

北区自転車活用推進計画
(案)

令和5(2023)年10月

北 区

目次

| | |
|----------------------------|----|
| 1. 計画の概要..... | 1 |
| 1-1 計画の背景・目的..... | 1 |
| 1-2 計画の区域..... | 2 |
| 1-3 計画の期間..... | 2 |
| 1-4 計画の位置づけ..... | 2 |
| 1-5 関連する国や東京都の計画等..... | 3 |
| 2. 現状と課題..... | 6 |
| 2-1 地域特性..... | 6 |
| 2-2 自転車利用を取り巻く現状..... | 14 |
| 2-3 北区における自転車活用に関する課題..... | 42 |
| 3. 計画のめざすべき姿・基本目標..... | 43 |
| 3-1 計画のめざすべき姿..... | 43 |
| 3-2 基本目標..... | 45 |
| 4. 実施すべき施策、実施スケジュール..... | 47 |
| 4-1 実施すべき施策一覧、スケジュール..... | 47 |
| 4-2 個別施策..... | 50 |
| 5. 計画のフォローアップ及び見直し方法..... | 70 |

コラム

| | |
|-------------------------------|----|
| 自転車事故に対する損害賠償の事例..... | 25 |
| 自転車安全利用五則を守りましょう..... | 29 |
| 3ヶ月間の自転車利用で、体重と体脂肪率が共に減少..... | 41 |
| 自転車のメリット..... | 46 |
| 自転車に乗る時はヘルメットを着用しましょう..... | 53 |

1. 計画の概要

1-1 計画の背景・目的

(1) 計画の背景

わが国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における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（平成 28（2016）年法律第 113 号。以下「法」という。）が平成 29（2017）年 5 月 1 日に施行されました。

この法に基づき、平成 30（2018）年に策定された第 1 次自転車活用推進計画により、「自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る」ことが定められました。

その後、令和 3（2021）年 5 月には第 2 次自転車活用推進計画が策定され、社会情勢の変化や今後の動向を踏まえつつ、「持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の一層の推進を図る」ことが定められています。

東京都は平成 31（2019）年 3 月に「東京都自転車活用推進計画」を策定し、その後、令和 3（2021）年 5 月には、人中心の歩きやすいまちづくりを進めるため、「サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行！」をテーマに、コロナ禍を踏まえた新しい日常への対応を加えた改定がなされました。

北区においては、自転車は高齢者や子育て世代を始めとした幅広い世代に利用されており、区民にとって便利で馴染みのある移動手段となっています。しかし、区内の全交通事故に対する自転車関連事故の占める割合が高いことや王子駅や赤羽駅周辺では放置自転車が多いことなど、自転車に関する課題が顕在化している状況です。

(2) 計画の目的

自転車は、手軽で利便性が高く、健康増進や環境にも優しい身近な乗り物です。また、新型コロナウイルス感染症をきっかけとして、人混みを避けて移動できる交通手段として改めて注目されるなど自転車のニーズが広がりました。

一方、安全で快適な自転車通行空間の整備や自転車利用者のルール・マナーなどが課題となっている状況です。

このような状況を踏まえ、本計画では自転車利用者だけでなくだれもが安全に安心して快適に移動できるよう、自転車の活用に向けた環境づくりをハード・ソフトの両面から総合的・計画的に推進することで、区民の交通手段の一つとして自転車の利便性のさらなる向上を図るとともに、区民の健康増進や地域の活性化、環境負荷の低減を目的とし、持続可能なまちづくりをめざすものです。



1-2 計画の区域

計画の対象区域は、区全域とします。

1-3 計画の期間

自転車活用推進法の目的や理念を踏まえ、自転車の活用を推進するためには、さまざまな課題を克服し、長期的な視点に立った取組みが必要です。

その一方で、急速に変化する昨今の社会経済情勢の変化を踏まえて策定した上位計画との連携を図りながら、本計画を着実に推進していく必要があります。

以上のことから、計画期間は、国の第2次自転車活用推進計画及び東京都の東京都自転車活用推進計画を踏まえ、10カ年とします。なお、計画期間内においても、必要に応じて計画を見直します。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、国の第2次自転車活用推進計画（令和3（2021）年5月閣議決定）を踏まえ、自転車活用推進法に基づき、東京都自転車活用推進計画（令和3（2021）年5月策定）をはじめ、北区自転車ネットワーク計画（平成31（2019）年3月策定）やその他の関連計画等（下図参照）との整合を図り、北区における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組みを総合的・計画的に推進するための最上位計画とします。

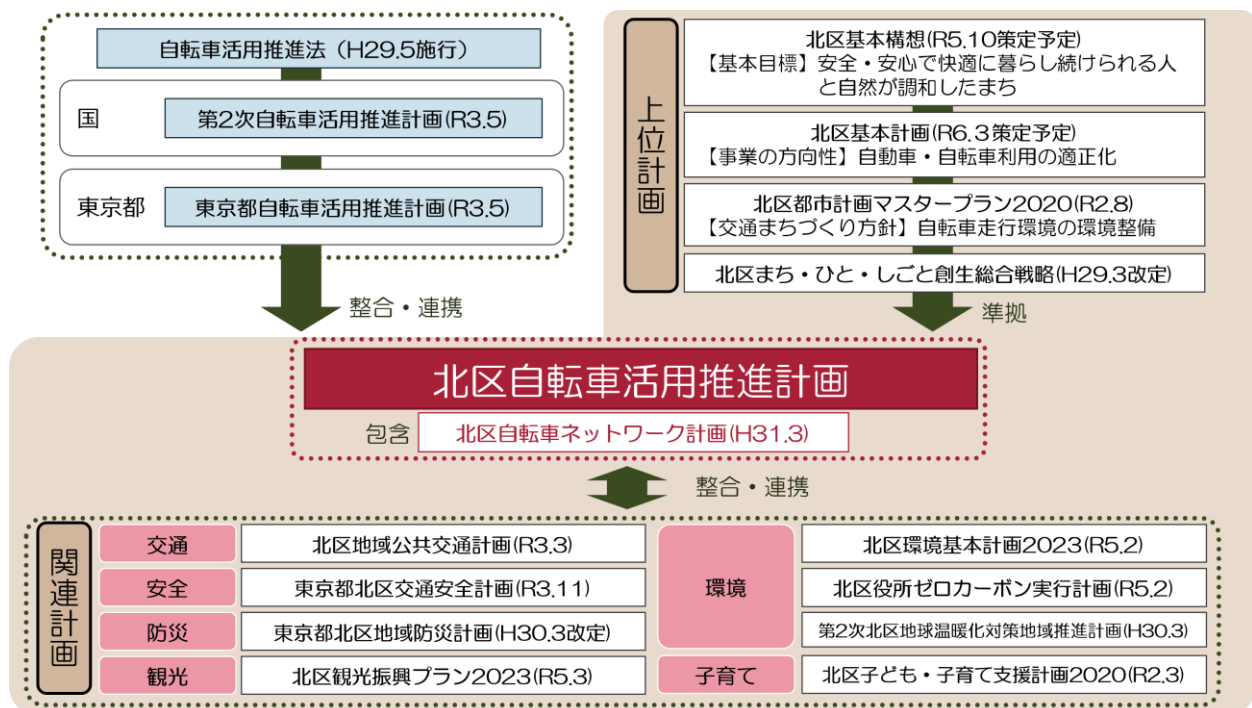


図 1-1 計画の位置づけ

1-5 関連する国や東京都の計画等

関連する国や東京都の計画等について、以下の通り示します。

(1) 国の第2次自転車活用推進計画

【策定年月】 令和3年5月 【計画期間】 令和7年度まで

自転車の活用の推進に関する4つの目標と、実施すべき22の施策が定められています。また22の施策を具体的に実行する94の措置が掲げられています。

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
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取り締まりの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の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. 生活道路での通過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
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（施策1の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備（施策2の再掲）
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)東京都自転車活用推進計画

【策定年月】 令和3年5月 【計画期間】 令和12年度まで

国の自転車活用推進法を踏まえ、4つの目標（めざすべき将来像）と、実施すべき18の施策が定められています。また18の施策を具体的に実行する47の措置が掲げられています。

1.環境形成 ～さまざまな場面で自転車が利用される将来～

- (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輪場の整備促進
- (5) 放置自転車対策の推進
- (6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- (7) 多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備促進

2.健康増進 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～

- (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 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～

- (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 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

- (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)カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

令和2（2020）年10月、国は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルをめざすことを宣言しました。

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、世界共通の長期目標として、『世界的な平均気温上昇を工業化以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること（2℃目標）。今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること』等を合意しました。

北区においても、令和3（2021）年6月24日にゼロカーボンシティ宣言を表明し、脱炭素社会への移行に向けた取組みを進めており、北区環境基本計画2023では2030年までの北区の取組みによる脱炭素ロードマップを示し、移動における脱炭素化の促進として自転車利用の促進等を位置づけています。

表 1-1 2030年までの北区の取組みによる脱炭素ロードマップ（一部抜粋）

| 北区の取組み | 2023年～2026年 | | 2023年～2030年 |
|-----------------------|--------------|-------------------------|-------------------------|
| | 脱炭素型まちづくりの推進 | 移動における脱炭素化の促進 | |
| ・エコドライブ、 自転車利用の促進等 | | 約500t-CO ₂ | 約1,100t-CO ₂ |
| ・ZEV※の普及 | | 約4,500t-CO ₂ | 約9,500t-CO ₂ |

出典：北区環境基本計画2023より

※ZEV：ゼロエミッションビークルは走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない乗り物

(4)持続可能な開発目標 SDGs

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない（leave no one behind）」持続可能でよりよい社会の実現をめざす世界共通の目標です。2015年の国連サミットにおいてすべての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。



図 1-2 持続可能な開発目標（SDGs）

出典：外務省 JAPAN SDGs Action Platform より

2.現状と課題

2-1 地域特性

(1)人口

- 北区の総人口は、過去 10 年間で増加したものの、今後は横ばいとなると推計されています。
- 年齢別人口は 20 代～50 代の人口が多く全体の約 6 割を占め、60 代以上の高齢層は約 3 割となっています。

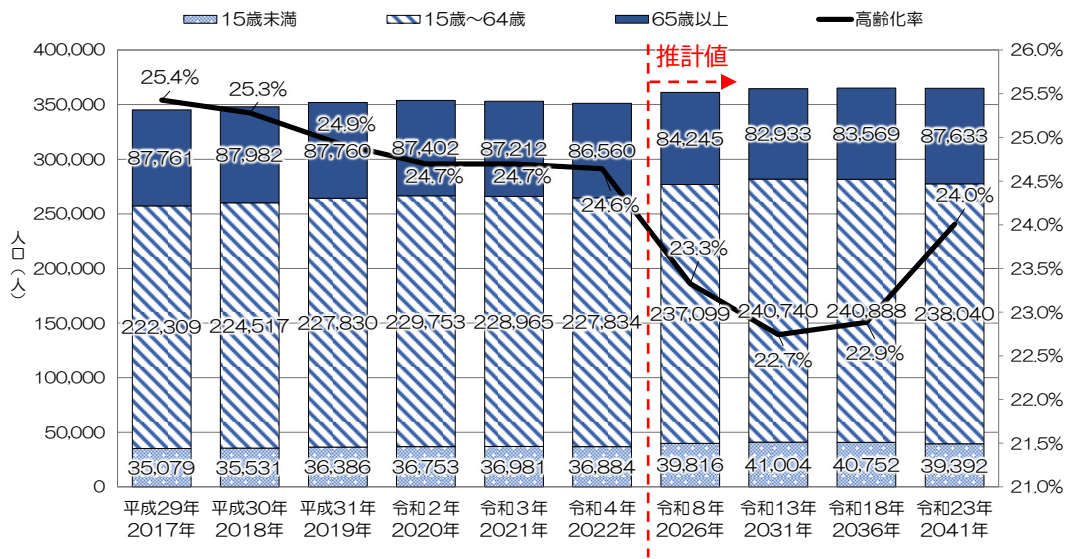


図 2-1 北区の人口推移（各年 1 月 1 日現在、令和 4 年以降は推計値）

出典：住民基本台帳による東京都の世帯と人口（令和 4 年）、
北区人口推計調査報告書（令和 3 年 10 月）より作成

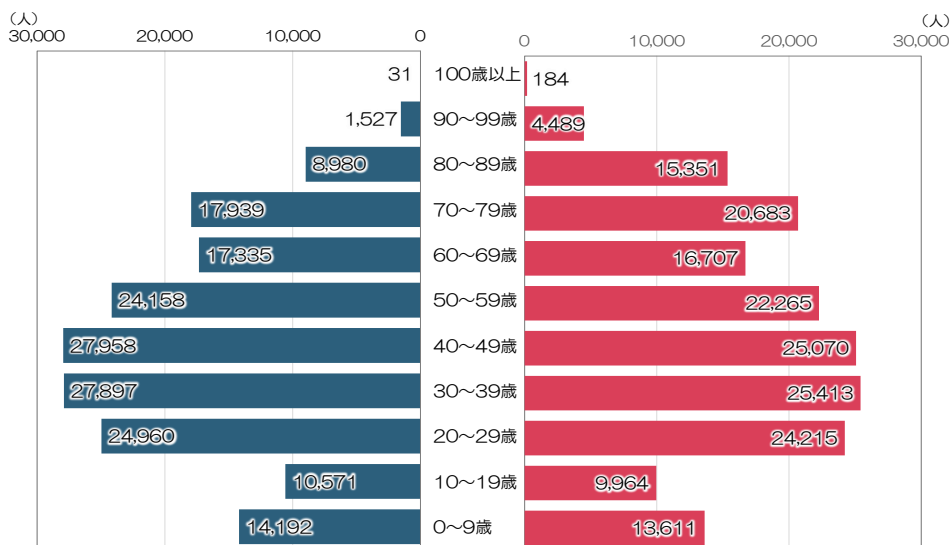


図 2-2 北区の年齢別人口分布

出典：北区人口統計表（令和 4 年 8 月 1 日）より作成

(2)地勢

1)位置

- 北区は、東京都の北東部、23区の北部に位置し、北は埼玉県川口市と戸田市、東は荒川区と足立区、西は板橋区、南は文京区と豊島区に隣接しています。
- 東西に約3km、南北に約9kmと南北に細長く、面積は20.61km²、東京23区内で11番目の大きさとなっています。



図 2-3 北区の位置

出典：地図-国土数値情報より作成（令和4年4月現在）

2) 地形

- 区の地形は、武蔵野台地崖線を挟んで異なっており、東側（浮間、赤羽東、王子東、滝野川東）の低地部、西側（赤羽西、王子西、滝野川西）の台地部に分かれています。東西方向は坂道が多く、特に、徒歩や自転車での移動負担が大きくなっています。

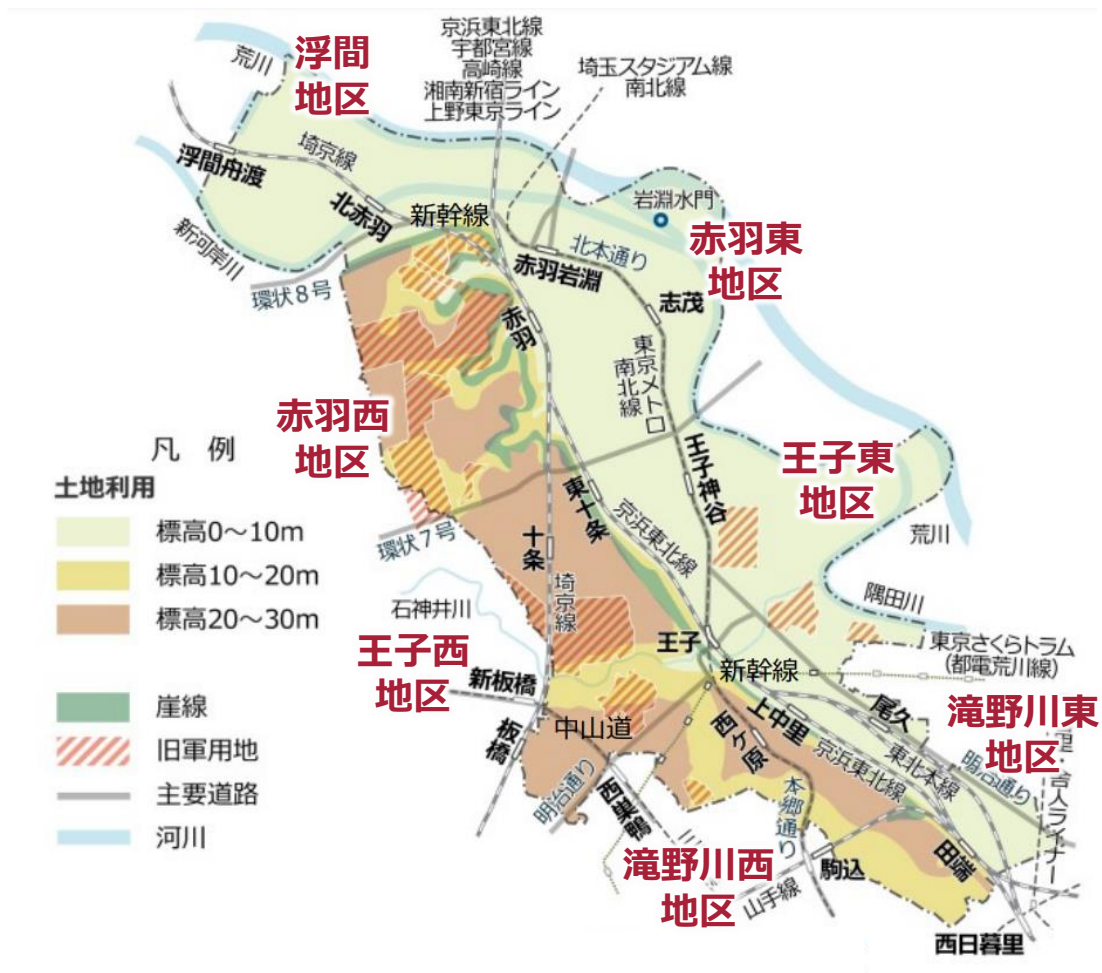


図 2-4 北区の地形

出典：北区都市計画マスタープラン 2020 より作成

(3) 公共交通

1) 鉄道網

- 区内及び区周辺には鉄道駅が 16 駅、軌道駅が 6 駅整備されており、主に南北方向に鉄道路線が形成されています。

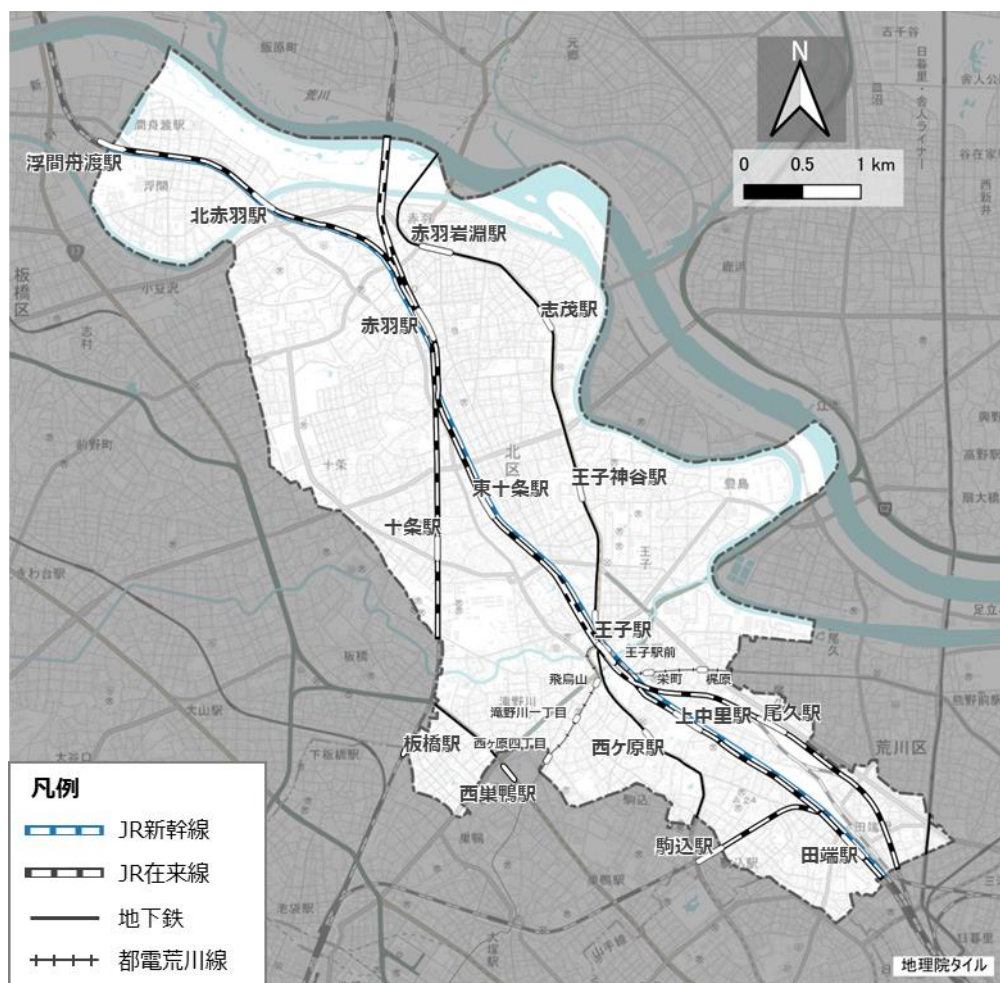


図 2-5 鉄道・軌道

出典：地図-国土数値情報より作成（令和 4 年 4 月現在）

2) バス路線網

- 区内を走行する多くの路線バスが赤羽駅、王子駅、田端駅に発着し、区内の各地域や区外の周辺地域を連絡しています。

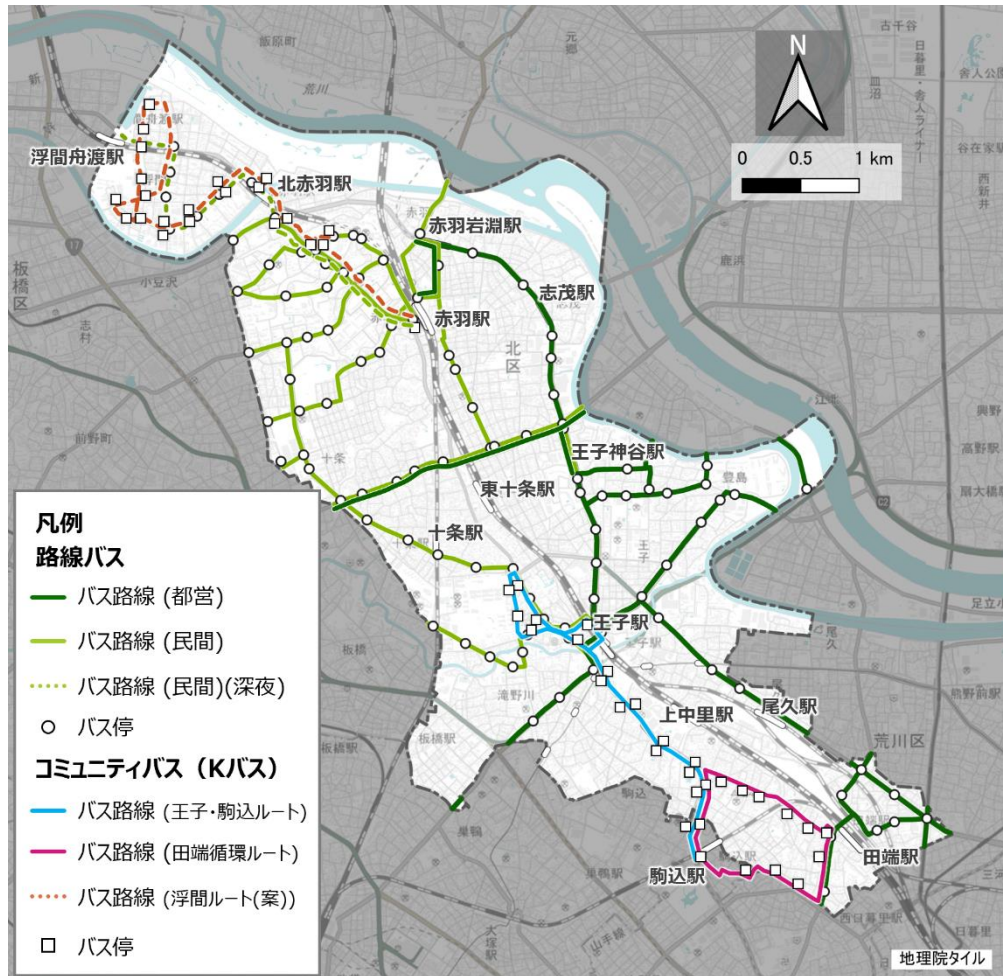


図 2-6 バス路線網

出典：地図-国土数値情報より作成（令和4年4月現在）

(4)施設立地

1) 行政施設・公園・スポーツ施設

- 区内には、区役所のほか、区民事務所、区民センター、図書館など、日常的に多くの区民が利用する施設が、区全域に配置されています。
- また、総合公園、特殊公園やスポーツ施設も区全域に立地しています。

