

文京区自転車活用推進計画
(第 2 回協議会資料)

令和 3 年 10 月

文 京 区

目次

第1章. 概要.....	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の位置付け.....	2
1-3 計画の区域.....	3
1-4 計画の期間.....	3
1-5 関連する国や都の計画	4
第2章. 現状と課題.....	6
2-1 地勢.....	6
2-2 人口.....	7
2-3 交通基盤.....	8
2-4 施設立地状況.....	13
2-5 交通特性	21
2-6 交通安全	36
2-7 健康.....	46
2-8 観光.....	48
2-9 現状のまとめ.....	49
2-10 国や都の計画を踏まえた自転車活用推進に向けた課題	50
第3章. 計画の目標と基本方針	51
3-1 計画の目標.....	51
3-2 計画の基本方針.....	51
3-3 SDGs（持続可能な開発目標）への貢献	53
第4章. 実施すべき施策、実施スケジュール	54
4-1 実施すべき施策の一覧	54
4-2 実施すべき施策の詳細	56
第5章. 文京区自転車ネットワーク計画.....	58
5-1 文京区自転車ネットワーク計画とは	58
5-2 ネットワーク計画の検討の考え方	58
5-3 自転車ネットワーク計画路線の選定	58
5-4 整備形態の選定.....	58
5-5 整備形態別の自転車通行空間の設計	58
5-6 整備優先度の選定	58

5-7 その他の安全対策	59
第6章. 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法	60
6-1 計画の推進体制	60
6-2 計画のフォローアップ及び見直し方法.....	60

参考資料

文京区自転車活用推進計画等策定協議会設置要綱

文京区自転車活用推進計画等策定協議会委員・幹事名簿

検討経緯

アンケート調査票

アンケート調査結果

ヒアリング調査結果

第1章. 概要

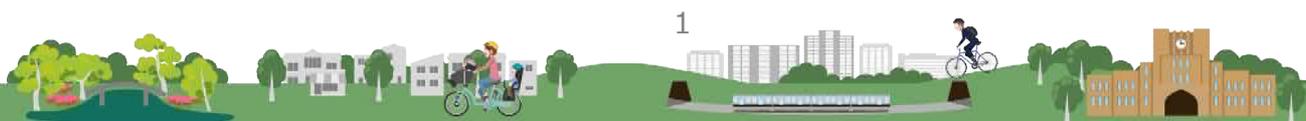
1-1 計画策定の背景と目的

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 年法律第 113 号。以下「法」という。)が平成 29 年5月1日に施行されました。

国においては、この法に基づき平成 30 年に策定された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総合的かつ計画的な取組みが行われてきたところです。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大などによる社会情勢の変化を踏まえつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用を一層推進するため、令和 3 年 5 月には第2次自転車活用推進計画が策定されました。

また、東京都においては、平成 31 年 3 月に「東京都自転車活用推進計画」が策定され、令和 3 年 5 月には、『サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行!』と銘打ち、同計画が改定されました。

こうした背景の中、文京区においても、国や都の動向、SDGsや Society5.0 の視点、区の上位計画や関連計画との整合等を踏まえつつ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するために、自転車ネットワークに関する計画を包含した「文京区自転車活用推進計画」を定め、誰もが安全で快適に自転車を活用できるまちづくりに取り組んでまいります。



1-2 計画の位置付け

本計画は法第 11 条に基づき、国や東京都の計画を勘案して、文京区の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めるものです。

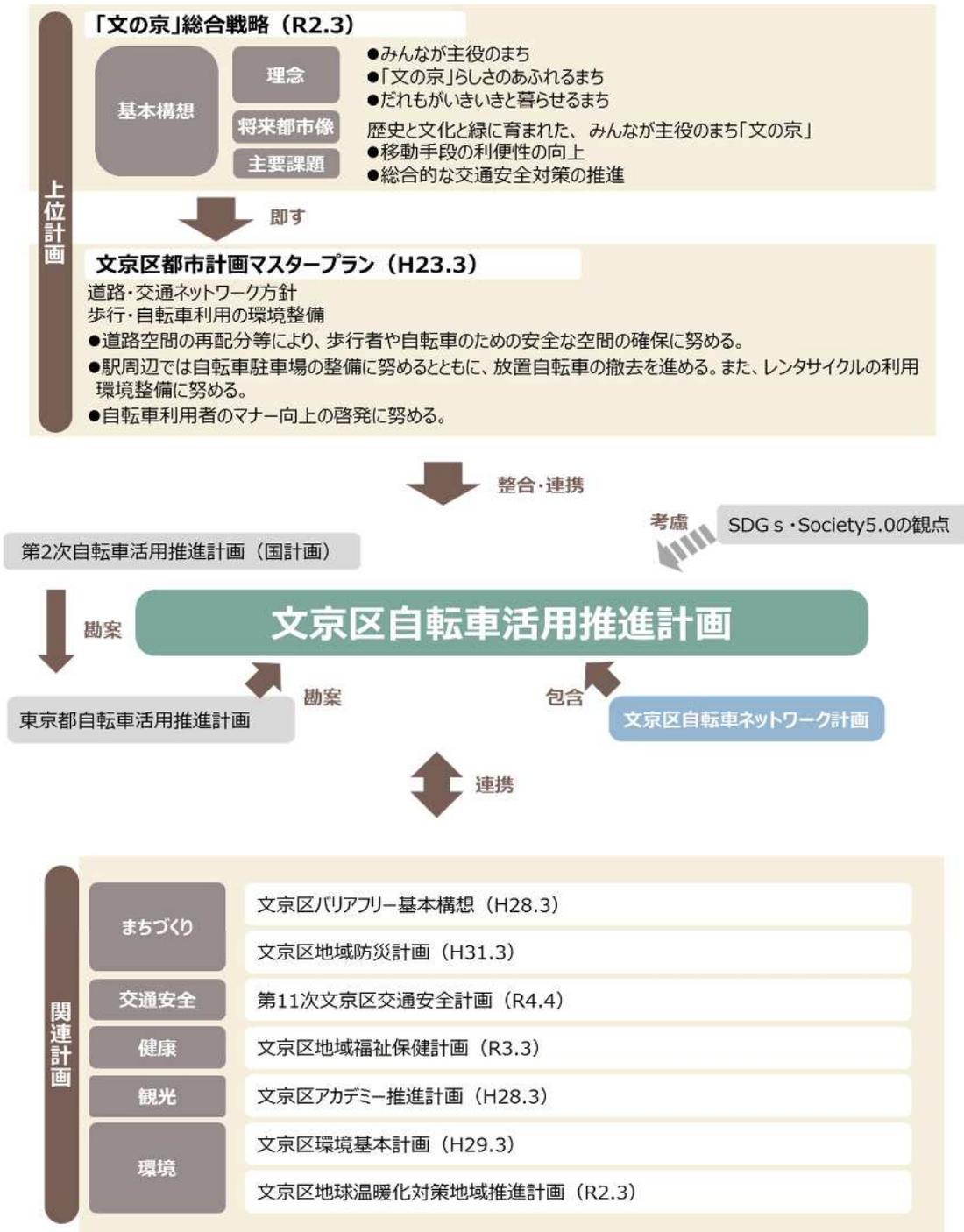


図 1 本計画の位置付け



1-3 計画の区域

対象区域は、区全域とします。

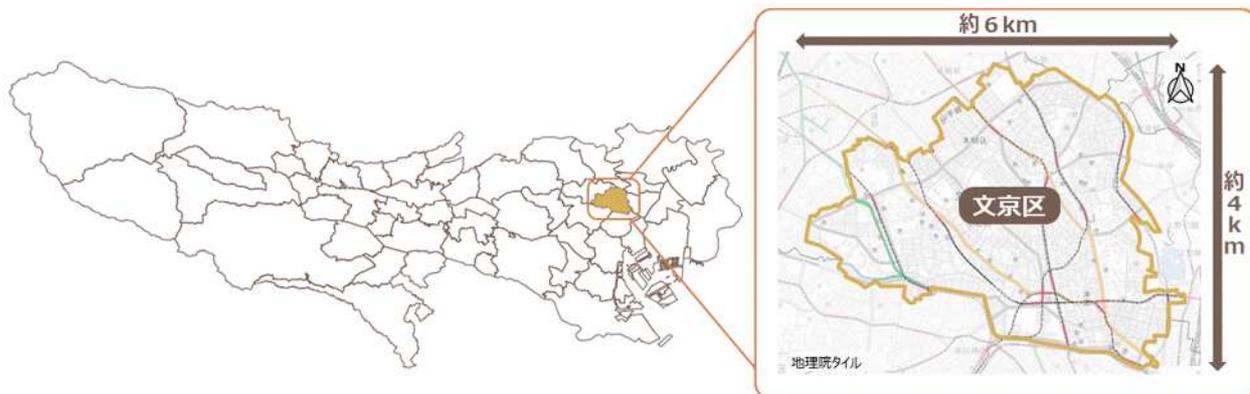


図 2 対象区域

1-4 計画の期間

計画期間は、国の次期計画(令和7年度まで)及び都の次期計画(令和12年度まで(令和8年度中間見直し)、を踏まえ、10ヵ年(令和8年度中間見直し)とします。

表 1 対象期間

年度	令和3 (2021)	令和4 (‘22)	令和5 (‘23)	令和6 (‘24)	令和7 (‘25)	令和8 (‘26)	令和9 (‘27)	令和10 (‘28)	令和11 (‘29)	令和12 (‘30)	令和13 (‘31)
第2次 自転車活用 推進計画 (国計画)	改定	→				改定	- - - - -				改定
東京都 自転車活用 推進計画	改定	→				見直し	→				改定
「文の京」 総合戦略	→		改定	- - - - -		改定	- - - - -		- - - - -		改定
文京区 自転車活用 推進計画	策定		→			見直し	→				改定

※破線：想定



1-5 関連する国や都の計画

関連する国や都の計画について、以下のとおり示します。

表 2 国の計画

第2次自転車活用推進計画			
策定年月	2021年5月	計画期間	2025年度まで
概要	<p>(位置付け)</p> <p>自転車活用推進法の基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという同法の目的ののっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、同法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付ける。</p> <p>(目標及び施策)</p> <p>以下の4つの目標達成のために、具体的に実施すべき施策を定める。</p> <p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 2 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4 シェアサイクルの普及促進 5 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 6 情報通信技術の活用の推進 7 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 <p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 12 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 <p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 14 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15 多様な自転車の開発・普及の促進 16 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 17 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 18 学校等における交通安全教室の開催等の推進 19 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲） 20 自転車通行空間の計画的な整備（再掲） 21 災害時における自転車の活用の推進 22 損害賠償責任保険等への加入促進 		



表 3 東京都の計画

東京都自転車活用推進計画			
策定年月	2021年5月	計画期間	2030年度まで
概要	<p>(位置付け) 自転車活用推進法（平成二十八年法律第百十三号）第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、都市づくりや交通、健康、環境、観光等、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。</p> <p>(目指すべき将来像及び施策)</p> <p>1 環境形成</p> <p>(1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進 (2) 総合的な駐車施策の推進 (3) 自転車シェアリングの普及促進 (4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進 (5) 放置自転車対策の推進 (6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施 (7) 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進</p> <p>2 健康増進</p> <p>(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</p> <p>3 観光振興</p> <p>(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</p> <p>4 安全・安心</p> <p>(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</p>		



第2章. 現状と課題

2-1 地勢

(1) 位置

文京区は、東京都区部の中心部に位置し、荒川区、台東区、豊島区、新宿区、千代田区、北区に隣接しており、東西約 6km、南北約 4km、面積約 11.3km²、東京 23 区中 20 番目の大きさです。

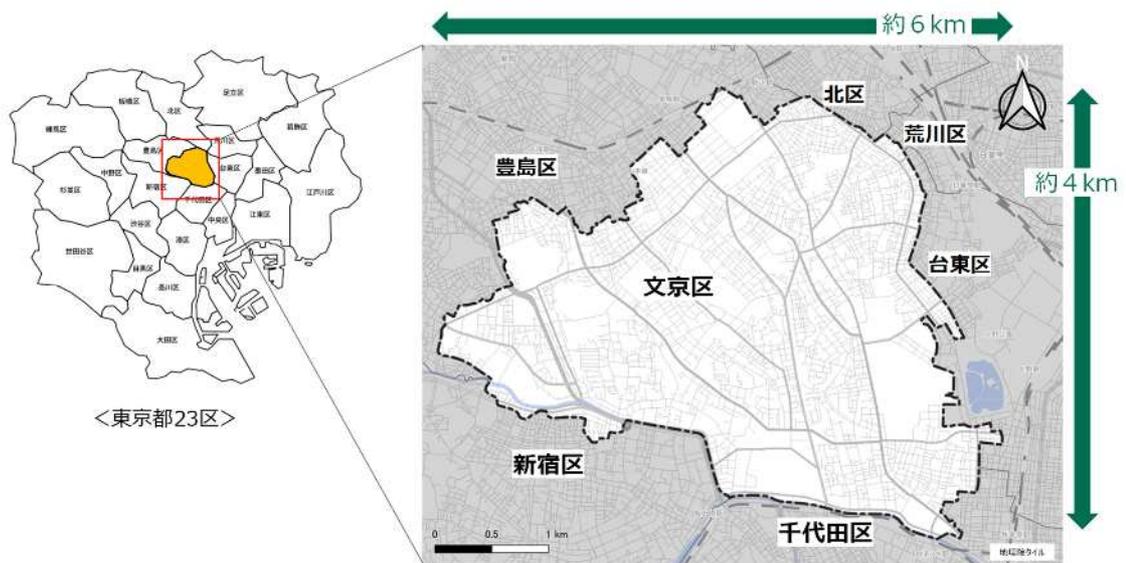


図 3 文京区の位置図

(2) 地形

区内には関口台、小日向台、小石川台、白山台、本郷台の 5 つの台地があり、坂道が多いことが特徴です。高低差が大きいため、南西～北東方向の移動が不便となっています。

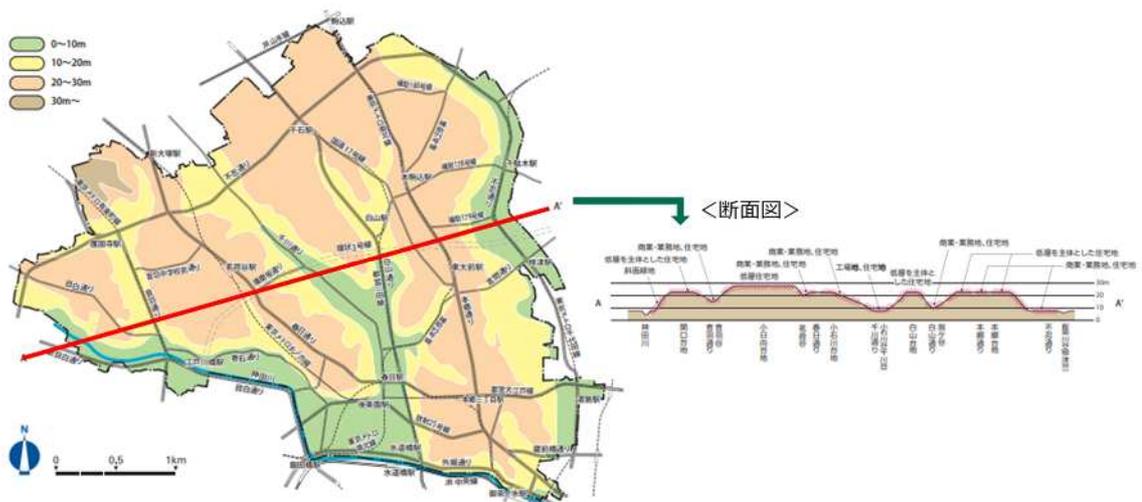


図 4 文京区地形

出典: 文京区都市マスタープラン



2-2 人口

区の人口は、過去 5 年間で増加傾向にあります。人口層では、40 代が最も多く、子育て世代や働き盛り世代が含まれる 20～50 代が多いことが特徴となっています。

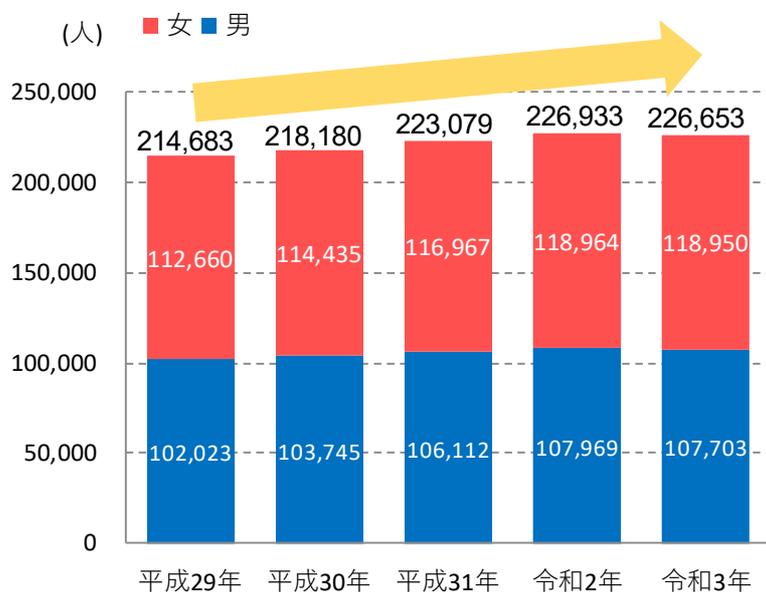


図 5 文京区の人口推移(各年 4 月 1 日現在)

出典: 文京区 住民基本台帳より作成

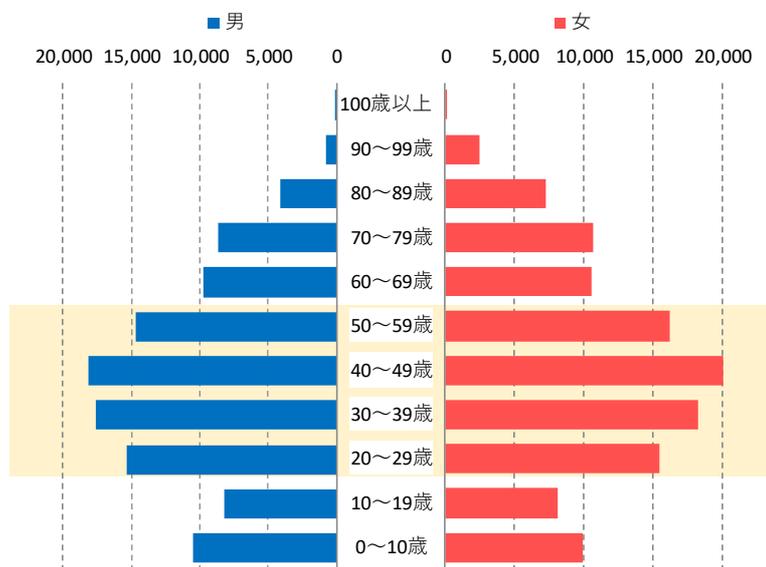


図 6 文京区の年齢別人口(令和 3 年 4 月 1 日現在)

