

# 第3章 自転車環境の課題

## (1) 自転車利用上の課題

自転車利用に係る本区の現状及び特性を踏まえ、自転車利用上の課題を以下のとおり整理しました。

### ① 安全・安心の意識向上

#### ルール・マナーの遵守

##### 現 状

- ・ 区の交通事故に占める自転車関連事故の割合は50.9%で、都内平均の43.6%より高い。
- ・ 自転車関連事故の要因の約6割は、自転車利用者側にもルール違反がある。
- ・ 各種交通ルール・マナーについて区民の認知度は高いものの、自転車の通行位置に係るルールについては実行できていない利用者の割合が高い。その要因として、自動車との接触の懸念や路上駐車等の障害などが多く挙げられている。

##### 課 題

- ・ 交通ルール・マナー遵守と交通安全意識の向上のため、幅広い年齢層の自転車利用者及び自動車のドライバーに向けた交通安全教育や広報・啓発活動が必要である。

#### 新モビリティ対策

##### 現 状

- ・ 法改正により時速20km/h以下では運転免許やヘルメットが必須でなくなる電動キックボードなど、自転車感覚で利用できる新モビリティのさらなる拡大が見込まれる。

##### 課 題

- ・ 事業者や警察署と連携し、新たな交通ルール・マナーの周知が必要である。

#### 賠償保険の加入促進

##### 現 状

- ・ 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で、自転車損害賠償保険等の加入が義務化されているが、区民の認知度・加入率はともに6割程度にとどまっている。

##### 課 題

- ・ 賠償保険加入義務化の周知徹底が必要である。
- ・ 加入率の向上に向けた施策の推進が必要である。

## ② 駐輪環境の改善

### 放置自転車対策

#### 現 状

- ・ 駅前の自転車等放置台数は年々減少している。
- ・ 通勤・通学以外では短時間の駐輪の需要が高い、満車で停められないという意見が多い一方で、利用率の低い自転車駐車場もある。
- ・ 今後、自転車保管所において、関連工事や土地利用の変化により収容台数が減少する可能性がある。
- ・ 錦糸町駅周辺で実施している放置自転車対策の民間委託において、IoT (Internet of Things) ※・DX (Digital Transformation) ※の導入により業務の効率化などの大きな成果が挙げられている。

#### 課 題

- ・ 駅前放置自転車の更なる減少を図るため、自転車を放置させない施策の推進が必要である。
- ・ 放置自転車の発生抑止のために、短時間の駐輪需要に対する方策が必要である。
- ・ 保管所における撤去自転車の返還率向上が必要である。
- ・ 長期保管自転車の計画的な削減が必要である。
- ・ 錦糸町駅以外の駅でも IoT や DX 導入 を検討する。

### 利用バランスの適正化

#### 現 状

- ・ 錦糸町駅周辺の路上に設置している第3種特定自転車駐車場について、短時間の駐車利用に誘導する取組みを実施している。
- ・ 菊川駅北口自転車駐車場、とうきょうスカイツリー駅第1自転車駐車場は、駅出口や観光地から近く、土日における時間利用の需要は多いが、年額登録制のため空車であっても停められない。
- ・ 両国駅、菊川駅、本所吾妻橋駅では、均一料金であるが駅までの移動距離や2段ラック、駐輪位置による利用利便性の違いがあるため、不公平感が生じている。

#### 課 題

- ・ 通勤・通学の利用率が低い土日における利用推進や新たな活用方法の検討が必要となる。
- ・ 駐輪位置の違いによる利便性に応じた利用料金の設定など、利用バランスの調整が必要である。

## 連続立体交差事業との連携

### 現 状

- ・とうきょうスカイツリー駅及び押上駅は、連続立体交差事業※により自転車駐車場の利用形態が大きく変化する見込みである。

### 課 題

- ・関連事業にあわせ、将来の需要予測と新たな運営方針の検討が必要である。

## 民間自転車駐車場の整備推進

### 現 状

- ・鉄道事業者や民間事業者が運営する自転車駐車場が増加している。
- ・年額登録での区営自転車駐車場の利用と、時間貸しが基本である民間駐車場では、利用料金に大きな開きがある。

### 課 題

- ・民間事業者の継続的な自転車駐車場の運営を可能とする仕組みが必要である。
- ・駅周辺の自転車駐車場の設置・運営について、鉄道事業者や民間事業者と連携を図る必要がある。

### ③ 自転車利用の促進

#### 自転車利用の促進

##### 現 状

- ・区内は平坦な地形であり自転車利用に適している。
- ・社会実験の実施により、区内においてもシェアサイクルが普及しはじめている。
- ・シェアサイクル社会実験終了後、サイクルポートとして提供した区有地の取扱いが未定である。

##### 課 題

- ・シェアサイクルを含めた自転車の効率的な活用方法の検討が必要である。
- ・シェアサイクルの社会実験の検証結果を踏まえ、区有地提供の取扱いを検討する必要がある。

#### 健康増進

##### 現 状

- ・区の調査では、週に1回以上の運動習慣がある区民が38.1%にとどまっている。
- ・国や都では、事業者への自転車通勤を促進している。
- ・都の調査では、スポーツや運動を行っている人は、道路や公園など身近な場所の利用が多い。

##### 課 題

- ・健康づくりにつながる自転車利用への動機づけが必要である。
- ・SDGs\*の観点からも自転車通勤の推進に向けた啓発活動が必要である。

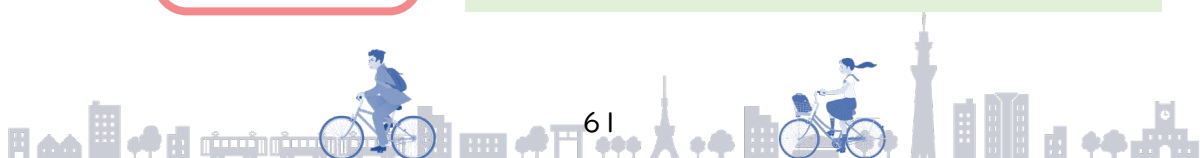
#### 観光振興

##### 現 状

- ・鉄道事業者を主体に MaaS\*の導入が始まっている。
- ・シェアサイクルは、平日休日で利用状況が大きく異なり、平日は通勤利用、休日は買い物、食事、レジャー・観光利用が多い。

##### 課 題

- ・観光施設を回遊する手段の一つとして、他の交通機関と連携してシェアサイクルの更なる活用を図ることが必要である。
- ・快適かつ手軽にシェアサイクルを利用できる仕組みづくりが必要である。



## ④ 自転車通行空間の確保

### 自転車通行空間の明示

#### 現 状

- ・主要幹線道路の通行空間や自転車ナビマーク等が順次整備されているが、連続してつながっていない路線もある。
- ・自転車の通行位置に係るルールについて、実行できていない区民の割合が高い。

#### 課 題

- ・幹線道路から主要施設まで快適で連続性のある自転車通行環境の整備が必要である。
- ・自転車利用者と歩行者双方の安全・安心のため、自転車を適正な通行位置に誘導する仕組みが必要である。

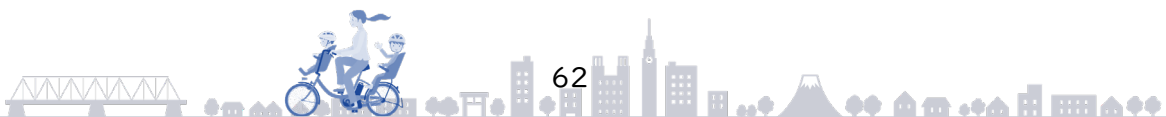
#### 現 状

- ・区では自転車通行空間や自転車ナビマーク・ナビラインの整備優先度等について明確な指針が無い。

#### 課 題

- ・自転車ネットワーク計画の策定と整備実施に向けた優先度の設定が必要である。

### 自転車ネットワーク計画の推進



# 第4章 計画の基本理念及び基本方針

## (1) 計画の基本理念

### 1) 上位計画における目標等

区の上位計画に当たる「墨田区基本計画」、「都市計画マスタープラン」及び関連計画である「第二次すみだ環境の共創プラン」では、まちづくりの目標を以下のとおり定めています。

#### ① 墨田区基本計画

##### ■まちづくりの目標

**すみだの“夢”の実現 SDGs 未来都市につなげる持続可能なまちづくり**

##### ■関連する基本目標と施策

○施策 222：安全で快適な暮らしを支える、便利な交通環境を形成する

・区は、道路のバリアフリー化、電線類の地中化、老朽化が進んでいる橋梁の架替え、自転車駐車場の拡充、放置自転車対策等により、安全で快適な交通空間を確保します。

#### ② 墨田区都市計画マスタープラン

##### ■まちづくりの目標

**下町文化にふれあい 人とつながり  
『すみだらしさ』を次世代に継承するまちへ**

##### ■道路・交通の方針

○快適で移動しやすい交通ネットワークの充実

・幅員にゆとりのある道路での自転車レーンの設置等による安全・快適な自転車走行が可能な環境の確保  
・観光面での利便性の向上や健康増進に向けた自転車の利用を促進  
・持続可能な都市内交通体系の実現に向けた自転車利用を促進  
・民間事業者と協力しながら、適正な役割分担による自転車駐車場の整備を促進  
・条例、要綱等による指導により、自転車保管スペースの確保を誘導  
・民間事業者のシェアサイクルなどサイクルステーション等の整備を促進  
・自転車を気軽に利用できるよう、一時利用(時間貸)型の自転車駐車場の整備を促進



③ 第二次すみだ環境の共創プラン

■ すみだの将来像

みんなで創る環境にやさしいまち「すみだ」

■ 関連する基本目標と施策

○ 個別目標 1 - 3 脱炭素型のまちをつくる

施策の方向② 環境負荷の少ない交通手段の利用促進

自転車利用の啓発、自転車専用レーンの整備、シェアサイクルの普及啓発

○ 個別目標 5 - 2 景観に配慮したまちをつくる

施策の方向② 道路不正使用の是正

放置自転車対策の推進及び自転車駐車場の整備

2) 基本理念

以上を踏まえ、計画の基本理念を以下のとおり設定します。

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

基本理念の  
イメージ

項目	実現イメージ
安全・安心	自転車、歩行者、自動車等の多様な移動において、すべての人が安全・安心に通行できる環境を創出します。
スマート	ゼロカーボンシティの実現に向け、環境負荷の少ない移動手段である自転車の利用拡大を図ります。 駐輪環境や放置対策へのIoT及びDX導入による業務・手続きのスマート化、ネットワーク化された自転車通行空間におけるスマートな移動、手軽な移動手段としてのシェアサイクルの活用等、区民や観光客をはじめ、誰もが手軽かつ快適に自転車を利用できる環境を実現します。
人・まち・文化をつなぎ	自転車の活用により、古くからの下町文化、刻々と変化するまち並み及びそれに携わる人々をつなぎます。
「すみだの夢」を実現	自転車を日常の生活のなかで利用する「すみだで暮らす人」、通勤・通学や仕事で利用する「すみだで働く・学ぶ人」、観光やレジャーで利用する「すみだに訪れる人」の夢や希望の実現を支える自転車活用を推進します。

## (2) 基本方針

自転車環境の課題及び基本理念を踏まえ、基本方針を以下のとおり設定します。

### ■自転車環境の課題と基本方針

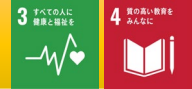




### (3) 計画目標

基本理念の実現に向け、基本方針ごとに取り組みの指針となる計画目標を以下に設定します。

#### 基本方針 1. 安全意識の醸成



交通安全教育等により自転車の利用ルールやマナー、定期的な点検の周知・啓発を推進し、自転車利用の基本的な考え方を認識させて安全意識を醸成することで、交通事故などの発生を抑制し、持続可能な社会を創出します。

- 目標① 交通安全教育の充実
- 目標② 交通ルール・マナーの意識向上

#### 基本方針 2. 駐輪環境の整備



通勤・通学、買い物、観光等の場面において、目的地では自転車を駐輪する必要があります。区、鉄道事業者、民間事業者が協力して、十分な駐輪台数を確保することで、誰もが利用しやすい駐輪環境を創出するとともに、放置自転車の発生を抑制していきます。

- 目標③ 駐輪環境の充実
- 目標④ 放置自転車削減の推進

#### 基本方針 3. 利用環境の整備



自転車の利便性や回遊性を高めるとともに、自転車移動を手軽に楽しく感じられるよう、シェアサイクル事業の推進やIoT、DX等の活用により、快適な利用環境を創出します。

