

## 第2章



## 現状と課題

- 1 荒川区の地勢
- 2 自転車利用状況
- 3 6つの都市像からみた現状
  - 3-1 生涯健康
  - 3-2 子育て教育
  - 3-3 産業革新
  - 3-4 環境先進
  - 3-5 文化創造
  - 3-6 安全・安心
- 4 課題の整理

## 第2章 現状と課題

### 1 荒川区の地勢

#### (1) 荒川区の地形等の特徴

荒川区は、東京 23 区の東北部に位置し、南西部の山手台地を除きほぼ平坦な低地（東京低地）となっています。また、区の北東部には隅田川が迂回しています。

区のほぼ中心に区役所があり、区の端から区役所まで東西で約 2.7～3.5km、南北で約 1.3～1.9km と、日常生活で自転車が利用しやすい環境にあると言えます。

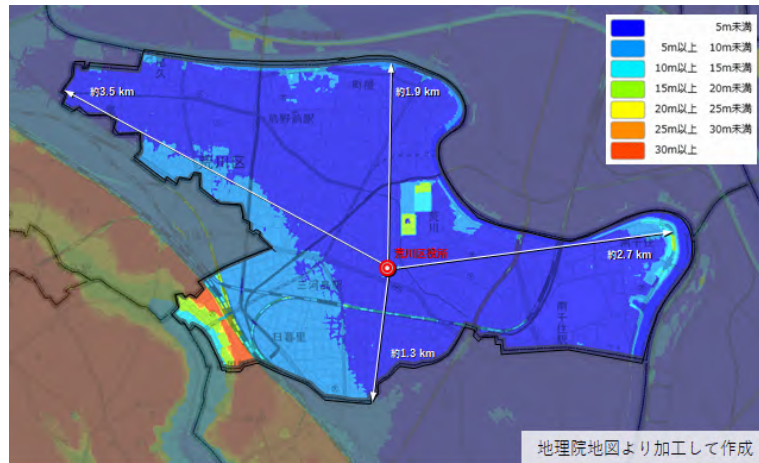


図 2-1 荒川区の地形

#### (2) 公共交通網

区内には、鉄道路線として、JR 山手線、常磐線、東京メトロ千代田線、日比谷線、京成本線、つくばエクスプレスの他、日暮里・舎人ライナーや都電荒川線が通り、さらに、バス路線が鉄道網を補っていることから、交通の便が大変良くなっています。



図 2-2 荒川区交通網図 注) 「町屋さくら」は令和4年3月31日をもって廃止

出典：あらかわ子育てお出かけ MAP（令和3年3月発行）



## 2 自転車利用状況

### (1) 自転車利用頻度

自転車を利用する頻度については、令和2年に実施した「荒川区政世論調査」の結果では、「毎日（利用する）」（23.3%）、「時々（利用する）」（19.8%）となっており、「毎日」～「時々」までの利用する人を合計すると、7割弱の方が日常生活の中で自転車を利用しています。

また、令和3年に実施した「荒川区自転車の利用状況等に関するWEBアンケート（以下「荒川区WEBアンケート」という。）」では、「週5日以上（利用する）」が42.9%と最も多く、「週5日以上」～「月1～2回」までの利用する人の合計は87.6%となっています。

なお、2つの調査で利用する人の割合に差が出たのは、荒川区WEBアンケートが世論調査と比べて、自転車利用者からの回答が多かったことが関係していると考えられます。

問27 自転車を利用する頻度について教えてください。(○は1つだけ) 全体(n=1681)



図 2-3 自転車を利用する頻度

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

### <参考> 荒川区WEBアンケート結果

問5 自転車を利用する頻度はどのくらいですか

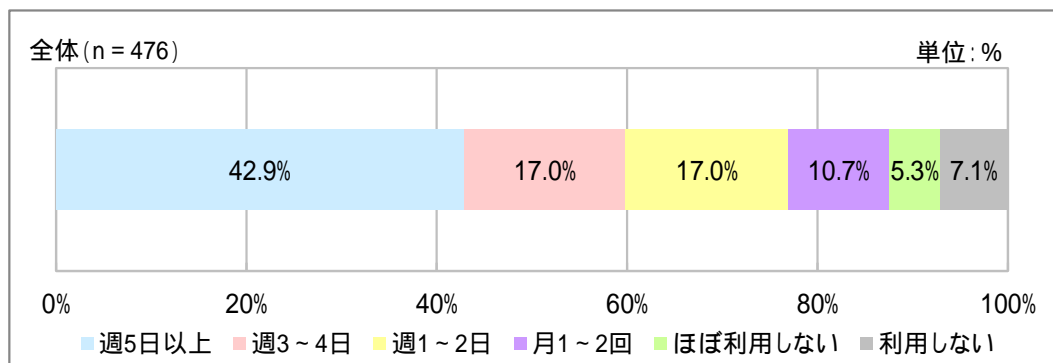


図 2-4 自転車を利用する頻度

出典：荒川区自転車の利用状況等に関するWEBアンケート（令和3年10月～11月実施）

アンケートの概要および回答の詳細については、巻末資料を参照

これを年代別に見てみると、「週5日以上」は50代以下で割合が高く、「週3～4日」は60代以上で割合が高くなっています。また、「ほぼ利用しない」「利用しない」は、年代が低くなるほど割合が高くなっています。

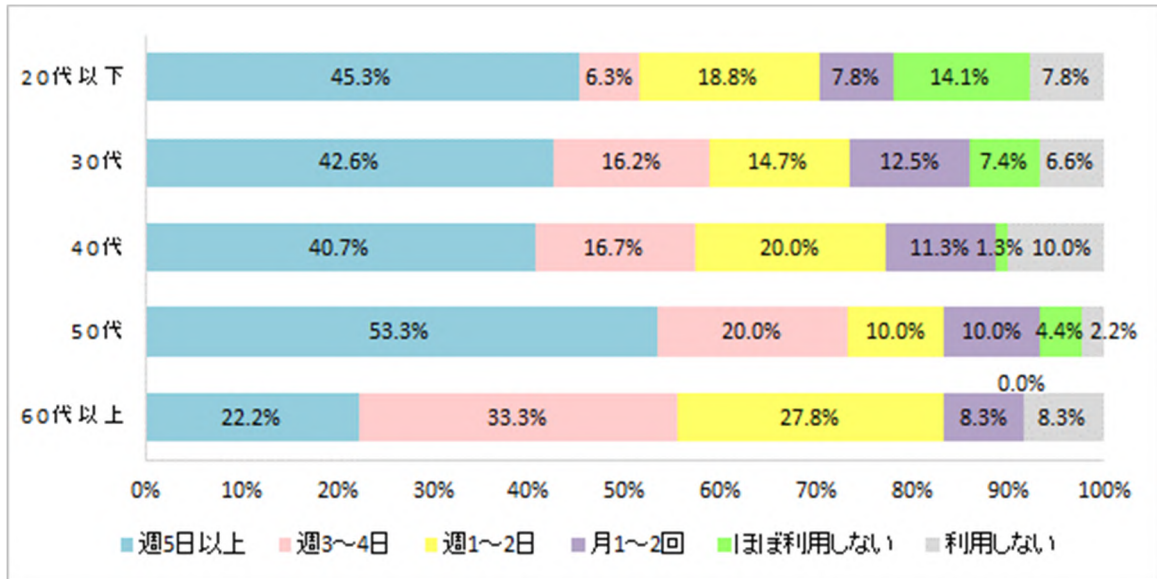


図 2-5 年代別の利用頻度

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

## （2）自転車利用の目的

自転車を利用する主な目的は、「買い物」（40.2%）が最も多く、次いで「通勤や通学」（15.1%）、「子供の送り迎え」（4%）となっています。

この傾向は、荒川区 WEB アンケートでも同様であり、「買い物」が最も多く、次いで「通勤・通学」となっており、日常生活の一部として自転車が利用されていることが分かります。

問29 自転車を利用する目的は何ですか。（○は1つだけ） 全体(n=1681)

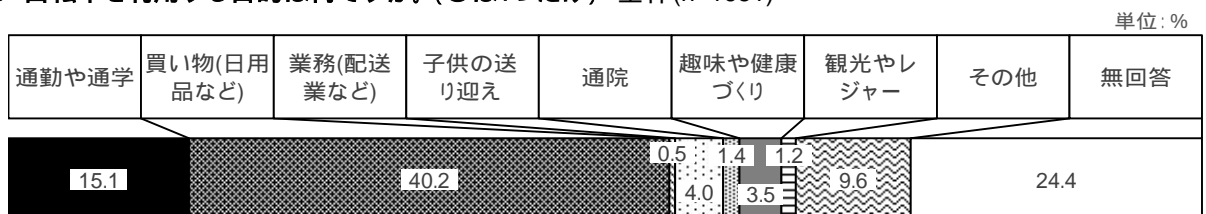


図 2-6 自転車を利用する主な目的

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）



## <参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問7 主な利用目的は何ですか（3個まで選択可能）

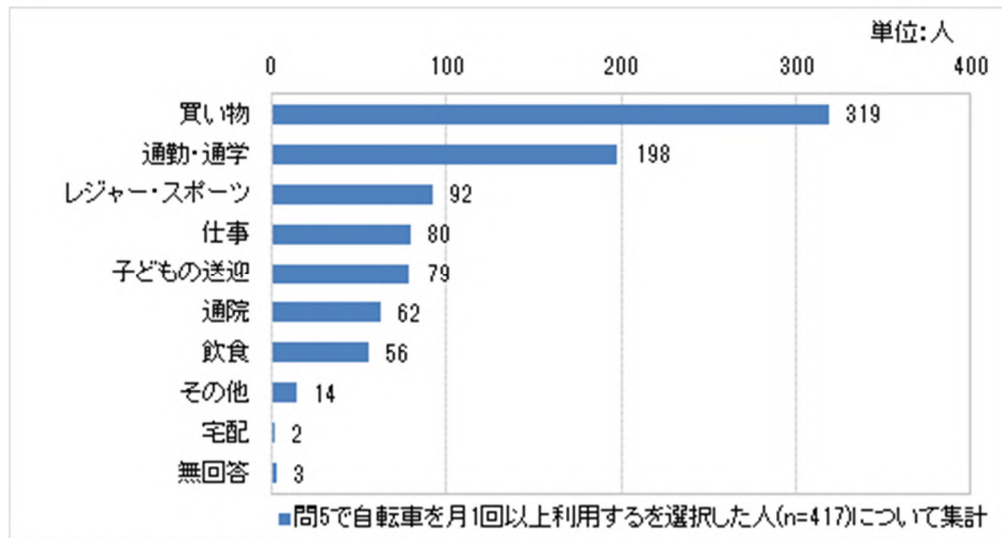


図 2-7 自転車を利用する主な目的

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

これを年代別に見てみると、「買い物」での利用はすべての年代で最も多く、50代以下は次に「通勤・通学」となりました。また、「子どもの送迎」は30代で多く、40代以上では「通院」も比較的多くなっています。余暇的な要素で見ると、「レジャー・スポーツ」は30代～50代、「飲食」は40代以下で多い傾向がありました。

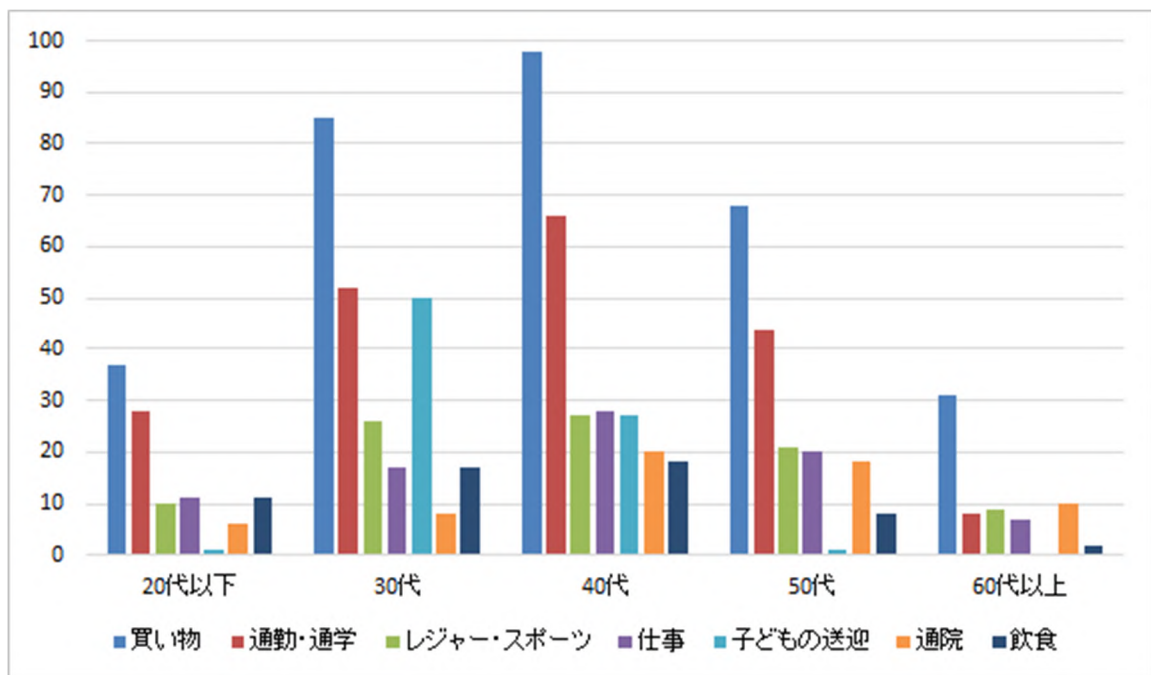


図 2-8 年齢別に見た利用目的

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

また、1回あたり自転車を利用する時間については、「10分～30分未満」(33.2%)が最も多く、次いで「5分～10分未満」(18.6%)、「30分～1時間未満」(14.6%)となっています。「30分未満」の人を合計すると59.9%となり、日常生活でのちょっとした利用の多いことが分かります。

問30 自転車を1回あたり連続して利用するおおよその時間を教えてください。(○は1つだけ) 全体(n=1681) 単位: %

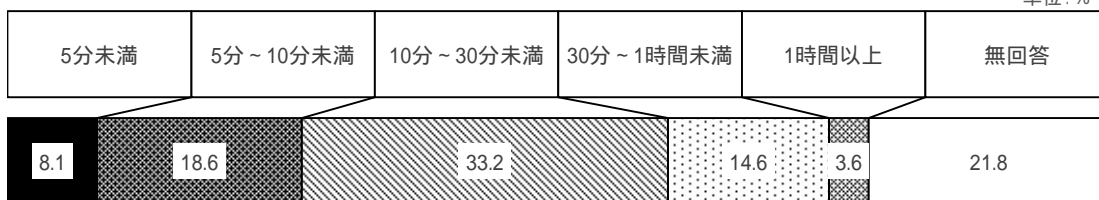


図 2-9 1回あたり自転車を利用する時間

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）



### (3) 自転車の利用割合

#### 1) 通勤・通学における自転車の利用割合

通勤・通学する区民のうち、自転車で直接、職場や学校に行く人の割合（以下「代表交通手段が自転車である割合」といいます。）は17.9%であり、23区内で比較すると4位と、比較的高くなっています。

それに加え、鉄道駅まで又は鉄道駅から自転車を利用する人の割合（以下「鉄道駅端末の手段として自転車を利用する人の割合」といいます。）が5.7%あり、こちらも23区中5位と、比較的高くなっています。

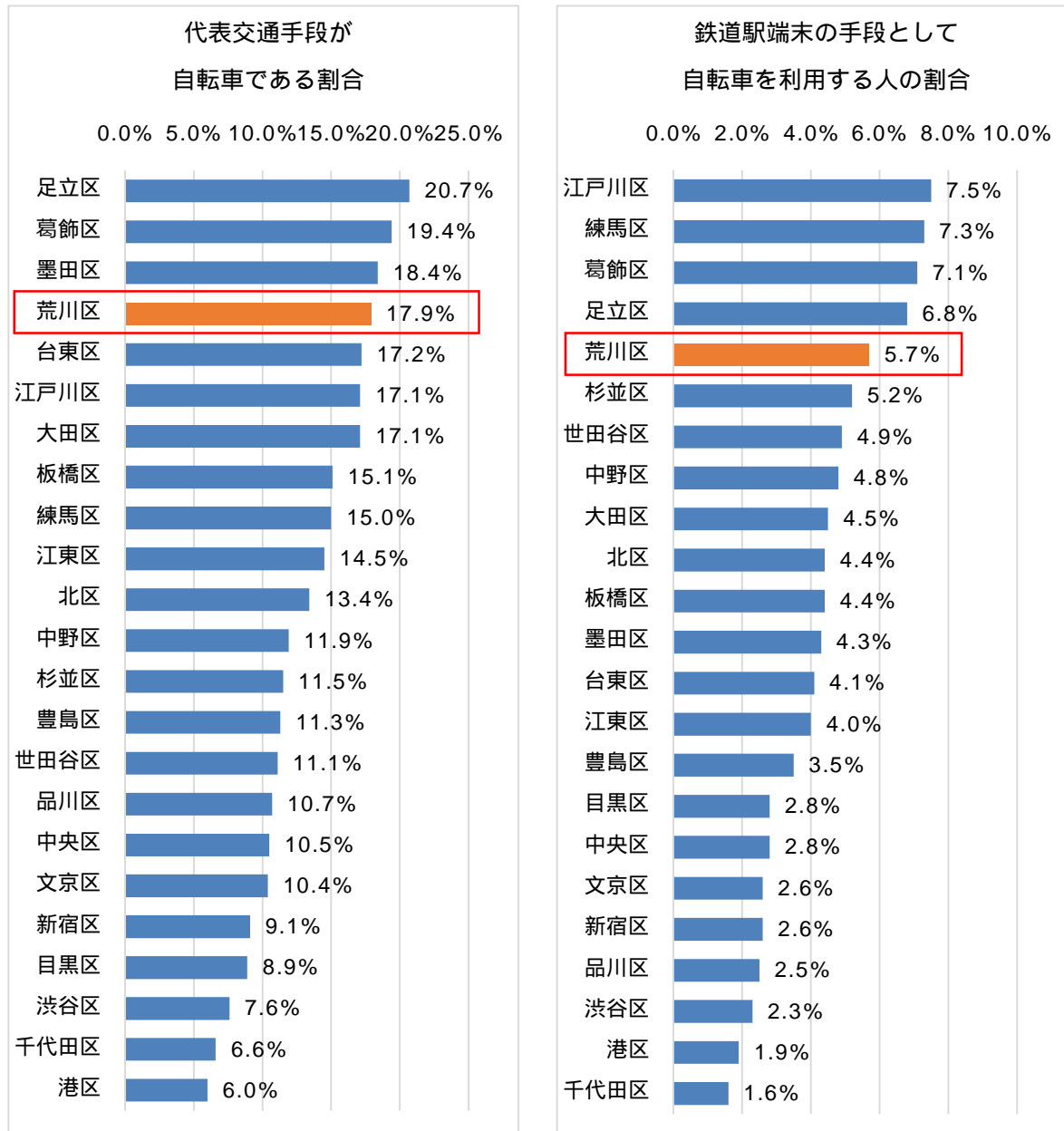


図 2-10 通勤・通学における自転車の利用割合

出典：国勢調査（平成22年度）

## 2) 目的別の自転車利用割合

区内の全移動のうち、自転車で直接目的地に行った人の割合は約 21%であり、鉄道（約 42%）に次ぐ割合となっています。また、鉄道と自転車を組み合わせて移動した人（駅周辺に駐輪した人）の割合（約 6%）を上回っています。

