



葛飾区 自転車活用推進計画

令和4(2022)年度～令和13(2031)年度

概要版

健康に

観光に

環境に



令和4年2月
葛飾区

計画策定の趣旨

計画の目的

自転車利用に適した地域特性を生かしつつ、区民や来訪者の誰もが自転車を快適に、そして安全・安心して利用できる環境の構築を目指し、ハードとソフトの両面から、総合的かつ計画的に自転車活用の施策を推進することを目的とします。

計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）第11条に基づき、葛飾区の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画です。

計画の策定に当たっては、国や東京都の自転車活用推進計画を勘案しつつ、本区の上位計画である「葛飾区基本構想」、「葛飾区基本計画」及び「葛飾区都市計画マスタープラン」に準拠し、その他関連する計画等と整合を図ります。

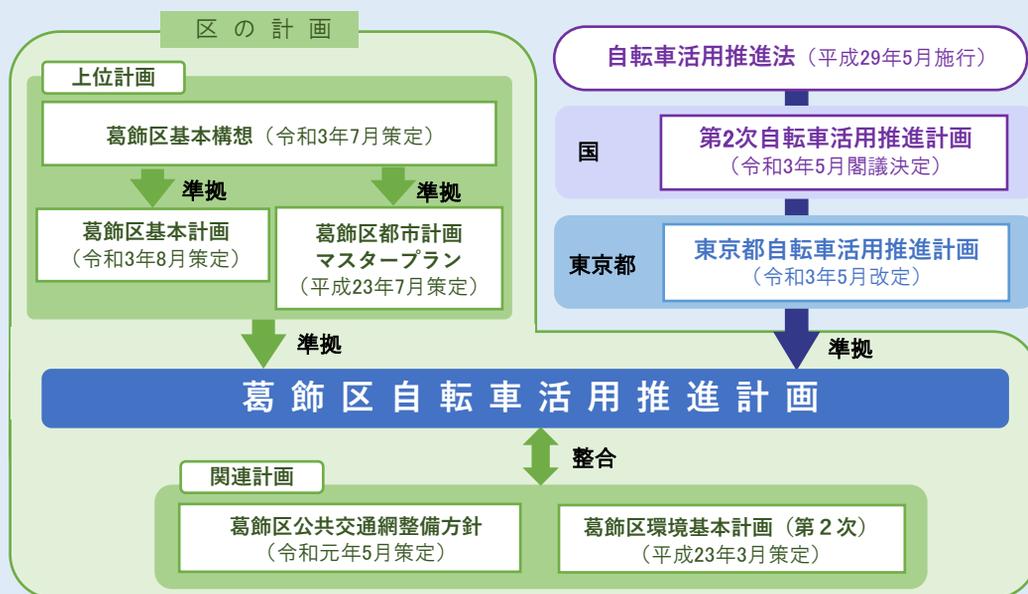


図 葛飾区自転車活用推進計画の位置付け

計画の期間

本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10年間とします。なお、今後の社会状況の変化等により、必要に応じて見直しを行います。

基本理念

～ 人にも環境にもやさしい「自転車」を生かしたまちづくり～

誰もが自転車の安全利用を心掛け、いつでもどこでも自転車を利用しやすく、快適に自転車通行しやすい環境づくりを進めます。

現状

自転車の特性/動向

- ・ 自転車は3密（密閉・密集・密接）を回避し移動できる交通手段として注目される。

地域・交通特性

- ・ 日常的な自転車利用やサイクリングに適した土地である。
- ・ 交通手段として自転車を利用している人は多い。

自転車交通安全状況

- ・ 全事故に占める自転車事故の割合は東京都平均より高い。
- ・ 自転車の交通ルール・マナーの遵守状況は十分ではない。
- ・ 自転車損害賠償保険等への加入率は低い。

自転車利用促進

- ・ 区内のシェアサイクルは未整備地域も多く、利便性はあまり良くない。
- ・ 区内移動に不便を感じている来訪者は多い。

自転車通行環境

- ・ 区内の自転車通行空間はネットワーク化されていない。
- ・ 自転車と歩行者にとって安全な道路の整備に対するニーズは多い。

駐輪環境

- ・ 都内において放置台数が多い上位10位の駅に新小岩駅と京成立石駅が入っている。
- ・ 駐輪場利用率は、駅から駐輪場の距離が長いほど減少傾向にある。

課題

自転車の安全・安心に関する課題

- ・ 各年代に応じた交通安全教育が必要。
- ・ 交通安全意識の向上や交通ルール・マナー遵守度を高める広報啓発の推進が必要。
- ・ 万が一に備えた自転車損害賠償保険等への加入促進が必要。

