

4. 自転車ネットワーク路線の選定

4-1 自転車ネットワーク路線選定の考え方

「基本方針」では、歩行者や自転車が集中する自転車利用者が多い15の鉄道駅周辺（広域拠点3駅、地域生活拠点7駅、身近な駅5駅）と国際戦略拠点（殿町地区周辺）において、地域自転車ネットワーク（自転車安全走行ルート）を優先的に整備する区域としています。

また、自転車ネットワークを市内全域に展開するため、地域自転車ネットワーク間を結ぶ広域自転車ネットワークを構築することとしています。

あわせて、生田緑地や等々力緑地などの観光資源や国際戦略拠点である川崎区殿町周辺地区を自転車で快適に周遊できるよう、多摩川サイクリングコースを基軸とした観光自転車ネットワークを構築することとしています。

このほか、自転車活用の取組としてシェアサイクルの実証実験により、「観光振興・商業活性化」や「公共交通の機能補完」、「放置自転車対策」などへの効果を検証することとしており、今後、新たな自転車利用の需要喚起による自転車通行量増加への対応が必要です。

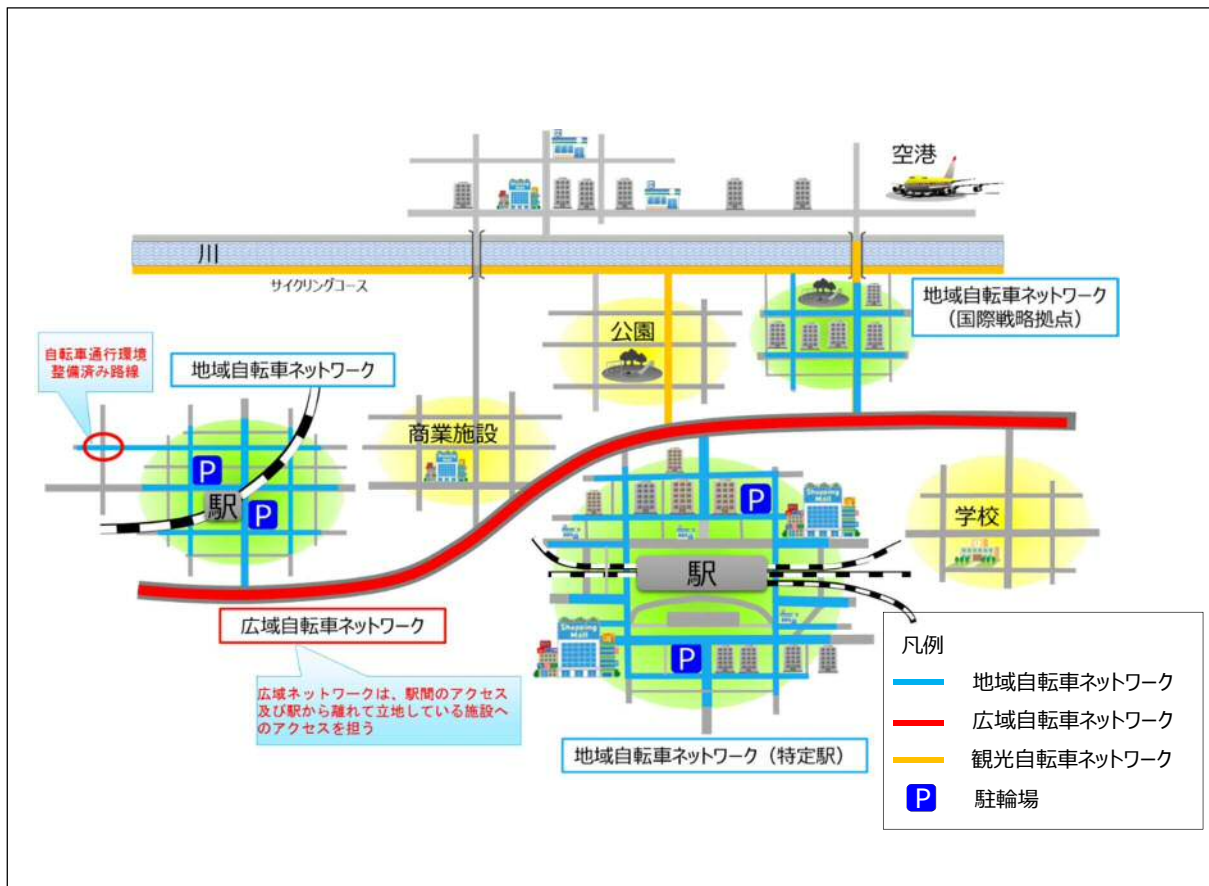


図 4-1 自転車ネットワークのイメージ図

（出典：「川崎市自転車利用基本方針」）

路線選定の考え方については、表 4-1、4-2 に示すように「基本方針」及び「ガイドライン」の理念等に基づいたものとするため、これらの考え方を整理しました。

表 4-1 「川崎市自転車利用基本方針」に基づく路線選定の考え方

川崎市自転車利用基本方針に示される留意点	路線選定の考え方
①自転車ネットワークの構築にあたっては、自転車通行環境の整備済み路線を考慮します。	⇒自転車通行環境整備済み区間をネットワーク路線として選定 【地域・広域】
②地域自転車ネットワークのうち、歩行者や自転車が特に多い駅については、歩行者や公共交通に配慮します。	⇒バス本数が多い区間においては、通行空間分離や代替路等を検討 【地域・広域】
③多摩川サイクリングコースへのアクセス向上を図ります。	⇒多摩川サイクリングコースへのアクセス区間を検討 【地域・観光】
④生田緑地や等々力緑地などの観光資源や国際戦略拠点である川崎区殿町地区を自転車で快適に回遊できる自転車ネットワークを構築します。	⇒生田緑地及び等々力緑地、川崎区殿町地区における自転車ネットワークを検討 【地域・観光】
⑤隣接する都市と連携を図りながら、自転車ネットワーク構築に向けた取組を推進します。	⇒隣接都市のネットワーク計画路線との整合を検討 【広域】

表 4-2 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく路線選定の考え方

ガイドラインに示される技術検討項目	路線選定の考え方
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客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	⇒「川崎市自転車利用基本方針」で選定されている15駅周辺（駐輪場）と居住地を結ぶ区間（アンケート調査による）【地域】 ⇒自転車利用者が多い区間（平成27（2015）年度道路交通センサスを参考）【広域】 ⇒商業施設、スポーツ関連施設、区役所等の位置を考慮【地域】
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	⇒平成25（2013）年～29（2017）年の過去5年間における自転車関連事故発生地点を考慮【地域】
③自転車通学路の対象路線	⇒本市には自転車通学路として指定されている区間はないが、15駅周辺の小学校通学路区間を考慮【地域】
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	⇒アンケート調査により、危険箇所を考慮【地域】 ⇒多摩川サイクリングコースへのアクセス区間を検討【地域・観光】
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	⇒大規模商業施設計画を考慮【地域】
⑥既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線	⇒自転車通行環境整備済区間をネットワーク路線として選定【地域・広域】
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	⇒自転車ネットワークの連続性を確保するための路線を選定【地域・広域】

これらの考え方に基づき、各自転車ネットワーク路線の選定を行います。

4-2 地域自転車ネットワーク路線(自転車安全走行ルート)の選定

(1) 地域自転車ネットワークの範囲

表 4-3 地域自転車ネットワークの対象区域

種別	鉄道駅
広域拠点の駅	川崎、武蔵小杉、新百合ヶ丘駅周辺
地域生活拠点の駅	武蔵溝ノ口、新川崎、鹿島田、向ヶ丘遊園、登戸、鷺沼、宮前平駅周辺
身近な駅	武蔵中原、武蔵新城、元住吉、中野島、柿生駅周辺
国際戦略拠点	川崎区殿町地区周辺

自転車は概ね 5km 未満において利用されていますが、図 4-2 に示すように駅端末交通手段としては、通勤・通学・私事目的ともに 3km までが大半を占めており、特に駅周辺 1km 未満では歩行者も多いことから、自転車利用者との分離が必要です。また、各拠点駅とその隣接駅との駅間境界(自転車駅勢圏)も、各駅とも概ね 1km となっています。

このようなことから、自転車利用者と歩行者の安全で快適な通行空間を確保するため、駅を中心とした半径 1km を地域自転車ネットワークとして設定します(図 4-3)。

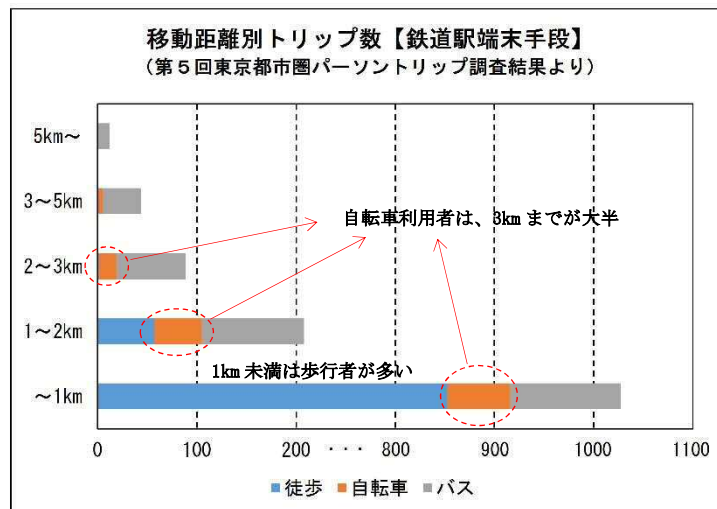


図 4-2 距離帯別交通手段別トリップ数【駅端末交通手段】(徒歩・自転車・バス)
(出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査結果(H20)より作成)

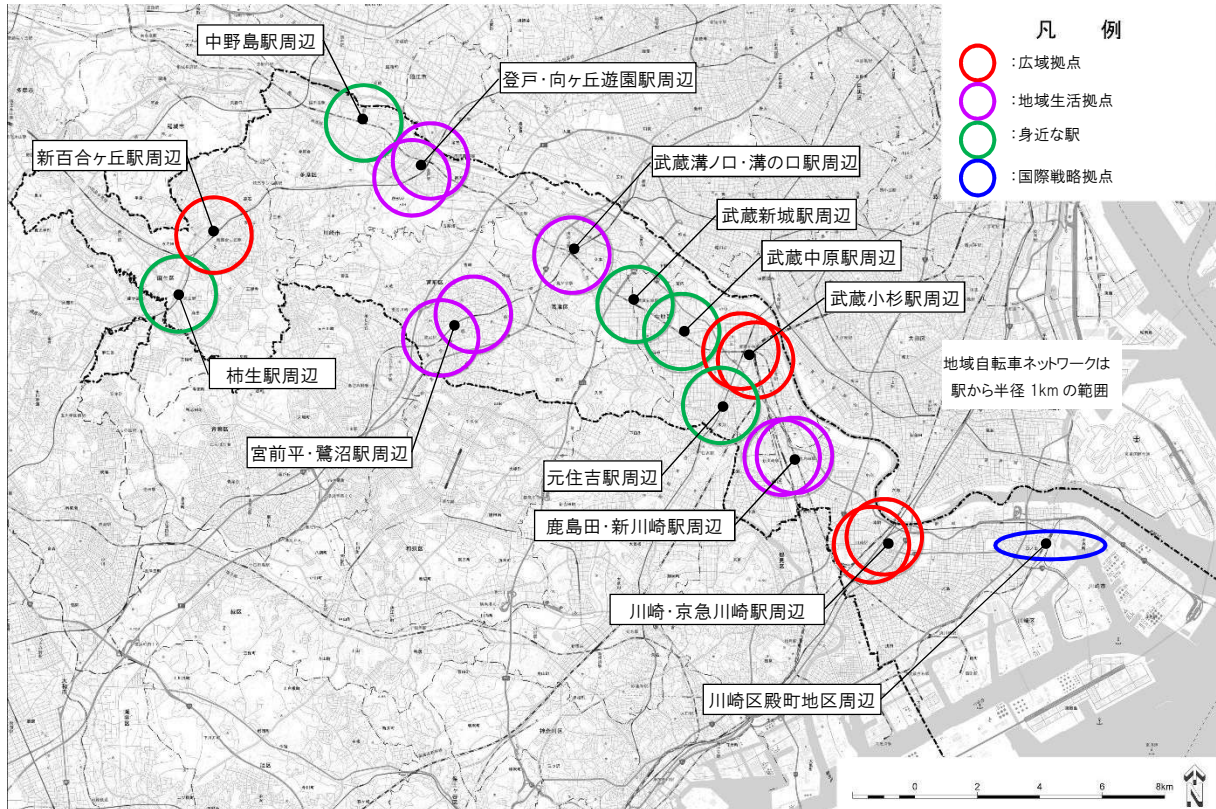


図 4-3 地域自転車ネットワークの設定

参考 自転車駅勢圏の算出

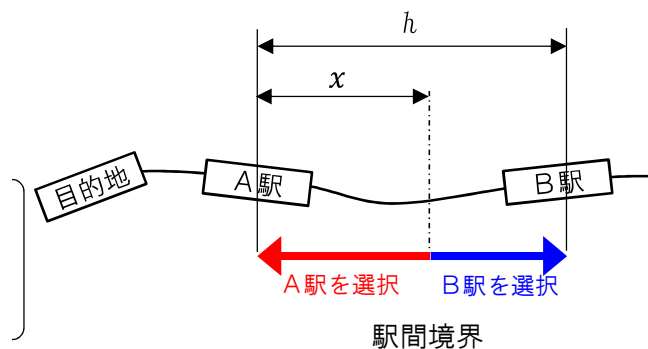
自転車利用者は、自分の目的地により早く着ける方の鉄道駅を選ぶ特性がある中で、隣りあう2つの駅のうち、どちらの駅を選ぶかの境界線を「駅間境界」と呼び、その駅間境界と駅との距離が自転車駅勢圏の範囲です。

なお、駅間境界を求める公式は、『自転車駐車場整備マニュアル』（自転車駐車場研究会）に示されています。

この算式によれば、各拠点駅とその隣接駅との駅間境界は、各駅とも概ね1kmとなります。

$$x = (h/2) + 66.7 (T_B - T_A)$$

- x : A 駅から境界線までの距離 (m)
- h : 2 駅間の距離 (m)
- T_A : A 駅から目的地までの乗車時間 (分)
- T_B : B 駅から目的地までの乗車時間 (分)



(2) 路線選定フローの設定

自転車ネットワーク路線選定の考え方に基づき、地域自転車ネットワーク路線の選定フローを次のように設定します。

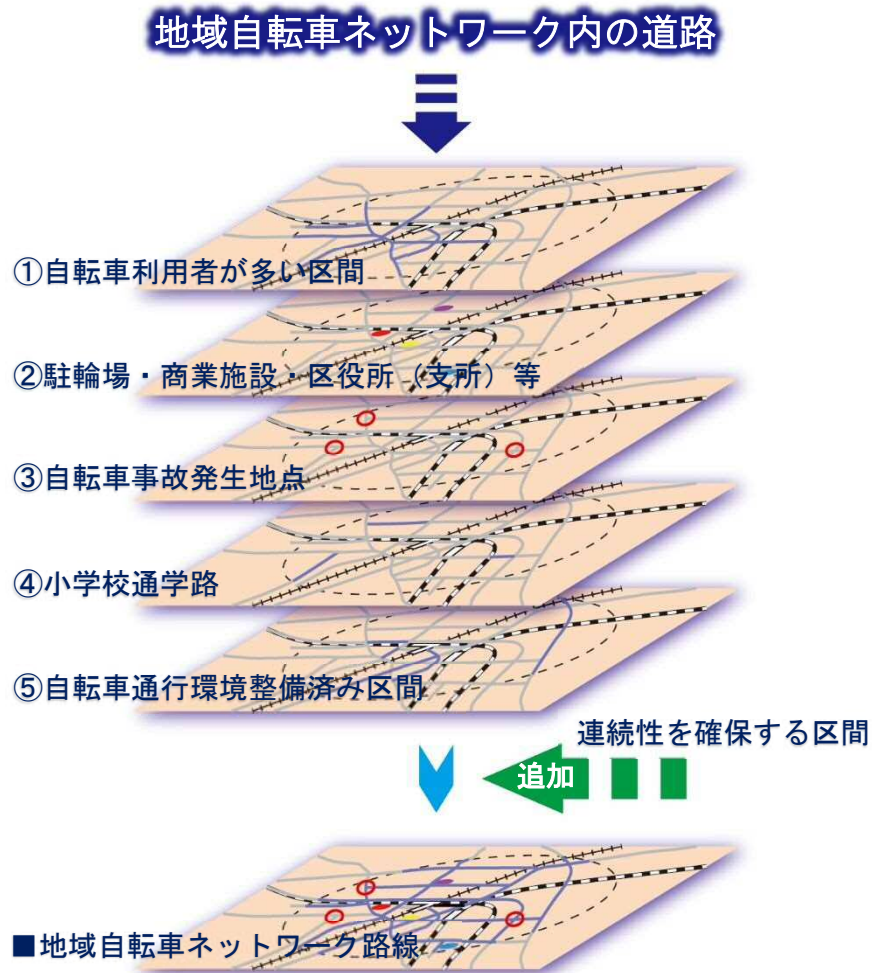


図 4-4 地域自転車ネットワーク路線の選定フロー

①自転車利用者が多い区間

自転車の交通量が多い区間を把握するため、対象鉄道駅周辺の駐輪場において、利用者の経路や危険箇所・内容等を把握するためアンケート調査を行い、自転車利用者が多い区間（アンケート回答者の5%以上が利用※）を抽出します。

※アンケート回答者の3%、5%、10%の路線について、費用対効果（自転車関連事故件数と整備延長）で比較を行った結果、5%が最も高い値となった。

調査対象：15 駅における駐輪場利用者
 調査方法：アンケート調査票配布（郵送回収）
 調査日：H30. 2. 9～2. 16 H30. 4. 23～4. 26
 配布人数：6, 902 人
 回収数：1, 731 枚※（回収率 25. 1%）
 調査内容：自転車の利用経路や走行上の危険箇所などの把握

◆地域ネットワーク構築エリアにおけるアンケート調査について

◎アンケート調査の目的

- ・地域NW内において、自転車利用の多い路線を抽出したいことから、当該駅自転車利用者の5%以上が利用する路線をアンケート調査から推定する

$$n = \frac{N}{\left(\frac{e}{K(\alpha)}\right)^2 \frac{N-1}{P(1-P)} + 1} \times A$$

α：母集団特性値の推定を認める確率（通常5%がよく用いられる）
 K(α)：正規分布の性質から与えられる値（α=5%のとき、K(α)=1.96）（信頼度9.5%）
 e：許容できるサンプリングの誤差（ここでは±5%と設定）
 P：母比率（ここでは5%と設定（5%以上に利用されている路線を抽出するため））