出発地・目的地とも区内である移動に限って集計すると、自転車で直接目的地に行った人の割合は 40%で、徒歩のみの移動（約 51%）と合わせて約 9 割を占めており、区内の移動はほぼ徒歩と自転車で行われている様子が分かります。

また、区民の移動を年代別で見ると、自転車で直接目的地に行った人の割合は、年齢が高い層の方が多いということが分かります。

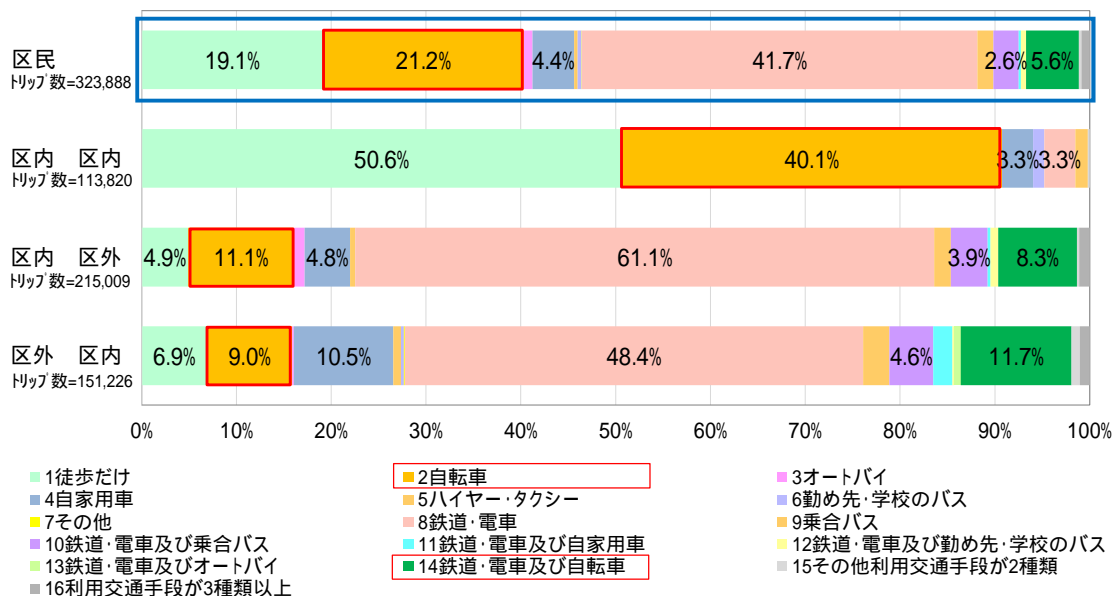


図 2-11 荒川区交通手段分担率

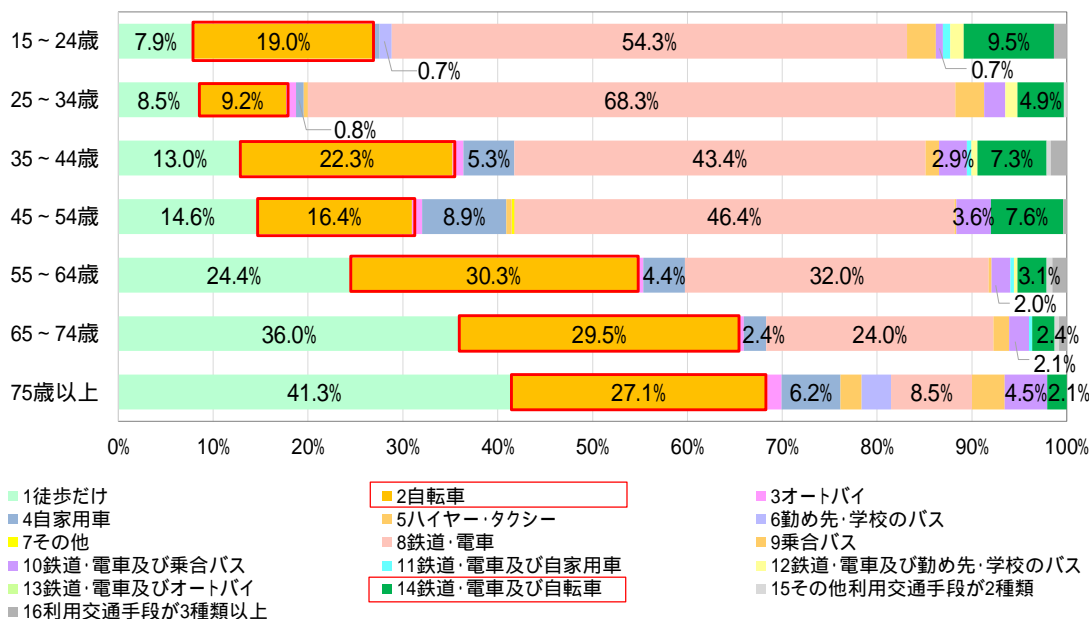


図 2-12 年代別の交通手段分担率

出典：平成 30 年パーソントリップ調査 をもとに作成





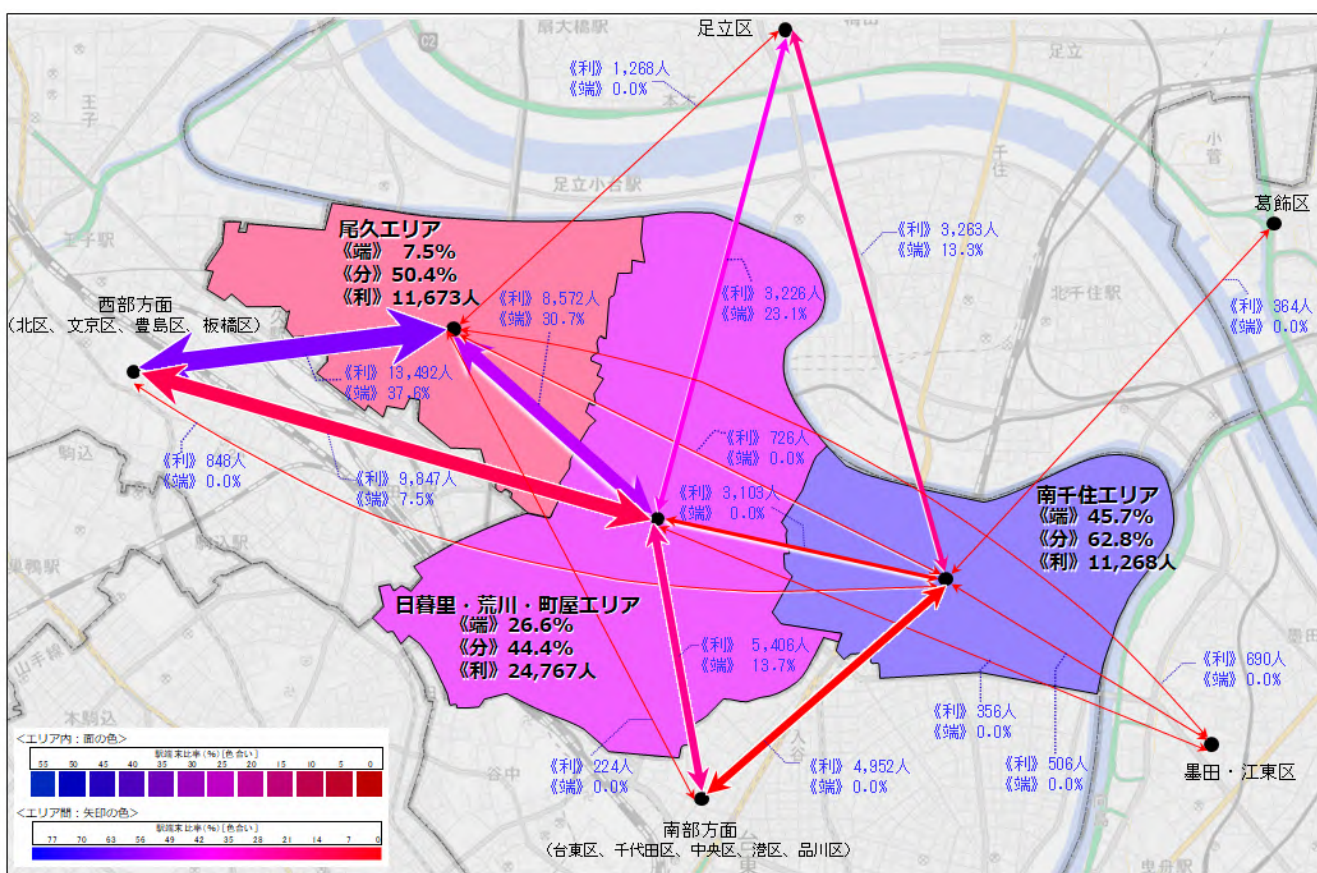
### 3) エリア別の自転車利用割合

区内のエリア別に見ると、エリア内での全移動において、直接又は駅端末（出発地から駅又は駅から到着地）に自転車を利用した割合（自転車分担率）は、南千住が最も高く約6割、次いで尾久が約5割、日暮里・荒川・町屋が約4割となっています。

一方、自転車を利用した移動のうち、エリア内で駅端末に利用した人の割合（端末比率）は、南千住では約46%に達する一方、日暮里・荒川・町屋では約27%、尾久では約8%と大きく差があります。

なお、尾久においては、他の区（北区、文京区方面）の駅まで自転車で移動する人が多く、矢印で示したエリア間の端末比率が約38%と高くなっています。

区外への移動は、区境を越えてすぐに駅等の施設がある北区、文京区方面への利用が多く、川で隔てられた足立区、墨田区方面への利用は少なくなっています。



《端》 端末比率 = 駅まで自転車を利用した人の数 / 移動時に自転車を利用した全ての人の数

→面\*1や矢印\*2の色合いについて、赤いほど端末比率が小さく、自転車で目的地まで直接移動している人が多い

《分》 自転車分担率 = 移動時に自転車を利用した全ての人の数 / 区内を出発地や目的地として移動した人の数

→面\*1 (対象エリア内) を出発地や目的地として移動した人の数を移動時に自転車を利用した数で除したもの

《利》 自転車利用者数 = 目的地まで自転車で直接移動した人の数 + 駅まで自転車、駅から電車で移動した人の数

→矢印\*2の幅が大きいほど、矢印両端のエリア間を自転車で移動する人が多い。

\*1 面は同じエリア内の移動を指す。

色合いが赤くなるほど直接移動の比率が高くなり、色合いが青くなるほど駅までの自転車利用（端末比率）が高くなる

\*2 矢印はエリア間の移動を指す。

矢印が太いほど矢印両端のエリア間の自転車移動者が多くなり、色合いが赤くなるほど直接移動の比率が高くなる。

図 2-13 自転車移動図

出典：平成30年パーソントリップ調査をもとに作成

## パーソントリップ調査とは

対象の期間のうちのある1日に、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動（トリップ）したかなどを調べるものです。

利用した交通手段の中で主なものを「代表交通手段」といい、優先順位は、鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩になります。



## 4) 自転車交通量

令和3年度交通実態調査において区道内5地点の平日昼間（7時～19時）の自転車交通量を計測したところ、最低でも1,000台以上、最大4,000台近く計測されており、幹線道路ではない区道内においても一定の自転車利用があると言えます。（道路構造令では、500台/日以上を「自転車交通量が多い」としています。）

表 2-1 自転車交通量

調査箇所	調査地	自転車交通量
地点1	荒川区西尾久6丁目	1,703台
地点2	荒川区町屋3丁目	1,166台
地点3	荒川区南千住1丁目	3,914台
地点4	荒川区東日暮里1丁目	2,055台
地点5	荒川区東日暮里5丁目	1,690台



図 2-14 交通実態調査箇所

出典：令和3年度交通実態調査（調査日：令和3年11月30日、12月2日）



### 3 6つの都市像からみた現状

区の基本構想では、目指すべき将来像として「幸福実感都市あらかわ」を掲げるとともに、分野別に6つの都市像を示しており、ここでは、この6つの都市像ごとに自転車利用に関わる現状を整理します。

#### 3-1 生涯健康

##### (1) 区民の年齢構成の状況

区の令和3年現在の年齢構成を見ると、高齢化率は23.1%です。また、人口ビジョンにおける、将来人口推計によると、2030年頃から高齢化率は上昇し、2050年頃には約3割に達するとされています。

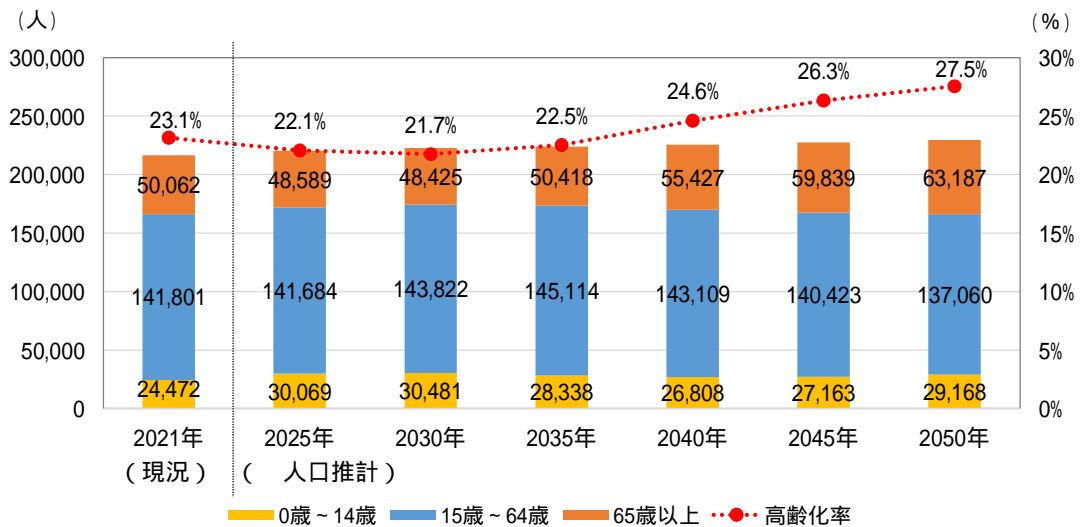
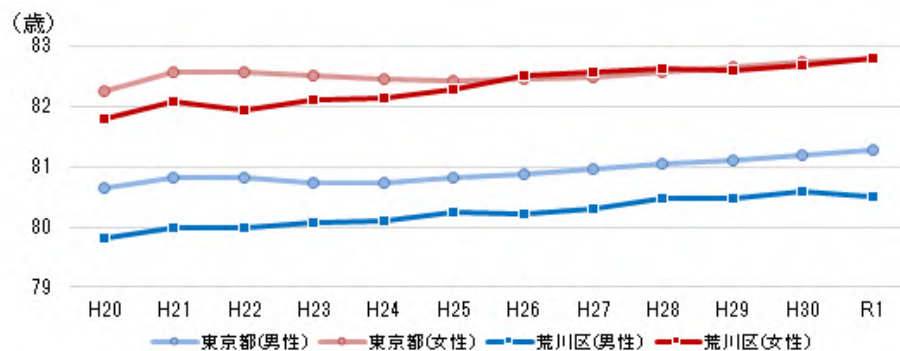


図 2-15 荒川区の人口構成と将来人口推計

出典：荒川区統計「令和3年4月1日現在の人口一覧表」、荒川区人口ビジョン（平成28年）

##### (2) 健康状態

区の65歳健康寿命は、男女ともに年々伸びています。平成26年以降、女性が都平均並み、男性は都平均を下回っている状況です。



荒川区民の健康寿命\*

\*65歳の方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と推定

図 2-16 健康寿命

出典：東京都福祉保健局 HP

また、区の 40～74 歳の 17,841 人（特定健康診査受診者）のうち、糖尿病及び糖尿病予備群の人はそれぞれ約 14%存在します。年齢に比例して糖尿病及び糖尿病予備群の割合は高くなっています。さらに、肥満の割合は、男性は 45～54 歳が高く、女性は年代による大きな変動はありませんが、64 歳以上でやや高い傾向があります。

高齢化が進み、生産年齢人口が減ると推計される中、高齢になっても健康でいられるよう、中高年の方々の健康維持が重要となっています。

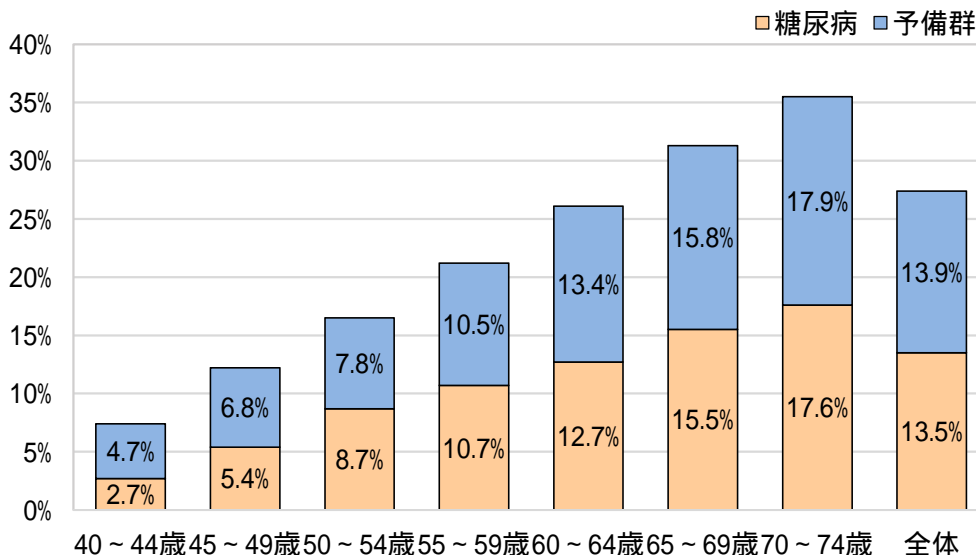


図 2-17 荒川区における糖尿病とその予備群の割合

出典：荒川区健康増進計画（平成 29 年）

糖尿病予備群の定義・・・糖尿病の可能性を否定できない人  
 （ヘモグロビン A1c の値が 6.0%以上、6.5%未満で、質問票で「現在糖尿病の治療を受けている」と答えていない人）

