



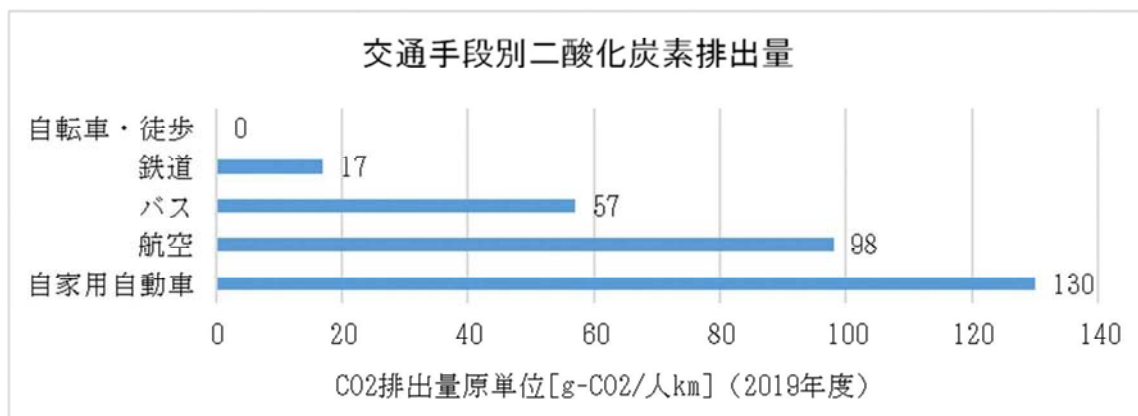
第6章 自転車利活用に関する現状と課題

1 自転車の特性

(1) 二酸化炭素排出削減効果（環境負荷の軽減）

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

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

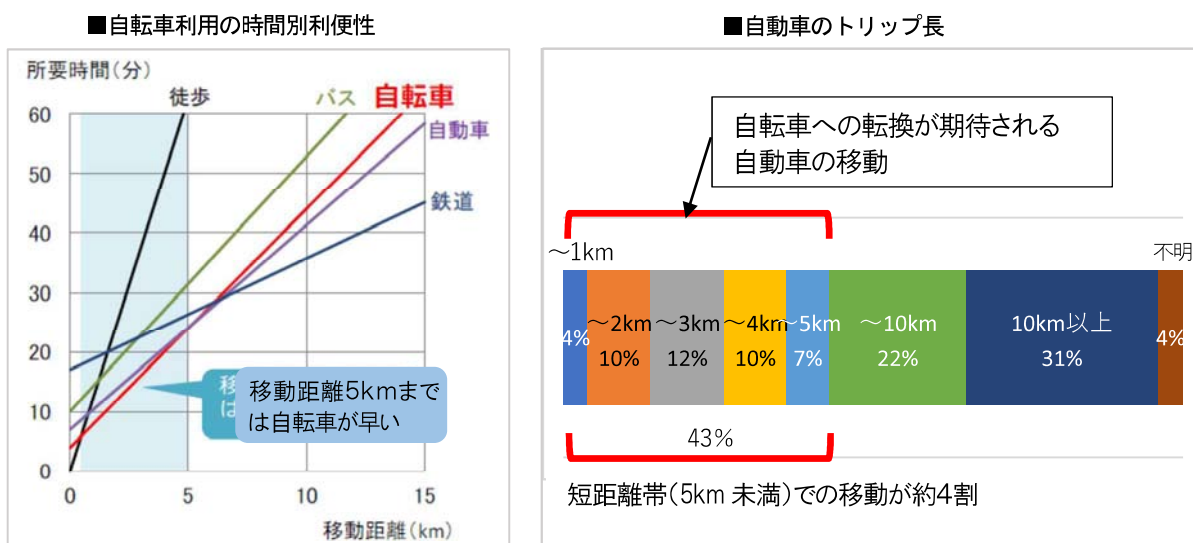


(出典：国土交通省HP（輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客））を参考に作成)

図 6.1 交通手段別二酸化炭素排出量（旅客）

(2) 近距離移動の利便性

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



出典:新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料(2007年)を編集



(3) 健康に関する有効性

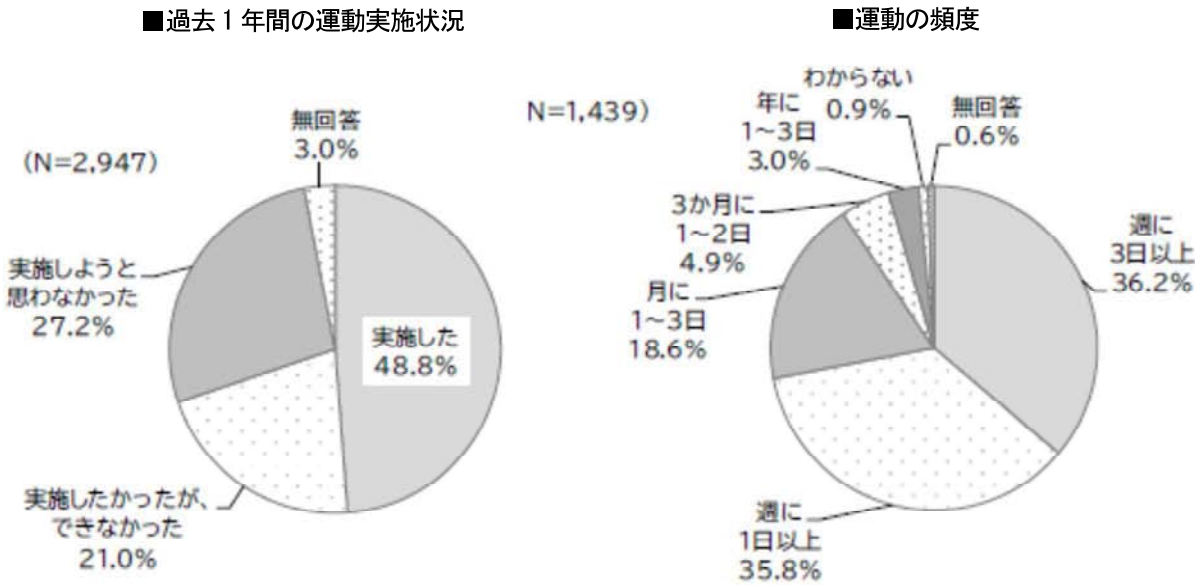
自転車は、ジョギングやランニングに比べて足や膝への負担が少ないことから、日頃あまり運動をしていない人でもケガをしにくいメリットがあります。ウォーキング同様に自分自身で速度や負荷をコントロールすることができ、さらに全身を使う有酸素運動なので心肺機能の強化や筋力アップに加えダイエット効果があるうえ、健康寿命を延ばすなども期待できると言われています。また、移動手段として日常生活にも取り入れやすく、満員電車や渋滞などのストレスから解放されるなどのメリットもあります。

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

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

図 6.2 身体活動で消費するエネルギー

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



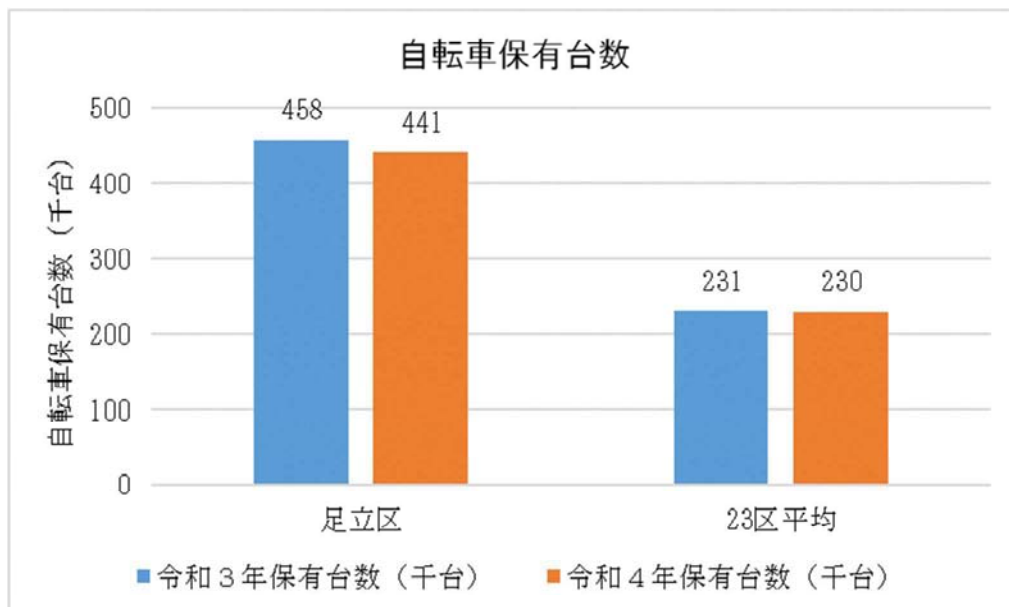
(出典：足立区文化・読書・スポーツに関するアンケート調査報告書(令和4年3月))



