

荒川区自転車総合活用推進計画



令和4(2022)年9月



はじめに

荒川区は、区内のほとんどが平坦な地形であり、かつ、木造住宅密集地域などには狭い道路が多いこともあって、徒歩及び自転車が主な移動手段になっており、子どもから高齢者まで多くの方々が、日常的に買い物や通勤・通学、送迎等で自転車を利用しています。また、昭和の時代には、区内に多くの自転車のメーカーや部品工場が存在し、自転車関連産業が大変盛んであった歴史があります。

このように、多くの区民にとって身近な自転車の適正利用を進めるため、これまで、区では、交通安全ルールの周知・啓発や街なかにおける安全対策の実施、駐輪場整備・放置自転車対策、シェアサイクル事業などを進めてまいりました。

しかし、子育てしやすい環境に伴う若い世代の増加や区民一人一人の健康意識の高まり、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化等、区を取り巻く状況は変化しており、幅広い自転車への対応や更なる安全対策、自転車駐車場の運営方法の見直しなど、今後ますます、区における自転車を活用する環境の整備が必要となってきております。

また、国においても、環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を目的として、平成29(2017)年に自転車活用推進法が施行され、自転車の活用が進められているところであります。

こうした状況を踏まえ、このたび、区では、自転車活用推進計画、自転車ネットワーク計画、自転車総合計画という自転車に関わる3つの計画をひとつにした、自転車施策に係る総合的な指針となる「荒川区自転車総合活用推進計画」を策定いたしました。本計画に基づき、区民の皆様とともに、「自転車と つくる ゆたかな暮らし」の実現に向けて取り組んでまいりますので、今後も、変わらぬ御理解、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定に当たり、多くの区民の皆様から貴重な御意見をお寄せいただくとともに、荒川区自転車等駐車対策協議会の皆様にも熱心に御議論をいただきましたことに、心から御礼申し上げます。

令和4(2022)年9月

荒川区長
西川 太一郎



目次

第1章 総論	1
1 概観	2
2 計画の位置付け	3
3 計画の区域	4
4 計画期間	4
第2章 現状と課題	9
1 荒川区の地勢	10
2 自転車利用状況	11
3 6つの都市像からみた現状	19
4 課題の整理	58
第3章 自転車の総合活用推進に関する目標及び施策	59
1 目指すべき将来像	60
2 基本目標	60
3 基本方針	61
4 施策	62
第4章 自転車ネットワーク整備計画	81
1 荒川区における自転車利用の特徴	82
2 自転車ネットワーク計画の基本的な考え方	84
3 自転車ネットワーク路線の選定	86
4 整備形態の選定	94
5 整備の優先順位	99
第5章 放置自転車対策（自転車総合計画）	105
1 計画策定の背景	106
2 これまでの取組	108
3 放置自転車対策に関する課題	122
4 今後の施策の取組	127
第6章 計画の推進	133
1 SDGs を意識した取組	134
2 目標値の設定	137
3 計画の推進体制、フォローアップ及び見直し	140

参考資料	141
1 (第2章関連) 自転車利用状況	142
2 自転車の利用状況等に関するWEB アンケート	143
3 交通実態調査	162

第1章



総論

- 1 概観
- 2 計画の位置付け
- 3 計画の区域
- 4 計画期間

第1章 総論

1 概観

荒川区は、23区中では台東区の次に小さく、その面積は10.16 km²です。令和4年3月1日現在、約21万6千人が居住し、人口密度は豊島区、中野区に続いて第3位となっています。また、区内の5.91km²(約58%)が、東京都の『防災都市づくり推進計画の基本方針』における整備地域に指定されており、対象区域が区全域に占める割合は23区中最も高くなっています。街なかには幅員4m未満の狭い道路が多く、区内の移動手段は徒歩と自転車が中心となっています。

全国的に人口が減少している中、本区では近年、子育てしやすい環境に伴い若い世代の増加が続いています。加えて、高齢化の進行に伴う区民一人一人の健康づくりの重要性の高まり、地球温暖化による気候変動に対処し、「脱炭素社会」と「気候変動に適応した社会」への転換に向けた取組の実施、区の特性を生かした歩きやすい(ウォーカブルな)まちづくりの推進、さらには令和2年からの新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化等を考慮すると、徒歩・自転車による移動にますます注目していく必要があります。

このような背景を踏まえ、本計画は、徒歩・自転車の将来性・可能性を見据え、徒歩による移動を尊重しつつ、自転車で自由に安全に移動することを通じて、国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」の目標達成に貢献するとともに、荒川区ならではの自転車の総合的な活用を推進することで、心の豊かさを実感できる社会を目指すための指針とします。

【SDGsについて】

2015年9月に国連サミットで加盟国の全会一致で採択された世界共通の目標で、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

地球上の「誰一人取り残さない(No one will be left behind)」ことを誓っており、17のゴールから構成されています。





2 計画の位置付け

区では、平成12年に、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）」第7条に基づく「荒川区自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「自転車総合計画」という。）」を定め、自転車施策を進めてきました。

その後、社会的に自転車の利用が進む中で、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等を示す「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月。国土交通省道路局・警察庁交通局）」が公表され、その中で「自転車ネットワーク計画」策定が求められるようになりました。

さらに、自転車の活用を推進するため、「自転車活用推進法（平成28年法律第113号）」が施行され、国や東京都はそれぞれ、令和3年5月に第2次の「自転車活用推進計画」を定めました。区としても、これまで進めてきた交通や環境の分野だけでなく、健康、スポーツ、観光、防災など多様な面から自転車の活用推進が求められている状況になっています。

このような状況を受けて、区では、自転車活用推進法第11条に基づく「自転車活用推進計画」、その施策の一つでもある「自転車ネットワーク計画」、さらに、取り巻く環境変化を踏まえて平成12年の計画を更新した、新たな「自転車総合計画」の3つの計画をひとつにした、自転車施策に係る総合的な指針となる「荒川区自転車総合活用推進計画」を策定することとしました。

なお、本計画は、「荒川区基本構想・基本計画」を上位計画とし、関連する区の各種行政計画及び、国並びに都の自転車活用推進計画とも協調し、「自転車」を活用しながら、区の基本構想に定める「幸福実感都市あらかわ」を実現していく方向性を示すものとしします。

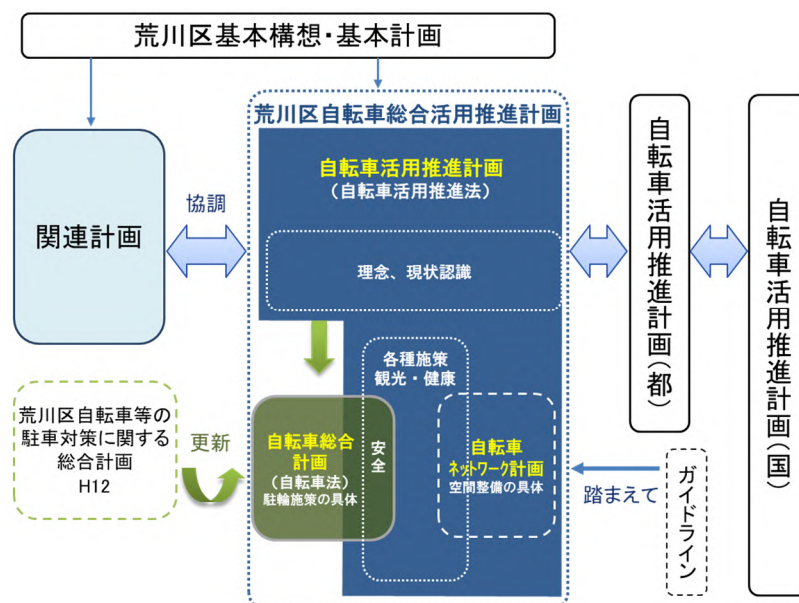


図 1-1 計画の位置付けイメージ

3 計画の区域

計画区域は、荒川区全域とします。

4 計画期間

計画期間は、令和 13(2031)年度までとします。

自転車とは

自転車は、道路交通法上「軽車両」と位置付けられています。（道路交通法第 2 条第 1 項第 11 号イ）

また、自転車とは、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）で、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるもので、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）と定められています。（道路交通法第 2 条第 1 項第 11 の 2 号）

そして、様々な種類のある自転車のうち、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準（ ）に適合する自転車で、他の車両を牽引していないものを、普通自転車といいます。（道路交通法 第 6 3 条の 3 ）

内閣府令で定める基準

- ・長さ 190cm，幅 60cm
- ・一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く)を備えていない
- ・四輪以下
- ・制動装置が走行中容易に操作できる位置にある
- ・側車を付していない
- ・歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない



図 1-2 自転車等の分類



(参考) 関係法令等

昭和55年 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

< 目的 >

第1条 自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もって自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

< 総合計画の策定 >

第7条 市町村(区)は、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画(以下「総合計画」という。)を定めることができる。

平成24年 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省・警察庁)

< 背景 >

「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について提示。

< 自転車ネットワーク計画の策定 >

自転車利用が多い市区町村は、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を積極的に策定すべきである。

< 目的 >

第 1 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。

< 市町村自転車活用推進計画 >

第 1 1 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。



< 国及び東京都の自転車活用推進計画 >

国の第2次自転車活用推進計画（令和3年5月） 概要

- 第1次計画からの社会情勢の変化等
 - ・ コロナ禍における生活様式・交通行動の変容
 - ・ 情報通信技術の発展
 - ・ 高齢化等も踏まえた「安全・安心」
 - ・ 脱炭素社会の実現に向けた動き
 - ・ 新たな低速小型モビリティの登場
- 計画期間
令和7（2025）年度まで

● 4つの目標と22の施策

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

- 施策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促進
 - 5．地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
 - 6．情報通信技術の活用の推進
 - 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の実施

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

- 施策8．国際規格に合致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

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の出現

- 施策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

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策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【第2次からの新規施策】
 - 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．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．学校等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【第2次からの新規施策】

都の自転車活用推進計画（令和3年5月） 概要

● 積極的に取り組む事項

- ・ 自転車ネットワークの形成
- ・ 自転車安全対策の強化
- ・ 自転車シェアリングの広域利用促進
- ・ 新しい日常への対応

● 計画期間

令和12（2030）年度まで

● 実施すべき施策

1 環境形成

- ・ 自転車通行空間等の計画的な整備推進
- ・ 総合的な駐車施策の推進
- ・ 自転車シェアリングの普及促進
- ・ 地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進
- ・ 放置自転車対策の推進
- ・ まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- ・ 多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備促進

2 健康増進

- ・ サイクルスポーツ振興の推進
- ・ 健康づくりの推進
- ・ 自転車通勤等の促進

3 観光振興

- ・ 国際的なサイクリング大会等の開催
- ・ サイクリング環境の創出
- ・ 観光への自転車の活用

4 安全・安心

- ・ 安全性の高い自転車普及の促進
- ・ 自転車の点検整備の促進
- ・ 自転車の安全利用の促進
- ・ 学校における交通安全教育の推進
- ・ 災害時における自転車の活用

第2章



現状と課題

- 1 荒川区の地勢
- 2 自転車利用状況
- 3 6つの都市像からみた現状
 - 3-1 生涯健康
 - 3-2 子育て教育
 - 3-3 産業革新
 - 3-4 環境先進
 - 3-5 文化創造
 - 3-6 安全・安心
- 4 課題の整理

第2章 現状と課題

1 荒川区の地勢

(1) 荒川区の地形等の特徴

荒川区は、東京 23 区の東北部に位置し、南西部の山手台地を除きほぼ平坦な低地（東京低地）となっています。また、区の北東部には隅田川が迂回しています。

区のほぼ中心に区役所があり、区の端から区役所まで東西で約 2.7～3.5km、南北で約 1.3～1.9km と、日常生活で自転車が利用しやすい環境にあると言えます。

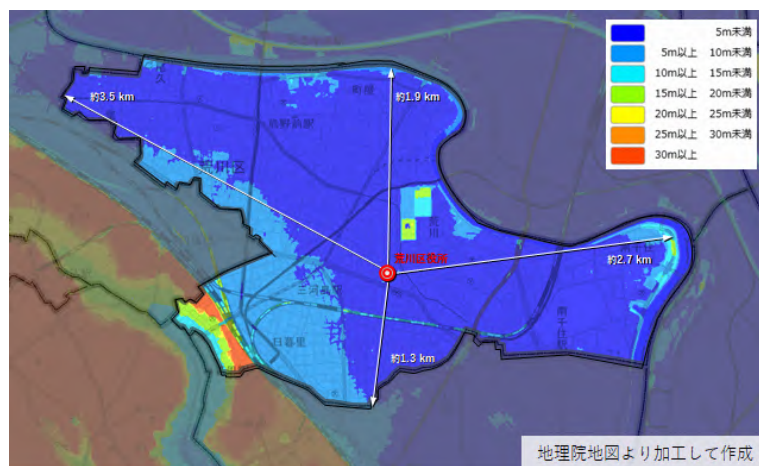


図 2-1 荒川区の地形

(2) 公共交通網

区内には、鉄道路線として、JR 山手線、常磐線、東京メトロ千代田線、日比谷線、京成本線、つくばエクスプレスの他、日暮里・舎人ライナーや都電荒川線が通り、さらに、バス路線が鉄道網を補っていることから、交通の便が大変良くなっています。



図 2-2 荒川区交通網図 注)「町屋さくら」は令和4年3月31日をもって廃止

出典：あらかわ子育てお出かけ MAP（令和3年3月発行）



2 自転車利用状況

(1) 自転車利用頻度

自転車を利用する頻度については、令和2年に実施した「荒川区政世論調査」の結果では、「毎日（利用する）」（23.3%）、「時々（利用する）」（19.8%）となっており、「毎日」～「時々」までの利用する人を合計すると、7割弱の方が日常生活の中で自転車を利用しています。

また、令和3年に実施した「荒川区自転車の利用状況等に関するWEBアンケート（以下「荒川区WEBアンケート」という。）」では、「週5日以上（利用する）」が42.9%と最も多く、「週5日以上」～「月1～2回」までの利用する人の合計は87.6%となっています。

なお、2つの調査で利用する人の割合に差が出たのは、荒川区WEBアンケートが世論調査と比べて、自転車利用者からの回答が多かったことが関係していると考えられます。

問27 自転車を利用する頻度について教えてください。(〇は1つだけ) 全体(n=1681)

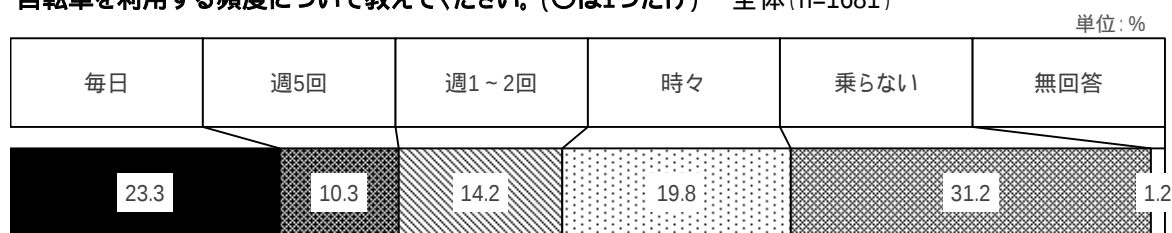


図 2-3 自転車を利用する頻度

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

<参考> 荒川区WEBアンケート結果

問5 自転車を利用する頻度はどのくらいですか

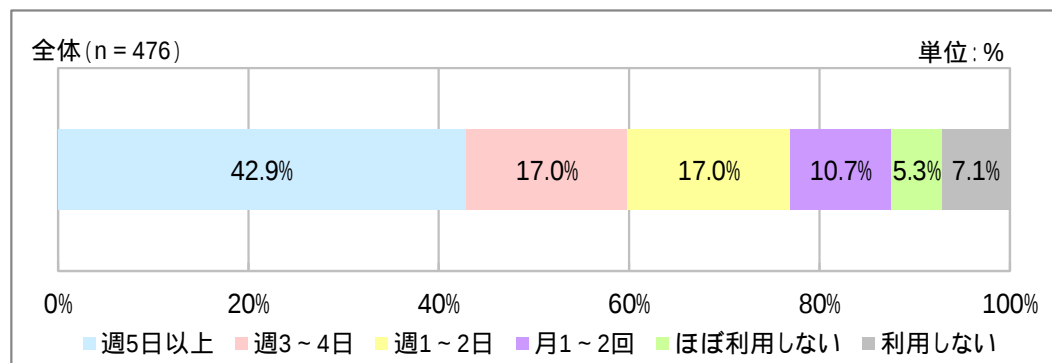


図 2-4 自転車を利用する頻度

出典：荒川区自転車の利用状況等に関するWEBアンケート（令和3年10月～11月実施）

アンケートの概要および回答の詳細については、巻末資料を参照

これを年代別に見てみると、「週 5 日以上」は 50 代以下で割合が高く、「週 3 ～ 4 日」は 60 代以上で割合が高くなっています。また、「ほぼ利用しない」「利用しない」は、年代が低くなるほど割合が高くなっています。

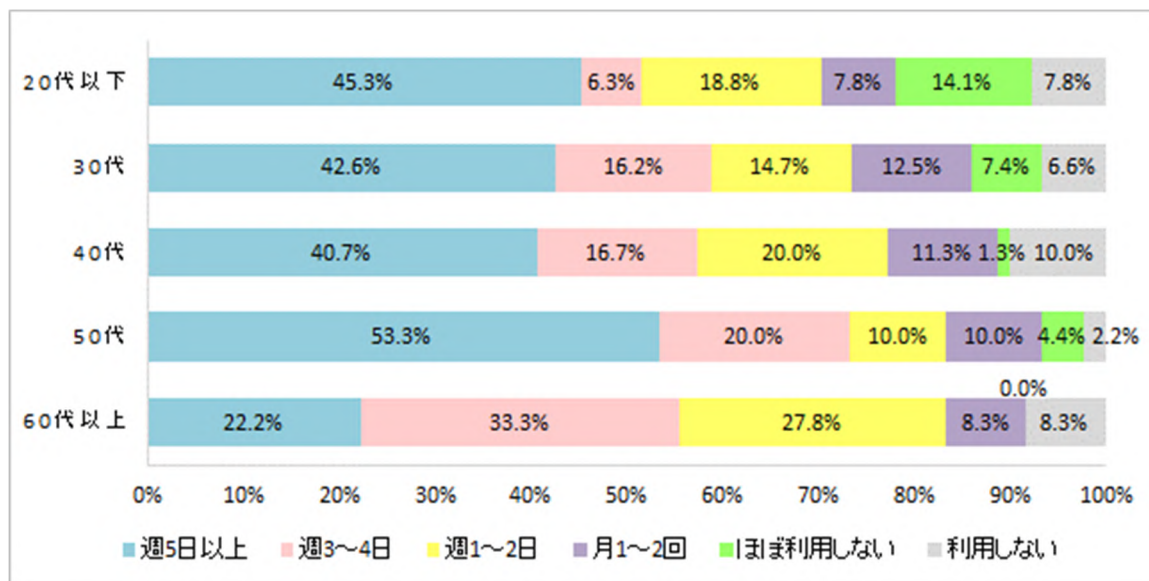


図 2-5 年代別の利用頻度

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）

（２）自転車利用の目的

自転車を利用する主な目的は、「買い物」（40.2％）が最も多く、次いで「通勤や通学」（15.1％）、「子供の送り迎え」（4％）となっています。

この傾向は、荒川区 WEB アンケートでも同様であり、「買い物」が最も多く、次いで「通勤・通学」となっており、日常生活の一部として自転車が利用されていることが分かります。

問29 自転車を利用する目的は何ですか。（○は1つだけ） 全体(n=1681)

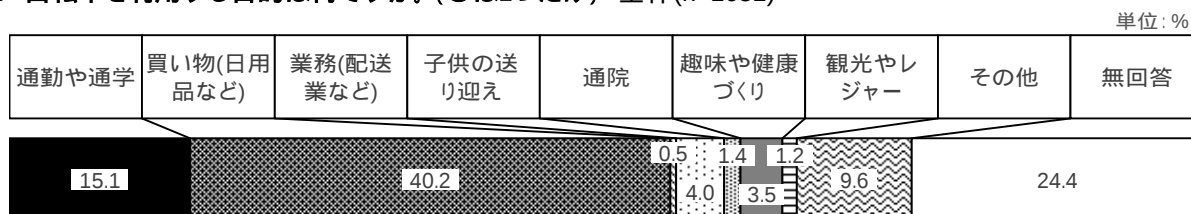


図 2-6 自転車を利用する主な目的

出典：第 45 回荒川区政世論調査（令和 2 年 11 月～12 月実施）



<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問7 主な利用目的は何ですか（3個まで選択可能）

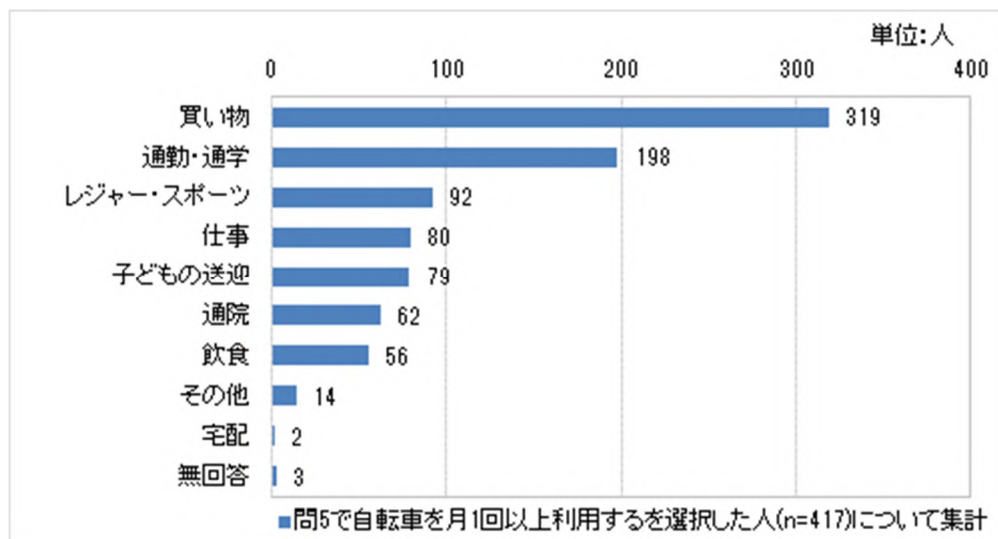


図 2-7 自転車を利用する主な目的

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

これを年代別に見てみると、「買い物」での利用はすべての年代で最も多く、50代以下は次に「通勤・通学」となりました。また、「子どもの送迎」は30代で多く、40代以上では「通院」も比較的多くなっています。余暇的な要素で見ると、「レジャー・スポーツ」は30代～50代、「飲食」は40代以下で多い傾向がありました。

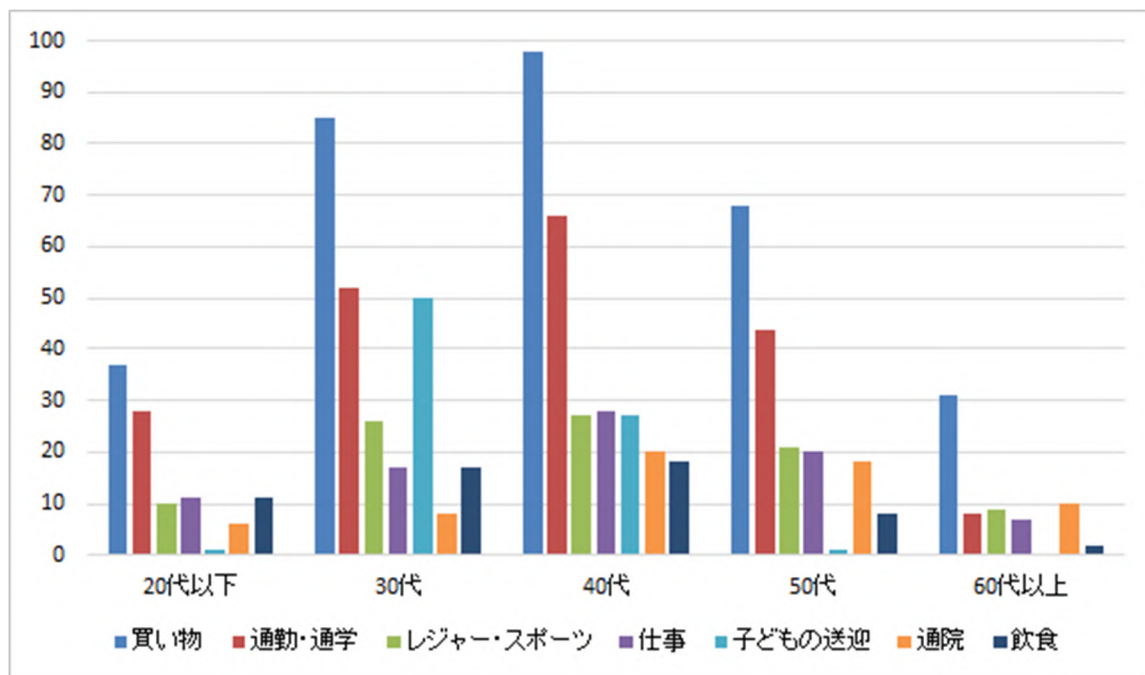


図 2-8 年齢別に見た利用目的

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

また、1 回あたり自転車を利用する時間については、「10 分～30 分未満」（33.2％）が最も多く、次いで「5 分～10 分未満」（18.6％）、「30 分～1 時間未満」（14.6％）となっています。「30 分未満」の人を合計すると 59.9％となり、日常生活でのちょっとした利用の多いことが分かります。

問30 自転車を1回あたり連続して利用するおおよその時間を教えてください。（○は1つだけ） 全体（n=1681）
単位：％



図 2 -9 1 回あたり自転車を利用する時間

出典：第 45 回荒川区政世論調査（令和 2 年 11 月～12 月実施）



(3) 自転車の利用割合

1) 通勤・通学における自転車の利用割合

通勤・通学する区民のうち、自転車で直接、職場や学校に行く人の割合（以下「代表交通手段が自転車である割合」といいます。）は 17.9%であり、23 区内で比較すると 4 位と、比較的高くなっています。

それに加え、鉄道駅まで又は鉄道駅から自転車を利用する人の割合（以下「鉄道駅端末の手段として自転車を利用する人の割合」といいます。）が 5.7%あり、こちらも 23 区中 5 位と、比較的高くなっています。

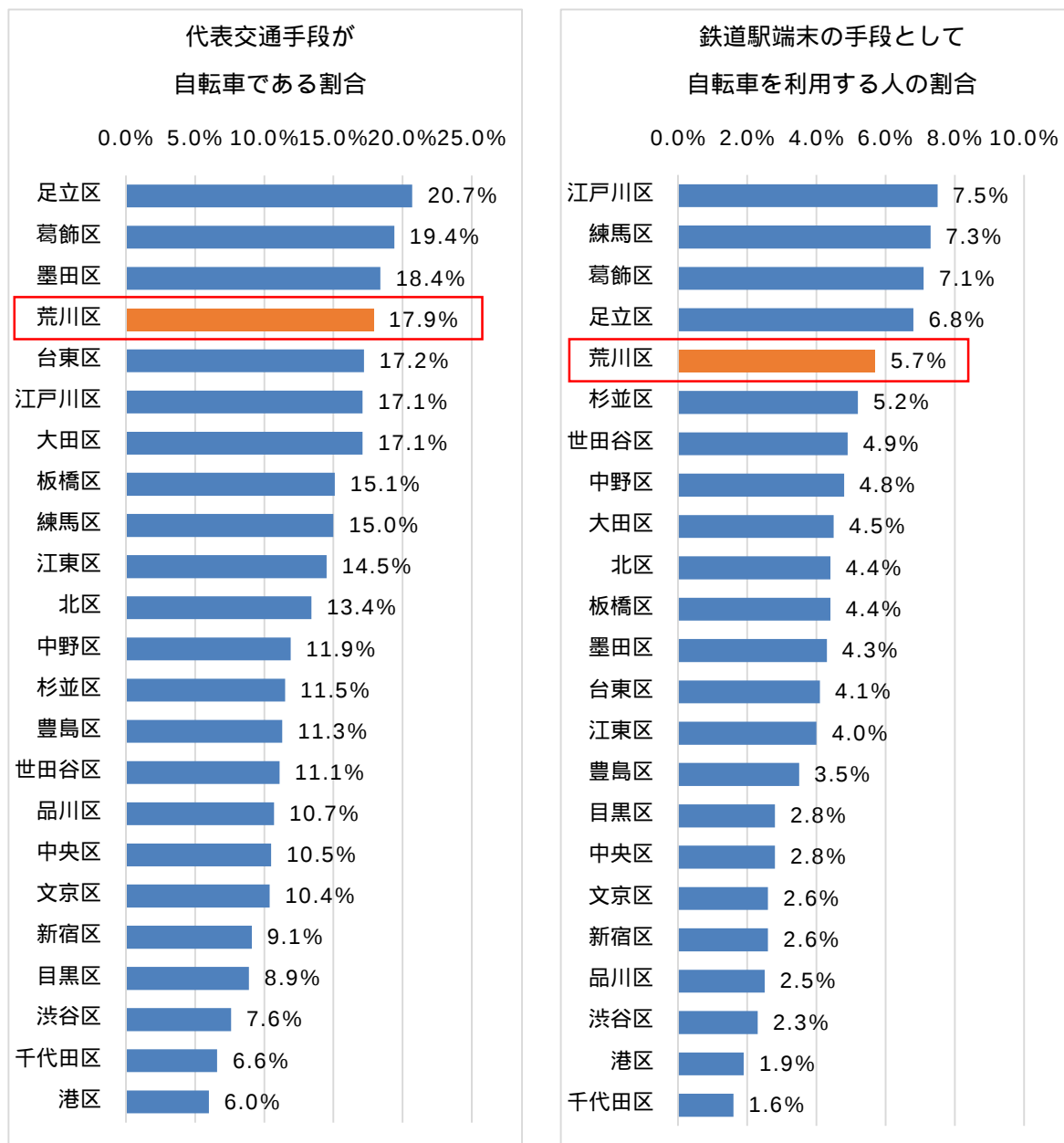


図 2-10 通勤・通学における自転車の利用割合

出典：国勢調査（平成 22 年度）

2) 目的別の自転車利用割合

区内の全移動のうち、自転車で直接目的地に行った人の割合は約 21%であり、鉄道（約 42%）に次ぐ割合となっています。また、鉄道と自転車を組み合わせて移動した人（駅周辺に駐輪した人）の割合（約 6%）を上回っています。

出発地・目的地とも区内である移動に限って集計すると、自転車で直接目的地に行った人の割合は 40%で、徒歩のみの移動（約 51%）と合わせて約 9 割を占めており、区内の移動はほぼ徒歩と自転車で行われている様子が分かります。

また、区民の移動を年代別で見ると、自転車で直接目的地に行った人の割合は、年齢が高い層の方が多いということが分かります。

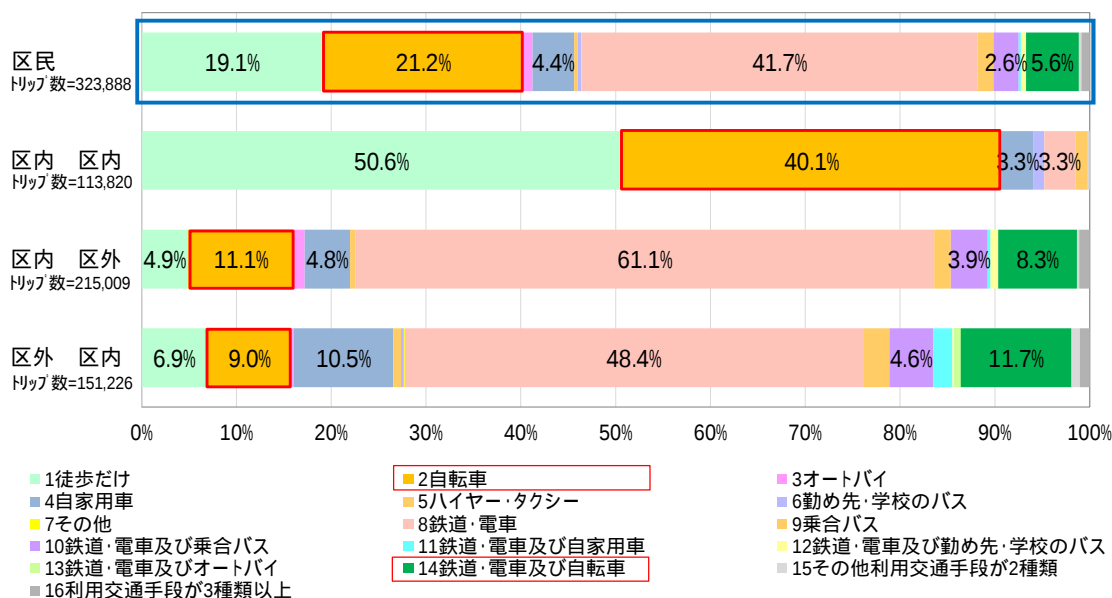


図 2-11 荒川区交通手段分担率

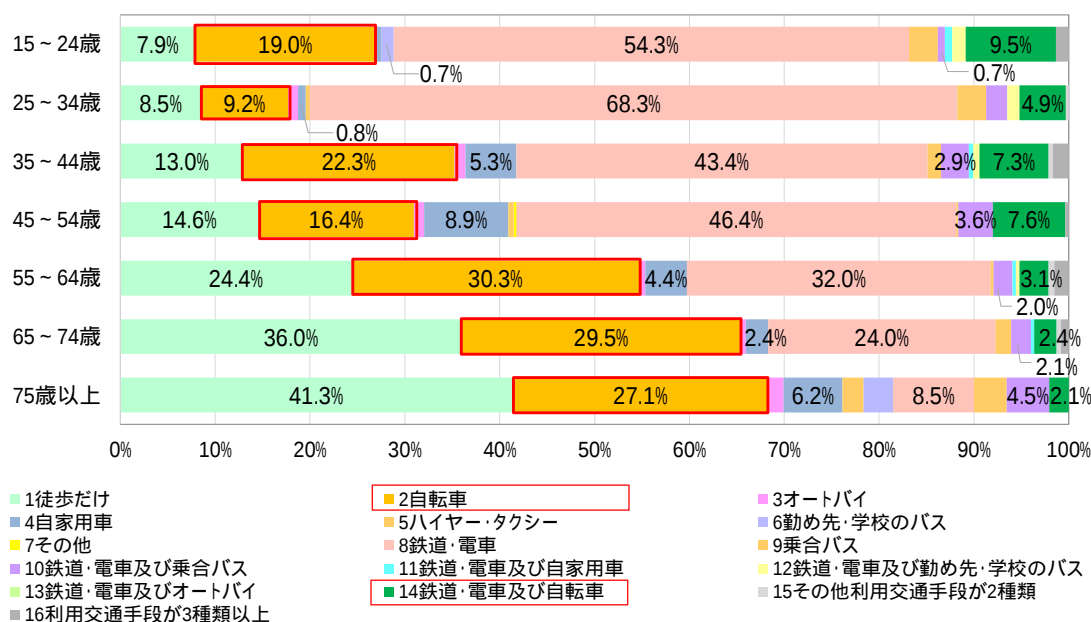


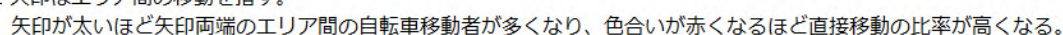
図 2-12 年代別の交通手段分担率

出典：平成 30 年パーソントリップ調査 をもとに作成

第2章

一方、自転車を利用した移動のうち、エリア内で駅端末に利用した人の割合（端末比率）は、南千住では約 46%に達する一方、日暮里・荒川・町屋では約 27%、尾久では約 8%と大きく差があります。

区外への移動は、区境を越えてすぐに駅等の施設がある北区、文京区方面への利用が多く、川で隔てられた足立区、墨田区方面への利用は少なくなっています。

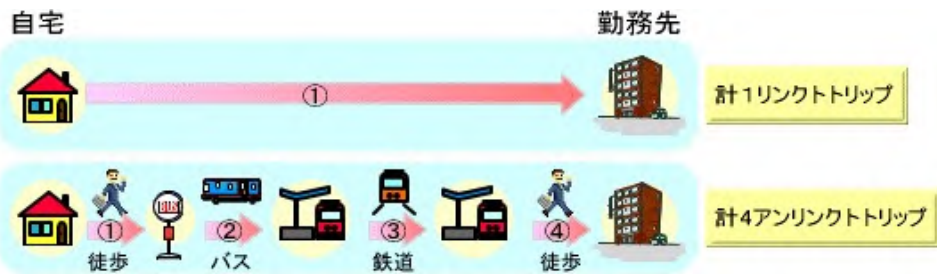


出典：平成 30 年パーソントリップ調査をもとに作成

パーソントリップ調査とは

対象の期間のうちのある 1 日に、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動（トリップ）したかなどを調べるものです。

利用した交通手段の中で主なものを「代表交通手段」といい、優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→自転車→徒歩になります。



4) 自転車交通量

令和 3 年度交通実態調査において区道内 5 地点の平日昼間（7 時～19 時）の自転車交通量を計測したところ、最低でも 1,000 台 以上、最大 4,000 台近く計測されており、幹線道路ではない区道内においても一定の自転車利用があると言えます。（道路構造令では、500 台 / 日以上を「自転車交通量が多い」としています。）

表 2-1 自転車交通量

調査箇所	調査地	自転車交通量
地点 1	荒川区西尾久 6 丁目	1,703 台
地点 2	荒川区町屋 3 丁目	1,166 台
地点 3	荒川区南千住 1 丁目	3,914 台
地点 4	荒川区東日暮里 1 丁目	2,055 台
地点 5	荒川区東日暮里 5 丁目	1,690 台



図 2-14 交通実態調査箇所

出典：令和 3 年度交通実態調査（調査日：令和 3 年 11 月 30 日、12 月 2 日）



3 6つの都市像からみた現状

区の基本構想では、目指すべき将来像として「幸福実感都市あらかわ」を掲げるとともに、分野別に6つの都市像を示しており、ここでは、この6つの都市像ごとに自転車利用に関わる現状を整理します。

3-1 生涯健康

(1) 区民の年齢構成の状況

区の令和3年現在の年齢構成を見ると、高齢化率は23.1%です。また、人口ビジョンにおける、将来人口推計によると、2030年頃から高齢化率は上昇し、2050年頃には約3割に達するとされています。

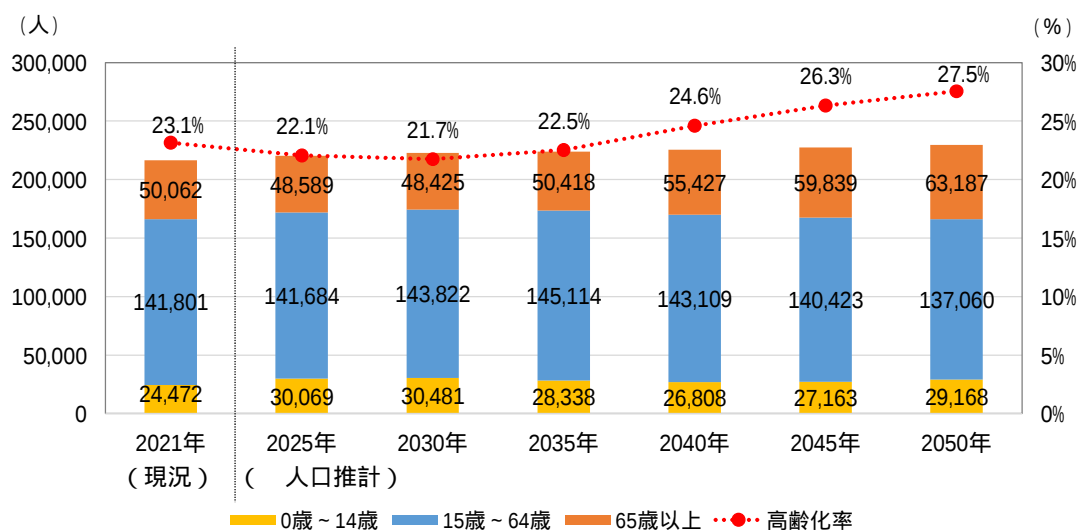
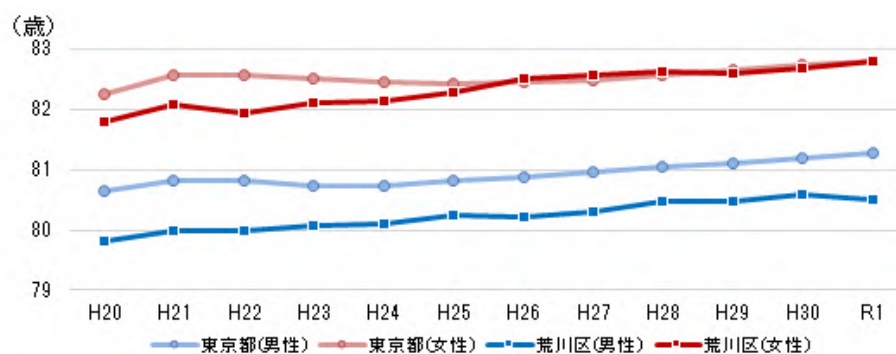


図 2-15 荒川区の人口構成と将来人口推計

出典：荒川区統計「令和3年4月1日現在の人口一覧表」、荒川区人口ビジョン（平成28年）

(2) 健康状態

区の65歳健康寿命は、男女ともに年々伸びています。平成26年以降、女性が都平均並み、男性は都平均を下回っている状況です。



荒川区民の健康寿命※

※65歳の人が何らかの障害のために日常生活動作が制限されるまでの年齢を平均的に表したものと

図 2-16 健康寿命

出典：東京都福祉保健局 HP

また、区の 40～74 歳の 17,841 人（特定健康診査受診者）のうち、糖尿病及び糖尿病予備群の人はそれぞれ約 14%存在します。年齢に比例して糖尿病及び糖尿病予備群の割合は高くなっています。さらに、肥満の割合は、男性は 45～54 歳が高く、女性は年代による大きな変動はありませんが、64 歳以上でやや高い傾向があります。

高齢化が進み、生産年齢人口が減ると推計される中、高齢になっても健康でいられるよう、中高年の方々の健康維持が重要となっています。

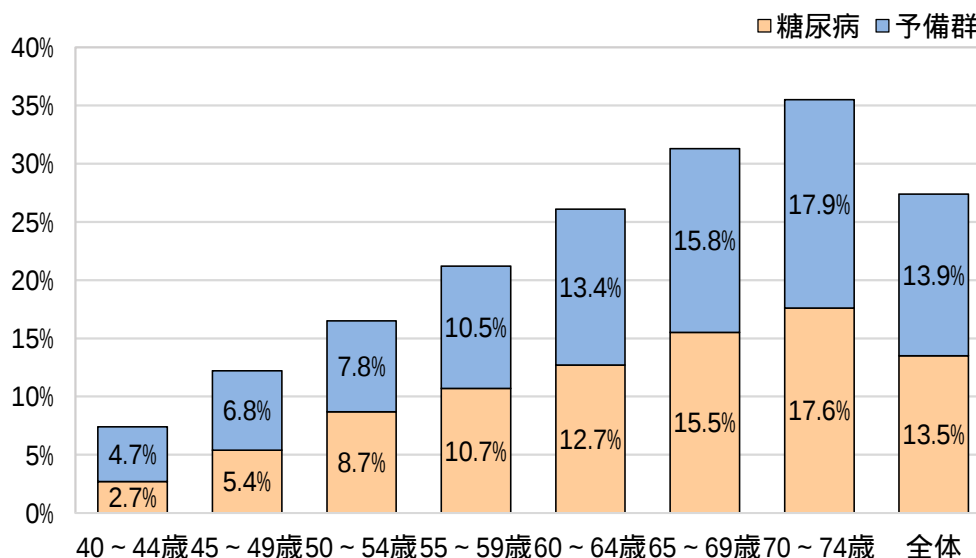


図 2-17 荒川区における糖尿病とその予備群の割合

出典：荒川区健康増進計画（平成 29 年）

糖尿病予備群の定義・・・糖尿病の可能性を否定できない人
（ヘモグロビン A1c の値が 6.0%以上、6.5%未満で、質問票で「現在糖尿病の治療を受けている」と答えていない人）

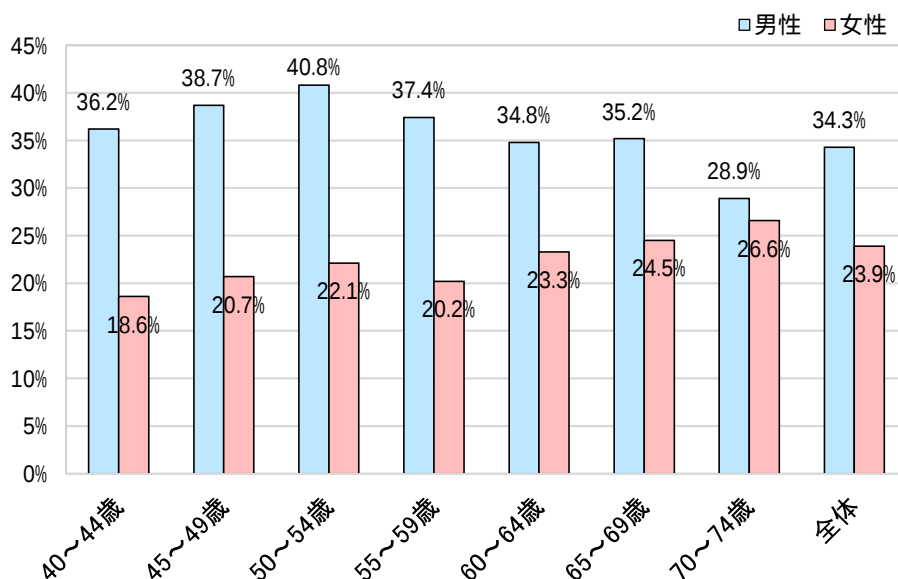


図 2-18 荒川区における肥満の割合

出典：荒川区健康増進計画（平成 29 年）

肥満の定義・・・BMI25 以上（日本肥満学会の定めた基準に基づく）



(3) 運動習慣の現状

30歳代の運動割合が40%以下と、他の年代より低くなっています。30歳～70歳代までは、60歳代を例外として、増加傾向にあります。

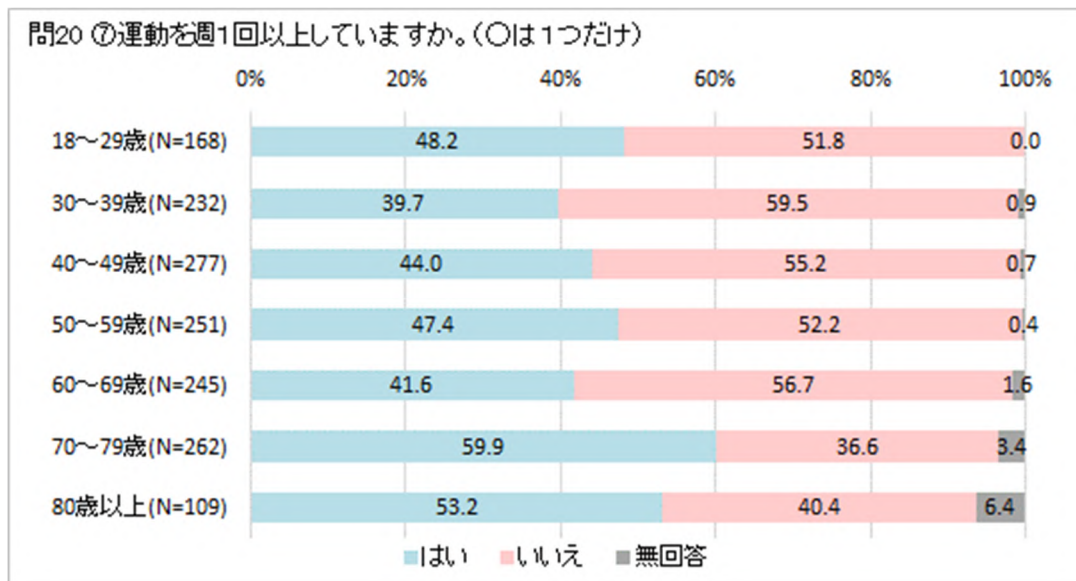


図 2-19 週1回以上運動している人の割合

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

また、荒川区 WEB アンケートによると、健康維持のために現在行っていることとしては、「散歩・ウォーキング」が最も多く、その次に多いのが「特にない」となっています。

これを、自転車関連で見ると、「自転車での通勤・通学」が比較的多く、また、「サイクリング」も一定程度存在します。

問 19 健康維持のために現在行っていることはありますか（3個まで選択可能）

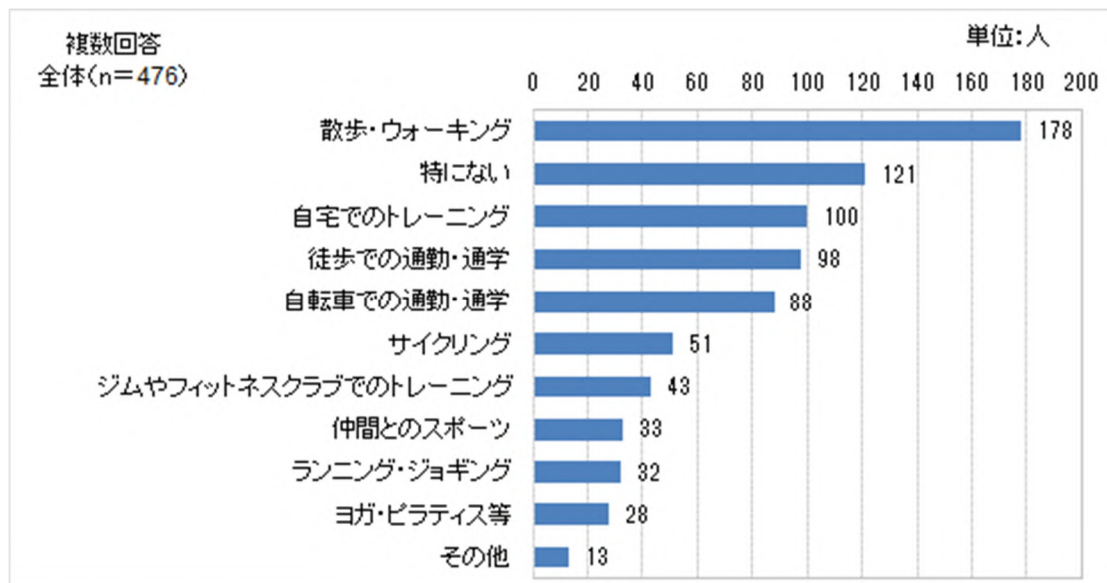


図 2-20 運動習慣

さらに、自転車関連を年代別に見ると、「自転車での通勤・通学」は 40 代が最も多く、次いで 20 代・30 代・50 代が同程度となっており、「サイクリング」は 30 代から 50 代が多くなっています。回答者の属性として 20 代～60 代が多いことを踏まえても、この年代に一定の需要があることが伺えます。

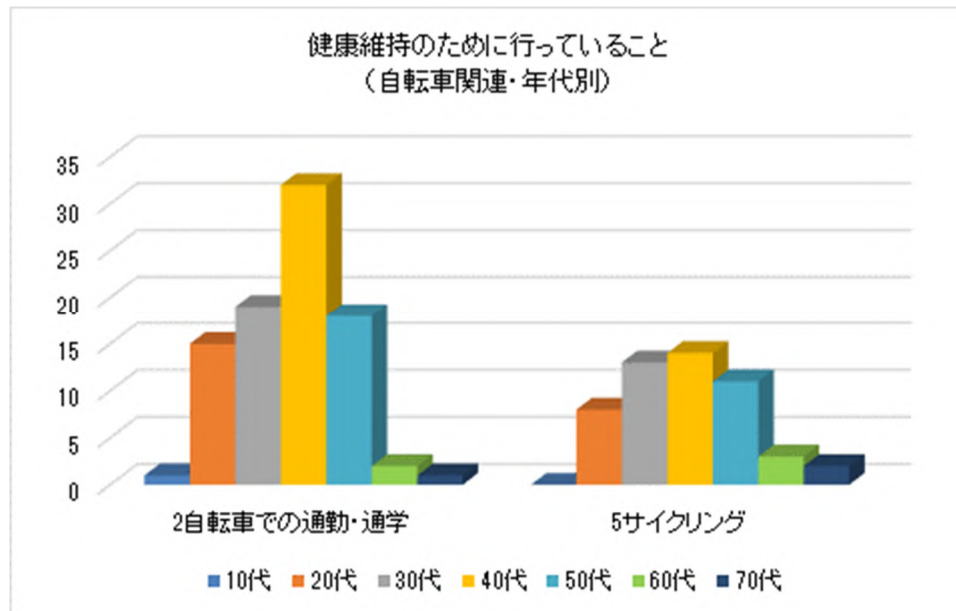


図 2-21 運動習慣（自転車関連）

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）



(4) 外出状況の現状

区民の外出状況を見ると、交通利便性が高い地域であることから、自動車（バスを除く）のみで外出した人は少なく、自動車以外（徒歩・自転車・バイク・バス・電車など）も使用して外出した人が全体の7割を上回ります。そのうち外出の一部で自転車を利用した人は約2割となっています。

