

2.現状と課題

2-1 地域特性

(1)人口

- 北区の総人口は、過去 10 年間で増加したものの、今後は横ばいとなると推計されています。
- 年齢別人口は 20 代～50 代の人口が多く全体の約 6 割を占め、60 代以上の高齢層は約 3 割となっています。

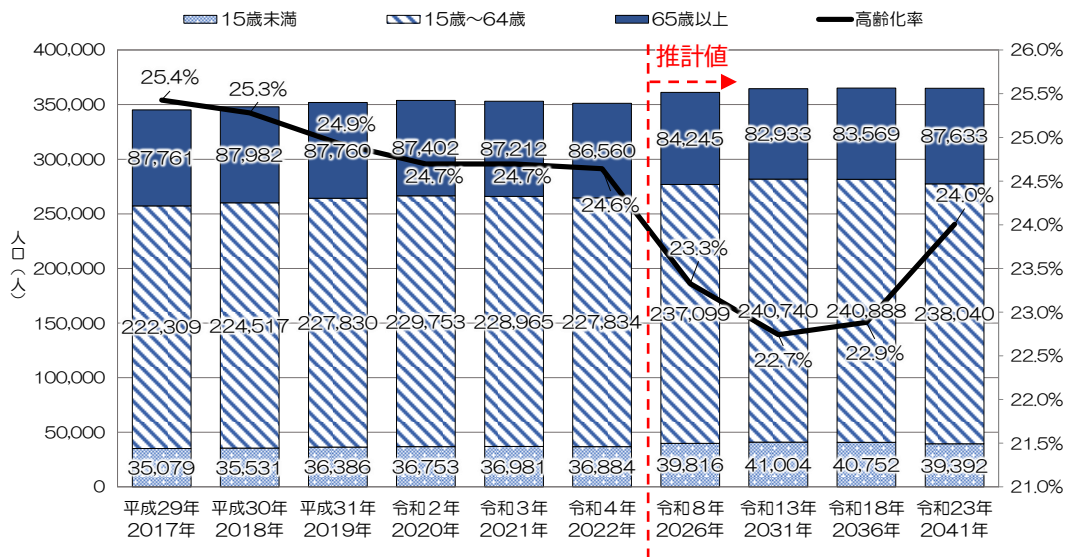


図 2-1 北区の人口推移（各年 1 月 1 日現在、令和 4 年以降は推計値）

出典：住民基本台帳による東京都の世帯と人口（令和 4 年）、
北区人口推計調査報告書（令和 3 年 10 月）より作成

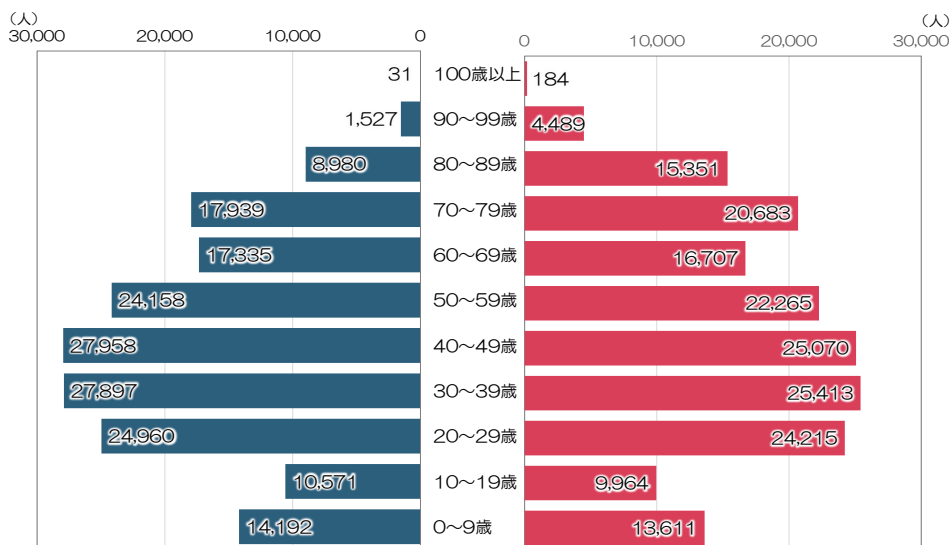


図 2-2 北区の年齢別人口分布

出典：北区人口統計表（令和 4 年 8 月 1 日）より作成

(2)地勢

1)位置

- 北区は、東京都の北東部、23区の北部に位置し、北は埼玉県川口市と戸田市、東は荒川区と足立区、西は板橋区、南は文京区と豊島区に隣接しています。
- 東西に約3km、南北に約9kmと南北に細長く、面積は20.61km²、東京23区内で11番目の大きさとなっています。



図 2-3 北区の位置

出典：地図-国土数値情報より作成（令和4年4月現在）

2) 地形

- 区の地形は、武蔵野台地崖線を挟んで異なっており、東側（浮間、赤羽東、王子東、滝野川東）の低地部、西側（赤羽西、王子西、滝野川西）の台地部に分かれています。東西方向は坂道が多く、特に、徒歩や自転車での移動負担が大きくなっています。

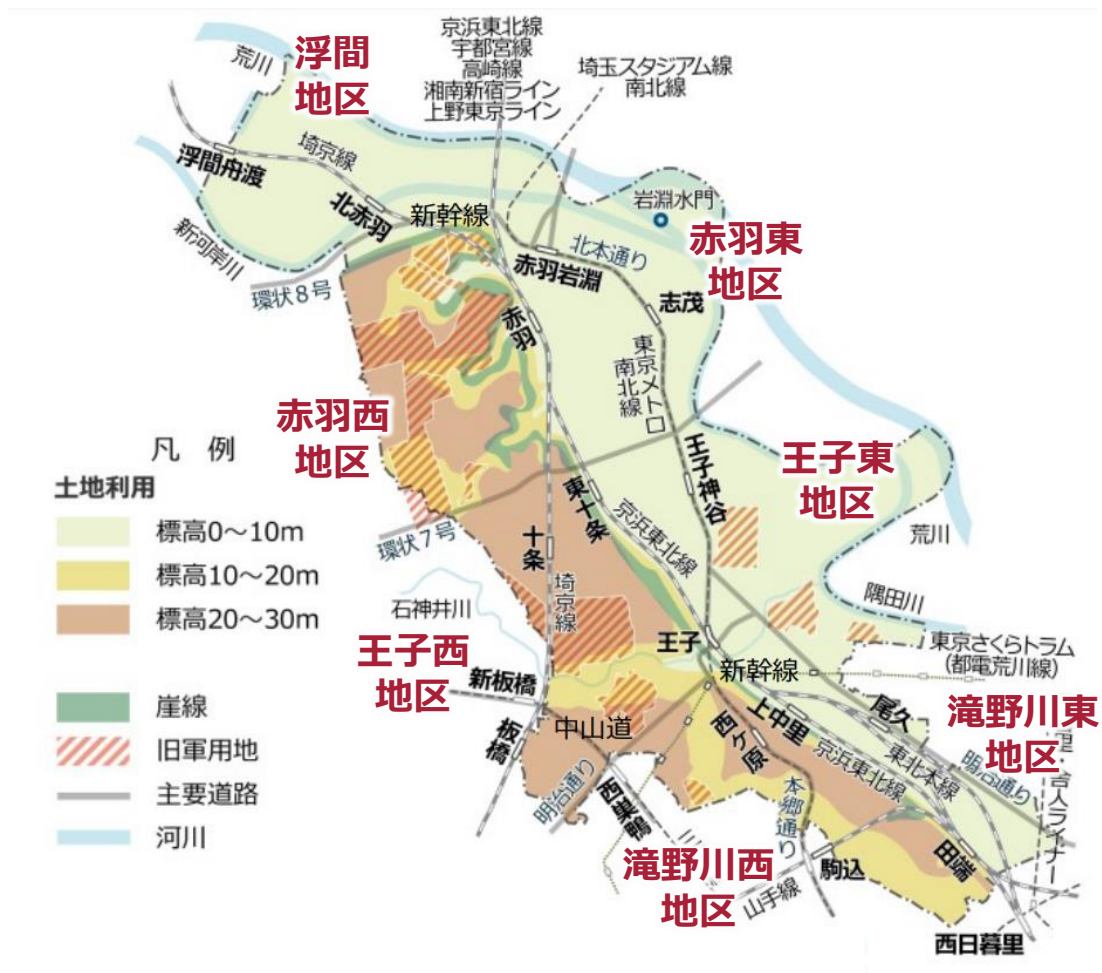


図 2-4 北区の地形

出典：北区都市計画マスタープラン 2020 より作成

(3) 公共交通

1) 鉄道網

- 区内及び区周辺には鉄道駅が 16 駅、軌道駅が 6 駅整備されており、主に南北方向に鉄道路線が形成されています。

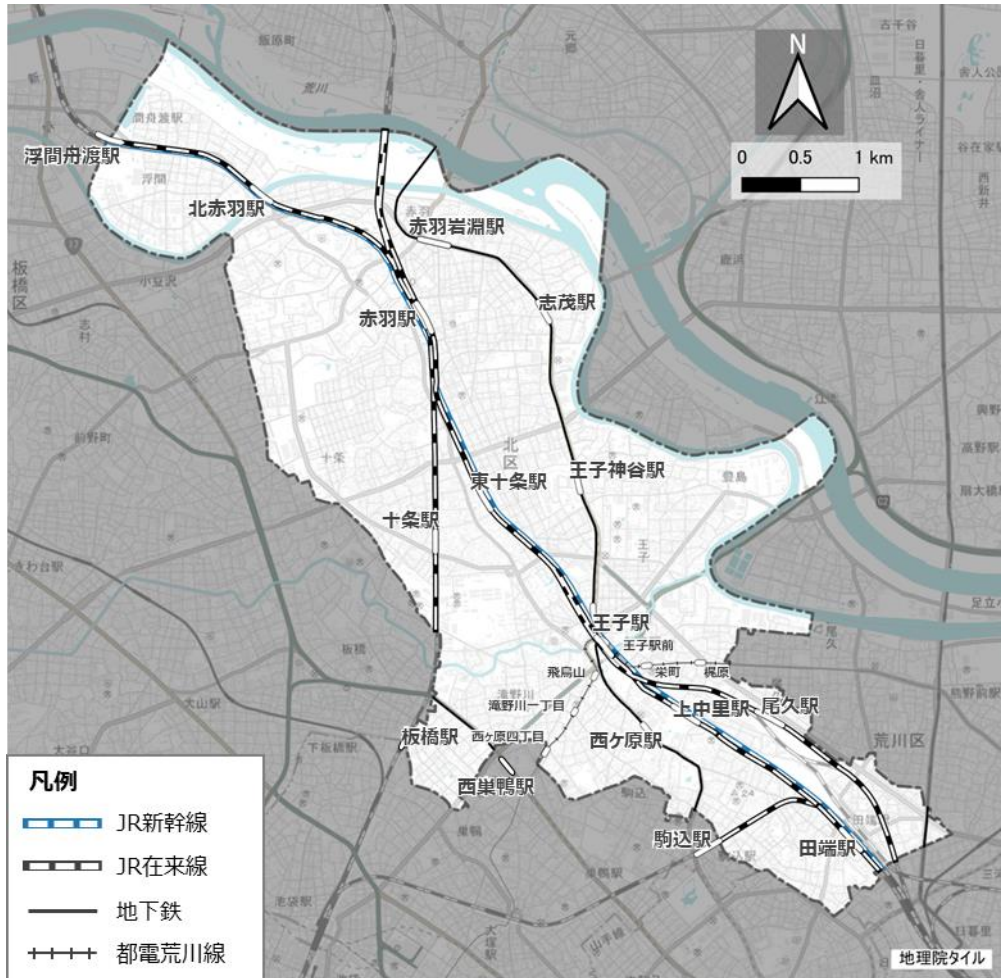


図 2-5 鉄道・軌道

出典：地図-国土数値情報より作成（令和 4 年 4 月現在）

2) バス路線網

- 区内を走行する多くの路線バスが赤羽駅、王子駅、田端駅に発着し、区内の各地域や区外の周辺地域を連絡しています。

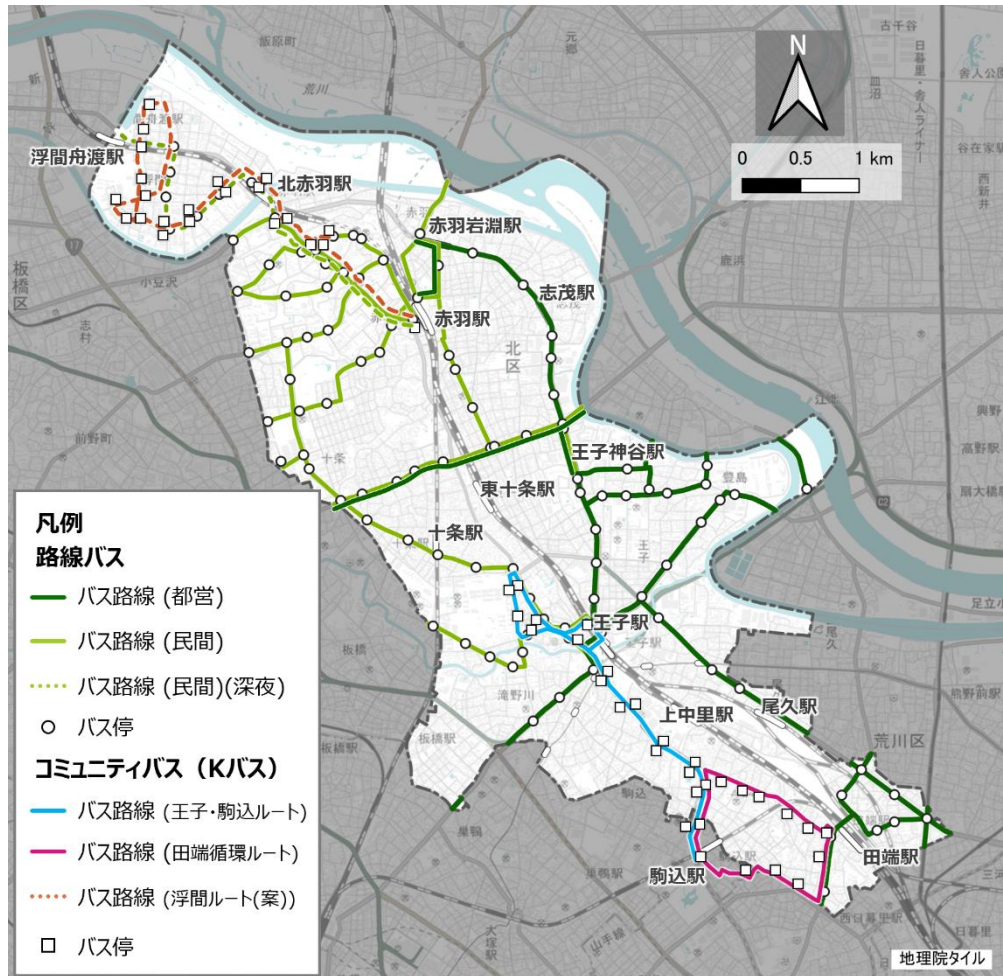


図 2-6 バス路線網

出典：地図-国土数値情報より作成（令和4年4月現在）

(4)施設立地

1) 行政施設・公園・スポーツ施設

- 区内には、区役所のほか、区民事務所、区民センター、図書館など、日常的に多くの区民が利用する施設が、区全域に配置されています。
- また、総合公園、特殊公園やスポーツ施設も区全域に立地しています。

