



# 葛飾区 自転車活用推進計画

令和4(2022)年度～令和13(2031)年度

健康に  
観光に  
環境に



令和4年2月  
葛飾区

## はじめに

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用できる身近で便利な乗り物です。本区は、坂が少なく平坦な土地であることから、多くの区民が通勤・通学や買い物等に自転車を利用しており、東京 23 区で最も自転車の利用割合が高く、鉄道やバスの公共交通機関と合わせて重要な交通手段の一つとなっています。

これまで本区では、昭和 57 年に施行した「葛飾区自転車の安全利用及び駐車秩序に関する条例」により、自転車の安全な利用の啓発、鉄道駅周辺を中心とした放置自転車対策の推進、自転車駐車場の整備促進等、安全で快適なまちづくりの実現に向けた取組を進めてきました。

一方、地球温暖化の進行に伴う脱炭素社会に向けた取組の活性化や少子高齢化の進展による健康志向の高まり、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化等、本区を取り巻く社会情勢は大きく変化しております。

このような状況を踏まえ、環境負荷が少なく健康に良い自転車を、より快適に安全・安心して利用できる環境を構築していくため、「人にも環境にもやさしい自転車を生かしたまちづくり」を基本理念とし、4つの基本目標を定めた「葛飾区自転車活用推進計画」を策定いたしました。

この計画では、歩行者、自転車が通行しやすい道路の整備、官民連携による自転車駐車場の整備、いつでもどこでも自転車を利用できるシェアサイクルの導入等を進めていくとともに、地元町会、関係機関、関係団体と協力しながら、交通ルール・マナーの普及啓発を強化する等、ハード・ソフト両面からの取組みを掲げ、誰もが住みやすく、訪れてよかったと感じる葛飾のまちづくりを進めてまいります。

最後になりましたが、葛飾区自転車活用推進計画の策定に当たり、区議会をはじめ、ご検討いただきました葛飾区自転車活用推進計画策定検討委員会の委員の皆様、また、貴重なご意見をお寄せいただきました区民の皆様に厚く御礼申し上げます。

この計画に基づき、区民、関係機関、関係団体の皆様との協働により、本区が目指す自転車利用環境の実現に向けて、鋭意取り組んでまいります。

令和 4（2022）年 2 月

葛飾区長 青木克徳



# 目次

---

<b>第1章 計画策定の趣旨</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画策定の背景と目的 .....	2
1.2 計画の位置付け .....	3
1.3 計画の基本理念 .....	8
1.4 計画の期間 .....	8
1.5 計画の対象区域 .....	8
<b>第2章 自転車利用の現状と課題</b> .....	<b>9</b>
2.1 自転車の特性 .....	10
2.2 葛飾区の地域特性 .....	18
2.3 葛飾区の自転車利用の現状 .....	24
2.4 現状と課題のとりまとめ .....	47
<b>第3章 計画の目標</b> .....	<b>49</b>
3.1 計画の基本的な考え方 .....	50
3.2 計画の基本目標 .....	50
3.3 重点的に取り組む施策 .....	52
<b>第4章 施策の展開</b> .....	<b>53</b>
4.1 施策の体系 .....	54
4.2 施策の内容 .....	56
<b>第5章 計画の推進</b> .....	<b>83</b>
5.1 計画指標の設定 .....	84
5.2 推進体制 .....	84
5.3 進捗管理 .....	85
<b>参考資料</b> .....	<b>87</b>

別冊 葛飾区自転車ネットワーク計画



第1章 計画策定の趣旨	第2章 自転車利用の現状と課題	第3章 計画の目標	第4章 施策の展開	第5章 計画の推進
----------------	--------------------	--------------	--------------	--------------

# 第1章 計画策定の趣旨

---



## 1.1 計画策定の背景と目的

本区は坂が少なく平坦な地形であることから日常的に自転車を利用しやすく、また、江戸川や荒川、中川等多くの河川が流れており、サイクリングに適した地域資源にも恵まれているため、多くの区民が自転車を利用しています。

一方、区内における交通事故の発生件数は減少傾向にあるものの、発生件数に占める自転車事故の割合は東京都平均より高い状況となっており、自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの向上が求められています。また、通勤や買い物等、自転車利用者が集中する駅周辺の道路上における放置自転車は大きく減少しているものの、依然として違法駐輪が後を絶たず、放置自転車台数が増加している駅もあります。

このような中、国では、自転車の活用による環境負荷の低減や国民の健康増進等を図るため、交通安全の確保を図りつつ、自転車利用を増進し、自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行されました。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が続く中、自転車は人混みを避けて移動できる交通手段として注目を集め、その利用価値が高まっているところです。

このような背景を踏まえ、本計画は、自転車活用推進法に基づき、本区の実情に応じた自転車活用の推進に関する施策等を定めるものです。自転車利用に適した地域特性を生かしつつ、区民や来訪者の誰もが自転車を快適に、そして安全・安心して利用できる環境の構築を目指し、ハードとソフトの両面から、総合的かつ計画的に自転車活用の施策を推進することを目的とします。

## 1.2 計画の位置付け

### (1) 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）第11条に基づき、葛飾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た計画です。

計画の策定に当たっては、国や東京都の自転車活用推進計画を勘案しつつ、本区の上位計画である「葛飾区基本構想」、「葛飾区基本計画」及び「葛飾区都市計画マスタープラン」に準拠し、その他関連する計画等と整合を図ります。

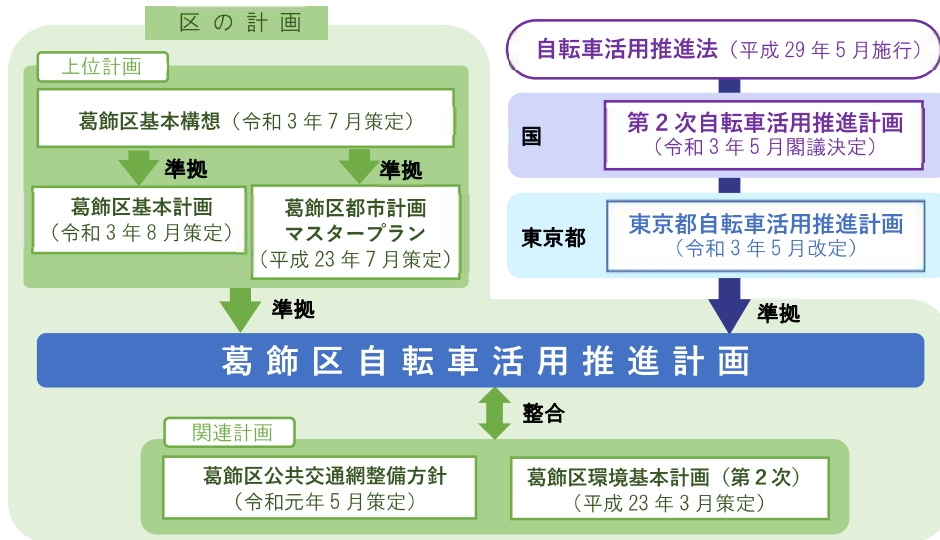


図 葛飾区自転車活用推進計画の位置付け

### (2) 関連計画等の概要

#### 自転車活用推進法（平成29年5月施行）

概要

極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

#### 第2次自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）

概要

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ふ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、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もの。

#### 東京都自転車活用推進計画（令和3年5月改定）

概要

自転車活用推進法（平成二十八年法律第百十三号）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もの。

葛飾区基本構想（令和3年7月策定）

概要	<p>本区の置かれている自然的、歴史的、社会的な諸条件を考慮し、長期的展望に立って将来における望ましい姿を描き、それを実現するための基本的な方向を示すもの。</p>
自転車に関する施策	<p>基本的な方向性1 いつまでもいきいきと幸せに暮らせる、安全・安心なまち                  (1) いつまでも安全に暮らし続けられるまち                  自転車や歩行者の交通環境の整備や交通安全に対する意識の醸成を図り、子どもから高齢者まで誰もが事故なく安全に生活できるまちをつくります。</p>

葛飾区基本計画（令和3年8月策定）

概要	<p>葛飾区基本構想に掲げる将来像等を実現するための基礎となる総合計画。各施策を体系的に示し、区全体の目標や方向を具体化したものとして、実施計画や分野別の個別事業計画の指針となるもの。また、区民、事業者等の様々な主体と区が協働して着実にこれからの葛飾区を築いていくために、共有する指針となるもの。</p>
自転車に関する施策	<p>7 安全・快適な交通環境実現プロジェクト ～区民の生活の「足」を支える～                  3 自転車活用の推進                  放置自転車対策や自転車通行帯等を計画的に整備するとともに、自転車利用者への交通ルール・マナーの普及啓発等を強化して自転車交通事故の防止対策に取り組む。また、利用しやすい自転車駐車場やシェアサイクルの整備等を進めることで、区民が安全・安心・快適に自転車を利用できる環境を実現し、自転車の活用を推進します。</p> <p>政策15 交通 誰もが安全かつ快適に移動できるまちにします                  施策2 自転車活用の推進                  自転車の安全かつ快適な活用を図るとともに、歩行者・自転車の安全を確保し、交通事故を減らします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な自転車通行環境を構築するため、自転車事故が多い箇所や区有施設へのアクセスルート等を踏まえて、自転車専用通行帯やナビマーク等の整備を進めます。</li> <li>・駅周辺において、自転車の駐車需要に応えられるよう、民間活力も活用しながら、様々なニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進します。また、駐輪環境の整備と合わせて、夜間の放置自転車の撤去等、違法駐輪対策を強化します。</li> <li>・自転車の活用を推進していくため、公共用地の有効活用や民間活力の活用により、周辺自治体と連携した利用しやすいシェアサイクル、サイクルポートの整備を推進していきます。</li> <li>・自転車利用者を含めた交通事故の防止と交通安全の啓発を進めるため、これまでの小・中学生に加え、高校生や外国人区民を対象とした啓発活動を推進します。また、高齢者には警察署と協力して自動車運転免許の自主返納を促すとともに、交通安全教室の開催や自転車利用五則（利用ルール・マナー）の周知啓発、自転車安全利用体験を行います。</li> <li>・自転車の安全利用を促進するために、自転車損害賠償保険等への加入促進や自転車損害賠償保険制度の導入を検討します。</li> </ul>

## 葛飾区都市計画マスタープラン（平成23年7月策定）

概要	<p>都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定したもので、上位計画である「葛飾区基本構想」や東京都が広域的な観点から定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即した計画として、区が行うまちづくりの総合的な指針として定めるもの。</p>
自転車に関する施策	<p>3-3 コミュニケーションを高めるまちづくりの方針  (1) コミュニケーションの場としての都市空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民が安全・快適に行動することができる環境の整備は、日常生活における交流機会を創出し、ひいては地域コミュニティの活性化につながることから、自動車の通過交通や走行速度を抑制し、歩行者・自転車と自動車と共存できる道路整備に努めるとともに、地域住民にとって休息の場等となるポケットパークの整備を行います。</li> </ul> <p>3-4 環境と共生したまちづくりの方針  (2) 環境に配慮した交通体系の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、化石燃料を消費しない環境にやさしい移動手段です。起伏が少なく、河川が市街地を貫流しているという本区の地形的特徴を生かし、河川沿いの自転車道や幹線道路における自転車レーンの整備等、自転車走行空間のネットワーク形成を図るとともに、安全な自転車運転の方法やルールを知ってもらうためのキャンペーン等のソフト対策を進め、自転車を利用しやすいまちづくりを進めます。</li> </ul> <p>3-5 景観まちづくりの方針  (1) 都市の骨格となる景観形成（駅周辺の景観形成）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺では、放置自転車対策の充実や無電柱化を推進し、安全で快適な歩行空間を確保するとともに、屋外広告物の規制・誘導により、美しい街並みの形成を図ります。</li> </ul> <p>3-6 産業活動を支えるまちづくりの方針  (1) 魅力ある商業拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な都市機能集積拠点では、再開発等まちづくりの推進により、駅周辺の自動車駐車場・自転車駐車場、駅前広場等を整備し、交通利便性の向上を図るとともに、商業・業務機能の集積を高め、魅力ある商業拠点を形成します。</li> </ul> <p>(2) 魅力ある商店街への再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域生活拠点等の商店街では、地域コミュニティの核として、安全で快適な利便性のある商店街にするための支援や共同・協調事業等の推進、空き店舗の活用による商業環境の再生を図ります。また、バリアフリー化や無電柱化、自転車駐車場整備等徒歩・自転車の通行環境やアクセス環境の改善により、子どもから高齢者まで多くの区民が集う地域の交流空間としての再生・活性化を図ります。</li> </ul> <p>(3) 観光まちづくりの推進（観光ルートの形成）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>区内の観光拠点を核として、点在する観光資源とのネットワーク化を図るため、季節バスの運行やレンタサイクルの充実、散策ルートの設定、案内板の設置等、楽しみながら回遊できるルートの形成を図ります。</li> </ul>

## 3-8 交通体系整備の方針

## (4) 歩行者・自転車系ネットワークの形成

## ① 歩行者・自転車系道路

- ・荒川、江戸川、中川、新中川、綾瀬川、大場川は、散策やサイクリングを楽しめる空間としてネットワーク化を図るとともに、鉄道駅や公共施設、観光資源等の主要施設と川とを結ぶ歩行者・自転車系道路の整備を図ります。
- ・既存水路跡等を利用した歩行者・自転車系の道路やコミュニティ道路、歩車共存道路等の道路は、歩行者・自転車優先の人にやさしい道路としての機能の維持・充実に努めます。

## ② 自転車交通網の整備

- ・公共交通網（特に南北方向）の補完や主要鉄道駅等へのアクセス性向上、さらに環境対策等の観点から、通勤・通学を対象とした自転車走行空間ネットワークを整備するとともに、自転車駐車場との連携を図ります。
- ・歩行者の安全を確保するため、都市計画道路等の整備に当たり、広幅員の歩道を確保できる場合は、自転車と歩行者を分離するほか、道路幅員や自動車交通量の状況に応じた自転車レーンの設置を検討し、段階的にネットワーク化を図ります。
- ・柴又、堀切等の歴史的資源や水元公園等の大規模公園等を結ぶ、自転車走行空間ネットワークの形成を検討します。また、河川の堤防等を利用したサイクリング道路との一体的活用を図り、余暇を楽しむ利用者にも安全・快適な自転車交通の機能を確保します。また、レンタサイクルの充実にも努めます。
- ・歩行者と自転車が共存できる環境づくりのため、自転車利用に関するルール of 徹底やマナーの向上に努めます。

## ⑤ 自動車駐車場・自転車駐車場の整備

- ・自動車駐車場、自転車駐車場を確保するため、公共施設や大規模店舗等には、附置義務駐車場及び自転車駐車場の整備を誘導します。
- ・自転車利用者の需要が高く、自転車駐車場が不足している地域においては、既設自転車駐車場の改修や新たな自転車駐車場の整備を図るとともに、民間による自転車駐車場の整備を誘導します。
- ・駅周辺の公共自転車駐車場については、高架下を積極的に活用することを検討します。



葛飾区環境基本計画(第2次) (平成23年3月策定)	
概要	葛飾区对环境に対する考え方を明らかにするとともに、葛飾区基本構想に示された将来像「水と緑豊かな心ふれあうすみよいまち」を環境面から補完する計画。環境に係る施策を中長期的な展望に立って、総合的・計画的に推進するための計画で、各種計画の策定や施策の実施に当たって環境配慮の方向性を示すもの。
自転車に関する施策	<p>個別目標1 水と緑の潤いと、下町情緒豊かな賑わいのある持続可能なまちなみをつくる</p> <p>1 歩行、自転車等で快適に暮らせるまちづくり</p> <p>(1) コンパクトなまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅を中心に、徒歩や自転車で移動できるまちづくりを進めます。</li> </ul> <p>(2) 自転車や公共交通機関を利用しやすい道路・交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然環境や史跡、大規模公園、交通結節点、公共施設、買物施設等を結ぶ道路や自転車走行空間の充実を図り、自転車交通の促進を図ります。</li> </ul> <p>(3) 自転車や公共交通機関の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクルシステムやバイク(自転車)シェアリング等の導入を検討します。</li> <li>・ 自転車や公共交通機関の利用を啓発します。</li> <li>・ 駅周辺における駐輪場の確保に努めます。</li> <li>・ 放置自転車対策を充実・強化します。</li> </ul>

**参考** ゼロエミッションかつしか宣言 (令和2年6月)

- ・ 「令和32(2050)年までに温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量実質ゼロ」をめざすことを宣言
- ・ クリーンなエネルギーや省エネルギーを区民の生活に浸透させ、脱炭素社会の構築をめざす

葛飾区公共交通網整備方針 (令和元年5月策定)	
概要	高齢化の進展等、社会状況の変化に対応し、区民の移動の更なる利便性の向上に向けて、今後の区の公共交通網の整備方針とその取組を定めるもの。
自転車に関する施策	<p>(1) 計画的に取り組む施策</p> <p>5) サイクル&amp;バスライドの整備</p> <p>バス交通の利便性向上や利用促進を図るため、バス停を利用できる範囲を広げるサイクル&amp;バスライドの整備を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停周辺の整備可能な箇所、年に2箇所程度の整備を目指します。</li> <li>・ 区は、整備する事業者への支援を検討します。</li> </ul> <p>(2) 継続的の取り組む施策</p> <p>4) 自転車利用環境の整備</p> <p>区内の移動手段として有効活用されている自転車について、利用環境の整備を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老朽化した自転車駐車場の改善や駅周辺の再開発等に合わせた本格的な自転車駐車スペースの確保について検討します。</li> <li>・ 自転車走行環境整備、自転車関連事故発生箇所(交差点の見通し)の改善、通行ルール・マナーの向上等について検討します。</li> <li>・ 区民に限らず来訪者に対する自転車利用環境の向上のため、シェアサイクルの導入可能性について検討します。</li> </ul>

### 1.3 計画の基本理念

計画策定の目的や自転車活用推進法、関連する計画等を踏まえて、以下のとおり本計画の基本理念を設定します。

#### 【基本理念】

～人にも環境にもやさしい「自転車」を生かしたまちづくり～

誰もが自転車の安全利用を心掛け、いつでもどこでも自転車を利用しやすく、快適に自転車通行しやすい環境づくりを進めます。

### 1.4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10年間とします。なお、今後の社会状況の変化等により、必要に応じて見直しを行います。

### 1.5 計画の対象区域

計画の対象区域は、葛飾区全域とします。



## 第2章 自転車利用の現状と課題

---

## 2.1 自転車の特性

### (1) 自転車のメリット

#### ① 近距離移動における利便性

約5 km までの近距離移動であれば、鉄道やバス、自動車等の他の交通手段よりも、自転車は短時間で目的地まで移動することができる交通手段です。

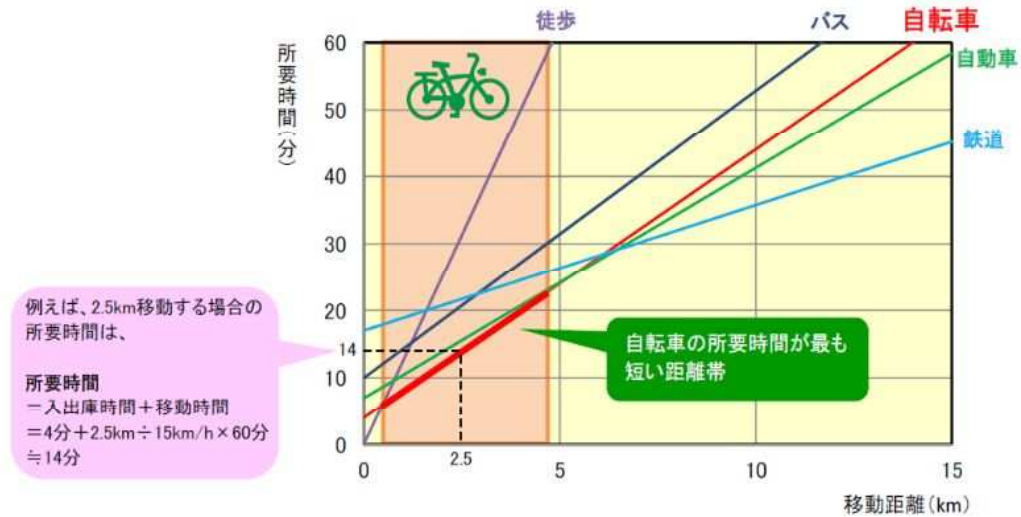


図 自転車利用の時間的利便性

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）

#### ② 環境負荷の低減

自転車は移動に伴う二酸化炭素の排出がなく、自動車等他の交通機関よりも環境にやさしい交通手段です。通勤や買い物等に自動車ではなく、自転車を利用することは環境負荷の低減につながります。

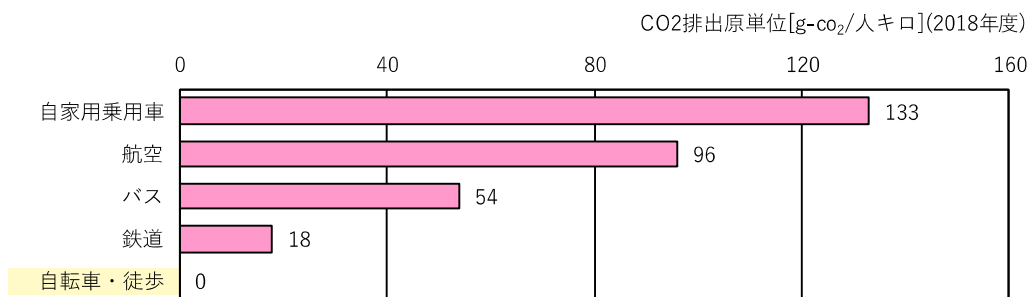


図 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出量

出典：国土交通省ホームページ

 自転車の環境への効果に対する期待

令和3年6月、国から「地域脱炭素ロードマップ」が出される等、脱炭素に向けた取組が活発化しています。国内の自動車等の運輸部門の二酸化炭素排出量は全体の18%を占め、そのうちの86%は自動車からの排出となっています。このため、脱炭素社会の実現に向け、二酸化炭素の排出ゼロの自転車の利用促進等の取組が期待されています。

本区では、令和2年2月に令和32（2050）年までに区内の温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量実質ゼロとする「ゼロエミッションかつしか」を実現することを、都内の区市町村に先駆けて宣言しました。

現在、当該宣言を踏まえた「第3次葛飾区環境基本計画」の検討をしていますが、環境にやさしい交通手段として自転車利用を促進していく等、二酸化炭素の削減に向けた様々な取組を実施していきます。

③ 健康面の有効性

自転車は足腰への負担が少なく、手軽に有酸素運動を行うことができる移動手段であり、同じ運動時間であれば「自転車に乗る」方が散歩等の「歩行」よりも多くのカロリーを消費することができます。

また、自転車通勤により「運動不足の解消」、「ストレス解消」、「体重の減少」といった健康面におけるメリットがあったという事例が報告されており、自転車は健康に良い交通手段であることがわかります。

表 生活活動のメッツ表

生活行動の例	メッツ*
普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて）	3.0
歩行（平地、75~85m/分、散歩）	3.5
自転車に乗る（約16km/時未満、通勤）	4.0

\* 運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの

出典：健康づくりのための身体活動基準2013（厚生労働省）

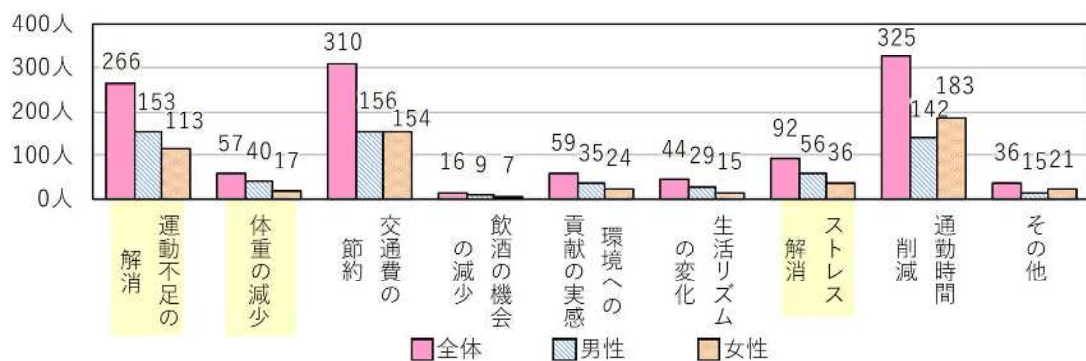


図 自転車通勤のメリット

出典：自転車通勤者の実態と安全意識に関する調査（平成3年（一般社団法人自転車協会））



参考：区民の運動意向

東京都が平成30年度に実施した健康と医療情報にかかるデータ分析事業によると、本区は、1日1時間以上身体活動なしの割合が他区と比べて高くなっています。また、運動不足を感じている区民の割合も高いことから、区民の健康増進に向け、手軽に有酸素運動のできる自転車の利用を促進していきます。

