

墨田区 自転車活用推進計画

安全・安心・スマートに
自転車で人・まち・文化をつなぎ
「すみだの夢」を実現

令和5(2023)年度～令和14(2032)年度



はじめに

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が気軽に利用でき、環境にもやさしく、健康増進にも寄与するなど、様々な効果が期待できる身近で便利な乗り物です。

これまで本区では、平成 25 (2013) 年度に策定した「墨田区自転車利用総合方針」に基づき、歩行者や自動車と共存した安全で快適な自転車利用の実現を目指して、自転車に関する施策を進めてきました。

この方針を策定してからまもなく 10 年が経過しますが、この間、錦糸町駅の放置自転車台数が、都内ワースト 1 位となってしまった状況を鑑み、一時利用の自転車駐車場の整備や放置自転車対策への民間活力の導入などを推進し、大きな成果を上げています。

また、本区で令和元 (2019) 年から社会実験を行っているシェアサイクルは、日常的な利用のほか、来街者の移動手段として広く使われるようになっており、今後もさらなる普及が期待されています。

一方、国においては、平成 29 (2017) 年に自転車活用推進法が施行され、観光や健康の面からも自転車の活用が進められ、東京都でも自転車活用推進計画が策定されています。

さらに、道路交通法の改正により自転車感覚で気軽に乗れるようになった電動キックボードなどの新モビリティについては、その動向も注視しながら、新たな交通ルール・マナーの対策にも取り組む必要があります。

このような状況を踏まえ、このたび、本区では、『安全・安心・スマートに、自転車で人・まち・文化をつなぎ、「すみだの夢」を実現』を基本理念とする「墨田区自転車活用推進計画」を策定しました。

この計画では、「安全意識の醸成」、「駐輪環境の整備」、「利用環境の整備」、「通行空間の整備」の 4 つの基本方針と、それに関連する 10 の施策目標を定めました。今後は、本計画に基づき、皆様と共にハード・ソフト両面からの施策の着実に推進していきます。

結びに、本計画の策定にあたり、4 回にわたる意見交換会で熱心な御議論をいただきました関係機関の皆様、また、貴重な御意見や御提案をいただきました区民の皆様に、厚く御礼を申し上げます。

令和 5 (2023) 年 3 月

墨田区長

山本 亨



【墨田区自転車活用推進計画・目次】

■本編

第1章	計画の概要	
(1)	計画の背景と目的	1
(2)	計画の位置付け	2
(3)	計画期間	2
(4)	計画対象区域	2
第2章	自転車環境の現状	
(1)	地域特性	3
(2)	自転車の利用実態	13
(3)	自転車通行空間の現状	19
(4)	自転車駐車場の現状	24
(5)	放置自転車の状況	31
(6)	シェアサイクルの利用状況	37
(7)	新たなモビリティへの対応	44
(8)	交通安全	46
(9)	地域特性と自転車利用に係る現状	55
第3章	自転車環境の課題	
(1)	自転車利用上の課題	58
第4章	計画の基本理念及び基本方針	
(1)	計画の基本理念	63
(2)	基本方針	65
(3)	計画目標	66
第5章	推進すべき施策	
(1)	施策の体系	67
(2)	個別施策	69
第6章	自転車ネットワーク計画	
(1)	自転車ネットワーク計画の基本的な考え方	93
(2)	自転車ネットワーク路線の選定	94
(3)	自転車ネットワーク計画	101
(4)	整備形態の設定	102
(5)	自転車通行空間の標準的な構造	104
(6)	優先整備路線の検討	110
第7章	計画推進に向けて	
(1)	計画指標と目標	113
(2)	計画の推進体制	114
(3)	PDCA サイクルによる計画管理	115

巻末資料

資料1	墨田区自転車ネットワーク計画	119
資料2	墨田区自転車活用推進計画策定に関する意見交換会名簿	159
資料3	墨田区自転車活用推進計画策定に関する意見交換会開催概要	160
資料4	用語集	161
資料5	自転車活用推進法	164
資料6	道路交通法 (抜粋：自転車、特定小型原動機付自転車に関する条文)	167
資料7	東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	170
資料8	墨田区自転車の利用秩序及び自転車駐車場の整備に関する条例	177
資料9	墨田区自転車の利用秩序及び自転車駐車場の整備に関する条例 施行規則	184

上付き文字で「※」印をつけた用語については、同一ページ内で解説しているものを除き、巻末資料の用語集で解説しています。

第1章 計画の概要

(1) 計画の背景と目的

自転車は、利便性や経済性に優れた手軽な交通手段として、また、通勤・通学や買い物などの日常生活に密接に関係する乗り物として広く利用されています。

近年は、環境負荷がかからない乗り物として、さらに、東日本大震災の際には渋滞に影響されず自力で移動可能な交通手段として再注目され、健康志向の高まりも相まって利用が拡大しています。

特に本区においては、標高の高低差がほとんど無く、自転車通行に適した地形であることから、区民生活に不可欠な乗り物として利用されています。

そうした中、本区では、これまで「墨田区自転車利用総合方針」（平成25（2013）年6月策定）に基づき、歩行者や自動車と共存した安全で快適な自転車利用の実現を目指して自転車施策を推進してきました。

一方、国においては、平成29（2017）年に「自転車活用推進法」が施行され、その翌年には「自転車活用推進計画」が策定されました。しかし、その後の新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした「新しい生活様式」への対応や持続可能な社会の実現など、様々な課題が生じています。このことから、一層の自転車活用の推進を図るため、健康増進や観光振興、環境保全などの多様な自転車活用の基本となる「第2次自転車活用推進計画」が令和3（2021）年に策定されました。

また、東京都でも「サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行！」と銘打ち、「東京都自転車活用推進計画」が令和3（2021）年に改定され、都市づくりや交通、健康、環境、観光等、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られています。

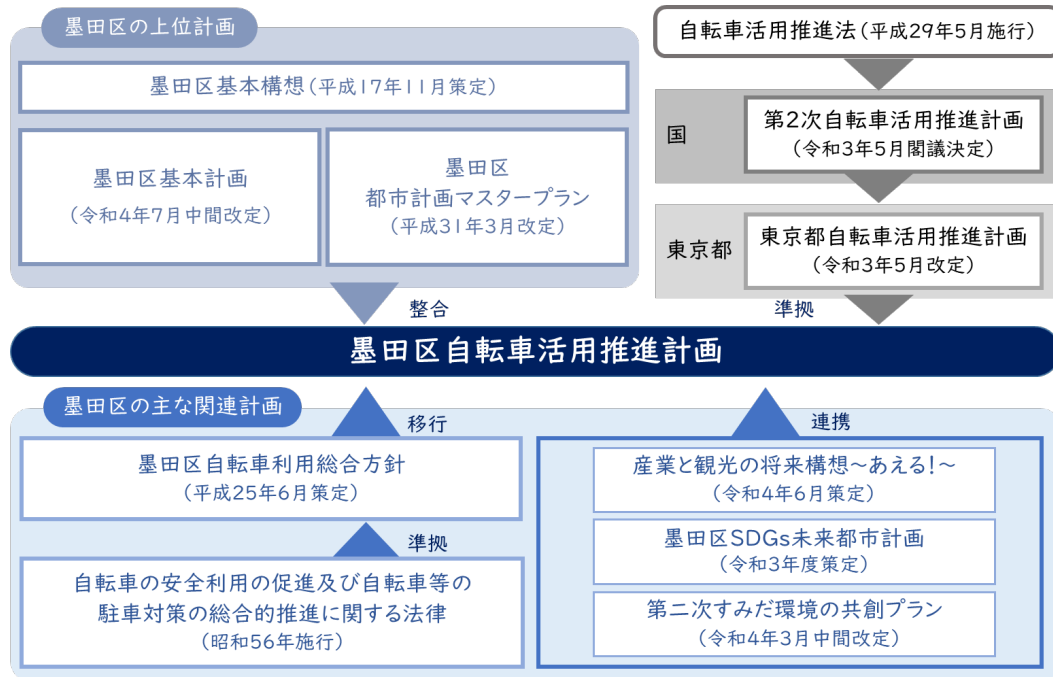
こうした背景から本区では、地域の実情に応じた自転車の利活用を推進するとともに、区民の自転車利用に対する理解を深めるため、「墨田区自転車活用推進計画」を策定し、安全・安心・スマートに、自転車で人・まち・文化をつなぎ、「すみだの夢」を実現していきます。



(2) 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法第11条に基づき、国や都の計画を踏まえつつ、本区の現状に応じた自転車活用を推進するための施策を定めるものです。

図 計画の位置付け



(3) 計画期間

計画期間は、令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までの10年間とし、5年目に当たる令和9（2027）年度に中間見直しを予定します。

図 計画期間

計画		年度	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	
国	第2次 自転車活用推 進計画	策定	→					改定	→					改定	→
東京都	東京都 自転車活用推 進計画	改定	→						見直し	→					
墨田区	墨田区 自転車活用推 進計画				策定	→								見直し	

(4) 計画対象区域

計画対象区域は、墨田区全域とします。



第2章 自転車環境の現状

本区における地域特性と自転車利用に係る現状を以下のとおり整理しました。

(1) 地域特性

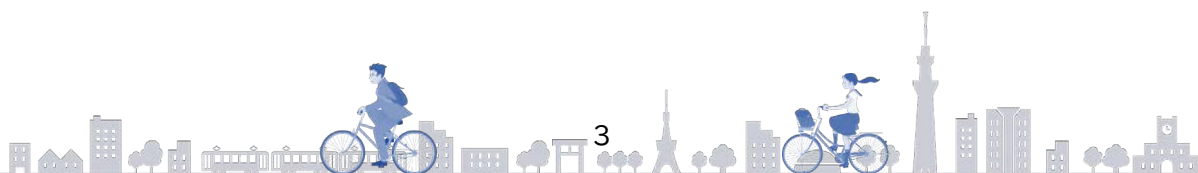
1) 地勢

- 本区は東京都の東部、江東デルタ地帯の一部を占めています。西は隅田川を境として中央区・台東区・荒川区に、北から東は旧綾瀬川・荒川・旧中川を境として足立区・葛飾区・江戸川区に、さらに東から南は北十間川・横十間川・竪川等を境として、一部は地続きで江東区に接しています。
- 本区の形状は南北にやや長く、東西約5km、南北約6kmで、面積は13.77km²あり、東京都23区内で17番目の広さになっています。
- 区内の最大高低差は約5mと平坦であり、自転車の利用に適した地形が広がっています。

図 墨田区の位置、高低差



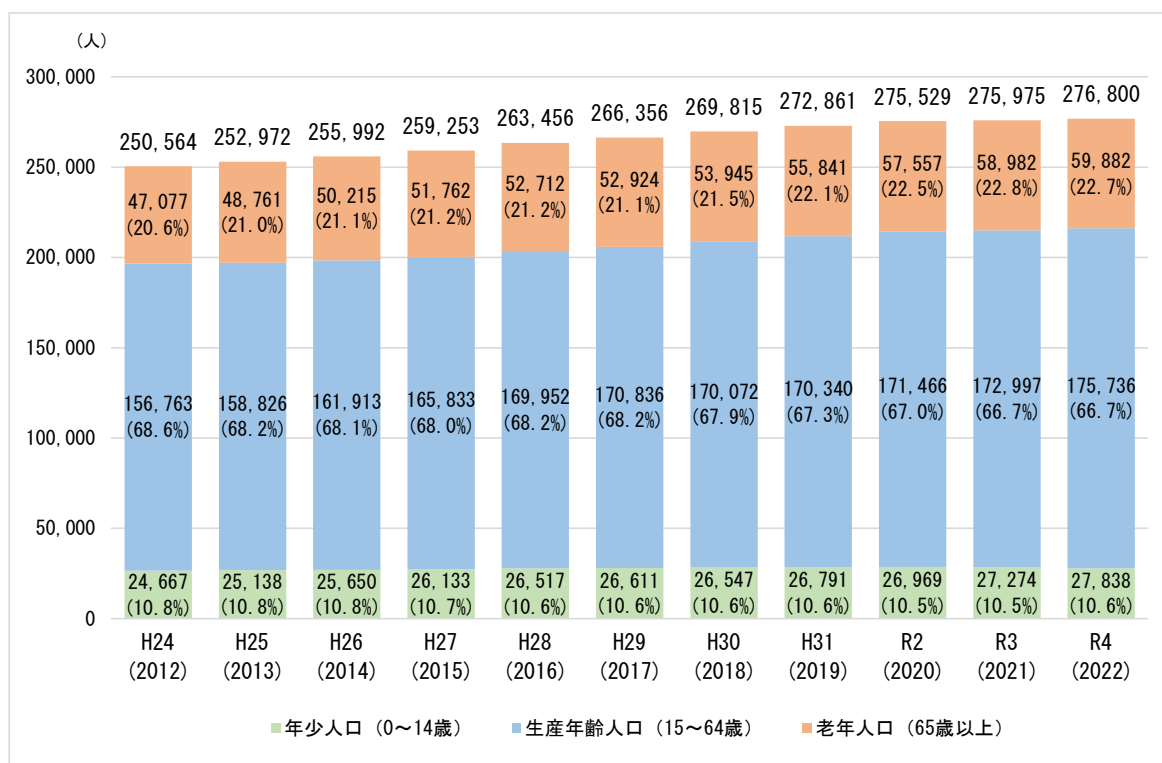
出典：国土地理院標高図



2) 人口動向

- 本区の近年の人口推移をみると、マンションの大量供給等により増加傾向にあり、令和4（2022）年では276,800人となっています。
- 人口は近年一貫して増加傾向にありますが、年少人口、生産年齢人口、老年人口の割合にほとんど変化は見られません。

図 人口の推移

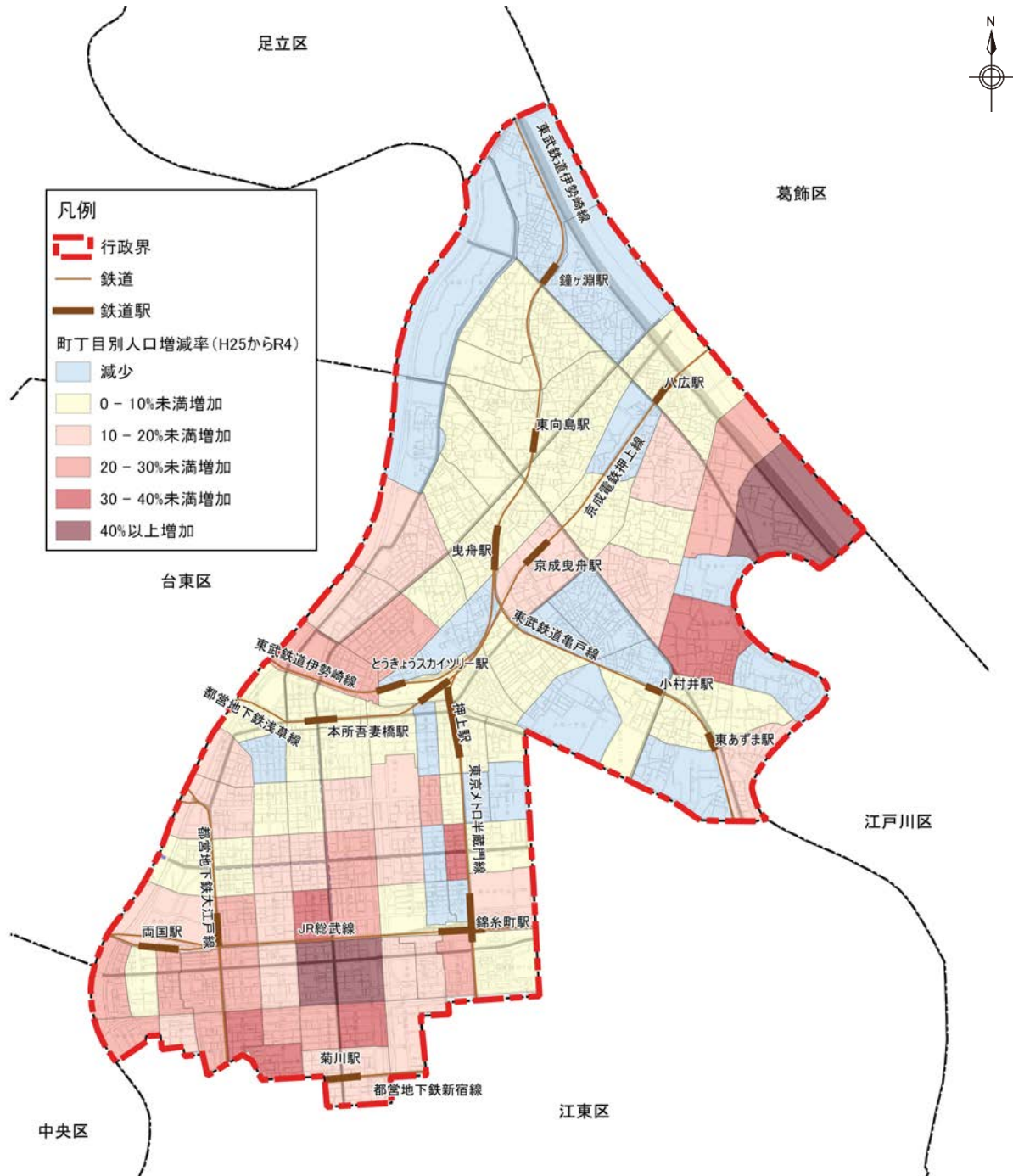


出典：墨田区住民基本台帳

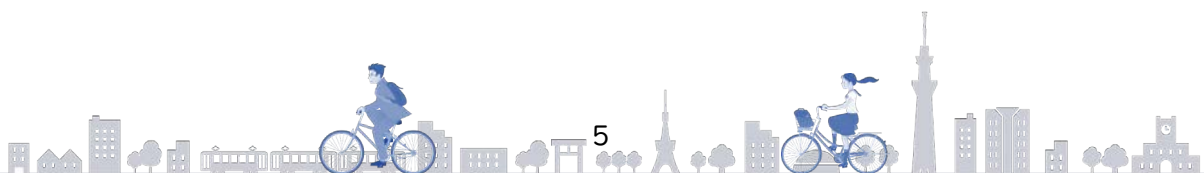


○町丁目別の人口をみると、区域南部のJR総武線沿線では人口増加率が高い傾向にあります。

図 町丁目別人口増減率（平成25（2013）年から令和4（2022）年）



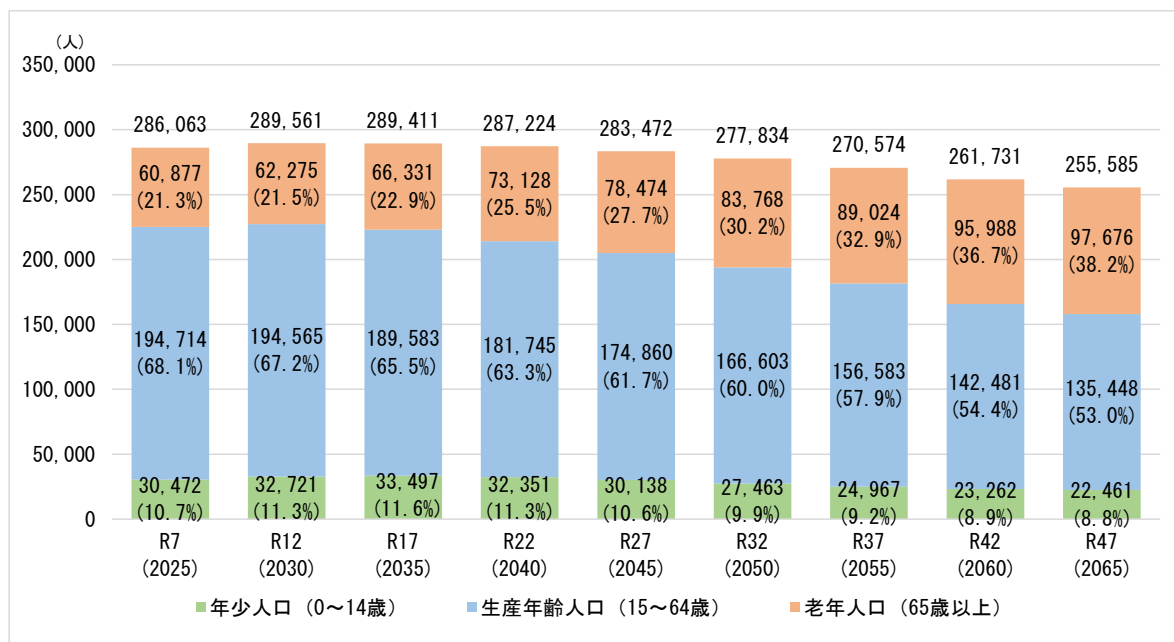
出典：国勢調査



3) 将来人口

- 本区の人口は令和 12（2030）年頃までは増加を続け、ピーク時は約 29 万人となり、その後は緩やかに減少すると予測されています。
- 国全体の傾向と同様に、老年人口は今後も増加していく見通しです。

図 将来人口の推移予測



出典：第2期墨田区総合戦略・人口ビジョン



4) 公共交通

① 鉄道の運行状況

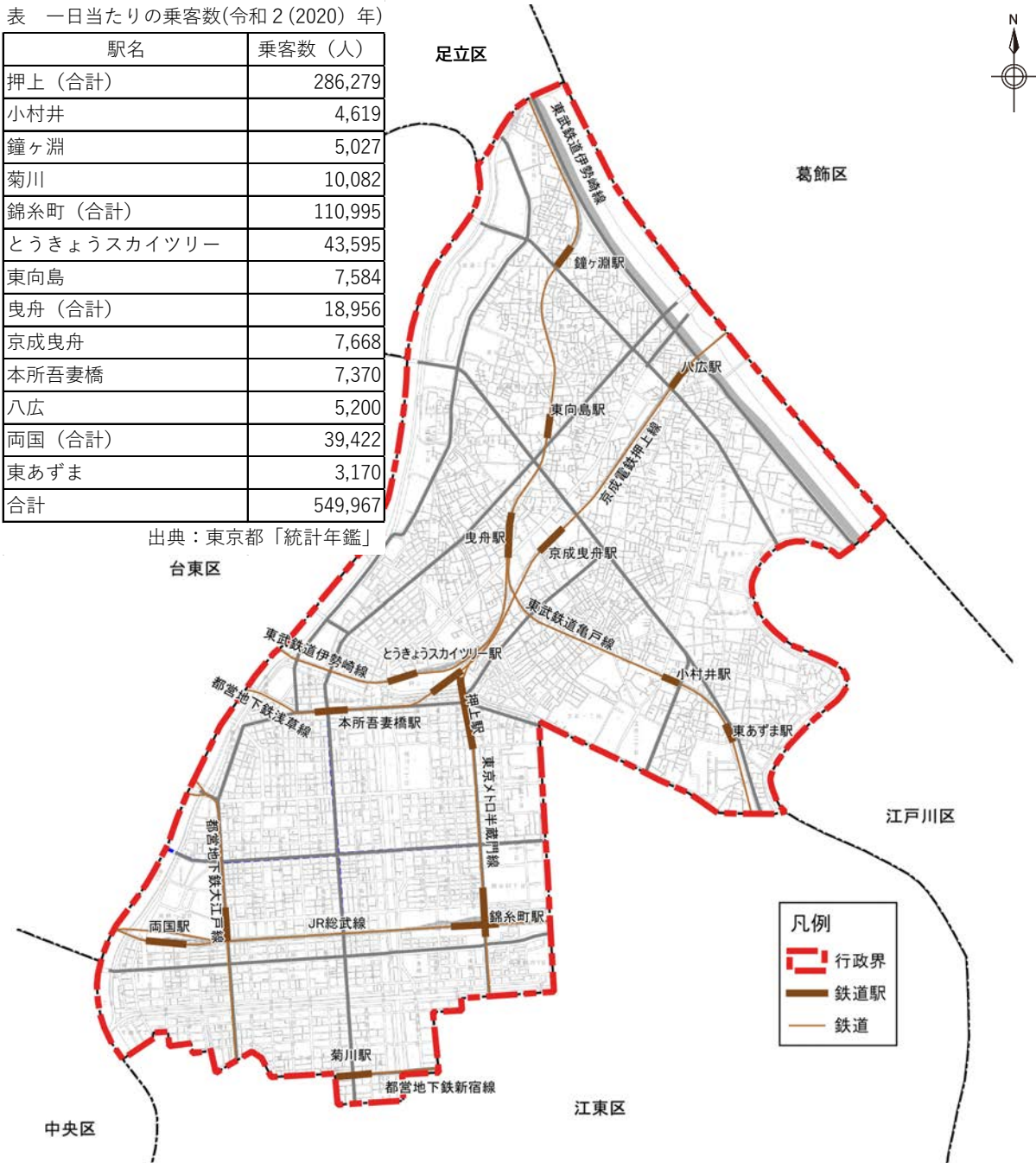
- 区内には、JR総武線、東武鉄道伊勢崎線、東武鉄道亀戸線、京成電鉄押上線、東京メトロ半蔵門線、都営地下鉄浅草線、都営地下鉄新宿線、都営地下鉄大江戸線の8路線があります。
- 鉄道駅は13駅あり、押上駅や錦糸町駅等、複数の路線が乗り入れている駅は利用客数も多くなっています。最も多いのは押上駅(286,279人)で、区内の全鉄道駅の利用客数の半数以上を占めています。

