

文京区自転車活用推進計画

～安全で快適に自転車を活用できるまちづくり～



令和4年7月



文京区



はじめに

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が気軽に利用でき、環境にやさしく、心身の健康増進に寄与するなど様々な効果が期待できる乗り物です。また、自転車はコロナ禍において、「密閉、密集、密接」の3密を回避する新しい日常に対応した交通手段としても注目されています。



こうした中、自転車利用者からは、安全で連続した自転車通行空間の整備や、地域のニーズに応じた自転車駐輪場の確保が求められています。

一方、自転車に関与する交通事故の割合は増加し、交通ルールやマナーを守らない自転車利用に対する意見や要望も多くいただいております、自転車の安全利用が課題となっています。

このような状況を踏まえ、この度、区では、安全で快適に自転車を活用できるまちづくりを目標として、「文京区自転車活用推進計画」を策定しました。

本計画では、4つの基本方針『まもる』『はしる』『とめる』『つかう』とそれに関連する8つの施策を定め、ハード・ソフト両面から施策の着実な推進に努めてまいります。

また、安全で快適に自転車を活用できるまちづくりには、自転車を利用される区民の皆様の意識も重要となることから、引き続き皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見やご提案をいただきました区民の皆様、「文京区自転車活用推進計画等策定協議会」で熱心なご議論をいただきました委員の皆さまに、厚く御礼申し上げます。

令和4年（2022年）7月

文京区長

成澤廣修

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	7
2-1	地勢	7
2-2	人口	8
2-3	交通基盤	9
2-4	施設立地状況	14
2-5	交通特性	22
2-6	交通安全	41
2-7	健康	54
2-8	観光	57
2-9	現状のまとめ	58
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	59
第3章	計画の目標と基本方針	61
3-1	計画の目標	61
3-2	計画の基本方針	62
3-3	SDGs（持続可能な開発目標）への貢献	63
第4章	実施すべき施策・スケジュール	65
4-1	実施すべき施策・スケジュールの一覧	65
4-2	実施すべき施策の詳細	67
第5章	文京区自転車ネットワーク計画	91
5-1	文京区自転車ネットワーク計画とは	91
5-2	文京区自転車ネットワーク計画の検討の考え方	92
5-3	自転車ネットワーク路線の選定	98
5-4	整備形態	105
5-5	区道における整備優先度	106

5-6 整備スケジュール.....	108
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.....	111
6-1 計画の推進体制.....	111
6-2 計画のフォローアップ及び見直し方法.....	112
巻末資料.....	114

第1章 概要

1-1 計画策定の背景と目的

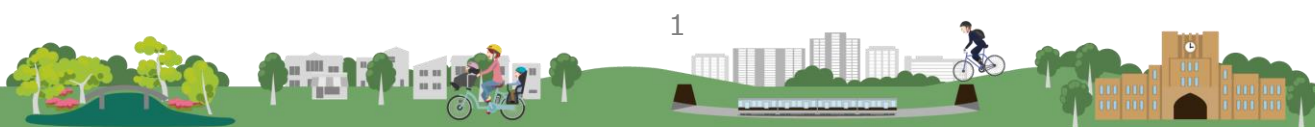
わが国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法(平成28年法律第113号)(以下「法」という。)が2017年5月1日に施行されました。

国においては、この法に基づき2018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、2021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、2019年3月に「東京都自転車活用推進計画」が策定され、2021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。

文京区においては、鉄道等の公共交通網が充実しており、区民の交通手段としては自動車よりも自転車の占める割合が大きくなっています。また、2017年1月に始まったシェアサイクルサービスについても、多くの利用が見られます。その一方で、近年自転車の関与する事故の割合が増加しており、自転車の安全利用が課題となっているほか、自転車利用者からは、安全で連続した自転車通行空間の確保や、地域のニーズに応じた駐輪場の整備が求められています。

こうした背景から、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。

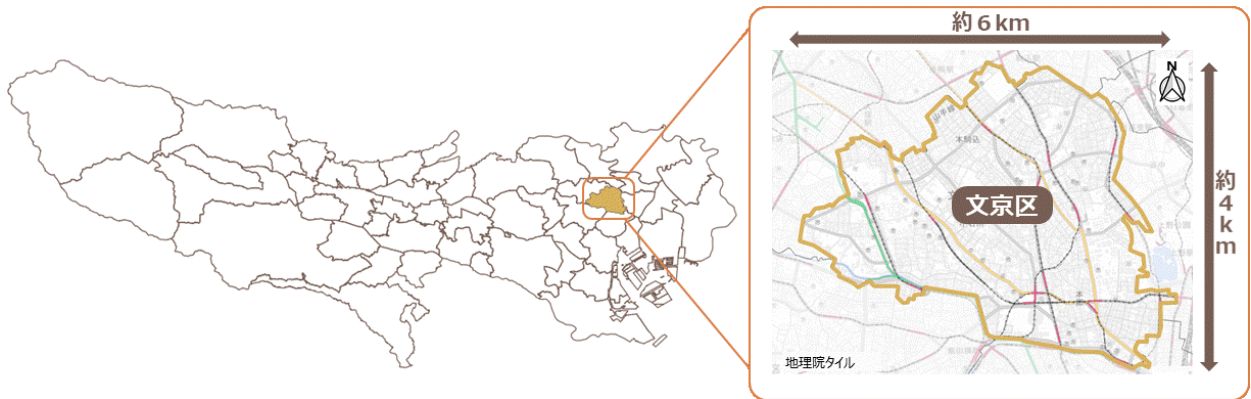


図 2 対象区域

1-4 計画の期間

計画期間は、国の次期計画(2025年度まで)及び都の次期計画(2030年度まで(2026年度中間見直し))、を踏まえ、10年間(2026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
文京区 自転車活用 推進計画		策定	→			見直し	→				改定



1-5 関連する国や都の計画

関連する国や都の計画は、以下のとおりです。

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</p> <p>(2) 総合的な駐車施策の推進</p> <p>(3) 自転車シェアリングの普及促進</p> <p>(4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進</p> <p>(5) 放置自転車対策の推進</p> <p>(6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施</p> <p>(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</p> <p>(2) 健康づくりの推進</p> <p>(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</p> <p>(2) サイクリング環境の創出</p> <p>(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</p> <p>(2) 自転車の点検整備の促進</p> <p>(3) 自転車の安全利用の促進</p> <p>(4) 学校における交通安全教育の推進</p> <p>(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。

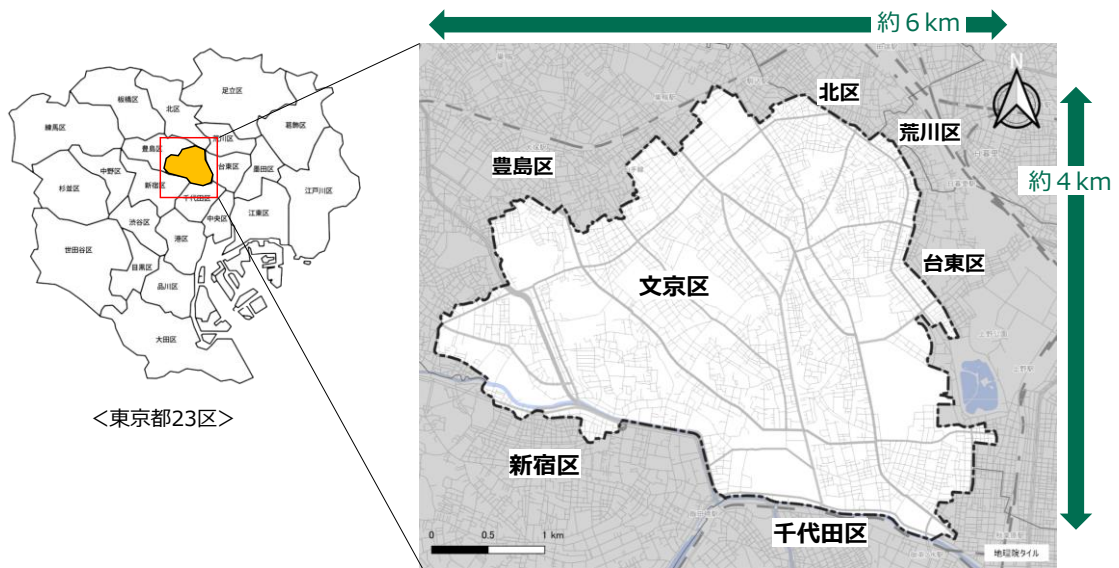


図 3 文京区の位置図

(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。高低差が大きいことにより、南西～北東方向の移動が不便となっています。

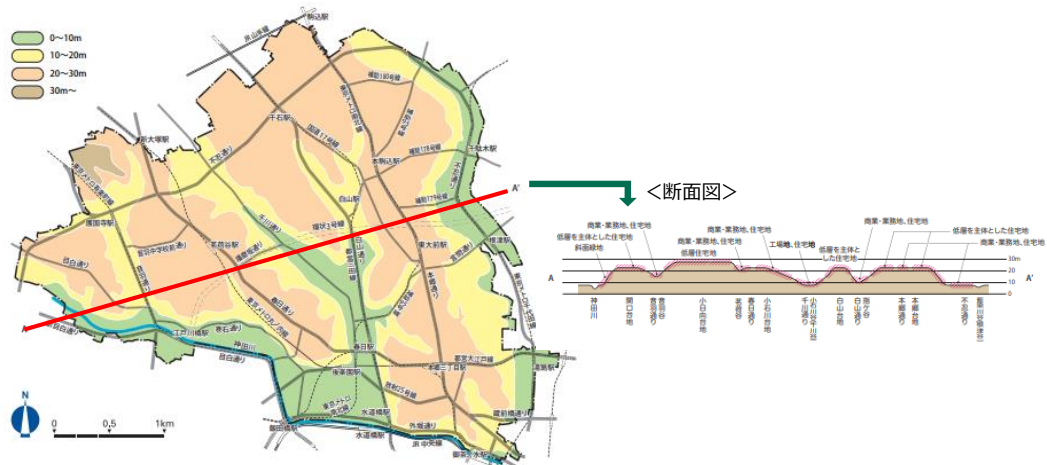


図 4 文京区地形

出典：文京区都市マスタープラン(2011年3月策定)



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。

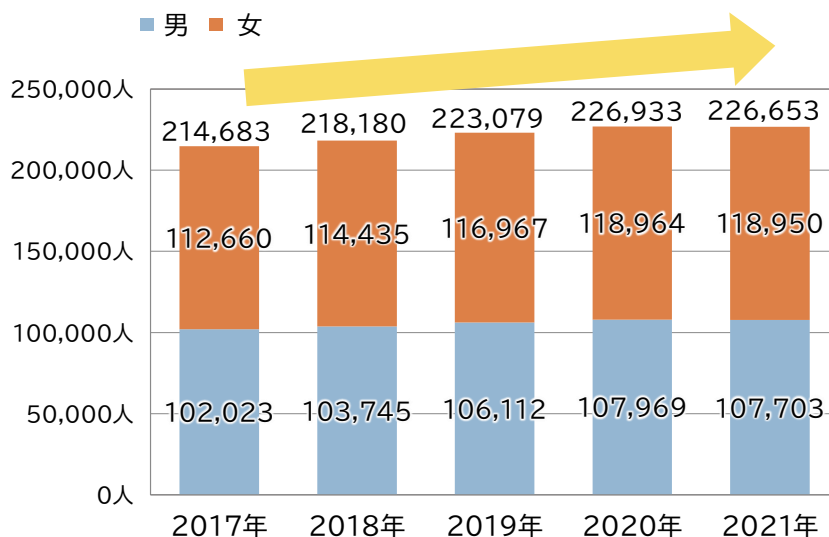


図 5 文京区の人口推移(各年 4 月 1 日現在)

出典: 文京区 住民基本台帳より作成

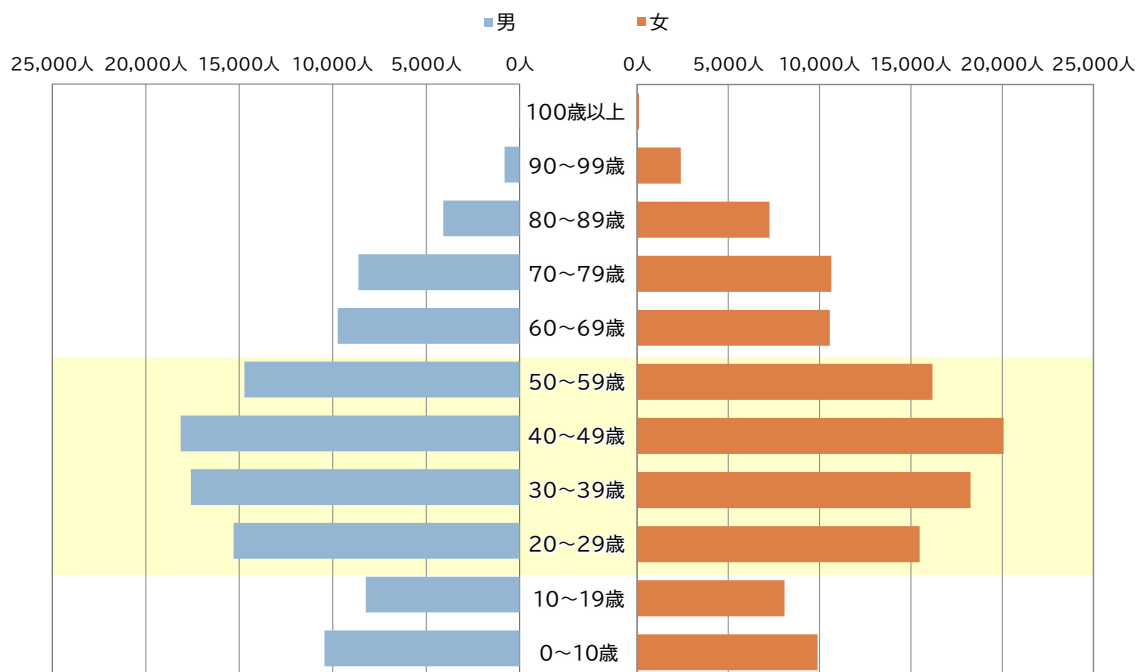


図 6 文京区の年齢別人口(2021 年 4 月 1 日現在)

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。

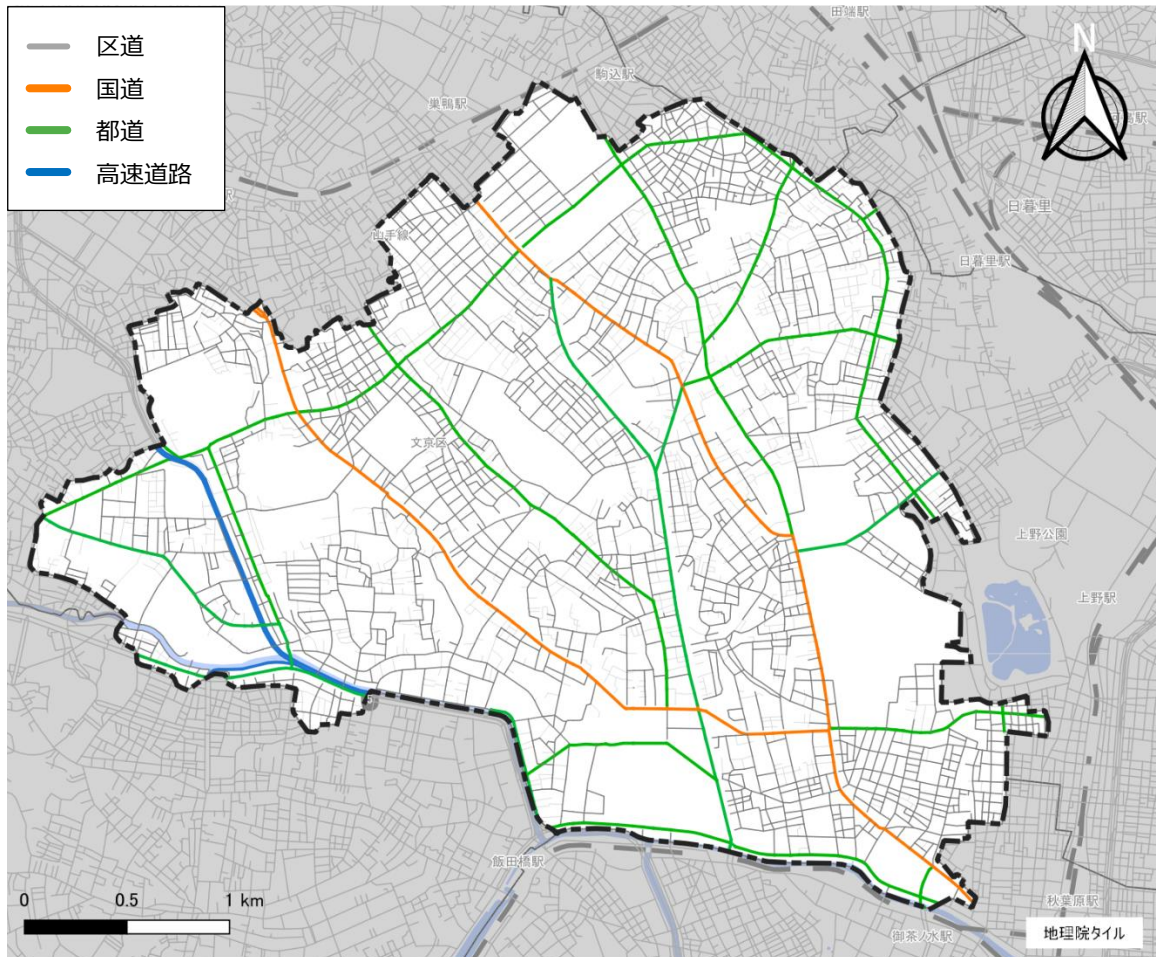


図 7 道路網(2021年4月現在)

出典 地図:国土数値情報より作成

表 4 道路種別延長(2020年度)

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	207.5

出典:東京都道路現況調査(2020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。

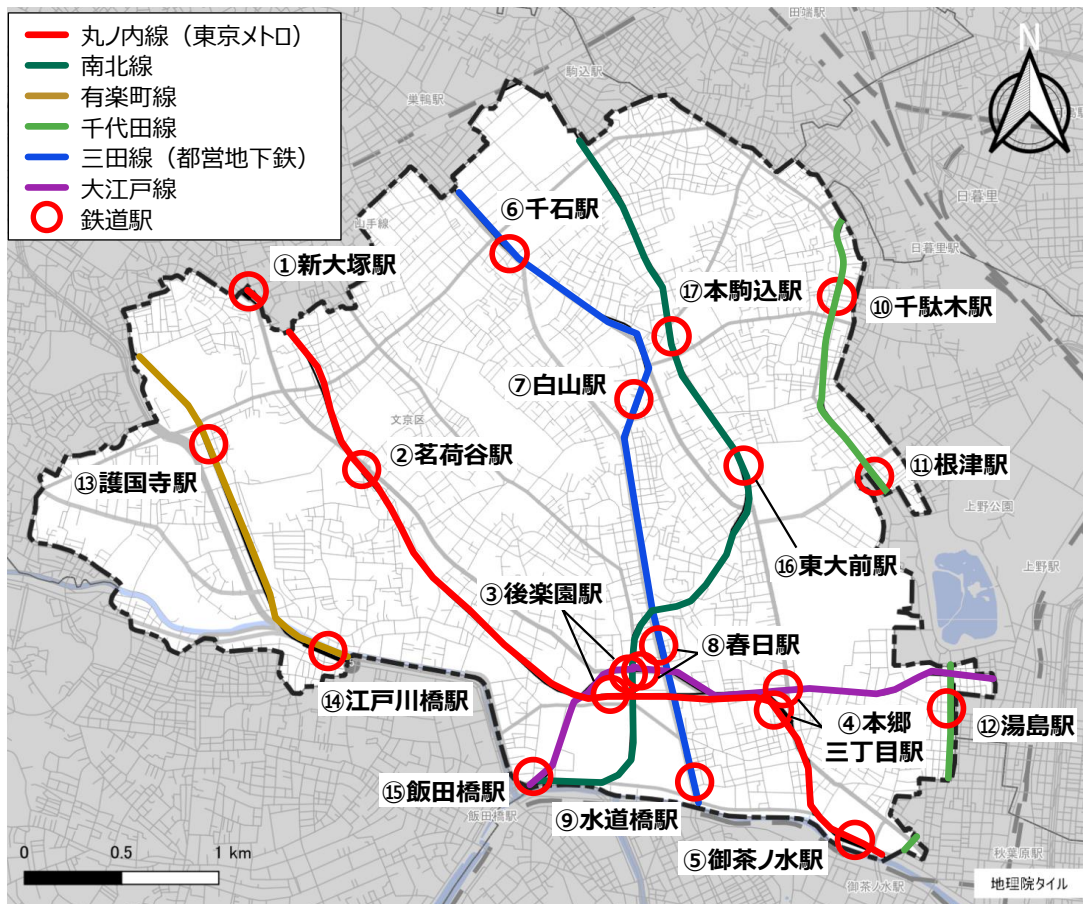


図 8 鉄道網(2021 年 4 月現在)

出典 地図:国土数値情報より作成

表 5 区内の鉄道駅(2021 年 4 月現在)

No	鉄道駅名
1	新大塚駅
2	茗荷谷駅
3	後楽園駅
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

区内では路線バスその他、「コミュニティバス Bーぐる」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ーぐる」は路線バスを補完しています。

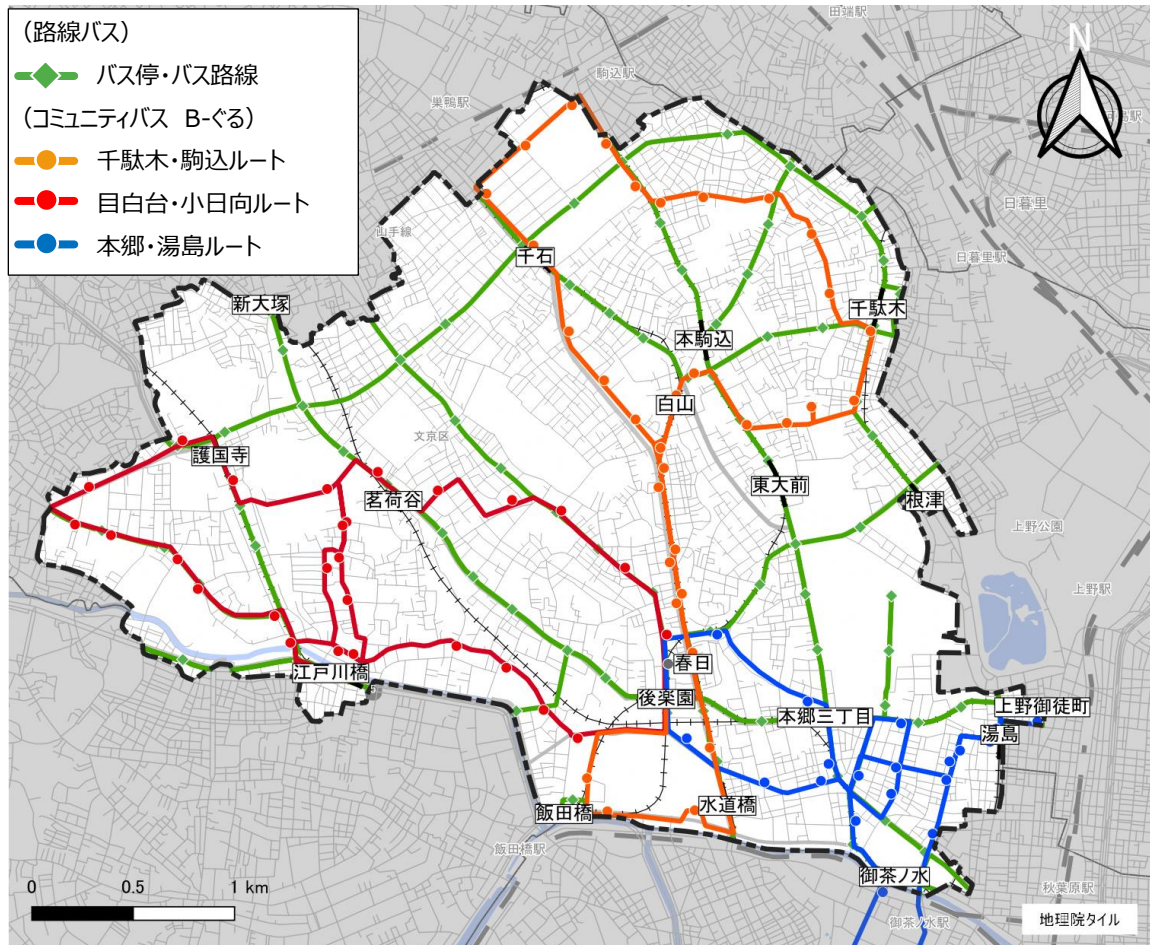
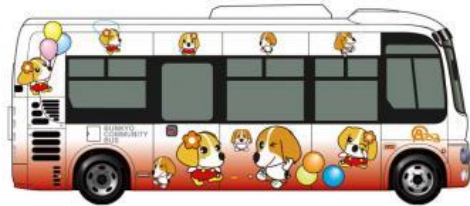


図 9 路線バス、コミュニティバス路線網(2021年10月現在)

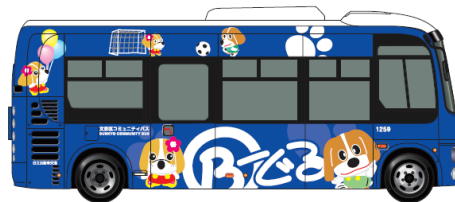
出典 地図:国土数値情報より作成



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ーぐる(2021年10月現在)



(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。

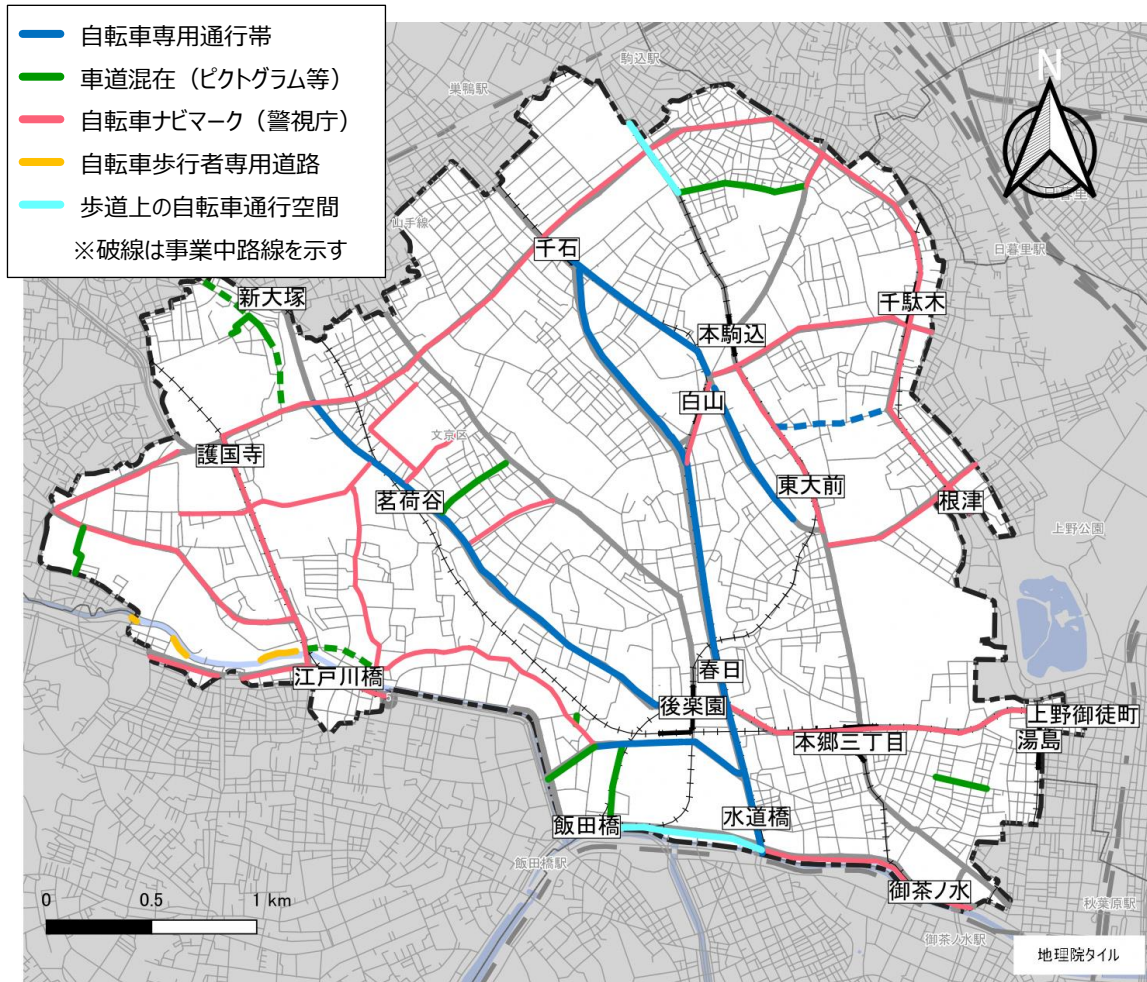


図 11 自転車通行空間の整備状況(2022年3月現在)

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 834 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、区民センターが1箇所、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。

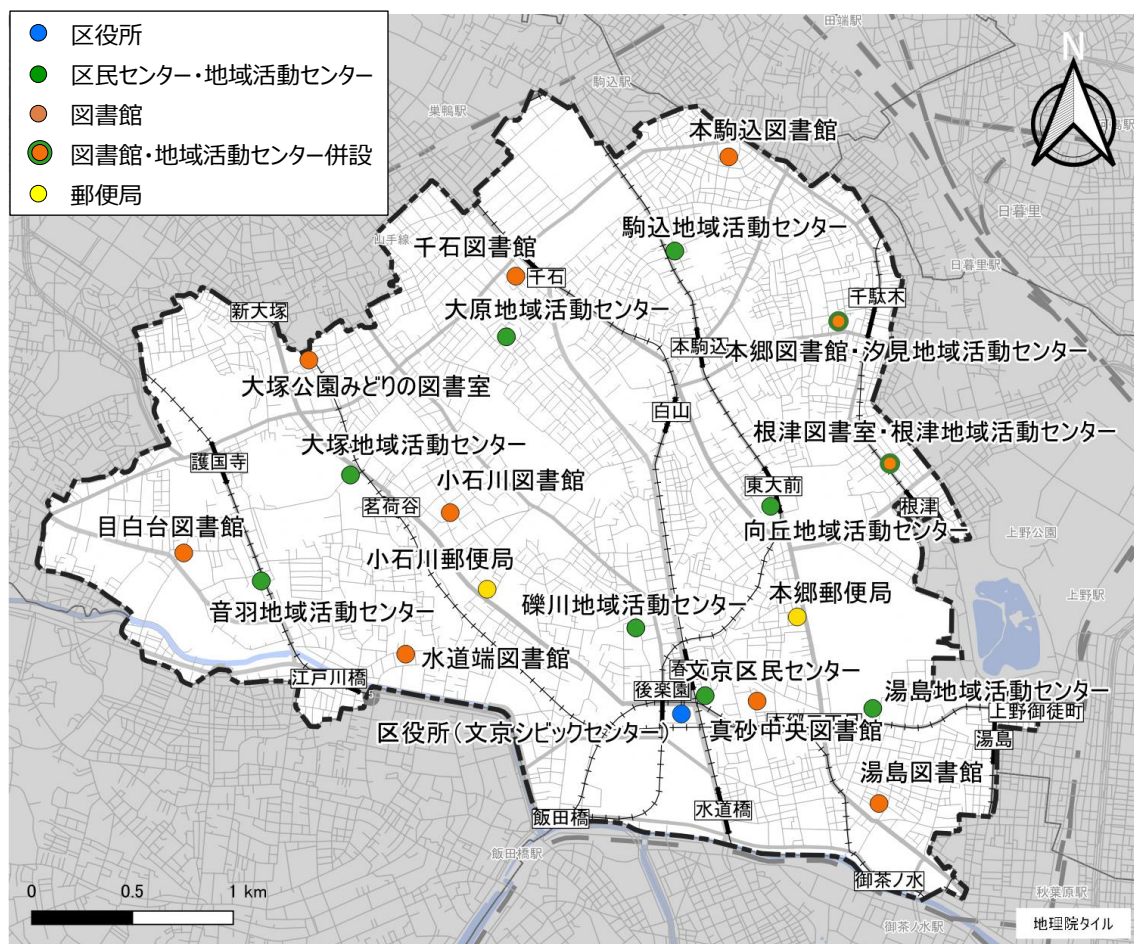


図 13 行政施設等の立地状況 (2021 年 4 月現在)

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、25校の高等学校と、20校の短期大学・大学が集積しています。

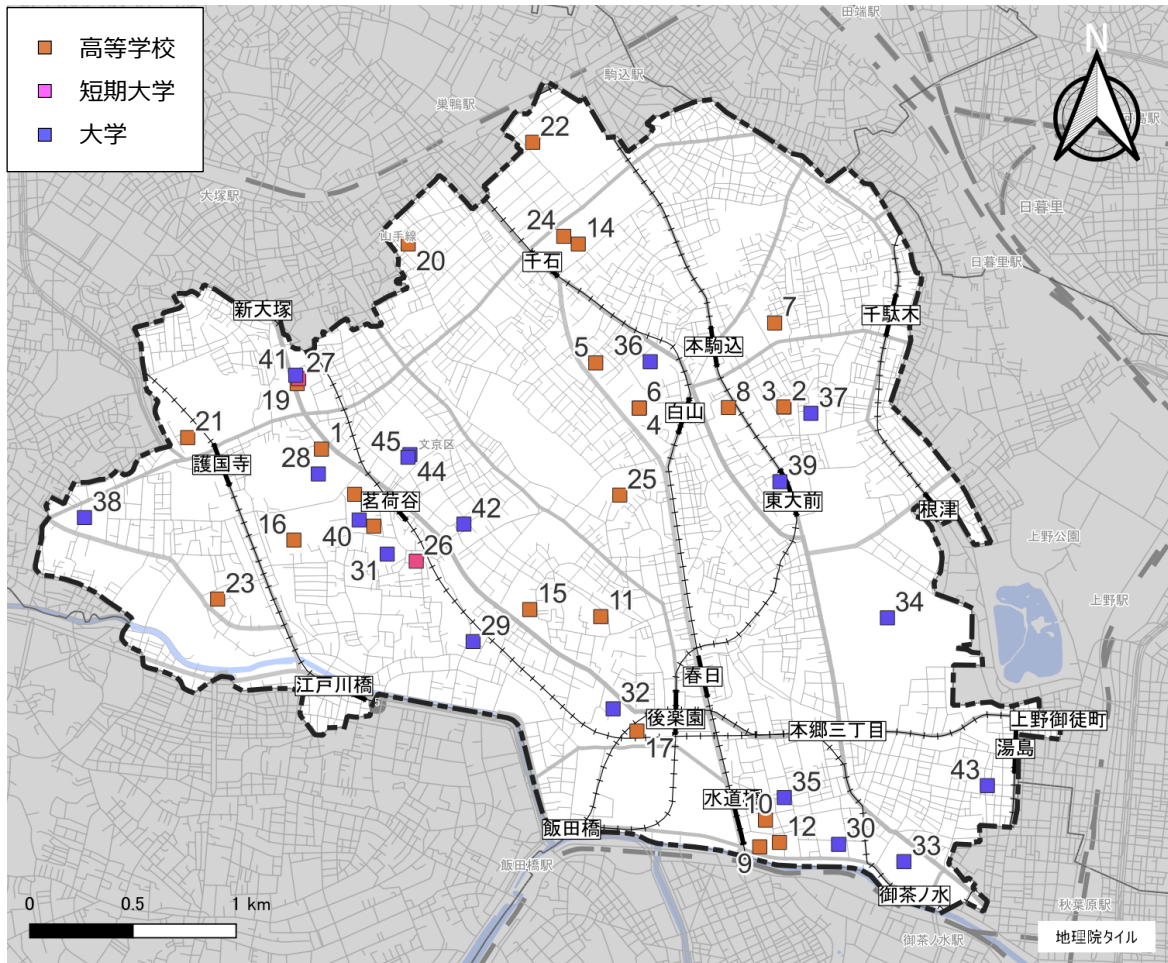


図 14 学校の立地状況 (2021 年 4 月時点)

