



足立区

足立区自転車活用推進計画 (案)

(第一回委員会資料)

令和5年10月18日

都市建設部 交通対策課



はじめに（区長コメント）

目 次

第1章	計画の基本的な考え方	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の区域	2
3	計画の期間	2
4	計画の位置付け	3
5	計画の進行管理	4
6	関連する既定計画等	5
(1)	国の自転車活用計画	5
(2)	都の自転車活用計画	5
(3)	区の関係する計画等との関連性	6
第2章	現状と課題の整理	11
1	足立区の地域特性	11
(1)	位置・地勢	11
(2)	人口及び世帯数	12
(3)	交通ネットワーク	13
2	自転車に関する現状	15
(1)	自転車の特性	15
(2)	自転車の保有・利用状況	17
(3)	駐輪環境に関する状況	22
(4)	自転車事故等に関する状況	26
(5)	自転車走行空間整備状況	36
(6)	自転車シェアリングの取組み	40
(7)	ビューティフル・ウィンドウズ運動	45
(8)	自転車利用に関連する区内主要施設	48
3	現状と課題の整理	50
(1)	現状のまとめ	50
(1)	課題整理	52
第3章	目指すべき将来像と基本目標	53
1	自転車活用推進計画の目指すべき将来像	53
2	3つの基本目標	54
3	国・都の計画との関連性	55
4	施策体系	56



第1章 計画の基本的な考え方

1 計画策定の背景と目的

近年、我が国では自転車利用を促す取組が急速に進められており、平成29（2017）年5月1日に「自転車活用推進法」が施行され、国に対し自転車活用推進計画の策定が義務付けられるとともに、区市町村に対しては都道府県の推進計画を勘案して区市町村自転車活用推進計画を策定するよう努めるものとされました。

国は、平成30（2018）年6月に令和2年度までを計画期間とする「自転車活用推進計画」を、さらに令和3（2021）年5月には、持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の推進を一層図るため令和7（2025）年度までを計画期間とする「第2次自転車活用推進計画（以下、「国の推進計画」という。）を閣議決定しました。

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

区は令和4年5月に内閣府により「SDG s 未来都市」に選定されており、SDG s を原動力とした持続可能なまちづくりを区民や事業者ともに取り組むこととしています。脱炭素化に向けた自動車から自転車への利用転換による環境面での効果のほか、経済や社会面など様々な視点から自転車活用によるSDG s 達成に向けた施策を展開し、今後の持続可能な都市づくりを進めるため本計画を策定します。





2 計画の区域

計画区域は、足立区全域とします。



図 1.1 計画区域

3 計画の期間

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

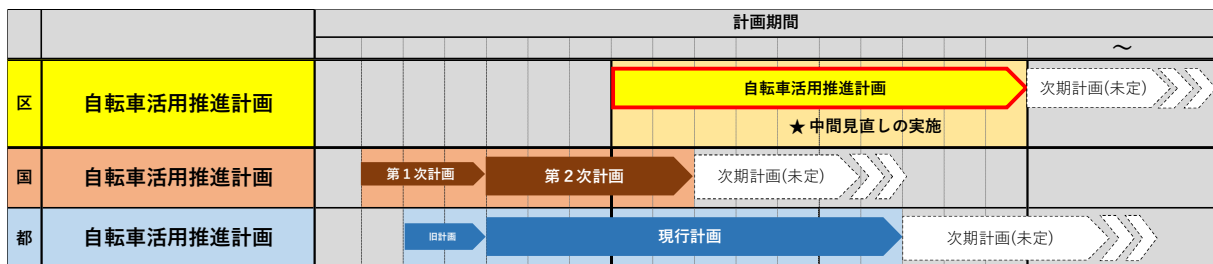


図 1.2 計画期間



4 計画の位置付け

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

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

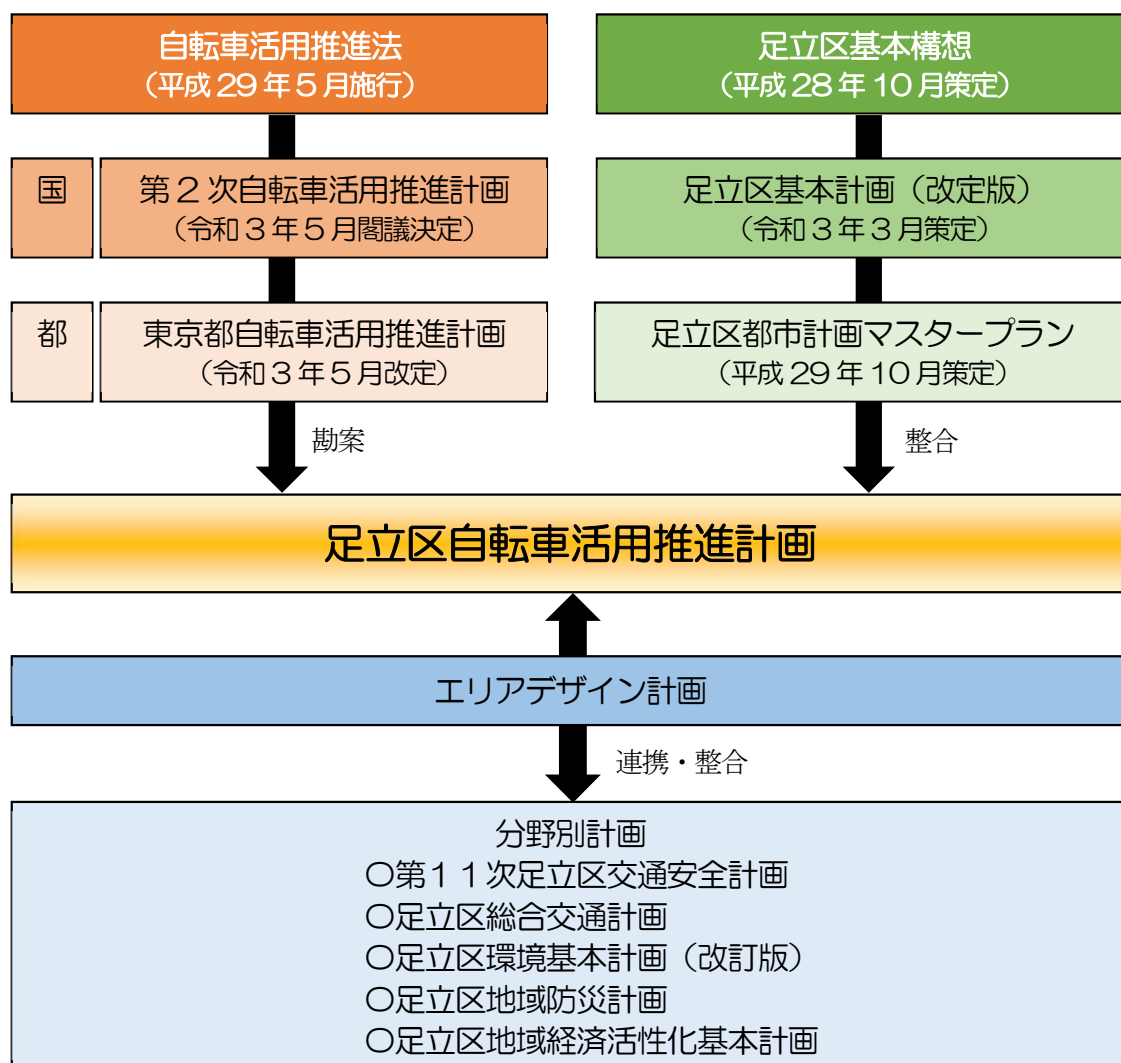
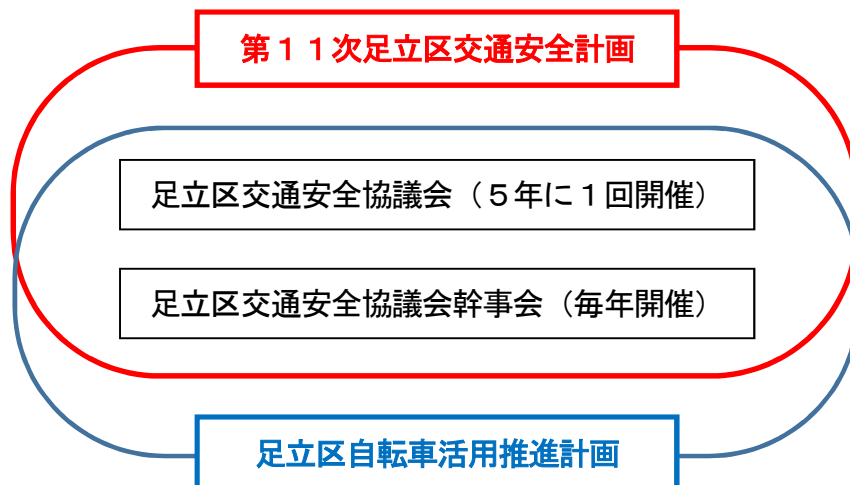


図 1.3 本計画の位置付け



5 計画の進行管理

本計画は、区の交通安全対策の基本となる「第11次足立区交通安全計画」と密接に関連することから、毎年開催される「足立区交通安全協議会幹事会」において「交通安全計画」の進捗状況とあわせて、各年度における本計画の進捗及び達成状況を確認し着実に推進するとともに、指標や目標値の見直し検討を行っていきます。



また、本計画に示した施策をより実効性のあるものとするため、PDCAサイクルによる進行管理を行います。各施策の進捗状況や成果については、議会に報告するとともに区のホームページ等で公表します。





6 関連する既定計画等

(1) 国の自転車活用推進計画

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

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

(2) 都の自転車活用推進計画

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

同計画では、目指すべき将来像及び4つ施策分野を以下の通り定めています。

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



(3) 区の関係する計画等との関連性

区の上位計画等における、自転車に関する方針及び施策等について以下に示します。

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



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



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



足立区総合交通計画			
施行年月	令和元年11月	計画期間	令和7年度
概要 及び 関連事項	<p><概要></p> <p>基本計画の柱の1つである「地域の個性を活かした都市基盤が整備されたまち」の実現に資する計画であり、徒歩、自転車、自動車、公共交通などすべての移動手段を対象とした総合的な交通計画として必要な施策を図る。</p> <p><目指すべき姿></p> <p>多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立</p> <p><基本目標></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段を自ら選択し、生活する人を育む 2 人々の移動実態に即した交通サービスを提供し、質の高い暮らしを実現する 3 駅や拠点へのアクセス向上や交通不便地域の改善を図り気軽に外出できるまちを築く 4 行政サービスのあり方や区民・交通事業者・区等の役割を明確化し、持続可能な交通環境を支え整える <p><主な施策></p> <p>B 自転車施策</p> <p>身近な交通手段で環境にやさしい自転車の有効活用と適正利用を実現します。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① <u>自転車走行環境整備</u> ② <u>自転車駐車場の整備</u> ③ <u>サイクルアンドバスライドの普及啓発</u> ④ <u>自転車シェアリングの拡充</u> ⑤ <u>放置自転車対策</u> ⑥ <u>交通安全教育</u> 		

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



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

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



第2章 現状と課題の整理

1 足立区の地域特性

(1) 位置・地勢

本区は、東京23区の最北端に位置し、区内の総面積は53.25km²で東京23区の約9%にあたり、大田区、世田谷区に次いで第3位の広さです。東は中川を挟んで葛飾区、西は隅田川を挟んで北区、荒川区、北は埼玉県川口市、草加市、八潮市、南は葛飾区、墨田区、荒川区に接しています。区内は全体的に平坦で、人工的に築かれた荒川の堤防や公園内の丘以外に高地はほとんどなく、自転車利用に適した地形であるといえます。



図 2.1 位置図

(出典：足立区HP を基に作成)



(2) 人口及び世帯数

区の総人口は、令和2(2020)年の691,298人まで増加したものの、以降は概ね横ばいの状況が続いており、令和5(2023)年は690,114人と23区中5番目となっています。一方、世帯数は増加傾向にあり、平成29(2017)年の334,551世帯から、令和5(2023)年には365,583世帯となっています。年少人口は減少傾向、老年人口は令和3(2021)年まで増加傾向にあり、令和4年度の高齢化率は25.8%と23区中、最も高く、少子高齢化が進んでいます。

令和2(2020)年に実施した人口推計によれば、中位推計では令和12(2030)年に総人口のピークが見込まれます。令和4(2022)年1月現在では中位推計を約9,000人下回っている状況です。

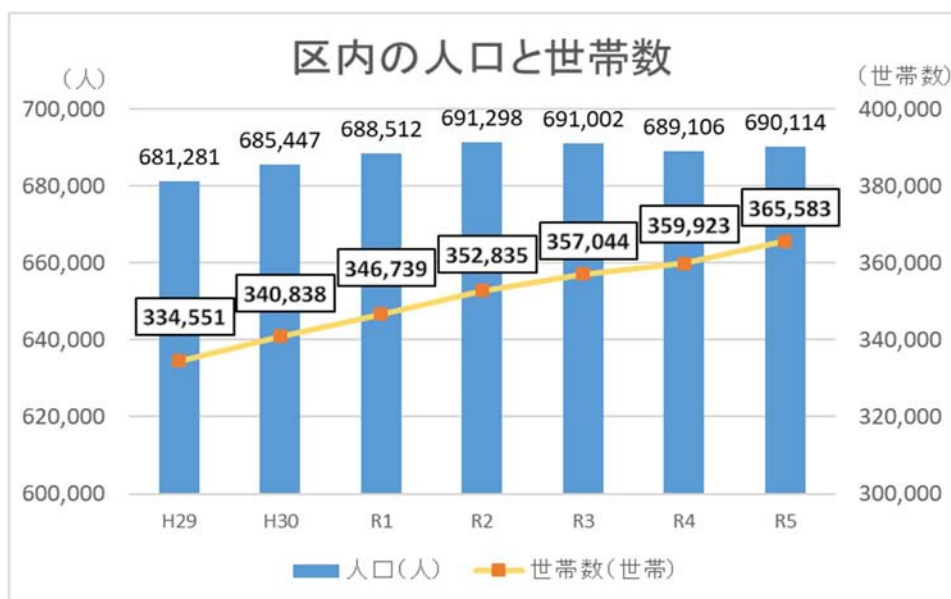


図 2.2 区内の人口と世帯数 ※各年1月1日時点
(出典：足立区HP 足立区の町丁別の世帯と人口を基に作成)

