

自転車を取り巻く 現状と課題について

目 次

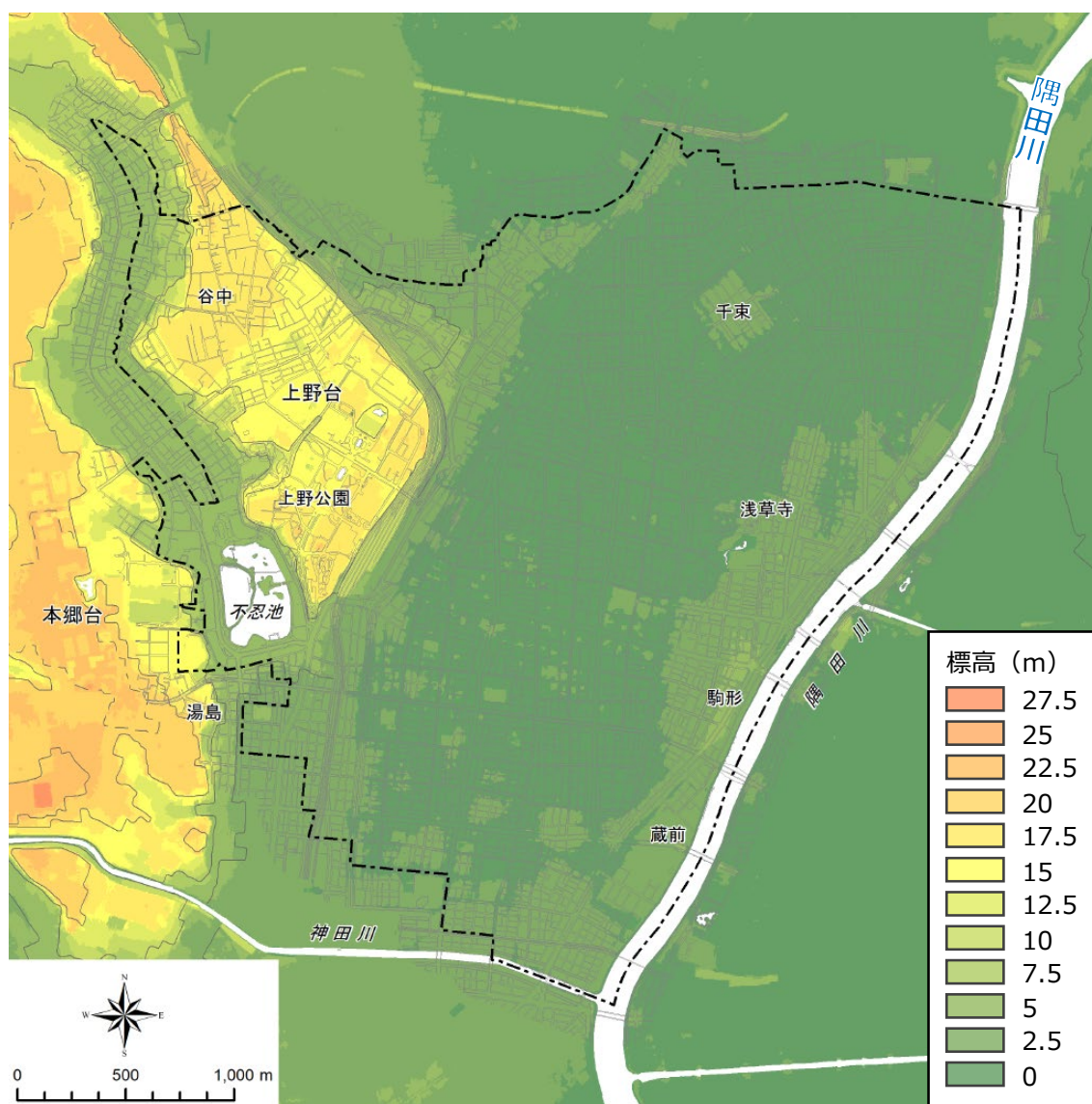
1. 自転車を取り巻く現状の整理.....	1
1-1 地勢や土地利用、人口特性.....	1
1-2 地域の交通基盤.....	4
1-3 交通特性・移動特性.....	8
1-4 自転車利用環境.....	12
1-5 駐輪特性.....	16
1-6 シェアサイクルの活用状況.....	21
1-7 環境・健康.....	24
1-8 まとめ.....	26
2. 自転車利用に関するご意向・ご意見・ご要望.....	27
2-1 地域住民.....	27
2-2 事業者・団体.....	32
3. 自転車を取り巻く課題.....	34

1. 自転車を取り巻く現状の整理

1-1 地勢や土地利用、人口特性

(1) 地勢・土地利用

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 1-1 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。



	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）	
	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	
	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 1-2 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。

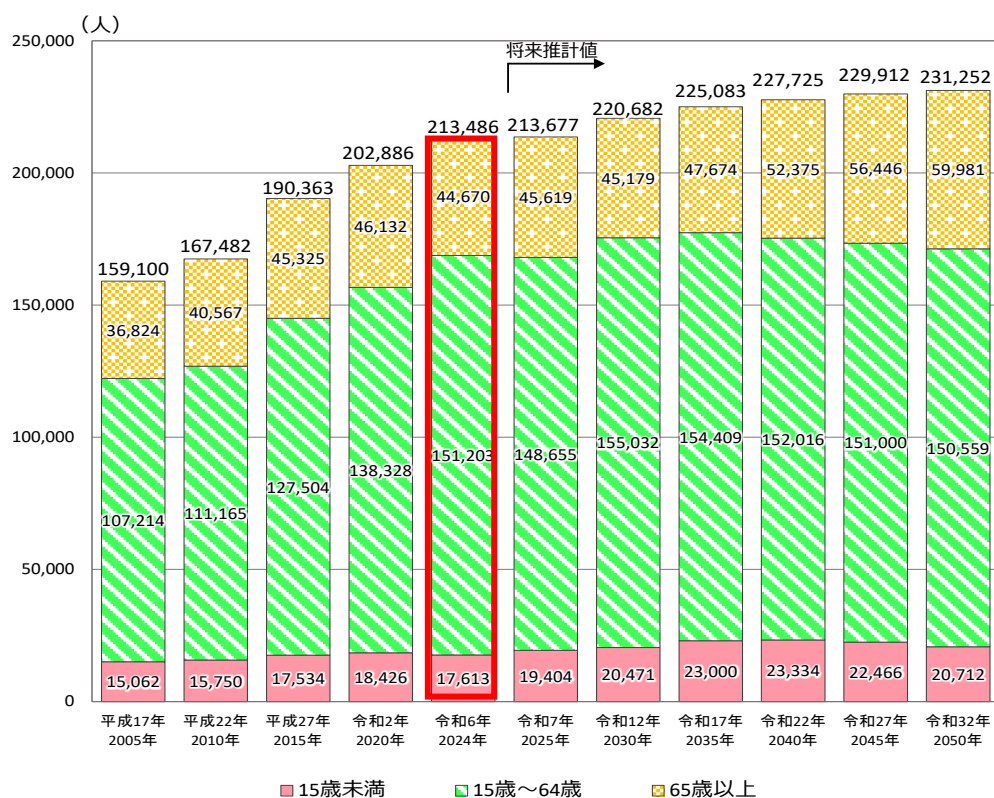


図 1-3 人口推移(各年4月1日)

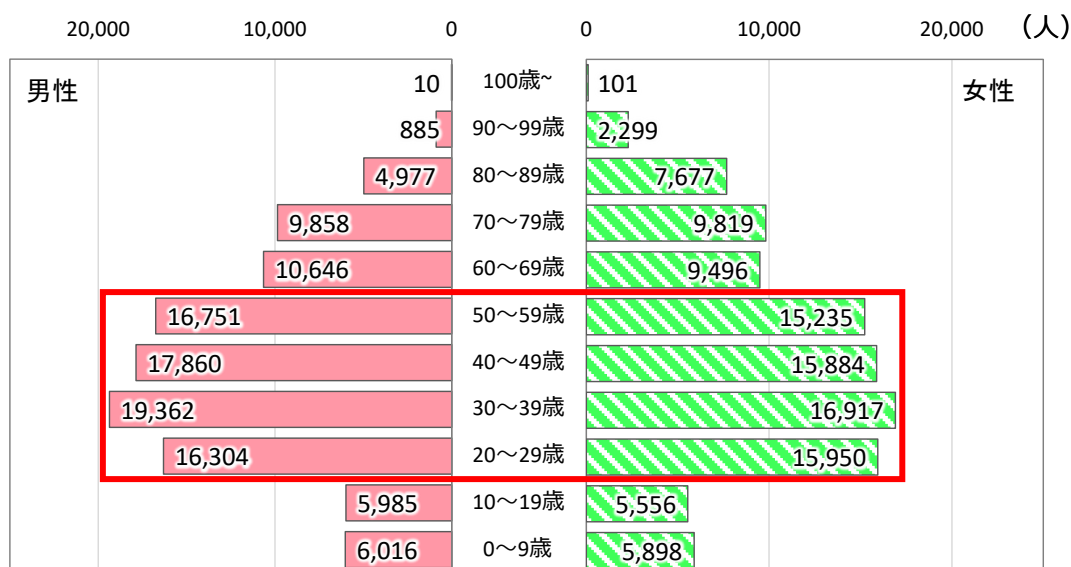


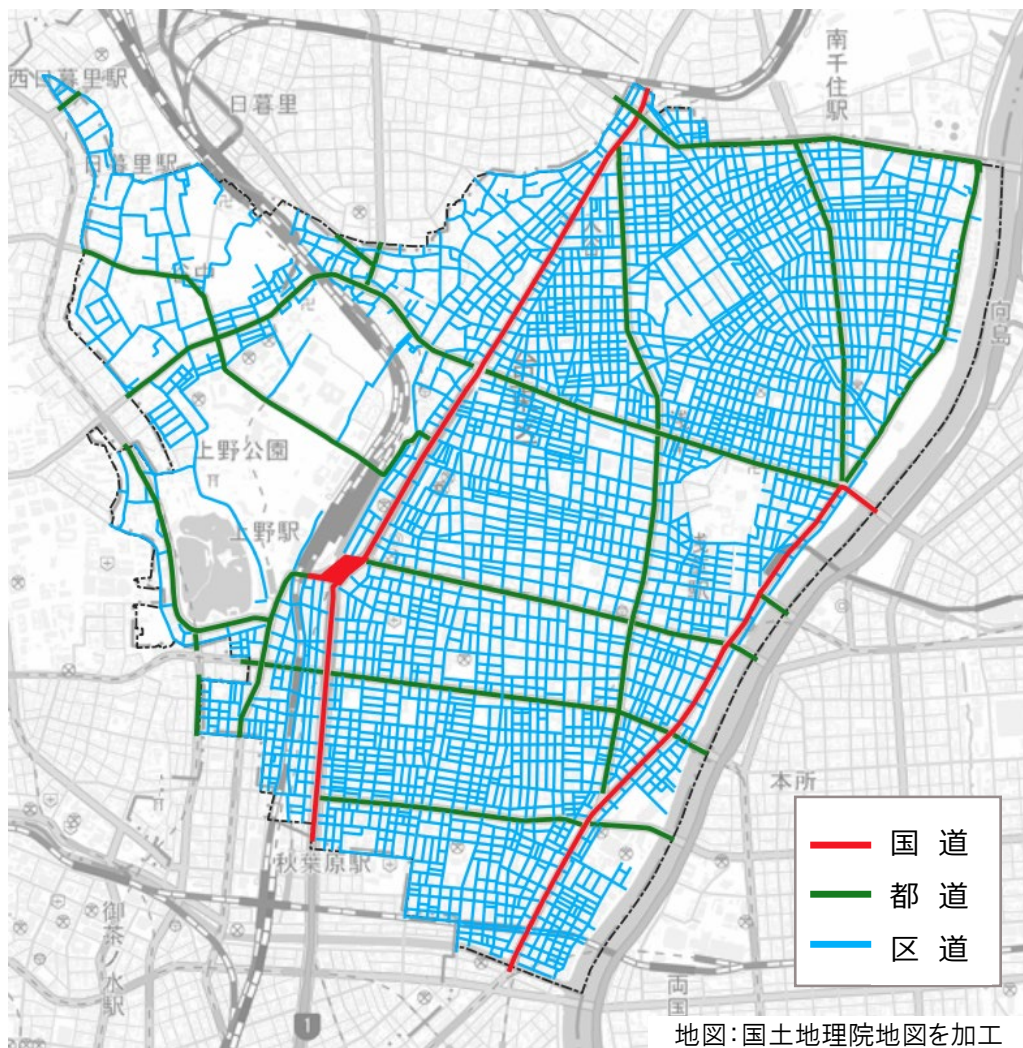
図 1-4 年齢別人口(令和6年4月1日)

