

（仮称）台東区自転車活用推進計画 基礎調査結果

令和 7 年 3 月

目 次

1. 本調査の概要.....	1
(1) 調査の目的.....	1
(2) 調査の内容.....	1
2. 国及び東京都の計画の整理.....	2
2-1 国の計画.....	2
2-2 東京都の計画.....	3
3. 自転車を取り巻く現状の整理.....	4
3-1 整理事項の一覧.....	4
3-2 人口特性や地勢.....	5
(1) 地勢・土地利用.....	5
(2) 人口特性.....	9
3-3 地域の交通基盤.....	11
(1) 道路網・道路整備状況.....	11
(2) 公共交通網.....	13
(3) ウォーカブルなまちづくり等の取組状況.....	16
(4) 自転車通行空間の整備状況.....	18
3-4 交通特性・移動特性.....	20
(1) 道路交通状況.....	20
(2) 台東区の1日あたりの移動（トリップ）.....	22
(3) 代表交通手段分担率.....	23
(4) 代表交通手段が自転車の移動.....	24
(5) 駅端末交通手段分担率.....	25
(6) 人流データからみる自転車の移動.....	26
(7) 自転車関連事故.....	27
3-5 駐輪特性.....	31
(1) 駐輪場整備状況・利用状況.....	31
(2) 放置自転車の状況.....	34
3-6 シェアサイクルの活用状況.....	35
(1) シェアサイクルの展開状況.....	35
(2) シェアサイクルの利用状況.....	36
3-7 交通規制の状況.....	38

(1) 時間制限駐車区間	38
(2) 自転車歩行者道	39
3-8 施設立地状況	40
(1) 小学校・中学校・高等学校・大学・保育施設・幼稚園	40
(2) 文化観光施設・公園	41
(3) 商業施設	42
3-9 環境	43
3-10 観光	44
3-11 健康	45
3-12 周辺自治体の状況	46
(1) 自転車ネットワーク	46
4. 自転車利用実態調査	47
4-1 区民・高校生アンケート調査	47
(1) 調査概要	47
(2) 調査結果	57
(3) 調査結果のまとめ	87
4-2 区内自転車駐車場利用者アンケート調査	89
(1) 調査概要	89
(2) 調査結果	91
(3) 調査結果のまとめ	111
4-3 事業者ヒアリング調査	113
(1) 調査概要	113
(2) 調査結果	115
5. 計画策定に向けた課題の整理	117
5-1 現状のまとめ	117
5-2 課題のまとめ	119

1. 本調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は、令和7年度に予定している、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第11条第1項の規定に基づく「（仮称）台東区自転車活用推進計画」（以下、当該計画）の策定にあたり、本区における交通状況や自転車の利用実態及び区民の要望等を把握し、当該計画を策定するための基礎資料とするものです。

(2) 調査の内容

本調査では、当該計画の策定に向けた課題を整理するために、以下の調査を実施しました。

1) 国及び東京都の計画の整理

国や都が定めた自転車活用推進計画について整理したものです。

2) 自転車を取り巻く現状の整理

本区の人口特性や地勢、地域の交通基盤、交通特性・移動特性、駐輪特性、シェアサイクルの活用状況、交通規制の状況、施設立地状況等、自転車を取り巻く現状を整理したものです。

3) 自転車利用実態調査

本区の自転車の利用実態、区民や事業者の要望等を把握するため、「区民・高校生アンケート調査」、「区内自転車駐車場利用者アンケート調査」、「事業者ヒアリング調査」を実施したものです。

4) 計画策定に向けた課題の整理

1) ～3) の調査結果を踏まえ、当該計画の策定に向けた課題を整理したものです。

以上の調査結果について、次ページ以降にて記載しています。

2. 国及び東京都の計画の整理

2-1 国の計画

第2次自転車活用推進計画			
策定年月	2021年5月	計画期間	2025年度まで
概 要	◆位置付け 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。 ◆目標及び施策 以下の4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。 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 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の推進 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促進 5 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 6 情報通信技術の活用の推進 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の実施 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 8 国際規格に合致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 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 12 国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 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 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・普及の促進 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 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 学校等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		

2-2 東京都の計画

東京都自転車活用推進計画			
策定年月	2021 年 5 月	計画期間	2030 年度まで
概 要	◆位置付け 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。 ◆目指すべき将来像及び施策 1 環境形成 (1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進 (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車場の整備促進 (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 2 健康増進 (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 3 観光振興 (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 4 安全・安心 (1) 安全性の高い自転車普及の促進 (2) 自転車の点検整備の促進 (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. 自転車を取り巻く現状の整理

3-1 整理事項の一覧

本区の自転車を取り巻く現状に関して、整理した事項は以下のとおりです。

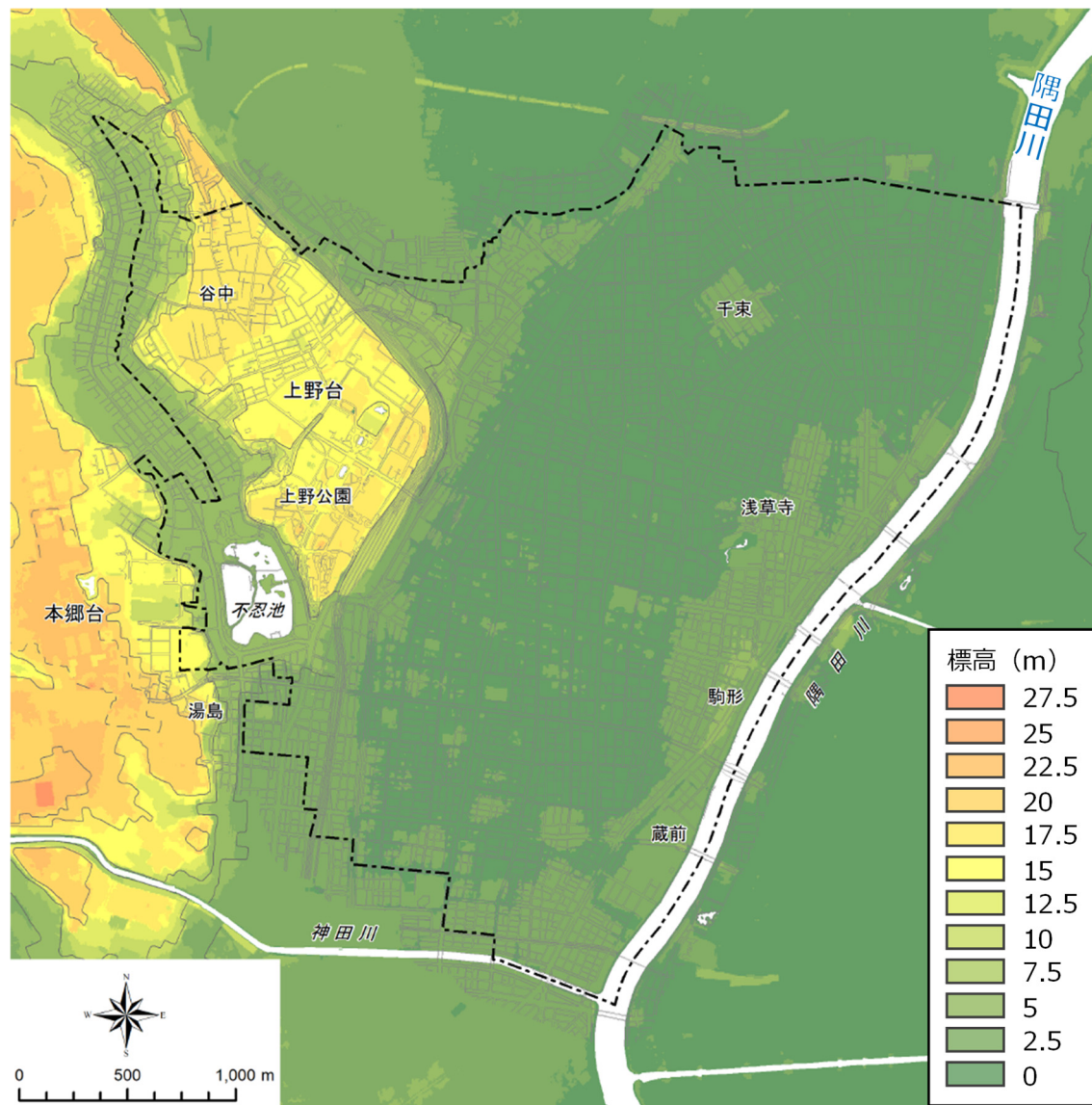
表 3-1 本区の自転車を取り巻く現状に関する整理事項の一覧

項目	内容
人口特性や地勢の状況	地勢・土地利用、人口特性（総人口の推移、年齢別人口、人口密度）
地域の交通基盤	道路網・道路整備状況、公共交通網、ウォーカブルの取組状況、自転車通行空間の整備状況
交通特性・移動特性	道路交通状況、台東区の1日あたりの移動（トリップ）、代表交通手段分担率、代表交通手段が自転車の移動、駅端末交通手段分担率、人流データからみる自転車の移動、自転車関連事故
駐輪特性	駐輪場整備状況・利用状況、放置自転車の状況
シェアサイクルの活用状況	シェアサイクルの展開状況、シェアサイクルの利用状況
交通規制の状況	時間制限駐車、自転車歩行者道
施設立地状況	小学校・中学校・高等学校・大学・保育施設・幼稚園、文化観光施設・公園、商業施設
環境	CO2 排出量、区が目指す脱炭素社会
観光	観光客数の推移
健康	65 歳健康寿命、メタボリックシンドローム該当者・予備軍
周辺自治体の状況	自転車ネットワーク

3-2 人口特性や地勢

(1) 地勢・土地利用

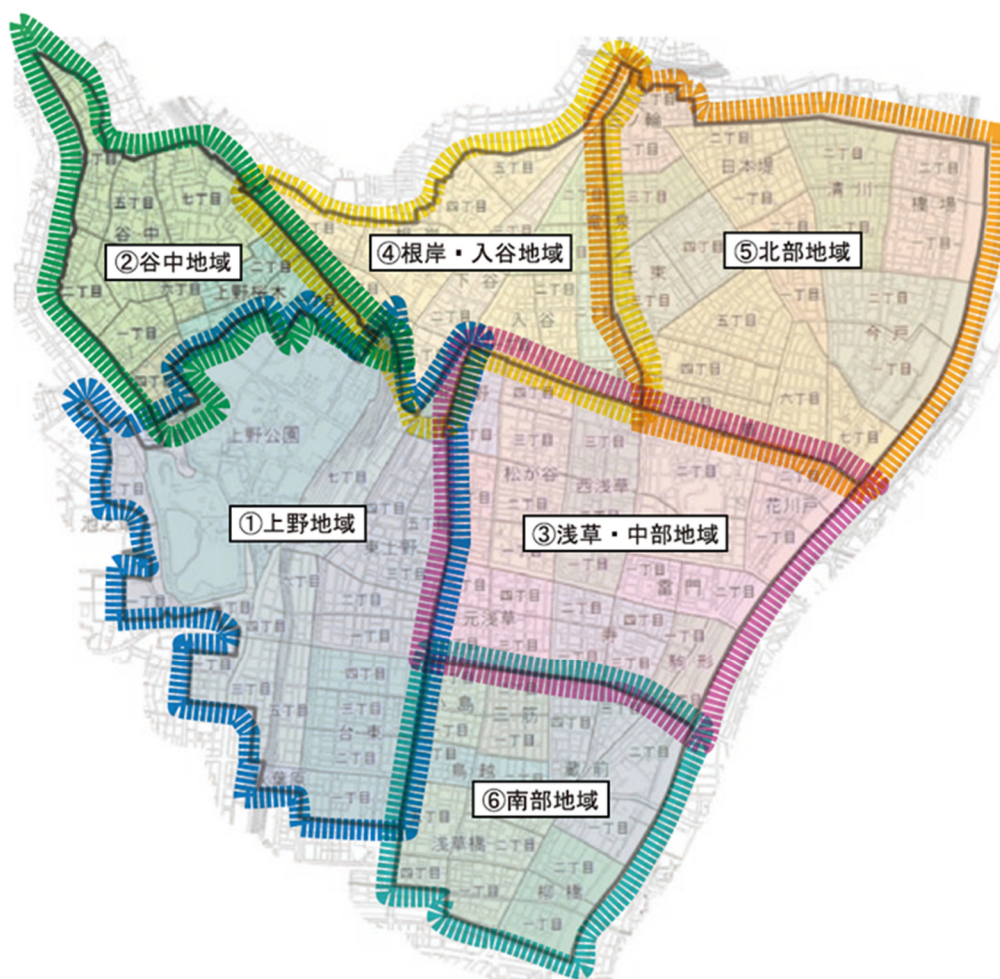
台東区は隅田川流域に分布する平坦な低地部と、標高の高い台地部で形成され、低地部と台地部の境界には坂道が存在します。



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 3-1 台東区の地勢

台東区は都市計画マスタープランにおいて、①上野地域、②谷中地域、③浅草・中部地域、④根岸・入谷地域、⑤北部地域、⑥南部地域の6つの地域区分が設定されています。



①上野地域	上野、東上野、北上野、台東、秋葉原、池之端、上野公園周辺
②谷中地域	谷中、上野桜木、池之端周辺
③浅草・中部地域	浅草、雷門、西浅草、花川戸、駒形、元浅草、寿、松が谷、北上野、東上野周辺
④根岸・入谷地域	根岸、入谷、竜泉、千束、下谷周辺
⑤北部地域	橋場、清川、日本堤、三ノ輪、東浅草、竜泉、浅草、千束、今戸周辺
⑥南部地域	浅草橋、蔵前、柳橋、鳥越、小島、三筋周辺

出典：台東区都市計画マスタープラン（平成31年3月）

図 3-2 台東区の6つの地域区分

用途地域では、商業地域（68.8％）が最も多くを占め、区の低地部に広く分布しています。
次いで第一種中高層住居専用地域（11.6％）が多く、上野地域及び谷中地域の一部に分布しています。