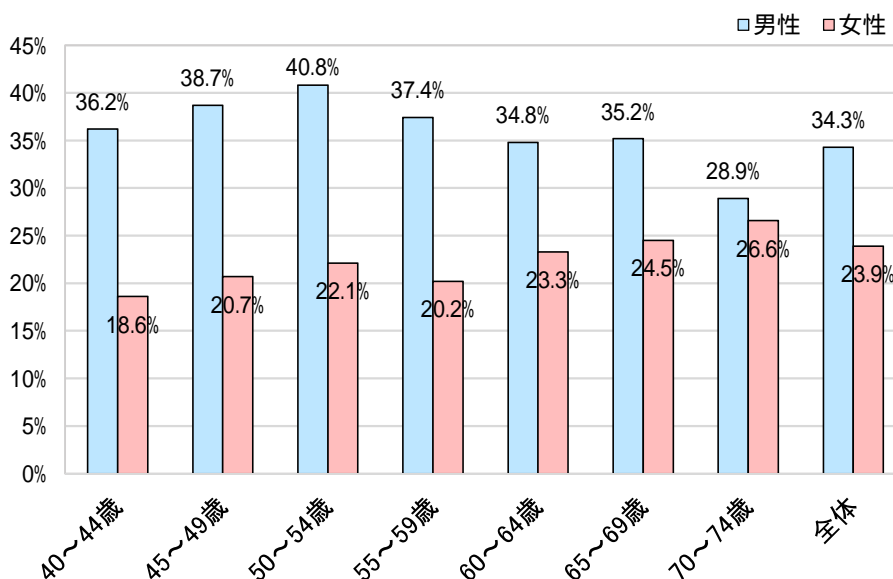


図 2-18 荒川区における肥満の割合

出典：荒川区健康増進計画（平成 29 年）

肥満の定義・・・BMI25 以上（日本肥満学会の定めた基準に基づく）



### (3) 運動習慣の現状

30歳代の運動割合が40%以下と、他の年代より低くなっています。30歳～70歳代までは、60歳代を例外として、増加傾向にあります。

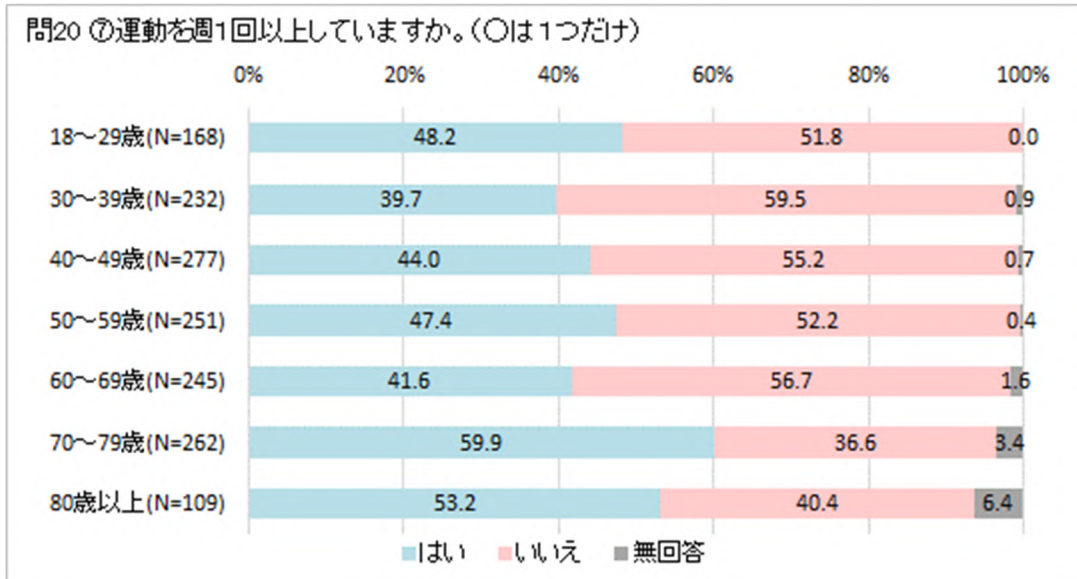


図 2-19 週1回以上運動している人の割合

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

また、荒川区 WEB アンケートによると、健康維持のために現在行っていることとしては、「散歩・ウォーキング」が最も多く、その次に多いのが「特にない」となっています。

これを、自転車関連で見ると、「自転車での通勤・通学」が比較的多く、また、「サイクリング」も一定程度存在します。

#### 問 19 健康維持のために現在行っていることはありますか（3個まで選択可能）

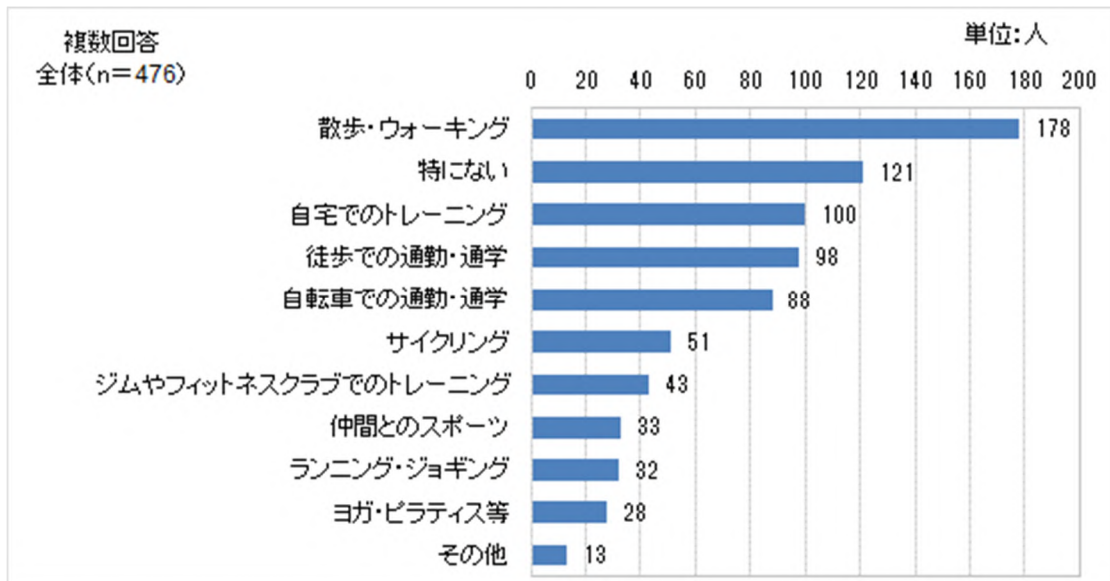


図 2-20 運動習慣

さらに、自転車関連を年代別に見ると、「自転車での通勤・通学」は40代が最も多く、次いで20代・30代・50代が同程度となっており、「サイクリング」は30代から50代が多くなっています。回答者の属性として20代～60代が多いことを踏まえても、この年代に一定の需要があることが伺えます。

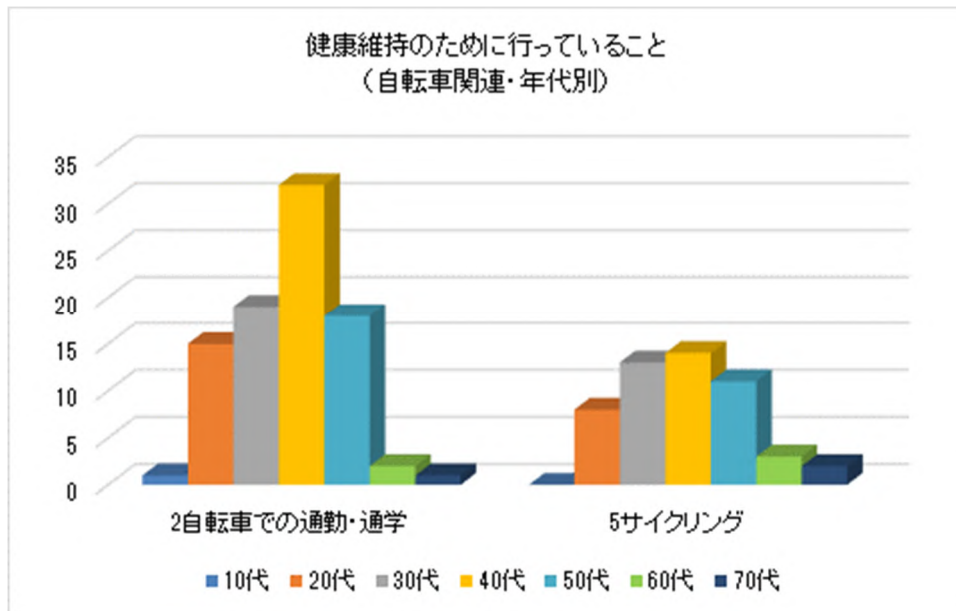


図 2-21 運動習慣 (自転車関連)

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート (令和3年10月～11月実施)



#### (4) 外出状況の現状

区民の外出状況を見ると、交通利便性が高い地域であることから、自動車（バスを除く）のみで外出した人は少なく、自動車以外（徒歩・自転車・バイク・バス・電車など）も使用して外出した人が全体の7割を上回ります。そのうち外出の一部で自転車を利用した人は約2割となっています。

外出率について、東京都市圏全体の調査結果を見ると、コロナ禍前の調査であるにもかかわらず、特に現役世代の外出率の低下が顕著となっており、全体で76.6%と、平成20年（86.4%）と比べて9.8ポイントも低下しています。

区では、東京都市圏全体（76.6%）より外出した人の割合が若干多い（77.4%）ものの、外出しなかった人も2割を超えており、外出しないことによる健康面への影響が懸念されます。

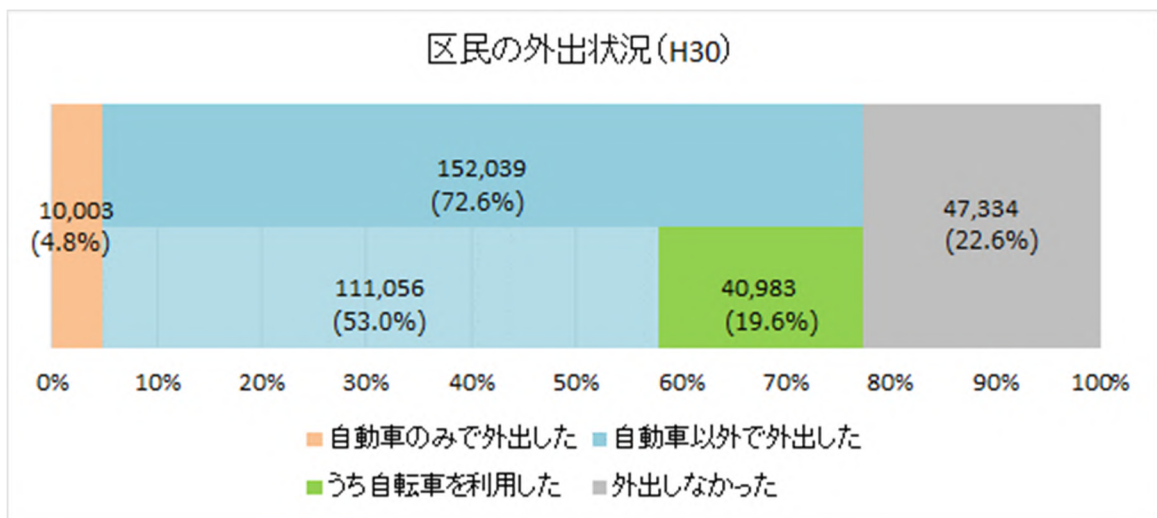


図 2-22 荒川区民の外出状況

出典：平成30年パーソントリップ調査をもとに作成

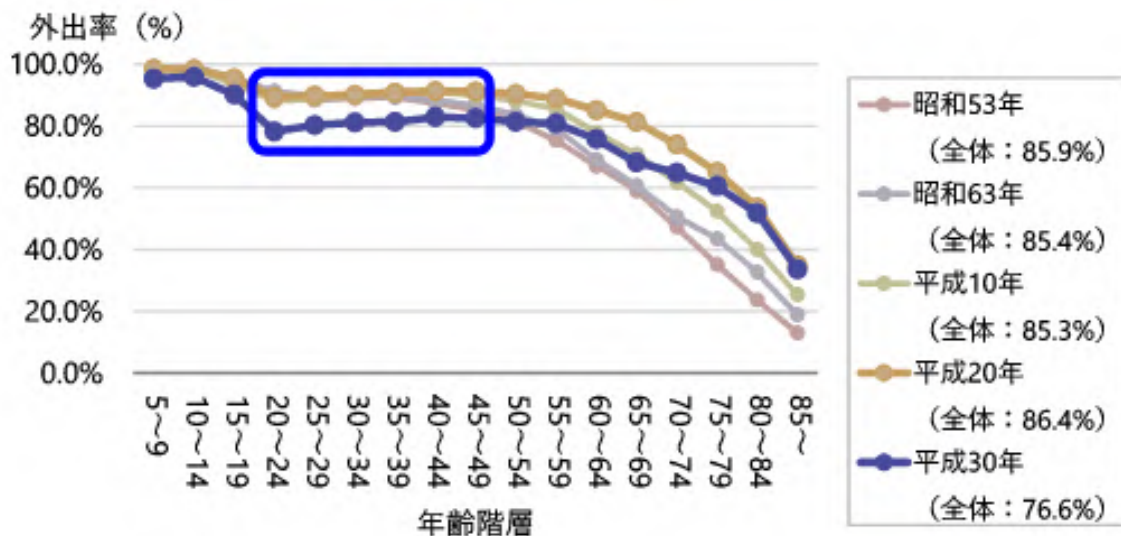


図 2-23 年齢階層別外出率の変化（東京都市圏）

出典：暮らしにおける外出行動分析の手引き（東京都市圏交通計画協議会）

## 外出が健康に及ぼす影響

社会的孤立や閉じこもり傾向により外出頻度が低い場合、そうでない場合と比べて死亡率が約2倍になるという研究結果も公表されています。

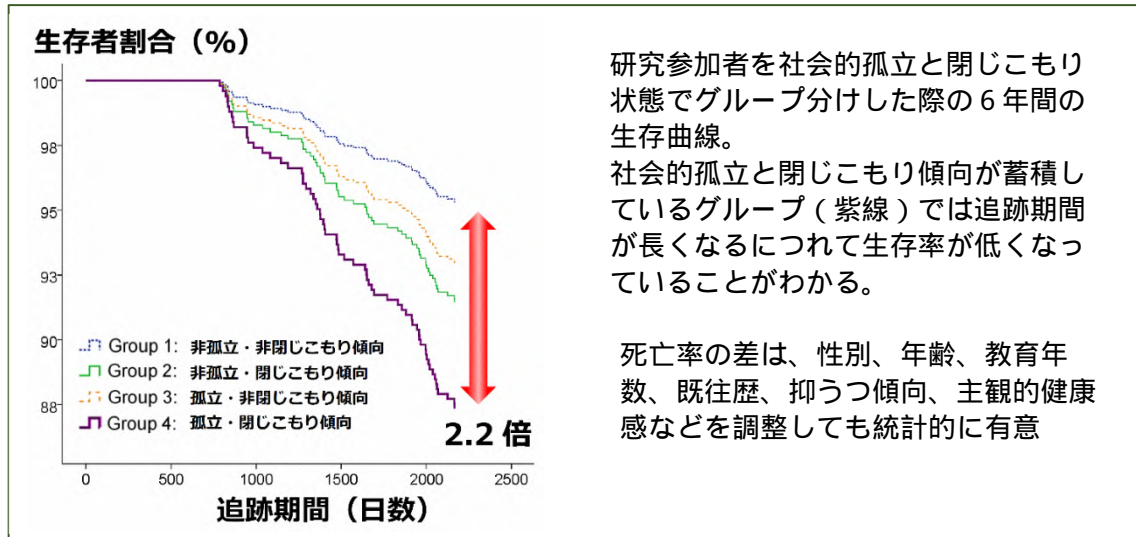


図 2-24 外出頻度や社会的孤立と死亡率の関係

出典：東京都健康長寿医療センター（平成30年7月27日）





### 3-2 子育て教育

#### (1) 利用している自転車

利用している自転車の種類は、全体的には「シティサイクル（一般的な自転車）」（53.2%）が5割半ば近くで最も多くなっていますが、ライフステージ別で見ると、小学生以下の子どもがいると考えられる家庭では「幼児用座席付き自転車」の利用も多くなっています。

また、荒川区 WEB アンケートからは、子どもの送迎時に利用する自転車として「電動自転車」や「電動自転車（子ども乗せ）」の利用割合が高いことが分かります。

問28 主に利用している自転車は何ですか。(〇は1つだけ)

<ライフステージ別>

単位: %

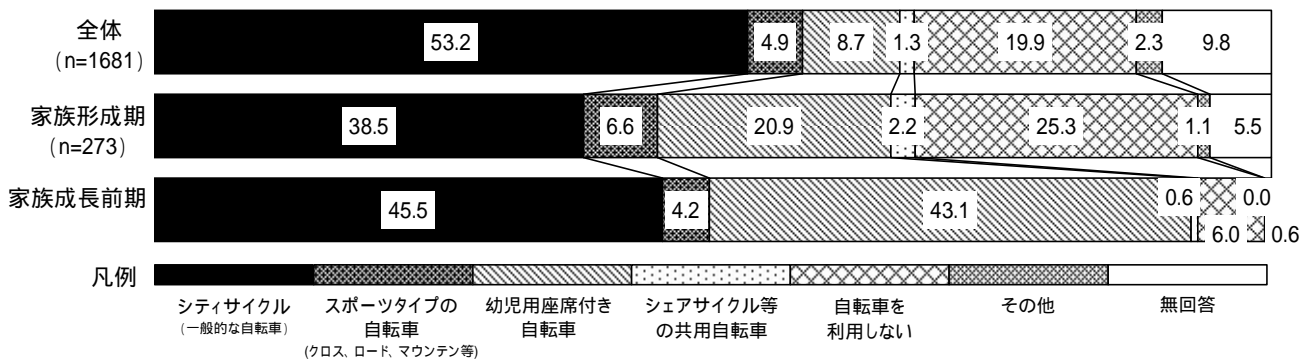


図 2-25 利用している自転車の種類

家族形成期：「39歳以下で同居している子どもいない夫婦」  
または「同居している一番上の子どもが小学校入学前」  
家族成長前期：「同居している一番上の子どもが小・中学生」

