

第2回足立区自転車活用推進計画策定委員会

次 第

日時：令和6年1月10日（水） 午前10時から
場所：足立区役所8階特別会議室（災害対策本部室）

- 1 開会
- 2 足立区都市建設部長挨拶
- 3 資料説明
- 4 質疑
- 5 事務局からのお知らせ
- 6 閉会

次 回

第3回足立区自転車活用推進計画策定委員会
令和6年3月28日（木） 足立区役所にて予定しております。

足立区自転車活用推進計画策定委員会名簿（敬称略）

区分	団体名	役職	氏名
1	学識経験者	流通経済大学	教授 板谷 和也
2	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社	首都圏本部経営戦略ユニット マネージャー 松本 剛
3		首都圏新都市鉄道株式会社	経営企画部推進役兼経営戦略課課長 (地域政策担当) 島貫 浩
4		東京地下鉄株式会社	開発連携・工事調整担当課長 廣元 勝志
5		東武鉄道株式会社	東武北千住駅管区長 大根田 文雄
6		京成電鉄株式会社	計画管理部 課長 山下 知晃
7		東京都交通局電車部	電車部事業戦略担当課長 与田 伸子
8	バス事業者	一般社団法人東京バス協会	乗合業務部長 米澤 暁裕
9	交通管理者	警視庁千住警察署	交通課長 久松 保文
10		警視庁西新井警察署	交通課長 北上 達也
11		警視庁竹の塚警察署	交通課長 長岡 孝浩
12		警視庁綾瀬警察署	交通課長 蝦名 正一
13	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所	交通対策課長 関 肖
14		東京都建設局第六建設事務所	補修課長 吉澤 一之
15	自転車関連事業者	OpenStreet株式会社	プラットフォーム統括エリア開発部長 本間 晃章
16	区内関係団体	足立区友愛クラブ連合会	副会長 下川 英季
17		足立区商店街振興組合連合会	理事長 鈴木 健嗣
18		小学校PTA連合会	 村上 和生
19		足立区障害者団体連合会	事務局長 金子 孝一郎
20		足立区観光交流協会	事務局長 坂田 光穂
21		足立区まちづくり推進委員会	 上野 剛
22	区職員	都市建設部	部長 真鍋 兼
23		道路公園整備室	室長 吉原 治幸
24		危機管理部	部長 茂木 聡直
25		環境部	部長 荒井 広幸
26		教育指導部	部長 岩松 朋子
27	事務局	駐輪場対策担当課	課長 須藤 純二
28		交通対策課	課長 長澤 友也
29		交通対策課	駐車場推進係係長 松平 匡人
30		交通対策課	駐車場推進係主査 高村 一幸
31		交通対策課	駐車場推進係主任 前田 勝也



足立区自転車活用推進計画 (案)

(第二回委員会資料)

令和6年1月10日

都市建設部 交通対策課



はじめに（区長コメント）

目次

第1章 計画の基本的な考え方	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の区域	2
3 計画の期間	2
4 計画の位置付け	3
5 計画の進行管理	4
6 関連する既定計画等	5
(1) 国の自転車活用推進計画	5
(2) 都の自転車活用推進計画	5
(3) 区の関係する計画等との関連性	6
第2章 足立区の地勢・概況	8
1 地勢・地勢	8
2 人口及び世帯数	9
3 交通ネットワーク	10
第3章 現状及び課題の整理	12
1 現状の整理	12
2 課題の整理	14
第4章 目指すべき将来像と基本目標	15
1 自転車活用推進計画の目指すべき将来像	15
2 3つの基本目標	16
3 基本目標の指標	17
4 国・都の計画との関連性	18
第5章 施策体系と事業メニュー	20
1 施策体系	20
2 事業メニュー	21
(1) 都市環境	22
(2) 安全・安心	28
(3) 自転車利活用	36
第6章 自転車利活用に関する現状と課題	39
1 自転車の特性	39
2 自転車の保有・利用状況	41
3 駐輪環境に関する状況	44
4 自転車事故等に関する状況	48
5 自転車走行空間整備状況	58
6 自転車シェアリングの取組み	62



7	ビューティフル・ウィンドウズ運動.....	67
8	自転車利用に関連する区内主要施設.....	70

資料編

1	関連する既定計画等.....	72
(1)	国の関係計画等の概要.....	72
(2)	都の関係計画等の概要.....	74
(3)	区の関係計画等の概要.....	77



第1章 計画の基本的な考え方

1 計画策定の背景と目的

近年、我が国では自転車利用を促す取組が急速に進められており、平成29（2017）年5月1日に「自転車活用推進法」が施行され、政府に自転車活用推進計画の策定を義務付けるとともに、区市町村には、国や都道府県の自転車活用推進計画を勘案して区域の実情に応じた自転車活用推進計画を策定するよう努めなければならないと規定されました。

国は、平成30（2018）年6月に令和2年度までを計画期間とする「自転車活用推進計画」を、さらに令和3（2021）年5月には、持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の推進を図るため令和7（2025）年度までを計画期間とする「第2次自転車活用推進計画（以下、「国の推進計画」という。）を閣議決定しました。

こうした中、足立区は、平成11（1999）年度に建設省（現国土交通省）から自転車利用環境整備モデル都市に選定され、都や周辺区と合わせて自転車利用に関するモデル的な取組を進めるとともに、平成16（2004）年に「足立区自転車利用環境整備計画」を、平成29（2017）年には「足立区自転車走行環境整備方針（素案）」を策定し、あわせてビューティフル・ウインドウズ運動を積極的に展開するなど、自転車利用環境の整備や防犯対策の向上に努めた結果、自転車不法投棄や盗難、自転車に関与する事故件数などの減少など一定の成果をあげてきました。しかし、新型コロナウイルス感染症が収束に向かい、社会経済活動が活発化したことにより、自転車盗難や事故件数も増加に転じるなど、今後、さらなる安全・安心に向けた自転車利用環境の整備が求められています。

区は令和4年5月に内閣府から「SDGs 未来都市」に選定され、区民や事業者と持続可能なまちづくりに取り組むこととしています。脱炭素化に向けた自動車から自転車への利用転換による環境面での効果のほか、経済や社会面など様々な視点からSDGs 達成に向けた自転車関連施策を展開し、持続可能な都市づくりを進めるため本計画を策定します。





2 計画の区域

計画区域は、「足立区全域」とします。

3 計画の期間

計画期間は、令和6（2024）年度から令和15（2033）年度までの10か年とします。なお計画期間の中間年にあたる令和10（2028）年度に見直しを行います。



図 1.1 計画期間



4 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）第11条に基づき、足立区の実情に応じて自転車活用の推進に関する施策を定めるものです。

策定にあたっては、国や都の自転車活用計画を勘案し、「足立区基本構想・基本計画」を上位計画とし、その他関連する区の各種計画等と整合・連携を図り、区の基本構想に定める「協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」の実現に向け自転車活用の方向性を示すものとしします。

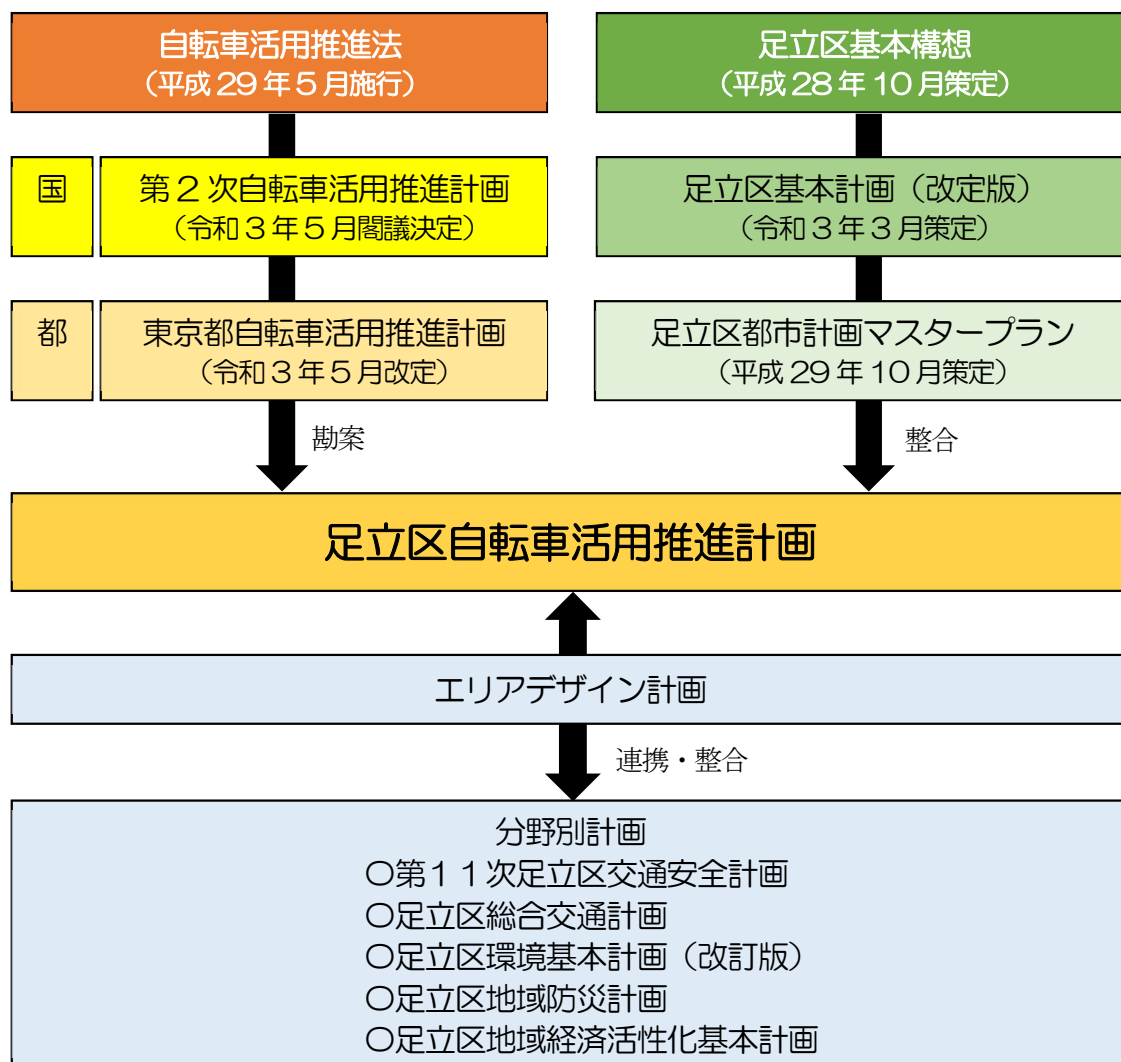
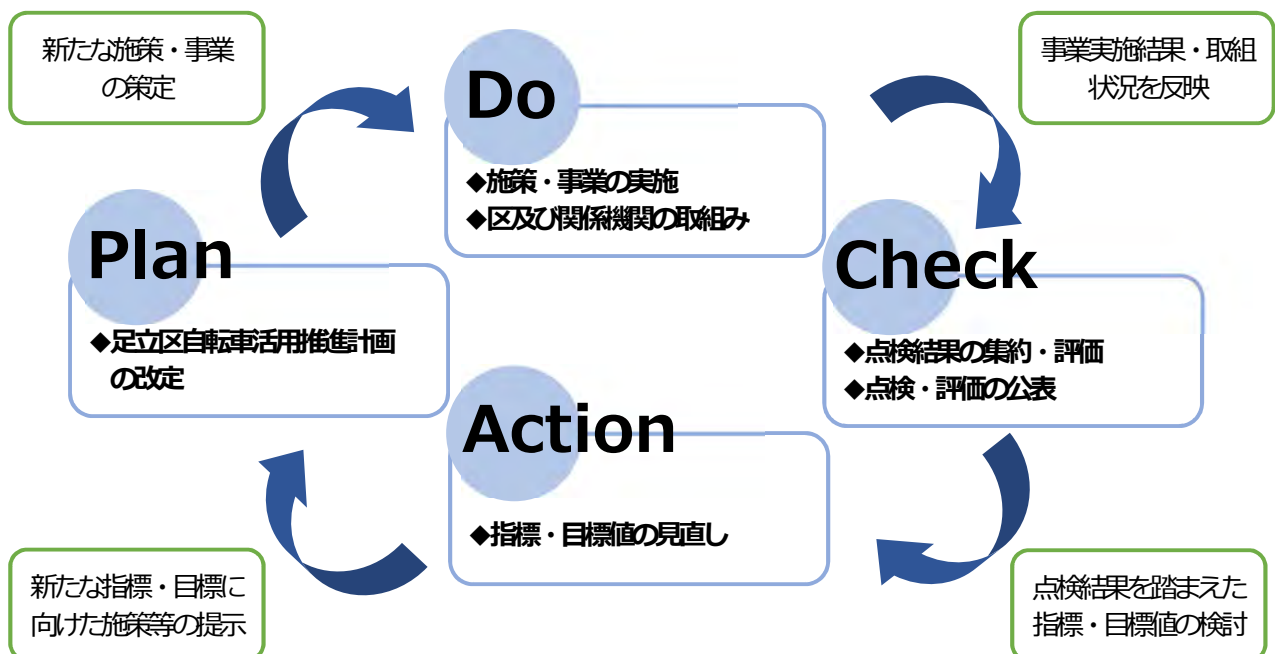
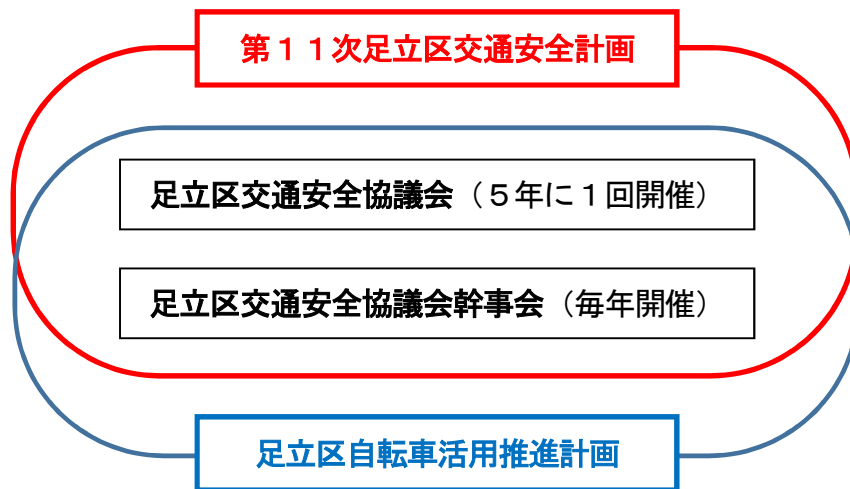


図 1.2 本計画の位置付け



5 計画の進行管理

本計画は、区の交通安全対策の基本となる「第1次足立区交通安全計画」と密接に関連することから、毎年開催される「足立区交通安全協議会幹事会」において、毎年事業実施後に指標及び事業メニューの進捗状況等を記載した評価シートを確認し、PDCAサイクルによる進行管理を行い着実に推進するとともに、適宜、指標や目標値の見直しを行っていきます。各施策の進捗状況や成果については、議会に報告するとともに区のホームページ等で公表します。





6 関連する既定計画等

(1) 国の自転車活用推進計画

国は自転車活用推進法の目的にのっとり、令和3（2021）年5月に令和7（2025）年度までを計画期間とした「第二次自転車活用推進計画」を策定しました。同計画における4つの目標は以下の通りです。

(国) 第二次自転車活用推進計画	
目標1	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
目標2	サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
目標3	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
目標4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現

(2) 都の自転車活用推進計画

東京都は国の第二次自転車活用推進計画を踏まえ、令和3（2021）年5月に「東京都自転車活用推進計画（改定版）」を策定しました。

同計画では、目指すべき将来像及び4つ施策分野を以下の通り定めています。

東京都自転車活用推進計画（改定版）	
目指すべき将来像	誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり
施策分野1	【環境形成】 ～様々な場面で自転車が利用される将来～
施策分野2	【健康増進】 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～
施策分野3	【観光振興】 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～
施策分野4	【安全・安心】 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

なお、上記計画の概要は資料編P72に示します。



(3) 区の関係する計画等との関連性

区の上位計画等における自転車に関する方針及び施策等について以下に示します。主に自転車を安全・安心して利用できる環境整備（ハード面）や事故防止や被害軽減に向けた啓発活動（ソフト面）のほか、シェアサイクルによる地域活性化、環境面での効果などが記載されています。これらの内容も考慮し、本計画の施策並びに事業メニューを設定します。

なお、各計画の概要は資料編P 77に示します。

ア 足立区基本計画（改定版）

関連する記載内容
第3節 安全で、活力と魅力のあるまちづくりの推進
① 自転車ナビマークの整備や交通安全意識の普及啓発活動を推進し、誰もが安心して利用できる道路環境を整えます。
施策⑩-2 安全に利用できる道路環境の整備
① 自転車保険加入義務化やながらスマホの禁止について周知し、ターゲットを絞った各種啓発活動を継続的に行い、特に自転車・歩行者が関与する交通事故死傷者数の減少にさらに取り組む。

イ 足立区都市計画マスタープラン

関連する記載内容
3 交通・交流拠点の整備による魅力あるまちづくり
① 連続した自転車走行環境の整備、自転車駐車場の整備と拡充
② 自転車走行空間の連続性の確保
③ 駅周辺などを優先して自転車専用通行帯や自転車ナビマークの設置
④ 回遊性を高めるため、幹線道路の自転車走行環境の整備
⑤ 自転車駐車場を安定的に確保
⑥ 自転車利用者のルール・マナー向上に向けた啓発活動と放置自転車等防止の規制強化
4 地域経済の発展を促す活力あるまちづくり
① 観光資源について周辺も含めた魅力の向上を図り、区外から来街者を呼び込み地域の活性化につなげる
5 豊かな水と緑に包まれた地球環境にやさしいまちづくり
① 徒歩や自転車、公共交通でネットワークされた自動車を使わない都市構造の集約により温室効果ガスの排出を削減
② 観光客や通勤・通学・業務交通の多い拠点を中心にコミュニティサイクルの拡充

**ウ 第11次足立区交通安全計画**

関連する記載内容
目標②（補完目標）
① 令和7年に「自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる区民の割合」を計画期間5年間の平均で32%以上にする。
3つの柱
② 自転車の安全利用の推進
主な施策
① 自転車走行環境の整備
② 駐車・駐輪施設の整備及び拡充
③ 交通安全教育等の推進
④ 交通安全の普及啓発活動
⑤ 自転車保険の加入義務化

エ 足立区総合交通計画

関連する記載内容
主な施策（自転車施策）
① 自転車走行環境整備
② 自転車駐車場の整備
③ サイクルアンドバスライドの普及啓発
④ 自転車シェアリングの拡充
⑤ 放置自転車対策
⑥ 交通安全教育

オ 第三次足立区環境基本計画改定版

関連する記載内容
施策群1-1 エネルギーの効率的な利用
① 公共交通機関・自転車を優先的に利用した移動の促進
② 自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進によつて自転車利用の環境整備

カ 足立区地域経済活性化基本計画（改定版）

関連する記載内容
柱6 訪れたいまちにする観光施策とプロモーション
① スポーツ・文化施設等と区内に点在する資源を線で繋ぎ、シェアリングサービス等で回遊性を向上させる。



第2章 足立区の地勢・概況

1 地勢・地勢

本区は、東京23区の最北端に位置し、令和5年11月末日現在の区の総面積は53.25km²で東京23区の約9%にあたり、大田区、世田谷区に次いで第3位の広さです。

東は中川を挟んで葛飾区、西は隅田川を挟んで北区、荒川区、北は埼玉県川口市、草加市、八潮市、南は葛飾区、墨田区、荒川区に接しています。区内は全体的に平坦で、人工的に築かれた荒川の堤防や公園内の丘以外に高地はほとんどなく、自転車利用に適した地形であるといえます。



図 2.1 位置図

(出典：足立区HPを基に作成)



2 人口及び世帯数

区の総人口は概ね横ばいの状況が続いていますが、世帯数は増加傾向にあります。また、年少人口は減少傾向にあり、令和4年度の高齢化率は25.8%と23区中最も高くなるなど、少子高齢化が進んでいます。これらのことから、将来的には自転車利用者の減少も想定されます。

人口は令和2(2020)年に691,298人まで増加したものの、令和5(2023)年1月現在では690,114人と減少しています。一方、世帯数は平成29(2017)年の334,551世帯から、令和5(2023)年にはおよそ1割増加し365,583世帯となっています。

また、令和2(2020)年に区が実施した人口推計によれば、中位推計では令和12(2023年に総人口のピークが見込まれます。令和4(2022)年1月現在では中位推計を約9,000人下回っている状況です。

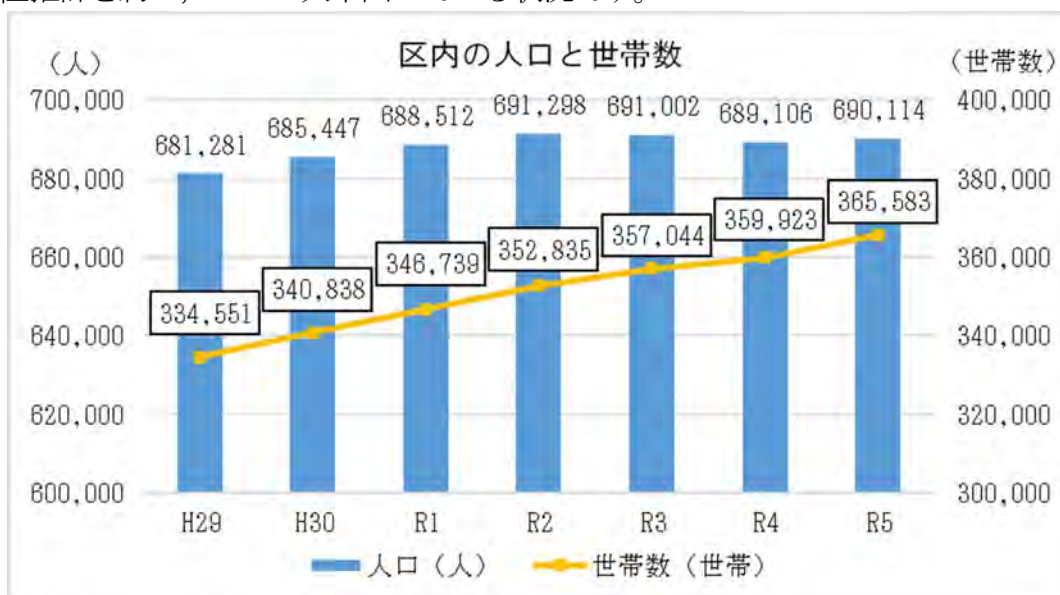


図 2.2 区内の人口と世帯数 ※各年1月1日時点

(出典：足立区HP 足立区の町丁別の世帯と人口を基に作成)

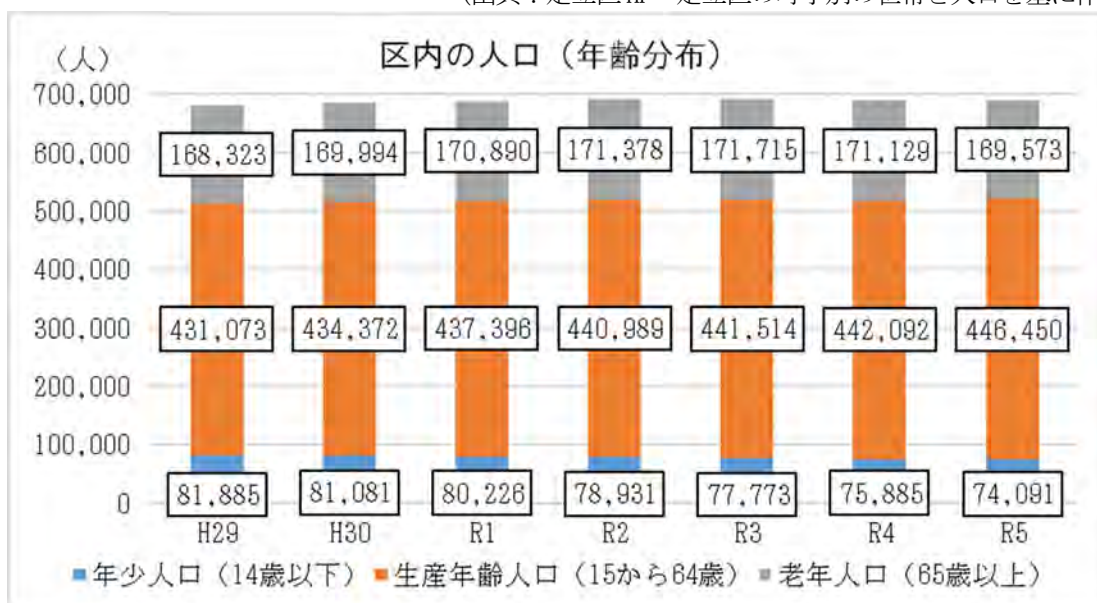


図 2.3 区内の人口 (年齢分布) ※各年1月1日時点

(出典：足立区HP 年齢3区分別人口を基に作成)



3 交通ネットワーク

区内では、東西に環状七号線、南北に国道4号の主要幹線道路が通り、荒川沿いに首都高速道路が通っています。

鉄道は、東武スカイツリーライン・東武大師線、JR常磐線、京成本線、東京メトロ日比谷線・千代田線、つくばエクスプレスに加え、新交通システム「日暮里・舎人ライナー」を含む6社8路線が運行しています。

中でも、北千住駅は常磐線、東武スカイツリーライン、日比谷線、千代田線、つくばエクスプレスが乗り入れており、1日当たりの乗降客数は約120万人と国内でも交通の要衝の一つとして機能しています。

鉄道事業者	駅名	乗降客数(人/日)
東日本旅客鉄道株式会社 (JR東日本)	北千住駅	337,132
東武鉄道 株式会社	北千住駅	351,035
	堀切駅	3,513
	牛田駅	19,362
	小菅駅	5,489
	五反野	31,061
	梅島駅	30,312
	西新井駅	54,526
	竹ノ塚駅	59,069
	大師前駅	11,275
東京地下鉄株式会社 (東京メトロ)	北千住駅(日比谷線)	227,379
	北千住駅(千代田線)	198,711
	綾瀬駅	66,606
	北綾瀬駅	33,456
京成電鉄 株式会社	京成関屋駅	10,435
	千住大橋駅	6,785
首都圏新都市鉄道 株式会社 (つくばエクスプレス)	北千住駅	82,878
	青井駅	11,172
	六町駅	26,437
東京都交通局 (日暮里・舎人ライナー)	見沼代親水公園駅	11,348
	舎人駅	7,753
	舎人公園駅	4,044
	谷在家駅	9,246
	西新井大師西駅	10,337
	江北駅	10,368
	高野駅	5,457
	扇大橋駅	8,801
	足立小谷駅	3,273

※2021年度の値

※JR東日本は乗車人員を2倍して算出

※つくばエクスプレス：北千住駅は乗換を含んだ値

※東武鉄道：北千住駅及び牛田駅は乗換を含んだ値

※東京メトロ：北千住駅(日比谷線・千代田線)は乗換を含んだ値、綾瀬駅は直通旅客を除いた値

(出典：足立区HP 数字で見る足立を基に作成)

表2.1 区内の各鉄道駅における一日当たりの乗降客数



路線バスは8社が運行しており、北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、綾瀬駅などを起点とした路線を中心に構成されています。コミュニティバス「はるかぜ」は、令和5年7月末現在で12路線を5社のバス事業者が運行しています。



図 2.4 足立区の鉄道・バスネットワーク



第3章 現状及び課題の整理

第6章に後述する自転車利活用に関する現状と課題に基づき、以下の通り整理しました。

1 現状の整理

足立区における自転車に関する現状
<p>【上位計画等との関係性】</p> <p>① 国及び都の自転車活用推進計画との整合を図る必要がある。</p> <p>② 区の上位計画等には、走行環境空間や駐輪場の整備充実、ルール・マナー向上、保険の加入促進、コミュニティサイクルの拡充、脱炭素に向けた利用拡大、地域活性化等の記載がある。</p>
<p>【地勢】</p> <p>① 区内全域はほぼ平坦であり、高低差もなく自転車利用に適した地形である。</p>
<p>【自転車利用のメリット】</p> <p>① 自転車は5 km程度の短距離移動では、他の交通手段と比べ短時間で移動が可能な交通手段であり、自動車からの転換の可能性が高い。</p> <p>② 自転車利用による環境面や健康面に関する有効性も示されている。</p>
<p>【自転車の利用状況】</p> <p>① 区内の自転車保有台数は23区平均と比較しても高く、都全体でも電動アシスト自転車が増加している。</p> <p>② 足立区の自転車の分担率は23区平均（13.1%）を大きく上回り22.9%である。</p> <p>③ 区内における自転車利用は西部では南北方向、東部では東西方向が多い。</p> <p>④ 自転車利用マナーについて悪いと感じている区民が多い。</p>
<p>【駐輪施設】</p> <p>① 放置率は23区最低値を継続しており、総駐車台数はほぼ充足している一方、日暮里・舎人ライナー沿線各駅での放置自転車が多くみられる。</p> <p>② 駅至近の区営自転車駐車場では多くの定期利用キャンセル待ちが出ている状況であるが、その原因としては、20年以上変更されていない民間駐輪場より安い料金設定が一因として考えられる。</p> <p>③ 今後、エリアデザイン等により駅周辺の開発が進むと、民営駐輪場の用途変えが想定され、駐輪施設の不足が懸念される。</p> <p>④ 管理業務については、経費のほとんどが人件費であり、最低賃金等の上昇により毎年経費が増加していることから、今後は管理方法の見直しやDX化を推進するなど効率的な運営が必要である。</p>

**足立区における自転車に関する現状****【自転車に関する事故】**

- ① 自転車に関与する事故は増加傾向にあり、令和4年度は23区で最も多くなっている。
- ② 事故原因は安全不確認が多く、また自転車事故の多くは高齢者が関与している。
- ③ 事故発生箇所は幹線道路のほか、主要駅周辺で多く発生している。
- ④ 区民への交通安全啓発はこれまでも実施されているが、さらなる啓発が必要である。
- ⑤ 自転車利用者への保険加入義務化後、啓発活動や区民交通傷害保険制度等にも取り組んだ結果、保険加入率は増加している。
- ⑥ 自転車利用時のヘルメット着用が努力義務化されたが、着用率は低い。

【自転車走行環境の整備】

- ① 主要駅周辺での自転車ナビマークの整備は進んでいるが、自転車走行環境の柱となる自転車専用通行帯の整備は進んでいない。
- ② 自転車走行環境整備に対する区民要望が多い
- ③ 行政区域を超えたサイクリングロードの整備も進んでいない。

【自転車シェアリング】

- ① 社会実験への取組後、着実に利用者が増加している。
- ② 利用率が高くなることにより、環境負荷軽減に貢献している。

【ビューティフルウィンドウズ運動】

- ① 刑法犯認知件数のうち約3割を自転車盗が占めており、無施錠の自転車が大型店舗や自宅で盗難にあうケースが多い。
- ② 自転車盗の被害者は10～20代の若年層が半数以上を占めている。
- ③ 自転車無料引取制度を始めたことにより、放置自転車が減少している。

【区内主要施設と自転車利用】

- ① 公共交通を保管するアクセス手段として、スポーツ文化施設等への自転車による移動や、観光イベントと合わせたシェアサイクルの活用などが期待される。

以上のように、利便性や安全性、防犯等の課題が明らかにされるとともに、今後の自転車の活用のしかたによっては、区のイメージアップや環境面での効果につながっていくことが分かりました。



2 課題の整理

現状の整理を踏まえ、安全性や利便性確保を見据え、新たな自転車の活用方法も考慮し、3つのテーマに分類し課題を整理します。その上で次章の目指すべき将来像と基本目標を設定します。

課 題
<p>【環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 平坦な地形を活かし、自転車の移動実態に即した自転車ネットワークを構築し、自転車走行空間などの整備を計画的に進める。 ② 連続した自転車走行空間の整備を最優先とするが、走行空間が途切れる箇所の安全対策を徹底する。 ③ ナビマークについては、主要5駅周辺およびエリアデザイン地区の整備は概ね整備済であることから、今後はその他鉄道駅周辺等、区民ニーズが高い路線の整備を検討する。 ④ 走行環境や駐輪環境を整備し、さらに自転車が活用しやすい環境整備を進める。 ⑤ 今後の自転車利用動向を考慮し、持続可能な駐輪施設のあり方を検討する。 ⑥ 民営自転車駐車場補助制度について、基準単価の見直しを進める。
<p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 23区で最も多い自転車関与事故件数を減少させる。 ② 若年層をはじめ、あらゆる世代を対象とした自転車利用安全教育を推進する ③ 自転車利用ルールの徹底や、マナー向上に向けた施策を重点化して進める。 ④ 自転車保険への加入やヘルメット着用に加え、道交法遵守について啓発を進める。 ⑤ 対象世代を絞った施策や新たな事業を推進し、不法投棄や自転車盗難を減少させ、刑法犯認知件数削減に寄与する。
<p>【利活用の促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 環境負荷の軽減や健康面での効果を発信し、さらなる自転車の利活用に繋げる。 ② シェアサイクルステーションを増やし、シェアサイクルの利用による観光資源への新たなアクセスを確立し地域活性化を図る。 ③ 各種イベント開催に合わせた、自転車活用方法を検討する。 ④ 都市農業公園などのサイクリストの休憩地をPRすることで、区外のサイクリングロードとの連携も含めてサイクリングの拠点としての魅力向上を図る



第4章 目指すべき将来像と基本目標

1 自転車活用推進計画の目指すべき将来像

足立区基本構想において、足立区に暮らす人々が「このまちで暮らせてよかった」と心から思い、真の豊かさを実感することができるように、以下の通り目標とする足立区の将来像（以下、「区の将来像」という。）を掲げています。

区の将来像

協創力をつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立

区の将来像を実現するためには、各分野別計画における個々の取組みの一つ一つの成果を上げていくとともに、横断的に連携し相乗効果を生むことが重要です。また、自転車活用を促進することで、将来にわたり持続可能なまちを創り上げていく一つの要素とするために、本計画における取組みが区の将来像の実現を支える基盤となることが求められます。

そこで、上位計画である基本構想や関連する計画等を踏まえ、関連計画等との相互連携を図りつつ、SDGsやエリアデザインの進捗による宅地・マンション開発、今後想定されるインバウンドの需要など様々な視点を考慮し本計画が目指すべき将来像を以下の通りとします。

足立区自転車活用推進計画が目指すべき将来像

自転車^{つな}が繋ぐ安全、安心、快適な都市・^{まち}あだち
～持続可能なまちづくりを目指して～

自転車は区民にとって身近で利用しやすい乗り物であり、自転車分担率を全国や他区と比較しても足立区の割合は高く、区内では自転車が主な交通手段となっています。今後は自転車ネットワーク路線を整備し、交通事故防止に向けた啓発や自転車利活用を促進することにより、区民の安全、安心、快適な自転車利用環境を確保していきます。

以下に、本計画におけるSDGsの関連する主な目標を示します。





2 3つの基本目標

上記で掲げた将来像達成に向けた基本目標を以下の通りとします。

基本目標 1



【都市環境】

快適に自転車が利用できる 都市環境の整備

自転車ネットワークの構築や放置自転車対策、自転車駐車場の整備、自動車秩序の確立の推進により、自転車、歩行者が安全で快適に通行できる環境づくりを目指します。

基本目標 2



【安全・安心】

誰もが安全・安心に自転車を 利用する意識の醸成

交通安全教育や広報啓発活動の推進、不法投棄や盗難防止対策、自転車保険加入等により、区民一人一人が正しい自転車利用を心がけるよう、意識向上を目指します。

基本目標 3



【自転車利活用】

多様な自転車活用の推進 による地域活性化

自転車利用の手軽さを活かし、日常的な自転車利用に加え、来街者へのシェアサイクル活用をPRし、区内の名所や観光スポットの回遊促進などを通じ、区内の経済活性化や観光振興にも寄与し、賑わいのあるまちづくりを目指します。



3 基本目標の指標

本計画の推進に向けて、施策の進捗状況や効果を的確に把握していくため、3つの基本目標毎に評価指標を以下のとおり設定します。設定した評価指標については、中間年次に必要に応じて見直しを行います。

基本目標	計画指標	現状値	中間目標値 (R10)	最終目標値 (R15)	備考
都市環境	自転車通行空間整備延長 (自転車道・自転車専用通行帯・車道混在)	2.8 k m	16.4 k m	27.9 k m	区道部分(累計)
	自転車放置率	0.5% (R4年度)	0.5% 以下	0.5% 以下	駅前放置自転車等の現況と対策
安全・安心	自転車関与事故件数	980件 (R4年度)	800件	600件	警視庁資料
	自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる区民割合(計画期間5年平均)	33% (R4年度)	35%	40%	世論調査 (第11次足立区交通安全計画)
自転車利活用	シェアサイクルの利用者数	11,221人	20,000人	30,000人	毎年5月の実績
	交通手段としての区内自転車分担率※	22.9%	24%	25%	東京都市圏パーソントリップ調査

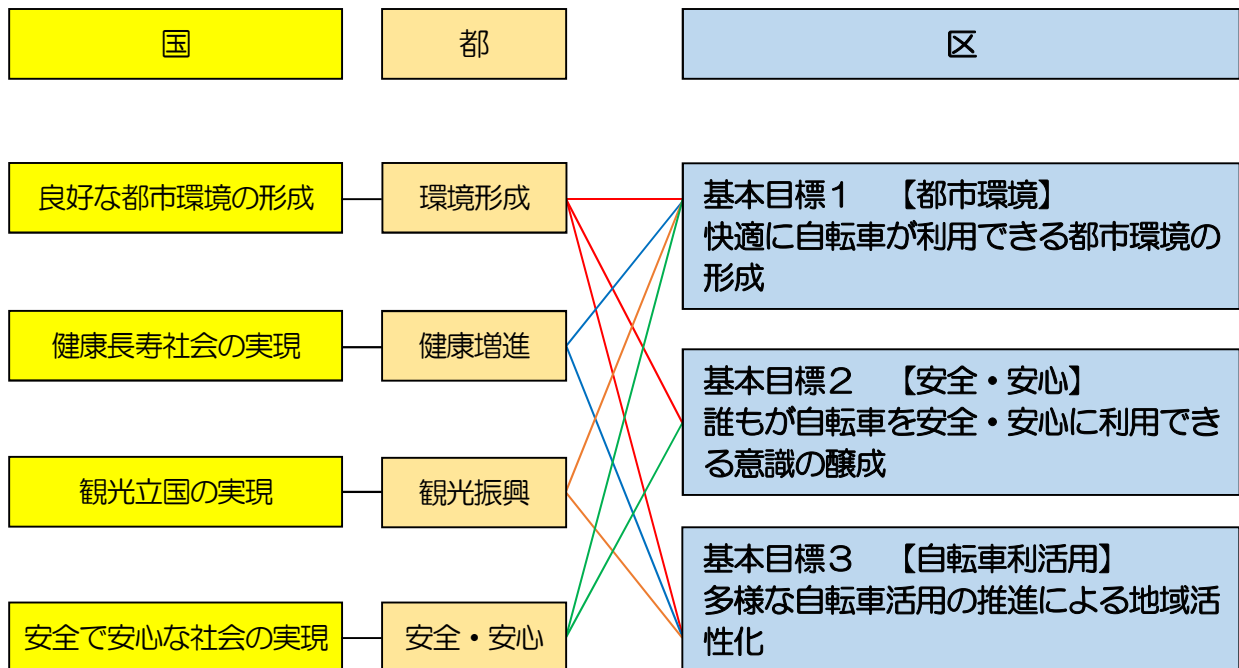
※全交通手段のトリップ数(地点からある地点へと移動する単位)に占める、自転車のトリップ数の割合



4 国・都の計画との関連性

国や都が定める自転車活用推進計画と本計画との関連を以下に示します。

本計画では、目指すべき将来像の実現に向けて基本目標ごとに施策を構成します。





【コラム】

命 自転車ヘルメットに 救われました

命を守るために
ヘルメットの着用を。

都内では、自転車事故で
死亡した人の約7割が
頭部に致命傷を負っています。



※実際の事故で破損したヘルメット

事故概要

令和5年7月、足立区内で横断歩道を横断中に乗用車に衝突された。ボンネットに乗り上げる形でフロントガラスにぶつかったあと、道路に倒れ、体と頭が地面にたたきつけられた。

当事者のコメント

日頃から自転車のヘルメットを着用していました。足の骨折など大ケガを負いましたが、ヘルメットのおかげで、命を救われました。ヘルメットは本当に大切です。皆さんもご自身が着用するだけでなく、ご家族やお知り合いにもぜひ勧めていただければと思います。



第5章 施策体系と事業メニュー

1 施策体系

本計画の目指すべき将来像と基本目標達成に向けては、以下に掲げる施策を推進します。

将来像	分野	基本目標	施策
自転車 <small>つな</small> が繋ぐ持続可能な都市・あだち 持続可能なまちづくりを目指して	都市環境	【基本目標1】 快適に自転車が利用できる都市環境の整備	施策① 自転車走行環境の整備
			施策② 自転車駐車場の整備等
			施策③ 放置自転車対策の推進
	安全・安心	【基本目標2】 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成	施策④ 交通安全教育の推進
			施策⑤ 交通安全指導取締り
			施策⑥ 自転車事故に対する備え
			施策⑦ 自転車盗難対策の推進
			施策⑧ 交通安全に関する広報・啓発の推進
	自転車利活用	【基本目標3】 多様な自転車活用の推進による地域活性化	施策⑨ 日常的な自転車利用の促進
			施策⑩ シェアサイクルの活用推進
			施策⑪ 自転車を活用した周遊観光等の推進



2 事業メニュー

各施策に位置付ける事業を下記に示します。各事業内容については次ページ以降に記載します。

施策		事業	
施策①	自転車走行環境の整備	1 自転車走行空間ネットワーク構築【重・拡】	P22
		2 自転車ナビマークの整備【継】	P23
施策②	自転車駐車場の整備等	3 区営自転車駐車場の整備・改修【重・継】	P24
		4 民営自転車駐車場の整備促進【継】	P25
施策③	放置自転車対策の推進	5 総合自転車対策業務※の推進【重・拡】	P26
		6 放置対策における運営方法の改善【拡】	P27
施策④	交通安全教育の推進	7 学校等における交通安全教室【重・新・継】	P28
		8 多世代への交通安全教育【重・拡】	P29
施策⑤	交通安全指導取締り	9 自転車利用者への警告指導の実施【継】	P30 P31
施策⑥	自転車事故に対する備え	10 自転車保険加入促進【継】	P32
		11 自転車ヘルメット着用促進【継】	P33
施策⑦	自転車盗難対策の推進	12 盗難防止に向けた啓発事業【新】	P34
施策⑧	交通安全に関する広報・啓発の推進	13 自転車マナーアップキャンペーン【新】	P35
		14 広報啓発事業の充実【継】	
施策⑨	日常的な自転車利用の促進	15 自転車利用に関する情報発信の推進【新】	P36
施策⑩	シェアサイクルの活用推進	16 シェアサイクル事業の推進【拡】	P37
施策⑪	自転車を活用した周遊観光等の推進	17 イベント等での自転車活用促進【重・新】	P38

※自転車駐車場の管理、街頭指導、移送所の管理を一括して実施する業務

重：重点事業
 拡：拡大事業
 継：継続事業
 新：新規事業








(1) 都市環境

基本目標1 快適に自転車が利用できる都市環境の整備							
施策①	自転車走行環境の整備						【重点事業】
事業No. 1	自転車走行空間ネットワークの構築						新規 拡充 継続
事業主体	区：道路整備課・東西道路公園維持課・交通対策課						
事業概要	1 自転車走行空間ネットワーク計画に基づく、自転車走行空間の計画的な整備（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在など適切な整備手法の選択） 2 令和10年までにモデル路線全線整備（整備前後の効果検証実施） 3 区施工の都市計画道路や道路改修に合わせた整備の推進 4 令和10年度末にネットワーク路線全体の約10%を整備予定						
R15 目標	モデル路線（環七北通り）の整備（前期期間内）延長7,2km 都市計画道路等の先行整備区間延長8,9km						
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10
	モデル路線	0.95km	設計	整備 1.8km	整備 1.8km	整備 1.8km	整備 1.8km
	先行整備区間※	—	整備 2.8km	整備 0.7km	整備 1.5km	整備 1.3km	整備 0km
実施イメージ・事例等	※ 足立区道路維持補修計画（令和4年2月時点）より。 他の区間においても整備が進められるよう関係部署と調整を進める。 1 自転車走行空間ネットワークの構築 自転車ネットワーク計画に基づき、国道や都道、周辺自治体の整備状況も考慮しつつ自転車走行空間を計画的に整備 整備区間及び整備手法は、別冊自転車ネットワーク計画編P21以降参照						
	 自転車道		 自転車専用通行帯		 車道混在（ナビマーク・ナビライン）		
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P20・P32） ① 自転車走行環境の整備 ② 自転車通行を阻害する駐車車両の指導取締りの強化 第三次足立区環境基本計画改定版（P35） ① 自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進による自転車利用の環境整備						
関連する主なSDGs（ターゲットNo.）	 3 すべての人に健康と福祉を (3.6)		 11 住み続けられるまちづくりを (11.3)		 12 つくる責任 つかう責任 (12.7)		 13 気候変動に具体的な対策を (13.2)








基本目標1 快適に自転車が利用できる都市環境の整備								
施策①	自転車走行環境の整備							
事業No. 2	自転車ナビマークの整備					新規	拡充	継続
事業主体	区：道路整備課・東西道路公園維持課・交通対策課							
事業概要	1 主要5駅（西新井、竹ノ塚、綾瀬、六町、北千住）周辺及びエリアデザイン地区の概ね半径500mを対象とした自転車ナビマークの整備 2 経年劣化によりナビマークが薄くなった箇所の適切な補修							
R15 目標	主要5駅、エリアデザイン地区周辺整備完了							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	整備エリア	延長約58,124m ※1	北綾瀬駅周辺	五反野駅周辺	補修・要望箇所	補修・要望箇所	六町駅周辺※2	
実施イメージ・事例等	※1 西新井、竹ノ塚、綾瀬、北千住、梅島、江北駅周辺は整備済 ※2 六町地区区画整理事業はR9完了見込み 1 自転車ナビマークの整備 自転車ネットワーク計画を補完する区道の自転車走行環境の整備を推進する。自転車動線を考慮し自転車ナビマークの設置及び維持管理を行う。							
	<p>青色カラー舗装上に設置したイメージ アスファルト舗装上に設置したイメージ</p> <p>〈自転車ナビマーク〉</p>							
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P19・P20） ① 生活道路における交通事故防止対策の推進 ② 自転車走行環境の整備 第三次足立区環境基本計画改定版（P35） ① 自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進による自転車利用の環境整備							
関連する主なSDGs（ターゲットNo.）	(3.6) (11.3) (12.7)							