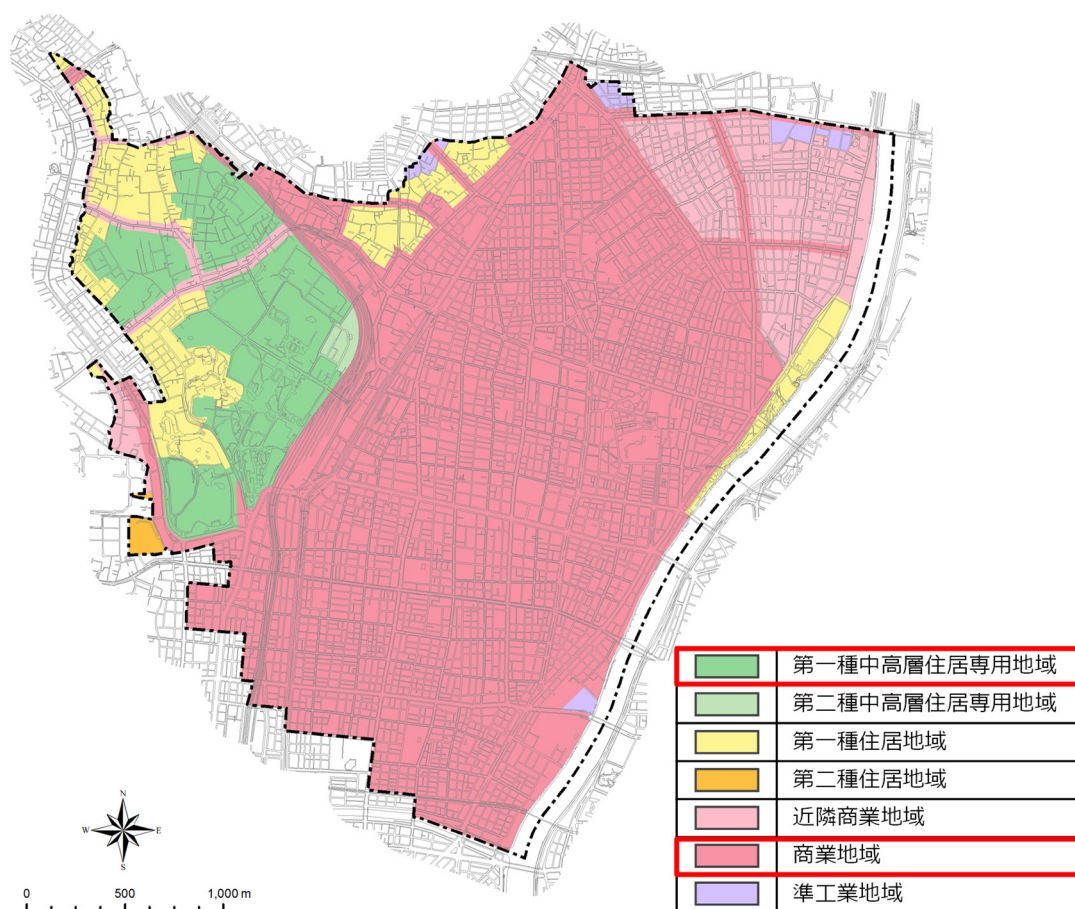


図 3-3 用途地域の分布(令和5年度)

表 3-2 用途地域の構成比(令和5年度)

種 類	面積 (ha)	構成比 (%)
第一種中高層住居専用地域	113.5	11.6
第二種中高層住居専用地域	3.8	0.4
第一種住居地域	80.1	8.2
第二種住居地域	3.1	0.3
近隣商業地域	95.7	9.8
商業地域	670.2	68.8
準工業地域	8.4	0.9
計	974.8	100.0

出典：台東区都市づくりのための基礎資料（令和6年3月）

- ・第一種中高層住居専用地域：中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- ・第二種中高層住居専用地域：主として中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- ・第一種住居地域：住居の環境を保護するため定める地域
- ・第二種住居地域：主として住居の環境を保護するため定める地域
- ・近隣商業地域：近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進するため定める地域
- ・商業地域：主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域
- ・準工業地域：主として環境の悪化をもたらす恐れのない工業の利便を増進するため定める地域

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		工業用地	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 3-4 土地利用の分布(令和3年度)

(2) 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。

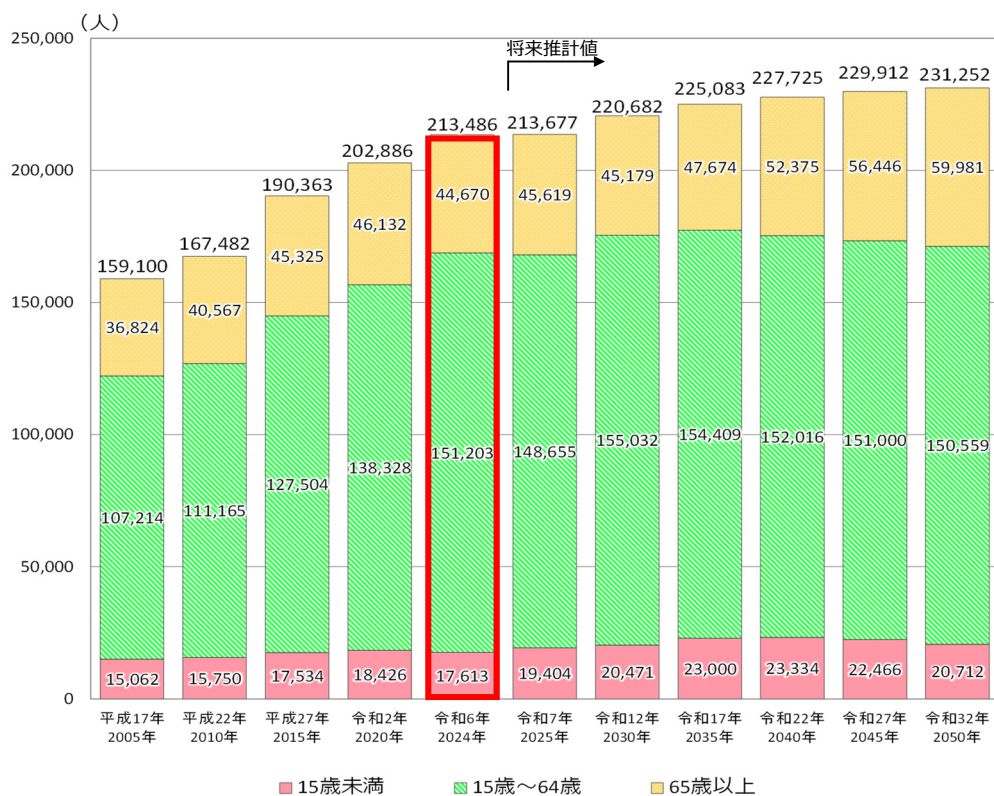


図 3-5 人口推移(各年4月1日)

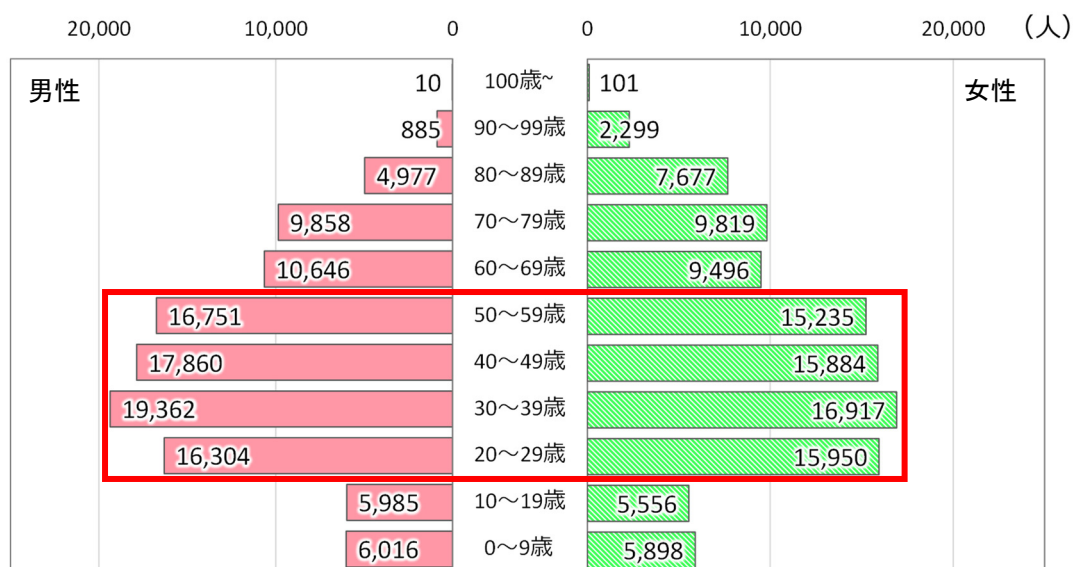


図 3-6 年齢別人口(令和6年4月1日)

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

人口密度では、根岸・入谷地域から浅草・中部地域、南部地域にかけて高いエリアがみられます。
 老年人口密度では、根岸・入谷地域および北部地域が高く、昼間人口密度では上野地域が高くなっています。

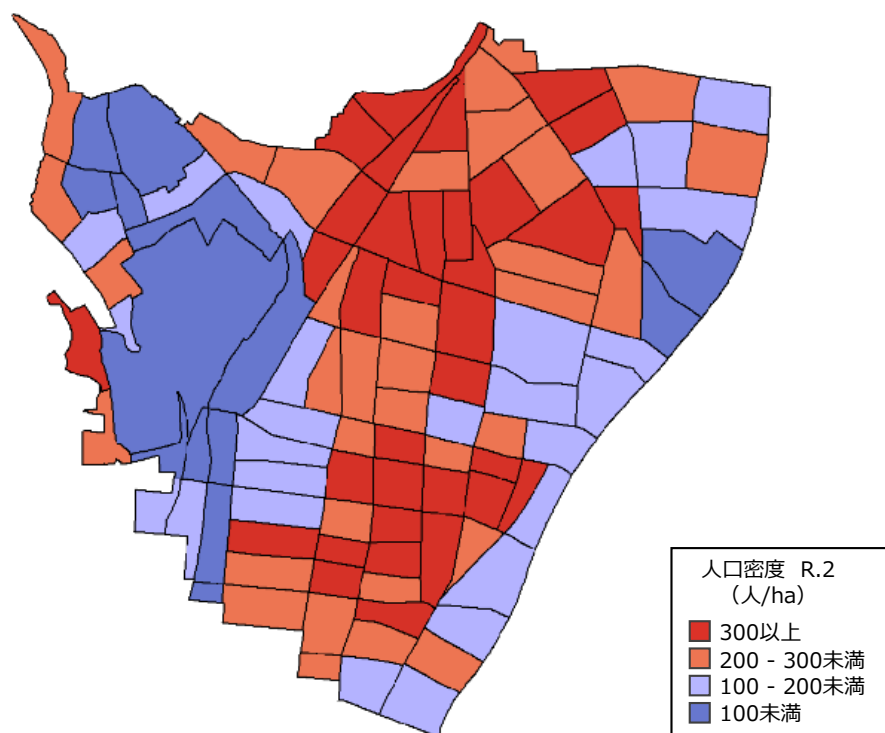


図 3-7 人口密度の分布(令和2年)(国勢調査)

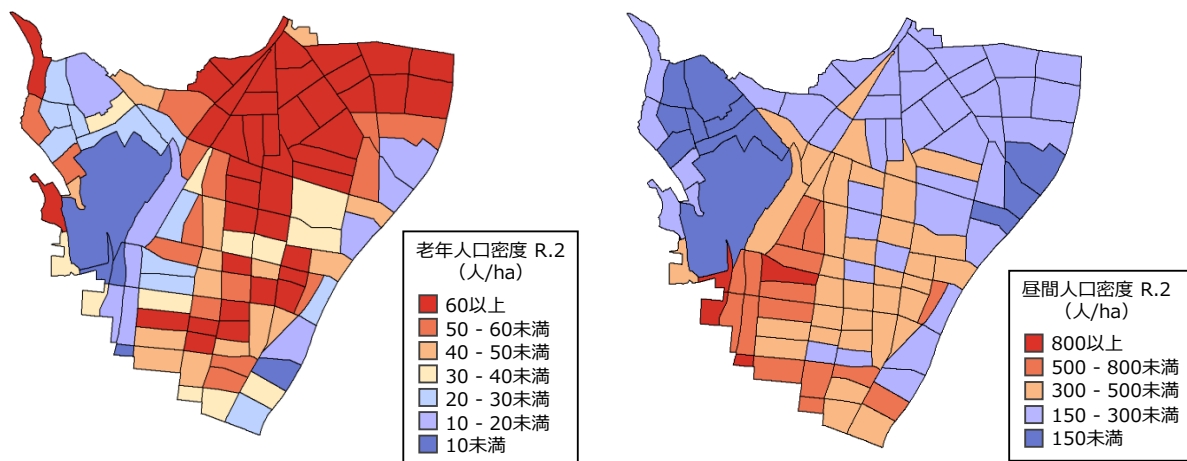
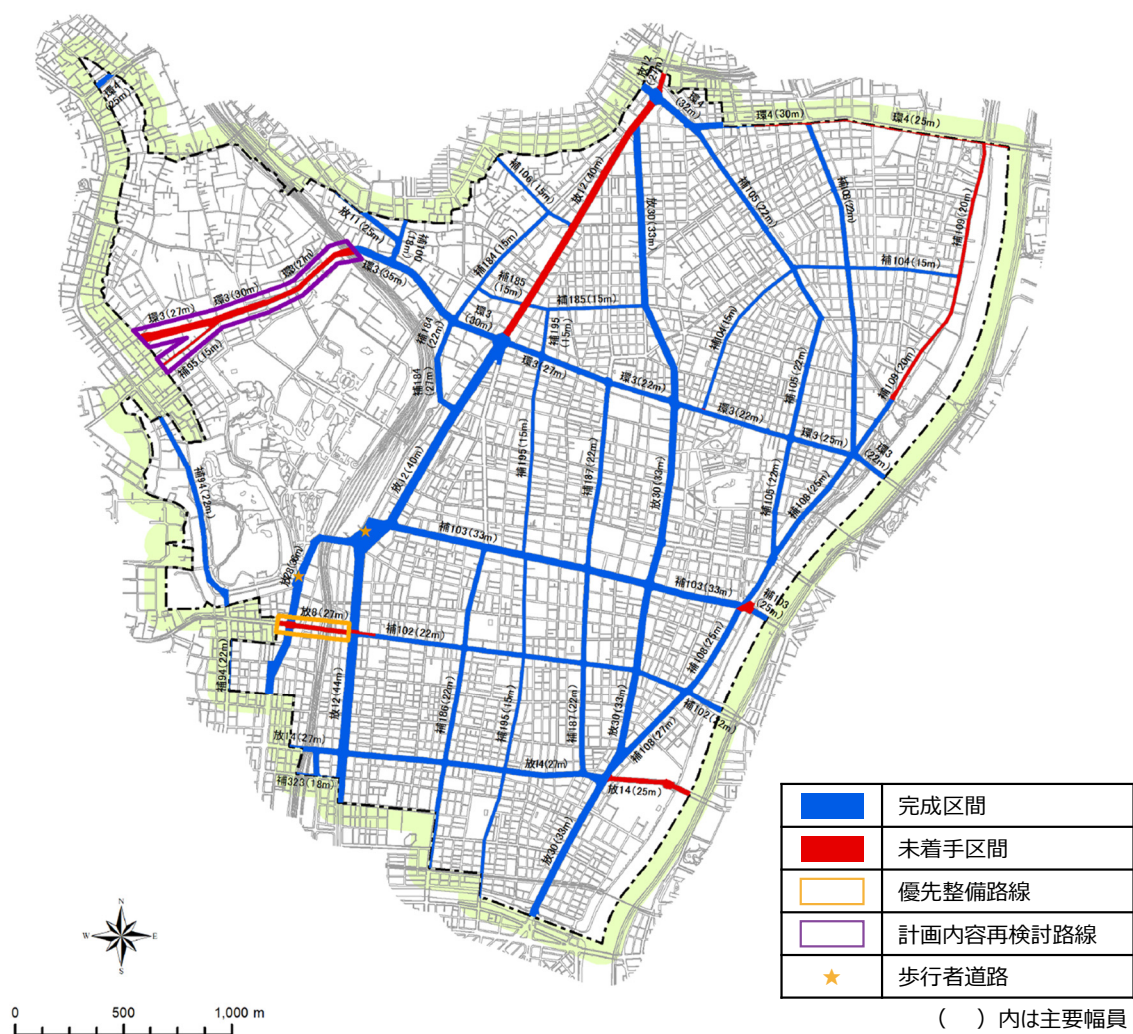