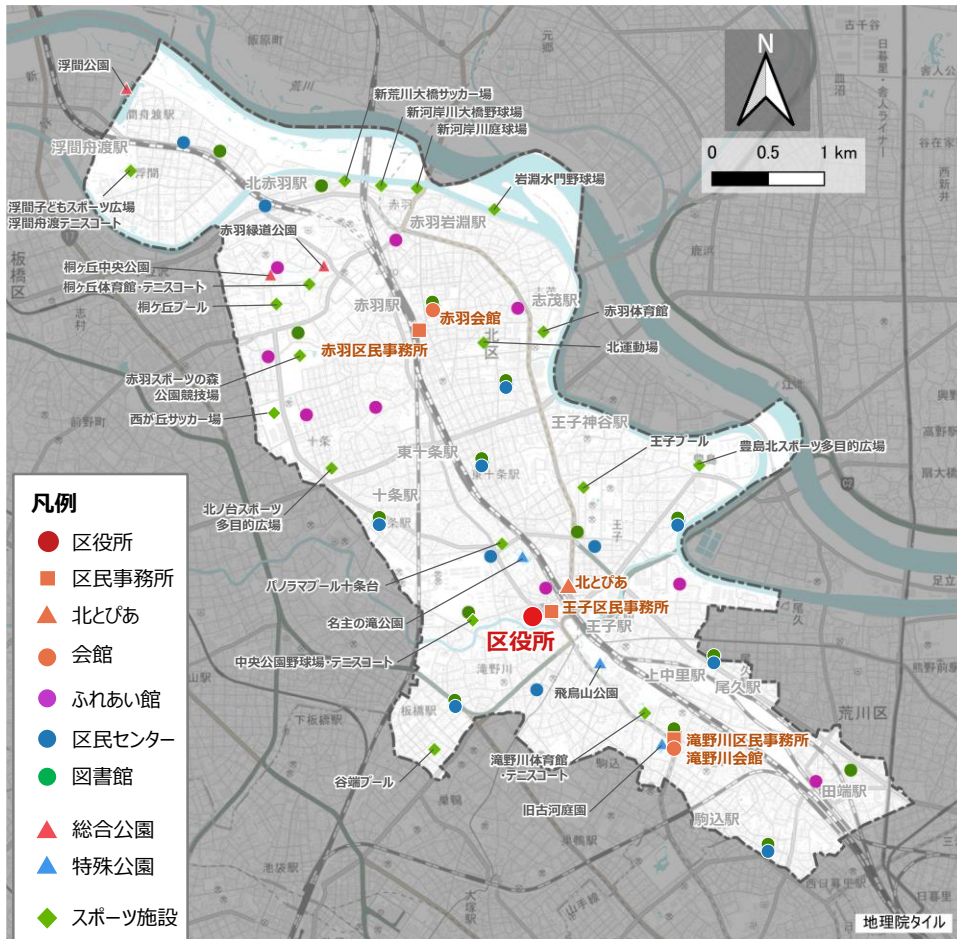


図 2-7 行政施設・公園・スポーツ施設の立地

出典：地図-国土数値情報、北区行政資料集より作成（令和4年9月現在）

表 2-1 区内の行政施設

| 施設名 | カ所数 |
|-----------------|-----|
| 区役所 | 1 |
| 区民事務所 | 3 |
| 北とびあ | 1 |
| 会館 | 2 |
| 区民センター(ふれあい館併設) | 12 |
| ふれあい館 | 9 |
| 図書館 | 15 |

令和4年4月現在

※1 都市公園のうち、都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園で都市規模に応じ1カ所当たり面積10~50haを標準として配置するもの。

※2 都市公園のうち、風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園等特殊な公園で、その目的に則し配置する。

表 2-2 区内の公園・スポーツ施設

| 施設名 | カ所数 | |
|---------|--------|---|
| 総合公園 ※1 | 3 | |
| 特殊公園 ※2 | 3 | |
| スポーツ施設 | テニスコート | 5 |
| | プール | 4 |
| | サッカー場 | 1 |
| | 体育館 | 3 |
| | 多目的広場 | 5 |

令和4年9月現在

2) 学校・幼稚園・こども園・保育園

- 区内及び周辺には、高等学校 15 校、大学・短期大学 7 校が立地しています。
- また、区内には幼稚園・こども園 36 校、認可保育園 104 校、認証保育所 3 校が区全域に立地しています。

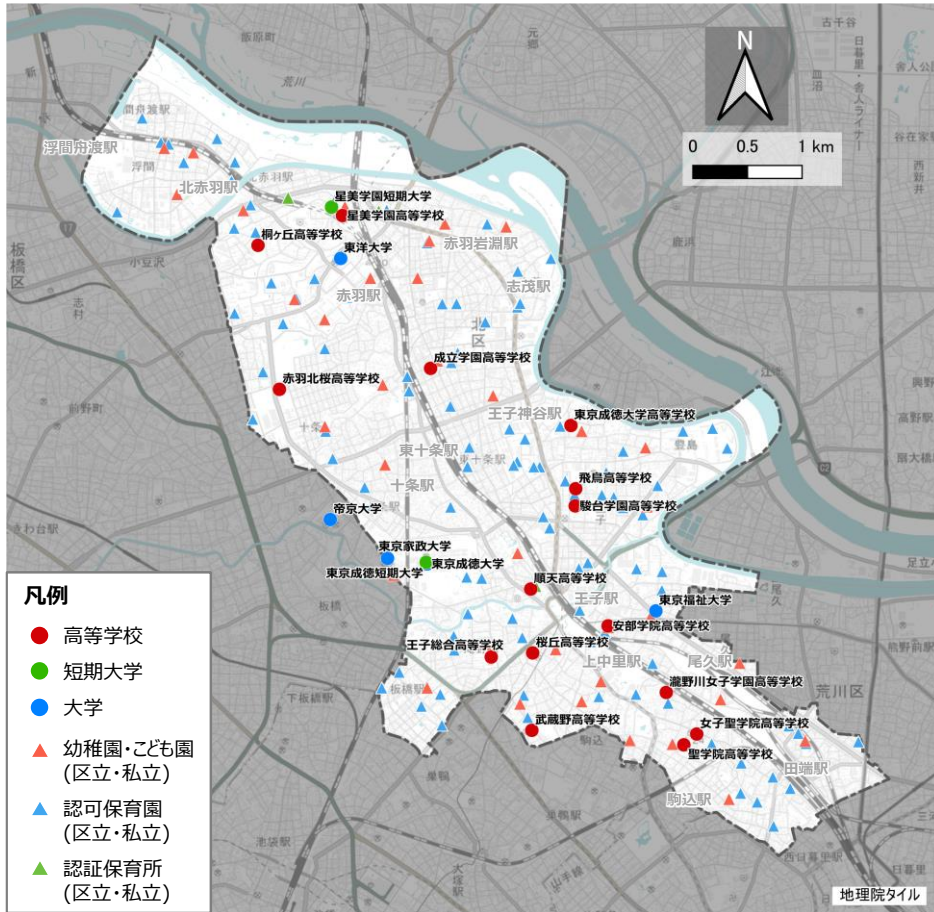


図 2-8 学校・幼稚園・こども園・保育園の立地

出典：地図-国土数値情報、北区行政資料集より作成（令和 4 年 9 月現在）

表 2-3 区内の高等学校・短期大学・大学

| 施設名 | 学校名 | 施設名 | 学校名 |
|------|-------------|----------|----------|
| 高等学校 | 安部学院高等学校 | 高等学校 | 桐ヶ丘高等学校 |
| | 桜丘高等学校 | | 飛鳥高等学校 |
| | 順天高等学校 | | 王子総合高等学校 |
| | 女子聖学院高等学校 | | 赤羽北桜高等学校 |
| | 駿台学園高等学校 | | 短期大学 |
| | 聖学院高等学校 | 星美学園短期大学 | |
| | 星美学園高等学校 | 東京成徳短期大学 | |
| | 成立学園高等学校 | 大学 | 東京成徳大学 |
| | 瀧野川女子学園高等学校 | | 東洋大学 |
| | 東京成徳大学高等学校 | | 帝京大学 |
| | 武蔵野高等学校 | | 東京家政大学 |
| | 東京福祉大学 | | |

令和 4 年 9 月現在

3) 商業施設・商店街

- 区内には、多くの大規模商業施設が立地しており、特に赤羽駅周辺に集中しています。また、スーパーマーケットは区全域に立地しています。
- 区内には、駅周辺を中心として74の商店街等が存在し、赤羽スズラン通り商店街、十条銀座商店街等の店舗前には多くの自転車が駐車されています。

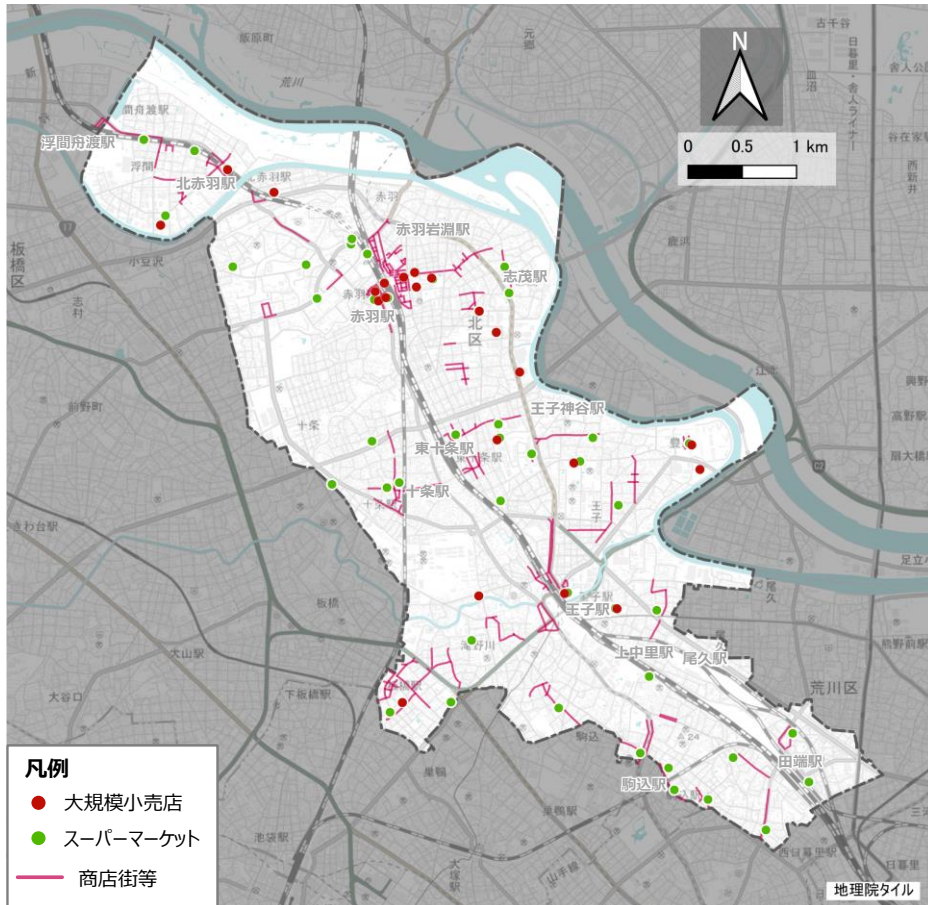


図 2-9 商業施設・商店街の立地

出典：地図-国土数値情報、北区商店街マップより作成（令和4年9月現在）



図 2-10 赤羽スズラン通り商店街

赤羽スズラン通り商店街では、道路沿いに無料駐輪場(10:00~22:00利用可能)が整備されており、多くの自転車が利用している。



図 2-11 十条銀座商店街

2-2 自転車利用を取り巻く現状

(1) 交通基盤

1) 道路状況

- 区内には北本通り、明治通りなどの幹線道路が通っています。

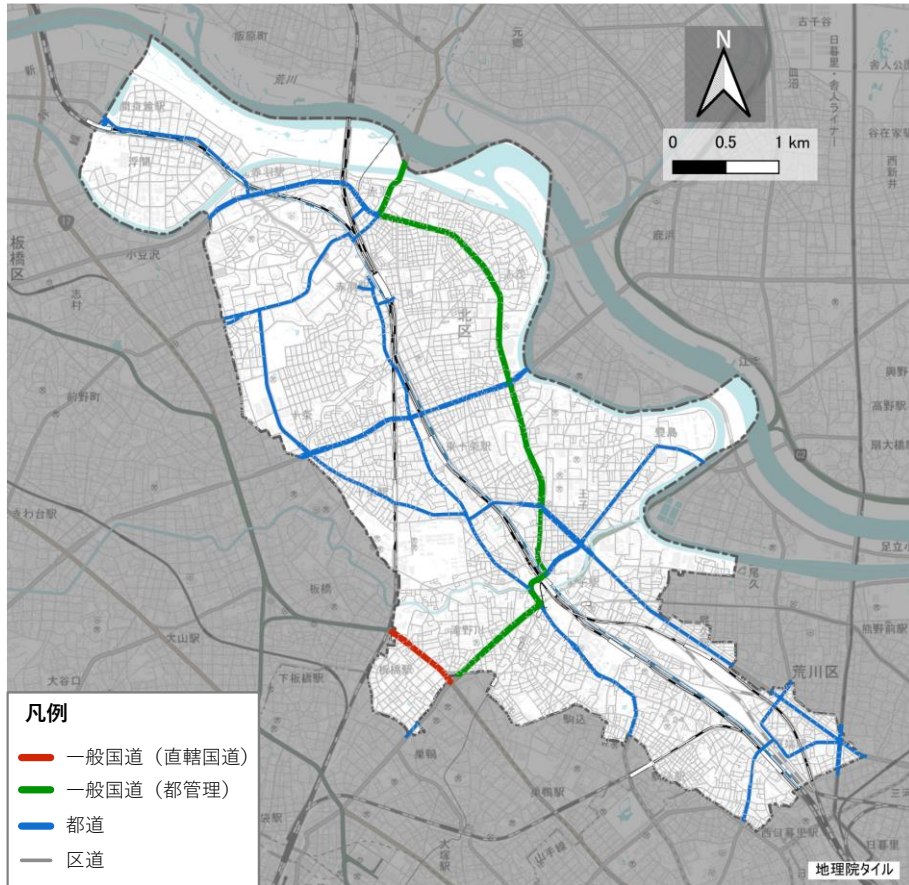


図 2-12 道路網

出典：地図-国土数値情報、北区行政資料集より作成（令和4年9月現在）

表 2-4 道路種別の延長

| 道路種別 | 延長 (km) |
|------|---------|
| 国道 | 7.0 |
| 都道 | 25.8 |
| 区道 | 338.1 |
| 合計 | 370.9 |

令和4年9月現在

2) 道路幅員

- 区内には、幅員が狭い道路が多く、居住エリア内には細街路が多数存在しています。
- 特に人口が集中している、赤羽、王子地区においても幅員の狭い道路が密集している状況です。
- 住宅密集市街地においては、幅員 3m 未満の道路が多く存在しています。

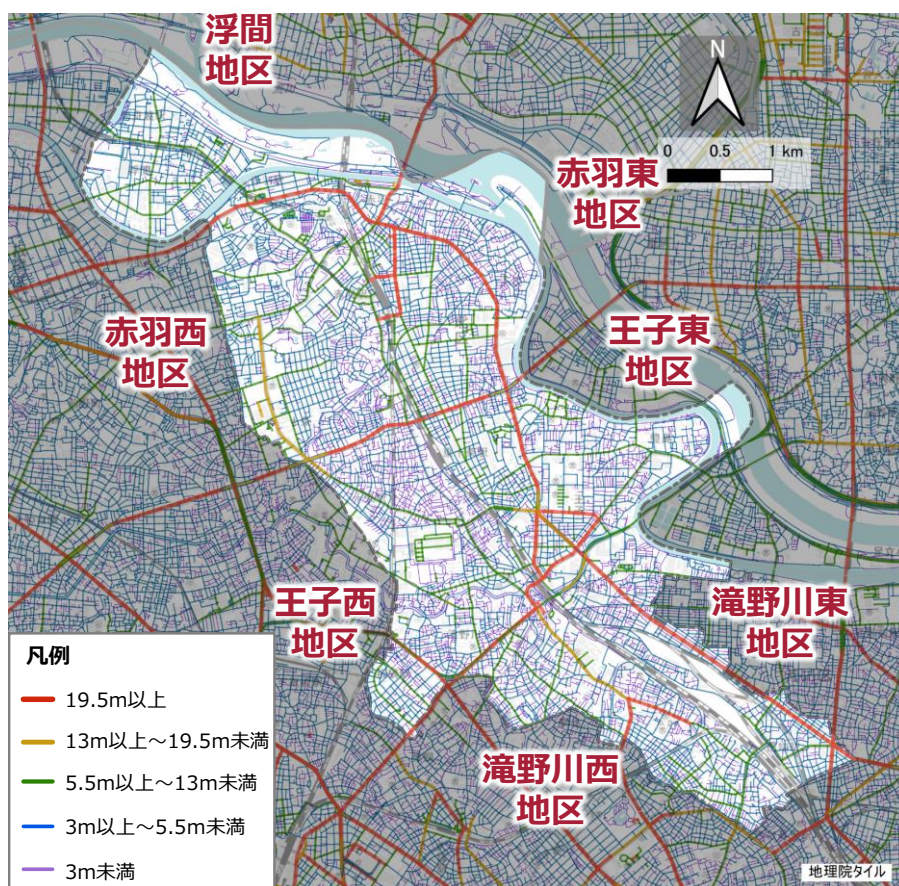


図 2-13 道路幅員

出典：地図-国土数値情報・国土基本情報より作成（令和4年4月現在）

3) 自転車通行空間の整備

- 北区では自転車ネットワーク計画に基づき、自転車専用通行帯、車道混在型による整備形態にて整備を進めていきます。

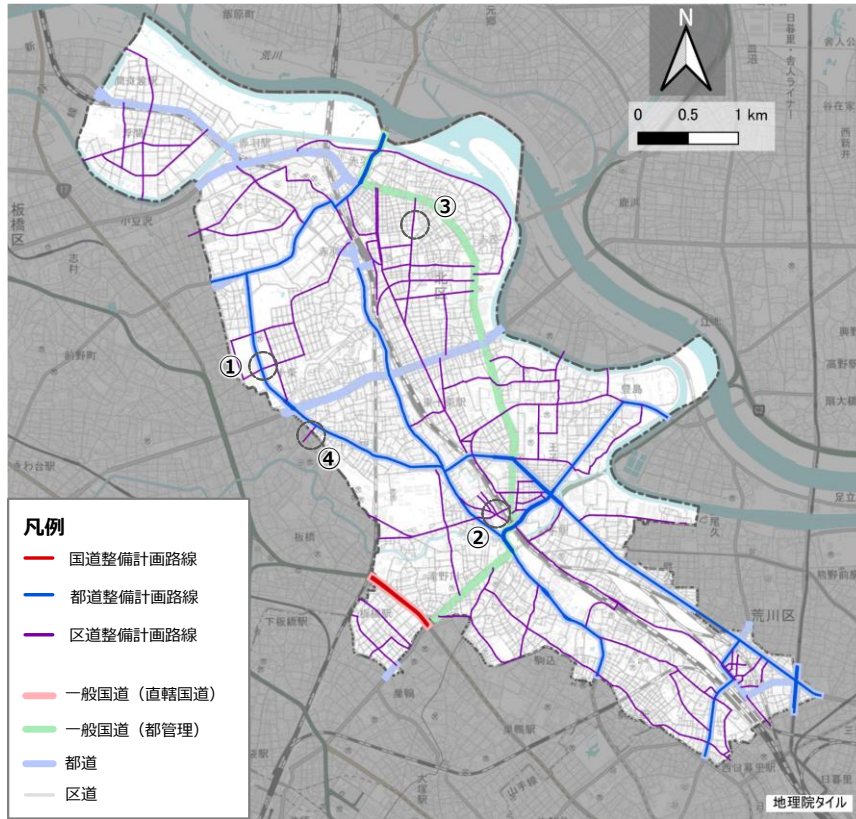
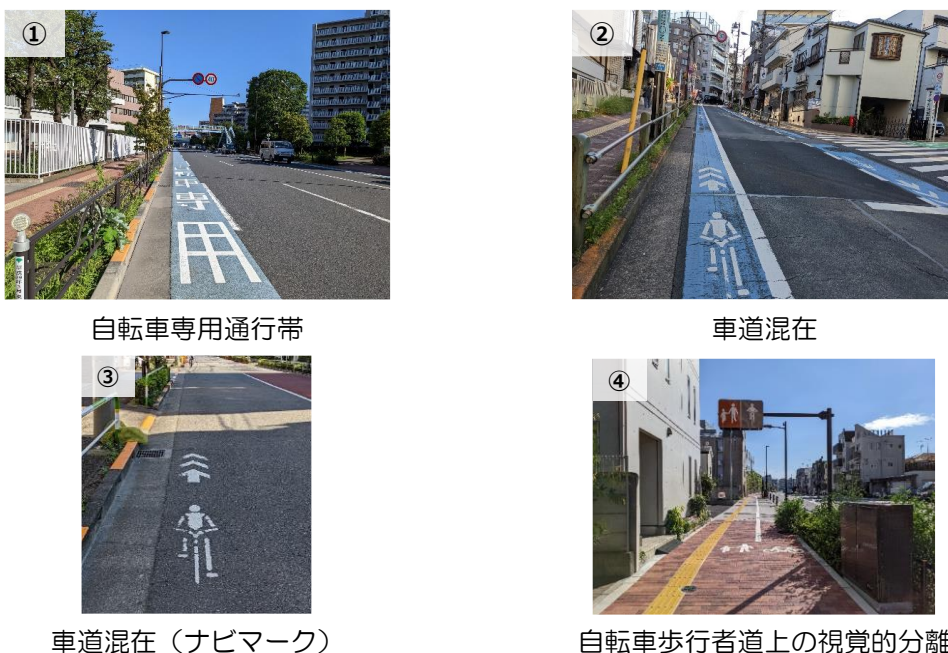


図 2-14 北区自転車通行空間計画路線図

出典：東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画（国土交通省）
東京都自転車活用推進計画（東京都建設局）、北区自転車ネットワーク計画より作成



① 自転車専用通行帯

② 車道混在

③ 車道混在（ナビマーク）

④ 自転車歩行者道上の視覚的分離

図 2-15 北区自転車通行空間（整備事例）

4) 自転車通行空間に関する区民の意見等

- 自転車利用者が北区内で車道を通行する際に不安・走りにくいと感じていることは、「車道が狭い」が65.8%、「自転車レーン等がない」が57.2%、「路上駐車が多い」が51.6%で多い状況です。

