

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景・目的

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等の日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。

近年、自動車の運転への不安を感じる高齢者の移動手段となることや健康増進及び環境保全への意識の高まり等から、今後、身近で有用な交通手段としての役割がより一層大きくなっていくことが予想されます。

しかしながら、自転車が安全に通行できる空間は、いまだに整備途上にあり、自転車関連事故減少のためには、自転車通行空間の整備が必要です。

自転車を取り巻く全国的な背景として、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という前提に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、自転車通行空間の設計の考え方等について提示しました。その後、平成 28 年 3 月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」から提言を受け、平成 28 年 7 月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定されました。

また、平成 27 年 6 月には、改正道路交通法が施行され、通行区分違反等を繰り返す自転車の利用者に対して自転車運転者講習の受講が義務づけられました。

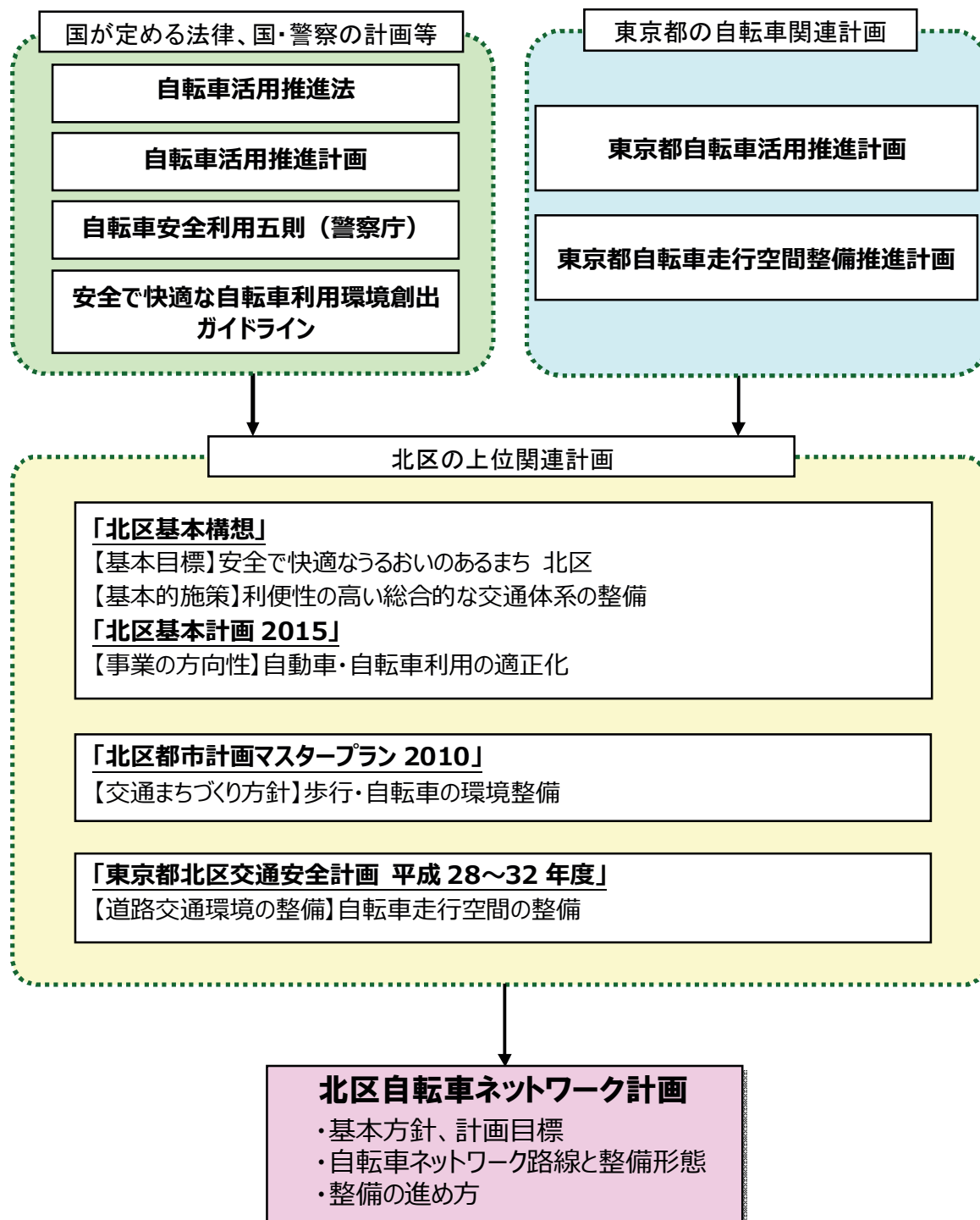
さらには、平成 29 年 5 月 1 日に「自転車活用推進法」が施行され、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための国の自転車活用推進計画が平成 30 年 6 月に閣議決定されました。

これらを踏まえて、今後、自転車通行空間のネットワーク構築に計画的に取り組むこととし、安全で快適な自転車利用環境創出の実現に向け、「北区自転車ネットワーク計画」を策定しました。

2 計画の位置づけ

本計画は、国が定める法律、国と警察の計画等、東京都の自転車関連計画、及び北区の「北区基本構想」、「北区都市計画マスタープラン」等の自転車利用の上位関連計画と整合を図ります。

■計画の位置づけ



3 自転車を取り巻く環境や施策の動向

3-1 国等における自転車施策のこれまでの取組

昭和 35 年 道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として車道左側の走行が原則となる。

自動車交通が昭和 30 年代から急成長期に入り、昭和 49 年には乗用車台数が昭和 30 年の約 20 倍にまで増加。それに伴い交通事故発生件数、交通事故死者数が共に激増。
ピークの昭和 45 年には交通事故死者数が 16,765 人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態となった。

昭和 45 年 交通戦争を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。
それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。

平成 19 年 7 月 普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」（自転車安全利用五則を添付）が交通安全対策本部決定。

平成 23 年 10 月 警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。

平成 24 年 11 月 各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。

平成 27 年 6 月 改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定。

平成 28 年 7 月 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成 28 年 3 月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」から提言を受け、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定。

平成 29 年 5 月 「自転車活用推進法」が施行。

平成 30 年 6 月 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の基本計画である「自転車活用推進計画」が閣議決定。

3-2 国の定める法律及び国・警察・東京都の計画等について

自転車利用の多様化や自転車に関連する事故の増加等を受けて、自転車通行空間の整備に関する法制度、ガイドラインが整備され、国の自転車施策の重要な取り組みのひとつとして各地で整備が進められています。

また、このような国の動きや東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、東京都では、平成24年に策定した「自転車走行空間整備推進計画」等の計画に基づき、都道等での整備を進めています。

北区で自転車通行空間の整備を行うにあたり、関連する国の定める法律及び、国・警察・東京都の計画等について以下に示します。

(1) 自転車活用推進法

【施行日】 平成29年5月

【目的等】 環境負荷が少なく、災害時に機動的であり、健康面での効果も期待される「自転車」の活用を推進する。

【内容等】 ○目的（第1条）及び基本理念（第2条）

○国、地方公共団体、事業者、国民の責務（第3条～第6条）

○関係者の連携及び協力（第7条）

○自転車の活用の推進に関する基本方針（第8条、下記15項目による）

○自転車活用推進計画

（第9条(国)、第10条(都道府県)、第11条(市町村特別区含む)）

○自転車活用推進本部の設置（第12条、第13条）

自転車活用推進法の概要	
<p>目的・基本理念 (1・2条)</p> <p><目的></p> <ul style="list-style-type: none"> 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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 <p><基本理念></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること 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社会的効果を及ぼすこと 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 交通の安全の確保が図られること 	<p>基本方針 (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p>
<p>国等の責務 (3・4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める 	<p>自転車活用推進計画 (9～11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
<p>公共交通関係事業者の責務等 (5～7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、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 	<p>自転車活用推進本部 (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係関係をもつて充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p>
	<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

出典: 国土交通省 HP

(2) 自転車活用推進計画

【施行日】 平成 30 年 6 月閣議決定

【目的等】 自転車活用推進法に基づき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に基本計画として定めた。

【内容等】 ○自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

○自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

○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推進するために必要な事項 等

(3) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

【施行日】 (第1期) 平成 24 年 11 月策定 → (第2期) 平成 28 年 7 月改定

【目的等】 国土交通省・警察庁が、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の、安全で快適な利用環境を創出するために、自転車利用環境の創出の指針を示した。

【内容等】 ○自転車ネットワーク形成の進め方

○自転車通行空間の設計

○利用ルールの徹底 等

(4) 自転車安全利用五則

【施行日】 平成 19 年 7 月

【目的等】 警察庁が自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するために示した。

【内容等】 ○自転車は、車道が原則、歩道は例外

○車道は左側を通行

○歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

○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・安全確認

○子どもはヘルメットを着用

(5) 東京都自転車活用推進計画

【施行日】 平成31年3月策定予定

【目的等】 自転車活用推進法及び国の策定した自転車活用推進計画を踏まえ、2020年度を目標年次とした東京都の区域の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた。

【内容等】 ○目指すべき将来像

- 環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～
- 健康増進 ～自転車で心身ともに充実した日常生活が送れる将来～
- 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～
- 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

○現状と課題

○実施すべき施策 等

(6) 東京都自転車走行空間整備推進計画

【施行日】 平成24年10月策定

【目的等】 東京都が、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保しながら、自転車走行空間を整備することへのニーズに対応した、自転車走行空間の整備を推進することを目的に策定した。

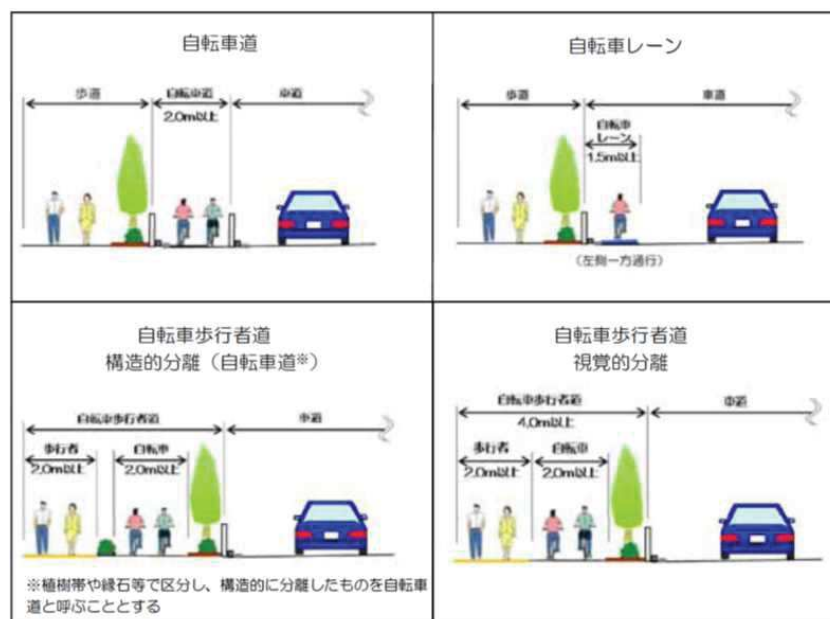
【内容等】 ○整備手法の選定（下図イメージ図）

○優先整備区間選定の4つの視点

○平成32年度（2020年度）までの整備計画

（約100kmの整備を目標）等

■整備手法のイメージ図



■ 優先整備区間



3-3 北区の上位関連計画等について

北区で自転車通行空間の整備を行うにあたり、区の上位関連計画について以下に示します。

(1) 北区基本構想

【施行日】 平成11年6月議決

【目的等】 区民と区がともに達成すべき北区の目標を明らかにするとともに、目標を達成する方法について基本的な考え方を示した。

【内容等】 (第4章 北区の将来像と基本目標 2. 基本目標)

○安全で快適なうるおいのあるまち北区

- 生活利便性が高く、誰もが安全で快適に暮らせる、人と自然が共生し持続的発展が可能なまち北区をめざします。

(第5章 将来像実現のための基本的施策の方向 第3 安全でうるおいのあるまちづくり 2. 安全で災害に強いまちづくり)