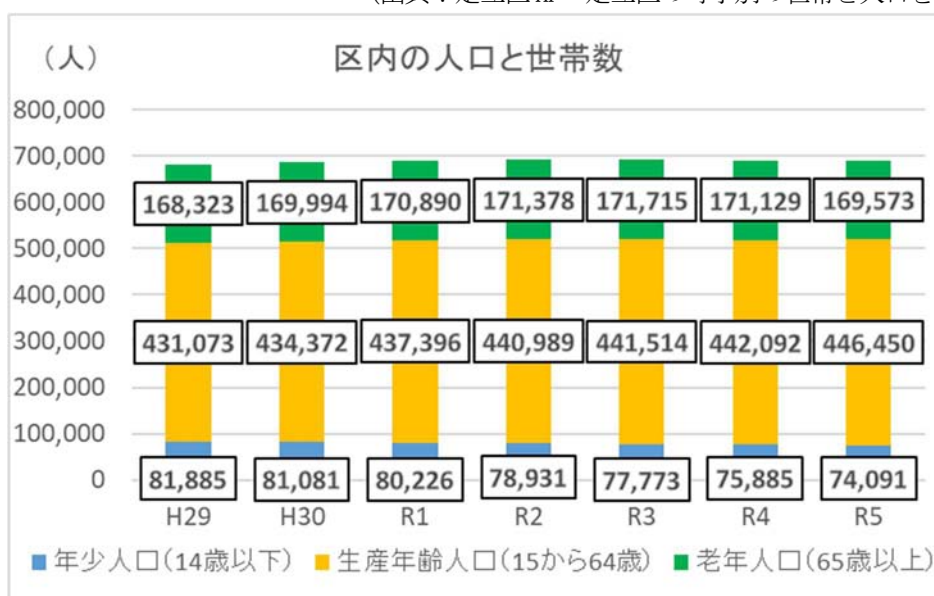


図 2.3 区内の人口(年齢分布) ※各年1月1日時点
(出典：足立区HP 年齢3区分別人口を基に作成)



(3) 交通ネットワーク

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

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

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

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

※2021年度の値

※JR東日本は乗車人員を2倍して算出

※つくばエクスプレス：北千住駅は乗換を含んだ値

※東武鉄道：北千住駅及び牛田駅は乗換を含んだ値

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

(出典：足立区HP 数字で見る足立を基に作成)

表2.1 区内の各鉄道駅における一日当たりの乗降客数



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

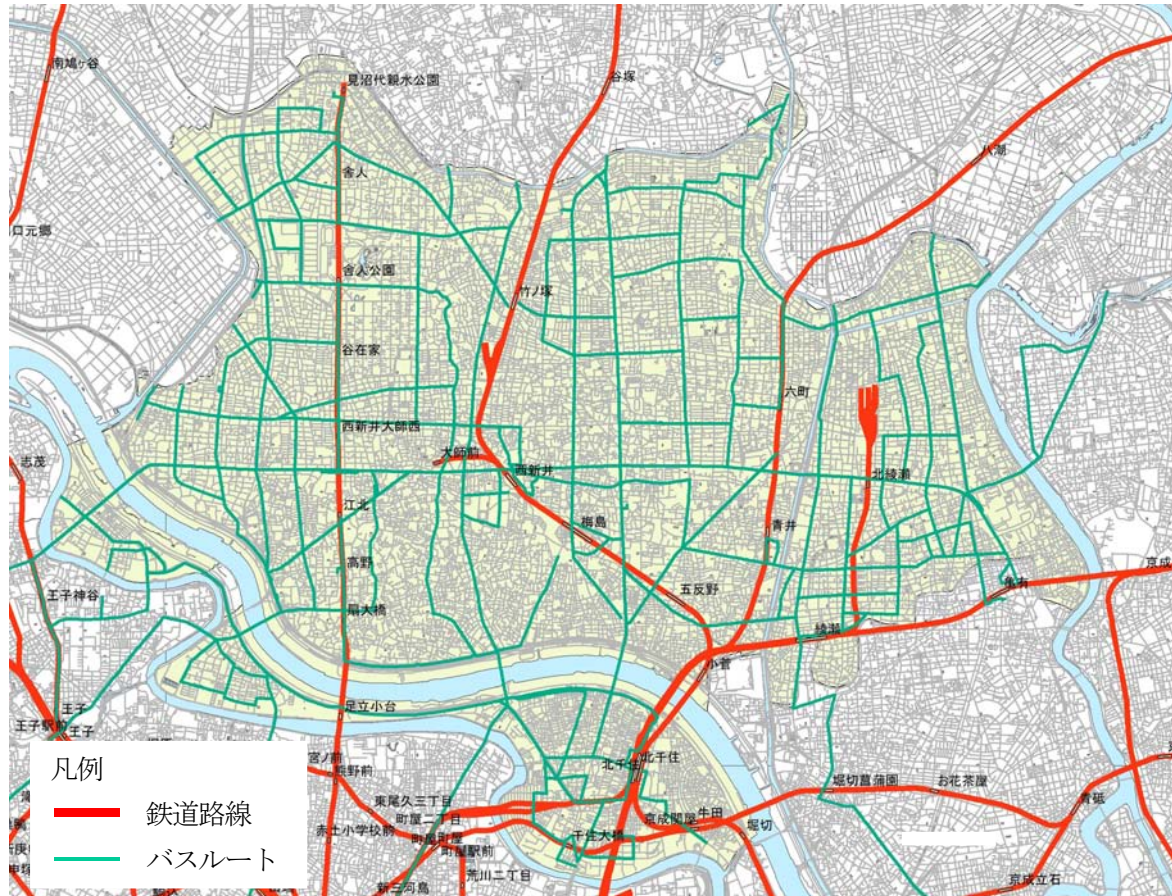


図 2.4 足立区の鉄道・バスネットワーク



2 自転車に関する現状

(1) 自転車の特性

ア 二酸化炭素排出削減効果（環境負荷の軽減）

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

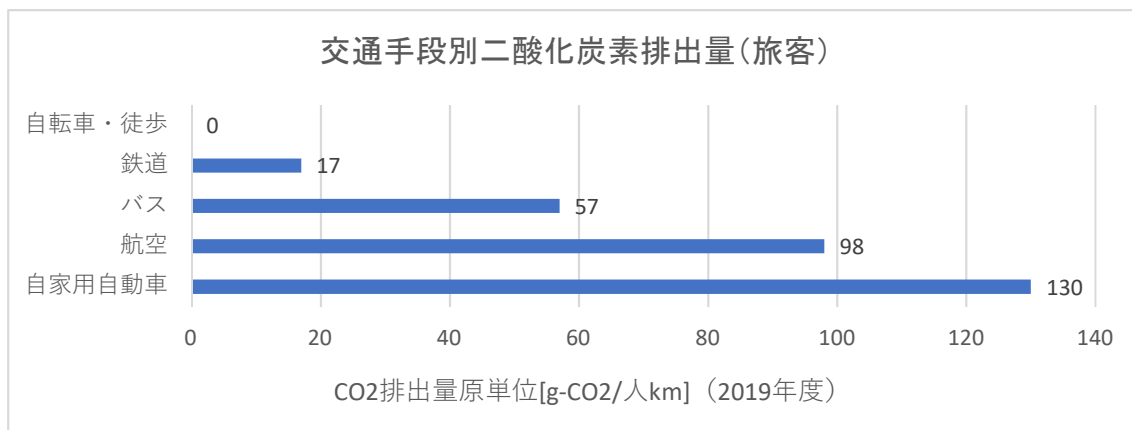


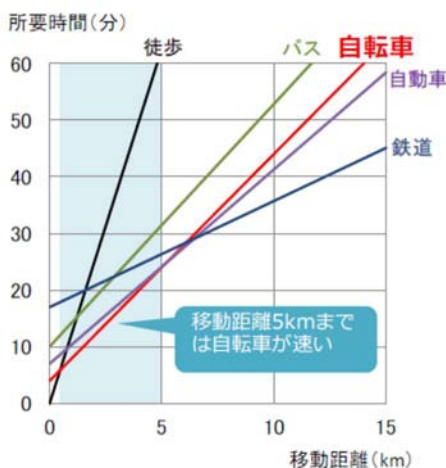
図 2.5 交通手段別二酸化炭素排出量(旅客)

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

イ 近距離移動の利便性

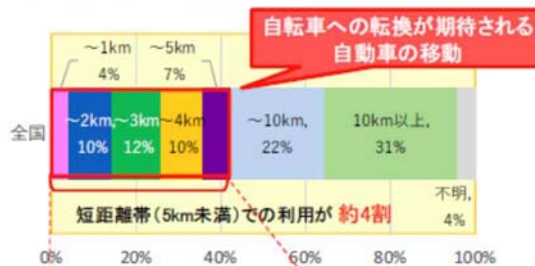
自転車は、移動距離5kmまでは、鉄道やバス、自動車等と比べ短時間で移動が可能な利便性の高い交通手段にもかかわらず、自動車は5km未満かつ一人での短距離移動が多いため、環境面からも自転車利用への転換が必要と言えます。

■自転車利用の時間別利便性

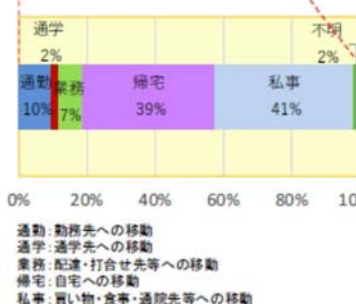


出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料(2007年)

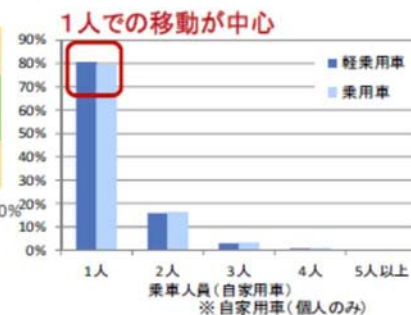
■自動車のトリップ長分布



■5km未満の目的構成比



■乗用車の平均乗車人員(平日)



【出典：H22道路交通センサデータより集計】

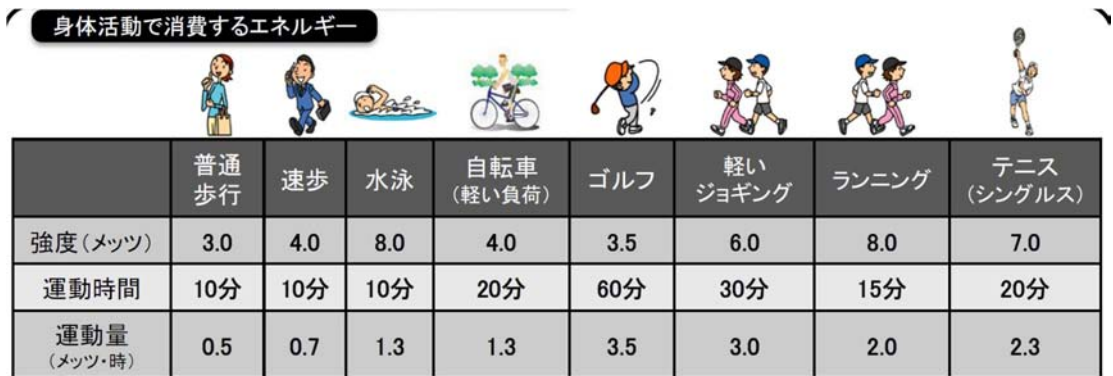
図 2.6 近距離移動の利便性について

(出典：令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料)



ウ 健康に関する有効性

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

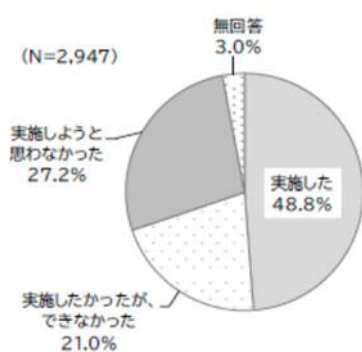


※) メッツとは運動や身体活動の強度の単位で、安静時(静かに座っている状態)を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示します。

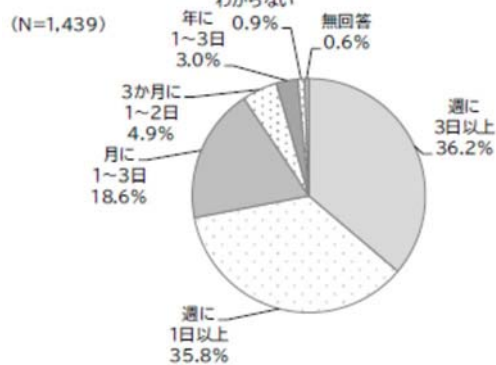
図 2.7 身体活動で消費するエネルギー

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

■過去1年間の運動実施状況



■運動の頻度



■運動をした場所

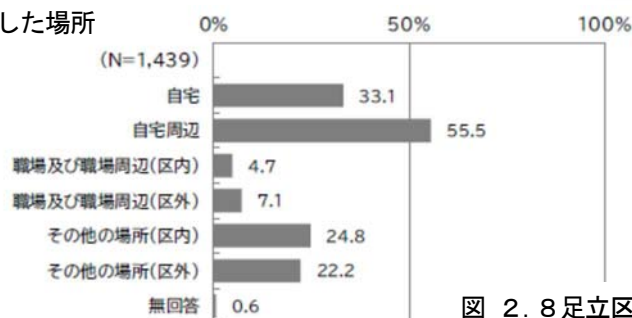


図 2.8 足立区民の運動・スポーツに関する傾向

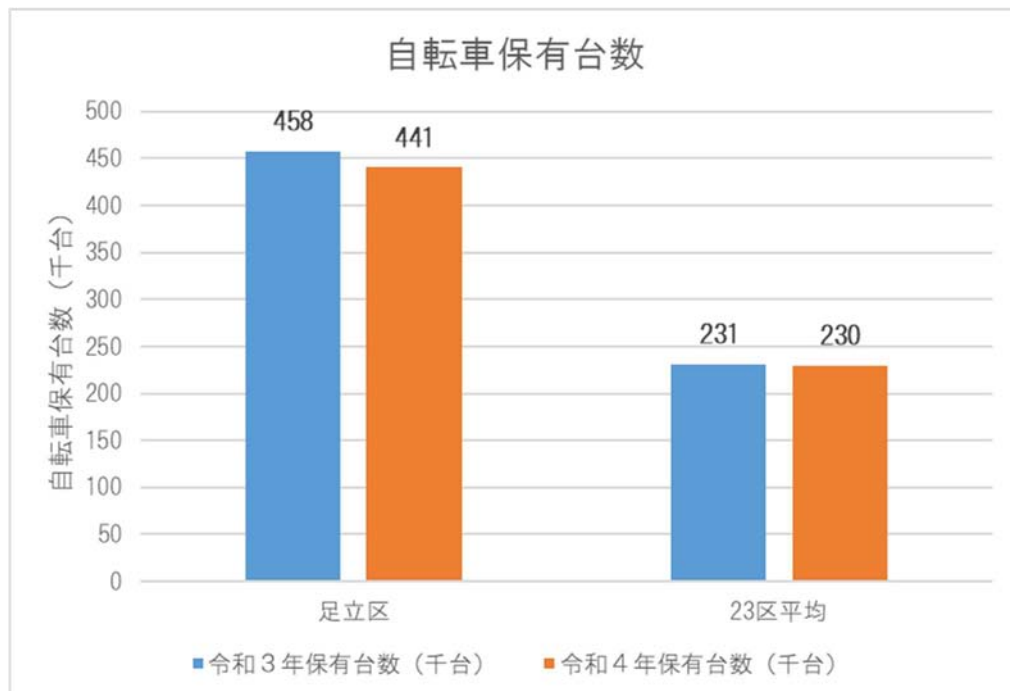
(出典: 足立区文化・読書・スポーツに関するアンケート調査報告書(令和4年3月))