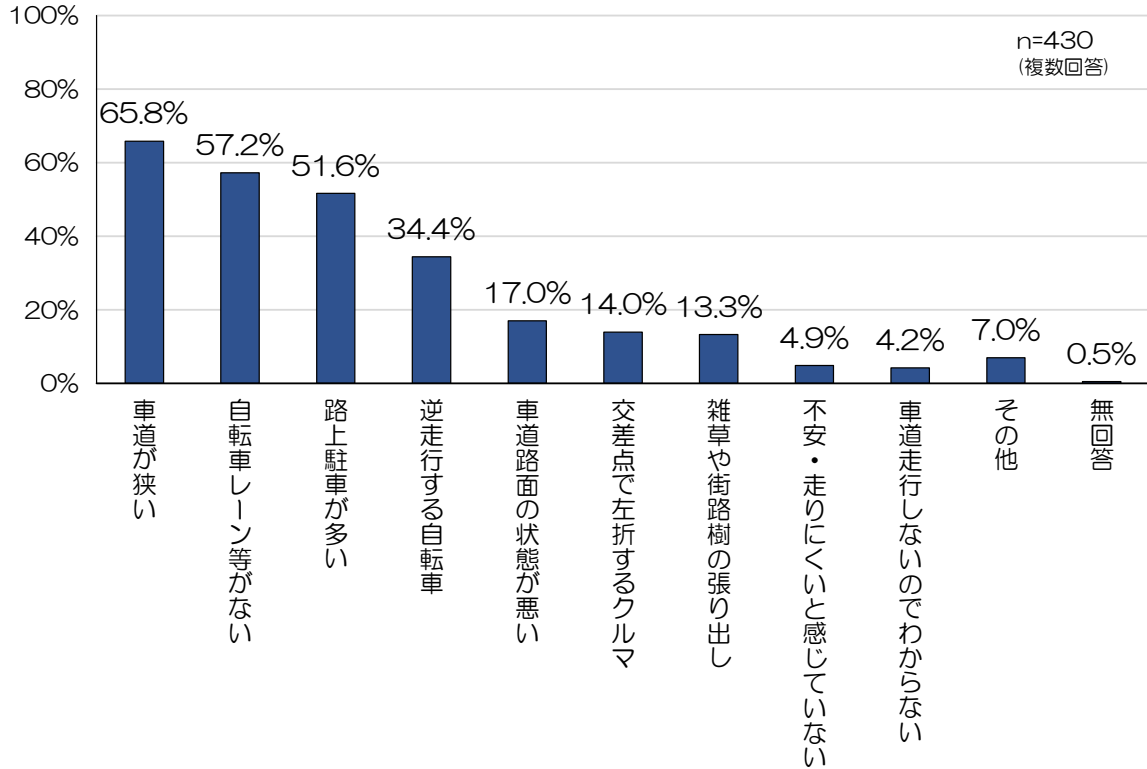


図 2-16 北区内を自転車で車道を走行する際に不安・走りにくいと感じること

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

(2)交通特性

1) 交通手段分担率

- 鉄道分担率が 43.6%と最も高く、次いで徒歩が 28.5%となっています。一方で、自転車分担率は、16.2%であり東京都区部と比較してやや高くなっています。
- 年齢別では、10代未満、60代、70代の高年齢層の自転車分担率が高くなっています。

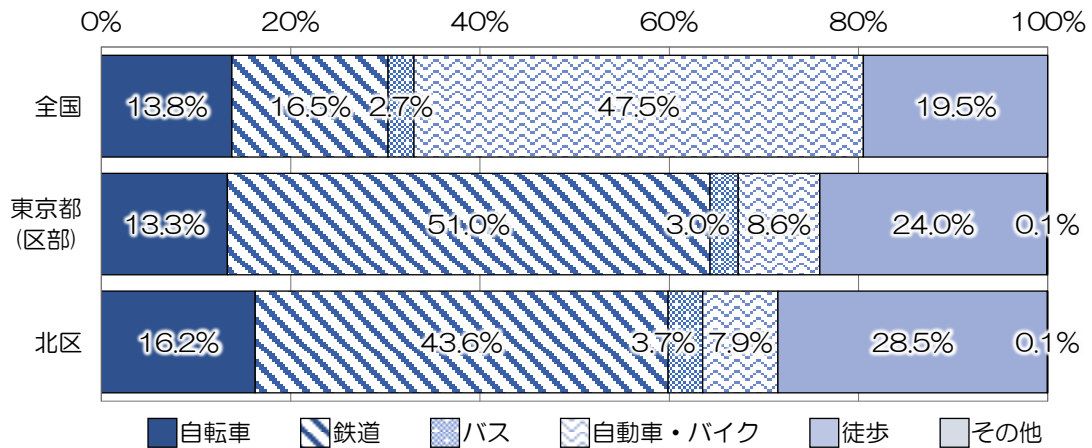


図 2-17 代表交通手段分担率

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

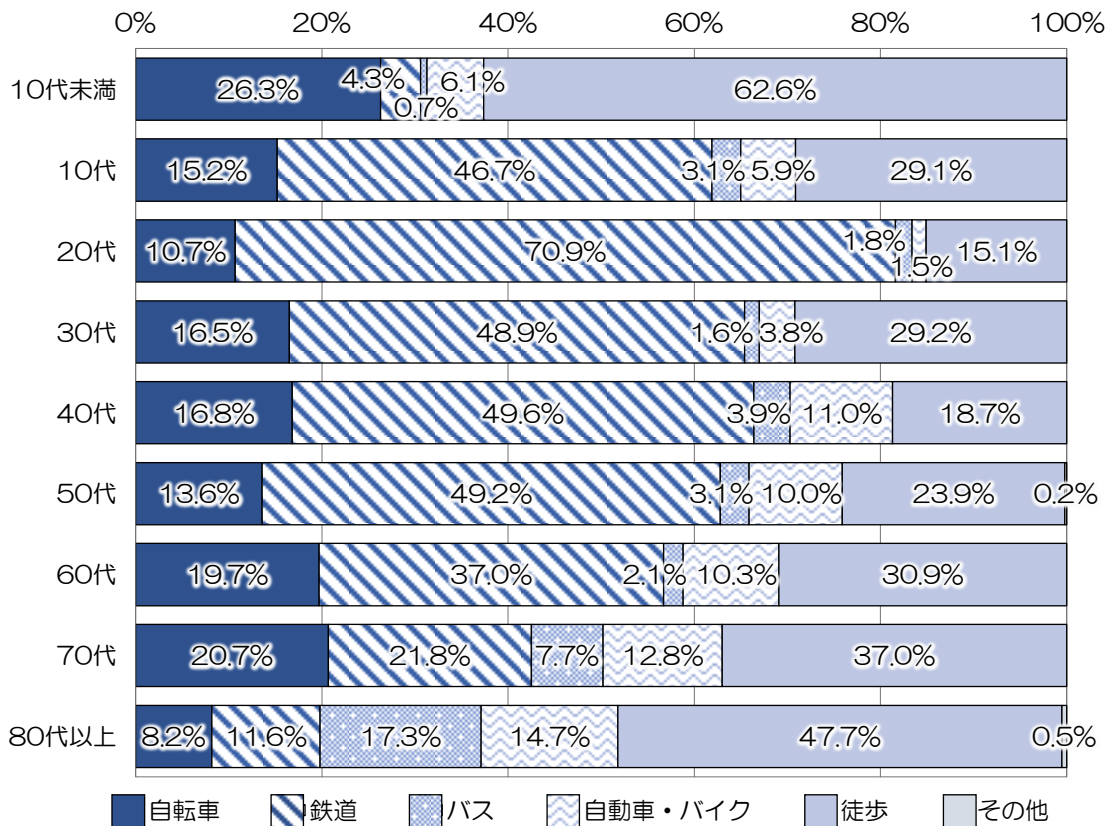
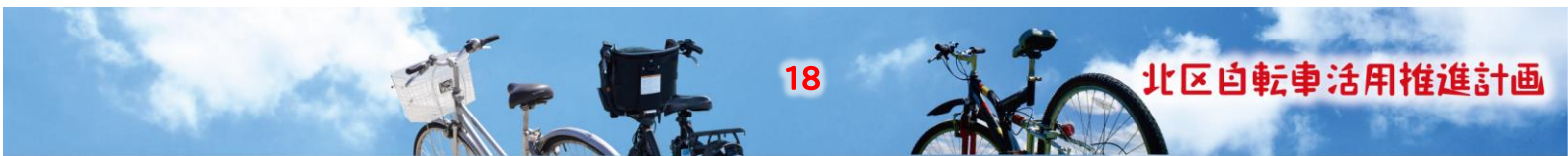


図 2-18 年齢別代表交通手段分担率（北区）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



2) 自転車利用者の移動目的

- 自転車利用者の移動目的は、区内移動では私事が約4割と最も高くなっています。
- 区外移動では通勤・通学が約2割となっており、区内移動よりも割合が高くなっています。

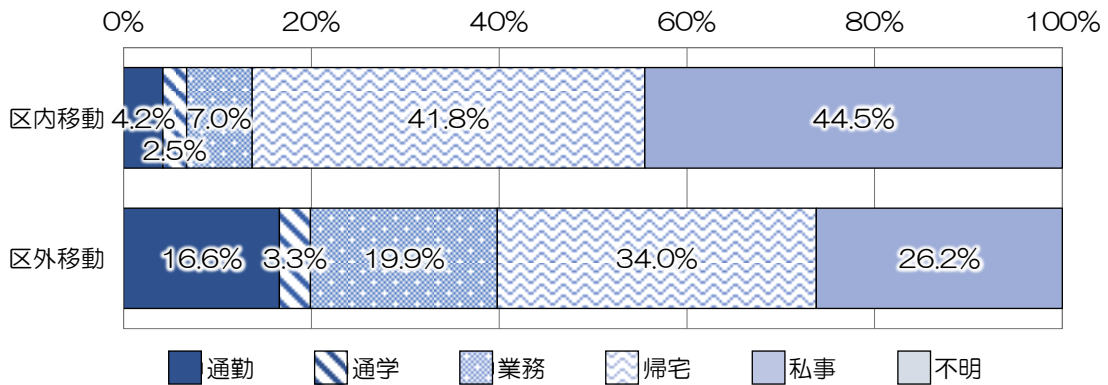


図 2-19 自転車利用者の移動目的（北区）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成
 ※自宅へ向かうトリップは「帰宅」として集計（下図参照）

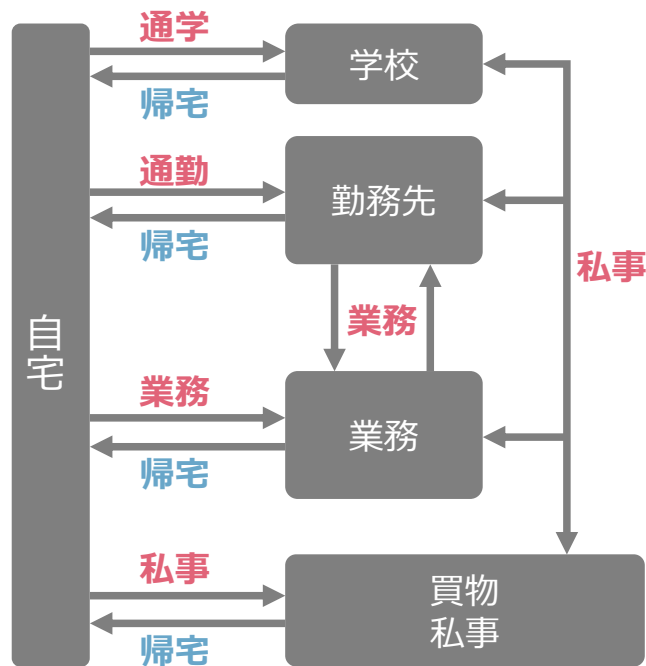


図 2-20 パーソントリップ調査における移動目的の例

3) 自転車移動

- 区内移動では、王子地区周辺、赤羽地区内での移動が多く、区外移動は、隣接する板橋区との移動が最も多く、次いで豊島区、川口市、足立区、荒川区との移動が多くなっています。

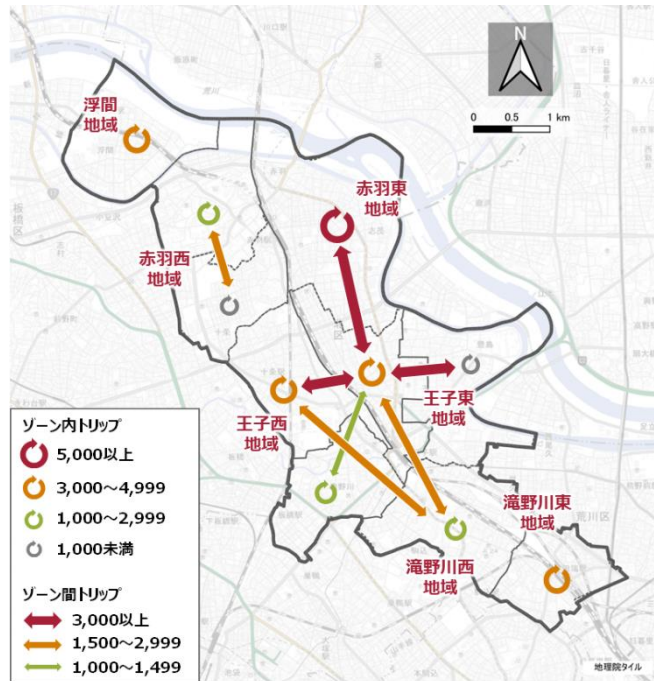


図 2-21 自転車移動（区内）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

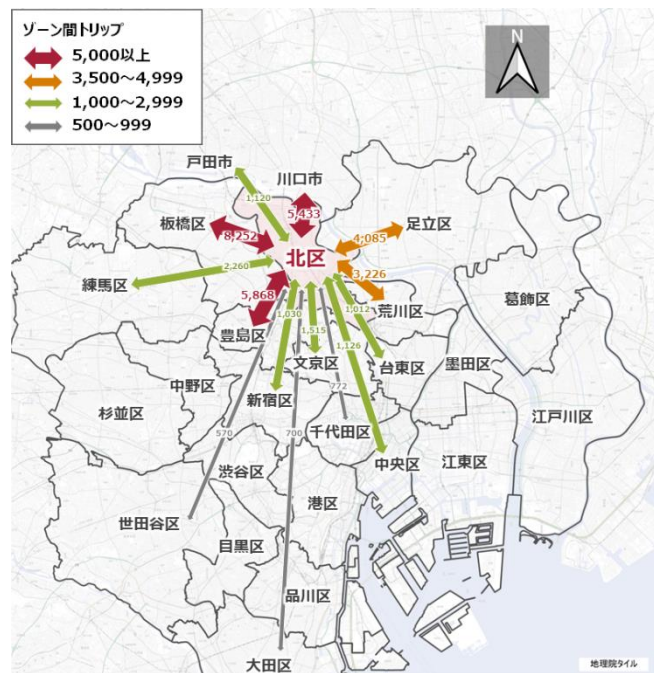
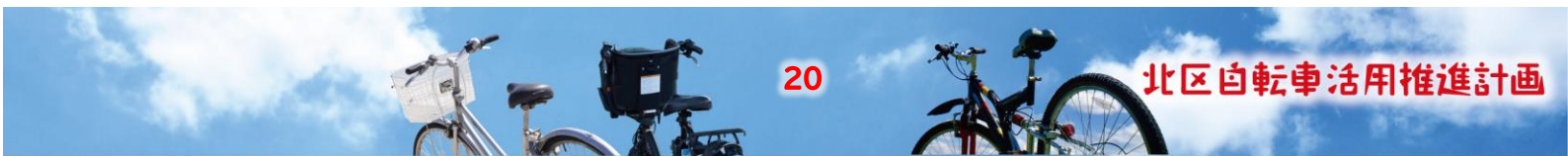


図 2-22 自転車移動（区外）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



4) 鉄道端末交通としての自転車利用

- 北区内の各鉄道駅利用者の端末交通手段は、8割以上が徒歩です。自転車利用は4.5%であり、23区平均よりやや高くなっています。

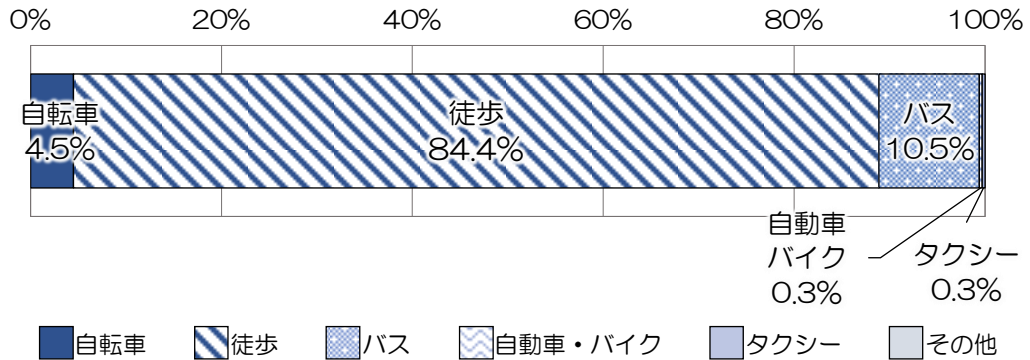


図 2-23 駅端末交通手段（北区内）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

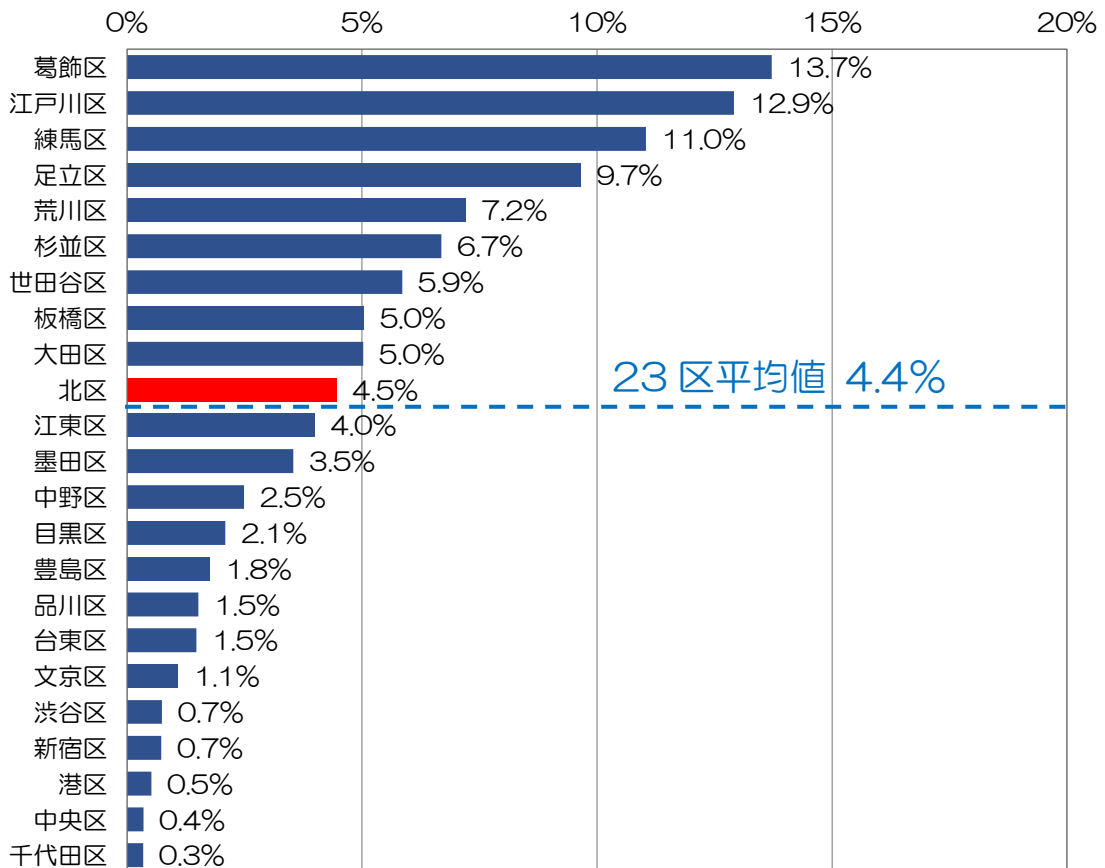


図 2-24 駅端末交通手段としての自転車分担率（23区別）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

- 区内の各駅では、赤羽駅、王子駅、田端駅の複数路線が乗り入れている駅への自転車利用が多くなっています。

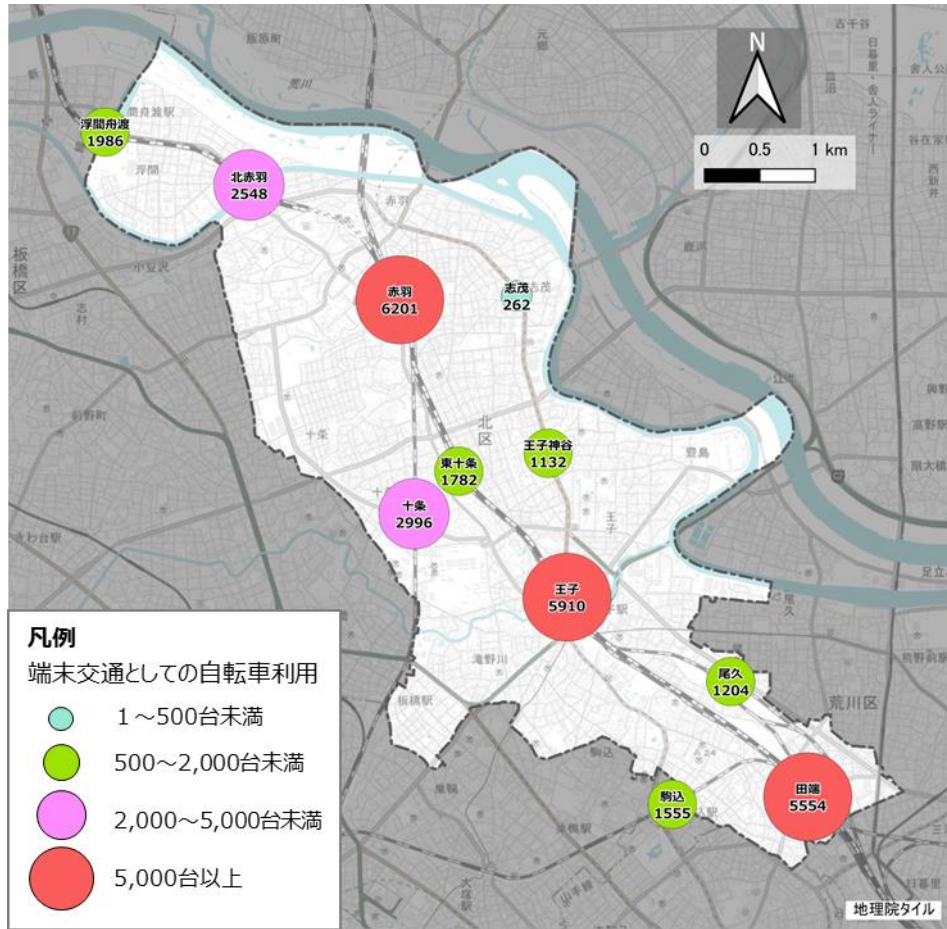


図 2-25 駅別端末交通としての自転車利用台数

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

5)交通安全

6) 自転車事故発生状況

- 北区では、交通事故件数に対する自転車関連の事故割合が高く、令和4（2022）年では5割以上を占めており、23区内でも4番目に高くなっています。
- 区内の交通事故死傷者数に対する自転車関連事故の割合は、令和2（2020）年時点で4割以上であり、近年増加傾向となっています。