N：母集団の大きさ（自転車トリップ数（往復値）の1/2を用いる）
 n：必要とされるサンプル数
 A：単独駅エリア（面積3.14km²）に対する複数駅エリアの面積比

※「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」(H22.7 国交省都市計画調査室)を参考とした

★この式によるサンプル数を回収すると、95%の信頼度で、アンケート回答者（サンプル）の0%～10%（5%±5%）の人が利用している路線から、当該駅自転車利用者（母集団）の5%に利用されている路線を推定できる

・95%の信頼度とは：
 100回のアンケートを行った場合に例えると、95回はアンケート結果から母集団の特性を推定できることを意味する

（出典：「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き（H22.7 国交省都市計画調査室）」を参考に作成）

図 4-5 アンケート調査の実施概要

21

②駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

次の施設への接続を考慮します。

- ・駐輪場（シェアサイクルポートも考慮）
- ・大規模商業施設
- ・不特定多数の利用が見込まれる区役所・支所・図書館・市民館・公的スポーツ施設
- ・新たに建設が予定されている大規模施設

③自転車事故発生地点

平成 25（2013）～29（2017）年の 5 か年分において、自転車関連事故が発生した地点と、交差点部における事故多発箇所（5 件以上）を抽出します。

④小学校通学路

小学校通学路に指定されている区間のうち、歩行者と自転車の分離のため、歩道があり自転車の交通量が多い区間（アンケート回答者の 3%以上が利用）を抽出します。

⑤自転車通行環境整備済区間

これまでに「実施計画-STAGE1-」等に基づく対策などにより、自転車通行環境を整備した区間を抽出します。

◎連続性を確保する区間

- ・上記①～⑤で連続性が確保されていない路線については、ネットワーク機能を最大限に活かすため、ネットワーク形成上必要な路線を追加します。
- ・追加区間については、自転車事故発生地点を優先的に選定する上で、自転車利用者が多い区間、駅への最短経路等を考慮します。

※自転車に係る交通規制が実施されている区間等は除きます。

※バスの運行が多い区間については、自転車とバス等の交通に配慮します。

※地域自転車ネットワーク境界部における路線については、交通管理者との協議や事故発生状況等に応じて、適宜延長するものとします。

国際戦略拠点(川崎区殿町地区周辺)

川崎区殿町地区は、平成14(2002)年に施行された都市再生特別措置法に基づき都市の国際競争力の強化を図る上で、特に有効な地域として特定都市再生緊急整備地域として指定されており、企業等の集積が進んでいます。また、東京都側とつなぐ羽田連絡道路において自転車道が整備されることやシェアサイクル実証実験の実施など、自転車の活用を含めたまちづくりの取組が既に進められ、今後もさらに自転車利用の増加が見込まれる区域であることから、地域自転車ネットワークは特定都市再生緊急整備地域を基本として、隣接する地域を対象とします。この上で次の路線選定項目を設定します。

- ①特定都市再生緊急整備地域内及び同地域に接続する道路
- ②シェアサイクルのポート位置
- ③自転車通行環境整備が予定されている道路

4-3 広域自転車ネットワーク路線の選定

(1) 路線選定フローの設定

自転車ネットワーク路線選定の考え方に基づき、広域自転車ネットワーク路線の選定フローを次のように設定します。

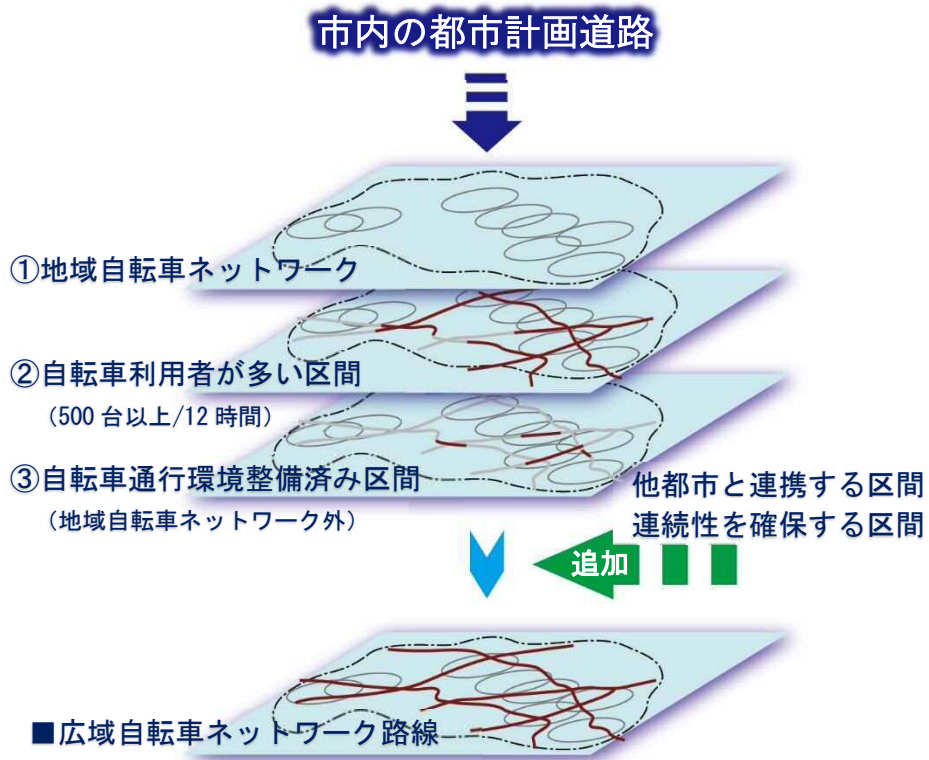


図 4-6 広域自転車ネットワーク路線の選定フロー

①地域自転車ネットワーク

地域自転車ネットワークを構築する区域を抽出します。

②自転車利用者が多い区間

「平成 27（2015）年度道路交通センサス」を参考に、自転車交通量が 500 台以上/12 時間の区間を抽出します。

③自転車通行環境整備済区間

地域自転車ネットワークを結ぶ都市計画道路の中で、これまでに「実施計画-STAGE1-」等に基づく対策などにより、自転車通行環境を整備した区間を抽出します。

◎連続性を確保する区間

・連続性が確保されていない路線については、ネットワーク機能を最大限に活かすため、ネットワーク形成上必要な路線を追加します。

◎他都市と連携する区間

・広域自転車ネットワークとしての機能を最大限に活かせるよう、隣接都市において自転車ネットワーク計画に位置づけられている路線と整合を図ります。



図 4-7 隣接都市における自転車ネットワーク計画の策定状況

※広域自転車ネットワークは、地域自転車ネットワーク間や駅間のアクセスなど、広域の自転車利用を想定していることから、自転車利用者と歩行者が錯綜する駅直近を通過する路線は除外します。

※地域自転車ネットワーク路線と広域自転車ネットワーク路線が重複する場合には、地域自転車ネットワーク路線として取り扱うものとします。

4-4 観光自転車ネットワーク路線の選定

(1) 路線選定項目の設定

自転車ネットワーク路線選定の考え方に基づき、観光自転車ネットワーク路線を次のように選定します。

多摩川サイクリングコースから観光施設(川崎大師、等々力緑地、生田緑地など)へアクセスする区間

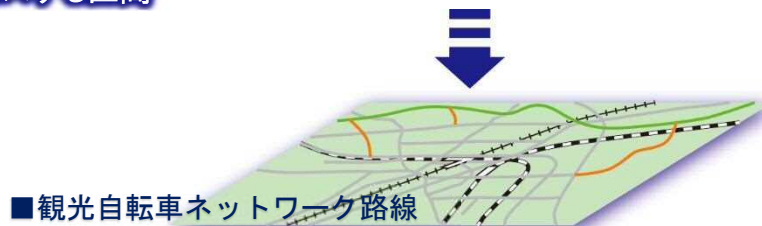


図 4-8 観光自転車ネットワーク路線の選定イメージ

多摩川サイクリングコースを観光自転車ネットワークの基軸とし、主に地域自転車ネットワーク内に立地する生田緑地や等々力緑地などの観光資源、国際戦略拠点である川崎区殿町周辺を自転車で快適に回遊できる路線を選定します。

4-5 自転車ネットワーク路線の選定結果

各自転車ネットワーク路線の選定結果は次のとおりです。また、各地域自転車ネットワーク及び広域自転車ネットワークにおける路線選定図を示します。

表 4-4 自転車ネットワーク路線の延長等

地域自転車ネットワーク等	半径 1km 圏 の面積 (km ²)	選定路線					
		広域ネット ワーク路線 (km)	地域ネット ワーク路線 (km)	観光ネット ワーク路線 (km)	路線延長 合計 (km)	網密度 (km/km ²)	
地域 自転車 ネット ワーク 路線	川崎・京急川崎駅	4.10	3.9	14.3		18.2	4.44
	鹿島田・新川崎駅	3.73	0.8	13.7		14.5	3.89
	武蔵小杉駅	4.00	3.7	12.2		15.9	3.98
	元住吉駅	3.14	1.9	11.1		13.1	4.17
	武蔵中原駅	3.14	2.5	11.0	2.3	15.8	5.03
	武蔵新城駅	3.14	1.0	13.5		14.5	4.62
	武蔵溝ノ口・溝の口駅	3.39	1.1	11.3		12.4	3.66
	宮前平・鷺沼駅	5.10	4.0	10.9		14.9	2.92
	登戸・向ヶ丘遊園駅	4.45	0.9	14.5	1.8	17.2	3.87
	中野島駅	3.14	0.9	8.9		9.8	3.12
	新百合ヶ丘駅	3.14	1.6	10.1		11.7	3.73
	柿生駅	3.14	1.2	9.4		10.6	3.38
	川崎区殿町地区	—	—	2.7	3.6	6.3	—
広域自転車ネットワーク路線 (地域自転車ネットワーク外)	—	50.4	—	—	50.4	—	
総延長	—	73.9	143.7	7.7	225.3	—	

【参考】

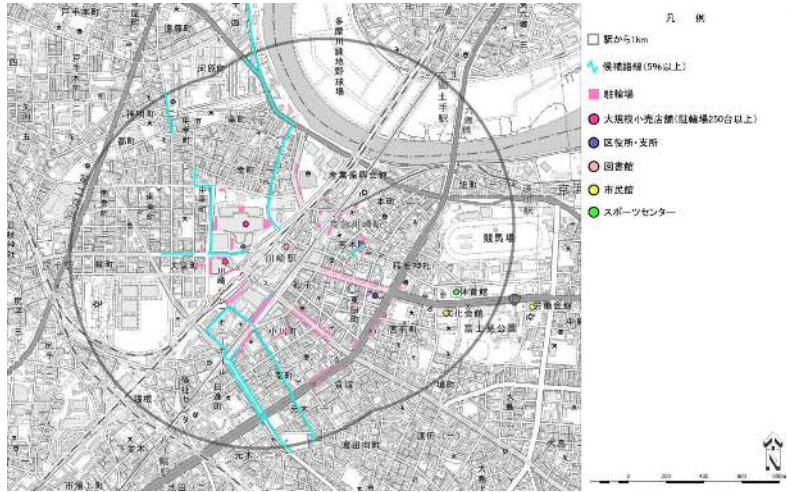
自転車通行環境整備延長 213km (P14) は、自転車ネットワーク路線総延長 225.3km と自転車ネットワーク路線外整備済延長 6.5km (P87) を足したのから、国土交通省管理区間※の延長 18.1km (P87) を差し引いたものです。

※国土交通省管理区間については、自転車ネットワーク路線の選定は行いますが、整備形態・整備時期は道路管理者が決定することから、自転車通行環境整備延長には含んでいません。

■地域自転車ネットワーク内の路線選定

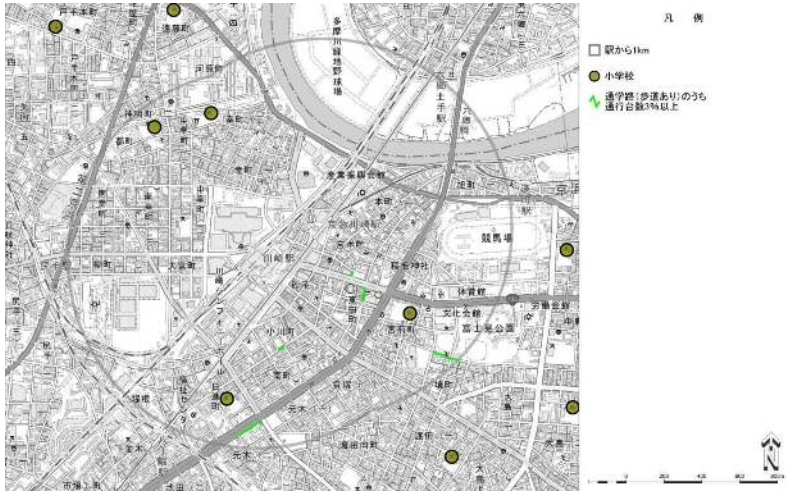
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



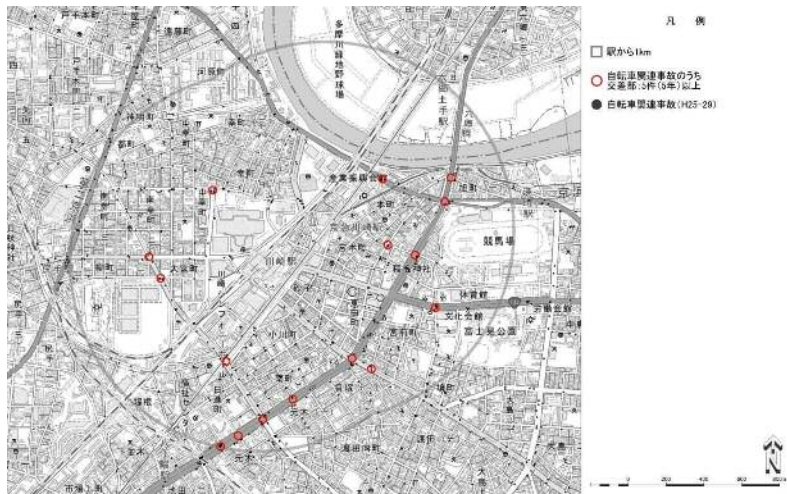
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



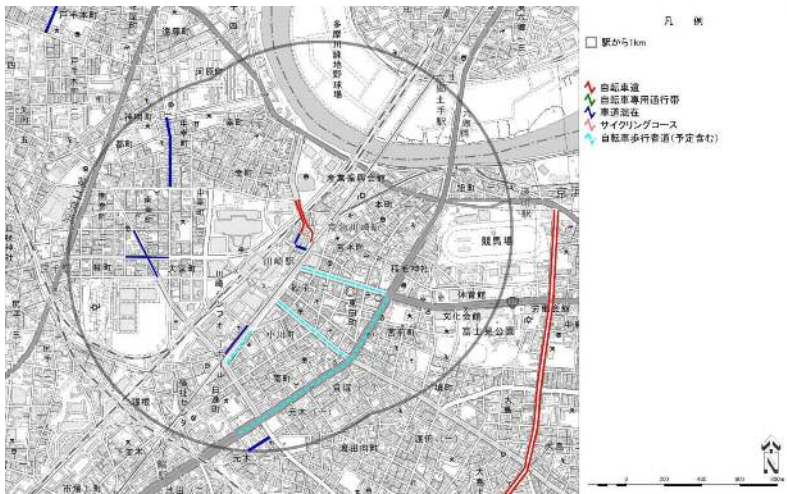
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

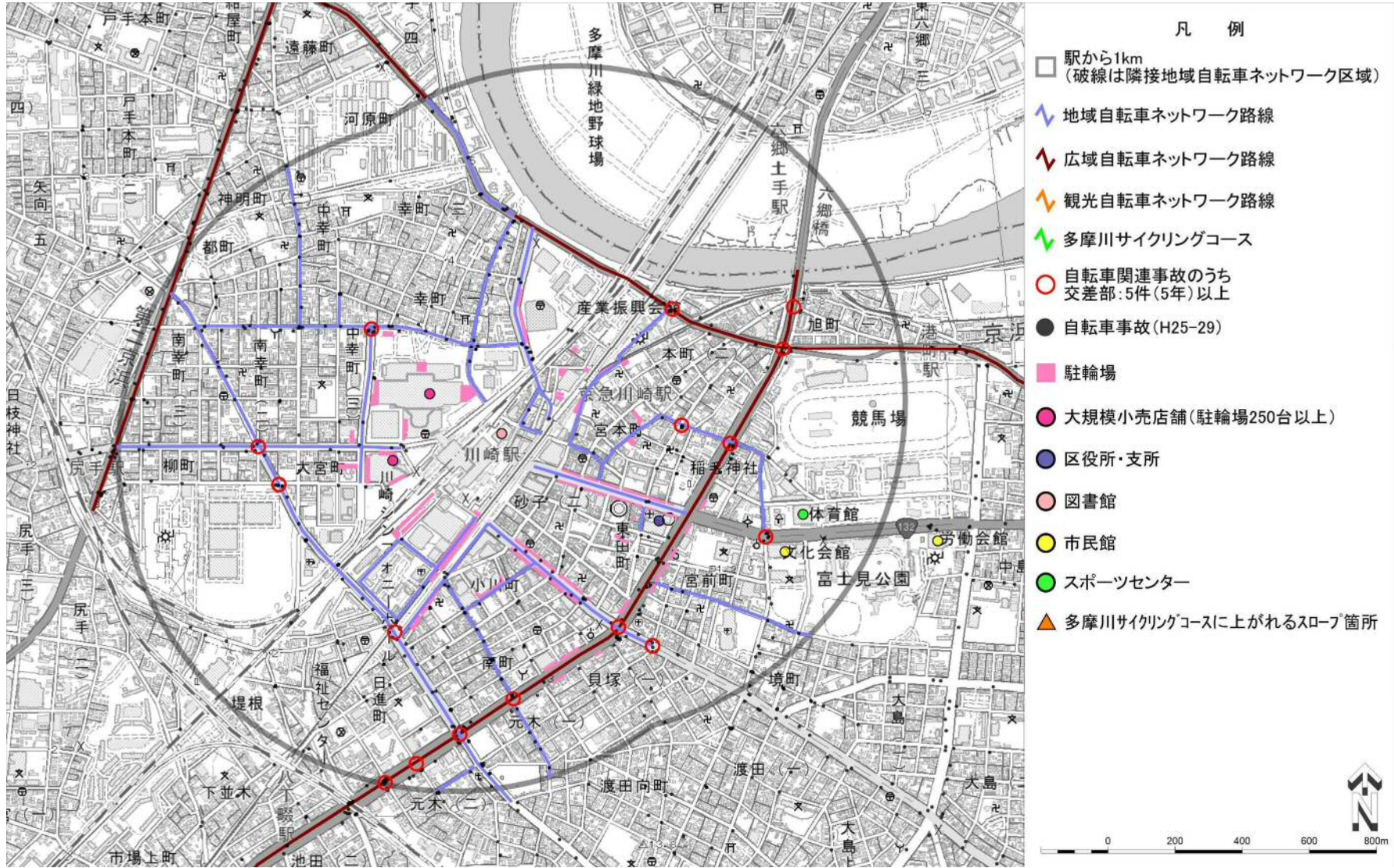
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

