

平成28年度 第2回 新宿区自転車等駐輪対策協議会

新宿区内での 自転車等に関する課題の整理

平成28年11月11日(金) 10:00～ 新宿区役所本庁舎6階第二委員会室
(事務局)新宿区みどり土木部交通対策課





I 課題抽出に向けた各種調査の整理について

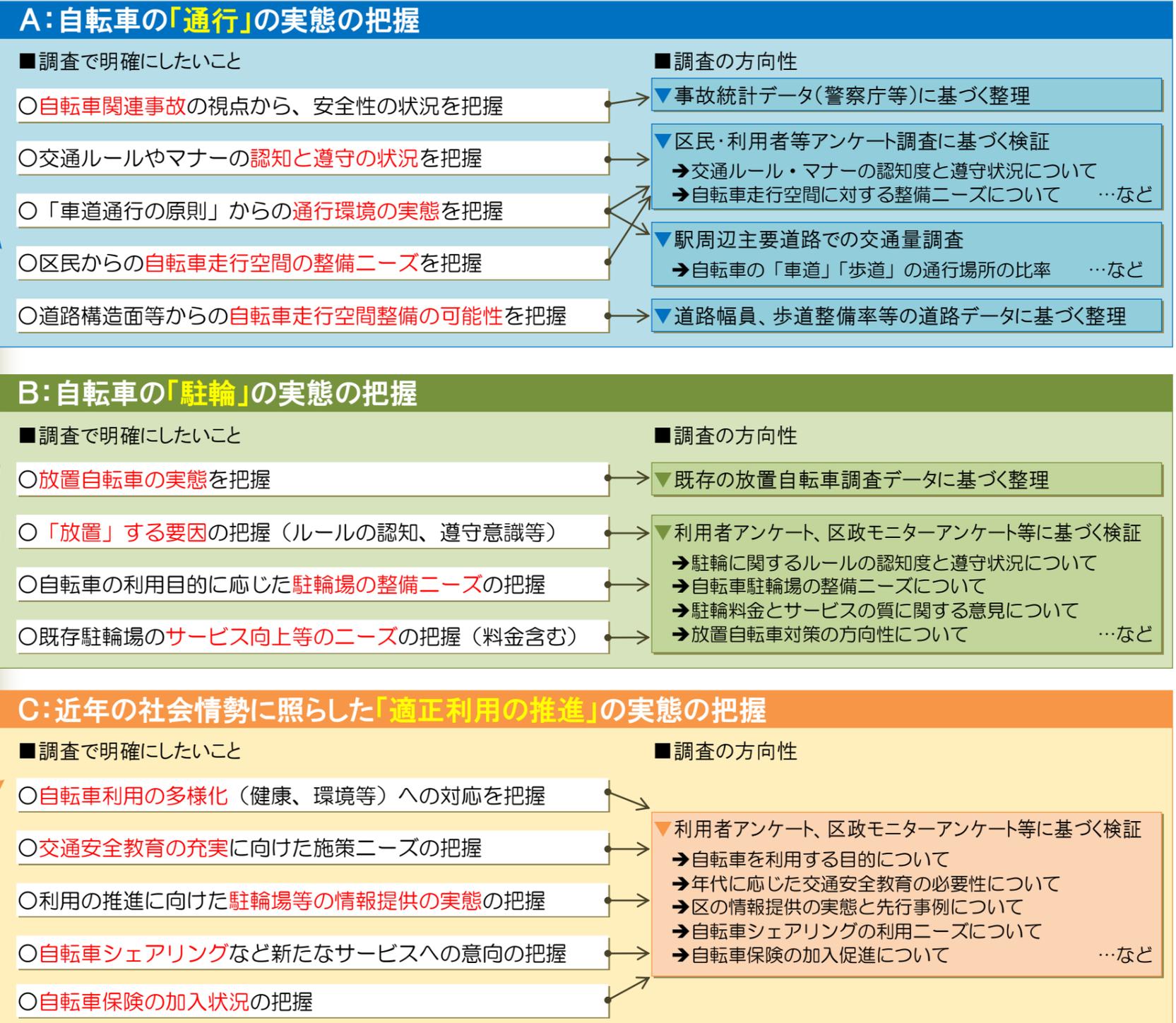
- 現行計画では、大きく5つの視点から自転車関連施策を整理し、具体的な施策を提案し、取組みを進めてきました。
- この取組みによる環境整備等の状況について、A：通行環境、B：駐輪環境、C：自転車の適正利用の視点で、様々なアンケート調査や既存データ等に基づいて、課題の整理を行います。

■ 現行計画を踏まえた「今後に向けて」の課題 ■

- 1. 地域・関係者が連携して自転車等の利用環境の向上を図る**
○各施策の進捗状況、関係機関との連携状況等を、調査等により把握が必要
- 2. 自転車等を利用する人のマナー等の向上を図る**
○交通安全教育によるルール・マナーの理解度把握が必要
○ルール・マナーの理解度に対する、遵守の実態の把握が必要
- 3. 駐輪場や通行空間を整備する**
○区民や自転車利用者の駐輪場利用の実態や、駐輪場利用への不満などの把握が必要
○自転車利用の基盤（通行空間、駐輪施設）に対する評価の把握が必要
- 4. 放置自転車対策等を推進する**
○放置自転車の発生や保管場所の収容状況の把握が必要
- 5. 自転車等の適正利用を推進する**
○自転車シェアリング利用者の満足度を高める検討が必要
○自転車を利活用する需要についての検討が必要

施策全般に関わる概念

■ 課題整理のための枠組み ■



Ⅱ 区内での自転車利用の現状

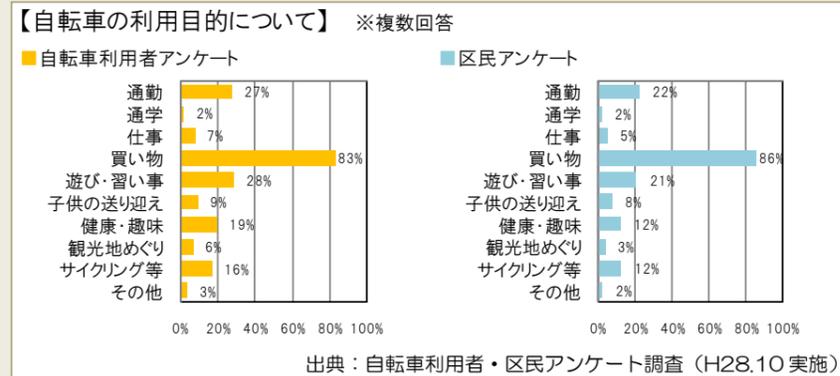
1・アンケート調査に見る区内での自転車利用の現状

- 区内の自転車利用の現状として、自転車利用の実態や、区民の意向等を整理します。
- 区内の自転車利用では、駅利用以上に、直接目的地に向かう利用が多く、また、全国有数の商業機能の集積地である区の特徴から、買い物での自転車利用が多い状況にあります。
- さらに、建物が立地する都市部の状況から、駐輪施設の確保や道路での通行空間整備が難しい状況にあり、自転車の過度な利用集中の抑制に対して前向きな意見も見られます。

