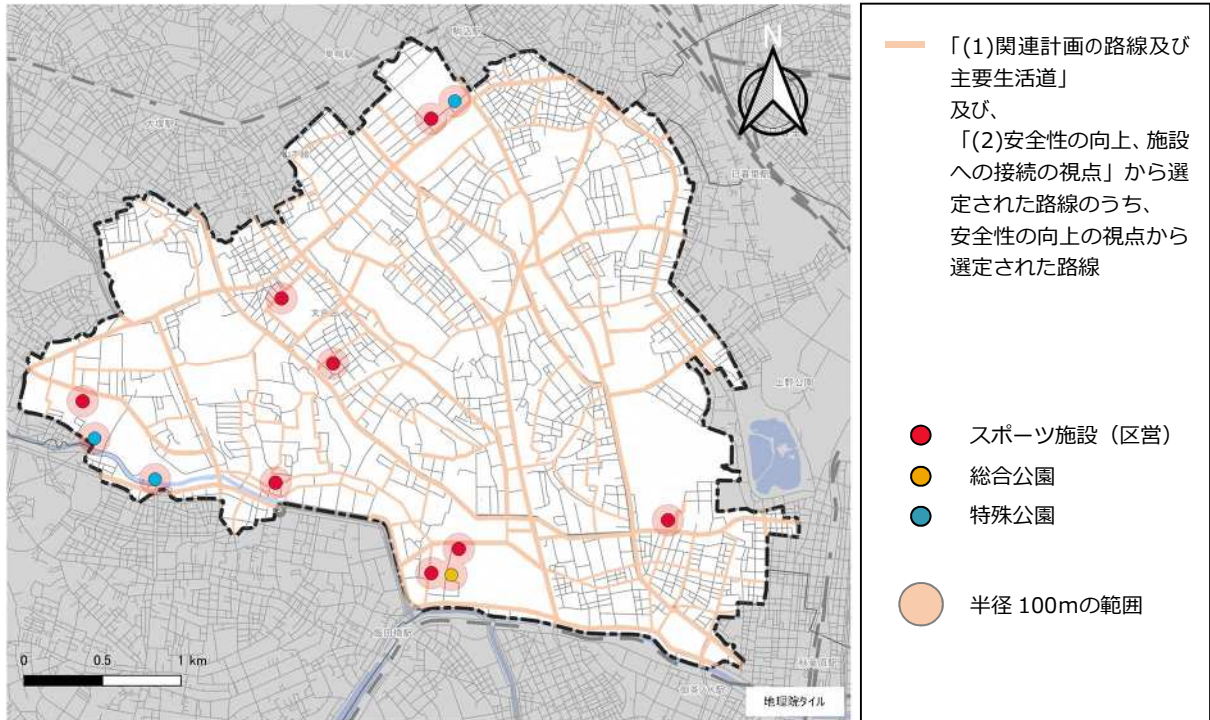
商業施設等との接続

抽出条件: 当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)
商業施設等は、抽出された路線によって概ね網羅されています。



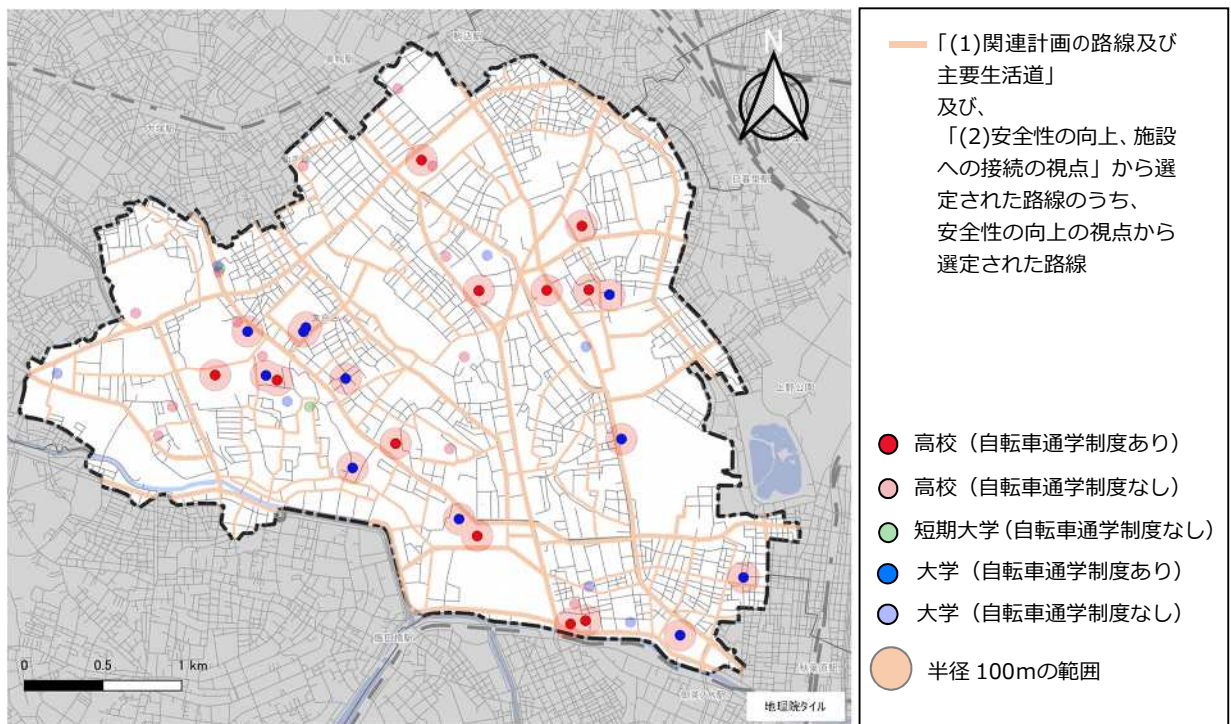
スポーツ施設・公園との接続

抽出条件:当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)
 スポーツ施設・公園は、抽出された路線によって概ね網羅されています。



