

江東区 自転車利用環境推進方針



令和5年（2023年）3月



江東区

はじめに

自転車は、こどもから学生、子育て世代、高齢者と様々な年代で活用され、環境にやさしい便利で身近な乗り物です。一方で、自転車の関与する交通事故が増加傾向にあり、自転車利用者のマナー改善や、自転車通行空間の整備を求める声も多く寄せられています。

区では、自転車利用の環境整備を推進するため、「江東区自転車利用環境推進方針」を平成28年3月に策定し、自転車ルール・マナーの普及啓発、自転車通行空間の整備、自転車駐車場の整備等の取組みを進めてきました。

一方、新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化に伴い、自転車は3密を回避する行動手段として注目されるなど、自転車利用を取巻く環境は大きく変化しています。また、コミュニティサイクルは、平成24年に都内で初めて臨海部での実証実験を開始してから約10年が経過し、現在は区内全域にポートが設置され、連携14区間での相互乗り入れが行われるなど、区民の身近な交通手段として利用されています。

このような状況を踏まえ、令和5年度(2023年度)からおおむね5年間を対象期間として、「江東区自転車利用環境推進方針」を改定しました。新しい方針は、「まもる」「はしる」「とめる」に、自転車を活用する「いかす」を加えた4つの視点を柱とし、「秩序ある安全で快適な自転車利用環境の構築」と「持続可能な社会実現に向けた自転車の活用」を進めていくものです。

推進にあたっては、行政の取組みだけでなく、自転車利用者である区民、民間事業者の協力、連携が不可欠です。「自転車を安全快適に利用できるまち・江東」の実現に向けて、皆様の一層のご理解、ご協力をお願いいたします。

令和5年(2023年)3月

江東区長
山崎孝明



目 次

1 方針の目的と位置付け	1
1.1 方針の目的	2
1.2 方針の位置付け	3
2 自転車利用環境の現状	5
2.1 自転車の関与する交通事故	6
2.2 自転車通行空間の整備状況等	13
2.3 整備効果調査委託	21
2.4 放置自転車	30
2.5 コミュニティサイクル	35
2.6 法令改正等の状況	40
3 推進方針	45
3.1 まもる ルール・マナーの普及啓発	46
3.2 はしる 通行環境	60
3.3 とめる 駐車環境	64
3.4 いかす 自転車活用	69
3.5 推進にあたって	76
参考資料	1
参考1 本書における主な用語の意味	2
参考2 国・東京都の自転車関連計画	4
参考3 ナビマーク・ナビライン整備仕様	6
参考4 江東区駅周辺自転車駐車場及び放置禁止区域	13
参考5 江東区政世論調査	17
参考6 江東区自転車利用環境推進方針検討委員会	18

1 方針の目的と位置付け

1.1 方針の目的

1.2 方針の位置付け

1.1 方針の目的

- ① 秩序ある安全で快適な自転車利用環境の構築
- ② 持続可能な社会実現に向けた自転車の活用

自転車が「車両」であることを考えれば、自転車の交通事故ゼロの達成が、最終目標であることは言うまでもありません。

これを実現するためには、全ての自転車利用者がルールを理解・遵守することにより、秩序ある交通社会を実現し、併せて通行環境、駐車環境の充実等により安全性や快適性を高めていくことが重要です。

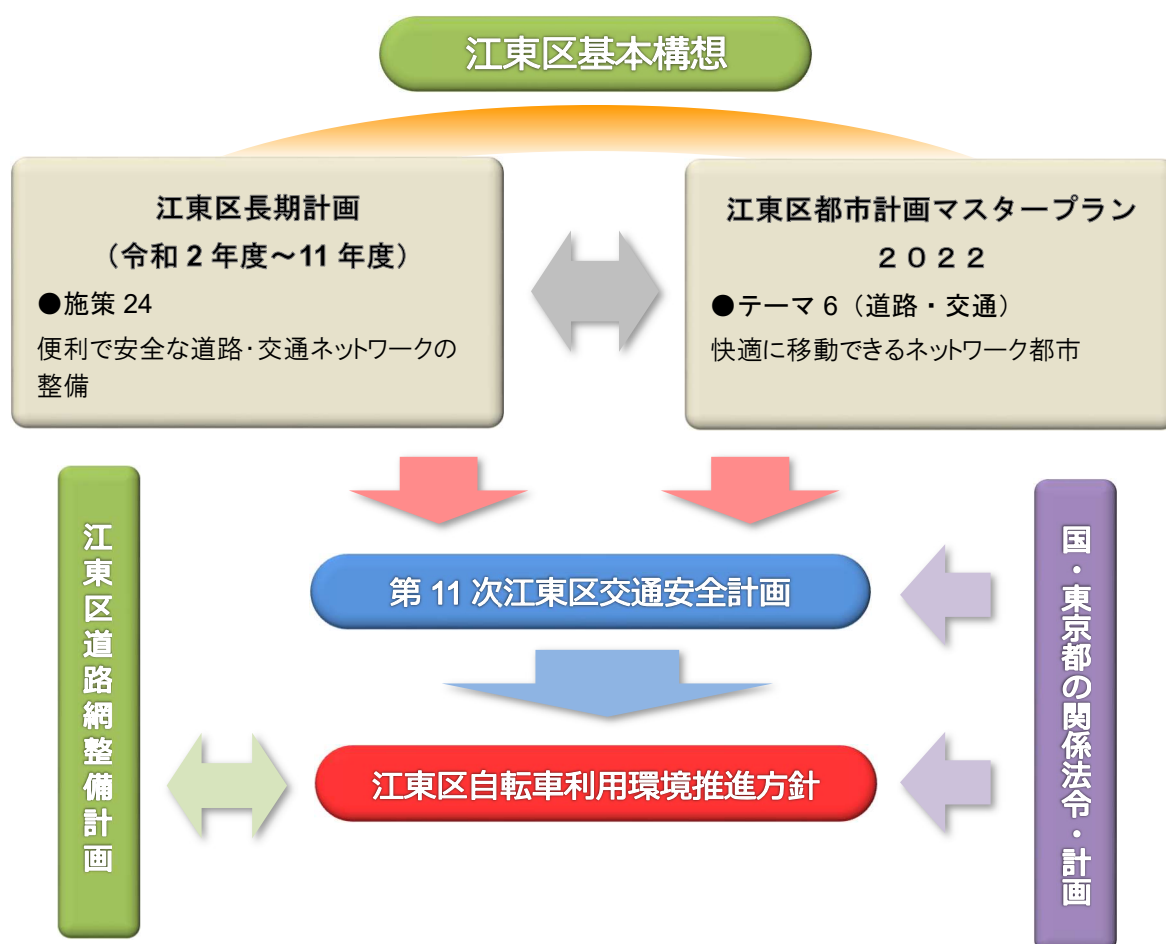
また、今後の社会環境の動向を見据えつつ、自転車の活用を推進することにより、「ゼロカーボンシティ江東」の実現に寄与し、地区の回遊性を向上させ、観光や賑わいのあるまちづくりの実現に向けた取組が必要です。

「秩序ある安全で快適な自転車利用環境の構築」と「持続可能な社会実現に向けた自転車の活用」を目指し、区民・事業者・関係機関と区が一体となって推進する方針を定めます。

1.2 方針の位置付け

1 方針の位置付け

- 本方針は、本区の上位計画である「江東区基本構想」、「江東区長期計画」及び「江東区都市計画マスタープラン」と、交通安全対策基本法に基づき策定した「江東区交通安全計画」を踏まえ、「自転車活用推進法」等関係法令・計画と連携を図り、本区の自転車分野に関する施策を定めるものです。
- 本方針を、「自転車活用推進法」第11条に基づく「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」として位置付けます。



2 方針の対象期間

- 令和5年度（2023年度）からおおむね5年間とします。

3 方針の視点と構成

- 平成28年3月に策定した「江東区自転車利用環境推進方針（以下旧方針）」では、自転車利用における3つの基本動作である「まもる」「はしる」「とめる」を柱とした取組方針を定めました。
- 旧方針に基づき、スタントマン活用自転車安全教室などの自転車ルール・マナーの普及啓発、区内全域でのナビマーク・ナビラインによる自転車通行空間整備、国際展示場駅・有明駅自転車駐車場の整備などの施策が進められました。
- この間、本区においてはコミュニティサイクル事業が実証実験から本格実施となり、また「自転車活用推進法」の制定により、国や東京都においては「自転車活用推進計画」が策定されました。一方、新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化があり、自転車を取巻く環境が変化していることから、方針の見直しを行います。

本方針では、「まもる」「はしる」「とめる」に、
自転車を活用する「いかす」を加えた4つの視点を柱とし、
関係者が一体となって取組む施策を示します。

2 自転車利用環境の現状

- 2.1 自転車の関与する交通事故
- 2.2 自転車通行空間の整備状況等
- 2.3 整備効果調査委託
- 2.4 放置自転車
- 2.5 コミュニティサイクル
- 2.6 法令改正等の状況

2.1 自転車の関与する交通事故

1 区内の自転車の関与する交通事故発生状況

1-1 区内の自転車の関与する交通事故発生状況

- 区内の交通事故全体件数は減少傾向にありますが、自転車の関与する交通事故件数はほぼ横ばいとなっています。
- 令和3年は自転車の関与する交通事故件数が前年比177件増の560件となり、過去10年で最多となりました。
- 令和3年に自転車が関与する交通死亡事故が1件発生しました。

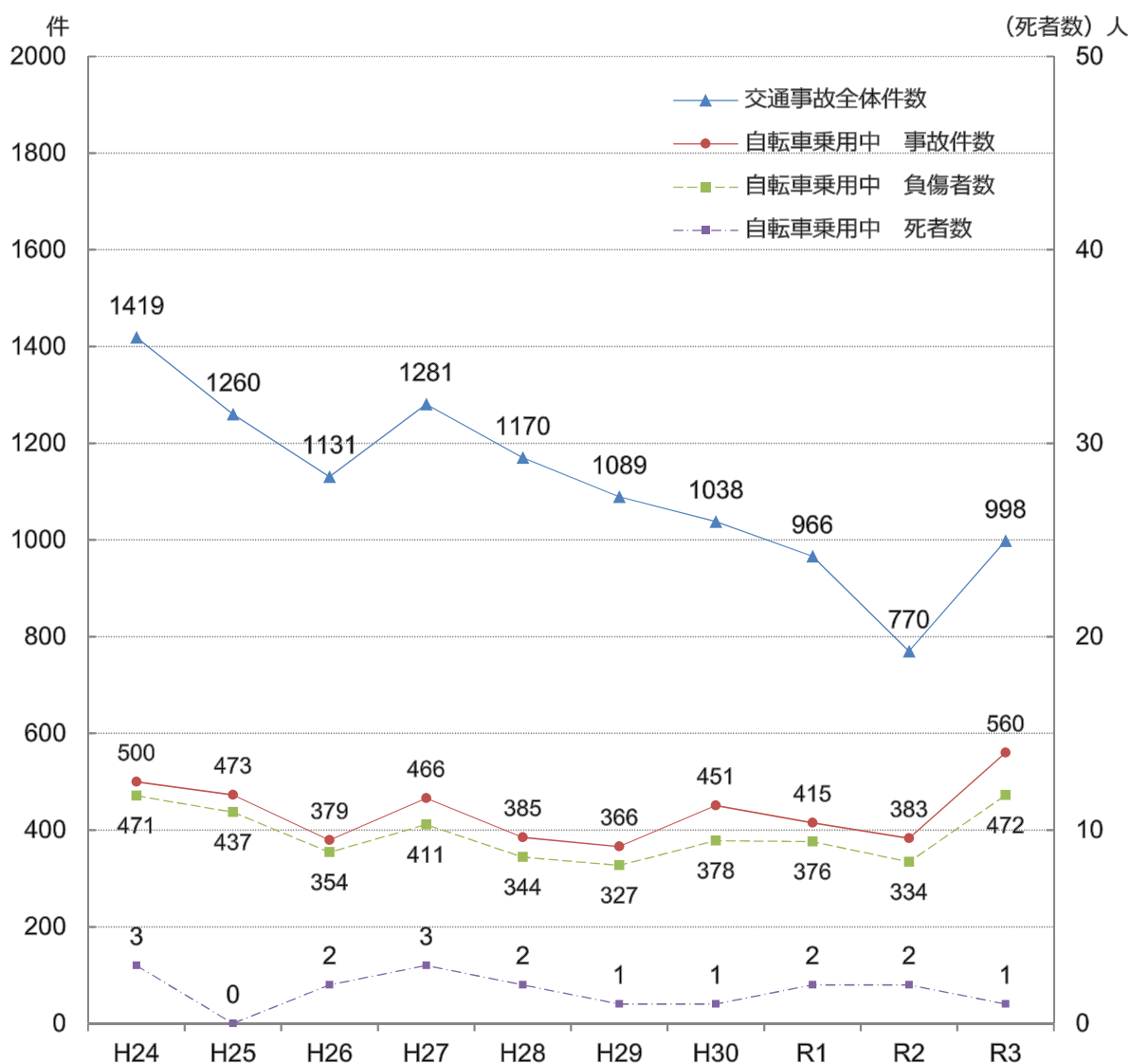


図 区内の自転車の関与する交通事故状況（過去10年間）

※事故件数は第1・第2当事者の合計

出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部）

- 交通事故全体に占める自転車関与率は全国、東京都、江東区いずれも平成 28 年以降増加しています。令和 3 年は全国、東京都、江東区いずれも自転車関与率が過去 6 年で最も高く、江東区では交通事故全体の約 5 割に自転車に関与しています。