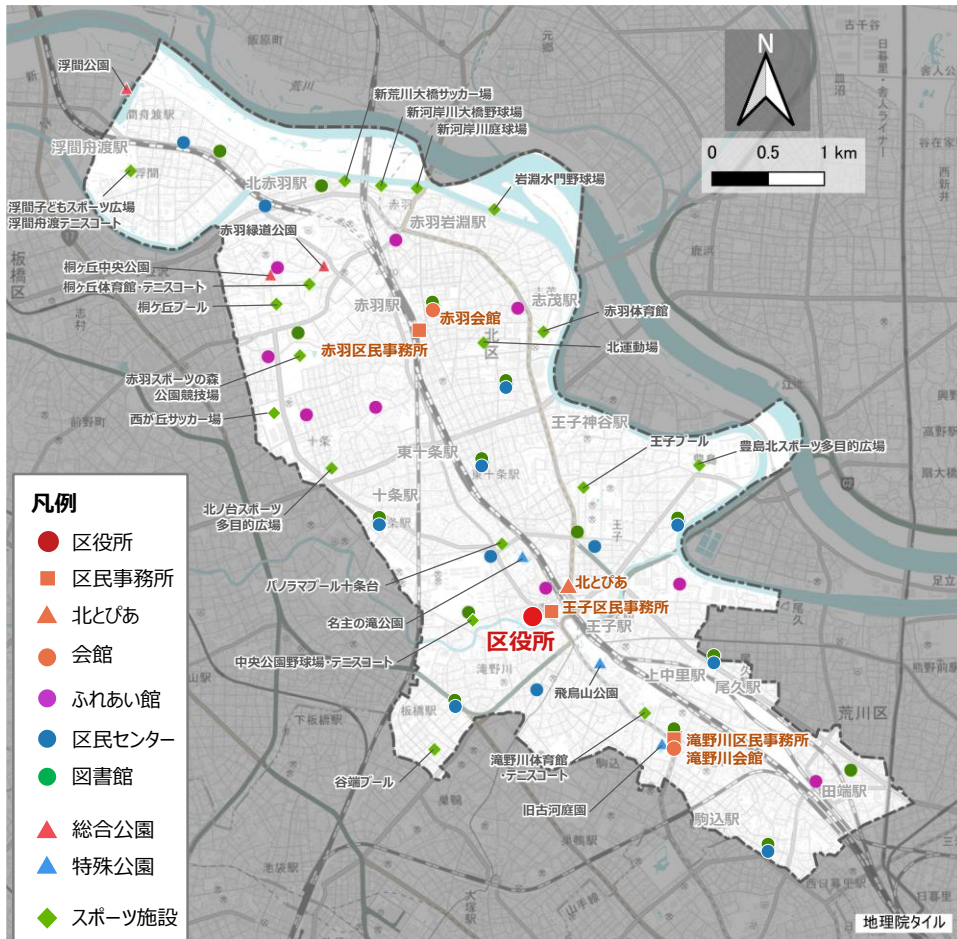


図 2-7 行政施設・公園・スポーツ施設の立地

出典：地図-国土数値情報、北区行政資料集より作成（令和4年9月現在）

表 2-1 区内の行政施設

施設名	カ所数
区役所	1
区民事務所	3
北とびあ	1
会館	2
区民センター(ふれあい館併設)	12
ふれあい館	9
図書館	15

令和4年4月現在

表 2-2 区内の公園・スポーツ施設

施設名	カ所数	
総合公園 ※1	3	
特殊公園 ※2	3	
スポーツ施設	テニスコート	5
	プール	4
	サッカー場	1
	体育館	3
	多目的広場	5

令和4年9月現在

※1 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カ所当たり面積10~50haを標準として配置するもの。

※2 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。

2) 学校・幼稚園・こども園・保育園

- 区内及び周辺には、高等学校 15 校、大学・短期大学 7 校が立地しています。
- また、区内には幼稚園・こども園 36 校、認可保育園 104 校、認証保育所 3 校が区全域に立地しています。

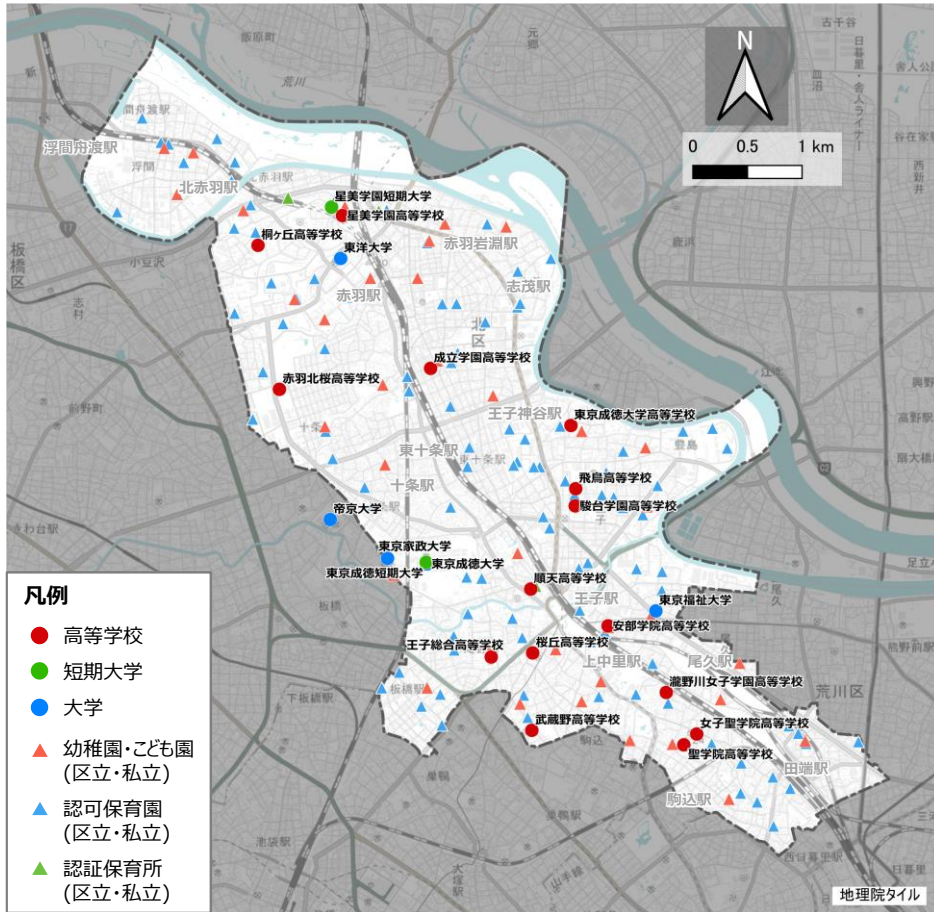


図 2-8 学校・幼稚園・こども園・保育園の立地

出典：地図-国土数値情報、北区行政資料集より作成（令和 4 年 9 月現在）

表 2-3 区内の高等学校・短期大学・大学

施設名	学校名	施設名	学校名
高等学校	安部学院高等学校	高等学校	桐ヶ丘高等学校
	桜丘高等学校		飛鳥高等学校
	順天高等学校		王子総合高等学校
	女子聖学院高等学校		赤羽北桜高等学校
	駿台学園高等学校		短期大学
	聖学院高等学校	星美学園短期大学	
	星美学園高等学校	東京成徳短期大学	
	成立学園高等学校	大学	東京成徳大学
	瀧野川女子学園高等学校		東洋大学
	東京成徳大学高等学校		帝京大学
	武蔵野高等学校		東京家政大学
	東京福祉大学		

令和 4 年 9 月現在

3) 商業施設・商店街

- 区内には、多くの大規模商業施設が立地しており、特に赤羽駅周辺に集中しています。また、スーパーマーケットは区全域に立地しています。
- 区内には、駅周辺を中心として74の商店街等が存在し、赤羽スズラン通り商店街、十条銀座商店街等の店舗前には多くの自転車が駐車されています。

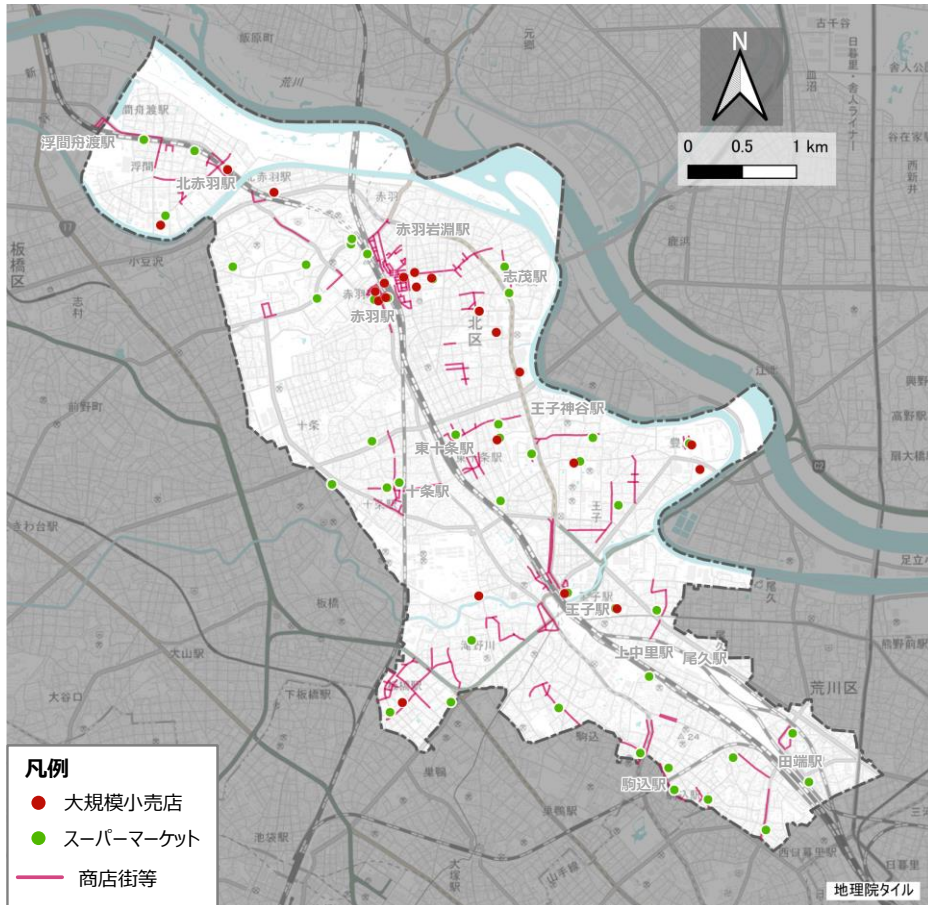


図 2-9 商業施設・商店街の立地

出典：地図-国土数値情報、北区商店街マップより作成（令和4年9月現在）



図 2-10 赤羽スズラン通り商店街

赤羽スズラン通り商店街では、道路沿いに無料駐輪場(10:00~22:00利用可能)が整備されており、多くの自転車が利用している。



図 2-11 十条銀座商店街

2-2 自転車利用を取り巻く現状

(1)交通基盤

1) 道路状況

- 区内には北本通り、明治通りなどの幹線道路が通っています。

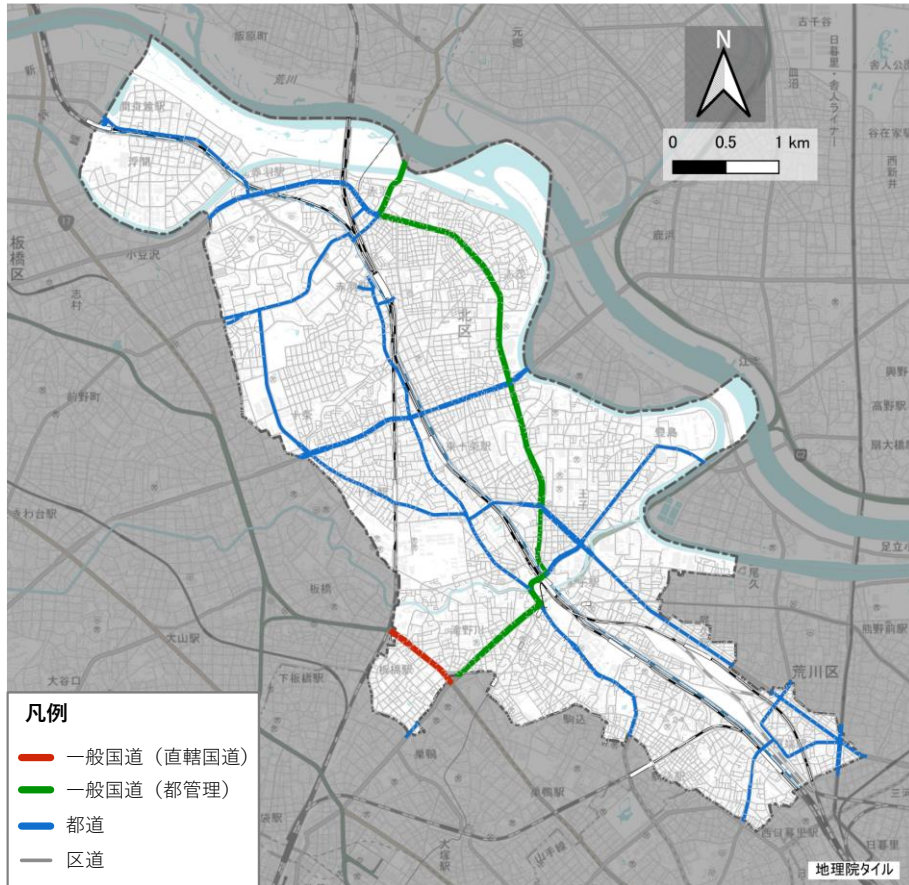


図 2-12 道路網

出典：地図-国土数値情報、北区行政資料集より作成（令和4年9月現在）

表 2-4 道路種別の延長

道路種別	延長 (km)
国道	7.0
都道	25.8
区道	338.1
合計	370.9

令和4年9月現在

2) 道路幅員

- 区内には、幅員が狭い道路が多く、居住エリア内には細街路が多数存在しています。
- 特に人口が集中している、赤羽、王子地区においても幅員の狭い道路が密集している状況です。
- 住宅密集市街地においては、幅員 3m 未満の道路が多く存在しています。