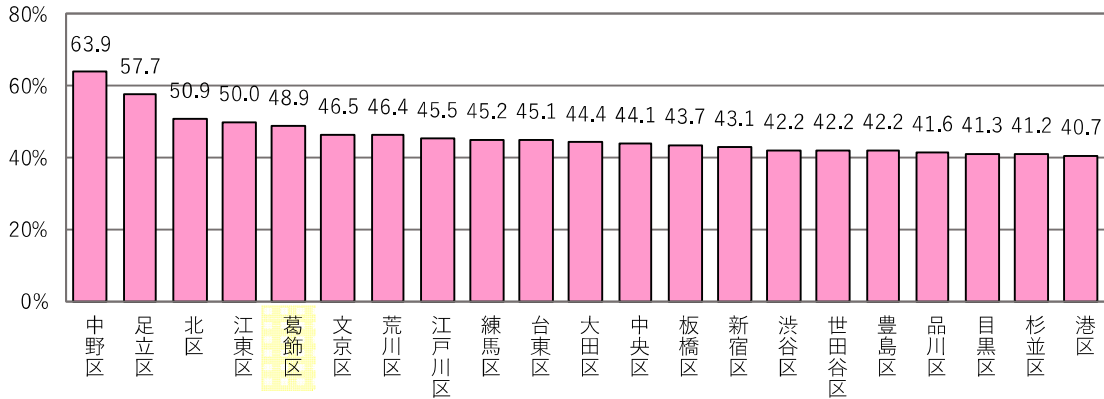


図 区別の1日1時間以上身体活動なしの割合

出典：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30年度（東京都福祉保健局））

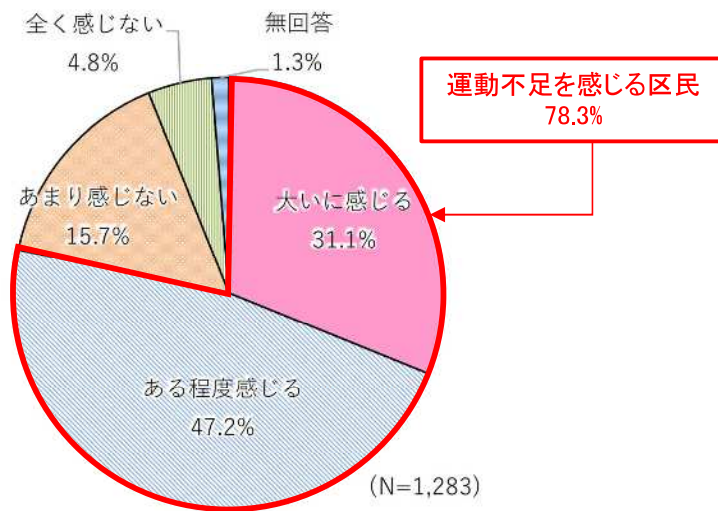


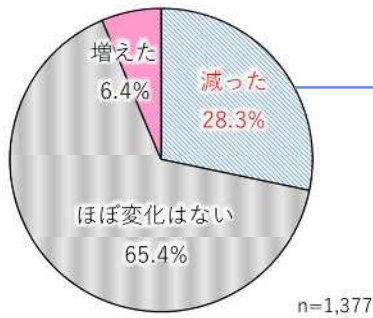
図 運動不足を感じている区民の割合

出典：葛飾区スポーツ推進計画（平成30年度）

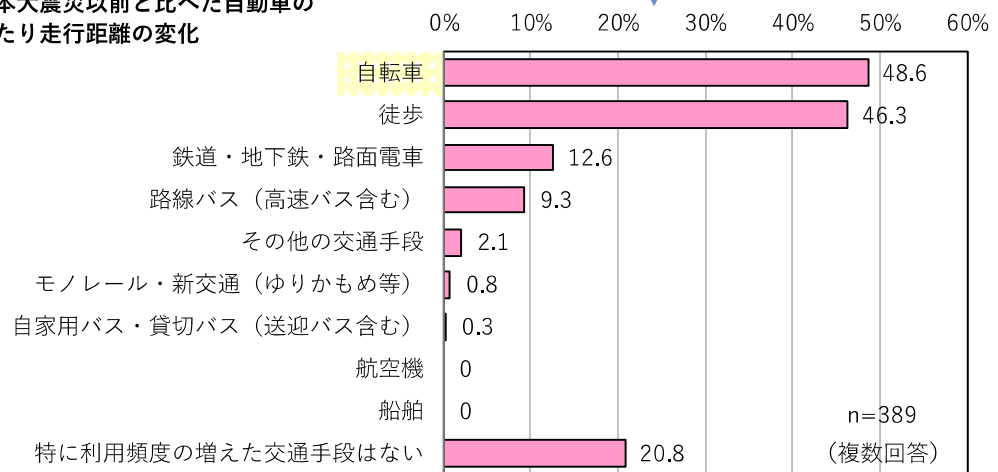
④ 災害時に機動的

平成23年3月11日の東日本大震災時は、公共交通機関が運休し、多くの帰宅困難者が発生するとともに、自転車を買求める人が多く見受けられました。

また、震災前と比べて震災後の自動車利用が少なくなった人の代替交通手段として、最も利用機会が増えたのは自転車となっています。



東日本大震災以前と比べた自動車の月当たり走行距離の変化



利用機会が増えた交通手段\*

\*震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

図 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段

出典：株式会社サーベイリサーチセンター「大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（1回目）」  
（平成23年（第6回日本モビリティ・マネジメント会議））

## (2) 自転車保有台数及び種類の多様化

国内における自転車保有台数は年々増加しており、自転車普及率は60%近くまで上昇しています。また、近年はスポーツ車や電動アシスト付自転車の販売台数が増加しており、自転車の種類の多様化が進んでいます。

日常の移動手段としての利用から、レジャー等の余暇における利用まで、多くの場面において自転車が利用しやすくなっています。

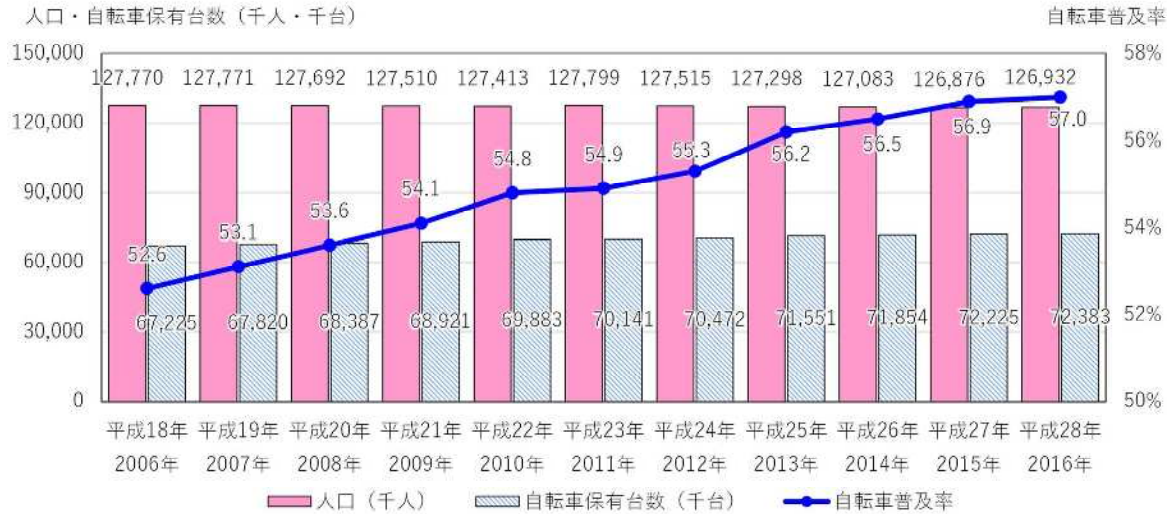


図 自転車保有台数及び自転車普及率の推移

資料：自転車産業振興協会による調査及び総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査より作成

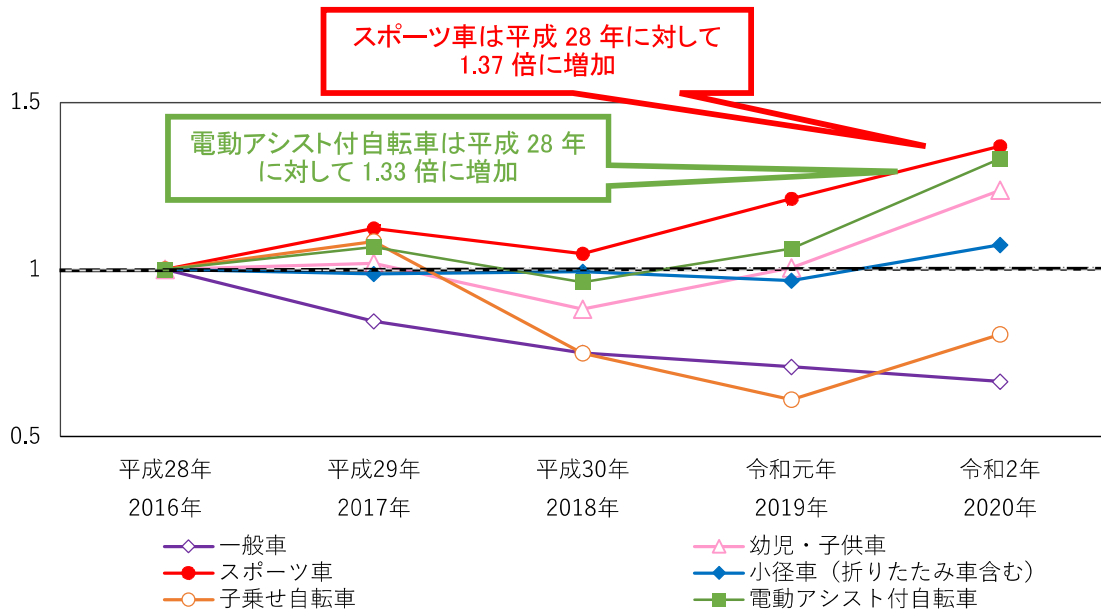


図 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率

資料：国内販売動向調査年間総括表（一般財団法人自転車産業振興協会）より作成

### (3) 自転車を取り巻く環境の変化

#### ① 自転車に関する主な法令や政策の変遷

昭和35(1960)年の「道路交通法」の制定により、自転車が「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となりました。

昭和45(1970)年には、「道路交通法」の改正により緊急措置的に自転車の歩道通行が認められ、「道路構造令」の改正により自転車歩行者道等について規定されました。

平成17(2005)年以降には、自転車利用のニーズの高まりから、自転車駐車場(以下、「駐輪場」とする)や自転車通行空間の整備等に関する様々な法改正やガイドラインの発出等、自転車の快適な利用環境創出に向けた取組が実施されています。

表 自転車に関する主な法令や政策の変遷

時期	法制度等	主な内容
1960年 (昭和35年)	「道路交通法」の制定	自転車が「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となる
1970年 (昭和45年)	「道路交通法」の改正	緊急措置的に自転車の歩道走行が認められる
	「道路構造令」の改正	自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路について規定される
1978年 (昭和53年)	「道路交通法」の改正	「自転車の歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能となる
1980年 (昭和55年)	「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」の制定	良好な自転車交通網を形成するため、道路管理者が必要な事業を推進することや都道府県公安委員会が交通規制を適切に実施することが規定される
2005年 (平成17年)	「道路法施行令」の改正	道路管理者が道路上に設ける駐輪場は道路付属物として規定される
2007年 (平成19年)	自転車の安全利用五則	自転車に関する交通秩序の整序化や安全利用の促進を目的として定める
2008年 (平成20年)	「道路交通法」の改正	自転車の歩道通行可能要件の明確化、乗車用ヘルメット着用努力義務の導入が規定される
2011年 (平成23年)	「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」(警察庁通達)	基本的考え方として、「自転車は車両」であることを、全ての者に徹底させる
2012年 (平成24年)	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の発出(国土交通省・警察庁)	自転車通行空間の計画、設計を中心に、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組について示される
	「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」の発出(国土交通省)	各都市での取組事例をもとに、駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や方策が記載される
2013年 (平成25年)	「道路交通法」の改正	自転車の路側帯の左側通行(道路右側の路側帯の走行禁止)が規定される
2016年 (平成28年)	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定(国土交通省・警察庁)	段階的な計画策定方法の導入、暫定形態の積極的な活用、路面表示の仕様の標準化、自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入等について改定される
2017年 (平成29年)	「自転車活用推進法」の施行	自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に制定される

② 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車関連施策

令和2年3月、政府より示された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」を踏まえ、国土交通省では、各都道府県・政令指定都市他関係機関と連携して、人との接触を低減する自転車通勤・通学の一層の促進を図るための取組を推進しています。

表 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車関連施策（国土交通省）（1/2）






項目	取組内容											
1 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進について	<p>(1) 企業等への自転車通勤導入の促進                      企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、HPにおける情報発信等により、企業・団体等に対する自転車通勤制度の導入を促進。</p> <p>(2) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト                      自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを創設。</p>											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 45%; text-align: center; background-color: #e0f0ff;">宣言企業</th> <th style="width: 45%; text-align: center; background-color: #fff9e0;">優良企業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">認定要件</td> <td>                     以下の3項目すべてを満たす企業・団体                       ①従業員用駐輪場を確保                      ②交通安全教育を年1回実施                      ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化                 </td> <td>                     自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体                      ①定期的点検整備を義務化                      ②盗難対策を義務化                      ③ヘルメット着用を義務化                      ④その他自転車通勤を推進する取組（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">期間</td> <td>5年間有効(更新可)</td> <td>宣言企業の有効期間(更新可)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">認定ロゴ</td> <td style="text-align: center;"></td> <td style="text-align: center;"></td> </tr> </tbody> </table>		宣言企業	優良企業	認定要件	以下の3項目すべてを満たす企業・団体  ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）	期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)	認定ロゴ	
	宣言企業	優良企業										
認定要件	以下の3項目すべてを満たす企業・団体  ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）										
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)										
認定ロゴ												

図 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの概要



表 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車関連施策（国土交通省）（2/2）

項目	取組内容
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">2 自転車通行空間の整備の推進について</p>	<p>(1) 東京23区内における自転車専用通行帯等の整備推進                      新しい生活様式での自転車交通量増加に対応するため、東京23区内の国道及び主要都道において、自転車専用通行帯等を令和2年度約1.7km整備。更にこれに追加して、令和2年秋までに東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備を予定。</p> <p>(2) 全国で同様の整備計画を策定し、整備を推進</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  <div style="text-align: center;">  <p>都道301号（白山通り） ※自転車通行帯の車道側に停車帯を設置</p>  <p>国道246号（青山地区）</p> </div> </div> <p>図 東京23区内における自転車専用通行帯等の整備状況（令和2年整備予定含む）</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">3 シェアサイクルの拡大</p>	<p>自転車通勤の1つの形態として考えられるシェアサイクルについて利便性の向上を図るため、①公共用地等へのポートの設置促進 ②サイクルポートへの案内看板の設置促進の2つの取組を推進</p> <p>①公共用地等へのポートの設置促進                      公共用地へのサイクルポート設置促進に向けた規制緩和、ルールの明確化について検討を行い、道路上等利便性の高い場所へのポートの設置を促進。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>図 シェアサイクルポートの道路上への配置（ロンドン）</p> <p>②サイクルポートへの案内看板の設置促進                      シェアサイクルの利用場所を容易に認識できる環境構築のため、案内看板の仕様・設置基準の統一について検討し、鉄道駅等における案内看板の設置を促進。</p> <div style="display: flex; justify-content: center;">  </div> <p>図 案内看板の統一仕様案</p>

出典：報道発表「自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について」（国土交通省）

## 2.2 葛飾区の地域特性

### (1) 人口

#### ① 近年の人口推移

本区の近年の人口推移をみると、令和2年まで微増傾向にあり、令和3年4月1日時点の人口は463,176人となっています。



図 近年の人口推移

資料：住民基本台帳（各年4月1日時点）より作成

#### ② 将来人口の見通し

本区の人口は令和7年まで緩やかに増加し、その後減少に転じていくと推計されています。また、年齢3区分別人口は、生産年齢人口（15～64歳）と年少人口（15歳未満）は令和7年から減少局面に入り、その後も減少していく見込みである一方、老年人口（65歳以上）は、令和32年までは増加基調が続き、高齢化率は約30%に達する見込みとなっています。



図 将来人口の予測

資料：葛飾区政策企画課推計より作成



## (2) 地勢

本区の地形は、高低差が少なく、概ね平坦な地形となっています。また、荒川、江戸川、大場川が区の境をなしているほか、中川、新中川、綾瀬川が区内を流れており、比較的身近な場所に水辺が存在しています。

これらのことから、本区は、日常的な自転車利用や余暇のサイクリングの環境に恵まれた地勢であると言えます。

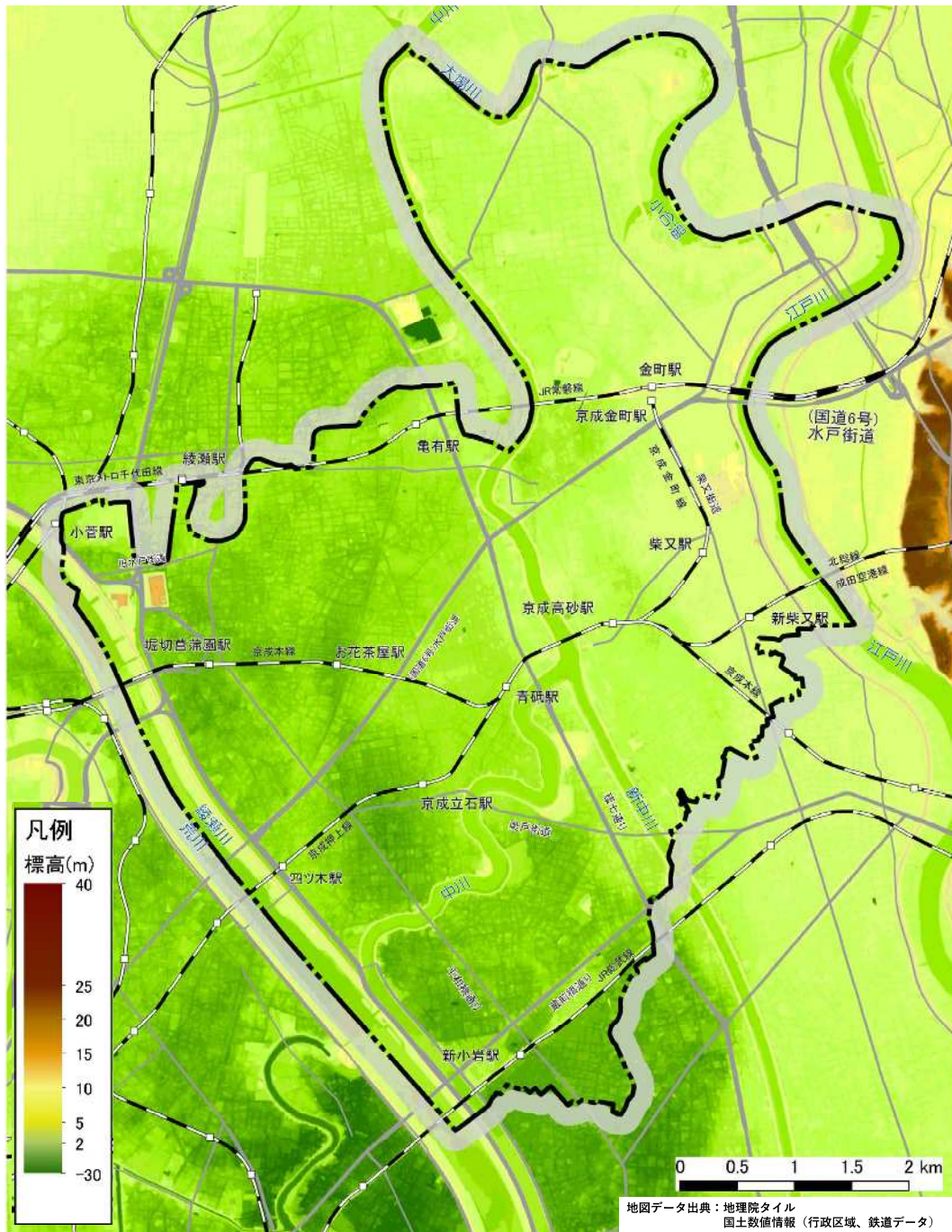


図 地形図

### (3) 公共交通

本区の鉄道路線は、JR常磐線、JR総武線、京成本線、京成押上線、京成金町線、北総線の6路線があり、主に都心から千葉方面を結ぶ東西方向に伸びています。

バス路線は、鉄道路線網を補完する形で南北方向の移動にも対応しており、6社のバス事業者により約60路線が整備されています。また、一部のバス停において、バス利用者が利用可能な駐輪場（サイクル&バスライド）が整備されています。

一方、区内の一部の地域においては、駅やバス停から距離がある場所も見受けられます。

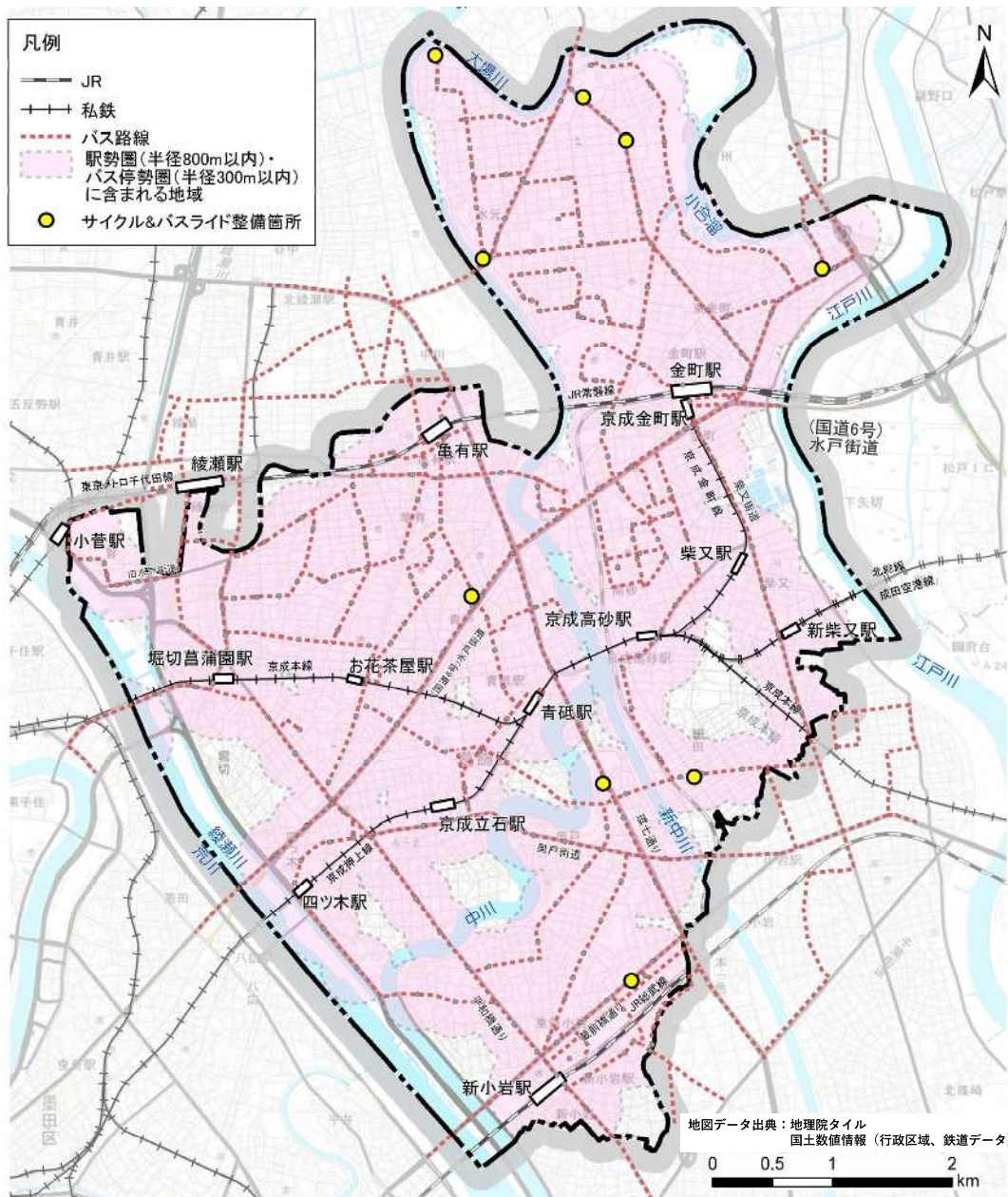


図 公共交通網



## (4) 施設立地

### ① 主な行政施設

区民事務所や図書館等、日常的に多くの区民が利用する施設は、区全域に配置されています。

文化・産業・観光施設等、区民だけでなく来訪者も利用する施設は、区内に点在しており、駅から少し離れた場所に立地している施設もあります。

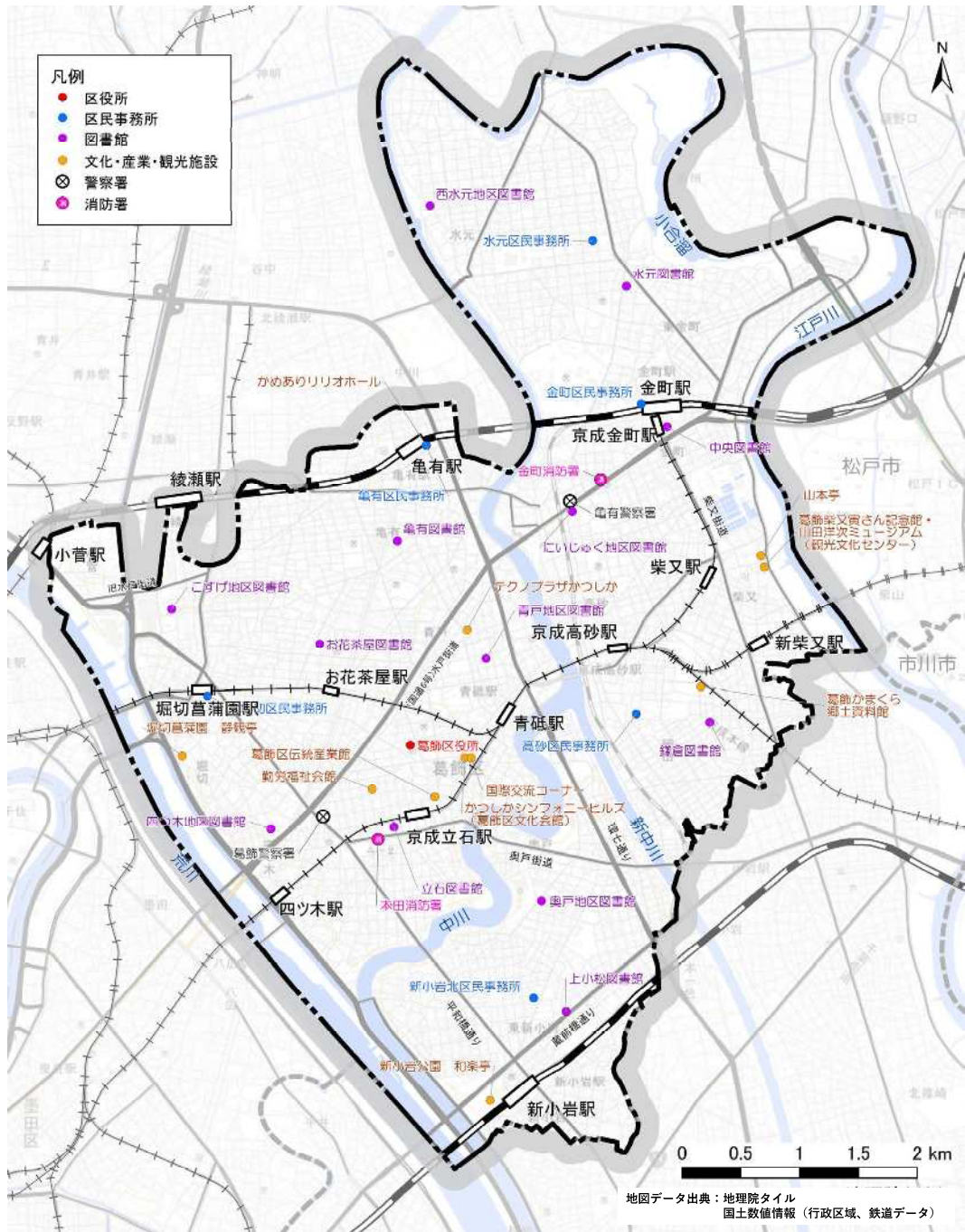


図 行政施設の立地状況



② 高校・大学・スポーツ施設

自転車通学が可能となる高校や大学は、京成本線の北側に集中して立地しています。スポーツ施設は、荒川や江戸川等の河川敷のオープンスペースや公園敷地等を活用して立地しています。