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

1-2 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。



地図：国土地理院地図を加工
出典：台東区道路管理課

図 1-5 区内の道路網図

表 1-1 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。上野駅およ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。一方で、北部地域には鉄道駅から離れた地域が存在しています。



図 1-6 鉄道網図

(3) バス路線

バス路線は、区内に都営18路線、めぐりん5路線、京成2路線、東武1路線のバスが運行しています。台東区循環バス「めぐりん」は、区内ほぼ全域をカバーしています（下図の黄色路線）。



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 1-7 バス路線図

(4) 鉄道・バス利用圏域

鉄道・バス利用圏域※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。但し、北部地域の一部にバス利用圏域のみの区域が存在します。



※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 1-8 鉄道・バス利用圏域

1-3 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を超えています。

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、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日中渋滞する。

※2 主要渋滞箇所：最新交通データや地域の声等を基に渋滞対策協議会^{※3}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。

（※3 渋滞対策協議会とは、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）



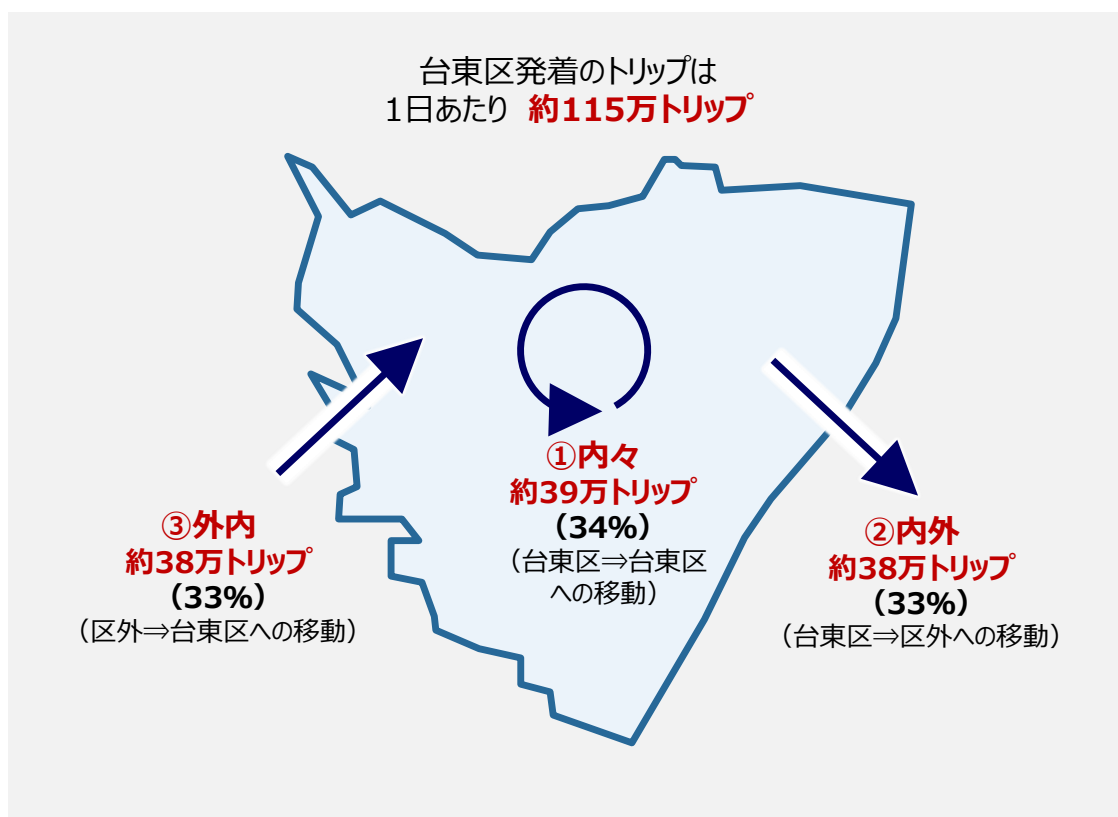
出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」可視化ツールより作成

図 1-9 道路の混雑度および主要渋滞箇所

(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 115 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 39 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」移動したかなど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など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：第6回東京都市圏パーソントリップ調査データ（東京都市圏交通計画協議会）より作成

図 1-10 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※

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。

※ 代表交通手段分担率：1つのトリップ（ある目的地までの移動）で利用している交通手段のうち、主な交通手段のこと。

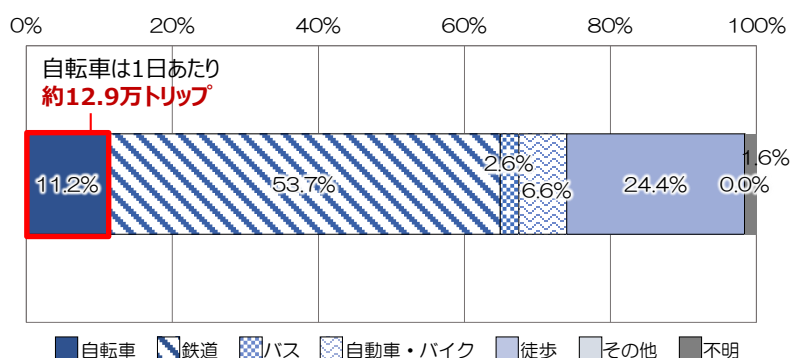


図 1-11 区の代表交通手段分担率(平成 30 年)

(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。

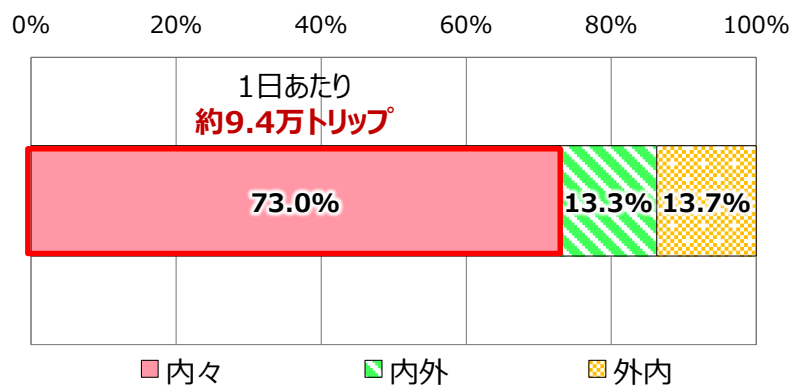


図 1-12 自転車が代表交通手段の移動(平成 30 年)

