資料3

具体的な取組 (案)



平成29年2月3日(金) 10:00~12:00 新宿区役所本庁舎 6階第4委員会室 (事務局)新宿区みどり土木部交通対策課

1. 自転車が「走る」環境を整える

①基本的な考え方

国土交通省と警察庁で策定した、「安全で快適な自転車利用 環境創出ガイドライン」では、自転車ネットワーク形成の進め 方や自転車通行空間の設計について示しています。

区内では、警視庁や道路管理者が協力し合い、甲州街道、山 手通り、放射 25 号線、早大通り、牛込中央通りなどに自転車 の通行空間を整備しましたが、区民や自転車利用者からの自転 車通行空間整備に対する期待が高まる中で、自転車だけでなく、 歩行者や自動車など、道路を通行する全ての人が、安全で快適 に通行できるさらなる環境整備が求められています。

また、平成 28 年 10 月から、新宿区でも自転車シェアリングが運用開始されました。区内での適正な自転車利用をより一層推進していくため、自転車が「走る」環境の整備を進めていきます。







②施策の枠組み

A 自転車通行空間の整備

自転車利用の有無や自転車の車種や利用目的に関わらず、誰もが安心して道路を通行できる空間づくりを目指します。

施策 A-① 自転車ネットワークの形成

施策 A-② 自転車通行空間の整備

B 自転車シェアリングの拡充

都心部に相応しい自転車サービスの提供に向け、誰もが自転車を利用でき、まちの回遊性を高める自転車シェアリングの利便性を向上させます。

施策 B-① 関係機関と連携した広域相互利用の促進

施策 B-② 利用者の拡大と利便性の向上

③具体の施策

A 自転車通行空間の整備

自転車ネットワークの形成や、自転車通行空間の整備については、「安全で快適な自転車利 用環境創出ガイドライン」の考えを基本に、国や東京都の方針や整備状況と歩調を合わせ、進 めていきます。

そのため、区の自転車ネットワーク路線をどのような基準で位置づけ、どのような構造で整備するかについて、方針を示し、具体の整備を進めていくことが必要です。

自転車利用者やそれ以外の人々が、お互いに安全で安心して通行できる通行空間を整備していくため、自転車ネットワーク計画を作成し、新宿区の道路環境に合った自転車通行空間を整備していきます。

施策 A-① 自転車ネットワークの形成

【いま】の課題

- 〇区内での自転車通行空間は、部分ごとの整備がされており、広域的に通行できる連続した 通行空間の整備が必要です。
- ○国の自転車通行空間整備のガイドラインを受けた、「車道の左側」を原則とした通行空間 の整備が求められています。
- ○歩行者や自動車の通行も多く、自転車の通行空間の十分な用地確保が困難です。

【これから】の取組

自転車通行空間の計画的な整備に向けて、道路や交通の状況、既整備区間との連続性に 配慮した自転車ネットワークを形成し、優先的に整備する路線や整備方法などに関する計画 を検討します。

- 〇住宅地、商業・業務地などの土地利用状況や公共交通の結節点及び駐輪施設・サイクルポートの位置を考慮した自転車ネットワークの形成を目指します。
- 〇自転車ネットワークの形成に向けて、自転車ネットワーク計画を作成し、路線の選定や整備構造の検討などを行います。
- 〇自転車ネットワークの路線として位置付ける際には、交通量調査の結果や道路幅員状況などに基づき路線を選定します。

施策 A-② 自転車通行空間の整備

【いま】の課題

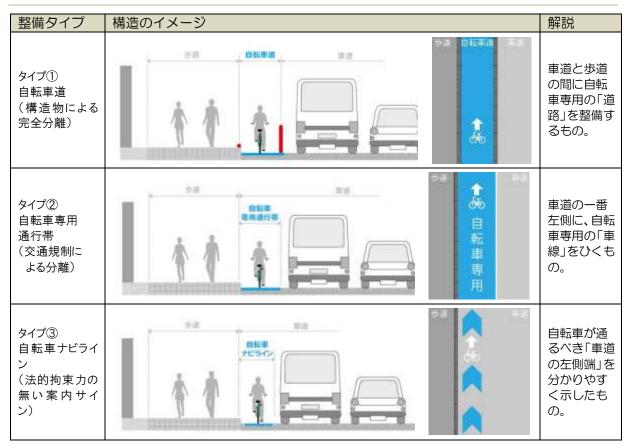
- ○整備されている自転車通行空間が少なく、連続性が確保されていません。
- ○整備されている自転車通行空間は、「車道の左側」の原則に則る国のガイドラインに、一部合わないところがあります。(基本的構造は下図の通り)
- ○多くの人が集まる新宿区では、自転車通行空間がない道路では、自転車利用者やそれ以外 の人々が、お互いに不安を持って通行しています。