(2) 自転車の保有・利用状況

ア 自転車の保有状況

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



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

図 2.9 自転車保有台数

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

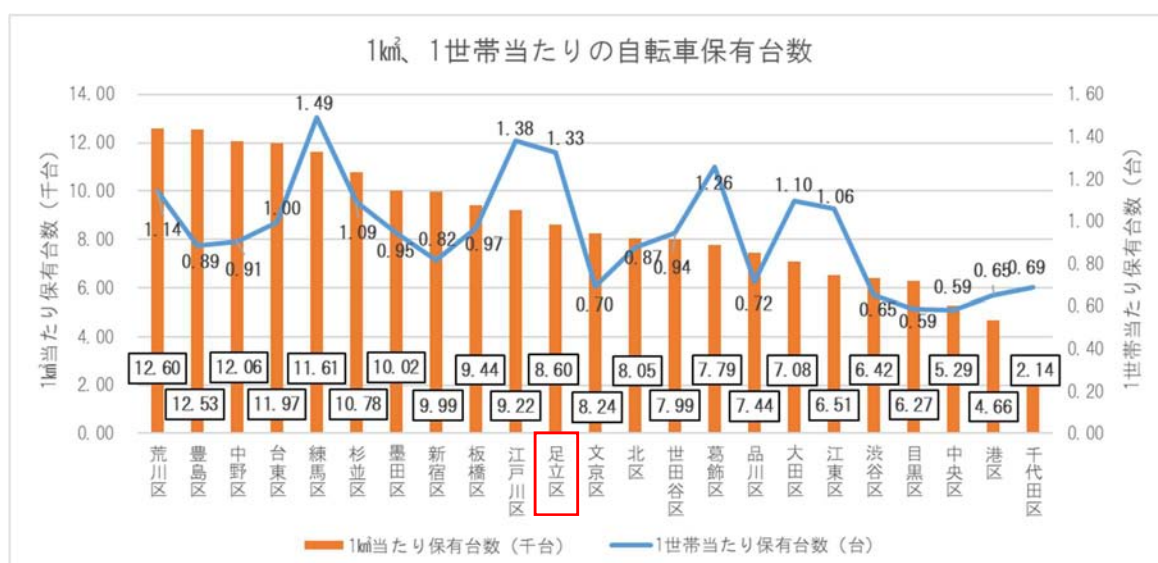


図 2.10 自転車保有台数

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



また、東京都における自転車保有種別割合では、シティ車が約6割を占めています。次に電動アシスト自転車が14.2%と多い保有率となっています。

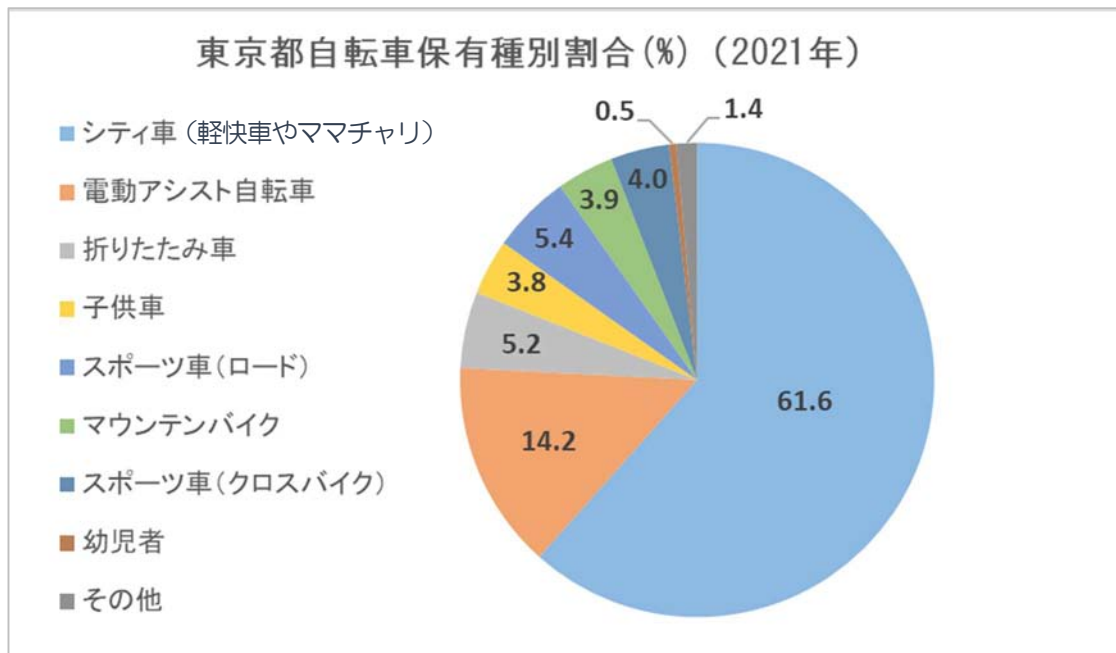


図 2.11 東京都自転車保有種別割合

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

イ 自転車を交通手段として利用している区民の割合

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

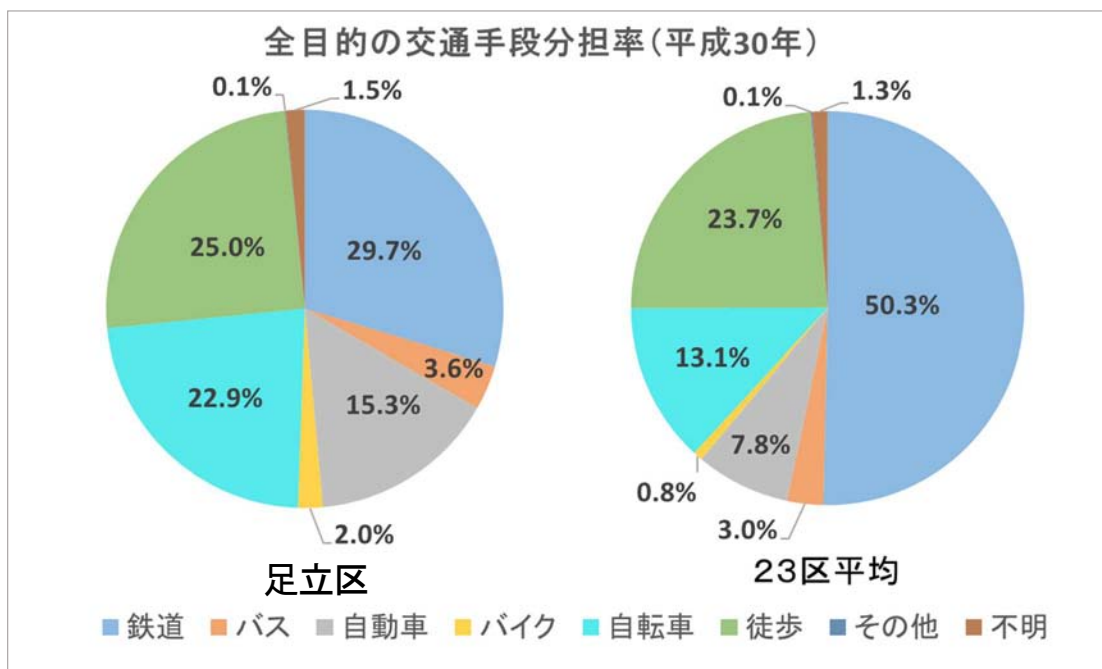


図 2.12 全目的の交通手段分担率

(出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成)



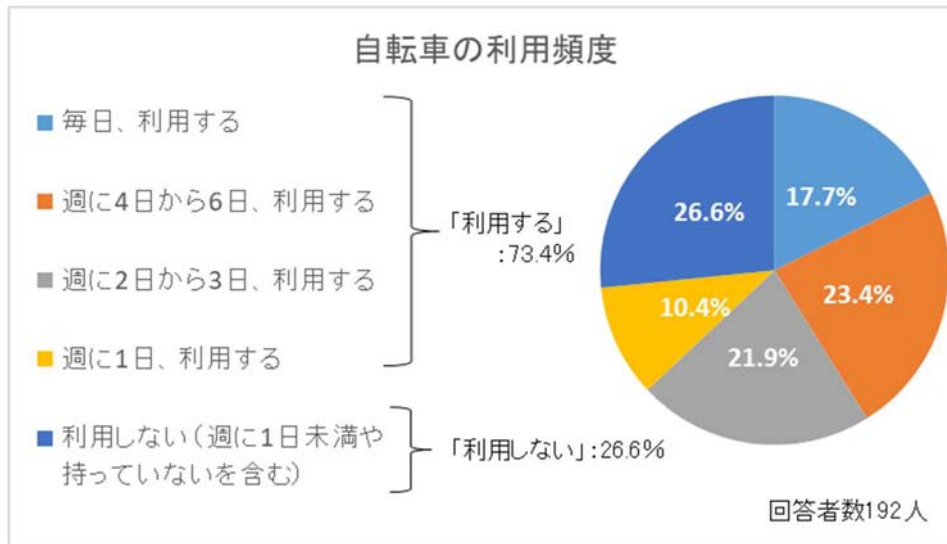
アンケート調査結果を
もとに全編にわたり
加筆修正します。



ウ 自転車の利用頻度及び利用目的

(ア) 自転車の利用頻度

区内における自転車の利用頻度は、利用すると回答した人が73.4%で、内訳は、「毎日、利用する」が17.7%、「週に4日から6日、利用する」が23.4%、「週に2日から3日、利用する」が21.9%、「週に1日、利用する」が10.4%となっています。なお「利用しない」と回答した人は26.6%です。

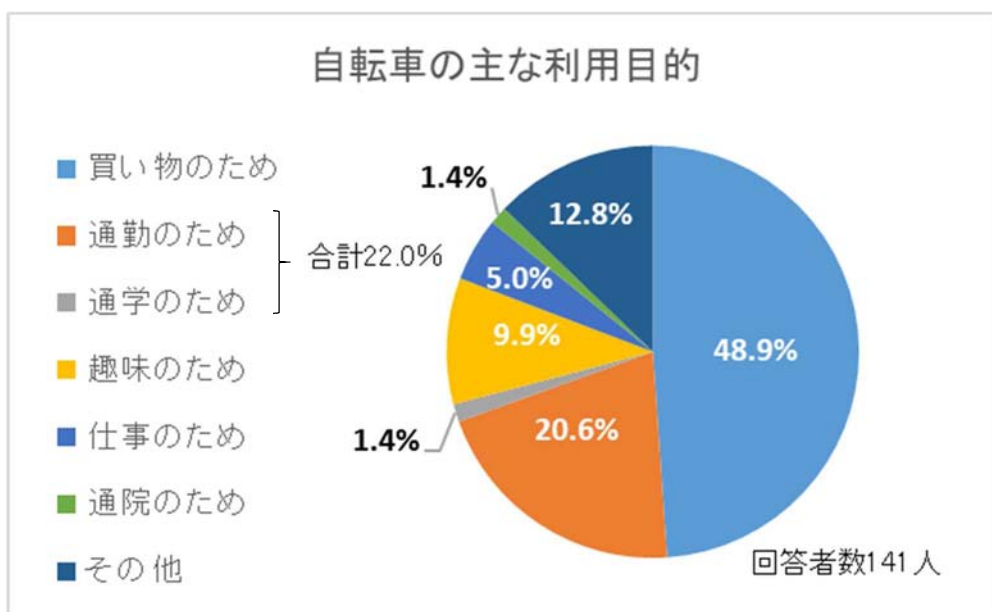


(出典：令和2年度足立区政モニターアンケート報告書を基に作成)

図 2.13 自転車の利用頻度

(イ) 自転車の主な利用目的

自転車の主な利用目的として「買い物のため」と回答した人が48.9%と最も多く、日常生活での自転車の利用頻度が高いことがわかります。また、「通勤のため」「通学のため」と回答した人の割合の合計は22.0%です。



(出典：令和2年度足立区政モニターアンケート報告書を基に作成)

