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。

①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
②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
③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①　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②　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③　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④　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】** ～自転車を安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 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～

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。車道のみ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‘や、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

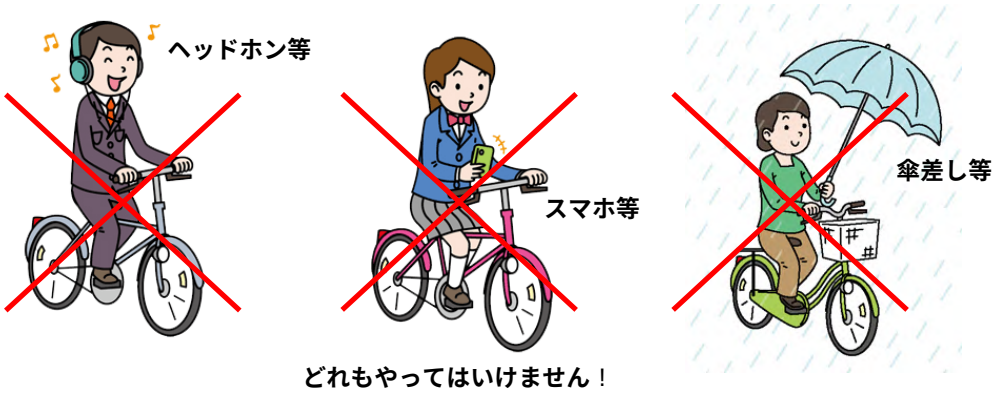


図　3-3　ながら運転の例

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、道路鋲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、道路鋲）

（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、道路鋲
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）」）

施策 4　　まちづくりと連動した通行環境の整備

(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６ｍ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部の改良

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。

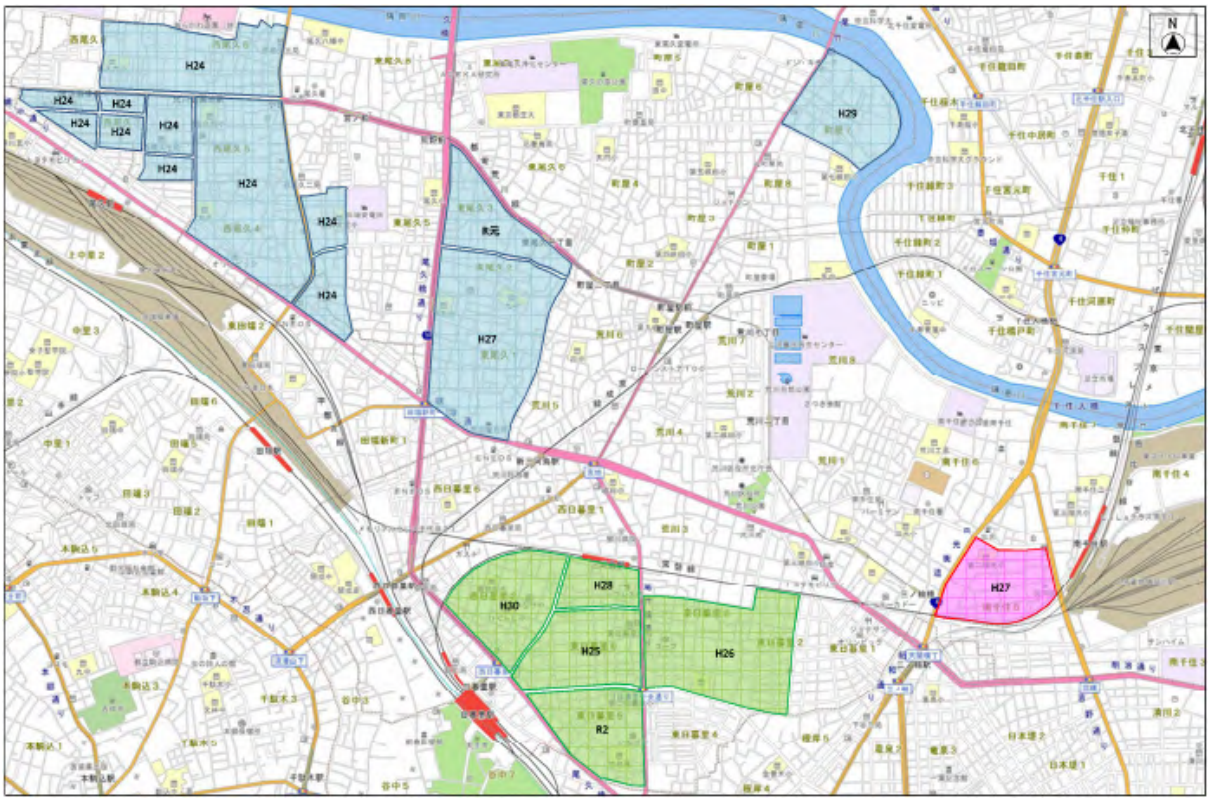


図　3-5　荒川区内におけるゾーン 30 設定区域

【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】

施策 6　　公共交通との連携による利便性の向上

(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」）

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１２「シェアサイクルの普及促進」）

【MaaS とは】

MaaS（ﾏｰｽ：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、路上駐車の削減を図ります。

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 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

（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

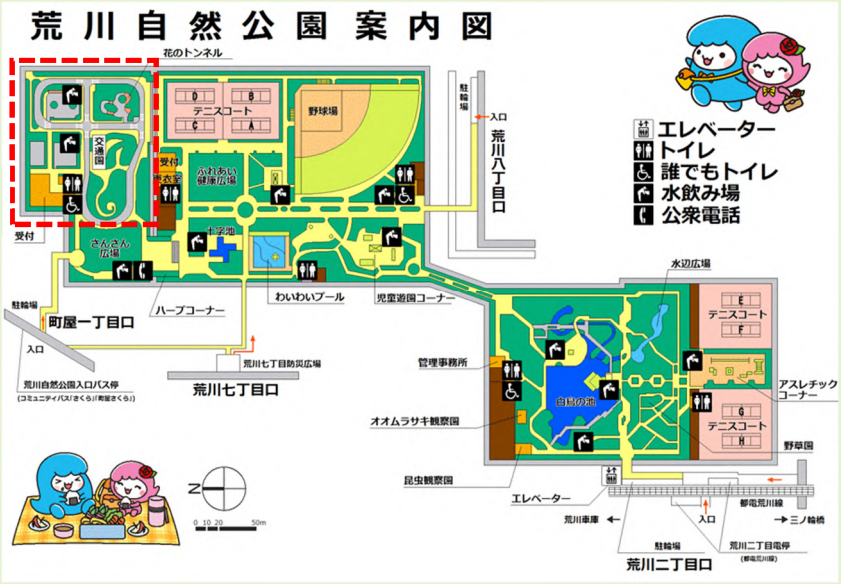
多くの方が利用する交通園の園路について、老朽化や桜の根上りなどにより舗装が痛んでいることから、安全に交通ルールを学ぶことができるよう、補修や改修工事を進めていきます。また、自転車レーンやナビマーク、自転車ストップマーク等を設置し、より効果的に自転車の安全利用を学ぶことができるよう改善を図ります。

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



★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出来るため、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 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～

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。

施策 16　自転車通勤環境の整備と推進

(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＞

①経費の削減・・・・・通勤手当や固定費などの削減

②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

③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

④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＞

①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

②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

③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 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【再掲】

(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【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) 交通園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】