



資料編

1 関連する既定計画等

(1) 国の関係計画等の概要

自転車活用推進法			
施行年月	平成29年5月	計画期間	—
概要 及び 関連事項	<p><目的></p> <p>第一条 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。基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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</p> <p><基本方針></p> <p>第八条 重点的に検討し実施されるべき施策は次に掲げるとおりとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③ シェアサイクル施設の整備 ④ 自転車競技施設の整備 ⑤ 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発 ⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫ 災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進 ⑭ 観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する。 <p><市町村自転車活用推進計画></p> <p>第十一条 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。</p>		



第二次自転車活用推進計画				
施行年月	令和3（2021）年5月	計画期間	令和7（2025）年度	
概要 及び 関連事項		<p>＜位置づけ＞</p> <p>自転車活用推進法の目的にのっとり、自転車活用推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、同法第9条に基づいて定めるものであり、わが国の自転車活用推進に関する基本となる計画として位置付ける</p> <p>＜4つの目標と22の施策＞</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none">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啓発5 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進6 情報通信技術の活用推進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実施 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none">8 國際規格に合格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 <p>目標3 サイクリツーリズムの推進による観光立国実現</p> <ul style="list-style-type: none">12 國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 <p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none">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 自転車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		



(2) 都の関係計画等の概要

「未来の東京」戦略				
施行年月	2021年3月	計画期間	2030年、2040年代	
概要 及び 関連事項	<p>概要 及び 関連事項</p> <p><位置づけ></p> <p>都の総合計画であり、「まち・ひと・しごと創生法」（平成26年法律百三十六号）第9条第1項にいう「都道府県まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置付ける。</p> <p><未来の東京の実現に向けた「ビジョン」と「戦略」></p> <p>「人が輝く」を中心に。「安全安心」「世界をリードする」「美しい」「楽しい」「オールジャパンで進む」東京をベースとして、目指す2040年代の東京の姿である「ビジョン」を提示する。</p> <p>この「ビジョン」を実現する2030年に向けた「戦略」と戦略実行のための「推進プロジェクト」によって、「3つのシティ」が進化し、「成長」と「成熟」が両立した未来の東京を実現していく。</p> <p><ビジョン10></p> <p>「高度な都市機能と自然が調和し、人が集い、憩う東京」</p> <p>新しい日常に対応した住まいや働く場の整備、身近な緑とオープンスペースの拡大、人を中心の歩きやすい空間の創出や自転車利用環境の充実等、人が集い、憩う、便利で快適な持続可能なまちづくりが進んでいる。</p> <p>戦略9 都市機能の機能をさらに高める戦略</p> <p>9 身近で快適な道路空間形成プロジェクト</p> <p>「新しい日常」等の社会情勢の変化などを踏まえ、安心で快適な自転車通行空間の整備や自転車の利用環境の充実を図るため、「東京都自転車活用推進計画」の下、広域的な自転車ネットワークの形成や自転車シェアリングの普及等の取り組みを推進</p>			



東京都自転車通行空間整備推進計画

施行年月	2021年5月	計画期間	2030年度
概要 及び 関連事項	<p><背景・目的></p> <p>自転車は、通勤・通学や買い物、サイクリングなど広く都民に利用される身近な交通手段となっており、昨今の健康増進や低炭素社会への意識の高まり、「密閉、密集、密接」の3密を避けた「新しい日常」に対応した交通手段として、自転車利用ニーズが高まっている。</p> <p>その一方、都内の全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割で。全国平均の約2割と比べて高く、今後、自転車の利用が促進されていく中、より安全で快適な利用環境の創出が求められている。</p> <p><整備の方法・目標></p> <p>国道や臨港道路など、他の道路管理者等による整備と連携して、自転車通行空間の連続的な整備に取り組む。都道においては、<u>整備済みの約300km</u>に加えて、<u>2030年に向けて新たに600km</u>（既設道路における優先整備区間約250km、東京都無電柱化推進計画に基づく無電柱化と合わせて、おおむね150km、都市計画道路の新設・拡幅の事業区間において、関係者との協議等により可能な箇所について、おおむね200km）の整備に取り組む。</p>		

東京都自転車安全利用推進計画

施行年月	2021年5月	計画期間	2025年度
概要 及び 関連事項	<p><策定趣旨></p> <p>東京都自転車の安全で適切な利用の促進に関する条例（平成二十五年東京都条例第十四号。以下「自転車安全利用条例」という。）第8条第1項の規定に基づき、自転車の安全で適正な利用の促進に向けた東京都の施策及び自転車利用者、事業者等の取組を総合的に推進する。</p> <p><実施事項></p> <p>自転車に関わる各主体（行政、自転車利用者、事業者等）は、次の取組を実施する。</p> <ol style="list-style-type: none">1 <u>自転車の安全利用の実践</u>2 <u>自転車の安全利用に関する教育の推進</u>3 <u>放置自転車の削減</u>4 <u>安全の自転車利用環境の整備等</u>5 <u>安全性の高い自転車の普及</u>6 <u>自転車事故に備えた措置</u>7 <u>悪質、危険な自転車利用者に対する対処</u>		



東京都自転車活用推進計画（改訂版）			
施行年月	2021年5月	計画期間	2030年度（令和12年度）
概要 及び 関連事項 <p><位置づけ></p> <p>国の自転車活用推進計画を踏まえ、都市づくりや交通、健康、環境、観光等、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本として位置付ける。</p> <p><目指すべき将来像></p> <p>「<u>誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり</u>」</p> <p><将来像実現に向けた施策></p> <p>1. <u>環境形成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 自転車走行空間等の計画的な整備促進 (2) 総合的な駐車施策の推進 (3) 自転車シェアリングの普及促進 (4) 地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進 (5) 放置自転車対策の推進 (6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施 (7) 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進 <p>2. <u>健康増進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) サイクルスポーツ振興の推進 (2) 健康づくりの推進 (3) 自転車通勤等の促進 <p>3. <u>観光振興</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 国際的なサイクリング大会等の開催 (2) サイクリング環境の創出 (3) 観光への自転車の活用 <p>4. <u>安全・安心</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 安全性の高い自転車普及の促進 (2) 自転車点検整備の促進 (3) 自転車の安全利用の促進 (4) 学校における交通安全教育の推進 (5) 災害時における自転車の活用 			



(3) 区の関係計画等の概要

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></p> <p>協創力でつくる 安全で活力と魅力あふれるまち 足立</p> <p><3つの柱></p> <ul style="list-style-type: none"> 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><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>(1) 交通・交流軸の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市計画道路等とその沿道の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・<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> ②拠点間ネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>自転車走行空間の連続性の確保</u> <p>(2) 歩行者・自転車利用者の安全性と快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ①自転車利用者の安全性・快適性 <ul style="list-style-type: none"> ・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する。</u> ②交通安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・<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>4 地域経済の発展を促す活力あるまちづくり</p> <p>(1) 訪れたくなるまちづくり</p> <p style="padding-left: 2em;"><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>(3) 地球温暖化に対する脱炭素まちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市構造・交通分野での推進 <ul style="list-style-type: none"> ・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</u>により<u>温室効果ガスの排出を削減する。</u> ・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。



第11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＞</p> <p>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＞</p> <p>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</p> <p>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> <p>（2）<u>自転車保険の加入義務化</u></p>		



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 <p>●<u>公共交通機関・自転車を優先的に利用した移動の促進</u></p> <p>●<u>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自転車利用の環境整備</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て、来街者の拡大を図る。</p>		

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>		



2 アンケート調査結果

(1) 調査概要

ア アンケート名

足立区自転車活用推進計画策定に向けたアンケート

イ 調査の目的

自転車の交通ルールの理解度や自転車保険加入、ヘルメット着用状況等を把握し
自転車活用推進計画における取組について検討を進めるための資料とする。

ウ 調査対象

20歳以上の区民 1,000人（無作為抽出）

区内の都立高等学校の生徒 約5,000人

区職員 約3,500人

エ 調査方法

20歳以上の区民：アンケート用紙を郵送し郵便返送若しくはオンライン回答

区内の都立高等学校生徒：QRコードを記載したチラシを配布しオンライン回答

区職員：職員OA掲示板の情報収集ツール「アンケート」で回答

オ 調査の実施期間

令和5年9月4日（月）～令和5年9月22日（金）

カ 回答状況

20歳以上の区民 387人（回答率 38.7%）

区内の都立高等学校生徒 725人（回答率約14.5%）

区職員 837人（回答率約23.9%）

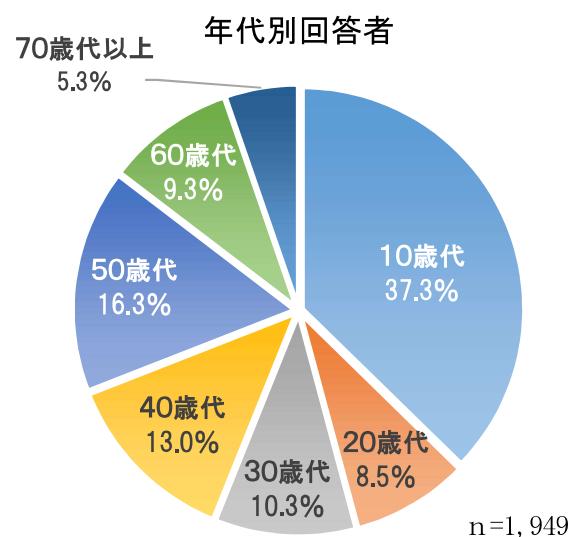
キ 年代別回答状況

問1 あなたの年代を教えてください

年代	人数	割合
10歳代	727人	37.3%
20歳代	166人	8.5%
30歳代	200人	10.3%
40歳代	253人	13.0%
50歳代	318人	16.3%
60歳代	182人	9.3%
70歳代以上	103人	5.3%
合計	1,949人	

※高校生は10歳代で集計

区民、区職員については回答結果による





(2) 調査結果の分析・まとめ

ア 自転車の利用頻度 (P 85)

- ① 多くの世代で日常的に自転車を利用しており、高齢者の自転車利用率は若年層と比較して低くなっている。

イ 自転車の利用目的 (P 86～87)

- ① 通勤・通学での自転車の利用が最も多く、次いで買い物や食事等での利用が多い。
- ② 買い物や食事、通勤や通学を目的に自転車を利用する人は駅に向かう人が多い。

ウ 自転車に関する被害やトラブルにあった経験 (P 88～89)

- ① 回答者もしくは同居する家族において、全体の3割の人が自転車に関する被害やトラブルにあった経験がある。
- ② 主な被害やトラブルの内容は自転車乗車中の事故と自転車の盗難であった。

エ 自転車に関する交通安全教育 (P 90～91)

- ① 若年層の多くは交通安全教育を受けた経験があり、年齢が上がるにつれ、交通安全教育を受講していない人が増加する。
- ② 交通安全教育を受けた経験のある人の多くは、小学校以前に受講している。