自転車利用促進に関する課題

- ・ 区民や来訪者が気軽に利用できるシェアサイクルの普及促進が必要。
- ・ 公共交通機関と自転車利用の連携による区内移動の利便性向上が必要。

自転車通行環境に関する課題

- ・ 買い物や通勤・通学等の日常生活における自転車移動を快適にするための自転車通行空間のネットワーク化が必要。
- ・ 歩行者と自転車が安心して通行できる道路空間の整備が必要。

駐輪環境に関する課題

- ・ 鉄道事業者等と連携し、駅周辺の駐輪ニーズに対応した駐輪場の適正配置の推進が必要。
- ・ 駐輪場利用率向上に向けた利用料金の見直しや利用しやすい施設への更新等が必要。

計画の基本的な考え方

自転車は、葛飾区の地域間の移動を支える重要な交通手段であることから、自転車を快適に利用できる環境づくりは、魅力ある葛飾のまちづくりにつながります。このため、自転車利用者の交通安全意識の向上を図りながら、快適な自転車利用環境の創出に向けた取組を様々な視点から推進し、誰もが住みやすく、訪れやすい葛飾のまちづくりを進めていきます。

基本目標

【まもる】 （安全意識）



交通ルール・マナーの意識を高める環境づくり

誰もが交通ルールを守り、歩行者、自転車、自動車の各々の立場で周囲への配慮ができるよう交通ルール・マナーの啓発を進めます。また、自転車事故に対する危機管理意識の向上を図り、万が一の自転車事故への備えを促します。

【つかう】 （利用促進）



様々な場面で自転車が利用できる環境づくり

区民や来訪者がいつでも気軽に自転車を利用でき、日常から余暇まで様々な場面において自転車を活用しやすい環境づくりを進めます。また、環境にやさしく健康づくりにもつながる自転車利用の周知啓発を行い、自転車を使いたくなるよう機運の醸成を図ります。

【はしる】 （通行空間）



安全・快適に自転車が通行できる環境づくり

目的地までの移動や公共交通機関との繋がり等、様々な自転車移動の快適性の確保に向け、自転車通行空間のネットワーク化を図ります。また、自転車が車道の左側を安全に通行しやすく、歩行者も安心して歩ける道路空間づくりを進めます。

【とめる】 （駐輪環境）



自転車を止めやすく利用しやすい駐輪環境づくり

多くの人が集まる駅や商業施設周辺等で、いつでも自転車を止めることができる駐輪環境づくりを進めます。また、駐輪場を気持ちよく利用できるサービスの提供及びきれいなまちづくりに向けた放置自転車対策を進めます。

計画の推進

本計画を推進していくため、地元町会や自転車関連団体等の関係団体、警察や道路管理者、鉄道事業者等の関係機関と連携を図りながら、施策を展開します。

また、本計画の進捗管理として、3年間毎の取組を一つの区切りとし、計画指標の達成状況の確認及び計画の効果検証を行います。

施策の展開

【まもる】 (安全意識)

交通ルール・マナーの意識を高める環境づくり

施策の方向性① 自転車の交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出する

施策①-1: 関係機関との連携による自転車安全教育の推進

施策①-2: 交通安全意識の向上を図る広報啓発の推進

施策の方向性② 万が一の自転車事故への備えを促す

施策②-1: 自転車損害賠償保険等への加入支援及び広報啓発の推進

重点的に取り組む施策 ……自転車安全教育の推進

- 各年齢層のライフステージに沿った交通ルール・マナーを学ぶ機会を創出します。
- 特に人口当たりの自転車事故件数の多い高校生と高齢者については、警察や関係団体等と連携しながら、教育・啓発・指導ができる体制の強化を図ります。
- 区の外国人人口の増加や電動アシスト付自転車の利用の増加等社会情勢に応じた交通安全教育を検討します。



図 交通安全教室の様子

出典：葛飾区facebook

計画指標

自転車事故件数

自転車損害賠償保険等加入率

現況値

354件 (令和元年)

40.9 % (令和元年度)

目標値

➤ 210件 (令和13年)

➤ 100 % (令和13年度)

【つかう】 (利用促進)

様々な場面で自転車が利用できる環境づくり

施策の方向性③ いつでも自転車が利用できる環境をつくる

施策③-1: シェアサイクルの普及促進

施策③-2: 公共交通機関と連携しやすい自転車利用の推進

施策③-3: 観光資源を活用したサイクリング環境の充実

施策の方向性④ 自転車の日常利用を促す

施策④-1: 自転車の日常利用の促進

重点的に取り組む施策 ……シェアサイクルの普及促進

- 公共交通の補完や観光振興、放置自転車の抑制等を目的としシェアサイクルの普及を促進します。
- 民間事業者と連携しながら、区有地を含めたサイクルポートの配置検討を行います。
- 区内と区外の行き来が自由にできる、広域的なシェアサイクルを実施します。