出典: 文京区 住民基本台帳より作成



2-3 交通基盤

(1) 道路網

区内の幹線道路(国道や都道)は、北西～南東方向に伸びる尾根や谷地に沿って形成されています。また、区道を中心とした生活道路は幅員が狭い道路が多くなっています。

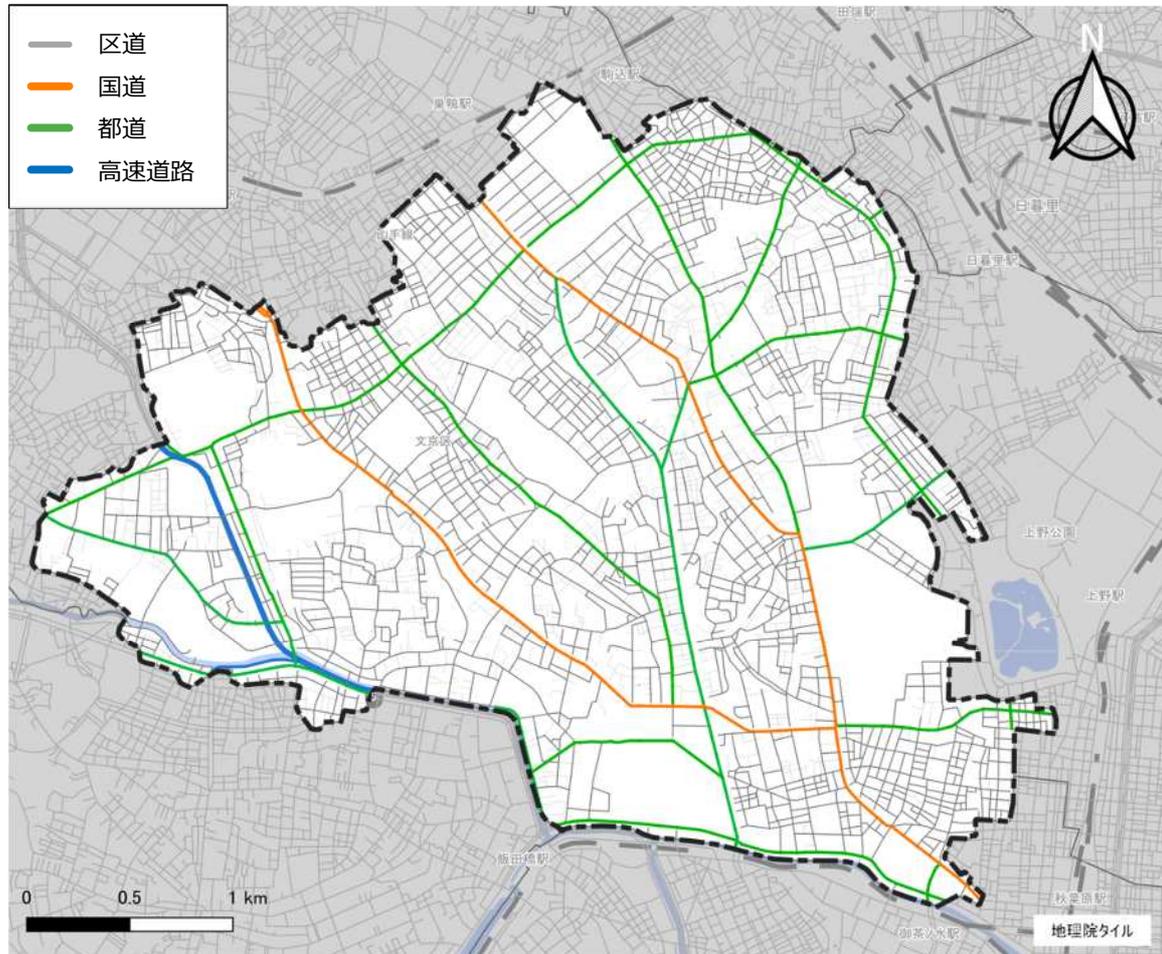


図 7 道路網

出典 地図:国土数値情報より作成

表 4 道路種別の延長

道路種別	延長(km)
区道	170.9
国道(一般国道)	8.2
都道(主要地方道、一般都道)	26.1
高速道路(都市高速道路)	2.3
計	207.9

出典:東京都道路現況調査(令和2年度)



(2) 鉄道網

区内には、地下鉄6路線、全 17 駅が整備されており、幹線道路と同様に、北西～南東方向に伸びる尾根や谷地に沿って形成されています。東西方向の鉄道網が少ないため、鉄道路線間の乗り換えは不便な状況にあります。

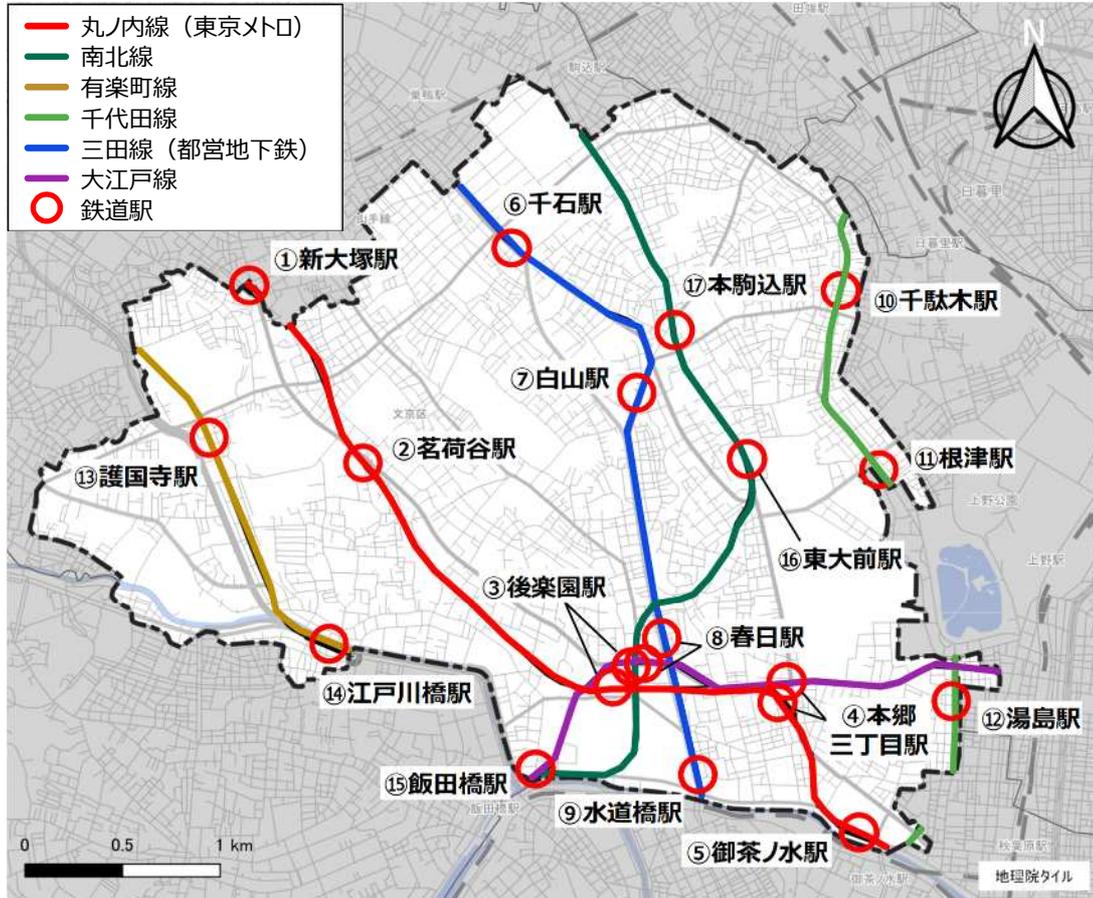


図 8 鉄道網

出典 地図:国土数値情報より作成

表 5 区内の鉄道駅

No	鉄道駅名
1	新大塚駅
2	茗荷谷駅
3	後樂園駅
4	本郷三丁目駅
5	御茶ノ水駅
6	千石駅
7	白山駅
8	春日駅
9	水道橋駅

No	鉄道駅名
10	千駄木駅
11	根津駅
12	湯島駅
13	護国寺駅
14	江戸川橋駅
15	飯田橋駅
16	東大前駅
17	本駒込駅



(3) バス路線網

区内では路線バスの他、「コミュニティバス B-ぐる」が運行しています。路線バスは、区の幹線道路を中心に路線が形成されており、「B-ぐる」は路線バスを補完しています。

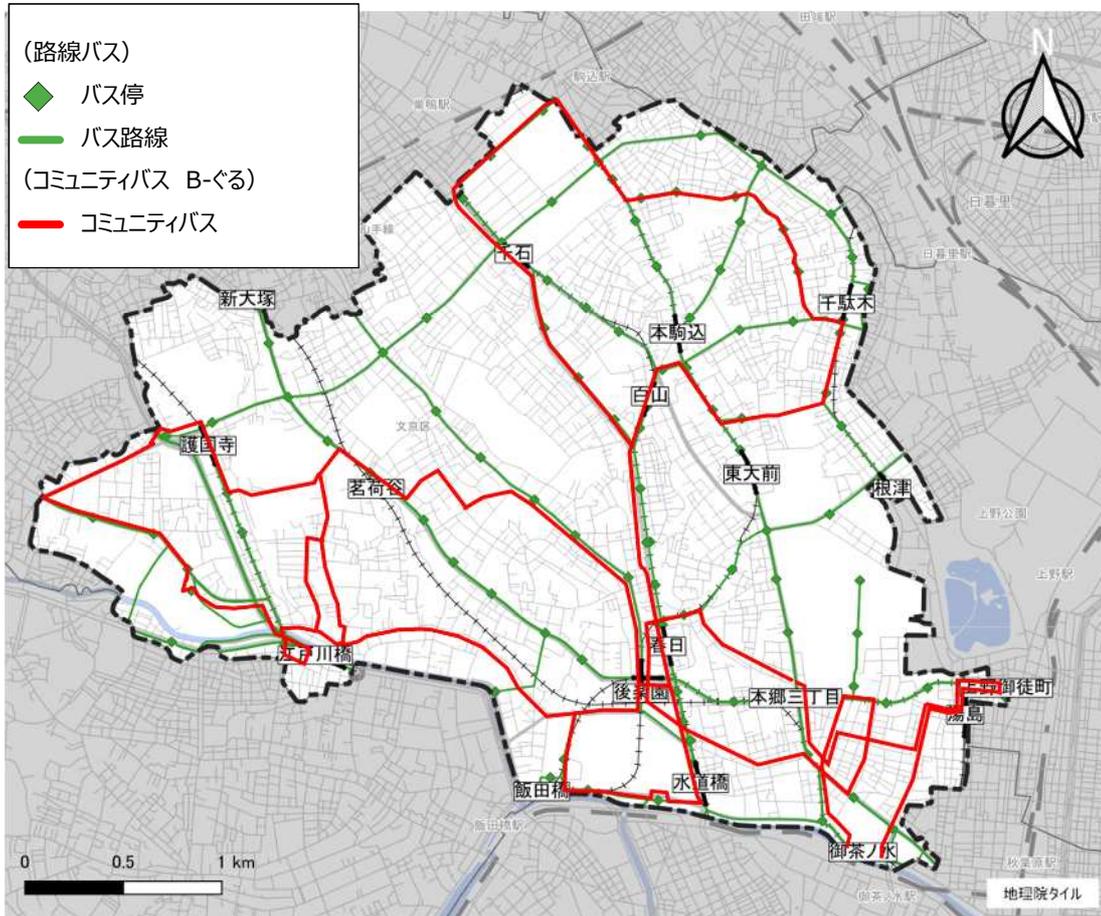


図 9 路線バス、コミュニティバス路線網

出典 地図：国土数値情報より作成



千駄木・駒込ルート



目白台・小日向ルート



本郷・湯島ルート

図 10 コミュニティバス B-ぐる



(4) 自転車通行空間

区内の既存の自転車通行空間は、国道や都道が中心となっています。

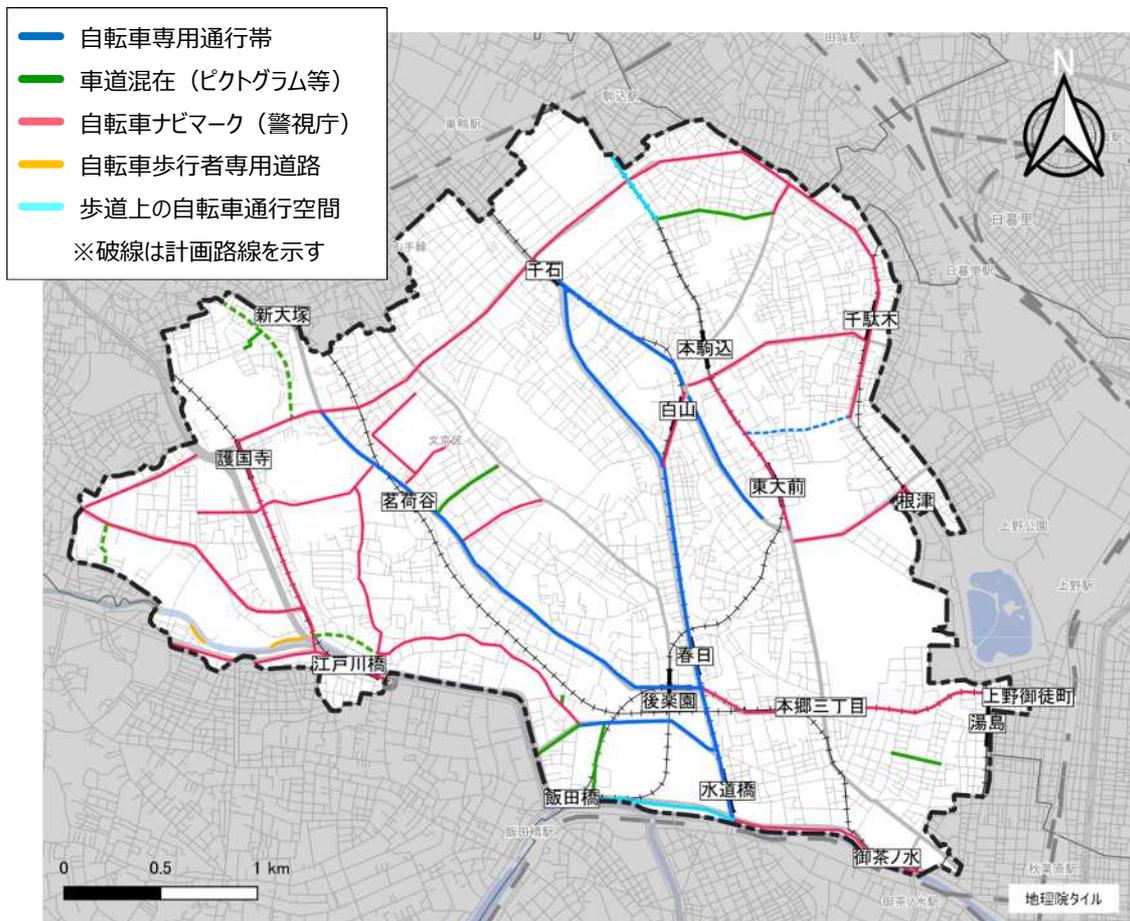


図 11 自転車通行空間の整備状況

出典 文京区資料、地図:国土数値情報より作成





自転車専用通行帯（白山通り）



車道混在（特別区道 文第 901 号）



自転車ナビマーク
（巻石通り）



自転車歩行者専用道路（関口 2）



歩道上の自転車通行空間（外堀通り）

図 12 自転車通行空間(整備事例)

2-4 施設立地状況

(1) 行政施設等

区内には、区役所のほか、地域活動センターが9箇所、図書館が10箇所(うち、それぞれ2箇所は図書館・地域活動センター併設)、郵便局が2箇所設置されています。

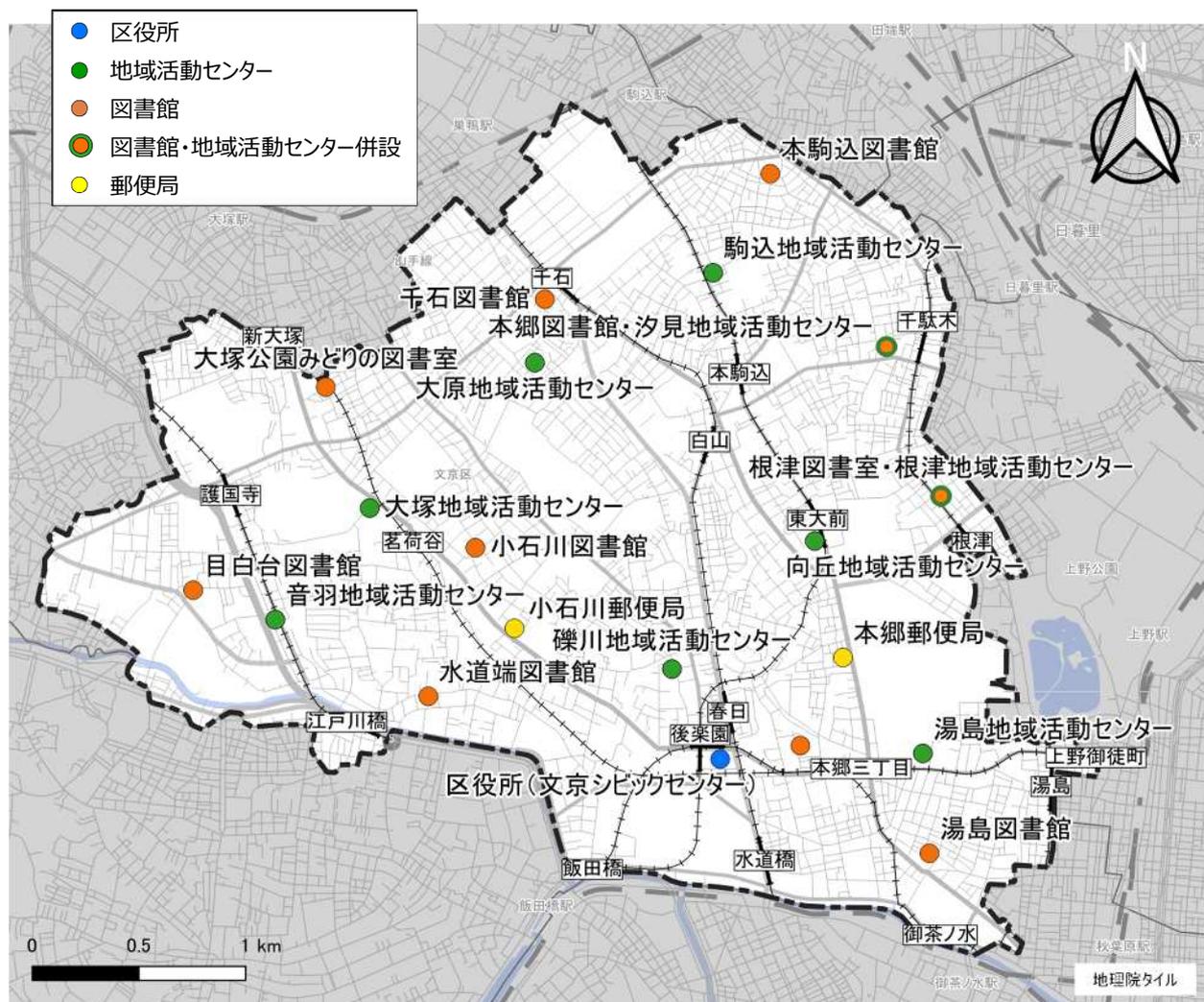


図 13 行政施設等の立地状況

出典 文京区 HP、地図:国土数値情報より作成



(2) 学校

区内には、26校の高等学校と、20校の短期大学・大学が集積しています。

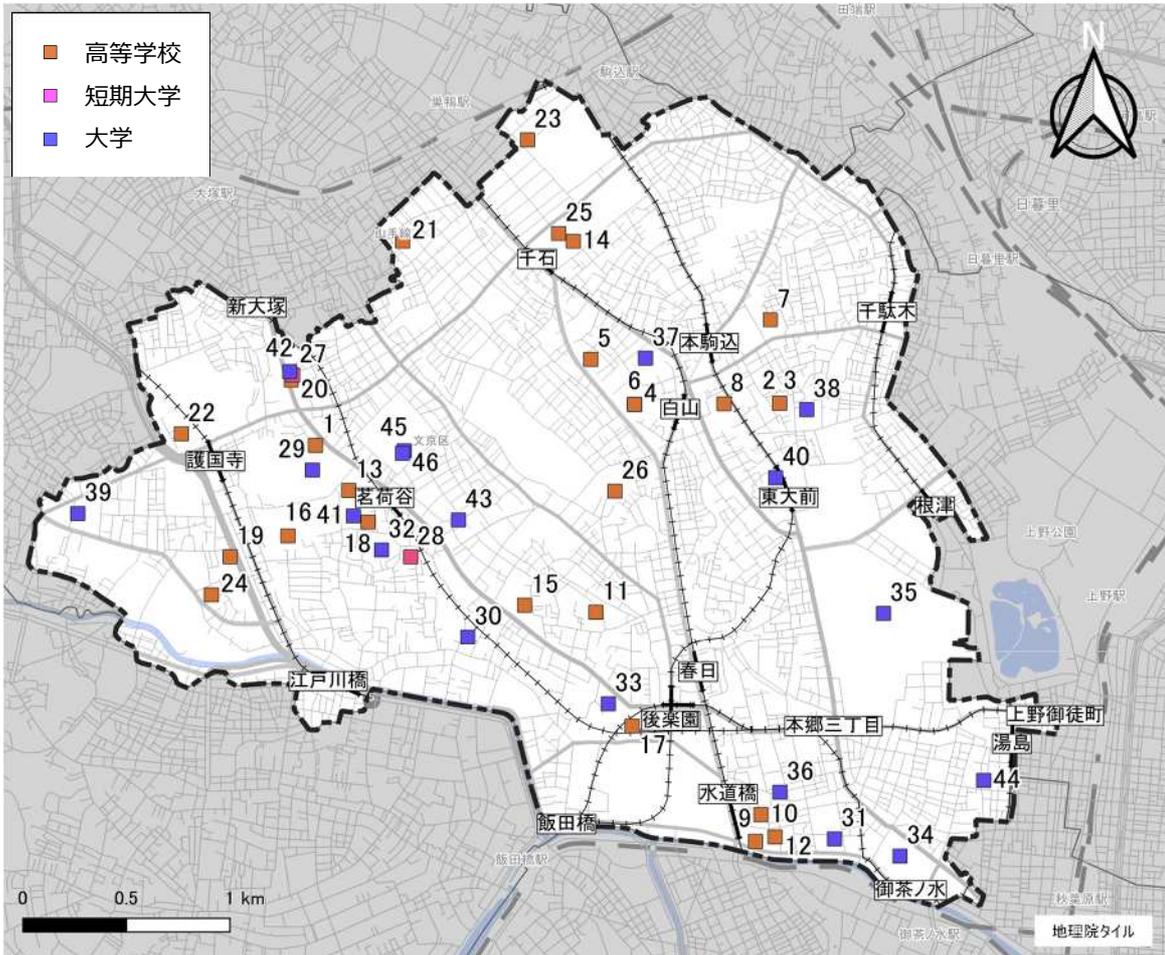


図 14 学校の立地状況

出典 文京区 HP、地図：国土数値情報より作成



表 6 区内の高等学校および短期大学・大学の一覧

No	高等学校名	No	短期大学・大学名
1	お茶の水女子大学附属高等学校	27	貞静学園短期大学
2	郁文館グローバル高等学校	28	東邦音楽短期大学
3	郁文館高等学校	29	お茶の水女子大学
4	京華高等学校	30	国際仏教学大学院大学
5	京華女子高等学校	31	順天堂大学
6	京華商業高等学校	32	拓殖大学
7	駒込高等学校	33	中央大学
8	向丘高等学校	34	東京医科歯科大学
9	工芸高等学校	35	東京大学
10	桜蔭高等学校	36	東洋学園大学
11	淑徳SC高等部	37	東洋大学
12	昭和第一高等学校	38	日本医科大学
13	跡見学園高等学校	39	日本女子大学
14	広尾学園小石川高等学校	40	文京学院大学
15	竹早高等学校	41	跡見学園女子大学
16	筑波大学附属高等学校	42	東邦音楽大学
17	中央大学高等学校	43	日本社会事業大学
18	貞静学園高等学校	44	日本薬科大学
19	東京音楽大学付属高等学校	45	放送大学東京文京学習センター
20	東邦音楽大学附属東邦高等学校	46	筑波大学(付属学校教育局)
21	東洋女子高等学校		
22	日本大学豊山高等学校		
23	文京学院大学女子高等学校		
24	獨協高等学校		
25	都立小石川中等教育学校		
26	東洋大学京北高等学校		