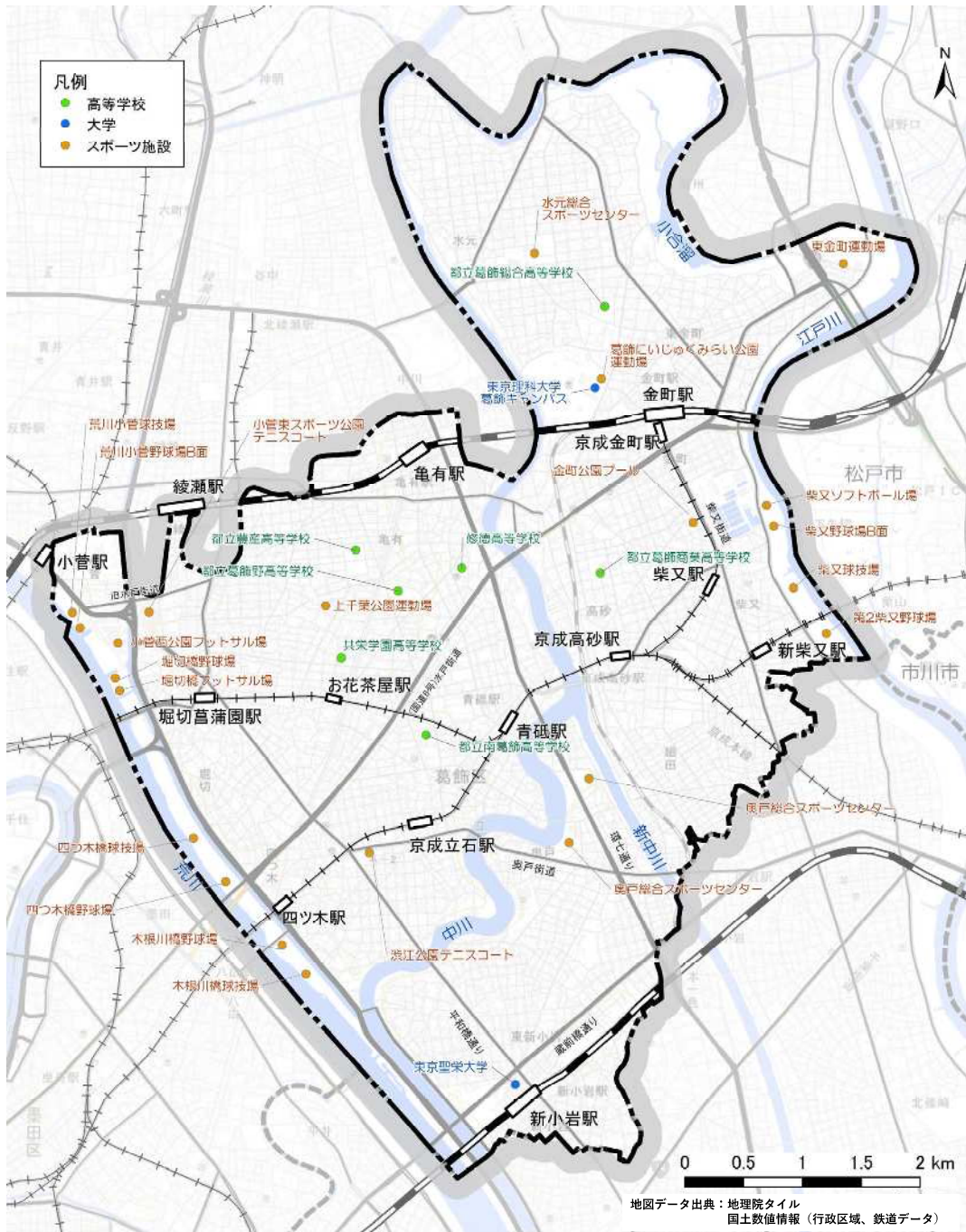


図 高校・大学・スポーツ施設の立地状況

③ 主な商業施設

小売業や飲食業等を営み、不特定多数の利用者を集める商業施設は、区内各地に立地しており、主に幹線道路沿いや駅周辺に多くなっています。

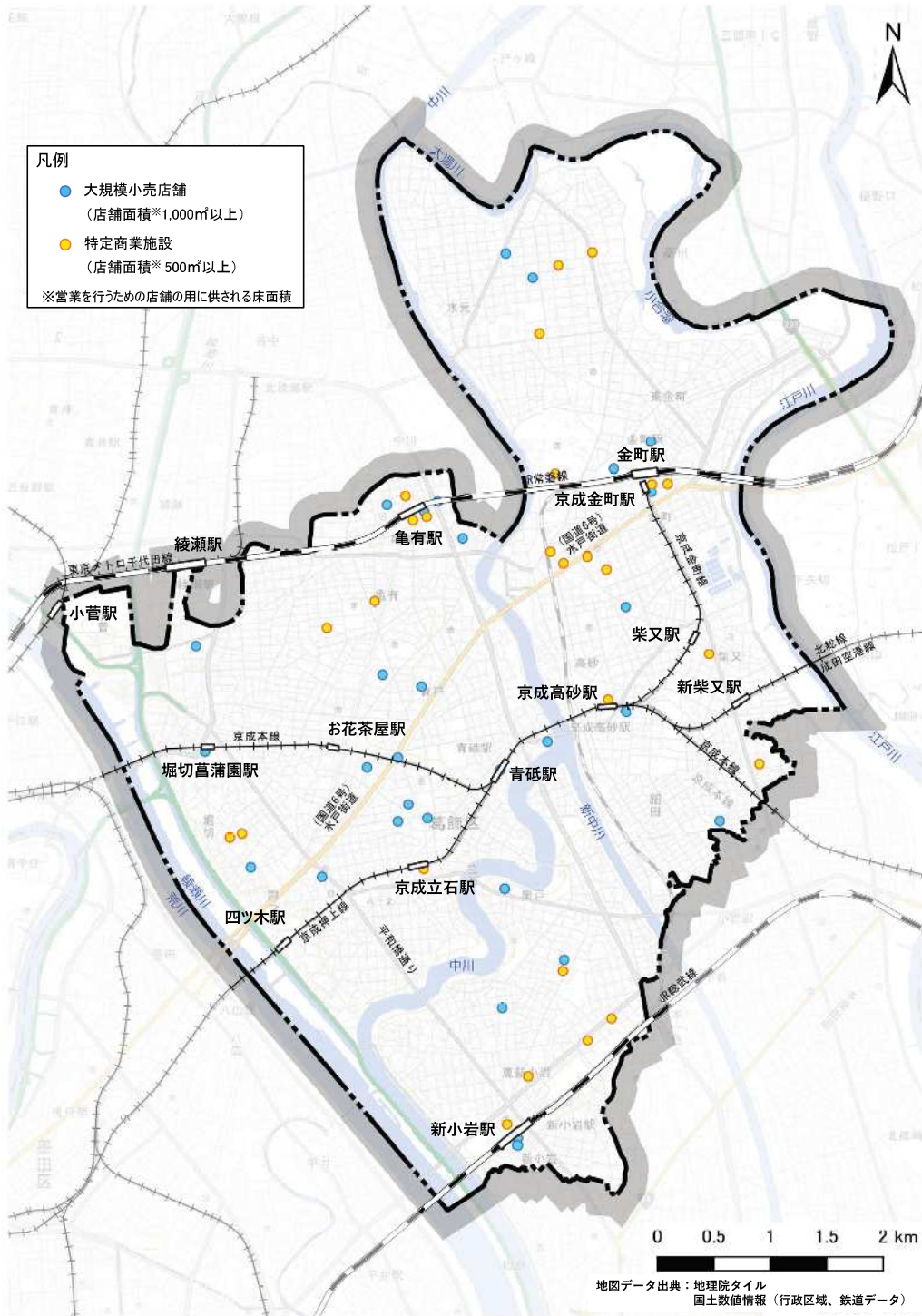


図 主な商業施設の立地状況

## 2.3 葛飾区の自転車利用の現状

### (1) 自転車利用状況

#### ① 交通手段として自転車を利用している割合

区内移動において、代表交通手段<sup>※1</sup>として自転車を利用している割合は約4割を占めており、徒歩について2番目に高くなっています。また、駅端末交通手段<sup>※2</sup>として自転車を利用している割合は13.5%であり、バス利用より高くなっています。

東京23区において、交通手段に自転車を利用している割合が最も高いのは本区となっていることから、多くの区民が自転車を利用して移動していることがわかります。

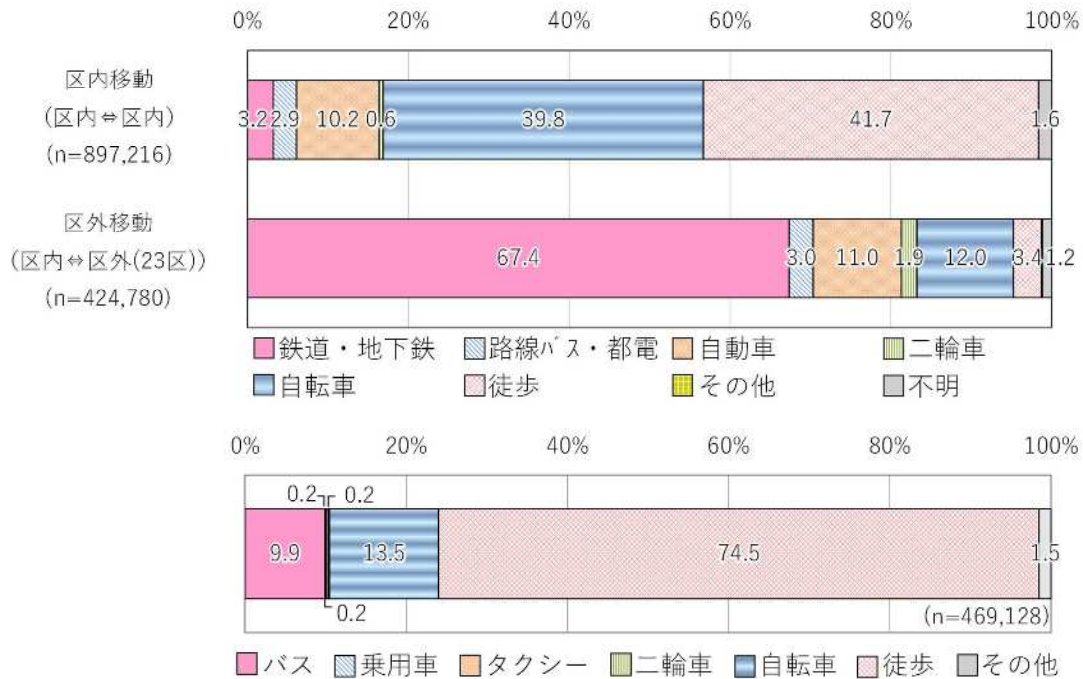


図 代表交通手段分担率 (上) ・ 駅端末交通手段分担率 (下)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (平成30年度) より作成



図 自転車分担率 (代表+駅端末) の東京23区比較

資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (平成30年度) より作成

※1 出発地から目的地までの1つの移動において、主に利用した交通手段

※2 出発地から鉄道駅まで、鉄道駅から目的地までの移動において、主に利用した交通手段



② 自転車の利用目的及び利用頻度

区内における自転車の利用目的としては、買い物・食事が最も多く、次いで通勤、通院となっています。また、自転車の利用頻度は、ほぼ毎日利用していると回答した割合が44.7%と最も高く、日常的に自転車を利用している人が多いことがわかります。

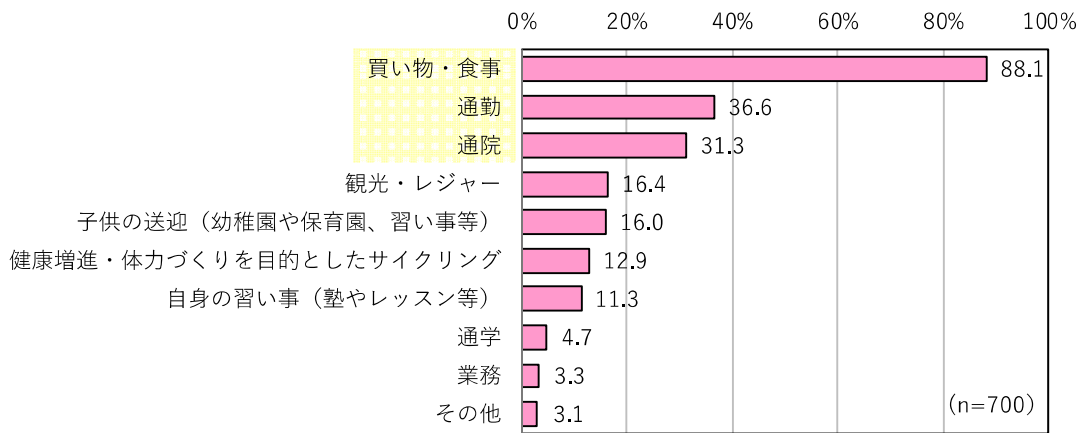


図 日常生活での自転車の利用目的

資料：葛飾区自転車活用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

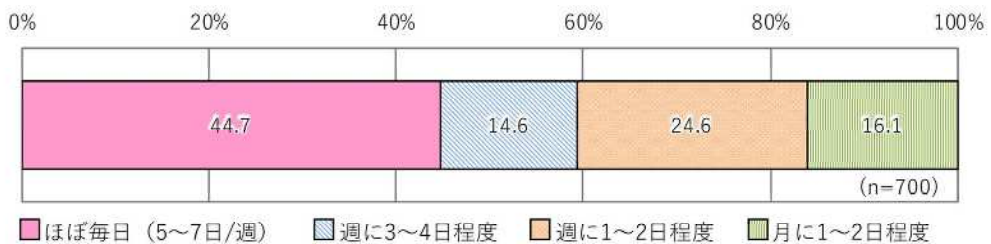


図 日常生活での自転車の利用頻度

資料：葛飾区自転車活用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車通勤の増加

民間企業のアンケート調査では、自転車通勤をしている人の約2割が新型コロナウイルス感染症の拡大後に自転車通勤を始めており、始めた理由として公共交通機関での通勤を避けるためと回答した人が最も多くなっています。

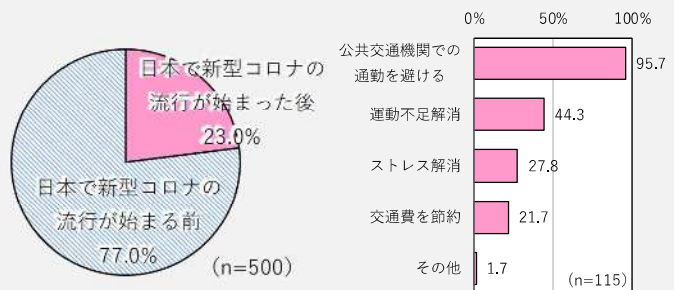
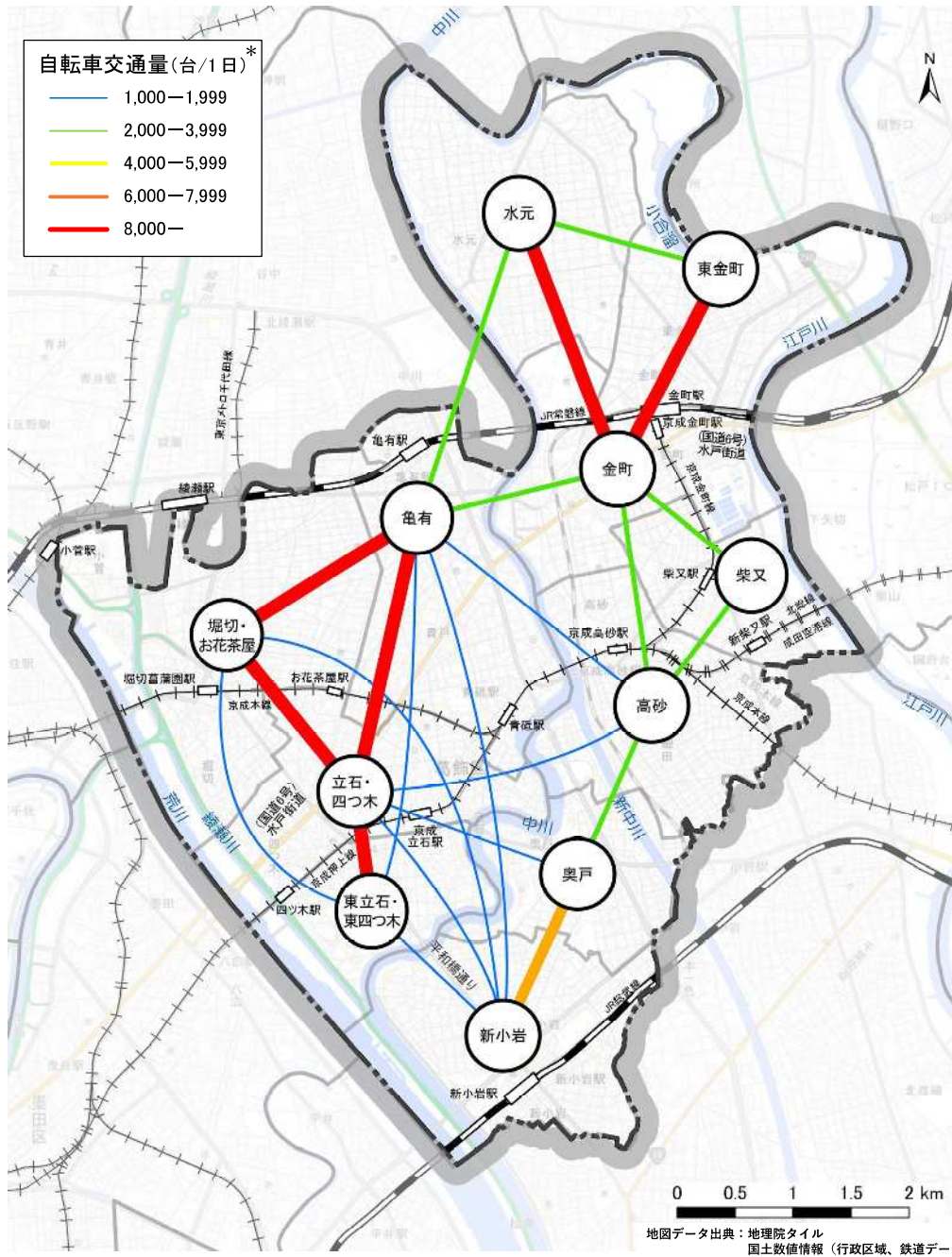


図 自転車通勤を始めた時期（左）自転車通勤を始めた理由（右）

資料：au 損害保険株式会社実施のWEB調査結果より作成

③ 地域間の自転車移動実態

区内における自転車移動の実態は、区の北部や西部での南北方向の自転車移動が多くなっています。また、近隣の地域間における自転車移動が多くなっていることから、南北方向の近距離移動時に自転車が多く利用されていることがわかります。



\* 地域 A（発地点）から地域 B（着地点）までの移動において利用されている 1 日当たりの自転車交通量（代表交通手段又は駅端末交通手段としての利用）

図 地域間の自転車移動の実態

資料：東京都市圏パーソントリップ調査データ（平成 30 年度）

## (2) 自転車交通安全状況

### ① 自転車事故の発生状況

区内の自転車事故件数<sup>※3</sup>は概ね横ばいで推移しており、全事故に占める自転車事故の割合は東京都平均より高い状況となっています。また、令和元年の自転車事故件数は354件で、東京23区では11番目に多い状況となっています。

また、年代別の自転車事故件数は20代以降の年齢で多くなっている一方で、人口1万人当たりの自転車事故件数は高校生～19歳が最も多く、次いで65歳以上が多くなっています。



図 自転車事故件数及び自転車事故の割合

資料：警視庁資料より作成

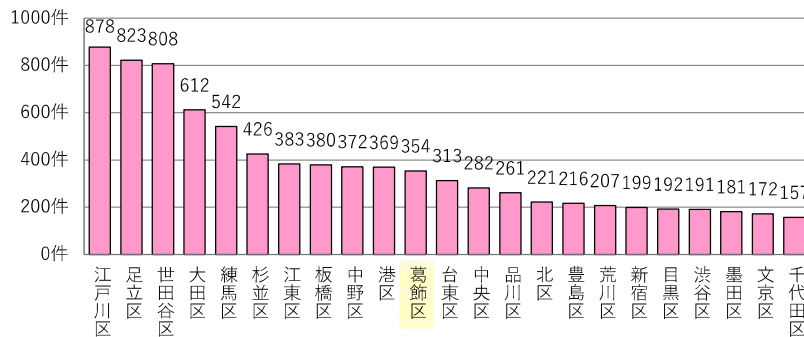


図 東京23区別自転車事故件数

資料：警視庁資料（令和元年）より作成



図 年代別自転車事故件数

資料：警視庁資料（令和元年）より作成

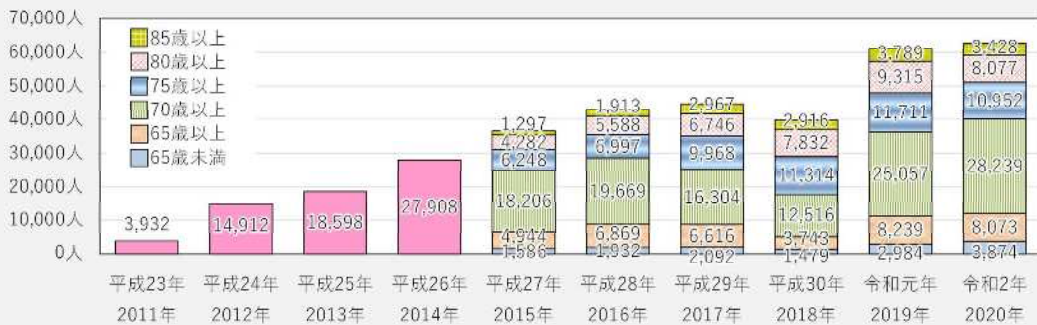
※3 自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車相互事故は1件として計上



運転免許証返納後の自転車利用

運転免許証返納後に交付される運転経歴証明書の交付件数は、年々増加傾向にあります。

他自治体のアンケート調査では、運転免許証返納後に利用する移動手段として、「自転車」の回答が2番目に多くっており、高齢者の移動手段として自転車の利用が増えていくことが想定されます。



\*平成23年～平成26年は、年齢区分による件数データがないため合計値

図 東京都 運転経歴証明書交付件数

資料：警視庁 運転免許統計より作成

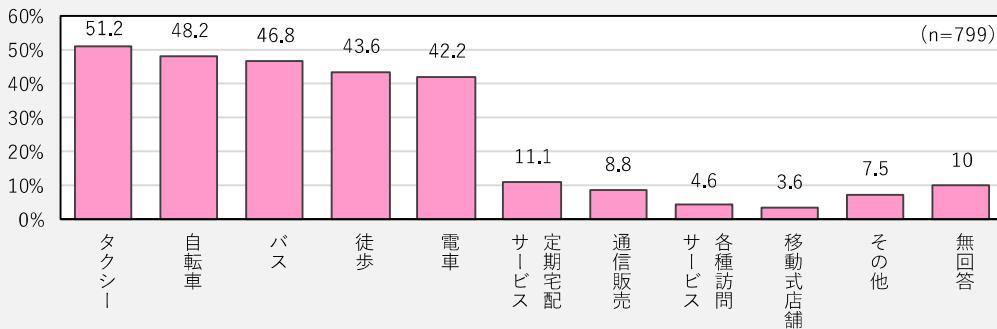


図 免許返納後の移動手段（高松市）

資料：高松市 高齢者運転免許証返納促進事業に関するアンケート調査（平成28年8月実施）より作成



② 自転車の交通ルール・マナーの認知・遵守状況

区民を対象としたアンケート調査によると、自転車利用に関する交通ルール・マナーの多くは認知されていますが、十分に遵守されている状況とはいえません。

また、自転車の通行位置について、多くの世代で車道ではなく歩道を走行する割合が高くなっており、「自転車は、車道が原則、歩道が例外」をはじめとする「自転車安全利用五則」の周知徹底が必要となっています。