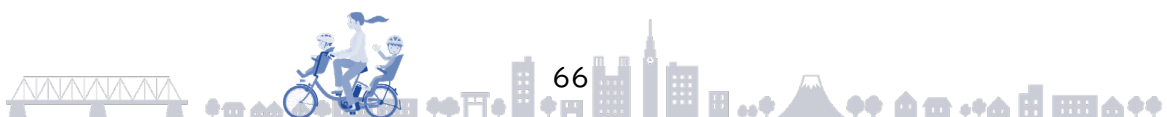
- 目標⑤ シェアサイクルの利用推進
- 目標⑥ 自転車利用啓発の推進
- 目標⑦ 災害時の対応
- 目標⑧ 健康増進を目的とした利用促進
- 目標⑨ IoTやDX化の推進

#### 基本方針 4. 通行環境の整備



地域の特性や利用状況に応じた自転車通行空間の整備を推進し、自動車交通と共存できる通行空間を確保することで、自転車や歩行者の安全性を高め、円滑に自転車移動ができる環境を創出します。

- 目標⑩ 円滑で快適な自転車通行空間の創出



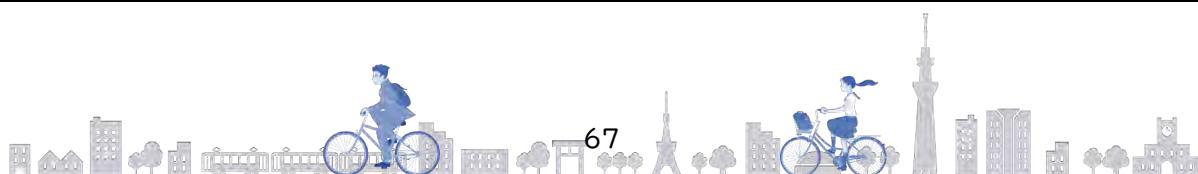
# 第5章 推進すべき施策

## (1) 施策の体系

計画の基本理念及び基本方針から、推進すべき施策を以下のとおり設定します。

表 基本方針と具体施策

基本方針	施策目標	施策	
<b>1. 安全意識の醸成</b> 交通ルールの遵守とマナー向上への意識づくり	目標① 交通安全教育の充実	・小学校における自転車安全教育の実施	継続
		・小学校における通学路合同点検の実施	継続
		・中学校・高等学校における自転車安全教育の実施	継続
		・大人や高齢者向けの交通安全教育の充実	拡大
	目標② 交通ルール・マナーの意識向上	・交通指導、取締りの実施	継続
		・新モビリティを含む交通ルール等に関する周知・啓発、仕組みづくり	拡大
		・自転車損害賠償保険等加入義務化の周知と加入促進	拡大
		・インターネット販売や譲渡による自転車取得時の防犯登録の推進	新規
		・自転車の積載制限等に関する啓発	新規
		・自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）の活用による自転車安全利用の推進	新規
<b>2. 駐輪環境の整備</b> 自転車を止めやすく利用しやすい駐輪環境を整える	目標③ 駐輪環境の充実	・自転車駐車場の付置義務の指導	継続
		・駐輪場シェアサービスの周知・啓発	継続
		・利用格差を軽減するための誘導策の検討	拡大
		・自転車駐車場の利用状況に応じた整備の推進	拡大
		・鉄道事業者や民間事業者による自転車駐車場整備の推進	拡大
		・鉄道立体化による新たな高架下空間における自転車駐車場の検討	新規
	目標④ 放置自転車削減の推進	・長期保管自転車の有効活用（リサイクル、海外供与、売却等）	継続
		・繁華街での巡回監視と撤去作業の効率化	継続
		・放置自転車の抑制に向けた啓発等	継続
		・放置自転車対策へのIoTやDXの導入	拡大



基本方針	施策目標	施 策	
<b>3. 利用環境の整備</b> 誰もが手軽に様々な場面で自転車を利用できる環境を整える	目標⑤ シェアサイクルの利用推進	・事業者によるシェアサイクルサービス拡大への支援	継続
		・区有地ポートの拡大と社会実験後の利用	継続
		・サイクリングマップの作成による情報発信	新規
	目標⑥ 自転車利用啓発の推進	・安全性の高い製品購入につながる周知・啓発	新規
		・自転車安全利用モデル企業制度の推進	新規
	目標⑦ 災害時の対応	・災害時や緊急時における自転車の活用検討	新規
目標⑧ 健康増進を目的とした利用促進	・自転車通勤と業務利用の推奨	新規	
目標⑨ IoTやDX化の推進	・区営自転車駐車場利用登録業務のDX化と電子マネーの導入	継続	
<b>4. 通行環境の整備</b> 安全・安心・スマートに自転車が通行できる空間を整える	目標⑩ 円滑で快適な自転車通行空間の創出	・自転車通行空間の路上駐車対策	継続
		・自転車通行空間の計画的な整備推進	拡大
		・新たな交通ルールに対応した通行空間での注意喚起	新規



## (2) 個別施策

### 基本方針1【安全意識の醸成】 交通ルールの遵守とマナー向上への意識づくり

#### 目標① 交通安全教育の充実

目的	自転車は、未就学児から高齢者まで幅広い世代が日常生活で利用する身近な交通手段です。その一方で、適用される利用ルールや利用車種等は世代によって異なります。それぞれの段階に応じた効果的な安全教育の機会を切れ目なく設け、あらゆる世代の安全・安心な自転車利用を支援します。
取組みの方向性	これまで実施してきた各世代を対象とした交通安全教育の取組みについて、さらなる質の向上や地域との連携強化を図ります。
取組み主体	墨田区、学校、事業者、東京都、国土交通省、警察署

- 取組み内容
- 小学校における自転車安全教育の実施 [継続]
    - ・ 区立の小学4年生を対象とした交通安全教育では、校庭で自転車安全運転講習を実施しており、確認テストに合格した児童には自転車安全運転免許証を交付しています。免許証の裏面には、保護者の方がお子さんと話し合えるよう自転車利用のルール・マナーについて記載しており、今後も最新の情報を発信して活用します。
    - ・ 自転車事故では、特に頭部損傷が重症や死亡につながるケースが多いことから、引続き子どものヘルメット着用を子ども及び保護者に啓発します。

図 小学生向け交通安全教育用リーフレット



**きげん! ぜったいやめよう!**

- 横にならんで走ったり、二人乗りをすること。
- 手なし運転や傘をさして乗ること。
- スマートフォンやイヤホンを使いながら乗ること。

**自転車に乗るときは、ヘルメットをかぶりましょう**

自転車で転んだ時に、ヘルメットをかぶっていると、大けがを防ぐことができます。

大人もかぶるルールになったので、教えてあげましょう。

**自転車のほけんに入っているか聞いてみよう**

自転車でケガをさせたり、モノを壊した場合にそなえて、必ずほけんに入らなければなりません。

**交通ルールを守りましょう**

- 信号を守りましょう。
- 道を走る時は、左がわを走りましょう。
- 歩道はゆっくり走りましょう。
- 暗くなったら、かならずライトをつけましょう。
- 止まれマークのある所は、かならず止まりましょう。

**保護者の方へ**

お子さんは、自転車安全講習を受講し、この免許証を取得されました。引き続き、自転車の運転ルールを守りようご指導をお願いします。

- 自転車は、車の仲間です。車道の左側通行が原則ですが、歩道通行可能な場合や、危険であると感じたときは、歩道を通ることができます。
- 定期的に自転車の点検整備をしましょう。
- 道路交通法が改正され、大人もヘルメットの着用が努力義務となりました。
- 都の条例で、自転車損害賠償保険の加入が義務となりました。お子さんの方が一償え、保険に加入しましょう。

※この運転免許証がないと、自転車に乗れないということではありません。また、家に保管しなければならぬものでもありません。

**自転車安全運転免許証**

氏名 \_\_\_\_\_

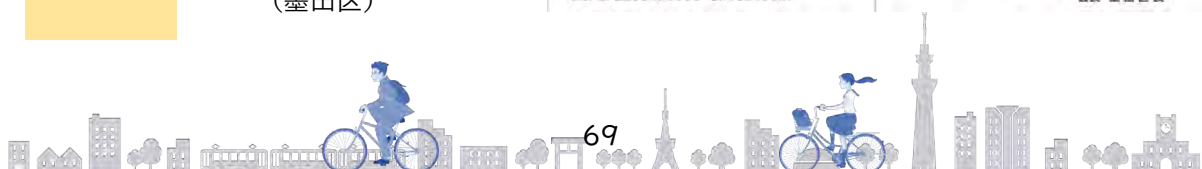
学校名 \_\_\_\_\_

交付年月日 令和 \_\_\_\_年 \_\_\_\_月 \_\_\_\_日

あなたは自転車の安全運転講習を修了したので、自転車安全運転免許証を交付します。

墨田区交通安全対策協議会  
会長 墨田区 長

図 自転車安全運転免許証 (墨田区)



取 組 内 容

■ 小学校における通学路合同点検の実施 [継続]

- ・小学生の通学における交通安全を確保するため、警察、小学校、PTA等の関係機関と連携して通学路点検を継続します。特に、過去に交通事故が起きた地点やヒヤリハット※の事例があった箇所、保護者や地域住民から危険性が指摘されている箇所などについては、安全対策や改善要請を検討します。



写真 区内の通学路合同点検の様子

区画	現状	検討結果	備考
1	児童通学路沿道に歩道が整備されていない箇所がある。	【改善要請】 歩道が整備されていない箇所は、交通安全の確保に支障を及ぼすため、改善を要請する。	
2	歩道が狭い箇所がある。	【改善要請】 歩道が狭い箇所は、歩行者の通行に支障を及ぼすため、改善を要請する。	
3	歩道に障害物がある箇所がある。	【改善要請】 歩道に障害物がある箇所は、歩行者の通行に支障を及ぼすため、改善を要請する。	
4	歩道に凹凸がある箇所がある。	【改善要請】 歩道に凹凸がある箇所は、歩行者の通行に支障を及ぼすため、改善を要請する。	
5	歩道に段差がある箇所がある。	【改善要請】 歩道に段差がある箇所は、歩行者の通行に支障を及ぼすため、改善を要請する。	
6	歩道に排水溝がない箇所がある。	【改善要請】 歩道に排水溝がない箇所は、雨天時の歩行者の通行に支障を及ぼすため、改善を要請する。	

図 通学路合同点検の結果

■ 中学校・高等学校における自転車安全教育の実施 [継続]

- ・高校生は自転車関連事故の発生頻度が高い世代であり、その要因が法令違反によるケースも多くなっています。このことから、中学校や高等学校においては引続きスケアード・ストレイト方式も取り入れた交通安全教育により交通ルール・マナーを周知徹底し、交通安全意識の向上を図ります。



写真 都立高校におけるスケアード・ストレイト方式の交通安全教室の様子

取 組 み  
内 容

■ 大人や高齢者向けの交通安全教育の充実 [拡大]

- ・自転車は日常生活における移動として、また気軽に始められるレジャー・スポーツとして、生涯にわたり利用される乗り物です。学校教育を終えた大人の方や高齢者に向けても、関係機関と協力して交通安全教室や自転車の点検方法等の指導が受けられる機会を増やし、充実を図ります。
- ・東京都では区と協力して事業者向けの自転車安全利用 TOKYO セミナーを開催しています。また、免許を返納した高齢者向けの自転車安全利用講習会も開催していることから、本区においても実施できるよう要請します。



写真 高齢者向けの交通安全教室



写真 親子向け交通安全教室



写真 自転車実技講習会



写真 事業者向け自転車安全利用 TOKYO セミナー

- ・区内の自転車販売店と協力し、自転車の無料点検イベントを開催するなど、定期的な車両点検を啓発し、車両の故障による事故発生を抑制します。



写真 区内の自転車販売店による自転車無料点検イベント

## 目標② 交通ルール・マナーの意識向上

目的	自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車のドライバーなど、道路空間を利用する誰もが安全に通行できるよう、交通ルールの遵守とマナー向上に向けた取組みを行います。また、交通事故の発生に備えた対策も推進し、安心して自転車を利用できる環境づくりを進めます。
整備の方向性	警察と連携して交通指導を強化するほか、住民と協力した地域の交通安全の向上、事業者と連携した新モビリティ拡大への対応に取り組めます。また、ユニバーサルデザインの視点も踏まえ、外国人向けにも自転車の安全な利用を啓発するほか、損害賠償保険へのさらなる加入促進を継続、外国人向けの自転車の交通安全利用啓発にも取り組めます。
取組主体	墨田区、警察署、新モビリティ事業者、東京都、関連団体