オ 自転車の交通ルールの認知・遵守状況 (P 92～103)

- ① 全世代を通して、「自転車の車道通行」、「信号のない交差点での一時停止と安全確認」について守っていない人が比較的多い。
- ② 10歳代では、「並走の禁止」「運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止」について守っていない人が比較的多い。
- ③ 40歳代では「自転車は車道の左側通行する」について守っていない人が比較的多い。
- ④ 70歳代以上では、「やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側をゆっくり走行する」についてルールを知らない人が比較的多い。

カ 自転車保険について (P 104～105)

- ① 自転車保険に加入している人は、30歳代から60歳代で約90%の人が加入している。
- ② 自転車保険に加入していない主な理由は「自転車保険義務化を知らなかつたら」とある。

キ 自転車ヘルメットの着用について (P 106)

- ① 全世代を通してヘルメットを着用していない人が多く、特に10歳代で着用していない人が多い。

ク 自転車ヘルメットの購入費用助成事業 (P 107)

- ① 助成を受けた人は30歳代が最も多く、10歳代は補助を利用していない人や助成事業を知らない人が多い。



ヶ 駐輪場の利用について（P108～110）

- ① 自転車利用者の多くは施設や店舗の敷地内に駐輪している。
- ② 区営駐輪場では設備に関する不満が多い。

コ 自転車利用時の不満（P111）

- ① 道路状況などの自転車の走行環境に関する不満と、自転車のマナーに関する不満が多い。

サ シェアサイクルについて（P112～113）

- ① シェアサイクルを利用したことがある人は20歳代において最も多く、年代が上がるにつれて利用したことがない人が増加する傾向にある。
- ② シェアサイクルを利用したことがない主な理由は「自分や家族の自転車があつて必要がないから」である。

シ 足立区の自転車の施策に関する意見（P114）

- ① 自転車の走行環境や利用者のマナーに関する意見が多い
- ② ヘルメット努力義務化に伴いヘルメットに関する意見があった。
- ③ 実証実験をおこなっているシェアサイクルに関する意見があった。

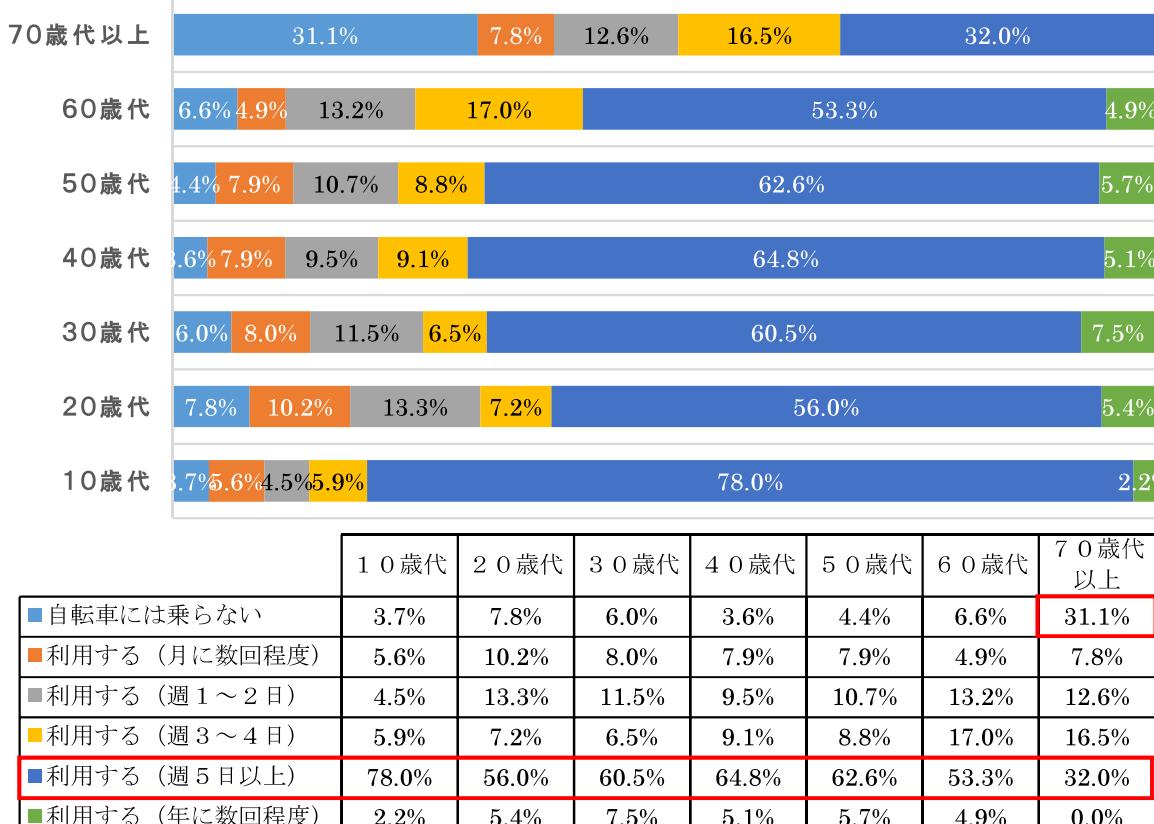


(3) 調査結果

ア 自転車の利用頻度

問2 あなたは自転車を利用しますか。また、利用する頻度はどのくらいですか。

年代別自転車利用頻度



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■自転車には乗らない	3.7%	7.8%	6.0%	3.6%	4.4%	6.6%	31.1%
■利用する（月に数回程度）	5.6%	10.2%	8.0%	7.9%	7.9%	4.9%	7.8%
■利用する（週1～2日）	4.5%	13.3%	11.5%	9.5%	10.7%	13.2%	12.6%
■利用する（週3～4日）	5.9%	7.2%	6.5%	9.1%	8.8%	17.0%	16.5%
■利用する（週5日以上）	78.0%	56.0%	60.5%	64.8%	62.6%	53.3%	32.0%
■利用する（年に数回程度）	2.2%	5.4%	7.5%	5.1%	5.7%	4.9%	0.0%

《考察》

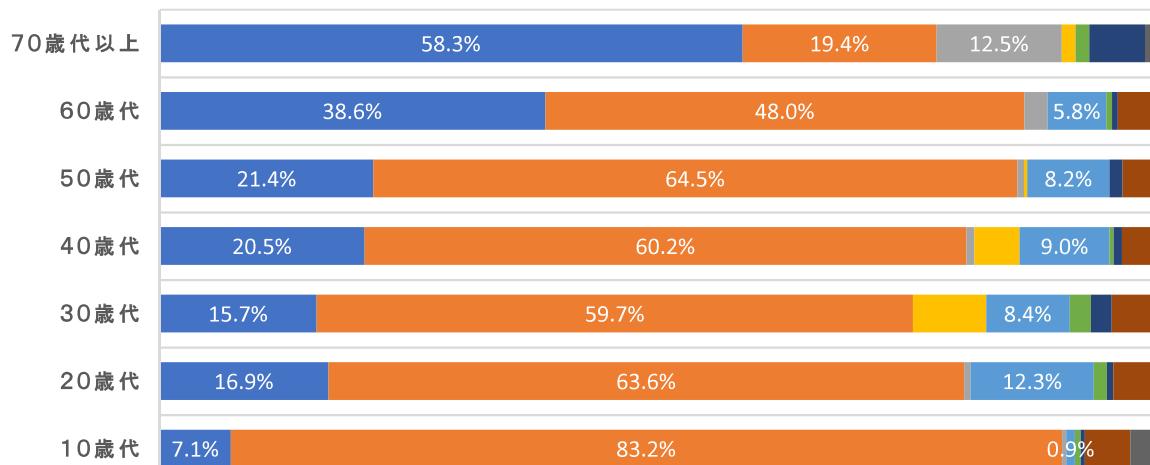
- 年齢別の利用頻度は、10歳代から60歳代までの各年代で、「週5日以上利用する」が50%以上と最も多くなっている。
⇒多くの世代で日常的に自転車を利用している。
- 一方、70歳代以上では、「週5日以上利用する」が約30%と低く、「自転車には乗らない」が他の年代に比べて高く、約30%程度となっている。
⇒高齢者の自転車利用率は、若年層と比較して低くなっている。



イ 自転車の利用目的

問3 あなたが自転車を利用する主な目的は何ですか（1つにチェック）。

年代別自転車利用目的



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 買い物・食事	7.1%	16.9%	15.7%	20.5%	21.4%	38.6%	58.3%
■ 通勤・通学	83.2%	63.6%	59.7%	60.2%	64.5%	48.0%	19.4%
■ 通院	0.4%	0.6%	0.0%	0.8%	0.7%	2.3%	12.5%
■ 子どもの送迎	0.0%	0.0%	7.3%	4.5%	0.3%	0.0%	1.4%
■ 業務・仕事中の移動	0.9%	12.3%	8.4%	9.0%	8.2%	5.8%	0.0%
■ 観光	0.6%	1.3%	2.1%	0.4%	0.0%	0.6%	1.4%
■ 運動	0.4%	0.6%	2.1%	0.8%	1.3%	0.6%	5.6%
■ その他	4.6%	4.5%	4.2%	3.3%	3.3%	3.5%	0.0%
■ 無回答	2.8%	0.0%	0.5%	0.4%	0.3%	0.6%	1.4%

《考察》

- 年齢別の主な利用目的は、10歳代から50歳代までの各年代で、通勤・通学での利用が約60%程度を占めている。
- 10歳代は、通学での利用が約80%以上となっている。
- 一方、60歳代以上では、買い物・食事に利用する割合が増加する傾向にあり、70歳代では約60%となっている。
⇒ 利用目的別では通勤・通学での利用が最も多く、次いで買い物・食事等での利用となっており、これらの数値からも日常的に自転車が利用されていることが伺うことができる。



問3－1 主な目的地を具体的に教えてください（例：〇〇学校、〇〇駅、足立〇丁目等）。

主な目的地の総称を抜粋して記載する

買い物・食事	スーパー、コンビニ、ドラッグストア 西新井駅周辺、北綾瀬駅周辺、綾瀬駅周辺、竹ノ塚駅周辺、西新井駅周辺、梅島駅周辺、北千住駅周辺、亀有駅周辺
通勤・通学	各都立高校、各勤務先 綾瀬駅、北綾瀬駅、江北駅、北千住駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅、六町駅、青井駅、亀有駅
通院	病院、クリニック、接骨・整骨院
子どもの送迎	保育園、幼稚園、習い事
業務・仕事中の移動	区関連施設、出張先
観光	公園
運動	荒川河川敷、公園、ジム、テニスコート
その他	図書館、郵便局