図 鉄道駅の分布状況

表 一日当たりの乗客数(令和2(2020)年)

駅名	乗客数(人)
押上(合計)	286,279
小村井	4,619
鐘ヶ淵	5,027
菊川	10,082
錦糸町(合計)	110,995
とうきょうスカイツリー	43,595
東向島	7,584
曳舟(合計)	18,956
京成曳舟	7,668
本所吾妻橋	7,370
八広	5,200
両国(合計)	39,422
東あずま	3,170
合計	549,967

出典：東京都「統計年鑑」

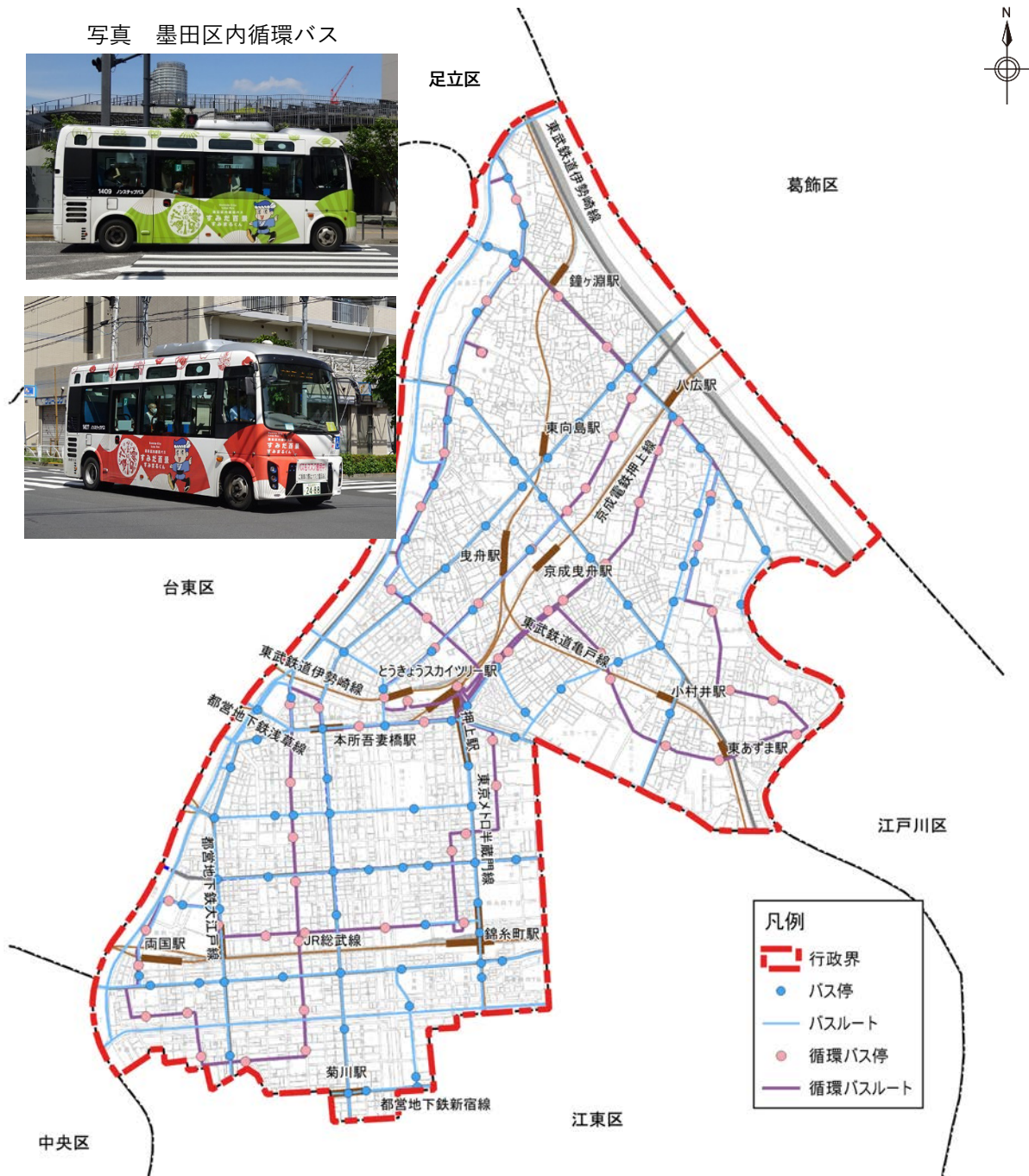


出典：国土数値情報ダウンロードサービス

② バスの運行状況

- 区内には、都営バス、京成タウンバスのほか、墨田区内循環バス3路線が運行しているため、区内のほぼ全域でバスが利用できます。
- 東京スカイツリータウンや東武ホテルレバント東京から区外の観光地や空港等へのシャトルバスも運行されています。

図 バス路線の状況

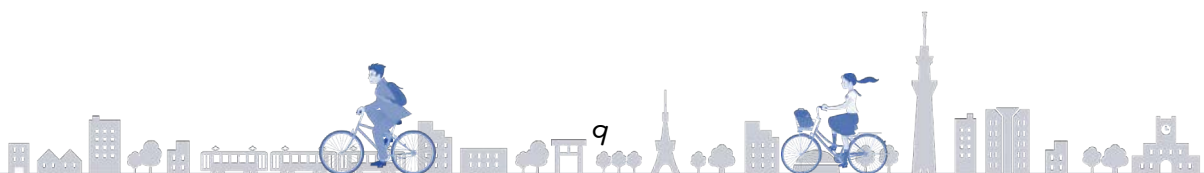
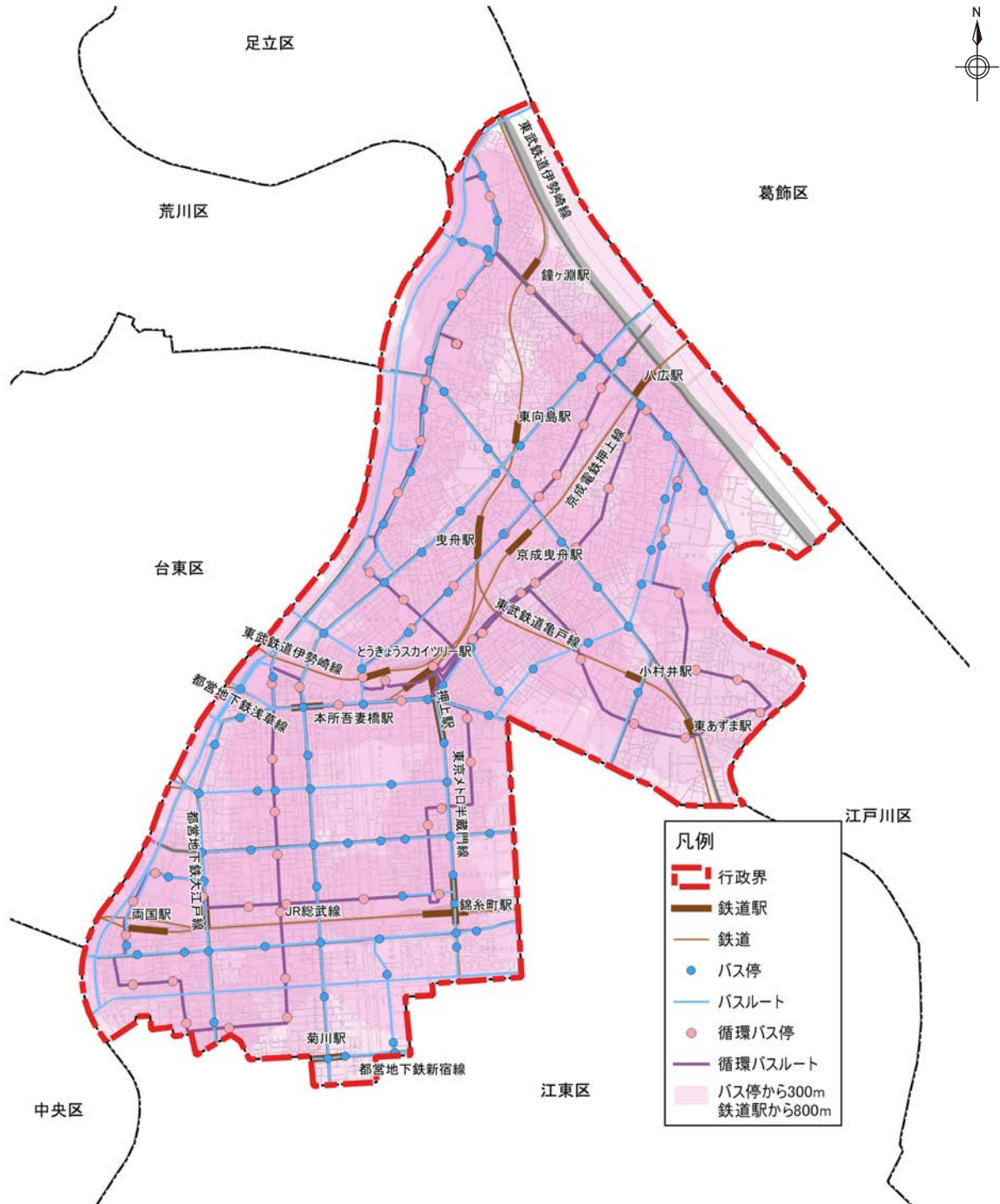


出典：国土数値情報ダウンロードサービス、墨田区内循環バスマップ

③ 公共交通のサービス圏域

○本区は公共交通によりほぼ全域が公共交通サービス圏域（鉄道駅から800m以内、若しくはバス停から300m以内の区域）であり、利便性の高い交通環境が確保されています。

図 公共交通サービス圏域



5) 施設分布

① 主な公共・公益施設の立地状況

- 行政施設は、おおむね駅周辺に立地しています。都市公園は、区内各地に点在しており、特に河川沿いには規模の大きな公園が整備されています。
- 東京スカイツリー®や両国国技館、江戸東京博物館、すみだ北斎美術館をはじめとして、多数の観光・文化施設が分布しています。
- 隅田川沿いには水上バスの発着場があり、観光客の回遊路の役割を担っているほか、両国リバーセンタープロジェクトにより観光まちづくりを推進しています。

図 主な行政施設の立地状況

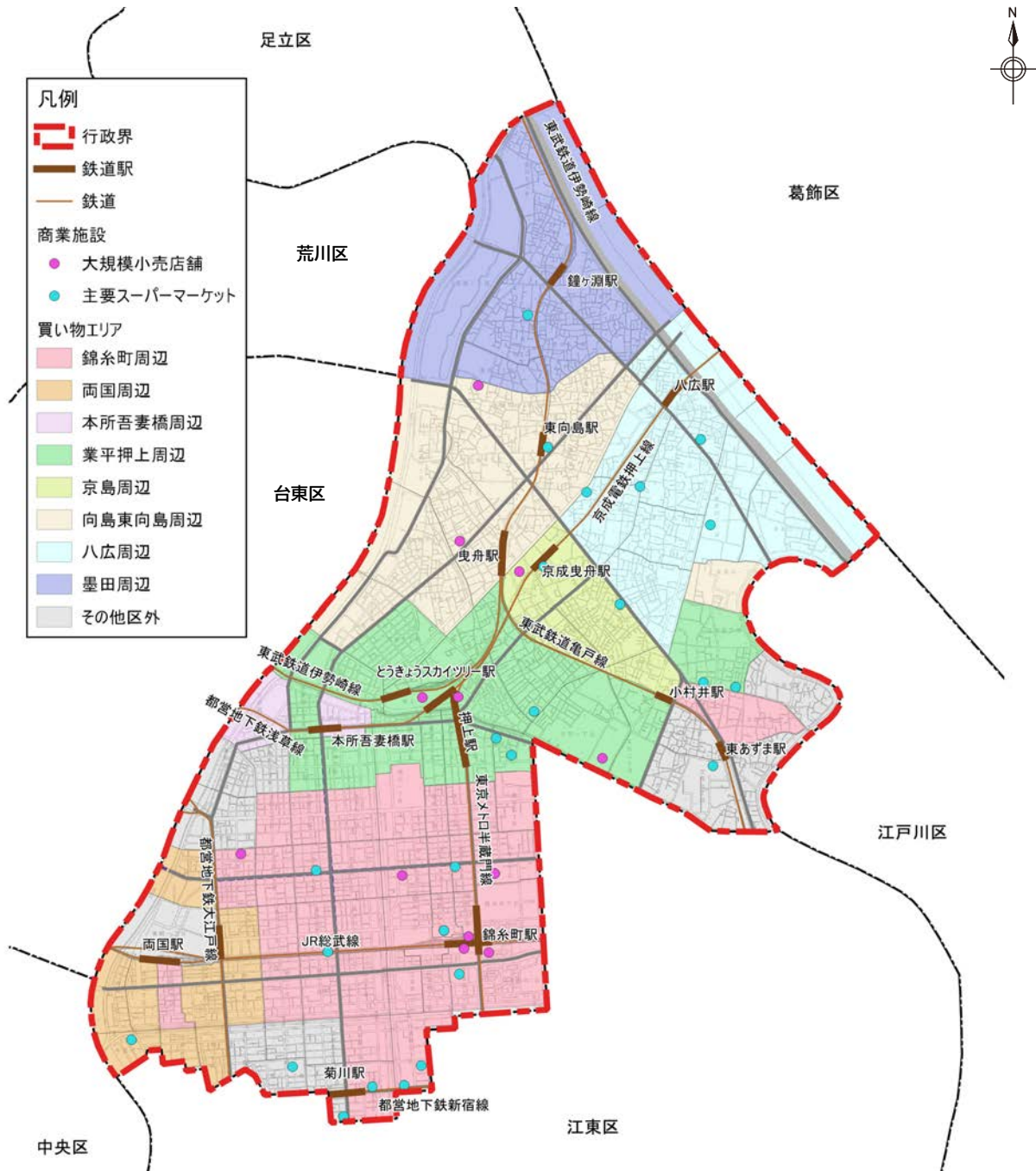


出典：すみだガイドマップ、墨田区 HP、すみだ観光サイト HP

② 主な商業施設の立地状況

- 日常的な買い物等の行き先は、各商店街を中心におおむね8つの生活圏で形成されています。
- 広範囲からの利用者を集める大規模小売店舗は区内各地にあり、主に幹線道路沿道や駅周辺に立地しています。

図 主な商業施設の立地状況



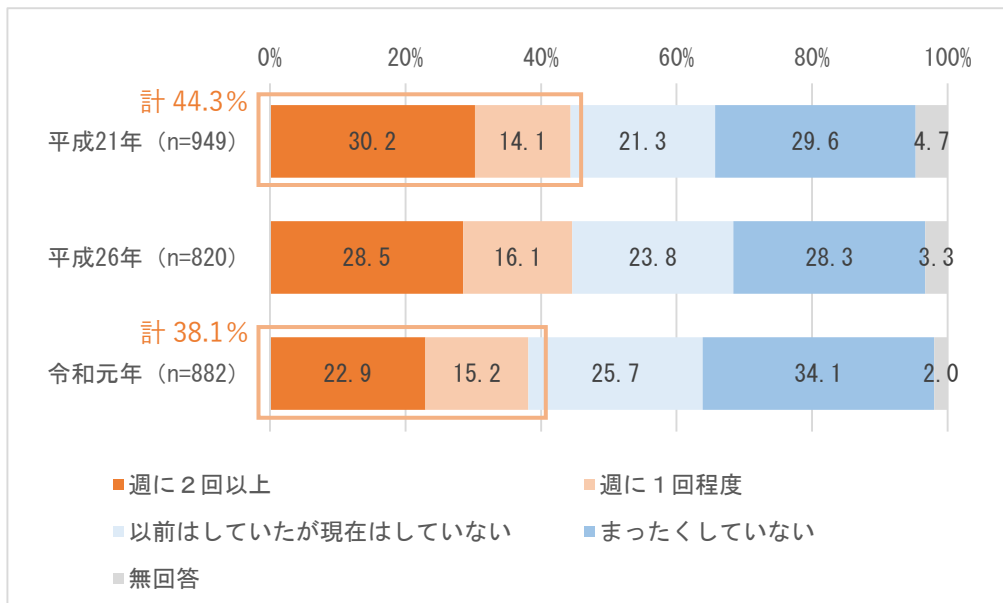
出典：墨田区都市計画マスタープラン、東京都大店法届出施設一覧、iタウンページ（令和4（2022）年9月現在）



6) 健康

- 区民の 65 歳健康寿命（人生の中で認知症や寝たきりにならないで生活できる期間）は、男性は 82.38 歳（都平均：82.83 歳）、女性は 86.07 歳（都平均：86.21 歳）となっており、わずかに都の平均を下回っています（出典：東京都福祉保健局、令和 2（2020）年）。
- 令和元（2019）年に本区で行われた「健康」に関する区民アンケート調査によると、1 日合計 30 分以上の軽い運動を、1 週間で何回程度行うかとの設問に対して、週に 1 回程度以上と答えた方は合わせて 38.1%と、4 割程度という結果となりました。また、平成 21（2009）年と比較しても約 6 ポイント減少しています。
- 令和 3（2021）年に行われた「都民のスポーツ活動に関する実態調査」によると、スポーツ・運動を行う場所は「道路や遊歩道」が全体の 7 割を占めており、次いで「自宅」や「広場や公園」が多くなっています。

図 区民の運動習慣（1 日合計 30 分以上の軽い運動）



出典：墨田区「健康」に関する区民アンケート調査



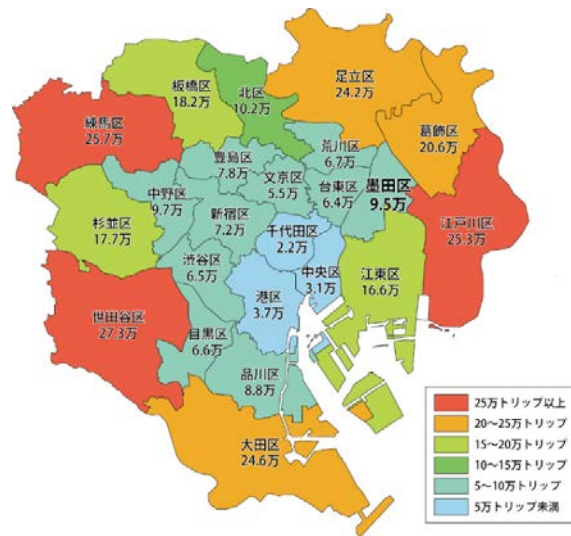
(2) 自転車の利用実態

1) 自転車利用の状況

① 自転車利用状況

○自転車利用は、都心から周辺部にかけて高くなる傾向が見られ、本区は9.5万トリップ[※]／日と、23区内では中間的な利用状況になっています。

図 各区の自転車利用状況

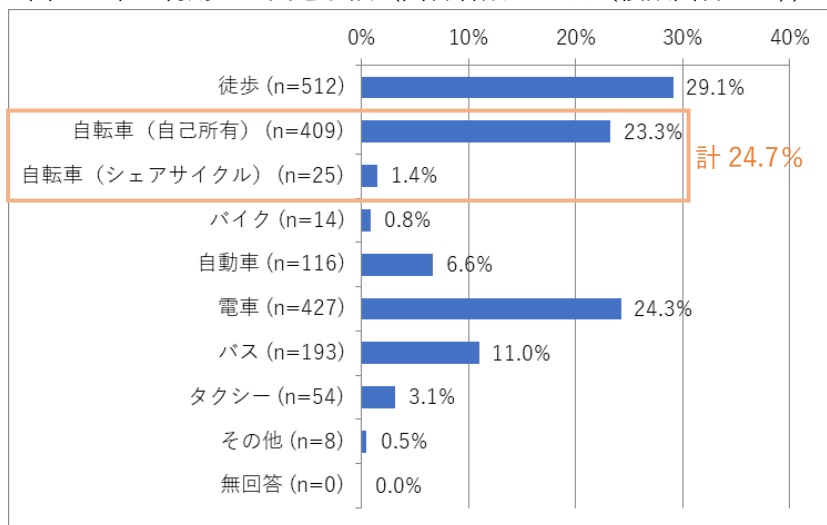


出典：東京都市圏パーソナルトリップ調査[※]（平成30年）

■意向調査結果より>日常における交通手段について

自転車に関する区民アンケートにおいて日常で利用する交通手段を複数回答で尋ねたところ、徒歩が最も多く約3割を占め、自己所有とシェアサイクルを合わせた自転車（計24.7%）が次に多い結果となっています。

図 日常で利用する交通手段（回答者数737人（複数回答あり））



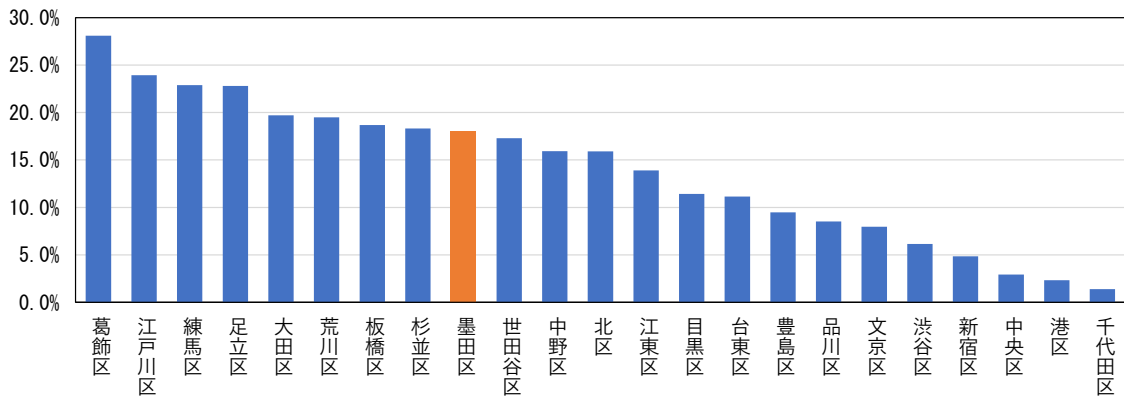
出典：区民アンケート（令和4年）

※意向調査については（2）1）④を参照

② 自転車利用率

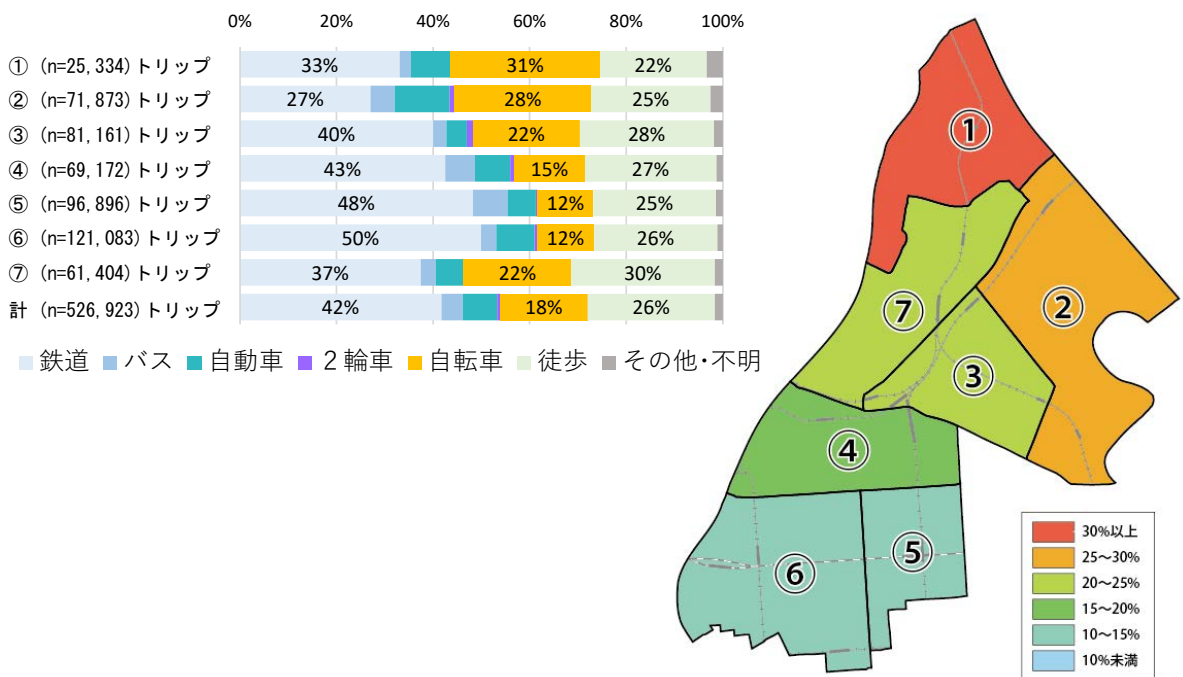
○代表交通手段における自転車の分担率^{*}をみると、23区内では9番目に高く18%となっています。また、本区では、南部より北部のほうが自転車の分担率が高い傾向にあります。