(3) 大規模商業施設等

区内には、大規模商業施設※が6施設、スーパーが52箇所あり、幹線道路沿いに立地しています。

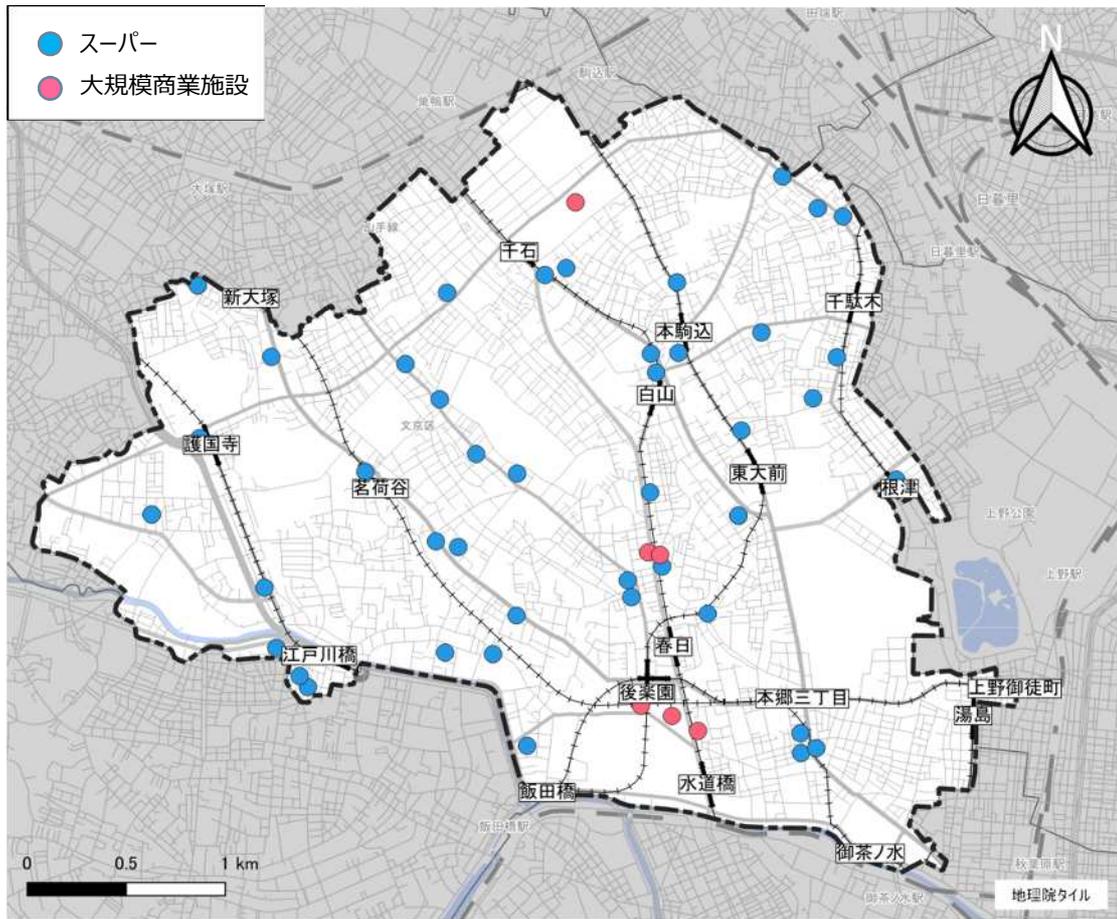


図 15 大規模商業施設の立地状況

※大規模商業施設:大規模小売店舗立地法届出のある商業施設を抽出
 出典 文京区 HP、東京都 HP、NAVITIME HP 地図:国土数値情報より作成



(4) スポーツ施設・公園

区内には、区営のスポーツ施設が8箇所、総合公園(小石川後楽園)が1箇所、特殊公園(江戸川公園、六義園、肥後細川庭園)が3箇所あります。

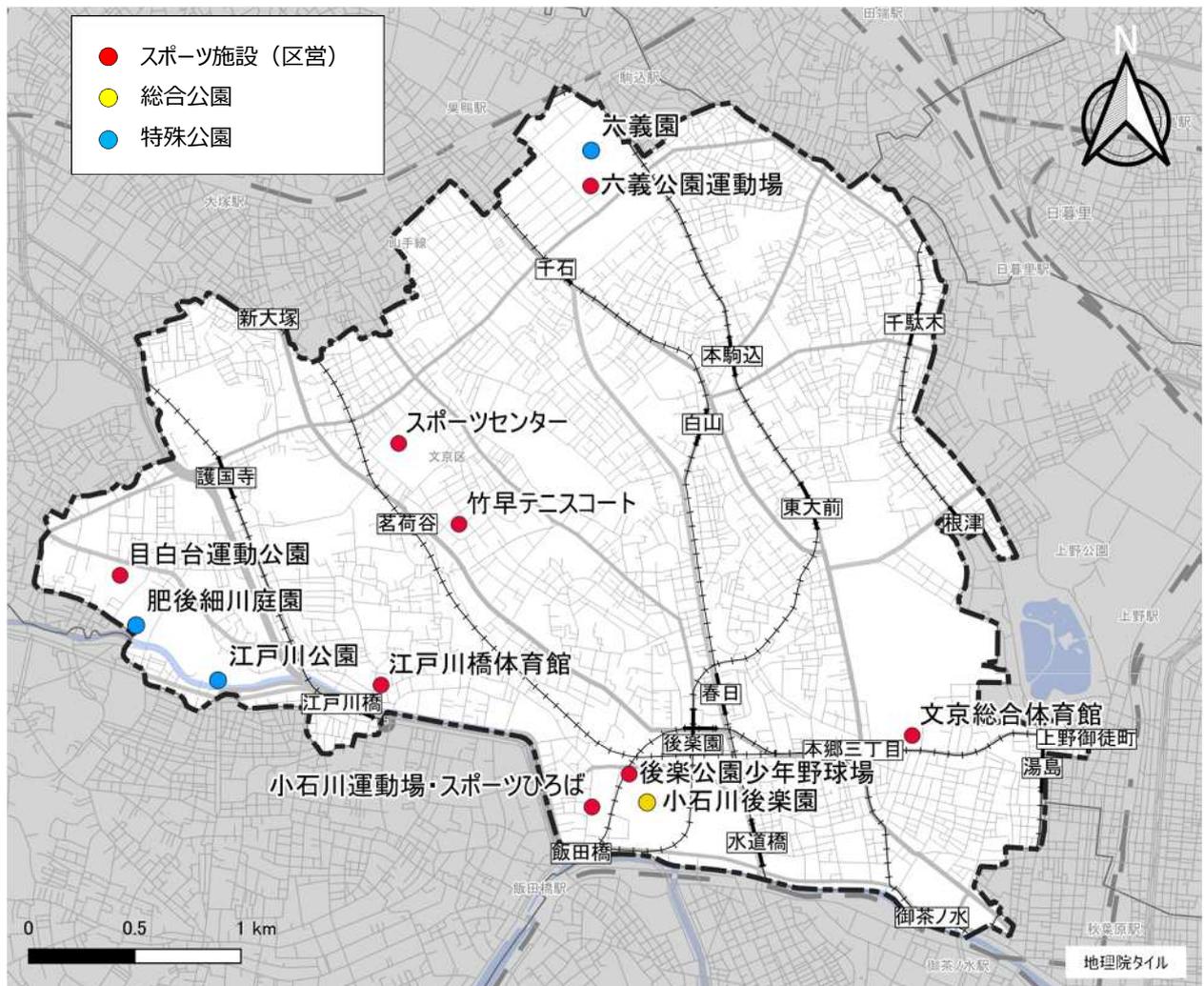


図 16 スポーツ施設と公園の立地状況

出典 文京区 HP、地図:国土数値情報より作成

※総合公園とは、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箇所あたり面積10～50haを標準として配置するものである。

※特殊公園とは、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ものである。



(5) 幼稚園・保育園

区内には、幼稚園が25箇所、認可保育園等が102箇所、認証保育所が2箇所あり、区内各所に分布しています。

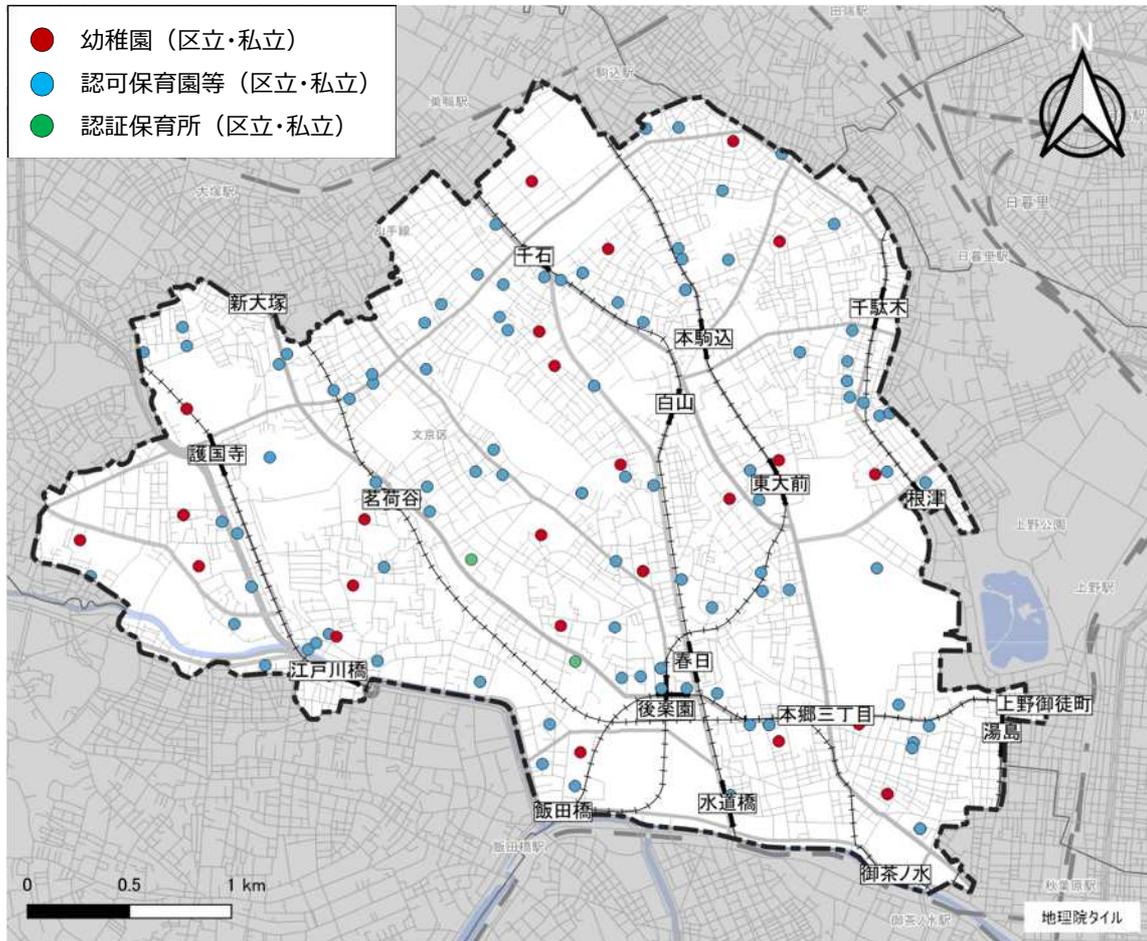


図 17 幼稚園・保育園の立地状況

出典 文京区資料、地図：国土数値情報より作成

表 7 区内の幼稚園・保育園(令和3年4月時点)

分類	運営	箇所	計
幼稚園	区立	10	25
	私立	15	
認可保育園等	区立	20	102
	私立	82	
認証保育所	私立	2	2
	計		129

※定員20人未満の施設（小規模保育所、事業所内保育所、家庭的保育事業、グループ保育室、文京区保育ママ）については、駐輪場を備えず自転車利用を推奨していない場合が多いため除外



(6) 駐輪場

区内には、定期利用制の区営駐輪場が 24 箇所、一時利用制の区営駐輪場が 14 箇所設置されています。最寄りに区営駐輪場(定期利用制又は一時利用制)が無い駅は、御茶ノ水駅、新大塚駅、千駄木駅の3駅となっています。なお、区境の新大塚駅近辺は、豊島区の駐輪場が設置されています。

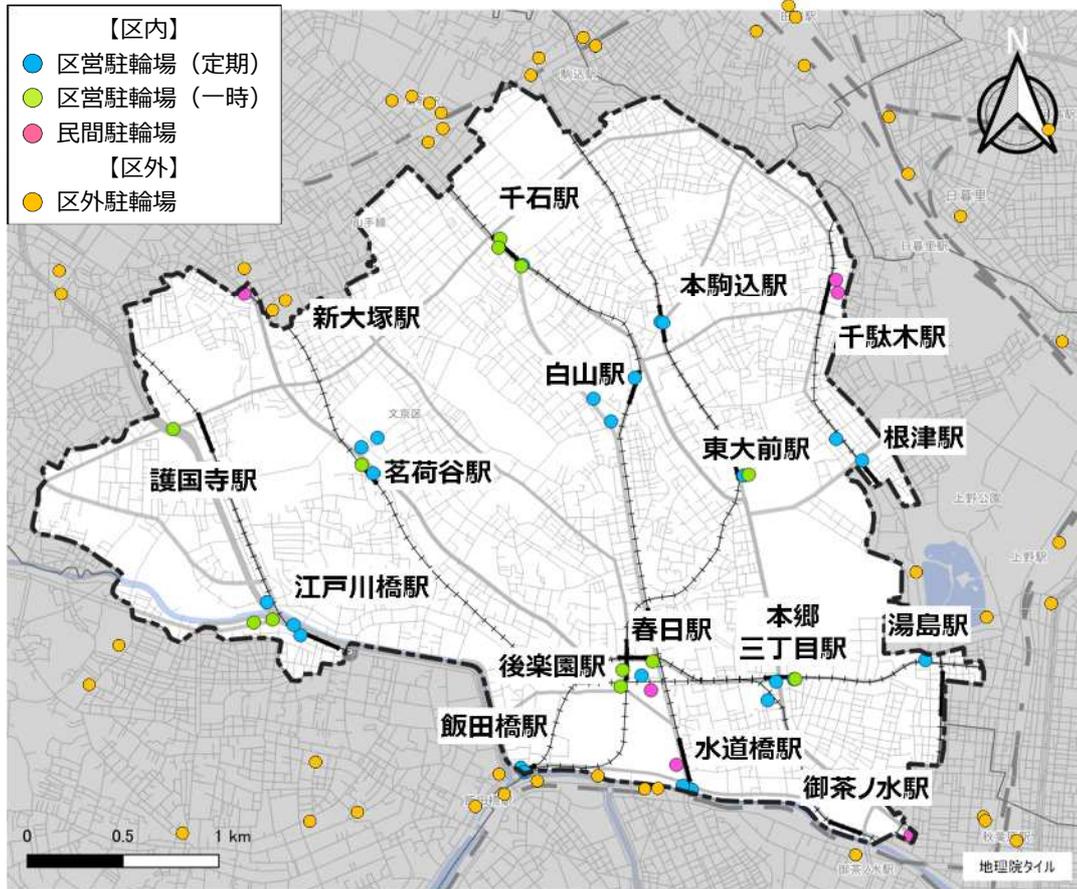


図 18 区営駐輪場の立地状況

出典 データ: 文京区 HP、地図: 国土数値情報より作成

表 8 最寄り駅別の区営駐輪場の駐輪可能台数(台)

No	鉄道駅名	定時利用	一時利用
1	後樂園駅	30	383
2	護国寺駅	0	140
3	江戸川橋駅	320	73
4	根津駅	60	0
5	春日駅	0	262
6	水道橋駅	160	0
7	千石駅	182	190
8	東大前駅	80	35
9	湯島駅	50	0

No	鉄道駅名	定時利用	一時利用
10	白山駅	237	0
11	飯田橋駅	110	0
12	本郷三丁目駅	225	36
13	本駒込駅	115	0
14	茗荷谷駅	320	190
15	新大塚駅	0	0
16	御茶ノ水駅	0	0
17	千駄木駅	0	0
合計		1,889	1,309



(7) シェアサイクル及びレンタサイクル

文京区自転車シェアリング事業を実施し、区内 68 箇所のポートを設置しています。東京 11 区[※]で相互乗り入れが可能となっています。(※東京 11 区:千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区)

また、電動アシスト自転車を扱う区営のレンタサイクルを実施しています。

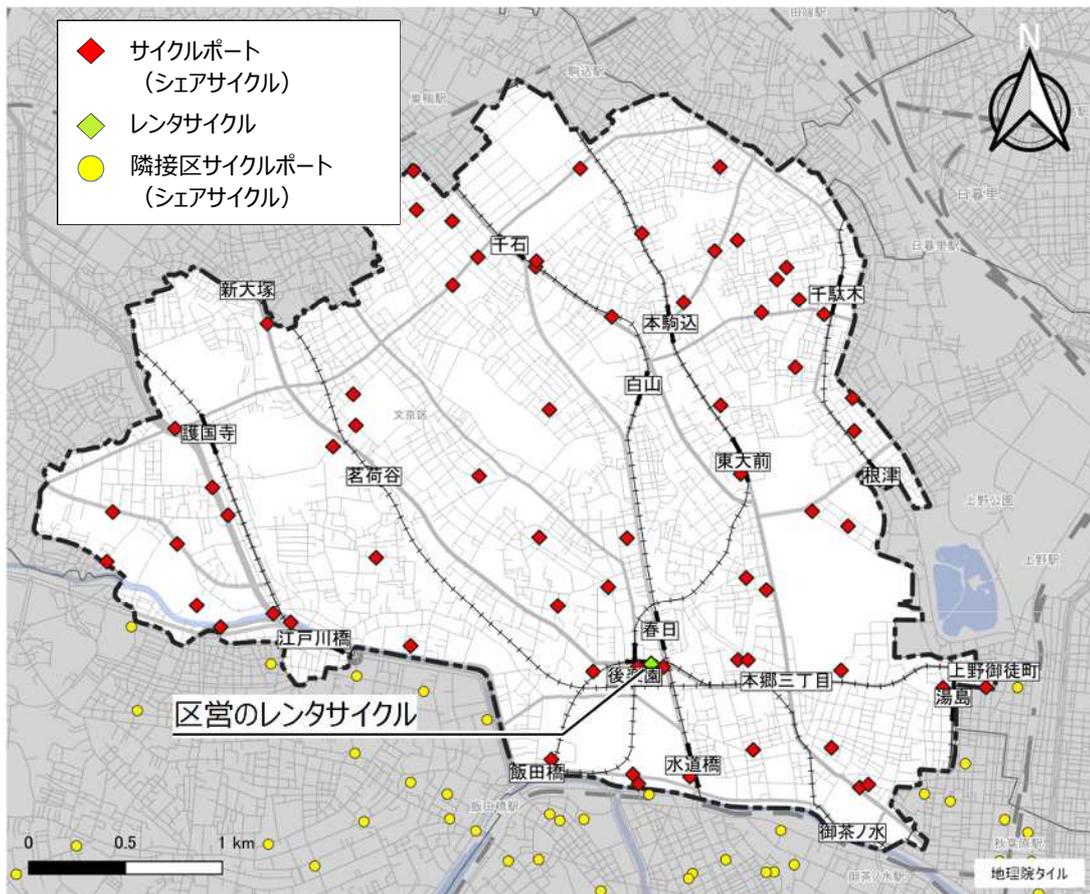


図 19 サイクルポート、レンタサイクルの立地状況

出典 文京区 HP、ドコモバイクシェア HP、地図:国土数値情報より作成

表 9 シェアサイクルの概要(令和 3 年 4 月 1 日現在)