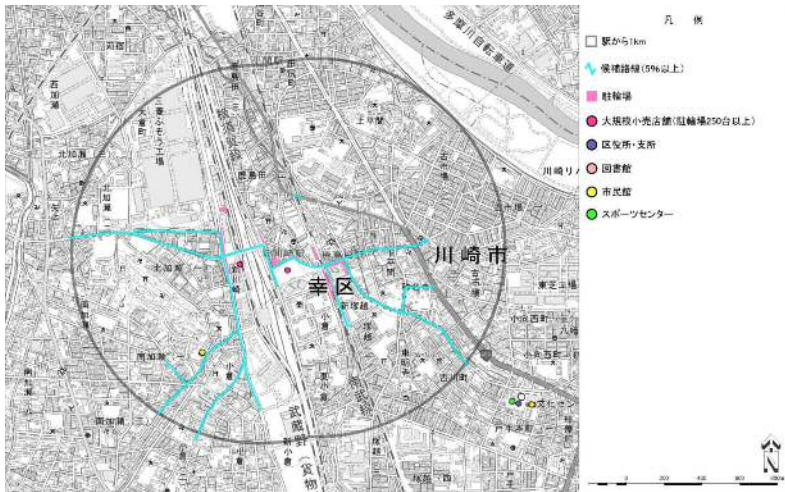
- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

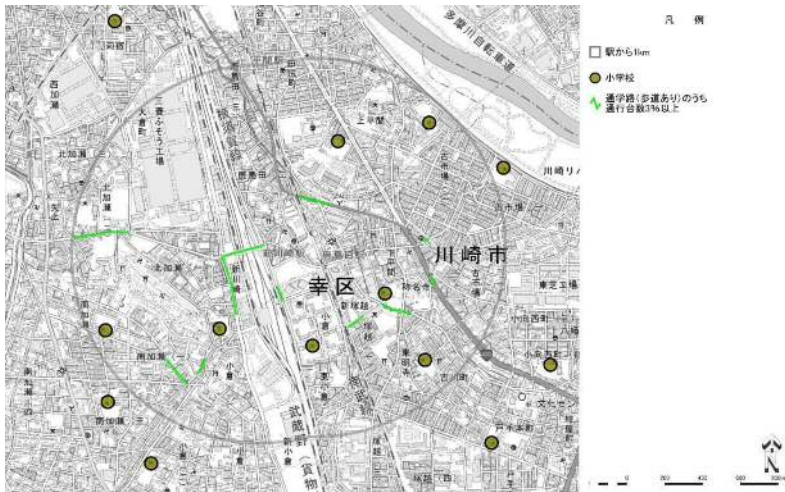
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



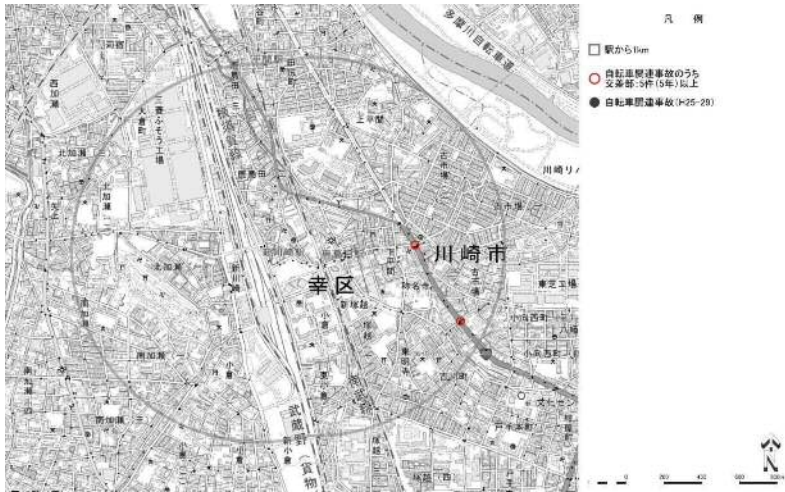
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



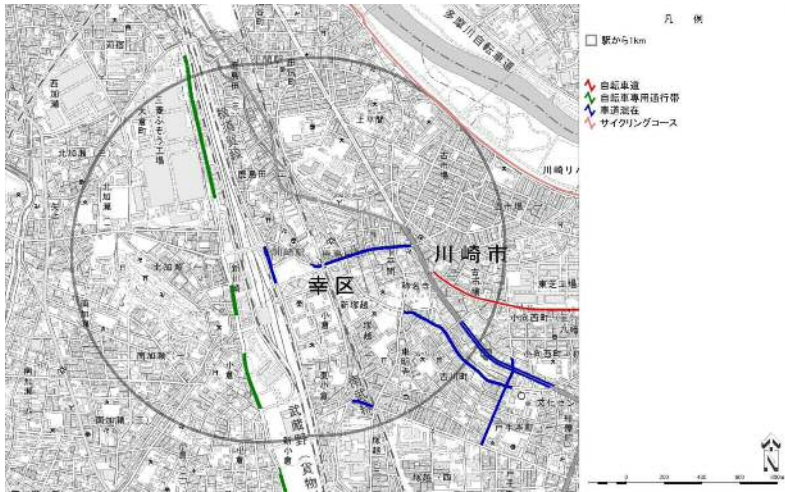
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

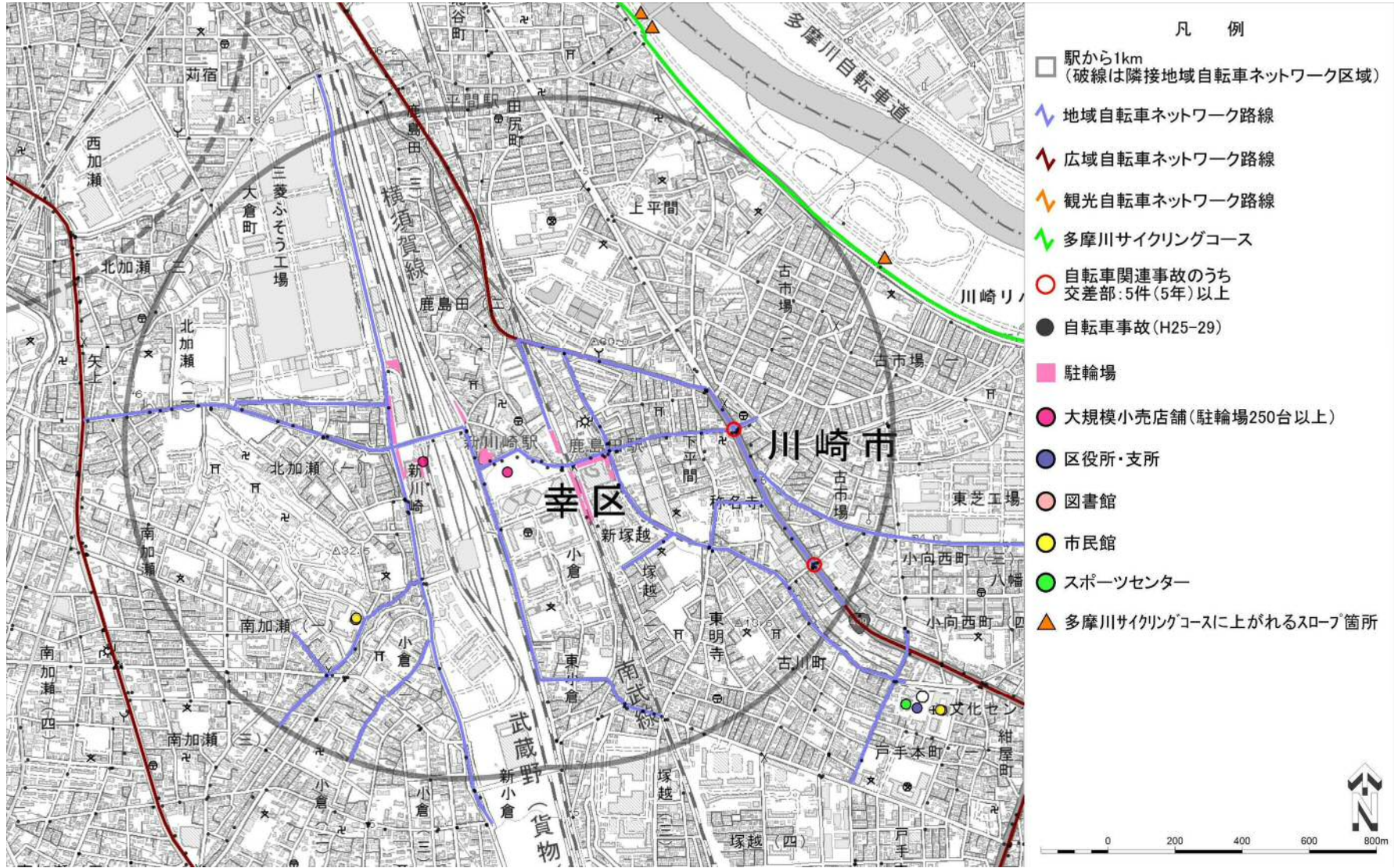
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

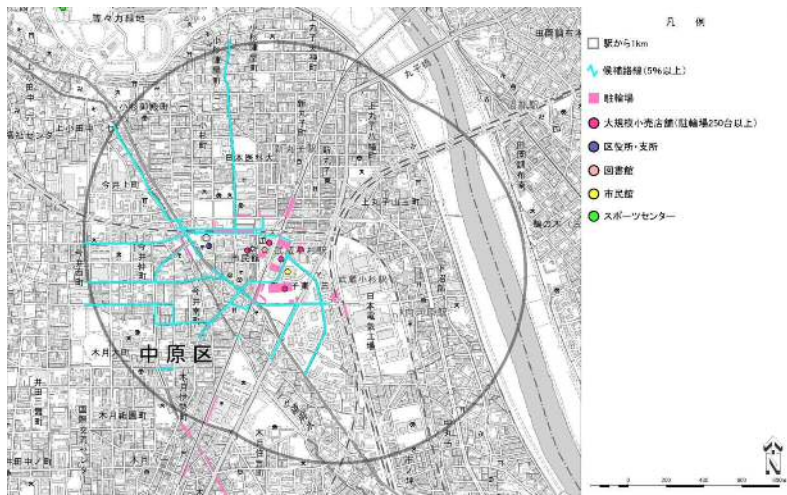
- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



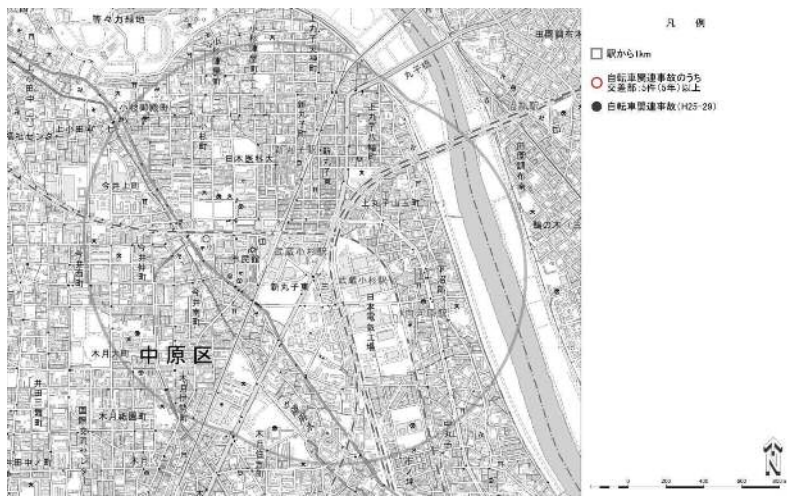
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



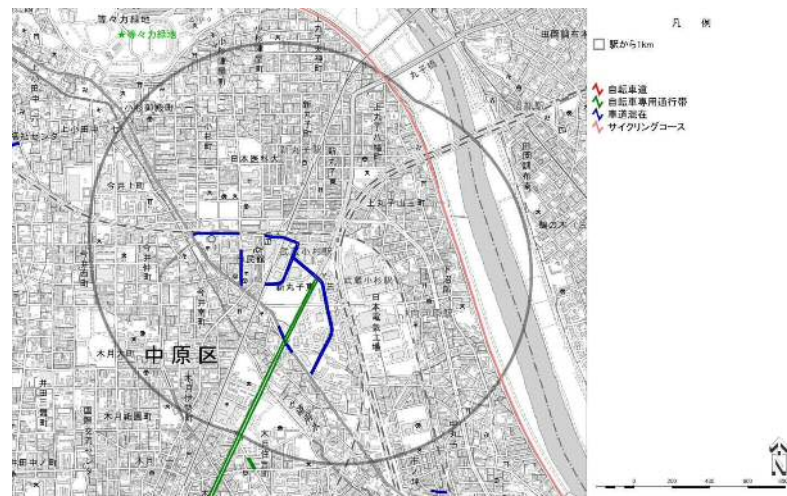
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

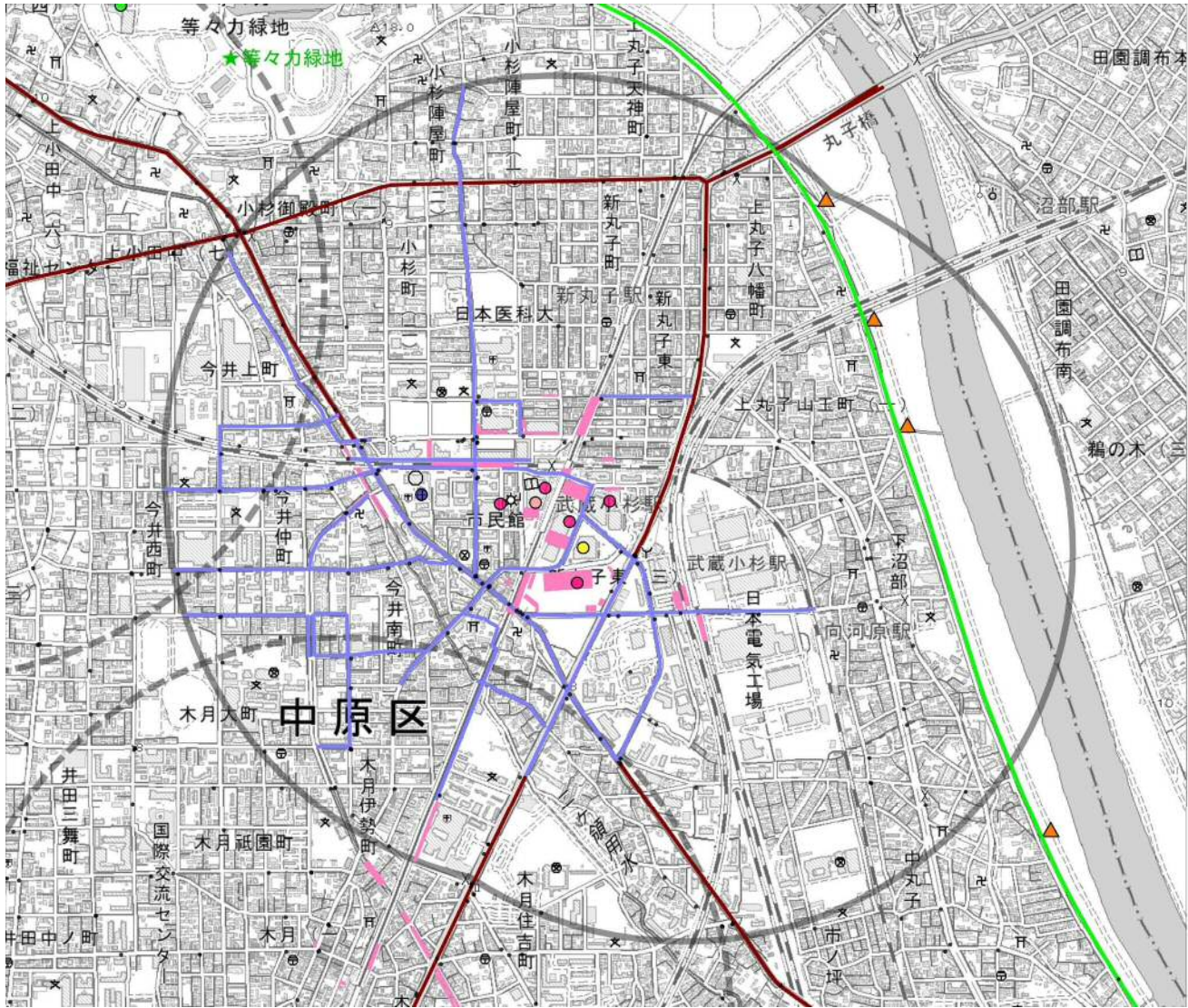
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



凡例

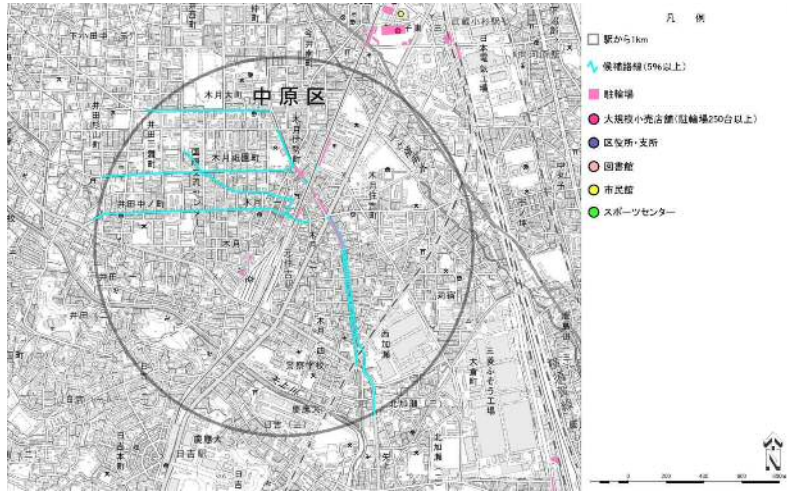
- 駅から1km (破線は隣接地域自転車ネットワーク区域)
- ↔ 地域自転車ネットワーク路線
- ↔ 広域自転車ネットワーク路線
- ↔ 観光自転車ネットワーク路線
- ↔ 多摩川サイクリングコース
- 自転車関連事故のうち 交差点:5件(5年)以上
- 自転車事故(H25-29)
- 駐輪場
- 大規模小売店舗(駐輪場250台以上)
- 区役所・支所
- 図書館
- 市民館
- スポーツセンター
- ▲ 多摩川サイクリングコースに上がるスロープ箇所