現状 1 自転車の利用目的

区内で自転車を利用する目的を聞いたところ、全体の約8割が「買い物」と回答。通勤は全体の約2割程度。

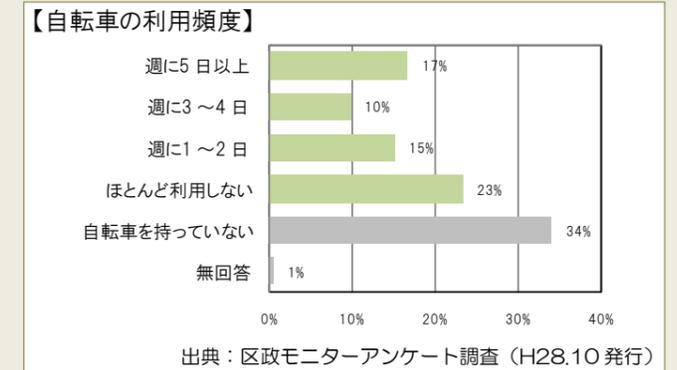
繁華街としての区の特徴から「買い物利用」に使いやすい自転車利用環境整備に期待



現状 3 自転車の利用頻度

自転車の利用頻度を聞いたところ、自転車を持っていないと回答した人が3割以上、ほとんど利用しないと回答した人が2割以上。

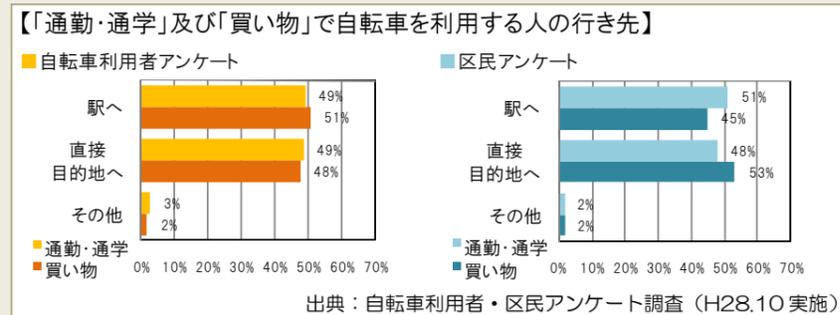
自転車を利用しない立場も考慮した、自転車利用に関する検討が必要



現状 2 自転車での行き先と駐輪場所

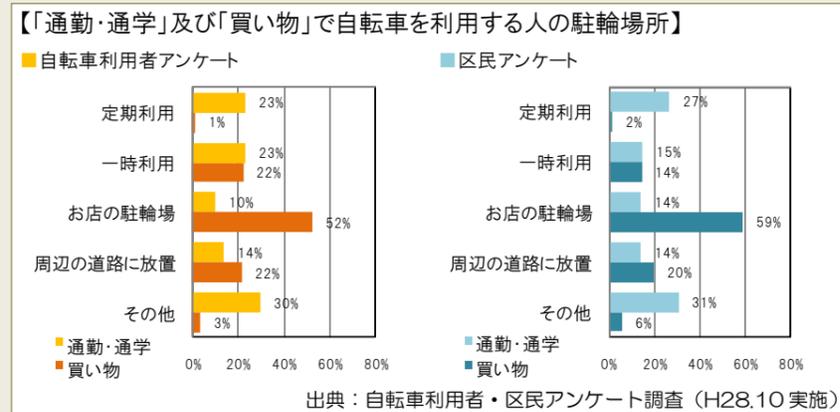
▼ 自転車利用での行き先
「通勤・通学」及び「買い物」で自転車を利用する人の行き先は、「駅へ行く」と、「直接目的地へ行く」人がほぼ同じ割合。

目的地に直接行く利用に対して、駅周辺の区営駐輪場だけでは対応が困難な現状



▼ 自転車利用者の駐輪場所
買い物利用は「お店の駐輪場」を利用する人が半数以上。ただし、通勤利用の人が「お店の駐輪場」に停めるケースや、「周辺の道路に放置」などの場面もある。

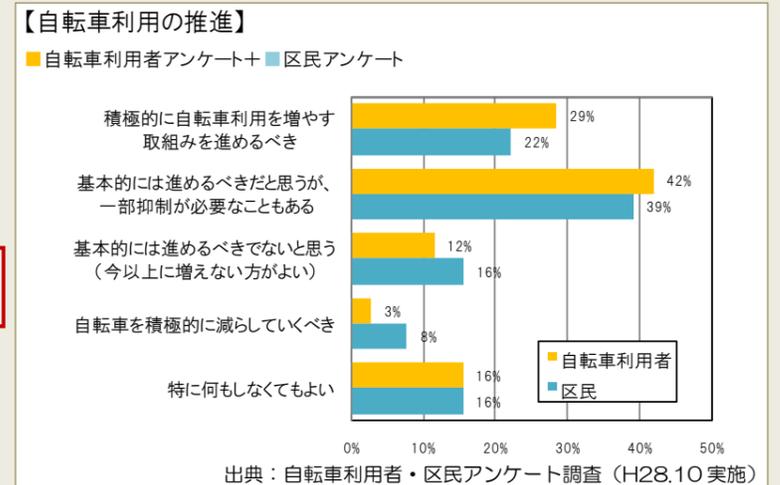
駐輪マナーに対して、適切な駐輪対策を講じることが必要



現状 4 自転車利用の推進・抑制に対する考え

▼ 自転車利用の推進・抑制の考え方
基本的に「推進」すべきであっても、一部「抑制」が必要な時もある、この意見が約4割。積極的に「推進」は2～3割にとどまる。

「推進」「抑制」のバランスを考慮して計画の方向性を定めることが必要



※アンケート調査データの比率について
アンケート調査等での集計比率の数値について、単数回答の回答形式の場合でも、端数処理（四捨五入）の関係から、合計値が100%にならないグラフがあります。



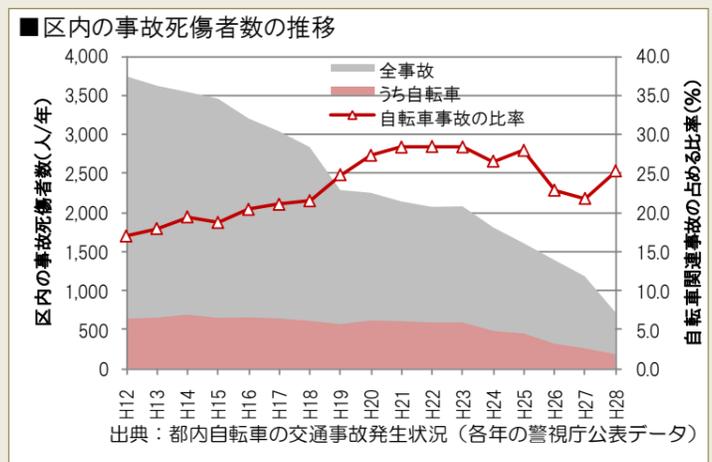
Ⅲ 各種調査から見える「新総合計画で対応すべき課題」について

A: 自転車の「通行」の実態と課題の把握

課題① 自転車関連事故の減少傾向を継続するための取組

▼区内事故の2割が自転車関連事故

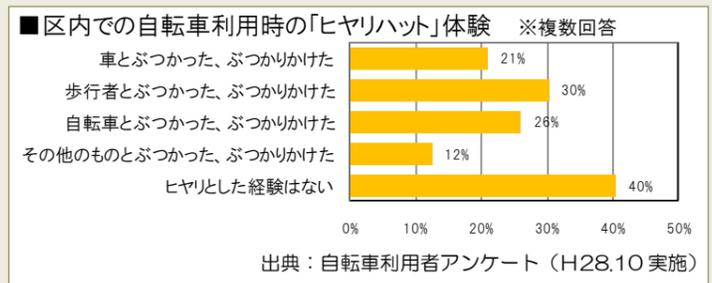
区内の全事故死傷者数は年々大きく減少しています。その一方で、自転車事故も減少しているものの、その減少幅は小さく、平成28年現在、区内の死傷者数の2割を自転車関連事故が占めている状況です。