○交通安全対策の推進

- 安全で快適な道路環境や歩行者空間を確保するため、道路利用の適正化を推進するとともに、歩道などの交通安全施設を整備します。また、関係機関と連携し、子どもから高齢者までの各年代に応じた交通安全教育を推進します。

(第5章 将来像実現のための基本的施策の方向 第3 安全でうるおいのあるまちづくり 3. 利便性の高い総合的な交通体系の整備)

○自動車・自転車利用の適正化

- 違法駐車や放置自転車をなくすため、啓発活動を充実し、モラルの向上を図ります。また、鉄道事業者や大量の駐車・駐輪需要を生じさせる施設の設置者に協力を求め、駐車場・駐輪場を整備します。

(2) 北区基本計画 2015

【施行日】 平成 27 年 3 月策定

【目的等】 北区基本構想の実現を目的とする区政の基本方針であり、平成 27 年度から平成 36 年度（2024 年度）までを計画期間とした北区の長期計画を示した。

【内容等】（基本目標 3「安全で快適なうるおいのあるまちづくり」）

○自動車・自転車利用の適正化

- 違法駐車・放置自転車の防止
- 駐車場・自転車駐車場の整備
- 歩行者・自転車が利用しやすい環境づくり

(3) 北区都市計画マスタープラン 2010

【施行日】 平成 12 年策定 → 平成 22 年 6 月改定

【目的等】 法律に基づく都市計画を定める、あるいは住宅の共同建て替えや小広場の整備等、任意のまちづくりを進めていく上で、都市の総合的・長期的ビジョンを示した。

【内容等】（第 2 章 土地利用の基本方針 2-1 土地利用の基本的考え方）

○歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり

- 生活圏内を安全に移動できる歩行環境や自転車の利用環境の整備をすすめる、高齢化などに対応した「歩いて暮らせるコンパクトなまち」を実現します。

（第 3 章 分野別のまちづくりの方針 3-1 交通まちづくりの方針）

○安全に歩ける歩行環境の実現

- 交通安全施設の整備や交通安全教育の実施などにより、交通安全対策をすすめます。
- マナー啓発などにより、放置自転車やはみだし陳列を解消し、歩行空間の確保を図ります。

○自転車を利用しやすい環境づくり

- 歩行者への配慮など、自転車利用者の走行モラルの向上に努めます。
- 自転車利用が多い道路などでは、地域の特性にあわせて、自転車が安全で快適に走れるような空間の整備に努めます。

(4) 東京都北区交通安全計画（平成 28 年度～32 年度）

【施行日】 平成 28 年 7 月策定

【目的等】 交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全で安心な北区を実現していくため、実効性のある対策内容を示した。

【内容等】（第 1 部 総論 第 4 章 重点課題及び施策の方向性）

○重点課題「自転車の安全利用の推進」

- ▶ 北区内では、平成 27 年中に 184 件の自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者は 2 人でした。自転車乗用中の死者の約 7 割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。また、都内においては、全ての道路交通事故に占める自転車が関与する事故の割合が 3 割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。さらに、信号無視など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が、平成 27 年で約 5 割であるなど、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進、高齢者や高校生などへのヘルメットの普及啓発など、自転車の安全利用を推進していきます。

（第 2 部 講じようとする施策 第 1 章 道路交通環境の整備）

○第 1 章 道路交通環境の整備 5 自転車利用環境の総合的整備

- ▶ 「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）」に基づき、安全と安心が確保された自転車走行空間の整備推進に向け、「北区自転車ネットワーク計画」を策定します。（土木政策課）
- ▶ 自転車交通の整序化を図るため、幹線道路や駅周辺等の自転車交通が多い道路を対象に、自転車ナビマークやナビラインの設置等により、自転車ネットワーク路線整備を視野に入れた地区若しくはエリアの自転車通行環境整備を推進します。（警察署）

■区内自転車の交通事故発生件数及び死傷者数の推移（第 1 部 総論より抜粋）

○区内自転車の交通事故発生件数及び死傷者数の推移

区分	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
発生件数	604	533	429	391	327	343	323	248	255	184	
自転車	死者数	0	1	1	0	1	1	0	3	1	2
	負傷者数	526	466	384	343	288	320	286	221	226	166
	死傷者数	526	467	385	343	289	321	286	224	227	168
全死傷者数	1,413	1,295	1,052	946	876	913	815	685	642	579	
全死傷者に占める自転車の割合(%)	37.2	36.1	36.6	36.3	33.0	35.2	35.1	32.7	35.4	29.0	