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査データ（東京都市圏交通計画協議会）より作成

(6) 自転車の利用理由

「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。

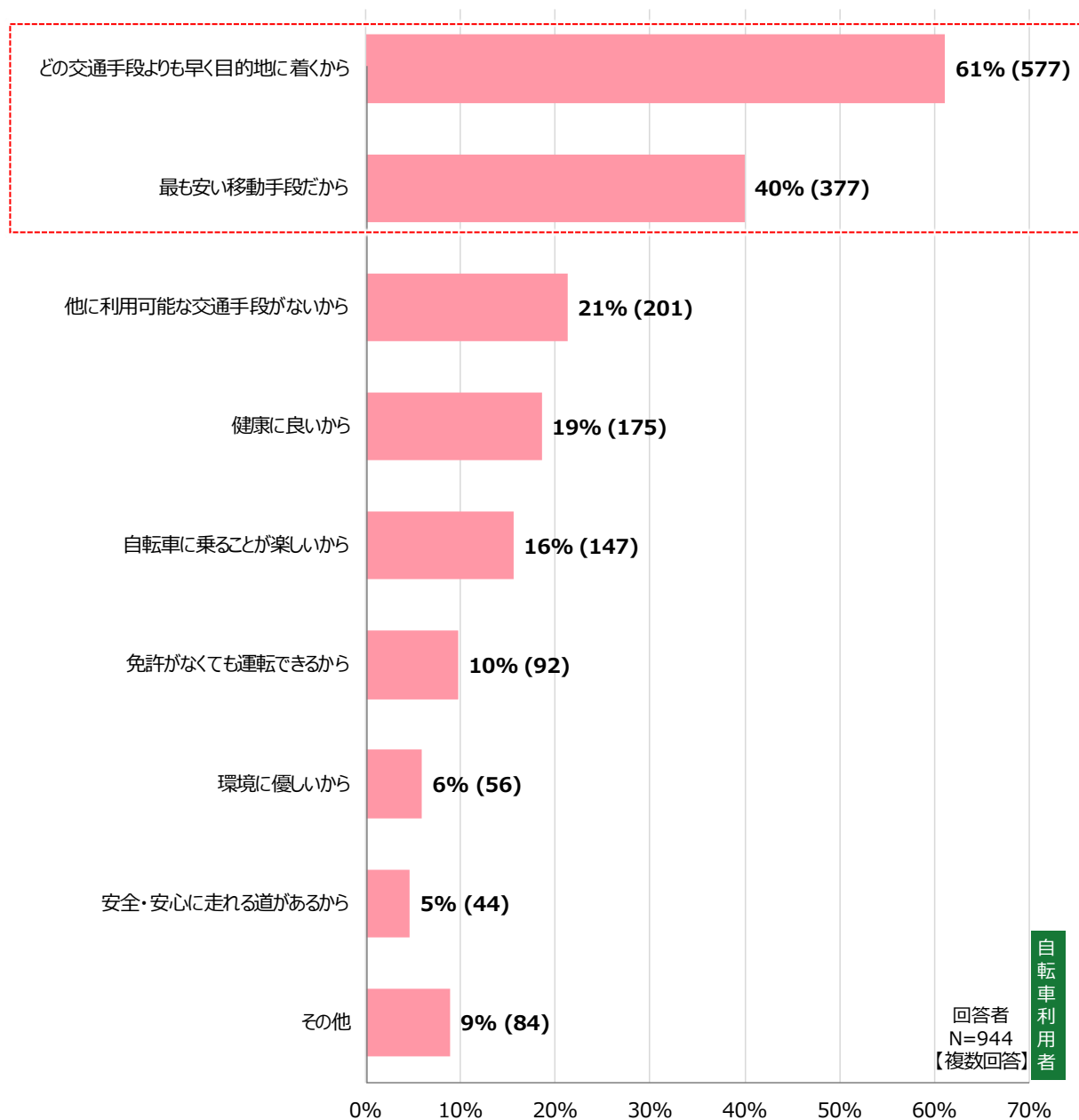


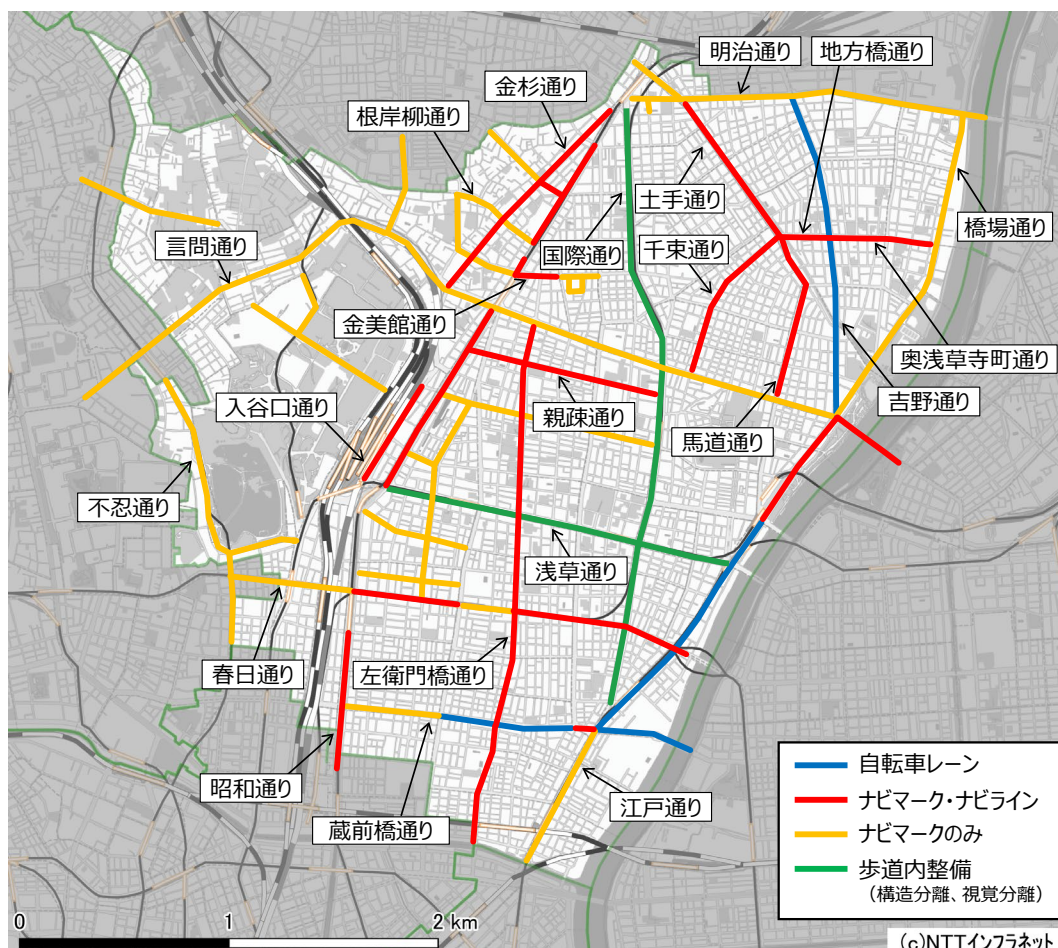
図 1-13 自転車の利用理由(自転車利用者)＜区民・高校生アンケート＞

1-4 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・都道では自転車レーンや歩道内整備、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。



出典：台東区交通対策課

図 1-14 自転車通行空間の整備状況（令和6年 12 月末現在）

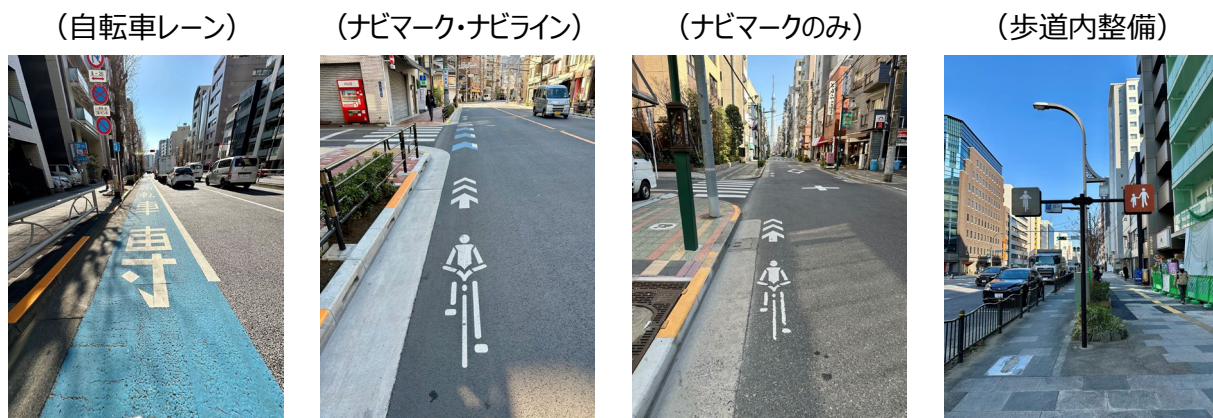
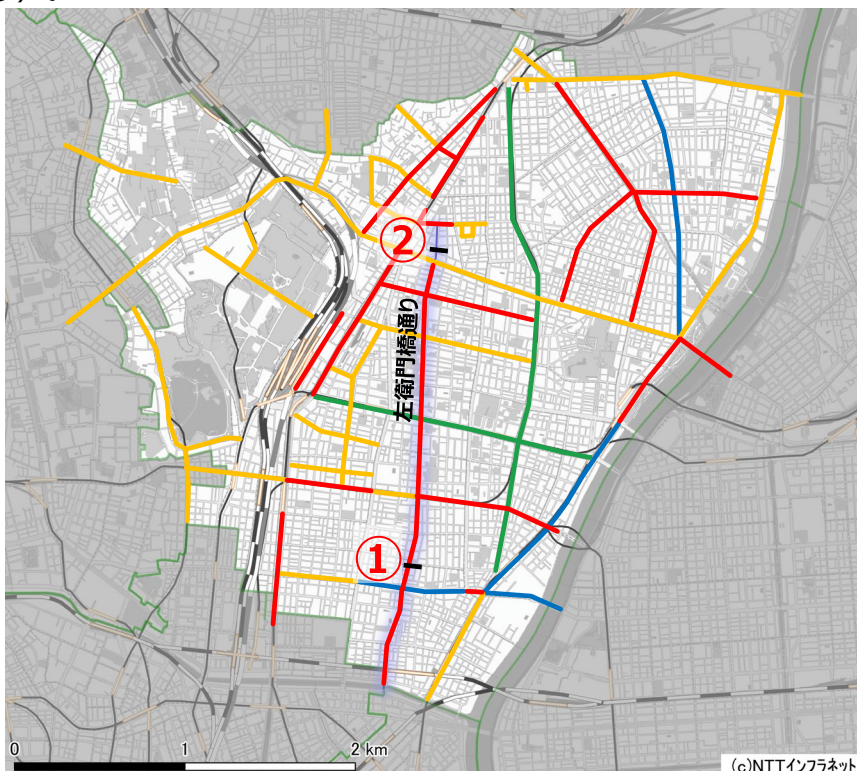


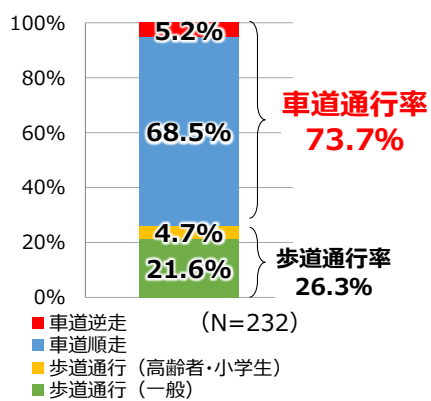
図 1-15 自転車通行空間の様子

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①断面は、未整備の②断面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）

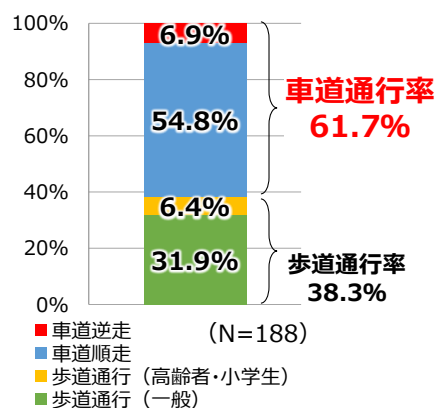
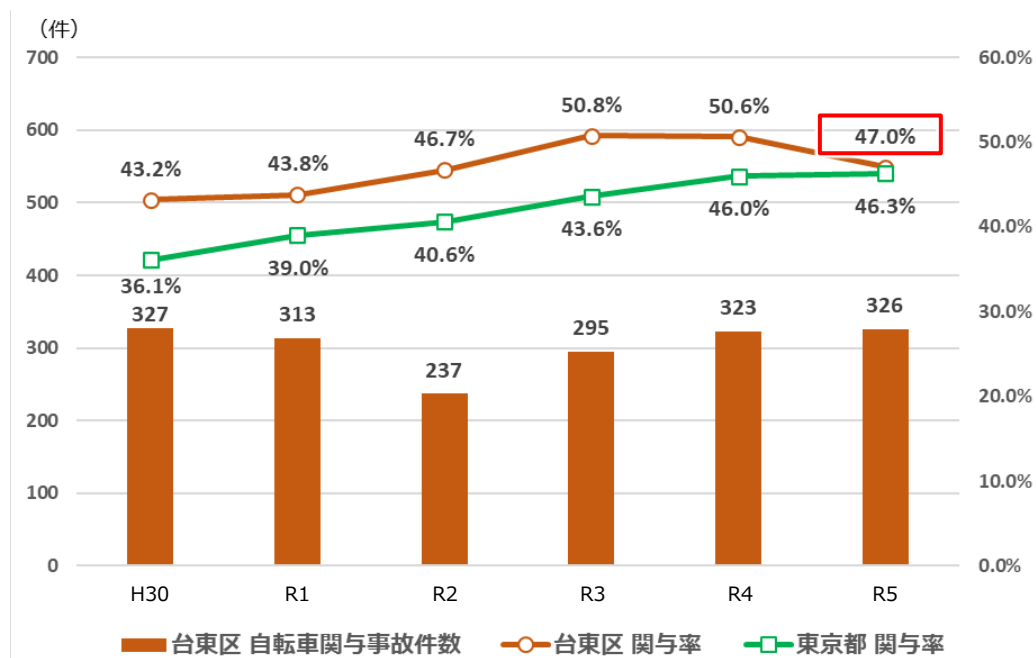


図 1-16 自転車通行空間の走行状況 調査結果

出典：台東区交通対策課

(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47%を占めており、自転車関連事故の発生件数は令和2年以降増加傾向です。



出典：警視庁、台東区交通対策課

図 1-17 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。

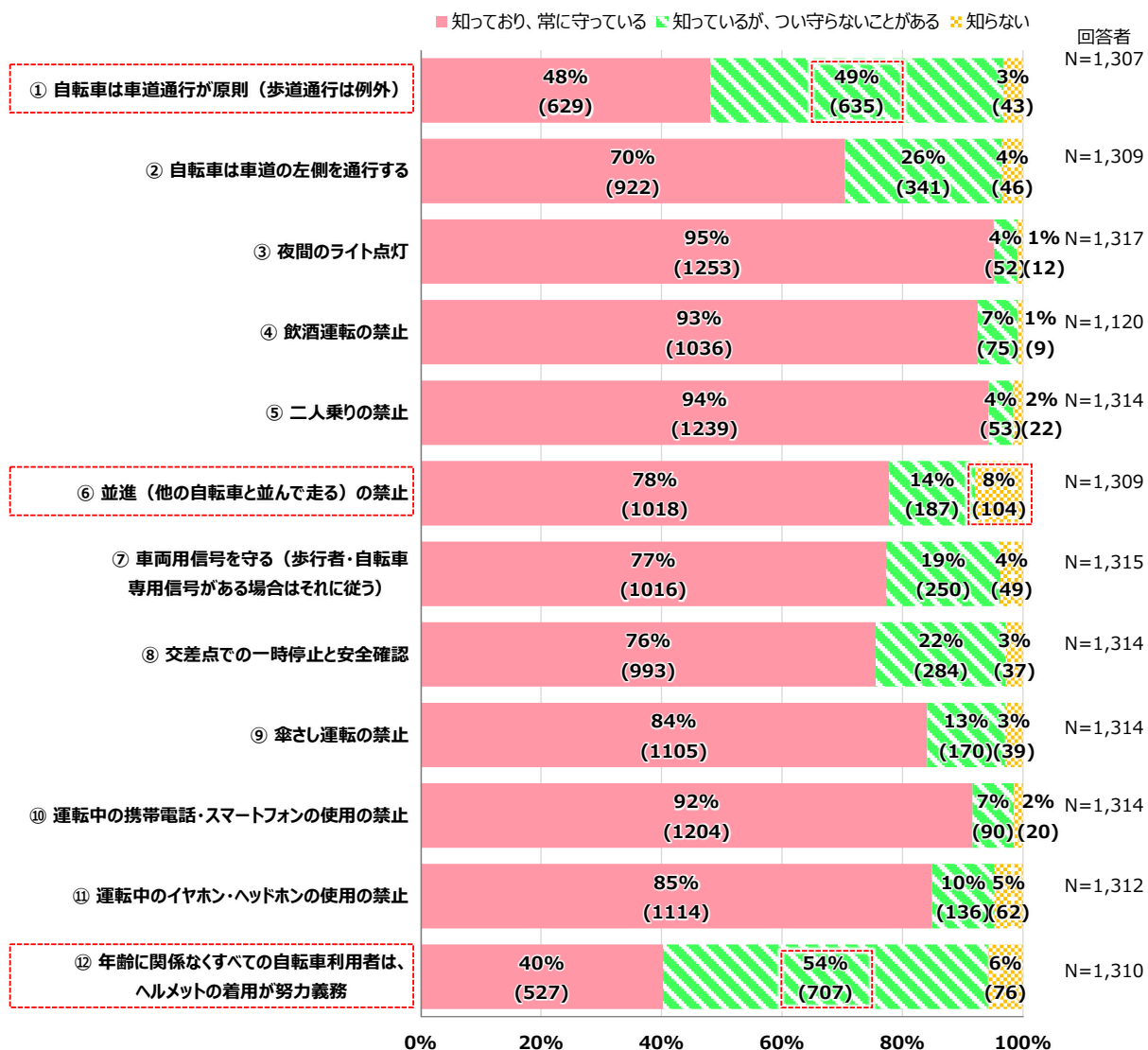


図 1-18 自転車ルールの認知遵守度＜区民・高校生アンケート＞

1-5 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的駐輪場スペースとして計 18 箇所を整備しています（区営の自転車駐車場が 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。