▼自転車利用者の6割が「ヒヤリハット経験」

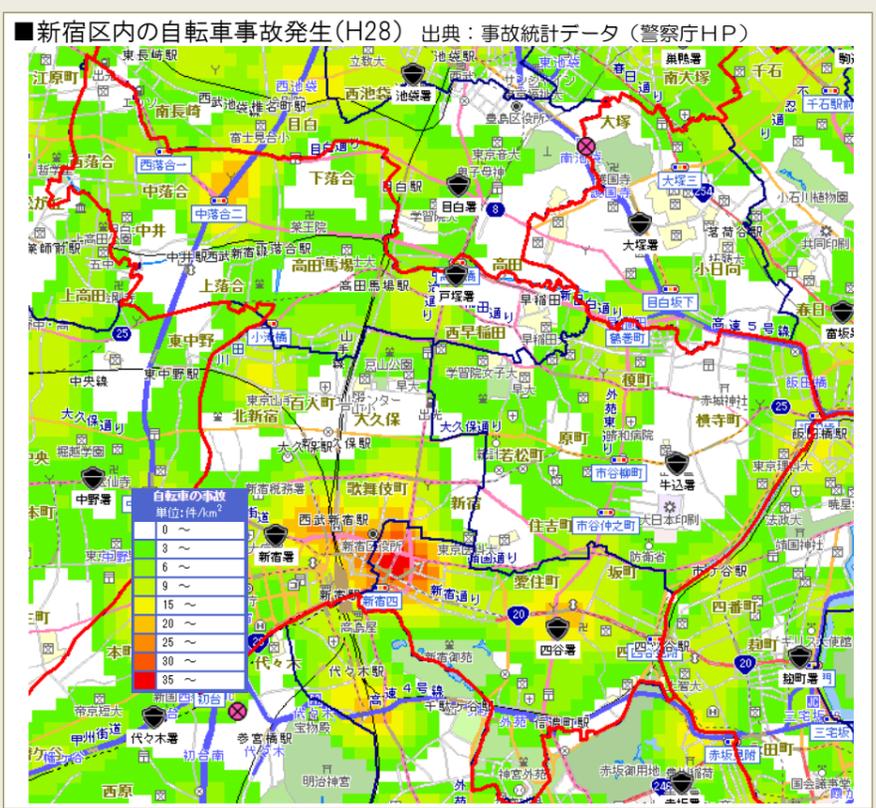
自転車利用者に事故の「ヒヤリハット」経験を聞いたところ、「無い」とした人は4割で、残り6割はヒヤリハットの経験がある状況です。