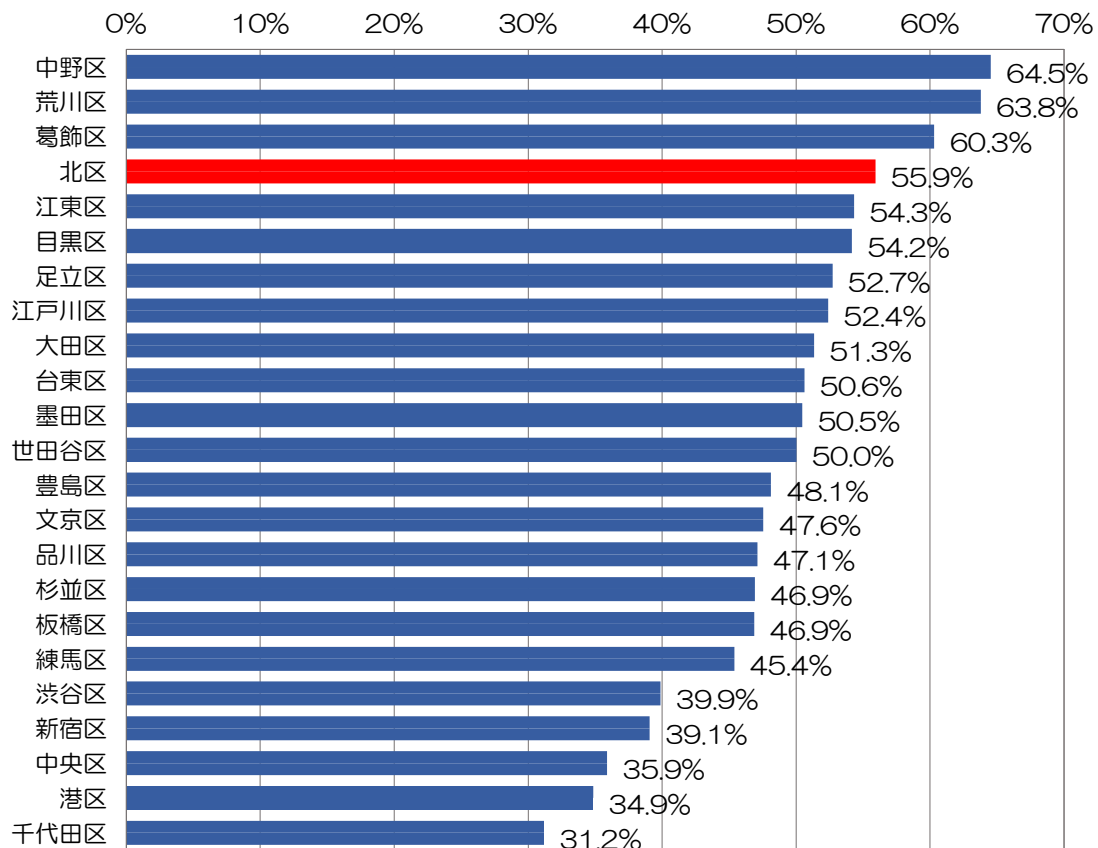


図 2-26 交通事故件数に対する自転車関連事故の割合（令和4年）

出典：警視庁 交通統計・交通事故発生状況より作成

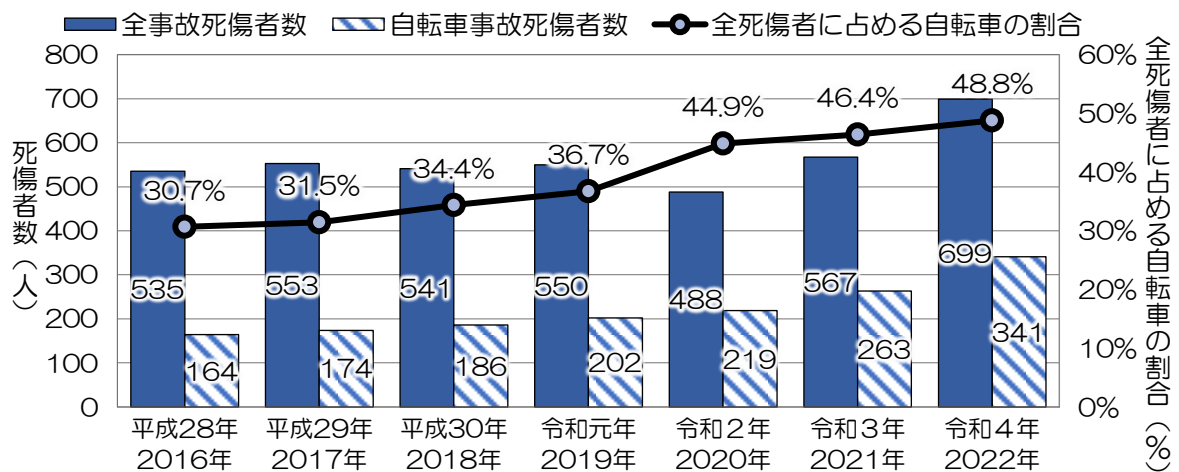


図 2-27 交通事故死傷者数に対する自転車事故死傷者数の割合（北区）

出典：北区交通安全実施計画（令和5年度）より作成

- 北区における自転車事故の年齢層は、東京都 23 区と比較して、65 歳以上がやや多い状況です。

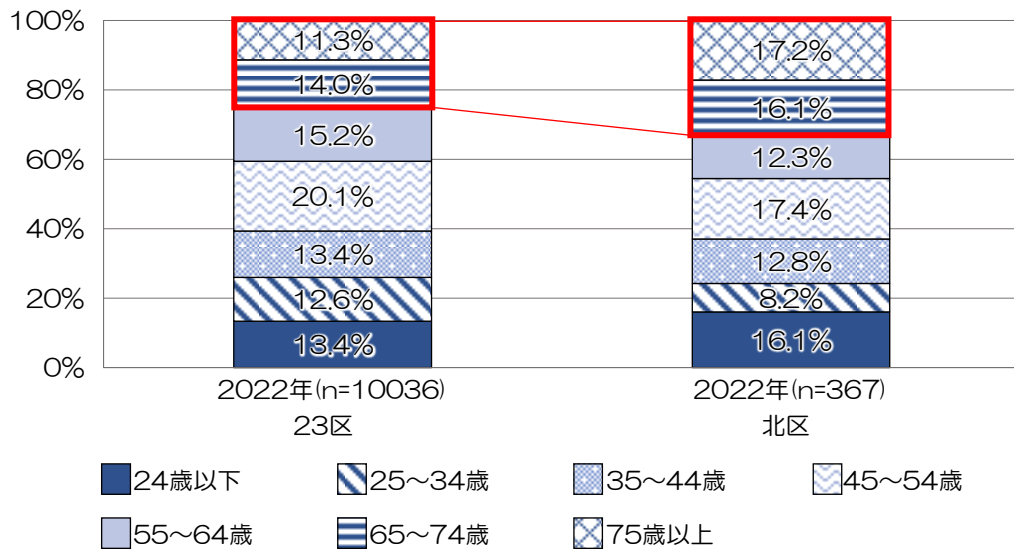


図 2-28 年齢別自転車事故発生状況

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（2022 年）（警察庁）より作成

7) 自転車事故発生地点

- 区内の自転車関連事故は、幹線道路沿い及び特定の交差点周辺（飛鳥山、王子三丁目、田端新町三丁目等）で多く発生しています。

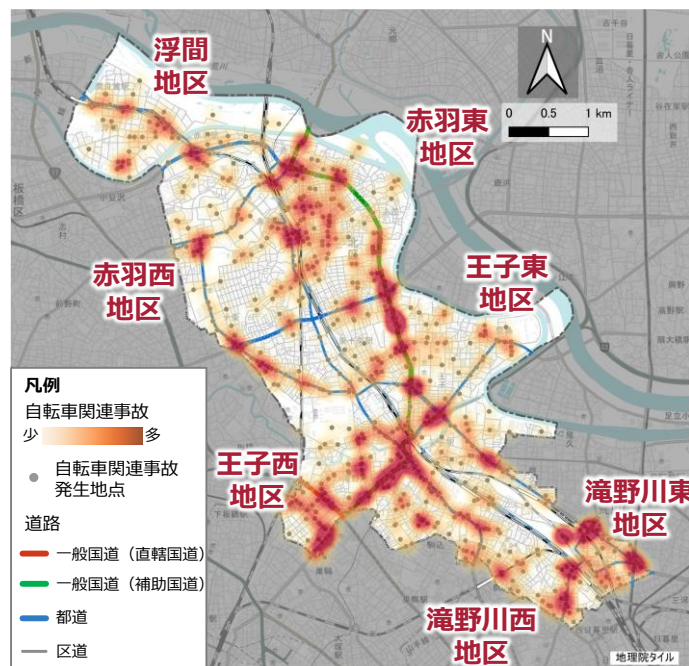


図 2-29 自転車関連事故の発生状況

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（2020 年～2022 年）（警察庁）より作成



自転車事故に対する損害賠償の事例

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

※令和2（2020）年4月から改正された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行

表 2-5 自転車での加害事故例

| 判決容認額 [*] | 事故の概要 |
|--------------------|--|
| 9,330万円 | 男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡しました。 （高松高等裁判所、令和2（2020）年7月22日判決） |
| 9,521万円 | 男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となりました。 （神戸地方裁判所、平成25（2013）年7月4日判決） |
| 9,266万円 | 男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残りました。 （東京地方裁判所、平成20（2008）年6月5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：自転車事故と保険（一般社団法人 日本損害保険協会）より作成

表 2-6 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」改正のポイント

- ① 自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入を義務化
- ② 自転車小売業者による自転車購入者に対する自転車損害賠償保険等への加入の有無の確認、確認ができないときの自転車損害賠償保険等への加入に関する情報提供の努力義務化
- ③ 事業者による自転車通勤をする従業者に対する自転車損害賠償保険等への加入の有無の確認、確認ができないときの自転車損害賠償保険等への加入に関する情報提供の努力義務化
- ④ 自転車貸付業者による借受人に対する貸付自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の内容に関する情報提供の努力義務化
- ⑤ 学校等の設置者に対し、児童、生徒等への自転車損害賠償保険等に関する情報提供の努力義務化

出典：東京都ホームページより作成



8) 自転車安全利用に関する区民の意見等

- 「自転車利用者のマナー」に関して約 6 割の区民が不満の意見を持っています。
- 自転車利用環境へのニーズとしては「安全に通行できる道路空間の整備」、「自転車利用者のルール・マナー向上」など、自転車の安全・安心な利用を望む声が多くなっています。
- 歩行者の視点から自転車に対する不満点では、「危険な速度での走行」や「自転車の飛び出し」、「携帯電話を見ながらの走行」が多く、自動車の視点から自転車に対する不満点でも「自転車の飛び出し」が多くなっています。

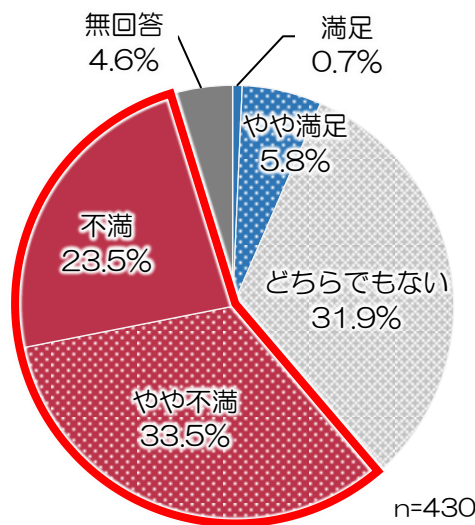


図 2-30 「自転車利用者のマナー」に関する区民の満足度

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

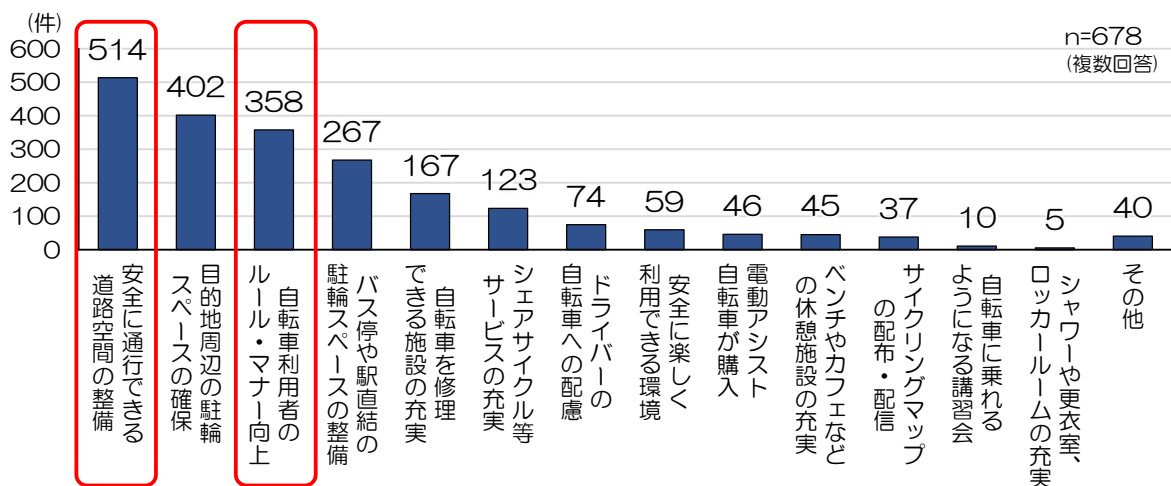
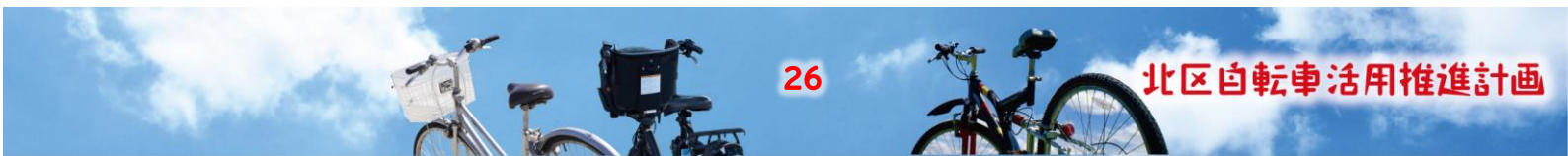


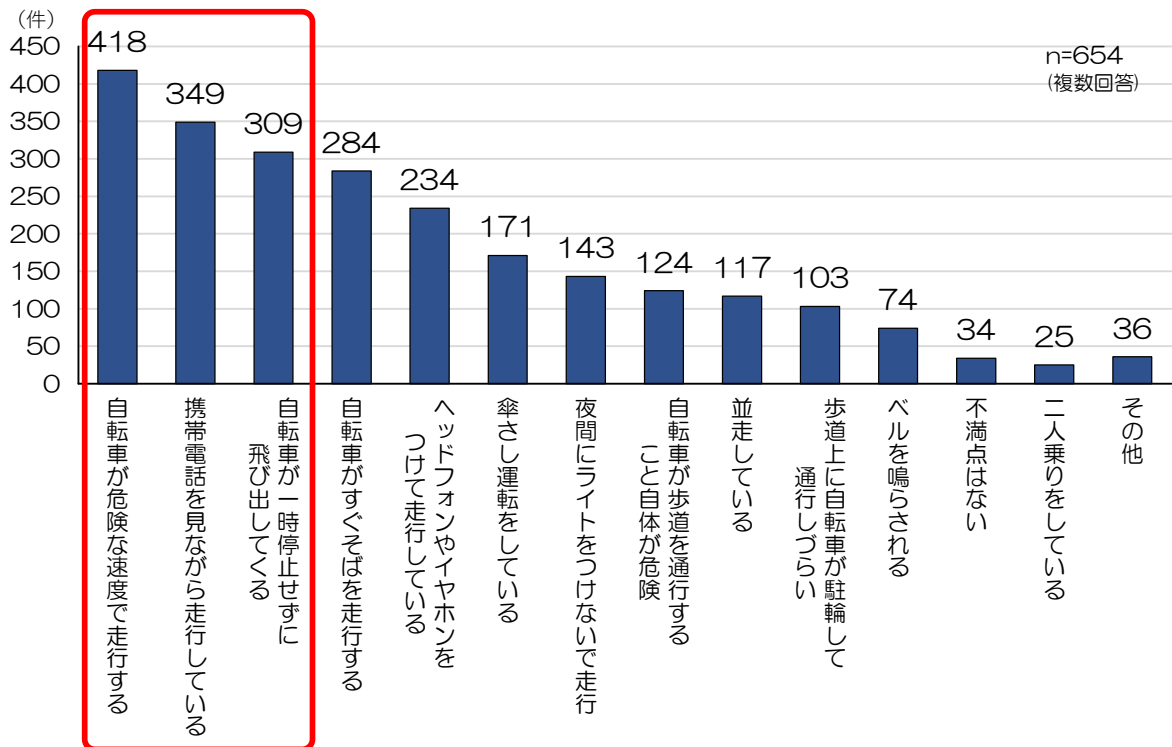
図 2-31 自転車利用環境へのニーズに関する区民の意見

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）



2. 現状と課題

歩行者の視点から自転車に対する不満点



自動車の視点から自転車に対する不満点

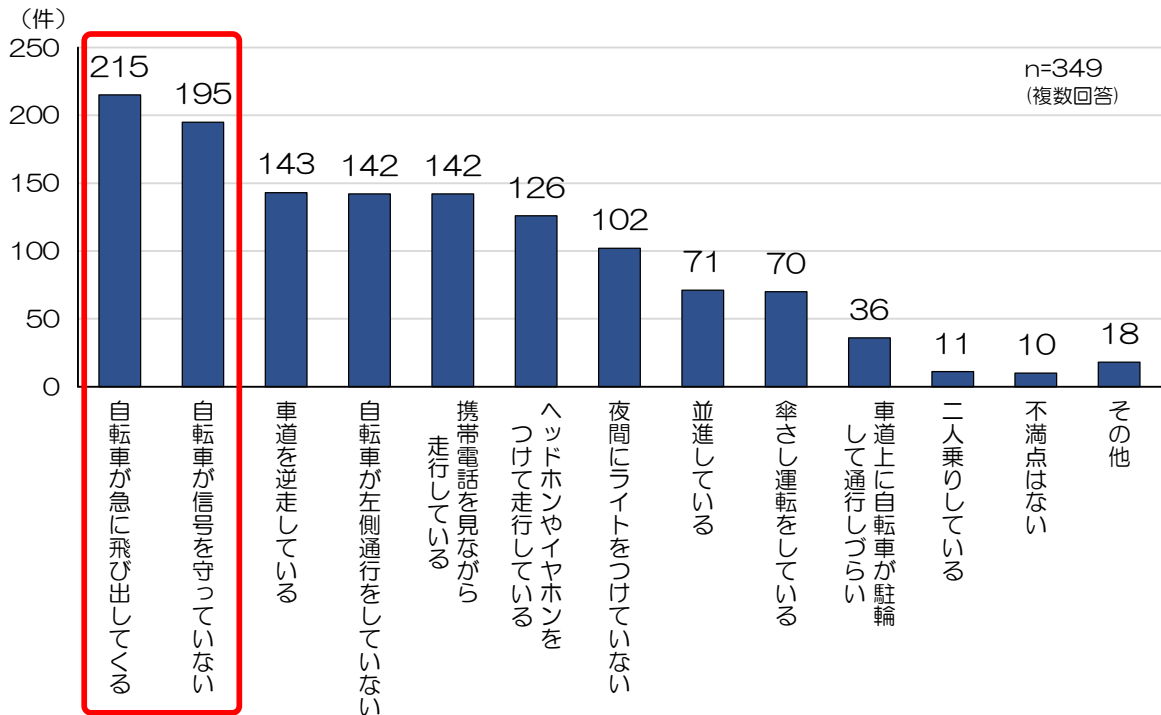


図 2-32 自転車に対する不満点（上：歩行者視点、下：自動車視点）

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

- 安全・安心なまちへの取組みに対する区民の意見について、「歩道の改良や自転車専用通行帯の整備など、安全な歩行・自転車通行空間の確保」の割合が高く、平成30（2018）年調査時よりも割合が増加しています。

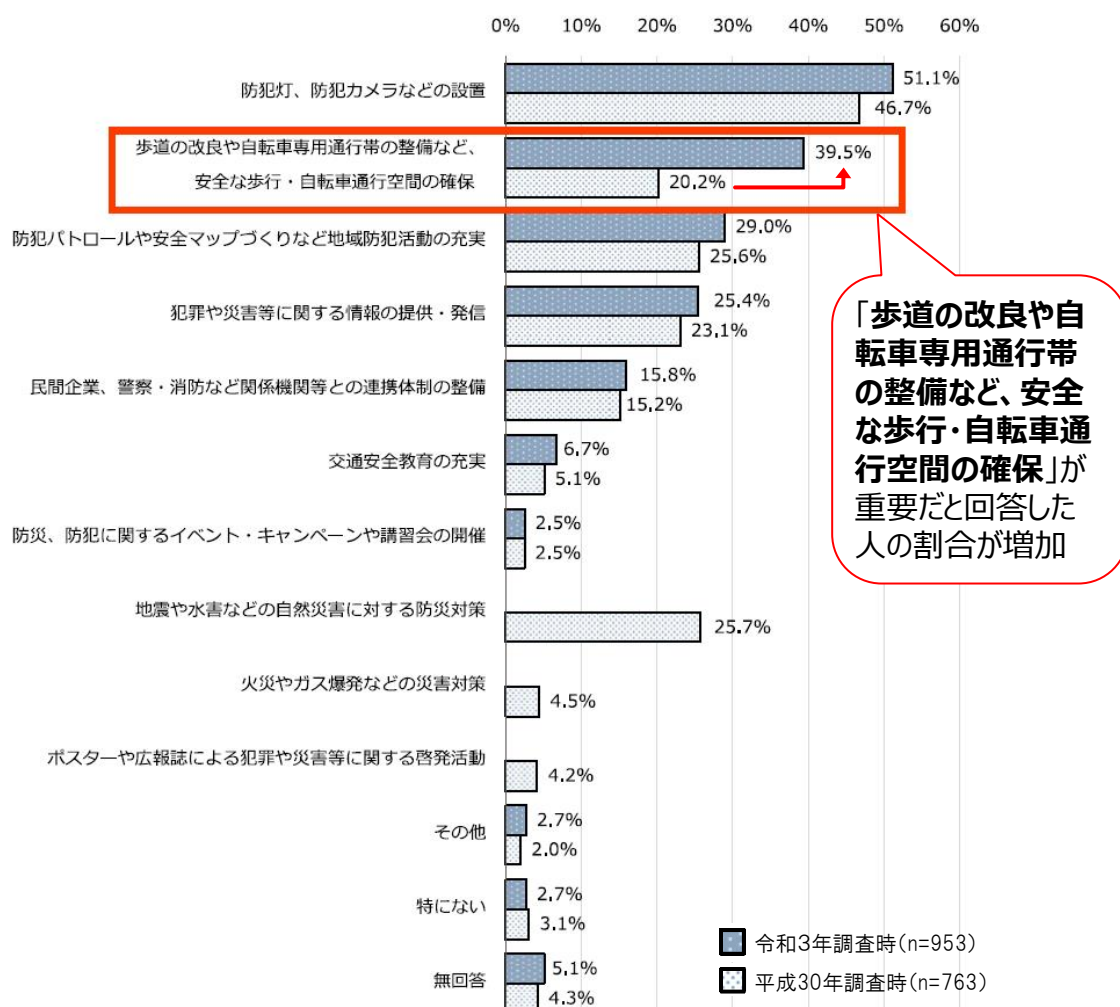
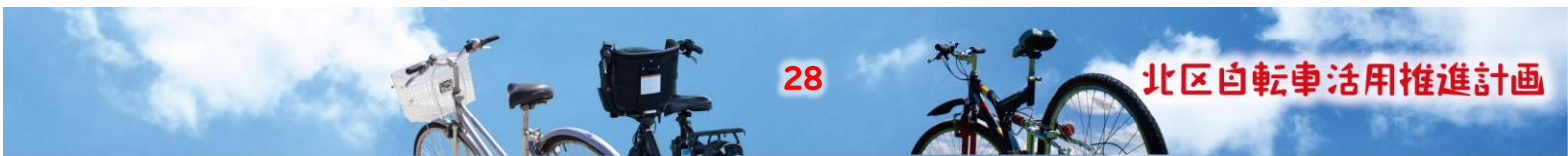


図 2-33 安全・安心なまちにするために効果的だと思う取組み

出典：北区民意識・意向調査報告書（令和3年10月）より作成



コラム

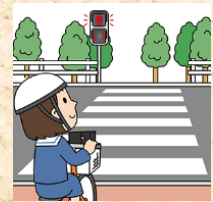
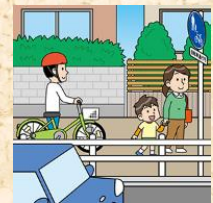
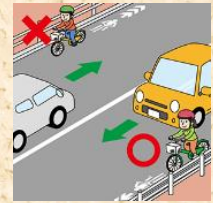
自転車安全利用五則を守りましょう

自転車に乗るときに守るべき交通ルールのうち、特に重要なものを5つにまとめた自転車安全利用五則が15年ぶりに改定されました。

※令和4（2022）年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定

①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- ◆自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- ◆自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。
- ◆自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければなりません。
- ◆歩道を通行できる場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。
- ◆歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。