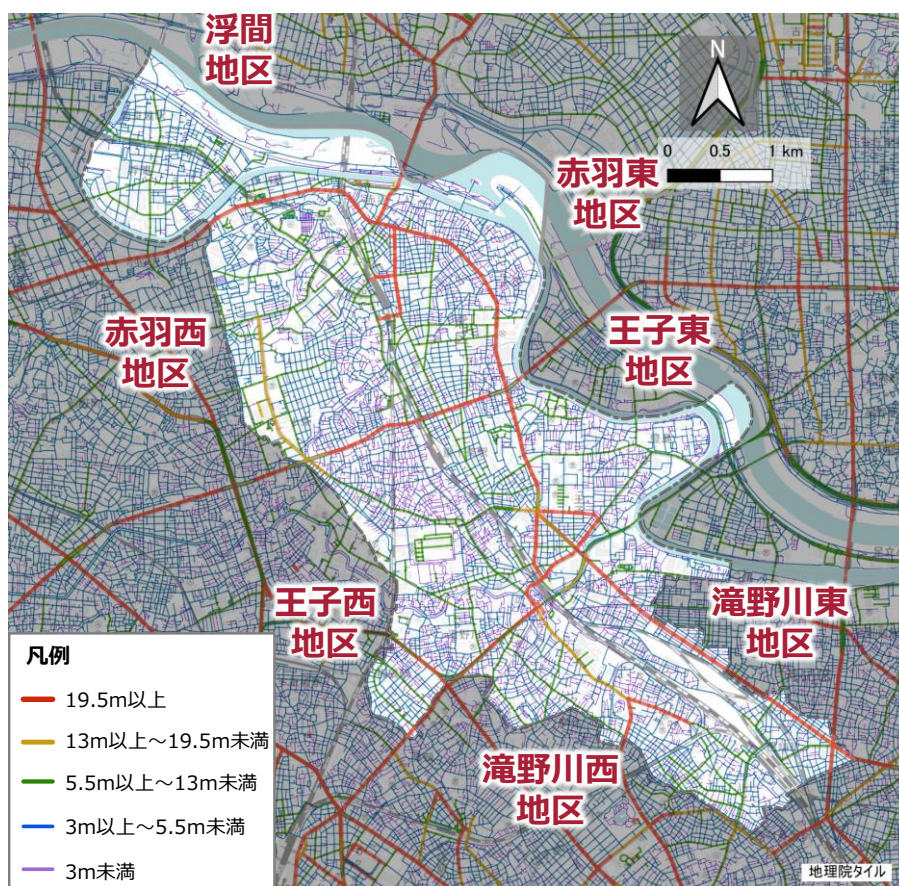


図 2-13 道路幅員

出典：地図-国土数値情報・国土基本情報より作成（令和4年4月現在）

3) 自転車通行空間の整備

- 北区では自転車ネットワーク計画に基づき、自転車専用通行帯、車道混在型による整備形態にて整備を進めていきます。

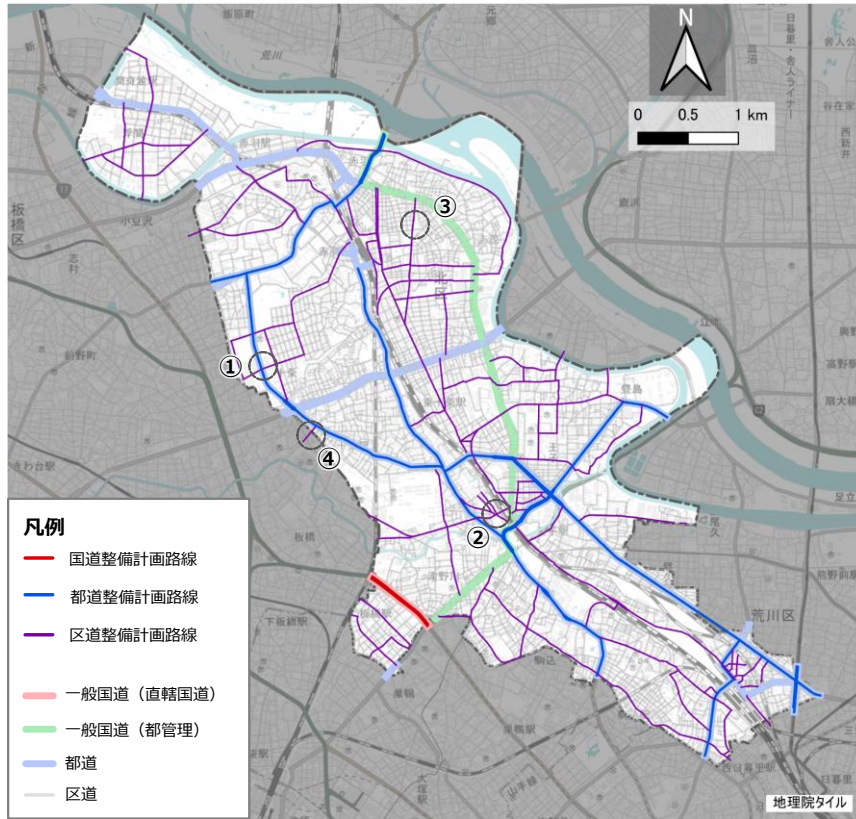
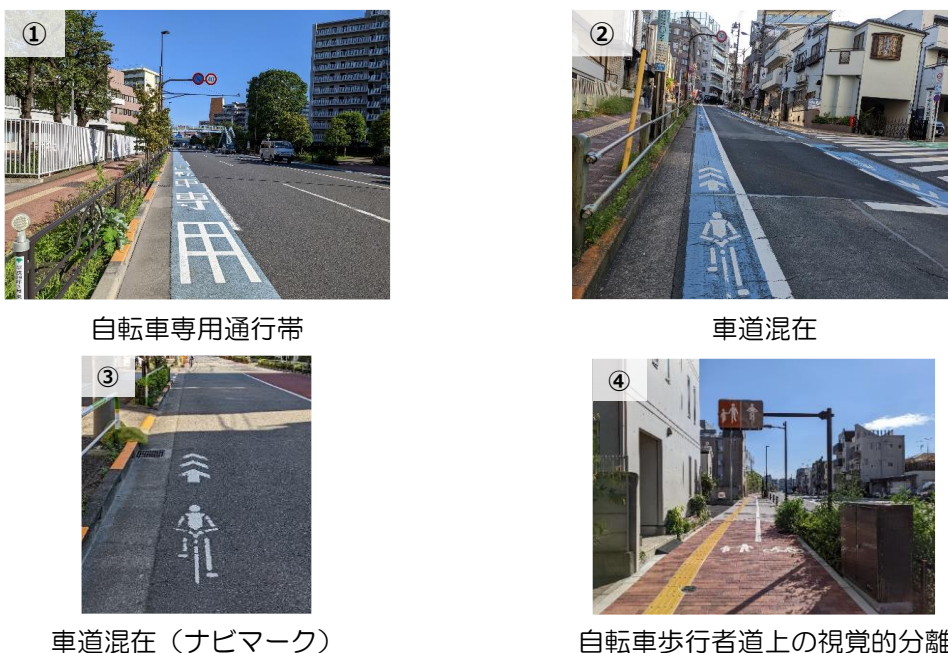


図 2-14 北区自転車通行空間計画路線図

出典：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）
東京都自転車活用推進計画（東京都建設局）、北区自転車ネットワーク計画より作成



① 自転車専用通行帯

② 車道混在

③ 車道混在（ナビマーク）

④ 自転車歩行者道上の視覚的分離

図 2-15 北区自転車通行空間（整備事例）

4) 自転車通行空間に関する区民の意見等

- 自転車利用者が北区内で車道を通行する際に不安・走りにくいと感じていることは、「車道が狭い」が65.8%、「自転車レーン等がない」が57.2%、「路上駐車が多い」が51.6%で多い状況です。

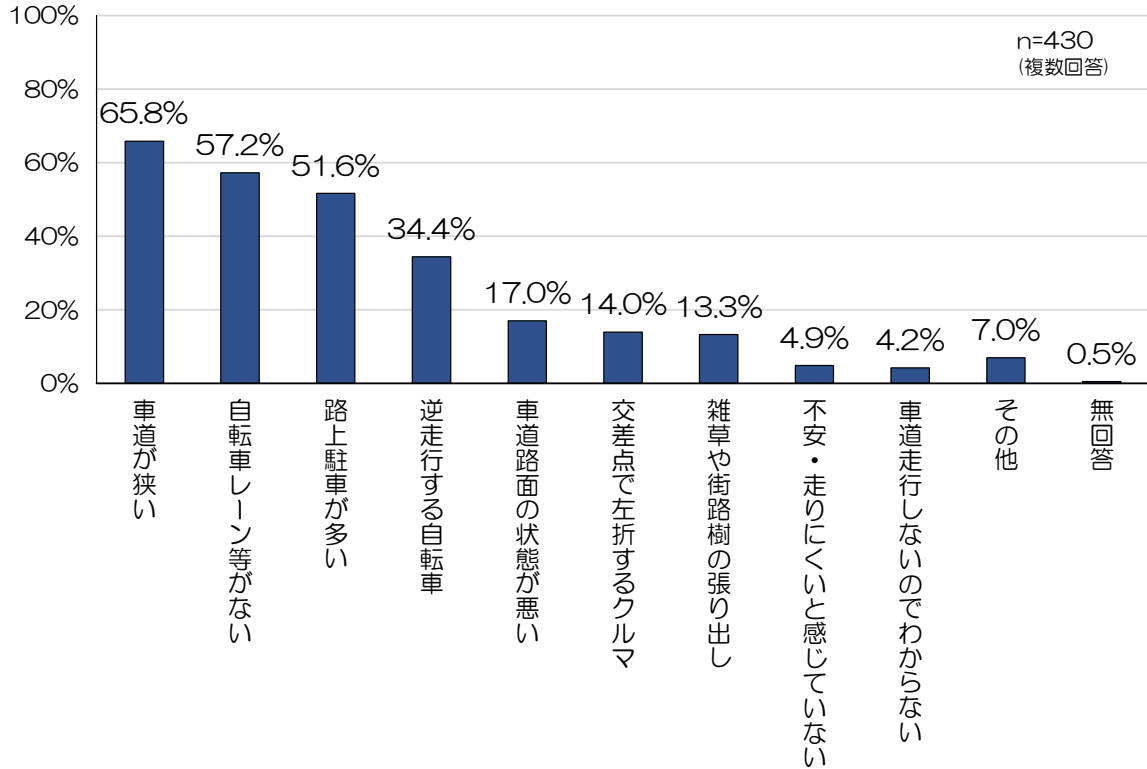


図 2-16 北区内を自転車で車道を走行する際に不安・走りにくいと感じること

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

(2)交通特性

1) 交通手段分担率

- 鉄道分担率が 43.6%と最も高く、次いで徒歩が 28.5%となっています。一方で、自転車分担率は、16.2%であり東京都区部と比較してやや高くなっています。
- 年齢別では、10代未満、60代、70代の高齢層の自転車分担率が高くなっています。

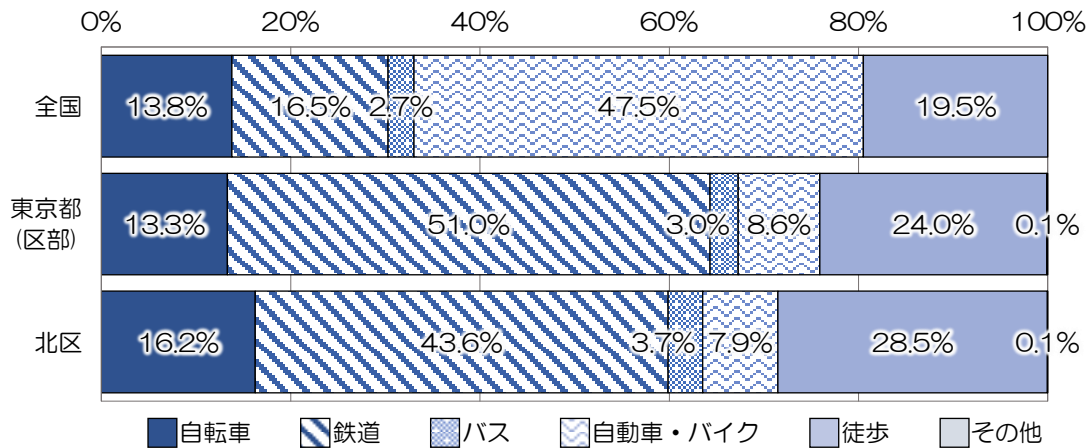


図 2-17 代表交通手段分担率

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

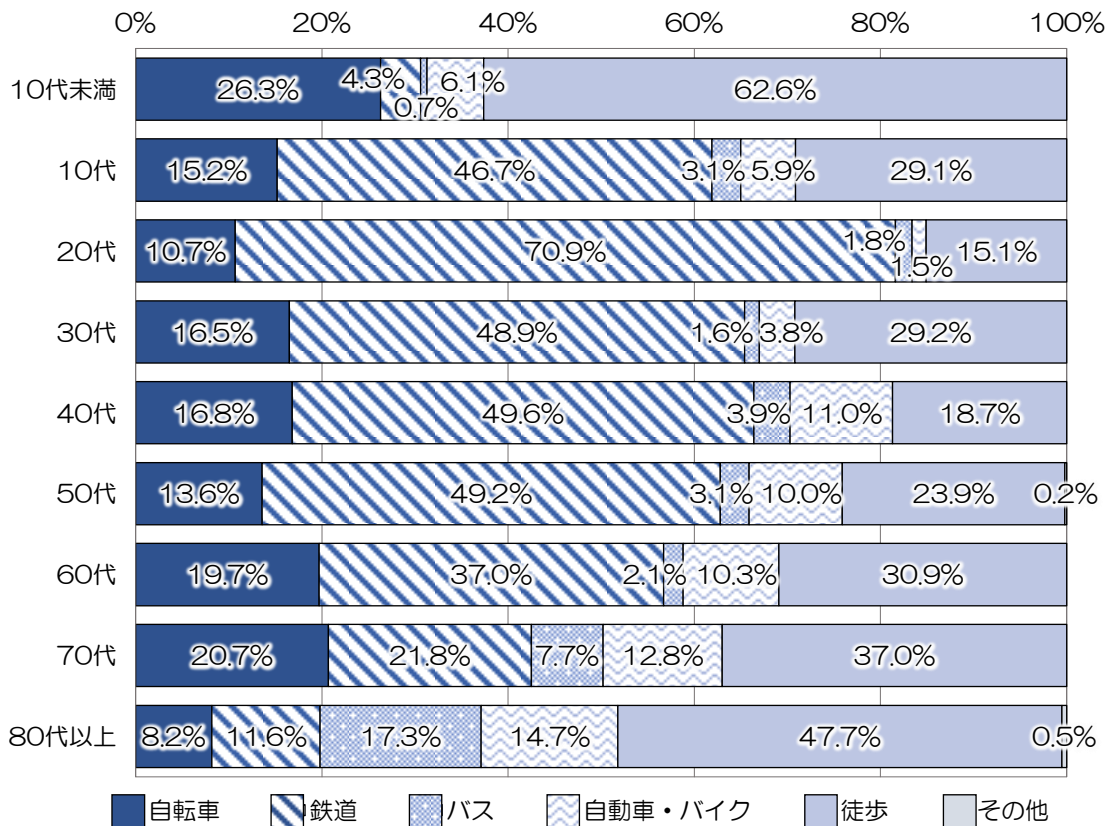
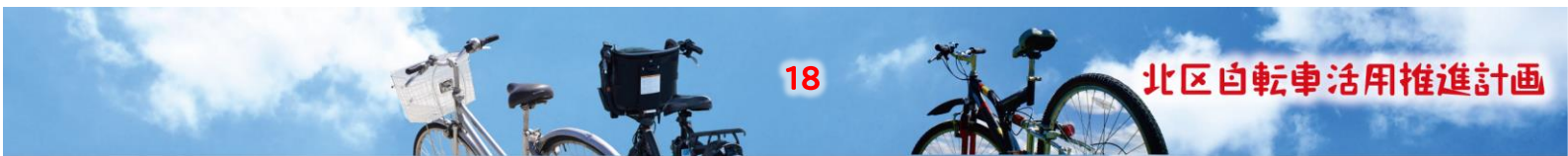


図 2-18 年齢別代表交通手段分担率（北区）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



2) 自転車利用者の移動目的

- 自転車利用者の移動目的は、区内移動では私事が約4割と最も高くなっています。
- 区外移動では通勤・通学が約2割となっており、区内移動よりも割合が高くなっています。

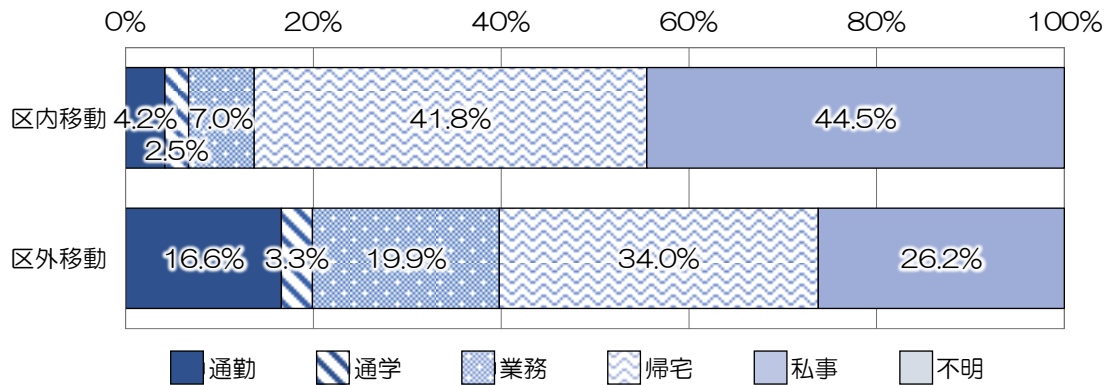


図 2-19 自転車利用者の移動目的（北区）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成
 ※自宅へ向かうトリップは「帰宅」として集計（下図参照）

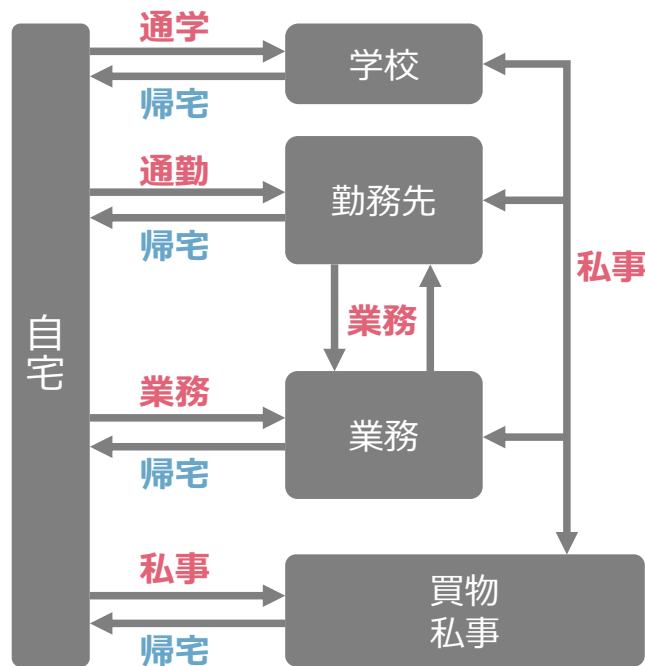


図 2-20 パーソントリップ調査における移動目的の例

3) 自転車移動

- 区内移動では、王子地区周辺、赤羽地区内での移動が多く、区外移動は、隣接する板橋区との移動が最も多く、次いで豊島区、川口市、足立区、荒川区との移動が多くなっています。