図 3-8 老年人口密度の分布(左)、昼間人口密度の分布(右)
 (令和2年)(国勢調査)

出典：台東区都市づくりのための基礎資料（令和6年3月）

区内の都市計画道路は、国管理 2 路線、都管理 14 路線、区管理 13 路線の計 29 路線です。



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 3-10 都市計画道路

(2) 公共交通網

1) 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。



各駅の数字は乗車人数 (人/日)

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 3-11 鉄道網図

2) 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 3-12 バス路線図

3) 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 3-13 鉄道・バス利用圏域

(3) ウォーカブルなまちづくり等の取組状況

台東区長期総合計画や都市計画マスタープラン等では「ウォーカブルなまちづくり」、「安全な歩行者空間の整備」等を掲げ、歩行者・自転車中心の空間整備を位置づけています。

②ウォーカブルなまちづくり※の推進

まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が多様な活動をする場へと改変する取り組みを推進するため、道路空間等を活用する社会実験及びICTを活用した効果検証等を実施するほか、建物1階の用途誘導や駐車場の適正配置など、居心地が良く歩きとなるまちなかづくりに取り組みます。

出典：台東区長期総合計画（令和5年3月）より作成

図 3-14 台東区長期総合計画における記載内容(抜粋)

(2) 歩いて暮らせる道路整備

①安全な歩行者空間の整備

- 生活道路は、歩道の設置、通過交通の抑制・速度低減に資する機能の導入により、安全で快適な歩行者・自転車中心の空間として整備する。

(略)

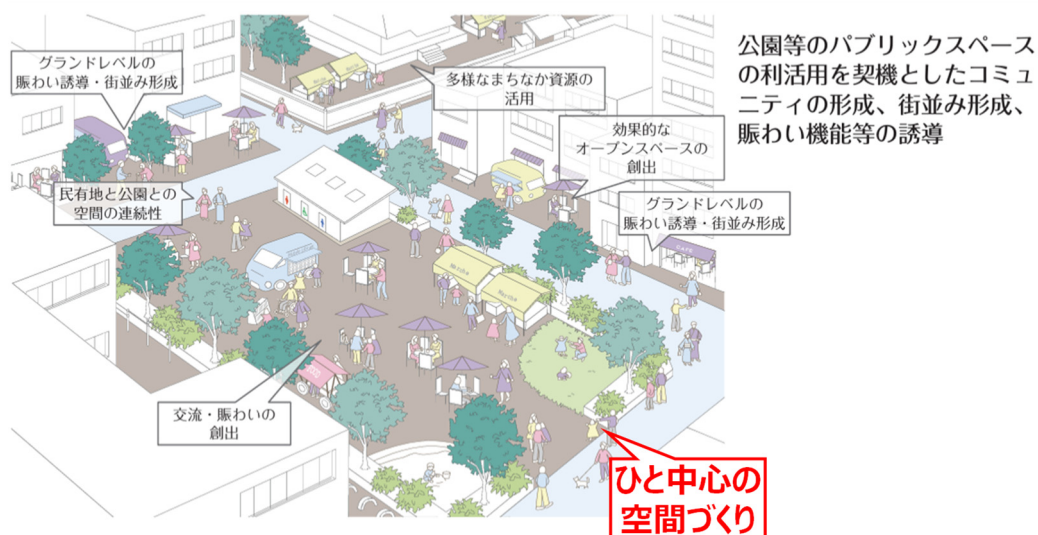
②歩行者ネットワークの充実

- 駅や公共施設などの拠点施設を結ぶ主要な道路は、歩行者空間の拡充などにより、ゆとりある歩行者ネットワークの充実に図る。

(略)

出典：台東区都市計画マスタープラン（平成31年3月）より作成

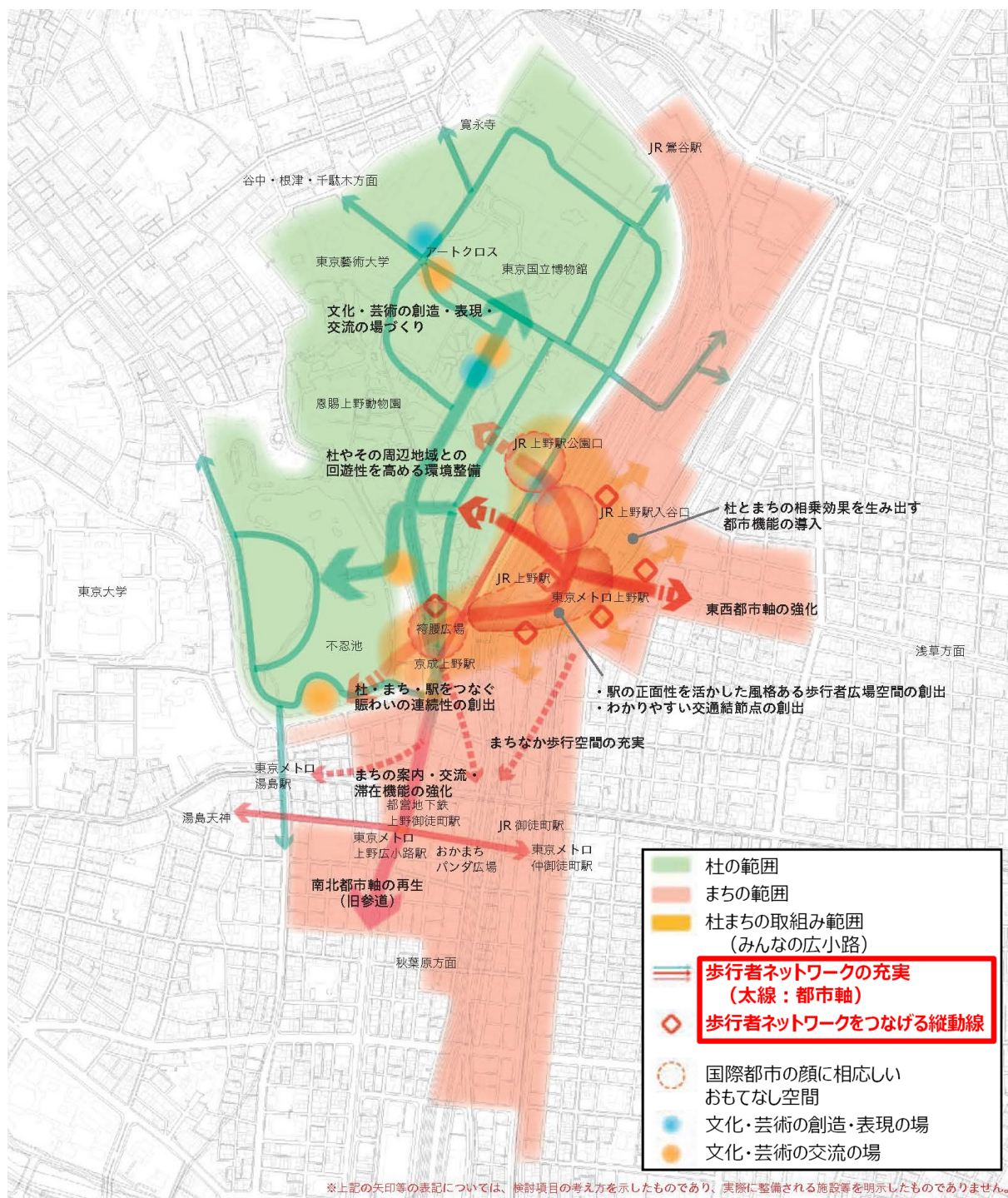
図 3-15 台東区都市計画マスタープランにおける記載内容(抜粋)



出典：台東区まちづくり誘導方針（令和5年3月）より作成

図 3-16 台東区まちづくり誘導方針における記載内容(抜粋)

上野地区まちづくりビジョンに掲げる将来像実現に向けて、ウォーカブルなまちづくりを推進しています。



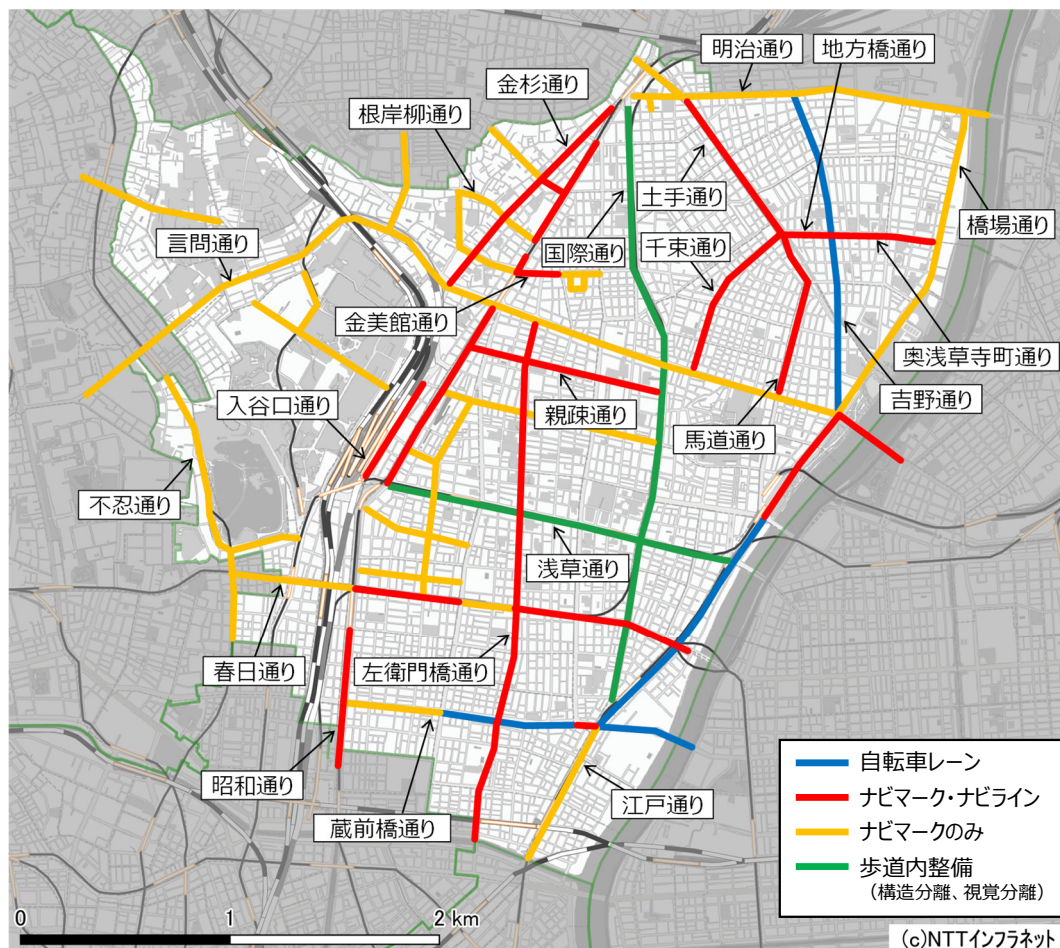
出典：台東区「上野地区まちづくりビジョン」（令和2年3月）より作成

図 3-17 上野地区まちづくりビジョン(抜粋)

(4) 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 3-18 自転車通行空間の整備状況(令和6年 12 月末現在)