出典 文京区 HP、地図: 国土数値情報より作成



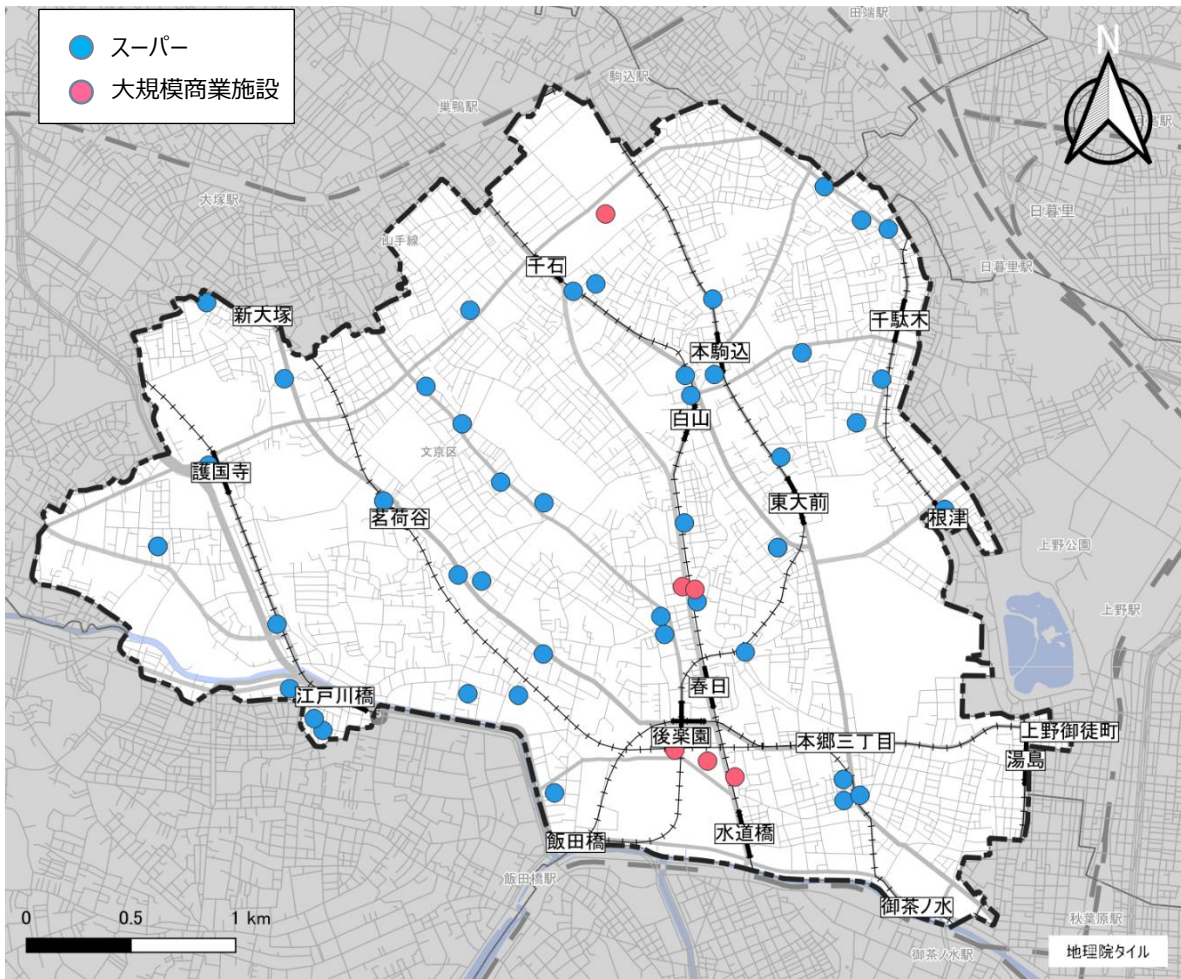
表 6 区内の高等学校及び短期大学・大学の一覧(2021年4月時点)

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	26	貞静学園短期大学
2	郁文館グローバル高等学校	27	東邦音楽短期大学
3	郁文館高等学校	28	お茶の水女子大学
4	京華高等学校	29	国際仏教学大学院大学
5	京華女子高等学校	30	順天堂大学
6	京華商業高等学校	31	拓殖大学
7	駒込高等学校	32	中央大学
8	向丘高等学校	33	東京医科歯科大学
9	工芸高等学校	34	東京大学
10	桜蔭高等学校	35	東洋学園大学
11	淑徳SC高等部	36	東洋大学
12	昭和第一高等学校	37	日本医科大学
13	跡見学園高等学校	38	日本女子大学
14	広尾学園小石川高等学校	39	文京学院大学
15	竹早高等学校	40	跡見学園女子大学
16	筑波大学附属高等学校	41	東邦音楽大学
17	中央大学高等学校	42	日本社会事業大学
18	貞静学園高等学校	43	日本薬科大学
19	東邦音楽大学附属東邦高等学校	44	放送大学東京文京学習センター
20	東洋女子高等学校	45	筑波大学(付属学校教育局)
21	日本大学豊山高等学校		
22	文京学院大学女子高等学校		
23	獨協高等学校		
24	都立小石川中等教育学校		
25	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。



※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

※スーパー：売場面積の50%以上についてセルフサービス方式を採用し、主に食料品を小売する商業施設を抽出

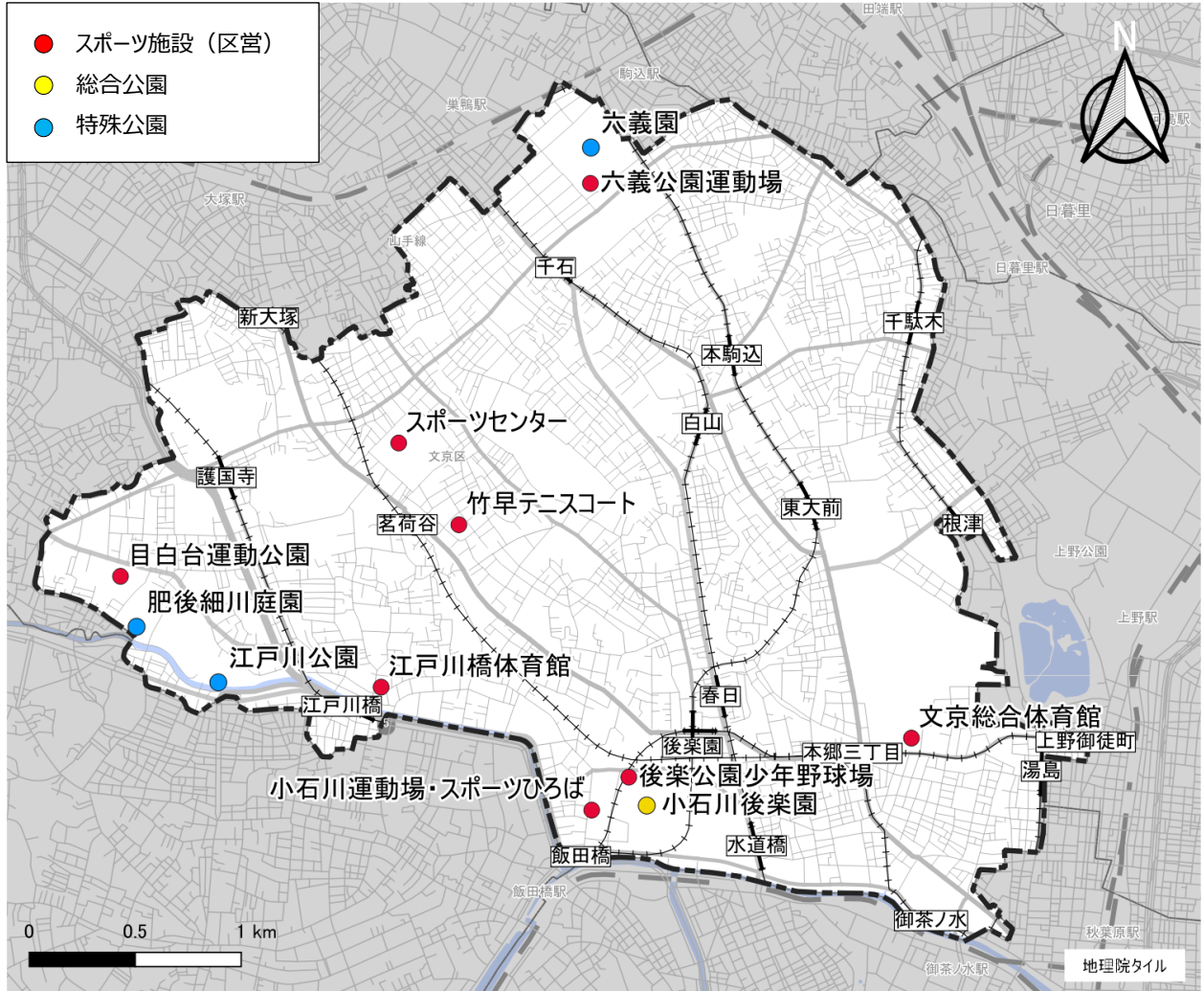
図 15 大規模商業施設の立地状況(2021年7月時点)

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、広範囲からの来園者が想定される公園として、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。



※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箇所当たり面積 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。

図 16 スポーツ施設と公園の立地状況(2021 年 4 月時点)

出典 文京区 HP、地図:国土数値情報より作成



(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。

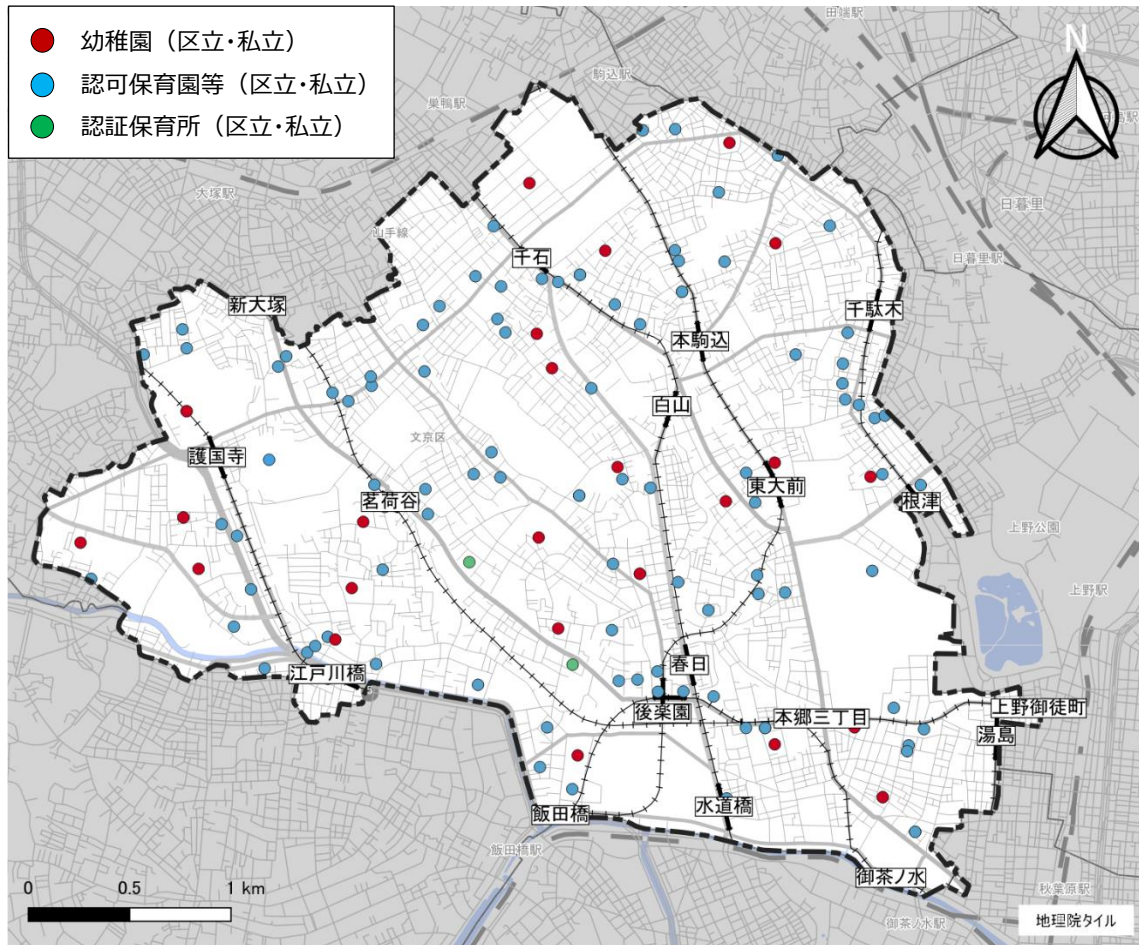


図 17 幼稚園・保育園の立地状況(2021年4月時点)

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(2021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^{※1}

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。

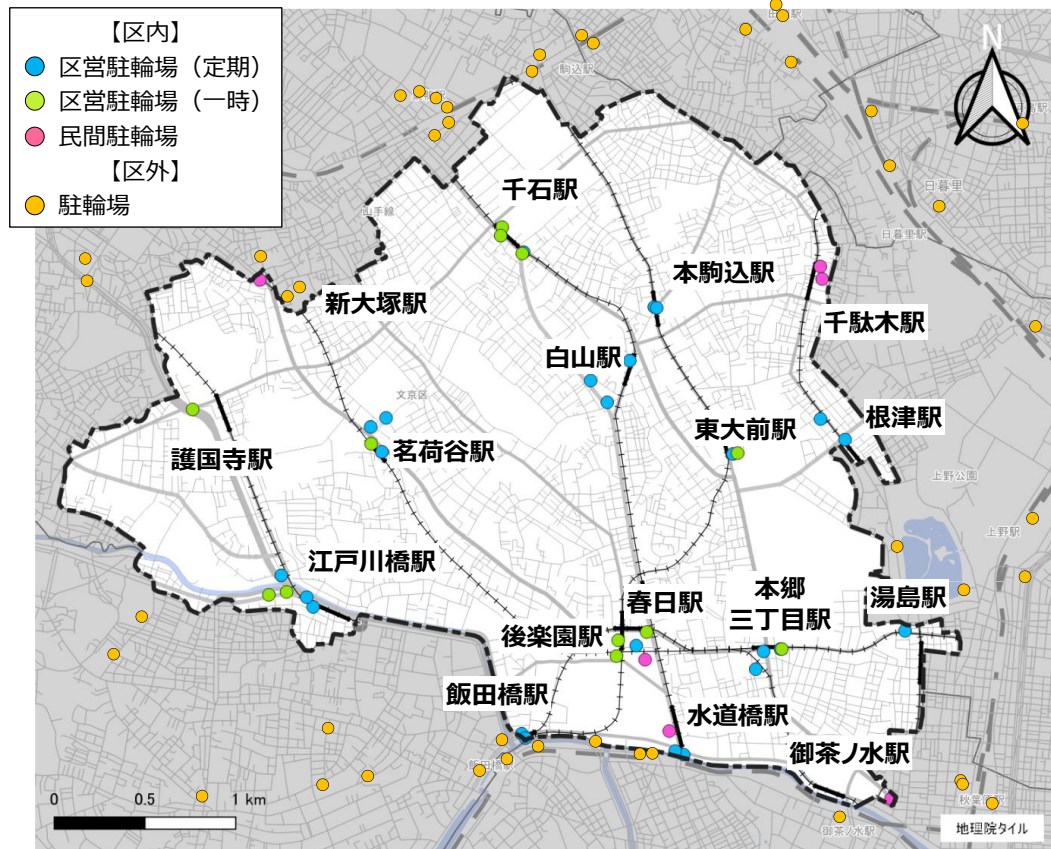


図 18 区営駐輪場等の立地状況(2021年4月時点)

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)(2021年4月時点)

No	鉄道駅名	定期利用	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	定期利用	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

^{※1} 文京区では、条例等において自転車駐車場と表記することを正式表現としておりますが、本計画内では一般的に馴染みのある「駐輪場」と記載しています。



(7) シェアサイクル及びレンタサイクル

区では、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。東京13区※で相互乗り入れが可能となっています。(※東京13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、杉並区、練馬区)

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。

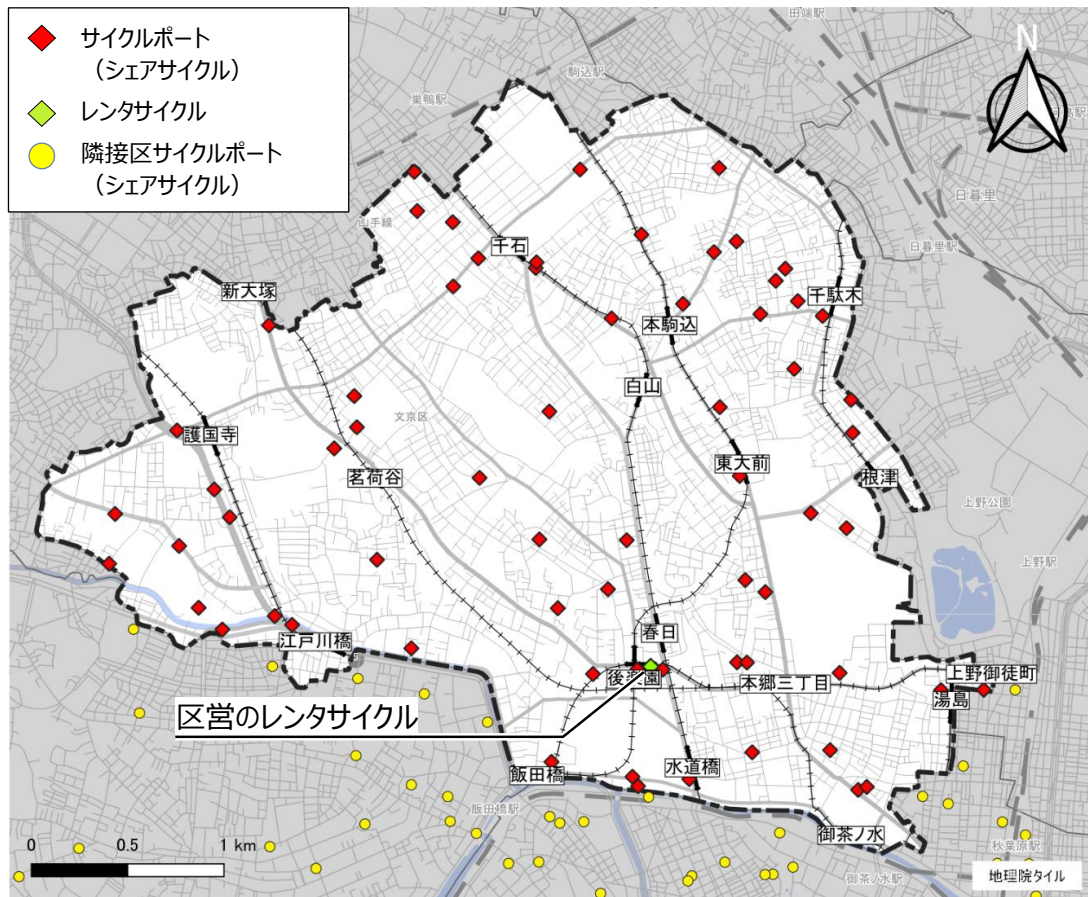


図 19 サイクルポート、レンタサイクルの立地状況(2021年4月時点)

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(2021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

代表交通手段分担率は、全国においては自動車・バイクの占める割合が大きく、次いで徒歩、鉄道の順となっています。一方で東京都(区部)においては、鉄道の占める割合が大きく、次いで徒歩、自転車の順となり、自動車・バイクよりも自転車の分担率が大きくなっています。

文京区においても、同様に鉄道、徒歩、自転車の順に利用されていますが、東京都(区部)と比較すると、鉄道の占める割合がより大きくなっており、全目的で鉄道が 58.4%、徒歩が 23.4%、自転車が 8.3%、自動車・バイクが 5.8%、バスが 3.1%となっています。

また、区民における自転車利用の目的は、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 日の移動を、移動ごとに手段と利用目的に分けて分析しています。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。

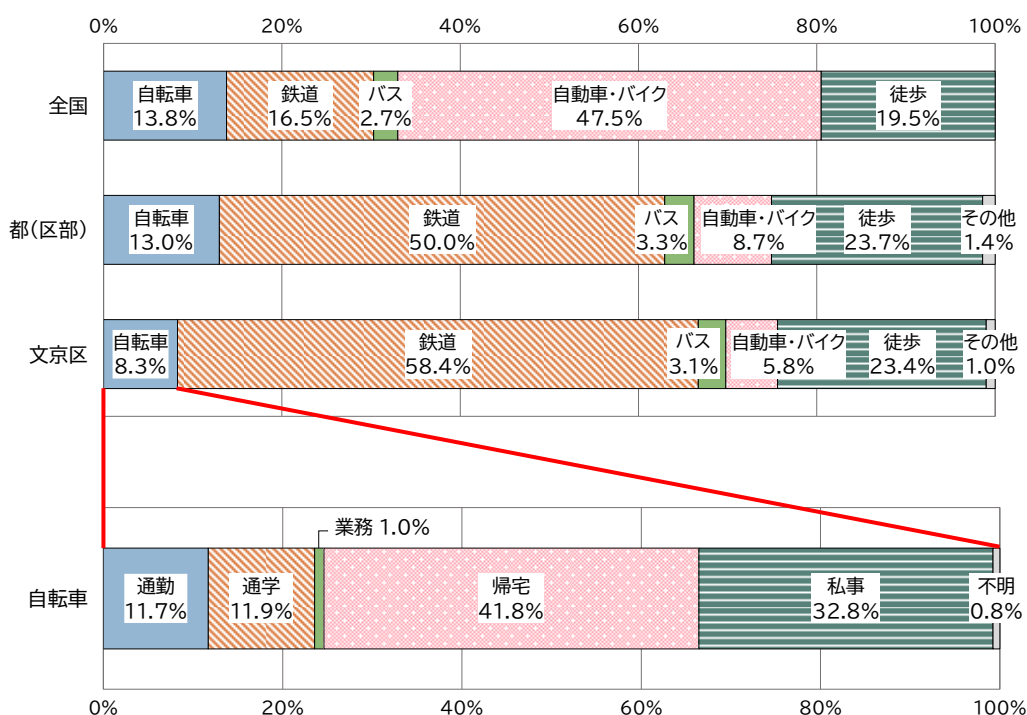


図 21 代表交通手段分担率(全国・東京都区部・文京区)(上)

区民における自転車利用者の利用目的の割合(下)

出典 2018年東京都市圏PT調査結果、平成27年全国都市交通特性調査より作成



(2) 自転車の利用頻度・利用目的

区民を対象としたアンケート調査では、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%となっています。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。

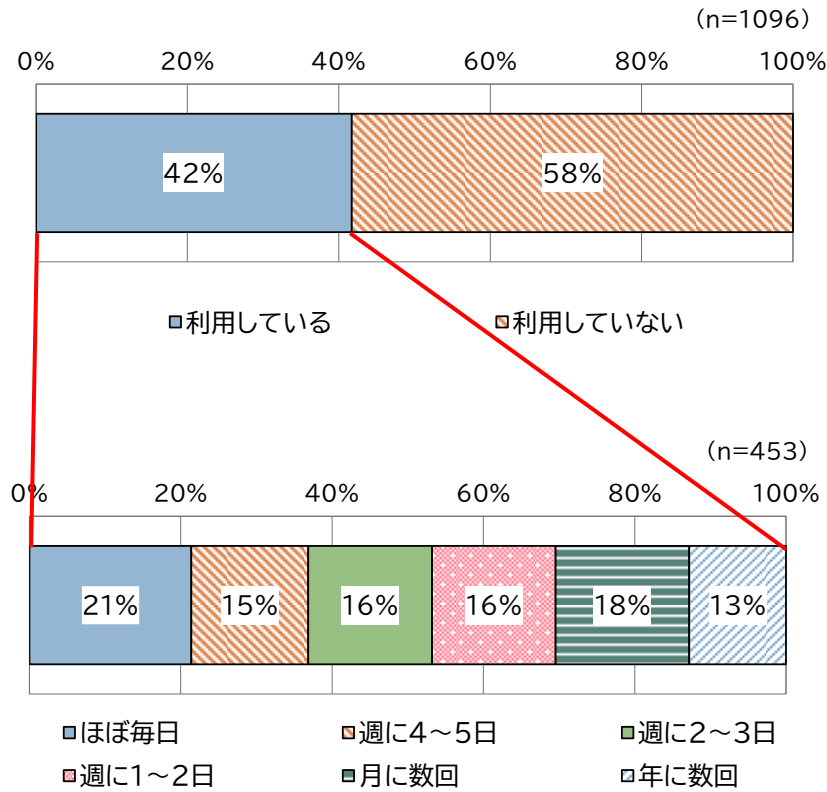


図 22 区民の自転車利用頻度

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

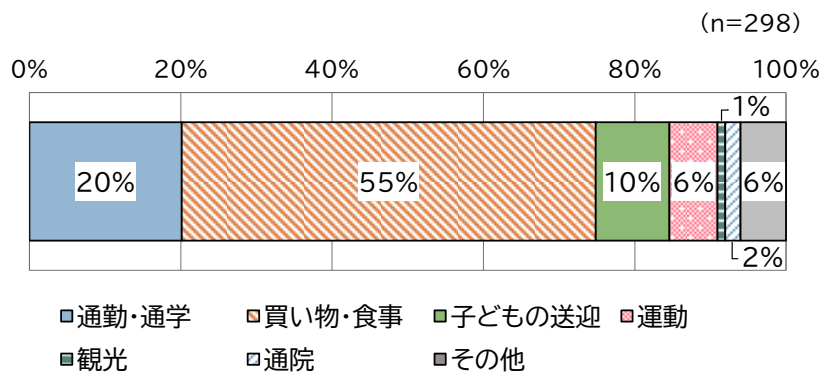


図 23 自転車利用目的

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

※n=アンケート調査回答数(以降のアンケート調査結果においても同様)



(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に懸念がある
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:2021年文京区事業者ヒアリング調査



COLUMN

自転車利用によって、区民、事業者や地域へのメリットがあります

自転車は、誰でも手軽に利用できる交通手段であるとともに、二酸化炭素を排出しないことから地球環境に優しく、さらに日常生活に自転車を取り入れることにより、身体の健康、精神面の健康、経済性等の面でのメリットが期待できます。

また、企業等の事業者にとっても従業員の健康の維持・増進やストレス解消等による生産性の向上が期待でき、健康経営につながるほか、地域においては周遊の促進による交流人口や消費の拡大等のメリットが期待できます。

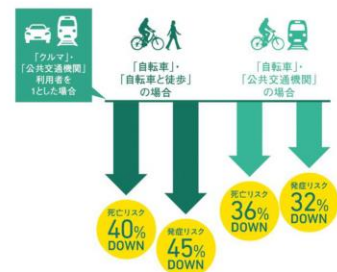
① 市民のメリット

● 移動時間の短縮

自転車は約500m～5km弱の都市移動において、他のどの交通手段よりも**所要時間が短い**。

● 健康の維持・増進

自転車を利用することで、運動習慣の確保や、体重や体脂肪、中性脂肪や悪玉コレステロール等の改善、血糖値の改善、**ロコモ、心臓疾患、がんの発症・死亡リスクの低下** などに つながる。



■がんの発症・死亡リスクの低下
出典：株式会社シマノ/Health Data File

② 従業員のメリット

● 従業員の生産性の向上

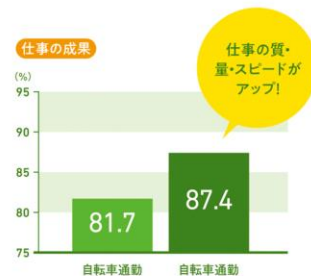
自転車通勤により、従業員の**仕事の質や量・スピードの向上**につながる。

● 経費の削減

自転車通勤により、**固定費の削減**（通勤手当や車の駐車場料金等）につながる。

● 事業者のイメージアップ

社会的評価、**健康経営企業への認定**につながる



■従業員の生産性向上の効果
出典：株式会社シマノ/Health Data File

③ 地域のメリット

● 渋滞の緩和

自転車を積極的に利用し、クルマの利用量を減らすことで、**渋滞緩和**につながる。

● 環境負荷の低減

自転車のCO₂排出量はゼロで、他の乗り物よりも**地球環境にやさしい**。

● 交流人口や消費の拡大

サイクルツーリズムにより、**国内外からの誘客や地域での消費の拡大**につながる。



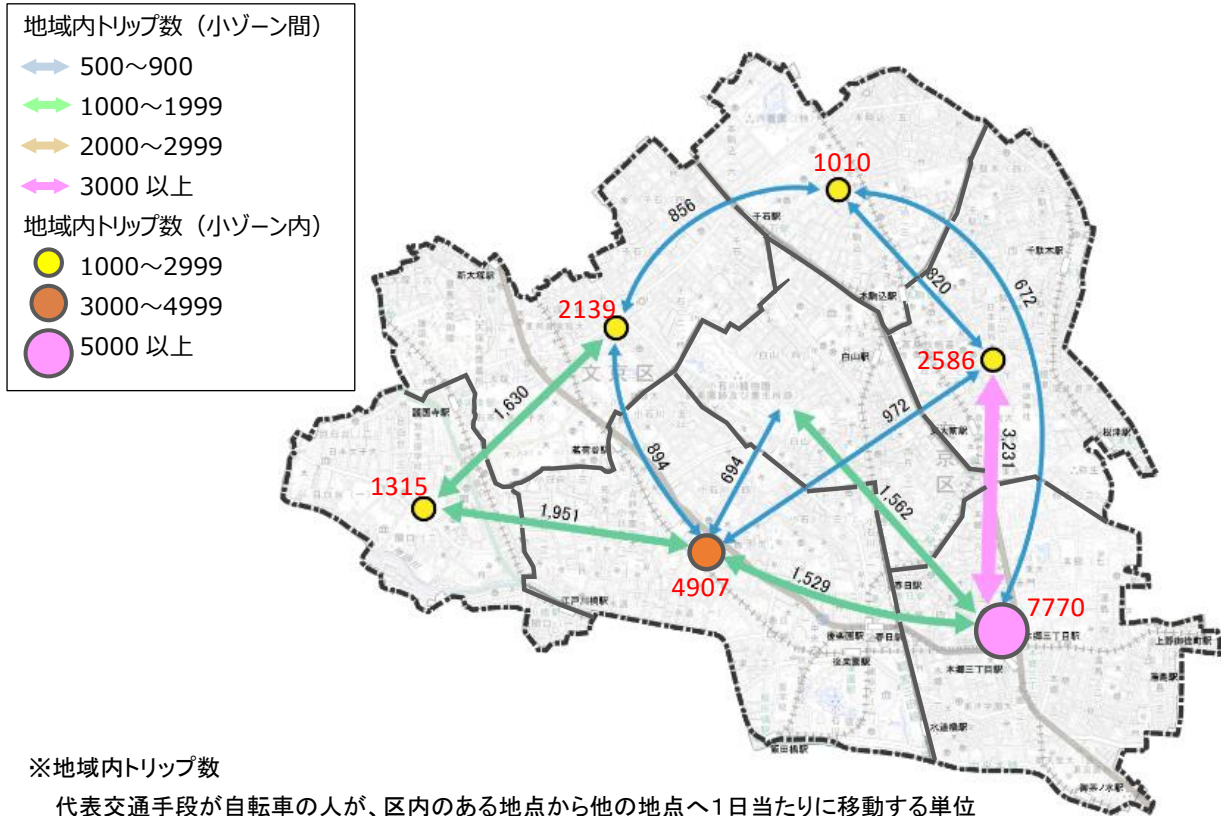
■人を運ぶのに必要なスペースの比較 (左がクルマ、右が自転車)