自転車台数、ポート数	800 台(電動アシスト自転車)、68 箇所
利用時間	24 時間利用可能
利用料金	165 円/30 分~(月額や1 日パス有り)
運営事業者	株式会社ドコモ・バイクシェア

表 10 レンタサイクルの概要

自転車台数	50 台(電動アシスト自転車)
利用時間	午前 7 時~午後 8 時
利用料金	500 円/日
運営事業者	文京区



図 20 千石駅付近のポート



2-5 交通特性

(1) 交通手段分担率

区民の代表交通手段分担率は、全目的で鉄道が 58.4%、バスが 3.1%、自動車が 5.2%、自転車が 8.3%、徒歩が 23.4%となっています。

自転車利用者の利用目的は、通勤が 11.7%、通学が 11.9%、買物等の私事が 32.8%となっています。

※東京都市圏PT調査では、ある 1 日にあった移動を、移動ごとに手段と利用目的に分け分析しています。そのため、職場・学校を目的地とした移動が「通勤・通学」、自宅を目的地とした移動が「帰宅」、それ以外の目的地については、目的により「業務・私事」に区分されます。

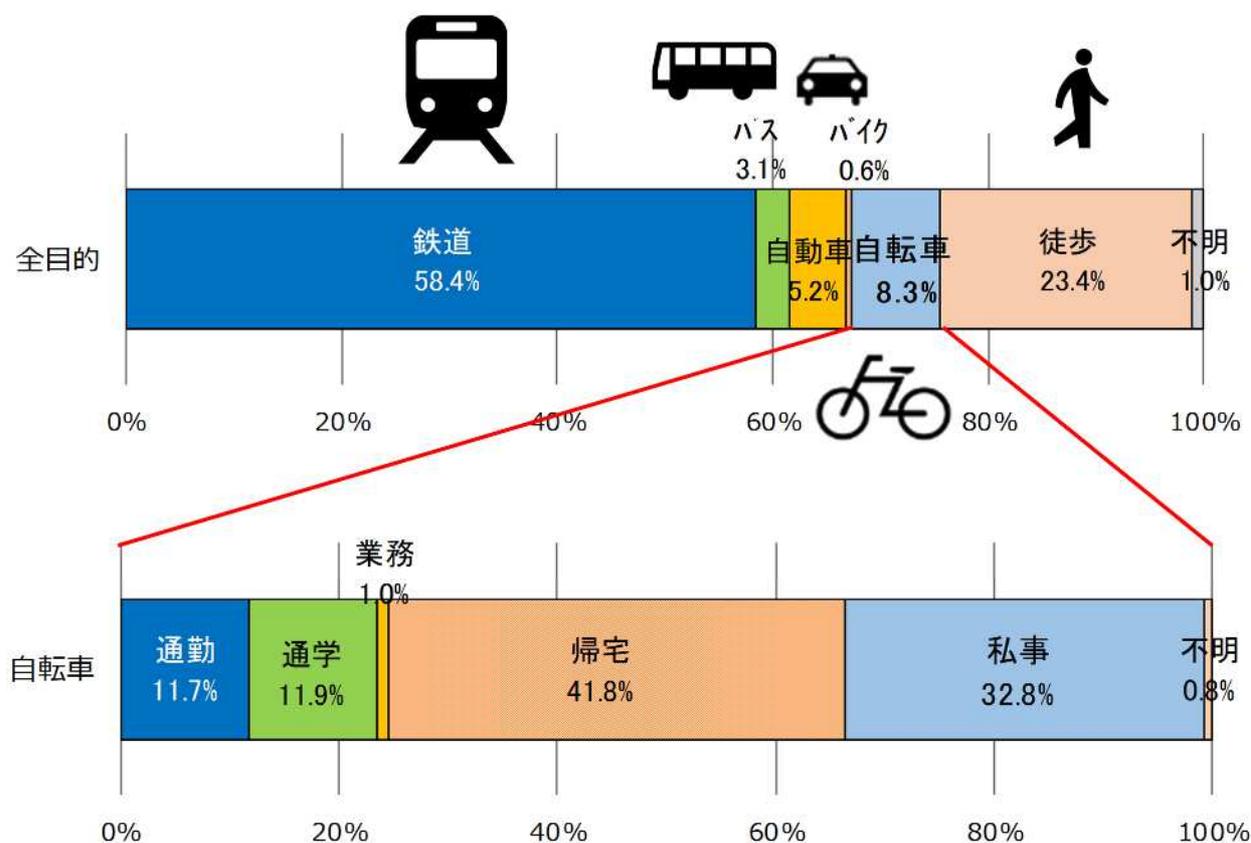


図 21 代表交通手段分担率(上)、自転車利用者の利用目的の割合(下)

出典：平成 30 年東京都市圏PT調査結果より作成



(2) 自転車の利用頻度・利用目的

アンケート調査を回答した区民のうち、現在自転車を利用している人は42%で、そのうち週2～3日以上利用している割合が約52%です。また、「買物・食事」を目的とした利用が最も多く、次いで「通勤・通学」、「子どもの送迎」となっています。

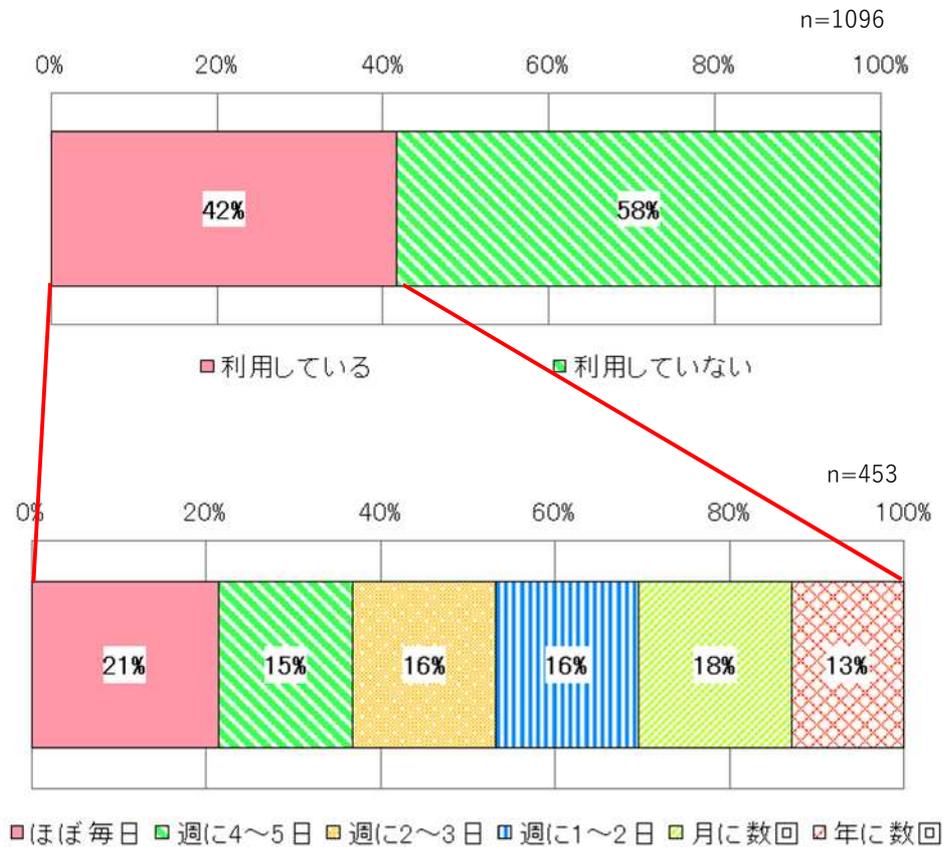


図 22 区民の自転車利用頻度

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

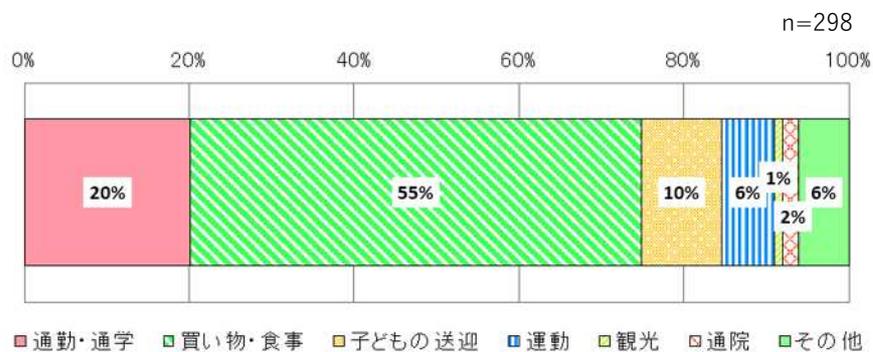


図 23 自転車利用目的

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(3) 自転車通勤の状況

区内の事業所へのヒアリング調査によると、自転車通勤を導入している事業所では申請者に保険加入や防犯登録番号、駐輪場確保等を確認した上で、自転車通勤を認めている場合があります。その場合でも、交通事故への懸念から自転車通勤を推進はしておらず、交通安全に関する研修費用負担が課題となっている状況です。

自転車通勤を導入していない事業所では、ほとんどの企業で交通事故が懸念となり導入を検討していない状況です。導入した場合の自転車保険の扱いや自転車の破損や盗難に関する対応も課題となっています。一方で、従業員の健康に関する取り組みの必要性は認識している事業所が多くなっています。

表 11 自転車通勤に関するヒアリングの調査対象

ヒアリング対象	事業所	
	自転車通勤制度有	自転車通勤制度無
団体数	3社	5社

表 12 自転車通勤制度の導入事業所の回答

項目	回答
自転車通勤制度	<ul style="list-style-type: none"> 申請者には、基本的には自転車通勤を許可。(2km 圏内に居住していること等の条件付きで許可している事業所もある) 申請者に毎月通勤手当を支給している事業所もある 申請時には、保険加入状況や防犯登録番号の確認、駐輪場確保の義務付けを実施している事業所もある
自転車通勤に関する取組・設備状況	<ul style="list-style-type: none"> 敷地内に駐輪スペース設置している事業所もある 自転車に限らない交通安全教育を実施している事業所が多い
自転車通勤に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 最も懸念されているのは自転車事故であり、基本的には公共交通機関の利用を推進している 交通安全に関する研修費用が負担となっている

表 13 自転車通勤制度通勤制度の未導入事業所の回答

項目	回答
自転車通勤制度の導入に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 通勤中の事故を懸念して、自転車通勤制度を導入していない事業所が多い 導入した場合、自転車保険の扱いが懸念されている 事業所の敷地内に新たに駐輪場を設置する必要や、その場合の自転車の破損や盗難に関する対応が懸念がある
従業員の交通安全や健康に関する取組状況	<ul style="list-style-type: none"> 自転車に限らない交通安全に関する情報提供 業務用自動車で事故を起こした社員に向けた警視庁の交通安全講習受講 健康促進に関する啓発活動(食生活改善、階段使用等) 健康組合からの健康促進に関するキャンペーンの告知を実施

出典：令和3年文京区事業者ヒアリング調査



(4) 地域内の移動

地域内の自転車移動は、区東部において南北方向の移動が最も多くなっています。



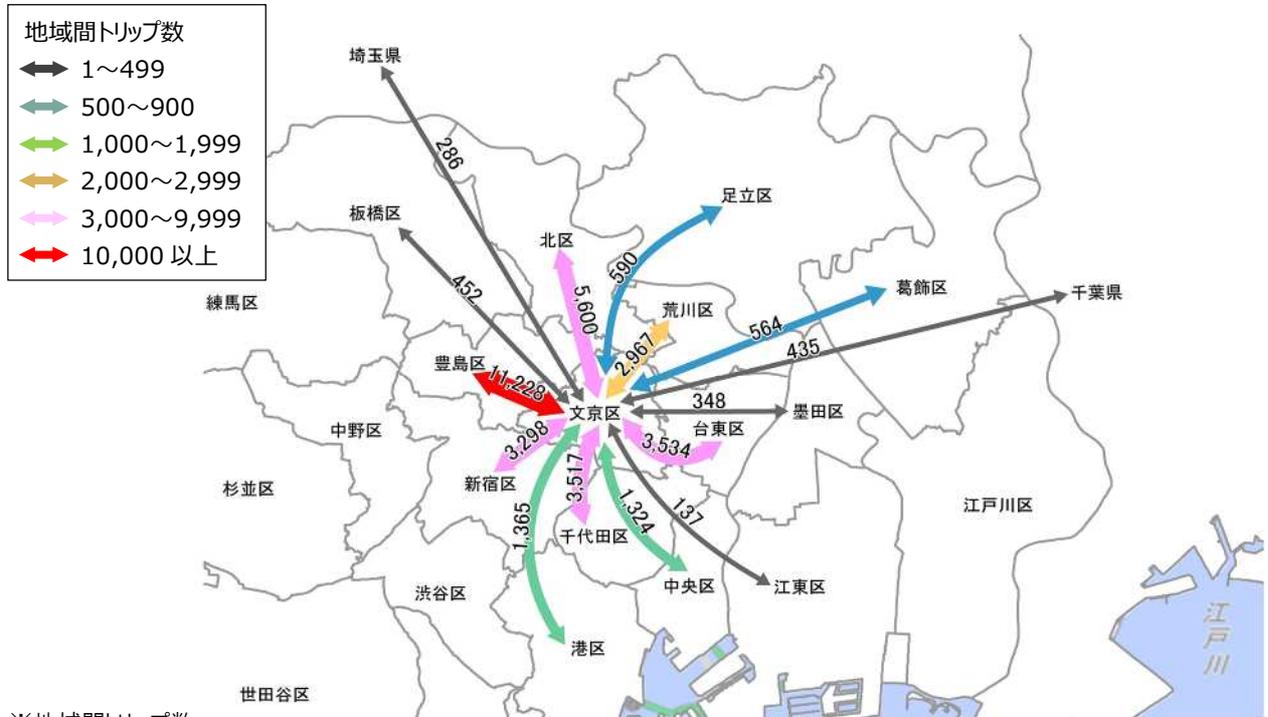
図 24 地域内の自転車移動

出典 データ:平成 30 年東京都市圏PT調査結果、地図:国土数値情報より作成



(5) 地域間の移動

地域間の自転車移動では、豊島区の移動が最も多く、次いで北区・台東区・千代田区・新宿区の移動が多くなっています。



※地域間トリップ数
代表交通手段が自転車の人が、ある地点から他の地点(出発地・到着地のどちらかが区内)へ1日当たりに移動する単位

図 25 地域間の自転車移動

出典:平成30年東京都市圏PT調査結果より作成



(6) 主要渋滞箇所・区間

区内に主要渋滞箇所[※]が4か所、主要渋滞区間[※]が2区間存在しています。

※全国統一のデータに基づく客観的な分析と道路利用者の声を踏まえ、地域の実情にあった「主要渋滞箇所・主要渋滞区間」として抽出した箇所及び区間のこと。

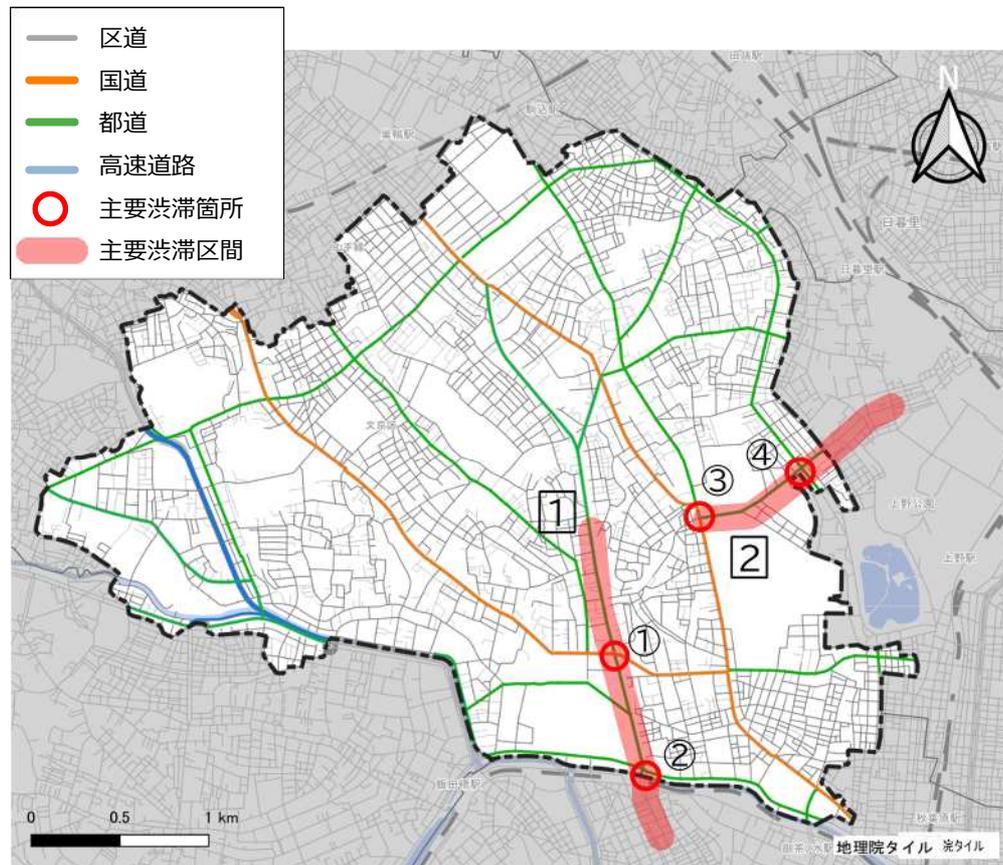


図 26 主要渋滞箇所・区間

出典 データ:国土交通省 関東地方整備局、地図:国土数値情報より作成

表 14 区内主要渋滞箇所・区間

区間名	箇所名
1 白山祝田町線 文京区春日町付近～文京区水道橋付近	①春日町
	②水道橋
2 環状3号線 文京区本郷弥生付近～文京区根津一丁目付近	③本郷弥生
	④根津一丁目