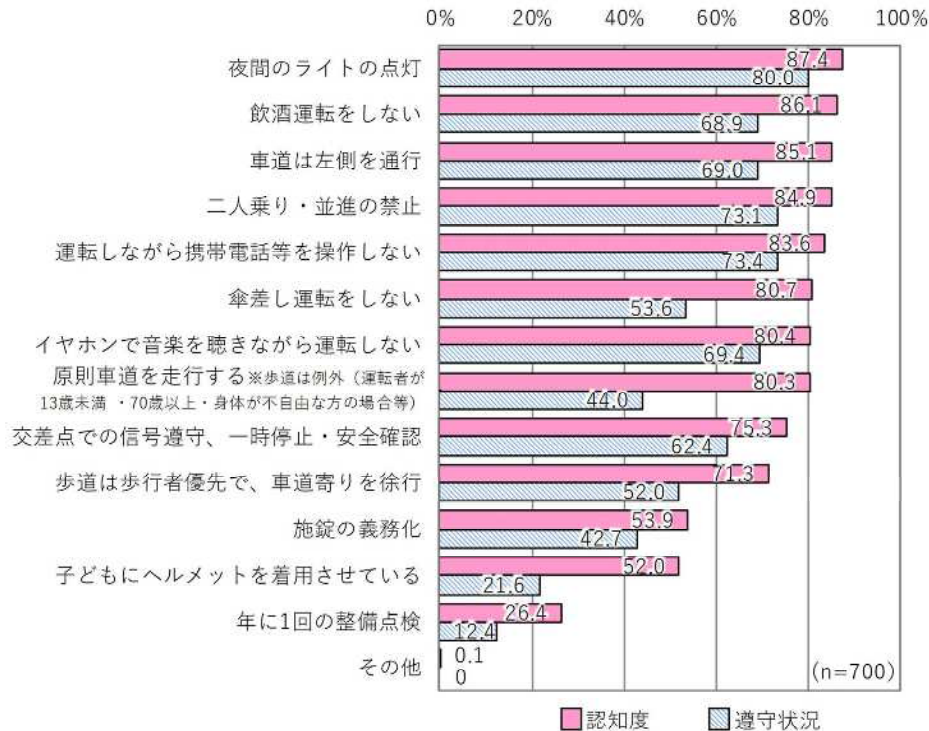


図 交通ルール・マナーの認知度と遵守状況

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

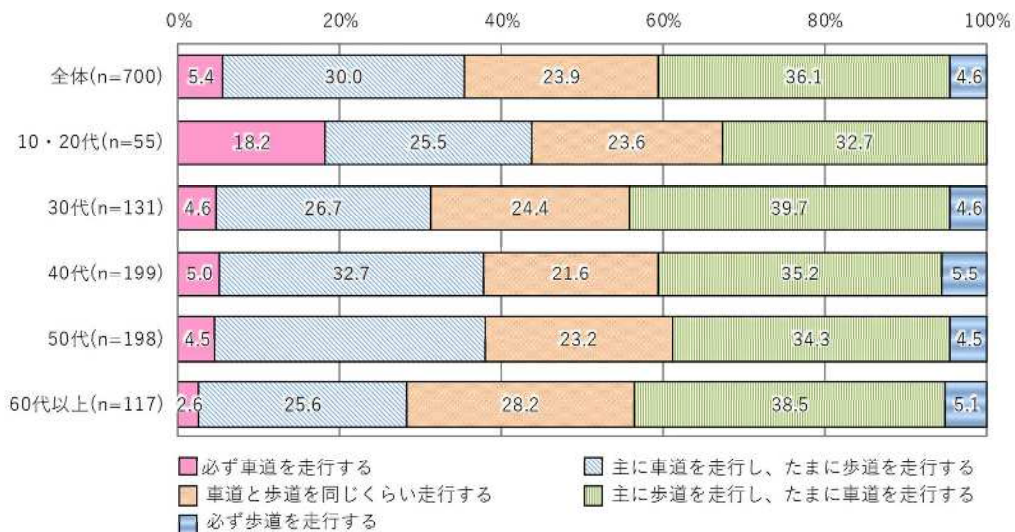


図 自転車の通行位置

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）



## 自転車安全利用五則

自転車安全利用五則とは、自転車に乗るときに守るべき交通ルールを分かりやすく伝えるため、特に重要なものを5つにまとめた基本的なルールです。

### 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

自転車は軽車両です。歩道と車道の区分のあるところは車道通行が原則です。

例外で歩道を通行できる場合は以下のとおりです。

- 歩道に普通自転車歩道通行可の標識や表示がある場合
- 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転している場合
- 安全確保のためにやむを得ないと認められる場合等



### 2 車道は左側を通行

自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。



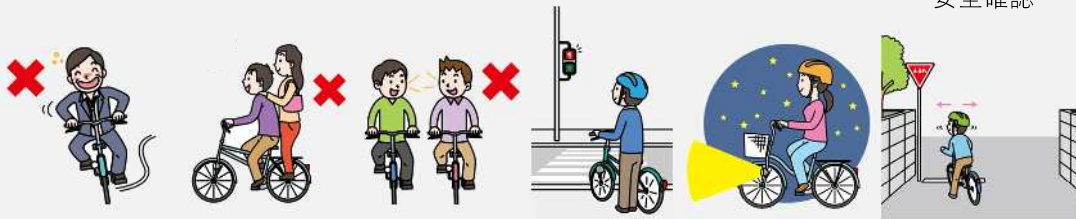
### 3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行

歩道ではすぐに停止できる速度で徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



### 4 安全ルールを守る

飲酒運転禁止 二人乗りの禁止 並走の禁止 信号を守る 夜間ライト点灯 交差点一時停止  
・安全確認



### 5 子どもはヘルメット着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用のヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



資料：自転車安全利用五則（警視庁ホームページ）、交通安全イラスト集（内閣府ホームページ）より作成

③ 交通安全に関する区民の意識

平成30年実施の葛飾区世論調査において、区に対して特に力を入れてほしいこととして「交通安全対策（自転車対策を含む）」が17.7%と3番目に高くなっており、交通安全に対する区民の意識が高いことがわかります。

自転車の交通安全教育の講習を受講したことがある割合は10・20代が最も高く、年代が上がるにつれ低くなっています。

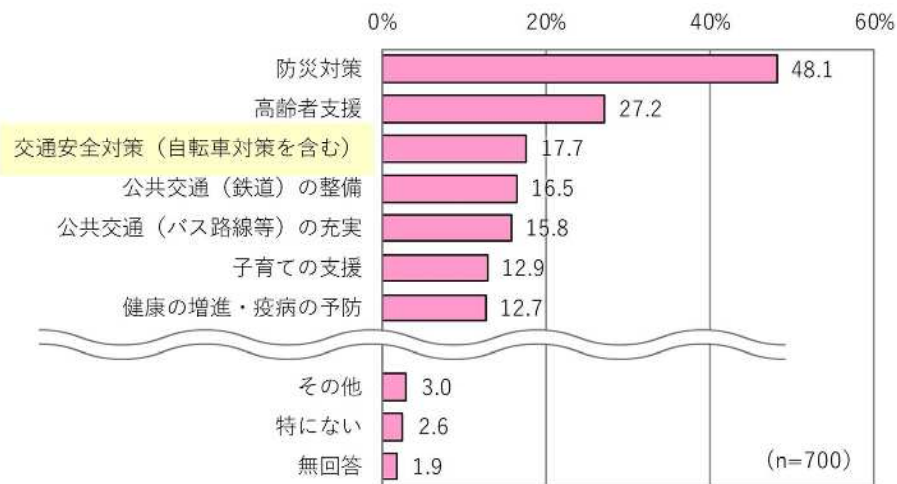


図 区政で力を入れてほしいこと

出典：平成30年度第16回葛飾区世論調査報告書

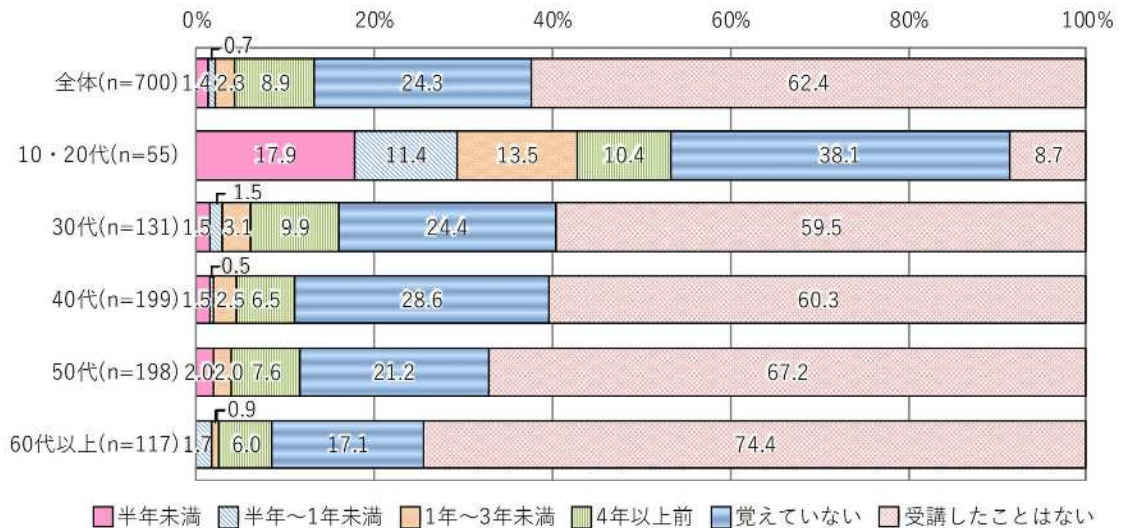


図 自転車の交通安全教育の講習を受けた時期

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

④ 自転車損害賠償保険等の加入状況

令和2年4月1日に施行された改正「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、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。区民を対象としたアンケート調査によると、自転車損害賠償保険等への加入を義務化することについて、「よいと思う」と回答した割合は69.3%となっています。

一方、自転車損害賠償保険等への加入状況は、加入している割合は40.9%と半数に満たない状況であるとともに、自身の加入状況を把握していない、保険について認識していない割合が約10%となっています。

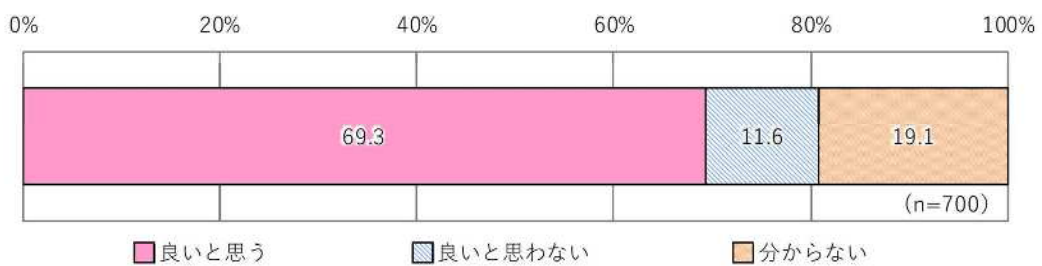


図 自転車損害賠償保険等への加入義務化について

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

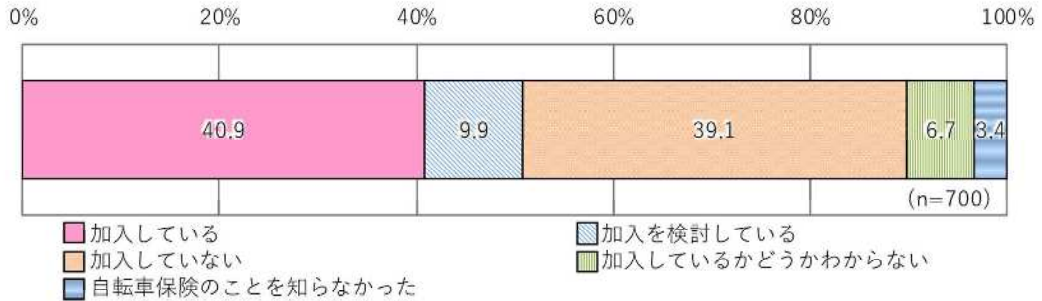


図 区民の自転車損害賠償保険等の加入状況

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）



## 自転車事故による高額賠償事例

近年、自転車運転者の過失により相手（歩行者等）が死亡した、または重大な障害等が残った事故において、賠償金が高額となる事例が発生しています。

判決認容額*	事故の概要
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、意識が戻らないと状態となった。 （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）が残った。 （東京地方裁判所、平成20年6月5日判決）
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさずに走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。 （東京地方裁判所、平成19年4月11日判決）
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。 （東京地方裁判所、平成26年1月28日判決）
4,746 万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性（75歳）に衝突。女性は脳挫傷で5日後に死亡した。 （東京地方裁判所、平成26年1月28日判決）

\*判決認容額とは、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



### (3) 自転車利用促進

#### ① レンタサイクルの実施状況

区内では、葛飾柴又寅さん記念館（観光文化センター）と都立水元公園でレンタサイクルが実施されており、江戸川沿いのサイクリングや公園散策等、気軽に自転車が利用できるようになっています。

表 レンタサイクルの実施状況（区事業）

貸出場所	①葛飾柴又寅さん記念館 （観光文化センター）	②都立水元公園
営業日	土・日・祝日 （平日と年末年始は休業）	土・日・祝日が基本
利用時間	3月～10月／午前9時から午後5時まで 11月～2月／午前9時から午後4時まで	午前10時から午後4時まで
利用料金	高校生以上 400円／回 小・中学生 200円／回	高校生以上 200円／2時間当たり 中学生以下 100円／2時間当たり

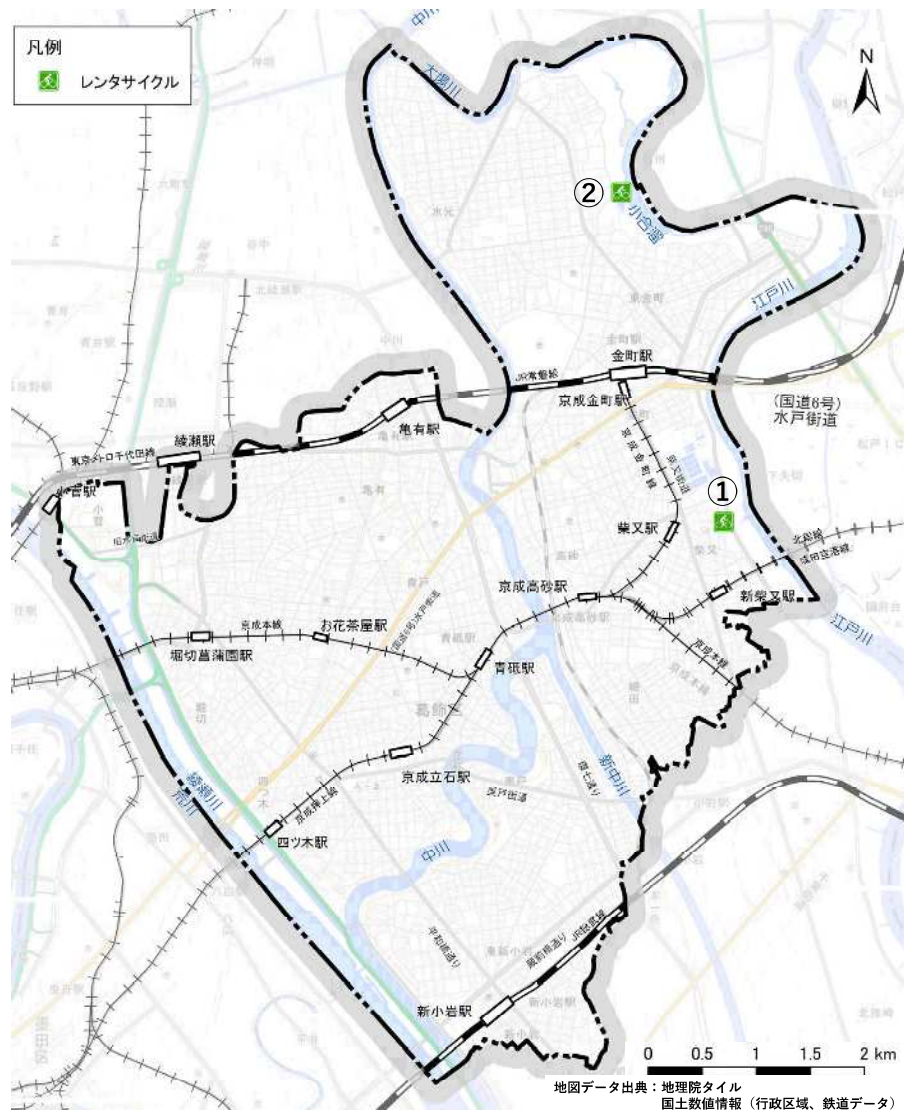


図 レンタサイクルの実施状況（令和3年3月時点）

参考：シェアサイクルの実施状況

区内では、民間事業者によるシェアサイクルが実施され、コンビニ等の民有地でポート整備が進められていますが、鉄道駅周辺にポートが少なく、ポート整備箇所には偏りがある状況となっています。

表 シェアサイクル（民間事業）

名称	ハローサイクリング
区内ポート数	33 ポート
利用時間	24 時間利用可能
利用料金	15 分：70 円（税込）、12 時間：上限 1,000 円（税込）
利用方法	アプリやWEBで会員登録が必要。乗りたい場所の近くでステーションを探す。提携ステーションなら乗る場所も返す場所も自由。
運営事業者	OpenStreet 株式会社

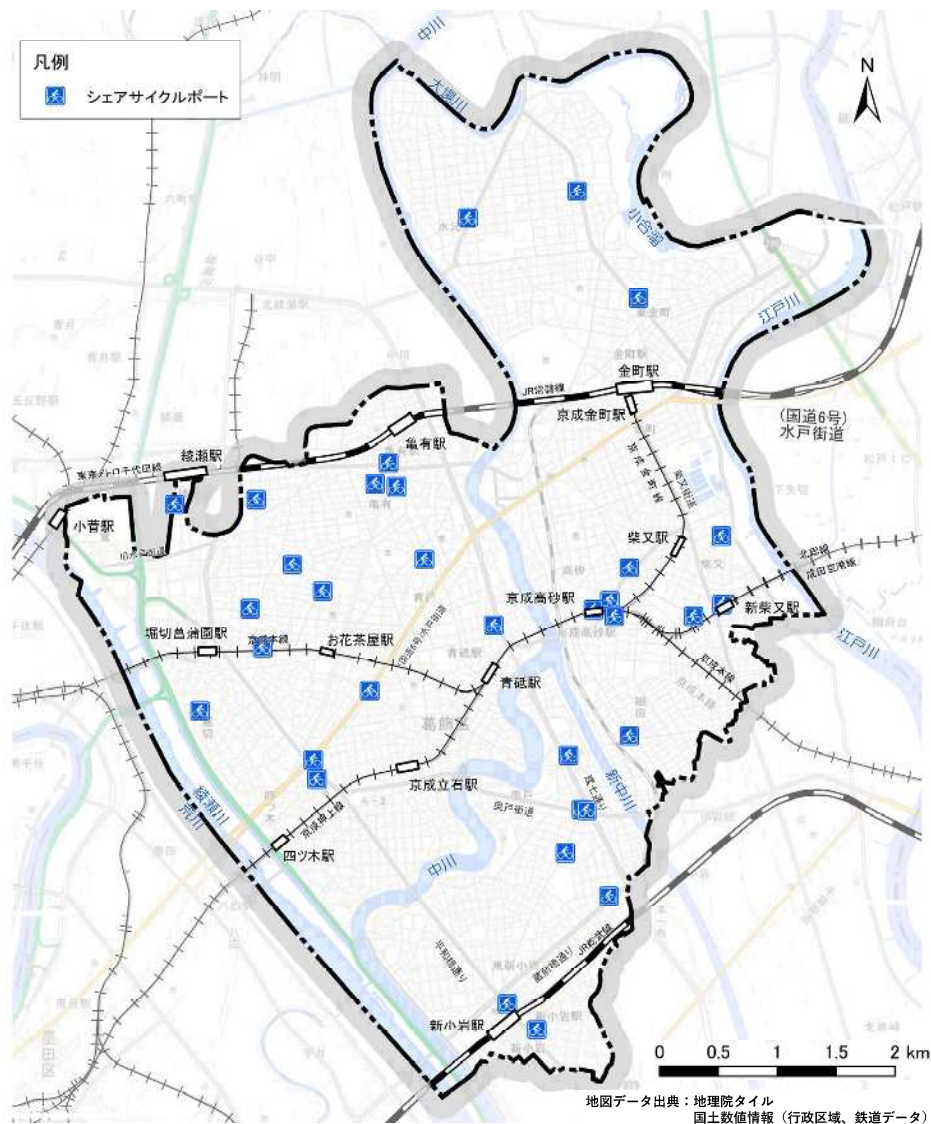


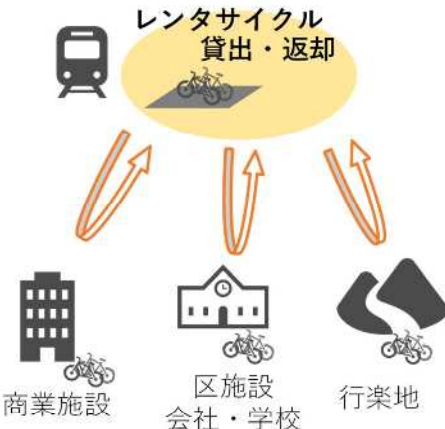
図 シェアサイクルの整備状況（令和3年3月時点）

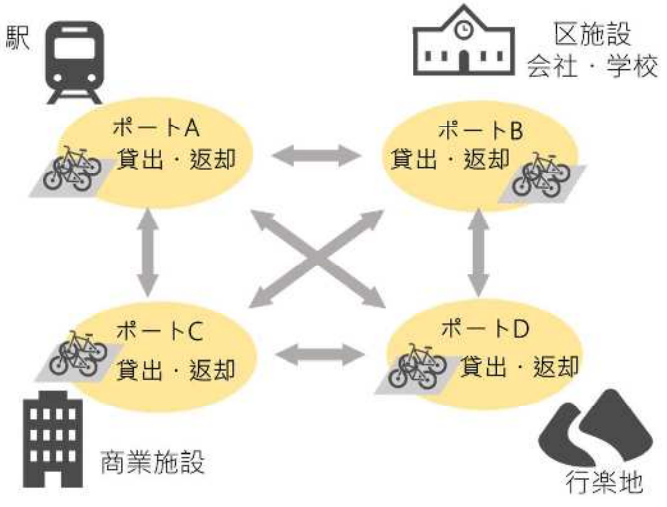
資料：ハローサイクリングホームページより作成



 レンタサイクルとシェアサイクルの違い

レンタサイクルとシェアサイクルの利用方法には様々な違いがあります。

レンタサイクル	
利用場所	貸出・返却は同じ場所
利用時間	窓口の営業時間内
利用手続き	窓口にて手続き
利用イメージ	

シェアサイクル	
利用場所	どのポートでも貸出・返却が可能
利用時間	基本的に 24 時間利用が可能
利用手続き	スマートフォンや IC カードのみで手続き完了
利用イメージ	

② シェアサイクルに関する区民等の意識

令和元年に実施したアンケート調査によると、区民、来訪者ともにシェアサイクルの認知度は半数未満であり、区内で実施されているシェアサイクルの利用率は1割未満となっています。

一方、シェアサイクルのポートや自転車台数が増えれば利用したいと回答した割合は、区民、来訪者とも半数を超えており、施設の充実が求められています。

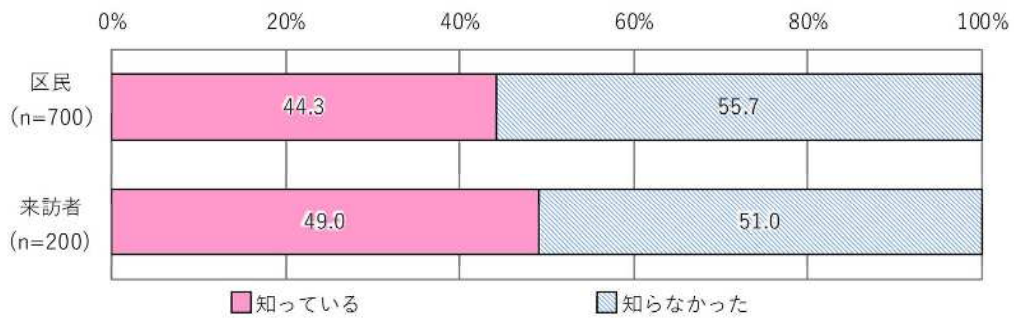


図 区内で実施されているシェアサイクルの認知度

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

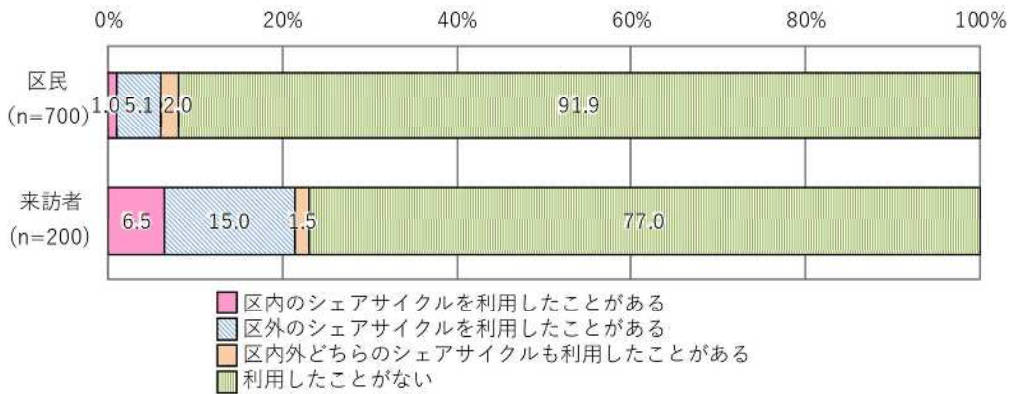


図 シェアサイクルの利用状況

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

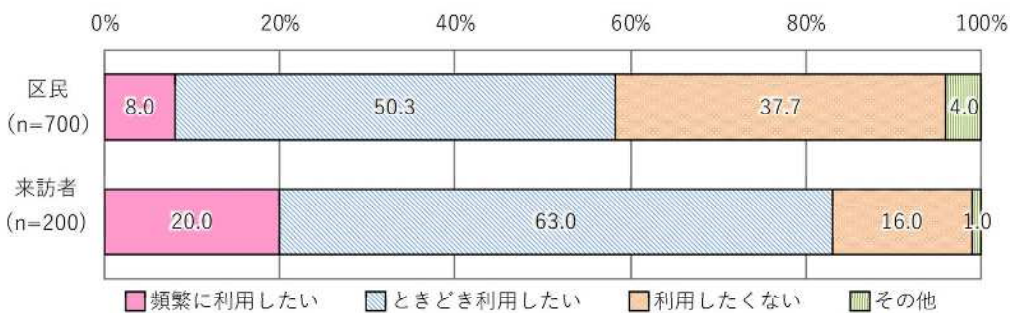


図 シェアサイクルの施設（ポートや自転車台数）が増えた場合の利用意向

資料：葛飾区自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）

参考：観光の状況

令和2年は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により旅行者数が減少していますが、令和元年まで訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数は年々増加傾向が続いています。

