

4-2 道路・交通ネットワーク方針

(1) 基本的考え方

将来の姿に『まちの中にバリアがなく、誰もが安心して生き生きと住み続けられるまち』や『地域拠点や生活拠点を中心に憩い、賑わい、多くの人を訪れ、交流が広がる活力あるまち』を掲げています。

- 道路・交通ネットワーク方針では、これらを実現することを目標として、子どもや高齢者、障害者などすべての人にとって、安全で快適な移動が可能となるようにするため、歩行者や自転車が安心して通行できる快適な交通環境の整備や、身近な交通手段である公共交通機関の利便性向上に努めます。
- 交通需要を支え、円滑な自動車交通を実現する安全で快適な道路網を形成するため、都市の骨格となる主要幹線道路や生活幹線道路、主要生活道路などの整備に努めるとともに、環境に配慮した道路整備を進めます。

方針の構成概要

- 1) 歩行・自転車利用の環境整備 … 歩行空間の整備、自転車の利用しやすい環境整備とマナー向上、回遊性の向上
- 2) 公共交通機関の利便性向上 … 公共交通機関におけるバリアフリー^{*}に配慮した整備、駅の利用しやすい環境整備、コミュニティバス^{*}による拠点間ネットワークの充実 など
- 3) 道路網の整備 ……………… 主要幹線道路、生活幹線道路、主要生活道路など安全で快適な道路網の整備、環境に配慮した道路整備



コミュニティ道路^{*}（千駄木地区）

(2) 道路・交通ネットワーク方針

1) 歩行・自転車利用の環境整備

①誰もが安全で快適に歩くことのできる歩行空間の整備

- バリアフリー*やユニバーサルデザイン*に配慮し、子ども、高齢者、障害者など誰もが、安全で快適に歩くことのできる連続性のある歩行空間の整備を進めます。
- 生活道路における車両の走行速度の抑制など、歩行者と自動車の共存するコミュニティ道路*の整備を進めます。
- 車道と歩道の幅員構成を変えるなど道路空間の再配分等により、歩行者や自転車のための安全な空間の確保に努めます。
- 主要幹線道路などについては、歩行空間の確保や都市景観に配慮して、無電柱化*を進めます。
- 坂道については、路面舗装の工夫や手すりの設置などにより、安心して歩ける歩行空間の整備に努めます。

②自転車の利用しやすい環境整備と利用者のマナー向上

- 自転車は環境にやさしい身近な交通手段であることから、利用しやすくするため、走行空間やその連続性の確保を図るとともに、自転車の路上駐車による通行阻害の解消などの整備を進めます。なお、走行空間の確保にあたっては、歩行者との分離に努めます。
- 駅周辺では、自転車駐車場の整備に努めるとともに、放置自転車の撤去を進めます。また、レンタサイクル*の利用しやすい環境整備に努めます。
- 中高層建築物の建設や、自転車利用が多く想定される店舗・事務所などの施設を建設する場合は、適切な自転車駐車場の整備などを誘導します。
- 自転車の安全な利用と歩行者の安全性を確保するため、自転車の安全運転の周知や運転技術向上を目的とした講習会の開催などにより、交通規則の遵守を進めるとともに、歩行者への配慮などマナー向上の啓発に努めます。



両側に手すりのある坂道（八幡坂）



自転車レーン（国道17号線）

③回遊性を向上させるまち歩きのための環境整備

- 緑と水のネットワーク軸を駅などと結ぶとともに、観光振興や商店街振興などの施策と道路整備の施策を一体的に展開し、快適で楽しく移動できるまち歩きのための環境整備に努めます。
- 商店街の道路については、親しみや潤いを感じられるような道路空間を、商店会と区が協働して創出します。
- バリアフリー*やユニバーサルデザイン*に配慮し、誰もが安心して区内を巡ることのできる、施設や道路の整備などを進めます。
- 区内に多数存在する案内標識等の集約やデザインの統一化などを図り、区民及び来訪者にまちの情報を効果的にわかりやすく提供するとともに、まち歩きの魅力を高めます。

2) 公共交通機関の利便性向上のための環境整備

- 地下鉄やバスなどの公共交通機関は、区民の重要な移動手段になっており、また一人当たりの二酸化炭素（CO₂）排出量の少ない交通機関であるため、事業主体と連携してバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した整備を進め、利用しやすい環境の向上に努めます。
- 地下鉄駅については、事業主体等と連携して、自転車駐車場の充実やまちの案内情報の充実など、駅を利用しやすくするための環境整備に努めます。
- コミュニティバス*については、区の東側地域の路線に加え、西側地域への導入によって、拠点間のネットワークを充実させるとともに、比較的交通が不便な地域（※1）の解消を進めるなど、交通利便性の向上に努めます。



文京区コミュニティバス「B-ぐる」



放射25号線

※1：交通が不便な地域とは、駅及びバス停から遠い地域をいいます。なお、東京都がコミュニティバス事業に対して補助を行う要件として、コミュニティバスが駅及び既存のバス停から200m以遠の地域を、一定程度以上走行する場合としています。

3) 道路網の整備

①安全で快適な道路ネットワークの形成

- 区内の道路を主要幹線道路、生活幹線道路、主要生活道路及び生活道路の4種類に区分し、沿道の土地利用や周辺地域の特性を踏まえながら、各道路が担う役割を明確にするとともに整備を進め、安全で快適な道路ネットワークを形成します。

②主要幹線道路の整備

- 主要幹線道路は、自動車交通を円滑に処理する機能とともに、都市防災、ライフライン*の収容空間、緑化による地域の環境整備などの様々な役割を担い、区の骨格的な主要ネットワーク軸を形成する重要な都市施設です。そのため、「区部における都市計画道路の整備方針」における第三次事業化計画の優先整備路線の区間（※1）については、関係機関と連携して整備推進に努めます。その他の未整備区間についても、関係機関と連携して道路空間の快適性の向上に努めます。

③生活幹線道路や主要生活道路などの整備

- 主要幹線道路を補完し都市の骨格を形成する生活幹線道路は、幅員12mを目標として整備に努めます。幅員が12m以上ある場合は、歩道の拡幅に努めます。
- 市街地内で発生する交通を集約し、主要幹線道路や生活幹線道路へ連絡する主要生活道路は、幅員9mを目標として整備に努めます。ただし、密集市街地においては、現況の道路幅員等を考慮し、緊急車両の通行や消防活動に必要な幅員6mの確保を目標とします。
- 主要幹線道路、生活幹線道路及び主要生活道路以外の道路は、市街地内の交通を処理するとともに、個々の宅地へのアクセス*を確保する生活道路として整備に努めます。
- 都市計画道路以外の道路の整備にあたっては、道路整備に係わる個別部門計画や、拠点や地区のまちづくり計画がある場合は、これを優先して進めることとします。また、拡幅にあたっては、そのための様々な条件整備を行うとともに、地区計画*等を活用したまちづくりなどによって、検討することとします。

④環境に配慮した道路整備

- 雨水の保水や地中への浸透、路面温度の上昇を抑制する舗装など、環境に配慮した道路整備を進め、ヒートアイランド現象*の抑制に努めます。
- 道路の植栽は、潤いのある景観形成や、ヒートアイランド現象を抑制する役割などを担っています。そのため、関係機関との連携を図りながら、街路樹や植栽帯の適切な設置と維持・管理を進めます。

※1：第三次事業化計画の優先整備路線とは、春日通り（放射8号線）と不忍通り（環状4号線・補助94号線）の一部です。

図4-3 道路・交通ネットワーク方針図