《考察》

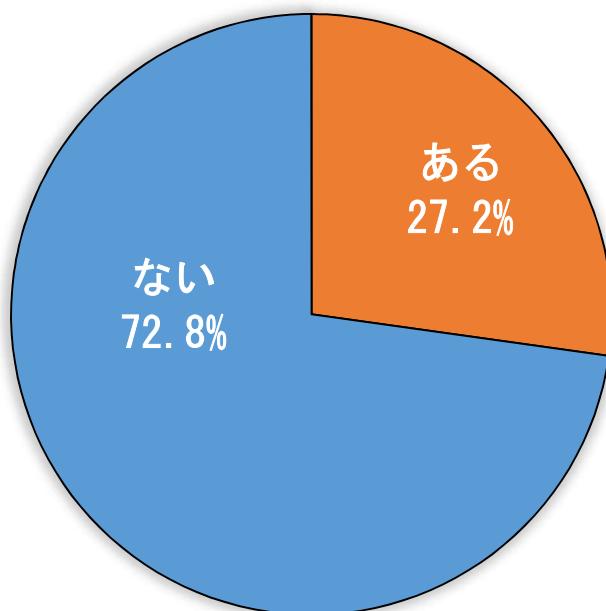
- 「買い物・食事」、「通勤・通学」を目的に自転車を利用する人は、駅に向かうことが多い。
- 「観光」、「運動」を目的に自転車を利用した人の目的地は公園が多い
⇒ 駅周辺や公園に自転車で向かう人が多いと言える。



ウ 自転車に関する被害やトラブルにあった経験

問4 今までにあなたもしくは同居する家族が、足立区内で自転車に関する被害やトラブルにあった経験がありますか（1つにチェック）。

自転車に関する被害やトラブルにあった経験

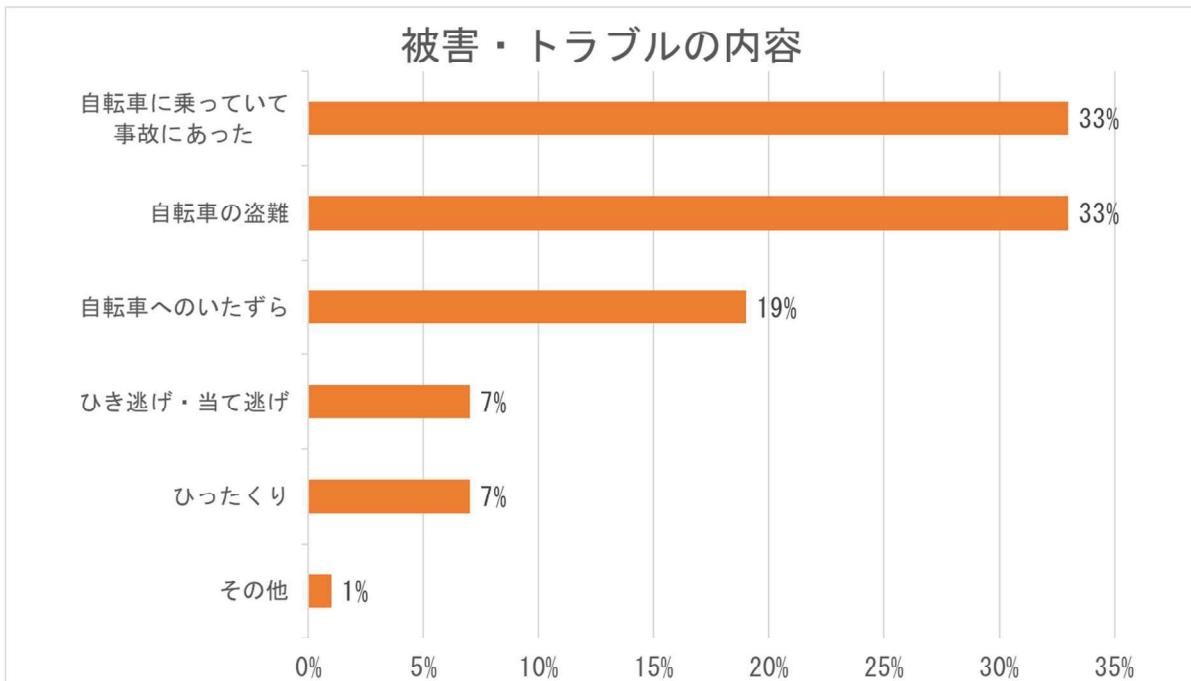


《考察》

- 回答者もしくは同居する家族が自転車に関する被害やトラブルにあった経験について、全体の約3割の人が「ある」と回答した。



問4－1 「ある」と回答された方にお聞きします。どのような被害やトラブルにあいましたか（複数回答可）。



《考察》

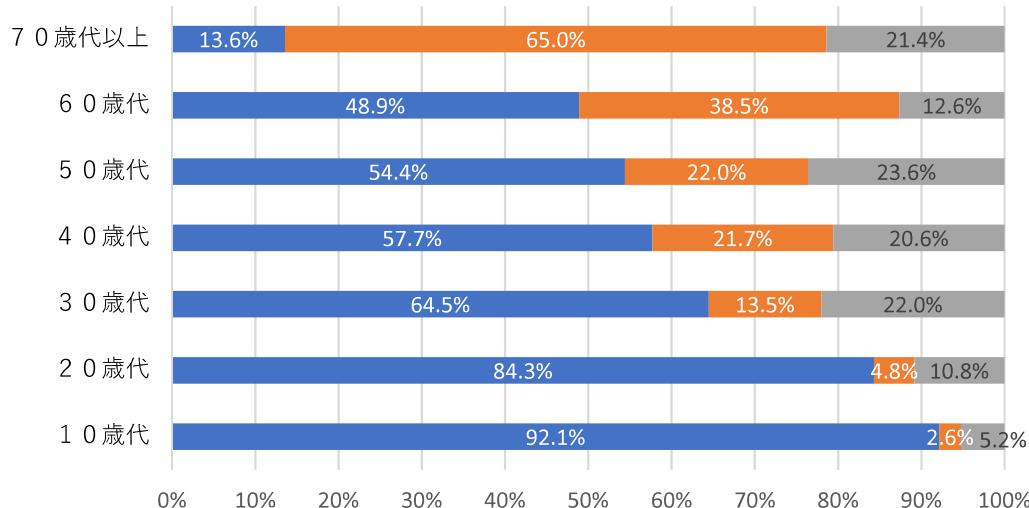
- 問4で被害やトラブルにあった経験が「ある」と回答した人のうち、「自転車に乗っていて事故にあった」、「自転車の盗難」が最も多くそれぞれ33%の人が回答した。
- 次いで「自転車へのいたずら」が多く19%の人が回答した。
⇒ 自転車乗車中の事故と自転車の盗難、自転車へのいたずらが主な被害であることが分かった。



エ 自転車に関する交通安全教育

問5 あなたはこれまでに自転車に関する交通安全教育を受けたことがありますか（1つにチェック）。

交通安全教育の受講の有無



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ある	92.1%	84.3%	64.5%	57.7%	54.4%	48.9%	13.6%
■ない	2.6%	4.8%	13.5%	21.7%	22.0%	38.5%	65.0%
■受けたか覚えていない	5.2%	10.8%	22.0%	20.6%	23.6%	12.6%	21.4%

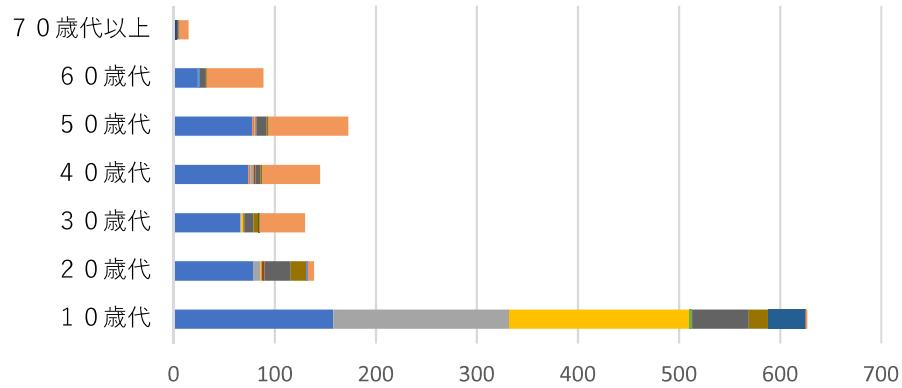
《考察》

- 年齢別の交通安全教育を受けたことがある人は10歳代で約90%、20歳代が約85%程度と高くなっている。50歳代になると55%以下に低下し、60歳代では約50%程度、70歳代以上は約10%程度となっている。
⇒ 若年層の多くは交通安全教育を受けた経験があり、年齢が上がるにつれ、交通安全教育を受講していない人が増加することが分かった。



問5—1 「ある」と回答された方にお聞きします。これまでに交通安全教育を受講した時期はいつですか（複数回答可）。

自転車の交通安全教育を受けた時期



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 小学校以前	158	79	66	74	78	24	2
■ 小学校以前, それ以降				2	2		
■ 小学校以前, 中学校	174	7	1	3	1	1	
■ 小学校以前, 中学校, 高校	179	1	2				
■ 小学校以前, 中学校, それ以降							1
■ 小学校以前, 高校	2						
■ 小学校以前, 中学校, 高校, 大学, それ以降							1
■ 大学		3	1	2	1		
■ 中学校	56	26	9	5	10	6	2
■ 高校	19	16	5	2	2	1	1
■ 中学校, 高校	37						
■ 中学校, 高校, それ以降			1				
■ 中学校, 高校, 大学		1					
■ それ以降	2	6	45	57	79	56	9