2 自転車の保有・利用状況

(1) 自転車の保有状況

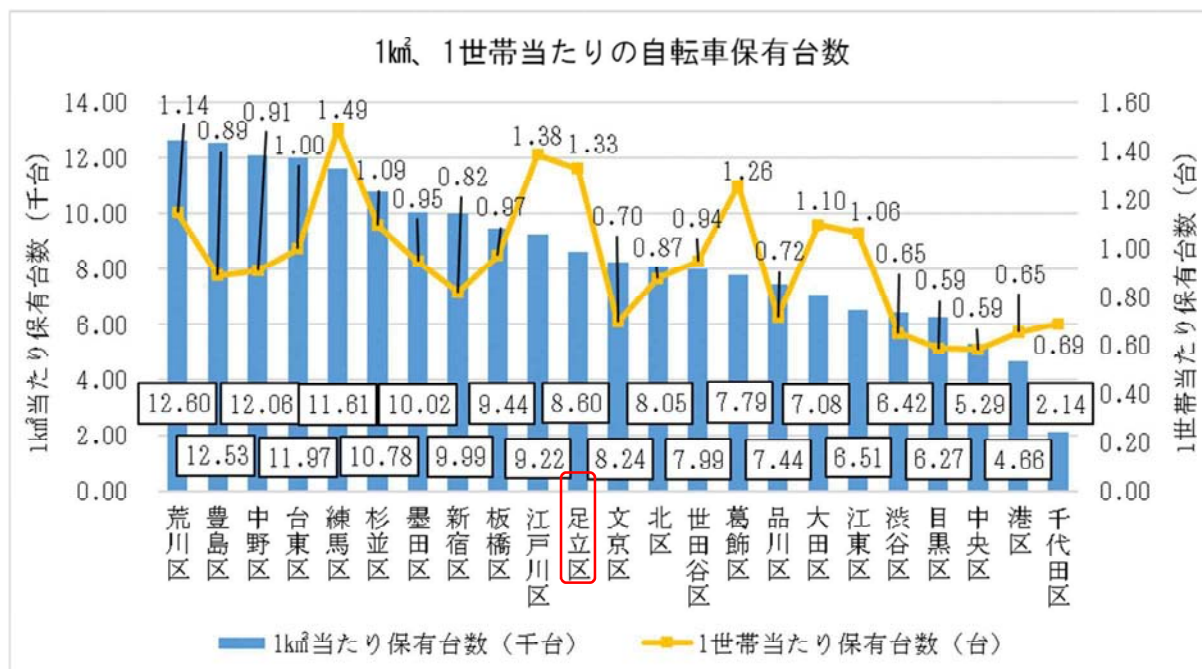
令和4（2022）年の区内の自転車保有台数は441千台で、東京23区の平均と比較すると、約2倍となっています。



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

図 6.3 自転車保有台数

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



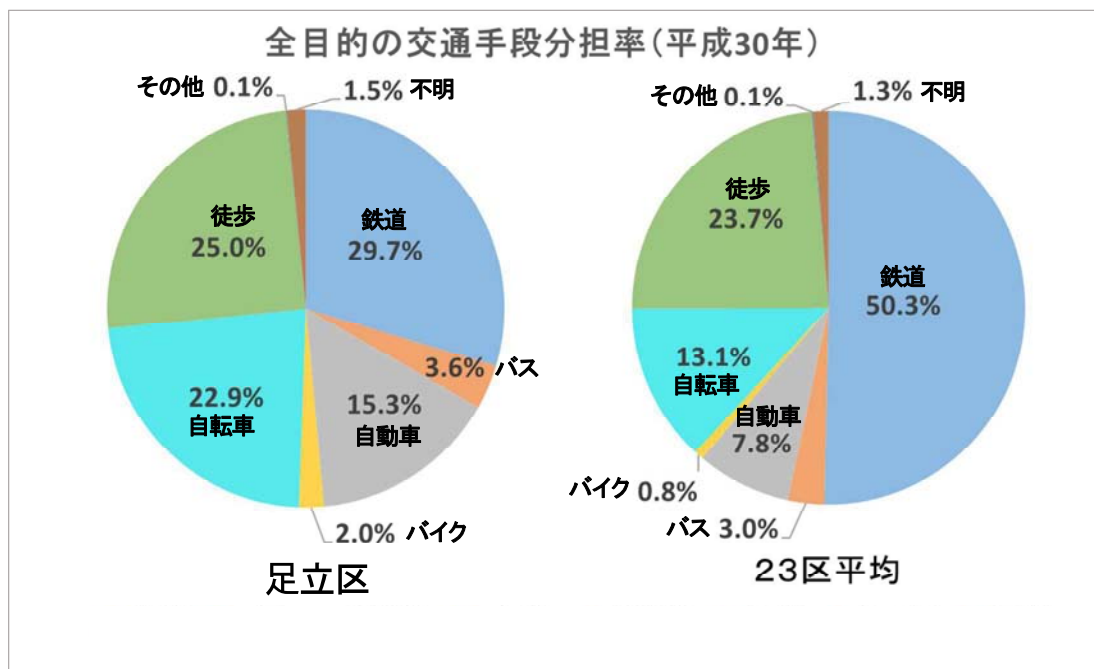
（出典：2021年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書を基に作成）

図 6.4 1km²、1世帯当たりの自転車保有台数



(2) 自転車を交通手段として利用している区民の割合

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



(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)

図 6.5 全目的の交通手段分担率



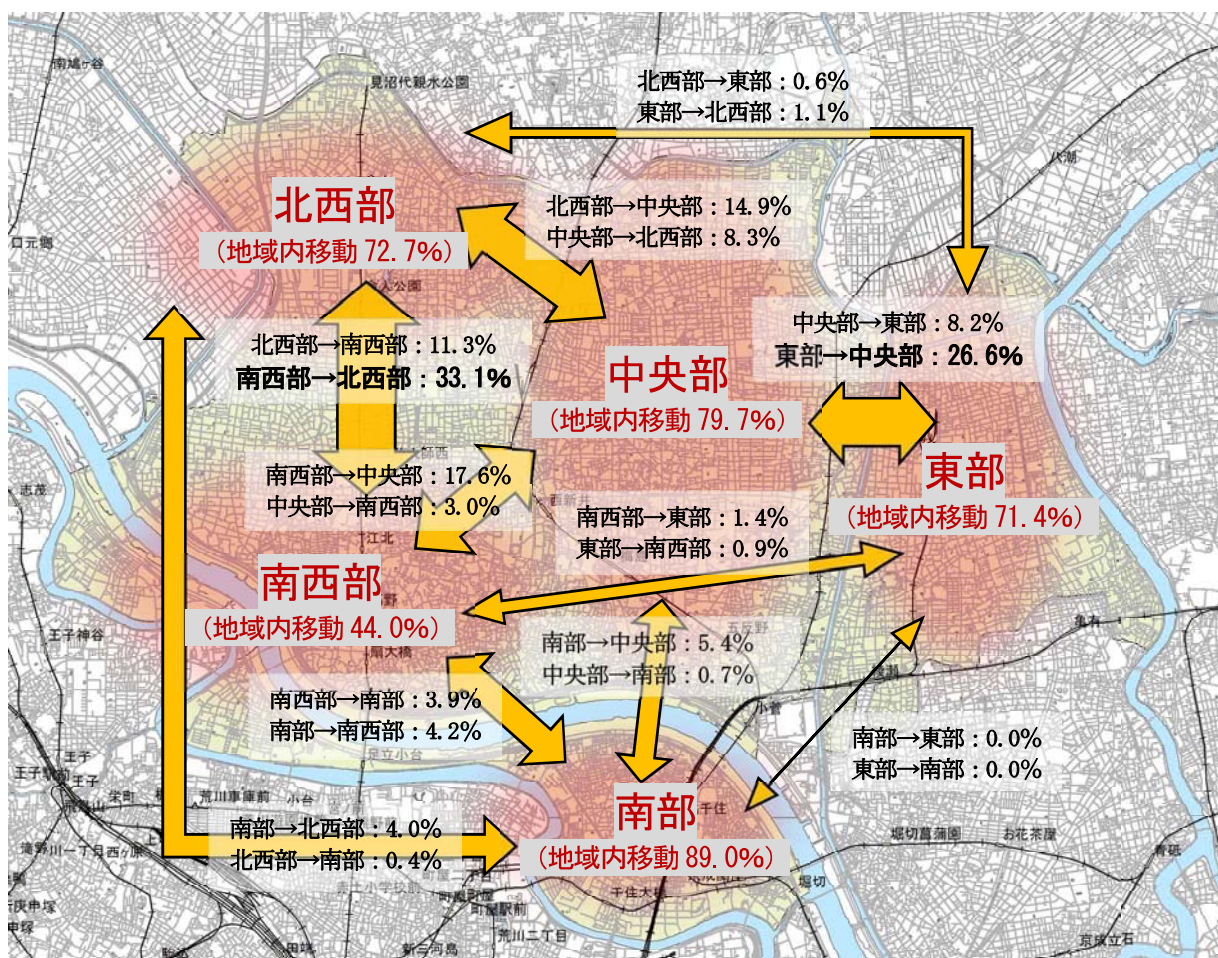
(3) 地域間における移動実態

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

表 6.1 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年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成)

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



3 駐輪環境に関する状況

(1) 自転車駐車場設置状況

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

駅別では、竹ノ塚駅、綾瀬駅、西新井駅、北千住駅、六町駅の乗入台数が多くなっていますが、全体では収容能力台数と比較しても、現時点では余裕があると言えます。

しかし、北綾瀬駅や六町駅、西新井駅等では区営自転車駐車場の定期利用のキャンセル待ちが多く発生しており、その理由は、駅至近にあるにもかかわらず、周辺の民間駐輪場と比較して定期利用料金が安価であることあげられます。

表 6.2 各駅自転車駐車場収容台数等

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)



(2) 自転車駐車場の定期利用料金

ア 定期利用料金の変遷

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

表 6.3 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 カ月と 3 カ月
S59			6 カ月定期追加
H4	2,000 円		1～6 カ月まで月毎に設定
H7			綾瀬北開始 (1,000 円/月)
H12	2,100 円	1,300 円	2 階以上と学生割引開始、障がい者と高齢者免除追加
H13		1,500 円	学生値上
H14		1,700 円	学生値上

イ 他区の定期利用料金

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

ウ 官民別定期料金

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

表 6.4 月当たりの駐輪場定期料金の比較（足立区調査）

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

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



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

エ 自転車駐車場等の管理について

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

表 6.5 自転車駐車場等の管理について

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

総合自転車対策業務委託は、自転車駐車場・街頭指導・移送所を一括管理することにより連携強化や効率的な人員配置などのメリットがあり、自転車の放置や撤去後のトラブル等も減少するなど、近年では、この方式が他区でも導入されています。

今後は、交通系ICカードの全駐輪場での利用化も含め、管理業務のDX化を推進し、さらなる効率的な運営を行うとともに経費削減にも努めていく必要があります。

オ 民営自転車駐車場補助金交付制度

民営駐輪場を整備する際、建設費及び駐車器具整備費や設置後の管理費を補助する制度です。限度額は平置き式で500万円、立体式で1,000万円です。

また、管理費は所有敷地面積に係る固定資産税及び都市計画税相当額を60万円を上限に3年間補助されます。現在、人件費や資材価格が高騰し工事費が上昇していることから、補助制度のさらなる活用に向けて、設置に要する基準単価等の見直しについて検討する必要があります。