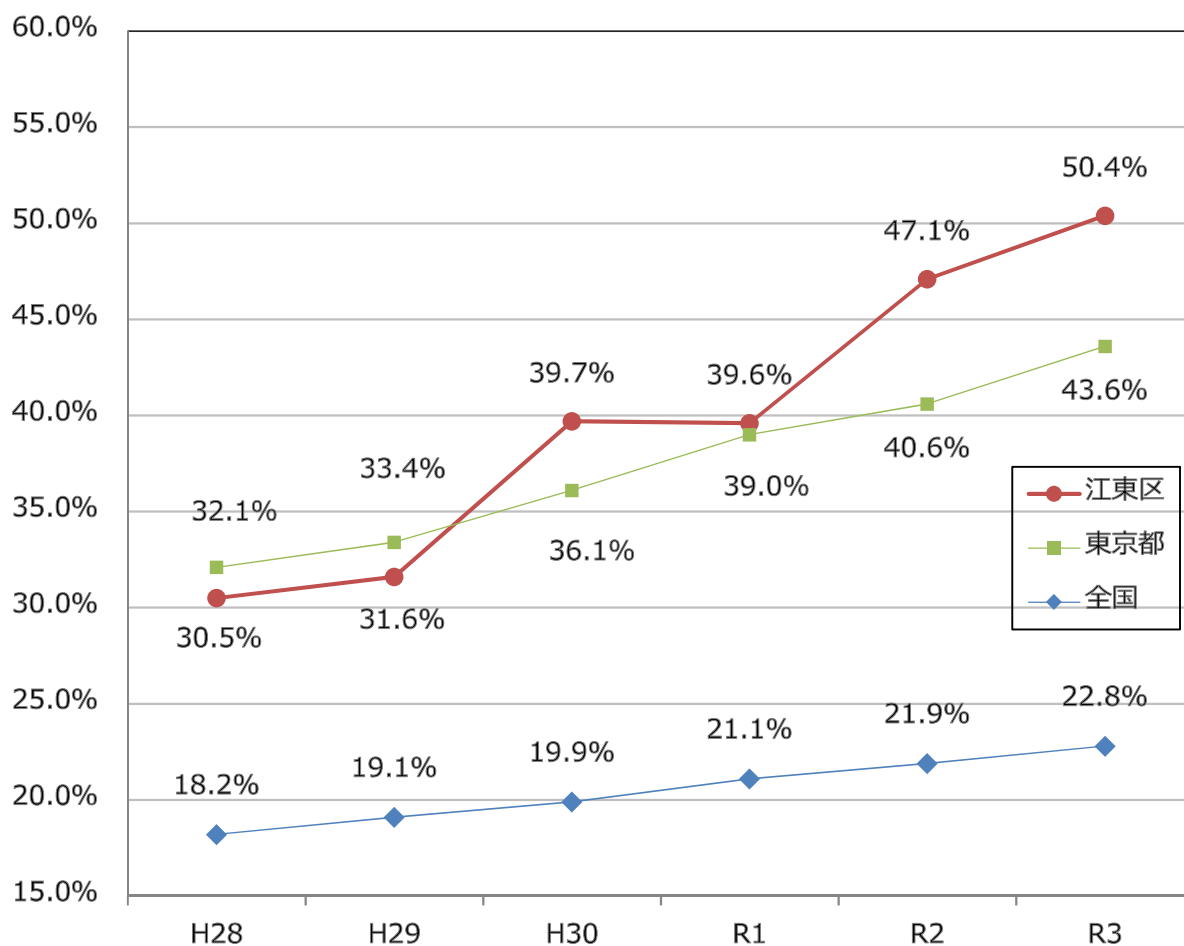


図 区内・東京都・全国の交通事故自転車関与率

出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部）、『交通事故統計』（警察庁）

1-2 区内の年齢層別自転車事故発生状況

- 各年齢層で、概ね事故件数は横ばいとなっていますが、令和3年は事故件数が増加しています。

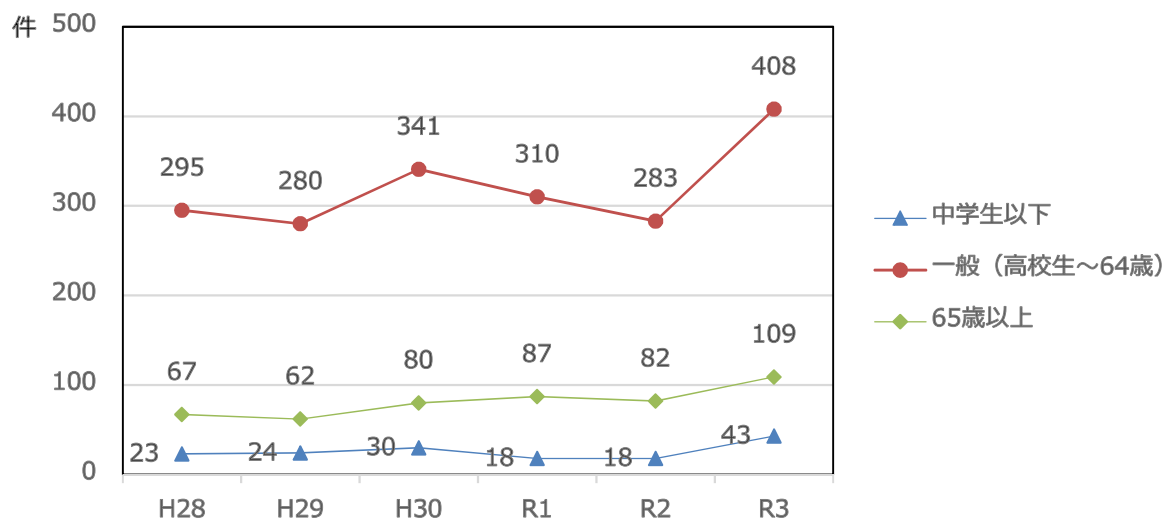


図 区内の年齢層別自転車事故発生状況

出典：『交通事故統計』（警視庁交通部）

1-3 区内の相手当事者別自転車事故発生状況

- 「単独事故」の件数が令和元年以降急増しています。
- 自転車対「乗用車・貨物車」、自転車対「歩行者」の事故件数は横ばいとなっています。

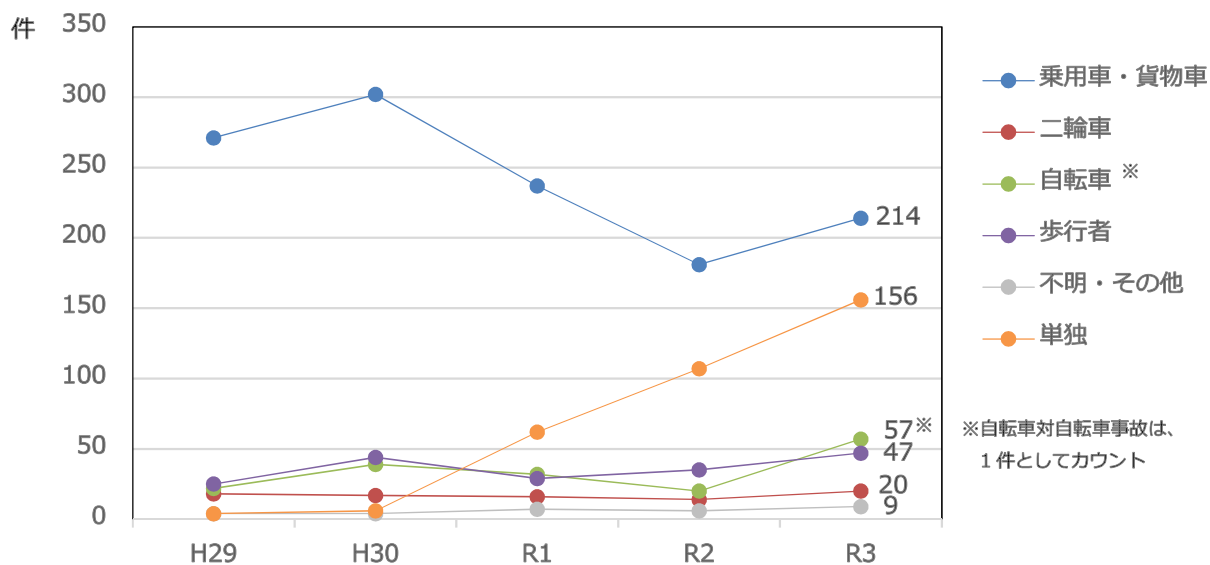


図 区内の相手当事者別自転車事故発生状況（統計のある平成29年以降）

出典：『交通事故統計』（警視庁交通部）

1-4 区内の自転車の交通事故件数（第1・第2当事者別）

- 自転車の関与する交通事故において、自転車に乗用していた第1当事者の割合及び件数は上昇傾向にあり、令和3年は近年で最大となりました。

表 区内の自転車の交通事故件数（第1・2当事者別）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
第1当事者	65	62	106	138	172	278
構成比	16.9%	16.9%	23.5%	33.3%	44.9%	49.6%
第2当事者	320	304	345	277	211	282
構成比	83.1%	83.1%	76.5%	66.7%	55.1%	50.4%
計	385	366	451	415	383	560

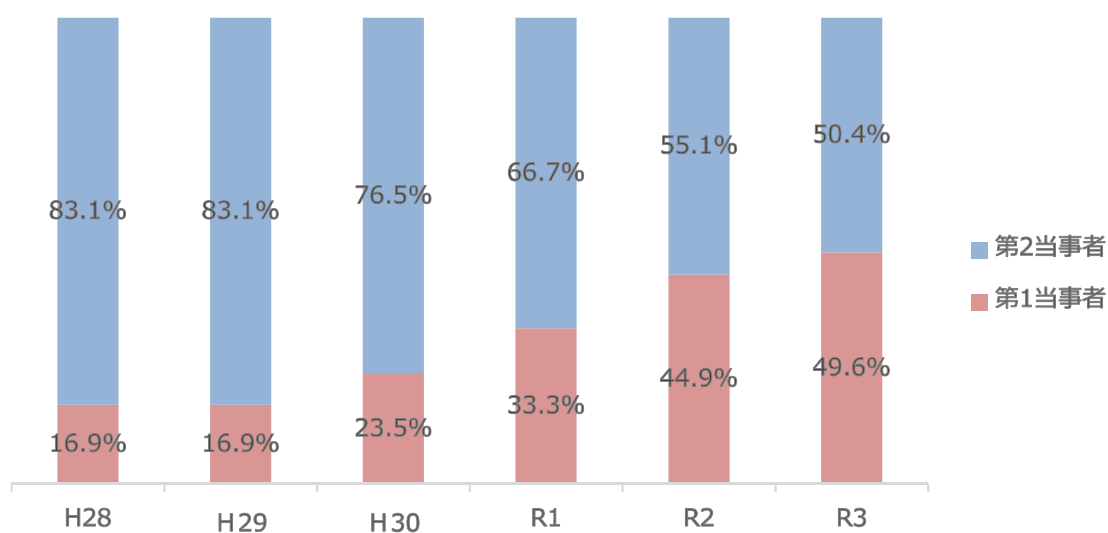


図 区内の自転車の交通事故件数構成比（第1・第2当事者別）

（出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部））

- ※「当事者」とは、交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
- ※「第1当事者」とは、過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。
- ※「第2当事者」とは、過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

