

台東区自転車活用推進計画

— 誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう —



令和8年3月



はじめに

自転車は、幅広い世代が気軽に利用でき、生活の様々な場面で活用されている身近な交通手段です。近年では、シェアサイクルの普及等により、自転車の利用方法やニーズは多様化しています。また、令和8年4月からは、自転車の交通違反に対し交通反則通告制度（いわゆる青切符）が導入される等、自転車を取り巻く環境は日々変化しています。

台東区においても、自転車は日常生活を支える交通手段として、大きな役割を担っています。一方で、交通ルールやマナーを守らない自転車利用に対する対策や、歩行者の通行の妨げとなる放置自転車、自転車通行空間の充実等、自転車の安全利用に関する解決すべき課題が残されています。

これらの現状や課題を踏まえ、台東区では、『誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう』を計画目標とした、「台東区自転車活用推進計画」を策定しました。本計画では、4つの基本方針『はしる』『とめる』『まもる』『つかう』と各基本方針に関連する10の施策を定め、ハード・ソフトの両面から誰もが安全・安心に自転車を利用できる環境づくりを推進していきます。

また、本計画に包含された形で策定する、「台東区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行空間の整備を行います。自転車の安全・安心な利用に向け、日頃から自転車を利用される区民の皆様にもご理解とご協力をお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、アンケートにご協力いただきました皆さま、貴重なご意見やご提案をいただきました区民の皆さま、「台東区自転車活用推進計画策定に関する意見交換会」で活発なご議論をいただきました会員の皆さまに、厚く御礼申し上げます。

令和8年3月

東京都台東区長

服部 征夫



目次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1. 計画の概要 | 1 |
| 1-1 計画策定の背景・目的 | 1 |
| 1-2 計画の位置づけ | 2 |
| 1-3 計画対象 | 8 |
| 2. 現状及び課題 | 10 |
| 2-1 自転車を取り巻く現状の整理 | 10 |
| 2-2 自転車利用に関するご意向・ご意見・ご要望 | 37 |
| 2-3 自転車を取り巻く課題 | 44 |
| 3. 計画で目指す目標と基本方針 | 45 |
| 3-1 計画目標 | 45 |
| 3-2 基本方針 | 46 |
| 3-3 計画におけるSDGs | 47 |
| 4. 実施すべき施策 | 48 |
| 4-1 施策一覧 | 48 |
| 4-2 個別施策 | 49 |
| はしる（通行空間） 自転車通行空間のネットワーク化の実現 | 49 |
| とめる（駐輪環境） 放置自転車対策や駐輪環境の充実 | 52 |
| まもる（ルール・マナー） 多様な利用者に向けたルール・マナーの啓発 | 55 |
| つかう（活用） 自転車を利用しやすい環境づくりや利用の促進 | 65 |
| 5. 台東区自転車ネットワーク計画 | 67 |
| 5-1 自転車ネットワーク計画について | 67 |
| 5-2 自転車ネットワーク路線選定の考え方 | 68 |
| 5-3 【基幹路線】自転車ネットワークの骨格となる路線の選定 | 69 |
| 5-4 【アクセス路線】区内施設へのアクセスを担う路線の選定 | 70 |
| 5-5 【補完路線】自転車ネットワークの連続性を補完する路線の選定 | 71 |
| 5-6 整備の実現性と隣接区の計画との整合性 | 72 |
| 5-7 台東区自転車ネットワーク路線 | 73 |
| 5-8 自転車ネットワーク路線の整備優先度 | 74 |
| 6. 計画の進行管理及びフォローアップ | 76 |
| 6-1 計画の進行管理 | 76 |
| 6-2 計画のフォローアップ | 77 |
| 巻末資料 | 78 |
| 台東区自転車活用推進計画策定に関する意見交換会会員名簿 | 78 |

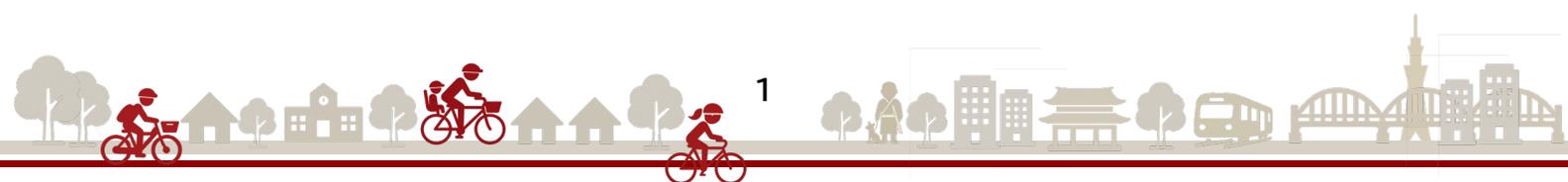
1. 計画の概要

1-1 計画策定の背景・目的

わが国では、自転車の活用による自動車への依存の程度及び環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の重要な課題への対応として、自転車の活用を総合的にかつ計画的に推進することを目的とした「自転車活用推進法（平成28年法律第113号）」が、平成29年5月1日に施行されました。

同法に基づき平成30年に国による「自転車活用推進計画」が策定され、令和3年には「第2次自転車活用推進計画」が策定されました。また、東京都においても、平成31年に「東京都自転車活用推進計画」が策定され、令和3年に改定が行われています。

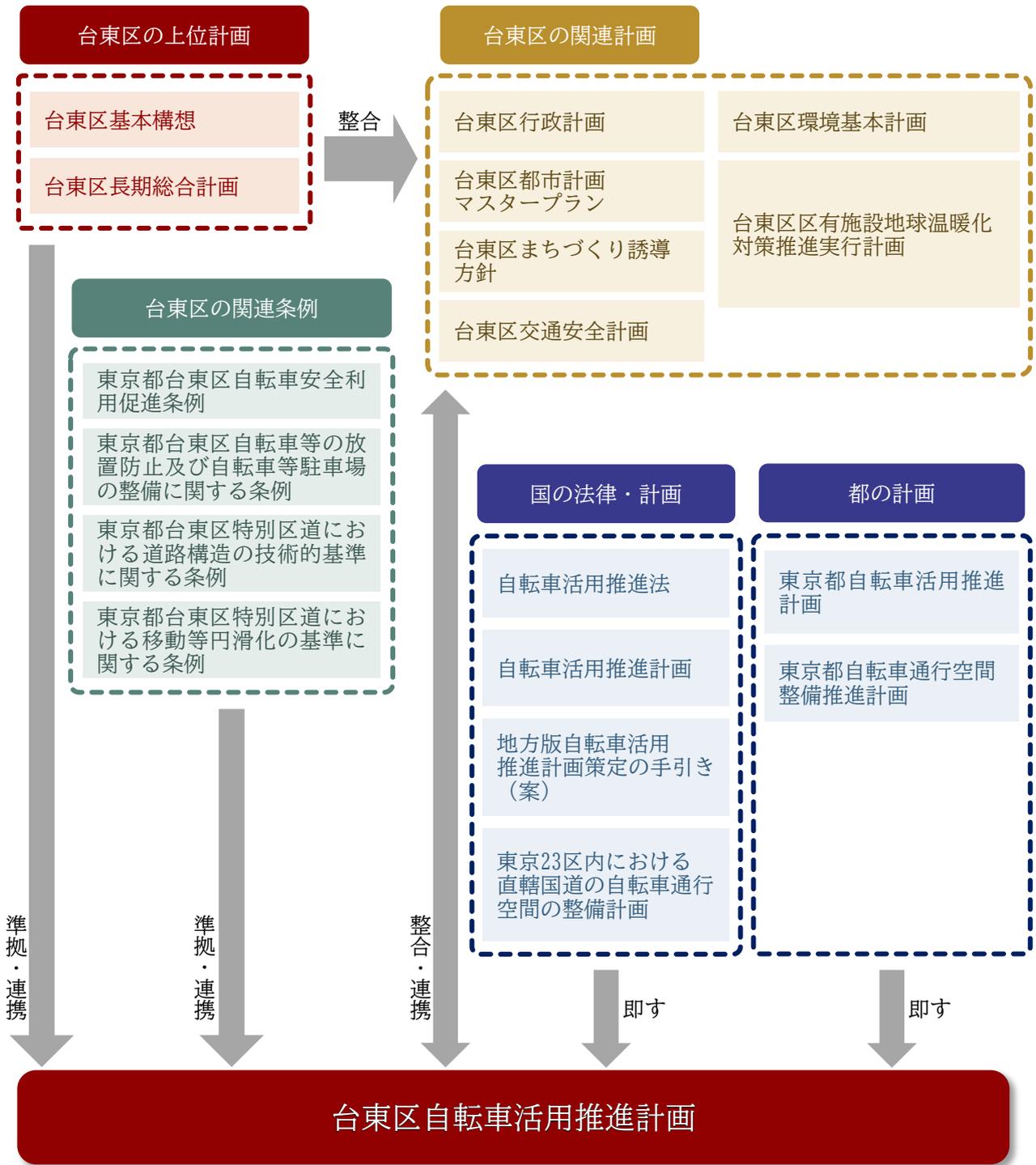
こうした背景から台東区においても、誰もが安全・安心に自転車を利用できる環境をつくり、自転車の利用を促すことで、区が目指す将来像でもあります、「世界に輝く ひとまち たいとう」に寄与する持続可能なまちづくりへと繋げることを本計画の目的とします。



1-2 計画の位置づけ

本計画は自転車活用推進法第11条に基づき、国や都の計画を勘案して、台東区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るものです。

その推進にあたっては、区の上位計画や関連計画と適切に連携を図るものとします。

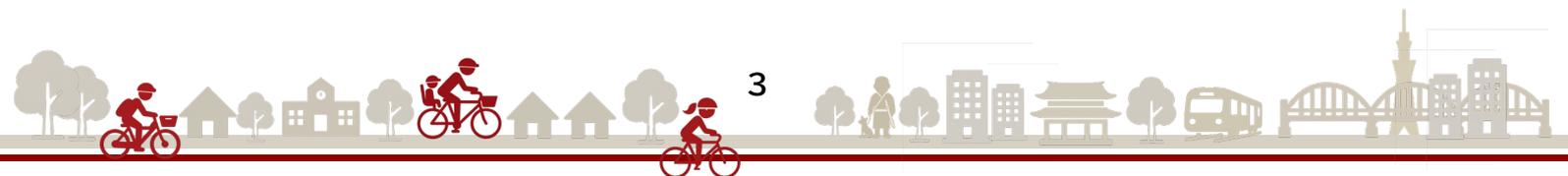
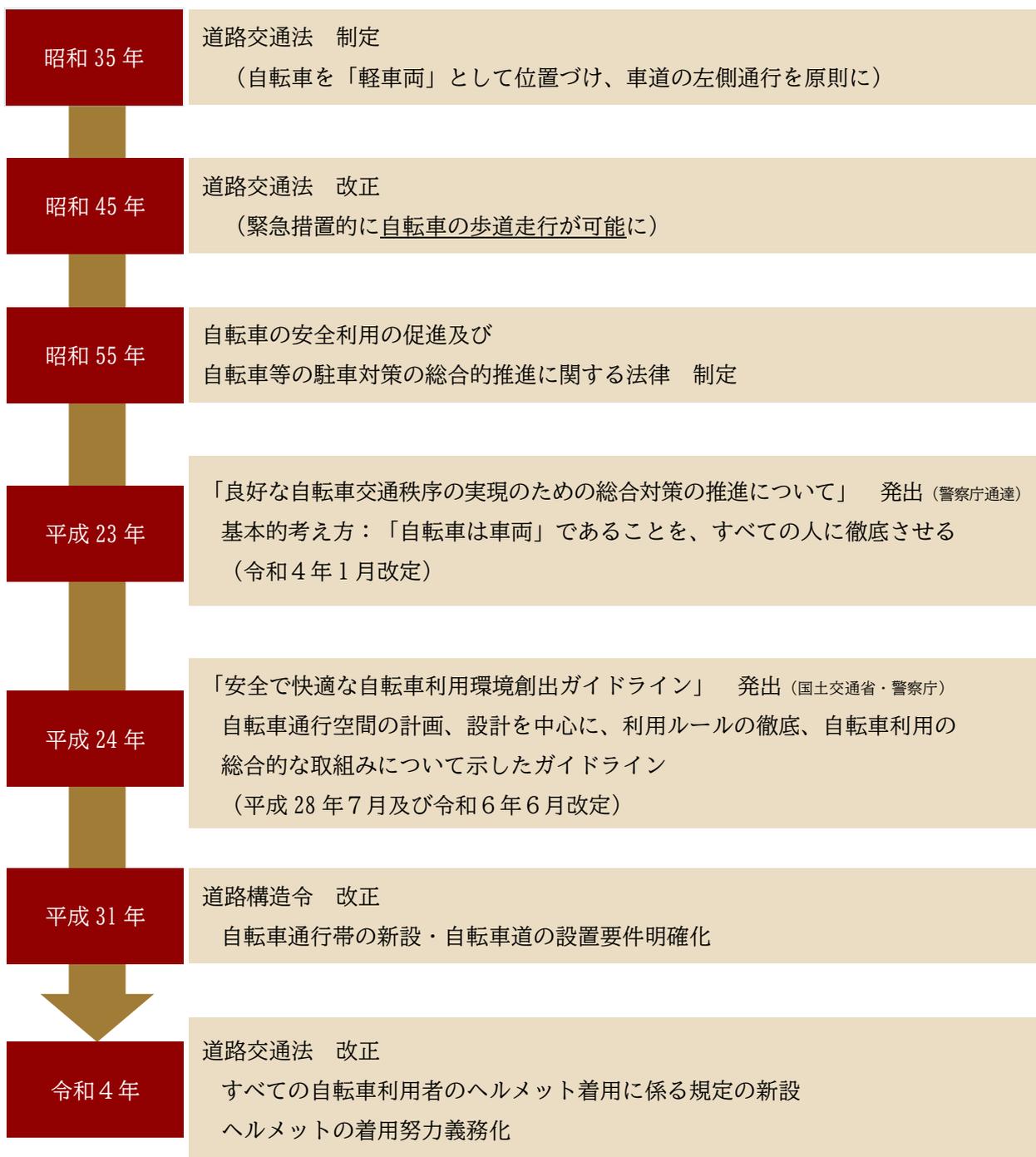


(1) 自転車に関する主な法令や施策の変遷

昭和35年に道路交通法において、自転車は「軽車両」であり、車道の左側通行が原則であると規定されました。

昭和45年に緊急措置的に自転車の歩道走行が認められた後、平成23年以降は「自転車は車両であること」が徹底されました。

その後、現在に至るまで、自転車の交通安全対策、放置自転車対策、通行空間整備が進められています。



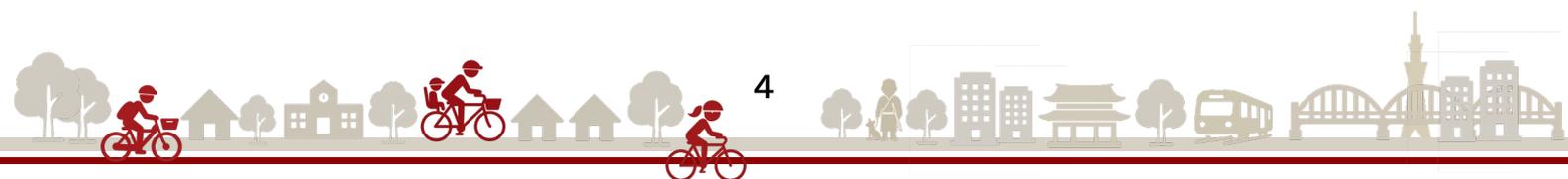
(2) 自転車活用推進法

自転車活用推進法では、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、基本理念を定めるとともに、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項等を定めています。

| | |
|-------|---|
| 目的 | 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 |
| 基本理念 | <ul style="list-style-type: none">・ 自転車は、二酸化炭素等を排出せず、災害時において機動的であり公共の利益の増進に資する・ 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果があり、公共の利益の増進に資する・ 自転車活用の推進は交通体系における自転車による交通の役割を拡大する・ 自転車活用の推進は交通安全の確保を図りつつ行う |
| 国等の責務 | <ul style="list-style-type: none">・ 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進・ 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施・ 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める・ 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力 |

出典：「自転車活用推進法」より作成

図 1-1 自転車活用推進法に示された基本理念と国等の責務



(3) 国の自転車活用推進計画

令和8年に改定が想定される国の自転車活用推進計画では、5つの目標と、実施すべき31の施策が定められています。

| 第3次自転車活用推進計画（素案） | | | |
|------------------|--|------|----------|
| 策定年 | 令和8年 | 計画期間 | 令和12年度まで |
| 概要 | <p>◆位置付け</p> <p>自転車活用推進法の基本理念に加え、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いう同法の目的ののっとり、自転車の活用の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、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付ける。</p> <p>◆目標及び施策</p> <p>以下の5つの目標達成のために、具体的に実施すべき施策を定める。</p> <p>目標1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3 自転車通行空間確保に向けた路外駐車場整備、停車抑制対策、違法駐車取締りの推進 4 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進 5 計画策定等の高度化に向けた情報通信技術の活用の推進 6 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 <p>目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 7 道路利用者全体の安全意識醸成 8 通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進 9 通学環境をはじめ自転車通学の更なる安全確保 10 自転車の点検整備の促進 11 自転車利用者に対する指導・取締りによる自転車の安全な利用の促進 12 公園等の活用による子ども等が安全に自転車に乗れる環境の創出の促進 13 情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減の推進 14 災害時における自転車の活用推進 15 損害賠償責任保険等への加入の促進 <p>目標3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成</p> <ol style="list-style-type: none"> 16 自転車と地域の公共交通等との連携の促進 17 シェアサイクルの普及促進 18 公共交通機関への自転車の持ち込みの促進 19 自転車通勤等の促進 20 高い安全性を備えた自転車の普及促進 21 多様なニーズに応える自転車の開発・普及の促進 <p>目標4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 22 自転車を利用した健康づくりの推進 23 サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興の推進 24 自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進 25 自転車におけるサーキュラーエコノミーの推進 26 シェアサイクルの普及促進（17の再掲） 27 自転車通勤等の促進（19の再掲） <p>目標5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化</p> <ol style="list-style-type: none"> 28 世界に誇るサイクリング環境の創出 29 自転車活用による観光地域づくりの推進 30 サイクルスポーツ、自転車競技、サイクルイベントの振興を通じた地域活性化の推進 31 国際会議や国際的な大会等の誘致 | | |

出典：「第3次自転車活用推進計画（素案）」に関する意見募集について
（実施期間：令和8年1月8日～2月7日、国土交通省 道路局 自転車活用推進本部事務局）より作成

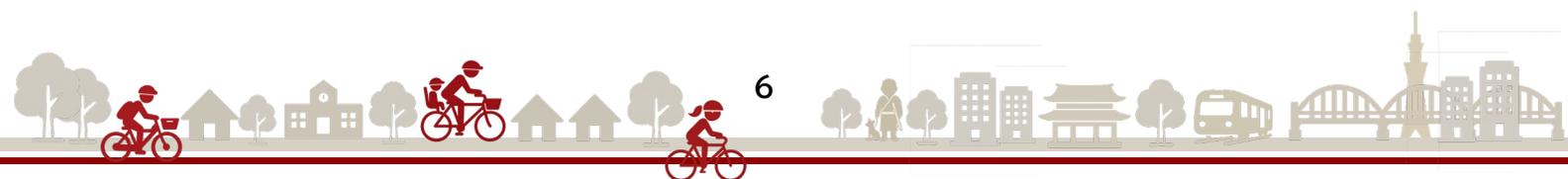


(4) 東京都自転車活用推進計画

令和3年に改定された東京都自転車活用推進計画では、国の自転車活用推進法を踏まえ、4つの目標（目指すべき将来像）と、実施すべき18の施策が定められています。

| 東京都自転車活用推進計画 | | | |
|--------------|--|------|----------|
| 策定年月 | 令和3年5月 | 計画期間 | 令和12年度まで |
| 概要 | <p>◆位置付け</p> <p>自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、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なる計画として位置付ける。</p> <p>◆目指すべき将来像及び施策</p> <p>1 環境形成</p> <p>(1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進</p> <p>(2) 総合的な駐車施策の推進</p> <p>(3) 自転車シェアリングの普及促進</p> <p>(4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進</p> <p>(5) 放置自転車対策の推進</p> <p>(6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施</p> <p>(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> <p>2 健康増進</p> <p>(1) サイクルスポーツ振興の推進</p> <p>(2) 健康づくりの推進</p> <p>(3) 自転車通勤等の促進</p> <p>3 観光振興</p> <p>(1) 国際的なサイクリング大会等の開催</p> <p>(2) サイクリング環境の創出</p> <p>(3) 観光への自転車の活用</p> <p>4 安全・安心</p> <p>(1) 安全性の高い自転車普及の促進</p> <p>(2) 自転車の点検整備の促進</p> <p>(3) 自転車の安全利用の促進</p> <p>(4) 学校における交通安全教育の推進</p> <p>(5) 災害時における自転車の活用</p> | | |

出典：「東京都自転車活用推進計画」より作成

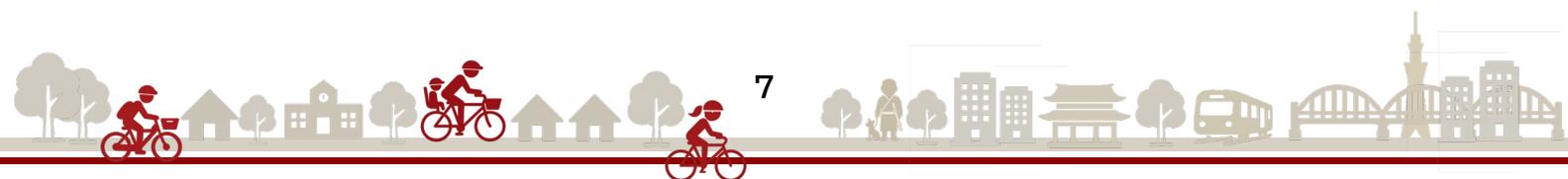
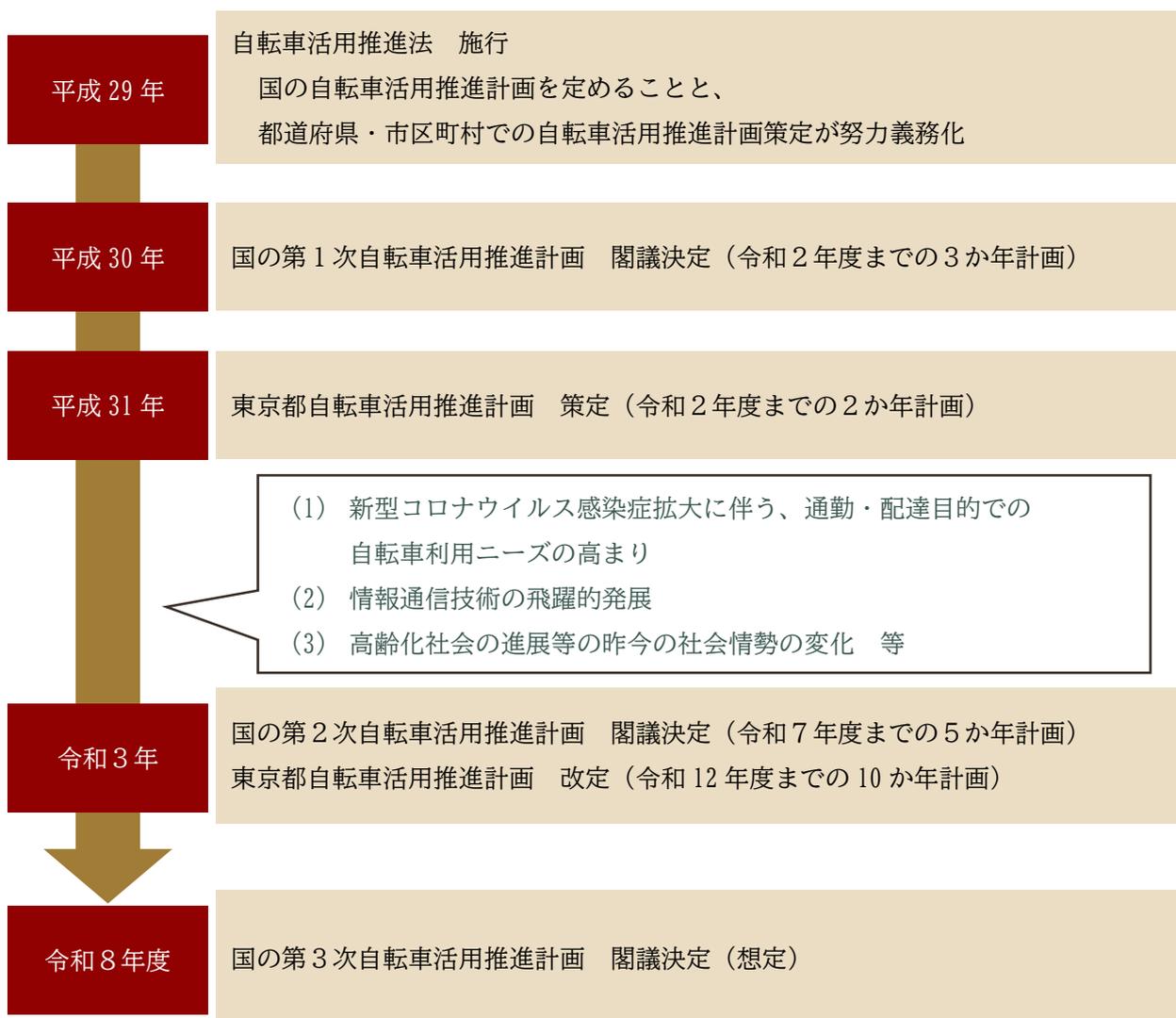


(5) 自転車活用推進に関する国や都の動向

平成29年に自転車活用推進法が施行され、都道府県・市区町村による計画策定が努力義務化されました。

国は、平成30年に第1次自転車活用推進計画を閣議決定した後、令和3年に第2次自転車活用推進計画を閣議決定しました。

都は、平成31年に東京都自転車活用推進計画を策定し、令和3年に計画を改定しました。



1-3 計画対象

本計画の対象区域は、台東区全域とします。

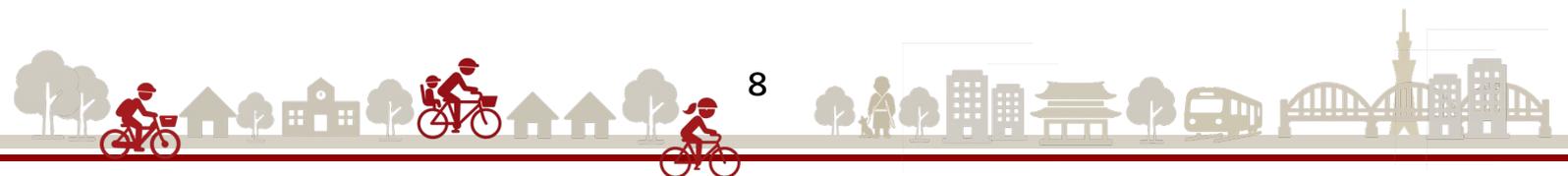
計画期間は、令和8～17年度（10か年）とします。

車両は、道路交通法上で定義される自転車を対象とします。

| | |
|------|------------------|
| 区 域 | 台東区全域 |
| 計画期間 | 令和8～17年度（10か年） |
| 車 両 | 道路交通法で定義される「自転車」 |

表 1-1 本計画の対象期間

| 令和（年度） | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22- | | | | |
|-----------------------------|---|---|----------|---|---|---|-----------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|--|--|--|--|
| 台東区 自転車活用 推進計画 | | | | | | | 令和8～17年度 (10か年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【国】 自転車活用 推進計画 | | | 令和4～7年度 | | | | 第3次自転車活用推進計画 閣議決定（想定） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【都】 東京都 自転車活用 推進計画 | | | 令和4～12年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



<自転車>

道路交通法第2条第1項第11号の2で「ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のもの（原動機を用いるものにあつては、人の力を補うため原動機を用いるものであつて内閣府令で定める基準に該当するものを含み、移動用小型車及び遠隔操作により通行させることができるものを除く。）をいう。」と定められています。

<普通自転車>

一般に使用されている自転車で、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準※に適合する自転車で他の車両をけん引していないものをいいます。

※内閣府令：道路交通法施行規則第2章の2第9条の2の2（普通自転車の大きさ等）

法第六十三条の三の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 百九十センチメートル
 - ロ 幅 六十センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
 - イ 四輪以下の自転車であること。
 - ロ 側車を付していないこと。
 - ハ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