図 駅前のシェアサイクルポート

計画指標

シェアサイクルポート数 (区有地)

サイクル&バスライド駐輪場数

現況値

未実施

9箇所 (令和2年度末)

目標値

➤ 30箇所 (令和13年度末)

➤ 29箇所 (令和13年度末)

【はしる】
(通行空間)

安全・快適に自転車が通行できる環境づくり

施策の方向性⑤ 安全・快適に移動できる自転車通行空間ネットワーク化を進める

- 施策⑤-1: 様々な自転車移動を支えるネットワークの整備
- 施策⑤-2: 道路状況に応じた自転車通行空間の整備推進

施策の方向性⑥ 自転車が通行しやすい道路通行環境をつくる

- 施策⑥-1: 安全で快適な自転車通行空間の確保の推進
- 施策⑥-2: 自転車通行を阻害する路上駐車削減に向けた取組の促進

重点的に取り組む施策 ……自転車ネットワークの整備

- 様々な目的による自転車移動の快適性を確保するため、自転車通行空間のネットワーク化を図ります。
- 広域的なネットワーク形成に向け、国や東京都、隣接自治体と連携を図りながら、自転車通行空間の整備を進めます。
- 自転車利用者が集中する鉄道駅周辺の自転車通行空間を先行整備します。



図 自転車通行空間

計画指標

自転車通行空間整備延長 (区道)
「車道の左側を通行」遵守率

現況値

10.8 km (令和2年度末)
69 % (令和元年度)

目標値

30.4 km (令和13年度末)
85 % (令和13年度)

【とめる】
(駐輪環境)

自転車を止めやすく利用しやすい駐輪環境づくり

施策の方向性⑦ まちの需要に応じた駐輪場をつくる

- 施策⑦-1: 駐輪場の適正配置の推進
- 施策⑦-2: 駐輪場の整備手法の検討
- 施策⑦-3: 民間事業者による駐輪場の整備促進

施策の方向性⑧ 利用特性に応じた駐輪場を運営する

- 施策⑧-1: 駐輪場の提供サービスの充実
- 施策⑧-2: 施設条件に見合った利用料金の検討

施策の方向性⑨ 放置自転車をなくす

- 施策⑨-1: 放置自転車の撤去・指導の推進
- 施策⑨-2: 放置自転車削減に向けた広報啓発の推進

重点的に取り組む施策 ……駐輪場の適正配置の推進

- 各方面の駐輪需要を考慮しながら、駐輪場の適正配置を推進します。
- 放置自転車が多い新小岩駅、京成立石駅においては、公園の地下や鉄道高架下の用地を活用する等、駅前再開発等のまちづくりと連携を図りながら駐輪場の整備を進めます。



図 地下機械式自転車駐輪場イメージ

出典：技研製作所

計画指標

放置自転車台数
区補助制度を活用して整備された民営駐輪場整備台数

現況値

1,109台 (令和2年度)
4,741台 (令和2年度末)

目標値

500台 (令和13年度)
9,500台 (令和13年度末)

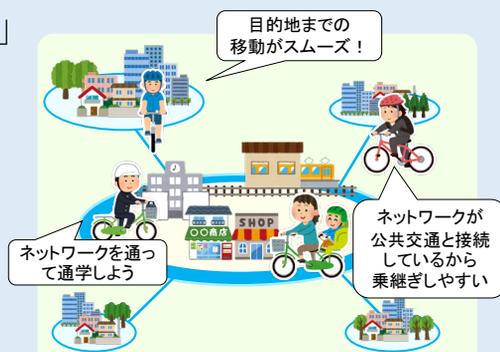
自転車ネットワーク計画

計画の目的及び基本方針

葛飾区自転車ネットワーク計画は、「葛飾区自転車活用推進計画」に基づき、安全・快適に自転車が通行できる環境づくりを目指して自転車通行空間の整備手法や整備計画をとりまとめたものです。