外出率について、東京都市圏全体の調査結果を見ると、コロナ禍前の調査であるにもかかわらず、特に現役世代の外出率の低下が顕著となっており、全体で76.6%と、平成20年（86.4%）と比べて9.8ポイントも低下しています。

区では、東京都市圏全体（76.6%）より外出した人の割合が若干多い（77.4%）ものの、外出しなかった人も2割を超えており、外出しないことによる健康面への影響が懸念されます。

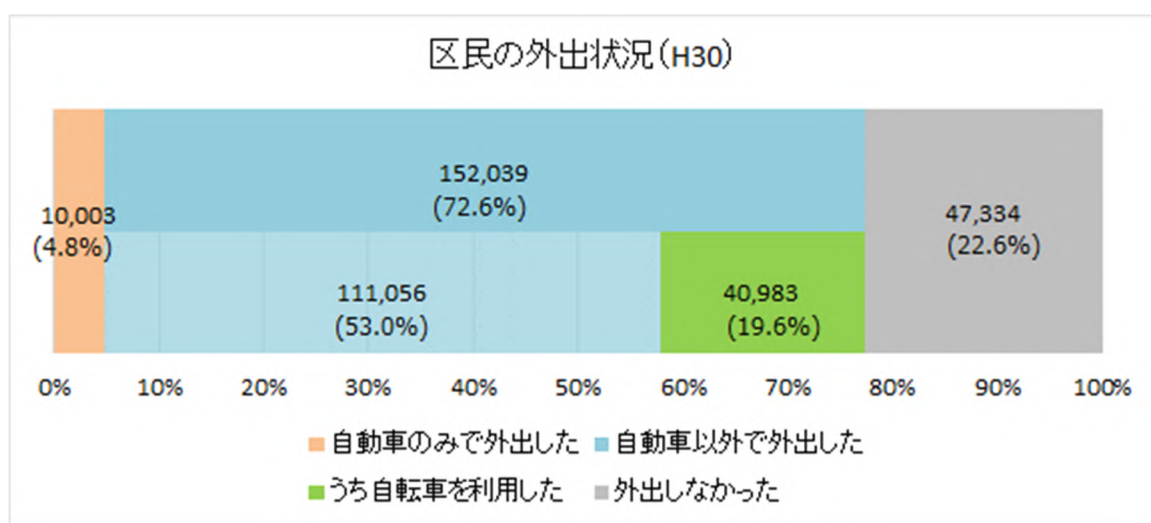


図 2-22 荒川区民の外出状況

出典：平成30年パーソントリップ調査をもとに作成

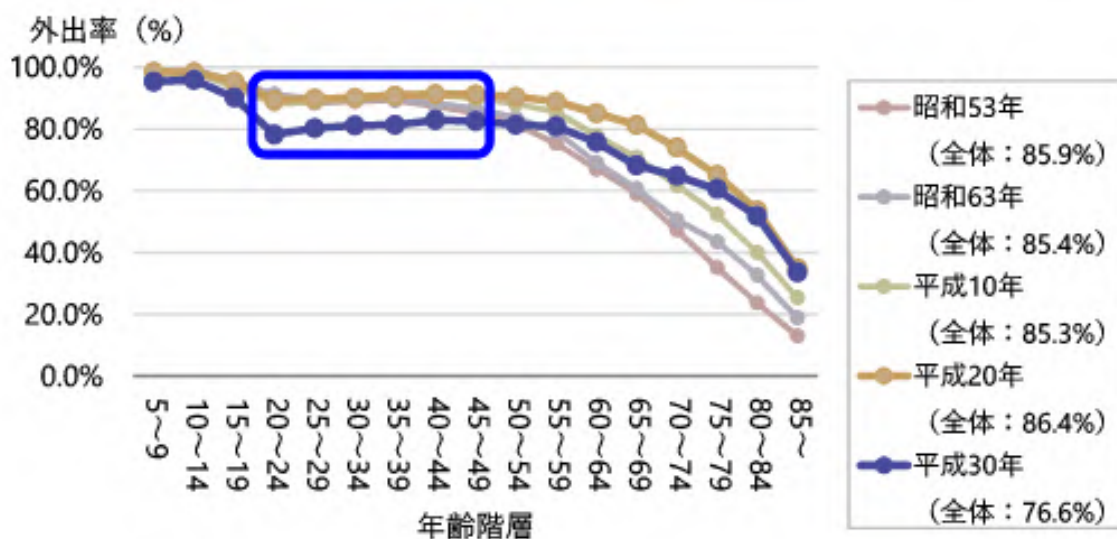


図 2-23 年齢階層別外出率の変化（東京都市圏）

出典：暮らしにおける外出行動分析の手引き（東京都市圏交通計画協議会）

外出が健康に及ぼす影響

社会的孤立や閉じこもり傾向により外出頻度が低い場合、そうでない場合と比べて死亡率が約 2 倍になるという研究結果も公表されています。

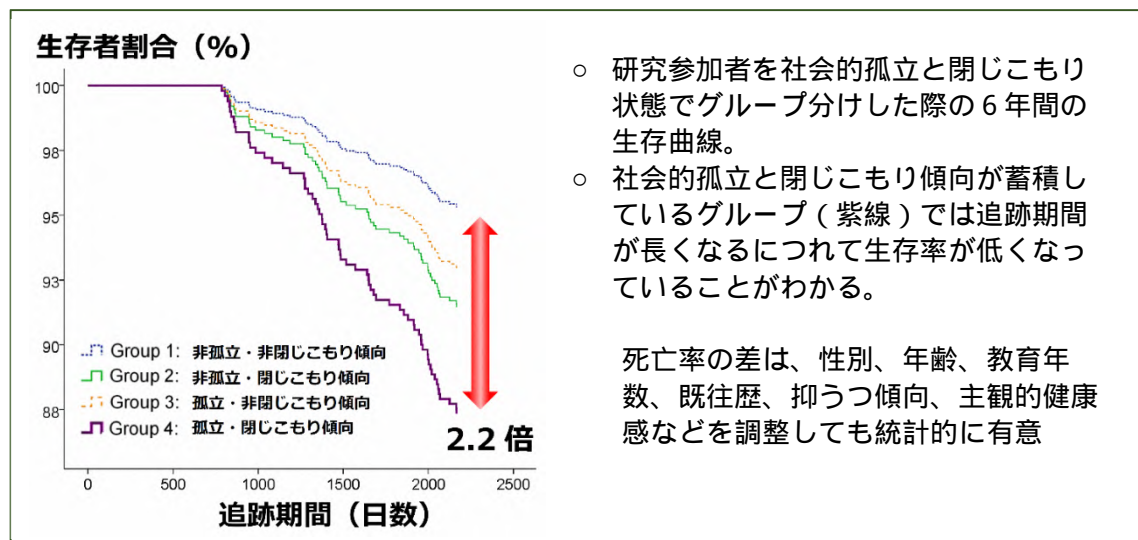


図 2-24 外出頻度や社会的孤立と死亡率の関係

出典：東京都健康長寿医療センター（平成 30 年 7 月 27 日）



3-2 子育て教育

(1) 利用している自転車

利用している自転車の種類は、全体的には「シティサイクル（一般的な自転車）」（53.2%）が5割半ば近くで最も多くなっていますが、ライフステージ別で見ると、小学生以下の子どもがいると考えられる家庭では「幼児用座席付き自転車」の利用も多くなっています。

また、荒川区 WEB アンケートからは、子どもの送迎時に利用する自転車として「電動自転車」や「電動自転車（子ども乗せ）」の利用割合が高いことが分かります。

問28 主に利用している自転車は何ですか。（〇は1つだけ）

<ライフステージ別>

単位：%

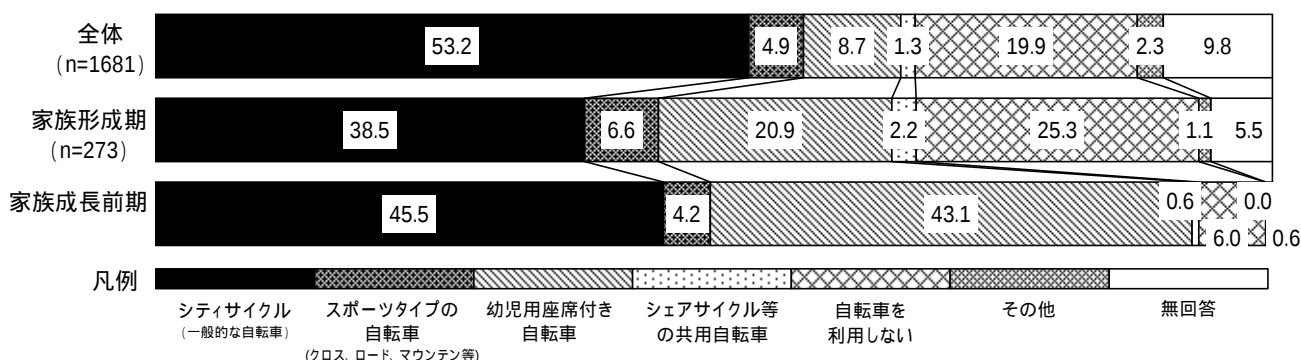


図 2-25 利用している自転車の種類

家族形成期：「39歳以下で同居している子どもがいない夫婦」
または「同居している一番上の子どもが小学校入学前」
家族成長前期：「同居している一番上の子どもが小・中学生」

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問7 主な利用目的は何ですか（3個まで選択可能）

問11 利用する自転車の種類は何ですか（複数選択可能） 2問のクロス集計結果

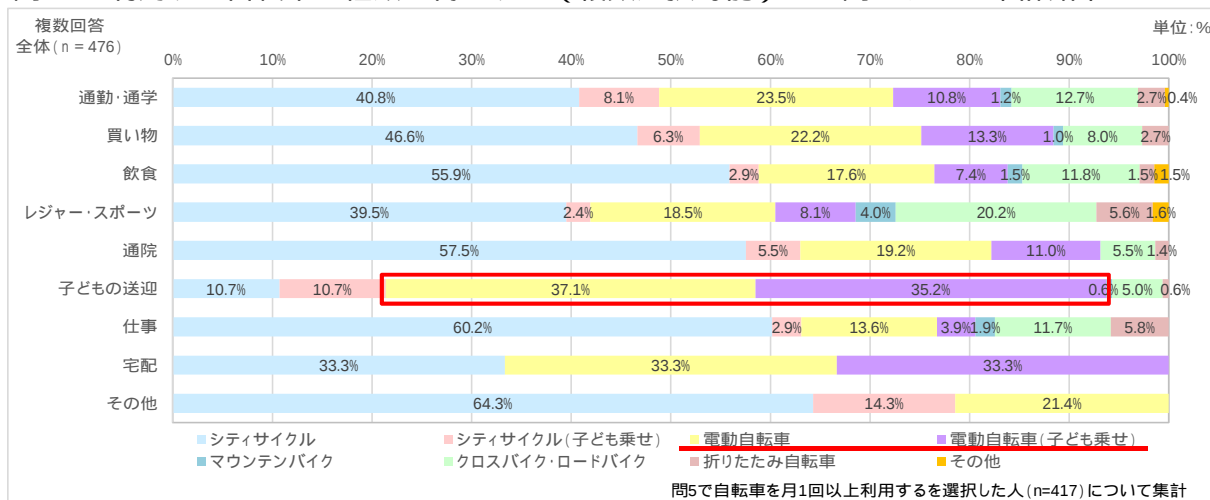


図 2-26 車種別利用目的

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

一方で、荒川区 WEB アンケートの自由回答においては、子育て世代の自転車の乗り方についての意見が約 20 件見られました。

問 45 その他荒川区の自転車利活用に関してご意見があればご記入ください
子育て世代の自転車の乗り方についての意見（例）



特に子どもを乗せた電動アシスト自転車に対してマナーアップを図ってほしい。
あの重量でスピードは出すし、複数人で並走、右側走行なども当たり前に見受けられ、危険。



子どもを前後に乗せた親が、スマホをいじりながら走行しているのはとても危険。

（２）地域行事への参加

地域行事への参加割合は、同居している一番上の子どもが小中学生である家庭のほか、65 歳以上の高齢期の家庭で高く、これらの世代で、社会と関わり合いを持ちながら暮らしていくニーズが高いことが分かります。

問5 あなたは、地域の行事や活動に参加していますか。（○は1つだけ）

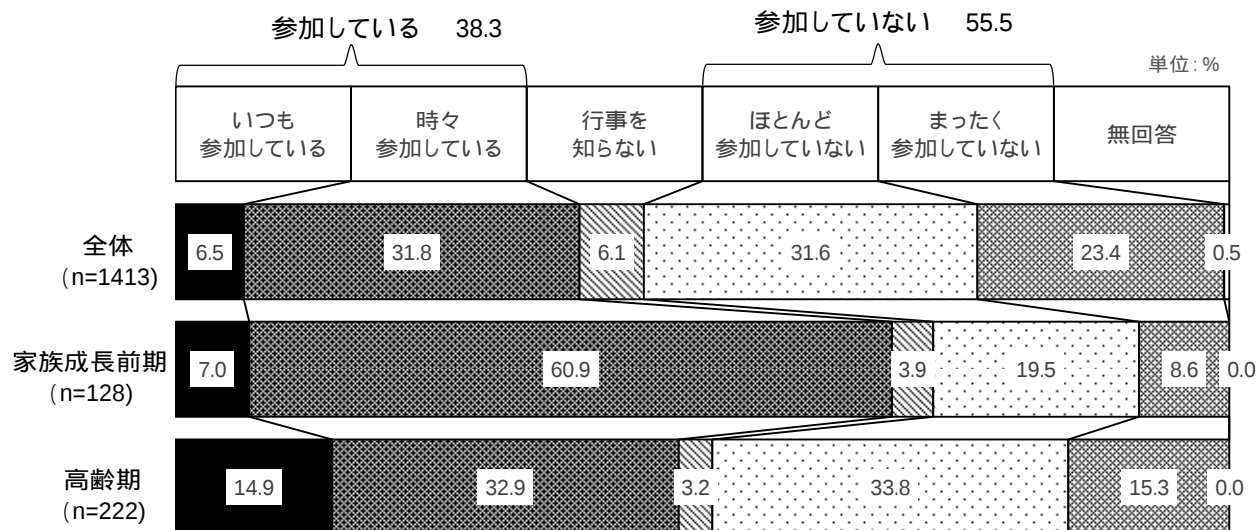


図 2-27 地域行事への参加

家族成長前期：「同居している一番上の子どもが小・中学生」
高 齢 期：「65 歳以上で同居している一番上の子どもが学校卒業」
または「65 歳以上で同居している子どもはいない」

出典：第 44 回荒川区政世論調査（令和元年 8 月～9 月実施）



(3) 子どもの遊び方

小学生がよく行った運動・スポーツに関する調査によると、小学校低学年以下において「自転車あそび」が第4位と、比較的良く行われる遊びの一つとなっています。

表 2-2 過去1年間に「よく行った」運動・スポーツ種目（複数回答）

順位	1 年間の間によく行った運動（4 歳～11 歳） 回答数：n=1491					
			うち、小 3 以下 n=844	うち、小 4～小 6 n=647		
1	おにごっこ	52.6%	おにごっこ	53.9%	おにごっこ	51.2%
2	水泳（スイミング）	34.1%	水泳（スイミング）	36.7%	ドッジボール	38.0%
3	ドッジボール	29.0%	ぶらんこ	34.4%	水泳（スイミング）	30.9%
4	自転車あそび	27.6%	自転車あそび	33.5%	サッカー	29.8%
5	サッカー	26.0%	なわとび（長なわ含む）	27.8%	なわとび（長なわ含む）	20.1%

出典：笹川スポーツ財団「子ども・青少年のスポーツライフ・データ 2019」より集計

自転車あそびをよく行う場所については、約半数が「自宅や友人・知人などの家の周り」や「道路」と答えており、小さな子どもたちの身近には、自動車や歩行者の妨げにならずに安全に遊べる場所が不足している状況が伺えます。

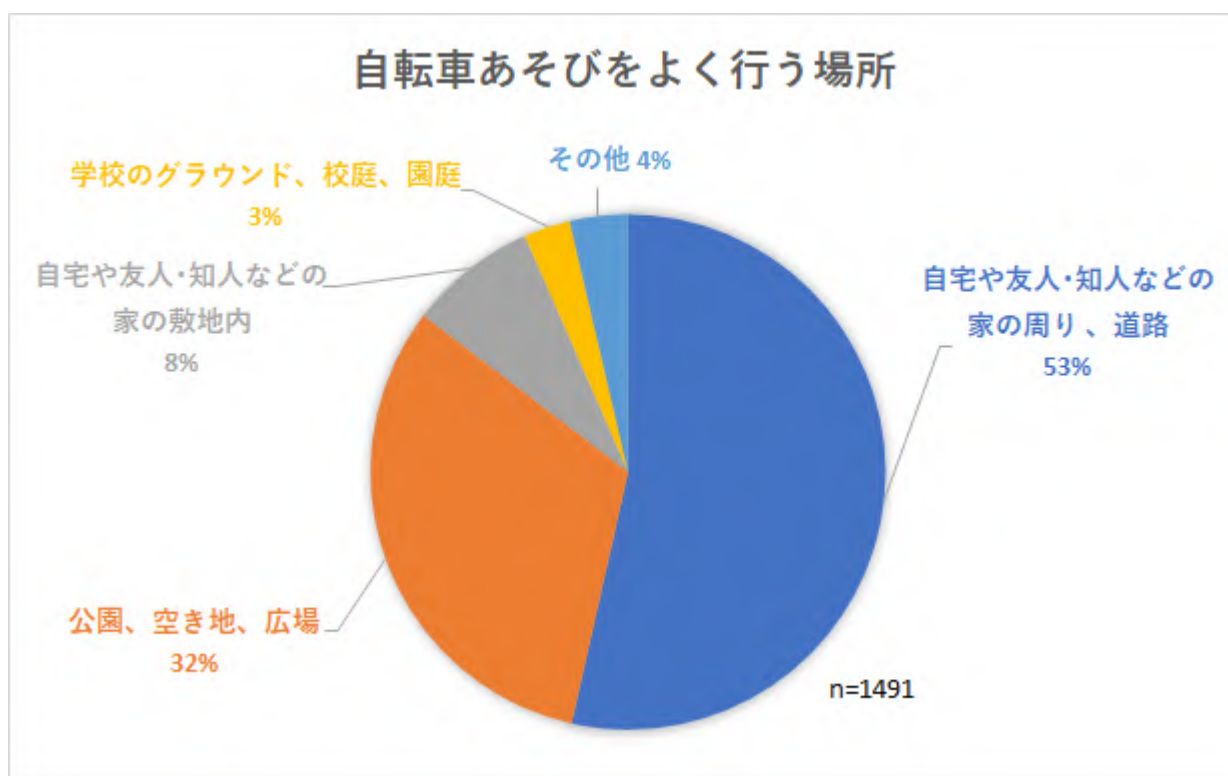


図 2-28 自転車あそびをよく行った者の遊び場所

出典：笹川スポーツ財団「子ども・青少年のスポーツライフ・データ 2019」より集計

3-3 産業革新

(1) 観光施設等の立地状況

「モノづくりの街」である荒川区では、昔から自転車関連の産業が盛んであり、昭和20年末の統計によると、約230社の自転車及び同部品工場がありました（『新修荒川区史』）。

また、区内には、人が訪れる大規模な公園や、図書館・文化施設などの集客施設が複数あると共に、事業主の皆さんの協力のもと、製造工程の見学やモノづくりの体験ができる工場・工房等の「モノづくり見学・体験スポット」も点在している状況です。

このスポットを示した令和4年3月発行のモノづくり見学・体験スポットガイドでは、自転車関連で「自転車製造」「自転車用ベル製造」の2店舗を紹介しています。



図 2-29 モノづくり見学・体験スポットガイドマップ

出典：モノづくり見学・体験スポットガイド（令和4年3月発行）



(2) 荒川区の商店街

区内には、下町風情溢れる商店街が多数存在します。また、区の世論調査によれば、約4割が買い物時に自転車を利用すると回答しており、買い物時の自転車利用が日常的な光景となっています。



図 2-30 荒川区商店街連合会・加盟商店会一覧

出典：荒川区商店街連合会

問29 自転車を利用する目的は何ですか。(〇は1つだけ) 全体(n=1681)

単位：%

通勤や通学	買い物(日用品など)	業務(配送業など)	子供の送り迎え	通院	趣味や健康づくり	観光やレジャー	その他	無回答
15.1	40.2	0.5	1.4	1.2	4.0	3.5	9.6	24.4

図 2-31 自転車を利用する主な目的(再掲)

出典：第45回荒川区政世論調査(令和2年11月～12月実施)

なお、一定規模以上の店舗の場合には、区の条例や要綱に基づき駐輪場が設けられている一方で、小規模な店舗の集まりである商店街では、全体としては駐輪需要が多いにもかかわらず、敷地面積が小さいなどの制約から駐輪場を設けることができない場合が多いため、店舗前の道路上への駐輪問題が生じています。

これについては、区が実施した交通実態調査の結果にも表れており、平日の 7 時～19 時の間、商店街の道路上に一時間以上止められている自転車が 500 台以上あることによって、買い物や通行の支障となっている恐れがあります。

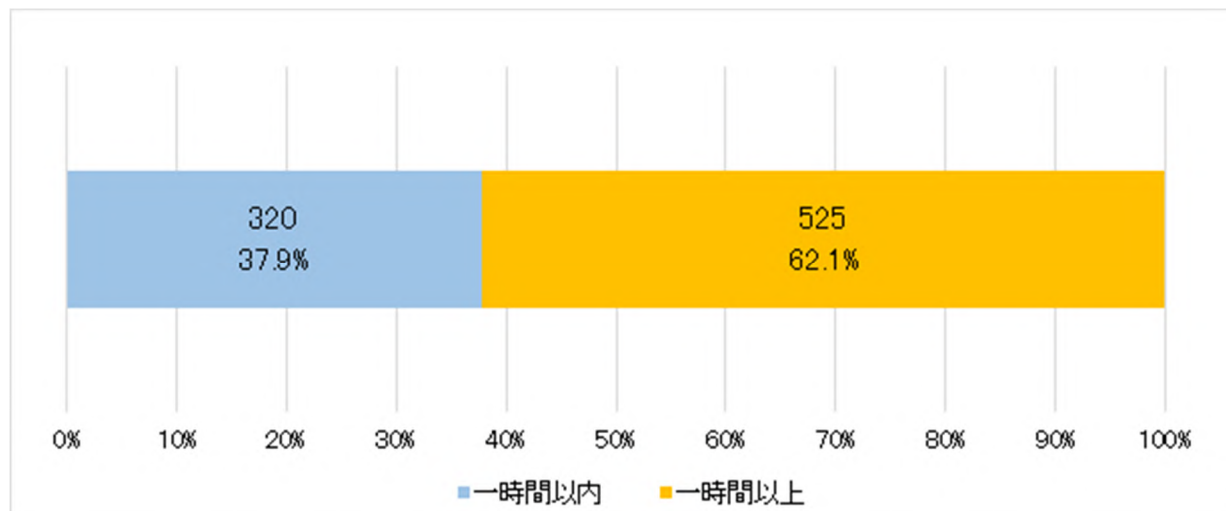


図 2-32 路上駐輪状況調査結果（ジョイフル三の輪商店街）

出典：令和 3 年度交通実態調査（調査日：令和 3 年 11 月 30 日、12 月 2 日）



3-4 環境先進

(1) シェアサイクルの利用状況

シェアサイクルとは、設置されたサイクルポートにて自転車の貸出・返却が可能な自転車を共同利用する交通システムです。区では、民間事業者が提供するプラットフォームを活用してシェアサイクル事業を実施しており、令和元年8月からの実証実験を経て、令和3年1月29日から本格運営に移行しました。

利用回数は増加傾向にあり、令和3年12月時点で15,181回/月です。バスや鉄道を補完する準公共交通的な役割を担うようになってきていると考えられます。

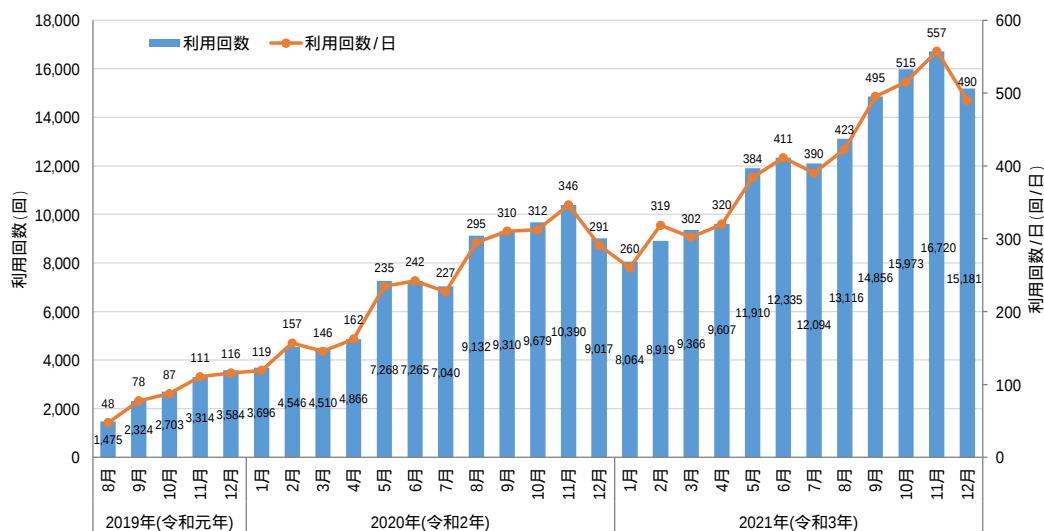


図 2-33 シェアサイクル利用回数

利用を発着ポート別に見ると、区内のみでの利用（own）と、区外と発着する利用（out、in）とが、深夜の時間帯を除きおよそ半々となっていることが分かります。また時間帯別に見ると、朝の通勤時間帯（8 時台）にピークが一つあるほか、日中の10 時台から 18 時台にかけて利用が伸び、夜 20 時台まで利用の多い時間帯が続きます。

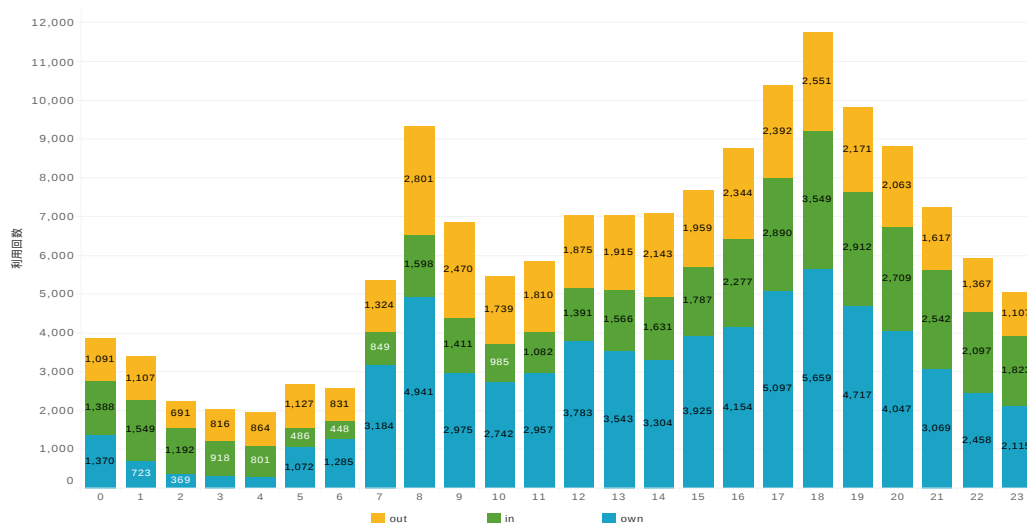


図 2-34 時間帯別発着地別累積利用回数

出典（図 2-33，図 2-34）：利用実績報告書 2021 年 12 月度（OpenStreet 株式会社）

走行軌跡を見ると、国道4号、明治通り、尾竹橋通りなど幹線性の高い道路で多く利用されています。また、千住大橋、尾竹橋、尾久橋、白鬚橋及び西日暮里のガード下の走行も多く、区を越えて利用されている様子が分かります。

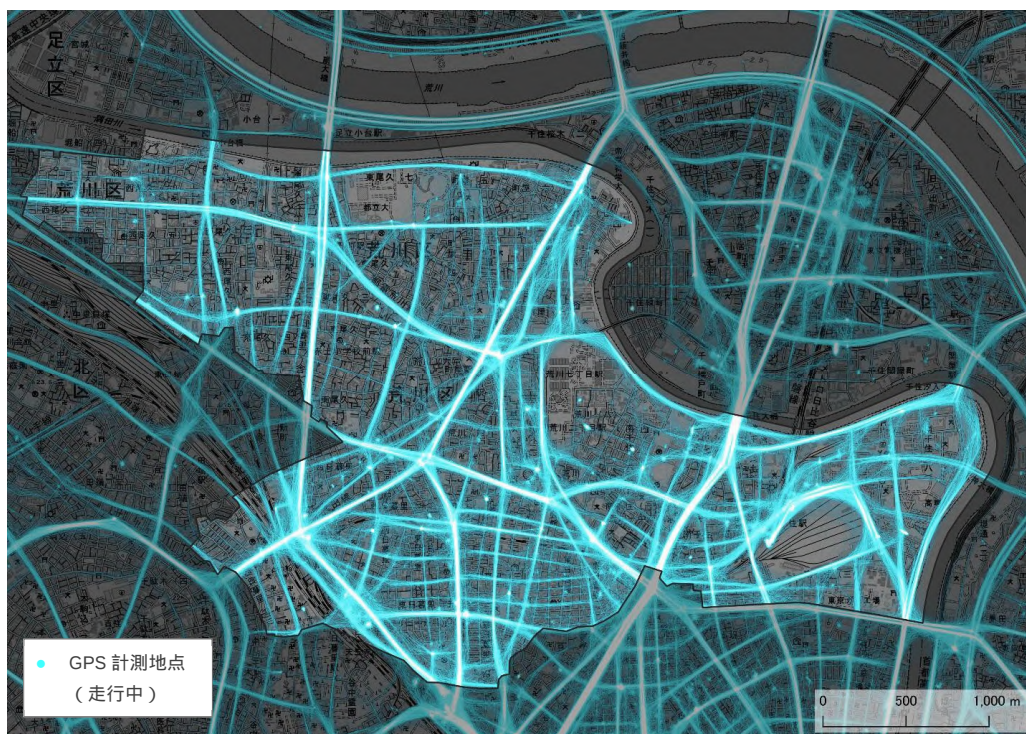


図 2-35 走行軌跡（2021 年 11 月度）

また、平日朝の時間帯の移動を見ると、町屋、南千住、西日暮里、日暮里といった主要駅を出発地・到着地とし、各方面と行き来する移動が多くなっています。

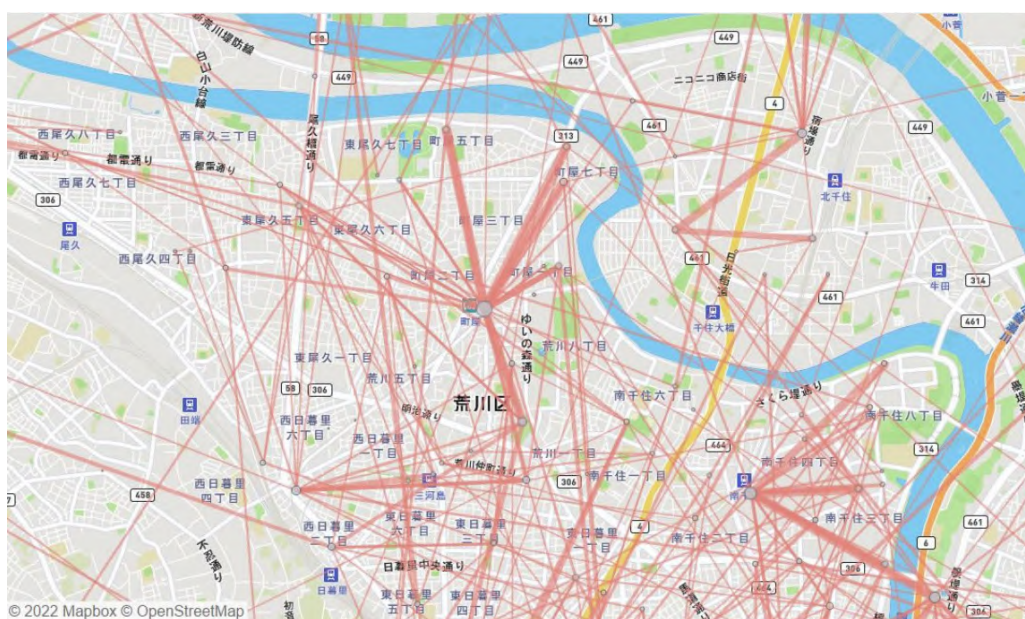


図 2-36 OD マップ 平日朝：6 時～10 時（2021 年 11 月度）

出典（図 2-35，図 2-36）ステーション展開・シェアモビリティ走行資料（2021 年 11 月）
（OpenStreet 株式会社）



なお、利用は順調に伸びているシェアサイクルですが、区内のポートの設置状況を見ると地域的な偏りがあることが分かります。



図 2-37 スターション密度

出典：ステーション展開・シェアモビリティ走行資料（2021年11月）

（OpenStreet 株式会社）

■ 荒川区内のシェアサイクルについて

シェアサイクル事業者「Open Street（オープンストリート）株式会社」が提供するプラットフォームを活用して実施しています。

同じプラットフォームによるサイクルポートであれば、区内外問わず自転車の貸出・返却が可能で、乗り捨て利用ができるため、目的地と最寄りの駅・バス停から少し距離がある、そんな時の手軽な移動手段としても利用できます。

荒川区周辺では、他にも台東区、足立区、墨田区などが同じ事業者によるシェアサイクルを導入しており、区をまたいだ利用も可能になるなどさらに便利になってきています。

■ シェアサイクルポートの設置場所

区内では、町屋駅前、南千住駅東口自転車等駐車場、日暮里駅前自転車駐車場、荒川区役所、あらかわエコセンター、区立公園等の公共用地の他、民間用地にシェアサイクルポートが設置されています。

【都市再生整備計画を活用したサイクルポートの設置】

区では、都市再生整備計画（ ）を活用し、都市公園へのサイクルポートの設置を進めています。

都市再生特別措置法第46条第1項に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域において定められる計画のこと

尾久地区都市再生整備計画：対象 尾久地区

都市再生整備計画（シェアサイクル推進地区）：対象 尾久地区以外

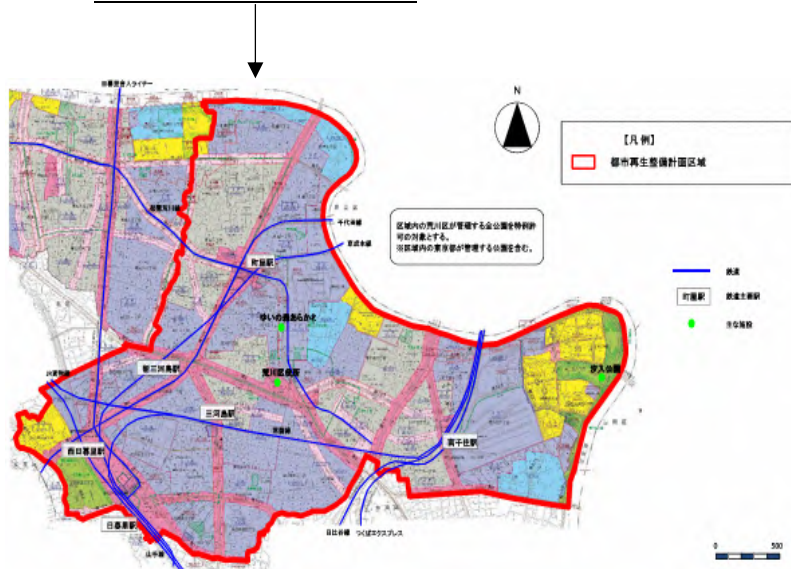


図 2-38 シェアサイクル推進地区の整備方針概要図



(2) 自転車の点検

自転車の点検整備については、「受けていない」(45.3%)が4割半ばで最も多く、次いで「受けている」(19.2%)、「自転車を持っていない」(15.9%)となっており、受けていない方に対して、点検整備の必要性を周知することが必要と考えられます。

問33 自転車の点検整備を受けていますか。(○は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

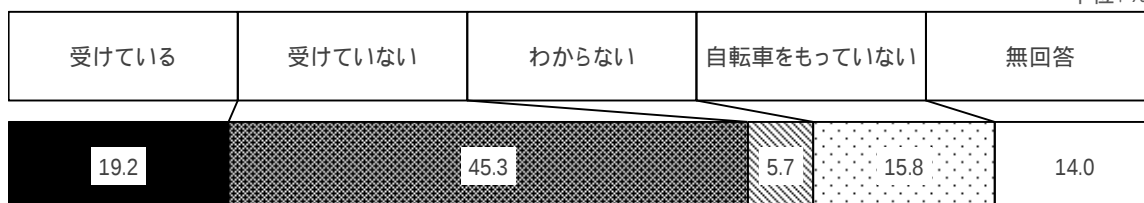


図 2-39 自転車の点検整備

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

自転車の点検・整備の案内

東京都では自転車点検整備等普及啓発リーフレットを公表し、自転車の適切な点検・整備の内容や、安全な利用方法についてわかりやすく周知・啓発を行っています。

荒川区においても、自転車商組合等と連携し、自転車の保険加入と点検整備が同時にできる「赤色 TS マーク」の取得者に図書カードを贈呈する取組を実施し、点検整備の促進を図っています。



図 2-40 自転車点検整備等普及啓発リーフレット

出典：東京都

3-5 文化創造

(1) 国内外の交流都市

区では、全国各地の自治体と幅広い交流を進め、より豊かな区民生活の実現を目指すとともに、相互の都市の活性化を図ること、及び、海外都市との国際的な交流を深め、多文化が共生する魅力あるまちを目指すことを目的として、現在、国内 29 都市、海外 3 都市と友好交流を進めています。これらの都市の中には、「自転車のまち」を掲げている都市や、区内ではなかなか体験できない、豊かな自然の中を走るサイクリングロードを設定している都市もあります。



図 2-41 荒川区の交流都市（国内）



3-6 安全・安心

(1) 自転車の交通事故の発生状況

区内での、令和3年中における自転車関連事故件数は166件であり、3年連続で減少しており、件数としては23区で1番少ないものの、区の全事故における自転車関与率は56.8%で、23区の中では自転車関与事故の割合が高い区の一つとなっています。（令和2年はワースト1位、令和3年はワースト2位）

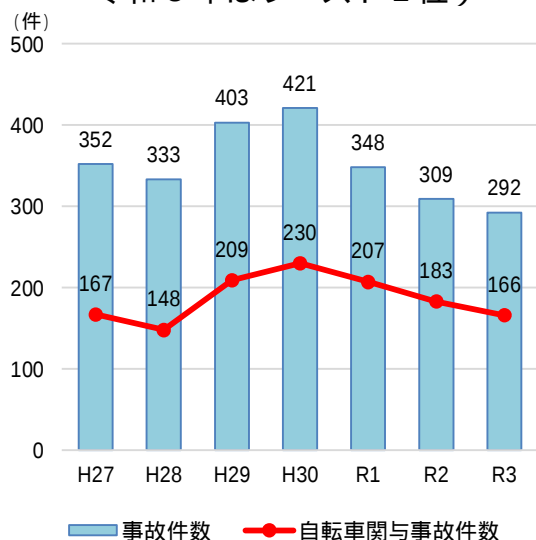


図 2-42 自転車関与事故件数の推移

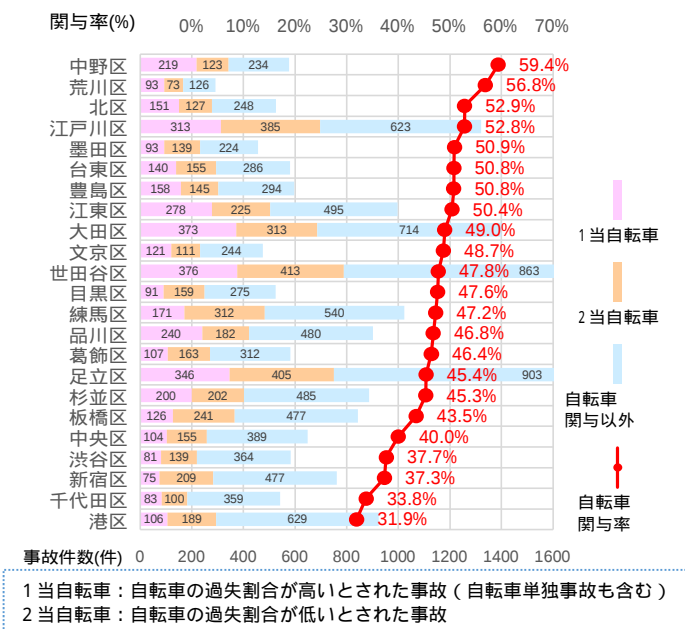


図 2-43 東京都23区の自転車関与率
(令和3年中)

出典：警察庁自転車事故関連データ

事故発生地点を地図上に表してみると、区全域で発生しているものの、特に事故が集中している区間があることもわかります。

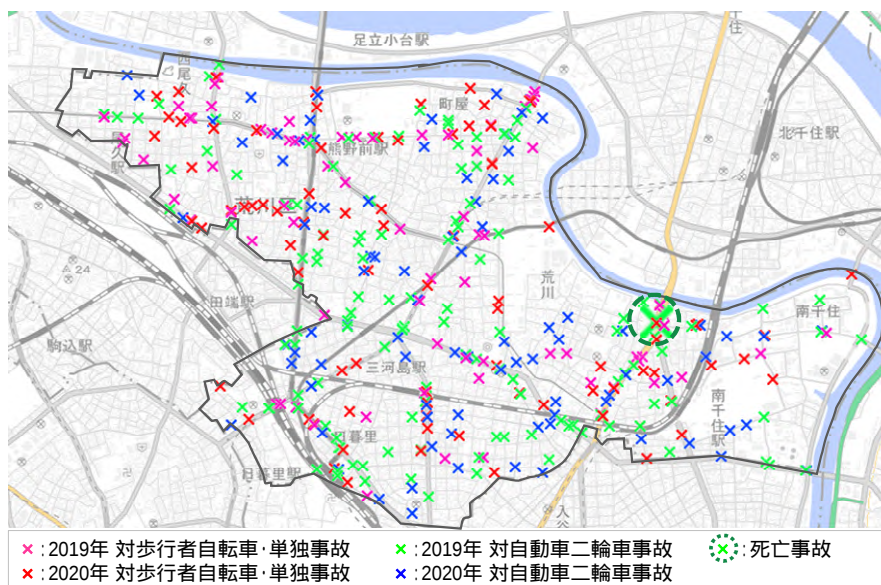


図 2-44 自転車関与事故発生地点

出典 警察庁オープンデータ

相手当事者別の割合を見ると、対自動車事故が 50%と最も高い一方で、自転車単独事故と、自転車が加害者となる可能性が高い対歩行者・対自転車事故の合計が、荒川区では 43%を占めており、23 区平均（約 34%）より高く、全国平均(約 12%))に対しては 3 倍以上となっています。

なお、全国的にも自転車単独事故、自転車の対歩行者、対自転車事故は、近年増加傾向にあります。

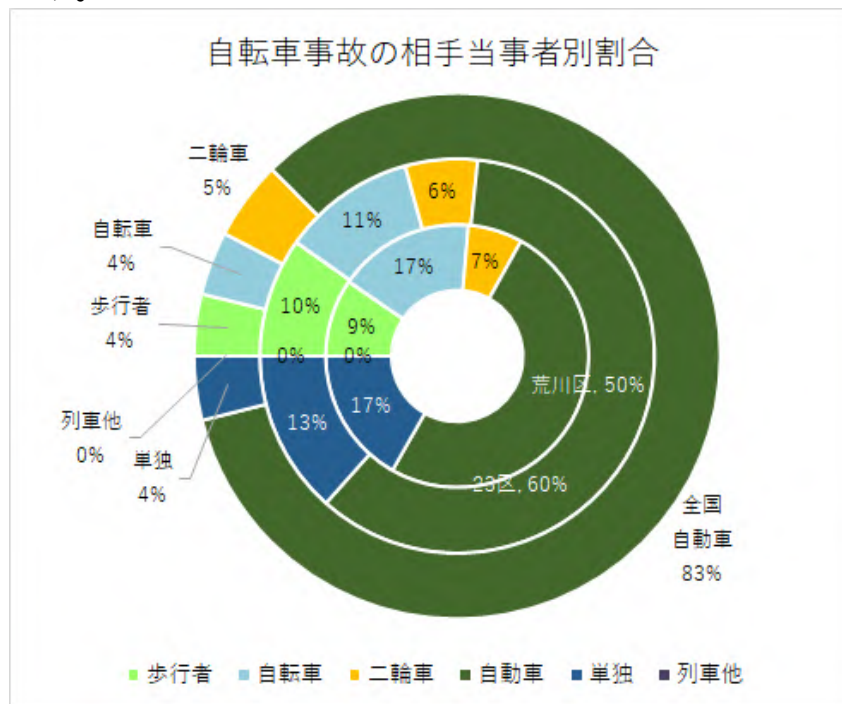


図 2-45 自転車事故の相手当事者割合

出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より、令和元年・2 年中の事故を集計

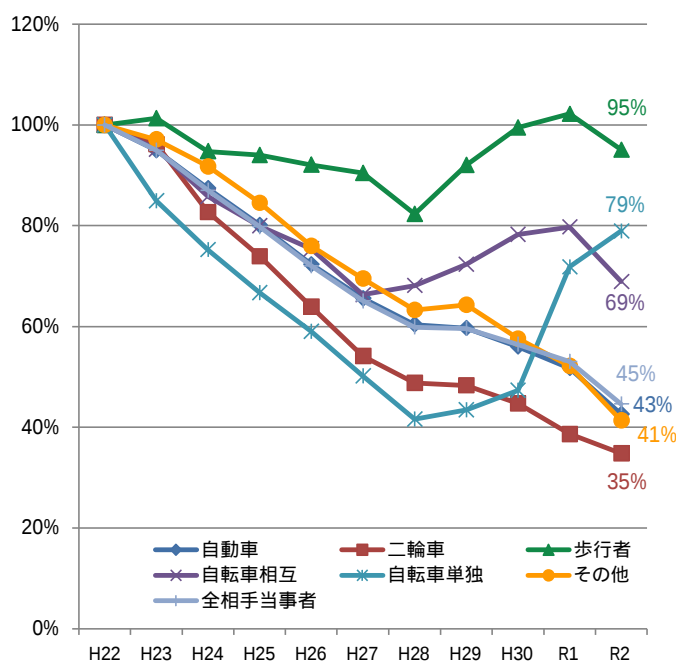


図 2-46 全国の自転車関連事故件数の推移（平成 22 年比）

出典 道路の交通に関する統計（警察庁 | e-Stat、R3.2.18）



自転車事故における法令違反について、自転車対自動車の出会い頭の死亡・重傷事故についての全国データを見ると、78%の事故で、自転車側にも安全不確認や一時不停止、交差点安全進行義務違反などの違反が認められている一方で、自動車側には100%何らかの違反が認められています。

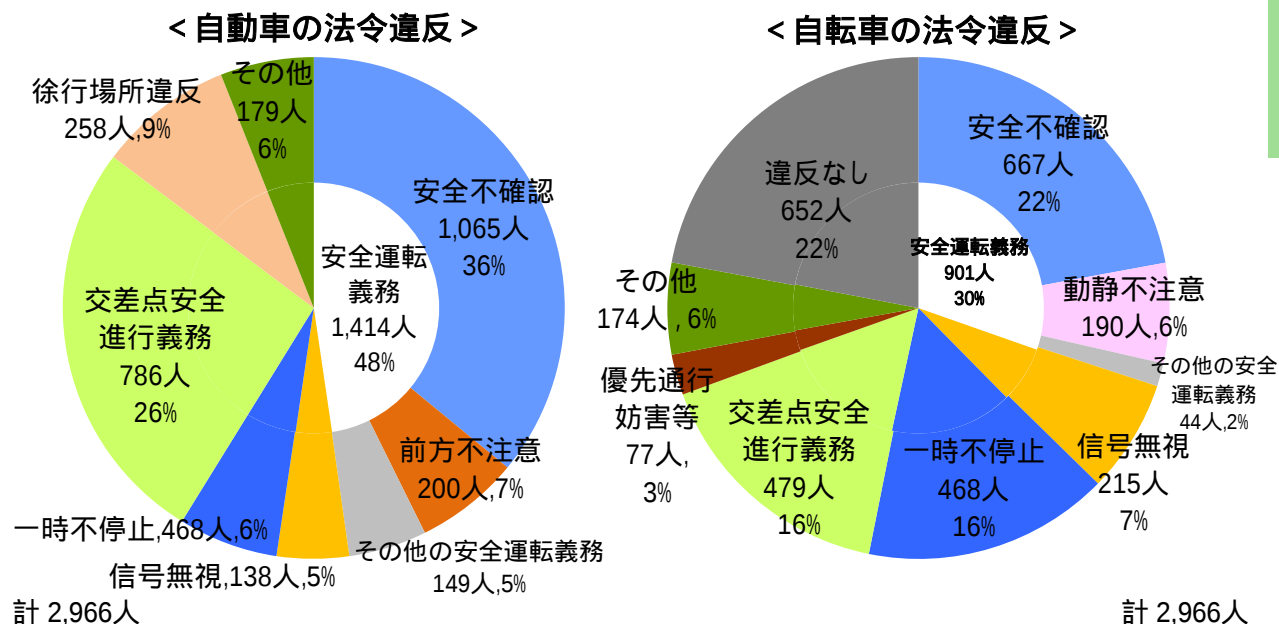


図 2-47 全国の自転車対自動車の出会い頭事故における法令違反別自転車の 死者・重症者数（令和2年）

出典：令和2年における交通事故の発生状況等について（警察庁）

区内における当事者別の事故発生状況を見ると、自転車関与事故の発生件数が多く、特に、自転車が加害者となる可能性が高いケース（自転車対歩行者・対自転車・単独事故）での高齢者の自転車の関与率が高くなっています。

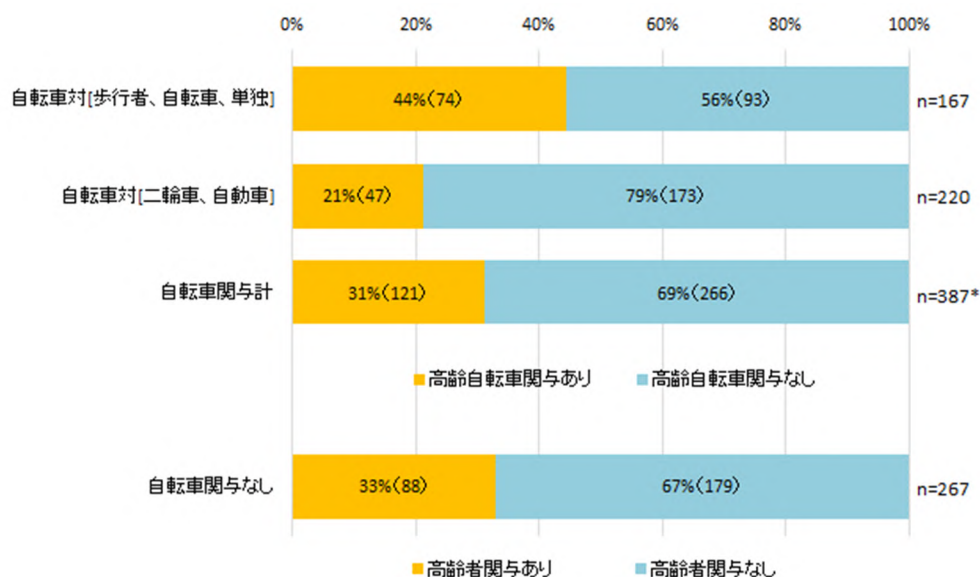


図 2-48 当事者別事故における高齢自転車関与と事故割合

出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より、令和元年・2年中の事故を集計

*)相手当事者不明・その他を除く

(2) 自転車の走行順守率

令和3年度交通実態調査によると、区内での、両側に歩道が整備されている道路における自転車の車道走行率は12.5%にとどまり、歩道を走行している自転車が非常に多い状況です。これは、区内の多くの歩道が、歩行者だけでなく自転車の通行も可能とされている（「普通自転車歩道通行可」の標識がある）ことにも関係しています。

また、車道における自転車の走行順守（車道走行している自転車のうち左側通行している自転車）率は歩道の有無にかかわらず50%を切る結果となり、車道を逆走する自転車の多いことが示されています。