基本目標 1 快適に自転車が利用できる都市環境の整備									
施策②	自転車駐車場の整備等						【重点事業】		
事業 No. 3	区営自転車駐車場の整備・改修						新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課								
事業概要	1 老朽化した区営自転車駐車場の建物や駐輪場機器等の計画的な改修（改築含む）による適正な保全 2 大型自転車等への対応や障がい者等への免除対応など運営面も考慮した整備の推進 3 再生可能エネルギーの活用などによる二酸化炭素排出削減等、環境面に配慮をした区営自転車駐車場施設の整備 4 まちづくりの動きに合わせた駅周辺駐輪施設の将来の配置計画に向けた検討								
R15 目標	区営自転車駐車場の保全計画に基づく改修・改築実施 駐輪場機器（精算機等）を計画的に改修実施								
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10		
	大規模改修	設計 北千住南	改修 北千住南	設計 竹の塚南	改修 竹の塚南	設計 北千住北	改修 北千住北		
	駐輪機器改修	—	改修 2箇所	改修 2箇所	改修 2箇所	改修 2箇所	改修 2箇所		
実施イメージ 事例等	 大規模改修が必要な施設		 精算機やゲートの更新						
	1 大規模改修 今後、令和10年度までに3箇所の駐輪場の大規模改修を行い、その他の駐輪場についてもおよそ20年周期で大規模改修を実施する。改修に際しては、自転車駐車場における再生可能エネルギーの活用事例を調査し、太陽光パネル等の開発状況も考慮し、脱炭素化に貢献する施設整備を進める。 2 精算機器等の設備 予防保全型の維持管理に向けて改修計画を定め計画的に改修を行うとともに、大型自転車の駐輪やキャッシュレス化への対応など利用者の利便性向上を図る。								
関連する 施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P22） ① 駐車、駐輪施設の整備及び拡充 第三次足立区環境基本計画改定版（P37） ① 区施設における太陽エネルギー利用機器の率先導入								
関連する主な SDGs (ターゲットNo.)	 11 住み続けられるまちづくりを (11.3)		 12 つくる責任 つかう責任 (12.7)		 13 気候変動に具体的な対策を (13.2)				






基本目標1 快適に自転車が利用できる都市環境の整備								
施策②	自転車駐車場の整備等							
事業No. 4	民営自転車駐車場の整備促進					新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課							
事業概要	1 民営自転車等駐車場補助金交付制度を活用した、駐輪施設が不足する地域への駐輪施設の増設 2 増設の際、立地条件等を考慮し2時間無料制度や定期利用等が可能な施設となるよう事業者と協議 3 民間事業者が十分に活用できるよう民営自転車駐車場補助金交付制度における補助基準額の見直し							
R15 目標	民営自転車駐車場整備を促進し、駐輪需要に十分対応できている。							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	補助個所数	累計(R4) 109か所	2か所	2か所	2か所	2か所	2か所	
実施イメージ・事例等	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>民営自転車駐車場補助整備例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>利用案内板</p> </div> </div> <p>1 民営自転車駐車場補助金交付制度 制度を活用し、多くの自転車駐車場が整備され、放置自転車の減少に大きく貢献してきた。今後も本補助制度を継続し民間駐輪場の整備を進めるとともに、補助基準額(※)の見直しを行うことで、駐輪施設が不足する地域へのさらなる誘致促進を目指す 誘致促進地区：日舎ライナー沿線地区、北綾瀬周辺地区他</p> <p>(※) 補助基準額(現状) 自転車(1台あたり)：平置式 40,000円 立体式 70,000円 原付(1台あたり)：平置式 60,000円 立体式 100,000円</p>							
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画(P22) ① 駐車、駐輪施設の整備及び拡充							
関連する主なSDGs(ターゲットNo.)	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられるまちづくりを (11.3)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>12 つくる責任 つかう責任 (12.7)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 パートナリシップで目標を達成しよう (17.17)</p> </div> </div>							



基本目標1 快適に自転車が利用できる都市環境の整備							
施策③	放置自転車対策の推進						【重点事業】
事業No. 5	総合自転車対策業務の実施						新規 拡充 継続
事業主体	区：交通対策課						
事業概要	1 自転車駐車場の管理、街頭指導、移送所の管理を一括して実施する「総合自転車対策業務」を推進し、各施設間の連携強化と自転車放置率や撤去後のトラブル等の減少を目指す 2 管理業務の効果的な人員配置やDX化の推進による、さらなる効率的な運営と経費削減						
R15 目標	前期の検討結果に基づき、新たな区割りでの実施 23区最少の自転車放置率(0.5%)の維持						
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10
	地区数	① (竹ノ塚・西新井地区) ② (五反野・北千住地区)		R7 に自転車駐車場管理運営業務をプロポーザルから競争入札に変更 上記実施状況等を評価し、R10からの新区割りに向けたプロポーザルをR9に実施			総合委託 新区割り 実施
	放置率	0.4%	放置率0.5%以下を維持				放置率 0.5%以下
実施イメージ ・ 事例等	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  街頭指導の状況 </div> <div style="text-align: center;">  駐輪場の管理 </div> <div style="text-align: center;">  自転車が集積された移送所 </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>自転車駐車場管理運営 総合自転車対策業務 街頭指導 移送所管理 放置率 0.5%以下を維持</p> </div> <p>1 令和7年度の自転車駐車場管理運営業務（単独業務委託） プロポーザルによる選定から競争入札に変更される。街頭指導・移送所管理業務は引き続き競争入札にて委託業者を決定する。また、総合自転車対策業務についても受託期間内（3年間）における作業の効率化や経費削減効果等も評価し選定することを予定しており、その実績を踏まえ後期以降の総合自転車対策業務委託のあり方について決定する。</p>						
関連する 施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P33） ① 放置自転車等防止対策の啓発・規制等の強化						
関連する主な SDGs (ターゲットNo.)	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  8 働きがいも 経済成長も (8.5) </div> <div style="text-align: center;">  11 住み続けられる まちづくりを (11.3) </div> <div style="text-align: center;">  17 パートナシップで 目標を達成しよう (17.14) </div> </div>						








基本目標1 快適に自転車が利用できる都市環境の整備								
施策③	放置自転車対策の推進							
事業No. 6	放置対策における運営方法の改善					新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課							
事業概要	1 自転車駐車場の利用実態や駐輪施設の需給バランス等を考慮した区営自転車駐車場の適正な配置と料金設定の見直し 2 全区営自転車駐車場における、交通系ICカードの利用を可能に 3 高齢者や障がい者、大型自転車利用者など全ての駐輪場利用者の利便性向上							
R15 目標	区営自転車駐車場の料金設定の見直し 全区営自転車駐車場でICカード等での支払いを可能とする							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	料金設定等 検討	—	検討	→	見直し	条例改正	新料金	
	ICカード 対応	未整備 17か所	整備 1か所	整備 5か所	整備 5か所	整備 6か所	整備終了	
実施イメージ ・ 事例等	 平置き駐輪場		1 区営自転車駐輪場利用料金の見直し 駅までの距離等の立地条件や屋根の有無等の利用条件等を考慮し、民間駐輪場と共存可能な料金設定について検討を進める。ただし、物価高騰等の社会情勢を踏まえ、区独自のサービスである免除制度や無料引取制度なども考慮し検討する。					
	 ICカード対応 発券機		2 交通系ICカードの利用を可能に 管理棟が設置され有人管理されている区営自転車駐車場では、一時利用の料金を直接管理人に支払っており、現金管理が発生し管理業務の負担にもなっている。交通系ICカードで精算可能な機種を導入することで管理業務の効率化を図る。					
関連する 施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P33） ① 放置自転車等防止対策の啓発・規制等の強化							
関連する主な SDGs (ターゲットNo.)	 8 働きがいも 経済成長も (8.5)	 11 住み続けられる まちづくりを (11.3)	 16 平和と公正を すべての人に (16.6)	 17 パートナリシップで 目標を達成しよう (17.14)				









(2) 安全・安心

基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成							
施策④	交通安全教育の推進						【重点事業】
事業No. 7	学校等における交通安全教室						新規 拡充 継続
事業主体	区：交通対策課・教育指導課・四警察署						
事業概要	1 小学校全学年への交通安全指導員による授業・3年生への「自転車安全運転免許証発行事業」・中学、高校のスタントマンを活用した体験型交通安全教室の継続実施 2 令和5年度から、新規に朝顔を活動のシンボルとした「あさがお交通安全プロジェクト(※)」を開始 (1) 令和5年度は綾瀬小学校ほか推進校(全5校)で先行実施 (2) 令和6年度から全小学校、令和7年度から全中学校で実施予定 3 児童・生徒がタブレット端末で交通安全の動画視聴等を用いて学ぶ学校ICTの活用推進						
R15 目標	全3年生の自転車安全運転免許証取得(区立小学校全校実施) 全中学・高校でのスタントマン教室の体験(区立全中学・都立全高校)						
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10
	自転車免許(全小3年)	67校	67校	67校	67校	67校	67校
	スタントマン(中・高)	13校	13校	15校	14校	14校	15校
	あさがお交通安全	—	67校(小)	102校(小中)	102校(小中)	102校(小中)	102校(小中)
実施イメージ・事例等	   <ol style="list-style-type: none"> 自転車安全運転免許証発行事業等の実施 <ol style="list-style-type: none"> 小学3年生へ免許証発行 死角体験や参加した保護者への啓発の実施 警察署においても新1・2年生に対し、スタンプカードを使用するワンポイント交通安全教室を実施 体験型交通安全教室の実施 <ol style="list-style-type: none"> 中学、高校でスタントマンを活用した体験型交通安全教室を3年間で全校実施 高校生に対して啓発を充実させ交通ルールを守らせる取組みを強化 ※あさがお交通安全プロジェクト <ol style="list-style-type: none"> 令和6年度から5月2日を学校の「足立区版交通安全の日」として制定し、学校ごとに動画視聴による交通安全指導や交通安全の呼びかけ、挨拶運動等を実施 						
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画(P24) ① 学校等における交通安全教育						
関連する主なSDGs(ターゲットNo.)	  						



基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成								
施策④	交通安全教育の推進					【重点事業】		
事業 No. 8	多世代への交通安全教育					新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課・四警察署							
事業概要	1 住区センターでの高齢者や子育てサロンにおける子育て世代への交通安全講話などの継続実施 2 各種イベント等において、自転車シミュレータ体験を実施するなど、自転車利用に関する啓発活動を継続実施 3 公園や学校等を活用した地域における一般区民向けの交通安全教室の実施							
R15 目標	住区センター（子育てサロン含）での交通安全啓発活動継続実施 一般区民向けの自転車安全教室を継続開催							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	住区センター（高齢者）	50 施設 1,500 人	50 施設 1,500 人	50 施設 1,500 人	50 施設 1,500 人	50 施設 1,500 人	50 施設 1,500 人	
	子サロ（保護者）	65 施設 400 人	65 施設 400 人	65 施設 400 人	65 施設 400 人	65 施設 400 人	65 施設 400 人	
	一般向け安全教室	—	1 回 試行	2 回	2 回	2 回	2 回	
実施イメージ・事例等	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>子育てサロンでの交通安全教室</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自転車シミュレータ</p> </div> </div> <p>1 各種イベントでの自転車に関する啓発活動 引き続き、警察署と連携し住区センターや子育てサロン利用者に対し、自転車の安全利用について啓発を行う。あわせて自転車シミュレータ体験などを通じ自転車利用ルールの理解を深めていく。 一般区民が参加できる交通安全教室等（イベント時や地域住民向けに公園等での実施を想定）を開催し、スタントマンを活用した体験型交通安全教室や自転車シミュレータ体験などを行い、多世代に対する交通安全啓発を進める。平成6年度は一般区民向けの教室を試行し、その後地域間の偏在が無いように各地域での実施を進めていく。</p>							
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P27） ① 交通安全啓発事業							
関連する主なSDGs（ターゲットNo.）	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> <p>(3.6)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>4 質の高い教育をみんなに</p> <p>(4.5)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 パートナリプで目標を達成しよう</p> <p>(17.14)</p> </div> </div>							



基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成								
施策⑤	交通安全指導取締り							
事業No. 9	自転車利用者への警告指導の実施					新規	拡充	継続
事業主体	四警察署							
事業概要	<p>1 駅周辺等の交通頻繁な地区における、軽微な違反者に対する指導警告及び悪質性、危険性の高い違反者に対する積極的な指導・警告・交通切符等による取り締まりの実施</p> <p>2 平成27年6月1日に施行された改正道路交通法に基づく自転車運転者への罰則等の厳格化（3年以内に取締り又は交通事故を2回以上繰り返した場合、自転車運転者講習の受講が義務付けられ、受講しなかった場合は5万円以下の罰金が科される）</p>							
R15 目標	交通安全指導取締り継続実施							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	自転車取締	実施	→	→	→	→	継続実施	
実施イメージ・事例等	<p>1 自転車利用者への警告指導</p> <p>信号無視等の違反や危険性の高い違反に対し取締りを実施している。また、取締りに至らない軽微な違反に対しても、「自転車警告カード」及び「自転車安全マナーカード」を交付するなど指導取締りを実施する。</p> <p>ブレーキのないピストと呼ばれる競技用自転車やBMXなどの公道走行は違反の対象であるとともに、今後は、特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード）の普及に伴い、基準を満たさない車両の使用や交通ルールを守らない利用者も各地で発生しており、指導取締りと交通ルールの徹底が必要です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>							
関連する施策・事業	<p>第11次足立区交通安全計画（P35・P36）</p> <p>① 自転車利用者対策の推進</p> <p>② 整備不良車両の取締り</p>							
関連する主なSDGs（ターゲットNo.）	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> <p>(3.6)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>16 平和と公正をすべての人に</p> <p>(16.6)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> <p>(17.14)</p> </div> </div>							







基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成							
施策⑥	自転車事故に対する備え						
事業No. 10	自転車保険加入促進				新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課						
事業概要	1 令和2年1月から「足立区自転車の安全利用に関する条例」が施行され、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化 2 区は「区民交通傷害保険」を開始し、区民の損害賠償責任に関する各種保険制度への加入を促進 3 区民の保険加入に向けた啓発及びPRの推進						
R15 目標	「区民交通傷害保険」加入者数 18,000 人 区民の自転車損害賠償責任保険等の加入率 90% (区営自転車駐車場利用者調査)						
前記実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10
	区民交通傷害保険加入者数	11,687 (R4)	12,000 (累計)	12,500 (累計)	13,000 (累計)	13,500 (累計)	14,000 (累計)
	自転車保険加入率(※)	78% (R3)	—	81%	—	83%	—
実施イメージ・事例等							※隔年調査予定 1 自転車保険の加入促進 区民交通傷害保険をはじめとし、自転車保険加入に向けた広報・啓発活動をイベントやキャンペーン等の機会を捉え、積極的に展開する。 2 自転車保険加入実態調査 保険の加入状況を把握するため区営自転車駐車場利用者を対象とした調査を隔年で実施する。
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画 (P41・P48) ① 自転車の点検・整備の啓発 ② 自転車保険の加入義務化						
関連する主なSDGs (ターゲットNo.)							






基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成								
施策⑥	自転車事故に対する備え							
事業No. 11	自転車ヘルメット着用促進						新規	拡充 継続
事業主体	区：交通対策課							
事業概要	1 令和5年4月の改正道路交通法施行により、全世代に対する自転車乗用時ヘルメット着用が努力義務化 2 区は令和5年3月10日から自転車ヘルメット購入補助制度を開始し、区民のヘルメット購入促進を図る 3 自転車ヘルメット着用に向けた促進キャンペーンの区内大型商業施設やイベント等における実施							
R15 目標	ヘルメット着用率20% (都内着用率：警察庁公表) ヘルメット購入補助件数40,000件 (R8.3で終了)							
前記実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	ヘルメット着用率	10.5 (※)	11	12	13	14	15	
	ヘルメット購入補助	15,000 (累計)	30,000 (累計)	40,000 (累計)	—	—	—	
実施イメージ・事例等	※ 令和5 (2023) 年9月警察庁公表資料 1 自転車用ヘルメット購入補助制度 令和5年3月10日から取扱店舗8店でスタートし、開始22日間で2,690個分の利用があり、現時点では取扱店舗数が65店、利用個数は約1万個と順調に推移している。令和8年3月までの期限付きの制度ではあるが、区内自転車保有者の約1割の方への補助を目標に事業を進める。 2 ヘルメット着用のための啓発活動 大型商業施設内において、自転車ヘルメット着用推進キャンペーンを警視庁主催で開催するとともに、イベント時にヘルメットを実際に着用してもらうなど、自転車利用時の着用に向けて啓発活動を進める。							
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画 (P29) ① 各種キャンペーン							
関連する主なSDGs (ターゲットNo.)	3 すべての人に健康と福祉を (3.6)		11 住み続けられるまちづくりを (11.3)					










基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成								
施策⑦	自転車盗難対策の推進							
事業No. 12	盗難防止に向けた啓発事業					新規	拡充	継続
事業主体	区：危機管理課 四警察署							
事業概要	<p>1 足立区内の自転車盗難被害は若年層が約半数を占めており、若者の自転車盗難被害を減らす対策として、令和5年11月から区内の全都立高校を対象とし、ファーストフード店と連携した「自転車カギかけありがとうキャンペーン」を開始</p> <p>2 自転車盗難に対する防犯物品の補助事業を新たに展開するなど、啓発活動強化と合わせて事業を推進</p>							
R15 目標	自転車盗防止に向けた対策の継続実施							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	啓発補助事業等	キャンペーン補助事業	実施	→	→	→	実施	
実施イメージ・事例等	<p>1 自転車カギかけありがとうキャンペーン 令和5年11月から12月にかけて、自転車盗難の被害が多発する16～18歳への対策として、若年層の利用が多い日本マクドナルド(株)、他2社と協定を締結し、区内都立9校に通う高校生対象のキャンペーンを実施した。今回の実施結果を踏まえ、今後の実施方針について検討する。</p>  <p>【内容】</p> <p>(1) 校内駐輪場へのキャンペーン内容の掲示</p> <p>(2) 区職員による自転車鍵かけ確認</p> <p>(3) 施錠者への感謝の声かけと区内17店舗で利用できるマクドナルドのクーポン券付き感謝カードを配布</p> <p>(4) マクドナルド店員からの鍵かけ感謝の声かけの協力</p> <p>2 防犯物品の補助事業 令和5年11月から自転車盗対策も含めた防犯対策物品の購入費補助制度がスタートした。</p> <p>上記に示したような対策を講じることで、刑法犯認知件数を減少させ、自転車盗のない安全・安心なまちを目指す。</p>  <p>自転車盗対策補助メニュー(全8種)</p> <p>かごカバー ヘルメットホルダ バッテリーロック</p> <p>その他 シリンダー錠 ワイヤーロック 自転車カバー他</p>							
関連する施策・事業	ビューティフルウィンドウズ運動							
関連する主なSDGs (ターゲットNo.)	 11 住み続けられるまちづくりを (11.3)		 17 パートナリシップで目標を達成しよう (17.14)					


















基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成								
施策⑧	交通安全に関する広報・啓発の推進							
事業No. 13	自転車マナーアップキャンペーン					新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課・四警察署							
事業概要	1 自転車利用者のルール・マナーの徹底を図るため、自転車ナビマーク等の自転車走行環境整備実施済みの路線において、道路上で職員がプラカード等を掲示し、車道左側通行やナビマークの周知啓発を行う。							
R15 目標	キャンペーン実施（年12回）							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	実施回数	2回	3回	6回	6回	6回	6回	
実施イメージ ・ 事例等	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>参考イメージ： 自転車安全利用 TOKYO キャンペーン [自転車安全利用街頭啓発隊]（東京都）</p> </div> </div> <p>1 車道左側通行やナビマークの周知啓発の実施 令和6年1月に世論調査において、自転車利用マナーが悪いが70%を超えた西新井地区等において試行する。 歩行者・自転車の安全な通行を確保しつつ、職員が啓発パネル等を掲示し、直接自転車利用者や歩行者に訴えかける。</p> <p>2 SNS等での交通安全に関する情報発信の実施 令和6年度以降は、自転車安全利用TOKYOキャンペーン（5月）や秋の全国交通安全運動期間（9月）など、交通安全に関する各種キャンペーン期間と実施時期を合わせ、SNS等での情報発信も含めて事業を行う。</p>							
関連する 施策・事業	第11次足立区交通安全計画（P29） ① 各種キャンペーン							
関連する主な SDGs (ターゲットNo.)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられる まちづくりを</p> <p>(11.3)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 パートナーシップで 目標を達成しよう</p> <p>(17.14)</p> </div> </div>							











基本目標2 誰もが安全・安心に自転車を利用する意識の醸成								
施策⑧	交通安全に関する広報・啓発の推進							
事業 No. 14	広報啓発事業の充実					新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課							
事業概要	1 各種イベントや広報誌、インターネット、チラシ等の広報媒体による、効果的な啓発活動の実施 2 主に小中学生に対し、ポスターの制作を通じた交通安全意識を向上を目的として「交通安全ポスターコンクール」を開催 3 受賞作品の庁舎アトリウムや商業施設での展示、ポスターやカレンダーでの活用など、広く区民に紹介し交通事故防止を訴える							
R15 目標	ポスターコンクール継続実施と展示場所拡充 様々な媒体を活用した広報活動実施							
前期実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	ポスコ 広報活動	年1回 実施	年1回 →	年1回 →	年1回 →	年1回 →	継続 実施	
実施イメージ ・ 事例等	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>広報特集号例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>商業施設内でのポスター展示</p> </div> </div> <ol style="list-style-type: none"> 交通安全意識向上に向けた啓発活動の実施 多くの区民が、自転車利用をはじめとした交通安全啓発で最も目を止めるのは広報紙での特集記事である。今後も機を捉え広報特集に加え、SNS等での発信などを組み合わせて行う。 交通安全ポスターコンクールの実施 新たな展示機会の拡大に努め、作品紹介の場所を増やすことで、ポスターコンクールへの参加意欲を高めていく。 							
関連する 施策・事業	第11 次足立区交通安全計画 (P28・P29) ① 広報活動の充実 ② ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進							
関連する主な SDGs (ターゲットNo.)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>4 質の高い教育を みんなに</p> <p>(4.1)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられる まちづくりを</p> <p>(11.3)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 パートナーシップで 目標を達成しよう</p> <p>(17.14)</p> </div> </div>							



(3) 自転車利活用

基本目標3 多様な自転車活用の推進による地域活性化																				
施策⑨	日常的な自転車利用の促進																			
事業No. 15	自転車利用に関する情報発信の推進					新規	拡充	継続												
事業主体	区：交通対策課																			
事業概要	1 自転車利活用に関する情報発信を積極的に行い、日常的な自転車利用を促進する。 (1) 自転車利用時に活用できる駐輪場やシェアサイクルなどの利便性向上につながる情報 (2) 自転車走行空間、自転車保険、ヘルメット着用などの安全利用に関する情報 (3) 環境面や健康づくりの効果なども含めた多種多様な情報																			
R15 目標	各種月間及び庁内イベント等と連携した情報発信ができています。																			
前記実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10													
	情報発信	実施	実施	実施	実施	実施	実施													
実施イメージ・事例等	1 自転車利用に関する情報発信 自転車の特性に合わせた情報発信を、機会を逃さずに実施する。また、庁内関係課のイベントとの連携を進め、自転車利用を推進する。																			
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>月</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td> </tr> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>5月 自転車月間</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>6月 環境月間</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>9月 健康増進普及月間</p> </div> </div> <p>上記のように、国が定めた健康や環境に関する期間に合わせ、自転車に関連する情報発信や、庁内イベント等との連携を図り、積極的に普及啓発を展開する。</p>								月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3								
関連する施策・事業	第11次足立区交通安全計画 (P28) ① 広報活動の充実																			
関連する主なSDGs (ターゲットNo.)	<table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(3.6)</td> <td>(11.3)</td> <td>(12.8)</td> <td>(17.17)</td> </tr> </table>											(3.6)	(11.3)	(12.8)	(17.17)					
																				
(3.6)	(11.3)	(12.8)	(17.17)																	



基本目標3 多様な自転車活用の推進による地域活性化								
施策⑩	シェアサイクルの活用推進							
事業No. 16	シェアサイクル事業の推進					新規	拡充	継続
事業主体	区：交通対策課 シェアサイクル事業者							
事業概要	1 令和2年度から実証実験として開始したシェアサイクル事業を、令和6年度から本格実施に移行 2 実証実験の結果を踏まえ、公共施設等を活用した適正なポート配置について再検討 3 同業他社の参入も考慮し、事業者との連携の在り方を検討するとともに、さらなる活用を促進							
R15 目標	区内300ポート設置							
前記実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	ポート数	140 (R4)	210	220	230	240	250	
実施イメージ ・ 事例等	 <p>区内シェアサイクルポート</p>		 <p>自転車シェアリング広域利用等推進事業 3社が同一箇所にポートを設置 都環境局HP</p>					
関連する 施策・事業	第11次足立区交通安全計画 (P20) ① 自転車シェアリング利用者への普及啓発 第三次足立区環境基本計画改定版 (P35) ① 自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進による自転車利用の環境整備							
関連する主な SDGs (ターゲットNo.)	 (3.6)	 (9.1)	 (11.3)	 (12.8)	 (13.1)	 (17.17)		



基本目標3 多様な自転車活用の推進による地域活性化								
施策⑪	自転車を活用した周遊観光等の推進						【重点事業】	
事業No. 17	イベント等での自転車活用促進						新規 拡充 継続	
事業主体	区：交通対策課 足立区観光交流協会							
事業概要	1 区内外に対し自転車が区内の移動手段として優れている点を周知 2 区内観光スポットへの移動手段として自転車の活用を推奨し、各観光資源をつなぐツールとしての利活用を促進 3 観光交流協会主催イベント開催時等に自転車やシェアサイクルの活用を推奨し、区内外からの来場者増につなげ地域活性化を図る							
R15 目標	区内イベントや観光の際の移動手段として自転車やシェアサイクルが活用されている。							
前記実施計画	年度	現況値	R6	R7	R8	R9	R10	
	実施予定	—	イベント開催に合わせた自転車利活用に関する情報発信 自転車で巡る観光スポットや観光コースの周知					
実施イメージ ・ 事例等	1 イベント時のシェアサイクル活用の推奨 観光交流協会とタイアップし、街歩きや区内を広範囲で周遊するイベントを実施する際には、周遊マップにシェアサイクルポートを示すなど、移動手段として推奨する。 また、駅から離れた大鷲神社や桑袋ビオトープ公園、生物園、都市農業公園等の観光スポットなどへも、マップの作製とあわせ移動手段として、自転車やシェアサイクルの活用を周知していく。							
			【参考事例】 区政90周年で実施した周遊謎解きイベントでは、複数の参加者がシェアサイクルを利用したとコメントしていた。 周遊イベント実施の際に、有効な移動手段となることが分かった。					
関連する事業	第11次足立区交通安全計画 (P20) ① 自転車シェアリング利用者への普及啓発 足立区地域経済活性化基本計画 (P50・P51) ① 観光資源を磨く・繋ぐ ② 来街者を呼び込む情報発信							
関連する主なSDGs (ターゲットNo.)	 (8.9)	 (11.1)	 (12.8)	 (17.17)				



第6章 自転車利活用に関する現状と課題

1 自転車の特性

(1) 二酸化炭素排出削減効果（環境負荷の軽減）

自転車移動では二酸化炭素の排出（※）はなく、他の交通機関よりも環境にやさしい交通手段といえます。通勤や通学、買い物などに自転車を利用することは環境にやさしい行動の一つです。

※電動アシスト付自転車では、バッテリー充電により二酸化炭素排出がある場合もあります。

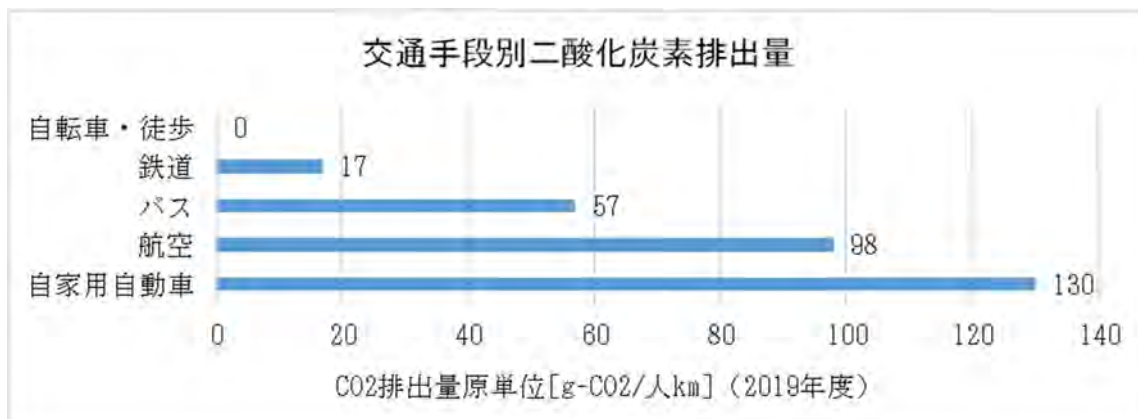
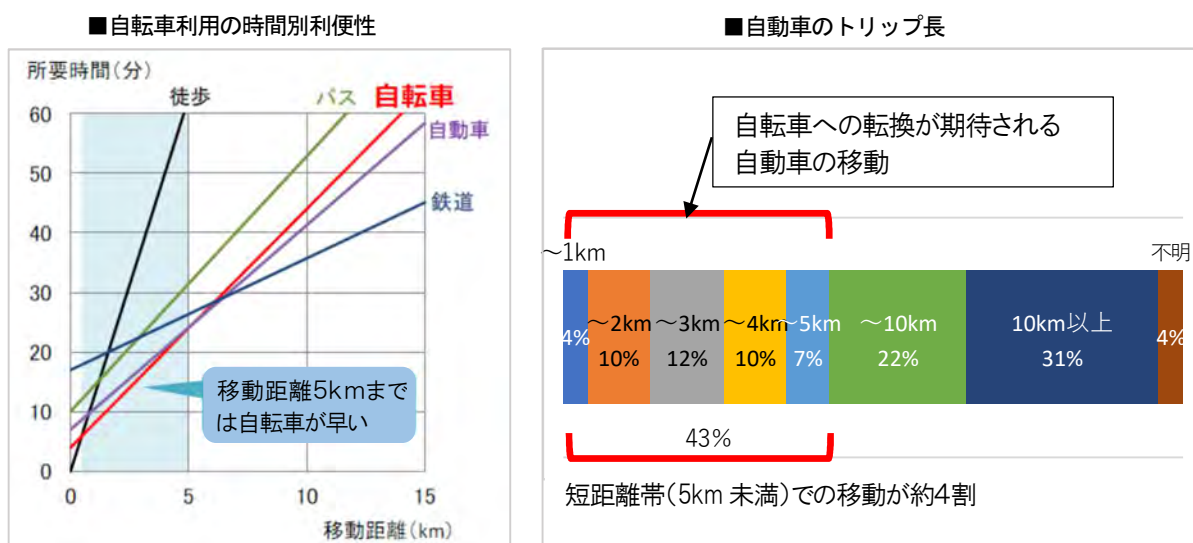


図 6.1 交通手段別二酸化炭素排出量（旅客）

（出典：国土交通省HP（輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客））を参考に作成）

(2) 近距離移動の利便性

自転車は、移動距離 5 km までは、鉄道やバス、自動車等と比べ短時間で移動が可能な利便性の高い交通手段にもかかわらず、自動車は 5 km 未満かつ一人での短距離移動が多いため、環境面からも自転車利用への転換が必要と言えます。



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料(2007年)を編集



(3) 健康に関する有効性

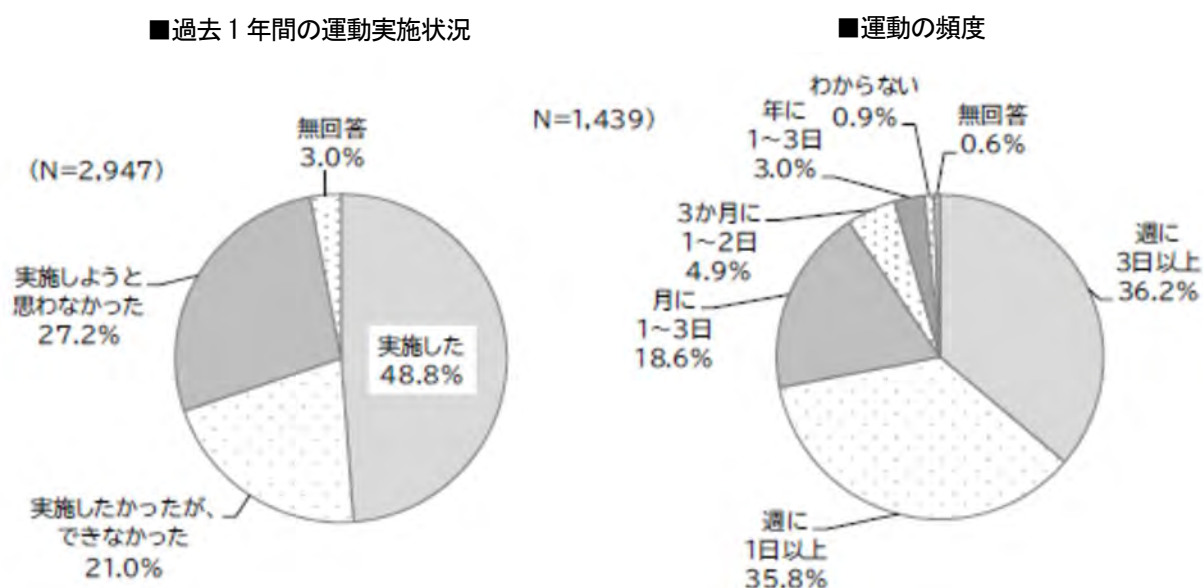
自転車は、ジョギングやランニングに比べて足や膝への負担が少ないことから、日頃あまり運動をしていない人でもケガをしにくいメリットがあります。ウォーキング同様に自分自身で速度や負荷をコントロールすることができ、さらに全身を使う有酸素運動なので心肺機能の強化や筋力アップに加えダイエット効果があるうえ、健康寿命を延ばすなども期待できると言われています。また、移動手段として日常生活にも取り入れやすく、満員電車や渋滞などのストレスから解放されるなどのメリットもあります。

身体活動で消費するエネルギー								
	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3

※) メッツとは運動や身体活動の強度の単位で、安静時(静かに座っている状態)を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示します。

図 6.2 身体活動で消費するエネルギー

なお、区が実施した文化・読書・スポーツに関するアンケート調査による足立区民の運動の実施状況を見ると、過去1年間に約半数の人が運動をしており、週に1日以上運動している人は7割を超えています。運動の実施や頻度も比較的高いことから、今後は自転車を活用した運動を取り入れることも期待されます。



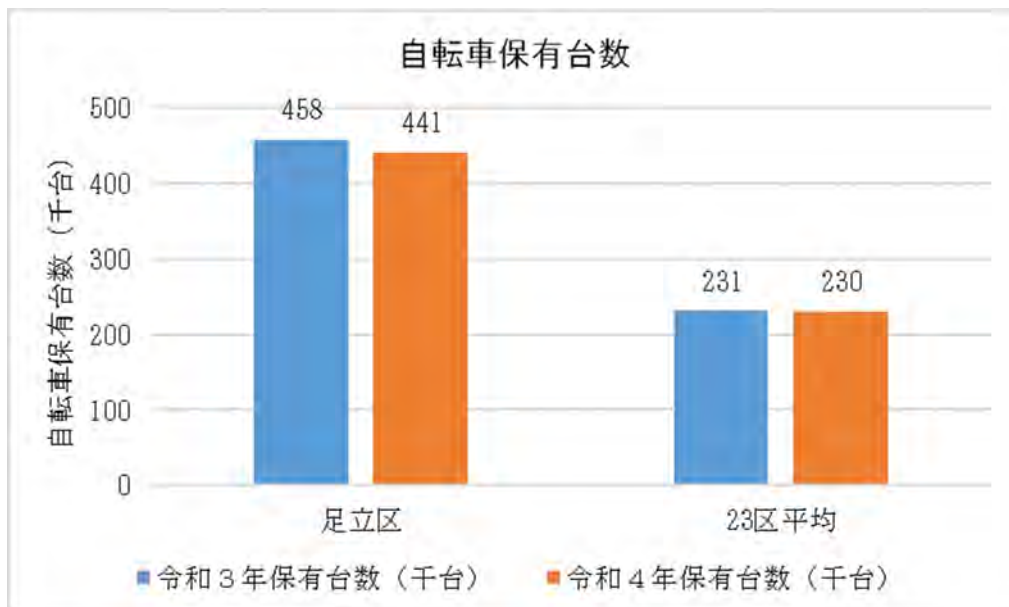
(出典: 足立区文化・読書・スポーツに関するアンケート調査報告書(令和4年3月))



2 自転車の保有・利用状況

(1) 自転車の保有状況

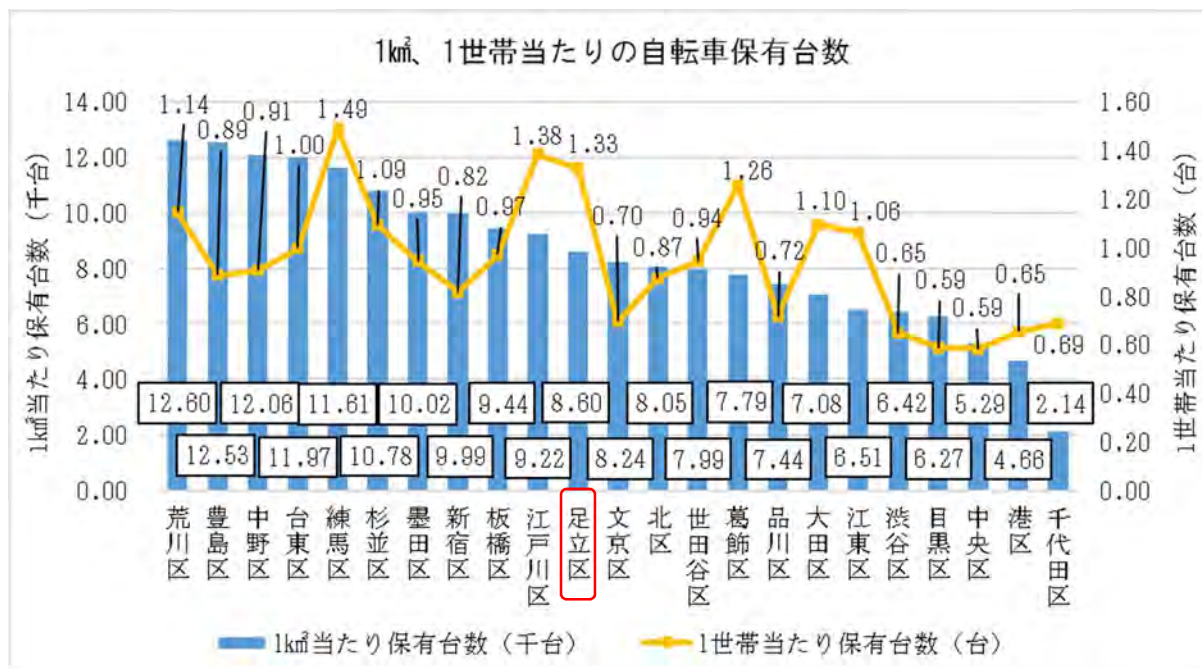
令和4（2022）年の区内の自転車保有台数は441千台で、東京23区の平均と比較すると、約2倍となっています。



（出典：2021年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書を基に作成）

図 6.3 自転車保有台数

また、令和3（2021）年における、区面積1km²当たりの保有台数では23区中11番目で、1世帯当たりの保有台数では23区内3番目となっています。



（出典：2021年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書を基に作成）



(2) 自転車を交通手段として利用している区民の割合

区内における交通手段分担率は鉄道が29.7%と最も高く、次いで徒歩が2番、自転車は22.9%と3番目となっており、東京23区平均13.1%と比較しても高い割合となっています。

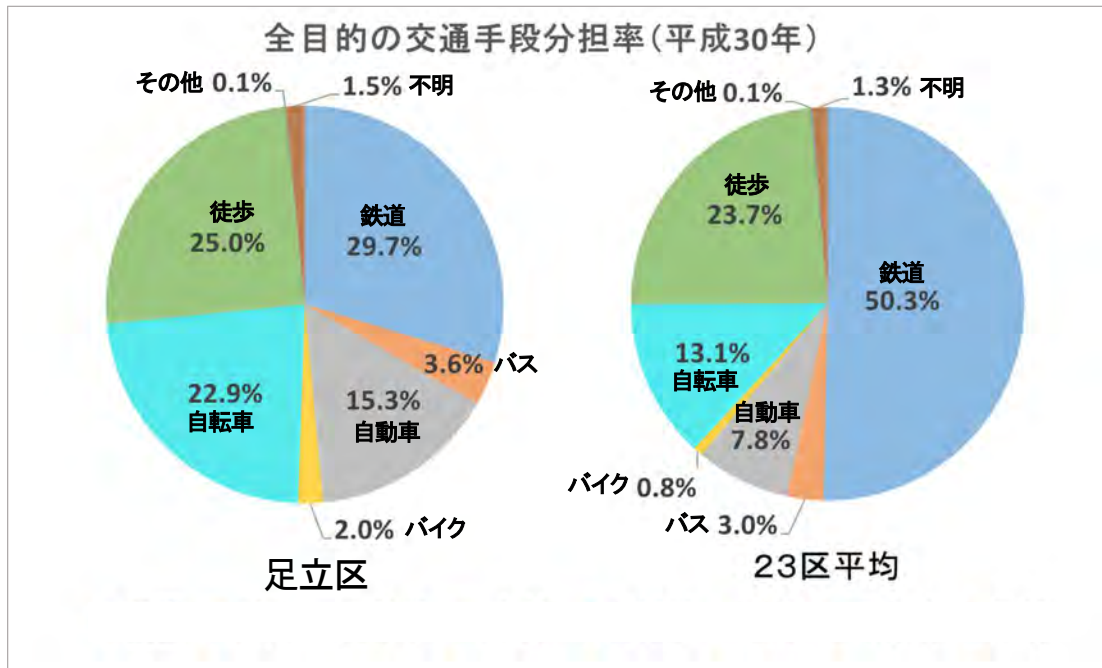


図 6.5 全目的の交通手段分担率

(出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成)



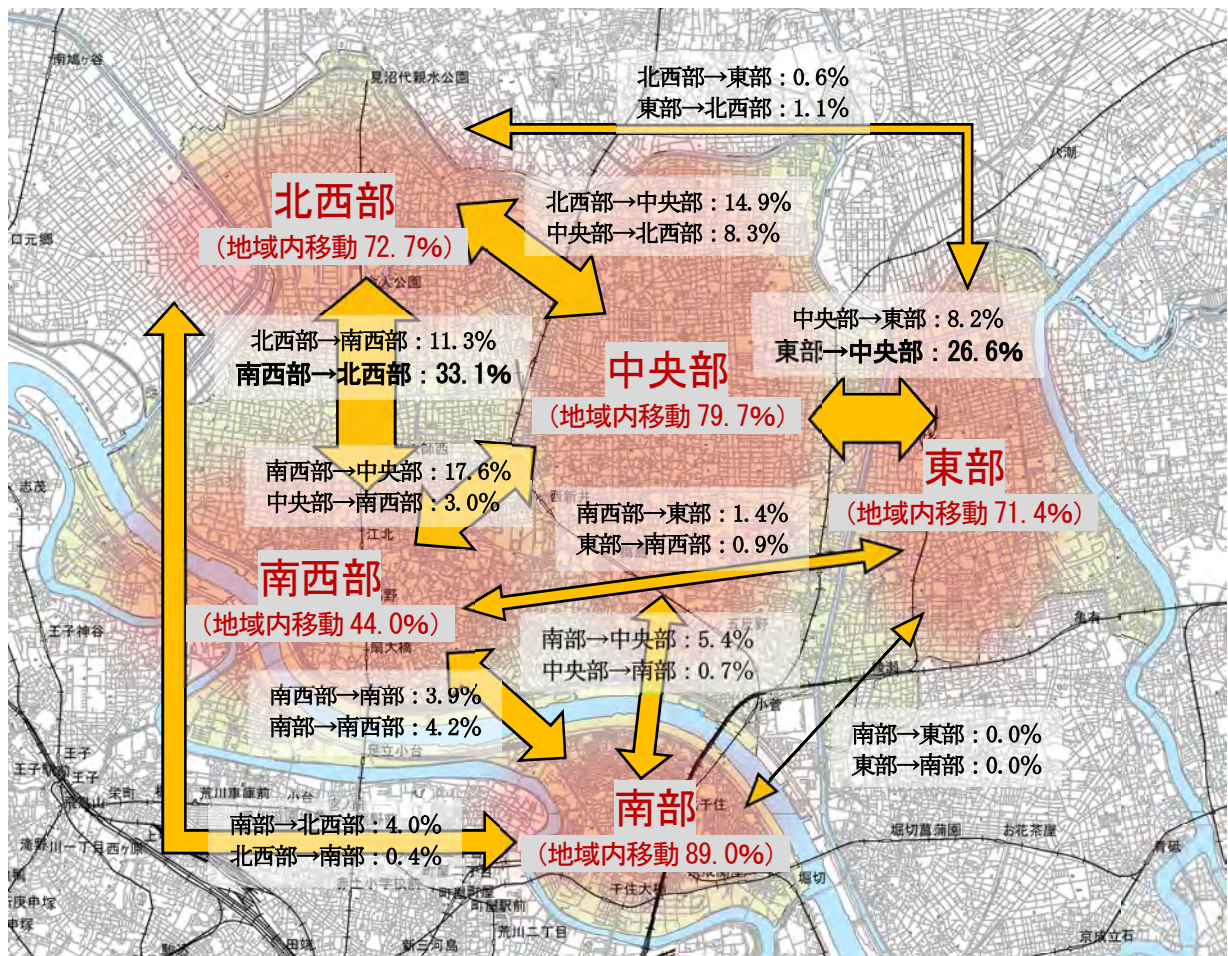
(3) 地域間における移動実態

区内の地域間における自転車の移動では、江北駅や高野駅が位置する南西部から舎人駅や舎人公園が位置する北西部への地域間移動が最も多く見られます。次に綾瀬駅や北綾瀬駅が位置する東部から竹ノ塚駅や西新井駅、足立区役所が位置する中央部への地域間移動が多くなっています。一方、北千住駅が位置する南部と綾瀬駅や北綾瀬駅が位置する東部との地域間移動はほぼ無い状況です。

表 2.2 区内の地域内・地域間における自転車移動実態（平成30（2018）年）

		着地					合計
		東部	南部	中央部	南西部	北西部	
発地	東部	20,165	0	7,498	255	319	28,237
		71.4%	0.0%	26.6%	0.9%	1.1%	100.0%
	南部	0	15,060	912	716	232	16,920
		0.0%	89.0%	5.4%	4.2%	1.4%	100.0%
	中央部	7,866	705	76,148	2,860	7,954	95,533
		8.2%	0.7%	79.7%	3.0%	8.3%	100.0%
	南西部	255	716	3,242	8,114	6,104	18,431
		1.4%	3.9%	17.6%	44.0%	33.1%	100.0%
	北西部	319	232	7,764	5,913	37,957	52,185
		0.6%	0.4%	14.9%	11.3%	72.7%	100.0%