図 2.14 自転車の主な利用目的



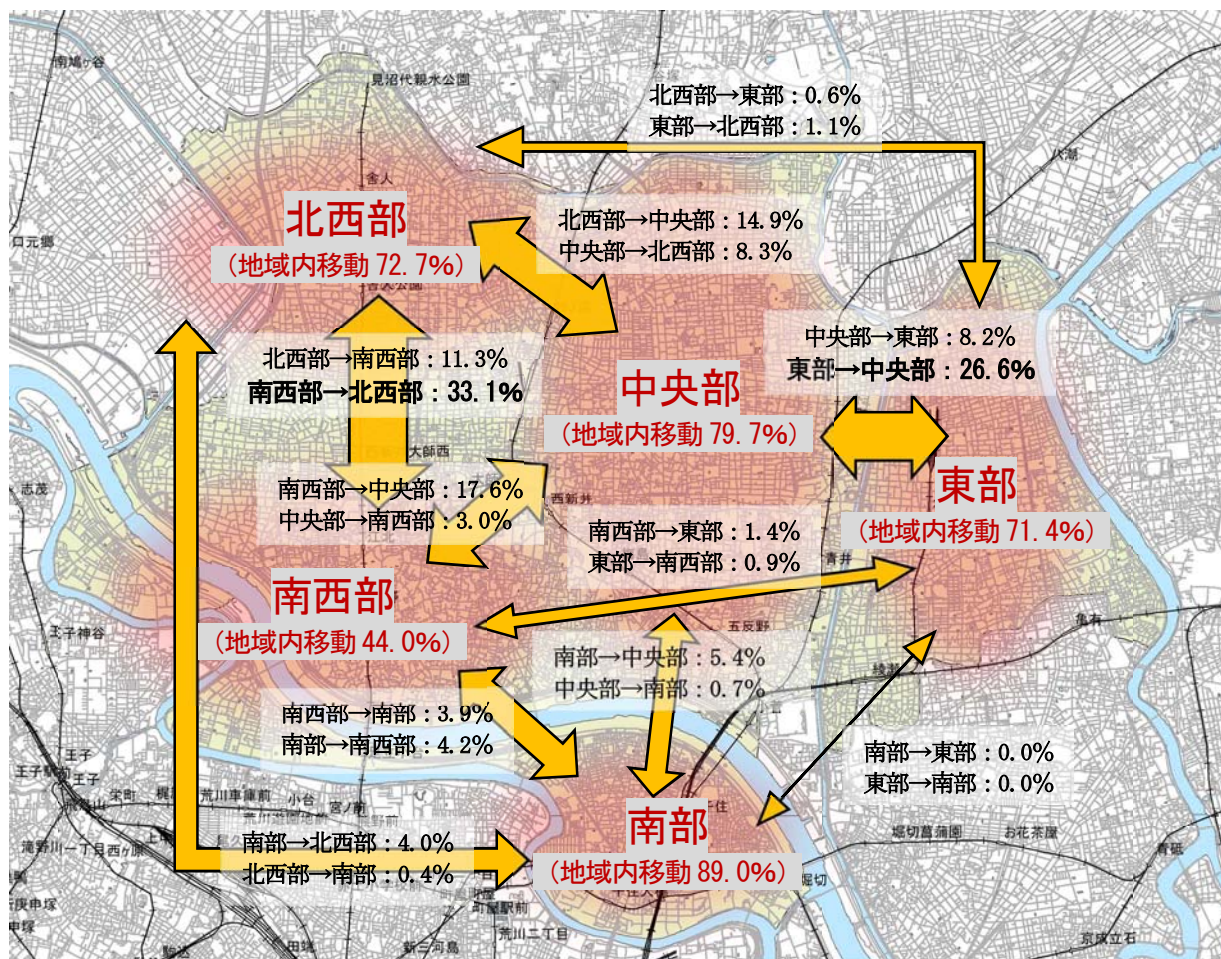
エ 地域間における移動実態

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

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

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

※上段：トリップ数 下段：割合



(出典：平成30年東京都圏パーソントリップ調査を基に作成)

図 2.15 区内の地域内・地域間における自転車移動実態（平成30（2018）年）



(3) 駐輪環境に関する状況

ア 自転車駐車場設置状況

区内には堀切駅を除く各駅に区営もしくは民営の自転車駐車場が整備されているほか、バスアンドライドのための無料の自転車駐車場も整備されています。このうち、竹ノ塚駅、綾瀬駅、西新井駅、北千住駅、六町駅の乗入台数が特に多くなっています。また、北綾瀬駅や六町駅、西新井駅等では区営自転車駐車場の定期利用のキャンセル待ちが多く発生しています。

区営自転車駐車場のキャンセル待ちが多い理由としては、駅至近にあるにもかかわらず、周辺の民間駐輪場と比較しても定期利用料金が安価であることあげられます。足立区は自転車駐車場の6割以上を民営駐輪場に依存しており、今後エリアデザイン等の進捗により駅周辺の開発が進んだ場合、既存の民営駐輪場の用途転換も想定されることから、今後は区営自転車駐車場の確保に加え、補助制度を活用した民営駐輪場の積極的な誘致など自転車駐車場を確保していく必要があります。

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

(出典：令和4年度調査駅前放置自転車等の現況と対策をもとに作成)

表 2.3 各駅自転車駐車場収容台数等



イ 自転車駐車場の定期利用料金

(ア) 定期利用料金の推移

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

表 2.4 定期利用料金の推移

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

(イ) 他区の定期利用料金

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

(ウ) 官民別定期料金

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

表 2.5 月当たりの駐輪場定期料金の比較(足立区調査)

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

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



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

(エ) 自転車駐車場等の管理について

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

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

表 2.6 自転車駐車場等の管理について

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

(オ) 民営自転車駐車場補助金交付制度

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

《過去の設置費補助実績》

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

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



(カ) 自転車放置状況及び放置率

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

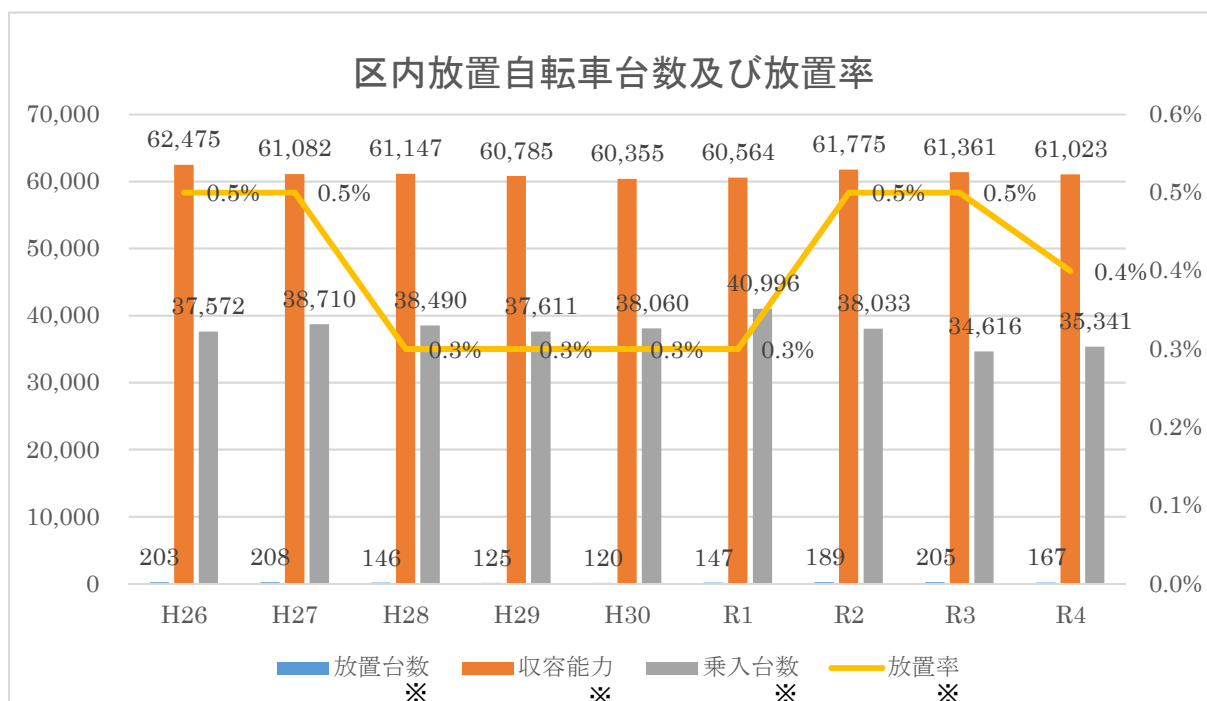


図 2.16 区内放置自転車台数及び放置率

表 2.7 区内放置自転車台数(台)及び放置率(%)

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

※自転車放置率：駅周辺の自転車駐車場等への乗入台数に占める放置台数の割合

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

※収容能力：自転車駐車場内に収容可能な自転車の台数をいう。

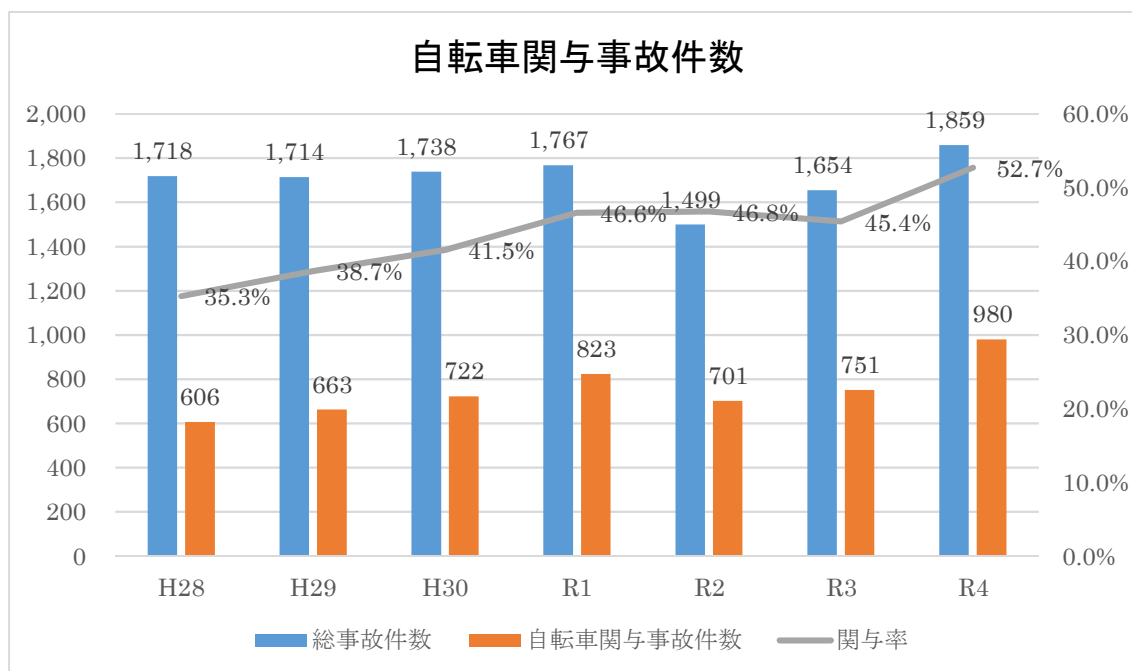
※乗入台数：調査時における放置台数と実収容台数を合わせた台数をいう。



(4) 自転車事故等に関する状況

ア 自転車関与事故の発生状況

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

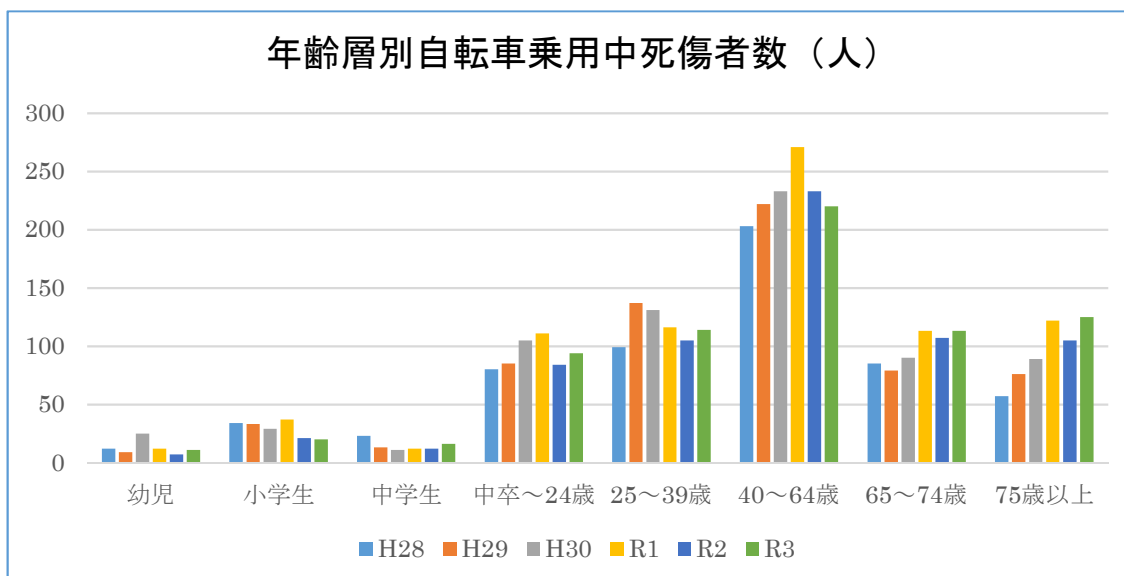


(出典：(警視庁) 都内自転車の交通事故発生状況、第11次足立区交通安全計画を基に作成)

図 2.17 自転車関与事故件数

イ 年齢層別死傷者数

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



(出典：(警視庁) 東京の交通事故より作成)