0 200 400 600 800m

■地域自転車ネットワーク内の路線選定

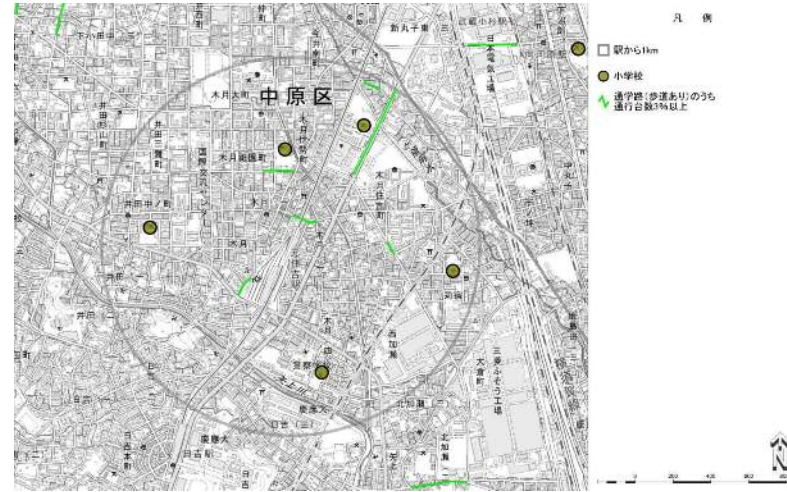
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



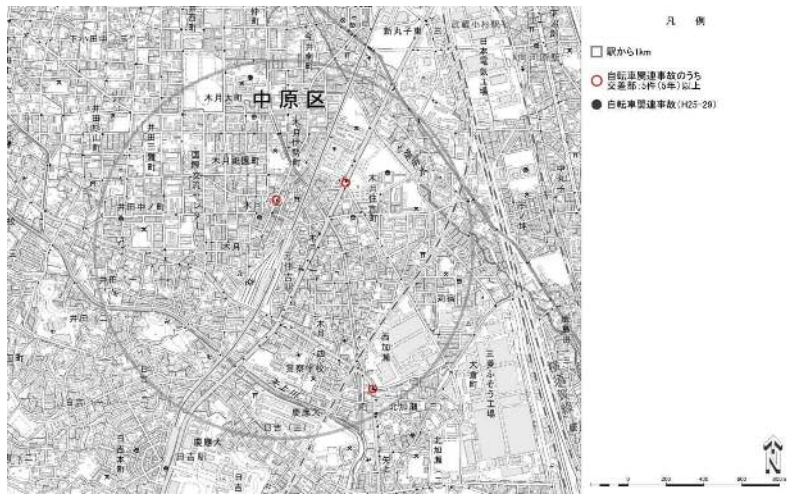
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



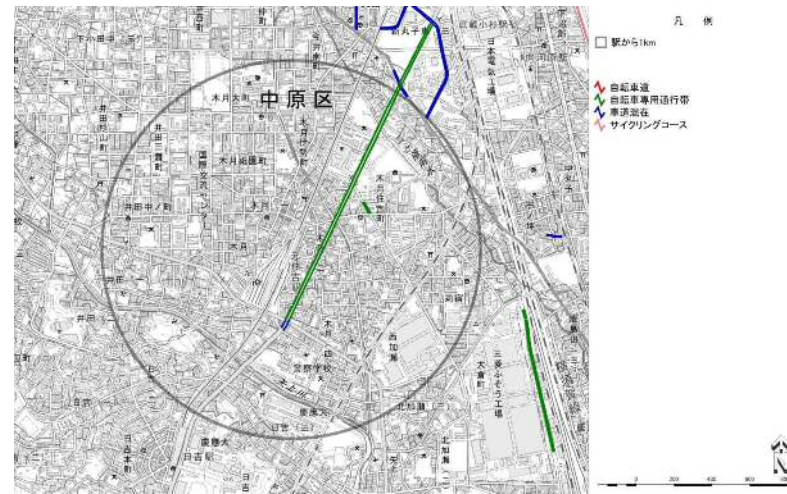
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

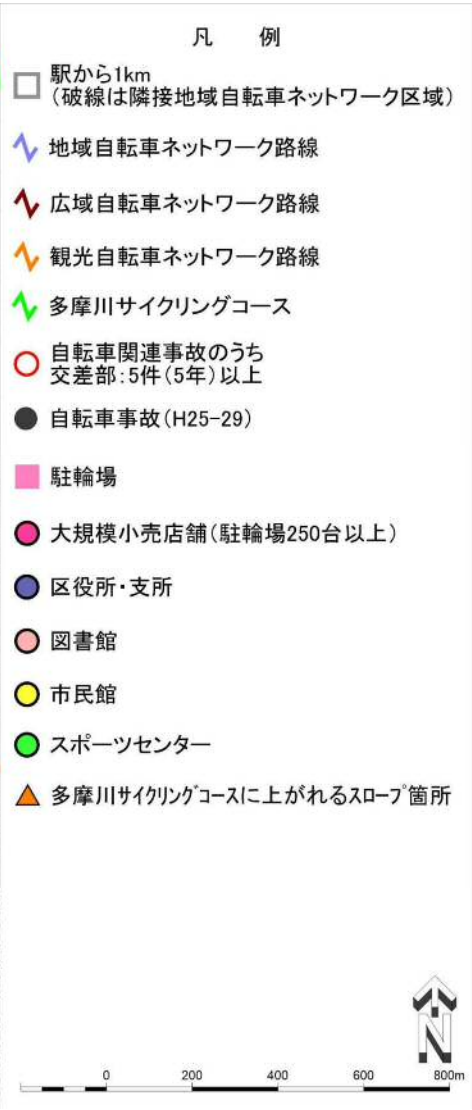
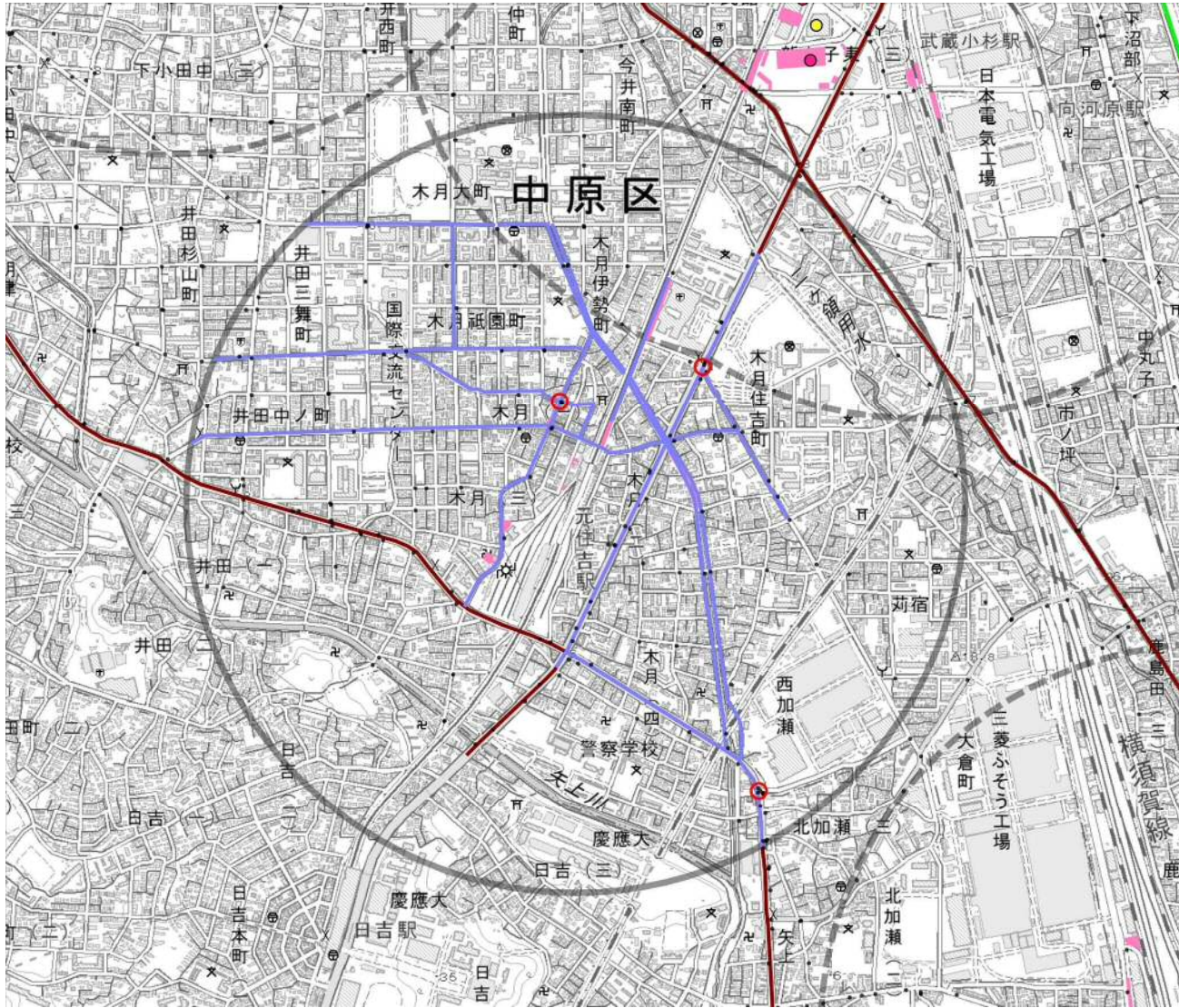
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

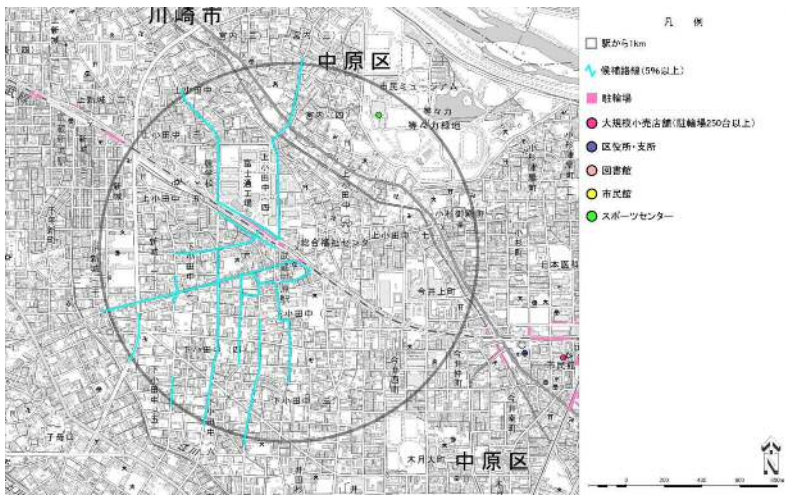
- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

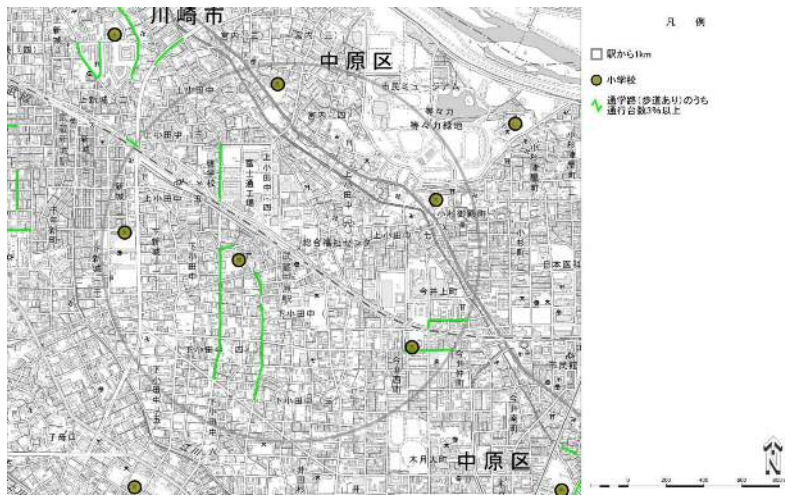
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



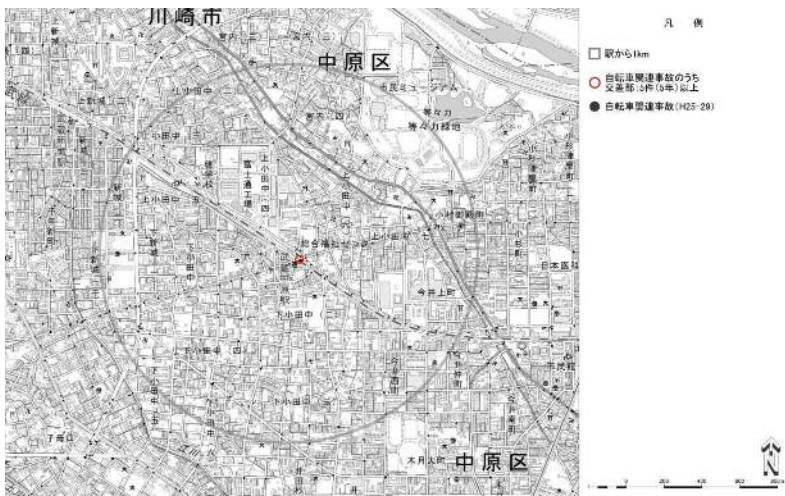
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



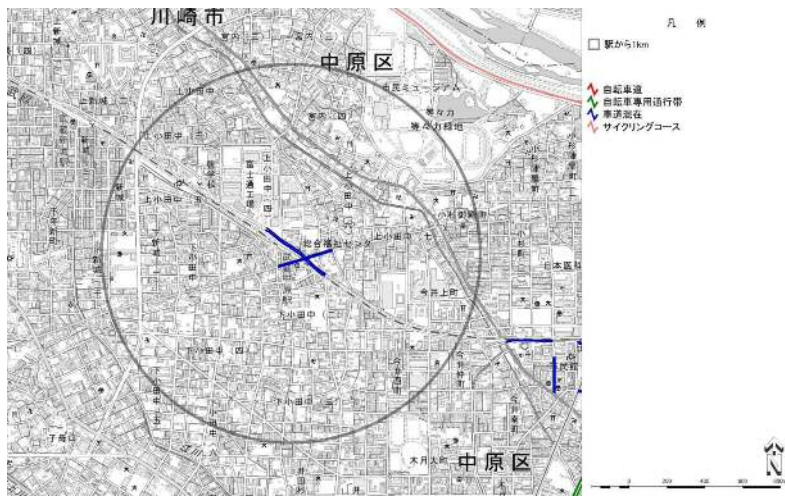
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

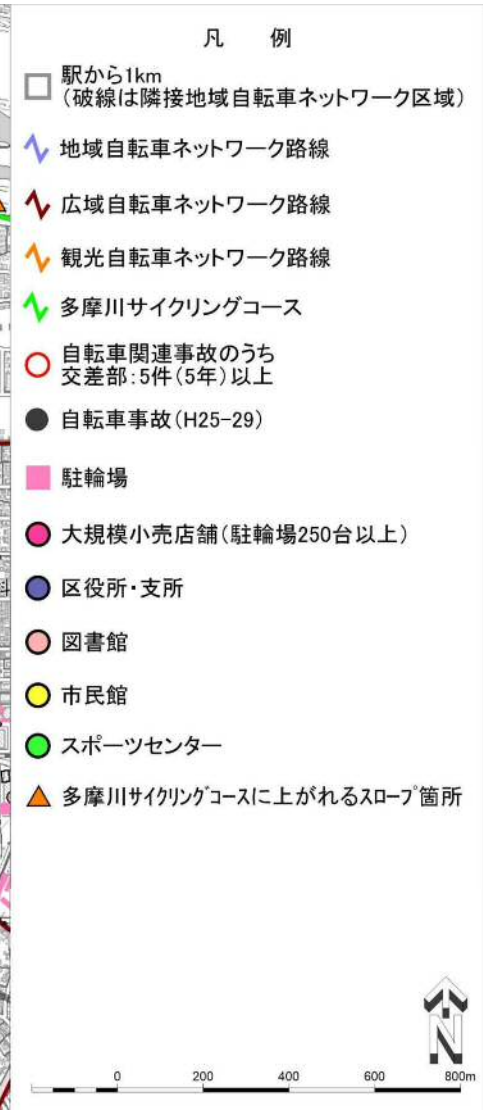
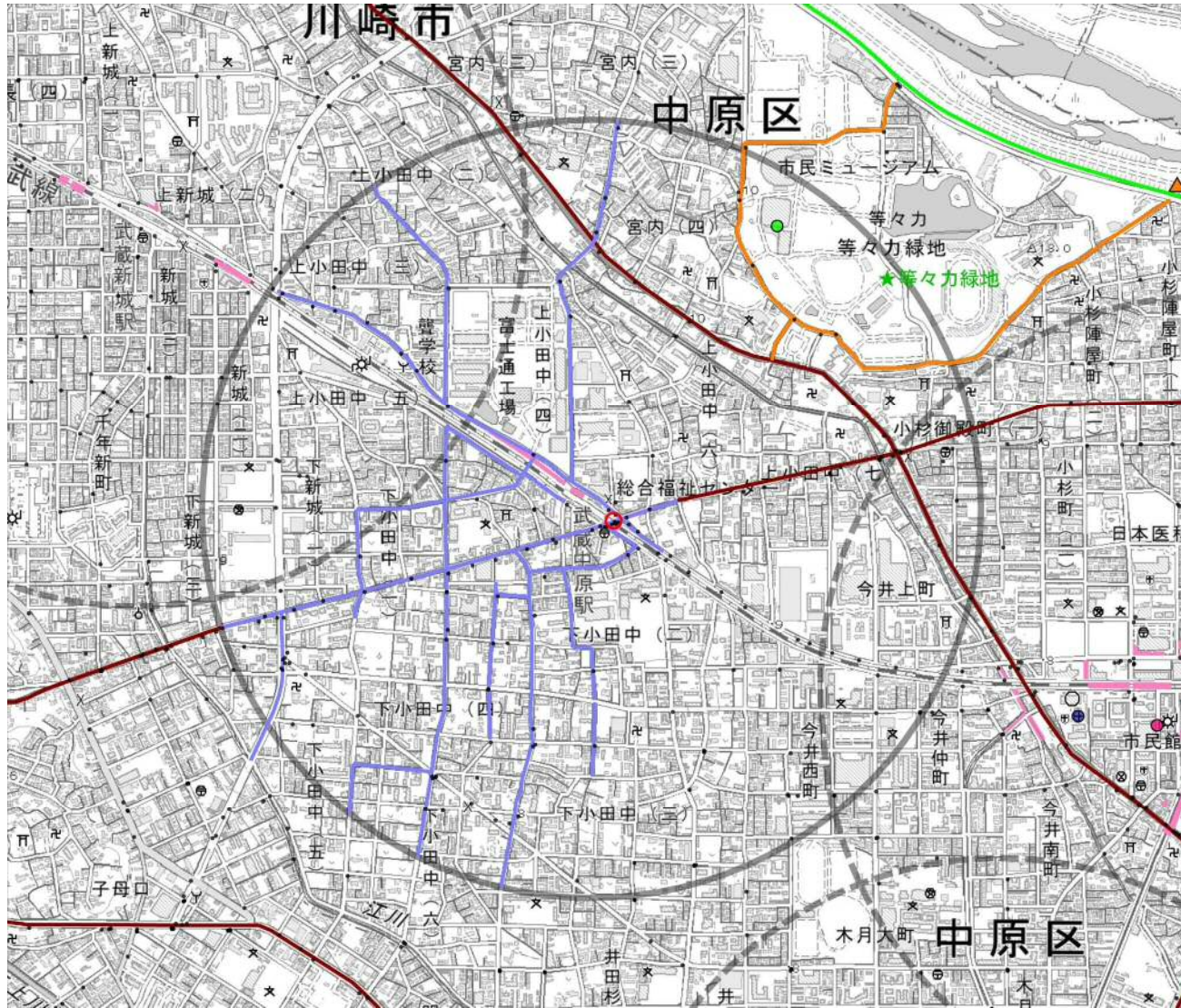
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