※上段：トリップ数 下段：割合



(出典：平成30年東京都圏パーソントリップ調査を基に作成)

図 6.6 区内の地域内・地域間における自転車移動実態（平成30（2018）年）



3 駐輪環境に関する状況

(1) 自転車駐車場設置状況

区内には堀切駅を除く各駅に区営もしくは民営の自転車駐車場が整備されていますが、その6割以上を民営駐輪場に依存しています。今後、駅周辺の開発が進むと、既存の民営駐輪場の用途転換も想定されることから、将来的な駐輪需要を十分に把握したうえで、区営自転車駐車場の確保に加え、補助制度を活用した民営駐輪場を積極的に誘致するなど自転車駐車場を確保していく必要があります。

駅別では、竹ノ塚駅、綾瀬駅、西新井駅、北千住駅、六町駅の乗入台数が多くなっていますが、全体では収容能力台数と比較しても、現時点では余裕があると言えます。しかし、北綾瀬駅や六町駅、西新井駅等では区営自転車駐車場の定期利用のキャンセル待ちが多く発生しており、その理由は、駅至近にあるにもかかわらず、周辺の民間駐輪場と比較して定期利用料金が安価であることあげられます。

駅名	全体		区営		乗入台数 (台)	区営定期 キャンセル待ち(人)
	箇所数	収容能力(台)	箇所数	収容能力(台)		
北千住駅	21	6,582	3	2,717	3,392	0
小菅駅	3	478	0	0	157	0
五反野駅	10	2,843	1	587	1,549	0
梅島駅	16	2,289	1	194	1,275	0
西新井駅	35	7,636	5	2,337	4,516	198
竹ノ塚駅	49	12,212	4	5,236	6,763	0
大師前駅	4	433	1	237	209	0
牛田駅・京成関屋駅	2	248	1	146	85	0
千住大橋駅	6	1,073	1	362	508	0
綾瀬駅	32	10,162	6	2,789	6,470	68
北綾瀬駅	13	2,465	3	1,335	1,922	522
青井駅	2	1,613	1	1,589	429	0
六町駅	19	6,000	1	1,661	3,497	338
見沼代親水公園駅	9	1,788	1	800	1,083	0
舎人駅	3	729	2	505	493	0
舎人公園駅	3	648	3	648	373	0
谷在家駅	8	1,156	2	466	756	53
西新井大師西駅	7	1,026	5	692	783	60
江北駅	6	647	2	210	442	81
高野駅	2	364	2	364	241	5
扇大橋駅	2	531	2	531	369	21
足立小台駅	1	100	1	100	29	0
堀切駅	0	0	0	0	0	0
計	253	61,023	48	23,506	35,341	1,346

(出典：令和4年度調査駅前放置自転車等の現況と対策をもとに作成)

表 2.3 各駅自転車駐車場収容台数等



(2) 自転車駐車場の定期利用料金

ア 定期利用料金の変遷

下表に示した通り、区営自転車駐車場の定期利用料金は、一般利用の場合、平成12年以降20年以上変更していません。なお、平成13年と14年の学生料金の値上げについては、平成12年の施行規則改正の際に段階的に値上げすることを決めたことによるものです。

表 2.4 定期利用料金の推移

年	一般料金/月	学生料金/月	主な変更内容
S58	1,800円		1ヵ月と3ヵ月
S59			6ヵ月定期追加
H4	2,000円		1～6ヵ月まで月毎に設定
H7			綾瀬北開始(1,000円/月)
H12	2,100円	1,300円	2階以上と学生割引開始、障がい者と高齢者免除追加
H13		1,500円	学生値上
H14		1,700円	学生値上

イ 他区の定期利用料金

23区における定期利用料金を各区ホームページで調査した結果、各区の最も高い料金は3,610円から1,500円と差はあるものの、定期料金を設定している22区の平均額は2,200円でした。

ウ 官民別定期料金

下表に示したように周辺の民営駐輪場とは、1ヵ月当たり約900円の格差が生じています。駐輪場運営事業者からは、区の定期料金が周辺の民間駐輪場と比較して非常に安いことから、新たに定期利用として事業を行う際には運営参入への障壁となっているとの声もあります。

表 2.5 月当たりの駐輪場定期料金の比較(足立区調査)

官民別	料金設定(1ヵ月あたり)				
区営	2,100円	1階 or 屋根あり			
	2,000円	2階			
	1,900円	3階 or 屋根なし			
	1,100円	五反野北(駅から遠い)			
	1,000円	綾瀬北・西新井(駅から遠い)			
民営	設定価格	～1,999円	～2,999円	～3,999円	4,000円～
	仮単価(A)	1,500円	2,500円	3,500円	4,500円
	施設数(B)	2	32	24	1
	A×B(C)	3,000円	80,000円	84,000円	4,500円
	(B)の計:59施設(D) (C)の計:171,500円(E) 推計平均価格(E/D): 2,907円				

上記(ア)～(ウ)に示したように、足立区における自転車駐車場の定期利用料金は他区と比較して大きな差はありませんが、民間駐輪場との差が大きくなってい



ます。今後は、一時利用料金も含め、駅からの距離や階層別などの設置要件を細分化し、これらを勘案した料金設定について検討する必要があります。

エ 自転車駐車場等の管理について

自転車に関する管理は、有料自転車駐車場における一時利用、定期利用の受付や利用者補助、場内整理等を行う「自転車駐車場管理委託」と自転車利用者を自転車駐車場に誘導し放置されないようにするとともに、放置された自転車の撤去と移送所へ自転車を搬入し整理保管する「放置自転車対策業務委託」を実施しているほか、「竹の塚・西新井地区」と「北千住・五反野地区」の2か所では、これらのすべての業務を一括して行う「総合自転車対策業務委託」を導入しています。

委託	施設	業務内容
自転車駐車場管理委託 (綾瀬・TX周辺・日舎周辺)	自転車駐車場	一時定期受付・利用補助・場内整理等
放置自転車対策業務委託 (北綾瀬・扇)	移送所	街頭指導・放置自転車撤去・撤去車両整理保管等
総合自転車対策業務委託 (竹の塚西新井・北千住五反野)	自転車駐車場 移送所	一時定期受付・利用補助・場内整理・街頭指導・放置自転車撤去・撤去車両整理保管等

表 2.6 自転車駐車場等の管理について

総合自転車対策業務委託は、自転車駐車場・街頭指導・移送所を一括管理することにより連携強化や効率的な人員配置などのメリットがあり、自転車の放置や撤去後のトラブル等も減少するなど、近年では、この方式が他区でも導入されています。今後は、交通系ICカードの全駐輪場での利用化も含め、管理業務のDX化を推進し、さらなる効率的な運営を行うとともに経費削減にも努めていく必要があります。

オ 民営自転車駐車場補助金交付制度

民営駐輪場を整備する際、建設費及び駐車器具整備費や設置後の管理費を補助する制度です。限度額は平置き式で500万円、立体式で1,000万円です。また、管理費は所有敷地面積に係る固定資産税及び都市計画税相当額を60万円を上限に3年間補助されます。現在、人件費や資材価格が高騰し工事費が上昇していることから、補助制度のさらなる活用に向けて、設置に要する基準単価等の見直しについて検討する必要があります。

《過去の設置費補助実績》

要綱施行時(昭和59年度)から令和4年度まで、109箇所、累計22,473台

年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
地区	北綾瀬駅	実績なし	実績なし	北綾瀬駅	北綾瀬駅
箇所数	3箇所			2箇所	1箇所
収容台数	270台			201台	303台
補助金額	3,319,000円			2,300,000円	7,070,000円



カ 自転車放置状況及び放置率

自転車放置率（※）は約0.4%を前後しており、23区では最も低い割合を維持しています。自転車駐車場の整備や総合放置自転車対策にいち早く取り組んだ成果とも言えます。しかしながら、西新井大師西駅や舎人公園駅周辺では放置自転車が多いなど、地域偏在も見られます。必要な自転車駐車を官民合わせて確保しつつ、今後も引き続き放置自転車のないまちづくりを進めていく必要があります。



表 2.7 区内放置自転車台数（台）及び放置率（%）

年度	放置台数（台）	収容能力（台）	乗入台数（台）	放置率
H26	203	62,475	37,572	0.5%
H27	208	61,082	38,710	0.5%
H28	146	61,147	38,490	0.3%
H29	125	60,785	37,611	0.3%
H30	120	60,355	38,060	0.3%
R1	147	60,564	40,996	0.3%
R2	189	61,775	38,033	0.5%
R3	205	61,361	34,616	0.5%
R4	167	61,023	35,341	0.4%

※自転車放置率：駅周辺の自転車駐車場等への乗入台数に占める放置台数の割合

※放置台数：駅周辺（概ね半径500m以内）における、自転車、原動機付き自転車、自動二輪車の放置台数で、毎年10月中の晴天の平日のうち、概ね11時頃に調査を行う。

※収容能力：自転車駐車場内に収容可能な自転車の台数をいう。

※乗入台数：調査時における放置台数と実収容台数を合わせた台数をいう。



4 自転車事故等に関する状況

(1) 自転車関与事故の発生状況

区内で発生する交通事故の総件数は、ほぼ横ばいで推移しています。そのうち、自転車が関与する事故件数は、毎年、世田谷区とワースト1位を競っている状況です。足立区では、令和2（2020）年に、いったんは減少に転じましたが、令和4（2022）年度は23区で最も多くなるなど、増加傾向が見られます。

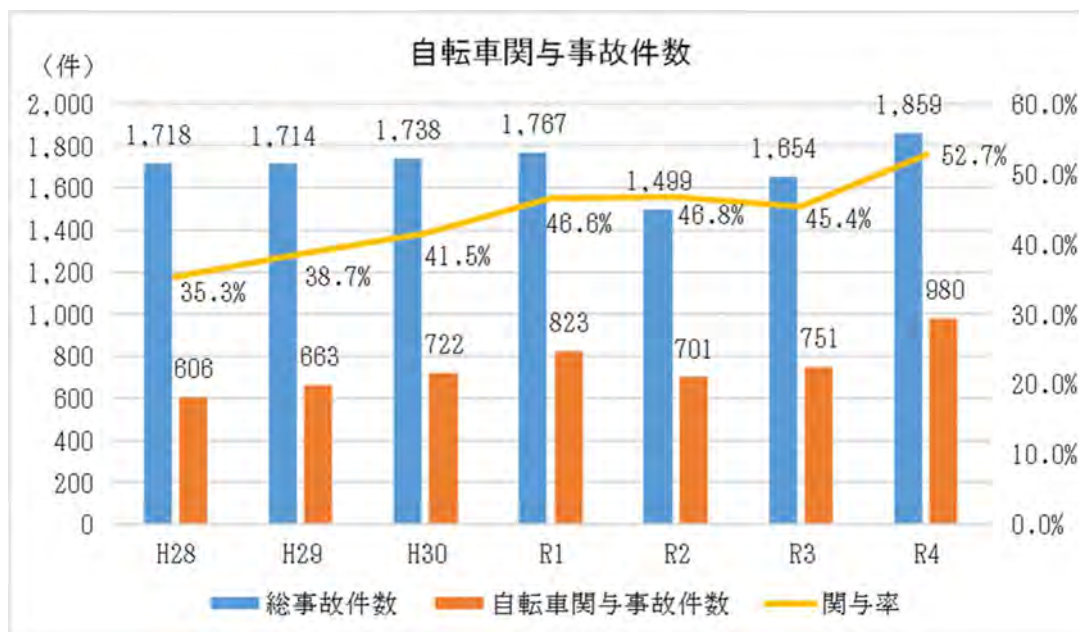


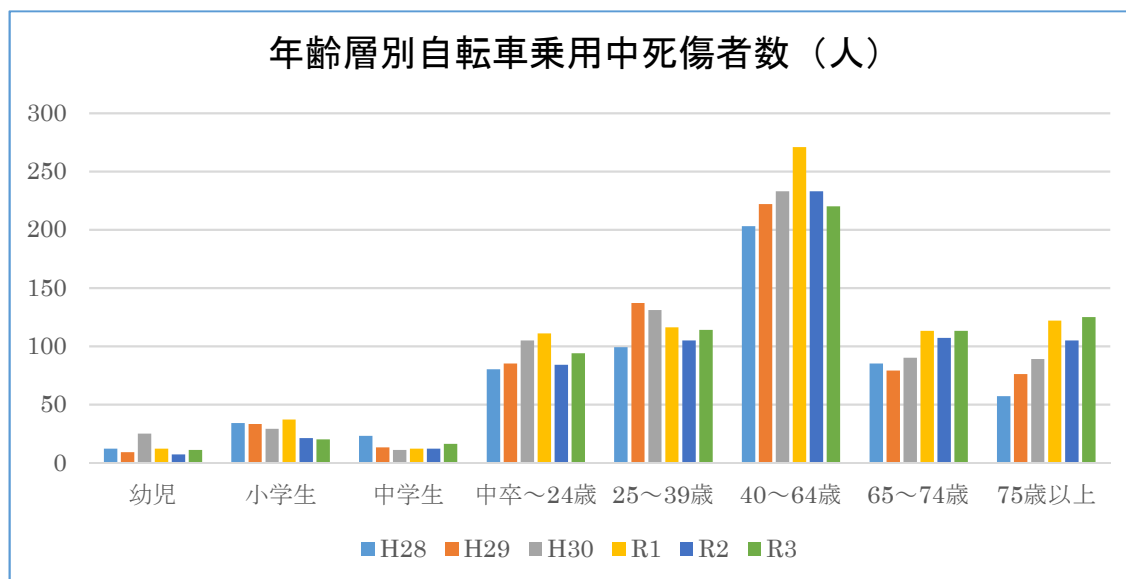
図 6.8 自転車関与事故件数

(出典：(警視庁) 都内自転車の交通事故発生状況、第11次足立区交通安全計画を基に作成)

図 6.17 自転車関与事故件数

(2) 年齢層別死傷者数

自転車関与事故のうち、自転車乗用中の死傷者を年齢層別で見ると、高齢者が増加傾向にあることがわかります。平成28年以降、区内では自転車関与事故で11名の死者が出ていますが、そのうち6名が高齢者です。



(出典：(警視庁) 東京の交通事故より作成)

図 6.18 年齢層別自転車乗車中死傷者数



(3) 自転車の事故原因等

令和4年の自転車の事故原因は「違反なし」「その他違反」を除くと「運転操作誤り」によるものが186件で最も多く、違反ありの25.4%を占めています。続いて「安全不確認」が157件で、違反ありの21.4%を占めています。

表 2.8 自転車の事故原因（令和4年）

原因	事故件数（割合）	死者数	重傷者数	軽傷者数
信号無視	20 (2.7%)	0	0	11
優先通行	4 (0.5%)	0	2	0
交差点安全進行	97 (13.2%)	1	3	72
一時不停止	39 (5.3%)	1	1	24
運転操作誤り	186 (25.4%)	0	0	181
前方不注意	33 (4.5%)	0	0	14
安全不確認	157 (21.4%)	0	2	101
その他違反	197 (26.9%)	0	5	157
違反なし	367	0	0	352

（出典：足立区の交通事故概要及び「第11次足立区交通安全計画」の進捗状況（令和4年度実績））

都内における自転車関与事故について、道路形状別・事故類型別でみると「交差点」における「出会頭」での事故件数が最も多く、3,503件となっています。

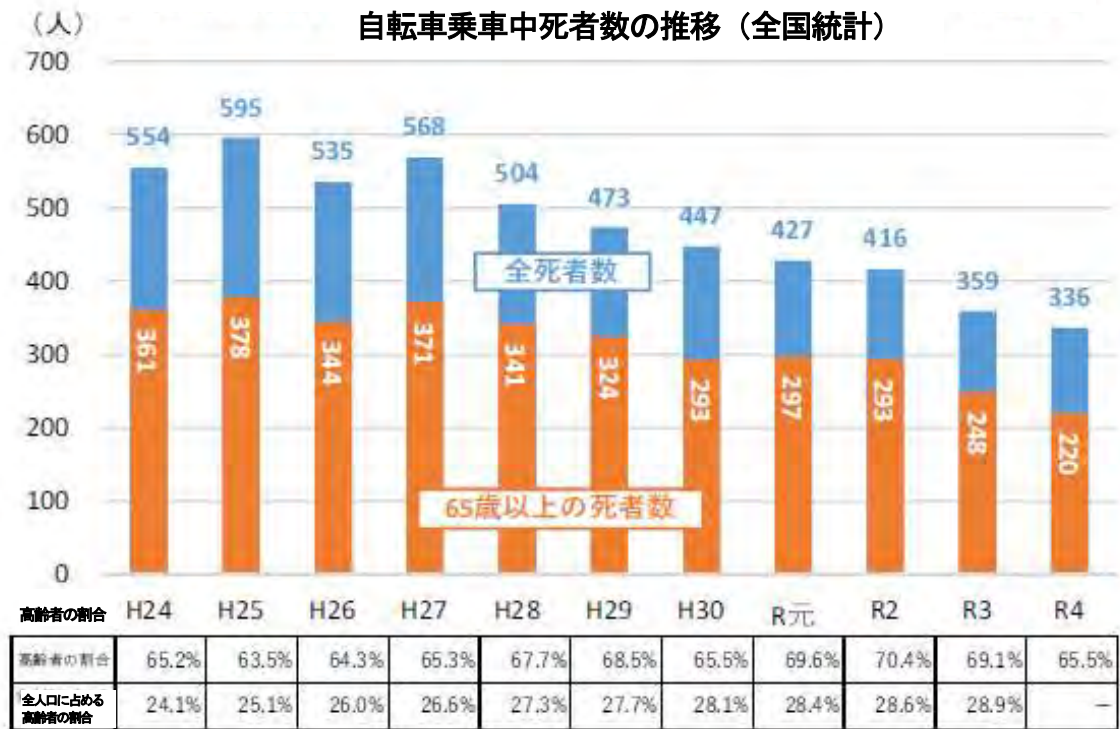
表 2.9 （道路形状別・事故類型別）都内自転車関与事故件数

原因	交差点	交差点付近	単路	踏切	一般交通の場所	計	構成率
人対自転車	323	80	751	3	33	1,190	8.6%
正面衝突	50	14	144	0	4	212	1.5%
追突	42	27	149	0	2	220	1.6%
出会頭	3,503	179	675	0	26	4,383	31.6%
追越追抜	121	64	498	1	2	686	4.9%
すれ違い時	39	23	155	1	3	221	1.6%
左折時	941	45	181	0	4	1,171	8.4%
右折時	789	42	88	0	6	925	6.7%
その他	204	81	740	1	25	1,051	7.6%
車両単独	632	266	2,771	14	141	3,824	27.5%
列車	0	0	0	0	0	0	0.0%
計	6,644	821	6,152	20	246	13,883	100.0%
構成率	47.9%	5.9%	44.3%	0.1%	1.8%	100.0%	—

（出典：警視庁 自転車事故分析資料（2022年中）を基に作成）



自転車乗用中の死者数は、全国的に見ても、65歳以上の高齢者の割合が65%前後で推移しています。全人口に占める高齢者の割合が約30%弱であることから、高齢者人口割合と比較すると自転車乗用中に亡くなる高齢者は2倍以上を占めています。こうしたことから高齢者に対する自転車事故対策は急務であると言えます。



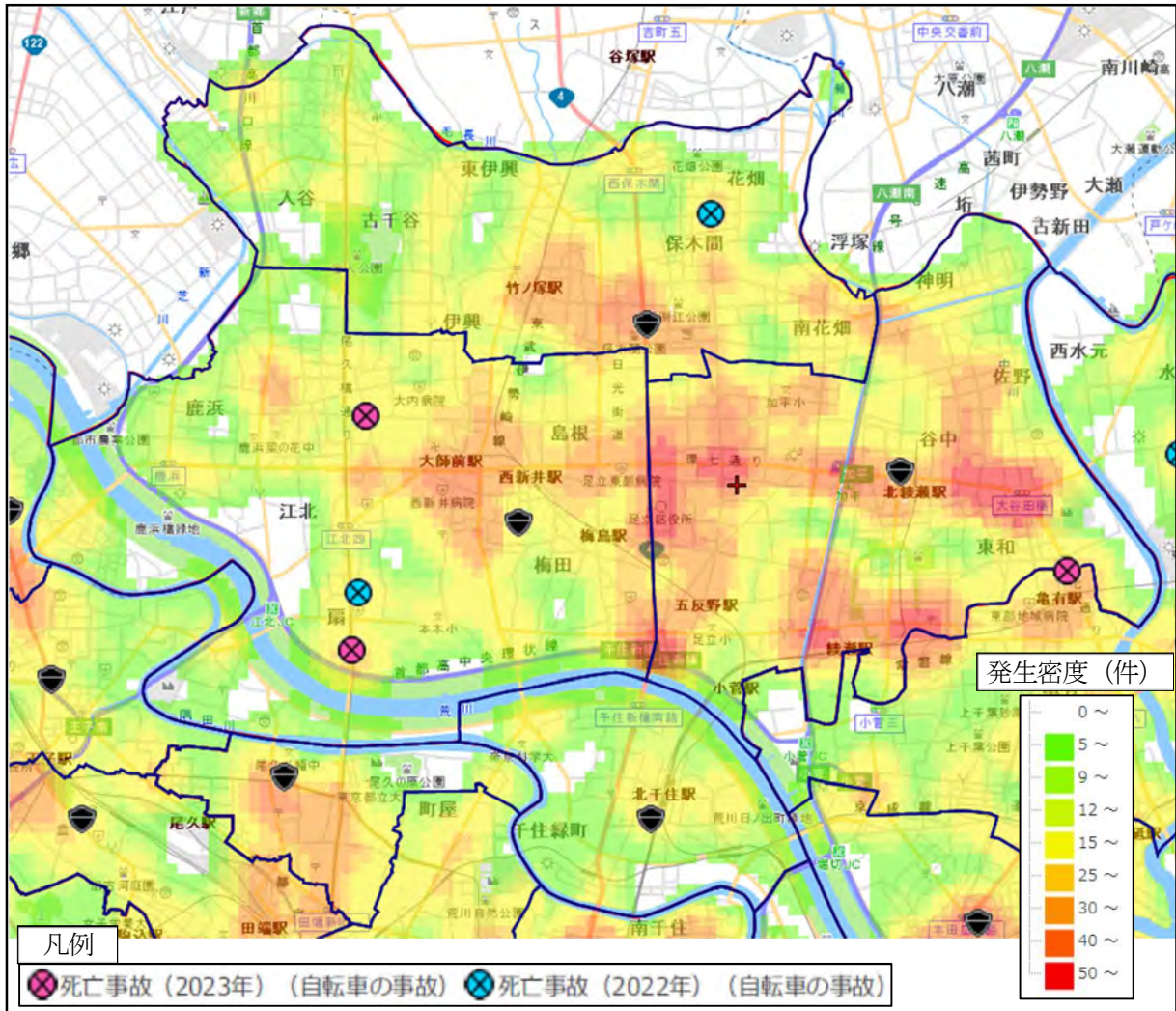
(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 2.19 自転車乗車中死者数（第1・第2当事者）の推移



(4) 自転車関与事故発生箇所

環状7号線や日光街道などの幹線道路のほか、綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅周辺など自転車利用が多い地域で事故が多く発生しています。



(出典：警視庁HP引用加工)

図 6.20 自転車関与事故発生箇所

令和5年9月のアンケート結果においても、全回答者のうち同居されている家族なども含めると約30%の方が自転車に乗っていて事故にあったと回答しており、自転車が関与する交通事故は区民の皆さんの身近に起きていることがわかります。

こうしたことから、交通事故を防ぐハード、ソフト両面からの対策は急務となっています。



(5) 自転車の交通安全啓発に関する現状

現在実施している区民向けの主な啓発事業について以下に示します。

ア 小学3年生自転車免許証

区立小学校3年生全員を対象に自転車交通安全教室を開催し、自転車の安全な乗り方や自転車のルール・マナーを守る意識を身につけさせるとともに、「足立区自転車安全運転免許証」を児童に発行し、安全運転に対する自覚を持たせています。

表2.10 自転車交通安全教室参加者数

年	H30	R1	R2	R3	R4
参加者数(人)	5,274	5,092	5,171	5,126	5,006



自転車交通安全教室



足立区自転車安全運転免許証(見本)

イ 中学生・高校生へのスタントマンによる教室

スタントマンを活用した体験型交通安全教室は、在校中に1回受講できるように、3年に1回、区立中学校及び都立高校の全校生を対象に実施しています。スケアード・ストレイト(「恐怖を直視させる」と言われる教育技法で、実際の交通事故を再現し、ルール・マナー違反が招く重大な結果を直視することで交通安全意識向上を図っています。

表2.11 体験型交通安全教室参加者数

年	H30	R1	R2	R3	R4
参加者数(人)	6,649	6,582	2,395	5,545	6,205



スタントマンによる交通安全教室



ウ その他の交通安全教室

住区センターや幼稚園・保育園等で交通安全教室を実施しています。

各住区センターでは、カラオケ教室等の開催に合わせ、高齢者の方々を対象に交通安全教室を開催しています。また、子育てサロンにおいても、絵本の読み聞かせなどの開催時などにあわせて、主に子どもを乗車させたときの自転車の乗り方について講話を行っています。

表 2. 1 2 交通安全教室開催数

年	H30	R1	R2	R3	R4
幼稚園・保育園(園)	98	89	57	77	101
住区センター・子育てサロン(箇所)	51	20	13	2	12



警察署員による交通安全教室

エ 交通安全ポスターコンクール

交通安全啓発を目的とし、区内小中学生が描いた交通安全に関するポスターの中から金、銀、銅賞を選出・表彰しています。金賞作品を用いて交通安全カレンダーと交通安全運動用ポスターを作成し、区内施設等へ配付・掲示しています。また、商業施設等でも作品展示会を開催しています。



商業施設での掲示の様子



令和4年度金賞作品を用いたカレンダー



【コラム】

自転車安全利用五則

① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- ★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- ★ 自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければいけません。



- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。
- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます。



普通自転車歩道通行可



② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ★ 信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。



③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。



④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



警察庁

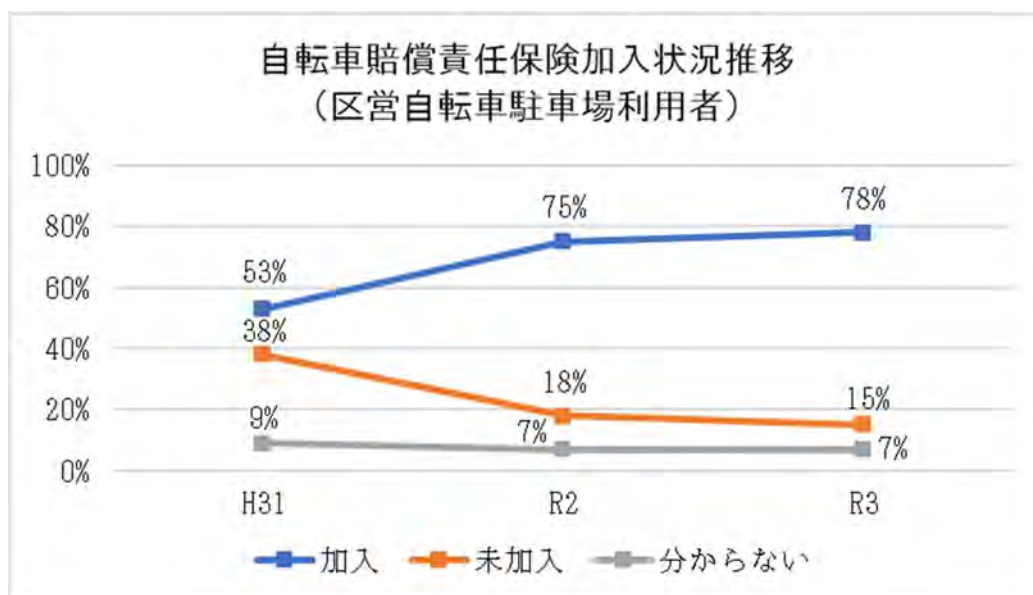
(出典：警察庁 ホームページ)



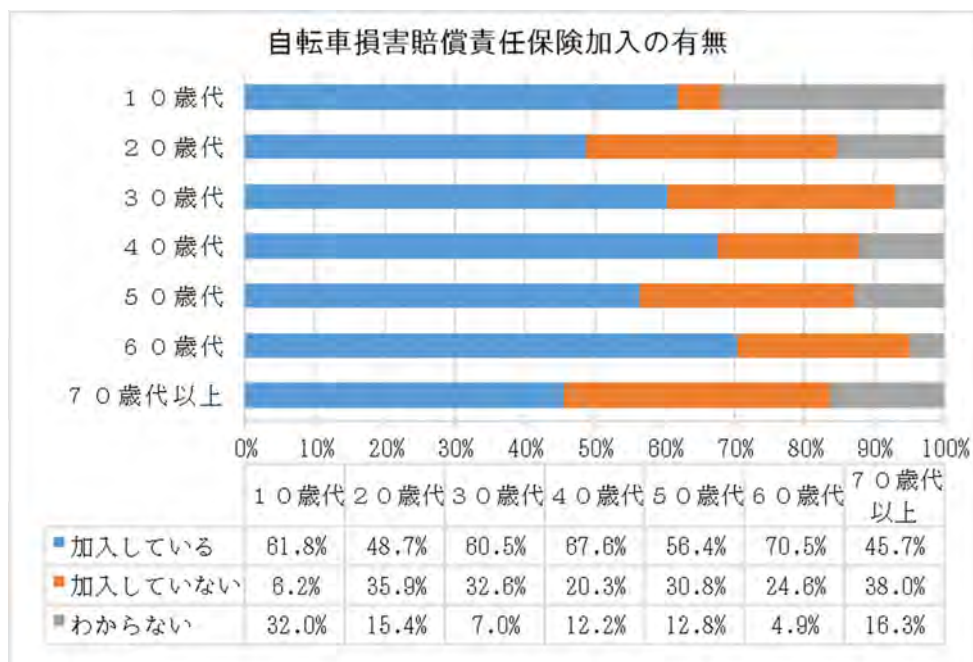
(6) 自転車損害賠償責任保険

足立区では令和2（2020）年4月1日に施行された「足立区自転車の安全利用に関する条例」により、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務付けられました。区では、これに合わせて区民交通傷害保険制度を導入し、保険加入の促進に取り組んでいます。

区民の自転車損害賠償責任保険加入率は、「足立区自転車安全利用に関する条例」施行以前の平成31年1月に、区営自転車駐車場利用者に対しアンケートを実施した結果、「加入している」と答えた方は回答者のうち53%でした。同様に条例施行後の令和2年の調査では75%、令和3年の調査では78%と着実に増加しています。



なお、令和5年9月に実施したアンケート調査結果からは、自転車保険加入の有無については、加入していると答えた人は、20歳代、70歳代を除き、概ね約60%程度でした。一方、「加入していない」が20歳代、70歳代が約36%、約38%と高くなっているといった傾向が見てとれます。

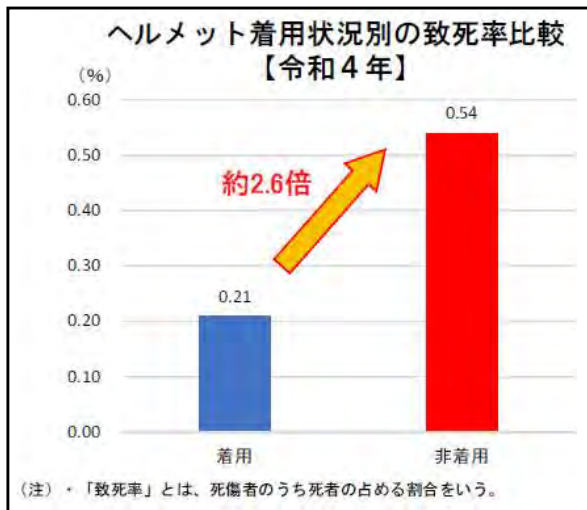




(7) 自転車ヘルメット着用努力義務化

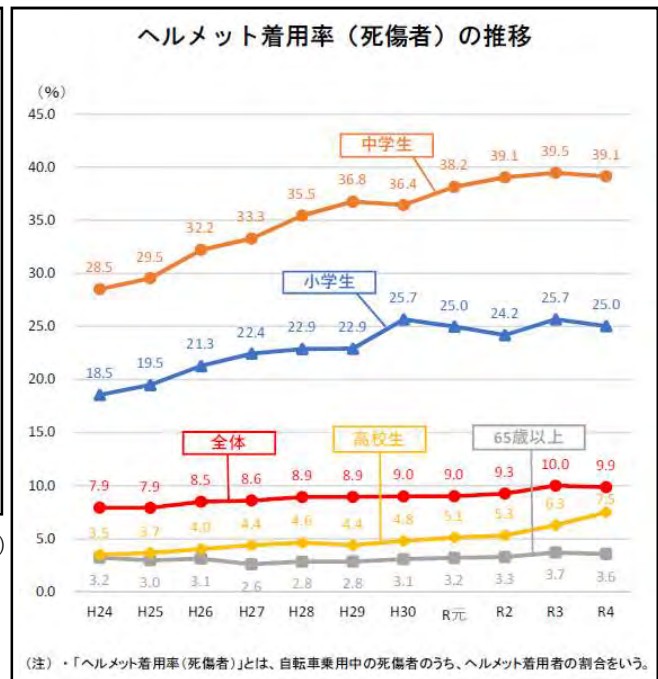
令和5年4月1日の道路交通法の改正により、全年齢で自転車に乗る際のヘルメット着用が努力義務化されました。これは自転車利用者の死亡事故の原因の7割が頭部への損傷であり、ヘルメット非着用時の致死率は着用時と比較して約2.6倍も高くなっているからです。

また、足立区では改正道路交通法施行に先立ち、令和5年3月10日からヘルメット購入助成事業を開始しました。



(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

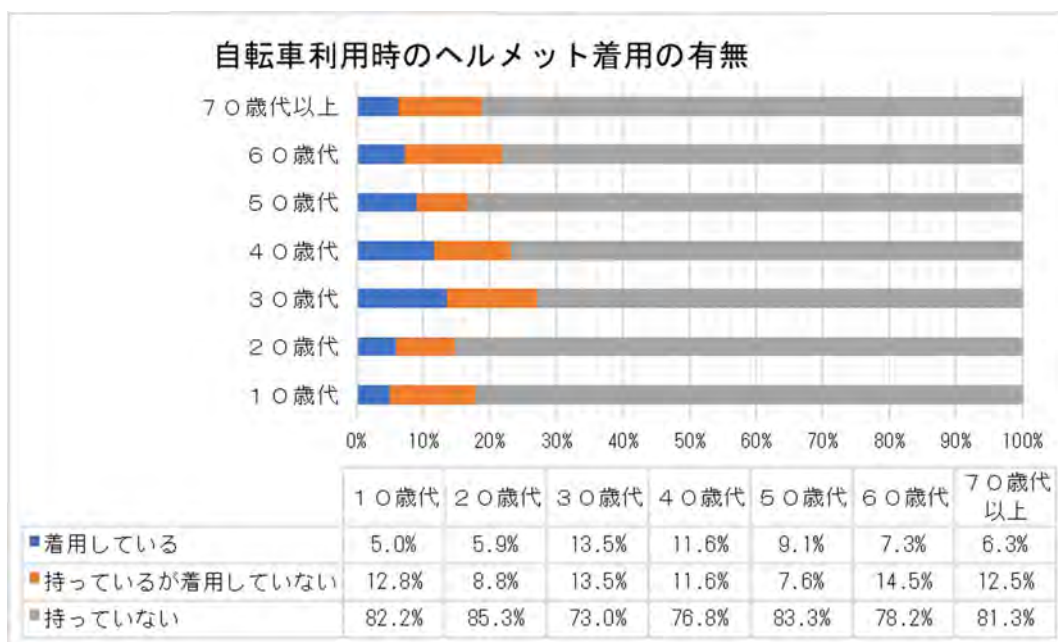
図 6.23 ヘルメット着用状況別の致死率比較



(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 6.24 ヘルメット着用率（死傷者）の推移

令和5年9月に実施したアンケート調査結果では、自転車利用時のヘルメット着用率は30歳代と40歳代は10%程度、その他の年代では10%を下回っています。最も着用率が低かった年代は10歳代で5%となっています。





区が実施しているヘルメット購入助成については下記の通りです。

足立区自転車用ヘルメット補助制度

対象店で、SGマーク等の安全基準を満たした3,000円以上の新品の自転車用ヘルメットを、2,000円引きで購入できます。

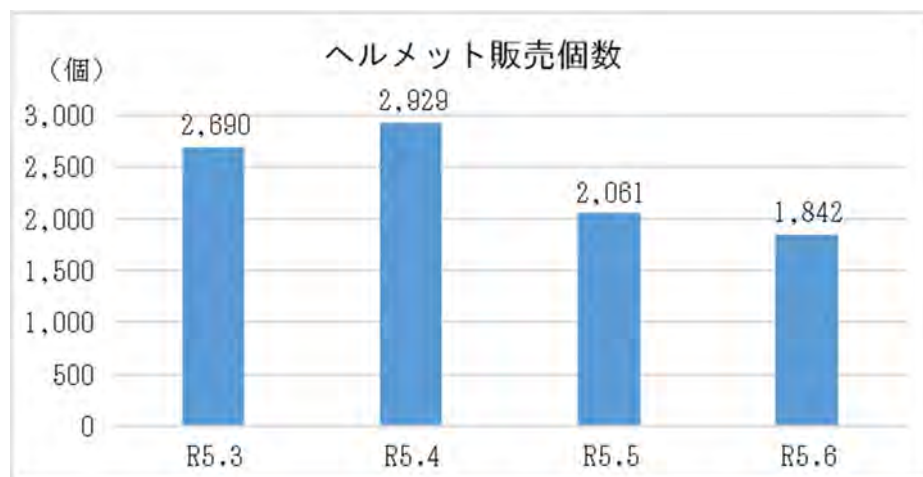


図2.25 足立区自転車用ヘルメット補助制度の令和5年6月までの実績

現在の購入ペースが継続すると、年間4万5千個の需要が見込まれるため予算を大幅アップ

- (1) 令和5年度当初予算 5,000個分 (10,000千円)
- (2) 6月補正予算 40,000個分増 (80,000千円)

【コラム】

自転車事故による高額な賠償事例が発生しています

<事例1>

賠償金9,521万円（平成25（2013）年7月：神戸地裁判決）

小学5年生の少年が夜間、自転車で走行中、歩道と車道の区別のない坂道で歩行中の女性（当時62歳）に気付かず正面衝突。歩行中の女性は意識が戻らない状態に。

<事例2>

賠償金9,266万円（平成20年6月：東京地裁判決）

男子高校生が歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（当時24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害が残った。





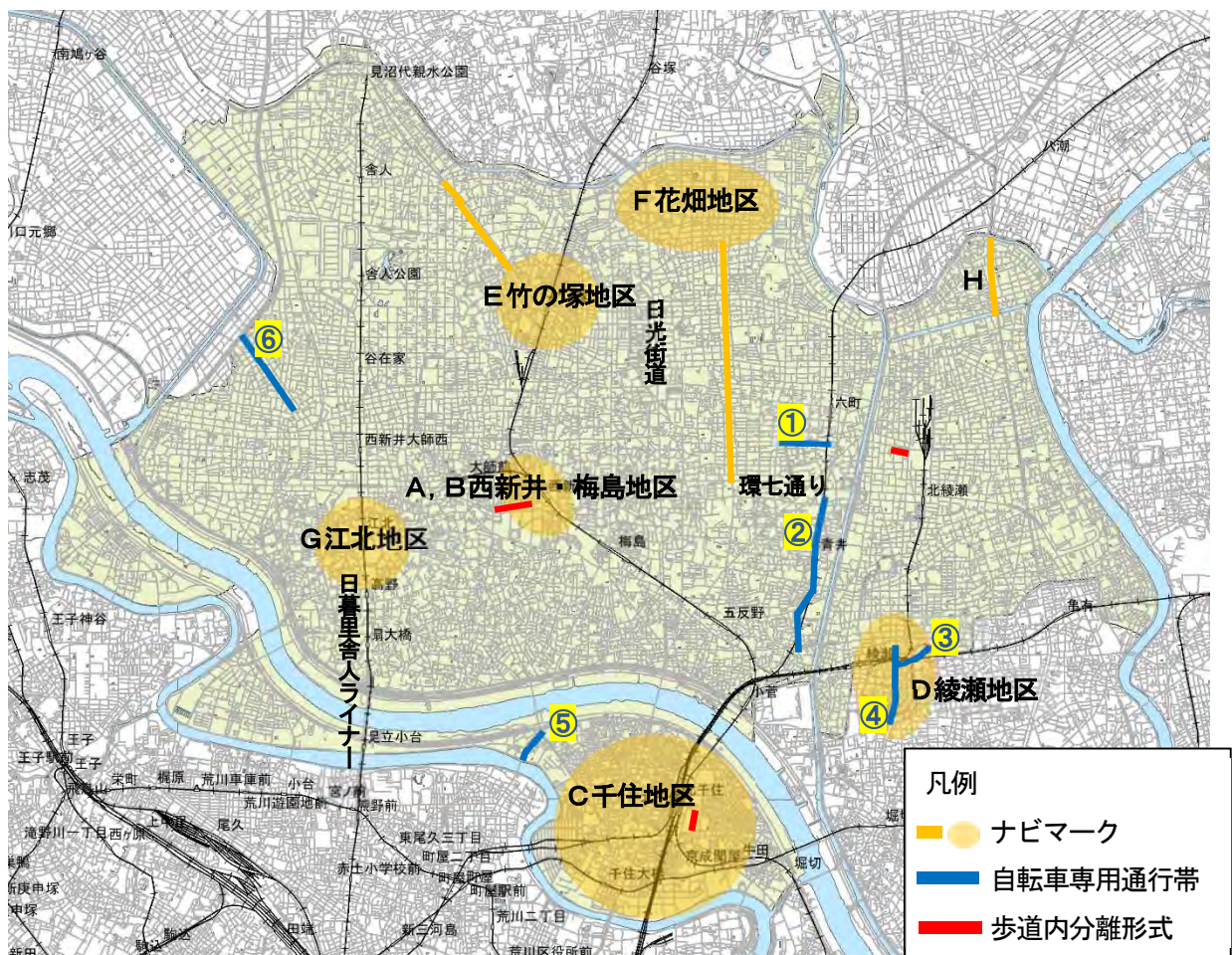
5 自転車走行空間整備状況

(1) 整備種別箇所及び整備延長

足立区では、「足立区自転車利用環境整備計画（H16）」に基づき、さくら参道や環七北通り（加平・谷中トンネル部）の広幅員の歩道において、自転車と歩行者の通行帯をポストコーンで区切ったり、舗装色を変えたりすることで、歩道内を分離する形式で整備を進めてきました。

また、「足立区自転車走行環境整備指針（素案）」に基づき、北千住、西新井、竹ノ塚、六町、綾瀬駅など主要5駅周辺のほか、エリアデザイン計画箇所等を短期整備箇所として選定し、自転車の左側通行を遵守させるためのナビマークの整備を進めてきました。さらに、都市計画道路の整備と合わせて自転車通行専用帯等の整備を進めています。

今後は「足立区自転車ネットワーク計画」に基づき、主に自転車専用通行帯及びナビマークとナビラインを組み合わせた車道混在（自転車と自動車が混在する走行空間）の整備を進めていきます。



※①～⑥は次頁「自転車専用通行帯整備延長」路線番号

図 6.26 ナビマーク・自転車専用通行帯整備箇所図



表 2.13 ナビマーク整備延長（足立区による整備）

記号	整備箇所	路線名等	距離(m)※
A	西新井地区	大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り	6,403
B	梅島地区	環七南通り、旧日光街道、梅田通り等	8,740
C	千住地区	大踏切通り、北千住駅前通り	7,323
D	綾瀬地区	綾瀬川通り	9,593
E	竹の塚地区	竹の塚けやき大通り、竹の塚センター通り、駅西側、赤山街道等	8,095
F	花畑地区	文教大学周辺、花畑大橋通り	13,450
G	江北地区	江北駅周辺、女子医大足立医療センター周辺	3,800
H	その他	葛西用水桜通り	720
※ 距離は道路延長		合計	58,124

表 2.14 自転車専用通行帯整備延長

No	整備箇所	路線名等	整備者	距離(m)※
①	六町二丁目1番 ～六町一丁目16番先	環七北通り (補助第258号線)	都	1,040
②	青井五丁目13番地先 ～西綾瀬四丁目6番地先	補助第140号線	都	3,190
③	東綾瀬一丁目9番地先 ～綾瀬三丁目12番地先	区道綾瀬312	区	670
④	綾瀬二丁目2番地先 ～東綾瀬一丁目7番地先	川の手通り (補助第109号線)	都	1,580
⑤	千住桜木二丁目12番地先 ～千住桜木二丁目16番地先	尾竹橋通り (補助第100号線)	都	700
⑥	鹿浜七丁目12番地先 ～加賀一丁目19番地先	おしべ通り (補助第251号線)	区	1,800
※ 距離は双方向の整備延長		合計		8,980



(2) サイクリングロードの指定

足立区には、東部の中川右岸沿いに位置する「自転車歩行者専用道路：延長約1.2 km」がありますが、部分的に整備されているのみで連続性はありません。また、西部の芝川沿いに位置し足立区から埼玉県さいたま市大宮区までを結ぶ「芝川サイクリングロード（足立さいたま自転車道線：延長約12.8 km）」が整備されていますが、埼玉県側では全線の整備には至っていません。



図 6.27 サイクリングロード位置図



【コラム】

荒川下流河川敷利用ルール（令和4（2022）年7月）

荒川下流部の河川敷では、高速走行する自転車やゴルフの練習、ごみの投棄等、危険行為や迷惑行為が目立ち、重大事故がたびたび発生しています。

荒川下流河川敷利用ルールは国土交通省荒川下流河川事務所と沿川自治体等が協働して策定し、平成22（2010）年4月から運用しています。平成25（2013）年に禁止行為、危険・迷惑行為及びマナーに分類した後、平成30（2018）年にドローンに関する航空法改正を受けて改定を行っています。令和4（2022）年7月1日から要望の多い項目を見直し改定ルールの運用を開始しました。

荒川下流部の河川敷を誰もが安全で快適に利用できるように、利用ルールをしっかりと守り、また他の利用者への心遣い、譲り合いの心を忘れないようにしましょう。

<マナー>

- 1 自転車、歩行者等は、お互いに接触しないよう十分に配慮しましょう。特に自転車は衝突した際、重大事故につながることもあるので注意し、周辺に歩行者がいるときは歩行者を優先して徐行しましょう。
- 2 河川敷の道路に自転車を止めたり、荷物などを置いたり、キャッチボールをするなど通行の妨げとなることはやめましょう。

<河川敷道路の目的>

河川敷の道路とは、堤防の上の道路や坂路、緊急用河川敷道路等のことです。緊急用河川敷道路は、災害時の救助救命活動や緊急物資輸送を目的に整備されています。平常時は一般に開放し、多くの方々に利用されています。いずれも自転車専用の道路ではありません。

