III. 自転車ネットワーク路線の選定

1.　自転車ネットワーク候補路線選定の考え方

(1)　ネットワーク候補路線選定の視点

◆　区民のための日常利用ルート

大田区内の自転車交通の目的は、約半数が買い物・私用であり、次いで直行型の通勤（自宅から直接会社まで行く）、鉄道利用（駅への端末交通）の順に多くなっています。

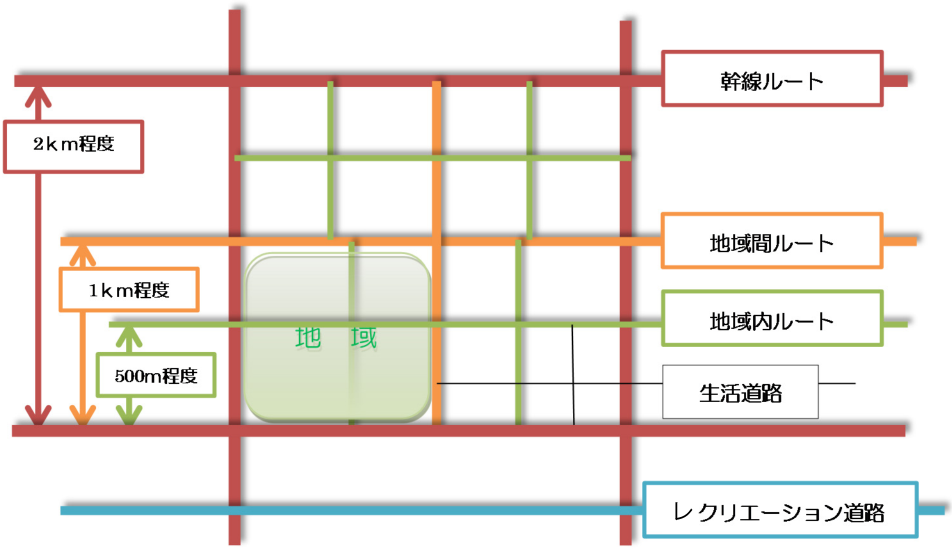
また、鉄道を利用しない自転車利用者の目的地は、区内が 91%と多くを占めることから、住居地域（発生地）と拠点となる施設を結ぶ自転車ネットワークを構築します。

◆　非日常ルート

区民だけでなく、来訪者のために観光拠点やレクリエーション施設を結び、回遊性をもったルートを整備します。

(2)　ネットワークの位置づけと特徴

位置づけ		構成	備考
広域的ネットワーク	主に大田区をまたがるルート （3ｋｍ以上の移動）	幹線ルート	自転車専用空間（自転車道、自転車レーン）の確保 一定の表定速度を確保できるルートを設定
		レクリエーション道路	呑川、内川、六郷用水、海辺の散策路など
地域内ネットワーク	主に区域内移動のためのルート （3ｋｍ以内の移動）	地域間ルート	地域間を結ぶルートを設定 駅までの速達性を確保できるルートを設定
		地域内ルート	買い物等日常生活の利用に対しては、区域内交通の利便性を確保できるルートを設定