2 区内の自転車運転者の違反状況

2-1 自転車運転者の違反状況

- 令和3年の自転車の関与する交通事故における自転車の違反率は64.6%と、過去6年間で最も高い値となりました。
- 違反率は近年増加傾向にあります。

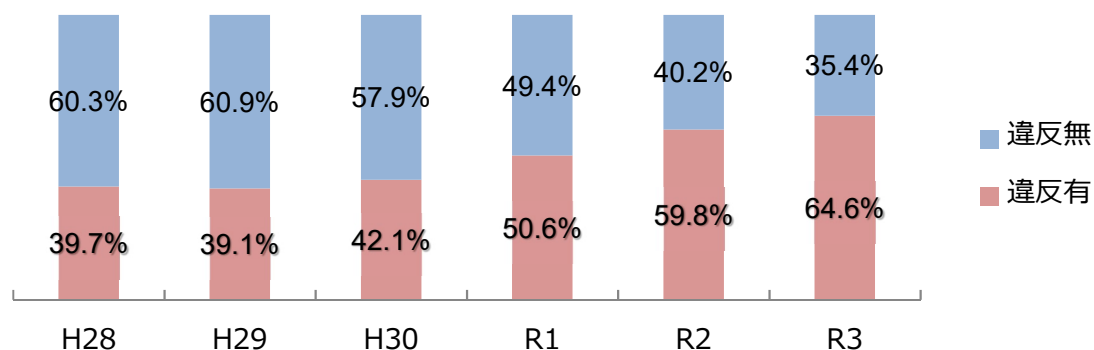


図 自転車の関与する交通事故における自転車の違反割合

出典：『交通事故統計』（警視庁交通部）

2-2 自転車運転者の違反の内訳

- 運転操作誤りが令和元年から急増しています。
- 令和3年は安全不確認、交差点安全進行違反も大幅に増加しています。

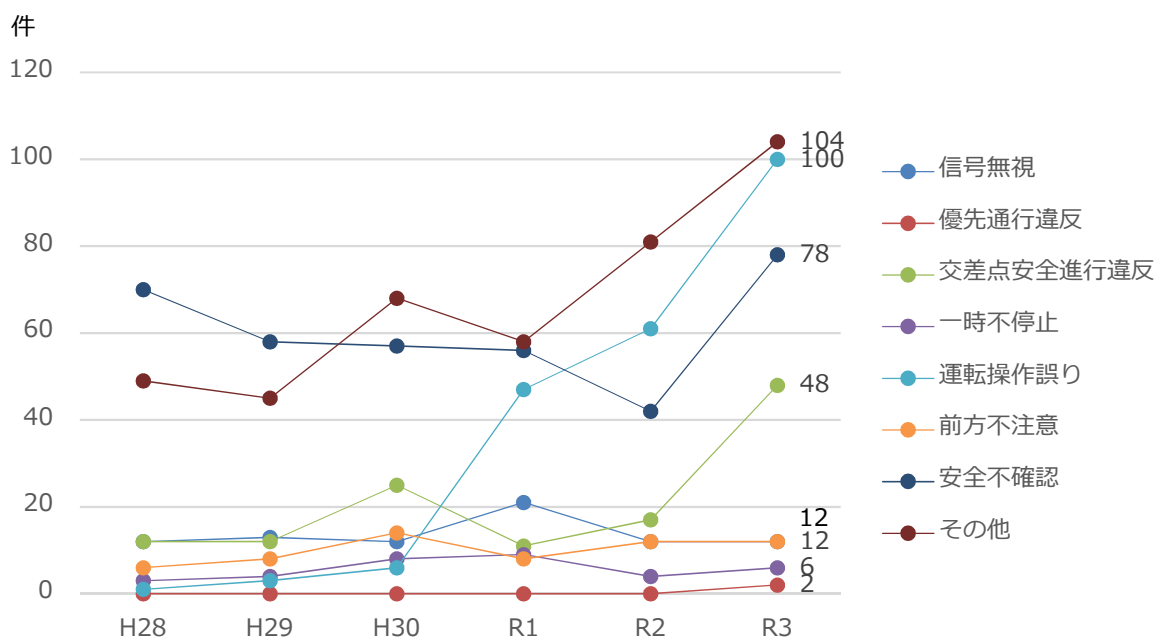


図 自転車の違反内訳件数

出典：『交通事故統計』（警視庁交通部）

3 都内の自転車の関与する交通事故発生状況

3-1 時間帯別自転車事故の発生状況

○ 8 時～18 時の間に事故が多く発生しています。

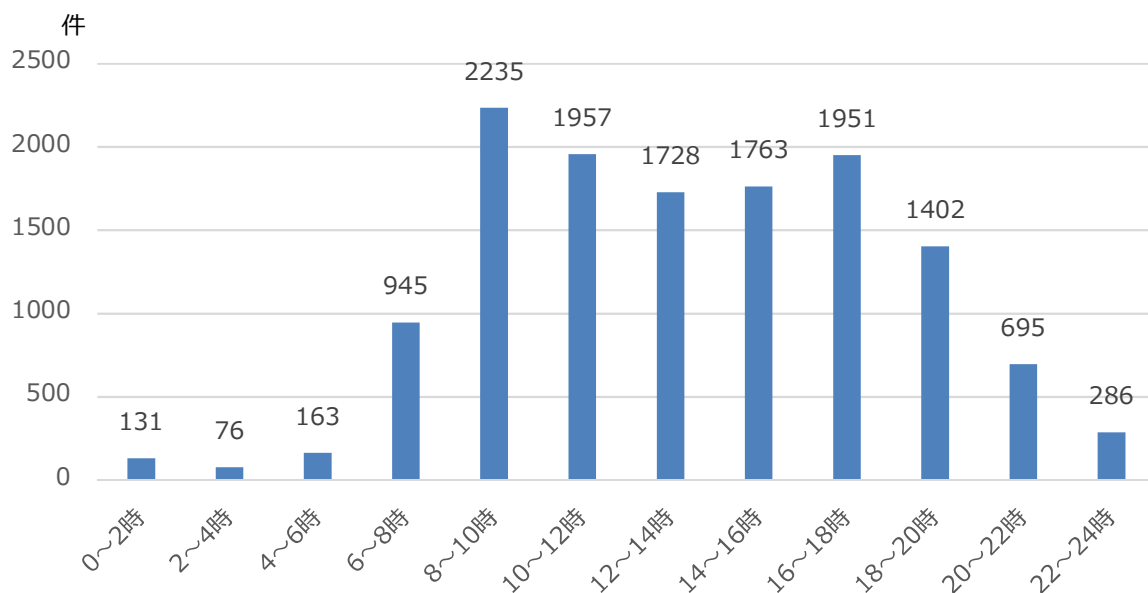


図 令和 3 年都内の時間帯別自転車事故発生件数

出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部）

3-2 道路形状別自転車事故の発生状況

○ 交差点、交差点付近の事故が 58.3%となっています。

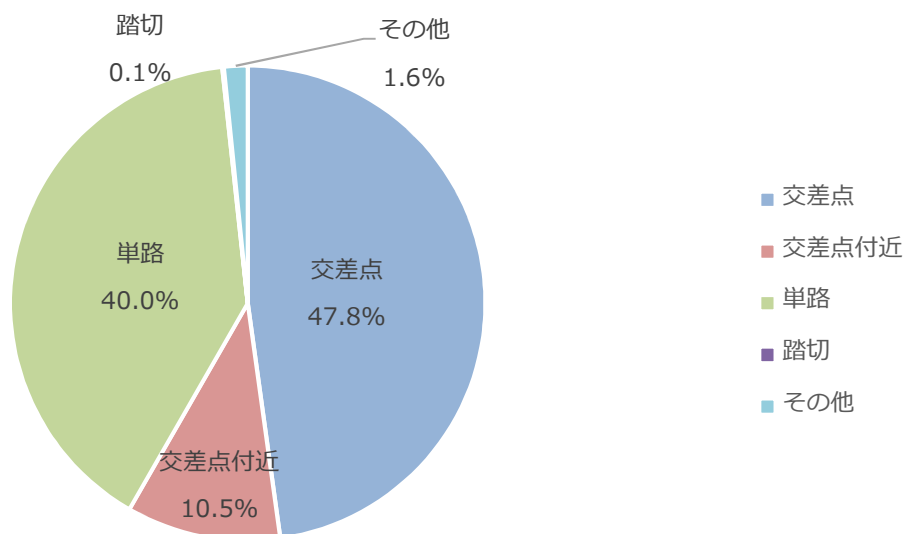


図 令和 3 年都内の道路形状別自転車事故発生状況

出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部）

3-3 自転車対歩行者事故の類型別発生状況

○ 件数が多い順に対面・背面通行中、横断中（横断歩道）となっています。

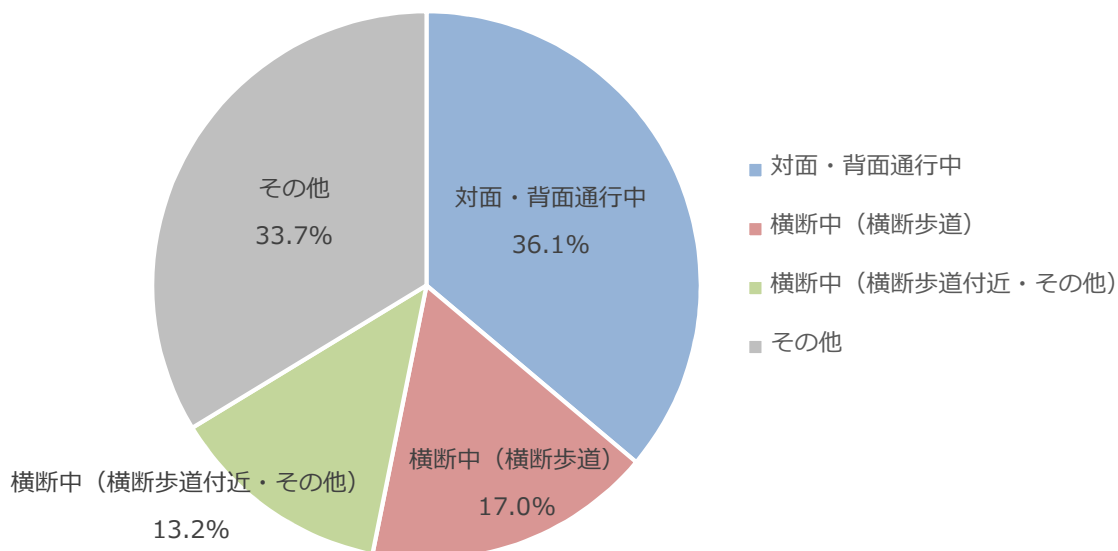


図 令和 3 年都内の自転車対歩行者事故の類型別発生状況

出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部）

3-4 自転車対車両事故の類型別発生状況

○ 出会い頭の事故が 50.8%となっています。

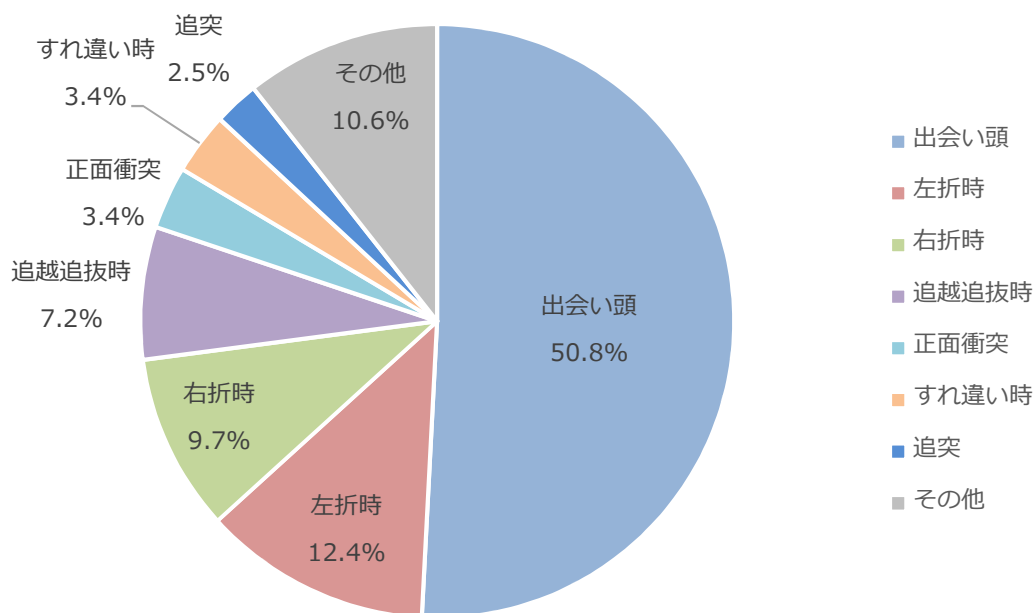


図 令和 3 年都内の自転車対車両事故の類型別発生状況

出典：『東京の交通事故』（警視庁交通部）

2.2 自転車通行空間の整備状況等

1 本方針における自転車通行空間の定義

- 自転車が行き可能な道路又は道路の部分のうち、自転車の通行すべき場所が明示されている空間を「自転車通行空間」と呼称します。

区分		整備形態例	
法令に基づき交通規制を伴うもの	○自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分 (根拠法令：道路交通法、道路構造令)		
	○自転車専用通行帯（自転車レーン） 車両通行帯のうち、自転車が通らなければならない、また軽車両以外の車両が通行してはならない車両通行帯 (根拠法令：道路交通法)		
	○普通自転車の歩道通行部分 普通自転車が歩道を通行する場合において、通行すべき歩道の部分 (根拠法令：道路交通法)	※必要に応じて設ける。	
	○自転車専用道路 独立して設けられる専用道路のうち、専ら自転車の通行の用に供するもの (根拠法令：道路交通法)	—（江東区内に該当する道路はありません）	
法定外路面表示	車道上		自転車歩行者専用道上

2 自転車通行空間の整備形態・整備仕様

- 区道の多くの路線は車道構造上、自転車専用通行帯（原則 1.5m）の確保が困難であることから、旧方針に基づく自転車通行空間整備（平成 28 年度～令和 3 年度）における整備形態は全て車道混在（ナビマーク・ナビライン）としました。

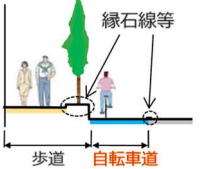
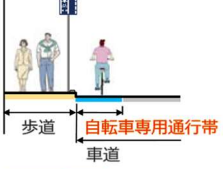
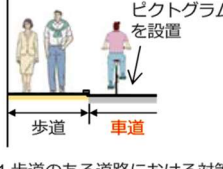
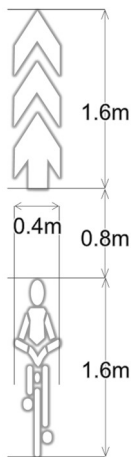
	法令に基づき交通規制を伴う形態		法定外路面標示
	A 自転車道	B 自転車専用通行帯（自転車レーン）	C ナビマーク・ナビライン
	自動車の速度が高い道路	A, C 以外の道路	自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自動車と自転車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h 超	A, C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量 4,000 台/日以下
基本的な整備形態（イメージ）	 緑石線等 歩道 自転車道	 歩道 自転車専用通行帯 車道	 ピクトグラム等を設置 歩道 車道
	 歩道 自転車道	 ※ 自転車専用通行帯の幅の全部  ※ 自転車専用通行帯の幅の一部	1 歩道のある道路における対策【路肩・停車帯内の対策】  歩道 車道 【車線内の対策】  歩道 車道 2 歩道のない道路における対策【車線内の対策】  ※ 矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる 路側帯 車道

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方、基本的な整備形態（イメージ）

出典：「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、平成 28 年 7 月）」を一部編集

- 下表にナビマーク・ナビラインの基本仕様を示します。

表 ナビマーク・ナビライン基本仕様

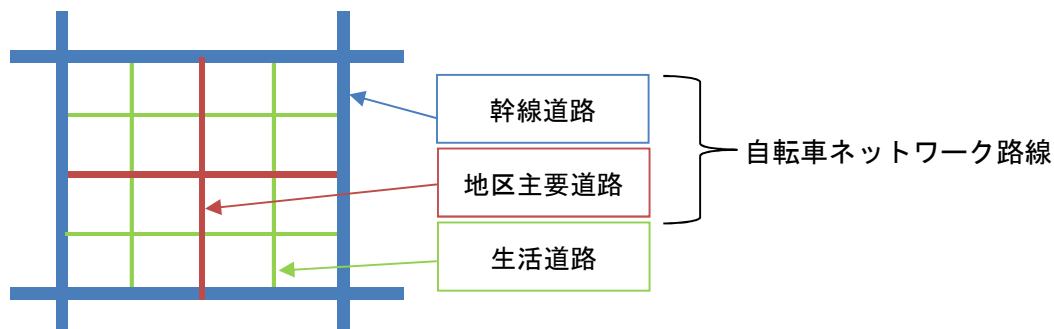
	ナビマーク	ナビライン		
準拠	警視庁	国のガイドラインにおける標準仕様（案）		
		都マニュアル案（60cm 幅, 45cm 幅）		
仕様	溶融噴射式かつ高輝度※			
材料	トラフィックペイント			
色	白色系	青色系		
形状及び寸法		歩道無	歩道有	
			車道幅員 6m 以上	車道幅員 8m 以上
				

※ 「溶融噴射式かつ高輝度」における高輝度とは、ナビラインに特殊反射材を散布し、夜間及び、雨天時の視認性を向上させたものです。（特殊反射材の性能は、湿潤時反射輝度が $1.0\text{cd/m}^2 \cdot \text{lx}$ です。）
 なお、検討段階初年度の平成 28 年度においては、耐久性等を比較検討するため、「溶融噴射式かつ高輝度」のほか、ペイント式、溶融式、噴射式、溶融シート式も一部路線で施工しています。

3 自転車ネットワーク路線

- 江東区道路網整備計画（令和 4 年 3 月）における、幹線道路（約 25km）、地区主要道路（約 50 km）、合計約 75km について、自転車ネットワーク路線※として位置付けます。

※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選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月改定 国土交通省・警察庁）」



4 自転車通行空間の整備実績

- 旧方針に基づく自転車通行空間の整備実績（平成 28 年度～令和 3 年度）は下表のとおりです。
- 区施工（ナビマーク・ナビライン）の整備延長は約 114 km、警視庁施工（ナビマーク）を含む整備延長は約 134km であり、区全域で概ね整備完了しています。

表 年次別整備実績（令和 4 年 3 月末時点）

	年次	整備地域	整備延長	
			区施工	警視庁施工（区道）
検証段階	平成28年度	東陽町・北砂周辺エリア	約10.5km	約7.0km
	平成29年度	門前仲町・森下周辺エリア等	約27.5km	約9.7km
広域展開段階	平成30年度	東雲・潮見周辺エリア等	約21km	—
	令和元年度	塩浜・東砂・有明テニスの森等	約20.3km	約2.9km
	令和2年度	亀戸・亀戸水神、深川・東雲等	約25.0km	約0.8km
	令和3年度	企業工事等により実施できなかった路線の補完を行う。	約9.8km	—
合計		約114.1km		約20.4km
合計 （警視庁施工含む）		約134.5km		

平成 28 年度	約 10.5km
平成 29 年度	約 27.5km
平成 30 年度	約 21.0km
令和元年度	約 20.3km
令和 2 年度	約 25.0km
令和 3 年度	約 9.8km

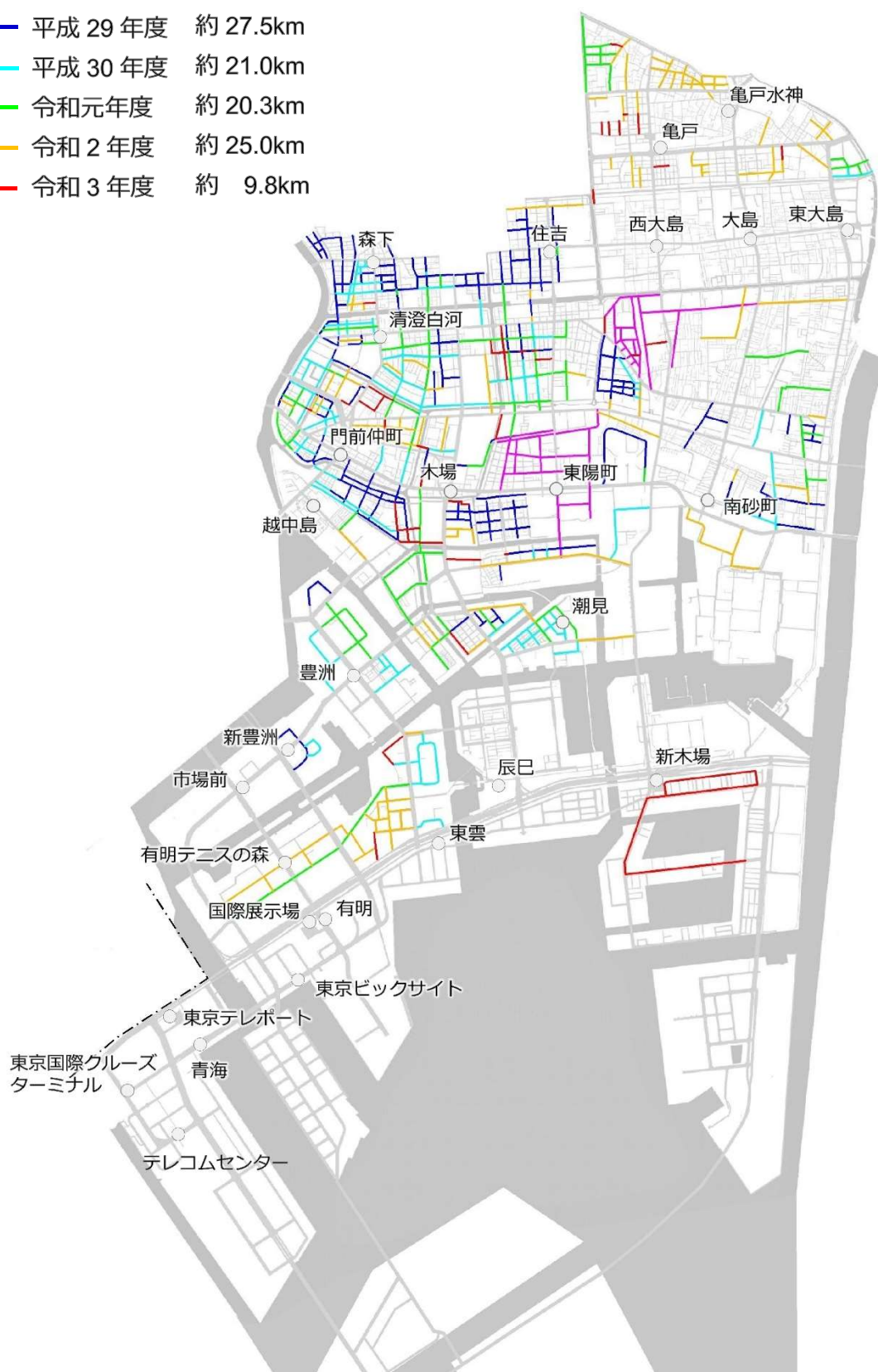


図 年次別整備実績（令和 4 年 3 月末時点）
江東区施工路線のみ

5 江東区内の自転車通行空間の整備状況の変化



図 区内自転車通行空間の整備状況図（平成 27 年 4 月 1 日時点）
 国道・都道含む

- 法定外表示（ナビマーク+ナビライン）
 - 法定外表示（ナビマーク）
 - 自転車道
 - 自転車専用通行帯（自転車レーン）
 - 歩道内※の構造分離又は視覚分離
- ※自転車歩行者専用道路含む

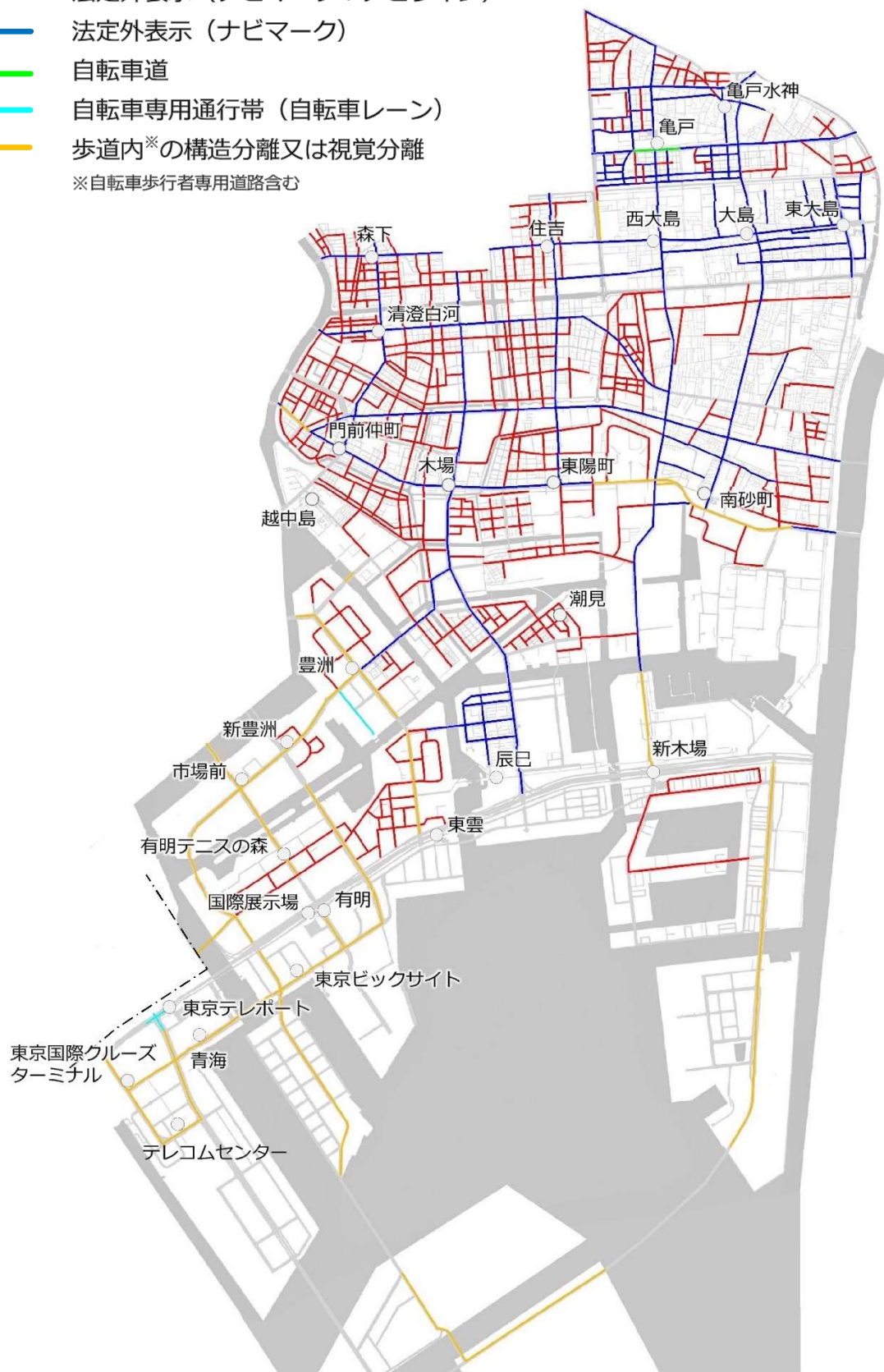


図 区内自転車通行空間の整備形態別整備状況図（令和４年３月末時点）
 国道・都道・警視庁施工含む

全国自治体の区市町村管理道路※の自転車通行空間整備済延長ランキング

順位	自治体名	自転車通行空間 整備済延長
1 位	京都市	188.6km
2 位	新潟市	149.0km
3 位	大田区	125.6km
4 位	江東区	114.1km
5 位	浜松市	100.9km
6 位	静岡市	97.4km
7 位	千葉市	73.3km
8 位	堺市	66.8km
9 位	江戸川区	62.9km
10 位	宇都宮市	62.2km

※国道、都道府県道は含まない

出典

- ・国土交通省関東地方整備局「自転車ネットワーク路線の整備計画延長調査（令和4年7月）」をもとに作成

ランキング上位を政令指定都市が占めるなか、江東区は全国4位の整備延長となっています。

2.3 整備効果調査委託

1 調査概要

1-1 調査目的

- 旧方針に基づく自転車通行空間整備（平成28年度～令和3年度）の効果を検証することを目的とした調査を実施しました。
- 本調査では、平成28年度、平成29年度に実施した整備前、整備直後との調査成果との比較検証を行っています。