《考察》

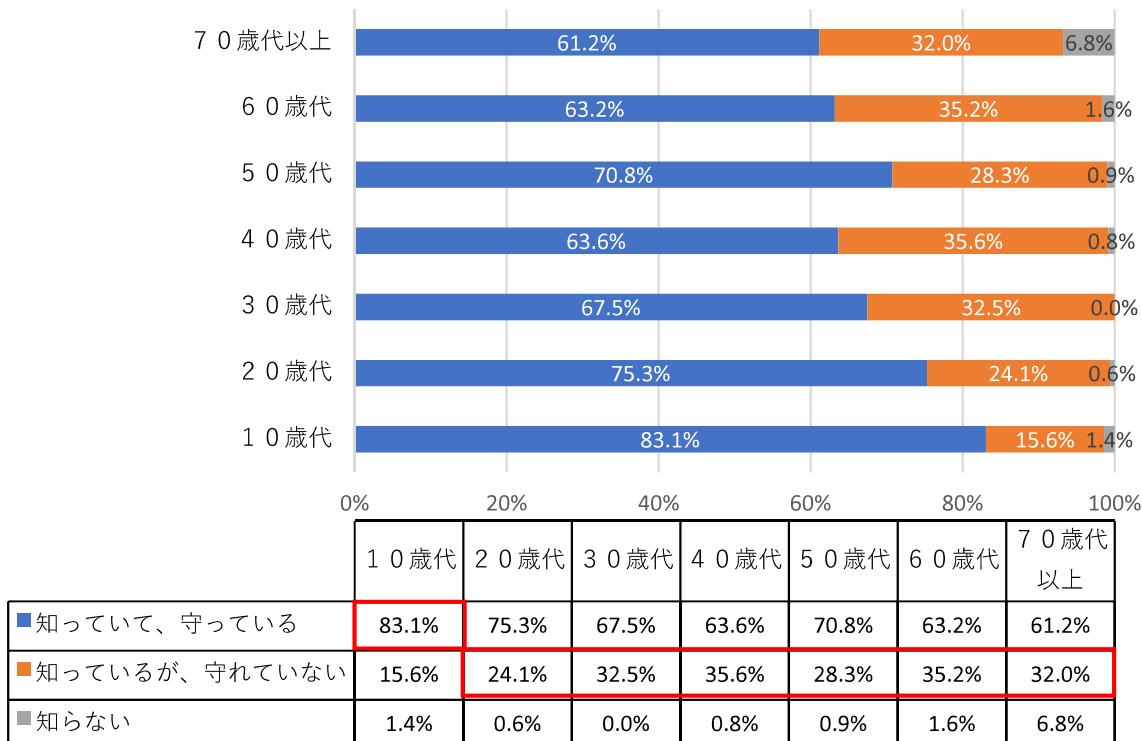
- 交通安全教育を受けた時期についての回答者は、ほぼ10歳代が多く、受講時期は、「小学校以前」、「中学校」、「高校」までに受講したことがある人が最も多い。
- 10歳代以外の各年齢層でも、「小学校以前」に受講したことがある人が多い。
⇒多くの人は小学校以前に交通安全教育を受けた経験があることが分かった。



オ 自転車の交通ルールの認知・遵守状況

問6 あなたは以下の自転車の交通ルールを知っていますか（それぞれ1つにチェック）。

自転車は車道通行が原則（歩道通行は例外）



《考察》

- 「自転車は車道通行が原則（歩道通行は例外）」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、10歳代が最も高く約80%以上となっている。
- 20歳代以降は、「知っているが、守っていない」と回答した人が増える傾向にある。



自転車は車道の左側を通行する



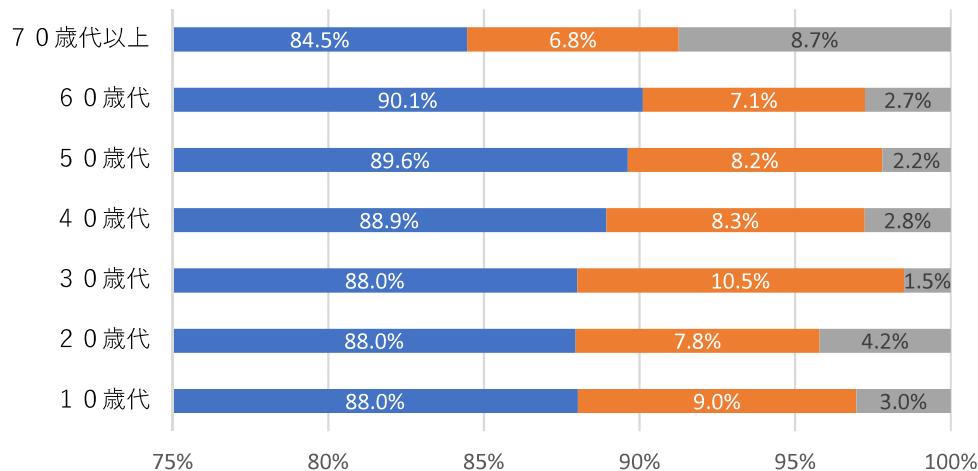
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■知っていて、守っている	88.8%	86.1%	83.0%	78.3%	86.2%	84.6%	81.6%
■知っているが、守っていない	8.8%	12.0%	17.0%	21.3%	12.6%	14.8%	14.6%
■知らない	2.3%	1.8%	0.0%	0.4%	1.3%	0.5%	3.9%

《考察》

- 「自転車は車道の左側を通行する」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、10歳代が約90%弱と最も高く、他の年齢層でも概ね80%以上であり高い傾向にある。
- 40歳代は、「知っているが、守っていない」と回答した人が20%を超えており、他の年齢層に比べ高くなっている。



やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側をゆっくり走行(徐行)する



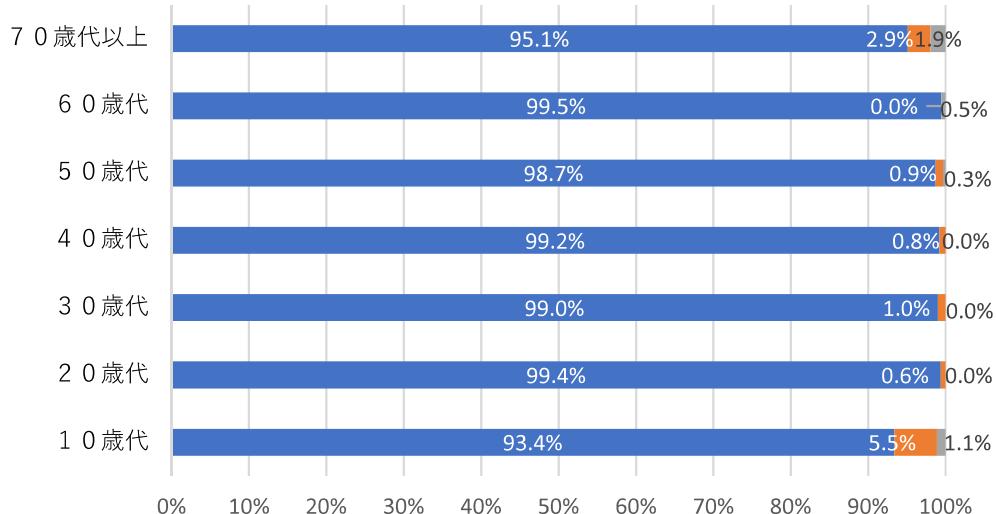
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■知っていて、守っている	88.0%	88.0%	88.0%	88.9%	89.6%	90.1%	84.5%
■知っているが、守っていない	9.0%	7.8%	10.5%	8.3%	8.2%	7.1%	6.8%
■知らない	3.0%	4.2%	1.5%	2.8%	2.2%	2.7%	8.7%

《考察》

- 「やむを得ず歩道を走行するときは歩行者優先で、車道側をゆっくり走行(徐行)する」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、概ね90%程度で高い傾向にある。
- 70歳以上の人には「知らない」と回答した人が約8%であり、他の年齢層に比べ高くなっている。



夜間のライト点灯

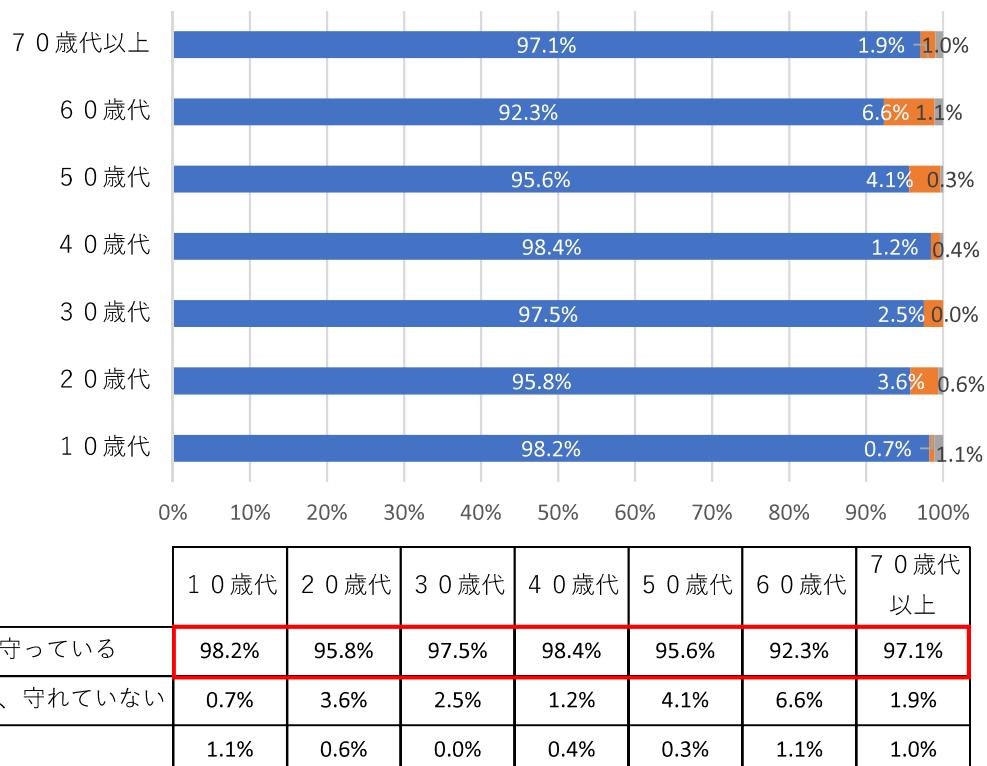


《考察》

- 「夜間のライト点灯」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」が、が各年齢層で90%以上と高くなっている。