出典：松本市自転車活用推進計画



(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。



※地域内トリップ数

代表交通手段が自転車の人が、区内のある地点から他の地点へ1日あたりに移動する単位

※小ゾーン

夜間人口約 15,000 人を目安とし、地区計画の単位となるよう区分されたゾーン

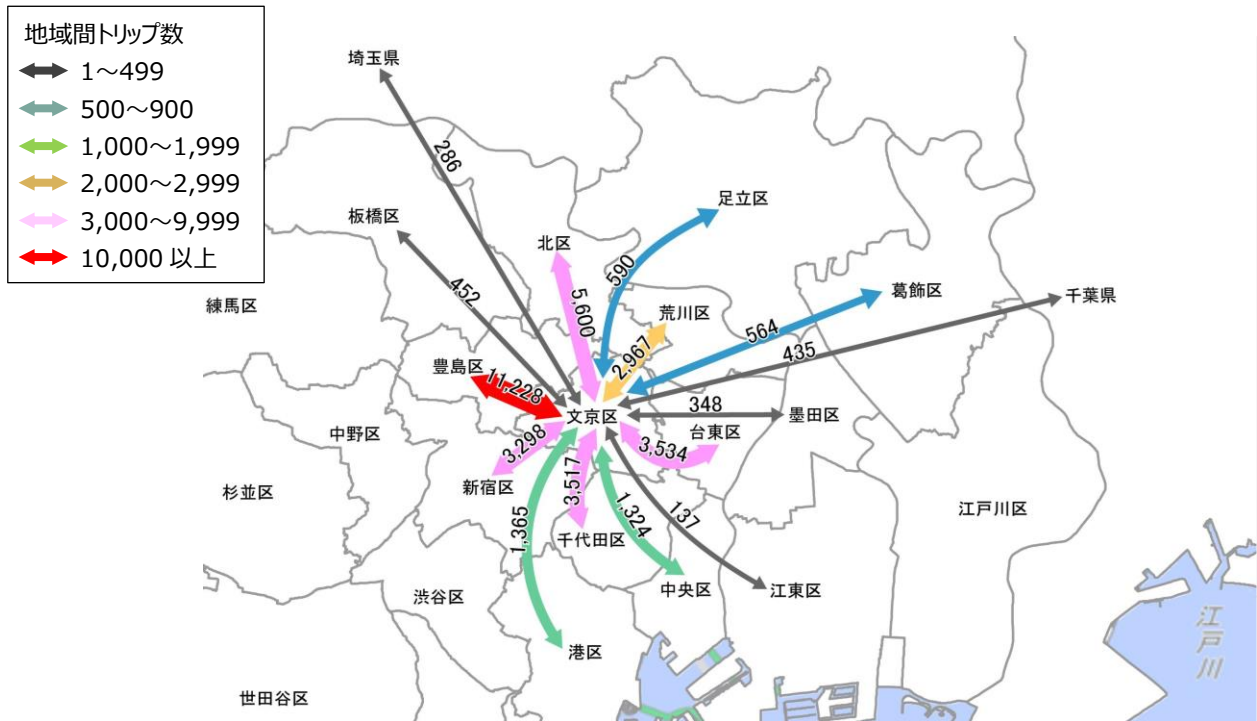
図 24 地域内の自転車移動

出典 データ:2018 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日あたりに移動する単位

図 25 地域間の自転車移動

出典：2018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。

※全国統一的な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。

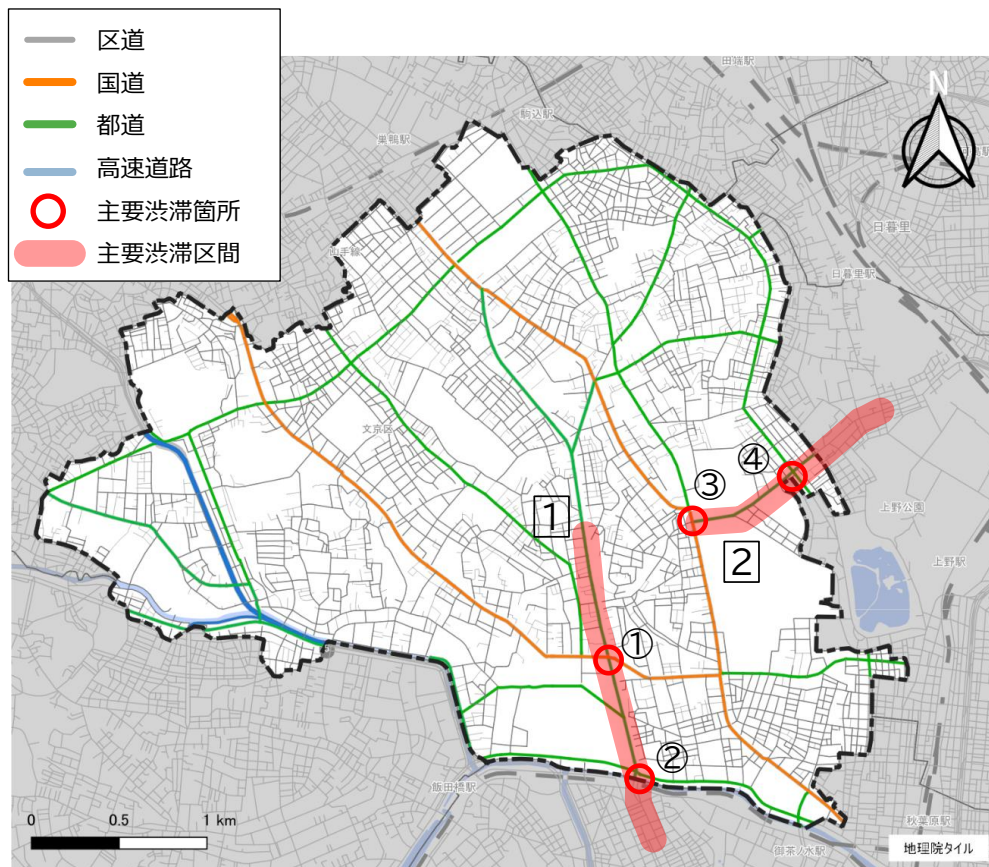


図 26 主要渋滞箇所・区間(2013年)

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(2013年)

区間名	箇所名
1 白山祝田田町線 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

過去に実施した自転車交通量調査結果より、生活道路に関しては、1000(台/12h)未満、幹線道路では、1000(台/12h)以上の自転車交通量となっております。自動車と同様に、自転車も生活道路に比べ幹線道路の方が交通量が多い状況にあります。

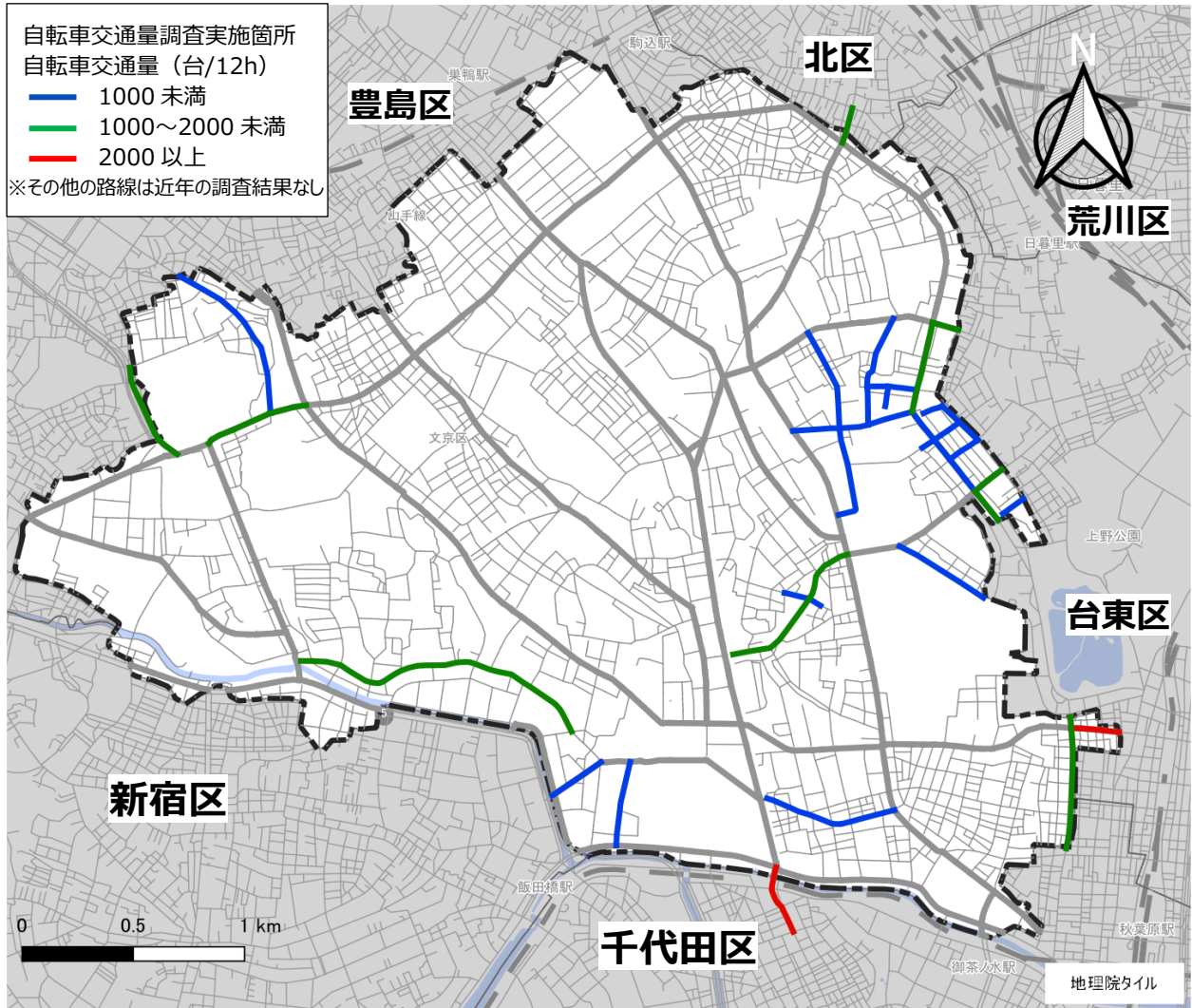


図 27 自転車交通量調査地点

出典 都道調査データ:2015 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) 自転車通行状況調査

自転車の車道と歩道の通行状況を把握するために、区内の以下に示す地点で、朝の通勤・通学時間帯(7時～9時)に、原則車道通行となる13歳以上70歳未満の方を調査対象とした自転車通行状況調査を実施しました。各地点(①～④)の自転車通行空間の整備状況は以下の図に示すとおりです。自転車の車道及び歩道の通行割合は各地点で異なっていますが、半数以上が歩道を通行しています。なお、車道上を逆走する自転車は、順走する自転車と比較して極めて少なくなっています。

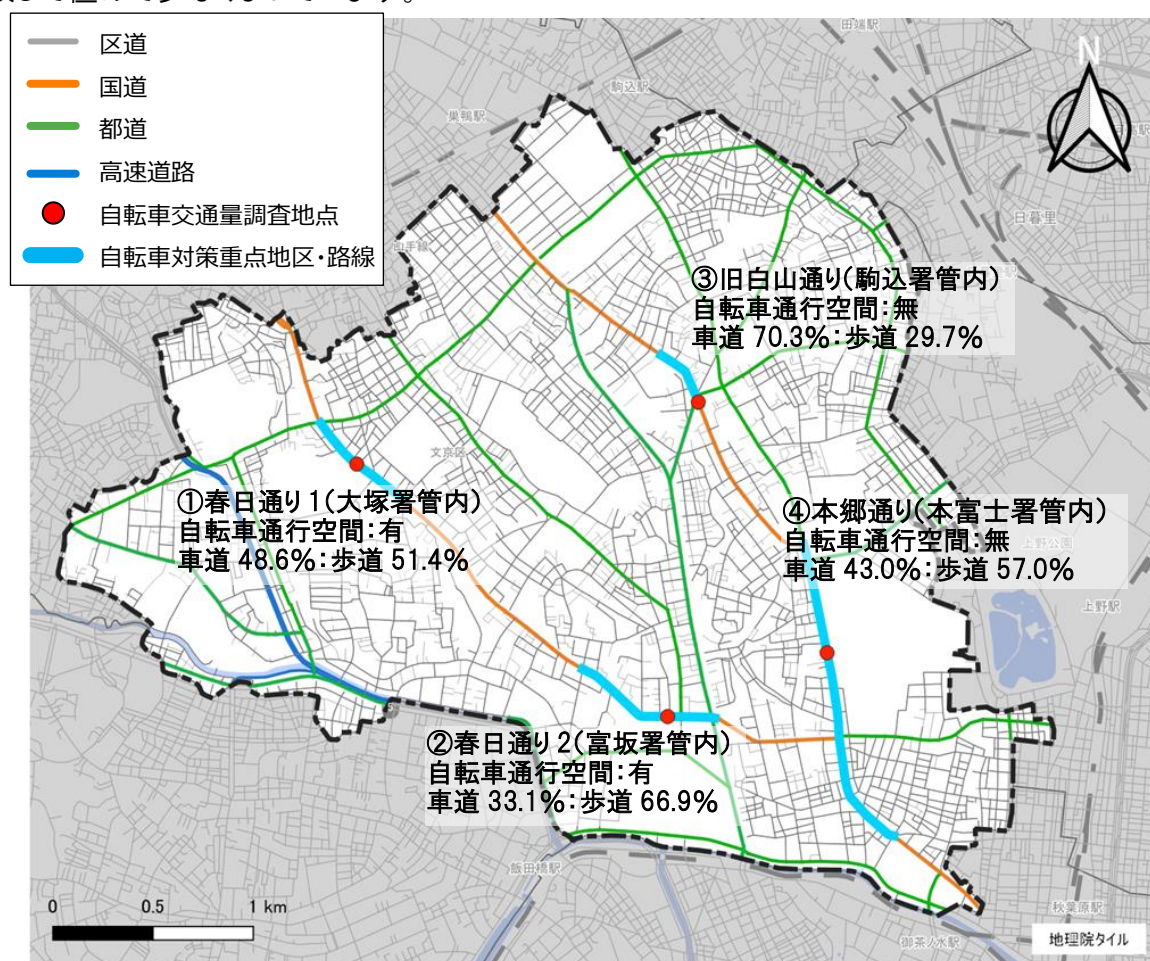


図 28 自転車交通量調査地点及び通行位置別割合

表 15 自転車の通行位置

調査地点	走行位置別割合		自転車走行空間の有無
	車道通行割合(台数) [うち逆走台数]	歩道通行割合(台数)	
①春日通り1	48.6%(193) [2]	51.4%(204)	有(自転車専用通行帯)
②春日通り2	33.1%(120) [0]	66.9%(243)	有(自転車ナビマーク・ナビライン)
③旧白山通り	70.3%(227) [5]	29.7%(96)	無
④本郷通り	43.0%(256) [1]	57.0%(339)	無
4地点集計	47.4%(796) [8]	52.6%(882)	-

※自転車通行状況調査は、2021年10月14日(木曜日・曇り)の午前7時～9時(2時間)に実施し、原則車道通行となる13歳以上70歳未満の方を対象としています。調査地点は各警察署にて定めた、自転車対策重点地区・路線に位置しています。



(9) 自転車の車道通行環境に対する区民の満足度等

自転車の車道通行環境に対して、区民の約5割が不満を感じています。また、自転車で車道を通行する割合が高い人(5割以上)と低い人(5割未満)に分けると、車道通行の割合が低い人の方が、自転車通行環境に対する満足度が低い傾向にあります。

車道通行環境に対する不満の理由として、半数以上の方が路上駐車が多い、車道(路肩)が狭い、自転車レーン等の自転車通行空間がないことを挙げています。また、車道通行の割合が高い人は、路上駐車の多さや自転車の逆走といった通行の支障となる事柄について、より不満を感じている傾向にあります。

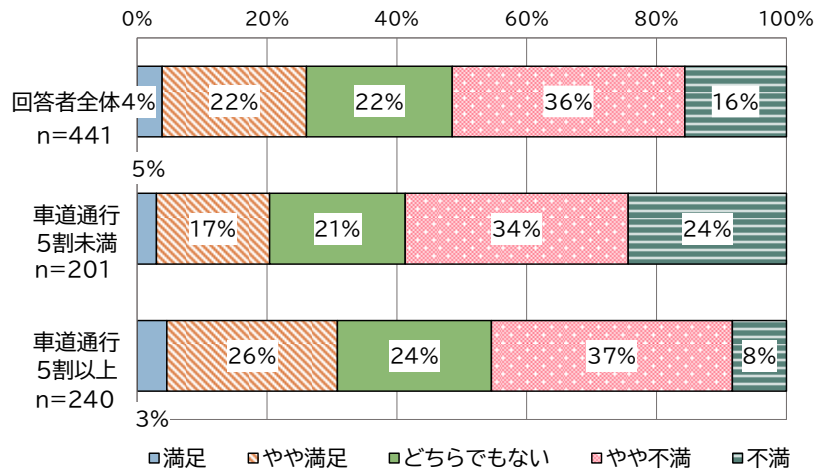


図 29 車道の通行環境に関する満足度

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

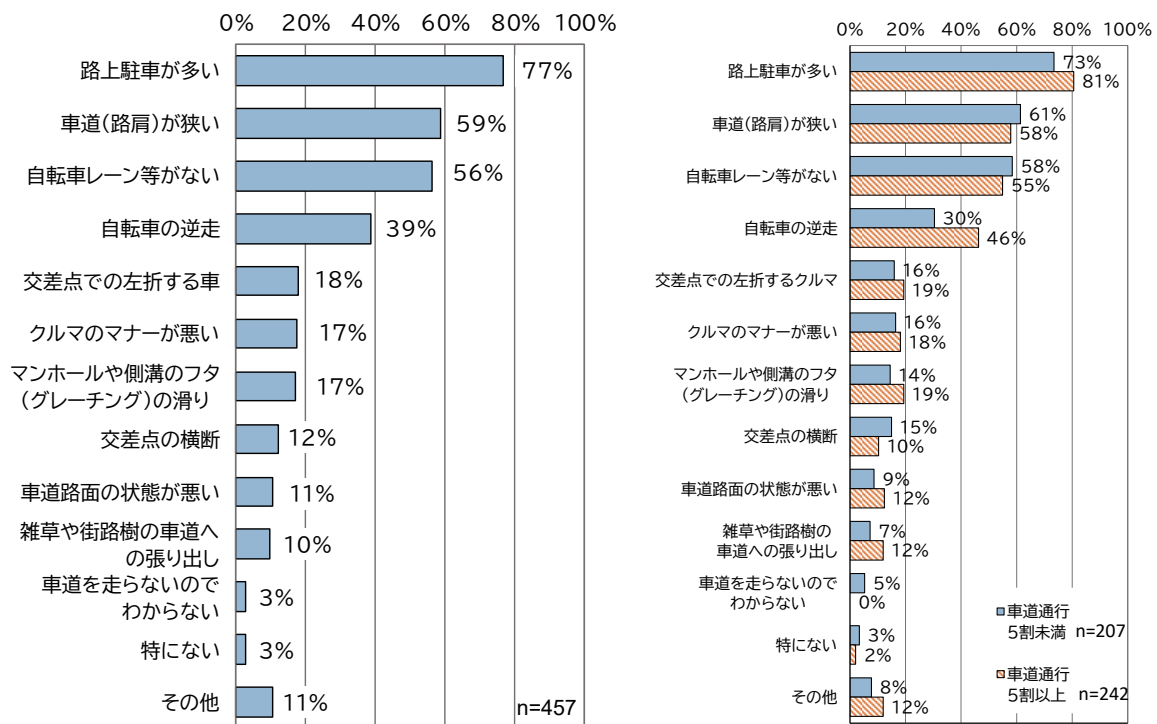


図 30 車道通行環境に対する不満(左:回答者全体、右:車道通行割合別)

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



車道通行に対して怖い・不安を感じる人は、車道通行する割合が高くなるほど、少なくなる傾向にあります。また、不安を感じるタイミングとしては、車道通行していない人(0割)は、車に追い抜かれる時に不安を感じる傾向にある一方で、車道通行している人(10割)は、車に追い抜かれる時の不安は少なく、駐停車している車を追い抜く時に不安を感じる傾向にあります。

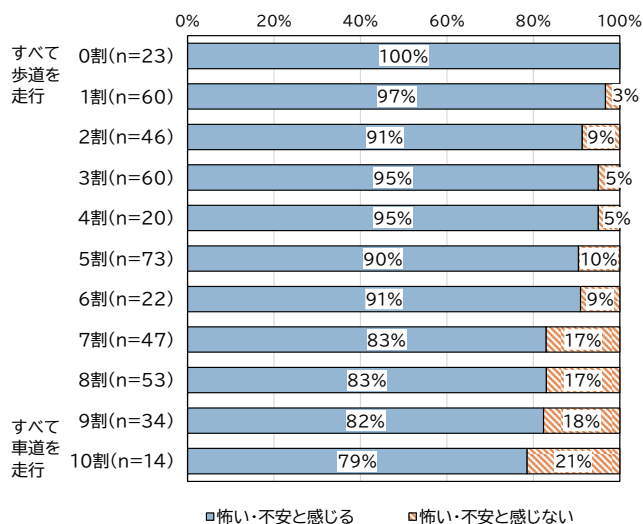


図 31 車道通行に対する不安(車道通行割合別)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

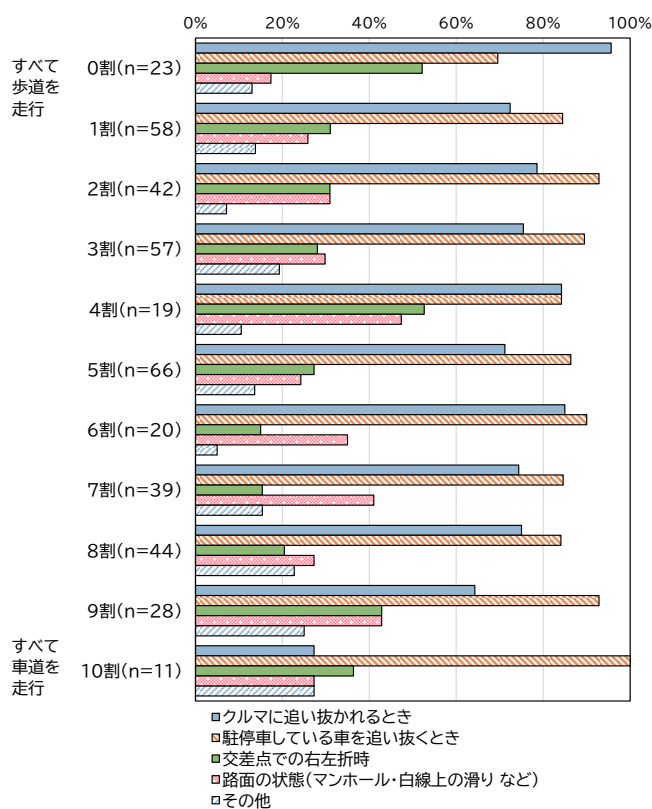


図 32 車道通行に怖さ・不安を感じるタイミング(車道通行割合別)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



(10) シェアサイクルの利用状況

シェアサイクルの走行履歴をみると、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することができます。

ポートの年間貸出・返却総数をみると、上野広小路駅(湯島側)が最も多く、文京シビックセンターが次いで多くなっています。

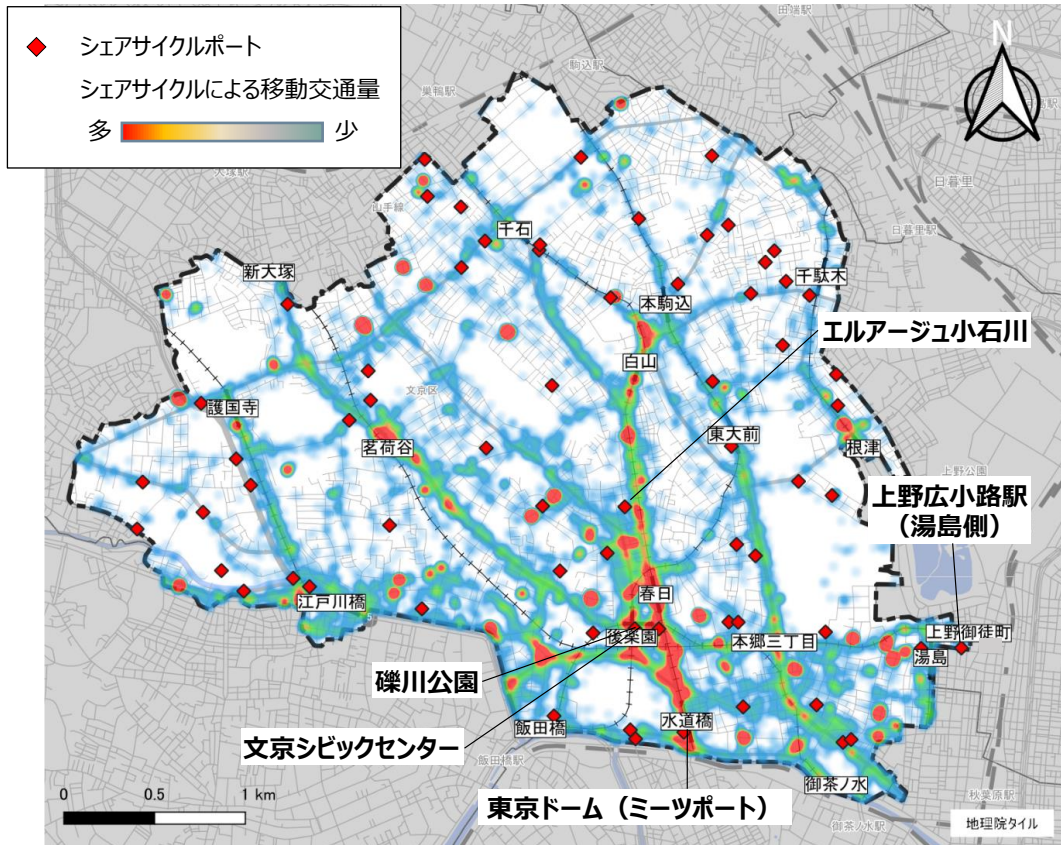


図 33 シェアサイクル利用者の移動履歴(平日:2020年9月10日(木))

出典 文京区資料より作成、地図:国土数値情報より作成

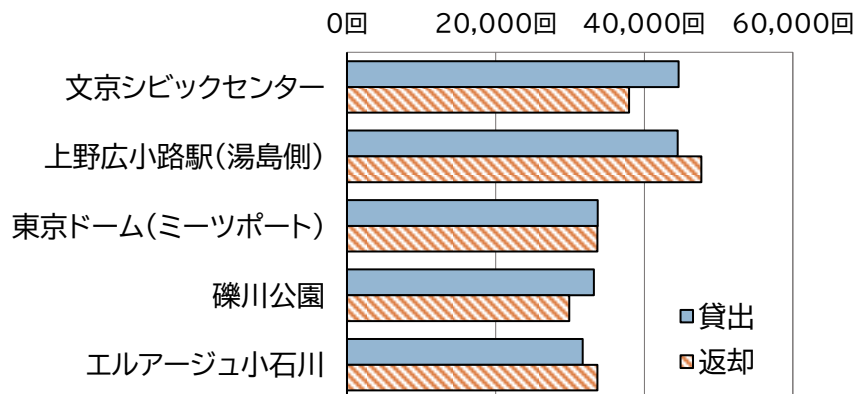


図 34 年間貸出・返却総数(上位5ポート)(2020年)

出典:文京区資料より作成



(11) シェアサイクルの利用状況（ポートの起終点利用状況）

シェアサイクルのポートの起終点利用状況をみると、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。

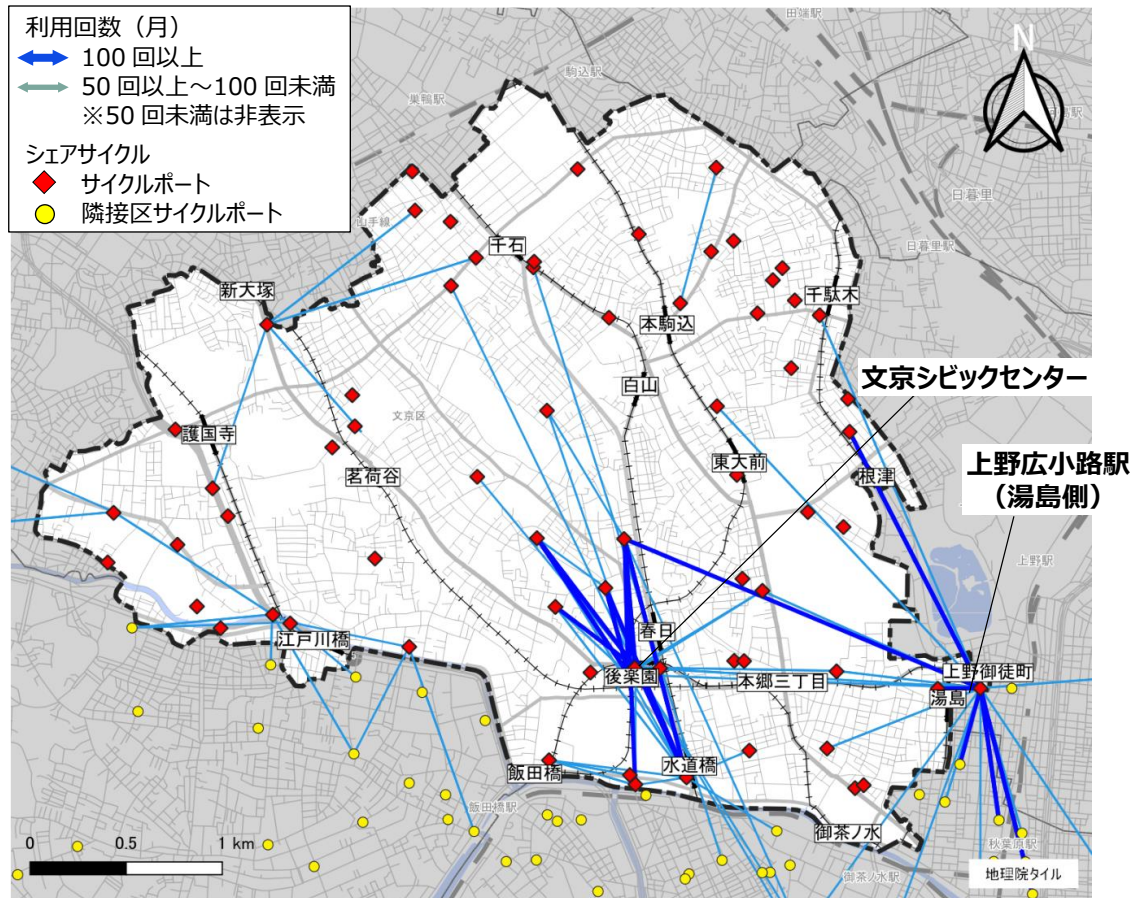


図 35 シェアサイクル利用者の動き（2020年10月平日）

出典 文京区資料、地図：国土数値情報より作成

(12) 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。

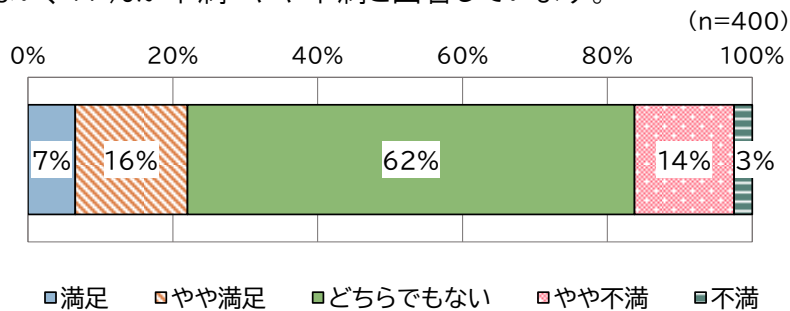


図 36 シェアサイクル利用環境に関する区民の満足度

出典：文京区自転車利用に関するアンケート調査（2021年）



(13) 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(2019 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。

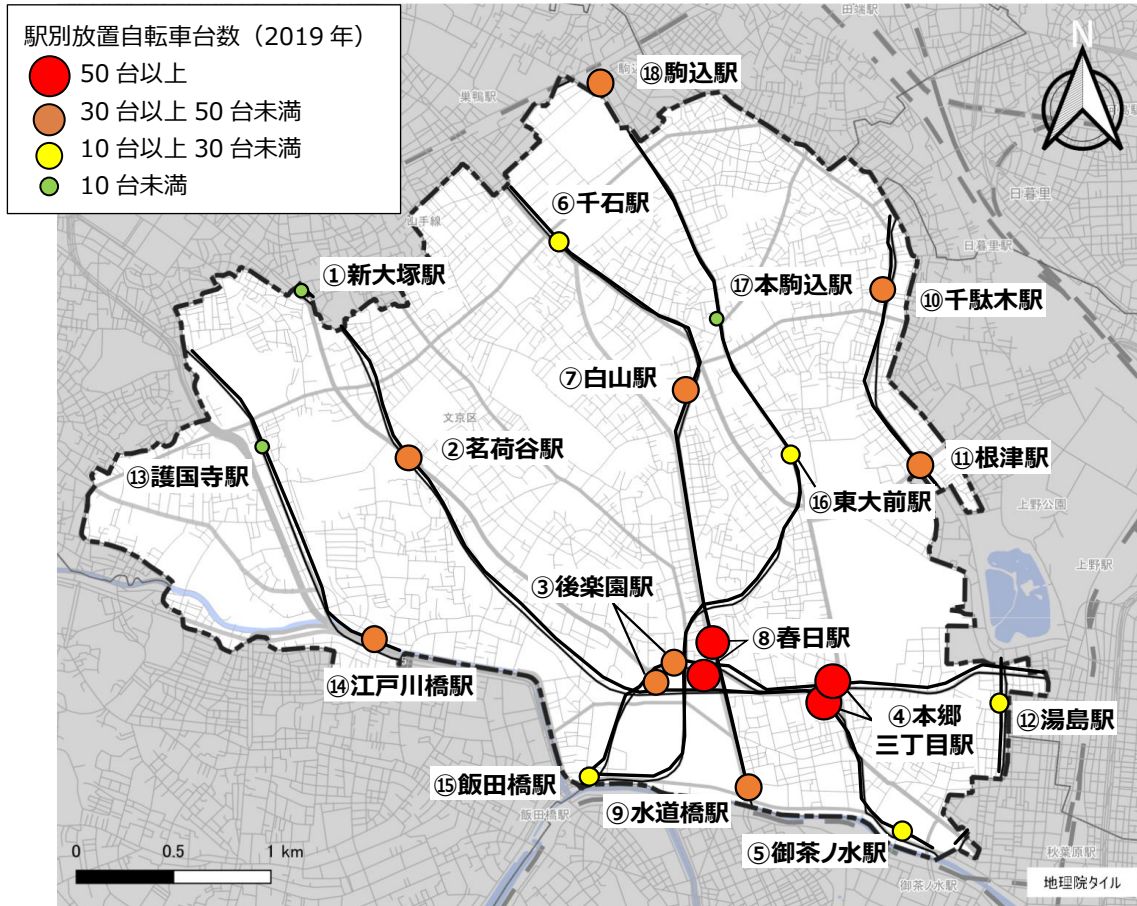


図 37 放置自転車の発生状況(2019 年 10 月調査)

出典 文京区 HP、地図:国土数値情報より作成

表 16 駅別の放置自転車台数(台)の推移(2018 年~2020 年)

No	鉄道駅名	放置自転車台数		
		2018 年	'19 年	'20 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		
		2018 年	'19 年	'20 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



区民を対象としたアンケート調査では、道路や歩道上への駐輪理由として、「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。また、学生は「近くの駐輪場を知らない」が最も多くなっています。