図 2.18 年齢層別自転車乗車中死傷者数



ウ 自転車の事故原因等

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

表 2.8 自転車の事故原因（令和4年）

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

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

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

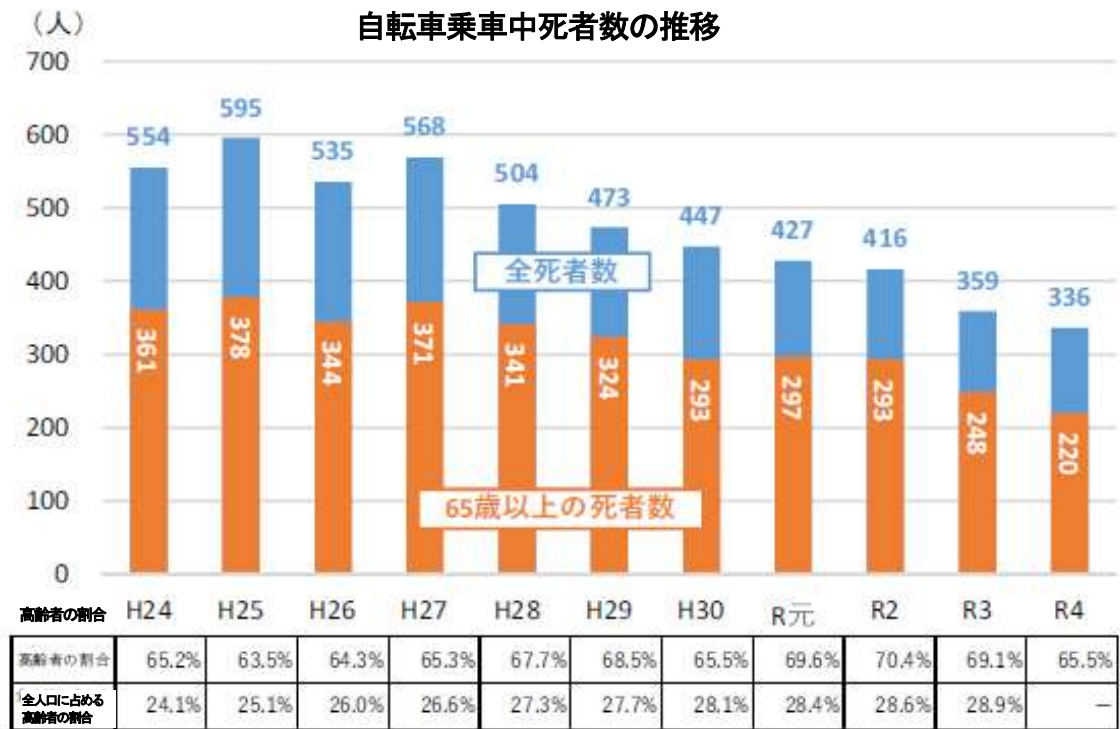
表 2.9 （道路形状別・事故類型別）都内自転車関与事故件数

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

（出典：警視庁 自転車事故分析資料（2022年中）を基に作成）



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



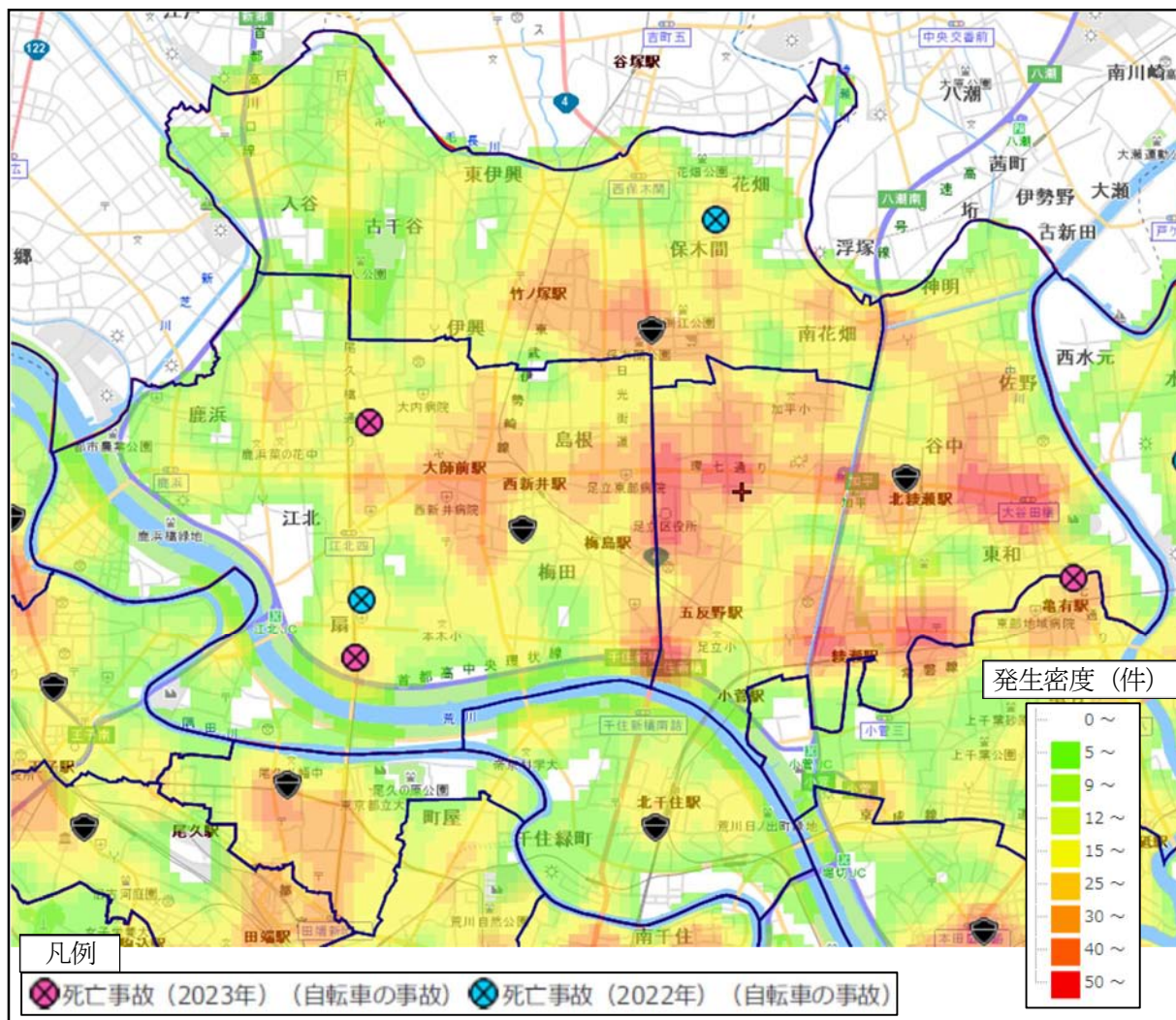
(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 2.19 自転車乗車中死者数（第1・第2当事者）の推移



エ 自転車関与事故発生箇所

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



(出典：警視庁HP引用加工)

図 2.20 自転車関与事故発生箇所



オ 自転車の交通安全啓発に関する現状

現在実施している区民向けの主な啓発事業について以下に示します。

(ア) 小学3年生自転車免許証

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

表2.10 自転車交通安全教室参加者数

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



自転車交通安全教室



足立区自転車安全運転免許証(見本)

(イ) 中学生・高校生へのスタントマンによる教室

スタントマンを活用した体験型交通安全教室は、在校中に1回受講できるように、3年に1回、区立中学校及び都立高校の全校生を対象に実施しています。

スケアード・ストレイト(「恐怖を直視させる」と言われる教育技法で、実際の交通事故を再現し、ルール・マナー違反が招く重大な結果を直視することで交通安全意識向上を図っています。

表2.11 体験型交通安全教室参加者数

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



スタントマンによる交通安全教室

**(ウ) その他の交通安全教室**

住区センターや幼稚園・保育園等で交通安全教室を実施しています。

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

表 2. 1 2 交通安全教室開催数

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



警察署員による交通安全教室

(エ) 交通安全ポスターコンクール

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



商業施設での掲示の様子



令和4年度金賞作品の一例



【コラム】

自転車安全利用五則

① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

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



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

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



普通自転車歩道通行可



② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

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



③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



⑤ ヘルメットを着用

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



④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



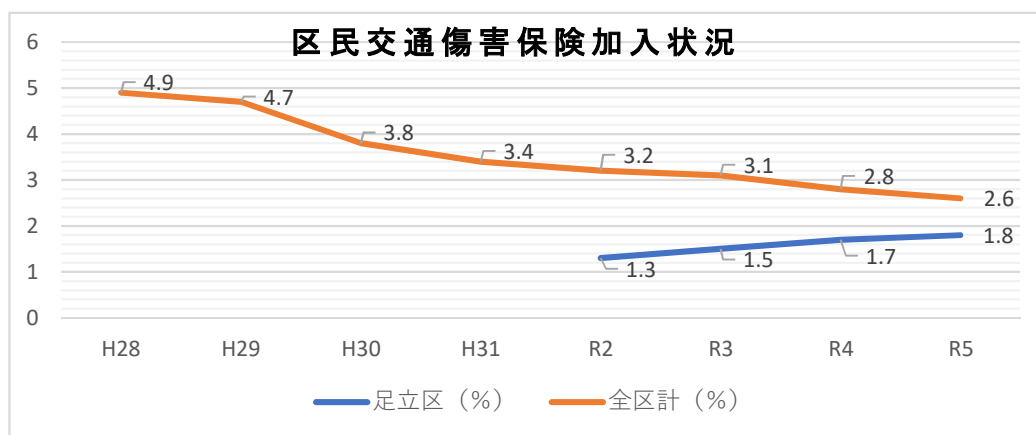


カ 自転車損害賠償責任保険

自転車は多くの方が手軽に利用できる一方、事故が発生した際には、被害者になるだけでなく、加害者になる可能性もあります。自転車損害賠償責任保険は、自転車の利用によって生じた損害を賠償するための保険です。

足立区では令和2（2020）年4月1日に施行された「足立区自転車の安全利用に関する条例」により、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務付けられました。東京都においても同様に義務化されています。

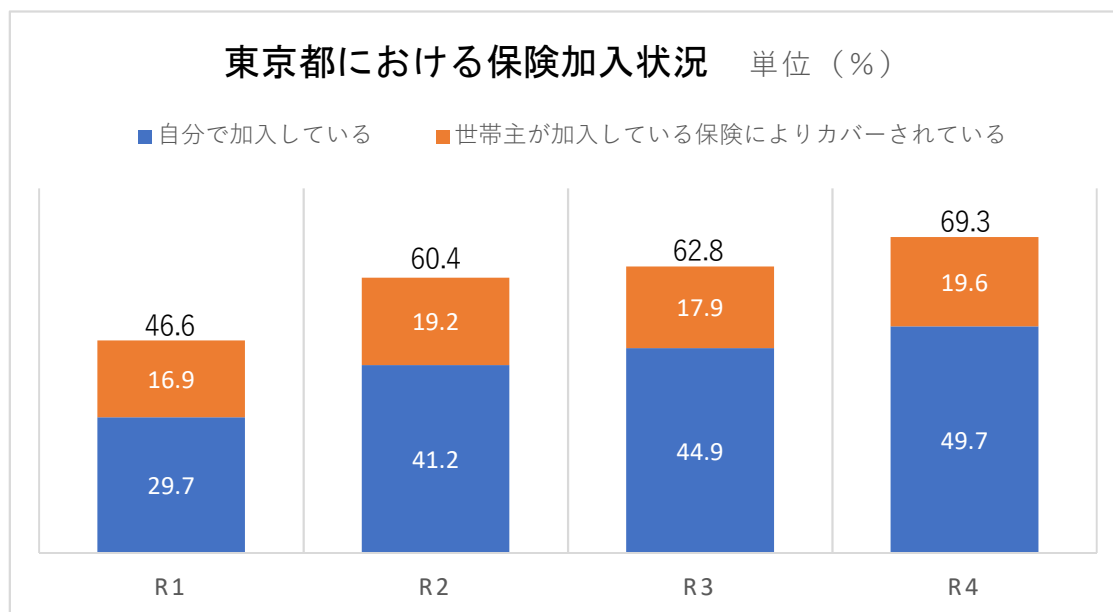
また、区では、これに合わせて区民交通傷害保険制度を導入し、保険加入の促進に取り組んでいます。現在23区中16区が、区民交通傷害保険を実施していますが、全体の加入率は減少しています。一方、足立区民の加入者数は令和5年度で12,234人（1.8%）と制度開始以降、増加傾向にあります。



（出典：区民交通傷害保険担当者説明会資料を基に作成）

図 2.21 区民交通傷害保険加入状況

東京都全体では、自転車損害賠償責任保険の自転車利用者の保険加入率は着実に伸びており、約7割の都民が何らかの保険に加入しています。しかし、未加入の方が3割程度いることから、さらなる保険加入の勧奨が必要です。



（出典：令和元年～4年「東京都自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等に関する加入状況調査」をもとに作成）

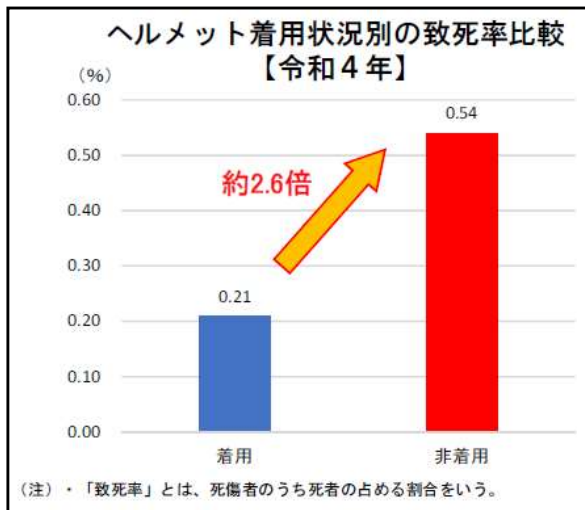
図 2.22 東京都における保険加入状況



キ 自転車ヘルメット着用努力義務化

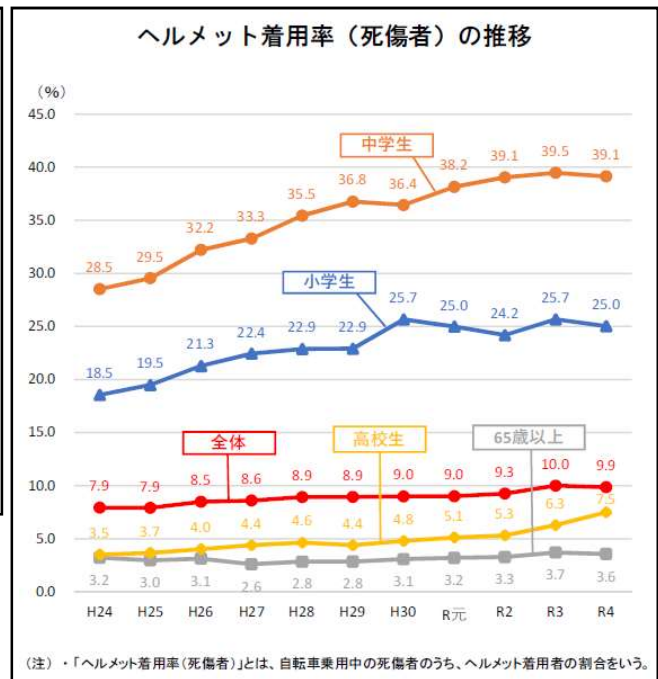
令和5年4月1日の道路交通法の改正により、全年齢で自転車に乗る際のヘルメット着用が努力義務化されました。これは自転車利用者の死亡事故の原因の7割が頭部への損傷であり、ヘルメット非着用時の致死率は着用時と比較して約2.6倍も高くなっているからです。