本計画で対象とする自転車の例

普通自転車



普通自転車以外の自転車



計画対象外



特定小型原動機付自転車

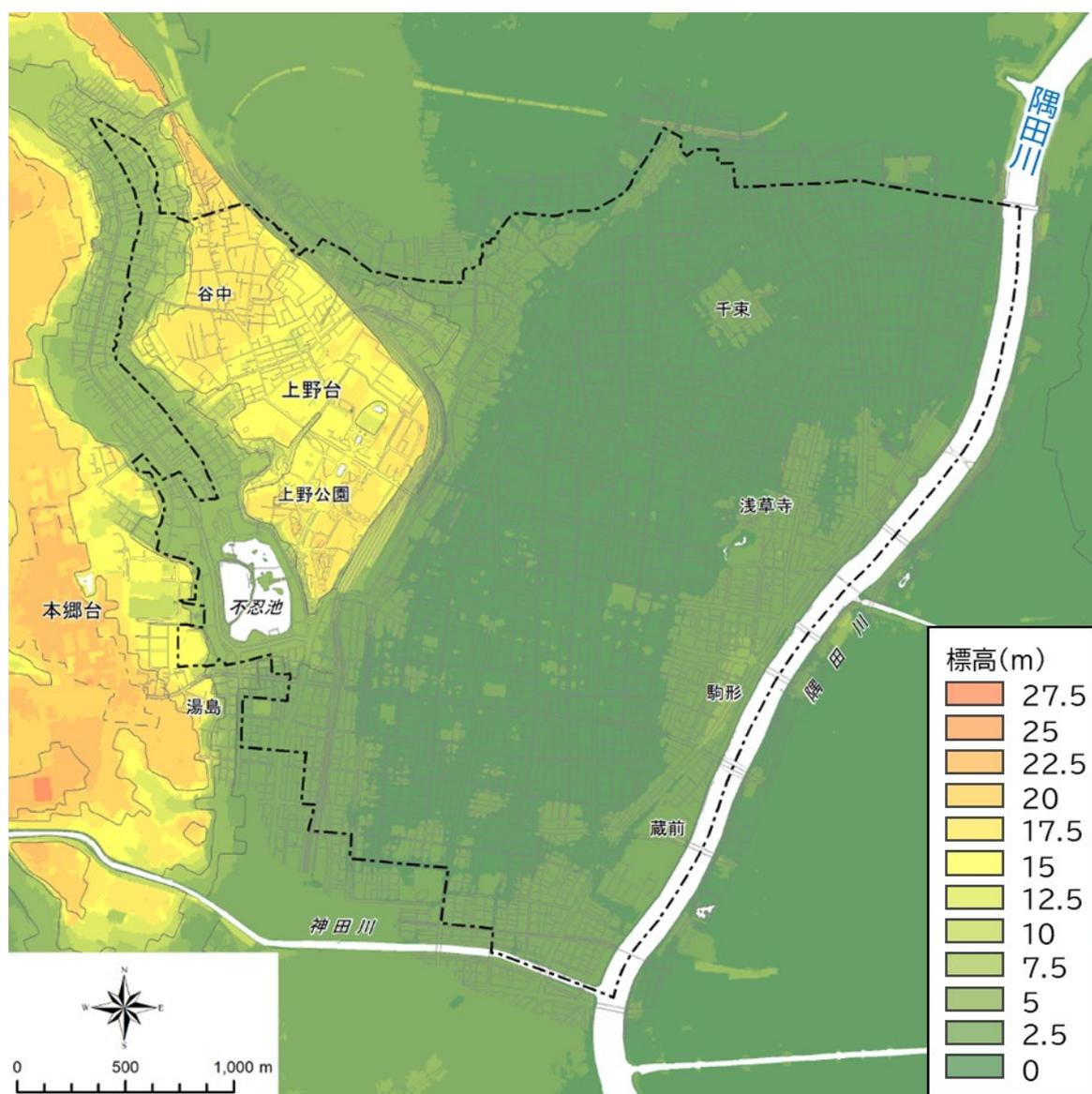
2. 現状及び課題

2-1 自転車を取り巻く現状の整理

(1) 地勢や土地利用、人口特性

1) 地勢

台東区は隅田川流域に分布する平坦な低地部と、標高の高い台地部で形成され、低地部と台地部の境界には坂道が存在します。



出典：「台東区都市づくりのための基礎資料」（令和6年3月）

図 2-1 台東区の地勢

2) 土地利用

土地利用では、「商業用地」や「住宅」が区内に広く分布しており、職と住が共存した土地利用であることが特徴です。



| | | | | | |
|--|------|-----------|--|----------------|-----------|
| | 公共用地 | 官公庁施設 | | 工業用地 | 専用工場 |
| | | 教育文化施設 | | | 住居併用工場 |
| | | 厚生医療施設 | | | 倉庫・運輸関係施設 |
| | | 供給処理施設 | | 屋外利用地(仮設建物地含む) | |
| | 商業用地 | 事務所建築物 | | 公園・運動場等 | |
| | | 専用商業施設 | | 未利用地等 | |
| | | 住商併用建物 | | 道路 | |
| | | 宿泊・遊興施設 | | 鉄道・港湾等 | |
| | 住宅 | スポーツ・興行施設 | | 畑 | |
| | | 独立住宅 | | 水面・河川・水路 | |
| | | 集合住宅 | | | |

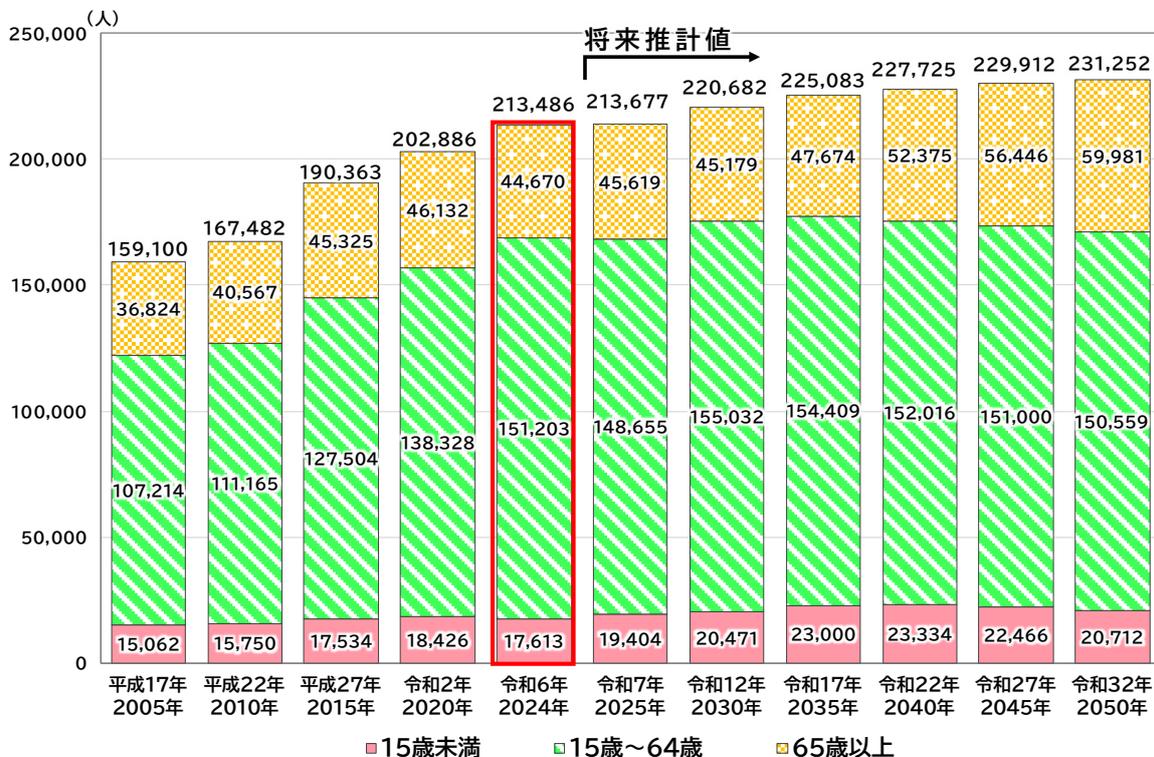
出典：「台東区都市づくりのための基礎資料」（令和6年3月）

図 2-2 土地利用の分布（令和3年度）

3) 人口特性

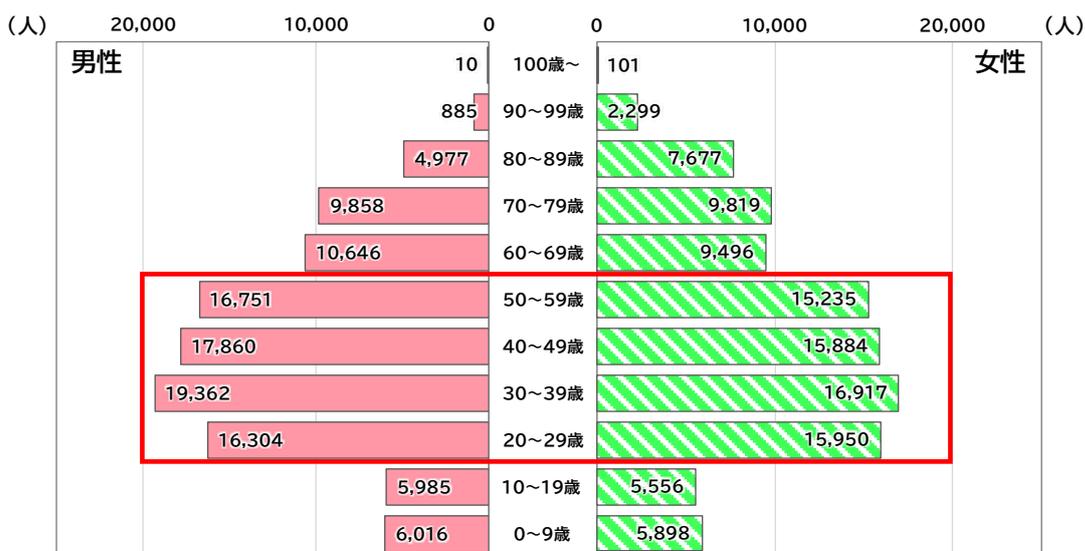
総人口の推移は増加傾向にあり、今後も長期的に増加すると推計されています。

令和6年の総人口213,486人のうち、15歳未満が17,613人（8%）、15歳～64歳が151,203人（71%）、65歳以上が44,670人（21%）であり、20～50代が多くなっています。



出典：（実績値）「台東区 住民基本台帳による年齢別人口数」、（推計値）「台東区の将来人口推計」より作成

図 2-3 人口推移（各年4月1日）



出典：「台東区 住民基本台帳による年齢別人口数」より作成

図 2-4 年齢別人口（令和6年4月1日）

(2) 地域の交通基盤

1) 道路網・道路整備状況

区内には国道、都道を中心とした幹線道路が東西南北に走り、区道はこれらの幹線道路の間を網の目のように接続する形で整備されています。

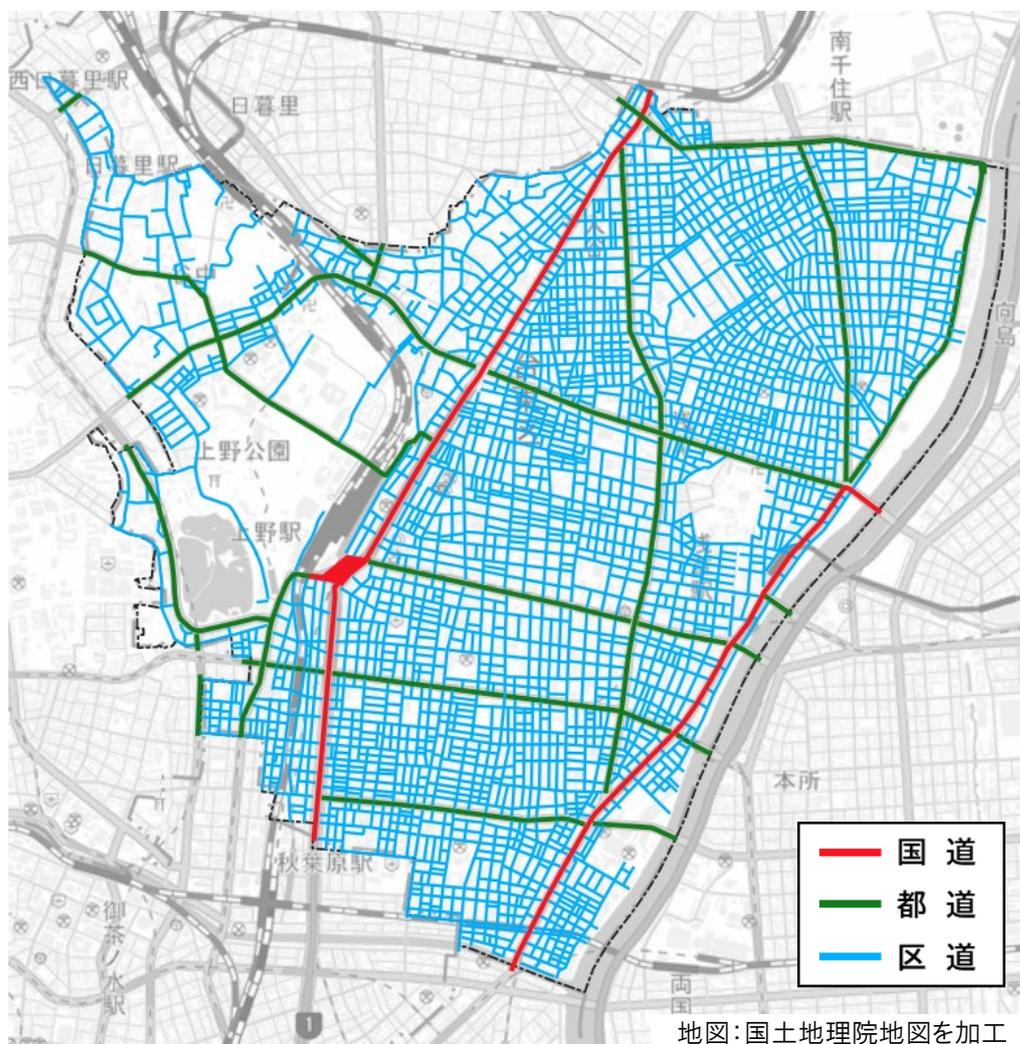


図 2-5 区内の道路網図

表 2-1 道路種別の延長

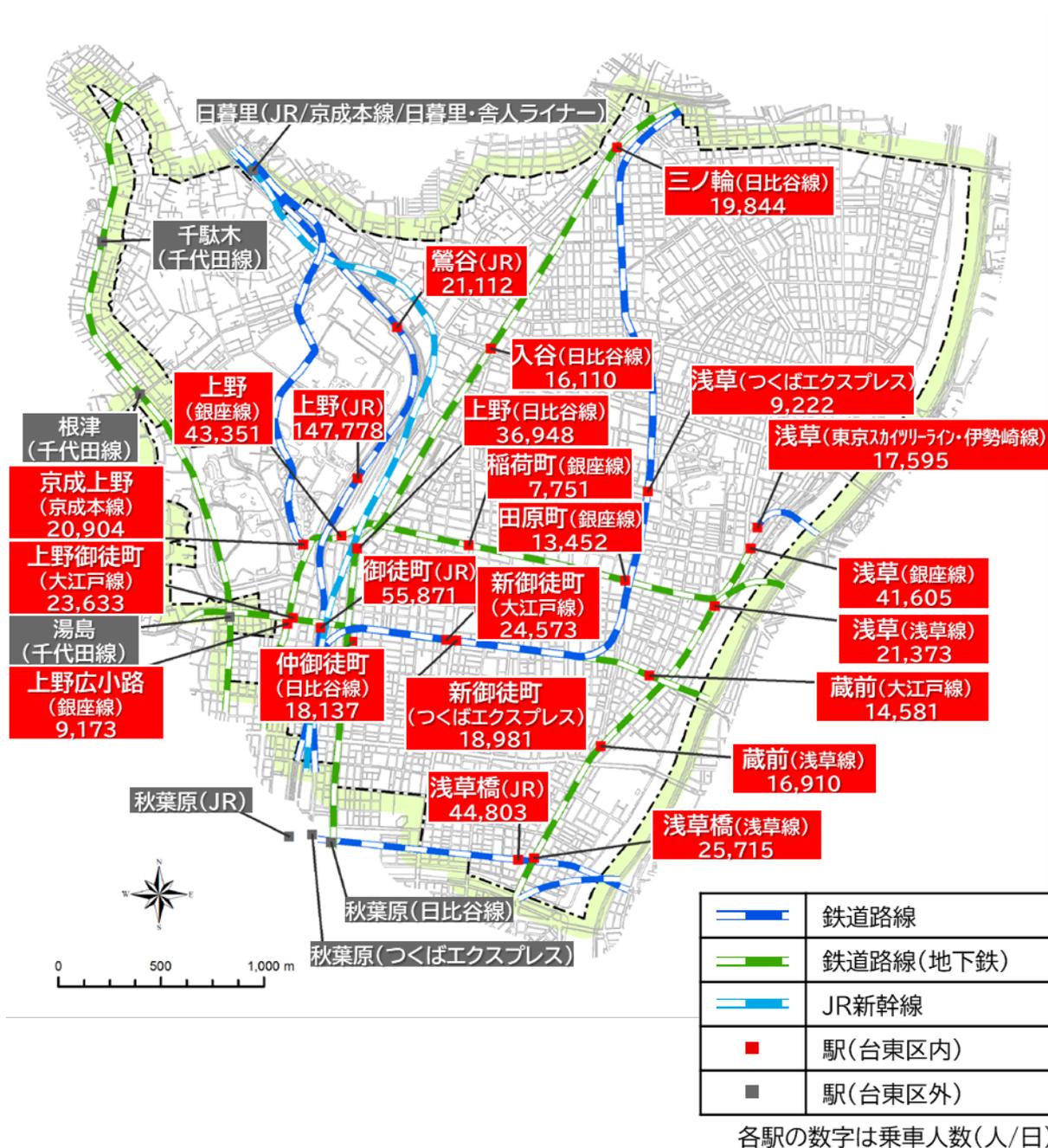
| 道路種別 | 延長 (km) |
|------|---------|
| 国道 | 6.5km |
| 都道 | 21.3km |
| 区道 | 228.6km |

上記のほか、首都高速道路 2.1km

出典：「東京都道路現況調書」(令和6年度)

2) 鉄道網

鉄道は6事業者（JR東日本、東京メトロ、都営地下鉄、東武鉄道、京成電鉄、首都圏新都市鉄道）、23駅で構成されています。上野駅及び浅草駅はターミナル駅となっており利便性が高くなっています。

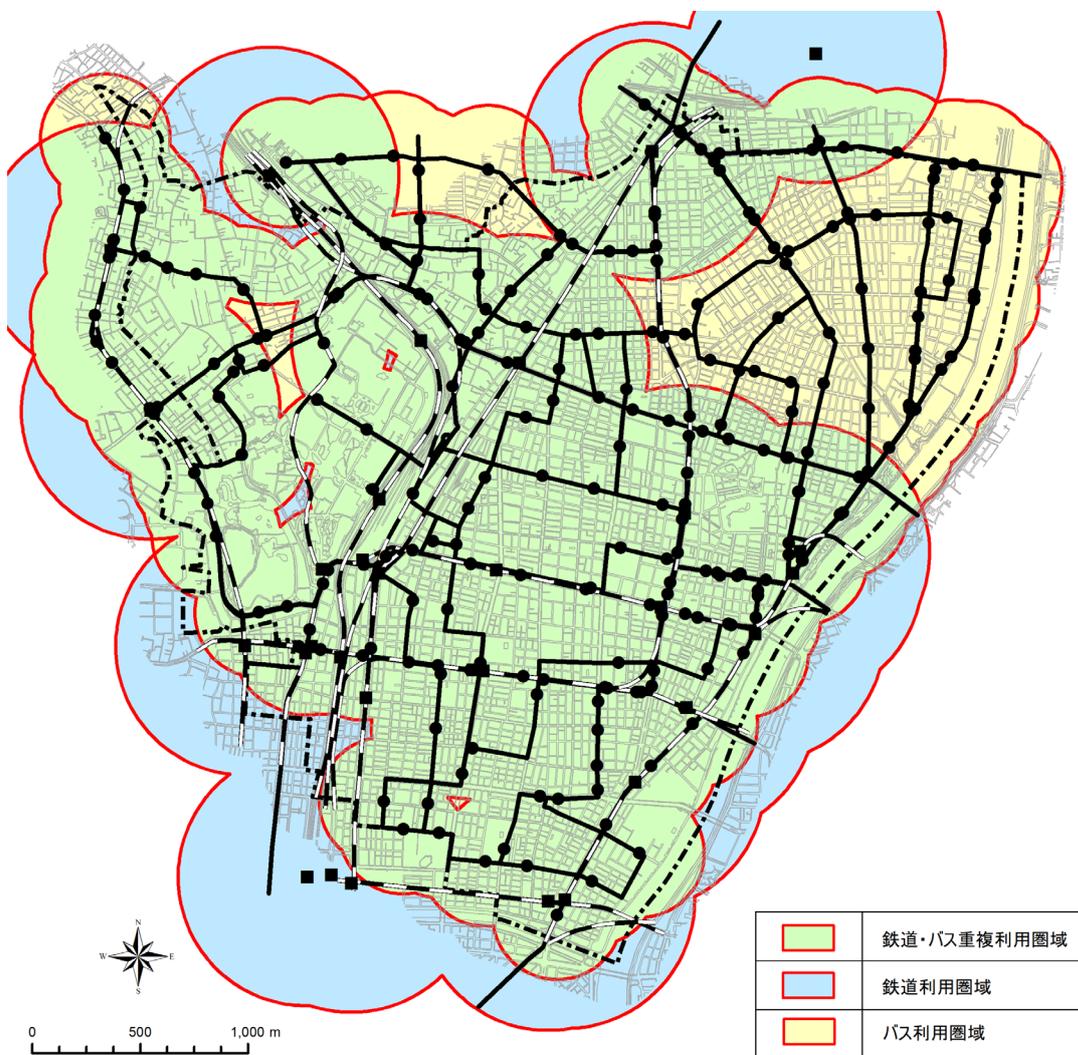


出典：「台東区都市づくりのための基礎資料」（令和6年3月）

図 2-6 鉄道網図

4) 鉄道・バス利用圏域

鉄道・バス利用圏域^{※1}をみると、区内はほぼ鉄道・バスの重複利用圏域でカバーされています。



※1 鉄道・バス利用圏域

- ・ 鉄道利用圏域として、半径600m(徒歩7～8分程度)を設定した。これは、「都市計画マニュアル道路編(日本都市計画学会、昭和60年)」の「将来駅勢圏の想定」における考え方(駅から半径500～800m=徒歩圏)によっている。
- ・ 路線バス利用圏域として、半径300m(徒歩3～4分程度)を設定した。

出典：「台東区都市づくりのための基礎資料」(令和6年3月)

図 2-8 鉄道・バス利用圏域

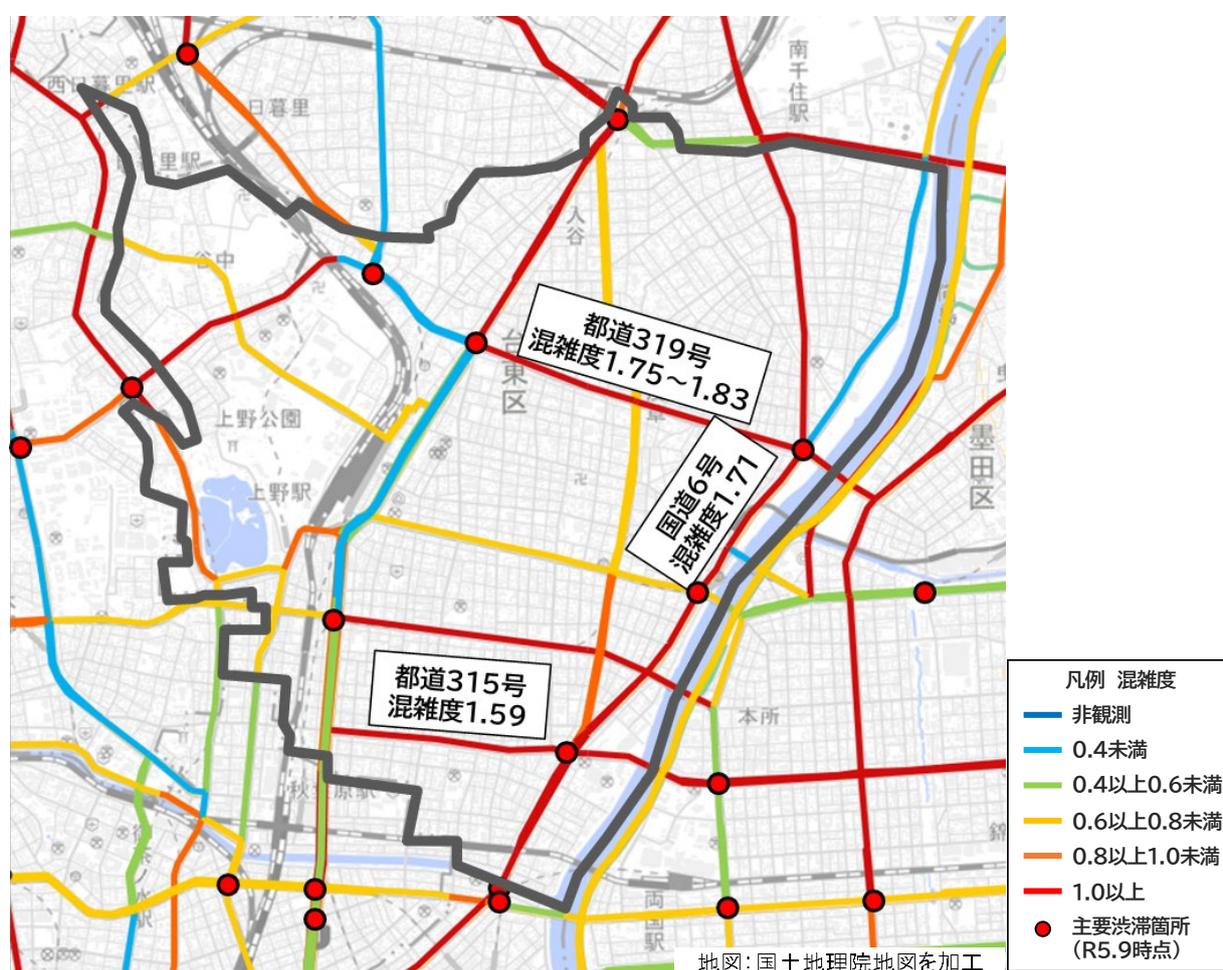
(3) 交通特性・移動特性

1) 道路の交通特性（混雑状況）

道路の混雑度^{※1}では、国道6号、都道315号、都道319号で混雑度が1.5以上となっています。また、区内には主要渋滞箇所^{※2}が7箇所存在しています。

※1 混雑度：道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量に対する比（交通量／交通容量）で示される。混雑度の目安として、混雑度1.0とは交通量が道路の交通容量に等しい状態をいう。1.0～1.5の場合は朝夕のピーク時を中心に渋滞が生じ、1.5以上の場合は1日中混雑する。

※2 主要渋滞箇所：最新交通データや地域の声を基に渋滞対策協議会（各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等から構成される協議会のこと）において特定した、地域全体として渋滞を実感している箇所のこと。



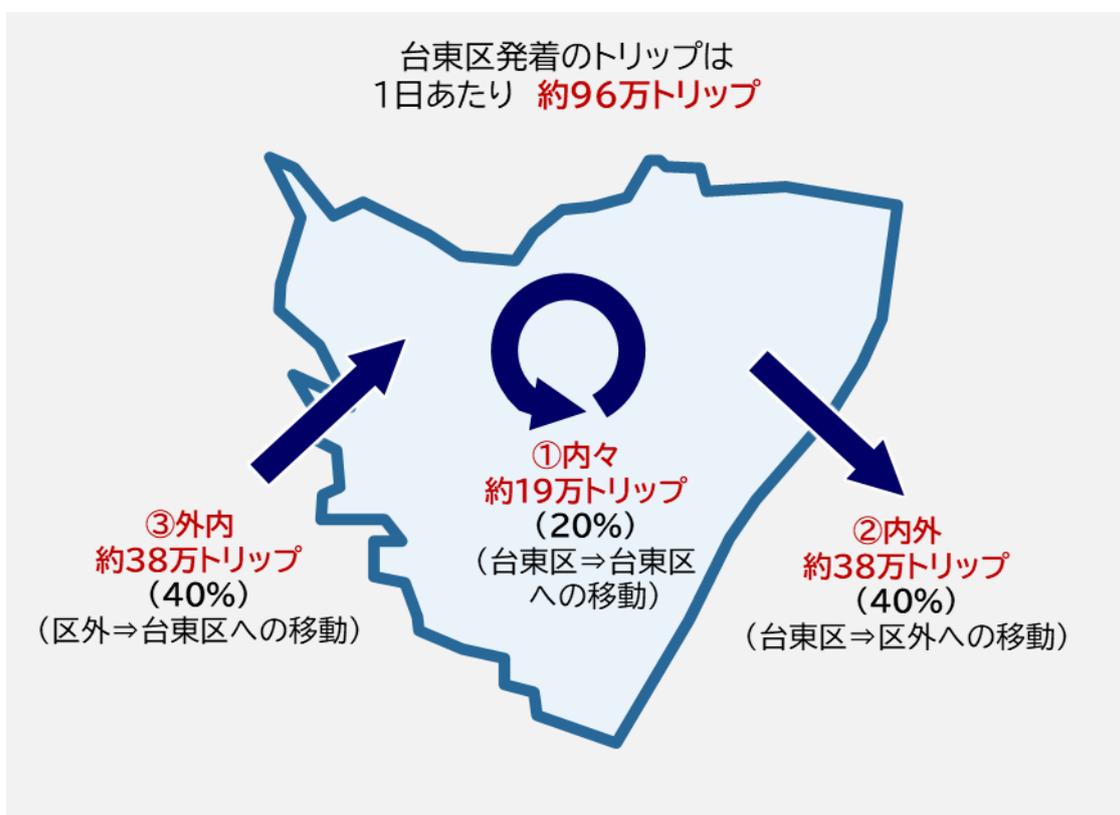
出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」可視化ツールを加工して作成