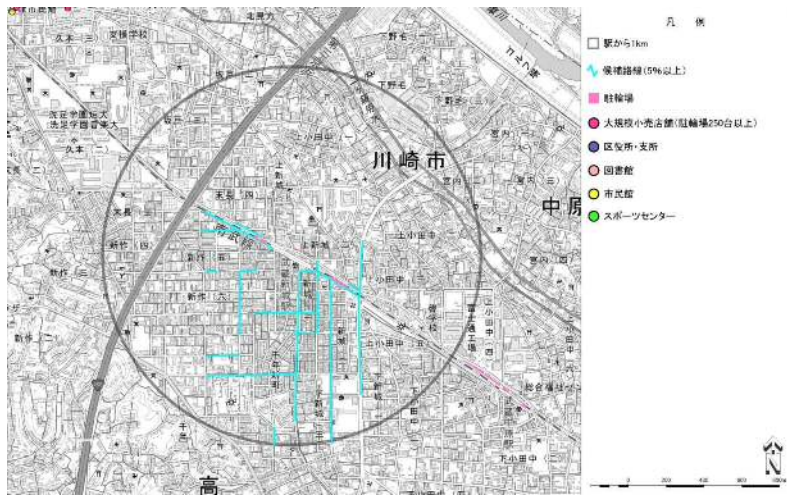
- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

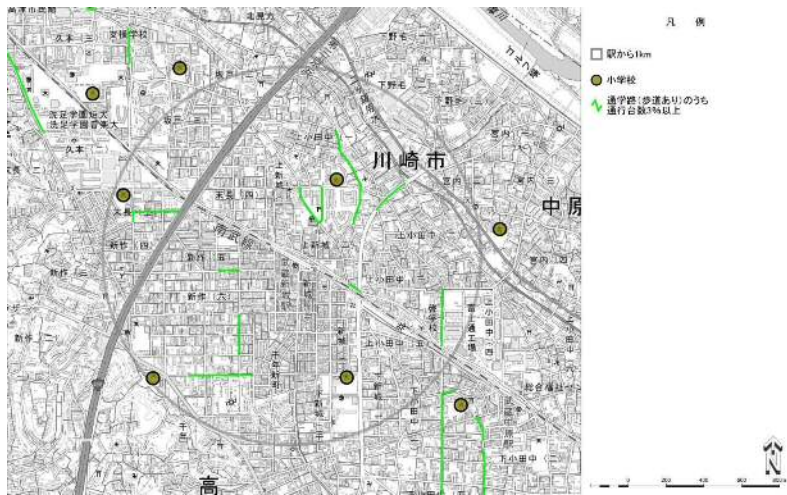
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



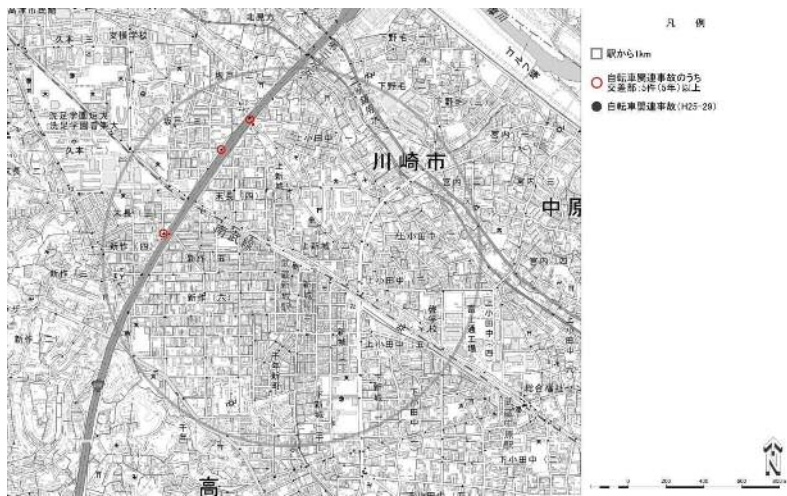
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



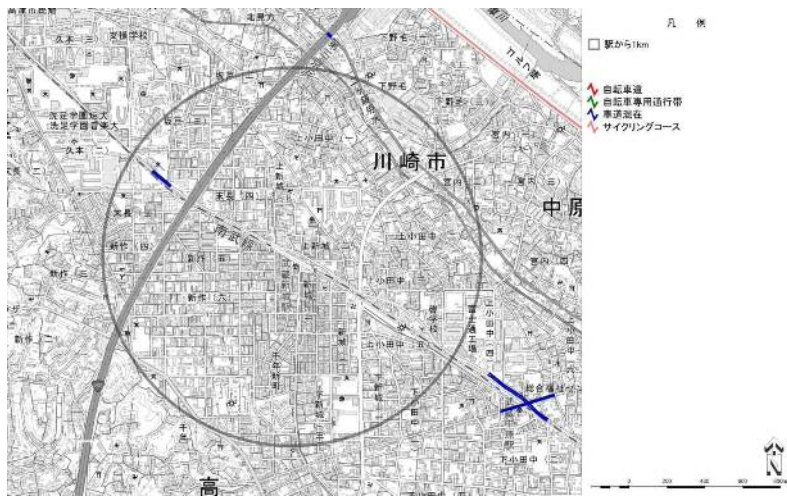
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

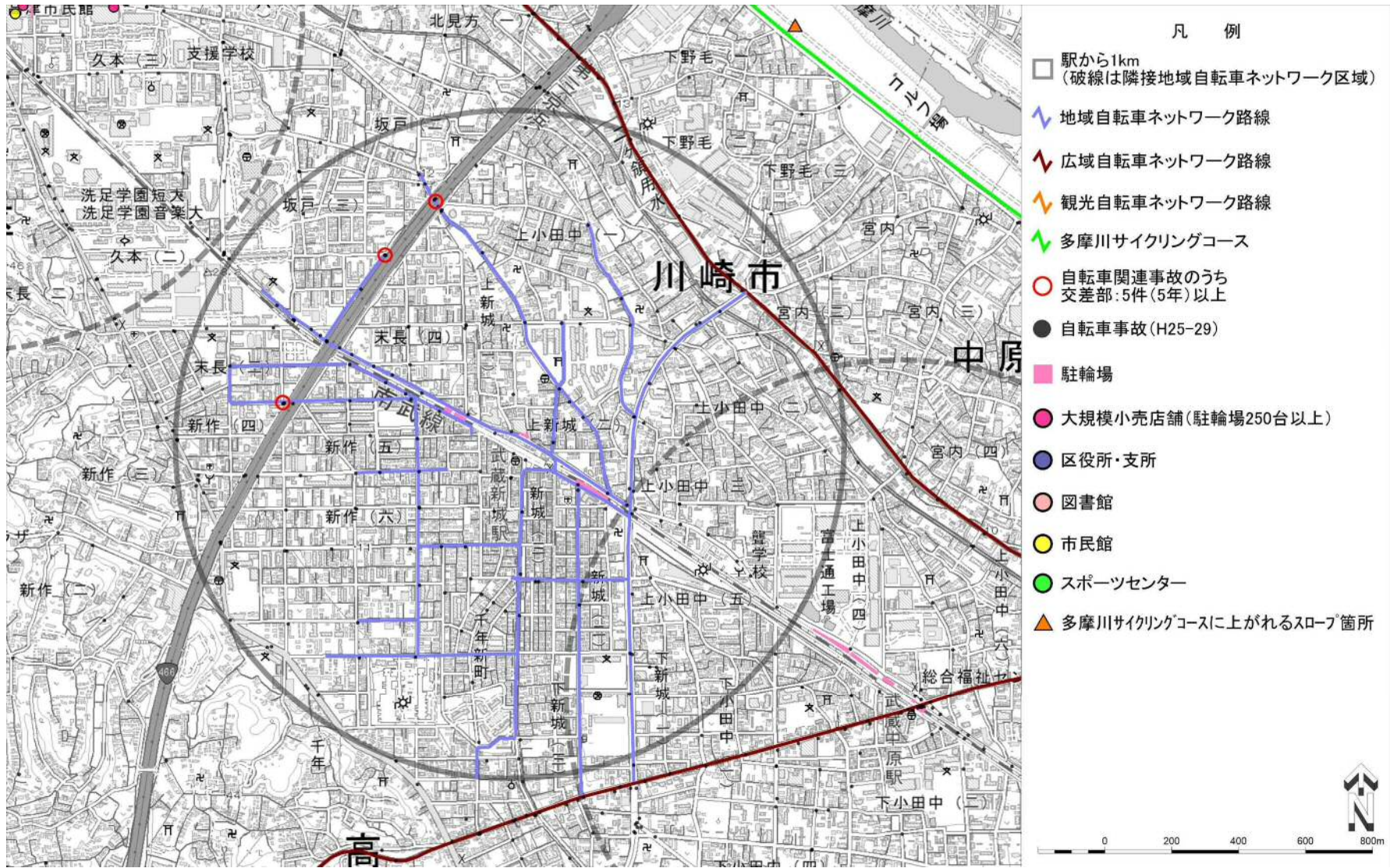
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。

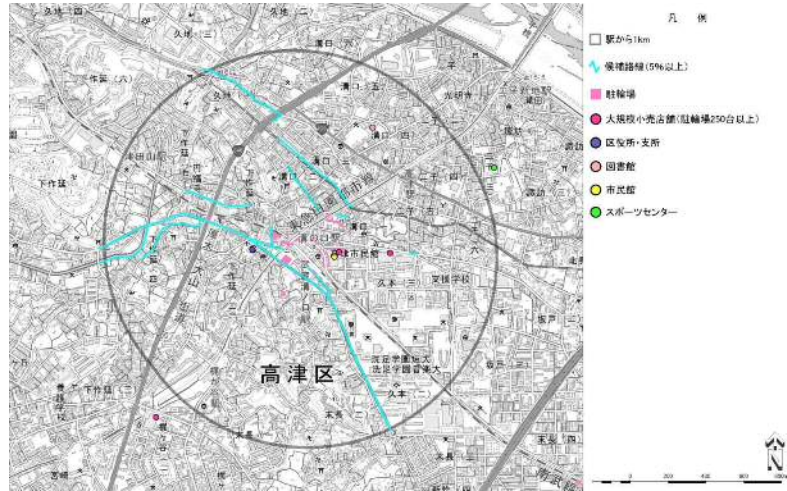


■地域自転車ネットワーク内の路線選定

武蔵溝ノ口・溝の口駅周辺

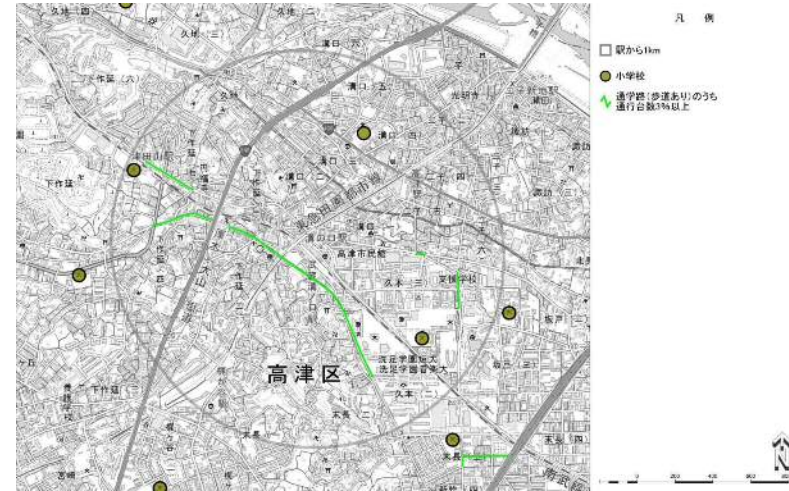
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



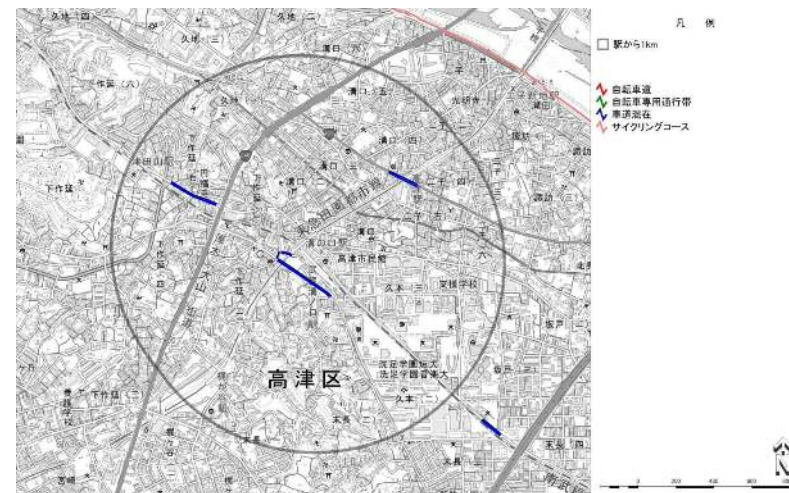
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。

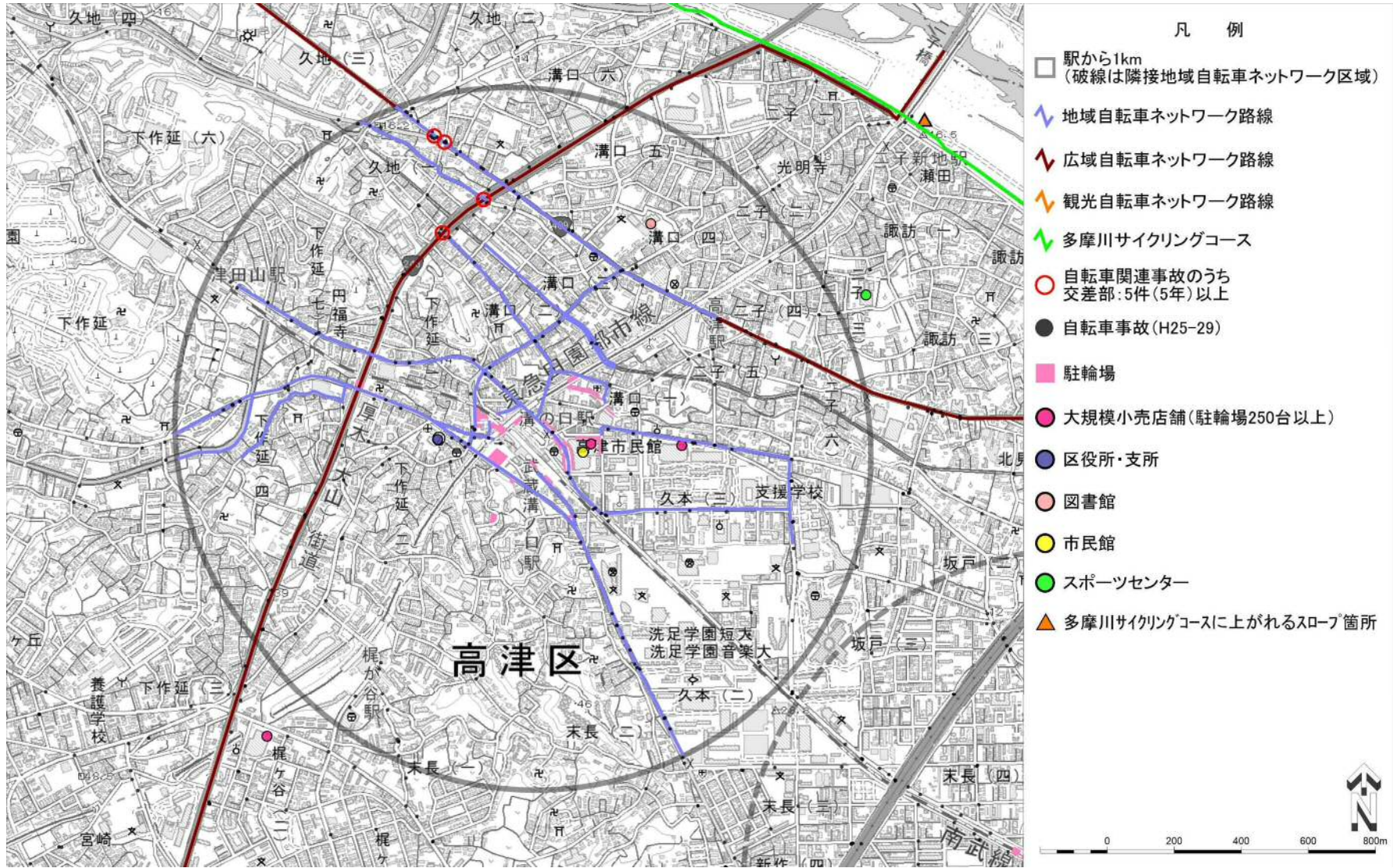


■地域自転車ネットワーク内の路線選定

武蔵溝ノ口・溝の口駅周辺

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生日点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。