とくに、歩行者、自転車とのヒヤリハット経験が多くなっています。



▼新宿駅などの主要駅周辺に集まる自転車関連事故

最新の事故発生箇所データでは、新宿駅等の主要駅周辺で事故が多い傾向があります。また、自転車が集まる幹線道路に、带状に事故が発生しています。



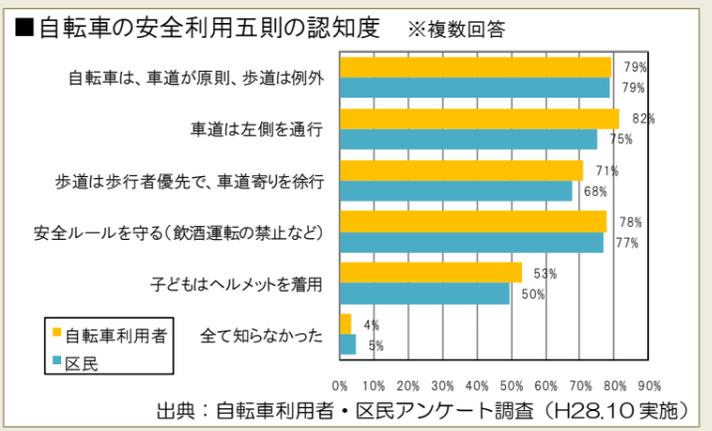
▼生活道路でも若干数発生

生活道路でも自転車事故が数件発生しています。

課題② 車道通行の遵守意識の向上

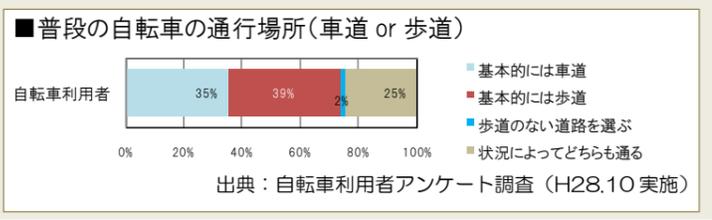
▼自転車の基本ルールは7～8割が認知

自転車の基本的な5つのルールについて、「子どもはヘルメットの着用」のルールを除き、7～8割の人が基本ルールを認知している状況。



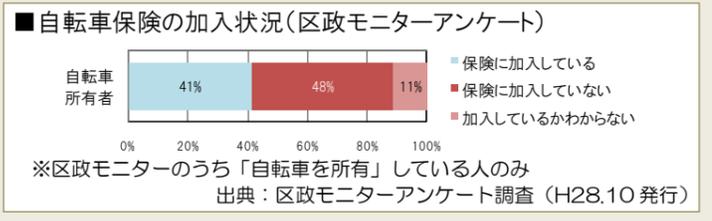
▼実際は「4割」が歩道、「3割」が車道も歩道どちらも通る

自転車は「車道が原則」のルールは、認知度が8割あるものの、実際の通行場所は「歩道」が4割、「どちらも通る」が3割。ルールを認知しつつも、遵守は十分でない。



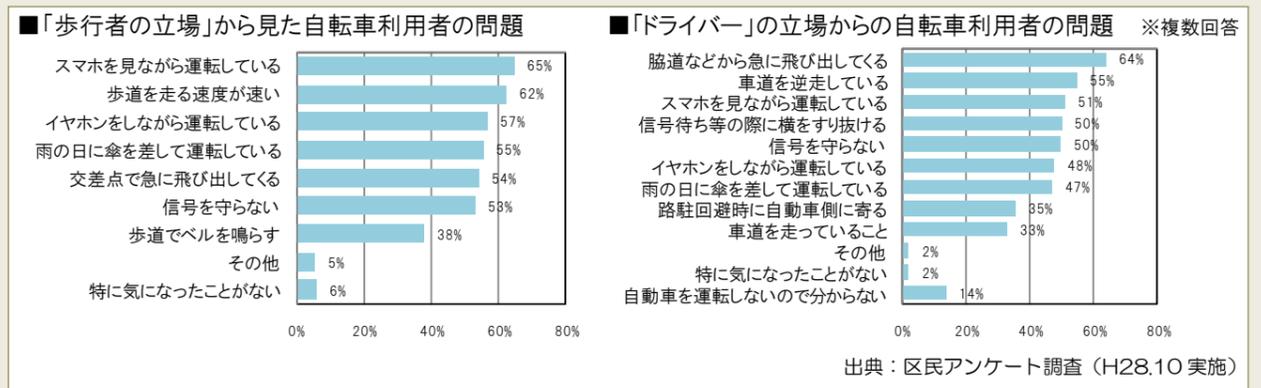
課題③ 自転車保険の加入促進

自転車保険は万が一のために加入を推進する動きがあるが、区政モニターアンケート調査では、5割が未加入、1割が加入不明の状況。



課題④ 歩行者やドライバー、他の自転車利用者に対する配慮の必要性

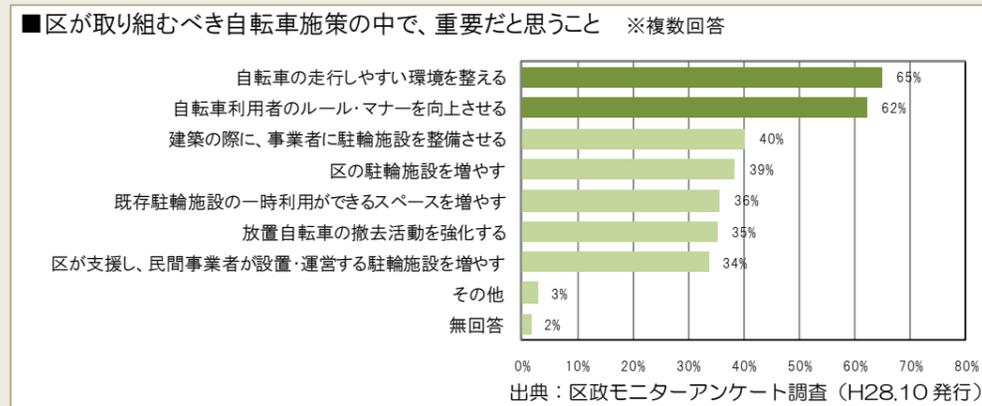
歩行者やドライバーの5割以上の方は、半数以上の項目で、自転車利用者に対し、危険を感じる行為がある。



課題⑤ 通行しやすい自転車走行環境の整備検討と 自転車利用者のルール・マナーの向上の両立

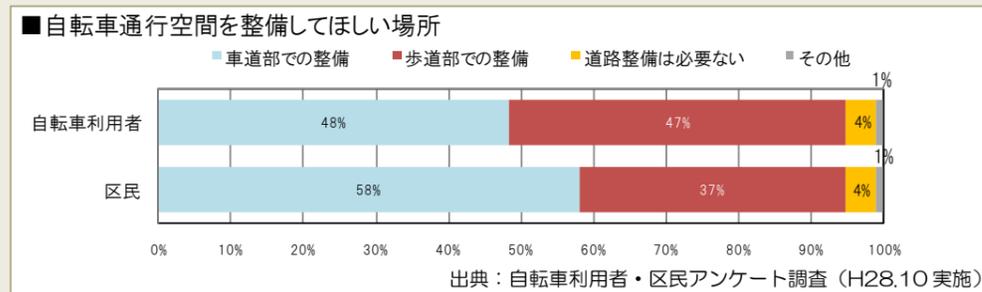
▼自転車施策の中でも重要とされる「自転車通行空間の整備」と「ルール・マナーの向上」

区が取り組むべき様々な自転車施策の中で、「重要だと思うこと」として、自転車の走行環境の整備と、ルール・マナーの向上の取組がともに6割以上と多くを占めている。



▼半数が自転車通行空間の整備位置を「歩道部」で希望

自転車は車道通行が原則である中で、通行空間の整備位置は、半数が「歩道部」での整備を希望している。



▼区内道路の大半は幅員 5.5m未満の道路

区内の全道路の約8割は区道となっており、その区道の約8割は、道路幅員 5.5m未満となっている。

自転車道や自転車専用通行帯の整備には、最低限幅員 1~1.5mが必要であり、自転車通行空間をつくるのが困難な状況。

■区内道路の整備延長と構成比(H27 現在)

	区内延長	構成比率
国道	4,257m	1.2%
都道	51,075m	14.6%
区道	295,182m	84.2%
区内全道路計	350,514m	-

出典：東京都道路現況調査書（H27年度）

■区道の道路幅員別の整備延長と構成比

道路幅員	区内延長	構成比率
5.5m未満	226,352m	76.7%
5.5~13.0m未満	64,805m	22.0%
13.0~19.5m未満	3,899m	1.3%
19.5m以上	126m	0.04%
区道計	295,182m	-

出典：新宿区の概況（H28年度）

■課題の一覧

- 課題① 自転車関連事故の減少傾向を継続するための取組
- 課題② 車道通行の遵守意識の向上
- 課題③ 自転車保険の加入促進
- 課題④ 歩行者やドライバー、他の自転車利用者に対する配慮
- 課題⑤ 通行しやすい自転車通行空間の整備検討と自転車利用者のルール・マナーの向上

■課題のまとめ

周りの人が安心できる自転車利用者のルール・マナーの向上

自転車関連事故の発生状況や、自転車利用者に対し、危険を感じる行為が行われている状況を踏まえ、自転車利用者へ**安全に配慮した利用を促す**ことが必要です。

また、ルール・マナーの周知や保険加入を促し、**安全・安心に対する意識を向上させる**取組が必要です。

誰もが安心して通行できる自転車通行空間の整備

自転車利用者のみならず、歩行者やドライバーも安心できる自転車通行空間をいかに整備するか、検討を進め、具体的な整備につなげる必要があります。

ただし、**十分な道路幅員が確保できない現状**の中で、自転車ネットワークをいかに形成するかを検討することが重要となります。

また、未利用者や高齢者等が、自転車に不安を感じることはないよう**歩行環境やバス停の位置等**を考慮し、総合的に検討することが求められます。



B: 自転車の「駐輪」の実態と課題の把握

課題① 放置自転車に関する正しい知識の周知

▼新宿区の放置自転車台数は都内ワースト2位

新宿区の自転車の放置台数（H27）は、2,393 台であり、都内全区市町村の中で千代田区に次いでワースト2位です。

とくに新宿駅及び都庁駅周辺に集中しており、合計 1,037 台※、区内の放置自転車の43%にのぼります。

※新宿駅 545 台、新宿西口駅 110 台、西武新宿駅 115 台、西新宿駅 57 台、都庁前駅 210 台の合計

■都内の区市町村別の放置台数(ワースト10)

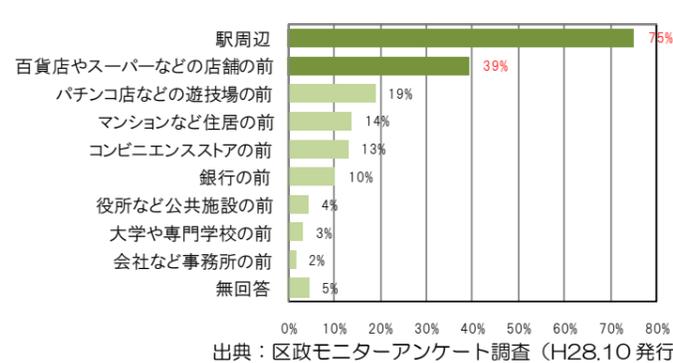
順位	区市町村	①放置台数	②乗り入れ台数	③放置率(%)
1	千代田区	3,241	5,009	64.7
2	新宿区	2,393	7,103	33.7
3	板橋区	2,321	23,259	10.0
4	台東区	2,272	7,357	30.9
5	世田谷区	2,248	41,981	5.4
6	港区	1,881	6,088	30.9
7	中央区	1,596	2,977	53.6
8	北区	1,525	17,637	8.6
9	江東区	1,511	16,586	9.1
10	大田区	1,368	30,101	4.5