取組内容	<p>■交通指導、取締りの実施 [継続]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車安全利用五則」をはじめとして、自転車利用に関するルール遵守やマナー向上に向けた指導・啓発活動を推進します。</li> <li>・自転車対策重点地区・路線における交通安全の街頭指導や取締り、東京都や警察署による交通安全キャンペーンの実施を継続します。</li> </ul>
------	--



写真 自転車安全利用 TOKYO キャンペーンの様子



写真 自転車対策重点路線における街頭指導の様子



図 自転車安全利用五則 (出典：墨田区HP)

取組内容

- 新モビリティを含む交通ルール等に関する周知・啓発、仕組みづくり[拡大]
- ・電動キックボード等の新たなモビリティの普及やそれらのシェアリングサービス等の拡大に対応して、令和5（2023）年7月に改正道路交通法が施行されます。警察署と協力してシェアリング事業者による新たな交通手段のルール・マナーの周知及び啓発を行います。
- ・新モビリティの利用者に対し、公道を通行する保安基準を満たした車両の購入・使用や任意保険への加入を啓発します。



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

- ・東京都では、平成25（2013）年7月から自転車利用者のヘルメット着用が全年齢を対象として努力義務となっていますが、令和5（2023）年4月から道路交通法においても全年齢が努力義務の対象となることから、今後も都や警察署と連携しながらヘルメット着用を周知及び啓発します。

図 ヘルメット着用啓発のリーフレット（東京都）



取 組 み  
内 容

- ・区に在住する外国人や区を訪れる外国人観光客等に向けて、日本における交通ルールを積極的に周知するため、シェアサイクル事業者、宿泊施設等と連携し、多言語対応の自転車利用ガイドの情報発信を推進します。



図 多言語対応の自転車安全利用ガイド（警視庁）

図 外国人サイクリスト向けの自転車利用ルール（静岡県観光協会）

■自転車損害賠償保険等加入義務化の周知と加入促進 [拡大]

- ・東京都では、令和2（2020）年4月より自転車利用者に対して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。区民アンケート調査では加入率・認知率ともに6割程度であったことから、今後も事業者や関連団体と連携しながら加入促進を継続します。



図（再掲）墨田区の区民交通傷害保険のリーフレット

取 組 み  
内 容

- インターネット販売や譲渡による自転車取得時の防犯登録の推進 [新規]
  - ・インターネットを通じた商品売買は年々増加しており、自転車についても例外ではありませんが、オンラインで購入する場合、自転車の防犯登録は購入者が自ら行わなければならないケースがあります。自転車利用者の義務である防犯登録を確実なものにするため、自転車防犯登録所と連携しながら防犯登録の手続きを啓発します。



図 自転車防犯登録カード ((一社) 東京都自転車商防犯協会)

登録はかんたん。  
自転車購入時にカードでチェックを入れるだけ!

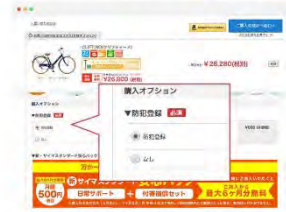


図 オンラインショップでの防犯登録 (通販サイト登録画面)

- 自転車の積載制限等に関する啓発 [新規]

- ・子乗せ自転車は、子育て世代にとって保育園や幼稚園への通園、買い物、お出かけ等にとっても便利な乗り物ですが、転倒、衝突、接触等の事故が多く危険が高いことも事実です。  
このため、幼稚園や保育園の保護者向けに、安全な利用を促せるよう積載人数等に関する情報提供を行います。合わせて、自転車の荷台で物を運ぶ時などの積載制限についても情報提供します。

○二輪自転車の乗車人員  
[原則は1人]  
16歳以上の運転者が、幼児2人同乗用自転車の幼児用座席に2人乗車させることができる。

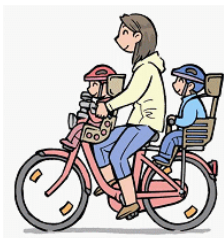


図 自転車の乗車人数 (出典：警視庁HP)

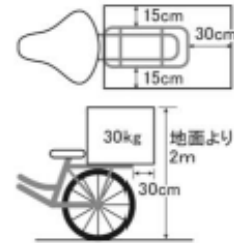


図 自転車の積載制限 (出典：警視庁HP)

- 自転車安全利用指導啓発隊 (BEEMS) の活用による自転車安全利用の推進 [新規]

- ・警視庁では、自転車安全利用指導啓発隊 (BEEMS) を結成し、自転車の交通事故を抑止する活動をしています。本区においても、警視庁と連携し、各種イベントや学校行事等で自転車安全利用の推進活動を実施します。



写真 BEEMSの模範走行による交通規範の周知 (出典：警視庁HP)



写真 交通安全イベントによる安全利用の周知 (出典：警視庁HP)

施策目標	施策	前 期	後 期
		令和 5 ～ 9 年度 (2023～2027年度)	令和10～14年度 (2028～2032年度)
目標① 交通安全教育 の充実	小学校における自転車安全 教育の実施[継続]	継続実施	
	小学校における通学路合同 点検の実施 [継続]	継続実施	
	中学校・高等学校における 自転車安全教育の実施 [継 続]	継続実施	
	大人や高齢者向けの交通安 全教育の充実 [拡大]	拡大実施	継続実施
目標② 交通ルール・ マナーの意識 向上	交通指導、取締りの実施 [継 続]	継続実施	
	新モビリティを含む交通 ルール等に関する周知・啓 発、仕組みづくり [拡大]	検討・ 準備	拡大実施
	自転車損害賠償保険等加入 義務化の周知と加入促進 [拡 大]	拡大実施	継続実施
	インターネット販売や譲渡 による自転車取得時の防犯 登録の推進 [新規]	検討	新規実施
	自転車の積載制限等に関す る啓発 [新規]	検討	新規実施
	自転車安全利用指導啓発隊 (BEEMS) の活用による自 転車安全利用の推進 [新規]	検討	新規実施

基本方針2【駐輪環境の整備】 自転車止めやすく利用しやすい駐輪環境を整える

目標③ 駐輪環境の充実

目的	より多くの人々の快適な自転車利用の実現に向け、さまざまな需要に対応した自転車の駐輪環境を拡充します。
整備の方向性	自転車駐車場に対する様々な需要に応じるため、事業者と連携を図りながら、より効果的な施設整備や機能・サービスの拡充、適正な利用を促進します。
取組主体	墨田区、鉄道事業者、民間事業者

取組内容

■自転車駐車場の付置義務の指導 [継続]

・区内では、一定の面積規模を超えた遊技場、スーパーマーケット等の小売店舗や飲食店、銀行等の金融機関、学習施設、スポーツ施設、病院などの施設を新設または増築する場合は、区の条例の規定に基づき、自転車駐車場を設置することが定められています。利用者の利便性向上と放置自転車の更なる削減のためにも、引続き対象施設に指導します。



写真 東京スカイツリータウン東駐車場

■駐輪場シェアサービスの周知・啓発 [継続]

・本区では駅周辺の駐輪場不足の解消と放置自転車の削減を目的として、令和元（2019）年度に駐輪場シェアサービス「みんちゅう（SHARE-LIN）」を運営しているアイキューソフィア株式会社と「駐輪場シェアサービスによる自転車駐車場施設の設置及び運営に関する協定」を締結しています。これは、1台分でも自転車が止められる小規模なスペースを持っている土地所有者と、駐輪場を必要としている人とをスマートフォンのアプリを介して結びつけるサービスです。引続き本サービスの周知・啓発に向けて協力します。



図 「みんちゅう」のモデル  
(出典：アイキューソフィア株式会社プレスリリース)



写真 「みんちゅう」による駐輪スペース（東あずま駅周辺）

取 組 み  
内 容

■ 利用格差を軽減するための誘導策の検討 [拡大]

- ・ 駅周辺の第1種特定自転車駐車場は、駅からの距離や駐輪ラック上段・下段の違いにより、利便性の差異が生じています。区ではこれまでに、錦糸町駅での弾力的な使用料金の改定や無料時間の変更を行い、利用の平準化を図ってきました。今後は他の駅においても、各施設の利用状況を調査しながら平準化を検討します。



写真 駅からの距離により利便性に差異がある本所吾妻橋駅自転車駐車場



写真 駐輪ラックの上段の利用率が低い両国駅高架下自転車駐車場

■ 自転車駐車場の利用状況に応じた整備の推進 [拡大]

- ・ 近年は大型子乗せ自転車、電動アシスト自転車、タイヤが小径や極太などの特殊自転車等、既存の駐輪ラックに収まらない車種が増えています。各車種の需要バランスを調整しながら、引続きラックから平置きへの転換や使いやすいラックへの改修を行い、需要に応じた自転車駐車場の整備を推進します。



写真 大型子乗せ自転車に対応した平置き駐輪スペース

- ・ 年額登録制である第1種特定自転車駐車場は、通勤・通学の少ない土日・祝日の利用台数は少ないですが、駅出口や観光地に近い自転車駐車場では、土日・祝日に買物・食事、レジャー・観光での時間利用の需要があります。自転車駐車場の利用形態に応じて、年額登録制の場内に時間利用ゾーンの導入を検討します。

取 組  
内 容

■ 鉄道事業者や民間事業者による自転車駐車場整備の推進 [拡大]

- ・ 駅周辺の区営自転車駐車場のほとんどは年額登録制となっており、買い物や食事による短時間の駐輪需要には対応できていませんでしたが、近年では鉄道事業者や民間事業者による時間利用の自転車駐車場の設置が進んでいます。
- ・ 民間活力の更なる促進を図るため、民間自転車駐車場（鉄道事業者を除く）の助成制度を検討し、駅前の駐輪需要の確保を図ります。



写真 民間事業者運営の自転車駐車場  
(本所吾妻橋駅周辺)



写真 鉄道事業者運営の自転車駐車場  
(京成曳舟駅周辺)

■ 鉄道立体化による新たな高架下空間における自転車駐車場の検討 [新規]

- ・ とうきょうスカイツリー駅及び押上駅では、連続立体交差事業によって駅周辺の歩行者・自転車の導線が大きく変化するとともに、大規模な高架下空間が創出されます。事業完成後の将来駐輪需要を予測し、既存の区営自転車駐車場のあり方を含めて整備・運営方針を検討します。



図 とうきょうスカイツリー駅付近の高架化イメージ

## 目標④ 放置自転車削減の推進

目的	放置自転車は安全な歩行や緊急車両の通行を妨げるほか、良好な都市景観を損なう要因になっています。区内の放置自転車は年々減少していますが、駅前や商業施設の周辺等では、曜日や時間帯によっては依然として解消されていない状況であることから、さらなる放置自転車対策を推進し、良好な都市景観の維持を目指します。
整備の方向性	適切な駐輪の啓発や放置自転車の撤去を継続するとともに、撤去自転車の早期返還につながる仕組みづくりを推進します。
取組主体	墨田区、警察署、東京都、関連団体

### 取組内容

- 長期保管自転車の有効活用（リサイクル、海外供与、売却等） [継続]
  - ・撤去された放置自転車を長期間保管することは、保管所容量を圧迫するとともに、自転車の劣化にもつながります。SDGsの視点からも、一定期間引取りの無い自転車については、速やかにリサイクル、海外供与、売却等を行います。



写真 江東橋自転車保管所の様子

### ■ 繁華街での巡回監視と撤去作業の効率化 [継続]

- ・平成25（2013）年に都内で放置自転車数がワースト1位になった錦糸町駅では、民間活力を導入し、自転車駐車場の管理、放置自転車の警告・撤去作業、保管所の管理返還業務を包括的に委託しました。それによりコールセンターの開設や夜間撤去作業の開始等を実施したところ、放置自転車台数が減少しました。今後は、他の駅でもこのような手法の導入を検討します。



写真 放置自転車撤去の様子

取組内容

■放置自転車の抑制に向けた啓発等 [継続]

- ・本区では放置自転車の発生を抑制するため、地域住民、企業、鉄道事業者及び警察署と連携して「放置自転車追放キャンペーン」を実施しており、主要駅周辺で放置自転車の防止を呼び掛けています。また、毎年10月には東京都と協力し、都内区市町村で一斉に実施される駅前放置自転車クリーンキャンペーンも引続き実施します。