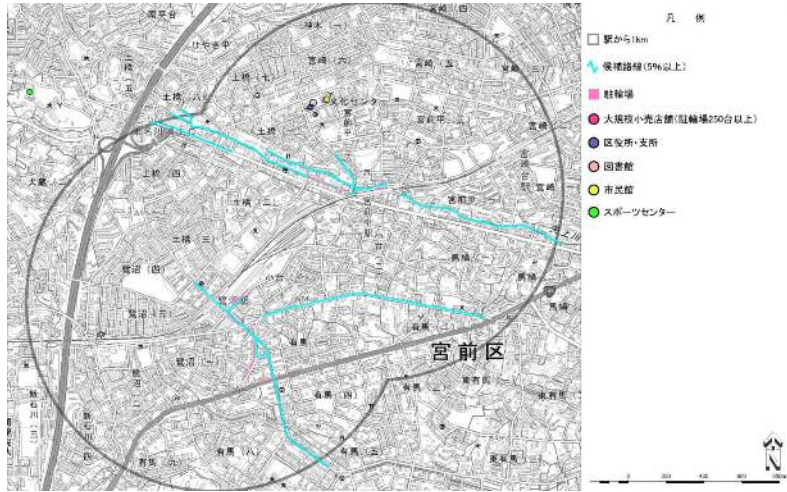


■地域自転車ネットワーク内の路線選定

宮前平・鷺沼駅周辺

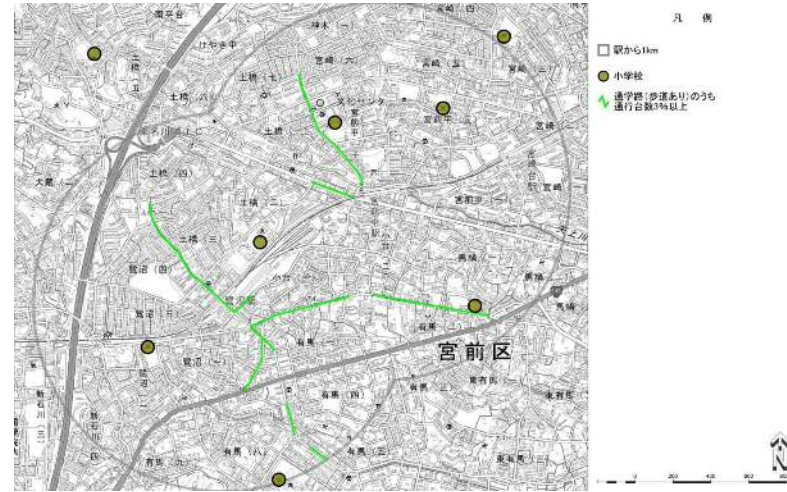
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



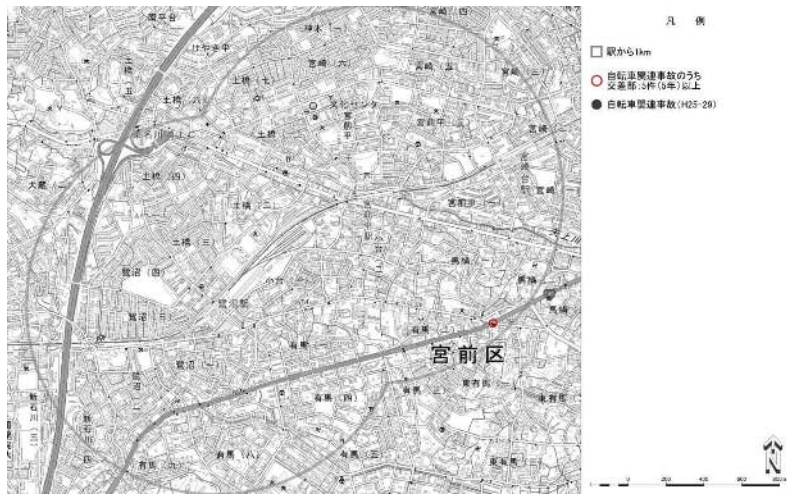
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



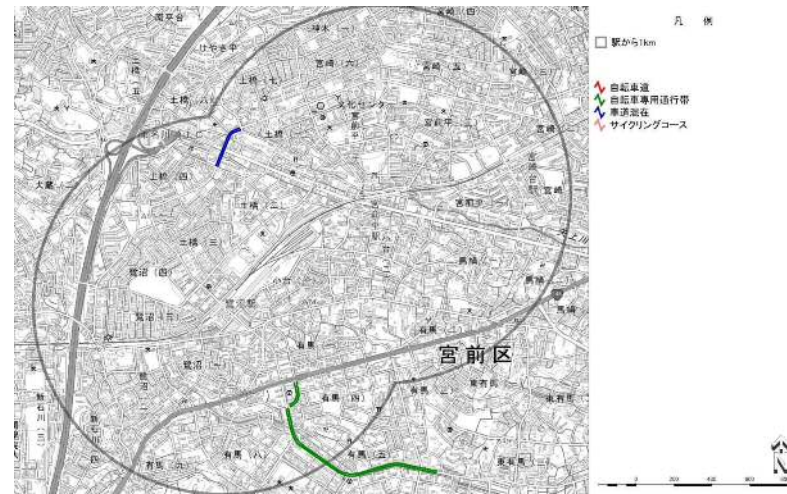
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

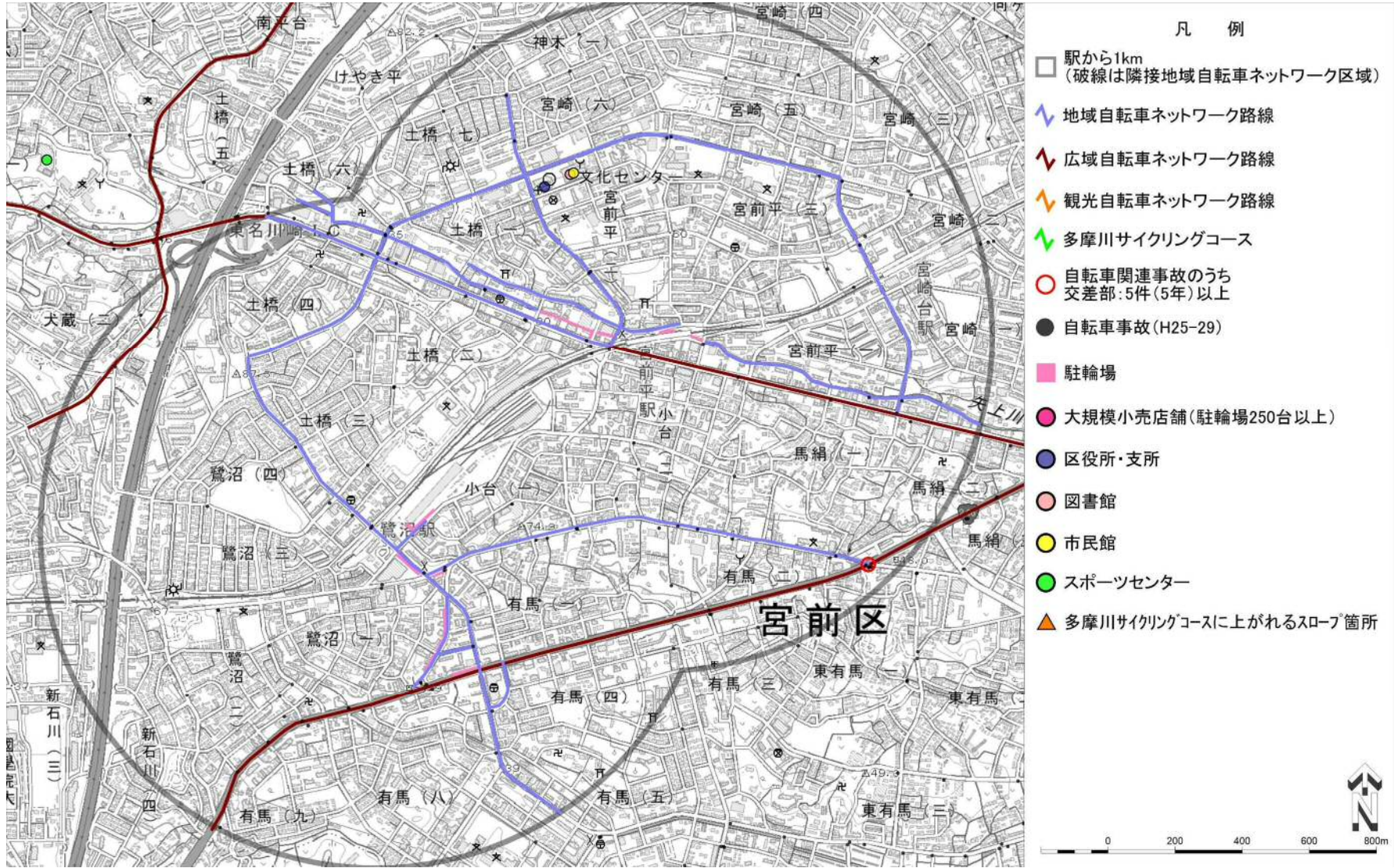
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。

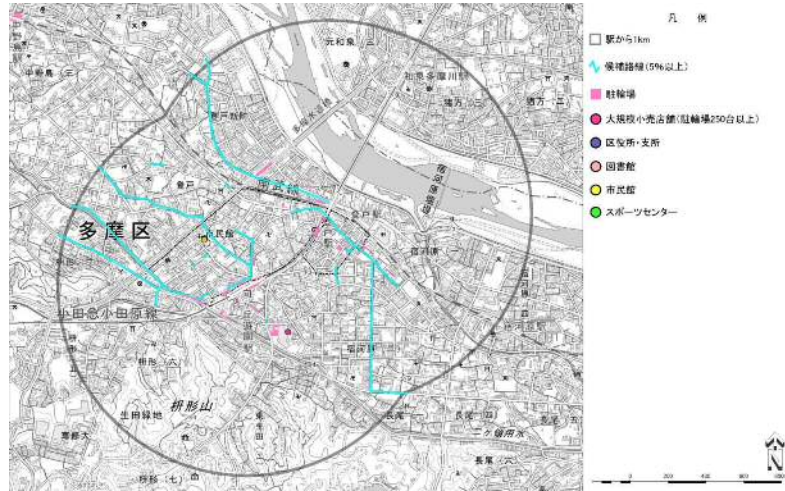


■地域自転車ネットワーク内の路線選定

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺

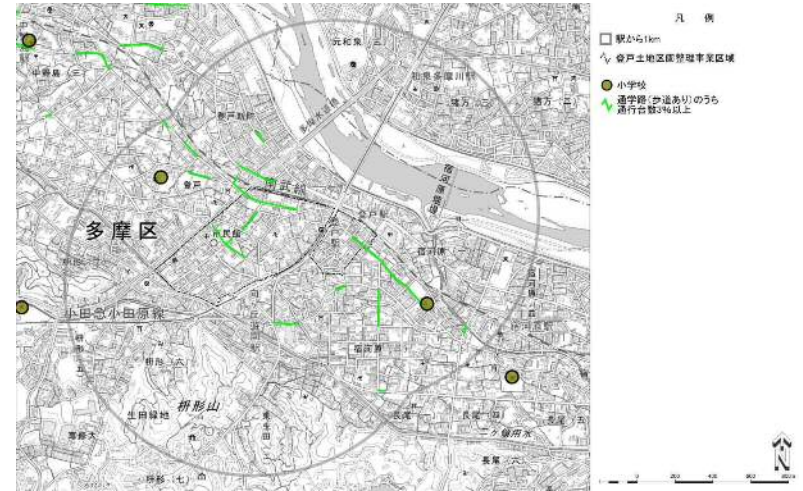
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



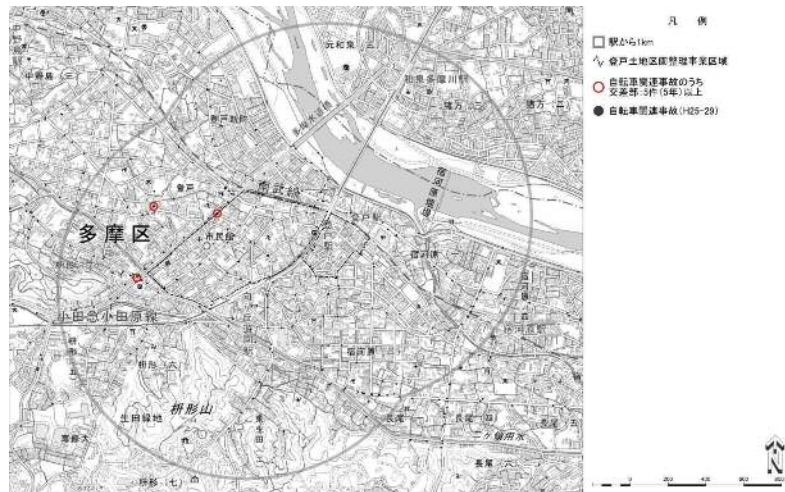
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



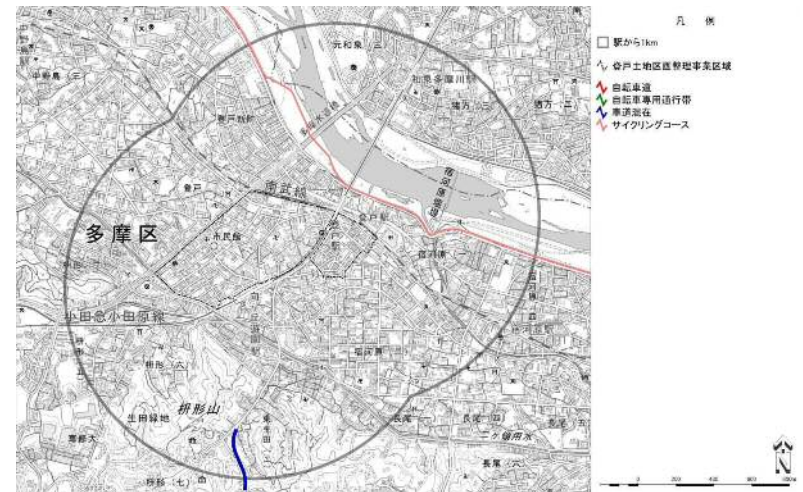
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

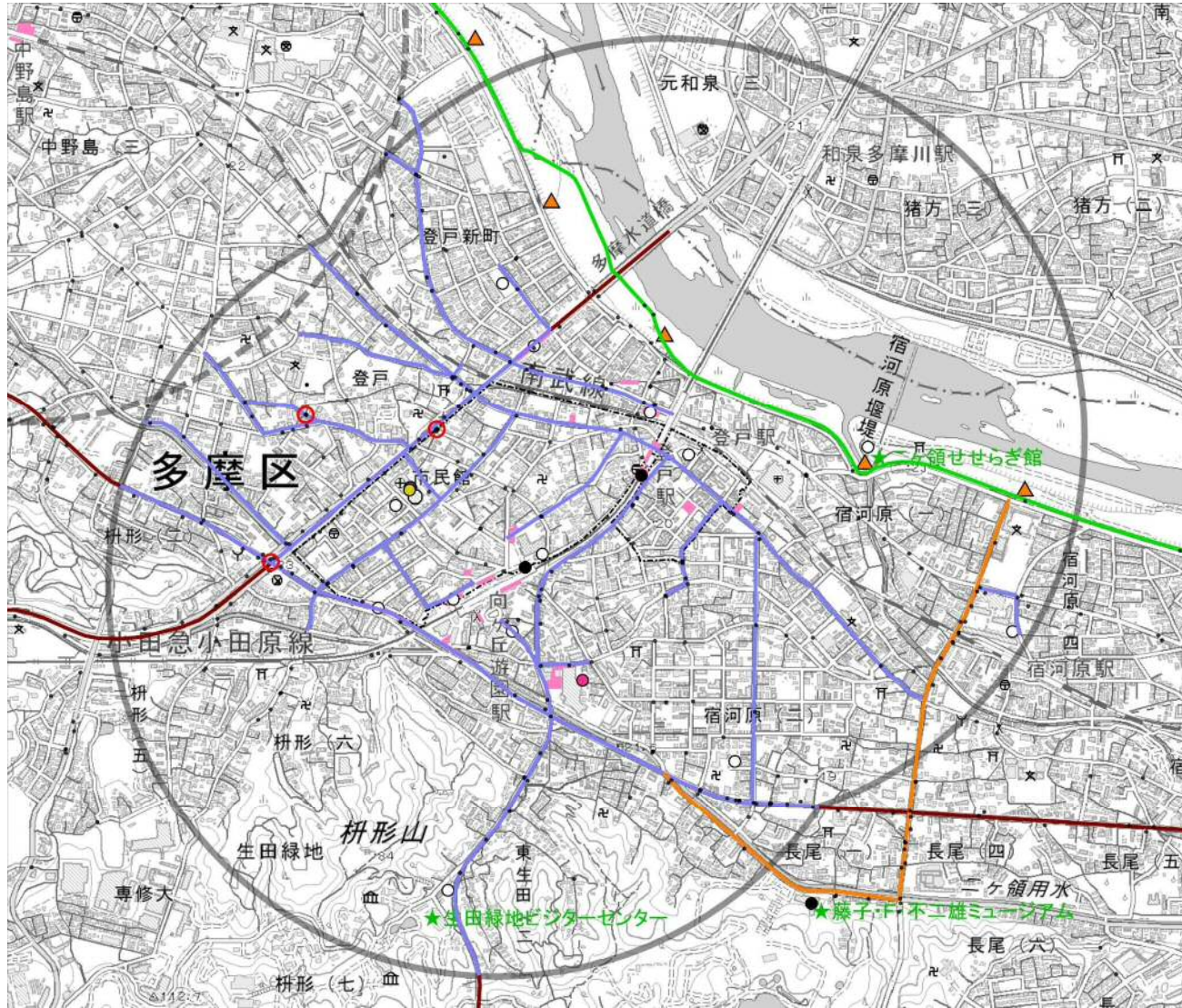
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生日点を考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



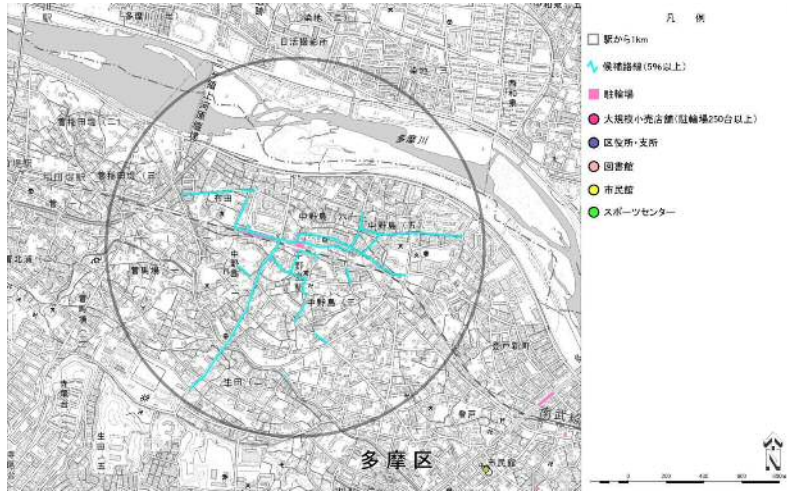
凡 例

- 駅から1km (破線は隣接地域自転車ネットワーク区域)
- ↔ 地域自転車ネットワーク路線
- ↔ 広域自転車ネットワーク路線
- ↔ 観光自転車ネットワーク路線
- ↔ 多摩川サイクリングコース
- 自転車関連事故のうち 交差点:5件(5年)以上
- 自転車事故(H25-29)
- 駐輪場
- 大規模小売店舗(駐輪場250台以上)
- 区役所・支所
- 図書館
- 市民館
- スポーツセンター
- ▲ 多摩川サイクリングコースに上られるスロープ箇所
- サイクルポート候補地(公共)
- サイクルポート候補地(民間)
- ↔ 登戸土地区画整理事業地内 (整備済箇所等を選定)