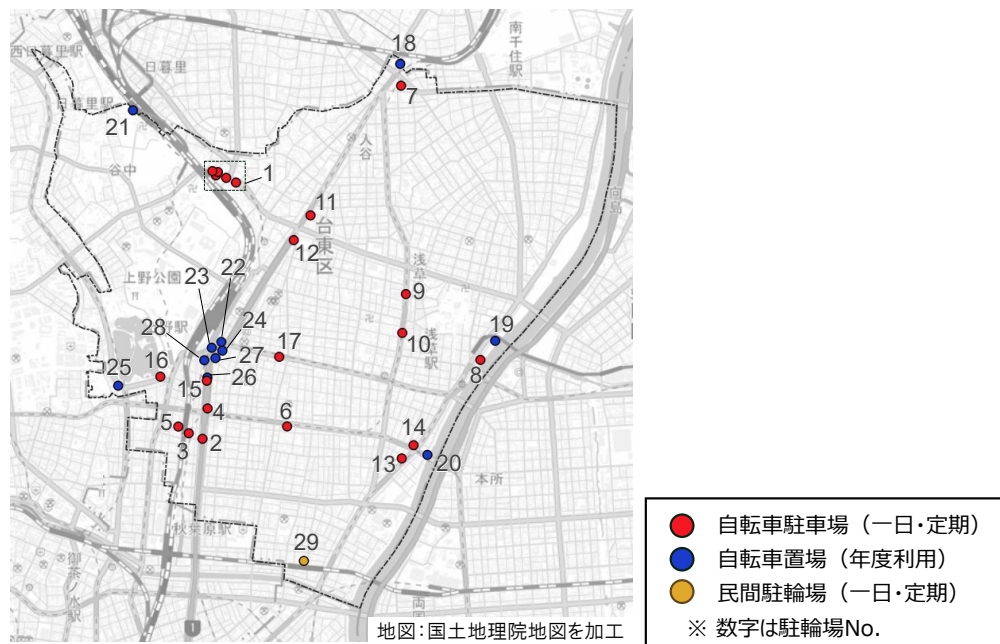


図 1-19 駐輪場の分布(令和5年)

表 1-2 区内の駐輪場の一覧(令和5年)

＜自転車駐車場（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	利用形態	
			一日	定期				一日	定期
1	鶯谷	鶯谷自転車駐車場※1	○	○	18	三ノ輪	三ノ輪自転車置場		
2	御徒町	御徒町自転車駐車場	○	○	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車場	○	○	20	蔵前	蔵前自転車置場		
4	仲御徒町	仲御徒町駅自転車駐車場	○	○	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車場	○	○	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車場	○	○	23	上野	上野駅中央口前自転車置場		
7	三ノ輪	三ノ輪自転車駐車場	○	○	24	上野	上野駅地下鉄本社前自転車置場		
8	東武浅草	隅田公園自転車駐車場	○	○	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車場	○	○	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車場	○	○	27	上野	上野駅東自転車置場		
11	入谷	入谷自転車駐車場	○	○	28	上野	上野駅西自転車置場		
12	入谷	入谷駅南自転車等駐車場	○						
13	蔵前	蔵前自転車駐車場		○					
14	蔵前	駒形自転車駐車場		○					
15	上野	上野駅南自転車駐車場	○						
16	京成上野	不忍池自転車駐車場	○						
17	稲荷町	稲荷町自転車駐車場	○						

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

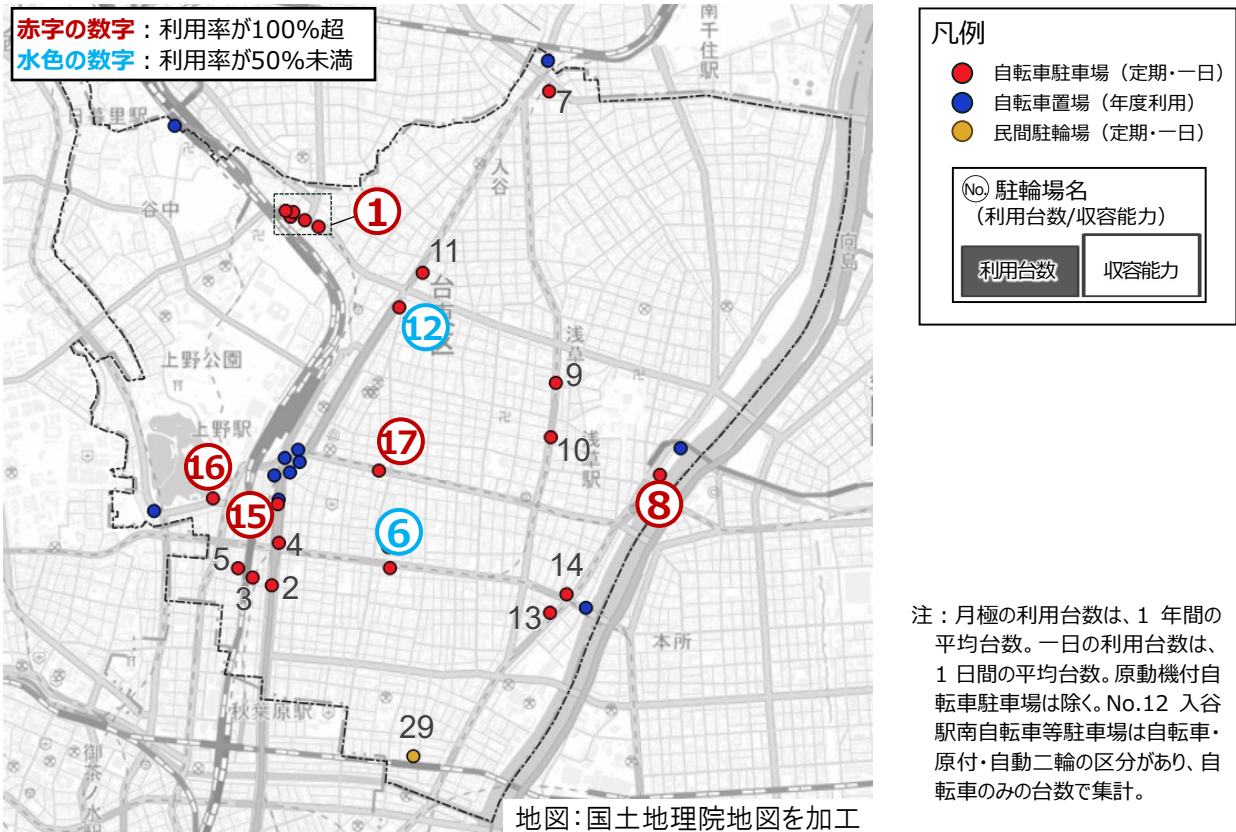
※3 No.21 日暮里駅西口自転車置場には、日暮里駅西口おもいやり自転車置場を含む

＜民間駐輪場（区と協定）＞

No	最寄り駅	名称	利用形態	
			一日	定期
29	浅草橋	ヒューリック浅草橋ビル駐輪場	○	○

出典：台東区行政資料集（令和6年度版）より作成

自転車駐車場およ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

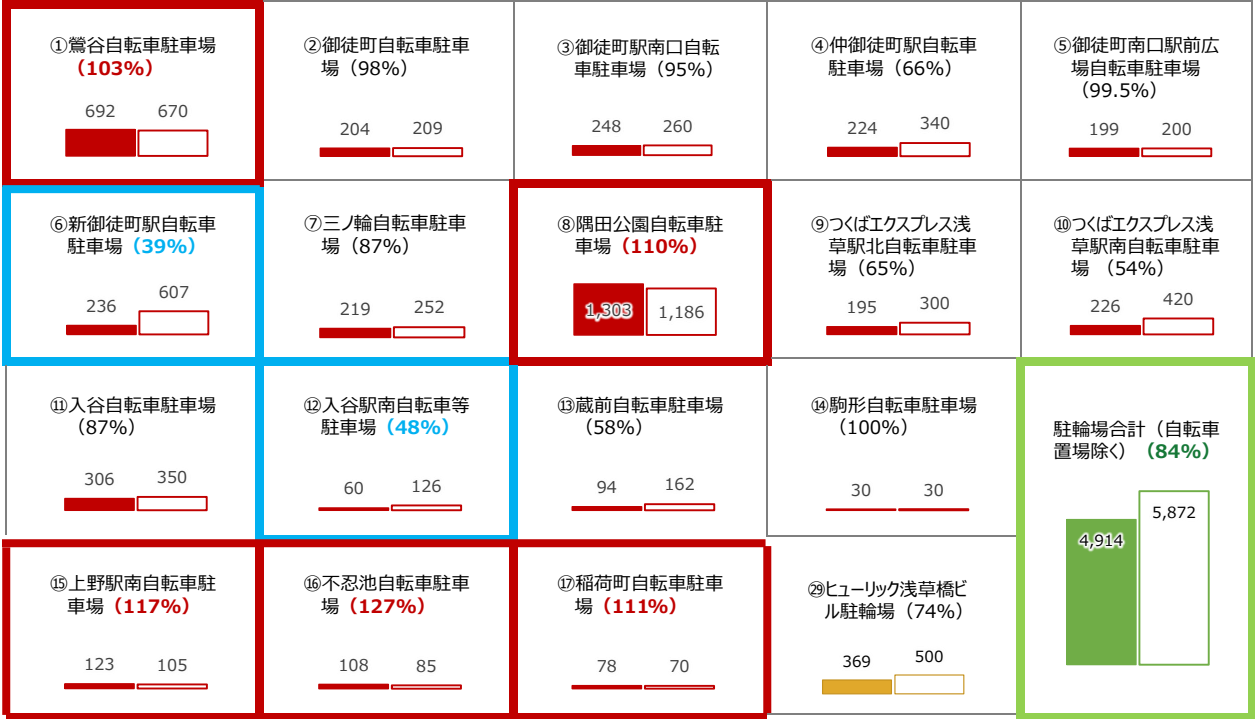


図 1-20 利用台数と収容能力(令和5年度)(自転車駐車場および民間駐輪場)