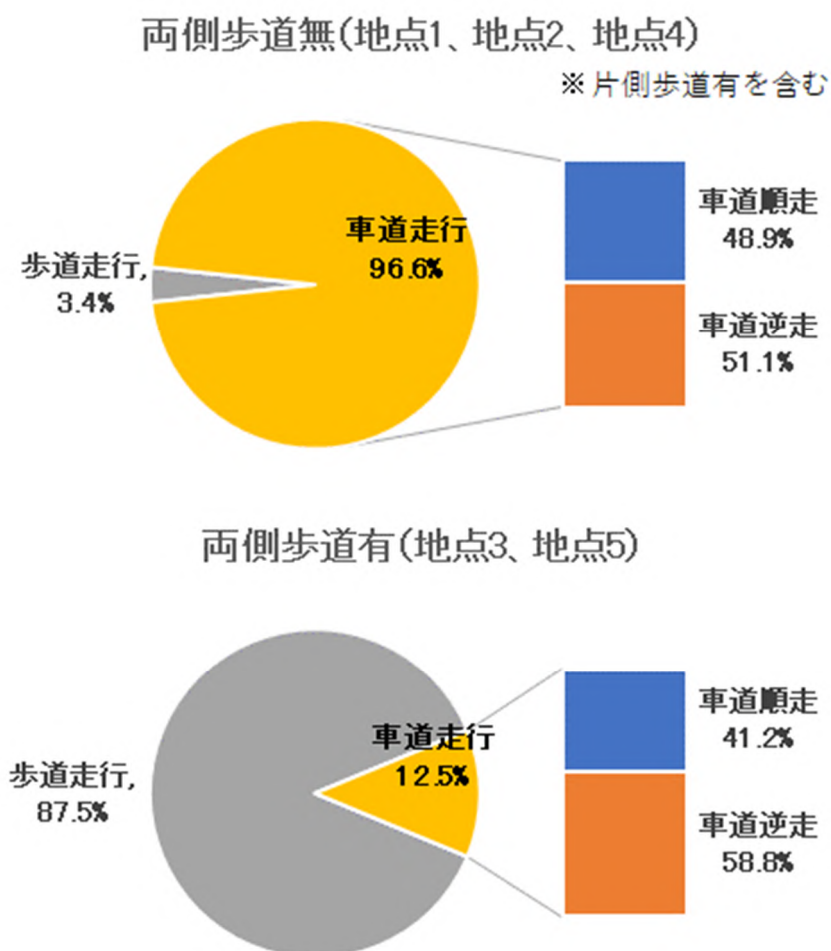


図 2-49 荒川区における自転車走行順守率

出典：令和3年度交通実態調査（調査日：令和3年11月30日、12月2日）



(3) ながらスマホに伴う事故の状況

東京消防庁管内（東京都のうち稲城市、島しょ地区を除く地域）では、歩きながら・自転車に乗りながらスマホを利用する「ながらスマホ」等に関わる事故により、平成27年～令和元年までの5年間で211人が緊急搬送されています。

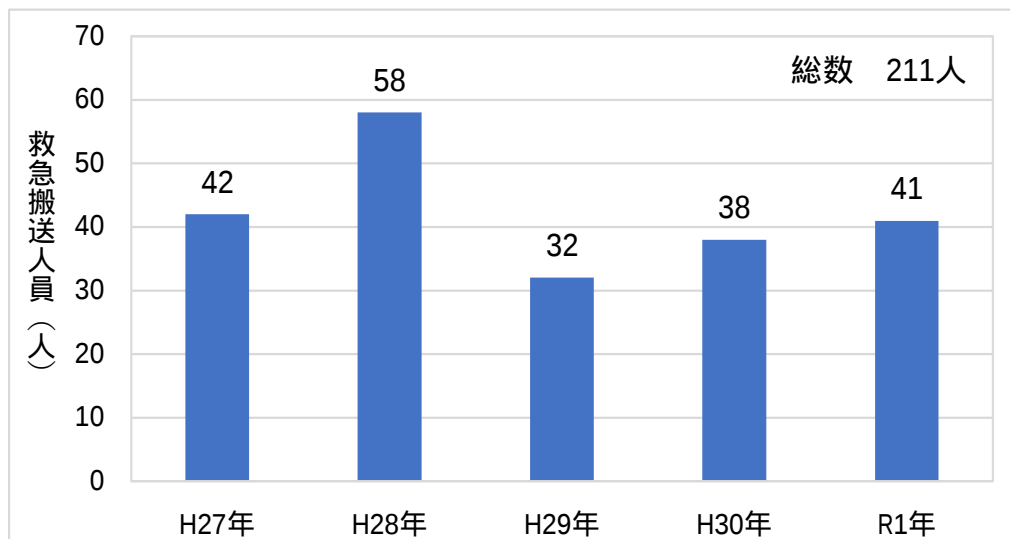


図 2-50 東京消防庁管内における年別救急搬送人員

出典：東京消防庁

発生時動作別の救急搬送人員を見ると、歩きながらの事故のうち、携帯電話を操作していた、又は画面を見ていた人が約7割を占めています。また、自転車で走りながらの事故のうち、約5割は緊急搬送された人自身が携帯電話を利用しています。

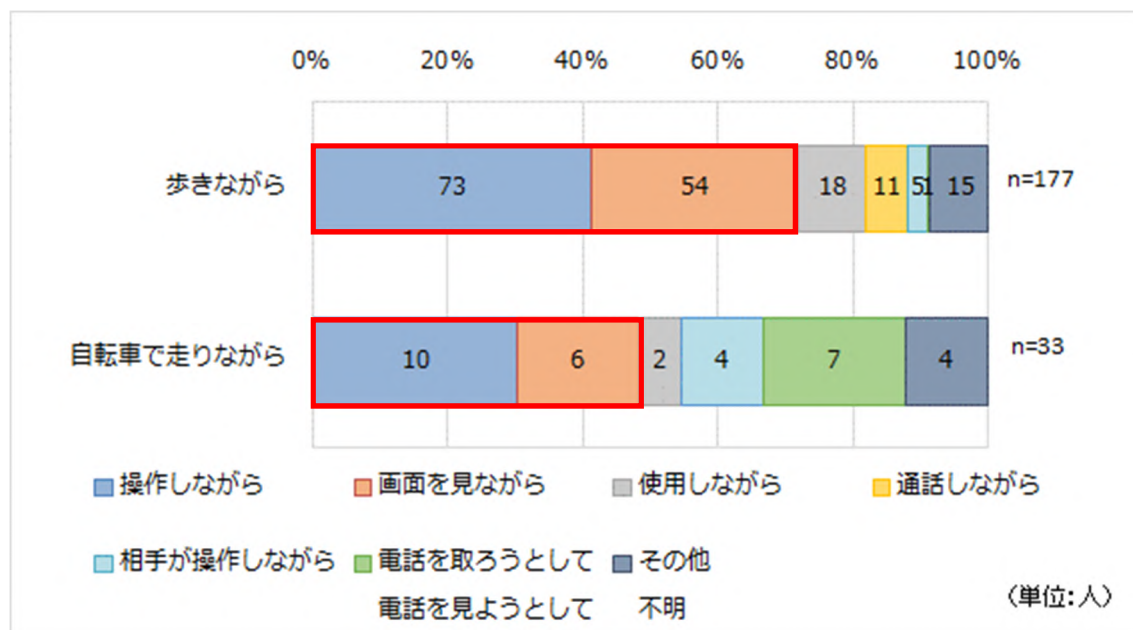


図 2-51 東京消防庁管内における発生時動作別救急搬送人員の内訳

出典：東京消防庁

ながらスマホ防止条例の施行

区では、交通事故や接触事故等を引き起こす可能性のある危険な「ながらスマホ」の禁止について基本的な事項を定めることにより、事故等の発生を未然に防ぎ、区民の安全な生活環境を確保することを目的として、令和3年1月1日に、荒川区スマートフォン等の使用による安全を阻害する行為の防止に関する条例を施行しました。



図 2 -52 啓発活動の様子

出典：荒川区 HP

携帯電話を使用しながらの自転車の利用については、東京都道路交通規則第8条第4号により禁止されている。

(運転者の遵守事項)

第8条 法第71条第6号の規定により、車両又は路面電車(以下「車両等」という。)の運転者が遵守しなければならない事項は、次に掲げるとおりとする。

- (4) 自転車を運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、又は画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。



ながらスマホ防止啓発の取組

区では、条例の施行に伴い町会や区内の事業者、教育機関、警察署等と連携を図りながら、様々な広報媒体を活用して、ながらスマホ防止に向け取り組んでいます。

■町会と連携した啓発

- ・町会連合会会議における条例の周知
- ・町会掲示板へのポスター掲示、町会回覧板による周知

■区内事業者と連携した啓発

- ・携帯電話販売店におけるポスター掲示、利用者への声掛けによる注意喚起
- ・区内各駅構内へのポスター掲示、のぼり旗の設置、デジタルサイネージや電光掲示板（一部駅のみ）への掲載
- ・商店街店舗におけるレシート裏広告を活用した周知

■教育機関と連携した啓発

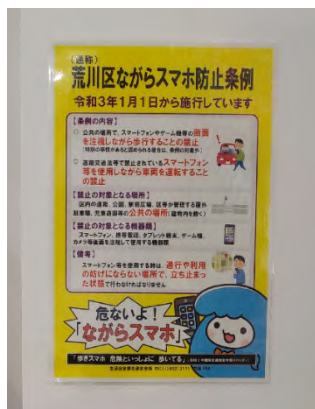
- ・区内の大学・高校・専修学校内へのポスター掲示

■警察署や公共交通機関と連携した啓発

- ・駅前や交差点における通行人へのグッズ配布や声掛け
- ・日暮里駅前交番の工事仮囲いに文字やイラストの貼付

■その他様々な媒体を活用した啓発

- ・公用車や安全・安心パトロールカー（青パト）車体側面へのマグネットシート貼付
- ・自転車カゴ前面部にプレートを取付
- ・歩道上における路面シートの設置（路上喫煙・ポイ捨ての注意喚起と併せて実施）
- ・日暮里駅前ペDESTリアンデッキ支柱への大型懸垂幕設置
- ・都電の車内モニター広告や安全・安心かわら版の配布
- ・安全・安心パトロールカー（青パト）巡回時の呼びかけ



啓発ポスター



レシート裏広告



日暮里駅前懸垂幕

図 2-53 ながらスマホ防止の取組み

(4) 保険の加入状況

近年は自転車利用者が加害者となり高額損害賠償を求められるケースも発生しており、令和2年4月からは、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正に伴い、自転車利用者等の保険等への加入が義務化されています。

自転車損害賠償保険等の加入義務に対する区民の認知度については、「知っており、加入している」(44.6%)が4割半ば近くで最も多く、次いで「知っているが、加入していない」(24.3%)、「知らなかった」(10.4%)となっています。

問34 自転車損害賠償保険等に加入義務があることを知っていますか。(○は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

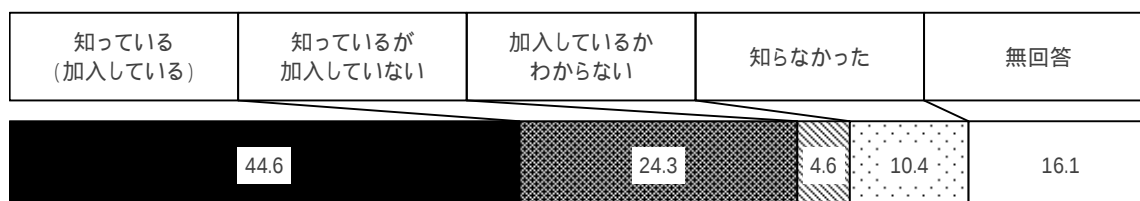


図 2-54 自転車損害賠償保険等の加入義務

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

自転車事故による高額賠償事例

■ 歩行者と自転車の事故：賠償額 9,521 万円（平成 25 年 7 月 神戸地裁）

男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅時に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突した事故。女性は頭がい骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となりました。男子小学生の保護者に、9,521 万円の損害賠償が命じられました。

■ 自転車同士の事故：賠償額 9,266 万円（平成 20 年 6 月 東京地裁）

男子高校生が、自転車横断帯のかなり手前の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（24 歳）と衝突した自転車同士の事故。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残り、9,266 万円の損害賠償が命じられました。



（５）交通安全ルールへの周知

区では、小学生をはじめとする幅広い世代の区民に向けて自転車安全利用講習会を開催しています。さらに、令和２年度からは、リピーター（繰り返し受講する人）向けの制度「自転車マスターへの道」の導入により、自転車を安全に利用するための交通ルールの周知、理解の促進を図っています。

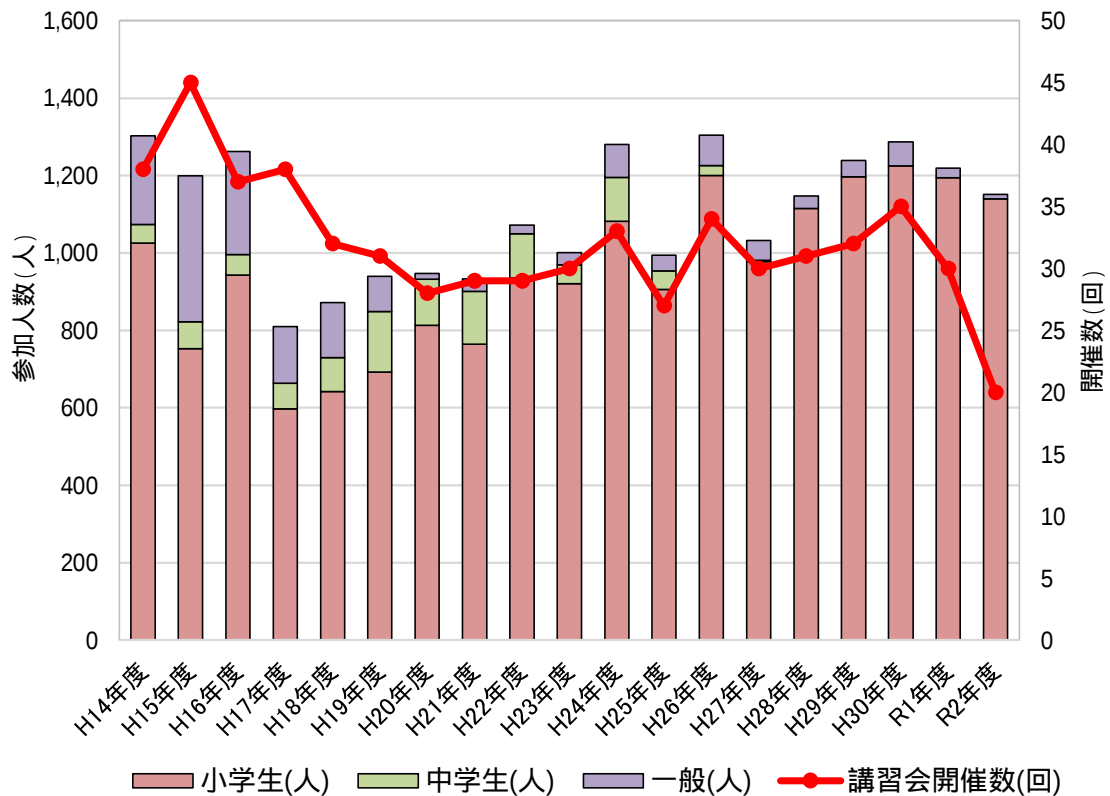


図 2-55 自転車安全利用講習会の開催数および参加人数の推移



図 2-56 受講者に付与されるピンバッジ

また、荒川区 WEB アンケートで、道路交通法によって定められている自転車の交通ルールについて聞いたところ、自転車での禁止事項の認知や順守と比べると、自転車の走行位置に関するルールの認知や順守が低い傾向にあります。原則として車道の左側を走行することについては約 3 割が「知っているが、守れていない」と回答しています。歩道走行時は車道寄りを徐行することについては、約 2 割が「知らない」と回答しています。

<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

交通ルールに関する設問（問 32～問 36）より集計

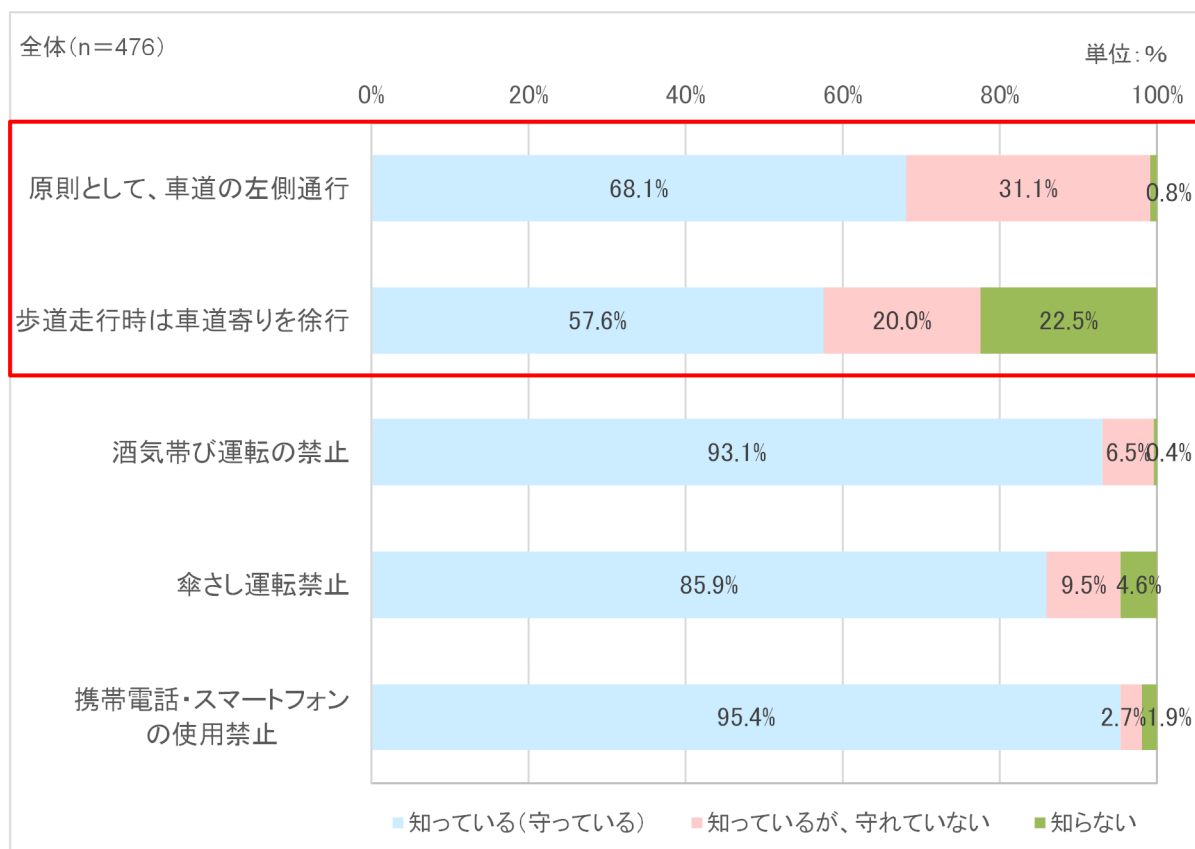


図 2-57 道路交通法の認知度

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）



実際の行動を見てみると、区の世論調査において、自転車利用時に主に走行する道路の部分聞いたところ、車道と歩道「両方」と回答した人が 31%で最も多く、次いで「歩道」を走行すると回答した人が 20.9%、「車道」を走行すると回答した人が 18.7%となっています。この「両方」と回答した方が多いという傾向は、自転車利用者の回答割合が高かった荒川区 WEB アンケートにおいても同様の結果となりました。

なお、年代別に傾向を見てみると、20 代以下は「車道」を走る人の割合が「歩道」よりも多く、それ以外の年代は「車道」と「歩道」がほぼ同じ程度となりました。また、30 代と 60 代以上は「両方」と回答した人がほぼ半数となりました。

問31 自転車を利用するとき、主に道路のどの部分を走行しますか。(〇は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

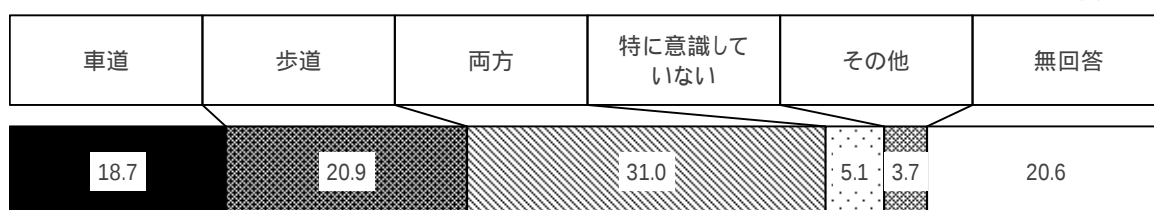


図 2-58 自転車で走行する道路

出典：第 45 回荒川区政世論調査（令和 2 年 11 月～12 月実施）

<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問 30 自転車に乗る際、主に車道部分と歩道部分のどちらを走りますか（年代別）

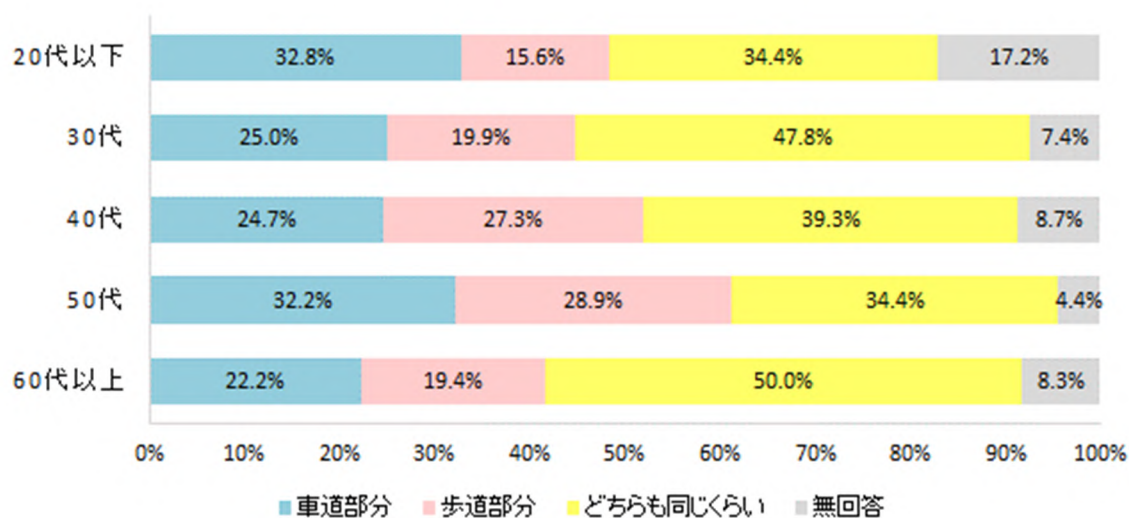


図 2-59 走行位置の年代別傾向

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）

自転車の安全利用のための主な取組について

区では交通事故に占める自転車事故の割合が高いことから、自転車の安全利用のための様々な取組を行っています。

■ 自転車等の安全利用講習会や交通安全教室等

- ・ 自転車の交通ルールや安全な乗り方を体系的に学習するための機会を提供することを目的として、区内小学校及び荒川自然公園交通園において、自転車の安全利用のための実技を含めた講習会を、ステップアップの要素を取り入れて実施しています。
- ・ 小学校やイベント等において、子どもから高齢者まで、自転車の交通ルールを楽しみながら分かりやすく習得できる自転車シミュレータを活用した交通安全教室を実施しています。
- ・ 中高生を対象に、スタントマンが自転車の事故等を目前で忠実に再現することで、交通事故の恐ろしさを実感させ、交通安全意識の啓発を再現する「スケアード・ストレイト」を実施しています。
- ・ 区内全ての幼稚園や保育園、認証保育所、こども園の保護者を対象として、主に子どもの送迎時における自転車利用を想定した交通安全教室を実施しています。
- ・ 幼稚園や保育園、認証保育所において、園児等へ交通安全とルールに関心を持たせるような教育を実施しています。
- ・ ころばん体操やいきいきサロン等の会場で実施中の防犯講話や高年者クラブのミニ講座等にて、交通安全に関する講話を行っています。また、特殊詐欺被害防止の戸別訪問を行う際等にも、交通安全に関するチラシやグッズを配付し、交通安全に対する注意を促しています。
- ・ 日本語学校の入学式において、来日した外国人向けのDVD等を活用した交通安全教室を開催し、基礎基本的な交通ルールの徹底を図っています。
- ・ 飲食店等のデリバリーサービスの需要の増加に伴い、自転車を用いた配達員の交通事故が都内で問題となっていることから、業務中の自転車の安全利用について、ホームページを通じて交通ルール遵守の呼び掛けを行ったり、青パトでの巡回中に、ルールを守っていない配達員に対し、マイクを使った注意喚起を行ったりしています。また、令和3年10月に全日本デリバリー業安全運転協議会（SDA）主催により荒川自然公園交通園で開催された自転車実技講習会において、啓発のためにチラシやグッズの配付を行いました。



図 2-60 自転車実技講習会の様子

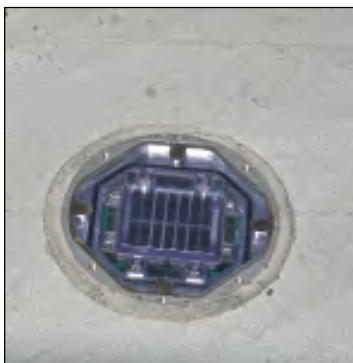


■危険箇所等に対する事故防止対策

- ・警察署から事故が多く危険性の高い路線を、自転車事故防止重点対策路線として抽出してもらい、交差点内等へのカラー舗装やすべり止め舗装の施工、交差点標示、道路鋳設置の整備を行い、注意喚起を図っています。



カラー舗装



道路鋳（昼間）



道路鋳（夜間）

図 2-61 事故防止対策

- ・町会の皆様のご意見などを基に生活道路における自転車事故等の危険箇所に、注意喚起の電柱幕や横断幕、路面ステッカーや電柱ステッカーなどを随時設置しています。
- ・通学路や、未就学児などが日常的に集団で移動する経路においては、所管警察署等関係者と連携して、危険な箇所を適宜確認し、必要な対策を実施しています。

■様々な媒体を用いた交通ルールの周知啓発

- ・区報、ホームページ、SNS、ケーブルテレビ、都電チャンネルによる広報や、町会回覧チラシ、新聞折込チラシの配布、区営掲示板、町会掲示板、公共交通機関の駅等におけるポスター掲示などにより、自転車の交通ルールや安全利用のための周知啓発を実施しています。



町会回覧チラシ

折込チラシ

図 2-62 周知啓発チラシのイメージ

■街頭等における啓発活動

- ・自転車商組合、町会、商店会、交通安全協会等の地域団体や警察署、区が連携して交通ルール遵守を呼びかけるキャンペーン等を行っています。
- ・春・秋の全国交通安全運動を始め、日頃から交通安全啓発活動を行っている町会等の団体に対し、横断幕や懸垂幕等の啓発用品を配付し、活動を支援しています。
- ・安全・安心パトロールカー（青パト）巡回時に、放送による注意喚起のほか、ルールを守っていない自転車や歩行者に対しては、隊員がマイクを使って直接注意の呼びかけをしています。また、隊員のパトロール技術の向上及び情報共有を目的とする会議を、月例で開催しています。



安全・安心パトロールカー



青パト会議

図 2-63 安全・安心パトロールカー

■その他の安全対策等

- ・自転車事故による死亡者の多くが頭部に致命傷を受けていることから、ヘルメット着用の重要性や、保護者に課せられる努力義務について、掲示板や町会回覧板、折込チラシなどの媒体を活用した啓発を行っています。
- ・安全利用講習会や街頭における啓発活動時には、反射シールなどの交通安全グッズを配付するとともに、幼稚園・保育園等の園児や新入学児童に対しては、交通安全ぬりえやランドセルカバーを配付しています。



ランドセルカバー



交通安全ぬりえ

図 2-64 子どもへの交通安全グッズ

- ・各交通安全協会が実施する、交通安全意識の普及啓発活動にかかる事業に対し、事業費の補助を行い、活動を支援しています。

(6) 自転車通行空間の状況

区内における自転車通行空間は、交通管理者によりナビマーク等のピクトグラムを設置が進んでいるものの、自転車専用通行帯は、約 0.8 km に留まっており、自転車専用道路はありません。これは、自転車専用通行帯や自転車専用道路を整備できる高規格の路線が少ないという、区内の道路事情に起因しています。

今後も、都市計画道路の整備や広幅員道路の改修以外では、自転車専用の通行空間の整備は難しいことから、自転車が自動車や歩行者と通行空間を安全に共有できるよう、交通管理者と連携してナビマーク等のピクトグラムをさらに普及していくことや、見通しの悪い交差点の改良を進める必要があります。

また、交通事故の原因となっている自転車利用者の交通ルール違反をなくし、安全利用を促進することも、物理的な制約により高規格の自転車通行空間が整備できない本区にとって、重要な取組目標の一つです。

表 2-3 自転車通行空間整備延長（全国）

整備形態	自転車と歩行者が分離された整備形態				(km)
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 ^{※1}	
調査年次	 自転車専用道路	 歩道 自転車道 車道	 歩道 自転車専用通行帯 車道	 歩道 車道	計
H30. 3. 31	70	160	470	1,050	1,750
H31. 3. 31	70	160	480	1,540	2,260
R2. 3. 31	80	160	540	2,150	2,930

※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

出典：令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 配布資料

整備延長

自転車専用通行帯	普通自転車通行指定部分がある歩道
約0.8km	約0.5km

出典：令和2年度 自転車通行空間整備状況調査
(国土交通省)

整備事例



自転車専用通行帯

車道混在

図 2-65 自転車通行空間整備延長（荒川区）

荒川区 WEB アンケートによると、歩行者・自動車から見た自転車について、歩行者目線では走行スピードやながら運転といった歩道での走り方に関する意見が多く、自動車目線では蛇行運転や急な飛び出しをやめてほしいと考えている人が多いことが分かります。

さらに、路上駐車に関する意見も自由回答で約 30 件と多く見られ、路上駐車によって自転車の走行が妨げられている状況が伺えます。

<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問 38 自転車の歩道通行について、歩行者の立場としてどう考えますか（3 個まで選択可能）



問 39 自転車の車道通行について、車を運転する立場としてどう考えますか（3 個まで選択可能）

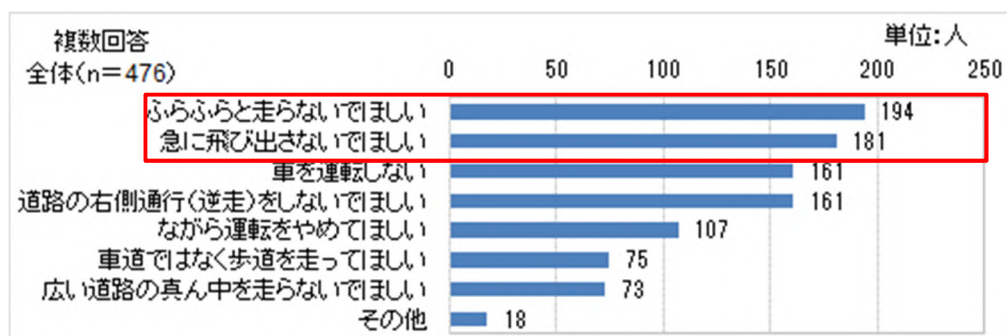


図 2-66 歩行者・自動車から見た自転車への考え

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）

自由回答より抜粋（路上駐車に関する意見の一例）



せっかく自転車専用レーンが有るのに、レーン内に車の駐停車が多いので安全に走れない。自転車専用レーン内は駐停車禁止にしてほしい。



自転車で走行中、車道側から自動車が幅寄せしてきたが、路上駐車している車に挟まれて歩道側に寄ることもできず接触しそうになった。



(7) 駐輪実態、駐輪空間の状況

区内の駐輪場の数の充足度については、「少ない」(52.2%)との回答が最も多く、次いで「ちょうどよい」(31.2%)、「多い」(0.8%)となっています。一方、区内の駐輪場利用状況や放置台数を整理すると、駐輪場が未整備である都電荒川線沿線や三ノ輪駅周辺の放置台数が目立っています。

問32 区の駐輪場の数は充足していると思いますか。(〇は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

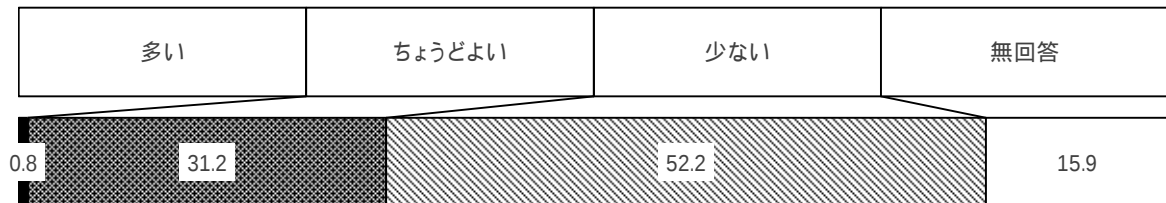


図 2-67 駐輪場の数

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

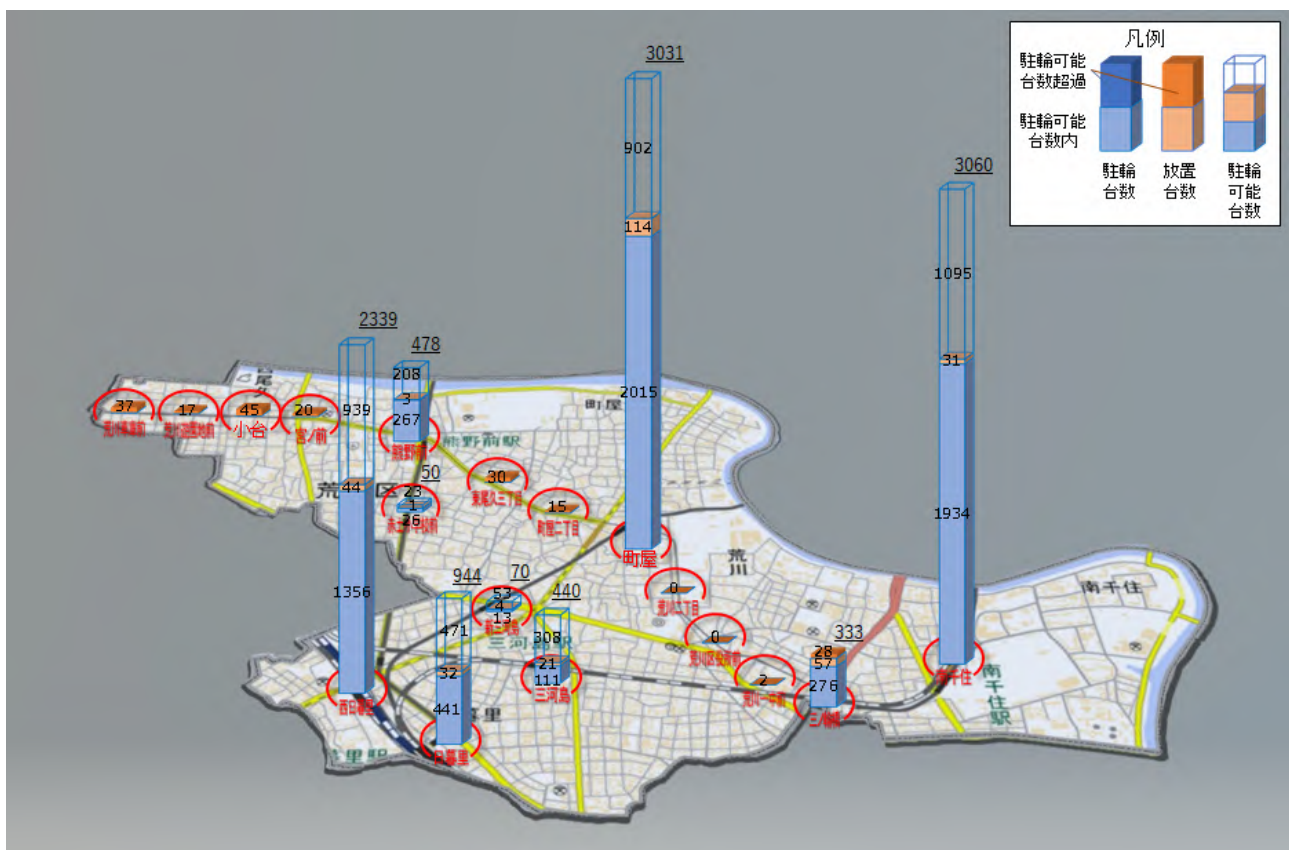


図 2-68 自転車駐車場数・収容台数（令和3年 平日）

出典：駅前放置自転車の現状と対策（東京都）、荒川区調べ

また、荒川区 WEB アンケートでは、自転車を利用する回答者のうち、約 7 割が駐輪場以外の場所に自転車を止めることがあると回答しています。

駐輪場以外の場所に自転車を止める主な理由として、近くに駐輪場がないことや、短時間で用が済む等の回答が多く、それぞれ約 4 割を占めています。

<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問 28 あなた自身、自転車を駐輪場以外に止めることはありますか

【自転車を利用する人が対象】

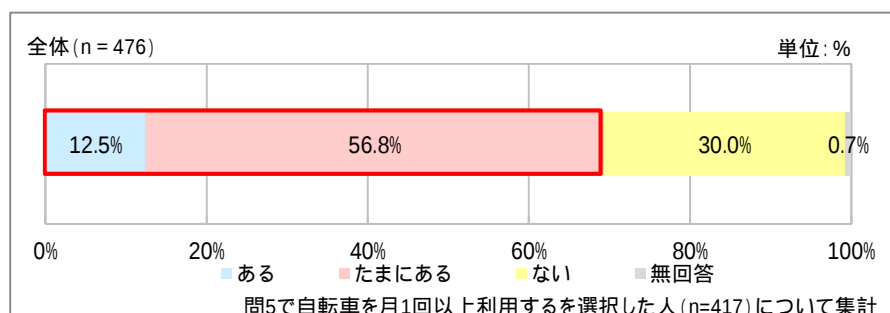


図 2-69 駐輪場以外での駐輪

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）

問 29 駐輪場以外に止める一番の理由は何ですか

【自転車を利用すると回答し、問 28 で「ある」「たまにある」を選択した人が対象】

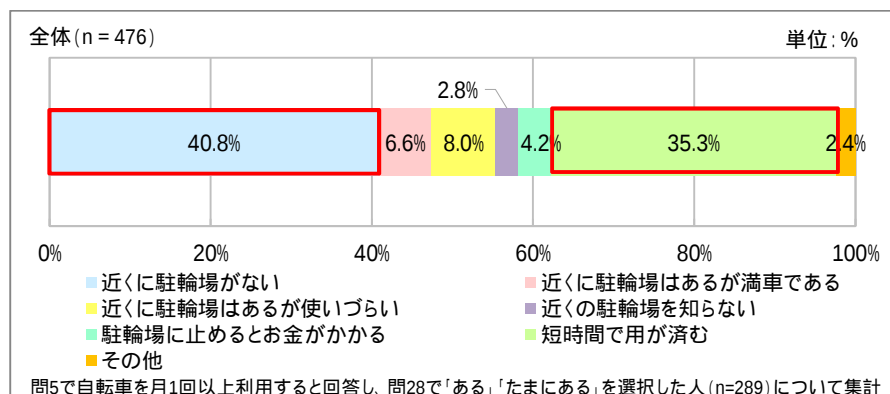


図 2-70 駐輪場以外での駐輪理由

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）



(8) 災害時の自転車利用

東日本大震災直後には交通網の乱れによる影響を受け、利用交通手段が大きく変動しました。特に、被災地では、利用不能となった交通手段に代わり、自転車の利用率が大幅に上昇しました。

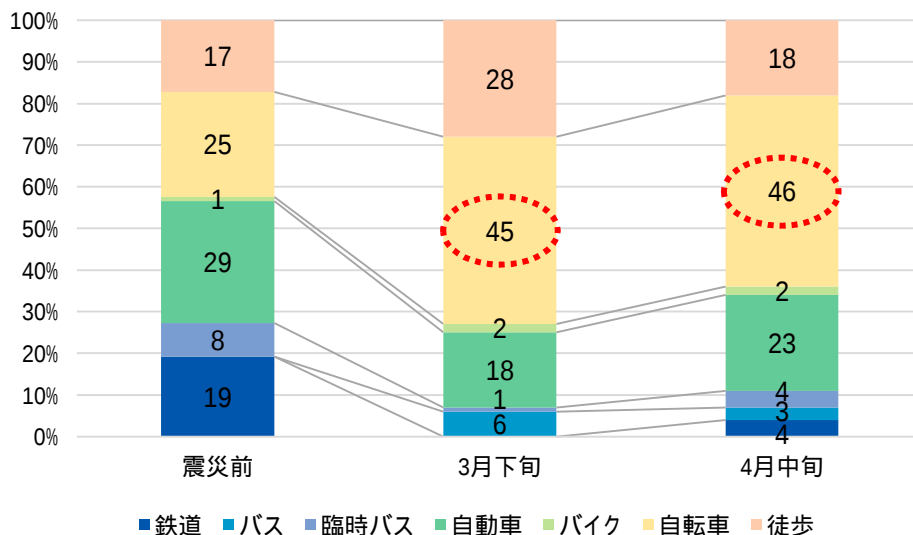


図 2-71 震災前後の利用交通手段構成（通勤通学・都心周辺）

出典：IBS Annual Report 研究活動報告 2012 小島 浩 ほか

「東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題」より、再構成
都心周辺：仙台駅から概ね 3km 圏（都心部除く）

荒川区 WEB アンケートでも、東日本大震災時の移動手段について、徒歩での移動に次いで自転車での移動が多い結果となっており、災害時の自転車活用について、安全性や利便性の観点を踏まえてその方策を探る必要性が伺えます。

問 25 東日本大震災で鉄道に運休等が発生した際、主にどうやって移動しましたか

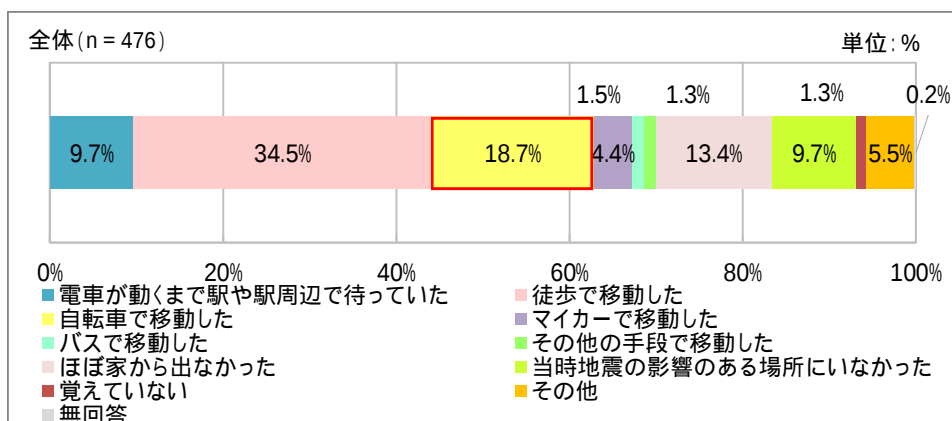


図 2-72 東日本大震災時の移動

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）

<参考> 荒川区 WEB アンケート結果

令和 3 年 10 月 7 日の千葉県北西部を震源とする地震が発生した際には、地震の発生時刻が 22 時 41 分と深夜であったため、家から移動しない人が全体の約 3 割を占めていましたが、家から移動した人の多くは自転車を利用していました。

問 26 令和 3 年 10 月 7 日の千葉県北西部を震源とする地震の後、翌日にかけて鉄道に運休や遅れが発生した際、主にどうやって移動しましたか

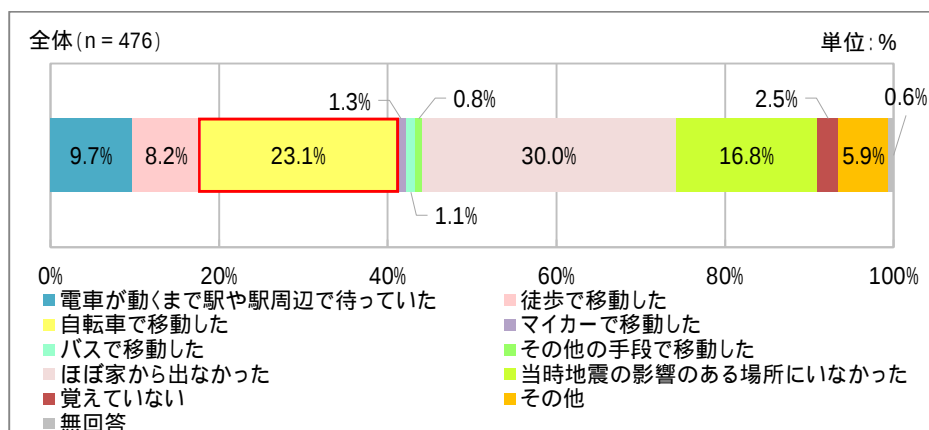


図 2-73 千葉県北西部地震発生後の移動

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）



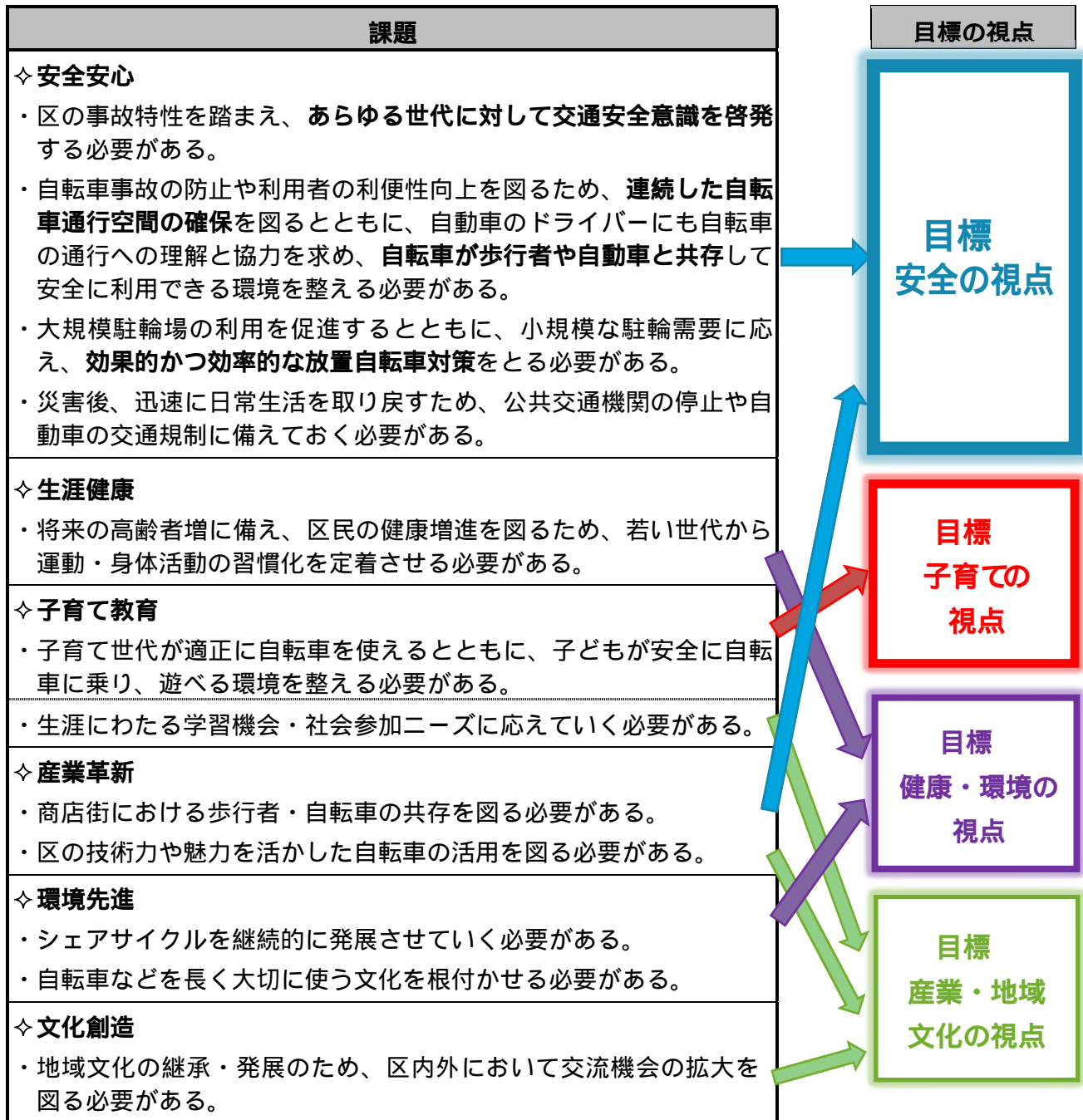
<現状のまとめ>

荒川区の自転車交通を取り巻く現状	
◇地勢	・ ほぼ平坦であり、自転車が使いやすい環境である。また、交通の便が良い。
◇自転車利用状況	・ 自転車を週に 1 回以上利用する人が約 5 割。その主な目的は「買い物」「通勤・通学」であり、1 回あたりの利用時間は 30 分以内が約 6 割。 ・ 区内の移動は、ほぼ徒歩もしくは自転車である。区外への移動は、北区、文京区が多い。
◇生涯健康	・ 現在の高齢化率は約 2 割だが、2050 年には約 3 割に達する。 ・ 糖尿病やその予備軍がそれぞれ約 14% 存在し、50 歳前後で肥満割合が高い傾向。運動習慣のない人の割合が 30 歳～60 歳代で約 5 割～6 割おり、中高年の方々の健康維持が重要である。
◇子育て教育	・ 子育て世代で子乗せシート付きの自転車や電動アシスト自転車の利用が多く、安全な利用方法が求められている。 ・ 子育て世代や高齢者世帯は地域行事への参加の割合が高い。 ・ 子ども達がよく行う運動に「自転車あそび」があるが、約 5 割が家の周りや道路上で行っており、遊べる場所が身近に不足している状況である。
◇産業革新	・ 荒川区はモノづくりの街であり、区内には観光資源や商店街がいくつもあり、自転車で行く人も多いが、駐輪空間が不足しており路上駐輪が見られる。
◇環境先進	・ シェアサイクルの利用が伸びている。ただし、サイクルポートの設置には偏りがある。 ・ 自転車の点検を受けていない人が約 4 割いる。
◇文化創造	・ 国内外に交流都市が複数存在し、サイクリングに適した地域もある。
◇安全安心	・ 全事故に占める自転車事故関与率が 23 区でかなり高く、とりわけ対歩行者、対自転車、自転車単独事故の割合が高い。さらに、これらの事故における高齢自転車の関与の割合が高い。 ・ 連続した自転車通行空間の形成が進んでいない。また、整備した通行空間が路上駐車に阻害されているなど、車道における自動車との適切な共存が進んでいない。 ・ 自転車は車道通行が原則だが、歩道を走る人が多く存在しており、歩行者の安全性をいかに確保するかが重要である。 ・ 交通事故や接触事故等を引き起こす可能性のある「ながらスマホ」が問題視されている。 ・ 自転車損害賠償保険の加入が進んでいる。 ・ 一部エリアで駐輪空間の不足や放置自転車が見られる。 ・ 災害時には自転車の活用が増えることが想定される。

4 課題の整理

現状を総括すると、特に安全性の向上に関する課題が大きいことが分かりました。

この点を踏まえつつ、安全性確保の先を見据え、創造的な自転車の活用も意識した目標を設定します。



第3章



自転車の総合活用推進に関する 目標及び施策

- 1 目指すべき将来像
- 2 基本目標
- 3 基本方針
- 4 施策

第3章 自転車の総合活用推進に関する目標及び施策

1 目指すべき将来像

第2章で述べた現状と課題を踏まえ、区民が安全安心に生活でき、来訪者が安全安心に過ごすことができ、本区に住みたいと思う人が増えることを目的として、目指すべき将来像を以下のとおり定めます。

自転車と つくる 豊かな暮らし ～ 自転車を活用した安全安心で住みやすいまちづくり～

2 基本目標

目指すべき将来像を実現するため、4つの目標を定めます。

目標設定のポイントは以下の3つです。

荒川区の道路環境に応じた、自転車と歩行者・自動車の共存（＝自転車が加害者にも被害者にもならない）を目指す

これまでの交通安全対策の取組を継続するだけでなく、さらに様々な機会を捉えて、交通安全ルールを幅広い人々に伝え、お互いを思いやる交通安全意識の醸成を図る

これらを前提として、荒川区ならではの自転車の楽しみ方を見つける

目標1．安全安心な環境整備

～ 自転車を安全安心に利用できる環境を整える～

目標2．子育て環境の充実

～ 自転車を使って、学び、育てやすいまちにする～

目標3．環境・健康の増進

～ 自転車を使って、環境に優しく、生涯健康に暮らせるまちにする～

目標4．自転車文化の継承

～ 技術力と地域力で、荒川区の自転車文化を継承・発展させる～

これらの目標達成のために、国の自転車活用推進計画及び東京都自転車活用推進計画も踏まえて、基本方針及び具体的に実施していく施策を定めます。



3 基本方針

基本目標ごとに施策の基本方針を整理します。

基本方針 自転車を安全安心に利用できる環境を整える

自転車の総合的な活用に係る諸施策の前提として、自転車の持つ移動性能を最大限に発揮しても、歩行者の安全・安心を脅かすことなく、かつ、自動車とも安全に共存する状態を作り出していきます。