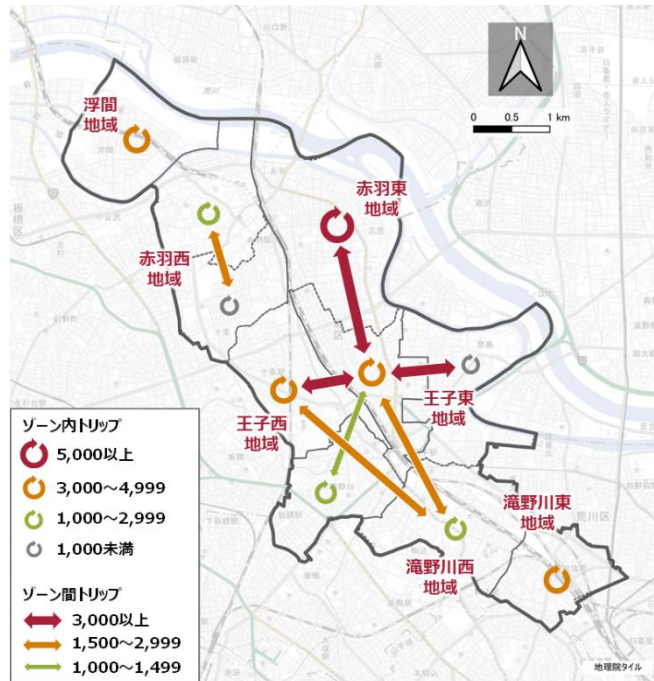


図 2-21 自転車移動（区内）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

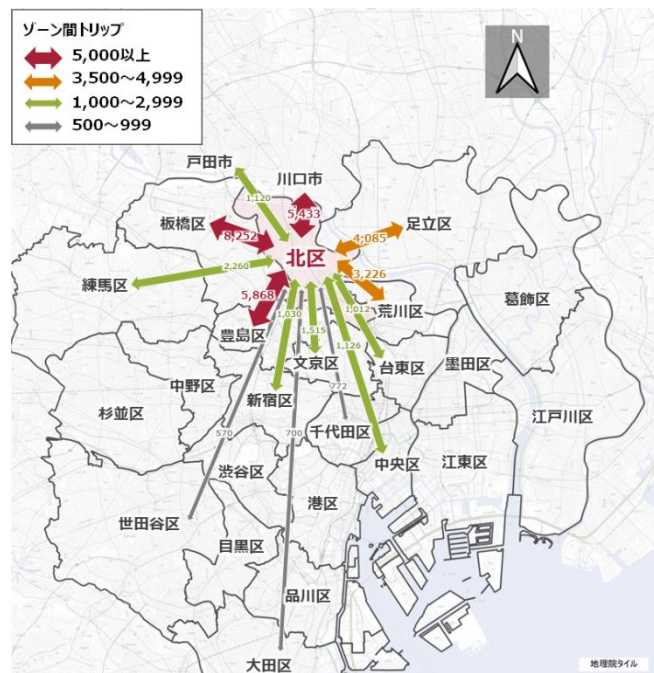
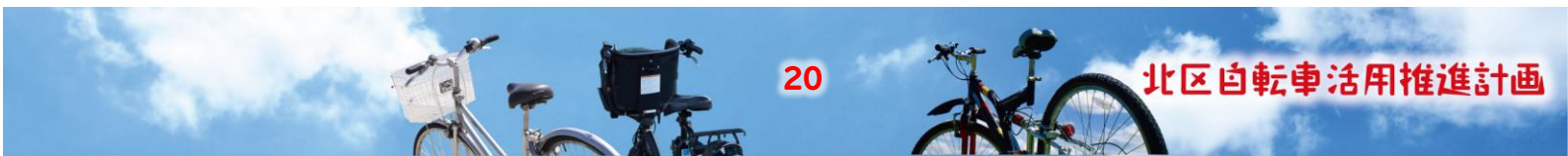


図 2-22 自転車移動（区外）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



4) 鉄道端末交通としての自転車利用

- 北区内の各鉄道駅利用者の端末交通手段は、8割以上が徒歩です。自転車利用は4.5%であり、23区平均よりやや高くなっています。

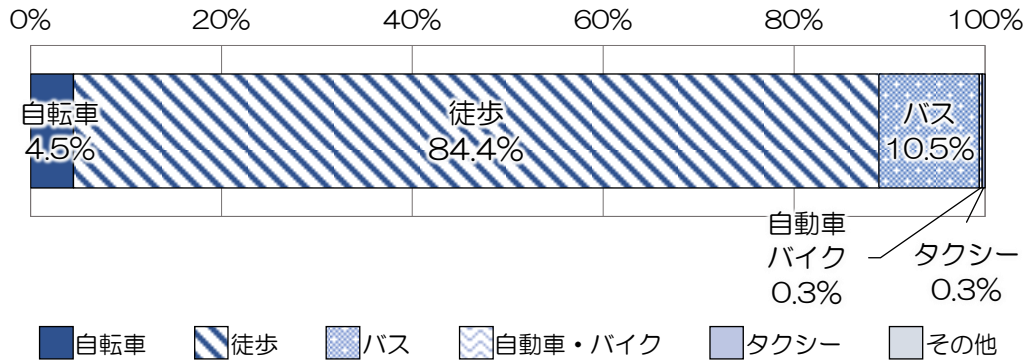


図 2-23 駅端末交通手段（北区内）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

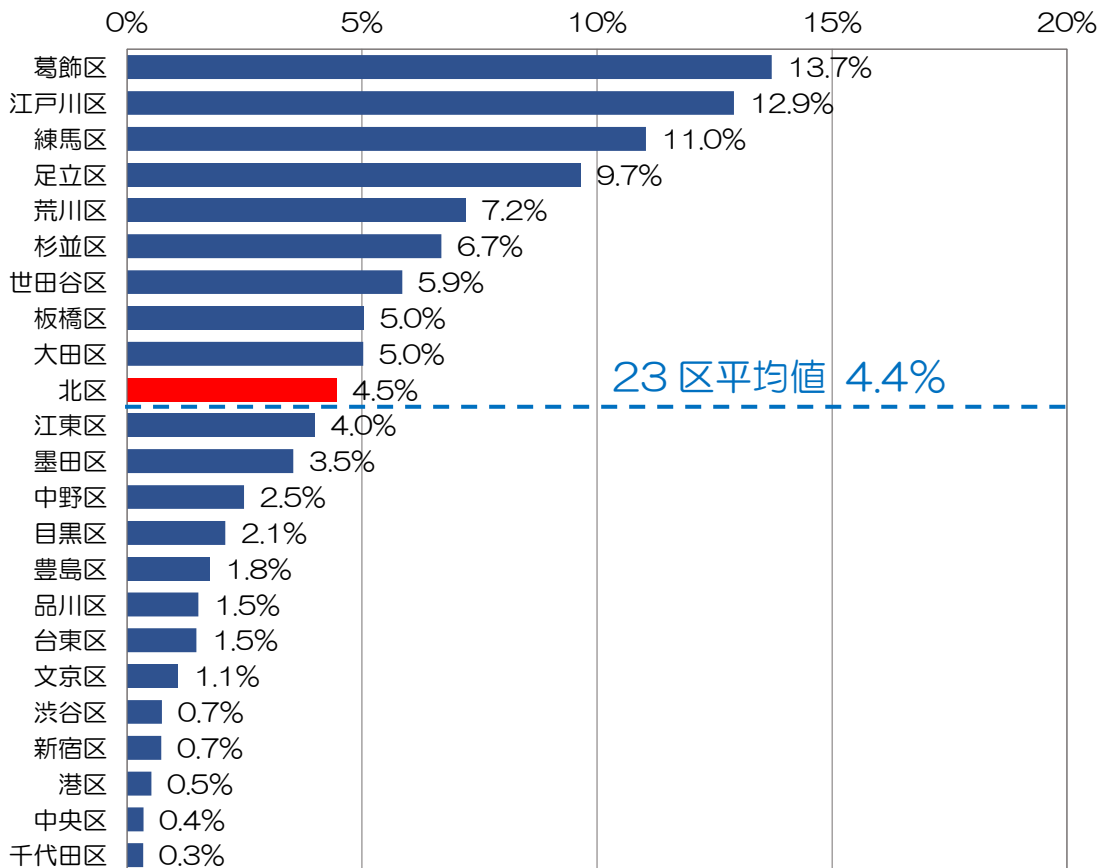


図 2-24 駅端末交通手段としての自転車分担率（23区別）

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

- 区内の各駅では、赤羽駅、王子駅、田端駅の複数路線が乗り入れている駅への自転車利用が多くなっています。

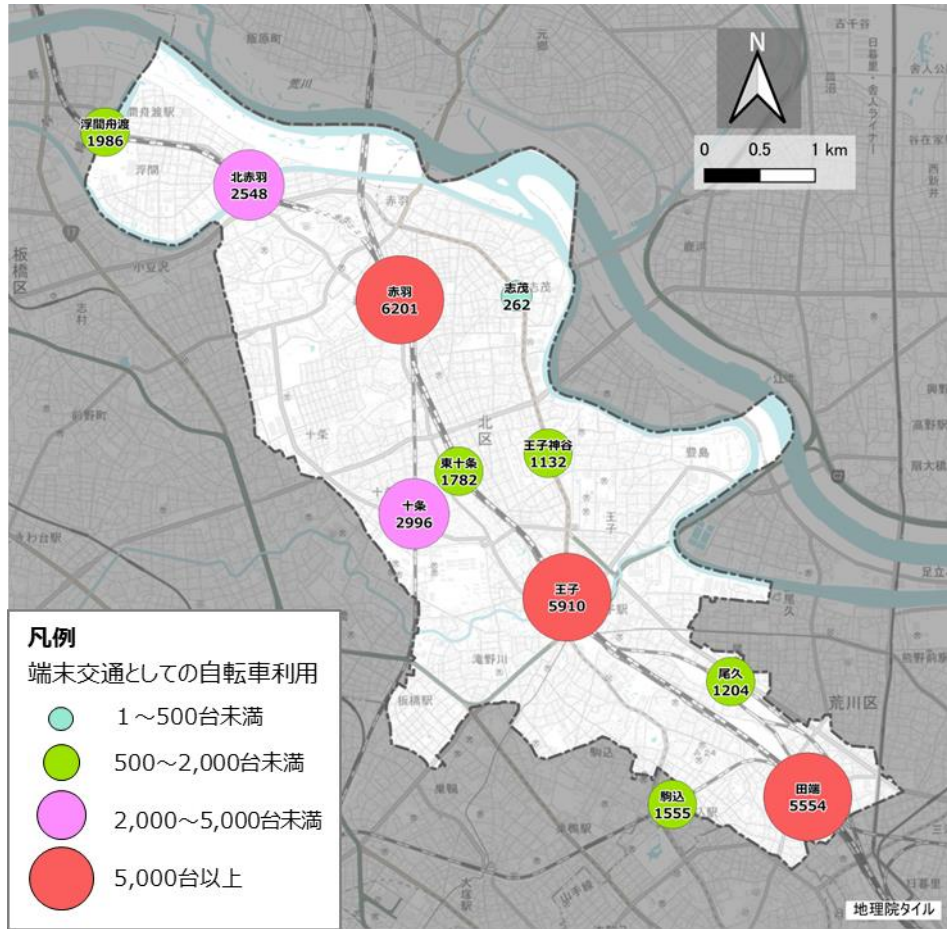


図 2-25 駅別端末交通としての自転車利用台数

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

5)交通安全

6) 自転車事故発生状況

- 北区では、交通事故件数に対する自転車関連の事故割合が高く、令和4（2022）年では5割以上を占めており、23区内でも4番目に高くなっています。
- 区内の交通事故死傷者数に対する自転車関連事故の割合は、令和2（2020）年時点で4割以上であり、近年増加傾向となっています。