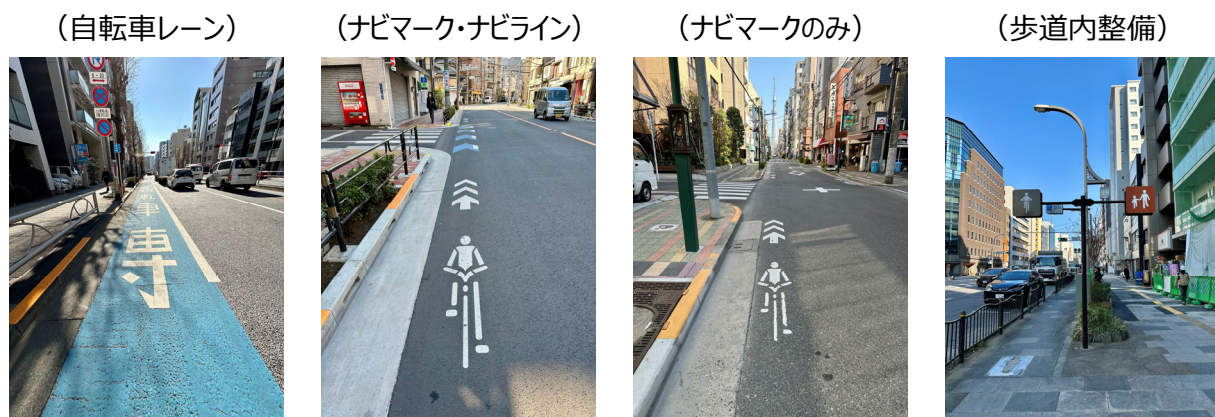
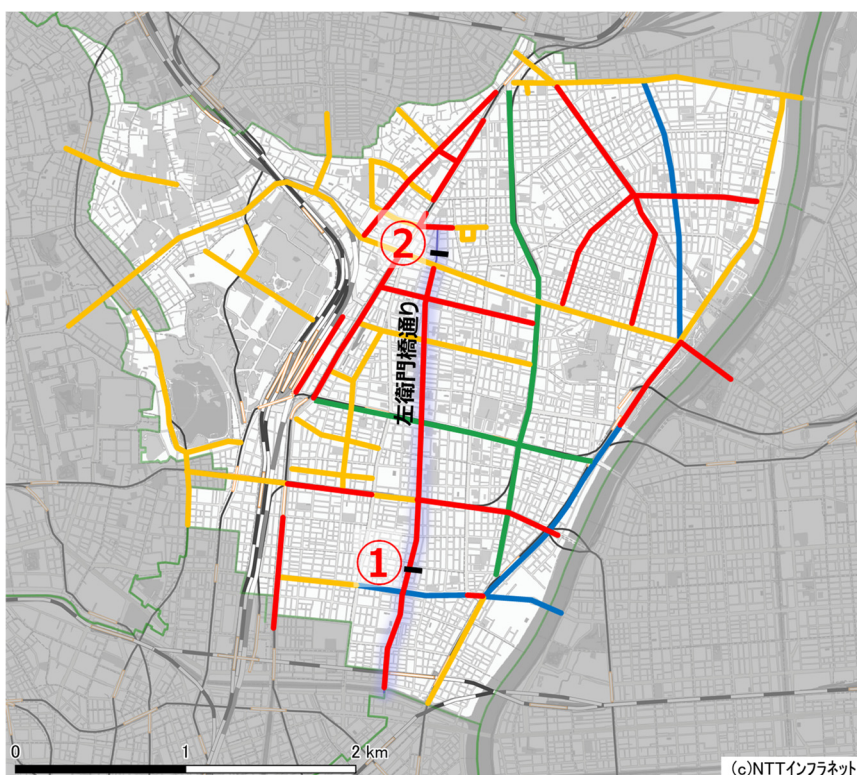


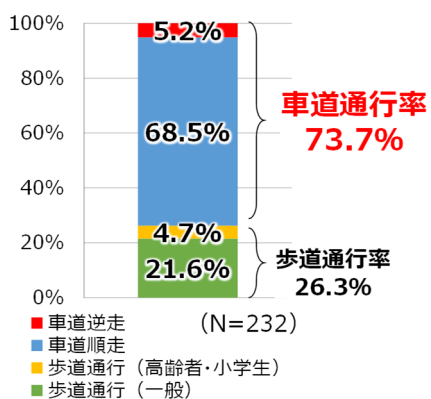
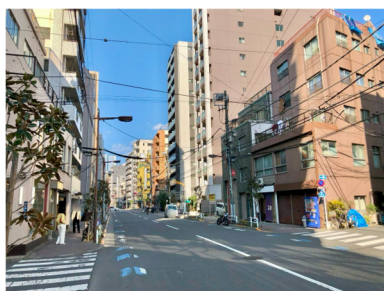
図 3-19 自転車通行空間の様子

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）

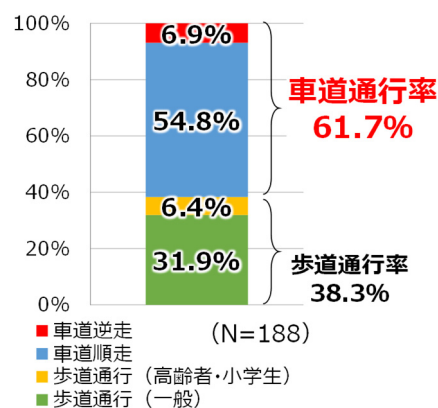


図 3-20 自転車通行空間の走行状況 調査結果

出典：台東区交通対策課

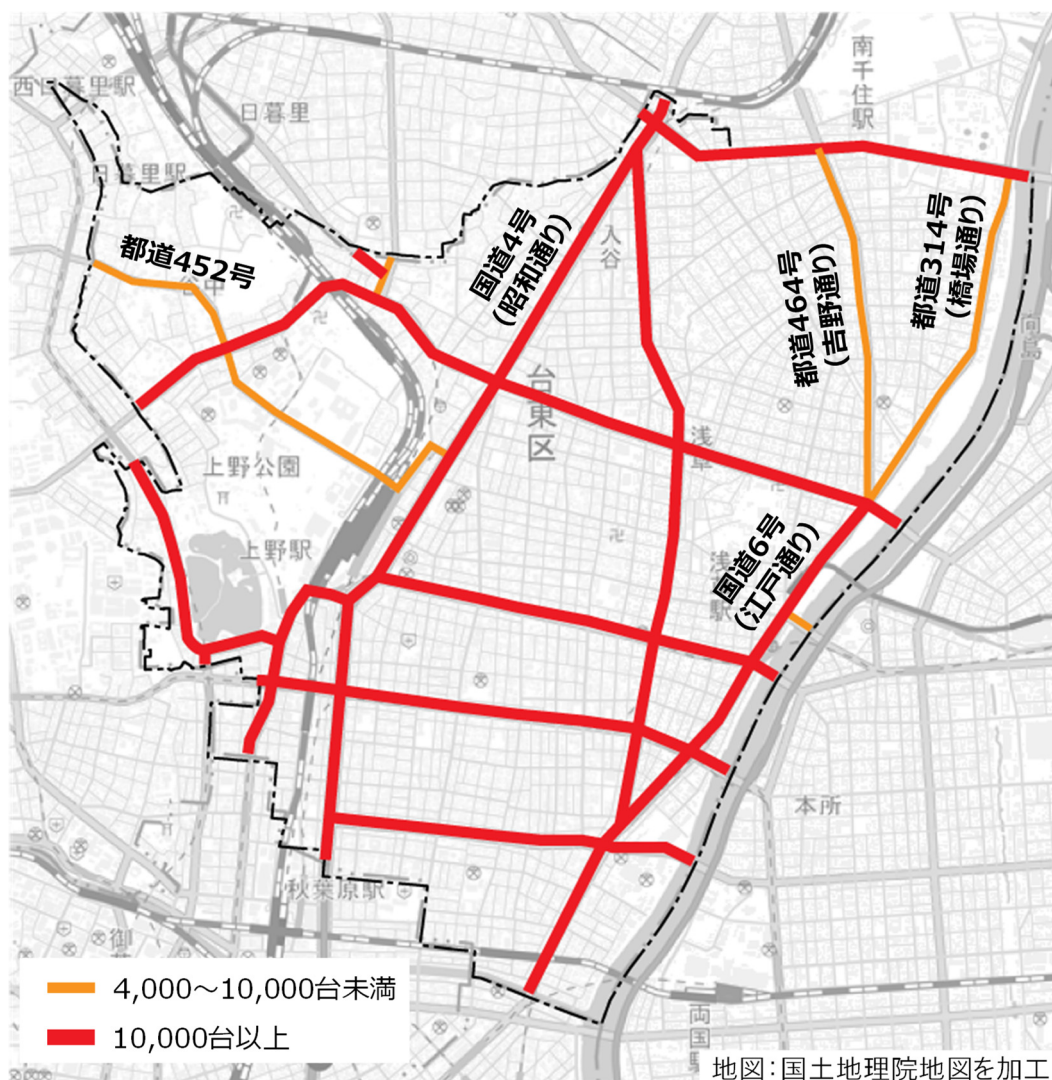
3-4 交通特性・移動特性

(1) 道路交通状況

1) 自動車類交通量

自動車類の24時間交通量では、国道、都道の主要な幹線道路で、10,000台以上です。

都道314号（橋場通り）、都道464号（吉野通り）、都道452号など一部の道路では4,000台～10,000台未満です。



出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より作成

図 3-21 自動車類の24時間交通量

2) 混雑度・渋滞

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）



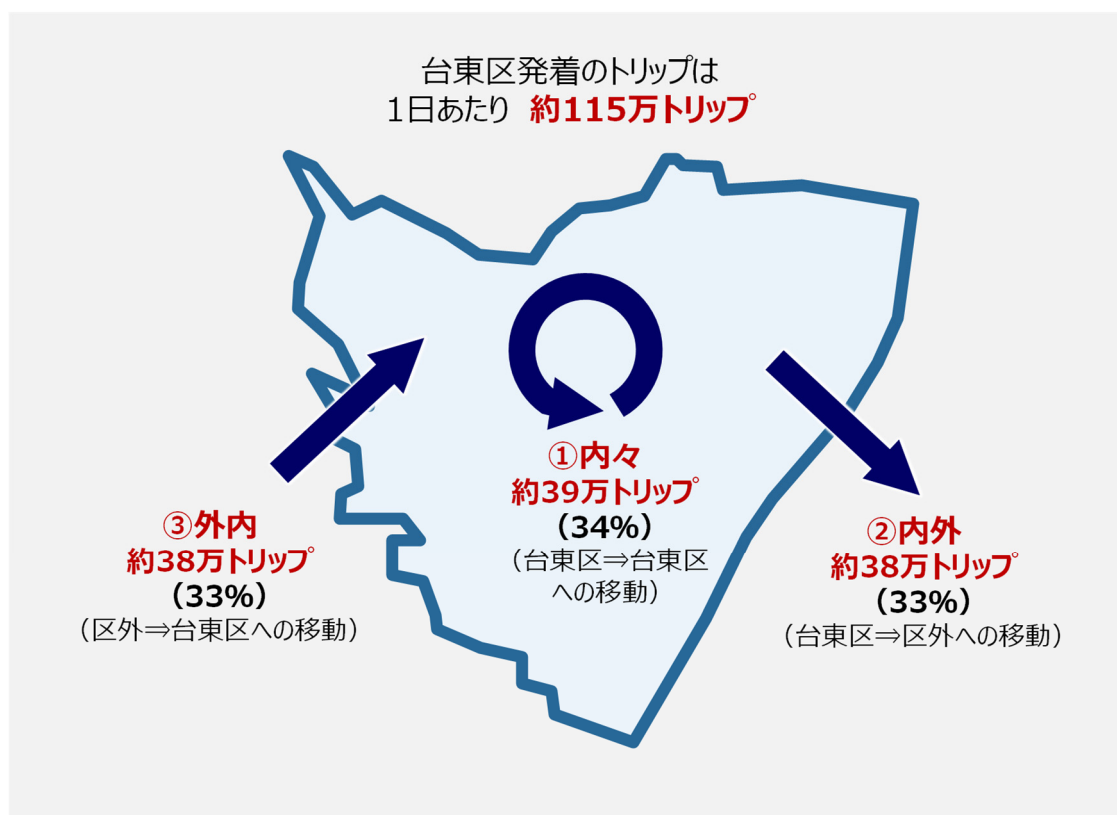
出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」可視化ツールより作成

図 3-22 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 3-23 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、代表する交通手段の割合である「代表交通手段分担率※」をみると、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。

年代別では、10代未満の自転車分担率が22.7%で最も高く、その他の年代（20代・80代以上を除く）は10%程度です。

※ 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。その優先順位は 鉄道＞バス＞自動車＞二輪車＞自転車＞徒歩となる。

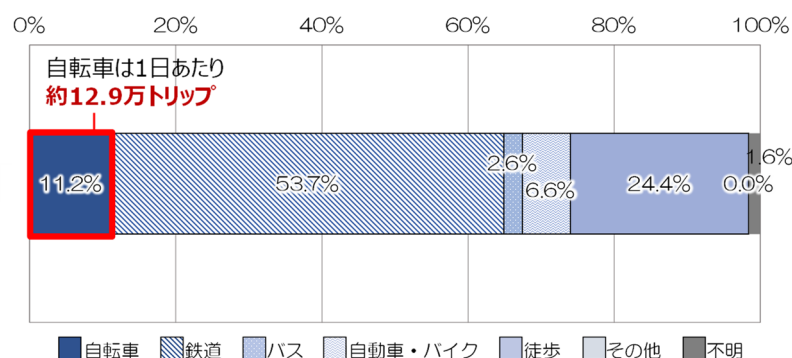


図 3-24 区の代表交通手段分担率(平成 30 年)

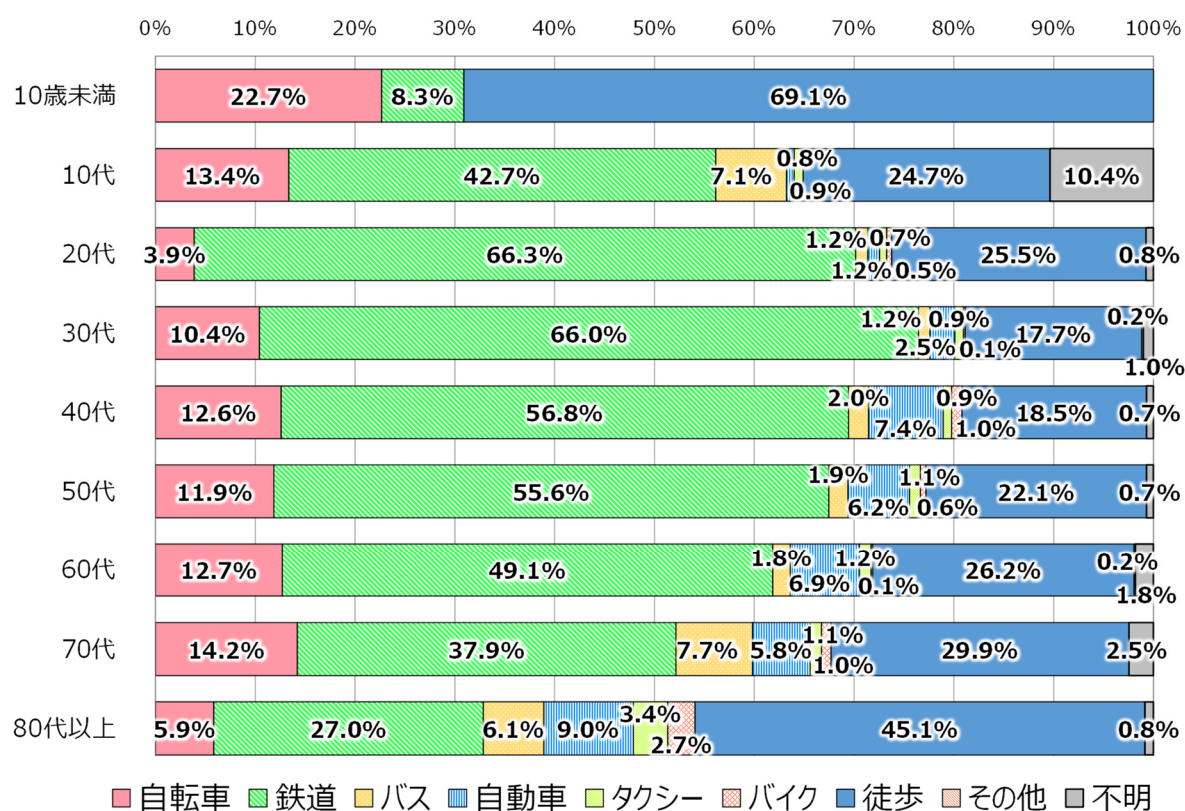


図 3-25 年代別の代表交通手段分担率(平成 30 年)