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

#### <参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問7 主な利用目的は何ですか（3個まで選択可能）

問11 利用する自転車の種類は何ですか（複数選択可能） 2問のクロス集計結果

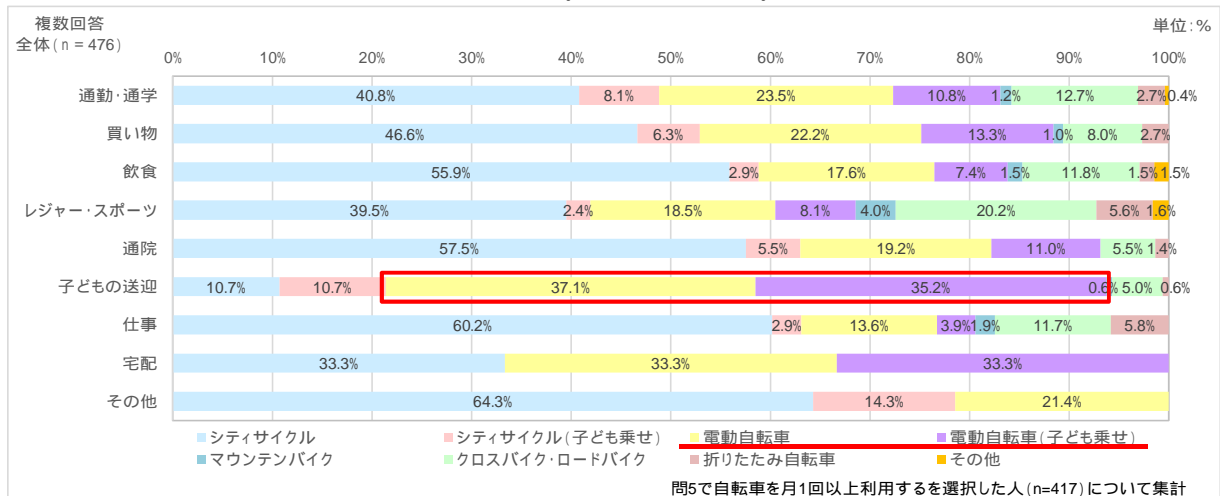


図 2-26 車種別利用目的

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

一方で、荒川区 WEB アンケートの自由回答においては、子育て世代の自転車の乗り方についての意見が約 20 件見られました。

問 45 その他荒川区の自転車利活用に関してご意見があればご記入ください  
子育て世代の自転車の乗り方についての意見（例）



特に子どもを乗せた電動アシスト自転車に対してマナーアップを図ってほしい。  
あの重量でスピードは出すし、複数人で並走、右側走行なども当たり前に見受けられ、危険。



子どもを前後に乗せた親が、スマホをいじりながら走行しているのはとても危険。

## （２）地域行事への参加

地域行事への参加割合は、同居している一番上の子どもが小中学生である家庭のほか、65 歳以上の高齢期の家庭で高く、これらの世代で、社会と関わり合いを持ちながら暮らしていくニーズが高いことがわかります。

問 5 あなたは、地域の行事や活動に参加していますか。（○は1つだけ）

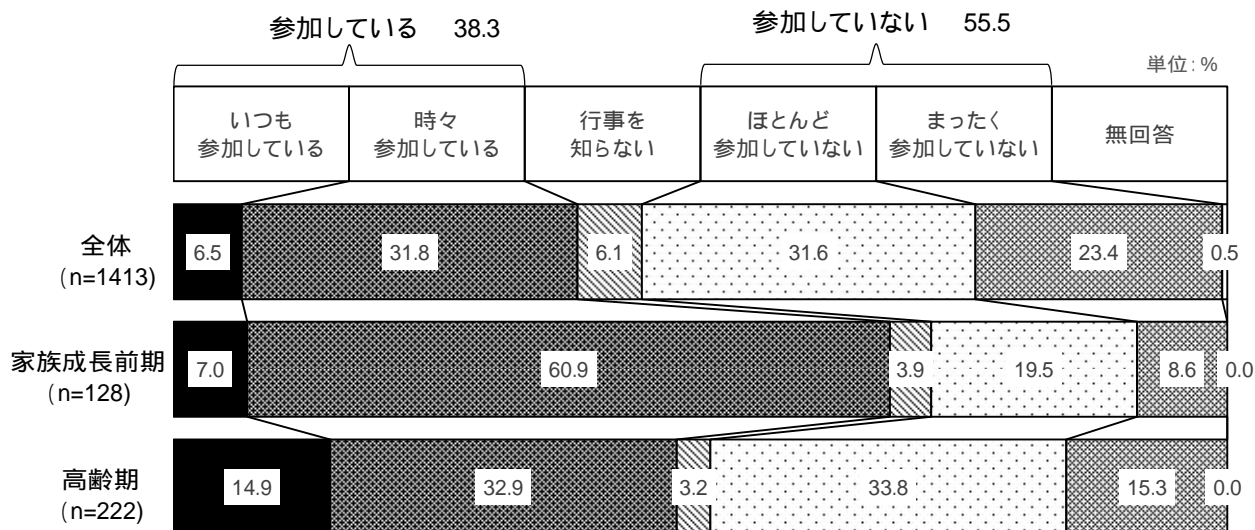


図 2-27 地域行事への参加

家族成長前期：「同居している一番上の子どもが小・中学生」  
高齢期：「65 歳以上で同居している一番上の子どもが学校卒業」  
または「65 歳以上で同居している子どもはいない」

出典：第 44 回荒川区政世論調査（令和元年 8 月～9 月実施）



### (3) 子どもの遊び方

小学生がよく行った運動・スポーツに関する調査によると、小学校低学年以下において「自転車あそび」が第4位と、比較的良く行われる遊びの一つとなっています。

表 2-2 過去1年間に「よく行った」運動・スポーツ種目（複数回答）

順位	1年間の間によく行った運動（4歳～11歳）回答数：n=1491					
	うち、小3以下 n=844		うち、小4～小6 n=647			
1	おにごっこ	52.6%	おにごっこ	53.9%	おにごっこ	51.2%
2	水泳（スイミング）	34.1%	水泳（スイミング）	36.7%	ドッジボール	38.0%
3	ドッジボール	29.0%	ぶらんこ	34.4%	水泳（スイミング）	30.9%
4	自転車あそび	27.6%	自転車あそび	33.5%	サッカー	29.8%
5	サッカー	26.0%	なわとび（長なわ含む）	27.8%	なわとび（長なわ含む）	20.1%

出典：笹川スポーツ財団「子ども・青少年のスポーツライフ・データ 2019」より集計

自転車あそびをよく行う場所については、約半数が「自宅や友人・知人などの家の周り」や「道路」と答えており、小さな子どもたちの身近には、自動車や歩行者の妨げにならずに安全に遊べる場所が不足している状況が伺えます。

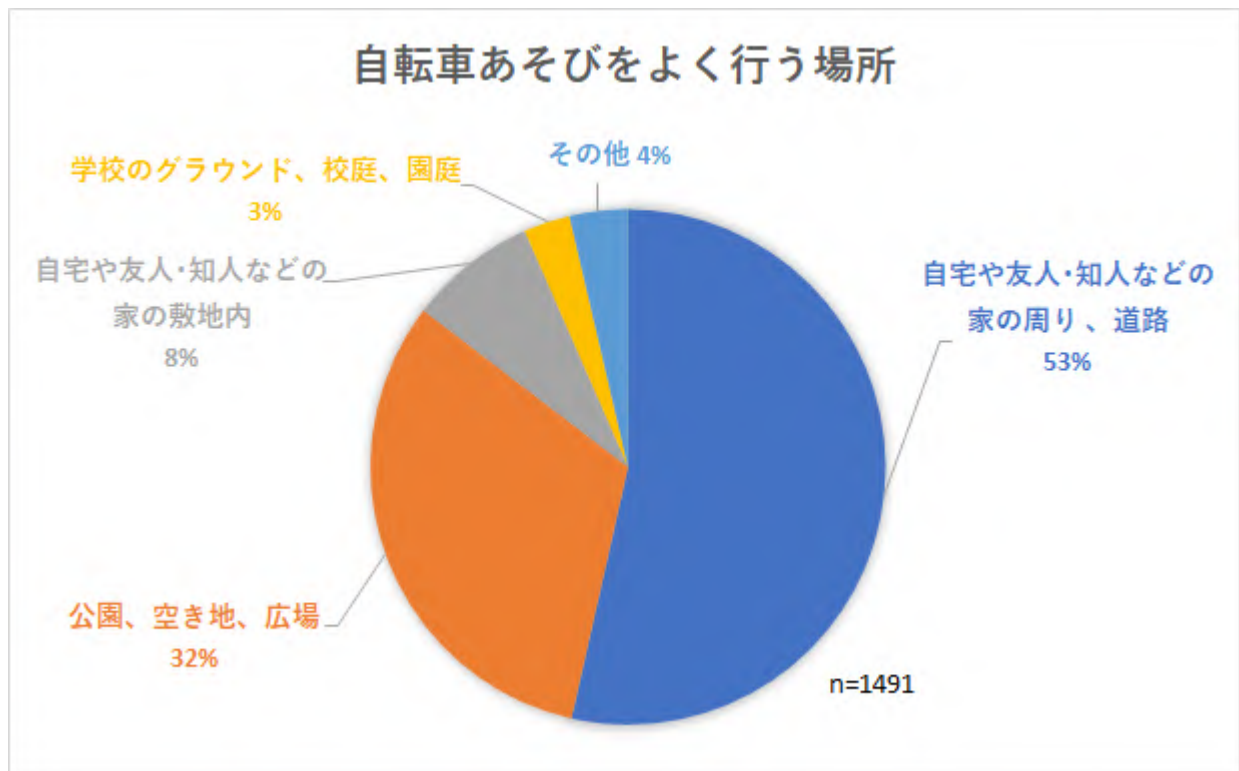


図 2-28 自転車あそびをよく行った者の遊び場所

出典：笹川スポーツ財団「子ども・青少年のスポーツライフ・データ 2019」より集計

### 3-3 産業革新

#### (1) 観光施設等の立地状況

「モノづくりの街」である荒川区では、昔から自転車関連の産業が盛んであり、昭和20年末の統計によると、約230社の自転車及び同部品工場がありました（『新修荒川区史』）。

また、区内には、人が訪れる大規模な公園や、図書館・文化施設などの集客施設が複数あると共に、事業主の皆さんの協力のもと、製造工程の見学やモノづくりの体験ができる工場・工房等の「モノづくり見学・体験スポット」も点在している状況です。

このスポットを示した令和4年3月発行のモノづくり見学・体験スポットガイドでは、自転車関連で「自転車製造」「自転車用ベル製造」の2店舗を紹介しています。



図 2-29 モノづくり見学・体験スポットガイドマップ

出典：モノづくり見学・体験スポットガイド（令和4年3月発行）



## (2) 荒川区の商店街

区内には、下町風情溢れる商店街が多数存在します。また、区の世論調査によれば、約4割が買い物時に自転車を利用すると回答しており、買い物時の自転車利用が日常的な光景となっています。



図 2-30 荒川区商店街連合会・加盟商店会一覧

出典：荒川区商店街連合会

問29 自転車を利用する目的は何ですか。(○は1つだけ) 全体(n=1681)

単位：%

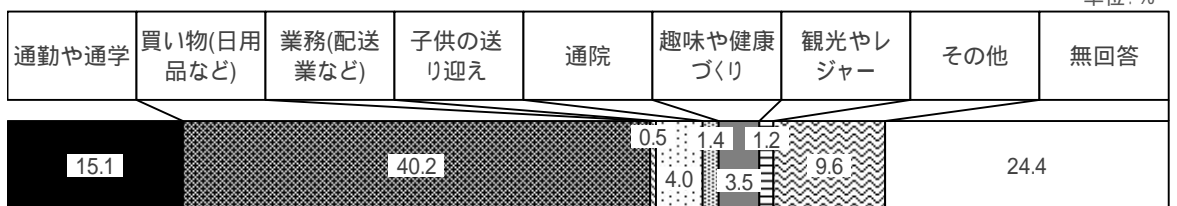


図 2-31 自転車を利用する主な目的(再掲)

出典：第45回荒川区政世論調査(令和2年11月~12月実施)

なお、一定規模以上の店舗の場合には、区の条例や要綱に基づき駐輪場が設けられている一方で、小規模な店舗の集まりである商店街では、全体としては駐輪需要が多いにもかかわらず、敷地面積が小さいなどの制約から駐輪場を設けることができない場合が多いため、店舗前の道路上への駐輪問題が生じています。

これについては、区が実施した交通実態調査の結果にも表れており、平日の7時～19時の間、商店街の道路上に一時間以上止められている自転車が500台以上あることによって、買い物や通行の支障となっている恐れがあります。

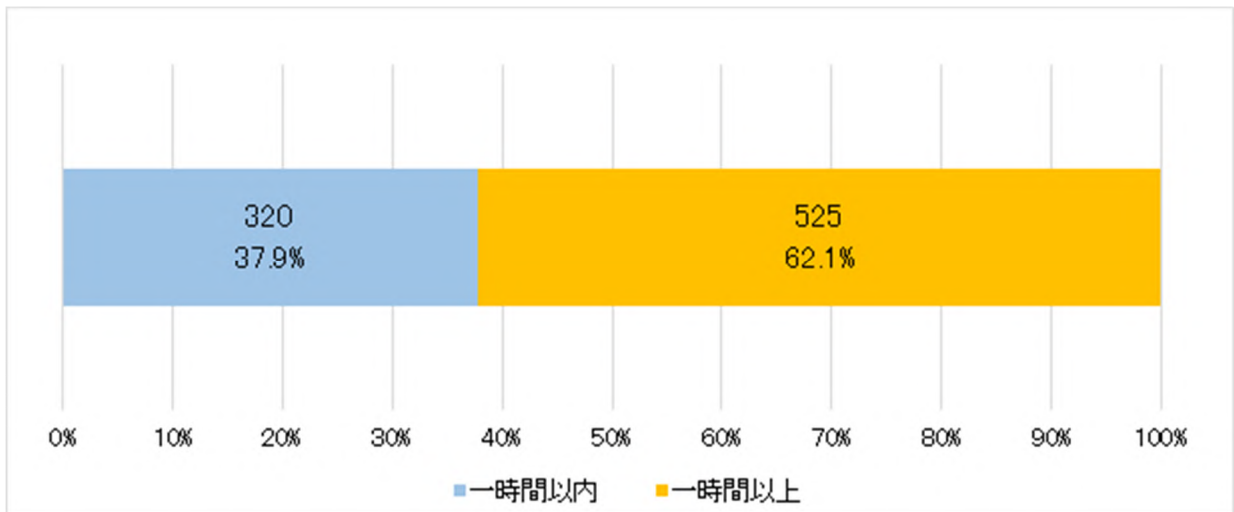


図 2-32 路上駐輪状況調査結果（ジョイフル三の輪商店街）

出典：令和3年度交通実態調査（調査日：令和3年11月30日、12月2日）



### 3-4 環境先進

#### (1) シェアサイクルの利用状況

シェアサイクルとは、設置されたサイクルポートにて自転車の貸出・返却が可能な自転車を共同利用する交通システムです。区では、民間事業者が提供するプラットフォームを活用してシェアサイクル事業を実施しており、令和元年8月からの実証実験を経て、令和3年1月29日から本格運営に移行しました。

利用回数は増加傾向にあり、令和3年12月時点で15,181回/月です。バスや鉄道を補完する準公共交通的な役割を担うようになってきていると考えられます。

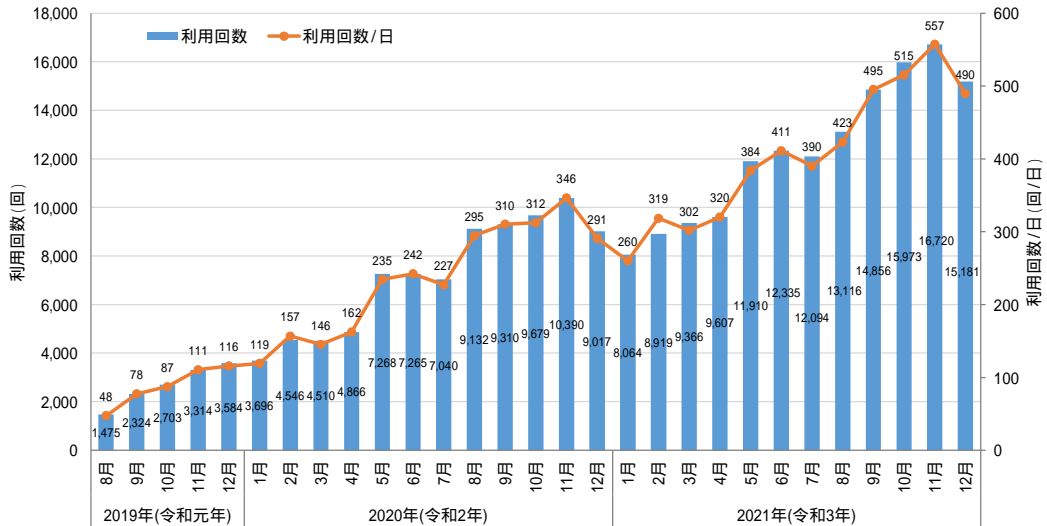


図 2-33 シェアサイクル利用回数

利用を発着ポート別に見ると、区内のみでの利用 (own) と、区外と発着する利用 (out、in) とが、深夜の時間帯を除きおよそ半々となっていることが分かります。また時間帯別に見ると、朝の通勤時間帯 (8 時台) にピークが一つあるほか、日中の10 時台から 18 時台にかけて利用が伸び、夜 20 時台まで利用の多い時間帯が続きます。

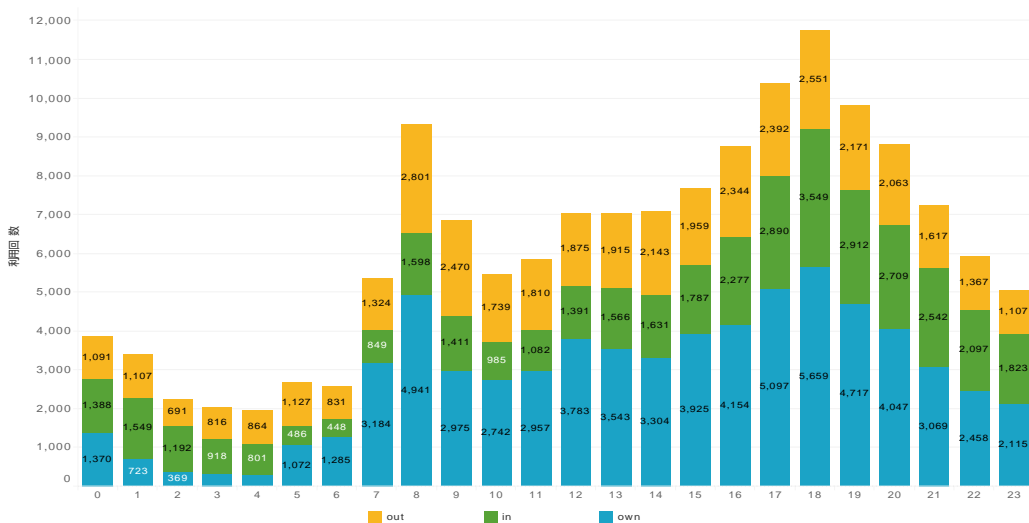


図 2-34 時間帯別発着地別累積利用回数

出典 (図 2-33, 図 2-34) : 利用実績報告書 2021年12月度 (OpenStreet 株式会社)

走行軌跡を見ると、国道4号、明治通り、尾竹橋通りなど幹線性の高い道路で多く利用されています。また、千住大橋、尾竹橋、尾久橋、白鬚橋及び西日暮里のガード下の走行も多く、区を越えて利用されている様子が分かります。