観光に関するアンケート調査結果において、区への来訪時に困ったことや不便を感じたこととして、移動に不便を感じている人の割合が最も高くなっており、観光資源へのアクセス性等、移動の利便性向上が求められています。

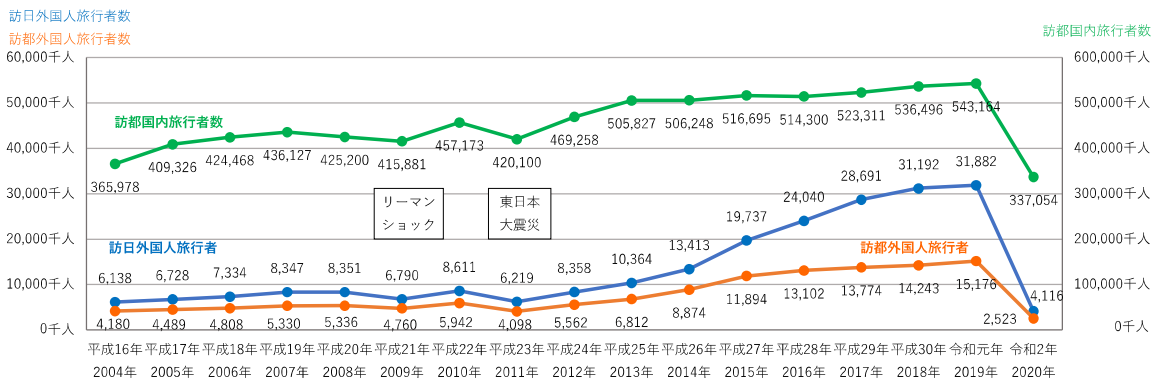


図 訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移

資料：令和2年東京都観光客数等実態調査（東京都産業労働局）より作成

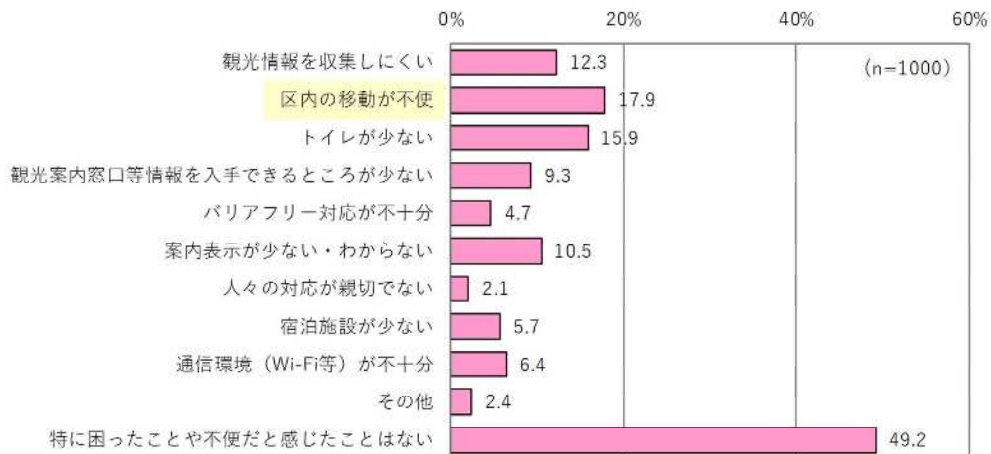


図 来訪時の困ったことや不便を感じたこと（国内在住者）

出典：平成29年度葛飾区観光経済実態調査

### ③ 江戸川沿いのサイクリング環境

江戸川沿いにはサイクリングロード（自転車歩行者専用道路）<sup>※4</sup>が整備されており、多くの方がサイクリングやランニング等を楽しみながら利用しています。

また、江戸川沿いのサイクリング環境は、東京都、千葉県、埼玉県の自治体に渡って続いており、一部の区間が本区に位置しています。



図 江戸川沿いのサイクリングロード  
資料：国土交通省関東地方整備局  
江戸川河川事務所ホームページより作成



図 江戸川沿いの休憩施設設置状況（区内）



図 江戸川沿いのサイクリング環境

<sup>※4</sup> サイクリングロード（自転車歩行者専用道路）は、道路法において「もっぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路」と指定されているため、歩行者の安全通行にも十分配慮しながら、サイクリングを楽しむ道路となっています。



## (4) 自転車通行環境

### ① 自転車通行環境の整備状況

区内の自転車通行空間の整備状況は、ガイドラインに基づく車道上における整備延長が6.2km、自転車の通行位置・方向を示した自転車ナビマークのみによる整備延長が40.9km、歩道上における整備延長が4.2kmとなっています。

道路幅員等の状況に応じて、車道上または歩道上に自転車通行空間が整備されていますが、部分的な整備箇所も多く、通行空間の連続性は低い状況です。

表 自転車通行環境の整備形態及び整備延長（令和2年度末時点）

整備形態		国道	都道	区道	計
車道上	ガイドラインに基づく整備形態	自転車道	—	—	6.2km
		自転車専用通行帯	—	3.8km	
		車道混在	—	1.4km	
	自転車ナビマーク他	5.6km (警視庁施工)	26.6km (警視庁施工)	8.7km (内0.1km 警視庁施工)	40.9km
歩道上	自転車歩行者道上	構造的分離	—	2.3km	4.2km
		視覚的分離	—	1.9km	
その他	自転車歩行者専用道路	—	—	4.2km	4.2km



図 自転車専用通行帯  
(平和橋通り)



図 車道混在  
(都市計画道路補助第264号線)



図 自転車ナビマークのみ  
(亀有新道)



図 構造的分離  
(都市計画道路補助第330号線)



図 視覚的分離  
(都市計画道路補助第276号線)



図 自転車歩行者専用道路  
(江戸川サイクリングロード)

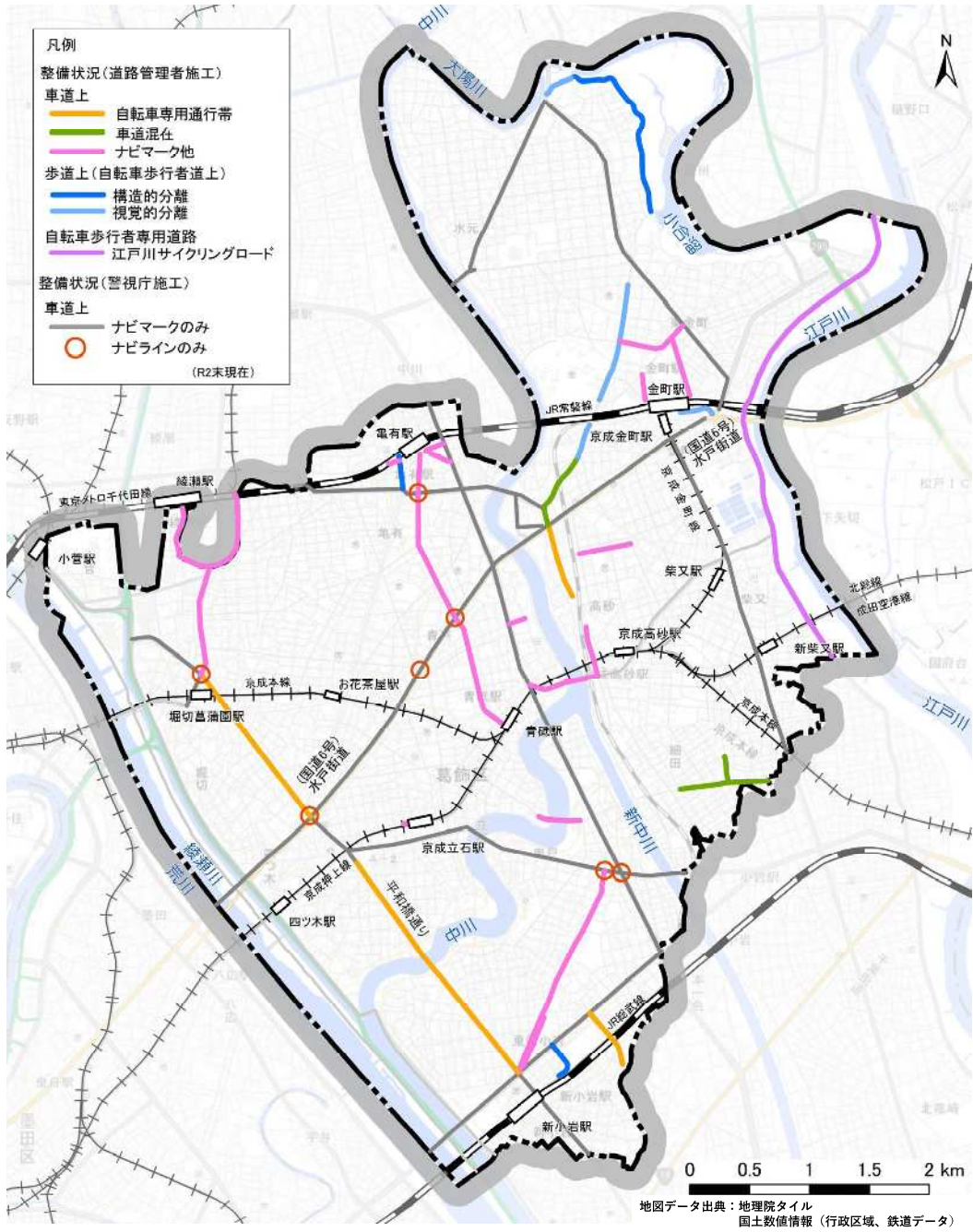


図 自転車通行環境の整備状況

② 自転車通行環境に関する区民の意識

区民アンケート調査によると、自転車通行環境に関する満足度は、約4割が不満を感じており、走行空間の狭さや路上駐車が多くのこと、舗装状況の悪さが理由に挙げられています。

また、区の世論調査によると、道路施策で力を入れてほしいこととして「自転車と歩行者に安全な道路をつくる」が74.4%と最も多くなっています。

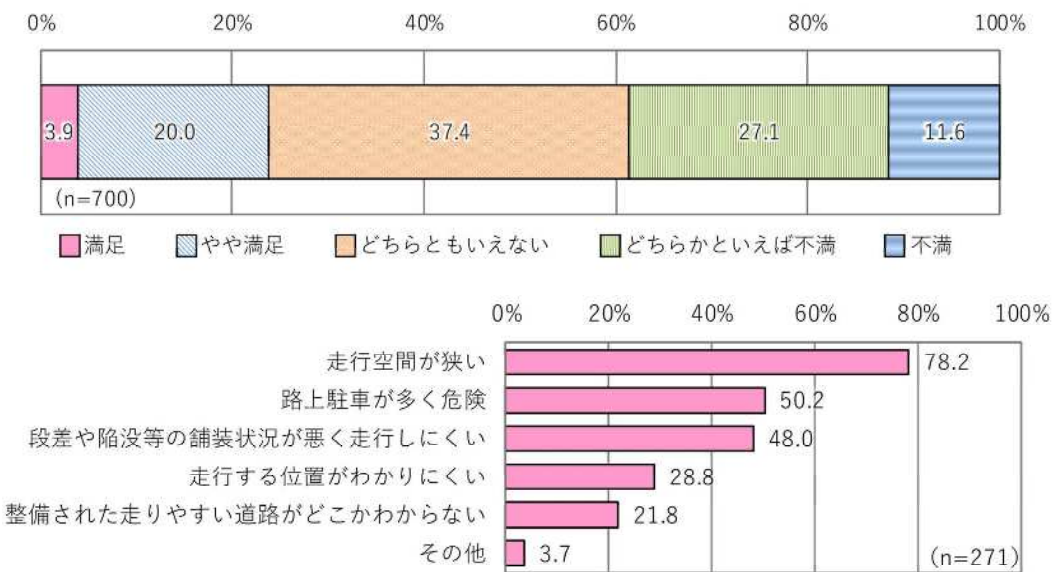


図 通行環境の満足度 (上) ・自転車の走りやすさに対する不満について (下)  
資料：葛飾区自転車活用に関するアンケート調査 (令和元年9月実施)

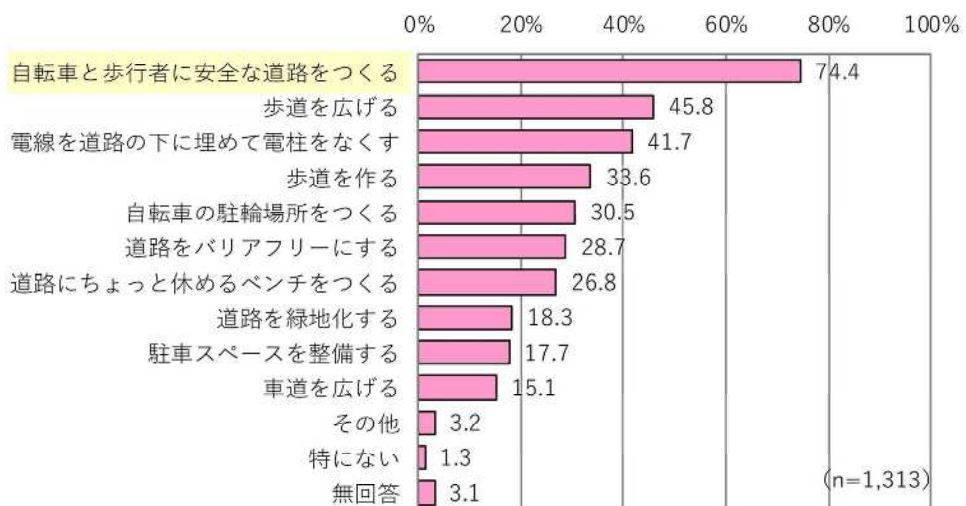


図 道路施策で力を入れてほしいこと  
出典：平成30年度第16回葛飾区世論調査報告書



## (5) 駐輪環境

### ① 駐輪場整備状況

鉄道駅周辺における区営駐輪場の収容能力台数は近年横ばいとなっております。

一方、民営駐輪場の収容能力台数は年々増加しており、区の補助制度を活用して整備された民営駐輪場も増加傾向となっております。

区営駐輪場の約6割が「駅からの距離が100m超」に位置しており、東京23区の中で2番目に高い割合となっております。

また、区営駐輪場の利用率<sup>※5</sup>は、駅からの距離が遠ざかるにつれて減少する傾向となっており、400mを超えると7割未満となっております。



図 区営駐輪場の収容能力台数及び実収容台数の推移



\* ( ) 内の数値は、収容能力台数のうち、区の補助制度を活用して整備された民営駐輪場の整備台数

図 民営駐輪場の収容能力台数及び実収容台数の推移

※5 実収容台数を収容能力台数で除した値 (実収容台数/収容能力台数)

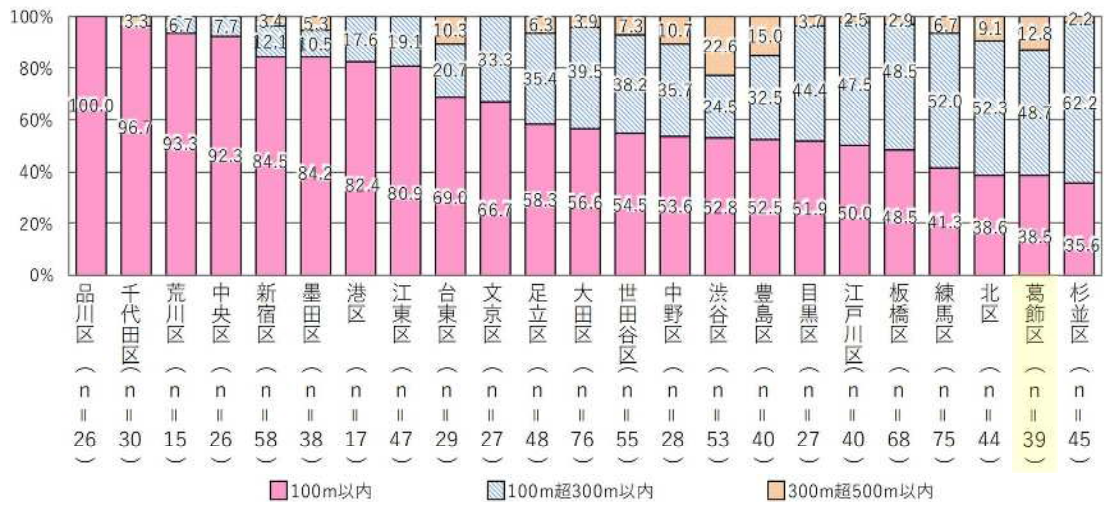


図 駅からの距離帯別の区営駐輪場の設置状況

資料：東京都駅前放置自転車等の現況と対策（令和元年度）より作成

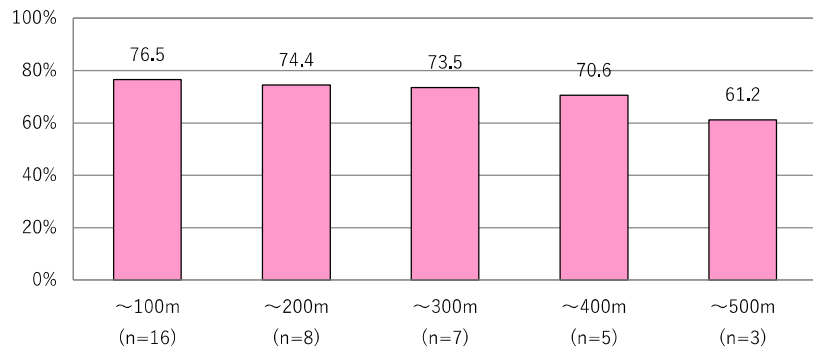


図 駅からの距離帯別の区営駐輪場の利用率（令和元年度）

参考：距離帯別の駐輪場利用率について

自転車等駐車場設置技術の手引き（公益財団法人自転車駐車場整備センター・平成19年）において、「駐車場は、駐車目的施設に対して200m程度の範囲内に設置されることが望ましい」とされ、鉄道駅への距離が200mを超えると利用率が大きく減少する結果となっています。

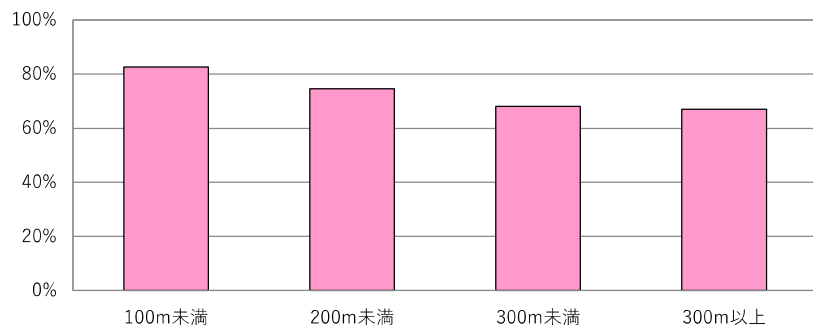


図 距離別の自転車等駐車場利用率（定期）

出典：自転車等駐車場設置技術の手引き

② 放置自転車台数

近年、区内の鉄道駅周辺における放置自転車台数<sup>※6</sup>は増加傾向にある駅が多くなっており、令和元年度には、都内の放置台数<sup>※7</sup>が多い駅上位10位の中に新小岩駅と京成立石駅が入る状況となっています。

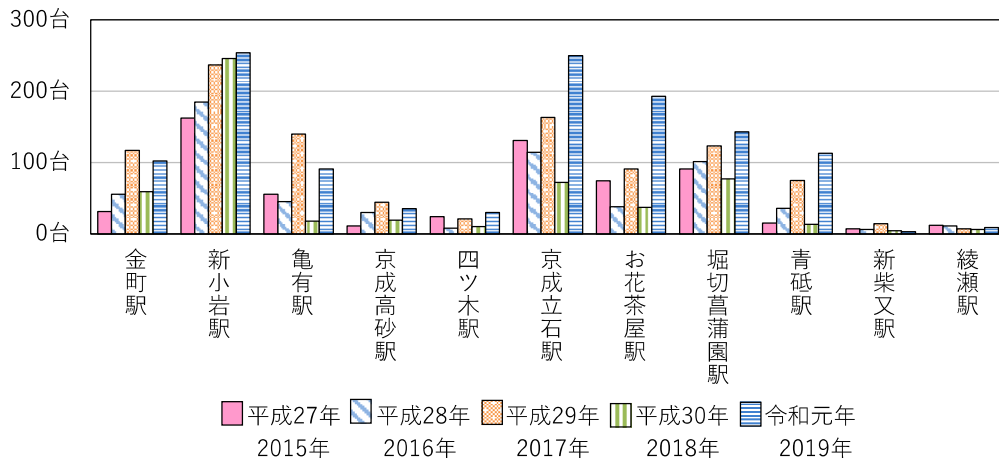


図 駅別放置自転車台数の推移

資料：東京都駅前放置自転車等の現況と対策（令和元年度）より作成

表 放置台数が多い駅（上位10駅）

順位	駅名	路線名	区	台数
1	恵比寿	JR各線・メトロ日比谷線	渋谷区	364
2	新小岩	JR総武線	葛飾区	310
3	代官山	東急東横線	渋谷区	290
4	中野	JR中央線・総武線・メトロ東西線	中野区	289
5	幡ヶ谷	京王線	渋谷区	270
6	京成立石	京成押上線	葛飾区	268
7	秋葉原	JR各線・つくばエクスプレス・メトロ日比谷線	千代田区	256
8	高円寺	JR中央線・総武線	杉並区	255
9	千歳烏山	京王線	世田谷区	254
10	浅草	つくばエクスプレス	台東区	251

出典：東京都駅前放置自転車等の現況と対策（令和元年度）

※6 調査日（晴天の平日のうち任意の一日）の概ね午前11時頃、駅周辺の放置自転車整理区域内で公道上に放置された自転車の台数のこと

※7 駅周辺（原則として鉄道駅から概ね半径500m以内の区域）における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置台数のこと

③ 放置自転車の撤去・返還・処分台数<sup>※8</sup>

区内の鉄道駅周辺において、1時間以上放置され撤去された自転車の台数は平成28年まで減少傾向となっており、近年は概ね横ばいで推移しています。

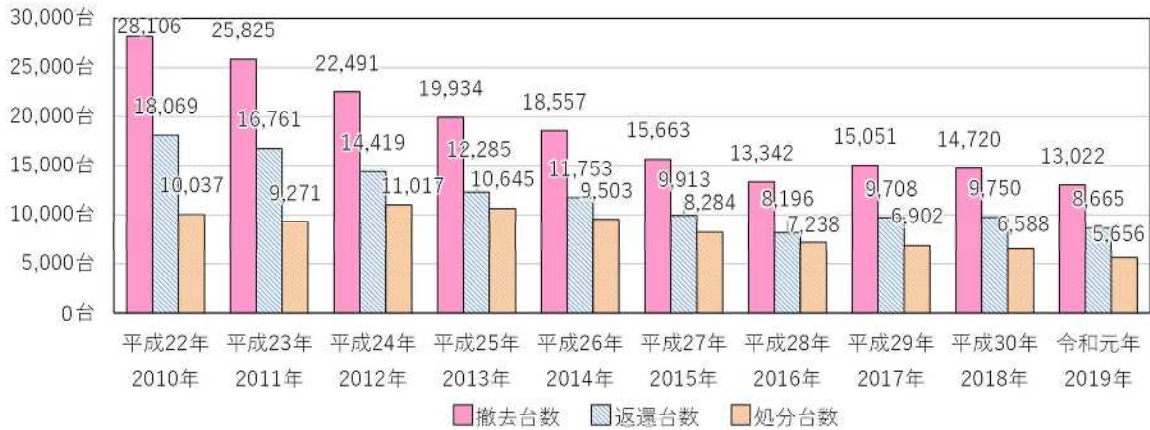


図 放置自転車の撤去・返還・処分台数

資料：東京都駅前放置自転車等の現況と対策（令和元年度）より作成

④ 駐輪場等の施設の老朽化

放置自転車等の撤去や移送にかかる費用等は減少傾向となっていますが、駐輪場や保管所の老朽化に伴う施設の改修費用や機器の更新費用等、維持管理経費は増加傾向となっています。

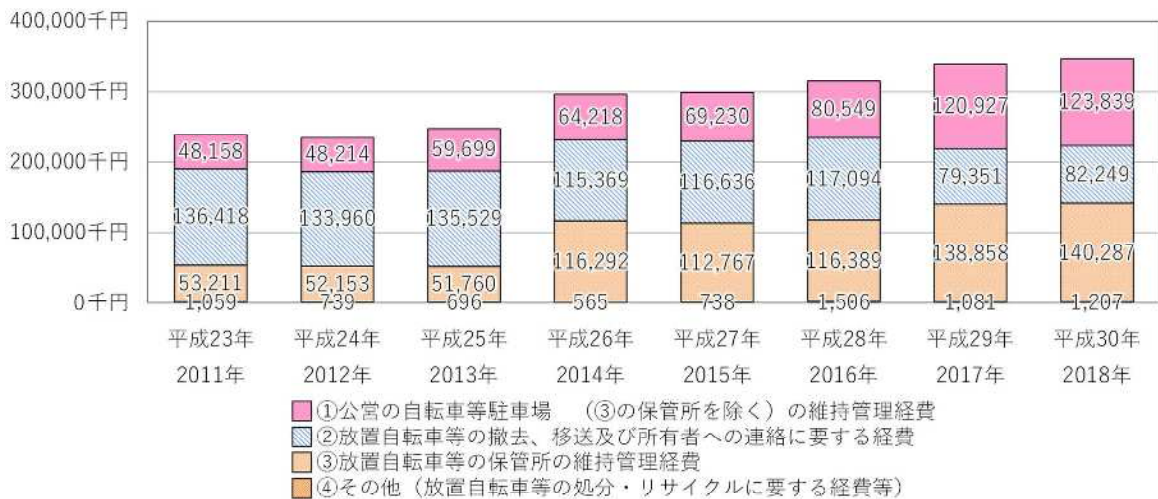


図 放置自転車対策に係る歳出額の推移（決算）

資料：東京都駅前放置自転車等の現況と対策（令和元年度）より作成

※8 撤去台数：放置が1時間以上確認された後、撤去した自転車の台数  
 返還台数：撤去手数料が支払われ、所有者に返還した自転車の台数  
 処分台数：所有者が引取りに来ず、処分した自転車の台数