写真 駅前放置自転車追放キャンペーン



写真 自転車放置禁止区域の警告サイン

■放置自転車対策へのIoTやDXの導入 [拡大]

- ・錦糸町駅における放置自転車対策では、IoTやDXによる民間独自の管理システムや情報端末の活用により、業務の効率化が図られています。本区で稼働している放置自転車管理システムの更新に合わせてIoTやDX化を図り、高齢者の現場担当者でも扱いが容易な情報端末や管理システムを導入します。



写真 情報端末を用いた放置自転車撤去の様子



施策目標	施策	前 期	後 期
		令和 5 ～ 9 年度 (2023～2027年度)	令和10～14年度 (2028～2032年度)
目標③ 駐輪環境の 充実	自転車駐車場の付置義務の 指導[継続]	継続実施	
	駐輪場シェアサービスの周 知・啓発[継続]	継続実施	
	利用格差を軽減するための 誘導策の検討[拡大]	検討 拡大	継続実施
	自転車駐車場の利用状況に 応じた整備の推進[拡大]	拡大実施	
	鉄道事業者や民間事業者に よる自転車駐車場整備の推 進[拡大]	拡大実施	継続実施
	鉄道立体化による新たな高 架下空間における自転車駐 車場の検討[新規]	検討	継続実施
目標④ 放置自転車 削減の推進	長期保管自転車の有効活用 (リサイクル、海外供与、 売却等)[継続]	継続実施	
	繁華街での巡回監視と撤去 作業の効率化[継続]	継続実施	
	放置自転車の抑制に向けた 啓発等[継続]	継続実施	
	放置自転車対策へのIoTやDX の導入[拡大]	拡大実施	継続実施

基本方針3【利用環境の整備】 誰もが手軽に様々な場面で自転車を利用できる環境を整える

目標⑤ シェアサイクルの利用推進

目的	シェアサイクルは、都市部に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通サービスです。本区では自転車の総量の抑制や地域住民の日常的な利用、来街者の端末交通や目的地間の移動手段として利用されています。観光振興や環境負荷の軽減にも寄与することから、今後も普及に向けた取組みを進めます。
整備の方向性	シェアサイクルが公共交通ネットワークの一翼を担うことを視野に入れ、普及拡大に向けた運営事業者への支援や利用促進の啓発活動を継続します。
取組主体	墨田区、シェアサイクル事業者、関連団体

- 取組内容
- 事業者によるシェアサイクルサービス拡大への支援 [継続]
  - ・令和4（2022）年にはシェアサイクルの社会実験事業において新たな事業者と提携しました。
  - ・シェアサイクルで取得可能な走行軌跡、ポートの利用状況等のデータを活用し、より効果的なサービス提供について、事業者と連携して検討します。
  - ・区のHPや区報を通じてサービス周知や利用の啓発を継続します。



写真 東京スカイツリー®前に設置されたシェアサイクルポート



写真 両国駅付近に設置されたシェアサイクルポート



図 シェアサイクルサービスの案内パンフレット（OpenStreet 株式会社）



図 シェアサイクルサービスの車両（株式会社ドコモ・バイクシェアHP）

■ 区有地ポートの拡大と社会実験後の利用 [継続]

- ・ サイクルポートの充実は利用者の利便性向上に直結しているため、シェアサイクルの社会実験事業における区有地提供は、着実な利用者増加に寄与しています。このことから、社会実験の検証結果の分析を踏まえた上で、実験終了後も区有地提供の取扱いを検討します。



写真 区営自転車駐車場に隣接して設置されたシェアサイクルポート

■ サイクリングマップの作成による情報発信 [新規]

- ・ 墨田区とその周辺には多くの観光・文化施設が立地しているほか、平坦な地形で自転車移動の快適性が高いことから、自転車での周遊に関する情報を積極的に発信します。
- ・ 具体的には、区内の公園や緑地、トイレ等の公共施設のほか、観光施設、シェアサイクルポート等を掲載したサイクリングマップを検討します。また、自転車ネットワーク計画との整合性を図りつつ、自転車で立ち寄れる観光施設等の周遊ルートの提案、移動時間、消費カロリー等についても情報発信します。



図 サイクリングマップの事例  
(出典：柏市観光協会)



図 サイクリングマップの事例  
(出典：横浜市自転車ライフポータルサイト)

目標⑥ 自転車利用啓発の推進

目的	自転車車両の正しい購入方法や自転車の使い方等について周知し、自転車の適正かつ安全な利用を目指します。
整備の方向性	各種媒体を通じて、車両購入から利用に至るまでの適正かつ安全な方法を周知し、自転車利用の啓発を推進します。
取組主体	墨田区、警視庁、自転車販売店

取組内容

- 安全性の高い製品購入につながる周知・啓発 [新規]
- ・安全性を備えた自転車の普及に関する啓発ポスターの掲示等により、安全な自転車利用に向けて周知及び啓発します。また、自転車販売店等と連携し、品質基準を示すマークの紹介などで安全で適切な自転車の選び方等の情報を提供します。



図 自転車安全基準の認定証 ((一社)自転車協会)



図 TSマーク(点検整備済証)の認定証 ((公財)日本交通管理技術協会)

■自転車安全利用モデル企業制度の推進 [新規]

- ・東京都が実施する自転車安全利用推進事業者制度や、警視庁が実施する自転車全利用モデル企業制度を推進し、従業員の交通安全意識の向上と自転車の安全管理に努める企業の拡大を図ります。



写真 区内事業者の業務自転車の安全管理の様子 (出典：警視庁HP)



図 自転車安全利用モデル企業制度 (出典：警視庁HP)

## 目標⑦ 災害時の対応

目的	災害発生時、被災状況の把握や住民避難の支援など、区職員には迅速な対応が求められます。災害に強く、柔軟な移動が可能な自転車の活用により、都市の災害対応力を高めます。
整備の方向性	災害発生時の区職員による応急対策やその他緊急時において、シェアサイクルサービスの活用を検討します。
取組主体	墨田区、シェアサイクル事業者、新モビリティサービス事業者

### 取組内容

#### ■災害時や緊急時における自転車の活用検討 [新規]

- ・シェアサイクル事業者と協力し、災害時や緊急時に区職員がシェアサイクルを活用することで、災害時や緊急時における活動の効率化を図ります。



写真 災害時専用 IC カード  
(出典：文京区自転車活用推進計画)

- ・被災地への移動手段や支援物資の運搬及び医療拠点への移動手段、新型コロナウイルス感染症の流行時における感染リスクが低い交通手段として自転車の有効性が見直されています。区職員が、災害発生時にシェアサイクルを利用することが出来るよう、活用の方向性を検討します。
- ・事業者と協定を締結した区有地のポートについては、社会実験終了後の使用料減免措置の継続について検討します。

目標⑧ 健康増進を目的とした利用促進

目的	高齢社会が進んだ日本において、健康寿命の延伸は喫緊の課題となっています。自転車は身近な交通手段であるとともに、幅広い世代が親しめるスポーツ・レジャーという側面も持ちます。日常生活における自転車利用を促進し、運動習慣の定着により区民の健康づくりを支援します。
整備の方向性	区内の事業者による自転車通勤や業務利用の拡大を支援するほか、自転車利用を楽しむためのコンテンツを提案・PRします。
取組主体	墨田区、国土交通省、事業者

取組内容	<p>■自転車通勤と業務利用の推奨 [新規]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通勤は、従業員の心身の健康増進と労働生産性の向上に寄与するほか、自動車から自転車への転換は、社有車や駐車場の維持にかかる固定経費削減につながるメリットもあります。このことから、本区では区内の事業所に対して自転車通勤の導入や交通安全に関する出前講座の実施、教材の提供等の支援を検討します。</li> <li>・国や都が実施している自転車通勤拡大に向けた様々な取組みについて、区のHP等で周知します。</li> <li>・シェアサイクルサービスでは法人利用に対応したプランも提供され始めています。シェアサイクルの利用により駐車スペースの確保が不要となることから、特に小規模な事業所での自転車利用に有効です。</li> </ul>
------	--

労働生産性の変化 [3ヶ月間の自転車通勤前後の比較]

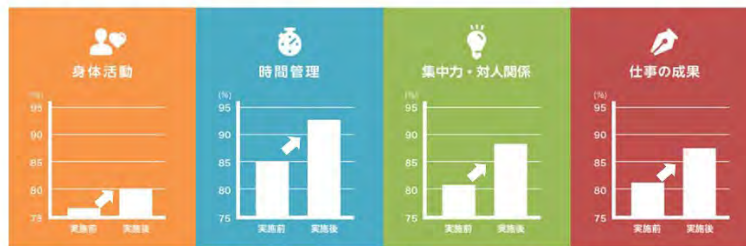


図2 自転車通勤による労働生産性の変化 (n=20)

【出典：株式会社シマノ、株式会社フジクラ】

図 自転車通勤による労働生産性の変化 (出典：国土交通省『自転車通勤導入に関する手引き』)



図 「自転車通勤導入に関する手引き」 (自転車活用推進官民連携協議会)

## 目標⑨ IoT や DX 化の推進

目的	近年、行政においても IoT の導入や DX が推進されています。区の自転車関連業務においても、業務の効率化や利用者の利便性向上を目的に、積極的な活用を進めます。
整備の方向性	区営自転車駐車場等の運営において、IoT の導入や DX 化を進めます。
取組主体	墨田区、事業者

### 取組内容

- 区営自転車駐車場利用登録業務の DX 化と電子マネーの導入 [継続]
  - ・区営自転車駐車場についてはオンラインでの利用登録及び決済が可能となり、各施設の空き状況もリアルタイムで確認可能となったことから、業務の効率化と利用者の利便性向上につながっています。
  - ・区営自転車駐車場の料金支払い精算機のリース更新においては、順次電子マネー機能付き乗車カード（交通系 IC カード）での決済が可能な精算機に交換し、利用者の利便性向上を図ります。



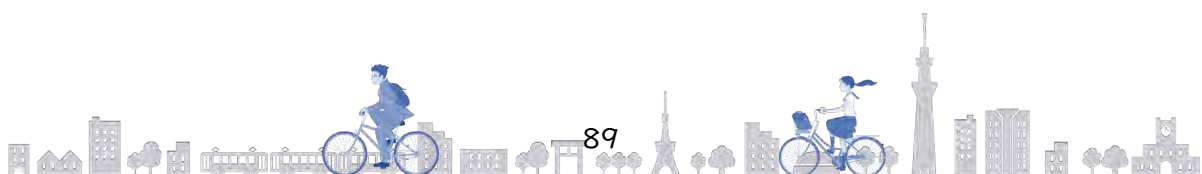
図 スマートフォン用の利用申請受付サイト



写真 交通系 IC カードでの電子決済に対応した料金精算機

- 放置自転車対策への IoT や DX の導入 [拡大] ※再掲 (目標④)
  - ・錦糸町駅周辺における放置自転車対策では、IoT や DX を活用したシステムを導入したことで、放置自転車対策の効率化を実現しています。また、本区で長年使用してきた放置自転車管理システムは、サポート期間の終了により新しいシステムへの更新が予定されているため、IoT や DX の導入により撤去・返還作業の効率化を図ります。

施策目標	施策	前 期		後 期	
		令和5～9年度 (2023～2027年度)		令和10～14年度 (2028～2032年度)	
目標⑤ シェアサイクルの利用推進	事業者によるシェアサイクルサービス拡大への支援[継続]	継続実施			
	区有地ポートの拡大と社会実験後の利用[継続]	継続実施			
	サイクリングマップの作成による情報発信[新規]	検討	継続実施		
目標⑥ 自転車利用啓発の推進	安全性の高い製品購入につながる周知・啓発[新規]	検討	拡大	継続実施	
	自転車安全利用モデル企業制度の拡大推進[新規]	検討	継続実施		
目標⑦ 災害時の対応	災害時や緊急時における自転車の活用検討[新規]	検討	継続実施		
目標⑧ 健康増進を目的とした利用促進	自転車通勤と業務利用の推奨[新規]	拡大実施		継続実施	
目標⑨ IoTやDX化の推進	区営自転車駐車場利用登録業務のDX化と電子マネーの導入[継続]	拡大実施		継続実施	