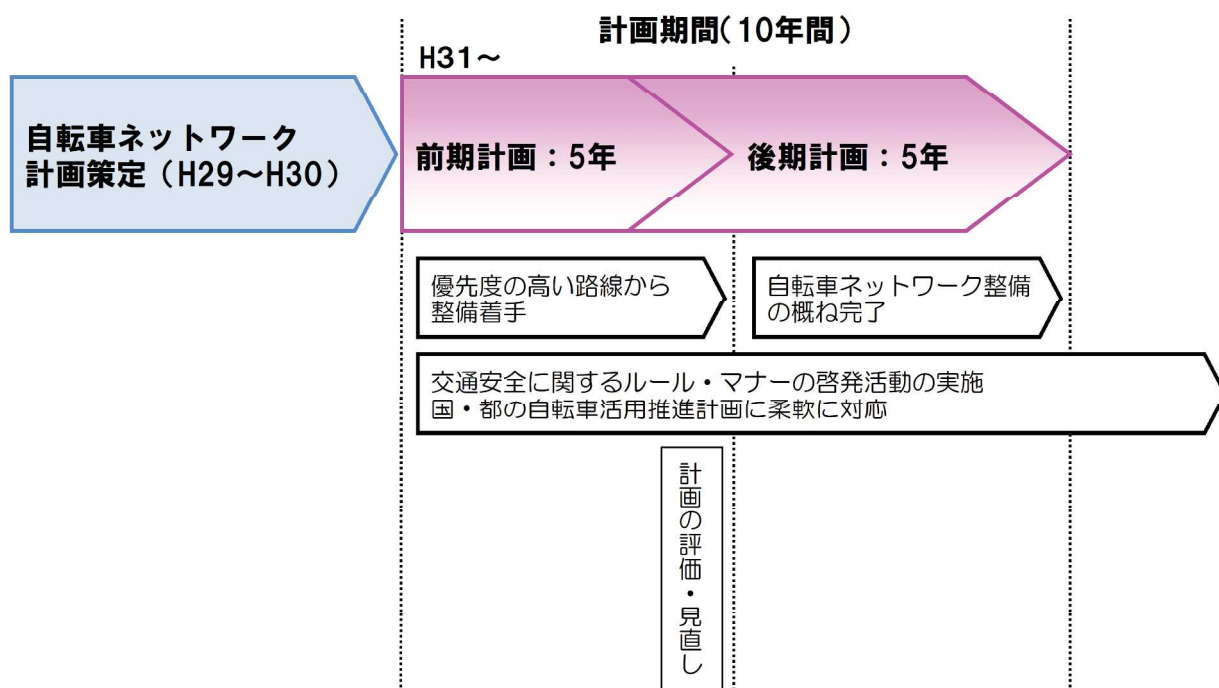
4 計画の期間

計画の期間は、平成 31 年度（2019 年度）から平成 40 年度（2028 年度）までの 10 年間とします。

なお、平成 31 年度（2019 年度）からの前期計画 5 年間で優先度の高い路線から整備に着手し、その後の後期計画 5 年間で全路線の整備の完了を目指します。

また、継続して交通安全に関するルール・マナーの啓発活動を実施するとともに、国及び都の自転車活用推進計画に柔軟に対応していきます。

■計画の期間



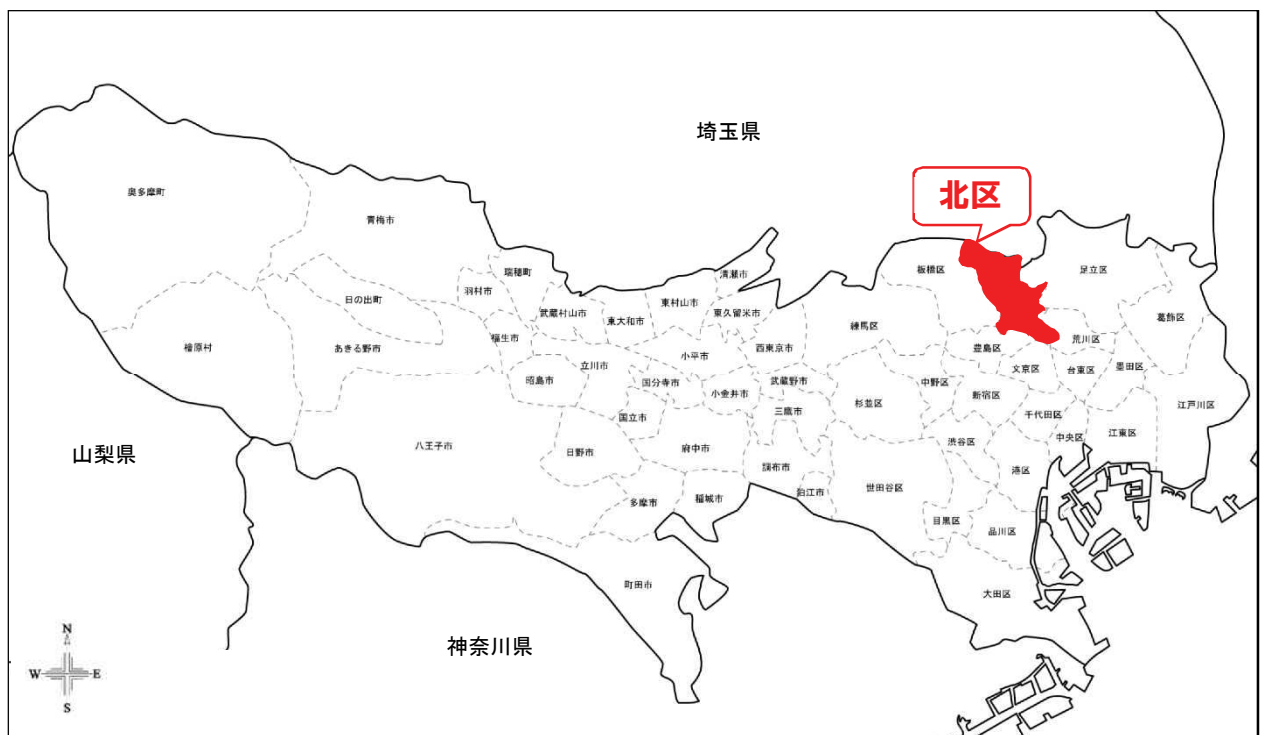
第2章 自転車利用環境の現状と課題

1 地域特性

1-1 北区の位置

北区は、東京都の北東部に位置し、東京都足立区、荒川区、文京区、豊島区、板橋区、埼玉県川口市と隣接しています。

■北区の位置

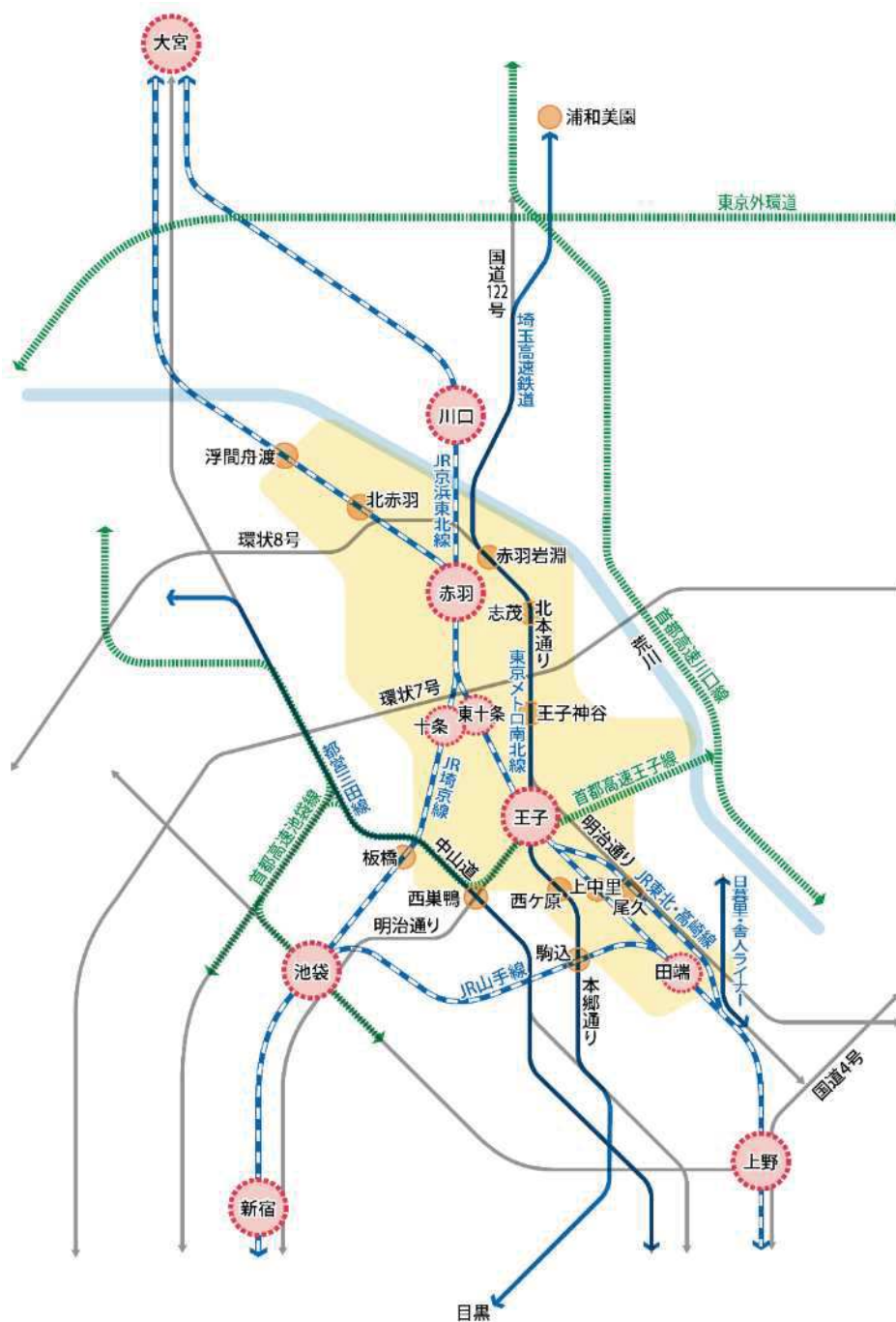


1-2 交通特性

北区には、JR11 駅、地下鉄5 駅の鉄道駅があります。

主要な道路網としては、北本通り、本郷通り、中山道が南北方向を環状7号線、環状8号線が東西方向を担っています。

■北区の交通特性



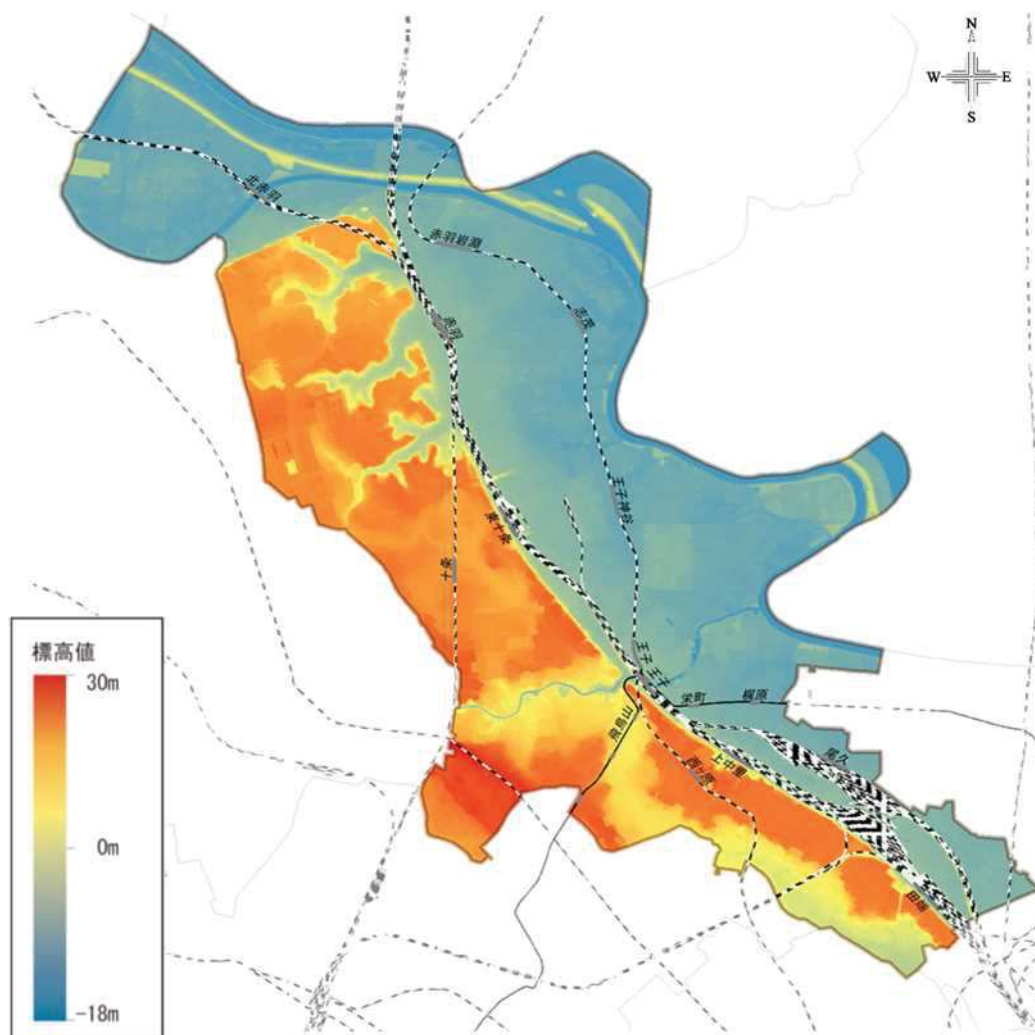
出典：北区都市計画マスタープラン 2010

1-3 地形

北区は、JR京浜東北線に沿った武蔵野台地の崖線を境に、大きく西側の台地部と東側の低地部に分けられます。

西側の台地部内においては、標高差があり、起伏のある地形となっています。

■北区標高図



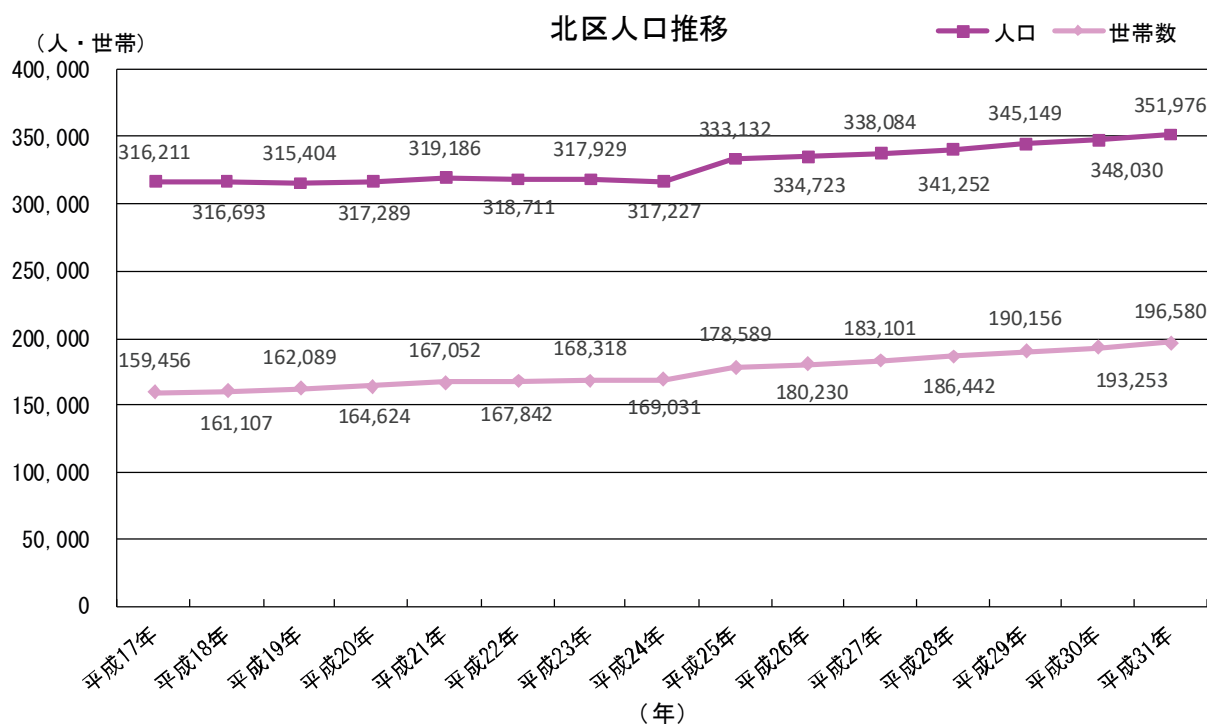
出典：国土数値情報ダウンロードサービス

1-4 人口

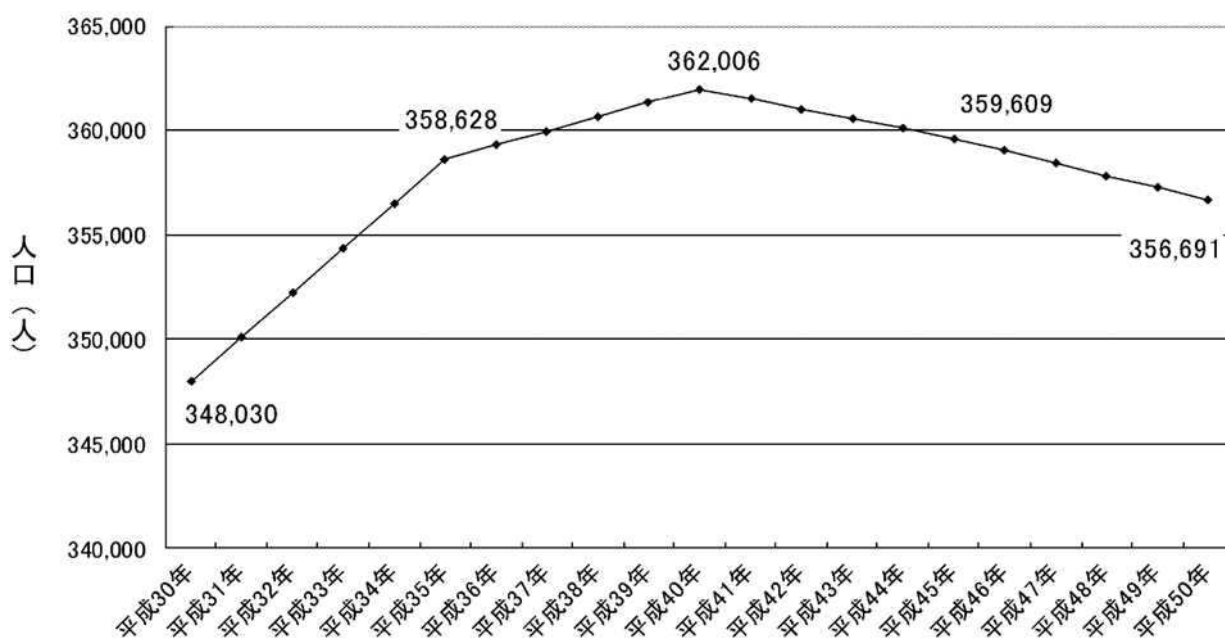
北区の人口は約35.2万人（平成31年1月1日現在）となっています。

北区人口推計調査報告書（平成30年3月）によると、平成40年（2028年）までは増加傾向を示しますが、その後は減少に転じる推計となっています。また、「北区では少子高齢化が急速に進行しているといえる」としています。