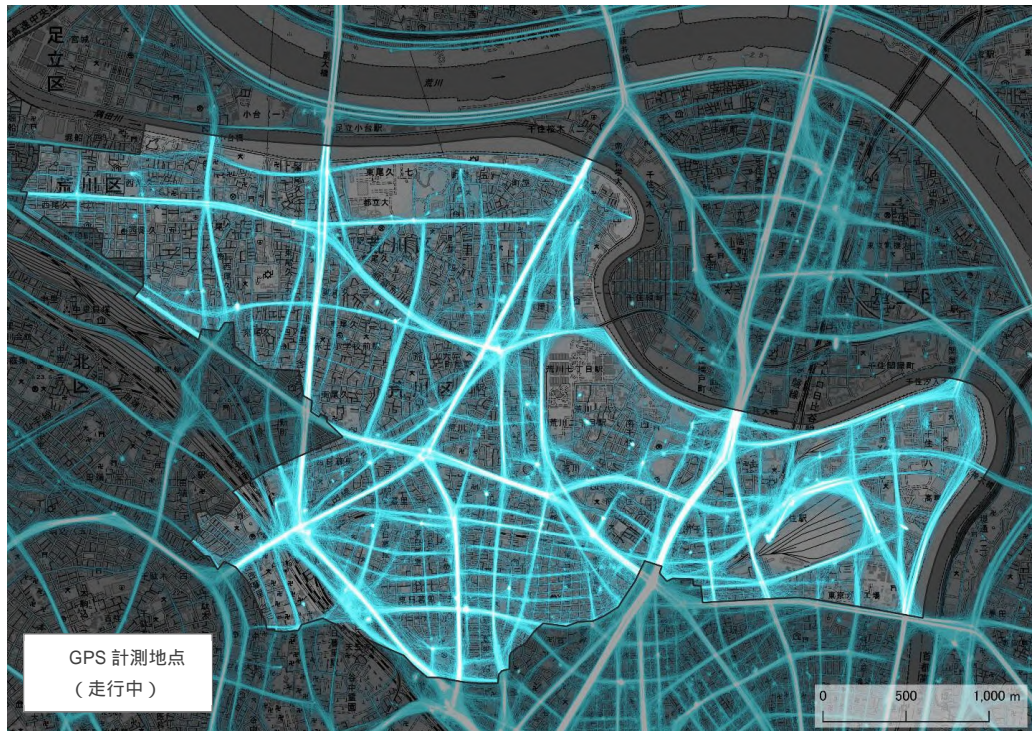


図 2-35 走行軌跡 (2021年11月度)

また、平日朝の時間帯の移動を見ると、町屋、南千住、西日暮里、日暮里といった主要駅を出発地・到着地とし、各方面と行き来する移動が多くなっています。

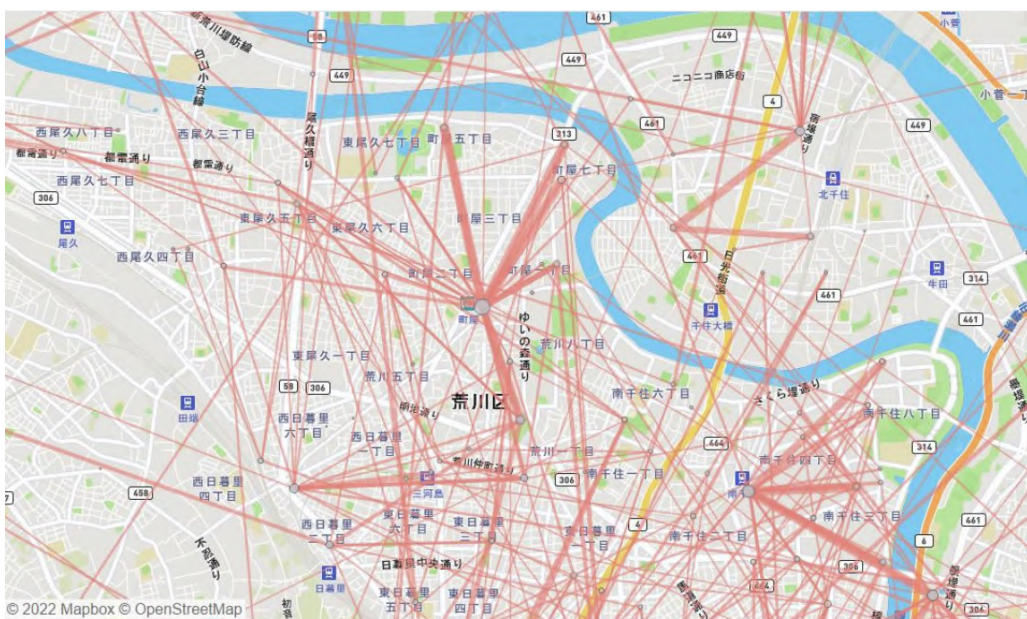


図 2-36 OD マップ 平日朝：6時～10時 (2021年11月度)

出典 (図 2-35, 図 2-36) ステーション展開・シェアモビリティ走行資料 (2021年11月)  
(OpenStreet 株式会社)





なお、利用は順調に伸びているシェアサイクルですが、区内のポートの設置状況を見ると地域的な偏りがあることが分かります。

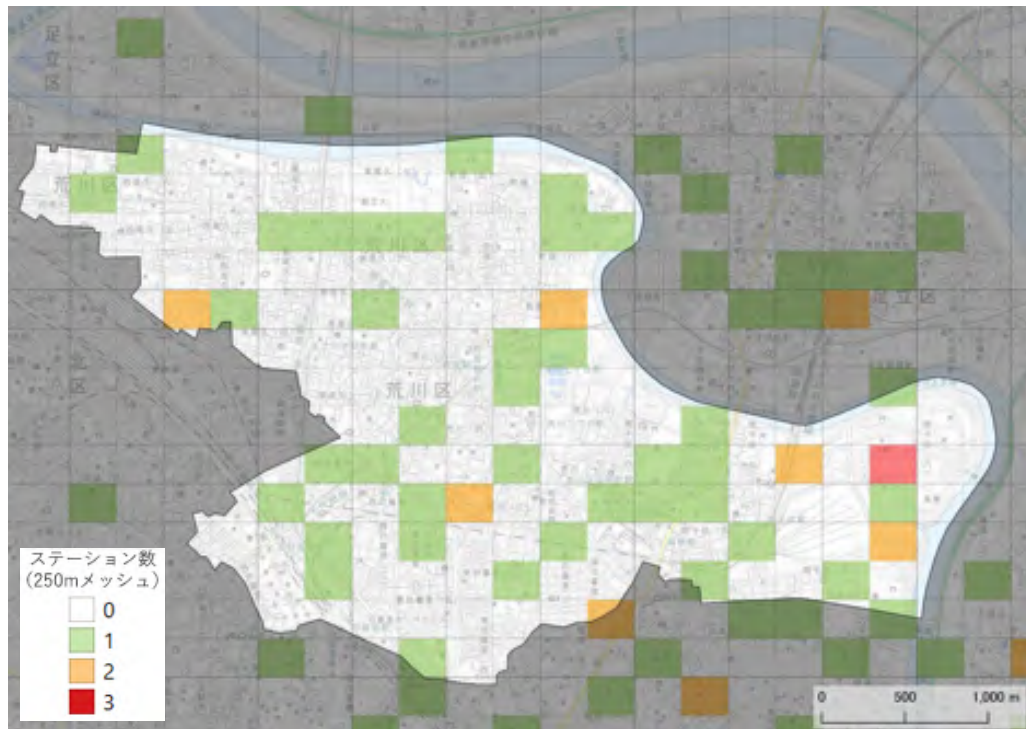


図 2-37 ステーション密度

出典：ステーション展開・シェアモビリティ走行資料（2021年11月）

（OpenStreet 株式会社）

## 荒川区内のシェアサイクルについて

シェアサイクル事業者「Open Street（オープンストリート）株式会社」が提供するプラットフォームを活用して実施しています。

同じプラットフォームによるサイクルポートであれば、区内外問わず自転車の貸出・返却が可能で、乗り捨て利用ができるため、目的地と最寄りの駅・バス停から少し距離がある、そんな時の手軽な移動手段としても利用できます。

荒川区周辺では、他にも台東区、足立区、墨田区などが同じ事業者によるシェアサイクルを導入しており、区をまたいだ利用も可能になるなどさらに便利になってきています。

## シェアサイクルポートの設置場所

区内では、町屋駅前、南千住駅東口自転車等駐車場、日暮里駅前自転車駐車場、荒川区役所、あらかわエコセンター、区立公園等の公共用地の他、民間用地にシェアサイクルポートが設置されています。

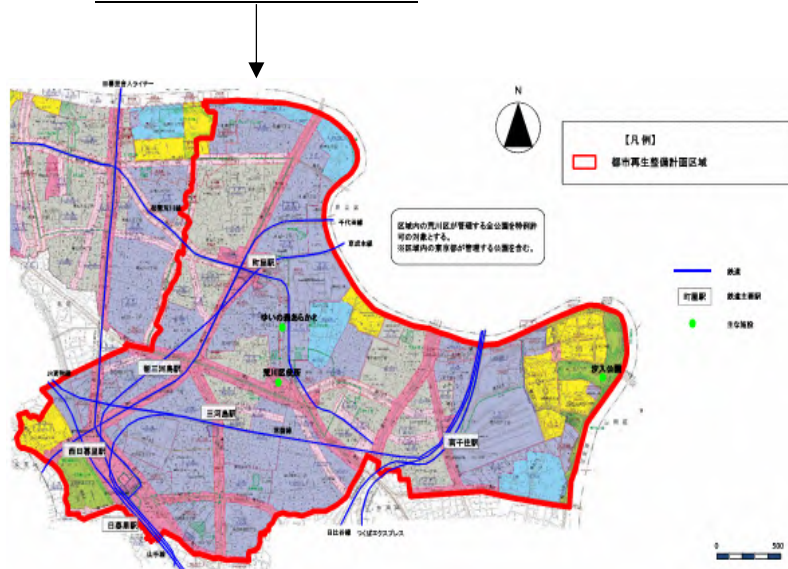
### 【都市再生整備計画を活用したサイクルポートの設置】

区では、都市再生整備計画（ ）を活用し、都市公園へのサイクルポートの設置を進めています。

都市再生特別措置法第46条第1項に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域において定められる計画のこと

尾久地区都市再生整備計画 : 対象 尾久地区

都市再生整備計画（シェアサイクル推進地区） : 対象 尾久地区以外





## (2) 自転車の点検

自転車の点検整備については、「受けていない」(45.3%)が4割半ばで最も多く、次いで「受けている」(19.2%)、「自転車を持っていない」(15.9%)となっており、受けていない方に対して、点検整備の必要性を周知することが必要と考えられます。

問33 自転車の点検整備を受けていますか。(○は1つだけ) 全体(n=1681)

単位:%

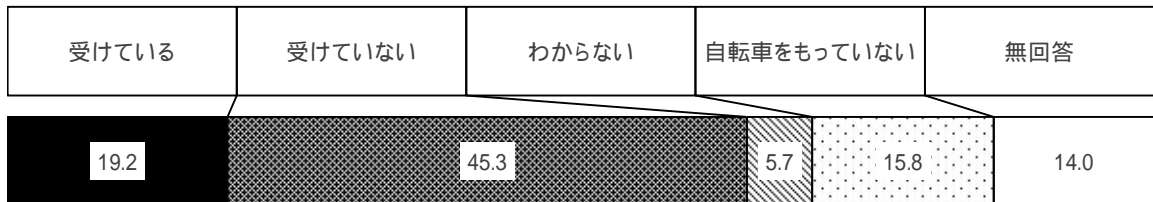


図 2-39 自転車の点検整備

出典：第45回荒川区政世論調査(令和2年11月~12月実施)

### 自転車の点検・整備の案内

東京都では自転車点検整備等普及啓発リーフレットを公表し、自転車の適切な点検・整備の内容や、安全な利用方法についてわかりやすく周知・啓発を行っています。

荒川区においても、自転車商組合等と連携し、自転車の保険加入と点検整備が同時にできる「赤色 TS マーク」の取得者に図書カードを贈呈する取組を実施し、点検整備の促進を図っています。



図 2-40 自転車点検整備等普及啓発リーフレット

出典：東京都

### 3-5 文化創造

#### (1) 国内外の交流都市

区では、全国各地の自治体と幅広い交流を進め、より豊かな区民生活の実現を目指すとともに、相互の都市の活性化を図ること、及び、海外都市との国際的な交流を深め、多文化が共生する魅力あるまちを目指すことを目的として、現在、国内 29 都市、海外 3 都市と友好交流を進めています。これらの都市の中には、「自転車のまち」を掲げている都市や、区内ではなかなか体験できない、豊かな自然の中を走るサイクリングロードを設定している都市もあります。



図 2-41 荒川区の交流都市 (国内)



### 3-6 安全・安心

#### (1) 自転車の交通事故の発生状況

区内での、令和3年中における自転車関連事故件数は166件であり、3年連続で減少しており、件数としては23区で1番少ないものの、区の全事故における自転車関与率は56.8%で、23区の中では自転車関与事故の割合が高い区の一つとなっています。（令和2年はワースト1位、

令和3年はワースト2位）

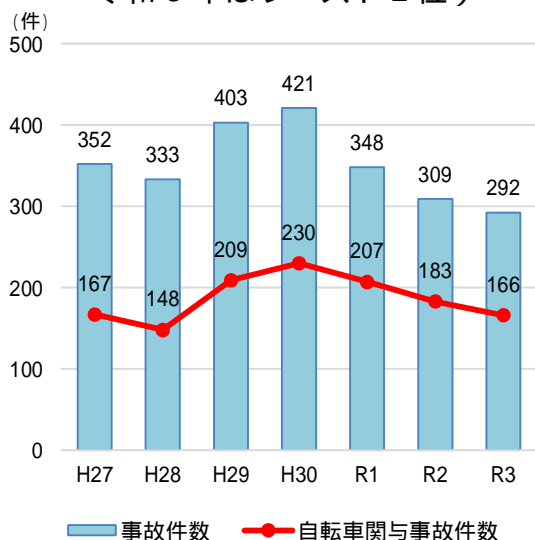


図 2-42 自転車関与事故件数の推移

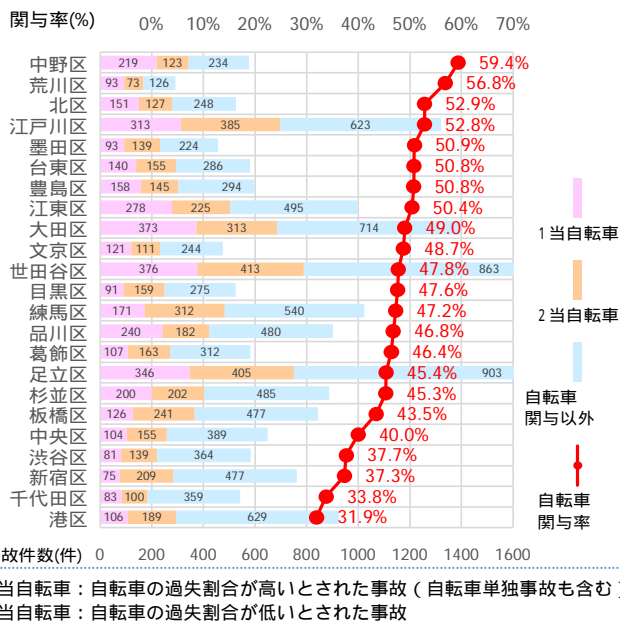


図 2-43 東京都23区の自転車関与率 (令和3年中)

出典：警察庁自転車事故関連データ

事故発生地点を地図上に表してみると、区全域で発生しているものの、特に事故が集中している区間があることもわかります。

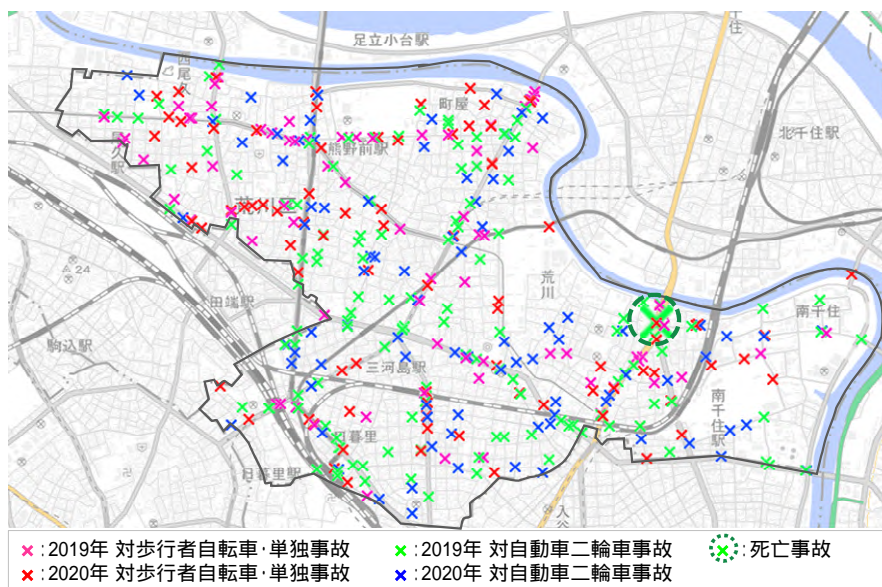


図 2-44 自転車関与事故発生地点

出典 警察庁オープンデータ

相手当事者別の割合を見ると、対自動車事故が 50%と最も高い一方で、自転車単独事故と、自転車が加害者となる可能性が高い対歩行者・対自転車事故の合計が、荒川区では 43%を占めており、23 区平均（約 34%）より高く、全国平均(約 12%))に対しては 3 倍以上となっています。