目標⑩ 円滑で快適な自転車通行空間の創出

目的	国や東京都、周辺自治体との連携を図りながら、自転車が安全・快適に通行できる自転車通行空間の実現を目指します。
整備の方向性	自転車が安全・快適に通行できる環境の創出に向けて、自転車通行空間の整備を推進するとともに、新たなモビリティの拡大に応じたサインの設置や自動車への注意喚起も行います。
取組主体	墨田区、国土交通省、東京都、警察署

取組内容

■自転車通行空間の路上駐車対策 [継続]

・自転車通行空間における路上駐車は、自転車通行の安全や快適性を阻害するとともに、自転車の歩道通行の要因となることから、歩行者の安全にも影響を及ぼします。警察署と連携し、自転車通行空間の路上駐車に対して注意喚起のサイン掲示を行うほか、駐車禁止等の指定がある路線については、引続き警察署による取締りを実施します。



写真 自転車通行空間での路上駐車（区役所通り）

■自転車通行空間の計画的な整備推進 [拡大]

・墨田区自転車ネットワーク計画に基づき、国道や都道、周辺自治体の整備状況も考慮しながら区道の自転車通行空間の整備を推進します。



写真 交差点における自転車ナビライン（吾妻橋一・二丁目交差点）



写真 自転車専用通行帯（曳舟川通り）



写真 自転車歩行者道（浅草通り）

取組み内容

■ 新たな交通ルールに対応した通行空間での注意喚起 [新規]

- ・電動キックボード等の新モビリティの普及拡大や、改正道路交通法の施行により、道路通行環境にも変化が生じると見込まれます。新モビリティに対する交通ルールの運用方針の具体化に合わせ、各種車両を適正な通行位置に誘導する道路整備やサインの設置を検討します。

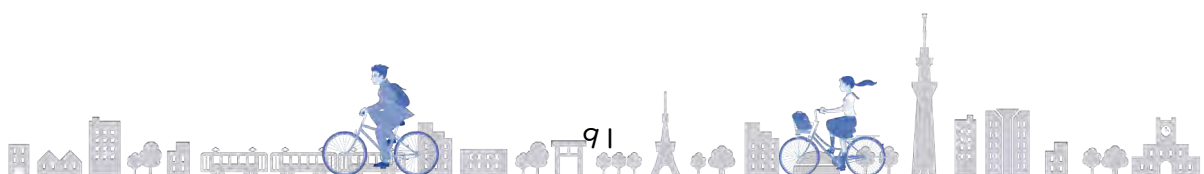


写真 自転車の正しい通行方法を啓発するサイン



写真 歩道における歩行者優先を注意喚起するサイン

施策目標	施策	前期	後期
		令和5～9年度 (2023～2027年度)	令和10～14年度 (2028～2032年度)
目標⑩ 円滑で快適な 自転車通行空間の創出	自転車通行空間の路上駐車対策[継続]	継続実施	
	自転車通行空間の計画的な整備推進[拡大]	拡大実施	継続実施
	新たな交通ルールに対応した通行空間での注意喚起[新規]	検討	新規実施





# 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

墨田区自転車活用推進計画の基本方針4「通行環境の整備－安全・安心・スマートに自転車が通行できる空間を整える」のうち、目標⑩「円滑で快適な自転車通行空間の創出」を達成するため、自転車ネットワーク計画を策定する際に考慮する基本事項を整理します。

### 基本事項1：基幹的な自転車ネットワークの形成

#### ■ 自転車ネットワークの骨格形成

- ・既に整備されている自転車通行空間をはじめとして、国や都の整備計画や区の関連計画において位置付けられている路線を自転車ネットワークの基幹軸とし、ネットワーク化を図ることにより骨格を形成します。

#### ■ 自転車ネットワークの連続性の確保

- ・公共交通との連絡性や隣接する自治体の自転車ネットワークとの整合を図り、広域的な自転車ネットワークを形成します。

### 基本事項2：安全な自転車通行空間の整備推進

#### ■ 安全性に配慮したネットワークの形成

- ・自転車に係る交通事故が多く発生している路線、自転車利用の多い教育施設等へのアクセス路線などについて、自転車ネットワークへの追加を検討し、自転車通行における安全性向上を図ります。
- ・自転車対歩行者事故の発生リスクを低減させるため、自転車と歩行者の双方が安全・快適に通行できる自転車通行空間の整備を図ります。

### 基本事項3：地域振興に寄与する自転車ネットワークの形成

#### ■ 公共交通との接続

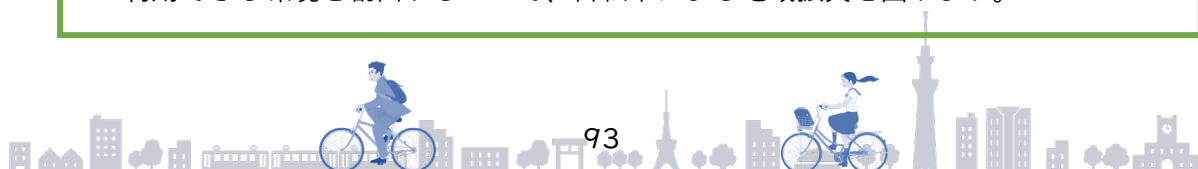
- ・鉄道駅周辺の駐輪場などの交通結節点を踏まえたネットワークを構築し、様々な公共交通との接続を図ります。

#### ■ 目的地までの移動の快適化

- ・自転車が目的地まで快適に通行できる連続したネットワークを構築するとともに、シェアサイクルなどの新たな交通手段も活用することで、観光施設や商業施設等の回遊性向上を図り、地域活性化を創出します。

#### ■ 自転車を活用した地域振興

- ・観光やスポーツ・レジャーを目的とした自転車利用を促進し、自転車を気軽に楽しく利用できる環境を創出することで、自転車による地域振興を図ります。



## (2) 自転車ネットワーク路線の選定

### 1) 自転車ネットワーク路線選定の流れ

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月 国土交通省）」では、自転車ネットワーク路線の選定においては、計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、候補となる路線から面的な自転車ネットワーク路線を選定するとしています。

本区でもこの手法を用いて、基本的な考え方で示した 3 つの基本事項に応じた自転車ネットワーク路線を選定します。

#### STEP 1 自転車幹線ルートの設定

- ・国の「東京 23 区内における直轄国道の自転車整備計画」や都の「東京都自転車通行空間整備推進計画」で位置付けられている路線、また、墨田区都市計画マスタープランや墨田区自転車利用総合方針における位置付けを踏まえながら、骨格となる自転車幹線ルートを設定します。

#### STEP 2 自転車支線ルートの設定

- ・STEP 1 で位置付けた、幹線道路を補完する地区内の主要な交通を処理するための生活道路について、基本的な考え方を踏まえ、自転車支線ルートを設定します。
- ・支線ルートは主に、幹線道路から公共施設や商業施設、教育・保育施設、観光施設などへアクセスする際に補完する路線や、自転車関与事故が多い路線、通学路等、特に安全性が重視される路線が対象となります。

#### STEP 3 ネットワークとしての連続性・妥当性の検証

- ・上記で位置付けた路線について、ネットワークとしての連続性や完結性を考慮するとともにネットワーク全体の妥当性を検証し、追加すべきルートを抽出します。
- ・また、既に良好な自転車通行空間が整備されている路線についてもネットワークの対象路線として抽出します。

## 2) STEP1 自転車幹線ルートの設定

本項目では、都市の骨格を形成する幹線道路について、以下の条件により幹線的な自転車ネットワーク路線（自転車幹線ルート）を設定します。

### 【抽出条件】

- ・国の「東京 23 区内における直轄国道の自転車整備計画」において整備検討対象区間に位置付けられている
- ・都の「東京都自転車通行空間整備推進計画」において優先整備区間に位置付けられている
- ・「墨田区都市計画マスタープラン」の道路整備方針により幹線道路に位置付けられている
- ・「墨田区自転車利用総合方針」において想定自転車ネットワークに位置付けられている
- ・上記以外で幅員が 15m 以上の区道

※自転車の通行が禁止されている道路を除く

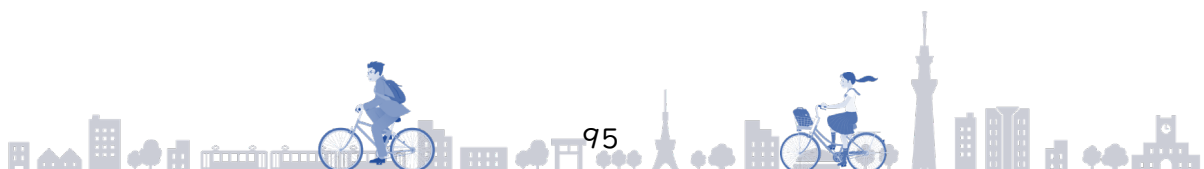
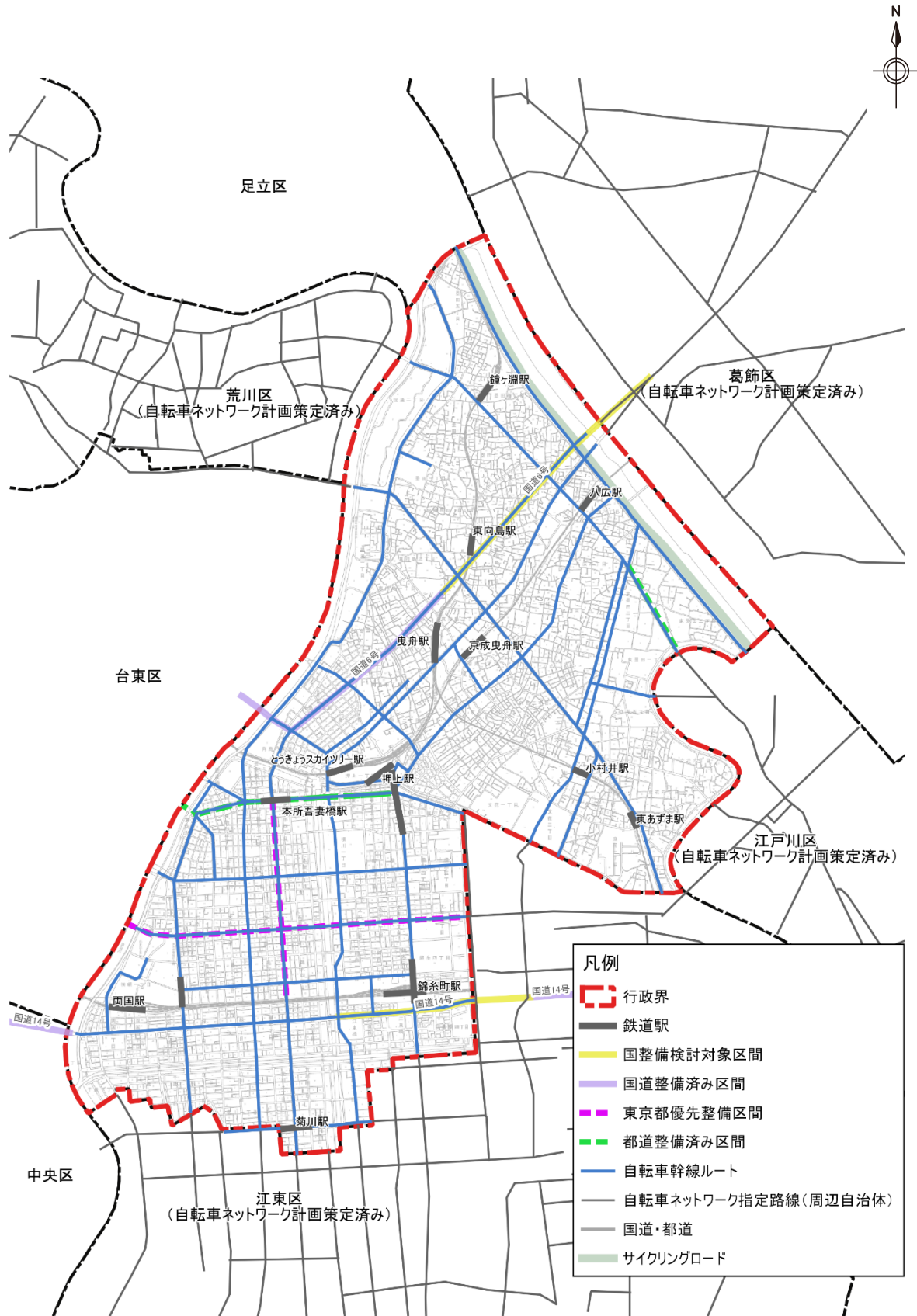