《過去の設置費補助実績》

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

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



カ 自転車放置状況及び放置率

自転車放置率(※)は約0.4%を前後しており、23区では最も低い割合を維持しています。自転車駐車場の整備や総合放置自転車対策にいち早く取り組んだ成果とも言えます。しかしながら、西新井大師西駅や舎人公園駅周辺では放置自転車が多いなど、地域偏在も見られます。必要な自転車駐車場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。

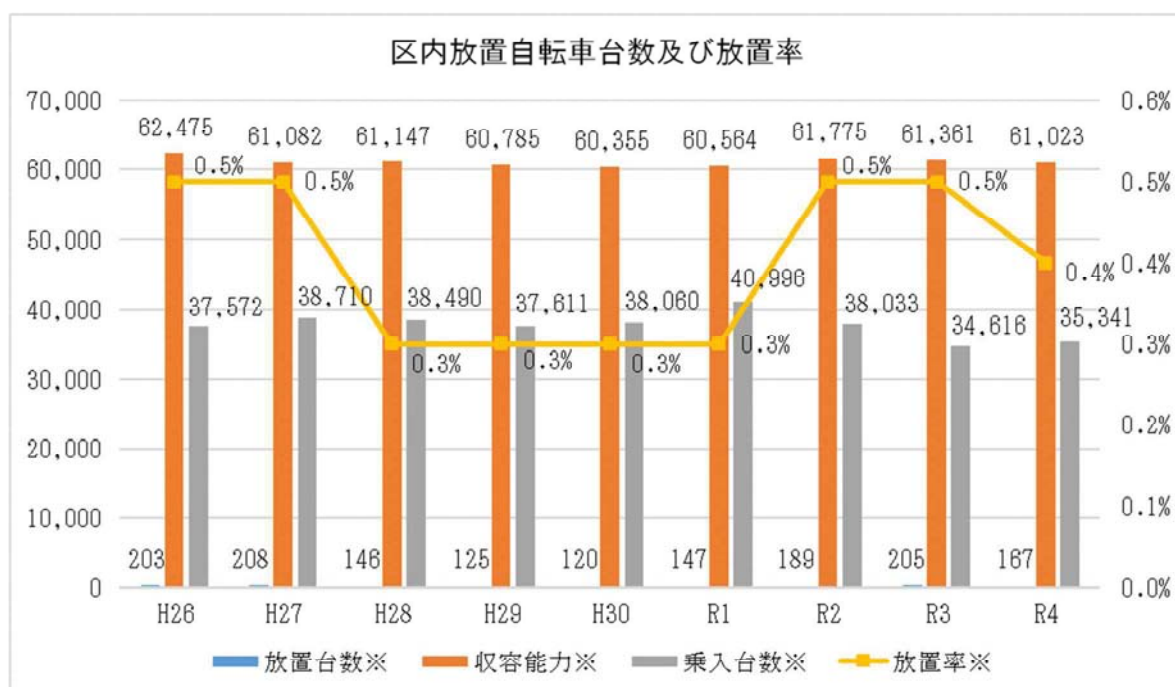


図 6.7 区内放置自転車台数及び放置率

表 6.6 区内放置自転車台数(台)及び放置率(%)

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

※自転車放置率：駅周辺の自転車駐車場等への乗入台数に占める放置台数の割合

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

※収容能力：自転車駐車場内に収容可能な自転車の台数をいう。

※乗入台数：調査時における放置台数と実収容台数を合わせた台数をいう。

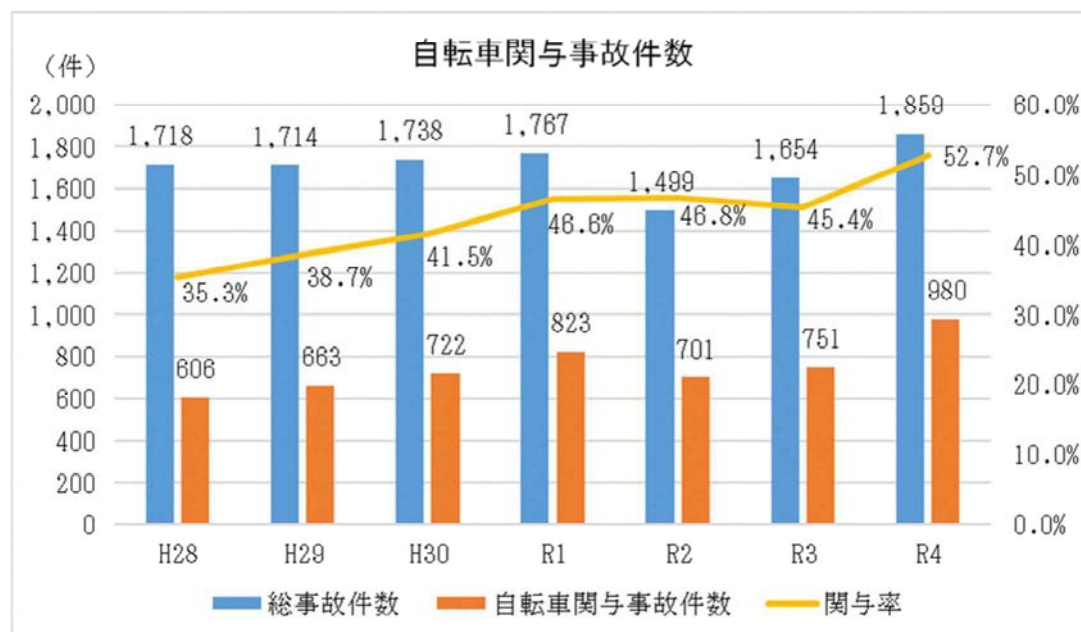


4 自転車事故等に関する状況

(1) 自転車関与事故の発生状況

区内で発生する交通事故の総件数は、ほぼ横ばいで推移しています。そのうち、自転車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。

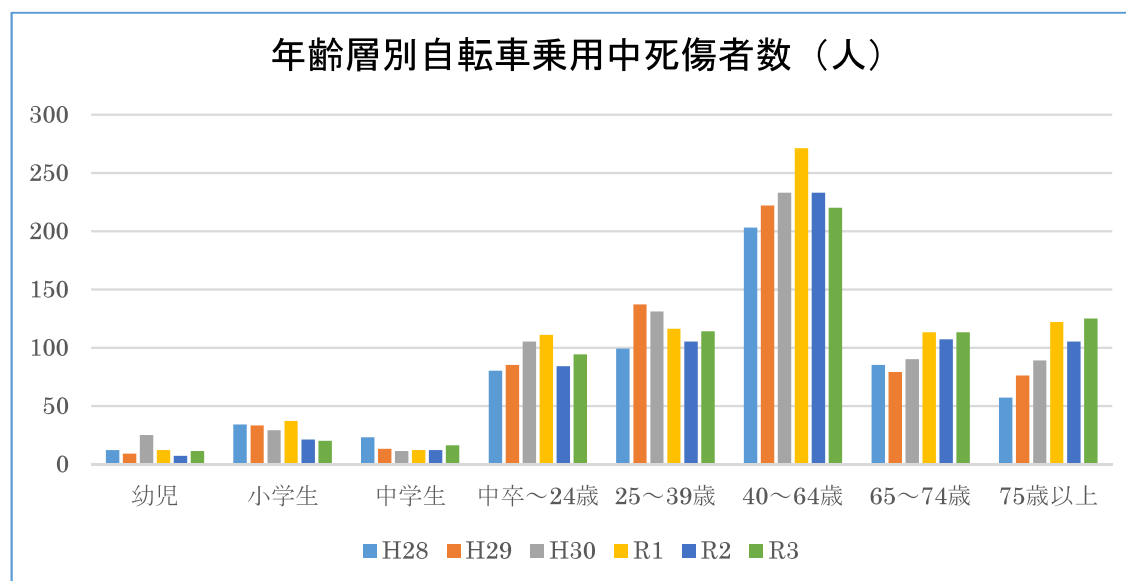


(出典：(警視庁) 都内自転車の交通事故発生状況、第11次足立区交通安全計画を基に作成)

図 6.8 自転車関与事故件数

(2) 年齢層別死傷者数

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



(出典：(警視庁) 東京の交通事故より作成)