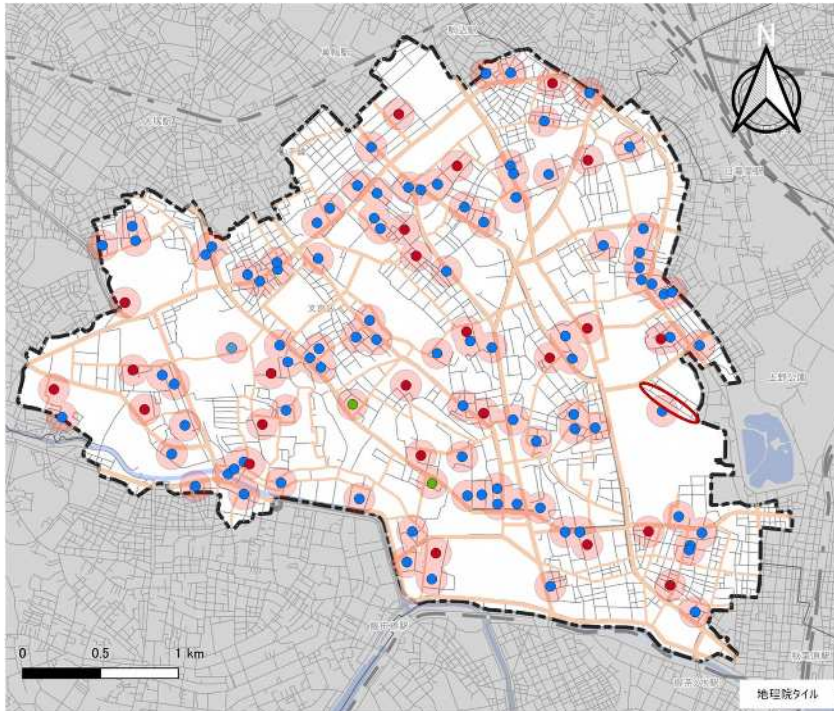
学校との接続

抽出条件:当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)
 学校は、抽出された路線によって概ね網羅されています。



幼稚園・保育園との接続

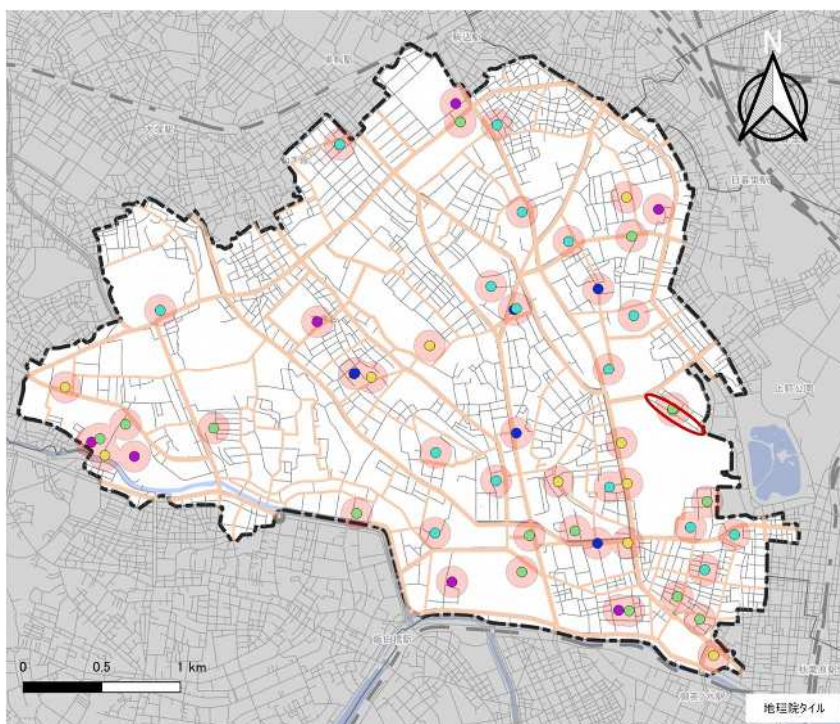
抽出条件: 当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)



- 「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び、「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、安全性の向上の視点から選定された路線
- 抽出条件に基づき抽出される路線
- 幼稚園(区立・私立)
- 認証保育園(私立)
- 認可保育園、認定こども園(区立、私立)
- 半径 100m の範囲

観光スポットとの接続

抽出条件: 当該施設に接続する路線(施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線を対象)