②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ◆信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- ◆一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。



③夜間はライトを点灯

- ◆夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



④飲酒運転は禁止

- ◆自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



⑤ヘルメットを着用

- ◆自動車を利用するすべての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ◆児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

出典：内閣府ホームページ

9) 交通安全教育

- 自転車利用者の交通安全教育の受講経験は、「受けたことがある」が44.7%、「受けたことがない」・「覚えていない」が53.9%となっています。

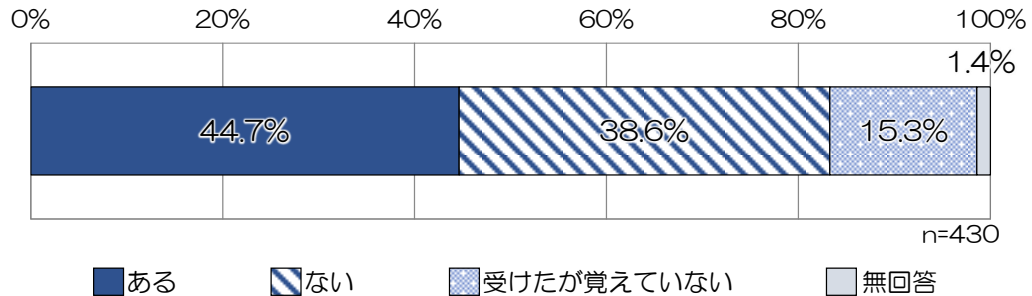


図 2-34 交通安全教育の受講経験

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

10) 自転車利用時の通行位置

- 自転車利用時の通行位置は、「歩道」、「歩道が多い」、「やや歩道が多い」が65.6%、「車道」、「車道が多い」、「やや車道が多い」が33.3%となっています。

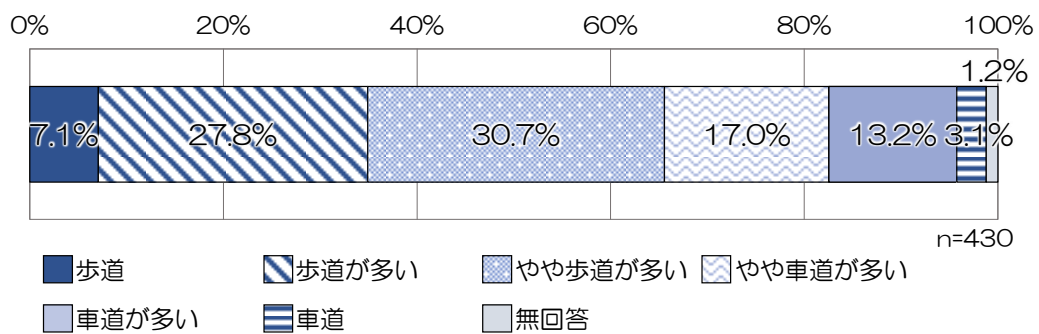


図 2-35 自転車通行の位置

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

(3) 自転車駐車環境

1) 自転車駐車場の状況

- 自転車駐車場は鉄道駅周辺を中心に設置され、合計で約 24,000 台以上の自転車を収容する能力がある一方で、駅周辺の自転車駐車場は利用率が高く、駅から離れた位置の自転車駐車場は利用率低い状況であり、自転車駐車場全体の利用率は 5 割程度でとなっており、主要駅である赤羽駅、王子駅、田端駅においても 5~6 割程度となっています。

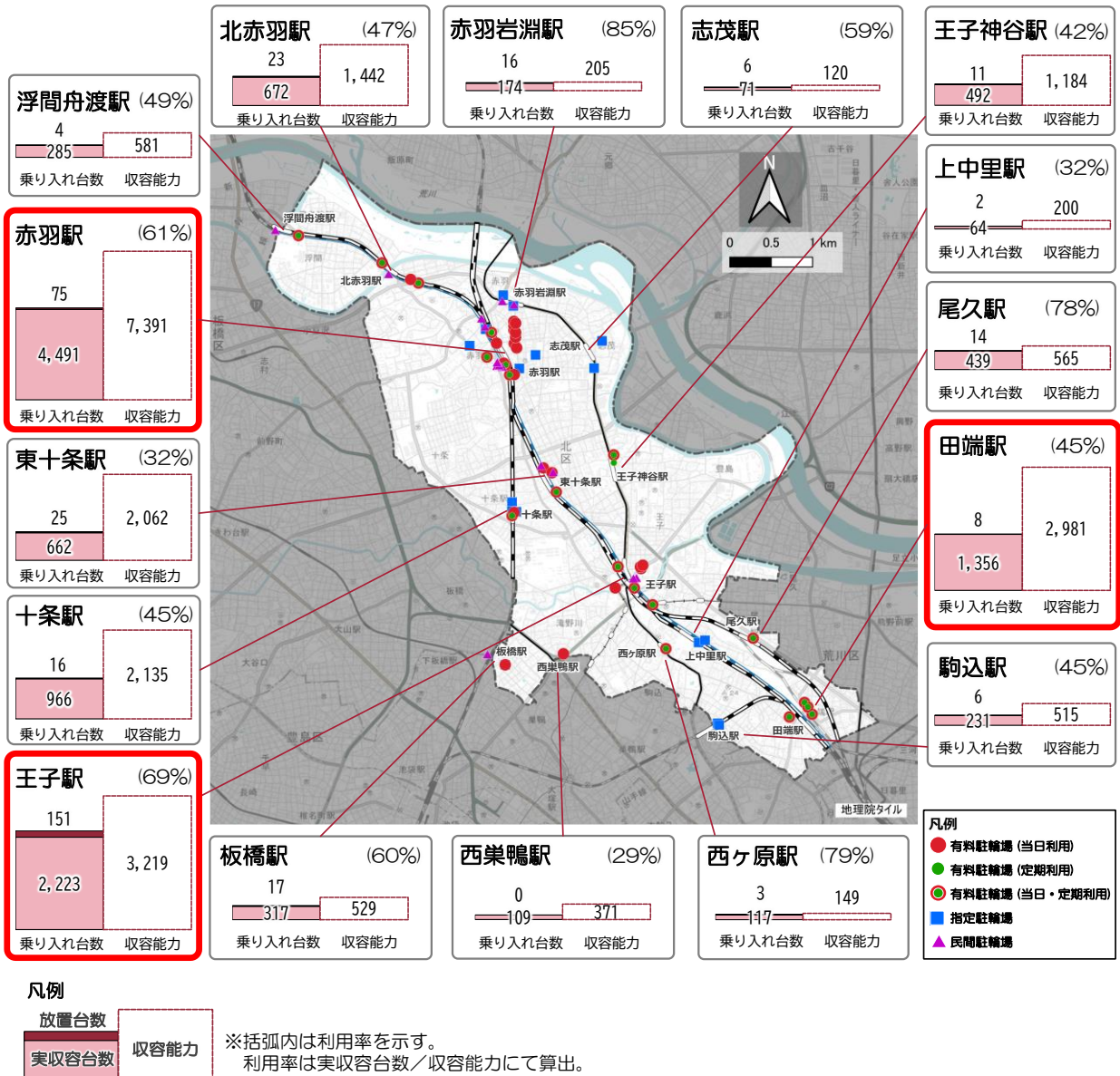


図 2-36 駅別の自転車駐車場の状況

出典：令和 4 年度調査駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）より作成

2) 自転車駐車場利用環境に関する区民意見等

- 「自転車駐車場利用環境」に関して約5割の区民が不満の意見を持っています。
- 自転車駐車場利用環境に対する不満点は、「駐車可能な台数が少ない」や「一台分のスペースが狭く駐車が困難」、「駐車場所が施設から遠い」など、駐車スペースや自転車駐車場の立地に関する意見が多くなっています。

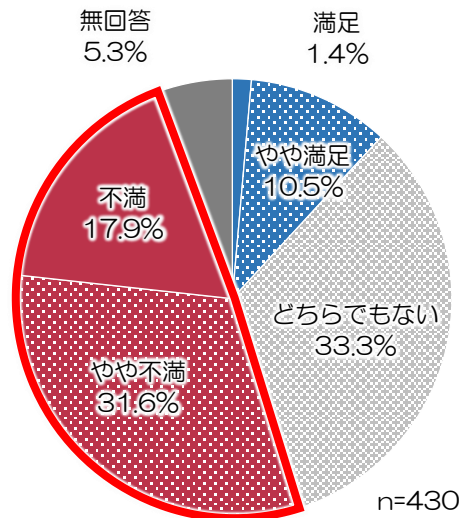


図 2-37 「自転車駐車場利用環境」に関する区民の満足度

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

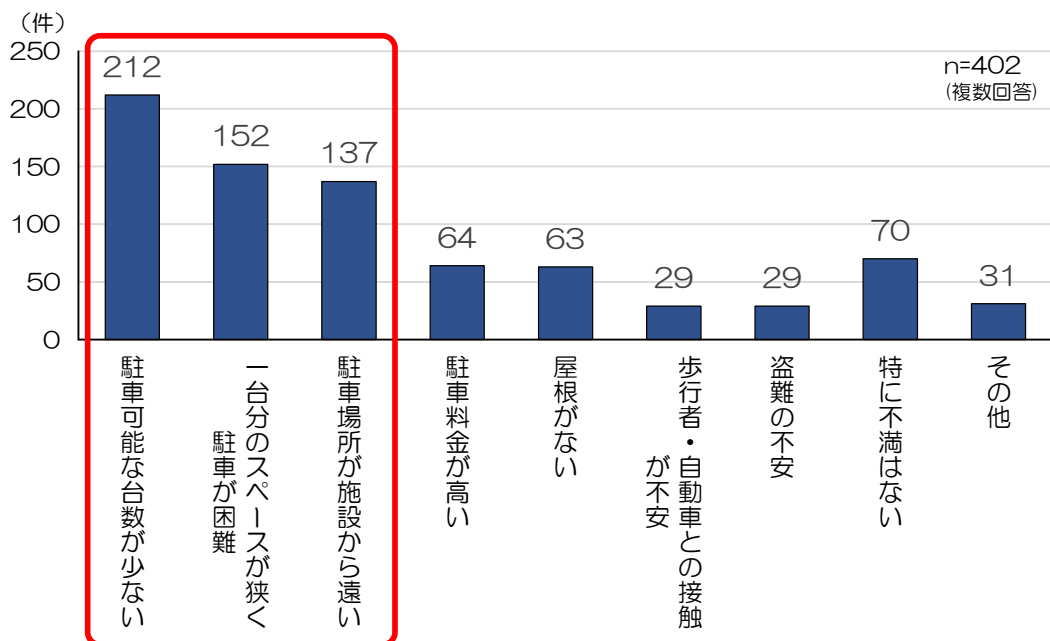


図 2-38 自転車駐車場利用環境に対する不満点

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

2. 現状と課題

- 自転車を利用する際、区民の約 6 割は自転車駐車を利用しないことがある状況です。利用しない理由としては、「目的地から遠い」「駐輪料金がかかる」等が多く挙げられています。

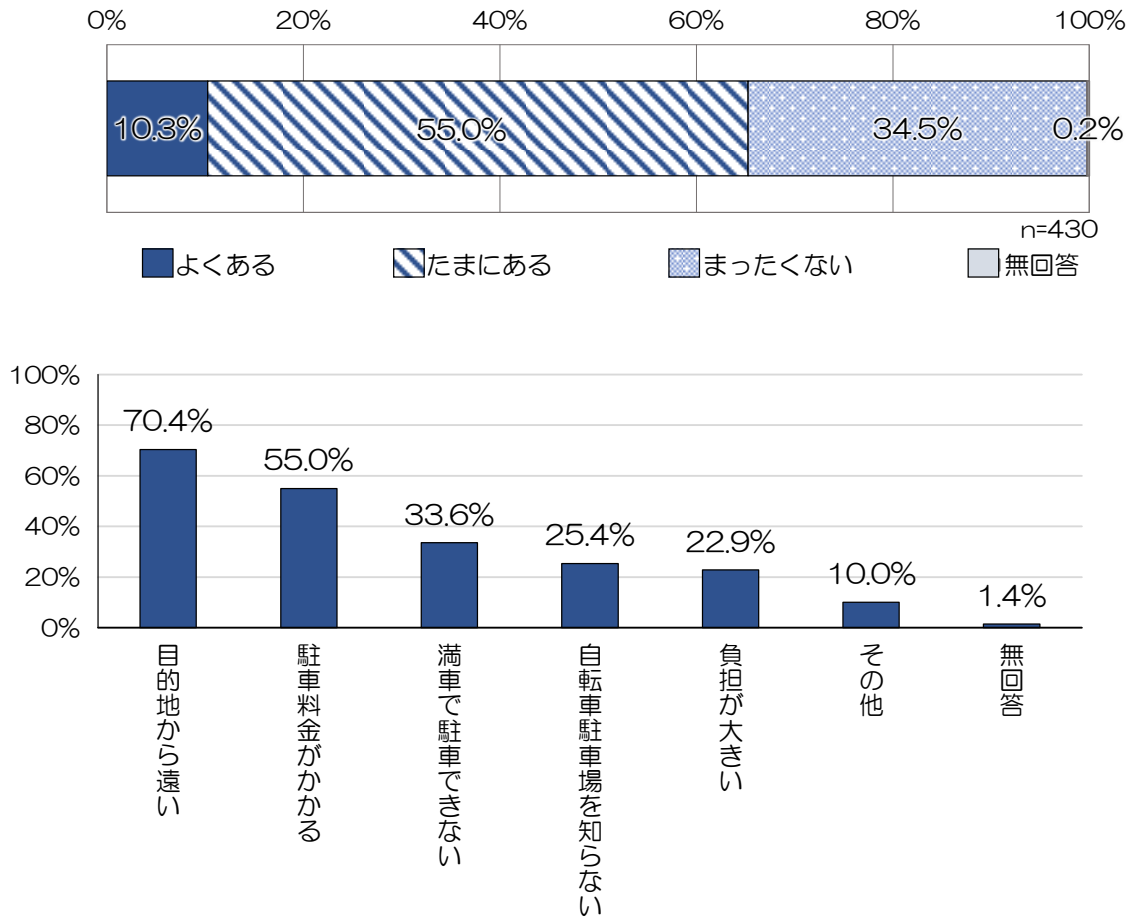


図 2-39 自転車駐車場以外の道路や歩道への駐車有無（上）、駐車理由（下）

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

3) 放置自転車の状況

- 放置自転車台数は、赤羽駅、王子駅周辺で特に多い傾向であり、いずれも端末交通として自転車利用が多い駅となっています。
- 一方で、区全体の放置自転車台数は経年的に減少傾向となっています。

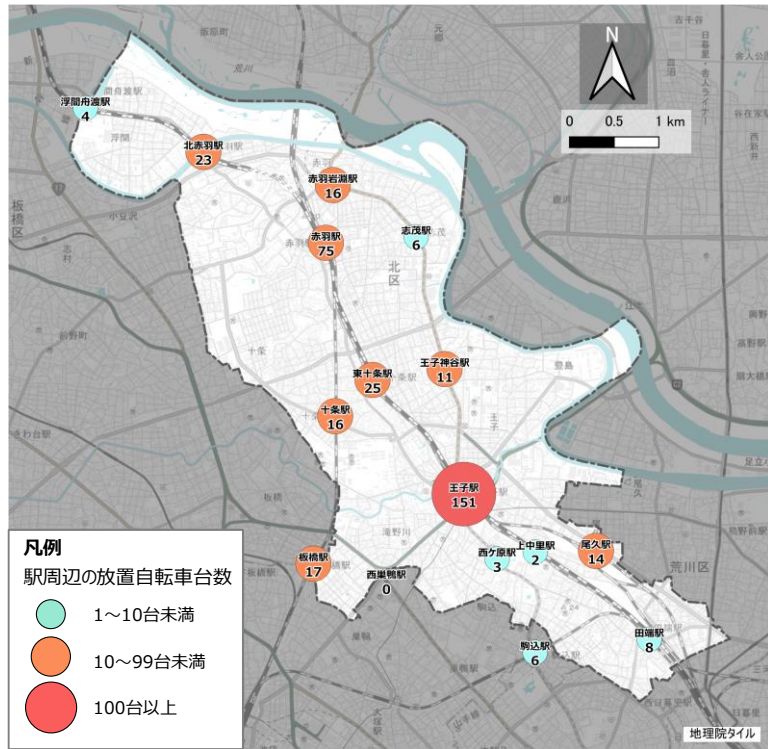


図 2-40 北区の駅別放置自転車台数

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査（東京都）より作成

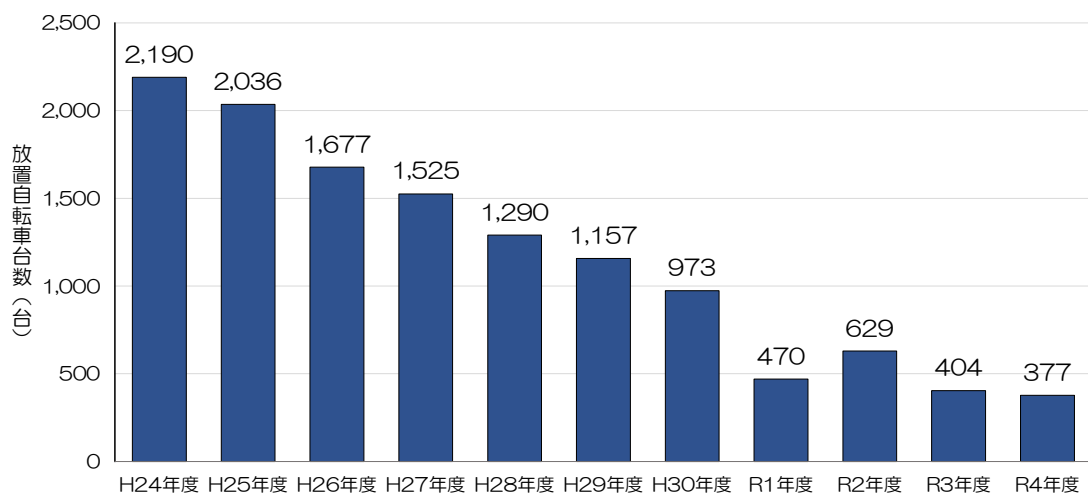
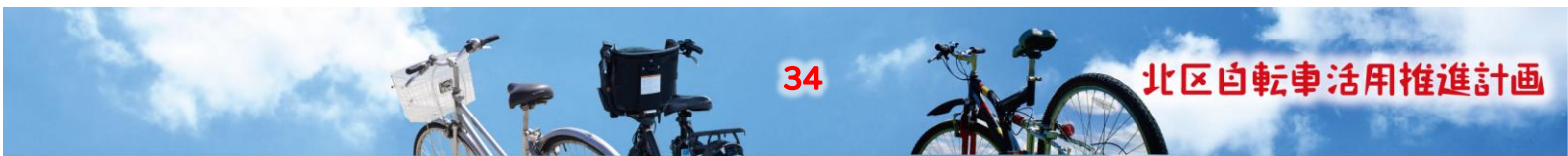


図 2-41 放置自転車台数の経年推移

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査（東京都）より作成



4) 自転車駐車環境に関する事業者意見

- 自転車駐車場管理者へのヒアリングでは、「歩道上の自転車駐車場満車時に、周辺に放置自転車が散見される」、「子供乗せ自転車の増加・大型化・重量化にともなう駐車スペースの逼迫」が課題として挙げられている。
- 放置自転車撤去事業者へのヒアリングでは、「放置自転車禁止区域の看板前に駐輪する人も多く、利用者の意識が低下していること」が課題として挙げられている。

表 2-7 事業者へのヒアリング結果

| 分類 | ヒアリング項目 | 事業者の回答 |
|------------------------|-------------|--|
| 自転車 駐車場 管理者 | 自転車駐車場利用の現況 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺設置の自転車駐車場では、平日は通勤・通学利用者が多く、近年子供乗せ自転車が増加。午前中利用に集中。 ・ 一時利用は、周辺商業施設の営業時間内の利用が多い。 |
| | 管理上の問題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 2 段ラック下段に子供乗せ自転車があると上段駐輪が不便なため、子供乗せ自転車専用エリア設置が望まれる。 |
| | 自転車利用全般の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道上の自転車駐車場が満車であることが多く、自転車駐車場敷地内外の不正駐輪が散見される。 ・ 子供乗せ自転車の増加・大型化・重量化にともなう駐車スペースにゆとりがない。 |
| 放置 自転車 撤去 事業者 | 放置自転車の現況 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車は王子駅、赤羽駅、商店街で特に多い。 ・ 放置自転車は、商業施設営業時間に多い傾向（買い物客が多く、午後に集中）。 ・ 平日は女性が多く、土日は学生等の放置が増加している。 ・ 区外から来た利用者の自転車撤去もある。 |
| | 撤去上の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 「短時間だから」という理由で放置している人が多い。 ・ 放置自転車禁止区域の看板前に駐車する人も多く、意識が低下している。 |
| | 自転車利用全般の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設周辺に自転車駐車場を求める声が多い。 ・ 短時間利用したいだけなのに、自転車駐車場が遠いという声が多い。 |

出典：北区自転車利用に関する事業者ヒアリング調査（令和 4 年）



(4)シェアサイクル

1) シェアサイクルのポート設置状況

- シェアサイクルポートは区内に 28 カ所（ポート密度：約 1.4 カ所/ km²）存在しており、周辺区である足立区（ポート数：約 140カ所、ポート密度：約 2.6 カ所/ km²）、板橋区（ポート数：約 190 カ所、ポート密度：約 5.9 カ所/ km²）と比較すると少ない状況です。

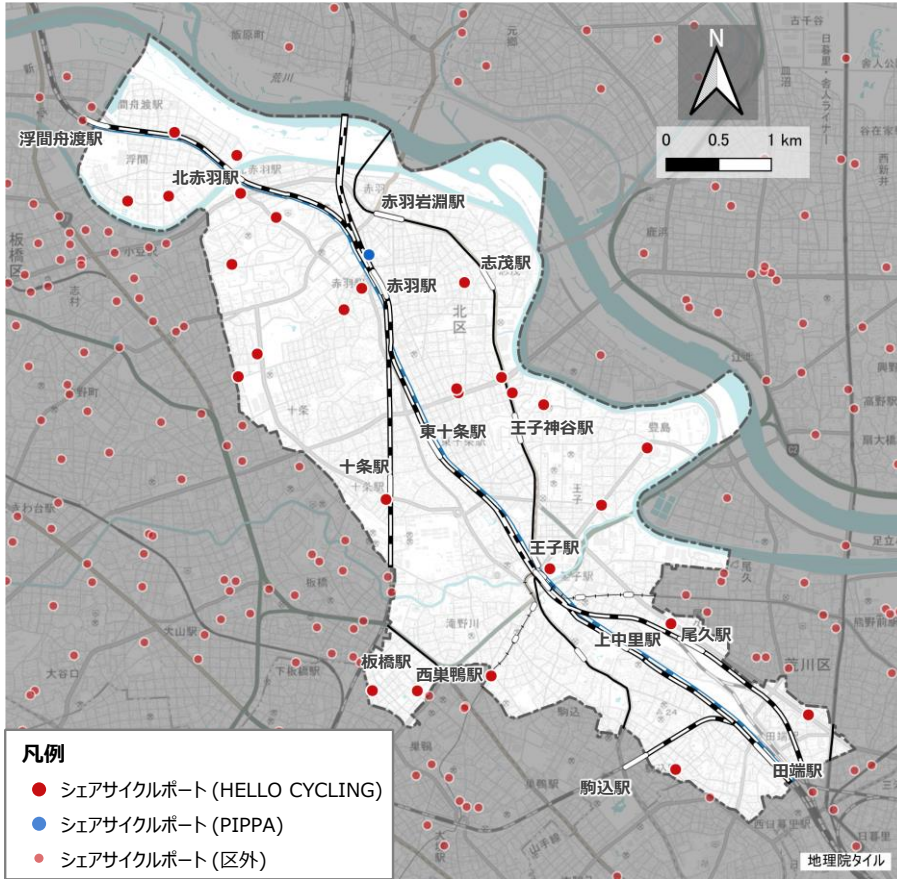


図 2-42 シェアサイクルポートの分布状況

出典：HELLO CYCLING ホームページ、PIPPA ホームページより作成（令和 5 年 4 月現在）

2) シェアサイクルの利用状況

- 自転車利用者のうち、シェアサイクルを知っているのは 44.9%で、そのうち 95.9%は利用していない状況となっています。

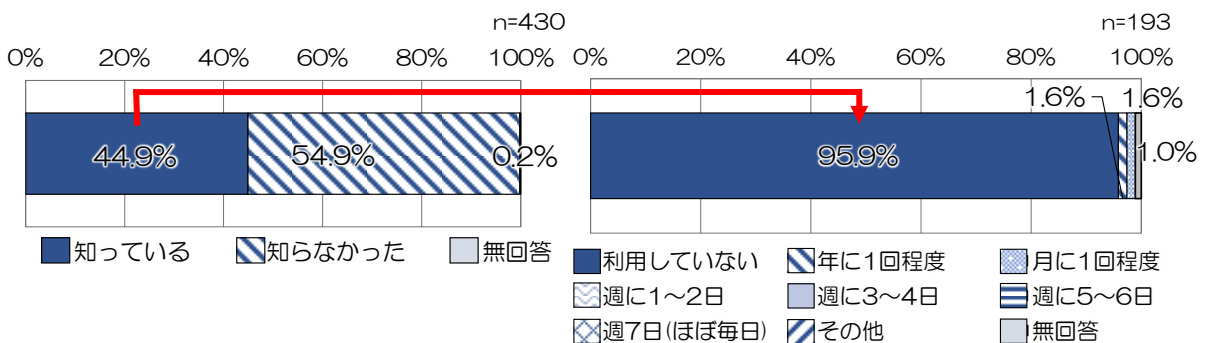


図 2-43 シェアサイクルの認知度

図 2-44 シェアサイクルの利用状況

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

2. 現状と課題

- シェアサイクルの利用環境の改善要望がある人は 33.5%であり、要望の内容として、「ポートの数を増やす」が 65.3%と最も多く、次いで「自転車の台数を増やす」が 29.9%が多い状況です。