図 2-9 道路の混雑度及び主要渋滞箇所

2) 台東区の1日あたりの移動(トリップ)

パーソントリップ調査^{※1}の結果より、平成30年の台東区を発着する移動は1日あたり約96万トリップ^{※2}です。このうち台東区から台東区への移動(=内々の移動)が約19万トリップ、台東区から区外への移動(=内外の移動)が38万トリップ、区外から台東区への移動(=外内の移動)が38万トリップです。

- ※1 パーソントリップ調査:「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べる調査のこと。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量等を求めることができる。
- ※2 トリップ:ある1つの移動目的(通勤、通学、業務、私事等)で出発地から到着地までの移動のこと。ある1つの移動目的での出発地から到着地までの移動を1トリップとして数える。



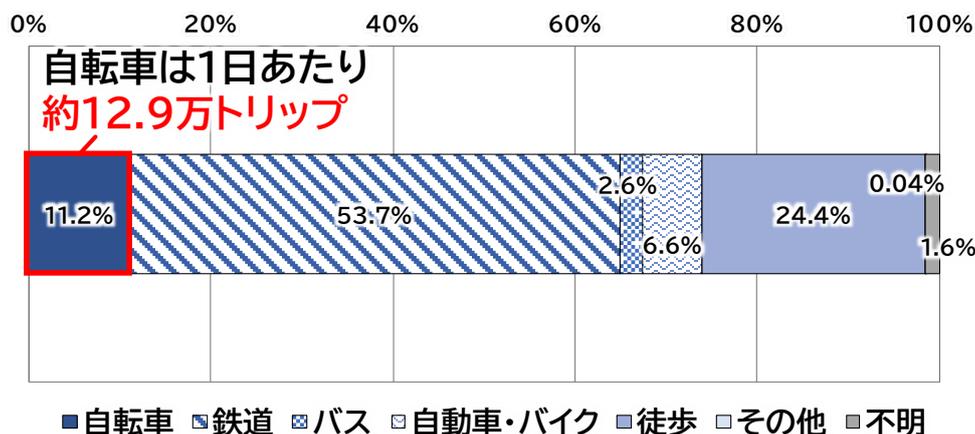
出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査データ
(https://www.tokyo-pt.jp/special_6th)」より作成

図 2-10 台東区の1日あたりの移動(平成30年)

3) 代表交通手段分担率^{※1}

台東区を発着するトリップ全体のうち、鉄道が53.7%で最も高く、次いで徒歩が24.4%、自転車が11.2%です。

※1 代表交通手段分担率：ある目的地までの移動（1トリップ）で利用している交通手段のうち、主な交通手段である「代表交通手段」のトリップ数が、全トリップ数に占める割合。

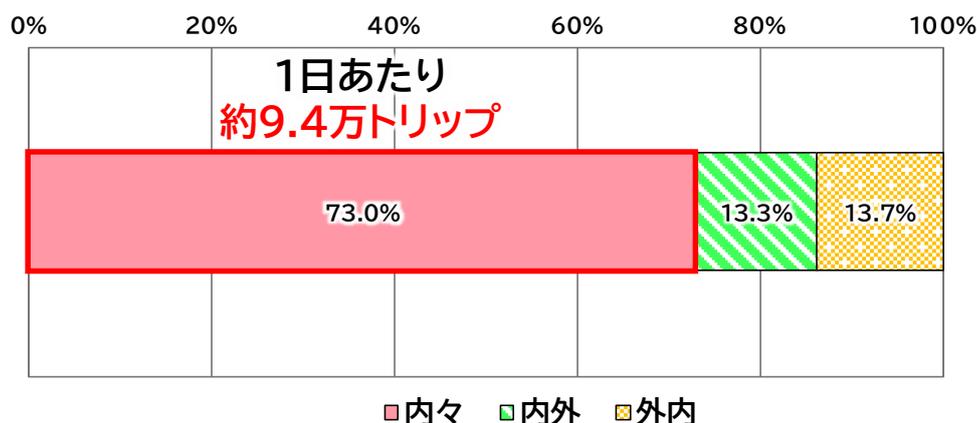


出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査データ (https://www.tokyo-pt.jp/special_6th)」より作成

図 2-11 区の代表交通手段分担率（発生集中量）（平成 30 年）

4) 自転車の移動

自転車の移動に関しては、台東区の内々の移動が73.0%であり、区内の移動が多くを占めています。



出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査データ (https://www.tokyo-pt.jp/special_6th)」より作成

図 2-12 自転車が代表交通手段の移動（発生集中量）（平成 30 年）

5) 自転車を利用する理由

「どの交通手段よりも早く目的地に着くから」が最も多く、61%を占めています。次に、「最も安い移動手段だから」が多く、40%を占めています。

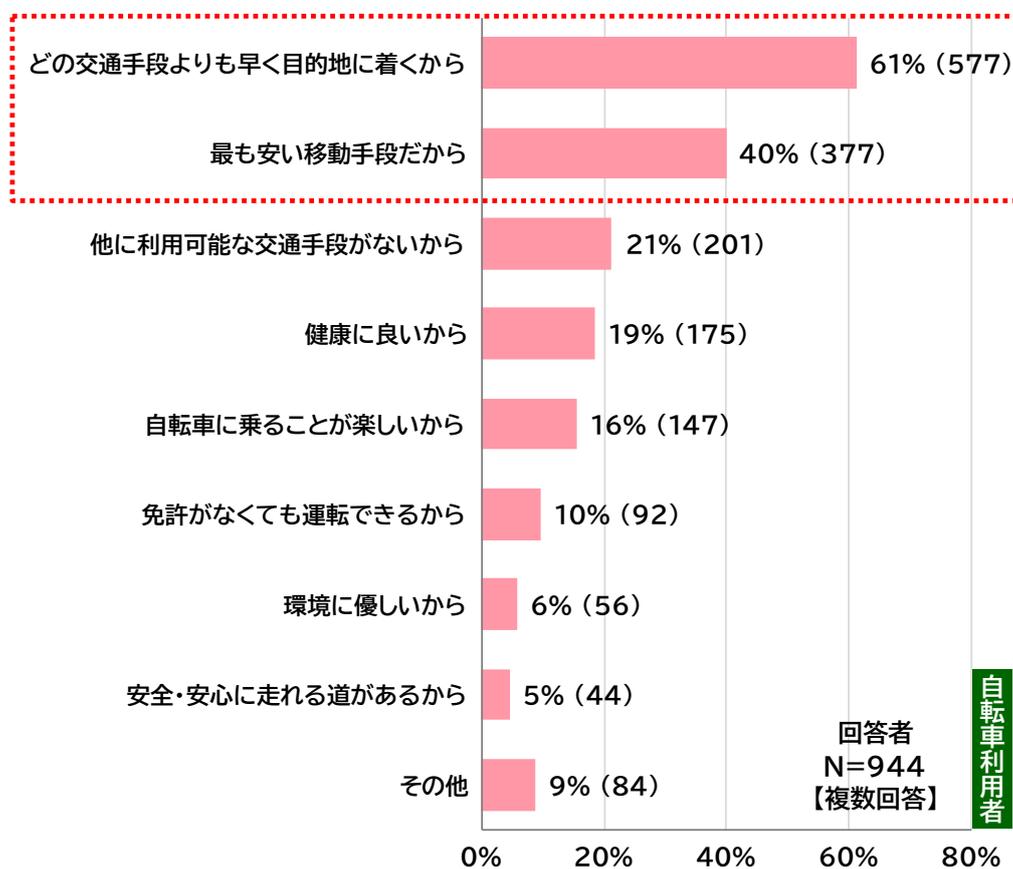


図 2-13 自転車を利用する理由（自転車利用者）＜区民・高校生アンケート＞

(4) 自転車利用環境

1) 自転車通行空間の整備状況

区内の幹線道路（国道、都道、区道）を中心に自転車通行空間が整備されています。広幅員の国道・都道では自転車専用通行帯や歩道内整備、それ以外の区間では車道混在（ナビマーク、ナビライン）という状況となっています。

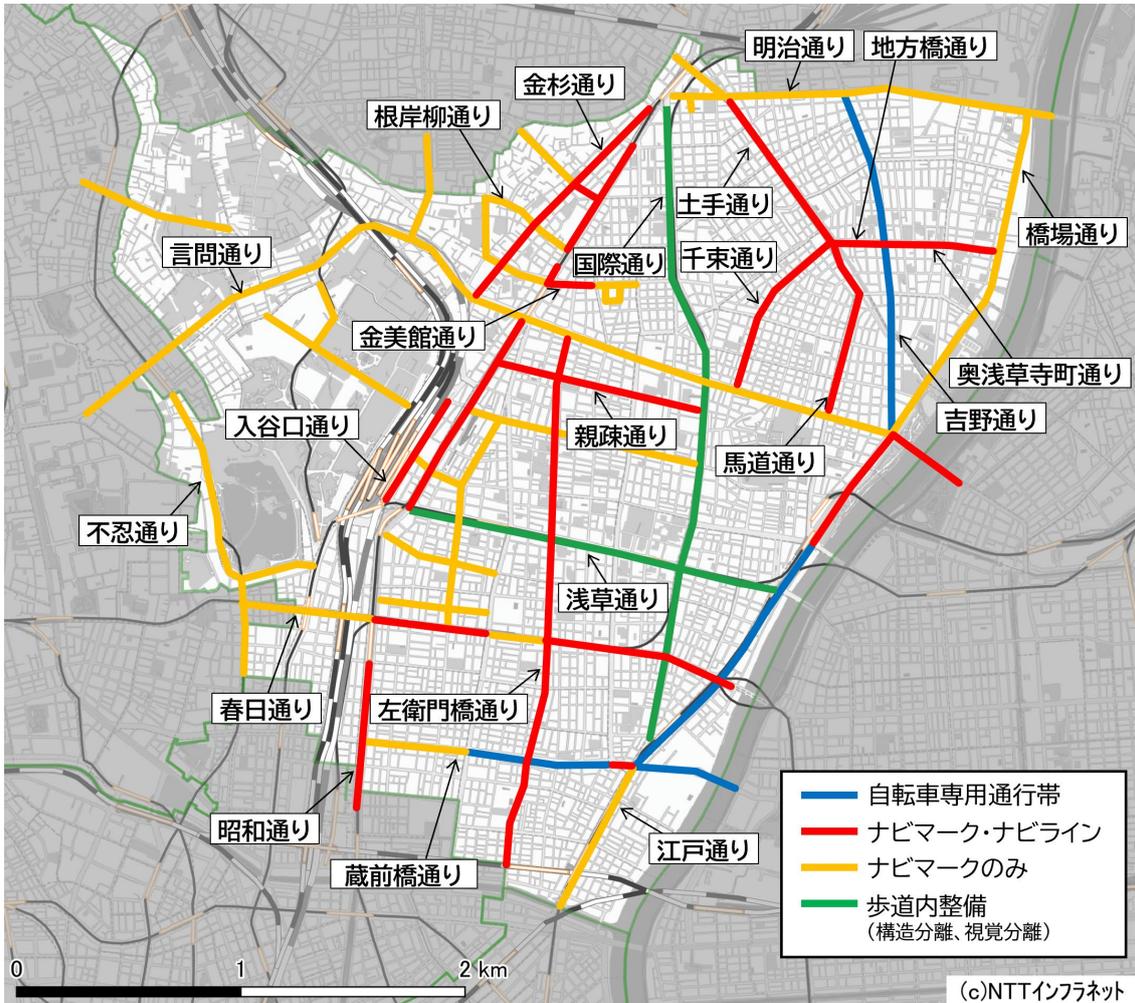


図 2-14 自転車通行空間の整備状況（令和6年12月末現在）

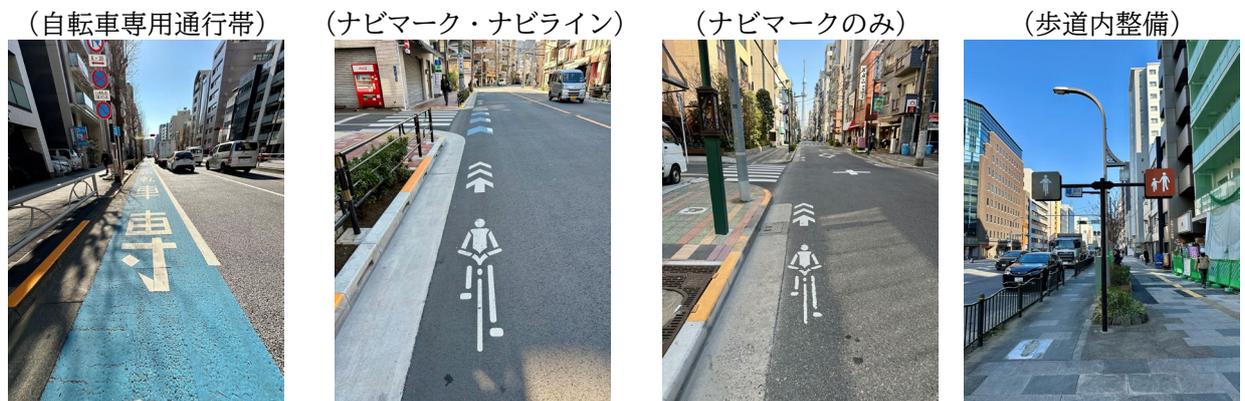
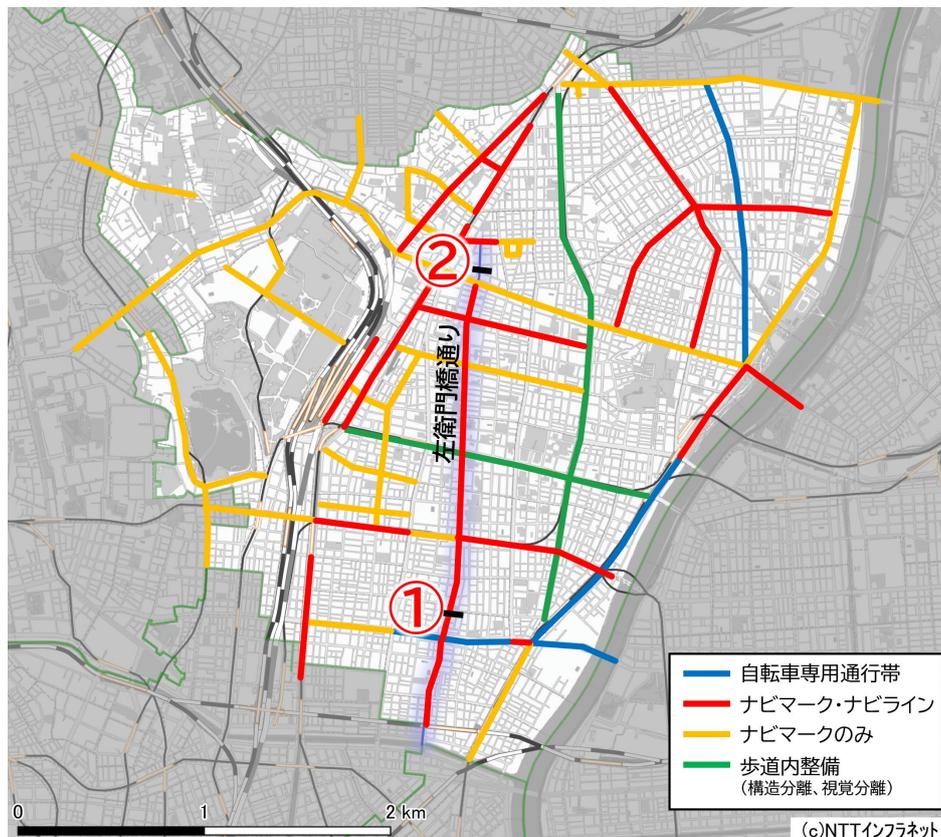
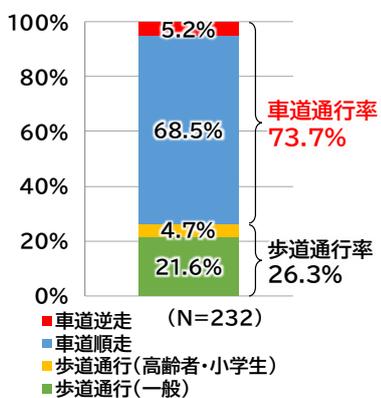


図 2-15 自転車通行空間の様子

自転車通行空間の有無による走行状況を調査した結果、ナビマーク・ナビラインを整備済みの区間は車道通行率が高いことを確認しました（整備済みの地点①は、未整備の地点②よりも車道通行率が12.0ポイント高くなっています）。



①左衛門橋通り 三筋
(ナビマーク・ナビライン整備)



②左衛門橋通り 入谷
(未整備区間)

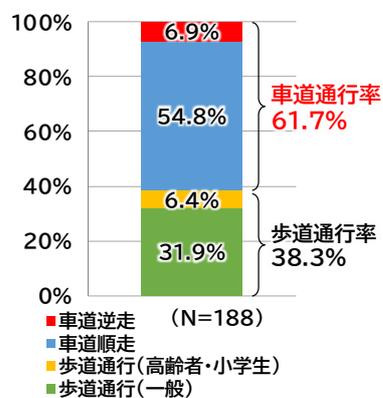
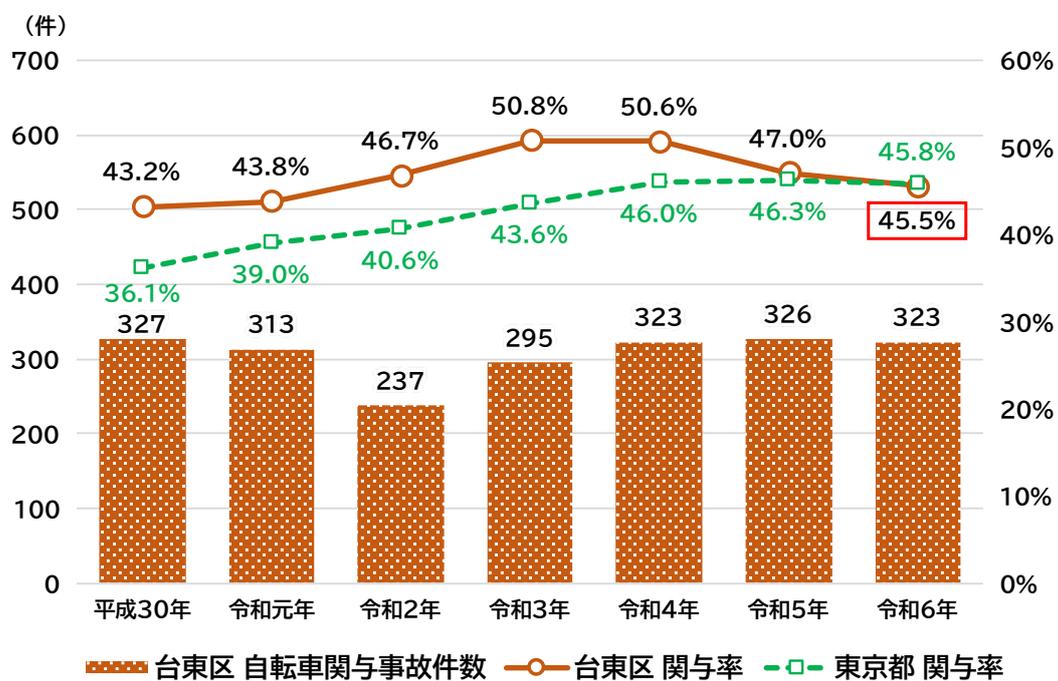


図 2-16 自転車通行空間の走行状況 調査結果

2) 自転車関連事故の発生件数

区内の自転車関連事故は交通事故全体の45.5%を占めており、自転車関連事故の発生件数は、コロナ禍に一時減少するも、ここ数年は300件を超える水準となっています。



出典：警視庁「都内自転車の交通事故発生状況」、「都内の交通事故発生状況」

図 2-17 自転車関連事故（発生件数）

3) 自転車ルール認知遵守度

自転車ルールを「知っているが、つい守らないことがある」割合は、⑫ヘルメットの着用で最も高く（54%）、次に①原則車道通行が高い（49%）結果となりました。

「知らない」割合は、⑥並進禁止が最も高い（8%）結果となりました。

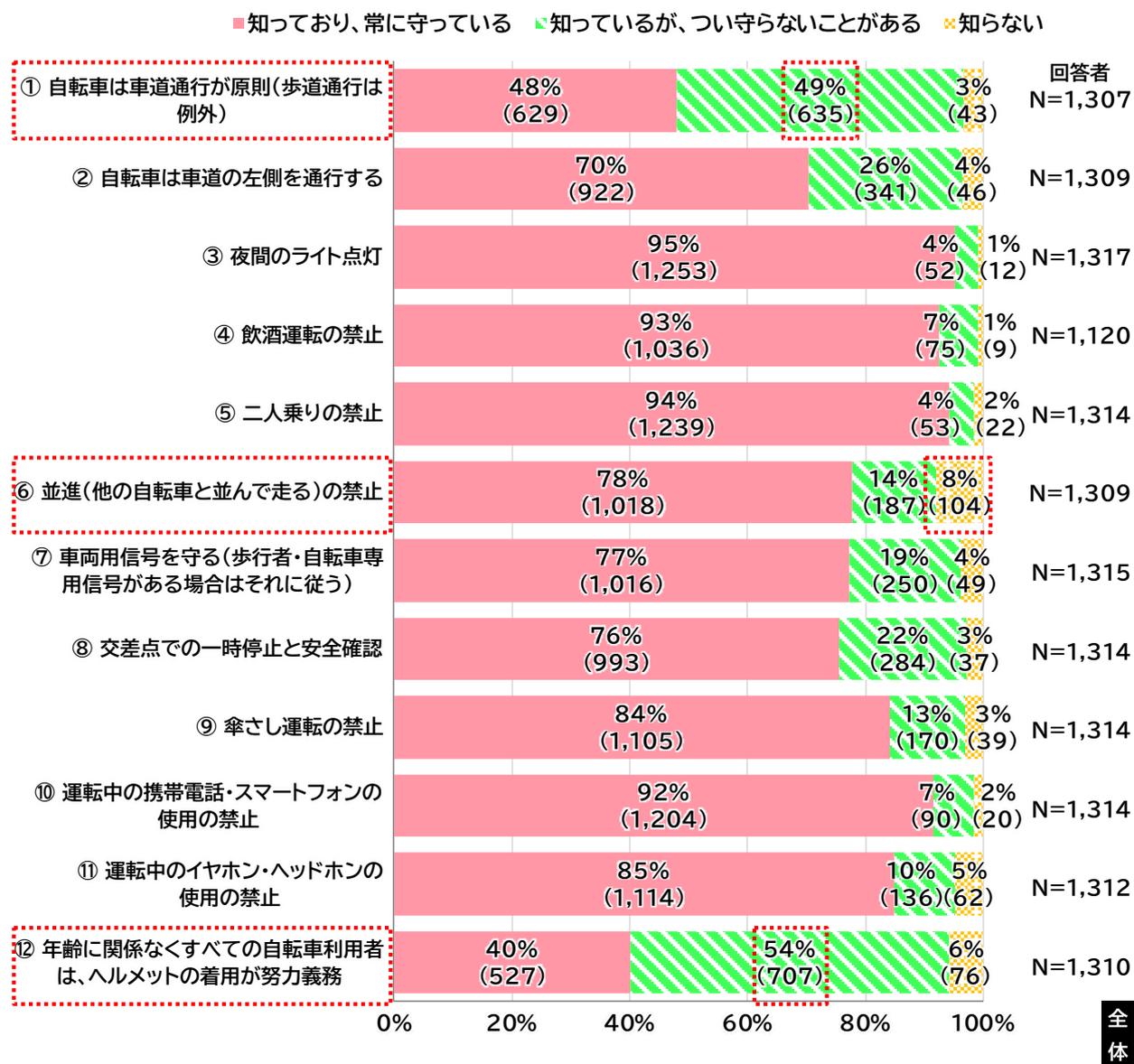
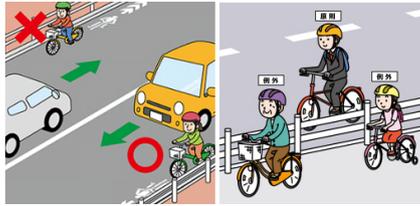


図 2-18 自転車ルールの認知遵守度<区民・高校生アンケート>

自転車安全利用五則を守りましょう

自転車安全利用五則（令和4年11月改正）は、自転車に乗るときに守るべきルールとして、特に重要なものを取り上げています。

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先



道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられます。したがって、歩道と車道の区別のあるところでは車道通行が原則です。また、自転車は車道の左端に寄って通行しなければなりません。

また普通自転車に限り、以下の場合には例外として、歩道の車道寄りの部分を徐行して通行することができます（普通自転車の基準に適合しない場合は、歩道を通行することはできません）。

1. 普通自転車歩道通行可の標識・標示がある場合
2. 13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、体の不自由な方が運転する場合
3. 道路状況により接触事故の危険が高い等、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合

2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認



信号のある交差点では、必ず信号を守りましょう。

また、一時停止の標識・標示のある場所では、停止線で必ず一時停止をし、その上で左右の安全確認ができるところまでゆっくりと前進し、前後左右の安全確認を行ってから通行しましょう。

3 夜間はライトを点灯



走行者の視界をよくするほかに、自転車の存在を周囲に知らせる役目もあります。夜間は前照灯及び尾灯をつけましょう。

また、反射材を併用するとより効果的です。

4 飲酒運転の禁止

「飲んだら乗らない・乗るなら飲まない」を絶対に守りましょう。



5 ヘルメットを着用



自転車関連事故による死者の約6割が頭部に致命傷を受けています。こうした現状を踏まえ、道路交通法が改正され、すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となりました。

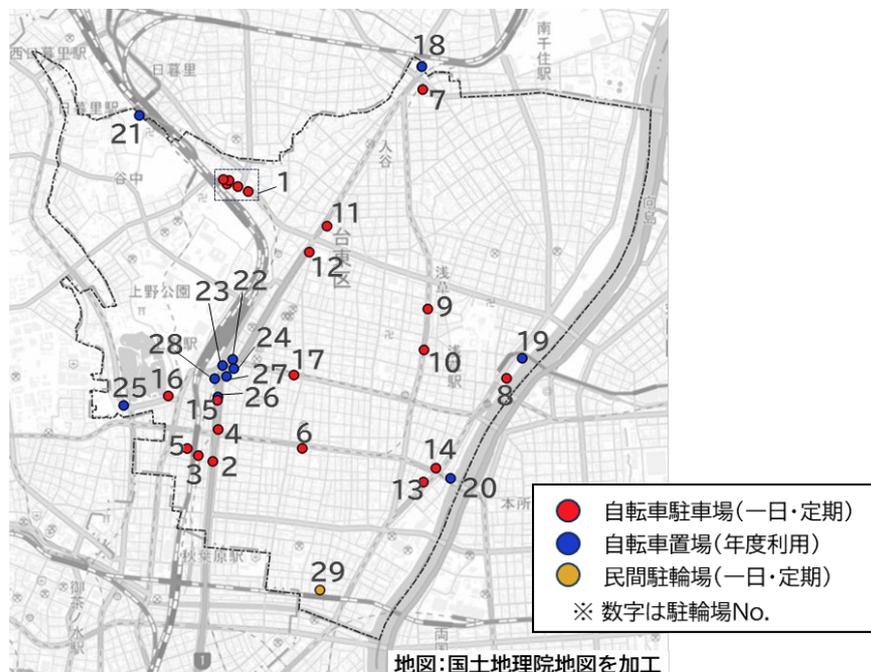
自転車に乗る際は、乗車用ヘルメットをかぶり、頭部を保護しましょう。

出典：台東区ホームページ

(5) 駐輪特性

1) 駐輪場整備状況・利用状況

区内には一日又は定期の駐輪場スペースを計18箇所整備しています（区営の自転車駐輪場が17箇所、区と協定を締結した民間駐輪場が1箇所）。また、年度利用形式の駐輪スペースとして、区営の自転車置場を11箇所整備しています。