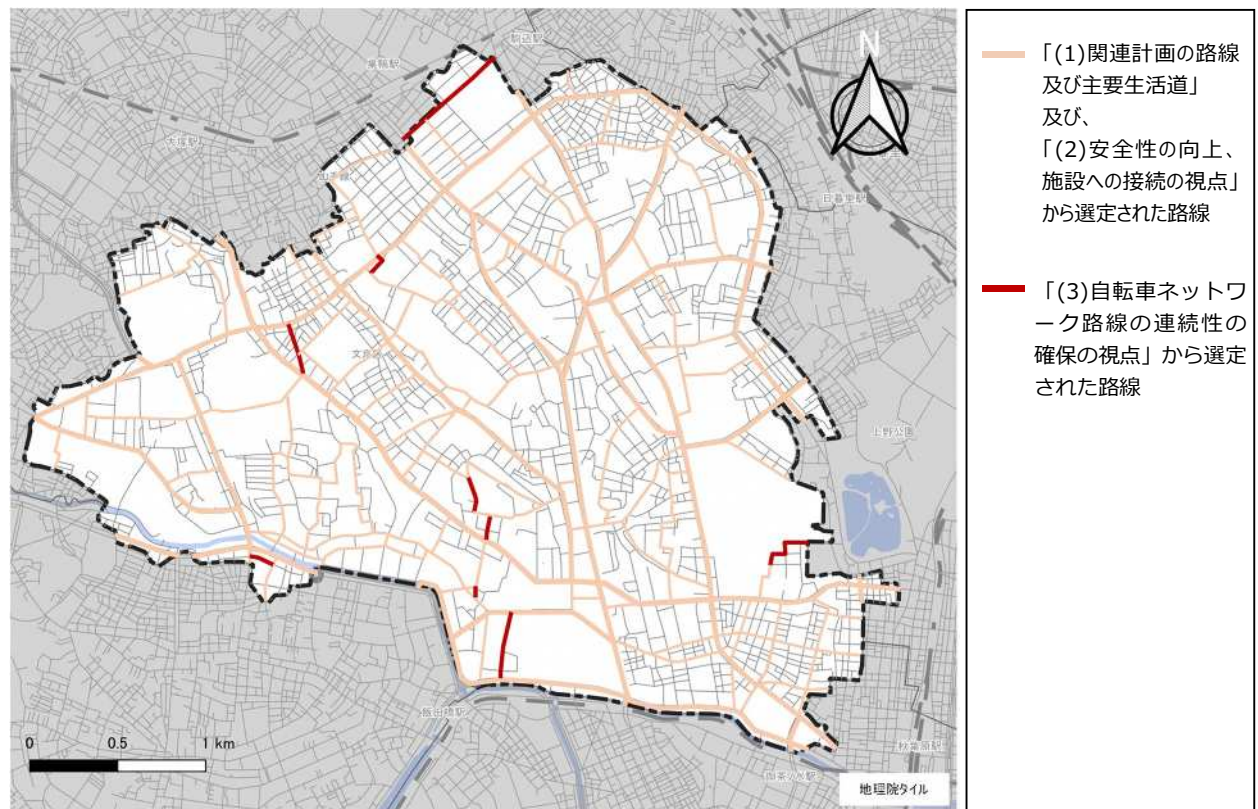
- 「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び、「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線のうち、安全性の向上の視点から選定された路線
- 抽出条件に基づき抽出される路線
- お寺・神社・教会
- 旧居跡・墓
- 史跡・旧跡
- 庭園・公園
- 美術館・博物館
- 半径 100m 圏域



(3) 自転車ネットワーク路線の連続性の確保の視点から必要な路線

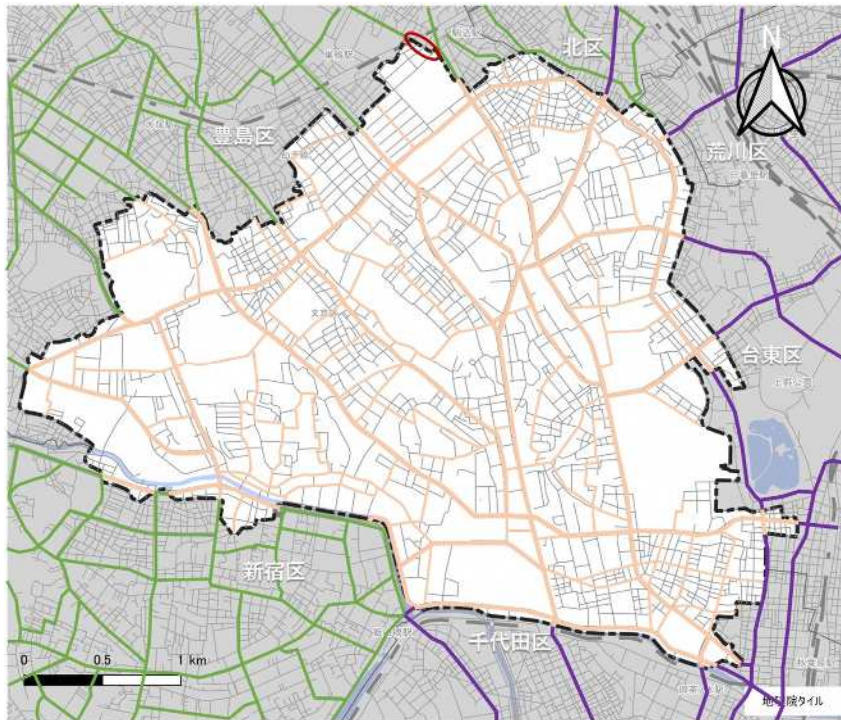
「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」で選定した路線に加え、下表に示す自転車ネットワーク路線の連続性の確保のために必要な路線を選定します。選定した路線は、以下のとおりです。