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

(4) 代表交通手段が自転車の移動

代表交通手段が自転車の移動は、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。また、代表交通手段が自転車の移動は、浅草の北側エリアで最も多い状況です。

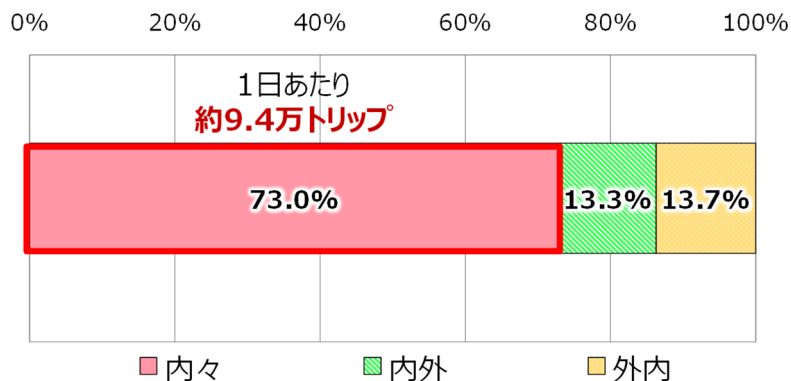
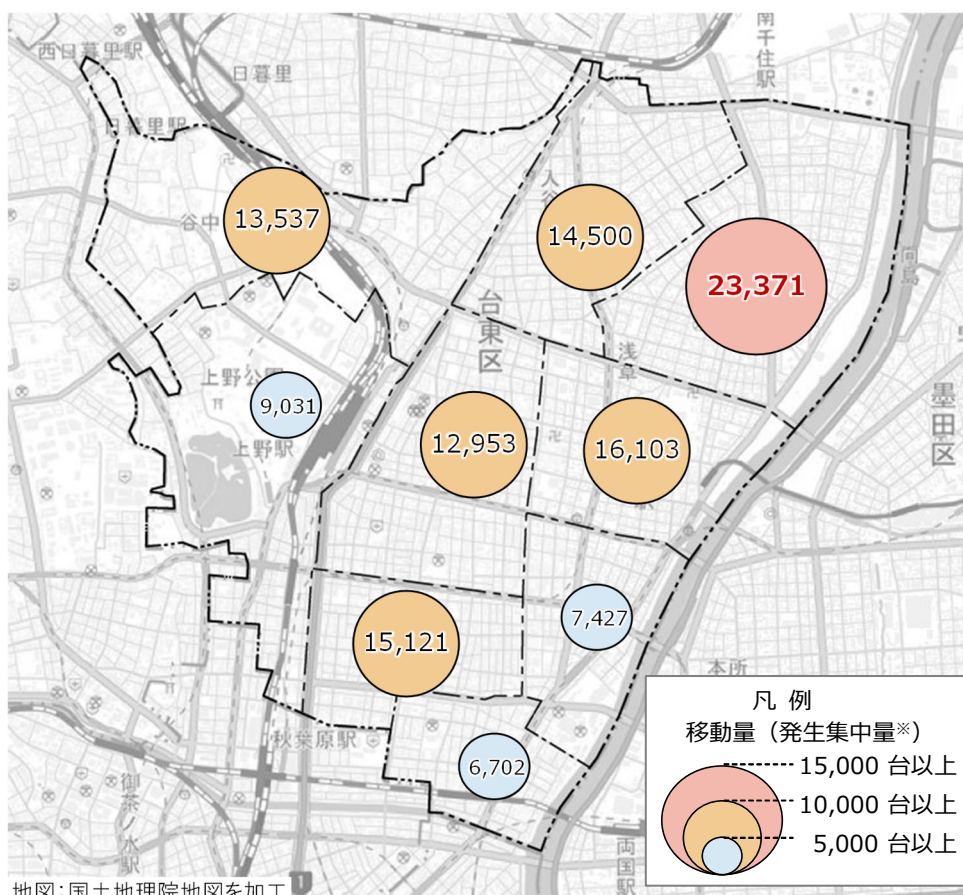


図 3-26 自転車代表交通手段の移動(平成 30 年)



地図: 国土地理院地図を加工

※発生集中量: ある地域を出発(発生)する移動(トリップ)と、ある地域に到着(集中)する移動(トリップ)を合計したもの。

図 3-27 自転車を代表交通手段とした移動量の分布(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

(5) 駅端末交通手段分担率

台東区を発着するトリップのうち、出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までの移動を表す「駅端末トリップ」は約 64.7 万トリップです。その交通手段の割合である「駅端末交通手段分担率」は、徒歩が 95.1%、自転車が 1.5%です。

駅別に自転車の利用状況をみると、浅草駅、上野駅、浅草橋駅、蔵前駅への自転車利用が多い状況です。

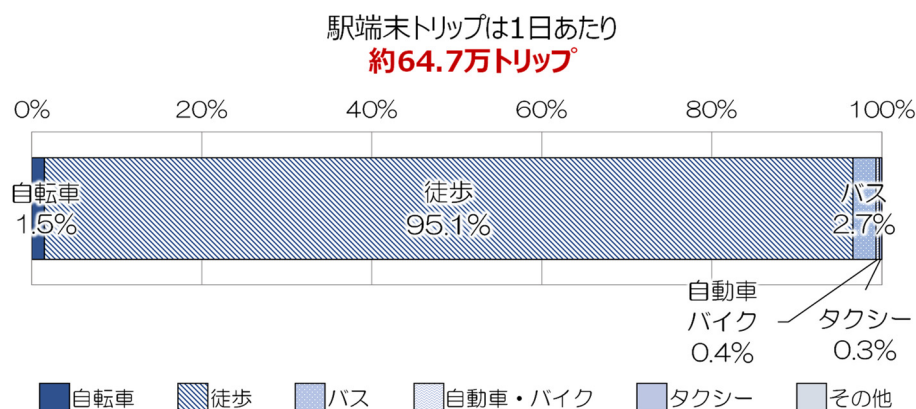


図 3-28 区の駅端末交通手段分担率(平成 30 年)

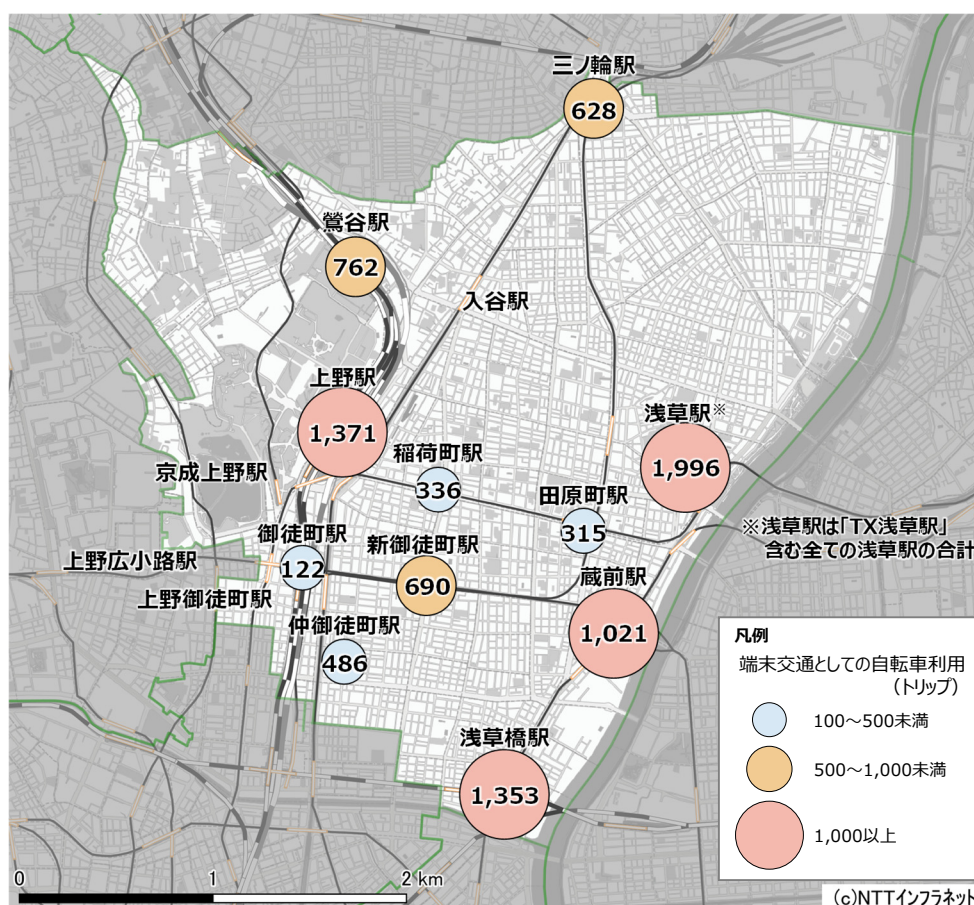
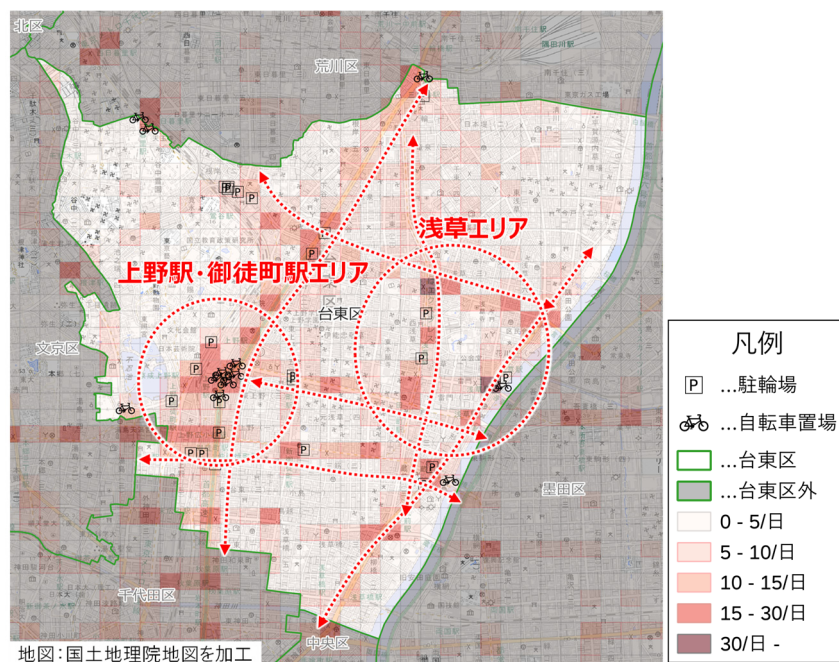


図 3-29 駅別の自転車による駅端末トリップ(平成 30 年)

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

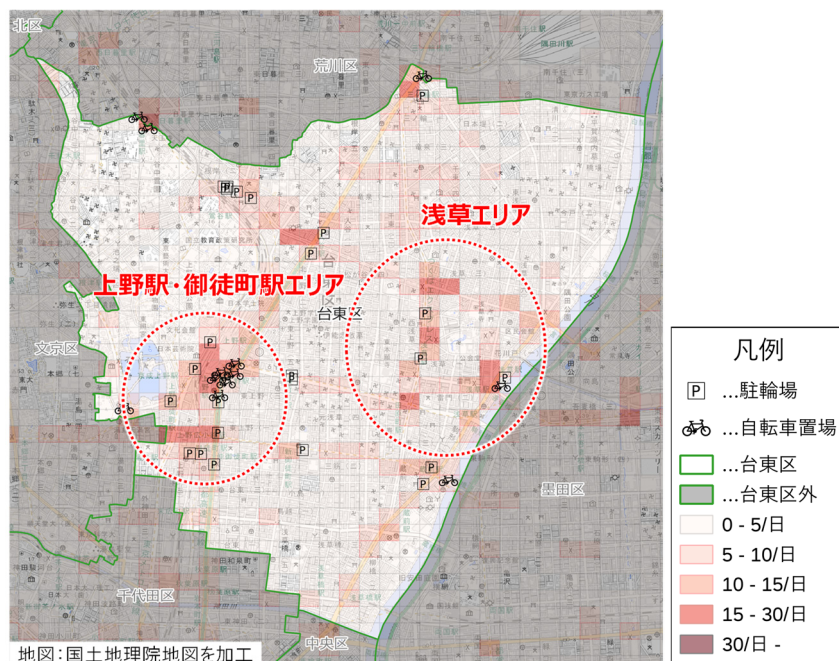
(6) 人流データからみる自転車の移動

平日・休日ともに、上野駅・御徒町駅エリアや浅草エリア、幹線道路沿いの利用が多い傾向が見られます。



出典：人流データ（令和5年10月9日(月)～13日(金)の5日間（昼間12時間）の日平均値）

図 3-30 平日に自転車利用の多いエリア



出典：人流データ（令和5年10月14日(土)～15日(日)の2日間（昼間12時間）の日平均値）

図 3-31 休日に自転車利用の多いエリア

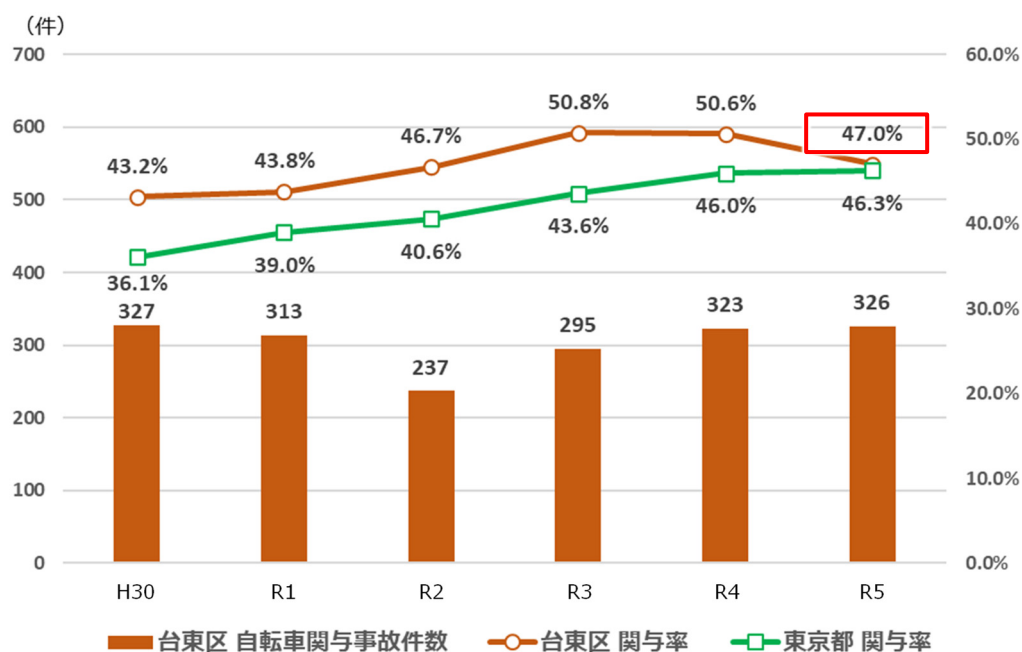
【使用している人流データと集計方法】

- ・株式会社ブログウォッチャー提供データ（データ取得の許諾を行った Android ユーザーの 5～15 分間隔の GPS データ）
- ・移動手段判定にて「自転車」と判定されたユーザーの移動ログを 125m メッシュ単位で集計