図 6.9 年齢層別自転車乗車中死傷者数

**(3) 自転車の事故原因等**

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

表 6.7 自転車の事故原因（令和4年）

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

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

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

表 6.8 （道路形状別・事故類型別）都内自転車関与事故件数

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

（出典：警視庁 自転車事故分析資料（2022年中）を基に作成）



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



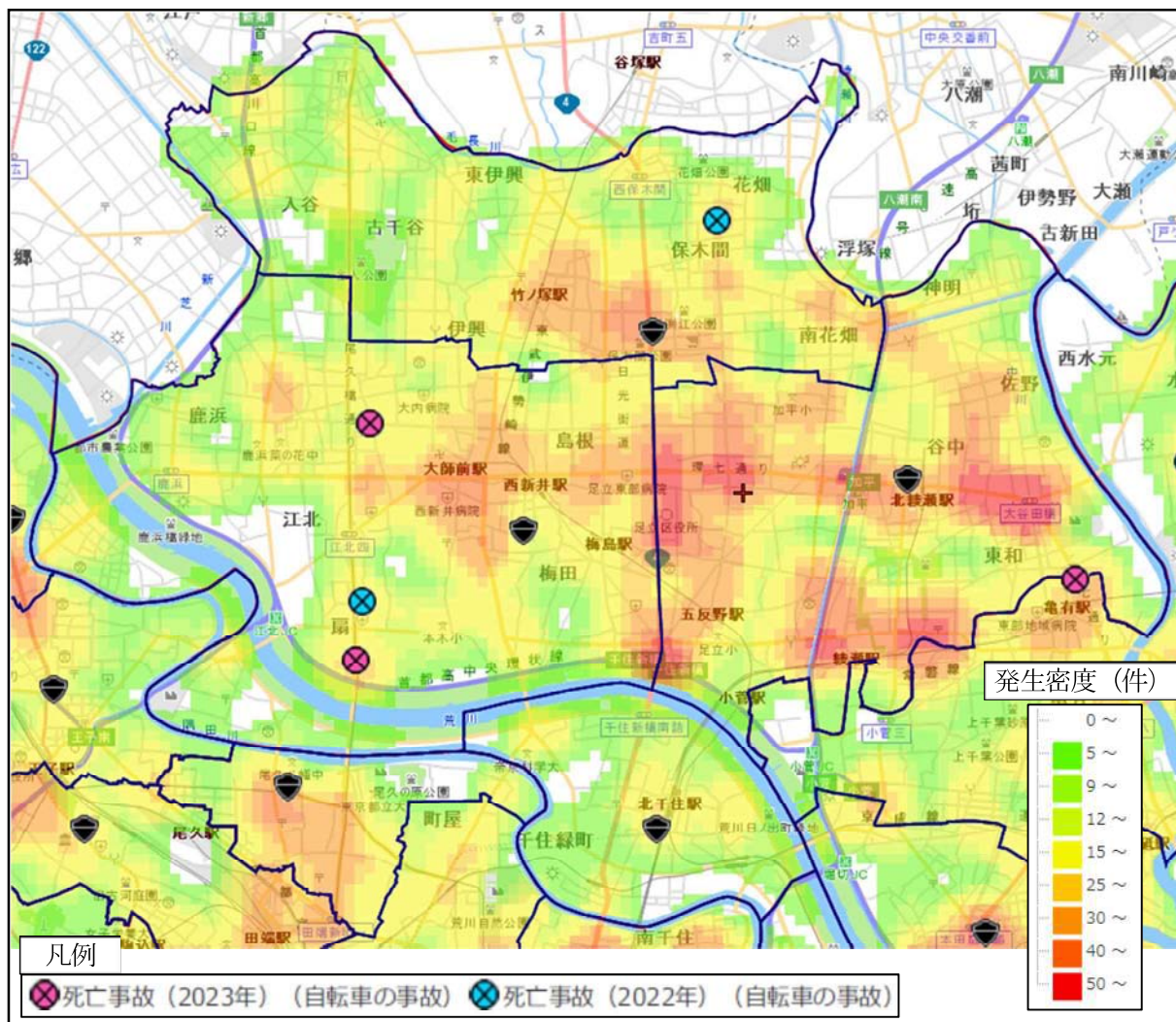
（出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」）

図 6.10 自転車乗車中死者数（第1・第2当事者）の推移



(4) 自転車関与事故発生箇所

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



(出典：警視庁HP引用加工)

図 6.11 自転車関与事故発生箇所

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

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



(5) 自転車の交通安全啓発に関する現状

現在実施している区民向けの主な啓発事業について以下に示します。

ア 小学3年生自転車免許証

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

表 6. 9 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 6. 10 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 6. 1 1 交通安全教室開催数

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



警察署員による交通安全教室

エ 交通安全ポスターコンクール

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



商業施設での掲示の様子



令和4年度金賞作品を用いたカレンダー



【コラム】

自転車 自転車安全利用五則 自転車

① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

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



- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。

- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

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



普通自転車歩道通行可



② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

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



③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。

- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は、児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。



④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



警察庁

(出典：警察庁 ホームページ)



（6）自転車損害賠償責任保険

足立区では令和2（2020）年4月1日に施行された「足立区自転車の安全利用に関する条例」により、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務付けられました。

区では、これに合わせて区民交通傷害保険制度を導入し、保険加入の促進に取り組んでいます。

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

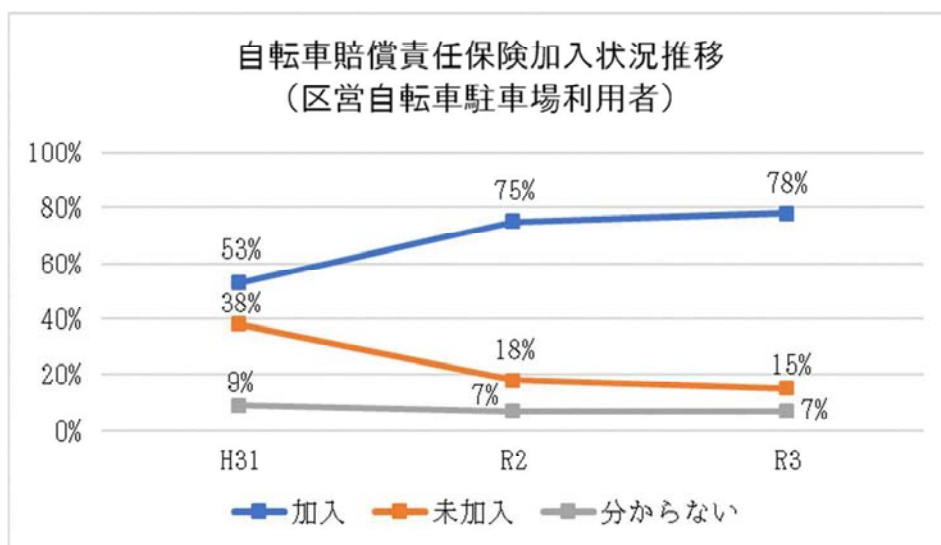


図 6.12 自転車賠償責任保険加入状況推移（区営自転車駐車場利用者）

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

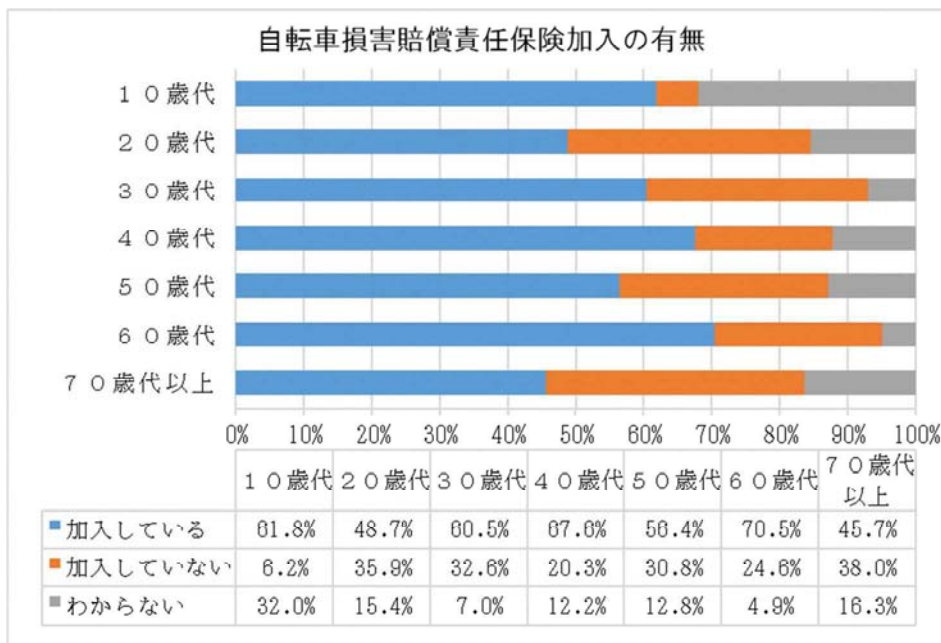
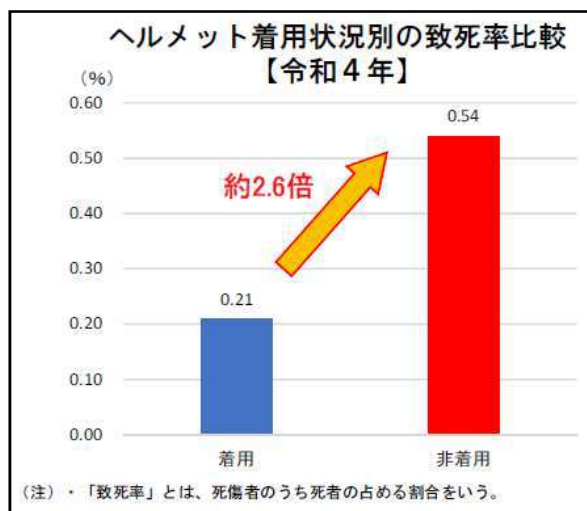


図 6.13 自転車損害賠償責任保険加入の有無



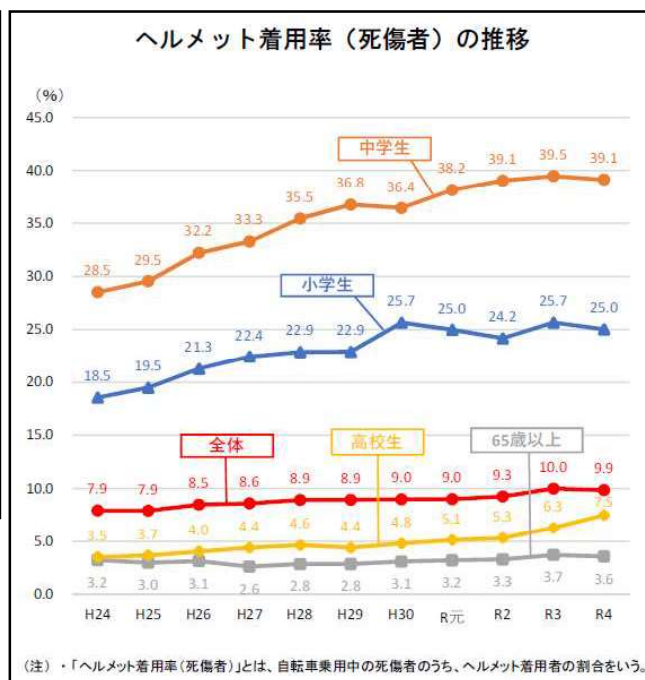
(7) 自転車ヘルメット着用努力義務化

令和5年4月1日の道路交通法の改正により、全年齢で自転車に乗る際のヘルメット着用が努力義務化されました。これは自転車利用者の死亡事故の原因の7割が頭部への損傷であり、ヘルメット非着用時の致死率は着用時と比較して約2.6倍も高くなっているからです。また、足立区では改正道路交通法施行に先立ち、令和5年3月10日からヘルメット購入助成事業を開始しました。



(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 6.14 ヘルメット着用状況別の致死率比較



(出典：警察庁「令和4年の交通事故の発生状況について」)