視点	検討項目	抽出条件
連続性の確保	隣接区の自転車ネットワーク路線との連続性	当該路線に接続する路線
	車道上の自転車通行空間既整備路線	これまでに車道上に自転車通行空間を整備した路線
	ネットワークの連続性確保のために必要な路線	連続性の確保のために必要な路線



隣接区の自転車ネットワーク路線との連続性

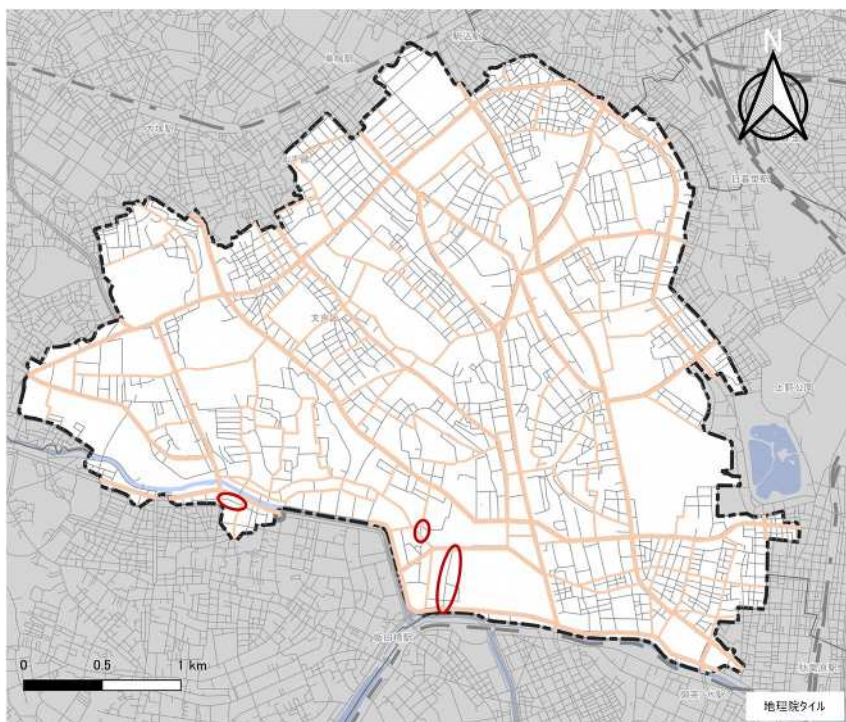
抽出条件：隣接区の自転車ネットワーク路線に接続する路線



- 「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び、「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線
- 抽出条件に基づき抽出される路線
- 隣接区の自転車ネットワーク路線（新宿区、豊島区、北区）
- （参考）千代田区、台東区、荒川区、北区の国道、都道 ※千代田区、台東区、荒川区の自転車ネットワーク計画は、未策定