■北区の人口推移と人口推計



出典：北区住基人口・世帯数（各年1月1日時点）



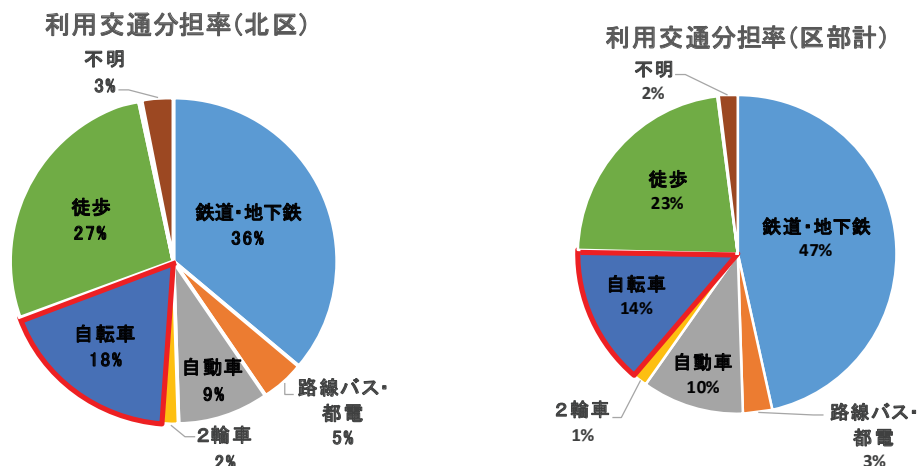
出典：北区人口推計調査報告書；平成30年3月

2 自転車利用に関する状況

2-1 自転車交通における現状

(1) 利用交通分担率

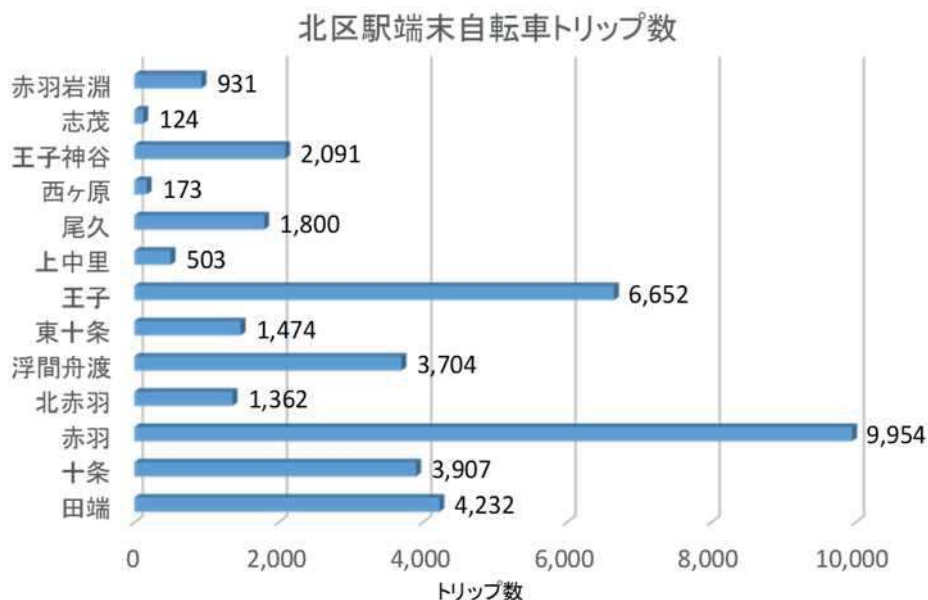
北区の自転車分担率は 18%となっており、区部全体の分担率 14%に比べ高い状況にあります。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

(2) 自転車トリップ数

鉄道駅における端末交通としての利用が多く、特に、赤羽駅、王子駅への自転車利用が多い状況にあります。



※トリップとは、ある目的（通勤や買い物等）を持って移動する際の一方方向の移動を表す概念であり、その移動を行う量を表現する単位である。ここでは、“鉄道駅へ自転車で移動する数”と“鉄道駅から自転車で移動する数”の合計を示している。

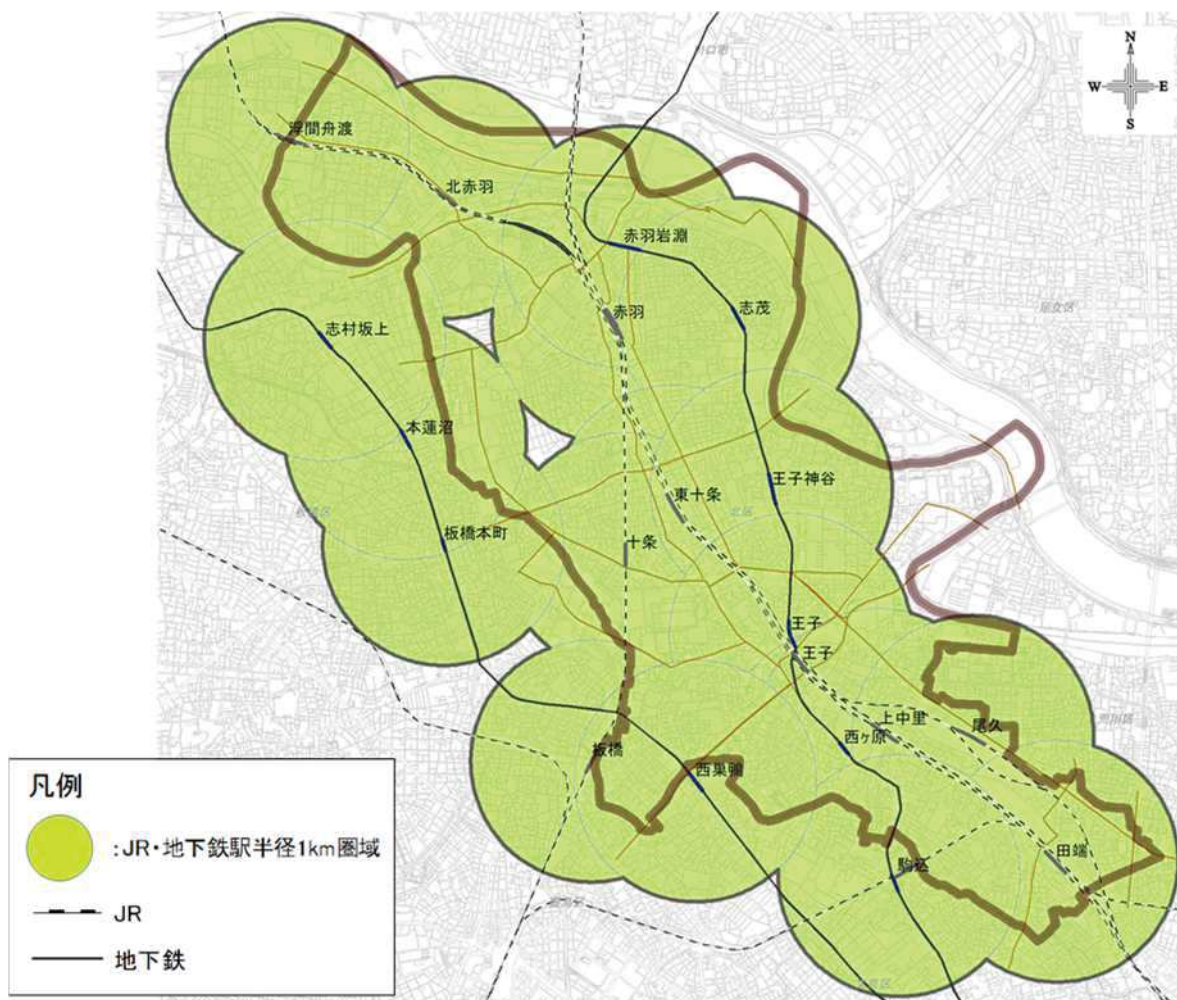
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

(3) 鉄道駅1 km圏域

北区には、JR駅数が11駅あり、都内最多となっています。

北区内及び隣接区の鉄道駅（JR・地下鉄駅）から半径1 km以内に区域がほぼおさまります。これは、自転車を利用すれば最寄りの鉄道駅に5分程度でアクセスできる状況です。