これを実現するため、ルールに沿った走り方を自転車利用者に周知・啓発するとともに、自動車ドライバーへの啓発などのソフト施策と、ルールを明示する路面表示や荷捌き場の確保、交差点改良等のハード整備を総合的に推進することで、相互の理解と信頼の下、限られた道路空間の中で安全に通行できる交通環境を実現します。

さらに、駐輪施設の整備も進め、場所や状況に応じて、徒歩・公共交通も含めた移動手段の中から合理的な選択を促すとともに、大規模災害時に自転車が有効に活用できるよう備えます。

基本方針 自転車を使って、学び、育てやすいまちにする

少子高齢化に伴い、若い世代の置かれている環境が厳しくなる中、都市内における自転車の機動性・速達性に着目し、自転車の活用により生活利便性や快適性を向上させることで、子育てしやすく住みやすいまちを実現します。

あわせて、子供の成長過程における様々な機会を通じて、自転車の安全利用を促し、親子が安心して生活できる荒川区を目指します。

これらを通して、若い世代をはじめとした生活の場としての魅力度を高め、定住促進につなげていきます。

基本方針 自転車を使って、環境に優しく、生涯健康に暮らせるまちにする

自転車の利用を推進することで、脱炭素社会の実現、良好な生活環境の形成を目指すとともに、区民が自身の所有する自転車を大切に扱うことで、資源を浪費しない持続可能な社会の実現を目指します。

加えて、日常生活における外出率の増加と自動車利用の削減のため、自転車の利用を推進することで、身体活動量の増加・底上げを図り、生活習慣病の予防をはじめ心身の健全な発達を促します。

基本方針 技術力と地域力で、荒川区の自転車文化を継承・発展させる

モノづくり産業を中心とした区内の産業集積と下町らしい人情味あふれるコミュニティを最大限に生かしたまちづくりの取組に、自転車の総合活用の視点を加え、地域経済の持続的発展と、かつて自転車産業のリーディング地域であった区独自の自転車文化の継承を目指す施策を展開します。

また、地域における生涯学習の機会を提供することで、安全性の向上だけでなく、社会参加や生きがいづくりに貢献します。

さらに、自転車を一つのツールとして、区内における観光・スポーツの振興を図るとともに、他自治体との交流や連携を深める施策を実施します。

4 施策

4-1 施策体系

4つの基本方針に従い、既存の施策や取組も活用しながら、具体的に展開する施策・取組を以下のように定めます。

目標1

【安全安心な環境整備】

～自転車を中心安全に
利用できる環境を整える～

- 施策1 大人の自転車の安全利用の促進
- 施策2 自転車通行空間の計画的な整備
- 施策3 駅周辺や商店街等における駐輪対策の推進
- 施策4 まちづくりと連動した通行環境の整備
- 施策5 自転車損害賠償保険への加入促進
- 施策6 公共交通との連携による利便性の向上
- 施策7 自動車の駐車ニーズに応じた駐車スペースの整備及び適正利用の促進
- 施策8 災害時の自転車利用を想定した防災の推進

目標2

【子育て環境の充実】

～自転車を使って、学び、
育てやすいまちにする～

- 施策9 子どもの自転車の安全利用の促進
- 施策10 公園等を活用した自転車遊び空間の整備
- 施策11 安全で利用者に合った自転車の普及促進

目標3

【環境・健康の増進】

～自転車を使って、
環境に優しく、健康に
暮らせるまちにする～

- 施策12 シェアサイクルの普及促進
- 施策13 自転車の点検整備の促進・長寿命化
- 施策14 健康づくりのための自転車利用の推進
- 施策15 高齢者・障がい者等にやさしい自転車の利用促進
- 施策16 自転車通勤環境の整備と推進

目標4

【自転車文化の継承】

～技術力と地域力で、
荒川区の自転車文化を
継承・発展させる～

- 施策3 駅周辺や商店街等における駐輪対策の推進
(目標1より再掲)
- 施策15 高齢者・障がい者等にやさしい自転車の利用促進(目標3より再掲)
- 施策17 自転車を通じた生涯学習・社会参加の促進
- 施策18 自転車を活用した区内観光
- 施策19 自転車を活用した都市間交流
- 施策20 自転車を活用したスポーツ環境の整備



4-2 施策の内容

目標 【安全安心な環境整備】 ～ 自転車を安全安心に利用できる環境を整える～

施策 1 大人の自転車の安全利用の促進

（関連：施策 9 「子どもの自転車の安全利用の促進」）

(1) 自転車の安全利用の啓発

自転車による交通事故を減らし、自転車及び歩行者が安全安心に区内を移動できるようにするため、区民等が多く集まる場所や自転車安全利用講習会（施策 9 参照）の場において、「自転車安全利用 5 則」などの正しい交通ルールとそれを守ることの重要性について周知・啓発活動を行います。

また、区職員に対しても、毎年度機会を設けて交通ルールを周知し、遵守を徹底します。



図 3-1 安全利用五則

【歩行者とは】

道路交通法では、身体障害者用の車いす（シニアカー含む）、歩行補助車等（ショッピング・カートや、乳母車・三輪車などの小児用の車を含む）を通行させている人を、「歩行者」としています（一定の基準あり）。

(2) 街なかにおける適正な通行方法の周知

歩車分離式信号や自転車ナビマークのある交差点等、自転車での通行方法に迷うような箇所について、安全で正しく通行できるよう、区ホームページ等にて周知を行います。また、歩道通行が多いという区の現状を踏まえ、歩道内を通行する場合のルールやマナーの周知を徹底し、自転車・歩行者双方の安全確保を図ります。（ ）

合わせて、街なかで自転車と自動車とが正しく共存を図れるよう、自動車ドライバーに対する啓発も進めます。

自転車の通行は、道路交通法等の規定により、車道が原則、歩道は例外となっています。例外として、13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体が不自由な方、「普通自転車歩道通行可」の標識等がある場合、又は交通状況等から安全のために歩道通行がやむを得ないと認められる場合は、自転車でも歩道内の通行が可能です。

(3) 高齢者交通安全ミニ講座の実施

高齢者が運転する自転車による事故が多く発生していることから、老人福祉センターなど高齢者が多数集まる場を活用し、加齢に伴う身体機能の低下や、自転車での単独事故が多いなど高齢者の事故発生実態等を踏まえた出前式の講座を、警察署と連携して引き続き実施します。

(4) 高齢者への自転車講習の機会の提供

自転車安全利用講習会については、子ども向けだけでなく高齢者向けの内容も含めて実施することとし、自転車利用時のルールや安全利用のための注意点を知識として学ぶと同時に、実際に自転車に乗ってそれらを確認する機会を提供することにより、高齢者の運転技術の維持を図っていきます。また、高齢者の利用が増えてきている電動アシスト自転車を講習会のメニューに加えることなどにより、様々な高齢者の状態に幅広く対応していきます。なお、高齢者が運転免許証を自主返納する機会などを捉えて、講習会への参加を促していきます。（関連：施策6「公共交通との連携による利便性の向上」）

(5) 地域高齢者への交通安全ルール等の普及啓発

地域の交通事故防止のための幅広い活動を行っている、町会の交通部員や高齢者交通指導員等を対象に、正しい交通ルールやマナー、さらには最新の交通環境や事故の状況等についての造詣を深めてもらうための実践的な自転車交通安全教室等を、警察署と連携して実施します。そして、これらの方々に、より一層地域の模範としての活動を進めてもらうことで、講座や講習会等に参加のない高齢者を含めた地域の方々への意識啓発と、正しい交通ルール等の普及啓発を図ります。



(6) 区民向け生涯学習講座「あらかわ自転車利活用の推進」の実施【施策17に詳述】

(7) 自転車利用環境の変化への対応

近年シェアを伸ばしている電動アシスト自転車や、新しい生活様式で需要が拡大しているデリバリー目的の自転車、また、新たな交通手段としての電動キックボードなど、自転車自体や、その利用形態・利用環境が急激に変化を見せており、それに伴い交通安全上の新たな課題も生まれていることを踏まえて、こういった環境自体を変化させていくような新たな要素についても、適宜それぞれ定められた交通ルールの遵守を啓発し、交通環境内での調和を促していくことで、事故の防止を図っていきます。

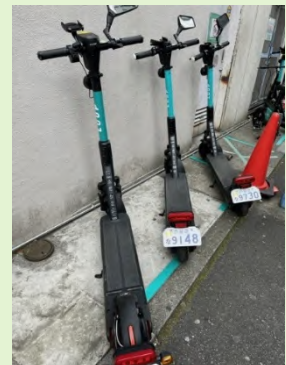
【電動キックボードについて】

現在の道路交通法では、電動キックボードは原動機付き自転車と同じ分類に入ります。車道のための走行が認められているため、歩道を走行してはいけません。また、走行する際は免許証に加えてヘルメットの着用が必須です。

なお、令和4年4月に、国会で道路交通法の改正案が成立し、運転免許やヘルメットが不要となる「特定小型原動機付自転車（特定小型原付）」に位置付けられました。（2年以内を目途に施行予定）

この「特定小型原付」のルールは以下のとおりです。

- ・ 最高速度が20km/h以下に制御され、長さ190cm×幅60cmに収まる車両
- ・ 運転には、運転免許が不要（ただし16歳未満の運転は禁止）
ヘルメット着用は努力義務。
- ・ 原則として車道や自転車専用通行帯を通行。
- ・ なお、最高速度6km/h以下に制御されている車両は、例外的に歩道等を通行可能（自転車通行可の歩道に限る）。



シェア電動キックボードの例（新宿）

(8) 自転車のながら運転防止啓発活動の実施

自転車運転中にスマートフォン等を操作又は注視する「ながらスマホ」、傘を差しながら・イヤホンで音楽を聴きながら等の自転車のながら運転は、重大な交通事故につながる極めて危険な行為であり、絶対に行わないよう、引き続き様々な媒体を通して区民に広く周知します。

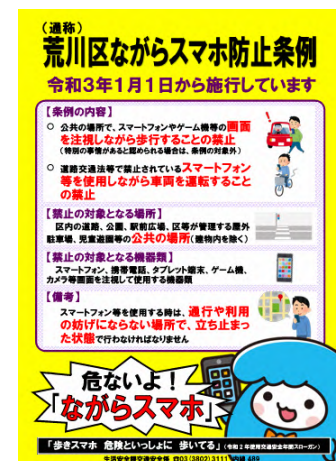


図 3-2 ながらスマホ防止啓発チラシ



どれもやってはいけません！

図 3-3 ながら運転の例

施策 2 自転車通行空間の計画的な整備

(1) 自転車通行空間の整備

自転車利用状況や事故等のデータを踏まえ、道路状況に合った整備形態の検討を行い、自転車が通行しやすい路線のネットワーク化を図ります。（詳細は第4章「自転車ネットワーク計画」）

この自転車ネットワークによって、自転車専用通行帯の整備を行う路線として選定された区道については、全ての路線で整備を行います。また、車道混在型として選定された区道については、車道上での自転車の通行ルールについて自動車のドライバーとも共通認識を持ち、ゆずり合うことで安全を確保できるよう、ピクトグラム等の設置や交差点部の改良を進めます。

(2) 自転車事故多発地点における対策

区では、これまでも警察署から事故が多く危険性の高い路線を、自転車事故防止重点対策路線として抽出してもらうとともに、現地にて立ち合いを行いながら、交差点内等へのカラー舗装やすべり止め舗装の施工、交差点標示、道路鋳設置等の整備を行ってきました。

今後も、こうした取り組みを継続するとともに、さらに安全対策の強化を図るため、特に自転車ネットワーク路線を優先的に整備していきます。



（カラー舗装、すべり止め舗装
交差点標示、道路鋳）



（カラー舗装、すべり止め舗装
自転車ナビマーク）



（カラー舗装、すべり止め舗装
交差点標示、道路鋳
ストップマーク）

図 3-4 交差点における事故対策例



施策 3 駅周辺や商店街等における駐輪対策の推進

(1) 地域ニーズを踏まえた既存駐輪場の利用促進及び新たな駐輪空間の確保

これまでの通勤や通学利用等の長時間駐輪を中心とした対応からの転換を図り、買い物等の短時間駐輪等の地域ニーズに対応した駐輪場の運営を行います。

子ども乗せの大型自転車へ対応するための駐輪設備の更新、利用料金形態の見直し等により、既存駐輪場の利用促進を図ります。

また、鉄道事業者との連携による駐輪場確保、民間事業者の誘致等を行い、新たな駐輪空間の確保を行います。

(2) 商店街等における駐輪対策への支援

商店街における駐輪場確保と駐輪対策を講じる必要性について理解と協力を求めていくとともに、民間駐輪場整備に対する補助制度の見直しを行い、共同駐輪場の確保を図ります。

また、商店街が駐輪場の整備を実施する場合には、経費の一部補助による支援を行います。

(3) 駐輪需要に応じた駐輪場の確保

駅周辺等は、これまで自動車の駐車場附置義務によって整備された駐車スペースが余っている可能性があることも考慮し、必要な駐車場は確保しながら、駐輪需要に応じて余剰駐車スペースを、駐輪場やシェアサイクルポート等として有効活用できるようにします。（関連：施策12「シェアサイクルの普及促進」）

また、西日暮里駅前地区の市街地再開発事業に併せて新たに駐輪場を整備し、駅周辺の交通利便性の向上及び歩行者の安全性を確保するとともに、駅前景観の改善を図ります。

(4) 放置自転車対策事業の効率化

（詳細は第5章「放置自転車対策（自転車総合計画）」）

(1) 主要生活道路における自転車通行空間整備

主要生活道路を幅員 6 m に拡幅する際、関係部署間で設計段階から調整を行い、自転車が安全かつ快適に走行できる通行空間の確保について検討します。

(2) 無電柱化の推進と合わせた自転車通行空間整備

「荒川区無電柱化推進計画(令和元年度策定)」に基づいて無電柱化を図る路線については、設計の際に、自転車専用通行帯などの自転車通行空間整備を検討します。

(3) オープンスペース整備と合わせた交差点の改良

防災まちづくりの一環として防災スポット等のオープンスペースを設置する場合や、既存の公園等を改修する場合、「すみ切り」を大きく取り、交差点を改良することで、見通しと通行空間を確保し、自転車走行の際の安全性と快適性を高めます。

(4) 「ゾーン 30」の導入をきっかけとした安全な通行環境の確保

歩行者、自転車、自動車の安全、安心な共存を図るため、必要に応じて「ゾーン 30」の導入について、警察と連携して検討します。

また、ゾーン 30 の導入を、地域が交通安全に対する意識を向上してもらうきっかけとしても活用していきます。

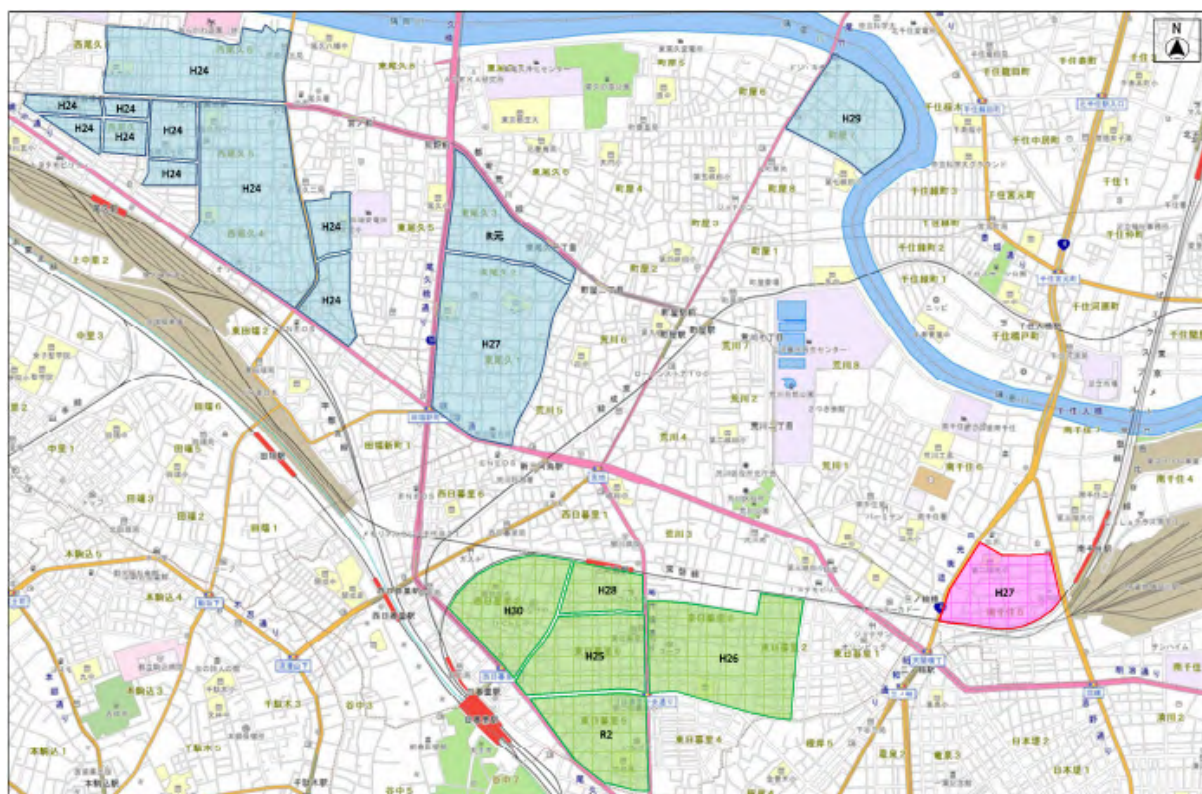


図 3-5 荒川区におけるゾーン 30 設定区域



【ゾーン 30 とは】

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。

区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。



（警視庁 HP から作成）

(5) 防災まちづくり協議会等の活用

各地区の防災まちづくり協議会におけるまち歩き点検や、学校における地域安全マップ作成等の場を活用し、安全安心なまちづくりという視点から、防災・防犯面とともに、交通安全面での危険箇所について確認し、通行空間整備や交通安全対策実施の参考とします。

施策 5 自転車損害賠償保険への加入促進

(1) 区民交通傷害保険への加入申込受付・加入促進

安価で年齢制限のない保険を提供し、万一の交通事故に備えることで、区民の生活の安定と福祉の増進に寄与することを目的として、引き続き「区民交通傷害保険」の加入申込受付を行います。また、自転車利用に伴う加害事故を起こした場合に備えて、「自転車賠償責任プラン」への加入を推進します。



図 3-6 令和4年度荒川区区民交通傷害保険加入者シール

(2) TS マーク取得支援・自転車保険加入促進事業の実施【施策 13 に詳述】

(1) 高齢者の運転免許証自主返納の促進

高齢者の自主返納を促進し、高齢者による交通事故の減少を図るため、引き続き 65 歳以上の申請者に、運転経歴証明書取得手数料の負担感軽減として、1,000 円分の図書カード及び交通安全啓発グッズを交付します。また、運転免許証の返納後には、自転車を利用する機会が増えることが想定されることから、高齢者が運転免許証を自主返納する機会を捉えて、自転車安全利用講習会への参加を促します。（関連：施策 1「大人の安全利用の促進」）

運転免許証を返納して 図書カードをもらおう!

対象者	令和 2 年 4 月 1 日以前に運転免許証を返納し、運転経歴証明書を取得した荒川区在住・65 歳以上の方
お渡しするもの	図書カード 1,000 円分・交通安全グッズ ※原則手渡しですが、新型コロナウイルス感染症対策で郵送する場合もあります。
申請方法	下記①～②を生活安全課に郵送 ①申請書 ②運転経歴証明書の写し（両面）
申請書の配布	荒川区内の三番郵便局、区民事務所、ひろば、ふれあい館で配布しているほか、荒川区ホームページからもダウンロードできます
申請期限	運転経歴証明書を取得した日から 1 年間
問合せ 郵送先	荒川区役所 生活安全課 交通安全係 〒116-0002 荒川区荒川 2-25-3 区役所分庁舎 2 階 ☎03-3802-3111（内線 489） 免許返納や運転経歴証明書の手続きはコチラ

運転経歴証明書って何だろう?

- ▶警察署等で免許を返納した方が申請できるもので、発行には、証明写真や手数料 1,100 円が必要です
- ▶運転免許証の代わりに身分証明書として使用できるほか、自治体や民間事業者による様々な特典を受けることができます

図 3-7 事業周知のお知らせ

(2) MaaS を活用した公共交通とシェアサイクル等との連携

シェアサイクルをはじめとしたモビリティの導入、普及を図り、他の公共交通や移動サービスと連携（MaaS）することで、更なる利便性の向上や地域課題解決を図ることを検討します。（関連：施策 1 2「シェアサイクルの普及促進」）

【MaaS とは】

MaaS（マ-ス：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

加えて、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



（国土交通省 HP から作成）



施策 7 自動車の駐車ニーズに応じた駐車スペースの整備及び適正利用の促進

(1) 荷さばき駐車場の設置

集配・福祉・介護等のサービス業務を営む事業者に対して、区施設を活用して短時間荷さばきが出来る駐車スペースを確保することにより、路上駐車削減を図ります。



この看板のある場所に
停められます

図 3-8 荷さばき駐車場看板

(2) 駐車スペースの整備と適切な利用の促進

一定規模以上のマンションの新築の場合に、運送事業者等が使用する停留空地と住民が使用する駐車スペースを確保していくとともに、既存のマンションの場合には、必要な駐車場は確保しながら、余剰駐車スペースは有効活用できるようにしていきます。

(3) 違法駐車取り締まりにおける警察との連携

区民等から違法駐車等にかかる陳情等を受けた場合には、所管警察に情報共有し取締りの強化を依頼する、原因者へ働きかけを行うなど、連携して対応します。

施策 8 災害時の自転車利用を想定した防災の推進

(1) 災害時における自転車の活用と推進

荒川区地域防災計画において、自転車は、公共交通機関が停止している場合の職員の参集手段や災害応急活動における情報収集・伝達手段、職員の移動や連絡手段として位置付けられていることから、災害応急活動の体制強化を図るとともに、ノーパンクタイヤ装備の自転車を確保し、災害時の移動手段として有効活用する等、災害時における自転車の活用を推進していきます。

また、災害発生時等、公共交通機関が停止した場合でも利用が可能であり、区民等の緊急時の移動手段としての活用も期待されるシェアサイクルについて、ポートの設置を進めていきます。（関連：施策 12）

目標 【子育て環境の充実】 ～ 自転車を使って、学び、育てやすいまちにする～



施策 9 子どもの自転車の安全利用の促進

(関連：施策 1 「大人の自転車の安全利用の促進」)

(1) 小さな子どもへの交通安全教育

未就学児等に対して、交通安全とルールに関心を持ってもらうための交通安全教育を引き続き実施します。また、園児や新入学児童に対して交通安全グッズを配布します。

さらに、自転車の安全な乗り方に関する教育についても、関係部署が連携して実施を検討します。

(2) 小学校における自転車安全利用講習会の実施

警察署と連携して、区内の小学校において、自分の身を守る知識や技能等を身に付けるために、正しい交通ルールとそれに基づく運転方法を教える自転車安全利用講習会を引き続き実施します。

(3) 参加・体験型の交通安全教育の実施

警察署と連携して、自転車を日常的に利用する機会が増えてくる中高校生等に対して、大型車やスタントマン等を活用した参加・体験型の交通安全教室などを引き続き実施します。

また、小学校やイベント等において、実際の交通状況を再現し、街中での自転車の運転を模擬的に体験することができる自転車シミュレーターを活用した交通安全教室を引き続き実施します。



図 3-9 自転車同士の仮想事故



図 3-10 シミュレーターに乗車中の様子



(4) 交通園での自転車安全利用講習会の実施

区民を対象として、これまでと同様に毎月1回(冬季を除く・荒天時等中止)、荒川自然公園交通園にて、警察署と連携して、自転車の安全利用に係る講義と実技の講習会を実施します。また、通常の自転車安全利用講習会の受講に加え、新たに、電動アシスト自転車について追加で学ぶプログラムを実施します。



図 3-11 講義の様子



図 3-12 実技の様子

(5) 子どもたちに向けた自転車の安全利用啓発の促進

中学校の「勤労留学」や放置自転車クリーンキャンペーン等の機会を捉えて、駐輪場の管理運営や自転車の安全利用を呼び掛ける街頭指導等の業務を体験してもらい、幼児～青少年の自転車の安全利用を促進します。

(6) 児童保護者を対象とした交通安全教育の実施

警察署と連携して、区内の保育園・幼稚園等の保護者を対象に、主に子どもの送迎時における自転車利用を想定し、安全利用5則をはじめ、ながらスマホ・傘差し運転の禁止などの交通ルールの習得や、ヘルメット着用の重要性などの意識啓発を目的とした交通安全講習を引き続き実施します。

また、乳幼児健診の際や、ふれあい館など子育て世代が集まる施設において、チラシの配布等安全な自転車利用に対する啓発を実施します。



図 3-13 保育園での講義の様子

(7) 教職員への意識啓発

教職員が交通ルールを正しく理解し、児童・生徒に対して適切な指導が行えるよう、生活指導主任研修会の内容に盛り込むことを検討します。

施策 10 公園等を活用した自転車遊び空間の整備

(1) 荒川自然公園交通園の更なる活用

多くの方が利用する交通園の園路について、老朽化や桜の根上りなどにより舗装が痛んでいることから、安全に交通ルールを学ぶことができるよう、補修や改修工事を進めていきます。また、自転車レーンやナビマーク、自転車ストップマーク等を設置し、より効果的に自転車の安全利用を学ぶことができるよう改善を図ります。

また、自転車の安全利用講習会以外においても、フィールドを活用し、自転車利用に係る多様な講習会を開催します。

【荒川自然公園】

荒川自然公園は、東京都下水道局三河島水再生センターの上に人工地盤を造って設置された公園です。園内は、「運動と遊戯（第一期）」「休養と散策（第二期）」「交通園と芝生（第三期）」の3つのエリアに分かれています。たくさんの種類の樹木や野草などがあるため、昆虫や鳥など様々な生き物が生息しており、自然観察の場として利用されています。また、園路ではウォーキングや散歩も楽しめます。



交通園

荒川自然公園の一角にある交通園は、自転車やゴーカート、三輪車等を貸し出しており、遊びながら楽しく交通ルールを学ぶことができるため、開設以後、多くの方に利用されています。

(荒川自然公園 HP から作成)



施策 11 安全で利用者に合った自転車の普及促進

(1) ニーズや体力等に適した自転車の供給支援

子どもから大人まで、利用者の年齢・体格や用途等に即した安全な自転車の普及を図るため、業界団体が実施する販売店向け研修会等に対して支援を行います。

(2) 子育て世帯に対する安全なリサイクル自転車の普及促進

複数の子どもがいる世帯に対して、安全な自転車の普及促進を図るため、電動式子ども乗せ自転車のリユースについて、関係部署が連携して検討します。

目標 【環境・健康の増進】

～ 自転車を使って、環境に優しく、生涯健康に暮らせるまちにする～

施策 12 シェアサイクルの普及促進

(1) シェアサイクル事業の推進

まちの脱炭素化の促進、交通利便性の向上、放置自転車の抑制、観光及び商業の振興等を目的としたシェアサイクル事業について、引き続きサイクルポートを拡充し、更なる移動利便性の向上や各種地域課題の解決を図ります。



図 3-14 サイクルポートの様子（町屋駅前）

施策 13 自転車の点検整備の促進・長寿命化

(1) 自転車点検整備の促進

日常的に利用している駐輪場等において、気軽に点検整備や相談できる環境を整えることで、自転車利用者の利便性向上を図ります。これにより、整備不良による事故の危険性等をわかりやすく伝え、自転車の安全利用を促すとともに、現在使用している自転車を安全な状態で長く使うという意識の醸成を図ります。

(2) TS マーク取得支援・自転車保険加入促進事業の実施

自転車の保険加入と点検整備が同時に出来る「赤色TSマーク」を取得した区民に対して、図書カードを交付することで、引き続きその取得を支援します。



図 3-15 赤色 TS マーク



図 3-16 図書カード



(3) 未返還自転車の有効活用

状態の良い未返還自転車については、有効な資源循環の一環として、社会福祉協議会や区内自転車店と連携し、点検整備後、リサイクル自転車として販売します。

施策 14 健康づくりのための自転車利用の推進

(1) 自転車による健康づくり普及啓発

自転車の利用による健康効果や健康づくりの方法等の施策を紹介することにより、区民に適度な運動を働きかけ、健康づくりを推進します。

(2) サイクリング環境の普及啓発

区民の健康増進を図る手段の一つとして、屋内でサイクリングを行うことができるバーチャルサイクリングの体験会実施を検討します。

(3) 区民向け生涯学習講座 「あらかわ自転車利活用の推進」の実施【施策 17 に詳述】

施策 15 高齢者・障がい者等にやさしい自転車の利用促進

(1) 高齢者や障がい者がより安全快適に利用できる自転車等の開発の支援【目標 4 施策 15 に詳述】

(2) 高齢者・障がい者への安全快適な自転車の周知

高齢者や障がい者の方でも安全かつ快適に利用できる自転車について、関係部署の窓口や関連事業等で周知を行います。

(3) 自転車安全講習会等を通じた障がい者等への理解の推進

自転車交通安全講習会等において、マナーの具体事例として、「視覚障がいのある方の支障とならないよう点字ブロック上に自転車を置かない」「高齢の方・障がいのある方の支障とならないよう十分離れた位置を通る」等を取り上げ、事故防止と障がいへの理解を広げます。

(1) 事業所等における従業員用駐輪施設の整備

一定規模以上の建築物の建設を行う場合、市街地の秩序ある整備を促進するため、市街地整備指導要綱に基づき、従業員用駐輪施設を設置するよう指導・誘導します。

また、自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例に基づく自転車駐車場の附置義務の対象となる施設用途の見直しを検討し、事業所における従業員用の駐輪施設の確保を図ります。

さらに、区としても、通勤に自転車利用を希望する職員の駐輪スペースの確保に努めます。

【自転車通勤のメリット】

< 事業者 >

経費の削減・・・通勤手当や固定費などの削減

生産性の向上・・・時間管理力や集中力、対人関係、仕事の成果など、生産性が向上

イメージアップ・・・事業者のイメージアップや社会的な評価につながる

雇用の拡大・・・雇用の対象範囲が広がり、雇用の拡大につながる

< 従業員 >

通勤時間の短縮・・・近・中距離での通勤時間の短縮に効果的。定時制にも優れている

身体面の健康増進・・・内臓脂肪を燃やし、体力や筋力の維持・増進に効果的
がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減が期待

精神面の健康増進・・・気分・メンタルの向上につながる

(自転車活用推進官民連携協議会 HP から作成)



目標 【自転車文化の継承】

～技術力と地域力で、荒川区の自転車文化を継承・発展させる～

施策 3 駅周辺や商店街等における駐輪対策の推進【再掲】

- (1) 地域二一ズを踏まえた既存駐輪場の利用促進及び新たな駐輪空間の確保【再掲】
- (2) 商店街等における共同駐輪場整備の支援【再掲】

施策 15 高齢者・障がい者等にやさしい自転車の利用促進【再掲】

- (1) 高齢者や障がい者がより安全快適に利用できる自転車等の開発の支援

高齢者や障がい者など自転車に乗ることが難しい人でも安全かつ快適に利用できる自転車の開発を行う区内企業を支援することで、区民の安全な移動手段の確保及び利便性の向上を図ります。

【荒川区における新産業・新事業創出支援】

MACC プロジェクト

「MACC(まっく)プロジェクト」は、荒川区内のモノづくりに関わる新事業展開を支援していくためのプロジェクトです。

荒川区内企業を中心とした有機的なネットワークである「顔の見えるネットワーク」を構築し、技術と知恵を集結して新たな事業を絶え間なく生み出す「荒川区版産業クラスター」の形成を目指しています。 （荒川区 HP から作成）

施策 17 自転車を通じた生涯学習・社会参加の促進

- (1) 交通圏での自転車安全利用講習会の実施【施策 9 に詳述】
- (2) 区民向け生涯学習講座 「あらかわ自転車利活用の推進」の実施

警察署や関係部署等と連携し、自転車を利活用した区民の安全安心な生活と、健康の増進や生きがいづくりを目指した講座を実施します。この講座は、座学と実技を通じて、自転車の正しい交通ルールや起こりやすい交通事故の特性を知るとともに、自転車の健康効果や自分でできる日常点検、サイクリングの魅力などを学ぶ場とします。

施策 18 自転車を活用した区内観光

(1) 区内におけるサイクリングコースづくり

自転車の利用環境の整備と合わせて、区内の観光スポット（公園、史跡、神社仏閣、モノづくりスポット、区の施設等）などを巡るサイクリングコースを設定することで、安全に楽しく自転車を利用できる環境を作ります。

また、東京観光財団が運営するサイト「GO TOKYO」や都の運営する「スポーツTOKYOインフォメーション」に掲載することで、自転車での区内誘客を促進します。

施策 19 自転車を活用した都市間交流

(1) 交流都市サイクリングの推進

国内交流都市 29 都市の物産品や観光地などの観光資源のPRに加え、各都市・地域で推奨するサイクリングロード・コースを紹介することにより、豊かな自然と触れ合うなど、区内とは一味違う新たな自転車利用の楽しみ方を発信します。

施策 20 自転車を活用したスポーツ環境の整備

(1) サイクリング環境の普及啓発【施策 15 に詳述】

第4章



自転車ネットワーク整備計画

- 1 荒川区における自転車利用の特徴
- 2 自転車ネットワーク計画の基本的な考え方
- 3 自転車ネットワーク路線の選定
- 4 整備形態の選定
- 5 整備の優先順位

第4章 自転車ネットワーク整備計画

1 荒川区における自転車利用の特徴

(1) 道路状況から見た自転車利用の状況

- 区内の道路は、国道、都道、区道を合わせ、延長約 215,000mのうち、幅員 5.5 m未満の道路が約 56%を占めており、それらは、あぜ道や水路がそのままの形で道路となったものが多いことから、狭く曲りくねっているのが特徴です。
- 本区の大部分が平坦な地形であり、面積は 10.16 km²と狭いため自転車で移動しやすい街です。このため、自転車が区民の主要な移動手段となっています。
- このことは、自転車防犯登録台数や区民の7割近くが日常的に自転車を利用しているとの世論調査の結果からも分かります。

自転車防犯登録台数 33 万 8 千台（令和 2 年時点 人口の 1.6 倍）

- このように、自転車の交通が多い一方で、第 2 章 3 - 6（6）に示したとおり、自転車が安全に走行できる空間が満足に整備されている状況とは言えません。



図 4 - 1 区内における幅員 5.5m未満の道路網図



(2) 自転車関与事故の発生状況（一部再掲）

- 幹線道路沿いを中心に区内全域で自転車事故が発生している状況にあり、交通事故の約6割が自転車関与事故です。（荒川区における自転車関与事故の割合は、令和2年が23区中ワースト1位、令和3年がワースト2位）

自転車関与事故37件/交通事故62件=59.7%（令和4年2月末時点）

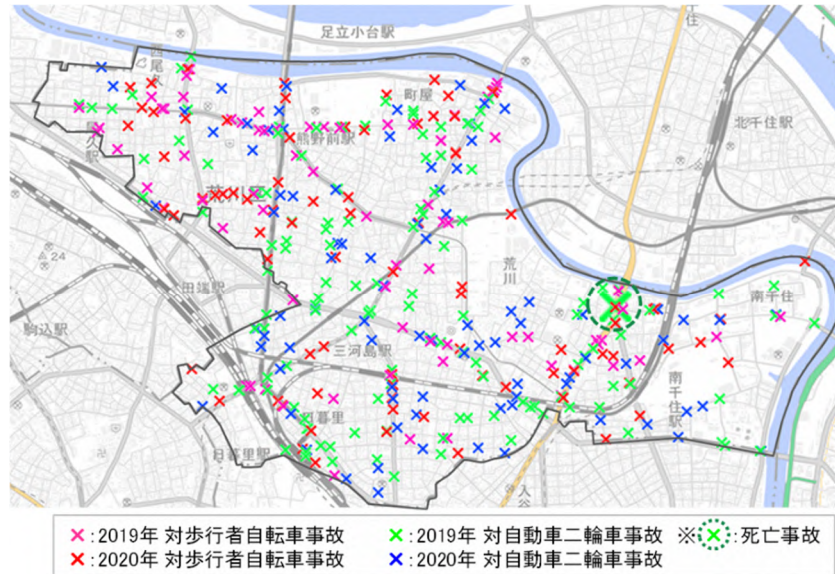


図 4-2 自転車関与事故発生地点（再掲）

- 自転車事故の発生場所について、詳細図（図 4-3）により検証すると、幹線道路沿いに加えて、細街路の交差点や T 字路において、自転車に関与する事故が多く発生していることが分かります。
- 区内の道路は、見通しの悪い交差点や歩行者及び自転車、自動車混在する道路が多く、自転車が安全に利用できる道路が少ないことや、自転車利用者が一時停止や左側通行といった交通ルールを遵守していないことが、交通事故の原因となっています。
- 警察の事故処理に至らない軽度の事故や接触等もあり、住民からは、日常の自転車事故への不安や子ども、高齢者等の安全を心配する声が聞かれます。

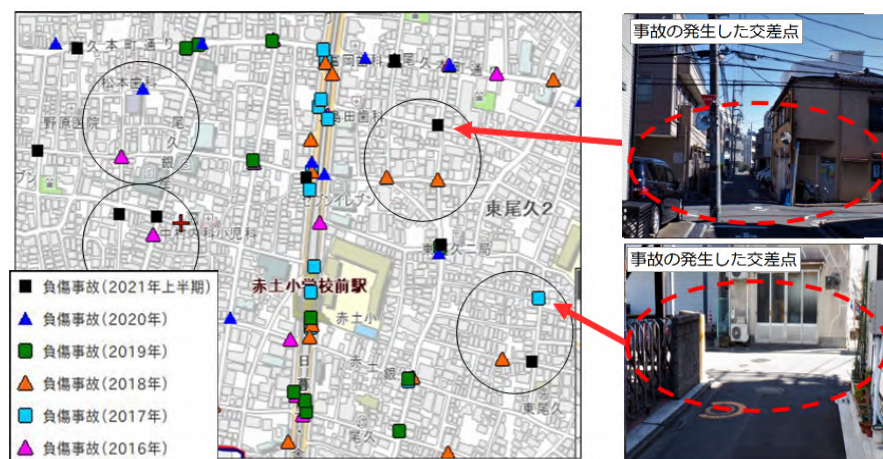


図 4-3 交通事故発生状況（警視庁 HP）

2 自転車ネットワーク計画の基本的な考え方

(1) 自転車ネットワーク計画とは

- 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を効果的、効率的に整備することを目的として、面的な自転車ネットワークを構成する路線(自転車ネットワーク路線)を選定し、その路線の整備形態等を示したものです。
- 自転車ネットワーク路線では、『自転車は車両であり、車道走行・左側通行が原則』との観点から、道路や交通状況に応じて歩行者・自転車・自動車の分離を行うほか、多くの道路において歩行者、自転車、自動車の通行空間を共有せざるを得ない本区においては、自転車の通行位置を示すためのナビマークを設置したり、見通しの悪い交差点の改良に力を入れて取り組むなどにより、安全で快適な自転車通行空間を整備する必要があります。
- ナビマークや一時停止の表示看板などは、自転車利用者や歩行者に通行ルールを周知し、交通ルール遵守やマナー向上を図るためにも重要です。
- 自転車ネットワーク計画は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月国土交通省・警察庁/以下「ガイドライン」と言います。)の内容を踏まえ、本区の道路状況や自転車の利用実態、交通事故の状況などを勘案して、前述の目的を達成するために作成するものです。
- 本計画においては、国道、都道、近隣区の区道を管理する、国、東京都、近隣区とも連携し、連続性のある自転車ネットワークを設定します。

(2) 計画の対象及び路線

- 歩行者・自転車・自動車のいずれもが安全で快適に道路を利用できるよう、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的として、区内全域の道路を検討路線の対象として捉え、ネットワーク路線を抽出・選定していきます。
- 都市計画決定されている道路については、計画幅員での整備を想定したうえで計画対象路線とします。
- 国道や都道は、区が道路管理者として主体的に整備できない路線ですが、主要道路として自転車の通行に関してネットワーク化する上で重要な路線であることから、計画対象路線に含めることとし、対策の実施にあたっては管理者へ協力を求めています。
- 主要生活道路は、狭隘な道路が多い木造密集地域において、災害時の避難路や消火活動のための道路を確保し、地域の防災性の向上を図ることを目的に幅員6mへの拡幅整備を行っている路線です。
- 主要生活道路は、木造密集地域内にバランス良く配置しているため、拡幅整備が完了すればナビマーク等の設置により自転車が安全に通行できる空間を確保できることから、完成後の幅員を想定したうえで計画対象とします。



(3) 自転車ネットワーク計画の進行管理

- 自転車ネットワーク計画は、ガイドラインの手順を参考に以下の手順で作成します。また、計画作成後には、整備を進めながらPDCAサイクルの手法により進行管理を行い、ネットワーク路線の追加・見直しを行います。

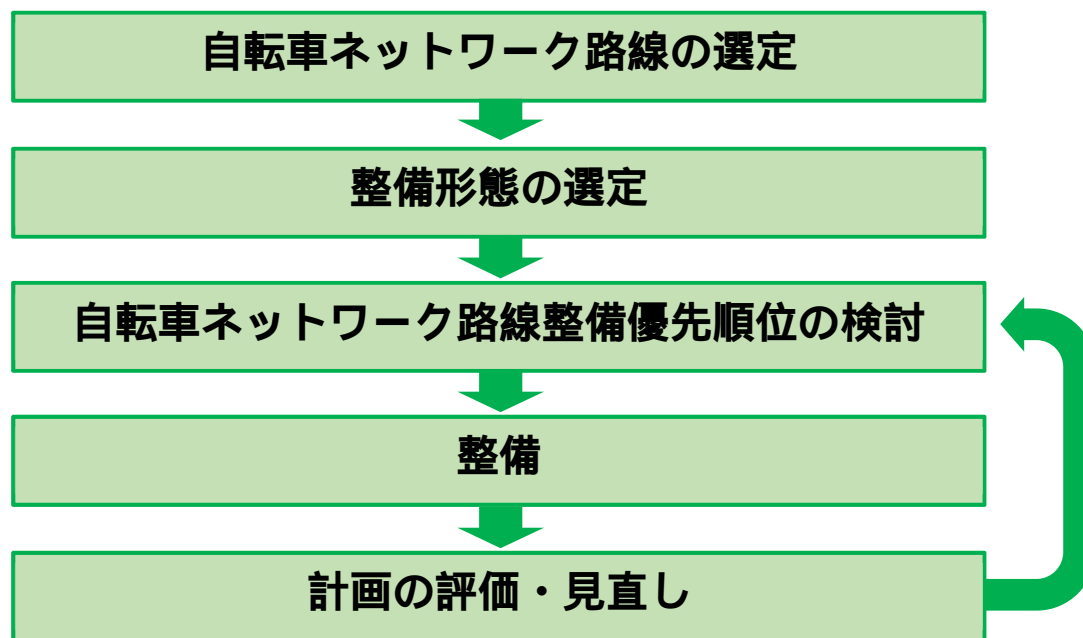


図 4-4 自転車ネットワーク計画の進行管理

3 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 選定の考え方

- 自転車ネットワーク路線は、歩行者・自転車・自動車のいずれもが安全で快適に道路を利用できるよう、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車利用の現況及び将来の利用状況を想定して選定します。
- ガイドラインでは、自転車によるアクセスが集中する駅や施設、自転車事故の多い路線、自転車の利用増加が見込まれる沿道で新たに施設立地が予定されている路線等の条件を組み合わせ、自転車ネットワーク路線を選定する手法を提示しています。
- 本計画の策定にあたっては、ガイドラインに示された選定の考え方に加え、スマートフォンの利用から得られる位置情報ビッグデータや警視庁の交通事故データも活用して下図（図 4-5）の手順により行います。

自転車ネットワーク候補路線の選定

以下の選定指標に該当する路線を重ねて、自転車ネットワーク候補路線を選定

二車線以上ある道路

幹線道路（国道・都道・都市計画道路）

主要生活道路

ビッグデータから抽出した道路

その他（連続性や施設アクセスの確保に必要な道路）



交通事故発生データ、
ガイドライン、
現地の利用状況等を加味

自転車ネットワーク路線の選定

図 4-5 自転車ネットワーク路線の選定手順



(2) 自転車ネットワーク候補路線の選定

二車線以上ある道路

- 二車線以上の道路は幹線性を有し、かつ、自転車が走行しやすいことから、自転車ネットワーク候補路線の基本とします。

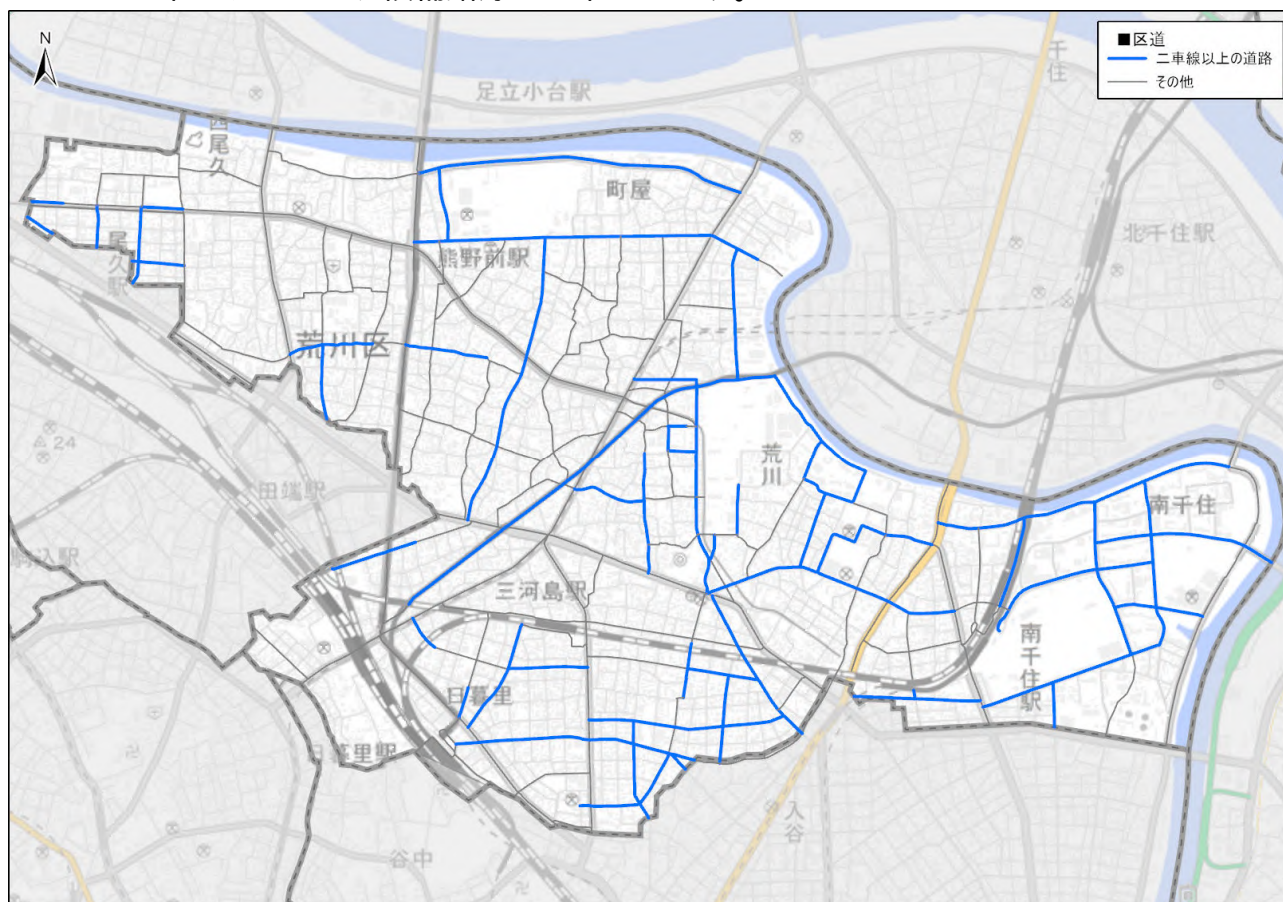


図 4-6 二車線以上の道路

幹線道路（国道、都道、都市計画道路）

- 国道・都道のような幹線道路は、自転車の通行需要が高いと考えられるため、自転車ネットワーク候補路線として選定します。
- 都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全で快適な区民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。
- このため、都市計画道路については、未着手及び検討中路線についても計画幅員での整備を想定したうえで、自転車ネットワーク候補路線として選定します。

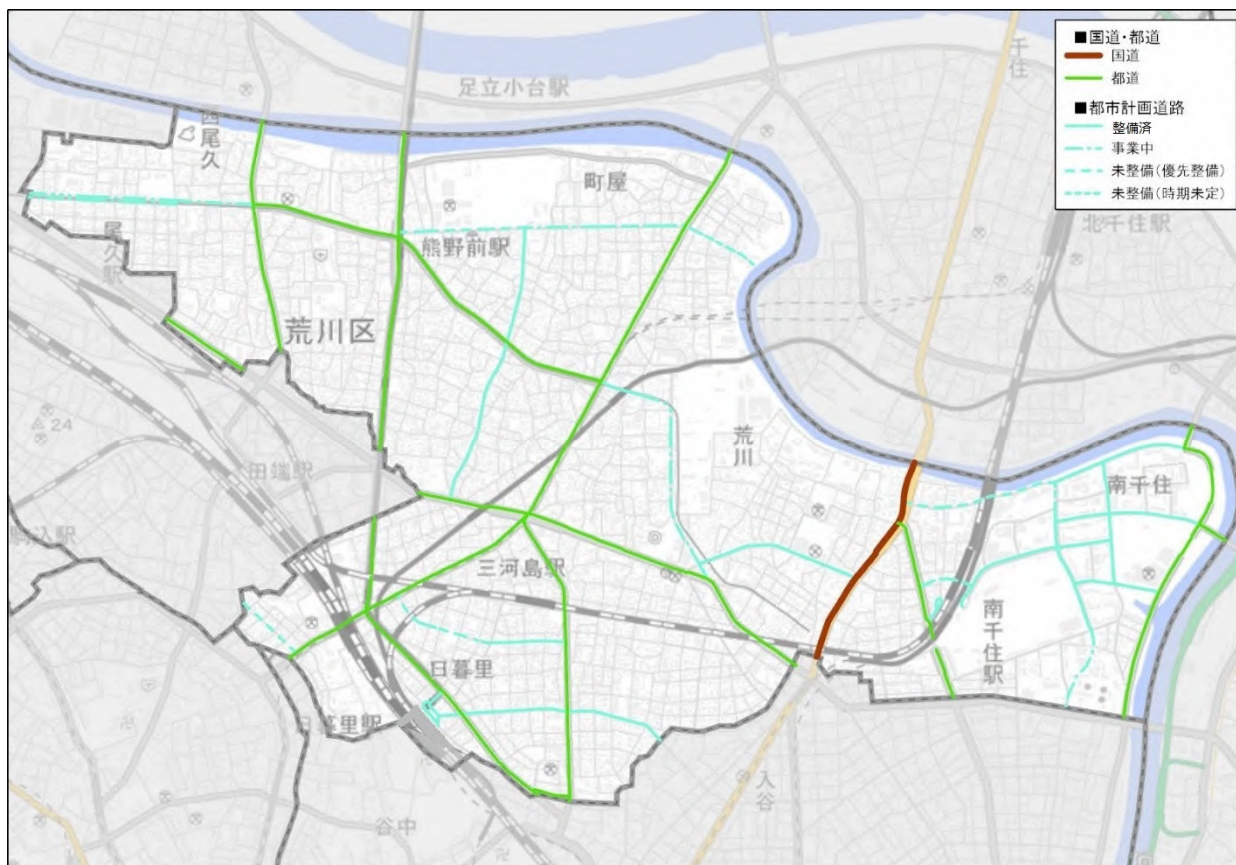


図 4-7 幹線道路



主要生活道路

- 主要生活道路は、地域の防災性の向上を図るため、道路幅員 6 m への拡幅整備を行っている路線です。
- これらの道路は、完成後にナビマーク等を設置することで、自転車の通行位置を示し、交通の安全性の向上を図ることができるため、自転車ネットワーク候補路線として選定します。