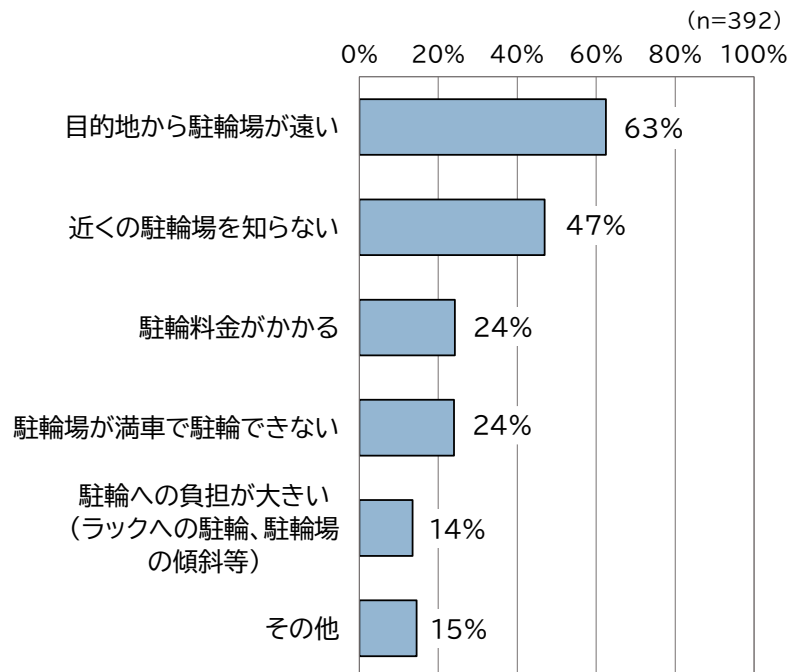


図 38 道路や歩道上への駐輪理由(区民)

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

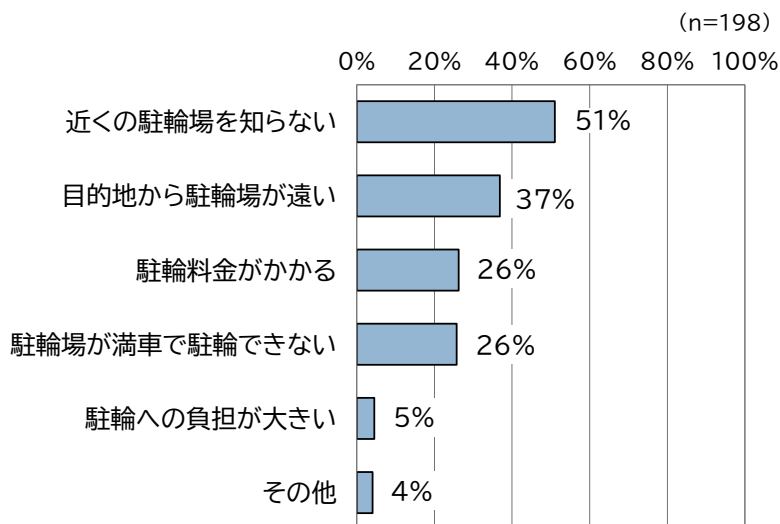


図 39 道路や歩道上への駐輪理由(学生)

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(2021年)



(14) 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・駐輪してしまふことがあります。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 17 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 18 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(子ども)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



(15) 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狭い駐輪スペース、施設立地の悪さが理由に挙げられています。

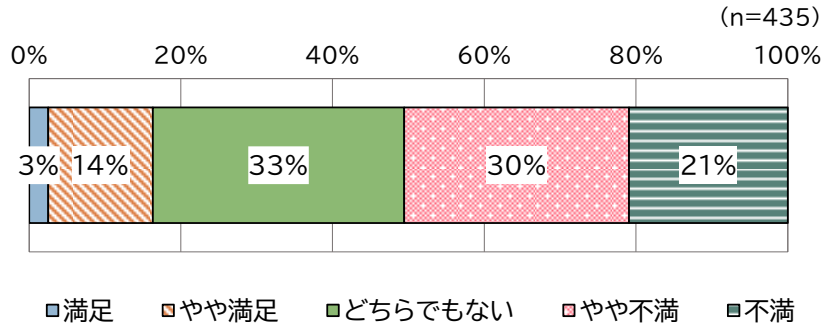


図 40 駐輪環境(駐輪場・駐輪料金等)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

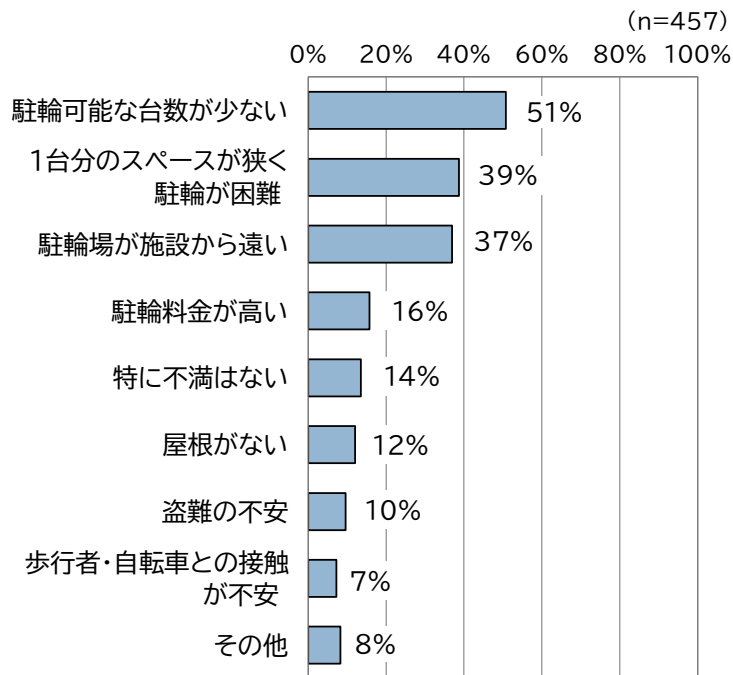


図 41 駐輪場に関する不満事項

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



(16) 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、通行空間の確保、駐輪対策の3つに分類されます。

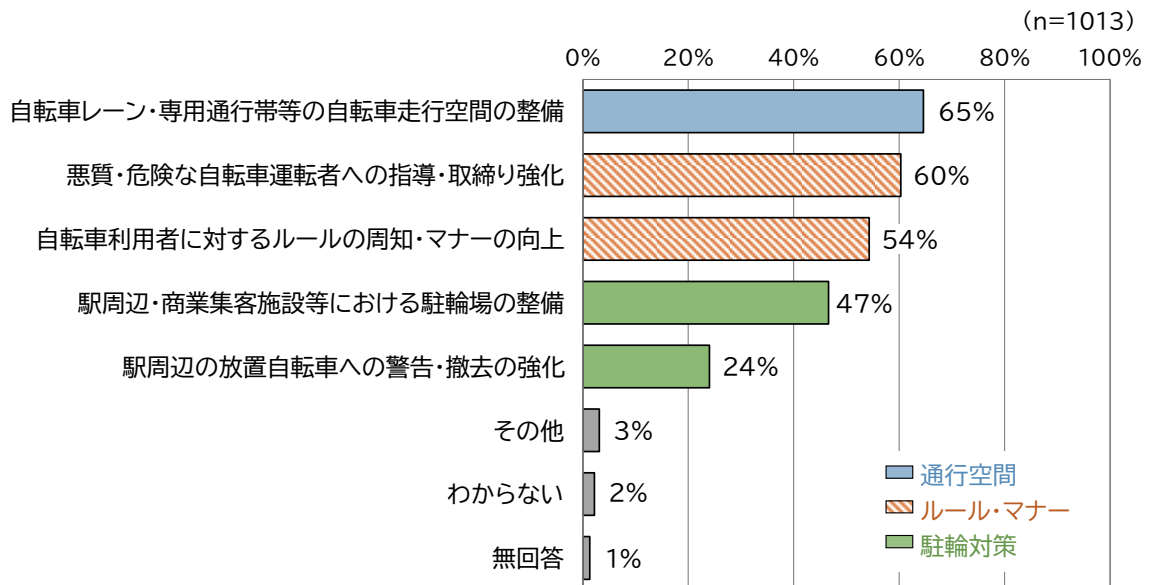


図 42 重点的に行うべき自転車施策(2018年度)

出典: 第24回文京区政に関する世論調査

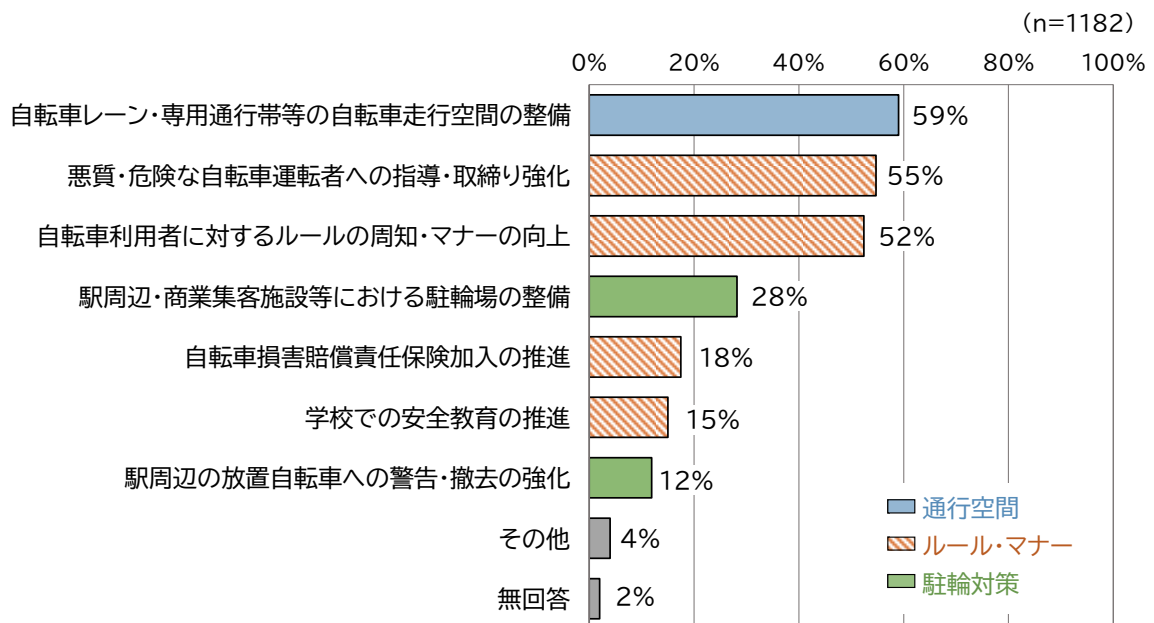


図 43 重点的に行うべき自転車施策(2021年度調査)

出典: 第25回文京区政に関する世論調査



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。

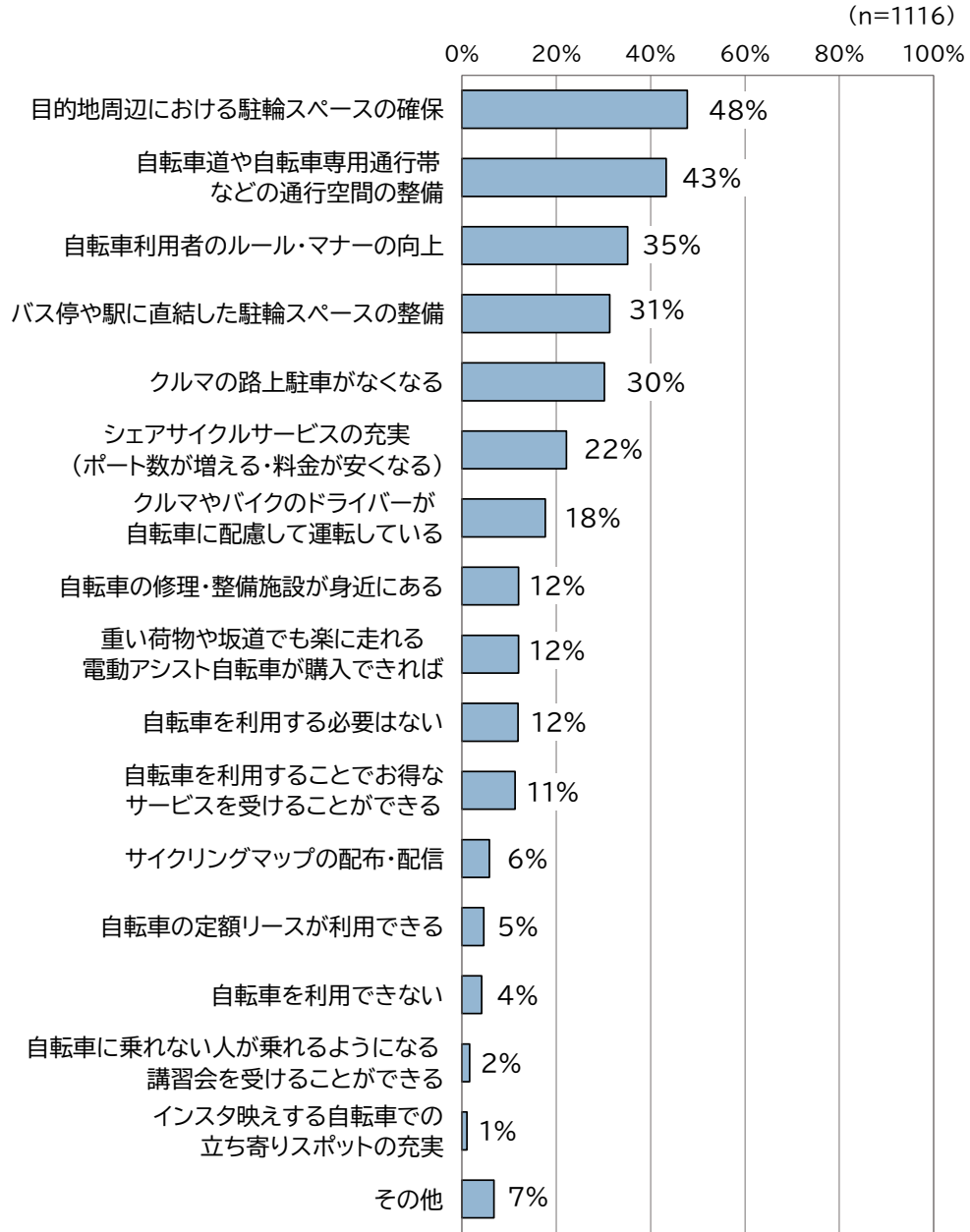
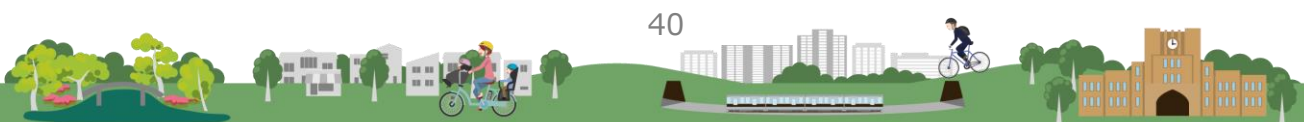


図 44 自転車利用環境に関する要望

出典：文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



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)

	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
千代田区	176	181	155	165	148
中央区	247	248	295	300	266
港区	273	324	369	391	316
新宿区	287	266	271	211	215
文京区	143	134	174	197	150
台東区	287	305	358	353	260
墨田区	212	203	174	197	196
江東区	385	366	451	415	383
品川区	245	273	299	286	376
目黒区	254	239	222	207	183
大田区	486	541	650	688	655
世田谷区	741	847	895	892	743
渋谷区	222	238	205	200	216
中野区	199	270	268	435	410
杉並区	531	487	502	496	422
豊島区	224	267	290	240	246
北区	191	193	221	242	258
荒川区	167	248	270	240	215
板橋区	414	434	416	422	385
練馬区	549	529	571	611	519
足立区	643	697	778	904	763
葛飾区	377	354	443	389	237
江戸川区	491	641	956	981	820

自転車関連事故件数の少ない上位 1 位： 2 位： 3 位：

図 45 23 区別自転車関連事故件数(2016年～2020年)

出典：警視庁交通年間より作成

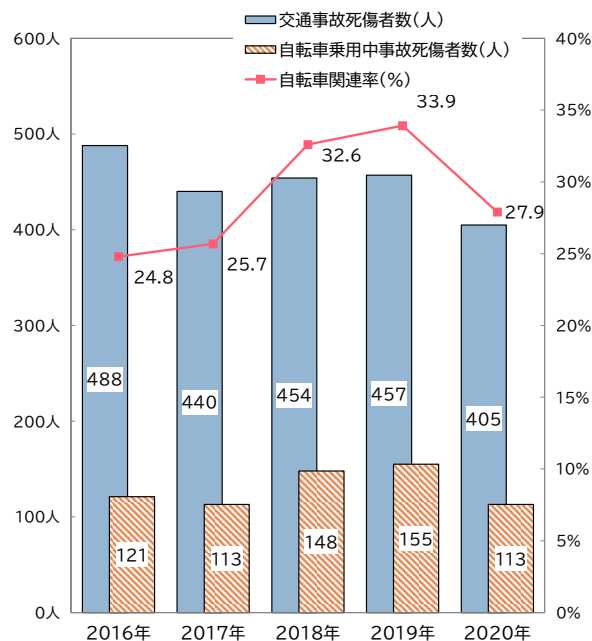


図 46 区内交通事故死傷者数・自転車乗用中事故使用者数の推移(2016年～2020年)

出典：警視庁交通年鑑より作成



人口1万人当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1万人当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。

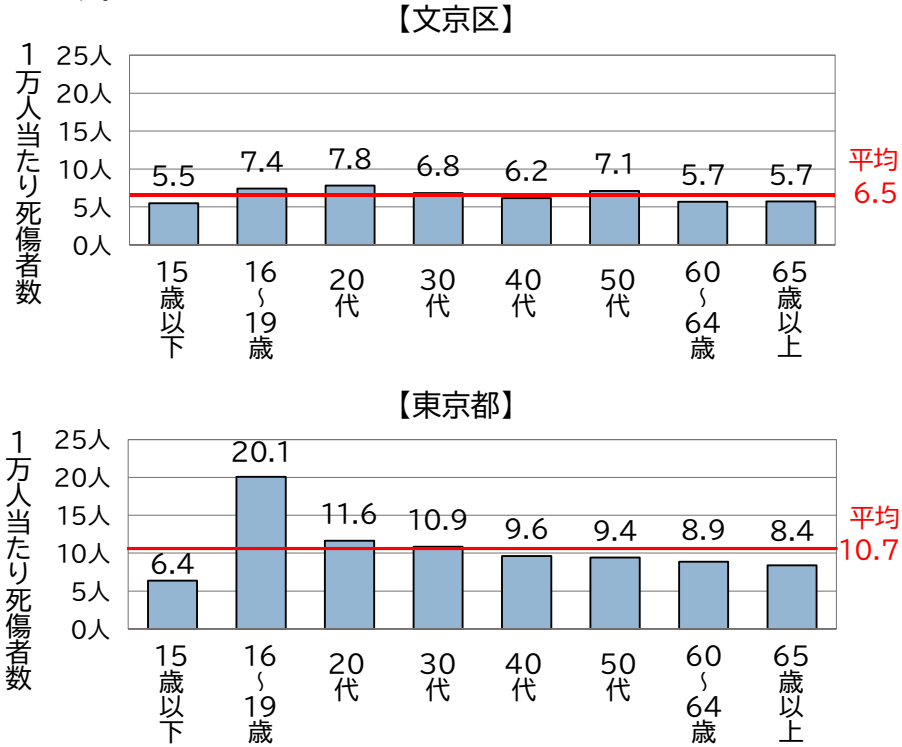


図 47 年代別の人口1万人当たりの自転車関連事故死傷者数(2018年～2020年の平均)

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。

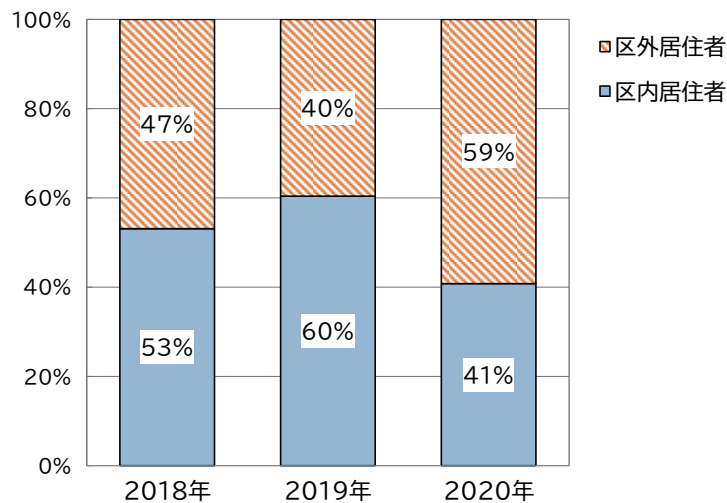


図 48 居住地別自転車交通事故の推移(2018年～2020年)

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、幹線道路の交差点において多く発生しています。また、幹線道路に囲まれた地区内の生活道路においても、事故が発生している箇所が確認されます。

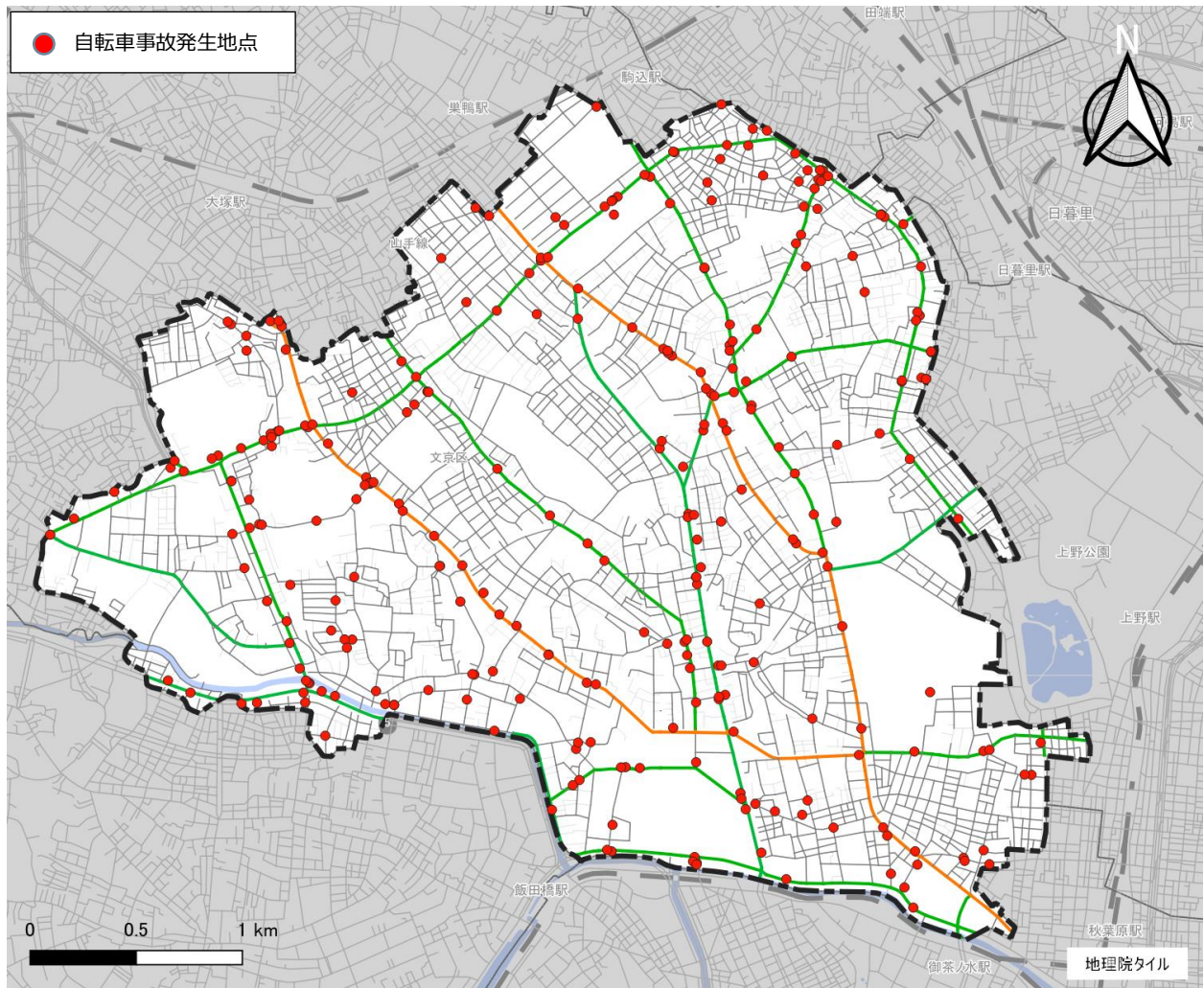


図 49 区内で発生した自転車関連事故の分布(2019年・2020年)

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。

なお、「並進の禁止」「運転中の携帯電話・スマートフォンの使用の禁止」「運転中のイヤホン・ヘッドホンの使用の禁止」については、区民と比較して学生の方が高い割合で「知っているが守っていない」と回答している状況となっています。

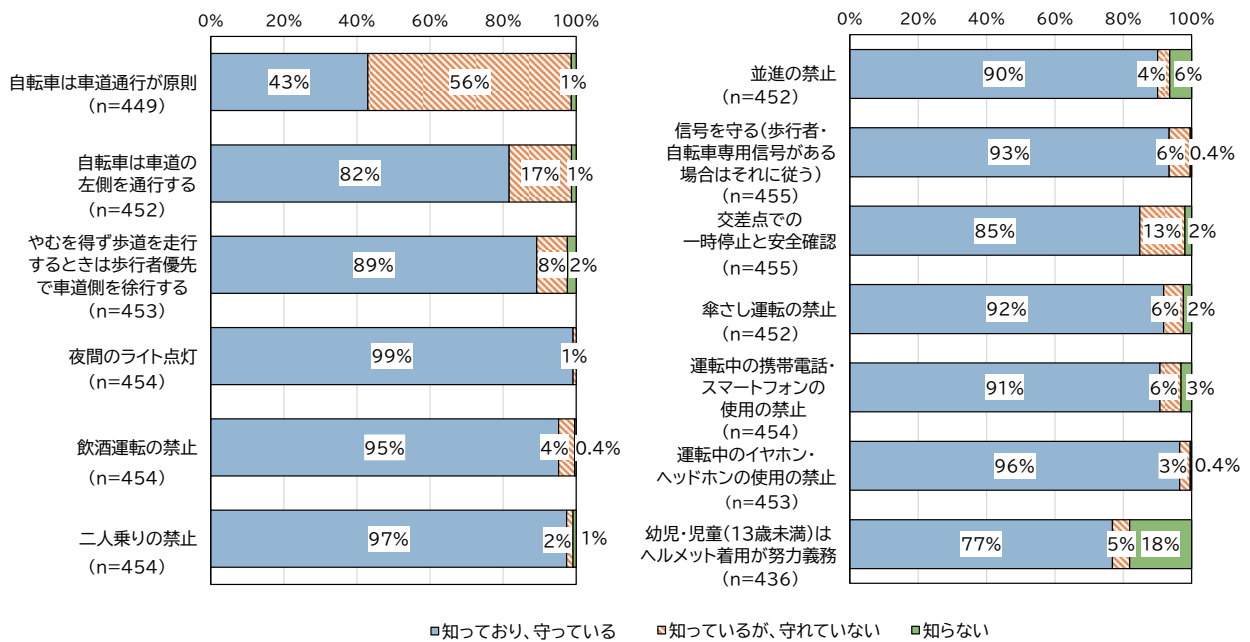


図 50 自転車ルールの順守状況について(区民)

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



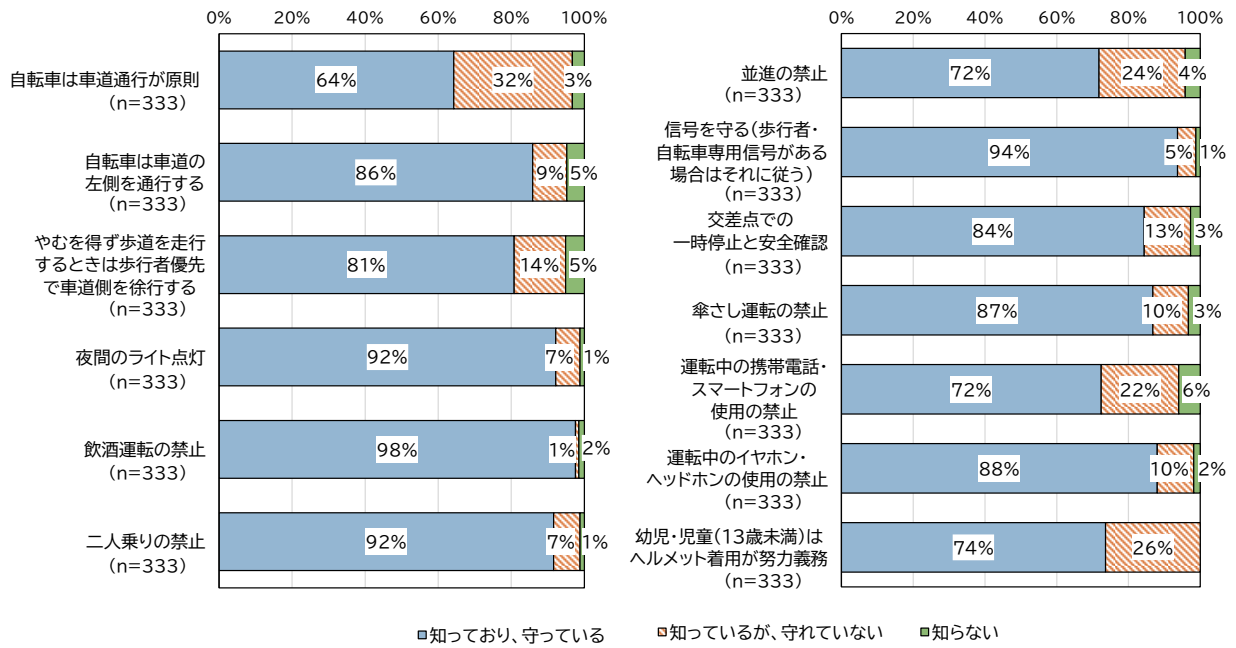


図 51 自転車ルールの遵守状況について(学生)

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(2021年)



COLUMN

自転車安全利用五則を守りましょう

自転車を安全に利用してもらうために、自転車に乗車時に守るべき交通ルールを分かりやすく伝えるため、警察庁が特に重要なものを以下の5つにまとめた基本的なルールを自転車安全利用五則といいます。

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
- ⑤子どもはヘルメットを着用

交通ルールは歩行者・自転車・自動車など道路を利用する人すべてが、安全に道路を通行し交通事故を未然に防ぐためのものです。ルールを認知しているだけでなく、それらをきちんと遵守することが大切です。

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

普通自転車が歩道を通行することができる場合

- ・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等があるとき。
- ・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転しているとき。
- ・自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき。



2 車道は左側を通行

自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。道路の中央から左側部分の左端に寄って通行しなければなりません。



3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。



4 安全ルールを守る



飲酒運転・二人乗り・並進の禁止



夜間はライトを点灯



交差点での信号遵守と一時停止

5 子どもはヘルメットを着用

自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。



資料：自転車安全利用五則（警視庁 HP）、交通安全イラスト集（内閣府 HP）より作成



(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ついては、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 19 障害者ヒアリングの調査対象

ヒアリング対象	団体
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 20 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した分離が重要 視覚障害者にとって、車道上に矢羽根や自転車専用通行帯が整備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 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 21 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、歩道通行時に支障となるため、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上にある



表 22 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"> • 後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"> • 子ども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) 自転車安全教育の受講経験

自転車安全教育は、区民の34%、学生の84%に受講経験があり、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。なお、小学校以前の受講が80%を超えています。

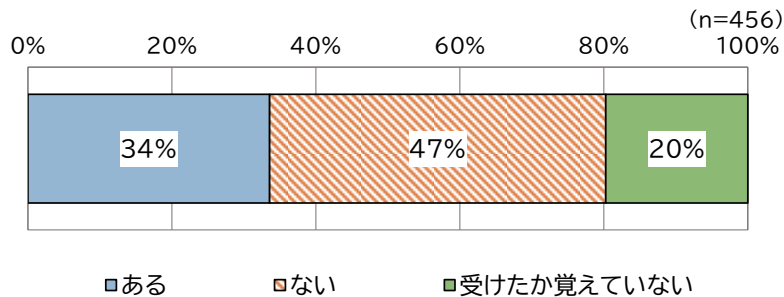


図 52 自転車安全教育の受講経験(区民)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

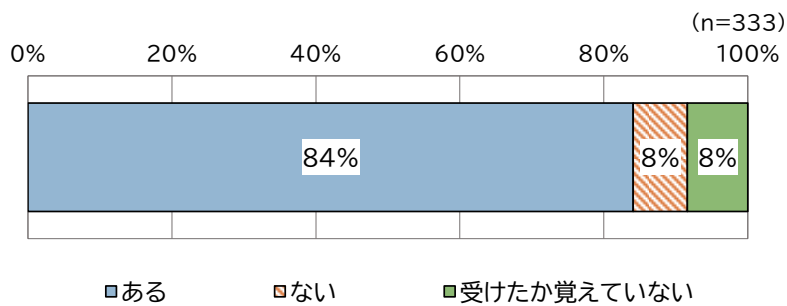


図 53 自転車安全教育の受講経験(学生)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

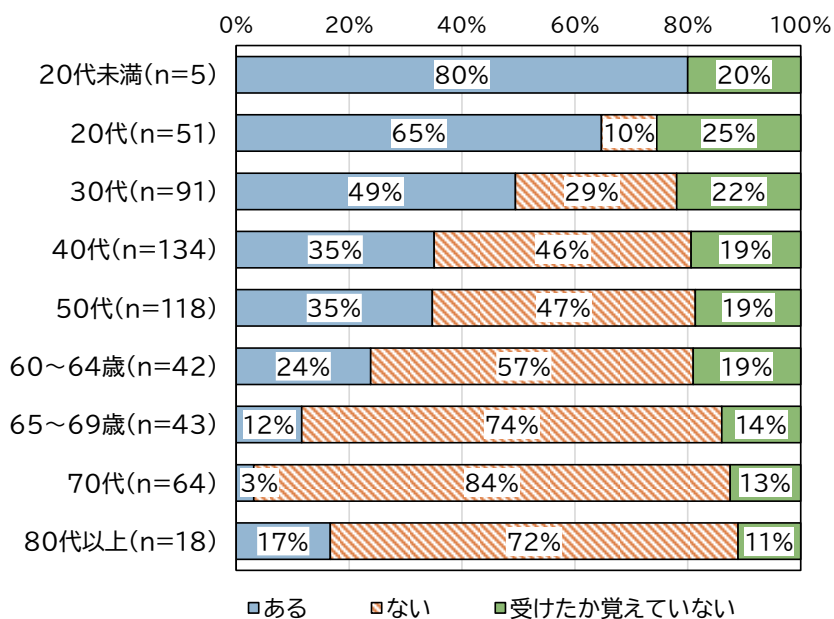


図 54 自転車安全教育の年代別受講経験(区民)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



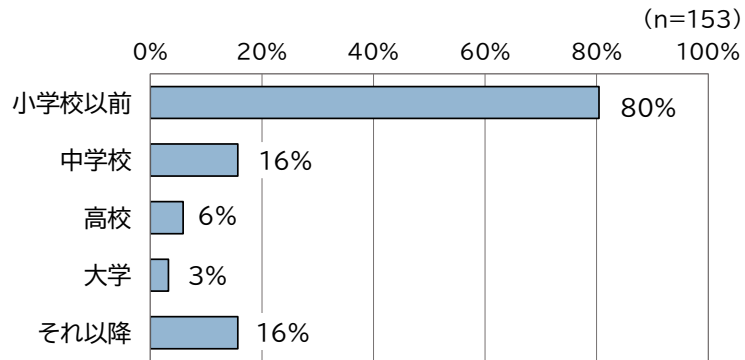


図 55 自転車安全教育の受講時期(区民)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

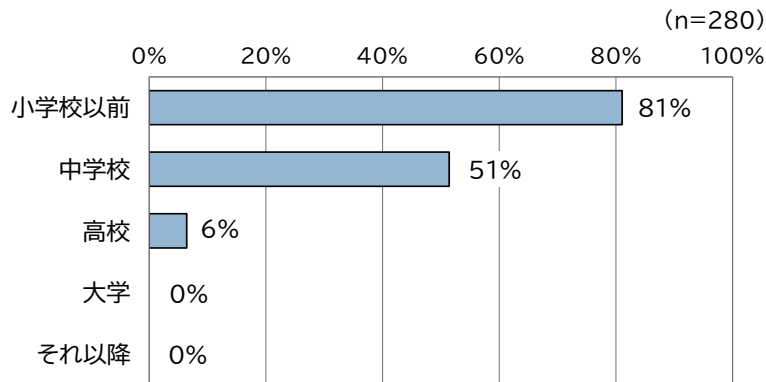


図 56 自転車安全教育の受講時期(学生)