1-2 調査項目

- ① 自動車、自転車、歩行者の交通量調査
- ② 自転車危険走行等の調査
- ③ 路上駐停車台数の調査
- ④ 自転車利用に係る意識・意向調査

1-3 調査路線

- 整備前、整備直後との比較のため、平成28年度調査及び平成29年度調査と同じ6地点・方向別（上り・下り）について調査を実施しました。



2 調査結果

2-1 交通量調査：自転車の走行位置の変化

- 自転車の通行位置については、すべての路線で歩道（又は路側帯）を走行する自転車が整備前と比較して減少しました。
- 車道を通行する自転車については、路線①④⑤で特に順走（左側通行）の割合が増加し、逆走が減少しました。

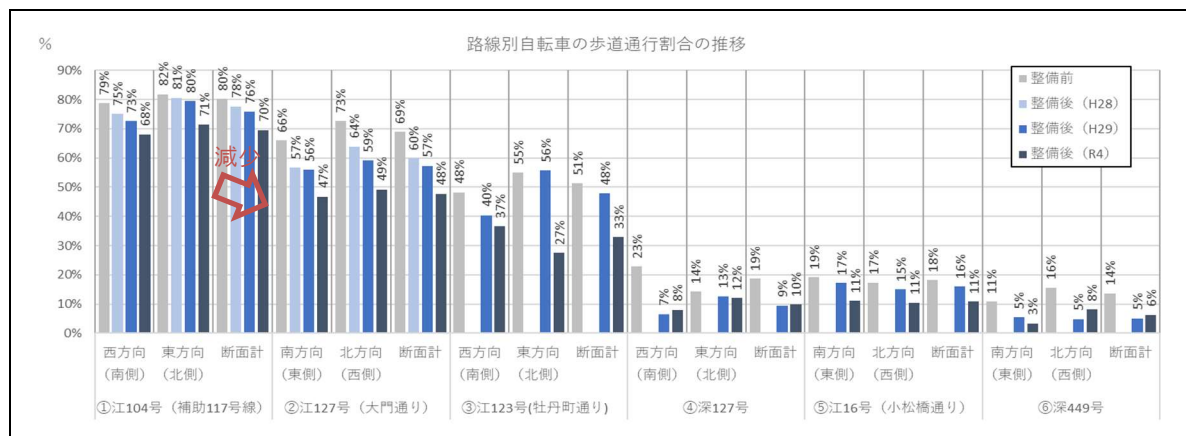


図 自転車の歩道通行割合の推移

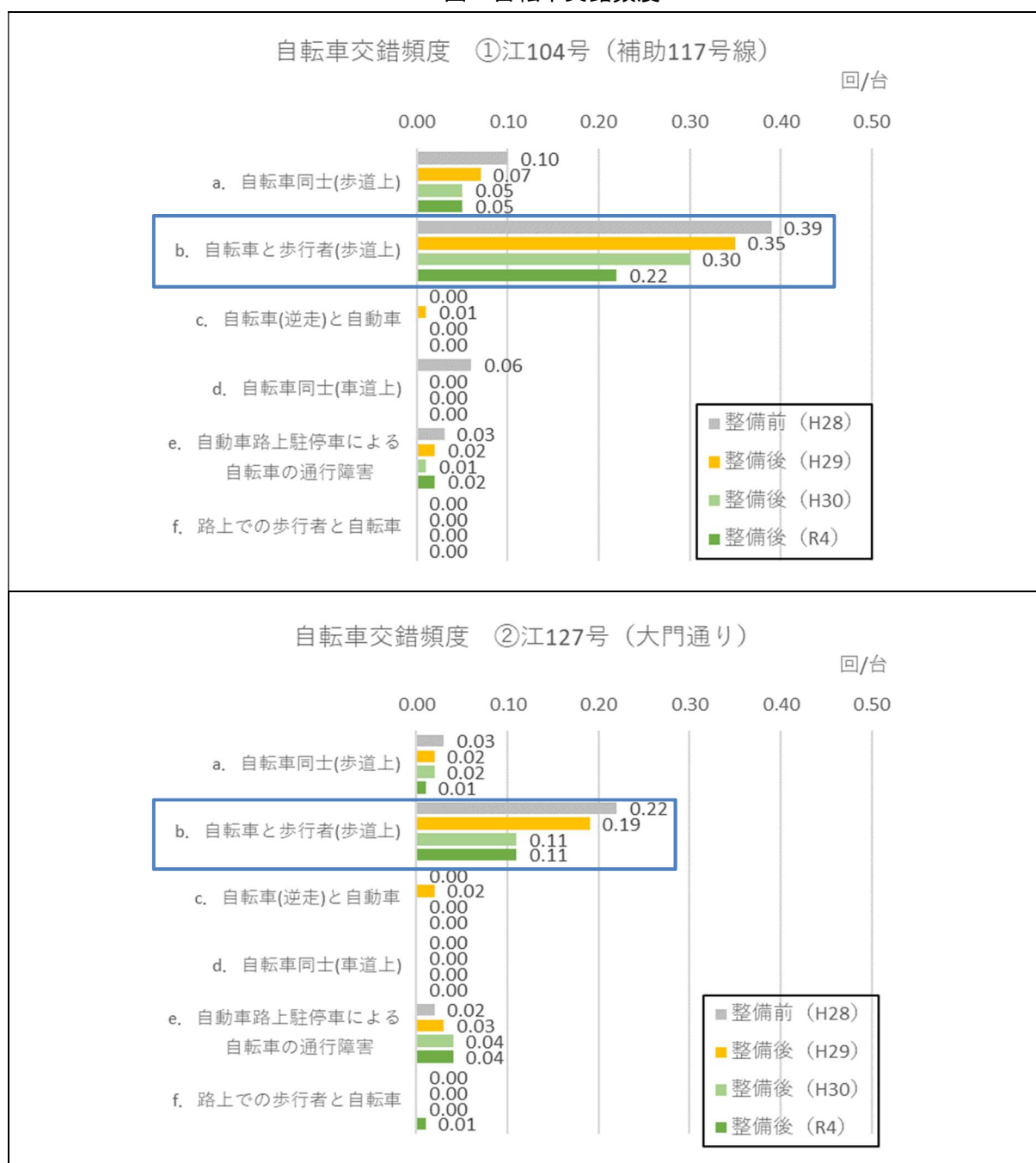


図 自転車の車道順走割合の推移

2-2 自転車危険走行等の調査：自転車交錯頻度

- 自転車交通量に対する交錯の頻度を整備前（H28）～整備後（R4）まで比較すると、多くの路線で交錯頻度が低下していました。
- 路線①②③では、「自転車と歩行者（歩道上）」の発生が他3路線と比較して多く発生しています。
- 路線④⑤⑥では「自動車路上駐停車による自転車の通行障害」「路上での歩行者と自転車の交錯」が多く発生しています。

図 自転車交錯頻度



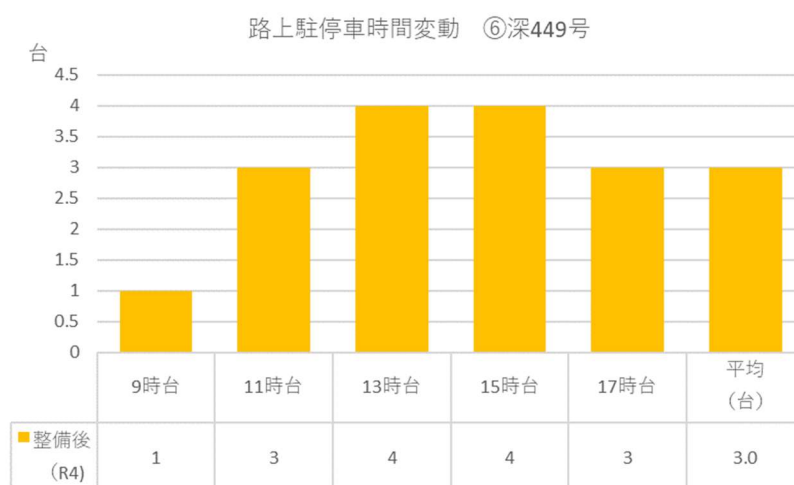
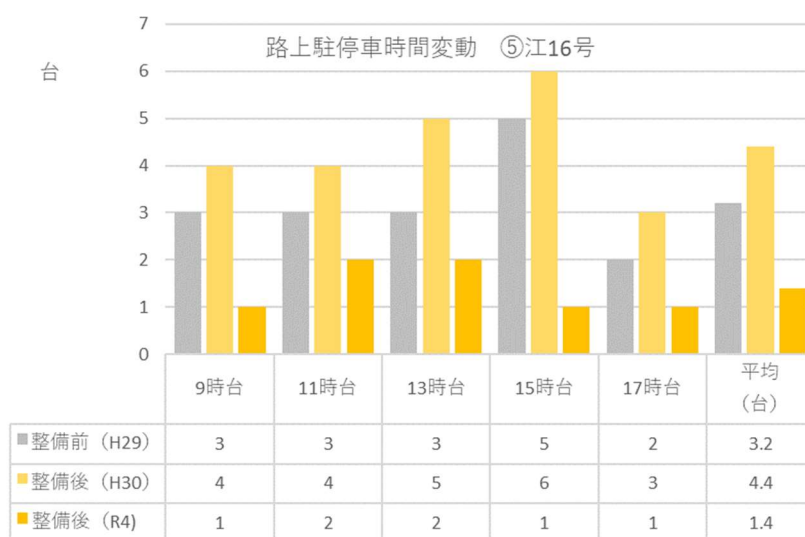
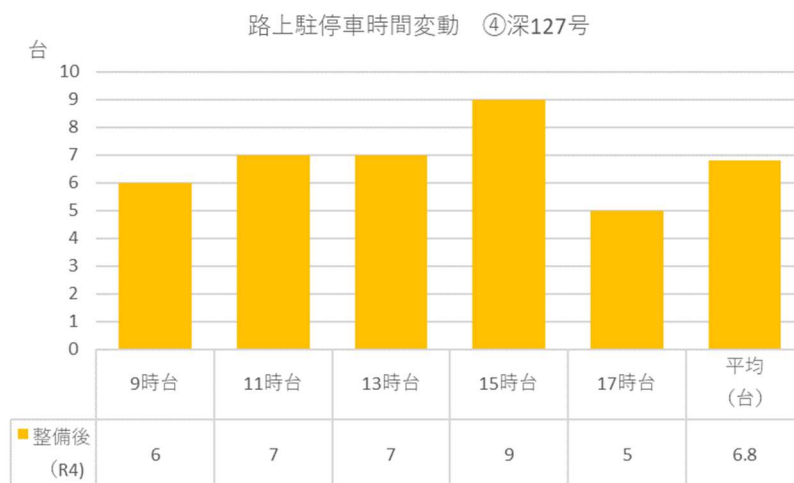


2-3 路上駐停車台数の調査

- 路線⑤では路上駐停車台数が減少しましたが、その他の路線では駐停車台数に大きな変化は見られませんでした。

路上駐停車時間変動



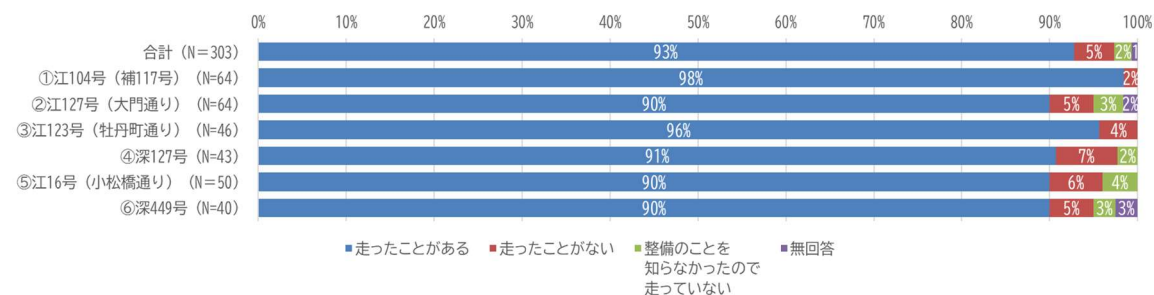


2-4 自転車利用に係る意識・意向調査

- 自転車走行空間の整備効果及び広域展開にあたっての課題を把握するため、整備後に対象路線の自転車利用者等に対して、2022年6月21日（火）にアンケートを実施しました。

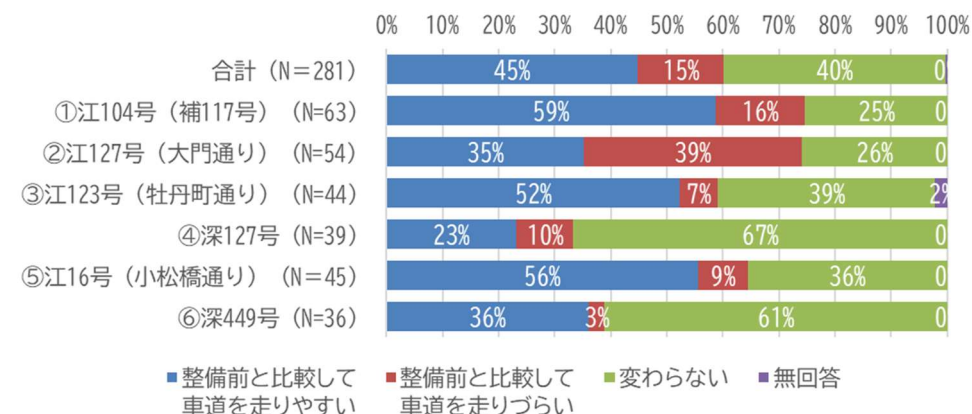
自転車通行空間の走行経験について

- 全回答及び各路線とも「走ったことがある」が9割以上でした。



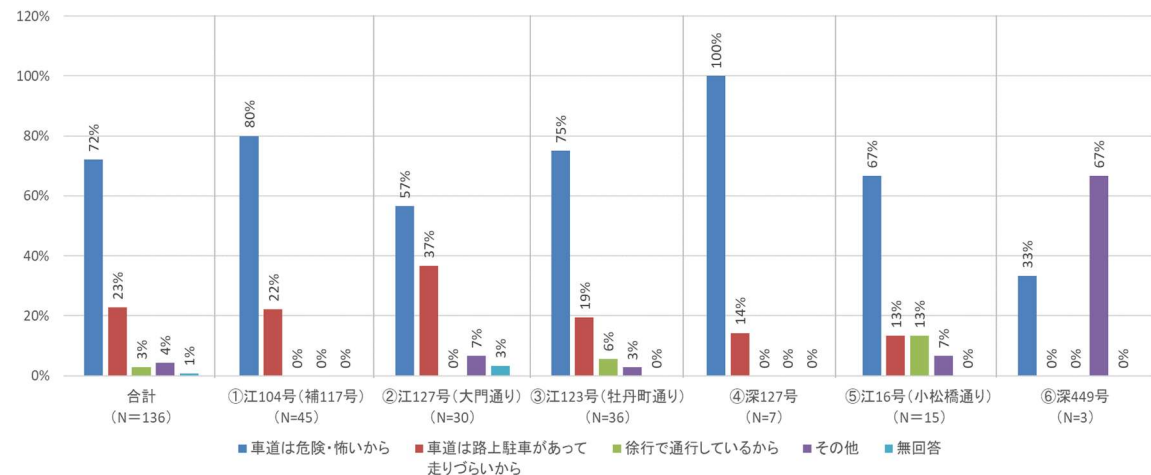
走行した感想

- 全体では「整備前と比較して車道を走りやすい」と回答した割合が最も多くなっています。
- 路線別にみると、①江104号(補117号)、③江123号(牡丹町通り)及び⑤江16号(小松橋通り)では「整備前と比較して車道を走りやすい」と回答した割合が最も多くなっています。
- ②江127号(大門通り)では「整備前と比較して車道を走りづらい」と回答した割合が最も多くなっています。
- 歩道と車道が分離されていない④深127号及び⑥深449号では「変わらない」という回答が最も多くなっています。