(7) 自転車交通量

区内の自転車交通量調査地点のうち、特に千代田区・台東区との区境の都道(白山通り、春日通り)で交通量が 2000(台/12h)超となっています。

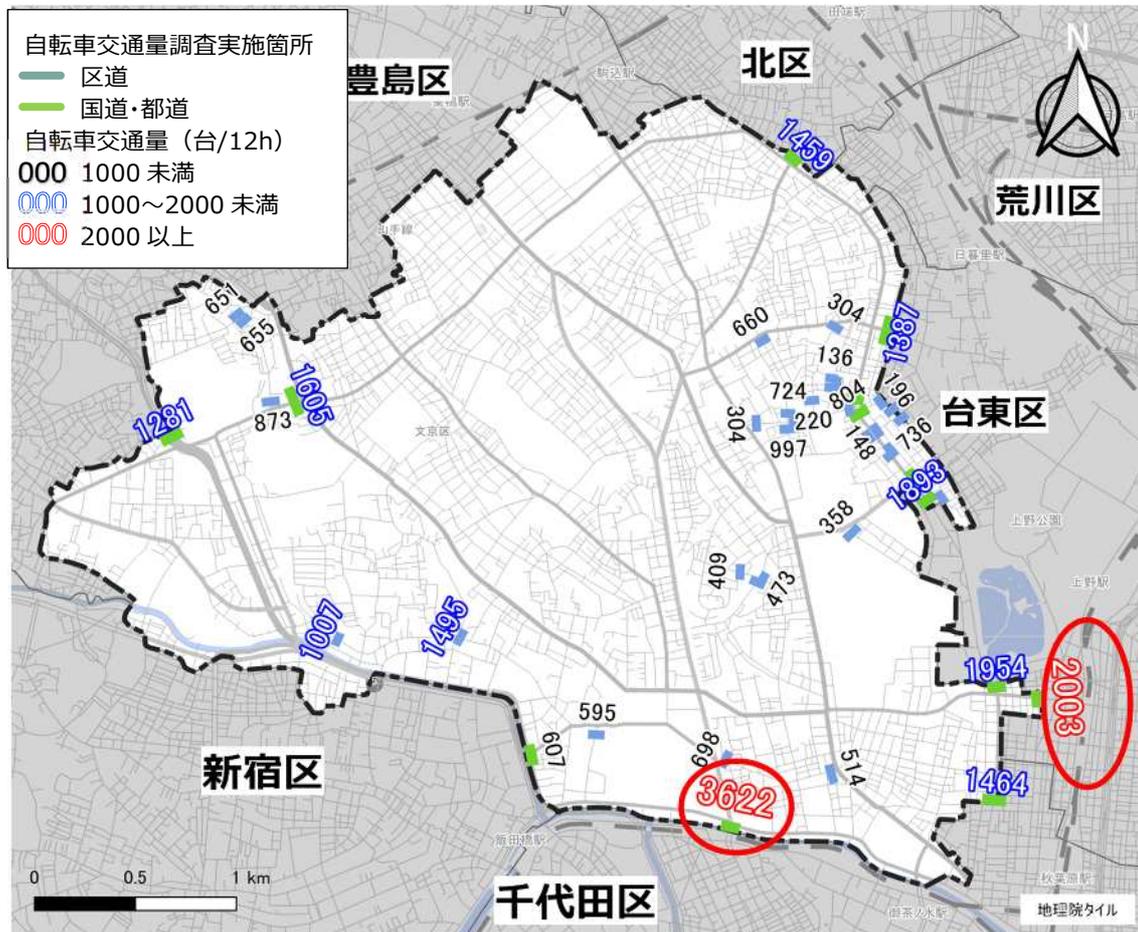


図 27 自転車交通量調査地点

出典 都道調査データ:平成 27 年度道路交通センサス一般交通量調査結果(東京都交通量報告書)、
 区道調査データ:文京区資料 地図:国土数値情報より作成



(8) 自転車走行環境に関する区民の満足度

自転車走行環境に関する区民の満足度は、約 5 割が不満を感じており、車道(路肩)の狭さや、路上駐車の多さ、自転車専用通行帯等の自転車走行空間がないことが理由に挙げられています。

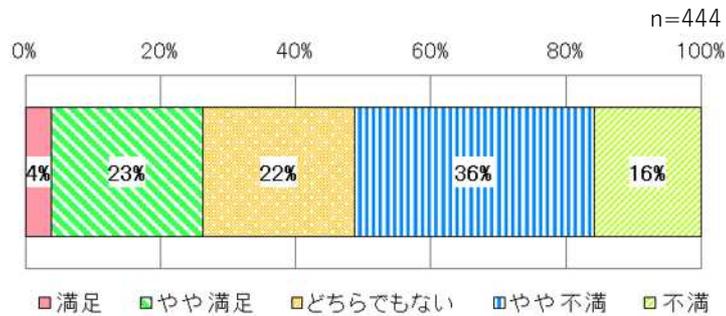


図 28 車道の走行環境に関する満足度

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

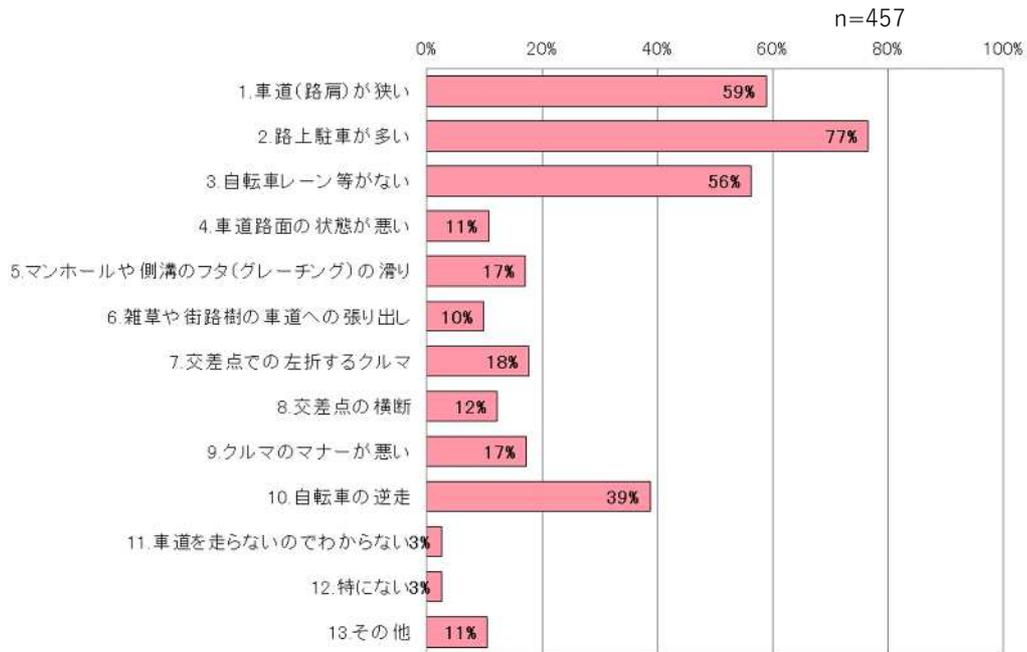


図 29 車道の走行に関する不満

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(10) シェアサイクルの利用状況（ポート間OD）

シェアサイクルのポート間ODをみると、文京シビックセンターや上野広小路駅(湯島側)を起終点とする移動が多くなっています。

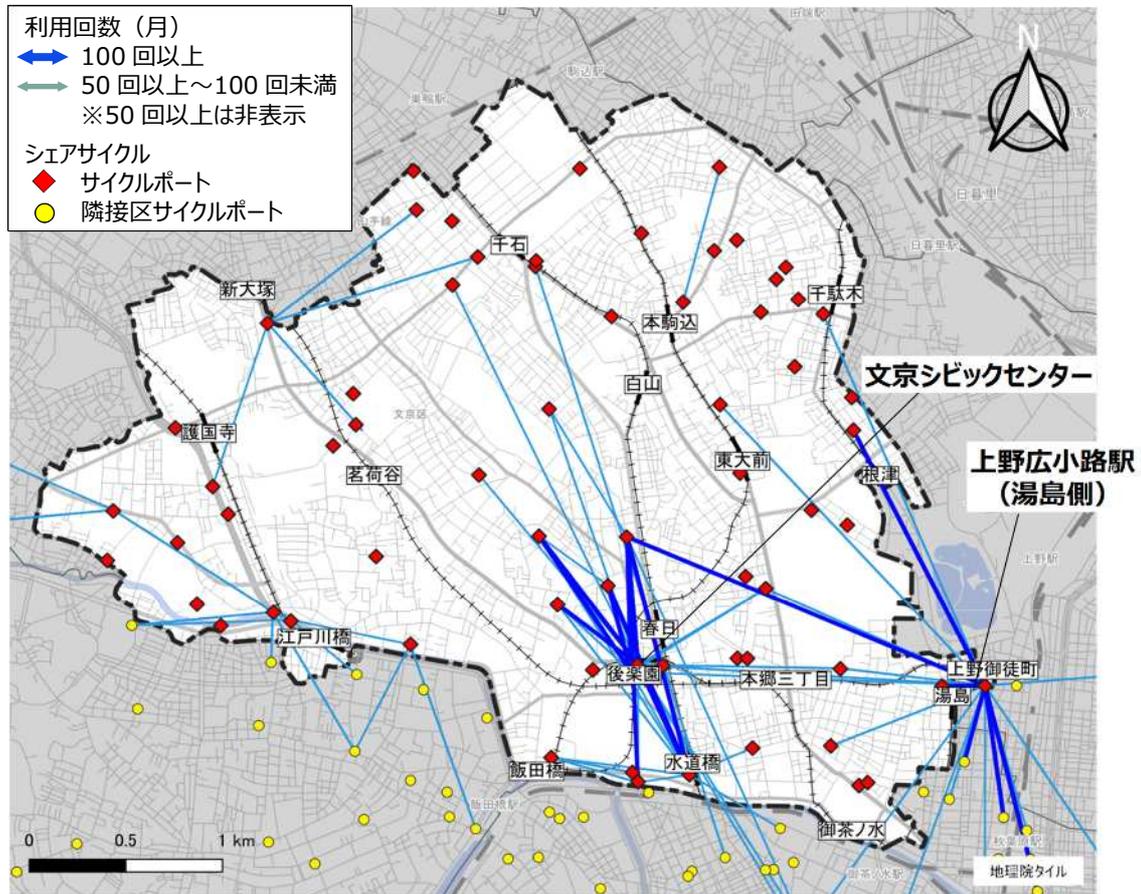


図 32 シェアサイクル利用者の動き(令和2年10月平日)

出典 文京区資料、地図:国土数値情報より作成

(11) シェアサイクル利用環境に関する区民の満足度

シェアサイクルの利用環境に関する区民の満足度は 23%の人が満足・やや満足、62%の人がどちらでもない、17%が不満・やや不満と回答しています。

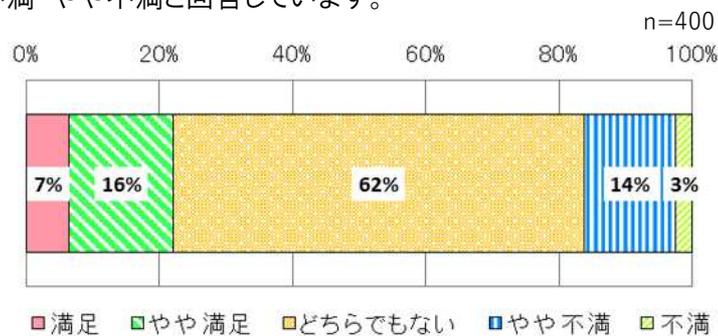


図 33 シェアサイクル利用環境に関する区民の満足度

出典:令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(12) 放置自転車の発生状況

区内における放置自転車台数は、区内 17 駅と駒込駅近辺で合計 550 台(令和元年 10 月調査日 1 日当たり)となっています。駅別では、本郷三丁目駅(60 台)が最も多く、次いで春日駅(57 台)、駒込駅(48 台)が多くなっています。

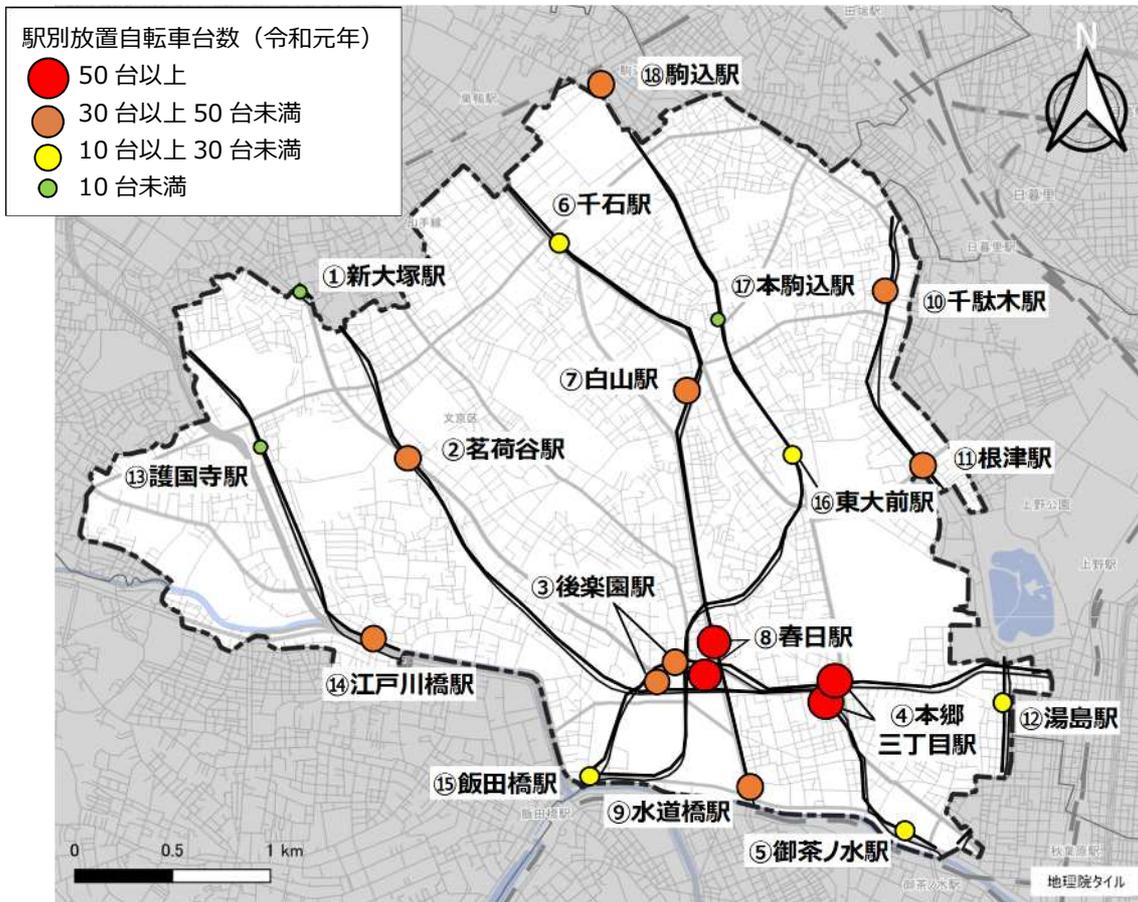


図 34 放置自転車の発生状況

出典 文京区 HP、地図：国土数値情報より作成

表 15 駅別の放置自転車台数(台)の推移

No	鉄道駅名	放置自転車台数		
		H30 年	R1 年	R2 年
①	新大塚駅	3	1	1
②	茗荷谷駅	57	39	64
③	後樂園駅	18	45	82
④	本郷三丁目駅	73	60	54
⑤	御茶ノ水駅	0	28	16
⑥	千石駅	47	28	27
⑦	白山駅	54	39	8
⑧	春日駅	76	57	64
⑨	水道橋駅	13	39	10
⑩	千駄木駅	48	35	31

No	鉄道駅名	放置自転車台数		
		H30 年	R1 年	R2 年
⑪	根津駅	46	41	21
⑫	湯島駅	3	13	9
⑬	護国寺駅	19	9	4
⑭	江戸川橋駅	41	39	32
⑮	飯田橋駅	21	13	3
⑯	東大前駅	18	12	4
⑰	本駒込駅	7	4	6
⑱	駒込駅	54	48	13
合計		598	550	449



道路や歩道上への駐輪理由としては、「目的地から駐輪場が遠い」が最も多く、次いで「近くの駐輪場を知らない」となっています。

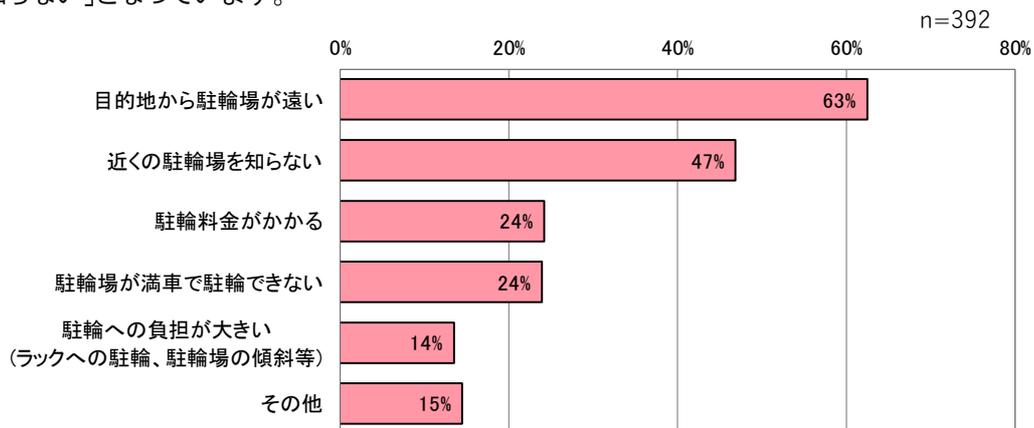


図 35 道路や歩道上への駐輪理由

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

(13) 商業施設への駐輪実態

区内の事業所へのヒアリング調査によると、多くの人が自転車で商業施設に来店していますが、駐輪場ではなく店舗入口付近の路上等に放置・駐輪してしまうことがあります。その結果、店舗にクレームが入り、その撤去・移動が課題となっている状況です。

表 16 商業施設ヒアリングの調査対象

ヒアリング対象	事業所
団体数	3施設 (店舗面積 1,000 m ² 以上 2 施設、店舗面積 500 m ² ~1,000 m ² 1 施設)

表 17 商業施設の回答

項目	回答
来訪者の交通手段と駐輪場利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 多くの人が自転車で来店 駐輪場位置が、店舗入り口から離れており、駐輪場ではなく、店舗入り口や店舗前の歩道上に駐輪している人が多い
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> 店舗前の駐輪禁止エリアの歩道や店舗前に放置自転車が多い 駐輪場内に来客ではない人の利用・不要自転車の放置がある 歩道の通行者や来店客等の障害となるような駐輪自転車の移動は従業員で実施
自転車利用者のトラブル	<ul style="list-style-type: none"> 歩道上の駐輪自転車が転倒した際に、通行者(子供)に当たり、怪我をしたことがあった 歩道上の駐輪自転車の盗難に関するクレームが店舗に入る



(14) 駐輪環境に関する区民の満足度

駐輪環境に関する区民の満足度は、約 5 割が不満を感じており、駐輪可能台数が不足していることや駐輪スペースの広さ、施設立地の悪さが理由に挙げられています。

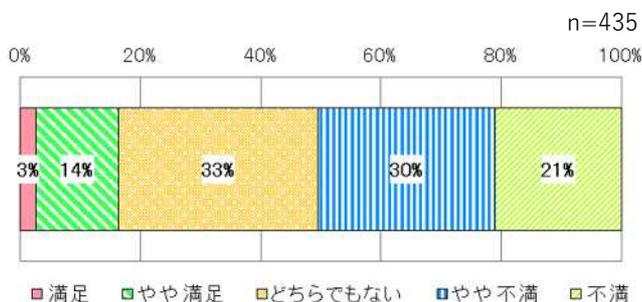


図 36 駐輪環境(駐輪場・駐輪料金等)

出典: 令和 3 年文京区自転車利用に関するアンケート調査

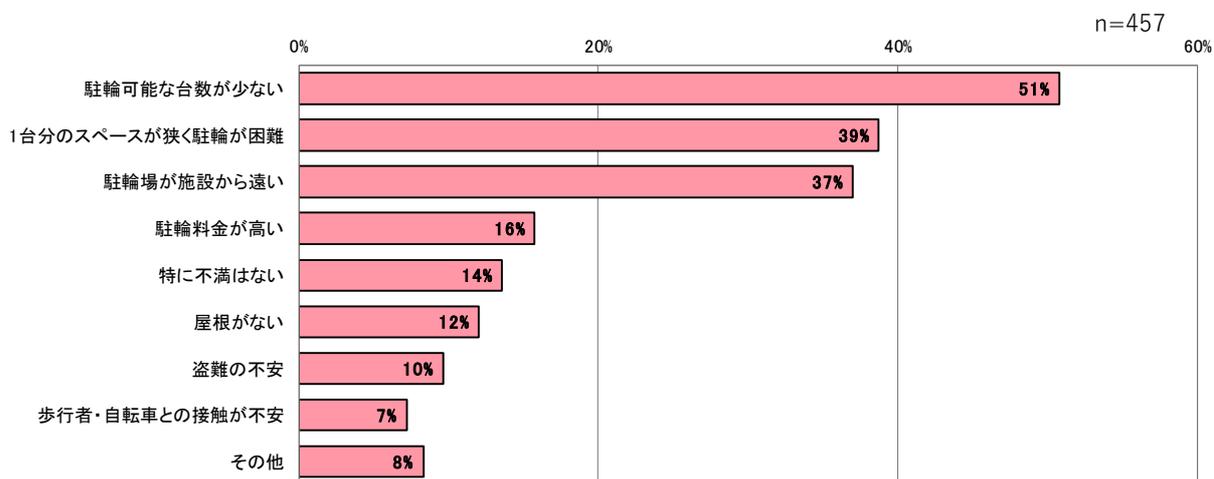


図 37 駐輪場に関する不満事項

出典: 令和 3 年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(15) 自転車利用環境に関する要望