<自転車の怖さを知って利用>

自転車は免許が不要で、気軽に趣味やスポーツ等に活用されますが、あくまで「車両」です。交通ルールやマナーを無視した走行が原因で、交通事故の加害者となった場合には、重い賠償責任が問われることもあります。

- 自転車による事故は被害者になることもあれば、加害者になることもあります。
- 加害者となった場合、高額な損害賠償を払わなければならないこともあります。

上記の通り、荒川河川敷利用ルールが定められていますが、河川敷道路ではスポーツサイクルの利用が多くみられます。また、都市農業公園では多くのサイクリストが集まり休憩スペースとして活用されています。



荒川河川敷を自転車で走行する人々



都市農業公園で休憩するサイクリスト



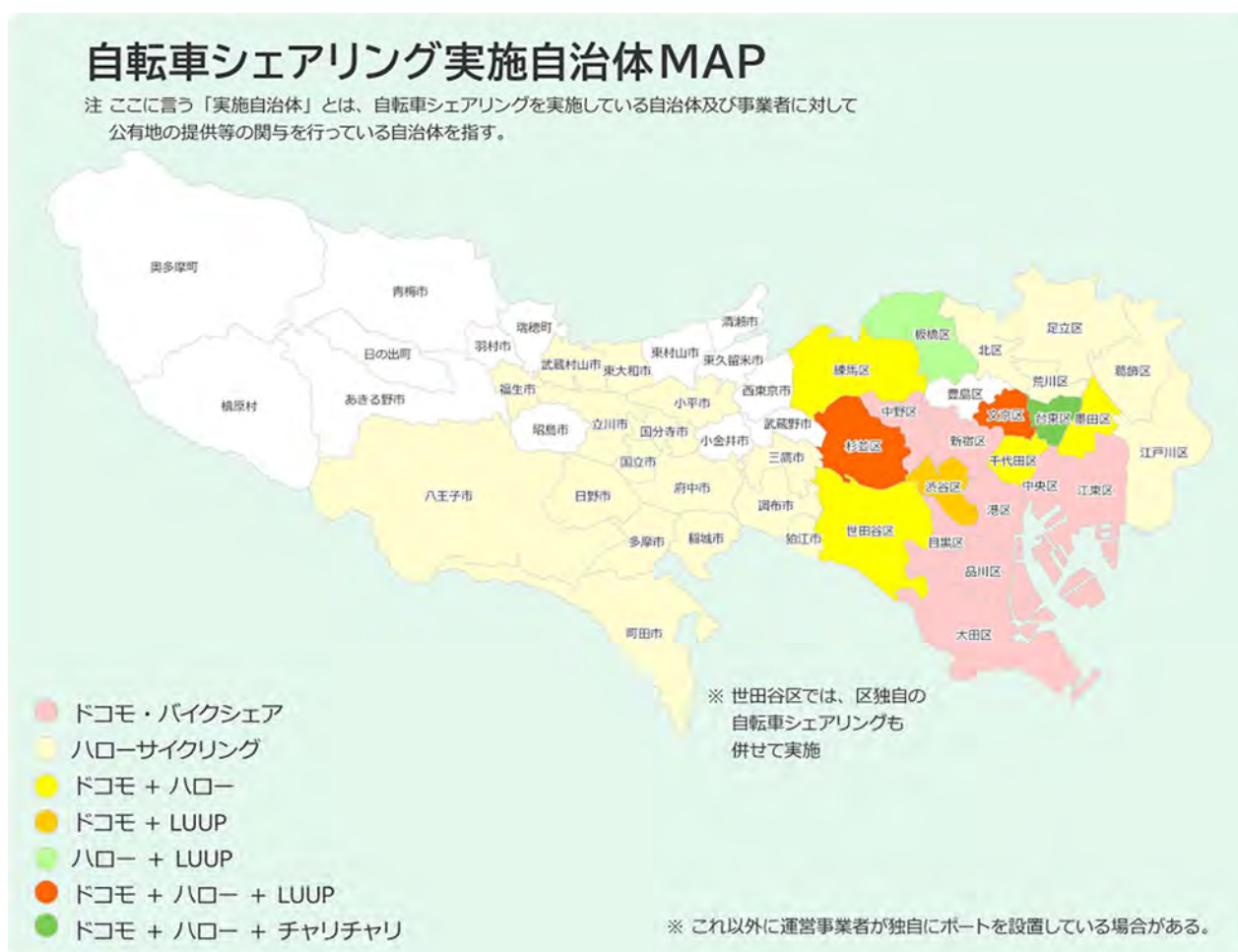
6 自転車シェアリングの取組み

(1) 自転車シェアリングの現状

自転車シェアリングとは、一定の地域内に複数配置されたサイクルポートを拠点に自転車を自由に貸出・返却できるサービスで、借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートにも返却できるシステムです。都内では主に「ドコモ・バイクシェア」「ハローサイクリング」「Luup」の3社が事業展開しています。

足立区内では、令和2年2月からオープンストリート株式会社（ハローサイクリング）と実証実験を進めていますが、今後、都心部で行われているドコモ・バイクシェア等の利用エリアが拡大された場合、相互乗り入れ等を考慮した新たな取組みが求められることが想定されます。

また自転車シェアリングを進めることにより、自転車総台数や駐輪需要の抑制、盗難対策などの効果も期待されます。



(出典：東京都環境局自転車シェアリングHP)

図 6.28 自転車シェアリング実施自治体 MAP



(2) 区内シェアサイクルの取組状況

区内ではハローサイクリングによる実証実験が進められていますが、取組み状況を以下に示します。

(1) サイクルステーション目標数 (※) 212か所

(2) サイクルステーション設置数 140か所 1124台分(令和5年6月現在)

※ 概ね4か所/km²以上設置することで、徒歩3～4分程度で到達できるステーションを令和6年3月までの実証実験期間中に212箇所設置することを目標としている。現在、公園や公共施設への設置を進めており、ほぼ目標数に到達する予定である。

サイクルステーションは民間施設において、コンビニエンスストアや自動車販売店のほか、文教大学花畑キャンパス内には学生の利用も想定し116台分のポートが設置されています。

公共施設においては、自転車駐車場や公園、区民事務所などに設置されていますが、今後、本格実施に向けて民間施設のほか公園や公共施設等へのさらなる設置を進め、地域的な偏在の解消に努めていきます。

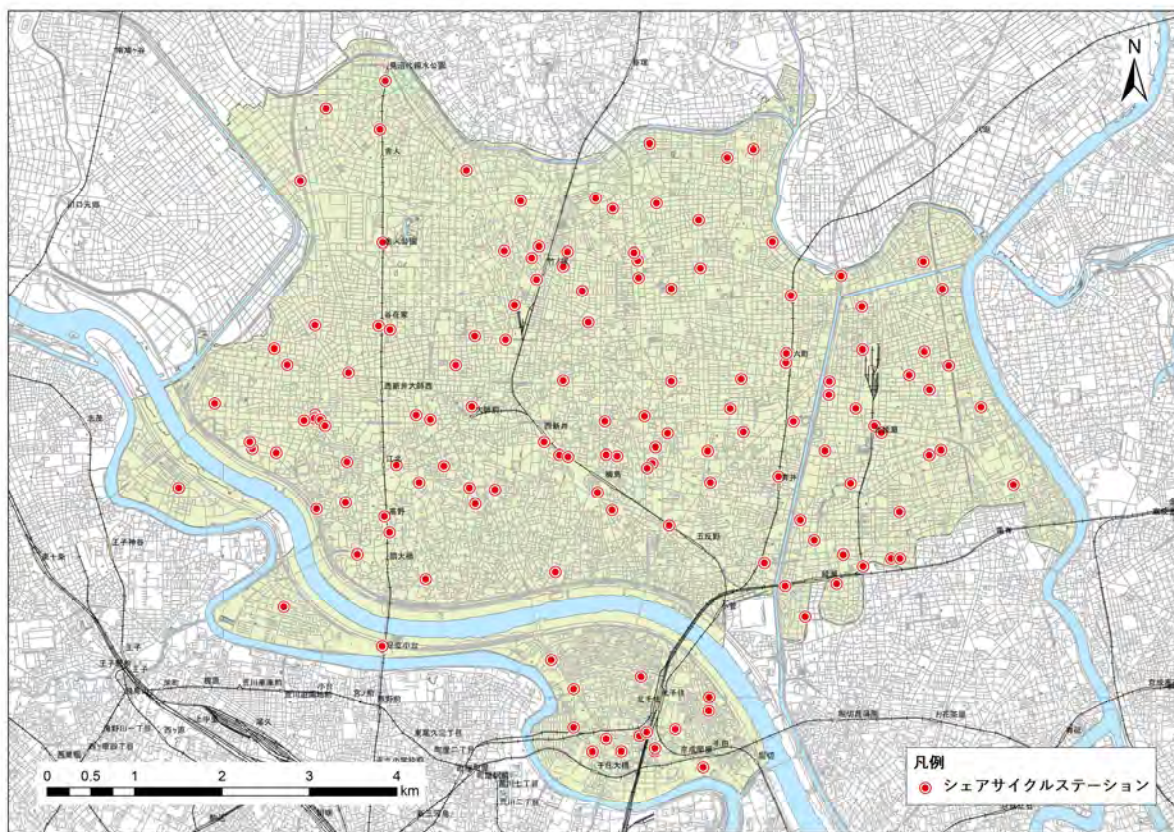


図 6.29 シェアサイクルステーションの配置図



(3) 区内シェアサイクルの利用状況

シェアサイクルの利用状況については、下図に示した通り、ラック数の増加に伴い利用回数は実証実験開始当初と比較し約8倍(令和5年3月現在)に増加しています。

効果的なPRやサイクルステーションの設置を進めることで、さらなる利用が期待されます。

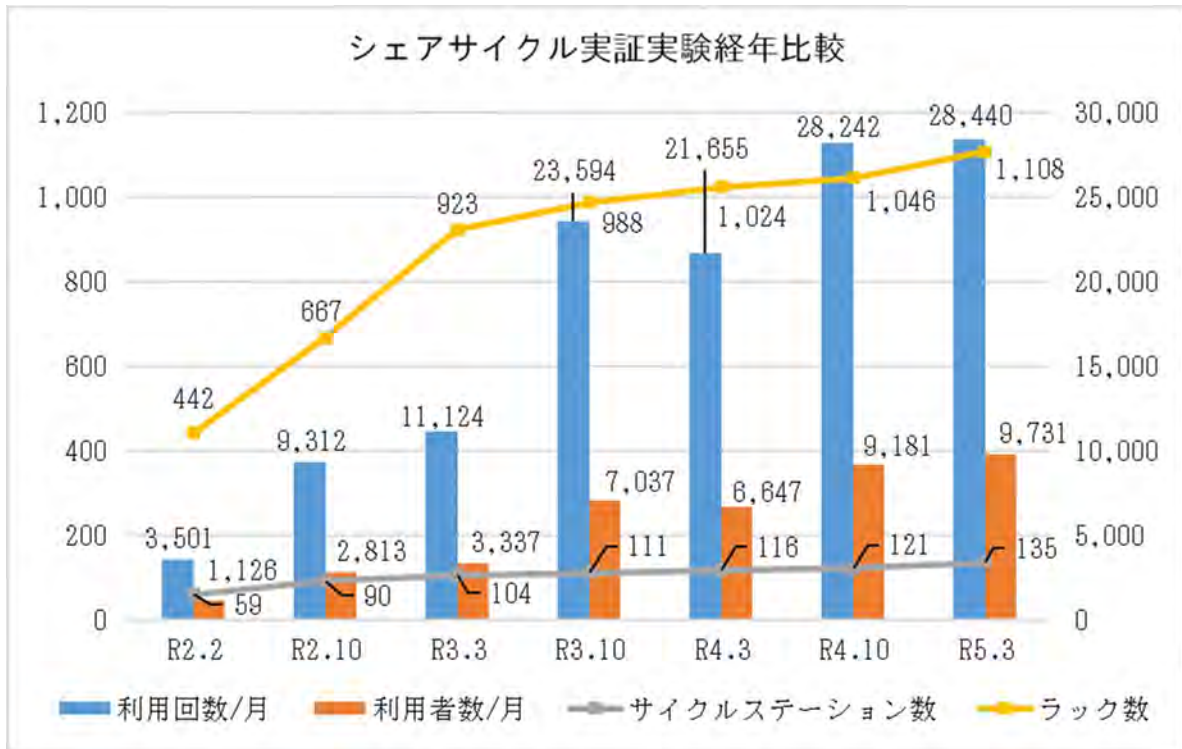
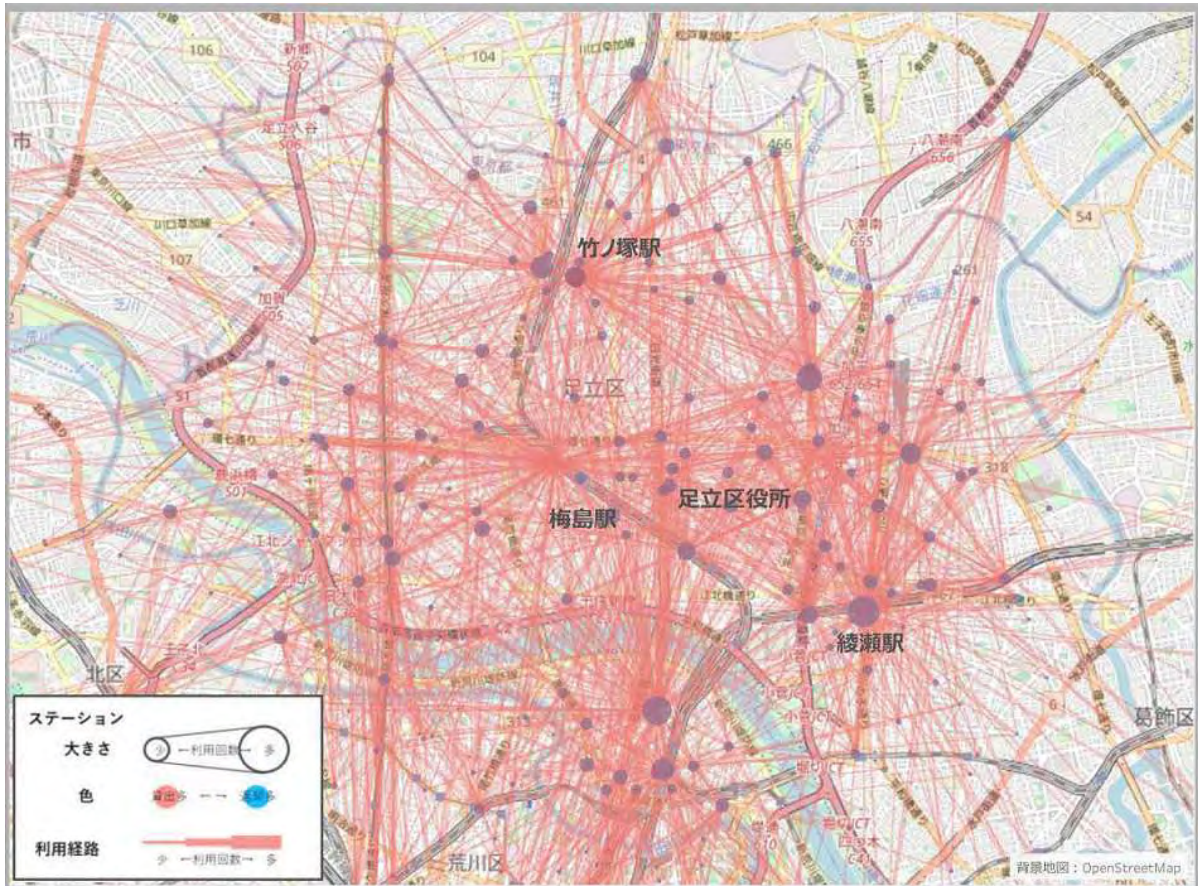


図 6.30 シェアサイクル実証実験経年比較



(4) 区内シェアサイクルの移動実態

下図に示したシェアサイクル貸出返却経路図からは、北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、綾瀬駅などの主要駅から放射状に利用されていることが見てとれます。また、幹線道路等を経由した東西方向、南北方向への利用が多いほか、周辺区市からの流入もみられるなど、広域的な利用も伺えます。



利用回数：貸出18,285回 返却18,935回（2023年2月実績）

図 6.31 シェアサイクル貸出返却経路図



(5) 区内シェアサイクルの利用実態考察

令和5年7月のシェアサイクルの利用状況をもとに、利用実態や傾向について考察します。

表2.15 令和5年7月の利用データ

項目	データ分析
料金体系	利用開始30分まで 130円 (延長)15分ごと 100円 12時間で 1,800円
一日当たり 利用回数	1,471回/日(平均) 7/22(あだちの花火)の利用回数は2,793回(平均の約2倍) 【参考】4/1(千本桜まつり)は4月平均の約1.5倍の利用回数
1回当たり 利用時間	30分以内の短時間利用が約7割を占めている
利用が多い 時間帯	特に18時、19時、8時台の利用が多く、17時以降は1時台まで多く利用されている 休日の利用時間は、8時頃から増加し18時台がピークとなる
曜日別 利用回数	最も多いのが土曜日で次に日曜日の利用が多い (平日と比較して土日の利用が多いのは全国の傾向と同様)
利用距離別 利用回数	0.5~1.5kmの移動が多く全体の28%を占めている 一方、5~10kmの長距離移動や同一場所への返却も多い
利用経路別 利用回数	谷塚駅~文教大学あだちキャンパス間の相互利用が最も多い 西新井駅や六町駅、青井駅など同一場所で貸出返却する回数も多い 西新井駅西口では1.5km圏内のステーションとの相互利用が多い

【考察】

- ・あだちの花火や千本桜まつりなどのイベント実施時に利用回数が増えることから、こうしたイベントが利用促進につながっている。
- ・30分以内の短時間かつ8時台及び17時台以降の利用が多くなっているが、これらは主に通勤、通学利用が想定される。
- ・休日は一日を通して利用されており、まち巡り等での利用が想定される。
- ・駅周辺のステーションにおいては同一場所で貸出返却されていることから、平日の日中は、営業活動などビジネス利用が考えられる。
- ・西新井駅西口等では、特定のステーションとの相互利用が多く、特定利用者による通勤通学等の利用が考えられる。
- ・23区内においては、平日は通勤・通学用に、休日はイベントや観光用にとバランスよく利用されている(※)。
- ・区民の日常利用がベースにあり、住宅街の特徴である夜の時間帯の利用も活発である(※)。

(※) 事業者からのヒアリング



7 ビューティフル・ウィンドウズ運動

(1) 自転車盗難の状況

足立区では、地域住民や警察のほか関係団体と連携し、一丸となって犯罪のない美しい住みよいまちを目指す「ビューティフル・ウィンドウズ運動」を展開しています。平成21年に警視庁生活安全部と治安再生事業に関する覚書を取り交わし、区内各警察署の協力を得ながら安全で安心して暮らせるまちづくりを進めています。

自転車盗難に対しては、ワンチャリツーロックや愛鍵ロック大作戦を実施し、自転車利用者に対し鍵かけを呼びかけるとともに、自転車盗難防止標語を募集し区民に対し広く自転車の鍵かけの重要性をPRしたほか、4警察署との緊急自転車盗難対策に向けた決起集会を開催するなど、様々な対策を講じてきました。

こうした努力もあり、刑法犯認知件数や自転車盗難件数も減少してきましたが、令和4年度は増加に転じています。刑法犯認知件数はピーク時である平成13年の1万6843件と比較し、令和3年には3212件と8割減少しましたが、自転車盗の占める割合は約30%と変化がなく、依然高い状況が続いています。

区内における自転車盗難の被害者は、29歳以下の方が半数以上を占めるなど、10～20代の若年層の被害が多くなっています。自転車盗を減少させるには、若年層に対する鍵かけ徹底の啓発が必要です。

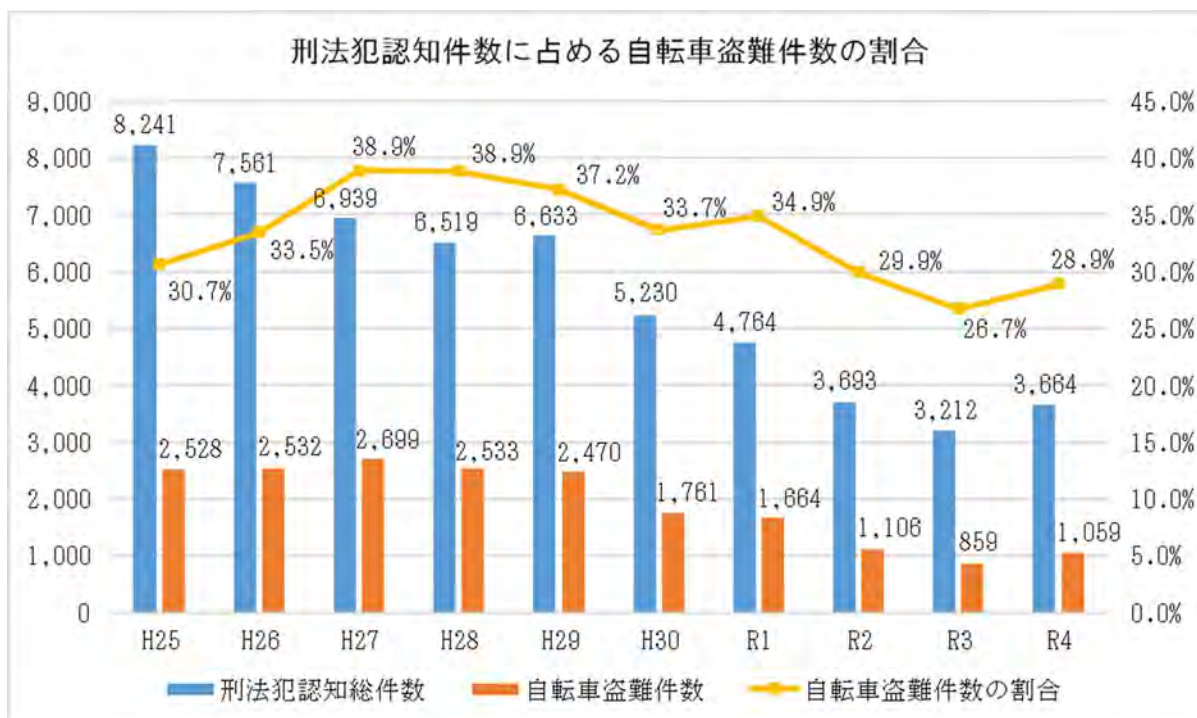


図 6.32 刑法犯認知件数に占める自転車盗難件数の割合



盗難発生場所は、西新井栄町一丁目や綾瀬三丁目など商業施設内の駐輪場のほか、マンションや自宅など無施錠の自転車の盗難が多くを占めています。

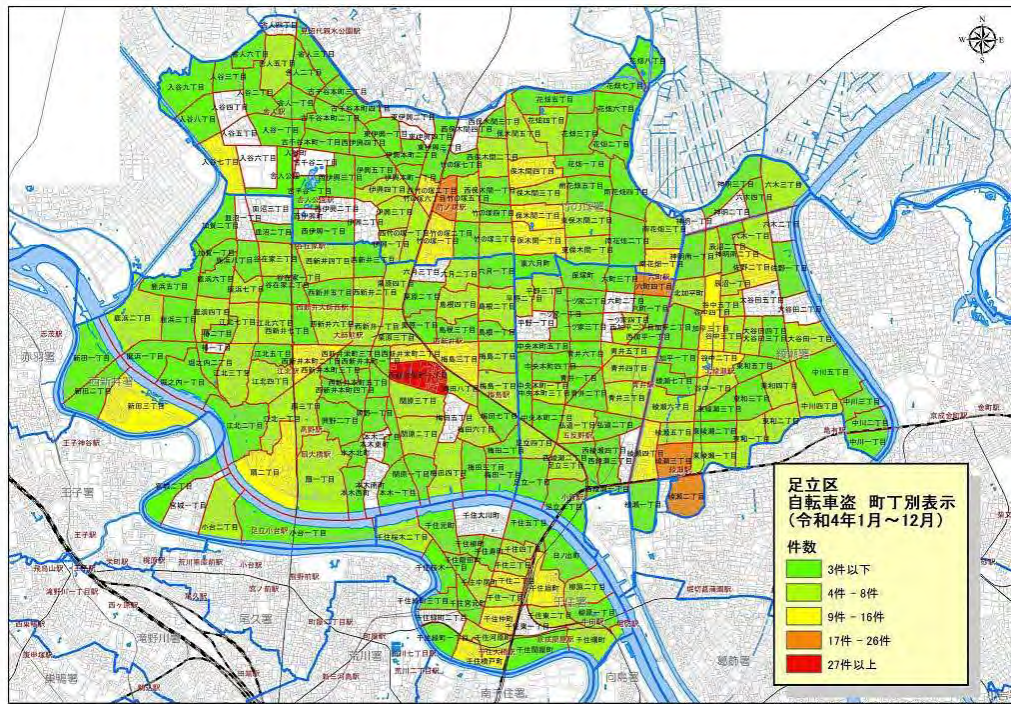


図 6.33 区内地区別自転車盗難の状況



(2) 放置自転車撤去と無料引取制度

平成10（1998）年には放置禁止区域内だけでも1年間で約4万台の放置自転車が撤去されていました。

これに対し、自転車駐車場の整備に加え、放置対策業務と駐輪場管理業務との連携や無料引取所の開設により、撤去される放置自転車が約5000台までに減少してきました。

なお、不用自転車無料引取制度は平成26年に4か所での引取りからスタートし、令和3年度には13か所まで拡大し、年間に8千台を超える自転車を引き取っており、放置自転車の減少に寄与しています。

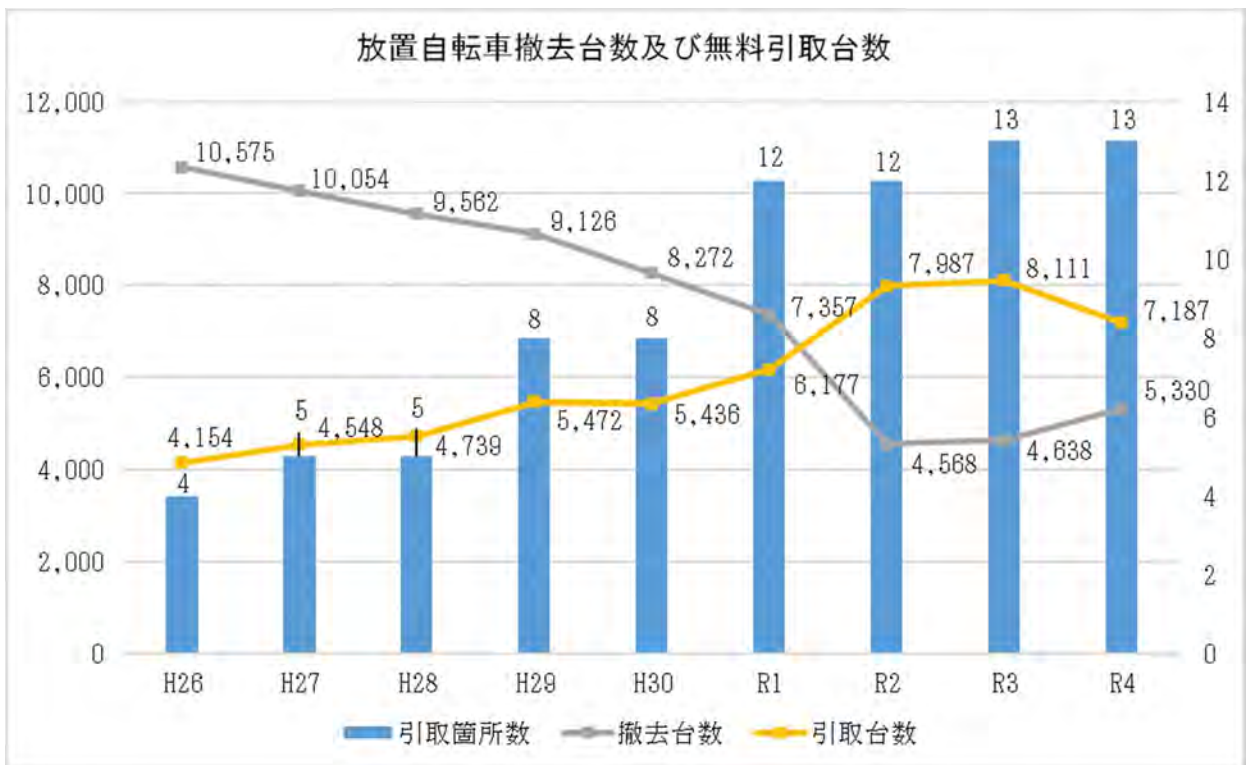


図 6.34 放置自転車撤去台数及び無料引取台数



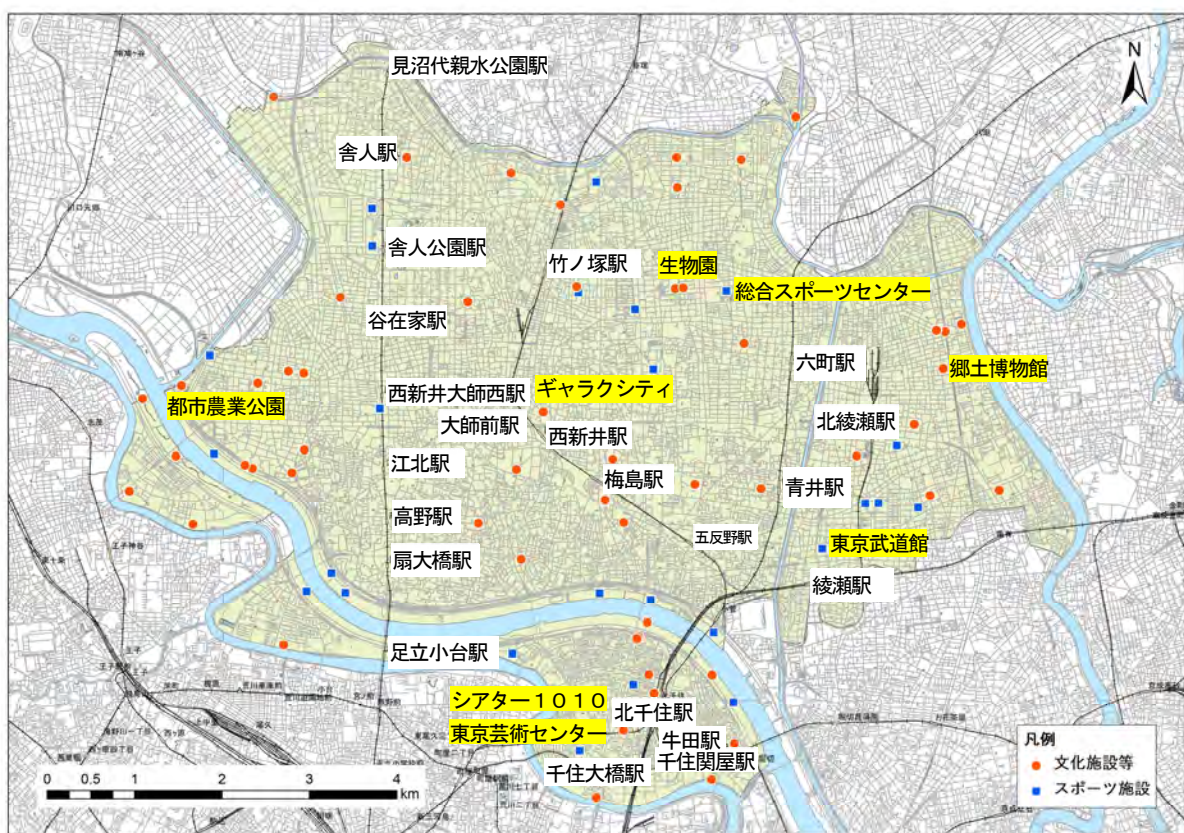
8 自転車利用に関連する区内主要施設

(1) スポーツ・文化施設等

足立区地域経済活性化基本計画では、「エリアデザインにより新たに生まれる、スポーツ・文化施設等と区内に点在する資源を線で繋ぎ、シェアリングサービス等で回遊性を向上させ、観光資源と連携し来街者の拡大を図る」としています。

スポーツ施設では、総合スポーツセンターや温水プール、野球場、テニスコートのほか、東京武道館や舎人公園内の陸上競技場など区内各所に点在しています。また江北給水所の屋上や高野小学校の跡地など新たな施設の計画も進められています。

文化施設では、ギャラクシティやシアター1010、東京芸術センター、生物園、都市農業公園等のほか、各地域に図書館や地域学習センターが設置されています。



(出典：足立区HP 施設案内を基に作成)

図 6.35 スポーツ・文化施設等の配置図

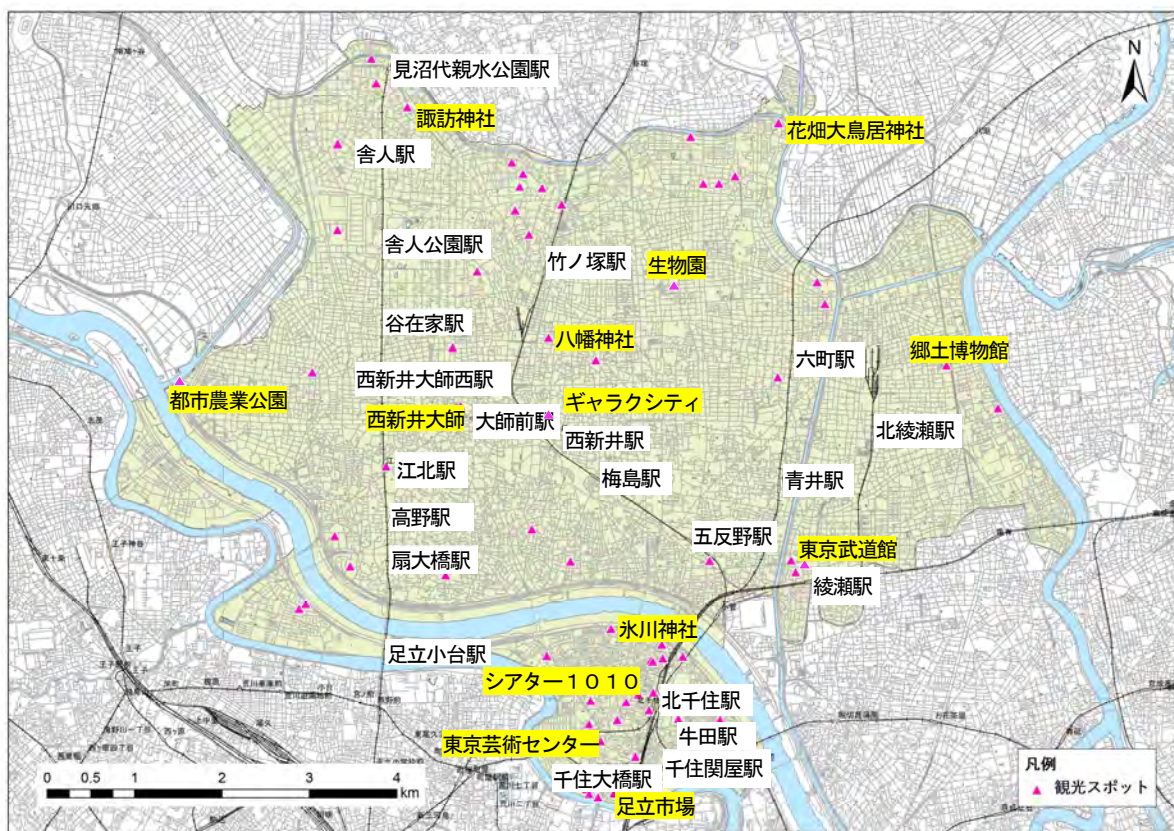


(2) 主な観光施設及び観光イベント

区内には、宿場町の風情を残す千住地区では古民家をリノベーションした魅力的な個店が多く展開されています。また、西新井大師をはじめ花畑大鷲神社などの神社仏閣は区内各所に多数点在しているほか、やっちゃ場と称された足立市場などの集客施設等もあります。

足立の5大イベントと称される舎人公園千本桜祭りやしょうぶまつり&世界の食広場、足立の花火、あだち区民まつり、光の祭典など、桜やしょうぶなど区内の観光資源を活用したイベントも開催されています。

今後、自転車での移動を活用した様々な事業展開が期待されます。



(出典：足立区観光交流協会 HP を基に作成)

図 6.36 観光スポットの配置図



資料編

1 関連する既定計画等

(1) 国の関係計画等の概要

自転車活用推進法			
施行年月	平成29年5月	計画期間	—
概要 及び 関連事項	<p><目的></p> <p>第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする</p> <p><基本方針></p> <p>第八条 重点的に検討し実施されるべき施策は次に掲げるとおりとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③ シェアサイクル施設の整備 ④ 自転車競技施設の整備 ⑤ 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発 ⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫ 災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進 ⑭ 観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する。 <p><市町村自転車活用推進計画></p> <p>第十一条 市町村（特別区を含む。）は、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。</p>		



第二次自転車活用推進計画			
施行年月	令和3（2021）年5月	計画期間	令和7（2025）年度
概要 及び 関連事項	<p><位置づけ></p> <p>自転車活用推進法の目的ののっとり、自転車活用推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、同法第9条に基づいて定めるものであり、わが国の自転車活用推進に関する基本となる計画として位置付ける</p> <p><4つの目標と22の施策></p> <p><u>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 2 自転車通行空間の計画的な整備 3 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4 シェアサイクルの普及啓発 5 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進 6 情報通信技術の活用推進 7 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組実施 <p><u>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 8 国際規格に合格した自転車競技施設の整備促進 9 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 10 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 11 自転車通勤等の促進 <p><u>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 12 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 <p><u>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 14 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15 多様な自転車の開発・普及 16 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 17 自転車交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導取締りの重点的な実施 18 学校における交通安全教室の開催等の推進 19 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲） 20 自転車通行空間の計画的な整備（再掲） 21 災害時における自転車の活用の推進 22 損害賠償責任保険等への加入促進 		



(2) 都の関係計画等の概要

「未来の東京」戦略			
施行年月	2021年3月	計画期間	2030年、2040年代
概要 及び 関連事項	<p><位置づけ></p> <p>都の総合計画であり、「まち・ひと・しごと創生法」（平成26年法律百三十六号）第9条第1項にいう「都道府県まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置付ける。</p> <p><未来の東京の実現に向けた「ビジョン」と「戦略」></p> <p>「人が輝く」を中心に。「安全安心」「世界をリードする」「美しい」「楽しい」「オールジャパンで進む」東京をベースとして、目指す2040年代の東京の姿である「ビジョン」を提示する。</p> <p>この「ビジョン」を実現する2030年に向けた「戦略」と戦略実行のための「推進プロジェクト」によって、「3つのシティ」が進化し、「成長」と「成熟」が両立した未来の東京を実現していく。</p> <p><ビジョン10></p> <p>「高度な都市機能と自然が調和し、人が集い、憩う東京」</p> <p>新しい日常に対応した住まいや働く場の整備、身近な緑とオープンスペースの拡大、人中心の歩きやすい空間の創出や自転車利用環境の充実等、人が集い、憩う、便利で快適な持続可能なまちづくりが進んでいる。</p> <p>戦略9 都市機能の機能をさらに高める戦略</p> <p>9 身近で快適な道路空間形成プロジェクト</p> <p>「新しい日常」等の社会情勢の変化などを踏まえ、安心して快適な自転車通行空間の整備や自転車の利用環境の充実を図るため、「東京都自転車活用推進計画」の下、広域的な自転車ネットワークの形成や自転車シェアリングの普及等の取り組みを推進</p>		



東京都自転車通行空間整備推進計画			
施行年月	2021年5月	計画期間	2030年度
概要 及び 関連事項	<p><背景・目的></p> <p>自転車は、通勤・通学や買い物、サイクリングなど広く都民に利用される身近な交通手段となっており、昨今の健康増進や低炭素社会への意識の高まり、「密閉、密集、密接」の3密を避けた「新しい日常」に対応した交通手段として、自転車利用ニーズが高まっている。</p> <p>その一方、都内の全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割で、全国平均の約2割と比べて高く、今後、自転車の利用が促進されていく中、より安全で快適な利用環境の創出が求められている。</p> <p><整備の方法・目標></p> <p>国道や臨港道路など、他の道路管理者等による整備と連携して、自転車通行空間の連続的な整備に取り組む。都道においては、整備済みの約300kmに加えて、2030年に向けて新たに600km（既設道路における優先整備区間約250km、東京都無電柱化推進計画に基づく無電柱化と合わせて、おおむね150km、都市計画道路の新設・拡幅の事業区間において、関係者との協議等により可能な箇所について、おおむね200km）の整備に取り組む。</p>		

東京都自転車安全利用推進計画			
施行年月	2021年5月	計画期間	2025年度
概要 及び 関連事項	<p><策定趣旨></p> <p>東京都自転車の安全で適切な利用の促進に関する条例（平成二十五年東京都条例第十四号。以下「自転車安全利用条例」という。）第8条第1項の規定に基づき、自転車の安全で適正な利用の促進に向けた東京都の施策及び自転車利用者、事業者等の取組を総合的に推進する。</p> <p><実施事項></p> <p>自転車に関わる各主体（行政、自転車利用者、事業者等）は、次の取組を実施する。</p> <ol style="list-style-type: none">1 自転車の安全利用の実践2 自転車の安全利用に関する教育の推進3 放置自転車の削減4 安全の自転車利用環境の整備等5 安全性の高い自転車の普及6 自転車事故に備えた措置7 悪質、危険な自転車利用者に対する対処		



東京都自転車活用推進計画（改訂版）			
施行年月	2021年5月	計画期間	2030年度（令和12年度）
概要 及び 関連事項	<p><位置づけ></p> <p>国の自転車活用推進計画を踏まえ、都市づくりや交通、健康、環境、観光等、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本として位置付ける。</p> <p><目指すべき将来像></p> <p>「誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり」</p> <p><将来像実現に向けた施策></p> <p>1. <u>環境形成</u></p> <p>(1) 自転車走行空間等の計画的な整備促進</p> <p>(2) 総合的な駐車施策の推進</p> <p>(3) 自転車シェアリングの普及促進</p> <p>(4) 地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進</p> <p>(5) 放置自転車対策の推進</p> <p>(6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施</p> <p>(7) 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進</p> <p>2. <u>健康増進</u></p> <p>(1) サイクルスポーツ振興の推進</p> <p>(2) 健康づくりの推進</p> <p>(3) 自転車通勤等の促進</p> <p>3. <u>観光振興</u></p> <p>(1) 国際的なサイクリング大会等の開催</p> <p>(2) サイクリング環境の創出</p> <p>(3) 観光への自転車の活用</p> <p>4. <u>安全・安心</u></p> <p>(1) 安全性の高い自転車普及の促進</p> <p>(2) 自転車点検整備の促進</p> <p>(3) 自転車の安全利用の促進</p> <p>(4) 学校における交通安全教育の推進</p> <p>(5) 災害時における自転車の活用</p>		

**(3) 区の関係計画等の概要**

足立区基本計画（改定版）			
施行年月	令和3（2021）年3月	計画期間	令和6（2024）年度
概要 及び 関連事項	<p><位置付け></p> <p>基本構想で示した将来像「協創力で作る 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」の実現に向けて、区政全体の目標や基本的な考え方、具体的な施策を体系的に定めたもの</p> <p><基本となる考え方（第3章）></p> <p>第3節 安全で、活力と魅力のあるまちづくりの推進</p> <p>(2) メリハリのあるまちづくりの推進</p> <p>エ 便利で快適な交通・物流ネットワークによるまちづくり</p> <p>(ウ) 安心して利用できる道路環境の充実</p> <p>・ <u>自転車ナビマークの整備や交通安全意識の普及啓発活動を推進し、誰もが安心して利用できる道路環境を整えます。</u></p> <p><関連する施策の内容></p> <p>柱5 地域の個性を活かした都市基盤が整備されたまち</p> <p>施策群⑩ 便利で快適な道路・交通網をつくる</p> <p>施策⑩-1 スムーズに移動できる交通環境の整備</p> <p>施策の方向（目標） 便利で快適な交通環境の実現を目指し、まちづくりと連携し、鉄道やバス路線網の充実を図る。</p> <p>方針 <u>交通不便地域を解消するバスやバス以外の多様な交通手段の導入を順次進める。</u></p> <p>施策⑩-2 安全に利用できる道路環境の整備</p> <p>施策の方向（目標） 安全で良好な道路環境を形成し、道路の機能に起因した事故発生件数の減少を図る。</p> <p>交通安全意識の普及啓発活動を推進し、交通事故発生件数の減少を図る。</p> <p>方針 <u>自転車保険加入義務化やながらスマホの禁止について周知し、ターゲットを絞った各種啓発活動を継続的に行い、特に自転車・歩行者が関与する交通事故死傷者数の減少にさらに取り組む。</u></p> <p>施策群⑪ 地域の特性を活かしたまちづくりを進める</p> <p>施策⑪-2 エリアデザイン計画の推進による拠点開発の展開</p> <p>施策の方向（目標） エリアデザイン計画に基づき、拠点及び周辺環境の整備することにより、各エリアの魅力を高めイメージアップを図り、住みたくなる。訪れたくなるまちづくりを推進する。</p> <p>方針 <u>エリアデザイン計画を策定する中で、進めるべき拠点開発方針を定め、周辺環境整備の方向性を決定する。</u></p>		



足立区都市計画マスタープラン			
施行年月	平成29(2018)年10月	計画期間	30年後を見据え策定
概要 及び 関連事項	<p><まちの目指すべき姿></p> <p>協創力でつくる 安全で活力と魅力あふれるまち 足立</p> <p><3つの柱></p> <p>① 災害に強い、安全なまちづくり</p> <p>② メリハリのあるまちづくりの推進</p> <p>③ 環境に配慮したまちづくり</p> <p><テーマ別まちづくり></p> <p>3 交通・交流拠点の整備による魅力あるまちづくり</p> <p>(2) 交通・交流軸の形成</p> <p>①都市計画道路等とその沿道の整備</p> <p>・<u>連続した自転車走行環境の整備、自転車駐車場の整備と拡充</u></p> <p>②拠点間ネットワークの強化</p> <p>・<u>自転車走行空間の連続性の確保</u></p> <p>(4) 歩行者・自転車利用者の安全性と快適性の向上</p> <p>②自転車利用者の安全性・快適性</p> <p>・自転車・歩行者の快適な通行環境を確保するため、<u>駅周辺などを優先して自転車専用通行帯や自転車ナビマークの設置</u>などの整備を進める。</p> <p>・回遊性を高めるため、<u>幹線道路の自転車走行環境の整備</u>に取り組む。</p> <p>・<u>自転車駐車場を安定的に確保</u>する。</p> <p>③交通安全対策の推進</p> <p>・<u>自転車利用者のルール・マナー向上に向けた啓発活動と放置自転車等防止の規制強化</u></p> <p>4 地域経済の発展を促す活力あるまちづくり</p> <p>(1) 訪れたいまちづくり</p> <p><u>観光資源について周辺も含めた魅力の向上</u>を図り、区外から来街者を呼び込み地域の活性化につなげる。</p> <p>5 豊かな水と緑に包まれた地球環境にやさしいまちづくり</p> <p>(4) 地球温暖化に対する脱炭素まちづくりの推進</p> <p>①都市構造・交通分野での推進</p> <p>・都市機能の集約と<u>徒歩や自転車、公共交通でネットワークされた自動車を使わない都市構造の集約により温室効果ガスの排出を削減</u>する。</p> <p>・自動車から自転車利用への転換を図るため、観光客や通勤・通学・業務交通の多い拠点を中心に<u>コミュニティサイクルの拡充</u>を進める。</p>		