出典：「台東区行政資料集」（令和6年度版）より作成

図 2-19 駐輪場の分布（令和5年）

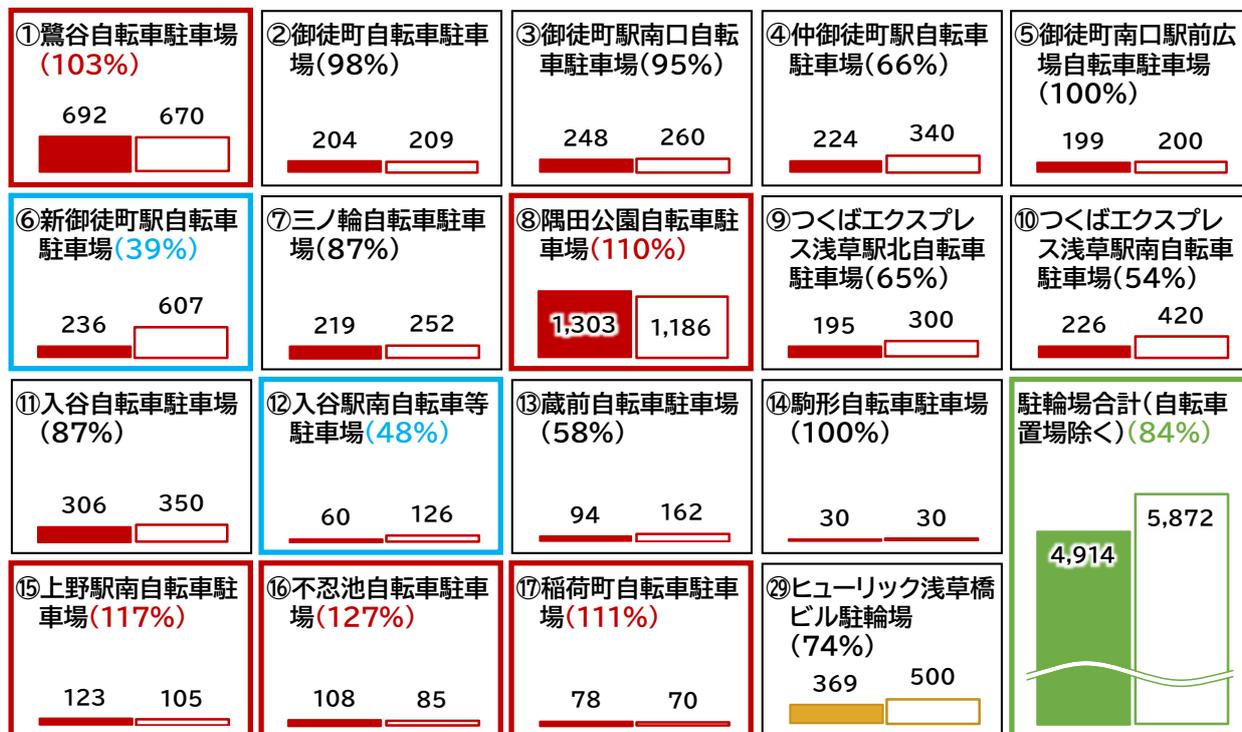
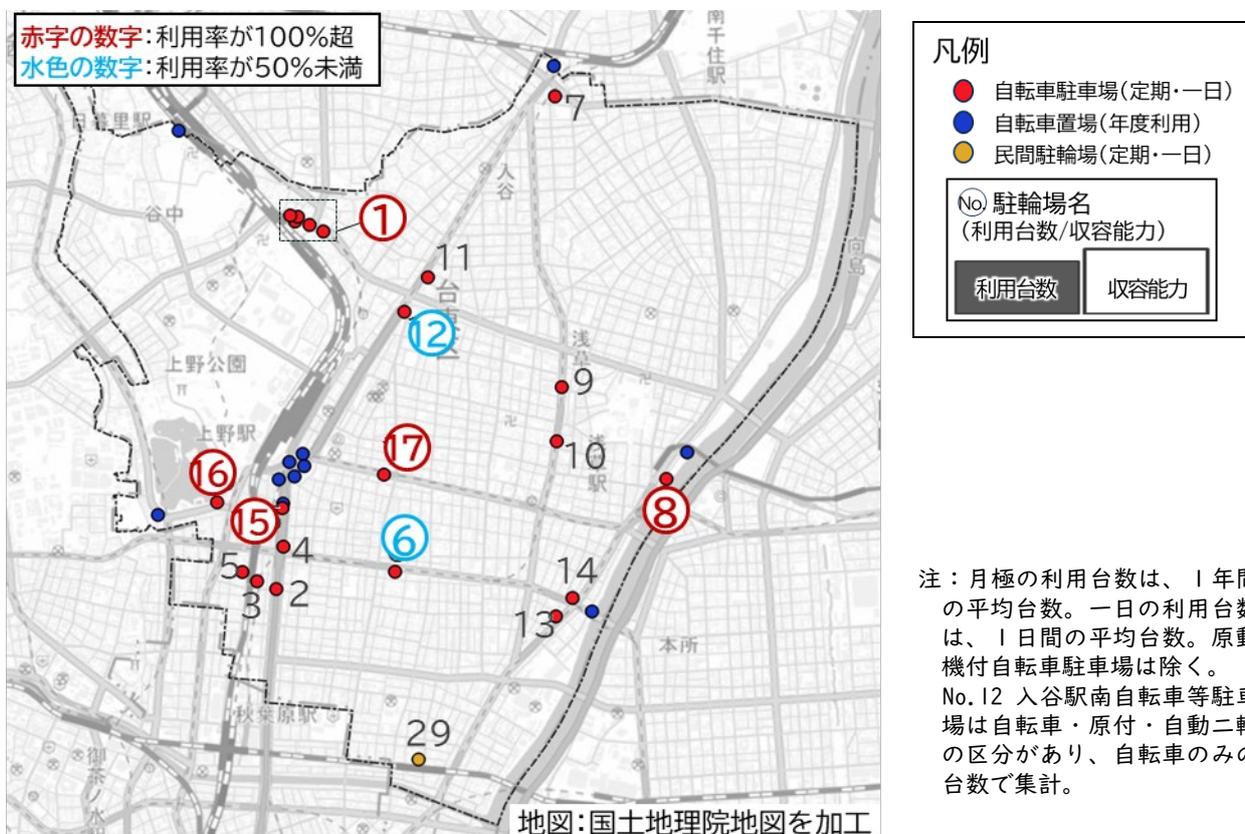
表 2-2 区内の駐輪場の一覧（令和5年）

| <自転車駐輪場(区営)> | | | | <自転車置場(区営)> | | | | | |
|--------------|--------|---------------------|------|-------------|--|-------|----------------|------|----|
| No | 最寄り駅 | 名称 | 利用形態 | | No | 最寄り駅 | 名称 | | |
| | | | 一日 | 定期 | | | | | |
| 1 | 鶯谷 | 鶯谷自転車駐輪場※1 | ○ | ○ | 18 | 三ノ輪 | 三ノ輪自転車置場 | | |
| 2 | 御徒町 | 御徒町自転車駐輪場 | ○ | ○ | 19 | 東武浅草 | 隅田公園自転車置場 | | |
| 3 | 御徒町 | 御徒町駅南口自転車駐輪場 | ○ | ○ | 20 | 蔵前 | 麩橋自転車置場 | | |
| 4 | 仲御徒町 | 仲御徒町駅自転車駐輪場 | ○ | ○ | 21 | 日暮里※3 | 日暮里駅西口自転車置場 | | |
| 5 | 御徒町 | 御徒町南口駅前広場自転車駐輪場 | ○ | ○ | 22 | 上野 | 上野駅浅草口前自転車置場 | | |
| 6 | 新御徒町 | 新御徒町駅自転車駐輪場 | ○ | ○ | 23 | 上野 | 上野駅中央口前自転車置場 | | |
| 7 | 三ノ輪 | 三ノ輪自転車駐輪場 | ○ | ○ | 24 | 上野 | 上野駅地下鉄本社前自転車置場 | | |
| 8 | 東武浅草 | 隅田公園自転車駐輪場 | ○ | ○ | 25 | 湯島 | 池之端自転車置場 | | |
| 9 | TX浅草※2 | つくばエクスプレス浅草駅北自転車駐輪場 | ○ | ○ | 26 | 上野 | 上野駅南自転車置場 | | |
| 10 | TX浅草※2 | つくばエクスプレス浅草駅南自転車駐輪場 | ○ | ○ | 27 | 上野 | 上野駅東自転車置場 | | |
| 11 | 入谷 | 入谷自転車駐輪場 | ○ | ○ | 28 | 上野 | 上野駅西自転車置場 | | |
| 12 | 入谷 | 入谷駅南自転車等駐輪場 | ○ | | ※3 No.21 日暮里駅西口自転車置場には、日暮里駅西口おもいやり自転車置場を含む | | | | |
| 13 | 蔵前 | 蔵前自転車駐輪場 | | ○ | <民間駐輪場(区と協定)> | | | | |
| 14 | 蔵前 | 駒形自転車駐輪場 | | ○ | No | 最寄り駅 | 名称 | 利用形態 | |
| 15 | 上野 | 上野駅南自転車駐輪場 | ○ | | | | | 一日 | 定期 |
| 16 | 京成上野 | 不忍池自転車駐輪場 | ○ | | 29 | 浅草橋 | ヒューリック浅草橋ビル駐輪場 | ○ | ○ |
| 17 | 稲荷町 | 稲荷町自転車駐輪場 | ○ | | | | | | |

※1 No.1 鶯谷自転車駐輪場は第1～第5がある ※2 TX=つくばエクスプレス

出典：「台東区行政資料集」（令和6年度版）より作成

自転車駐車場及び民間駐輪場の利用率（利用台数÷収容能力）は全体で84%となっています。利用率が100%を超える施設が5箇所（①、⑧、⑮、⑯、⑰）、50%未満の施設が2箇所（⑥、⑫）であり、施設によって利用率に差がある状況です。



出典：「台東区行政資料集」(令和6年度版)より作成

図 2-20 利用台数と収容能力 (令和5年度) (自転車駐車場及び民間駐輪場)

2) 駐輪場の選択理由

「駅から最も近いから」が最も多く、69%を占めました。次に、「料金が安いから」(28%)、「駐輪場に屋根があるから」(25%)が多い結果となりました。

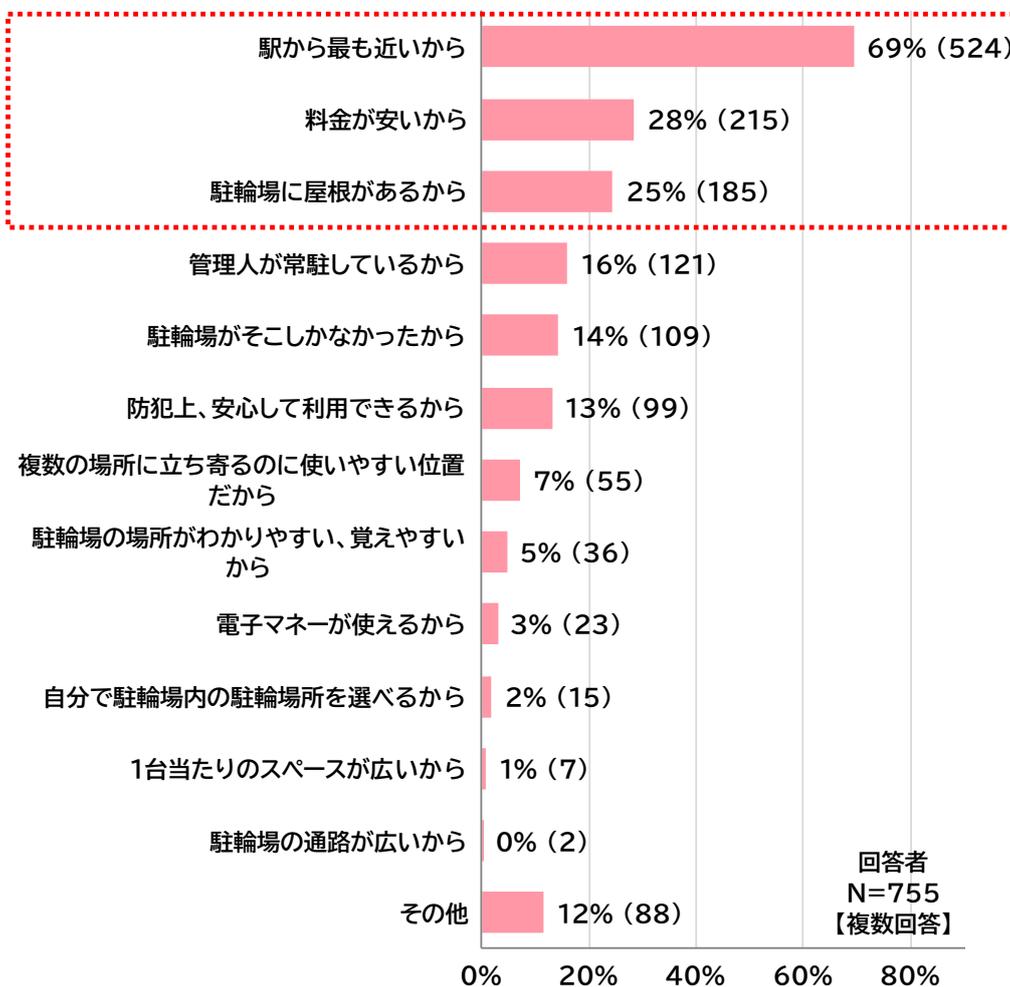
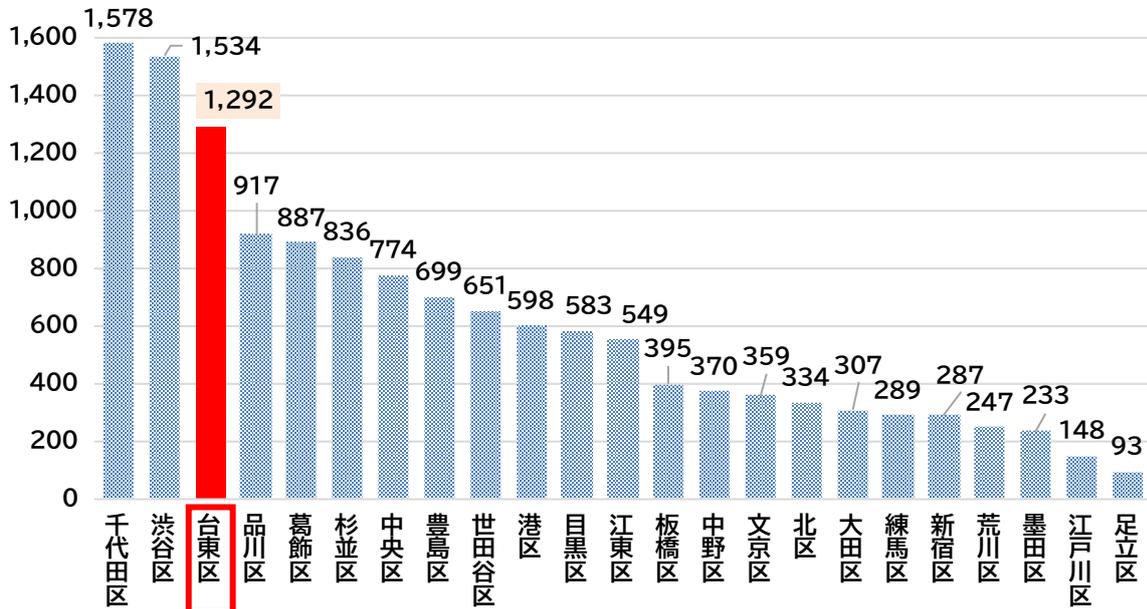


図 2-21 駐輪場の選択理由<区内自転車駐車場利用者アンケート調査>

3) 放置自転車の状況

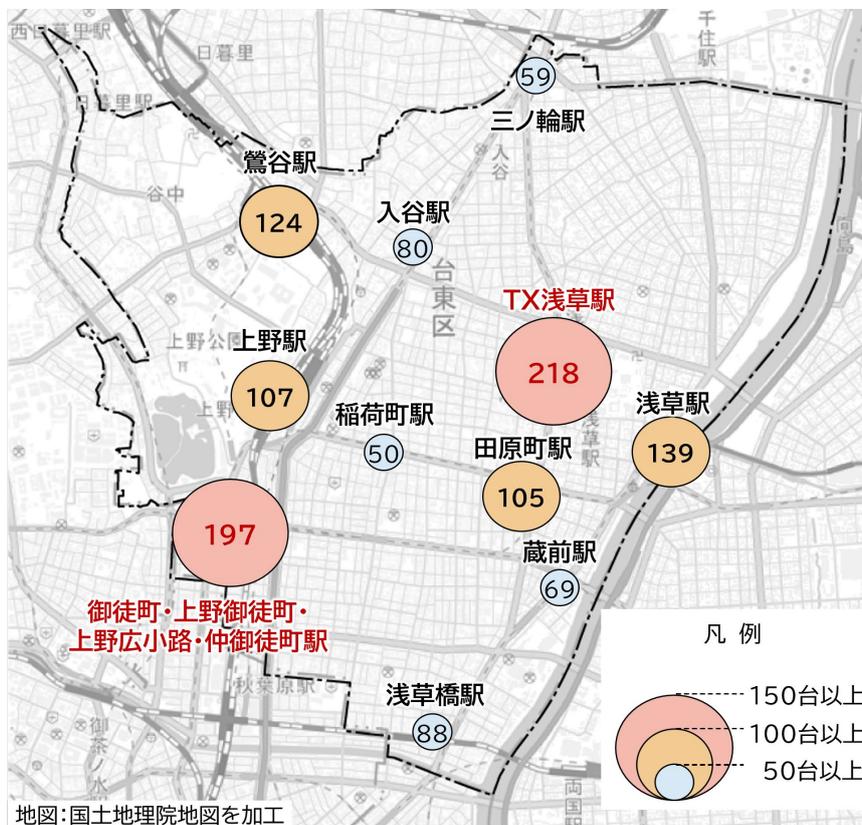
区全体での放置自転車台数※1は1,292台であり、東京23区のうちで3番目に多い水準です。



※1 令和6年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺における自転車の放置台数

出典：東京都「令和6年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（令和7年3月）」より作成

図 2-22 放置自転車台数（23区別）



出典：東京都「令和6年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（令和7年3月）」より作成

図 2-23 放置自転車台数（駅別）

放置駐輪の理由は、「目的地（店舗・施設・駅）から駐輪場が遠い」が最も多く、40%を占めています。次に、「近くの駐輪場を知らない」（28%）、「駐輪場が満車で駐輪できない」（18%）が多くを占めています。

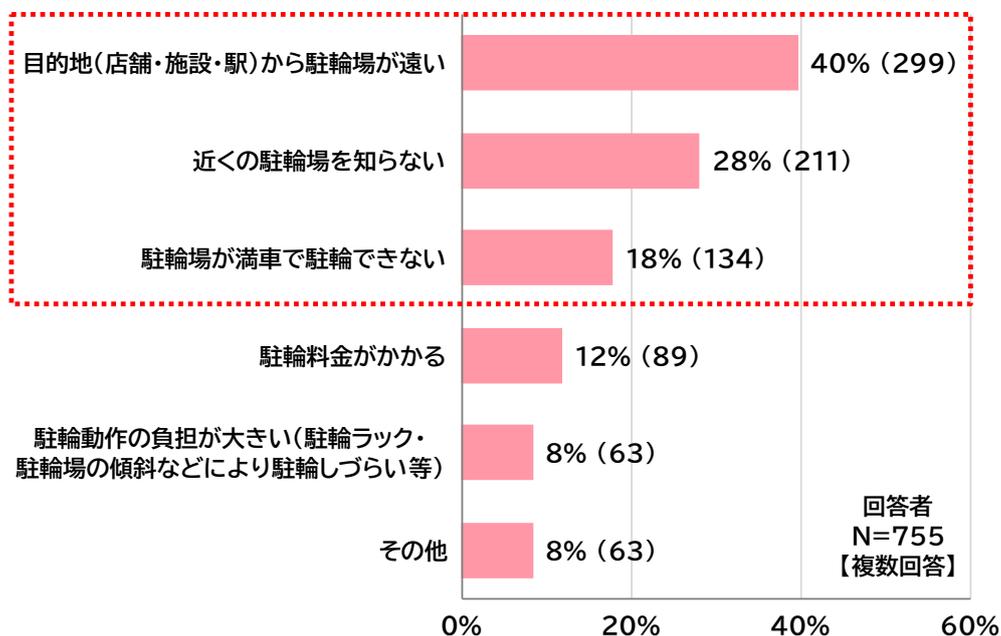


図 2-24 放置駐輪の理由<区内自転車駐車場利用者アンケート調査>

4) 駐輪場の利用満足度

駐輪場の利用満足度は、満足とやや満足が同率で最も多く、合計で74%を占めています。

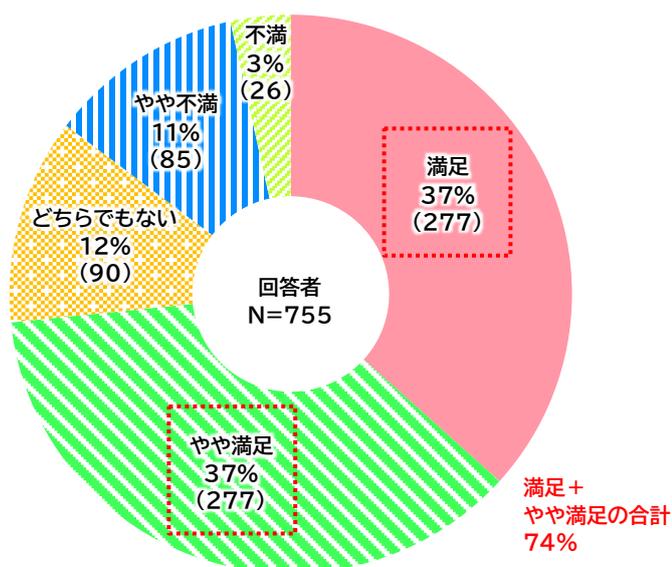


図 2-25 駐輪場の利用満足度<区内自転車駐車場利用者アンケート調査>

(6) シェアサイクルの活用状況

1) シェアサイクルの展開状況

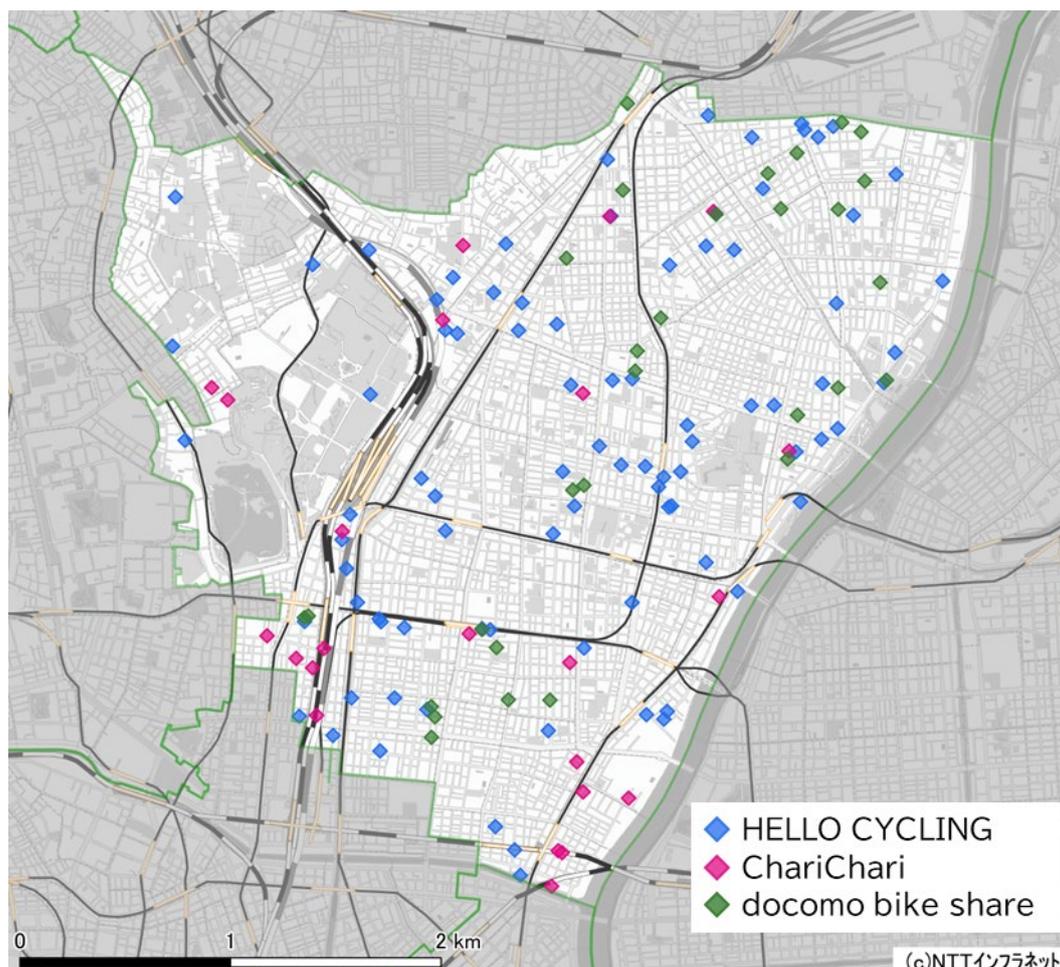
区では平成30年度より民間活力の導入による「シェアサイクル事業」を実証実験として展開しています。現在は以下の3事業者と協定を締結し、区内のシェアサイクルポート数は合計で139箇所（令和6年12月末時点）です。

表 2-3 サービスの展開状況

| 事業者名 サービス名 | 協定締結 | シェアサイクル ポート数 (R6.12末時点) |
|-------------------------------------|-------------|-------------------------------|
| OpenStreet株式会社 HELLO CYCLING | 平成30年 4月 | 87箇所 |
| チャリチャリ株式会社 Charichari | 令和5年 7月 | 23箇所 |
| 株式会社ドコモ・バイクシェア docomo bike share | 令和5年 10月 | 29箇所 |
| 合計 | — | 139箇所 |



出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

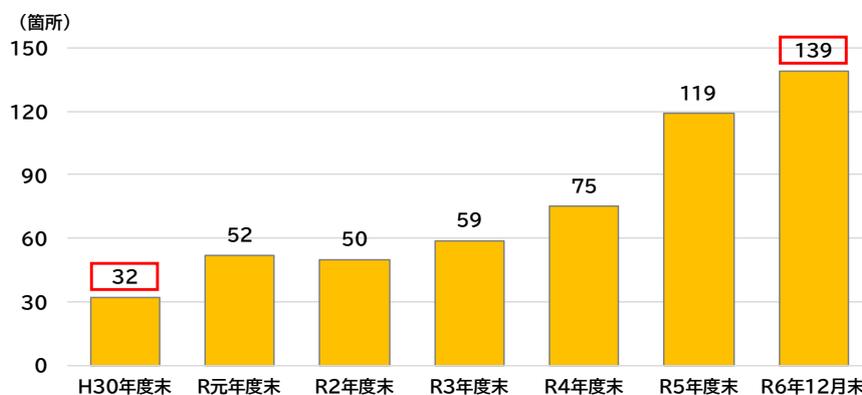


出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

図 2-26 シェアサイクルポートの位置（令和6年12月末時点）

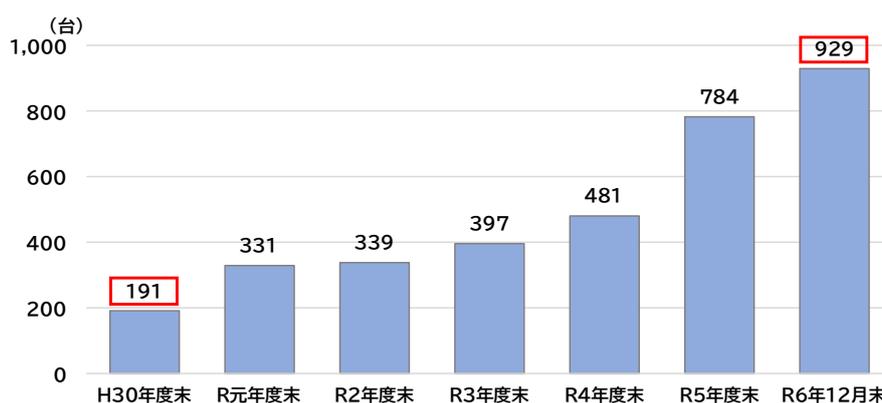
2) シェアサイクルの利用状況

令和6年12月末において、区内のシェアサイクルポート数は平成30年度末の約4倍、ラック台数は約5倍となっています。またシェアサイクルの利用回数は令和6年12月末で約50万回であり、毎年利用が増加しています。



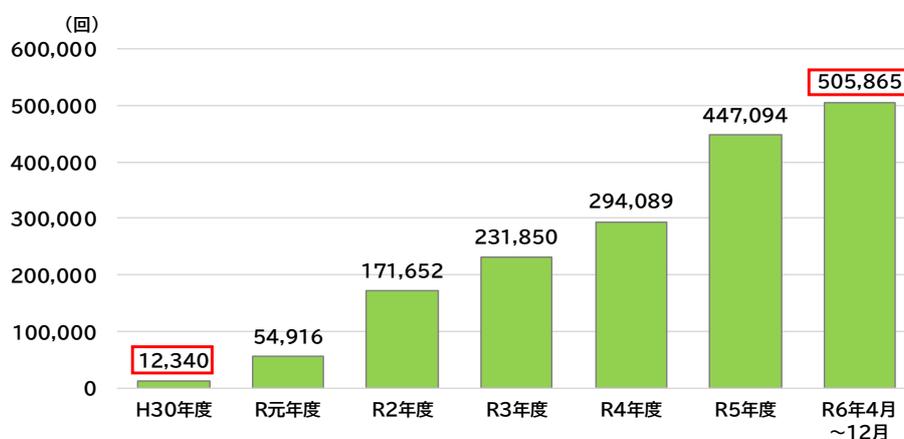
出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