【これから】の取組

自転車ネットワークの計画に基づき、既整備区間との連続性や、道路の交通状況、事故発生 状況などを勘案しながら優先的に整備すべき路線を抽出し、整備に繋げます。

- ○優先的に整備すべき路線を中心に、整備可能な道路での通行空間の整備を促進します。
- 〇道路の実状を踏まえ、自転車ナビラインなどによる暫定的な整備手法の導入も含めて、各 道路にあった整備形態を検討します。
- 〇都市計画道路の整備や、今後行われる道路改良工事、道路を含めた大規模な開発事業など の際、自転車通行空間を確保していけるよう、関係機関に働きかけていきます。
- ○バス停や荷捌きスペースなど、自転車通行空間と輻輳する場合の整備方法を検討します。

【参考】国・警察庁のガイドラインが定める「自転車通行空間」の基本的な整備形態



B 自転車シェアリングの拡充

新宿区では、新たな移動手段の確保や地域・観光の活性化、まちの回遊性の向上などを目的とし、平成28年10月より、自転車シェアリング事業を開始しました。これは千代田区、中央区、港区、江東区の4区で実施していた広域相互利用に参入したもので、今後他区との広域利用をさらに進めていくことを目指します。

そのため、運営事業者や他自治体などと連携しながら、情報の共有やポート数の拡充といった利便性の向上を図り、利用促進につなげる取組を展開します。

施策 B-① 関係機関と連携した広域相互利用の促進

【いま】の課題

- 〇自転車シェアリング社会実験として、区内のみの利用、区内外の相互利用状況などの把握 が必要です。
- ○区内の利用に留まらず、区外との相互利用の促進を含め、関係機関との連携を密にし、事業促進を図ることが必要です。
- 〇平成 29 年度に相互利用への参入が予定されている大田区を始め、今後導入の検討が進む 他区との連動を視野に、より広域な連携が重要です。

【これから】の取組

新たにスタートしたシェアサイクルの区内外の利用実績や、他区の動向を調査し、また関連自治体との協議会を開催することで、利用促進の具体策を検討するとともに、その実現に向けて、運営事業者と連携して取り組みます。

- ○東京都や広域相互利用の自転車シェアリングを実施している他区と協議会を開催し、情報 共有や行政区域を越えた相互乗り入れに関する促進を行います。
- ○実験開始後の利用実績や、シェアサイクル利用者の行動傾向などを、運営事業者からのデータ提供に基づきモニタリングし、今後の事業拡大の方向性を検討します。
- ○運営事業者に対し、より利用しやすい環境整備やサービスを要望していきます。







施策 B-② 利用者の拡大と利便性の向上

【いま】の課題

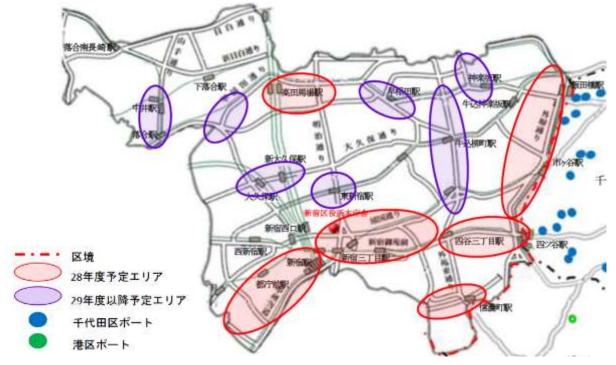
- ○区内のサイクルポートは、平成29年1月時点で、19箇所です。
- ○現時点でのサイクルポートは、既に自転車シェアリングを実施している区との区境に近い 場所に設置していますが、区内全域に拡充していくことが必要です。
- 〇外国人観光客をはじめ、多くの方が訪れる新宿の魅力向上につなげることが必要です。

【これから】の取組

区民の移動手段の確保やまちの回遊性向上のために、運営事業者と連携し、サイクルポートの拡充を図っていきます。また、自転車シェアリングの利用促進のための情報提供に努めます。