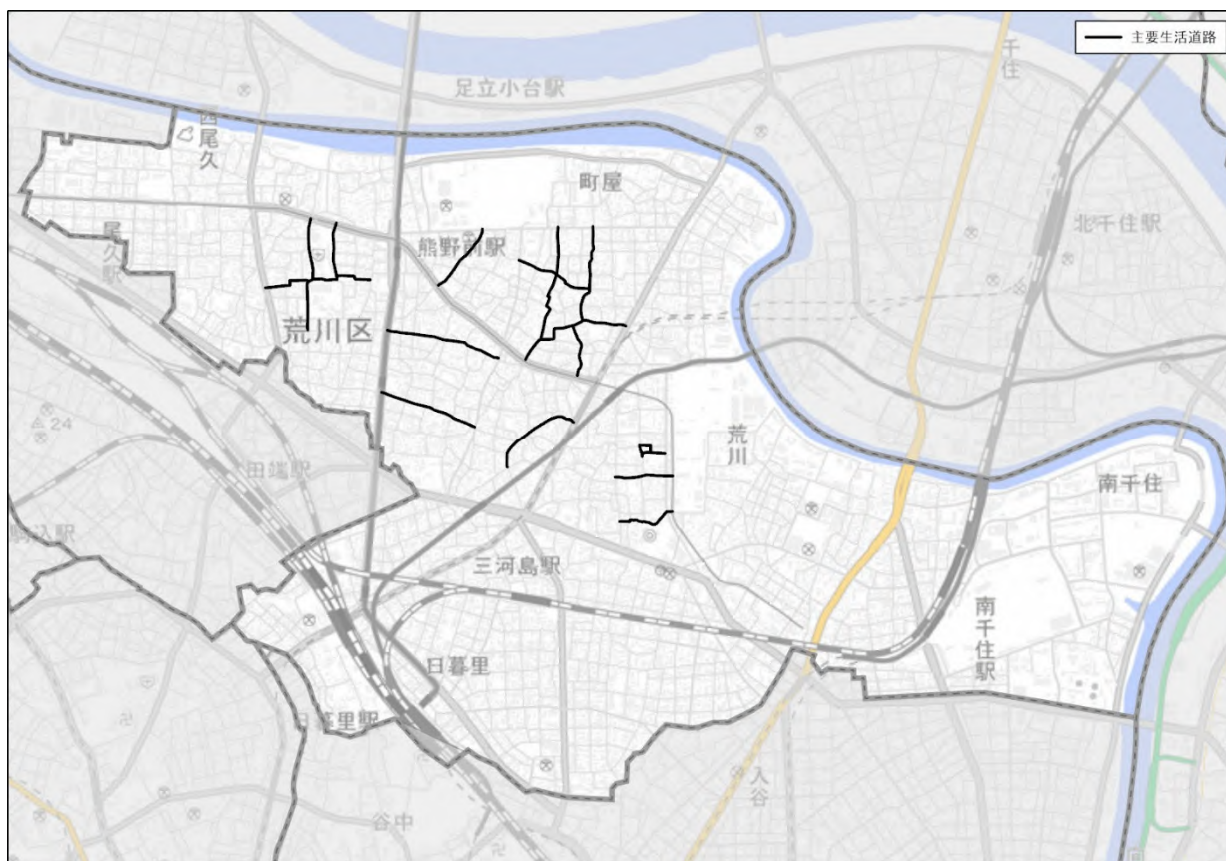


図 4-8 主要生活道路

ビッグデータから抽出した道路

- 第6回(平成30年)東京都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、年代などの個人属性、距離帯、時間帯、移動目的等の属性情報ごとに平成30年時点の交通手段の実態を把握します。
- スマートフォンの移動履歴座標データ等を利用し、位置座標履歴が多く記録される道路区間の傾向及び、駐輪場等の施設を出発した自転車移動データを抽出します。
- 上記2点のデータを用い、自転車通行量が多い道路を自転車ネットワーク候補路線として選定します。

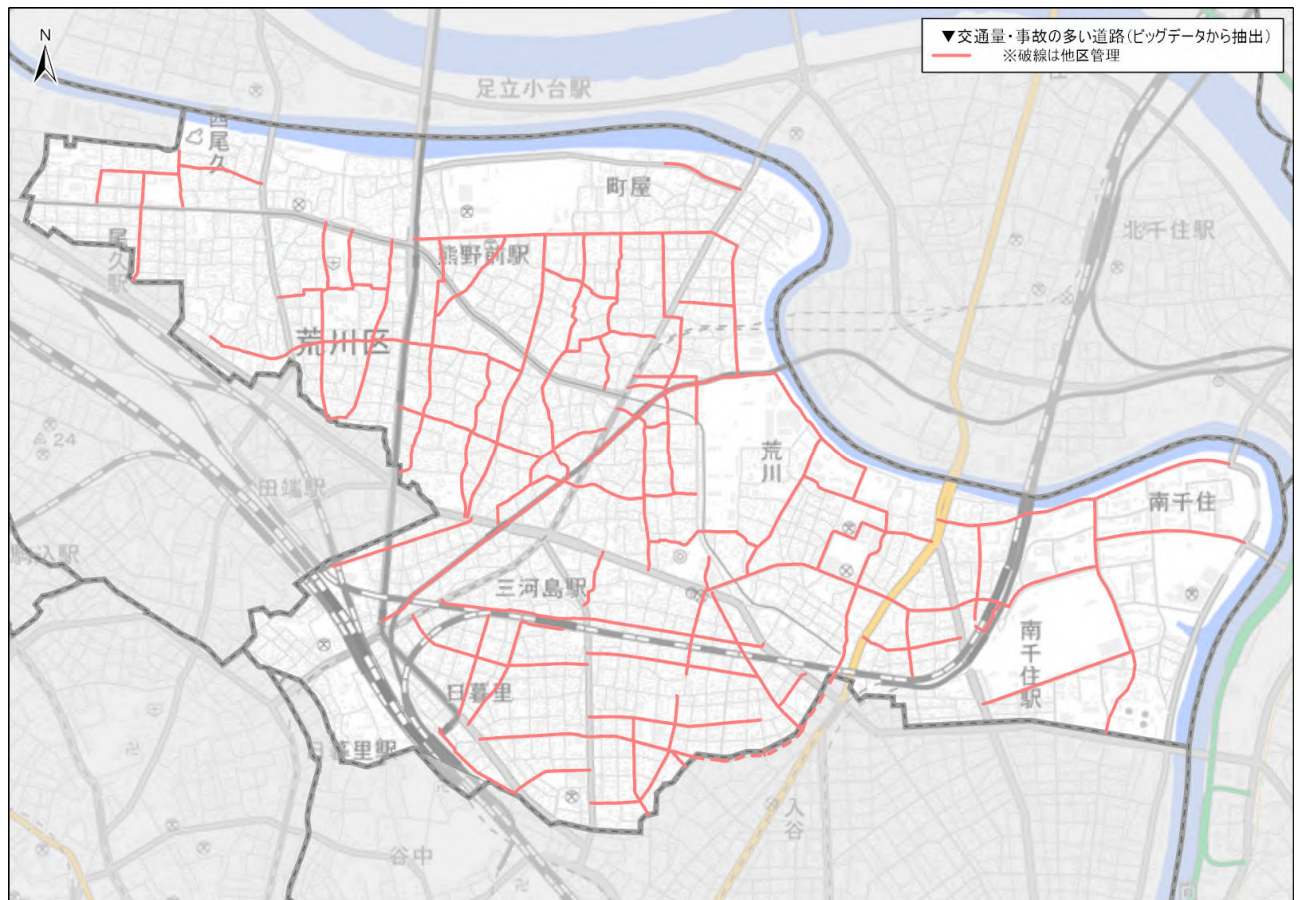


図 4-9 ビッグデータから抽出した道路



その他（連続性確保や主要施設へのアクセスに必要な道路）

- 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要となる道路を選定します。
また、隣接区との接続において自転車ネットワークの連続性を確保する必要がある道路も選定します。
- 表 4-1 に示す施設（公共施設・大規模店舗・公共交通機関・駐輪場）に隣接する場合は、自転車によるアクセスが集中すると考え、自転車ネットワーク候補路線として選定します。

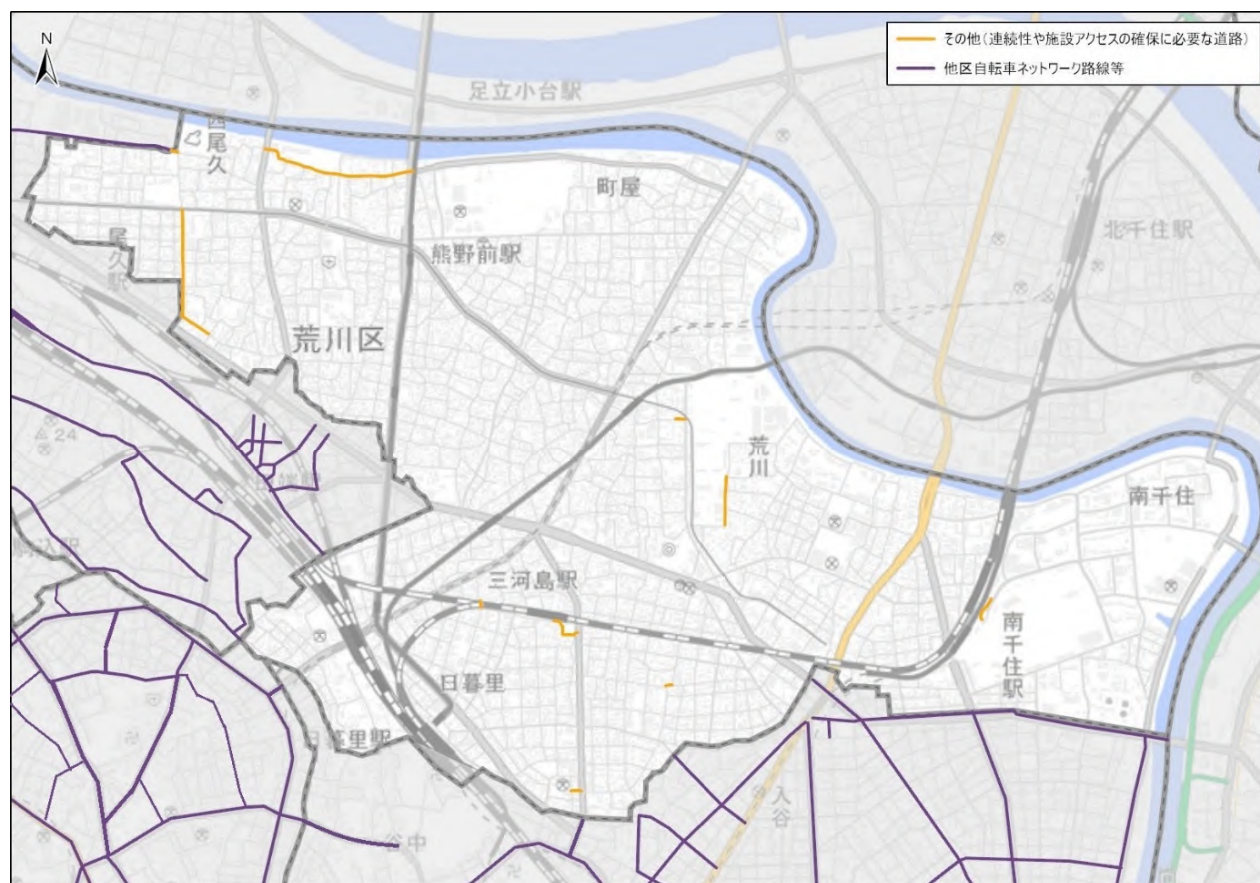


図 4-10 連続性確保や主要施設へのアクセスに必要な道路

表 4-1 施設一覧

No.	施設名称	分類	No.	施設名称	分類
1	荒川区役所 本庁舎	公共施設(庁舎)	88	荒川八丁目南公園	公共施設(区立公園)
2	荒川区役所 北庁舎	公共施設(庁舎)	89	原公園	公共施設(区立公園)
3	荒川区役所がんセンター	公共施設(庁舎)	90	リバーハーブ公園	公共施設(区立公園)
4	あらかわエコセンター	公共施設(庁舎)	91	真土公園	公共施設(区立公園)
5	南千住区民事務所	公共施設(区民事務所)	92	瑞光橋公園	公共施設(区立公園)
6	町屋区民事務所	公共施設(区民事務所)	93	町屋七丁目公園	公共施設(区立公園)
7	日暮里区民事務所 ・日暮里地域活性化施設	公共施設(区民事務所)	94	町屋二丁目公園	公共施設(区立公園)
8	尾久区民事務所	公共施設(区民事務所)	95	宮前公園	公共施設(区立公園)
9	荒川総合スポーツセンター	公共施設(スポーツ施設)	96	南千住三丁目公園	公共施設(区立公園)
10	あらかわ遊園スポーツハウス	公共施設(スポーツ施設)	97	南千住駅東口自転車等駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
11	区民運動場	公共施設(スポーツ施設)	98	日暮里駅前自転車駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
12	東尾久運動場	公共施設(スポーツ施設)	99	センターまちや自転車駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
13	サンパール荒川	公共施設(文化施設)	100	三河島駅前自転車駐車場	公共施設(駐輪場(公営))
14	ムーブ町屋	公共施設(文化施設)	101	イトーヨーカドー食品館三ノ輪店	大規模店舗
15	日暮里サニーホール	公共施設(文化施設)	102	コモディイイダ町屋店	大規模店舗
16	生涯学習センター	公共施設(文化施設)	103	グルメシティ東尾久店	大規模店舗
17	さつき会館	公共施設(文化施設)	104	いなげや荒川東日暮里店	大規模店舗
18	アクト21	公共施設(文化施設)	105	イーストヒル町屋	大規模店舗
19	都立大学	公共施設(教育施設)	106	ライオンズプラザ町屋	大規模店舗
20	竹台高校	公共施設(教育施設)	107	サンボップマチヤ	大規模店舗
21	荒川工業高校	公共施設(教育施設)	108	東武ストア西尾久店	大規模店舗
22	ゆいの森あらかわ	公共施設(複合施設)	109	オリンピック三ノ輪店	大規模店舗
23	南千住図書館	公共施設(図書館)	110	ライフ東尾久店	大規模店舗
24	尾久図書館	公共施設(図書館)	111	ショッピングセンターべるばーと汐入西館	大規模店舗
25	町屋図書館	公共施設(図書館)	112	リーデンスタワーショッピングプラザ	大規模店舗
26	日暮里図書館	公共施設(図書館)	113	マルエツ西日暮里店	大規模店舗
27	石浜ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	114	いなげや荒川西日暮里店	大規模店舗
28	南千住ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	115	コモディイイダ西尾久店	大規模店舗
29	南千住駅前ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	116	LaLaテラス南千住	大規模店舗
30	汐入ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	117	B i v i 南千住	大規模店舗
31	峠田ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	118	マークスタワー	大規模店舗
32	荒川山吹ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	119	ホームビック熊野前店	大規模店舗
33	町屋ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	120	ユータカラヤ日暮里店	大規模店舗
34	荒木田ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	121	ひぐらしの里西地区	大規模店舗
35	尾久ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	122	ひぐらしの里中央地区	大規模店舗
36	西尾久ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	123	くすりの福太郎南千住7丁目店	大規模店舗
37	東日暮里ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	124	スーパバリュー荒川一丁目店	大規模店舗
38	タやけこやけふれあい館	公共施設(ふれあい館)	125	ひぐらしの里北地区	大規模店舗
39	西日暮里ふれあい館	公共施設(ふれあい館)	126	南千住西口駅前地区	大規模店舗
40	南千住区民事務所西戸ひろば館	公共施設(ひろば館)	127	オリンピック西尾久店	大規模店舗
41	三河島ひろば館	公共施設(ひろば館)	128	ライフ南千住店	大規模店舗
42	花の木ひろば館	公共施設(ひろば館)	129	スーパバリュー荒川西尾久店	大規模店舗
43	荒川六丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	130	マルエツ町屋店	大規模店舗
44	町屋二丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	131	アトラスブランズタワー三河島・低層部商業施設	大規模店舗
45	東尾久小沼ひろば館	公共施設(ひろば館)	132	ロイヤルホームセンター南千住	大規模店舗
46	東尾久ひろば館	公共施設(ひろば館)	133	ウェルパーク東日暮里一丁目店	大規模店舗
47	東尾久三丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	134	Frespo東日暮里	大規模店舗
48	熊野前ひろば館	公共施設(ひろば館)	135	ライフ東日暮里計画	大規模店舗
49	宮の前ひろば館	公共施設(ひろば館)	136	JR南千住駅	鉄道
50	西尾久みどりひろば館	公共施設(ひろば館)	137	JR三河島駅	鉄道
51	日暮里ひろば館	公共施設(ひろば館)	138	JR西日暮里駅	鉄道
52	西日暮里二丁目ひろば館	公共施設(ひろば館)	139	京成町屋駅	鉄道
53	諏訪台ひろば館	公共施設(ひろば館)	140	京成日暮里駅	鉄道
54	荒川さつき会館	公共施設(ひろば館等)	141	京成新三河島駅	鉄道
55	尾久の原公園	公共施設(都立公園)	142	東京メトロ南千住駅	鉄道
56	汐入公園	公共施設(都立公園)	143	東京メトロ町屋駅	鉄道
57	瑞光公園	公共施設(区立公園)	144	東京メトロ西日暮里駅	鉄道
58	熊野前公園	公共施設(区立公園)	145	つくばエクスプレス南千住駅	鉄道
59	尾竹橋公園	公共施設(区立公園)	146	日暮里・舎人ライナー日暮里駅	鉄道
60	日暮里公園	公共施設(区立公園)	147	いなり駐輪場	駐輪場(民営)
61	尾久八幡公園	公共施設(区立公園)	148	大杉駐車場	駐輪場(民営)
62	尾久小公園	公共施設(区立公園)	149	いしばし	駐輪場(民営)
63	三河島公園	公共施設(区立公園)	150	町屋駅前駐輪場	駐輪場(民営)
64	日暮里南公園	公共施設(区立公園)	151	CUBE町屋第9	駐輪場(民営)
65	荒川遊園	公共施設(区立公園)	152	CUBE町屋第10	駐輪場(民営)
66	天王公園	公共施設(区立公園)	153	コスギ有料駐輪場	駐輪場(民営)
67	荒川公園	公共施設(区立公園)	154	町屋駅前駐輪場 月極有料駐輪場	駐輪場(民営)
68	荒川東公園	公共施設(区立公園)	155	H&A第2	駐輪場(民営)
69	荒木田公園	公共施設(区立公園)	156	三井のリパーク町屋駅前	駐輪場(民営)
70	藍染公園	公共施設(区立公園)	157	H&A	駐輪場(民営)
71	原公園	公共施設(区立公園)	158	京成サイクルパーク町屋第1	駐輪場(民営)
72	上尾久公園	公共施設(区立公園)	159	センターまちや駐輪場	駐輪場(民営)
73	荒川交通公園	公共施設(区立公園)	160	マークスタワー駐輪場	駐輪場(民営)
74	汐入公園	公共施設(区立公園)	161	南千住サウザ	駐輪場(民営)
75	西日暮里公園	公共施設(区立公園)	162	三井のリパーク	駐輪場(民営)
76	荒川五丁目公園	公共施設(区立公園)	163	JKS Cycle Park南千住東	駐輪場(民営)
77	東日暮里一丁目公園	公共施設(区立公園)	164	JKS Cycle Park南千住西	駐輪場(民営)
78	荒川自然公園	公共施設(区立公園)	165	南千住駐輪場	駐輪場(民営)
79	荒川二丁目公園	公共施設(区立公園)	166	アップルパーク南千住	駐輪場(民営)
80	町屋五丁目北公園	公共施設(区立公園)	167	サイクルパーク南千住第3	駐輪場(民営)
81	町屋五丁目南公園	公共施設(区立公園)	168	NPC2.4H 三ノ輪駅前駐輪場	駐輪場(民営)
82	西尾久四丁目公園	公共施設(区立公園)	169	京成サイクルパーク新三河島第一	駐輪場(民営)
83	西尾久四丁目北公園	公共施設(区立公園)	170	コインズ熊野前駅前駐輪場	駐輪場(民営)
84	西日暮里六丁目公園	公共施設(区立公園)	171	三井のリパーク 東尾久8丁目第5駐輪場	駐輪場(民営)
85	荒川八丁目公園	公共施設(区立公園)	172	Eoo station21 西日暮里自転車置場	駐輪場(民営)
86	荒川三丁目公園	公共施設(区立公園)	173	京成サイクルパーク 西日暮里駅前第1	駐輪場(民営)
87	荒川二丁目南公園	公共施設(区立公園)	174	京成サイクルパーク 西日暮里駅前第3	駐輪場(民営)



(3) 自転車ネットワーク路線の選定

- 5つの指標から選定した候補路線について、警視庁の交通事故データ及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク路線の選定方法、現地の利用状況を参考に検討し、本区における自転車ネットワーク路線を下図（図 4-11）のとおりに選定しました。

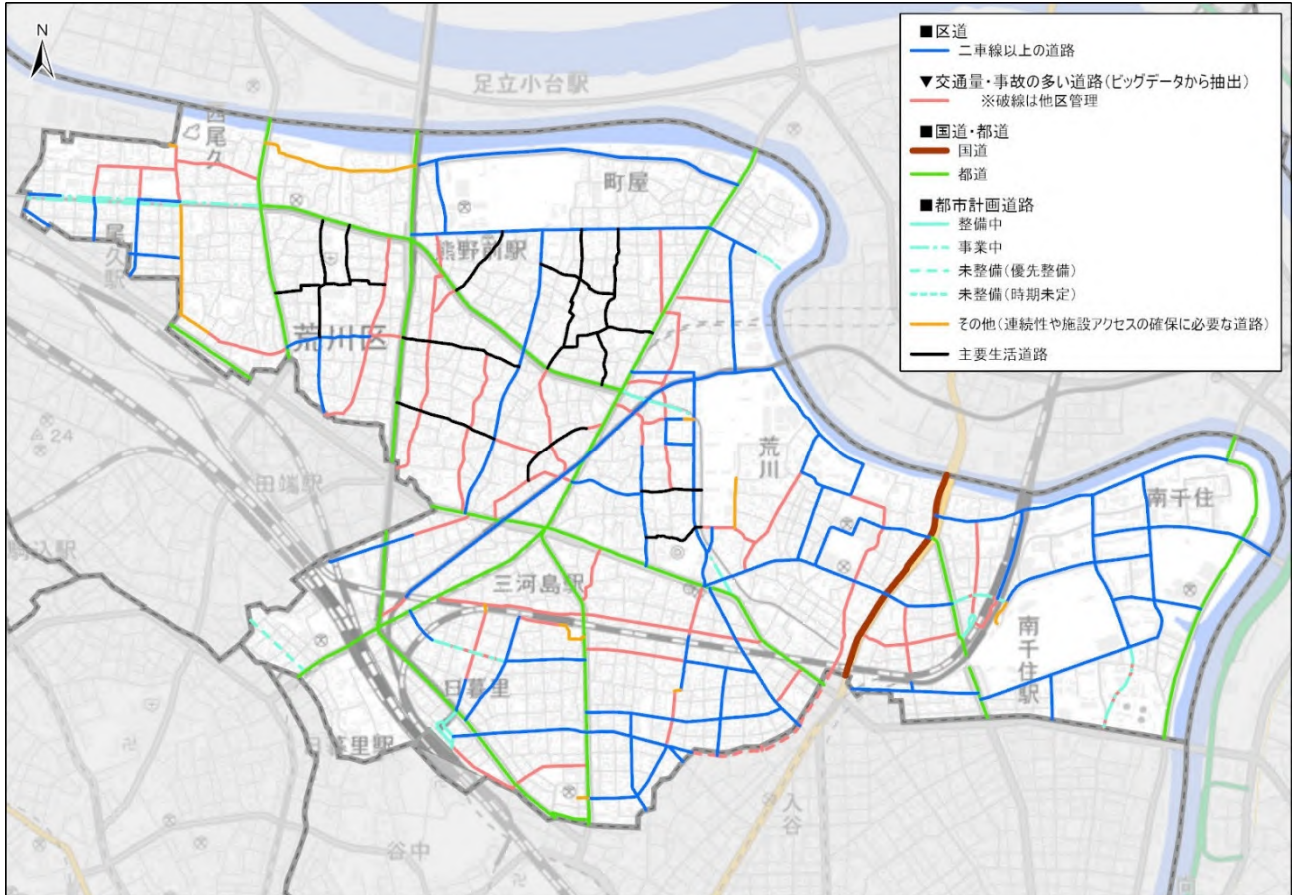


図 4-11 自転車ネットワーク路線

4 整備形態の選定

(1) 整備形態の考え方

- ガイドラインに示された目安（表 4-2）を参考に、区内各道路における自動車の速度や交通量の状況も勘案し下図（図 4-12）のフローチャートにしたがい整備形態を選定します。

表 4-2 ガイドラインに基づく整備形態の選定基準

交通状況	目安	整備形態
【B】自動車の速度が低く、かつ自動車交通量が少ない道路	自動車の速度 40km/h 以下 自動車交通量 4,000 台/日以下	車道混在
		必要に応じて、車道左側の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムを設置
【A】B 以外の道路	B の条件に当てはまらない	自転車専用通行帯（自転車レーン）

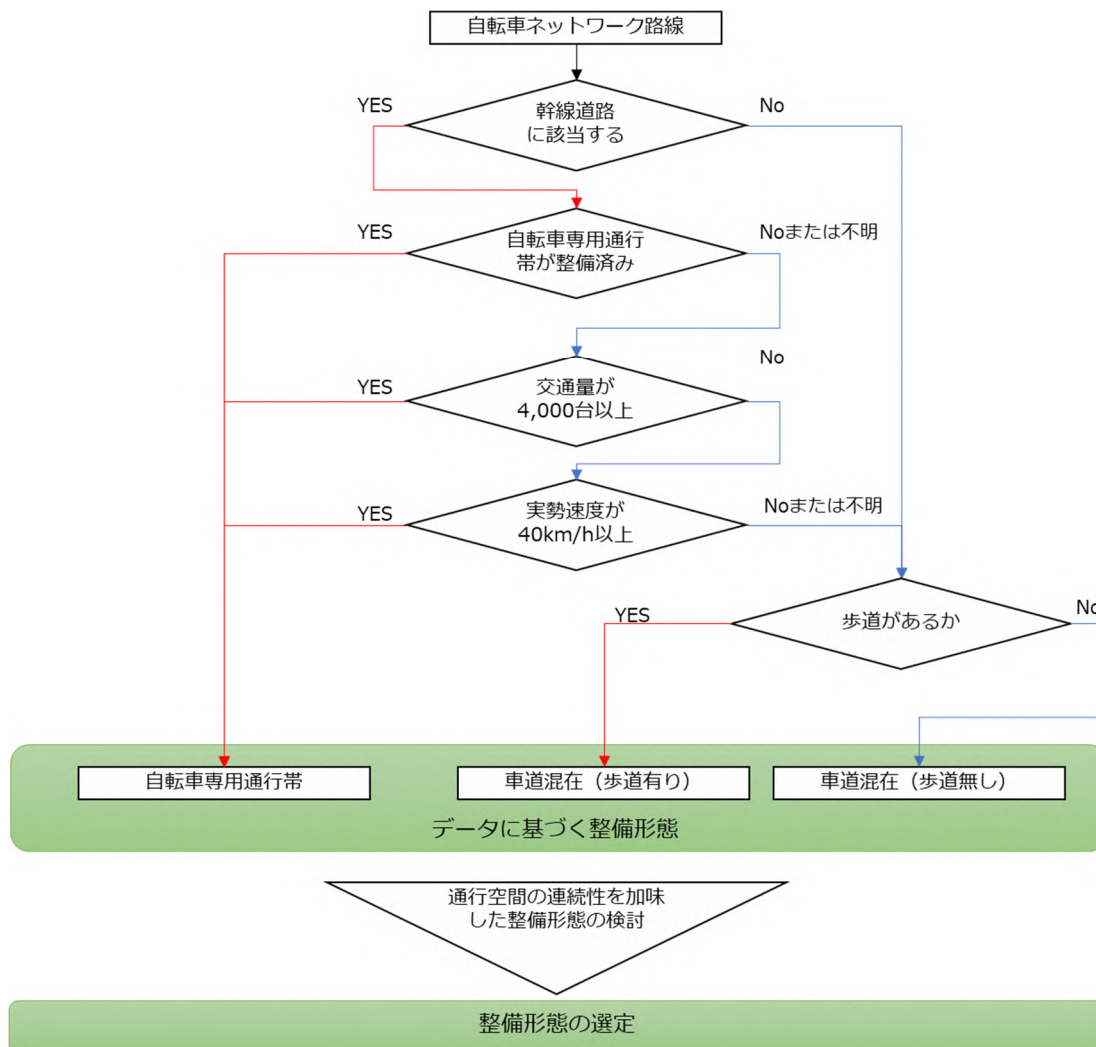


図 4-12 フローチャートによる整備形態の選定



(2) 整備形態について

- 自転車ネットワーク路線における整備形態は、3つの整備形態(自転車専用通行帯・歩道のある車道混在、歩道のない車道混在)から交通状況や道路状況などを踏まえて適したものを選定した後に、整備難易度や当面の整備形態、通行方法の連続性を考慮して選定します。

整備形態	【整備イメージ】	
自転車専用通行帯		
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) ① 歩道のある道路		[車線内の対策] ※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) ② 歩道のない道路		路側帯 車道 交差点改良

図 4-14 交差点改良イメージ参照

図 4-13 区内における自転車ネットワーク路線の整備形態

- 歩道のない道路(交差点改良)
 - ・ 本区においては、歩行者、自転車、自動車の交通が混在する狭隘な生活道路が多く、これらの道路の交差点において、見通しが悪いことや自転車利用者が一時停止を怠ったり、自動車が徐行しないなど、交通ルールを守らないことなどが原因となって発生する自転車関与事故が多いことが特徴です。
 - ・ こうした交差点での事故を防ぐために、次項(図 4-14、図 4-15)のような交差点改良を、その交差点の状況に応じて行います。

STEP1



ストップマークは、自転車利用者に注意を促す上で効果が高く、比較的簡単に設置できることから、交差点改良の第一段階として、設置を進めていきます。

なお、ネットワーク路線と、交差する道路との交差点における優先性の考え方は、原則として、ネットワーク路線を優先道路と捉え、交通規制や安全性を踏まえた上でストップマークの設置位置を決定します。

STEP2 滑り止め舗装などの工法による交差点の改良については、経費と時間がかかることから優先度に合わせて計画的に施工していきます。



図 4-14 交差点改良のイメージ図 1



STEP3 無電柱化や交差点のすみ切りについては、密集事業や不燃化特区制度を活用した防災まちづくり事業に併せて実施します。

また、無電柱化推進計画において掲げた路線について、無電柱化を進めることで自転車走行空間を確保します。



整備前



整備後

交差点の見通し(死角)の改善
(防災スポット等整備と併せ実施)



通行の支障となる電柱

電柱撤去後のイメージ
(CG 加工画像)



撤去後

図 4-15 交差点改良のイメージ図 2

荒川区における無電柱化の状況＜参考＞

無電柱化事業については、都市の防災機能の強化のほか、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出といった効果も期待できることから、街づくりを進める上で重要な施策の一つです。

このため、区では令和元年度に「荒川区無電柱化推進計画」を策定し、この計画に基づき整備を進めており、計画策定前に施工した路線も含め、約10.5キロメートルの区間で無電柱化を終えました。また、無電柱化推進計画において優先整備路線として位置付けた宮前公園第一期、第二期と隣接する区道については、令和3年度に無電柱化が完了するほか、荒川総合スポーツセンターの西側や第二峡田小学校北側の区道においても、鋭意、工事を進めています。

(3) 整備形態の選定

- これらの路線については、前項以降に示した整備形態の考え方に従い、本区における整備形態の種別を下図（図 4 -16 ）のとおりに選定し、計画的に整備を進めていきます。

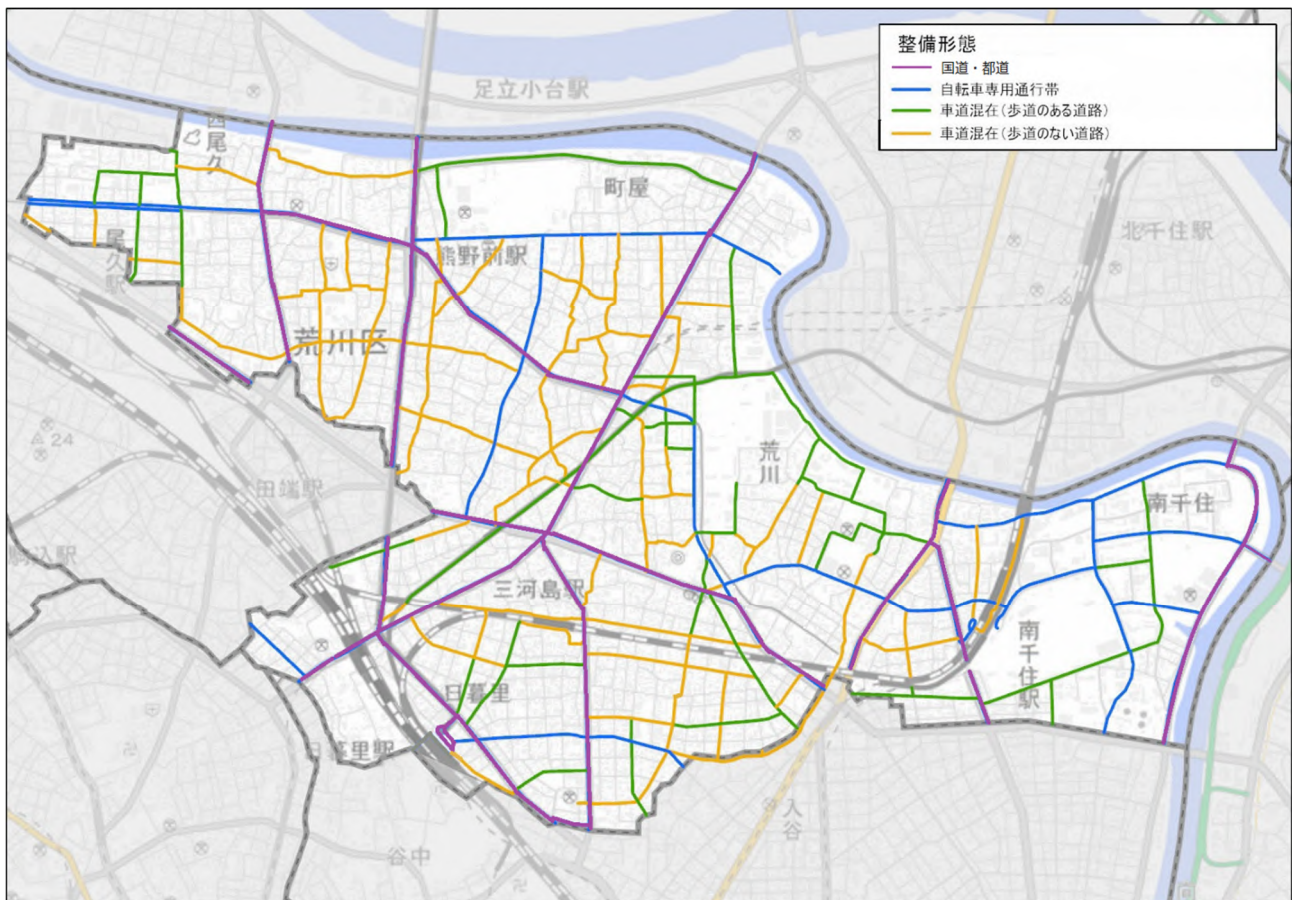


図 4 -16 整備形態の選定

国道及び都道については、各道路管理者が整備形態を決定します。



5 整備の優先順位

(1) 基本的な考え方

「2 自転車ネットワーク路線の選定」によって決定した自転車ネットワーク路線のうち、特に整備効果を早期に発現させる必要性が高い路線を、「自転車ネットワーク優先整備路線」として設定します。

自転車ネットワーク優先整備路線については、自転車交通量及び自転車事故の発生頻度、集客施設、既存の道路形態などの状況を踏まえ、選定します。

自転車交通量

自転車利用者の抽出精度が比較的高いと考えられる、特定 21 施設と居住地・勤務地間を自転車移動するトリップのログ数 (a)、自転車通勤・通学トリップのログ数 (b) をもとに以下のように算出します。

自転車通行の多さ = (A + B) ÷ 候補路線長 (m)

A : 候補路線上の a の平成 30 年と令和 2 年の合計値 ÷ 2

B : 候補路線上の b の平成 30 年と令和 2 年の合計値 ÷ 2

自転車事故の発生頻度

各候補路線中心線から 10m の範囲内で発生した自転車関連事故件数 (2019 年 1 月 ~ 2020 年 12 月) を集計します。

なお、事故については下記の当事者別に分け集計を行います。

- ・自動車または二輪車
- ・歩行者

集客施設

各候補路線中心線から 50m の範囲内の施設数 (公共施設、大型商業施設、駅、駐輪場) を集計し、1 km あたりの施設数に換算します。

既存の道路形態など

自転車専用通行帯を整備するための施工条件を満たしている路線については、自転車ネットワーク優先整備路線に選定します。

また、上記 ~ に加え、自転車ネットワーク路線の網密度や現地の利用状況、地域バランスなどを考慮し、自転車ネットワーク優先整備路線の選定を行います。

(2) 指標ごとの整備優先順位の検討結果について

指標①：自転車通行の多さ

- 自転車利用者の抽出精度が比較的高いと考えられる特定 21 施設と居住地・勤務地間を自転車移動するトリップのログ数及び自転車通勤・通学トリップのログ数が多い路線は下図（図 4-17）の路線となります。
- なお、特定 21 施設は、表 4-3 に示す以下の鉄道駅と大規模店舗としました。

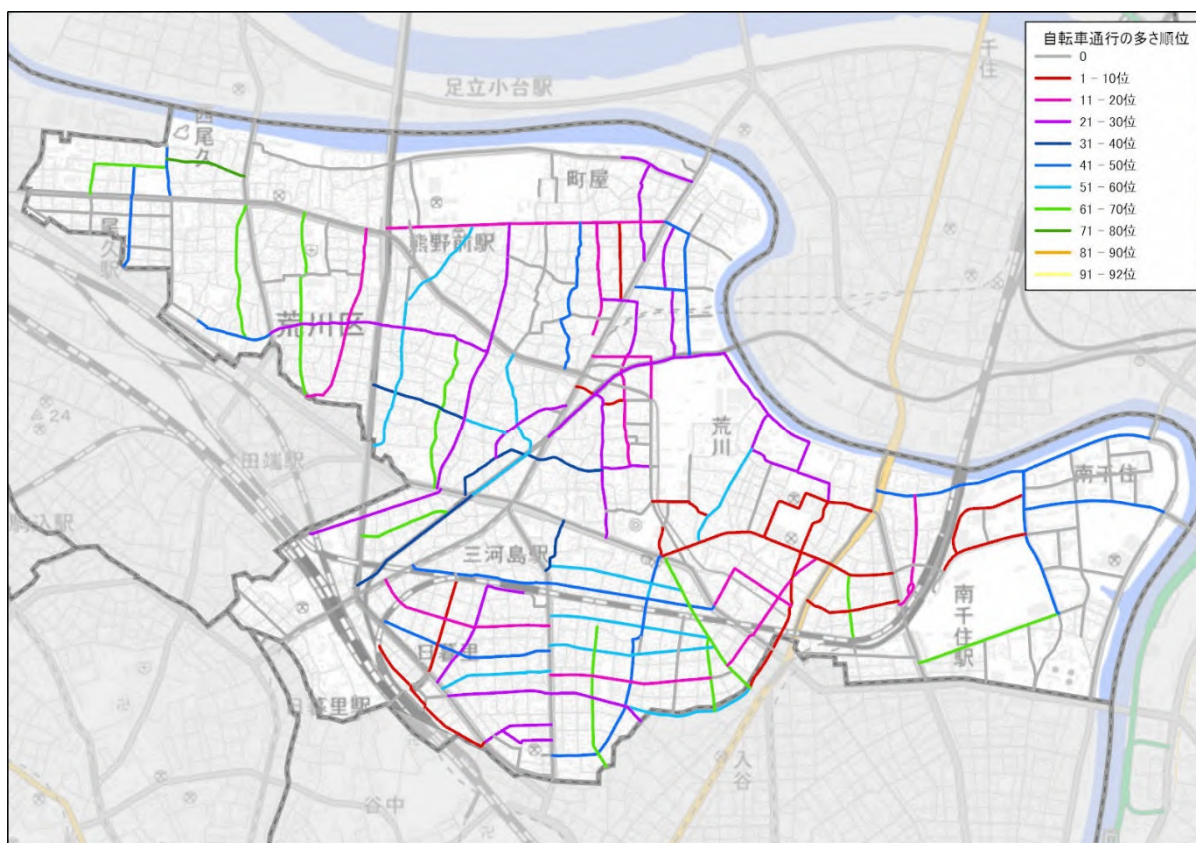


図 4-17 自転車通行量の多い路線

表 4-3 特定 21 施設一覧

種別	名称
鉄道駅	南千住駅
	町屋駅
	三河島駅
	新三河島駅
	日暮里駅
	西日暮里駅
	熊野前駅
	赤土小学校前駅
	尾久駅
	田端駅
	三ノ輪駅
大規模店舗	コモディイイダ町屋店
	グルメシティ東尾久店
	いなげや荒川東日暮里店
	ライフ東尾久店
	いなげや荒川西日暮里店
	LaLaテラス南千住
	ユータカラヤ日暮里店
	スーパーバリュー荒川一丁目店
	ライフ南千住店
	スーパーバリュー荒川西尾久店



指標②：事故の多さ

- 区内の自転車関連事故発生状況については、下図（図 4-18、図 4-19）の通りとなります。
- 事故データについては警察庁が公表している「交通事故統計情報のオープンデータ」を用いています。

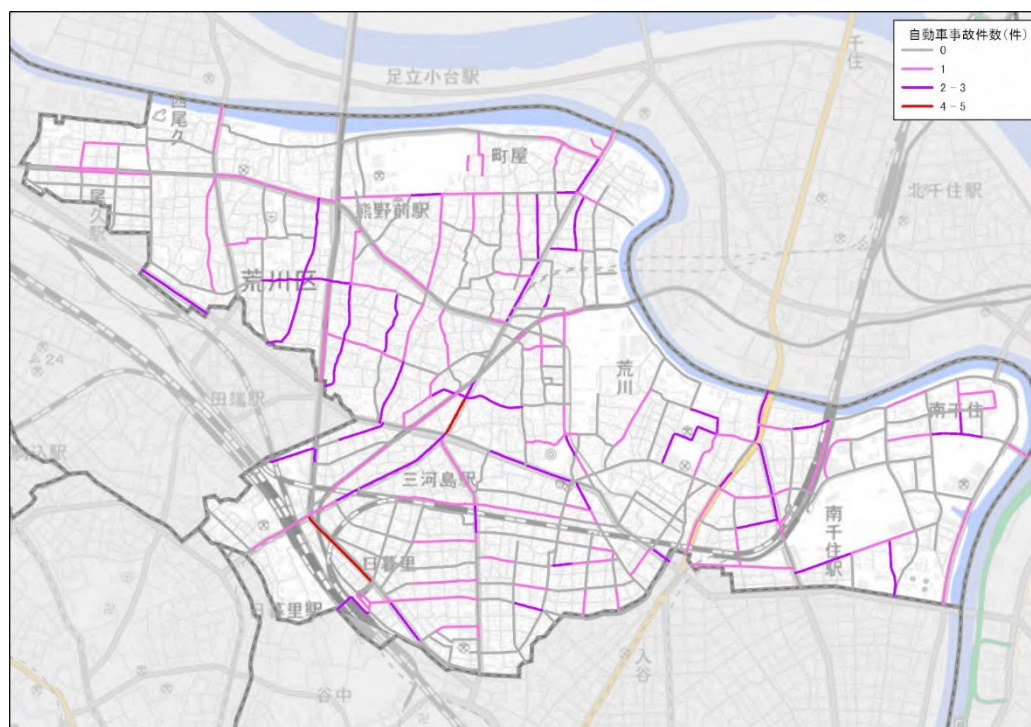


図 4-18 交通事故発生件数（対自動車・二輪車）

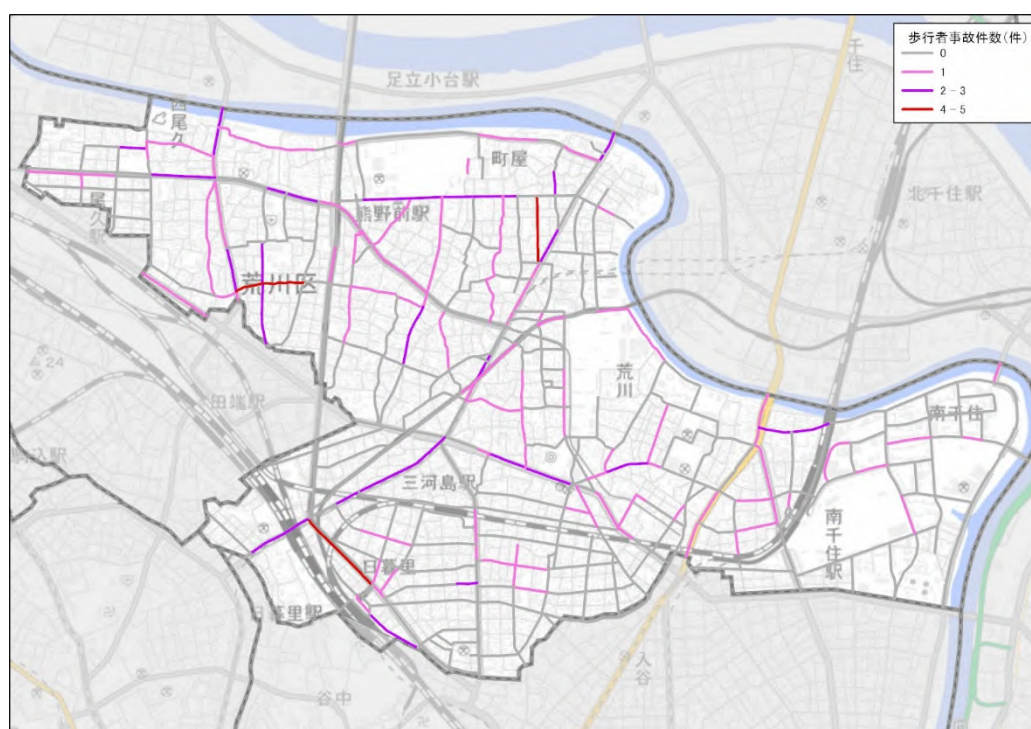


図 4-19 交通事故発生件数（対歩行者）

指標③：施設の多さ

- 各候補路線中心線から 50mの範囲内の施設数が多い路線は下図（図 4 -20）の通りとなります。なお、施設は前出の表 4 -1 に示す 174 箇所を対象としています。

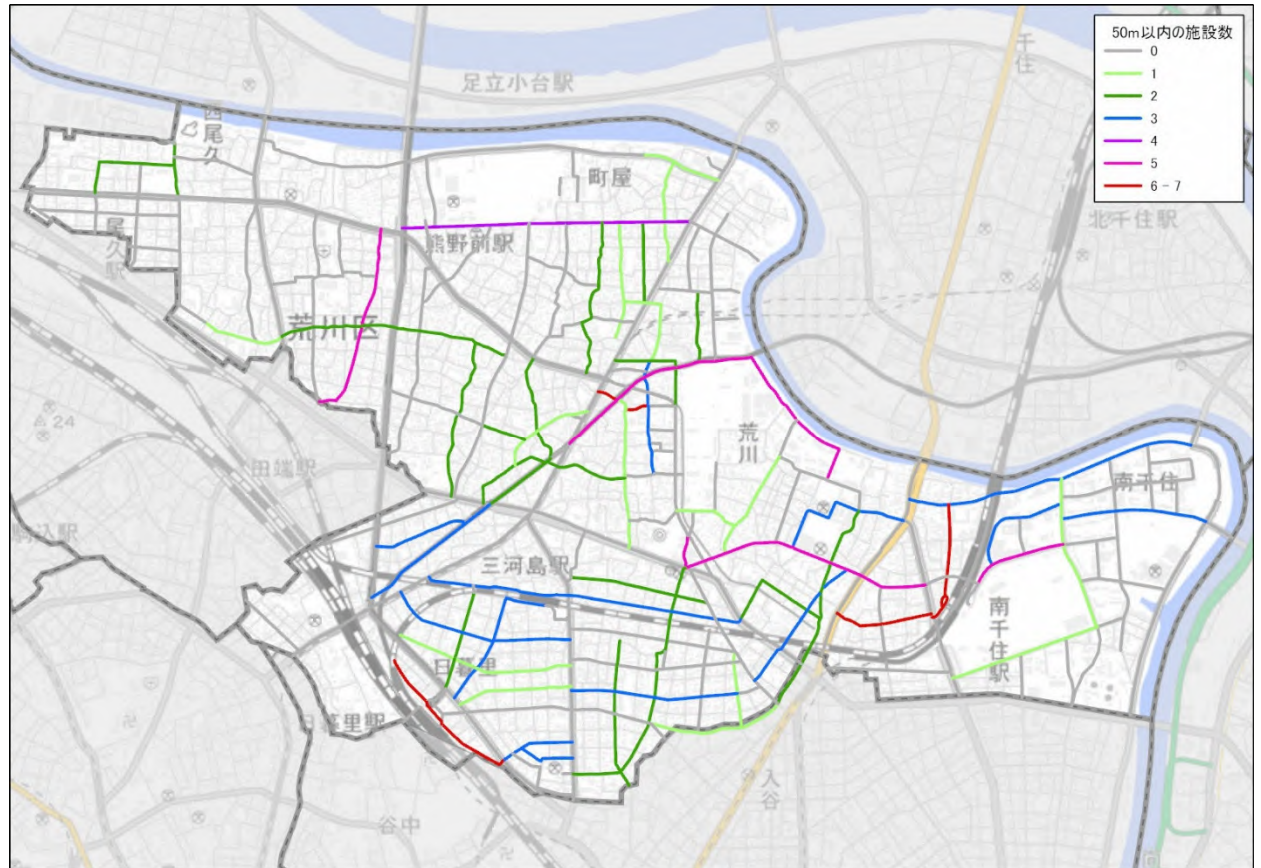


図 4 -20 主要施設につながりやすい路線



(3) 整備優先順位の選定結果

(2)で示した結果を踏まえ、「自転車ネットワーク優先整備路線」(下図(図4-21))を選定しました。この路線については、優先的に自転車専用通行帯やナビマーク、交差点改良等を整備していきます。

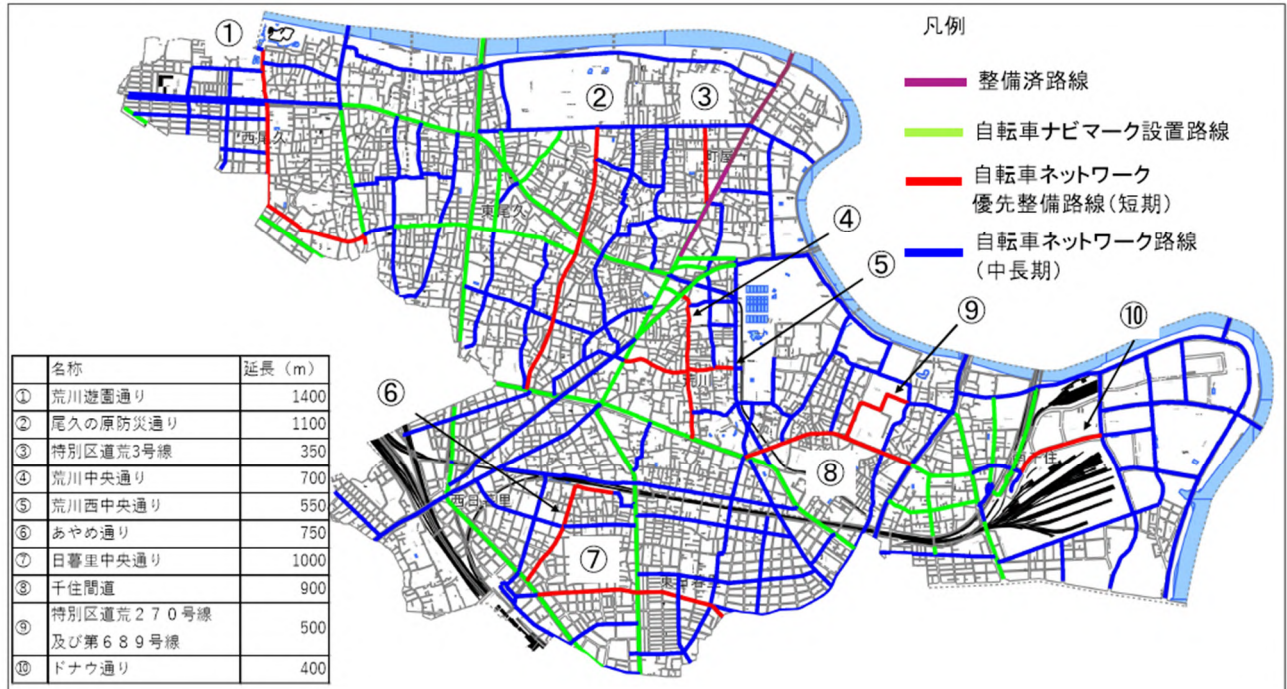


図 4-21 自転車ネットワーク優先整備路線

都道についても、各道路管理者を含む各関係機関と連携しながら、区道と連続した自転車ネットワーク路線を検討していきます。

車道混在の整備を行う区間については自転車ナビマーク、自転車ナビラインを整備していきます。

(4) 自転車ネットワーク整備の進め方

- 前項に示した優先整備路線を短期、それ以外の路線を中長期として分類し、整備を進めていきます。
- 短期路線については、本計画期間内において優先的に整備を行います。