図 代表交通手段^{*}における自転車の分担率（23区）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

図 墨田区地域別の代表交通手段分担率

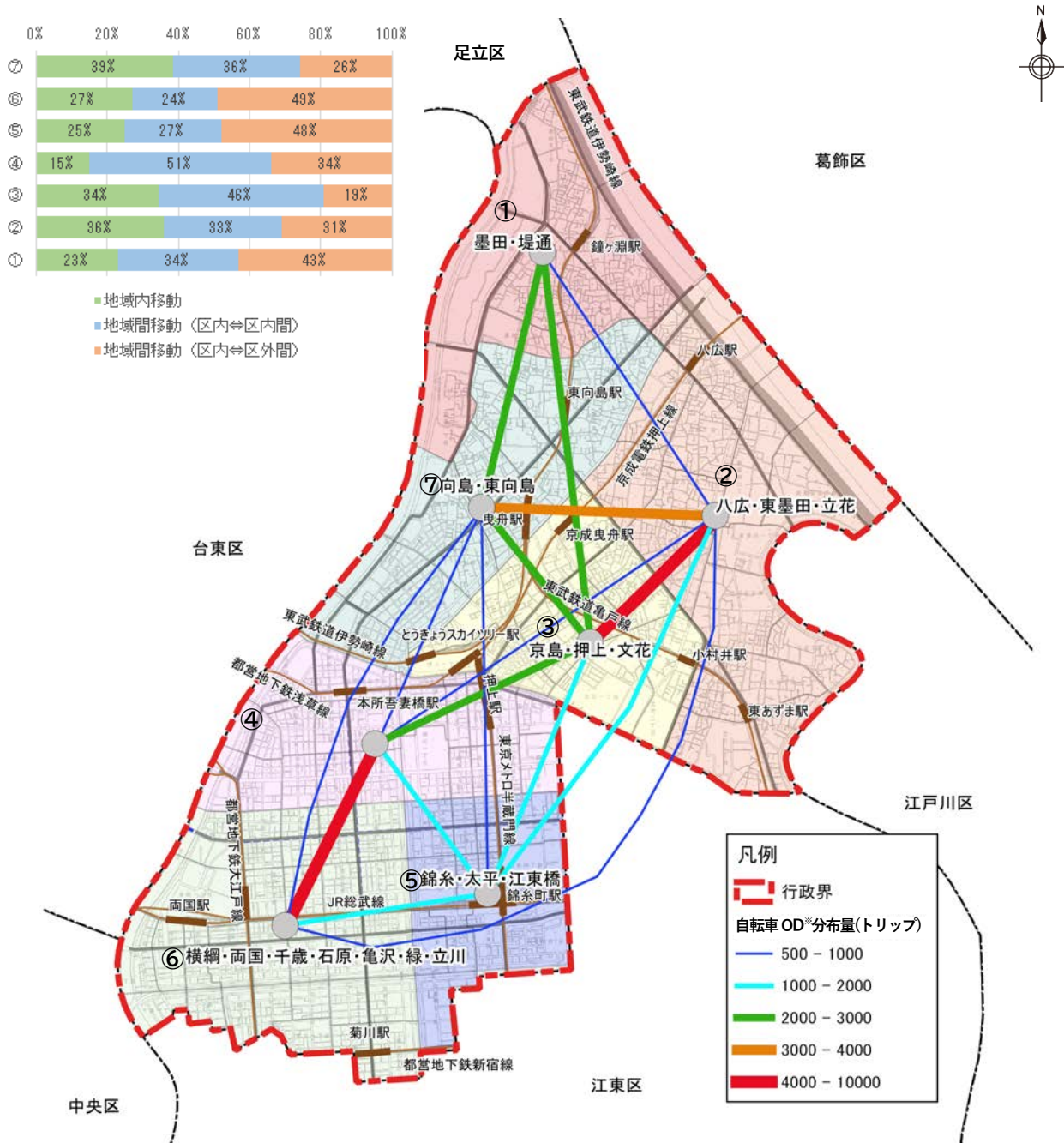


出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

③ 地域間の自転車移動

○本区の中心部にある④「吾妻橋・東駒形・本所・業平・横川」は、地域間移動割合（区内の他の地域との自転車移動割合）が高くなっています。また、②「八広・東墨田・立花」と③「京島・押上・文花」間、④「吾妻橋・東駒形・本所・業平・横川」と⑥「横網・両国・千歳・石原・亀沢・緑・立川」間の自転車移動が多い状況です。

図 地域間自転車移動実態



※OD：Origin（出発地）Destinaion（目的地）の略語で、ある地域からある地域へ移動する交通量。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

④ 自転車利用目的

自転車利用に関する意向調査について

本計画の策定に当たり、以下の3種類の意向調査を行いました。

① 区民アンケート（令和4（2022）年8月中旬配布）

- ・日常における自転車や自転車駐車場の利用実態・通行環境への評価、自転車のルール・マナーの認知・実行状況等を把握する目的で実施。
- ・区内在住の16歳以上の方から2,000人を無作為で抽出し、郵送で調査票を配布。
- ・回答数754票（うちWeb回答数253票）、回収率37.7%

② 自転車駐車場利用者アンケート（令和4（2022）年8月10日）

- ・区営自転車駐車場の利用者に対し、区民アンケートから自転車駐車場の利用実態・通行環境への評価についての項目を抜粋して実施。
- ・錦糸町駅北口地下及び押上駅前自転車駐車場にて手渡しで配布。
- ・回答数284票（うちWeb回答数29票）

③ 事業者ヒアリング（令和4（2022）年8月上旬配布）

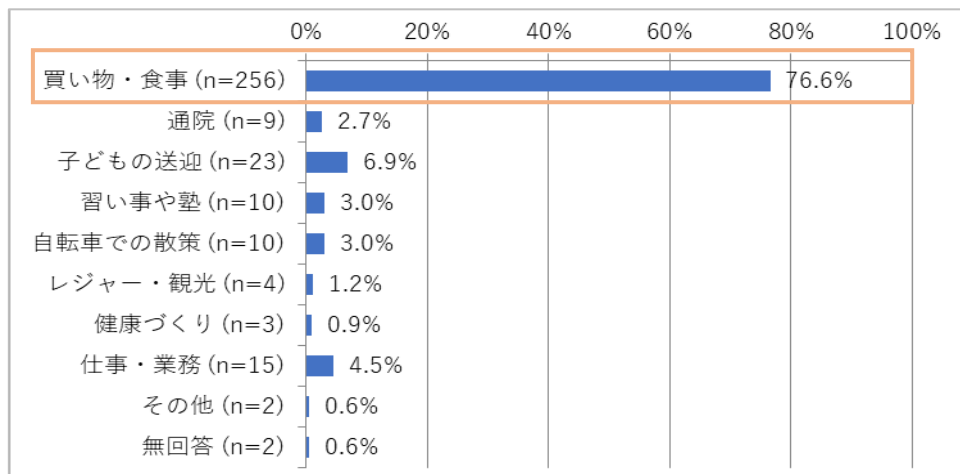
- ・東京都「自転車安全利用推進事業者制度」に認定されている企業40社に対し、自転車通勤及び業務利用の実態や課題等を把握する目的で実施。
- ・郵送で調査票を配布。
- ・回答数21票、回収率52.5%

※集計結果の構成比は、四捨五入しているため、合計が100%にならない場合があります。

■ 意向調査結果より > 自転車利用について

日常で自転車を利用する方に対して、その目的を尋ねたところ、通勤・通学以外の目的で最も多かったのは買い物・食事で76.6%となっています。

図 通勤・通学以外で自転車を利用する目的（n=334）

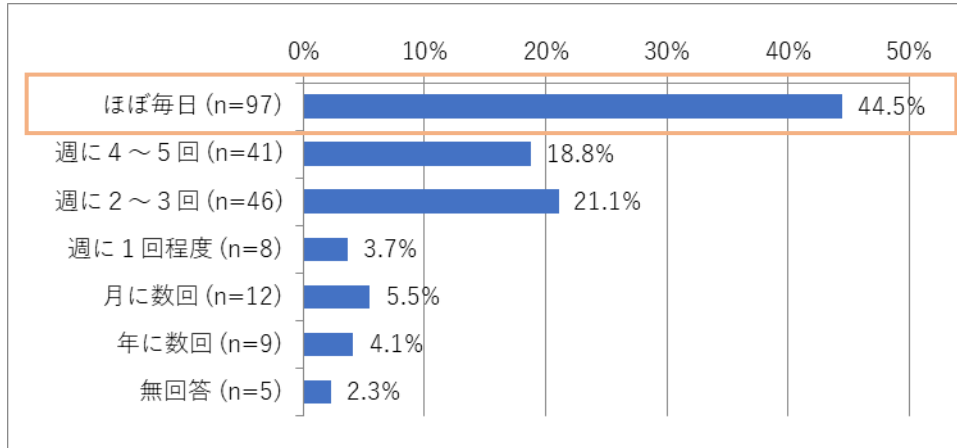


出典：区民アンケート（令和4年）



自転車を通勤・通学目的で利用すると答えた方は50.2%です。
 通勤・通学での利用頻度は、44.5%が「ほぼ毎日」であり、「週に4～5回」が18.8%、
 「週に2～3回」が21.1%となっています。

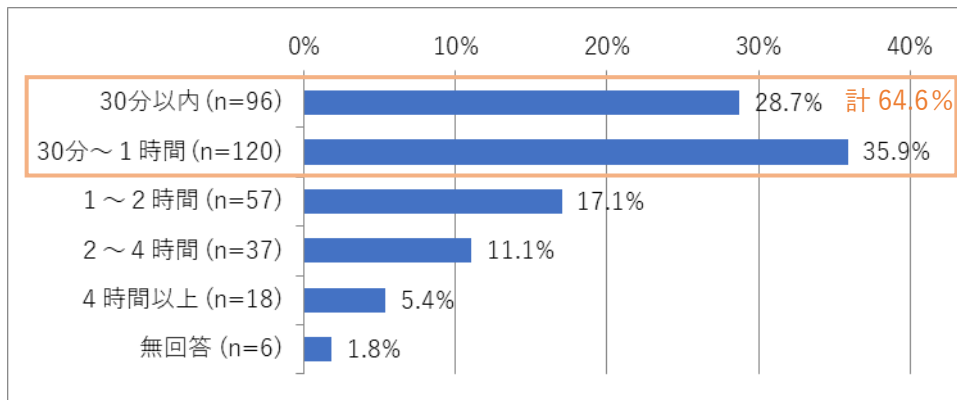
図 通勤・通学目的の利用頻度 (n=218)



出典：区民アンケート（令和4年）

通勤・通学目的以外での利用について、目的地での駐輪時間は「30分以内」が28.7%、
 「1時間以内」が64.6%であり、6割強が短時間の駐輪となっています。

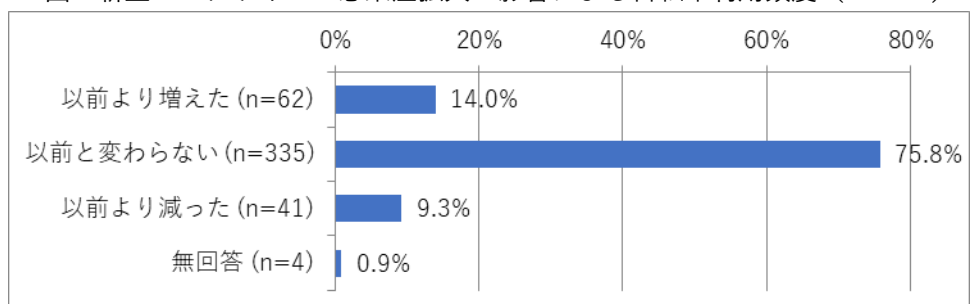
図 目的地での駐輪時間 (n=334)



出典：区民アンケート（令和4年）

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による自転車利用頻度の変化については、「以前と変わらない」と答えた方が大半です。

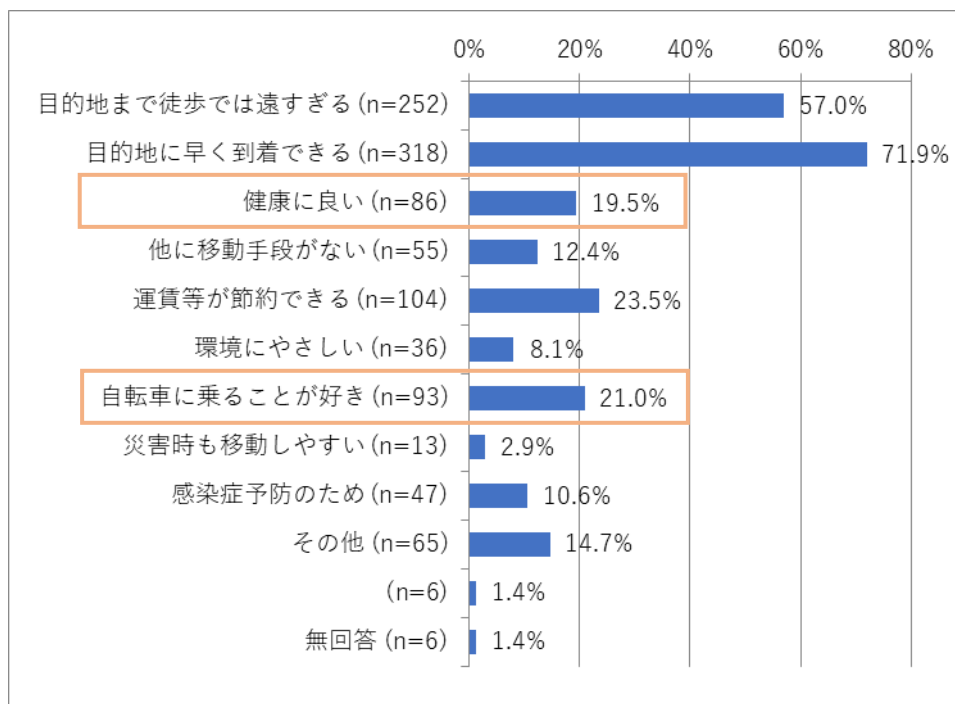
図 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による自転車利用頻度 (n=442)



出典：区民アンケート（令和4年）

自転車を利用する理由については「目的地まで徒歩では遠すぎる」や「目的地に早く到着できる」という実用的な理由が多い一方、「自転車に乗ることが好き」や「健康に良い」との回答もそれぞれ20%程度挙がっており、自転車の魅力や健康対策を理由に利用している方も少なくないことが分かります。

図 自転車を利用する理由（回答者数 442 人（複数回答あり））



出典：区民アンケート（令和4年）

■意向調査結果のまとめ

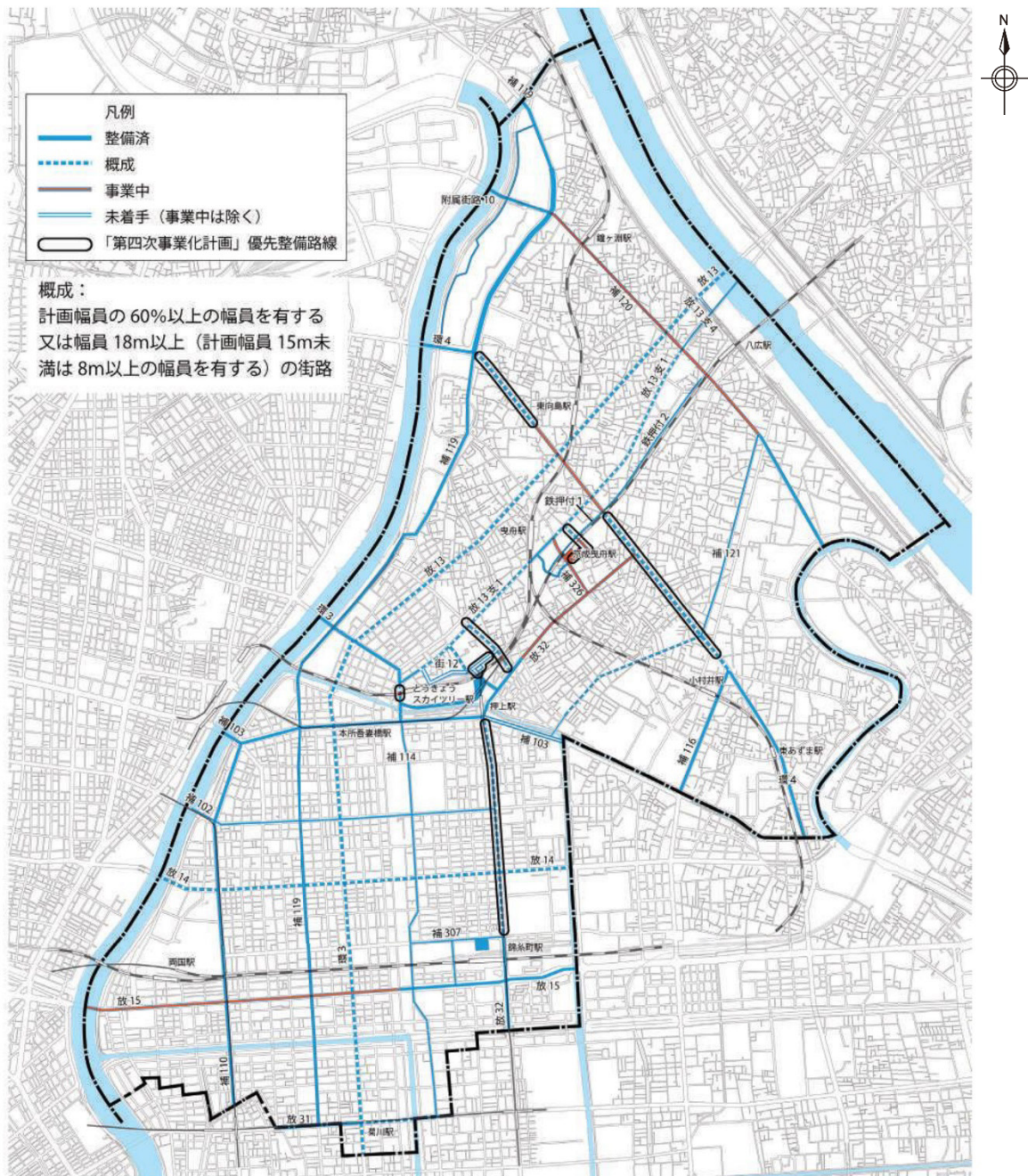
- ・自転車の利用目的は、通勤・通学とそれ以外の目的が約半数ずつとなっています。
- ・駐輪時間については、通勤・通学以外の目的では、短時間の需要が高い結果となっています。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大が自転車利用に与えた影響はそれほど大きいとは言えないものの、これをきっかけに自転車の利用頻度が少なからず増加しています。
- ・自転車を利用する理由については、実用的な理由から利用する方が多い一方、自転車に対する魅力や健康対策を理由に利用している方も少なくないという結果となっています。

(3) 自転車通行空間の現状

1) 基盤整備状況

○本区の都市計画道路の整備状況については、おおむねの区間が整備済若しくは概成であるほか、補 120（鐘ヶ淵通り～ゆりのき橋通り）の一部区間、放 32（四ツ目通り）の北側の一部区間等が事業中となっています。また、補 103（浅草通り）の東側の一部区間等は、未着手となっています。

図 都市計画道路の整備状況



出典：墨田区都市計画マスタープラン

2) 自転車通行空間の整備状況

○本区の自転車通行空間*については、主要幹線道路を中心に、自転車専用通行帯、自転車ナビマークが整備されていますが、路線が連続していない箇所もあります。

図 自転車通行空間の整備状況（令和4（2022）年4月1日現在）

写真 自転車専用通行帯



写真 自転車ナビマーク



3) 自転車通行の不安や走りにくさ

■ 意向調査結果より > 自転車通行について

本区の幹線道路について、①よく走行する路線、②不安や走りにくさを感じる路線について尋ねたところ、②/①の割合は図のような結果となりました。

交通量の多い国道や都道のほか、区道では八広中央通りや十間橋通り等で不安や走りにくさを感じる割合が高い結果となりました。

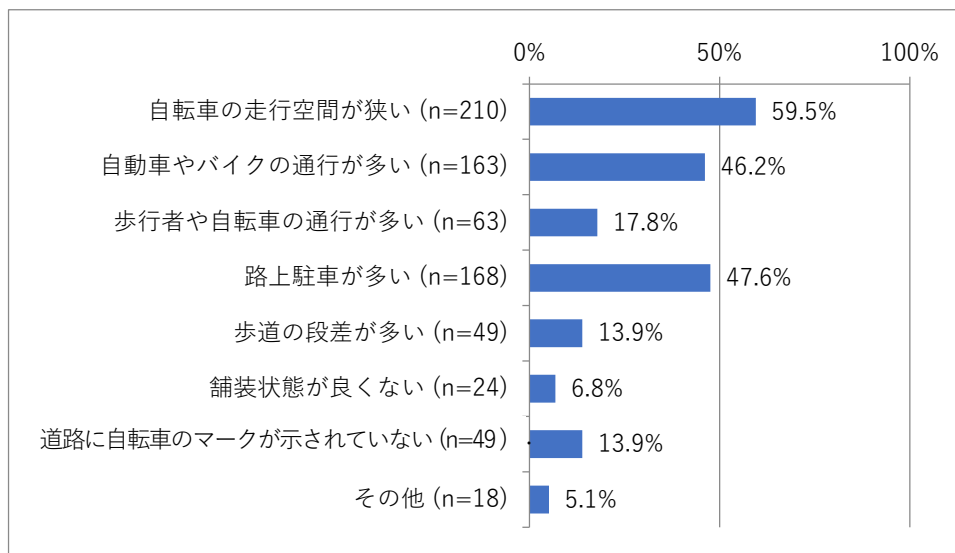
図 本区で不安や走りにくさを感じる幹線道路



出典：区民アンケート（令和4年）

幹線道路における自転車通行において不安や走りにくさを感じる理由については、「自転車の走行空間が狭い」という回答が最も多く約 60%、次いで「路上駐車が多い」、「自動車やバイクの通行が多い」がそれぞれ約 50%という結果になっています。