(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。

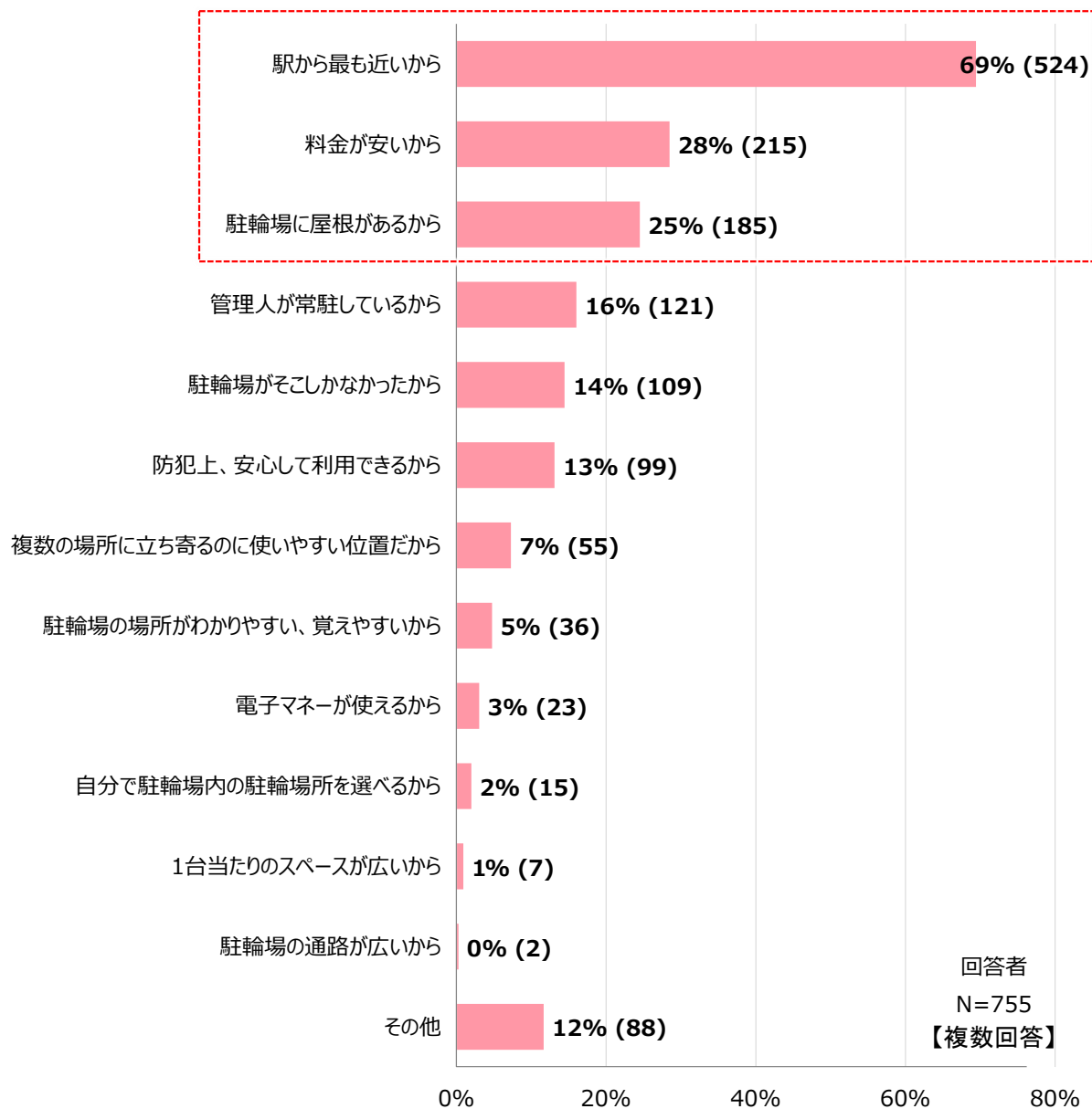
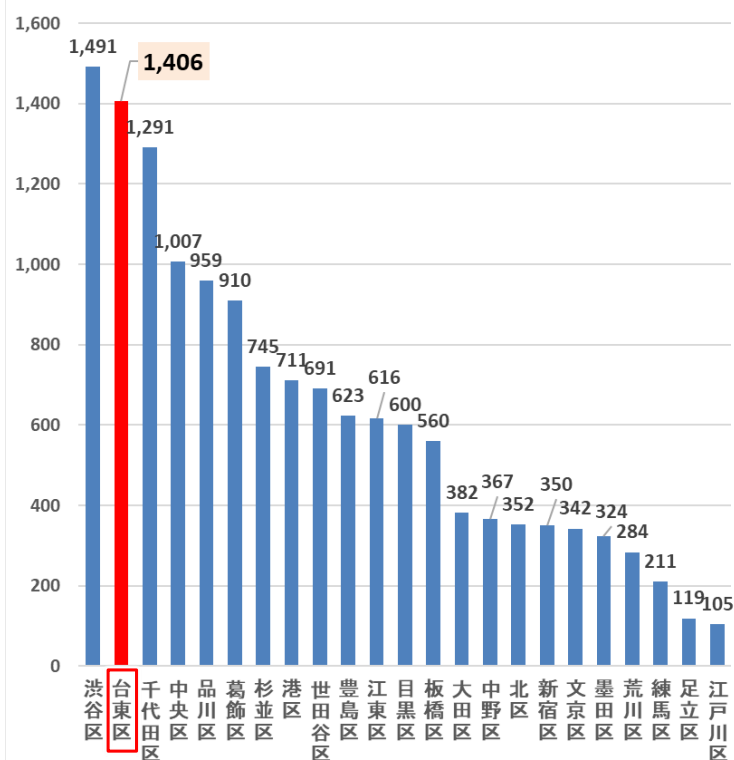


図 1-21 駐輪場の選択理由<区内自転車駐車場利用者アンケート調査>

(3) 放置自転車の状況

区全体での放置自転車台数は 1,406 台であり、東京 23 区のうちで 2 番目に多い水準です。



(令和 5 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 5 年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（令和 6 年 3 月）」より作成

図 1-22 放置自転車台数(23 区別)

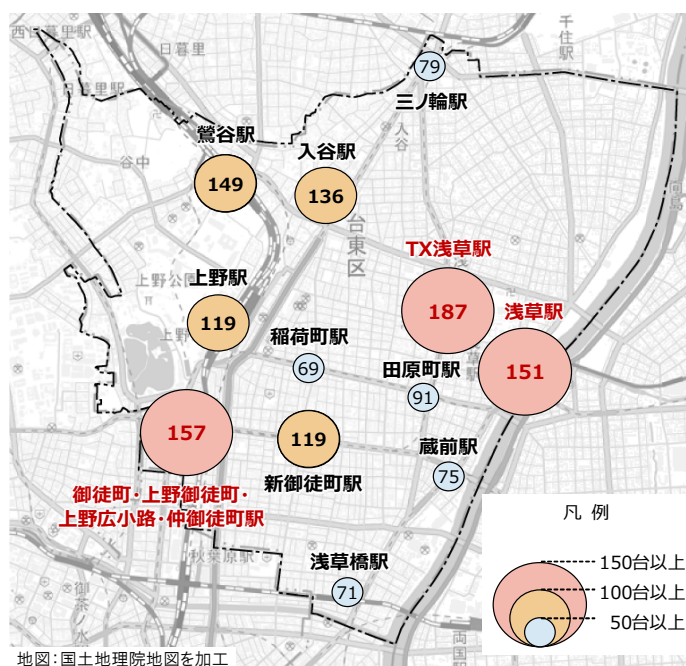


図 1-23 放置自転車台数(駅別)

出典：東京都「令和 5 年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（令和 6 年 3 月）」より作成

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。

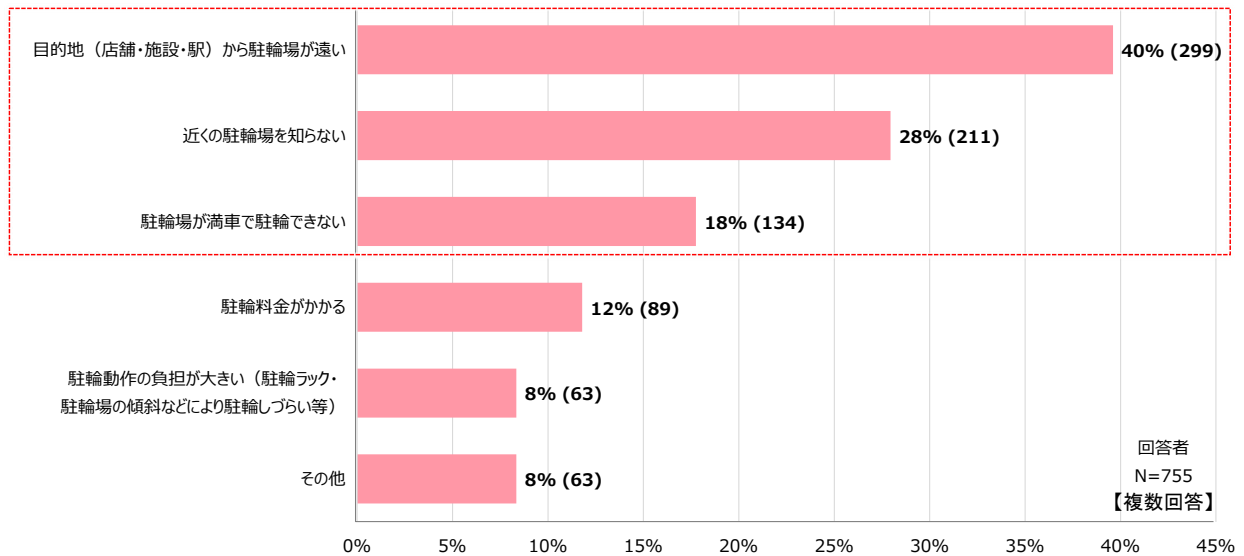


図 1-24 放置駐輪の理由＜区内自転車駐車場利用者アンケート調査＞

（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。

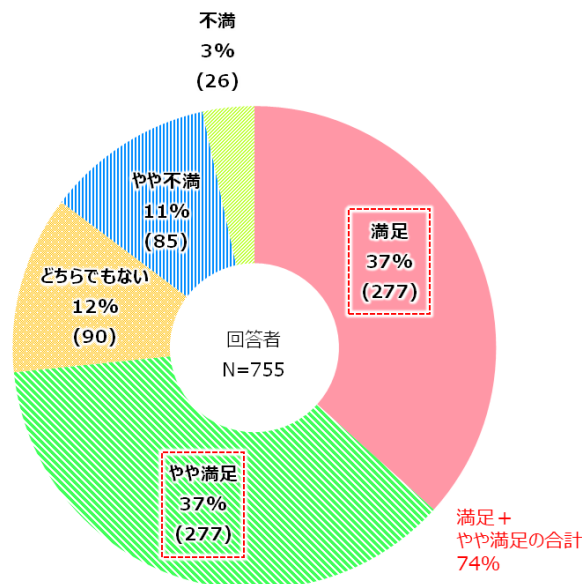


図 1-25 駐輪場の利用満足度＜区内自転車駐車場利用者アンケート調査＞

1-6 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、区内ポート数は合計で 139 箇所（令和 6 年 12 月末時点）です。

表 1-3 サービスの展開状況

事業者名 サービス名	協定締結	ポート数 (R6.12末時点)
Open Street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