- ○区民や来街者が気軽に利用できるよう、交通結節点や公共施設、観光スポットの周辺にサイクルポートを設置し、地域・観光の活性化を図ります。
- ○観光資源の案内とあわせた、自転車ならではのルートマップを作成します。
- 〇自動車から自転車への利用の転換により、CO₂排出量の削減につなげます。
- ○自分の自転車を利用している人の利用を促し、放置自転車の解消につなげます。

■シェアサイクル事業の範囲拡大計画



2. 自転車を「止める」環境の質を高める



①基本的な考え方

近年の区内の放置自転車の動向として、鉄道利用や通勤・通学のための長時間の駐輪需要に加え、買い物や遊びなどでの駐輪需要が多い状況にあります。買い物などの駐輪は短時間であることや、駐輪場所が店舗前などに分散することから、従来の区営駐輪施設では対応が難しい状況も発生しています。

駐輪施設が適正に利用されるよう、駐輪環境の質の向上を図るとともに、駐輪を誘発する施設に対する附置義務駐輪場の活用を促し、「止める」環境の質を高める取組を進めていきます。

②施策の枠組み

C 利用しやすい駐輪施設の提供

電動アシスト付自転車や子供乗せ自転車、高級自転車などの普及に合わせて、多様なニーズに対応できる駐輪施設の利用しやすさを向上します。

買い物など目的地に直接向かう利用に適した一時利用の拡充など、利用形態の見直しを 行いながら、駐輪施設の適正利用を促します。

施策 C-① 多様なニーズを反映させた駐輪場の整備

施策 C-② 駐輪利用形態の一時利用の拡充

D 民間事業者を活用した駐輪場の整備・運用

買い物や通勤・通学利用など、集客施設に集まる自転車の駐輪環境を充実させる手段の 1つとして、地域ごとの特性を反映した附置義務駐輪場のあり方を検討します。

また、駐輪施設の利便性の向上や、利用率の向上を目指すため、さらなる民間活力の導入を促し、民間主体での駐輪施設の整備などを進めます。

施策 D-① 附置義務駐輪場の制度の見直し

施策 D-② 民間駐輪場の有効活用に向けた取組の促進

③具体の施策

C 駐輪環境の向上

鉄道駅周辺では、これまで、鉄道駅に集まる駐輪需要を中心に、定期利用と一時利用、それ ぞれの需要に合わせた利用形態で利用できる区営駐輪施設を整備し、駐輪環境の充実を図って きました。

これらの取組を通じて、鉄道駅周辺の放置自転車は減少してきましたが、駅周辺には依然として放置自転車がある状況です。

そのため、駐輪施設の利用形態において、需要が多い一時利用の比率を増やしたり、駐輪施設のサービスを向上させたりして、さらに利用しやすい駐輪環境を整えます。

施策 C-① 多様なニーズを反映させた駐輪場の整備

【いま】の課題

○電動アシスト付自転車など大型で重量のある自転車や高級自転車などに対応した駐輪場が 必要です。

【これから】の取組

既設の駐輪施設について、今の自転車の駐輪需要を把握したうえで、大型自転車などの駐輪可能なスペースの確保、適正な料金設定など、ニーズに応じた駐輪場への改良を検討します。

- ○大型自転車など、既設駐輪場での対応が難しい車両に対して、ニーズに合わせた必要台数 の確保を図ります。
- ○利便性に応じた利用料金の見直しを検討します。
- ■例えば、若干余裕のある駐輪場で、大型自転車などに対応するには…



施策 C-② 駐輪利用形態の一時利用の拡充

【いま】の課題

- ○買い物や遊興・レジャーなどの一時利用での自転車利用者が多いです。
- ○区営駐輪場の、通勤・通学向けの定期利用の場所は、利用率が低い時間帯でも一時利用と して利用できない現状です。

【これから】の取組

既設の駐輪施設について、今の自転車の駐輪需要を把握したうえで、定期/一時利用の台数の変更や、大型自転車の駐輪可能なスペースの確保など、ニーズに応じた駐輪場に改良します。

- 〇定期利用と一時利用の比率の見直しや、民間の駐輪施設の利用も視野に入れ、買い物客などが利用しやすい一時利用を増やしていきます。
- 〇通勤・通学などの長時間利用と、買い物などの短時間利用の状況を調査し、各地域に必要な定期利用/一時利用の駐輪台数の割合を再検討し、既設駐輪場を改良します。