出典：都内における駅前放置自転車の現況（H27、東京都青少年・治安対策本部）

▼放置自転車は駅周辺や店舗前に多いと思う人が多い。

放置自転車が多いと思う場所を聞いたところ、駅周辺が約8割と多く、次いで、店舗前が約4割となっています。

■放置自転車が多いと思う場所 ※複数回答

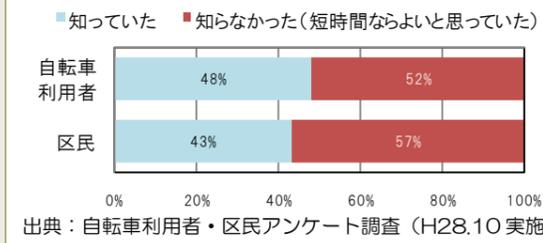


出典：区政モニターアンケート調査（H28.10 発行）

▼「放置」の定義を、半数以上が知らない状況。

「放置」とは「時間に関係なく、自転車利用者が自転車から離れて直ちに自転車を移動させることができない状態」を指すものであるが、半数が「短時間なら良い」と等と認識している状況。

■「放置」の定義の認知度

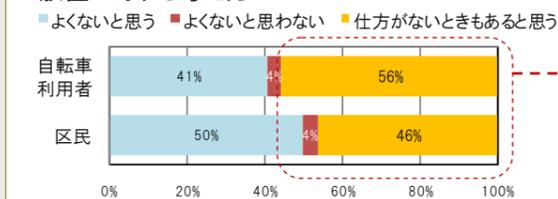


出典：自転車利用者・区民アンケート調査（H28.10 実施）

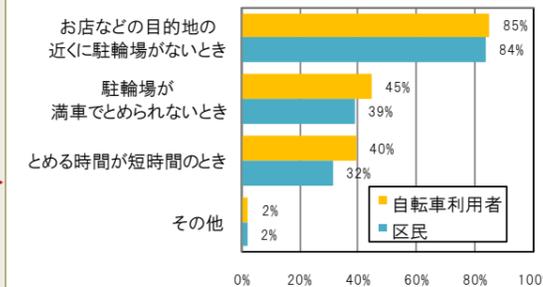
▼放置は「仕方がないときもある」と思う状況

放置が「仕方がない」と思う意見が5割程度あり、とくに「目的地の近くに駐輪場がない」ときは、8割が仕方がないと思う状況。

■放置に対する考え方



■「仕方がない」と思うとき ※複数回答



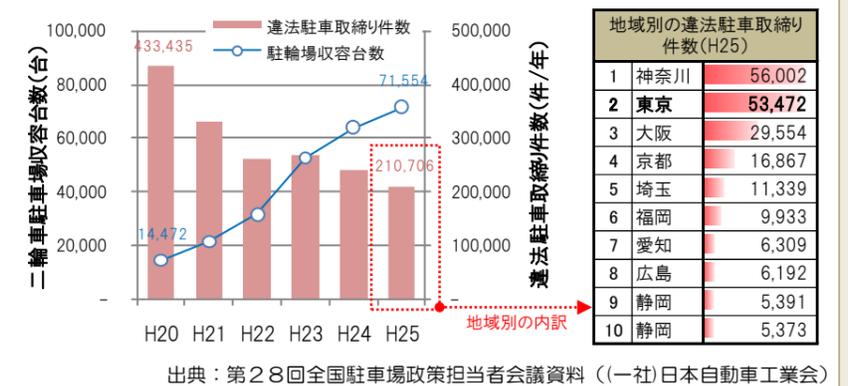
出典：自転車利用者・区民アンケート調査（H28.10 実施）

課題② 関係機関と協力した自動二輪の駐輪場対策

全国的に見て、自動二輪の駐輪場は大幅に増加し、H25 時点で約 7.1 万台の収容台数がある。しかし、依然として年間約 21 万台の自動二輪が違法駐車として取締りを受けている状況。