短 期

優先整備路線

- ・自転車ネットワーク優先整備路線について、既整備区間との接続を考慮し整備を進めます。
- ・また、自転車ネットワーク路線の沿線における無電柱化・バリアフリー化・オープンスペース（防災スポット等）整備・駐輪場整備等の関連事業との整合性を図りながら計画的に整備を進めます。

中長期

その他の路線

- ・優先整備路線や各道路管理者の整備状況を踏まえ、区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、対象区間全体の整備を進めます。
- ・また、交通事故や交通量等の状況変化を継続的に実施し、その結果、中長期路線であっても整備の優先順位を上げる必要性が認められた場合には、計画の見直しを行い、柔軟に対応します。

(5) 自転車ネットワーク路線以外の道路の安全対策

- 本区においては、交通事故の全体件数に占める自転車の関与率が高い状況にあり、その原因として、生活道路の交差点の見通しが悪いことが挙げられます。
- こうした交差点については、警察署との協議により自転車ネットワーク路線以外の道路においても改良を行っていきます。

第5章



放置自転車対策（自転車総合計画）

- 1 計画策定の背景
- 2 これまでの取組
- 3 放置自転車対策に関する課題
- 4 今後の施策の取組

第5章 放置自転車対策（自転車総合計画）

1 計画策定の背景

放置自転車が社会問題化していた昭和 50 年代において、ピークの昭和 56 年には全国で約 98 万台の放置自転車が存在していました。荒川区においても、同時期から、駅周辺に放置自転車が目立つようになり、歩行者や緊急車両の通行を阻害し、街の美観を損なうなど、その対策が喫緊の課題となっていました。

このため、区では、東京都や鉄道事業者等と協力して駐輪空間を確保したうえで、昭和 60 年に「荒川区自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、放置自転車の撤去を開始しました。

これにより、放置自転車の台数は徐々に減少しましたが、放置自転車問題を解決するためには、区及び区民、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者等が連携し、総合的かつ計画的に対策に取り組んでいく必要があり、平成 12 年に「荒川区自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定しました。

その後は、この計画に基づき、駐輪環境の整備や放置自転車の撤去等の様々な取組を行い、放置自転車をピーク時の約 10 分の 1 まで減少させることが出来ました。

しかし、近年では、通勤や通学を目的とした鉄道利用者による放置自転車は減少傾向にあるものの、買い物客などの短時間利用や勤務地に直接向かう従業員の通勤利用による放置自転車が目立つようになってきています。

また、社会情勢や区民のライフスタイルの変化に伴い、子ども乗せの大型電動アシスト自転車やスポーツ自転車の普及、リモートワーク等による自転車の利用時間や利用頻度の変化等、区民の自転車利用実態も少しずつ変化してきています。

こうした状況を受け、放置自転車対策をより効果的に推進していくため、今回、新たな自転車総合計画を策定することとしました。

本章では、放置自転車対策に関するこれまでの取組の内容や具体的な課題を確認するとともに、今後推進していく自転車対策の方向性、施策の内容を示します。

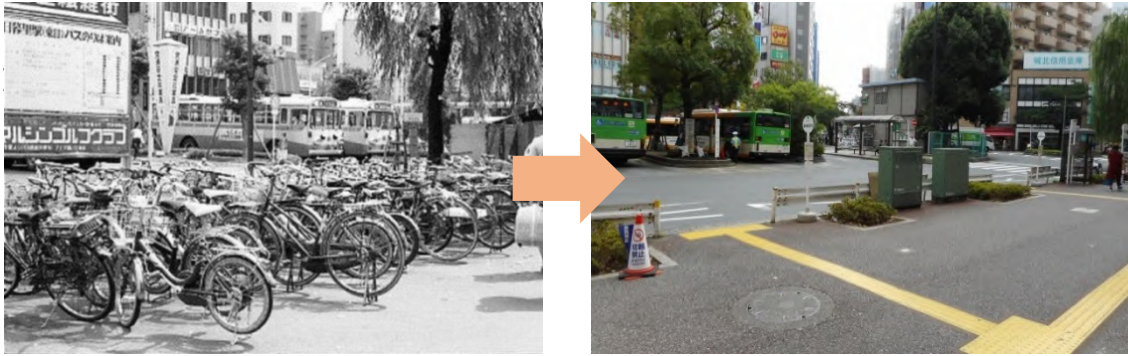


図 5 -1 日暮里駅前 昭和 53 年頃と現在



図 5 -2 町屋駅前 昭和 53 年頃と現在

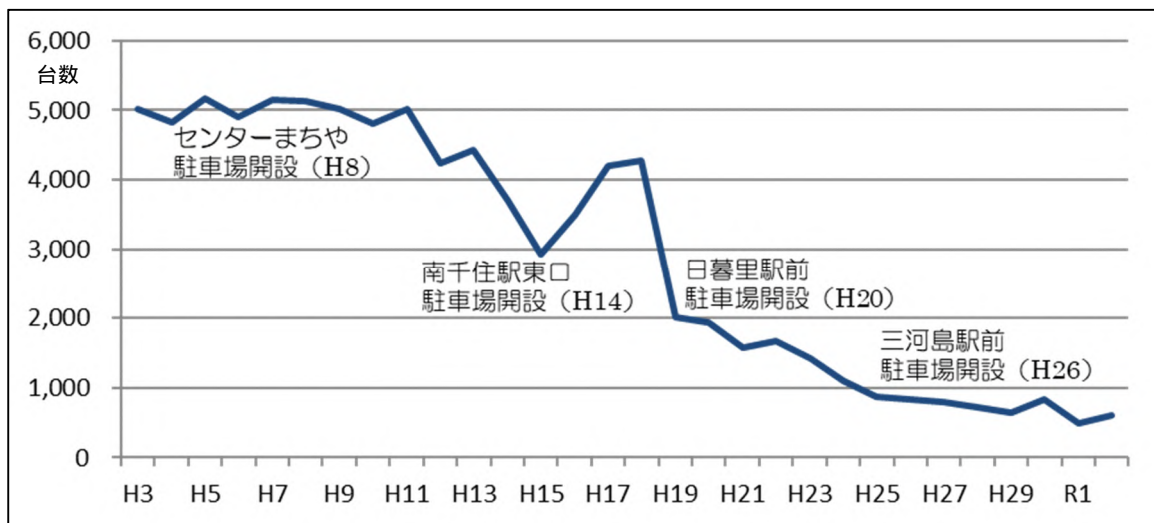


図 5 -3 放置自転車台数の推移

2 これまでの取組

(1) 駐輪環境の整備

放置自転車が多く発生する区内主要駅周辺において、平成 8 年 4 月に施行した「荒川区自転車等駐車場条例」(以下「駐車場条例」という。)に基づいて、区は自転車駐車場(長期にわたる管理運営を見込んだもの)や、自転車置場(「荒川区自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例(以下「放置防止条例」という。))」に基づくもの)の設置、管理運営を行っています。

1) 自転車駐車場の整備

区では駐車場条例に基づき、駅前再開発等の機会を捉えて、下記 4 箇所の自転車駐車場を整備してきました。これらの自転車駐車場の整備により、駅周辺の放置自転車数を減少させることができました。自転車駐車場では、区民の多様な利用ニーズに応えるため、「月額制の定期利用」と「一時利用」の 2 種類の利用形態があります。

また、センターまちや自転車駐車場(平成 8 年開設)と南千住駅東口自転車等駐車場(平成 14 年開設)は、それぞれ開設から平成 17 年度までは区の直営自転車駐車場として管理・運営されてきました。その後さまざまな議論を経て、利用者の満足度を向上させ、より多くの利用者を確保しようとする民間事業者の発想を取り入れることで、利用者に対するサービスの向上が期待できるとともに、民間への市場開放にもつながるため、自転車駐車場の管理・運営につき、平成 18 年度から指定管理者制度を導入しました。

その後開設した日暮里駅前自転車駐車場(平成 20 年開設)と三河島駅前自転車駐車場(平成 26 年開設)については、開設当初から指定管理者制度を導入しています。

表 5-1 自転車駐車場一覧(令和 3 年度)

名称	供用開始	面積	収容台数 (定期利用)	収容台数 (一時利用)
センターまちや自転車駐車場	平成 8 年 4 月	1,438 m ²	1,089 台	250 台
南千住駅東口自転車等駐車場	平成 14 年 4 月	2,247 m ²	1,294 台	151 台
日暮里駅前自転車駐車場	平成 20 年 4 月	1,706 m ²	758 台	186 台
三河島駅前自転車駐車場	平成 26 年 10 月	776 m ²	330 台	110 台



表 5-2 自転車駐車場定期利用料金

定期利用料金（南千住駅東口3階以外すべて）

	1 か月		3 か月		6 か月	
	一 般	学 生	一 般	学 生	一 般	学 生
荒川区民	2,000 円	1,400 円	5,400 円	3,800 円	10,200 円	7,200 円
区民以外	4,000 円	2,800 円	10,800 円	7,600 円	20,400 円	14,400 円

定期利用料金（南千住駅東口3階専用料金）

	1 か月		3 か月		6 か月	
	一 般	学 生	一 般	学 生	一 般	学 生
荒川区民	1,400 円	1,000 円	3,800 円	2,700 円	7,200 円	5,100 円
区民以外	2,800 円	2,000 円	7,600 円	5,400 円	14,400 円	10,200 円

表 5-3 自転車駐車場一時利用料金

2 時間以内	無料
2 時間超～8 時間	100 円
8 時間超～24 時間	200 円



南千住駅東口自転車等駐車場



日暮里駅前自転車駐車場

図 5-4 主な自転車駐車場の様子

2) 自転車置場の整備

自転車駐車場同様に、区では駅周辺を中心に、自転車置場の整備にも取り組んできました。これらの置場は区有地をはじめ、東京都や鉄道事業者の協力のもと、運営しているものもあります。

利用にかかわる費用（登録手数料）は、区民は年間 3,300 円と安価であり、多くの方の利用を得ています。

現在 11 か所の自転車置場が開設されており、そのうちの 2 か所（京成駅前、道灌山通り第一）については、高齢者（65 歳以上）と障がい者のみが利用できます。

また、西日暮里自転車置場は、平成 31 年 4 月から一時利用専用として運用しています。

表 5-4 自転車置場一覧

駅名	名称	所在地	面積(m ²)	定期利用(台)	一時利用(台)	開設年月
南千住	南千住第一	南千住 2-34	294	211	-	S58.04
	南千住第四	南千住 2-33	45	100	-	S62.04
町屋	京成駅前	荒川 7-40 外	95	40	-	S57.04
	自然公園	荒川 8-32	129	70	-	S57.04
西日暮里	西日暮里	西日暮里 5-38	688	-	436	S61.04
	西日暮里第二	西日暮里 5-22 外	287	250	-	S63.04
	西日暮里第三	西日暮里 5-37 外	1,237	1,450	-	H14.04
	道灌山通り第一	西日暮里 3-5 外	15	20	-	S61.04
	熊野前	東尾久 8-10-3 外	379	150	150	H20.04
	赤土小学校前	東尾久 4-7	79	50	-	H20.04
	南千住二丁目	南千住 2-4	90	100	-	H22.04
計			3,338	2,441	586	

表 5-5 自転車置場登録手数料

区分	登録手数料
荒川区民	3,300 円
区民以外	6,600 円

登録は年度（4 月から 3 月）のみとなっています

表 5-6 西日暮里自転車置場の一時利用料金

利用時間	利用料金
2 時間まで	無料
2 時間以降、12 時間毎	100 円



自然公園自転車置場



南千住二丁目自転車置場



熊野前自転車置場



西日暮里自転車置場

図 5-5 主な自転車置場の様子

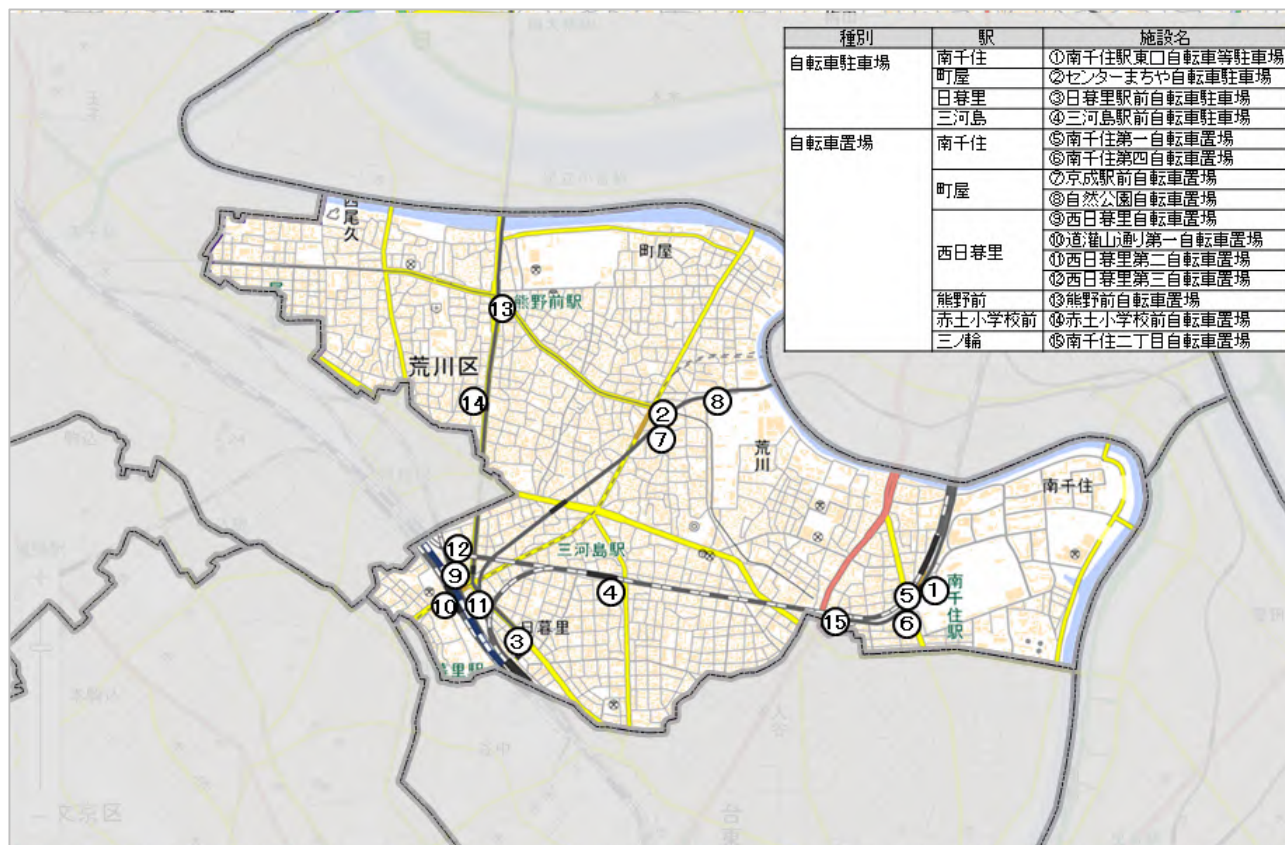


図 5-6 区内の自転車駐車場・自転車置場

3) 民営自転車駐車場整備の支援

区では、「荒川区民営自転車駐車場育成補助金要綱」に基づき、民営自転車駐車場の建設に対して、建設費の一部を補助する制度を設け、民営自転車駐車場の設置促進に取り組んでいます。これまで15箇所の補助実績があります。

【補助条件】

補助制度は、以下の4項目すべての条件に該当する場合に適用します。

- ・ 駅から概ね300メートル以内にあること
- ・ 収容能力が概ね50台以上あること
- ・ 利用者が通勤や通学などのために利用すること
- ・ 継続して3年以上運営すること

補助額は、下記の計算式により求められた標準建設費または建設に要した経費のいずれか低い額の2分の1以内とします。なお、標準建設費または建設に要した経費が30万円未満の場合は補助の対象外となります。

平置式自転車駐車場：収容台数×2万1千円（補助限度額200万円）

立体式自転車駐車場：収容台数×4万2千円（補助限度額400万円）



4) 自転車駐車場の附置義務

区は、放置防止条例に基づき、区全域を指定地域として、集客施設や商業施設、集合住宅等を新築、増築する際に、一定の条件の下で自転車駐車場を設置することを義務付けています。

事業者から提出された申請内容を確認し、竣工後には申請どおりに自転車駐車場が設置されたかの検査も行っています。（令和2年度検査実績 33 件）

また、放置防止条例による対象施設以外においても、荒川区市街地整備指導要綱に基づき、駐輪施設の確保を図っています。

表 5-7 放置防止条例による附置義務自転車駐車場の対象施設

施設の用途	施設の規模	自転車駐車場の規模
パチンコ屋、ゲームセンター その他の遊技施設	店舗面積が 200 m ² を 超えるもの	店舗面積 10 m ² ごとに 1 台
百貨店、スーパーマーケット その他の小売店及び飲食店	店舗面積が 300 m ² を 超えるもの	店舗面積 15 m ² ごとに 1 台
学習、教養、趣味等の教授を 目的とする施設	教室面積が 300 m ² を 超えるもの	教室面積 15 m ² ごとに 1 台
銀行、信用金庫 その他の金融機関	店舗面積が 400 m ² を 超えるもの	店舗面積 20 m ² ごとに 1 台
スポーツ及び健康の増進を 目的とする施設	運動場面積が 500 m ² を 超えるもの	運動場面積 25 m ² ごとに 1 台
国又は地方公共団体が設置す る施設 (上記以外で規則で定めるもの)	当該用途に供する部分の 床面積が 300 m ² を超えるも の	当該用途に供する部分の 床面積 15 m ² ごとに 1 台
国又は地方公共団体以外の者 が設置する施設 (上記以外で規則で定めるもの)	当該用途に供する部分の 床面積が 400 m ² を超えるも の	当該用途に供する部分の 床面積 20 m ² ごとに 1 台
共同住宅	住戸の数が 15 以上のもの	1 住戸ごとに 1 台 (50 m ² 以上の住戸は 2 台)

表 5-8 荒川区市街地整備指導要綱による駐輪施設の設置

対象事業	駐輪施設の規模
6 戸以上の共同住宅・寄宿舍・長屋	戸数の 100%以上
延床 1,000 m ² 以上の建築物等	事業計画に応じた規模

(2) 放置自転車の整理・撤去

1) 放置禁止区域指定

区は、自転車駐車施設が整備されている地域において、放置防止条例に基づき「放置禁止区域」を指定し、放置禁止区域内に自転車等が放置されている場合には、当該自転車等を即日撤去しています。

現在、区内 7 区域（南千住、町屋、日暮里、西日暮里、三河島、熊野前、赤土小学校前各駅の概ね 200 メートル以内）を放置禁止区域に指定しています。

放置禁止区域を指定したことで、駅周辺の歩行者交通環境は大きく改善されてきました。

表 5-9 放置禁止区域指定の経過

昭和 61 年 4 月	南千住駅、町屋駅、日暮里駅、西日暮里駅周辺のおおむね 200m 以内を条例に基づき放置禁止区域に指定
平成 14 年 4 月	南千住駅東口自転車等駐車場の整備が完成したため、ドナウ通りと 9 街区の北側及び西側道路を新たに指定
平成 16 年 5 月	南千住駅東口の開発により道路が整備されたため、7 街区の西側道路を新たに指定
平成 20 年 4 月	三河島駅、熊野前駅、赤土小学校前駅周辺のおおむね 200m 以内を条例に基づき放置禁止区域に指定 既に指定されていた西日暮里駅の禁止区域周辺の放置状況が悪化したため、西日暮里 6 丁目から冠新道まで禁止区域を拡大
平成 23 年 4 月	日暮里駅(日暮里中央通り)の禁止区域を拡大



図 5-7 放置禁止区域を表す看板

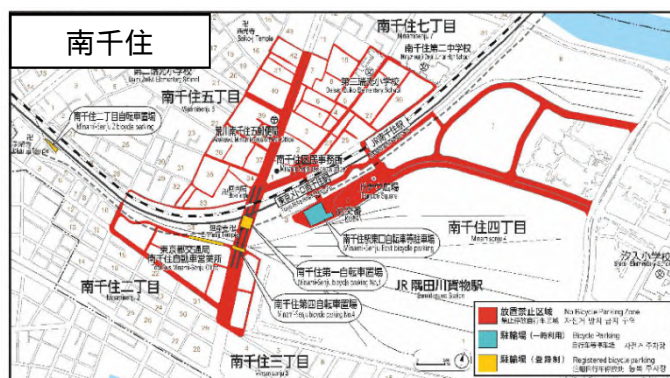
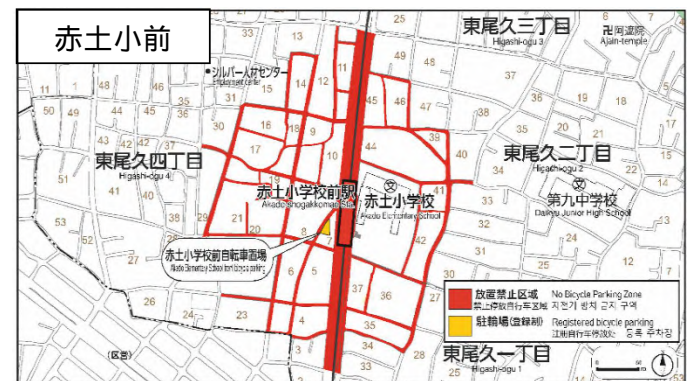
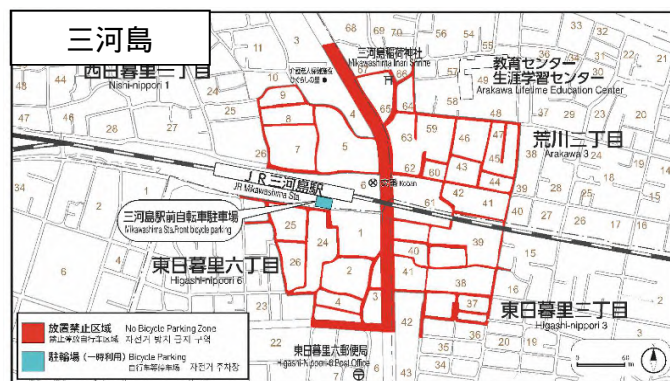
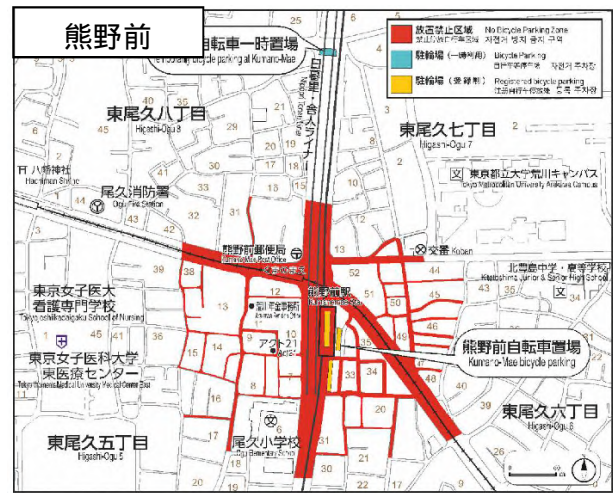
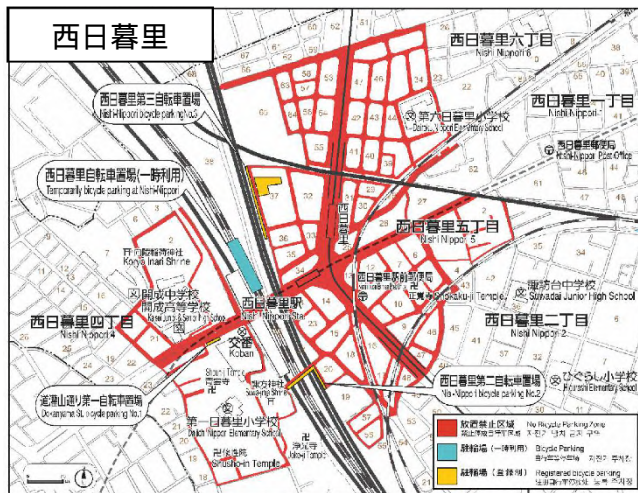
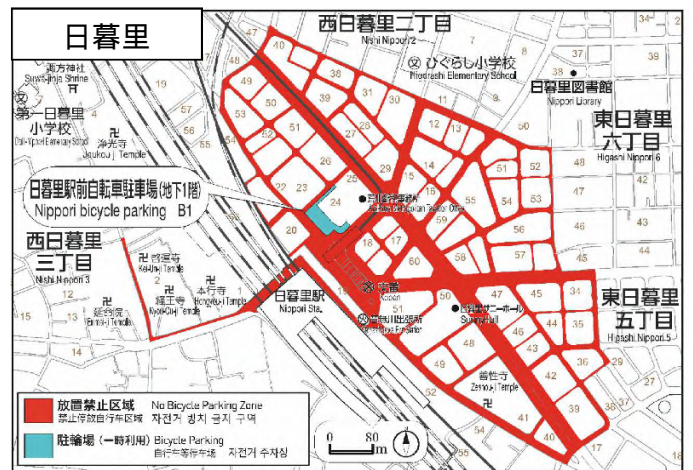
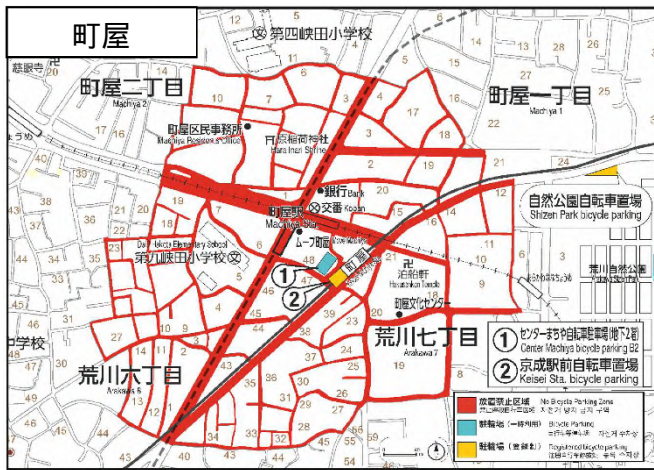


図 5-8 現在指定されている放置禁止区域

2) 撤去活動

放置禁止区域内に放置された自転車等は、放置防止条例に基づき撤去警告札の取付けによる警告を実施してから 1 時間以上を経過した場合に撤去し、JR 三河島駅ホーム下にある三河島自転車保管場所にて一定期間（2 ヶ月間）保管をしています。

また、放置禁止区域外においては、撤去警告札による指導を行った後、3 日を経過してもなお自転車等が放置されている場合に撤去しています。

いずれの場合においても、区民をはじめ、区内の警察署からの情報に基づいて、撤去警告を行っています。

表 5-10 過去 5 年間に撤去された台数

単位：台

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
撤去台数 (自転車のみ)	5,177	4,529	4,790	4,360	2,666
前年度比	1,069	648	261	430	1,694

出典：駅前放置自転車の現況と対策（東京都）



図 5-9 撤去用トラック



3) 返還・リサイクル

< 返還 >

撤去後に三河島自転車保管場所に移送された自転車は、そこで一定期間(2ヶ月間)保管され、防犯登録等を手掛かりに、まず盗難届が出されていないかを警察に問い合わせます。所有者の住所氏名等の情報が判明したもののについては、保管されている旨を郵送にて通知しています。

表 5-11 過去5年間の返還数・返還率の推移

区分	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
返還数	1,908台	1,542台	1,816台	1,642台	820台
返還率	37%	34%	38%	38%	31%

所有者に対して撤去した自転車を返還する際には、返還手数料として5,000円を徴収しています。

表 5-12 撤去（返還）手数料の推移

区分	昭和61年度～	平成9年度～	平成12年度～
自転車	2,000円	3,000円	5,000円
原動機付自転車	3,000円	4,500円	7,500円



図 5-10 三河島自転車保管場所

<リサイクル>

撤去後、一定期間経っても引き取りのない自転車については、自転車の程度や仕様によって、大きく 3 種類に分けてリサイクル等されています。

表 5 -13 リサイクルの種類

区内リサイクル	引き取りがなく 60 日経過した自転車のうち、程度の良いものについては、「荒川区自転車リサイクル要綱」に基づき、荒川区社会福祉協議会に無償譲渡しています。(平成 4 年度から。月 40 台程度) 社会福祉協議会は、清掃後に荒川区自転車商小売組合連合会に売却し、連合会は 1 台 8,000 円(防犯登録料 500 円込み)でリサイクル自転車として販売しています。
海外譲与	区内リサイクルに回らなかったもののうち、仕様に適合するものは、海外へ譲与しています。荒川区は、平成 4 年度から再生自転車海外譲与自治体連絡会(略称ムコーバ)を通じて、年間 100 台程度を譲渡してきました。 なお、ムコーバは、支援について一定の成果を上げたため、令和元年度で解散しました。
売却	リサイクル、海外譲与とともに不可である自転車については、平成 25 年度からは廃棄はせず、全台売却して区の歳入としています。 なお、売却した自転車については、海外で再利用されています。

表 5 -14 過去 5 年間のリサイクル実績台数

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
区内リサイクル	550 台	600 台	480 台	587 台	475 台
海外譲与	100 台	100 台	100 台	0 台	0 台
売却	2,980 台	2,854 台	2,648 台	2,673 台	1,879 台



（3）啓発活動

1）駅周辺での啓発

区民一人ひとりの放置自転車への意識啓発のため、年末年始を除く毎日、区内の主要駅周辺において、放置自転車をゼロにする啓発活動を行っています。

この啓発活動により、自転車利用者の意識改善が図られ、放置自転車の減少に大きく貢献しています。



図 5-11 啓発指導の様子

2）クリーンキャンペーン

駅前周辺の放置自転車対策として、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」が全国的に年に1回実施されています。

昭和59年に開始したこのキャンペーンは、令和3年度に38回目を迎え、主催する東京都では令和7年中に、都内の駅前放置自転車台数1万5千台以下を目指しています。

区では公共施設への啓発用ポスターの掲示や、区内主要駅にて鉄道事業者、警察等とともに啓発リーフレットやティッシュの配布を行っています。



図 5-12 令和3年度クリーンキャンペーンポスター

(4) その他の事項

1) 盗難対策

< 自転車駐車場等における盗難対策 >

自転車盗難発生場所の約 4 割が「道路上」「駐車場・駐輪場」とあるとの警視庁統計データがあり、区では自転車駐車場内に防犯カメラを設置しています。

これにより、自転車盗難に対する抑止力が期待され、安心して利用できる駐輪空間の確保に努めています。

表 5 - 15 自転車駐車場・自転車置場に設置された防犯カメラ一覧

駐車場名・置場名	台数	設置年月
南千住駅東口自転車等駐車場	12	平成 14 年 4 月
日暮里駅前自転車駐車場	8	平成 20 年 4 月
センターまちや自転車駐車場	12	平成 21 年 4 月
自然公園自転車置場	1	平成 30 年 4 月
西日暮里自転車置場	3	
西日暮里第二自転車置場	1	
西日暮里第三自転車置場	4	
三河島駅前自転車駐車場	2	令和 2 年 4 月
南千住第四自転車置場	1	
京成駅前自転車置場	1	
赤土小学校前自転車置場	1	
南千住二丁目自転車置場	1	

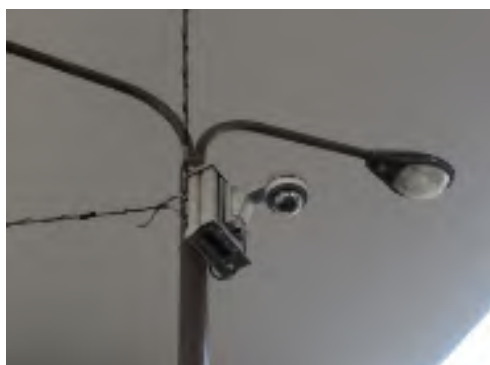


図 5 - 13 西日暮里自転車置場



図 5 - 14 センターまちや自転車駐車場



<これまでの取組の整理>

放置自転車対策に関するこれまでの取組
（１）駐輪環境の整備 ・ 自転車駐車場の整備 駅前再開発等の機会を捉え、区内４箇所に自転車駐車場を整備しました。 ・ 自転車置場の整備 区有地をはじめ、都道や鉄道高架下等の空間を活用し、自転車置場を整備しました。 ・ 民営自転車駐車場整備の支援 民間事業者による駅周辺への駐輪場整備の支援を行っています。 ・ 自転車駐車場の附置義務 集客施設や集合住宅等を建築する際に、駐輪場を設置することを義務付けています。
（２）放置自転車の整理・撤去 ・ 放置自転車の撤去 区内の７駅周辺を放置禁止区域に指定し、放置自転車の即日撤去を行っています。 放置禁止区域以外においても、区職員のパトロールや区民からの通報を受けて、放置自転車の撤去を行っています。 ・ 放置自転車の返還、リサイクル 所有者の引き取りがない放置自転車は、区内でのリサイクル自転車の販売や海外での再利用を行い、有効活用しています。
（３）啓発活動 ・ 駅周辺での啓発活動 放置自転車を発生させないため、区内駅周辺において自転車利用者への啓発活動を行っています。 ・ 駅前放置自転車クリーンキャンペーン 東京都や警察、鉄道事業者等の関係機関と連携し、キャンペーン活動を実施しています。
（４）その他の事項 ・ 盗難対策 利用者が安心して自転車を利用できるよう自転車駐車場・自転車置場に防犯カメラを設置しています。

3 放置自転車対策に関する課題

(1) 駐輪環境の整備に関する主な課題

1) 自転車の大型化への対応

チャイルドシート付の子ども乗せ電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の需要が増加しており、区営の自転車駐車場において、既存の駐輪ラックでは収容出来ない状況も発生しています。このため、一部の駐輪ラックを取り外し、大型自転車専用の平置きスペースを確保して対応しています。

また、三河島駅前自転車駐車場では、地下機械式駐輪場内に収容することが出来ず、地上部の平置き場が大型自転車で溢れてしまっています。



図 5-15 三河島駅前自転車駐車場の地下機械式駐輪場及び平置場の様子

2) 引き出し式2段ラックの利用

日暮里駅前自転車駐車場及びセンターまちや自転車駐車場では、引き出し式の2段ラックを設置していますが、狭い通路での上段への自転車の積み下ろしが難しく、上段の利用率が低い傾向にあります。

また、上段ラックがあることで、下段についても自転車の出し入れがしにくい状況が発生しています。



図 5-16 利用率の低い2段ラック上段の様子



3) 自転車の利用頻度や利用時間の変化への対応

リモートワークや時差勤務等の普及により、区民の自転車の利用頻度や利用時間が大きく変化しており、区内の自転車駐車場においても利用率が全体的に低下しています。日暮里駅前自転車駐車場では、定期利用エリアは空きが目立ちますが、一時利用エリアで満車状態が発生するなど、区民の利用ニーズと合っていない状況も確認できています。

表 5-16 自転車駐車場の定期利用率 年間平均（登録者数 / 定期収容台数）

	令和元年度	令和2年度
センターまちや自転車駐車場	117.4%	106.4%
南千住駅東口自転車等駐車場	107.7%	97.1%
日暮里駅前自転車駐車場	65.0%	58.1%
三河島駅前自転車駐車場	55.2%	44.8%

表 5-17 自転車駐車場の一時利用率 一日平均（利用者数 / 一時収容台数）

	令和元年度	令和2年度
センターまちや自転車駐車場	77.3%	49.7%
南千住駅東口自転車等駐車場	47.7%	34.0%
日暮里駅前自転車駐車場	145.9%	135.5%
三河島駅前自転車駐車場	20.1%	18.6%



図 5-17 利用率の低い定期利用エリア（写真左）と満車状態の一時利用エリア（写真右）

4) 自転車駐車場・自転車置場の管理運営方法

自転車駐車場 4 施設については、指定管理制度（利用料金制）により管理運営を行っていますが、利用率低下に伴う利用料金収入の減少や人件費の増加等により、事業者側の運営リスクが高い状況になっています。このことから、今後、同様な事業スキームを継続した場合には、民間事業者の参入が減少していく可能性が考えられます。

また、自転車置場については、区職員により、申請受付、ステッカー発行、施設の維持管理等を行っており、事務負担が大きい状況にあります。

5) 駐輪場が不足している駅周辺への駐輪空間の確保

都電荒川線の三ノ輪橋停留場、小台停留場、荒川車庫停留場等においては、近くに駐輪場がないことから、道路上に放置自転車が一定数発生しています。



図 5-18 三ノ輪橋停留場周辺の放置自転車

6) 自転車駐車場の附置義務対象とならない小規模店舗の放置自転車への対応

自転車駐車場の附置義務対象とならない小規模店舗では、駐輪場が確保されていない場合もあり、利用者による前面道路上への路上駐輪が発生しています。

主に 1 時間未満の買い物や飲食等の短時間駐輪であり、放置禁止区域内であっても撤去出来ないことから、歩行者の安全な通行にも影響が出ています。



（２）放置自転車の整理・撤去に関する主な課題

１）放置禁止区域と区域外との境の部分に放置自転車が発生

放置禁止区域内の放置自転車については、長年にわたって即日撤去を行ってきたため、その台数は減ってきています。しかし、近年その放置禁止区域のすぐ外側のエリアに放置自転車が発生しており、放置禁止区域外であれば即日撤去されないことを見越しての駐輪であると推測されます。



図 5 -19 主な放置禁止区域外の放置自転車の様子

２）放置自転車の撤去体制

放置自転車の警告、撤去、保管、返還及び苦情・陳情対応等の業務を区職員と個別事業者への委託により実施しています。

現在、区職員による放置自転車への警告作業は、放置が多い駅でも週に１～２回程度であり頻度が低く、加えて、警告後、各委託事業者への引継ぎ等、警告から撤去までに一定時間を要していることから、短時間放置への効果的な対応が出来ていない実態があります。

また、警告作業は主に平日の日中が中心で、夜間や休日については、問い合わせ対応が困難な業務体制もあり、十分な放置自転車対策が実施出来ていない状況であることから、より効果的な撤去体制の確保が必要になっています。

表 5 -18 過去５年間における放置自転車の撤去台数の推移

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
禁止区域内	4,028	3,554	3,711	3,316	1,845
陳情撤去(区域外)	1,149	975	1,079	1,044	821
合 計	5,177	4,529	4,790	4,360	2,666

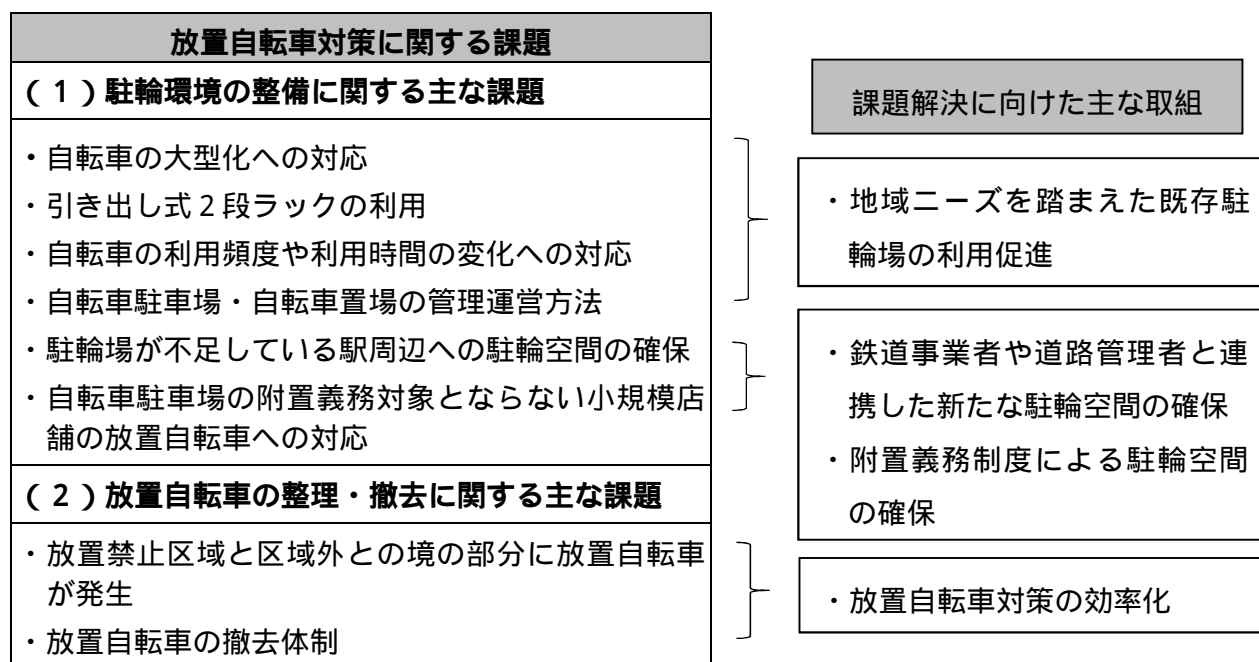
< 放置自転車対策に関する課題の整理 >

放置自転車対策に関する課題
(1) 駐輪環境の整備に関する主な課題 ・ 自転車の大型化への対応 チャイルドシート付の子ども乗せ電動アシスト自転車等の大型自転車に対応した駐輪空間の確保が必要になっています。 ・ 引き出し式 2 段ラックの利用 引き出し式 2 段ラック上段の利用率が低くなっています。 ・ 自転車の利用頻度や利用時間の変化への対応 リモートワークや時差通勤等の普及により、自転車の利用頻度や利用時間が変化しており、利用ニーズに応じた駐輪場の運営が求められています。 ・ 自転車駐車場・自転車置場の管理運営方法 指定管理事業者のリスク低減や区職員の業務効率化の視点から、運営方法の見直しが必要になっています。 ・ 駐輪場が不足している駅周辺への駐輪空間の確保 都電荒川線の停留場周辺において、近くに駐輪場がないことから、放置自転車が発生しています。 ・ 自転車駐車場の附置義務対象とならない小規模店舗の放置自転車への対応 附置義務対象とならない小規模店舗の前面道路上に放置自転車が発生しています。
(2) 放置自転車の整理・撤去に関する主な課題 ・ 放置禁止区域と区域外との境の部分に放置自転車が発生 即日撤去が出来ない禁止区域と区域外の境の部分に放置自転車が発生しています。 ・ 放置自転車の撤去体制 区職員と個別事業者への委託により放置自転車の撤去や返還業務を行っていますが、現在の放置自転車の問題の解決のためには、より効果的な撤去体制確保が必要になっています。



4 今後の施策の取組

これまでの取組と放置自転車対策における現状の課題を踏まえ、今後実施していく施策の具体的な内容を整理します。



（１）駐輪環境の整備

既存駐輪場の利用促進や、新規の自転車駐車場開設を検討し、自転車を安心して停めることのできる環境づくりをさらに推進します。

1）地域ニーズを踏まえた既存駐輪場の利用促進

これまでの通勤や通学利用等の長時間駐輪を中心とした対応からの転換を図り、子ども乗せの大型自転車の利用や買い物等の短時間駐輪等の地域ニーズに対応した駐輪場の管理運営を行い、利用の促進を図ります。

○短時間駐輪に対応した運用体制の見直し

- ・短時間駐輪に対応した駐輪エリアや利用料金を適切に設定します。

○大型自転車への対応

- ・大型自転車に対応した駐輪エリアを適切に設定します。
- ・大型自転車の増加に対応した駐輪設備の改修を計画的に進めます。

○管理運営方法の見直し

- ・自転車駐車場の管理運営方法について、現在、導入している指定管理制度の利用料金制の見直しを検討します。
- ・自転車置場については、直営での管理運営から、自転車駐車場と合わせた新たな管理運営方法を検討し、利便性の向上や業務の効率化を図ります。

○利用料金設定の見直し

- ・受益者負担の原則に基づき、立地の特性や施設の特性を踏まえ、駐輪場を適切に運営可能な利用料金設定を検討し、見直しを行います。

○区ホームページ等における駐輪場の情報発信

- ・区ホームページ等で駐輪場の施設情報や利用方法を分かりやすく情報発信を行うことで、利便性の向上を図ります。

2) 鉄道事業者や道路管理者と連携した新たな駐輪空間の確保

各駅の実態に即して、自転車駐車場の整備について鉄道事業者と協議するとともに、協議の結果の踏まえ、実効性のある対策を行います。

道路管理者（東京都、国土交通省）と連携を図り、道路空間を活用した駐輪空間確保等の放置自転車対策に取り組めます。

3) 民間自転車駐車場整備の支援

業界団体へのアプローチや、より効果的な PR の方法を検討するなどして、事業者への助成制度の周知を図り、自転車駐車場が整備されるよう取組めます。

なお、助成制度については、より活用しやすくなるよう制度内容の見直しを検討します。

また、近年では、アプリを用いた駐輪場シェアサービス等、新たな形態での民間自転車駐車場の整備・運営も行われています。これらの民間事業者との連携も検討し、様々な方法による駐輪空間確保に努めていきます。

4) 附置義務制度による駐輪空間の確保

附置義務制度の対象施設や規模の見直しを検討し、自転車が道路上に放置されないよう、駐輪空間の確保に努めていきます。

また、条例施行以前に建築された建物や附置義務の対象とならない施設についても、放置状況によっては施設の用途や規模にあった駐輪場の整備を求めています。



5）駅周辺における駐輪場確保の方針

＜西日暮里駅周辺の方針＞

西日暮里駅周辺について、予定されている再開発事業の中で、約 1,200 台の自転車駐輪場整備を行い、現在整備済の施設を含め約 1,900 台の駐車容量を確保する予定です。

再開発に伴い廃止される自転車置場（旧道灌山中学校跡地）の代替となる公共自転車駐輪場を、北方面からの利用を想定した北西角地と、南方面からの利用を想定した 38 番地（予定）に整備する予定です。北西角地については機械式駐輪場を約 1,000 台、38 番地には平置き駐輪場約 200 台を想定しています。

また、付近の自転車置場については段階的に再編を目指します。



図 5-20 西日暮里駅周辺駐輪場配置図（将来図）

表 5-19 西日暮里駅周辺駐輪場整備目標

記号	名称	種類	整備台数
A	西日暮里自転車置場(リニューアル済)	有料	430
B C	西日暮里第二自転車置場	有料	250
D	道灌山通り第一自転車置場	有料	20
新規	再開発整備自転車駐輪場 (北西角地及び 38 番地を予定)	有料	1,200
合 計			1,900

1 将来のエリア内需要に対しては、再開発施設内の駐輪場で対応します。

2 再開発施設の住宅用駐輪場は別途施設内に整備します。

<自転車駐車が整備されている駅周辺の方針>

区内の主要駅である町屋駅、南千住駅、日暮里駅、三河島駅については、大規模な公共自転車駐車が整備されていることから、これらの自転車駐車の利用促進や設備改修を行いながら、運用を継続します。

また、駐輪場の利用状況や放置自転車の状況調査を継続して行い、国や東京都、鉄道事業者や民間事業者等と連携を図りながら、必要な駐輪空間の確保に努めていきます。

<その他の駅周辺の方針>

自転車駐車が近くにない都電荒川線の三ノ輪橋停留場、小台停留場、荒川車庫停留場等については、新たに駐輪空間を確保する必要があります。

しかし、停留場周辺は用地確保が難しい状況にあることから、道路上や区有地、空き店舗や空き家等の活用を視野に入れ、東京都や民間事業者等と連携を図りながら、必要な駐輪空間の確保に努めていきます。



（2）放置自転車対策の効率化

放置自転車対策事業の効率化を図ることにより、放置自転車への対応をさらに効果的に進めます。

1）放置禁止区域の指定・見直し

現在指定されている放置禁止区域については、引き続き指定します。

放置禁止区域のすぐ外側への放置台数増加に対応するため、現在の駅からおおむね200m以内となっている放置禁止区域の拡大を検討します。

この拡大については、各駅周辺の実情や道路管理者の意向にあわせ、距離だけではなく、その範囲について柔軟に検討するものとします。

また、区外の駅（例：尾久駅）利用者による放置への対応も、他区の自転車対策関係部署と協議しながら進めていきます。

2）効果的・効率的な撤去活動等の実施

現在、放置自転車の警告、撤去、保管、返還及び苦情・陳情対応等の業務を区職員と個別事業者への委託により実施していますが、これらの一連の業務を包括的に民間事業者に委託を行い、より効果的・効率的な撤去活動等を実施します。

3）撤去警告猶予期間の見直し

放置禁止区域外の放置自転車への対応をより迅速に行うことができるよう、令和3年8月1日に、警告札の取付けから「7日経過後」「3日経過後」に撤去期間を短縮しました。

今後はこの効果検証を行い、より効果的な撤去期間を検討していきます。

4）未返還自転車の有効活用

状態の良い未返還自転車については、有効な資源循環の一環として、社会福祉協議会や区内自転車店と連携し、点検整備後、リサイクル自転車として販売を継続して実施します。

また、その他の未返還自転車についても海外での再利用を行い、資源の有効活用に努めていきます。

(3) 啓発活動

放置自転車台数を減らすために、外国人を含む住民に自転車駐車場の設置場所や料金等の正確な情報を周知、徹底することで利用促進につなげます。

1) 駅周辺での啓発

区民一人ひとりの放置自転車への意識啓発のため、区内の主要駅周辺において、放置自転車をゼロにする啓発活動を継続して実施します。

2) 区民が集うイベント等での啓発

川の手荒川まつりやバラの市、尾久の原公園シダレザクラ祭り等の区民が多く集うイベント等において啓発活動を実施します。

3) 駅前放置自転車クリーンキャンペーンでの啓発

東京都、交通管理者、鉄道事業者等と連携し、毎年10月に実施している駅前放置自転車クリーンキャンペーンにおいて啓発活動を継続して実施します。

4) 居住外国人や転入住民への啓発

自転車の駐車に関するお知らせや、放置禁止指定区域を示す案内板の表記等を多言語化して、外国人住民にも分かりやすい啓発活動を展開するとともに、区内の日本語学校と連携し、自転車駐車場の利用方法や駐輪マナー等についての啓発活動を実施します。

また、転入住民への啓発活動として、区民が転入届を提出しにくる区の施設等でのチラシ配布、ポスター掲示を行います。

第6章



計画の推進

- 1 SDGs を意識した取組
- 2 目標値の設定
- 3 計画の推進体制、フォローアップ及び見直し

第6章 計画の推進

1 SDGs を意識した取組

施策推進に当たっては、SDGs（国連の定めた、持続可能な開発目標）を意識して取り組んでいきます。

表 6-1 本計画と関係の深い目標

SDGs		本計画との関わり
 1 貧困をなくそう	目標1【貧困】 あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる	
 2 飢餓をゼロに	目標2【飢餓】 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する	-
 3 すべての人に健康と福祉を	目標3【保健】 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	交通事故死傷者の減少 自転車利用による健康増進
 4 質の高い教育をみんなに	目標4【教育】 すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する	多様な交通安全教育 多様な自転車関連講座 自転車を活用した生涯学習
 5 ジェンダー平等を実現しよう	目標5【ジェンダー】 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワメントを行う	-
 6 安全な水とトイレを世界中に	目標6【水・衛生】 すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する	-
 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	目標7【エネルギー】 すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する	自転車利用の推進 新たな環境交通の利用
 8 働きがいも経済成長も	目標8【経済成長と雇用】 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する	労働環境の改善 商店街の振興 観光業の促進
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	目標9【インフラ、産業化、イノベーション】 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	安全な通行環境の整備 自転車に関わる技術開発 情報通信技術の活用
 10 人や国の不平等をなくそう	目標10【不平等】 国内および各国間間の不平等を是正する	バリアフリーの推進 高齢者・障がい者支援
 11 住み続けられるまちづくりを	目標11【持続可能な都市】 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する	安全な通行環境の整備 移動手段の確保 駐車・駐輪対策 災害に対する強靱化

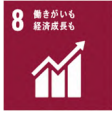


12 つくも責任 つかう責任	目標 1 2【持続可能な消費と生産】 持続可能な消費生産形態を確保する	商店街の振興 自転車利用の推進 3 R の推進
13 気候変動に 具体的な対策を	目標 1 3【気候変動】 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	自転車利用による環境負荷の 低減
14 海の豊かさを まもり	目標 1 4【海洋資源】 持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する	-
15 陸の豊かさも まもり	目標 1 5【陸上資源】 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する	-
16 平和と公正を すべての人に	目標 1 6【平和】 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する	-
17 パートナリシップで 目標を達成しよう	目標 1 7【実施手段】 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する	産官学連携 区民協働、官民連携

なお、個々の施策と SDGs との関わりについては、以下のとおりです。

表 6-2 個別施策における SDGs との関わり

目標	施策名	対応目標
目標 1	施策 1 大人の自転車の安全利用の促進	3 すべての人に 健康と福祉を 4 質の高い教育を みんなに 7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに 9 産業と技術革新の 基盤をつくろう 11 住み続けられる まちづくりを
	施策 2 自転車通行空間の計画的な整備	
	施策 3 駅周辺や商店街等における自転車等駐車対策の推進	
	施策 4 まちづくりと連動した通行環境の整備	
	施策 5 自転車損害賠償保険への加入促進	
	施策 6 公共交通との連携による利便性の向上	
	施策 7 駐車ニーズに応じた自動車の駐車スペースの整備及び適正利用の促進	
	施策 8 災害時の自転車利用を想定した防災の推進	