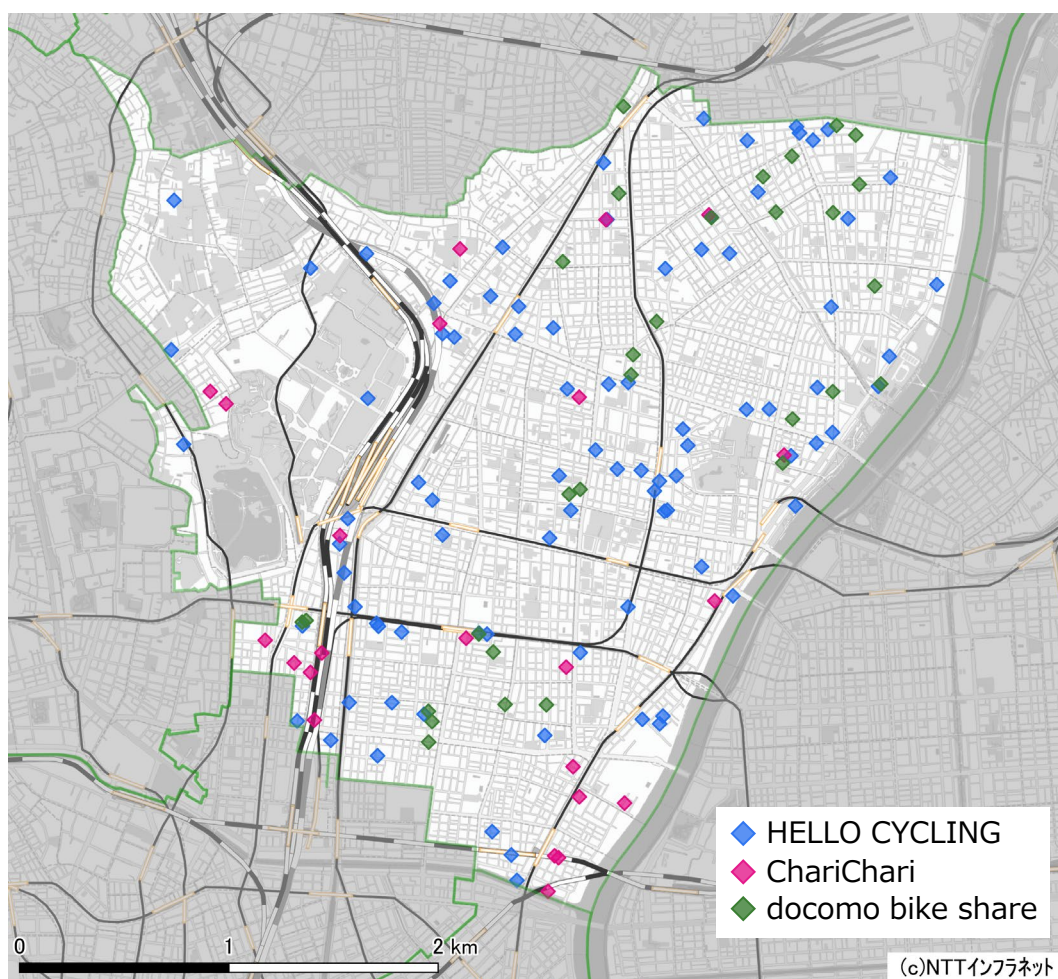
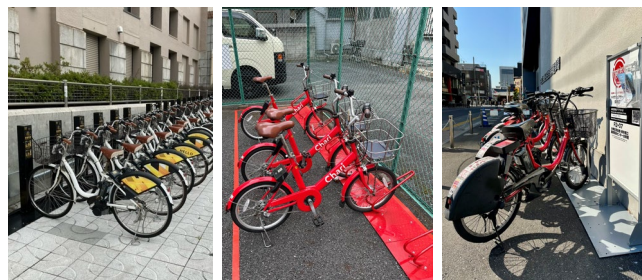


図 1-26 ポート位置(令和6年 12 月末時点)

出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

(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。

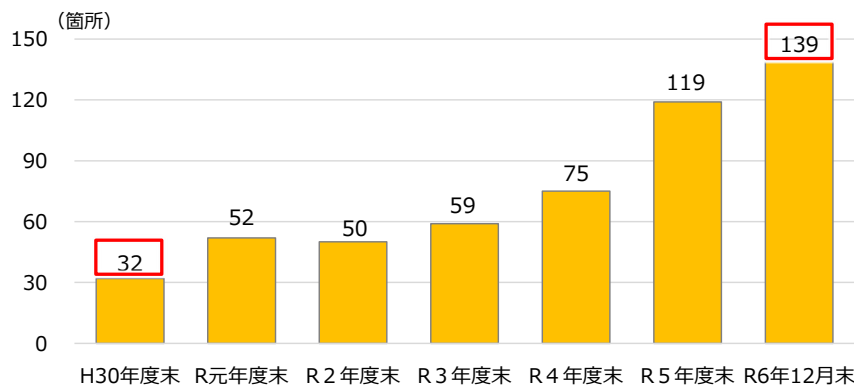


図 1-27 ポート数の推移(3事業者合計※)

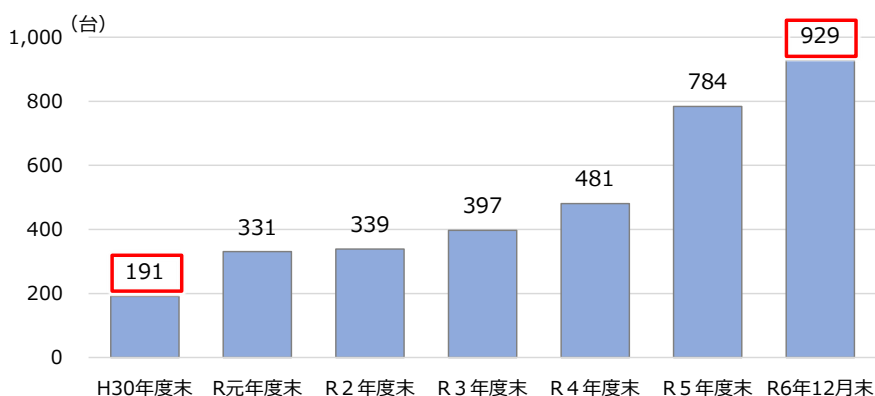


図 1-28 ラック台数の推移(3事業者合計※)

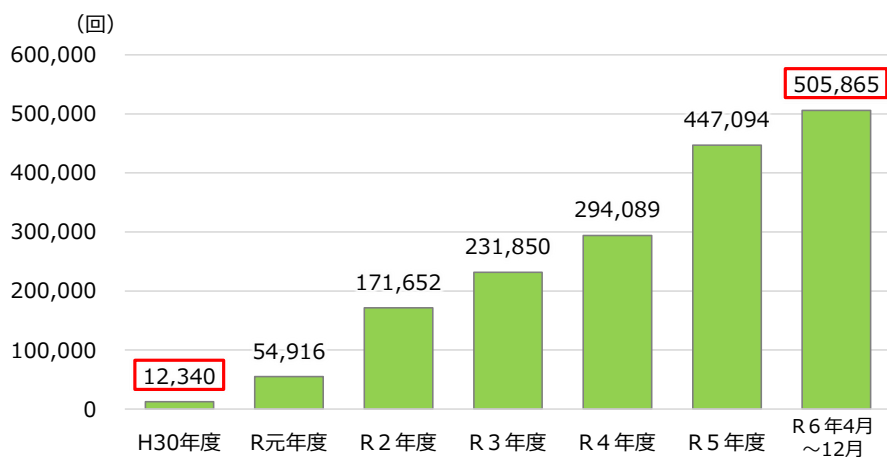


図 1-29 利用回数の推移(3事業者合計※)

※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 事業者の合計である

(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のある人は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。

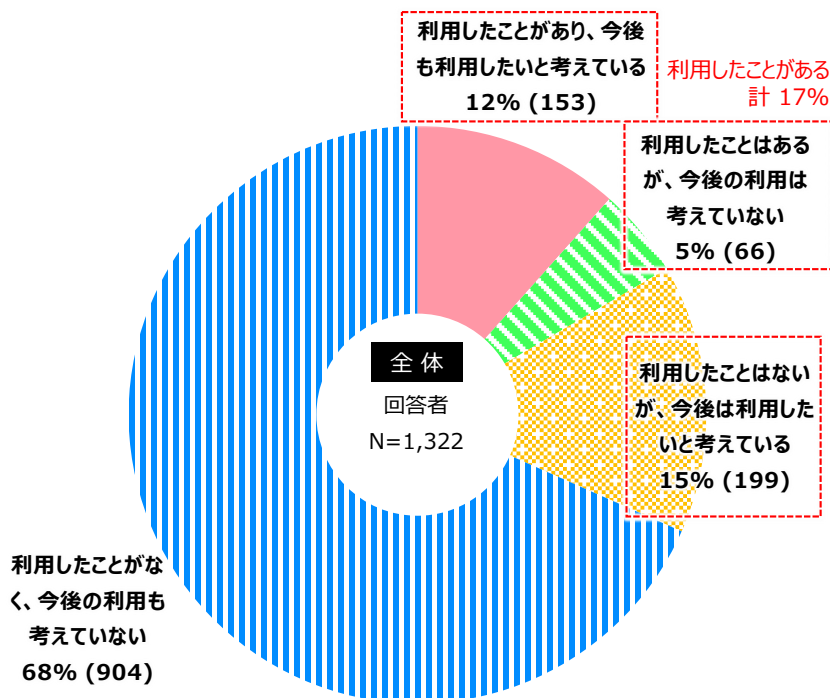


図 1-30 シェアサイクルの利用有無・意向＜区民・高校生アンケート＞

(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。

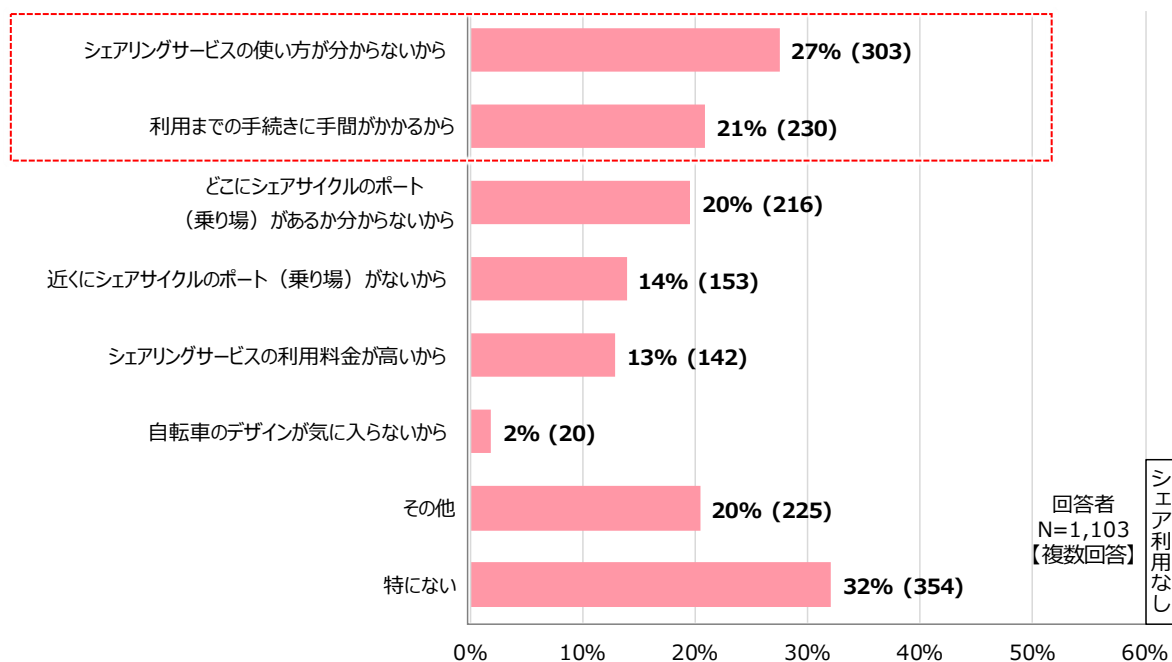
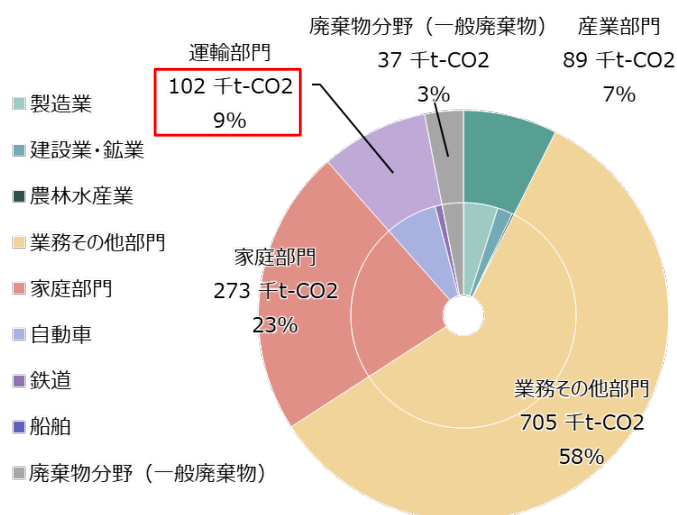


図 1-31 シェアサイクルを利用しない理由＜区民・高校生アンケート＞

1-7 環境・健康

(1) 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、取組の一つに「自転車の積極的な利用」を掲げています。



出典：自治体排出量カルテ（環境省）より作成

図 1-32 部門・分野別 CO2 排出量構成比(令和3年度)