第1次足立区交通安全計画			
施行年月	令和3年度	計画期間	令和7年度
概要 及び 関連事項	<p><概要></p> <p>交通対策基本法に基づき、昭和46年以降5年ごとに実行性のある交通安全対策を重点的、計画的に推進するため策定。</p> <p><目標></p> <p>目標①（基本目標）令和7年度までに区内の年間道路交通事故死者数を5人以下とする</p> <p>目標②（補完目標）<u>令和7年に「自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる区民の割合」を計画期間5年間の平均で32%以上にする。</u></p> <p><3つの柱></p> <ol style="list-style-type: none">1 高齢者及び子どもの交通安全の確保2 <u>自転車の安全利用の推進</u>3 二輪車の安全対策の推進 <p><主な施策></p> <p>第1章 道路交通環境の整備</p> <ol style="list-style-type: none">4 <u>自転車走行環境の整備</u>6 <u>駐車・駐輪施設の整備及び拡充</u>7 その他の道路環境の整備 <p>第2章 交通安全意識の普及及び徹底</p> <ol style="list-style-type: none">1 <u>交通安全教育等の推進</u>2 交通安全組織の育成及び拡大3 <u>交通安全の普及啓発活動</u> <p>第3章 交通秩序の維持</p> <ol style="list-style-type: none">1 交通規制の実施2 駐車秩序の確立3 指導取り締まりの強化 <p>第4章 安全運転と車両の安全確保</p> <ol style="list-style-type: none">2 <u>車両の安全性の確保</u> <p>その他の施策</p> <ol style="list-style-type: none">(2) <u>自転車保険の加入義務化</u>		



足立区総合交通計画			
施行年月	令和元年 1 1 月	計画期間	令和 7 年度
概要 及び 関連事項	<p><概要></p> <p>基本計画の柱の1つである「地域の個性を活かした都市基盤が整備されたまち」の実現に資する計画であり、徒歩、自転車、自動車、公共交通などすべての移動手段を対象とした総合的な交通計画として必要な施策を図る。</p> <p><目指すべき姿></p> <p>多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立</p> <p><基本目標></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段を自ら選択し、生活する人を育む 2 人々の移動実態に即した交通サービスを提供し、質の高い暮らしを実現する 3 駅や拠点へのアクセス向上や交通不便地域の改善を図り気軽に外出できるまちを築く 4 行政サービスのあり方や区民・交通事業者・区等の役割を明確化し、持続可能な交通環境を支え整える <p><主な施策></p> <p>B 自転車施策</p> <p>身近な交通手段で環境にやさしい自転車の有効活用と適正利用を実現します。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① <u>自転車走行環境整備</u> ② <u>自転車駐車場の整備</u> ③ <u>サイクルアンドバスライドの普及啓発</u> ④ <u>自転車シェアリングの拡充</u> ⑤ <u>放置自転車対策</u> ⑥ <u>交通安全教育</u> 		

第三次足立区環境基本計画改定版			
施行年月	令和 4 年 3 月	計画期間	令和 6 年度
概要 及び 関連事項	<p><概要></p> <p>区の将来像を実現するため、将来にわたり環境が保全された持続可能なまちであることが求められることから、環境基本計画の取組みが区の将来像の実現を支える基盤となる。</p> <p><基本方針></p> <p>地球にやさしいひとのまち</p> <p><関連する柱及び施策></p> <p>柱1 地球温暖化・エネルギー対策</p> <p>施策群 1-1 エネルギーの効率的な利用</p> <ol style="list-style-type: none"> ④ 低炭素な交通手段への転換 <ul style="list-style-type: none"> ● <u>公共交通機関・自転車を優先的に利用した移動の促進</u> ● <u>自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進によつて自転車利用の環境整備</u> 		



足立区地域経済活性化基本計画（改定版）			
施行年月	令和5年3月	計画期間	令和7年度
概要 及び 関連事項	<p><目的> 地域経済の活性化及び産業の振興に資する施策の方向性を明らかにし、その指標を示すことにより、区のみならず民間の資源が効果的に活用され、結果として区内経済の好循環を生み出すことを目的とする。</p> <p><目指すべき姿> 人・企業を支え 仕事・まちを育てる ～つながりが活力を生む～</p> <p><関連する施策等> 柱6 訪れたいまちにする観光施策とプロモーション</p> <p>【目指す姿】地域資源の発掘・活用に努め、区内エリアの回遊性を向上させるとともに、ターゲットを意識したインパクトのある情報発信により区内外の評価を高めることで来街者を増やす。</p> <p>【区の方針】エリアデザインにより新たに生まれる、<u>スポーツ・文化施設等と区内に点在する資源を線で繋ぎ、シェアリングサービス等で回遊性を向上させる</u>。また、劇場、民間美術館、イベントスペース等を観光資源と連携させることで、来街者の拡大を図る。</p>		

足立区地域防災計画			
施行年月	令和3年度	計画期間	令和6年度
概要 及び 関連事項	<p><概要> 足立区防災会議が策定する区の地域における災害対策に関する、総合的かつ基本的な計画。減災の視点で区と防災関係機関、区民、事業者等の役割を明らかにし、区民の生命、身体及び財産を災害から守ることを目的とする。</p> <p><関連する取組み> 第3部 災害予防計画 第5節 輸送車両等の確保 第1 対策内容と役割分担 区（総務部、危機管理部、区民部） 一般的な輸送手段として車両や原付自転車等を確保、状況に応じて関係機関と連携し航空機、舟艇を使用する体制整備を進める。 第2 詳細な取組内容 区（総務部、危機管理部、区民部） <u>交通事情等により、原付自転車、自動二輪、自転車、リヤカー等を適宜利用することを予定した体制を整備する。</u></p>		



2 アンケート調査結果

(1) 調査概要

ア アンケート名

足立区自転車活用推進計画策定に向けたアンケート

イ 調査の目的

自転車の交通ルールを理解度や自転車保険加入、ヘルメット着用状況等を把握し
自転車活用推進計画における取組について検討を進めるための資料とする。

ウ 調査対象

20歳以上の区民 1,000人（無作為抽出）
区内の都立高等学校の生徒 約5,000人
区職員 約3,500人

エ 調査方法

20歳以上の区民：アンケート用紙を郵送し郵便返送若しくはオンライン回答
区内の都立高等学校生徒：QRコードを記載したチラシを配布しオンライン回答
区職員：職員OA掲示板の情報収集ツール「アンケート」で回答

オ 調査の実施期間

令和5年9月4日（月）～令和5年9月22日（金）

カ 回答状況

20歳以上の区民 387人（回答率 38.7%）
区内の都立高等学校生徒 725人（回答率約14.5%）
区職員 837人（回答率約23.9%）

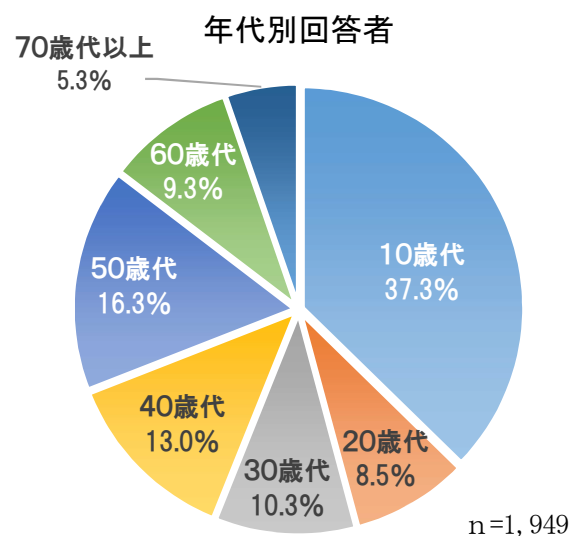
キ 年代別回答状況

問1 あなたの年代を教えてください

年代	人数	割合
10歳代	727人	37.3%
20歳代	166人	8.5%
30歳代	200人	10.3%
40歳代	253人	13.0%
50歳代	318人	16.3%
60歳代	182人	9.3%
70歳代以上	103人	5.3%
合計	1,949人	

※高校生は10歳代で集計

区民、区職員については回答結果による





(2) 調査結果の分析・まとめ

ア 自転車の利用頻度 (P 85)

- ① 多くの世代で日常的に自転車を利用しており、高齢者の自転車利用率は若年層と比較して低くなっている。

イ 自転車の利用目的 (P 86~87)

- ① 通勤・通学での自転車の利用が最も多く、次いで買い物や食事等での利用が多い。
- ② 買い物や食事、通勤や通学を目的に自転車を利用する人は駅に向かう人が多い。

ウ 自転車に関する被害やトラブルにあった経験 (P 88~89)

- ① 回答者もしくは同居する家族において、全体の3割の人が自転車に関する被害やトラブルにあった経験がある。
- ② 主な被害やトラブルの内容は自転車乗車中の事故と自転車の盗難であった。

エ 自転車に関する交通安全教育 (P 90~91)

- ① 若年層の多くは交通安全教育を受けた経験があり、年齢が上がるにつれ、交通安全教育を受講していない人が増加する。
- ② 交通安全教育を受けた経験のある人の多くは、小学校以前に受講している。

オ 自転車の交通ルールの認知・遵守状況 (P 92~103)

- ① 全世代を通して、「自転車の車道通行」、「信号のない交差点での一時停止と安全確認」について守っていない人が比較的多い。
- ② 10歳代では、「並走の禁止」「運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止」について守っていない人が比較的多い。
- ③ 40歳代では「自転車は車道の左側通行する」について守っていない人が比較的多い。
- ④ 70歳代以上では、「やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側をゆっくり走行する」についてルールを知らない人が比較的多い。

カ 自転車保険について (P 104~105)

- ① 自転車保険に加入している人は、30歳代から60歳代で約90%の人が加入している。
- ② 自転車保険に加入していない主な理由は「自転車保険義務化を知らなかったから」である。

キ 自転車ヘルメットの着用について (P 106)

- ① 全世代を通してヘルメットを着用していない人が多く、特に10歳代で着用していない人が多い。

ク 自転車ヘルメットの購入費用助成事業 (P 107)

- ① 助成を受けた人は30歳代が最も多く、10歳代は補助を利用していない人や助成事業を知らない人が多い。



ケ 駐輪場の利用について（P108～110）

- ① 自転車利用者の多くは施設や店舗の敷地内に駐輪している。
- ② 区営駐輪場では設備に関する不満が多い。

コ 自転車利用時の不満（P111）

- ① 道路状況などの自転車の走行環境に関する不満と、自転車のマナーに関する不満が多い。

サ シェアサイクルについて（P112～113）

- ① シェアサイクルを利用したことがある人は20歳代において最も多く、年代が上がるにつれて利用したことがない人が増加する傾向にある。
- ② シェアサイクルを利用したことがない主な理由は「自分や家族の自転車があって必要がないから」である。

シ 足立区の自転車の施策に関する意見（P114）

- ① 自転車の走行環境や利用者のマナーに関する意見が多い
- ② ヘルメット努力義務化に伴いヘルメットに関する意見があった。
- ③ 実証実験をおこなっているシェアサイクルに関する意見があった。

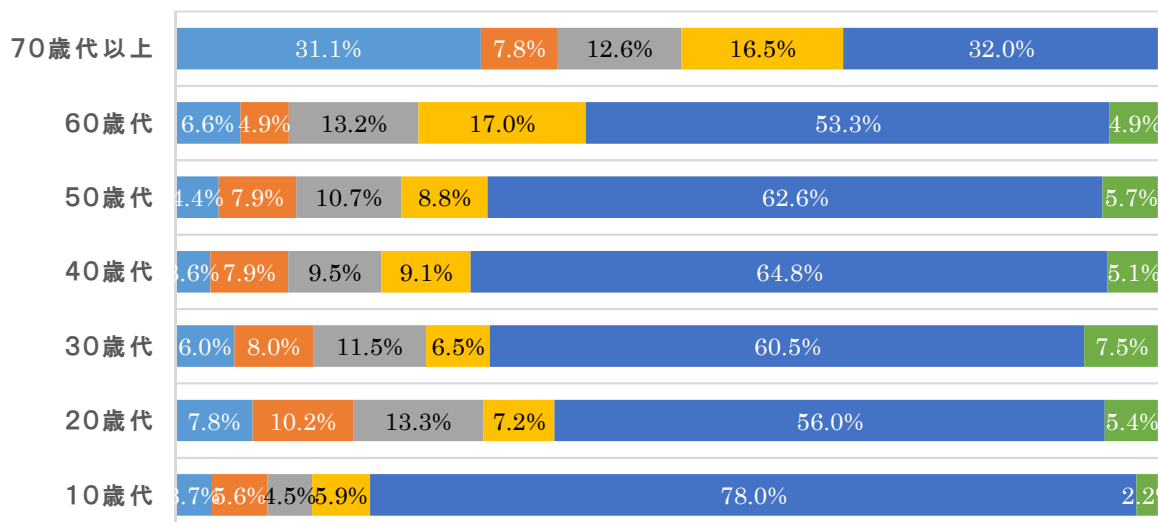


(3) 調査結果

ア 自転車の利用頻度

問2 あなたは自転車を利用しますか。また、利用する頻度はどのくらいですか。

年代別自転車利用頻度



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■自転車には乗らない	3.7%	7.8%	6.0%	3.6%	4.4%	6.6%	31.1%
■利用する（月に数回程度）	5.6%	10.2%	8.0%	7.9%	7.9%	4.9%	7.8%
■利用する（週1～2日）	4.5%	13.3%	11.5%	9.5%	10.7%	13.2%	12.6%
■利用する（週3～4日）	5.9%	7.2%	6.5%	9.1%	8.8%	17.0%	16.5%
■利用する（週5日以上）	78.0%	56.0%	60.5%	64.8%	62.6%	53.3%	32.0%
■利用する（年に数回程度）	2.2%	5.4%	7.5%	5.1%	5.7%	4.9%	0.0%

《考察》

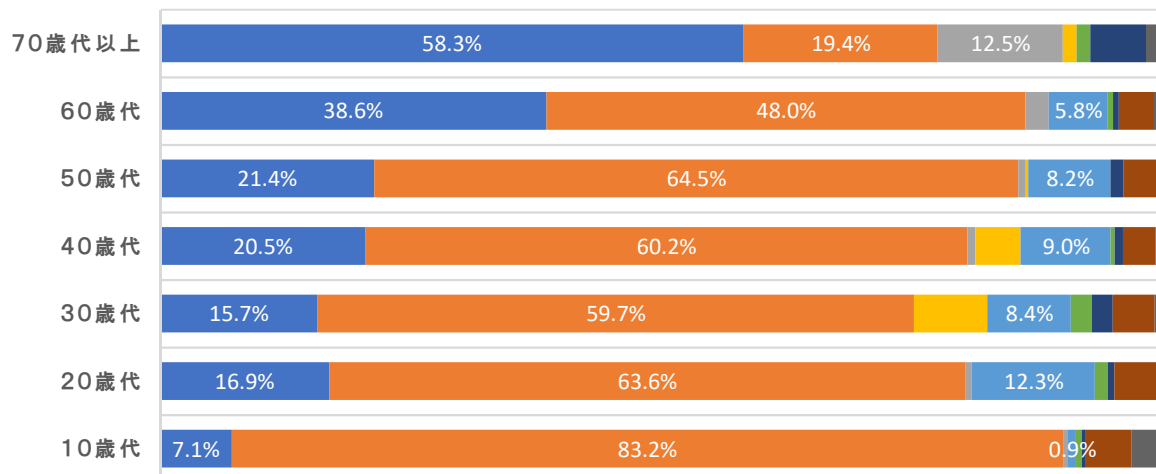
- 年齢別の利用頻度は、10歳代から60歳代までの各年代で、「週5日以上利用する」が50%以上と最も多くなっている。
⇒多くの世代で日常的に自転車を利用している。
- 一方、70歳代以上では、「週5日以上利用する」が約30%と低く、「自転車には乗らない」が他の年代に比べて高く、約30%程度となっている。
⇒高齢者の自転車利用率は、若年層と比較して低くなっている。



イ 自転車の利用目的

問3 あなたが自転車を利用する主な目的は何ですか（1つにチェック）。

年代別自転車利用目的



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 買い物・食事	7.1%	16.9%	15.7%	20.5%	21.4%	38.6%	58.3%
■ 通勤・通学	83.2%	63.6%	59.7%	60.2%	64.5%	48.0%	19.4%
■ 通院	0.4%	0.6%	0.0%	0.8%	0.7%	2.3%	12.5%
■ 子どもの送迎	0.0%	0.0%	7.3%	4.5%	0.3%	0.0%	1.4%
■ 業務・仕事中の移動	0.9%	12.3%	8.4%	9.0%	8.2%	5.8%	0.0%
■ 観光	0.6%	1.3%	2.1%	0.4%	0.0%	0.6%	1.4%
■ 運動	0.4%	0.6%	2.1%	0.8%	1.3%	0.6%	5.6%
■ その他	4.6%	4.5%	4.2%	3.3%	3.3%	3.5%	0.0%
■ 無回答	2.8%	0.0%	0.5%	0.4%	0.3%	0.6%	1.4%

《考察》

- 年齢別の主な利用目的は、10歳代から50歳代までの各年代で、通勤・通学での利用が約60%程度を占めている。
 - 10歳代は、通学での利用が約80%以上となっている。
 - 一方、60歳代以上では、買い物・食事に利用する割合が増加する傾向にあり、70歳代では約60%となっている。
- ⇒ 利用目的別では通勤・通学での利用が最も多く、次いで買い物・食事等での利用となっており、これらの数値からも日常的に自転車が利用されていることが伺うことができる。



問3-1 主な目的地を具体的に教えてください（例：〇〇学校、〇〇駅、足立〇丁目等）。

主な目的地の総称を抜粋して記載する

買い物・食事	スーパー、コンビニ、ドラッグストア 西新井駅周辺、北綾瀬駅周辺、綾瀬駅周辺、竹ノ塚駅周辺、西新井駅周辺、梅島駅周辺、北千住駅周辺、亀有駅周辺
通勤・通学	各都立高校、各勤務先 綾瀬駅、北綾瀬駅、江北駅、北千住駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅、六町駅、青井駅、亀有駅
通院	病院、クリニック、接骨・整骨院
子どもの送迎	保育園、幼稚園、習い事
業務・仕事中の移動	区関連施設、出張先
観光	公園
運動	荒川河川敷、公園、ジム、テニスコート
その他	図書館、郵便局

《考察》

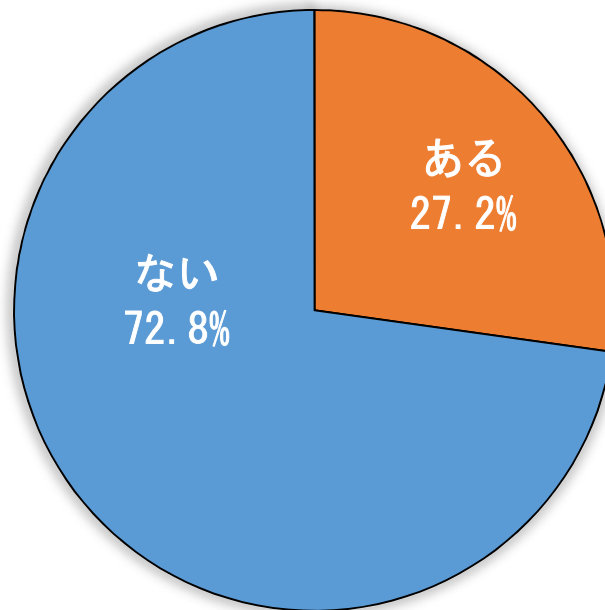
- 「買い物・食事」、「通勤・通学」を目的に自転車を利用する人は、駅に向かうことが多い。
- 「観光」、「運動」を目的に自転車を利用した人の目的地は公園が多い
⇒ 駅周辺や公園に自転車で向かう人が多いと言える。



ウ 自転車に関する被害やトラブルにあった経験

問4 今までにあなたもしくは同居する家族が、足立区内で自転車に関する被害やトラブルにあった経験がありますか（1つにチェック）。

自転車に関する被害やトラブルにあった経験

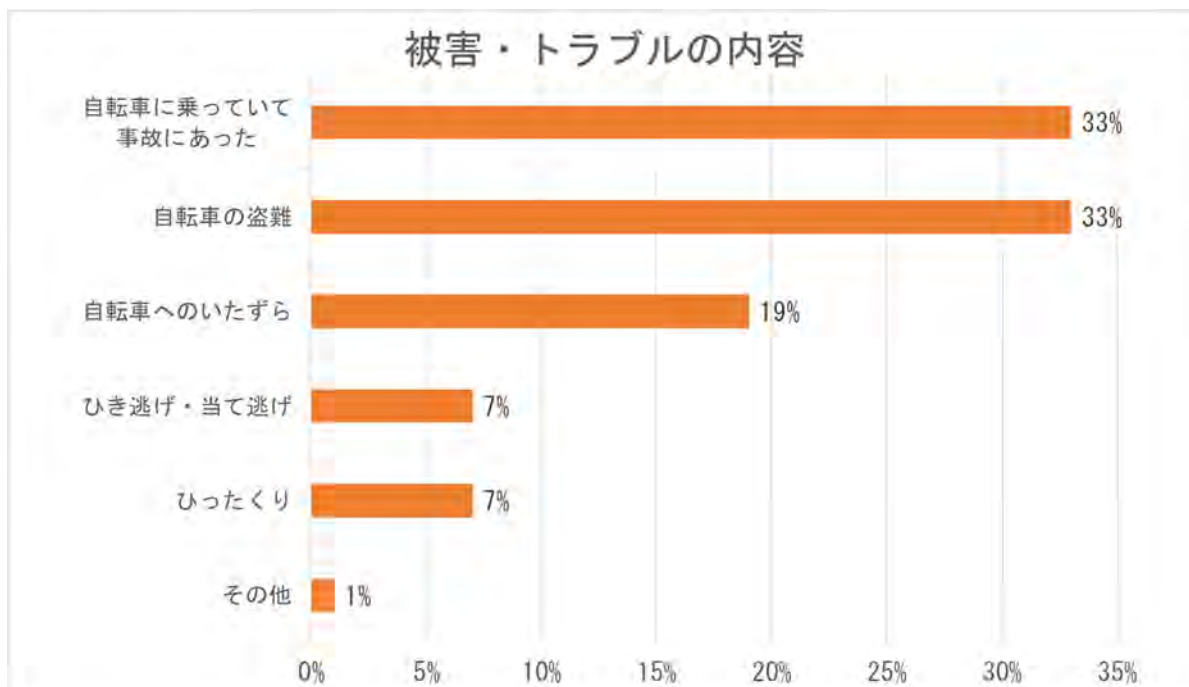


《考察》

- 回答者もしくは同居する家族が自転車に関する被害やトラブルにあった経験について、全体の約3割の人が「ある」と回答した。



問4-1 「ある」と回答された方にお聞きします。どのような被害やトラブルにあいましたか（複数回答可）。



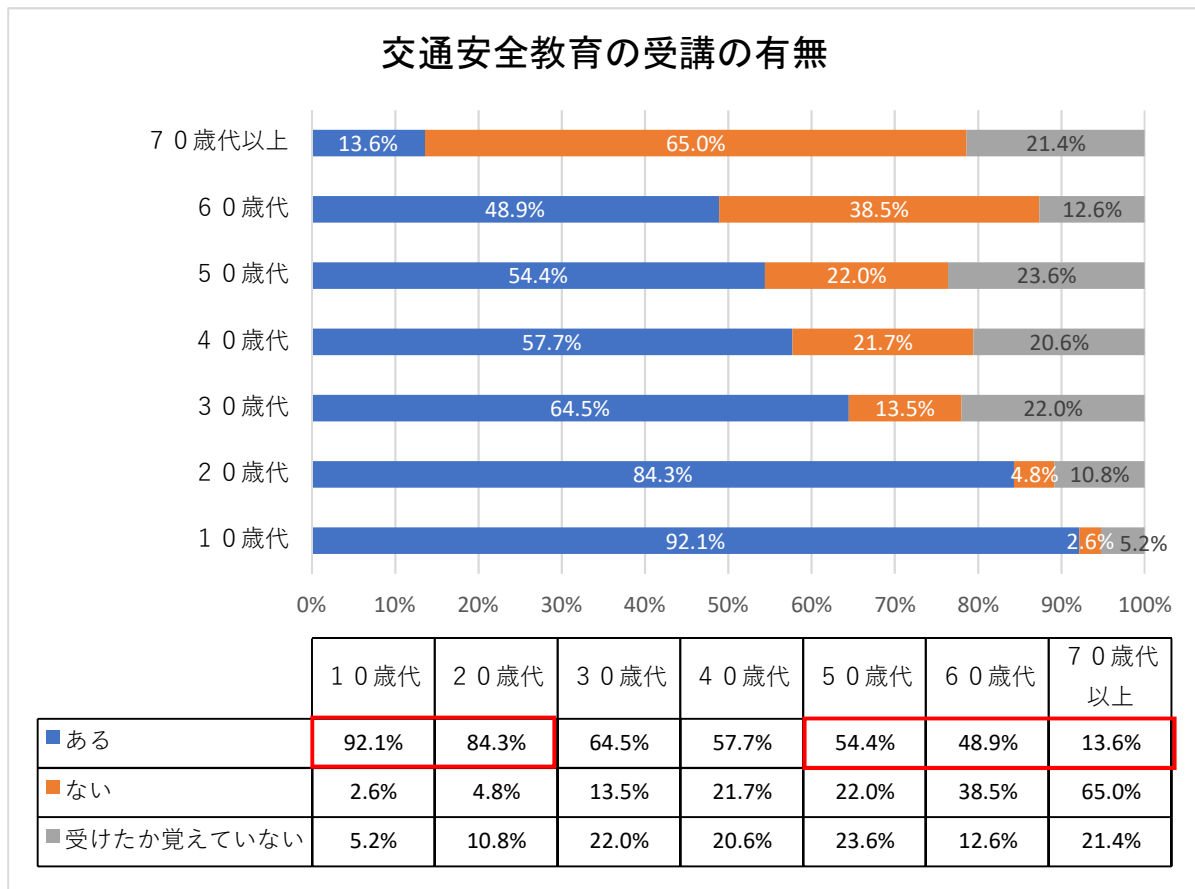
《考察》

- 問4で被害やトラブルにあった経験が「ある」と回答した人のうち、「自転車に乗っていて事故にあった」、「自転車の盗難」が最も多くそれぞれ33%の人が回答した。
- 次に「自転車へのいたずら」が多く19%の人が回答した。
⇒ 自転車乗車中の事故と自転車の盗難、自転車へのいたずらが主な被害であることが分かった。



エ 自転車に関する交通安全教育

問5 あなたはこれまでに自転車に関する交通安全教育を受けたことがありますか（1つにチェック）。



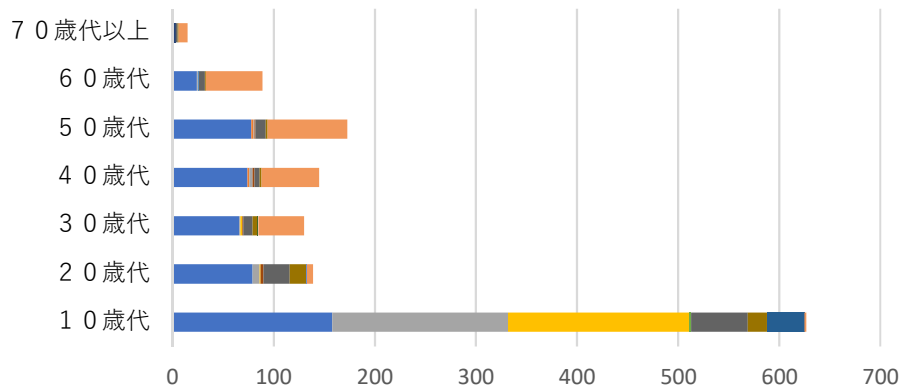
《考察》

- 年齢別の交通安全教育を受けたことがある人は10歳代で約90%、20歳代が約85%程度と高くなっている。50歳代になると55%以下に低下し、60歳代では約50%程度、70歳代以上は約10%程度となっている。
- ⇒ 若年層の多くは交通安全教育を受けた経験があり、年齢が上がるにつれ、交通安全教育を受講してない人が増加することが分かった。



問5—1 「ある」と回答された方にお聞きします。これまでに交通安全教育を受講した時期はいつですか（複数回答可）。

自転車の交通安全教育を受けた時期



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 小学校以前	158	79	66	74	78	24	2
■ 小学校以前,それ以降				2	2		
■ 小学校以前,中学校	174	7	1	3	1	1	
■ 小学校以前,中学校,高校	179	1	2				
■ 小学校以前,中学校,それ以降						1	
■ 小学校以前,高校	2						
■ 小学校以前,中学校,高校,大学,それ以降							1
■ 大学		3	1	2	1		
■ 中学校	56	26	9	5	10	6	2
■ 高校	19	16	5	2	2	1	1
■ 中学校,高校	37						
■ 中学校,高校,それ以降			1				
■ 中学校,高校,大学		1					
■ それ以降	2	6	45	57	79	56	9

《考察》

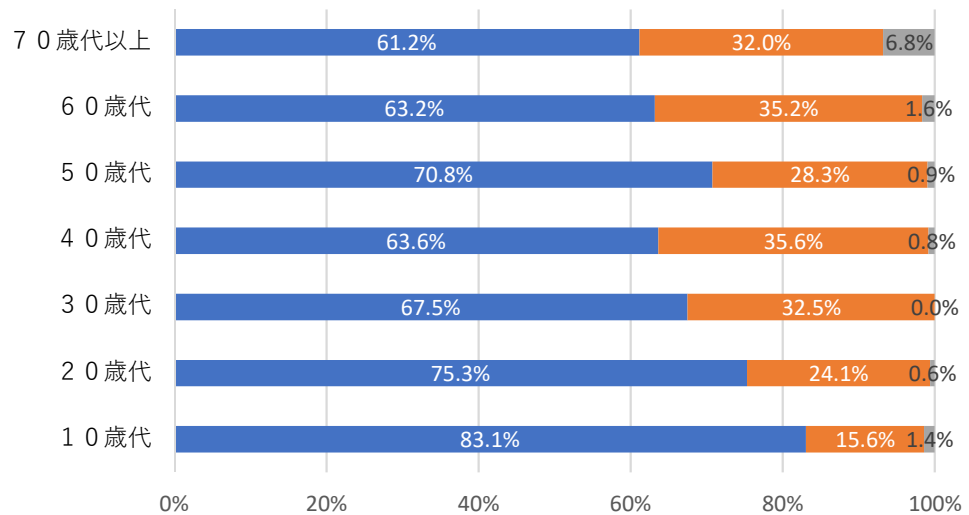
- 交通安全教育を受けた時期についての回答者は、ほぼ10歳代が多く、受講時期は、「小学校以前」、「中学校」、「高校」までに受講したことがある人が最も多い。
- 10歳代以外の各年齢層でも、「小学校以前」に受講したことがある人が多い。
⇒ 多くの方は小学校以前に交通安全教育を受けた経験があることが分かった。



オ 自転車の交通ルールの認知・遵守状況

問6 あなたは以下の自転車の交通ルールを知っていますか（それぞれ1つにチェック）。

自転車は車道通行が原則（歩道通行は例外）



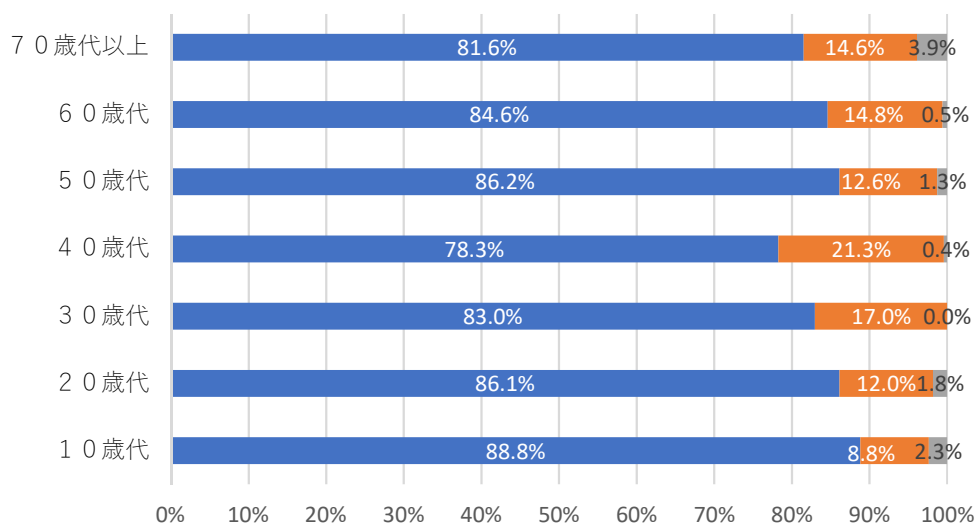
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	83.1%	75.3%	67.5%	63.6%	70.8%	63.2%	61.2%
■ 知っているが、守れていない	15.6%	24.1%	32.5%	35.6%	28.3%	35.2%	32.0%
■ 知らない	1.4%	0.6%	0.0%	0.8%	0.9%	1.6%	6.8%

《考察》

- 「自転車は車道通行が原則（歩道通行は例外）」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」と回答した人が、10歳代が最も高く約80%以上となっている。
- 20歳代以降は、「知っているが、守れていない」と回答した人が増える傾向にある。



自転車は車道の左側を通行する



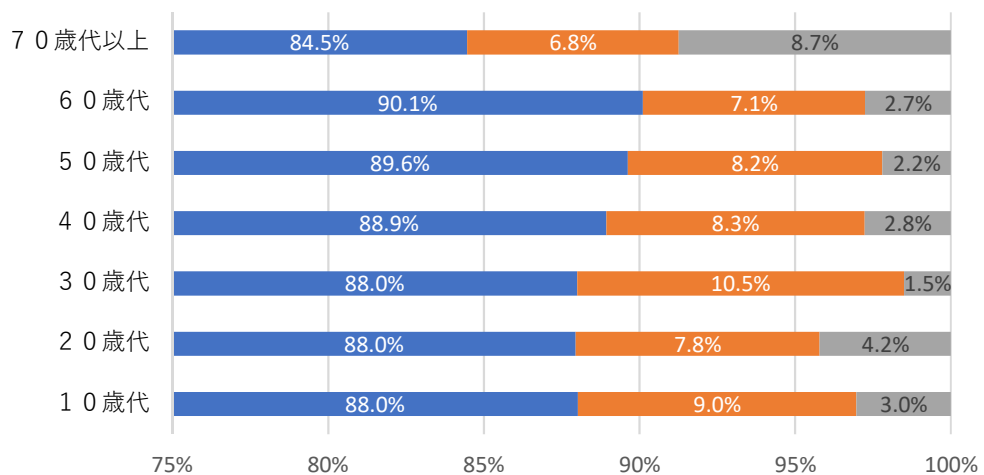
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	88.8%	86.1%	83.0%	78.3%	86.2%	84.6%	81.6%
■ 知っているが、守れていない	8.8%	12.0%	17.0%	21.3%	12.6%	14.8%	14.6%
■ 知らない	2.3%	1.8%	0.0%	0.4%	1.3%	0.5%	3.9%

《考察》

- 「自転車は車道の左側を通行する」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」と回答した人が、10歳代が約90%弱と最も高く、他の年齢層でも概ね80%以上であり高い傾向にある。
- 40歳代は、「知っているが、守れていない」と回答した人が20%を超えており、他の年齢層に比べ高くなっている。



やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側をゆっくり走行(徐行)する



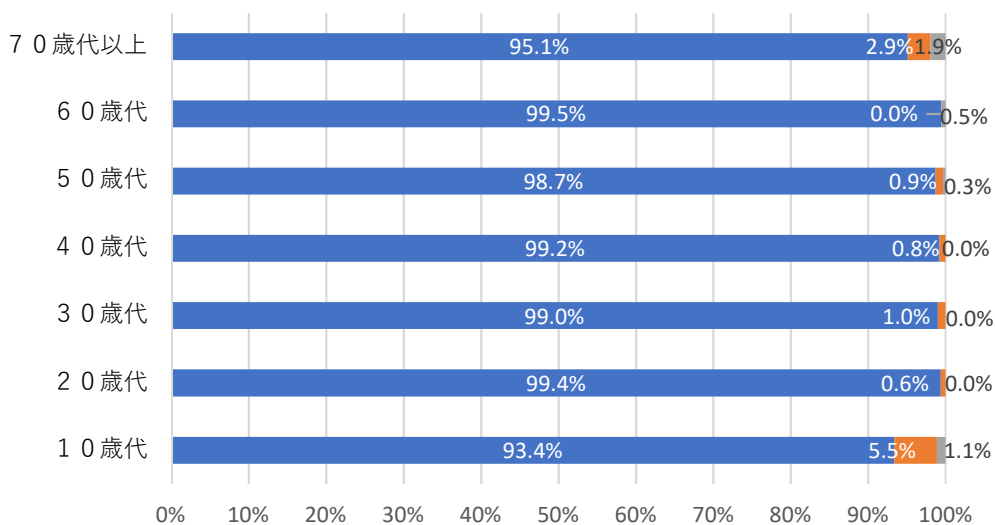
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っていて、守っている	88.0%	88.0%	88.0%	88.9%	89.6%	90.1%	84.5%
■ 知っているが、守れていない	9.0%	7.8%	10.5%	8.3%	8.2%	7.1%	6.8%
■ 知らない	3.0%	4.2%	1.5%	2.8%	2.2%	2.7%	8.7%

《考察》

- 「やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側をゆっくり走行(徐行)する」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、概ね90%程度で高い傾向にある。
- 70歳以上の人は「知らない」と回答した人が約8%であり、他の年齢層に比べ高くなっている。



夜間のライト点灯



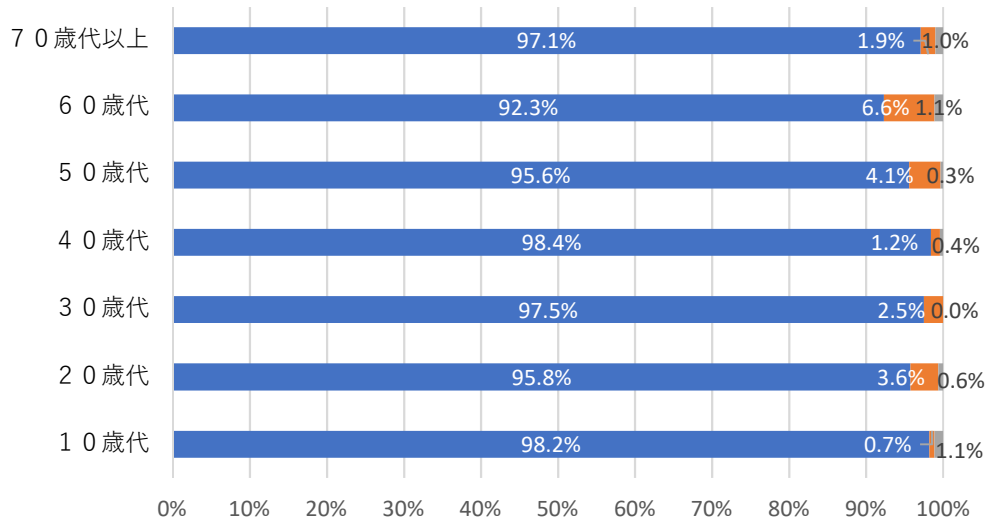
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	93.4%	99.4%	99.0%	99.2%	98.7%	99.5%	95.1%
■ 知っているが、守れていない	5.5%	0.6%	1.0%	0.8%	0.9%	0.0%	2.9%
■ 知らない	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.5%	1.9%

《考察》

- 「夜間のライト点灯」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」が、各年齢層で90%以上と高くなっている。



飲酒運転の禁止



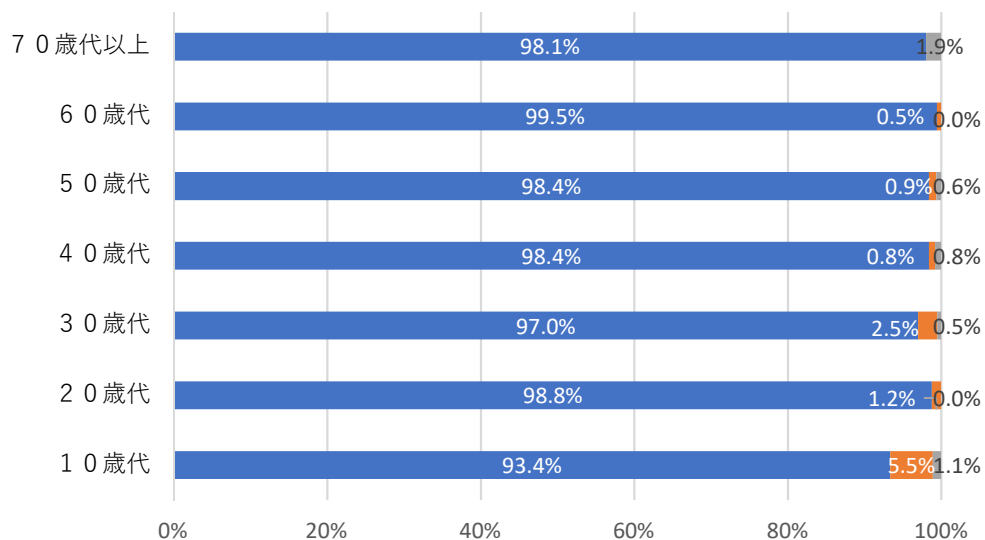
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	98.2%	95.8%	97.5%	98.4%	95.6%	92.3%	97.1%
■ 知っているが、守れていない	0.7%	3.6%	2.5%	1.2%	4.1%	6.6%	1.9%
■ 知らない	1.1%	0.6%	0.0%	0.4%	0.3%	1.1%	1.0%

《考察》

- 「飲酒運転の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っておいて、守っている」が、各年齢層で概ね90%以上と高くなっている。



二人乗りの禁止



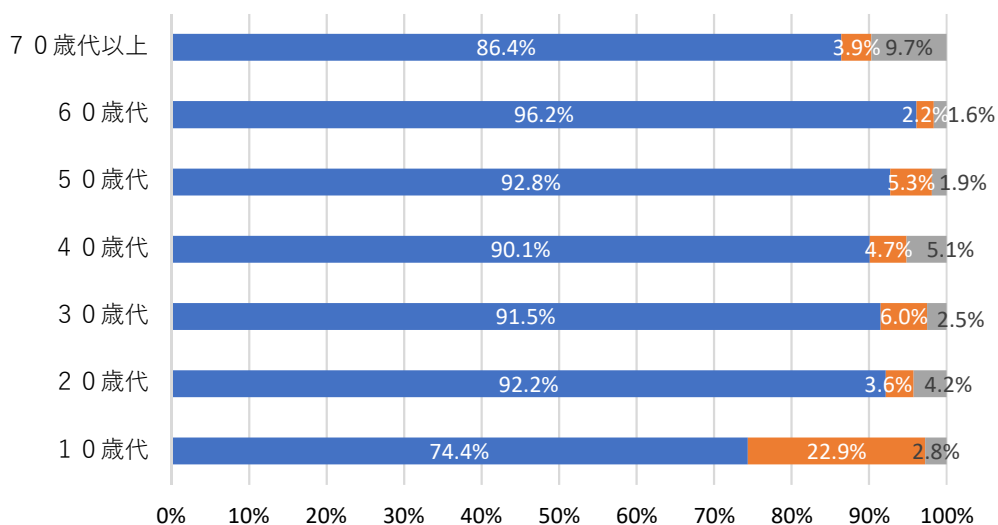
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	93.4%	98.8%	97.0%	98.4%	98.4%	99.5%	98.1%
■ 知っているが、守れていない	5.5%	1.2%	2.5%	0.8%	0.9%	0.5%	0.0%
■ 知らない	1.1%	0.0%	0.5%	0.8%	0.6%	0.0%	1.9%

《考察》

- 「二人乗りの禁止」についての認知・遵守状況は、「知っておいて、守っている」が、各年齢層で90%以上と高くなっている。



並進(他の自転車と並んで走る)の禁止



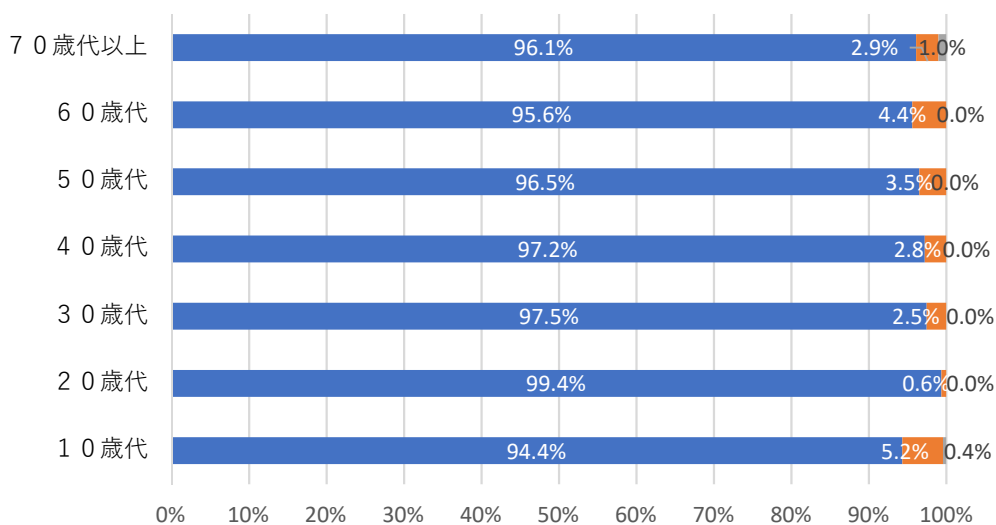
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	74.4%	92.2%	91.5%	90.1%	92.8%	96.2%	86.4%
■ 知っているが、守れていない	22.9%	3.6%	6.0%	4.7%	5.3%	2.2%	3.9%
■ 知らない	2.8%	4.2%	2.5%	5.1%	1.9%	1.6%	9.7%

《考察》

- 「並進(他の自転車と並んで走る)の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」が、20歳代以上は約80%から90%程度となっている。
- 10歳代は、「知っているが、守れていない」が約23%程度を占めており、他の年齢層に比べ高くなっている。