図 不安や走りにくさを感じる理由（回答者数 353 人（複数回答あり））



出典：区民アンケート（令和 4 年）

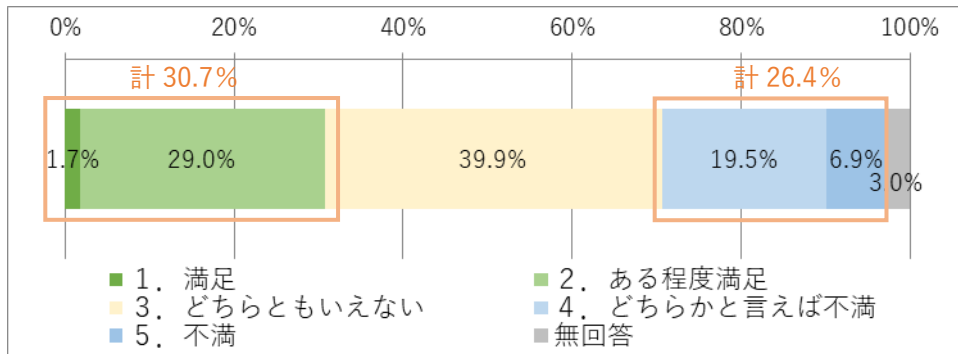
写真 路上駐車を回避する自転車（曳舟川通り）



4) 自転車通行環境の満足度

本区の自転車の通行環境について満足度を尋ねたところ、「満足」と「ある程度満足」を合わせると約31%を占めており、「不満」と「どちらかと言えば不満」を合わせた約26%を5%ほど上回っています。

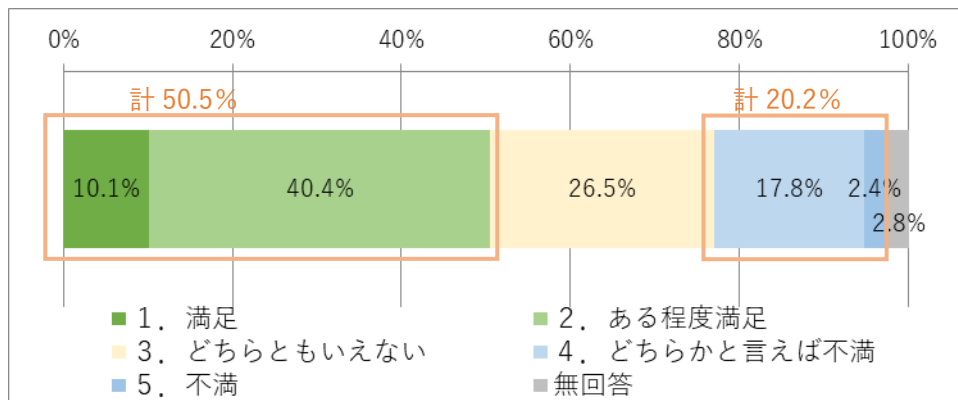
図 自転車の通行環境についての満足度（区民アンケート）（n=466）



出典：区民アンケート（令和4年）

自転車駐車場利用者を対象としたアンケートにおける同じ設問では、「満足」と「ある程度満足」を合わせると約半数を占めていることから、日常的に自転車に乗っていると考えられる人の満足度は高いと言えます。

図 自転車の通行環境についての満足度（自転車駐車場の利用者アンケート）（n=287）



出典：自転車駐車場利用者アンケート(令和4年)

■意向調査結果のまとめ

- ・本区の自転車通行環境に対する満足度について、日常的に自転車に乗っていると考えられる自転車駐車場の利用者を対象とした回答では、「満足」と「ある程度満足」を合わせると50%以上を占めており、「不満」と「どちらかと言えば不満」を合わせた意見を大きく上回っていました。

(4) 自転車駐車場の現状

1) 区による自転車駐車場の整備状況

- 本区では、ほぼ全ての鉄道駅に区が運営する自転車駐車場を設置しています。
- 第1種特定自転車駐車場は年額登録制であり、区内に24か所設置しています。
- 第2種特定自転車駐車場は月額登録制及び当日利用（錦糸町駅南口機械式自転車駐車場※を除く）であり、錦糸町駅に3か所、押上駅に1か所設置しています。
- 第3種特定自転車駐車場は時間利用であり、錦糸町駅に8か所、両国駅に1か所設置しています。

表 第1種特定自転車駐車場（令和4（2022）年4月1日現在）

駅名	名称	所在地	収容台数	駐輪方式
押上	押上駅中之郷自転車駐車場	押上2-17	392	平置き
小村井	小村井駅第一自転車駐車場	文花2-20	114	平置き
	小村井駅第二自転車駐車場	文花2-19	265	平置き
鐘ヶ淵	鐘ヶ淵駅北自転車駐車場	墨田5-50	92	平置き
	鐘ヶ淵駅南自転車駐車場	墨田3-31	122	平置き
菊川	菊川駅北口自転車駐車場	菊川3-16	118	ラック、平置き
	菊川駅北口第二自転車駐車場	菊川3-17	33	平置き
	菊川駅新大橋通り北自転車駐車場	菊川2-6	48	平置き
	菊川駅新大橋通り南自転車駐車場	菊川2-5	54	平置き
錦糸町	錦糸町駅牡丹橋通り自転車駐車場	江東橋3-1	382	平置き
とうきょうスカイツリー	とうきょうスカイツリー駅第一自転車駐車場	向島1-32	45	平置き
	とうきょうスカイツリー駅第二自転車駐車場	業平1-17	47	平置き
東向島	東向島駅高架下自転車駐車場	東向島4-35、43	457	平置き
曳舟	曳舟駅高架下自転車駐車場	東向島2-27	656	平置き
本所吾妻橋	本所吾妻橋駅第一自転車駐車場	吾妻橋2-2	47	平置き
	本所吾妻橋駅第二自転車駐車場	吾妻橋2-3、4	32	平置き
	本所吾妻橋駅第三自転車駐車場	吾妻橋3-6、7	23	平置き
	本所吾妻橋駅第四自転車駐車場	吾妻橋3-1、2	45	平置き
	本所吾妻橋駅西臨時自転車駐車場	吾妻橋1-12	102	平置き
八広	八広駅新四ツ木橋下自転車駐車場	八広6-5、15	163	平置き
	八広駅第二自転車駐車場	八広6-32	23	平置き
両国	両国駅高架下自転車駐車場	亀沢1-1	200	ラック、平置き
	両国駅西口自転車駐車場	横網1-2	210	平置き
	両国駅西口臨時自転車駐車場	横網1-2	600	平置き

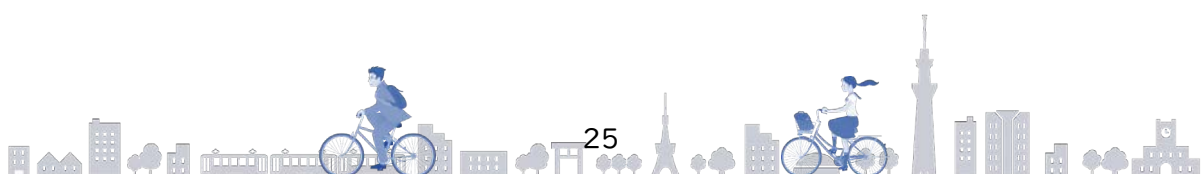
表 第2種特定自転車駐車場（令和4（2022）年4月1日現在）

駅名	名称	所在地	収容台数	駐輪方式
押上	押上駅前自転車駐車場	押上1-8-25	2,549	ラック、平置き
錦糸町	錦糸町駅北口地下自転車駐車場	錦糸2-2-2	3,035	ラック、平置き
	錦糸町駅南口地下自転車駐車場	江東橋3-14-4先	622	ラック、平置き
	錦糸町駅南口機械式自転車駐車場	江東橋2-18-6先	456	ラック

※錦糸町駅南口機械式自転車駐車場は、月額登録制のみ

表 第3種特定自転車駐車場（令和4（2022）年4月1日現在）

駅名	名称	所在地	収容台数	駐輪方式
錦糸町	錦糸町駅四ツ目通り路上自転車駐車場	錦糸1-2先	55	ラック
	錦糸町駅北斎通り路上自転車駐車場	錦糸1-5先, 2-2先	52	ラック
	錦糸町駅北斎通り第二路上自転車駐車場	錦糸2-2先	29	ラック
	錦糸町駅南口駅前広場路上自転車駐車場	江東橋3-14先	19	ラック
	錦糸町駅京葉道路第一路上自転車駐車場	江東橋3-8先	16	ラック
	錦糸町駅京葉道路第二路上自転車駐車場	江東橋4-26先	24	ラック
	錦糸町駅京葉道路第三路上自転車駐車場	江東橋4-27先	26	ラック
	錦糸町駅四ツ目通り第二路上自転車駐車場	江東橋3-8先	10	ラック
両国	両国駅国技館通り路上自転車駐車場	横網1-3先	24	ラック



2) 区営の自転車駐車場の登録状況

- 第1種特定自転車駐車場の登録状況は、押上駅、曳舟駅で100%、錦糸町駅でほぼ100%となっています。一方、小村井駅、鐘ヶ淵駅では、50%を下回っています。
- 第2種特定自転車駐車場の登録状況は、押上駅で64%、錦糸町駅で76%となっています。

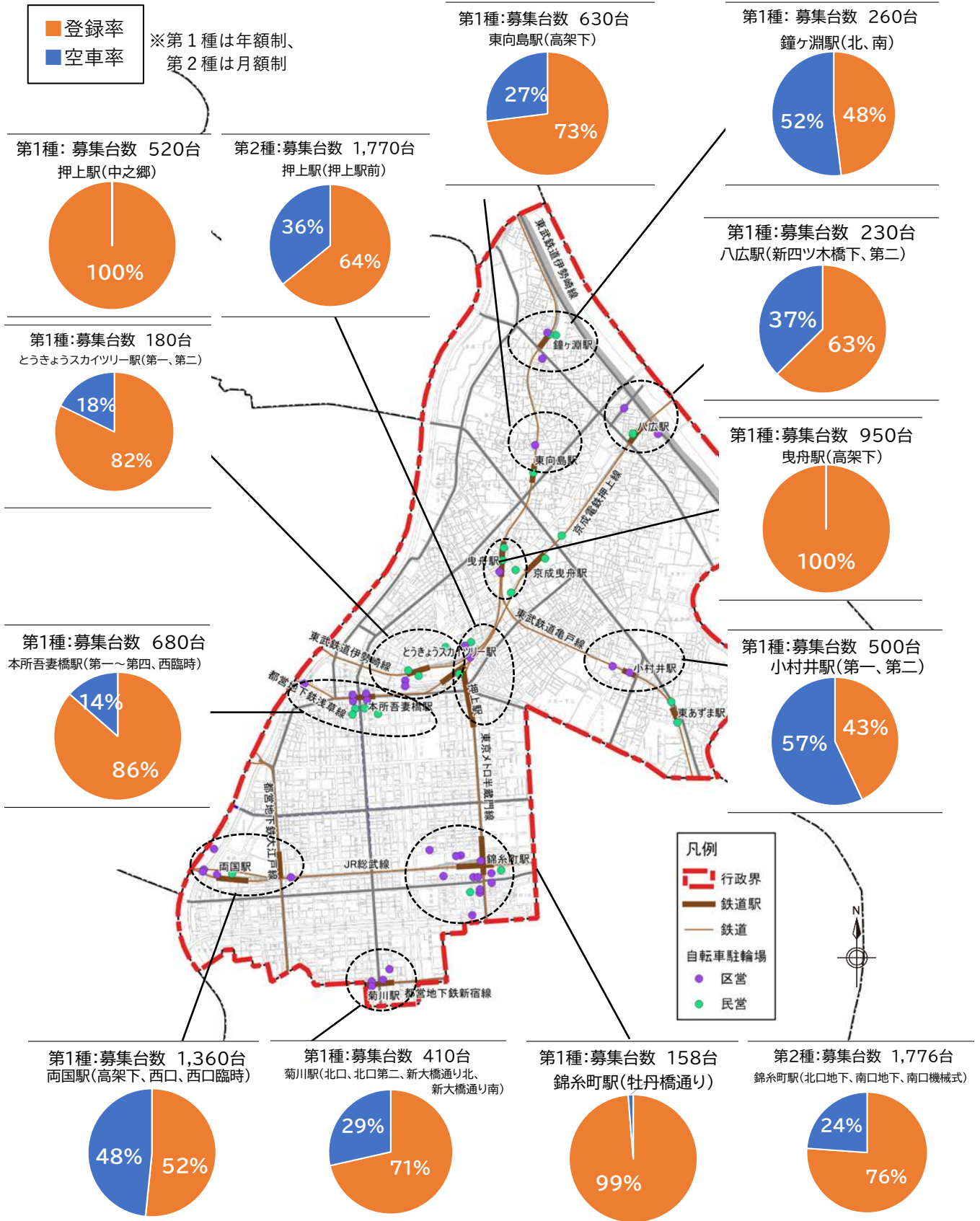
表 第1種特定自転車駐車場の登録状況（令和4（2022）年10月31日現在）

駅名	第1種		
	募集台数	登録台数	登録率 (登録台数/募集台数)
押上	520	520	100%
小村井	500	215	43%
鐘ヶ淵	260	125	48%
菊川	410	293	71%
錦糸町	158	156	99%
とうきょうスカイツリー	180	148	82%
東向島	630	460	73%
曳舟	950	950	100%
本所吾妻橋	680	588	86%
八広	230	144	63%
両国	1,360	702	52%

表 第2種特定自転車駐車場の登録状況（令和4（2022）年10月31日現在）

駅名	第2種		
	募集台数	登録台数	登録率 (登録台数/募集台数)
押上	1,770	1,135	64%
錦糸町	1,776	1,352	76%

図 自転車駐車場の登録状況



3) 民間事業者による自転車駐車場の整備状況

○条例による付置義務自転車駐車場や一時利用者向けの自転車駐車場等、民間事業者が設置した自転車駐車場は、以下の駅周辺で整備されています。

表 民間事業者が設置した主な自転車駐車場（令和4（2022）年10月31日現在）

駅名	名称	収容台数
押上	TOBUPARK 押上2丁目駐輪場	59
	東京スカイツリータウン東駐輪場 (東京スカイツリータウン内)	582
	みんちゅう駐輪場	1
鐘ヶ淵	TOBUPARK 鐘ヶ淵駅駐輪場	78
	TOBUPARK 鐘ヶ淵駅西口駐輪場	110
錦糸町	トーマス楽天地駐輪場 (楽天地ビル・リヴィン錦糸町店横)	258
	丸井錦糸町店駐輪場	340
	オリナス駐輪場 (オリナス内3か所)	1,118
とうぎょう スカイツリー	TOBU PARK とうぎょうスカイツリー駅駐輪場 (東武スカイツリーライン高架下)	45
	東京スカイツリータウン西駐輪場 (東京スカイツリータウン内)	1,288
東向島	TOBUPARK 東向島駅前駐輪場	40
東あずま	TOBU PARK 東あずま駅前駐輪場	75
	みんちゅう駐輪場	33
曳舟	TOBUPARK 曳舟駅東駐輪場	85
	TOBUPARK 曳舟駅高架下駐輪場	206
	TOBUPARK 曳舟高架下第2駐輪場	93
	TOBUPARK EQUIA 曳舟お客様第2駐輪場	24
京成曳舟	京成サイクルパーク曳舟第1	158
	京成サイクルパーク曳舟第3	278
	京成サイクルパーク曳舟第4	54
	イトーヨーカドー曳舟店駐輪場 (イトーヨーカドー曳舟店)	1,020
本所吾妻橋	住協パーク本所吾妻橋駅前時間貸駐輪場	72
	みんちゅう駐輪場 (4か所)	11
八広	京成サイクルパーク八広駅高架下第1	74
	京成サイクルパーク八広駅高架下第2	182
	京成サイクルパーク八広駅高架下第3	185
両国	横網駐輪場	203

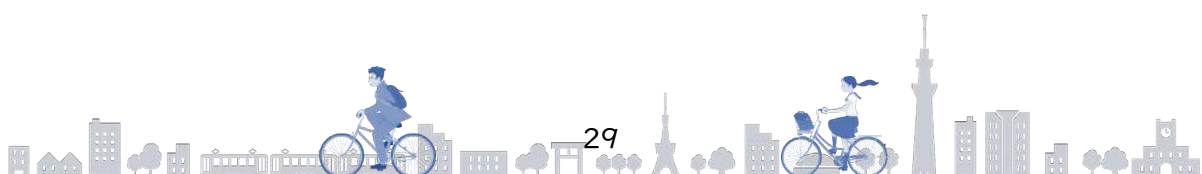
※区が把握しているものに限る。すべて時間利用。

4) 条例による自転車駐車場の付置義務

- 本区において、一定の面積規模を超えた遊技場、小売店舗、飲食店、金融機関、学習施設、スポーツ施設、病院、診療所等の施設を新設又は増築する場合は、「墨田区自転車の利用秩序及び自転車駐車場の整備に関する条例」の規定に基づき、自転車駐車場を設置しなければなりません。
- 昭和59（1984）年に条例が制定された際は、区内の商業地域と近隣商業地域を対象区域とし、遊技場、スーパーマーケットその他の大規模小売店舗、百貨店、銀行等金融機関の4施設のみが対象施設とされていました。しかし、カラオケボックス、学習塾及び飲食店といった条例で対象となっていない施設や、ドラッグストア等の床面積が小規模な施設周辺における放置自転車^{*}も看過できない状況であったことから、条例を改正し、平成26（2014）年度からは区内全区域において新築のカラオケボックス、ドラッグストア、飲食店等を対象施設に加えるとともに、店舗面積の基準を変更しました。

表 付置義務の対象となる施設

施設の使用	施設の規模	自転車駐車場の規模	平成26年条例改正
遊技場及びカラオケボックス	店舗面積が200㎡を超えるもの	店舗面積に対して、10㎡（店舗面積のうち5,000㎡を超える部分の面積に対しては、20㎡）ごとに1台	カラオケボックスを追加
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店舗及び飲食店	店舗面積が200㎡を超えるもの	店舗面積に対して、20㎡（店舗面積のうち5,000㎡を超える部分の面積に対しては、40㎡）ごとに1台	飲食店を追加 面積要件を変更
銀行等金融機関	店舗面積が400㎡を超えるもの	店舗面積に対して、25㎡（店舗面積のうち5,000㎡を超える部分の面積に対しては、50㎡）ごとに1台	面積要件を変更
学習施設並びに教育及び趣味等の教授を目的とする施設	教室面積が300㎡を超えるもの	教室面積に対して、15㎡（教室面積のうち5,000㎡を超える部分の面積に対しては、30㎡）ごとに1台	新設
スポーツ、体育及び健康の増進を目的とする施設	運動場面積が500㎡を超えるもの	運動場面積に対して、25㎡（運動場面積のうち5,000㎡を超える部分の面積に対しては5㎡）ごとに1台	新設
病院及び診療所	診療施設面積が300㎡を超えるもの	診療施設面積に対して、15㎡（診療施設面積のうち5,000㎡を超える部分の面積に対しては30㎡）ごとに1台	新設



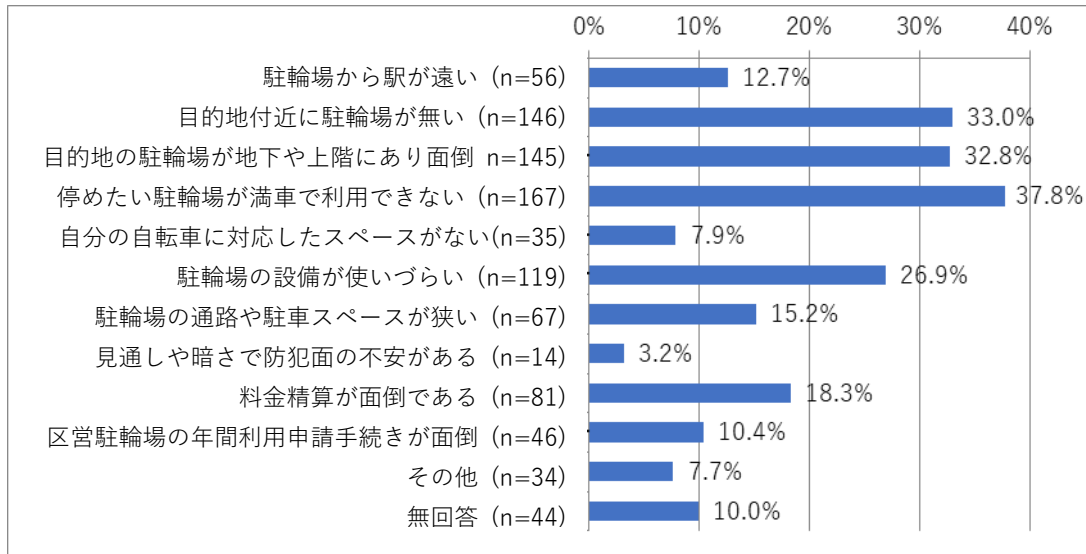
5) 自転車駐車場の満足度

■意向調査結果より > 自転車駐車場について

区内の自転車駐車場（民間を含む）について、不便と感じる点を尋ねたところ、「停めたい駐輪場が満車で利用できない」が37.8%、「目的地付近に駐輪場が無い」が33.0%と、停めたい場所に停められないという意見が多い結果となりました。

また、「目的地の駐輪場が地下や上階にあり面倒」が32.8%と高い割合となりました。

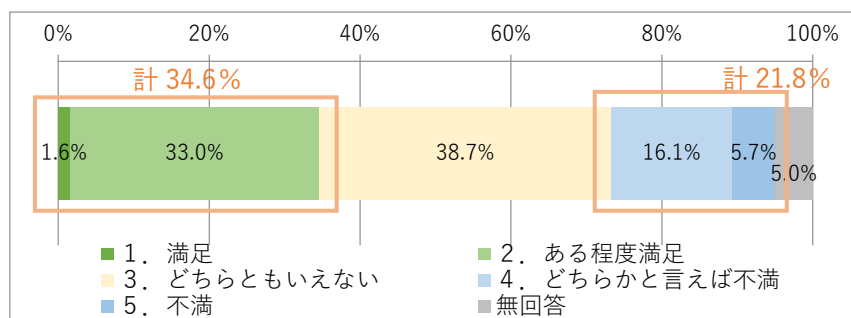
図 区内の自転車駐車場に対して不便と感じる点（回答者 442 人（複数回答あり））



出典：区民アンケート（令和4年）

区内の自転車の駐輪環境に対する満足度については、「満足」と「ある程度満足」を合わせると約35%を占めており、「不満」と「どちらかと言えば不満」を合わせた約22%を13%ほど上回っています。

図 墨田区内の自転車の駐輪環境についての満足度（n=442）



出典：区民アンケート（令和4年）

■意向調査結果のまとめ

- ・自転車駐車場に対して不満がある方は約2割と低い割合でしたが、その理由については、停めたい場所で駐輪できないことや、設備やスペースが使いづらいといった理由が高い割合となっています。