■JR・地下鉄駅半径1 km 圏域図

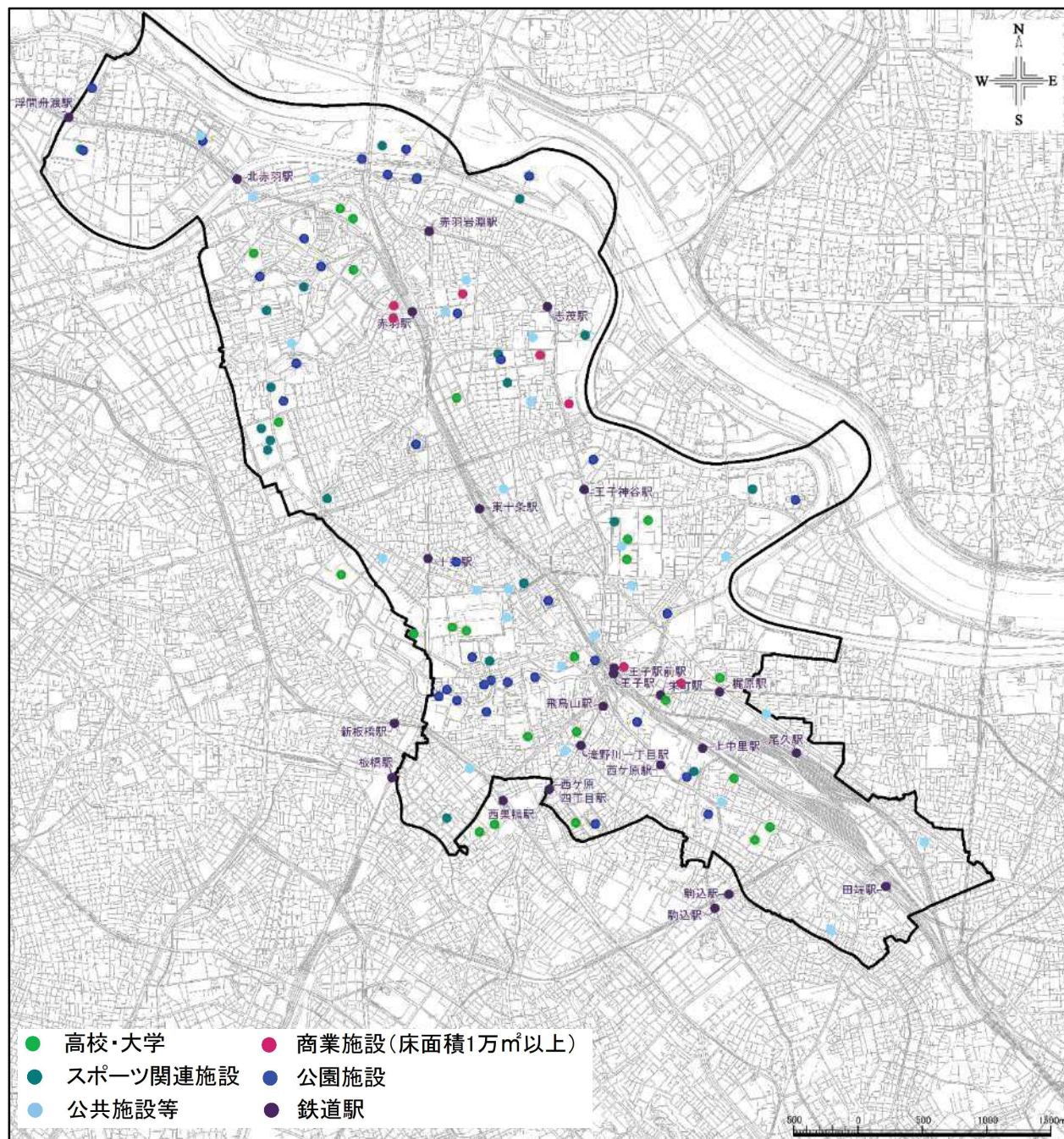


2-2 自転車での利用が想定される施設

自転車での利用が想定される鉄道駅、学校（高校・大学）、商業施設、スポーツ関連施設、公園、公共施設等の位置を以下に示します。

概ね北区全域に自転車での利用が想定される施設が点在しています。

■自転車での利用が想定される施設配置図

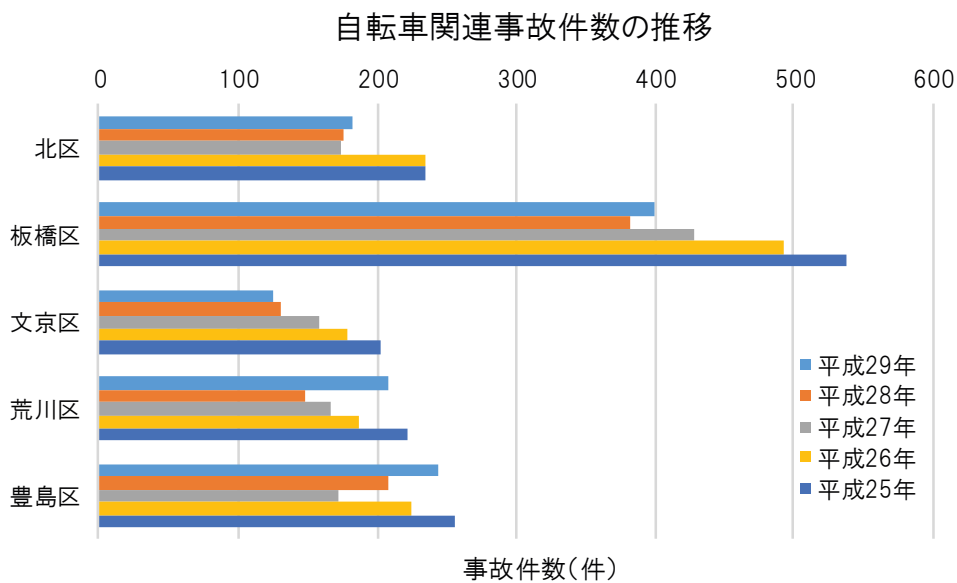


2-3 自転車関連の交通事故

平成25年から平成29年の5か年の自転車関連事故件数の推移を見ると、区部全体では「平成29年/平成25年比」で24.2%の減少が見られます。しかし、北区では21.8%の減少となっており、区部全体よりも自転車関連事故件数の減少率が低くなっています。

年々、自転車関連事故件数については減少傾向にあります。平成28年と平成29年を比べると、北区、周辺区（板橋区、荒川区、豊島区）及び区部全体で増加となっています。北区においては、平成27年を境に増加しています。

■ 自転車関連事故件数の推移



自転車関連事故件数（件）

	平成29年	平成28年	平成27年	平成26年	平成25年	29年/25年比	28年/25年比	27年/25年比	26年/25年比
北区	183	175	174	234	234	-21.8%	-25.2%	-25.6%	0.0%
板橋区	400	383	429	493	538	-25.7%	-28.8%	-20.3%	-8.4%
文京区	125	131	158	178	203	-38.4%	-35.5%	-22.2%	-12.3%
荒川区	209	148	167	187	221	-5.4%	-33.0%	-24.4%	-15.4%
豊島区	245	209	172	224	256	-4.3%	-18.4%	-32.8%	-12.5%
区部計	7,622	7,179	7,775	8,893	10,061	-24.2%	-28.6%	-22.7%	-11.6%

出典：警視庁 交通統計・交通事故発生状況

3 区民ニーズ

3-1 区民アンケート調査の実施

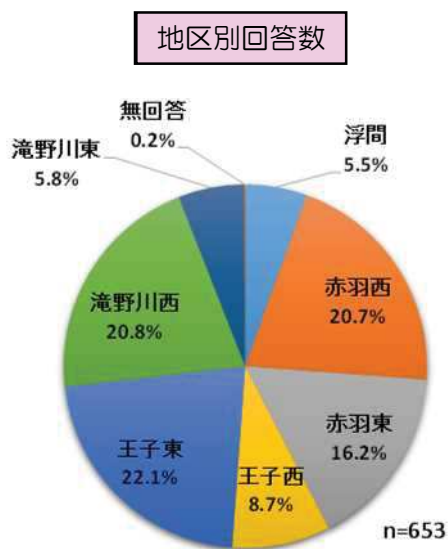
自転車利用の実態、自転車利用者及び非利用者の意識等を把握・確認し、自転車ネットワーク計画に求められる要望や課題（区民ニーズ）を抽出し、自転車通行空間の整備方法や目標を検討・設定する基礎調査として、区民を対象にアンケート調査を行いました。

■調査方法と調査票の回答状況

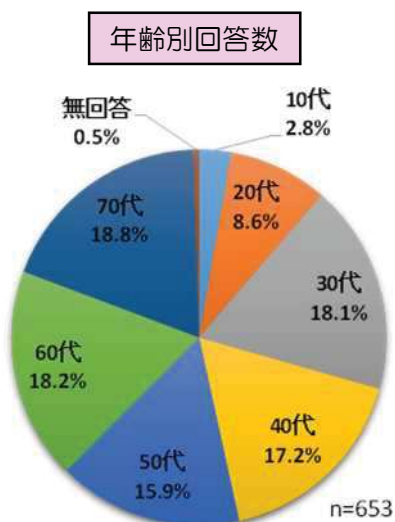
区民 2,001 人（無作為抽出）を対象に、アンケート調査を郵送配布、郵送回収にて実施しました。

- ・実施期間：平成 29 年 12 月 26 日（発送）～平成 30 年 1 月 19 日（回答締切）
- ・回答数：653 票（回収率：32.8%※）

※2,001 票中、9 票が宛先不明で不達となったため、配布母数は 1,992 票である。回答数を地区別、年齢別にみると、以下の通りです。



北区地区区分



3-2 区民アンケート調査内容と結果

アンケート調査内容（設問概要）と結果を以下に示します。

■ アンケート調査の設問概要

項目	内容	目的
属性	・ 性別、年齢、職業	基本条件
自転車利用	・ 日常の利用状況	自転車利用する人と利用しない人の分類 自転車利用率（目安）の把握
OD・手段・目的 （利用する人）	・ 出発地、目的地 ・ 主な移動手段	自転車を利用する人の移動実態を把握
利用状況 （利用する人）	・ 自転車の種類	利用タイプの割合と、目的とタイプの関連性を確認
	・ 利用の目的	自転車の利用目的を確認
	・ 利用の頻度	よく乗る人とそうでない人の走行に対する意見を確認
	・ 利用の理由	自転車利用の動機を確認
	・ 利用環境の満足度 （走りやすさ、駐輪、マナー）	自転車環境に係る満足度を確認
	・ 走行位置（車道 or 歩道）	ネットワーク検討の基礎情報把握
	・ よく利用するルート【図示】	ニーズの高い路線の抽出
	・ よく利用する駐輪場	ネットワーク検討、 駐輪施策の基礎情報把握
利用しない人	・ 利用しない理由	利用しない原因が個人的な理由か環境に関わる理由かを確認
	・ 今後の利用意向	自転車の利用環境が変われば乗るかもしれない潜在意向を把握
自転車利用状況について	・ 自転車マナー向上のために、 今後、必要と思われる対応策	自転車に関するソフト施策における区民のニーズ
	・ 歩行中・運転中に危険を感じたこと	自転車以外の道路利用者からみた自転車への不満要素
	・ 危険を感じた場所【図示】	自転車を利用しない人も含めた危険箇所の抽出
	・ 自転車ルールの認識状況	現状の自転車のルールの認識状況
	・ 自由意見	区民のニーズ・要望を幅広く把握

■ アンケート調査結果

①自転車利用の有無：あなたは自転車を利用していますか。

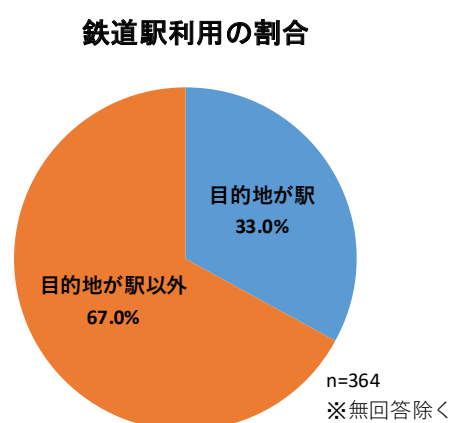
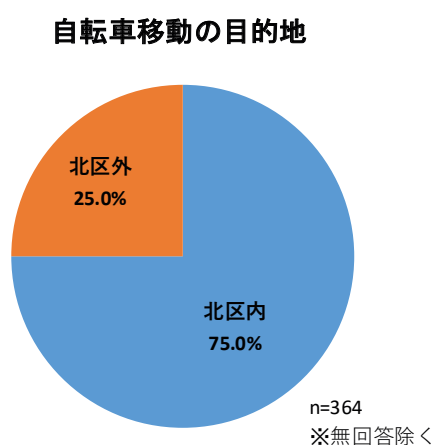
6割以上の方が、自転車を利用している。



②自転車による移動先・移動目的：あなたが主に自転車で移動する区間についてお答えください。

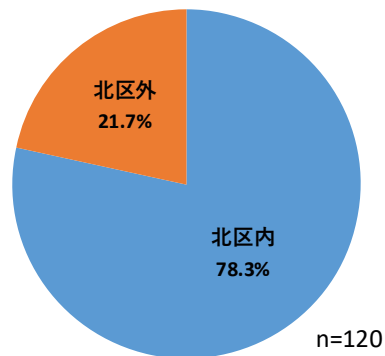
○目的地

北区内への利用が75%を占めている。
鉄道駅以外の目的地が約7割を占めている。



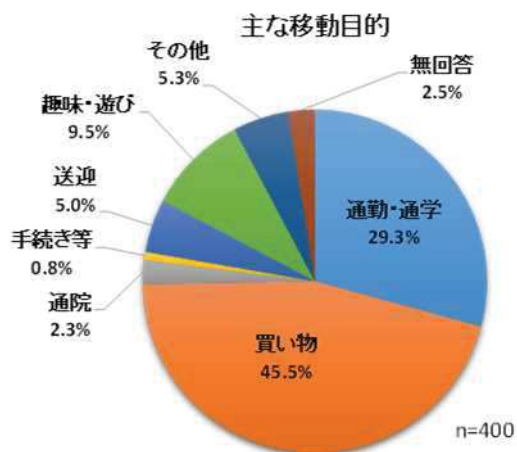
北区内の駅利用が78%を占めている。

鉄道駅利用の目的地



○移動目的

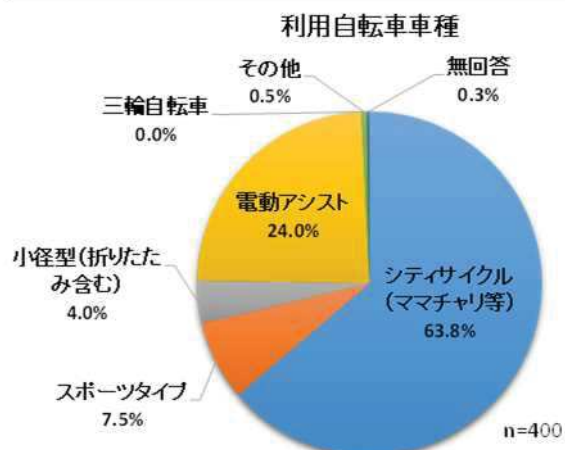
「買い物」が約半数を占めている。
「通勤・通学」が約3割となっている。



③自転車利用状況

○あなたが利用している自転車の種類は何ですか。

シティサイクルが6割以上を占めている。
電動アシストの割合が24%と高い割合となっている。



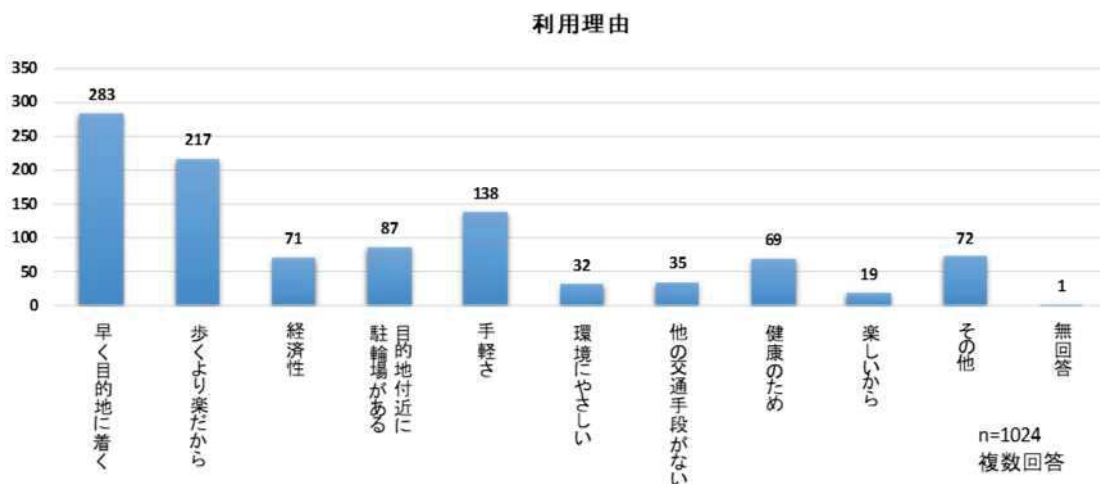
○あなたが自転車を利用する頻度はどのくらいですか。

「ほぼ毎日」、「週5回」が約半数を占めている。



○あなたが自転車を利用する理由は何ですか。(複数回答)