(7) 自転車関連事故

1) 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。

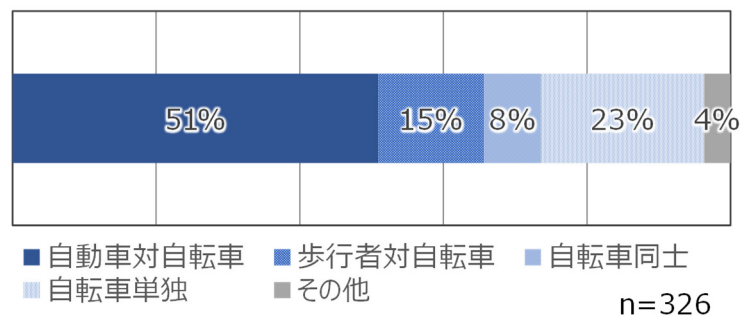


出典：警視庁、台東区交通対策課

図 3-32 自転車関連事故(発生件数)

2) 事故類型別

区内の自転車関連事故は自動車対自転車の事故が51%で最も多く、自転車単独の事故が23%、歩行者対自転車の事故が15%を占めています。



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」
(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html) より作成

図 3-33 区内の自転車関連事故の事故類型(令和5年)

発生場所別にみると、自転車関連事故全体の55%が交差点で発生しています。また、自動車対自転車および自転車同士の事故は交差点での発生が多く、歩行者対自転車および自転車単独の事故は単路部での発生が多い状況です。

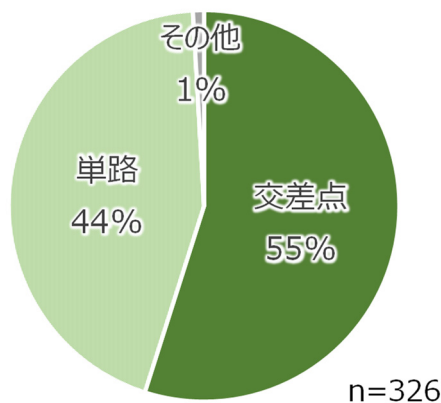


図 3-34 区内の自転車関連事故の発生場所(単路・交差点)(令和5年)

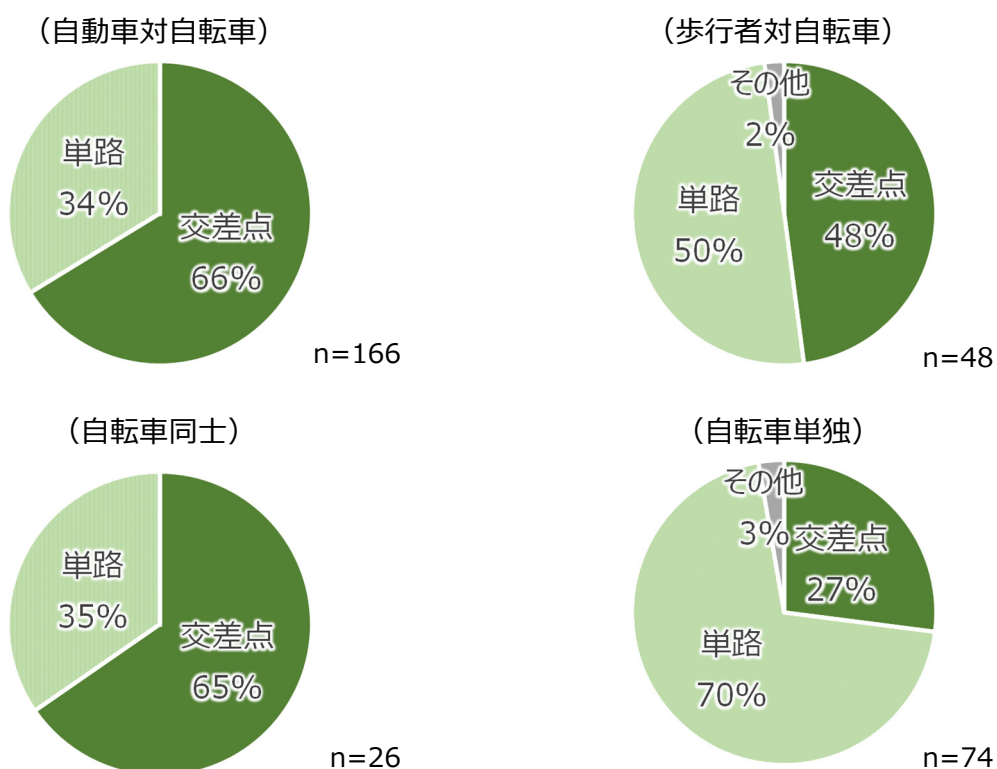


図 3-35 事故類型別の自転車関連事故の発生場所(単路・交差点)(令和5年)

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」
 (https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html) より作成

3) 年齢別、自転車の違反別

区内の自転車の年齢別の負傷者は、65歳以上が76人と最も多く、次に40歳代が48人となっています。
違反行為別の自転車関連事故は「交差点安全進行違反」が第一当事者※1、第二当事者※2を合わせて57件と最も多くなっています。また、自転車に違反がない状況での事故が78件発生しています。

※1 第一当事者：最初に事故に関与した者のうち過失の最も重い者（過失が同程度の場合には人身の損傷程度が最も軽い者）

※2 第二当事者：最初に事故に関与した者のうち過失がより軽い者（過失が同程度の場合には人身の損傷程度が重い者）

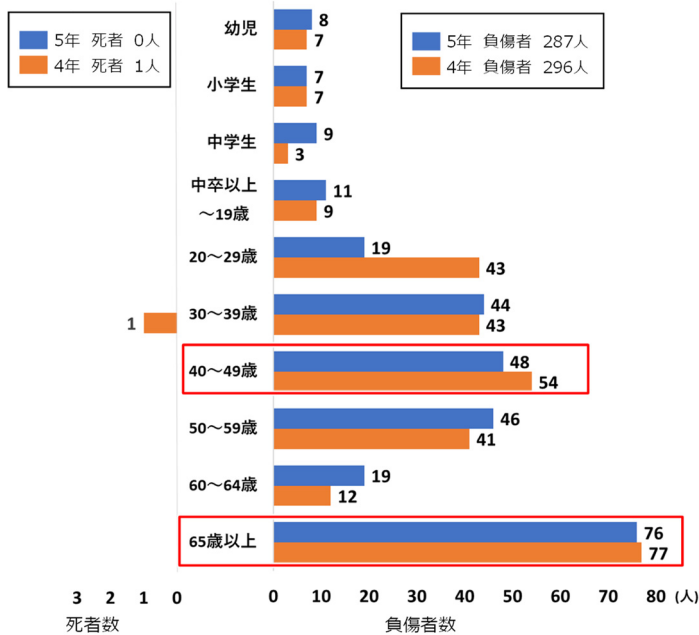


図 3-36 区内の自転車の年齢別死傷者数(令和5年)

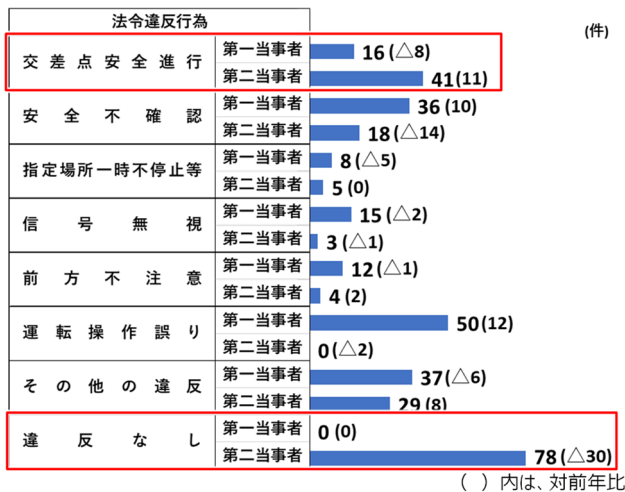


図 3-37 区内の違反行為別自転車関連事故数(令和5年)

出典：台東区「台東区の交通安全 ―令和5年の台東区内の交通事故と対策―（令和6年12月）」より作成

4) 発生地点・多発地点

自転車関連事故は、谷中地域以外で広く発生しています。そのうち、多発地点（3年間で3件以上の事故が発生）に着目すると、江戸通りや蔵前橋通りの交差点付近において3年間に6件以上の事故が複数箇所発生しています。

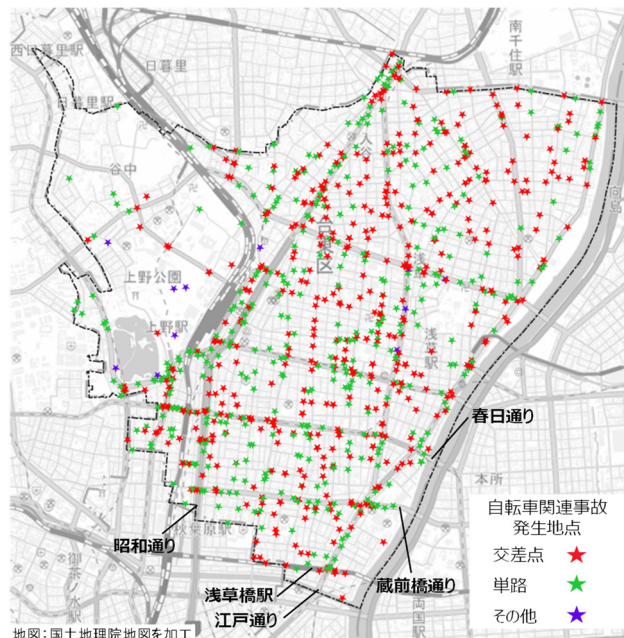


図 3-38 自転車関連事故の発生地点(令和3年～令和5年)

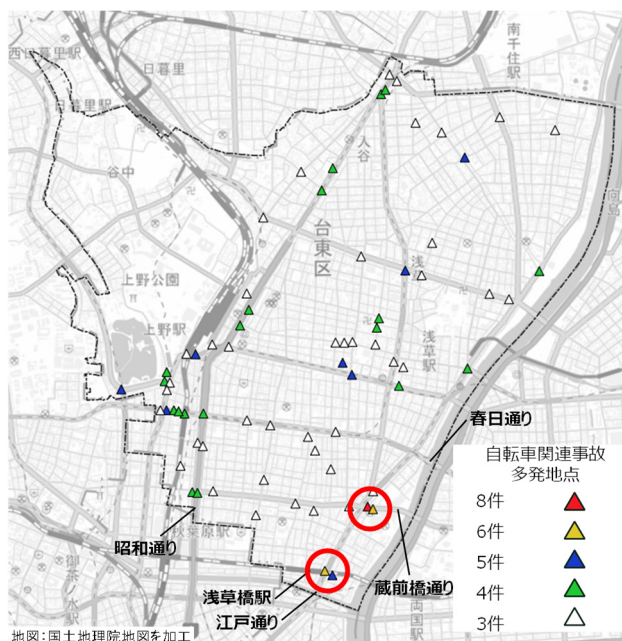


図 3-39 自転車関連事故の多発地点※(令和3年～令和5年)

※多発地点とは、半径 30m の範囲で、3年間に3件以上の事故が発生している箇所

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」
(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html) より作成

3-5 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。

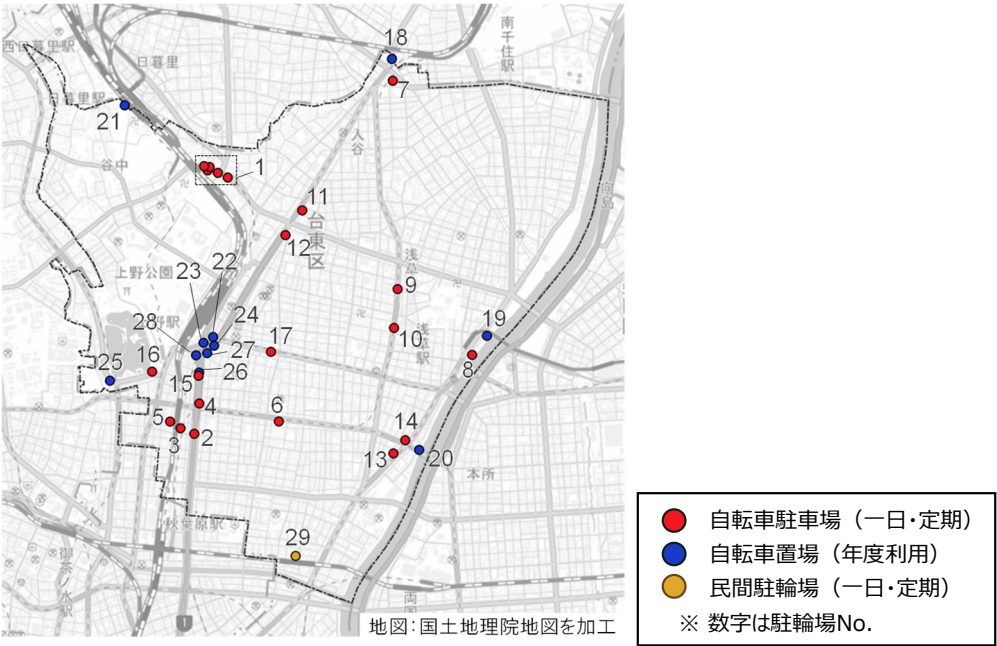


図 3-40 駐輪場の分布(令和5年)