区民が重点的な実施を望む自転車施策は、ルール・マナーの普及啓発、走行空間の確保、駐輪対策の3つに分類されます。

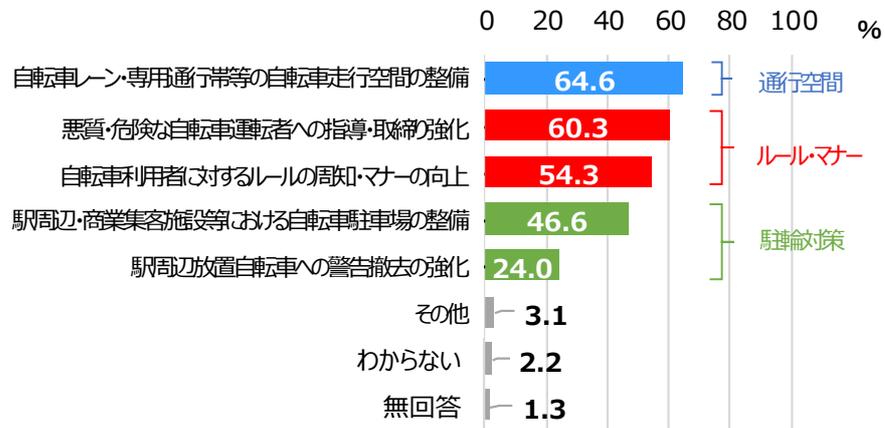


図 38 重点的に行うべき自転車施策(平成 30 年度)

出典: 第 24 回文京区政に関する世論調査

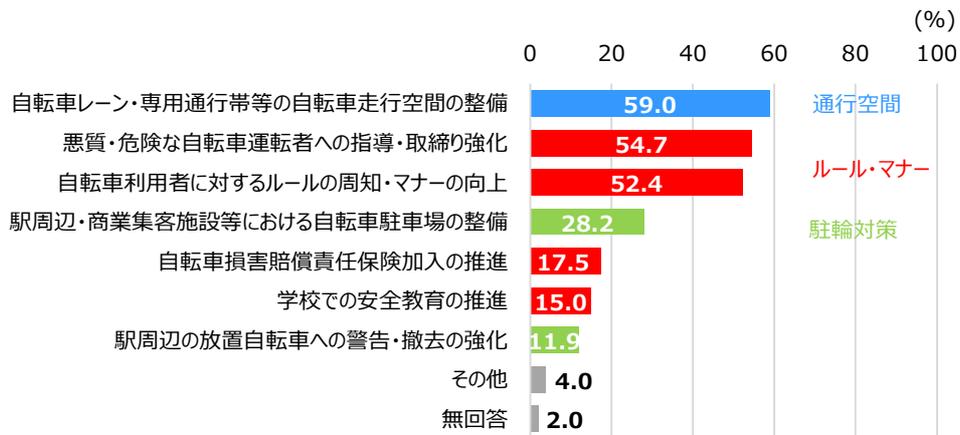


図 39 重点的に行うべき自転車施策(令和 3 年度調査)

出典: 第 25 回文京区政に関する世論調査(速報値)



自転車利用環境全体への要望としては、目的地周辺やバス停、駅前などへの駐車スペースの設置が高い傾向となっており、次いで、通行空間の整備となっています。

n=1116

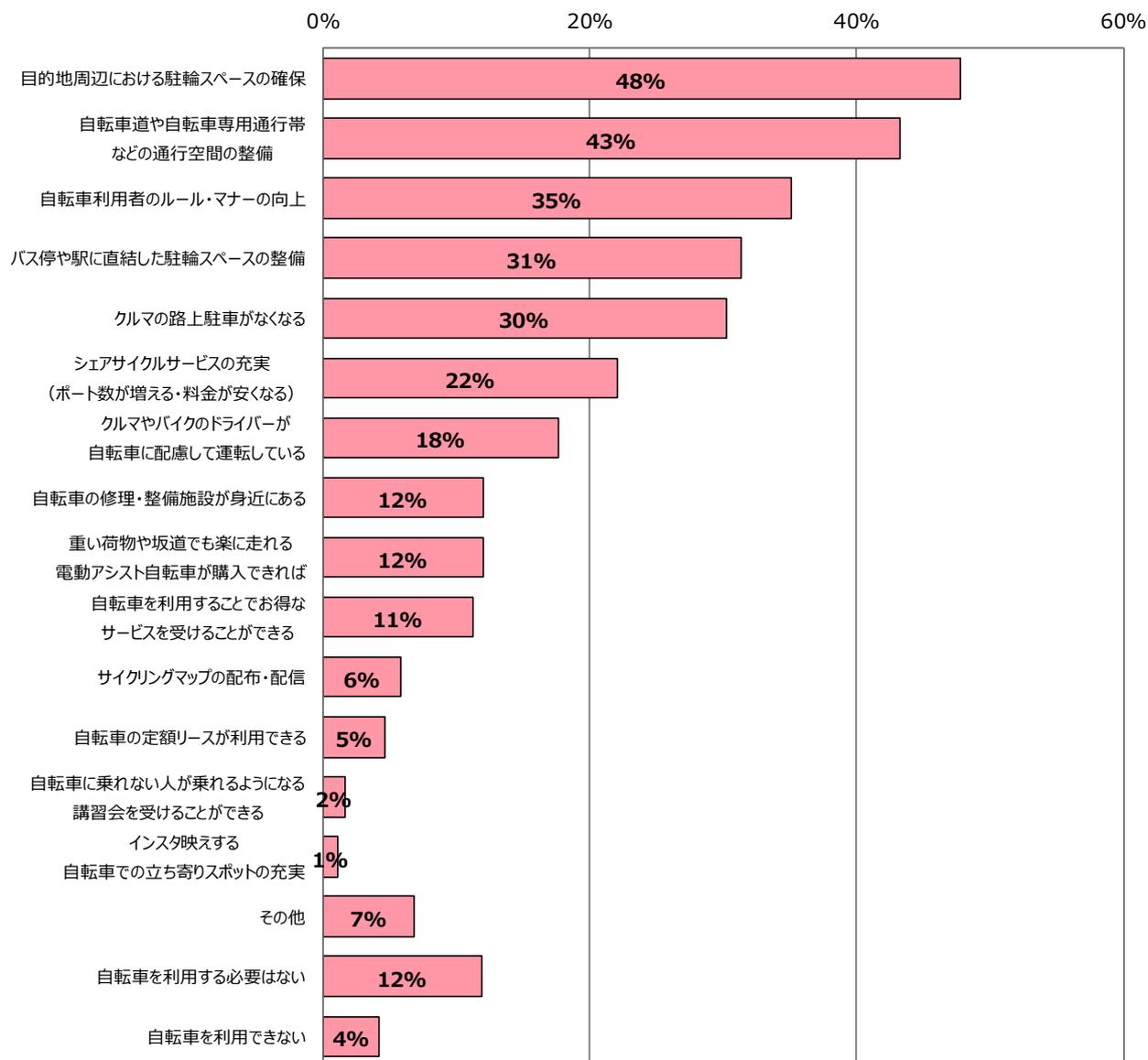


図 40 自転車利用環境に関する要望

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



2-6 交通安全

(1) 自転車関連事故の発生状況

区内の交通事故死傷者数のうち、自転車関連率は約24～34%を微増で推移しています。

(件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
千代田区	166	170	149	157	142
中央区	232	237	275	282	244
港区	266	312	347	369	296
新宿区	269	252	257	199	201
文京区	131	125	153	172	135
台東区	265	280	327	313	237
墨田区	203	193	167	181	176
江東区	357	344	412	383	363
品川区	228	245	277	261	330
目黒区	227	219	201	192	166
大田区	459	494	600	612	593
世田谷区	681	775	818	808	669
渋谷区	209	224	195	191	202
中野区	180	232	233	372	350
杉並区	471	425	437	426	367
豊島区	209	245	268	216	218
北区	175	183	210	221	235
荒川区	148	209	230	207	183
板橋区	383	400	384	380	345
練馬区	499	486	508	542	457
足立区	606	663	722	823	701
葛飾区	356	332	401	354	223
江戸川区	459	577	848	878	740

自転車関連事故件数の少ない上位1位： 2位： 3位：

図 41 23 区別自転車関連事故件数(令和2年)

出典：都内自転車の交通事故発生状況(警視庁 HP)

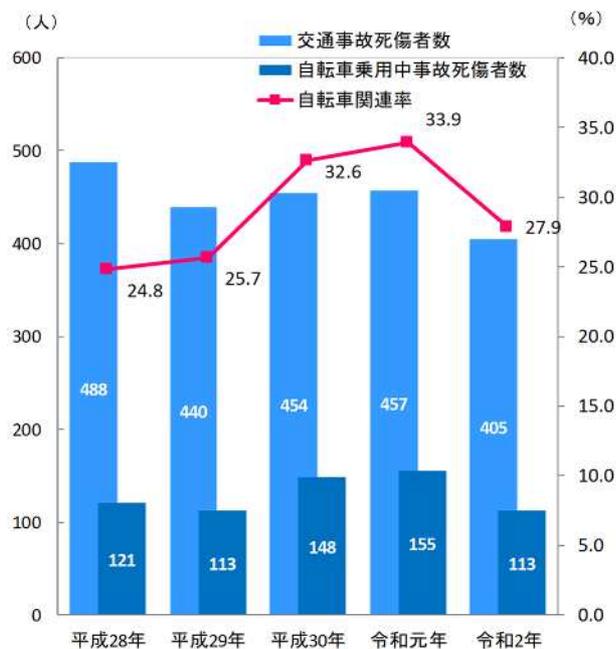


図 42 区内交通事故死傷者数・自転車乗用中事故使用者数の推移

出典：警視庁交通年鑑より作成



人口1万人あたりの自転車関連事故死傷者数を年代別にみると、東京都全体では16～19歳が突出しているのに対し、文京区では年代別に大きなばらつきは見られません。また、文京区の人口1万人あたりの自転車関連事故死傷者数は、すべての年代において東京都全体よりも低くなっています。

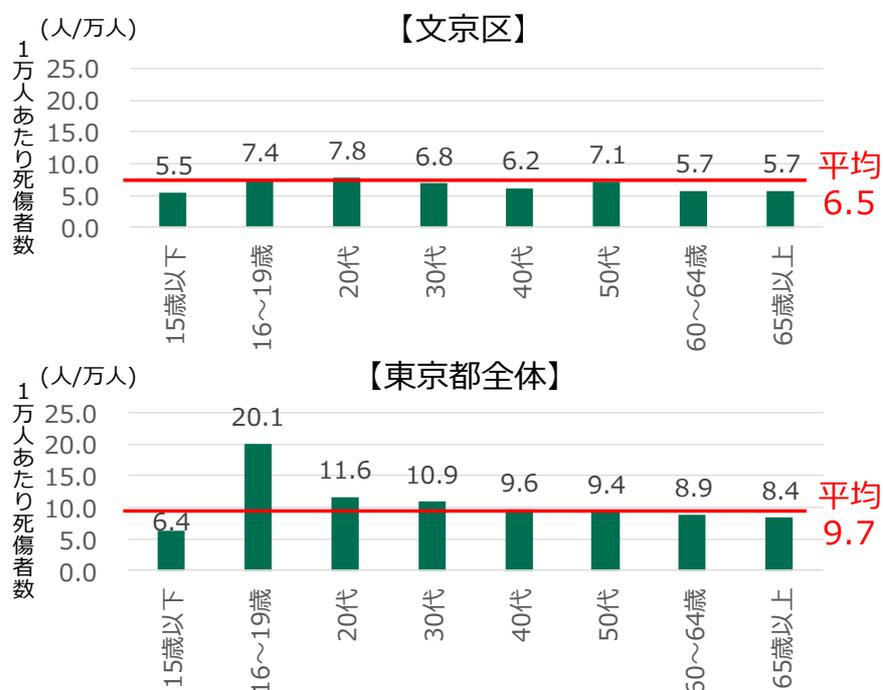


図 43 年代別の人口1万人あたりの自転車関連事故死傷者数(平成30年～令和2年の平均)

出典 年代別人口:東京都 住民基本台帳による東京都の世帯と人口より、毎年1月1日現在の数値を使用

区外居住者による事故は4～6割であり、区外からの来訪者に対しても交通安全対策が必要です。

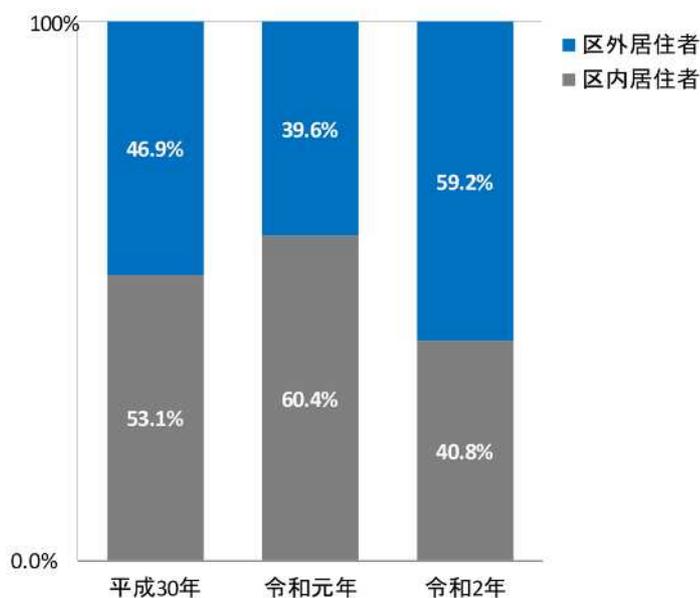


図 44 居住地別自転車交通事故の推移

出典:区内四署集計



(2) 自転車関連事故の分布

区内の自転車関連事故の分布をみると、本駒込、白山、江戸川橋、護国寺周辺に発生が集中しています。

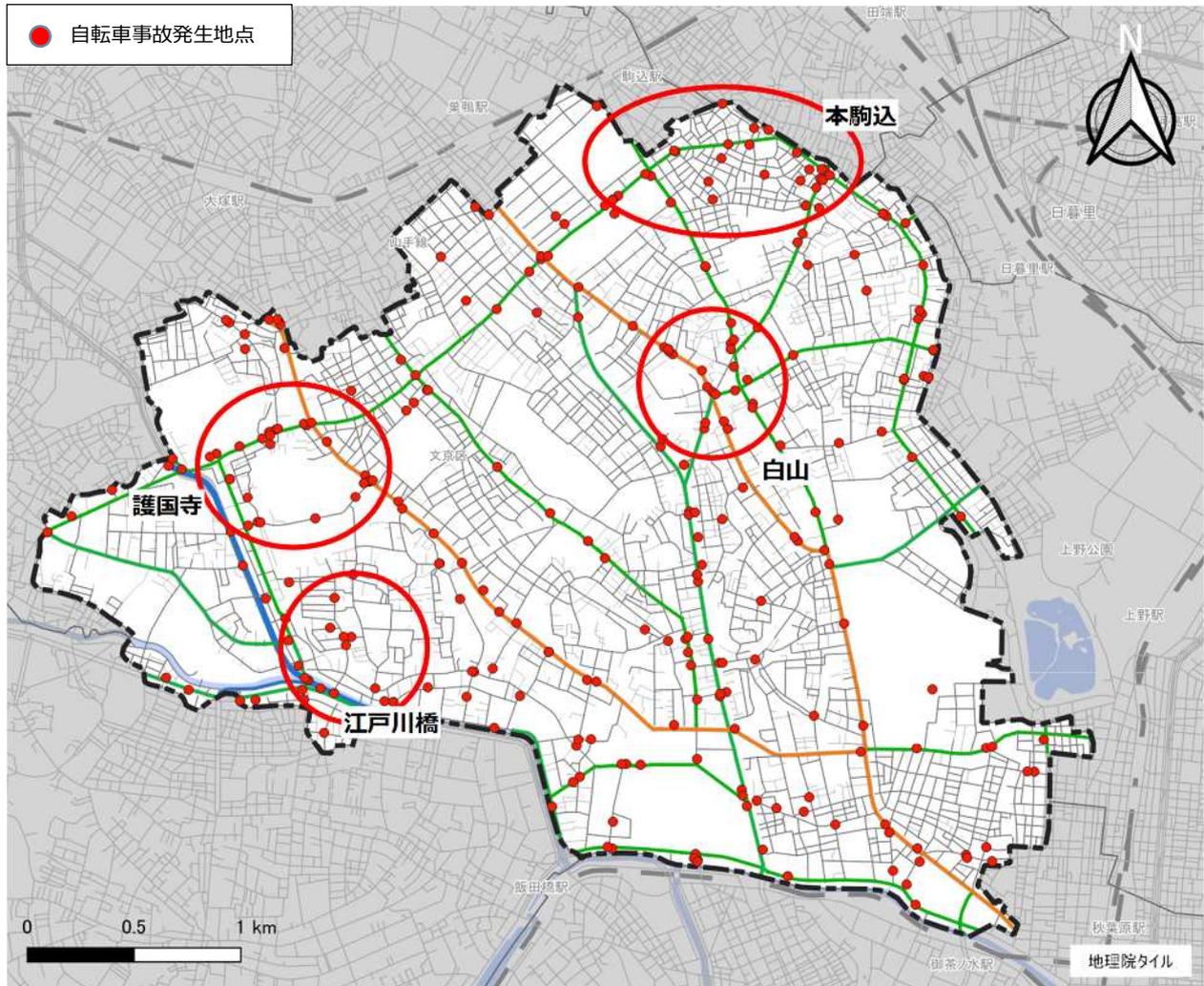


図 45 区内で発生した自転車関連事故の分布(令和元年・令和2年)

出典:警察庁 交通事故統計情報のオープンデータより作成



(3) 自転車の交通ルール・マナーの認知・遵守状況

自転車ルールについては、ほとんどが認知されていますが、遵守できていない人が一定数いる状況になっています。「自転車は車道通行が原則」については、「知っているが、守っていない」が56%であり、十分遵守がされていない状況です。一方で、「幼児・児童(13歳未満)のヘルメット着用が努力義務」については、ルールを認知していない人が18%になっています。

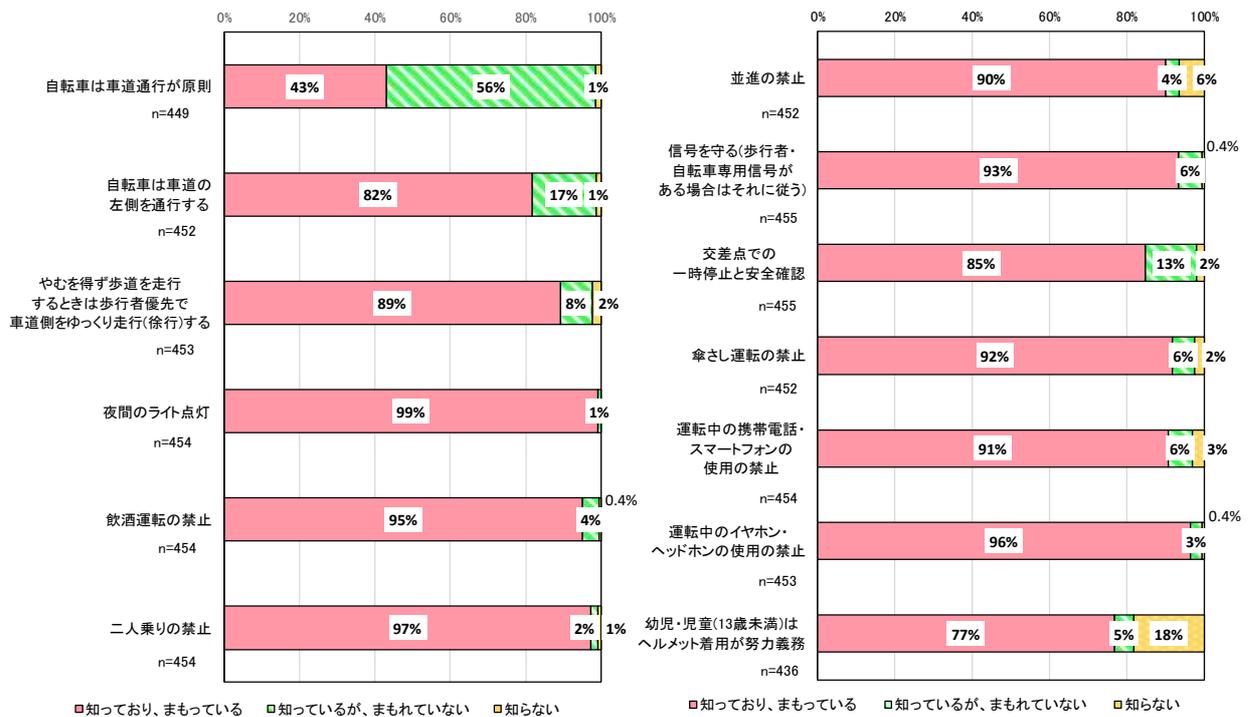


図 46 自転車ルールの順守状況について

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(4) 障害者からみる自転車利用者のルール・マナーの実態