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



(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 2.23 ヘルメット着用状況別の致死率比較



(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 2.24 ヘルメット着用率（死傷者）の推移

足立区自転車用ヘルメット補助制度

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

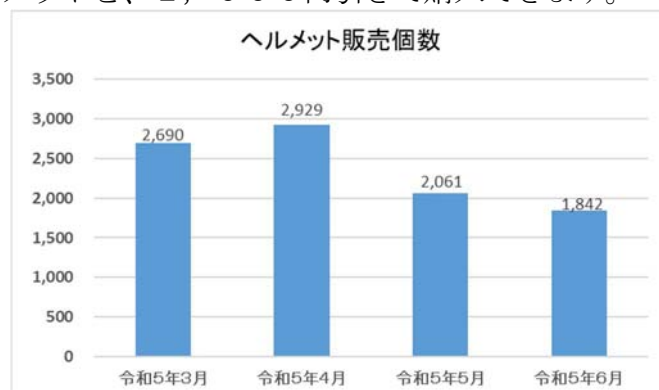


図 2.25 足立区自転車用ヘルメット補助制度の令和5年6月までの実績

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

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



【コラム】

自転車事故による高額な賠償事例が発生しています

<事例1>

賠償金9,521万円（平成25（2013）年7月：神戸地裁判決）

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

<事例2>

賠償金9,266万円（平成20年6月：東京地裁判決）

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





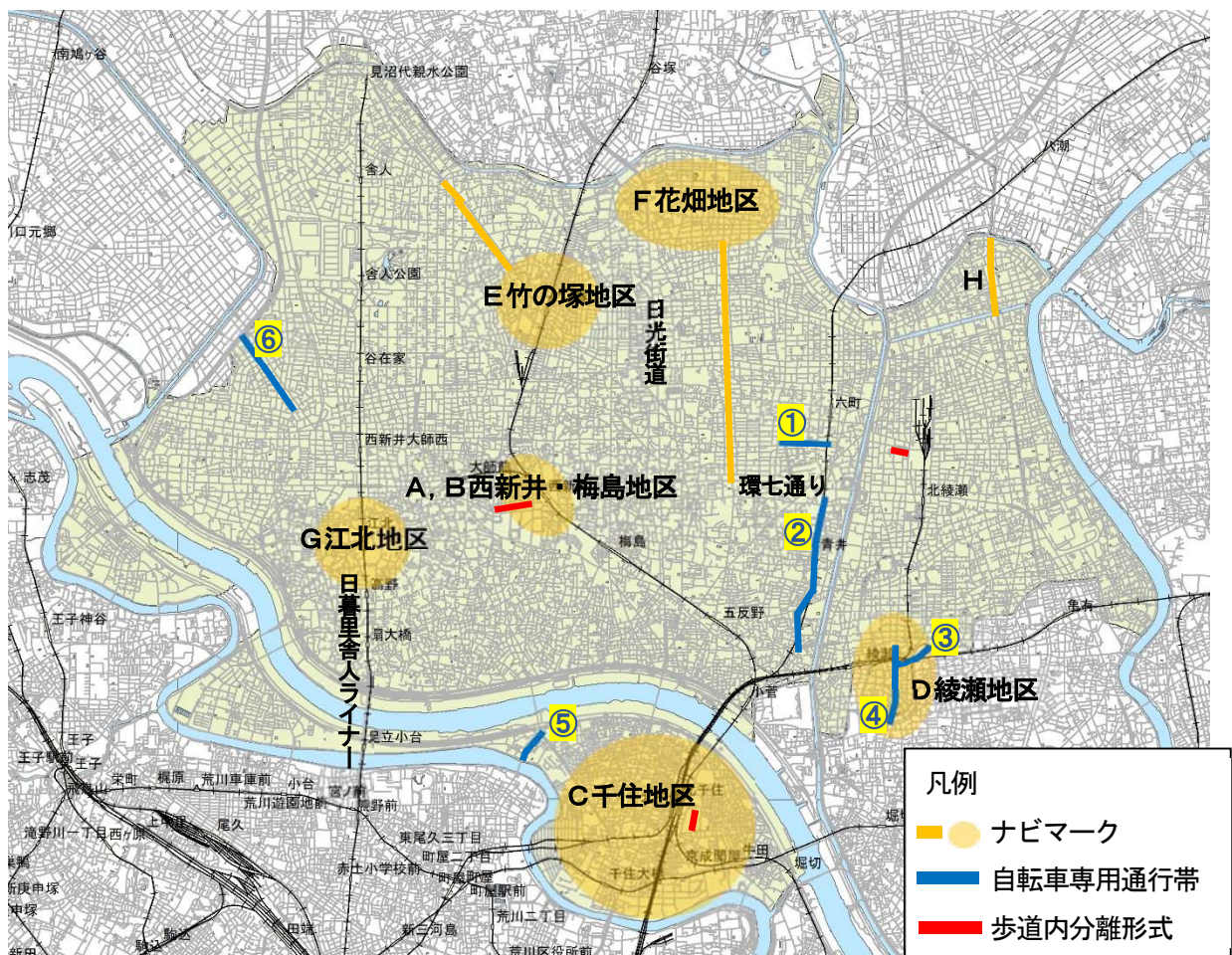
(5) 自転車走行空間整備状況

ア 整備種別箇所及び整備延長

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

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

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



※①～⑥は次頁「自転車専用通行帯整備延長」路線番号

図 2.26 ナビマーク・自転車専用通行帯整備箇所図



表 2.13 ナビマーク整備延長（足立区による整備）

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

表 2.14 自転車専用通行帯整備延長

No	整備箇所	路線名等	整備者	距離(m)※
①	六町二丁目1番 ～六町一丁目16番先	環七北通り (補助第258号線)	都	520
②	青井五丁目13番地先 ～西綾瀬四丁目6番地先	補助第140号線	都	3,190
③	東綾瀬一丁目9番地先 ～綾瀬三丁目12番地先	区道綾瀬312	区	670
④	綾瀬二丁目2番地先 ～東綾瀬一丁目7番地先	川の手通り (補助第109号線)	都	1,580
⑤	千住桜木二丁目12番地先 ～千住桜木二丁目16番地先	尾竹橋通り (補助第100号線)	都	700
⑥	鹿浜七丁目12番地先 ～加賀一丁目19番地先	おしべ通り (補助第251号線)	区	1,800
※ 距離は双方向の整備延長		合計		8,460



イ サイクリングロードの指定

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



図 2.27 サイクリングロード位置図



【コラム】

荒川下流河川敷利用ルール（令和4（2022）年7月）

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

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

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

<マナー>

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

<河川敷道路の目的>

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

<自転車の怖さを知って利用>

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

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

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

荒川河川敷道路の自転車走行写真等



都市農業公園で休憩するサイクリスト



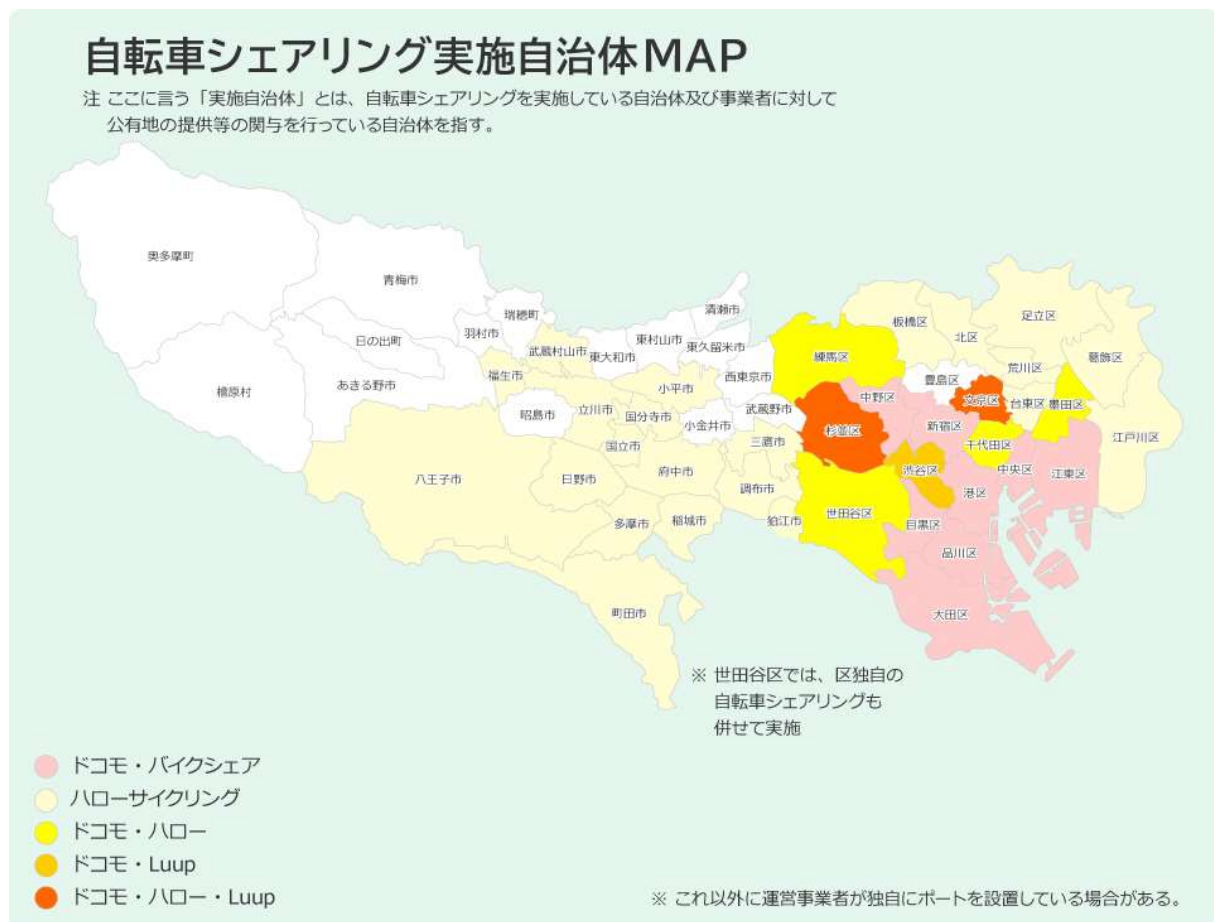
(6) 自転車シェアリングの取組み

ア 自転車シェアリングの現状

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

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

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



(出典：東京都環境局自転車シェアリングHP)

図 2.28 自転車シェアリング実施自治体 MAP



イ 区内シェアサイクルの取組状況

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

サイクルステーション目標数 (※) 212か所

サイクルステーション設置数 140か所 1124台分 (令和5年6月現在)

(※) 概ね4か所/km²以上設置することで、徒歩3～4分程度で到達できるステーションを令和6年3月までの実証実験期間中に212箇所設置することを目標としている。