なお、全国的にも自転車単独事故、自転車の対歩行者、対自転車事故は、近年増加傾向にあります。

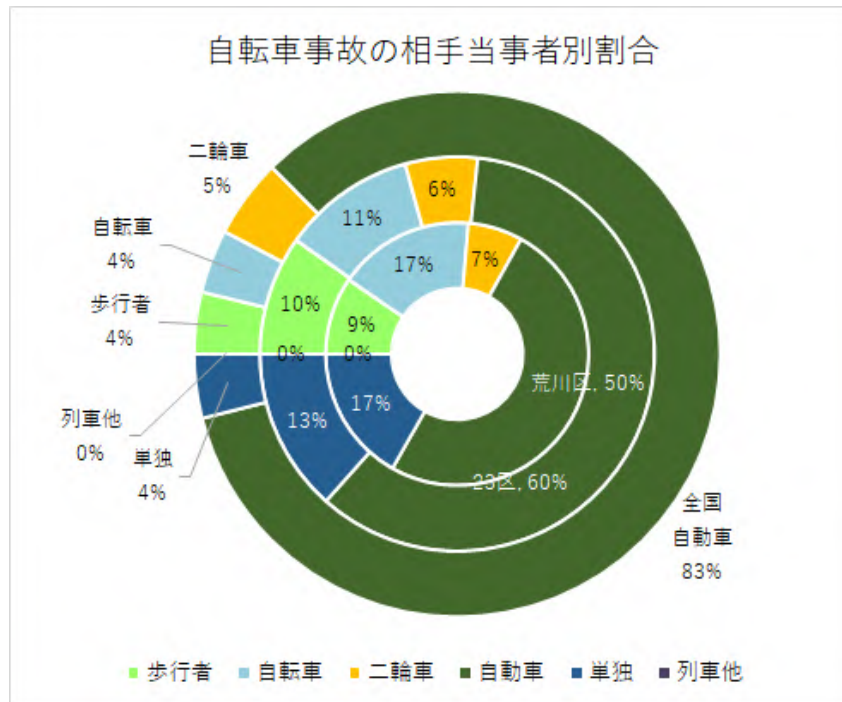


図 2-45 自転車事故の相手当事者割合

出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より、令和元年・2年中の事故を集計

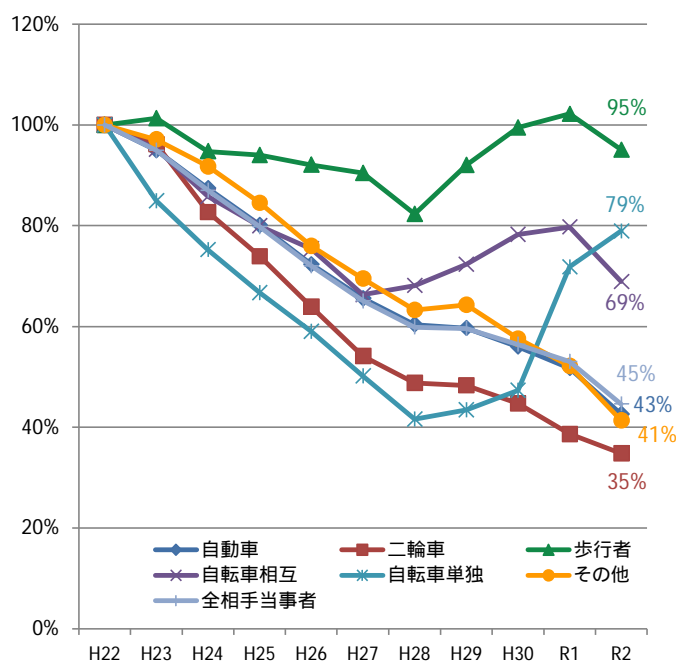


図 2-46 全国の自転車関連事故件数の推移（平成 22 年比）

出典 道路の交通に関する統計（警察庁 | e-Stat、R3.2.18）



自転車事故における法令違反について、自転車対自動車の出会い頭の死亡・重傷事故についての全国データを見ると、78%の事故で、自転車側にも安全不確認や一時不停止、交差点安全進行義務違反などの違反が認められている一方で、自動車側には100%何らかの違反が認められています。

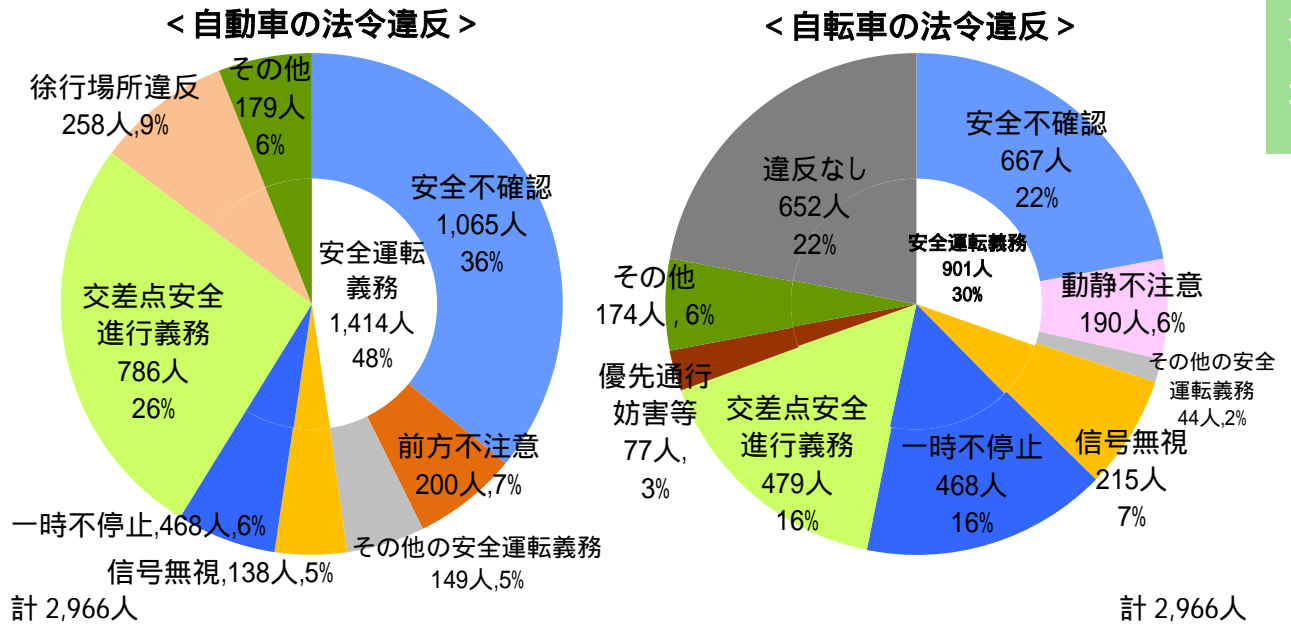


図 2-47 全国の自転車対自動車の出会い頭事故における法令違反別自転車の死者・重症者数（令和2年）

出典：令和2年における交通事故の発生状況等について（警察庁）

区内における当事者別の事故発生状況を見ると、自転車関与事故の発生件数が多く、特に、自転車が加害者となる可能性が高いケース（自転車対歩行者・対自転車・単独事故）での高齢者の自転車の関与率が高くなっています。

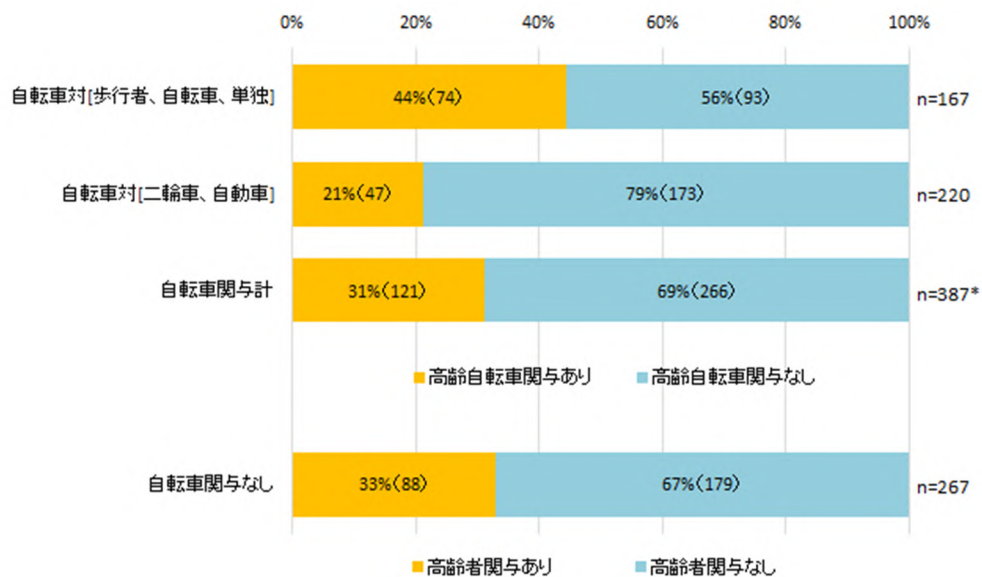


図 2-48 当事者別事故における高齢自転車関与と事故割合

出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より、令和元年・2年中の事故を集計

\*)相手当事者不明・その他を除く

## (2) 自転車の走行順守率

令和3年度交通実態調査によると、区内での、両側に歩道が整備されている道路における自転車の車道走行率は12.5%にとどまり、歩道を走行している自転車が非常に多い状況です。これは、区内の多くの歩道が、歩行者だけでなく自転車の通行も可能とされている（「普通自転車歩道通行可」の標識がある）ことにも関係しています。

また、車道における自転車の走行順守（車道走行している自転車のうち左側通行している自転車）率は歩道の有無にかかわらず50%を切る結果となり、車道を逆走する自転車の多いことが示されています。

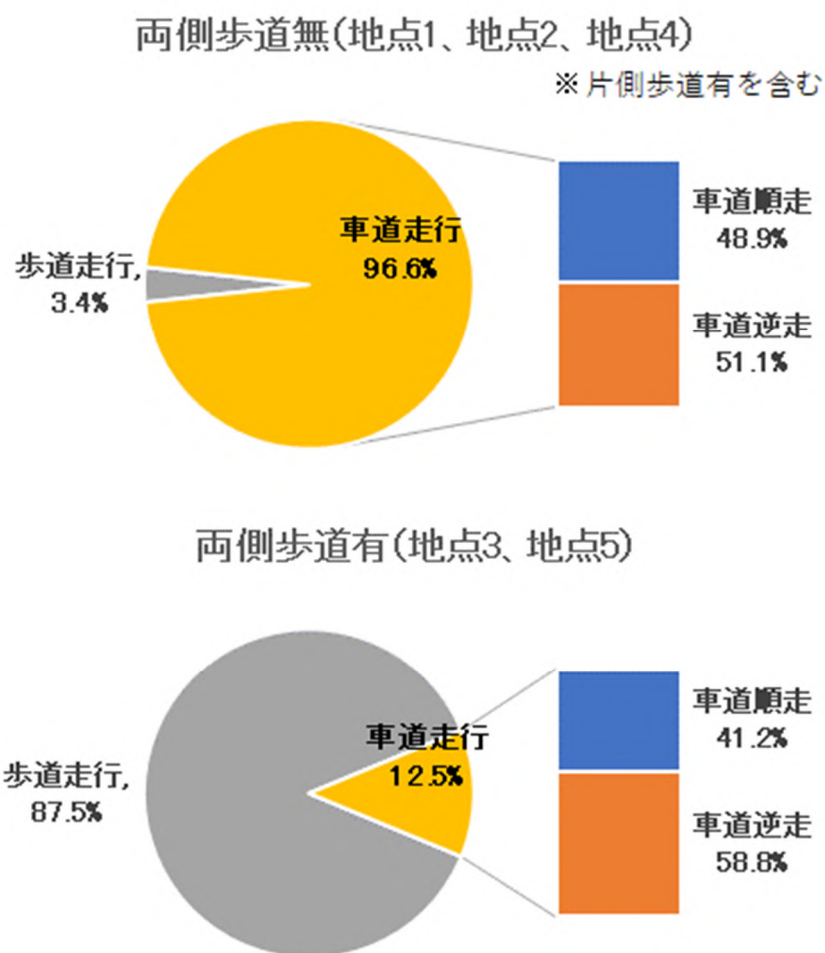


図 2-49 荒川区における自転車走行順守率

出典：令和3年度交通実態調査（調査日：令和3年11月30日、12月2日）





### (3) ながらスマホに伴う事故の状況

東京消防庁管内（東京都のうち稲城市、島しょ地区を除く地域）では、歩きながら・自転車に乗りながらスマホを利用する「ながらスマホ」等に関わる事故により、平成27年～令和元年までの5年間で211人が緊急搬送されています。

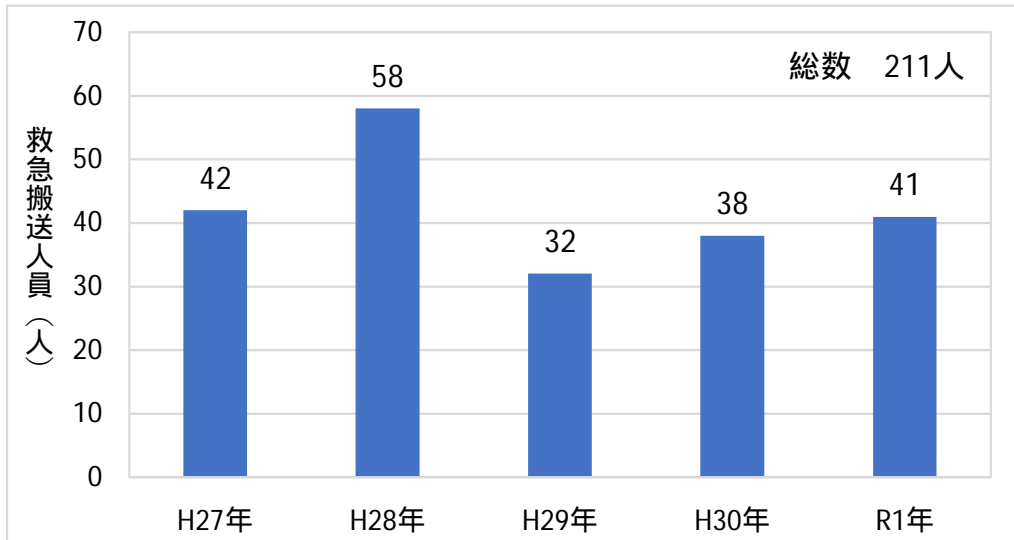


図 2-50 東京消防庁管内における年別救急搬送人員

出典：東京消防庁

発生時動作別の救急搬送人員を見ると、歩きながらの事故のうち、携帯電話を操作していた、又は画面を見ていた人が約7割を占めています。また、自転車で走りながらの事故のうち、約5割は緊急搬送された人自身が携帯電話を利用しています。

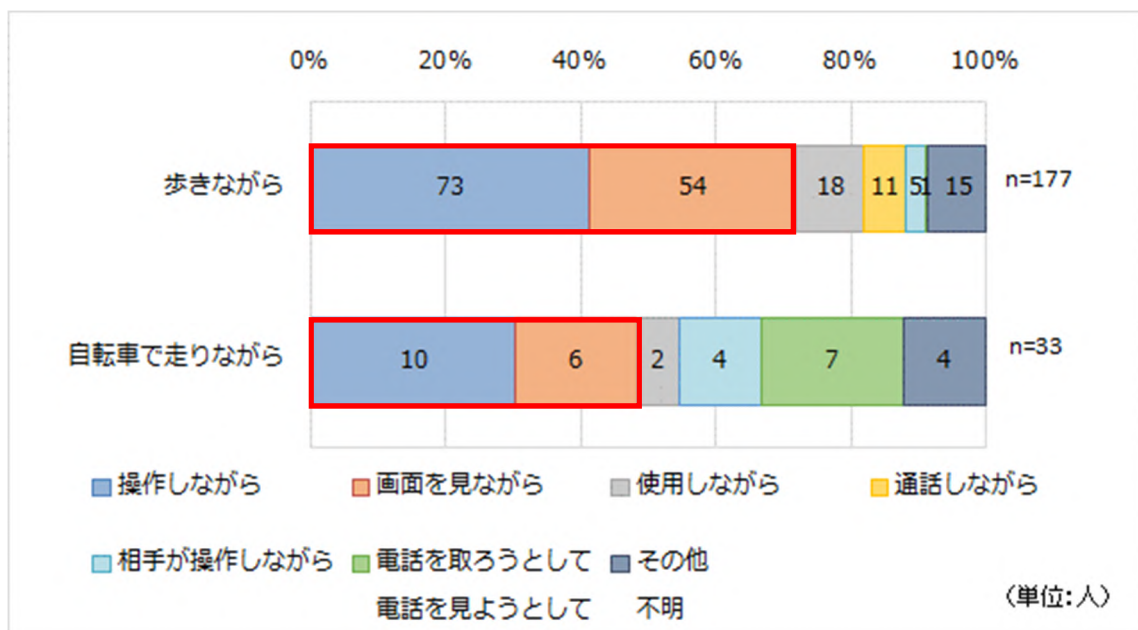


図 2-51 東京消防庁管内における発生時動作別救急搬送人員の内訳

出典：東京消防庁

## ながらスマホ防止条例の施行

区では、交通事故や接触事故等を引き起こす可能性のある危険な「ながらスマホ」の禁止について基本的な事項を定めることにより、事故等の発生を未然に防ぎ、区民の安全な生活環境を確保することを目的として、令和3年1月1日に、荒川区スマートフォン等の使用による安全を阻害する行為の防止に関する条例を施行しました。



図 2 -52 啓発活動の様子

出典：荒川区 HP

携帯電話を使用しながらの自転車の利用については、東京都道路交通規則第8条第4号により禁止されている。

### (運転者の遵守事項)

第8条 法第71条第6号の規定により、車両又は路面電車(以下「車両等」という。)の運転者が遵守しなければならない事項は、次に掲げるとおりとする。

- (4) 自転車を運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、又は画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。



## ながらスマホ防止啓発の取組

区では、条例の施行に伴い町会や区内の事業者、教育機関、警察署等と連携を図りながら、様々な広報媒体を活用して、ながらスマホ防止に向け取り組んでいます。

### 町会と連携した啓発

- ・町会連合会会議における条例の周知
- ・町会掲示板へのポスター掲示、町会回覧板による周知

### 区内事業者と連携した啓発

- ・携帯電話販売店におけるポスター掲示、利用者への声掛けによる注意喚起
- ・区内各駅構内へのポスター掲示、のぼり旗の設置、デジタルサイネージや電光掲示板（一部駅のみ）への掲載
- ・商店街店舗におけるレシート裏広告を活用した周知

### 教育機関と連携した啓発

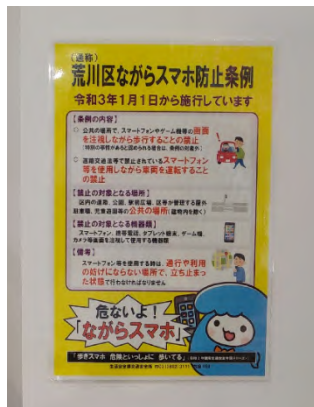
- ・区内の大学・高校・専修学校内へのポスター掲示

### 警察署や公共交通機関と連携した啓発

- ・駅前や交差点における通行人へのグッズ配布や声掛け
- ・日暮里駅前交番の工事仮囲いに文字やイラストの貼付

### その他様々な媒体を活用した啓発

- ・公用車や安全・安心パトロールカー（青パト）車体側面へのマグネットシート貼付
- ・自転車カゴ前面部にプレートを取付
- ・歩道上における路面シートの設置（路上喫煙・ポイ捨ての注意喚起と併せて実施）
- ・日暮里駅前ペDESTリアンデッキ支柱への大型懸垂幕設置
- ・都電の車内モニター広告や安全・安心かわら版の配布
- ・安全・安心パトロールカー（青パト）巡回時の呼びかけ



啓発ポスター



レシート裏広告



日暮里駅前懸垂幕

図 2-53 ながらスマホ防止の取組み

#### (4) 保険の加入状況

近年は自転車利用者が加害者となり高額損害賠償を求められるケースも発生しており、令和2年4月からは、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正に伴い、自転車利用者等の保険等への加入が義務化されています。