■地域自転車ネットワーク内の路線選定

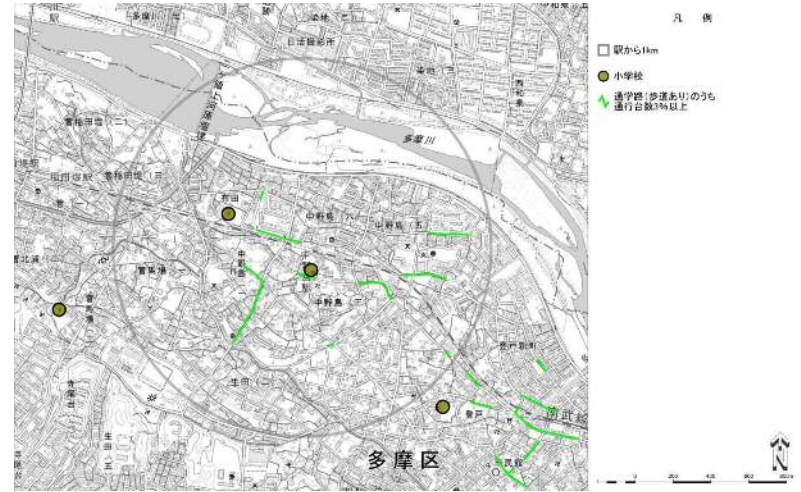
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



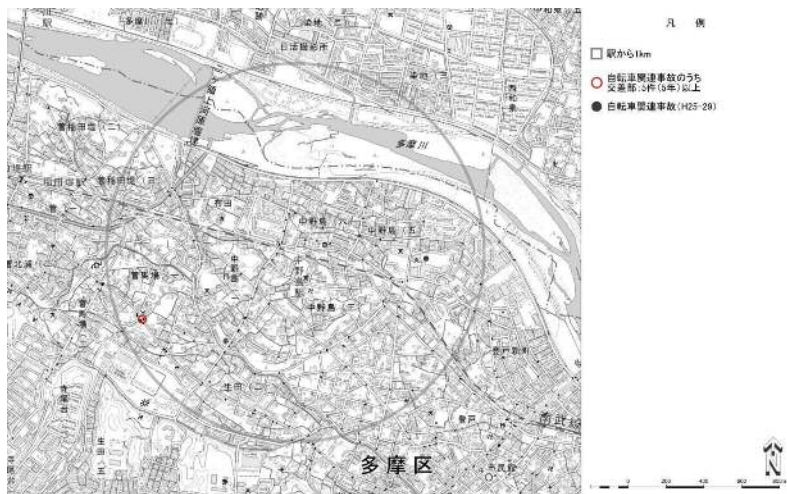
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



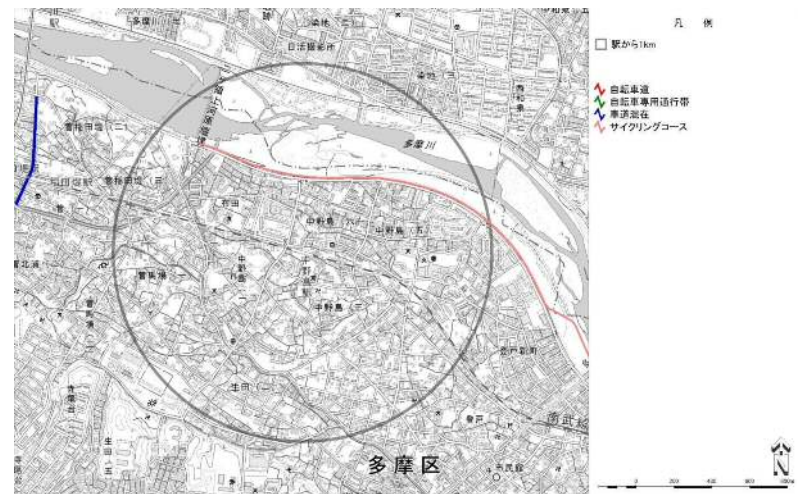
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

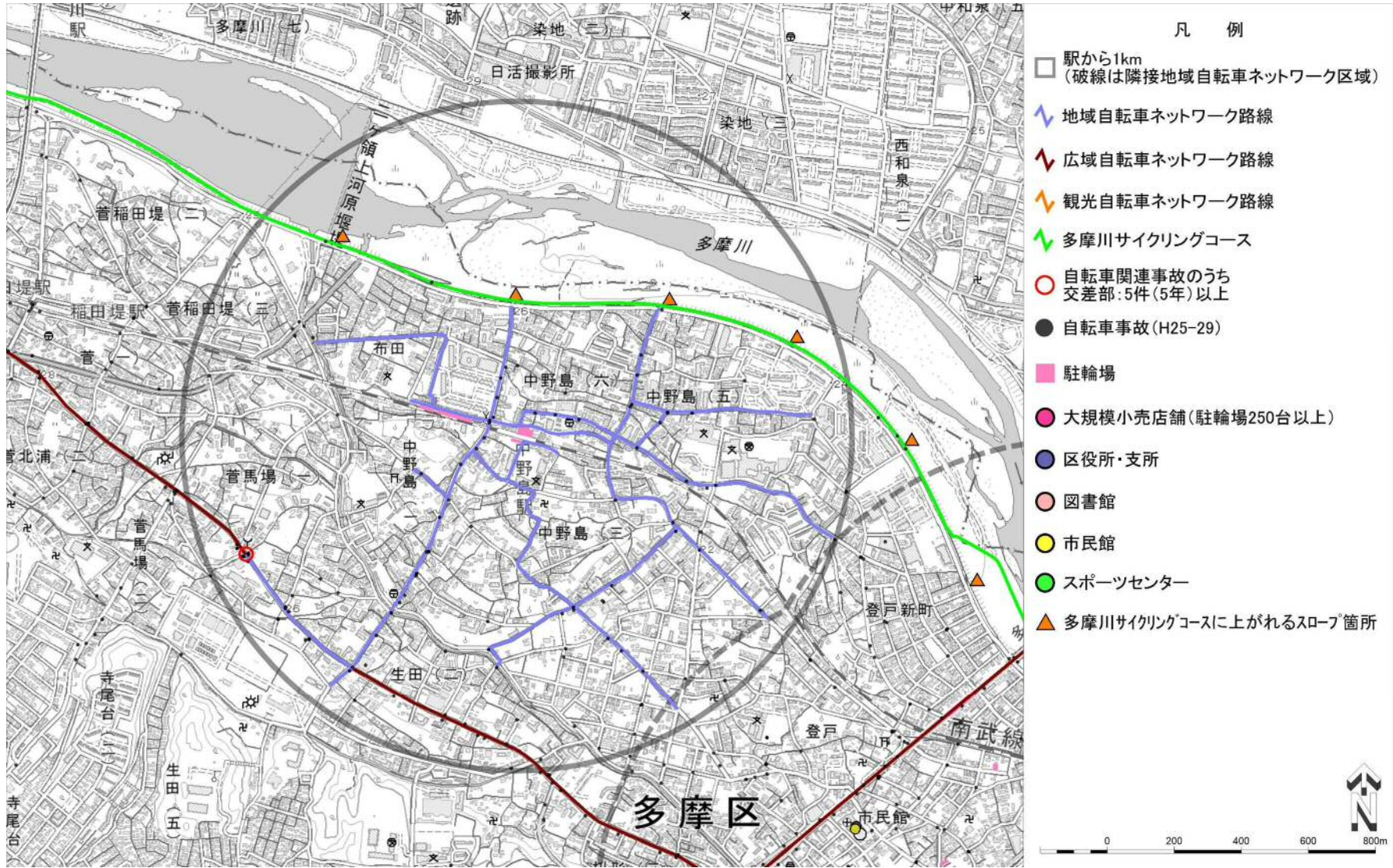
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

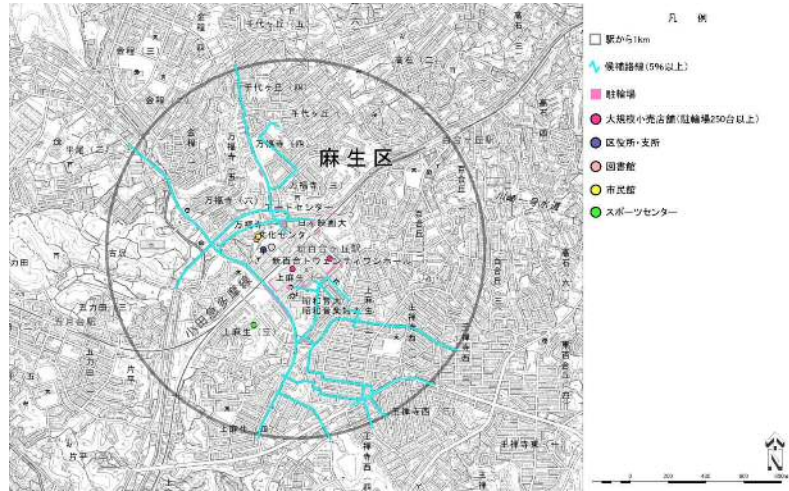
- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

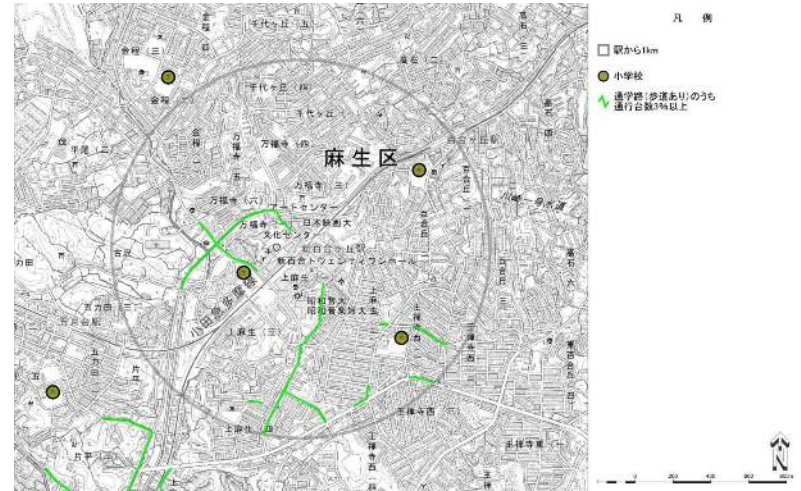
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



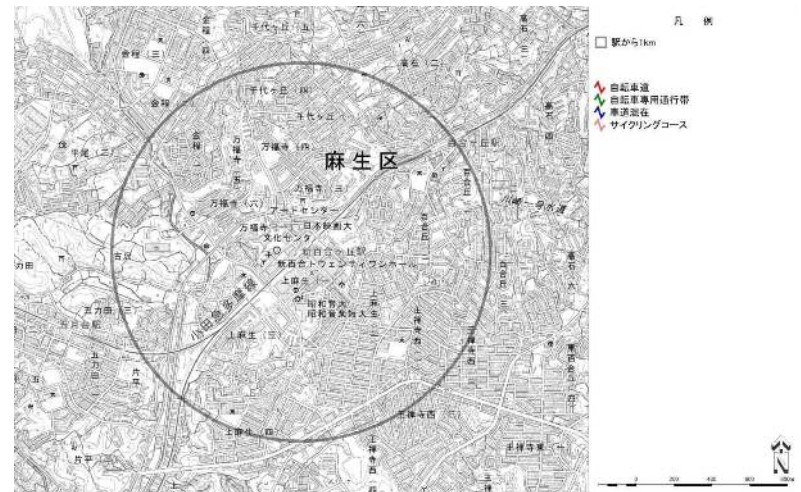
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

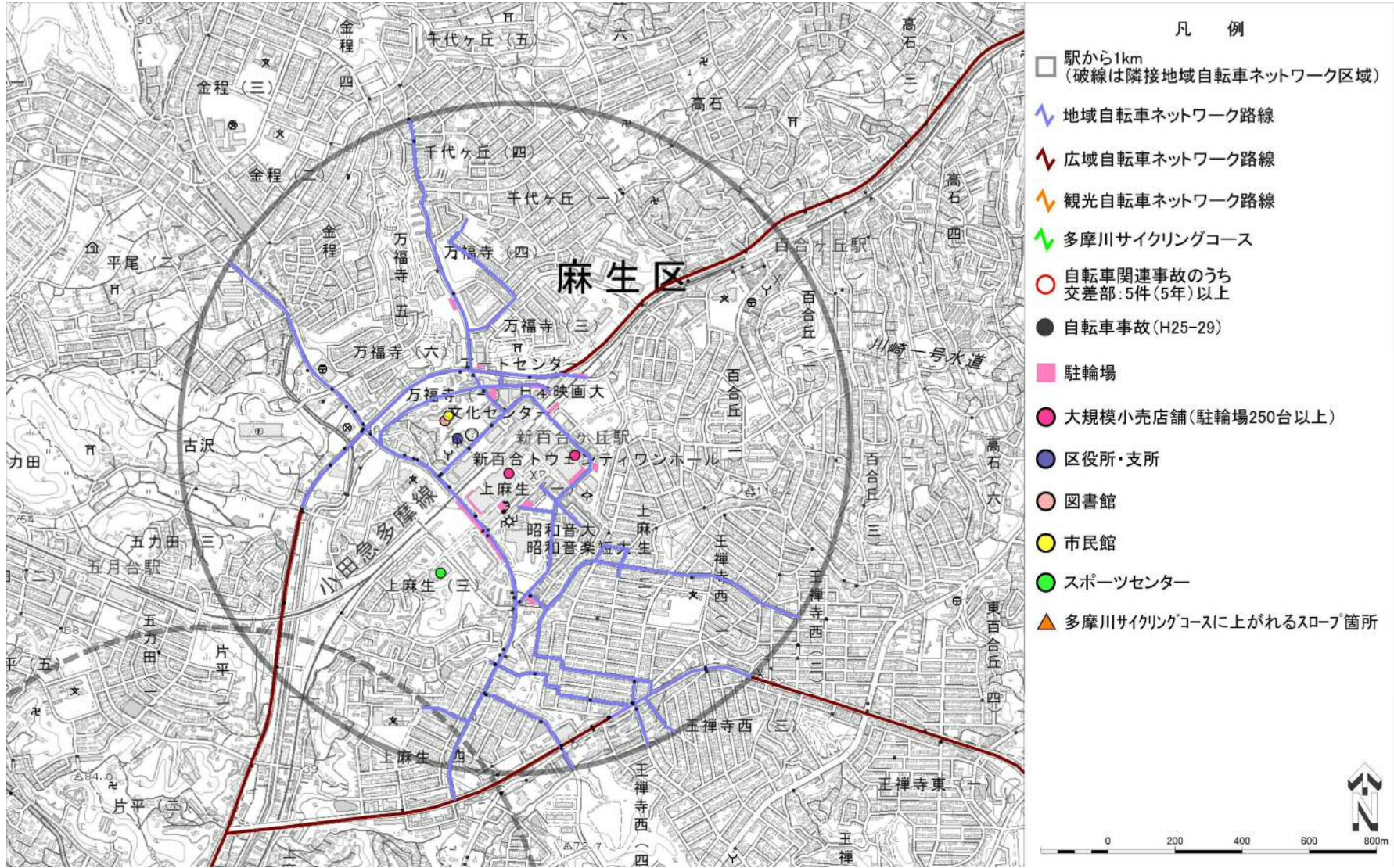
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定

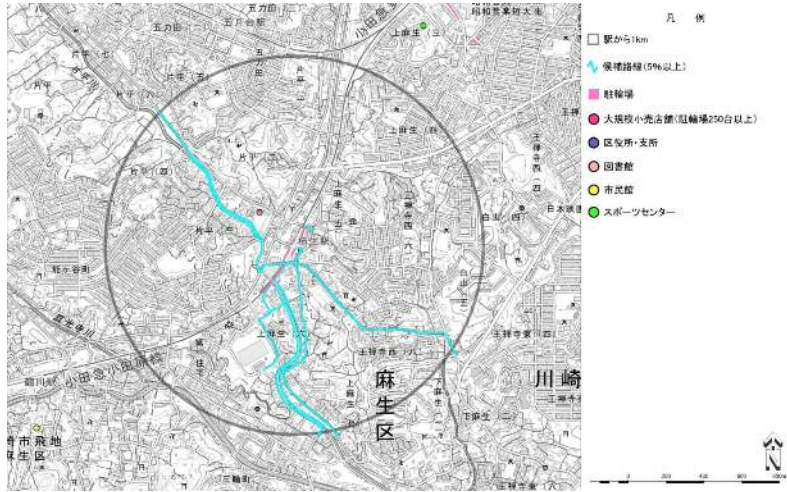
- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