現在、公園や公共施設への設置を進めており、ほぼ目標数に到達する予定である。

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

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

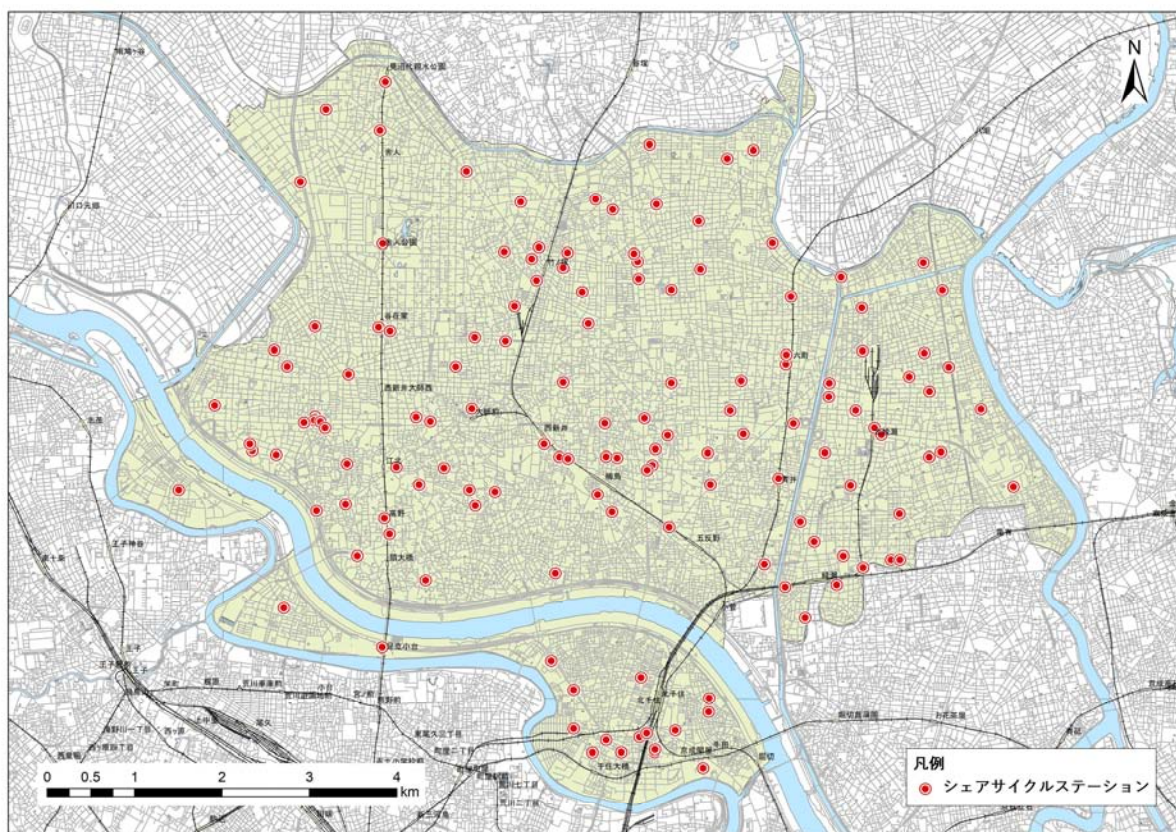


図 2.29 シェアサイクルステーションの配置図



ウ 区内シェアサイクルの利用状況

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

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

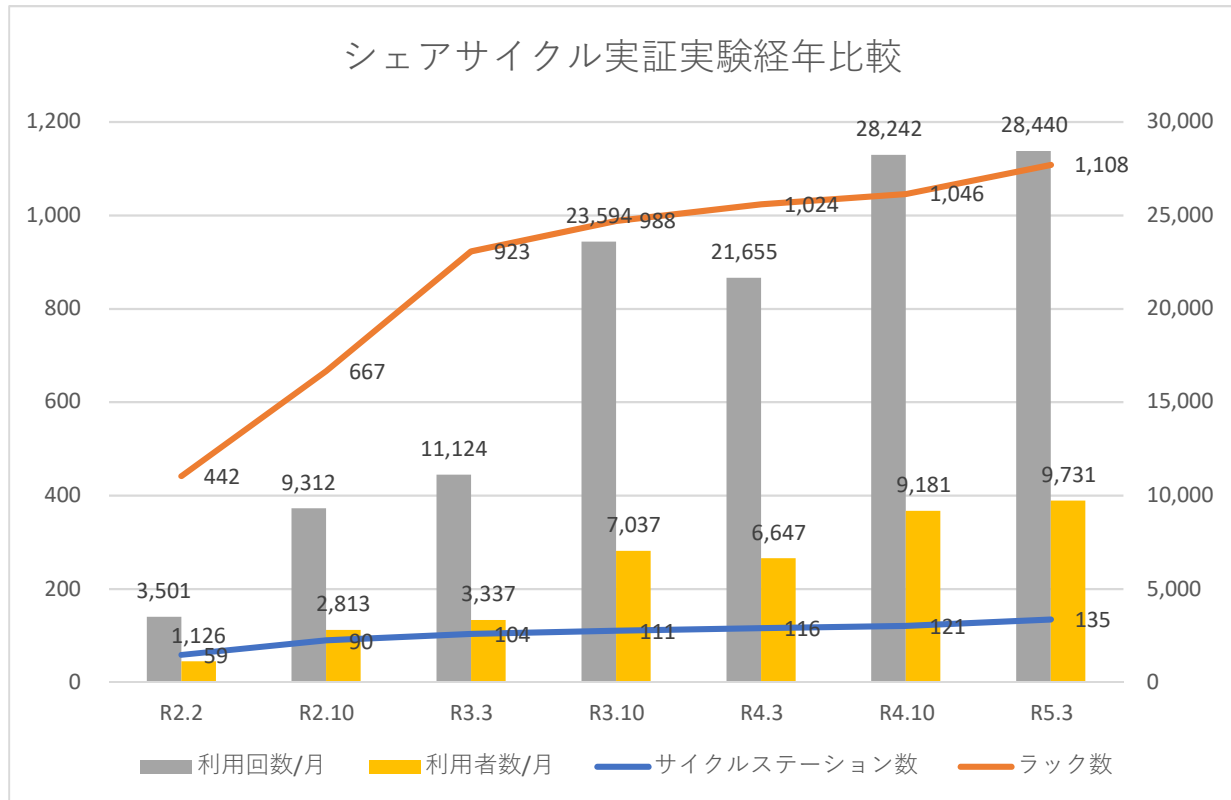
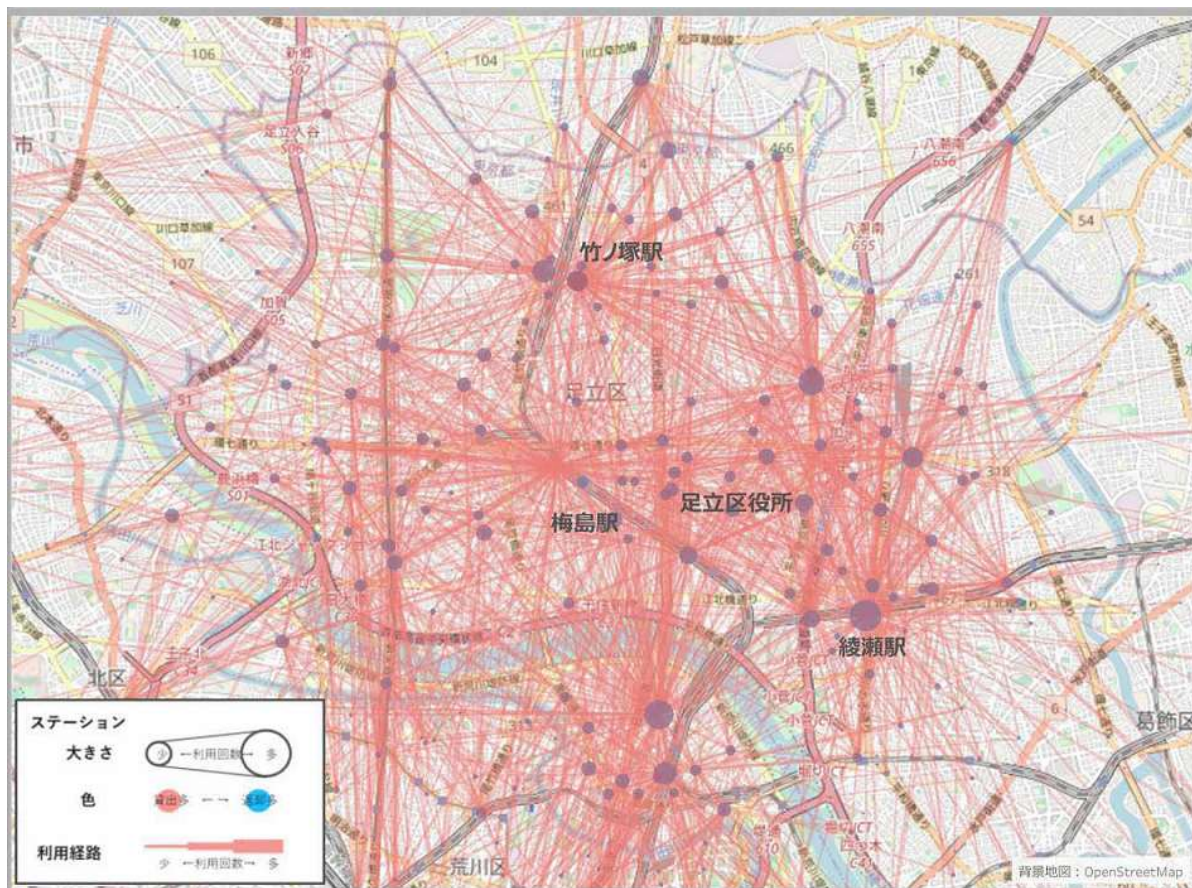


図 2.30 シェアサイクル実証実験経年比較



エ 区内シェアサイクルの移動実態

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



利用回数：貸出18,285回 返却18,935回（2023年2月実績）

図 2.31 シェアサイクル貸出返却経路図



オ 区内シェアサイクルの利用実態考察

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

表2.15 令和5年7月の利用データ

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

【考察】

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

(※) 事業者からのヒアリング



(7) ビューティフル・ウィンドウズ運動

ア 自転車盗難の状況

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

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

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

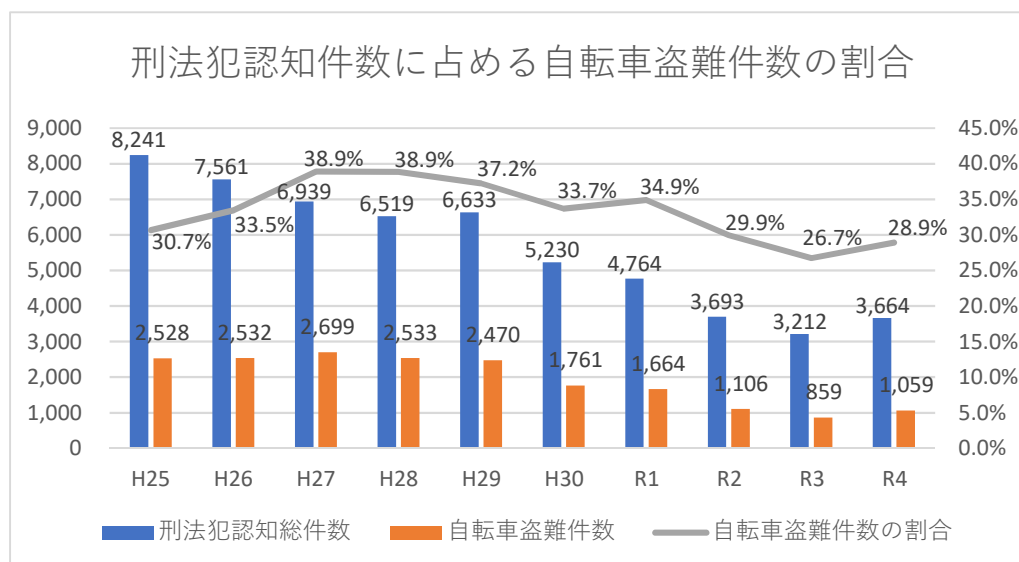


図 2.32 刑法犯認知件数に占める自転車盗難件数の割合



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

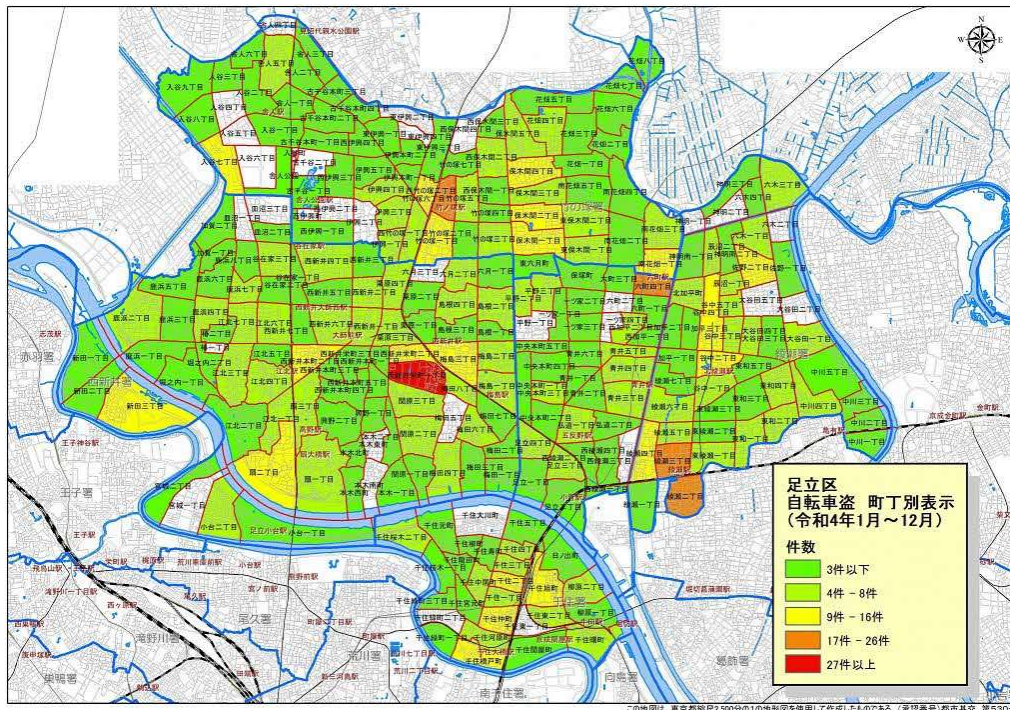


図 2.33 区内地区別自転車盗難の状況



イ 放置自転車撤去と無料引取制度

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

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

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

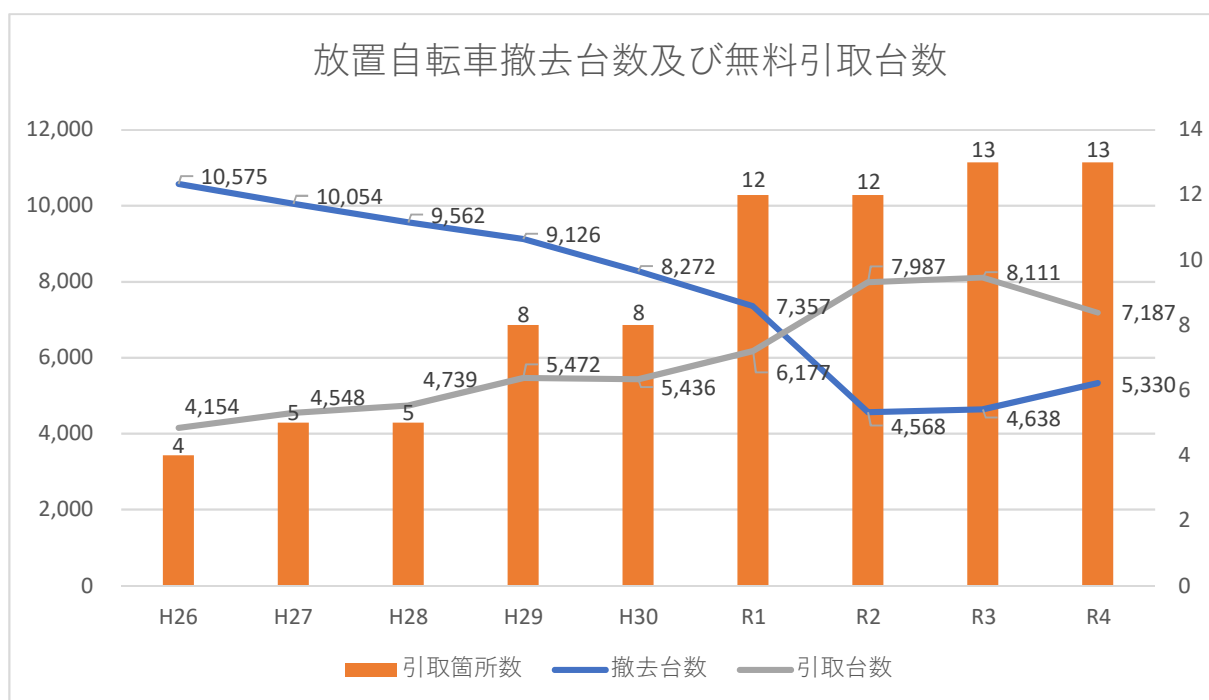


図 2.34 放置自転車撤去台数及び無料引取台数



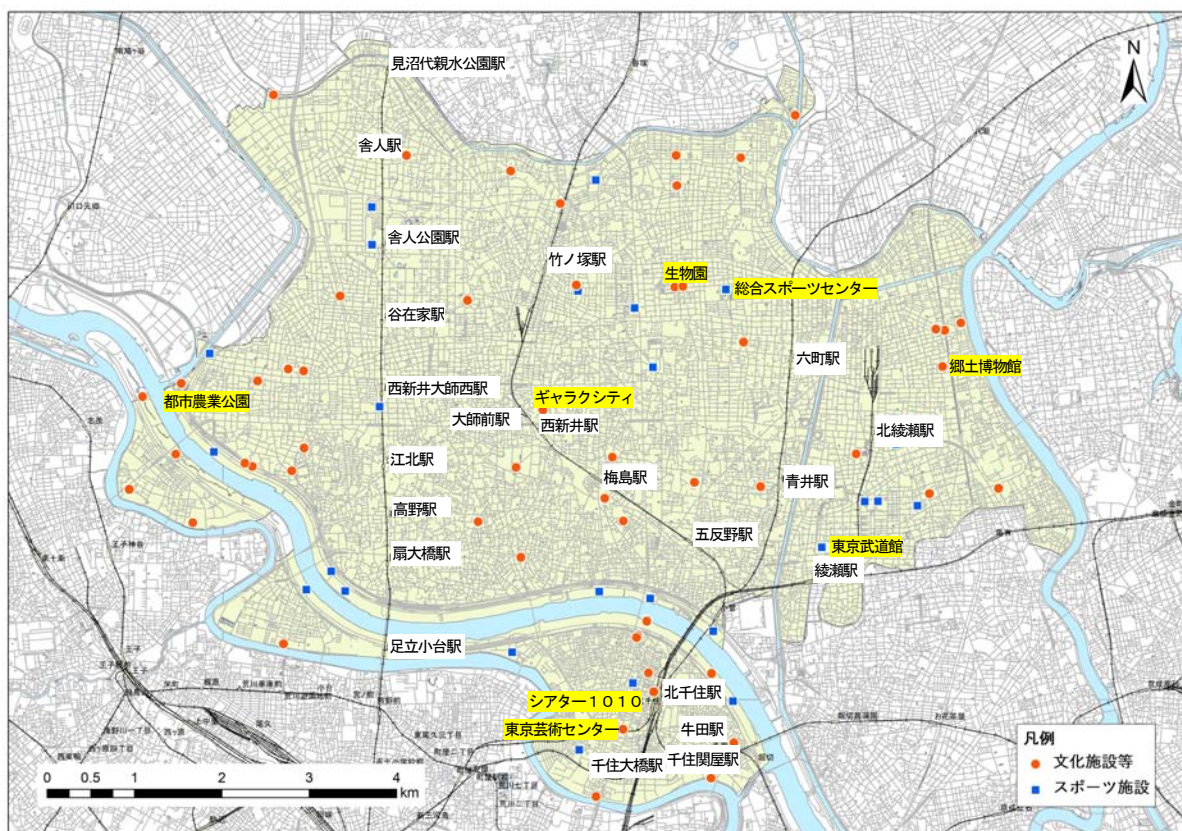
(8) 自転車利用に関連する区内主要施設

ア スポーツ・文化施設等

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

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

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



(出典：足立区 HP 施設案内を基に作成)