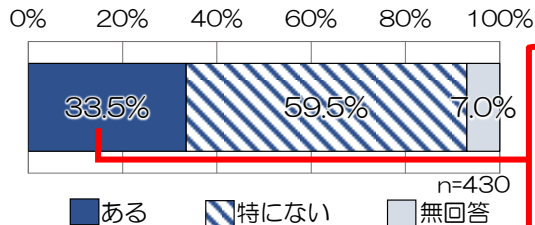


図 2-45 シェアサイクルの利用環境改善の意見の有無

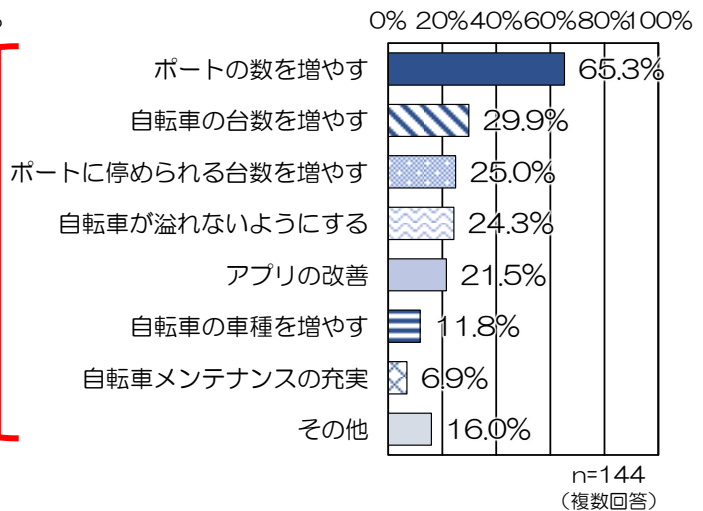


図 2-46 シェアサイクルの利用環境改善について

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

3) シェアサイクル環境に関する事業者意見

- シェアサイクル事業者へのヒアリングから、区内に設置しているポートは、稼働率が高く、今後も需要が見込める状況となっています。

表 2-8 シェアサイクル事業者へのヒアリング結果

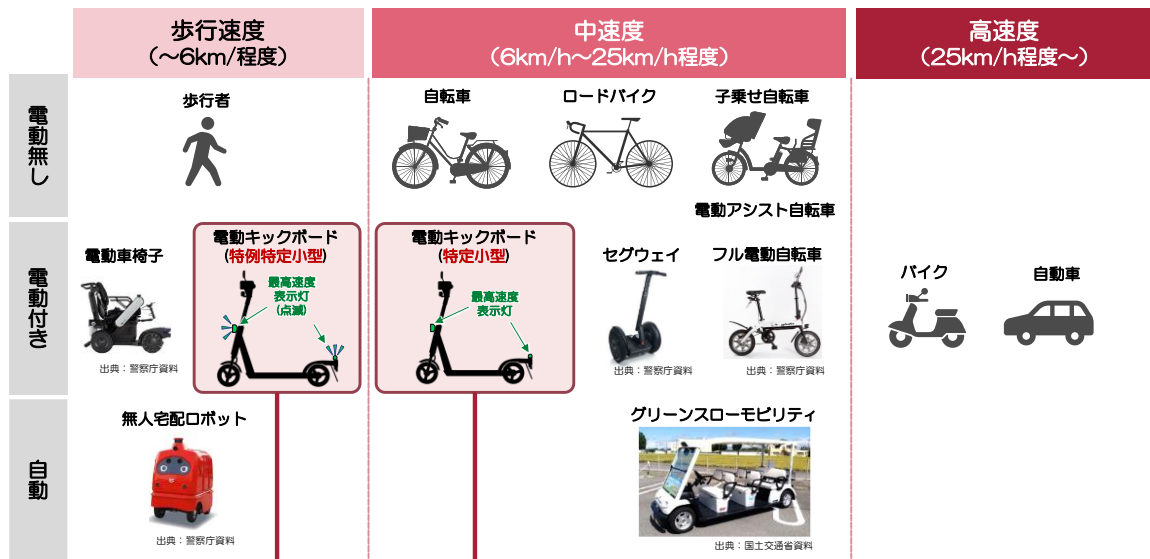
| 分類 | ヒアリング項目 | 事業者の回答 |
|------------|----------------|---|
| シェアサイクル事業者 | シェアサイクル事業の現状 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 23 区全体で事業展開を考えており、ポート設置数の目安は 10 カ所/km²として設定し展開を進めている。 ・ 区内のシェアサイクルポートは稼働率が高く、今後も、需要が見込める。 |
| | 北区での事業展開に関する意向 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 北区内のポートは稼働率が高く、需要がある。 ・ シェアサイクル利用者の地域間の移動も多い。 |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ポートが増えれば日常生活の中でポートを目にする機会が増えるため、結果的にシェアサイクルの認知度が高まる。 |

出典：北区自転車利用に関する事業者ヒアリング調査（令和 4 年）

4) 新モビリティ

- 近年、自転車の多様化や電動キックボードの新たな電動小型モビリティが登場し、通勤時や観光等でだれもが気軽に利用できる移動手段として活用が期待されています。
- 特に、令和5（2023）年7月1日以降は、道路交通法の改正により一定の基準に該当する電動キックボード等※について、「特定小型動機付自転車」が創設され、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されることとなり、今後も電動キックボードのさらなる普及が想定されます。

※今後登場が予想される電動キックボードと同程度の定格出力を備えた小型モビリティを含む。



| | | 改正前 | | 道路交通法改正（令和5年7月1日以降） | | |
|--------------|------------|--------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------------|--|
| | | 電動キックボード (個人所有) | 電動キックボード シェアリング (実証実験) | 電動キックボード等 | | |
| 車両区分 | | 原動機付 自転車 | 小型特殊 自動車 | 原動機付自転車 | | |
| | | | | 一般 | 特定小型 | 特例特定小型 |
| 最高速度 | | 30km/h (法定速度) | 15km/h 以下 | 30km/h (法定速度) | 20km/h 以下 (最高速度表示灯点灯) | 6km/h 以下 (最高速度表示灯点灯) |
| 運転免許 | | 原動機付 自転車免許 | 普通自動車 免許等 | 原動機付 自転車免許 | 不要 (ただし16歳未満の運転禁止) | |
| ヘルメット 着用 | | 必要 | 任意 | 必要 | 努力義務 | |
| 走行 位置 | 歩道 | × | × | × | × | ○ 「普通自転車等及び歩行者等 専用」の道路標識等が設置されて いる歩道に限る |
| | 自転車 レーン | × | ○ | × | ○ | |
| ナンバー プレート | | 必要 | 必要 | 必要 | 必要 | |

図 2-47 道路交通法改正に伴う電動キックボードの交通ルール

出典：特定小型原動機付自転車（電動キックボード等について）（令和5年5月1日）
（警察庁ホームページ）を基に作成

(5)健康

1) 運動習慣

- 北区の65歳健康寿命は約81.7歳と23区の中でも低く、東京都全体と比較しても下回っています。
- また、1日1時間以上身体活動を行っていない人の割合は、50.9%で23区の中では3番目に高くなっています。

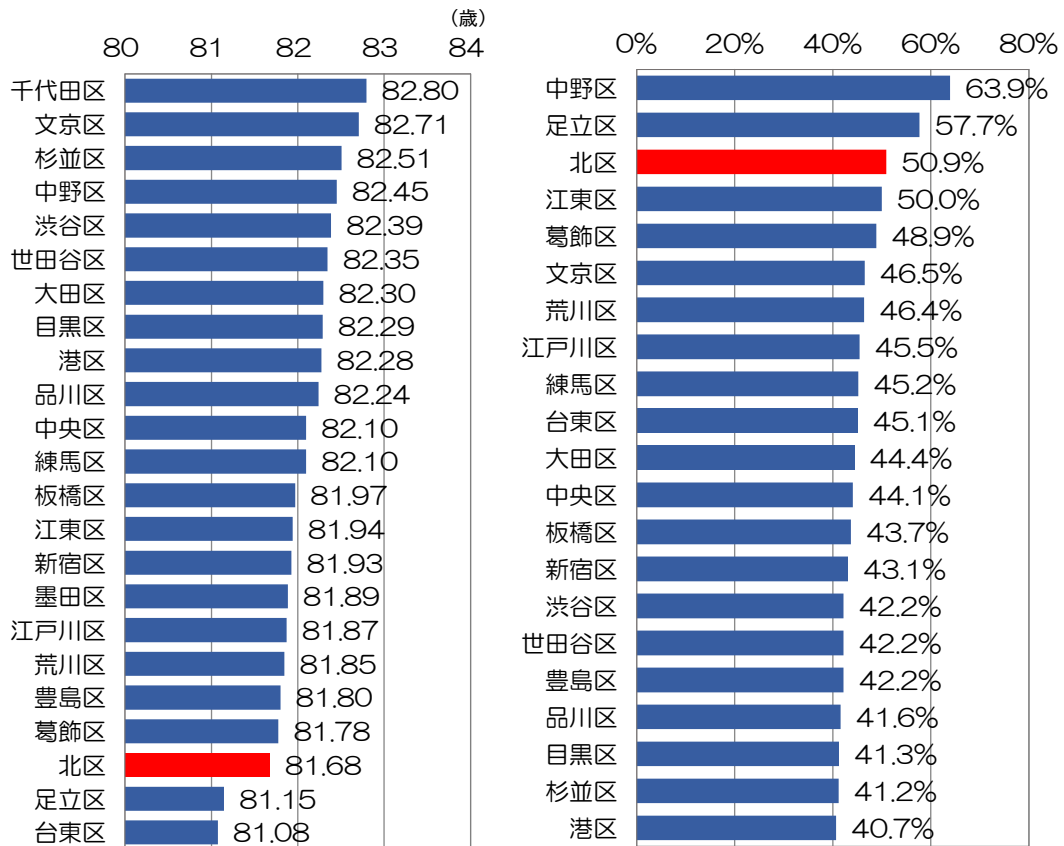


図 2-48 23 区の 65 歳健康寿命 (平均) 図 2-49 1 日 1 時間以上身体活動なしと回答した割合

※65 歳健康寿命とは 65 歳の人、何らかの障害のために要介護認定を受けるまでの状態を健康と考え、その障害のために認定を受ける年齢

出典：東京都福祉保健局 都内各区市町村の 65 歳健康寿命より作成 (左)

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 31 年 3 月) より作成 (右)

- 運動習慣の有無について、「週2日以上」と回答した人は、年代別にみると男性では30歳代が最も低く、女性では30歳代、50歳代が低い傾向にあります。
- また、「ほとんどしない」と回答した割合は、男性では30～40歳代、女性では30～50歳代が約4割と高い傾向にあります。

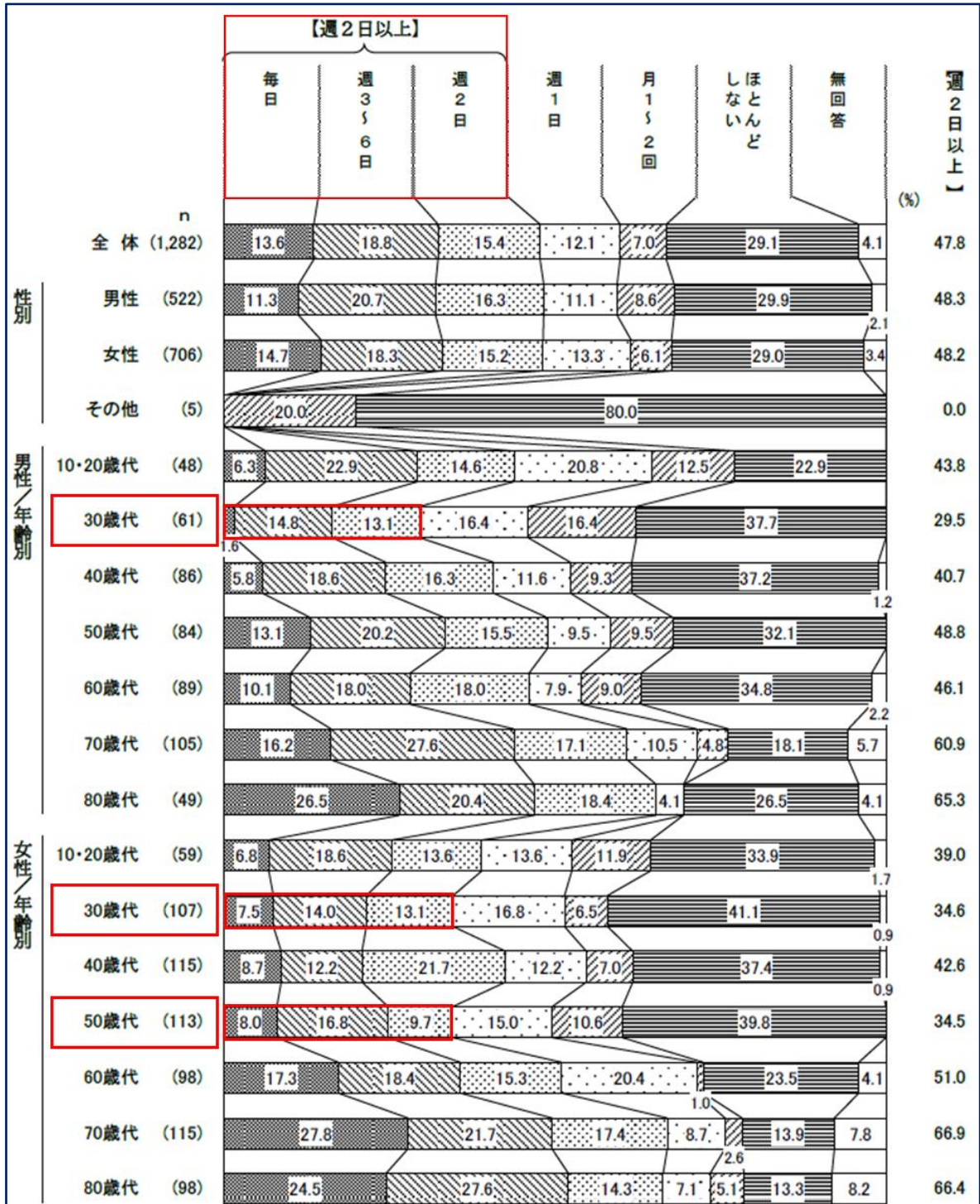


図 2-50 区民の運動習慣の有無

出典：健康づくりに関する意識・意向調査報告書（令和5年3月）

2. 現状と課題

- 健康を守るために気を付けていることは、「うがい・手洗い等の感染症予防」の70.2%に次いで、「食生活」が66.7%、「運動不足」が49.1%と高い傾向にあります。

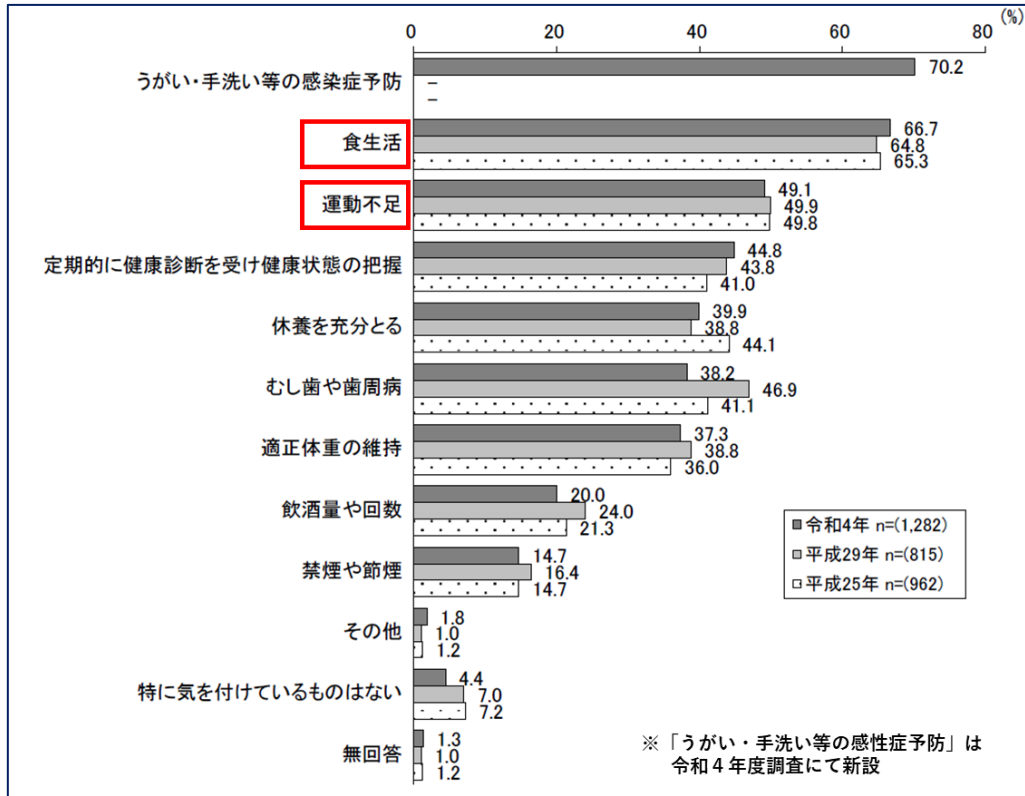


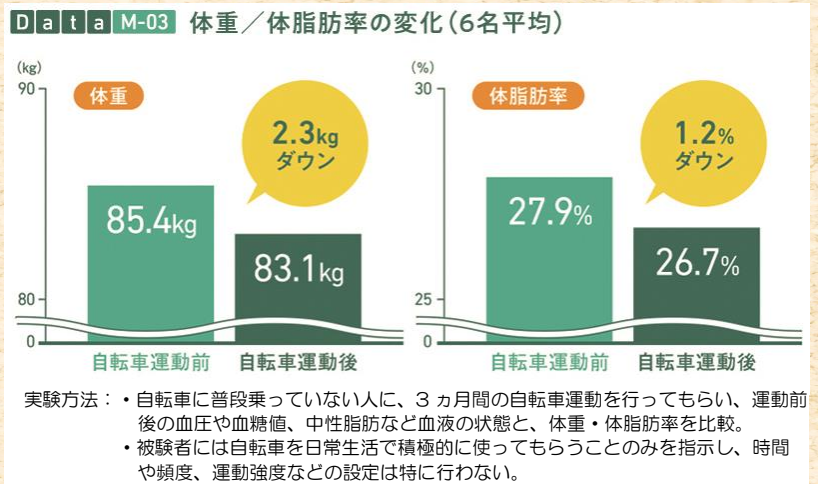
図 2-51 健康を守るために気を付けていること

出典：健康づくりに関する意識・意向調査報告書（令和5年3月）

コラム

3ヶ月間の自転車利用で、体重と体脂肪率が共に減少

株式会社シマノが、自転車に乗る習慣のないメタボリック症候群またはメタボ予備軍の被験者6名に対して行った調査では、3ヶ月間できるだけ自転車を利用してもらった結果、6名平均で体重が2.3kg減少。体脂肪率も1.2%減少し、最大では、体重が7kg、体脂肪率が4%程減少する結果となりました。

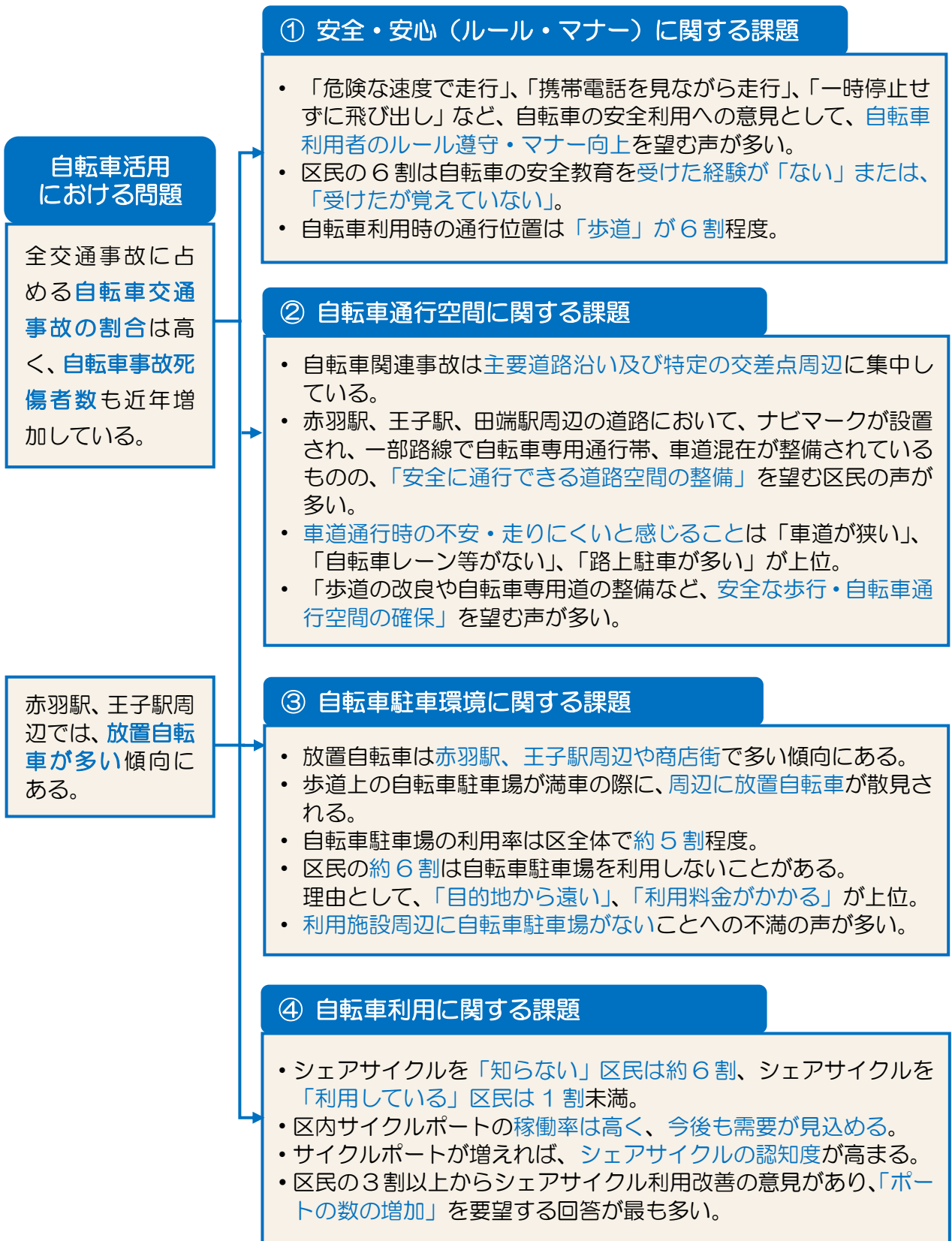


自転車運動前後の体重／体脂肪の変化（6名平均）

出典：株式会社シマノ Health Data File

2-3 北区における自転車活用に関する課題

現状を踏まえ、北区における自転車を取り巻く課題を以下のとおり整理します。



3.計画のめざすべき姿・基本目標

3-1 計画のめざすべき姿

「自転車」は、通勤、通学、買物、観光、スポーツ等生活のさまざまなシーンにおいて、北区の移動を支える身近で重要な交通手段です。

東京都自転車活用推進計画においては、「だれもが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり」をめざすべき将来像として掲げています。また、「北区都市計画マスタープラン 2020」においては、分野別都市づくりの方針として、おでかけ環境の目標を『だれもが行きたいところに快適に行けるまち』と掲げています。