車道上の自転車通行空間既整備路線

抽出条件：車道上に自転車通行空間が整備されている路線

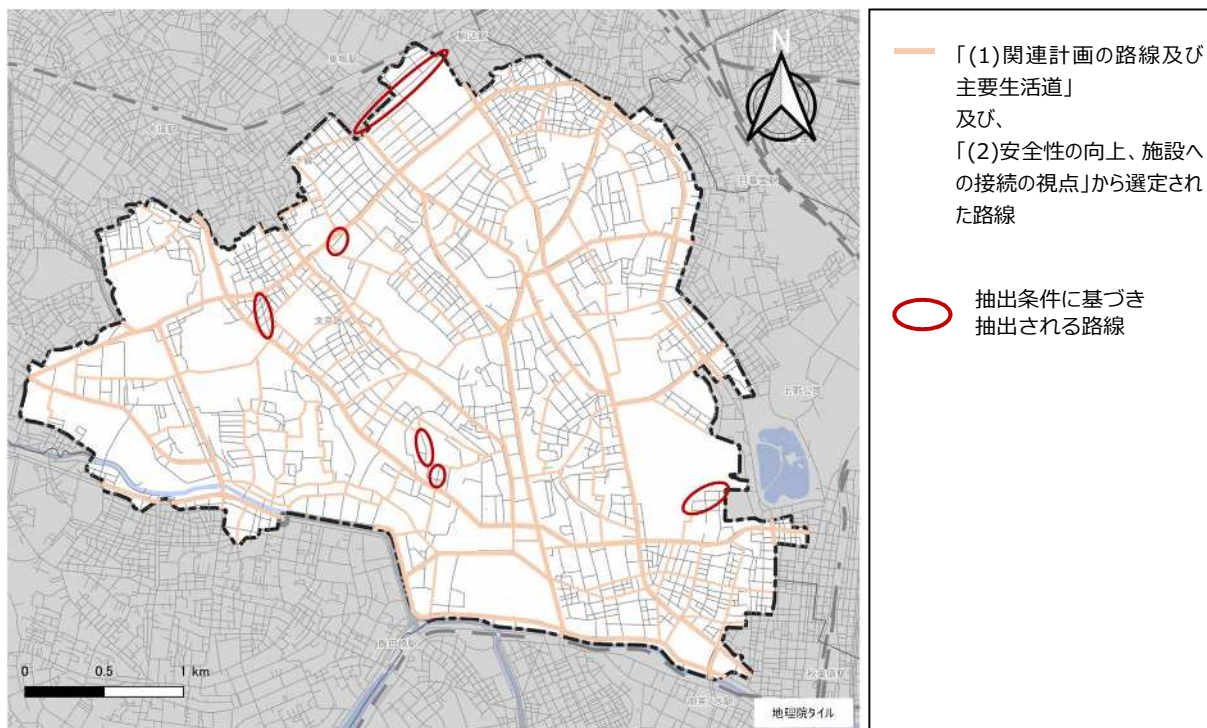


- 「(1)関連計画の路線及び主要生活道」及び、「(2)安全性の向上、施設への接続の視点」から選定された路線
- 抽出条件に基づき抽出される路線



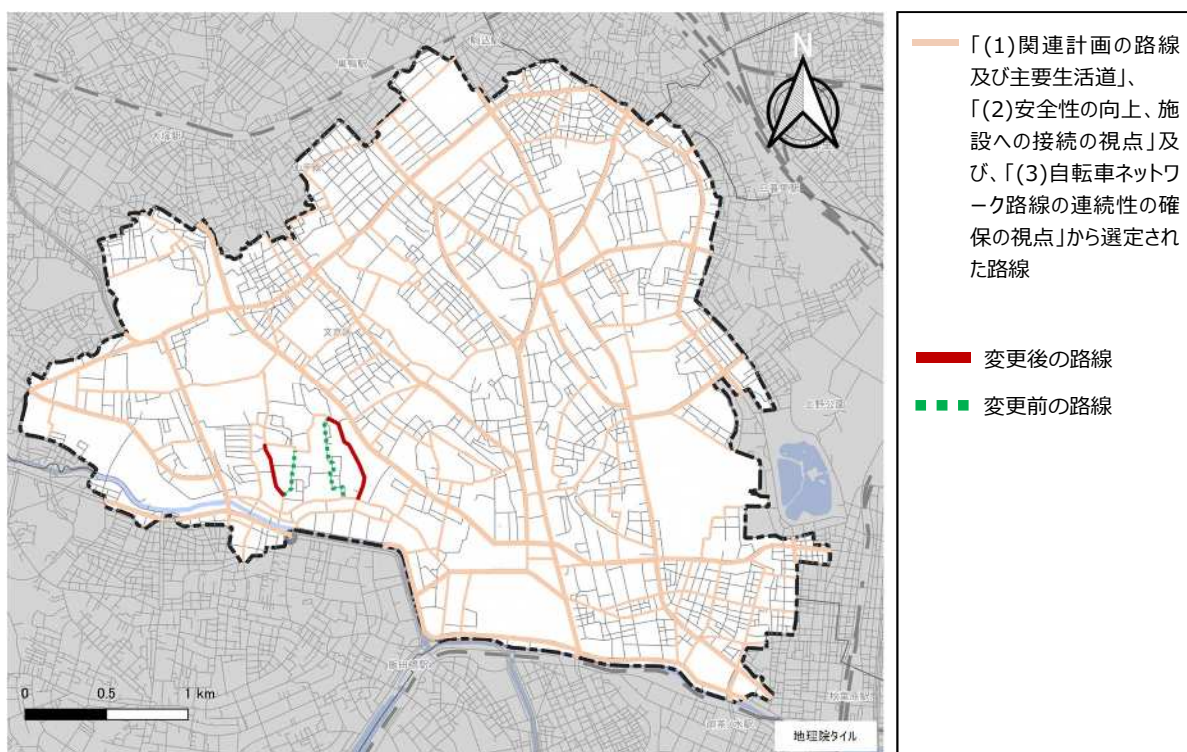
ネットワークの連続性確保のために必要な路線

抽出条件：連続性の確保のために必要な路線



(4) 道路幅員を考慮した路線の変更

(3)までに選定した路線のうち、道路幅員が狭い路線について、自転車の通行に適した並行する広幅員の路線がある場合には、選定路線を変更します。変更した路線は、以下のとおりです。