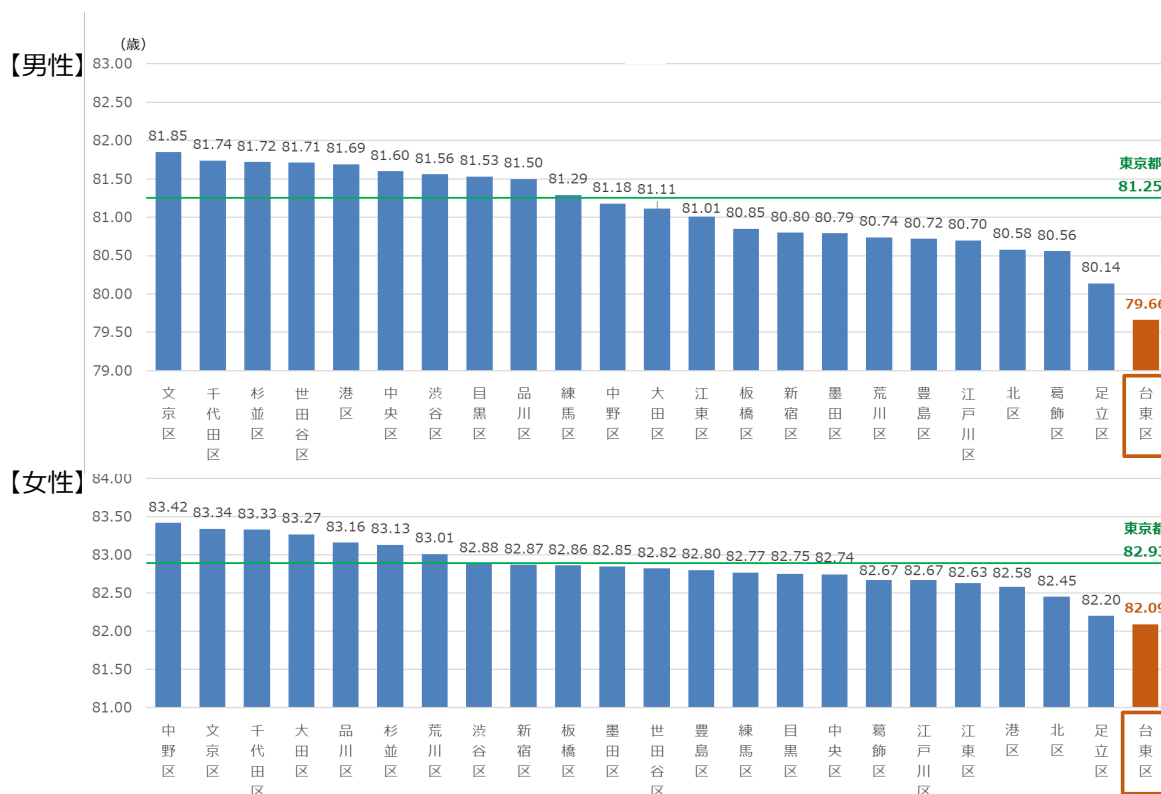
出典：台東区ホームページ「ゼロカーボンシティ台東区」

図 1-33 台東区がめざす脱炭素社会(イメージ)

(2) 健康

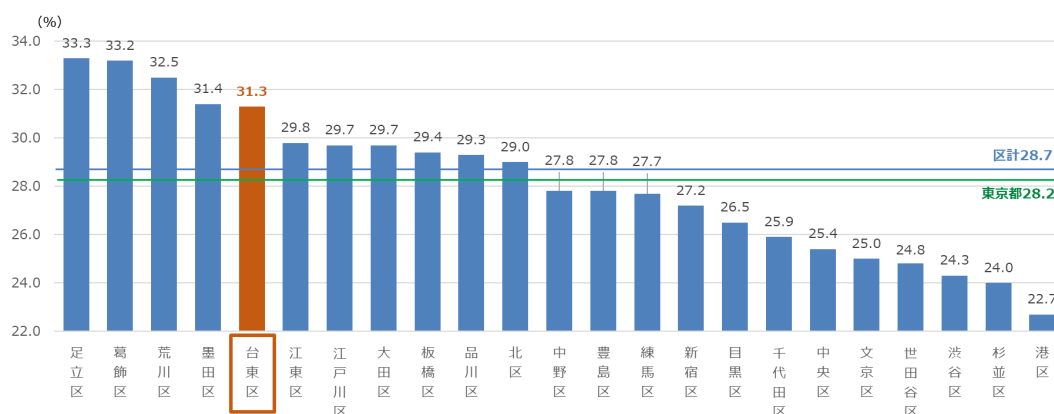
65 歳健康寿命（65 歳の人が必要支援 1 以上の認定で日常生活動作が制限されるまでの年齢）を 23 区で比較すると、台東区は男性が 79.66 歳、女性が 82.09 歳で共にワースト 1 位の状況です。

メタボリックシンドローム該当者・予備群の比率を 23 区で比較すると、台東区はワースト 5 位の水準です。



出典：「令和 4 年 65 歳健康寿命（東京保健所長会方式）」（東京都保健医療局）より作成

図 1-34 東京都 23 区別の 65 歳健康寿命（令和 4 年）



出典：東京都「東京都特定検診・特定保健指導実施調査結果総括表（法定報告）」、

東京都「東京都の健康・医療情報にかかるデータ分析事業報告書（平成 31 年 3 月）」より作成

図 1-35 東京都 23 区別のメタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合（平成 29 年度）

1-8 まとめ

人口特性や 地勢	● 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、「住宅」や「商業用地」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。
地域の 交通基盤	● 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
交通特性・ 移動特性	● 国道、都道の計 3 路線で道路の混雑度 1.5 超（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
自転車 利用環境	● 自転車通行空間は、区内の幹線道路を中心に整備済み（自転車レーンは広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 47%を占め、近年増加傾向 ● 「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。
駐輪特性	● 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） ● 自転車駐車場およ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 1,406 台、東京 23 区でワースト 2 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
シェア サイクルの 活用状況	● 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、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
環境	● 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
健康	● 65 歳健康寿命は、男性が 79.66 歳、女性が 82.09 歳で 23 区ワースト 1 位 ● メタボリックシンドローム該当者・予備群の比率は、23 区ワースト 5 位

2. 自転車利用に関するご意向・ご意見・ご要望

2-1 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、利用環境が良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。