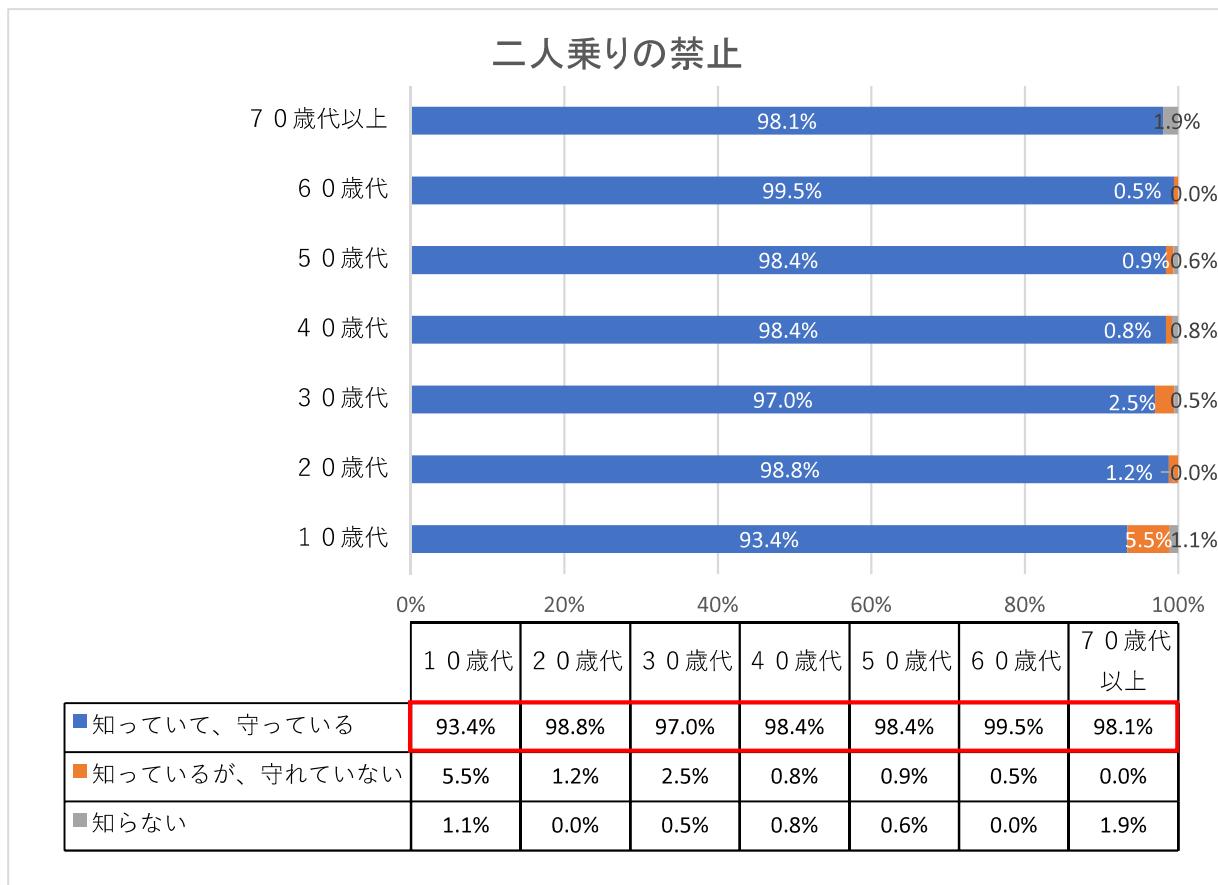


飲酒運転の禁止



《考察》

- 「飲酒運転の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っておいて、守っている」が、各年齢層で概ね 90 %以上と高くなっている。

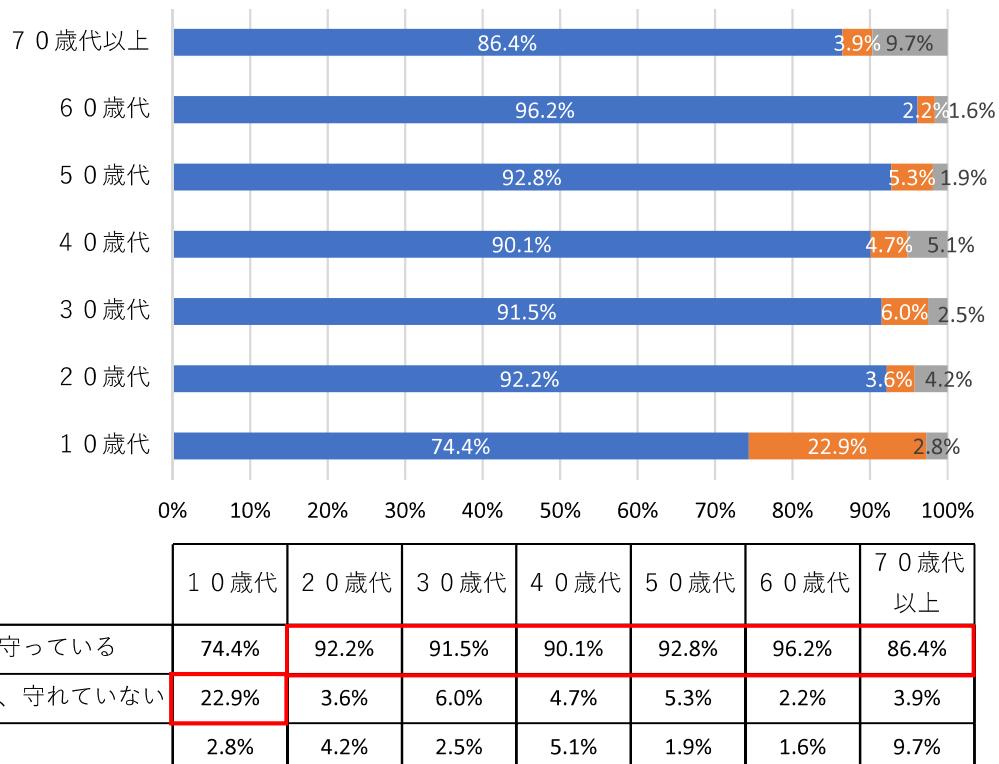


《考察》

- 「二人乗りの禁止」についての認知・遵守状況は、「知っておいて、守っている」が、各年齢層で90%以上と高くなっている。



並進(他の自転車と並んで走る)の禁止



《考察》

- 「並進（他の自転車と並んで走る）の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」が、20歳代以上は約80%から90%程度となっている。
- 10歳代は、「知っているが、守っていない」が約23%程度を占めており、他の年齢層に比べ高くなっている。



信号を守る



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っていて、守っている	94.4%	99.4%	97.5%	97.2%	96.5%	95.6%	96.1%
■ 知っているが、守れていない	5.2%	0.6%	2.5%	2.8%	3.5%	4.4%	2.9%
■ 知らない	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%

《考察》

- 「信号を守る」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」が、各年齢層で90%以上と高くなっている。



信号のない交差点での一時停止と安全確認



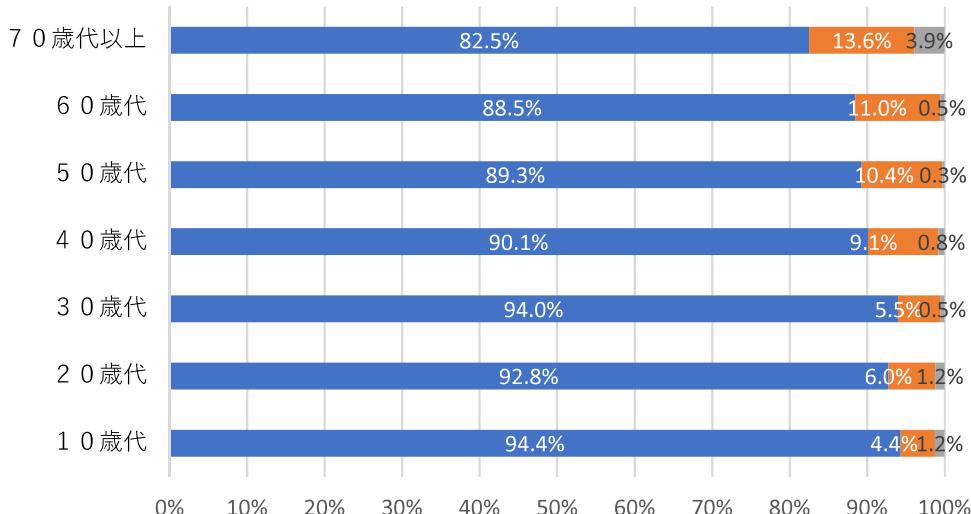
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っていて、守っている	85.4%	81.9%	84.0%	78.7%	82.7%	81.3%	85.4%
■ 知っているが、守っていない	12.1%	12.7%	14.0%	17.0%	14.2%	17.6%	7.8%
■ 知らない	2.5%	5.4%	2.0%	4.3%	3.1%	1.1%	6.8%

《考察》

- 「信号のない交差点での一時停止と安全確認」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」が、全年代において概ね約80%程度となっている。
- 「知っているが、守っていない」が各年代で20%弱程度を占めておりルールが守られていないことが分かる。



傘さし運転の禁止

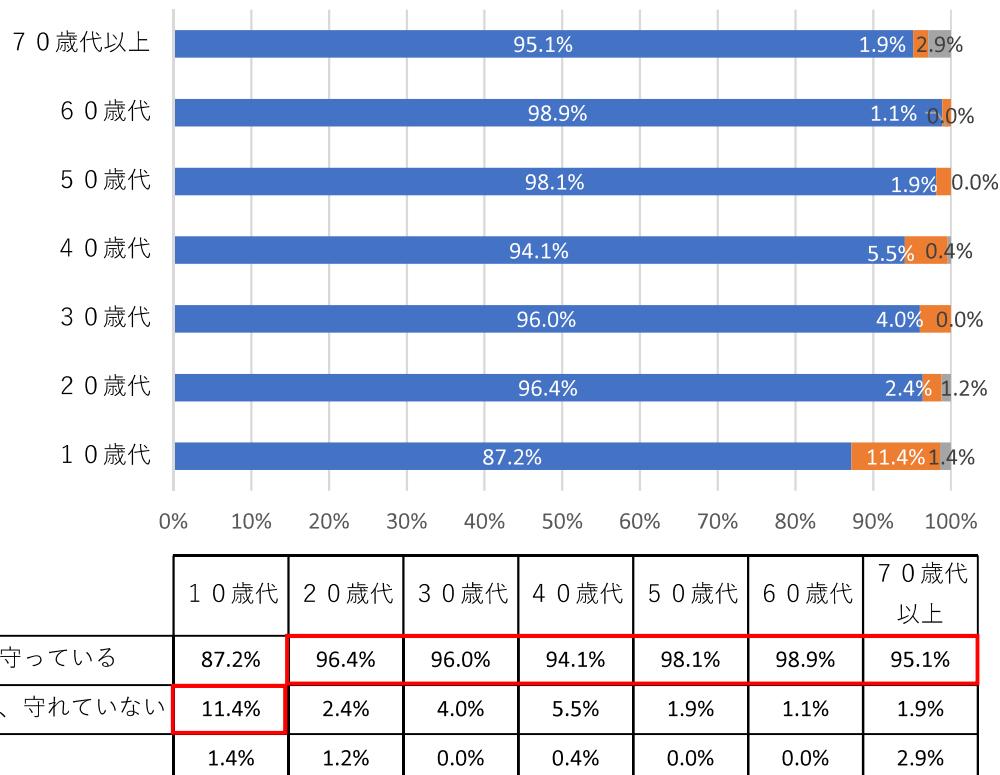


《考察》

- 「傘さし運転の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、10歳代から40歳代が90%以上と高くなっている。
- 一方、「知っているが、守っていない」が、20歳代以上で増加する傾向にあり、特に70歳代以上で約13%、40歳代から60歳代で約10%と他の年齢層に比べ高くなっている。