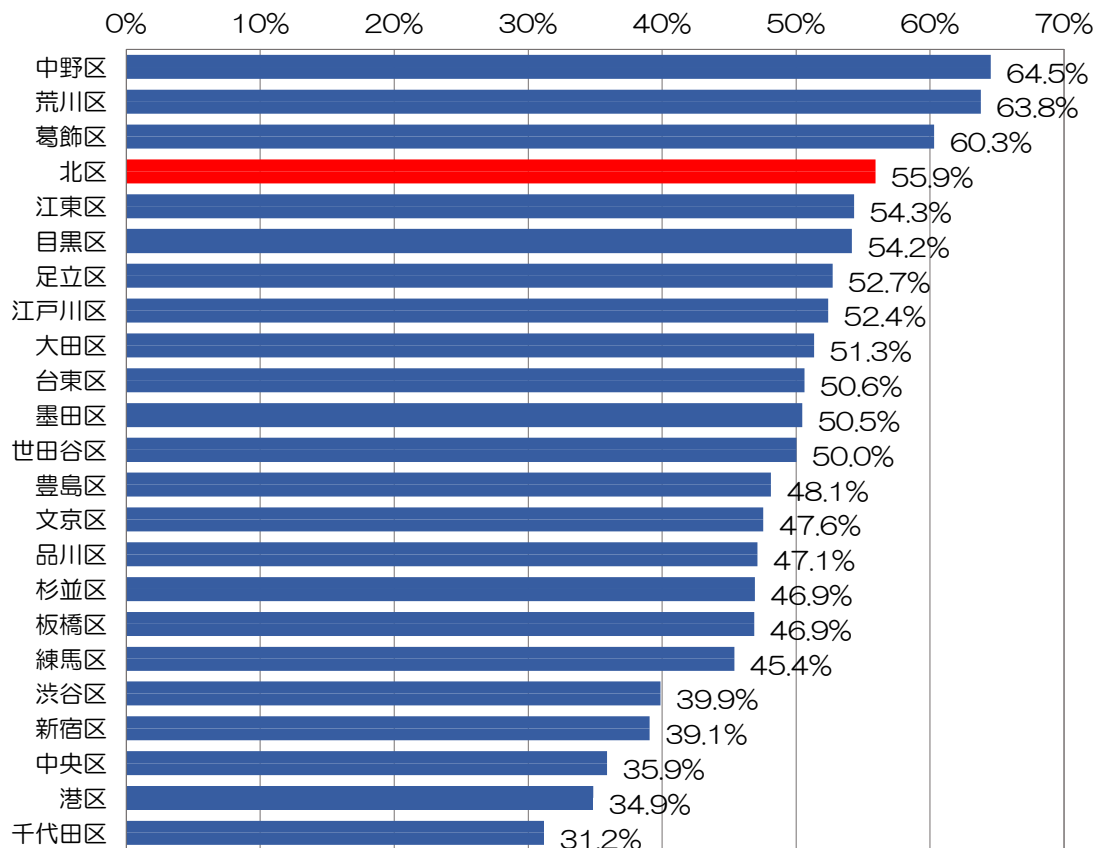


図 2-26 交通事故件数に対する自転車関連事故の割合（令和4年）

出典：警視庁 交通統計・交通事故発生状況より作成

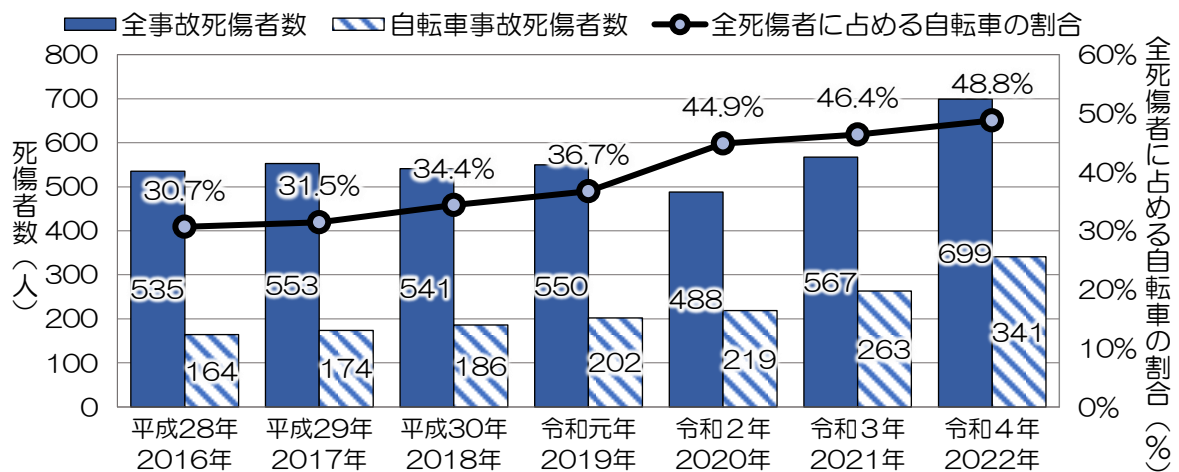


図 2-27 交通事故死傷者数に対する自転車事故死傷者数の割合（北区）

出典：北区交通安全実施計画（令和5年度）より作成

- 北区における自転車事故の年齢層は、東京都 23 区と比較して、65 歳以上がやや多い状況です。

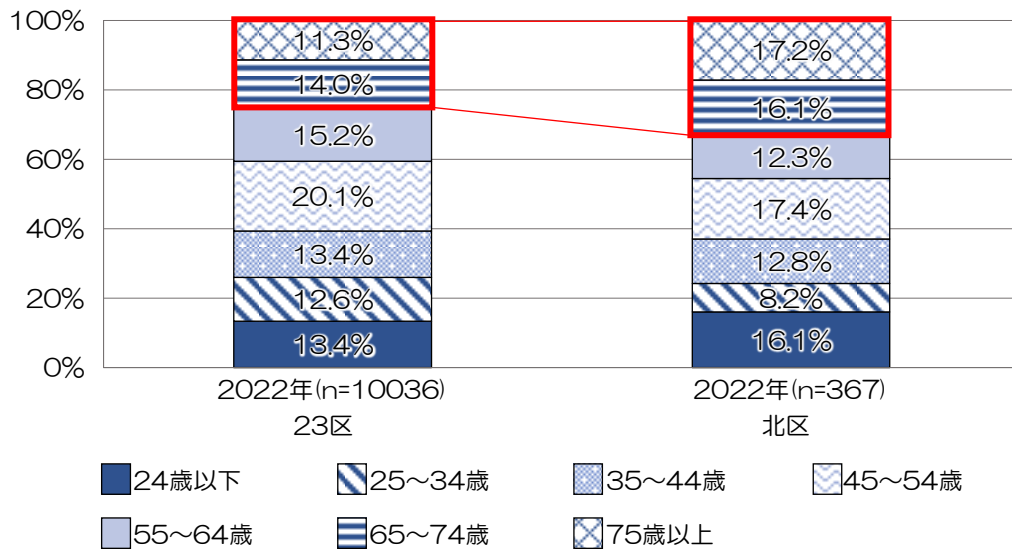


図 2-28 年齢別自転車事故発生状況

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（2022 年）（警察庁）より作成

7) 自転車事故発生地点

- 区内の自転車関連事故は、幹線道路沿い及び特定の交差点周辺（飛鳥山、王子三丁目、田端新町三丁目等）で多く発生しています。

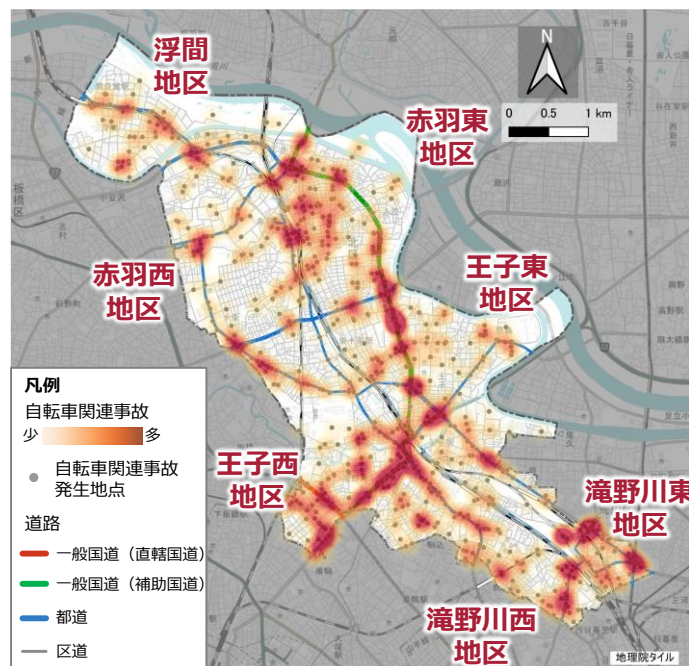


図 2-29 自転車関連事故の発生状況

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（2020 年～2022 年）（警察庁）より作成



自転車事故に対する損害賠償の事例

- 自転車事故を起こした場合、被害の大きさによっては数千万円の賠償金を支払う必要がある場合もあります。
- 東京都では、条例を改正^{*}し、自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等への加入を義務化しています。

※令和2（2020）年4月から改正された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行

表 2-5 自転車での加害事故例

判決容認額 [*]	事故の概要
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡しました。 （高松高等裁判所、令和2（2020）年7月22日判決）
9,521万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のな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りました。 （神戸地方裁判所、平成25（2013）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の歩道から車道を斜めに横断し、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（言語機能の喪失等）が残りました。 （東京地方裁判所、平成20（2008）年6月5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（金額は概算額）。

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。

出典：自転車事故と保険（一般社団法人 日本損害保険協会）より作成

表 2-6 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」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保険等に関する情報提供の努力義務化

出典：東京都ホームページより作成



8) 自転車安全利用に関する区民の意見等

- 「自転車利用者のマナー」に関して約 6 割の区民が不満の意見を持っています。
- 自転車利用環境へのニーズとしては「安全に通行できる道路空間の整備」、「自転車利用者のルール・マナー向上」など、自転車の安全・安心な利用を望む声が多くなっています。
- 歩行者の視点から自転車に対する不満点では、「危険な速度での走行」や「自転車の飛び出し」、「携帯電話を見ながらの走行」が多く、自動車の視点から自転車に対する不満点でも「自転車の飛び出し」が多くなっています。

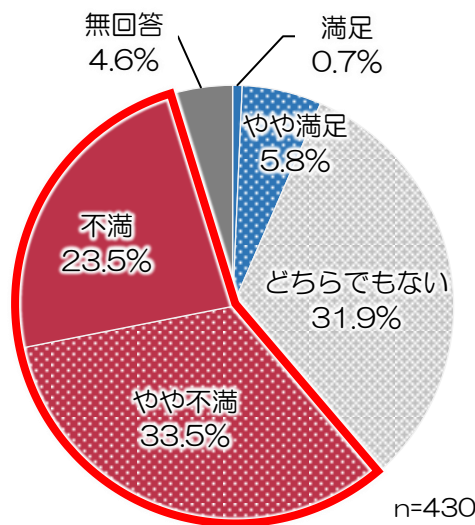


図 2-30 「自転車利用者のマナー」に関する区民の満足度

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

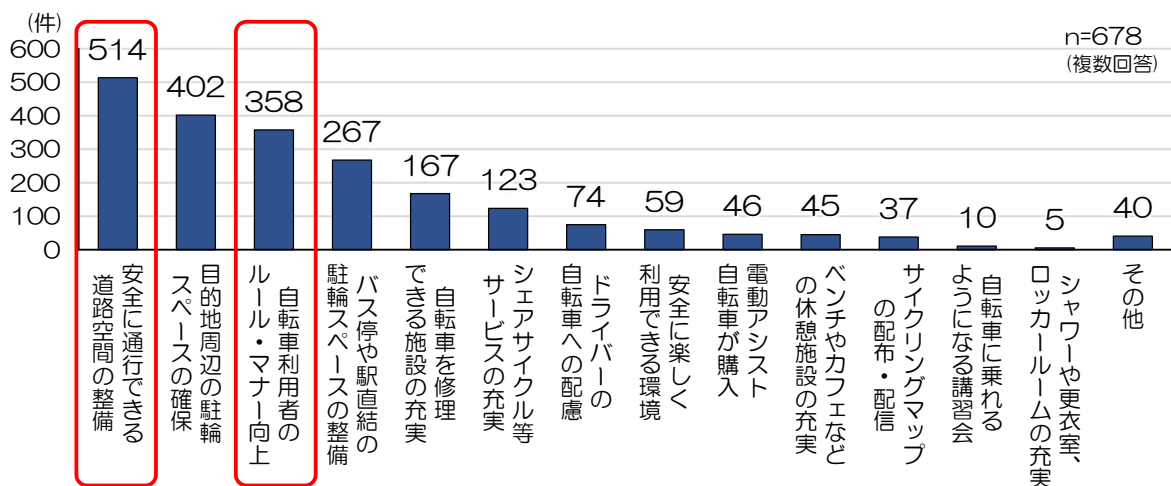
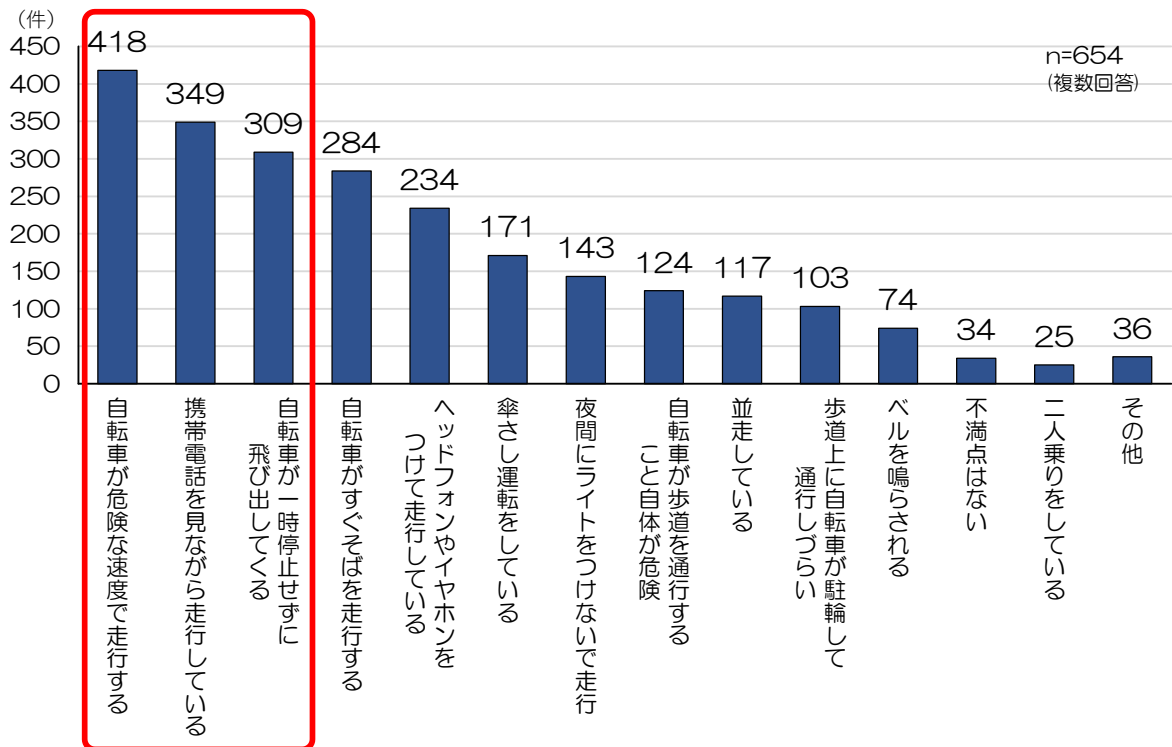


図 2-31 自転車利用環境へのニーズに関する区民の意見

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

2. 現状と課題

歩行者の視点から自転車に対する不満点



自動車の視点から自転車に対する不満点

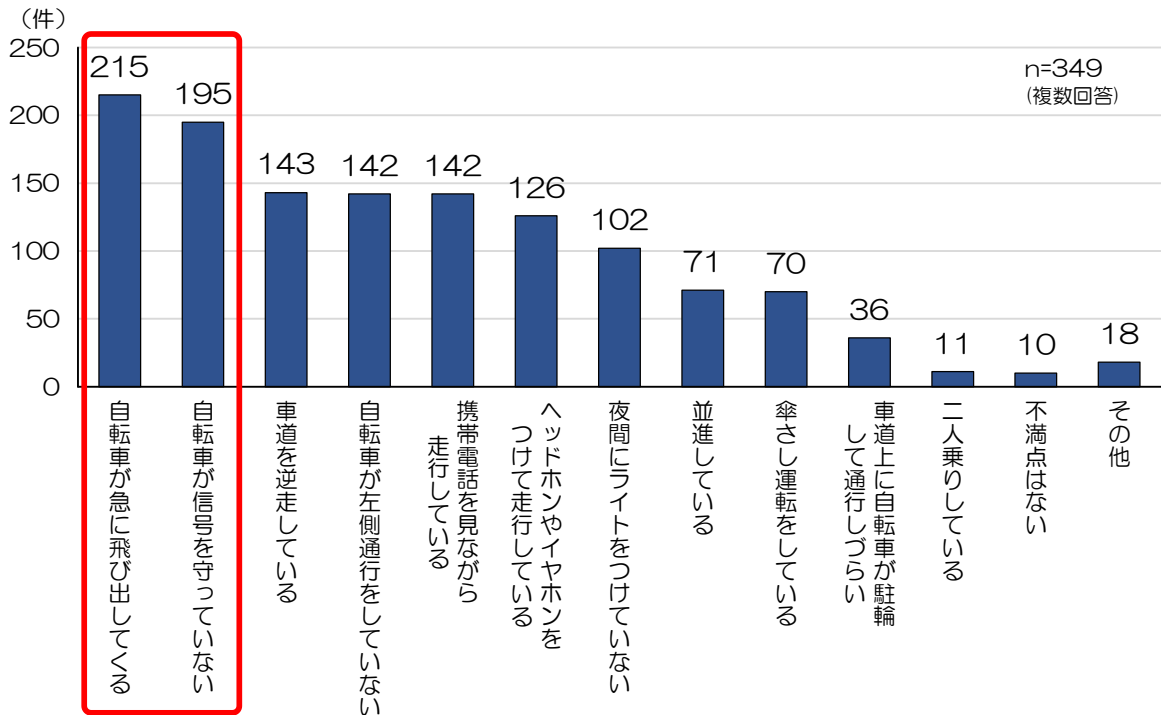


図 2-32 自転車に対する不満点（上：歩行者視点、下：自動車視点）

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

- 安全・安心なまちへの取組みに対する区民の意見について、「歩道の改良や自転車専用通行帯の整備など、安全な歩行・自転車通行空間の確保」の割合が高く、平成30（2018）年調査時よりも割合が増加しています。