図 STEP 1 の抽出結果 (自転車幹線ルート)



※周辺自治体の自転車ネットワーク計画 (令和4 (2022) 年11月現在)

### 3) STEP2 自転車支線ルートの設定

STEP 1 で設定した幹線道路に囲まれた地区内の日常的な交通を処理するための生活道路について、基本的な考え方で示した安全性や利便性を踏まえた自転車ネットワーク路線（自転車支線ルート）を、以下の抽出条件により設定します。

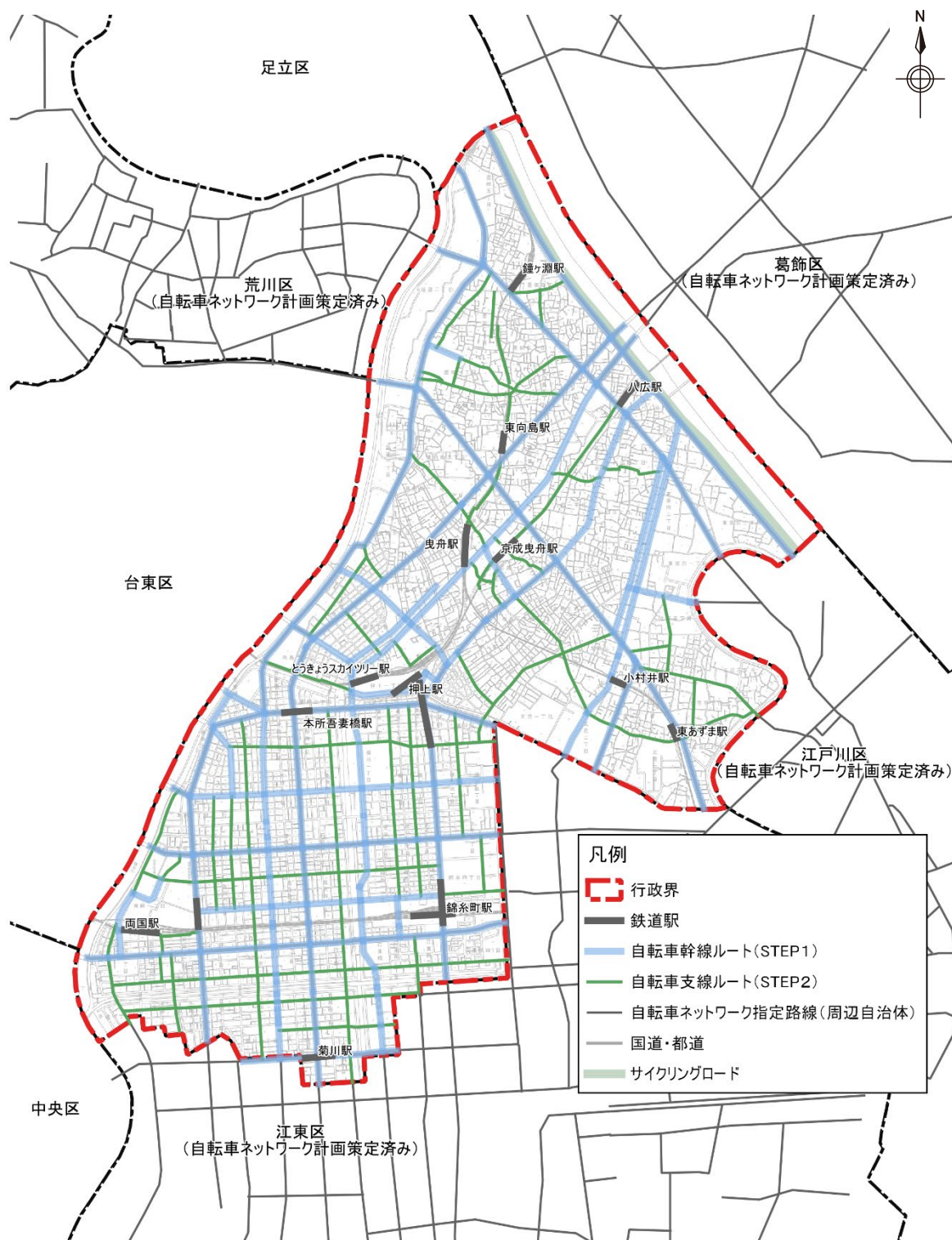
表 設定の抽出条件

視点		抽出条件
安全性	1. 自転車通行の安全性を確保する必要がある路線	① 自転車関与事故が多い路線 ② 自転車交通量の多い路線
利便性	2. 日常生活の利便性に寄与する路線	③ 主な公共施設へのアクセスに必要な路線 ④ 商業施設へのアクセスに必要な路線 ⑤ 子育て支援施設へのアクセスに必要な路線
	3. 通勤・通学の利便性に寄与する路線	⑥ 鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセスに必要な路線 ⑦ 高校や大学へのアクセスに必要な路線





図 STEP 2 の抽出結果



#### 4) STEP3 ネットワークとしての妥当性の検証

STEP3では、これまでに抽出した路線について、ネットワークとしての連続性や完結性を考慮した上でネットワーク全体の妥当性を検証し、追加すべきルートを抽出します。

本区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ます。それらについては、既に良好な通行空間が整備されている路線として自転車ネットワークに追加します。

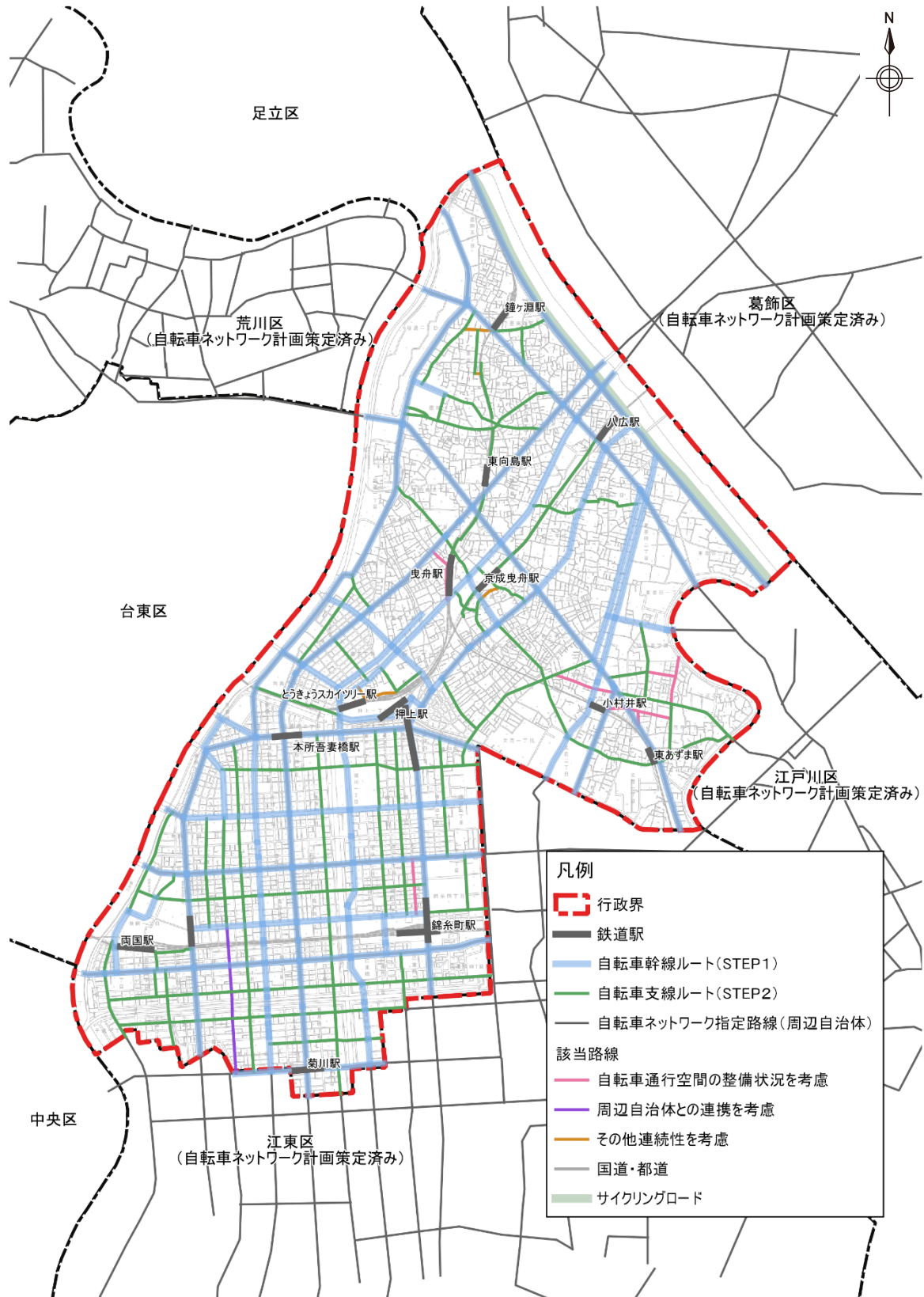
また、これまでの抽出した路線だけではネットワークとしての連続性に欠ける路線が生じます。このことから、区外からのアクセスも含めて自転車が目的地まで快適に通行できる自転車ネットワークを構築するため、現在の整備状況を把握した上で、抽出したアクセスルートとの接続を考慮します。

##### 【抽出条件 整備済又は整備予定のある路線及びネットワークの連続性に寄与する路線】

- ・現在の自転車通行空間、自転車ナビマークが整備されている路線
- ・周辺自治体における自転車ネットワークと連続する路線
- ・その他ネットワークの連続性を補足するために必要な路線



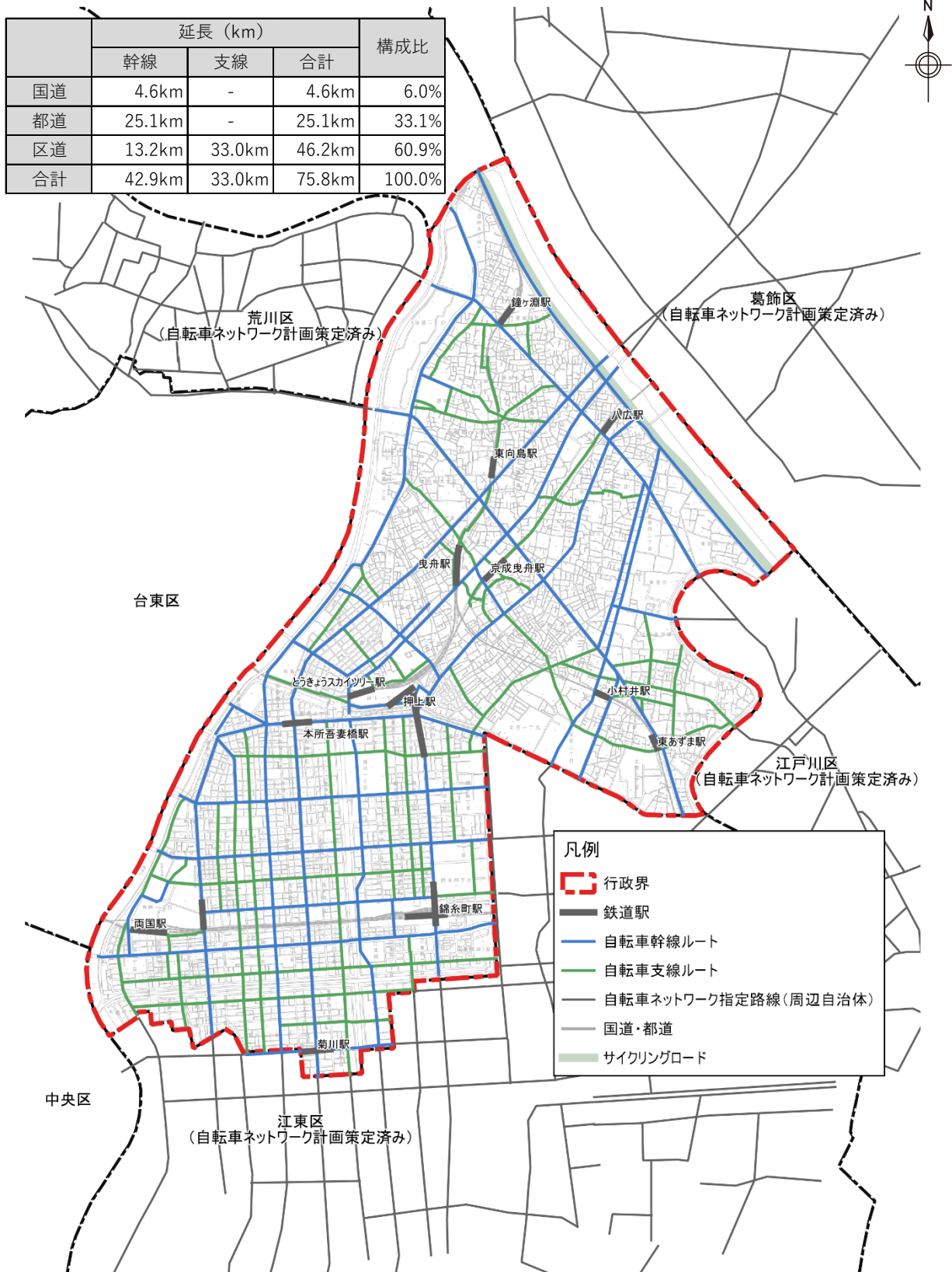
図 STEP 3 の抽出結果



### (3) 自転車ネットワーク計画

STEP 1～3の抽出結果を総合し、区の自転車ネットワークを以下のように定めます。

図 自転車ネットワーク計画



## (4) 整備形態の設定

### 1) 整備形態の考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、「ガイドライン」という。)に示されている整備の完成形態は、自動車交通量と規制速度の区分により「自転車専用通行帯」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3つに分類されます。