出典:文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



(6) 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・整備の実施は56%の人が行っていない状況となっています。

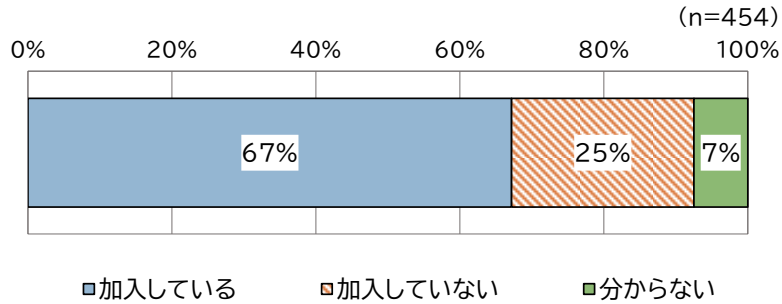


図 57 自転車保険等への加入状況

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

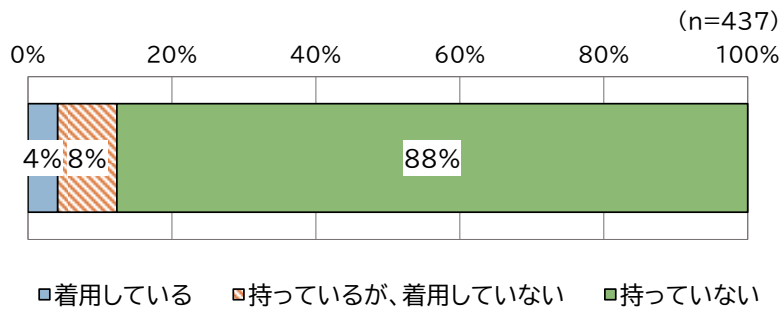


図 58 ヘルメット着用状況

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)

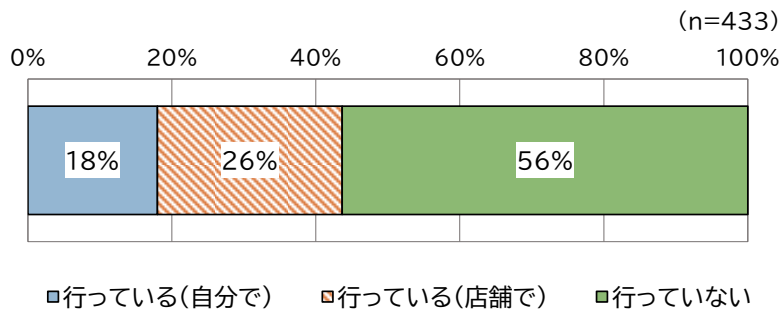


図 59 自転車の定期的な点検・整備

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



COLUMN

自転車損害賠償責任保険の加入が義務化されています！

東京都は、交通ルールの習得や点検整備の実施といった自転車利用者が守るべき事項を明らかにするとともに、行政、事業者、家庭といった関係者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的に、平成25年(2013年)7月に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定しました。しかし、近年の自転車関連事故の発生状況等を踏まえ、令和2年(2020年)4月から改正条例が施行されました。

改正のポイント

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

自転車の利用者が事故の被害者になることもあれば加害者になることもあり、思いもよらない負担を強いられる結果を招くことがあります。もし加害者になった場合は損害賠償責任が生じ、賠償額が数千万円と高額になることもあります。

判決認容額※	事故の概要
9,521万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車走行中、歩道と車道の区別の無い道路において、歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い意識が戻らない状態となった。【神戸地裁 平成25年7月4日判決】
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前から車道を斜め横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突、男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失)が残った。【東京地裁 平成20年6月5日判決】
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38歳)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した【東京地方裁判所、2003年9月30日判決】

※判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です(金額は概算的)。上記裁判後の上訴等により加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。



(7) 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、次いで携帯電話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。

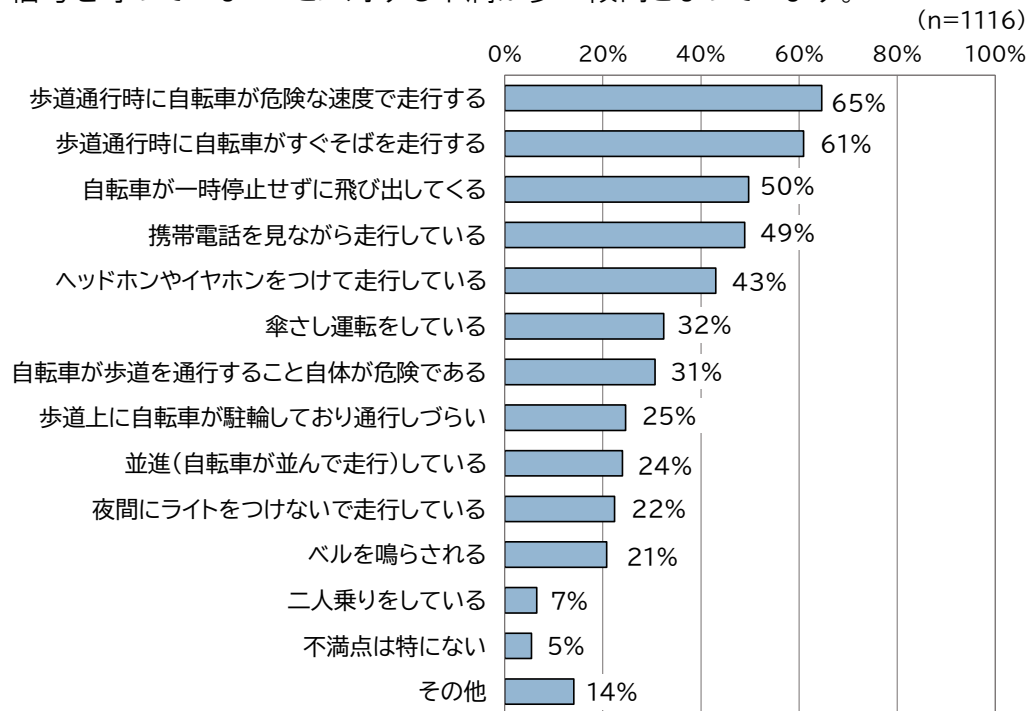


図 60 自転車に対する不満(歩行者の視点)

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)
(n=1116)

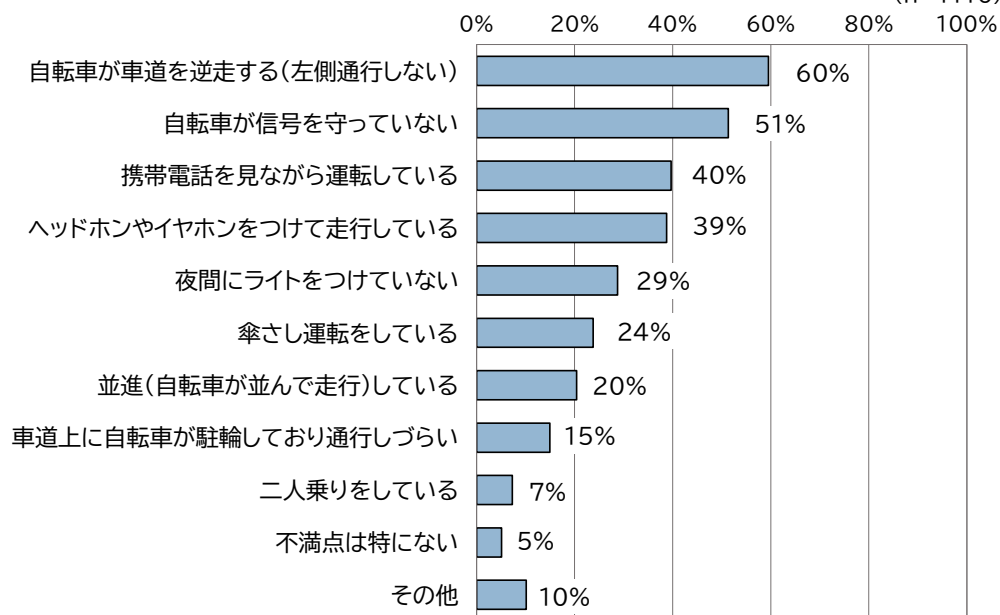


図 61 自転車に対する不満(ドライバーの視点)

出典: 文京区自転車利用に関するアンケート調査(2021年)



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 歳の人が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。

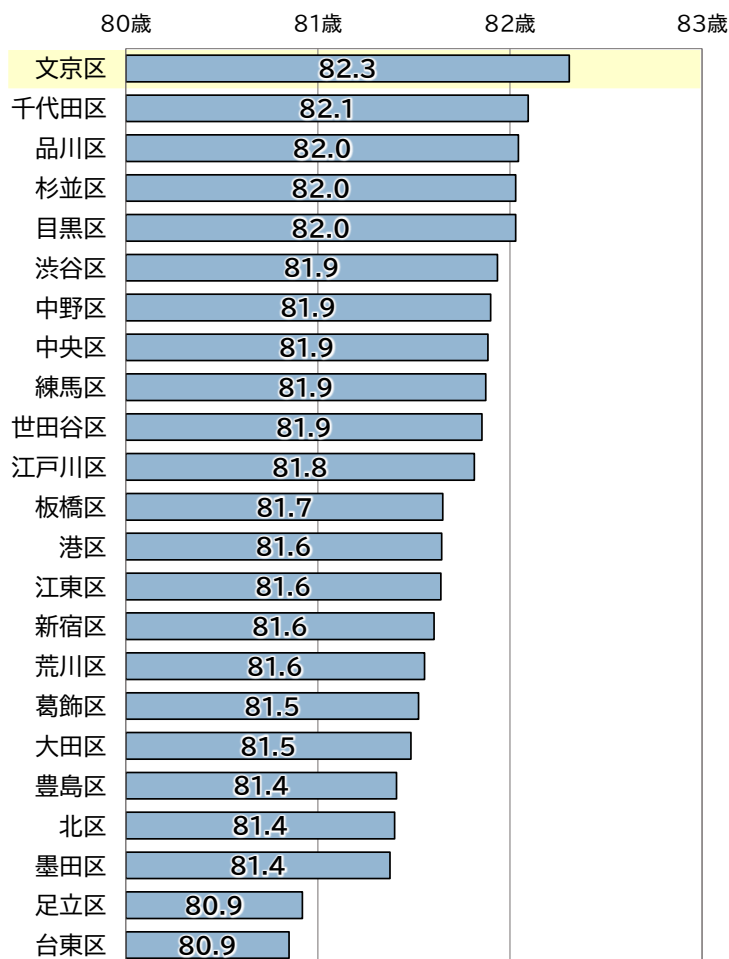


図 62 65 歳健康寿命 (2016 年現在)

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 (2016 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。

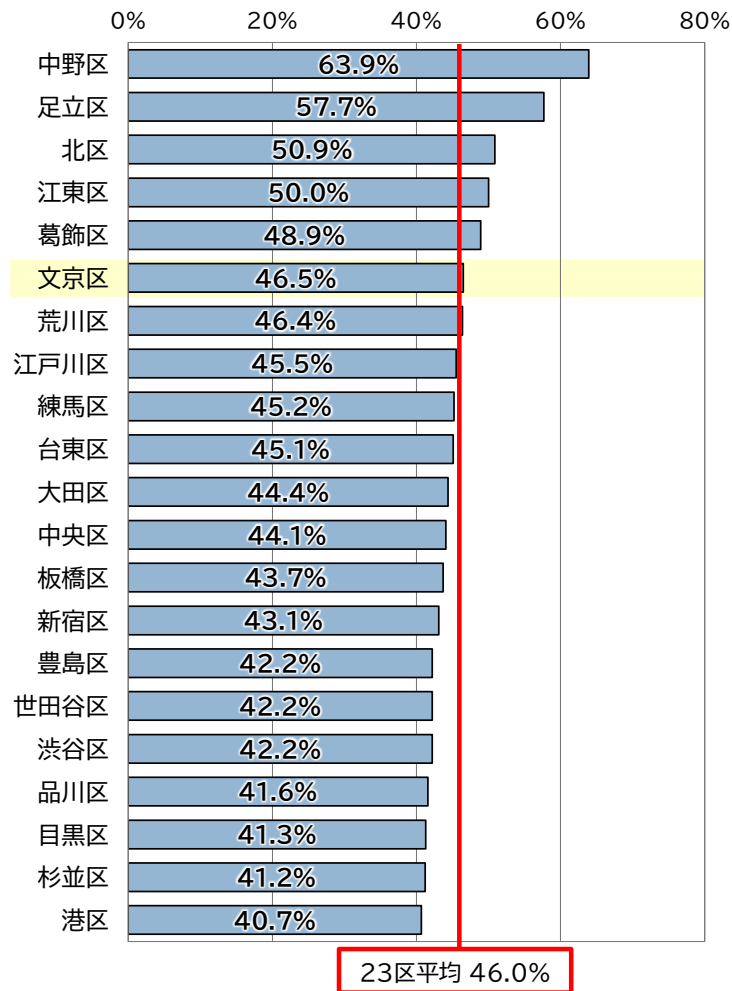


図 63 1日1時間以上身体活動なし 回答割合(2016年現在)※40歳以上対象

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(2016年)



COLUMN

自転車は忙しい現代人の強い味方？

スポーツ庁が平成 30 年度に実施した「スポーツの実施状況等に関する世論調査」によれば、運動・スポーツの実施を妨げている要因の第 1 位は「仕事や家事が忙しいから」です。

そんな「運動する時間がない」という現代人でも、日頃の電車やクルマによる移動時間を自転車での移動時間に充てるだけで、習慣的な運動機会の確保につながります。まさに、忙しくて運動時間を取りにくい現代人にこそ、おすすめの運動方法です。

また、「誰でもできる」、「いつでもできる」、というのが自転車運動の大きな特徴です。自転車に乗った経験のある人は多く、特別なテクニックを必要としないというハードルの低さが「やってみよう」という気持ちを後押しします。

加えて、自転車は座った状態でペダルをこぐため、脚にかかる衝撃がランニングに比べて 1/4 であることもポイントで、故障が起きにくいいため継続しやすい運動と言えます。

運動・スポーツの実施阻害要因

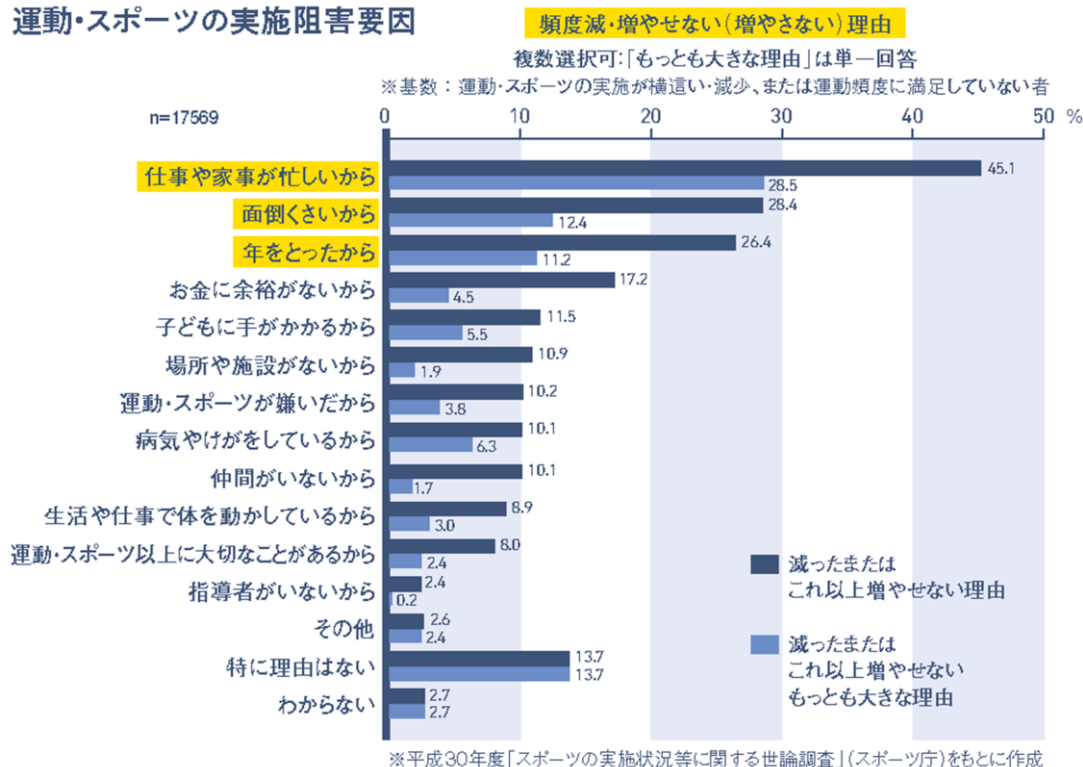


図 64 運動・スポーツの実施阻害要因

出典: 平成 30 年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」(スポーツ庁)、株式会社シマノ Health Data File



2-8 観光

区内には、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ます。

また、駐輪場の整備状況はそれぞれ異なり、駐輪場が無い観光スポットも存在しています。

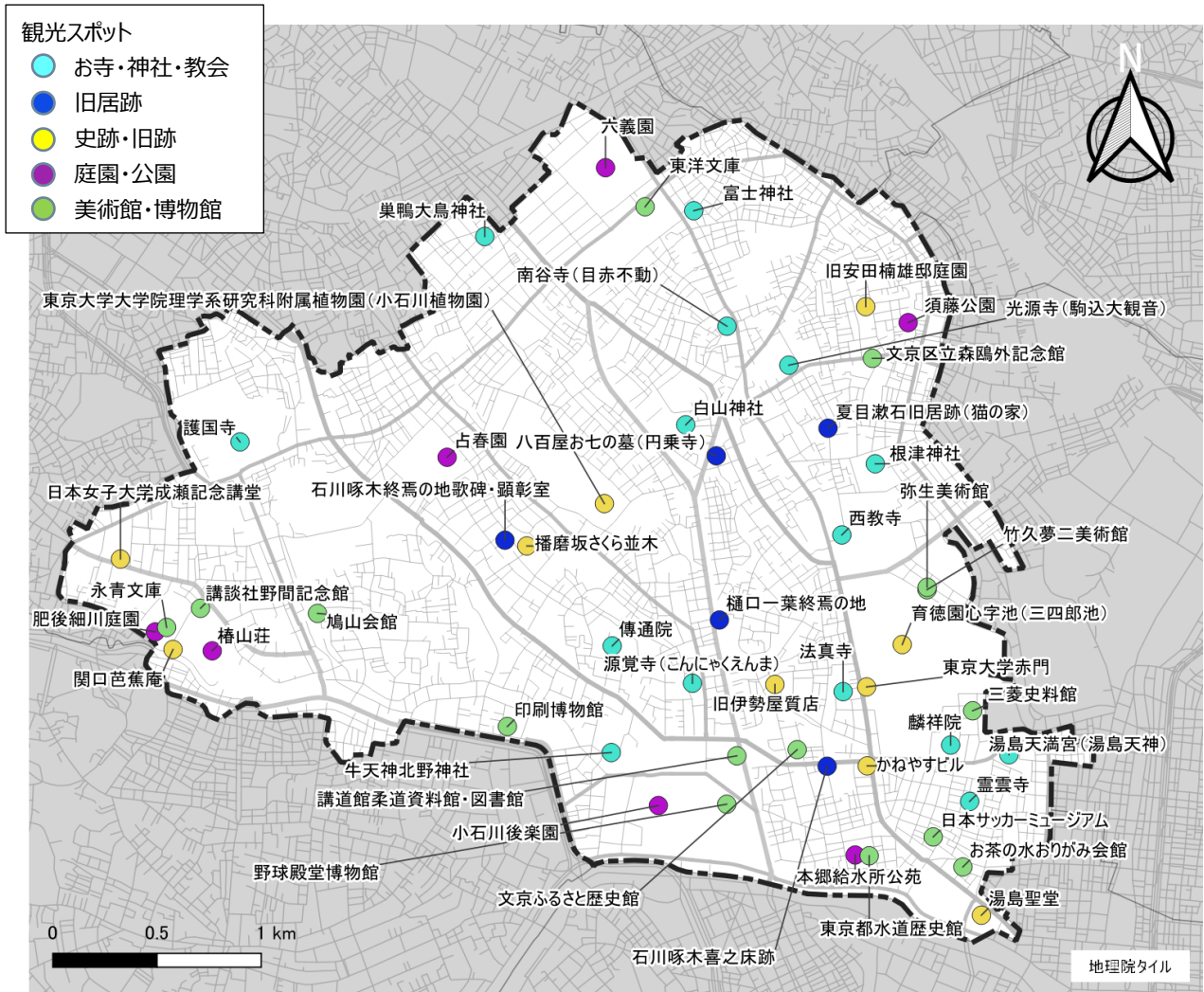


図 65 観光スポットの分布(2021年4月時点)

出典 文京区 HP、地図:国土数値情報より作成



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 23 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"> 文京区は、5つの台地を含み坂道が多い地形である。
人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口は過去5年間で増加傾向にあり、子育て・働き盛り世代の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、生活道路は幅員の狭い道路が多い。 鉄道網は、幹線道路と同様に、北西～南東方向を軸として整備されている。 路線バスは、幹線道路を中心に路線が形成され、「Bーぐる」は路線バスを補完している。 区内の自転車通行空間は、国道や都道を中心に整備されている。
施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設は、区全体に広範囲に分布している。 区営駐輪場は、鉄道駅周辺で定期利用制・一時利用制で整理されているが、一部未整備となっている駅がある。 シェアサイクルのポートは、区内68箇所に幹線道路付近を中心に整備されており、東京13区で相互乗り入れが可能。
交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 区内移動において、主に自転車を利用している割合は1割以下である。 自転車の利用頻度は週2～3日が最も多く、利用目的は「買物・食事」「通勤・通学」「子どもの送迎」の順に多い。 自転車通勤制度未導入企業では、交通事故への懸念や自転車損害賠償保険の加入等への対応が、制度導入の課題となっている。 区外からの移動では、区北部の自治体からの移動が多い。 多くの区民が自転車通行環境に対して不満を感じている(特に、車道の狭さや、路上駐車の高さ、自転車専用通行帯等の自転車通行空間がないことが挙げられている)。 車道通行している割合が高い人ほど、「車道通行に対する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」に不安を感じる傾向にある。 シェアサイクル利用環境に関する区民の満足度は低い。 区内鉄道駅及び駒込駅周辺の放置自転車台数は近年横ばいで推移している。 商業施設来店者が、店舗入口付近の路上等に放置・駐輪することがあり、撤去等が課題。 多くの区民が駐輪環境に対して不満を感じている(特に、駐輪可能台数の不足、駐輪スペースの狭さ、施設立地の悪さが挙げられている)。 自転車利用環境全体への要望として、「目的地周辺やバス停、駅前などへの駐輪スペースの設置」「自転車通行空間の整備」が多い。
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> 区内の交通事故死傷者数のうち、自転車関与率は微増傾向である。 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している。 自転車の交通ルールは、認知されているが遵守状況は十分ではない。特に半数を超える人が車道通行が原則であることを知っているが守っていない状況である。 歩道通行時、障害者は自転車利用者の交通ルール違反や放置自転車に危険を感じている。また、タンDEM自転車、ハンドバイクの利用については、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いう認識である。 自転車安全教育の受講は、小学校以前がほとんどで、受講率は年代が上がるほど低い。 自転車損害賠償保険への加入率、ヘルメット着用率、定期点検・整備の実施率は低い。
健康	<ul style="list-style-type: none"> 「1日1時間以上身体活動を行っていない40歳以上」の割合は、23区で6番目に高い。
観光	<ul style="list-style-type: none"> 駅から離れた場所に立地する観光施設も多く、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

- ① 自転車の車道通行の促進や利用環境の向上に向けて、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。
- ② 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。
- ③ 区内の放置自転車数は減少傾向にありますが、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。
- ④ シェアサイクルは区内で普及が進んでいますが、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 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、日常的に自転車を利用しやすい環境づくりが必要です。
- ② 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

- ① 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

- ① 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ることや、半数以上の人々が車道通行を守っていない状況であることから、自転車利用者に対する交通安全教育や周知・啓発活動等が必要です。
- ② 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、自転車通勤・通学者やシェアサイクル利用者などの区外からの来訪者に対しても交通安全の周知・啓発活動等が必要です。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。

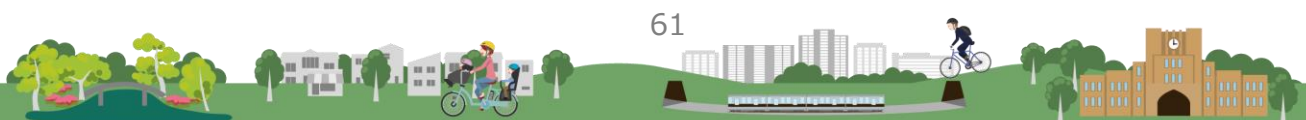
また、文京区都市マスタープランにおいては、「～協働で次世代に引き継ぐ～安全で快適な魅力あふれるまちづくり」をまちづくりの目標として掲げています。

さらに、坂道の多い本区において、自転車の活用を推進するには、交通安全の確保が大前提であり、利用者には、自転車は車道通行が原則などのルール・マナーの遵守が求められます。

これらを踏まえ、極めて身近な交通手段である自転車を、公共性を有する重要な交通手段の一つとして捉え、将来にわたり持続可能で豊かな地域社会を構築するため、文京区自転車活用推進計画の目標を、次のとおり設定します。

<計画の目標>

～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す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。

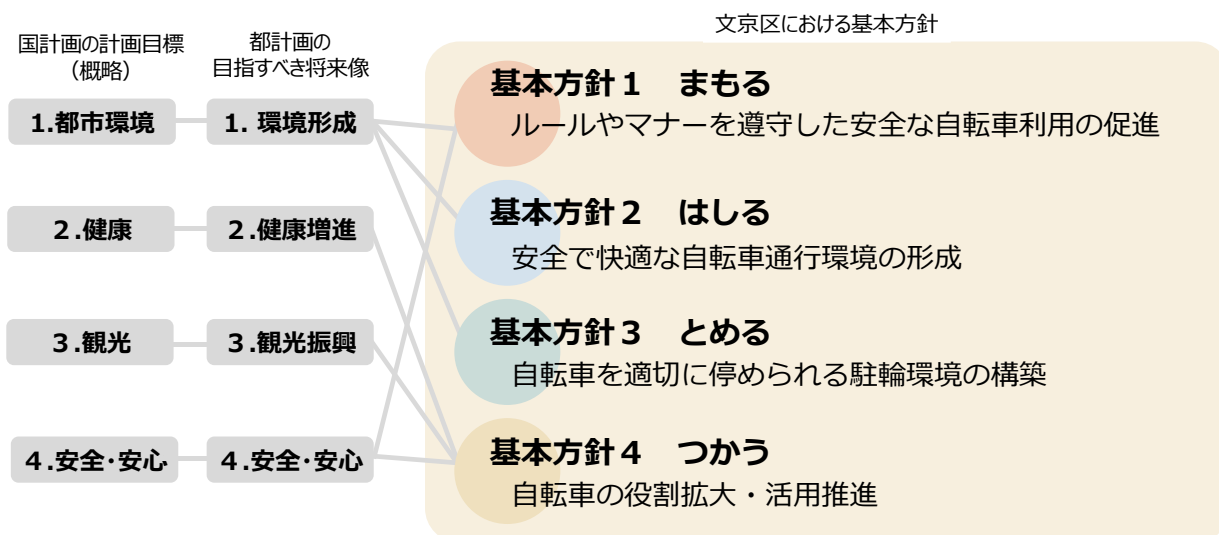


図 66 計画の基本方針

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

安全で安心して暮らせる地域社会の実現に向けて、誰もが安全・安心して移動できるよう、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

良好な都市環境の形成に向けて、区内を安全で快適に通行できる自転車ネットワークを構築するとともに、適切に自転車通行空間を確保する取組を推進します。

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

通勤、買物、観光等の様々な目的に合わせて、適切に自転車を利用できるよう、地域のニーズに応じた駐輪場の確保や安全で快適に利用できる駐輪環境の構築に関する取組を推進します。

基本方針4 つかう | 自転車の役割拡大・活用推進

交通安全の確保を大前提として、健康増進、観光や災害時などの多様な場面における自転車利用を促進し、自転車の役割拡大・活用推進を図ります。



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>1 貧困をなくそう 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>2 飢餓をゼロに 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>3 すべての人に健康と福祉を 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>4 質の高い教育をみんなに 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>5 ジェンダー平等を実現しよう 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メントを行う</p>	 <p>6 安全な水とトイレを世界中に 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>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに 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>8 働きがいも経済成長も 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>9 産業と技術革新の基盤をつくろう 目標9 [インフラ、産業化、イノベーション] 強靭（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>10 人や国の不平等をなくそう 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>11 住み続けられるまちづくりを 目標11 [持続可能な都市] 包摂的で安全かつ強靭（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>12 つくる責任 つかう責任 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>13 気候変動に具体的な対策を 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>14 海の豊かさを守ろう 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>15 陸の豊かさも守ろう 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防止・回復及び生物多様性の損失を阻止する</p>	 <p>16 平和と公正をすべての人に 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>17 パートナリシップで目標を達成しよう 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 67 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



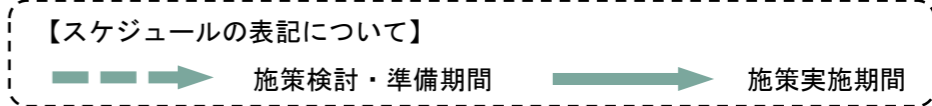
第4章 実施すべき施策・スケジュール

【SDGsのゴール】

3 健康と福祉をすべての人に
4 質の高い教育をみんなに
8 働きがいも経済成長も
9 産業と技術革新の基盤をつくろう
11 住み続けられるまちづくりを
13 気候変動に具体的な対策を

4-1 実施すべき施策・スケジュールの一覧

4つの基本方針を踏まえ、実施すべき8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25の具体的な取組について、次のとおり定めます。



基本方針	施策・取組 (SDGs への貢献)	対応する課題	スケジュール						実施主体
			2022	2023	2024	2025	2026	2027-2031	
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 安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進 								文京区、国土交通省、東京都、警視庁、交通安全協会、自転車シェアリング事業者、自転車販売店
	【1-1】 自転車利用者に対する交通安全教育の実施	4-①②	→						
	【1-2】 交通ルール・マナーに関する周知・啓発の推進	4-①②	--->	→	SNS等を利用した周知・啓発				
	【1-3】 警察における指導・取締り	4-①②	→						
	【1-4】 自転車損害賠償責任保険等への加入促進	4-③	→	→	TSマークの取得の助成				
	【1-5】 適切な自転車の利用に関する周知・啓発	4-③⑥	--->	→					
【1-6】 通学路等の安全点検の実施	4-⑤	→							
基本方針2 「はしる」 安全で快適な自転車通行環境の形成	施策2 自転車通行空間の計画的な整備推進 							文京区、国土交通省、東京都、警視庁	
	【2-1】 自転車通行空間の整備	1-①②, 2-①, 3-①	--->	→	自転車通行空間の周知・啓発				
	【2-2】 自転車通行空間の維持管理	1-①, 2-①, 3-①	→						
【2-3】 自転車通行空間上の路上駐車への対策	1-①, 2-①, 3-①	→							
基本方針3 「とめる」 自転車を適切に停められる駐輪環境の構築	施策3 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 							文京区	
	【3-1】 駐輪場の整備	1-①③, 2-①, 3-①	→						
	【3-2】 駐輪場の維持管理	1-①③, 2-①	→						
	【3-3】 安全で快適な駐輪場環境の提供	1-①③, 2-①	→						
	施策4 放置自転車対策の推進 							文京区、国土交通省、東京都	
	【4-1】 放置自転車の防止	1-③	→						
【4-2】 放置自転車の撤去・整理	1-③	→							
【4-3】 放置自転車の返還及び有効活用	1-③	→							



基本方針	施策・取組 (SDGs への貢献)	対応する課題	スケジュール						実施主体	
			2022	2023	2024	2025	2026	2027-2031		
基本方針 4 「つかう」 自転車の役割 拡大・活用推進	施策5 シェアサイクルの普及促進 									文京区、東京都、連携区、自転車シェアリング事業者
	【5-1】 公共用地・民地・鉄道駅等へのサイクルポートの設置促進	1-④, 2-①, 3-①	→							
	【5-2】 シェアサイクルの安全利用の促進	1-④, 4-②	→							
	施策6 多様なニーズに対応した自転車活用の推進 									文京区
	【6-1】 多様なニーズに対応した自転車活用の情報発信	2-②	→							
	【6-2】 安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進 【1-1】～【1-6】(再掲)		施策1のとおり							
	【6-3】 自転車通行空間の計画的な整備推進 【2-1】～【2-3】(再掲)		施策2のとおり							
	【6-4】 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 【3-1】～【3-3】(再掲)		施策3のとおり							
	【6-5】 放置自転車対策の推進 【4-1】～【4-3】(再掲)		施策4のとおり							
	【6-6】 シェアサイクルの普及促進 【5-1】、【5-2】(再掲)		施策5のとおり							
	施策7 災害時における自転車活用の推進 									文京区、自転車シェアリング事業者
	【7-1】 災害時における自転車活用の推進	4-④	→							
	施策8 ICTを活用した自転車利用の推進 									文京区
	【8-1】 ICTを活用した自転車利用の推進	1-①, 2-①	→ 駐輪場の満空情報やNW路線のHPでの提供							



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 : 安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進