図 2-27 シェアサイクルポート数の推移（3事業者合計※1）



出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

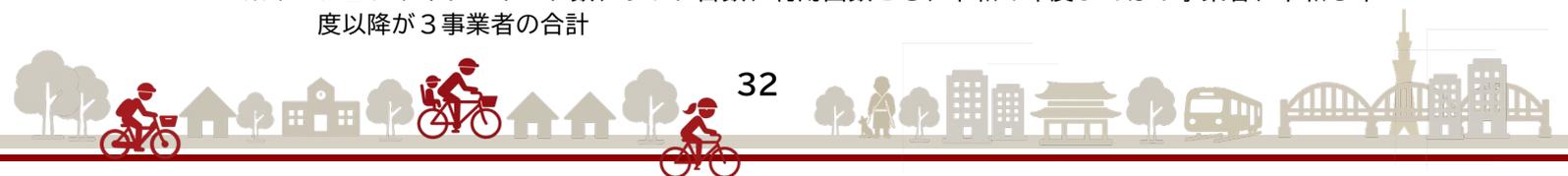
図 2-28 ラック台数の推移（3事業者合計※1）



出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

図 2-29 利用回数の推移（3事業者合計※1）

※1 シェアサイクルポート数、ラック台数、利用回数とも、令和4年度までは1事業者、令和5年度以降が3事業者の合計



3) シェアサイクルの利用有無・意向

シェアサイクルを利用したことがある人は17%でした。また、利用したことはないが今後は利用したいと考えている人は15%でした。

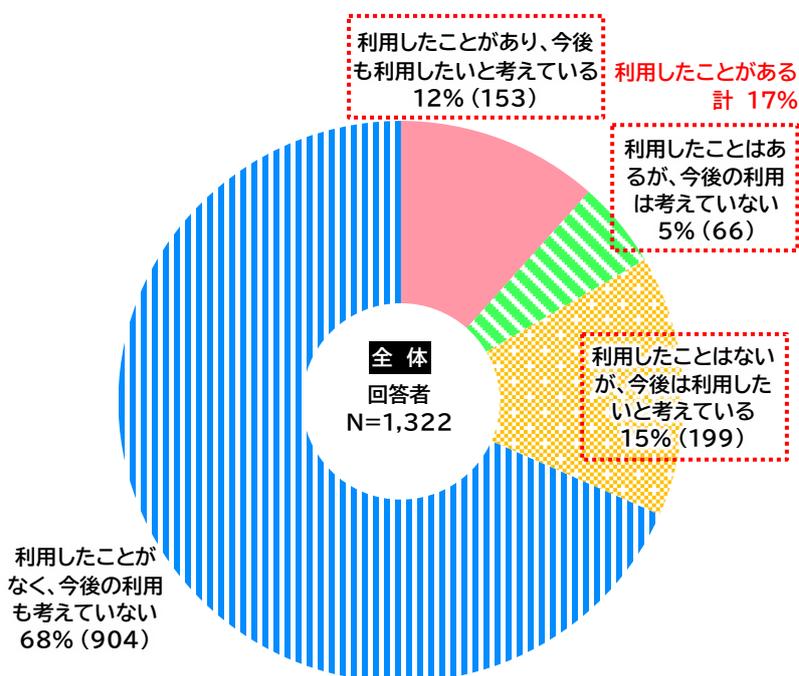


図 2-30 シェアサイクルの利用有無・意向<区民・高校生アンケート>

4) シェアサイクルを利用しない理由

シェアサイクルを利用しない理由は、「特になし」を除くと、「使い方がわからないから」(27%)が最も多く、次に「利用までの手続きに手間がかかるから」(21%)が多くを占めています。

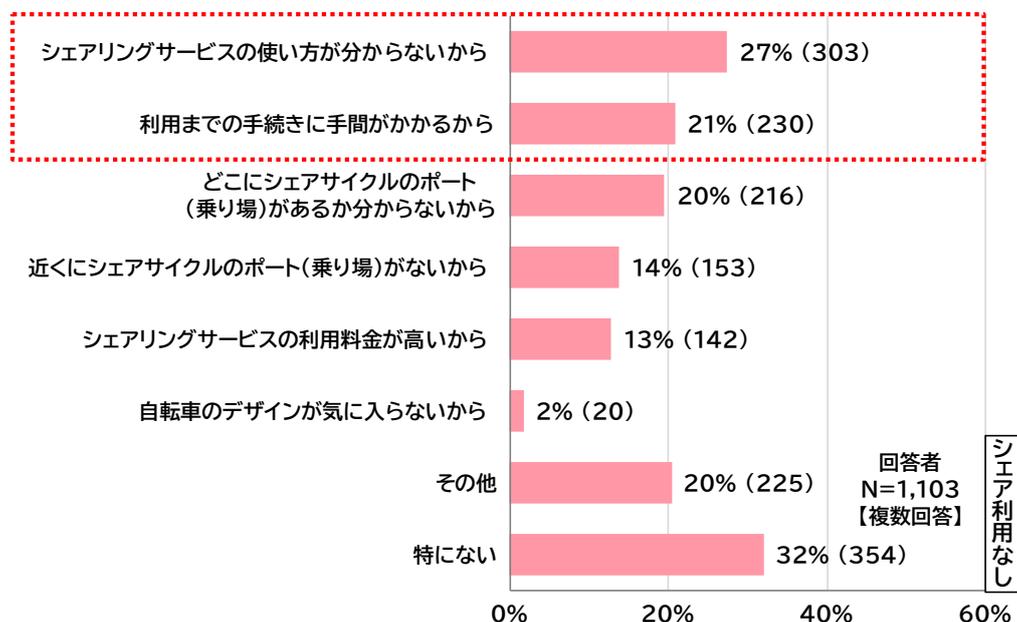


図 2-31 シェアサイクルを利用しない理由<区民・高校生アンケート>

特定小型原動機付自転車

令和5年7月1日より、電動キックボード等に関する改正道路交通法が施行されました。電動キックボードのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、16歳以上であれば運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されています。車道通行を原則とし、自転車と通行空間を供するモビリティです。



<特定小型原動機付自転車とは>

車体の大きさ : 長さ190cm以下幅60cm以下

車体の構造

- ・原動機として、定格出力が0.60kW以下の電動機を用いること
- ・時速20km/hを超えて加速することができない構造であること
- ・走行中に最高速度の設定を変更することができないこと
- ・AT機構がとられていること
- ・道路運送車両の保安基準第66条の17に規定する最高速度表示灯が備えられていること

ルールを守って

電動キックボードに乗ろう

令和5年7月1日から、一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車として、新たな交通ルールが適用されます。

公道走行する前に確認を!

※要件を満たさないものは、車両形状等にかかわらず令和5年7月1日以降も、引き続きその車両区分（一般原動機付自転車又は自動車）に応じた法令の規定が適用されます。

check 1 保安基準に適合していますか？

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認シールが貼られます。

※主な基準項目

- ヘッドライト
- クラクション
- バッテリーの安全性
- 最高速度表示灯（緑色）
- ブレーキ



※シールの様式



【性能等確認を受けた車両型式の情報等はこちら】

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000058.html

【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinfrci/hotline.html>



車両型式情報



情報提供窓口

check 2 ナンバープレートは取り付けられていますか？

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。



check 3 自賠償保険（共済）に加入していますか？

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携帯してください。

【自賠償保険（共済）の詳細はこちら】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>



自賠償保険（共済）

出典：国土交通省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001622340.pdf>)

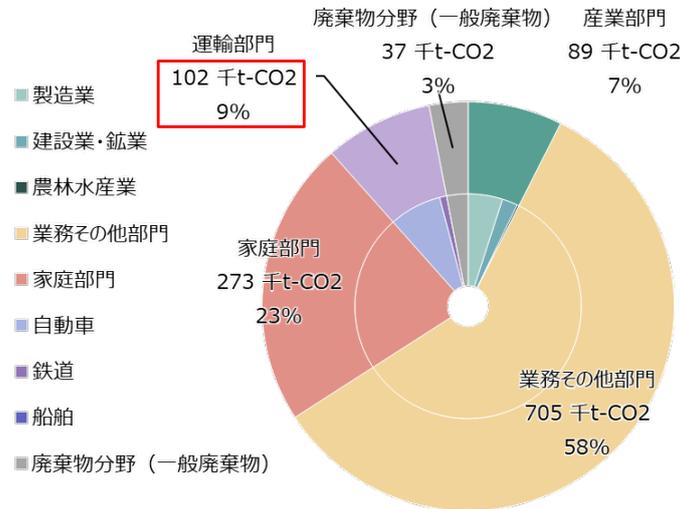
特定小型原動機付自転車 周知啓発チラシ



(7) 環境

令和3年度における区のCO2排出量は運輸部門が9%を占め、10万2千t-CO2となっています。

区では令和4年に「令和32年のゼロカーボンシティ実現」を宣言し、取組みの一つに「自転車の積極的な利用」を掲げています。



出典：環境省「自治体排出量カルテ」より作成

図 2-32 部門・分野別 CO2 排出量構成比 (令和3年度)

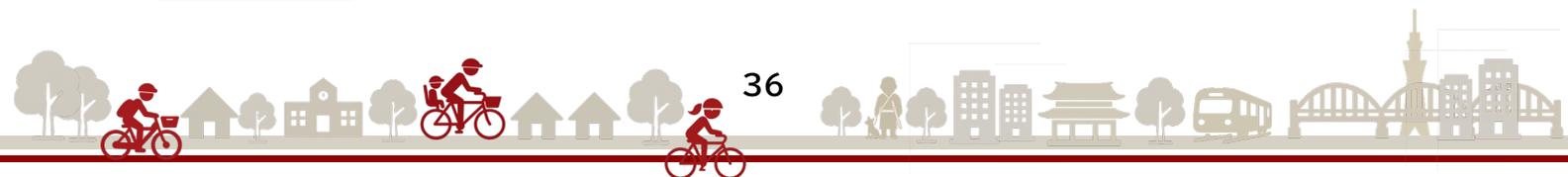


出典：「ゼロカーボンシティ台東区」

図 2-33 台東区が目指す脱炭素社会 (イメージ)

(8) まとめ

| | |
|---------------------|---|
| <p>人口特性や地勢</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 台東区は低地部と台地部で形成され、低地部と台地部の境界には坂道が存在 ● 土地利用では、「商業用地」や「住宅」が区内に広く分布し、職住の共存が特徴 ● 総人口は過去から将来にわたって増加傾向 |
| <p>地域の交通基盤</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 区内は概ね鉄道・バスの重複利用圏域でカバーしているが、北部地域の一部にバス利用圏域のみの区域が存在 |
| <p>交通特性・移動特性</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 国道、都道の計3路線で道路の混雑度1.5以上（区内主要渋滞箇所7箇所） ● 代表交通手段分担率は鉄道（53.7%）が最も高く、自転車は11.2% ● 自転車を利用する理由は、「どの交通手段よりも早く目的地に着くから」（61%）と「最も安い移動手段だから」（40%）が多い |
| <p>自転車利用環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間は、区内の幹線道路を中心に整備済み（自転車専用通行帯は幅員の国道や都道に限られる状況） ● 区内の自転車関連事故は交通事故全体の45.5%を占め、近年は4割台後半で推移 ● 「ヘルメットの着用」、「原則車道通行」を守っていない割合が高い |
| <p>駐輪特性</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 駐輪場は区内29箇所（17自転車駐車場、1民間駐輪場、11自転車置場） ● 自転車駐車場及び民間駐輪場の利用率は、施設によって差がある状況 ● 区全体での放置自転車台数は1,292台、東京23区でワースト3位 ● 放置駐輪する人は7割程度と多く、放置駐輪の理由としては「目的地（店舗・施設・駅）から駐輪場が遠い」、「近くの駐輪場を知らない」が多い ● 利用者が実際に利用している駐輪場に対する改善点として、「駐輪可能な台数が少ない」、「1台分のスペースが狭く駐輪が困難」、「駐輪動作の負担が大きい」が多い ● 田原町駅周辺は、自転車駐車場・自転車置場がなく、駐輪環境が整備されていない ● 隅田公園自転車駐車場をはじめ、駐輪需要に対して駐輪可能台数が不足しているエリアがある |
| <p>シェアサイクルの活用状況</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● シェアサイクル3事業者と協定締結。令和6年12月末において、シェアサイクルポート数は区内139箇所、平成30年度末の約4倍、ラック台数は約5倍、またシェアサイクルの利用回数は約50万回で毎年利用が増加 ● シェアサイクルを利用したことのある人は17%。利用したことはないが今後は利用したいと考えている人は15% ● シェアサイクルを利用しない理由として、「使い方がわからないから」が最も多く27%。「手続きに手間がかかる」も21%と負担に感じている人が多い |
| <p>環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸部門のCO2排出量は、令和3年度で10万2千t-CO2（構成比9%） ● 区はゼロカーボンシティを目指し、「自転車の積極的な利用」を表明 |



2-2 自転車利用に関するご意向・ご意見・ご要望

(1) 地域住民

1) 自転車の利用意向

自転車を利用しない人のうち45%の人が、利用環境がよくなれば自転車を是非とも利用したい、または利用を検討すると回答しています。

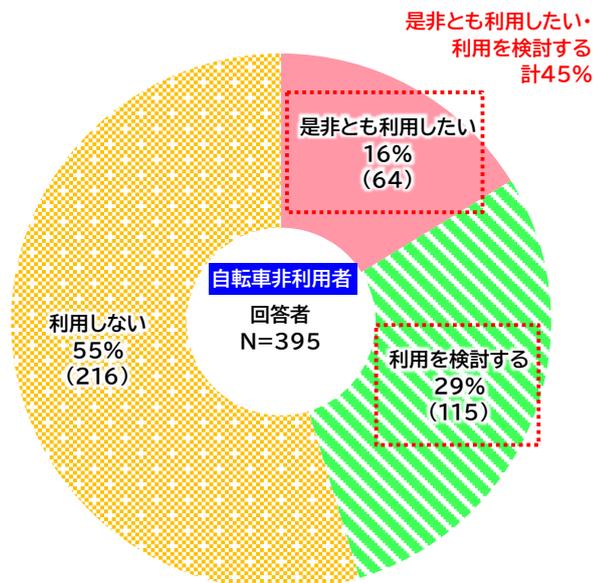


図 2-34 自転車の利用意向（自転車非利用者）＜区民・高校生アンケート＞

コラム

自転車のメリット

自転車は、誰でも手軽に利用できる交通手段であり、二酸化炭素等を排出しない地球にやさしい交通手段です。

- ①**移動時間の短縮** 自転車は約 500m～5 km 弱の移動であれば最も早く移動できます。
- ②**健康維持・増進** 自転車は運動効率がが高く、体重・体脂肪の減少、数値の改善、心臓疾患やがんの発症・死亡リスクの低下につながります。
- ③**医療費の削減** 生活習慣病の改善等による医療費の削減に期待できます。
- ④**渋滞の緩和** 車の利用量を減らすことで渋滞緩和につながります。
- ⑤**環境負荷の低減** 排出量がゼロの自転車はほかの乗り物に比べて地球環境にやさしいといえます。

出典：①、②、④：「自転車通勤導入に関する手引き」（令和6年7月 自転車活用推進官民連携協議会）（<https://www.mlit.go.jp/road/data/tukin-tebiki.pdf>）、③：「健康づくりのための身体活動基準 2013」（平成25年3月 運動基準・運動指針の改定に関する検討会）（<https://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r9852000002xple-att/2r9852000002xpqt.pdf>）、⑤：環境省デコ活ホームページ（https://ondankat.aisaku.env.go.jp/decokatsu/smartmove/about_smartmove/）より作成

日常生活のなかで自転車利用を取り入れていくことにより、地球環境にやさしいだけでなく、「こころ」「からだの健康」「経済性」等の面でのメリットも期待できます。

2) 自転車利用環境ニーズ

「安全に通行できる走行空間の整備」が60%で最も多く、次に「駐輪スペースの充実」(43%)、「自転車利用者のルール遵守・マナー向上」(37%)が多い結果となりました。

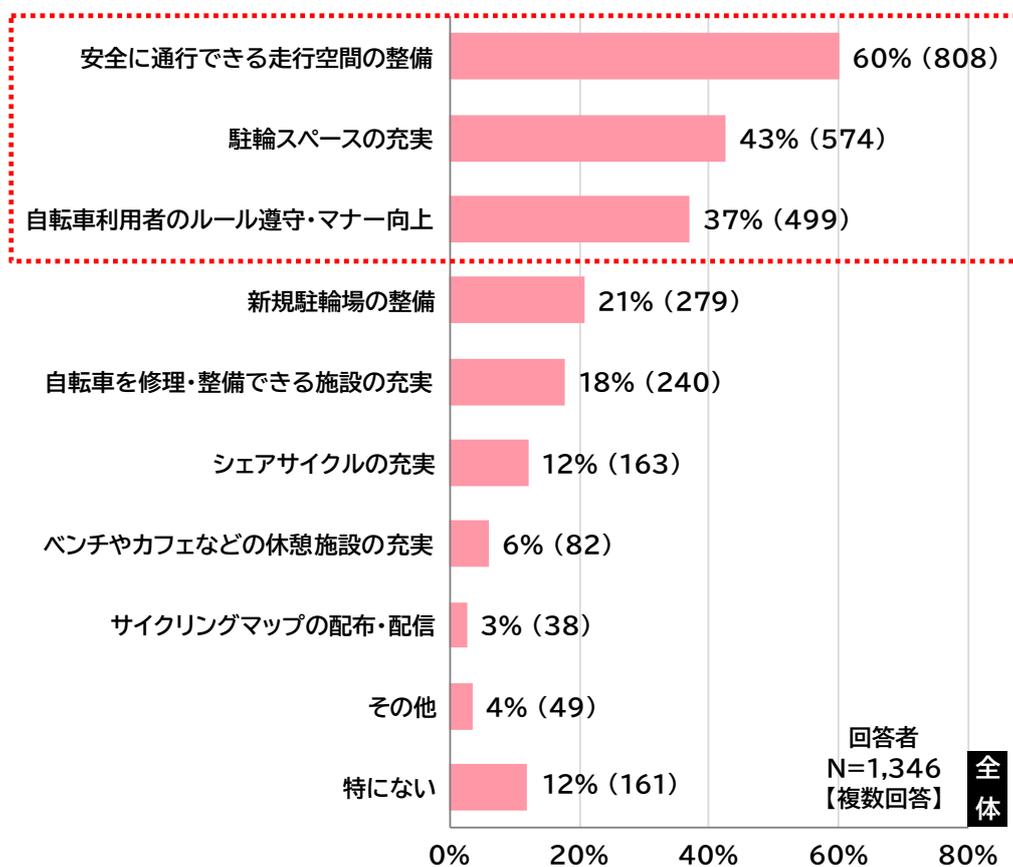


図 2-35 自転車利用環境ニーズ<区民・高校生アンケート>

3) 駐輪場の改善点

駐輪場の改善点は、「駐輪可能な台数が少ない」が最も多く、20%を占めています。次に、「1台分のスペースが狭く駐輪が困難」(19%)、「駐輪動作の負担が大きい」(14%)が多い結果となりました。

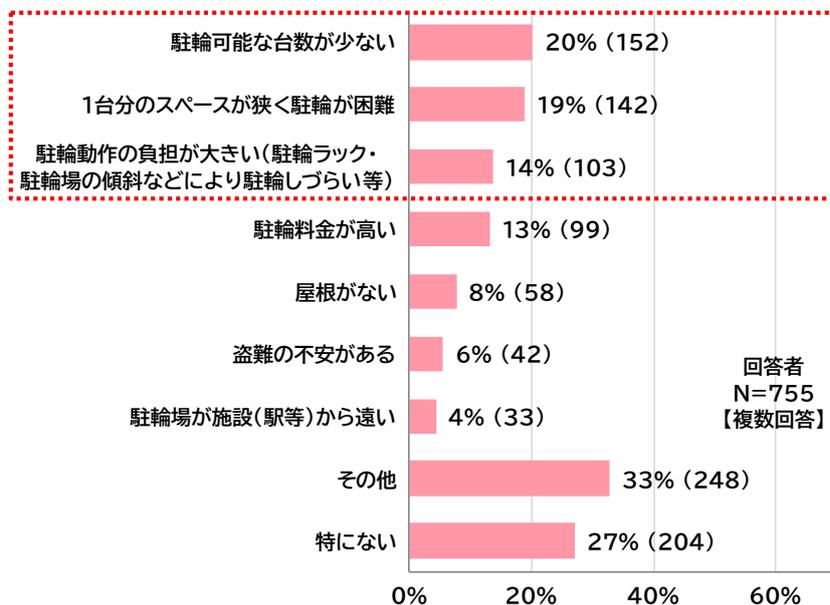


図 2-36 駐輪場の改善点<区内自転車駐車場利用者アンケート調査>

4) シェアサイクルの改善ニーズ

シェアサイクルの改善ニーズでは、「特にない」を除くと、「シェアサイクルのポート(乗り場)を増やす」が19%で最も多く、次に「料金体系の見直し」、「アプリの利用しやすさの改善」がそれぞれ6%でした。

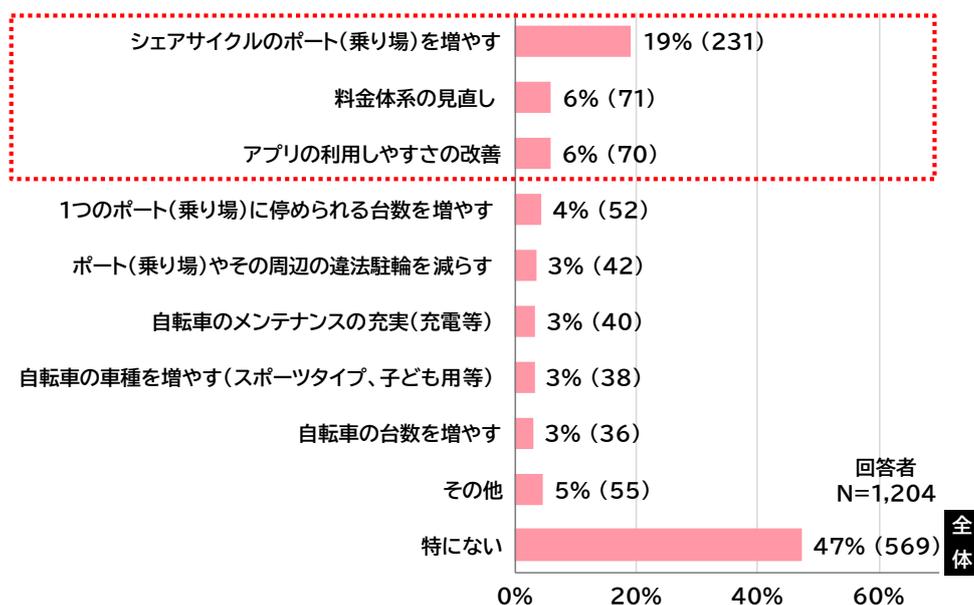


図 2-37 シェアサイクルの改善ニーズ<区民・高校生アンケート>



5) 歩行者視点での自転車への不満

歩行者視点での自転車への不満は、「歩道通行時に自転車が危険な速度で走行する」が48%で最も多く、次に「自転車が急に飛び出してくる」(37%)、「携帯電話を見ながら走行している」(34%)が占めています。

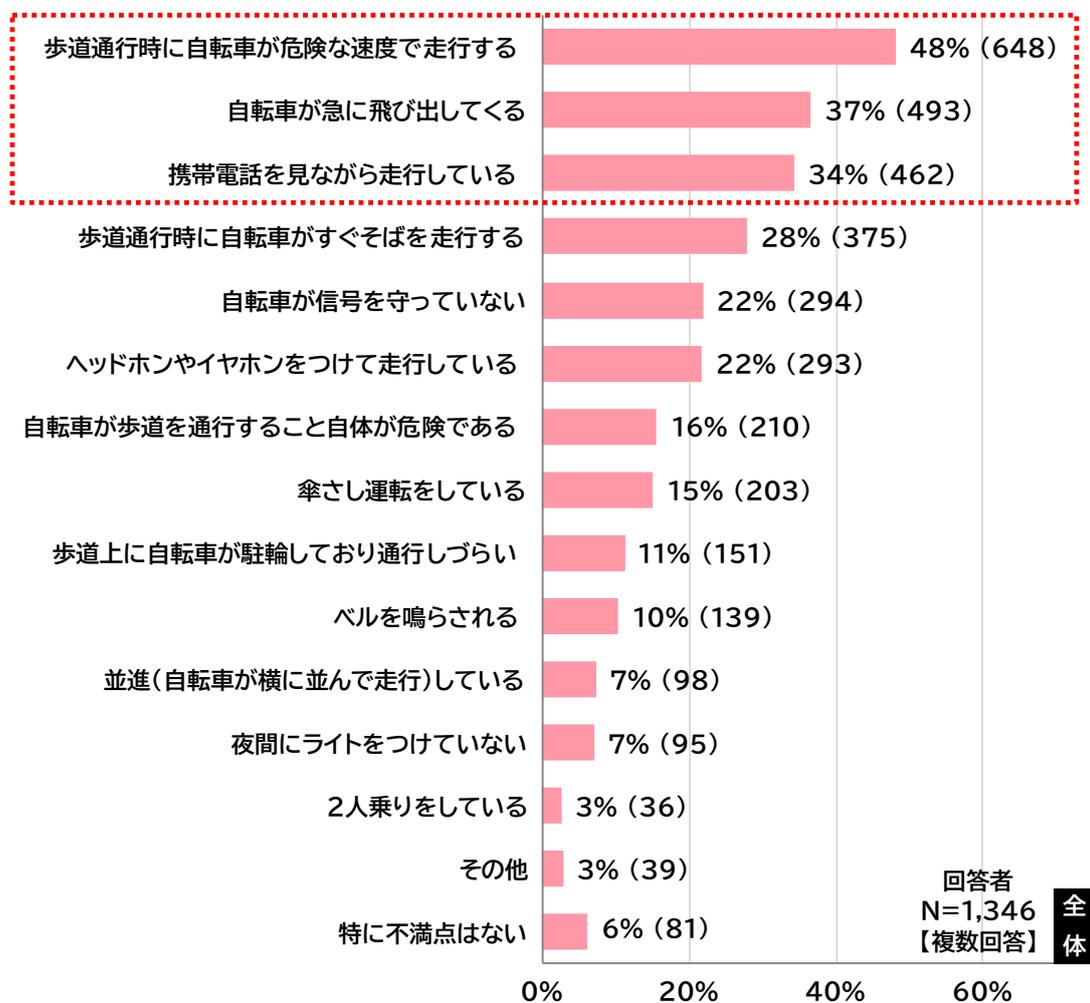


図 2-38 歩行者視点での自転車への不満<区民・高校生アンケート>

6) ドライバー視点での自転車への不満

ドライバー視点での自転車への不満は、「自転車が急に飛び出してくる」と「自転車が左側通行をしていない（逆走）」がともに最も多く（32%）、次に「自転車が信号を守っていない」（28%）が多くを占めています。

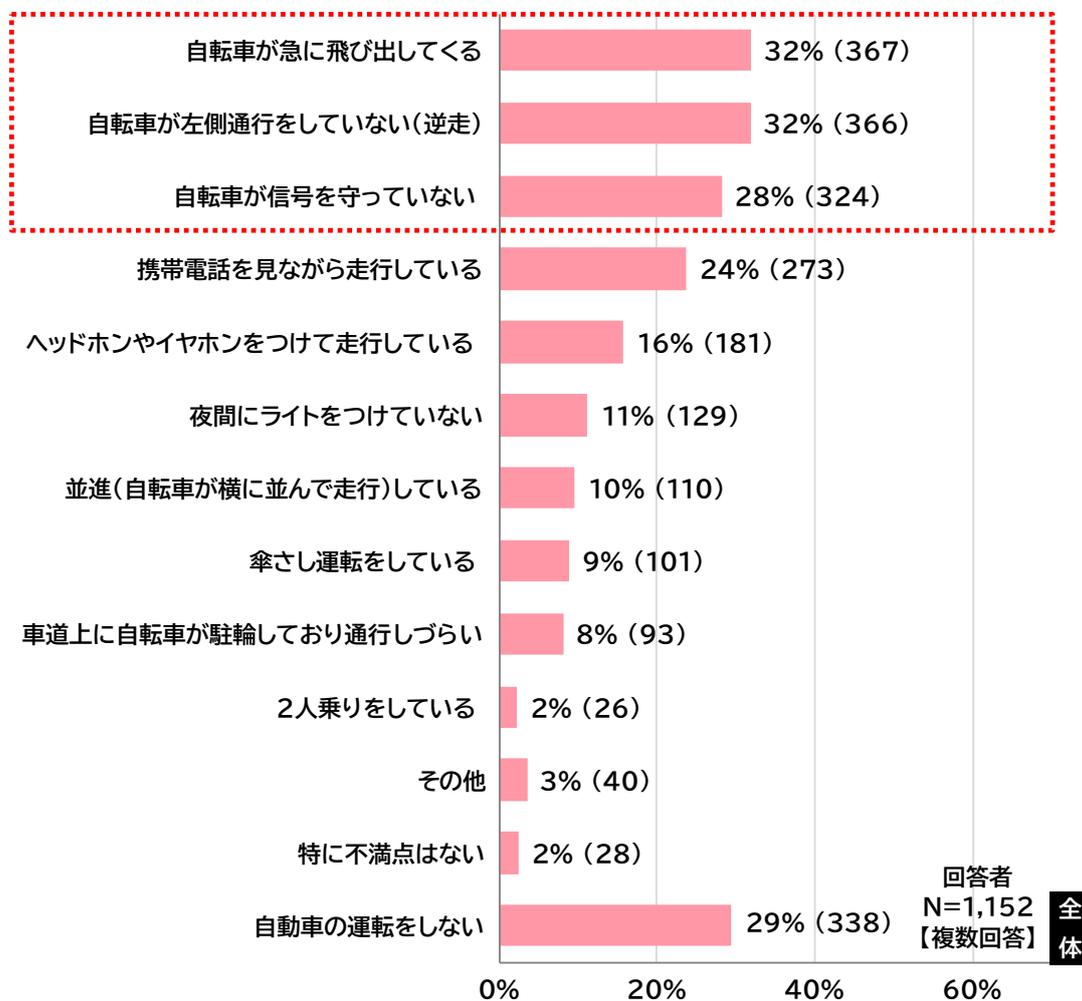


図 2-39 ドライバー視点での自転車への不満<区民アンケート>

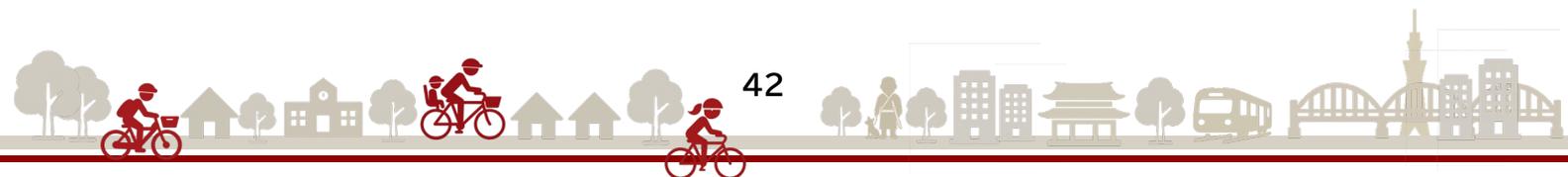
(2) 事業者・団体

1) 交通事業者

- 自転車は鉄道利用者の2次交通における1つの交通手段であるため連携が望ましい
- 数年前までバス車内事故（急ブレーキによる乗客の転倒等）の多くが自転車の飛び出し等に起因するものであった。現在は、ドライバーへの注意喚起（自転車の動きに対する注意）によりほとんど解消している
- 観光客が自転車を利用するニーズがあると思うので、観光地周辺での駐輪場整備が必要ではないか
- 区の自転車活用推進計画に期待することとして、自転車の総量を減らす観点からのシェアモビリティの普及に向けた施策、自転車が車道を安全に通行できる道路環境やルール・マナーの啓発等への要望が挙げられている