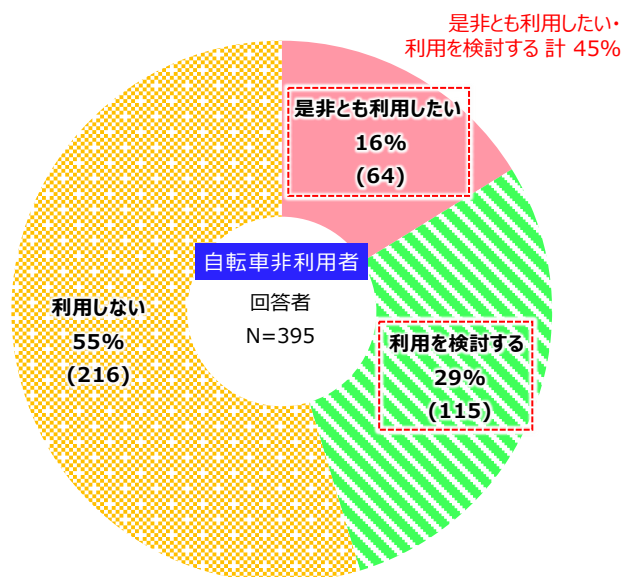


図 2-1 自転車の利用意向(自転車非利用者)＜区民・高校生アンケート＞

(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。

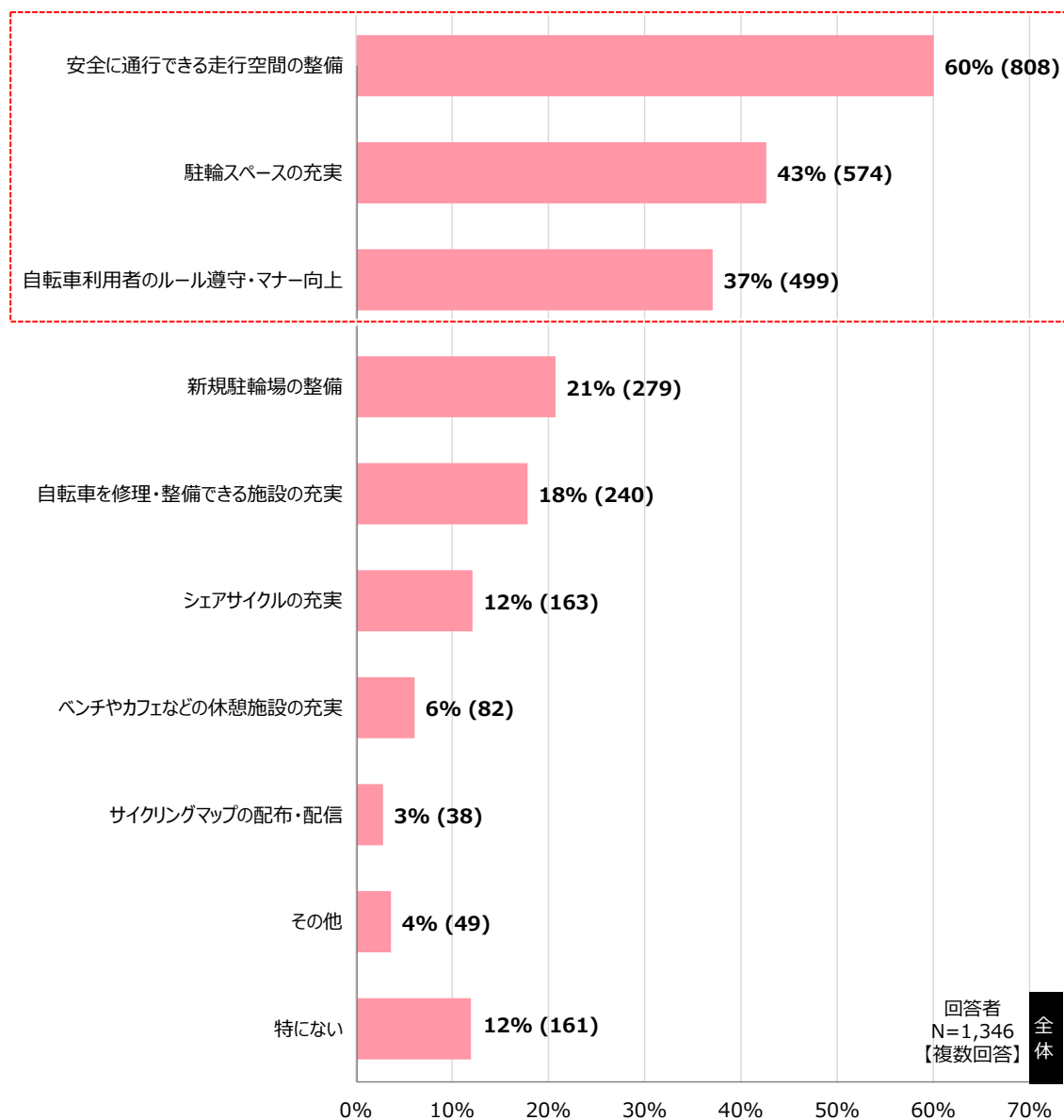


図 2-2 自転車利用環境ニーズ＜区民・高校生アンケート＞

(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。

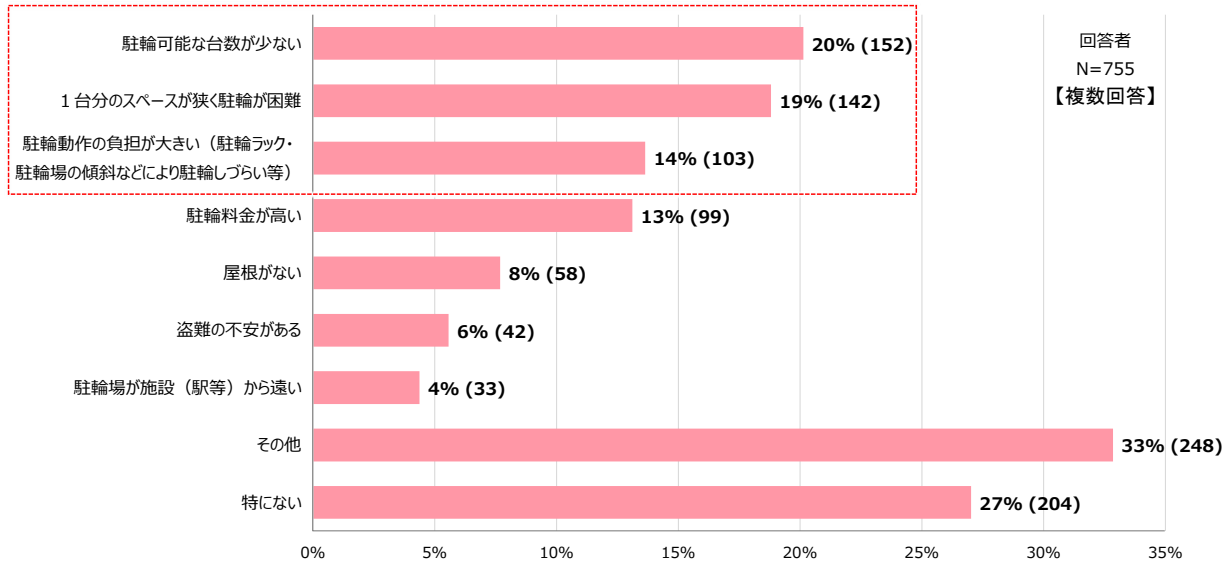


図 2-3 駐輪場の改善点＜区内自転車駐車場利用者アンケート調査＞

(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。

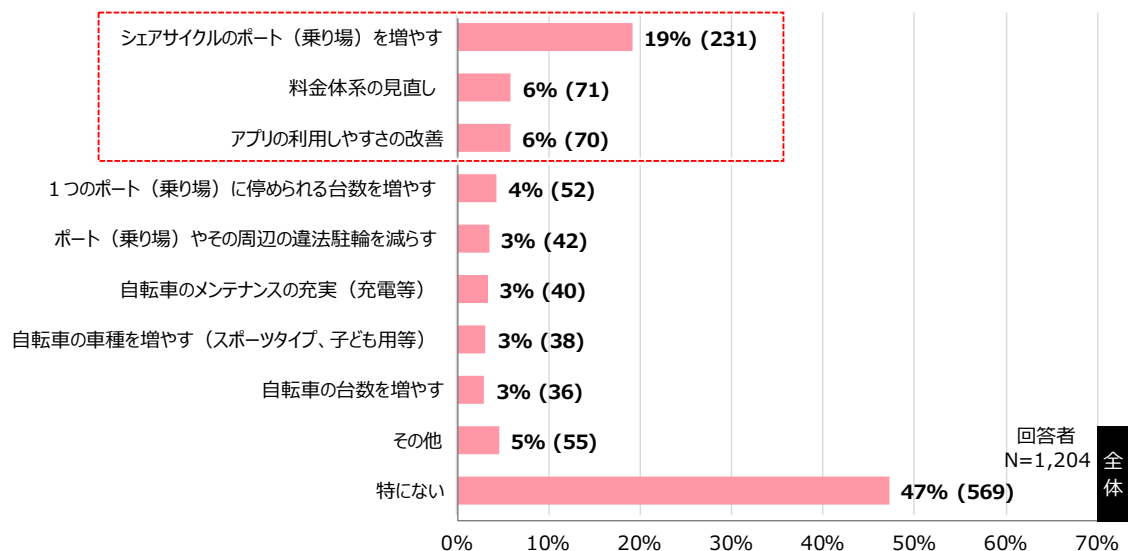


図 2-4 シェアサイクルの改善ニーズ＜区民・高校生アンケート＞

(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。

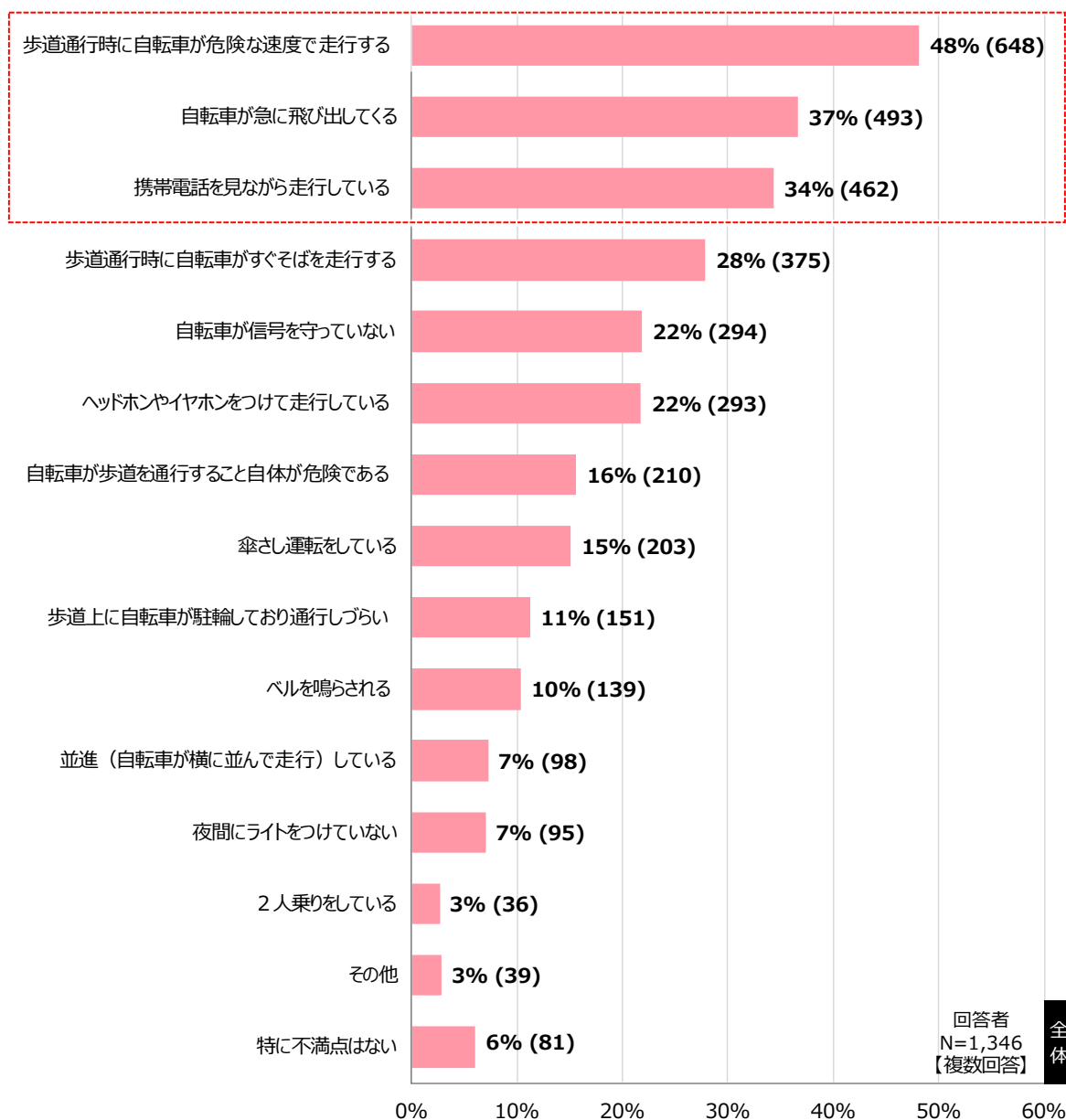


図 2-5 歩行者視点での自転車への不満＜区民・高校生アンケート＞

(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。

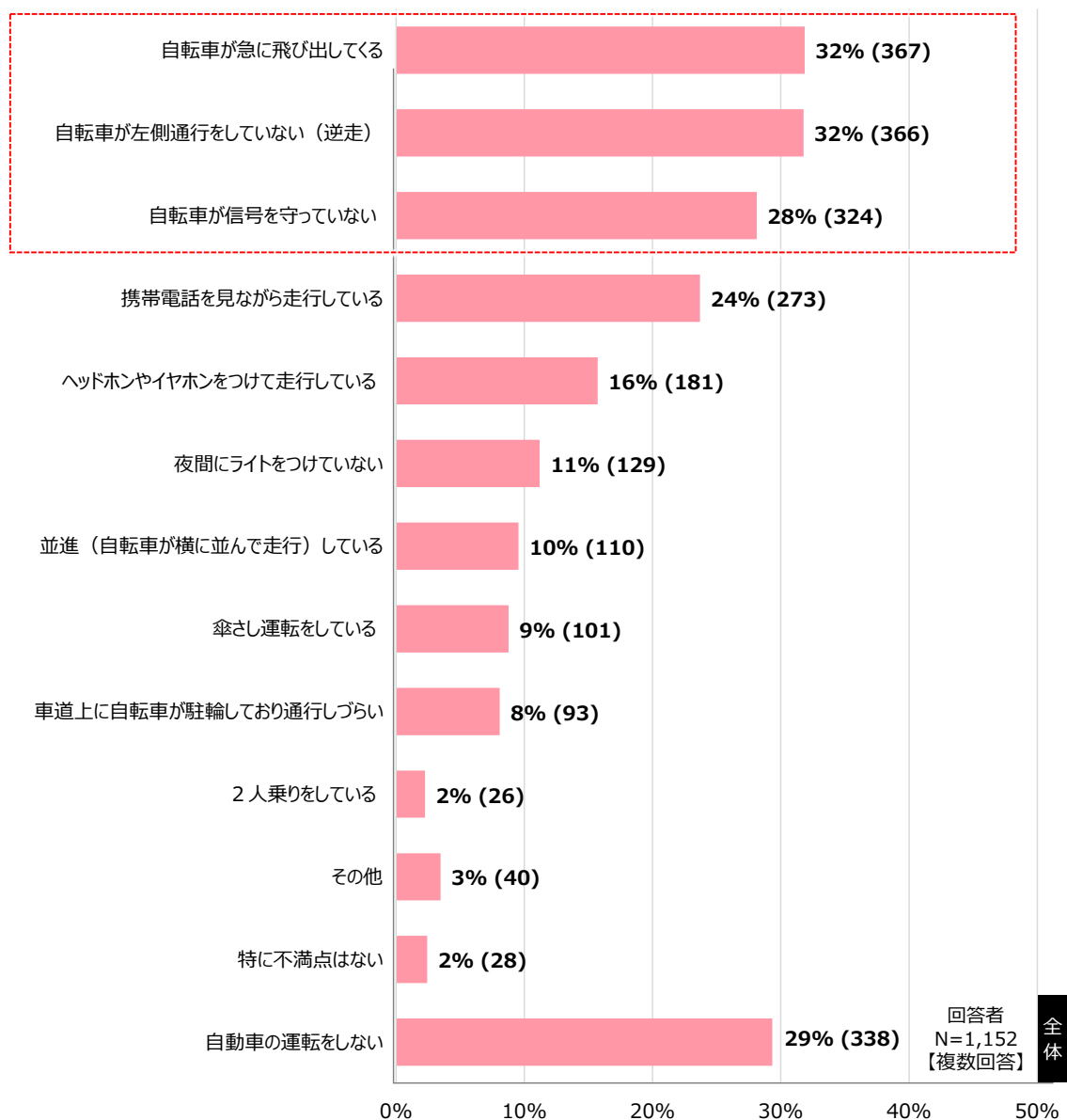


図 2-6 ドライバー視点での自転車への不満＜区民アンケート＞

2-2 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など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

出典：事業者ヒアリング調査資料より作成

(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

出典：事業者ヒアリング調査資料より作成

(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＝車両という意識付けが大きな課題
- 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

出典：事業者ヒアリング調査資料より作成

(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、歩道等に止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付くことが出来ない
- 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

出典：事業者ヒアリング調査資料より作成

3. 自転車を取り巻く課題

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」「自転車レーン等がない」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他、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してしまうと答えた人は 78%であり、「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高い



誰もが安全・安心で気持ち良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、健康増進や観光振興に向けて、自転車を利用しやすい環境づくりや利用促進が必要。

図 3-1 計画の策定に向けた課題のまとめ