図 6.15 ヘルメット着用率（死傷者）の推移

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

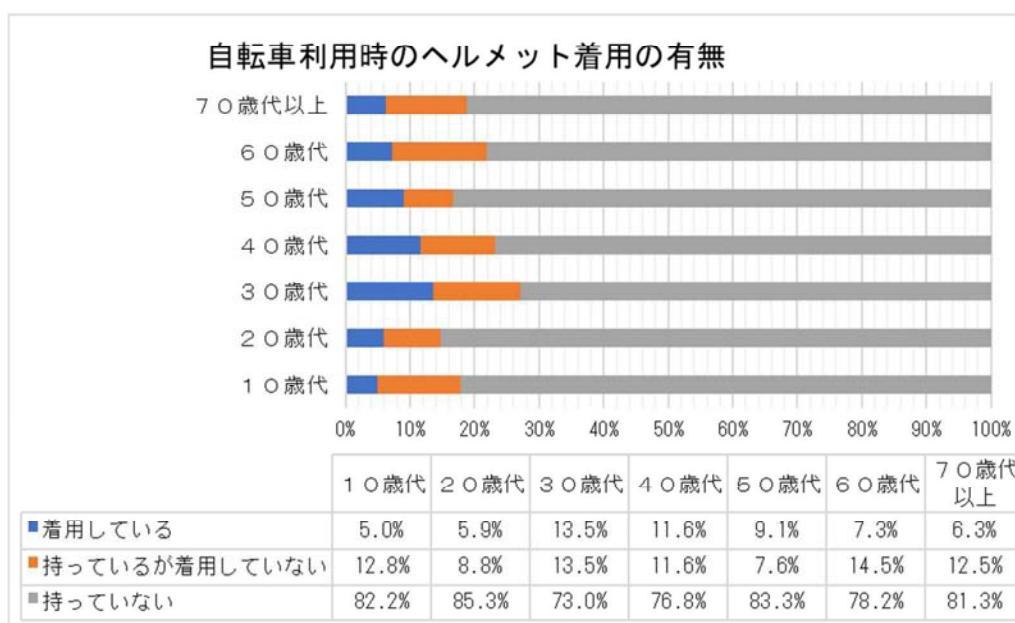


図 6.16 自転車利用時のヘルメット着用の有無



区が実施しているヘルメット購入助成については下記の通りです。

足立区自転車用ヘルメット補助制度

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

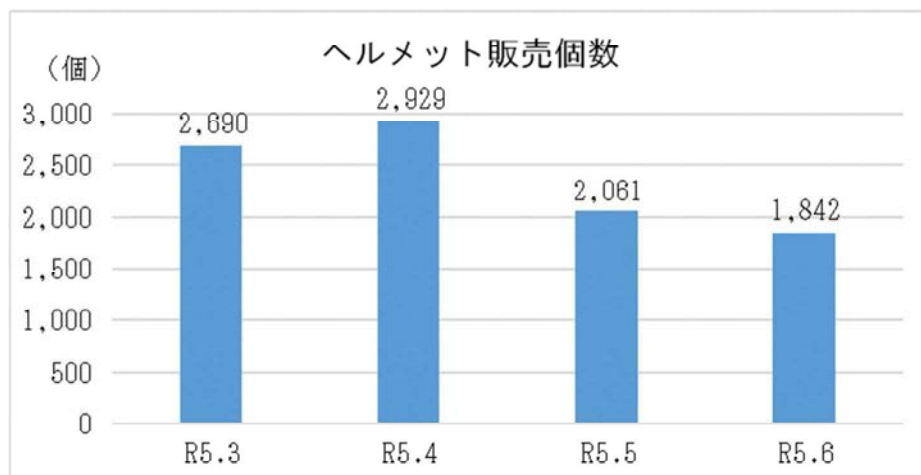


図6.17 足立区自転車用ヘルメット補助制度の令和5年6月までの実績

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

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

【コラム】

自転車事故による高額な賠償事例が発生しています

<事例1>

賠償金9,521万円（平成25（2013）年7月：神戸地裁判決）

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

<事例2>

賠償金9,266万円（平成20年6月：東京地裁判決）

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





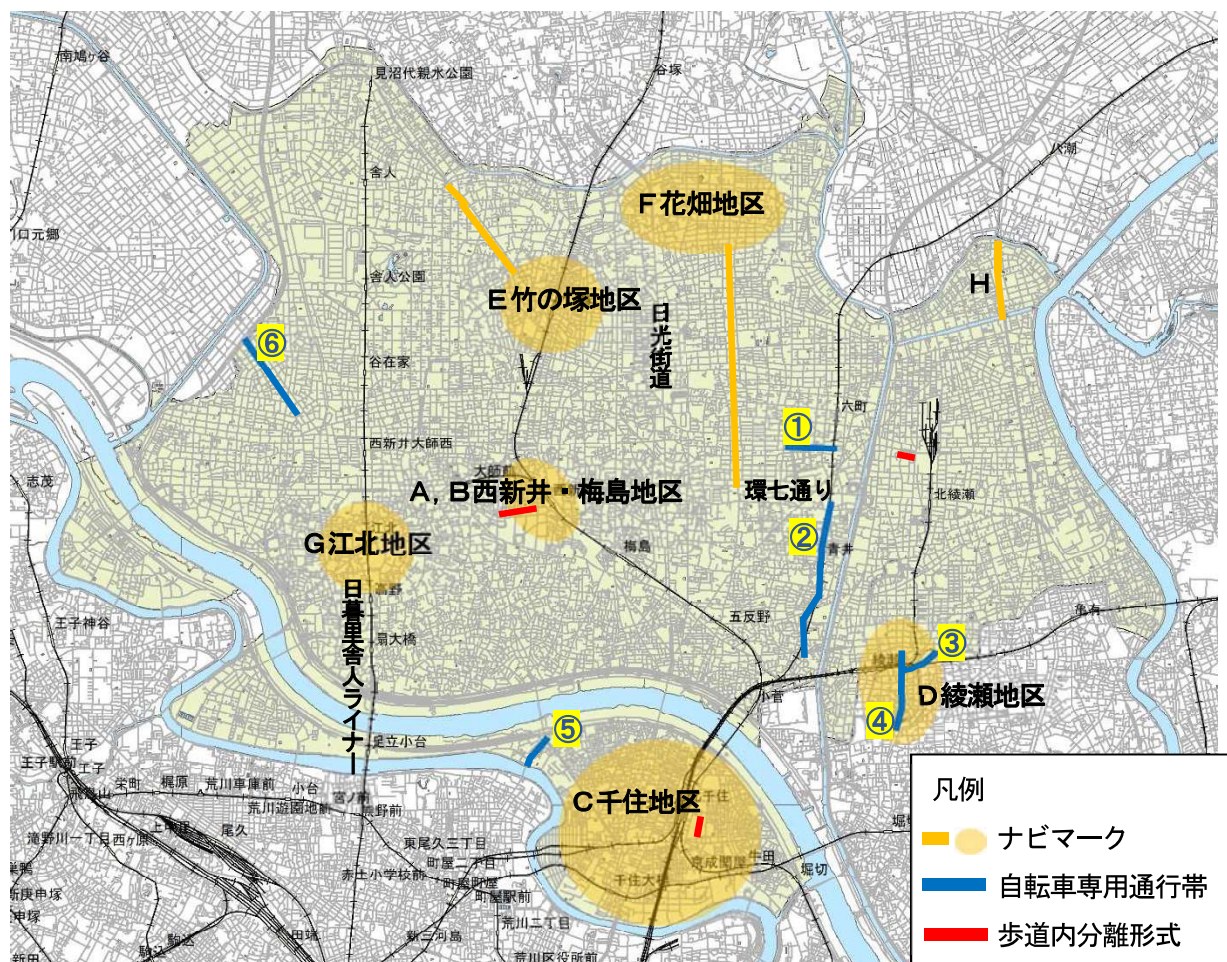
5 自転車走行空間整備状況

(1) 整備種別箇所及び整備延長

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

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

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



※①～⑥は次頁「自転車専用通行帯整備延長」路線番号

図 6.18 ナビマーク・自転車専用通行帯整備箇所図



表 6.12 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 6.13 自転車専用通行帯整備延長

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



(2) サイクリングロードの指定

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

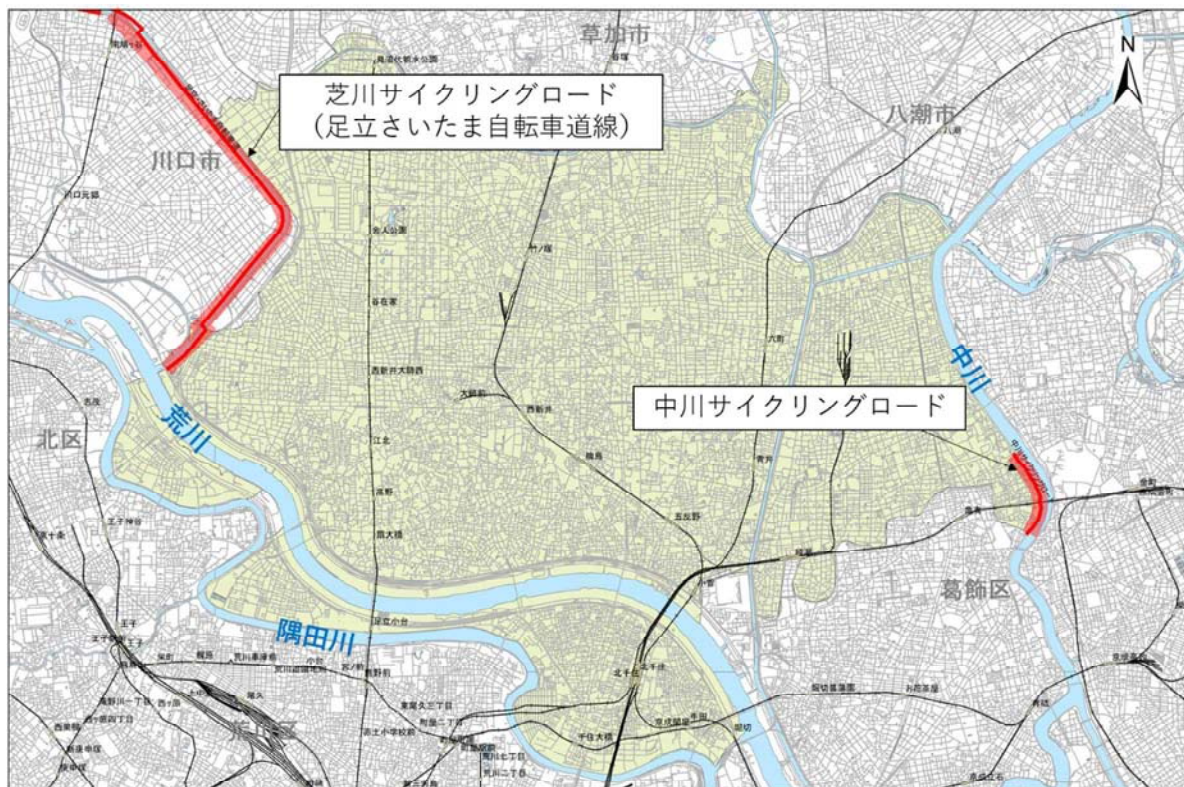


図 6.19 サイクリングロード位置図



【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。



荒川河川敷を自転車で走行する人々



都市農業公園で休憩するサイクリスト



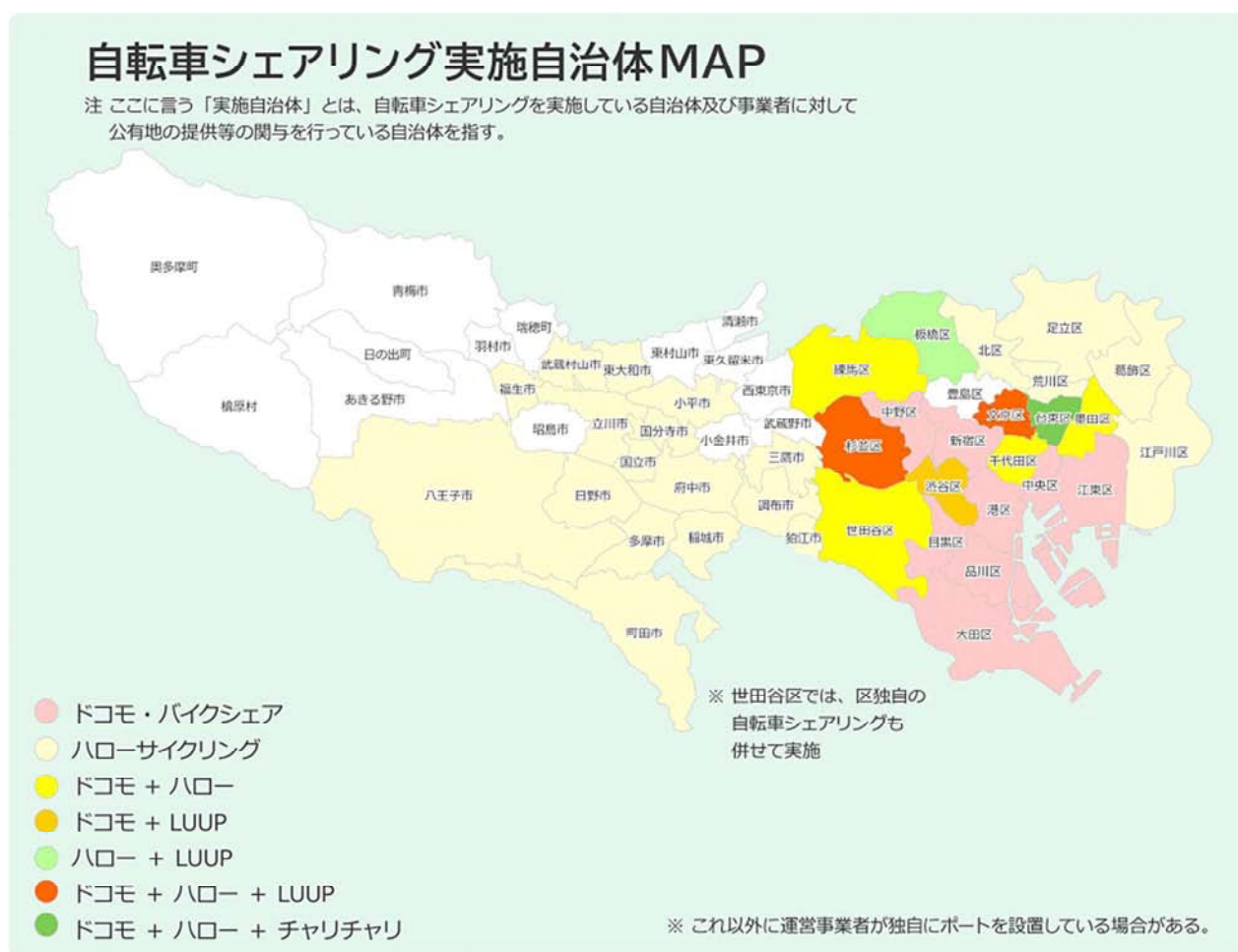
6 自転車シェアリングの取組み

(1) 自転車シェアリングの現状

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

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

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



(出典：東京都環境局自転車シェアリングHP)