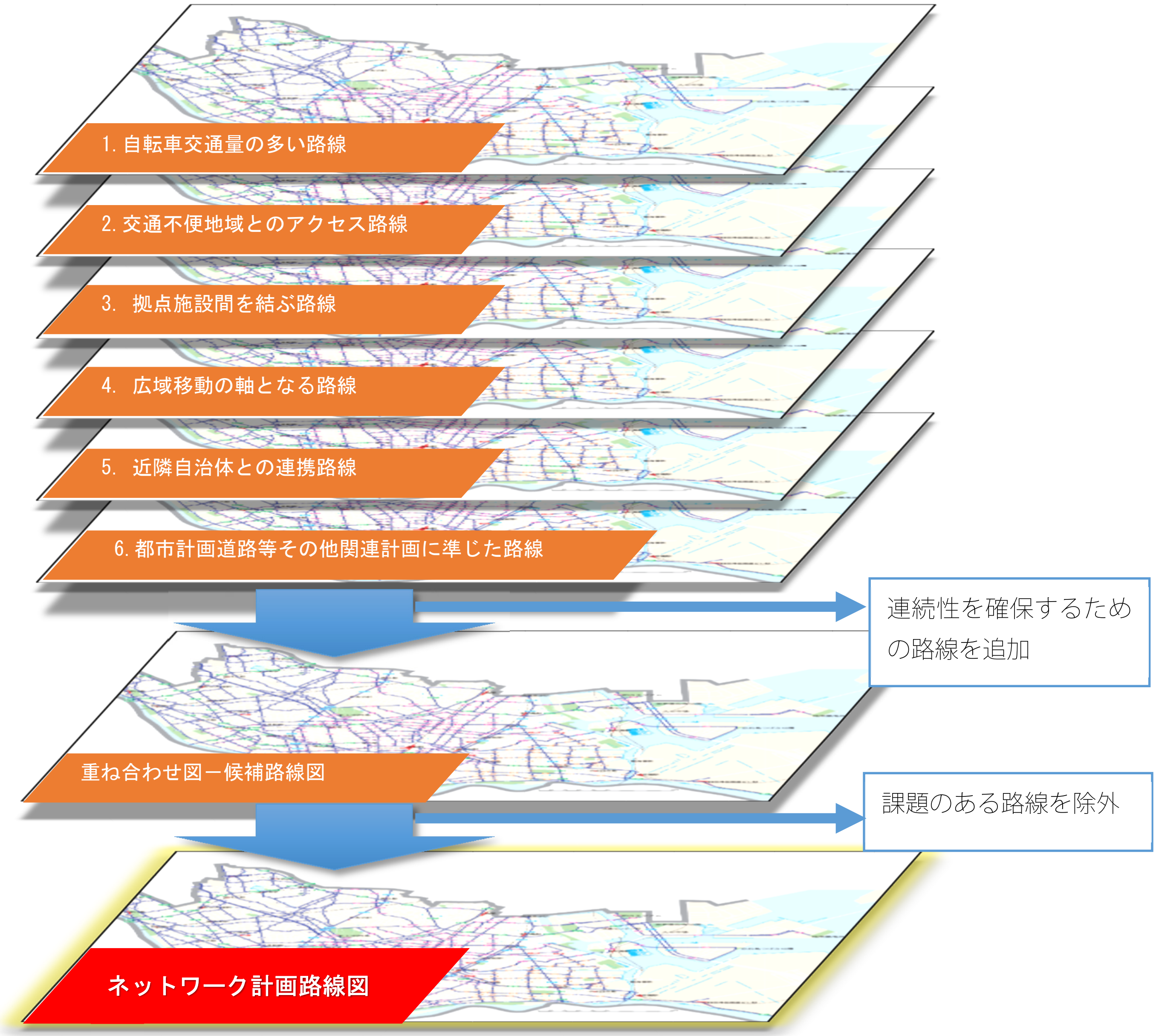
2. 自転車ネットワーク候補路線の選定

(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定フロー

自転車ネットワーク形成の目的や考え方に応じて、以下に示す選定の考え方に従って、自転車ネットワークの候補路線を抽出します。

抽出するネットワーク路線の量の目安として、区内のどこから自転車を利用し始めても 1～２分(距離では約 250m)でネットワーク路線に到達でき、移動距離の半分以上をネットワーク上で安全に移動できることを目指します。そのため、概ね 500m間隔でネットワークにアクセスできるよう、路線を抽出します。

以下の個別 6 項目を重ね合わせ、さらに連続性確保のための路線を追加して、候補路線図を作成します。次に、課題のある路線を除外し、自転車ネットワーク路線図を選定します。



(2) 自転車ネットワーク候補路線の抽出項目

① 自転車交通の多い路線

各種交通量調査の結果から、自転車交通量の多い路線を抽出します。

② 交通不便地域とのアクセス路線

交通不便地域（鉄道駅から800mを超え、かつバス停から300mを超える地域）では、自転車の分担率高く、重要な交通手段となっています。

そのため、交通不便地域とのアクセス路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。

③ 拠点施設間を結ぶ路線

商業施設、公共施設、余暇・観光施設については、区民が自転車で多く利用する施設であるため、区民の各施設へのアクセス性を高める目的として評価します。

そのため、施設間を結ぶ路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。

④ 自転車駐車場へのアクセス路線

駅周辺の自転車駐車場は多くの自転車が集中する施設であり、その接続路線は自転車交通が集中し、自転車や歩行者の交錯が発生する恐れがあります。一方、駅周辺における放置自転車削減の観点からは自転車駐車場への誘導を促進する必要があります。

そのため、自転車駐車場へのアクセス路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。

⑤ 広域移動の軸となる路線

広域移動の軸となる路線については、区域をまたがる比較的長距離（3km 以上）の自転車交通を推進する目的から評価します。

⑥ 近隣自治体との連携路線

近隣自治体とのネットワークについては、世田谷区において「世田谷区自転車ネットワーク計画」が策定されており、連続性確保の観点から、大田区内においても世田谷区で指定された路線との接続を考慮する必要があります。