地域別の取締り件数では、東京都は全国で2番目に多く、自動二輪の駐輪場整備が必要。

■全国での二輪車の「駐輪場収容台数」と「違法駐車取締り件数」の推移

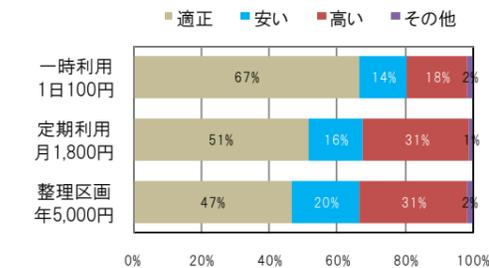


出典：第28回全国駐輪場政策担当者会議資料（(一社)日本自動車工業会）

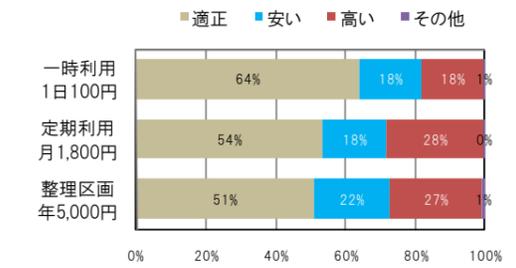
課題③ 適正な利用料金のあり方

一時利用の料金は、8割以上の利用者が「適正」もしくは「安い」と感じているが、定期利用の料金は約3割の利用者が「高い」と感じている。

■区内の駐輪場の料金に対する意向 【自転車利用者】



【区民】



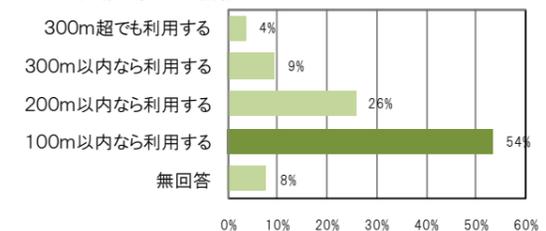
出典：自転車利用者・区民アンケート調査（H28.10 実施）

課題④ 駐輪場の設置場所のあり方

駐輪した後の目的地までの距離について、「100m以内」との意見が約5割となっている。

一方、100m以上でも利用するとの意見も約4割見られる。

■目的地と駐輪場との距離のニーズ

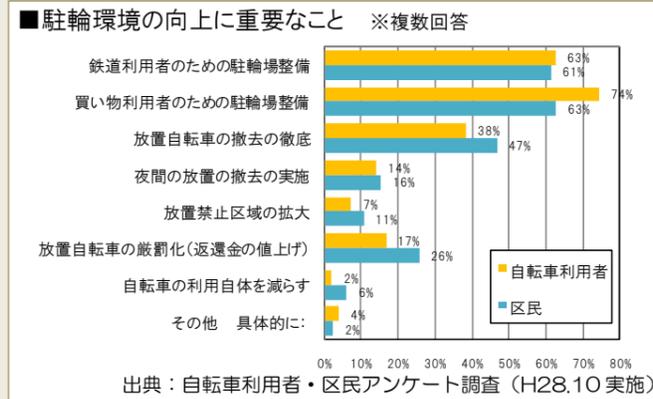


出典：区政モニターアンケート調査（H28.10 発行）

課題⑤ 買い物利用に使いやすい「一時」利用駐輪場の充実に期待

▼ 買い物利用の駐輪場整備に期待が大きい

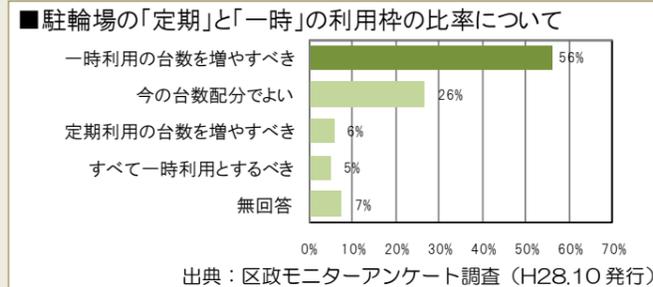
駐輪環境の向上に対しては、買い物利用者のための駐輪場整備を重視する意見が、鉄道利用のための駐輪場整備より高くなっている。



▼ 買い物等に使いやすい

「一時利用」を増やしてほしいとする意見

駐輪場の使い方として、「定期」利用と「一時」利用の比率を聞いたところ、一時利用を増やしてほしいとする意見が6割で、定期利用を増やしてほしいとする意見の10倍程度。

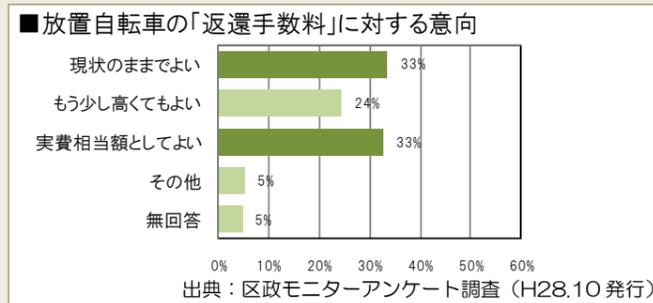


課題⑥ 放置自転車に対する返還手数料のあり方

▼ 返還手数料の「実費相当額」への値上げ

撤去された自転車を返還する際の手数料について、「実費相当額としてよい」とする意見と、「現状のままでよい」とする意見が3割とほぼ同数。

「実費相当額」「もう少し高くても良い」の合計約6割は値上げにつながる意見。



課題⑦ 放置自転車の撤去等にかかる負担の現状

▼ 放置対策に年間約9千万円の費用が発生

放置自転車の撤去、保管、返還には年間約9.2千万円の費用が発生している。

これを放置自転車1台あたりに換算すると、1台あたり5,300円/台となる。

現在の返還手数料は自転車1台3,000円であり、実費分の負担にも相当していない状況。

■放置自転車対策にかかる費用(平成26年度実績)

【撤去台数】 17,374台

【放置自転車等の返還に要した費用】

①撤去・移送等に要した費用 (所有者への連絡等の費用含む)	42,532千円
②保管所の維持管理費	49,507千円
合計	92,039千円

【放置自転車1台当たりの返還に要した費用】

約5,300円/台

※放置防止のための広報・啓発に要した経費及び、保管所の建設等に要した費用、区職員の人件費等は、返還に要した費用に含まれていません。

出典：都内における駅前放置自転車の現況（H27、東京都青少年・治安対策本部）

課題の一覧

- 課題① 放置自転車に関する正しい知識の周知
- 課題② 関係機関と協力した駐輪施設の整備
- 課題③ 適正な利用料金のあり方
- 課題④ 駐輪施設の設置場所のあり方
- 課題⑤ 買い物利用に使いやすい「一時」利用駐輪場の充実に期待
- 課題⑥ 放置自転車に対する返還手数料のあり方
- 課題⑦ 放置自転車の撤去等にかかる負担の現状

課題のまとめ

駐輪のルール・マナーの周知を効率的に展開

「放置」の定義を知らない、知っているも守らない現状から、放置に対する正しい情報の提供や、放置をさせない仕組み作り、マナーの遵守意識を高める取組が必要です。

その取組にあたり、既存の情報媒体、既存施設の活用等、費用負担の軽減を図り効率的に展開することが重要です。

駐輪を発生させる集客施設に対する、使いやすい駐輪場の拡充

目的地近くの駐輪需要が多く、これに対応する駐輪場の整備の期待が高まっています。

店舗等の駐輪場は附置義務による整備が基本のため、民間事業者と連携し整備の可能性を探る必要があります。

駐輪場のサービス向上と適正な料金設定の検討

駐輪場については、料金は適正と思う意見が多い一方で、より目的地近くの駐輪場を求める等、サービス水準の向上も併せて求めている状況です。

駐輪料金とサービス水準については、適正な料金設定を、民間事業者との料金バランスを考慮して見直すことも重要です。



C:近年の社会情勢に照らした、自転車の「適正利用の推進」の実態と課題の把握

課題① 買い物、健康づくり、子育てなど、利用目的の多様化への対応

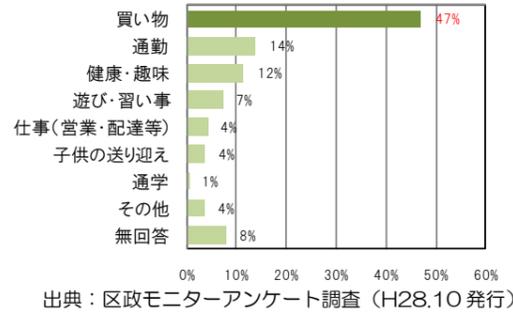
▼ 買い物を始め様々な目的で自転車が利用される状況

新宿区民の自転車利用は「買い物」での利用が約5割と多く、通勤等は1割程度。「子供の送り迎え」等にも利用。

▼ スポーツ車や電動アシスト車が増加

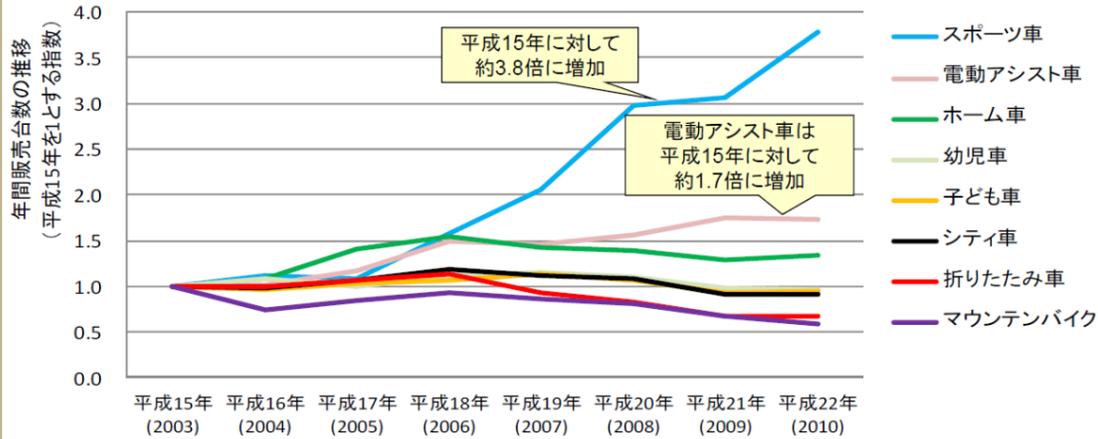
自転車の種類別の販売台数では、シティ車等の一般的な自転車が減少傾向にある一方で、スポーツ車や電動アシスト車など、特殊な自転車が増加。