自転車損害賠償保険等の加入義務に対する区民の認知度については、「知っており、加入している」(44.6%)が4割半ば近くで最も多く、次いで「知っているが、加入していない」(24.3%)、「知らなかった」(10.4%)となっています。

問34 自転車損害賠償保険等に加入義務があることを知っていますか。(○は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

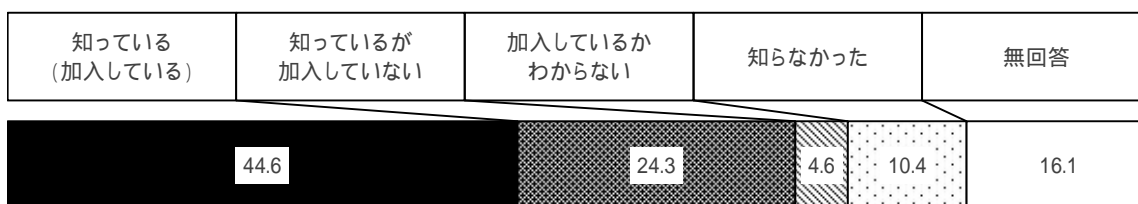


図 2-54 自転車損害賠償保険等の加入義務

出典：第45回荒川区政世論調査(令和2年11月~12月実施)

#### 自転車事故による高額賠償事例

##### 歩行者と自転車の事故：賠償額 9,521 万円(平成25年7月 神戸地裁)

男子小学生(11歳)が夜間、帰宅時に自転車で走行中、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)と正面衝突した事故。女性は頭がい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。男子小学生の保護者に、9,521万円の損害賠償が命じられました。

##### 自転車同士の事故：賠償額 9,266 万円(平成20年6月 東京地裁)

男子高校生が、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)と衝突した自転車同士の事故。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残り、9,266万円の損害賠償が命じられました。



### (5) 交通安全ルールの周知

区では、小学生をはじめとする幅広い世代の区民に向けて自転車安全利用講習会を開催しています。さらに、令和2年度からは、リピーター（繰り返し受講する人）向けの制度「自転車マスターへの道」の導入により、自転車を安全に利用するための交通ルールの周知、理解の促進を図っています。

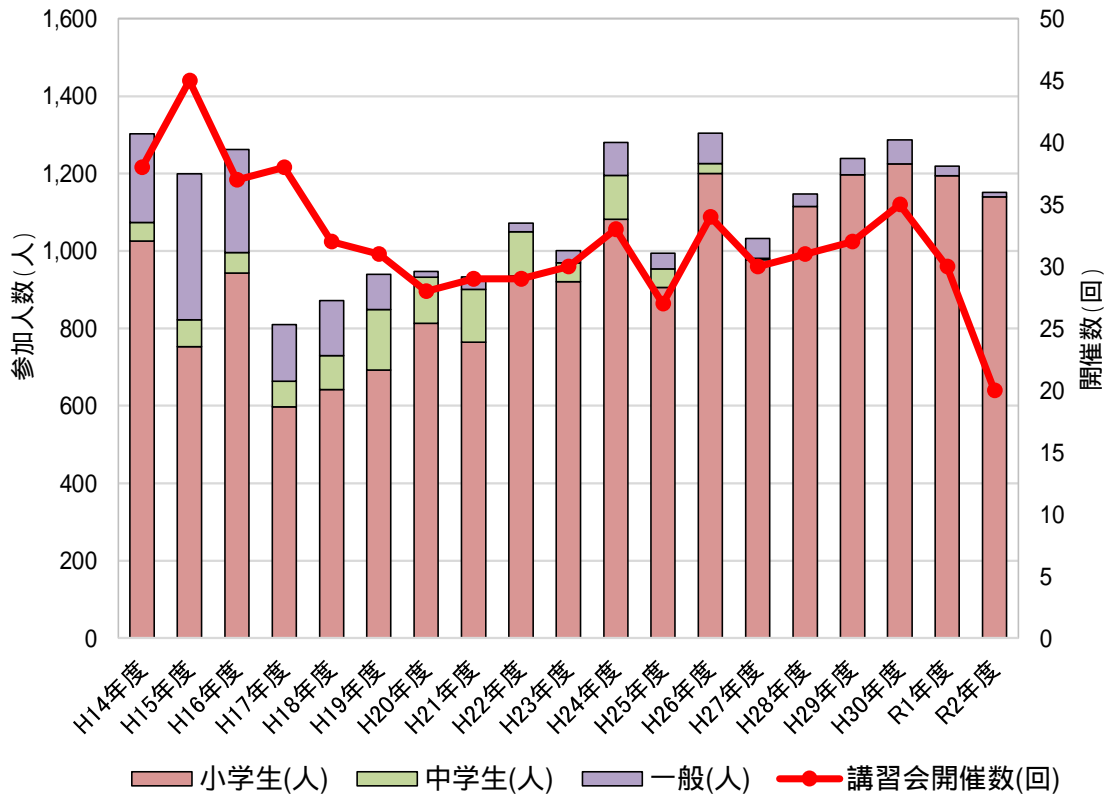


図 2-55 自転車安全利用講習会の開催数および参加人数の推移



図 2-56 受講者に付与されるピンバッジ

また、荒川区 WEB アンケートで、道路交通法によって定められている自転車の交通ルールについて聞いたところ、自転車での禁止事項の認知や順守と比べると、自転車の走行位置に関するルールの認知や順守が低い傾向にあります。原則として車道の左側を走行することについては約3割が「知っているが、守れていない」と回答しています。歩道走行時は車道寄りを徐行することについては、約2割が「知らない」と回答しています。

### <参考> 荒川区 WEB アンケート結果

交通ルールに関する設問（問32～問36）より集計

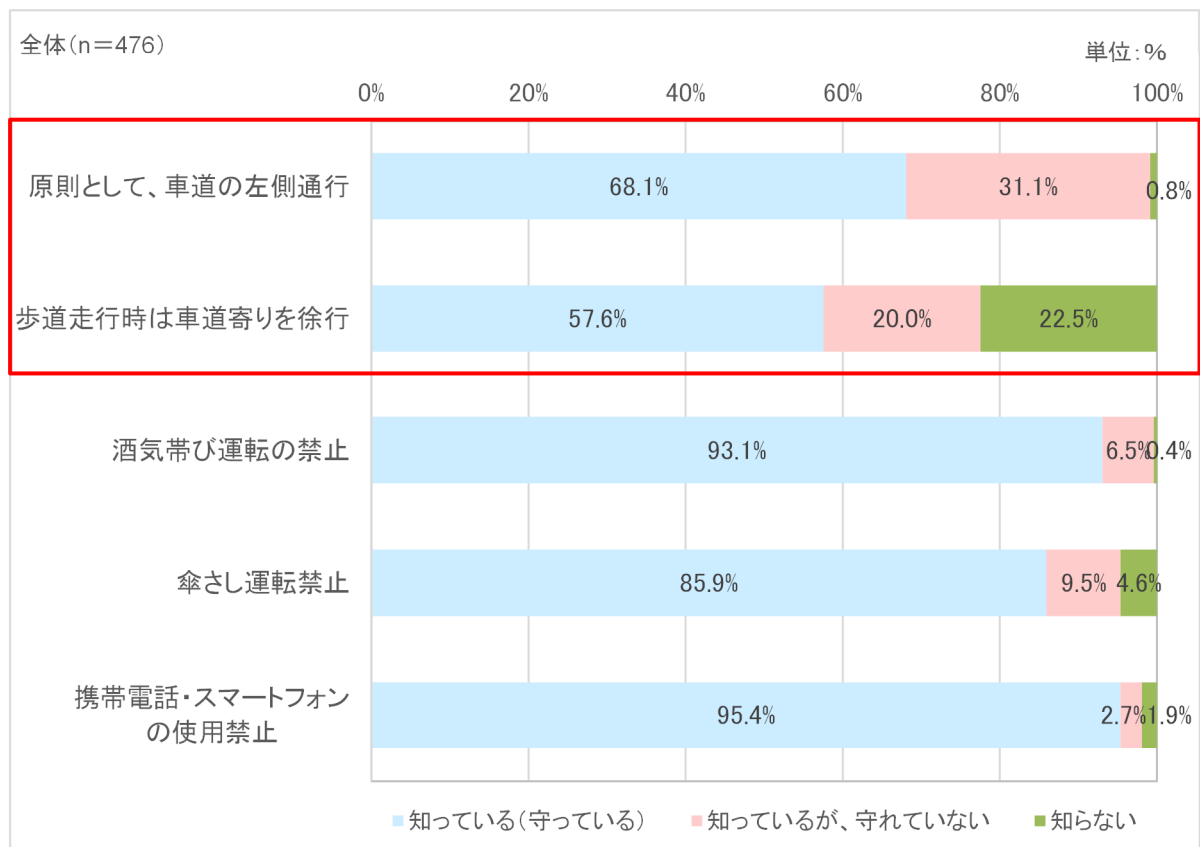


図 2-57 道路交通法の認知度

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）



実際の行動を見てみると、区の世論調査において、自転車利用時に主に走行する道路の部分聞いたところ、車道と歩道「両方」と回答した人が31%で最も多く、次いで「歩道」を走行すると回答した人が20.9%、「車道」を走行すると回答した人が18.7%となっています。この「両方」と回答した方が多いという傾向は、自転車利用者の回答割合が高かった荒川区WEBアンケートにおいても同様の結果となりました。

なお、年代別に傾向を見てみると、20代以下は「車道」を走る人の割合が「歩道」よりも多く、それ以外の年代は「車道」と「歩道」がほぼ同じ程度となりました。また、30代と60代以上は「両方」と回答した人がほぼ半数となりました。

問31 自転車を利用するとき、主に道路のどの部分を走行しますか。(〇は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

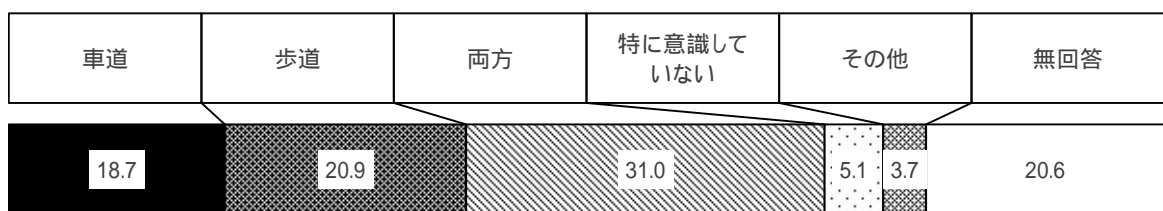


図 2-58 自転車で走行する道路

出典：第45回荒川区政世論調査（令和2年11月～12月実施）

### <参考> 荒川区WEBアンケート結果

問30 自転車に乗る際、主に車道部分と歩道部分のどちらを走りますか（年代別）

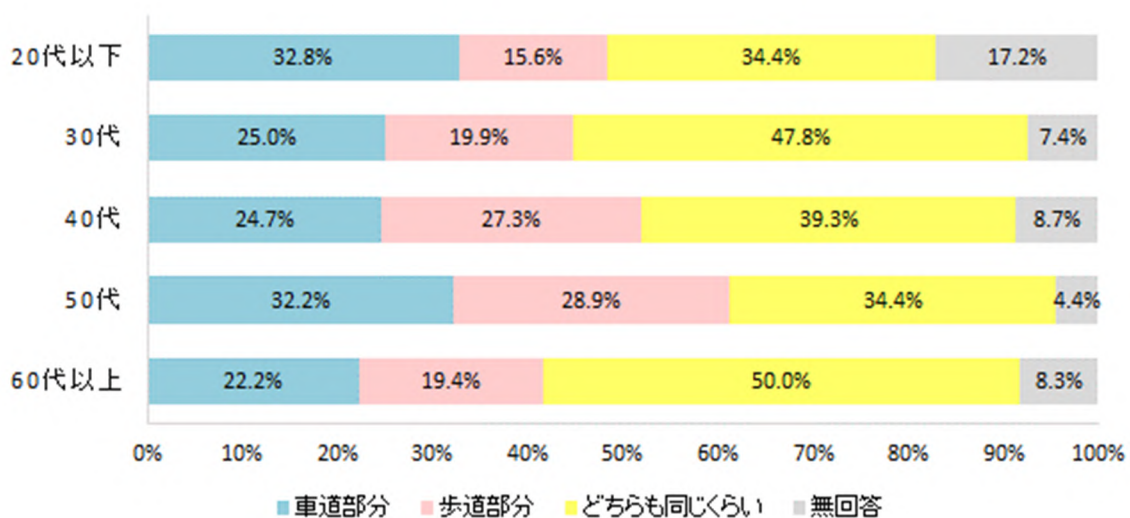


図 2-59 走行位置の年代別傾向

出典：荒川区自転車の利用状況等に関するWEBアンケート（令和3年10月～11月実施）

## 自転車の安全利用のための主な取組について

区では交通事故に占める自転車事故の割合が高いことから、自転車の安全利用のための様々な取組を行っています。

自転車等の安全利用講習会や交通安全教室等

- ・自転車の交通ルールや安全な乗り方を体系的に学習するための機会を提供することを目的として、区内小学校及び荒川自然公園交通園において、自転車の安全利用のための実技を含めた講習会を、ステップアップの要素を取り入れて実施しています。
- ・小学校やイベント等において、子どもから高齢者まで、自転車の交通ルールを楽しみながら分かりやすく習得できる自転車シミュレータを活用した交通安全教室を実施しています。
- ・中高生を対象に、スタントマンが自転車の事故等を目前で忠実に再現することで、交通事故の恐ろしさを実感させ、交通安全意識の啓発を再現する「スケアード・ストレイト」を実施しています。
- ・区内全ての幼稚園や保育園、認証保育所、こども園の保護者を対象として、主に子どもの送迎時における自転車利用を想定した交通安全教室を実施しています。
- ・幼稚園や保育園、認証保育所において、園児等へ交通安全とルールに関心を持たせるような教育を実施しています。
- ・ころばん体操やいきいきサロン等の会場で実施中の防犯講話や高年者クラブのミニ講座等にて、交通安全に関する講話を行っています。また、特殊詐欺被害防止の戸別訪問を行う際等にも、交通安全に関するチラシやグッズを配付し、交通安全に対する注意を促しています。
- ・日本語学校の入学式において、来日した外国人向けのDVD等を活用した交通安全教室を開催し、基礎基本的な交通ルールの徹底を図っています。
- ・飲食店等のデリバリーサービスの需要の増加に伴い、自転車をを用いた配達員の交通事故が都内で問題となっていることから、業務中の自転車の安全利用について、ホームページを通じて交通ルール遵守の呼び掛けを行ったり、青パトでの巡回中に、ルールを守っていない配達員に対し、マイクを使った注意喚起を行ったりしています。また、令和3年10月に全日本デリバリー業安全運転協議会（SDA）主催により荒川自然公園交通園で開催された自転車実技講習会において、啓発のためにチラシやグッズの配付を行いました。



図 2-60 自転車実技講習会の様子





危険箇所等に対する事故防止対策

- ・警察署から事故が多く危険性の高い路線を、自転車事故防止重点対策路線として抽出してもらい、交差点内等へのカラー舗装やすべり止め舗装の施工、交差点標示、道路鋳設置の整備を行い、注意喚起を図っています。



カラー舗装



道路鋳（昼間）



道路鋳（夜間）

図 2-61 事故防止対策

- ・町会の皆様のご意見などを基に生活道路における自転車事故等の危険箇所に、注意喚起の電柱幕や横断幕、路面ステッカーや電柱ステッカーなどを随時設置しています。
- ・通学路や、未就学児などが日常的に集団で移動する経路においては、所管警察署等関係者と連携して、危険な箇所を適宜確認し、必要な対策を実施しています。

様々な媒体を用いた交通ルールの周知啓発

- ・区報、ホームページ、SNS、ケーブルテレビ、都電チャンネルによる広報や、町会回覧チラシ、新聞折込チラシの配布、区営掲示板、町会掲示板、公共交通機関の駅等におけるポスター掲示などにより、自転車の交通ルールや安全利用のための周知啓発を実施しています。



町会回覧チラシ



折込チラシ

図 2-62 周知啓発チラシのイメージ

### 街頭等における啓発活動

- ・自転車商組合、町会、商店会、交通安全協会等の地域団体や警察署、区が連携して交通ルール遵守を呼びかけるキャンペーン等を行っています。
- ・春・秋の全国交通安全運動を始め、日頃から交通安全啓発活動を行っている町会等の団体に対し、横断幕や懸垂幕等の啓発用品を配付し、活動を支援しています。
- ・安全・安心パトロールカー（青パト）巡回時に、放送による注意喚起のほか、ルールを守っていない自転車や歩行者に対しては、隊員がマイクを使って直接注意の呼びかけをしています。また、隊員のパトロール技術の向上及び情報共有を目的とする会議を、月例で開催しています。



安全・安心パトロールカー



青パト会議

図 2-63 安全・安心パトロールカー

### その他の安全対策等

- ・自転車事故による死亡者の多くが頭部に致命傷を受けていることから、ヘルメット着用の重要性や、保護者に課せられる努力義務について、掲示板や町会回覧板、折込チラシなどの媒体を活用した啓発を行っています。
- ・安全利用講習会や街頭における啓発活動時には、反射シールなどの交通安全グッズを配付するとともに、幼稚園・保育園等の園児や新入学児童に対しては、交通安全ぬりえやランドセルカバーを配付しています。



ランドセルカバー



交通安全ぬりえ

図 2-64 子どもへの交通安全グッズ

- ・各交通安全協会が実施する、交通安全意識の普及啓発活動にかかる事業に対し、事業費の補助を行い、活動を支援しています。



### (6) 自転車通行空間の状況

区内における自転車通行空間は、交通管理者によりナビマーク等のピクトグラムを設置が進んでいるものの、自転車専用通行帯は、約 0.8 km に留まっており、自転車専用道路はありません。これは、自転車専用通行帯や自転車専用道路を整備できる高規格の路線が少ないという、区内の道路事情に起因しています。

今後も、都市計画道路の整備や広幅員道路の改修以外では、自転車専用の通行空間の整備は難しいことから、自転車が自動車や歩行者と通行空間を安全に共有できるよう、交通管理者と連携してナビマーク等のピクトグラムをさらに普及していくことや、見通しの悪い交差点の改良を進める必要があります。

また、交通事故の原因となっている自転車利用者の交通ルール違反をなくし、安全利用を促進することも、物理的な制約により高規格の自転車通行空間が整備できない本区にとって、重要な取組目標の一つです。

表 2-3 自転車通行空間整備延長（全国）

整備形態	自転車と歩行者が分離された整備形態				計
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 <sup>※1</sup>	
調査年次					
H30. 3. 31	70	160	470	1,050	1,750
H31. 3. 31	70	160	480	1,540	2,260
R2. 3. 31	80	160	540	2,150	2,930