運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止

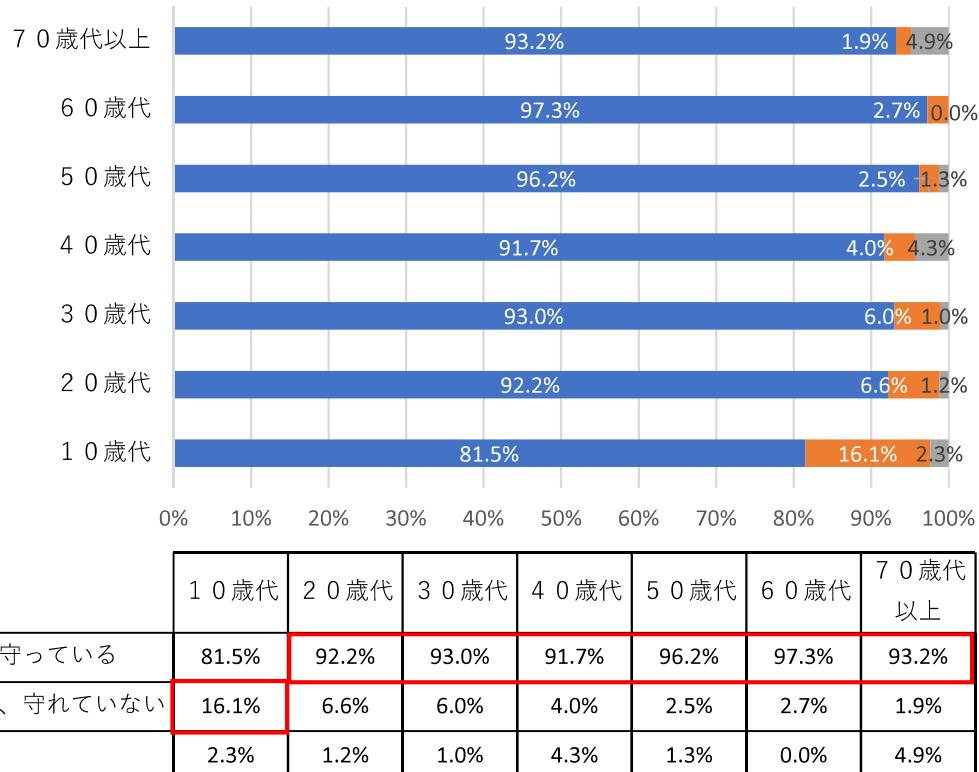


《考察》

- 「運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、20歳代以上で90%以上と高くなっている。
- 10歳代で「知っているが、守っていない」と回答した人が約11%であり他の年齢層に比べて高い。



運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止



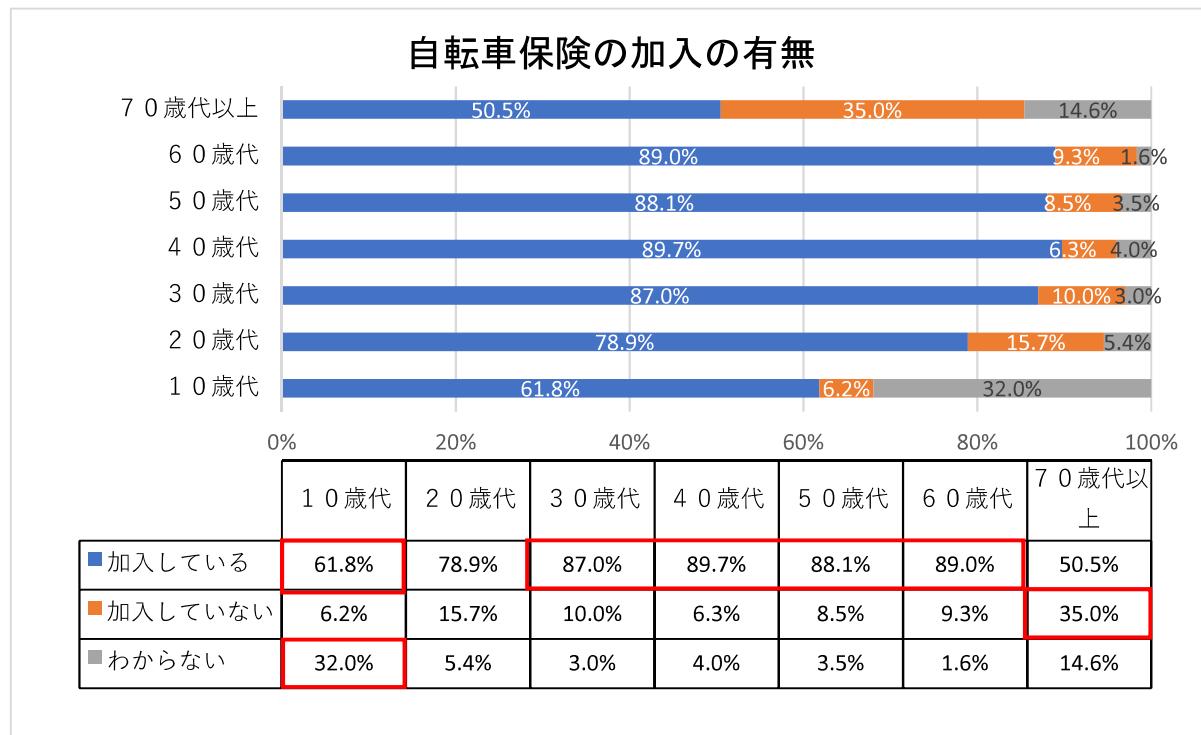
《考察》

- 「運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止」についての認知・遵守状況は、「知っていて、守っている」と回答した人が、20歳代以上で約90%以上となっている。
- 一方、10歳代で「知っているが、守っていない」と回答した人が約16%程度で他の年齢層に比べて多くなっている。



力 自転車保険について

問7 あなたは自転車保険に加入していますか（1つにチェック）。



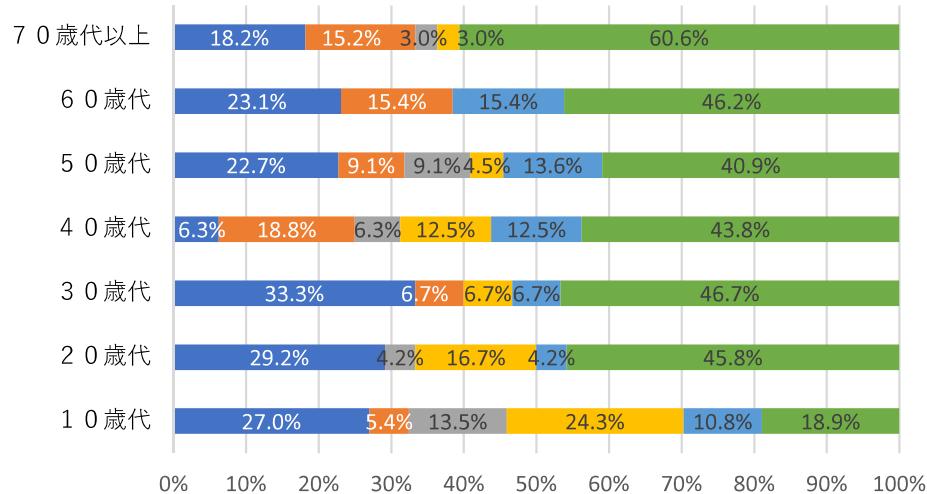
《考察》

- 自転車保険加入の有無については、「加入している」と回答した人は、30歳代から60歳代では概ね約90%となった。
- 70歳代以上の「加入していない」と回答した人は35%であり、他の年齢層に比べて高くなっている。
- 10歳代の「加入している」と回答した人は約61%と他の年齢層と比べて低くなっているが、わからないと回答した人も32%と高くなっている。
⇒ 10歳代においては、家族が加入している保険に自身の自転車保険に付帯されていることなどにより「わからない」と回答した人が多いと考えられる。



問7－1 「加入していない」と回答された方にお聞きします。あなたが自転車保険に加入していない主な理由は何ですか（1つにチェック）。

自転車保険に加入していない理由



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■自転車保険加入の義務化を知らなかつたから	27.0%	29.2%	33.3%	6.3%	22.7%	23.1%	18.2%
■加入方法が分からなから	5.4%	0.0%	6.7%	18.8%	9.1%	15.4%	15.2%
■手続きする時間がなから	13.5%	4.2%	0.0%	6.3%	9.1%	0.0%	3.0%
■手続きが面倒だから	24.3%	16.7%	6.7%	12.5%	4.5%	0.0%	3.0%
■お金がないから	10.8%	4.2%	6.7%	12.5%	13.6%	15.4%	0.0%
■自転車には乗らないから	18.9%	45.8%	46.7%	43.8%	40.9%	46.2%	60.6%

《考察》

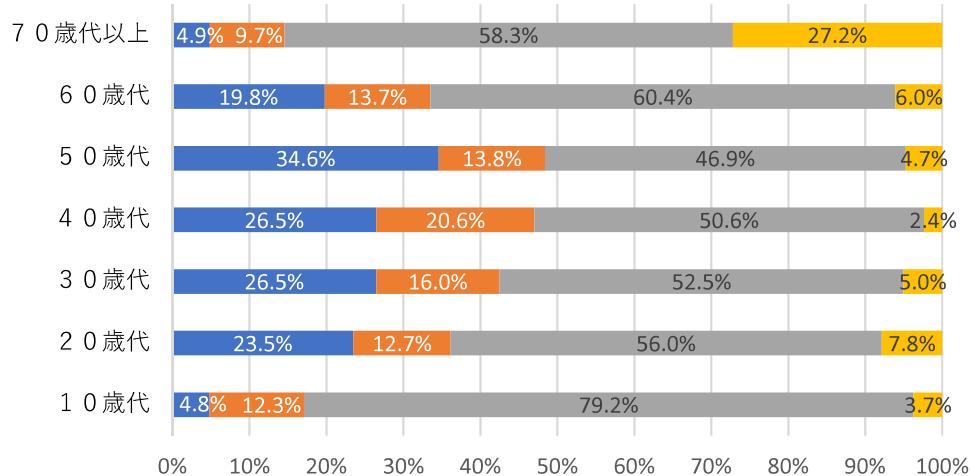
- 自転車保険に加入していない主な理由について、「自転車に乗らないから」を除くと、「自転車保険加入の義務化を知らなかつたから」が、40歳代を除き、最も高く、概ね20%から30%となっている。
 - 40歳代では、「加入方法が分からなから」が約19%と高くなっている。
 - また、「手続きが面倒だから」が10歳代で約25%程度と高くなっている。
⇒ 自転車保険加入の義務化を知らない人が一定数いることが分かる。
- 70歳代においては、自転車に乗らない人が多いことから、保険加入率が低くなっている。