「早く目的地に着く」、「歩くより楽だから」が約半数を占めている。



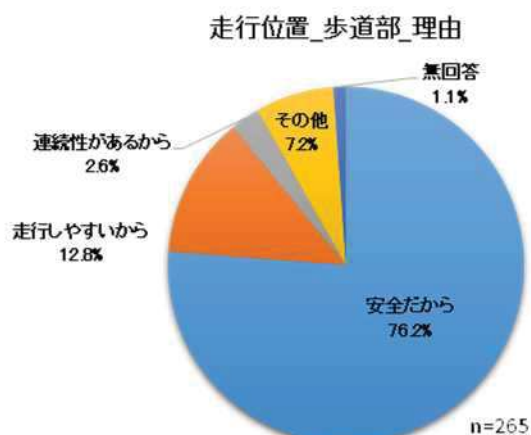
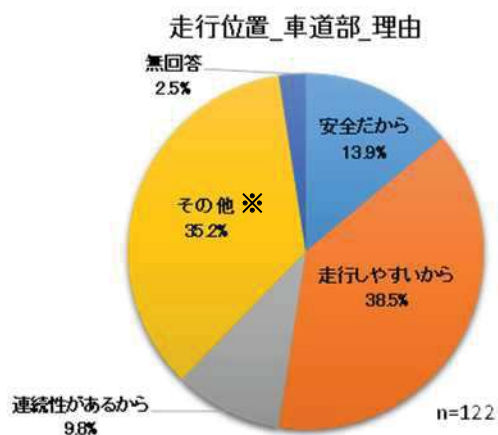
○あなたは自転車で行く際に、道路のどの位置を走行しますか。

6割以上の方が「歩道」を選択している。



○理由を教えてください。

「車道」を選んだ人は、「走行しやすいから」が最も多い。
 「歩道」を選んだ人は、「安全だから」が最も多い。

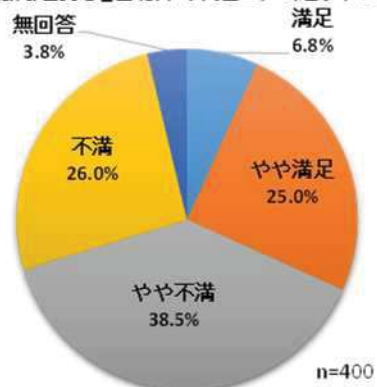


※「その他」の回答中、約9割の人が、「法律・決まりだから」と回答

○北区において、自転車を利用する際の満足度を教えてください。

「車道上の走りやすさ」、「駐輪場」、「自転車利用者のマナー」における満足度の平均は、28.5%となっている。

自転車利用満足度①_自転車(車道上)の走りやすさ



自転車利用満足度②_自転車駐輪場(駐輪場)の充実



自転車利用満足度③_自転車利用者のマナー



自転車利用満足度④_自動車ドライバーのマナー



○自転車で通行する主なルートをお教えてください。(31 頁参照)

○よく利用する駐輪場はどこですか。

赤羽地区の駐輪場利用が多い。

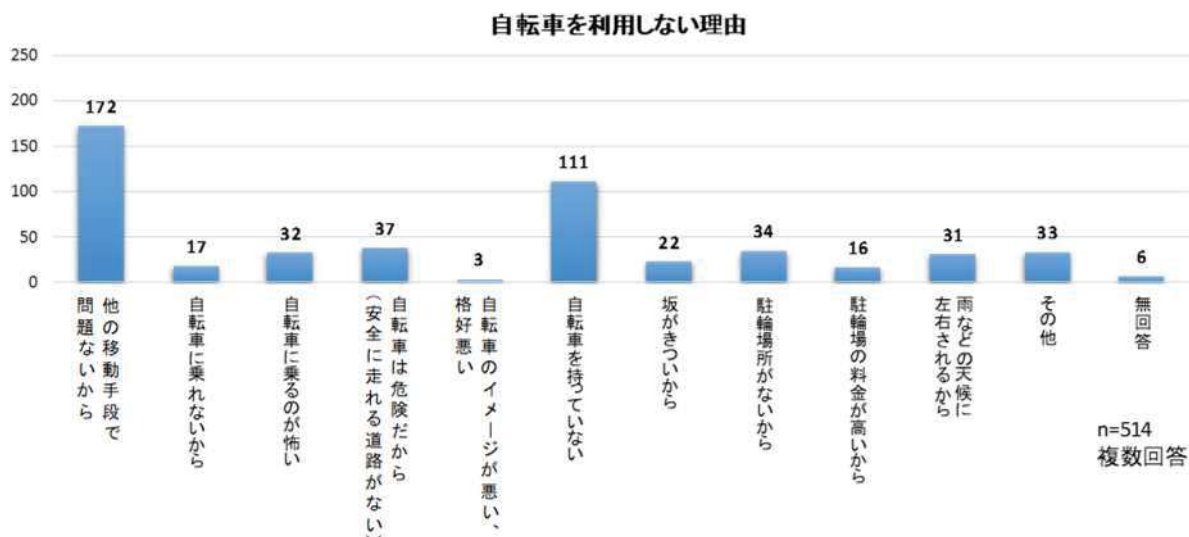


○自転車で利用して危険と感じた場所をお教えてください。(32 頁参照)

④自転車で利用しない方

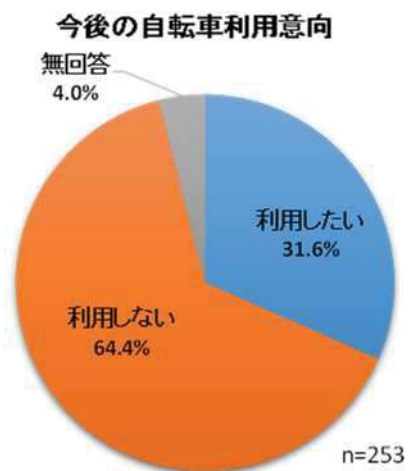
○自転車で利用しない理由をお教えてください。(複数回答)

「他の移動手段で問題ない」、「自転車を持っていない」という回答が多い。
「危険だと感じるから利用しない」という回答がある。



○今後、自転車を利用したいと思いますか。

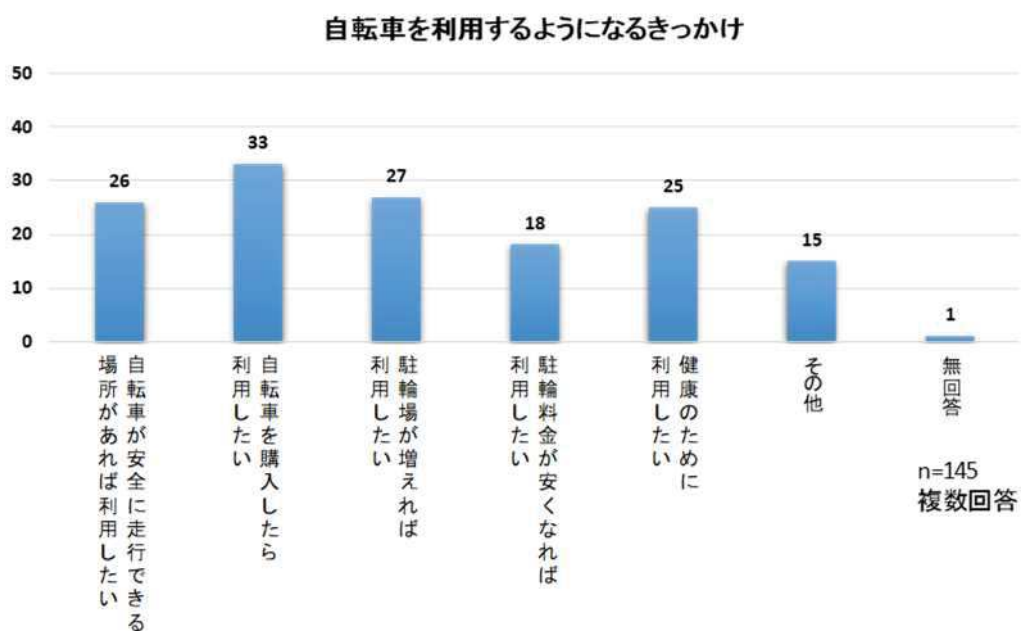
6割以上の方が「利用しない」と回答している。



○自転車を利用するきっかけになると思うことについてお答えください。(複数回答)