自転車ネットワーク路線の整備優先度に関する検討項目

以下の整備優先度の考え方に基づき、(ア)～(ウ)それぞれの視点から抽出される路線を以下に示します。

<整備優先度の考え方>

安全性の向上

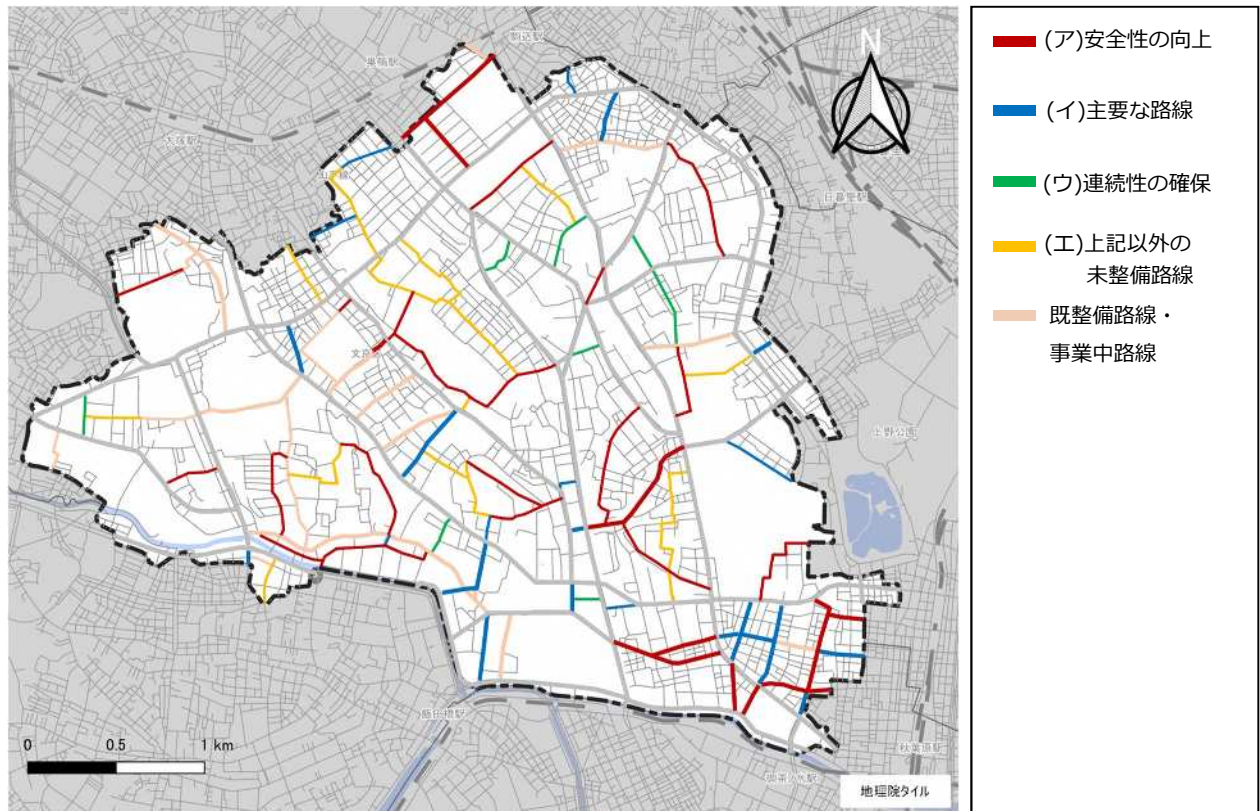
安全性の観点（事故、ヒヤリハット）から整備が必要な路線を優先します。

主要な路線

自転車専用通行帯や車道混在の整備が可能な歩道がある主要な路線を優先します。

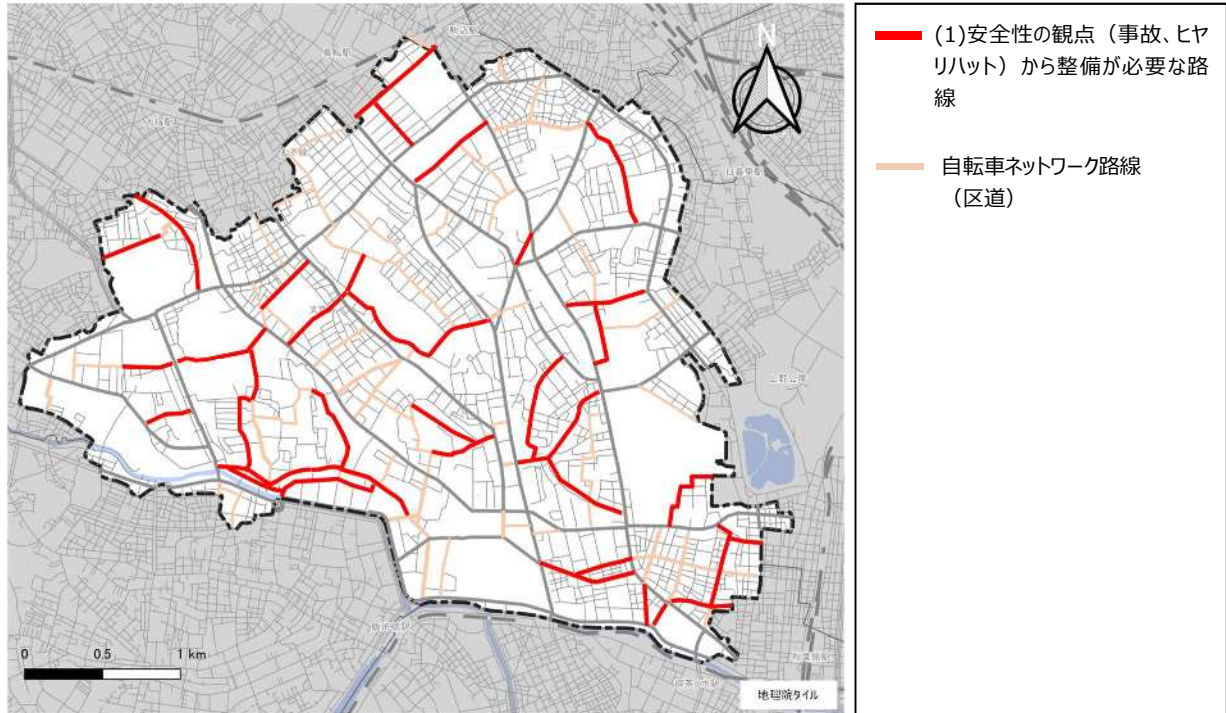