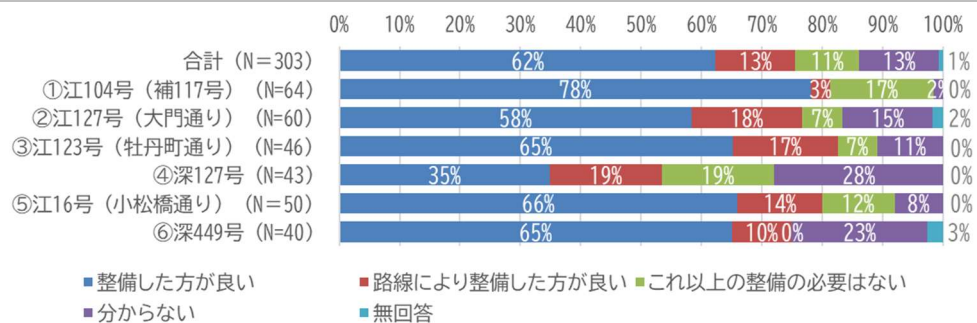
普段歩道を通行すると回答した自転車利用者を対象に、歩道を通行する理由

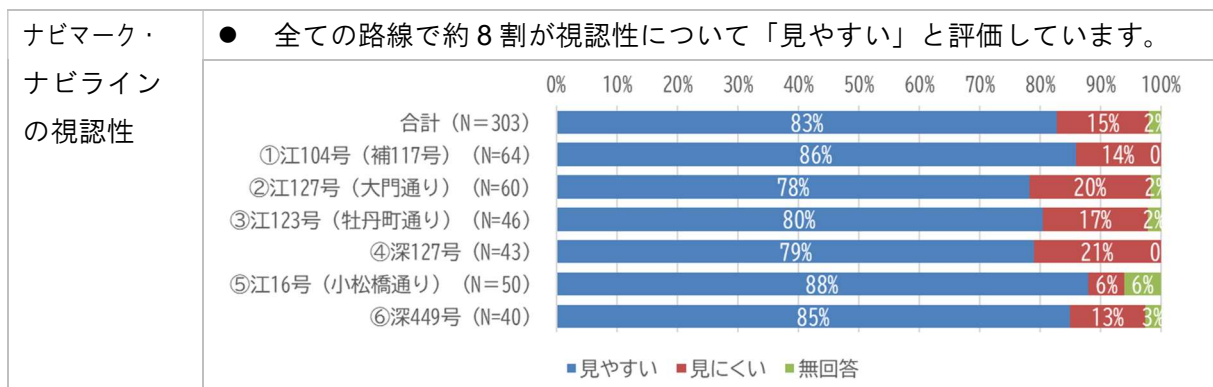
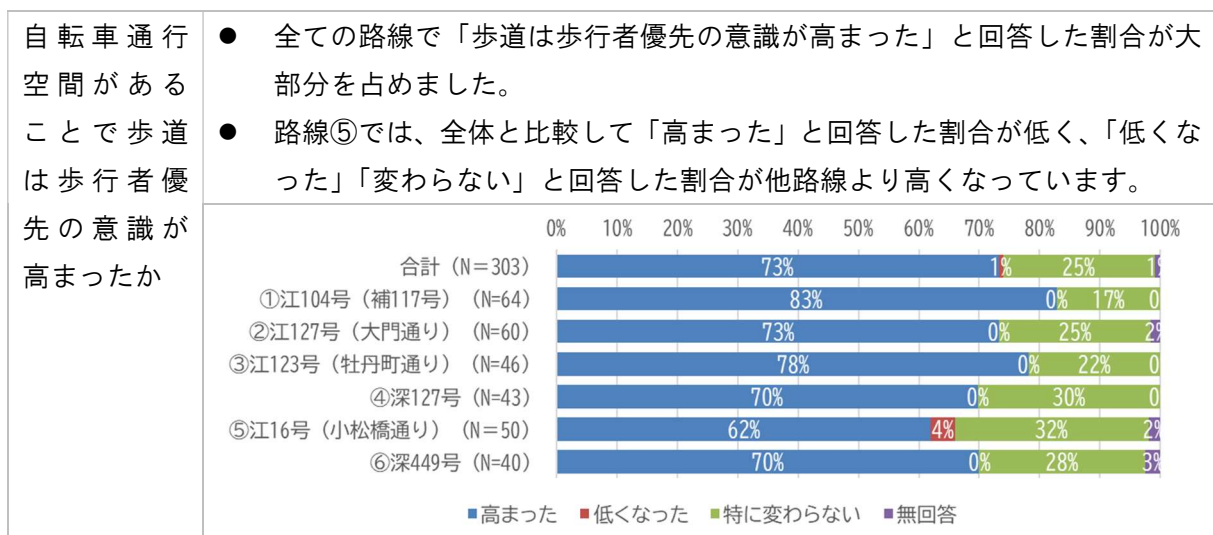
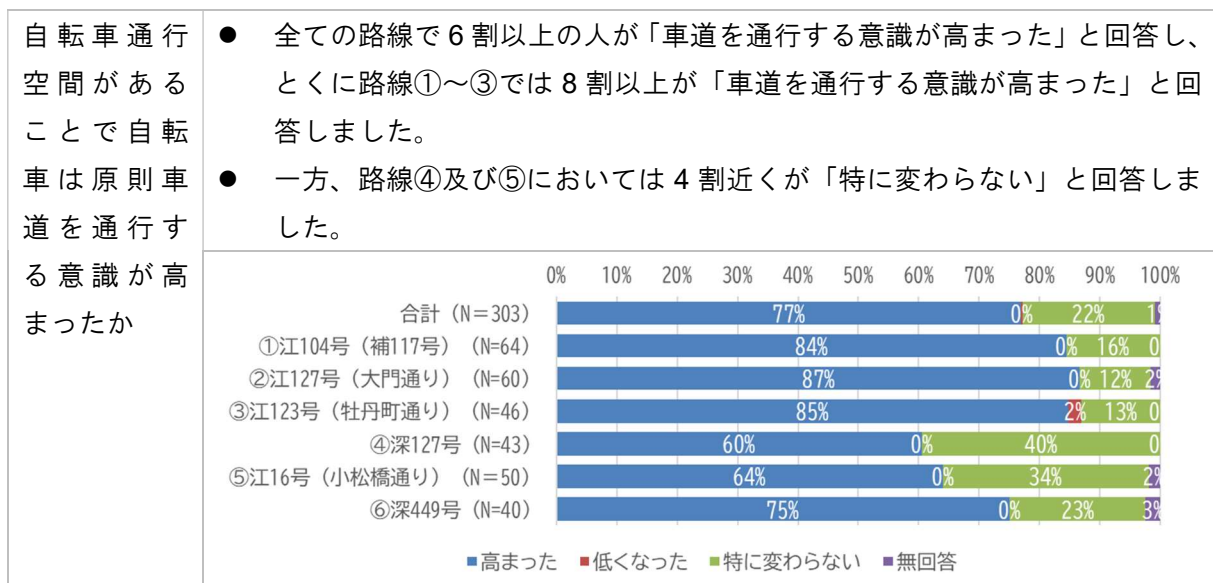
- 全回答をみると、「車道は危険・怖いから」がもっとも多く、路線別にみても同様の傾向であった
- ②江127号（大門通り）では「車道は路上駐車があつて走りづらい」と回答した割合が他路線よりも高かった



自転車通行空間の整備について

- 全回答をみると自転車通行空間の整備について「整備した方が良い」が約6割で最も多くなっています。
- 路線別でもほぼ同様の傾向でありましたが、路線④及び⑥（車道の両脇に路側帯があり歩道がない）については「わからない」と回答した割合が他路線より多くなっています。





2.4 放置自転車

1 放置自転車台数推移

○ 放置自転車台数

- 本区における放置自転車台数は、平成 12 年度に約 13,000 台となりピークを迎えましたが、令和 3 年度には 686 台となり、ピーク時の 5.3%にまで減少しています。
- このうち、特に放置自転車が多いのは亀戸駅周辺であり、平成 12 年度には 3,871 台（都内ワースト 1 位）となりましたが、令和 3 年度には 62 台となり、大きく減少しています。

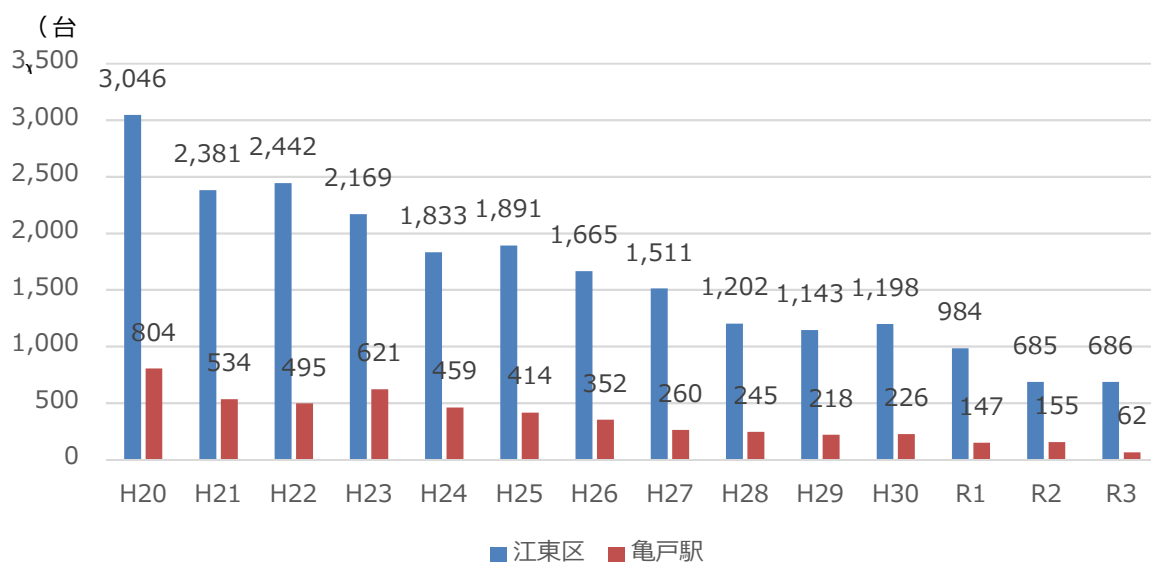


図 江東区内駅周辺の放置自転車台数推移

○ 撤去台数

- 放置自転車台数の減少により、撤去台数も減少傾向にあります。

表 撤去台数推移

平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
12,709 台	11,841 台	9,561 台	6,405 台	5,558 台

2 自転車駐車場の整備

- 本区では、公設の 50 施設と民設の 4 施設、合計 54 施設の自転車駐車場を整備しており、総収容台数は 22,708 台となっています。（令和 4 年 9 月現在）

表 自転車駐車場 近年の整備実績

平成 29 年 6 月	新木場駅北自転車駐車場（民設民営）	収容台数 409 台
平成 29 年 10 月	亀戸駅東口自転車駐車場（建替え）	建替え前 収容台数 1,815 台 建替え後 収容台数 1,721 台
令和 2 年 4 月	国際展示場駅自転車駐車場	収容台数 300 台
令和 2 年 4 月	有明駅自転車駐車場	収容台数 75 台



新木場駅北自転車駐車場



亀戸駅東口自転車駐車場



国際展示場駅自転車駐車場



有明駅自転車駐車場

- 自転車駐車場の整備が進み、区全体では駐車需要を満たす収容台数となっていますが、定期利用のキャンセル待ちが生じている自転車駐車場もあります。

定期利用のキャンセル待ちが多い自転車駐車場 ※令和 4 年 9 月時点

東大島駅自転車駐車場	568 台
東陽町駅自転車駐車場	381 台
亀戸駅東口自転車駐車場	136 台

3 民営自転車駐車場整備費の補助

- 区内各地域の駐車需要に対応していくことを目的とし、民地を活用した民間事業者による自転車駐車場の整備を促進するため、平成 29 年度より、民営自転車駐車場整備費の一部を補助しています。

表 民営自転車駐車場整備 補助実績

名称	場所	構造等	収容台数
サイクルプラザ住吉	住吉 2-17-11	ラック式	94 台
(三井のリパーク) チャリバ清澄白河駅前	白河 1-3-1	ラック式	44 台
TOBU PARK 大島駅駐輪場	大島 6-9-5	ラック式	35 台
サイクルパーク住吉	住吉 2-21-2	ラック式	38 台

- 商店街等での小規模スペースの活用を促すため、従来の建設費実額での補助区分に加え、令和 3 年 4 月 1 日より、自転車 1 台単位での補助区分（標準整備費）を新設し、選択できるようにしました。また、標準整備費による申請では、工事契約書の写し等の書類提出を不要とし、手続きを簡易化しました。

表 新設した補助区分

形式	1 台あたりの補助額
平置式	5,000 円
機械式	15,000 円



図 民営自転車駐車場整備事業補助金制度のお知らせチラシ 抜粋

昭和 60 年 10 月に制定した「江東区自転車の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」では、一定規模の店舗等の新築・増築の際に自転車駐車場を設置することを義務付けています。

附置義務が生じる場合

店舗等の施設を新築または増築しようとするとき、次の（１）（２）の要件に該当する場合、または（１）（３）の要件に該当する場合、当該施設に対して自転車駐車場の附置義務が生じます。当該施設またはその敷地内、もしくは当該施設から 50m 以内に＜表 1＞に従って自転車駐車場を設置しなければなりません。

（１） 店舗等の施設を新築または増築しようとする場合。

※ 条例の改正により、平成 29 年 7 月 1 日から附置義務の対象地域を江東区内全域に変更しました。

（２） 新築または増築しようとする店舗等の施設が＜表 1＞の「（Ａ）施設の用途」のいずれかに該当し、それぞれに規定された「（Ｂ）施設の規模」を超えた場合。

※ 増築の場合、増築後の施設面積（既設部分と増築部分の合計）が「施設の規模」を超えた場合。

（３） 新築または増築しようとする店舗等の施設が＜表 1＞のうち 2 種類以上の用途を含む混合用途施設で、それぞれの用途別に設置すべき自転車駐車場の台数を計算した結果、その合計が 20 台以上である場合。（以下「④設置台数の計算方法」の「2. 混合用途施設の場合」参照）

※ 個別の用途だけを見た場合、「（Ｂ）施設の規模」で定める基準を超えなかった場合であっても、施設全体で設置すべき台数が合計 20 台を超えた場合、駐車場の設置義務が生じます。

＜表 1＞

（Ａ）施設の用途	（Ｂ）施設の規模	（Ｃ）自転車駐車場の規模
遊技場	店舗面積が 200m ² を超えるもの	店舗面積に対して 10 m ² （店舗面積のうち 5,000 m ² を超える部分の面積に対しては 20 m ² ）ごとに 1 台（1 台に満たない端数は切り捨てる）
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店舗及び飲食店	店舗面積が 400m ² を超えるもの	店舗面積に対して 20 m ² （店舗面積のうち 5,000 m ² を超える部分の面積に対しては 40 m ² ）ごとに 1 台（1 台に満たない端数は切り捨てる）
銀行その他の金融機関	店舗面積が 500m ² を超えるもの	店舗面積に対して 25 m ² （店舗面積のうち 5,000 m ² を超える部分の面積に対しては 50 m ² ）ごとに 1 台（1 台に満たない端数は切り捨てる）
スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設	運動場面積が 500m ² を超えるもの	運動場面積に対して 25 m ² （運動場面積のうち 5,000 m ² を超える部分の面積に対しては 50 m ² ）ごとに 1 台（1 台に満たない端数は切り捨てる）
学習、教養、趣味等の教授を目的とする施設	教室面積が 300m ² を超えるもの	教室面積に対して 15 m ² （教室面積のうち 5,000 m ² を超える部分の面積に対しては 30 m ² ）ごとに 1 台（1 台に満たない端数は切り捨てる）

(1) 概要

本区では、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（自転車法）に基づき条例を定め、放置自転車対策として自転車駐車場を整備しています。同法においては「自転車等」は道路交通法で定義されている自転車または原動機付自転車と定義しており、総排気量が 50cc を超える自動二輪車は駐車場法に規定されています。

上記理由により、これまで撤去対象である自転車と原付の駐車スペース確保を優先してきましたが、国から地方公共団体に対して自転車駐車場への自動二輪車受入れを推進するよう求める通知が出されるなど、社会的な要請が高まっていたことから、条例を改正し、令和 3 年 4 月 1 日より区立自転車駐車場の一部において自動二輪車の受入れを開始しました。

(2) 受入れ状況

受入れ開始時期	施設名称	利用区分	対象車種
令和 3 年 4 月 1 日	亀戸駅北口第三自転車駐車場	定期利用	原付二種
	南砂町駅西口自転車駐車場	定期利用	原付二種
	新木場駅南自転車駐車場	一時利用	原付二種
令和 3 年 10 月 1 日	南砂町駅西口自転車駐車場	一時利用	原付二種
令和 4 年 4 月 1 日	潮見駅自転車駐車場	一時利用	原付二種
	亀戸駅北口第三自転車駐車場	定期利用	125cc 超
令和 5 年 4 月 1 日 (予定)	門前仲町黒船橋自転車駐車場	一時利用	原付二種
	亀戸駅北口第三自転車駐車場	一時利用	原付二種

※原付二種とは、総排気量 50cc 超 125cc 以下の自動二輪車のことをいう。

※125cc 超とは、総排気量 125cc 超の自動二輪車のことをいう。

(3) その他

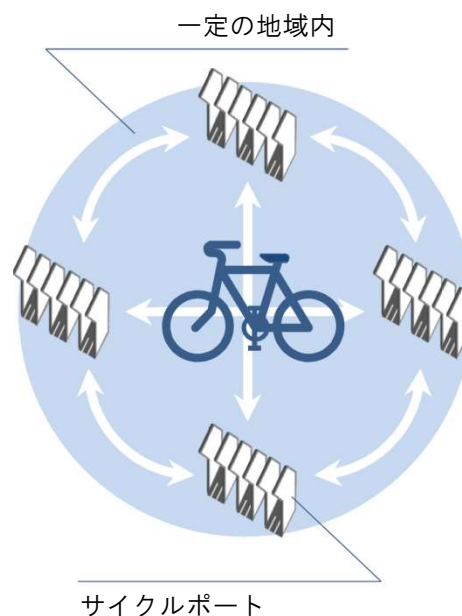
本区では他にも、東京都道路整備保全公社が発行している「都内オートバイ駐車場マップ」に自動二輪車が利用可能な区立自転車駐車場を掲載するとともに、同公社が実施する自動二輪車駐車場整備助成事業の受付窓口となり民間事業者による整備を促しています。今後も関係機関と協力して整備促進に向けた取組みを行っていきたいと考えています。

2.5 コミュニティサイクル

1 コミュニティサイクルとは

- 一定の地域内に複数配置されたサイクルポート※で自由に貸出・返却をすることができる自転車シェアリングシステムのことです。借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートで返却することができます。
- コミュニティサイクルを導入することにより、まちの回遊性向上や、地域の活性化、自動車移動の減少による CO₂ 削減効果などが期待できます。