図 6.20 自転車シェアリング実施自治体 MAP



(2) 区内シェアサイクルの取組状況

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

(1) サイクルステーション目標数 (※) 212か所

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

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

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

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

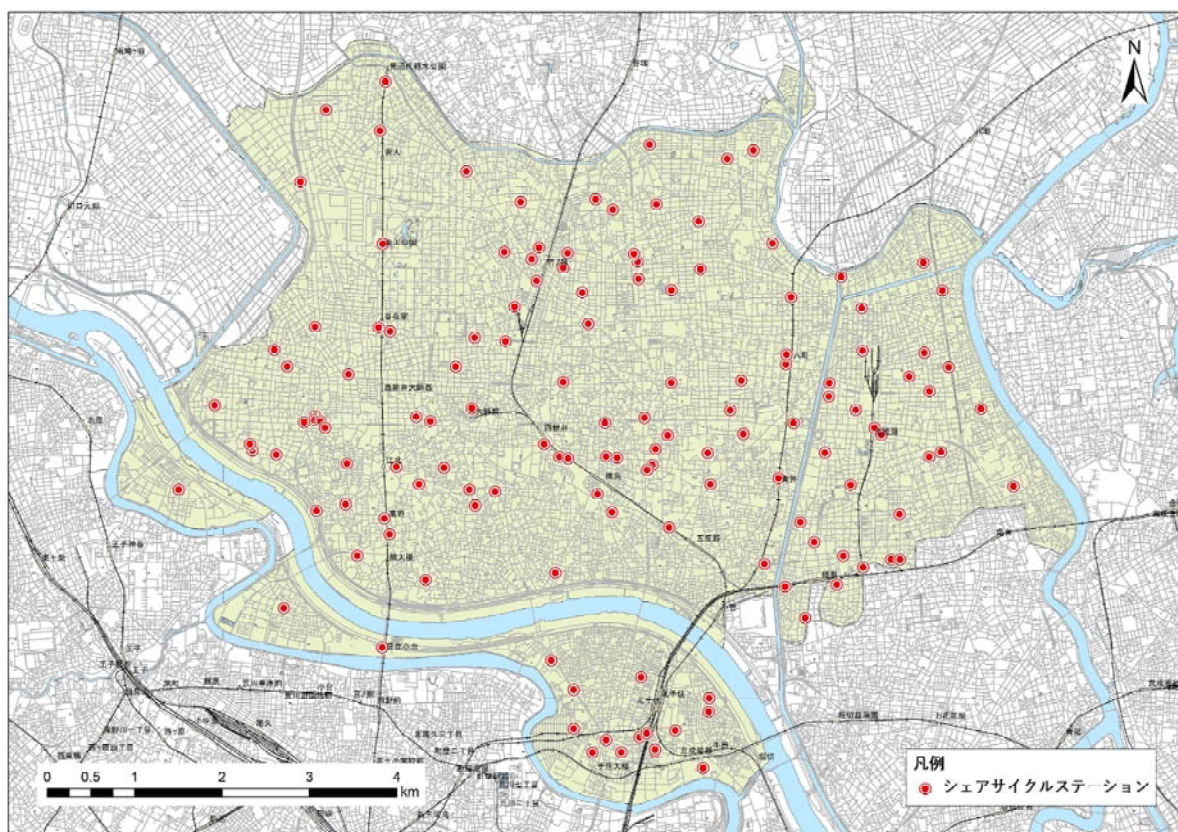


図 6.21 シェアサイクルステーションの配置図



(3) 区内シェアサイクルの利用状況

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

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

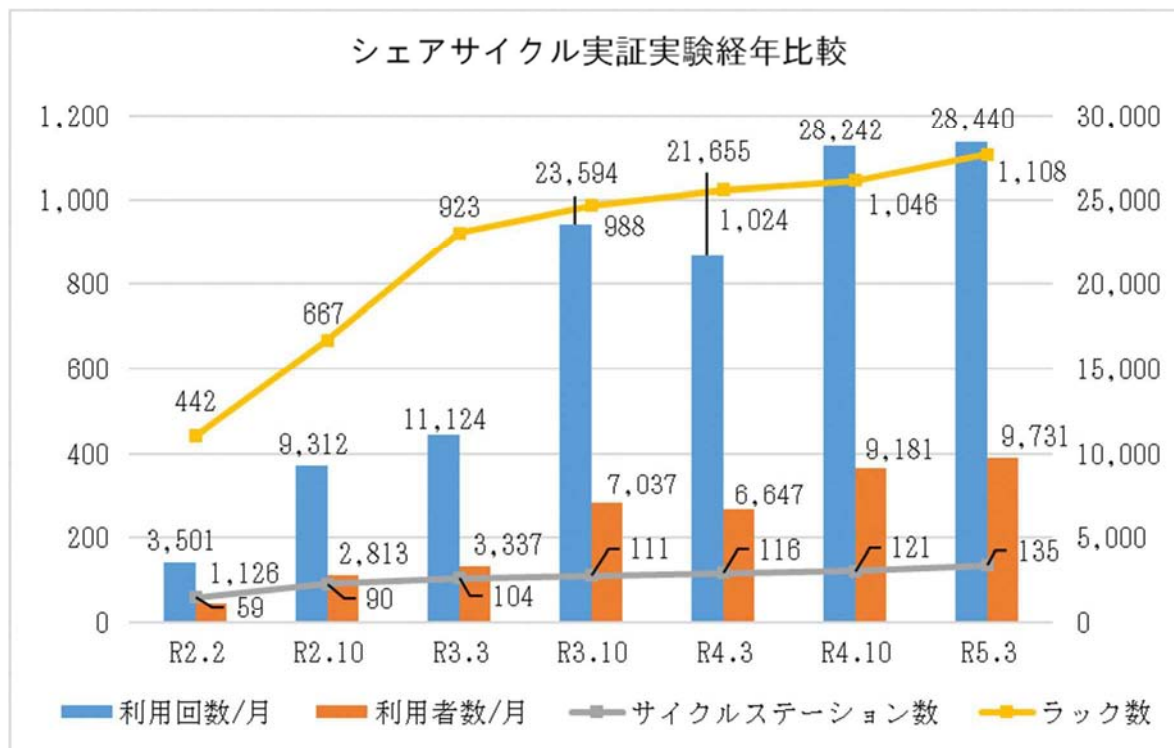
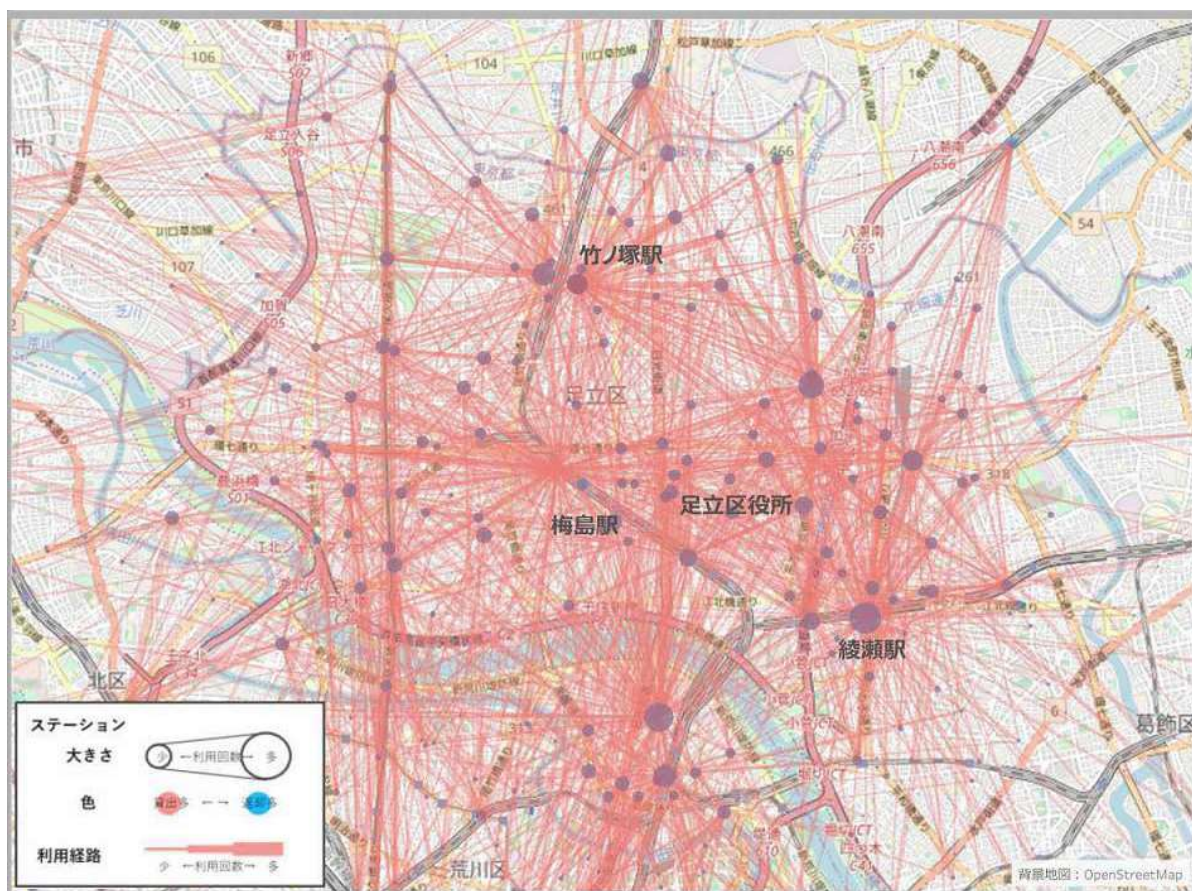