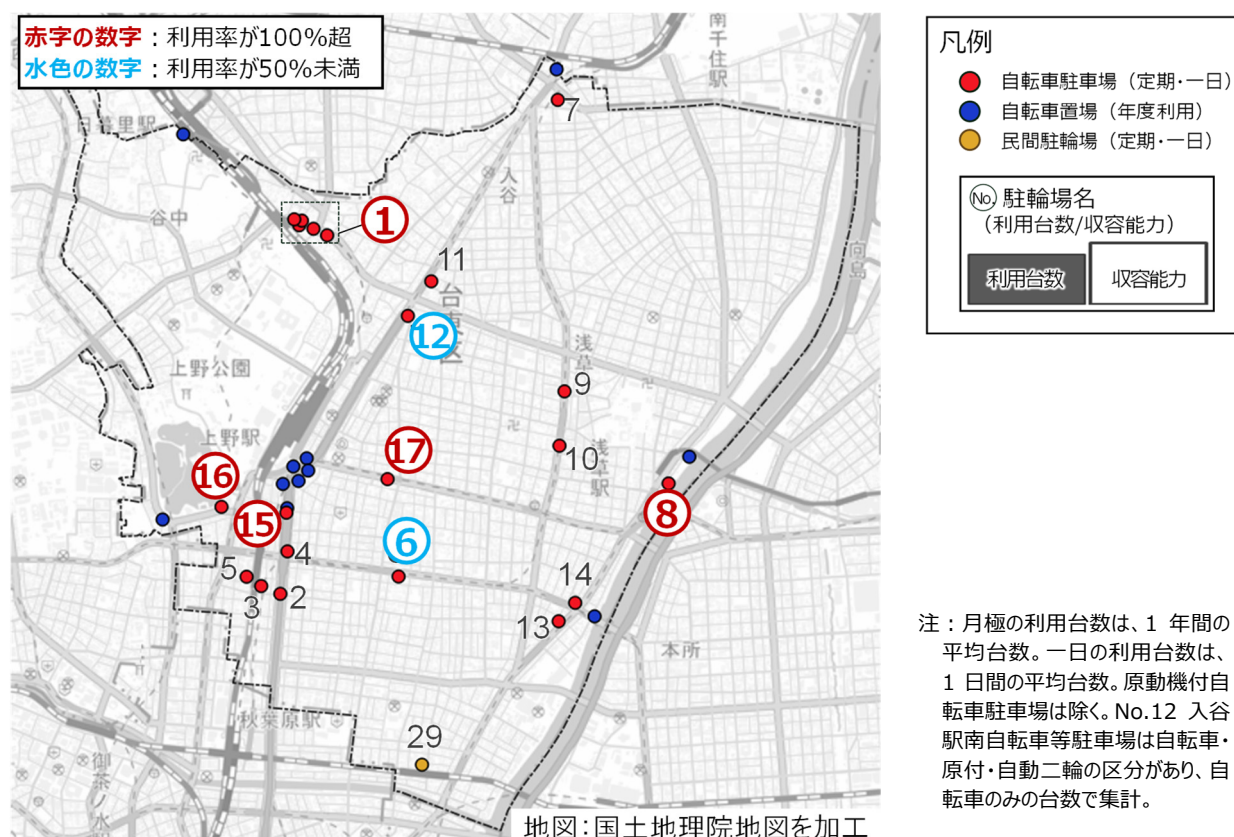
表 3-4 区内の駐輪場の一覧(令和5年)

<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	○		※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	蔵前自転車駐車場		○	<民間駐輪場（区と協定）>				
14	蔵前	駒形自転車駐車場		○	No	最寄り駅	名称	利用形態	
15	上野	上野駅南自転車駐車場	○					一日	定期
16	京成上野	不忍池自転車駐車場	○		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

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

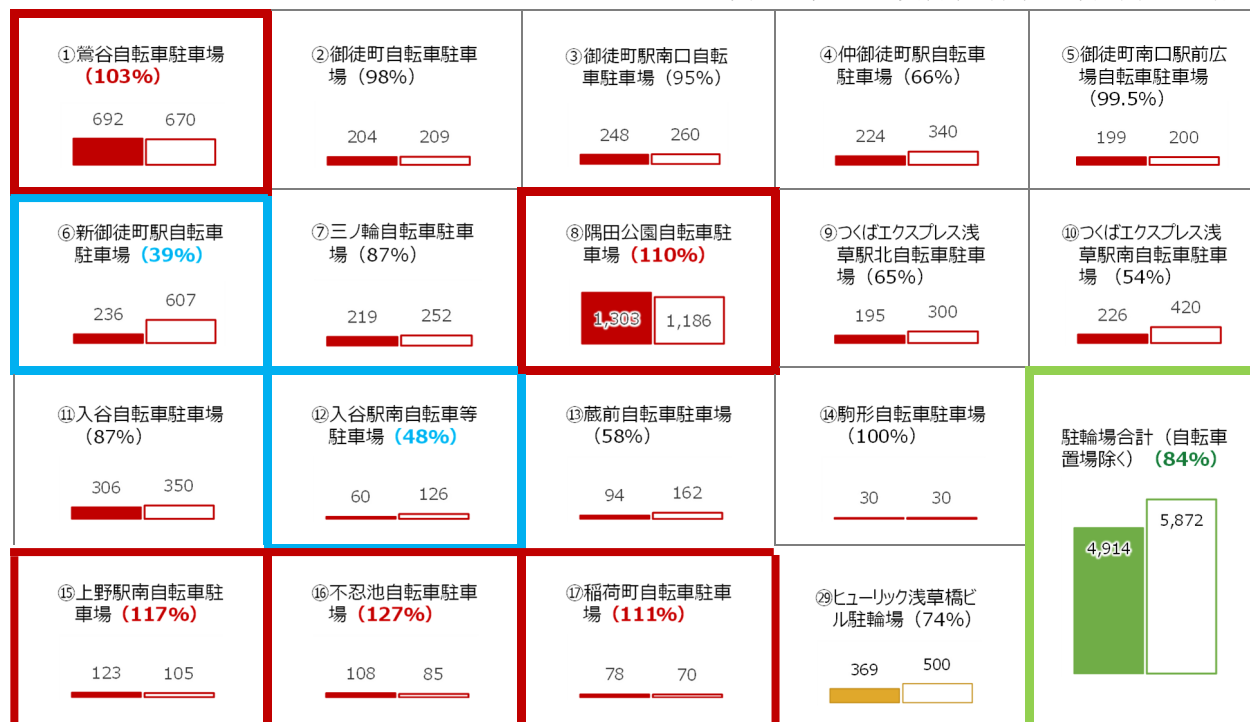
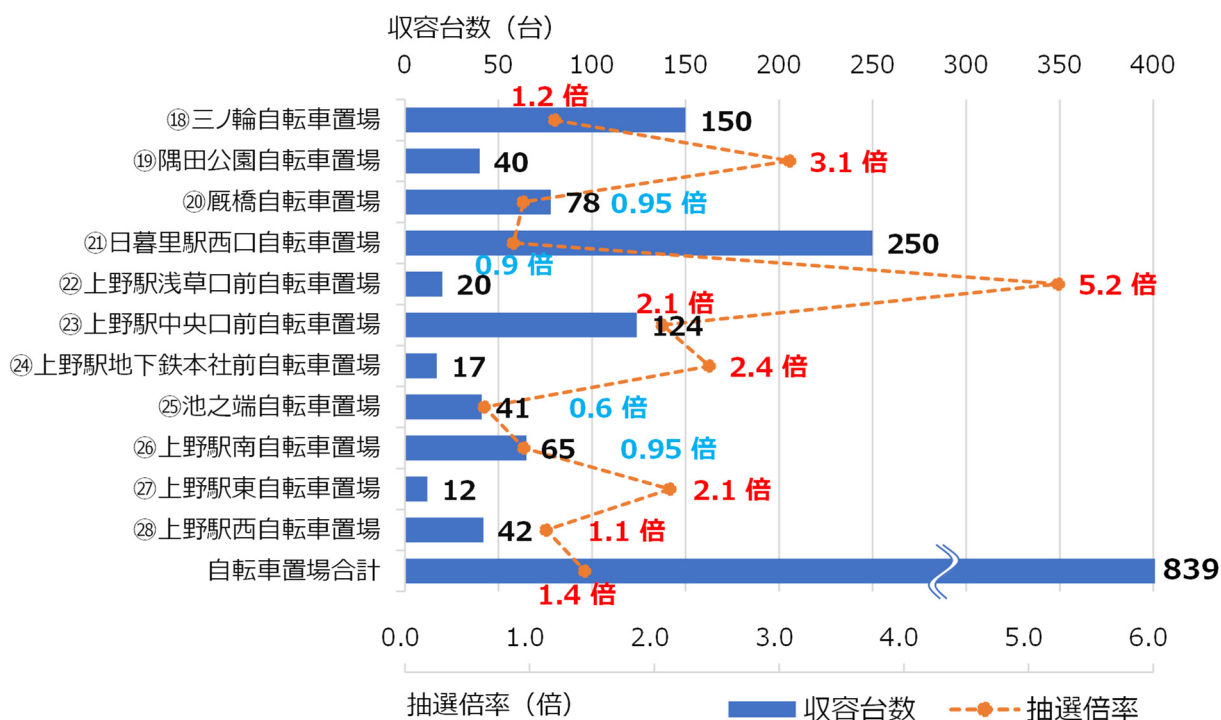
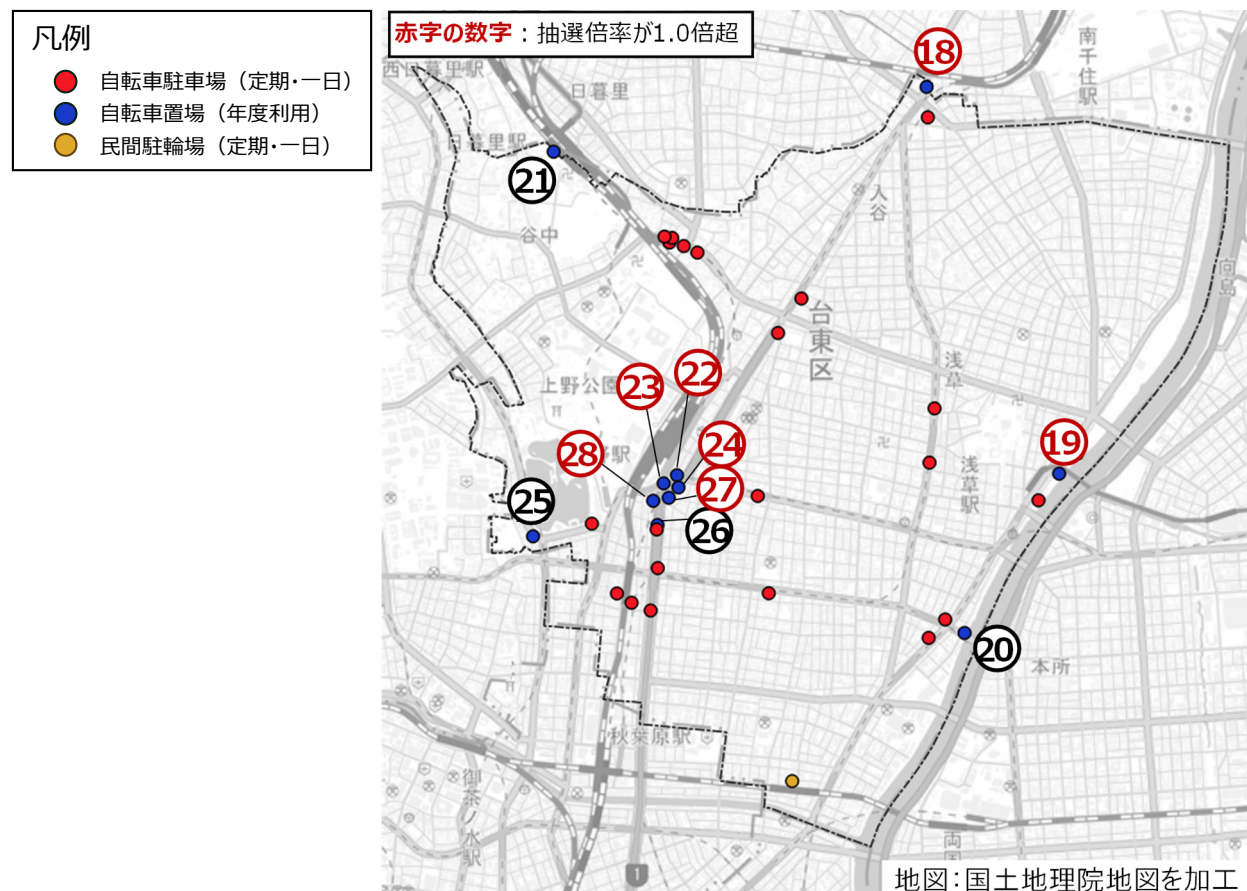


図 3-41 利用台数と収容能力（令和5年度）（自転車駐車場および民間駐輪場）

自転車置場の抽選倍率※は全体で 1.4 倍となっています。11 カ所中 7 箇所で抽選倍率が 1.0 倍を超えており、利用者の需要が高い状況です。

※抽選倍率：各自転車置場の募集台数を申込数で除した値



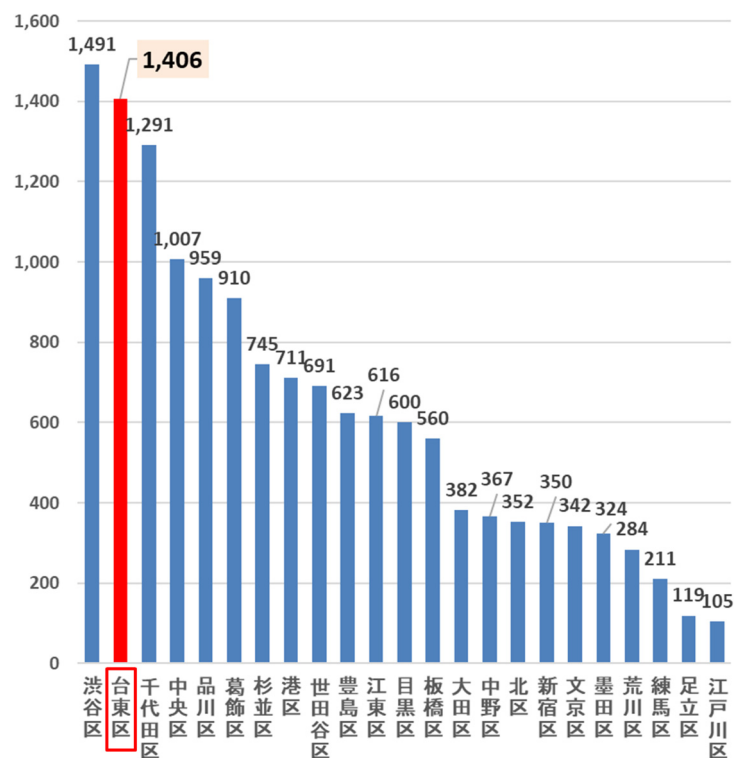
出典：台東区行政資料集（令和6年度版）、台東区交通対策課資料より作成

図 3-42 自転車置場の収容能力と抽選倍率（令和5年度）

(2) 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。

駅別ではつくばエクスプレス (TX) 浅草駅が最も多く、次いで御徒町・上野御徒町・上野広小路・仲御徒町駅、浅草駅の順に多くなっています。



(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)