連続性の確保

路線の両端が幹線経路に接続し、ネットワーク機能の早期発現に資する路線を優先します。



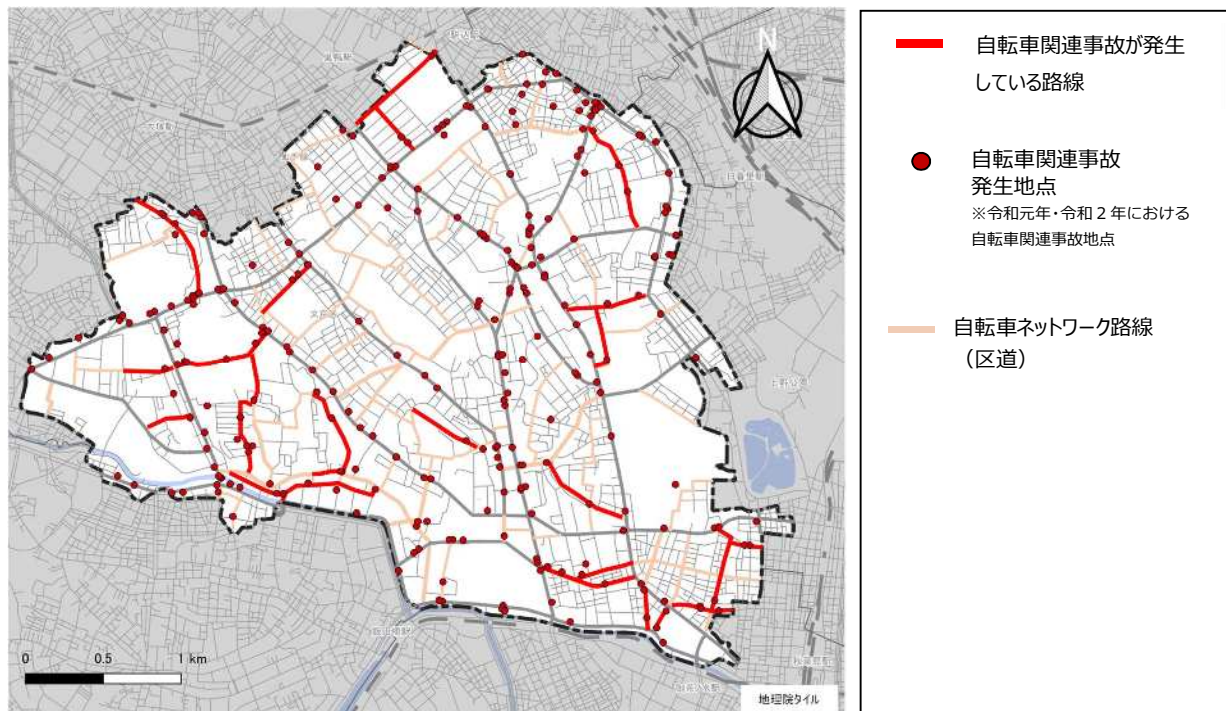
(ア) 安全性の向上

安全性の観点(事故、ヒヤリハット)から整備が必要な路線を抽出します。自転車ネットワーク路線のうち、自転車関連事故が発生している路線、ヒヤリハット地点(自転車の通行スペースが狭い、歩行時に歩道が狭く自転車が近いと感じる地点)が存在する路線を抽出します。抽出した路線を以下に示します。