信号を守る



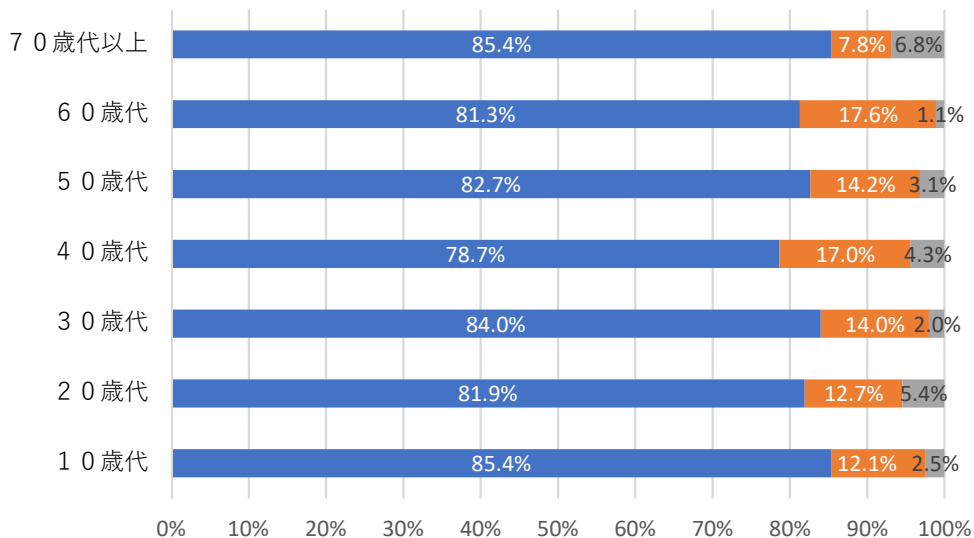
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	94.4%	99.4%	97.5%	97.2%	96.5%	95.6%	96.1%
■ 知っているが、守れていない	5.2%	0.6%	2.5%	2.8%	3.5%	4.4%	2.9%
■ 知らない	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%

《考察》

- 「信号を守る」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」が、各年齢層で90%以上と高くなっている。



信号のない交差点での一時停止と安全確認



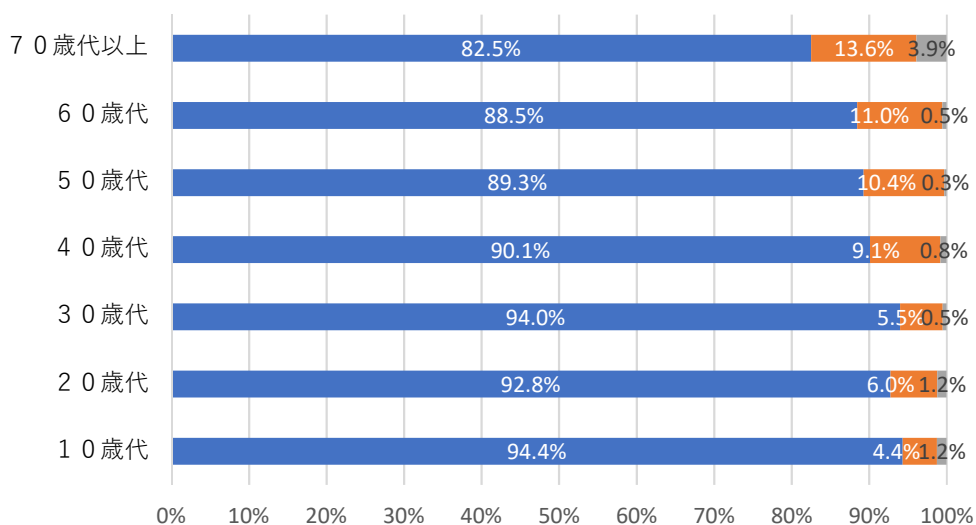
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っていて、守っている	85.4%	81.9%	84.0%	78.7%	82.7%	81.3%	85.4%
■ 知っているが、守れていない	12.1%	12.7%	14.0%	17.0%	14.2%	17.6%	7.8%
■ 知らない	2.5%	5.4%	2.0%	4.3%	3.1%	1.1%	6.8%

《考察》

- 「信号のない交差点での一時停止と安全確認」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」が、全年代において概ね約80%程度となっている。
- 「知っているが、守れていない」が各年代で20%弱程度を占めておりルールが守られていないことが分かる。



傘さし運転の禁止



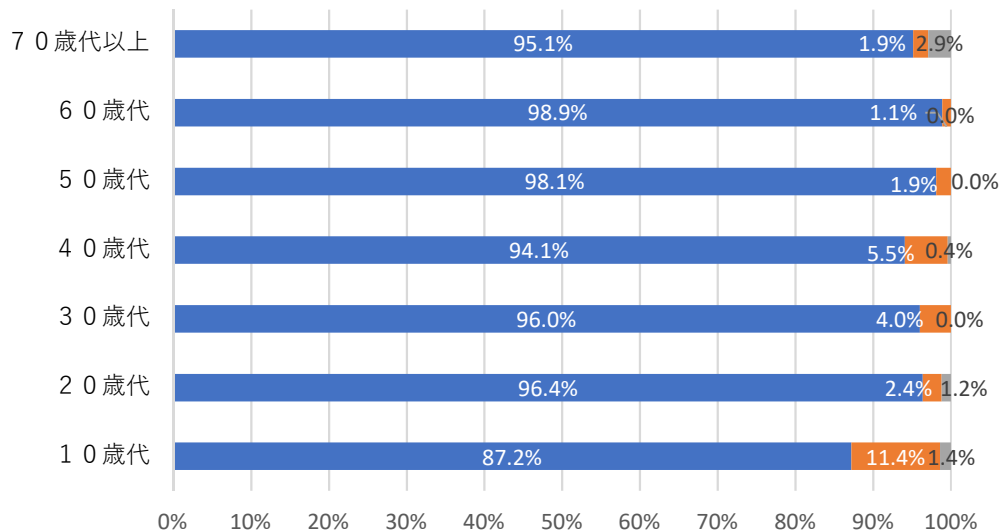
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	94.4%	92.8%	94.0%	90.1%	89.3%	88.5%	82.5%
■ 知っているが、守れていない	4.4%	6.0%	5.5%	9.1%	10.4%	11.0%	13.6%
■ 知らない	1.2%	1.2%	0.5%	0.8%	0.3%	0.5%	3.9%

《考察》

- 「傘さし運転の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」と回答した人が、10歳代から40歳代が90%以上と高くなっている。
- 一方、「知っているが、守れていない」が、20歳代以上で増加する傾向にあり、特に70歳代以上で約13%、40歳代から60歳代で約10%と他の年齢層に比べ高くなっている。



運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止



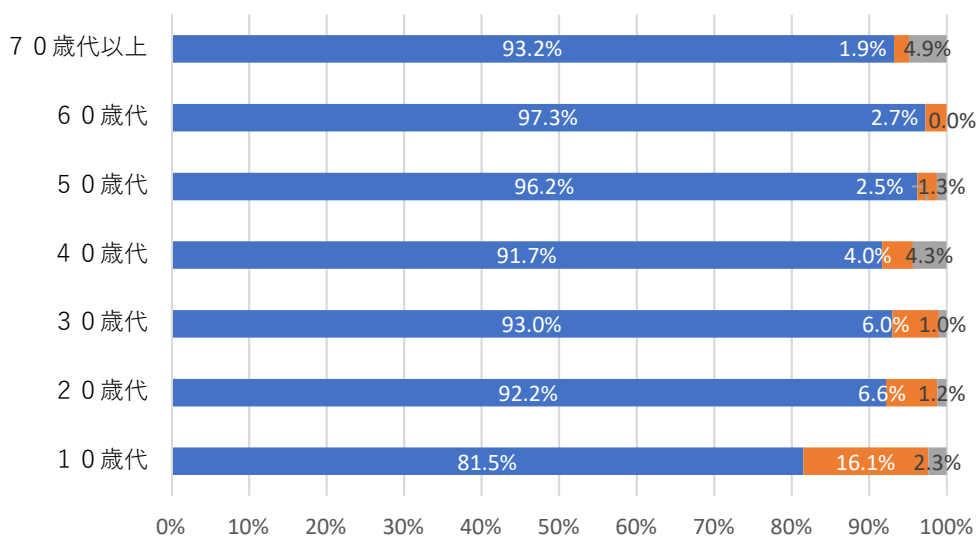
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	87.2%	96.4%	96.0%	94.1%	98.1%	98.9%	95.1%
■ 知っているが、守れていない	11.4%	2.4%	4.0%	5.5%	1.9%	1.1%	1.9%
■ 知らない	1.4%	1.2%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	2.9%

《考察》

- 「運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」と回答した人が、20歳代以上で90%以上と高くなっている。
- 10歳代で「知っているが、守れていない」と回答した人が約11%程度であり他の年齢層に比べて高い。



運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている、守っている	81.5%	92.2%	93.0%	91.7%	96.2%	97.3%	93.2%
■ 知っているが、守れていない	16.1%	6.6%	6.0%	4.0%	2.5%	2.7%	1.9%
■ 知らない	2.3%	1.2%	1.0%	4.3%	1.3%	0.0%	4.9%

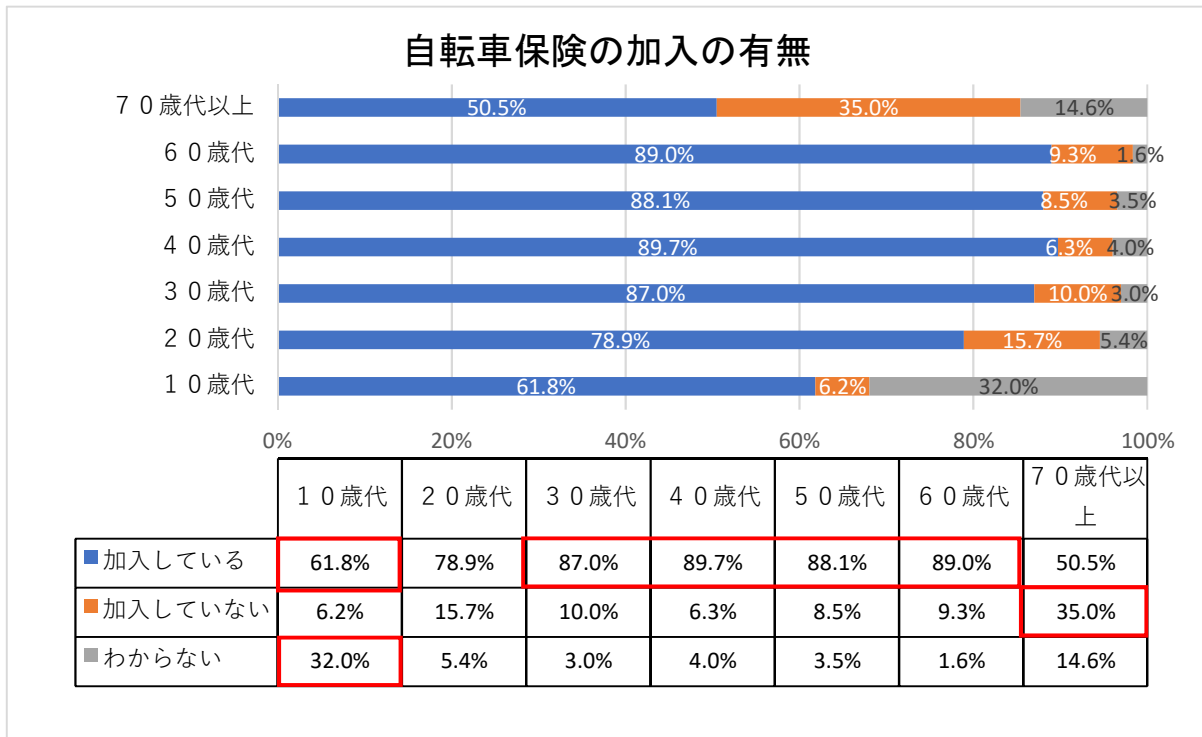
《考察》

- 「運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っている、守っている」と回答した人が、20歳代以上で約90%以上となっている。
- 一方、10歳代で「知っているが、守れていない」と回答した人が約16%程度で他の年齢層に比べて多くなっている。



カ 自転車保険について

問7 あなたは自転車保険に加入していますか（1つにチェック）。



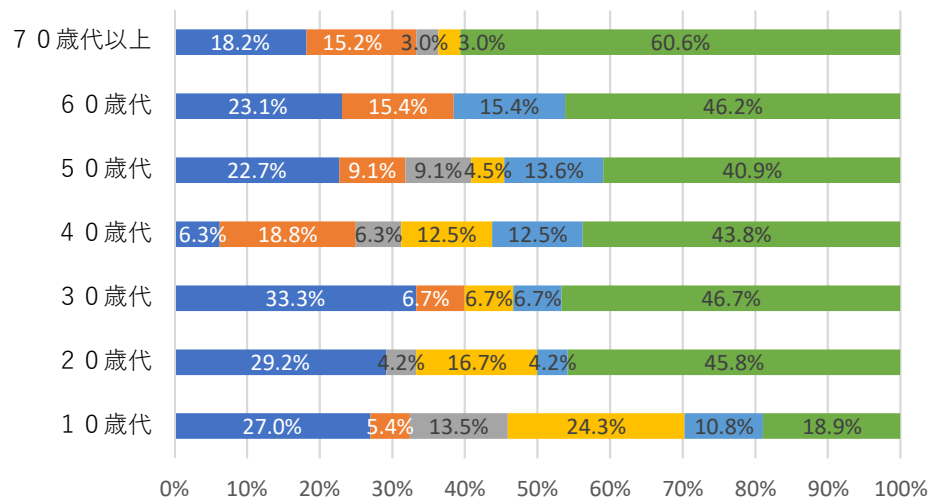
《考察》

- 自転車保険加入の有無については、「加入している」と回答した人は、30歳代から60歳代では概ね約90%となった。
- 70歳代以上の「加入していない」と回答した人は35%であり、他の年齢層に比べて高くなっている。
- 10歳代の「加入している」と回答した人は約61%と他の年齢層と比べて低くなっているが、わからないと回答した人も32%と高くなっている。
⇒ 10歳代においては、家族が加入している保険に自身の自転車保険に付帯されていることなどにより「わからない」と回答した人が多いと考えられる。



問7-1 「加入していない」と回答された方にお聞きします。あなたが自転車保険に加入していない主な理由は何ですか（1つにチェック）。

自転車保険に加入していない理由



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 自転車保険加入の義務化を知らなかったから	27.0%	29.2%	33.3%	6.3%	22.7%	23.1%	18.2%
■ 加入方法が分からないから	5.4%	0.0%	6.7%	18.8%	9.1%	15.4%	15.2%
■ 手続きする時間がないから	13.5%	4.2%	0.0%	6.3%	9.1%	0.0%	3.0%
■ 手続きが面倒だから	24.3%	16.7%	6.7%	12.5%	4.5%	0.0%	3.0%
■ お金がないから	10.8%	4.2%	6.7%	12.5%	13.6%	15.4%	0.0%
■ 自転車には乗らないから	18.9%	45.8%	46.7%	43.8%	40.9%	46.2%	60.6%

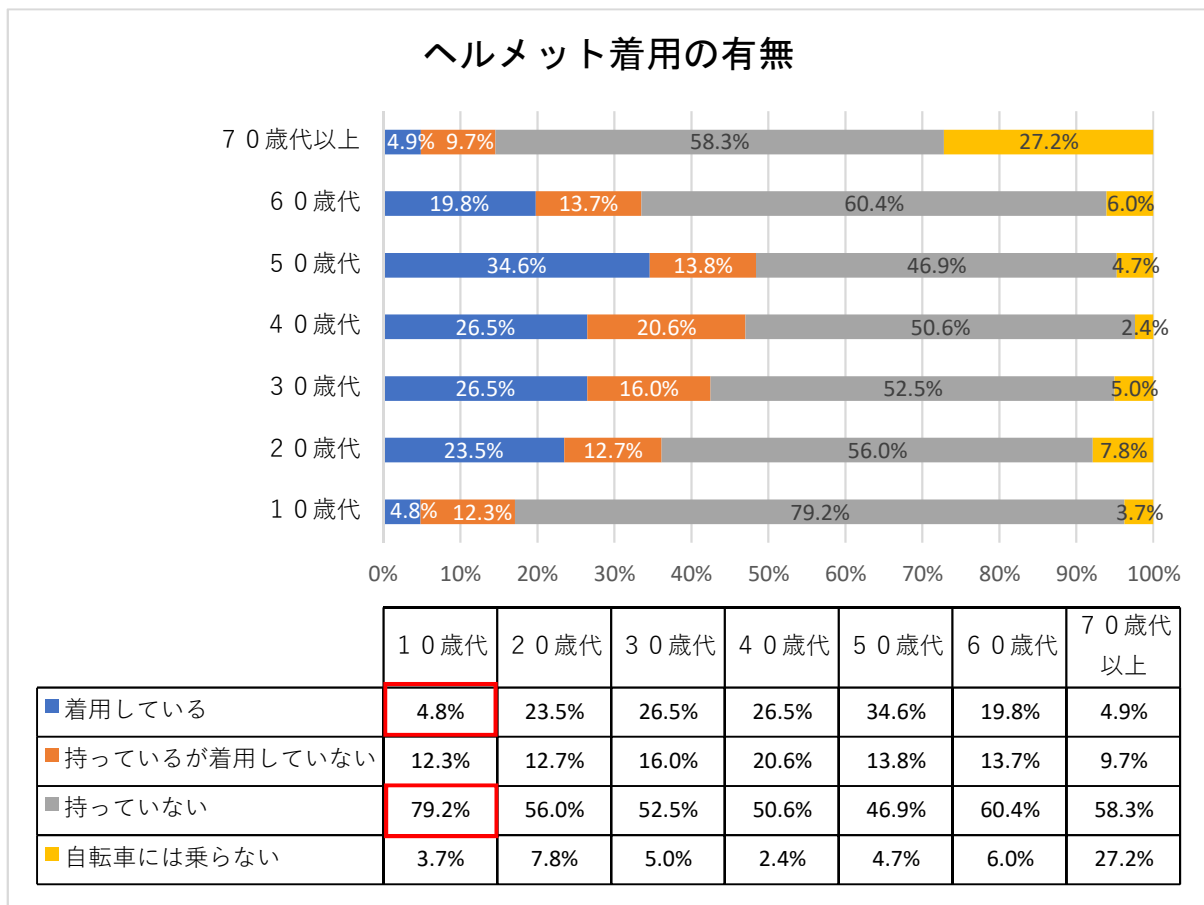
《考察》

- 自転車保険に加入していない主な理由について、「自転車に乗らないから」を除くと、「自転車保険加入の義務化を知らなかったから」が、40歳代を除き、最も高く、概ね20%から30%となっている。
- 40歳代では、「加入方法が分からないから」が約19%と高くなっている。
- また、「手続きが面倒だから」が10歳代で約25%程度と高くなっている。
⇒ 自転車保険加入の義務化を知らない人が一定数いることが分かる。
70歳代においては、自転車に乗らない人が多いことから、保険加入率が低くなっている。



キ 自転車ヘルメットの着用について

問8 あなたは自転車を利用するときにヘルメットを着用していますか（1つにチェック）。



《考察》

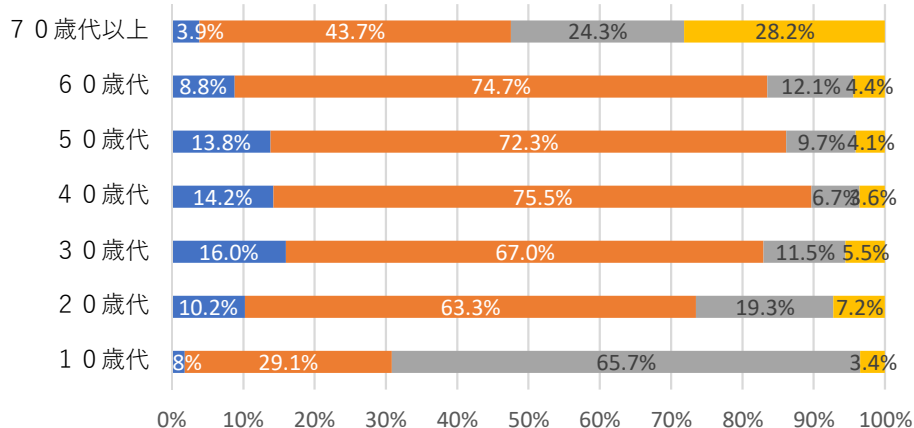
- ヘルメットを着用していると回答した人は50歳代が最も多く約35%であった。「自転車には乗らない」と回答した人が多い70歳代以上を除くと10歳代で着用している人は約5%と他の年齢層と比べて低い。
- 持っていないと回答した人は10歳代が最も多く約80%であった。
- 区職員は勤務中の自転車利用時のヘルメット着用が義務となっている。そのため区職員を除くと、着用していると回答した人は各年代で10%前後に留まる。
⇒ 全世代を通してヘルメットを着用していない人が多く、特に10歳代で着用していない人が多いことが分かる。



ク 自転車ヘルメットの購入費用助成事業

問9 令和5年4月1日より、ヘルメット着用が努力義務化されたことに伴い、足立区ではヘルメットの購入費用助成事業（安全基準を満たした3,000円以上のヘルメットを2,000円引きで購入可能）をおこなっています。事業をおこなっていることを知っていますか（1つにチェック）。

ヘルメット購入費用助成事業



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っている補助を受けた	1.8%	10.2%	16.0%	14.2%	13.8%	8.8%	3.9%
■ 知っていたが補助を受けなかった（購入していない）	29.1%	63.3%	67.0%	75.5%	72.3%	74.7%	43.7%
■ 知らなかった	65.7%	19.3%	11.5%	6.7%	9.7%	12.1%	24.3%
■ 自転車には乗らない	3.4%	7.2%	5.5%	3.6%	4.1%	4.4%	28.2%

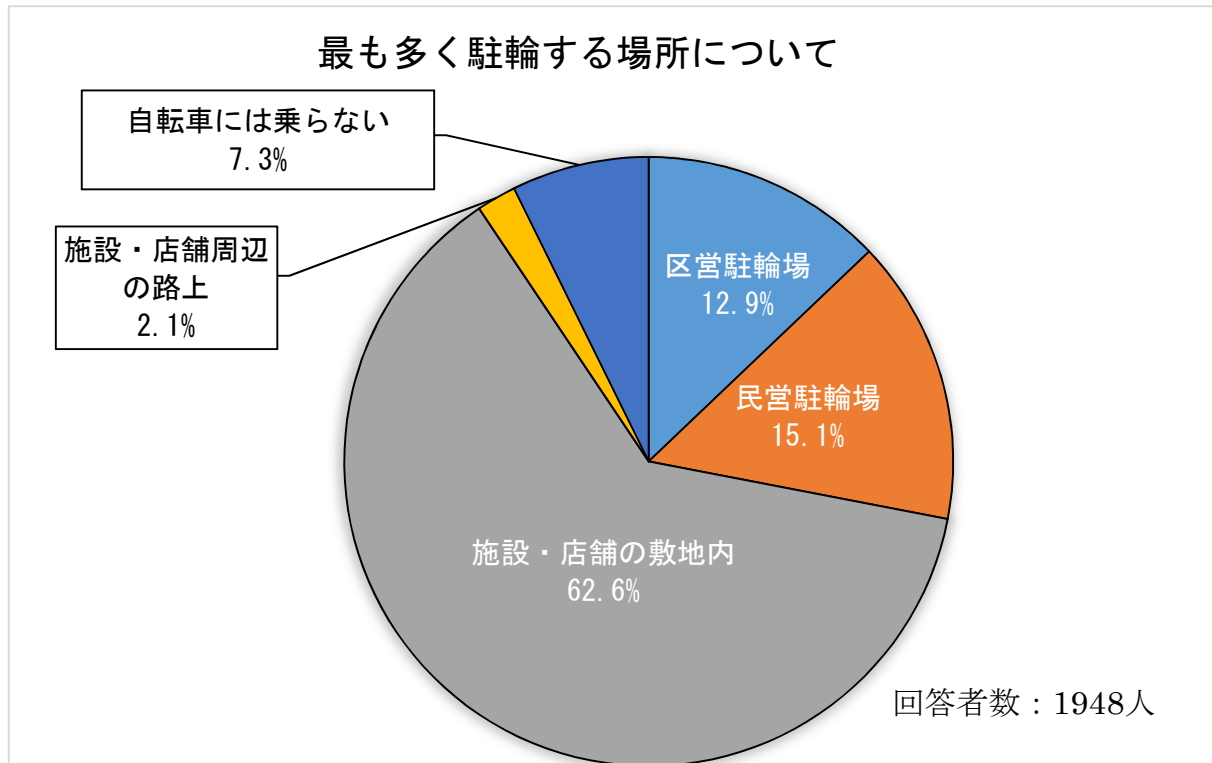
《考察》

- ヘルメット購入費用助成を利用した人の割合は30歳代が最も多かったが、16%に留まった。
 - 10歳代は補助を受けた人の割合が最も低く、2%であった。補助事業を知らなかった人の割合も65%と高かった。
- ⇒ ヘルメット着用率が低い10歳代は、補助を利用していない人や補助事業を知らない人も多いことが分かった。



ケ 駐輪場の利用について

問10 あなたが自転車を利用する際に、最も多く駐輪する場所を教えてください
(1つにチェック)。



《考察》

- 最も回答が多かった駐輪場所は「施設・店舗の敷地内」であり全体の約60%であった。
- 駐輪場を多く利用する人は区営・民営駐輪場合わせて約30%程度であった。
⇒ 区営・民営駐輪場の多くは駅周辺に位置しています。「施設・店舗の敷地内」に多くの方が駐輪していることから、鉄道利用のために自転車を利用する人より、職場などの施設や店舗に行くために自転車を利用する人の方が多いたことが伺える。



問10-1 「区営駐輪場」に最も多く駐輪すると回答された方にお聞きします。
 区営駐輪場を利用する上で、不満に感じていることは何ですか。
 利用している駐輪場名と合わせて教えてください（複数回答可）。

区営自転車駐輪場	不満に感じていること	回答者数
竹の塚東A棟 自転車駐輪場	① 駐輪台数が不足している ② ラックが古く利用しづらい	1名
青井駅自転車駐輪場	① 駐輪台数が不足している ② 子どものせ用自転車用スペースが 少ない	1名
六町駅自転車駐輪場	① 精算機が無く人対応のため不便	1名

※区営自転車駐輪場の名称が特定できる回答のみ抜粋

その他、区営駐輪場についてご意見があればお書きください。

- ・ 駐輪場の利用料をキャッシュレスで支払えるようにしてほしい。
- ・ 区営駐輪場がキャンセル待ちで利用できないため何とかしてほしい。
- ・ 無料で利用できる駐輪場が欲しい。

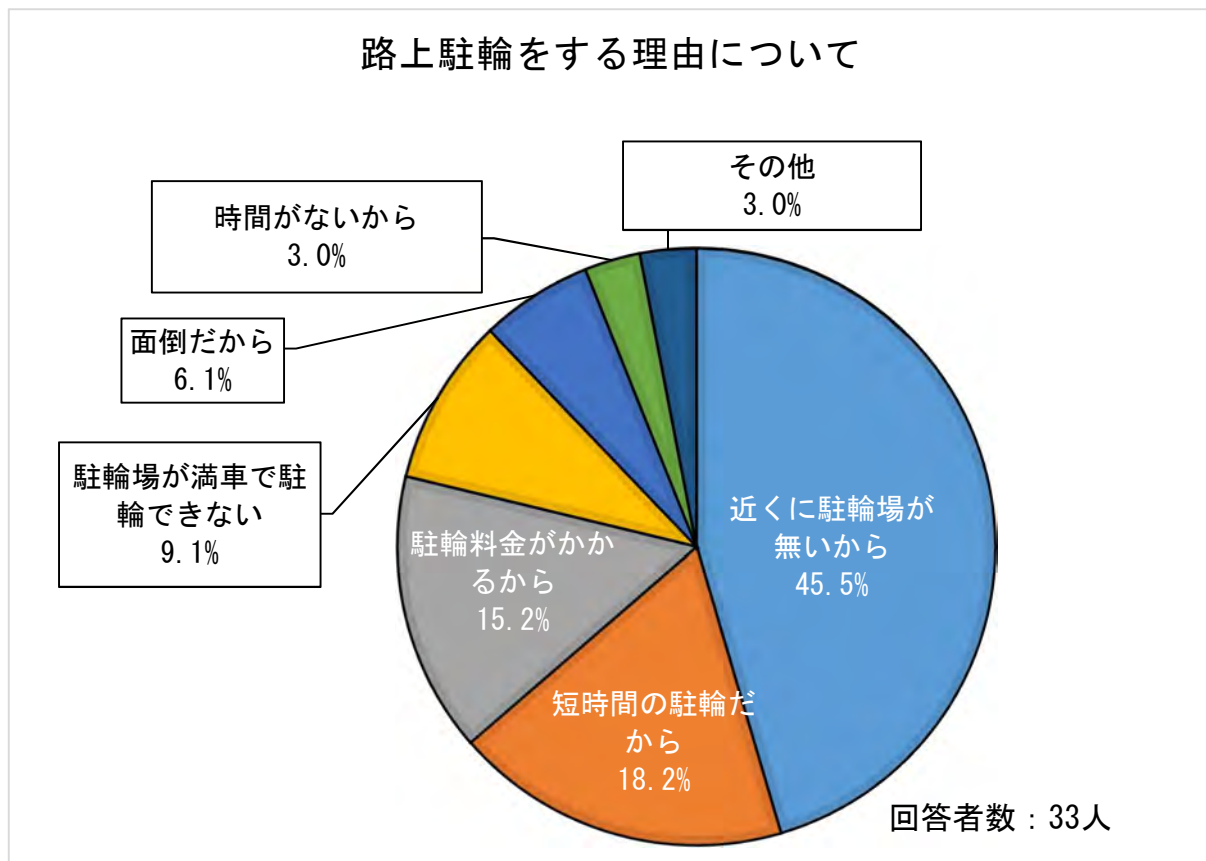
※意見を要約抜粋して記載

《考察》

- ラックの古さや、子どものせ用自転車用スペースの不足や精算機が無いことへの不満など設備に関する不満が多い
 ⇒ 設備の老朽化やタイヤの太い子供ののせ自転車の増加など、状況に応じて適宜、駐輪場の改修を実施する必要がある。また人対応の駐輪場についても、素早く電子マネー等で支払いが行えるよう精算機を設置する必要がある。
- 利用者が多い駐輪場については駐輪台数が不足していることへの不満がある。
 ⇒ 利用状況調査等により駐輪台数を把握し、必要に応じてラックの増設等検討する必要がある。



問10-2 「施設・店舗周辺の路上」に最も多く駐輪すると回答された方にお聞きします。その時の主な理由を教えてください（1つにチェック）。



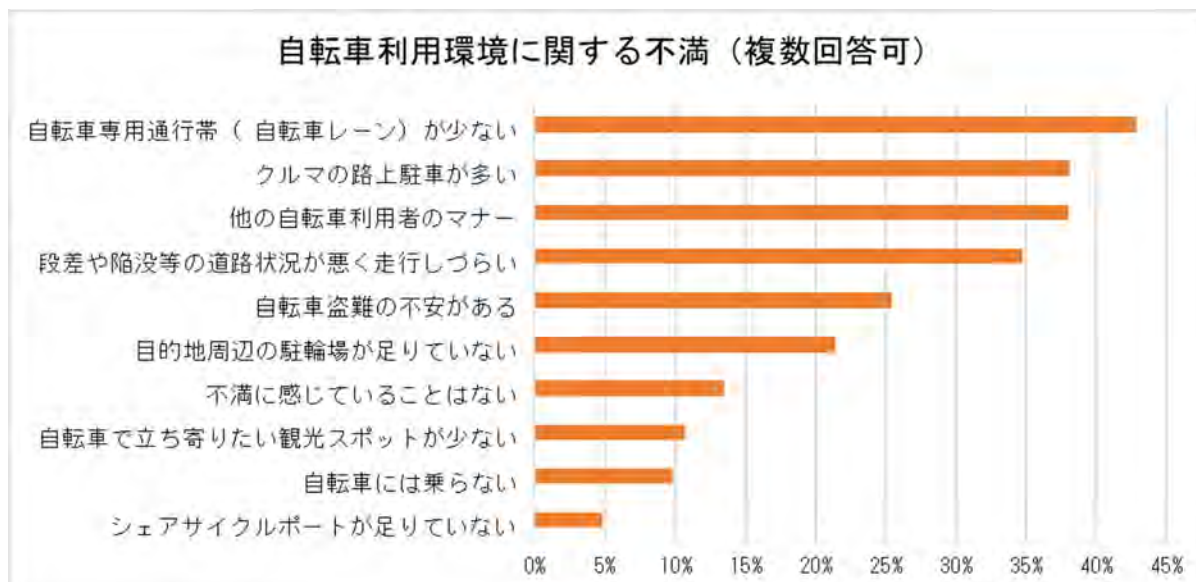
《考察》

- 「近くに駐輪場が無いから」と回答した人が最も多く45%の人が回答した。次いで「短期間の駐輪だから」が18%、「駐車料金がかかるから」が15%となった。
- ⇒ 多くの人が施設・店舗周辺に駐輪場が無いために、路上に駐輪していることが分かった。



コ 自転車利用時の不満

問 1 1 あなたが足立区内で自転車を利用する上で、不満に感じていることは何ですか。（複数回答可）。



《考察》

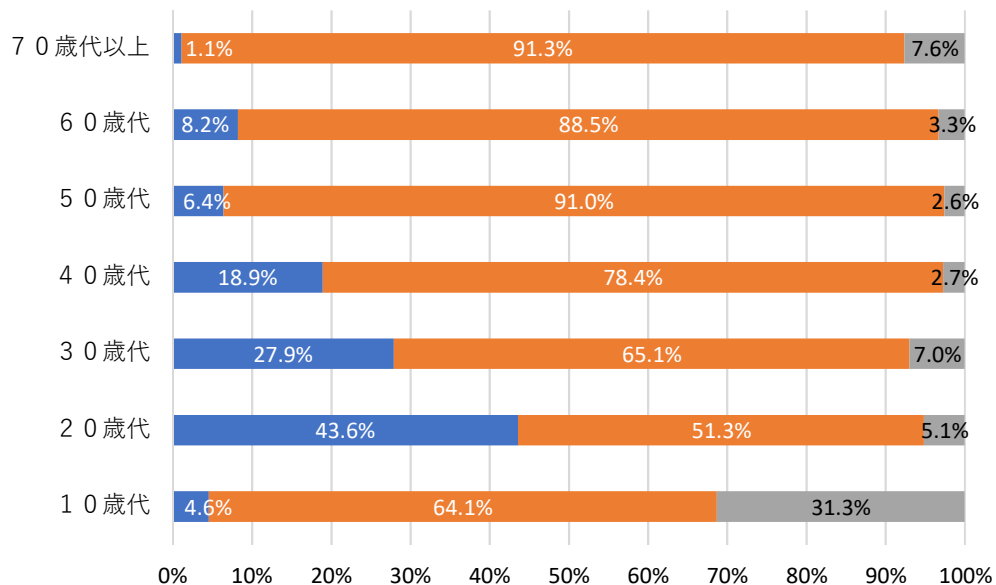
- 「自転車専用通行帯（自転車レーン）が少ない」という不満が最も多く約43%の人が不満に感じている。
- 次いで「クルマの路上駐車が多い」、「他の自転車利用者のマナー」についての不満が多く約37%の人が不満に感じている。
⇒ 道路状況など、自転車の走行環境に関する不満と、自転車利用者のマナーに関する不満が多いことが分かった。



サ シェアサイクルについて

問12 あなたは「シェアサイクル」を利用したことがありますか（1つにチェック）。※ シェアサイクルとは、借りた場所とは異なる場所にも返すことができる自転車のレンタルサービスです。

シェアサイクルの利用の有無



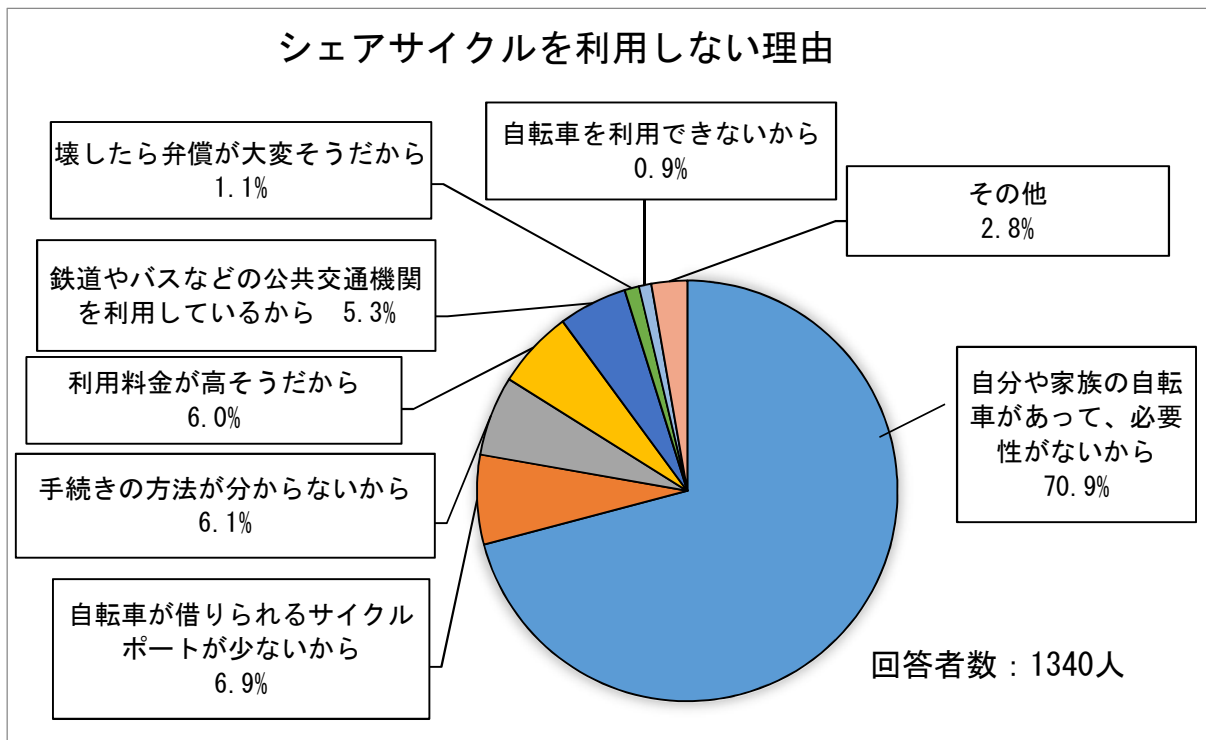
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ある	4.6%	43.6%	27.9%	18.9%	6.4%	8.2%	1.1%
■ない	64.1%	51.3%	65.1%	78.4%	91.0%	88.5%	91.3%
■シェアサイクルを知らない	31.3%	5.1%	7.0%	2.7%	2.6%	3.3%	7.6%

《考察》

- 「シェアサイクル」利用の有無について、「ある」が最も多いのが20歳代で約40%以上、次いで30歳代で約30%程度、40歳代で約20%程度の順となっている。
- 利用したことが「ない」は、50歳代以上で約90%程度と高くなっている。
- 「シェアサイクルを知らない」では、10歳代が約30%程度を占めており、各年齢層と比べて最も高い。
⇒ 30歳代以降は、シェアサイクルを利用したことがない人は、年齢が上がるにつれて増加傾向となることが分かった。



問12-1 「ない」と回答された方にお聞きします。あなたがシェアサイクルを利用したことがない主な理由は何ですか（1つにチェック）。



《考察》

- 「自分や家族の自転車があって、必要がないから」と回答した人は最も多く全体の約70%であった。
⇒ 多くの回答者は自分の自転車を利用しているため、シェアサイクルを利用する必要がないことが分かります。そのため区外などから足立区に来た人が、よりシェアサイクルを利用しやすい環境を作る必要がある。



シ 足立区の自転車の施策に関する意見

最後に足立区の自転車に関する施策についてご意見があればお書きください。

※要約した特徴的な自由意見を抜粋

道路について	自転車専用通行帯が少ないので、幅員が広い道路に整備してほしい。
	道幅の狭い車道を通行するのがとても危険に感じている。
	車道の路上駐車によって通行しづらい
利用者のマナーについて	車道を逆走している自転車が多い
	交差点で、安全確認せずにとび出す自転車が多い。
	歩道上をベルを鳴らしながら通行する自転車が多い。
ヘルメットについて	ヘルメットを着用している人が少ない。大人だけでなく、子どもが着用していないのを見かけると心配になる。
	ヘルメットを購入したいのに大きいサイズの物がいまだに売っていない。
シェアサイクルについて	区の各公共施設（区民事務所やスポーツセンターなど）にもっとシェアサイクルポートがあるといいと思う。

《考察》

- 問11の自転車の利用環境に関する不満と同様に、自転車の走行環境や利用者のマナーに関する意見が多い。
- ヘルメットが努力義務化されたことに伴い、ヘルメットの関心が高い。
- シェアサイクルのポート数の少なさが課題となっている。



足立区自転車活用推進計画
(案)

自転車ネットワーク計画編

(第二回委員会資料)

令和6年1月10日

都市建設部 交通対策課

目 次

第1章 自転車ネットワーク計画とは.....	1
1 計画策定の目的	1
2 これまでの経緯及び今後の方針.....	1
3 検討対象地域.....	2
4 対象とする路線	2
5 自転車ネットワーク路線の選定方針.....	3
(1) 選定する道路の基準・目安	3
(2) 選定手順【候補路線の抽出】	4
第2章 道路空間の現況整理.....	5
1 足立区自転車走行環境整備指針（素案）	5
(1) 短期整備箇所	5
(2) 中期整備箇所	5
(3) 長期整備箇所	5
(4) 整備イメージ	5
(5) 短期・中期整備箇所.....	7
(6) 長期整備箇所	8
2 自転車通行空間の整備状況.....	9
3 都市計画道路の整備状況	11
第3章 自転車ネットワーク路線の検討.....	12
1 既存計画路線.....	12
2 追加路線の抽出と整理.....	13
(1) 既存計画路線における空白地域をカバーする路線	13
(2) 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線.....	14
(3) 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線.....	15
(4) 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線	16
(5) 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線	17
(6) 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線	18
(7) 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携	19
(8) ネットワークから除外する路線.....	20
3 自転車通行空間ネットワーク候補路線.....	22

第4章	モデル整備路線等の選定	23
1	モデル整備路線	23
2	先行整備区間	24
第5章	自転車通行空間の整備形態の検討	25
1	整備形態	25
2	自転車通行空間端部の処理	26
3	選定基準及び選定フロー	28
(1)	整備形態の選定基準	28
(2)	整備形態の選定フロー	29
(3)	自転車利用環境整備パターン	31
(4)	路面表示のパターン	35
(5)	偏心型ナビラインの検討	37



第1章 自転車ネットワーク計画とは

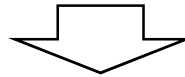
安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その整備形態等を示す計画である。

1 計画策定の目的

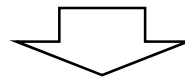
自転車ネットワークは、通勤、通学等の日常的な移動を支える生活路線に加え、区内観光やサイクリングに資する路線等について、安全で快適な自転車走行環境を確保し、さらにネットワーク化により連続性を担保することで、自転車の活用を推進することを目的に策定する。

2 これまでの経緯及び今後の方針

H16	足立区自転車利用環境整備計画	
	主な整備箇所	主な整備手法
	さくら参道（西新井駅周辺） 環七北通り（加平・谷中トンネル部）	歩道内分離型 （自転車と歩行者を分離）



H29	足立区自転車走行環境整備指針（素案）	
	主な整備箇所	主な整備手法
	【短期整備箇所】 主要5駅周辺・エリアデザイン地区内	自転車ナビマーク



上記計画及び実施状況等を踏まえ、新たに自転車ネットワーク計画を策定

R6	自転車ネットワーク計画	
	主な整備箇所	主な整備手法
	自転車ネットワーク路線 （P22 自転車通行空間ネットワーク 候補路線参照）	自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 （P25 自転車通行空間の整備 形態の検討参照）
	整備の進め方	
	足立区自転車走行環境整備指針（素案）に基づく段階的整備 モデル路線（環七北通り）の整備（P23 参照） 先行整備区間（都市計画道路・維持補修工事区間）（P24 参照）	



3 検討対象地域

足立区全域を対象とする。

4 対象とする路線

足立区都市計画マスタープランで示した「主要幹線道路」「幹線道路」「主要生活道路」を対象とする。

区分	内容
主要幹線道路 (※1)	交通を区内外にわたり広域に連絡する道路 【国道4号線、環状七号線、放射11号線】
幹線道路 (※1)	区内の地域間の交通を担う道路で、バス交通や歩行者、自転車利用者の空間に資する道路 【都市計画道路】
主要生活道路	主要幹線道路と幹線道路に囲まれた区域の交通の主要動線となり、主要幹線道路や幹線道路に連絡する道路 【幅員6～13m程度】

※1：国道、都道については、国や東京都の整備計画にない路線を含む



5 自転車ネットワーク路線の選定方針

(1) 選定する道路の基準・目安

- ア 平成29（2017）年策定の足立区自転車環境整備指針（素案）で示された広域ネットワークに基づき検討する。
- イ 整備済みの既存道路、整備計画のある区間を考慮し検討する。
- ウ ネットワークの密度についてはガイドラインに基づき約1km以内で歩行者と分離された自転車通行空間にアクセスできる（下図参照）水準を目標とする（ネットワーク密度1km/km²以上）。
- エ 既存計画（足立区自転車利用環境整備計画（H16.3））における自転車ネットワーク候補の路線延長は約152km、ネットワーク密度は約2.85km/km²となっており、概ね350m程度でネットワーク路線にアクセスできる計画となっていることから現在、ガイドラインの目安とされる水準は満たしている。本計画においてはこれをベースにネットワーク密度を約3.0km/km²、約300m程度でネットワーク路線にアクセスできることを目安に検討する。

