



第3章 現状及び課題の整理

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

1 現状の整理

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



| 足立区における自転車に関する現状 | |
|--------------------------|--|
| 【自転車に関する事故】 | |
| ① | 自転車が関与する事故は増加傾向にあり、令和4年度は23区で最も多くなっている。 |
| ② | 事故原因は安全不確認が多く、また自転車事故の多くは高齢者が関与している。 |
| ③ | 事故発生箇所は幹線道路のほか、主要駅周辺で多く発生している。 |
| ④ | 区民への交通安全啓発はこれまでも実施されているが、さらなる啓発が必要である。 |
| ⑤ | 自転車利用者への保険加入義務化後、啓発活動や区民交通傷害保険制度等にも取り組んだ結果、保険加入率は増加している。 |
| ⑥ | 自転車利用時のヘルメット着用が努力義務化されたが、着用率は低い。 |
| 【自転車走行環境の整備】 | |
| ① | 主要駅周辺での自転車ナビマークの整備は進んでいるが、自転車走行環境の柱となる自転車専用通行帯の整備は進んでいない。 |
| ② | 自転車走行環境整備に対する区民要望が多い |
| ③ | 行政区域を超えたサイクリングロードの整備も進んでいない。 |
| 【自転車シェアリング】 | |
| ① | 社会実験への取組後、着実に利用者が増加している。 |
| ② | 利用率が高くなることにより、環境負荷軽減に貢献している。 |
| 【ビューティフルウィンドウズ運動】 | |
| ① | 刑法犯認知件数のうち約3割を自転車盗が占めており、無施錠の自転車が大型店舗や自宅で盗難にあうケースが多い。 |
| ② | 自転車盗の被害者は10～20代の若年層が半数以上を占めている。 |
| ③ | 自転車無料引取制度を始めたことにより、放置自転車が減少している。 |
| 【区内主要施設と自転車利用】 | |
| ① | 公共交通を保管するアクセス手段として、スポーツ文化施設等への自転車による移動や、観光イベントと合わせたシェアサイクルの活用などが期待される。 |

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



2 課題の整理

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

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