区民の暮らしに、自転車の適切な活用を浸透させるためには、生活の中で手軽に自転車を利用できるおでかけ環境を整えることが大切です。そのために、交通安全を前提としながら、快適な自転車利用環境を実現するための取組みをさまざまな視点から進めていきます。

これらを踏まえ、北区が本計画においてめざすべき将来像を『だれもが安全・安心・快適に自転車でおでかけできるまち』とします。

基本構想における
基本目標3（案）

安全・安心で快適に暮らし
続けられる人と自然が調和したまち

寄与するために

本計画で
目指す将来像

だれもが安全・安心・快適に自転車でおでかけできるまち

本計画の
目的

健康
維持・増進

移動
利便性向上

環境
負荷低減

地域
活性化

実現するために

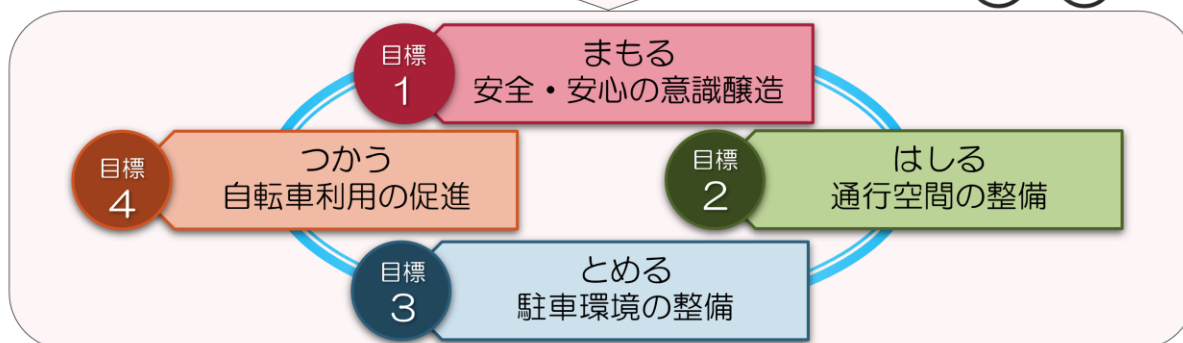


図 3-1 本計画でめざす将来像

北区自転車活用推進計画における将来像のイメージ図



※本イメージ図は実在する都市を表現したものではありません。

3-2 基本目標

自転車活用推進法の理念や国の第2次自転車活用推進計画の4つの施策目標との整合を考慮しつつ、北区のめざすべき将来像や自転車利用を取り巻く現状と課題の整理結果を踏まえ、基本目標を以下のとおり掲げ、自転車の活用推進に関わる取組みを推進します。

だれもが安全・安心・快適に自転車でおでかけできるまち

実現するために

目標

1

安全・安心（まもる）

自転車を安全に利用するために、交通ルール・マナーの意識を高める

自転車利用者だけでなく、道路を利用するだれもが安全に安心して快適に通行できるおでかけ環境を創出するため、自転車利用者の交通ルール遵守やマナー向上に関する啓発など安全に自転車を利用する取組みを推進します。

目標

2

通行空間（はしる）

安全で快適に移動できる自転車通行空間をつくる

目的地まで、自転車で快適におでかけしやすい環境とするために、安全で快適に通行できる自転車通行空間の計画的な整備・維持管理を推進します。また、適切に自転車通行空間を利用してもらうため、路上駐車への対策を推進します。

目標

3

駐車環境（とめる）

適切に自転車を駐車できる環境をつくる

多様化する自転車や、通勤、買物、観光等のさまざまな自転車によるおでかけニーズに対応した自転車駐車場の環境整備を推進します。また、放置自転車対策を引き続き行います。

目標

4

自転車の利用（つかう）

自転車を利用できる機会を増やし、おでかけに活かす・おでかけを増やす

いつでもだれでも自転車で気軽に移動できる機会を増やし、まちなかへのおでかけにつながるような自転車の活用、また、自転車通勤や観光における自転車利用が増えるような環境づくりを推進します。

コラム

自転車のメリット

自転車は、だれもが手軽に利用できる交通手段あり、二酸化炭素を排出しない地球にやさしい交通手段です。日常生活の中で自転車利用を取り入れていくことにより、地球環境に優しいだけでなく、「こころ」「からだの健康」「経済性」等の面でのメリットも期待できます。

① 市民のメリット

●移動時間の短縮

自転車は約 500m~5km 弱の移動において、最も早く移動ができます。

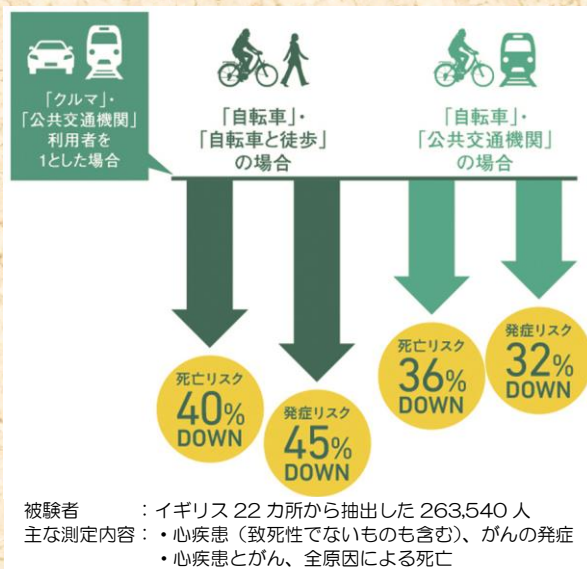
●健康の維持・増進

自転車利用による運動は運動効率が高く、体重・体脂肪の減少、数値の改善、心臓疾患やがんの発症・死亡リスクの低下につながります。

●医療費の削減

生活習慣病の改善などによる医療費の削減に期待できます。

がんによる死亡/発症リスクの減少
出典：株式会社シマノ Health Data File



② 従業員のメリット

●経費の削減

移動にかかる費用が少なくなるため、通勤手当や固定経費の削減につながります。

●生産性の向上

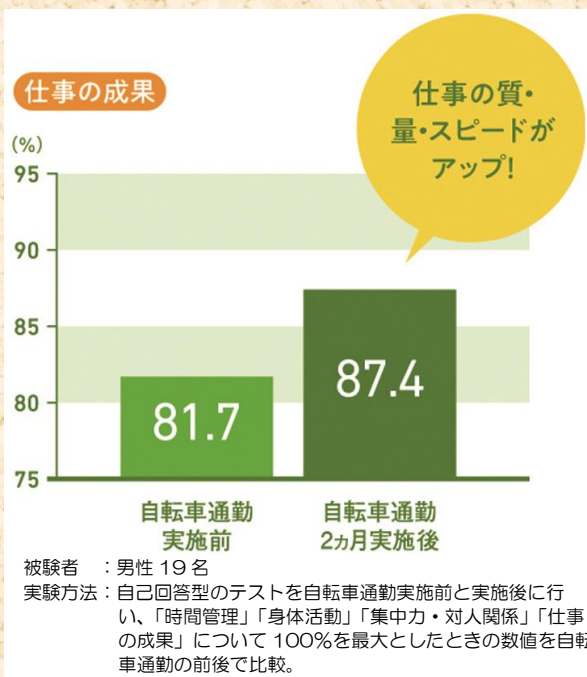
従業員の時間管理や身体活動、集中力や感情コントロールの向上や仕事の質・スピードアップにもつながります。

●事業者のイメージアップ

環境にやさしい等のイメージアップや認知度の拡大といった社会的評価の向上つながることが期待できます。

●事故リスクの低減

自転車事故のリスクは車に比べて低く、従業員の通勤時の事故リスク低減につながります。



労働生産性の変化
出典：株式会社シマノ Health Data File

③ 地域のメリット

●渋滞の緩和

自転車を利用し、車の利用量を減らすことは渋滞の緩和につながります。

●環境負荷の低減

排出量がゼロの自転車は他の乗り物に比べて地球環境にやさしい。

●交流人口や消費の拡大

自転車利用者は買い物回数や金額が多く、地域での消費活動を促すことが期待できます。

4.実施すべき施策、実施スケジュール

4-1 実施すべき施策一覧、スケジュール

4つの基本目標を踏まえ、実施すべき17の施策を定め、計画期間中に実施すべき27の具体的な取組みについて、SDGsの視点も踏まえ、次のとおり定めます。



| 基本目標 | 施策 | 措置 | スケジュール | |
|----------------|----------------------|---------------------------------|--------|----|
| | | | 前期 | 後期 |
| 1.まもる 安全・安心 | (1) 自転車安全利用の促進 | ① さまざまな年齢層にあわせた交通安全教育機会の充実 | 継続 | 継続 |
| | | ② 交通ルール遵守・マナー向上を図る広報啓発の推進 | 継続 | 継続 |
| | | ③ 路上等における自転車利用者に対する交通安全指導・取締の実施 | 継続 | 継続 |
| | | ④ 自転車ヘルメット着用の促進 | 実施 | 継続 |
| | | ⑤ 区職員への交通ルール遵守の徹底 | 継続 | 継続 |
| | | ⑥ 通学路周辺の安全点検の実施 | 継続 | 継続 |
| | (2) 自転車損害賠償保険等への加入促進 | ① 自転車損害賠償保険等への加入促進 | 実施 | 継続 |
| | (3) 安全性の高い自転車の普及 | ① 安全性の高い自転車選択につながる広報啓発等の支援 | 実施 | 継続 |
| | | ② 自転車の積載制限に関する啓発 | 実施 | 継続 |
| | (4) 自転車の点検整備の促進 | ① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発 | 実施 | 継続 |
| | (5) 災害時における自転車の活用 | ① 災害時における自転車の活用 | 継続 | 継続 |

| 基本目標 | 施策 | 措置 | スケジュール | |
|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|----------|----|
| | | | 前期 | 後期 |
| 2.はしる 通行空間 | (6) 自転車通行空間の 計画的な整備推進 | ① 自転車ネットワーク計画等に基づく 自転車通行空間の整備 | 継続 | 継続 |
| | | ② 自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の維持管理 | 実施 | 継続 |
| | (7) 自転車通行空間上の 路上駐車への対策 | ① 違法駐車重点的な取締り | 継続 | 継続 |
| 3.とめる 駐車環境 | (8) 地域のニーズに応じた 自転車駐車場の環境 整備 | ① ニーズに対応した自転車駐車場の 環境整備 | 準備 実施 | 継続 |
| | (9) まちづくりと連携した 総合的な取組みの実施 | ① まちづくりと連携した自転車駐車場の 整備 | 準備 実施 | 継続 |
| | (10) 自転車駐車場のIoT化 の促進 | ① 自転車駐車場のIoT化による利便性・ 快適性の向上 | 継続 | 継続 |
| | (11) 放置自転車対策の推進 | ① 放置自転車対策の総合的な取組みの 実施 | 継続 | 継続 |
| 4.つかう 自転車の利用 | (12) シェアサイクルの活用 促進 | ① シェアサイクルの利用促進 | 準備 実施 | 継続 |
| | | ② 民地・公共用地等へのサイクル ポートの設置促進 | 準備 実施 | 継続 |
| | (13) 多様なニーズに対応した 自転車等利用環境の 整備促進 | ① 新たなモビリティへの対応 | 実施 | 継続 |
| | | ② 区の自転車施策の分かりやすい情報 発信と広報啓発 | 実施 | 継続 |
| | (14) 自転車を活用した健康 づくりの推進 | ① 健康維持・増進のための自転車利用 に関する情報発信と広報啓発 | 実施 | 継続 |
| | (15) 自転車通勤環境等の 整備及び促進 | ① 自転車通勤に関する情報発信と広報 啓発 | 実施 | 継続 |
| | (16) 自転車を活用した 余暇・観光 | ① 余暇や観光への自転車の活用 | 実施 | 継続 |
| | | ② 自転車マップやサイクリングマップ の作成と情報発信 | 準備 実施 | 継続 |
| (17) 環境に配慮した自転車 利用の促進 | ① クルマから自転車への利用転換 | 実施 | 継続 | |

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

【参考】SDGs と自転車活用との関わりについて

表 4-1 自転車の活用推進により貢献できる目標

| 関連する目標 | | ターゲット | |
|---|----------------------|-------|---|
|  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> | 3 すべての人に健康と福祉を | 3.6 | 2020年までに、世界の道路交通による死者数を半減させる。 |
|  <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> | 9 産業と技術革新の基盤をつくろう | 9.1 | すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能なかつ強靱なインフラを開発する。 |
|  <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> | 11 住み続けられるまちづくりを | 11.7 | 2030年までに、女性、子供、高齢者、及び障害者を含め、人々に安全で包摂的なかつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的なアクセスを提供する。 |
|  <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> | 13 気候変動に具体的な対策を | 13.1 | すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性及び適応の能力を強化する。 |
|  <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> | 17 パートナーシップで目標を達成しよう | 17.17 | さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基もとにした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。 |



4-2 個別施策

目標 1 安全・安心（まもる）

自転車を安全に利用するために、交通ルール・マナーの意識を高める

施策（1） 自転車安全利用の促進

区民の交通安全意識を向上させ、安全・安心に自転車を利用してもらうために、子供から高齢者までライフステージにあわせた自転車安全教育や警察・町会・自治会・商店街・交通安全協会等の関係団体と連携した看板設置や街頭での周知啓発、区職員に対する安全教育等さまざまな機会において、交通ルールやマナーの広報啓発を図ります。

また、自転車事故における死亡リスクの低減に効果的な自転車ヘルメットの着用促進を図るため、自転車ヘルメット着用の普及・広報啓発を推進します。

① さまざまな年齢層にあわせた交通安全教育機会の充実

子供から高齢者まで、自転車利用者に対し、ライフステージにあわせた自転車安全教育*を実施し、ルールやマナーの広報啓発を図ります。

※小・中学校における交通安全教室、免許返納者向けの自転車安全利用講習会、自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）による自転車安全利用促進の要請、交通安全駅頭キャンペーン、事業者向けの自転車安全利用セミナー等の要請



図 4-1 自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）
出典：警視庁ホームページ



図 4-2 小学校における正しい自転車の乗り方教室（赤羽警察協力）
出典：北区ホームページ

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

② 交通ルール遵守・マナー向上を図る広報啓発の推進

自転車利用者に対し、「自転車安全利用五則」をはじめ、交通ルール（新たなモビリティを含む）を遵守し、マナーを向上させる重要性を理解してもらうため、北区自転車安全日（毎月18日）や北区自転車事故防止キャンペーン、北区ホームページ、通行ルールに関する看板設置などさまざまな機会において広報啓発を図ります。



図 4-3 北区自転車事故防止キャンペーン

出典：北区資料



図 4-4 北区自転車安全日における警察・町会と協力した活動

出典：北区資料

③ 路上等における自転車利用者に対する交通安全指導・取締の実施

交通ルールを守らない自転車利用者に対して、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化します。悪質・危険な交通ルールの違反者に対しては、自転車運転者講習制度の適用を視野に入れ、交通切符などによる取締りを実施します。

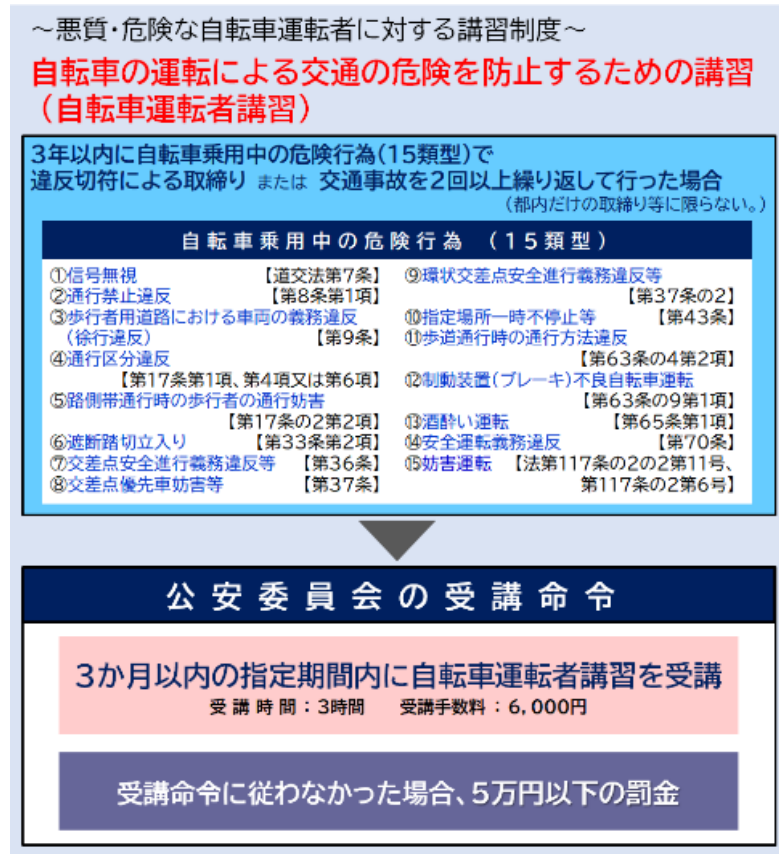
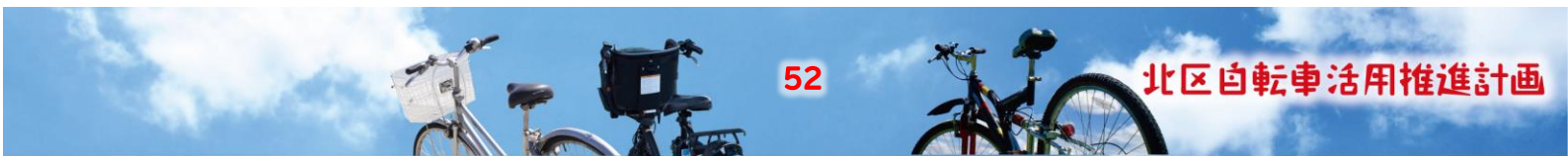


図 4-5 自転車運転者講習制度



④ 自転車ヘルメット着用の促進

自転車ヘルメット着用が当たり前の環境となるよう、北区自転車安全日等において、自転車ヘルメットの実物展示、チラシなどを活用した広報活動を実施し、自転車乗車時の自転車ヘルメット着用による効果の周知や指導をします。



自転車に乗る時はヘルメットを着用しましょう

● ヘルメット着用の努力義務化

改正道路交通法の施行により、令和5(2023)年4月1日から、すべての自転車利用者について、ヘルメットの着用が努力義務化されました。

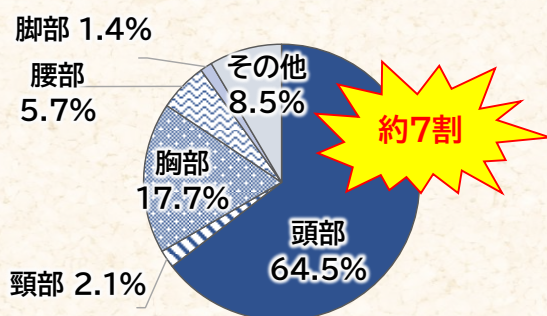
ヘルメットの着用は、自転車を運転する方だけでなく、同乗する方にもヘルメットをかぶせるよう努める必要があります。

● ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は約2.3倍

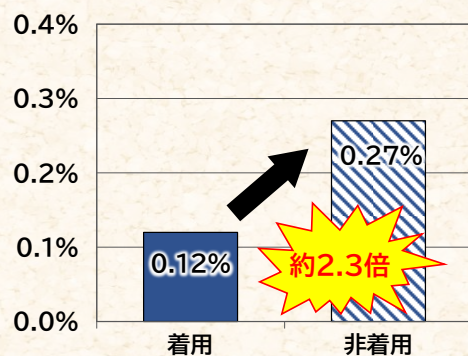
自転車事故で亡くなられた方の約7割*が、頭部に致命傷を負っています。

また、ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は、着用していた場合と比べると、約2.3倍も高くなっています。正しくヘルメットを着用し、頭を保護することは、大切な命を守るにつながります。交通事故による被害軽減のため、ヘルメット着用を努めましょう。

※平成30年から令和4年までの東京都内における自転車乗車中死者の損傷部位の割合



自転車乗車中死者の損傷主部位比較
(東京都内 平成30年～令和4年中)



ヘルメット着用状況別の致死率
(東京都内 平成30年～令和4年中)

出典:警視庁

⑤ 区職員への交通ルール遵守の徹底

区職員に対して安全運転講習会を実施するなど、区職員における自転車の交通ルール遵守の徹底を図ります。



図 4-6 区職員への安全運転講習会

出典：北区資料

⑥ 通学路周辺の安全点検の実施

通学における安全を確保するため、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施します。



図 4-7 歩行者と自転車が分離された通学路

出典：国土交通省ホームページ



図 4-8 通学路点検の様子

出典：北区資料

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

施策（2） 自転車損害賠償保険等への加入促進

「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（2020）年4月改正）」により自転車利用中の事故に備える自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。自転車利用者の方が一事故に備え、自転車損害賠償保険などへの加入促進に向けた取組みを推進していきます。

① 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことを踏まえ、保険等への加入促進のため、自転車損害賠償保険等の必要性や加入方法を周知する広報・啓発活動を実施します。（あわせて区民交通障害保険の加入確認の啓発を図ります。）

また、「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」などを通じて、自転車の安全利用の促進と自転車損害賠償保険等への加入を普及拡大します。



図 4-9 自転車損害賠償保険等に関するリーフレット

出典：東京都ホームページ



図 4-10 区民交通傷害保険リーフレット

出典：北区資料

施策（3） 安全性の高い自転車の普及

自転車事故の減少や事故発生時の被害を抑えるため、自転車利用者が安全性の高い自転車を購入するための支援や積載制限に関する情報提供を実施します。

① 安全性の高い自転車選択につながる広報啓発等の支援

自転車利用者が自転車の種類別の特性を理解した上で安全性を備えた自転車（約 90 項目もの検査をクリアした BAA マーク貼付自転車など）を購入できるよう、区ホームページや SNS 等で BAA マークに関する情報などの呼びかけや東京都自転車商協同組合に関する周知など、安全な自転車選びを支援する取組みを推進します。



図 4-11 BAAマーク及びBAAマーク貼付自転車の安全性について

出典：一般社団法人自転車協会ホームページより

② 自転車の積載制限に関する啓発

子乗せ自転車で、幼児用座席を利用する機会のある幼稚園や保育園の保護者に対し、入園前（利用申請、入園手続き時）や在園中など定期的に自転車の積載人数に関する情報提供を行い、安全な自転車利用を促します。



図 4-12 子育て自転車用ガイドブック『子育て自転車の選び方&乗り方』

出典：「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」（令和 3 年 7 月）より

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

施策（4） 自転車の点検整備の促進

自転車を安全な状態で長く使うため、自転車の点検整備の習慣化を促進する広報啓発等の取組みを推進します。

① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

自転車の整備不良による事故の危険性を区民に情報提供し、自転車の安全利用を促すとともに、自転車を安全な状態で長く使うために、「自分でできる」定期的な点検整備方法や東京都自転車商協同組合に関する情報を北区ホームページや東京都「自転車点検整備等普及啓発リーフレット」などで広報啓発を図ります。