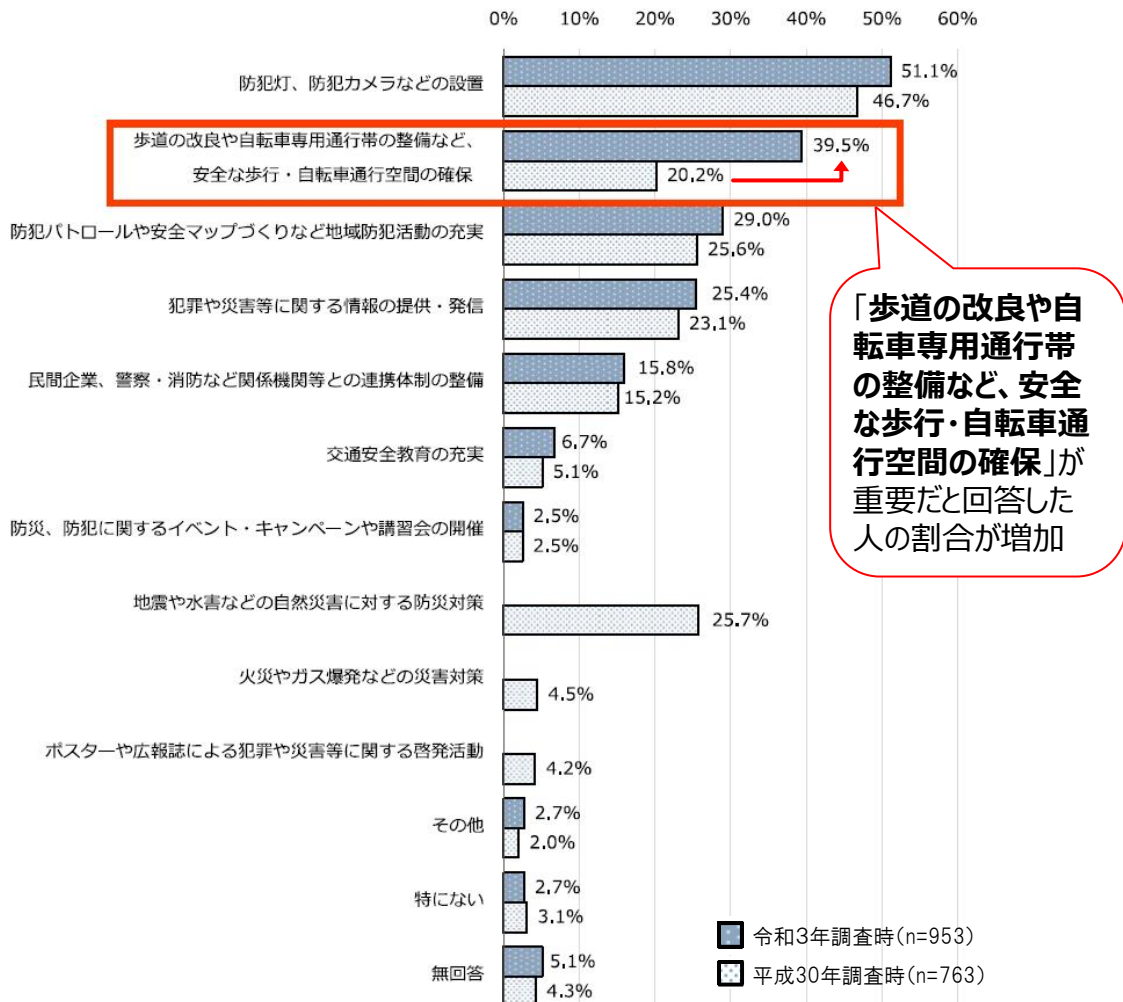


図 2-33 安全・安心なまちにするために効果的だと思う取組み

出典：北区民意識・意向調査報告書（令和3年10月）より作成

コラム

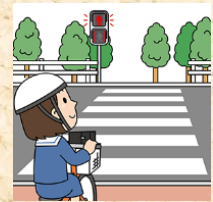
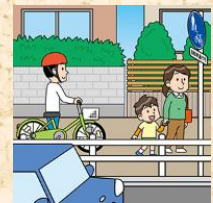
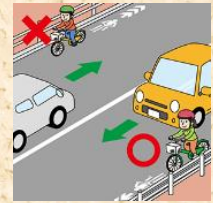
自転車安全利用五則を守りましょう

自転車に乗るときに守るべき交通ルールのうち、特に重要なものを5つにまとめた自転車安全利用五則が15年ぶりに改定されました。

※令和4（2022）年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定

①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- ◆自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- ◆自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。
- ◆自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければなりません。
- ◆歩道を通行できる場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。
- ◆歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。



②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ◆信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- ◆一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。



③夜間はライトを点灯

- ◆夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



④飲酒運転は禁止

- ◆自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



⑤ヘルメットを着用

- ◆自動車を利用するすべての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ◆児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

出典：内閣府ホームページ

9) 交通安全教育

- 自転車利用者の交通安全教育の受講経験は、「受けたことがある」が44.7%、「受けたことがない」・「覚えていない」が53.9%となっています。

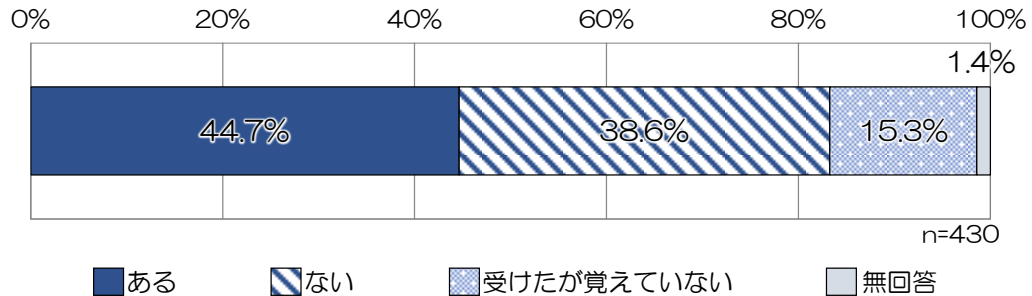


図 2-34 交通安全教育の受講経験

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

10) 自転車利用時の通行位置

- 自転車利用時の通行位置は、「歩道」、「歩道が多い」、「やや歩道が多い」が65.6%、「車道」、「車道が多い」、「やや車道が多い」が33.3%となっています。

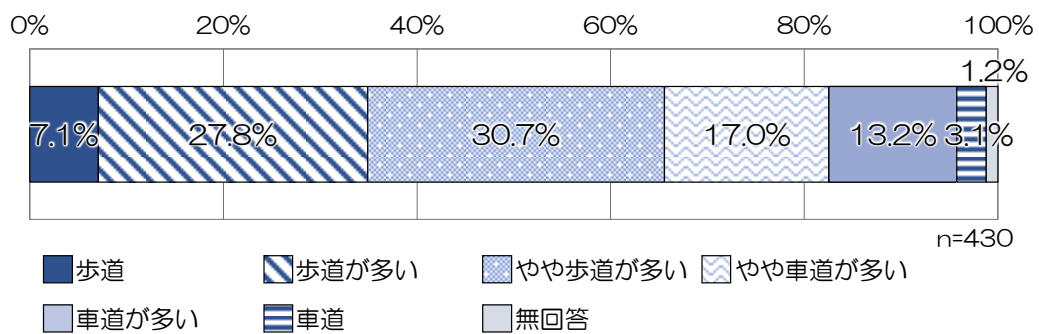


図 2-35 自転車通行の位置

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

(3) 自転車駐車環境

1) 自転車駐車場の状況

- 自転車駐車場は鉄道駅周辺を中心に設置され、合計で約 24,000 台以上の自転車を収容する能力がある一方で、駅周辺の自転車駐車場は利用率が高く、駅から離れた位置の自転車駐車場は利用率低い状況であり、自転車駐車場全体の利用率は 5 割程度でとなっており、主要駅である赤羽駅、王子駅、田端駅においても 5~6 割程度となっています。

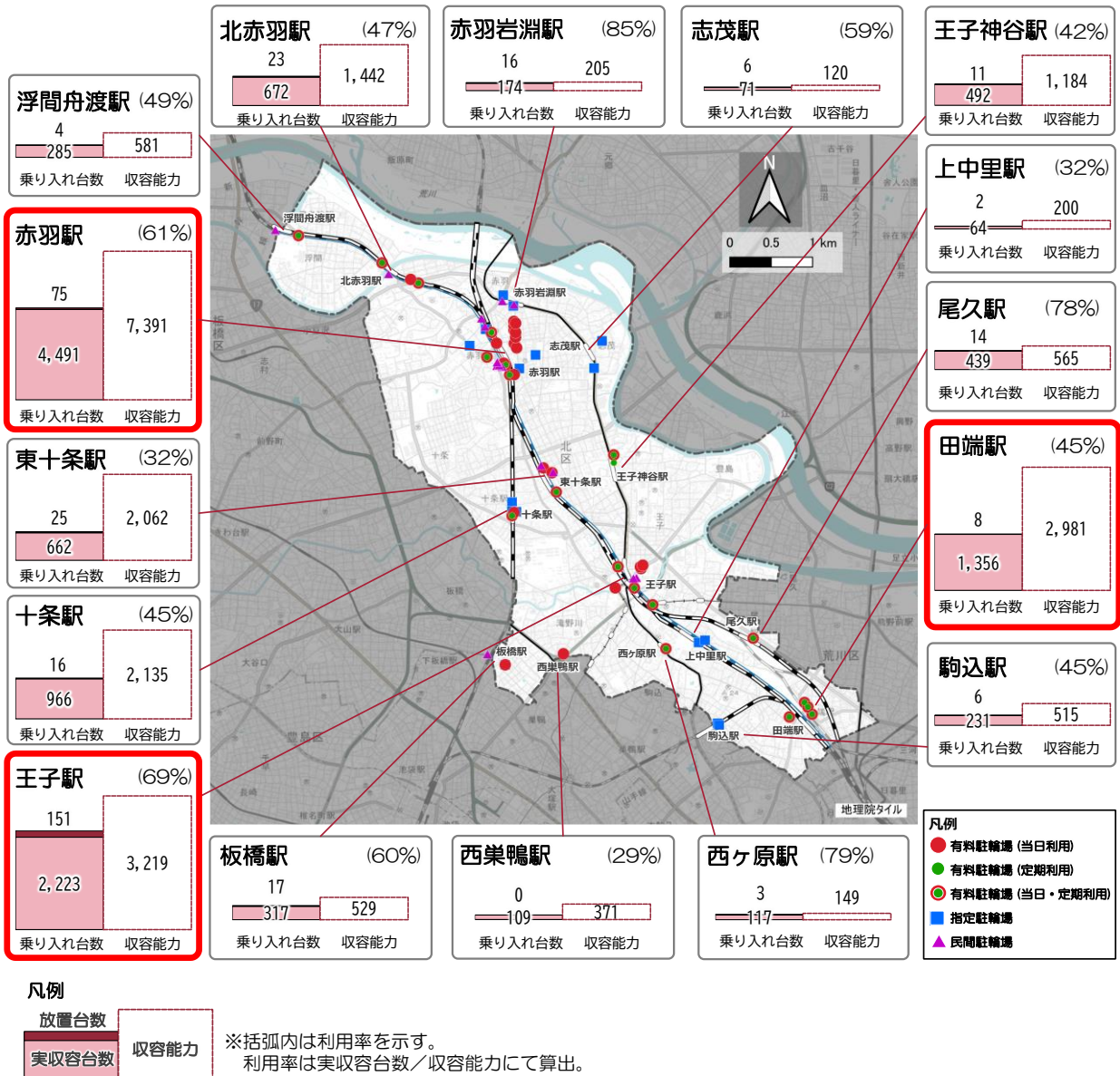


図 2-36 駅別の自転車駐車場の状況

出典：令和 4 年度調査駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）より作成

2) 自転車駐車場利用環境に関する区民意見等

- 「自転車駐車場利用環境」に関して約5割の区民が不満の意見を持っています。
- 自転車駐車場利用環境に対する不満点は、「駐車可能な台数が少ない」や「一台分のスペースが狭く駐車が困難」、「駐車場所が施設から遠い」など、駐車スペースや自転車駐車場の立地に関する意見が多くなっています。

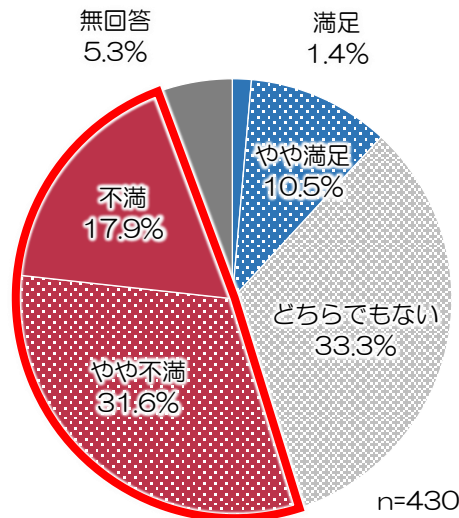


図 2-37 「自転車駐車場利用環境」に関する区民の満足度

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

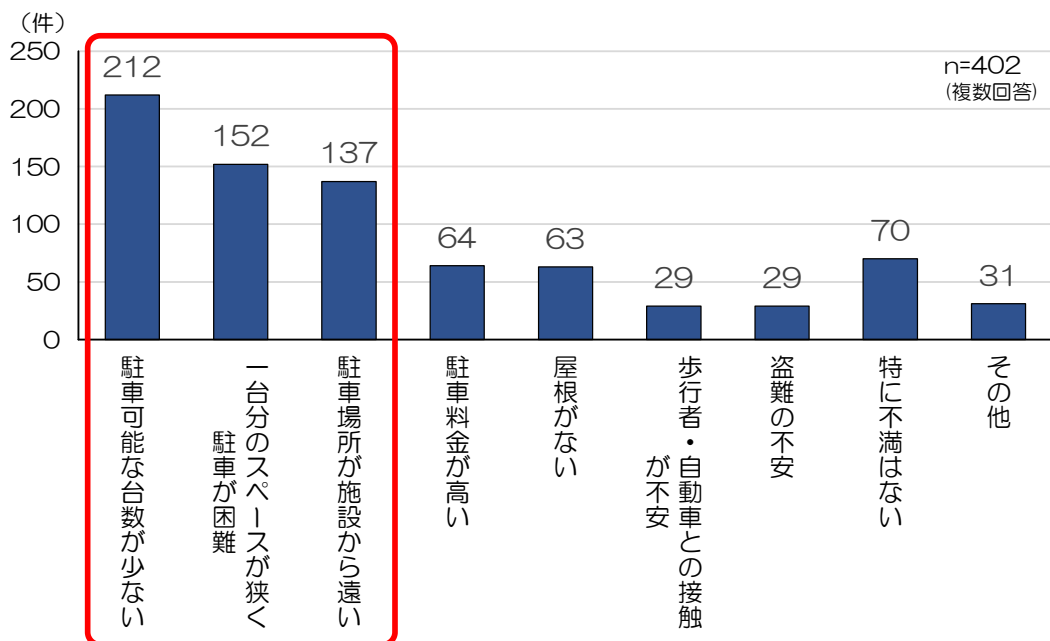


図 2-38 自転車駐車場利用環境に対する不満点

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和4年）

2. 現状と課題

- 自転車を利用する際、区民の約 6 割は自転車駐車を利用しないことがある状況です。利用しない理由としては、「目的地から遠い」「駐輪料金がかかる」等が多く挙げられています。

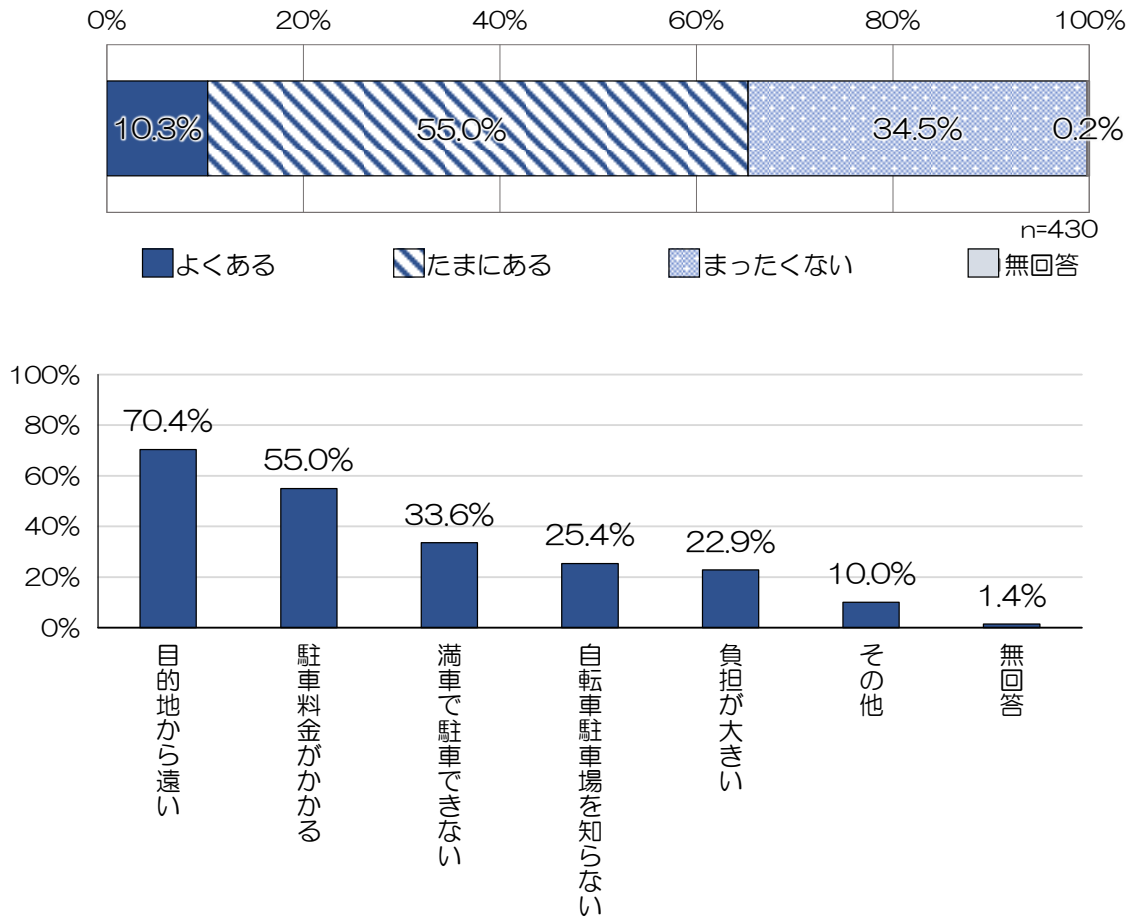


図 2-39 自転車駐車場以外の道路や歩道への駐車有無（上）、駐車理由（下）

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

3) 放置自転車の状況

- 放置自転車台数は、赤羽駅、王子駅周辺で特に多い傾向であり、いずれも端末交通として自転車利用が多い駅となっています。
- 一方で、区全体の放置自転車台数は経年的に減少傾向となっています。