目標 2	施策 9	子どもの自転車の安全利用の促進	   
	施策 10	公園等を活用した自転車遊び空間の整備	
	施策 11	安全で利用者に合った自転車の普及促進	
	施策 12	自転車を通じた生涯学習・社会参加の促進	
目標 3	施策 13	シェアサイクル等の普及促進	        
	施策 14	自転車の点検整備の促進・長寿命化	
	施策 15	健康づくりのための自転車利用の推進	
	施策 16	高齢者・障がい者等にやさしい自転車の利用促進	
	施策 17	自転車通勤環境の整備と推進	
目標 4	施策 16	高齢者・障がい者等にやさしい自転車の利用促進（再掲）	     
	施策 3	駅周辺や商店街等における自転車等駐車対策の推進（再掲）	
	施策 18	自転車を活用した区内観光	
	施策 19	自転車を活用した都市間交流	
	施策 20	自転車を活用したスポーツ環境の整備	



2 目標値の設定

2-1 進捗の目安とする指標

計画の進捗を見るための目安として、次の指標を設定します。

表 6-3 目安とする指標

	指標	定義	把握する効果	現況値 (令和3年度) 1	進捗 目安 2
全 般	自転車交通量	区内5地点における 12時間自転車交通量の合計	自転車活用 の進行度	10,528台	
安 全 安 心	走りやすさ	WEBアンケートで「自転車が走りやすい・やや走りやすい」と答えた方の割合	走行環境の 改善結果	29.8%	
	自転車関連事故 発生件数	区内の事故のうち自転車が関連 した事故の件数 (過去3年平均)	自転車利用 の安全性	185.3件 (令和元~3年)	
		対歩行者、対自転車、単独事故 (過去3年平均)		81.0件 (令和元~3年)	
		対自動車、対二輪車、その他事故 (過去3年平均)		103.0件 (令和元~3年)	
	左側通行順守率	区内の両側に歩道あり2地点に おける車道走行自転車のうちの 左側通行自転車の割合	交通ルール の浸透度	41%	
		区内の両側に歩道なし3地点に おける車道走行自転車のうちの 左側通行自転車の割合		49%	
	通行空間整備延長	自転車専用通行帯及びナビマー クの設置を行った区道の延長	走行環境の 改善努力	約4,500m	
	高齢者運転免許自 主返納支援申請件 数	高齢者運転免許自主返納支援 申請件数	自転車活用の 間接的效果	310件	
	放置率	駅周辺の乗り入れ台数(駐輪台 数+放置自転車台数)に占める 放置自転車台数	自転車駐車 のルール 浸透度	6.1%	
	放置自転車台数	晴天時の日中における駅周辺の 放置自転車台数		417台	
	駐輪場利用率 (自転車駐車場)	定期収容台数に占める登録者数	自転車活用 の進行度	76.6% (令和2年度)	
		一時収容台数に占める利用者数		59.4% (令和2年度)	
	庁有自転車のノー パンクタイヤ装備 率	庁有自転車に占めるノーパンク タイヤ装備自転車の台数	自転車活用 の進行度	21%	

子育て	自転車安全利用講習会の実施	小学校における自転車安全利用講習会の実施校数	交通ルール の浸透度	20 校	
	荒川自然公園交通園の遊具貸出実績	小学生以下を対象とした自転車等の遊具の年間貸出回数	自転車活用 の進行度	142,814 台 (令和元年度)	
	大型自転車に対応した駐輪場の割合	駐輪場全体に占める大型自転車に対応した駐輪場の収容台数	自転車の 利便増進	79%	
環境・健康	シェアサイクルポート数	区内の公共用地・民有地のシェアサイクルポート合計数	自転車の 利便増進	54 力所	
	自動車以外で 外出する人の割合	パーソントリップ調査において、自動車以外で外出した人の割合	健康増進 行動の実行度	75.1%	
		うち自転車を利用した人の割合	自転車の 寄与	20.2%	
自転車文化	自転車を楽しんでいると感じる区民の割合	WEB アンケートで「自転車で楽しめる・やや楽しめる」と答えた方の割合	自転車文化 の浸透度	40.9%	
	高齢者や障がい者向け自転車の開発件数	区内企業による高齢者や障がい者向けの新しい自転車の開発件数	自転車産業 の活性化度	1 件	
	区民向け生涯学習講座受講人数	区民向け生涯学習講座を受講した人数（累計）	自転車に理解のある区民の増加	0 人	
	サイクリングロード等の情報提供	サイクリングロード等の情報提供を行った都市の数	自転車活用 の進行度	0 都市	

1 現況値のうち、令和 3 年度ではないものは（ ）書きで時点を記入しています。

なお、自転車事故発生件数のうち、相手方別の件数からは「不明」（令和 2 年：3 件、令和 3 年：1 件）を除いています。

2 進捗の目安として、 は現況よりも増える、 は現況よりも減ることを確認します。



2-2 目標値の設置

指標のうち以下のものについては、目標値を設定します。

表 6-4 目標値

	指標		現況値 (令和3年度)	目標値 (令和13年度)
全般	自転車交通量		10,528 台	13,000 台
安全 安心	走りやすさ		29.8%	36%
	自転車関連事故発生件数 区内の事故のうち自転車が関連した事故 の件数(過去3年平均)		185.3 件	現況値より 1割以上減
	自転車関連事故発生件数 対歩行者、対自転車、単独事故(過去3年 平均)		81.0 件	
	自転車関連事故発生件数 対自動車、対二輪車、その他事故(過去3 年平均)		103.0 件	
	車道における 左側通行順守率	両側に歩道あり	41%	90%
		両側に歩道なし	49%	80%
	通行空間整備延長(区道)		約 4,500m	約 12,100m
	放置率		6.1%	4.0%
	放置自転車台数		417 台	300 台
	駐輪場利用率 (自転車駐車場)	定期利用	76.6%	90%
		一時利用	59.4%	80%
子育て	大型自転車に対応した駐輪場の割合		79%	85%
環境・ 健康	シェアサイクルポート数		54 力所	100 力所
	自動車以外で外出する人の 割合	全体	75.1%	85%
		自転車利用	20.2%	25%
自転車 文化	自転車を楽しいと感じる区民の割合		40.9%	48%
	高齢者や障がい者向け自転車の開発件数		1 件	2 件

事故発生件数は暦年で過去3年平均、駐輪場利用率は令和2年度。

3 計画の推進体制、フォローアップ及び見直し

本計画で示した各施策については、庁内関係部署が緊密に連携して推進していくとともに、毎年、本計画の進捗状況を確認し、必要に応じて施策の軌道修正を図ります。

また、毎年度改定する『あらかわ区政経営戦略プラン』の整理に合わせ、本計画の進捗状況、実施に当たって遭遇している困難、対応策等についてフォローアップ調査を実施します。結果については、必要に応じて自転車等駐車対策協議会に報告し、助言を仰ぎます。

計画の中間年（令和 8 年）を目途に、基本構想や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画の改定、国や東京都における関連法令・計画の見直し、社会情勢の変化等を考慮し、必要に応じて見直しを行うものとします。

計画最終年（令和 13 年）には、フォローアップ結果及び社会情勢の変化等を踏まえて計画の見直しを行い、次期計画を作成します。

参考資料



- 1 （第2章関連）自転車利用状況
- 2 自転車の利用状況等に関するWEBアンケート
- 3 交通実態調査

参考資料

1 (第2章関連) 自転車利用状況

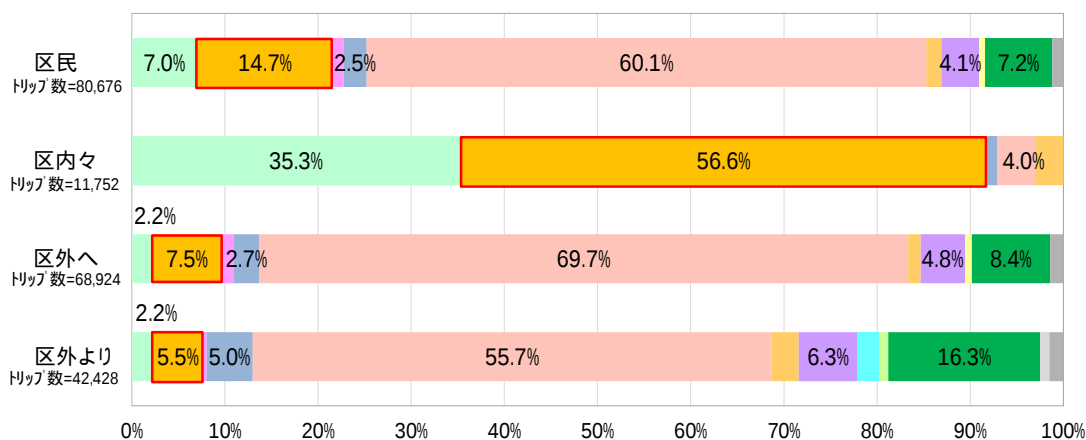


図1 通勤時の交通手段

出典：平成30(2018)年パーソントリップ調査をもとに作成

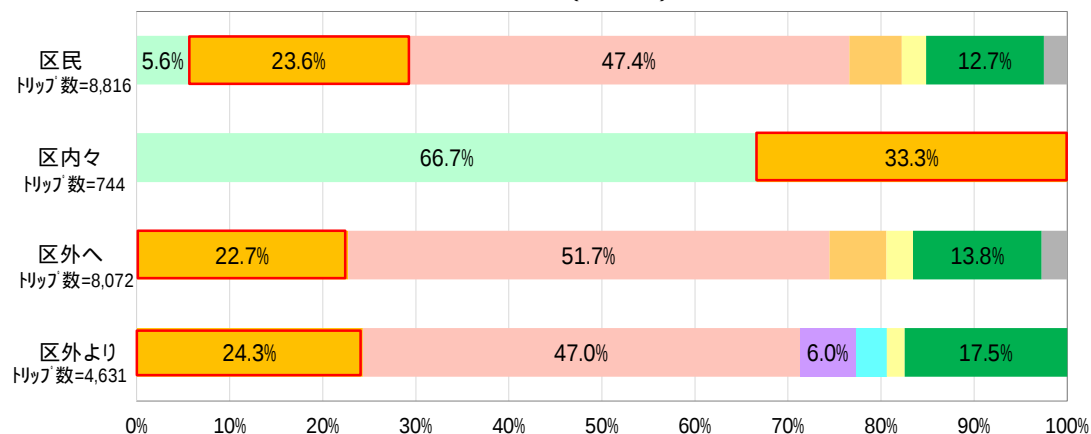


図2 通学時の交通手段

出典：平成30(2018)年パーソントリップ調査をもとに作成

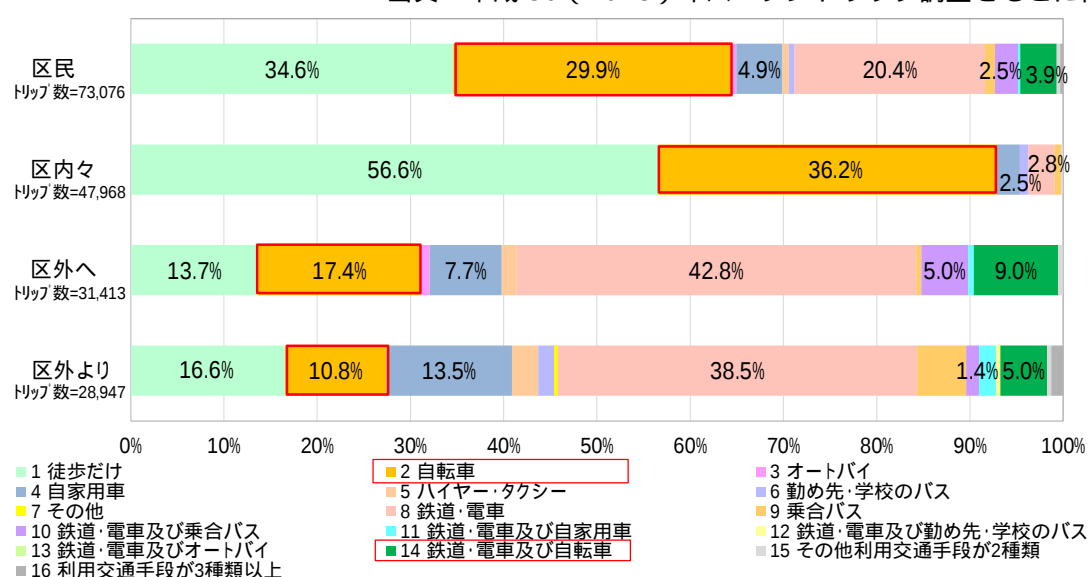


図3 私事における交通手段

出典：平成30(2018)年パーソントリップ調査をもとに作成



2 自転車の利用状況等に関する WEB アンケート

アンケートの概要

(1) 目的

「（仮称）自転車総合活用推進計画」の検討に当たって、区内における自転車の利用状況や利用に関する意識等を把握するため、アンケートを実施。

(2) 対象者

- ・荒川区民（１５歳以上）
- ・過去６カ月以内に荒川区内で自転車を利用した方（１５歳以上）

(3) 調査項目

- １）回答者属性
- ２）自転車等の利用状況について
- ３）自転車の活用について
- ４）自転車の利用環境について
- ５）交通安全対策について
- ６）自転車・歩行者中心のまちづくりについて

(4) 期間

令和３年１０月２７（水）日～１１月１０日（水）

(5) 周知方法

- ・区ホームページ
- ・区報（１１月１日号）
- ・区公式SNS（ツイッター）
- ・北庁舎窓口、自転車駐車場・自転車置場、荒川自然公園交通園等への掲示

(6) 回収方法

東京共同電子申請・届出サービスを利用。

(7) 回答数

４７６件

回答者属性

< 年齢 >

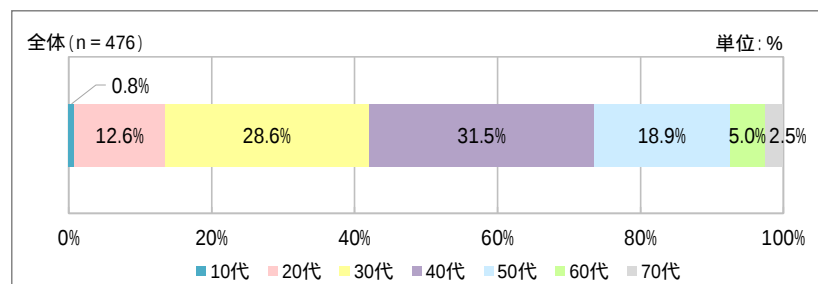


図 4 年齢

< 職業 >

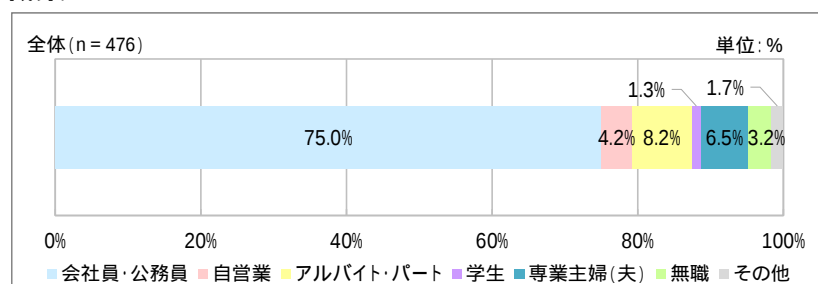


図 5 職業

< 居住地 >

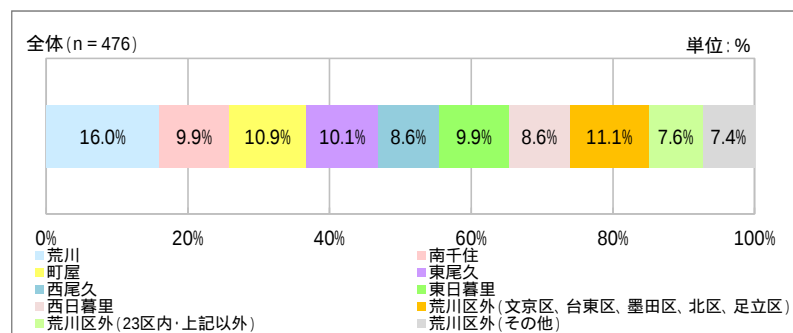


図 6 居住地



自転車等の利用状況について

問 5 自転車を利用する頻度はどのくらいですか (n=476)

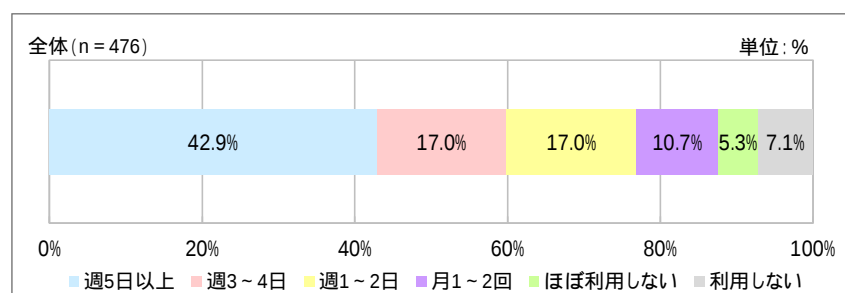


図 7 自転車利用頻度

問 6 自転車を利用する理由は何ですか 複数選択可能 (n=417)

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

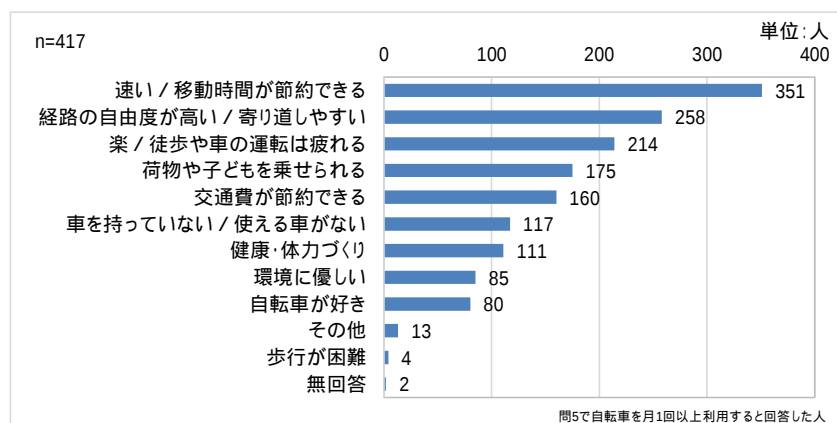


図 8 自転車の利用理由

問 7 主な利用目的は何ですか 3 個まで選択可能 (n=417)

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

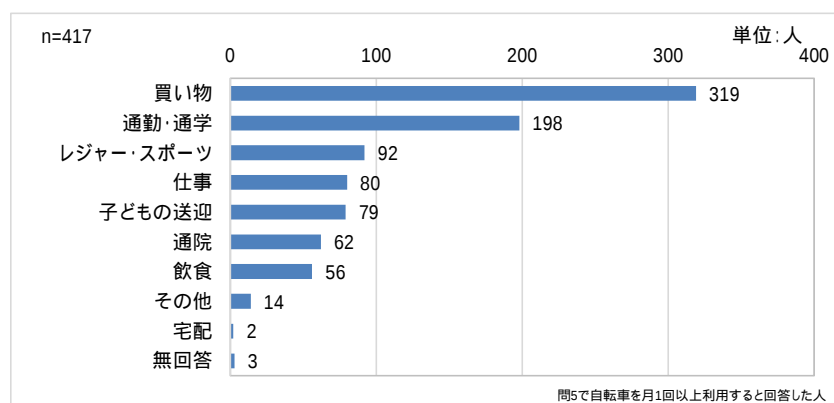


図 9 自転車の利用目的

問 8 日常利用での、1 回あたりの移動時間はどのくらいですか（n=417）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

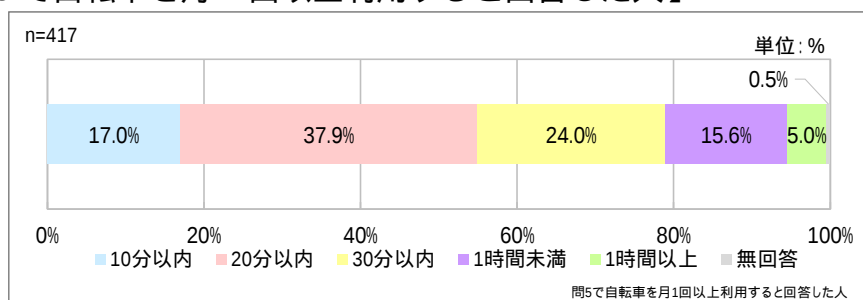


図 10 自転車の稼働時間

問 9 日常最も利用する自転車は自分専用ですか（n=417）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

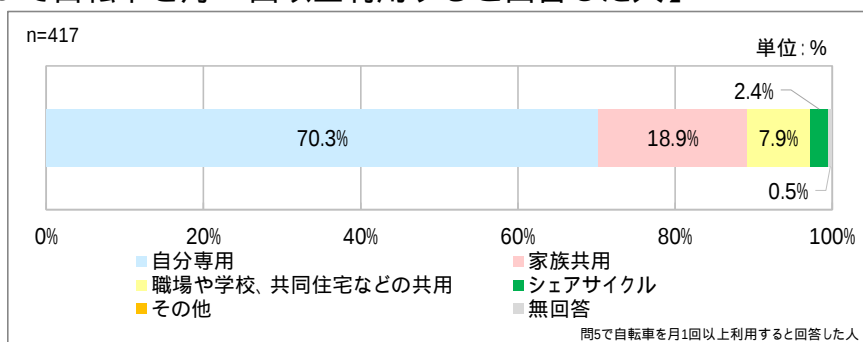


図 11 日常最も利用する自転車

問 10 日常最も利用する自転車の保管場所はどこですか（n=417）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

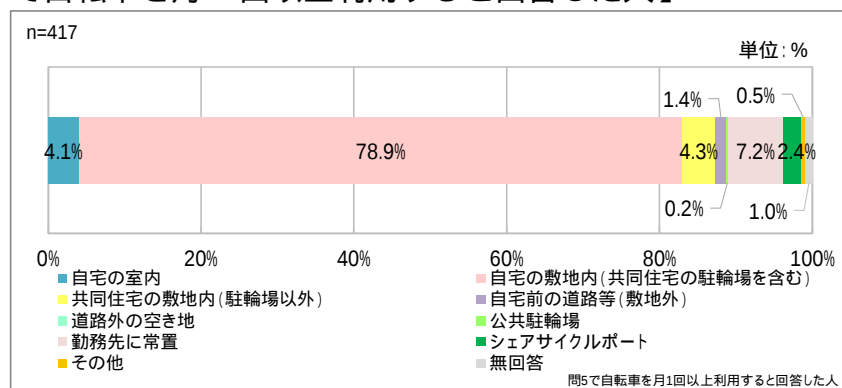


図 12 保管場所

問 11 利用する自転車の種類は何ですか 複数選択可能 (n=417)

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

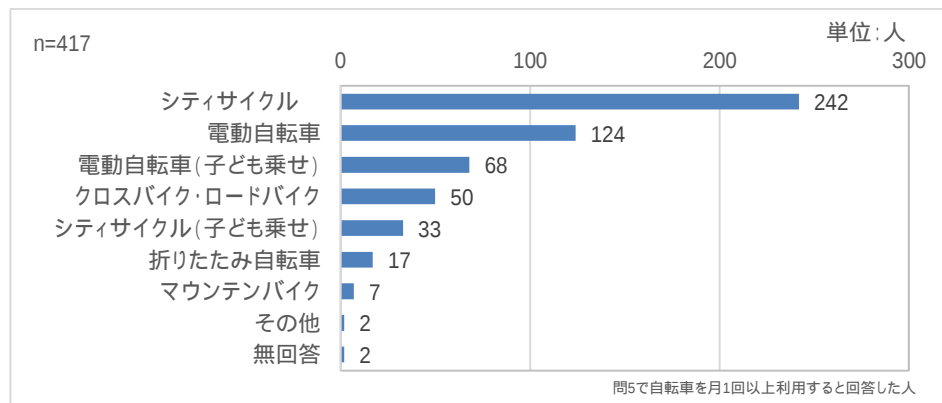


図 13 自転車の種類

問 12 自分専用の自転車はどこで入手しましたか (n=293)

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答し、問 9 で自分専用と回答した人】

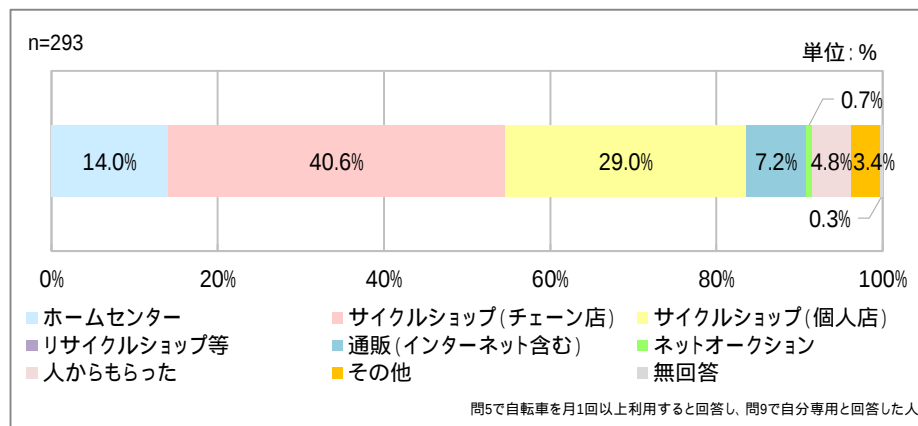


図 14 専用自転車の入手場所

問 13 コロナ前と比較して自転車の利用に変化はありましたか (n=417)

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

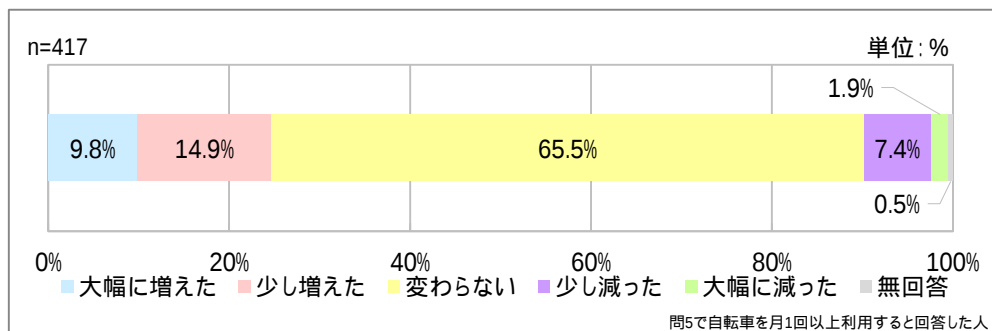


図 15 自転車利用頻度の変化

問 14 主にどの利用に変化がありましたか 3 個まで選択可能 (n=142)
 【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答し、問 13 で増減があった人】

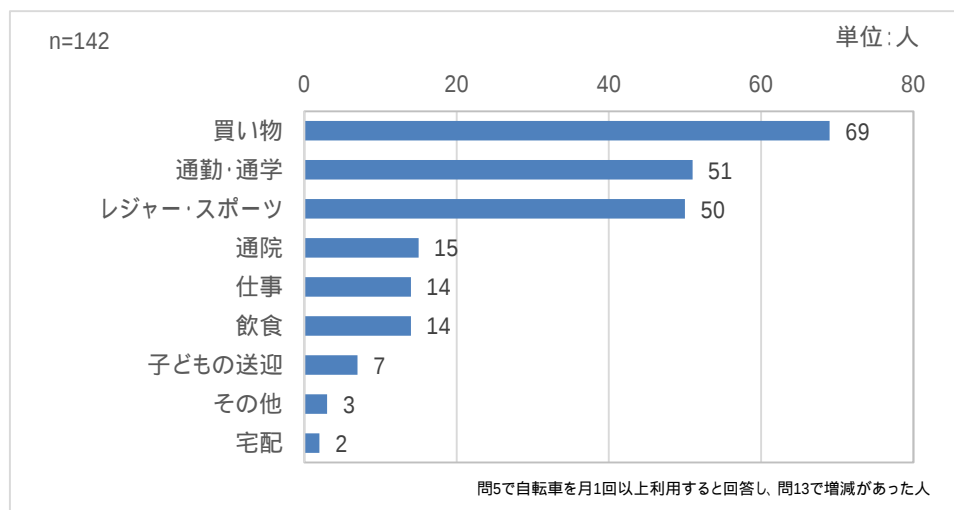


図 16 自転車利用目的の変化

問 15 荒川区内の移動について、自転車以外の主な交通手段は何ですか
 3 個まで選択可能 (n=476)

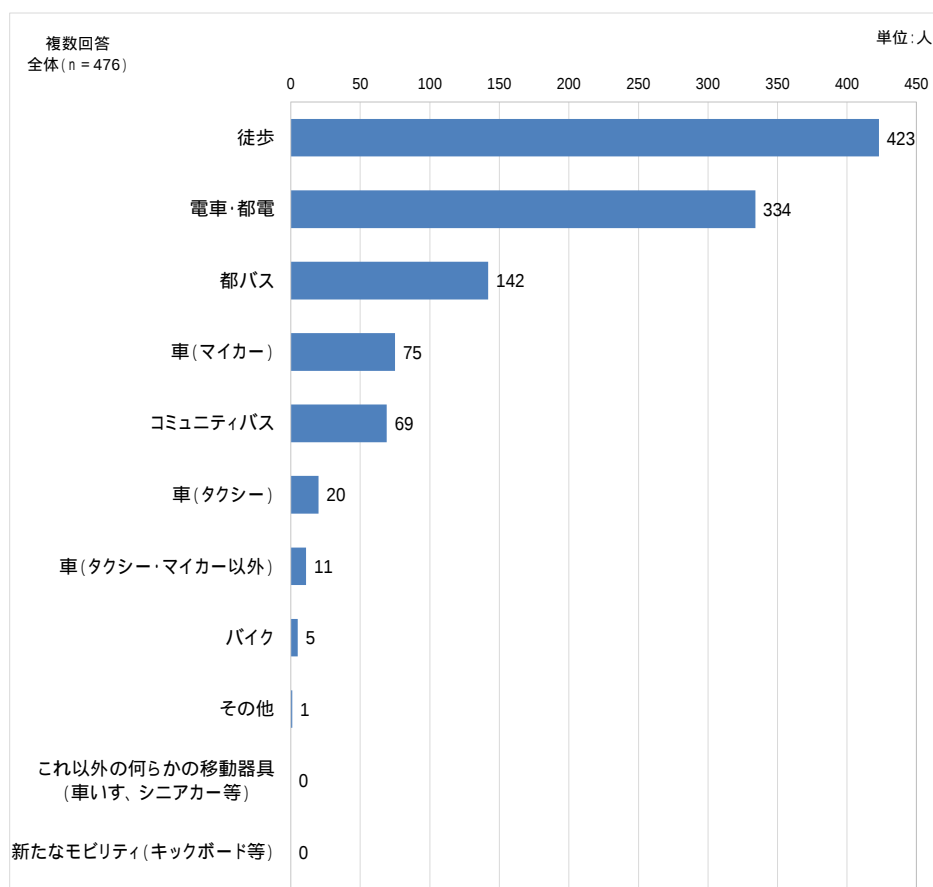


図 17 荒川区内での交通手段



問 16 コミュニティバスの主な利用目的は何ですか 3 個まで選択可能 (n=69)
【回答者：問 15 でコミュニティバスを選択した人】

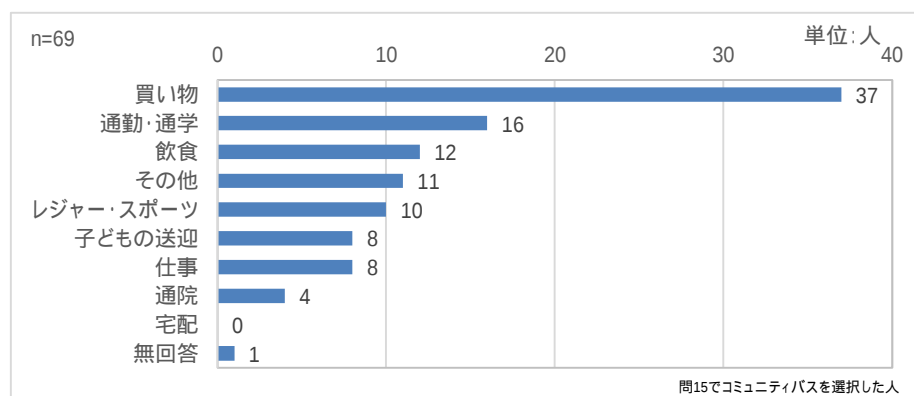


図 18 コミュニティバスの利用目的

問 17 コロナ前と比較して荒川区のコミュニティバスの利用に変化はありましたか (n=69)
【回答者：問 15 でコミュニティバスを選択した人】

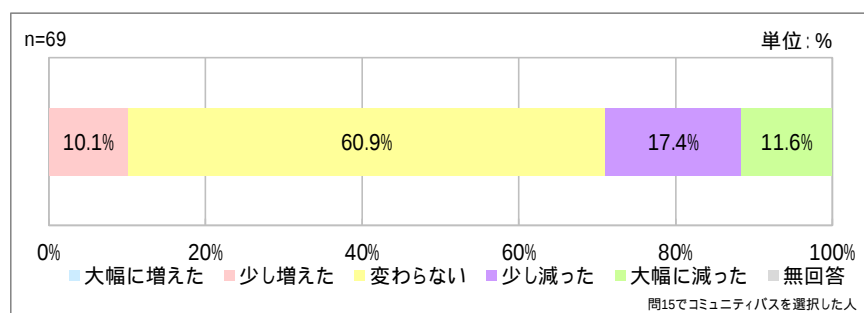


図 19 コミュニティバスの利用頻度

問 18 主にどの利用に変化がありましたか 3 個まで選択可能 (n=27)
【回答者：問 15 でコミュニティバスを選択し、問 17 で増減があった人】

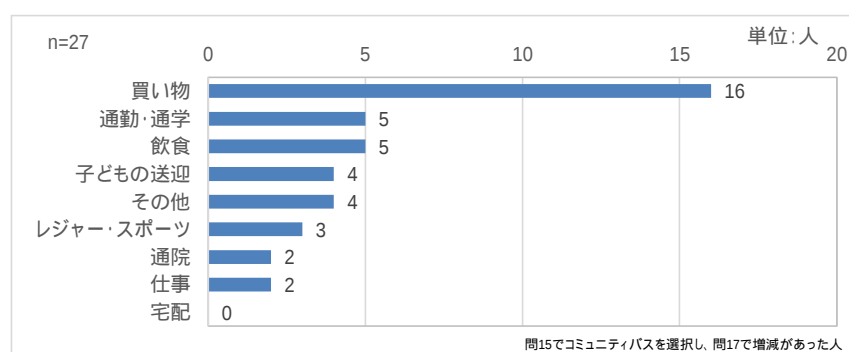


図 20 コミュニティバス利用目的の変化

自転車の活用について

問 19 健康維持のために現在行っていることはありますか

複数選択可能 (n = 476)

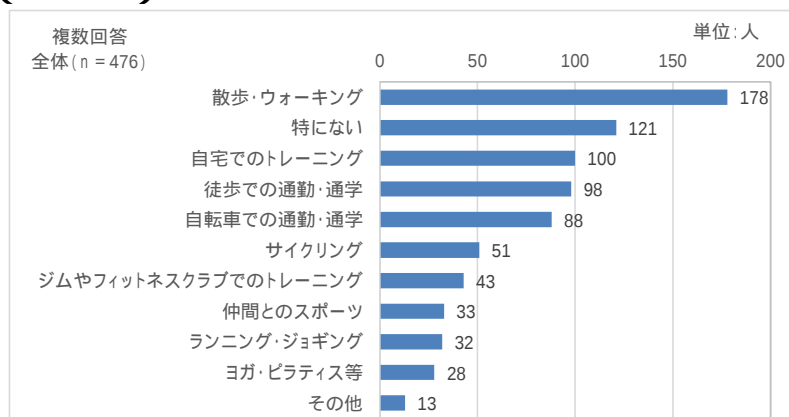


図 21 健康維持のために行っていること

問 20 健康維持のために今後行いたいと考えていることはありますか

複数選択可能 (n = 476)

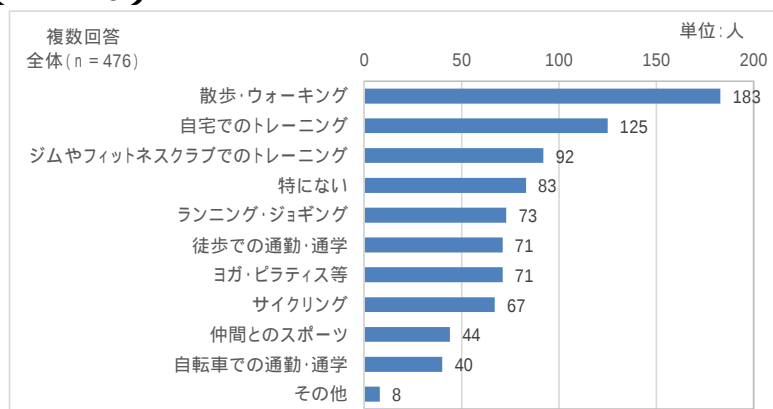


図 22 健康維持のために今後行いたいこと

問 21 あなたの職場 / 学校は、自転車での通勤 / 通学を推奨していますか (n = 476)

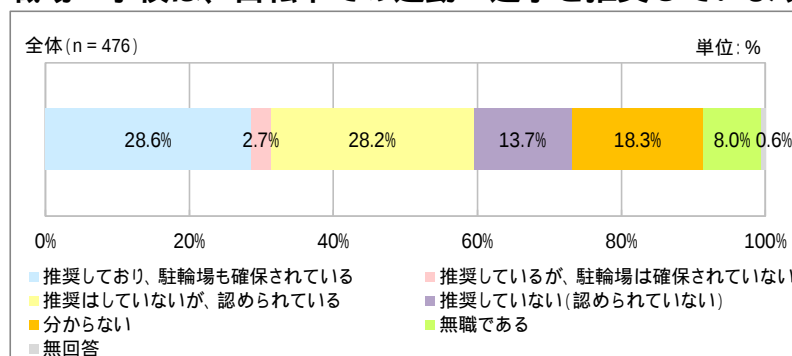


図 23 自転車通勤・通学の推奨状況



問 22 自転車の乗り方の指導者を養成する講座等がある場合、参加したいと思いますか
(n=476)

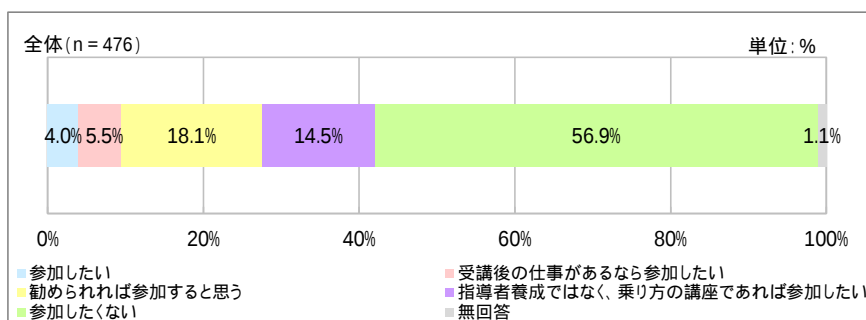


図 24 指導者養成講座等

問 23 荒川区内を自転車で巡る観光ガイドを養成する講座等がある場合、参加したいと思いますか (n=476)

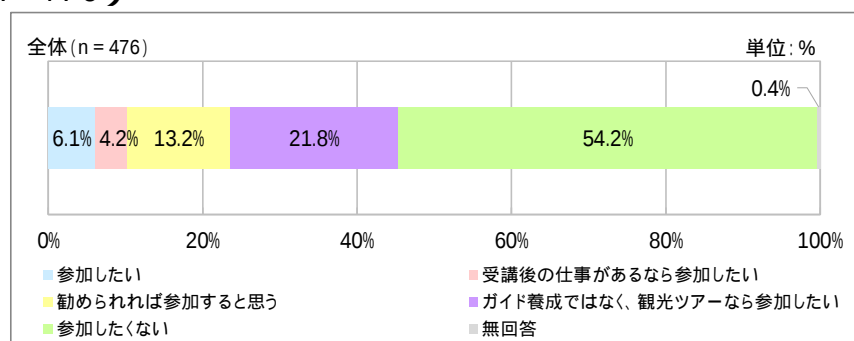


図 25 自転車観光ガイド養成講座等

問 24 遠出のサイクリングを目的としたサークル活動等がある場合、参加したいと思いますか (n=476)

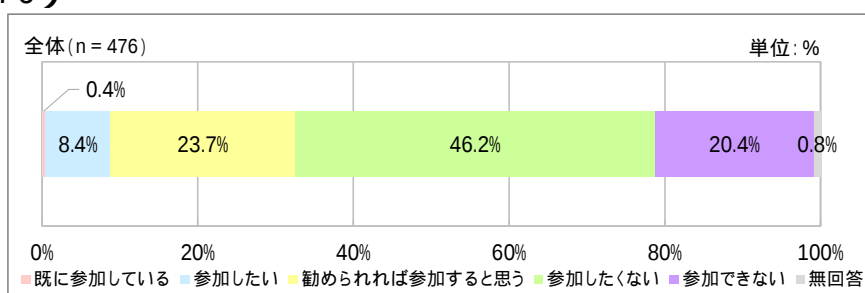


図 26 サークル活動等

問 25 東日本大震災で鉄道に運休等が発生した際、主にどうやって移動しましたか
(n=476)

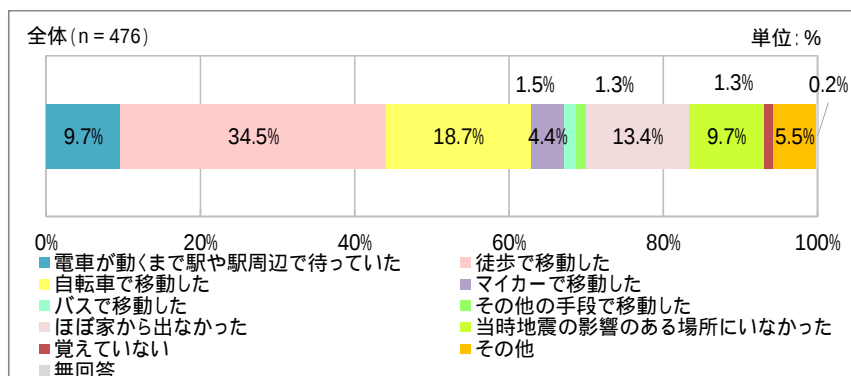


図 27 東日本大震災発生時の移動

問 26 令和 3 年 10 月 7 日の千葉県北西部を震源とする地震の後、翌日にかけて鉄道に運休や遅れが発生した際、主にどうやって移動しましたか (n=476)

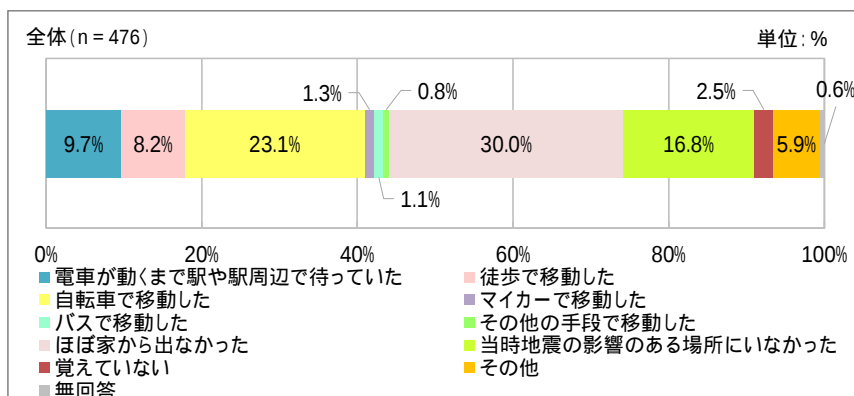


図 28 千葉県北西部地震発生後の移動



自転車の利用環境について

問 27 荒川区内は放置自転車が多いと思いますか（n=476）

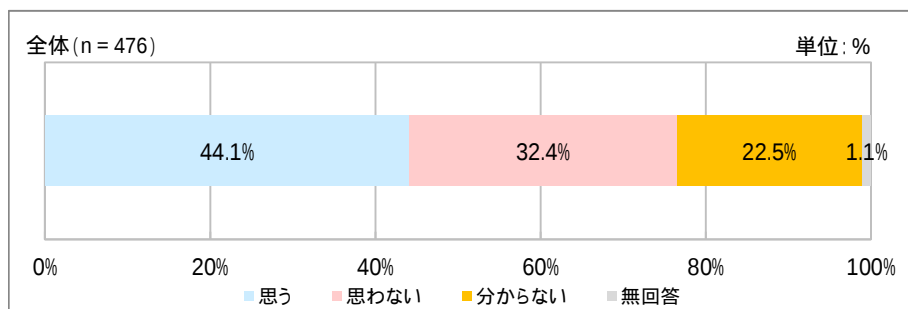


図 29 放置自転車

問 28 あなた自身、自転車を駐輪場以外に止めることはありますか（n=417）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

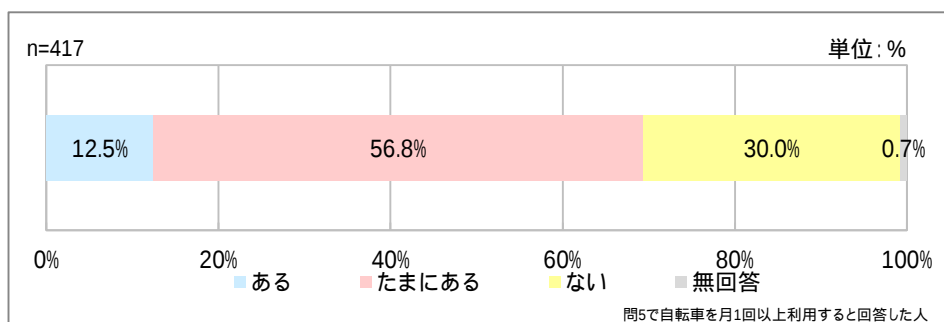


図 30 駐輪場以外での駐輪

問 29 駐輪場以外に停める一番の理由は何ですか（n=289）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答し、問 28 で「ある」「たまにある」を選択した人】

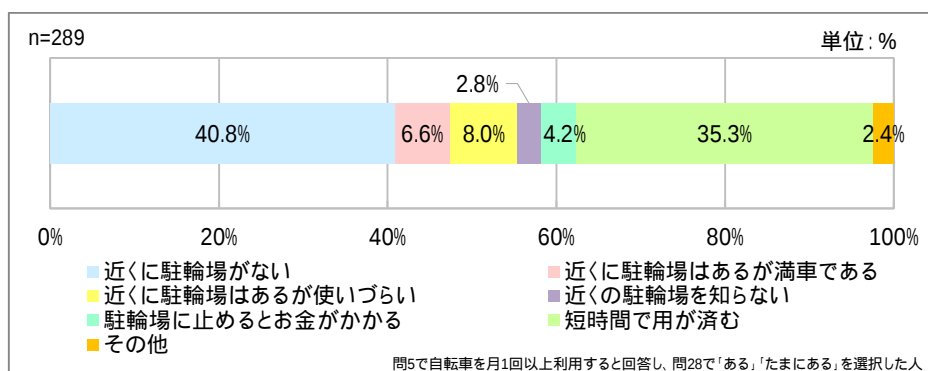


図 31 駐輪場以外での駐輪理由

問 30 自転車に乗る際、主に車道部分と歩道部分のどちらを走りますか（n=417）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

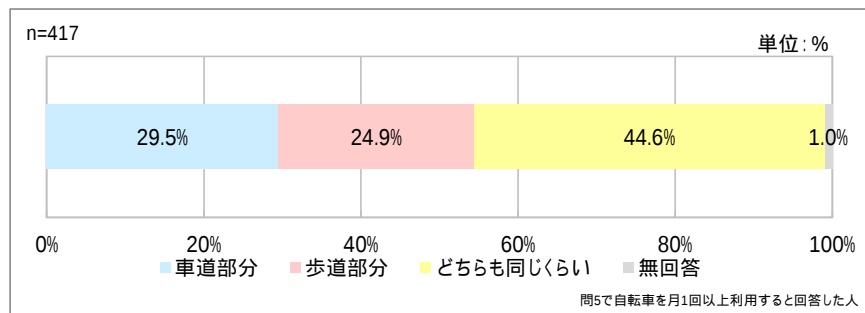


図 32 自転車乗車時の走行場所

問 31 自転車レーンやナビマークがある道路は自転車で走りやすいですか（n=417）

【回答者：問 5 で自転車を月 1 回以上利用すると回答した人】

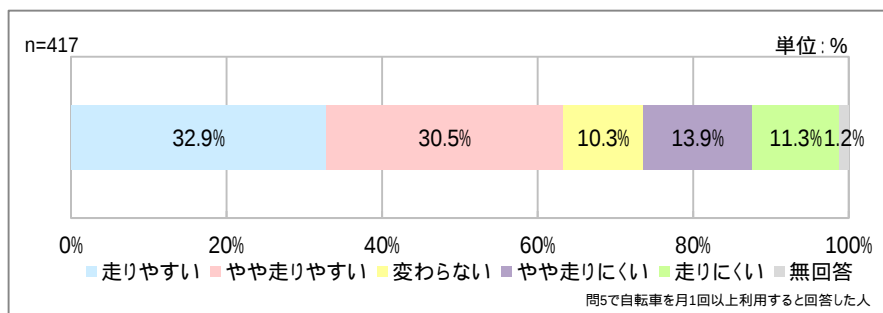


図 33 道路の走りやすさ



交通安全対策について

問 32 道路交通法上、自転車は原則として車道の左側を通行することとされていますが、知っていますか（n=476）

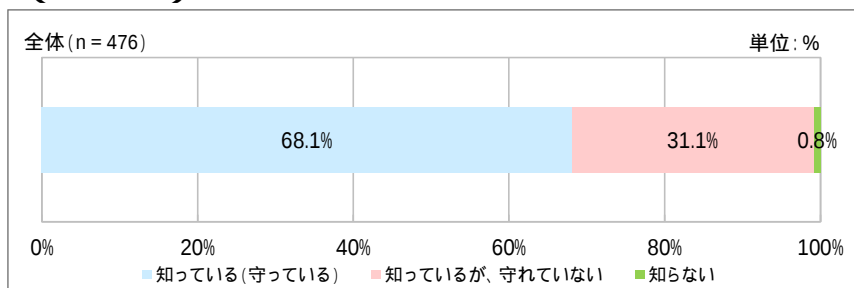


図 34 道路交通法の認知度（左側通行）

問 33 道路交通法上、自転車が歩道を走る場合は原則として歩道の車道寄りを徐行することとされていますが、知っていますか（n=476）

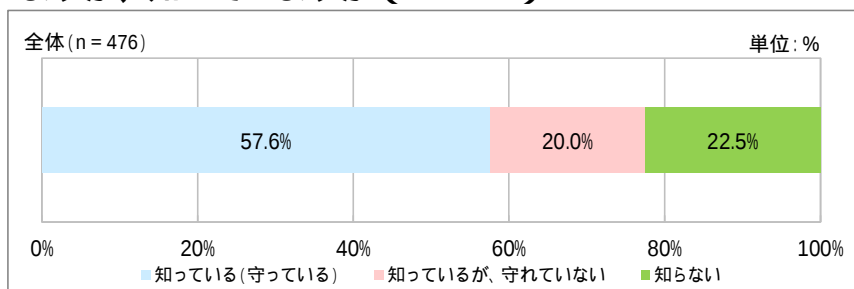


図 35 道路交通法の認知度（車道寄りを徐行）

問 34 道路交通法上、酒気を帯びて自転車を運転することは禁止されていますが、知っていますか（n=476）

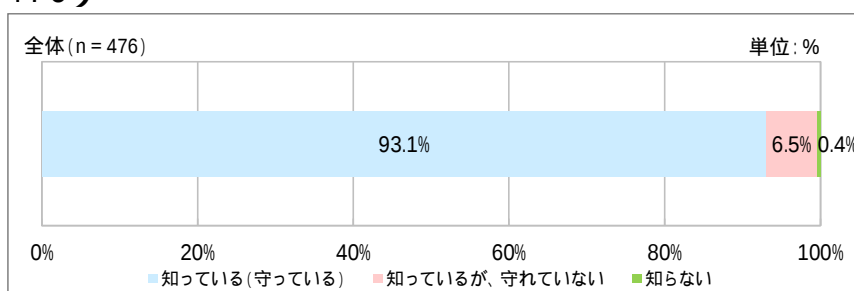


図 36 道路交通法の認知度（酒気帯び運転の禁止）

問 35 道路交通法に基づき東京都では、自転車の傘さし運転が禁止されていますが、知っていますか (n=476)