※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

出典：令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 配布資料

#### 整備延長

自転車専用通行帯	普通自転車通行指定部分がある歩道
約0.8km	約0.5km

出典：令和2年度 自転車通行空間整備状況調査（国土交通省）

#### 整備事例



自転車専用通行帯

車道混在

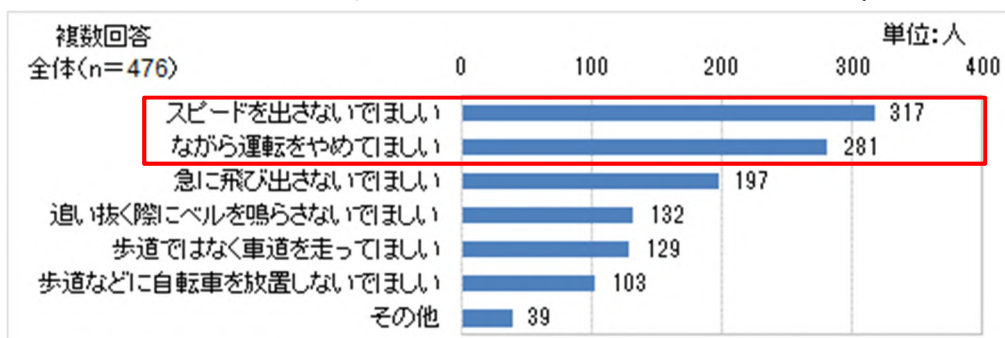
図 2-65 自転車通行空間整備延長（荒川区）

荒川区 WEB アンケートによると、歩行者・自動車から見た自転車について、歩行者目線では走行スピードやながら運転といった歩道での走り方に関する意見が多く、自動車目線では蛇行運転や急な飛び出しをやめてほしいと考えている人が多いことが分かります。

さらに、路上駐車に関する意見も自由回答で約 30 件と多く見られ、路上駐車によって自転車の走行が妨げられている状況が伺えます。

### <参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問 38 自転車の歩道通行について、歩行者の立場としてどう考えますか（3個まで選択可能）



問 39 自転車の車道通行について、車を運転する立場としてどう考えますか（3個まで選択可能）



図 2-66 歩行者・自動車から見た自転車への考え

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）

自由回答より抜粋（路上駐車に関する意見の一例）



せっかく自転車専用レーンが有るのに、レーン内に車の駐停車が多いので安全に走れない。自転車専用レーン内は駐停車禁止にしてほしい。



自転車で走行中、車道側から自動車が幅寄せしてきたが、路上駐車している車に挟まれて歩道側に寄ることもできず接触しそうになった。



(7) 駐輪実態、駐輪空間の状況

区内の駐輪場の数の充足度については、「少ない」(52.2%)との回答が最も多く、次いで「ちょうどよい」(31.2%)、「多い」(0.8%)となっています。一方、区内の駐輪場利用状況や放置台数を整理すると、駐輪場が未整備である都電荒川線沿線や三ノ輪駅周辺の放置台数が目立っています。

問32 区の駐輪場の数は充足していると思いますか。(○は1つだけ) 全体(n=1681)

単位: %

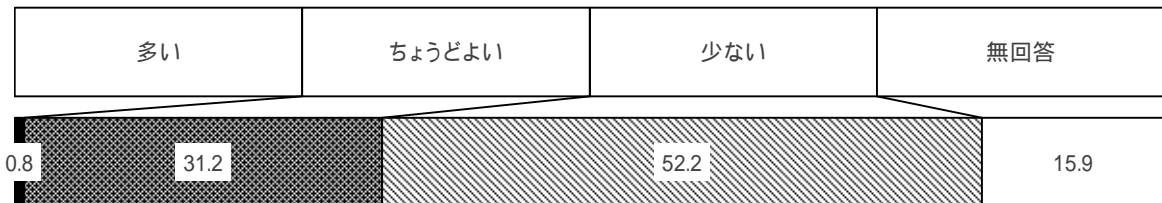


図 2-67 駐輪場の数

出典：第 45 回荒川区政世論調査（令和 2 年 11 月～12 月実施）

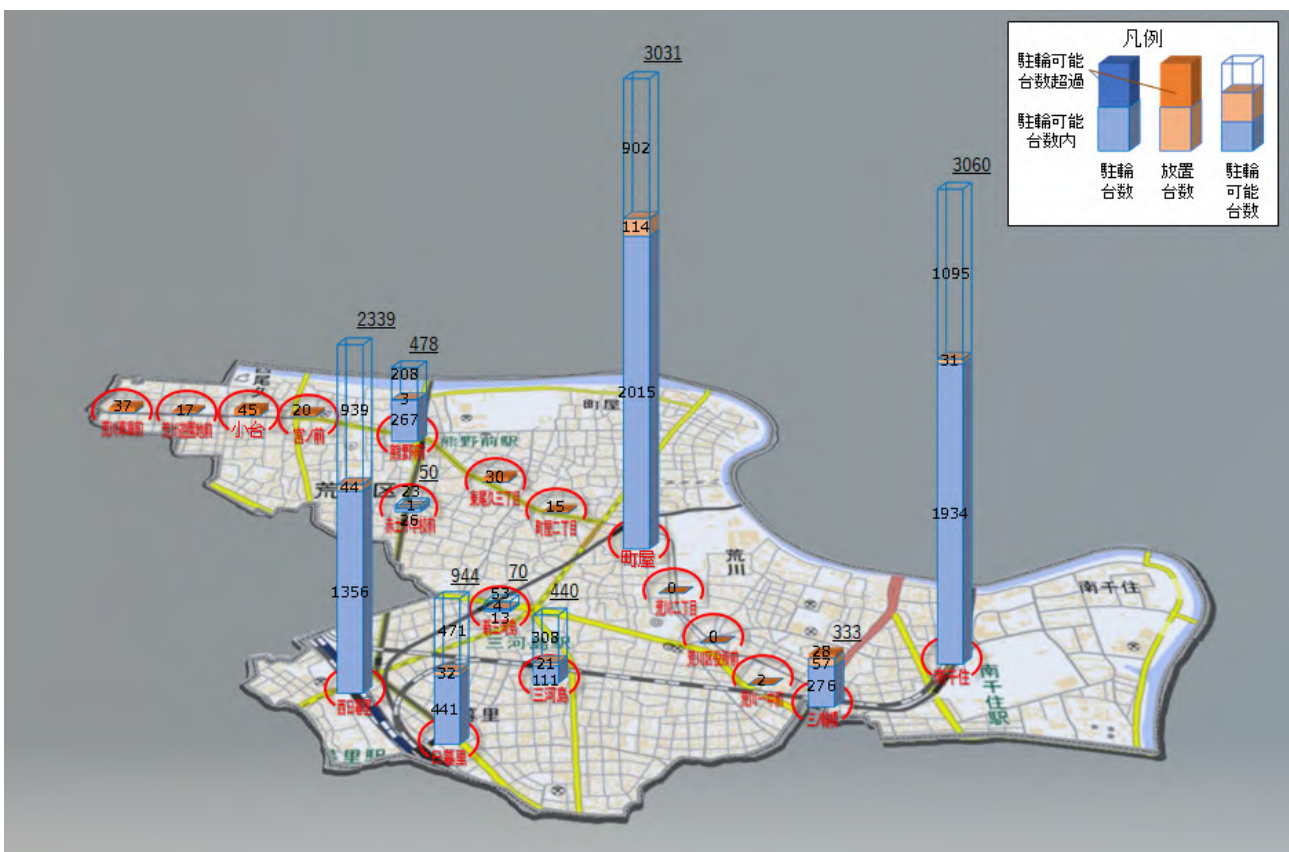


図 2-68 自転車駐車場数・収容台数 (令和 3 年 平日)

出典：駅前放置自転車の現状と対策（東京都）、荒川区調べ

また、荒川区 WEB アンケートでは、自転車を利用する回答者のうち、約7割が駐輪場以外の場所に自転車を止めることがあると回答しています。

駐輪場以外の場所に自転車を止める主な理由として、近くに駐輪場がないことや、短時間で用が済む等の回答が多く、それぞれ約4割を占めています。

### <参考> 荒川区 WEB アンケート結果

問 28 あなた自身、自転車を駐輪場以外に止めることはありますか  
【自転車を利用する人が対象】

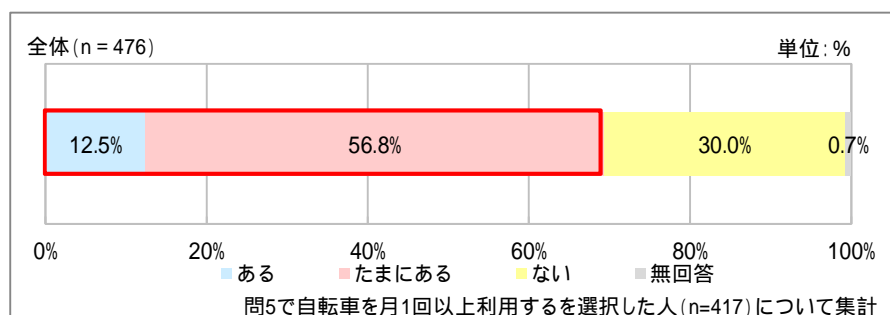


図 2-69 駐輪場以外での駐輪

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）

問 29 駐輪場以外に止める一番の理由は何ですか

【自転車を利用すると回答し、問28で「ある」「たまにある」を選択した人が対象】

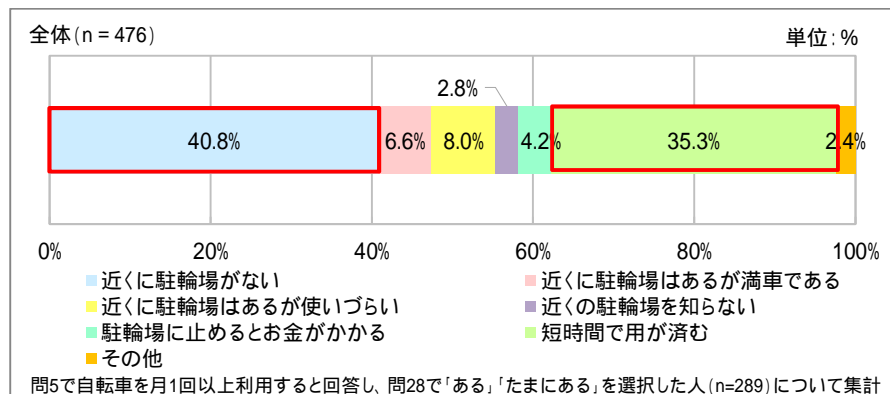


図 2-70 駐輪場以外での駐輪理由

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和3年10月～11月実施）



(8) 災害時の自転車利用

東日本大震災直後には交通網の乱れによる影響を受け、利用交通手段が大きく変動しました。特に、被災地では、利用不能となった交通手段に代わり、自転車の利用率が大幅に上昇しました。

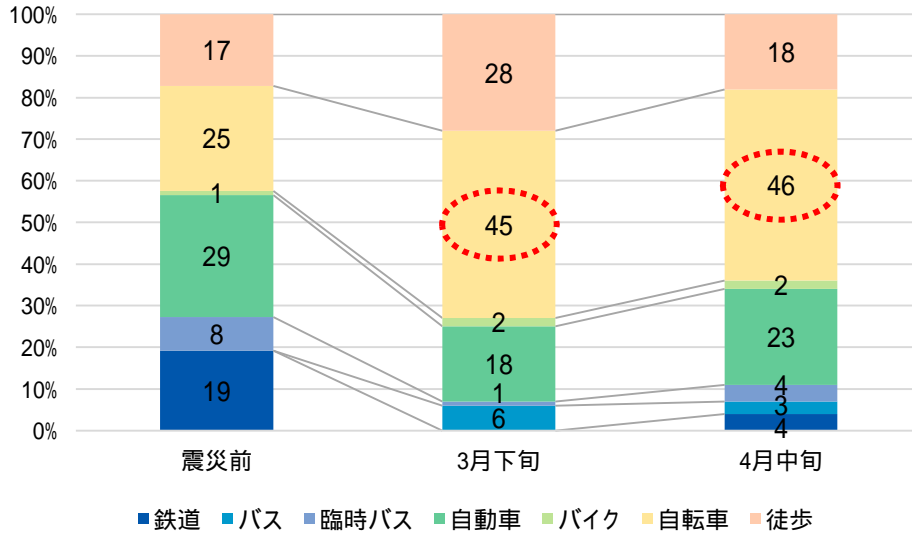


図 2-71 震災前後の利用交通手段構成 (通勤通学・都心周辺)

出典：IBS Annual Report 研究活動報告 2012 小島 浩 ほか

「東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題」より、再構成  
都心周辺：仙台駅から概ね 3km 圏 (都心部除く)

荒川区 WEB アンケートでも、東日本大震災時の移動手段について、徒歩での移動に次いで自転車での移動が多い結果となっており、災害時の自転車活用について、安全性や利便性の観点を踏まえてその方策を探る必要性が伺えます。

問 25 東日本大震災で鉄道に運休等が発生した際、主にどうやって移動しましたか

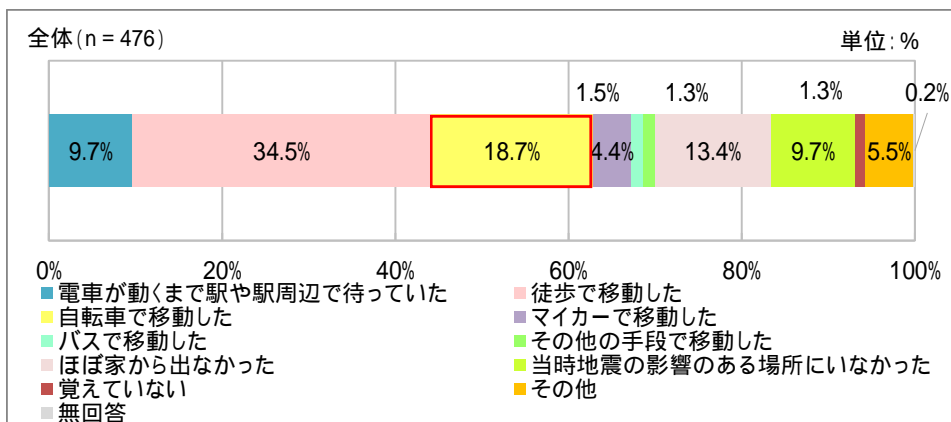


図 2-72 東日本大震災時の移動

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート (令和 3 年 10 月～11 月実施)

## <参考> 荒川区 WEB アンケート結果

令和 3 年 10 月 7 日の千葉県北西部を震源とする地震が発生した際には、地震の発生時刻が 22 時 41 分と深夜であったため、家から移動しない人が全体の約 3 割を占めていましたが、家から移動した人の多くは自転車を利用していました。

問 26 令和 3 年 10 月 7 日の千葉県北西部を震源とする地震の後、翌日にかけて鉄道に運休や遅れが発生した際、主にどうやって移動しましたか

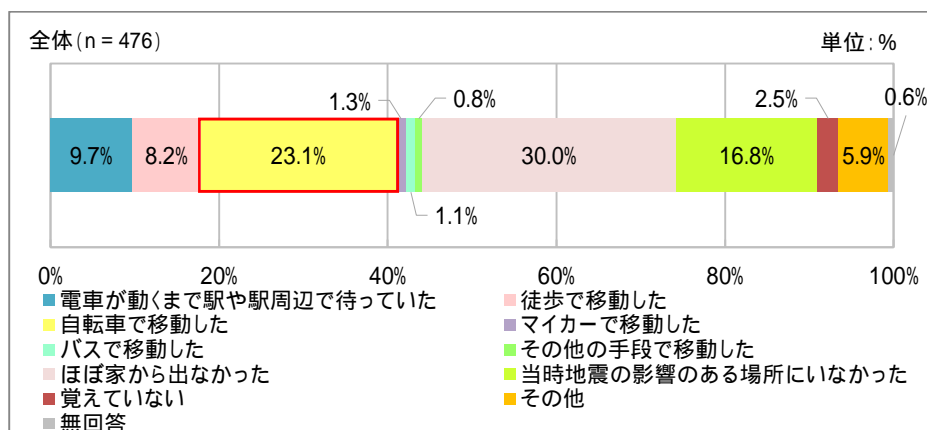


図 2-73 千葉県北西部地震発生後の移動

出典：荒川区自転車の利用状況等に関する WEB アンケート（令和 3 年 10 月～11 月実施）





## <現状のまとめ>

荒川区の自転車交通を取り巻く現状	
◇地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほぼ平坦であり、自転車が使いやすい環境である。また、交通の便が良い。</li> </ul>
◇自転車利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車を週に1回以上利用する人が約5割。その主な目的は「買い物」「通勤・通学」であり、1回あたりの利用時間は30分以内が約6割。</li> <li>・区内の移動は、ほぼ徒歩もしくは自転車である。区外への移動は、北区、文京区が多い。</li> </ul>
◇生涯健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の高齢化率は約2割だが、2050年には約3割に達する。</li> <li>・糖尿病やその予備軍がそれぞれ約14%存在し、50歳前後で肥満割合が高い傾向。運動習慣のない人の割合が30歳～60歳代で約5割～6割あり、中高年の方々の健康維持が重要である。</li> </ul>
◇子育て教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て世代で子乗せシート付きの自転車や電動アシスト自転車の利用が多く、安全な利用方法が求められている。</li> <li>・子育て世代や高齢者世帯は地域行事への参加の割合が高い。</li> <li>・子ども達がよく行う運動に「自転車あそび」があるが、約5割が家の周りや道路上で行っており、遊べる場所が身近に不足している状況である。</li> </ul>
◇産業革新	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川区はモノづくりの街であり、区内には観光資源や商店街がいくつもあり、自転車で行く人も多いが、駐輪空間が不足しており路上駐輪が見られる。</li> </ul>
◇環境先進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクルの利用が伸びている。ただし、サイクルポートの設置には偏りがある。</li> <li>・自転車の点検を受けていない人が約4割いる。</li> </ul>
◇文化創造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内外に交流都市が複数存在し、サイクリングに適した地域もある。</li> </ul>
◇安全安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全事故に占める自転車事故関与率が23区でかなり高く、とりわけ対歩行者、対自転車、自転車単独事故の割合が高い。さらに、これらの事故における高齢自転車の関与の割合が高い。</li> <li>・連続した自転車通行空間の形成が進んでいない。また、整備した通行空間が路上駐車に阻害されているなど、車道における自動車との適切な共存が進んでいない。</li> <li>・自転車は車道通行が原則だが、歩道を走る人が多く存在しており、歩行者の安全性をいかに確保するかが重要である。</li> <li>・交通事故や接触事故等を引き起こす可能性のある「ながらスマホ」が問題視されている。</li> <li>・自転車損害賠償保険の加入が進んでいる。</li> <li>・一部エリアで駐輪空間の不足や放置自転車が見られる。</li> <li>・災害時には自転車の活用が増えることが想定される。</li> </ul>

#### 4 課題の整理

現状を総括すると、特に安全性の向上に関する課題が大きいことが分かりました。

この点を踏まえつつ、安全性確保の先を見据え、創造的な自転車の活用も意識した目標を設定します。