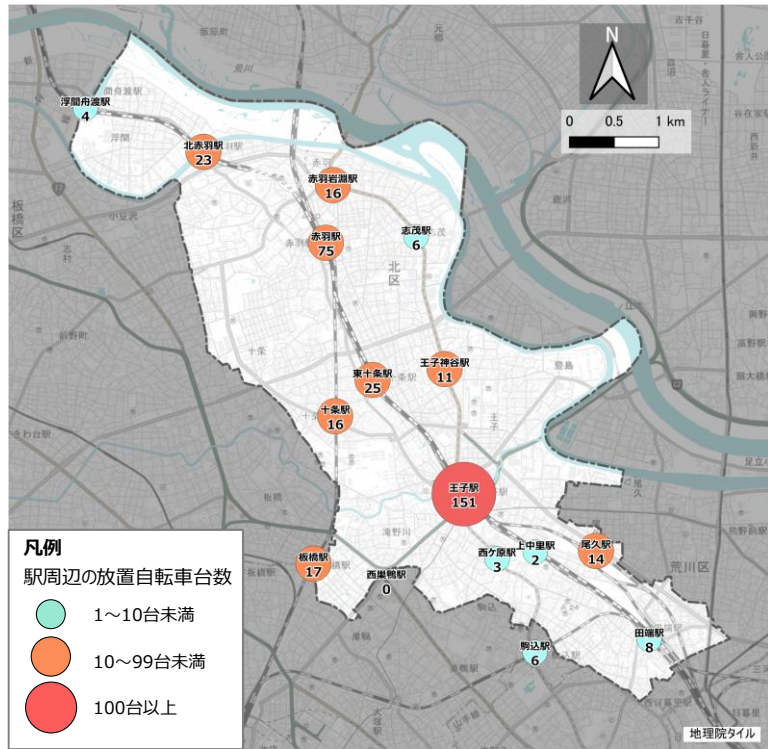


図 2-40 北区の駅別放置自転車台数

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査（東京都）より作成

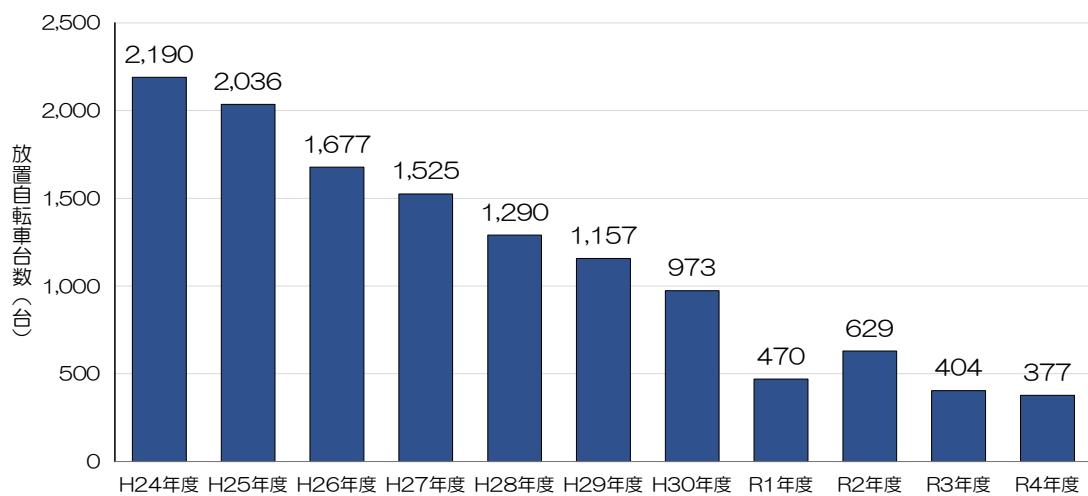
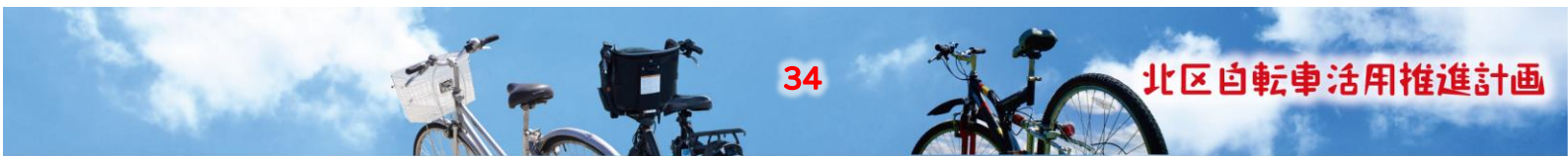


図 2-41 放置自転車台数の経年推移

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査（東京都）より作成



4) 自転車駐車環境に関する事業者意見

- 自転車駐車場管理者へのヒアリングでは、「歩道上の自転車駐車場満車時に、周辺に放置自転車が散見される」、「子供乗せ自転車の増加・大型化・重量化にともなう駐車スペースの逼迫」が課題として挙げられている。
- 放置自転車撤去事業者へのヒアリングでは、「放置自転車禁止区域の看板前に駐輪する人も多く、利用者の意識が低下していること」が課題として挙げられている。

表 2-7 事業者へのヒアリング結果

分類	ヒアリング項目	事業者の回答
自転車 駐車場 管理者	自転車駐車場利用の現況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺設置の自転車駐車場では、平日は通勤・通学利用者が多く、近年子供乗せ自転車が増加。午前中利用に集中。 ・ 一時利用は、周辺商業施設の営業時間内の利用が多い。
	管理上の問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2 段ラック下段に子供乗せ自転車があると上段駐輪が不便なため、子供乗せ自転車専用エリア設置が望まれる。
	自転車利用全般の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道上の自転車駐車場が満車であることが多く、自転車駐車場敷地内外の不正駐輪が散見される。 ・ 子供乗せ自転車の増加・大型化・重量化にともなう駐車スペースにゆとりがない。
放置 自転車 撤去 事業者	放置自転車の現況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車は王子駅、赤羽駅、商店街で特に多い。 ・ 放置自転車は、商業施設営業時間に多い傾向（買い物客が多く、午後に集中）。 ・ 平日は女性が多く、土日は学生等の放置が増加している。 ・ 区外から来た利用者の自転車撤去もある。
	撤去上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「短時間だから」という理由で放置している人が多い。 ・ 放置自転車禁止区域の看板前に駐車する人も多く、意識が低下している。
	自転車利用全般の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設周辺に自転車駐車場を求める声が多い。 ・ 短時間利用したいだけなのに、自転車駐車場が遠いという声が多い。

出典：北区自転車利用に関する事業者ヒアリング調査（令和 4 年）



(4)シェアサイクル

1) シェアサイクルのポート設置状況

- シェアサイクルポートは区内に 28 カ所（ポート密度：約 1.4 カ所/ k m²）存在しており、周辺区である足立区（ポート数：約 140カ所、ポート密度：約 2.6 カ所/ k m²）、板橋区（ポート数：約 190 カ所、ポート密度：約 5.9 カ所/ k m²）と比較すると少ない状況です。

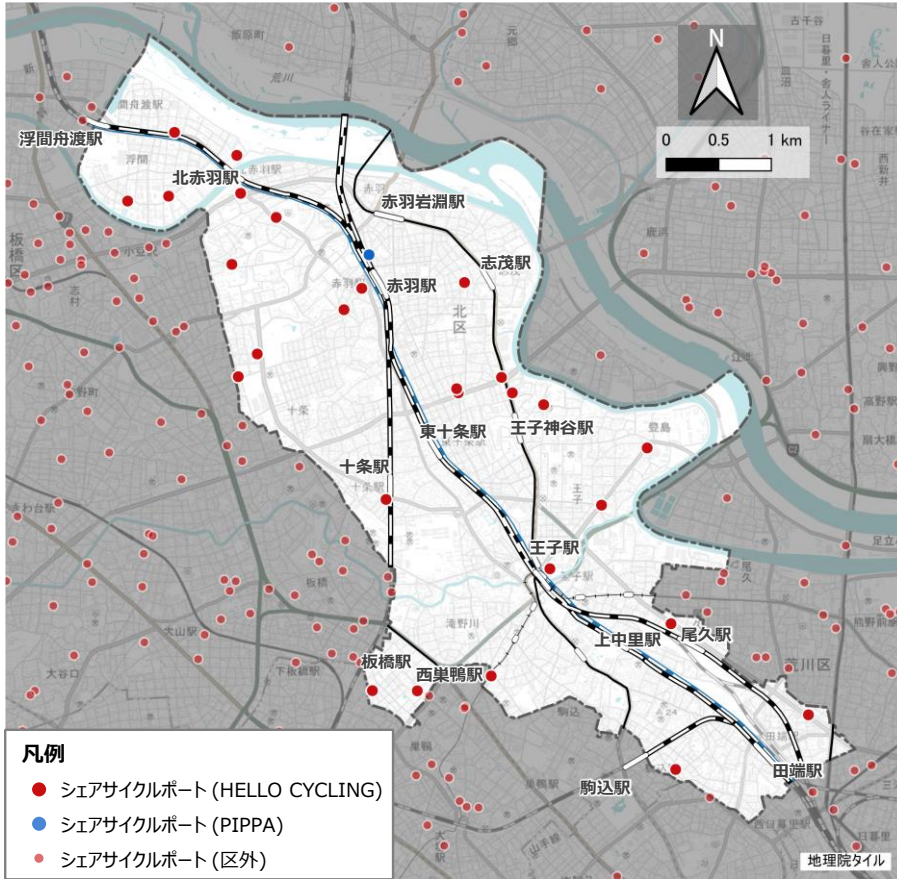


図 2-42 シェアサイクルポートの分布状況

出典：HELLO CYCLING ホームページ、PIPPA ホームページより作成（令和 5 年 4 月現在）

2) シェアサイクルの利用状況

- 自転車利用者のうち、シェアサイクルを知っているのは 44.9%で、そのうち 95.9%は利用していない状況となっています。

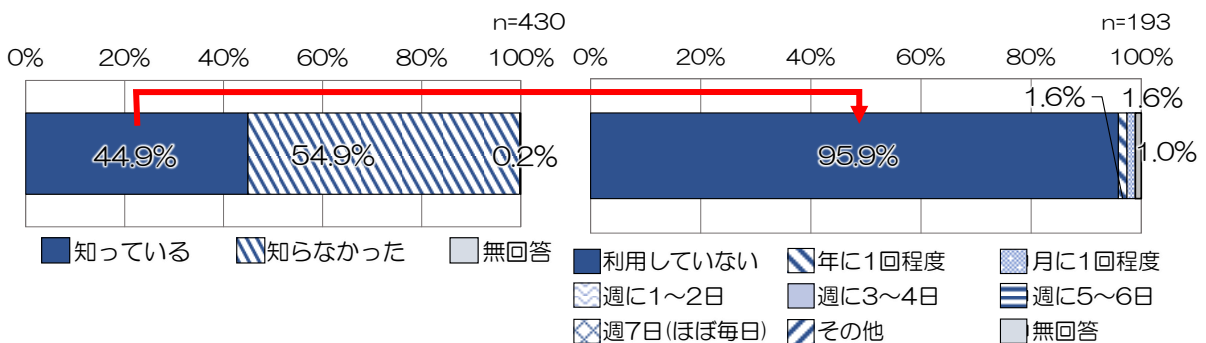


図 2-43 シェアサイクルの認知度

図 2-44 シェアサイクルの利用状況

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

2. 現状と課題

- シェアサイクルの利用環境の改善要望がある人は 33.5%であり、要望の内容として、「ポートの数を増やす」が 65.3%と最も多く、次いで「自転車の台数を増やす」が 29.9%で多い状況です。

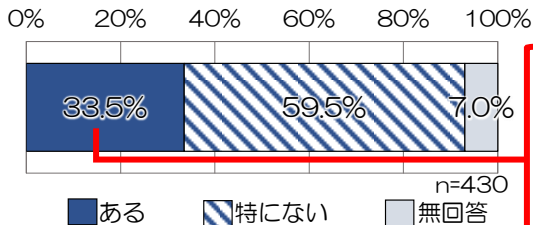


図 2-45 シェアサイクルの利用環境改善の意見の有無

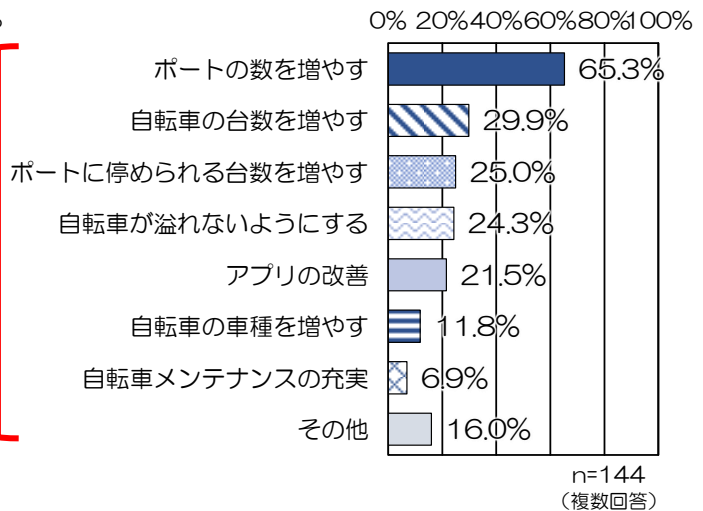


図 2-46 シェアサイクルの利用環境改善について

出典：北区自転車利用に関する区民アンケート調査（令和 4 年）

3) シェアサイクル環境に関する事業者意見

- シェアサイクル事業者へのヒアリングから、区内に設置しているポートは、稼働率が高く、今後も需要が見込める状況となっています。

表 2-8 シェアサイクル事業者へのヒアリング結果

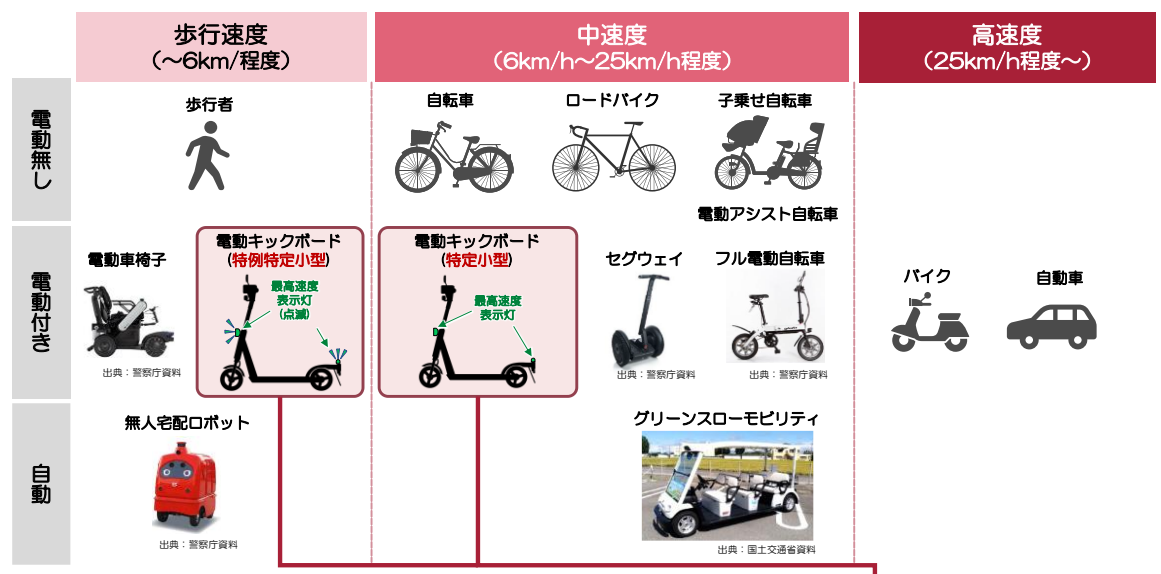
分類	ヒアリング項目	事業者の回答
シェアサイクル事業者	シェアサイクル事業の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 23 区全体で事業展開を考えており、ポート設置数の目安は 10 カ所/km²として設定し展開を進めている。 ・ 区内のシェアサイクルポートは稼働率が高く、今後も、需要が見込める。
	北区での事業展開に関する意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北区内のポートは稼働率が高く、需要がある。 ・ シェアサイクル利用者の地域間の移動も多い。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ ポートが増えれば日常生活の中でポートを目にする機会が増えるため、結果的にシェアサイクルの認知度が高まる。