図 3-43 放置自転車台数(23 区別)

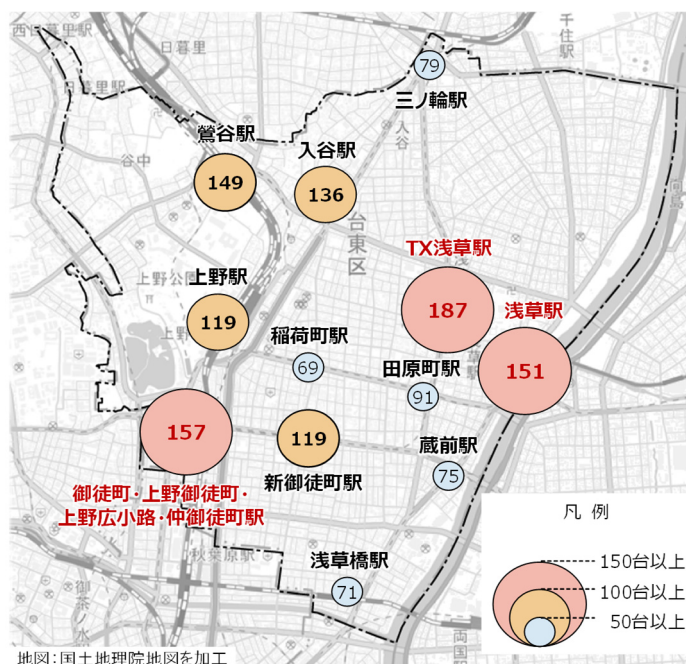


図 3-44 放置自転車台数(駅別)

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

3-6 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 3-5 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

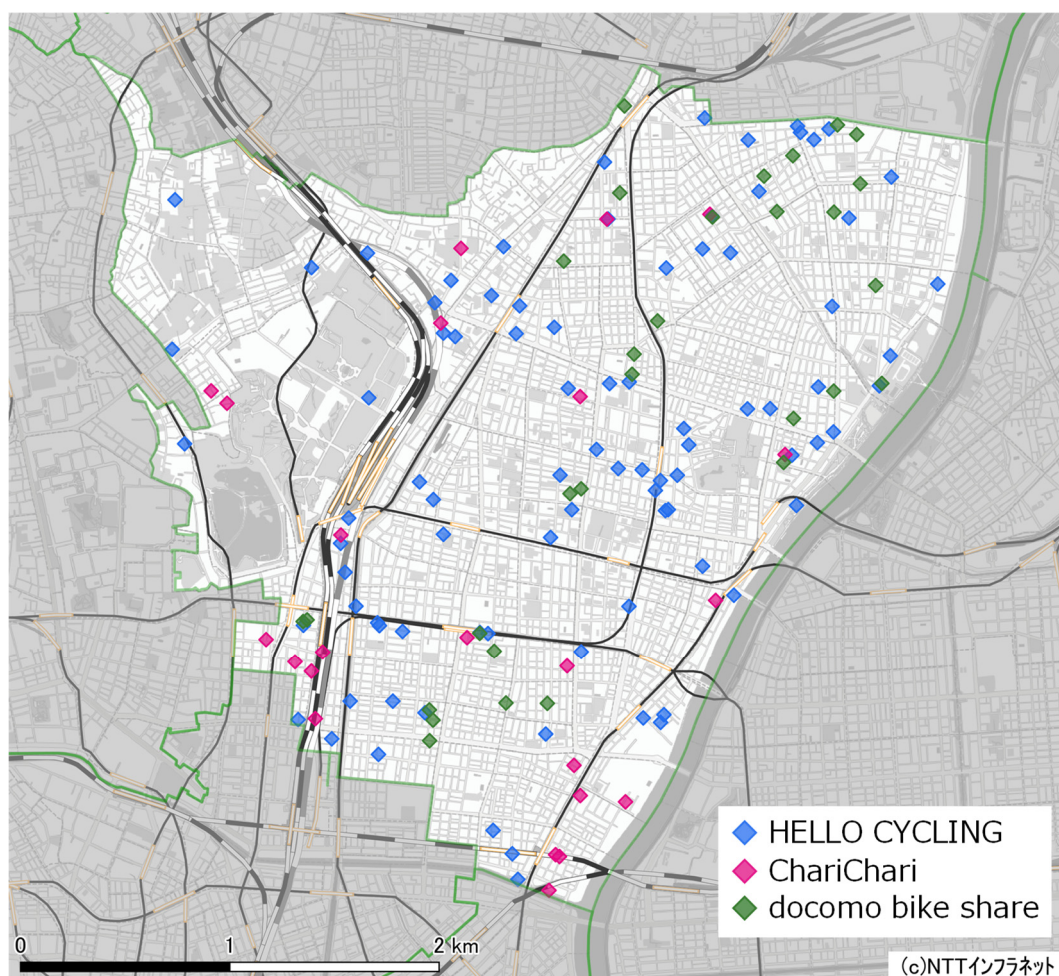
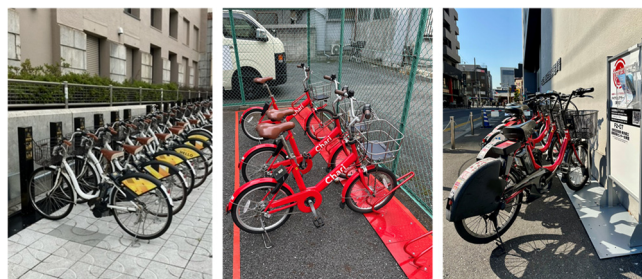


図 3-45 ポート位置(令和6年 12 月末時点)

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。

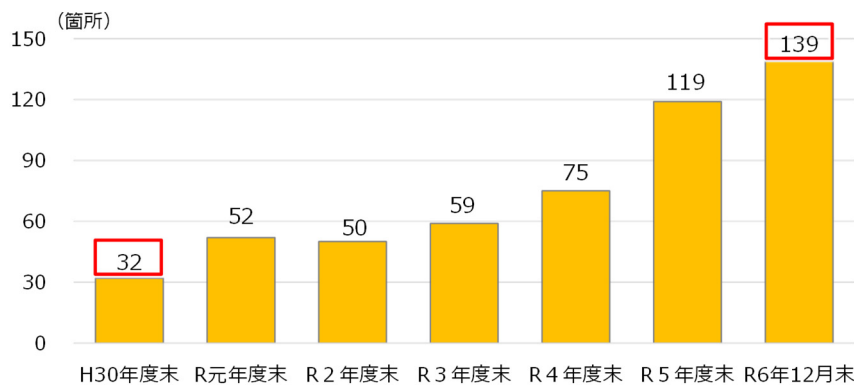


図 3-46 ポート数の推移(3事業者合計※)

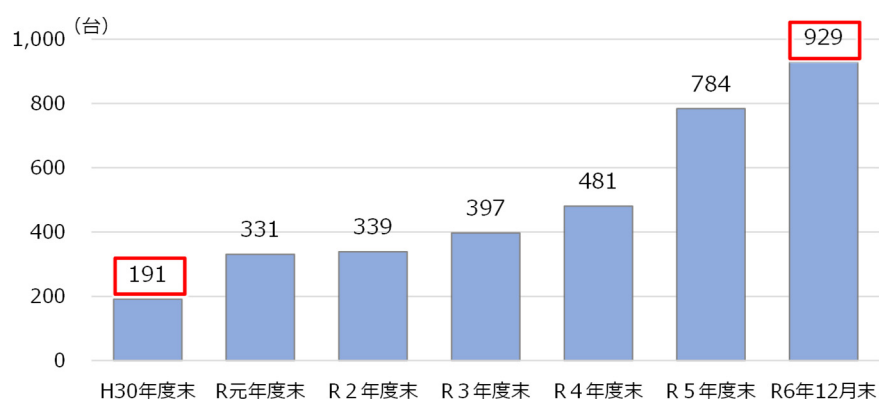


図 3-47 ラック台数の推移(3事業者合計※)

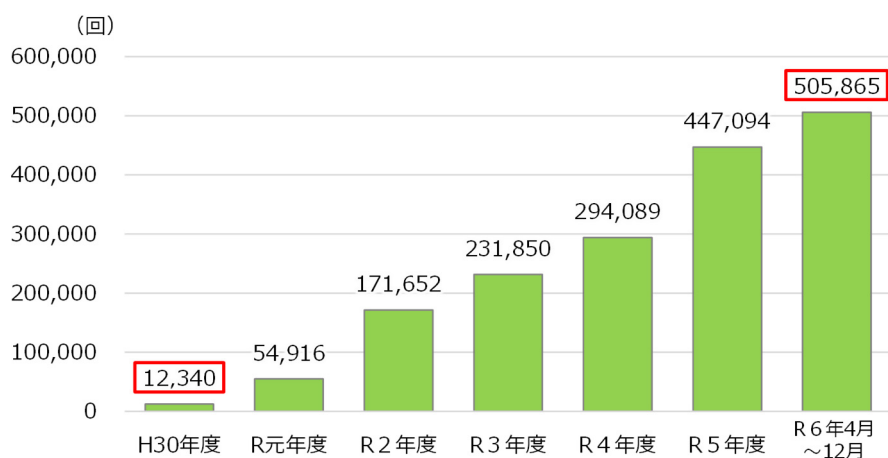
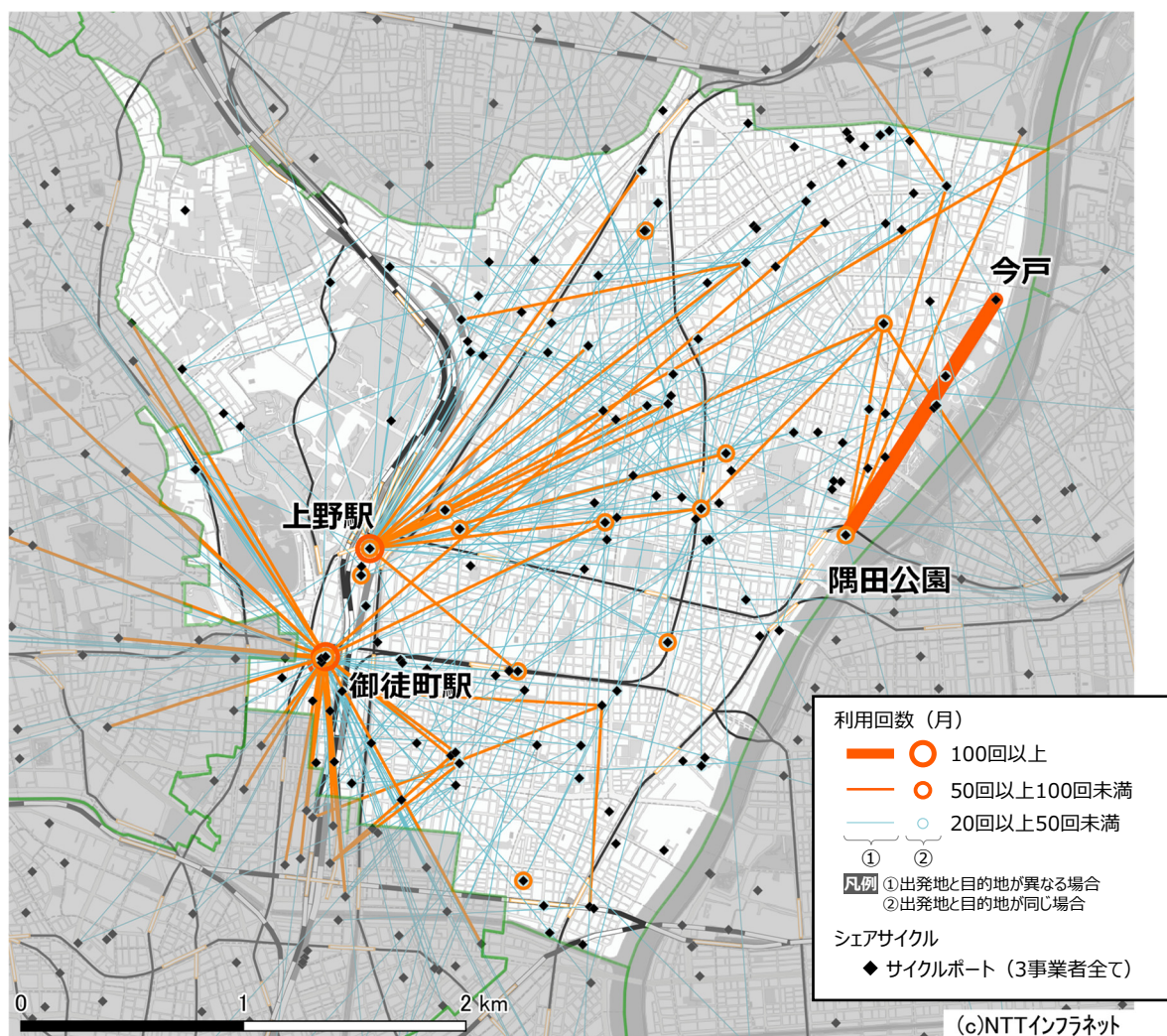


図 3-48 利用回数の推移(3事業者合計※)

※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

出典：各シェアサイクル事業者からの提供資料より作成

シェアサイクルの OD（出発地-目的地）をみると、上野駅および御徒町駅周辺のポートの発着が多くなっています。御徒町駅周辺には周辺区を含めて放射状の流動がみられます。一方、上野駅では上野駅から東部のポート間の流動が多くみられます。また、隅田公園～今戸間の利用が多くなっています。



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 3-49 シェアサイクルの OD（令和6年 12 月の 1 カ月間における利用状況）