キ 自転車ヘルメットの着用について

問8 あなたは自転車を利用するときにヘルメットを着用していますか（1つにチェック）。

ヘルメット着用の有無



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■着用している	4.8%	23.5%	26.5%	26.5%	34.6%	19.8%	4.9%
■持っているが着用していない	12.3%	12.7%	16.0%	20.6%	13.8%	13.7%	9.7%
■持っていない	79.2%	56.0%	52.5%	50.6%	46.9%	60.4%	58.3%
■自転車には乗らない	3.7%	7.8%	5.0%	2.4%	4.7%	6.0%	27.2%

《考察》

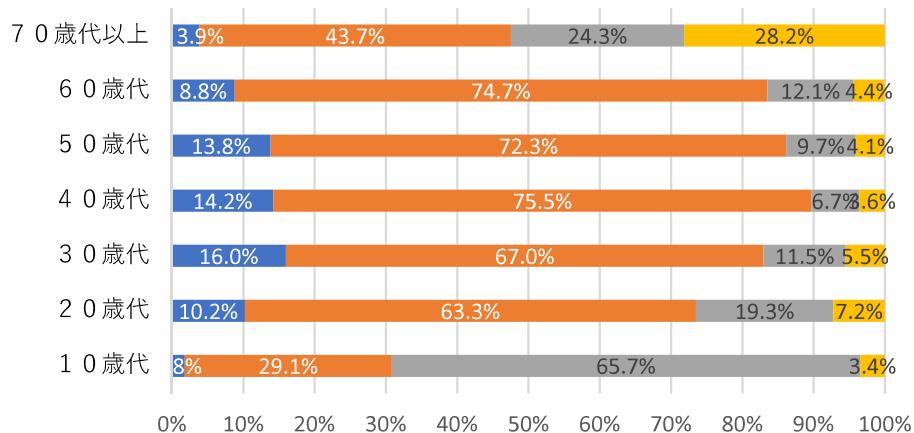
- ヘルメットを着用していると回答した人は50歳代が最も多く約35%であった。「自転車には乗らない」と回答した人が多い70歳代以上を除くと10歳代で着用している人は約5%と他の年齢層と比べて低い。
- 持っていないと回答した人は10歳代が最も多く約80%であった。
- 区職員は勤務中の自転車利用時のヘルメット着用が義務となっている。そのため区職員を除くと、着用していると回答した人は各年代で10%前後に留まる。
⇒ 全世代を通してヘルメットを着用していない人が多く、特に10歳代で着用していない人が多いことが分かる。



ク 自転車ヘルメットの購入費用助成事業

問9 令和5年4月1日より、ヘルメット着用が努力義務化されたことに伴い、足立区ではヘルメットの購入費用助成事業（安全基準を満たした3,000円以上のヘルメットを2,000円引きで購入可能）をおこなっています。事業をおこなっていることを知っていますか（1つにチェック）。

ヘルメット購入費用助成事業



	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ 知っていて補助を受けた	1.8%	10.2%	16.0%	14.2%	13.8%	8.8%	3.9%
■ 知っていたが補助を受けなかった (購入していない)	29.1%	63.3%	67.0%	75.5%	72.3%	74.7%	43.7%
■ 知らなかった	65.7%	19.3%	11.5%	6.7%	9.7%	12.1%	24.3%
■ 自転車には乗らない	3.4%	7.2%	5.5%	3.6%	4.1%	4.4%	28.2%

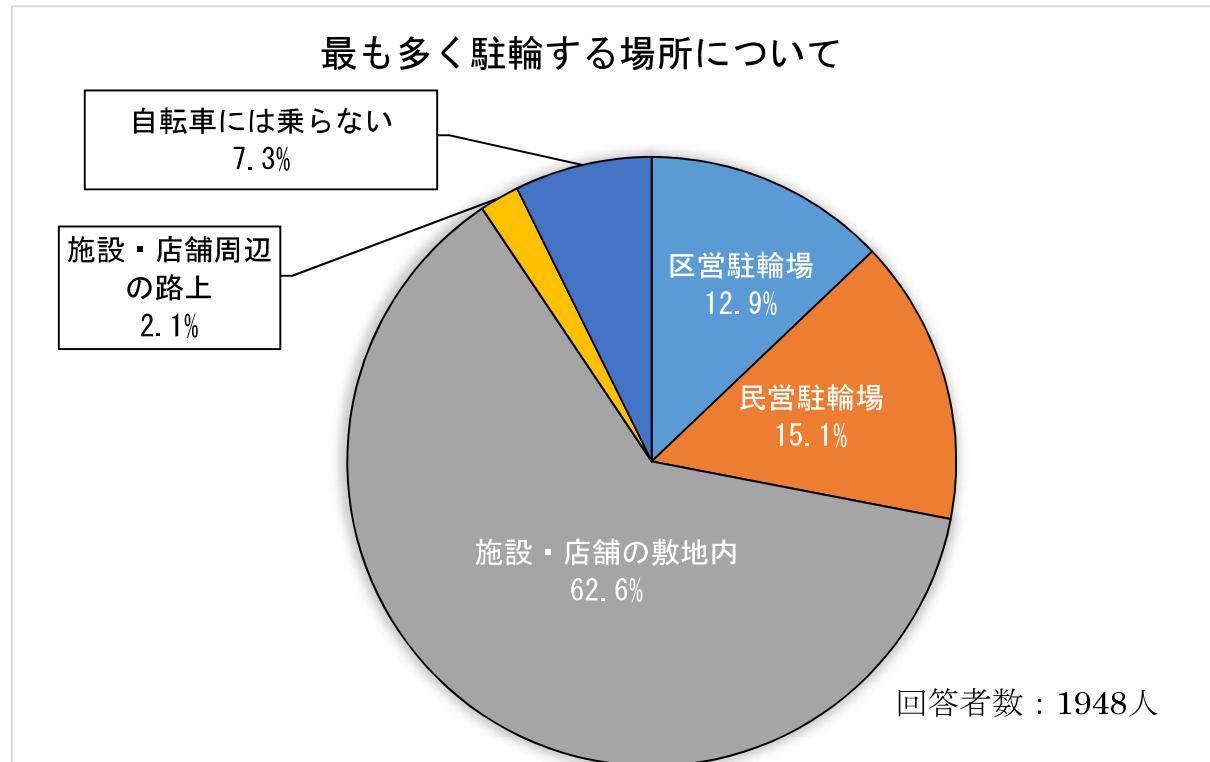
《考察》

- ヘルメット購入費用助成を利用した人の割合は30歳代が最も多かったが、16%に留まった。
- 10歳代は補助を受けた人の割合が最も低く、2%であった。補助事業を知らないかった人の割合も65%と高かった。
⇒ ヘルメット着用率が低い10歳代は、補助を利用していない人や補助事業を知らない人も多いことが分かった。



ヶ 駐輪場の利用について

問10 あなたが自転車を利用する際に、最も多く駐輪する場所を教えてください
(1つにチェック)。



《考察》

- 最も回答が多かった駐輪場所は「施設・店舗の敷地内」であり全体の約60%であった。
- 駐輪場を多く利用する人は区営・民営駐輪場合わせて約30%程度であった。
⇒ 区営・民営駐輪場の多くは駅周辺に位置しています。「施設・店舗の敷地内」に多くの人が駐輪していることから、鉄道利用のために自転車を利用する人より、職場などの施設や店舗に行くために自転車を利用するの方が多いことが伺える。



問10－1 「区営駐輪場」に最も多く駐輪すると回答された方にお聞きします。
区営駐輪場を利用する上で、不満に感じていることは何ですか。
利用している駐輪場名と合わせて教えてください（複数回答可）。

区営自転車駐車場	不満に感じていること	回答者数
竹の塚東A棟 自転車駐車場	① 駐輪台数が不足している ② ラックが古く利用しづらい	1名
青井駅自転車駐車場	① 駐輪台数が不足している ② 子どものせ用自転車用スペースが少ない	1名
六町駅自転車駐車場	① 精算機が無く人対応のため不便	1名

※区営自転車駐車場の名称が特定できる回答のみ抜粋

その他、区営駐輪場についてご意見があればお書きください。

- ・ 駐輪場の利用料をキャッシュレスで支払えるようにしてほしい。
- ・ 区営駐輪場がキャンセル待ちで利用できないため何とかしてほしい。
- ・ 無料で利用できる駐輪場が欲しい。

※意見を要約抜粋して記載

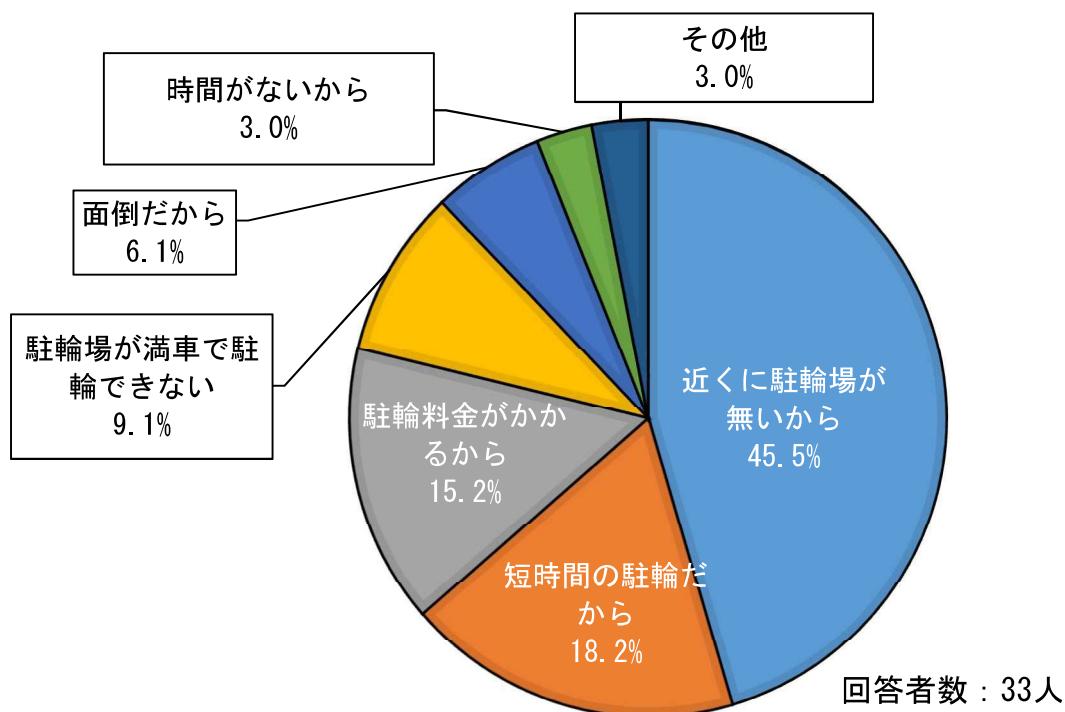
《考察》

- ラックの古さや、子どものせ用自転車用スペースの不足や精算機が無いことへの不満など設備に関する不満が多い
⇒ 設備の老朽化やタイヤの太い子供ののせ自転車の増加など、状況に応じて適宜、駐輪場の改修を実施する必要がある。また人対応の駐輪場についても、素早く電子マネー等で支払いが行えるよう精算機を設置する必要がある。
- 利用者が多い駐輪場については駐輪台数が不足していることへの不満がある。
⇒ 利用状況調査等により駐輪台数を把握し、必要に応じてラックの増設等検討する必要がある。