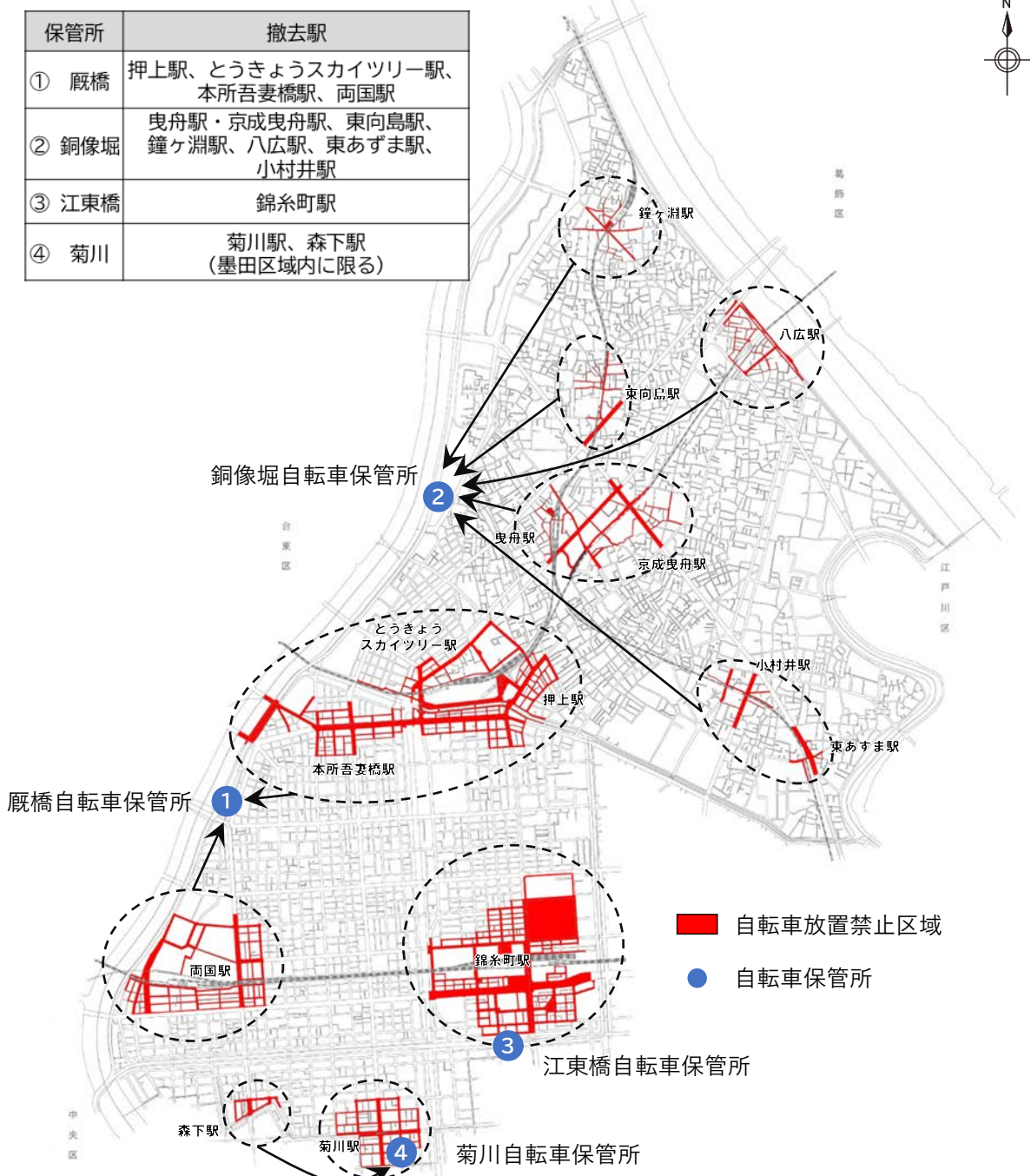


(5) 放置自転車の状況

1) 自転車放置禁止区域の指定状況

- 墨田区では、「墨田区自転車の利用秩序及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づき、駅周辺を放置禁止区域^{*}に指定しています。
- 放置禁止区域内に自転車が放置されているときは、条例に基づき区が当該自転車を直ちに撤去することができます。
- 撤去された自転車は、駅周辺の自転車放置禁止区域ごとに区内の4か所の自転車保管所^{**}で保管されます。

図 自転車放置禁止区域の指定状況（令和4（2022）年4月1日現在）

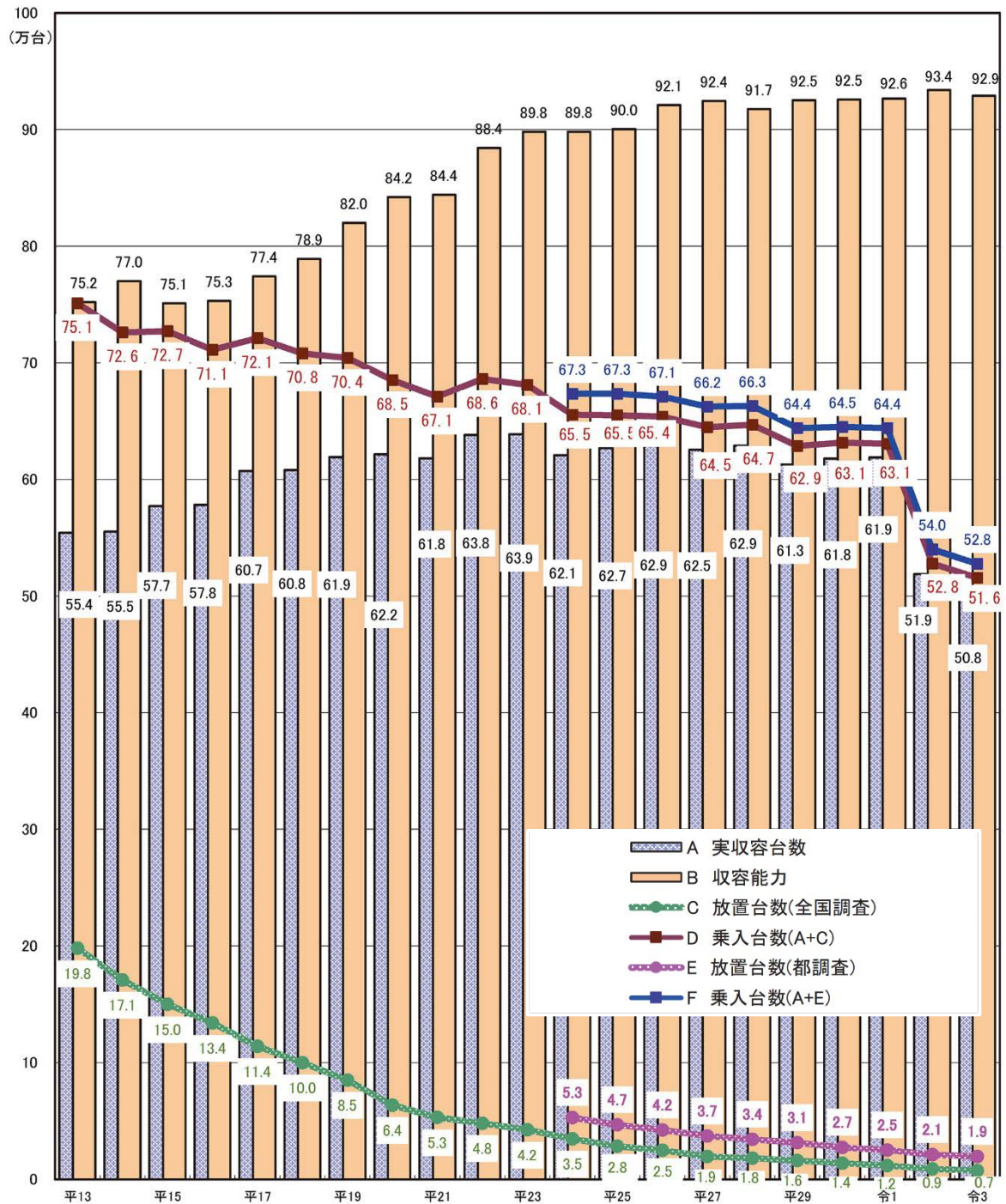


2) 放置台数の動向

① 東京都の放置自転車の推移

○ 東京都全体の自転車の放置台数は、自転車駐車場の整備が進んだことで、減少傾向にあります。

図 東京都全体の放置台数・実収容台数・収容能力・乗入台数の推移

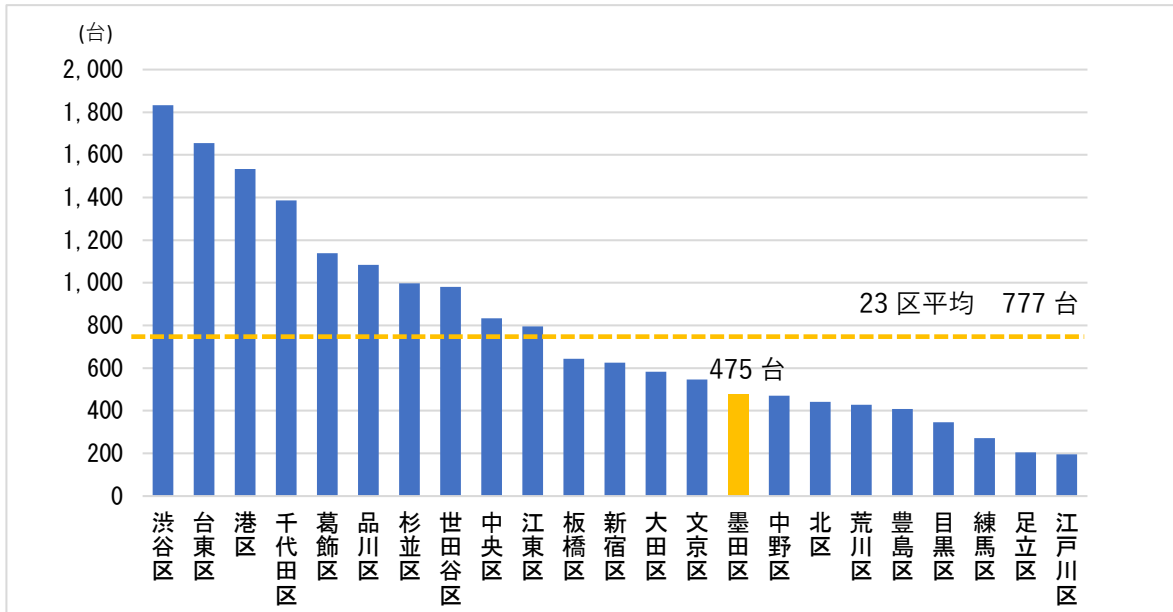


出典：令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

② 東京23区の放置自転車台数

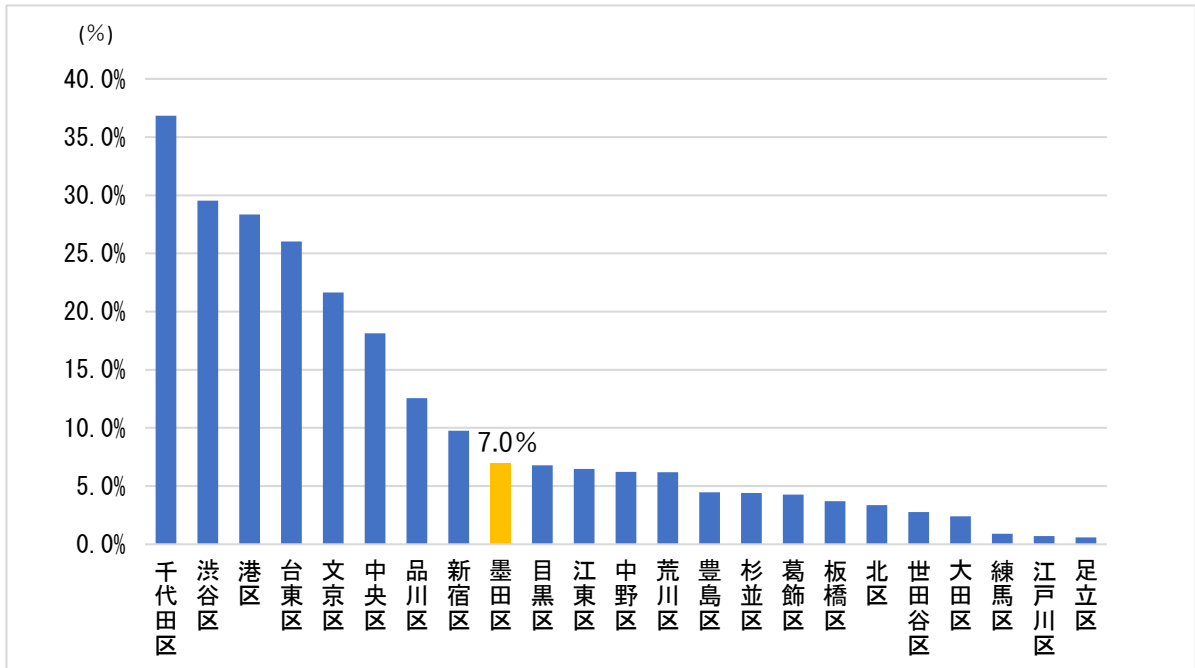
○本区の自転車等の放置台数は、475台で23区平均の777台よりも少ないですが、放置率をみると、9番目に高い値となっています。

図 東京23区の自転車等の放置台数



出典：令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

図 東京23区の自転車等の放置率



※放置率：駅周辺に乗り入れる自転車等台数に占める放置台数の割合

出典：令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

③ 墨田区の放置自転車状況

○直近 10 年の区内の自転車等放置台数の推移をみると、平成 25（2013）年をピークに減少しており、令和 3（2021）年はピーク年の約 5 分の 1 にまで減少しています。

表 墨田区内の自転車等放置台数の推移

年次	放置台数	実収容台数	収容能力
平成24年	1,495	8,816	20,602
平成25年	2,218	10,623	17,246
平成26年	1,609	11,194	17,313
平成27年	1,536	10,768	16,645
平成28年	1,302	11,305	16,918
平成29年	929	11,471	18,373
平成30年	897	10,909	17,876
令和元年	538	11,487	18,865
令和2年	507	6,548	13,032
令和3年	475	6,320	13,037

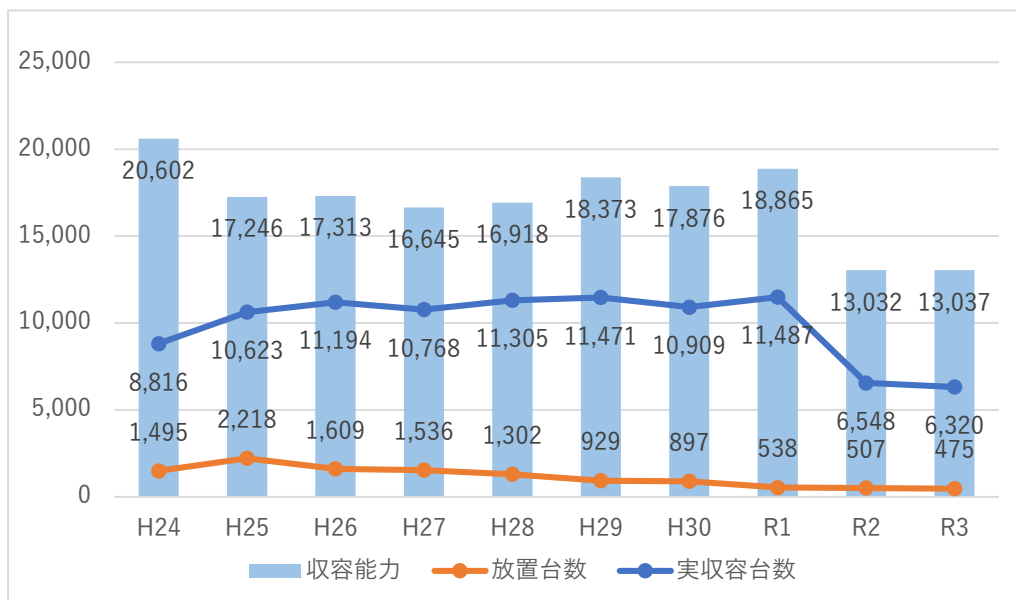
※放置台数：駅周辺における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置台数

※実収容台数：調査時において自転車駐車場実際に駐車している台数

※駅前の商業施設等の付置義務自転車駐車場については、令和2年以降は調査対象外

出典：各年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

図 墨田区内の自転車等放置台数の推移



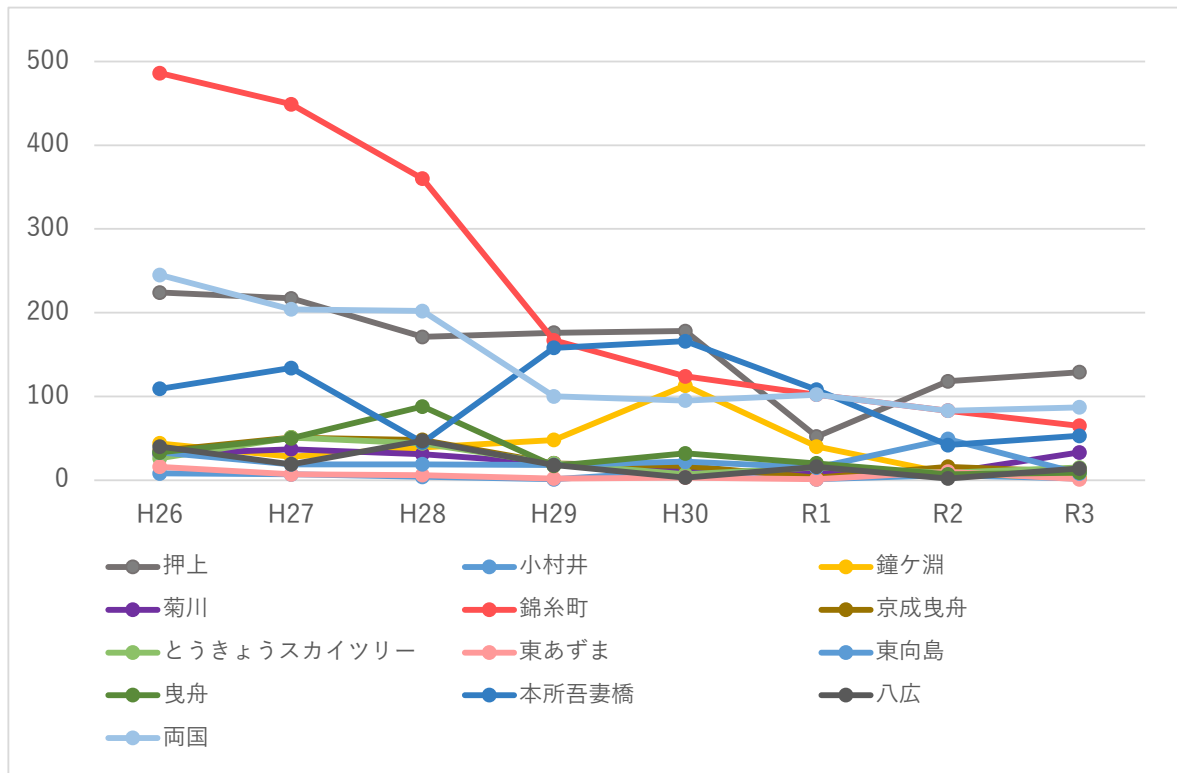
- 鉄道駅における放置自転車台数の推移をみると、平成25（2013）年以降の放置自転車台数は、おおむね減少しています。
- 令和3（2021）年時点で、最も放置自転車の多い駅は押上駅の129台となっています。

表 鉄道駅における放置自転車台数の推移（調査日1日当たり）

駅名	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
押上	342	430	224	217	171	176	178	52	118	129
小村井	31	8	8	7	4	1	11	1	6	2
鐘ヶ淵	17	28	44	28	39	48	113	40	8	3
菊川	177	130	31	37	31	20	11	9	9	33
錦糸町	258	737	486	449	360	167	124	102	83	65
京成曳舟	57	69	35	51	48	20	17	3	16	10
とうきょうスカイツリー	23	13	26	51	44	20	7	15	9	15
東あずま	22	10	16	7	6	2	3	1	10	1
東向島	7	16	33	19	19	18	22	15	49	8
曳舟	36	16	33	50	88	17	32	20	7	9
本所吾妻橋	209	236	109	134	45	158	166	108	42	53
八広	34	101	40	19	47	18	3	16	2	14
両国	95	195	245	204	202	100	95	102	83	87
合計	1,308	1,989	1,330	1,273	1,104	765	782	484	442	429

出典：各年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

図 鉄道駅における放置自転車台数の推移（調査日1日当たり）



3) 放置自転車の撤去・返還状況

- 放置自転車の撤去台数は、年々減少しており、令和3（2021）年度は約 8,000 台となっています。
- 返還率は、6割前後で推移しており、令和3（2021）年度は約 62%が返還されています。
- 撤去から一定期間返還されなかった車両については、リサイクル、海外供与、売却等を実施しています。

図 放置自転車の撤去・返還台数の推移

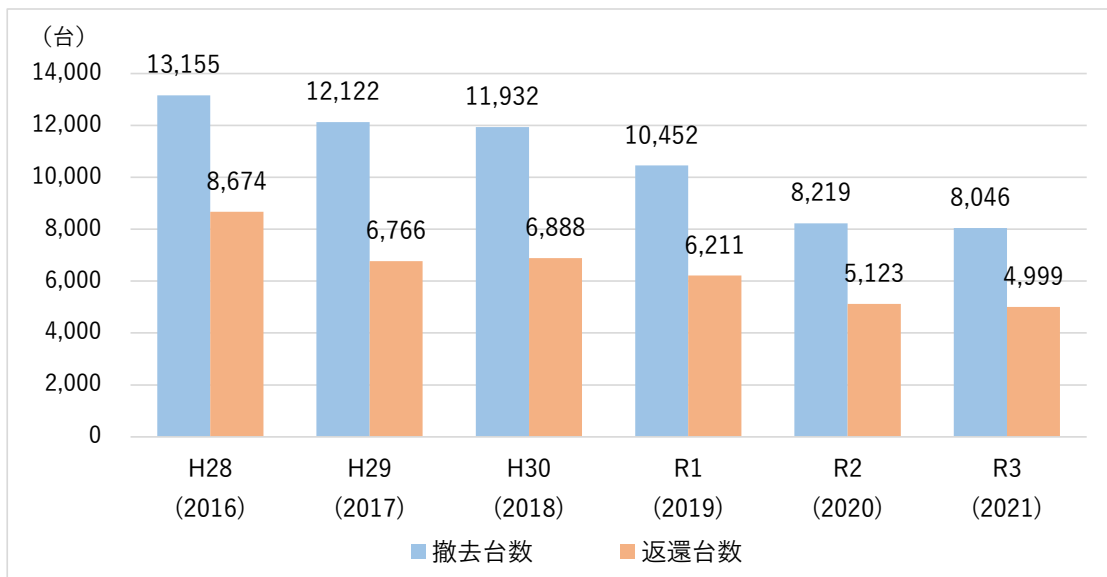
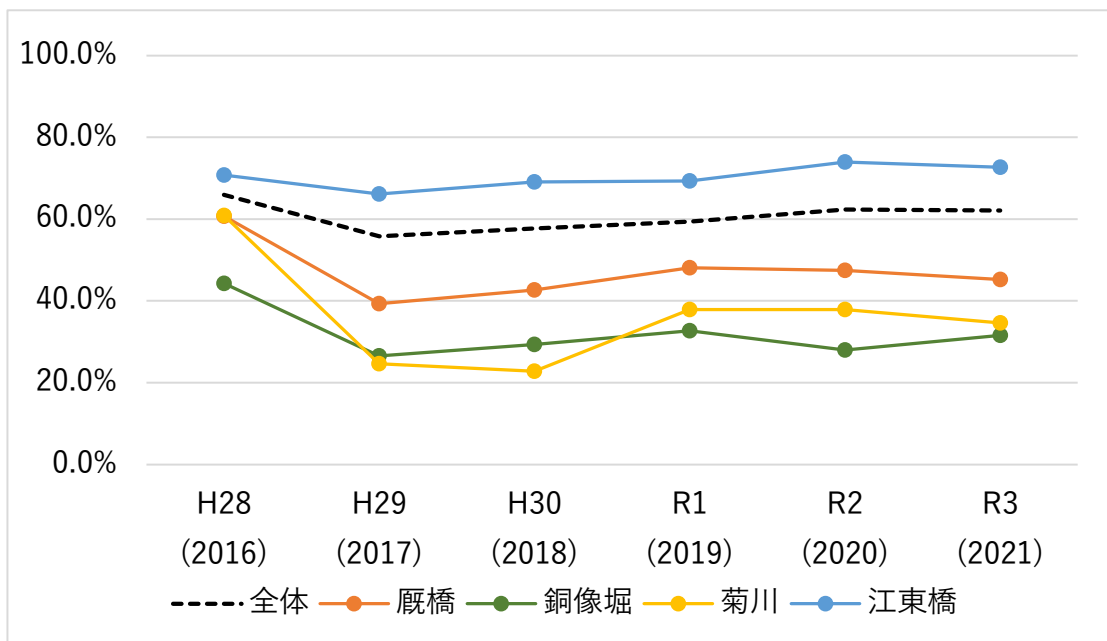