自転車関連事故が発生している路線

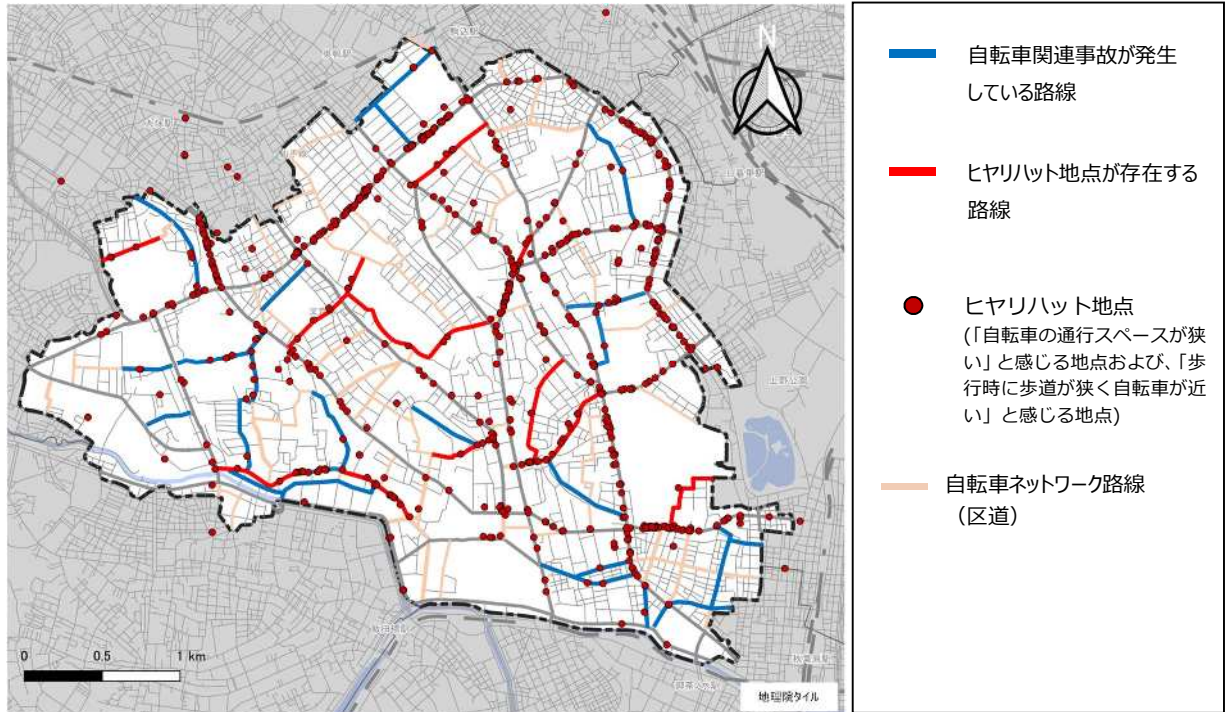
自転車関連事故が発生している路線を抽出します。



ヒヤリハット地点*

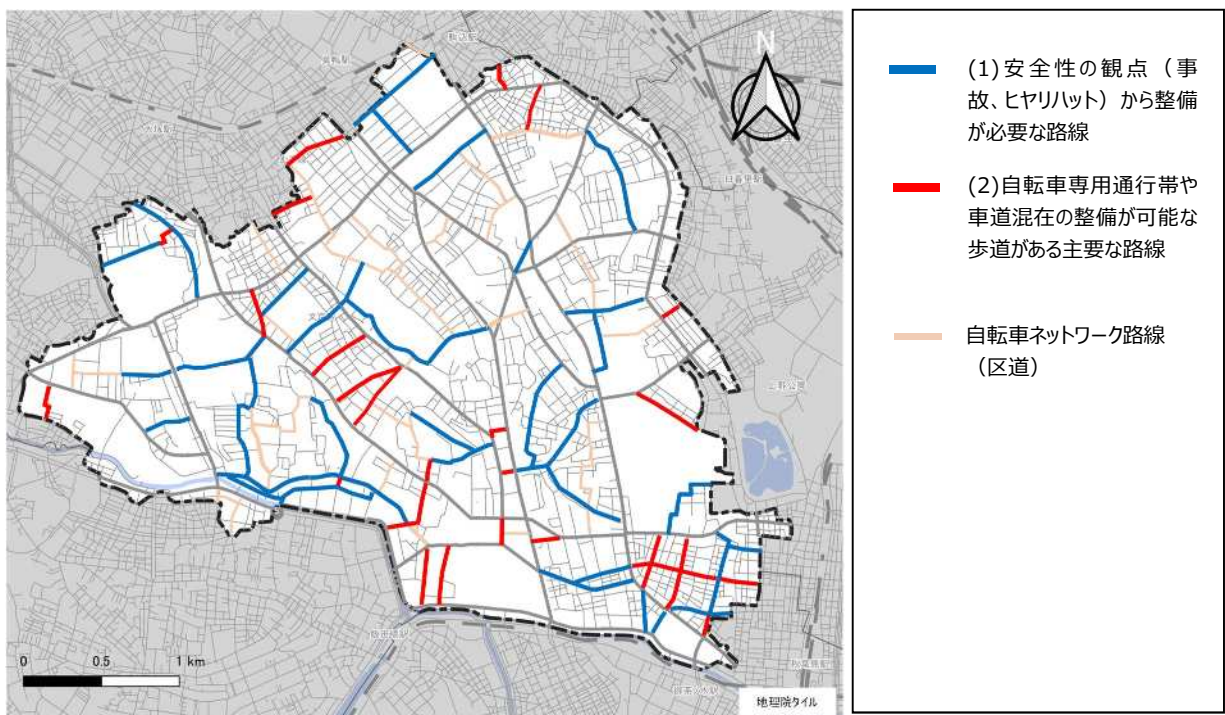
自転車関連事故が発生している路線に加え、ヒヤリハット地点(自転車の通行スペースが狭い、歩行時に歩道が狭く自転車が近いと感じる地点)が存在する路線を抽出します。

*「自転車の通行スペースが狭い」と感じる地点及び、「歩行時に歩道が狭く自転車が近い」と感じる地点



(イ) 主要な路線

(1)安全性の観点(事故、ヒヤリハット)から整備が必要な路線に加え、(2)自転車専用通行帯や車道混在の整備が可能な歩道がある主要な路線を抽出します。抽出した路線を以下に示します。



(ウ) 連続性の確保

(1)安全性の観点(事故、ヒヤリハット)から整備が必要な路線、(2)自転車専用通行帯や車道混在の整備が可能な歩道がある主要な路線に加え、(3)路線の両端が幹線経路に接続し、ネットワーク機能の早期発現に資する路線を抽出します。抽出した路線を以下に示します。