図 6.22 シェアサイクル実証実験経年比較



(4) 区内シェアサイクルの移動実態

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



利用回数：貸出18,285回 返却18,935回（2023年2月実績）

図 6.23 シェアサイクル貸出返却経路図



(5) 区内シェアサイクルの利用実態考察

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

表6.14 令和5年7月の利用データ

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

【考察】

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

(※) 事業者からのヒアリング



7 ビューティフル・ウィンドウズ運動

(1) 自転車盗難の状況

足立区では、地域住民や警察のほか関係団体と連携し、一丸となって犯罪のない美しい住みよいまちを目指す「ビューティフル・ウィンドウズ運動」を展開しています。

平成21年に警視庁生活安全部と治安再生事業に関する覚書を取り交わし、区内各警察署の協力を得ながら安全で安心して暮らせるまちづくりを進めています。

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

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

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

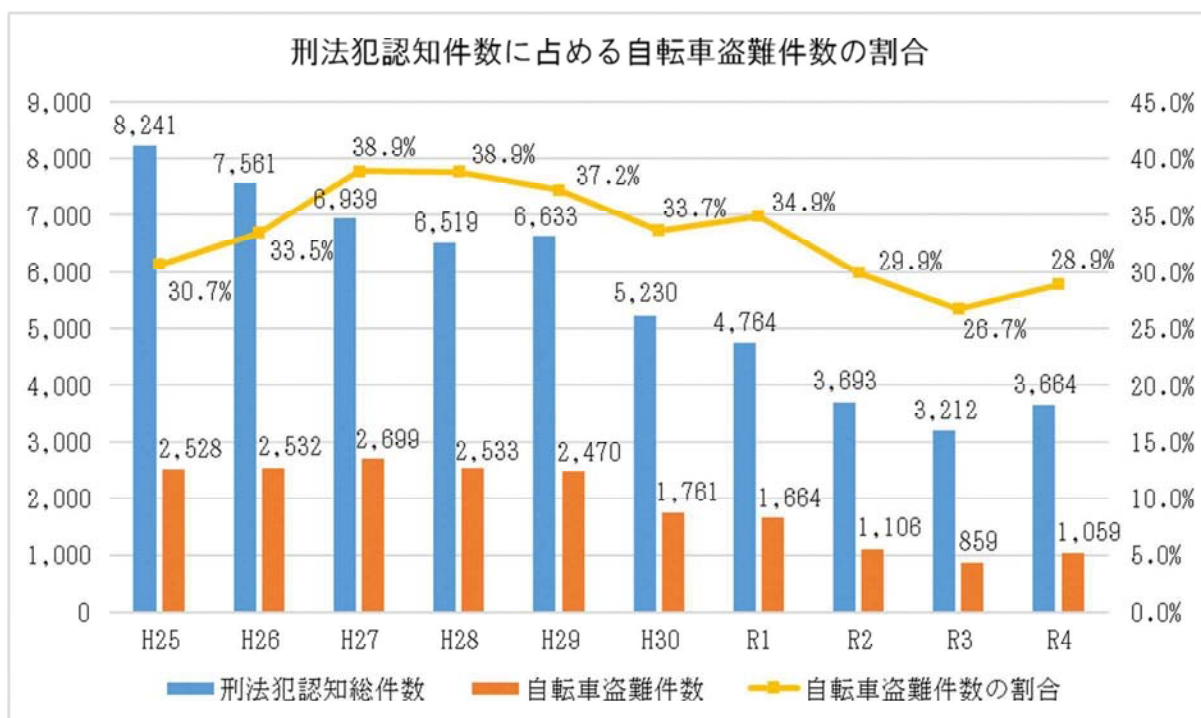


図 6.24 刑法犯認知件数に占める自転車盗難件数の割合



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