出典：北区自転車利用に関する事業者ヒアリング調査（令和 4 年）

4) 新モビリティ

- 近年、自転車の多様化や電動キックボードの新たな電動小型モビリティが登場し、通勤時や観光等でだれもが気軽に利用できる移動手段として活用が期待されています。
- 特に、令和5（2023）年7月1日以降は、道路交通法の改正により一定の基準に該当する電動キックボード等※について、「特定小型動機付自転車」が創設され、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されることとなり、今後も電動キックボードのさらなる普及が想定されます。

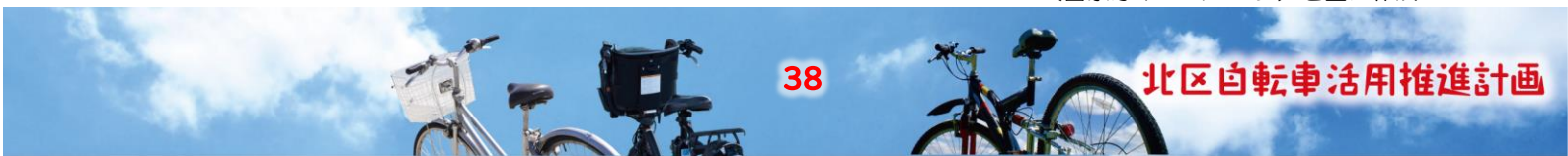
※今後登場が予想される電動キックボードと同程度の定格出力を備えた小型モビリティを含む。



		改正前		道路交通法改正（令和5年7月1日以降）		
		電動キックボード (個人所有)	電動キックボード シェアリング (実証実験)	電動キックボード等		
車両区分		原動機付 自転車	小型特殊 自動車	原動機付自転車		
				一般	特定小型	特例特定小型
最高速度		30km/h (法定速度)	15km/h 以下	30km/h (法定速度)	20km/h 以下 (最高速度表示灯点灯)	6km/h 以下 (最高速度表示灯点灯)
運転免許		原動機付 自転車免許	普通自動車 免許等	原動機付 自転車免許	不要 (ただし16歳未満の運転禁止)	
ヘルメット 着用		必要	任意	必要	努力義務	
走行 位置	歩道	×	×	×	×	○ 「普通自転車等及び歩行者等 専用」の道路標識等が設置されて いる歩道に限る
	自転車 レーン	×	○	×	○	
ナンバー プレート		必要	必要	必要	必要	

図 2-47 道路交通法改正に伴う電動キックボードの交通ルール

出典：特定小型原動機付自転車（電動キックボード等について）（令和5年5月1日）
（警察庁ホームページ）を基に作成



(5)健康

1) 運動習慣

- 北区の65歳健康寿命は約81.7歳と23区の中でも低く、東京都全体と比較しても下回っています。
- また、1日1時間以上身体活動を行っていない人の割合は、50.9%で23区の中では3番目に高くなっています。

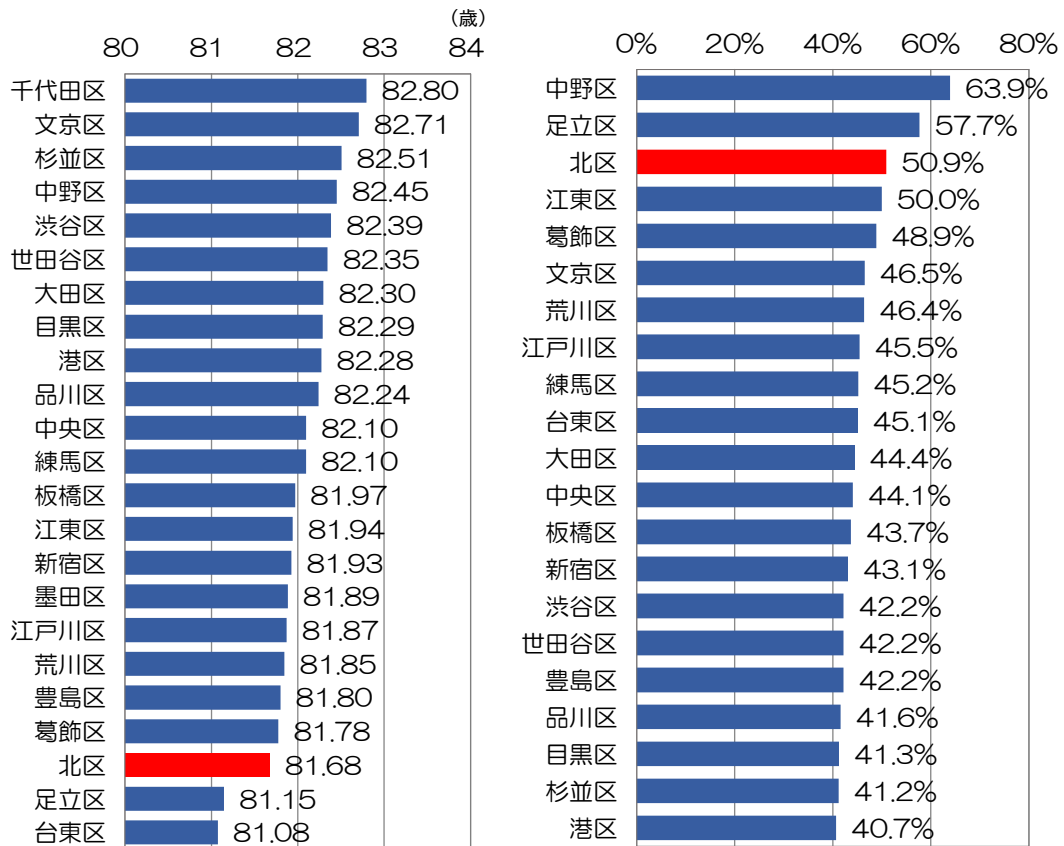


図 2-48 23 区の 65 歳健康寿命 (平均) 図 2-49 1 日 1 時間以上身体活動なしと回答した割合

※65歳健康寿命とは65歳の人、何らかの障害のために要介護認定を受けるまでの状態を健康と考え、その障害のために認定を受ける年齢

出典：東京都福祉保健局 都内各区市町村の65歳健康寿命より作成 (左)

出典：東京都の健康・医療情報にかかるデータ分析事業報告書 (平成31年3月) より作成 (右)

- 運動習慣の有無について、「週2日以上」と回答した人は、年代別にみると男性では30歳代が最も低く、女性では30歳代、50歳代が低い傾向にあります。
- また、「ほとんどしない」と回答した割合は、男性では30～40歳代、女性では30～50歳代が約4割と高い傾向にあります。

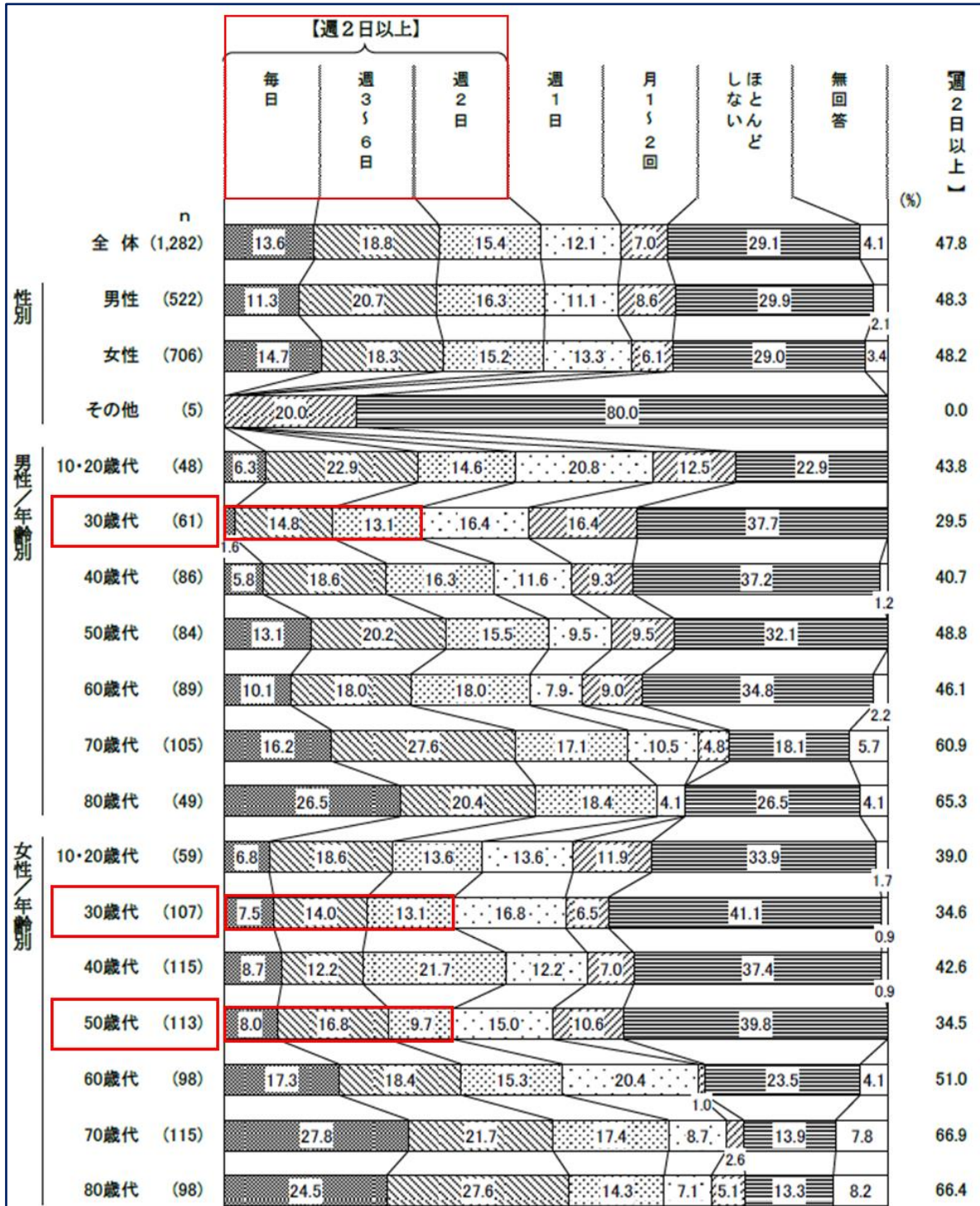


図 2-50 区民の運動習慣の有無

出典：健康づくりに関する意識・意向調査報告書（令和5年3月）

2. 現状と課題

- 健康を守るために気を付けていることは、「うがい・手洗い等の感染症予防」の70.2%に次いで、「食生活」が66.7%、「運動不足」が49.1%と高い傾向にあります。

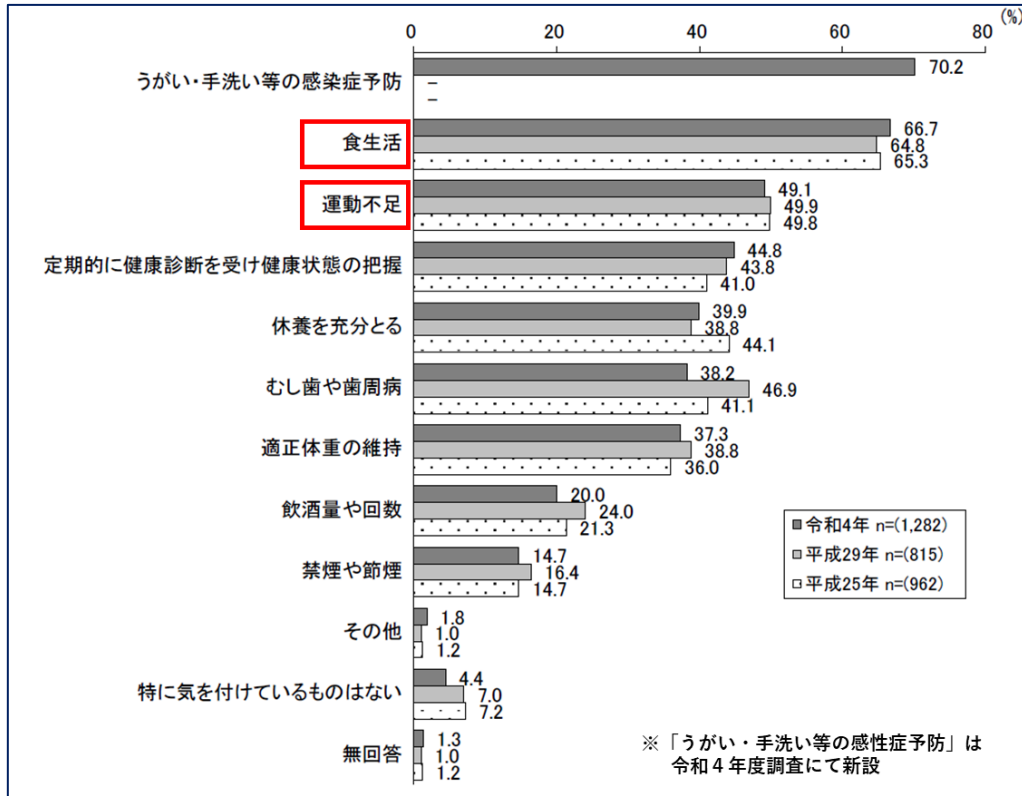


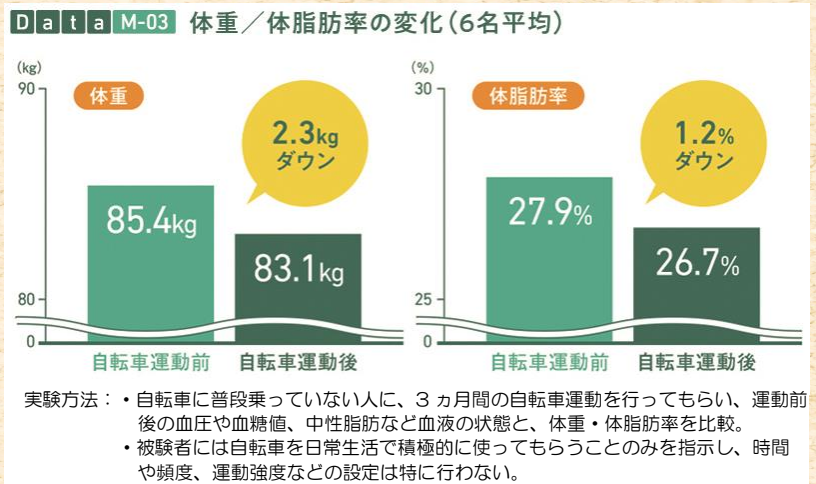
図 2-51 健康を守るために気を付けていること

出典：健康づくりに関する意識・意向調査報告書（令和5年3月）

コラム

3ヶ月間の自転車利用で、体重と体脂肪率が共に減少

株式会社シマノが、自転車に乗る習慣のないメタボリック症候群またはメタボ予備軍の被験者6名に対して行った調査では、3ヶ月間できるだけ自転車を利用してもらった結果、6名平均で体重が2.3kg減少。体脂肪率も1.2%減少し、最大では、体重が7kg、体脂肪率が4%程減少する結果となりました。



自転車運動前後の体重／体脂肪の変化（6名平均）

出典：株式会社シマノ Health Data File

2-3 北区における自転車活用に関する課題

現状を踏まえ、北区における自転車を取り巻く課題を以下のとおり整理します。