「自転車を購入したら」という回答が最も多い。

次いで、「安全に走行できる」、「駐輪が増えれば」、「健康のため」という回答が多い。



⑤自転車に対して感じたこと

○あなたが歩いているときに、自転車に対して不快を感じたことがあれば教えてください。（複数回答）

「ながら運転」に対してという回答が最も多い。

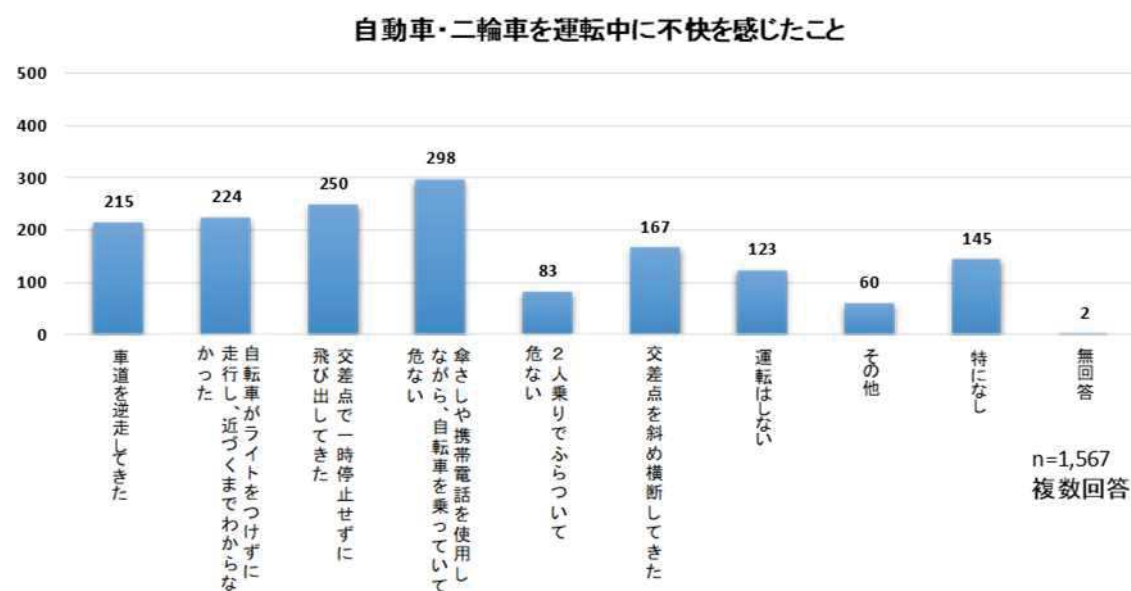
次いで、「歩道上での接触」や「速度の危険性」を感じたという回答が多い。



○あなたが自動車・二輪車を運転しているときに、自転車に対して不快を感じたことを教えてください。

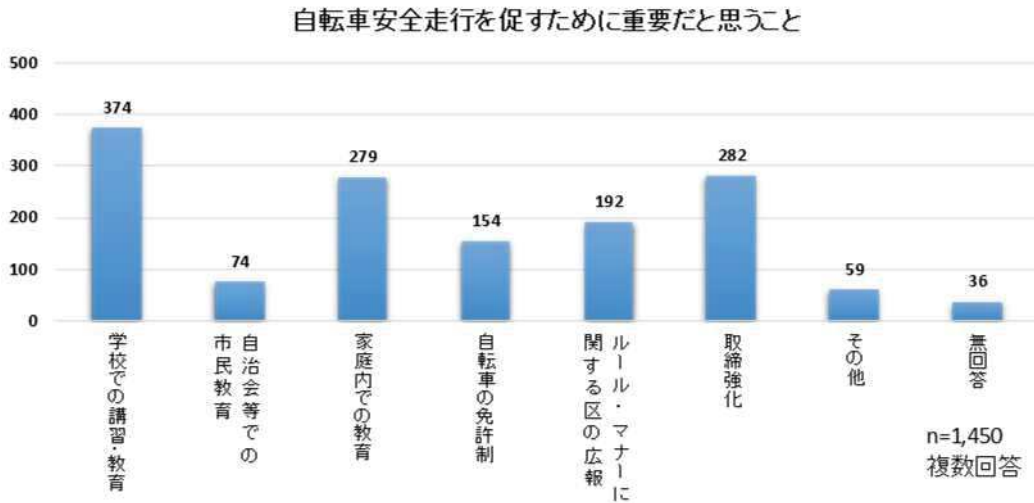
「ながら運転」に対してという回答が最も多い。

次いで、「交差点での一時不停止」という回答が多い。



○自転車の安全な走行を促すために重要だと思うことは何ですか。

「学校や家庭での教育」という回答が最も多い。



○あなたが歩いているときに自転車を危なく感じた箇所を教えてください。(32頁参照)