■ 自転車を利用する主な目的



■ 全国での自転車年間販売台数の推移

出典：自転車国内販売動向調査（財）自転車産業振興協会

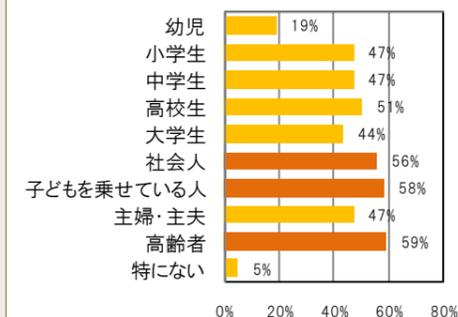


(車種区分)
 スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
 電動アシスト車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。
 ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。
 幼児車：主に学童前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。
 子ども車：主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車(ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク)を含む。
 シティ車：日常の交通手段(通勤・通学・買物)に用いる自転車。
 折りたたみ車：折りたたむための機能を持つ自転車。
 マウンテンバイク：荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

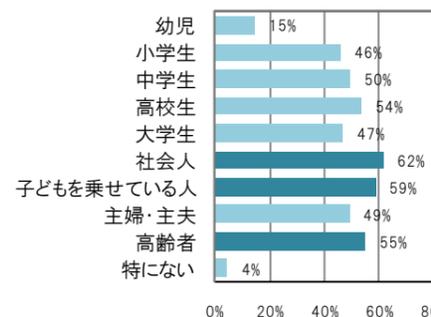
課題② 交通ルール・マナーは全ての年齢層が学ぶことが重要

自転車の交通ルール・マナーを学んでほしい対象として、ほぼ全ての年代で半数程度が「学んでほしい」としている。中でも、「高齢者」「子どもを乗せている人」「社会人」の割合が高い。

■ 自転車のルール・マナーを学んでほしい人 ※複数回答



■ 区民アンケート

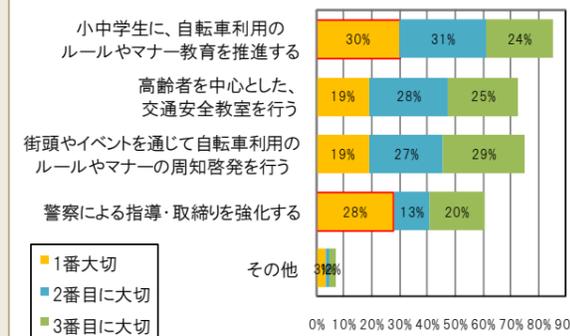


出典：自転車利用者・区民アンケート調査（H28.10 実施）

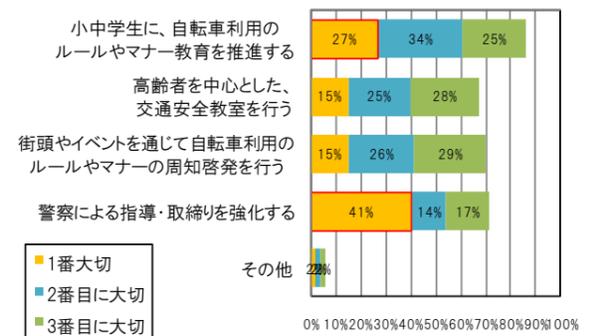
課題③ 関係機関と連携した、ルール・マナーの周知

ルール・マナーの周知に必要な取組みを、「1番大切」なものから「3番目に大切」なものまで順位付けしてもらったところ、「1番大切」なものとして、警察による指導・取締りの強化や、小中学生向けの教育の充実意見が集まっている。

■ 自転車のルール・マナーの向上に重要な取組 ※複数回答



■ 区民アンケート



課題④ 駐輪場の情報の充実を求める意見が多い状況

▼ 駐輪場の情報提供の重要性を約3割が重視

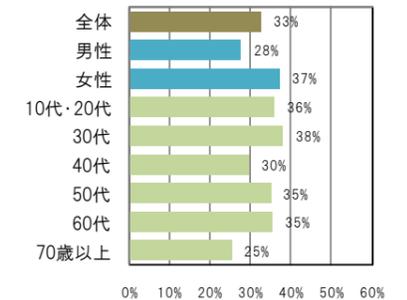
放置自転車を減らすための対策として、「駐輪施設の設置場所の情報の発信」が効果的と思う人は、全体の3割。

とくに男性より女性の意見が多い傾向。

▼ 区からの情報発信が不十分な状況

新宿区のホームページでは、自転車関連情報は「駐輪場」の情報に限定されるが、北九州市等の先進的な都市では、ルール・マナーに加え、自転車観光、点検整備の方法、子どもへの自転車の乗り方や教え方など、多岐にわたる情報が提供されている。

■ 放置自転車を減らすための対策として、「駐輪施設の設置場所の情報をより詳しく発信する」ことが効果的だと思う人の割合



出典：区政モニターアンケート調査（H28.10 発行）

■ 新宿区での自転車関連情報の現状

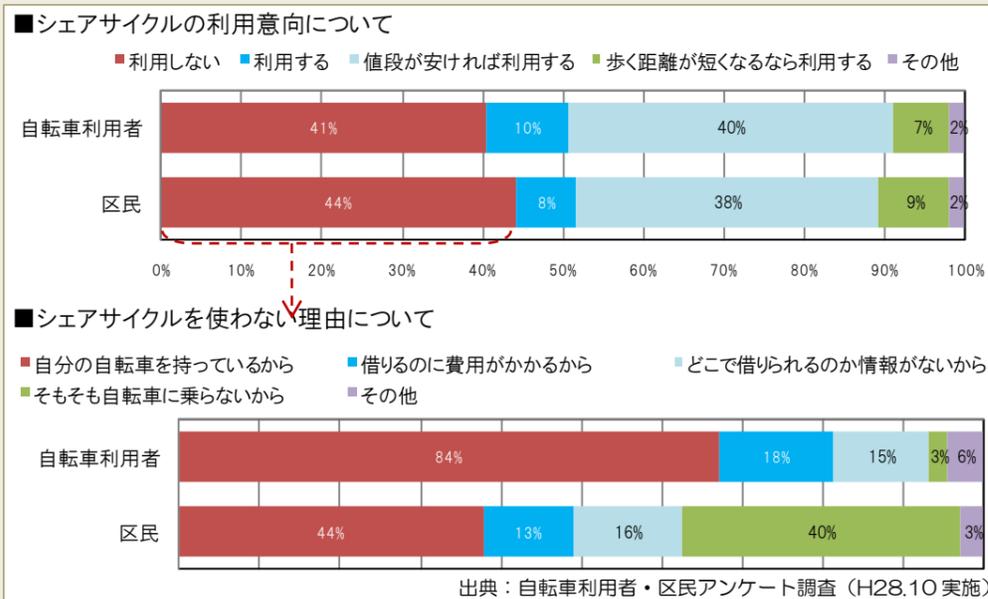


■ 先進的な都市での情報提供



課題⑤ 自転車シェアリングの高い利用意向

10月より始まったシェアサイクルについて、利用意向を聞いたところ、条件付きを含めて使いたいとする意向は約6割。一方、使わない4割の方は、「自分の自転車がある」「そもそも乗らない」という意見が多い。