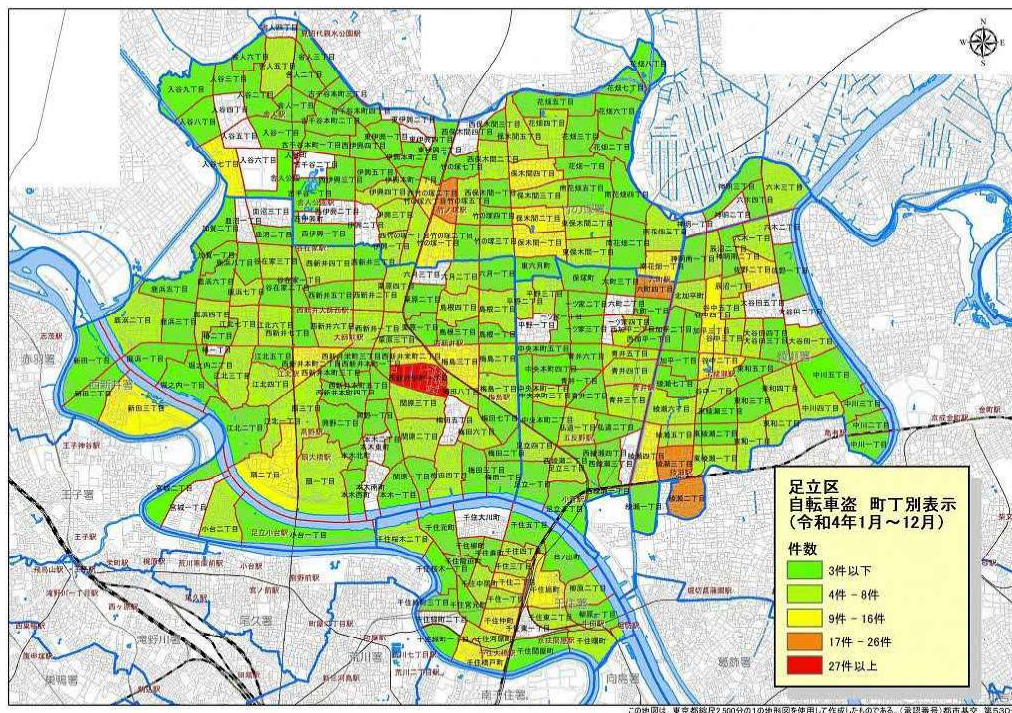


図 6.25 区内地区別自転車盗難の状況



（２）放置自転車撤去と無料引取制度

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

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

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

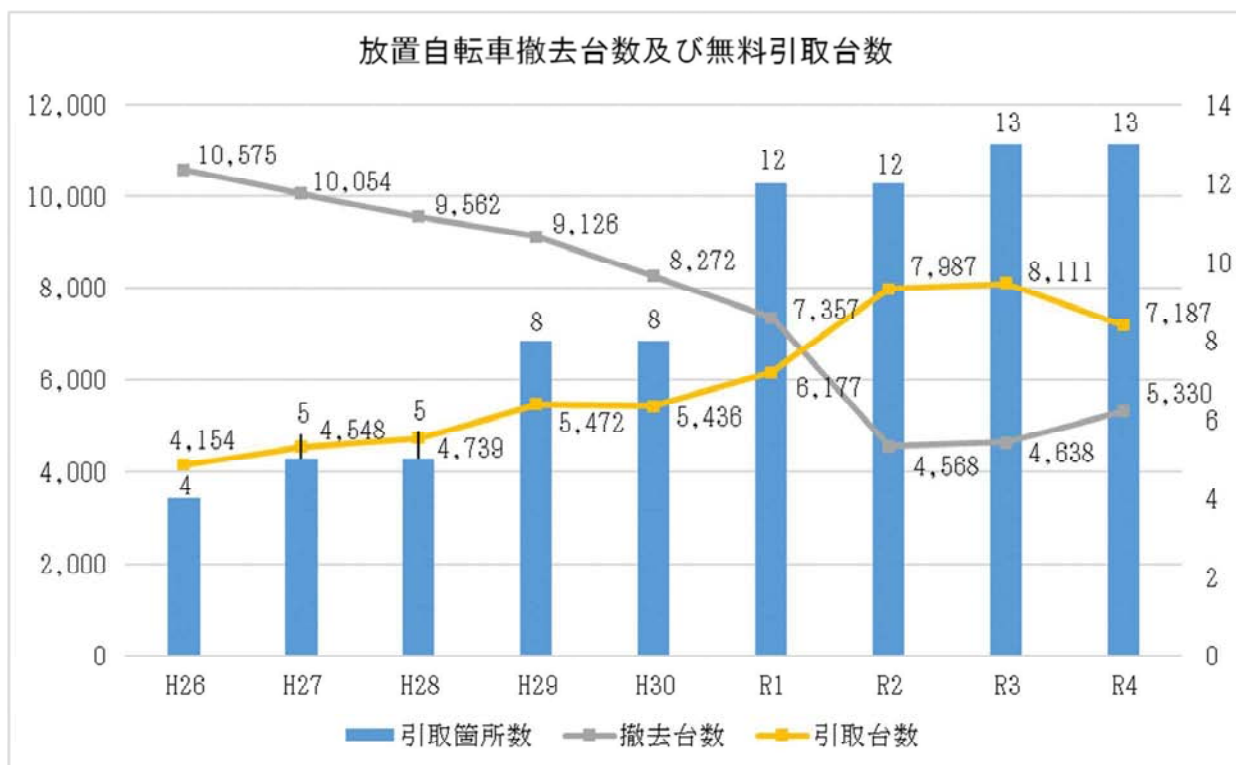


図 6.26 放置自転車撤去台数及び無料引取台数



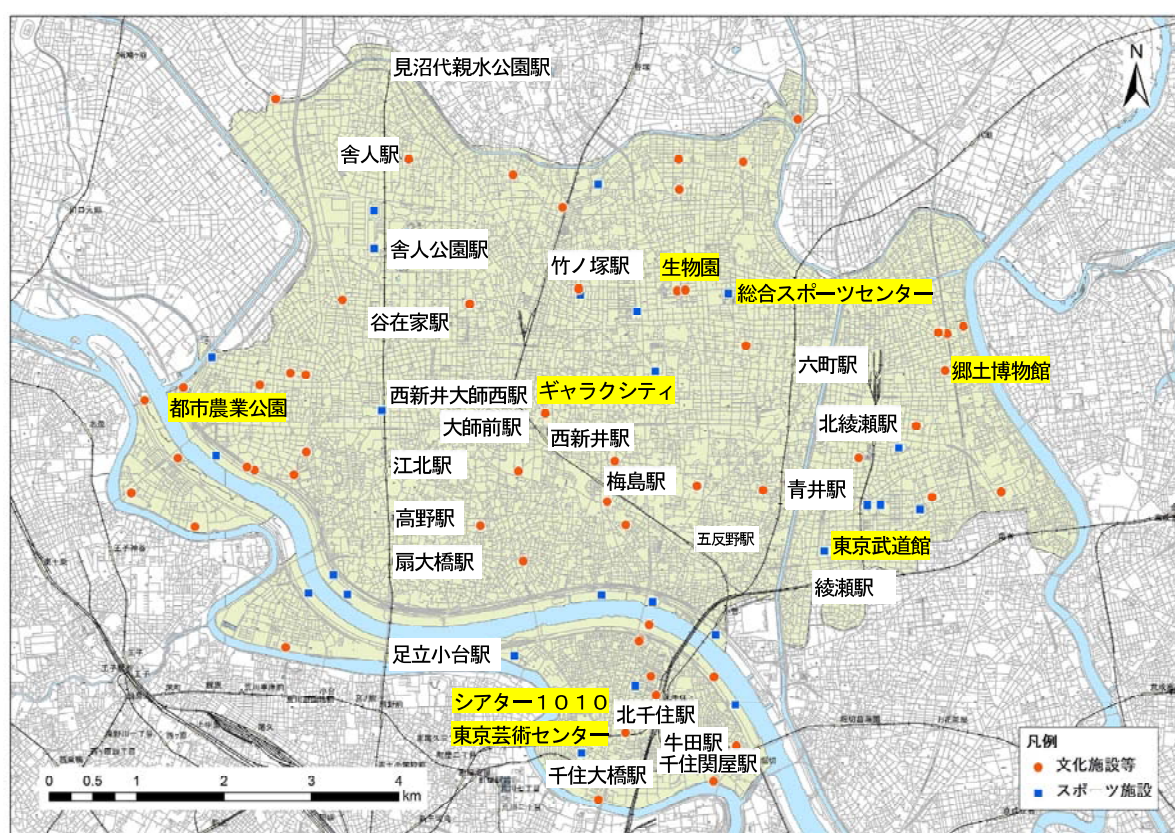
8 自転車利用に関連する区内主要施設

(1) スポーツ・文化施設等

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

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

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



(出典：足立区 HP 施設案内を基に作成)

図 6.27 スポーツ・文化施設等の配置図

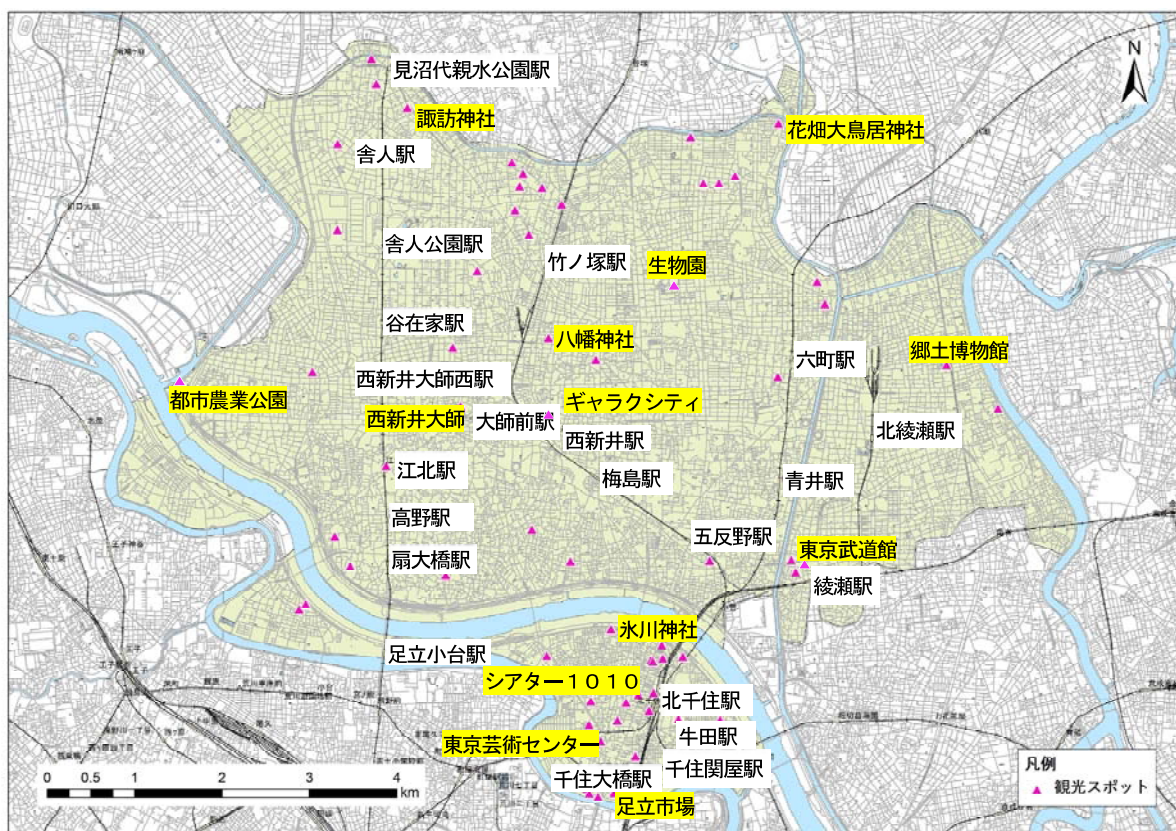


(2) 主な観光施設及び観光イベント

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

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

今後、自転車での移動を活用した様々な事業展開が期待されます。



(出典：足立区観光交流協会 HP を基に作成)

図 6.28 観光スポットの配置図