基本方針

- ① 目的地までの快適な自転車移動を支えるネットワークの形成
- ② 自転車だけでなく歩行者の安全にも配慮し、自転車の車道通行を基本とした通行空間の整備



自転車ネットワーク路線

自転車通行空間整備事例



図 都市計画道路補助第276号線



図 都市計画道路補助第264号線

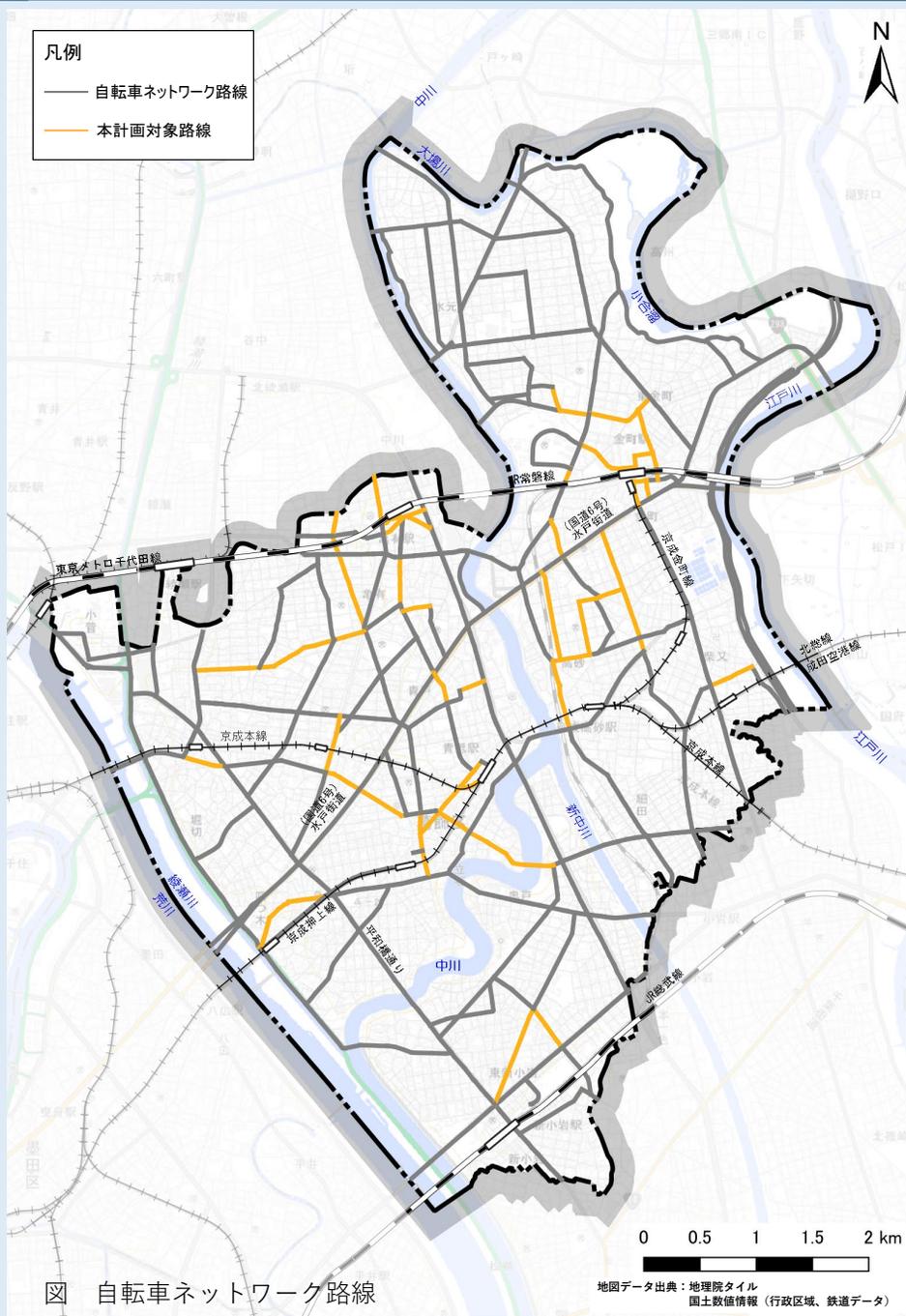


図 自転車ネットワーク路線

自転車安全利用五則

自転車安全利用五則とは、自転車に乗るときに守るべき交通ルールを分かりやすく伝えるため、特に重要なものを5つにまとめた基本的なルールです。

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

自転車は軽車両です。歩道と車道の区分のあるところは車道通行が原則です。

例外で歩道を通行できる場合は以下のとおりです。

- 歩道に普通自転車歩道通行可の標識や表示がある場合
- 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転している場合
- 安全確保のためにやむを得ないと認められる場合等



2 車道は左側を通行

自転車は道路の左端に寄って通行しなければなりません。



3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、すぐに停止できる速度で徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



4 安全ルールを守る

飲酒運転禁止 二人乗りの禁止 並走の禁止 信号を守る 夜間ライト点灯 交差点一時停止
・安全確認



5 子どもはヘルメット着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用のヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



資料：自転車安全利用五則（警視庁ホームページ）、交通安全イラスト集（内閣府ホームページ）より作成

葛飾区



葛飾区自転車活用推進計画（概要版）令和4年2月

発行：葛飾区都市整備部交通政策課 電話 03-3695-1111（代表）

〒124-8555 東京都葛飾区立石 5-13-1

<https://www.city.katsushika.lg.jp/>