また、自転車商協同組合北支部と連携し、学校における交通安全教育での自転車の点検整備に関する教育や、自転車街頭点検整備等を行います。

自転車を点検整備しましょう

自転車を安全に利用するためには、日頃からの点検整備が不可欠です。点検整備が不十分な自転車は、自転車利用者にとって危険であるばかりでなく、歩行者等の周りの人にも危険を及ぼすおそれがあります。

**自転車は、日常的に点検整備しましょう！
また、年に一回程度は、自転車店等で点検整備してもらいましょう！**

サドルの高さは適切ですか？ がたつきはないですか？ ハンドルにがたつきはないですか？ 警告器はよく鳴りますか？

反射材はしっかり光を反射しますか？ カゴにがたつきはないですか？

泥よけにがたつきはないですか？ ブレーキはよく効きますか？

スタンドにがたつきはないですか？ チェーンはよく回転しますか？ ライトは明るく点灯しますか？

タイヤの空気圧は適切ですか？

自転車の安全マーク(例) JISマーク SGマーク BAAマーク TSマーク

！ 電動アシスト自転車を利用される方は、以下の点に注意しましょう！

- 法令の基準に適合している電動アシスト自転車に乗りましょう
アシスト比率が法令の基準を超えていると、法令違反となり、バランスを崩すなど事故につながるおそれがあります
※人の力に対するモーターによる補助力の比
- 電源を入れるときは、両手はハンドル、両足は地面
ペダルに足を乗せたまま電源を入れると、踏込を感知してモーターが駆動し、自転車が動き出してしまうことがあります
- 発進時はペダルを強く踏み込みすぎないようにしましょう
思わぬ急発進により、転倒や衝突事故につながるおそれがあります
- 車体が重いので気をつけましょう
- 常にブレーキをかけられるようにしましょう
- 「けんけん乗り」をしないようにしましょう
片方の足をペダルに乗せ、もう片足で地面を蹴って乗る、いわゆる「けんけん乗り」は、電動アシストの作動で思わぬ勢いがつき、バランスを崩したり、転倒するおそれがあります

東京都 TOKYO 自転車の安全利用を推進するロゴマーク リサイクル推進

図 4-13 自転車点検整備等普及啓発リーフレット

出典：東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部総合推進課ホームページより

施策（5） 災害時における自転車の活用

災害時における危機管理体制の強化を図るため、災害時に備えた自転車の配備等、災害時に適切に自転車を活用できる環境づくりを推進します。

① 災害時における自転車の活用

北区地域防災計画において、災害応急対策に従事する職員が参集するための手段のひとつとして、自転車を位置付け、電車等の公共交通機関が利用できないときでも各職員が速やかに参集できる仕組みを構築しています。

図 4-14 災害時の交通規制リーフレット

出典：警視庁ホームページより

目標 2 通行空間(はしる)

安全で快適に移動できる自転車通行空間をつくる

施策(6) 自転車通行空間の計画的な整備推進

区民だけではなく、自転車利用する区外来訪者含め、だれもが安全・安心・快適に通行できるよう、「北区自転車ネットワーク計画」等に基づき、自転車通行空間の整備を推進するとともに、適切な維持管理等を実施します。

① 自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の整備

北区自転車ネットワーク計画(平成31(2019)年3月策定)に基づき、通勤・通学・買物等の日常的な移動や観光・レクリエーション等で、安全・安心・快適に自転車を利用できるよう、北区内の自転車通行空間の整備を推進します。

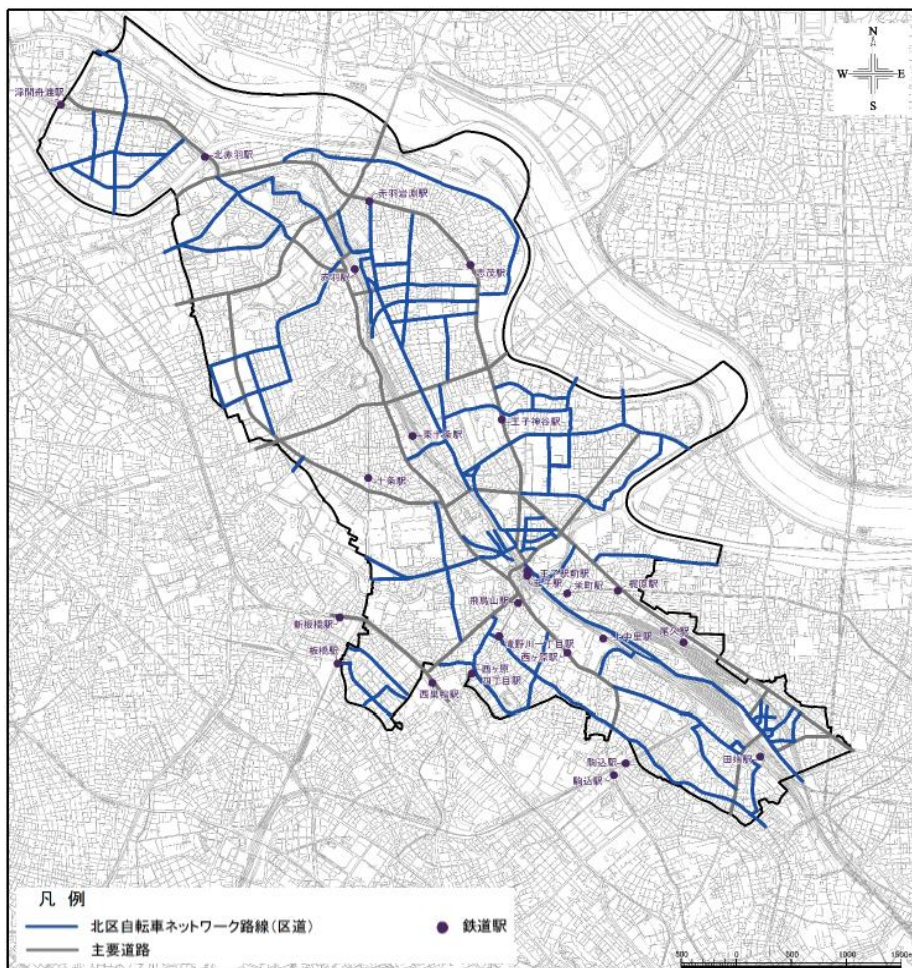


図 4-15 北区自転車ネットワーク路線図

出典:「北区自転車ネットワーク計画」(平成31年3月策定)より

② 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の維持管理

北区内の整備済みの自転車通行空間を良好な状態に維持するために継続的な補修を実施します。



図 4-16 自転車の走行性に配慮した排水構造の例

出典：第5回自転車活用推進に向けた有識者会議（国土交通省）

施策（7） 自転車通行空間上の路上駐車への対策

安全・安心・快適な自転車通行空間を形成するために、警察と連携を図り、自転車通行の支障となる違法な路上駐車への削減に向けた広報啓発等を実施します。

① 違法駐車の重点的な取締り

「東京都北区違法駐車等の防止に関する条例（平成5（1993）年12月制定）」に基づき、駐車禁止等の案内看板設置による広報啓発や、駐車監視員による違法な路上駐車への取締り等により自転車通行空間上の路上駐車をなくす取組みを実施します。

また、違法駐車等防止重点地域においては合同パトロールで、広報啓発などの活動を実施します。



図 4-17 自転車通行空間の違法駐車の様子

目標3 駐車環境（とめる） 適切に自転車を駐車できる環境をつくる

施策（8） 地域のニーズに応じた自転車駐車場の環境整備

多様化する自転車、通勤、買物、観光等のさまざまな自転車利用ニーズに対応した自転車駐車場の環境整備を民間事業者と協力し推進します。

① ニーズに対応した自転車駐車場の環境整備

子乗せ自転車や電動アシスト付き自転車など、自転車の多様化に対応した自転車駐車場スペースの確保や駐車間隔が狭く利用しにくい力所について、設備の更新時期に合わせ、使いやすいラックへの改修を行うなど利用しやすい自転車駐車場の環境整備を行います。

また、駅からの距離や利用状況に応じた料金の設定を検討するほか、利用しやすい自転車駐車場の環境整備を促進します。



図 4-18 大型子乗せ自転車に対応した平置ききの駐車スペース
（十条駅西口自転車駐車場）

出典：北区資料

施策（9） まちづくりと連携した総合的な取組みの実施

区民のニーズにあわせて良好な自転車駐車場環境づくりを早期に実現するため、まちづくり事業の進捗等を踏まえ、関係機関との協議・連携により自転車駐車場の整備を総合的な取組みとして推進します。

① まちづくりと連携した自転車駐車場の整備

まちづくり事業と連携を図りながら、良好な自転車駐車場の整備を実施します。



図 4-19 鉄道事業者、行政、商業施設の連携による自転車等駐車場の整備
(Parking in 赤羽駅前駐輪場)

施策（10） 自転車駐車場のIoT化の促進

自転車駐車場利用者の利便性や快適性を向上させるため、情報通信技術を活用します。

① 自転車駐車場のIoT化による利便性・快適性の向上

利用料金の電子決済（交通系ICカード）や満空情報の提供、放置自転車移送場所情報のQRコード提供などのIoT化により、利用者の利便性・快適性向上を図ります。



図 4-20 交通系ICカード利用の可能な自転車駐車場精算機
(十条駅西口自転車駐車場)

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

施策（11） 放置自転車対策の推進

適切な駐輪を誘導し、駅周辺の放置自転車を減らすため、放置自転車の撤去の推進、警察、鉄道事業者などの関係機関と連携した広報啓発の実施などの取組みを進めます。

① 放置自転車対策の総合的な取組みの実施

駅周辺における放置自転車対策として、自転車利用者に対して自転車駐車場への案内・誘導及び啓発を行うとともに、放置自転車の多い時間帯や場所等の状況を把握し、より効率的・効果的な放置自転車の撤去等に取り組みます。また、放置自転車禁止区域の周知、広報活動等を実施し、駅前広場や周辺道路など公共の場所の通行と良好な環境の確保に努めます。



図 4-21 「第39回駅前放置自転車クリーンキャンペーン（令和4年10月実施）」のポスター
出典：東京都ホームページ



図 4-22 駅前の放置自転車の様子



図 4-23 駅前等での広報啓発活動の様子
（令和4年のクリーンキャンペーン）

出典：東京都駅前放置自転車クリーンキャンペーン資料より

目標 4 自転車の利用（つかう）

自転車を利用できる機会を増やし、おでかけに活かす

施策（12） シェアサイクルの活用促進

いつでもだれでも自転車で気軽に移動できる機会を増やし、放置自転車の削減やまちなかへの外出支援等に資するよう、シェアサイクルの利用促進を図ります。また、民間事業者等と連携し、民地・公共用地等にポート設置できるよう取り組みます。

① シェアサイクルの利用促進

区内における移動の利便性を向上させ、放置自転車の削減やまちなかへの外出支援等に資するため、シェアサイクルの利用促進を図ります。



図 4-24 自転車シェアリングの安全で快適な利用案内

出典：東京都ホームページ

② 民地・公共用地等へのサイクルポートの設置促進

シェアサイクルを効果的に活用するために、民間事業者と協定を締結するなどの連携を図り、区が主体的にポート設置力所を事業者へ提案することにより、民地だけでなく公共用地等へのポート設置を促進します。特に、本計画当初の集中的な取り組みにより、3年間でポートの倍増を目指します。

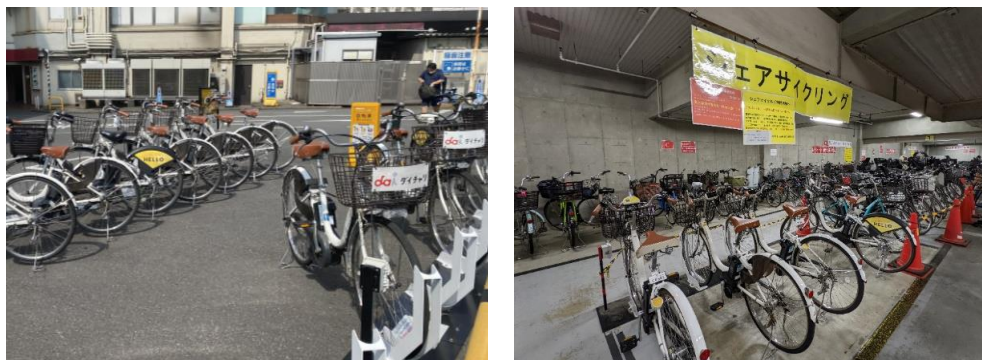


図 4-25 民地・公共用地等に設置されたシェアサイクルポート
(左：民地（ Sanskwa Square 自転車駐車場）、右：公共用地（赤羽駅西口自転車駐車場）)

施策（13） 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進

自転車通行空間には、自転車だけではなく電動キックボード等の新たなモビリティも通行することが可能です。自転車同様に適切な交通ルール・マナーを遵守することが必要であるため、その情報発信を警察や関係機関と連携し行います。また、区で実施する自転車施策をとりまとめ、北区ホームページ等で情報発信し、広報啓発を図ります。

① 新たなモビリティへの対応

自転車通行空間を供用する電動キックボードなどの新たなモビリティについて、正しい交通ルールなどの情報を周知するため、関係機関などと連携して電動キックボードの交通安全講習会を行うなど、広報啓発を図ります。



図 4-26 電動キックボード交通安全講習会

出典：警視庁ホームページ

② 区の自転車施策の分かりやすい情報発信と広報啓発

自転車利用者が自転車を利用する中で生じた疑問点に対し、すぐに情報を得ることができるよう、区で実施する自転車施策について、とりまとめ、北区ホームページ等で情報発信し、広報啓発を図ります。



図 4-27 練馬区自転車施策一覧

出典：練馬区ホームページ

施策（14）自転車を活用した健康づくりの推進

自転車は、子どもから高齢者までが手軽に楽しめる身近な乗り物であり、自転車を適度に利用することにより外出機会が増え、活動範囲が広がり、区民の健康の維持・増進につながります。健康づくりを推進するために、日常的な自転車利用を促進するための広報啓発を図ります。

① 健康維持・増進のための自転車利用に関する情報発信と広報啓発

区民の健康づくりを推進するために、自転車利用による健康効果に関する情報などの日常的な自転車利用を促進するための情報を発信し、広報啓発を図ります。

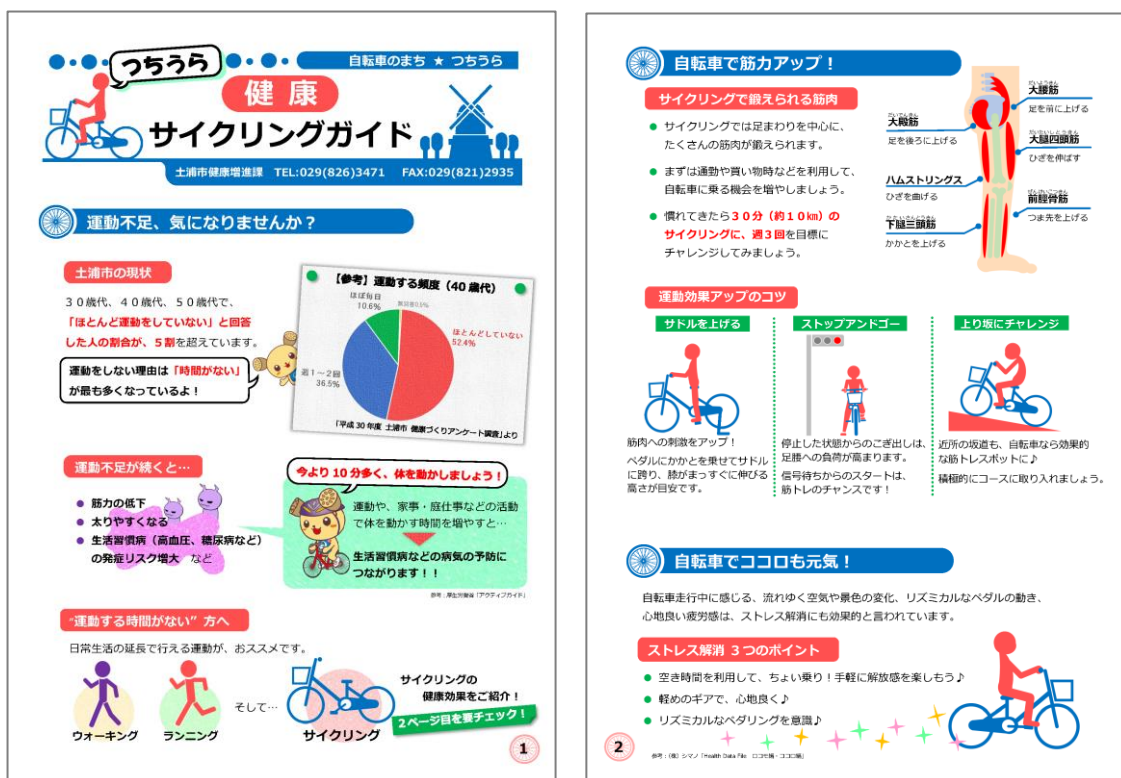


図 4-28 つちうら健康サイクリングガイド抜粋

出典：土浦市ホームページ

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

施策（15） 自転車通勤環境等の整備及び促進

自転車通勤は、事業者の健康経営や従業員の心身の健康維持・増進等に伴う生産性の向上等も期待されるため、事業者に対し、自転車通勤を促す広報啓発を推進します。

① 自転車通勤に関する情報発信と広報啓発

自転車通勤のための自転車駐車場の確保等、事業者が適切に自転車通勤制度を導入・運用できるよう、「自転車通勤制度導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）」を北区ホームページ等で情報発信し、広報啓発を図ります。



図 4-29 自転車通勤制度導入に関する手引き（令和元年5月策定）

出典：国土交通省「自転車通勤制度導入に関する手引き」より

施策（16） 自転車を活用した余暇・観光

区内には、荒川河川敷等におけるサイクリングや区内観光資源の周遊等自転車で移動することにより楽しむことのできる魅力的な場所があります。区民や来訪者が、余暇や観光で気軽にサイクリングを楽しむことができる環境づくりや情報発信を推進します。

① 余暇や観光への自転車の活用

荒川河川敷等におけるサイクリングや散走活動、区内観光資源における周遊時に、余暇や観光で気軽にサイクリングを楽しむことができるよう、気軽に自転車で立ち寄れる休憩所（ベンチ・トイレ・自転車ラックがある）やシェアサイクルポートなどの環境づくりを進めていきます。



図 4-30 荒川河川敷でサイクリングする様子

出典：北区資料より

② 自転車マップやサイクリングマップの作成と情報発信

自転車で立ち寄ることのできる休憩所や観光資源、自転車で巡るサイクリングコースなどをサイクリングマップとして作成し、北区ホームページ等で情報発信を図ります。



図 4-31 世田谷区サイクルマップ

出典：世田谷区ホームページ

4. 実施すべき施策、実施スケジュール

施策（17） 環境に配慮した自転車利用の促進

自転車は CO₂ 排出量がゼロの環境にやさしい移動手段です。環境に配慮した乗り物であることを情報発信し、適切な交通手段の選択を誘導します。

① クルマから自転車への利用転換

公共交通の利便性・快適性の向上、自転車利用環境や歩行環境の向上を総合的に進めるとともに、自転車は CO₂ 排出量がゼロの環境にやさしい移動手段であることや、クルマからの転換により渋滞緩和が期待され、環境負荷低減につながることを北区ホームページ等で情報発信し、広報啓発を図ります。

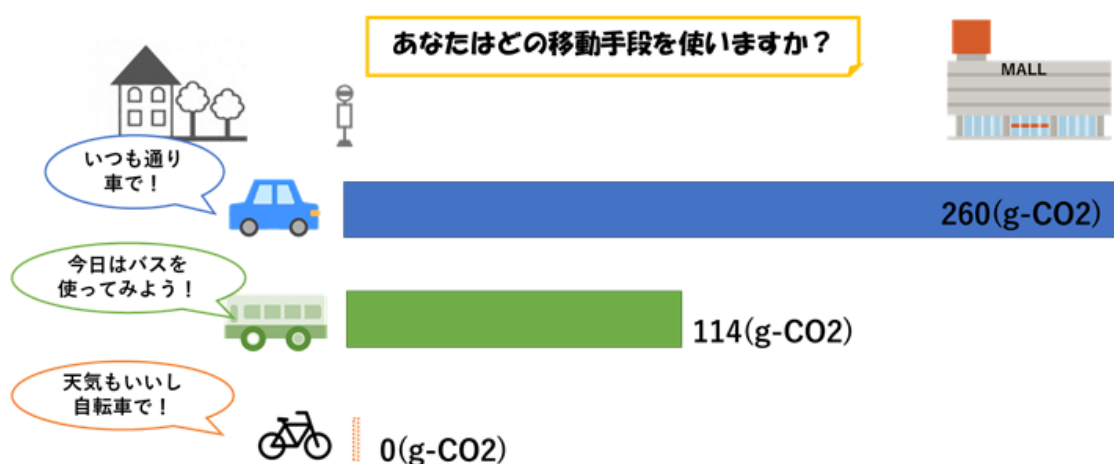


図 4-32 自動車利用の抑制に関する情報（2km離れた場所への移動手段別CO₂排出量の比較）

出典：東京都環境局ホームページ「自動車利用の抑制（いい未来に乗り換えよう）」

5.計画のフォローアップ及び見直し方法

計画の進行管理にあたっては、PDCAサイクルを着実に展開していき、計画全体の進捗状況の評価や事業の見直し・改善等に取り組みます。

なお、国の第2次自転車活用推進計画や東京都自転車活用推進計画、北区基本計画等の上位・関連計画の改定や社会情勢の変化等を考慮し、必要に応じて見直しを行います。

また、各施策の進捗状況のフォローアップにあたって、以下の指標を設定します。

表 5-1 本計画のフォローアップ指標

| 目標 | 指標 | 現況値 | 計画期間内の目標値 | 目標値の考え方 |
|-----|------------------|-------|-----------|--|
| まもる | 自転車事故件数 | 368件 | 180件以下 | 東京都の計画における目標値を上回り、半減させる。 |
| | 交通事故死傷者数の自転車関連割合 | 48.8% | 20%以下 | 東京都の計画における目標値を上回り、半減させる。 |
| | 自転車保険加入率 | 62.8% | 80%以上 | 国の計画における目標値を上回り、80%以上とする。 |
| | ヘルメット着用率 | 12.0% | 50%以上 | ヘルメット着用が当たり前の社会になるよう着用率50%以上とする。 |
| | 自転車利用マナーへの満足度 | 6.5% | 現況値を上回る | 現況値を上回ることを目標とする。 |
| はしる | 車道の通行環境の満足度 | 10.1% | 現況値を上回る | 現況値を上回ることを目標とする。 |
| | 自転車通行空間整備状況 | 4.9km | 56.8km | 北区自転車ネットワーク計画における計画延長56.8kmの全路線の整備を完了させる。 |
| とめる | 放置自転車台数 | 377台 | 180台以下 | 東京都の計画における目標値を上回り、半減させる。 |
| | 自転車駐車場利用率 | 53.6% | 80% | 放置自転車の誘導や自転車利用者増加等を考慮するとともに、いつでも利用できる状況を維持するため、80%とする。 |
| | 自転車駐車場数 | 32カ所 | 38カ所以上 | 駅周辺の利便性の高い場所を中心に整備を進め38カ所以上とする。 |
| | 自転車駐車場利用環境満足度 | 11.0% | 現況値を上回る | 現況値を上回ることを目標とする。 |
| | 電子決済への対応率 | 83.3% | 100% | 利用料金の電子決済化を進め、対応率100%とする。 |
| つかう | 自転車利用環境の総合的な満足度 | 11.2% | 現況値を上回る | 現況値を上回ることを目標とする。 |
| | シェアサイクル認知度 | 44.9% | 80%以上 | シェアサイクルが移動手段の一般的選択肢となるよう認知度80%以上とする。 |
| | シェアサイクルポート数 | 28カ所 | 80カ所以上 | ラストワンマイルの移動手段として約800m四方ごとに1カ所及び駅周辺に2カ所程度の設置を想定し、80カ所以上とする。 |
| | 自転車分担率 | 16.2% | 20%以上 | 国の計画における目標値を上回り、20%以上とする。 |