誰もが安全・安心して自転車を利用できるよう、春・秋の交通安全運動などにおいて、区民の交通安全意識の向上やルール・マナーの周知・啓発を行うとともに、事故への備えや適正な自転車の利用の促進、自転車利用時の危険箇所の把握・改善に関する取組を推進します。また、多様な主体と連携した交通安全教育を目指し、連携相手の拡充に努めます。

【1-1】自転車利用者に対する交通安全教育の実施 対応する課題：4-①②

●高齢者に対する交通安全教育【継続】

高齢者の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、体験型の自転車交通安全教育を実施します。

- ①春・秋の交通安全運動に合わせ、高齢者を対象にした交通安全教室を実施します。
- ②秋の交通安全運動に合わせ「文京区交通安全区民のつどい」を開催します。



図 68 文京区交通安全区民のつどい

実施主体

文京区（高齢福祉課、管理課）、交通安全協会、警視庁【取組①,②共通】



●学校等における交通安全教育【継続】

小・中・高等学校等において、自転車利用のルールやマナーの指導や参加・体験型の交通安全教室を開催します。

- ①区立小学校を対象に自転車実技教室を実施します。
- ②区立中学校、高等学校において、スクアード・ストレート等の参加・体験型交通安全教室を実施します。
- ③児童館などへ交通安全に関する DVD の貸出しを行います。



図 69 区内で実施した体験型交通安全教室(スクアードストレート)

実施主体

文京区（管理課【①～③】、児童青少年課【③】）、交通安全協会【①,②】、警視庁【①, ②】

●企業による交通安全教育の支援【新規】

事業者による従業員への交通安全教育が適切に実施されるよう、自転車安全利用に関するリーフレットや DVD 等を提供します。



図 70 従業員向けの安全啓発チラシ

出典：東京都 HP

実施主体

文京区（管理課）



【1-2】交通ルール・マナーに関する周知・啓発の推進 対応する課題：4-①②

●自転車の安全利用促進に関する周知・啓発活動【継続】

自転車利用者に対して、様々な機会を捉えて、ルール遵守・マナー向上の周知・啓発を行います。

- ①定期利用制駐輪場一斉募集時に、自転車安全利用に関するリーフレット等を配布します。
- ②駅前放置自転車クリーンキャンペーンに合わせて、自転車利用のマナー向上に関する啓発を行います。
- ③自転車販売店において、自転車の販売、修理等の機会を捉えて、交通ルールを周知します。
- ④幼稚園、保育園の保護者に対して教材・チラシ等を配布し、交通安全意識の啓発を行います。また、保育園の入園相談などの際に、保護者に対して自転車安全利用に関する啓発を行います。
- ⑤外国人が転入等の手続きに来庁する際等に、外国語による交通安全教育用パンフレット等を提供し、自転車の安全利用に関する啓発を行います。(新規実施)
- ⑥レンタサイクル・シェアサイクル利用者に対し、自転車貸付業者等と連携し、自転車の安全利用に関する啓発を行います。
- ⑦地域住民の模範となるよう、区職員に対して、庁内掲示板等による交通ルール・マナーの周知徹底を行います。(新規実施)



図 71 保護者向け啓発品(クリアファイル)



図 72 外国人向け安全啓発チラシ

出典：警視庁 HP

実施主体

文京区(管理課)【取組①～⑦】、警視庁【取組②,④】、自転車シェアリング事業者【取組⑥】、自転車販売店【取組③】



●多様な広報媒体による幅広い年齢層への周知・啓発【新規】

区報・啓発紙・ホームページなど従来の広報媒体に加え、SNS(LINE等)を活用して、幅広い年齢層に対して、交通ルール・マナー等について周知・啓発を行います。また、区のホームページに自転車の車道通行等に関する資料を掲載し、車道通行を促進します。

実施主体

文京区（管理課）

【1-3】警察における指導・取締り 対応する課題：4-①②

●自転車に対する指導・取締り【継続】

交通ルール・マナーを守らない自転車利用者に対して、指導・取締りを行います。

- ①自転車対策重点地区・路線において、集中的かつ重点的な指導警告・取締り活動を実施します。
- ②交通ルール・マナーを守らない自転車走行に対しては自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を実施します。
- ③信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施します。
- ④「自転車運転者講習制度」の周知及び適切な運用による、自転車の安全利用の更なる促進を図ります。
- ⑤区に寄せられた、交通ルール・マナーを守らない自転車の情報について、交通管理者に提供します。

表 24 自転車運転者講習制度の概要

対象	自転車乗車中に信号無視等の危険行為を行い、交通違反として取締りを受けた、または、交通事故を起こして送致された者。ただし、3年以内に違反・事故を合わせて2回以上繰り返した場合。
受講命令	都道府県公安委員会が、自転車運転者講習受講命令書交付後、3ヶ月以内に自転車運転者講習を受講する旨を命ずるもの。
受講時間・手数料	3時間 6,000円
受講命令に従わなかった場合	5万円以下の罰金

実施主体

文京区（管理課【取組⑤】）、警視庁【取組①～④】



【1-4】自転車損害賠償責任保険等への加入促進 対応する課題：4-③

●損害賠償責任保険の加入促進【継続】

定期利用制駐輪場の利用申請時や、自転車販売店等と連携し、自転車の購入時等の機会を捉えて、損害賠償責任保険の加入を促進します。また、損害賠償責任保険について、従来の広報媒体に加え、SNS(LINE 等)を活用し、加入促進のための周知・啓発等を実施します。

実施主体

文京区（管理課）

●区民交通傷害保険の周知【継続】

区民に向け、区報やホームページ、SNS 等で少額の保険料で加入できる区民交通傷害保険を周知します。

実施主体

文京区（区民課）

●自転車 TS マーク取得の助成【継続】

安全性の高い自転車の利用と自転車損害賠償責任保険の加入を促進するため、自転車 TS マーク※1取得費用の助成を行います。

表 25 自転車 TS マーク取得費用助成事業の概要



対象	文京区内在住の個人及び文京区に住所を持つ事業所
事業概要	対象の文京区内の自転車安全整備店で、自転車の点検整備(新車購入時に対象)を受け、TS マークを取得する際に、自転車 1 台当たり 1,000 円の割引を受けられます。(ただし、点検に伴い、修理や交換部品が必要となった場合は実費負担)

図 73 TS マーク付帯保険(赤色)

出典：公益財団法人日本交通管理技術協会

実施主体

文京区（管理課）

※1 自転車安全整備店に勤務する自転車整備士が点検整備した普通自転車に貼るシールのこと。1 年間有効な傷害保険と賠償責任保険が付帯されています。



【1-5】適切な自転車の利用に関する周知・啓発 対応する課題：4-③⑥

●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や HP、SNS 等での呼びかけなど、安全な利用に向けた周知・啓発を行います。また、年代・目的に応じた車種の紹介や品質基準を示すマーク※2の紹介など、自転車の選び方を自転車販売店等と連携して啓発を行います。

実施主体

文京区（管理課）

●自転車の積載制限等に関する啓発【新規】

自転車の幼児用座席を利用する機会の多い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。また、自転車の荷台で物を運ぶ時などの積載制限について、区のホームページ等で周知を行います。

2 輪の自転車の乗車人員：原則 1 人。

ただし、以下の場合には例外となる。

- ・16 歳以上の運転者が、幼児 1 人を幼児用座席を設けた自転車の幼児用座席に乗車させる場合
- ・16 歳以上の運転者が、幼児 2 人を幼児 2 人同乗用自転車の幼児用座席に乗車させる場合
- ・16 歳以上の運転者が、4 歳未満の者 1 人をひも等で確実に背負い運転する場合（幼児用座席に幼児 2 人が乗車している場合を除く）



図 74 自転車の積載人数

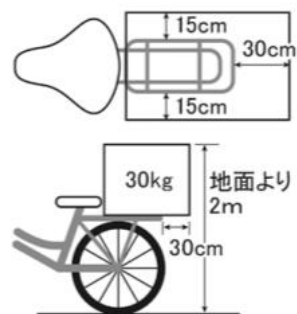


図 75 自転車の積載制限

出典：警視庁 HP より作成 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き

実施主体

文京区（管理課）

※2 BAA（BICYCLE ASSOCIATION APPROVED）マーク貼付車は、厳しい自転車安全基準をクリアした自転車です。一般社団法人 自転車協会が定めた自転車業界の自主基準「自転車安全基準」に適合した自転車に添付されます。



●自転車の点検整備を促進するための周知・啓発【継続】

自転車の定期的な点検整備を促進するため、自転車 TS マーク取得費用の助成を行います。また、新たに自転車の適切な日常点検方法について区のホームページや駐輪場等において周知を行います。



図 76 自転車の点検整備啓発ポスター

出典：東京都 HP

実施主体

文京区（管理課）

●自転車利用時のヘルメット着用の促進【継続】

自転車事故の実態やヘルメットの被害軽減効果等の理解を深められるよう、リーフレットやホームページ、SNS 等での周知・啓発を実施します。また、ヘルメット着用が努力義務となっている小学生に対して、自転車実技教室開催時に改めて着用の必要性を説明します。



図 77 ヘルメット着用啓発ポスター

出典：東京都 HP

実施主体

文京区（管理課）、警視庁



COLUMN

ヘルメットの正しい着用で、事故時の頭部損傷を低減できます

東京都内では、全国と比較して、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合が高い状況です。また、自転車事故による死者のうち、約6割が「頭部」の損傷が原因で亡くなっています(警視庁統計 平成 28 年)。

自転車乗車時に、ヘルメットを着用することで、頭部損傷による死者割合を 4 分の 1 に低減されたという調査結果からも、ヘルメット等の安全装備の装着は重要です。

そのため、国の自転車活用推進計画においては、幼児・児童から高齢者までの幅広い年齢層に対し、自転車利用時のヘルメット着用の促進を図る措置を講じています。

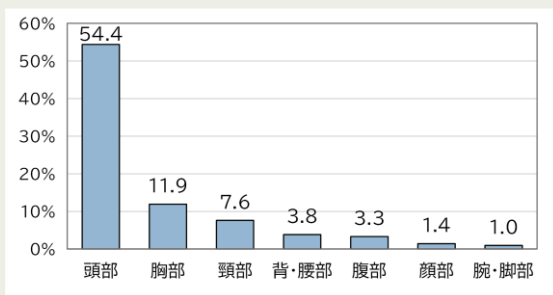


図 78 部位別自転車事故死者割合グラフ

出典：政府統計、警視庁統計より作成

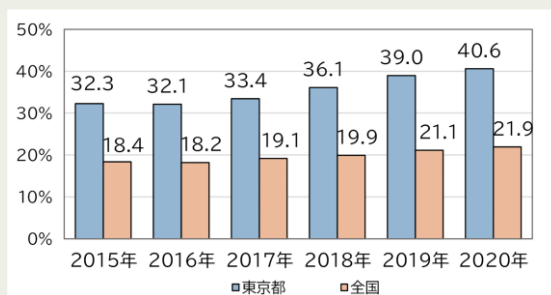


図 79 自転車関与事故の割合

出典：政府統計、警視庁統計より作成

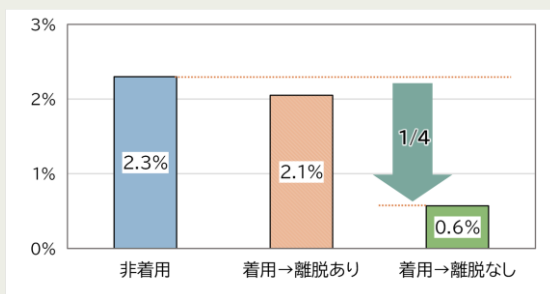


図 80 ヘルメット着用状態別の死者の割合

出典：ITARUDA INFORMATION 交通事故分析レポート No.97 より作成



【1-6】通学路等の安全点検の実施 対応する課題：4-⑤

●通学路点検【継続】

教育委員会、学校、警察、道路管理者等により、自転車の視点も重視した通学路の安全点検を実施し、危険箇所に対して必要な対策を講じることで、自転車利用者も安心して通行できるよう通学路の安全確保を図ります。



図 81 通学路合同点検の様子

実施主体

文京区（管理課、道路課、教育総務課）、国土交通省、東京都、警視庁

●未就学児の散歩コース等における安全対策【継続】

未就学児の散歩コース等についても、地域と協力して、危険箇所を把握し、交通安全上必要な対策を実施することで、安全確保を図ります。

実施主体

文京区（幼児保育課、管理課、道路課、教育総務課）、国土交通省、東京都、警視庁



施策 2 : 自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車が安全で快適に通行できる自転車通行空間の計画的な整備を推進します。また、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進や適切な維持管理等により、安心して走行できる自転車通行空間の確保を図ります。

【2-1】自転車通行空間の整備 対応する課題：1-①②, 2-①, 3-①

●自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備【新規】

自転車ネットワーク計画に基づき、国道・都道・区道の道路管理者、交通管理者において、自転車通行空間の整備を推進します。

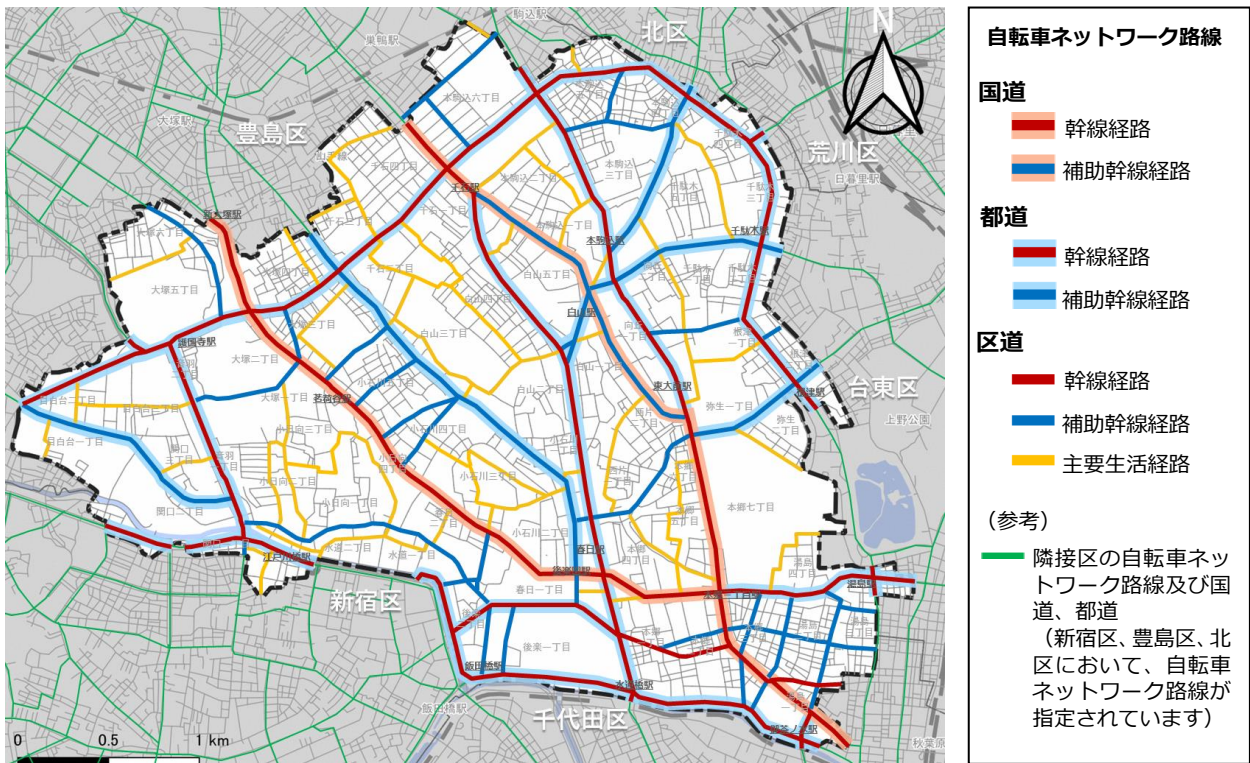


図 82 自転車ネットワーク路線

地図: 国土数値情報より作成

実施主体

文京区 (道路課)、国土交通省、東京都、警視庁



【2-2】自転車通行空間の維持管理 対応する課題：1-①, 2-①, 3-①

●自転車通行空間の維持管理の徹底【継続】

自転車通行空間において、適切に舗装及び排水施設の修繕や道路の照度を確保するとともに、定期的に植栽の剪定、道路の清掃などを行うことにより、安心して走行できる自転車通行空間を確保します。

実施主体

文京区（道路課、みどり公園課）、国土交通省、東京都

●自転車通行空間の適正利用の促進【継続】

自転車専用通行帯や自転車ナビマーク・ナビラインなどの自転車通行空間の種類、通行ルールについての説明や区内の自転車通行空間の整備状況等について、区のホームページ等に掲載します。また、坂道などの現地状況に応じ、スピードの出しすぎなどに対する注意喚起や逆走禁止などに関する対策を実施することにより、自転車通行空間の適正な利用を促進します。



図 83 矢羽根型路面表示を設置した道路における自転車通行ルール

出典：国土交通省 HP

実施主体

文京区（管理課、道路課）、国土交通省、東京都、警視庁



【2-3】自転車通行空間上の路上駐車への対策 対応する課題：1-①, 2-①, 3-①

●自転車通行空間上の路上駐車対策【継続】

交通管理者と協力し、自転車通行空間上の路上駐車に対し、看板などで注意喚起等を図るとともに、駐車監視員の活用による路上駐車重点監視等により、自転車通行空間への違法駐車に対する重点的な取締りを推進します。

実施主体

文京区（管理課、道路課）、国土交通省、東京都、警視庁



基本方針3 とめる | 自転車を適切に停められる駐輪環境の構築

施策3：地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

ライフスタイルの多様化や、通勤、買物、観光等の様々なニーズに対応した駐輪スペースの整備を推進するとともに、利用者が安全で快適に利用できる駐輪環境を構築します。

【3-1】駐輪場の整備 対応する課題：1-①③, 2-①, 3-①

●区営駐輪場の設置推進【継続】

駅周辺等における区営の駐輪場として、月単位で定額で利用できる定期利用制駐輪場と、2時間まで無料の短時間での利用を想定した一時利用制駐輪場の設置を推進します。また、需給バランスを踏まえた定期・一時利用の配分の更なる適正化を図ります。

実施主体

文京区（管理課）

●マンションや商業施設等での駐輪場の設置促進【継続】

自転車の駐車需要が発生するマンションや商業施設等において、文京区ワンルームマンション等の建築及び管理に関する条例及び施行規則や、文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱に基づき、駐輪場の設置を促進します（附置に関する指導等）。また、新たにその他の施設においても必要に応じて駐輪場の設置を促進します。

表 26 駐輪場附置義務の概要

	文京区ワンルームマンション等の建築及び管理に関する条例及び施行規則	文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱	
対象事業	ワンルーム形式(専用面積 40 平方メートル未満)の住戸が 10 戸以上の共同住宅等	都市計画法で定められている用途地域別に規定する規模以上の建築物を建設する事業	
対象施設		共同住宅等	物品販売業、銀行及び遊技場
附置義務台数	住戸1戸につき1台以上	住戸1戸につき1台以上	200 平方メートルを超える面積 10 平方メートルごとに1台

実施主体

文京区（住環境課、管理課）

●民有地を活用した駐輪場の設置促進【新規】

事業者等による民有地への民間駐輪場の設置を促進します。

実施主体

文京区（管理課）



【3-2】駐輪場の維持管理 対応する課題：1-①③, 2-①

●駐輪場の適切な維持管理【継続】

区営の駐輪場を快適に利用できるよう、適切に維持管理を行うとともに、定期的に駐輪場内の清掃や駐輪している自転車の整理を行います。

実施主体

文京区（管理課）

●駐輪場の適正利用の促進【継続】

区営の駐輪場を快適に利用できるように、定期利用制駐輪場に登録していない自転車や一時利用制駐輪場に不正に駐輪している自転車の撤去を行い、適正な利用を促進します。



図 84 定期利用制駐輪場における不正駐輪への警告

実施主体

文京区（管理課）



【3-3】安全で快適な駐輪場環境の提供 対応する課題：1-①③, 2-①

●安全な駐輪場環境の提供【継続】

区営の駐輪場を安全に利用できるように、駐輪場内での適切な照度の確保や、必要に応じて防犯カメラの設置を行います。

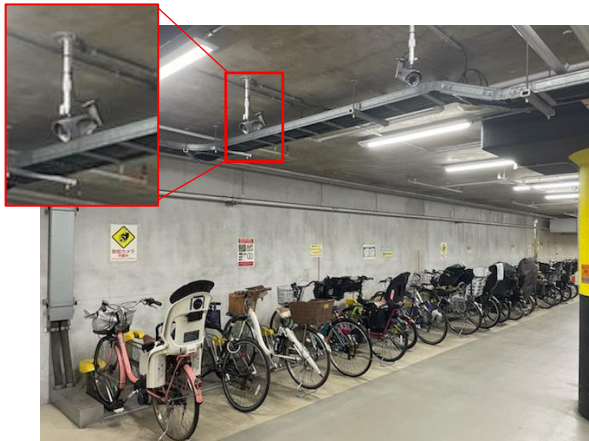


図 85 駐輪場内の防犯カメラ



図 86 LED 化された駐輪場照明

実施主体

文京区（管理課）

●快適な駐輪場環境の提供【継続】

坂道が多く、子育て世帯の多い本区においては、電動自転車や子ども乗せ自転車など、サイズの大きい自転車の利用が多いことから、設備の更新時期に合わせて、一台当たりのスペースの見直し等を行います。また、一時利用制駐輪場においては、IC カード等の支払いに対応できる精算機に順次更新します。



図 87 スライド式の駐輪機



図 88 交通系 IC カード利用が可能な駐輪場精算機

実施主体

文京区（管理課）



施策4：放置自転車対策の推進

道路の通行機能の確保、都市景観の維持・増進を図るため、放置禁止区域の周知・徹底や啓発等、放置自転車対策に関する総合的な取組みを実施します。

【4-1】放置自転車の防止 対応する課題：1-③

●駅前放置自転車クリーンキャンペーン等による周知・啓発【継続】

東京都等と連携し、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを実施し、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行います。また、放置禁止区域においては、車両によるアナウンスや看板等の設置により、放置自転車を未然に防止するよう努めます。



図 89 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

実施主体

文京区（管理課）、東京都

【4-2】放置自転車の撤去・整理 対応する課題：1-③

●放置禁止区域内における撤去【継続】

放置自転車の即日撤去や整理活動を行うとともに、放置自転車の実態に応じて、撤去の頻度や時間帯を工夫し、効率的かつ効果的に実施します。

実施主体

文京区（管理課）

●放置禁止区域外における撤去【継続】

放置自転車に警告札を貼付し、一定期間経過後に警告札が残っている自転車の撤去を行います。また、放置自転車が常態化している場所においては、継続的な指導・警告を実施します。

実施主体

文京区（管理課）、国土交通省、東京都



【4-3】放置自転車の返還及び有効活用

●撤去自転車の引き取りの促進【継続】

警視庁管内の防犯登録がある撤去自転車については、所有者に対し通知を送信し、自転車の引き取りを促します。

実施主体

文京区（管理課）

●撤去自転車の有効活用【継続】

持ち主からの返還請求のない放置自転車については修理・再生した上で海外譲与する等、有効活用を図ります。

実施主体

文京区（管理課）



施策5：シェアサイクルの普及促進

公共的な交通手段の一つとして、区内の坂道も快適に走行できる電動アシスト機能のあるシェアサイクルの普及拡大を目指して、サイクルポートの設置促進や安全・安心なシェアサイクルの利用促進を図ります。

【5-1】公共用地・民地・鉄道駅等へのサイクルポートの設置促進

対応する課題：1-④，2-①，3-①

●サイクルポートの設置促進【継続】

サイクルポートの広域化を図るため、東京都や他区等と連携しながら、路上や公共用地、コンビニ等の民有地、鉄道駅等へのサイクルポートの設置促進を図ります。



図 90 様々な場所に設置されたサイクルポート(左:路上、中:公共用地、右:民有地)

実施主体

文京区（管理課）、東京都、連携区、自転車シェアリング事業者

●サイクルポートの適正な維持管理【継続】

サイクルポートの自転車の台数管理やあふれ対策、バッテリーの管理等、サイクルポートにおける適正な維持管理を行います。

実施主体

文京区（管理課）、自転車シェアリング事業者



【5-2】シェアサイクルの安全利用の促進 対応する課題：1-④, 4-②

●シェアサイクルの安全利用の促進【継続】

自転車シェアリング事業者と連携し、サイクルポートへの掲示やメール、シェアサイクルのアプリを利用するなど、利用者に対して安全利用の周知・啓発を行います。また、シェアサイクルの自転車については安全に利用できるよう定期的に点検し、整備や入替えを行います。



図 91 シェアサイクルアプリを利用した安全利用の周知・啓発

出典：ドコモバイクシェアアプリ

実施主体

文京区（管理課）、自転車シェアリング事業者



施策6：多様なニーズに対応した自転車活用の推進

区民の健康維持・増進や地域の活性化等に向け、自転車を活用した通勤、通学、買物等の日常移動から、観光等の非日常移動まで、多様なニーズに対応した自転車等の活用を推進します。

なお、本施策については、情報発信に加え施策 1～5を総合的に取り組むことで、交通安全の確保を大前提として、通勤、通学、買物、観光等の自転車活用の推進を目指します。

【6-1】多様なニーズに対応した自転車活用の情報発信 対応する課題：2-②

●自転車通勤制度の導入・運用に関する周知・啓発【新規】

企業・団体などが適切に自転車通勤制度を導入・運用できるよう、「自転車通勤制度導入に関する手引き(自転車活用推進官民連携協議会)」を区のホームページ等で周知を行います。


	目的	企業・団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように作成したものであり、その広報啓発により自転車通勤の促進を図るもの。
	制度導入時の検討事項	<p>制度設計において検討すべき、以下のような項目をまとめている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象者、対象とする自転車 ・自転車通勤手当 ・目的外使用の承認 ・安全教育・指導とルール・マナーの遵守 ・事故時の対応 ・必要な設備

図 92 自転車通勤制度導入に関する手引き

出典：自転車活用推進官民連携協議会（国土交通省 WEB サイト）

実施主体

文京区（管理課）



COLUMN

国は、自転車通勤制度を拡大するための取組を進めています

自転車通勤を推進することは、環境負荷の低減・交通渋滞の緩和、国民の健康維持増進につながります。そのため、国は自転車活用推進計画に基づき、自転車活用推進官民連携協議会と連携し、自転車通勤を拡大するために2つの取組を進めています。



①「自転車通勤導入に関する手引き」の策定

「自転車通勤導入に関する手引き」は、企業等で、これから自転車通勤制度を導入するための検討をする際や、自転車通勤制度の見直しを行う際の活用を目的とした手引きです。

②『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトの創設、募集

『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトは、企業等における自転車通勤の推進に関する自主的な取組を促進することを目的とした、自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度です。令和3年8月に初回「宣言企業」として、24社・団体が認定されています。

■自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの認定ロゴマーク及び認定基準

	認定ロゴマーク	認定基準
宣言企業		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 企業・団体または従業員が自転車通勤のための駐輪場を確保 ✓ 自転車で通勤する従業員向けに安全教育を年1回以上実施 ✓ 自転車で通勤する従業員の自転車損害賠償責任保険の加入を義務化
優良企業		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自転車で通勤する従業員の定期的な点検整備を義務化 ✓ 自転車で通勤する従業員の自転車盗難対策の義務化 ✓ 自転車通勤時のヘルメット着用の義務化 ✓ その他、自転車通勤を推進する先進的な取組

出典：自転車活用推進官民連携協議会(国土交通省 WEB サイト)



【6-2】安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進 【1-1】～【1-6】(再掲)

【6-3】自転車通行空間の計画的な整備推進 【2-1】～【2-3】(再掲)

【6-4】地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 【3-1】～【3-3】(再掲)

【6-5】放置自転車対策の推進 【4-1】～【4-3】(再掲)

【6-6】シェアサイクルの普及促進 【5-1】，【5-2】(再掲)



施策7：災害時における自転車活用の推進

災害時において、迅速な被災状況の把握や住民の避難等、危機管理体制強化を図るため、シェアサイクルの活用等、適切に自転車を活用できる環境づくりを推進します。

【7-1】災害時における自転車活用の推進 対応する課題：4-④

●災害時におけるシェアサイクル等の活用【新規】

区職員による迅速な被災状況の把握等を行うための緊急移動手段として、レンタサイクルに加えてシェアサイクルを活用することで、初動及びその後の復旧活動の効率化を図ります。



図 93 シェアサイクルの災害時専用カード

実施主体

文京区（防災課、管理課）、自転車シェアリング事業者

●災害時における更なる自転車活用の検討【検討】

国・都の計画等を踏まえ、住民の避難、区職員の迅速な参集等、災害時における更なる自転車の活用について検討します。

実施主体

文京区（防災課、管理課）



施策 8 : ICT を活用した自転車利用の推進

自転車ネットワーク路線や駐輪場の位置、利用状況に関する情報をリアルタイムで得られる環境を構築し、利便性の向上を図ります。

【8-1】 ICT を活用した自転車利用の推進 対応する課題：1-①, 2-①

●駐輪場の満空情報等の提供【新規】

区営の定期及び一時利用制駐輪場の満空情報等を区のホームページで提供します。
また、規模の大きい一時利用制駐輪場については、現地においても満空情報を提供します。

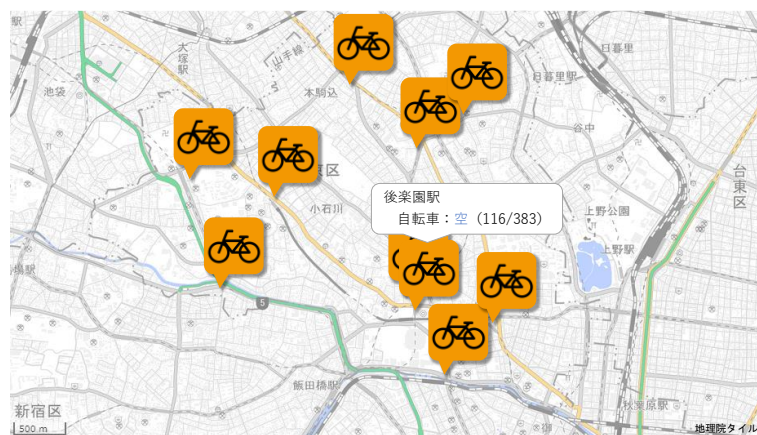


図 94 駐輪場の満空情報イメージ

実施主体

文京区（管理課）

●自転車ネットワーク路線の整備情報の提供【新規】

自転車ネットワーク路線の整備状況などの情報をホームページ等で提供します。

実施主体

文京区（管理課）

●一時利用制駐輪場の IC カード等の対応【継続】

区営の一時利用制駐輪場の精算機を交通系 IC カード等で支払いができる機器に順次更新していきます。

実施主体

文京区（管理課）



第5章 文京区自転車ネットワーク計画

5-1 文京区自転車ネットワーク計画とは

文京区自転車ネットワーク計画とは、区内において自転車が安全かつ連続的に通行可能な自転車ネットワーク路線を選定し、自転車ネットワーク路線の整備形態等を示す計画のことです。本計画は、文京区自転車活用推進計画に包含された位置付けとしています。

また、以下に示すとおり、国道及び都道の整備計画に加え、これまで区では、区道の関連整備計画に基づき自転車通行空間を整備していることから、これらの計画と整合、連携を図ります。

なお、自転車ネットワーク路線の整備方針や整備形態の考え方は、平成28年7月に策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省、警察庁)(以下「ガイドライン」という。)」に示されており、本計画もガイドラインを踏まえて作成しています。

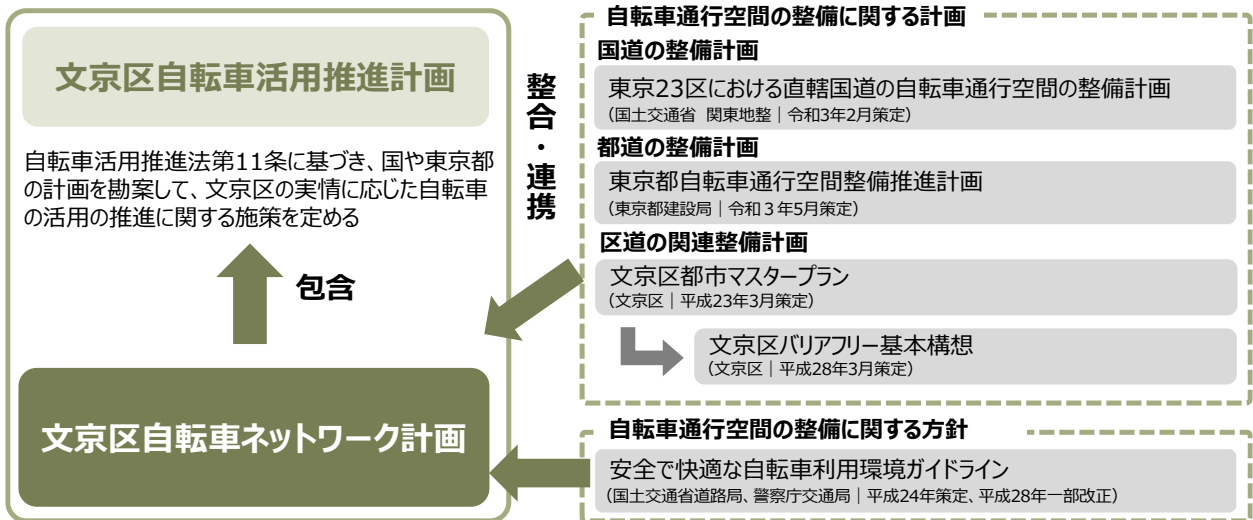


図 95 文京区自転車ネットワーク計画の位置付け



5-2 文京区自転車ネットワーク計画の検討の考え方

(1) 検討の考え方

本計画では、ガイドラインに基づき、以下に示す流れで検討を進めています。

なお、本計画は、文京区自転車活用推進計画に包含された位置付けであるため、「基本方針 2:はしる 安全で快適な自転車通行環境の形成」に対応した計画とします。ただし、本計画の検討に当たっては、「基本方針4:つかう 自転車の役割拡大・活用推進」にて想定される自転車の使われ方にも配慮します。