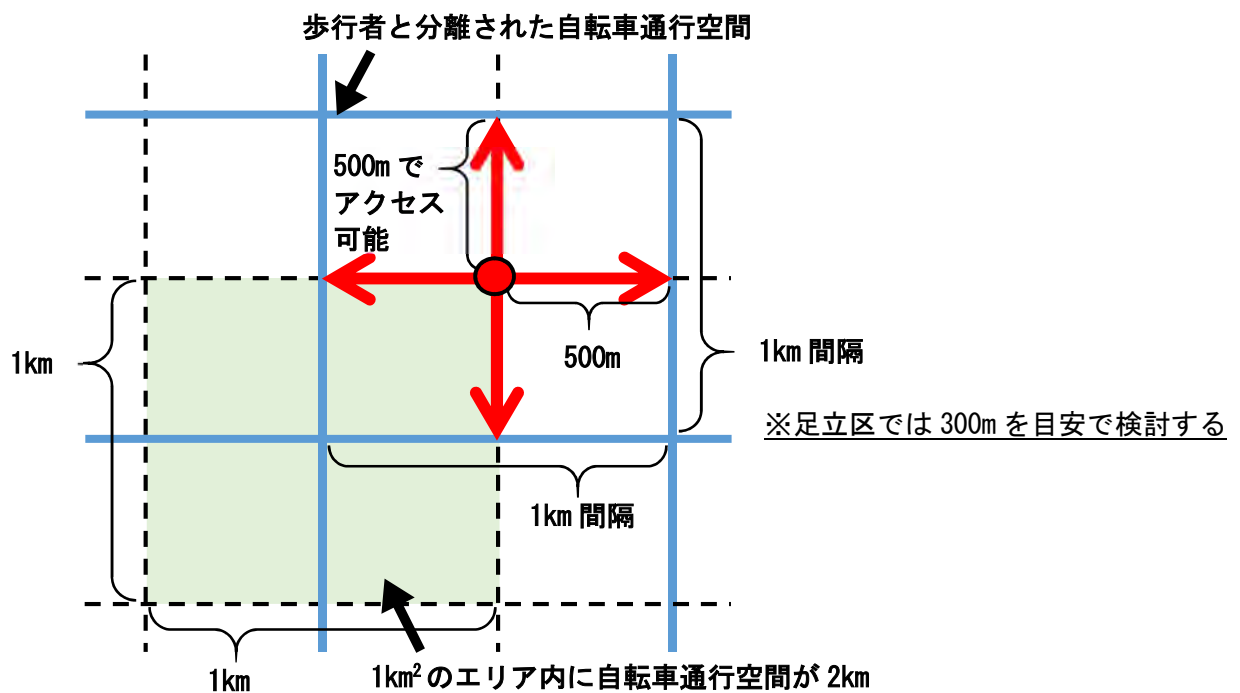


図 1.1 ネットワーク密度2km/km²のイメージ

また、市街地を対象として自転車ネットワーク計画を策定・検討した事例より、自転車ネットワーク路線の網密度を調査すると、計画エリア内では概ね1～6km/km²となっている。これは、自転車ネットワーク路線が東西・南北方向それぞれ等間隔で配置されたと仮定した場合、格子状の自転車ネットワーク路線が約330m～2km間隔で配置されることとなる。すなわち、計画エリア内では最大でも約170m～1km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準である。これらは本ガイドライン策定以前に検討された値であるが、自転車ネットワーク路線を選定する際、参考にするといよい。



(2) 選定手順【候補路線の抽出】

- ア 抽出の基本条件（※）から、広域ネットワークへの追加路線を抽出
- イ ネットワーク密度や道路整備の必要性、道路幅員による整備可否も含めて候補路線から除外する路線を抽出し候補路線を整理する。

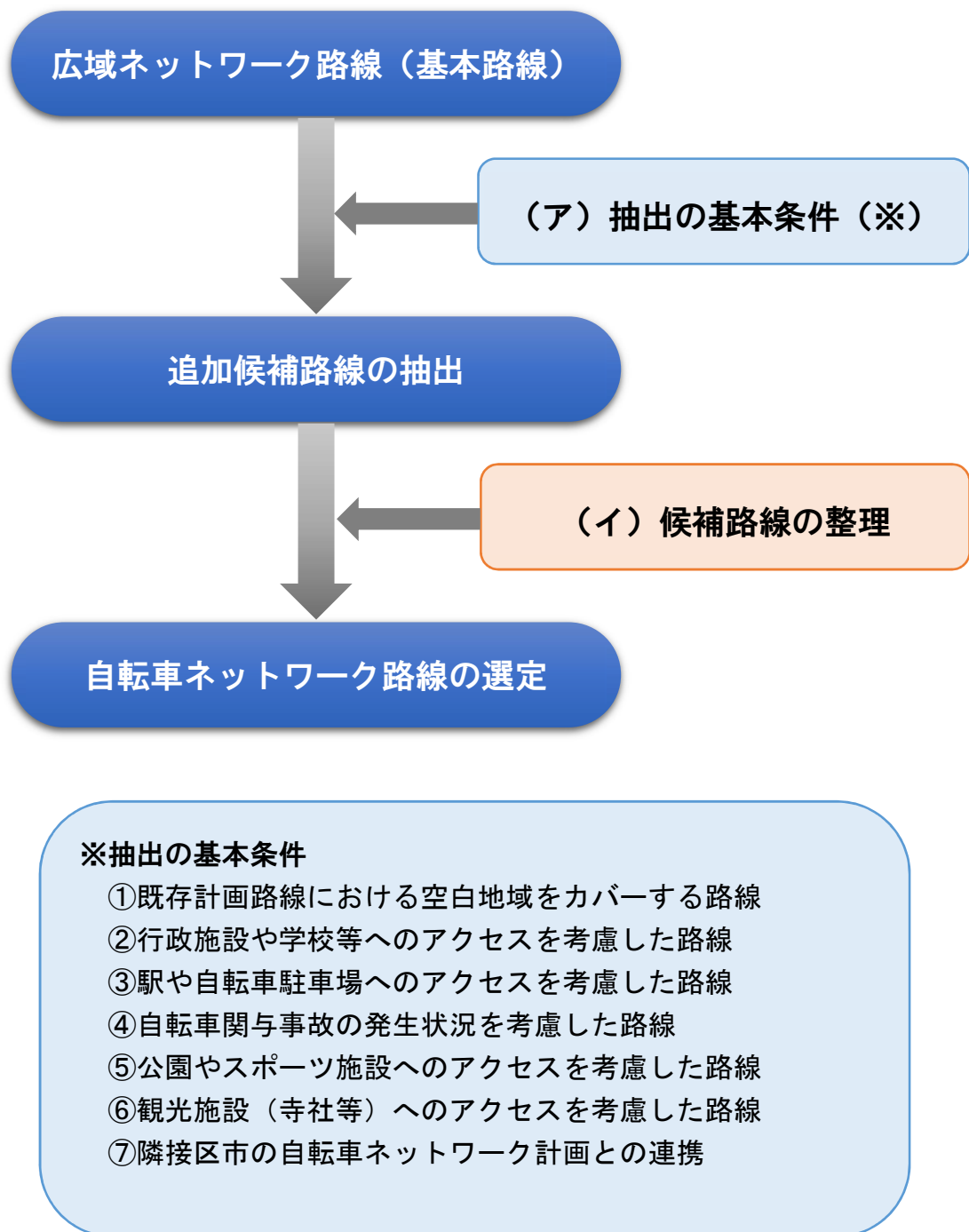


図 1.2 選定手順



第2章 道路空間の現況整理

1 足立区自転車走行環境整備指針（素案）

これまで自転車走行環境整備の基準となっていた「足立区自転車走行環境整備指針（素案）」の概要を以下に示す。

（1）短期（概ね5年間）整備箇所

「主目的：歩行者の安全確保と自転車に関する交通事故の削減」

○選定基準

- （ア）自転車と歩行者の利用が多く自転車事故の発生件数が多い箇所（駅半径500m）
- （イ）エリアデザイン計画等、まちの魅力づくりに取り組む地区
- （ウ）道路の新設、改良により走行空間の整備が可能な箇所
- （エ）その他（区民ニーズ等が高い路線、通学路等の個別危険路線）



- ① 北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、綾瀬駅、六町駅周辺（主要5駅）
- ② エリアデザイン地区（江北エリア、花畑エリア）
- ③ 道路の改良または整備中の区間、都市計画道路優先整備路線 など

（2）中期（概ね10年間）整備箇所

「主目的：日常生活を支える自転車ネットワークを構築する」

○選定基準

- （ア）短期整備箇所以外の鉄道駅周辺
- （イ）駅周辺にアクセスする広域通行経路（駅半径1km）：都市計画道路など
- （ウ）短期整備箇所に接続し、ネットワーク効果を向上させる道路

（3）長期（概ね20年間）整備箇所

「主目的：区内全域の回遊性を構築し、まちの魅力を向上させる」

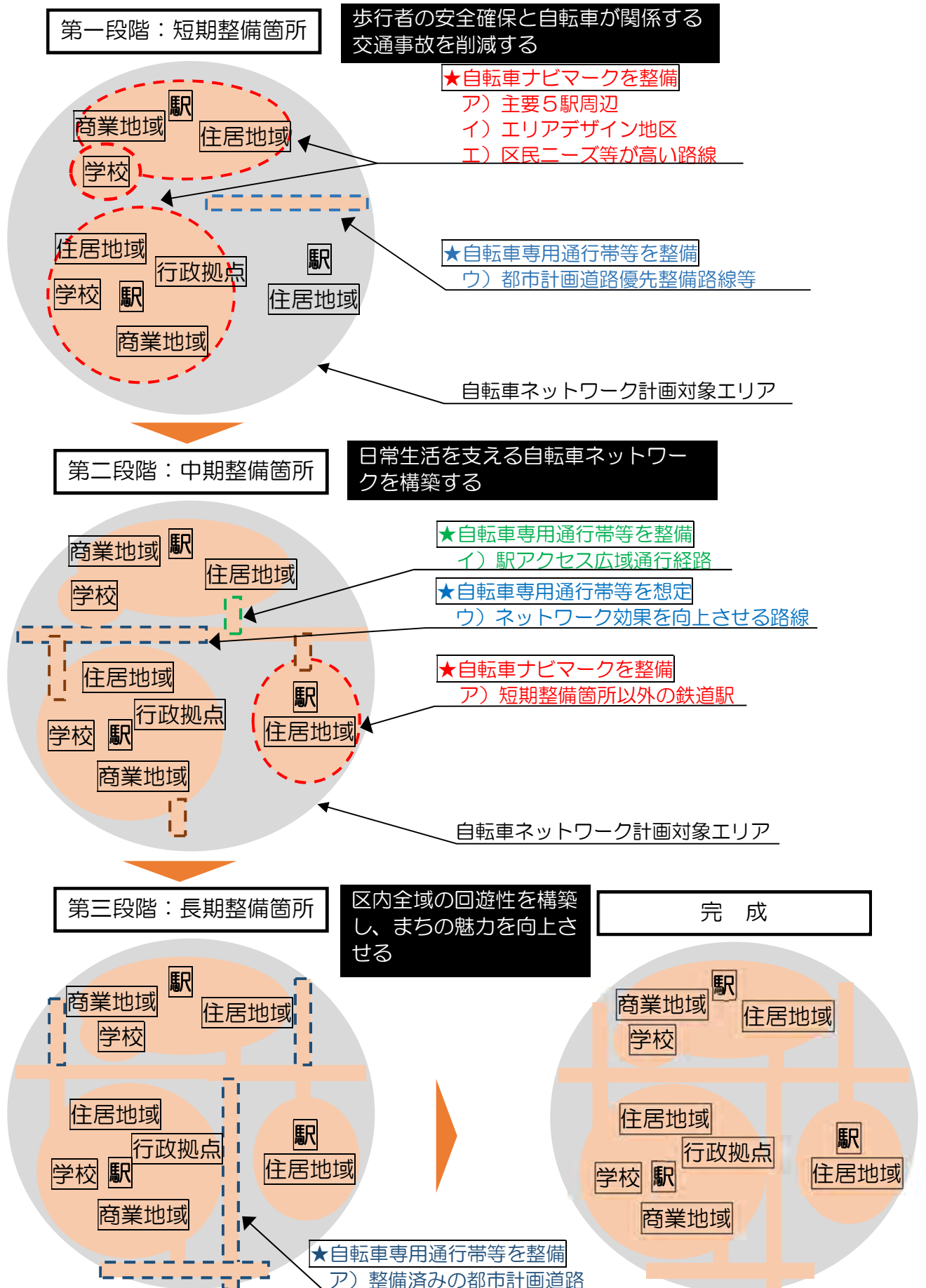
○選定基準

- （ア）区内の主要交通を担う整備済みの都市計画道路（広域ネットワーク）
- （イ）その他（高い効果が見込める路線、既設の自転車走行空間を接続する路線）

上記に示したイメージを次ページ以降に示す。



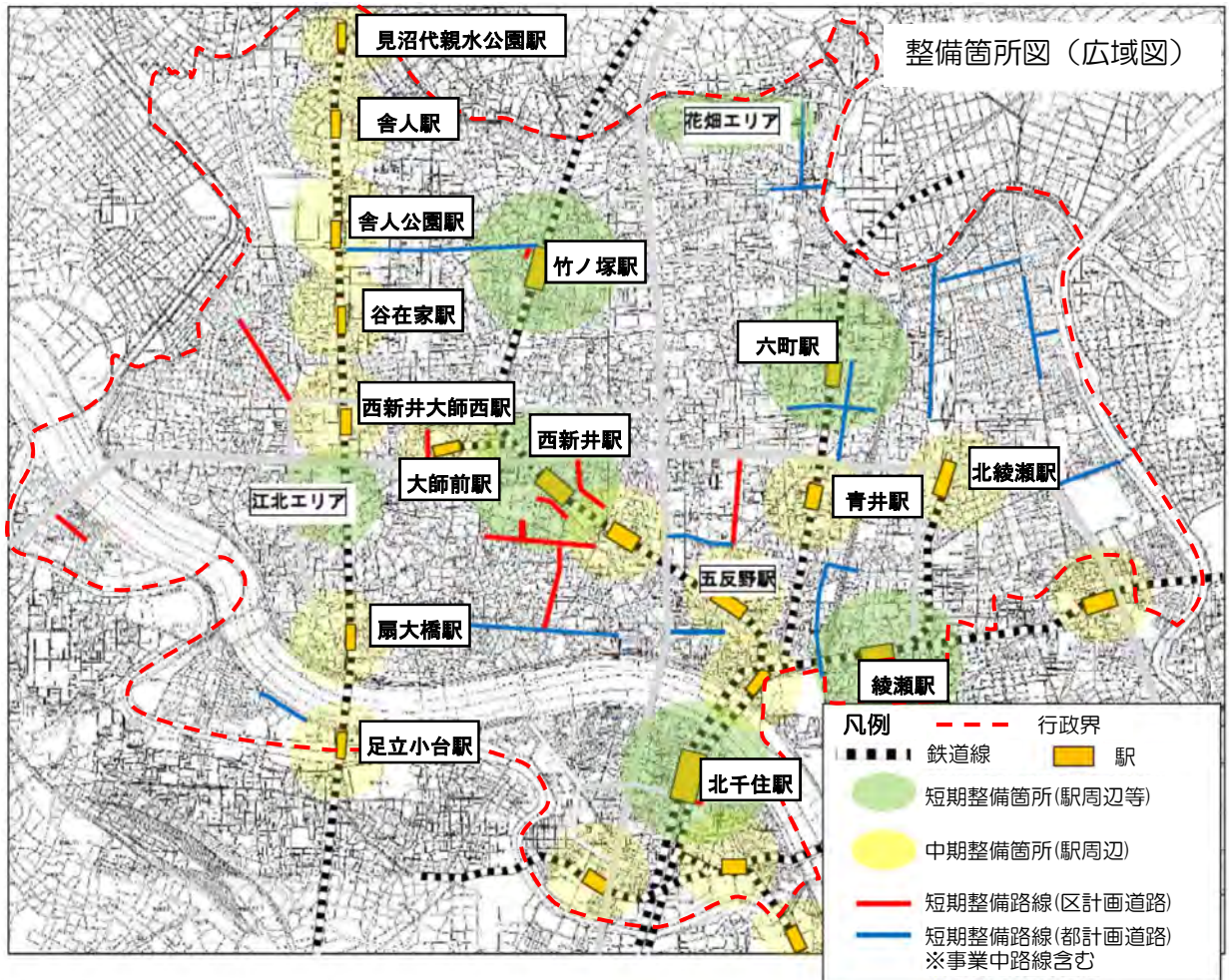
(4) 段階的な整備イメージ





(4) 短期・中期整備箇所

P 4 の整備対象箇所選定基準に基づき、短期及び中期で整備すべき箇所を以下に示す。



短期整備箇所

主要駅周辺（北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、六町駅、綾瀬駅）
エリアデザイン地区（江北地区、花畑地区、北綾瀬地区）

中期整備箇所

上記主要駅以外の各駅周辺

図 2.1 短期・中期整備箇所



(5) 長期整備箇所

「足立区自転車利用環境整備計画」では下図の通り広域ネットワークが示されている。

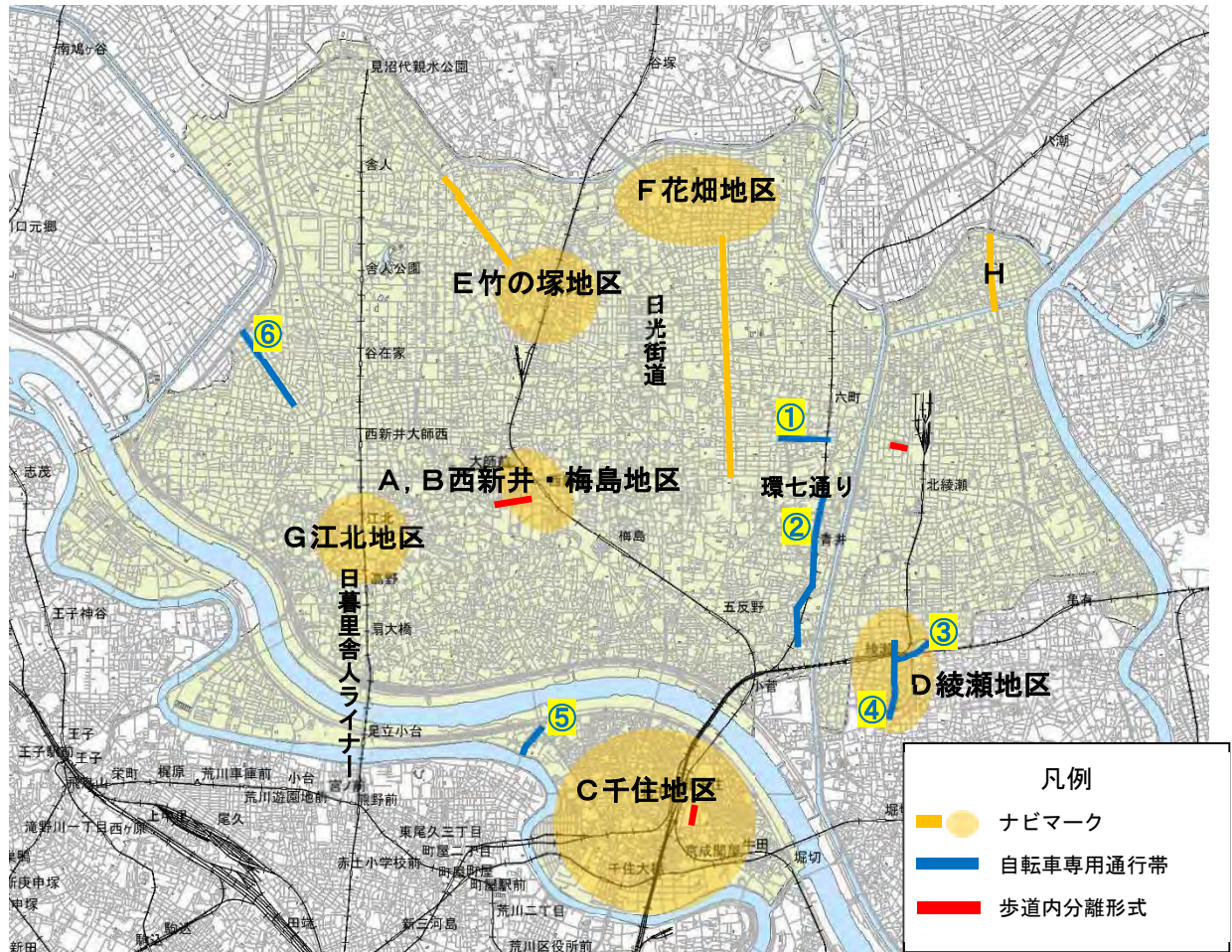


図 2.2 長期整備箇所



2 自転車通行空間の整備状況

これまで、「足立区自転車利用環境整備計画」及び「足立区自転車環境整備指針（素案）」に基づき、自転車歩行者専用帯のほか、自転車自転車歩行者道における構造的分離や主要駅周辺での自転車ナビマークの整備を進めてきている。



※①～⑥は次頁「自転車専用通行帯整備延長」路線番号

図 2.3 ナビマーク・自転車専用通行帯整備箇所図



表 2.1 ナビマーク整備延長（足立区による整備）

記号	整備箇所	路線名等	距離(m)※
A	西新井地区	大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り	6,403
B	梅島地区	環七南通り、旧日光街道、梅田通り等	8,740
C	千住地区	大踏切通り、北千住駅前通り	7,323
D	綾瀬地区	綾瀬川通り	9,593
E	竹の塚地区	竹の塚けやき大通り、竹の塚センター通り、駅西側、赤山街道等	8,095
F	花畑地区	文教大学周辺、花畑大橋通り	13,450
G	江北地区	江北駅周辺、女子医大足立医療センター周辺	3,800
H	その他	葛西用水桜通り	720
※ 距離は道路延長		合計	58,124

表 2.2 自転車専用通行帯整備延長

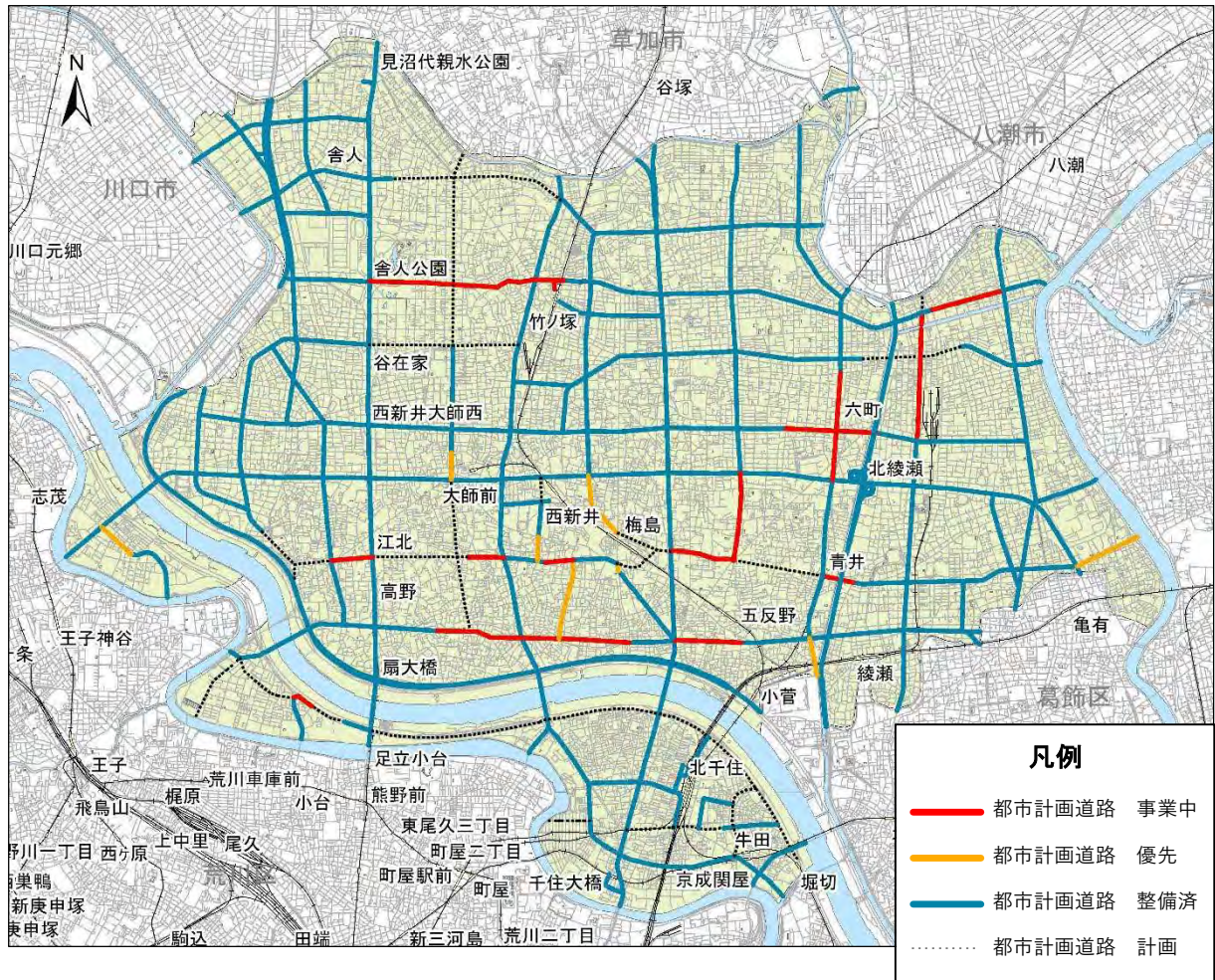
No	整備箇所	路線名等	整備者	距離(m)※
①	六町二丁目1番 ～六町一丁目16番先	環七北通り (補助第258号線)	都	1,040
②	青井五丁目13番地先 ～西綾瀬四丁目6番地先	補助第140号線	都	3,190
③	東綾瀬一丁目9番地先 ～綾瀬三丁目12番地先	区道綾瀬312	区	670
④	綾瀬二丁目2番地先 ～東綾瀬一丁目7番地先	川の手通り (補助第109号線)	都	1,580
⑤	千住桜木二丁目12番地先 ～千住桜木二丁目16番地先	尾竹橋通り (補助第100号線)	都	700
⑥	鹿浜七丁目12番地先 ～加賀一丁目19番地先	おしべ通り (補助第251号線)	区	1,800
※ 距離は双方向の整備延長		合計		8,980



3 都市計画道路の整備状況

足立区都市計画道路図 第4次事業化計画（令和5年9月25日現在）を基に現在の都市計画道路の整備状況を示す。

区内の都市計画道路の総延長は約16万1千km（要確認）で令和4年度末現在の整備状況は、完了延長約12万5千km、進捗率約78%である。



(出典：足立区都市計画道路図 第4次事業化計画)

図 2.4 足立区内の都市計画道路



第3章 自転車ネットワーク路線の検討

P 7 で示した選定手順に基づき、自転車ネットワーク路線を検討する。

1 既存計画路線

足立区では平成 16 年 3 月に作成された「足立区自転車利用環境整備計画」にて既に自転車走行空間ネットワーク（案）が検討されている。そのルートを下図に示す。

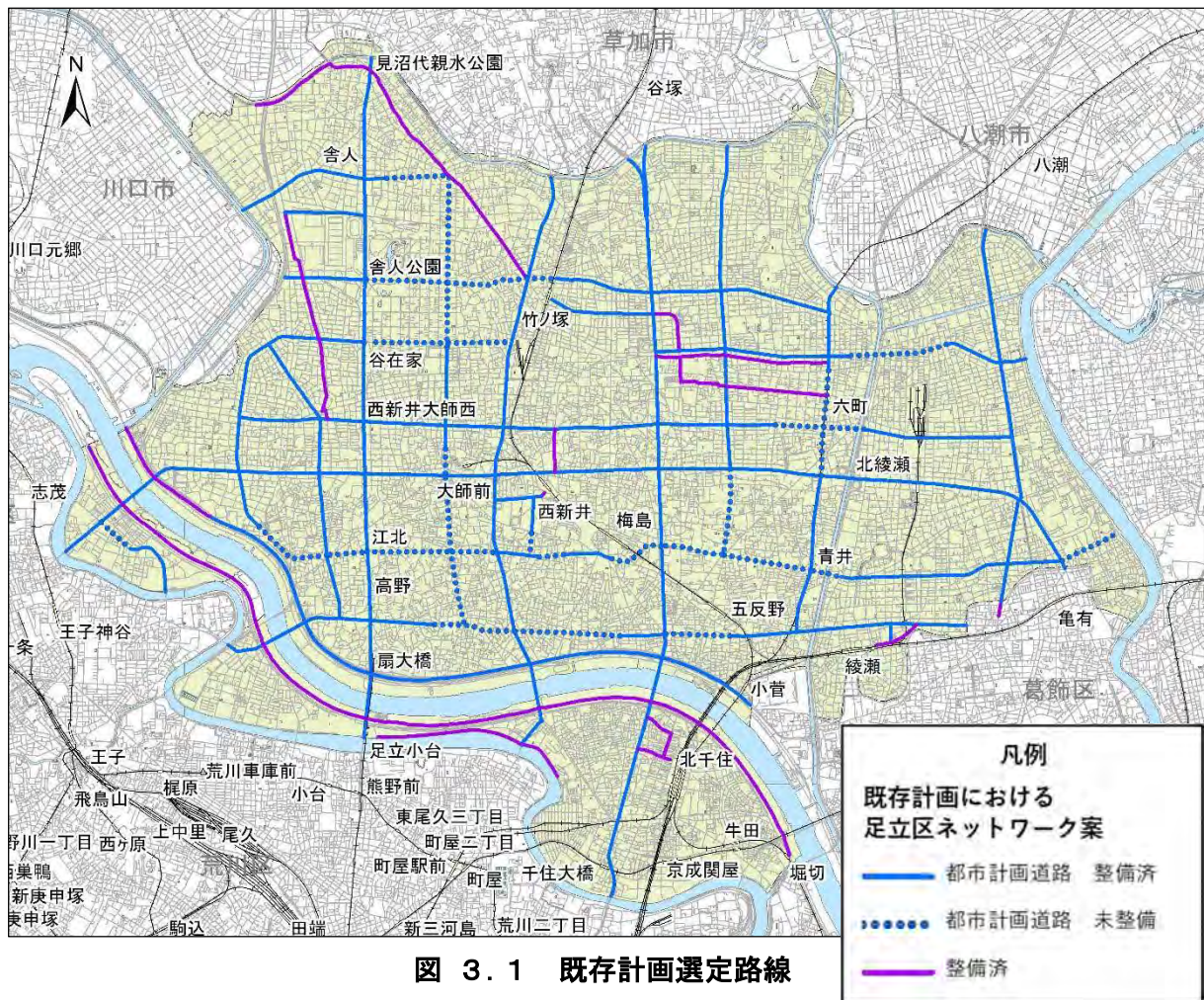


図 3.1 既存計画選定路線



(2) 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線

公共施設や自転車通学が想定される高校・大学の立地状況を踏まえ、ネットワーク計画にアクセス性を確保できるように路線を追加する。

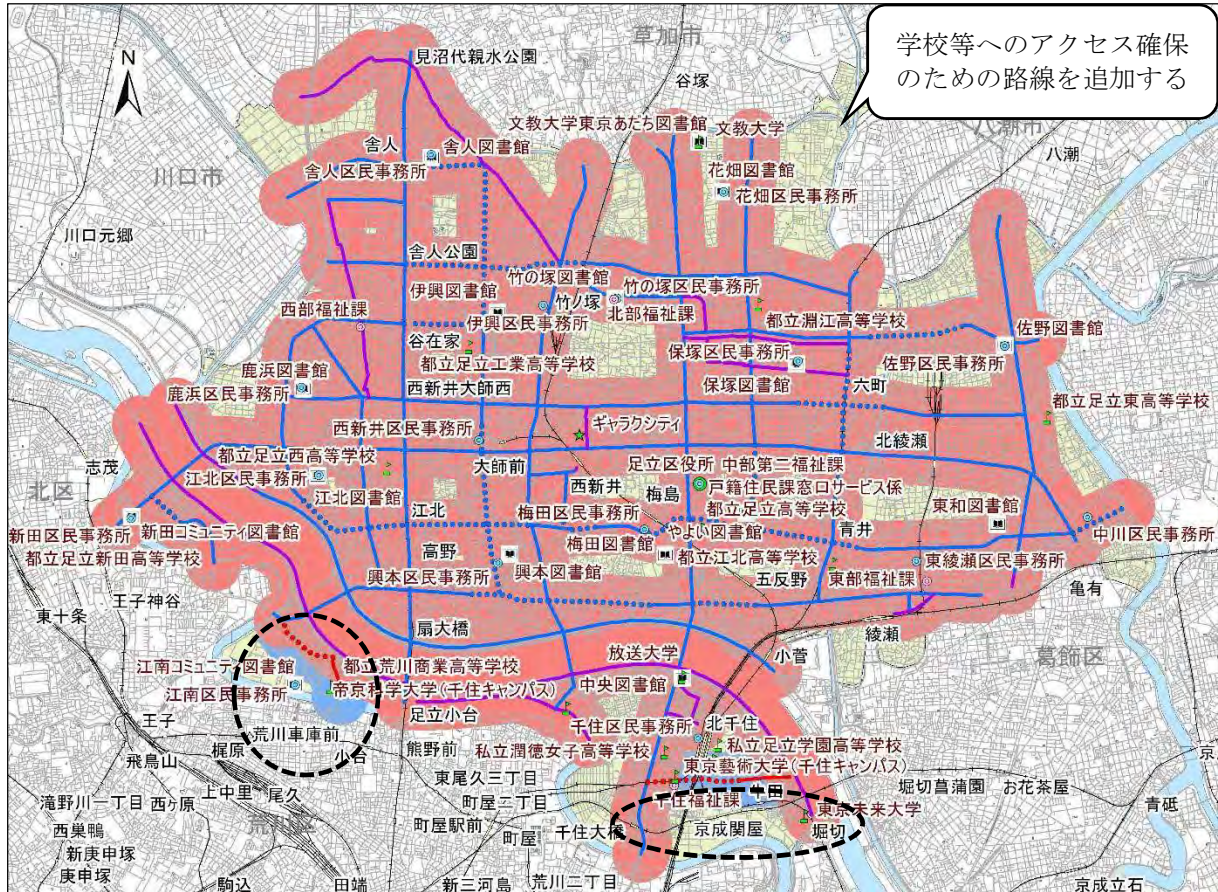


図 3.3 【参考】行政施設・学校の位置を考慮した選定路線





(3) 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線

足立区に設置されている区営の自転車駐車場は、主に鉄道駅周辺に多く整備されている。また、バス停駅などにもサイクルアンドバスライド用にバス停付近の自転車駐車場が整備されている。

区内の自転車駐車場の立地状況を踏まえ、ネットワーク計画へのアクセス性を確保できるように路線を追加する。

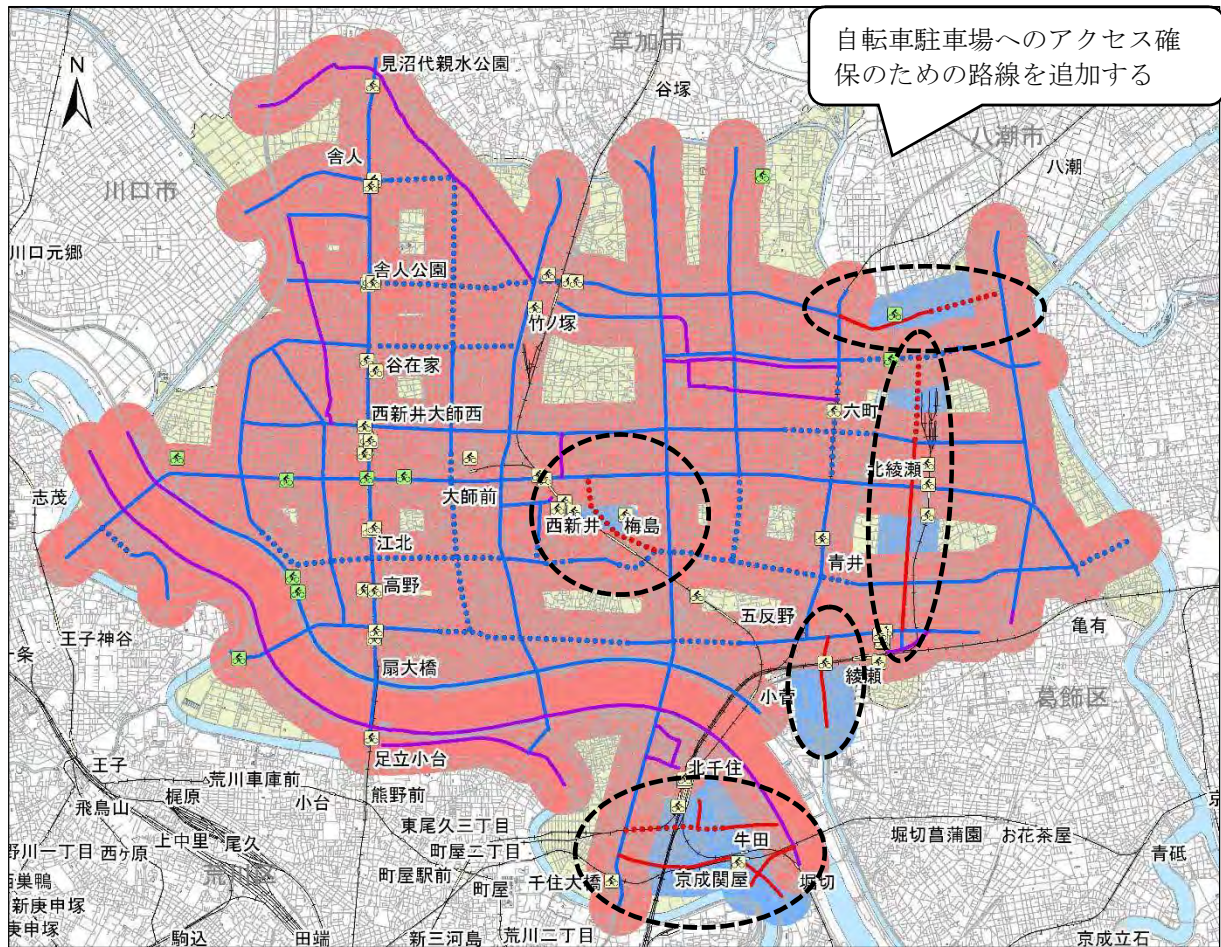


図 3.4 駅や自転車駐車場の位置を考慮した選定路線





(4) 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線

「警視庁HP 交通事故発生マップ 事故状況別マップ（一般道）自転車事故発生状況 2020年～2022年」を基に、事故が多発している路線を選定する。

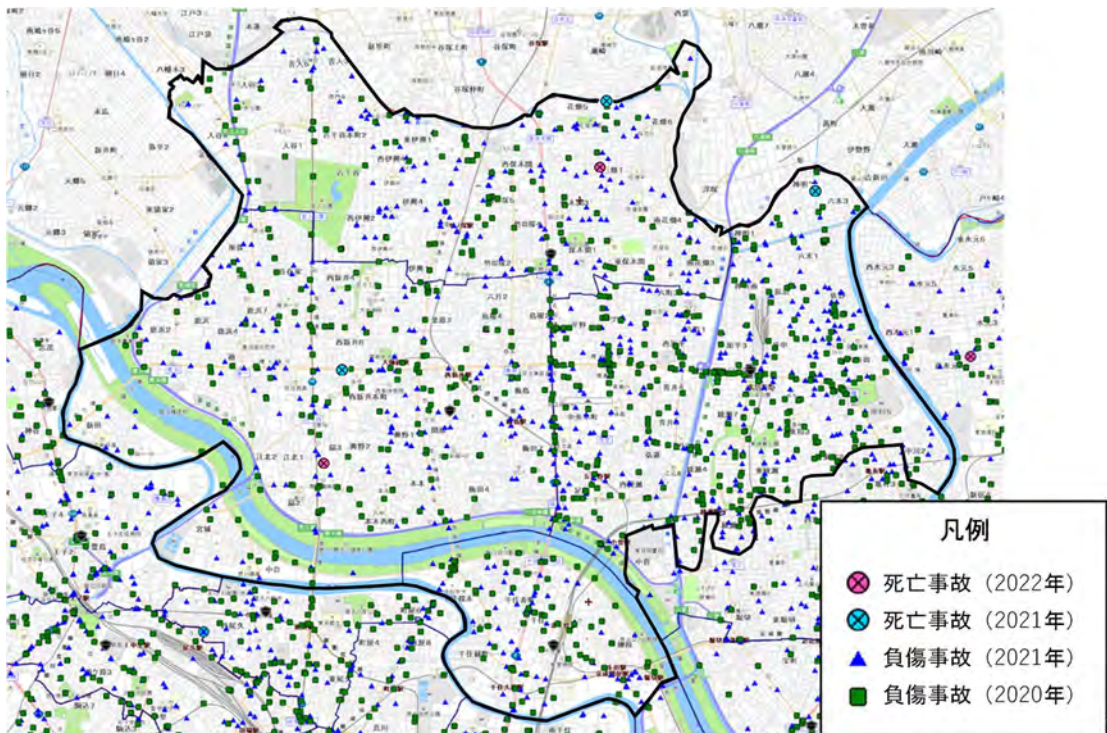
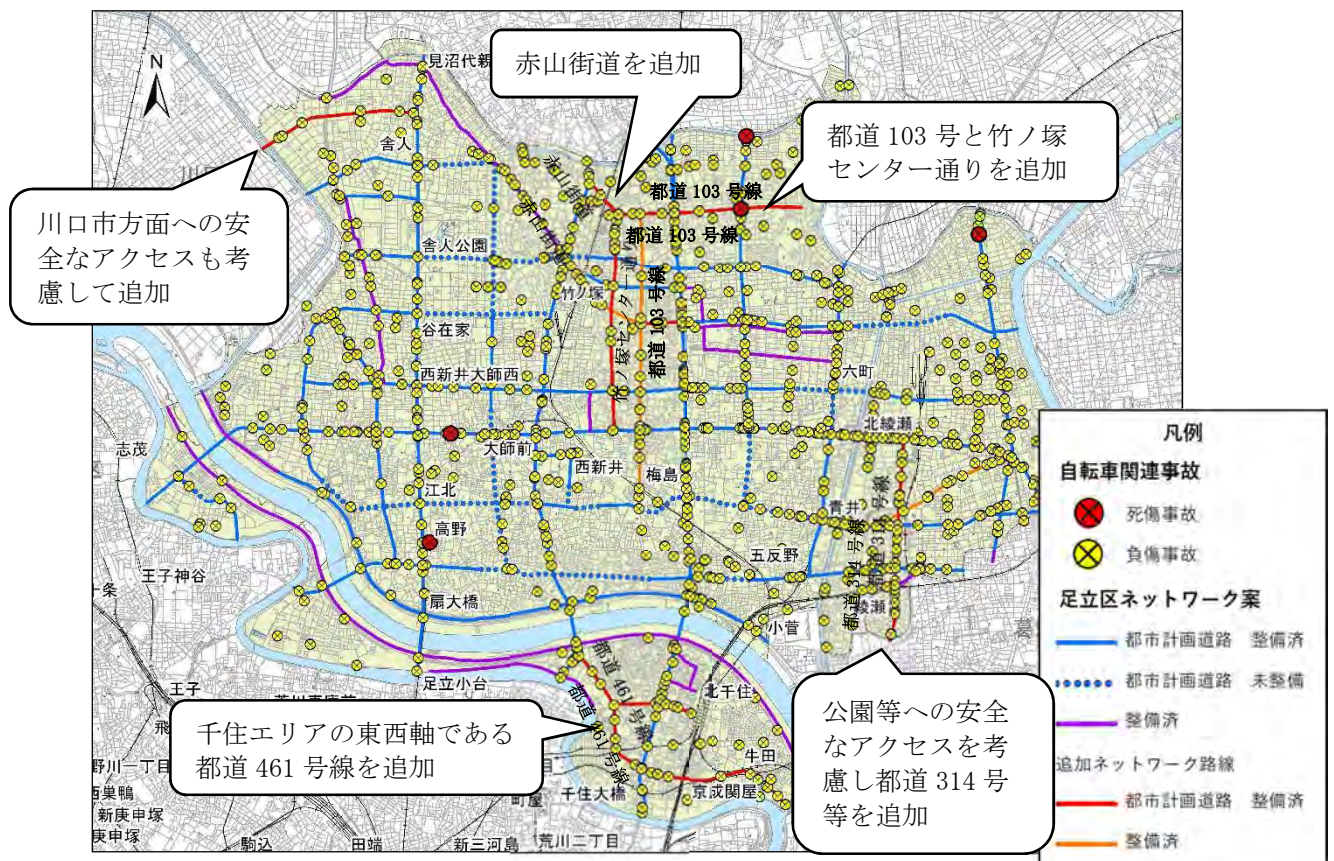


図 3.5 交通事故発生マップ（抽出条件：自転車の事故 2020—2022 年）



(警視庁ホームページをもとに作成 抽出条件：自転車の事故 2020—2022 年)