図 各保管所の放置自転車返還率の推移



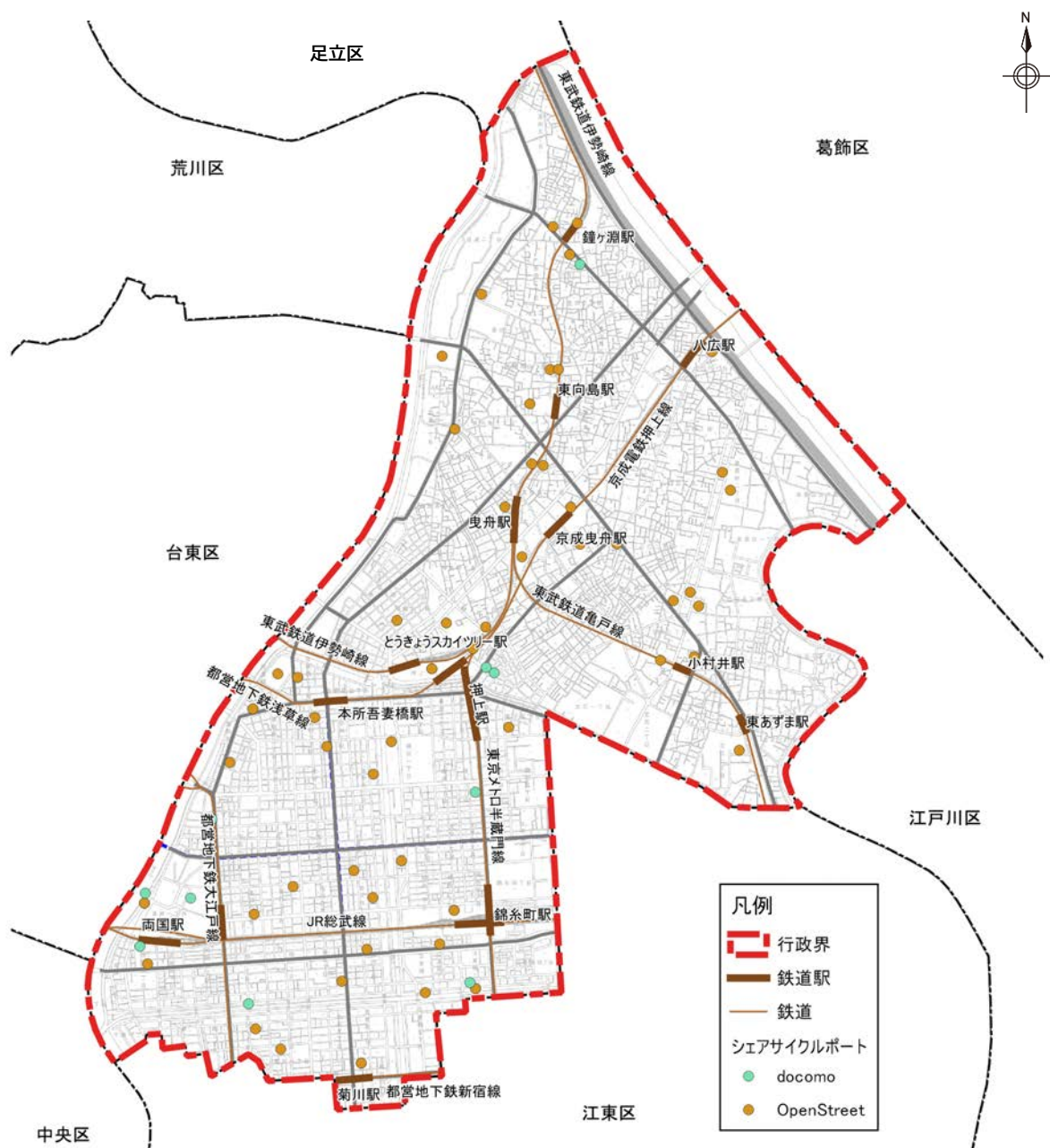
※返還率：返還台数 ÷ 撤去台数 × 100

(6) シェアサイクルの利用状況

1) シェアサイクルポートの設置状況

- シェアサイクル*事業者が、コンビニエンスストア等の民有地を中心にシェアサイクルのポート（ステーション）*を設置しています。令和4（2022）年10月末時点で70か所のポートで620ほどのラックが設置されており、順次新たなポートが開設されています。
- 本区では、令和元（2019）年12月から「墨田区シェアサイクル社会実験*事業」を実施しており、区管理用地（特定自転車駐車場内等）の一部をシェアサイクルのポートとして事業者へ提供しています。

図 シェアサイクルポートの配置状況（令和4（2022）年10月31日現在）



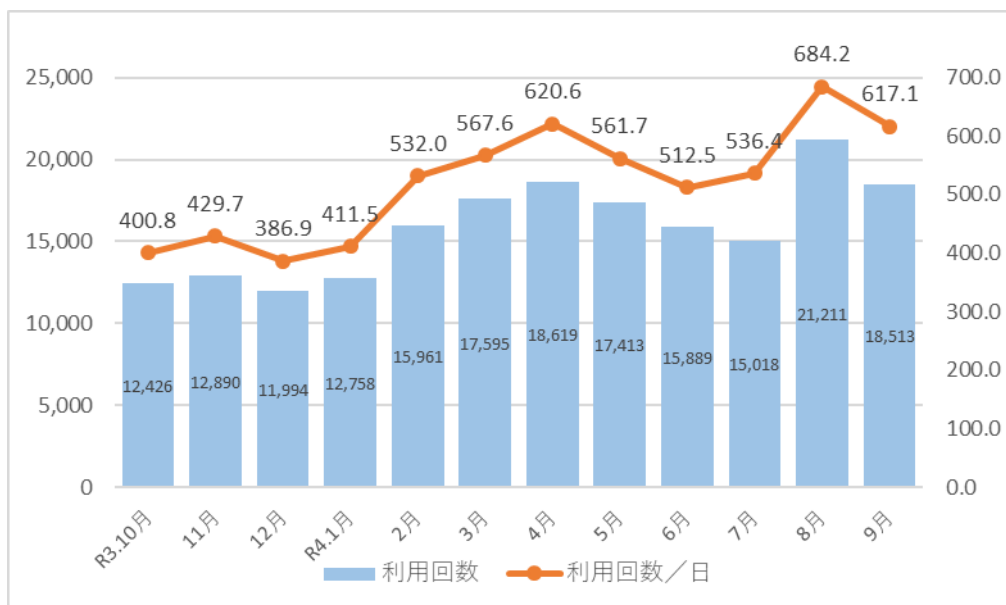
出典：墨田区シェアサイクル社会実験事業協力事業者、墨田区 HP

2) シェアサイクルの利用状況

① シェアサイクルの月別及び曜日別の利用状況

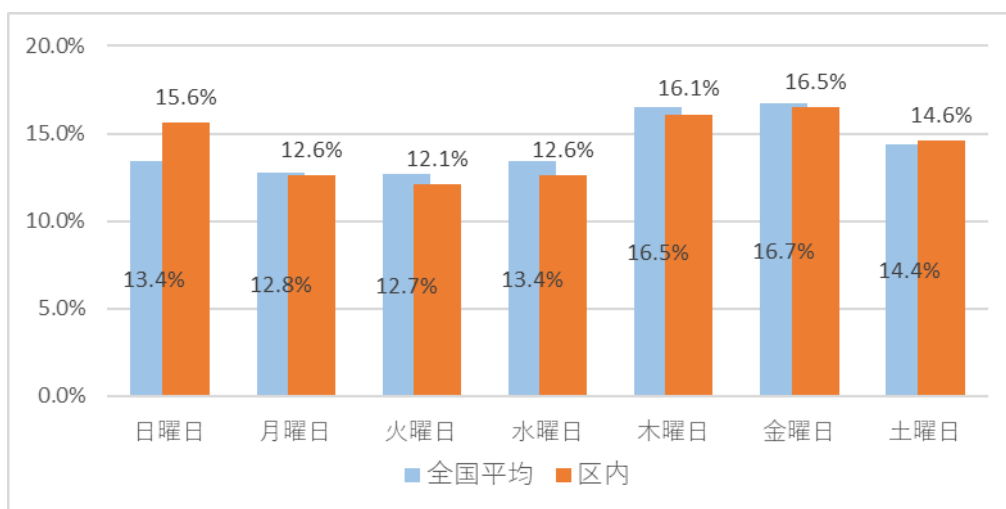
- 区内で貸出し又は返却されたシェアサイクルの利用回数は、おおむね増加傾向にあり、1日600回前後となっています。
- 区内の曜日別の利用回数比は、全国平均と比較すると土曜日及び日曜日の割合が高い傾向にあります。

図 シェアサイクルの月別利用回数



出典：HELLO CYCLING 月次報告書（OpenStreet）

図 シェアサイクルの曜日別利用回数比（令和4（2022）年9月）

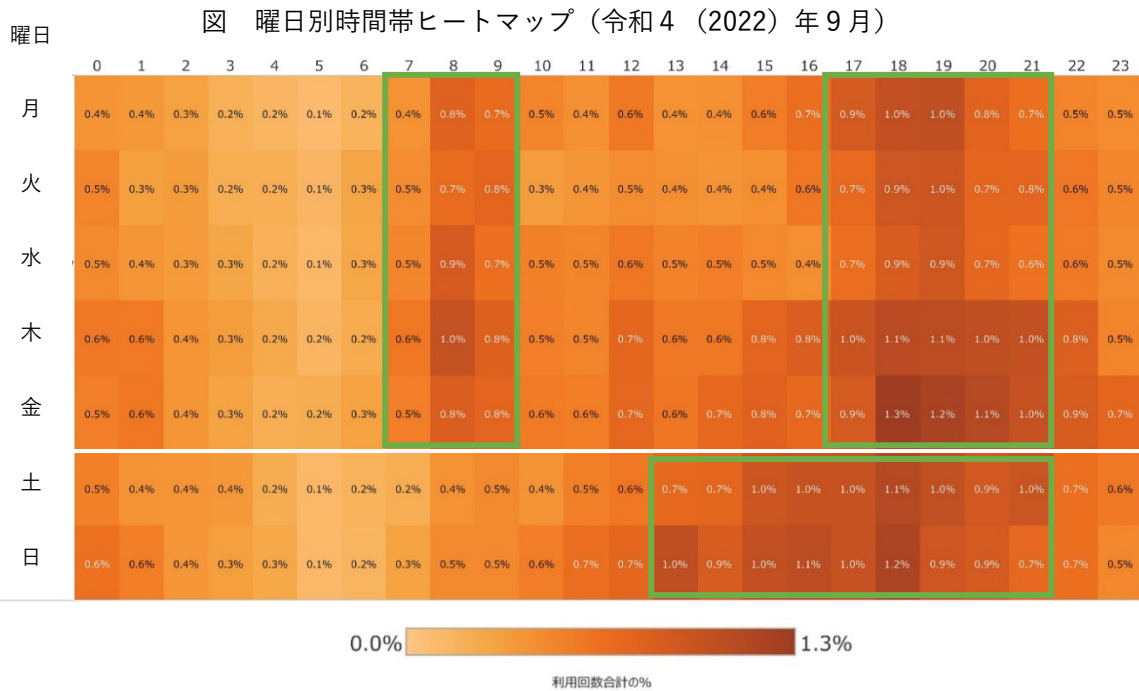


出典：HELLO CYCLING 月次報告書（OpenStreet）

※利用データについては、本区内で貸出し又は返却したものが対象。

② シェアサイクルの時間帯別の利用状況

○シェアサイクルの曜日別時間帯ヒートマップ※をみると、平日は7～9時台、17～21時台で利用率が高いため、通勤・通学による利用が多いと考えられます。また、休日はおおむね13～21時台が高いことから、意向調査結果の傾向をみると、買い物や食事、レジャー・観光による利用が多くを占めていると考えられます。



出典：HELLO CYCLING 月次報告書（OpenStreet）

コラム💡 シェアサイクルとは？

- シェアサイクルとは、好きな時に、好きな場所で、好きな時間だけ利用できるシェア（共有）型の自転車で、その多くは電動アシスト付きの車両です。
- シェアサイクルの貸出し及び返却は、区内の企業やマンション等の敷地、コンビニ等に設置している専用のステーション（ポート）で行い、区内外を問わず借りた場所だけではなく別のステーションにも返却することができます。
- 利用登録と貸出し及び返却はスマートフォンで簡単に行えます。本区での一般利用の場合、利用登録は無料であり、使った時間に応じて利用料を支払います。
- 本区では、シェアサイクリングサービス「HELLO CYCLING」を運営するOpenStreet株式会社及び「バイクシェアサービス（東京広域）」を運営する株式会社ドコモ・バイクシェアと、令和6（2024）年3月末まで「墨田区シェアサイクル社会実験事業に関する協定」を締結しています。その他にも、区内には「charichari」や「LUUP」等のシェアリングサービスのポートが設置されています（令和4年10月現在）。



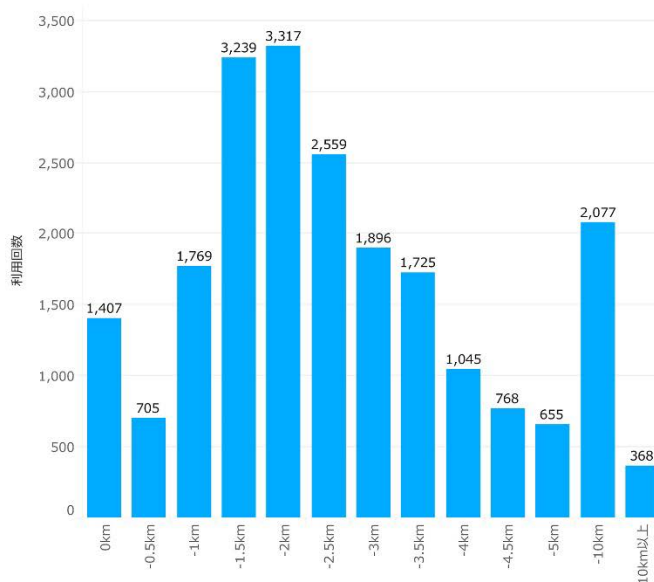
写真 シェアサイクルのポート

③ シェアサイクルの利用距離

○シェアサイクルの利用距離別利用回数は、2 km以内、利用時間別利用回数は、30 分以内が多くを占めています。

図 シェアサイクルの利用距離別利用回数（令和4（2022）年9月）

直線距離	利用回数	構成比
0km	1,407	6.54%
-0.5km	705	3.27%
-1km	1,769	8.22%
-1.5km	3,239	15.04%
-2km	3,317	15.41%
-2.5km	2,559	11.89%
-3km	1,896	8.81%
-3.5km	1,725	8.01%
-4km	1,045	4.85%
-4.5km	768	3.57%
-5km	655	3.04%
-10km	2,077	9.65%
10km以上	368	1.71%

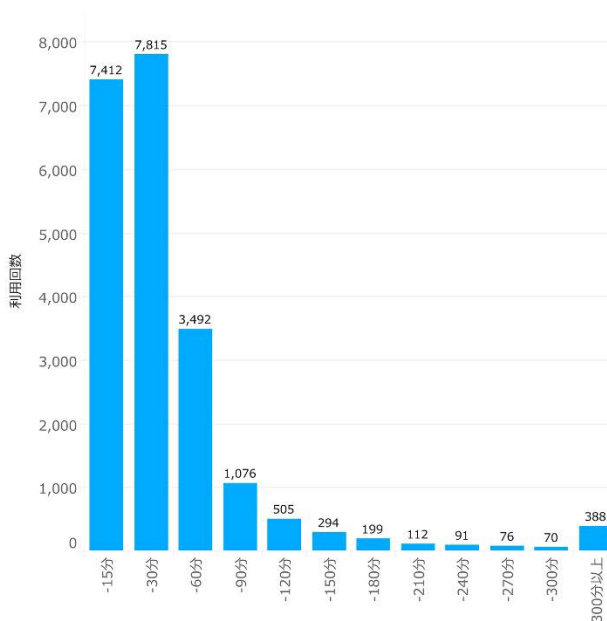


貸出・返却ステーション間の直線距離ごとに利用回数を集計した値
同一ステーションでの貸出・返却は0kmとして集計

出典：HELLO CYCLING 月次報告書（OpenStreet）

図 シェアサイクル利用時間別利用回数（令和4（2022）年9月）

利用時間	利用回数	構成比
-15分	7,412	34.43%
-30分	7,815	36.30%
-60分	3,492	16.22%
-90分	1,076	5.00%
-120分	505	2.35%
-150分	294	1.37%
-180分	199	0.92%
-210分	112	0.52%
-240分	91	0.42%
-270分	76	0.35%
-300分	70	0.33%
300分以上	388	1.80%



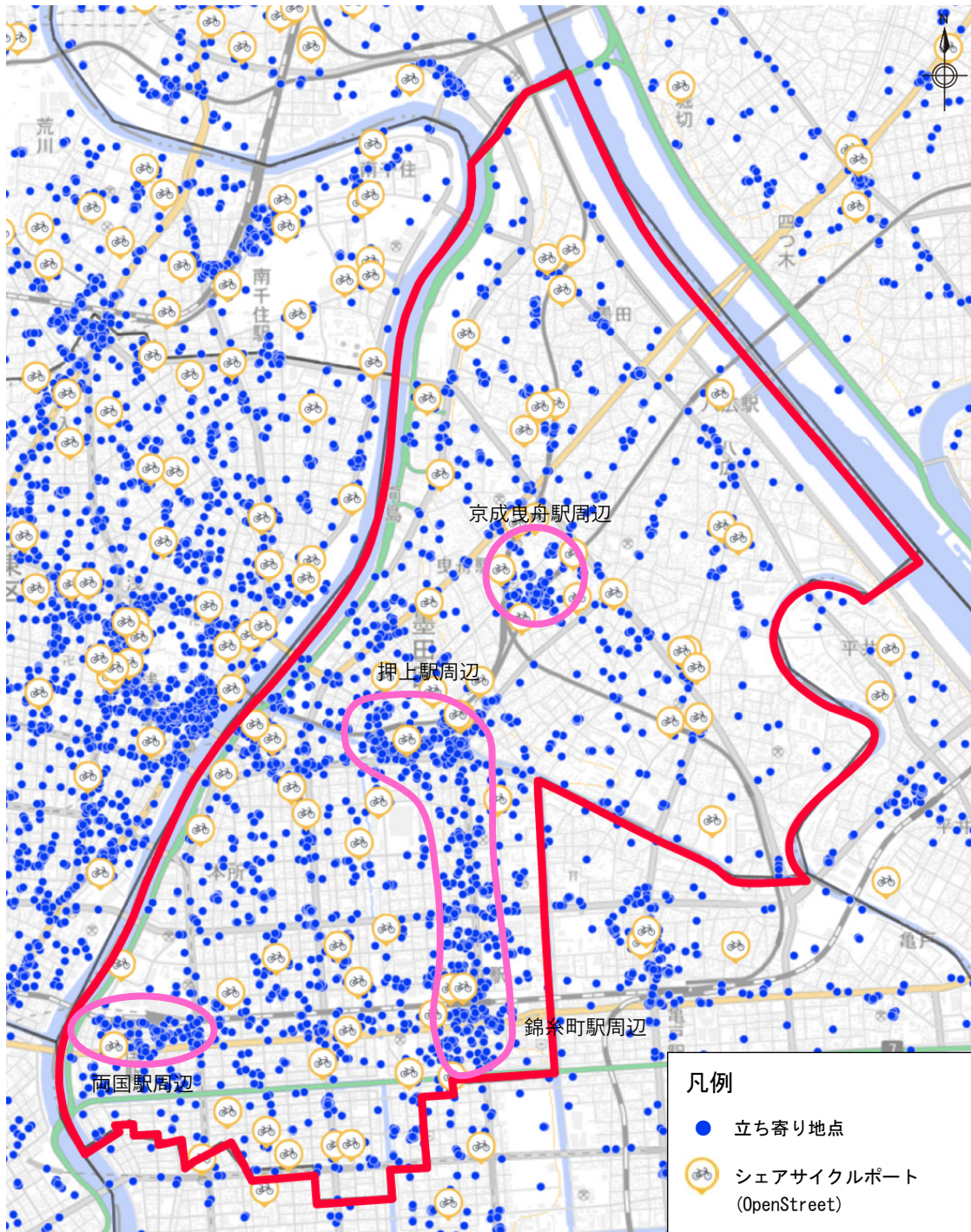
出典：HELLO CYCLING 月次報告書（OpenStreet）

④ シェアサイクルの利用場所

○シェアサイクルの立ち寄り地点のデータをみると、鉄道駅周辺及び主要幹線道路沿いで多くなっており、特に押上駅周辺から錦糸町駅周辺、両国駅、京成曳舟駅周辺等で立ち寄りが多い状況です。

※立ち寄り地点：シェアサイクルが一定時間その場所に停止した地点

図 シェアサイクルの立ち寄り地点



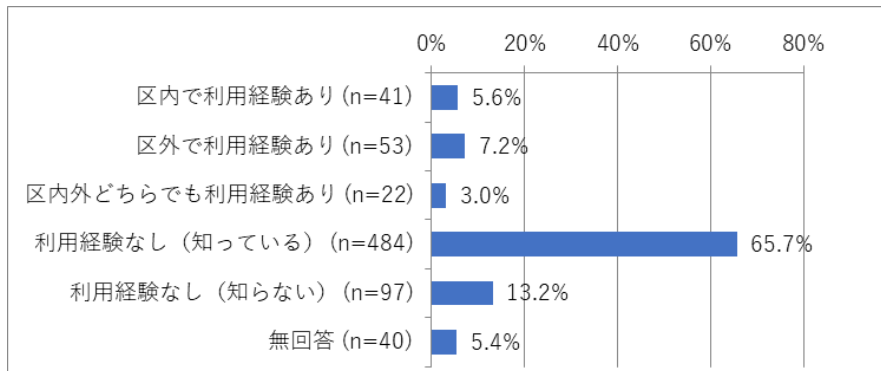
出典：OpenStreet 提供資料

⑤ シェアサイクルの利用意向

■ 意向調査結果より > シェアサイクルの利用について

シェアサイクルの利用経験について尋ねたところ、「利用経験あり」の方が合わせて15.8%、「利用経験なし」の方が合わせて78.9%となりましたが、シェアサイクルを「知らない」方は13.2%であることから、シェアサイクルの認知度は高まっていることが分かります。