2) 大規模商業施設

- 施設周辺の放置自転車が問題となっており、道路敷地の自転車は施設側では対処できない状況
- 放置自転車に伴い、ゴミの投棄等、秩序が乱れるため、清掃含めた環境維持が必要となる。また、放置自転車によって本来の駐輪スペースに自転車を駐車できない、あるいは自転車を取り出せないという利用者からのクレームが発生する
- 施設利用以外の目的（通勤、通学等）の駐輪場利用が問題となっている。その他、太いタイヤの自転車等、従来のラックでは駐車できないタイプの自転車への対処が課題
- 区の自転車活用推進計画に期待することとして、放置自転車の撤去の強化、通勤・通学等の目的のための駐輪場の整備・充実等への要望が挙げられている

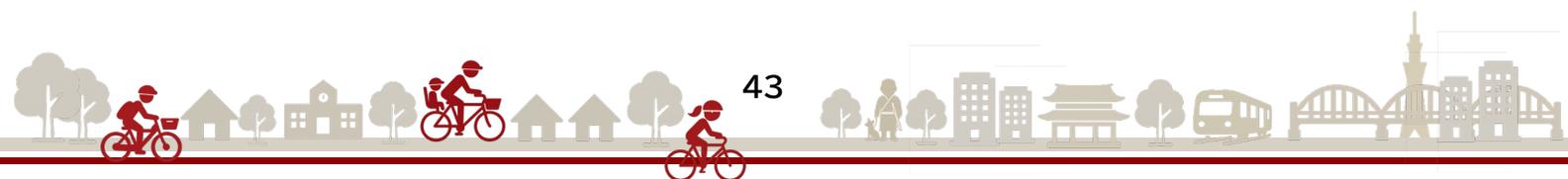


3) 交通安全協会

- 自転車の通行ルールを守らない人が一定数存在（信号無視や一時停止違反、逆走、歩道でのスピードの出しすぎ等）。また、外国人のルール・マナーが問題
- ヘルメットの着用率は依然として低い
- 各地区の警察署や区民ボランティアと連携しながら、キャンペーン、自転車教室、街頭でのチラシ・グッズ配布、ポスター掲示等の啓発活動を実施
- 安全教育を受ける機会がない人や意識が低い人に対してどのように啓発をするかが課題。また、外国人に対しては外国語対応が課題
- 自転車＝歩行者であった期間が長過ぎたため、自転車＝車両という意識づけが大きな課題
- 区の自転車活用推進計画に期待することとして、自転車が車道を安全に通行できる道路環境の整備や多様な機会での安全教育を受けられる環境づくり等への要望が挙げられている

4) 障害者団体

- 障害の種類を問わず、歩道を通行する自転車や横断歩道を横切る自転車に対して、怖さや危険を感じる
- 視覚障害がある方においては、歩道等にとめられた自転車に引っかかるケースがある
- 聴覚障害がある方においては、自転車のベルを鳴らされても気づくことができない
- 障害の種類や程度にもよるが、自転車を日常的に利用している方もいる（自転車は大切な移動手段であるため、規制によって利用できなくなると困るという意見も）
- 三輪自転車のように安定したタイプの自転車に対する利用意向がある。また、利用が難しい場合でも、希望目標を持って取り組むプロセスが「リハビリ」になるという意見
- 区の自転車活用推進計画に期待することとして、誰もが安全に通行できる道路環境の整備、放置自転車対策・駐輪場整備、自転車利用者の通行ルールやマナーの啓発や障害者向けの自転車利用マニュアルや講習会実施への要望が挙げられている



2-3 自転車を取り巻く課題

現状を踏まえ、台東区における自転車を取り巻く課題を以下のとおり整理します。

1. はしる（通行空間）に関する課題

- ・ 自転車通行空間は車道混在が中心だが、区民ニーズとしては「安全に通行できる走行空間の整備」が最も多い。「路上駐車の多さ」「車道の狭さ」「自転車専用通行帯がない」が不安の上位

▶ 区民の自転車利用状況を踏まえ、既に整備されている区間のほか、自転車の専用空間整備と自転車の更なるネットワーク化を進めるとともに、空間を共有する交通モードへの対策が必要

2. とめる（駐輪環境）に関する課題

- ・ 区内の主要駅周辺には駐輪場が整備されているものの、一部では利用率が低い箇所も存在
- ・ 区民の意識として放置駐輪をしてしまうと答えた人は7割であり、「駐輪場が目的地から遠い」等が放置の理由

▶ 放置自転車対策とともに駐輪環境の整備や利用者の利用意識の啓発が必要

3. まもる（ルール・マナー）に関する課題

- ・ 自転車ルールの認知・順守状況は、知られていない・守られていない事項が多数存在
- ・ 歩行者視点、ドライバー視点からも自転車のルール・マナーに対する不満が多い

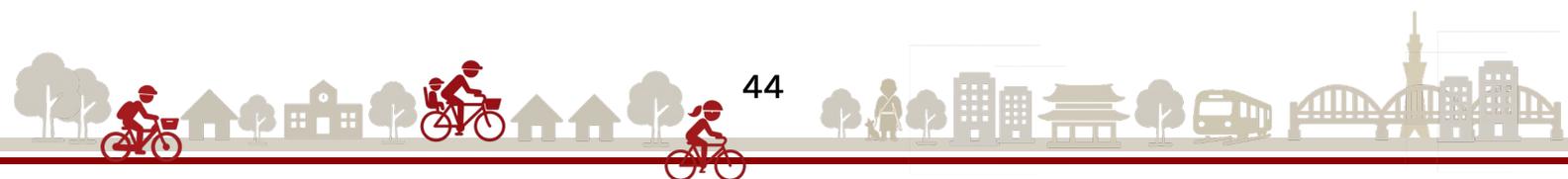
▶ 誰もが安全・安心で気持ちよく道路を共有できるよう、多様な利用者へのルール・マナーの啓発が必要

4. つかう（活用）に関する課題

- ・ 自転車を所有していない人が27%を占める
- ・ シェアサイクル利用は増加傾向にあるものの、「使い方がわからない」から利用しない人が27%

▶ ゼロカーボンシティの推進、観光振興に向けて、自転車を利用しやすい環境づくりや利用促進が必要

図 2-40 計画の策定に向けた課題のまとめ



3. 計画で目指す目標と基本方針

3-1 計画目標

台東区では、自転車は日々の暮らしを支える便利で親しみやすい移動手段として、多くの区民に利用されています。通勤や通学はもちろん、買物や観光、ちょっとしたお出かけにも活用され、区内を快適に移動できる手段として定着しています。

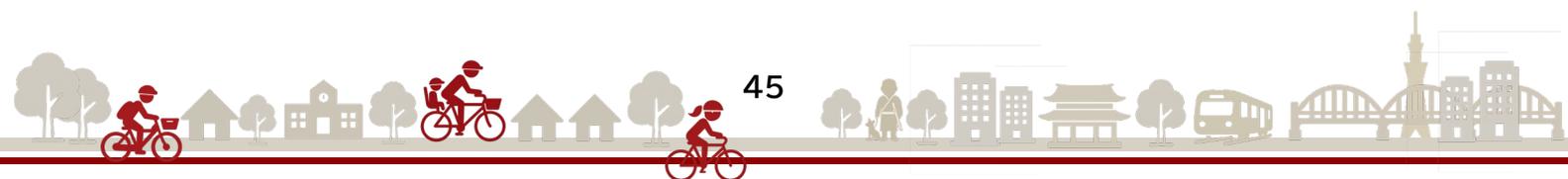
東京都自転車活用推進計画においては、「誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり」を目指すべき将来像として掲げています。また、「台東区基本構想」においては、基本目標として『誰もが誇りや憧れを抱く安全安心で快適なまちの実現』と掲げています。

こうした上位計画の理念を踏まえ、台東区では、自転車の適切な活用を区民の暮らしの中に根づかせていくことが重要です。台東区は、商業・観光・文化が融合した都市特性を有しており、区民の日常的な移動手段として自転車の役割はますます高まっています。

そのためには、誰もが安全・安心に自転車を利用できる環境を整備することが求められます。歩行者、自転車、自動車が共存できる空間づくりや、駐輪環境の充実、ルール・マナーの啓発、自転車の利用促進等、多角的な視点からの取組みを推進していく必要があります。

これらを踏まえ、台東区が本計画において目指すべき計画目標を 『 誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう 』 とします。

「誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう」



3-2 基本方針

自転車活用推進法の理念、国や都の自転車活用推進計画との整合を考慮しつつ、自転車利用を取り巻く現状と課題の整理結果を踏まえ、基本方針を以下のとおり掲げ、自転車の活用推進に関わる取組みを推進します。

1. はしる（通行空間）

■ ■ 自転車通行空間のネットワーク化の実現 ■ ■

台東区は、狭あい道路が多く、歩行者や観光客が集まる地域も多いため、自転車の通行環境には安全面での課題があります。こうした状況を踏まえ、自転車が安心して走行できる空間の整備を進め、歩行者・自動車との共存を図ります。

2. とめる（駐輪環境）

● ● 放置自転車対策や駐輪環境の充実 ● ●

駅周辺や商業地、観光地では駐輪スペースが限られており、放置自転車が歩行者の妨げとなる場面もみられます。駐輪場の整備や再編、民間との連携によるスペース確保を進め、誰もが安心して自転車をとめられる環境を整えます。

3. まもる（ルール・マナー）

◆ ◆ 多様な利用者に向けたルール・マナーの啓発 ◆ ◆

区内では、歩行者との接触や逆走等の危険行為が課題となっており、観光地や商店街では特に安全意識の向上が求められています。すべての世代に向けた啓発活動を通じて、ルールとマナーを守る利用者を育て、安全で快適なまちづくりにつなげます。

4. つかう（活用）

▲ ▲ 自転車を利用しやすい環境づくりや利用の促進 ▲ ▲

台東区は、観光地や商店街が点在するまちであり、自転車は短距離移動に適した手段です。シェアサイクルの活用等、誰もが自転車を利用しやすい環境づくりを通じて、地域の魅力と暮らしの質を高めていきます。



3-3 計画におけるSDGs

平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」において、国連加盟国が平成28年から令和12年までの15年間で達成を目指す国際目標として「持続可能な開発目標（SDGs）」が位置づけられました。SDGsでは17の目標と169のターゲットを設定し、地球上の誰一人として取り残されないことを誓っています。

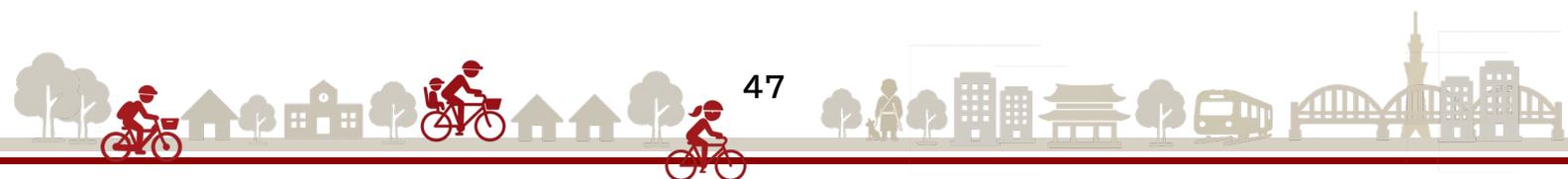
自転車活用推進計画は、脱炭素や市民の健康、持続可能な移動環境の実現を目指すものであり、以下のSDGsの目標と深く関連します。

本区においても、これらの目標の達成に向けて、自転車活用推進計画の着実な推進を図っていきます。

表 3-1 自転車の活用推進によるSDGsへの貢献

| 自転車に関連する持続可能な開発目標（SDGs） | 台東区自転車活用推進計画による貢献 |
|--|---|
|  <p>目標3 すべての人に健康と福祉を</p> <p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用推進による健康増進 |
|  <p>目標4 質の高い教育をみんなに</p> <p>すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教育機会の確保 |
|  <p>目標8 働きがいも経済成長も</p> <p>包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用推進による通勤や業務時の移動の支援 |
|  <p>目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・観光等他分野への自転車活用による産業振興 ・シェアサイクルの導入によるイノベーションの推進 |
|  <p>目標11 住み続けられるまちづくりを</p> <p>包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の利用環境整備による安全・快適に移動できるまちづくり |
|  <p>目標13 気候変動に具体的な対策を</p> <p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用推進による環境負荷低減、カーボンニュートラルの実現 |

出典：国際連合広報センター、外務省「持続可能な開発のための2030アジェンダ」より作成



4. 実施すべき施策

4-1 施策一覧

本計画では、4つの基本方針（はしる、とめる、まもる、つかう）に基づき、下記の施策を実施します。

| 基本方針 | 施策 |
|----------------|--------------------------|
| はしる 通行空間 | 1 自転車通行空間の整備促進 |
| | 2 自転車通行空間の安全確保 |
| とめる 駐輪環境 | 1 自転車駐車場・自転車置場の整備推進 |
| | 2 自転車駐車場・自転車置場の利便性向上 |
| | 3 放置自転車の削減・既存自転車駐車場の利用促進 |
| まもる ルール・マナー | 1 交通安全教育の推進 |
| | 2 交通ルール・マナーに関する広報啓発 |
| | 3 自転車安全利用の促進 |
| つかう 活用 | 1 シェアサイクルの普及促進 |
| | 2 自転車利用に関する情報発信 |

次ページ以降の各取組みの凡例は、以下のとおりです。

- 新規** . . . 本計画から新たに実施する取組み
- 継続** . . . 本計画策定前に既に実施し、引き続き同様に実施する取組み
- 拡充** . . . 既存事業の対象範囲を拡大し、実施する取組み

4-2 個別施策

はしる（通行空間） 自転車通行空間のネットワーク化の実現

施策 1 自転車通行空間の整備促進

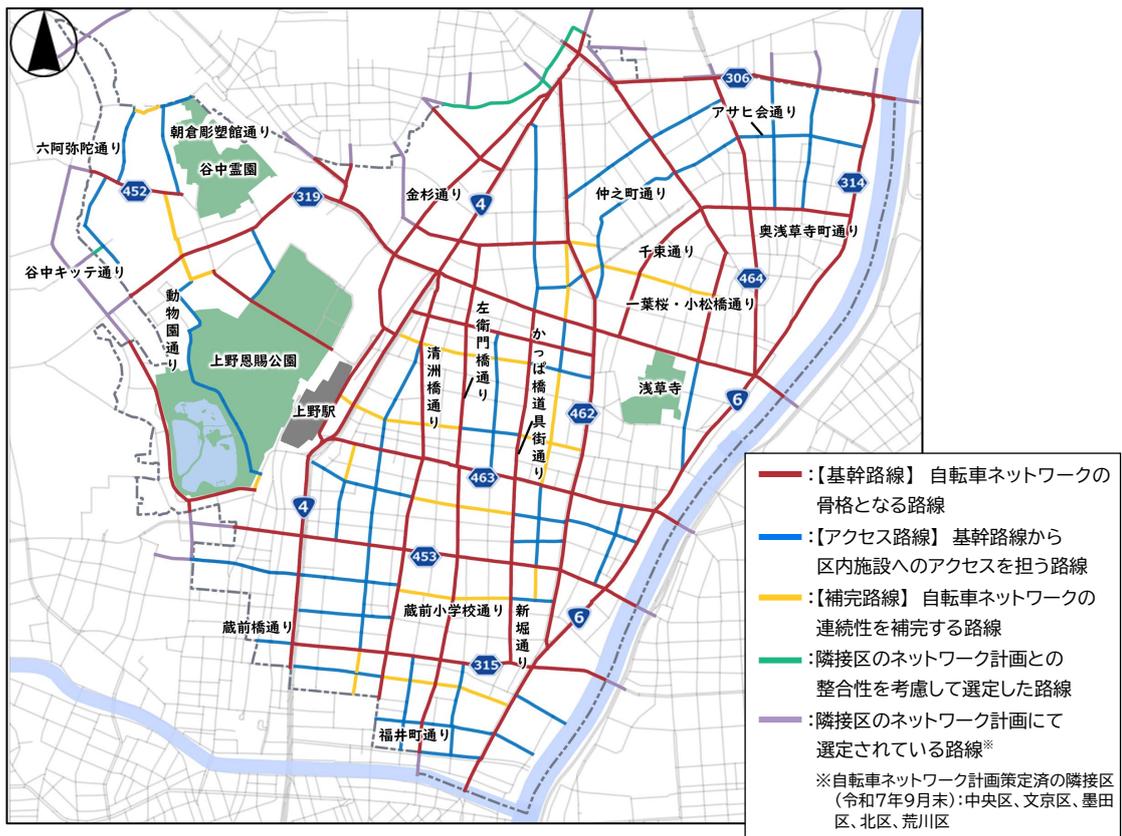
安全で快適な自転車走行環境を創出するため、自転車ネットワーク計画に基づき、各道路環境に応じた整備形態を検討し、自転車通行空間の整備を行います。

👉 具体内容は5章で説明

自転車通行空間において、適切な塗装補修や道路清掃等を実施し、安心して通行できる自転車通行空間を確保します。快適な自転車通行空間を整備するため、道路整備事業の際には、担当課と連携を図り、自転車通行空間も含めた道路空間を検討します。

1 自転車ネットワーク計画の策定

新規



出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成
台東区自転車ネットワーク路線

● 内容

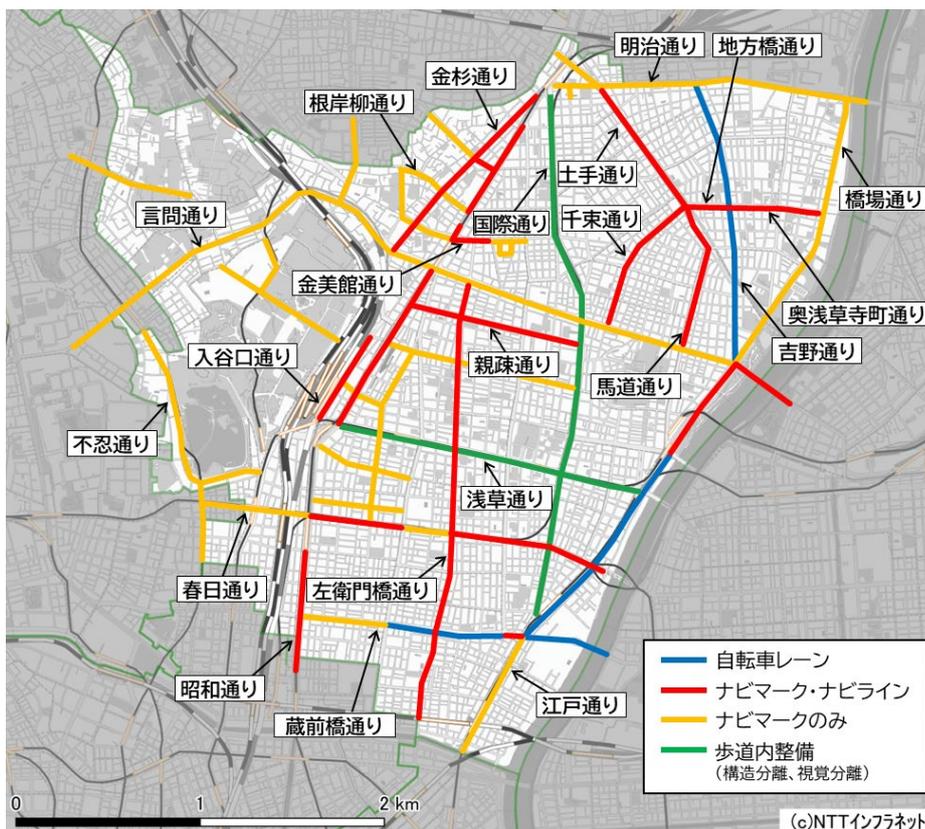
安全で快適な自転車走行環境を創出するため、自転車ネットワーク計画を策定します(具体内容は5章)。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

2 自転車通行空間の整備

新規



自転車通行空間の整備状況（令和6年12月末現在）

● 内容

自転車ネットワーク計画に基づき、計画的に自転車通行空間の整備を行います。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

3 自転車通行空間の適切な維持・管理

継続



剥がれかけた塗装

● 内容

自転車通行空間において、適切な塗装補修、道路清掃等を実施します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課、土木課、公園課)、警察

4 まちづくり・道路改修の際の通行空間の整備検討

新規

● 内容

新たに整備する路線において、自転車通行空間も含めた道路空間を検討します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課、都市計画課、地域整備第一課、地域整備第二課、地域整備第三課、土木課)

施策 2 自転車通行空間の安全確保

誰もが安全・安心に自転車を利用するため、自転車ネットワーク計画に基づく整備に合わせてパーキングメーターの撤去を検討し、自転車通行空間の安全確保を推進します。

また、区ホームページや各種媒体を通じた広報啓発により、自転車の車道通行の認知度を高め、安全な自転車利用を促進します。

1 パーキングメーターの撤去の検討

新規



自転車ネットワーク路線に指定されている路線上のパーキングメーター

● 内容

自転車通行空間整備の際に、自動車の駐車需要等、路線ごとの交通環境を総合的に判断した上で、パーキングメーターの撤去を検討します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)、警察

2 違反車両の削減に向けた広報啓発

新規



違法な路上駐車

● 内容

自転車通行空間上の違法な路上駐車削減に向け、区ホームページや各種媒体で広報啓発します。また、違法な路上駐車の多い路線に、注意喚起等の掲示物設置を検討します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

3 インフォメーション（案内表示）の充実

新規

● 内容

自転車の車道通行原則の認知度を高めるため、通行ルール・注意喚起等に関する案内表示を設置します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)



とめる（駐輪環境） 放置自転車対策や駐輪環境の充実

施策 1 自転車駐車場・自転車置場の整備推進

区民の自転車利用ニーズに対応した利用しやすい自転車駐車場・自転車置場の整備を推進します。

また、自転車の駐輪需要が発生する商業施設や集合住宅について、法令に基づき駐輪場附置を義務づけ、総合的な放置自転車対策を強化します。

1 新規自転車駐車場・自転車置場の確保

継続



整備した自転車置場
(上野駅中央口前自転車置場)

- 内容
区民ニーズを踏まえ、新規自転車駐車場・自転車置場の整備を推進します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

2 附置義務駐輪場の設置

継続

- 内容
「東京都台東区集合住宅及び大規模建築物の建築及び管理に関する条例」に基づき、百貨店、スーパーマーケットその他の大規模小売店舗、飲食店、銀行その他の金融機関、遊技場又は総戸数10戸以上の集合住宅への駐輪場附置を義務づけています。
- 担当課及び関連団体
台東区(建築課、住宅課)

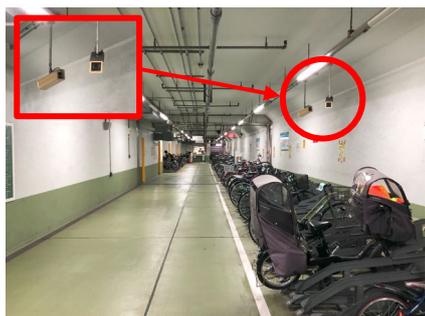
施策 2 自転車駐車場・自転車置場の利便性向上

多種多様な自転車に対応した駐輪スペースの確保、安全性向上のための防犯カメラ設置検討等、多様なニーズに対応した利用しやすい自転車駐車場の整備を推進します。

利用手続きの電子化や、交通系 I C カード等での料金決済対応を進め、利用者の利便性・快適性の向上を図ります。

1 多様なニーズに対応した駐輪スペースの検討

拡充



防犯カメラを設置した自転車駐車場
(TX浅草駅北自転車駐車場)

● 内容

自転車駐車場の駐輪機器更新時に、既存ラックに駐輪できない自転車の駐輪環境整備を検討します。
また、防犯カメラの未設置箇所への新規設置の検討を行います。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

2 利用手続きの電子化

新規

● 内容

自転車駐車場・自転車置場の定期利用手続きの電子化に関する整備を進めます。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

3 電子決済の拡充

拡充



交通系 I C カード決済可能な精算機
(鶯谷第5自転車駐車場)

● 内容

すべての自転車駐車場において、利用料金が交通系 I C カード等で支払えるよう、電子決済の拡充に向けた検討を行います。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

施策3 放置自転車の削減・既存自転車駐車場の利用促進

放置自転車削減のため、放置自転車撤去活動の強化、放置が多いエリアの自転車駐車場の料金設定見直し等を実施し、効果的な放置自転車対策に取り組みます。

1 放置自転車撤去の強化

新規



歩道上の放置自転車

- 内容
放置自転車撤去の強化策として、土日祝の放置駐輪撤去、365日24時間対応のコールセンターの設置等を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

2 短時間利用の拡充

新規



短時間無料の料金設定の自転車駐車場
(稲荷町自転車駐車場)

- 内容
自転車利用者を利用率の低い自転車駐車場へ誘導するため、短時間無料拡大や料金設定の見直し検討等を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

3 満空情報の提供

新規

- 内容
自転車駐車場・自転車置場の満空情報の提供に向けて、検討を行います。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

施策 1 交通安全教育の推進

小学生から高齢者までの幅広い世代を対象とした自転車の安全利用に関する交通安全教育を、様々な機会を通じて実施します。なお、実施に際して、学校や警察、関係団体と連携し、区民の交通安全意識の向上やルール・マナーの啓発の推進を図ります。

1 小中学生を対象とした交通安全教室の実施

継続



自転車交通安全教室
(スケアードストレイト)の様子

- 内容
小、中学生を対象とした交通安全教育として、小学校での自転車運転講習、中学校でのスケアードストレイト等を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)、警察

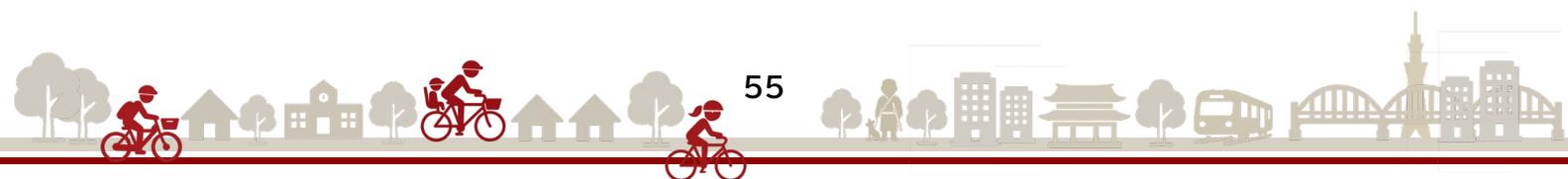
2 自転車安全利用講習会の実施

継続



自転車安全利用講習会

- 内容
自転車安全利用講習会において、交通安全教育を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)、警察



3 交通安全区民のつどいの実施

継続



交通安全区民のつどい

- 内容
交通安全区民のつどいにおいて、交通安全教育を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)、警察

4 シニアクラブ指導者研修会の実施

継続



シニアクラブ指導者研修会

- 内容
シニアクラブ指導者研修会において、交通安全教育を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)、警察

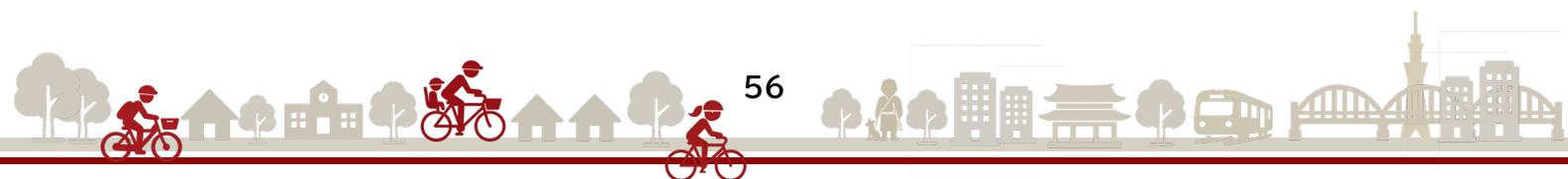
5 自転車シミュレーターを活用した体験プログラムの実施

継続



自転車シミュレーター

- 内容
区民を対象とした自転車シミュレーターの体験プログラムを開催します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