## 2.4 現状と課題のとりまとめ

本区における自転車利用に関する現状を整理しました。

自転車の特性/動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車は環境負荷の低減や健康増進等に資する身近な交通手段である</li> <li>• 新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、自転車は3密（密閉・密集・密接）を回避し移動できる交通手段として注目される</li> <li>• 運動習慣がない区民の割合が高く、運動不足を感じている割合も8割と高い</li> </ul>
地域・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 生産年齢人口の減少に伴い、高齢化率は上昇する見通しである</li> <li>• 日常的な自転車利用やサイクリングに適した土地である</li> <li>• 鉄道網は東西方向を軸として整備されているが、鉄道路線間の乗換えが不便である</li> <li>• バス路線網は鉄道網を補完する形で整備されているが、一部公共交通サービス圏に入らない地域がある</li> <li>• 駅から少し離れた場所に立地する区施設が多い</li> <li>• 区内の移動において主に自転車を利用している割合は約4割と高い</li> </ul>
自転車交通安全状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 全事故に占める自転車事故の割合は東京都平均より高い</li> <li>• 自転車事故発生率は、高校生～19歳、65歳以上が高い状況である</li> <li>• 東京都の運転経歴証明書交付件数は年々増加しており、運転免許証返納後に利用する移動手段として自転車の利用が多くなることが想定される</li> <li>• 自転車利用の交通ルール・マナーの多くは認知されているが、遵守状況は十分であるとはいえない</li> <li>• 区政への要望として、交通安全対策へのニーズは多い</li> <li>• 自転車の交通安全教育講習の受講率は、年代が上がるほど低くなる</li> <li>• 自転車損害賠償保険等への加入率は低い</li> </ul>
自転車利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 区内では、レンタサイクル2箇所、シェアサイクル33箇所が整備されている</li> <li>• シェアサイクルのポートは、駅周辺に少なく未整備地域も多いため、利便性はあまり良くない</li> <li>• 区民・来訪者ともシェアサイクルの認知度・利用率は低いですが、施設が充実すれば利用する意向のある人は多い</li> <li>• 区内の移動に不便を感じている来訪者は多く、移動の利便性向上を求めるニーズが多い</li> <li>• 江戸川沿いにはサイクリングロードが整備されており、多くの人がサイクリングを楽しみながら利用している</li> </ul>
自転車通行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 区内の自転車通行空間は部分的な整備箇所も多く、通行空間がネットワーク化されていない</li> <li>• 多くの区民が自転車通行環境に対して不満を感じている（特に、走行空間の狭さや路上駐車の多さ、舗装状況の悪さが挙げられている）</li> <li>• 道路施策への要望として、自転車と歩行者にとって安全な道路の整備のニーズが多い</li> </ul>
駐輪環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駐輪場利用率は、駅から駐輪場の距離が長いほど減少する傾向である</li> <li>• 都内において放置台数が多い上位10位の駅に新小岩駅と京成立石駅が入っている</li> <li>• 撤去された放置自転車の台数は減少傾向であるが、近年は横ばいで推移している</li> <li>• 老朽化に伴う施設の改修費用や機器の更新費用等、維持管理経費は増加傾向である</li> </ul>



前記の現状を踏まえ、本区において自転車活用を推進していくに当たっての課題を整理しました。

### 1 自転車の安全・安心に関する課題

- 全事故に占める自転車関連事故の割合は、東京都平均よりも高い状況のため、各年代に応じた交通安全教育の実施が必要（特に高齢者や高校生に対する交通安全教育の推進が必要）
- 交通安全意識の向上や交通ルール・マナー遵守度を高めるため、交通安全に関する広報啓発の推進が必要
- 自転車を安心して利用できるよう、万が一に備えた自転車損害賠償保険等への加入促進が必要

### 2 自転車利用促進に関する課題

- 区民や来訪者の交通手段として、気軽に自転車を選択できるよう、シェアサイクルのポート設置箇所数の充実を図っていくことが必要
- 公共交通へアクセスしづらい地域での移動や駅から観光資源までの移動の利便性を高めるため、公共交通機関と連携した自転車の活用を図っていくことが必要
- 気軽にサイクリングを楽しめるよう、江戸川等水辺空間を活用したサイクリング環境の更なる充実が必要
- 区民の健康増進の一手段として、自転車の利用を促進していくため、日常的に自転車を活用しやすい環境づくりが必要

### 3 自転車通行環境に関する課題

- 自転車通行空間の整備率が低いため、快適な通行環境創出に向け、更なる通行空間の整備推進が必要
- 買い物や通勤・通学といった日々の生活において、多くの人が自転車を利用しているため、駅や集客施設に自転車で快適に移動できるよう、連続した自転車通行空間の整備（ネットワーク化）が必要
- 隣接自治体との自転車移動をより快適にするため、広域的な自転車通行空間のネットワーク構築が必要
- 歩行者や自転車利用者が安心して道路を通行できるよう、自転車通行空間の確保及び路面の安全性の確保が必要

### 4 駐輪環境に関する課題

- 駅周辺における駐輪ニーズに対応するため、鉄道事業者等と連携しながら駐輪場の適正配置を推進することが必要
- 駐輪場の利用率向上に向け、駅からの距離等施設条件に見合った利用料金の設定や使いやすい施設への更新等、提供サービスの改善が必要
- 放置自転車の多い駅を中心に、放置自転車の削減に向けた広報・啓発の推進が必要
- 今後費用の増大が見込まれる施設維持管理費の平準化に向け、計画的な施設の改修検討が必要



## 第3章 計画の目標

---

### 3.1 計画の基本的な考え方

自転車は小回りがきき、目的地まで直線的に移動できる等、近距離（約5km未満）移動において利便性が高い交通手段であるとともに、健康増進や環境負荷低減等、人や環境にもやさしい乗り物です。

葛飾区は平坦な地形であり、河川等の水辺空間も多いことから、多くの区民が日常的に自転車を利用し、河川沿いではサイクリングを楽しむ等、自転車利用に適した地域特性を持っています。

一方で、自転車の交通ルールやマナーは認知されつつも、あまり守られていない状況であることから、自転車利用者の交通安全意識の向上が求められます。

また、鉄道やバスと自転車の連携強化により、公共交通機関へのアクセスが十分ではない地域における交通利便性の向上が期待されているほか、新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、3密を回避し移動できる交通手段として注目されています。

これらを踏まえ、以下に本計画の基本的な考え方を示します。

#### 自転車活用の基本的な考え方

自転車は、葛飾区の地域間の移動を支える重要な交通手段であることから、自転車を快適に利用できる環境づくりは、魅力ある葛飾のまちづくりにつながります。このため、自転車利用者の交通安全意識の向上を図りながら、快適な自転車利用環境の創出に向けた取組を様々な視点から推進し、誰もが住みやすく、訪れやすい葛飾のまちづくりを進めていきます。

### 3.2 計画の基本目標

本区の課題や基本的な考え方を踏まえ、自転車活用によるまちづくりを進めていくに当たり、まもる（安全意識）、つかう（利用促進）、はしる（通行空間）、とめる（駐輪環境）の4つの柱の基本目標を設定し、取組を進めていきます。

**【まもる】  
(安全意識)**



**【基本目標】 交通ルール・マナーの意識を高める環境づくり**

誰もが交通ルールを守り、歩行者、自転車、自動車の各々の立場で周囲への配慮ができるよう交通ルール・マナーの啓発を進めます。また、自転車事故に対する危機管理意識の向上を図り、万が一の自転車事故への備えを促します。

**【つかう】  
(利用促進)**



**【基本目標】 様々な場面で自転車が利用できる環境づくり**

区民や来訪者がいつでも気軽に自転車を利用でき、日常から余暇まで様々な場面において自転車を活用しやすい環境づくりを進めます。また、環境にやさしく健康づくりにもつながる自転車利用の周知啓発を行い、自転車を使いたくなるよう機運の醸成を図ります。

**【はしる】  
(通行空間)**



**【基本目標】 安全・快適に自転車が通行できる環境づくり**

目的地までの移動や公共交通機関との繋がり等、様々な自転車移動の快適性の確保に向け、自転車通行空間のネットワーク化を図ります。また、自転車が車道の左側を安全に通行しやすく、歩行者も安心して歩ける道路空間づくりを進めます。

**【とめる】  
(駐輪環境)**



**【基本目標】 自転車を止めやすく利用しやすい駐輪環境づくり**

多くの人が集まる駅や商業施設周辺等で、いつでも自転車を止めることができる駐輪環境づくりを進めます。また、駐輪場を気持ちよく利用できるサービスの提供及びきれいなまちづくりに向けた放置自転車対策を進めます。



### 3.3 重点的に取り組む施策

基本目標の実現に向け、自転車安全教育の推進、シェアサイクルの普及促進、自転車ネットワークの整備、駐輪場の適正配置の推進の4つの施策を重点的に取り組みます。

#### (1) 自転車安全教育の推進

##### まもる（安全意識）

- 各年齢層のライフステージに沿った交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出します。
- 特に人口当たりの自転車事故件数の多い高校生と高齢者については、警察や関係団体等と連携しながら、教育・啓発・指導ができる体制の強化を図ります。
- 区の外国人人口の増加や電動アシスト付自転車の利用の増加等、社会情勢に応じた交通安全教育を検討します。



図 交通安全教室の様子  
出典：葛飾区 facebook

#### (2) シェアサイクルの普及促進

##### つかう（利用促進）

- 公共交通の補完や観光振興、放置自転車の抑制等を目的とし、シェアサイクルの普及を促進します。
- 民間事業者と連携しながら、区有地を含めたサイクルポートの配置検討を行います。
- 区内と区外の行き来が自由にできる、広域的なシェアサイクルを実施します。



図 駅前のシェアサイクルポート

#### (3) 自転車ネットワークの整備

##### はしる（通行空間）

- 様々な目的による自転車移動の快適性を確保するため、自転車通行空間のネットワーク化を図ります。
- 広域的なネットワーク形成に向け、国や東京都、隣接自治体と連携を図りながら、自転車通行空間の整備を進めます。
- 自転車利用者が集中する鉄道駅周辺の自転車通行空間を先行整備します。



図 自転車通行空間

#### (4) 駐輪場の適正配置の推進

##### とめる（駐輪環境）

- 各方面の駐輪需要を考慮しながら、駐輪場の適正配置を推進します。
- 放置自転車が多い新小岩駅、京成立石駅においては、公園の地下や鉄道高架下の用地を活用する等、駅前再開発等のまちづくりと連携を図りながら、駐輪場の整備を進めます。



図 地下機械式自転車駐車場イメージ  
出典：技研製作所



## 第4章 施策の展開

---

## 4.1 施策の体系

本計画では、自転車の活用を推進していくに当たり、まもる（安全意識）、つかう（利用促進）、はしる（通行空間）、とめる（駐輪環境）の4つの計画目標に基づいた18の施策を実施していきます。

本計画の基本目標の実現に向けた施策体系を以下に示します。

### 【まもる（安全意識）】 交通ルール・マナーの意識を高める環境づくり

#### → 施策の方向性① 自転車の交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出する

施策①-1: 関係機関との連携による自転車安全教育の推進

拡大

施策①-2: 交通安全意識の向上を図る広報啓発の推進

交通安全運動の実施

継続

自転車安全利用に関する広報啓発

継続

ルール・マナーの意識啓発のための看板設置

新規

#### → 施策の方向性② 万が一の自転車事故への備えを促す

施策②-1: 自転車損害賠償保険等への加入支援及び広報啓発の推進

区民向け自転車損害賠償保険の導入検討

検討

TS マーク（自転車損害賠償保険付帯）取得費補助

継続

自転車損害賠償保険等への加入促進を図る広報啓発

拡大

### 【つかう（利用促進）】 様々な場面で自転車が利用できる環境づくり

#### → 施策の方向性③ いつでも自転車が利用できる環境をつくる

施策③-1: シェアサイクルの普及促進

新規

施策③-2: 公共交通機関と連携しやすい自転車利用の推進

拡大

施策③-3: 観光資源を活用したサイクリング環境の充実

河川沿いや観光資源を活用したサイクリングの推進

継続

サイクリングマップ等による情報発信

継続

#### → 施策の方向性④ 自転車の日常利用を促す

施策④-1: 自転車の日常利用の促進

三人乗り自転車購入費助成

継続

環境にやさしい自転車利用の推進

継続

自転車通勤等の推進

新規

【はしる（通行空間）】安全・快適に自転車が通行できる環境づくり

→ 施策の方向性⑤ 安全・快適に移動できる自転車通行空間のネットワーク化を進める

施策⑤-1: 様々な自転車移動を支えるネットワークの整備 **新規**

施策⑤-2: 道路状況に応じた自転車通行空間の整備推進 **拡大**

→ 施策の方向性⑥ 自転車が通行しやすい道路通行環境をつくる

施策⑥-1: 安全で快適な自転車通行空間の確保の推進 **継続**

施策⑥-2: 自転車通行を阻害する路上駐車削減に向けた取組の促進 **継続**

【とめる（駐輪環境）】自転車を止めやすく利用しやすい駐輪環境づくり

→ 施策の方向性⑦ まちの需要に応じた駐輪場をつくる

施策⑦-1: 駐輪場の適正配置の推進 **検討**

施策⑦-2: 駐輪場の整備手法の検討 **検討**

施策⑦-3: 民間事業者による駐輪場の整備促進

民営駐輪場整備費の助成 **継続**

駐輪場の附置義務 **継続**

→ 施策の方向性⑧ 利用特性に応じた駐輪場を運営する

施策⑧-1: 駐輪場の提供サービスの充実

利用しやすい駐輪場の整備 **継続**

防犯カメラの設置 **継続**

駅周辺の駐輪場位置情報等の提供 **拡大**

施策⑧-2: 施設条件に見合った利用料金の検討 **新規**

→ 施策の方向性⑨ 放置自転車をなくす

施策⑨-1: 放置自転車の撤去・指導の推進

放置自転車の撤去及び駐輪指導 **継続**

放置自転車の保管及び有効活用 **継続**

不用自転車の引き取り **継続**

施策⑨-2: 放置自転車削減に向けた広報啓発の推進 **継続**

**新規** …新たに実施する施策 **拡大** …既存事業を拡大して実施する施策

**継続** …既存事業に基づき、引き続き実施する施策 **検討** …事業実施に向けて検討する



## 4.2 施策の内容

まもる  
安全意識

交通ルール・マナーの意識を高める環境づくり

### 施策の方向性① 自転車の交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出する

子どもから高齢者まで様々な世代に対して、切れ目なく交通安全教育を展開していくため、警察や関係団体、学校、地元町会等と協力・連携し、「自転車安全利用五則」等のルール・マナーを学べる機会を創出するとともに、広報・啓発を図っていきます。

#### 施策①-1 関係機関との連携による自転車安全教育の推進

新規 拡大 継続 検討

子どもから高齢者まで幅広い年齢層の方々が様々な目的で自転車を利用していることから、各年齢層に応じた交通ルール・マナーを学ぶ機会づくりが必要です。そのため、関係機関・団体と連携しながら、各年齢層のライフステージに応じた交通安全教室等を実施し、自転車の交通ルール・マナーを継続的に学べるよう、体系的な自転車安全教育を実施します。特に人口当たりの自転車事故件数の多い高校生と高齢者については、教育・啓発・指導ができる体制の強化を図ります。

また、区の外国人人口が増加傾向にあることから、外国人向けの交通安全教育の検討や、近年、利用者が増加している電動アシスト付自転車の利用時の注意事項の啓発等、社会情勢に沿った交通安全教育を進めていきます。



図 小学校における交通安全教室の事例

出典：葛飾区 facebook



図 中学校におけるスケアード・ストレイト方式<sup>※9</sup>の交通安全教室の事例

出典：葛飾区ホームページ

※9 受講者の前でスタントマンが交通事故を再現し、その衝撃や怖さを実際に体感することで、交通ルール・マナーを遵守することの大切さについて考える機会を与える教育手法です。

表 ライフステージに沿った体系的な交通安全教育

ライフステージ	特徴とポイント	交通安全教育	教育の狙い
小学生	○自転車に乗り始める世代 ⇒歩行者目線での自転車の動きの理解や交通ルール・マナーの基礎的な教育が必要	○小学校での交通安全教室	○自転車の正しい運転方法の習得 ○交通ルール・マナーの基本的な知識の習得
中学生	○自転車での行動範囲が広がる世代 ⇒交通ルール・マナーの徹底や車道通行時の危険を予測・回避する能力の向上が必要	○中学校でのスケアード・ストレイト方式による交通安全教室	○交通事故の衝撃や恐怖を実感・理解 ○自転車安全利用の意識向上
高校生 大学生	○卒業後に成人を迎え、社会に出る世代 ⇒交通ルール・マナーの徹底とともに、交通事故リスクや社会的責任の認識・実践が必要	○高校での交通安全教室 ○自動車教習所等での交通安全教室	○交通事故のリスクと社会的責任の理解 ○自転車安全利用の意識向上
社会人 子育て世代	○通勤や業務で自転車を利用する世代 ○子乗せ自転車に乗り始める世代 ○子どもに自転車安全教育をする世代 ⇒正しい自転車の乗り方や交通ルール・マナーの再認識・徹底が必要	○免許更新時の交通安全教室 ○保育施設利用者への交通ルール・マナーの教育（周知啓発）	○子乗せ自転車の安全な利用方法の習得 ○子どもに交通ルール・マナーを教育する能力の向上 ○自転車安全利用の意識向上
高齢者	○加齢により運動能力や認知能力が低下する世代 ⇒加害者にも被害者にもならないよう、事故リスクや交通ルール・マナーの再認識が必要	○高齢者を対象とした交通安全教室	○自身の自転車の運転能力の再確認 ○自転車安全利用の意識向上
全世代	⇒自分自身の自転車利用の技術や能力、交通ルール・マナーの遵守・実践の状況を客観的に認識することが必要	○自動車教習所等での自転車シミュレータ <sup>※10</sup> による交通安全教室 ○交通安全教室を活用した自転車損害賠償保険や自転車点検の重要性の教育（周知啓発）	○自身の危険予知能力・運転能力・運転技術等の現状把握 ○自転車安全利用の意識向上 ○自転車事故に対する備えの促進

※10 実際の交通状況を画面上に再現し、自転車運転時に起こりうる危険を仮想体験することによって、危険予測意識や交通安全意識の向上をはかる自転車型の教材です。

施策①-2 交通安全意識の向上を図る広報啓発の推進

《交通安全運動の実施》

新規 拡大 継続 検討

交通ルール・マナーを遵守し実践する習慣を身につけるため、地元町会や関係機関・団体と連携して、交通安全運動を定期的の実施します。通学路や自転車事故が多い箇所等の街頭における啓発活動を行い、区民一人一人の交通安全意識の向上を図ります。



図 全国交通安全運動ポスターの事例  
出典：内閣府ホームページ



図 亀有警察署 春の交通安全運動の事例  
出典：葛飾区ツイッター

《自転車安全利用に関する広報啓発》

新規 拡大 継続 検討

自転車の交通ルール・マナーを広く周知するため、関係機関・団体と連携して、チラシ、広報紙、ホームページ等の様々な広報媒体を活用しながら、自転車安全利用五則をはじめとする交通ルール・マナーについて、広報啓発を実施します。

図 自転車交通安全教育用リーフレット（一般向け）の事例  
出典：警視庁ホームページ

## 《ルール・マナーの意識啓発のための看板設置》

新規 拡大 継続 検討

自転車走行時のルール・マナーの意識啓発のため、鉄道駅周辺等の自転車交通量が多い道路において、自転車の通行位置や歩行者優先等の注意喚起看板を設置し、自転車の安全利用を促していきます。



図 通行位置と方向の案内看板設置のイメージ



図 逆走の注意喚起看板イメージ



**施策の方向性② 万が一の自転車事故への備えを促す**

区民が自転車を安全・安心して利用できるよう、万が一の事故に備えた自転車損害賠償保険等への加入や自転車の点検整備を促進していきます。

**施策②-1 自転車損害賠償保険等への加入促進及び広報啓発の推進**

《区民向け自転車損害賠償保険の導入検討》

新規 拡大 継続 検討

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年4月）」の改正により、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことや、近年、自転車事故の高額賠償判例が増えていることから、自転車を利用する区民に対して、自転車事故への備えを促す必要があります。このため、自転車利用者の自転車損害賠償保険への加入を促進するため、少額の保険料で加入できる区民向け自転車損害賠償保険の導入について検討します。

《TSマーク（自転車損害賠償保険付帯）取得費補助》

新規 拡大 継続 検討

自転車利用者が定期的に自転車の点検整備を受け、自転車の安全な利用を心がける機運を醸成するため、自転車損害賠償保険が付帯した「TSマーク<sup>※11</sup>」の取得費用について助成を行います。このことにより、自転車の安全性を確保するとともに、事故による被害者救済に必要となる費用への備えを行い、安心して自転車を利用できる環境づくりを進めます。

表 TSマーク取得費補助概要

対象	葛飾区在住者所有の自転車（法人の自転車は対象外）
補助内容	東京都自転車商協同組合（本田支部・亀有支部）協力店で、自転車の点検整備（新車購入時に対象）を受け、TSマークを取得する費用について、2,000円を限度に補助（ただし、点検に伴い、修理や交換部品が必要となった場合は実費負担）



図 TSマーク付帯保険（赤色）

出典：公益財団法人日本交通管理技術協会

表 TSマーク付帯保険（赤色）の補償内容

傷害補償	入院15日以上	(一律) 10万円
	死亡・重度後遺障害 (1～4級)	(一律) 100万円
賠償責任補償	死亡・重度後遺障害 (1～7級)	(限度額) 1億円
被害者見舞金	入院15日以上	(一律) 10万円

出典：公益財団法人日本交通管理技術協会

※11 TSはTraffic Safety（交通安全）の略であり、自転車安全整備士がいる自転車店で点検確認した自転車に貼付されるものです。TSマークには赤色と青色があり、傷害保険（青色・赤色）、賠償責任保険（青色・赤色）、被害者見舞金（赤色のみ）が付いています。区では、赤色のTSマーク取得費用の補助を行っています。

## 《自転車損害賠償保険等への加入促進を図る広報啓発》

新規 拡大 継続 検討

自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入を促進するためには、自転車事故の損害賠償責任に対する意識の向上を図るとともに、保険への加入方法や保険加入状況を利用者自身が適正に把握する必要があります。このため、チラシやポスター、ホームページ等の広報媒体の活用や交通安全教室等の機会を捉え、自転車損害賠償保険等の必要性和加入方法を周知するための広報啓発を実施します。



## 自転車安全教育受講者を増やすための取組事例

千葉県千葉市では、自転車安全利用に関する講習会の参加者に対して、駐輪場の優先利用や動物公園の入場券等の受講特典を設け、参加を促す取組を実施しています。

また、神奈川県大和市では、自転車安全利用に関する講習会の参加者に対して、「自転車安全運転認定証」を交付するとともに、TSマークの取得や幼児・児童用ヘルメットの購入を助成する特典を設け、参加を促す取組を実施しています。

表 自転車安全教育受講者を増やすための取組事例

自治体名	千葉県千葉市	神奈川県大和市
内容	自転車安全利用講習会	自転車安全利用講習会
対象者	中学生以上の方	市内在住で小学生以上の方
受講特典	市指定駐輪場の優先利用、千葉市動物公園入園割引券、千葉市花の美術館入館券のいずれかを選ぶことができる	TSマークの取得や幼児・児童用ヘルメットの購入の助成を受けることができる

表 まもる（安全意識）に関する施策の実施スケジュール

施策の方向性	施策内容	前期 令和4～8年度 (2022～2026年度)		後期 令和9～13年度 (2027～2031年度)		
①自転車の交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出する	施策①-1 関係機関との連携による自転車安全教育の推進	調査・検討		拡大実施		
		継続実施				
	施策①-2 交通安全意識の向上を図る広報啓発の推進	交通安全運動の実施		継続実施		
		自転車安全利用に関する広報啓発		継続実施		
ルール・マナーの意識啓発のための看板設置			新規実施			
②万が一の自転車事故への備えを促す	施策②-1 自転車損害賠償保険等への加入促進及び広報啓発の推進	区民向け自転車損害賠償保険の導入検討	検討	必要に応じて実施		
		TSマーク（自転車損害賠償保険付帯）取得費補助		継続実施		
		自転車損害賠償保険等への加入促進を図る広報啓発	調査・検討	拡大実施		
			継続実施			

つかう  
利用促進

様々な場面で自転車が利用できる環境づくり

施策の方向性③ いつでも自転車が利用できる環境をつくる

鉄道駅や商業施設等の目的地周辺まで自転車で気軽に移動できるよう、シェアサイクルのポート整備を促進するとともに、公共交通機関と自転車のスムーズな乗換えができる環境の整備を進めていきます。

施策③-1 シェアサイクルの普及促進

新規 拡大 継続 検討

区内における移動の利便性や回遊性の向上、自家用車から自転車への交通手段の転換による環境にやさしいまちづくりに向けて、自転車をいつでも借りたり返したりできるシェアサイクルの普及を促進します。シェアサイクルの普及に当たっては、民間事業者と連携を図りつつ、区有地を含めたサイクルポートの配置場所の検討等を行い、区内各所で気軽に自転車を利用することができ、区外との行き来も自由にできる広域的なシェアサイクルのサービス提供を実施します。