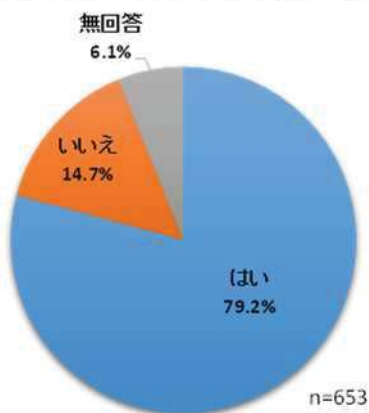
⑥自転車のルールに関する認識

○正しいと思う方は「はい」、間違っていると思う方は「いいえ」に○をつけてください。

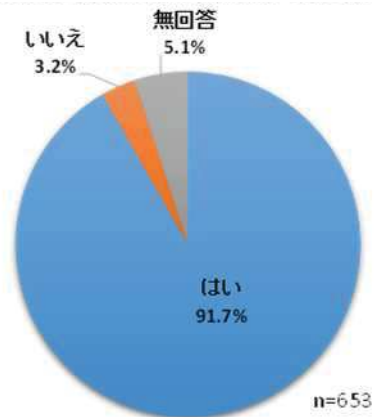
※1)~7)は「はい」が正解、8)は「いいえ」が正解

ルールに対する一定の理解はあるものの、「8) 子どもを乗せている場合は歩道を通行してもよい」については、他に比べて認識度が低い。

1) 自転車は車道部を走行するのが原則



2) 車道部を走行する場合は左側通行しないとけない



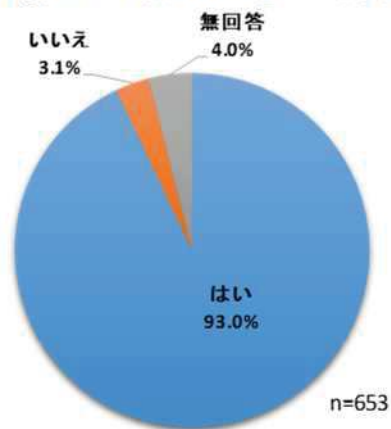
3) 歩道を走行する際は、歩行者が優先で自転車は車道側を走行しなければならない



4) 飲酒して自転車に乗ってはいけない



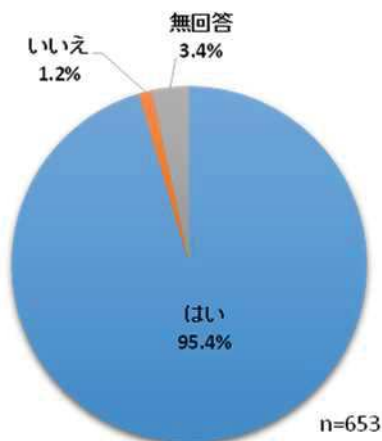
5) 自転車は原則として2台以上で並走してはならない



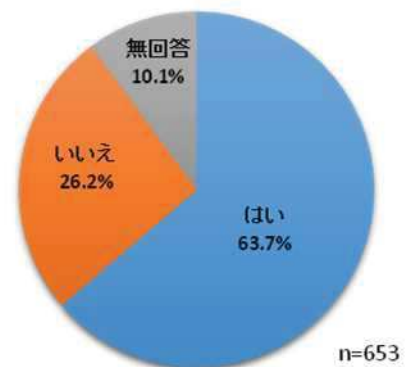
6) 夜間はライトをつけないといけない



7) 自転車乗用中は傘さしや携帯電話を持って走ってはならない



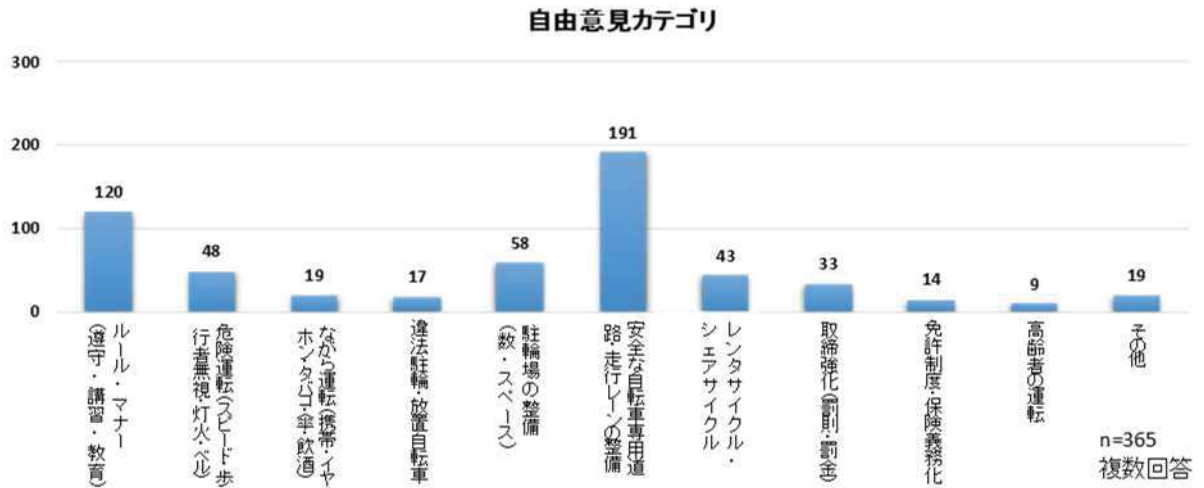
8) 自転車に子どもを乗せている場合は歩道を通行してもよい



⑥自由意見

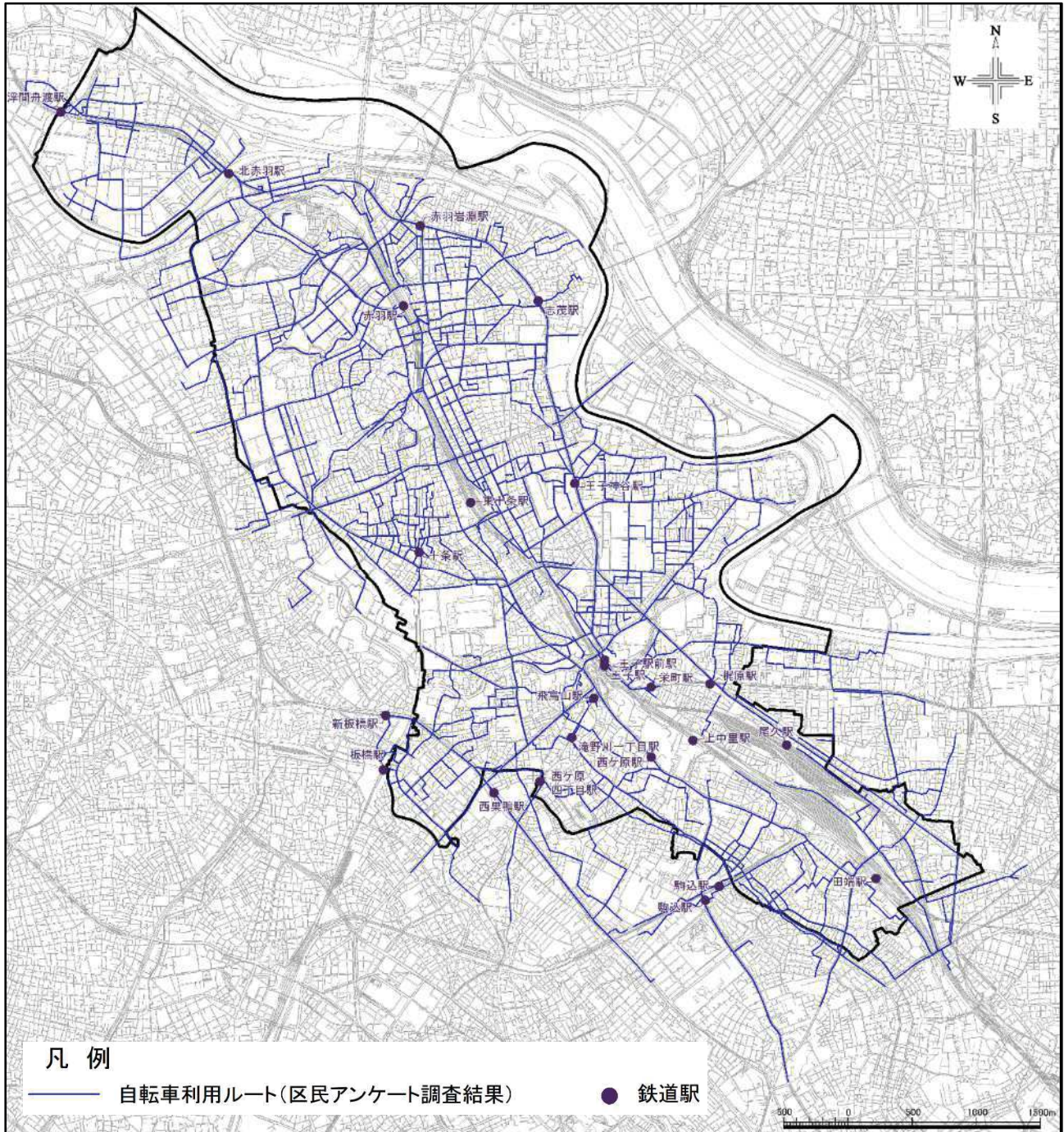
※寄せられた自由意見について、内容をカテゴリに分類し集計

「安全な自転車専用道路や自転車走行レーンの整備」を望む意見が多い。
次いで、「ルール・マナー」の遵守・講習・教育を望む意見が多い。



○自転車利用ルート（「自転車で通行する主なルートを教えてください。」への回答）
自転車で利用すると回答があった全てのルートを以下に示します。

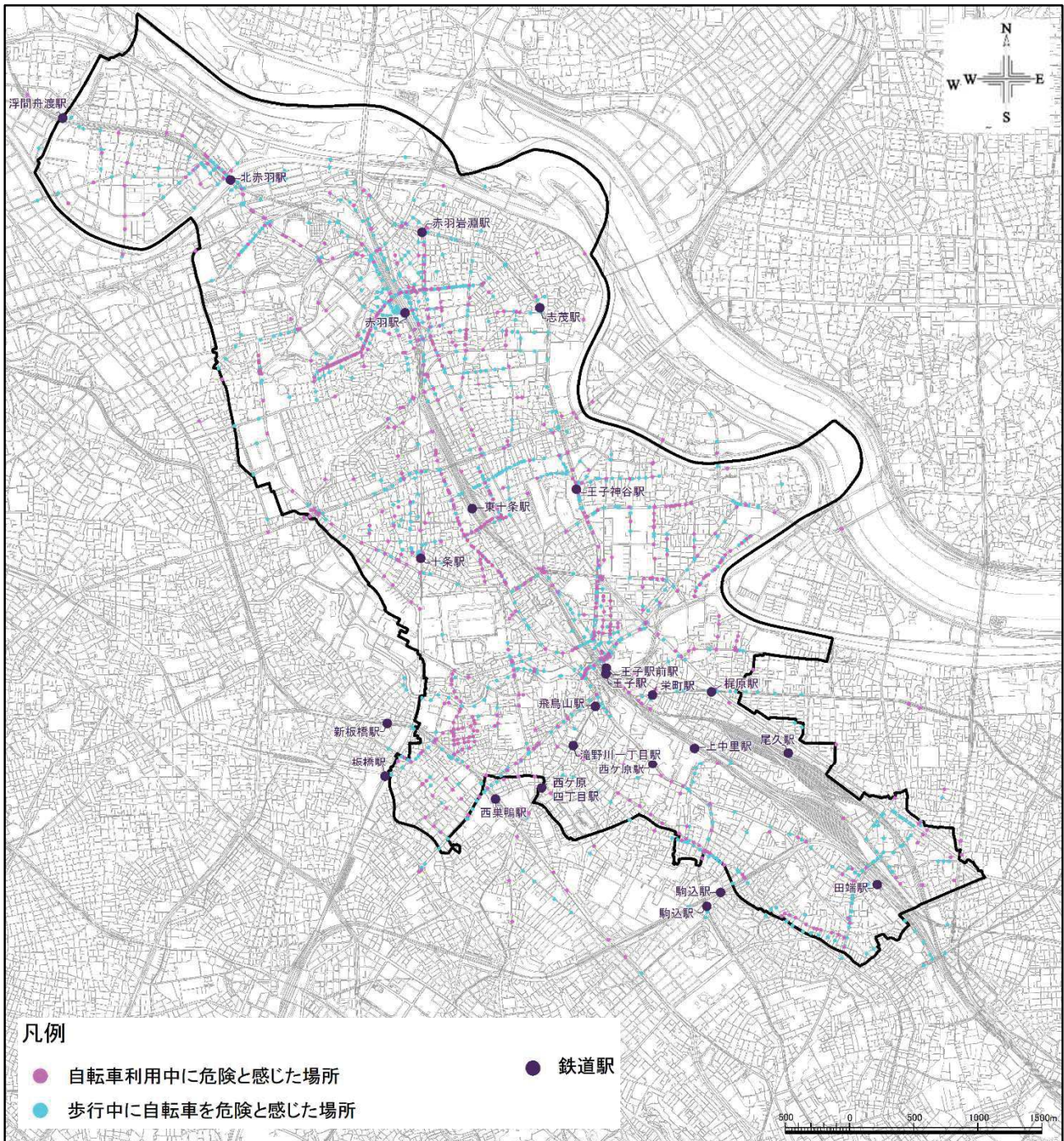
区内の道路の大部分で自転車の利用がされている。



○危険と感じた場所(「自転車利用中または歩行中に危険と感じた場所を教えてください。」への回答)

危険を感じたと回答があった全て場所を以下に示します。

「危険と感じた場所」が点在してるが、特に自転車利用ルート(31頁)上で多く見られる。
「自転車利用者と歩行者がともに危険と感じた場所」が多い路線が見られる。
一方で、「片方だけが危険と感じた場所」が多い路線がそれぞれ見られる。



3-3 区民アンケート調査結果まとめ

アンケート調査の結果、以下のような「自転車利用の実態」が把握でき、「要望や課題（区民ニーズ）」があることが分かりました。

【アンケート調査結果まとめ】

- 自転車は区民の約6割の方において、「日常生活全般における移動手段」として利用されている。
- 自転車の利用頻度が「ほぼ毎日」、「週5回」の高頻度利用者が約5割を占めている。
- 一方で、自転車利用環境に対する満足度は低く、約7割の方が不満と感じている。
- 自転車のルールに関しては一定の理解はあるものの、ルールによっては、理解度が低い内容も存在している。
- 「安全な自転車通行空間の整備」及び「ルール・マナーの啓発活動」を望む意見が多い。

4 自転車利用環境における課題

自転車利用環境を取り巻く状況及び区民のニーズを踏まえ、今後、対応すべき課題について、以下の4項目にまとめました。

■北区の自転車利用環境における課題一覧

自転車利用環境における課題	具体の課題内容
自転車関連事故への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年を 1 とした場合の事故減少率は、区部全体が-24.2%であるのに対し、北区は-21.8%となっており、減少率が低い状況にある。 ・平成 25 年～平成 27 年までは事故件数は減少傾向にあったが、平成 27 年を境に増加している。
高齢化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 40 年（2028 年）以降、人口が減少していく推計である。 ・「北区では少子高齢化が急速に進行しているといえる」という状況である。 ・高齢化率の上昇に伴い、より一層高齢者（歩行者）への安全確保が必要となる。
高い自転車分担率への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・北区における利用交通分担率において、自転車は 18%を占め、区部全体の自転車分担率 14%に比べて高い状況にある。 ・自転車での利用が想定される施設（鉄道駅、高校・大学、商業施設、スポーツ関連施設、公園、公共施設等）が区内全体に点在している。 ・区全域が鉄道駅利用圏内（1km 圏内）にあるとともに、「日常生活全般での移動手段」として自転車が利用されている。 ・区界付近に鉄道駅が複数存在していることから、近隣区市からの自転車利用も想定される。 ・区民ニーズとして、「安全な自転車通行空間の整備」及び「ルール・マナーの啓発活動の要望」がある。
高低差の大きい地形への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・JR京浜東北線を挟んで、特に西側地形の高低差が大きく、東西地域の連携・移動性強化が望まれる。

第3章 基本方針と計画目標

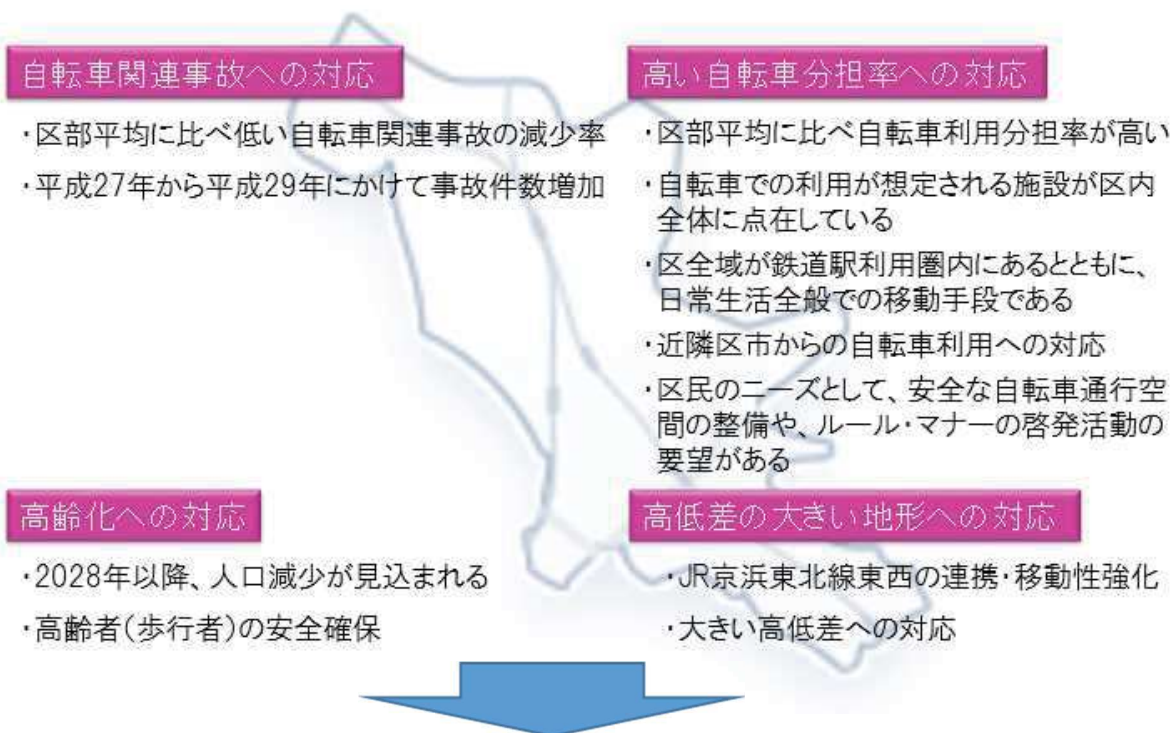
1 基本方針

1-1 課題解決の基本的な考え方

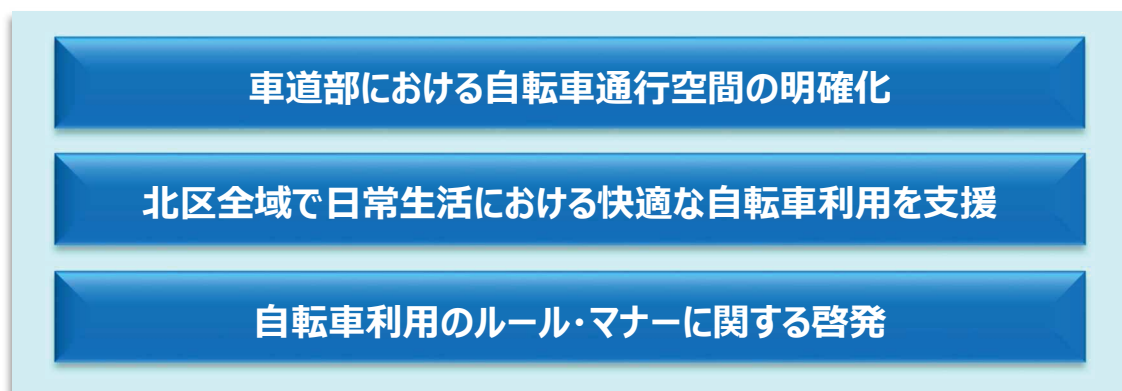
前章でまとめました自転車利用環境に係る課題に対し、課題解決に向けた基本的な考え方として、以下の3項目を設定します。

- 車道部における自転車通行空間の明確化
- 北区全域で日常生活における快適な自転車利用を支援
- 自転車利用のルール・マナーに関する啓発

■自転車利用環境に係る課題



■課題解決の基本的な考え方



1-2 計画の基本方針

課題解決の基本的な考え方を踏まえ、自転車利用者の安全で快適な環境づくりの実現に向けて、以下に示す2つの基本方針に基づき、自転車ネットワーク計画を策定します。

○基本方針1：自転車関連事故減少のための通行空間整備

- 歩行者と自転車、自転車と自動車の通行空間を分離することにより、全ての道路利用者の安全で快適な移動を目指す

○基本方針2：交通安全に関するルール・マナーの啓発活動

- 路面表示やサイン等を充実させ、より安全で快適な自転車利用環境づくりを目指す
- 自転車利用者のルール順守やマナー向上のための交通安全活動及び区のホームページ・広報誌等を用いて自転車利用に関する情報発信を行う

■計画の基本方針

◆基本方針1

自転車関連事故減少のための通行空間整備

◆基本方針2

交通安全に関するルール・マナーの啓発活動

2 計画目標

2つの基本方針を踏まえ、計画の実現により達成を目指す目標として、以下の2項目を設定します。

なお、計画目標と合わせて、整備延長の進捗を管理します。

○自転車関連事故件数の減少

（平成 28 年事故件数：175 件、平成 29 年事故件数：183 件）

○自転車利用環境に対する満足度の向上

（平成 29 年度区民アンケート調査結果：満足度 28.5%）

■計画目標

◆自転車関連事故件数の減少

◆自転車利用環境に対する満足度の向上