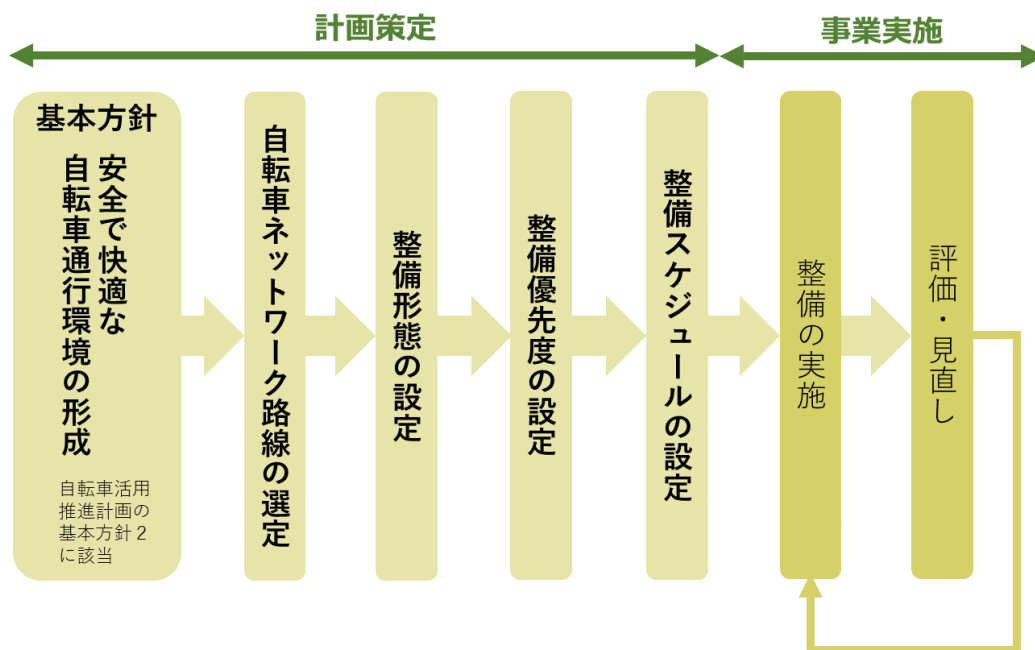


図 96 文京区自転車ネットワーク計画及び事業の流れ

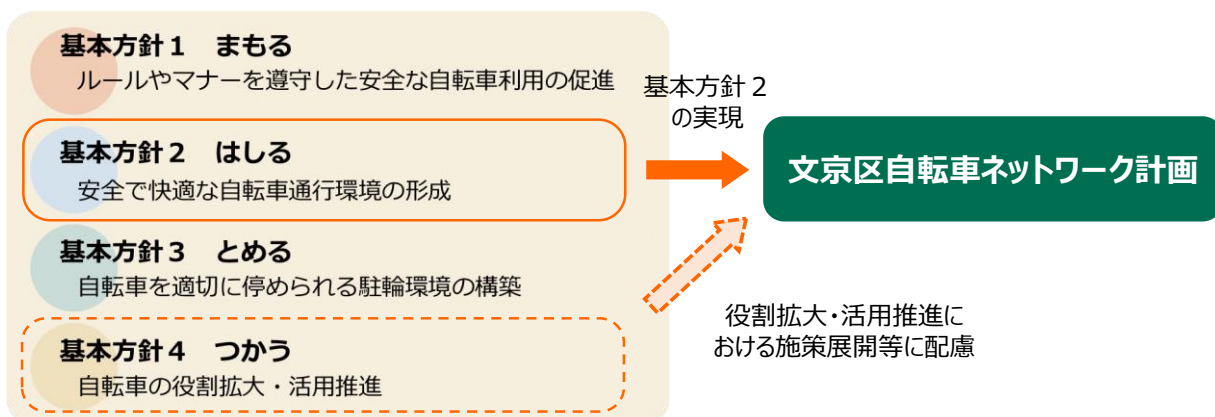
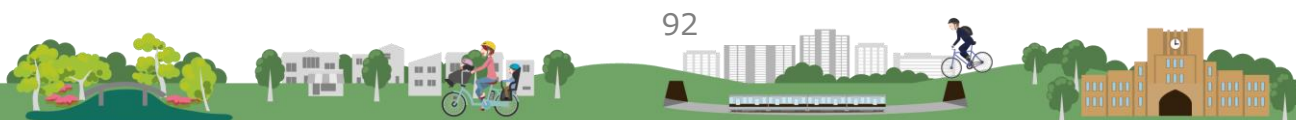


図 97 文京区自転車ネットワーク計画に対応する基本方針



(2) 関連整備計画の整理

1) 国道の整備計画

東京23区における直轄国道の自転車通行空間の整備計画

東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画(国土交通省関東地方整備局 令和3年2月策定)では、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、東京 23 区内における直轄国道等に係る今後の整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示しています。

国道における整備対象路線は、直轄国道の放射軸路線(整備済みの区間、自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等進行中区間を除く)となっています。車道上の自転車利用者の安全性を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間は、今後概ね3年間で整備するものとしています。

文京区では、国道17号、国道254号が整備対象区間に該当します。また、道路の拡幅事業等が進行中の区間では、事業の進捗とあわせ、自転車通行空間を整備することとしており、文京区では、一般国道254号小日向拡幅事業が該当します。

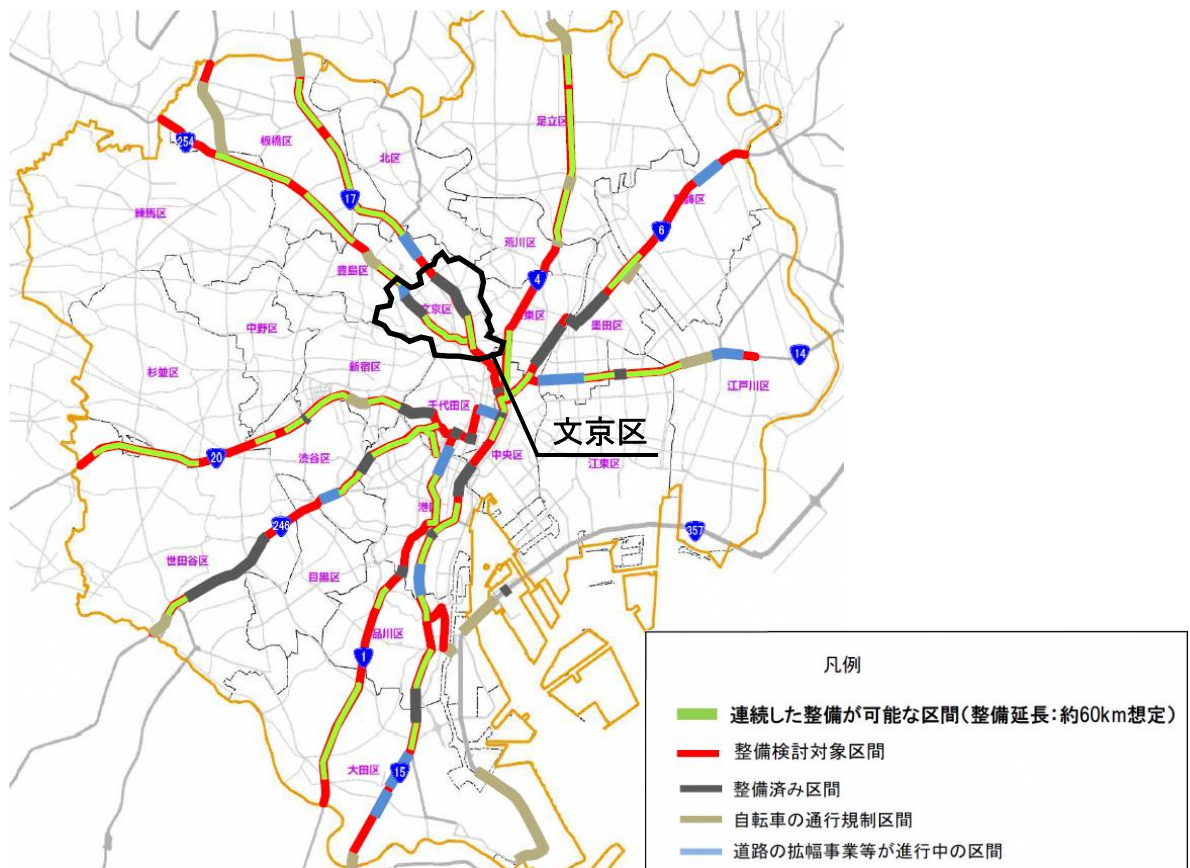


図 98 直轄国道の自転車通行空間の整備計画における整備対象路線

出典:東京23区における直轄国道の自転車通行空間の整備計画



2) 都道の整備計画

東京都自転車通行空間整備推進計画

東京都自転車通行空間整備推進計画(東京都建設局 令和3年5月策定)では、自転車利用の安全性や回遊性をより高めるため、東京都内における連続した自転車通行空間の整備方針や整備形態を示しています。自転車通行空間の整備方針として、①広域的ネットワークの形成、②通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化、③観光地等における回遊性向上、④サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上が示されています。文京区では、春日駅周辺が②におけるビジネス拠点として該当し、東京ドームや後樂園周辺が③における観光地として該当しています。

都道では、自転車通行空間の早期の整備に向けて、優先整備区間を選定しており、文京区における優先整備区間は、牛込小石川線、白山通り及び神田白山線が該当しています。なお、牛込小石川線及び白山通りについては、2020年度に整備が完了しています。

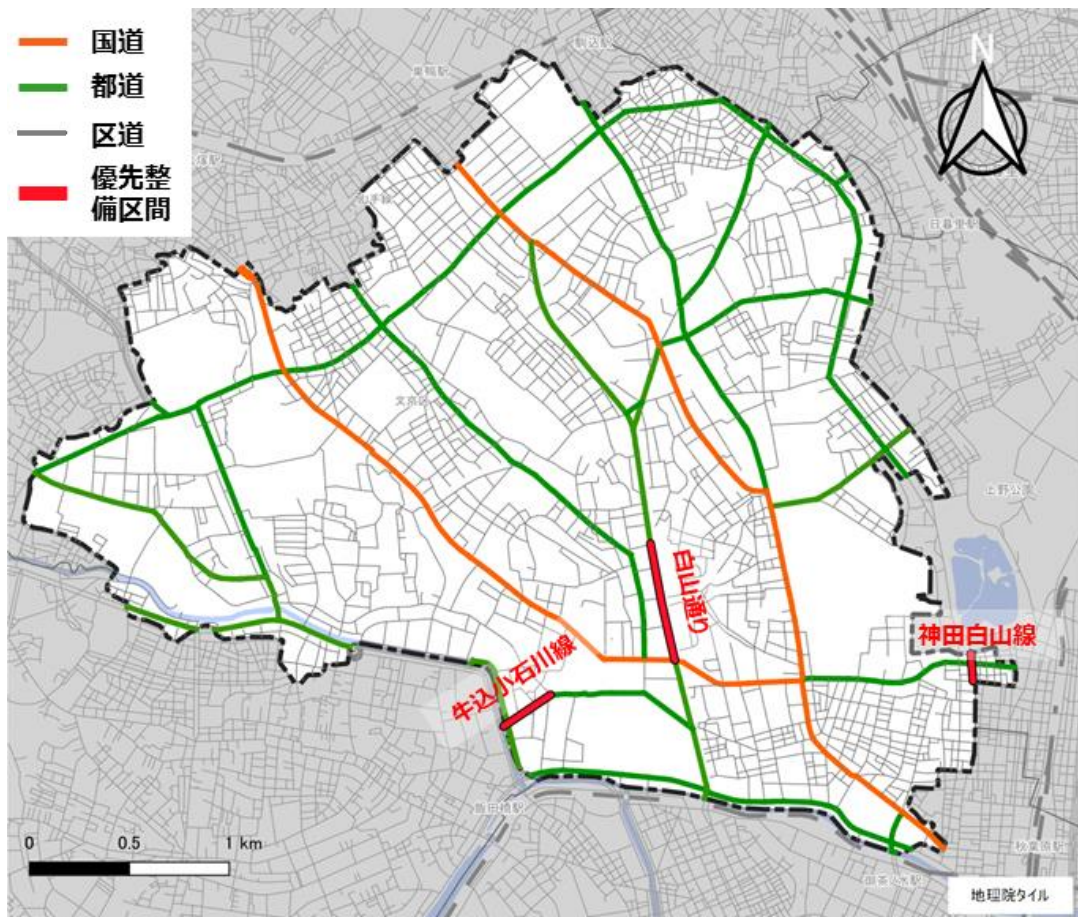


図 99 東京都自転車通行空間整備推進計画における優先整備区間

出典 東京都自転車通行空間整備推進計画、地図:国土数値情報より作成



3) 区道の整備計画

文京区バリアフリー基本構想

これまで区では、文京区バリアフリー基本構想(文京区 平成 28 年 3 月策定)に基づき、生活関連経路における 1 次経路及び歩道のある 2 次経路について、歩行者と自転車を分離し、歩道の安全性を高めるため、自転車通行空間整備を推進してきました。区道では、対象路線 13.7km に対し、年間 350m の整備を実施し、令和 2 年度末までに 1.4km の整備を行っています。

本計画では、これまでの区における取組を引き継ぎ、取り組んでいきます。



図 100 文京区バリアフリー基本構想の重点整備地区

出典: 文京区バリアフリー基本構想



(3) 文京区の道路・交通ネットワーク方針

文京区都市マスタープラン

文京区都市マスタープラン(文京区 平成 23 年 3 月策定)における、道路・交通ネットワーク方針では、「歩行・自転車利用の環境整備」を掲げ、歩行空間の整備や自転車の利用しやすい環境整備、マナーの向上、回遊性の向上を目指しています。

自転車通行空間の整備に当たっては、通行空間の連続性の確保、道路空間の再配分による自転車通行空間の確保や歩行空間との分離に努めることとしています。区内の道路網の整備に当たり、下図のとおり区内の道路を 4 種類に区分し、各道路が担う役割を明確化しています。



- 主要幹線道路:** 区の骨格的な主要ネットワーク軸の形成、自動車交通の円滑な処理・都市防災、ライフラインの収容空間・緑化等の役割
- 生活幹線道路:** 主要幹線道路を補完し、都市の骨格を形成する役割
- 主要生活道路:** 市街地で発生する交通の集約と、主要幹線道路や生活幹線道路への連絡路としての役割
- 生活道路:** 市街地内交通の処理と、個々の宅地へのアクセスを確保する役割(上記以外の道路)

図 101 文京区都市マスタープランにおける区内の道路区分

出典: 文京区都市マスタープラン



(4) 関連計画による整備状況

関連計画により、区内で整備された路線は、下図のとおりです。

整備対象路線のうち、自転車専用通行帯は、南北の幹線道路(春日通り、白山通り)において整備済みとなっています。一方で、東西の幹線道路(不忍通りなど)においては、交通管理者(警視庁)によって自転車ナビマークが設置されているものの、自転車専用通行帯等の整備には至っていません。

また、一部の区道では、車道混在での整備が進んでいます。

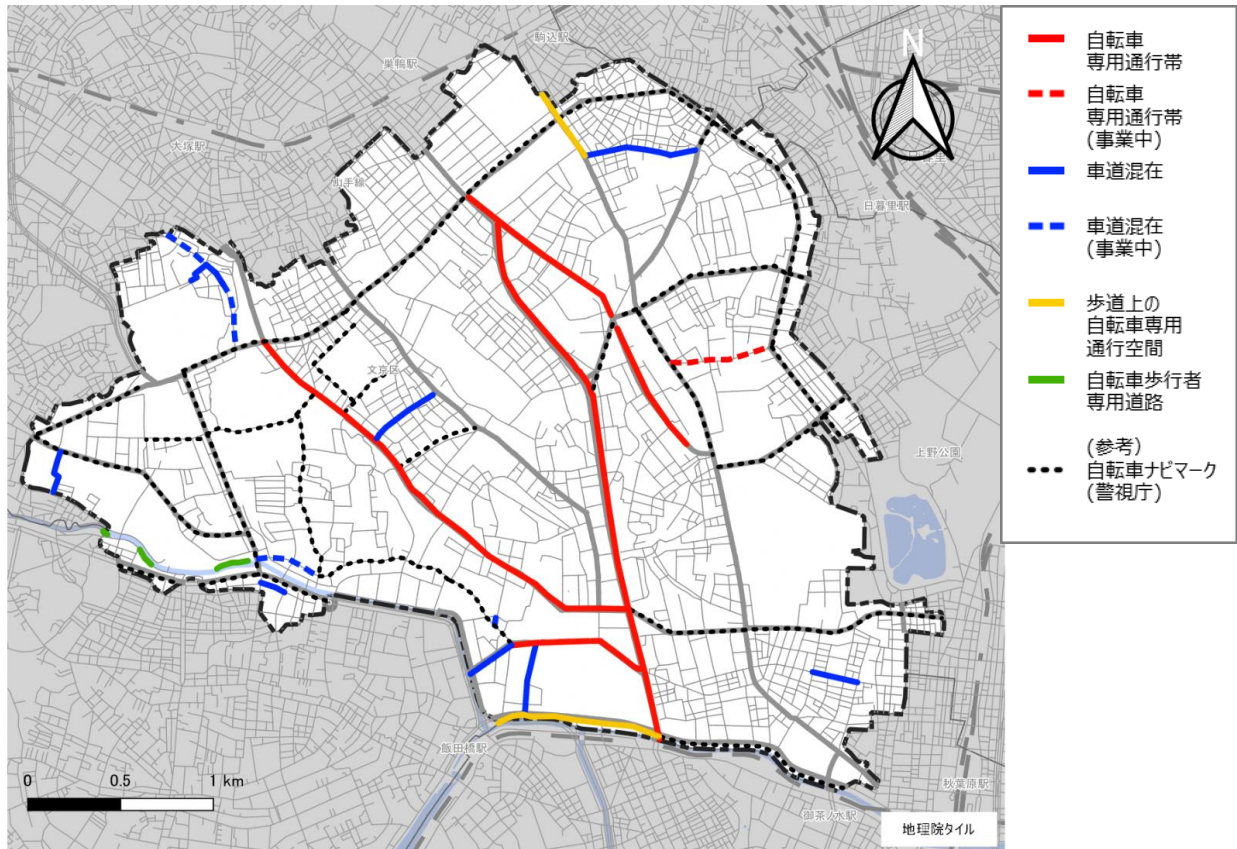


図 102 関連計画により整備された路線(事業中含む 2022年3月現在)

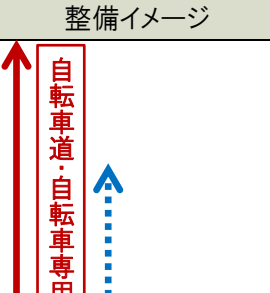
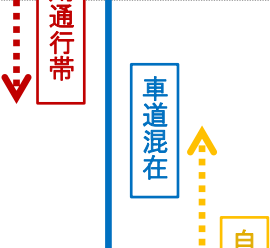
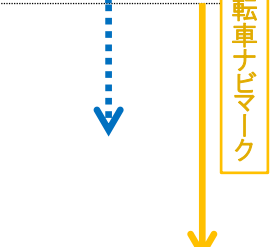
出典 文京区資料、地図:国土数値情報より作成

5-3 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の考え方

区内の道路は、自転車の主要なネットワーク軸を形成する国道、都道等の幹線経路と、施設へのアクセスを確保する主要生活経路に分類されます。本計画では、各道路が担う役割から自転車ネットワーク路線を以下のとおり分類し、役割に応じた整備を行っていきます。

表 27 自転車ネットワーク路線の分類

路線の分類	役割	整備イメージ
幹線経路	自転車の安全で快適な通行環境を確保し、広域移動を支える自転車ネットワークの根幹となる路線	
補助幹線経路	幹線経路から派生するネットワークとなる路線	
主要生活経路	幹線経路等に囲まれた地域の中で発生する自転車交通の安全性を向上させ、自転車が通行しやすい路線	

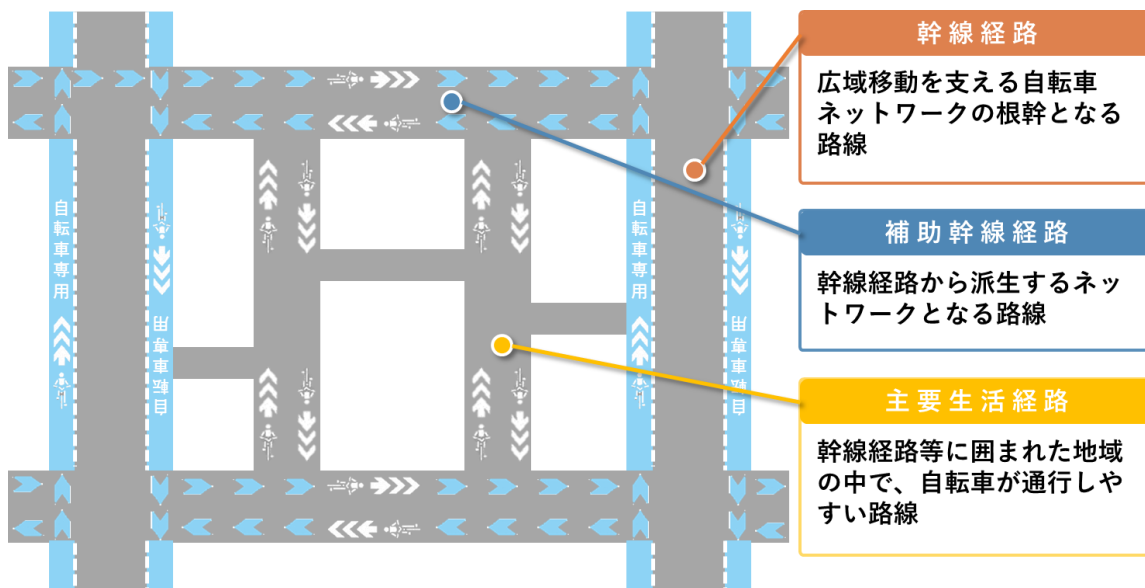


図 103 自転車ネットワーク路線の分類イメージ



(2) 自転車ネットワーク路線の選定方法

区では、これまで文京区バリアフリー基本構想に位置付けられた路線について、歩行者と自転車を分離し、歩道の安全性を高めるため、区道の自転車通行空間の整備を進めてきました。

本計画では、これらの路線に加え、文京区都市マスタープランにおける主要生活道路について自転車ネットワーク路線として選定するほか、ガイドラインを参考に、自転車関連事故が多い路線、自転利用が多い路線等の安全性の向上の視点、鉄道駅やシェアサイクルポート等の施設への接続の視点で路線を抽出します。

これらの抽出した路線に、連続性の確保の視点から必要な路線を加え、最後に、道路幅員を考慮した路線の変更を行い、文京区自転車ネットワーク路線とします。

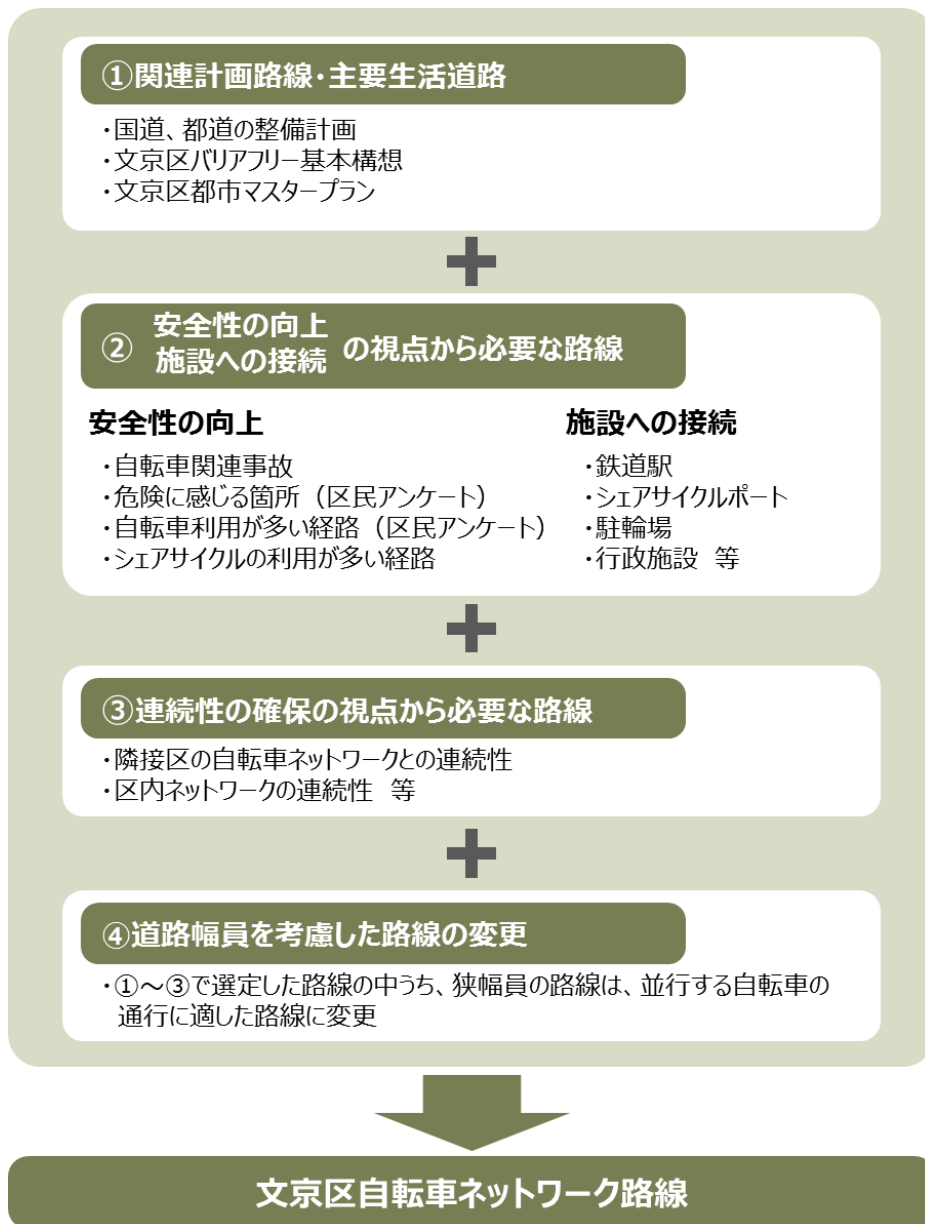


図 104 自転車ネットワーク路線の選定方法



(3) 自転車ネットワーク路線の選定

1) 関連計画の路線及び主要生活道路

下表に示す自転車通行空間の整備に関する関連計画及び文京区都市マスタープランの主要生活道路を自転車ネットワーク路線の軸として選定します。選定した路線は、以下のとおりです。

表 28 関連計画の路線及び主要生活道路

自転車通行空間の整備に関する関連計画		策定主体	策定期期
国道	東京 23 区における直轄国道の 自転車通行空間の整備計画	国土交通省 関東地方整備局	令和 3 年 2 月
都道	東京都自転車通行空間整備推進計画	東京都 建設局	令和 3 年 5 月
区道	文京区バリアフリー基本構想*	文京区	平成 28 年 3 月
主要生活道路		策定主体	策定期期
区道	文京区都市マスタープラン	文京区	平成 23 年 3 月

*文京区バリアフリー基本構想の生活関連経路のうち、1 次経路及び歩道のある 2 次経路を対象とします。

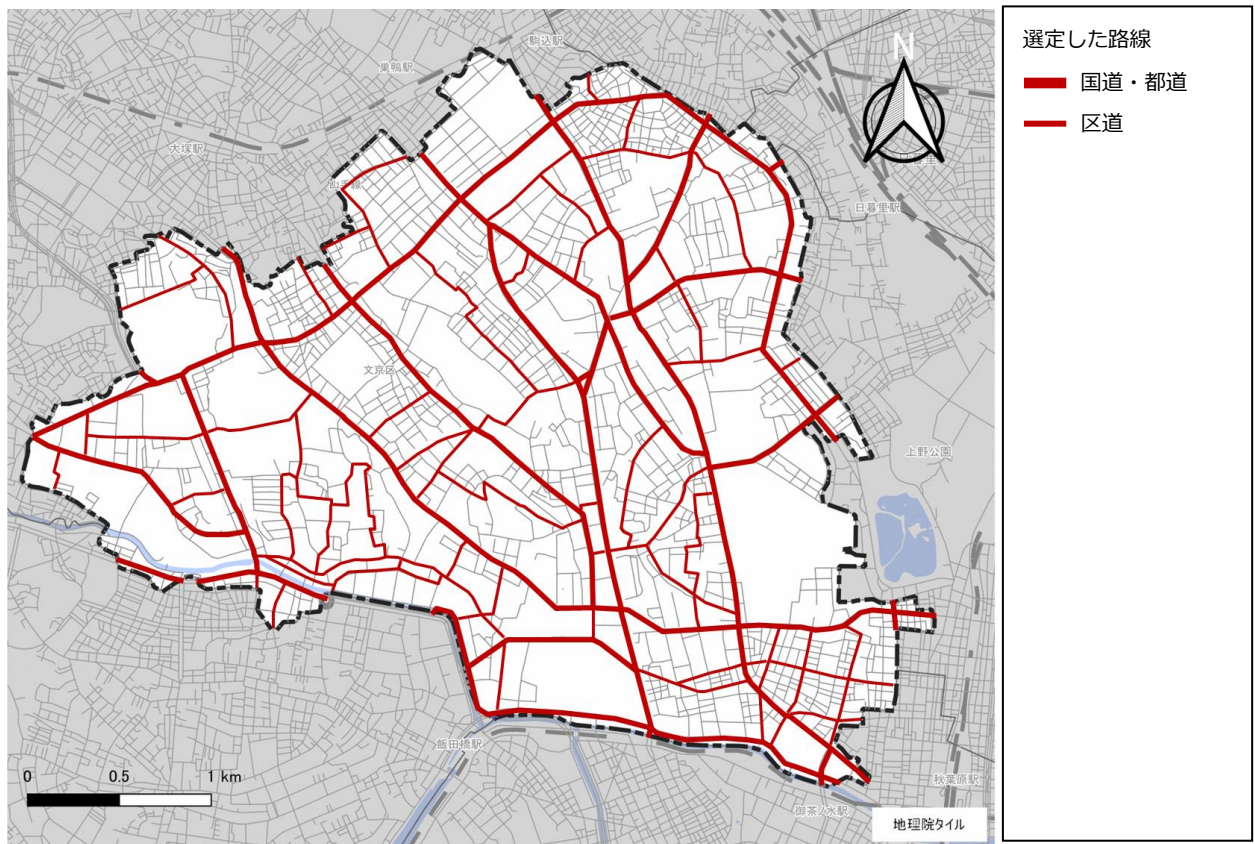


図 105 関連計画及び主要生活道路に基づき選定される路線

地図：国土数値情報より作成



2) 安全性の向上、施設への接続の視点から必要な路線

1)で選定した路線に加え、下表に示す安全性の向上及び施設への接続の視点から路線を選定します。選定した路線は、以下のとおりです。

表 29 安全性の向上・施設との接続性の視点に関する検討項目

視点	検討項目	抽出条件
安全性の向上	自転車関連の事故が発生した箇所	過去 2 年間で複数の事故が発生した路線(車道混在の整備が可能と想定される幅員を有する路線を対象とします)
	危険に感じる箇所(区民アンケート)	複数の回答者が指摘した路線
	自転車の利用が多い経路(区民アンケート)	回答者の自転車利用が多い路線
	シェアサイクルの利用が多い経路	シェアサイクルの利用が多い路線
施設への接続	鉄道駅	当該施設に接続する路線 (施設への接続の判断は、施設から概ね半径 100m の範囲に含まれる路線とします)
	シェアサイクルポート	
	駐輪場	
	行政施設等	
	商業施設等	
	スポーツ施設・公園	
	学校(自転車通学制度のある高校、大学)	
	幼稚園・保育園	
観光スポット		

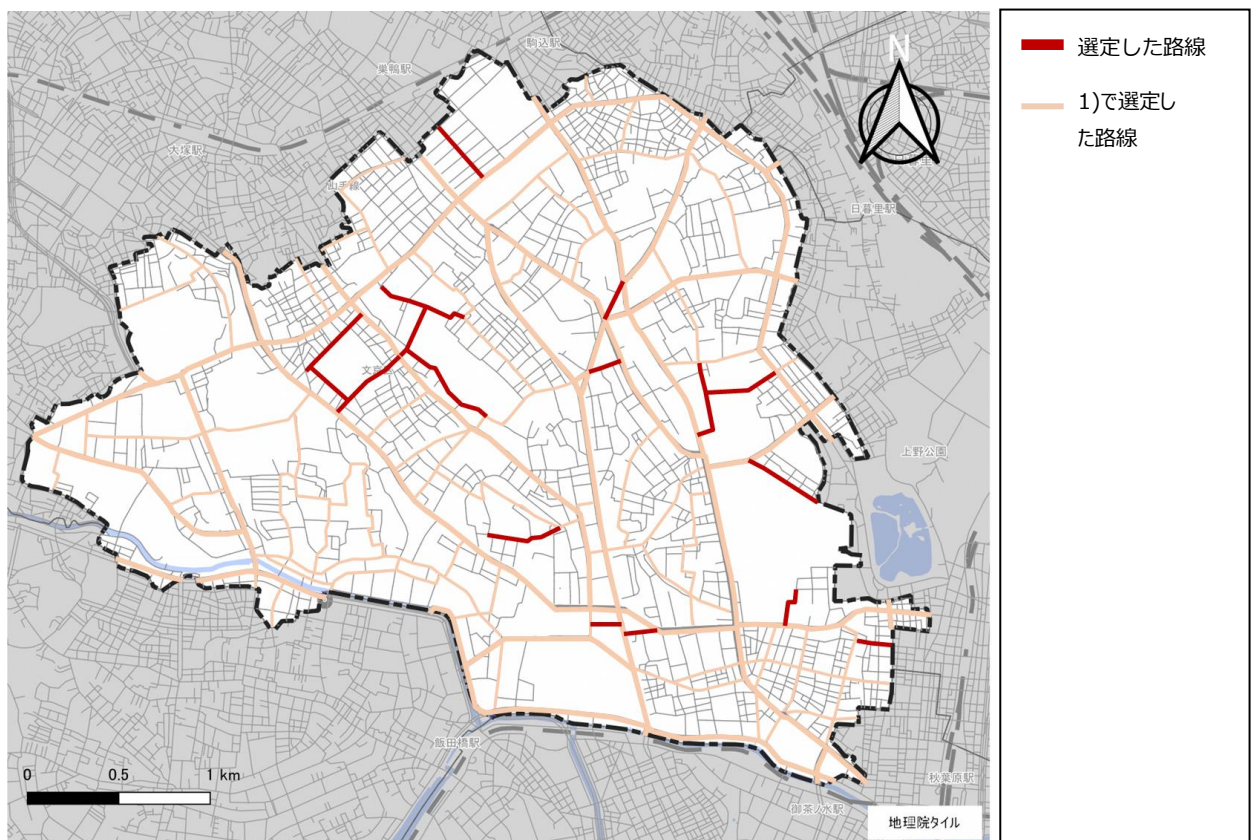


図 106 安全性の向上、施設への接続の視点に基づき選定される路線

地図: 国土数値情報より作成



3) 自転車ネットワーク路線の連続性の確保の視点から必要な路線

1)及び 2)で抽出した路線に加え、下表に示す自転車ネットワーク路線の連続性の確保のために必要な路線を選定します。選定した路線は、以下のとおりです。

表 30 連続性の確保の視点に関する検討項目

視点	検討項目	抽出条件
連続性の確保	隣接区の自転車ネットワーク路線との連続性	当該路線に接続する路線
	車道上の自転車通行空間既整備路線	これまでに車道上に自転車通行空間を整備した路線
	ネットワークの連続性確保のために必要な路線	連続性の確保のために必要な路線