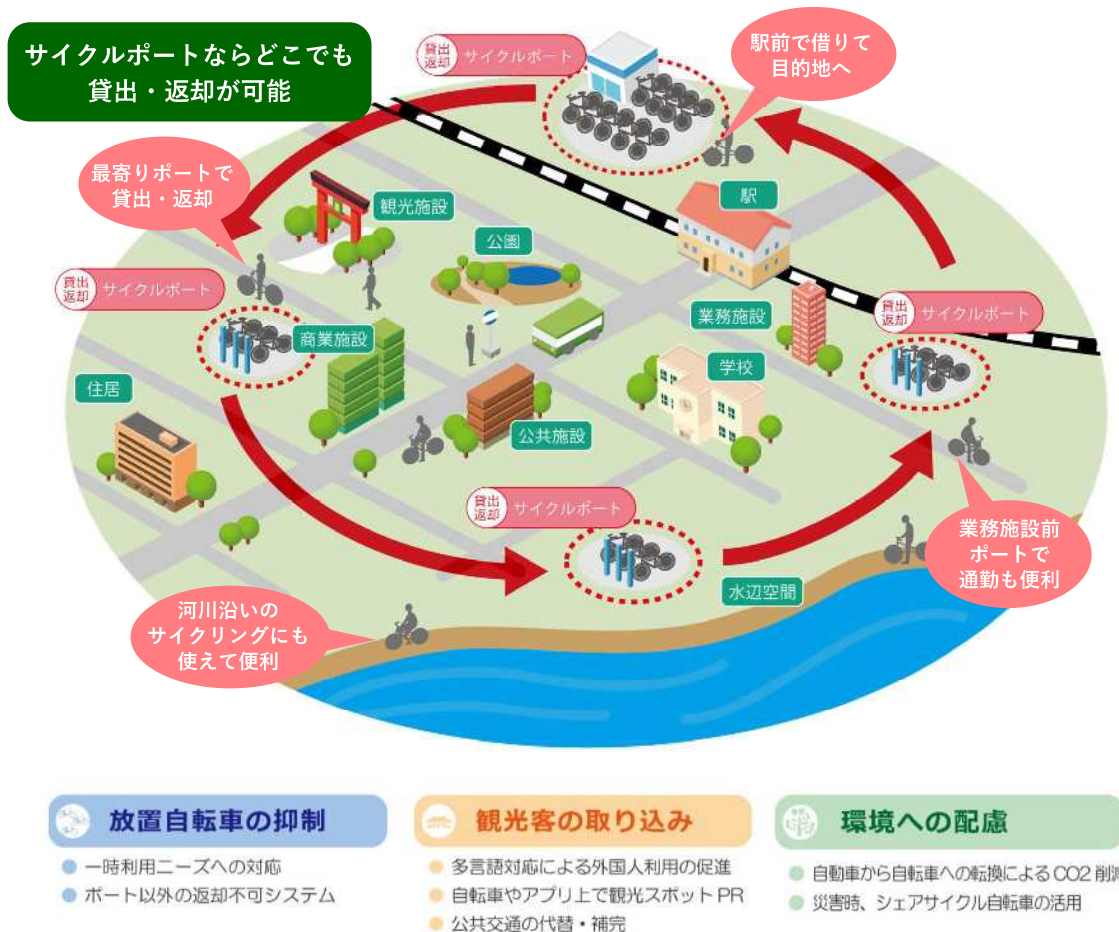


図 シェアサイクルのイメージ・メリット



## 電動キックボード

アメリカや欧州の都市部において、GPS等による位置情報管理機器と貸出返却用の機器を内装した電動キックボードのシェアリングサービスが普及しています。

電動キックボードは電動のモーターで走行するキックボードで、最高速度が20km/h程度、1回の充電での航続距離は30～50km程度となっています。海外のシェアリングサービスでは、スマートフォンのアプリで近くの電動キックボードを探して自由に利用することができ、一定のエリア内であればどこでも乗り捨てることが可能となっています。

なお、電動キックボードは道路交通法並びに道路運送車両法上の原動機付自転車に位置付けられているため、利用に当たっては以下の事項を満たす必要があります。

- ・原動機付自転車を運転することができる免許を所持していること
- ・原動機付自転車としての通行方法に従い、道路交通法を遵守すること（車道通行、ヘルメットの着用義務等）
- ・道路運送車両法の保安基準に適合した制動装置、前照灯、後写鏡等を備えていること
- ・自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済の契約をしていること
- ・地方税に規定する軽自動車税（区市町村税）を納付していること
- ・区市町村税条例で定める標識（ナンバープレート）を取り付けていること

現在、都内の一部の自治体において、特例電動キックボード\*を小型特殊自動車とみなし、自転車道を通行できるようにする等、通行に関する安全性等について検証を行う実証実験が行われています。

\*経済産業省の「新事業特例制度」に基づき、特例措置の適用を受けた事業者が提供する電動キックボードのこと



写真 電動キックボードの例  
資料：国土交通省 令和2年度  
第1回車両安全対策検討会資料

施策③-2 公共交通機関と連携しやすい自転車利用の推進

新規 拡大 継続 検討

自転車で快適に公共交通機関にアクセスできる環境の創出に向け、鉄道駅周辺における駐輪場やシェアサイクルポートの整備を進めるとともに、バス停付近においても自転車を止めることができるバス利用者用駐輪場（サイクル&バスライド）の整備を進めます。

自転車から鉄道やバスへの交通手段の乗り換えを円滑にすることにより、鉄道駅やバス停の利用圏域（誘致圏）の拡大につながり、移動の利便性が向上します。

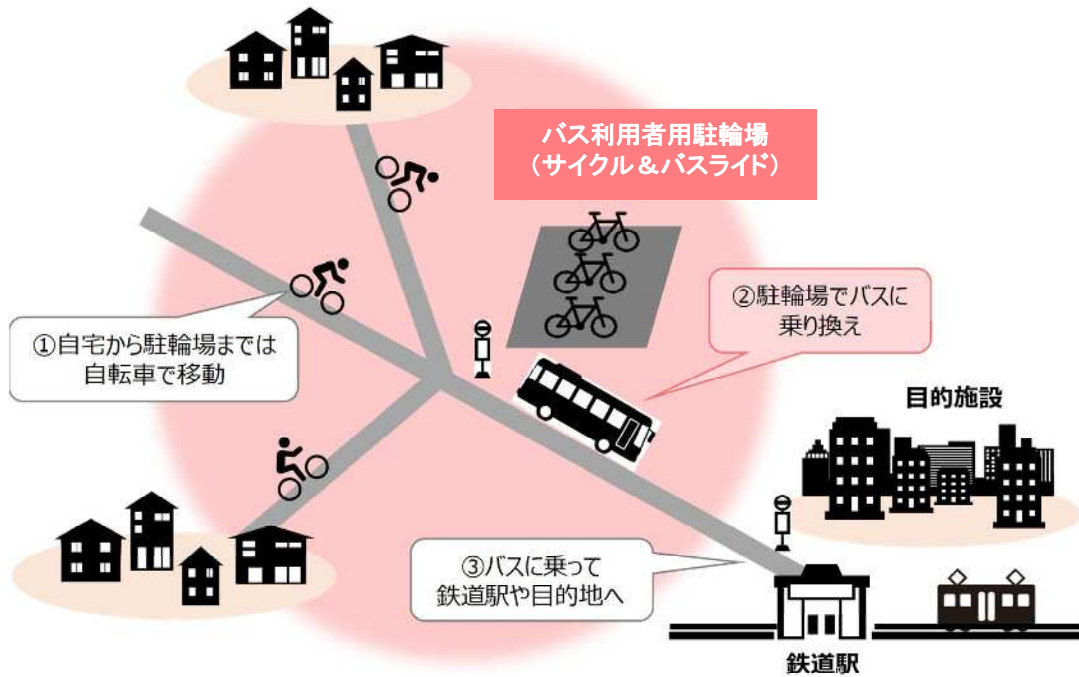


図 バス利用者用駐輪場（サイクル&バスライド）のイメージ



写真 バス利用者用駐輪場（サイクル&バスライド）の整備事例  
（左：亀有新道バス停付近、中：奥戸運動場バス停付近、右：水元小学校バス停付近）

出典：葛飾区ホームページ



## MaaS (マース) Mobility as a Service

出発地から目的地までの移動方法について、アプリケーションソフト等を活用し、複数の交通手段を最適に組み合わせた交通経路検索や予約、決済を一括で利用することができるサービス。



施策③-3 観光資源を活用したサイクリング環境の充実

《河川沿いや観光資源を活用したサイクリングの推進》

新規 拡大 継続 検討

江戸川等の河川沿いや水元公園等の豊かな自然環境におけるサイクリングや観光資源の周遊の充実に向け、レンタサイクルの実施やトイレ・駐輪ラックの整備等、区民・来訪者が気軽にサイクリングを楽しめる環境づくりを進めます。



写真 江戸川サイクリングロード

写真 柴又公園の駐輪ラック

写真 レンタサイクルセンター

(観光文化センターB棟2階)

出典：葛飾区ホームページ

《サイクリングマップ等による情報発信》

新規 拡大 継続 検討

自転車で気軽に立ち寄れる休憩所の案内や観光施設の周遊ルート等、サイクリングマップ等による情報発信を行います。



図 かつしかサイクリングマップ

出典：「かつまるガイド」ホームページ



**施策の方向性④ 自転車の日常利用を促す**

通勤や買い物等の日常生活における自転車利用の促進を図るため、自転車購入費の助成や自動車から自転車へ交通手段の転換を促す広報等を行います。

**施策④-1 自転車の日常利用の促進**

《三人乗り自転車購入費助成》

新規 拡大 継続 検討

保育園や幼稚園への送り迎え等、日常生活における移動手段として自転車の利用を促していくため、子育て世代を対象に三人乗り自転車や関係部品の購入費用の一部助成を行い、経済的な負担を軽減することで、自転車を利用しやすい環境づくりを進めます。



写真 三人乗り自転車の例  
出典：葛飾区ホームページ

表 助成対象品目一覧

助成対象品目（新品に限る）	注意事項
安全基準を満たす「幼児2人同乗基準適合車マーク」と「BAA マーク*」の両方が付いている自転車	助成は1台まで
SG マーク*のついた幼児用座席	当該自転車に取り付け可能席数、防風雨シートカバーは対象外
SG マークのついた幼児用ヘルメット	助成は2個まで
電動アシスト付三人乗り自転車に対応するメーカー純正バッテリー	助成は1個までで再生品不可、充電器は助成対象外

\*BAA は Bicycle Association Approved（自転車協会認証）の略であり、一般社団法人自転車協会が定めた「自転車安全基準」に適合した自転車に貼付されるマークのこと

\*SG は Safety goods（安全な製品）の略であり、一般財団法人製品安全協会が定めた「対象製品ごとの基準」に適合した製品に貼付されるマークのこと

《環境にやさしい自転車利用の推進》

新規 拡大 継続 検討

日常的に利用する交通手段として自転車を活用する機会を増やし、過度な自動車利用の抑制を促していくため、環境にやさしいライフスタイルへの転換を促す広報等を実施します。

表 葛飾版「COOL CHOICE」の取組案（交通手段の省エネ部分を抜粋）

対象者	取組内容
家庭	外出時はなるべく公共交通機関や自転車を利用しよう
事業者	通勤は自転車・公共交通機関を使おう

参考（具体例・効果）
月に1回、20kmの移動を車から自転車にすると、約60kg-CO2/年削減
毎日、10kmの通勤を車から自転車にすると、約660kg-CO2/年の削減



図 「COOL CHOICE」のロゴマーク  
出典：環境省ホームページ



《自転車通勤等の推進》

新規 拡大 継続 検討

自転車通勤をはじめとした自転車利用による健康増進の効果に関する情報や知見等の様々なデータ等を活用しながら、民間企業等における自転車通勤や業務での自転車利用を促す広報啓発を実施します。

また、区施設において、自転車で来訪される方や自転車通勤者が利用する駐輪場を整備するとともに、シェアサイクルのポートの設置の検討を行い、自転車利用の拡大を図っていきます。

表 つかう（利用促進）に関する施策の実施スケジュール

施策の方向性	施策内容	前期 令和 4～8 年度 (2022～2026 年度)					後期 令和 9～13 年度 (2027～2031 年度)				
③いつでも自転車が利用できる環境をつくる	施策③-1 シェアサイクルの普及促進	新規実施									
	施策③-2 公共交通機関と連携しやすい自転車利用の推進	拡大実施									
	施策③-3 観光資源を活用したサイクリング環境の充実	河川沿いや観光資源を活用したサイクリングの推進					継続実施				
④自転車の日常利用を促す	施策④-1 自転車の日常利用の促進	三人乗り自転車購入費助成					継続実施				
		環境にやさしい自転車利用の推進					継続実施				
		自転車通勤等の推進					調査・検討				
		新規実施									

はしる  
通行空間

安全・快適に自転車が通行できる環境づくり

施策の方向性⑤ 安全・快適に移動できる自転車通行空間のネットワーク化を進める

自転車で安全・快適に道路を通行できるよう、安全性や利便性、連続性を考慮した自転車ネットワークを設定し、車道通行を基本とした自転車通行空間の整備を行い、自転車が走りやすく、歩行者も安全に通行できる道路環境の整備を進めます。

施策⑤-1 様々な自転車移動を支えるネットワークの整備

新規 拡大 継続 検討

自転車を使った移動の快適性を高めるためには、出発地から目的地まで自転車が通行しやすい空間が連続していることが必要です。しかしながら、区内の全ての道路における自転車通行空間の整備は難しいことから、多くの人が集まる施設へのアクセス性や公共交通機関との接続性等、整備路線の選定基準を設定した上で、自転車通行空間のネットワーク化を図る必要がある路線を決定し、整備を進めます。また、広域的なネットワーク形成に向け、国や東京都、隣接自治体と連携を図ります。

自転車通行空間のネットワーク化により、買物や通勤・通学といった日常から、観光やサイクリングといった余暇における様々な自転車移動の快適性の確保を図ります。



図 自転車ネットワーク路線の選定の流れ

### 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線及び本計画対象路線は以下のとおりとなり、自転車利用者が集中する鉄道駅周辺から整備を進めていきます。

別冊「葛飾区自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワーク整備に関する基本的な考え方や整備対象路線の選定の流れ等の詳細を説明しています。

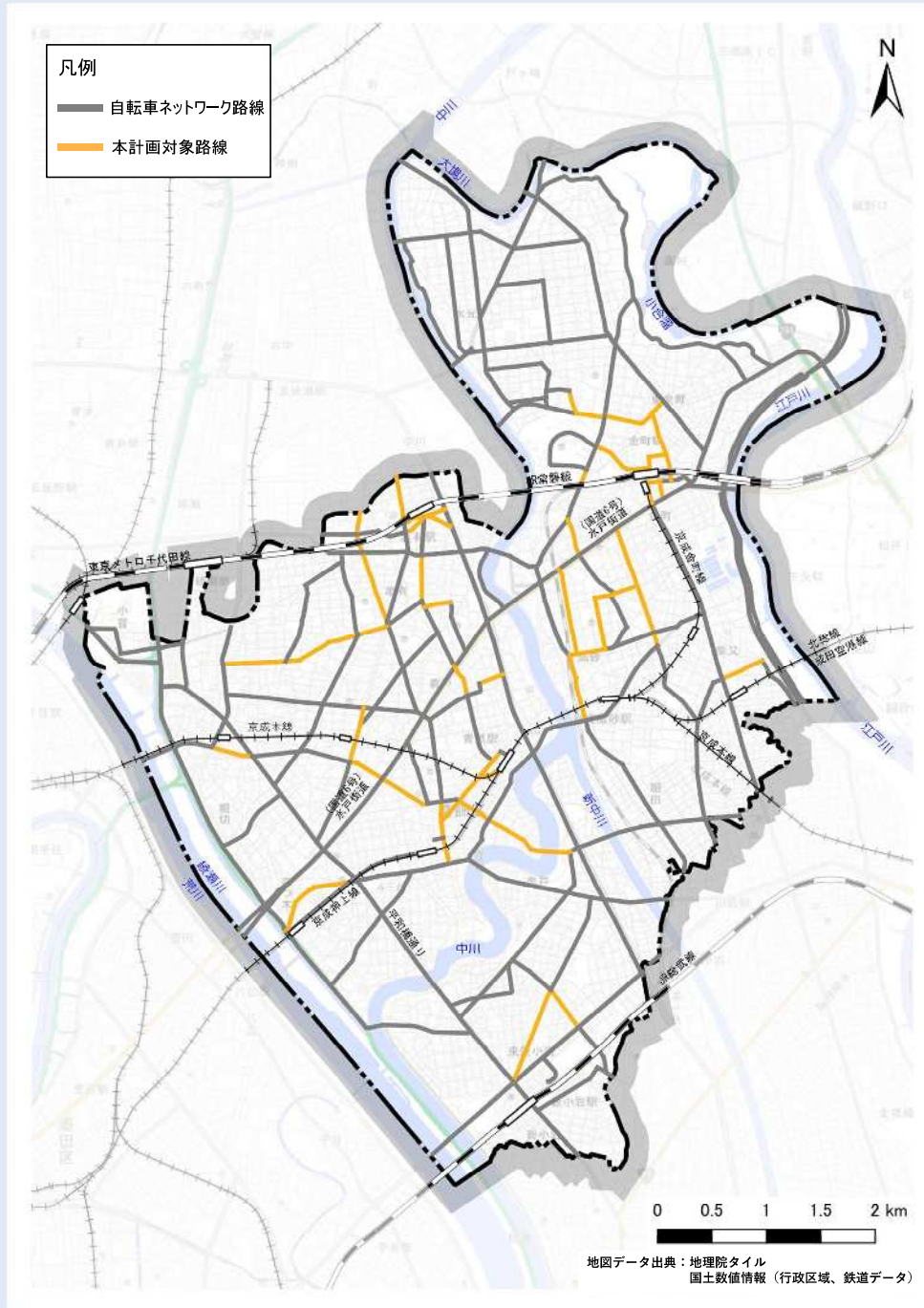


図 ネットワーク路線と本計画対象路線

施策⑤-2 道路状況に応じた自転車通行空間の整備推進

新規 拡大 継続 検討

自転車が通行しやすい道路環境づくりのため、車道通行を基本とした自転車通行空間の整備を進めます。整備に当たっては、現状の道路幅員や通行状況を踏まえながら、整備形態の選定を行い、自転車だけでなく歩行者の安全にも配慮した道路空間の整備を行います。

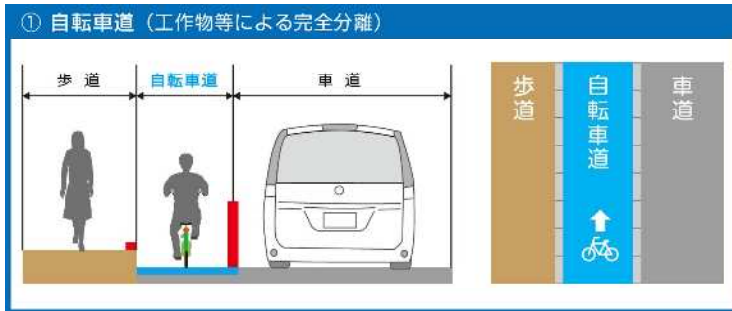


図 自転車通行空間の整備形態（自転車道）



図 府中街道（川崎市）

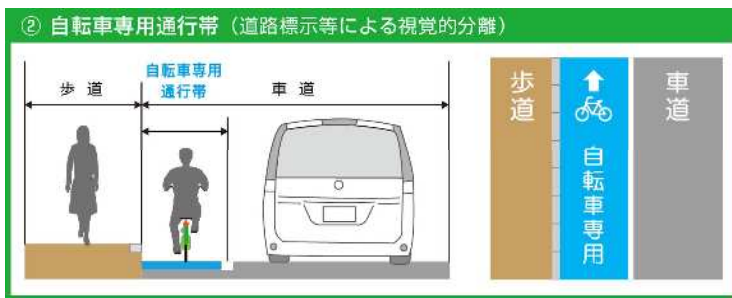


図 自転車通行空間の整備形態（自転車専用通行帯）



図 都市計画道路補助第276号線

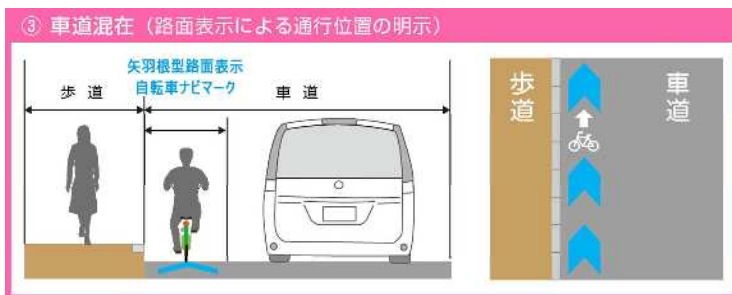


図 自転車通行空間の整備形態（車道混在）



図 都市計画道路補助第264号線



**施策の方向性⑥ 自転車が行きやすい道路通行環境をつくる**

自転車通行空間を安全に通行できるよう、通行幅の拡張等を行うとともに、関係機関と連携しながら自転車通行の支障となる路上駐車への削減に向けた取組を行います。

**施策⑥-1 安全で快適な自転車通行空間の確保の推進**

新規 拡大 **継続** 検討

自転車通行時の安全性や快適性を高めるため、道路における通行幅の拡張や通行する路面の平坦性の確保を行います。



図 自転車が走行しにくい道路の事例（街渠）  
出典：自転車走行空間の設計（警察庁）



図 自転車の走行性に配慮した排水構造の例  
出典：第5回自転車の活用推進に向けた有識者会議（国土交通省）

新規 拡大 **継続** 検討

**施策⑥-2 自転車通行を阻害する路上駐車削減に向けた取組の促進**

整備した自転車通行空間を有効に機能させるため、路上駐車が多い道路における駐車禁止等の案内看板の掲示等の周知啓発や、駐車監視員による違法な路上駐車への取締り等、警察と連携を図りながら、自転車通行空間上に駐車車両を発生させない取組を行います。



図 自転車通行空間での駐車禁止事例  
出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き案（国土交通省、警察庁）



表 はしる（通行空間）に関する施策の実施スケジュール

施策の方向性	施策内容	前期 令和 4～8 年度 (2022～2026 年度)					後期 令和 9～13 年度 (2027～2031 年度)					
⑤安全・快適に 移動できる自 転車通行空間 のネットワー ク化を進める	施策⑤-1 様々な自転車移動を支えるネ ットワークの整備											新規実施
	施策⑤-2 道路状況に応じた自転車通行 空間の整備推進											拡大実施
⑥自転車が行 しやすい道路 通行環境をつ くる	施策⑥-1 安全で快適な自転車通行空間 の確保の推進											継続実施
	施策⑥-2 自転車通行を阻害する路上駐 車削減に向けた取組の促進											継続実施

とめる  
駐輪環境

自転車を止めやすく利用しやすい駐輪環境づくり

施策の方向性⑦ まちの需要に応じた駐輪場をつくる

鉄道駅周辺には多くの駐輪需要があり、通勤・通学時の駅利用や商業施設での買い物等、利用目的は多岐にわたります。また、様々な方面からの自転車の乗入れ需要があります。

このため、快適な駐輪環境の創出に向け、駐輪需要を発生させる施設毎の役割を明確にし、需要に応じた駐輪場の適正な量と配置の検討・整備を進めていきます。

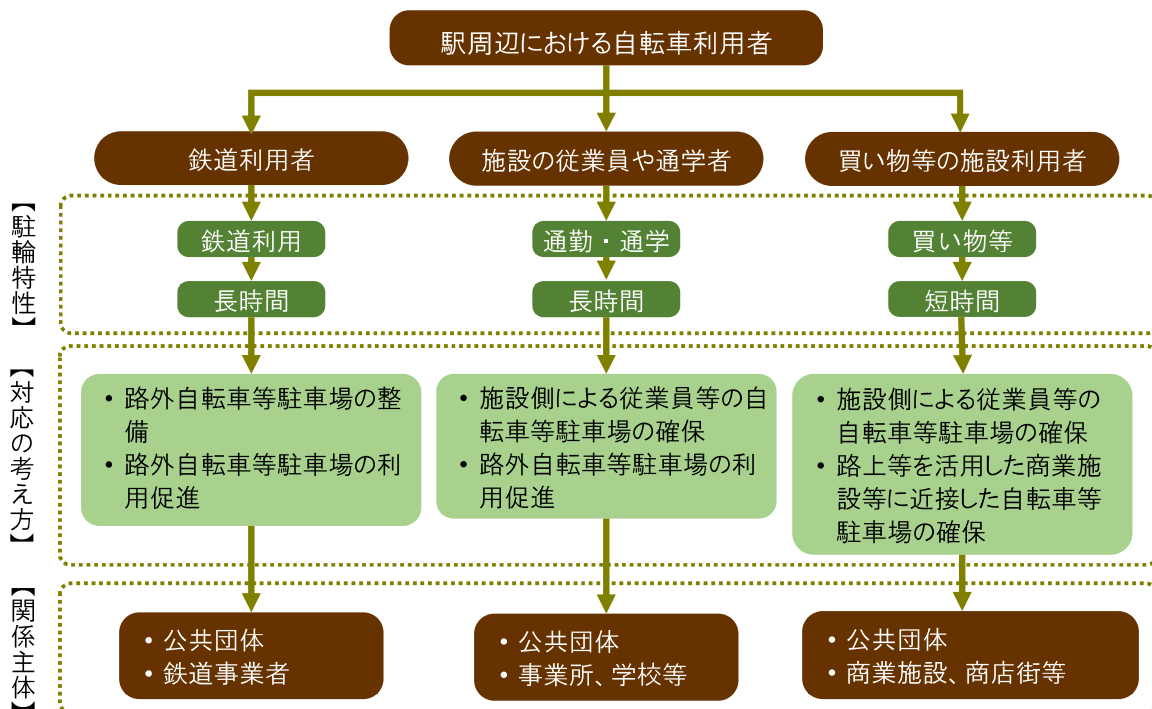


図 鉄道駅周辺の駐輪特性と駐輪場整備の関係主体

出典：自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）

**施策⑦-1 駐輪場の適正配置の推進**

新規 拡大 継続 検討

鉄道駅周辺には様々な方面からの自転車の乗入れがあり、駅前には多くの人が集まります。駅周辺の良好な生活環境の創出には、各方面の駐輪需要を考慮しながら、周縁部に駐輪場を適正配置し、自転車が止めやすい環境を整備するとともに、中心部への自転車の乗入れを抑制しながら、歩行者が安全で快適に通行できる環境づくりを進めていくことが必要です。

このため、駅前再開発等の機会を捉えた駐輪場の再配置や鉄道高架下の用地活用等、鉄道事業者等の関係機関と連携を図りながら、方面別の駐輪需要に応じた駐輪場の適正配置の検討を行い、駅周辺の商店街の活性化等のまちの賑わいの創出と連動した駐輪場整備を進めます。