図 2.35 スポーツ・文化施設等の配置図

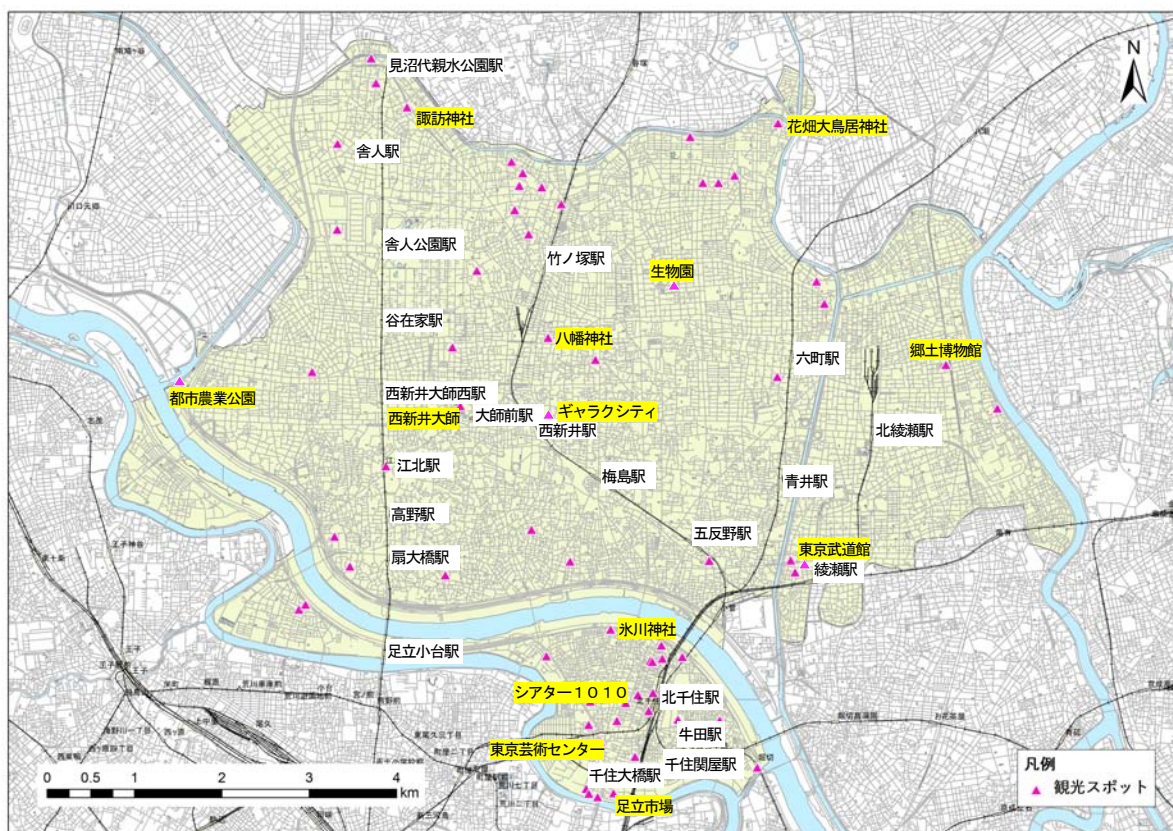


イ 主な観光施設及び観光イベント

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

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

今後、自転車での移動を活用した様々な事業展開が期待されます。



(出典：足立区観光交流協会 HP を基に作成)

図 2.36 観光スポットの配置図



3 現状と課題の整理

アンケート結果を考慮して加筆修正

(1) 現状のまとめ

足立区における自転車交通に関する現状
<p>【上位計画等との関係性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国及び都の自転車活用推進計画との整合を図る。 ・区の上位計画等には、走行環境空間や駐輪場の整備充実、ルールマナー向上、保険の加入促進、コミュニティサイクルの拡充、脱炭素に向けた利用拡大、地域活性化等の記載がある。
<p>【地勢】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区内全域はほぼ平坦であり、高低差もなく自転車利用に適した地形である。
<p>【自転車利用のメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車は5 km程度の短距離移動では、他の交通手段と比べ短時間で移動が可能な交通手段であり、自動車からの転換の可能性が高い。 ・自転車利用による環境面や健康面に関する有効性も示されている。
<p>【自転車の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区内の自転車保有台数は23区平均と比較しても高く、都全体でも電動アシスト自転車が増加している。 ・足立区の自転車の分担率は23区平均（13.1%）を大きく上回り22.9%である。 ・区内における自転車利用は西部では南北方向、東部では東西方向が多い。
<p>【駐輪施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放置率は23区最低値を継続しており、総駐車台数はほぼ充足している一方、日暮里・舎人ライナー沿線各駅での放置自転車が多くみられる。 ・駅至近の区営自転車駐輪場では多くの定期利用キャンセル待ちが出ている状況であるが、その原因としては、20年以上変更されていない民間駐輪場より安い料金設定が一因として考えられる。 ・今後、エリアデザイン等により駅周辺の開発が進むと、民営駐輪場の用途変えが想定され、駐輪施設の不足も懸念される。 ・管理業務については、経費のほとんどが人件費であり、最低賃金等の上昇により毎年経費が増加していることから、今後は管理方法の見直しやDX化を推進するなど効率的な運営が必要である。
<p>【自転車に関する事故】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車に関与する事故は増加傾向にあり、令和4年度は23区で最も多くなっている。 ・事故原因は安全不確認が多く、また自転車事故の多くは高齢者が関与している。 ・事故発生箇所は幹線道路のほか、主要駅周辺で多く発生している。 ・区民への交通安全啓発はこれまでも実施されているが、さらなる啓発が必要である。 ・自転車利用者への保険加入義務化後、啓発活動や区民交通傷害保険制度等にも取り組んだ結果、保険加入率は増加している。 ・自転車利用時のヘルメット着用が努力義務化されたが、着用率は低い。



足立区における自転車交通に関する現状
【自転車走行環境の整備】 <ul style="list-style-type: none">・主要駅周辺での自転車ナビマークの整備は進んでいるが、自転車走行環境の柱となる自転車専用通行帯の整備はあまり進んでいない。・行政区域を超えたサイクリングロードの整備も進んでいない。
【自転車シェアリング】 <ul style="list-style-type: none">・社会実験への取組後、着実に利用者が増加している。・利用率が高くなることにより、環境負荷軽減に貢献している。
【ビューティフルウィンドウズ運動】 <ul style="list-style-type: none">・刑法犯認知件数のうち約3割を自転車盗が占めており、無施錠の自転車が大型店舗や自宅で盗難にあうケースが多い。・自転車無料引取制度を始めたことにより、放置自転車が減少している。
【区内主要施設と自転車利用】 <ul style="list-style-type: none">・公共交通を保管するアクセス手段として、スポーツ文化施設等への自転車による移動や、観光イベントと合わせたシェアサイクルの活用などが期待される。

現状の整理から、利便性や安全性、防犯等の課題が明らかにされるとともに、今後の活用のしかたによっては区のイメージアップや環境面での効果につながっていくことがわかりました。



アンケート結果を考慮して加筆修正

(1) 課題整理

現状のまとめを踏まえ、安全性や利便性確保を見据え、将来的な新たな自転車の活用方法も考慮し、3つのテーマに分けて課題を整理します。

課題
<p>【環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平坦な地形を活かし、走行環境や駐輪環境を整備し、さらに自転車が活用しやすい環境整備を進める。 ・自転車の移動実態に即した自転車ネットワークを構築し、自転車走行空間などの整備を計画的に進める。 ・今後の自転車利用動向を考慮し、持続可能な駐輪施設のあり方を検討する。
<p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・23区で最も多い自転車関与事故件数を減少させる。 ・あらゆる世代を対象とした自転車利用安全教育を推進する ・自転車保険への加入やヘルメット着用に加え、道交法遵守について啓発を進める。 ・不法投棄や自転車盗難を減少させ、刑法犯認知件数削減に寄与する。
<p>【利活用の促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の軽減や健康面での効果を発信し、さらなる利活用に繋げる。 ・シェアサイクルステーションを増やし、シェアサイクルの利用による観光資源への新たなアクセスを確立し地域活性化を図る。 ・都市農業公園などのサイクリストの休憩地をPRするとともに区外のサイクリングロードと連携するなどサイクリングの拠点としての魅力向上を図る ・友好都市等との連携によるサイクルイベントなどの実施を検討する。



第3章 目指すべき将来像と基本目標

1 自転車活用推進計画の目指すべき将来像

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

協創力をつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立

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

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

目指すべき将来像

サステイナブル サイクルシティ あだち
～快適で豊かな暮らしを目指して～

SDGs 未来都市である足立区において、自転車の利活用を通して持続可能なまちづくりを進めるとともに、区民の健康や安全を確保していきます。

SDGsの関連する目標を以下に示します。





2 3つの基本目標

上記で掲げた将来像達成に向けた3つの基本目標を以下の通りとします。

基本目標 1



【都市環境】

快適に自転車が利用できる 都市環境の形成

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

基本目標 2



【安全・安心】

誰もが自転車を安心・安全に 利用できる環境の醸成

交通安全教育や交通安全対策の推進、不法投棄や盗難防止対策、自転車の点検・整備の啓発等により、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境づくりを目指します。

基本目標 3



【自転車利活用】

多様な目的による自転車活用 の推進と地域活性化

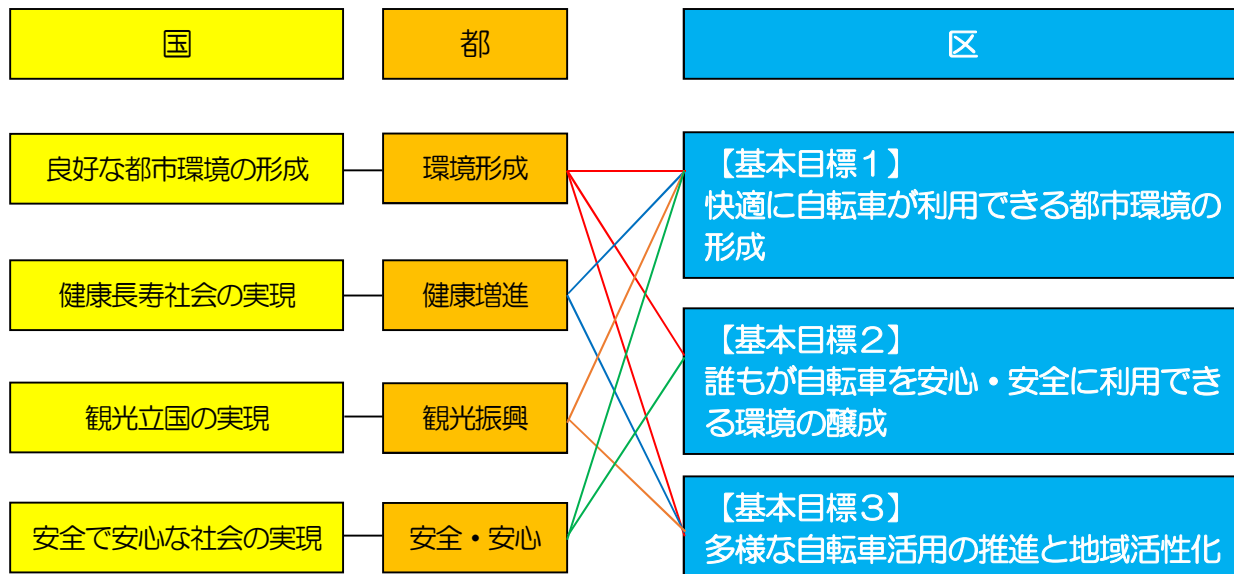
自転車利用の手軽さを活かし、来街者へのシェアサイクル活用を積極的にPRし、区内の名所やスポットの回遊促進などを通じ区内の経済活性化や観光振興にも寄与し、賑わいのあるまちづくりを目指します。



3 国・都の計画との関連性

国や都が定める自転車活用推進計画と本計画との関連を以下に示します。

本計画では、目指すべき将来像の実現に向けて、3つの基本目標を設定し施策を構成していきます。





4 施策体系

基本目標及び目標達成のための3つの柱を踏まえ、実施すべき施策を以下に示します。
 なお具体的な施策内容については第4章に示します。

基本目標	分野	基本目標	施策（仮）
サステイナブルサイクルシティ あだち ～快適で豊かな暮らしを目指して～	都市環境	【基本目標1】 快適に自転車が利用できる都市環境の形成	施策は検討中
	安心・安全	【基本目標2】 誰もが自転車を安心・安全に利用できる環境の醸成	
	自転車利活用	【基本目標3】 多様な目的による自転車活用の推進と地域活性化	