図 シェアサイクルの利用経験



出典：区民アンケート（令和4年）

シェアサイクルの利用目的を区内外の利用別にみると、区内での利用目的では「買い物・食事」が最も多く約44%、次いで「レジャー・観光」が多い結果となりました。

また、区外での利用では「レジャー・観光」目的が約40%を占め、次いで「買い物・食事」や「自転車での散策」が多くなっていました。

図 シェアサイクルの利用経験

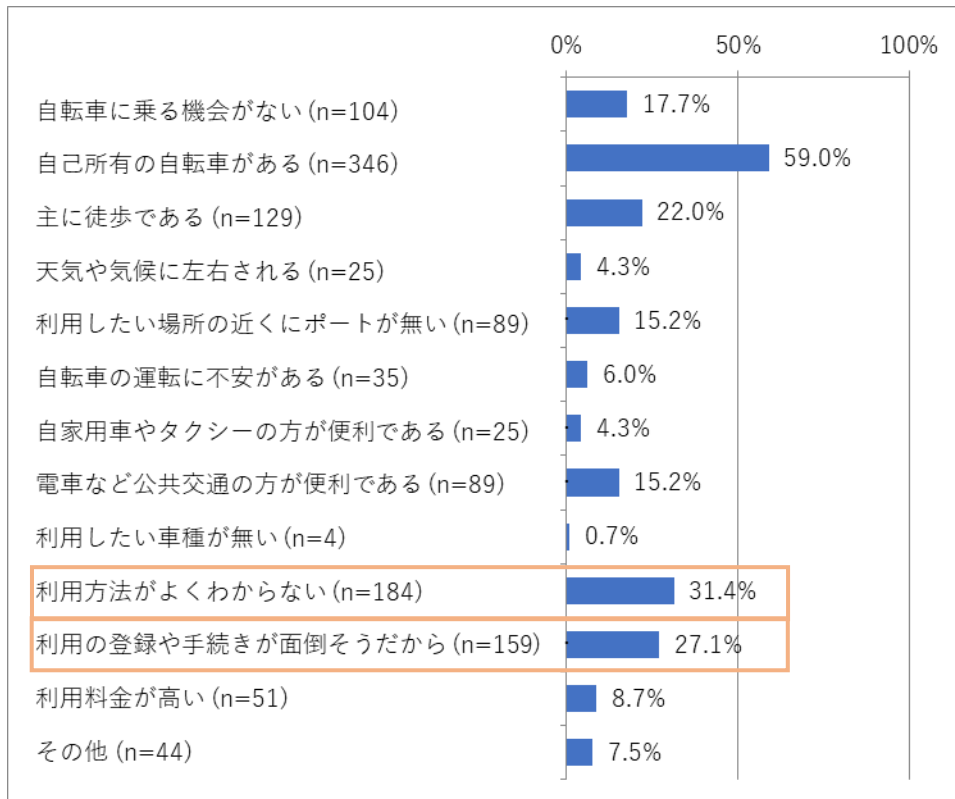
	区内で 利用 n=55	区外で 利用 n=77	区内外 どちら も利用 n=36	合計 n=168
通勤(n=15)	10.9%	6.5%	11.1%	8.9%
通学(n=1)	0.0%	1.3%	0.0%	0.6%
買い物・食事(n=51)	43.6%	20.8%	30.6%	30.4%
子どもの送迎(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
習い事や塾(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車での散策(n=30)	16.4%	20.8%	13.9%	17.9%
レジャー・観光(n=54)	20.0%	40.3%	33.3%	32.1%
健康づくり(n=3)	3.6%	0.0%	2.8%	1.8%
仕事・業務(n=9)	1.8%	9.1%	2.8%	5.4%
終電後の移動(n=1)	0.0%	0.0%	2.8%	0.6%
その他(n=1)	0.0%	1.3%	0.0%	0.6%
無回答(n=3)	3.6%	0.0%	2.8%	1.8%
合計(n=168)	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出典：区民アンケート（令和4年）

シェアサイクルを利用しない理由としては、「自己所有の自転車がある」が約6割、「自転車に乗る機会がない」及び「主に徒歩である」がそれぞれ2割程度となっており、シェアサイクルを利用する必要性が無い方の割合が多い結果となりました。

その他、「利用方法がよく分からない」及び「利用の登録や手続きが面倒そうだから」がそれぞれ約3割と、比較的高い割合となっています。

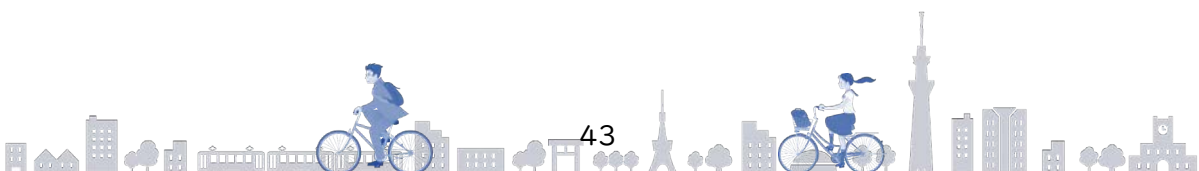
図 シェアサイクルを利用しない理由（回答者数 586 人、（複数回答あり））



出典：区民アンケート（令和4年）

■意向調査結果のまとめ

- ・シェアサイクルの利用経験がある方の割合は、2割弱とまだ高くはないものの、シェアサイクルのサービスを知っている方は8割を超えており、区内のシェアサイクルポート数も増えていることから、今後も利用者は拡大する見込みがあります。
- ・利用目的については、本区のシェアサイクルの利用データからは、通勤・通学目的が多いと考えられますが、一方で区民を対象としたアンケートでは、買い物や食事、レジャーや観光、自転車での散策での利用の割合が高くなっています。
- ・シェアサイクルを利用しない理由としては、利用方法を知らないことや利用手続きが面倒そうという意見が少なくなかったため、初回利用ができれば、その後の継続的な利用も期待できると考えられます。



(7) 新たなモビリティへの対応

- 近年、移動サービスの多様化とそれに対応した「新たなモビリティ※」の開発及び利用が進んでおり、なかでも電動キックボード※の利用が急拡大しています。
- 区内では電動キックボードシェアリング事業者の貸出ポートも増えてきており、買物・食事等での短時間利用や、レジャー・観光等でのラストワンマイル※の移動に便利な交通手段となっています。
- また、令和5（2023）年7月に改正道路交通法が施行されることが決定しており、「特定小型原動機付自転車」の場合、16歳以上であれば運転免許が不要となり、ヘルメット未着用でも罰則がなくなります。また、最高速度は車道が20km/h、歩道は6km/h（歩道等を通行することができるものであることを表示していること。）となるほか、自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）への加入も義務付けられます。
- 一方で、電動キックボードの利用拡大に伴い関連事故も増加しており、警視庁によると都内の事故件数は令和3（2021）年に68件、令和4（2022）年は8月末時点で80件（人身事故15件、物損事故65件）に上っています。また、令和4（2022）年9月には酒気帯び運転による死亡事故も発生しています。
- 今後も、ルールを十分に知らない状態での利用や、不適切な利用による車道での交通事故、歩道の走行による歩行者との接触事故の増加が懸念されることから、安全利用に向けた更なる取組みが求められます。

図 電動キックボードに関する改正道路交通法（令和5（2023）年7月施行）

現行			改正道路交通法		
キックボードの種類	個人所有	シェアリングサービスなどの特例電動キックボード	最高速度	20km/h	30km/h
最高速度	30km/h	15km/h	区分	特定小型原動機付自転車	一般原動機付自転車
区分	原動機付自転車	小型特殊自動車	免許	不要だが16歳以上限定	原付免許など
免許	原付免許など	普通自動車など	ヘルメット	努力義務	必要
ヘルメット	必要	不要	歩道の走行	6km/h以下なら●	×
歩道の走行	×	×	自転車専用通行帯の走行	●	×
自転車専用通行帯の走行	×	●	ナンバープレート	●	●
ナンバープレート	●	●			

コラム💡 特例電動キックボードの実証実験について

- 国では、令和3（2021）年4月から3年間、都内で特例電動キックボードの実証実験*を実施しており、本区も実施区域に含まれています。
- 特例電動キックボードとは、経済産業省から認定を受けた新事業活動計画*に従って貸し渡されている電動キックボードのことであり、実証実験により「道路交通法施行規則」及び「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の特例措置を受け、通行の安全性等を検証しています。
- 区では株式会社 Luup によるシェアリングサービスが開始されており、警察署の協力のもと電動キックボードの交通安全講習会も開催されています。

図 電動キックボード



出典：警視庁

■特例電動キックボードの実証実験に伴う特例措置の概要

「道路交通法施行規則」の特例
<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型特殊自動車と位置付けること ・ ヘルメットの着用を任意とすること ・ 自転車道を通行できるようにすること ・ 特例電動キックボードを押して歩いている者を歩行者とすること
「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の特例
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「一方通行（自転車を除く。）」及び「指定方向外進行禁止（自転車を除く。）」の道路を通行できるようにすること ・ 普通自転車専用通行帯を通行できるようにすること

写真 特例電動キックボード試乗会



写真 特例電動キックボード交通安全講習会



(8) 交通安全

1) 交通安全教室の実施状況

- 墨田区教育委員会では、区立幼稚園6園、区立小学校25校、区立中学校10校で交通安全教室を学校事業で実施しており、中でも小学4年生に対しては自転車の安全運転講習を実施しています。
- 平成25(2013)年度から中学校でスケアード・ストレイト*方式交通安全教室を実施しており、交通事故の様子を再現することで、事故の恐ろしさを体験し、交通安全に対する意識を高める取り組みをしています。
- 区の土木管理課でも、警察署と協力して都立高校を対象としてスケアード・ストレイト方式交通安全教室を実施しています。

表 墨田区教育委員会の交通安全教室の実施状況

設置数		実施回数	備考
幼稚園	6園	年2回	—
小学校	25校	1年生 年2回	—
		2～6年生 年1回	※4年生は自転車の安全運転講習
中学校	10校	年1回	※うち1校はスケアード・ストレイト方式交通安全教室

表 墨田区土木管理課の交通安全教室の実施状況

年度	実施日	都立高校	対象
平成29年度	12月18日	日本橋	全校生徒781名
平成30年度	未実施		
令和元年度	12月24日	両国	中・高 全校生徒約1,000名
令和2年度	12月22日	橘	高1生 210名
令和3年度	6月2日	墨田川	高1生 280名
令和4年度	4月22日	本所	高1生 240名

写真 小学校での交通安全教室の様子



写真 スケアード・ストレイト方式交通安全教室の様子



2) 自転車保険の加入状況

○本区における令和4（2022）年の区民交通傷害保険加入者数は約25,000人で、そのうち82.8%が、自転車運転中の加害事故によって法律上の損害賠償責任が発生した場合に、その損害賠償金や費用を補償する自転車賠償責任プランに加入しています。

図 墨田区の区民交通傷害保険加入状況の推移

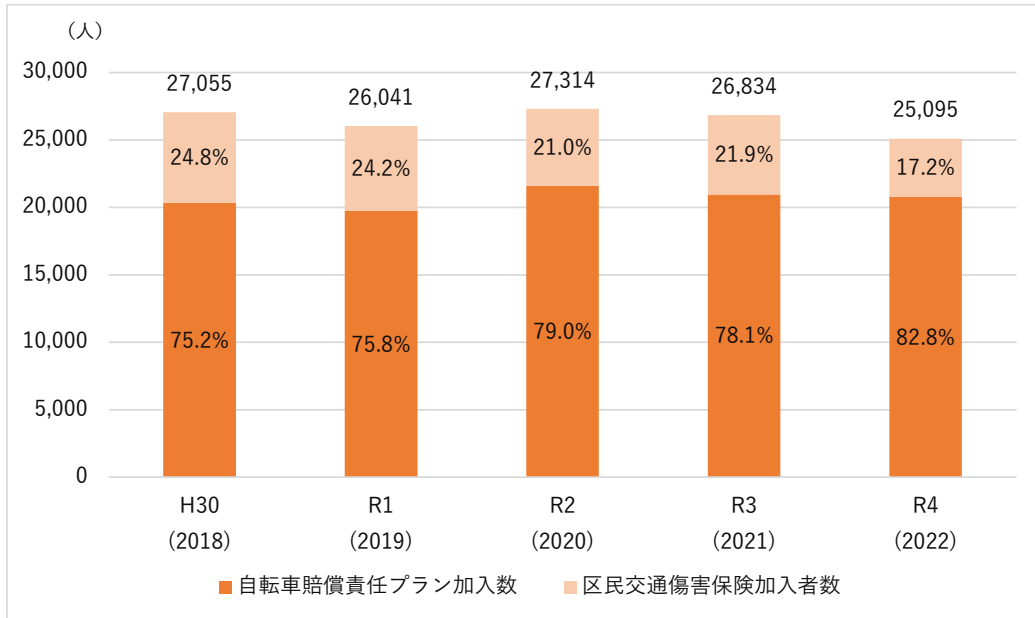


図 墨田区の区民交通傷害保険リーフレット

少ない保険料で大きな補償

区民交通傷害保険

自転車賠償責任プラン
XJ・AJ・BJ・CJ 日本国内示談交渉コースにセット サービス付

令和5年度用 ご案内(リーフレット)

自転車保険加入義務化対応
「自転車賠償責任プラン」がセットされたコース「XJ・AJ・BJ・CJ」は、「東京都自転車条例」による加入が義務化されている保険に該当しています。

墨田区

※ご加入対象者は、令和5年4月1日時点で墨田区に住民登録のある方および在勤者です。

申込期間
令和5年2月1日(水)から令和5年3月31日(金)までです。

保険期間
令和5年4月1日から令和6年3月31日までです。

●区民交通傷害保険実施区
港区 文京区 台東区 墨田区 江東区 渋谷区 豊島区 北区 荒川区 練馬区 世田谷区 品川区 足立区 江戸川区 千代田区 葛飾区

区民交通傷害保険とは？(全コース共通)

区民交通傷害保険は、各区が窓口となっている保険です。少額の保険料で加入していただき、日本国内・国外を問わず車両による交通事故によりケガをされた場合に、入院・通院の治療日数と治療期間に応じた保険金をお支払いする制度です。

自転車賠償責任プランとは？
XJ・AJ・BJ・CJコースにセットされています。日本国内において自転車運転中の加害事故によって法律上の損害賠償責任が発生した場合に、その損害賠償金や費用を補償する制度です。※保険金のお支払い方法等重要な事項は、P.3の「この保険のあらまし」以降に記載されていますので、必ずご確認ください。

被害事故補償とは？(全コース共通)

日本国内・国外を問わず犯罪被害やひき逃げによる事故で、死亡や重度の所定の後遺障害を被ったときに、逸失利益や精神的損害等の実際の損害額からP.6「●支払保険金の算出」に記載の金額を差し引き、保険金額を限度に補償する制度です。

加入方法と申込期間

加入申込書に住所、氏名等の必要事項をご記入のうえ下記の窓口で保険料をお支払いください。

① 区の定める金融機関(銀行、信用金庫、信用組合、ゆうちょ銀行・郵便局)(金融機関でのお申込みは、令和5年3月31日(金)までです。)

② 区の区民交通傷害保険窓口
(区役所窓口でのお申込みは、令和5年3月31日(金)までです。)

※記載事項が事実と相違している場合には、保険金をお支払いできないことがあります。
※10人以上の団体加入は、区役所区民交通傷害保険窓口で受け付けます。詳しくは、区窓口までお問い合わせください。

申込手続きを忘れずに!!

この保険は1年契約で、毎年お申込手続きが必要です。契約の期限・申込期間に十分注意し、忘れずにお手続きを済ませましょう。

お問い合わせ・ご連絡先

●加入手続きについて
墨田区 地域活動推進課(区役所14階)
電話 03-5608-6196(直通)

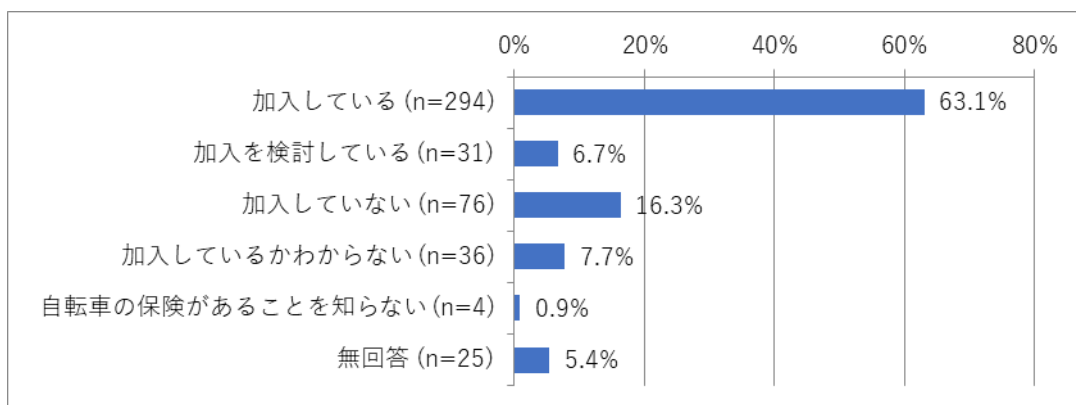
●保険や補償の内容について
損害保険ジャパン株式会社 東京公経開発部 営業開発課
03-3349-9666(平日の午前9時から午後5時まで)

●事故のご連絡・保険金のご請求
損保ジャパン事故受付センター
0120-727-110(24時間365日対応)

■意向調査結果より>保険の加入状況について

万が一の自転車利用中の交通事故に備えた自転車損害賠償保険*等への加入状況については、加入している方が63%を占めている一方、加入していない（かつ加入を検討していない）方が16.3%となりました。

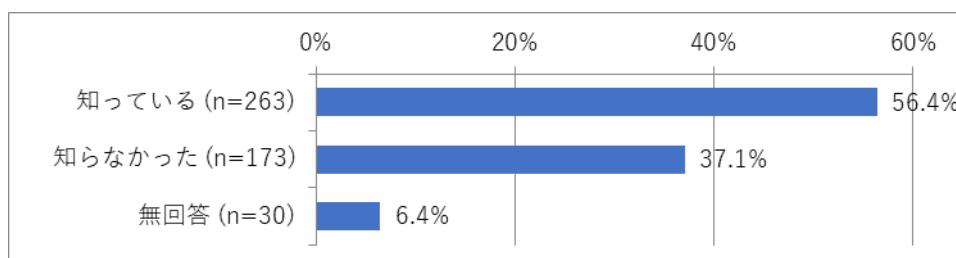
図 自転車損害賠償保険の加入状況（n=466）



出典：区民アンケート（令和4年）

また、現在は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ており、それを認識しているかを尋ねたところ、知っている方が過半数を占めましたが、約4割の方は義務化を知らないという結果となりました。

図 自転車損害賠償保険等の加入義務化について（n=466）



出典：区民アンケート（令和4年）

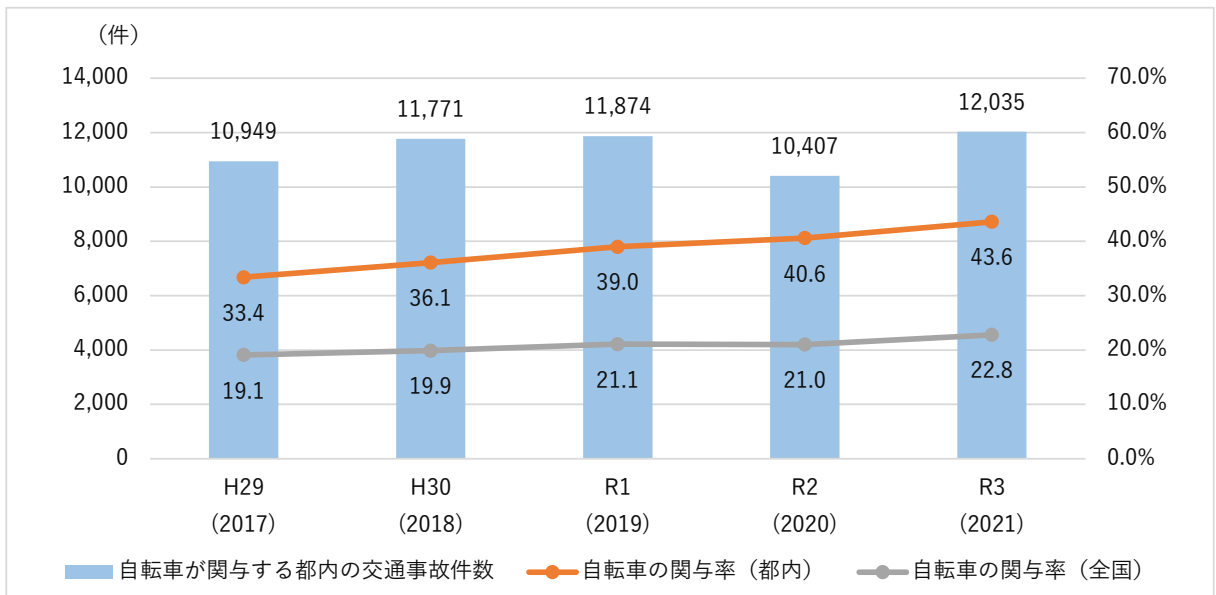
■意向調査結果のまとめ

- ・都の条例により自転車損害賠償保険等への加入が義務化されていますが、現状では6割程度にとどまっているため、義務化の周知と加入率向上のための取組みが必要です。

3) 交通事故の実態

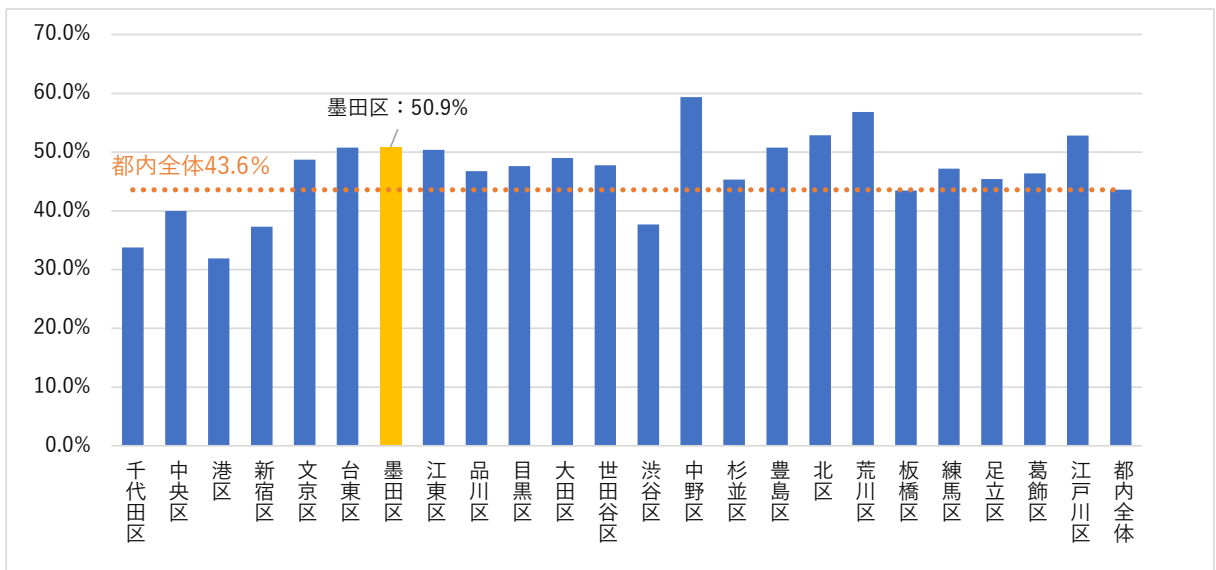
- 都内における直近5年間で自転車に関与する交通事故件数、すべての交通事故に占める割合は、ともに増加傾向にあります。
- 本区における令和3（2021）年に発生した自転車に関与する交通事故件数の割合は、50.9%であり、都内全体の割合43.6%を上回っています。