また、近年、放置自転車が多い新小岩駅、京成立石駅においては、公園の地下や鉄道高架下の用地を活用する等、駅前再開発等のまちづくりとの連携を図りながら、駐輪場の適正配置を進めます。

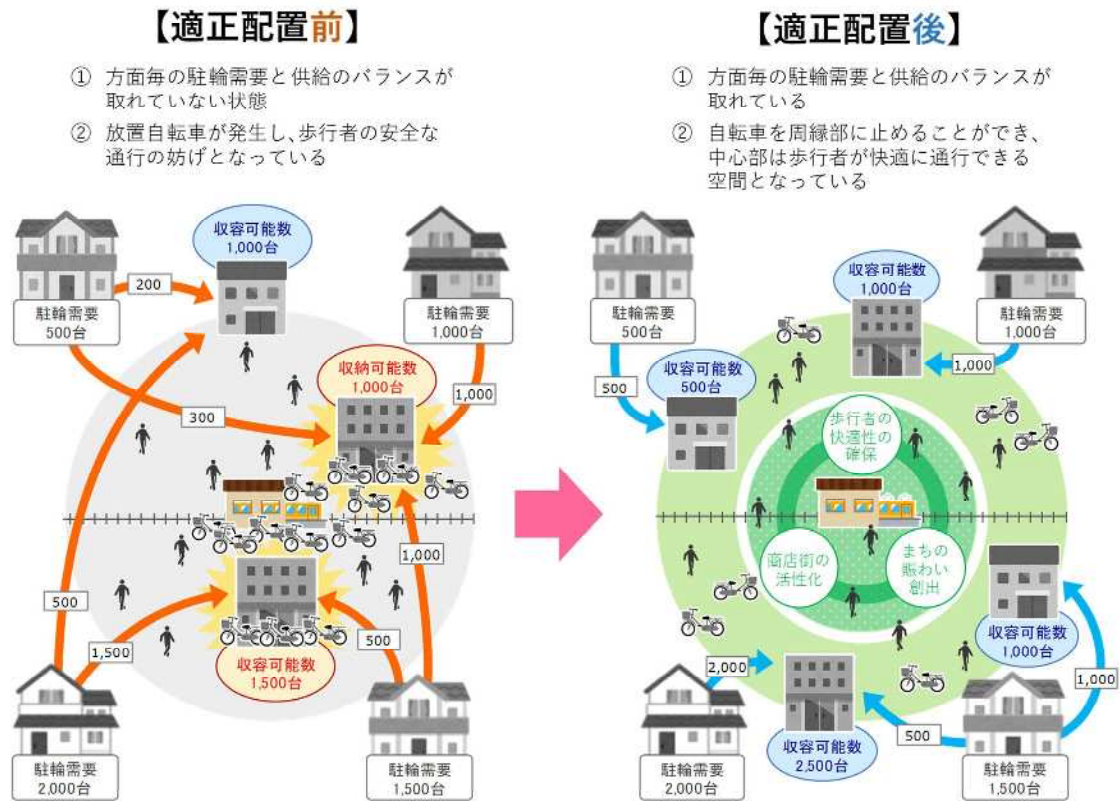


図 駐輪場の適正配置イメージ

**施策⑦-2 駐輪場の整備手法の検討**

新規 拡大 継続 検討

区営駐輪場の建替え等の整備に当たっては、自転車利用者のニーズを踏まえつつ、空き店舗や民間資金の活用、路上や既存施設の有効活用、施設の複合・高機能化、維持管理コストの縮減等、計画的かつ効率的な機能更新や維持管理の検討を行います。

また、歩行者や車の通行の支障とならない路上の空間を有効活用した駐輪場の整備等、需要の多い地域における様々な整備手法について検討します。

施策⑦-3 民間事業者による駐輪場の整備促進

《民営駐輪場整備費の助成》

新規 拡大 継続 検討

駅前には多くの商業施設や飲食店が集積しており、買い物や食事に伴う短時間の駐輪需要が多くあります。また、区営駐輪場だけでは駐輪需要に対応していくことが難しい現状であるため、民間の資金や用地を活用しながら駐輪場の整備を進めていく必要があります。このため、民営駐輪場の整備費や管理運営費等の一部を助成し、民営駐輪場の整備を促進し、駅前の駐輪場の確保を図ります。

表 民営自転車等駐車場整備補助要件（抜粋）

① 鉄道駅から半径 300m 以内	② 5 年以上の継続経営
③ 新築時は収容台数を 30 台以上設置	④ 増築時は収容台数を 30 台以上増加
⑤ 改修時は短時間無料対応機器を 20 台以上設置	⑥ 過去に補助金交付を受けてから 3 年以上経過

《駐輪場の附置義務》

新規 拡大 継続 検討

多くの駐輪需要を生じさせる商業施設の建設において、施設の敷地内に適切な量の駐輪施設が整備され、周辺道路に自転車が放置されることがないように、駐輪場の設置を義務付けるとともに、事業者に対し指導等実施します。

表 商業施設の駐輪場附置義務の主な内容

対象区域	区内の都市計画法で定められている商業地域及び近隣商業地域
対象施設	一定規模以上の集客施設
附置義務台数	施設の用途・規模別に算定
設置位置	当該施設もしくはその敷地内又は近接する場所
罰則規定	命令違反、報告未実施等の場合、罰則規定あり (命令違反：10 万円以下の罰金、報告未対応：3 万円以下の罰金)

表 対象施設・附置義務台数の詳細

施設の用途	施設の規模	駐輪場の規模
パチンコ、ゲームセンター等の遊技場	店舗面積 200 ㎡以上	店舗面積 10 ㎡ (20 ㎡) ごとに 1 台
スーパーマーケット、飲食店等の大規模店舗	店舗面積 300 ㎡以上	店舗面積 15 ㎡ (30 ㎡) ごとに 1 台
銀行、信用金庫、労働金庫等の金融機関	店舗面積 400 ㎡以上	店舗面積 20 ㎡ (40 ㎡) ごとに 1 台
競技場、フィットネスクラブ等のスポーツ施設	店舗面積 500 ㎡以上	店舗面積 25 ㎡ (50 ㎡) ごとに 1 台
専修学校、学習塾、語学教室等の学習施設	店舗面積 300 ㎡以上	店舗面積 15 ㎡ (30 ㎡) ごとに 1 台

\* 駐輪場規模の ( ) 内の数値は店舗面積が 5,000 ㎡を超える施設のうち、5,000 ㎡を越える部分について

## 施策の方向性⑧ 利用特性に応じた駐輪場を運営する

電動アシスト付自転車やスポーツ系自転車の普及等、自転車の多様化に対応した駐輪スペースの確保や電子決済システムの導入検討、防犯カメラの設置等、安心して利用しやすい駐輪場運営に向けた取組を進めていきます。また、利用者の少ない駐輪場の利用率改善に向け、施設条件に見合った料金体系への見直しの検討や、わかりやすい駐輪場位置情報の提供等の取組を進めます。

### 施策⑧-1 駐輪場の提供サービスの充実

#### 《利用しやすい駐輪場の整備》

新規 拡大 継続 検討

近年、子乗せ（三人乗り）自転車、電動アシスト付自転車、スポーツ系自転車等、自転車の多様化が進んでいます。また、老朽化している駐輪場も多く、使いづらい施設もあるため、現在の利用状況に見合った施設サービスの提供が必要です。このため、新たな利用状況に対応した駐輪スペースの確保や使いやすいラックへの改修、交通系 IC カード決済の導入等の検討を行い、誰もが利用しやすい駐輪場の整備を推進します。



写真 三人乗り自転車等の駐輪スペース

#### 《防犯カメラの設置》

新規 拡大 継続 検討

犯罪抑止の効果のある防犯カメラを区営の駐輪場に設置し、安心して利用できる駐輪場の整備を推進します。

#### 《駅周辺の駐輪場位置情報等の提供》

新規 拡大 継続 検討

区営・民営の駐輪場の設置状況や利用料金等、駐輪場マップ等による案内を行い、駅周辺の駐輪場の利用促進を図ります。

### 施策⑧-2 施設条件に見合った利用料金の検討

新規 拡大 継続 検討

駐輪場の整備形態は様々であり、駅からの距離、屋根の有無、階層等の諸条件が異なります。また、同じ駅周辺でも利用率の高い駐輪場と利用率の低い駐輪場があり、施設の有効活用ができていない状況も見受けられます。このため、民営の駐輪場の利用料金を踏まえつつ、施設の利用条件に見合った料金設定の検討を行い、施設の利用率の改善を図ります。



**施策の方向性⑨ 放置自転車をなくす**

駅周辺の道路等における自転車の放置を防止し、自転車の秩序ある利用を促すため、放置自転車の撤去や指導の推進、地元町会や警察、鉄道事業者等の関係機関と連携した広報啓発の実施等の取組を進めます。また、引取りがない放置自転車の処分には当たっては、リサイクルや海外への売却による有効活用を図り、環境にやさしい取組を進めます。

**施策⑨-1 放置自転車の撤去・指導の推進**

《放置自転車の撤去及び駐輪指導》

新規 拡大 継続 検討

鉄道駅周辺の道路等の公共の場における放置自転車の防止や自転車の秩序ある利用を図るため、鉄道駅周辺の公道等を放置自転車整理区域に指定し、一定時間放置された自転車の撤去を実施します。また、放置自転車が著しい施設に対して駐輪指導を行い、施設利用者の適切な駐輪を促し、放置自転車の抑制を図ります。

《放置自転車の保管及び有効活用》

新規 拡大 継続 検討

放置自転車整理区域内で撤去された自転車について、区内4か所の自転車保管所で適切に保管します。保管自転車を所有者に返還する際は、撤去・保管にかかる経費の一部を手数料として徴収します。また、保管期間が過ぎても引き取りのない保管自転車は、国外輸出用として適切に売却を行うとともに、リサイクルが可能な自転車については、点検整備を実施したのち、区内のリサイクル自転車取扱店にて販売を行い、有効活用を図ります。

《不用自転車の引き取り》

新規 拡大 継続 検討

家庭で乗らなくなった自転車を無料で引き取り、放置自転車及び不法投棄防止対策を行います。

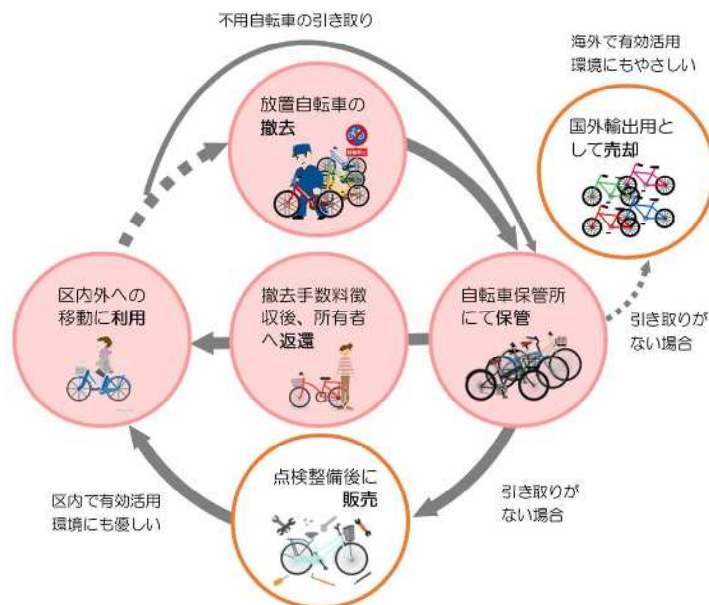


図 放置自転車の撤去・返却・再資源化のフロー

施策⑨-2 放置自転車削減に向けた広報啓発の推進

新規 拡大 継続 検討

鉄道駅周辺における放置自転車の削減や放置につながる自転車の盗難防止に向け、地元町会、警察、鉄道事業者、学校等の関係機関と連携し、駅前の街頭等において啓発グッズの配布等を行うキャンペーンの実施や、広報紙、ラジオ、ポスター掲示等、さまざまな媒体を活用した放置自転車削減及び自転車盗難防止の呼びかけを実施します。



図 放置自転車追放及び盗難防止  
キャンペーン



図 放置自転車削減に向けた啓発活動  
(ひまわり事業\*)

\*ひまわり事業：

子どもたちと一緒にひまわりを植栽し、「放置自転車追放」メッセージ入りの絵の描写及び掲示を行う放置自転車削減に向けた啓発活動



図 盗難防止に向けたポスターによる広報

自転車の鍵かけは  
利用者の義務です！

自転車の利用者は、その利用する自転車の盗難を防止するため、施錠その他の適切な措置を講じなければならない。  
【須磨区自転車の安全利用及び駐輪秩序に関する条例】

自転車盗難は  
どこでも発生します

自宅（マンションなどを含む）、駐輪場、大型商業施設、路上にある自転車は、常に狙われています。大丈夫と思わずに施錠は必ず鍵をかけましょう。



盗難にあわないための防犯対策

- ①必ず自転車防犯登録をする。
- ②自転車から離れる時はわずかな時間でも鍵をかける。
- ③種類の違いを組み合わせ防犯効果を高める。(ツーロック以上が効果を発揮)
- ④防犯対策がとられている駐輪場を利用する。  
・フェンス等が設置してあり、夜間も明るさと見通しが確保されている。  
・管理人が常駐、または、防犯カメラが設置されている。
- ⑤駐輪場などの構造物に併設・固定する「地球ロック」を実施。  
※路上に併せ、ガードパイプなどにつなぐことは絶対にやめましょう。

盗難に遭った場合はすぐに警察へ届けましょう

・警有罪報番：3607-0110 ・区警報番：3695-0110

※盗難物を捜出する前に、盗難に遭った自転車が回収自転車として没収された場合、返還の際にAOCの円形印を貼付する必要があります。

※須磨区では駅周辺放置自転車整理区域内に放置された自転車は警告後、搬去します。



（2019年10月現在）

表 とめる（駐輪環境）に関する施策の実施スケジュール

施策の方向性	施策内容	前期 令和 4～8 年度 (2022～2026 年度)					後期 令和 9～13 年度 (2027～2031 年度)					
⑦まちの需要に応じた駐輪場をつくる	施策⑦-1 駐輪場の適正配置の推進	検討・必要に応じて実施										
	施策⑦-2 駐輪場の整備手法の検討	検討・必要に応じて実施										
	施策⑦-3 民間事業者による駐輪場の整備促進	民営駐輪場整備費の助成	継続実施									
		駐輪場の附置義務	継続実施									
⑧利用特性に応じた駐輪場を運営する	施策⑧-1 駐輪場の提供サービスの充実	利用しやすい駐輪場の整備	継続実施									
		防犯カメラの設置	継続実施									
		駅周辺の駐輪場位置情報等の提供	調査・検討	拡大実施								
		継続実施										
	施策⑧-2 施設条件に見合った利用料金の検討	調査・検討	新規実施									
⑨放置自転車をなくす	施策⑨-1 放置自転車の撤去・指導の推進	放置自転車の撤去及び駐輪指導	継続実施									
		放置自転車の保管及び有効活用	継続実施									
		不用自転車の引き取り	継続実施									
	施策⑨-2 放置自転車削減に向けた広報啓発の推進	継続実施										





## 第5章 計画の推進

---



## 5.1 計画指標の設定

計画の推進に向けて、施策の進捗状況や効果を的確に把握していくため、4つの基本目標毎に評価指標を設定します。設定した評価指標については、中間年次（令和8年度）、最終年度（令和13年度）に評価を行い、必要に応じて、指標の見直しを行います。

表 計画の評価指標

基本目標	計画指標	現況値	目標値	備考
まもる	自転車事故件数*1	354件 (令和元年)	210件 (令和13年)	
	自転車損害賠償保険等加入率	40.9% (令和元年度)	100% (令和13年度)	区民アンケート調査
つかう	シェアサイクルポート数(区有地)	未実施	30箇所 (令和13年度末)	
	サイクル&バスライド駐輪場数	9箇所 (令和2年度末)	29箇所 (令和13年度末)	
はしる	自転車通行空間整備延長(区道)	10.8km*2 (令和2年度末)	30.4km (令和13年度末)	
	「車道の左側を通行」遵守率	69% (令和元年度)	85% (令和13年度)	区民アンケート調査
とめる	放置自転車台数*3	1,109台 (令和2年度)	500台 (令和13年度)	
	区補助制度を活用して整備された民営駐輪場整備台数	4,741台 (令和2年度末)	9,500台 (令和13年度末)	民営駐輪場の整備状況を踏まえ、区営駐輪場の見直しを進めます。

\*1 自転車事故件数とは、自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車相互事故は1件として計上

\*2 ガイドラインに基づく整備形態(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)、歩道を活用する整備形態(自転車歩行者道(構造的分離、視覚的分離))、自転車歩行者専用道路の整備延長合計

\*3 調査日(晴天の平日のうち任意の一日)の概ね午前11時頃、駅周辺の放置自転車整理区域内で公道上に放置された自転車の台数のこと

## 5.2 推進体制

本計画を推進していくため、地元町会や自転車関連団体等の関係団体、警察や道路管理者、鉄道事業者等の関係機関と連携を図りながら、施策を展開し、自転車を活用したまちづくりを進めていきます。

### 5.3 進捗管理

毎年、本計画の進捗状況等に関するフォローアップを実施します。フォローアップでは、個別施策の実施状況や計画指標の達成状況の確認を行います。また、3年間毎の取組を一つの区切りとし、計画指標の達成状況の確認及び計画の効果検証を行い、後期事業の検討や次期計画に反映する事業の検討を行います。

表 スケジュール

基本 目標	施策の 方向性	施策内容	前期 令和 4～8 年度 (2022～2026 年度)		後期 令和 9～13 年度 (2027～2031 年度)		
まもる	① 自転車の交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出する	施策①-1 関係機関との連携による自転車安全教育の推進	調査・検討 継続実施	拡大実施			
		施策①-2 交通安全意識の向上を図る広報啓発の推進	交通安全運動の実施 継続実施	継続実施			
	② 万が一の自転車事故への備えを促す	施策②-1 自転車損害賠償保険等への加入促進及び広報啓発の推進	区民向け自転車損害賠償保険の導入検討 検討	必要に応じて実施			
			TS マーク(自転車損害賠償保険付帯)取得費補助 継続実施	継続実施			
つかう	③ いつでも自転車が利用できる環境をつくる	施策③-1 シェアサイクルの普及促進	新規実施				
		施策③-2 公共交通機関と連携しやすい自転車利用の推進	拡大実施				
		施策③-3 観光資源を活用したサイクリング環境の充実	河川沿いや観光資源を活用したサイクリングの推進 継続実施	継続実施			
	④ 自転車の日常利用を促す	施策④-1 自転車の日常利用の促進	三人乗り自転車購入費助成 継続実施	継続実施			
			環境にやさしい自転車利用の推進 継続実施	継続実施			
			自転車通勤等の推進 調査・検討	新規実施			

表 スケジュール

基本 目標	施策の方向性	施策内容	前期 令和 4～8 年度 (2022～2026 年度)					後期 令和 9～13 年度 (2027～2031 年度)					
はしる	⑤安全・快適に移動できる自転車通行空間のネットワーク化を進める	施策⑤-1 様々な自転車移動を支えるネットワークの整備	新規実施										
		施策⑤-2 道路状況に応じた自転車通行空間の整備推進	拡大実施										
	⑥自転車が通行しやすい道路通行環境をつくる	施策⑥-1 安全で快適な自転車通行空間の確保の推進	継続実施										
		施策⑥-2 自転車通行を阻害する路上駐車削減に向けた取組の促進	継続実施										
とめる	⑦まちの需要に応じた駐輪場をつくる	施策⑦-1 駐輪場の適正配置の推進	検討・必要に応じて実施										
		施策⑦-2 駐輪場の整備手法の検討	検討・必要に応じて実施										
		施策⑦-3 民間事業者による駐輪場の整備促進	民営駐輪場整備費の助成	継続実施									
	⑧利用特性に応じた駐輪場を運営する	施策⑧-1 駐輪場の提供サービスの充実	利用しやすい駐輪場の整備	継続実施									
			防犯カメラの設置	継続実施									
		施策⑧-2 施設条件に見合った利用料金の検討	駅周辺の駐輪場位置情報等の提供	調査・検討	拡大実施								
			調査・検討	新規実施									
	⑨放置自転車をなくす	施策⑨-1 放置自転車の撤去・指導の推進	放置自転車の撤去及び駐輪指導	継続実施									
			放置自転車の保管及び有効活用	継続実施									
		施策⑨-2 放置自転車削減に向けた広報啓発の推進	不用自転車の引き取り	継続実施									
			継続実施										

## 參考資料

---

## 検討の経緯

本計画の策定に当たり、学識経験者及び関係機関等から意見を聞くことを目的に、「葛飾区自転車活用推進計画策定検討委員会」を設置し、検討を行いました。

### (1) 葛飾区自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱

#### 葛飾区自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱

令和2年9月4日  
2葛都交第149号  
区長決裁

#### (設置)

第1条 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第11条に規定する自転車活用推進計画（以下「計画」という。）を策定するため、必要となる事項について検討する葛飾区自転車活用推進計画策定検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

#### (所管事項)

第2条 委員会の所管事項は、次のとおりとする。

- (1) 計画の策定に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、計画の策定に関し、区長が必要と認める事項

#### (組織)

第3条 委員会は、学識経験者、別表1に掲げる関係機関及び団体等に属する者又は別表1に掲げる職にある者から区長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

#### (委員の任期)

第4条 委員会の委員の任期は、委嘱又は任命の日から計画の策定日までとする。

#### (委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長を置き、学識経験者をもって充てる。

- 2 委員長は、委員会を代表し、会務を総括する。
- 3 委員会に副委員長を置き、交通・都市施設担当部長の職にある者をもって充てる。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

#### (委員会)

第6条 委員会は、委員長が招集する。

- 2 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見を聴取し、又は資料の提出を求めることができる。

#### (庁内検討会の設置)

第7条 委員長は、課題の抽出及び調査のため、葛飾区自転車活用推進計画策定庁内検討会（以下「検討会」という。）を設置することができる。

- 2 検討会は、会長、副会長及び会員をもって構成する。
- 3 会長は、交通・都市施設担当部長の職にある者をもって充てる。
- 4 副会長は、交通安全対策担当課長の職にある者をもって充てる。



- 5 会員は、別表2に掲げる職にある者をもって充てる。
- 6 会長は、検討会を代表し、会務を総括する。
- 7 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市整備部交通政策課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

付 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、令和2年9月4日から施行する。  
(葛飾区自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱の廃止)
- 2 この要綱は、計画が策定された日限り、廃止する。

別表1 (第3条関係)

委 員	NPO法人東京葛飾バイコロジー推進協議会
	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長
	東京都建設局第五建設事務所補修課長
	警視庁亀有警察署交通課長
	警視庁葛飾警察署交通課長
	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社
	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社
	京成電鉄株式会社
	北総鉄道株式会社
	葛飾区政策経営部長
	葛飾区地域振興部長
	葛飾区産業観光部長
	葛飾区環境部長
	葛飾区福祉部長
	葛飾区子育て支援部長
	葛飾区教育委員会事務局教育次長
葛飾区都市整備部長	

別表2（第7条関係）

会 員	葛飾区政策経営部政策企画課長
	葛飾区地域振興部地域振興課長
	葛飾区産業観光部観光課長
	葛飾区環境部環境課長
	葛飾区福祉部高齢者支援課長
	葛飾区子育て支援部育成課長
	葛飾区教育委員会事務局教育総務課長
	葛飾区都市整備部都市計画課長
	葛飾区都市整備部交通政策課長
	葛飾区都市整備部道路管理課長
	葛飾区都市整備部道路建設課長
	葛飾区都市整備部道路補修課長

## (2) 委員会名簿

	所 属 等	氏 名
委員長	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授	轟 朝幸
副委員長	葛飾区 交通・都市施設担当部長	杉本 一富
委員	N P O 法人 東京葛飾バイコロジー推進協議会 事務局長	大久保 宜則
	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課長	五味 康真 (第1・2回) 大野 貴史 (第3・4回)
	東京都 建設局 第五建設事務所 補修課長	高瀬 照久 (第1・2回) 向山 公人 (第3・4回)
	警視庁 亀有警察署 交通課長	北上 達也
	警視庁 葛飾警察署 交通課長	石川 大造
	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 企画室 副課長	沖田 浩嗣
	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 総務部 企画室 課長	大川 敦
	京成電鉄株式会社 経営統括部 経営企画担当課長	角田 議洋 (第1～3回) 三沢 建吾 (第4回)
	北総鉄道株式会社 企画室 課長	柴崎 俊哉
	葛飾区 政策経営部長	田口 浩信
	葛飾区 地域振興部長	石田 昌江
	葛飾区 産業観光部長	酒井 威 (第1・2回) 吉本 浩章 (第3・4回)
	葛飾区 環境部長	勝田 光男
	葛飾区 福祉部長	新井 洋之
	葛飾区 子育て支援部長	横山 雄司
葛飾区 教育委員会事務局 教育次長	安井 喜一郎	
葛飾区 都市整備部長	情野 正彦	

(敬称略)

## (3) 検討経過

開催日	主な検討内容
令和2年10月20日	<b>第1回委員会開催</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 計画策定の趣旨及び自転車の特性について</li> <li>● 葛飾区における自転車活用の現状と課題について</li> </ul>
令和3年2月2日	<b>第2回委員会開催</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 計画の基本理念・基本目標・施策について</li> <li>● 自転車通行空間ネットワークについて</li> </ul>
令和3年8月3日 (書面開催) ※新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点から書面開催に変更	<b>第3回委員会開催</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 葛飾区自転車活用推進計画(素案)について</li> <li>● (別冊)葛飾区自転車ネットワーク計画(素案)について</li> </ul>
令和3年9月22日 ～10月21日	<b>区民意見提出手続(パブリック・コメント手続)の実施</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 区政情報コーナー、区民事務所(6カ所)、区民サービスコーナー(4カ所)、図書館(7カ所)、地区図書館(6カ所)、健康プラザかつしか、ウィメンズパル、ウェルピアかつしか、交通政策課の計28カ所に閲覧場所を設置。また、区ホームページに掲載。</li> </ul>
令和3年11月11日	<b>第4回委員会開催</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● パブリック・コメント結果の報告</li> <li>● 葛飾区自転車活用推進計画(案)について</li> <li>● (別冊)葛飾区自転車ネットワーク計画(案)について</li> </ul>