※ サイクルポート：歩道上等に設置された、自転車の貸出・返却を行う無人の駐輪施設のことです。



2 江東区コミュニティサイクル事業概要

- 江東区では、「豊洲グリーン・エコアイランド構想」で目指す環境負荷の低減やまちの回遊性向上を実現するため、平成 24 年 11 月から事業を実施しています。

表 令和 4 年 9 月時点の事業規模

項目	江東区	連携 14 区
ポート数	約 160 箇所	約 1,080 箇所



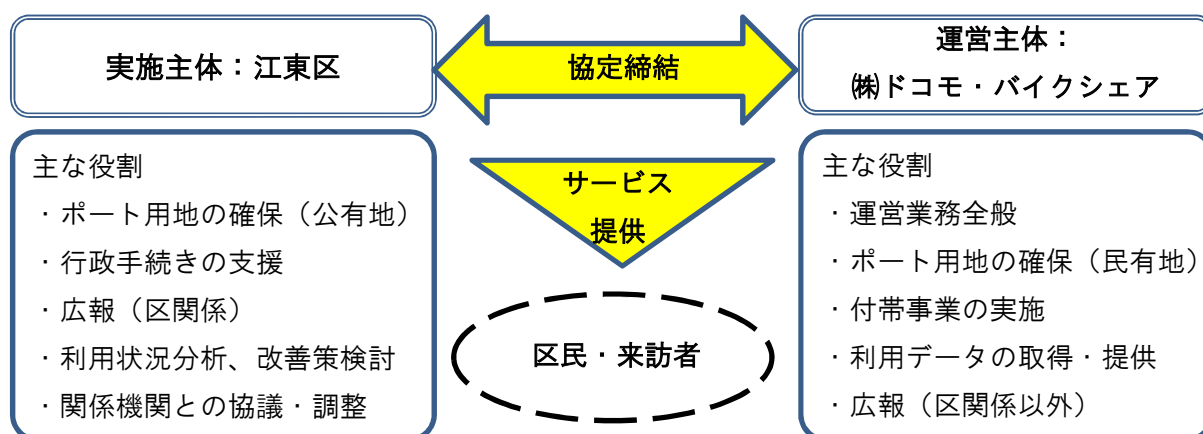
江東区役所（南側）ポート

3 経緯

平成 24 年 11 月	江東区臨海部でコミュニティサイクル実証実験開始
平成 27 年 7 月	新システム移行：電動アシスト車両導入
平成 27 年 8 月	利用料金改定：利便性向上（電動アシスト車両化・将来のエリア拡大等）に伴う適正化
平成 28 年 2 月	4 区（江東区・千代田区・中央区・港区）での相互乗入れ実験を開始
平成 28 年 4 月	区内全域展開を開始
平成 28 年 10 月	新宿区が相互乗入れに参加
平成 29 年 1 月	文京区が相互乗入れに参加
平成 29 年 10 月	渋谷区が相互乗入れに参加
平成 30 年 4 月	品川区・大田区が相互乗入れに参加
令和 元年 6 月	目黒区が相互乗り入れに参加
令和 2 年 4 月	コミュニティサイクル事業本格実施
令和 2 年 10 月	中野区が相互乗入れに参加
令和 3 年 5 月	利用料金改定：法人定額プランでの利用時間制限
令和 4 年 2 月	杉並区で試験参加。延長料金（一般）改定。
令和 4 年 4 月	杉並区・練馬区で相互乗入れに参加。延長料金（法人）改定。
令和 4 年 8 月	墨田区が相互乗入れに参加（現在、14 区で連携）

4 実施体制

○ 江東区と㈱ドコモ・バイクシェアで協定を締結し、事業を実施しています。



5 ポート設置場所

- 平成 24 年 11 月に臨海部で実証実験を開始し、平成 28 年度から区中部・北部へと展開を行いました。現在は、区内全域にポートを設置しています。

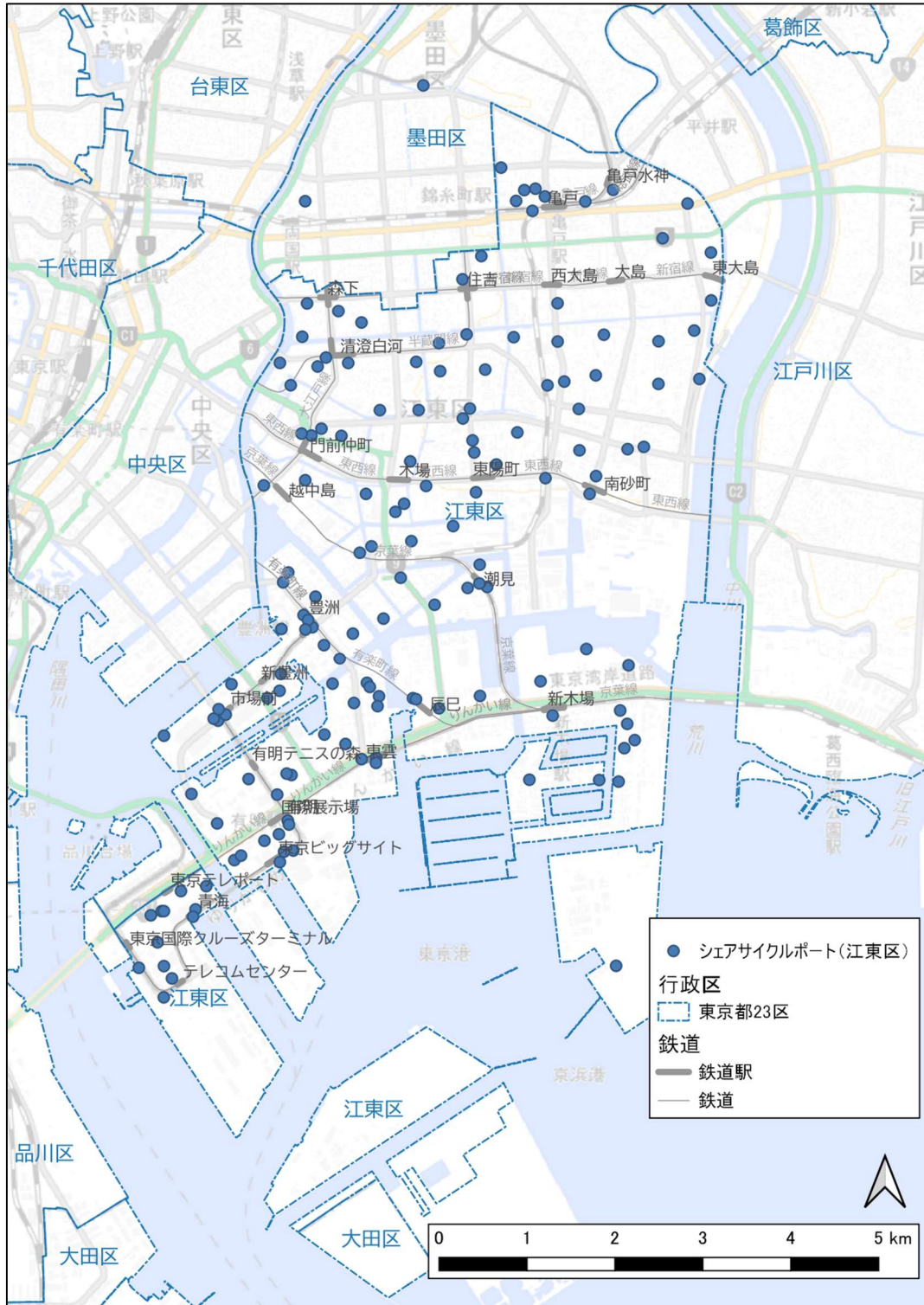


図 江東区内ポートマップ（令和 4 年 3 月末時点）

- 令和 4 年 8 月に参加した墨田区を含め、連携 14 区間での相互乗入れが可能となっています。

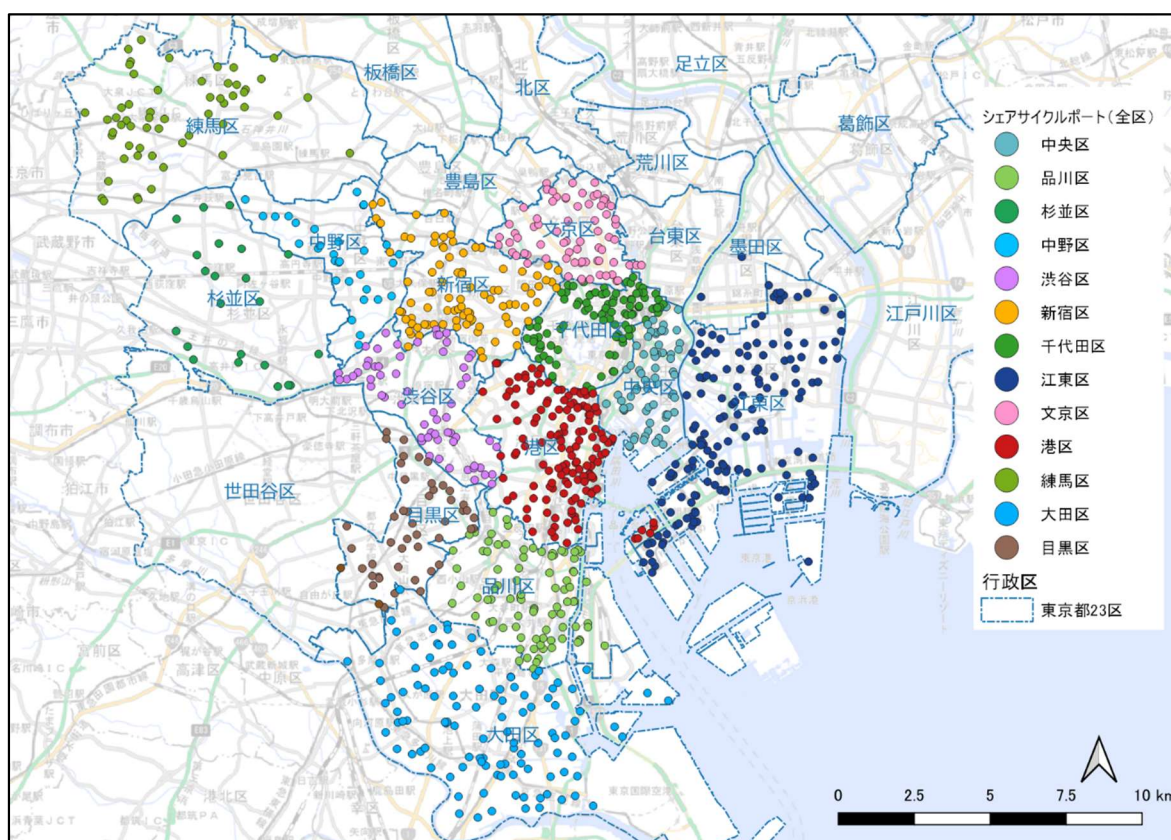
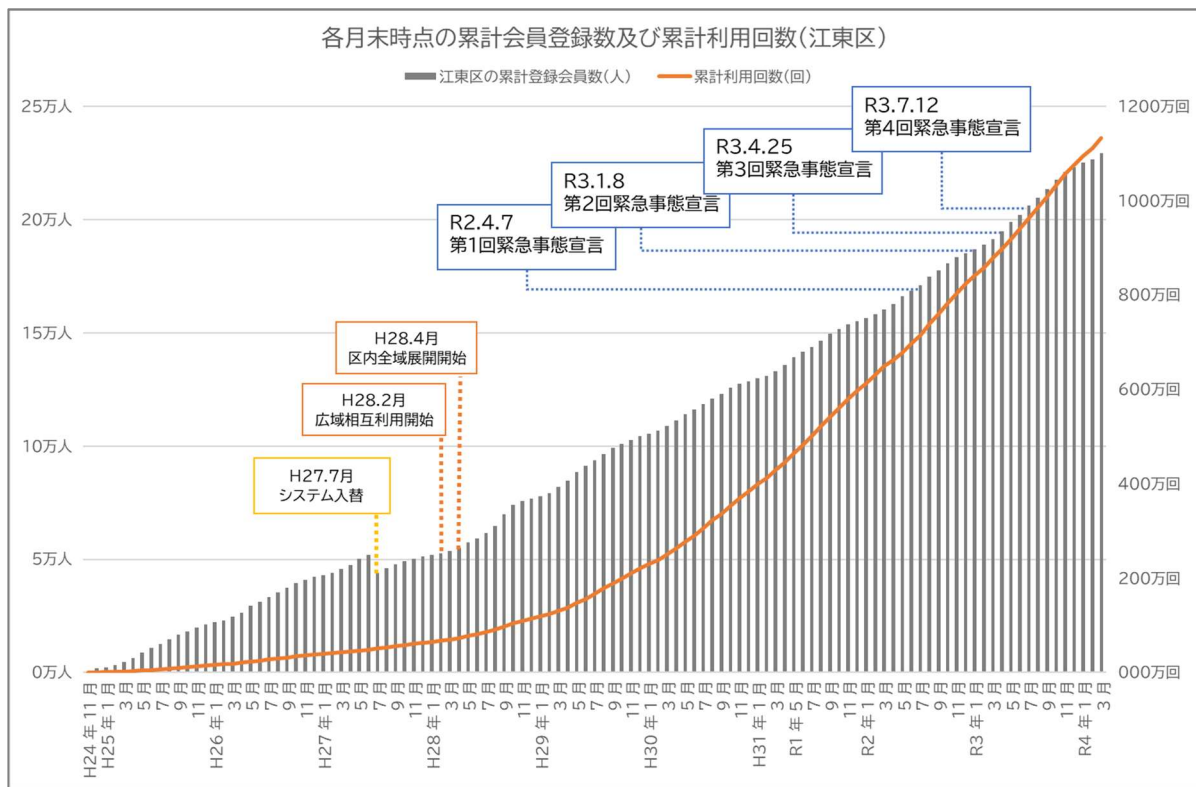


図 各区のポートマップ（令和 4 年 3 月末時点）

6 利用状況

- 令和4年3月末までの江東区の累計会員数は約22.9万人、累計利用回数は1100万回超となっています。



図：各月末時点の累計会員登録数（江東区会員）及び累計利用回数（江東区内ポート）
（H24.11～R4.3）

2.6 法令改正等の状況

1 近年の自転車関連の法令制定・改正状況

- 道路交通法の改正による自転車ルール違反者に対する講習制度の導入など、自転車ルールを周知徹底するための制度が整備されています。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により、自転車ネットワーク計画の策定手順や自転車通行空間の整備方法が示されたことで、自転車が安全で快適に利用できる道路環境整備が進められています。
- 平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、渋滞緩和や環境保全、健康増進、観光振興など、多様な自転車の活用が求められています。

表 近年の自転車関連の法令制定・改正状況

年月	法令等の名称	内容
平成 28 年 7 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定	路面表示の仕様の標準化等を追加 自転車歩行者道の活用を整備形態の選択肢から除外
平成 29 年 5 月	自転車活用推進法施行	自転車専用道路の整備や駐輪場整備、交通安全に係る教育及び啓発、健康の保持増進などの 14 項目の基本方針を設定
平成 30 年 6 月	自転車活用推進計画策定（国土交通省）	自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として策定（計画期間：H30 年度～R2 年度）
平成 31 年 3 月	東京都自転車活用推進計画策定	自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として策定（計画期間：H31 年度～R2 年度）
令和 2 年 4 月	東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を義務化。
令和 2 年 6 月	改正道路交通法施行	自転車による「妨害運転」が、講習の対象となる危険行為に追加された。
令和 3 年 4 月	東京都道路交通規則の一部改正	自転車の幼児用座席に子どもを乗せる時のルール（制限）が緩和され、乗車できる対象が「幼児（6 歳未満）1 人」から、「小学校就学の始期に達するまでの者 1 人」と変更。

令和３年５月	第２次自転車活用推進計画（国土交通省）	P.42「第２次自転車活用推進計画（概要）参照
令和３年５月	東京都自転車活用推進計画の改定	P.43「東京都自転車活用推進計画 概要」参照
令和５年４月	改正道路交通法施行	自転車の乗車用ヘルメット着用努力義務を全年齢に対象拡大
令和５年７月	改正道路交通法施行	特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等にかかわる既定の新設

2 自転車活用推進法、自転車活用推進計画

- 平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、自転車専用道路の整備や駐輪場整備、交通安全に係る教育及び啓発、健康の保持増進等の 14 項目の基本方針が設定されました。
- 「自転車活用推進法」第 11 条では「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」の策定が努力義務とされました。
- 自転車活用推進法に基づき、国土交通省は平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」を策定し、「都市環境」「スポーツ・健康」「観光」「交通安全」の 4 つの視点で目標を設定するとともに、自転車活用推進法における自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的を実施すべき施策を定めています。
- 令和 3 年 5 月に改定された「第 2 次自転車活用推進計画」では、（1）コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、（2）情報通信技術の飛躍的発展、（3）高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、現計画から取組みを更に強化することとしています。計画の構成としては、4 つの目標は現計画を踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加しています。

第2次自転車活用推進計画 概要

(策定年月)

2021年5月

(計画期間)

2025年度まで

(位置付け)

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にのっとり、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。

(目標及び施策)

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。

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

- 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

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

- 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

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

- 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

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 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

3 東京都自転車活用推進計画

- 自転車活用推進法第 10 条に基づき、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的な計画として、平成 31 年 3 月に策定
- 令和 3 年 5 月の改定では、「自転車活用推進重点地区」が設定され、先行推進重点地区として、晴海・豊洲・有明等地区が選定されています。P.73「東京都自転車活用推進計画との連携について」参照

東京都自転車活用推進計画 概要

(策定年月)

2021 年 5 月

(計画期間)

2030 年度まで

(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。

(目指すべき将来像及び施策)

1 環境形成

- (1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進
- (2) 総合的な駐車施策の推進
- (3) 自転車シェアリングの普及促進
- (4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進
- (5) 放置自転車対策の推進
- (6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- (7) 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進