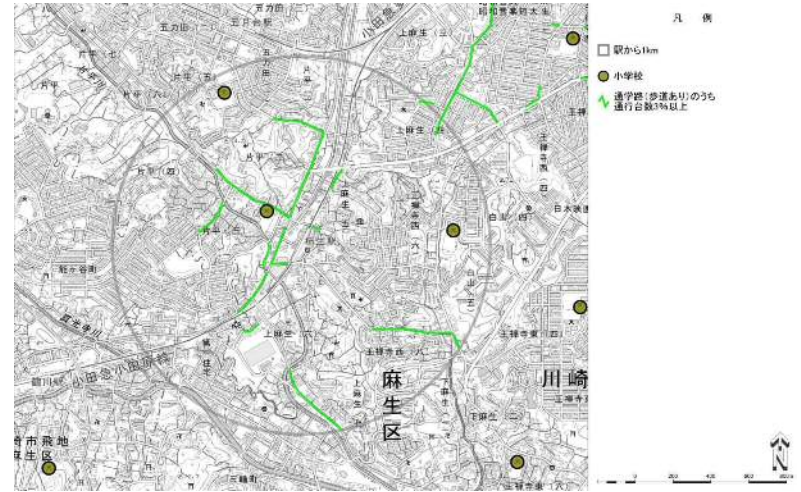
●自転車利用者が多い区間及び駐輪場・商業施設・区役所（支所）等

・アンケート回答者の5%以上に利用されている路線や施設位置を考慮して選定します。



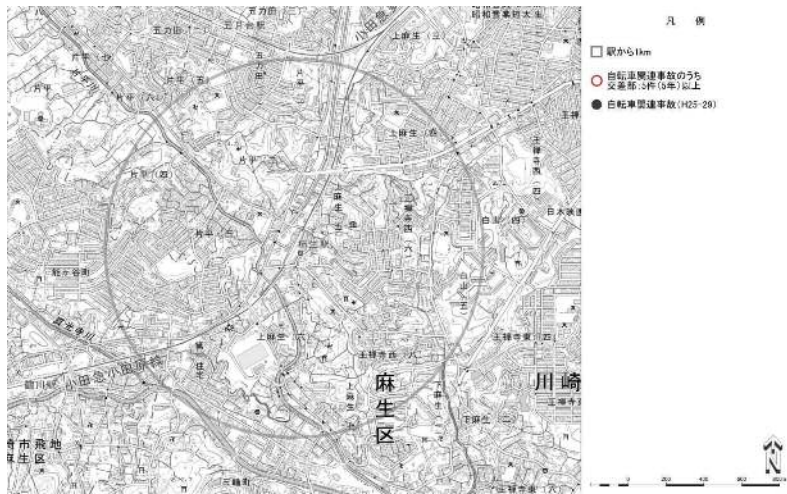
●小学校通学路

・通学路の状況（歩道の有無）、通行台数を考慮して選定します。



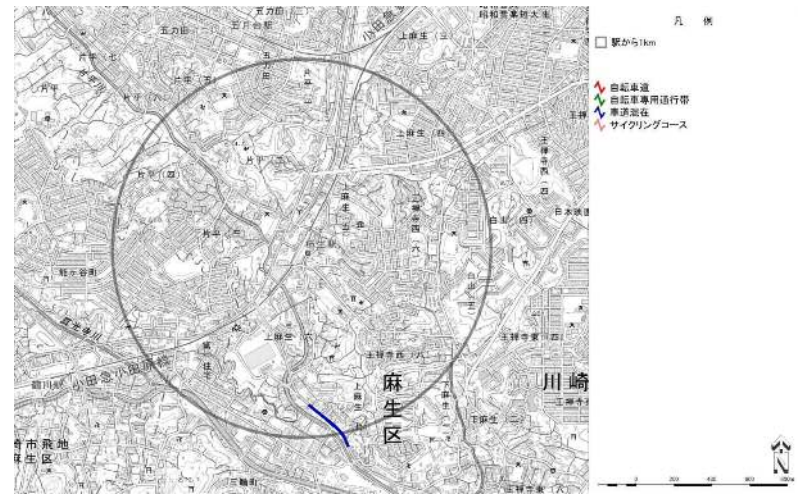
●自転車事故発生地点

・直近5年間（H25～29）の自転車事故発生状況より、自転車事故が多い箇所（交差点で5件（5年）以上）などを考慮して選定します。



●自転車通行環境整備済み区間

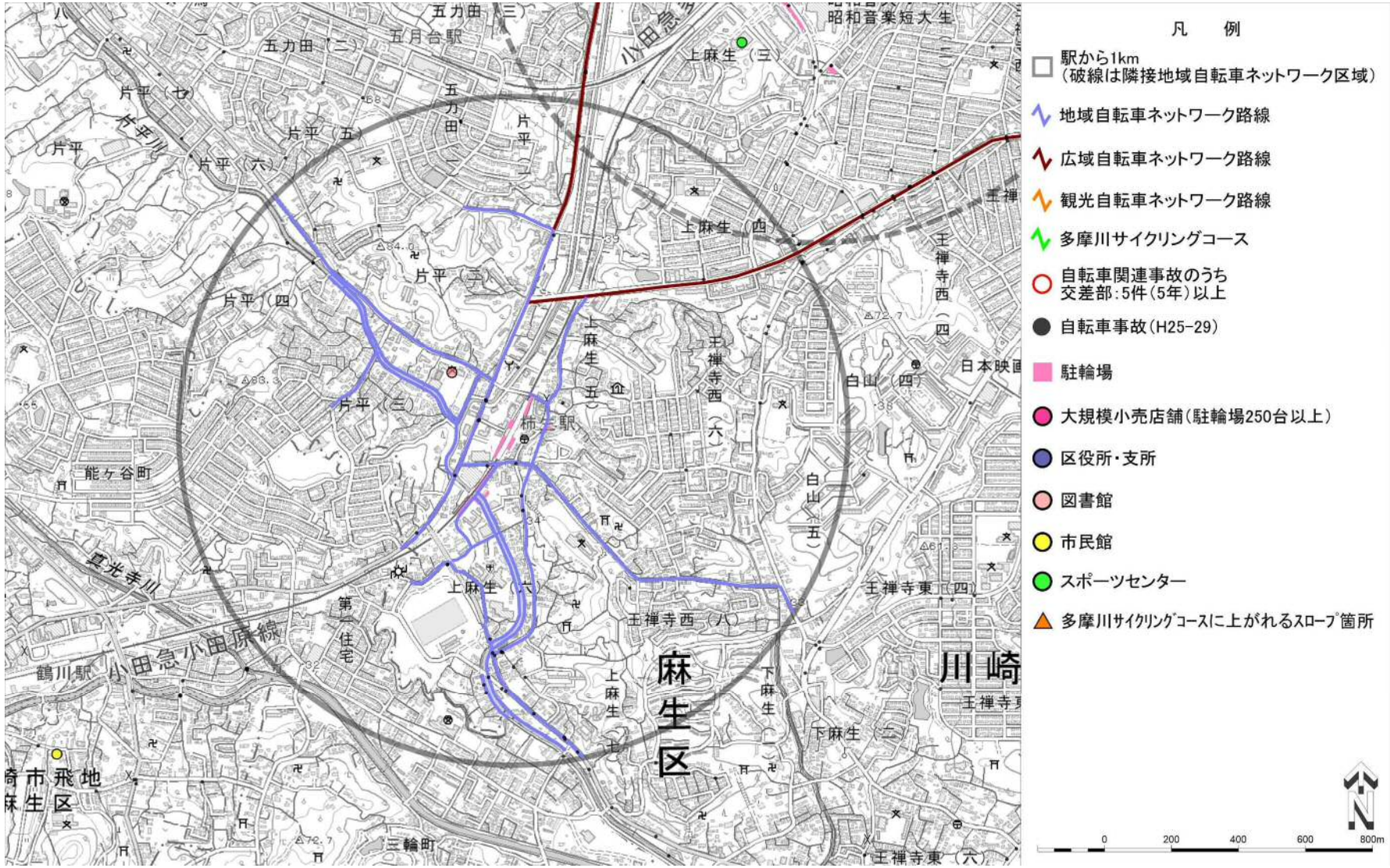
・既に自転車通行環境が整備されている路線を選定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

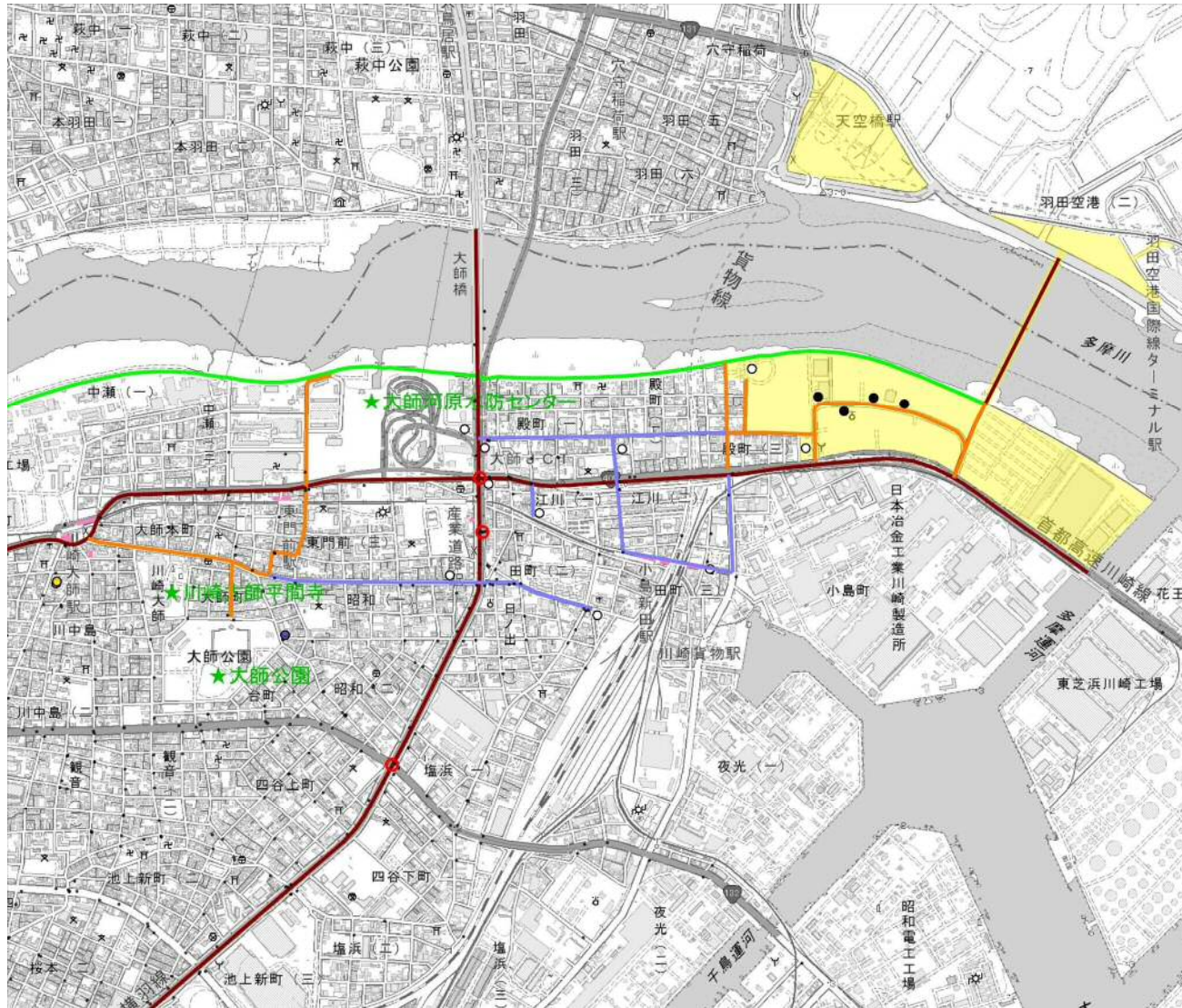
●地域自転車ネットワーク内の路線選定

- ・各種施設の設置状況や自転車事故発生地点などを考慮して、連続性を確保する区間を追加します。
- ・自転車に係る交通規制が実施されている区間やバス等の運行に配慮して、地域自転車ネットワーク路線を設定します。



■地域自転車ネットワーク内の路線選定

●地域自転車ネットワーク内の路線選定



凡例

- 駅から1km
(破線は隣接地域自転車ネットワーク区域)
- ↔ 地域自転車ネットワーク路線
- ↔ 広域自転車ネットワーク路線
- ↔ 観光自転車ネットワーク路線
- ↔ 多摩川サイクリングコース
- 自転車関連事故のうち
交差点:5件(5年)以上
- 自転車事故(H25-29)
- 駐輪場
- 区役所・支所
- 図書館
- 市民館
- スポーツセンター
- サイクルポート候補地(公共)
- サイクルポート候補地(民間)
- 特定都市再生緊急整備地域

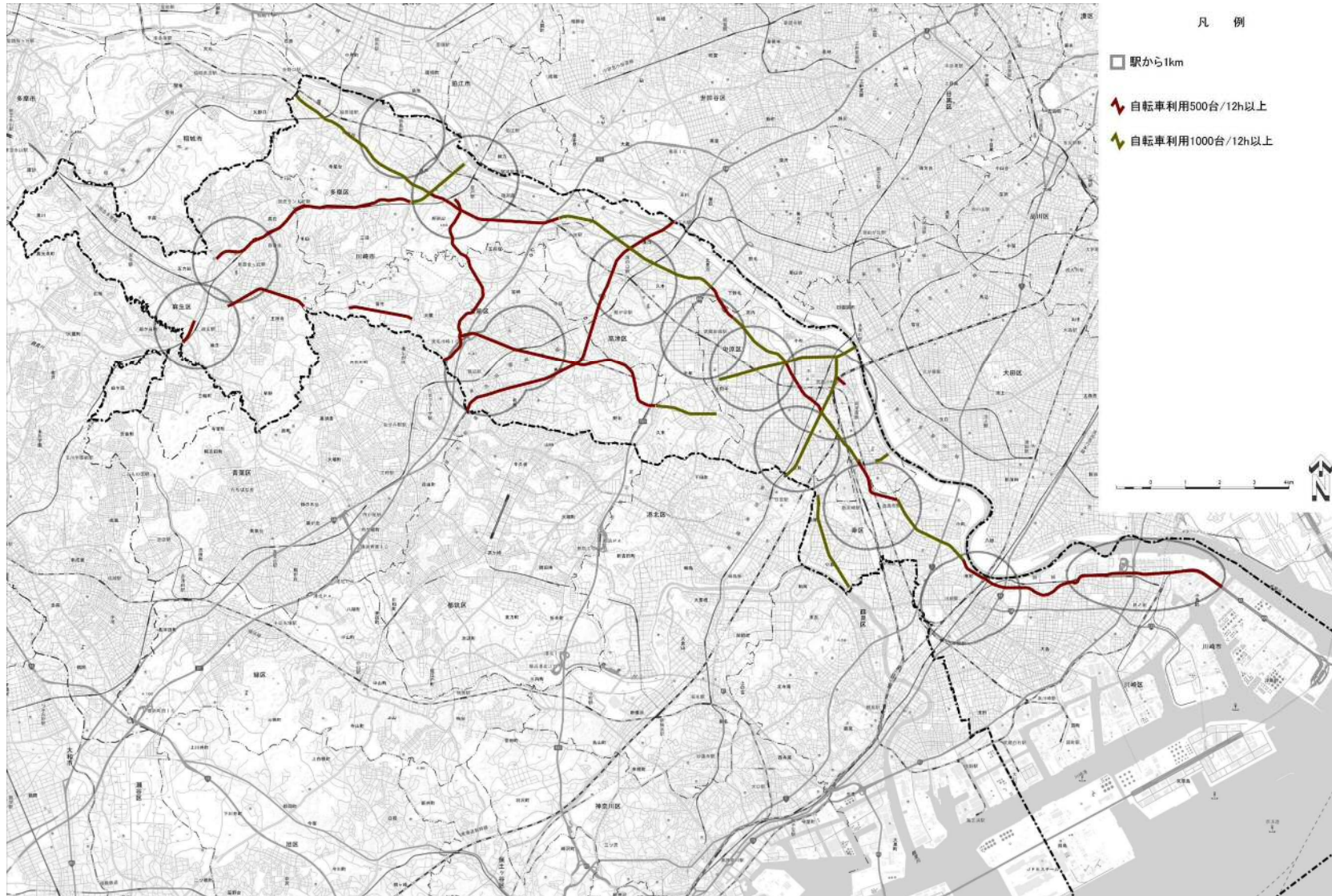
0 200 400 600 800m

■広域自転車ネットワーク路線の選定

広域自転車ネットワーク路線

●自転車利用が多い区間

・自転車交通量が500台以上/12時間の区間を選定します。

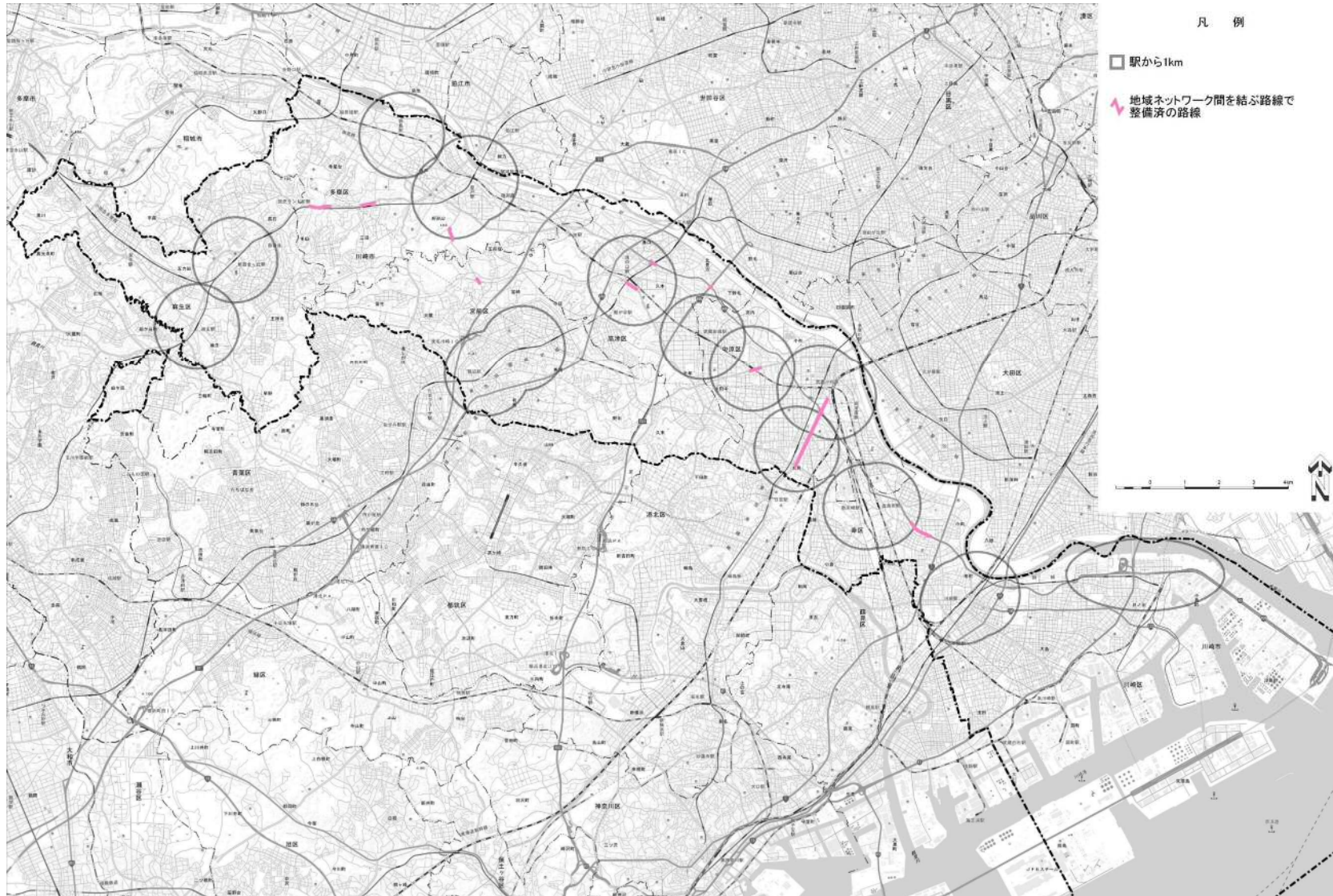


■広域自転車ネットワーク路線の選定

広域自転車ネットワーク路線

●自転車通行環境整備済み区間

・自転車通行環境整備済み区間を選定します。



■広域自転車ネットワーク路線の選定

広域自転車ネットワーク路線

●他都市と連携する区間

・隣接都市において自転車ネットワーク計画に位置づけられている路線と整合を図ります。



■広域自転車ネットワーク路線の選定

広域自転車ネットワーク路線

●広域自転車ネットワーク路線の選定