また、完成形態による通行空間整備が当面困難な場合などでは、車道通行を基本とした暫定形態の整備を行うことも示されています。

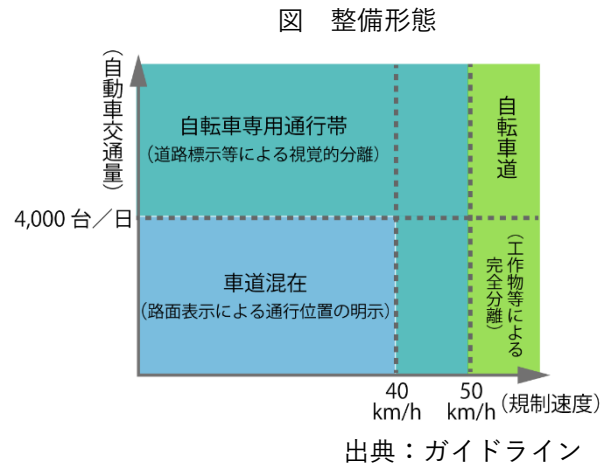
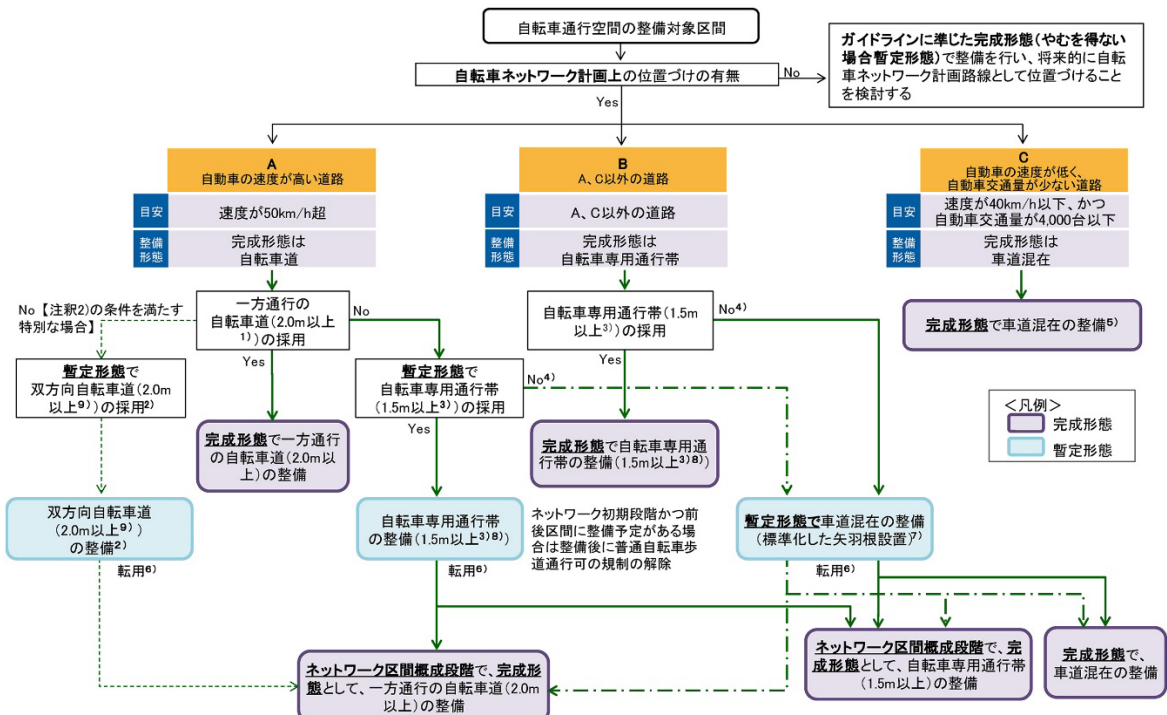


図 整備形態選定フロー



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。  
 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること。②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと。③区間内の接続道路が限定的で自転車道の連続性・安全性が確保できること。④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。  
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。  
 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。  
 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。  
 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。  
 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。  
 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。  
 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

出典：ガイドライン

区道の多くは道路幅員が狭いため、ガイドラインで分類されている「車道混在」の整備が難しいことから、警視庁が設置を推奨している自転車ナビマークを整備形態の一つとして設定し、「自転車道」、「自転車専用通行帯」及び「車道混在」に「自転車ナビマーク」を加えた4つの中から整備形態を選択し、ネットワーク路線の整備を進めます。

写真 自転車ネットワークの整備形態のイメージ

自転車道	自転車専用通行帯
	
車道混在	自転車ナビマーク
<p>(区役所通り)</p> 	<p>(立花五丁目)</p> 

出典（上段写真2点）：ガイドライン

## (5) 自転車通行空間の標準的な構造

### 1) 単路部の構造

#### ① 自転車道

自転車道は、自動車及び自転車の交通量が多い道路において、専ら自転車の通行の用に供するため、車道上に縁石線又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離して設けられる道路のことであります。

#### ■通行方法

- ・自転車道は、車道左側一方通行を基本とする。

#### ■分離工作物等

- ・一般部の自転車道と車道の間には、設ける分離工作物については、自動車及び自転車が互いに存在を認識できるように視認性に配慮し、車道から高さ15cm以上の縁石を設置する。

#### ■幅員

- ・幅員は、2.0m以上とする。ただし、地形の状況、その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、1.5mまで縮小することができる。

#### ■道路標識・路面標示\*

- ・自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す道路標識や、自転車の通行方向を示すピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置し、路面の全部または一部を着色することが望ましい。

図 自転車道の整備イメージ

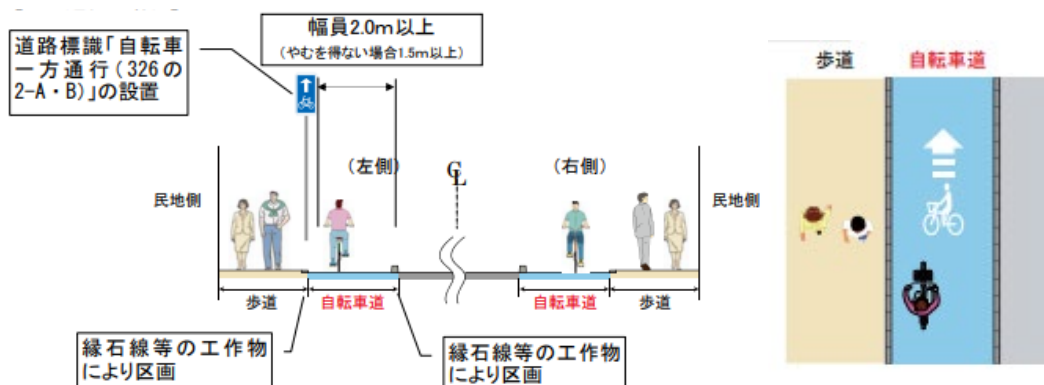


図 道路標識「自転車専用」を設置した事例



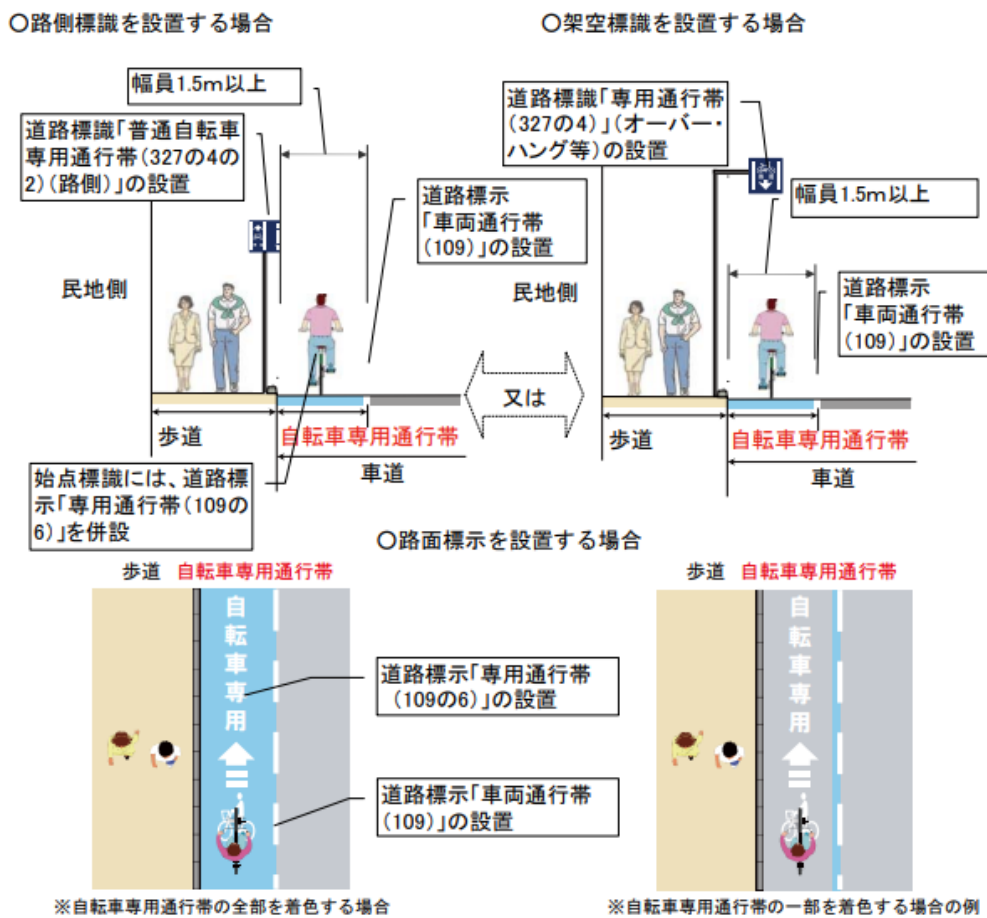
出典：ガイドライン

② 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は、自動車及び自転車の交通量が多い道路において専ら自転車の通行の用に供するために、車道上に道路標示やピクトグラムを設置することにより視覚的に分離して設けられる道路のことです。

- 通行方法
  - ・自転車専用通行帯は、車道左側一方通行とする。
- 幅員
  - ・幅員は、1.5m以上を確保するものとする。なお、道路の状況等によりやむを得ない場合は整備区間の一部で1.0mまで縮小することができる。
- 道路標識・道路標示、路面標示等
  - ・道路標示「車両通行帯」に合わせて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯」、または、道路標示「専用通行帯」を設置する。
  - ・車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置し、路面の全部又は一部を着色することが望ましい。

図 自転車専用通行帯の整備イメージ（歩道がある場合）



出典：ガイドライン



### ③ 車道混在

車道混在とは、法律上、特に定義されていませんが、車道内に矢羽型路面表示を設置して自転車の通行位置や通行方向を示すことで、自動車に自転車が混在することの注意喚起を行う自転車通行空間の整備形態です。

#### ■幅員

- ・ 1.0m 以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- ・ 矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上確保することが望ましい。