そのため、近隣自治体との連携路線を、ネットワーク候補路線として抽出します。

⑦ 都市計画道路等その他関連計画に準じた路線

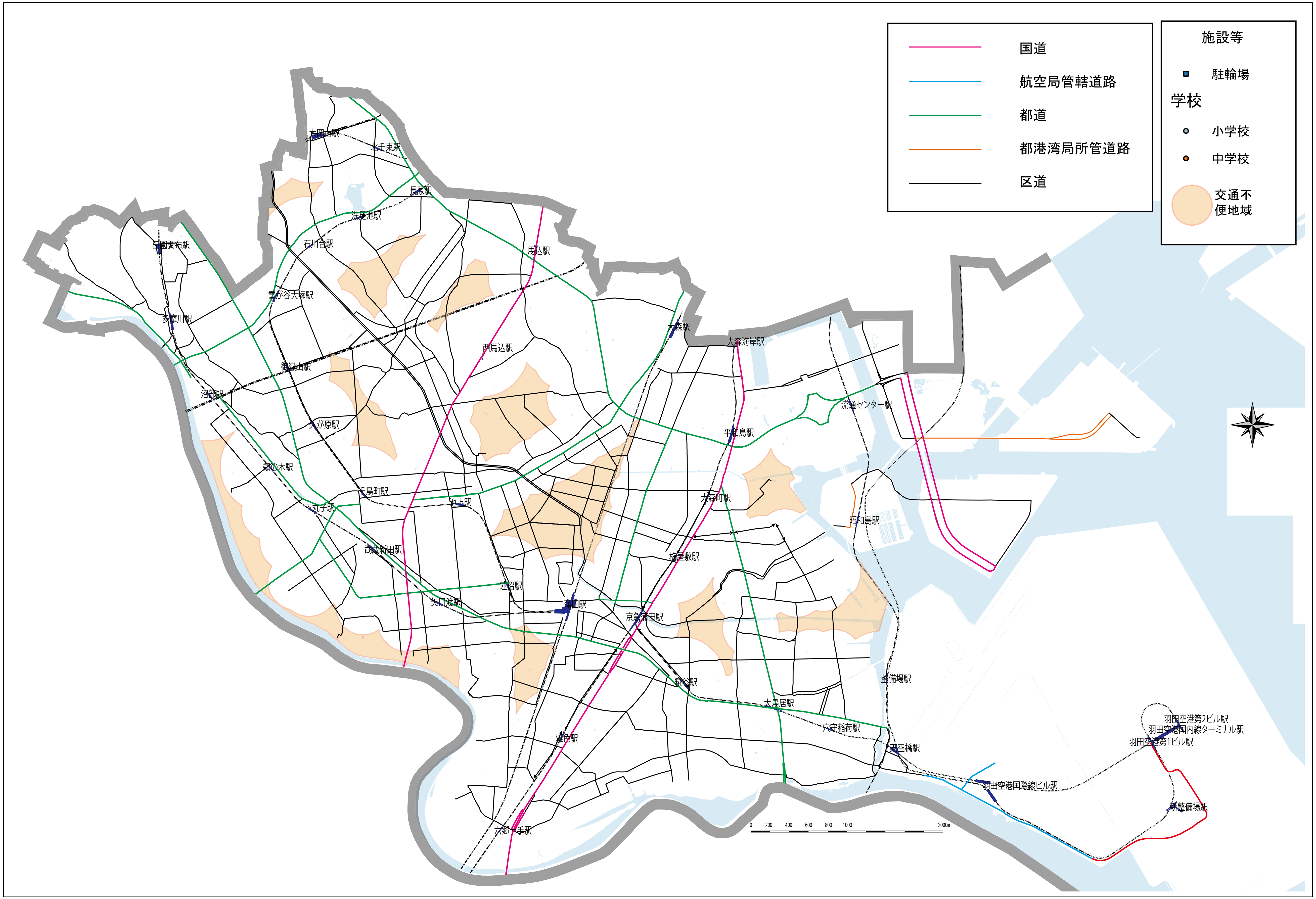
都市計画道路は、既存の区道と比較し、連続性が高く線形も良いことから、整備にあわせて自転車走行空間の整備を進めていくことで、ネットワーク全体の連続性の形成に寄与できます。特に、これから事業が進捗する路線については、当該路線に自転車走行空間を計画的に取り込むことが可能であるため、整備水準の高い自転車走行空間の確保が期待できます。

そのため、都市計画道路のうち、これから事業が進捗する路線については、ネットワーク候補路線として抽出します。

また都市計画やや産業振興、観光に関するプランなどにもできる限り配慮してネットワーク候補路線を抽出します。

⑧ ネットワークの連続性確保に必要な路線

①～⑦で抽出された路線のみでは、一部が細切れになるなどして、連続性の確保が不十分となります。

そのため、①～⑦の評価で選ばれた路線間をつなぐために必要な路線を、ネットワーク候補路線として抽出します。

3. 自転車ネットワーク候補路線図