障害者団体に行ったヒアリング調査によると、視覚障害者、肢体障害者ともに、ルール違反や放置自転車による危険を感じています。また、タンDEM自転車、ハンドバイクの利用に対して、自転車の通行環境整備や歩道上の安全確保の延長にあると認識しています。さらに、聴覚障害者は、自転車の音に気付かないことや、交差点の死角等に対して危険を感じています。夜間のライト点灯や、死角のある箇所での一時停止など、一般の方の自転車利用における課題も見受けられます。

表 18 障害者ヒアリングの調査対象

ヒアリング対象	事業所
団体数	3団体 (視覚障害者団体 1 団体、肢体障害者団体 1 団体、聴覚障害者団体 1 団体)

表 19 視覚障害者団体の回答

項目	回答
自転車を危険と感じる場面	<ul style="list-style-type: none"> ふらつきながら自転車走行する高齢者や、傘さし運転の傘、自転車のハンドルとの接触 歩道がない道路では、白線を動線の目安として利用することが多く白線上への自転車の駐輪があると危険
自転車通行環境の整備に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間はしっかりと分離が重要 視覚障害者にとって、車道上の矢羽根や自転車専用通行帯が整備位置されているのかが分からないため、周知が必要
自転車の利活用について (タンDEM自転車について)	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者でも自転車を利用でき、快適で楽しいと感じる。同様に感じる視覚障害者の方は多いと思う。 通常の自転車が安全に通行できる環境整備等の総合的な対策が必要で、タンDEM自転車はその延長 タンDEM自転車のパイロットを探すことが大変

表 20 肢体障害者団体の回答

項目	回答
自転車を危険と感じる場面	<ul style="list-style-type: none"> 信号無視や一時停止無視をする自転車とのすれ違い時が危険 歩道上に放置されている自転車は、歩道通行時に邪魔、利用者のルール・マナーの向上をしっかりと図るべき 自転車を定期的に点検する制度(法定点検等)があった方がよい
自転車通行環境の整備に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> 車道上でも自転車が安全に通行できる連続的な空間が整備されれば、車椅子利用者にとってもかなり快適になると考えられ、歩道の通行者、自転車の双方にとって良いことだと思う
自転車の利活用について (ハンドバイクについて)	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子利用者にとって、日常の移動速度が一番の課題。ハンドバイク等により移動速度が向上すると、暮らしの便利さは劇的に変わると考えられる。ただし、安全に通行できる環境が必須となる ハンドバイク等の自転車の安全性は、自転車通行空間整備に伴う歩道上の安全性確保の延長線にある



表 21 聴覚障害者団体の回答

項目	回答
自転車危険と感じる場面	<ul style="list-style-type: none"> • うしろから近づいてくる自転車の音に気が付かず、歩いているときにすぐ横をすり抜けられると危険 • 死角のある交差点で飛び出してくる自転車 • 急な坂道やカーブ等でスピードを出す自転車 • 歩道上の放置自転車
自転車通行環境の整備に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車専用レーンの整備 • 死角の存在する箇所では自転車の一時停止が必要 • 無灯火の自転車は認知できないため、夜間のライト点灯が重要(光を感じることで危険が回避できる)
自転車の利活用について	<ul style="list-style-type: none"> • 子供の送迎や買い物などに自転車を利用することがある • スーパーマーケットの前等に駐車している自転車をきれいに整列してほしい • 歩道上の自転車と歩行者の通行区分を守っていない人が多い



(5) 車道通行に関する意見

車道を走行している割合が高い程、車道を走行する際に怖い・不安と感じていない傾向にあります。また、不安を感じる理由としては、車道を走行している割合が高い人ほど、駐停車している車を追い抜く時が高い傾向にある一方で、車道を走行している割合が低い人ほど、車に追い抜かれる時が高い傾向にあります。



図 47 自転車の走行位置別の自転車での車道通行への意見

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

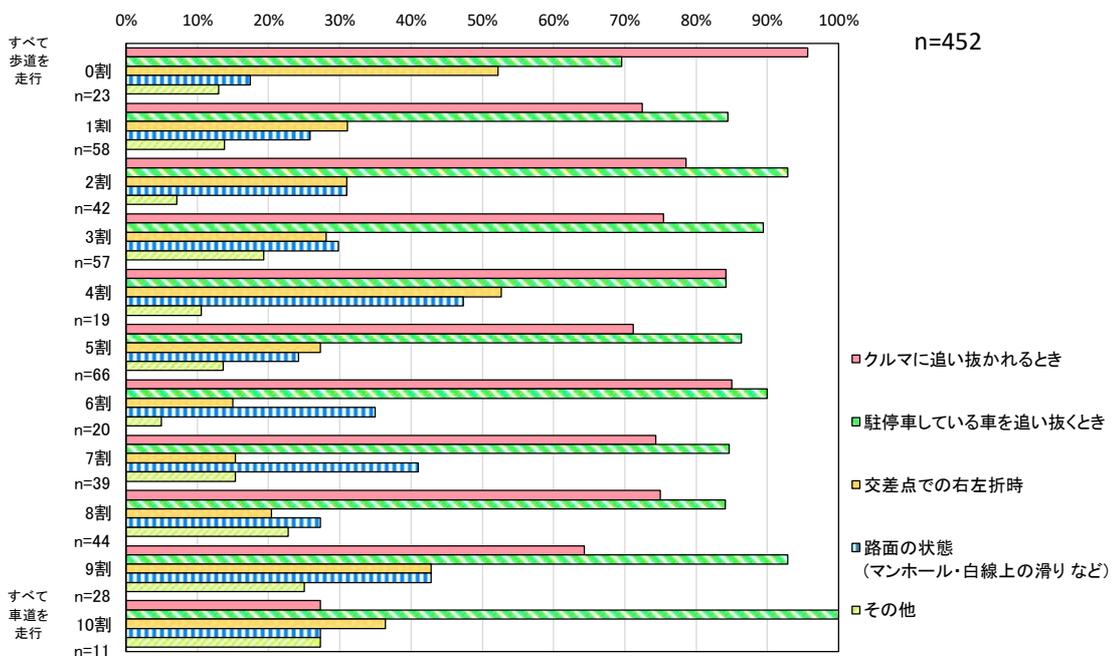


図 48 自転車の走行位置別の「車道通行への怖さ・不安を感じるタイミング」

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(6) 自転車安全教育の受講経験

区民の自転車安全教育は、34%の受講経験がある一方で、小学校以前の受講が80%であり、年代が上がるに従い、安全教育の受講経験は低くなっています。

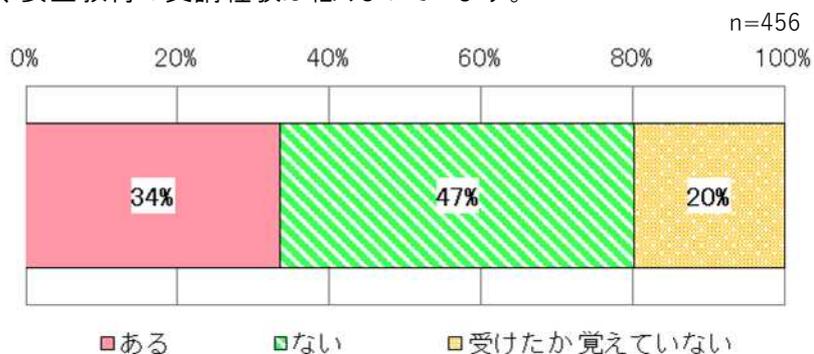


図 49 自転車安全教育の受講経験

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



図 50 自転車安全教育の受講時期

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(7) 自転車の利用に関する安全意識

区民の自転車保険等に参加している割合は 67%、参加していない割合は 25%となっており、自転車事故発生時の備えに対する対策をしていない人もまだ一定数いる状況となっています。

一方で、事故発生時に身体を守るヘルメットについては、所持していない人が88%、自転車の定期的な点検・整備の実施も 56%の人が行っていない状況となっています。

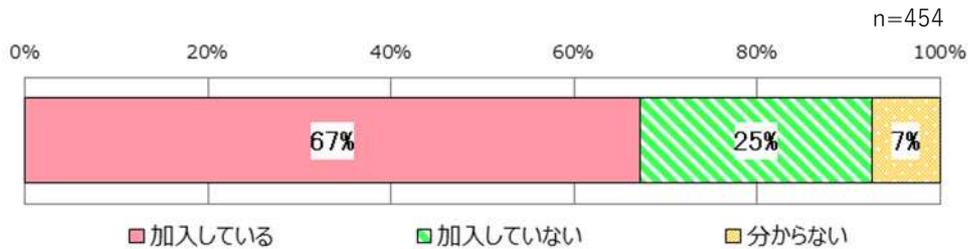


図 51 自転車保険等への加入状況

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

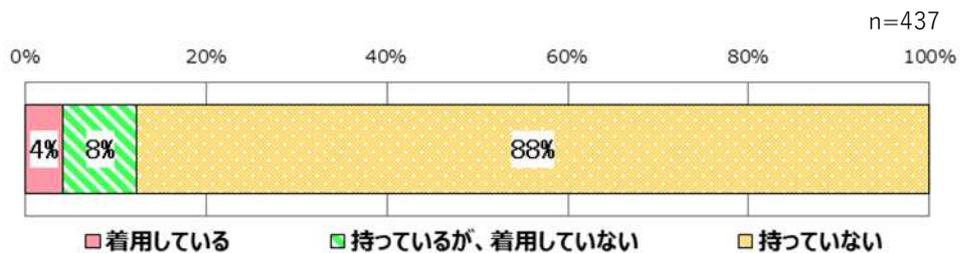


図 52 ヘルメット着用状況

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

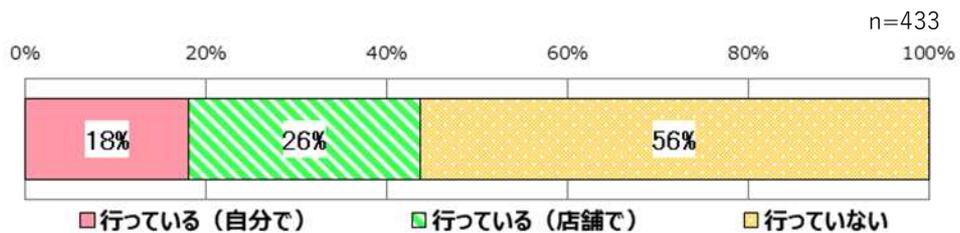


図 53 自転車の定期的な点検・整備

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



(8) 自転車に対する区民の意見

歩行者視点の自転車への不満点としては、歩道通行時の速度が速いことや接触に対する不満が多く、次いでスマホの利用が高い傾向となっています。

また、ドライバー視点の自転車への不満点としては、車道の逆走や左側通行が出来ていないこと、信号を守っていないことに対する不満が多い傾向となっています。

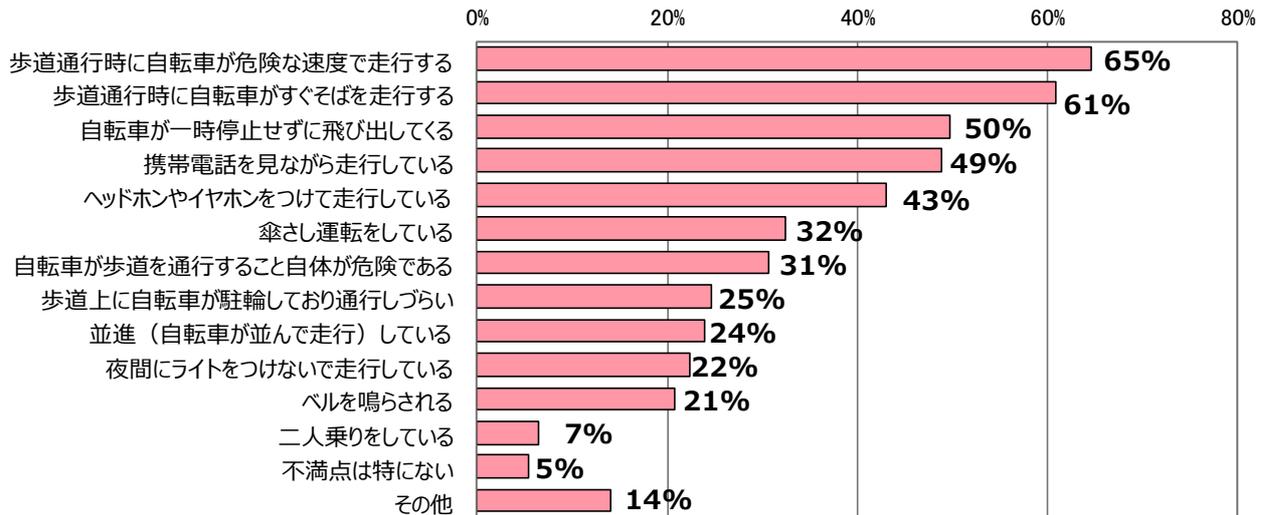


図 54 自転車に対する不満(歩行者の視点)

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査

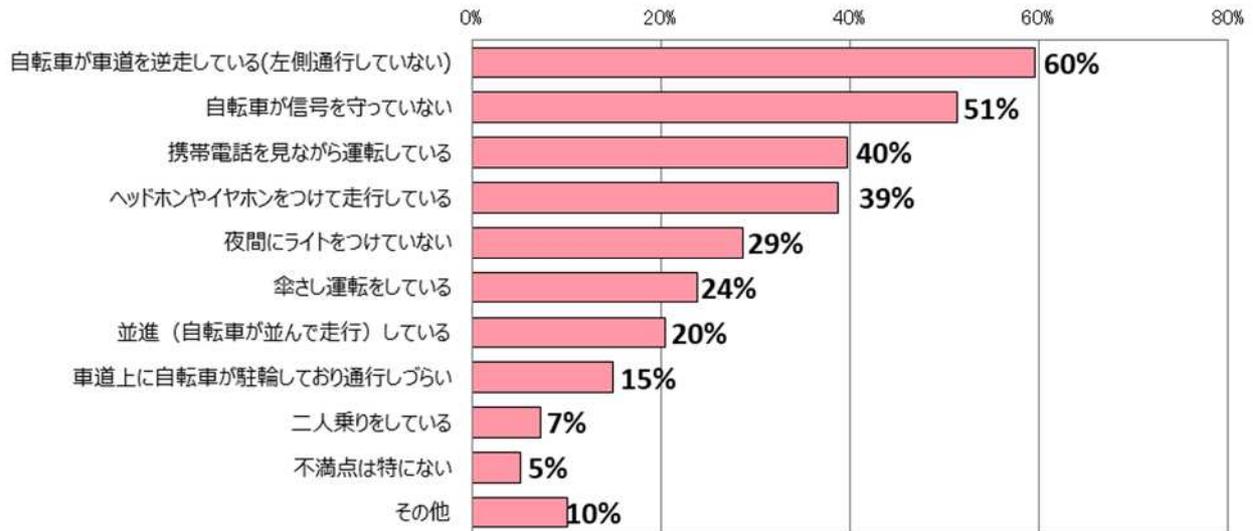


図 55 自転車に対する不満(ドライバーの視点)

出典：令和3年文京区自転車利用に関するアンケート調査



2-7 健康

(1) 健康寿命

文京区は、65歳健康寿命[※]は23区の中で最も高くなっています。

※健康寿命とは、65歳の人は何らかの障害のために日常生活動作が制限されるまでの年齢を平均的に表したものの。

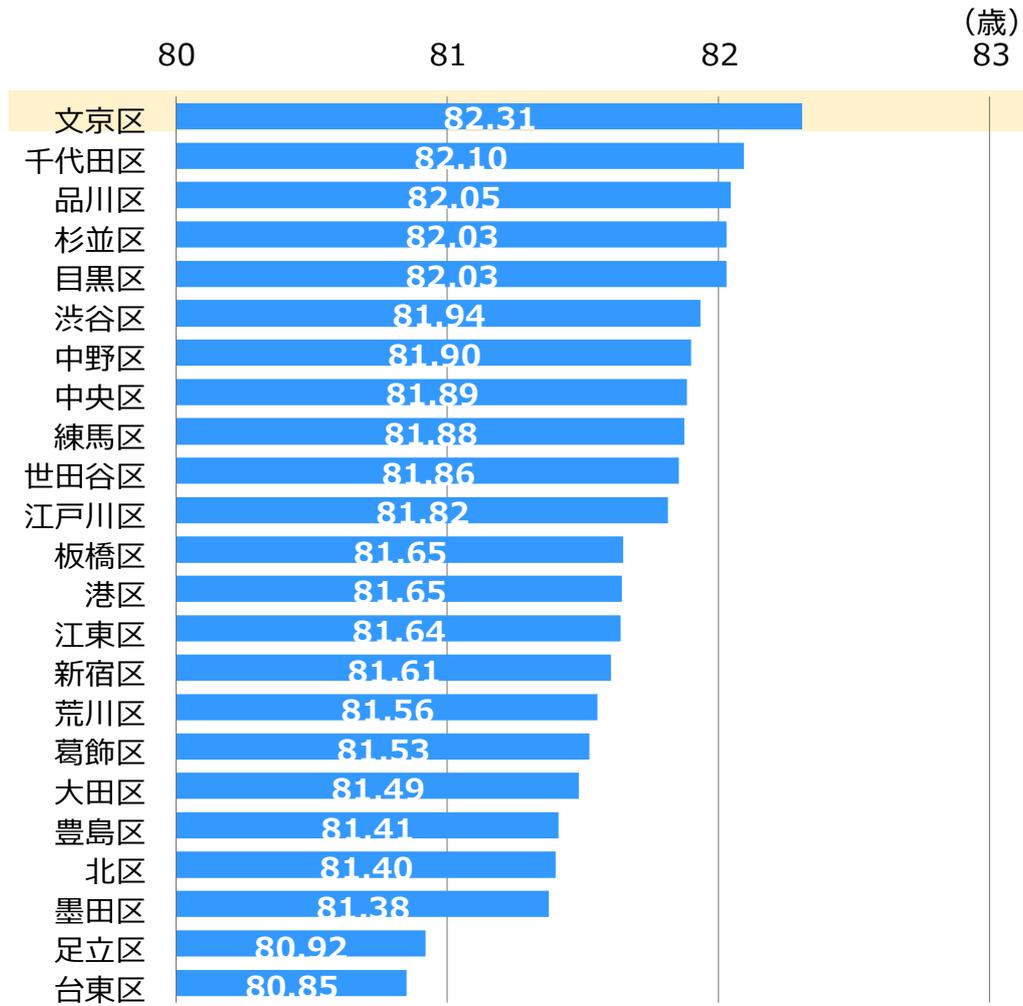


図 56 65歳健康寿命(平成28年時点)

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28年)