2 健康増進

- (1) サイクルスポーツ振興の推進
- (2) 健康づくりの推進
- (3) 自転車通勤等の促進

3 観光振興

- (1) 国際的なサイクリング大会等の開催
- (2) サイクリング環境の創出
- (3) 観光への自転車の活用

4 安全・安心

- (1) 安全性の高い自転車普及の促進
- (2) 自転車の点検整備の促進
- (3) 自転車の安全利用の促進
- (4) 学校における交通安全教育の推進
- (5) 災害時における自転車の活用

3 推進方針

- 3.1 まもる ルール・マナーの普及啓発
- 3.2 はしる 通行環境
- 3.3 とめる 駐車環境
- 3.4 いかす 自転車活用
- 3.5 推進にあたって

3. 1 まもる ルール・マナーの普及啓発

現状と課題

- 自転車の関与する交通事故件数は、近年ほぼ横ばいでしたが、令和3年は前年比177件増の560件で、過去10年で最多となり、交通事故全体に占める自転車事故の割合が増加しているため、さらなる自転車ルール・マナーの普及啓発が急務となっています。
- 自転車の関与する交通事故における自転車の違反率は増加傾向にあります。
- 自転車対「乗用車・貨物車」、自転車対「歩行者」の事故件数は横ばいとなっていますが、「単独事故」が増加しています。

基本方針

1 ライフステージに応じた自転車ルール・マナーの普及啓発及び自転車安全利用の推進

- 自転車用ヘルメット購入費用及び、自転車点検整備費用の助成を行います。【令和5年度新規事業】
- 一般層に向けた、スタントマンによるスケアード・ストレイト方式を取入れた自転車安全教室の開催や、自転車を安全に利用するための自転車点検の普及啓発を強化します。【拡充】
- スマホ、イヤホンを使用しながらの自転車運転禁止などの、社会環境の変化に合わせた内容を自転車安全教室に取り入れ、自転車ルール・マナーの普及啓発を強化します。【拡充】
- 幼児同乗中の自転車事故防止に向け、園児等保護者向け啓発リーフレットの配布

や、児童・幼児用自転車ヘルメット購入のあっせんを行います。【継続】

- 小学生自転車安全教室を開催し、受講児童に「江東区自転車運転免許証」を交付します。【継続】
- 中学生・高校生に向けたスタントマンを活用した自転車安全教室を実施します。【継続】
- 高齢者交通安全教室において、自転車のルール・マナーの普及啓発を推進します。【継続】
- 自転車事故に備えた自転車損害保険等への加入を促進します。【継続】

2 様々な媒体を活用した普及啓発の展開

- ウェブサイトや SNS などを積極的に活用し、対面によらない普及啓発活動についても効果的に推進します。【拡充】
- 近年普及が進む電動キックボード等小型モビリティ利用者に対しても、交通ルール・マナーの普及啓発に取り組めます。【新規】

取組方針

1 ライフステージに応じた自転車ルール・マナーの普及啓発及び自転車安全利用の推進

○ 各世代に応じた自転車ルール・マナーの普及啓発を推進します。

- 園児等の保護者向け啓発リーフレット配布や、小学生に対する実技指導と自転車運転免許証の交付、中学校・都立高校・インターナショナルスクールを対象としたスタントマン活用自転車安全教室の実施など、年齢層に合わせた自転車ルール・マナーの普及啓発に取り組めます。
- 一般成人層に対しては、区報等による広報に加え、各種啓発イベント及び助成事業を通じて、自転車ルール・マナーの普及啓発及び自転車安全利用の促進に取り組めます。

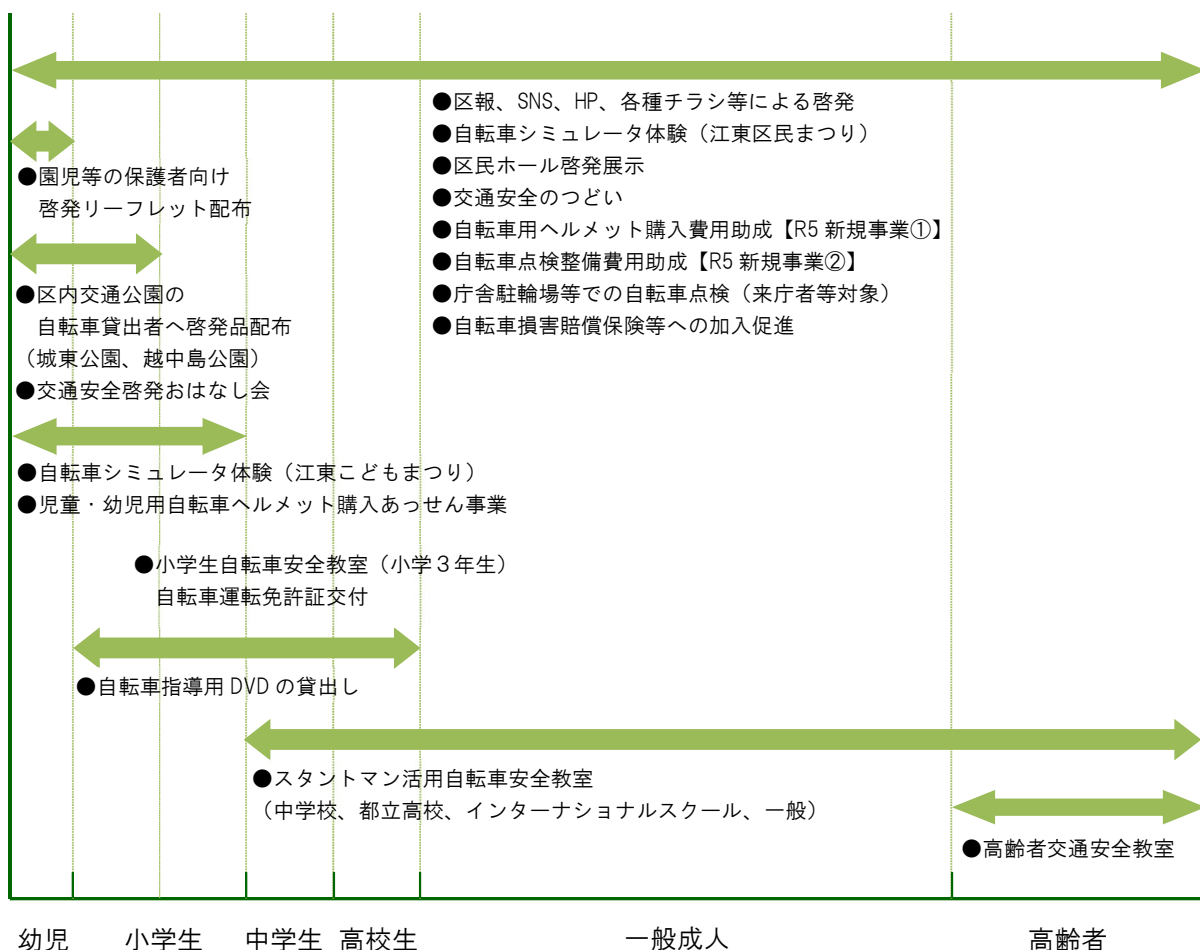


図 世代別自転車ルール・マナー向上に向けた普及啓発施策

○ スタントマンを活用した自転車安全教室を実施

- 警察署・学校と協力し、スタントマンによるスケアード・ストレイト方式（恐怖を直視することで危険行為を未然に防ぐ教育法）を取入れた自転車安全教室を開催します。
- 区立中学校在学中に全生徒が1度は体験することができるよう、目安として各校3年に1度実施します。
- 平成28年度からは実施場所を区内都立高校にも拡大し、中学校・高校の生徒だけでなく保護者や周辺住民も参加可能としました。さらに平成29年度からは一般成人層、外国人に対応するため、休日の路上やインターナショナルスクールでも実施しています。今後も一般成人層に向けた自転車安全教室の回数を増やすなど、自転車ルール・マナー普及啓発を強化します。



中学校でのスタントマン活用自転車安全教室（上）

砂町銀座通り（令和4年10月23日）（左下）

亀戸十三間通り（令和4年3月20日）（右下）

○ 自転車用ヘルメット着用の普及啓発

- 道路交通法の改正に伴い、令和5年4月1日より、自転車乗車時のヘルメット着用努力義務が現在の「13歳未満」から「全年齢」に拡大されます。
- 警視庁の統計によると、令和3年の自転車事故による死傷者のうち、約8割が「頭部」の損傷が主因で亡くなっています。
- 自転車利用時における事故や転倒から頭を守るヘルメットの着用促進を図り、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減に寄与することを目的として、事業協力店において、自転車用ヘルメット購入費用の助成を行います。P.51「自転車用ヘルメット購入費用助成」参照
- 児童・幼児用ヘルメット着用促進を図ることを目的に、あっせん事業協力自転車店と協定を締結し、割引等特典を提供します。



図 東京都 自転車用ヘルメット普及啓発リーフレット（令和4年度）

令和 5 年度新規事業①：自転車用ヘルメット購入費用助成

(1) 目的

道路交通法の改正に伴い、令和 5 年 4 月 1 日より、自転車乗車時のヘルメット着用努力義務が現在の「13 歳未満」から「全年齢」に拡大されることから、購入費用を助成することにより、自転車用ヘルメットの着用を促進します。

自転車利用時における事故や転倒から頭を守るヘルメットの着用促進を図り、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減に寄与することを目的として、事業協力店において、自転車用ヘルメットの購入費助成(1 個あたり最大 2,000 円)を行います。

(2) 事業内容

助成額	購入費用（1 個当たり上限 2,000 円）
助成数	1,200 個
対象	事業協力店において、自転車用ヘルメット（SG マーク付き及び同等品）を購入する区民

(3) スケジュール（予定）

令和 5 年 4 月～助成開始



< S G マーク >

「一般社団法人 製品安全協会」の基準に適合した製品に表示

「Safe Goods（安全な製品）」の頭文字

○ 自転車を安全に利用するための自転車点検を普及啓発

- 近年、自転車整備不良による事故が増えています。自転車を安全に利用するためには、自転車の点検・整備を行い、ブレーキやタイヤの空気圧等を正常な状態に維持することが大切です。
- 自転車を利用する前の「日常点検」の実施と、年に一度は、専門的な知識・技能を持った自転車安全整備士がいる自転車安全整備店で「定期点検」を受けよう、広報等を用いた普及啓発を強化します。
- 整備不良のない安全な状態での自転車利用を推進するため、自転車点検整備の普及を目的として、事業協力店において、自転車安全整備士による点検費用の助成を行います。P.53「自転車点検整備費用助成」参照
- 自転車商協同組合深川支部の協力のもと、中学校でのスタントマン活用型自転車安全教室内で自転車点検講話及び自転車点検を実施します。
- また、一般の方向けの自転車点検を江東区役所、豊洲公園等で実施しており、今後城東地区での実施を検討します。



江東区役所での自転車点検（令和4年10月27日）（左）



豊洲公園での自転車点検（令和4年11月22日）（右）

令和 5 年度新規事業②：自転車点検整備費用助成

(1) 目的

自転車整備不良による事故を防止し、自転車を安全に利用するためには、定期的に自転車の点検・整備を行い、ブレーキやタイヤの空気圧等を正常な状態に維持することが大切です。

整備不良のない安全な状態での自転車利用を推進するため、自転車点検整備の普及を目的として、事業協力店において、自転車安全整備士による点検整備費用の助成(1 台あたり最大 2,000 円)を行います。

(2) 事業内容

助成額	点検整備費用（1 台あたり上限 2,000 円）
助成数	3,000 台
対象	事業協力店において、自転車安全整備士による点検を受け、TS マークを取得された区民

(3) スケジュール（予定）

令和 5 年 4 月～助成開始



< TS マーク >

TS マークは、「公益財団法人 日本交通管理技術協会」に登録された自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには 1 年間の賠償責任保険と傷害保険等が付いています（付帯保険）。TS は、Traffic Safety（交通安全）の頭文字。

TS マークには、緑色・赤色・青色の 3 種類があり、賠償内容が異なります。（区の補助対象は緑色と赤色を予定しています。）

○ 園児等の保護者に向けた自転車安全利用の普及啓発

- 毎年1回、園児等保護者向け啓発リーフレットを、保育園や幼稚園等保護者向けに各園児数分配布し、幼児同乗用自転車の安全利用について普及啓発します。その他、児童館・子ども家庭支援センター等や各種イベントでも配布します。



図 園児等保護者向け啓発リーフレット（令和3年度）

○ 自転車損害賠償保険等への加入促進

- 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。
- 自転車損害賠償保険等加入啓発リーフレットを小・中学校及び区内各施設へ配布し、自転車事故に備えた保険加入を促します。



図 自転車損害賠償保険等加入啓発リーフレット（令和3年度）

○ 自転車シミュレータを活用した交通安全教室を実施

- 東京都「自転車シミュレータ交通安全教室」事業を活用し、平成 25 年度から江東区民まつりににおいて自転車シミュレータ体験イベントを行っています。シミュレータ上に様々な交通状況を再現し、自転車運転時に起こりうる危険を体験することによって危険予測意識を高めます。



江東区民まつり（令和 4 年 10 月 15 日、16 日）

- サイカパーキング(株)が社会貢献活動として行っている「自転車シミュレータ」「交通安全クイズタッチくん」を使用したイベント事業を活用し、平成 28 年度から江東こどもまつりに出展しています。イベント参加を通じて交通ルール・マナーを習得させ、こどもの交通事故を防止します。



江東こどもまつり（令和 4 年 5 月 15 日）

○ 小学生自転車安全教室を開催し、「江東区自転車運転免許証」を交付

- 交通安全意識を持ち、自覚ある自転車運転を習得させることを目的として、警察署・交通安全協会の協力のもと、小学３年生を対象に参加型の自転車安全教室を開催します。自転車実技講習・ペーパーテスト両方を完了した受講児童に対して自転車運転免許証を交付します。
- 令和３年２月より新型コロナウイルス感染症対策のため、自転車の実技教室ができない学校に対して DVD 貸出しを開始し、授業の充実を図っています。

江東区自転車運転免許証	
交付日	年 月 日
氏 名	
血 液 型	型
学 校 名	
有効期限	一 生 涯
条 件 等	歩行者優先！ 無灯火運転はしないこと！
発行番号	江東区

守ろう！自転車安全利用五則
1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外 [※] ※13歳未満の子どもは、自転車で歩道を通行できます。
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 ● 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
5. 子どもはヘルメットを着用

図 江東区自転車運転免許証（表面・裏面）

○ 高齢者交通安全教室において、自転車のルール・マナーの普及啓発を推進

- 高齢者の交通事故防止と交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブの希望者等を対象として、警察署員による交通安全講話及び交通安全 DVD 上映による交通安全教室を開催します。



高齢者交通安全教室（江東区文化センター 令和４年１０月３日）

2 様々な媒体を活用した普及啓発の展開

- こうとう区報を活用した自転車利用ルール・マナーの普及啓発を推進します。
- 区 HP に交通安全動画リンク集の掲載を行います。
- 自転車指導用の DVD を区で用意し、希望のある小・中学校、高校へ貸出しを行います。
- ウェブサイトや SNS などを積極的に活用し、対面によらない普及啓発活動についても効果的に推進します。
- 近年普及が進む電動キックボード等小型モビリティ利用者に対しても、交通ルール・マナーの普及啓発に取り組めます。(P.58「解説：電動キックボード」参照)



江東区役所 〒135-8383 東陽 4-11-28 ☎ 3647-9111(代)

令和 4 年(2022年) 3 月 1 日

8

なくそう！自転車事故

自転車の交通ルールを守りましょう！

令和3年に区内で起きた自転車の交通事故件数は503件(前年比+140件)、死亡事故も1件発生しています。自転車の交通事故のうち、何らかの交通違反があった割合は増加傾向にあり、昨年は6割を超えています。自転車に乗車する際は、「自転車安全利用五則」を守りましょう 関 交通対策課 交通係 ☎ 3647-4784、FAX 3647-9287

＼自転車安全利用五則／

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外※1

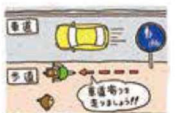


※1: 自転車で歩道を通行することができる例
 ○ 自転車が歩道を通行することができる標識があるとき
 ○ 自転車の運転者が13歳未満や70歳以上の人、身体が不自由な人
 ○ 自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないとき

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※2



※2: 自転車で歩道を通行するときは必ず**歩行者優先**
 自転車で歩道を走るときは、**すぐに止まることのできる速度**で通行し、歩行者の通行を妨げるときは一時停止しましょう。歩行者に危険がおよぶ場合は無理して通行せず、自転車を降りて押して歩く等、歩行者を優先しましょう。

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・安全確認



5. 子どもはヘルメットを着用



○ 自転車ナビマーク・ナビライン

区内では自転車ナビマーク・ナビラインの設置が進められており、自転車が通行すべき場所を標示しています(右図)。車道の左側は自転車が通行しますので、違法な路上駐車はやめましょう。
 また、自転車ナビマーク・ナビラインが設置されていない場所でも、自転車は車道の左側を走行することが原則です。車道の右側走行は逆走となり危険なので、絶対にやめましょう。



○ スピードの出しすぎに要注意！

スピードが出ていなくても、歩行者等と接触すると、大きな事故につながる恐れがあります。特に下り坂や電動アシスト自転車の漕ぎ始めは、スピードが出やすいので注意が必要です。自転車は手軽に移動ができる便利な乗り物ですが、周囲の状況を確認し、安全な速度で利用することが大切です。

図 こうとう区報への掲載(令和4年3月1日号8面)

電動キックボードとは

キックボード（車輪付きの板）に取付けられた電動式のモーター（原動機（定格出力 0.60kW 以下））により走行する電動キックボードは、道路交通法及び道路運送車両法上の原動機付自転車に該当します。