図 都内における自転車に関与する交通事故件数と全交通事故に占める割合の推移

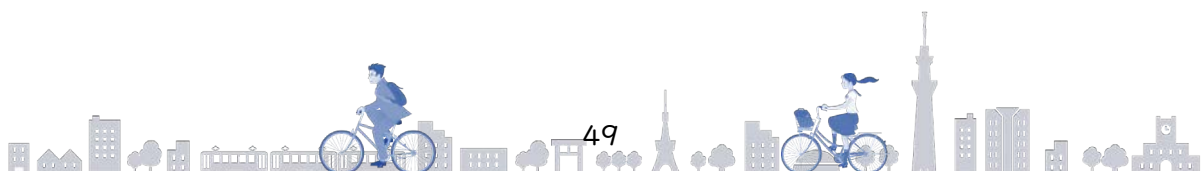


出典：都内自転車の交通事故発生状況（警視庁）、道路の交通に関する統計（警察庁）

図 東京23区別における全交通事故件数に占める自転車の関与率（令和3（2021）年）

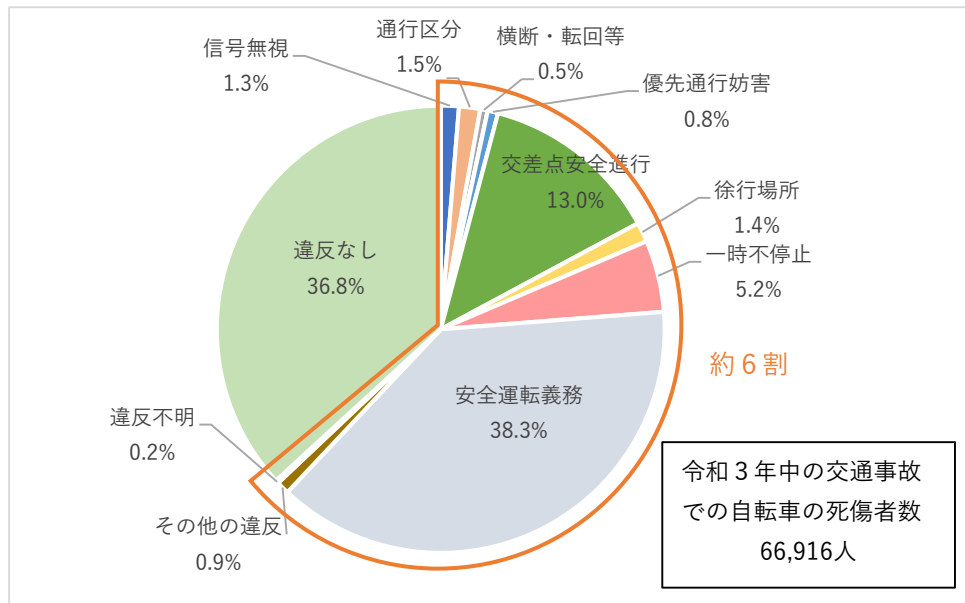


出典：区市町村別交通人身事故発生状況（警視庁）、区市町村別・自転車関与事故（警視庁）



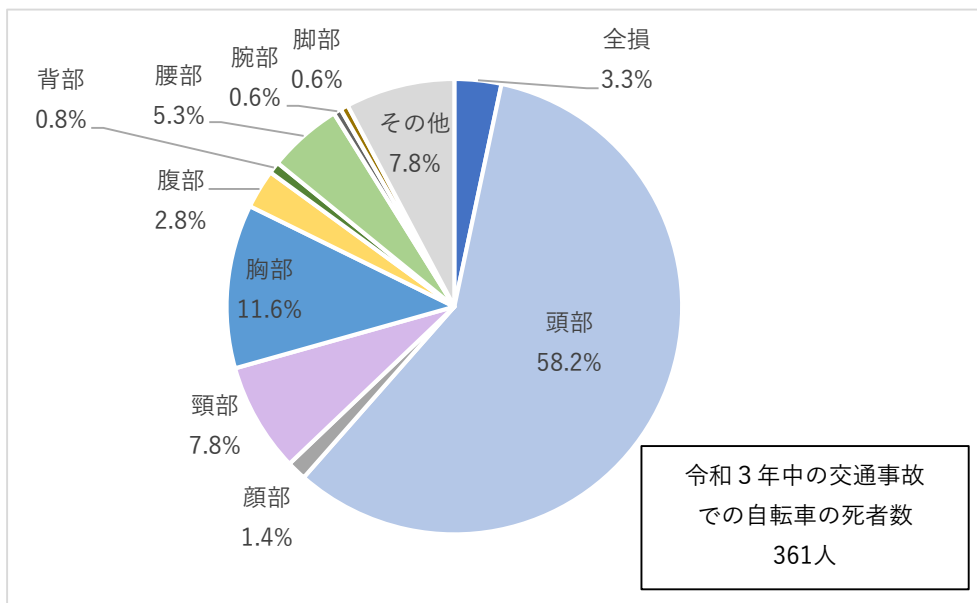
- 自転車乗車中の交通事故死傷者数の約6割は、自転車利用者側にもルール違反があります。
- 1年間で自転車乗車中に交通事故で亡くなった人の約6割は、頭部損傷が原因です。

図 自転車乗車中の法令違反別死傷者数の内訳（令和3（2021）年）



出典：令和3年中の交通事故の発生状況（警察庁）

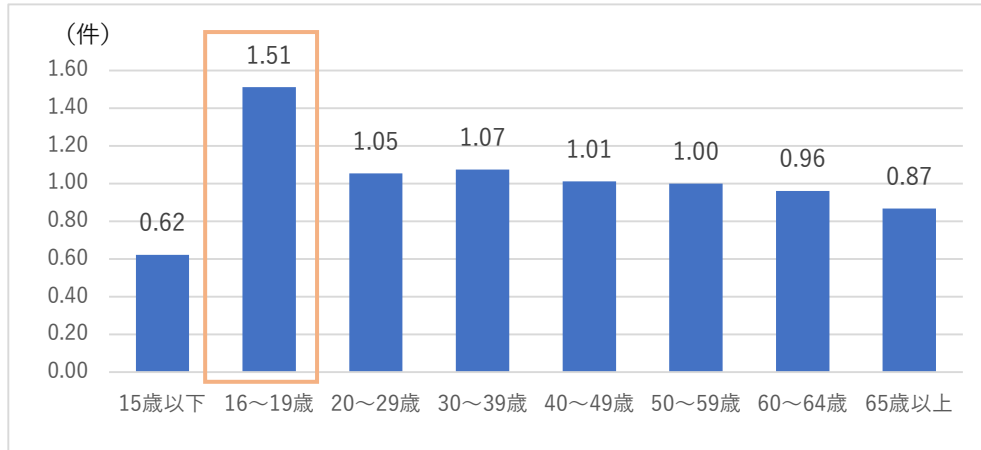
図 自転車乗車中の損傷部位別死者数の内訳（令和3（2021）年）



出典：令和3年中の交通事故の発生状況（警察庁）

○都内における年齢層別の自転車関与事故の件数を人口千人当たりで見ると、16～19歳が1.51件と突出して多く、20代以降は1件前後となっています。

図 都内人口千人当たりの年齢層別自転車関連事故件数（令和3（2021）年）



出典：都内自転車の交通事故発生状況（警視庁）

コラム 自転車安全利用五則について

○国の中央交通安全対策会議では、自転車を利用する際の特に重要なルールを「自転車安全利用五則^{*}」として掲げており、令和4（2022）年11月に内容が見直されました。

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

12歳以下の子どもや70歳以上の高齢者等以外の自転車利用者は、標識がある場合や車道通行が危険な場合等を除き、歩道は通行できず、車道の左側（車両通行帯のない道路では左側端）を通行しなければなりません。

2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では信号に従い、信号機がなく標識等で一時停止が定められた交差点では、停止線で止まらなければなりません。

3 夜間はライトを点灯

夜間はライトの点灯が義務付けられています。暗くなる前から早めにライトをつけるようにしましょう。

4 飲酒運転は禁止

自転車も車両であるため、お酒を飲んだ後の運転は禁止されています。

5 ヘルメットを着用

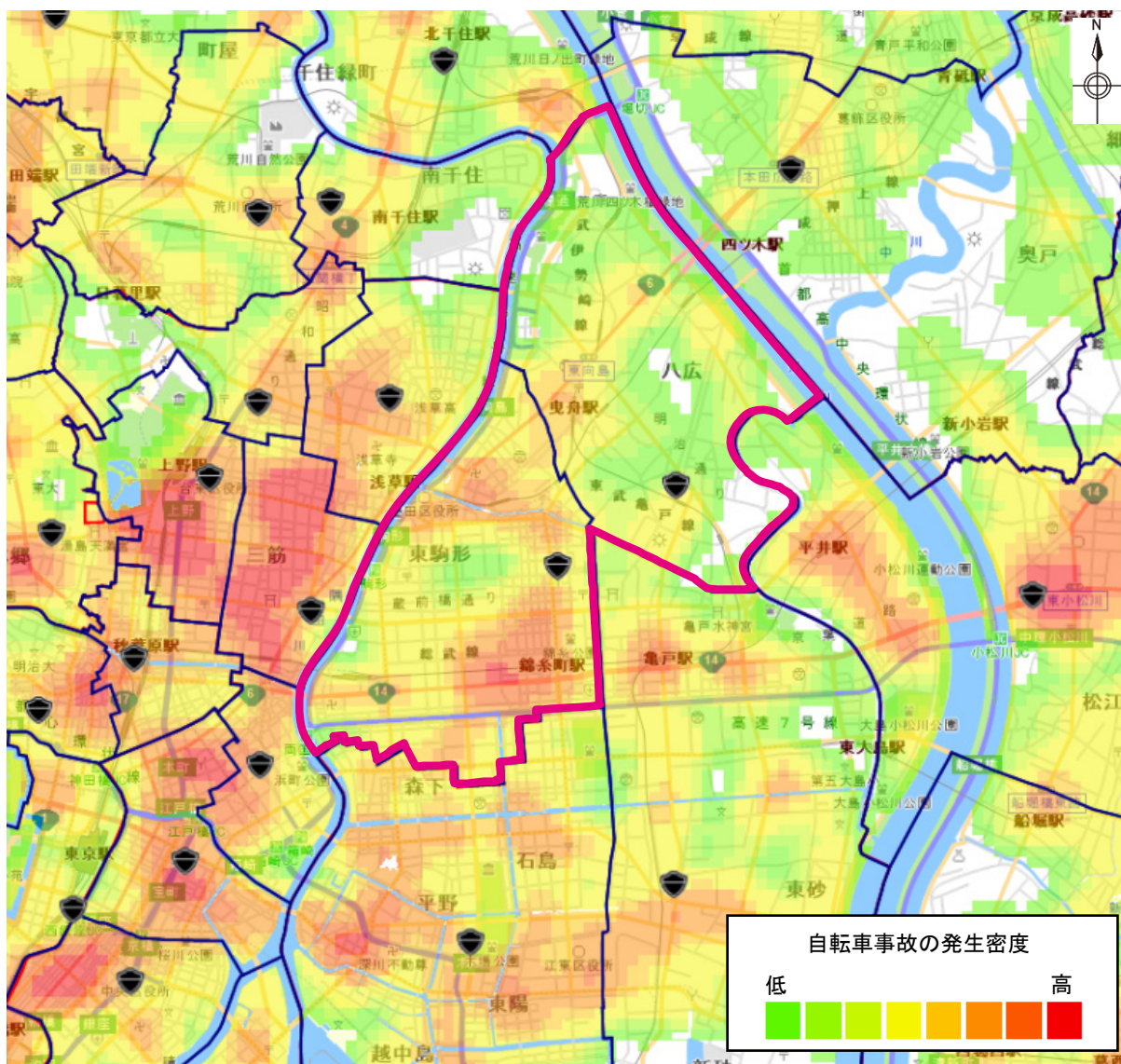
道路交通法改正により、すべての人のヘルメット着用が努力義務となります。

安全・快適な自転車利用のため、以上の5つを日頃から心がけましょう。



○本区での自転車事故の発生密度は、鉄道駅周辺や幹線道路沿いで高い傾向がみられ、特に錦糸町駅、曳舟駅及び本所吾妻橋駅の周辺で高くなっています。

図 自転車事故の発生状況

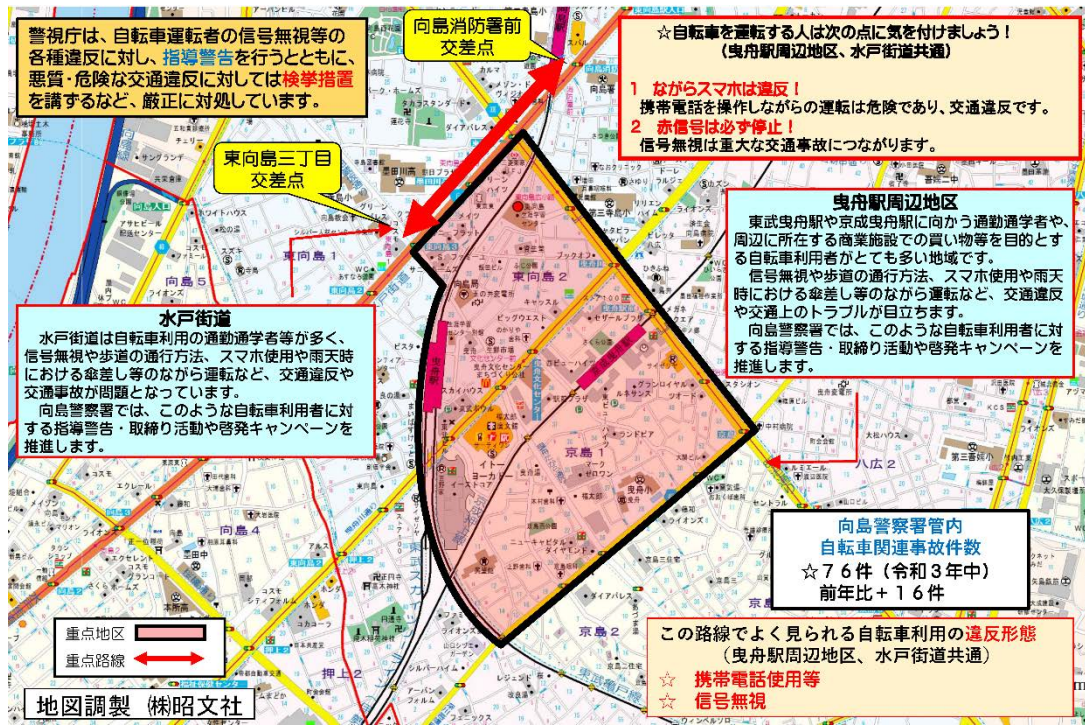


出典：交通事故発生マップ（警視庁）令和4年時点

4) 自転車対策重点地区・路線の指定

○警視庁では、自転車の交通ルールやマナーの浸透を図ることを目的として、自転車対策重点地区・路線を設定しています。本区では京葉道路、水戸街道が自転車対策重点路線、曳舟駅周辺が自転車対策重点地区に指定されています。

図 自転車対策重点地区・路線の指定状況



出典：自転車対策重点地区・路線（警視庁）

■意向調査結果より > 自転車のルール・マナーについて

自転車に関してのルールやマナーについて知っているか、また、それらの実行状況について尋ねた結果は以下のようになっています。

ほとんどの項目について認知度は高くなっていますが、「歩道では車道寄りを走行する」及び「年に一度の車両整備・点検」については、認知度と実行の程度がともに低くなっています。

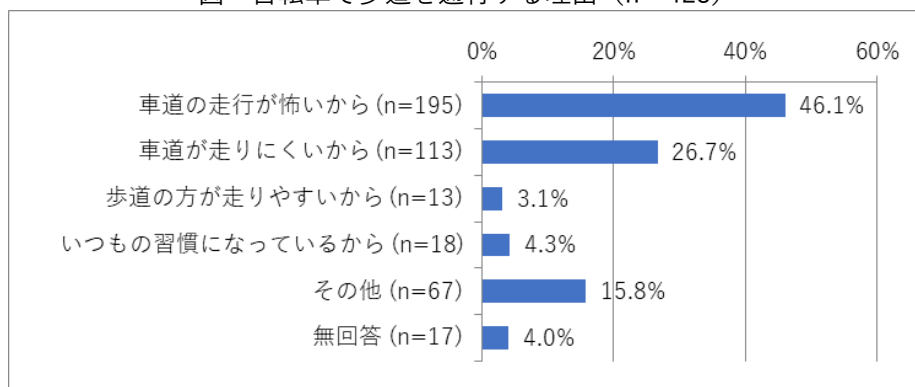
図 自転車のルールやマナーについて認知度と実行状況

選択肢	知っているか (n=737)		実行しているか (n=466)		
	知っている	知らない	いつも実行している	時々実行している	実行していない
原則は車道を通行する	97.0%	3.0%	32.1%	35.3%	32.6%
歩道では徐行運転する	84.2%	15.8%	63.4%	25.6%	11.0%
歩道では歩行者を優先する	95.4%	4.6%	85.1%	10.4%	4.5%
歩道では車道寄りを走行する	62.5%	37.5%	39.5%	42.1%	18.4%
車道は左側を通行する (逆走の禁止)	92.4%	7.6%	68.6%	19.7%	11.7%
交差点での信号順守・一時停止・安全確認	92.7%	7.3%	78.3%	14.0%	7.6%
二人乗りや並走の禁止	96.3%	3.7%	91.1%	4.2%	4.7%
飲酒後に運転しない	95.8%	4.2%	84.3%	7.4%	8.3%
夜間のライト点灯	98.6%	1.4%	94.5%	2.3%	3.2%
イヤフォンを利用しながらの運転の禁止	88.7%	11.3%	82.8%	10.6%	6.6%
携帯電話を操作しながら運転しない	96.1%	3.9%	89.4%	5.7%	4.9%
傘を差しながら運転しない	92.9%	7.1%	72.2%	16.7%	11.2%
子どものヘルメット着用	78.0%	22.0%	68.2%	16.1%	15.7%
年に一度の車両整備・点検	41.9%	58.1%	28.4%	45.4%	26.2%
駐輪時の施錠	82.9%	17.1%	92.5%	4.5%	3.0%

出典：区民アンケート（令和4年）

なお、歩道を自転車で行く理由を尋ねた設問では「車道の走行が怖いから」が約5割となっています。

図 自転車で歩道を通行する理由 (n=423)



出典：区民アンケート（令和4年）

(9) 地域特性と自転車利用に係る現状

本区における地域特性と自転車利用に係る現状を以下のとおり整理しました。

表 地域特性

項目	現況特性
① 地形・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ● 区の形状は南北にやや長く、東西約5 km、南北約6 km、面積は13.77 k㎡であり、東京都23区内で17番目の広さ ● 区内の最大高低差は約5 mと平坦、自転車利用に適した地形条件
② 人口動向・区民の傾向	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口は約276,800人（令和4（2022）年4月現在） ● 人口は増加傾向で推移 ● 区域南部のJR総武線沿線では増加率が高い傾向 ● 年少人口、生産年齢人口、老年人口の構成比はほとんど経年変化なし ● 週1回以上の運動習慣のある区民は約4割（「健康」に関する区民アンケート調査より）
③ 公共交通圏域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 区内に鉄道8路線・13駅が立地 ● 路線バスは、都営バス、京成タウンバスのほか、区内循環バス（3路線）が運行 ● 区内ほぼ全域が公共交通サービス圏域内（鉄道駅から800 m以内、若しくはバス停から300 m以内の区域）
④ 主要施設及び観光施設の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政施設は、おおむね駅周辺に立地 ● 都市公園は区内各地に点在し、特に河川沿いに大規模公園が立地 ● 東京スカイツリーや両国国技館、江戸東京博物館、すみだ北斎美術館をはじめとした多数の観光・文化施設が分布 ● 隅田川や北十間川には水上バスや観光船の船着場が設けられており、観光回遊性を目的とした水辺空間を演出

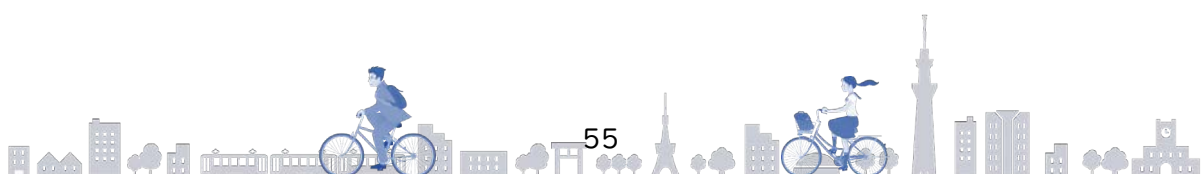


表 自転車利用に係る現状

◆は意向調査結果による

項 目	現 状
<p>① 自転車利用実態</p> <p>シェアサイクル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 代表交通手段における自転車の分担率をみると、23 区内では 9 番目に高く、18%となっている。 ● 区内の自転車利用は、「八広・東墨田・立花」～「京島・押上・文花」間、「吾妻橋・東駒形・本所・業平・横川」～「横網・両国・千歳・石原・亀沢・緑・立川」間の利用が高く、錦糸町、押上駅等の主要駅への移動が反映されているものと推測される。 ◆ 通勤・通学目的での自転車の利用頻度は、約半数が『ほぼ毎日』であり、『週に 4～5 回』、『週に 2～3 回』がそれぞれ約 2 割である。 ◆ 通勤・通学以外の目的では、約 8 割が『買い物・食事』での利用である。また、目的施設の駐輪時間は、30 分以内が約 3 割、1 時間以内では約 6 割を占めている。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ● 社会実験を行っているシェアサイクルでは、区内に約 70 か所のポートが設置されている（令和 4（2022）年 10 月時点）。 ● シェアサイクルの区内発着の利用回数は 1 日に 600 回程度であり（令和 4（2022）年 8 月時点）年々増加傾向である。また、15 分以内の利用が約 34%、30 分以内の利用が 70%を占めている。 ◆ シェアサイクルを利用していない理由として、利用方法が分からない（31.4%）ことや登録や利用手続きが面倒そうだから（27.1%）という意見が上位に挙がっている。
<p>② 交通安全</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 区内での全交通事故のうち自転車に関与する事故の割合が 50.9%と約半数を占め、都内平均の 43.6%よりも高い。 ● 自転車乗車中の交通事故死傷者の約 6 割は、自転車利用者側にもルール違反がある。 ● 都内の年齢別の自転車関与事故件数を人口千人当たりで見ると、16 歳～19 歳の件数が、20 代以降の件数の平均の約 1.5 倍と突出している。 ● 区内では、特に錦糸町駅、曳舟駅、本所吾妻橋駅の周辺で自転車関連事故が多く発生している。 ◆ 自転車を利用する際のルール・マナーについては、原則は車道を通行するルールを「実行していない」方が約 3 割を占めており、また、歩道では車道寄りを走行するルールの認知度が約 6 割と、まだ低い結果である。 ◆ 自転車で歩道を通行する理由としては、車道の通行が怖いという意見や、自動車の路上駐車が障害になっているという意見が多くみられる。

③	自転車通行空間の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 区内の自転車通行空間は、主要幹線道路を中心に、自転車専用通行帯と自転車ナビマーク・ナビラインが整備されているが、連続してつながっていない路線もある。
④	自転車駐車場の配置及び利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● ほぼ全ての鉄道駅に区営の自転車駐車場を設置している。 ● 第1種特定自転車駐車場は年額登録制で、区内に24か所設置している。 ● 第2種特定自転車駐車場は月額登録制及び当日利用で、錦糸町駅に3か所、押上駅に1か所設置している（※錦糸町駅南口機械式自転車駐車場は月額登録制のみ）。 ● 第3種特定自転車駐車場は時間利用で、錦糸町駅に8か所、両国駅に1か所設置している。 ● 各駅の周辺に鉄道事業者や民間事業者が自転車駐車場を設置している。 ◆ 通勤・通学以外の目的での駐輪時間は1時間以内で65%を超えており、比較的短時間の駐輪需要が高い。 ◆ 駐輪場に対する不満の理由として満車で停められないという意見や目的地付近に駐輪場が無いというが多く挙げられている。
⑤	自転車放置禁止区域の指定状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 「墨田区自転車の利用秩序及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づき、駅周辺を自転車放置禁止区域に指定している。 ● 撤去された自転車は、駅周辺の自転車放置禁止区域ごとに区内4か所の自転車保管所に移送している。
⑥	自転車等放置台数の推移	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車等放置台数は、平成25（2013）年以降は減少傾向で、令和3（2021）年の調査では、全体で475台である。 ● 令和3（2021）年時点で、調査日1日当たりの放置自転車が最も多い駅は押上駅（129台）である。
⑦	放置自転車の撤去・返還状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 放置自転車の撤去台数は年々減少しており、令和3（2021）年度は約8,000台である。 ● 返還率は6割前後で推移し、令和3（2021）年度は約62%が返還された。 ● 撤去から一定期間返還されなかった自転車は、リサイクル、海外供与、売却等を実施している。