#### ■道路標識・道路標示、路面標示等

- ・ 歩道のある道路において、矢羽根型の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置する。
- ・ 歩道のない道路において、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上離れた位置となるように設置することが望ましい。
- ・ 矢羽根型路面表示の設置間隔はガイドラインに合わせた 10m を標準とし、必要に応じて車道への誘導を強化するため、5m 間隔等の高密度な配置を検討する。
- ・ ガイドラインでは矢羽根路面標示の幅は、0.75m 以上を標準としているが、幅員の狭い道路では縮小できるものとする。
- ・ ガイドラインではピクトグラムは横向きの自転車表示を標準としているが、自転車ナビマークも配置できるものとする。

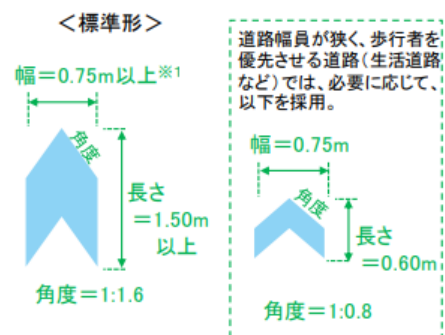
図 車道混在の整備イメージ（歩道がある場合）



写真 矢印路面標示を設置した路線（北斎通り）



図 矢羽根型路面表示の標準仕様



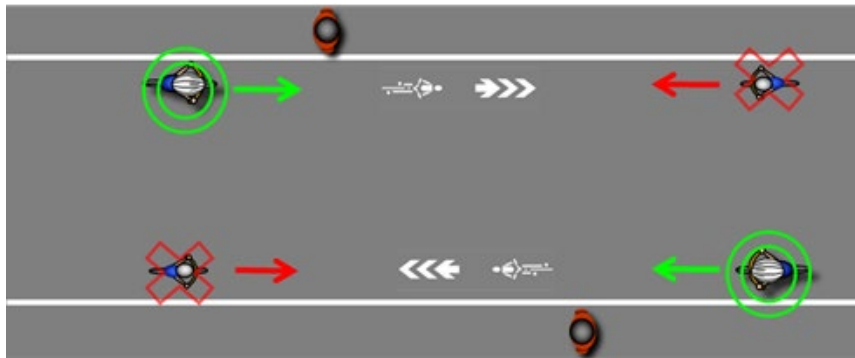
出典：ガイドライン

## ④ 自転車ナビマーク

自転車ナビマークとは、警視庁が自転車の安全な通行を促すため、主として車道の左側端に自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を路面に表示した整備形態です。

- ・ 自転車が通行すべき部分と通行方向について、自転車運転者及び自動車ドライバーに対し分かりやすく周知しているものです。
- ・ 自転車ナビマークは、標識令等の法令に定めのない法定外表示であり、自動車がナビマークの上を通過しても罰則はありませんが、ナビマークの設置によってドライバーが自転車の通行を意識するようになります。
- ・ 大規模な整備工事も必要なく、幅員の狭い生活道路にも設置することができるので、効率的に自転車通行環境の改善を図ることができます。

図 自転車ナビマークの設置例と自転車の通行方法



出典：警視庁 HP

写真 自転車ナビマークの整備例（立花五丁目）



## 2) 交差点部の構造

交差点部の構造はガイドラインに示されている標準的な構造を踏まえることとします。なお、それぞれの構造に共通する基本的な考え方は、以下のとおりです。

### ■分離形態の連続性

- ・交差点部において歩行者、自転車、自動車を適切に分離し、これらの共存を図るため、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行うことを基本とする。

### ■通行空間の直線的な接続

- ・自転車の安全性及び快適性を向上させるため、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続することを基本とする。

### ■交差点内の通行方向の明確化

- ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置する。

### ■左折巻き込みに対する安全対策

- ・自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討する。

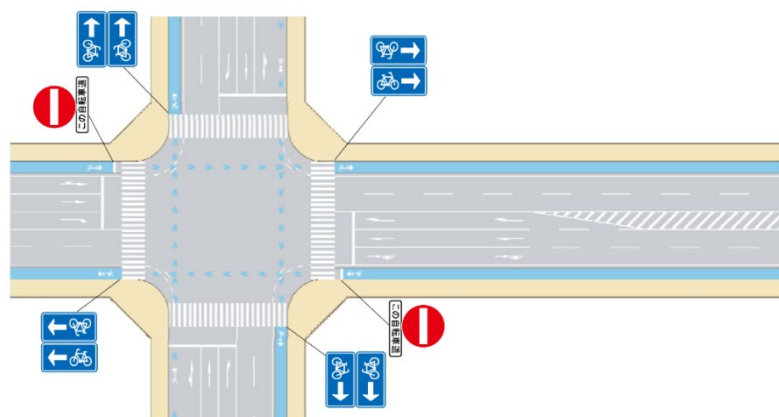
### ■二段階右折時の滞留スペースの確保

- ・交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知する。

### ① 自転車道

自転車道では、交差点前後において矢羽根型路面標示により通行位置を明確化したり、ピクトグラムによる進行方向の路面標示を設置します。また、左折自動車と自転車が混在することを、自転車、自動車双方に対して看板又は路面表示により注意喚起することを検討します。

図 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例

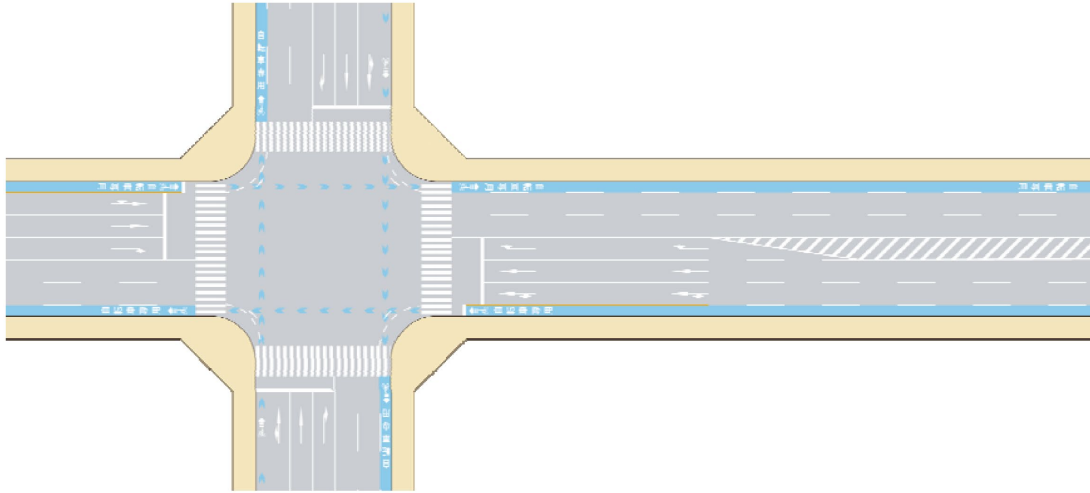


出典：ガイドライン

② 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯では、交差点前後において矢羽根型路面標示による通行位置の明確化やピクトグラムによる進行方向の路面標示を設置します。

図 自転車専用通行帯が交差する交差点の例

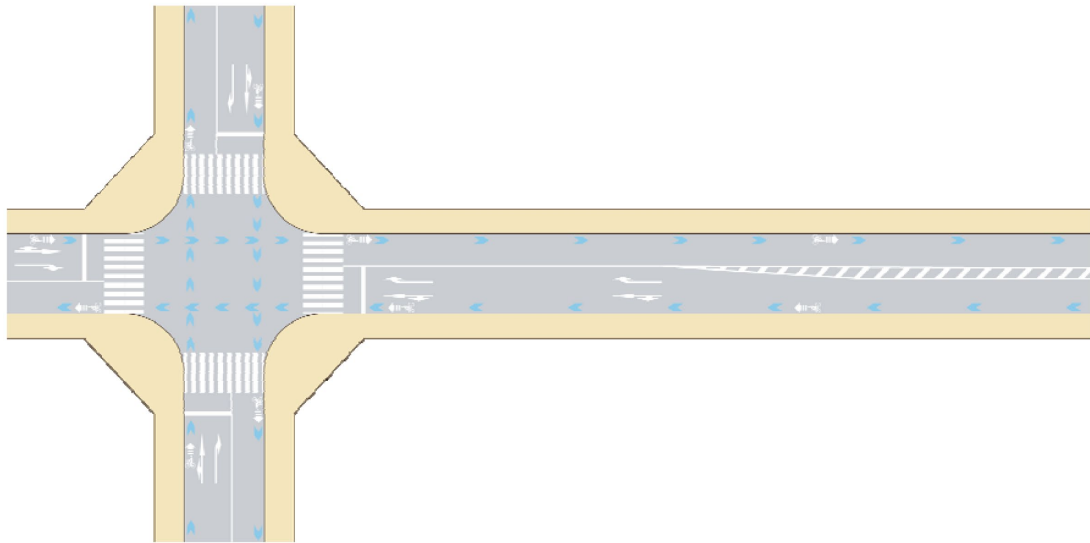


出典：ガイドライン

③ 車道混在・自転車ナビマーク

車道混在・自転車ナビマークでは、交差点前後において矢羽根型路面標示による通行位置の明確化やピクトグラムによる進行方向の路面標示を設置します。

図 車道混在が交差する交差点の例



出典：ガイドライン

## (6) 優先整備路線の検討

### 1) 整備優先度の考え方

自転車ネットワーク計画の実現に向けて、国道及び都道についてはそれぞれの事業計画等が定められているため、区道の自転車幹線及び支線ルート（計約 50km）を対象として整備優先度を設定し、整備を計画的に進めていきます。

整備優先度の設定に当たっては、自転車関連事故の発生状況や自転車利用が多い施設の集積状況を考慮するとともに、「墨田区交通バリアフリー道路特定事業計画」における検討範囲を踏まえ、鉄道駅周辺の 500m 圏内を整備優先度が高い路線とします。

また、自転車や歩行者の交通量が多い自転車幹線ルートや近隣自治体の自転車ネットワーク計画との連続性等へ配慮した上で優先的な整備を検討するとともに、効率的に事業を進めるため、先行する関連事業に合わせた整備も検討します。

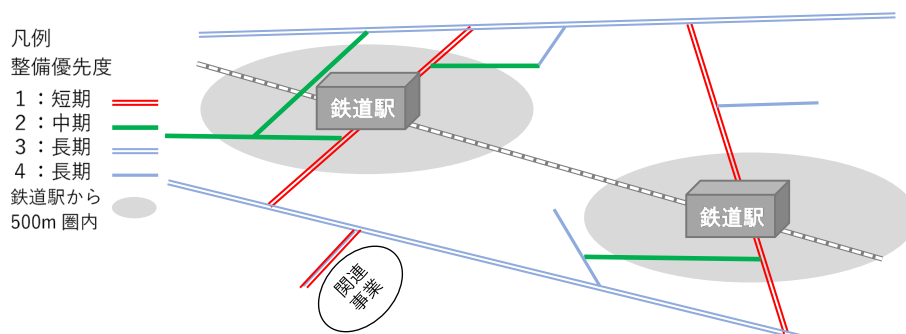
本計画期間では、短期整備路線として、整備優先度 1 の路線の整備を進めます。それ以降については、令和 15（2033）年度からの 10 年間で中期として整備優先度 2 の路線整備、令和 25（2043）年度以降は長期として整備優先度 3 及び 4 の路線整備を検討します。

なお、実際の整備に当たっては、各路線や周辺地域の現状を踏まえながら事業を進めます。

表 整備優先度の考え方

整備優先度		期間	整備優先度の考え方	整備対象	
高	1	短期 (R5～14)	○自転車幹線ルートの連続性確保 ○自転車利用が多く見込まれる路線の安全性向上 ○関連事業と合わせた効率的な整備	主に鉄道駅 500m 圏内	自転車幹線 ルート及び 関連事業に 係る区間
	2	中期 (R15～24)	○自転車利用が多く見込まれる路線の安全性向上	主に鉄道駅 500m 圏内	自転車支線 ルート
低	3	長期 (R25以降)	○自転車幹線ルートの連続性の確保	鉄道駅 500m 以遠	自転車幹線 ルート
	4		○自転車ネットワークの連続性の確保	鉄道駅 500m 以遠	自転車支線 ルート

図 整備優先度設定のイメージ



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより作成

## 2) 整備優先度の設定

整備優先度「1」～「4」による分類の結果を以下に示します。

図 自転車ネットワーク計画対象路線の整備優先度