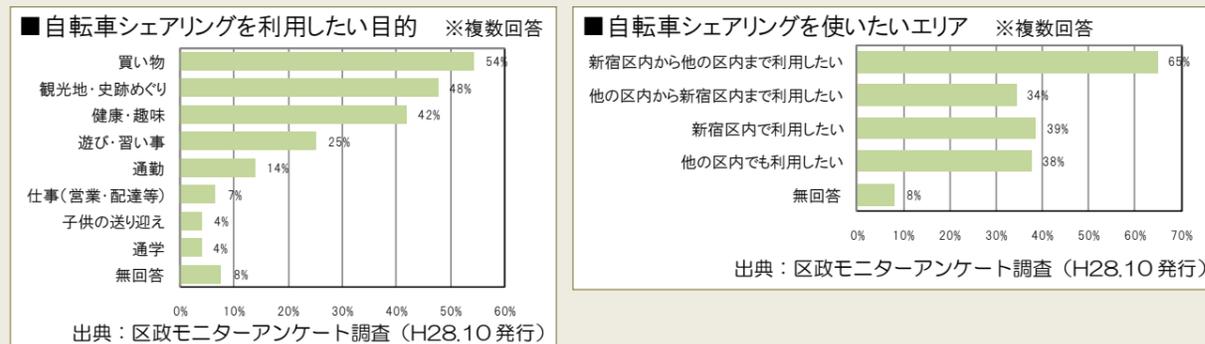
【参考】サイクルポート図

※実験開始当初は13箇所実施。ポート番号①～⑬
 ※10月末日時点で、宿泊施設を中心に4箇所増加（⑭～⑰）



課題⑥ 買い物、観光地・史跡めぐり等多様な自転車シェアリング利用に応じた情報提供

10月の自転車シェアリング開始前の時点で、利用意向を聞いたところ、買い物や観光地・史跡めぐり、健康・趣味のために利用する意向が4～5割となっている。その行き先は、区内のみにとどまらず、他区への往來を含めたニーズとなっている。



課題の一覧

- 課題① 買い物、健康づくり、子育てなど、利用目的の多様化への対応
- 課題② 交通ルール・マナーは全ての年齢層が学ぶことが重要
- 課題③ 関係機関と連携した、ルール・マナーの周知
- 課題④ 駐輪場の情報の充実を求める意見が多い状況
- 課題⑤ 自転車シェアリングの高い利用意向
- 課題⑥ 買い物、観光地・史跡めぐり等多様な自転車シェアリング利用に応じた情報提供

課題のまとめ

様々な世代にルール・マナーを周知する「場」の確保

多くの世代が自転車利用のルール・マナーに触れ、より自転車を安全・安心で、快適に利用できるように、**適正利用の周知に向けた伝達の「場」の形成**が求められます。

とくに多様化する自転車利用の状況から、子育て、高齢者など**利用者の立場に応じた周知方法**の検討が重要です。

自転車を良く知るためのわかりやすい情報提供の仕組み

駐輪場を始めとする情報提供が、現状では不十分な中で、**分かりやすく自転車関連情報を提供**することが求められます。

情報提供は、通行空間、駐輪施設の整備に合わせて、整備状況を適切に伝え、利用者、未利用者含め、**全ての方に理解を促すツール**にもつながると考えます。

区内の移動を支える公共交通としての自転車シェアリングの拡充

自転車シェアリングは、都心部の個人所有の自転車の乗入れの集中を軽減するうえで効果があると期待されます。

区民等からの利用ニーズが一定程度ある中で、実際に利用を促すための**情報提供や、サービスの拡充**など、ハード面、ソフト面両方の取り組みが必要です。



IV 課題に対する取組の方向性について

- 前章では、様々な既存データや区政モニターアンケート調査、アンケート調査等の結果から、A：通行、B：駐輪、C：適正利用の推進の視点で課題を整理しました。この課題の解決に向けて、新しい自転車等総合計画において検討すべき取組の方向性を、区が取組む「ハード面」「ソフト面」での取組みに分けて整理します。
- これらの取組みについては、大きく自転車関連の取組のうち、「走る」「止める」「守る」「伝える」のキーワードに集約できることから、これを新たな自転車等総合計画の取組の方向性として、整理しました。

■課題の整理とハード面／ソフト面での想定される取組

	整理した課題	ハード面での主な取組	ソフト面での主な取組
自転車の「通行」の課題	周りの人が安心できる自転車利用者のルール・マナーの向上		<ul style="list-style-type: none"> 自転車ルール・マナーの周知活動 違反者に対する対策の強化
	誰もが安心して通行できる自転車通行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> 整備可能な道路での通行空間の整備 狭い道路の安全確保の手法検討と整備 歩行者に配慮した整備手法 	<ul style="list-style-type: none"> 整備した通行空間での使い方の周知 未利用者に配慮した自転車利用の心構えの周知
自転車の「駐輪」の課題	駐輪のルール・マナーの周知を効率的に展開		<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車の撤去など取締強化と周知 駐輪場等に関する情報及び提供の仕方の充実
	駐輪を発生させる集客施設に対する、使いやすい駐輪場の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務駐輪場の整備推進（支援） 鉄道事業者と連携した駅前駐輪場整備 	
	駐輪場のサービス向上と適正な料金設定の検討	<ul style="list-style-type: none"> 自動二輪の駐車場整備の検討 利用しやすい駐輪場への改善 	<ul style="list-style-type: none"> サービスに応じた適正料金への見直し サービスの質の向上（定期・一時比率等）
自転車の「適正利用の推進」の課題	様々な世代にルール・マナーを周知する「場」の確保		<ul style="list-style-type: none"> 既存の交通安全教育の「場」の強化 新たな交通安全教育の「場」の開拓
	自転車を良く知るためのわかりやすい情報提供の仕組み		<ul style="list-style-type: none"> 提供情報のコンテンツ、手法の検討 提供する情報の作成と実際の提供
	区内の移動を支える公共交通としての自転車シェアリングの拡充	<ul style="list-style-type: none"> サイクルポートの拡大の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 他区との連携を想定した自転車シェアリングの周知

■取組の方向性(基本方針へ)

走る 自転車が「走る」環境を整える

■課題改善の視点

- 「自転車は車道」の原則に準じた通行環境整備
- 一般車、スポーツ車等多様な自転車への対応
- 自転車も周りの人も安全に通行できる環境の整備
- 狭い道路での安全な通行環境の検討 …など

止める 自転車を「止める」環境を整える

■課題改善の視点

- 駐輪の原因者による民間駐輪場整備の促進
- 区営駐輪場のサービスの質の向上
- 既存施設の利便性向上に向けた改善
- 駐輪場料金の見直しの検討 …など

守る ルールやマナーを「守る」意識を育てる

■課題改善の視点

- 「走る」の交通ルール・マナーの周知
- 「止める」の駐輪ルール・マナーの周知
- 警察等と連携した指導、取締の展開
- 交通安全教育のための「場」の拡充 …など

伝える 自転車の情報を「伝える」しくみを創る

■課題改善の視点

- 駐輪場等の利便情報の提供手法の検討
- 健康、観光等の場面での利活用に向けた情報提供
- 自転車シェアリングの利活用に向けた周知
- 保険加入など安全意識を高める情報提供 …など