図 3.6 自転車関与事故の発生状況を考慮した選定路線



(5) 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線

主要な公園やスポーツ施設（足立区都市マスタープランに記載されるスポーツ・レクリエーション拠点）やスポーツ施設の位置を考慮した路線を選定する。

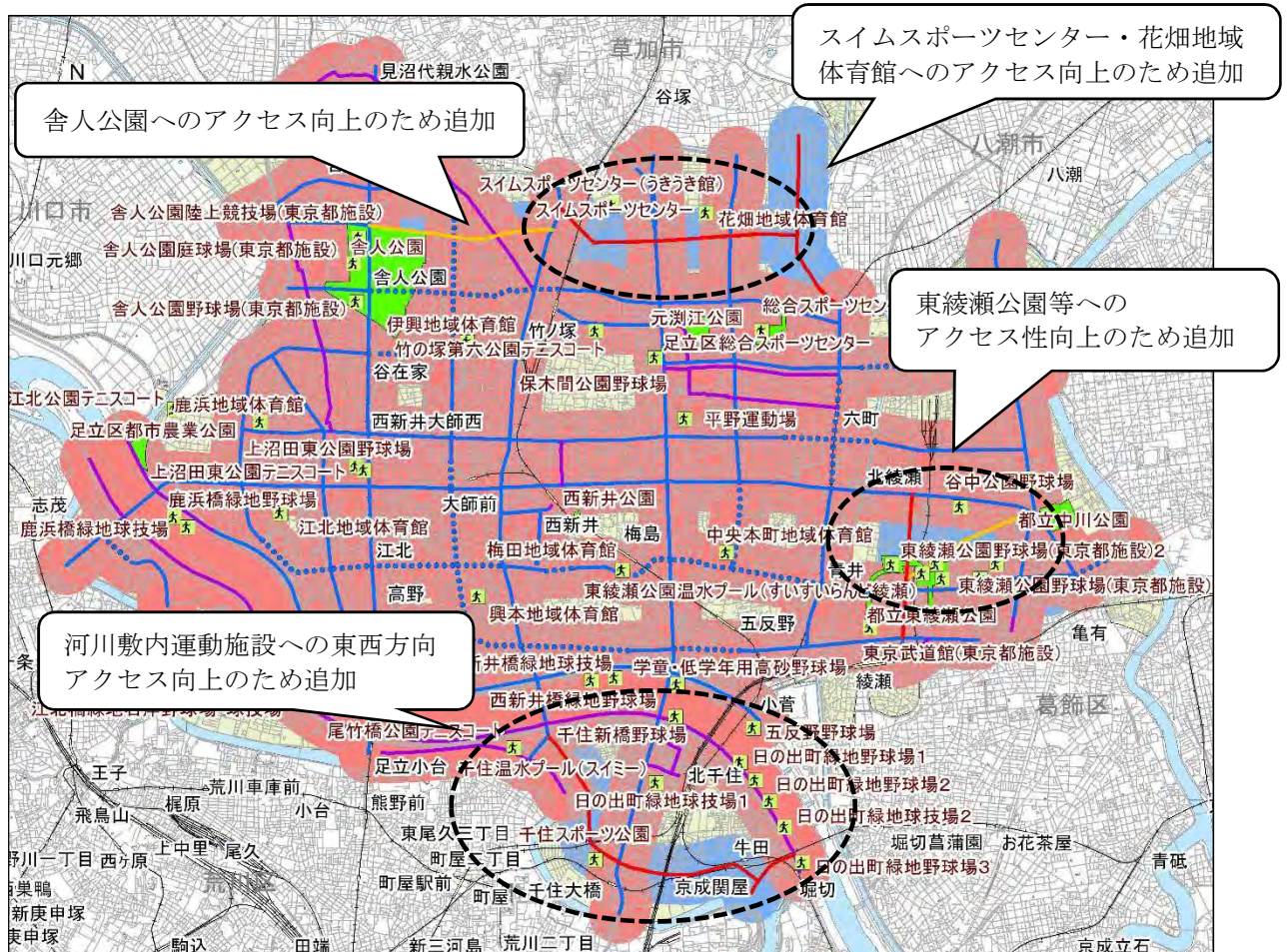


図 3.7 公園・スポーツ施設等の位置を考慮した選定路線





(6) 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線

区内の主要な観光資源となる施設へのアクセス性を確保する路線を追加することで、自転車観光の回遊性を高める路線を選定する。

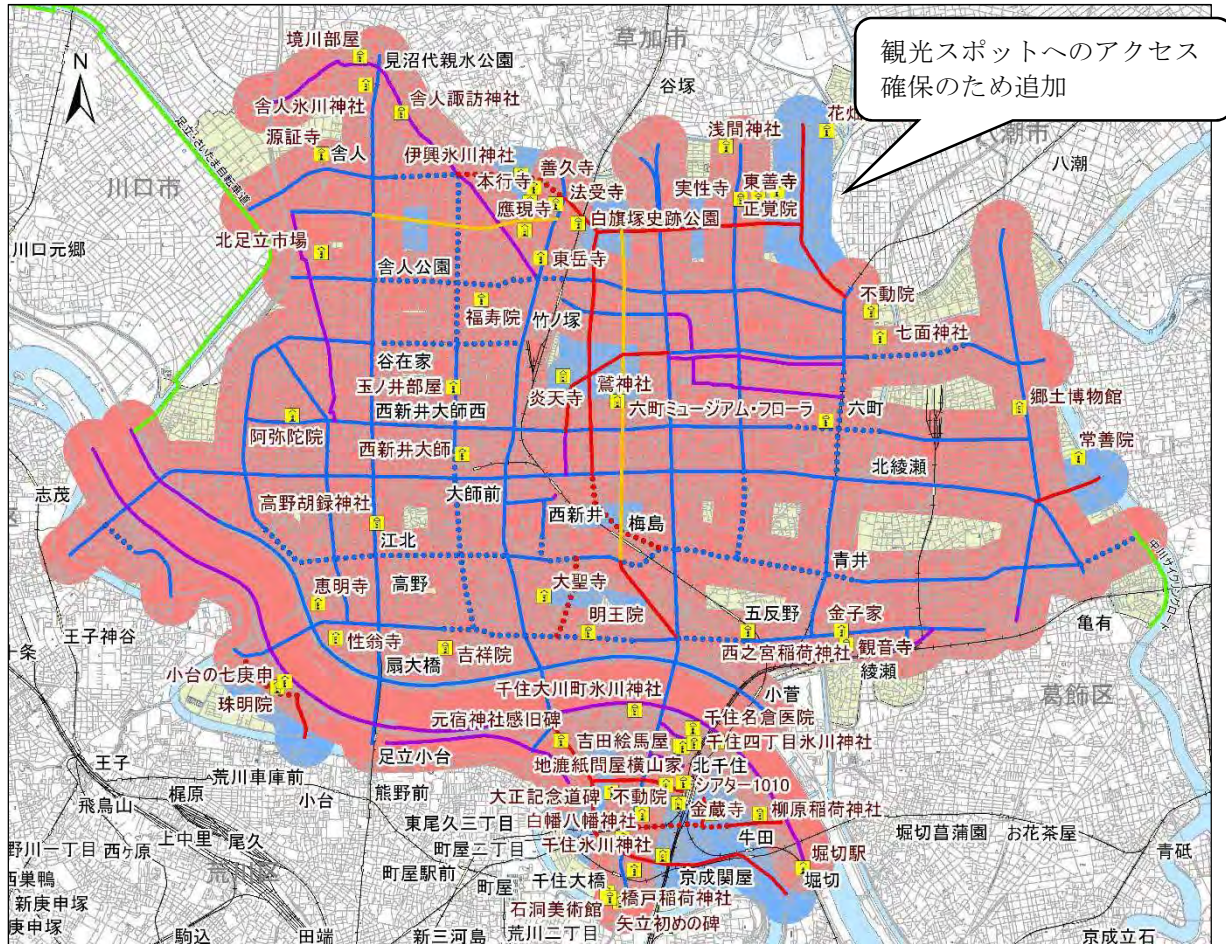
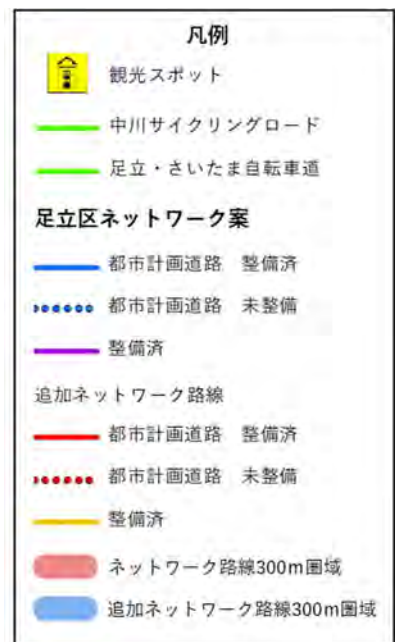


図 3.8 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線選定路線





(7) 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携

足立区のネットワーク計画と隣接する市区のネットワーク計画の連続性を確保するため、現在公表されている隣接する区および市のネットワーク計画を踏まえて路線を選定する。

表 3.1 現在公表されているネットワーク計画

計画	主体	策定年度
1 北区自転車ネットワーク計画 (案)	北区	H30.12
2 荒川区自転車総合活用推進計画	荒川区	R4.9
3 別冊 葛飾区自転車ネットワーク計画	葛飾区	R4.2
4 草加市自転車ネットワーク計画	草加市	H31.3

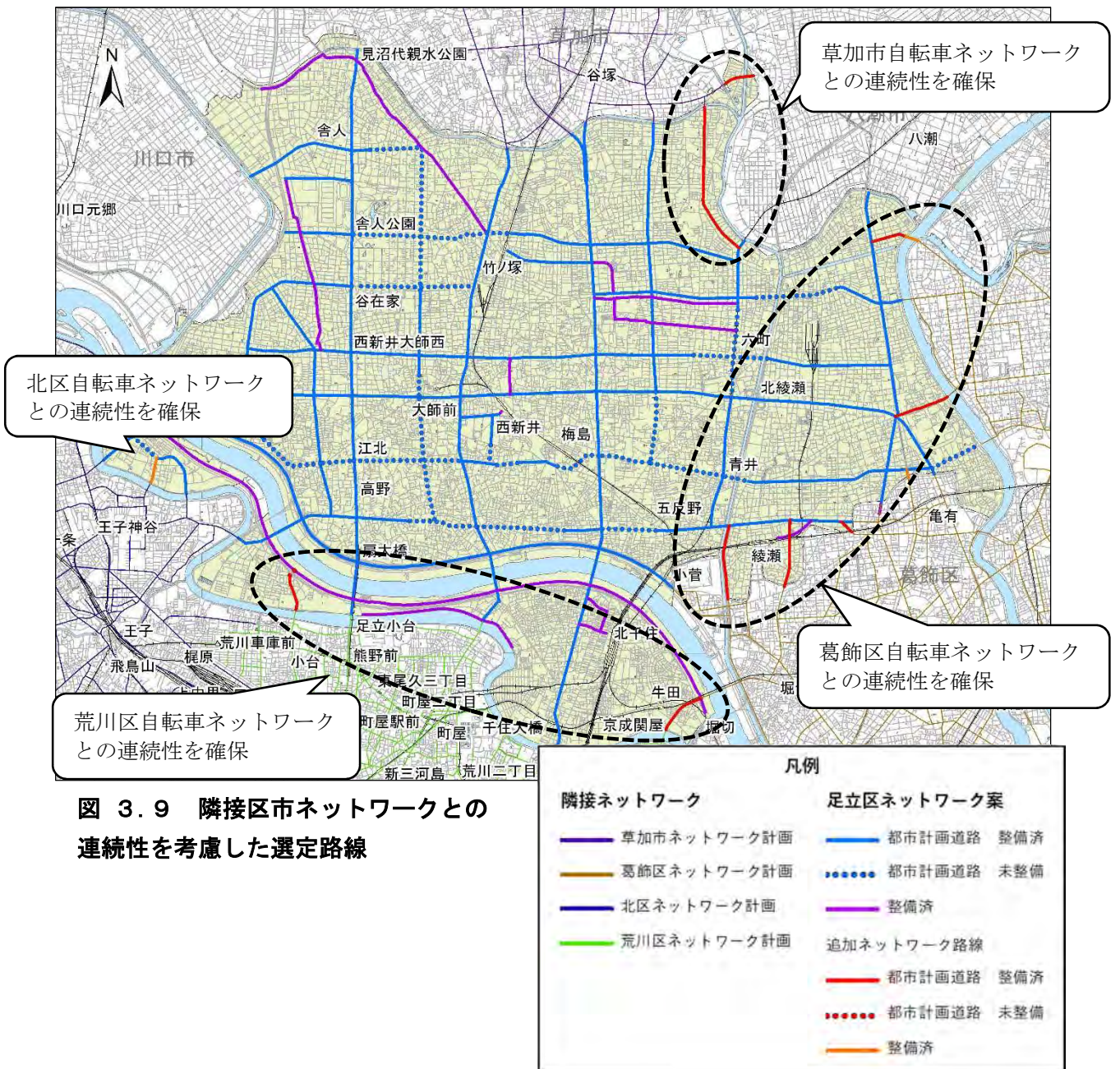


図 3.9 隣接区市ネットワークとの連続性を考慮した選定路線



(8) ネットワークから除外する路線

前項までのネットワーク候補路線を踏まえた上で、平成16年3月に作成された「足立区自転車利用環境整備計画」にて「自転車走行空間ネットワーク(案)」として選定した候補路線と照合し、ネットワークの密度や整備の必要性・道路幅員による整備可否等を含めて候補路線から除外する路線を検討した。

なお、国道4号については、国の自転車通行空間の整備計画で整備対象区間として位置づけられていることから、本ネットワーク計画の対象とした(次頁参照)。

また、都道318号環状第七号線については、「(都)東京都自転車通行空間整備推進計画」で位置づけられていないことから、現時点では本ネットワーク計画の対象外とした。(次頁参照)

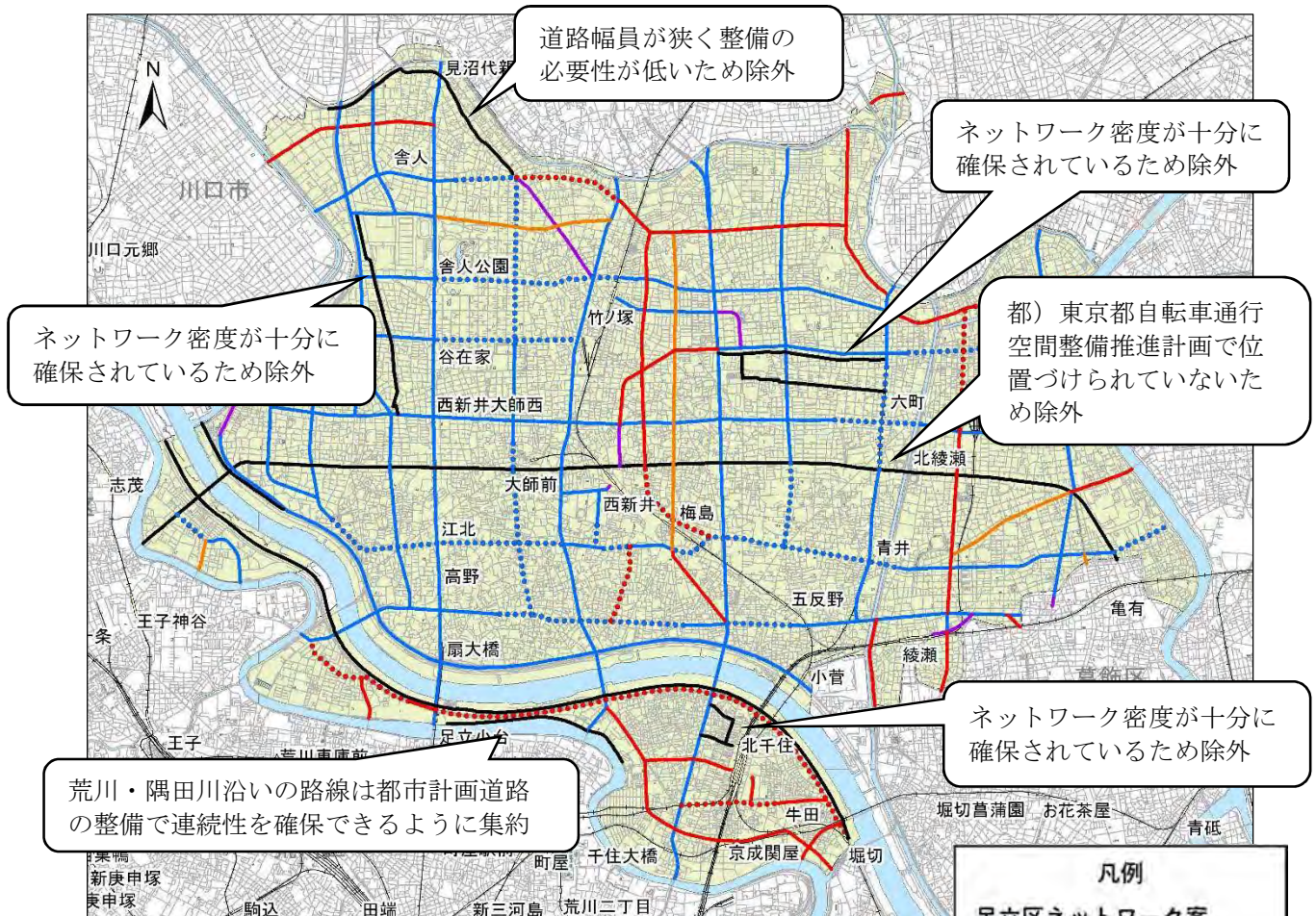


図 3.10 ネットワーク候補路線から除外する路線

なお、環状七号線以外の都道については、他の計画路線との連続性を考慮し本計画においては候補路線としている。



(参考資料：国、東京都の自転車通行空間整備計画)

5. 整備計画(東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間) 7

- 管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス)を対象路線とする。
- 対象路線のうち、整備済みの区間や自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除いた延長約104kmを整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、**自転車通行空間の確保に取り組む。**
- 延長約104kmのうち、**現状の道路状況等**を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、**今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)**
- 連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。【p.11,12参照】

■ 自転車通行空間 整備検討対象区間

単位：km

路線名	合計
国道1号	15.6
国道4号	12.6
国道6号	8.9
国道14号	4.6
国道15号	11.7
国道17号	12.5
国道20号	13.5
国道246号	8.6
国道254号	13.4
国道357号BP	2.5
合計	103.9



出典：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（東京国道事務所 HP）



図 4-1 2040年代の将来像(自転車ネットワーク)

出典：東京都自転車通行空間整備推進計画（東京都 HP）



3 自転車通行空間ネットワーク候補路線

前項までの(1)～(8)を踏まえ、足立区における自転車通行空間ネットワーク候補路線を選定した。なお、ネットワーク路線の全延長は約146km、足立区の面積が約53.25km²であることから、ネットワーク密度は約2.7km/km²となる。

従って、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基準となる1km/km²以上の密度を確保している。

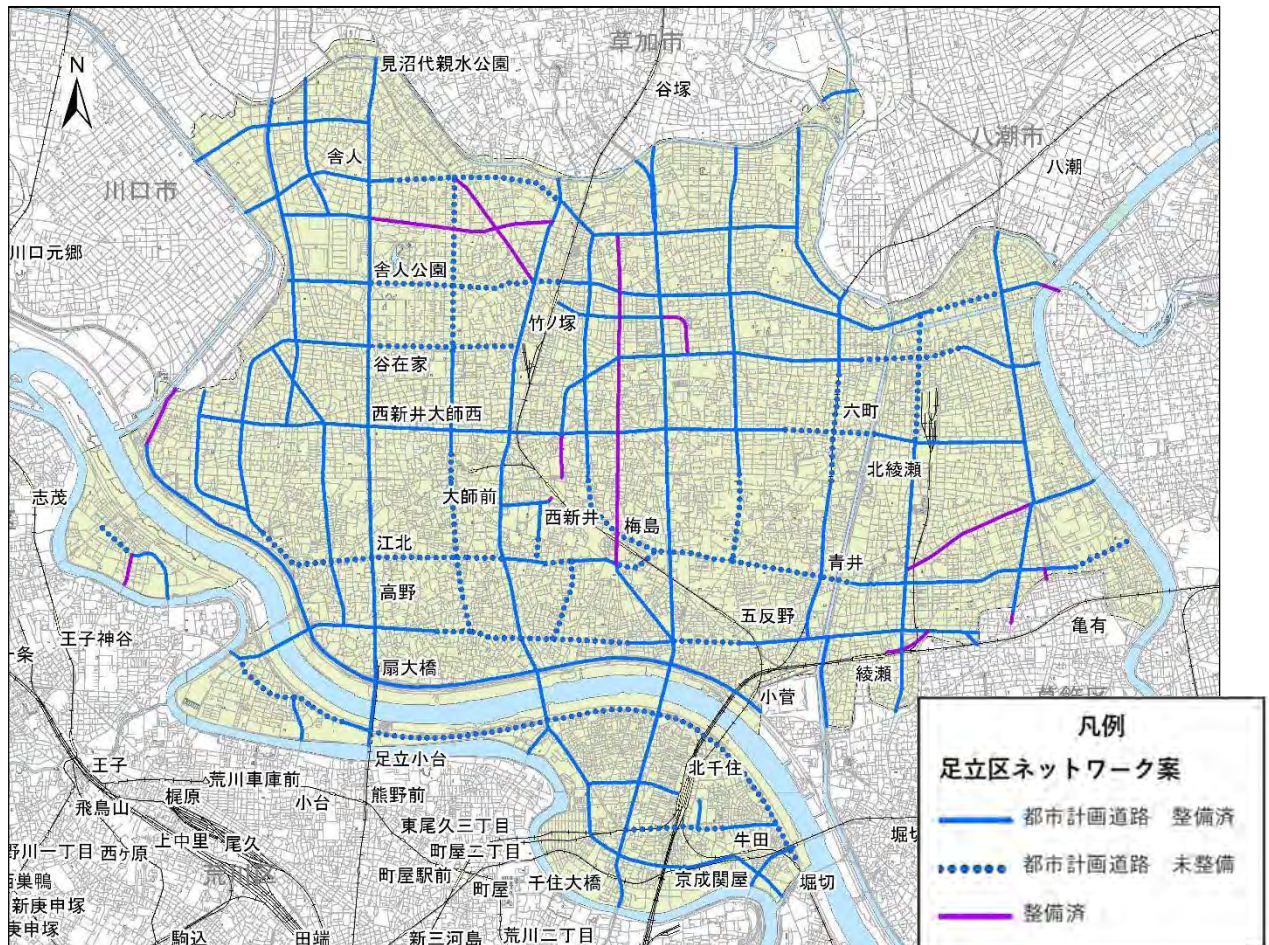


図 3.11 足立区自転車通行空間ネットワーク計画

上記に示した自転車ネットワーク路線について、整備方針を定める。



第4章 モデル整備路線等の選定

1 モデル整備路線

前章に示した自転車ネットワーク候補路線は総延長約146kmにおよび、うち区道部分の整備済路線の延長は約3kmで、全区間を短期間で整備することは困難である。

そこで、補助258号線（環七北通り）をモデル路線として、前期計画内に整備を進め、自転車専用通行帯や車道混在等の整備形態（詳細はP25参照）での効果を検証する、なお、補助258号線をモデル路線として設定した理由は以下のとおりである。

- ① 全線の道路整備がほぼ完了している。
- ② 都道整備部分（都市計画道路新設部分）と区整備済み部分が混在している。
- ③ 道路の幅員構成について整備時期による違いがある。
- ④ 既に自転車歩行者道内での分離を行っている区間がある。

表 4.1 自転車通行空間ネットワーク路線のモデル整備区間延長

自転車通行空間ネットワーク路線			
ネットワーク整備延長	約146km		
モデル路線			
モデル路線延長	未整備	整備済	合計
	約7.2km	約1km	約8.2km

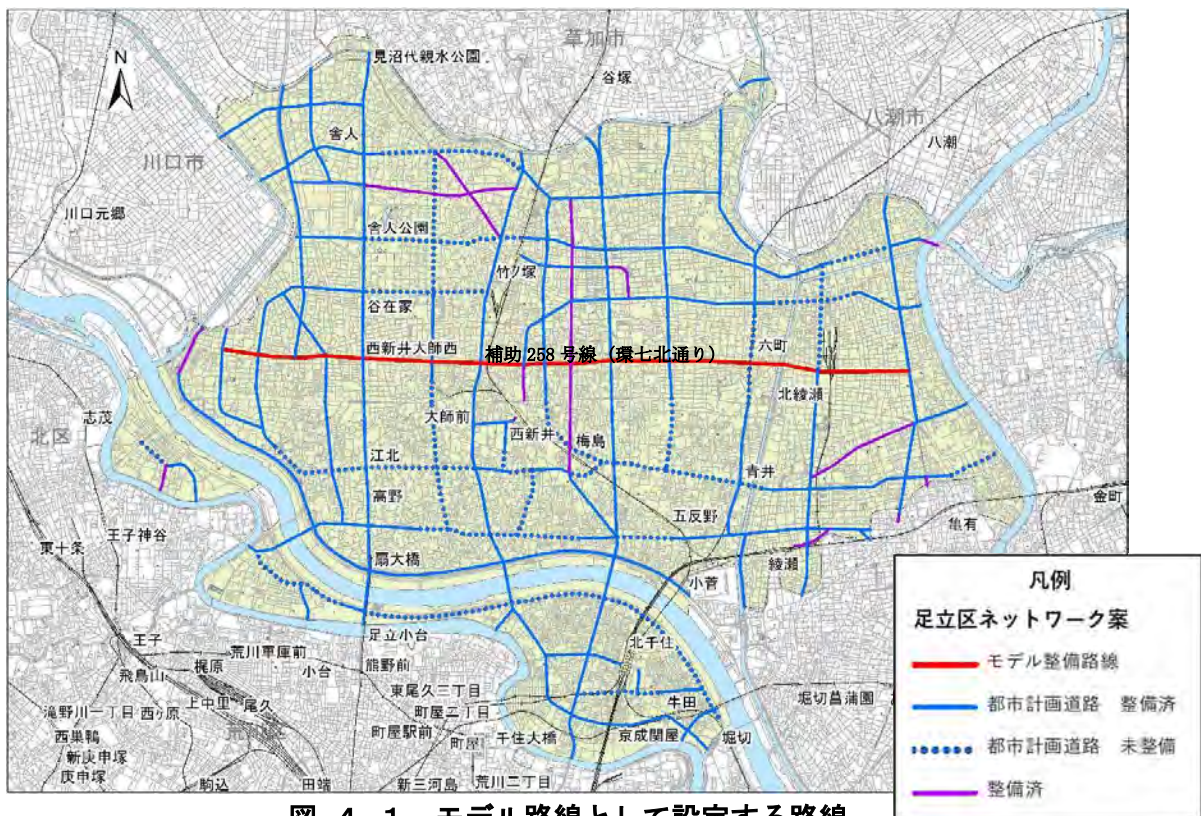


図 4.1 モデル路線として設定する路線

なお、P20で示した通り、国道4号は整備検討対象区間に位置付けられ、今後概ね3年間で整備するとなっており、一部区間においては設計が始められていることから、整備完了後の状況を把握し今後の区道整備の参考とする。



2 先行整備区間

1で示したモデル整備路線に加え、都市計画道路の整備や区道の維持補修に合わせて自転車通行空間の整備を進める。

現時点の計画において定められている整備区間および整備延長は下記に示す通りであるが、今後、他の区間においても速やかに整備が進められよう関係部署と調整を進める。

表 4.2 先行整備区間延長

先行整備区間延長 (km)											
年度	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R15時点累計
都市計画道路	1.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.0
維持補修工事※	1.8	0.7	1.5	1.4	0	0	0.1	0.8	0	0	6.3
計	2.8	0.7	1.5	1.4	0	0	0.1	0.8	0	0	7.3

※足立区道路維持補修計画(令和4年2月時点)より

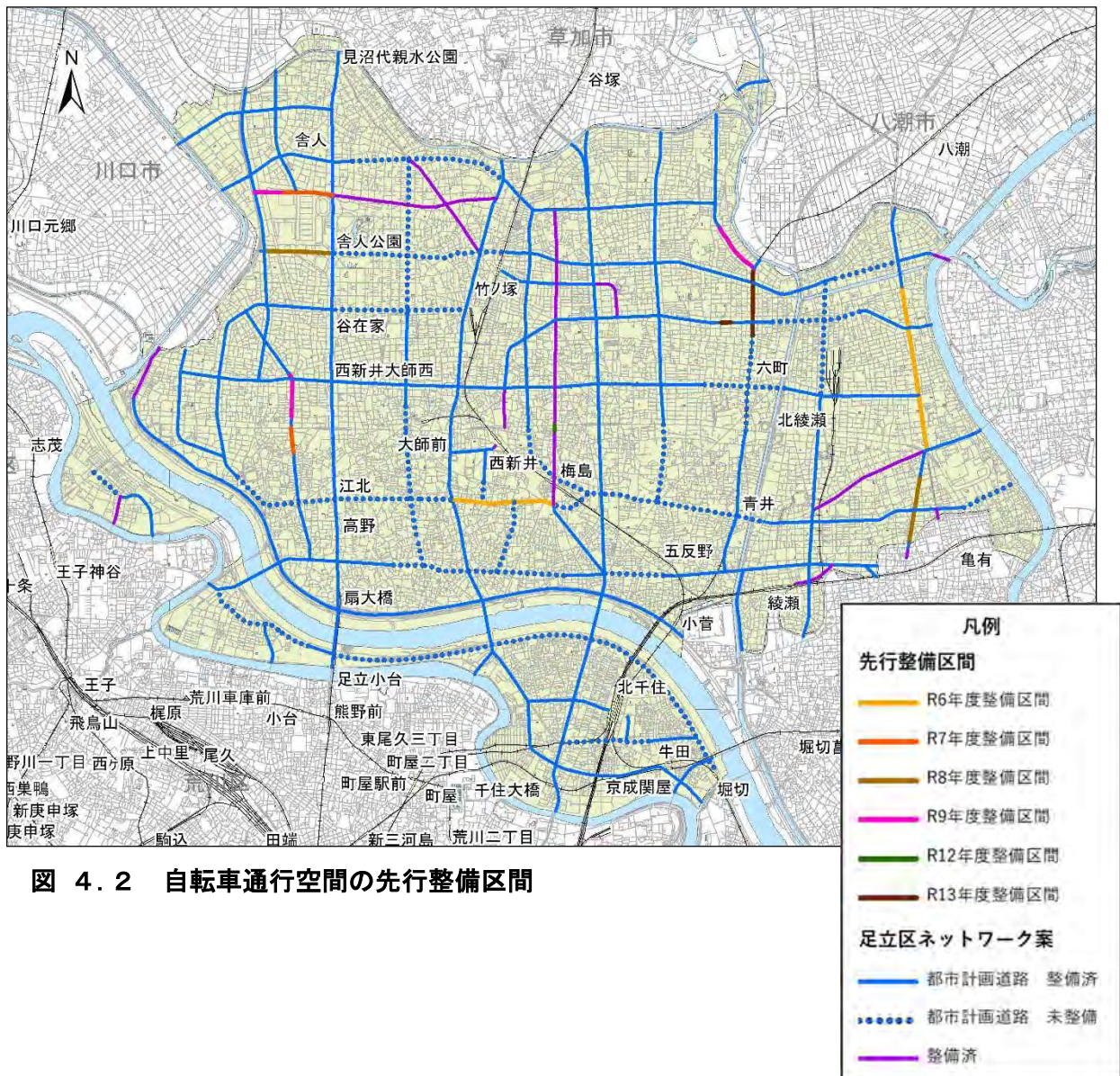





図 4.2 自転車通行空間の先行整備区間



第5章 自転車通行空間の整備形態の検討

1 整備形態

自転車ネットワークに選定された路線では、自転車は「車両（軽車両）」であり、車道通行が大原則であることに基づき、以下の3つの道路形態を基本として整備する。

	名称	整備イメージ
A	自転車道	
B	自転車専用通行帯	
C	車道混在	

なお、上記の整備形態が、道路の幅員等により整備が困難な場合は、区内でも既に整備されている「D 自転車歩行者道内での分離」形式を暫定的にネットワーク路線とすることも可能とする。

既に整備されている自転車歩行者道内での分離形式の例（西新井駅前さくら参道）を次頁に示す。



	名称	整備イメージ
D	自転車歩行者道内での分離	

今後、区内のネットワーク候補路線の整備は、交通量調査を実施したうえで、道路管理者と交通管理者との協議により原則として上記A～Cに示した整備形態を選定することとする。

なお、「自転車ナビマーク」は本ネットワーク候補路線の整備対象外とする。既に自転車ナビマークが整備されている区間がネットワーク候補路線として選定されている場合は、矢羽根を追加し「C.車道混在」整備とする。

2 自転車通行空間端部の処理

自転車通行空間は連続して整備されることが求められるが、車道や歩道幅員等の状況により連続性が担保されず、自転車通行空間が途切れてしまう箇所も存在する。こうした状況に対応するため、自転車通行空間端部の整備手法についての参考事例を以下に示す。なお、整備手法は、自転車通行空間の端部の道路形態を考慮し、道路管理者と交通管理者との協議により決定する。

整備例①	ナビラインの設置
整備内容	自転車専用通行帯の始点及び終点にナビラインを設置し、自転車専用通行帯の走行や、自転車専用通行帯が途切れた後も引き続き車道走行を促す。自転車ナビマークは本線部分（青色の部分）に整備する。
整備イメージ	
	



整備例②	歩道部及び車道部に誘導する矢印等の路面標示の設置
整備内容	自転車専用通行帯の始点に自転車を車道部へ誘導する路面標示、終点部に歩道部に誘導する路面標示を設置する。自転車通行空間の端部において車道通行に支障があり、歩道に十分な幅員が確保されている場合に整備の検討をおこなう。
整備イメージ	
	



3 選定基準及び選定フロー

(1) 整備形態の選定基準

自転車通行空間の整備形態については、国土交通省並びに警視庁が定めた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準ずることとする。

下表の通り、自動車交通量や通行速度により整備形態を選定するが道路幅員等の状況を勘案し、交通管理者・道路管理者と協議の上、整備手法を決定する。

以下に、上記で示した A～C の整備基準を示す。

表 5.1 自転車通行空間整備形態の選定基準

	A 自動車の速度が 高い道路	B A・C以外の道路	C 自動車の速度が低 く、自転車交通量 が少ない道路
自転車と 自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安（※）	速度が 50 km/h 超	A・C以外の道路	速度が 40km/h 以下 かつ 自動車交通量が 4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車 と自動車を車道で 混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において交通状況等に応じて検討することができる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

整備形態の選定フローについて次ページに示す。



(2) 整備形態の選定フロー

自転車ネットワーク計画候補路線のうち、区道における前述のA～Cの整備形態の選定フローを以下に示す。

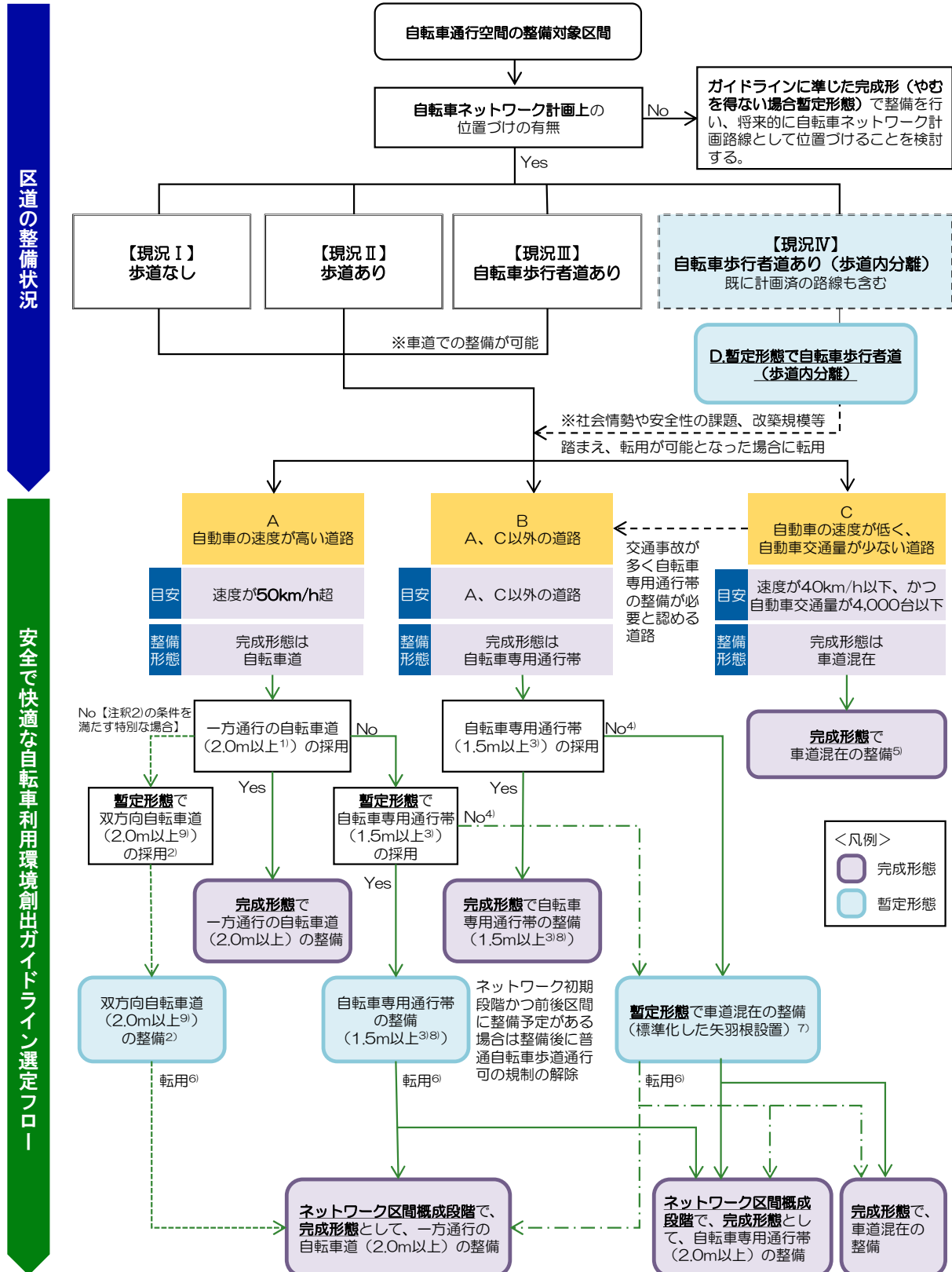


図 5.1 整備形態の選定フロー

**【整備形態選定フローの注釈】**

- 1) 自転車道の幅員は 2.0m 以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0m よりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。
 - ①一定の区間長で連続性が確保されている。
 - ②区間前後・内に双方向自転車道が交差しない。
 - ③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できる。
 - ④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができる。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は 1.5m 以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から 1.5m を確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小 1.0m 以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な 1.5m 以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から 1.5m を確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小 1.0m 以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に 1.5m（やむを得ない場合 1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m 以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5m が確保できる場合は、歩道側 1.5m、車道側 1.0m の位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。



(3) 自転車利用環境整備パターン

A. 自転車道		
<p>車道上に整備し、縁石等で自動車と自転車の走行空間を構造的に分離する整備形態。自転車の通行の用に供するために、縁石又は柵、その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【一方通行の場合】</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【双方向通行の場合】</p> </div> </div>		
通行方法	双方向※規制により一方通行	
幅員	2.0m以上※一方通行の場合は1.5m以上	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・構造分離されているため、他の交通と接触する危険性が低く、安全性が高い。 ・双方向の場合、交差点内で自転車と自動車がお互いに反対向きで走行するため、交通処理に課題があり、また一方通行区間やその他の整備区間との連続性の確保が課題となる。 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される。 ※一方通行の場合、交差点内で沿道施設への出入り利便性が損なわれる。 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・広幅員の道路に限られる。 ・道路の再配分等、大幅な改良が伴い、整備費が高額になり、また施工期間も長くなる。 	
法的位置づけ	道路構造令	自転車道（第2条第2号）
	道路交通法	自転車道（第2条第1項第3号の3）
交通規制	<ul style="list-style-type: none"> ・なし（自転車道が整備された時点で道路交通法における交通方法の規定が定められるため公安委員会による交通規制の意思決定は不要。） ・ただし、一方通行の場合は「自転車一方通行」の規制が必要。 ※双方向の場合でも、通行者に対して自転車道の規定を明らかにする場合は「自転車専用」の規制標識を設置する工夫もある。 	



B. 自転車専用通行帯

車道上にカラー舗装やピクトグラムを整備し、自動車と視覚的に分離される整備形態。自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯。



通行方法		一方通行（自動車と同方向）
幅員		1.5m以上 ※やむを得ない場合1.0m以上
安全性		<ul style="list-style-type: none"> ・車道内の自転車が通行すべき部分が明確になるため、他の交通と接触する危険性は低く、安全性は高い。 ・自転車の走行が駐停車車両に妨げられることが懸念される。
利便性		・一方通行であり、沿道施設への出入り利便性が損なわれる。
施工性		・道路の再配分等々が必要であるものの、自転車道に比べ、整備費も低く、施工が容易である。
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	自転車専用通行帯（第20条第2項）
交通規制		自転車専用通行帯



C.車道混在		
<p>車道上にピクトグラムおよび矢羽根を整備する整備形態。 車道の左端部において、交通規制を行わず、自動車と混在する走行空間。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【歩道のある路線の場合】</p> <p>自転車 歩道 通行帯 車道</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【歩道のない路線の場合】</p> <p>自転車 路側帯通行帯 車道</p> </div> </div>		
通行方法	一方通行（車道の左橋）	
幅員	矢羽根W=0.75m（1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保が望ましい）	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> • 車道の左橋を自動車と混在して走行するため、自転車が歩行者道と接触する危険性は低いが、自動車と接触する危険性ある。 • 自転車の走行が駐停車車両に妨げられることが懸念される。 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> • 一方通行であり、沿道施設への出入り利便性が損なわれる。 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> • 路面表示等、整備が容易である。 	
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	車道（第2条第1項第3号）
交通規制	なし	



【参考】

D.自転車歩行者道		
<p>歩道上に自転車の通行空間を整備し、歩行者と自転車を分離する整備形態。 歩道上に法定外看板やピクトグラム、ラバーホールの設置等を行い、歩行者と自転車の通行区分を分離する。</p>		
通行方法	双方向※規制により一方通行	
幅員	4.0m以上※一方通行の場合は3.0m以上（自転車通行帯は1.0m以上）	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・走行位置は明確になるが、構造的に完全に分離されていないため、自転車と歩行者が接触する危険性があり、また取付け道路からの進入車両との出会い頭事故の危険性もある。 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される。 ※一方通行の場合、交差点内で沿道施設への出入り利便性が損なわれる。 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・広幅員の歩道における整備に限られる。 ・比較的、整備は容易である。 	
法的位置づけ	道路構造令	自転車歩行者道（第2条第3号）
	道路交通法	歩道（第2条第1項第2号）
交通規制		普通自転車歩道通行可（歩道通行部分の指定）



(4) 路面表示のパターン

自転車利用者に走行位置や走行方向を認識してもらうと共に、自動車運転者にも自転車動線を認識してもらうため、法定標示の他にわかりやすいデザインや大きさの法定外の路面表示パターンを整備形態毎に設置する。

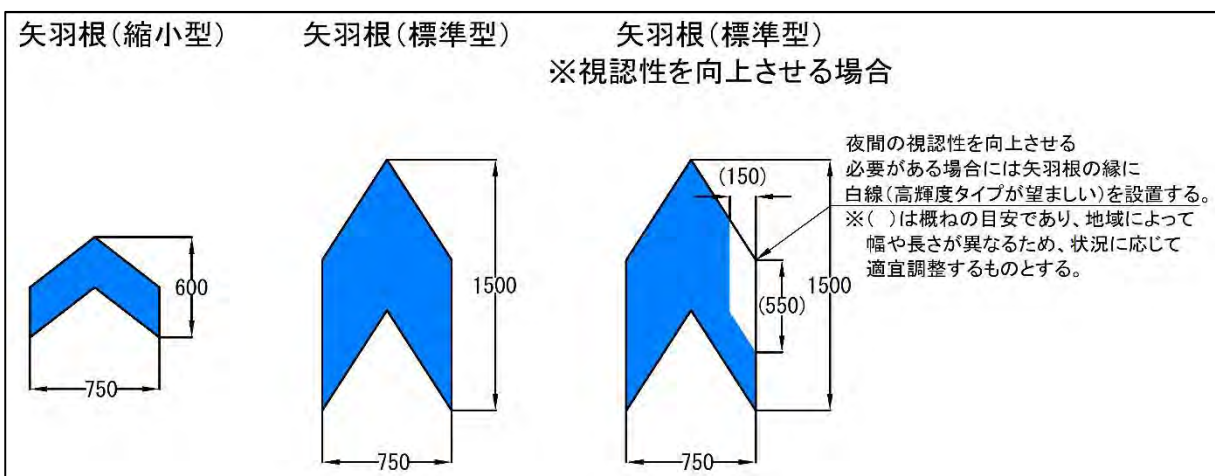
ピクトグラムデザインについて、東京都内では警視庁が整備を進めているナビマークを基本とする。既にナビマークが整備されている区間においては、矢羽根を追加することにより、車道混在整備とすることで整備の早期実現が考えられる。

また、矢羽根についてはガイドラインに準じた規格を基本とする。なお、夜間の視認性を向上させる必要がある場合には矢羽根の縁に白線（高輝度タイプが望ましい）を設置する等の対応をするものとする（※白線の幅・長さについては次頁参考を参照）。

警視庁ナビマーク



図 5.2 ピクトグラムのイメージ



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 5.3 矢羽根の種別



【参考】夜間視認性向上の白線を設置する場合について

夜間の視認性を向上させるために矢羽根の右肩に白線（高輝度タイプが望ましい）を設置することを検討する際、白線の幅や長さの目安となるものは現行の各種マニュアルや手引き等では記述がないことから、状況に応じて道路管理者とサイズを調整して設置することが考えられる。

なお、参考として「改定 平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引（一社）交通工学研究会 R2.10」に記載のある事例を以下に示す。記述のある整備事例は地域によって白線の幅や長さは異なる状況となっている。

また、同手引きでは現状の施工機械の主流となる施工幅が 15 cm であり、狭くすることによる施工時間や施工ロスなどの施工性にも注意しなければならないことが挙げられていることから、本計画の目安幅の例を 15 cm として記載した。

4.2.3 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策設置事例（写真 4.2.14～17、図 4.2.6～8）

夜間においては青色の路面表示が見にくいことから、矢羽根型路面表示の右側に道路標示や区画線で使われている白線を附設（添付）し、夜間ヘッドライトの光を受け標示表面に散布されたガラスビーズにより再帰反射させ、夜間視認性を上げる矢羽根型路面表示が設置されている。

留意点：前述の路面へ塗布する施工機械は、現状施工幅の小さいもので15cm幅が主流であり、道路標示幅が15cm幅より狭い幅の白線や矢羽根表面の途中で止め敷設（添付）される白線は、矢羽根のベースと色が違うため複数の施工機械を使用するなど、施工する際の施工性が劣り、施工時間がかかることや無駄な重ね塗りなど注意しなければいけない。



写真 4.2.14 設置例11



写真 4.2.15 設置例12

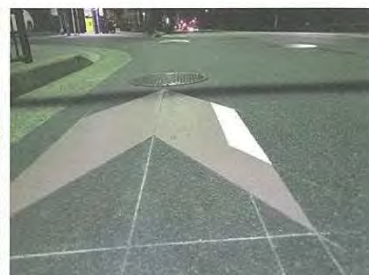


写真 4.2.16 設置例13



写真 4.2.17 設置例14

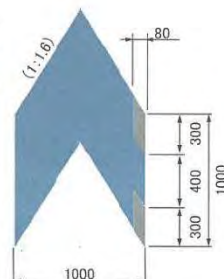


図 4.2.6 矢羽根図面



図 4.2.7 大阪府仕様事例

緑に「白線（高輝度タイプが望ましい）」を設置

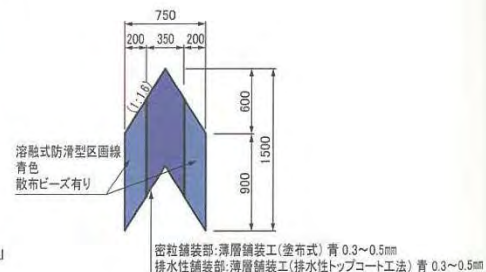


図 4.2.8 大阪府岸和田土木仕様事例

出典：改定 平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引（一社）交通工学研究会 R2.10



(5) 偏心型ナビラインの検討

既にナビマークが設置された区間において、ネットワーク計画路線として整備を進める場合、矢羽根を追加してナビラインを整備することとなる。

その際、ナビマークと矢羽根の中心線を合わせるために矢羽根の一部が街きよ（側溝）のエプロン部※に重なる場合も想定される。そのため、街きよに重なる部分を一部左右非対称として整備する「偏心型ナビライン」を検討することで自転車通行空間整備の効率的・経済的な推進を図る。

なお、偏心型ナビラインは標準タイプより矢羽根の幅が狭くなるが、足立区内においては側溝の維持管理面も踏まえ、エプロン部の改修は基本的に実施しないものとする。

ただし、交通量が非常に多い路線や大型車混入率が高い路線等、自転車通行の安全性に課題が生じる区間においては、状況に応じて円型側溝の採用等によりエプロン部を改修することも考えられる。

※ 雨水排水を流すためのコンクリート部

都道における自転車通行空間整備の事例①

【ナビマークのみ設置された区間において偏心型ナビライン※を追加設置した「車道混在」整備】

【資料6-2】

令和5年1月
東京都建設局

都道405号線 外濠環状線（外堀通り）

整備形態：車道混在（自転車ナビマーク・ナビライン）
整備時期：令和3～4年度
整備区間：千代田区神田須田町1～内神田1

位置図



整備前



整備後



<整備概要>

- 既設ナビマークを活用し「車道混在」の形態で整備した工夫事例
- 既設ナビマークと追加設置するナビラインの中心線を一致させるため、偏心型ナビライン※を採用
- 車道を活用した通行空間整備を効率的・経済的に推進
- 偏心型ナビライン※は標準タイプより幅が狭いため、確保される通行空間も狭くなることに留意

※偏心型ナビラインの設置イメージ



出典：自転車通行空間ネットワーク計画調整会議（令和5年1月25日）東京都建設局