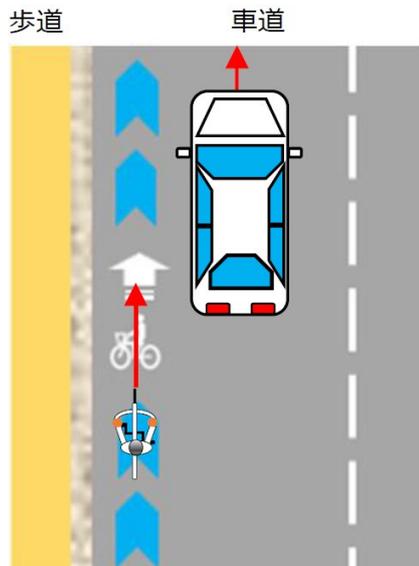


矢羽根型路面表示とは

矢羽根型路面表示は、自転車が通行する部分・方向を知らせるものです。

矢羽根型路面表示は、自転車の運転者だけでなく、自動車の運転者に対しても、自転車の通行位置について注意を促す役割があります。

必ずしも矢羽根型路面表示がされた場所を通行するよう義務づけるものではありませんが、自転車で通行するときはこれを目安としましょう。



矢羽根型路面表示の例

出典：「自転車を安全・安心に利用するために 一自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入—
【自転車ルールブック】」（令和7年9月 警察庁交通局）(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf>)

施策 2 交通ルール・マナーに関する広報啓発

複雑化する自転車の交通ルール周知のため、警察や事業者等の関係機関と連携し、区の広報や交通安全運動等の機会に、自転車利用における交通ルール・マナーに関する情報発信を実施します。

区民イベント時の啓発品配布を通じて、自転車利用者の安全意識向上を図ります。

1 自転車利用のルール・マナーに関する情報発信

拡充



出典：警察庁ホームページ (https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/R6_leaflet_jitensya.pdf)

ルール・マナーに関する情報

● 内容

各種広報媒体を活用し、自転車安全利用五則や、自転車の積載制限に関する情報、改正道路交通法等の自転車利用のルール・マナーに関する情報発信を行います。

また、宿泊施設、シェアサイクル事業者等を通じた観光客への広報啓発を検討します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)、シェアサイクル事業者

2 交通安全運動による啓発の推進

継続



出典：警察署提供

交通安全運動での啓発の様子

● 内容

警察や区民交通ボランティアと連携し、年2回実施する交通安全運動をはじめとした街頭・イベント等での交通安全に関する啓発を行います。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)、警察



啓発品の例

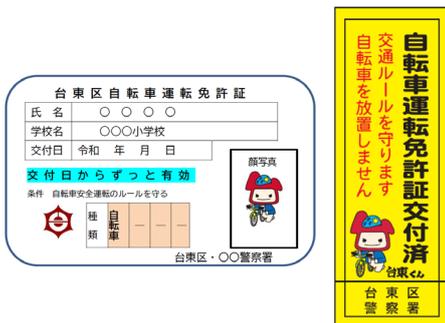
● 内容

寿作品展等の区民イベント時に、自転車利用のルール・マナーに関する啓発品を配布します。

また、小、中学生を対象に、交通安全教育受講時等に自転車運転講習免許証・ステッカー等を配布します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)



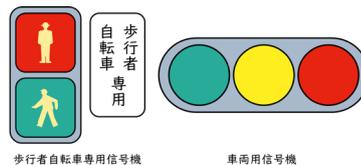
自転車運転講習免許証

コラム

自転車利用時の信号の見方

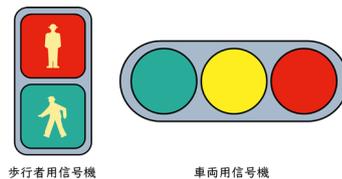
《車両用信号機と歩行者・自転車専用信号機が設置されている場合》

車道を通行している場合も、歩道を通行している場合も、いずれも、歩行者自転車専用信号機に従ってください。

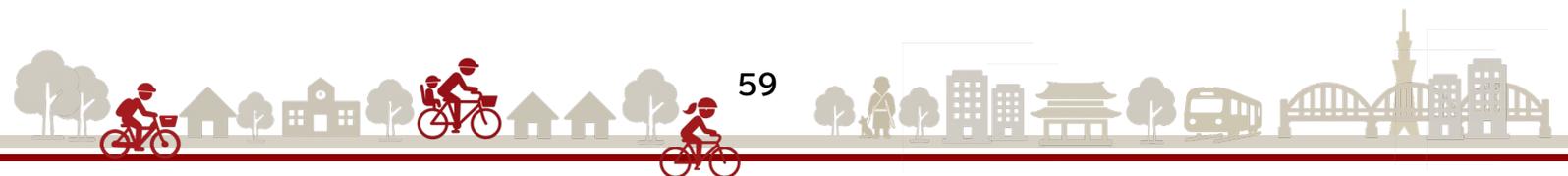


《車両用信号機と歩行者用信号機が設置されている場合》

車道を通行している場合は車両用信号機、歩道を通行している場合は歩行者用信号機に従ってください。



出典：警視庁ホームページ (https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/menu/bicycle_quiz.html) より作成



自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入

令和8年4月1日から、自転車の運転者（16歳以上）による一定の違反行為が「青切符」の対象となります。警察が自転車の交通違反を認知した場合、現場で指導警告を行い、その違反が交通事故の原因となるような、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反であったときは検挙を行っています。青切符導入後は、検挙後の手続きが変わりますが、交通違反の指導取締りについての基本的な考え方は変わりません。

青切符の検挙対象となる違反の例としては、「遮断踏切立入り」「自転車制動装置不良」「携帯電話使用等（手に保持して通話したときや手に保持して画面を注視したとき）」のほか、「違反により、歩行者が立ち止まったり、他の車両が急ブレーキ等の回避措置を引き起こした際」「同時に2つ以上の違反を行った際」「警察官による指導警告に従わなかった際」等があげられます。

☐ 刑事手続 ☐ 青切符

ア 違反自体が悪質・危険なもの例

① 刑事手続によって処理される重大な違反

(例)



② 反則行為の中でも、重大な事故につながるおそれが高い違反

(例)



イ 違反態様(=違反が招いた結果、違反の行われ方)が悪質・危険なもの例

③ 違反により実際に交通事故を発生させたとき

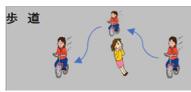
(例) ハンドルから手を離して自転車を運転した結果、歩行者と衝突したとき



④ 違反の結果、実際に交通への危険を生じさせたり、事故の危険が高まったりしているとき

(例) 違反により、歩行者が立ち止まったり、他の車両の急ブレーキや急な進路変更といった回避措置を引き起こしたりしたとき

(例) スピードを出して歩道を通行したため、歩行者を立ち止ませたとき



(例) 信号無視で交差点に進入し、青信号で交差点に進入した車両に急ブレーキをさせたとき



(例) 違反を同時に2つ以上行っており、事故の危険が高まっているとき

(例) 2人乗りをしながら、赤信号を無視



(例) 傘を差しながら一時不停止



⑤ 違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行ったとき

(例) 警察官による指導警告に従わず、右側通行を継続したとき



(例) 前方に指導取締りを行っている警察官の姿を認めながら、それを気にすることなく、指導警告のいとまもなく信号無視をしたとき



出典：「自転車を安全・安心に利用するために 一自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入—【自転車ルールブック】」（令和7年9月 警察庁交通局）(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf>)を加工して作成

自転車への青切符導入の概要

施策3 自転車安全利用の促進

自転車の安全利用促進のため、都では「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、自転車利用中の事故に備える自転車損害賠償保険への加入を義務化しており、区では「東京都台東区自転車安全利用促進条例」において、区民の自転車点検整備を義務化しています。上記を踏まえ、TSマーク※1取得者に対する助成事業を実施し、自転車損害賠償保険への加入、自転車の点検整備を促進します。

また、幼児用ヘルメット、交通安全グッズ、交通安全絵本の配布を実施し、区民の安全・安心な自転車利用を促進します。

1 交通安全グッズの配布

継続



交通安全ベスト着用の様子

- 内容
区内小学校1年生を対象に、交通安全グッズの配布を実施します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

2 交通安全絵本の配布

継続



交通安全絵本

- 内容
未就学児に交通安全絵本を配布し、交通安全に関する啓発を行います。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

※1 TSマーク：自転車安全整備士による点検整備を受けた自転車に貼付するシールで、賠償責任・傷害保険等が付帯しています。

3 幼児用ヘルメットの配布

継続



出典：台東区ホームページ
幼児用ヘルメット

- 内容
区内の1歳児を対象に、子供の安全を守るために、ヘルメット無償配布を実施します。
あわせて、交通ルールやヘルメット着用の重要性等の意識啓発を目的とした交通ルール周知等の案内配布をします。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

4 ヘルメット着用の広報啓発

継続



出典：台東区ホームページ
ヘルメット着用の
努力義務化に関する周知

- 内容
各種広報媒体を通じたヘルメット着用に関する広報啓発を行います。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)

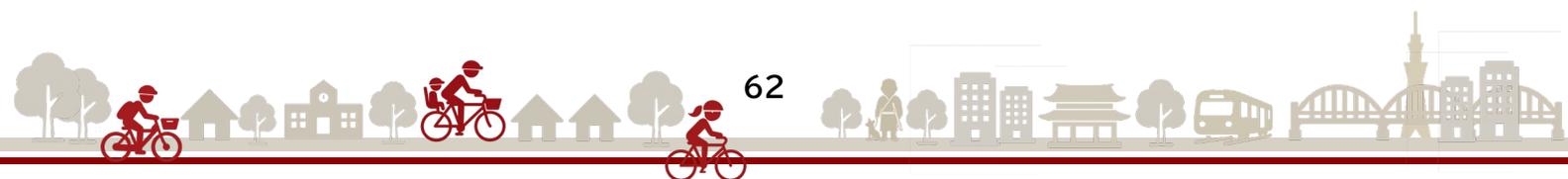
5 TSマーク取得に対する助成

継続



出典：台東区ホームページ
TSマーク

- 内容
TSマーク取得者に対し、申請により助成金を交付します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)





出典：台東区ホームページ

日常的点検・定期点検チェックリスト

内容

「東京都台東区自転車安全利用促進条例」において、区民の自転車の点検整備を義務づけています。区のホームページで日常点検の習慣化等を広報啓発します。

担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

コラム

ヘルメットを着用しましょう

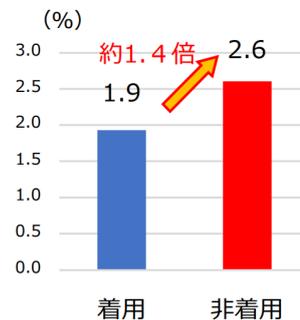
区内では、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が高い傾向がみられます。また、ヘルメットを着用している場合と比較して、着用していない場合の致死率が約1.4倍となっています。

改正道路交通法により、令和5年4月1日からすべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。東京都の条例でも、自分だけではなく、子どものヘルメット着用や高齢家族にヘルメット着用を促すことが求められています。

安全基準を満たすヘルメットを選んで、正しく着用しましょう。



出典：東京都都民安全総合対策本部ホームページ
ヘルメット着用に関するチラシ



出典：「自転車を安全・安心に利用するために—自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入—【自転車ルールブック】」（令和7年9月 警察庁交通局）<http://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf>
自転車乗用中人身損傷主部位「頭部」のヘルメット着用状況別致死率比較（令和2年～令和6年合計）

東京都内で自転車を利用するみなさんへ

東京都の条例^{※1}では、**自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等^{※2}への加入が義務となっています!!**

※1東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
 ※2自転車利用中の対人追突事故に付する保険-共済
 以下「自転車損害賠償保険等」と表記

安全な自転車利用を
 スカウトキトラクター
 みまもりいぬ

自転車利用者 自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。

保護者 未成年のお子さんが自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。

自転車での高額加害事故例

| 賠償金額 | 事故の概要 |
|----------|--|
| 約9,521万円 | 自転車（小学生11歳）と歩行者（62歳）との正面衝突により歩行者が後頭部を打った事故 |
| 約9,266万円 | 自転車（高校生）と自転車（会社員24歳）との衝突により会社員が後頭部を打った事故 |
| 約6,779万円 | 自転車（横断歩道で横断中の歩行者（38歳）との衝突により歩行者が脳挫傷により3日後に死亡した事故 |

既に加入している保険等に付帯されている場合もあるので、裏面のチェックシートで、自転車損害賠償保険等への加入状況をチェックしてみましょう!

東京都 自転車の安全利用を推進するホームページ

出典：東京都都民安全総合対策本部ホームページ

自転車損害賠償保険等 に関するチラシ

内容

区広報媒体を通じた自転車損害賠償保険に関する広報啓発を実施します。

担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)

コラム

自転車関連事故に対する損害賠償の事例

自転車関連事故を起こした場合、被害の大きさによっては数千万円の賠償金を支払う必要がある場合もあります。東京都は条例を改正し、自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合等の損害を賠償できる保険等への加入を義務化しています。

自転車での加害事故例

| 判決容認額 ^{※1} | 事故の概要 |
|---------------------|--|
| 9,330万円 | 男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡しました。 （高松高等裁判所、令和2年7月22日判決） |
| 9,521万円 | 男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となりました。 （神戸地方裁判所、平成25年7月4日判決） |
| 9,266万円 | 男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の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（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残りました。 （東京地方裁判所、平成20年6月5日判決） |

※1 判決容認額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

出典：一般社団法人 日本損害保険協会ウェブサイトより作成

つかう（活用） 自転車を利用しやすい環境づくりや利用の促進

施策 1 シェアサイクルの普及促進

自転車の共有化による放置自転車の削減や区内の移動利便性向上のため、シェアサイクルの活用及び安全利用を促進します。

公共用地へのシェアサイクルポート設置支援や、シェアサイクル普及のための情報発信を実施し、事業者と連携してシェアサイクル利用環境の充実を図ることで、区民及び観光客等の来街者の自転車活用を促進します。

災害発生時における迅速かつ柔軟な移動手段の確保のため、シェアサイクル事業者と、災害時のシェアサイクル活用に関する協定締結を検討します。

1 シェアサイクルポートの充実

拡充



シェアサイクルポート
(台東区役所本庁舎)

- 内容
公共用地へのシェアサイクルポートの設置を支援します。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)、シェアサイクル事業者

2 シェアサイクル普及のための情報発信

拡充

- 内容
シェアサイクルの利用方法に関する情報をシェアサイクル事業者発行のリーフレット設置、二次元コード等により発信します。
シェアサイクル事業者と連携し、シェアサイクルの安全利用を促進する取組みを行います。
- 担当課及び関連団体
台東区(交通対策課)、シェアサイクル事業者

3 災害時におけるシェアサイクルの活用

新規

- 内容
区職員が災害時にシェアサイクルを活用できるように、シェアサイクル事業者と連携し、災害時の自転車確保につながる仕組みを検討します。
- 担当課及び関連団体
台東区(危機・災害対策課)、シェアサイクル事業者

施策 2 自転車利用に関する情報発信

区民や来街者が、自転車をより安全・便利に活用できるようにするため、区内の自転車関連情報（駐輪場・シェアサイクル・交通ルール等）を一元的に把握できる「自転車情報マップ」の作成を推進します。

国や都が推進する自転車通勤制度について、区ホームページ等で情報発信を実施し、自転車利用の促進を図ります。

1 自転車情報マップの作成・配布

新規

● 内容

駐輪場・シェアサイクル情報等の自転車関連情報をまとめたマップを作成します。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)、シェアサイクル事業者

2 自転車通勤に関する情報提供

新規

● 内容

事業者が適切に自転車通勤制度を導入・運用できるよう、「自転車通勤導入に関する手引き」について、区ホームページ等で情報発信をします。

● 担当課及び関連団体

台東区(交通対策課)



出典：自転車活用推進官民連携協議会
自転車通勤導入に関する手引き

5. 台東区自転車ネットワーク計画

5-1 自転車ネットワーク計画について

台東区自転車ネットワーク計画（以下、本ネットワーク計画）は、台東区自転車活用推進計画に包含された計画と位置づけ、この度新たに策定しました。

自転車通行空間の整備方針や整備形態の考え方は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や、「東京都自転車通行空間整備推進計画」にて示されており、この計画との整合・連携を図るものとします。

また、平成28年3月に選定した台東区自転車通行空間ネットワークやその選定経緯、整備状況との整合を図ります。

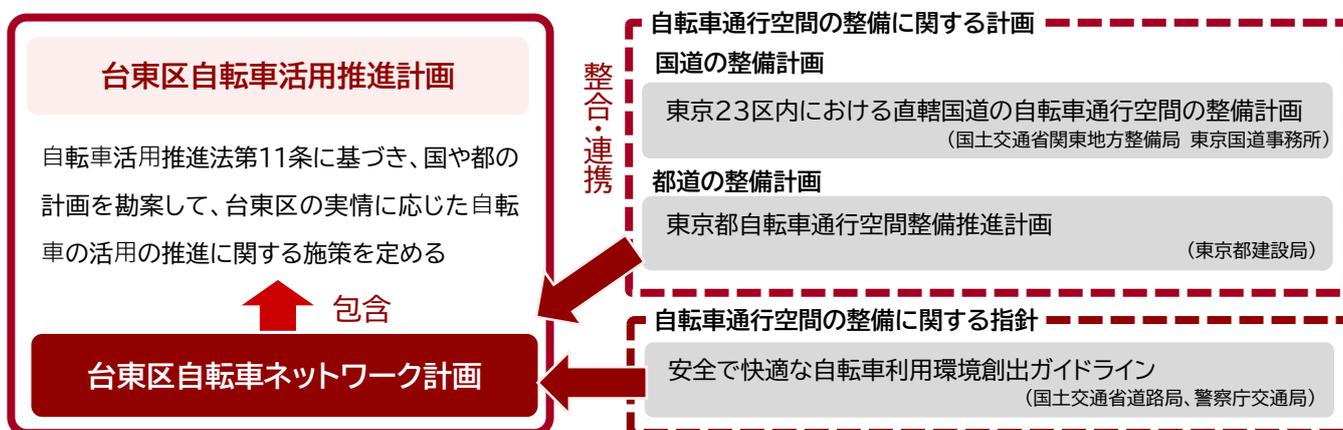


図 5-1 台東区自転車ネットワーク計画の位置づけ

本ネットワーク計画は、台東区自転車活用推進計画の基本方針「①はしる（通行空間）自転車通行空間のネットワーク化の実現」に対応した計画とします。

ただし、本ネットワーク計画の検討にあたっては、台東区自転車活用推進計画の基本方針「④つかう（活用）自転車を利用しやすい環境づくりや利用の促進」にも配慮します。

<台東区自転車活用推進計画における計画目標及び基本方針>

計画目標

「誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう」

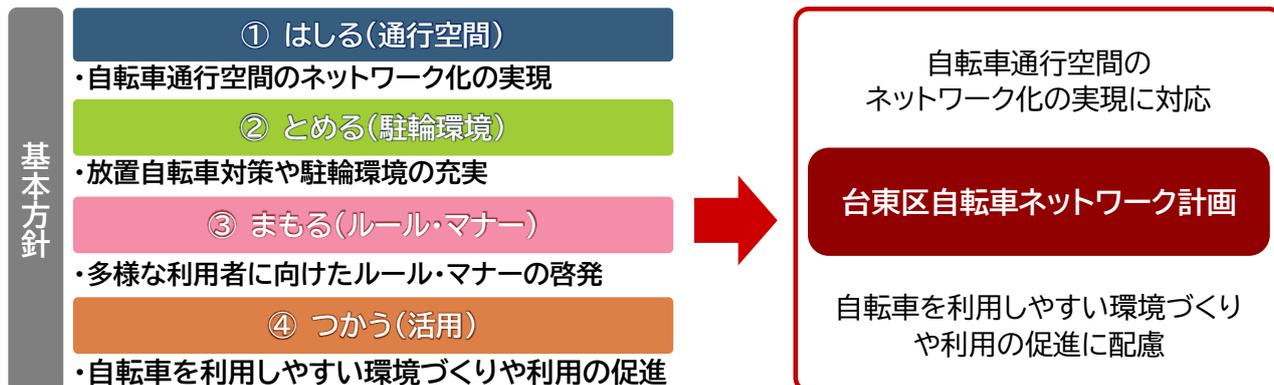


図 5-2 推進計画の基本方針と対応

5-2 自転車ネットワーク路線選定の考え方

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、下記の考え方に基づいて行うこととします。

選定した自転車ネットワーク路線については、台東区の自転車ネットワークの骨格となる「基幹路線」、基幹路線から区内施設へのアクセスを担う「アクセス路線」に位置づけます。

※ 選定路線については、各まちづくりの方針等と整合を図るものとし、関わりのある路線についてはその都度再検討するものとする。

- ① 基幹路線は、台東区自転車走行空間ネットワーク(平成28年3月)や国や都の整備計画、また区内の自転車通行空間の整備状況や自転車利用の実態を踏まえ、選定します。
- ② アクセス路線は、基幹路線から区内の主要施設へのアクセスを想定し、選定します。
- ③ ①、②で選定した路線のネットワークとしての連続性を考慮し、補完路線を選定します。
- ④ ①～③で選定した路線のうち、整備の実現性が低い路線を適宜見直し、代替路線を選定します。また、隣接区の自転車ネットワーク計画との整合性を踏まえて路線を選定します。

①【基幹路線】 自転車ネットワークの骨格となる路線の選定

関連計画及び整備状況等



区内の自転車の利用実態を考慮し選定

- (1) 台東区自転車走行空間ネットワーク(平成28年3月)
- (2) 東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画
- (3) 東京都自転車通行空間整備推進計画
- (4) 区内の自転車通行空間の整備状況
- (5) 自転車利用の実態(人流データ)



②【アクセス路線】 区内施設へのアクセスを担う路線の選定

- (1) 区内の自転車駐車場/自転車置場
- (2) 区内の公的施設(区役所/区民事務所/地区センター/公会堂/区民館/生涯学習センター)
- (3) 区内の保育施設/保育園
- (4) 区内の教育施設(小学校/中学校/高等学校/大学)
- (5) 区内の文化観光施設(博物館/美術館/文化施設/観光施設)
- (6) 区内の商業施設
- (7) 生活関連施設



③【補完路線】 自転車ネットワークの連続性を補完する路線の選定

- ①②で設定した路線の連続性を考慮し選定

④整備の実現性と隣接区の計画との整合性

これまで選定した路線について、整備の実現性を考慮し見直し
隣接区の自転車ネットワーク計画との整合性を考慮して、適宜路線を追加

図 5-3 自転車ネットワーク路線選定の考え方

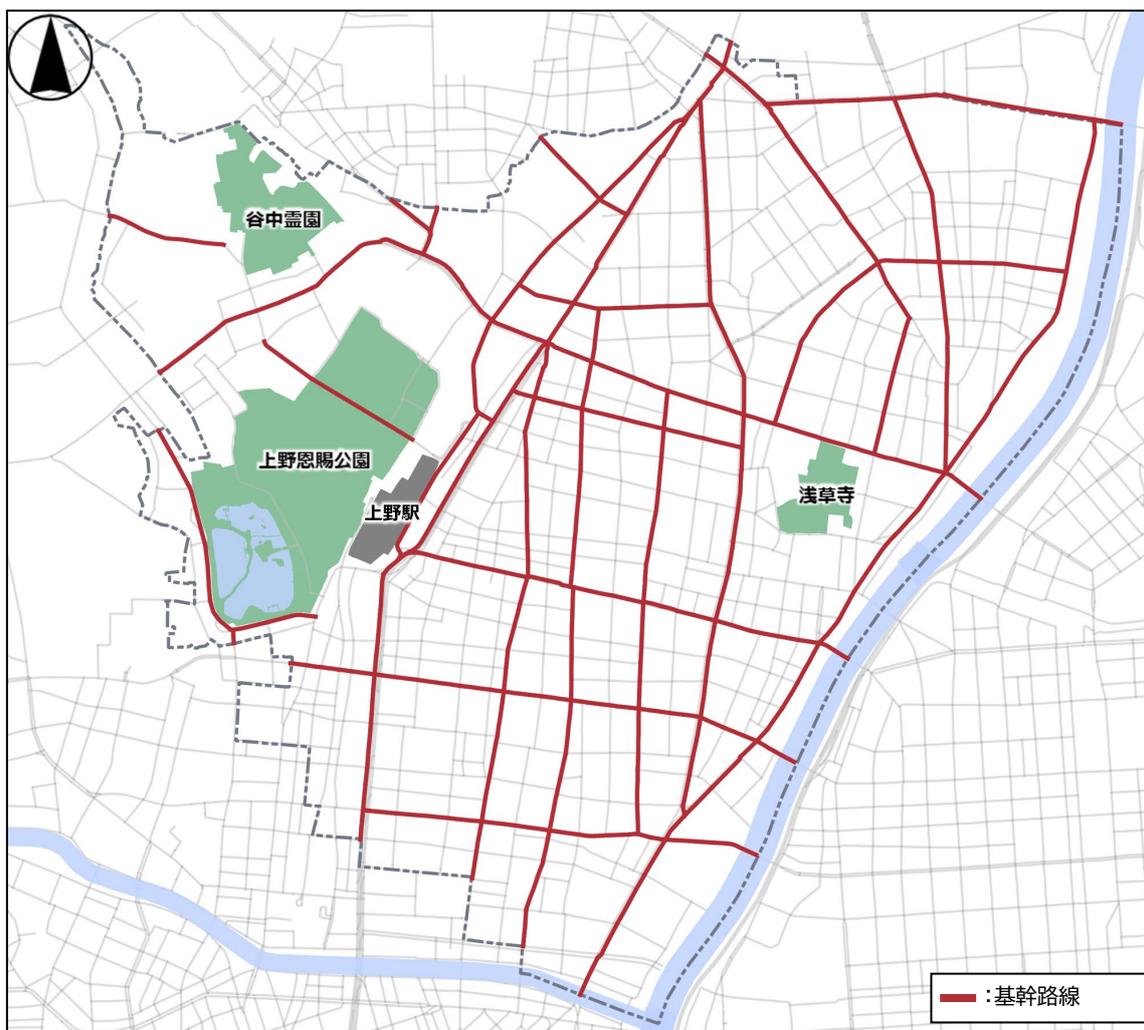


5-3 【基幹路線】自転車ネットワークの骨格となる路線の選定

台東区自転車走行空間ネットワーク(平成28年3月)や国や都の整備計画、また区内の自転車通行空間の整備状況や自転車利用の実態を踏まえ、台東区内における自転車ネットワークの骨格となる基幹路線を選定しました。

表 5-1 国や都の整備計画

| 自転車通行空間の整備に関する関連計画 | 策定主体 | 策定期期 |
|-------------------------------|-----------------------------|------------|
| 東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画 | 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 | 令和 3 年 2 月 |
| 東京都自転車通行空間整備推進計画 | 東京都 建設局 | 令和 3 年 5 月 |