(2) 身体活動の習慣

1日1時間以上の身体活動を行っていない40歳以上の人の割合は46.5%で、23区の中で6番目に高くなっています。

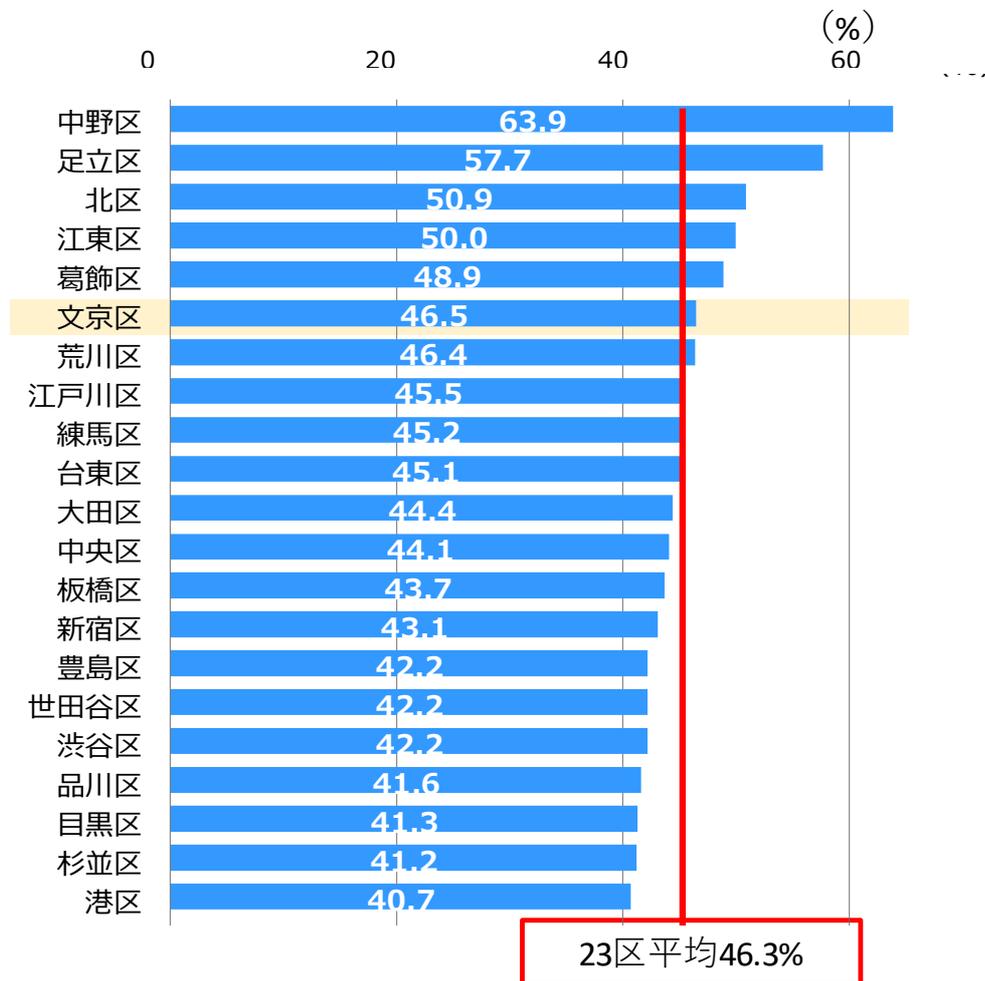


図 57 1日1時間以上身体活動なし 回答割合(平成28年時点)※40歳以上対象

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28年)



2-9 現状のまとめ

区内の自転車に係わる現状は以下のとおりです。

表 22 文京区の自転車に係わる現状のまとめ

項目	現状
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 面積は、東京 23 区中 20 番目の大きさである。 関口台、小日向台、小石川台、白山台、本郷台の 5 つの台地があり、坂道が多い。
人口	<ul style="list-style-type: none"> 過去 5 年間で増加傾向にあり、子育て世代や働き盛り世代が含まれる 20～50 代が多い。
交通 基盤	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路は北西～南東方向を軸として整備されており、生活道路は幅員が狭い道路が多い。 地下鉄 6 路線、全 17 駅が整備され、幹線道路と同様に、北西～南東方向に形成されている。 路線バスは、区の幹線道路を中心に路線が形成され、「B-ぐる」は路線バスを補完している。 既存の自転車通行空間は、国道や都道が中心である。
施設 立地 状況	<ul style="list-style-type: none"> 区役所、地域活動センターなどの公共施設は広く区全体に分布している。 26 校の高等学校と、20 校の短期大学・大学が集積している。 区営駐輪場は定期利用制が 24 箇所、一時利用制が 14 箇所設置され、御茶ノ水駅、新大塚駅、千駄木駅の付近には整備されていない。 シェアサイクルのポートは、区内 68 箇所に設置されており、東京 11 区で相互乗り入れが可能。
交通 特性	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段分担率は、全目的で鉄道が 58.4%、バスが 3.1%、自動車が 5.2%、自転車が 8.3%、徒歩が 23.4%である。 アンケート調査に回答した区民のうち自転車を利用している人は 42%、そのうち週 2～3 日利用している割合は約 52%である。自転車の利用目的は「買物・食事」「通勤・通学」「子どもの送迎」の順に多い。 自転車通勤制度を導入していない企業では、交通事故の懸念や自転車保険の加入等への対応が課題である。 地域間の移動では、豊島区の移動が最も多く、次いで北区・台東区・千代田区・新宿区の移動が多い。 区内に主要渋滞箇所が 4 か所、主要渋滞区間が 2 区間存在する。 自転車走行環境に関して区民の約 5 割が不満を感じており、車道の狭さや、路上駐車の多さ、自転車専用通行帯等の自転車通行空間がないことが理由に挙げられている。 シェアサイクル利用者の移動経路をみると、幹線道路の移動が多い一方で、道路幅の狭い生活道路の移動も確認できる。 シェアサイクルの年間貸出・返却総数の上位は、白山通り周辺のポート及び上野広小路駅（湯島側）のポートである。 シェアサイクルの利用環境に関して、区民の 23%が満足・やや満足、62%がどちらでもない、17%が不満と回答。 区内 17 駅+駒込駅近辺の放置自転車台数は合計 550 台（1 日あたり）あり、本郷三丁目駅が最も多く、次いで春日駅、駒込駅が多い。 自転車での商業施設への来店者が、駐輪場ではなく店舗入口付近の路上等に放置・駐輪してしまうことで店舗へのクレームにつながるため、その撤去・移動が課題。 駐輪環境に関して区民の約 5 割が不満を感じており、駐輪可能台数の不足、駐輪スペースの狭さ、施設立地の悪さ等が理由に挙げられている。 自転車利用環境全体への要望としては、目的地周辺やバス停、駅前などへの駐車スペースの設置が高い傾向となっており、次いで通行空間の整備となっている。
交通 安全	<ul style="list-style-type: none"> 自転車関連事故は少ない一方で、交通事故死傷者数のうち、自転車関連率は約 24～34%で微増。 人口 1 万人あたりの自転車関連事故死傷者数を年代別にみると、東京都全体では 16～19 歳が突出しているのに対し、文京区では年代別に大きなばらつきは見られない。 区外からの自転車利用者による自転車関連事故が一定数存在。 区内の自転車関連事故の発生分布をみると、本駒込、小石川、江戸川橋、護国寺周辺で発生が集中している。 自転車の交通ルールは、認知されているが遵守できていない人が一定数いる状況である。 障害者は、自転車の交通ルール違反や放置自転車により、危険を感じている。 タンDEM自転車、ハンドバイクの利用に対して、自転車の通行環境整備や歩道上の安全確保の延長にあると認識。 車道を走行している割合が高い人ほど、車道走行への不安を感じていない傾向がある。また、「駐停車している車を追い抜く時」が不安を感じる傾向にある。 自転車安全教育は、アンケート調査に回答した区民のうち 34%の受講経験がある一方で、小学校以前の受講が 80%であり、年代が上がるに従い安全教育の受講経験は低くなっている。 アンケート調査に回答した区民のうち自転車保険等に加入している割合は 67%、加入していない割合は 25%である。一方、ヘルメットを所持していない人は 88%、自転車の定期的な点検・整備を行っていない人は 56%である。
健康	<ul style="list-style-type: none"> 1 日 1 時間以上の身体活動を行っていない 40 歳以上の人の割合は 46.5%で、23 区の中で 6 番目に高い。
観光	<ul style="list-style-type: none"> 歴史を物語る建造物や史跡、文化財の観光スポットが駅から離れた位置にも多く点在している。また、駐輪場が無い観光スポットも存在する。



2-10 国や都の計画を踏まえた自転車活用推進に向けた課題

文京区の自転車活用推進に向けた課題は以下のとおりです。

課題1 都市環境・通行空間

- 自転車の利用環境向上に向けて、自転車通行空間の確保(路上駐車対策を含む)や目的地周辺の駐輪需要(地域のニーズ)に応じた駐輪対策が必要です。
- 国道・都道等の幹線道路を中心に自転車通行空間は整備されてきていますが、今後は計画的に連続した自転車通行空間の確保(ネットワークの形成)を図ることが必要です。
- 区内の放置自転車数は減少傾向にあります。良好な生活環境の確保や駅周辺の道路等の機能低下の防止を図るため、更なる削減に取り組むことが必要です。
- シェアサイクルは区内で整備が進んでいますが、区民満足度を高められるよう、より利用しやすい環境づくりが必要です。

課題2 健康

- 1日1時間以上の身体活動を行っている40歳以上の人の割合が23区平均より低いことから、区民の健康の維持・増進の一手段として、日常的に自転車を活用しやすい環境づくりが必要です。
- 事業者が自転車通勤を導入するに当たり、保険加入や交通事故時の対応などの制度構築が課題となっています。

課題3 観光

- 区内に点在する観光スポットへ自転車でアクセスしやすい環境づくりが必要です。

課題4 安全・安心

- 区内の交通事故死傷者数に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあり、自転車利用者に対する交通安全教育や普及啓発活動が必要です。
- 自転車関連事故については、区外居住者の占める割合も高いため、区外からの来訪者に対しても交通安全の啓発活動が必要です。
- 自転車の定期的な点検・整備や事故に備えた自転車保険の加入について周知・啓発を図り、自転車の安全利用を促進することが必要です。
- 地震などの災害が発生した際に、迅速な被災状況の把握等、災害時における自転車の活用の推進が必要です。
- 自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の強化が必要です。
- 自転車の安全で適正な利用に関する必要な知識・技能の習得の啓発が必要です。



第3章. 計画の目標と基本方針

3-1 計画の目標

東京都では、都市の持続的発展を可能とするために、車中心から人中心の、居心地が良く歩きたくなる都市づくりを促進するとともに、新型コロナ危機を契機とした新しい日常への対応やサステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強靱で持続可能な都市づくりを進める視点からも自転車活用を推進していくこととしており、自転車を環境負荷低減や健康増進に寄与するだけでなく、重要な交通手段の一つとして、「誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり」を目指すべき将来像として掲げています。

また、文京区都市マスタープランでは、文京区のまちづくりの目標として「～協働で次世代に引き継ぐ～安全で快適な魅力あふれるまちづくり」を掲げています。これらを踏まえ、安全で快適なまちであることに加え、将来にわたり持続可能で豊かな地域社会の構築に向けて、自転車は公共交通とともに公共性を有する重要な交通手段の一つとして捉え、本区において自転車の活用推進により目指す目標を以下のとおり示します。

＜自転車の活用推進により目指す目標＞

～安全で快適に自転車を活用できるまちづくり～

3-2 計画の基本方針

法の理念や国、都の計画との整合を考慮しつつ、本区の目指すべき目標像や自転車に関わる現状と課題の整理結果を踏まえ、計画の基本方針を以下のとおり設定します。

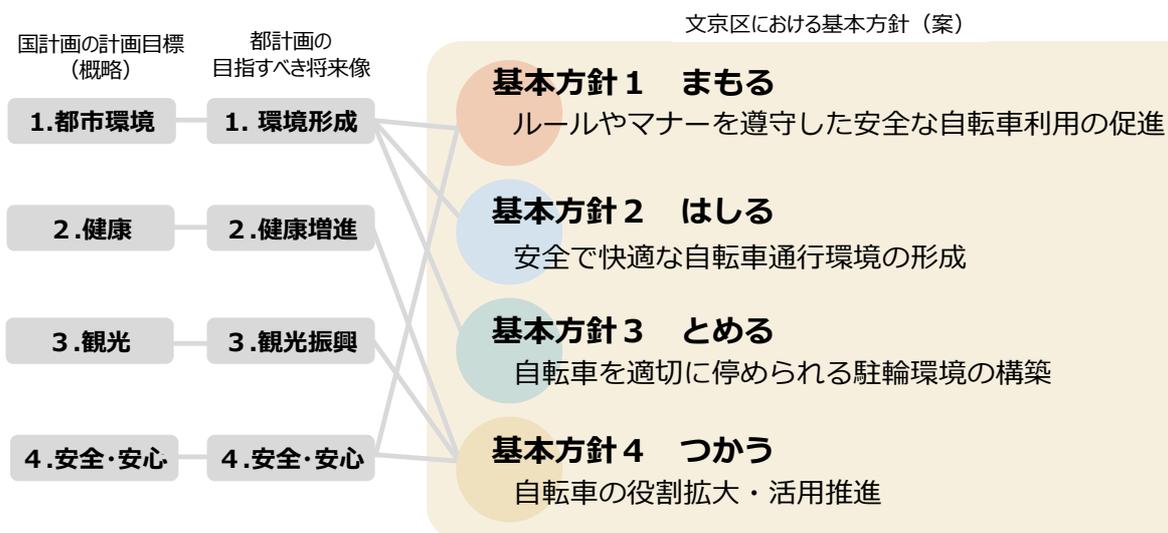


図 59 計画の基本方針(案)



基本方針1 まもる | ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進

安全で安心な暮らしの実現に向け、自転車の事故を減らし、歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう安全で安心な交通環境を形成するため、様々な世代の区民や区外から来訪する自転車利用者に対する交通安全教育や広報活動、自転車の安全点検や保険加入の促進等、ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進に関する取組みを推進します。

基本方針2 はしる | 安全で快適な自転車通行環境の形成

交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成に向け、自転車利用環境の整備、自転車通行空間のネットワーク化、自転車の車道通行における安全確保のための違法駐車対策等、安全で快適な自転車通行環境の形成に関する取組みを推進します。

基本方針3 とめる | 自転車を適切に止められる駐輪環境の構築

自転車交通の機能や都市景観の維持・増進に向け、公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)を駐輪環境面から実現するため、通勤や買物、観光等、ライフスタイルの多様化に合わせて様々な自転車利用に対応した駐輪スペースの確保や放置自転車対策等、自転車を適切に止められる駐輪環境の構築に関する取組みを推進します。

基本方針4 つかう | 自転車の役割拡大・活用推進

自転車は鉄道やバスなどと共に公共性を有するモビリティであることを踏まえ、区民の健康増進や移動の利便性向上、地域の活性化に向け、自転車シェアリング事業等により公共交通との更なる連携を図るとともに、災害時における自転車の活用など、自転車の役割拡大・活用推進に関する取組みを推進します。



3-3 SDGs（持続可能な開発目標）への貢献

SDGs(持続可能な開発目標:Sustainable Development Goals)とは、2015年9月の国連サミットにて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」で掲げられた、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことで、17のゴール(目標)と169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な範囲に総合的に取り組むこととしています。

これら17のゴール(目標)の全てが直接自転車に結びつくものではありませんが、自転車の活用推進を通じて、特に、下図の赤枠で囲った「6つのゴール(目標)」に貢献できると考えられます。

 : 自転車の活用推進を通じて貢献できると考えられるゴール(目標)

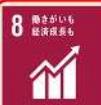
 <p>目標1 [貧困] あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる</p>	 <p>目標2 [飢餓] 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する</p>
 <p>目標3 [保健] あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>	 <p>目標4 [教育] すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する</p>
 <p>目標5 [ジェンダー] ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う</p>	 <p>目標6 [水・衛生] すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する</p>
 <p>目標7 [エネルギー] すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する</p>	 <p>目標8 [経済成長と雇用] 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する</p>
 <p>目標9 [インフラ、産業化、イノベーション] 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>	 <p>目標10 [不平等] 国内及び各国家間の不平等を是正する</p>
 <p>目標11 [持続可能な都市] 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>	 <p>目標12 [持続可能な消費と生産] 持続可能な消費生産形態を確保する</p>
 <p>目標13 [気候変動] 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>	 <p>目標14 [海洋資源] 持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する</p>
 <p>目標15 [陸上資源] 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する</p>	 <p>目標16 [平和] 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する</p>
 <p>目標17 [実施手段] 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>	

図 60 自転車の活用推進により貢献できるゴール(目標)

出典: 外務省 JAPAN SDGs Action Platform より作成



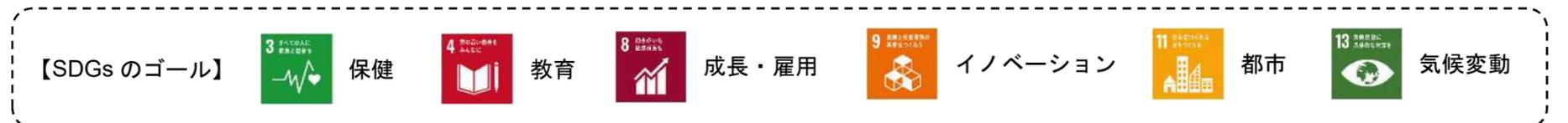
第4章. 実施すべき施策、実施スケジュール

※掲載例であり、各施策・措置については今後作成の予定

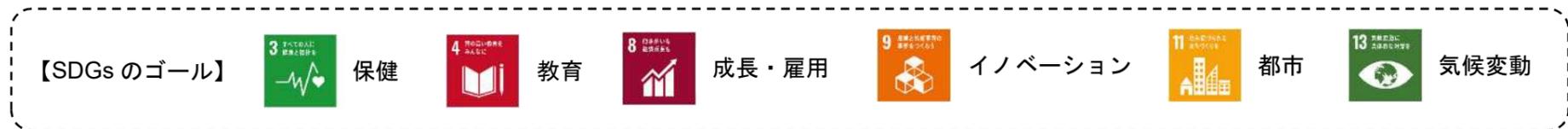
4-1 実施すべき施策の一覧

4つの基本方針を踏まえ、実施すべき●●(※施策数)の施策を定め、これらの施策を着実に推進するため、計画期間中に講ずべき○○(※取組数)の具体的な取組について、次のとおり定めます。
なお、各措置の詳細は次ページ以降にて示します。

計画の目標	施策	SDGs への貢献	重点措置	掲載ページ
基本方針 1 まもる ルールやマナーを 遵守した安全な 自転車利用の促進	1.自転車の安全利用の促進	1-①自転車利用者に対する交通安全教育の実施 1-②交通安全意識を向上させる交通ルール・マナーの周知等の広報啓発の推進 1-③通学路等の安全点検の実施		
	2.自転車損害賠償保険等への加入促進	2-①自転車損害賠償保険等への加入促進		
基本方針 2 はしる 安全で快適な 自転車通行環境の 形成	3.自転車の適正な利用に関する広報啓発	3-①安全性の高い製品購入につながる広報啓発 3-②自転車の積載人数に関する啓発 3-③自転車の積載制限に関する啓発 3-④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		
	4.自転車通行空間の計画的な整備推進	4-①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 4-②自転車通行空間上の路上駐車への対策 4-③自転車通行空間の維持管理の徹底		



計画の目標	施策	SDGs への貢献	重点措置 掲載ページ
<p>基本方針 3 とめる 自転車を適切に 止められる駐輪環境</p>	<p>5.地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進</p> <p>6.放置自転車対策の推進</p>	<p>5-①ニーズに対応した自転車駐車場の整備</p> <p>6-①放置自転車対策の総合的な取組の実施</p>	
<p>基本方針 4 つかう 自転車の役割拡大 ・活用推進</p>	<p>7.シェアサイクルの普及促進</p> <p>8.多様なニーズに対応した自転車活用の推進</p> <p>9.災害時における自転車活用の推進</p> <p>10.自転車の IoT 化の促進</p>	<p>7-①公共用地・民地・鉄道駅等へのサイクルポートの設置促進</p> <p>7-②シェアサイクルの安全利用の促進</p> <p>8-①多様なニーズに対応した自転車活用の情報発信</p> <p>8-②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(再掲)</p> <p>8-③自転車走行空間上の路上駐車への対策(再掲)</p> <p>8-④自転車通行空間の維持管理の徹底(再掲)</p> <p>8-⑤ニーズに対応した自転車駐車場の整備(再掲)</p> <p>8-⑥放置自転車対策の総合的な取組の実施(再掲)</p> <p>8-⑦公共用地・民地・鉄道駅等へのサイクルポートの設置促進(再掲)</p> <p>8-⑧シェアサイクルの安全利用の促進(再掲)</p> <p>9-①災害時における自転車活用の推進</p> <p>10-①自転車の IoT 化の促進</p>	



4-2 実施すべき施策の詳細

基本方針1 まもる | ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進

施策1：自転車安全利用の促進

※掲載例であり、各施策・措置については今後作成の予定

自転車関連の事故を減らすために、区民の交通安全意識の向上や正しい自転車の利用方法や交通ルールの周知・啓発の実施等、自転車の安全な利用を促進します。また、安心して自転車を利用できるように、自転車利用時の危険箇所の把握・改善を行います。

【1-①】自転車利用者に対する交通安全教育の実施



内容

- 高齢者に対し、自転車事故を防止しつつ外出や社会参加を促進するため、関係団体と連携して体験型の自転車交通安全教室を実施します。
- 小学校、中学校等において、自転車利用のルールやマナーの指導と、参加・体験型の交通安全教育を開催します。
- 自転車通勤制度のある企業等に対し、交通安全教育に関する情報提供等を行い、企業を支援します。

実施主体

- 【区担当課】 管理課
- 【区以外の実施主体】 警視庁