問10－2 「施設・店舗周辺の路上」に最も多く駐輪すると回答された方にお聞きします。その時の主な理由を教えてください（1つにチェック）。

路上駐輪をする理由について



《考察》

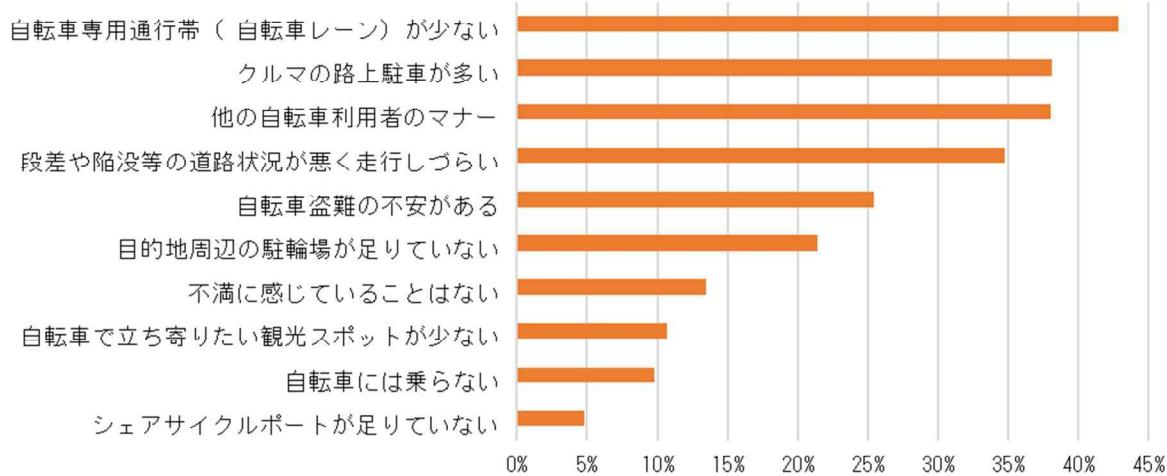
- 「近くに駐輪場がないから」と回答した人が最も多く45%の人回答した。次いで「短期間の駐輪だから」が18%、「駐車料金がかかるから」が15%となった。
⇒多くの人が施設・店舗周辺に駐輪場が無いために、路上に駐輪していることが分かった。



コ 自転車利用時の不満

問11 あなたが足立区内で自転車を利用する上で、不満に感じていることは何ですか。(複数回答可)。

自転車利用環境に関する不満（複数回答可）



《考察》

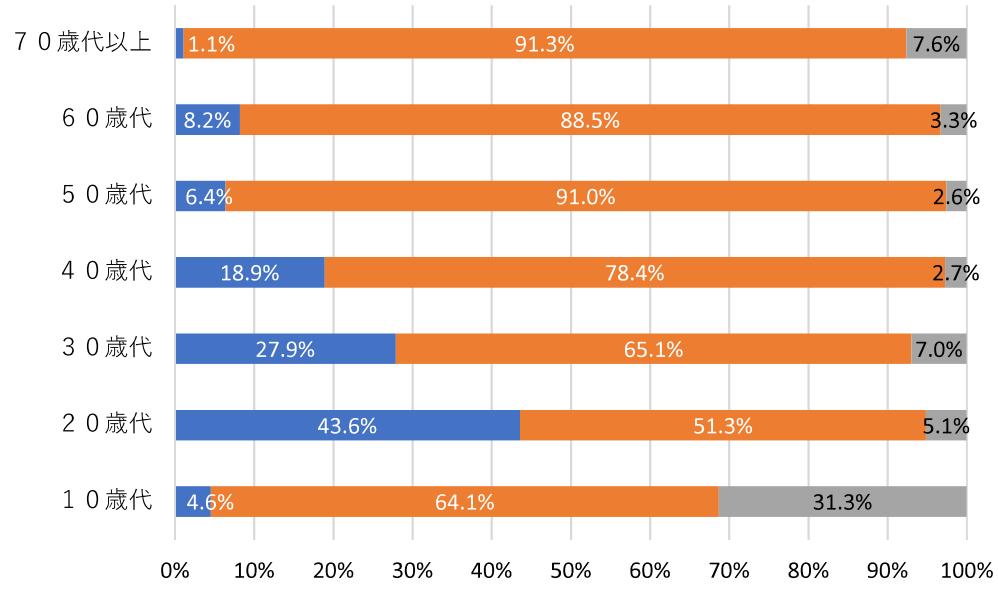
- 「自転車専用通行帯（自転車レーン）が少ない」という不満が最も多く約43%の人が不満に感じている。
- 次いで「クルマの路上駐車が多い」、「他の自転車利用者のマナー」についての不満が多く約37%の人が不満に感じている。
⇒ 道路状況など、自転車の走行環境に関する不満と、自転車利用者のマナーに関する不満が多いことが分かった。



サ シェアサイクルについて

問12 あなたは「シェアサイクル」を利用したことがありますか（1つにチェック）。※ シェアサイクルとは、借りた場所とは異なる場所にも返すことができる自転車のレンタルサービスです。

シェアサイクルの利用の有無



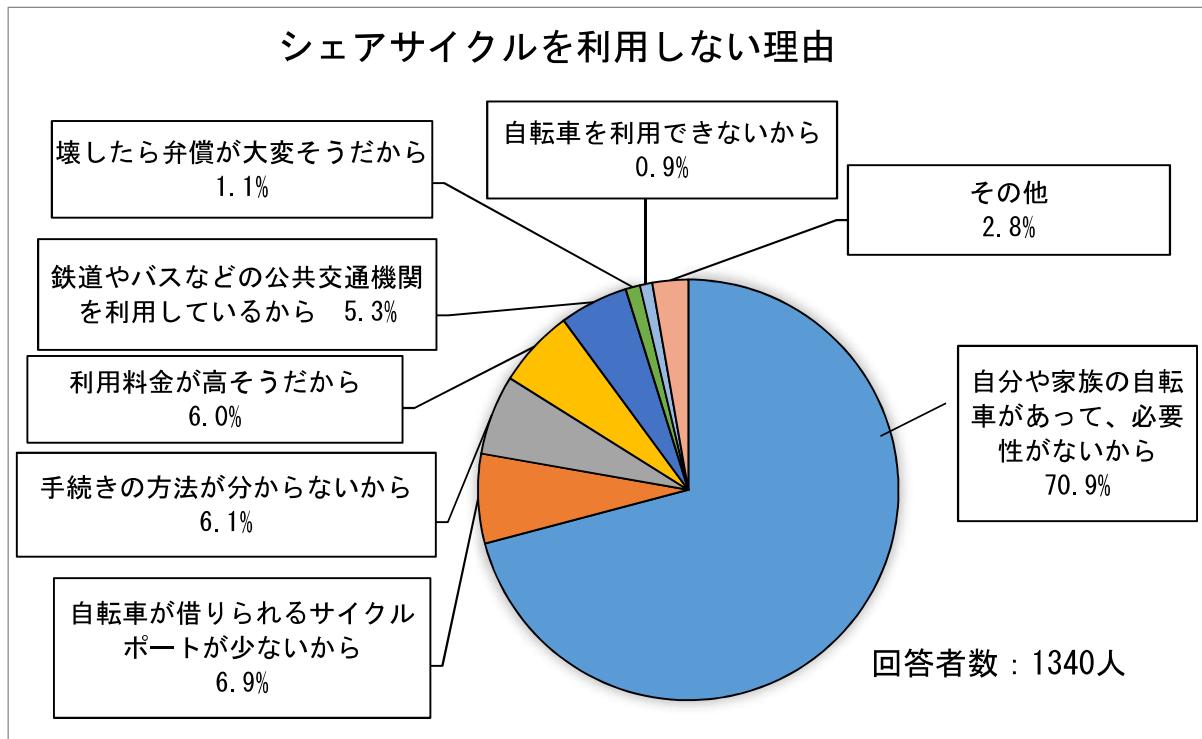
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
■ある	4.6%	43.6%	27.9%	18.9%	6.4%	8.2%	1.1%
■ない	64.1%	51.3%	65.1%	78.4%	91.0%	88.5%	91.3%
■シェアサイクルを知らない	31.3%	5.1%	7.0%	2.7%	2.6%	3.3%	7.6%

《考察》

- 「シェアサイクル」利用の有無について、「ある」が最も多いのが20歳代で約40%以上、次いで30歳代で約30%程度、40歳代で約20%程度の順となっている。
- 利用したことが「ない」は、50歳代以上で約90%程度と高くなっている。
- 「シェアサイクルを知らない」では、10歳代が約30%程度を占めており、各年齢層と比べて最も高い。
⇒ 30歳代以降は、シェアサイクルを利用したことがない人は、年齢が上がるにつれて増加傾向となることが分かった。



問12－1 「ない」と回答された方にお聞きします。あなたがシェアサイクルを利用したことがない主な理由は何ですか（1つにチェック）。



《考察》

- 「自己や家族の自転車あって、必要ないから」と回答した人は最も多く全体の約70%であった。
⇒ 多くの回答者は自分の自転車を利用しているため、シェアサイクルを利用する必要がないことが分かります。そのため区外などから足立区に来た人が、よりシェアサイクルを利用しやすい環境を作る必要がある。



シ 足立区の自転車の施策に関する意見

最後に足立区の自転車に関する施策についてご意見があればお書きください。

※要約した特徴的な自由意見を抜粋

道路について	自転車専用通行帯が少ないので、幅員が広い道路に整備してほしい。 道幅の狭い車道を通行するのがとても危険に感じている。 車道の路上駐車によって通行しづらい
利用者のマナーについて	車道を逆走している自転車が多い 交差点で、安全確認せずにとび出す自転車が多い。 歩道上をベルを鳴らしながら通行する自転車が多い。
ヘルメットについて	ヘルメットを着用している人が少ない。大人だけでなく、子どもが着用していないのを見かけると心配になる。 ヘルメットを購入したいのに大きいサイズの物がいまだに売っていない。
シェアサイクルについて	区の各公共施設（区民事務所やスポーツセンターなど）にもっとシェアサイクルポートがあるといいと思う。

《考察》

- 問11の自転車の利用環境に関する不満と同様に、自転車の走行環境や利用者のマナーに関する意見が多い。
- ヘルメットが努力義務化されたことに伴い、ヘルメットの関心が高い。
- シェアサイクルのポート数の少なさが課題となっている。