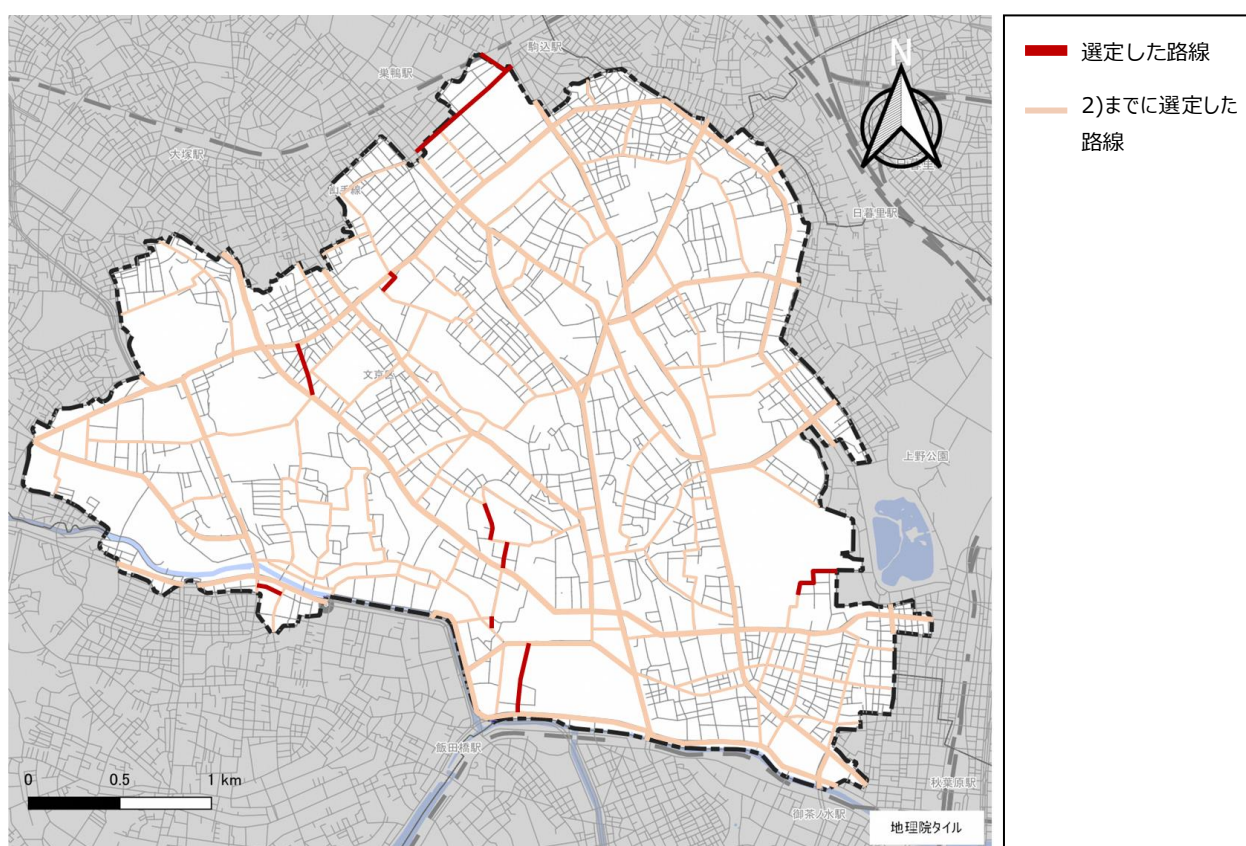


図 107 連続性の確保の視点に基づき選定される路線

地図：国土数値情報より作成



4) 道路幅員を考慮した路線の変更

3)までに選定した路線のうち、道路幅員が狭い路線について、並行する自転車の通行に適した路線がある場合には、選定路線を変更します。変更した路線は、以下のとおりです。

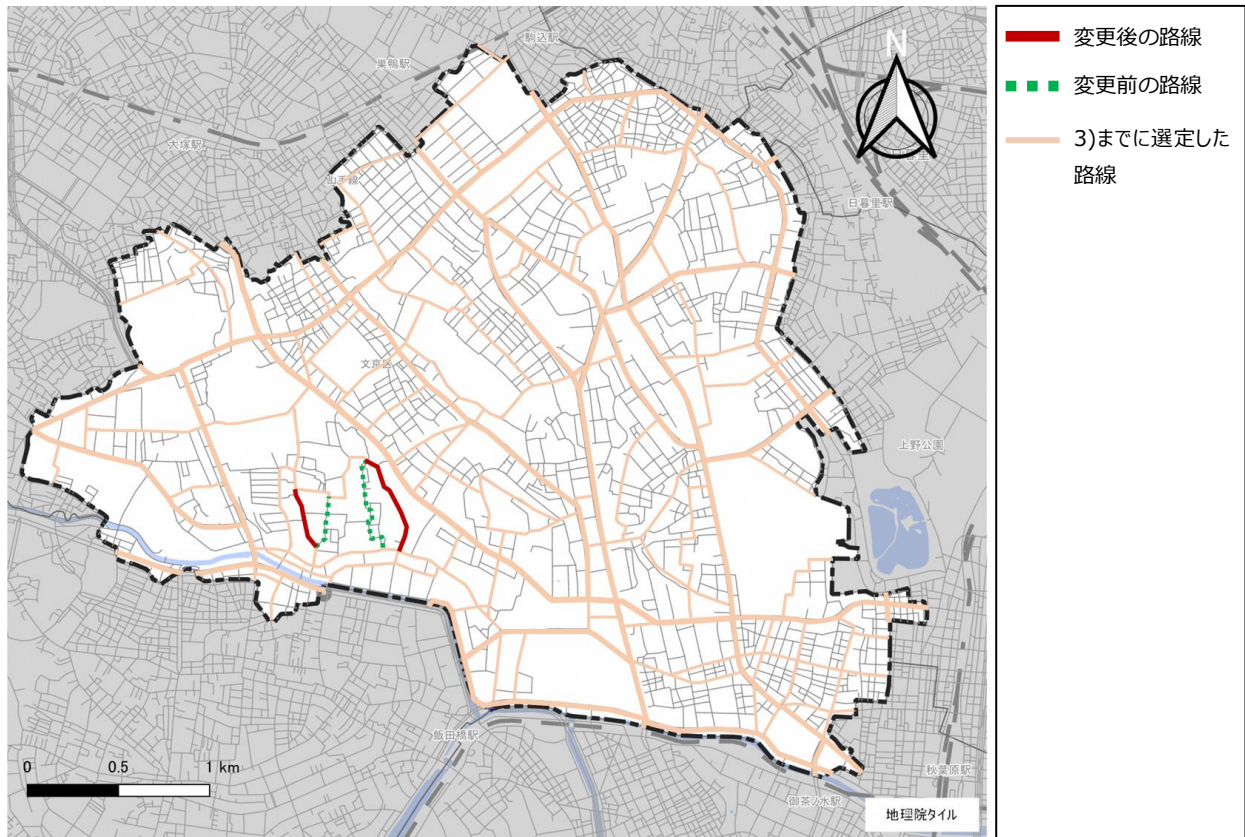


図 108 道路幅員を考慮して変更した路線

地図：国土数値情報より作成

(4) 文京区自転車ネットワーク路線

選定した自転車ネットワーク路線について、各道路が担う役割から、幹線経路、補助幹線経路、主要生活経路の3種類に分類します。分類した自転車ネットワーク路線及び内訳は、以下のとおりです。
 なお、自転車ネットワーク路線の路線網密度は 6.16 km/km² となり、ガイドラインによると、他自治体の自転車ネットワーク計画の事例では、概ね 1~6km/km² であるため、十分な路線網密度となっています。

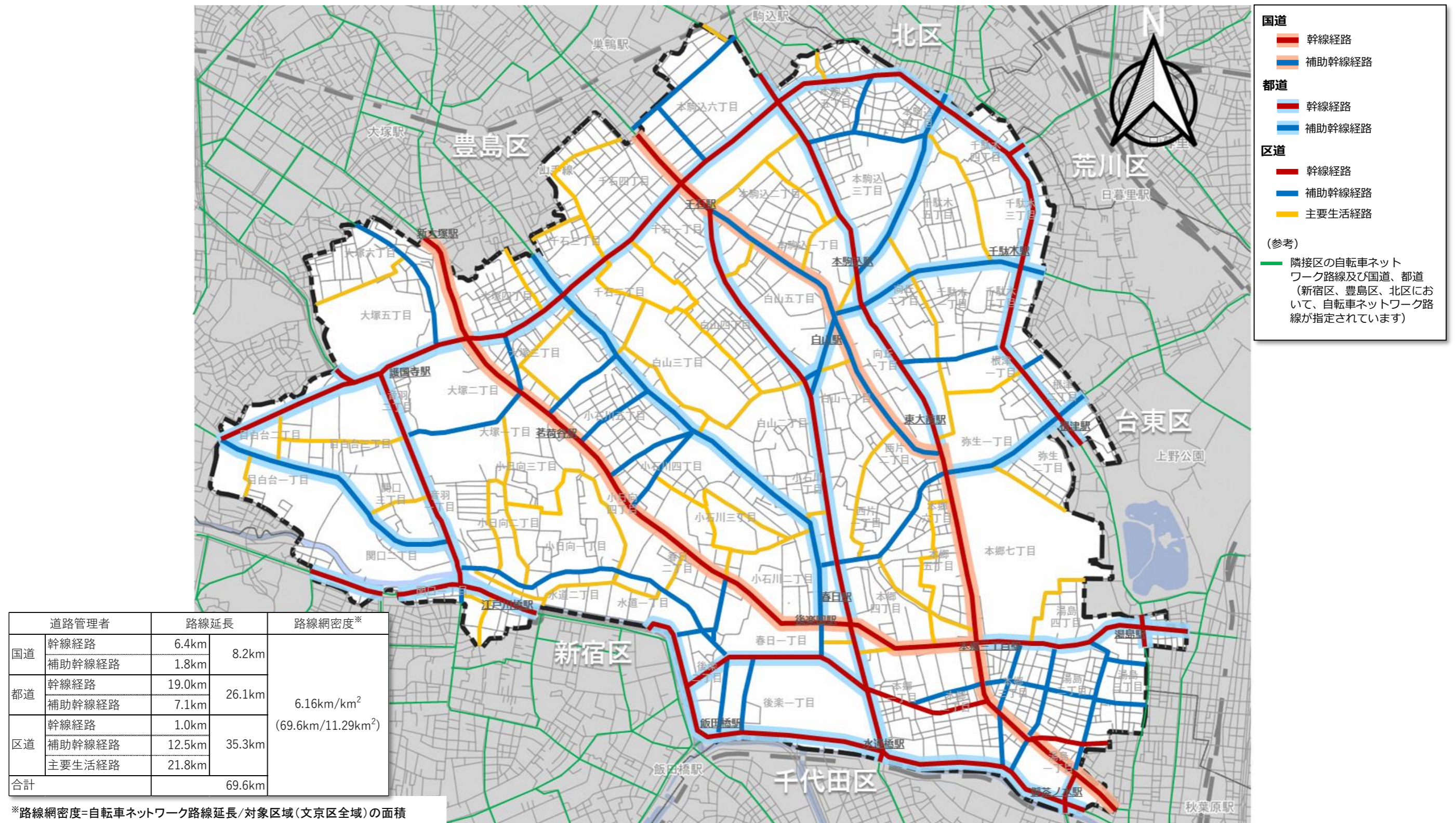


図 109 文京区自転車ネットワーク路線

地図: 国土数値情報より作成

5-4 整備形態

ガイドラインで示されている整備形態は、下図のうち、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3種類であり、交通状況を踏まえて決定します。本計画で選定した自転車ネットワーク路線には、道路幅員が狭く、車道混在の整備が困難な路線もあるため、区では、自転車ナビマークを自転車ネットワーク路線の整備形態に加えることとしました。

なお、整備形態とその選定に当たっては、各道路管理者及び交通管理者において交通状況等を踏まえて決定します。



図 110 自転車ネットワーク路線の整備形態

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



5-5 区道における整備優先度

(1) 自転車ネットワーク路線の整備優先度とは

区道の自転車ネットワーク機能を早期に発現するために、安全性や連続性の向上、国や都の整備計画との整合性の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を設定します。

(2) 整備優先度の考え方

本計画では、安全で快適な自転車通行空間の整備が目的であり、以下の考え方に基づき、区道における整備優先度を設定し、整備を進めていきます。

なお、既に車道混在や警視庁による自転車ナビマークの整備が実施されている路線については、未整備路線の整備を実施した後に整備形態の変更を検討していくものとします。また、バリアフリー基本構想に基づく道路工事等が予定されている自転車ネットワーク路線については、道路工事に合わせて整備することとします。

<整備優先度の考え方>

安全性の向上

安全性の観点（事故、ヒヤリハット）から整備が必要な路線を優先します。

主要な路線

自転車専用通行帯や車道混在の整備が可能な歩道がある主要な路線を優先します。

連続性の確保

路線の両端が幹線経路又は補助幹線経路に接続し、ネットワーク機能の早期発現に資する路線を優先します。



(3) 整備優先度から分類した路線

整備優先度の考え方から分類した路線を以下に示します。

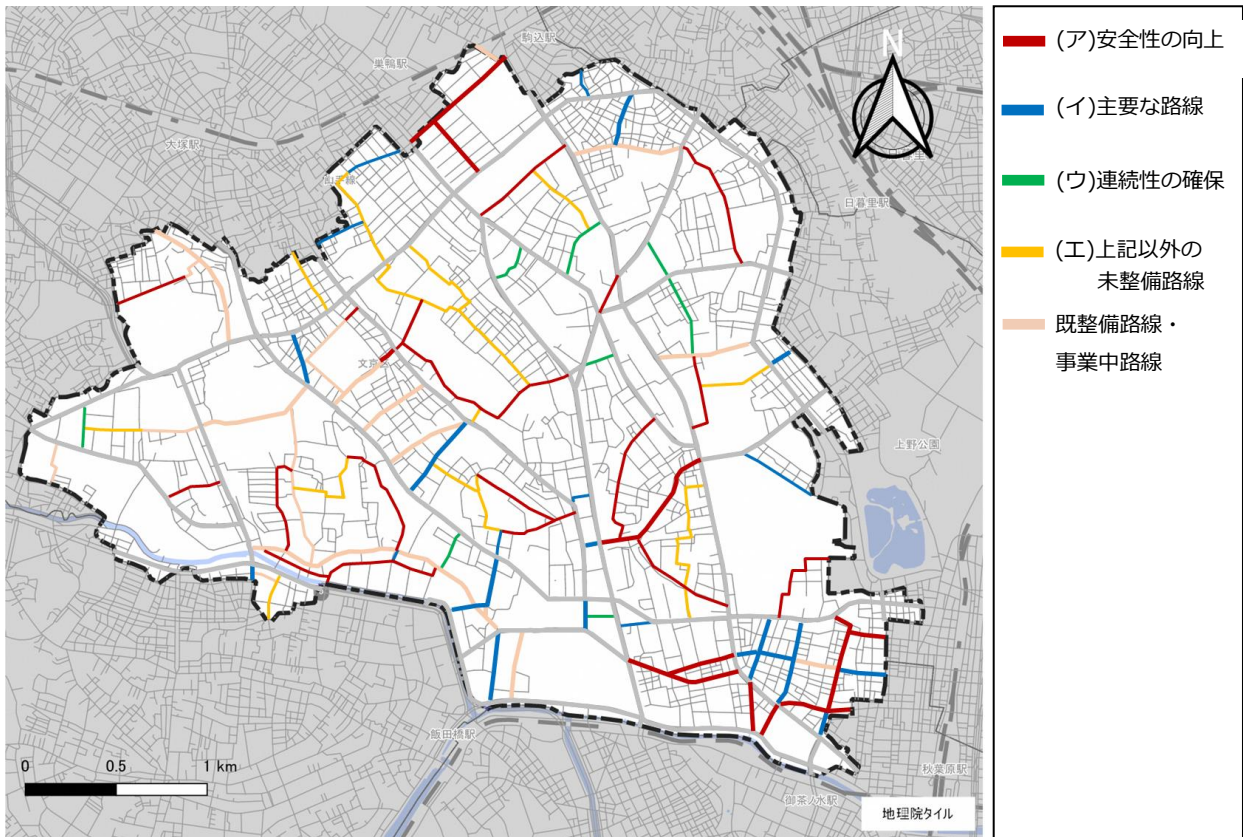


図 111 整備優先度から分類した路線

また、分類した路線の内訳は、以下のとおりです。

表 31 整備優先度の考え方から分類した路線の内訳

整備優先度から分類した路線	路線延長	
(ア)安全性の向上	13.6km	27.1km
(イ)主要な路線	5.2km	
(ウ)連続性の確保	2.1km	
(エ)上記以外の未整備路線	6.2km	
(既整備路線、事業中路線)	8.2km	
合計	35.3km	



5-6 整備スケジュール

(1) 自転車ネットワーク整備の進め方

1) 国道、都道の整備の進め方

区内の自転車ネットワーク路線(全延長 69.6km)のうち、国道、都道の整備形態や整備時期については、各道路管理者及び交通管理者において決定されるものとなります。また、区では、各道路管理者及び交通管理者と整備の調整を図っていきます。

2) 区道の整備の進め方

区道の整備スケジュールは、整備優先度から分類した路線のうち、(ア)安全性の向上の観点から選定した路線について、4 か年(令和 4~7 年度)で整備するものとし、それ以外の(イ)~(エ)の路線については、その後の 3 か年(令和 8~10 年度)で整備優先度を考慮しながら整備を進めます。

また、文京区バリアフリー基本構想に基づき、生活関連経路における 1 次経路及び歩道のある 2 次経路については、引き続き、年間 350m の自転車通行空間整備を実施していきます。

令和 8 年度に予定する計画見直しの際には、整備の進捗状況や整備効果を整理し、国道や都道の整備スケジュールも確認した上で、連携しながら整備を進めていきます。

なお、本計画の自転車ネットワーク路線に含まれない路線については、交通安全上の観点や新たな施設との接続、未整備路線の優先度等から、個別に対応していくものとします。



(2) 区道における整備スケジュール

区道における整備スケジュールは、以下に示すとおりです。なお、(ア)～(エ)の路線については、バリアフリー整備工事に合わせて整備する路線を除いて整備を進めていきます。

路線	年度	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
		(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)	(2031)
(ア)安全性の向上 13.6km		設計・施工				中間 見 直 し					
(イ)主要な路線 5.2km							設計・施工				
(ウ)連続性の確保 2.1km								設計・施工			
(エ)上記以外の未整備路線 6.2km								設計・施工			
バリアフリー整備工事にあわせて整備する路線 3.5km		設計・施工 (350m/年)									

図 112 区道における整備スケジュール



COLUMN

電動アシスト自転車で、坂道の負担を軽減！

文京区は、武蔵野台地が河川によって開析されてつくられた台地と谷と沖積低地で構成され、高低差を持つ起伏に富んだ地形となっています。そのため、区内のいたるところに坂道があり、自転車での移動は大変です。

しかし、電動アシスト自転車であれば、モーターによりペダルを漕ぐ力が補助されるので、坂道であっても楽に走行することができます。さらに、電動アシスト自転車での坂道移動は運動にも有効であり、東京都内で行われた実験では、健康づくりに必要な目安の運動強度が得られることも示されています。

シェアサイクルやレンタサイクルは全て電動アシスト自転車ですので、区内の坂道も快適に走行できます。

ただし、電動アシスト自転車の坂道での立ちこぎは危険です。立ち上がって片方のペダルに荷重がかかると、バランスを崩しやすくなります。また、速度が上がるほどアシスト力は弱まるので、上り坂は座ったまま、ゆっくりとペダルを踏むよう走るのがポイントです。

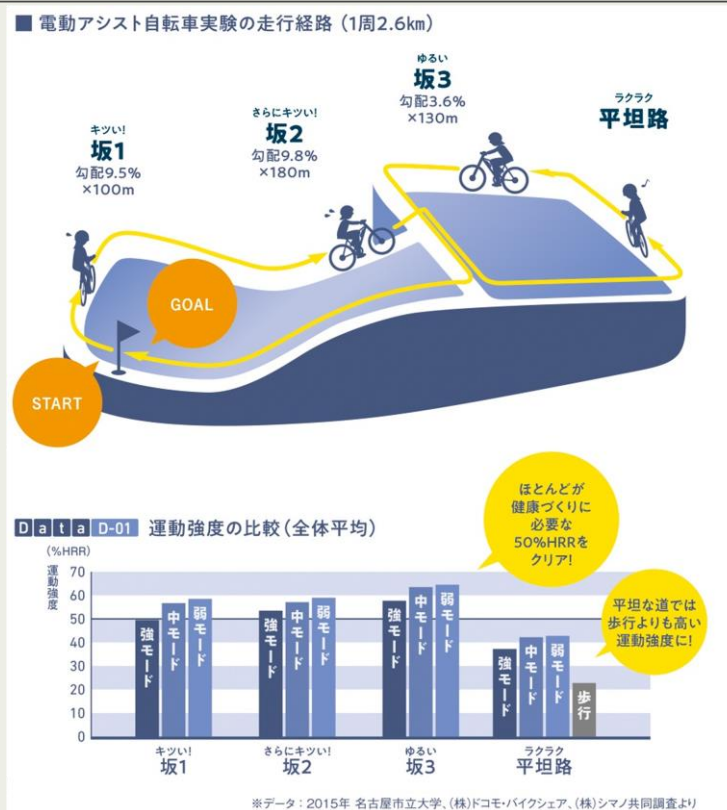


図 113 電動アシスト自転車による坂道走行の運動強度

資料 株式会社シマノ Health Data File



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

6-1 計画の推進体制

計画に位置付けられた取組を推進するため、国や東京都、関係機関と連携しながら取組を推進します。

文京区、東京都、国、企業・団体、区民等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携して自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。



6-2 計画のフォローアップ及び見直し方法

(1) 計画のフォローアップ

各施策の進捗状況のフォローアップに当たって、以下の指標を設定します。

表 32 施策の指標

基本方針	指標		現況値		目標値		指標の測定方法	
1 まもる	自転車の車道通行割合 ^{※1}		47% (2021年10月)		100%を目指す ^{※1}		実績値 (自転車通行状況調査4地点での午前7時から9時の2時間当たり)	
	自転車の車道逆走者数		8人 (2021年10月)		0人 (2030年10月)			
2 はしる	自転車ネットワーク 路線整備延長	国道	4.9 km	(2022年3月)	- ^{※6}	(2031年3月)	実績値	
		都道	19.4 km		- ^{※6}			
		区道	6.7 km		35.3 km			
		合計	31.0 km		-			
自転車ネットワーク路線整備率		45%		-				
自転車ネットワーク路線網密度		2.75km/km ²		-				
3 とめる	駐輪場の稼働率	定期 ^{※2}	93% ^{※5} (2019年度平均)	95% (2030年度平均)		実績値		
		一時 ^{※3}	83% ^{※5} (2019年度平均)	105% (2030年度平均)				
	駅周辺の放置自転車台数		550台 ^{※5} (2019年10月)		275台以下 (2030年10月)		実績値 (調査日1日当たり)	
自転車の放置率 ^{※4}		20.7% ^{※5} (2019年10月)		10.0%以下 (2030年10月)				
4 つかう	自転車関連事故の発生件数		197件 ^{※5} (2019年)		140件以下 (2025年)		都内自転車の交通事故発生状況 (警視庁資料)	
	自転車乗用中死傷者数		155人 ^{※5} (2019年)		106人以下 (2025年)			
	参考	車道の走行環境の満足度		27% (2021年)		自転車利用環境に対する各満足度は、計画の見直し・改定時期に調査し、現状より増加を目指すとともに、不満点などの結果は、施策に反映していく		実績値 (区民アンケート調査の満足・やや満足の合計値)
		駐輪環境の満足度		17% (2021年)				
		シェアサイクルの利用環境の満足度		23% (2021年)				
総合的な自転車の利用環境の満足度		27% (2021年)						



※¹ 車道通行の例外である 13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が普通自転車を運転しているときや、道路工事や連続した駐車車両のために車道の左側を通行することが困難な時など、普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときを除き算定する

※² 定期利用制駐輪場稼働率は「年平均利用台数/収容可能台数」

※³ 一時利用制駐輪場稼働率は「年間利用回数/(各駐輪場の台数×年間使用可能日数)」

※⁴ 自転車の放置率は「放置自転車の台数/(駐輪場の利用台数+放置自転車の台数)」

※⁵ 新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、現況値は 2019 年の数値を使用

※⁶ 国道・都道における自転車通行空間の整備時期等は、各道路管理者及び交通管理者において決定するため未確定

(2) 計画の見直し

2026 年度を計画の中間見直しの年度とし、計画の進捗状況や指標の達成状況のフォローアップを行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図ります。

また、計画の見直しに当たっては、社会情勢の変化、都の上位・関連計画、自転車関連事故状況、区民への世論調査や自転車に関するアンケート調査結果等を考慮するとともに、Society5.0 や MaaS、自動運転等の新技術や新モビリティ、まちづくりとの連携等の調査・研究を踏まえ実施します。



巻末資料

語句説明

No	用語	説明
1	交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。
2	サイクルポート	シェアサイクルシステムにおいて、自転車の貸出・返却を行う自転車貸出拠点のこと。
3	サステナブル・リカバリー	持続可能性にも配慮した経済復興。気候危機への対応を図りながら新型コロナウイルスからの経済復興を目指すという世界の潮流を、環境だけでなく、人々の持続可能な生活を実現する観点にまで広げた考え方。
4	シェアサイクル	自転車を共同利用する交通システムのこと。街中にいくつものサイクルポートと呼ばれる自転車貸出拠点を設置し、利用者は好きなサイクルポートで自転車を借り、好きなポートで返却できるサービス。
5	自転車専用通行帯	自転車通行空間の1つで、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。自転車レーンと呼ばれることもある。
6	自転車通行空間	歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるよう、車道や歩道上で構造的あるいは視覚的な分離を図ることや、視覚的に通行位置を明示するなどにより整備された自転車の通行部分。
7	自転車ネットワーク計画	自転車は『車両』であり車道通行が大原則という考えのもと、安全で快適な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、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画のこと。
8	自転車歩行者専用道路	自転車及び歩行者の交通のために設けられる独立した道路のこと。
9	車道混在	自転車通行空間の1つで、自転車と自動車を車道で混在する整備形態。車道左端に自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置する。
10	タンDEM自転車	複数人が前後に並んで同時に乗ることができる自転車。健常者だけでなく視覚障害のある人も楽しむことができる。
11	電動アシスト自転車	電動モーターを搭載しており、ペダルをこぐ力を補助する自転車のこと。



No	用語	説明
12	ハンドバイク	手漕ぎ式の3輪自転車で、クランクと呼ばれるハンドルを手で回して進む自転車のこと。
13	放置自転車	利用者が自転車を離れて、直ちに移動させることができない状態の自転車のこと。通勤や通学などのために長時間置いてある場合だけでなく、買い物や塾などで短時間置いている場合も、すぐに移動できなければ放置となる。
14	レンタサイクル	一つの自転車貸出拠点を中心とする往復利用を前提とした自転車貸出サービス。
15	ICT	インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー。「情報通信技術」の略。コンピュータやデータ通信に関する技術を総称的に表す語としてこれまで「IT」が用いられてきたが、欧米では「ICT」と呼称されるのが一般的であるため、「IT」の代わりに「ICT」と呼称するようになった。
16	MaaS	Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。
17	PT 調査	「パーソントリップ調査」の略。都市における人の移動に着目した調査。「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているか等を把握している。
18	Society5.0	情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指すもので、国が目指すべき未来社会の姿として提唱。サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会のこと。



文京区自転車活用推進計画等策定協議会設置要綱

本計画の策定に当たり、学識経験者及び関係機関等から幅広い意見を聞くことを目的に、「文京区自転車活用推進計画等策定検討協議会」を設置し、検討を行いました。

文京区自転車活用推進計画等策定協議会設置要綱

2020 文土管第 1609 号令和 3 年 2 月 1 2 日区長決定

2021 文土管第 1647 号令和 3 年 1 2 月 6 日区長決定

(設置)

第 1 条 自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）第 11 条第 1 項の規定に基づく文京区自転車活用推進計画（以下「計画」という。）の策定に当たり、自転車の活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進及び安全で快適な自転車走行空間の整備について幅広い意見を聴くため、文京区自転車活用推進計画等策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について審議する。

- (1) 自転車活用推進計画の策定に関する事項
- (2) 自転車ネットワーク計画の策定に関する事項
- (3) その他区長が必要であると認めた事項

(構成)

第 3 条 協議会は、次に掲げる者のうちから区長が委嘱し、又は任命する委員 25 人以内をもって構成する。

- (1) 学識経験者
 - (2) 道路管理者
 - (3) 交通管理者
 - (4) 関係事業者の代表者
 - (5) 公募区民
 - (6) 地域団体の代表者
 - (7) 関係団体の代表者
 - (8) 前各号に掲げる者のほか、区長が必要であると認めた者
- 2 前項第 5 号に規定する者は、別に定めるところにより募集する。

(委員の任期等)

第 4 条 委員の任期は、委嘱の日から計画の策定の日までとし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 前項の規定にかかわらず、前条第 1 項第 5 号に規定する委員に欠員が生じたときは、これを補充しない。

(会議)

第 5 条 協議会に会長及び副会長各 1 人を置く。

- 2 会長は、第 3 条第 1 項第 1 号に規定する学識経験者のうちから、委員が選出する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 6 協議会は、会長が招集する。
- 7 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し出席を求め、説明、意見等を聴くことができる。
- 8 協議会は、公開とする。

(幹事)

第 6 条 協議会に幹事を置く。

- 2 幹事は、企画政策部長、土木部長、企画政策部企画課長、区民部区民課長、アカデミー推進部アカデミー推進課長、都市計画部都市計画課長、資源環境部環境政策課長及び教育推進部教育総務課長の職にある者とする。
- 3 幹事は、協議会に出席し、その意見を述べることができる。

(庶務)

第 7 条 協議会の庶務は、土木部管理課において処理する。

(委任)



第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、土木部長が別に定める。

付 則

- 1 この要綱は、決定の日から施行する。
- 2 この要綱は、計画の策定の日限り、その効力を失う。



文京区自転車活用推進計画等策定協議会委員・幹事名簿

文京区自転車活用推進計画等策定協議会委員構成

No	区分	所属	氏名
1	学識経験者	岩手県立大学 名誉教授	元田 良孝
2		東海大学 工学部土木工学科 准教授	鈴木 美緒
3	道路管理者	国土交通省 東京国道事務所 交通対策課長	大野 貴史
4		東京都 第六建設事務所 管理課長	中西 宏
5		文京区 土木部 道路課長 (令和4年3月31日まで)	橋本 万多良
		文京区 土木部 道路課長 (令和4年4月1日から)	村岡 健市
6	交通管理者	富坂警察署 交通課長	藤木 泰彦
7		大塚警察署 交通課長 (令和4年3月27日まで)	林 秀樹
		大塚警察署 交通課長 (令和4年3月28日から)	永吉 申二
8		本富士警察署 交通課長 (令和4年3月27日まで)	深谷 美香
	本富士警察署 交通課長 (令和4年3月28日から)	渡邊 順一郎	
9	駒込警察署 交通課長	山下 宏	
10	地域団体	町会連合会	大畑 清心
11		商店街連合会	栗田 洋
12		文京区観光協会	本田 太郎
13	民間事業者	都営バス (交通事業者) 東京都交通局 自動車部 運行管理担当課長 (令和4年4月3日まで)	井上 清一
		東京都交通局 自動車部 運行管理担当課長 (令和4年4月4日から)	野崎 雅人
	区コミュニティバス (交通事業者)	日立自動車交通株式会社 バス事業部副部長 (令和4年4月17日まで)	宇田 誠二
		日立自動車交通株式会社 営業企画部 主任 (令和4年4月18日から)	榎本 則彦
15	自転車シェアリング	株式会社ドコモ・バイクシェア 第一事業運営部長	小澤 克年
16	自転車関連事業者	株式会社サイクルスポット 専務取締役店舗運営部長兼商品部長	加藤 京子
17	区民	公募	多田 健太郎
18		公募	鈴木 薫子
19		公募	向田 清
20		公募	吉川 方章



文京区自転車活用推進計画等策定協議会幹事構成

No	所 属	氏 名
1	企画政策部長	大川 秀樹
2	土木部長	吉田 雄大
3	企画政策部 企画課長 事務取扱 企画政策部参事	新名 幸男
4	区民部 区民課長 (令和4年3月31日まで)	福澤 正人
	区民部 区民課長 (令和4年4月1日から)	榎戸 研
5	アカデミー推進部 アカデミー推進課長 (令和4年3月31日まで)	細矢 剛史
	アカデミー推進部 アカデミー推進課長 (令和4年4月1日から)	矢島 孝幸
6	都市計画部 都市計画課長	下笠 博敏
7	資源環境部 環境政策課長 (令和4年3月31日まで)	大野 公治
	資源環境部 環境政策課長 (令和4年4月1日から)	渡邊 了
8	教育推進部 教育総務課長	松永 直樹



検討経緯

開催日	主な検討内容
令和3年5月21日 (書面開催) ※新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点から書面開催に変更	第1回協議会開催 ・ 計画策定の背景について ・ 自転車を取り巻く現状と課題について ・ 計画の方向性について ・ アンケート調査について
令和3年10月18日	第2回協議会開催 ・ 文京区自転車活用推進計画について ・ 自転車ネットワーク計画の検討方針について
令和4年1月14日	第3回協議会開催 ・ 文京区自転車活用推進計画(素案)について
令和4年3月4日 ～4月4日	区民意見提出手続(パブリックコメント)の実施
令和4年5月9日	第4回協議会開催 文京区自転車活用推進計画(案)について



自転車活用推進法

平成二十八年法律第百十三号
施行日：平成二十九年五月一日

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(基本理念)

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

- 2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。
- 4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

(国の責務)

第三条 国は、前条に定める基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。



（関係者の連携及び協力）

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

（自転車活用推進計画）

第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

- 2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。
- 3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。



(都道府県自転車活用推進計画)

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部（次項及び次条において「本部」という。）を置く。

2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
- 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣
- 五 環境大臣
- 六 内閣官房長官
- 七 国家公安委員会委員長
- 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国务大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。



第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。

3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

第十五条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

附 則 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第三条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。



文京区自転車活用推進計画

令和4年（2022年）7月

発行／文京区

編集／土木部管理課

〒112-8555

東京都文京区春日1丁目16番21号

電話：03-3812-7111（代表）

印刷物番号 I0122001

文京区自転車活用推進計画

令和4年（2022年）7月

文京区  