道路交通法の改正

令和 5 年 7 月 1 日施行される改正道路交通法では、新たに、特定小型原動機付自転車区分が新設されます。（道路交通法の改正後も、特定小型原動機付自転車の基準※注 2 を満たさない電動キックボードは、原動機付自転車扱いとなります。）

改正道路交通法（令和 5 年 7 月 1 日施行）			
道路交通法上の 位置付け	原動機付自転車 ※注 1	<u>特定小型原動機付自転車</u> ※注 2	
速度制限	30km/h	<u>車道 20km/h</u> <u>歩道 6km/h</u> ※注 3	
運転免許	必須（原付免許）	<u>不要（ただし、16 歳未満 の運転は禁止）</u>	
ヘルメット	必須	<u>努力義務</u>	
走行場所	車道	車道 <u>自転車道</u> <u>自転車専用通行帯</u> <u>自転車が行走可能な一方通行路 路側帯</u> <u>歩道</u> ※注 3	
ナンバープレート	必須	必須	
自賠責保険	必須	必須	
保安 基準 ※注 4	後写鏡 （バックミラー）	必須	<u>不要</u>
	尾灯、制動灯 （テールランプ、 ブレーキランプ）	必須	必須
	方向指示器 （ウインカー）	必須	必須
	最高速度表示灯	不要	<u>必須</u> ※注 5

- 注 1 定格出力 0.60kW を超える場合、その数値に応じたそれぞれの車両区分に該当。
- 注 2 原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が 0.6kW 以下であって長さ 1.9m、幅 0.6m 以下かつ最高速度 20km/h 以下のもの。
- 注 3 最高速度 6km/h に制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る）を通行することができる。
- 注 4 国土交通省保安基準
- 注 5 外部からも最高時速を把握できるようにするため、20km/h の場合は緑色で点灯、6km/h では緑色で点滅する「最高速度表示灯」を車両の前後に取り付ける。同表示灯の設置は、改正道交法施行前から使用されている車両については令和 6 年 12 月 23 日まで猶予する。

特定小型原動機付自転車の違反者に対する措置

交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象であり、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講が命じられます。

電動キックボードシェアリング実証実験

令和 3 年 4 月から、都内一部のエリアにおいて、国の認可を受けた事業者により貸し渡される電動キックボードの実証実験が行われており、ヘルメットの着用が任意等の特例が認められています。

実証実験では、電動キックボードは小型特殊自動車扱いのため、運転免許が必要（普通自動車免許、普通二輪車免許など、原付免許不可）であり、15km/h の速度制限となっています。

江東区内においても、令和 4 年 1 月 24 日より令和 6 年 4 月まで、この認可を受けた事業者による実証実験が行われています。



図 電動キックボードイラスト

3.2 はしる 通行環境

現状と課題

- 旧方針に基づき、平成 28 年度から令和 3 年度に車道混在（ナビマーク・ナビライン）による自転車通行空間の整備を行いました。
- 原則として、幅員 6m 以上で歩道又は路側帯のある区道を、自転車通行空間の整備対象としました。
- 区施工の整備延長は約 114 km、警視庁施工分を含む整備延長は約 134km であり、区全域で概ね整備完了しています。
- 企業者工事が実施中など理由から、自転車通行空間のネットワークが途切れている未整備区間が存在します。
- 整備効果調査委託成果より、調査全路線において、ナビマーク・ナビライン整備により、自転車利用者の車道左側通行意識の向上がみられました。
- アンケート調査から、「ナビマーク・ナビラインがあることで走りやすくなった。」「自転車通行空間を整備した方がよい」といった、自転車通行空間整備への肯定的評価が確認されました。

基本方針

1 自転車通行ネットワークの構築

- 自転車ネットワーク路線の未整備区間については、機会をとらえ引続き整備を行います。【継続】

2 自転車ナビマーク・ナビラインの維持

- 平成 28 年度～令和 3 年度に整備した自転車ナビマーク・ナビラインの維持管理を行います。【継続】

取組方針

1 自転車通行ネットワークの構築

- 連続した自転車走行空間のネットワークの構築のため、自転車ネットワーク路線(p.15「自転車ネットワーク路線」参照)を設定しています。
- 平成28年度から令和3年度の自転車ナビマーク・ナビライン整備工事において、「企業者工事が実施中」「道路幅員が狭い」などの理由により自転車ネットワークが途切れている未整備区間(p.62 赤色の路線、約20km)が存在します。
- 連続した自転車走行空間を確保するため、自転車ネットワーク路線内の自転車通行空間(ナビマーク・ナビライン)未整備区間については、道路環境の変化を踏まえ、道路改修工事等に合わせて整備を検討します。

表 自転車ネットワーク路線の位置付け

道路種別	整備方針		維持管理
	平成28年度 ～令和3年度	令和4年度 以降	令和4年度 以降
幹線道路及び 地区主要道路	自転車通行空間 整備対象 ※区全域で概ね整備完了	自転車ネットワーク路線 未整備区間は整備対象	ナビマーク・ナビ ラインの維持
生活道路 (幅員6m以上かつ 歩道又は 路側帯がある)		整備対象外※	
上記以外の区道	整備対象外	整備対象外	

※自転車ネットワーク路線外の生活道路については、原則、新規に自転車ナビマーク・ナビラインの設置は行わない。ただし、道路改修工事時等には、交通管理者と自転車通行空間の整備の必要性、整備方法について個別に協議することとする。



図 自転車ネットワーク計画図(令和4年3月末時点)

2 自転車ナビマーク・ナビラインの維持

- 自転車ナビマーク・ナビラインの経年劣化に伴う補修タイミングは、車両の交通量などが大きく影響することから、適切な時期に補修を行います。
- 企業工事に伴い再整備が必要となるものは、企業にて現状復旧を行うよう区道路課より指導します。

3 維持管理の課題

- 当面の間は、個別補修で対応しますが、将来的に、区全域でナビマーク・ナビラインが薄くなった場合、整備済の自転車ナビマーク・ナビライン（令和3年度末 114.1km）全路線の計画的な塗直し（再整備）が必要になると想定されます。
- 道路改修を目的とした道路調査において、ナビマーク・ナビラインの劣化状況について調査を行い、今後、費用対効果の観点を踏まえたうえで、再整備について検討することが望ましいと考えます。

3.3 とめる 駐車環境

現状と課題

- 放置自転車台数は減少傾向にあります。
- 特定の場所・時間帯では、店舗利用等の短時間で自転車が入れ替わり、常時放置自転車のある状況が発生しています。

基本方針

1 自転車駐車場の整備・運営

- 民営自転車駐車場整備費の補助を行います。【継続】
- 自動二輪車の受入れ等、弾力的な自転車駐車場の運営を行います。【拡充】
- 地下鉄8号線中間新駅自転車駐車場の整備について検討します。【新規】
- 老朽化した既存自転車駐車場の改修を検討します。【新規】

2 放置自転車対策の一層の推進

- 放置自転車の撤去作業を行います。【継続】
- 店舗利用等の短時間の放置自転車への対応を強化します。【継続】

取組方針

1 自転車駐車場の整備・運営

- 民営自転車駐車場整備費の補助を実施し、自転車駐車場の整備を促進します。
 - 令和３年４月より、商店街等への小規模な自転車駐車場の整備を促すため、整備台数１台単位での補助区分を新設しました。
 - 詳細は P.32「2.4-3 民営自転車駐車場整備費の補助」参照
- 地域の需要に合わせた弾力的な自転車駐車場の運営を行います。
 - 条例改正を行い、令和３年４月１日より、区立自転車駐車場の一部において自動二輪車の受入れを開始しました。
 - 詳細は P.34「2.4 解説：自転車駐車場への自動二輪車の受入れ」参照



自動二輪車の受入れを行う亀戸北口第三自転車駐車場

- 2030 年代半ばに開業が計画されている地下鉄 8 号線の間中新駅について、江東区地下鉄 8 号線沿線まちづくり構想及び各駅周辺地区まちづくり方針と連携し、自転車駐車場の整備を検討していきます。



図 地下鉄 8 号線の整備予定区間と中間新駅の位置

- 老朽化により、修繕や更新を必要とする自転車駐車場施設の改修を検討します。
- 近年、電動アシスト自転車や幼児２人同乗用自転車など、重量のある自転車が普及し、その利用者が増加したことから、多層式自転車駐車場における搬送コンベアのニーズなどに対応した改修を検討します。

表 搬送コンベアがない多層式自転車駐車場

施設名称	構造（階層数）	収容台数
門前仲町駅自転車駐車場	地上２層	1,152 台
辰巳駅西口自転車駐車場	地上３層	1,369 台
西大島駅自転車駐車場	地上３層	590 台
大島駅地下自転車駐車場	地下１層	600 台
南砂町駅地下自転車駐車場	地下１層	862 台

2 放置自転車対策の一層の推進

○ 放置自転車の撤去作業を強化

- 規則改正を行い、令和4年4月より、放置禁止区域外撤去の警告期間を3日から1日に短縮しました。従前より速やかに放置自転車の撤去作業を実施します。
- 毎年10月に、江東区内の駅周辺で区・警察・鉄道会社、自転車駐車場管理運営事業者が参加し、放置自転車の防止・啓発を目的とした「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施します。キャンペーンでは広報車による啓発放送を行うほか、自転車放置防止グッズを配布するなど、自転車の放置禁止を広く呼び掛けていきます。

○ 店舗利用等の短時間の放置自転車への対応

- 短時間で自転車が入れ替わる放置自転車への対策として、区立自転車駐車場において「最初の数時間無料」の料金設定を行うなど、短時間での自転車駐車場利用を促進します。
- 店舗等と連携し、放置禁止区域案内看板やサインキューブ等を積極的に設置し、自転車利用ルールの啓発を行います。



店舗前における放置自転車対策の様子

3. 4 いかに自転車活用

現状と課題

- 区内全域でのコミュニティサイクルの普及が進んでいます。
 - 令和4年9月現在、区内約160箇所にポートを設置し、14区で相互乗入れを行っています。（詳しくは2・5章参照）
- 自転車を利用する区民や来訪者に向けた、観光やまち巡りの案内が不足しています。
- 様々な場面での自転車の活用意識が高まっています。
 - 新型コロナウイルス感染症の拡大により、「密」を避ける手段として
 - 健康の維持・増進のための手段として
- 自家用車から自転車への転換によりCO₂排出量削減されることで、環境に配慮した快適なまちづくりが推進されます。

基本方針

1 コミュニティサイクルの活用推進

- コミュニティサイクル事業を充実し、利便性を向上させます。【継続】

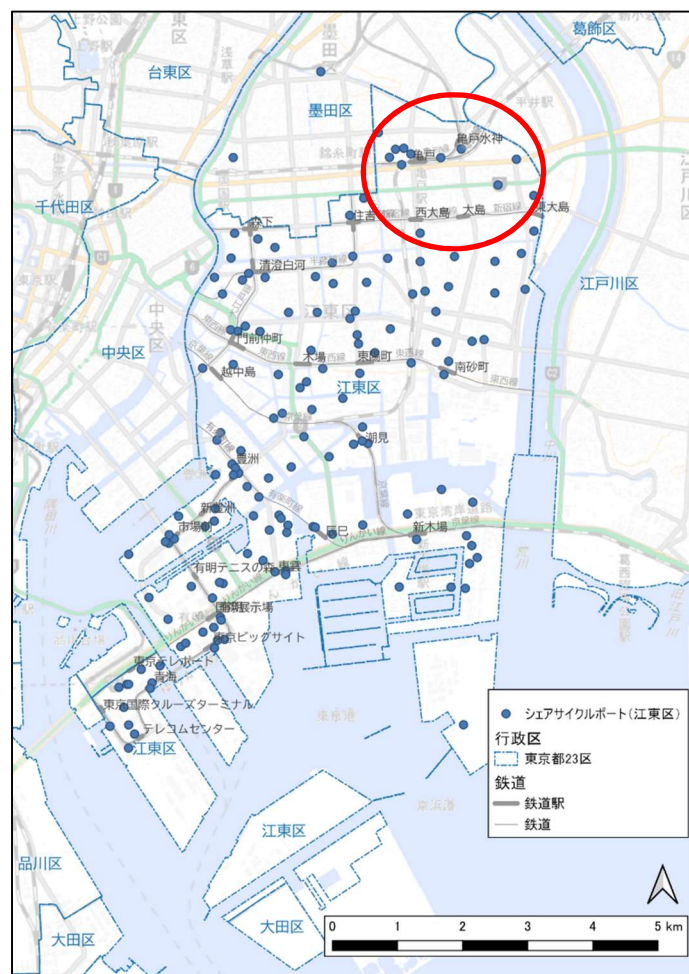
2 自転車を活用した観光や賑わいのあるまちづくり

- コミュニティサイクルを活用し、地区の回遊性向上による賑わい創出を図ります。
【拡充】
- 自転車利用者に向けた観光案内、サイクリングルートについて、関係諸機関と連携して情報発信を強化します。【新規】

取組方針

1 コミュニティサイクルの活用推進

- 区内のポートが少ないエリアである城東地域（亀戸、大島地区等）を中心にポートの拡充を行います。
- その他のエリアについても、需要に応じてポート拡充やラック増加を検討します。



- JR や東京メトロといった公共交通事業者や、ナビタイムといった乗り換え検索事業者の提供するアプリにコミュニティサイクルの情報を掲載し、複数の交通手段間での連携を進めることで、利用者の利便性を向上します。
- コミュニティサイクルと別の交通手段との連携の例として、東京都と品川区が主催した社会実験「らくらく舟旅通勤第2弾（2022.10.17～11.4）」では舟運とコミュニティサイクルの連携を行っており、区内では豊洲ぐるり公園船着場着の航路を利用された方に、コミュニティサイクルの割引キャンペーン（30分相当が無料）を実施しました。

解説：MaaS（マース）Mobility as a Service

MaaS とは、出発地から目的地までの移動方法について、アプリケーションソフト等を活用し、複数の交通手段を最適に組み合わせた交通経路検索や予約、決済等を一括で利用できるサービス。

MaaS の例

JR 東日本は、Suica の ID 番号とクレジットカード情報を登録することで、シェアサイクルやタクシーなど複数の交通手段を利用できる MaaS アプリ「Ringo Pass」を展開している。

「Ringo Pass」提携サービス

シェアサイクル	ドコモ・バイクシェア
	HELLO CYCLING
タクシー	大和自動車交通
	チェッカーキャブ
	km タクシー
バス	お台場レインボーバス
	神津島村営バス

出典：JR 東日本 Ringo Pass ホームページ

2 自転車を活用した観光や賑わいのあるまちづくり

- 江東区観光周遊マップ等へ、コミュニティサイクルに関する記載を充実します。
- コミュニティサイクルのホームページや自転車の操作パネルを4か国語対応とし、外国人観光客等の利用を促進します。



図 江東区観光周遊マップ（令和4年3月）

シェアサイクル観光ルート例（上）、コミュニティサイクルポートの案内（下）

- 東京都自転車活用推進計画（令和３年５月）において、国、都、区市町村が協働で集中的な環境整備を実施する「先行推進重点地区」として、晴海・豊洲・有明等地区が選定されており、東京都と連携した取組みについても検討します。

先行推進重点地区（晴海・豊洲・有明等地区）

オリパラ後の居住地区も含めた晴海・豊洲などの住宅地や、有明など観光施設が集まる臨海部において、多言語案内や自転車通行空間の確保等、住みやすく、余暇や観光を楽しめるまちの実現を目指します。



 : 先行推進重点地区の対象範囲

出典：東京都自転車活用推進計画（令和３年５月）

- 集客施設（豊洲市場、東京ビッグサイトなど）や、オリンピック・パラリンピック会場などのレガシー（有明アリーナ、有明アーバンスポーツパーク、有明テニスの森）を活かしたサイクリングルート案内することを検討します。
- 緑道公園、水辺の散歩道など、道路以外も含めたおすすめサイクリングルート案内することを検討します。
- SNS やホームページ等を活用したサイクリングルートの情報発信方法について検討します。

「ゼロカーボンシティ江東区」

令和3年7月9日、令和3年第二回区議会定例会において、区長は、脱炭素社会の実現に向け、2050年までに区内の温室効果ガス（主に二酸化炭素）の排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しました。

区では、令和2年3月に策定した環境基本計画（後期）に基づき、脱炭素に向けた取組みを着実に進めています。

江東区環境基本計画（後期）令和2年～6年度

計画の柱4 環境に配慮した快適なまちづくりの推進

区では、これまで、地域の再生可能エネルギーの有効活用や省エネルギー対策、地域特性を活かした景観づくりを推進してきました。

今後は、これまで取り組んできた地域全体でのエネルギー利用の効率化に向けた取組みをさらに充実させ、環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりを推進していきます。また、まちの景観・美観のさらなる向上を図るため、喫煙マナーの向上に向けた取組みや放置自転車対策も積極的に推進していきます。

これらの取組みを着実に推進し、環境に配慮した快適なまちの形成を目指します。

【主に関連するSDGsの目標】



すべての人に
健康と福祉を



エネルギーをみんなに
そしてクリーンに



住み続けられる
まちづくりを



気候変動に
具体的な対策を



パートナーシップで
目標を達成しよう

3.5 推進にあたって

1 関係機関との連携

- 「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」いずれの環境も、区のみで実現することは難しく、区内各警察署、その他関係機関の理解と協力を得ながら、連携して取組む必要があります。
- 東京都自転車活用推進協議会、及び先行推進重点地区部会と連携し、各施策を継続して推進します。
- 毎年の江東区交通安全協議会において、本方針に基づく取組状況について報告を行います。

2 法令等の動向に合わせた方針の見直し

- 社会情勢やニーズに合わせ、自転車に関する法令改正や、ガイドラインの見直しが生じる可能性があります。これらの検討動向を注視し、必要に応じて本方針内容を見直します。