出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

図 5-4 基幹路線の選定結果

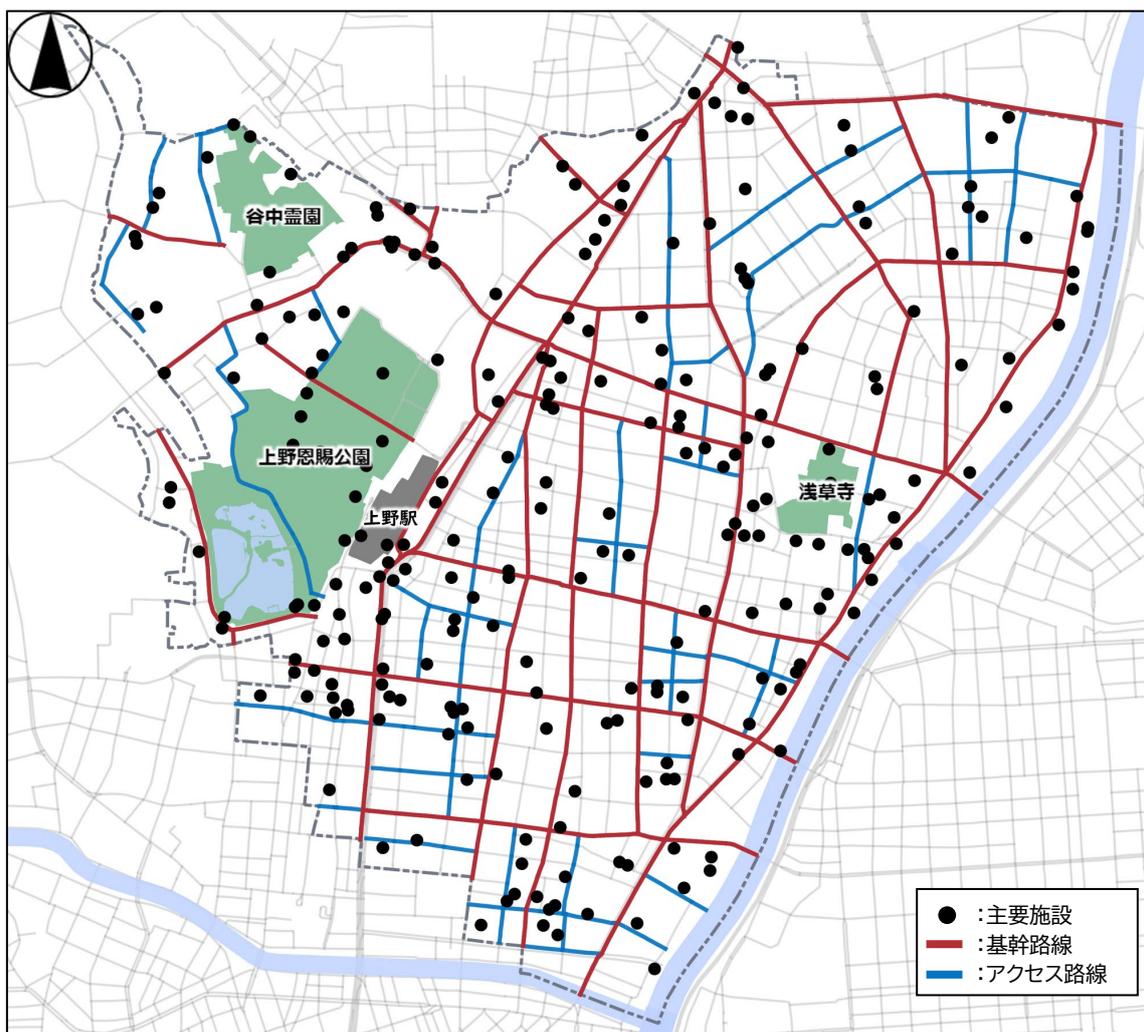
5-4 【アクセス路線】区内施設へのアクセスを担う路線の選定

区内の主要施設への円滑なアクセスを目的に、基幹路線から主要施設へのアクセスを担う路線を選定^{※1}しました。

※1 下表の各施設から、概ね半径100mの範囲に含まれる路線を対象に選定。

表 5-2 本ネットワーク計画における区内施設（主要施設）

| 本ネットワーク計画における主要施設 | | 出典 |
|-------------------|---|----------------------|
| (1) | 自転車駐車場/自転車置場 | 台東区行政資料集（令和6年度版）より作成 |
| (2) | 公的施設（区役所/区民事務所/地区センター/公会堂/区民館/生涯学習センター） | たいとうマップ（台東区）より作成 |
| (3) | 保育施設/保育園 | たいとうマップ（台東区）より作成 |
| (4) | 教育施設（小学校/中学校/高等学校/大学） | たいとうマップ（台東区）より作成 |
| (5) | 文化観光施設（博物館、美術館、文化施設、観光施設） | たいとうマップ（台東区）より作成 |
| (6) | 商業施設 | たいとうマップ（台東区）より作成 |
| (7) | 生活関連施設 | 台東区バリアフリー基本構想より作成 |



出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

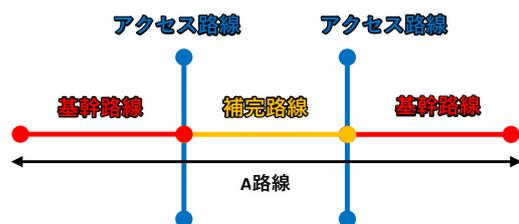
図 5-5 アクセス路線の選定結果

5-5 【補完路線】自転車ネットワークの連続性を補完する路線の選定

同一路線内で基幹路線やアクセス路線の指定が不連続な区間を中心に、ネットワークとしての連続性を考慮し、補完路線(下図の黄色線)を基幹路線及びアクセス路線の一部として選定しました。

【補完路線の選定イメージ】

(パターン1) 基幹路線間を基幹路線として補完



(パターン2) アクセス路線間やアクセス路線から基幹路線までの間をアクセス路線として補完

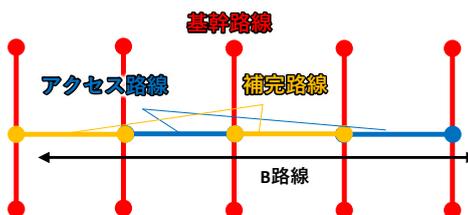
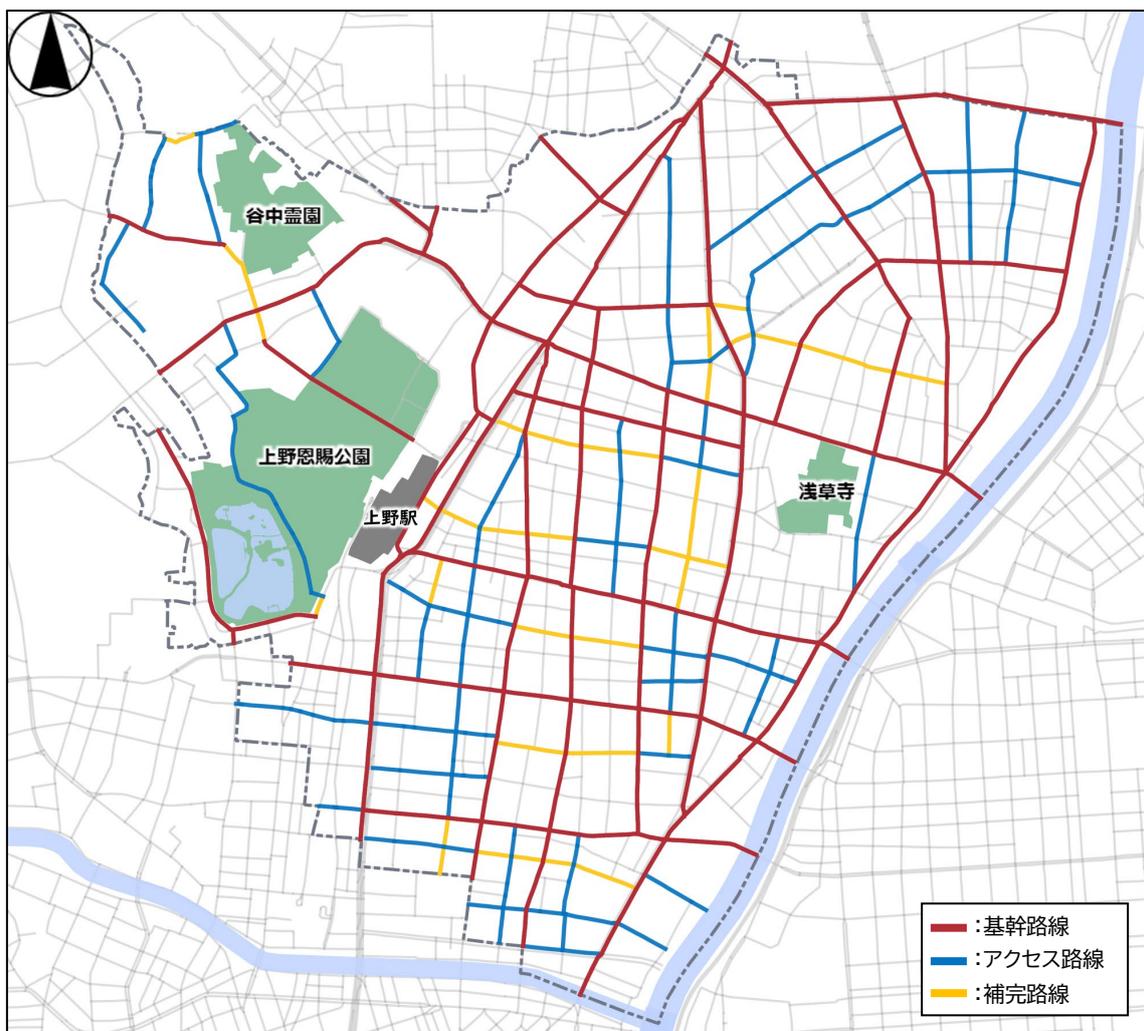


図 5-6 補完路線の選定イメージ



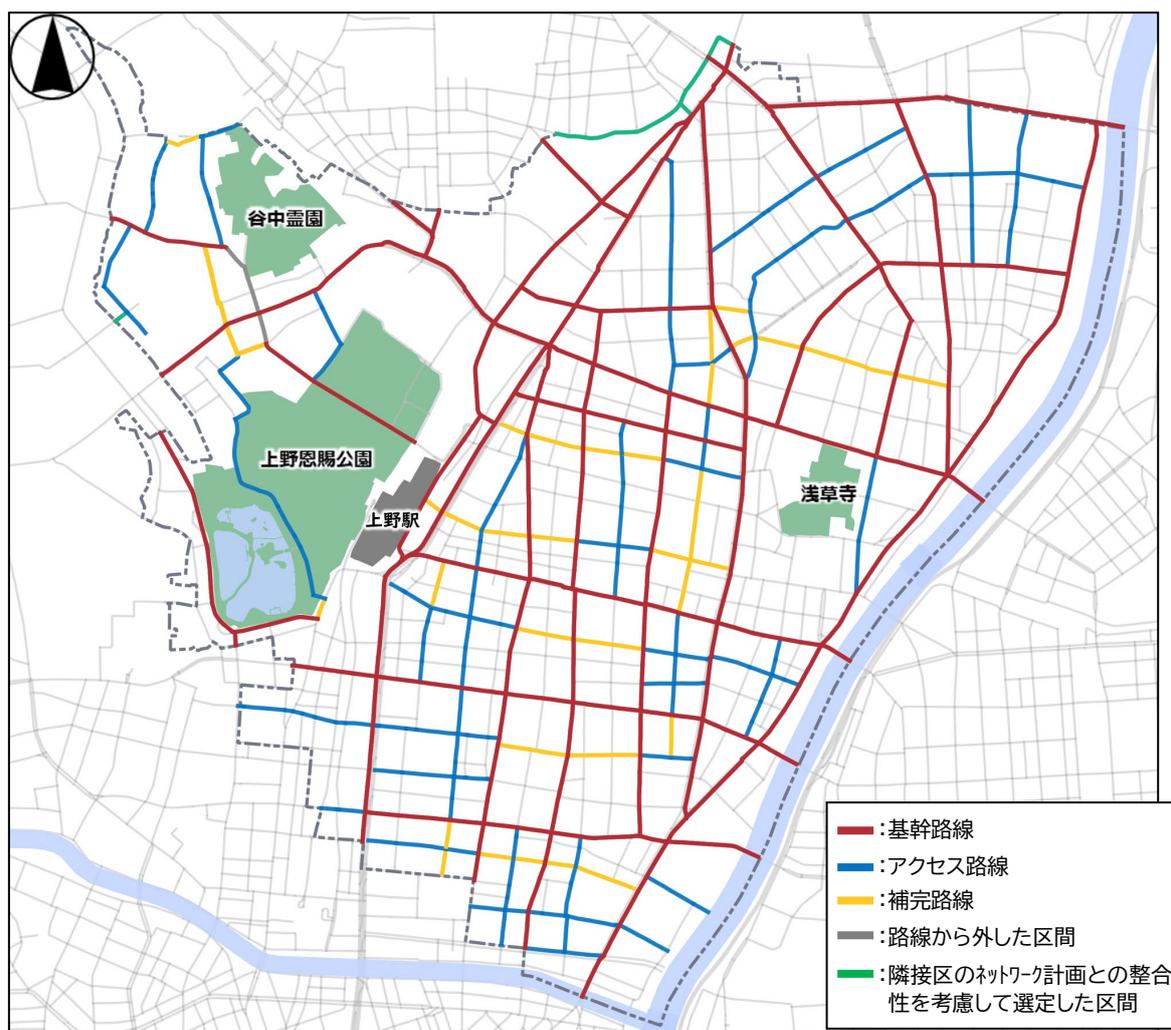
出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

図 5-7 補完路線の選定結果

5-6 整備の実現性と隣接区の計画との整合性

谷中地域の一部の都道について、上位計画との整合性から、整備の実現性を考慮し、区道を代替とする路線を選定し直しました。

また、隣接区の自転車ネットワーク計画を確認のうえ、他区路線との連続性を考慮して、一部区間を追加で選定しました。



出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

図 5-8 整備の実現性と隣接区の計画との整合性を考慮した路線の修正結果

5-7 台東区自転車ネットワーク路線

5-2～5-6までの検討結果を踏まえ、今回選定した自転車ネットワーク路線を下図に示します。

台東区自転車ネットワーク路線は、各道路が担う役割から、基幹路線、アクセス路線、補完路線、隣接区のネットワーク計画との整合性を考慮して選定した路線に分類されます。選定した路線の延長は、69.1km^{※1}（基幹路線41.0km、アクセス路線19.9km、補完路線7.0km、隣接区のネットワーク計画との整合性を考慮して選定した路線1.1km）となっています。また、選定した路線の延長は国道、都道、区道を含む値となっています。

なお、自転車ネットワーク路線の路線網密度は6.8km/km²となり、他地域の自転車ネットワーク計画の事例では、概ね1～5km/km²であるため、十分な路線網密度となっています。

※1 選定した路線の延長の合計値は、四捨五入の関係で各路線の合計値と一致していない。



※2 自転車ネットワーク計画策定済の隣接区（令和7年9月末）：中央区、文京区、墨田区、北区、荒川区

出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

図 5-9 台東区自転車ネットワーク路線

5-8 自転車ネットワーク路線の整備優先度

台東区自転車ネットワーク路線のうち、「区道」について、今後の自転車通行空間の整備優先度を以降に示します。

【整備優先度の考え方】

早期に整備を行う必要性の高い路線かどうか、また整備の際に大きな課題があるかどうかによって整備優先度を整理しています。

※ 補完路線については、「基幹路線」の補完路線か、「アクセス路線」の補完路線かで、基幹路線とアクセス路線に振り分けています。また、隣接区の自転車ネットワーク計画との整合性を考慮して選定した路線については、隣接区と協議のうえで整備を進めることが必要なため、整備優先度の検討対象からは除外しています。

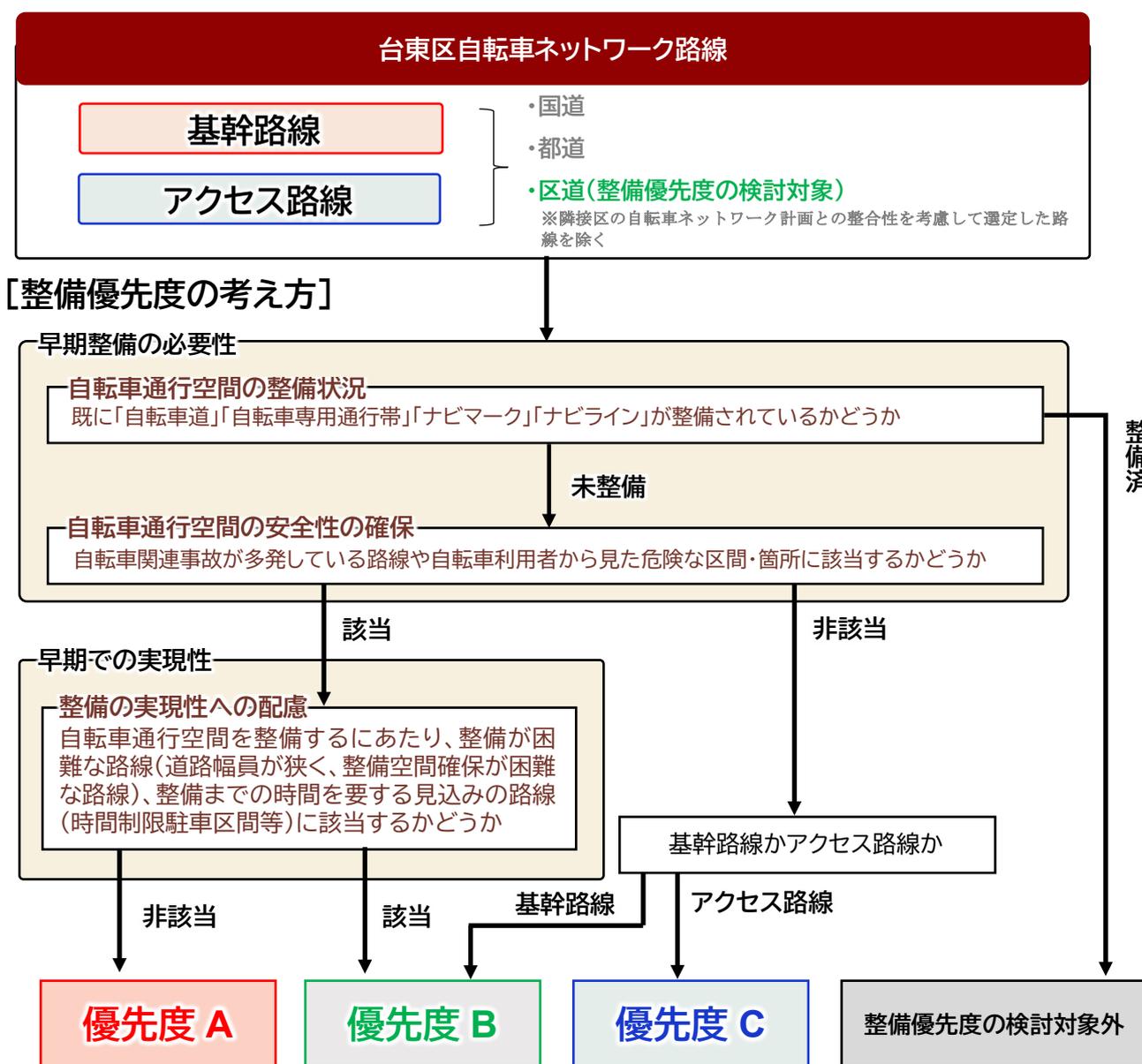


図 5-10 整備優先度の考え方

台東区自転車ネットワーク路線（区道※¹）のうち、金杉通りや千束通り、奥浅草寺町通り、左衛門橋通り等の11.7kmの区間については、既に自転車通行空間整備が済んでいます。

未整備の区間のうち、動物園通りや仲之町通り等の5.3kmの区間は、早期での整備の必要性や実現性の観点から、整備優先度が最も高くなっています。

表 5-3 台東区自転車ネットワーク路線（区道※¹）の整備優先度

| 優先度区分 | 距離 | 主要路線 |
|-------|--------|--|
| 整備済み | 11.7km | 金杉通り、千束通り、奥浅草寺町通り、左衛門橋通り等 |
| 優先度 A | 5.3km | 動物園通り、仲之町通り、アサヒ会通り等 |
| 優先度 B | 14.8km | 蔵前橋通り（台東区管理部分）、蔵前小学校通り、新堀通り、かっぱ橋道具街通り、清洲橋通り等 |
| 優先度 C | 9.5km | 福井町通り、六阿弥陀通り、谷中キッテ通り、朝倉彫塑館通り、一葉桜・小松橋通り等 |



出典：本地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

図 5-11 台東区自転車ネットワーク路線（区道※¹）の整備優先度

※¹ 隣接区の自転車ネットワーク計画との整合性を考慮して選定した路線を除く。

6. 計画の進行管理及びフォローアップ

6-1 計画の進行管理

計画の進行管理にあたっては、PDCAサイクルを着実に展開します。なお、計画の進捗状況や指標の達成状況のフォローアップを行い、その結果を踏まえ、都度各施策の評価・改善を図ります。

また、社会情勢の変化、国や都の上位・関連計画、自転車関連事故の発生状況、区民意見等を考慮し、必要に応じて計画の見直しを行います。

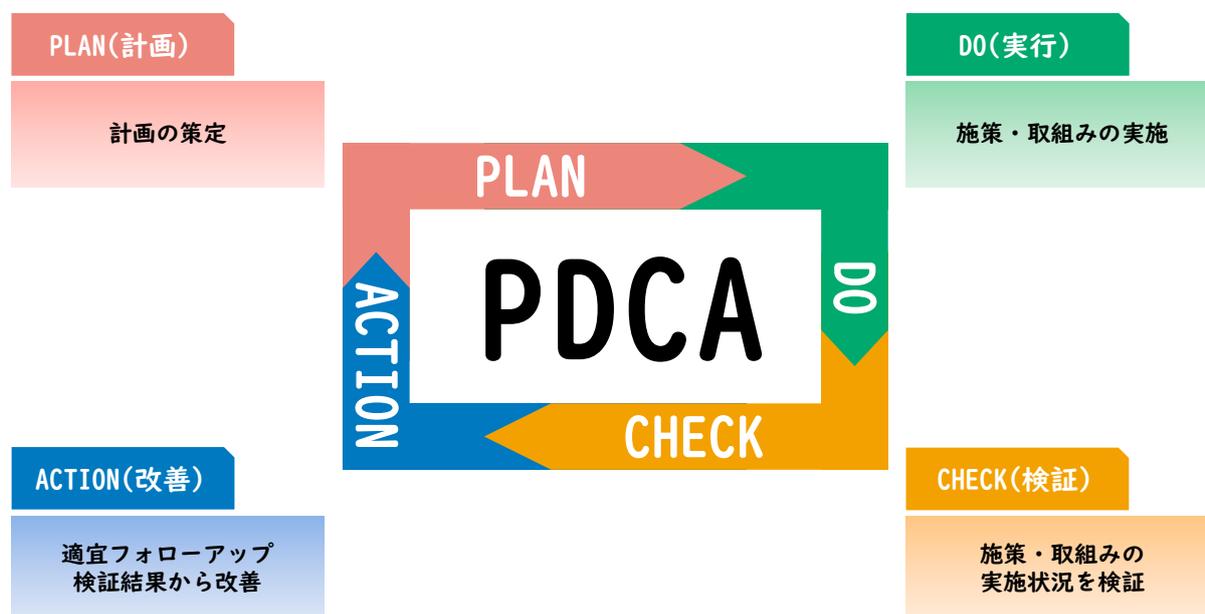


図 6-1 計画のPDCA

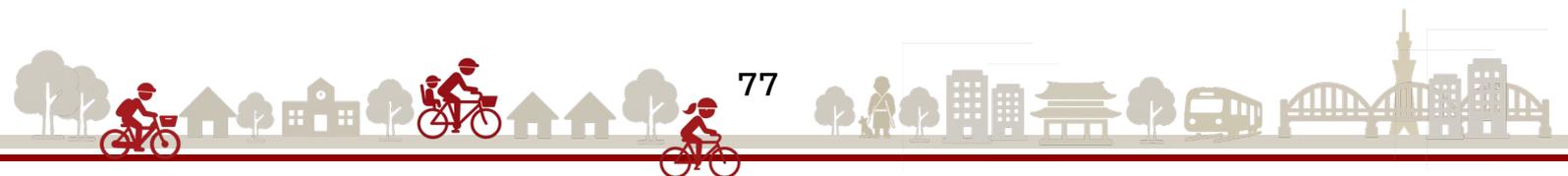
6-2 計画のフォローアップ

計画のフォローアップにあたって、以下の指標を設定します。

表 6-1 本計画のフォローアップ指標

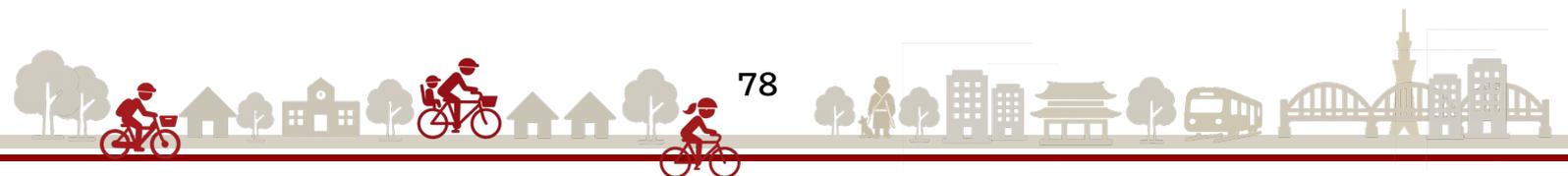
| 基本方針 | 指標 | 現況値 | 出典 | 計画期間内の目標値 | 目標値の考え方 |
|------|---------------------|-------------------|--|-----------|------------------------------|
| はこめる | 車道の通行環境の満足度 | 25% (令和6年度) | 区民・高校生アンケート (自転車利用者) ※『満足』あるいは『やや満足』を選択した | 50%以上 | 区民の半数以上が満足することを目標とする。 |
| | 自転車通行空間整備延長 | 11.7km (令和6年度) | 区資料 | 41.3km | 自転車ネットワーク計画で設定した路線の整備を完了させる。 |
| とめる | 放置自転車台数 | 1,292台 (令和6年度) | 東京都「令和6年度調査駅前放置自転車等の現況と対策(令和7年3月)」 | 250台以下 | 1年あたり100台減を目指す。 |
| | 自転車駐車場利用率 | 84.5% (令和6年度) | 区資料 | 90%以上 | 自転車駐車場が適切に運用されることを目指す。 |
| | 電子決済対応率 | 36% (令和6年度) | 区資料 | 100% | 計画期間にすべての自転車駐車場で対応を目指す。 |
| | 自転車駐車場・自転車置場利用環境満足度 | 74% (令和6年度) | 区内自転車駐車場利用者アンケート調査 ※『満足』あるいは『やや満足』を選択した | 90%以上 | 区民の9割以上が満足することを目標とする。 |
| まきめる | 自転車関連事故件数 | 323件 (令和6年) | 警視庁「都内自転車の交通事故発生状況(令和7年2月)」 | 194件以下 | 都の計画の目標値以上の減少率を目指す。 |
| | 自転車損害賠償保険の加入率 | 51% (令和6年度) | 区民・高校生アンケート ※『加入している』を選択した | 75%以上 | 国の計画の目標以上を目指す。 |
| | 自転車利用者のマナー満足度 | 15% (令和6年度) | 区民・高校生アンケート ※『満足』あるいは『やや満足』を選択した | 30%以上 | 区民の3割以上が満足することを目標とする。 |
| | 車道通行率 | 68.5% (令和6年度) | 通行量調査 ※左衛門橋通りの通行空間が整備されている区間で、車道の左側を通行していた | 80%以上 | 自転車利用者が適切に車道通行することを目指す。 |
| つかう | 自転車利用環境の総合的な満足度 | 19% (令和6年度) | 区民・高校生アンケート (自転車利用者) ※『満足』あるいは『やや満足』を選択した | 40%以上 | 区民の4割以上が満足することを目標とする。 |
| | シェアサイクル利用意向 | 27% (令和6年度) | 区民・高校生アンケート ※『利用したことがあり、今後も利用したい』あるいは『利用したことはないが、今後は利用したい』を選択した | 50%以上 | 区民の半数以上の利用意向があることを目標とする。 |
| | 自転車分担率※1 | 11.2% (平成30年度) | 東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査データ」 | 20%以上 | 国の計画の目標値以上を目指す。 |

※1 自転車分担率：ある目的地までの移動(1トリップ)で利用している交通手段のうち、主な交通手段が「自転車」であるトリップ数が、全トリップ数に占める割合。



台東区自転車活用推進計画策定に関する意見交換会会員名簿

| 区分 | | 所属等 | 氏名 | |
|-----|---|--|--|-------|
| 1 | 学識経験者 | 宇都宮大学 地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授 | 大森 宣暁 | |
| 2 | 道路管理者 | 国土交通省 東京国道事務所 交通対策課長 | 稲垣 剛史 | |
| 3 | | 東京都 建設局 第六建設事務所 管理課長 | 丸 友文 | |
| 4 | | 東京都 建設局 東部公園緑地事務所 管理課長 | 五十嵐 純 | |
| 5 | | 東京都 建設局 東部公園緑地事務所 事業推進課長 | 田中 裕 | |
| 6 | | 台東区 都市づくり部 道路管理課長 | 三宅 哲郎 | |
| 7 | | 警視庁 上野警察署 交通課長 | 飯沼 智弘 | |
| 8 | 交通管理者 | 警視庁 下谷警察署 交通課長 | 古谷 浩 | |
| 9 | | 警視庁 浅草警察署 交通課長 | 中居 貴幸 | |
| 10 | | 警視庁 蔵前警察署 交通課長 | 原田 裕助 | |
| 11 | | 台東区町会連合会 竹町地区町会連合会会長 | 熊倉 健二 | |
| 12 | 地域団体 | 台東区商店街連合会会長 | 早津 司朗 | |
| 13 | | 上野交通安全協会会長 | 小林 晋 | |
| 14 | | 下谷交通安全協会会長（令和7年6月30日まで） （令和7年6月30日から） | 今村 輝男 中山 一夫 | |
| 15 | | 浅草交通安全協会会長 | 石渡 充 | |
| 16 | | 蔵前交通安全協会会長 | 大谷 友孝 | |
| 17 | | 自転車関連事業者 | OpenStreet 株式会社 エリア開発部部长 | 原田 幸治 |
| 18 | | | チャリチャリ株式会社 公共政策部部长 | 小柴 大河 |
| 19 | | | 株式会社ドコモ・バイクシェア 取締役兼シェアリング事業部長 （令和7年6月30日まで） | 下竹 康夫 |
| | 株式会社ドコモ・バイクシェア シェアリング事業部長 （令和7年7月1日から） | | 松野 貴仁 | |
| 20 | 台東区 | 台東区 都市づくり部長 | 寺田 茂 | |
| 21 | | 台東区 土木担当部長 | 原島 悟 | |
| 事務局 | | 台東区 都市づくり部 交通対策課 | | |





台東区自転車活用推進計画

令和8年3月発行
(令和7年度登録第71号)

台東区都市づくり部交通対策課

〒110-8615 東京都台東区東上野4丁目5番6号
電話 03-5246-1288 (直通)