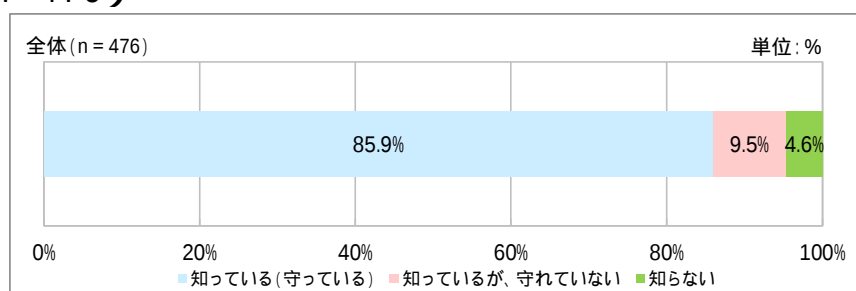


図 37 道路交通法の認知度 (傘さし運転禁止)

問 36 道路交通法に基づき東京都では、自転車を運転中の携帯電話やスマートフォンの使用が禁止されていますが、知っていますか (n=476)

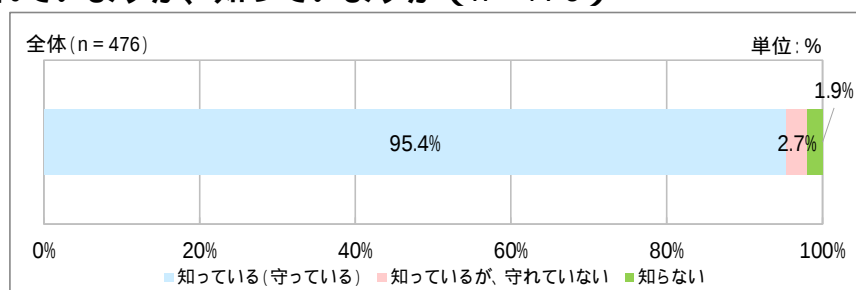


図 38 道路交通法の認知度 (携帯電話・スマートフォンの使用禁止)



問 37 荒川区において、ここ 1 年間であなた自身が関与する自転車による事故や事故に近いことがありましたか（n=476）

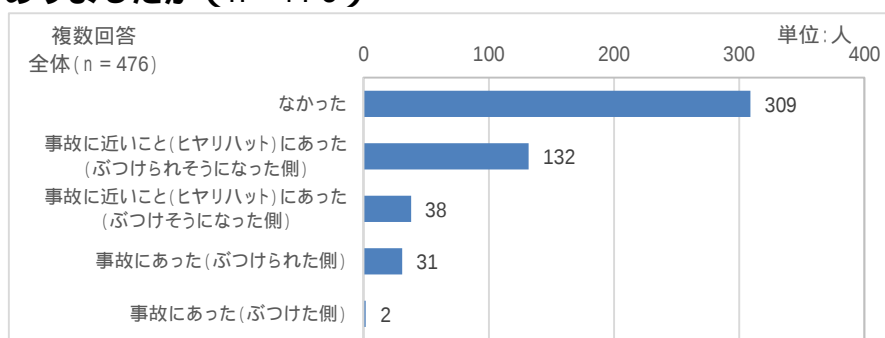


図 39 関与した自転車事故

問 37 それはこういったものでしたか

（多かった意見を抜粋）

【場所に関するもの】

- ・ 狭い道での出会い頭、路地や T 字路からの飛び出し
- ・ 狭い歩道でのすれ違い、追い抜き

【相手の状況に関するもの】

- ・ よそ見、特にながらスマホ
- ・ 子どもを乗せたママチャリ（電動自転車が多い）
- ・ 高齢者のふらつき運転
- ・ 自転車の逆走（車道の右側を走る）
- ・ 無灯火

【事故の要因に関するもの】

- ・ 横断歩道が青の時に、車道を走る自転車が赤信号でも突っ切ってくる
- ・ 自転車レーンを走る自転車が、車道が赤信号なのに走行し続ける
- ・ 信号の状況によって車道と歩道を使い分けて走っている、車道に出たり歩道に入ったりを繰り返す
- ・ 公園内で小さな子が自転車やストライダーを猛スピードで漕いでいる
- ・ 朝や夕方、保育園の送迎を急いでいると思われるお母さんが多い

問 38 自転車の歩道通行について、歩行者の立場としてどう考えますか
3 個まで選択可能 (n = 476)

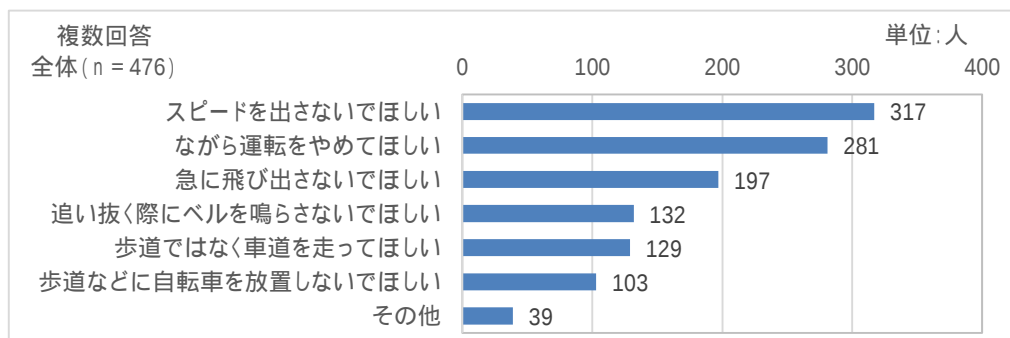


図 40 自転車の歩道通行について

問 38 のその他回答

(多かった意見を抜粋)

- ・ 自転車レーン上の路上駐車を取り締まり強化
- ・ スピードの出る電動自転車は歩道走行を禁止すべき
- ・ 歩道が狭すぎる、歩道上にお店の看板や植木鉢が置かれてさらに狭い
- ・ 車道を狭めてでも歩道を広くしてほしい
- ・ 歩行者優先の意識、歩行者自転車共に譲り合いの精神が必要

問 39 自転車の車道通行について、車を運転する立場としてどう考えますか
3 個まで選択可能 (n = 476)

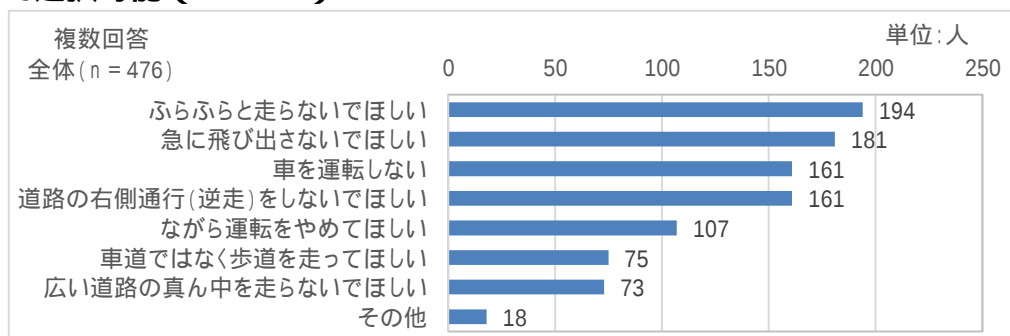


図 41 自転車の車道通行について

問 39 のその他回答

(多かった意見を抜粋)

- ・ 一時停止やながらスマホ、逆走取り締まり強化
- ・ 狭い道路へのナビマークの設置の再検討
- ・ 広い道路は一車線削ってでも自転車レーンにすべき
- ・ 高齢者は歩道を走ってほしい

自転車・歩行者中心のまちづくりについて

問 40 荒川区内は自転車が走りやすいと思いますか（n=476）

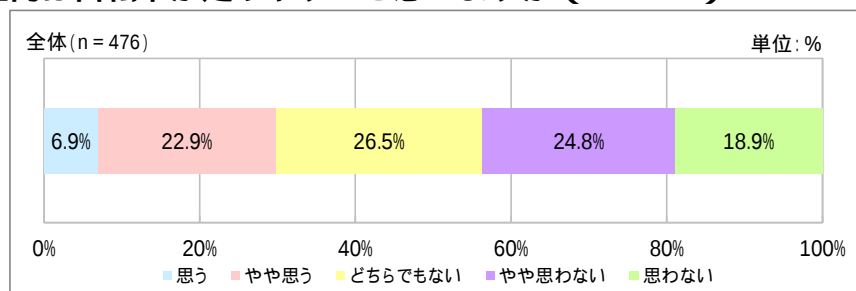


図 42 自転車の走りやすさ

問 41 荒川区内は自転車で楽しめるまちだと思いますか（n=476）

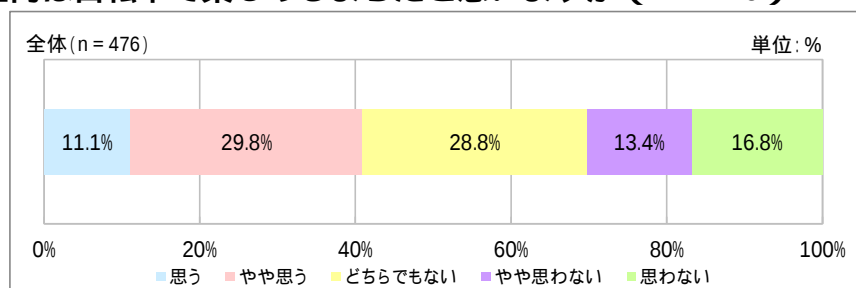


図 43 荒川区内は自転車で楽しめるまちか

問 42 荒川区内は歩きやすいと思いますか（n=476）

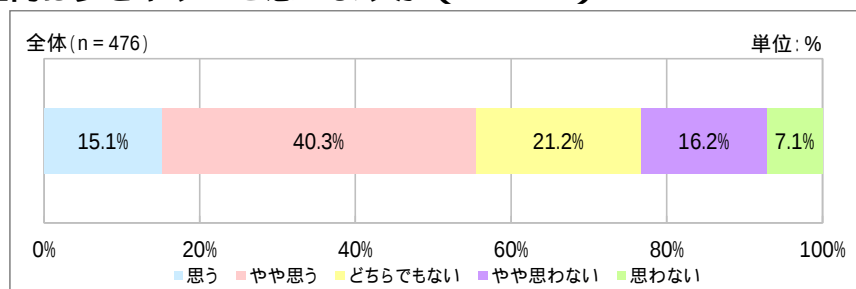


図 44 荒川区内は歩きやすいか

問 43 荒川区内は歩いて楽しめるまちだと思いますか（n=476）

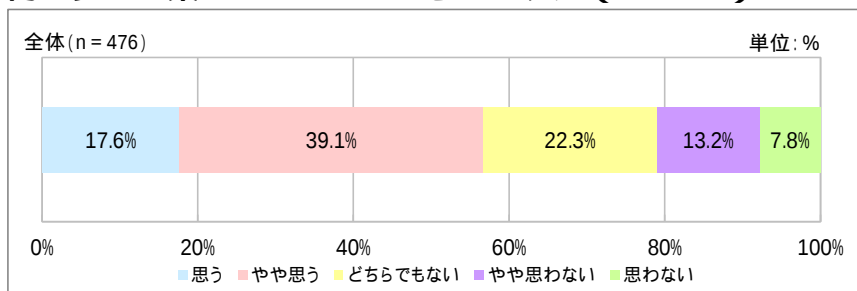


図 45 荒川区内は歩いて楽しめるまちか

問 44 今後進めてほしい自転車施策は何ですか 3個まで選択可能（n=476）

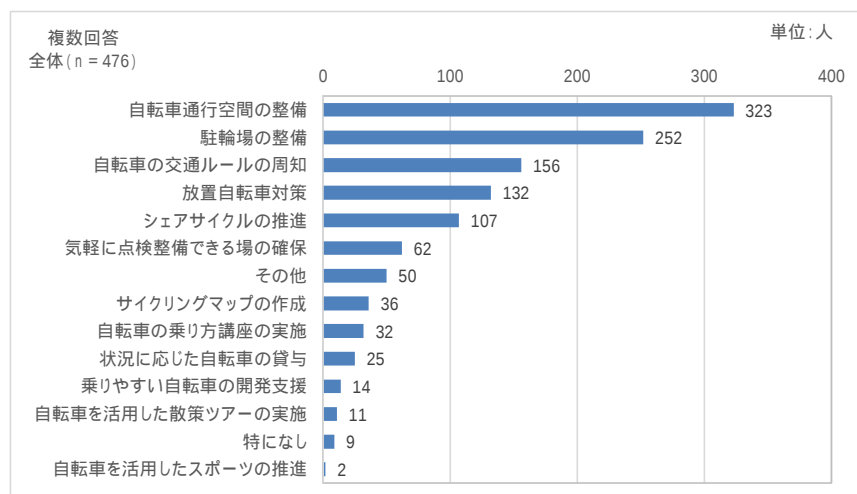


図 46 今後の自転車施策への要望

問 44 のその他回答

（多かった意見を抜粋）

- 交通ルール違反、危険な運転をする自転車の取り締まり
- 通行空間をふさぐ自動車（路上駐車）の排除
- 歩道の拡幅
- 止めやすい大型駐輪場の整備



自由記述

いただいた意見を大きく以下の5つに分類しました。

(1) ルール違反、マナーの悪さへの苦言、対応要望

- ・ 運転マナーがひどい。
- ・ 高齢者、子どもを乗せた電動自転車が危険である。
- ・ ながらスマホでの自転車運転を取り締まってほしい。
- ・ 交通ルール周知の徹底。自転車が軽車両であるという自覚が必要である。
- ・ 歩道上に放置自転車が多い。

(2) 通行空間の整備と課題

- ・ 狭い道路への自動車の進入の制限、自転車レーン上の駐車を取り締まり
- ・ 自転車専用レーンの整備
- ・ 交通ルールの徹底はもちろんだが、自転車が走りやすい環境整備が最優先。
- ・ 自動車優先から、歩行者・自転車優先の人にやさしい街づくりを。
- ・ 歩道の拡幅
- ・ 隅田川沿いを歩行者・自転車専用にしてほしい。

(3) 駐輪環境の課題

- ・ 駐輪場のない共同住宅への指導
- ・ 塾、クリニック等前の駐輪
- ・ 使いやすい駐輪場の整備、平置き駐輪場の整備
- ・ ニーズに即した駐輪場の利用ルールづくり

(4) シェアサイクルほか各種施策に関する意見

- ・ ポートの増設
- ・ ドコモバイクシェアとの乗り継ぎが悪い。
- ・ 空気入れのスタンドを置いてほしい。
- ・ 荒川自然公園内の交通園の積極的活用
- ・ 購入費や処分費の補助
- ・ 自転車が走りやすいルート、観光ルートマップがあるとよい。

(5) その他（自転車利用、自転車利用環境に対する全般的な意見・感想等）

- ・ 自転車の運転が不安定な高齢者へ、三輪自転車等の試乗や、辞め時のアドバイス
- ・ 利用者マナーが改善しない間は自転車の活用推進には慎重になりたい。

3 交通実態調査

交通実態調査の概要

(1) 目的

(仮称)自転車総合活用推進計画に位置付けた施策及び、自転車ネットワーク計画に位置付けた通行空間整備の進捗による、自転車活用の進展度合いをモニタリングするための指標の一つとして計測。また、自転車総合計画の進捗による、路上駐輪数の削減をモニタリングするための指標の一つとして駐輪台数を計測した。

(2) 調査箇所の考え方

調査は自転車交通量調査 5 箇所、自転車駐輪調査 1 箇所を行った。

(2.1) 自転車交通量調査

- 自転車ネットワーク計画で特に整備効果を早期に発現させる必要性が高い路線(自転車ネットワーク優先整備候補路線)の中から選定
- 5 箇所は地域に偏りがないように分散した箇所とした
- 歩行者・自転車の交通量を観測
- 観測区分

歩道有・・・道路の左右、進行方向、歩道車道別(8 区分)

歩道無・・・道路の左右、進行方向(4 区分)

(2.2) 自転車駐輪調査

- 路上駐輪の需要が高い商店街「ジョイフル三ノ輪」とした
- 「ジョイフル三ノ輪」内の路上駐輪台数を調査

(3) 調査時期

平日 2 日(7~19 時)とし、以下の調査日に実施した。

調査日：令和 3 年 11 月 30 日(火)、12 月 2 日(木)

(4) 調査箇所

調査箇所は以下に示す 6 箇所を対象とした。

表 1 自転車交通量調査箇所一覧

調査箇所	歩道有無	調査地	調査日
地点 1	片側	荒川区西尾久 6 丁目	令和 3 年 11 月 30 日 (火)
地点 2	なし	荒川区町屋 3 丁目	令和 3 年 11 月 30 日 (火)
地点 3	両側	荒川区南千住 1 丁目	令和 3 年 12 月 2 日 (木)
地点 4	片側	荒川区東日暮里 1 丁目	令和 3 年 12 月 2 日 (木)
地点 5	両側	荒川区東日暮里 5 丁目	令和 3 年 11 月 30 日 (火)

表 2 自転車駐輪調査箇所一覧

調査箇所	調査地	調査日
地点 6	荒川区南千住 1 丁目 (ジョイフル三の輪)	令和 3 年 12 月 2 日 (木)

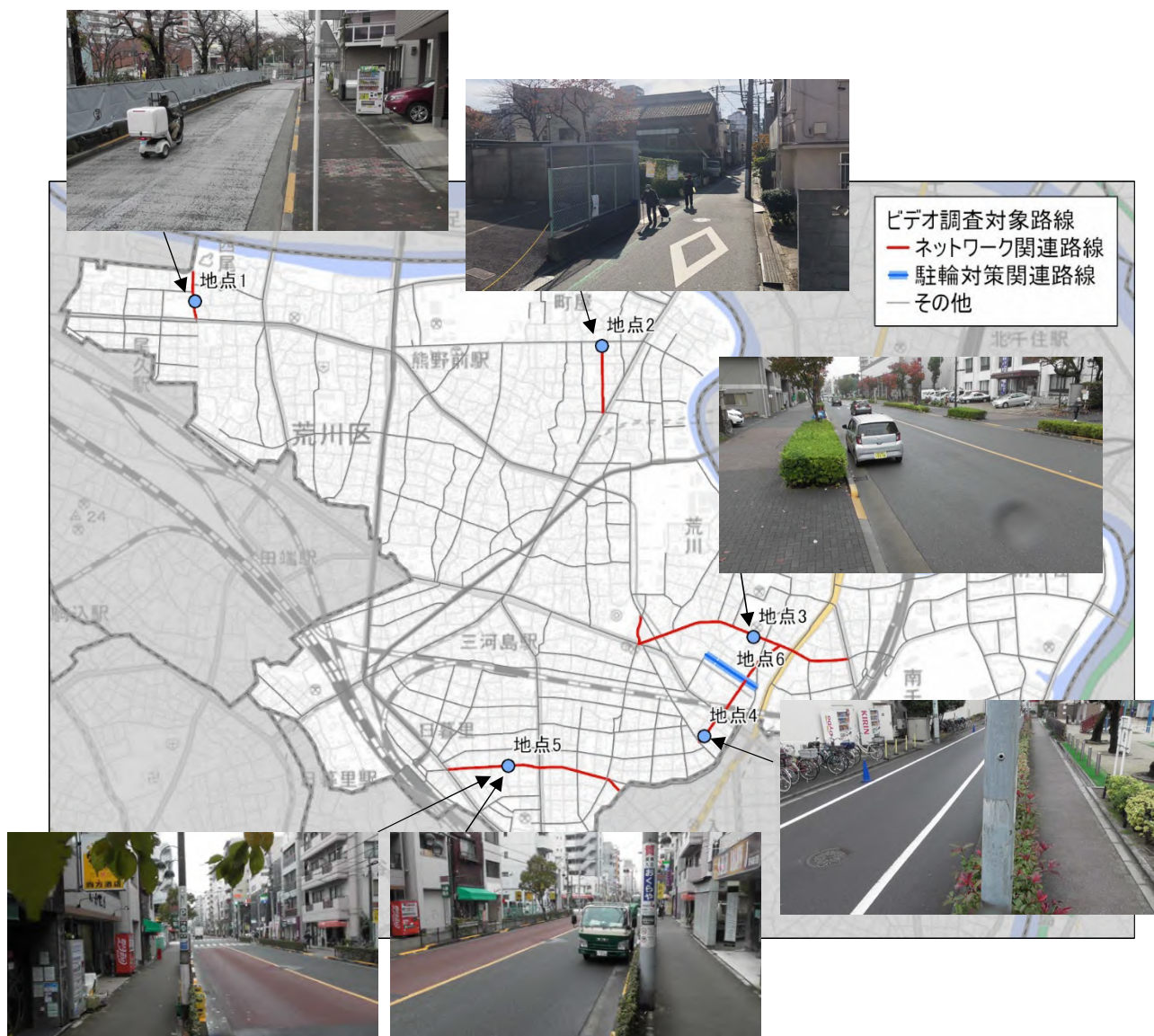


図 47 調査地点

交通量調査結果

地点 1 調査結果

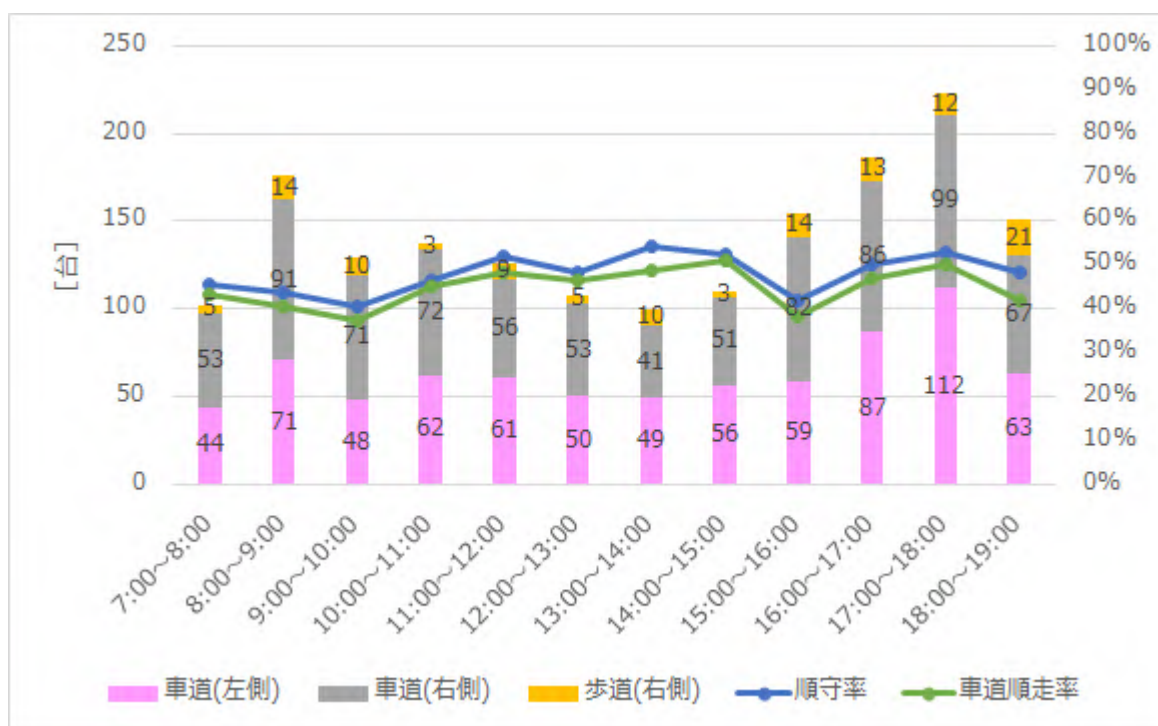


図 48 地点 1 自転車交通量

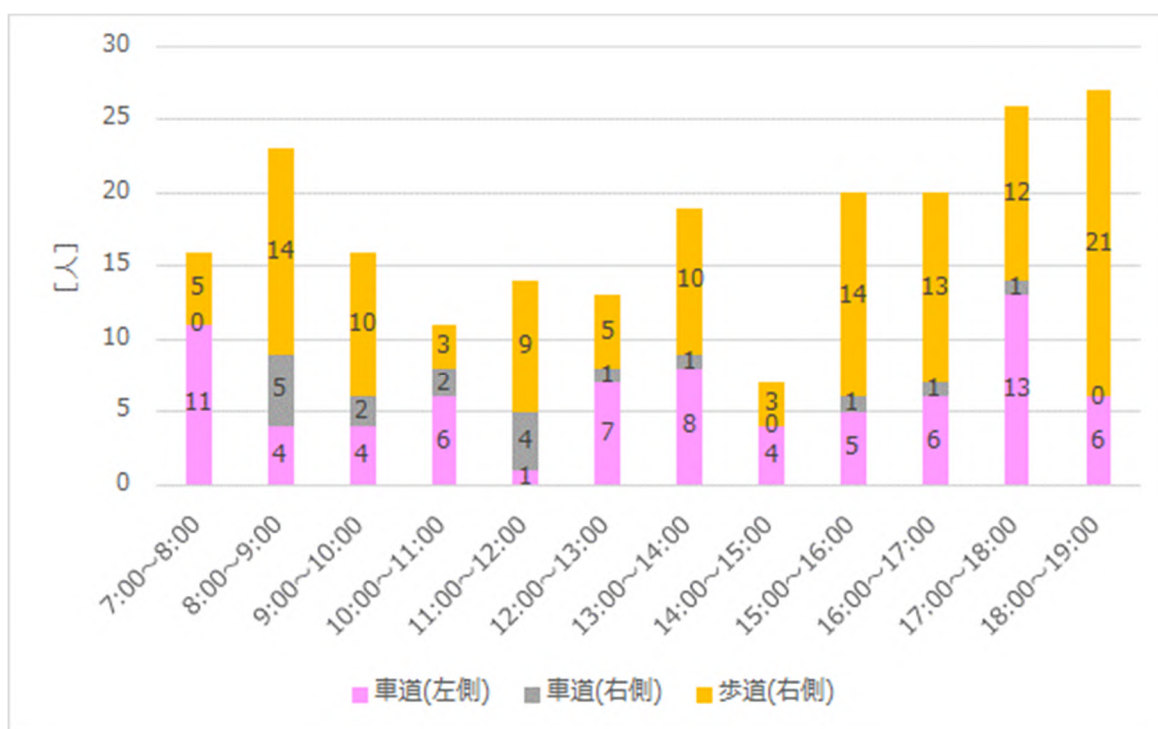


図 49 地点 1 歩行者交通量

地点 2 調査結果

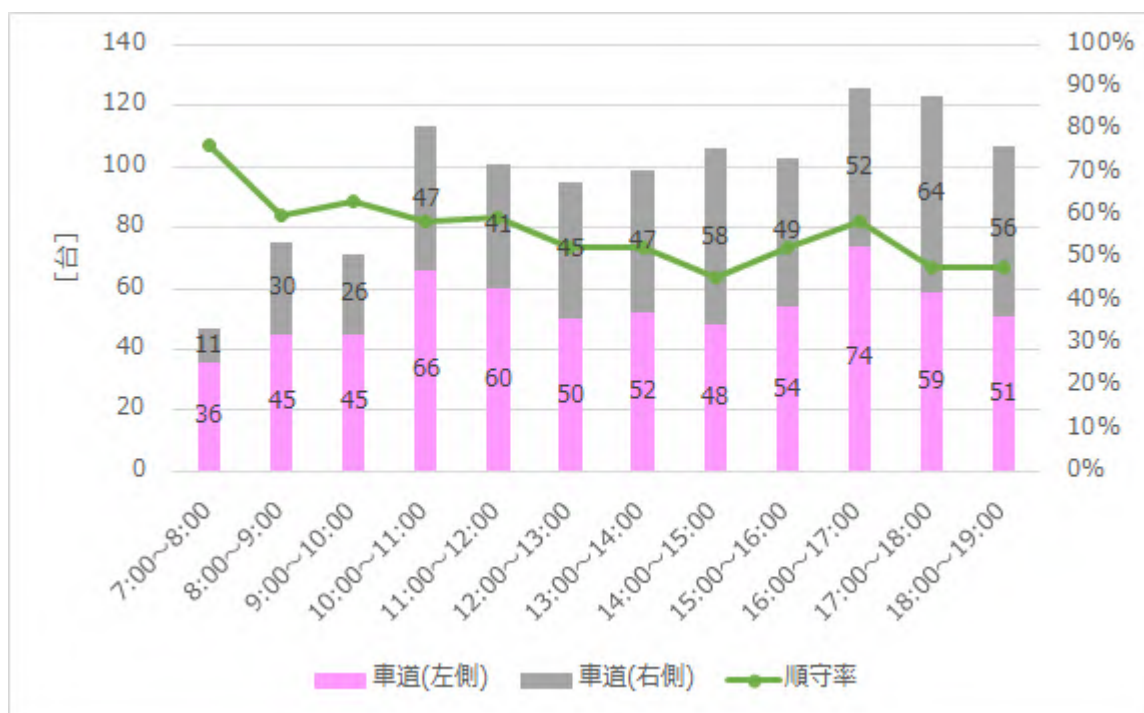


図 50 地点 2 自転車交通量

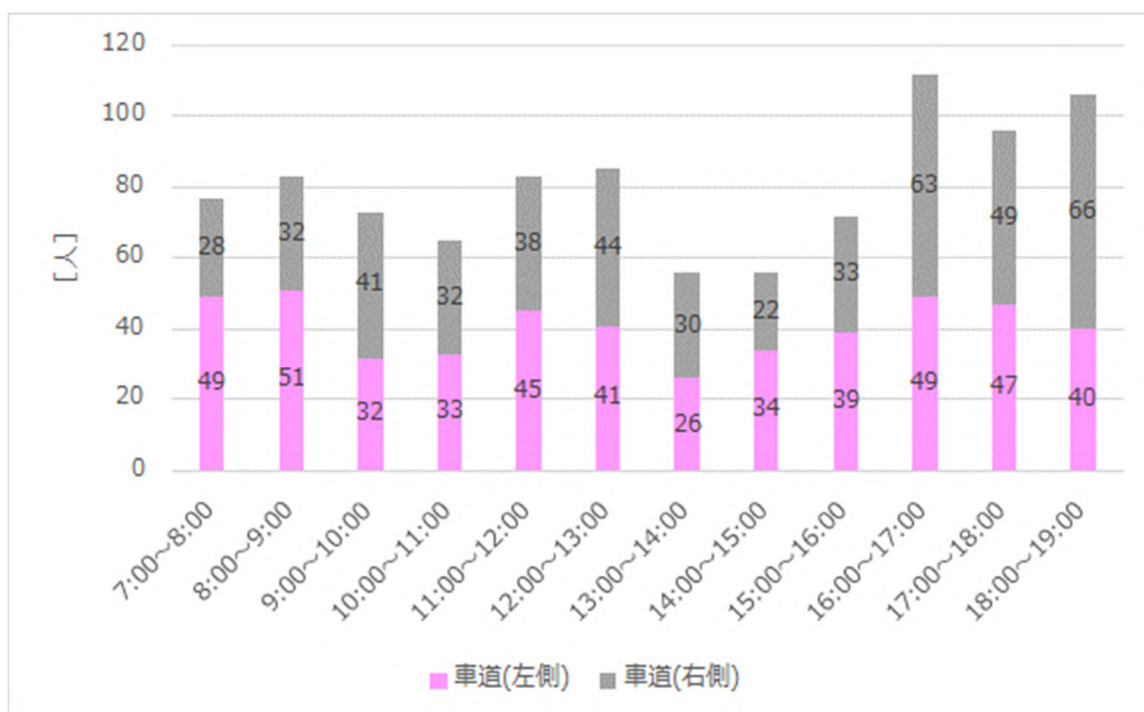


図 51 地点 2 歩行者交通量

地点 3 調査結果

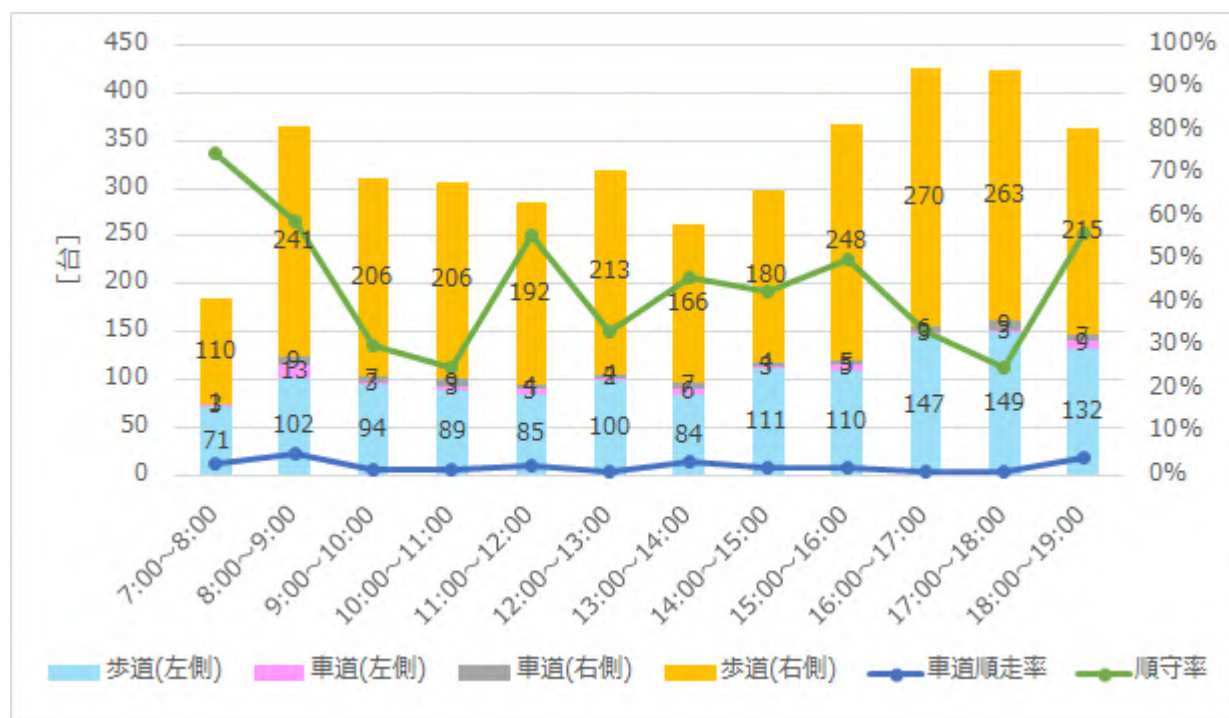


図 52 地点 3 自転車交通量

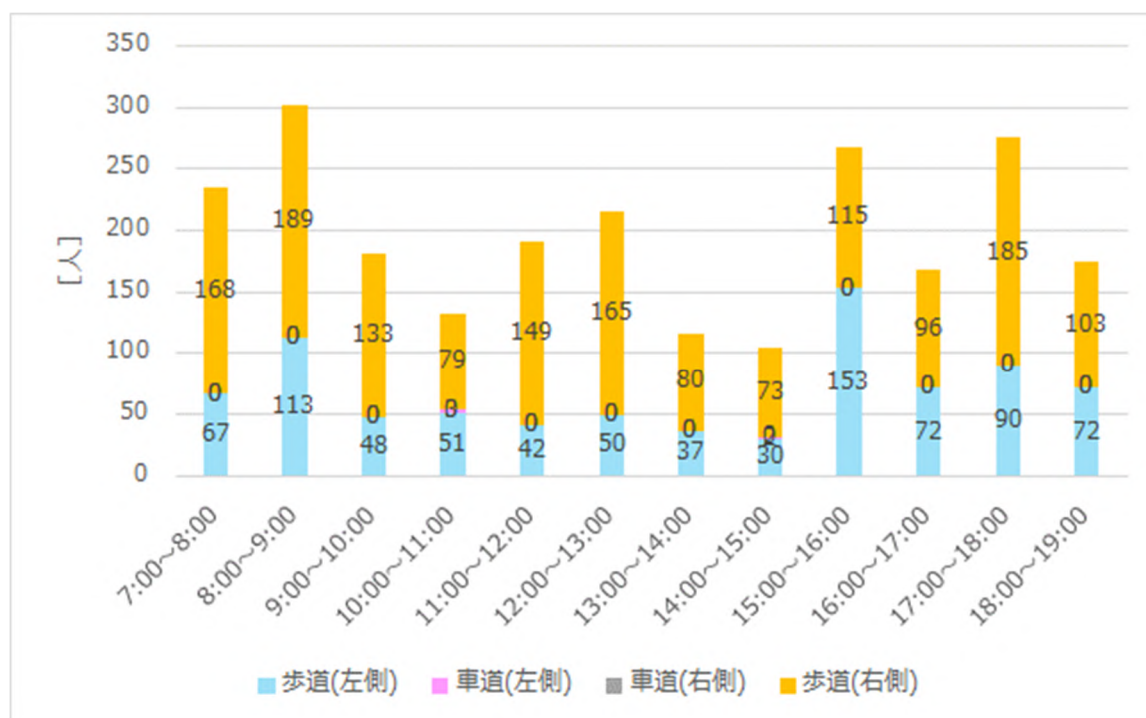


図 53 地点 3 歩行者交通量

地点 4 調査結果

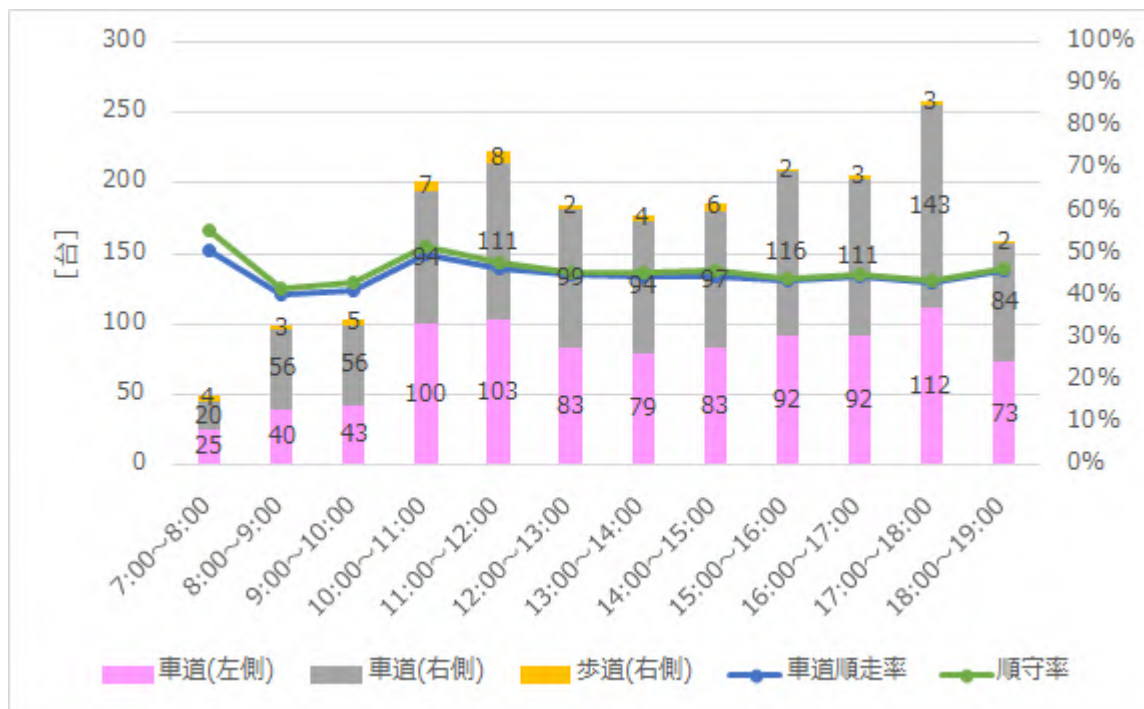


図 54 地点 4 自転車交通量

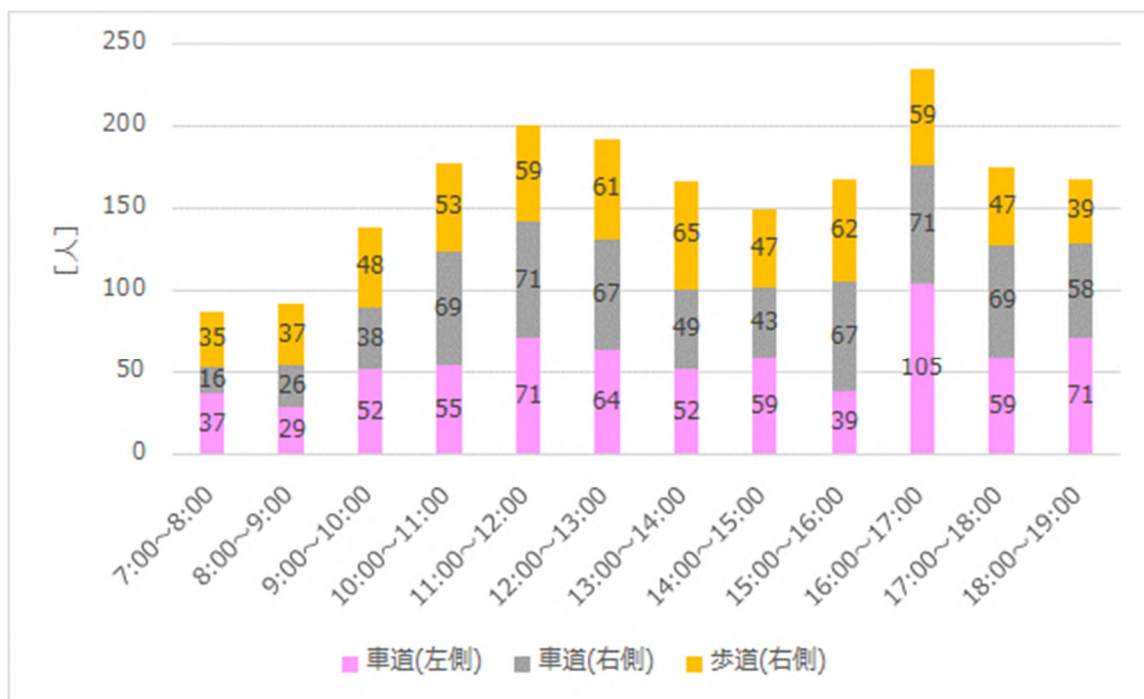


図 55 地点 4 歩行者交通量

地点 5 調査結果

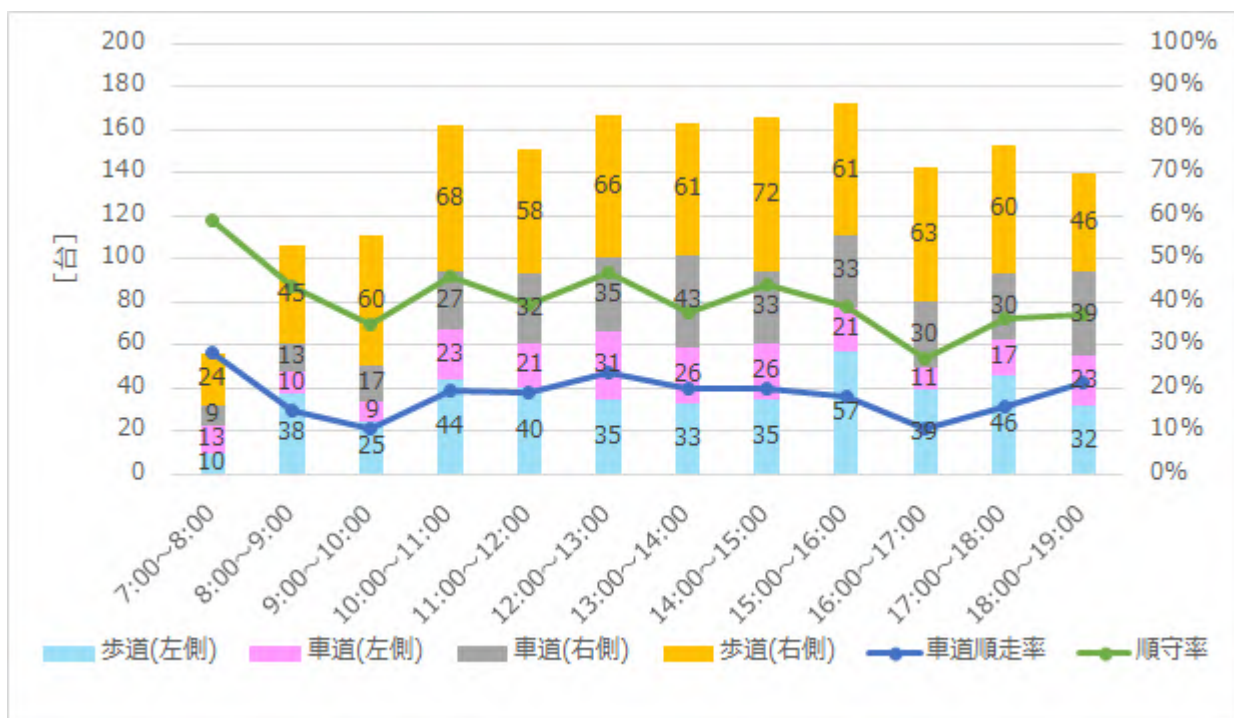


図 56 地点 5 自転車交通量

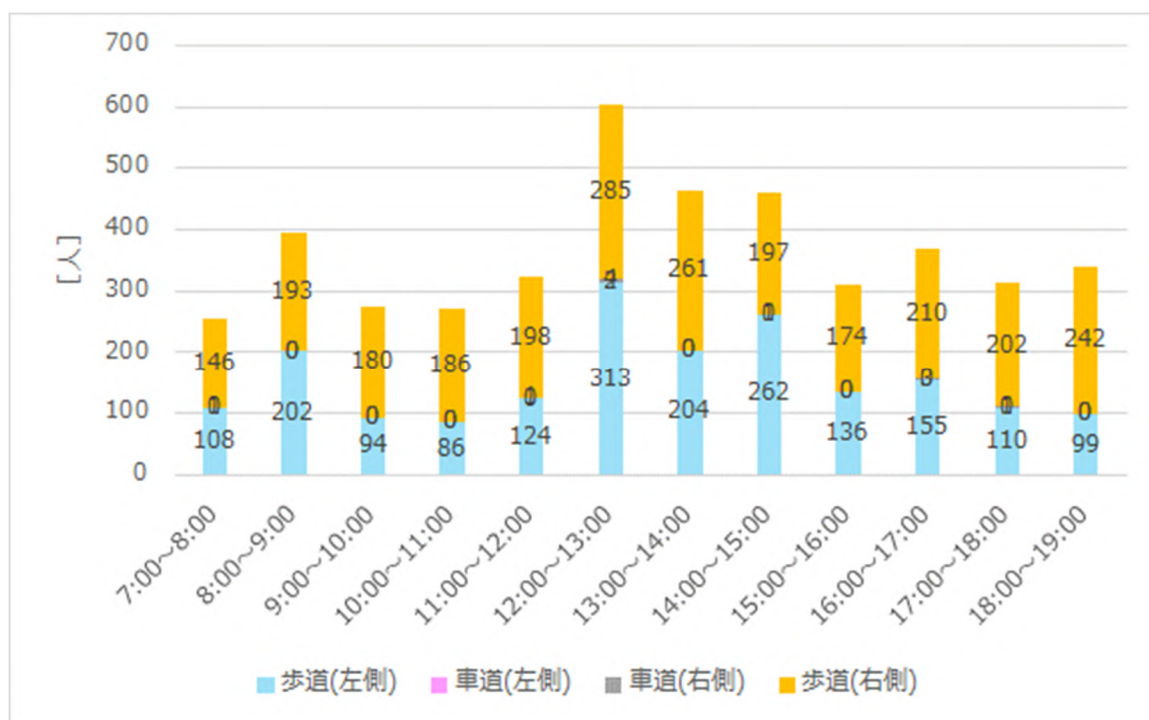


図 57 地点 5 歩行者交通量



駐輪調査結果

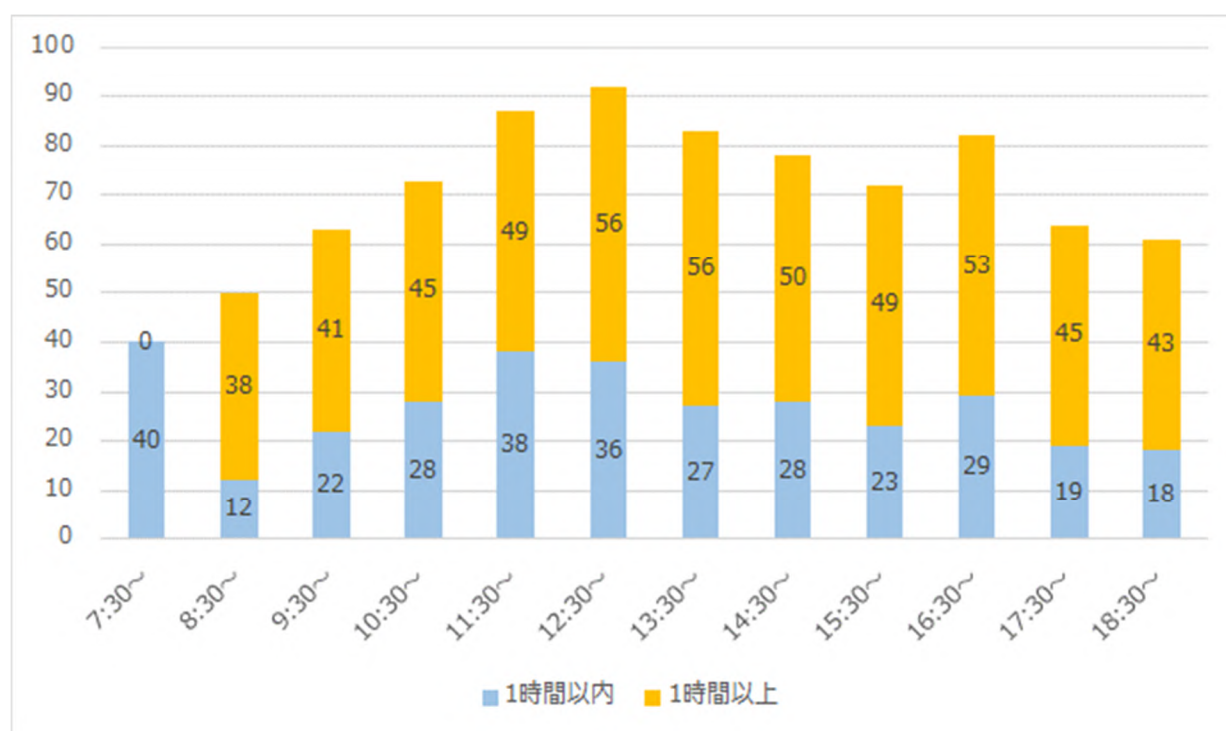


図 58 路上駐輪調査結果

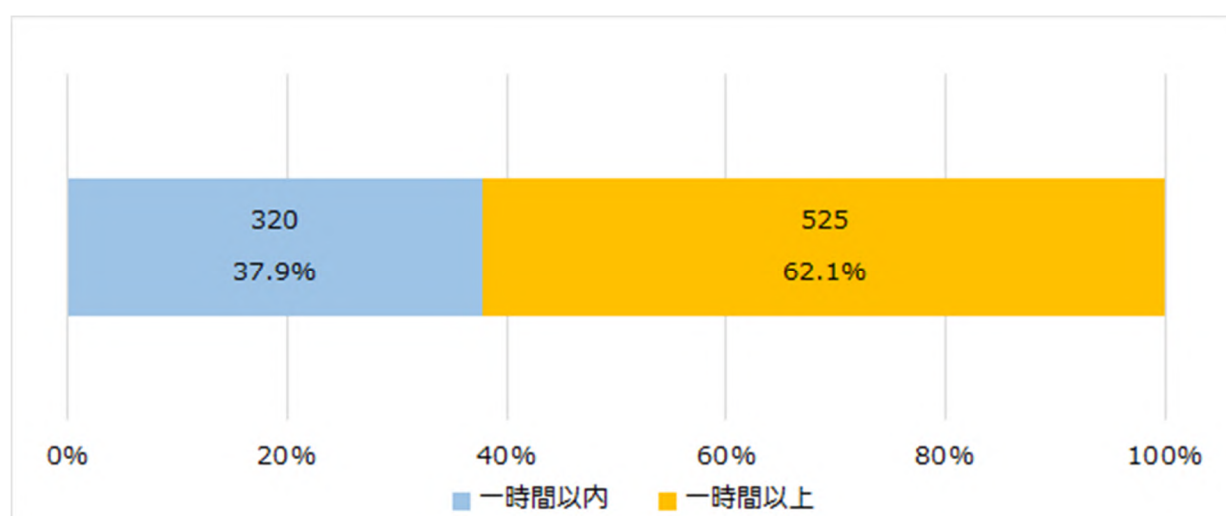


図 59 路上駐輪の時間帯別割合

令和４年９月発行 登録番号（０４）００５７

荒川区自転車総合活用推進計画

編集・発行 荒川区防災都市づくり部都市計画課
〒１１６-８５０１
荒川区荒川２－２－３
電話 ０３-３８０２-３１１１ 内線 ２８１５