【参考】新宿駅(西口)での定期/一時利用の比率

- 放置自転車の多い新宿駅の西口では、 区営の路上駐輪場、整理区画と、民間 駐輪場が整備されています。
- 区営駐輪場では、定期利用が981台に対して、1日利用は30台と、定期利用に大きく偏っている状況です。
- 区では、新宿駅東南口への1日利用駐 輪場を整備するなど、偏りの解消に向 けた取組を進めています。

		定期	利用	1日利用	
		自転車	原付	自転車	原付
区営	駐輪場	441	_	30	_
広 呂	整理区画	540		_	
民間駐輪場					



D 民間事業者を活用した駐輪場の整備・運用

区では、駅周辺に駐輪施設の整備を行っていますが、自転車利用者の利便性を向上させるには、民間事業者を活用した駐輪場の整備や運用による駐輪場の確保も必要です。

また、集客施設における駐輪需要は、施設側で必要な駐輪場を整備することが義務付けられていますが、利用者が利用しにくい場所に駐輪施設が整備されることがあり、有効に利用される対策が必要です。

附置義務の対象とならない小規模な施設が集まる商店街や、集合住宅周辺の、駐輪施設の確保も課題となっているため、民間事業者を活用した駐輪場の整備・運用に向けた検討や附置義務制度の見直し検討を進め、官民協力して放置自転車のない環境を目指します。

さらに近年では、自動二輪の駐車場の不足が目立つようになり、放置車両の発生が懸念されることから、自動二輪の駐車場整備が必要です。

施策 D-① 附置義務駐輪場の制度の見直し

【いま】の課題

- ○現行制度は、大規模な建物の新築、増設時に適用されます。
- 〇附置義務の対象とならない事務所系建物や集合住宅などでも、駐輪需要があります。
- 〇中層階など利用しにくい場所に附置義務駐輪場が整備される場合があります。

【これから】の取組

放置自転車の発生実態を調査し、対象施設の規模や用途の見直しや、適用範囲の拡大、自動二輪の駐車場の附置義務化など、現行制度の見直しを検討します。

また、利用しやすい場所へ附置義務駐輪場の設置を促進するため、インセンティブなどを検討します。

- 〇附置義務台数の必要数の基準や、対象となる用途や用途地域などの見直しを検討します。
- ○地域特性に応じた自転車等駐輪場の附置義務の運用を検討します。
- ○附置義務対象となる施設の所有者に対し、利用しやすい附置義務駐輪場の整備をお願いしていきます。
- ○附置義務駐輪場の整備時に、利便性が高くかつ公共性の高い利用を認める場合などは、インセンティブなどを検討します。

【参考】新宿区の附置義務対象施設(現行の条例による)

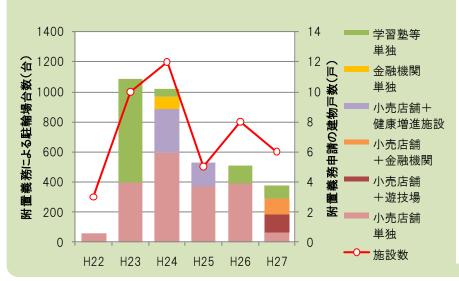
区では、商業地域、近隣商業地域、第二種住居地域及び準工業地域(用途地域図、赤枠に示した用途が対象)に立地する、一定規模以上の遊技場、小売店・飲食店、金融機関、健康増進施設、学習・教養・趣味等教授施設を新築又は増築などする場合に自転車等駐輪場の設置が必要で、一定の面積ごとに必要台数を設定しています。

■対象となる施設と設置台数(原単位)の設定

対象施設	規模の規定 (各施設の対象床面積に対して)	台数設定(原単位)	大規模施設の減免規定
①遊技場	300㎡を越えるもの	15㎡ごとに1台分	5,000㎡超 →30㎡ごとに1台
②百貨店、スーパーマーケット その他の小売店又は飲食店	400㎡を越えるもの	20㎡ごとに1台分	1,200㎡超 →60㎡ごとに1台 5,000㎡超 →120㎡ごとに1
③銀行その他の金融機関	500㎡を越えるもの	25㎡ごとに1台分	5,000㎡超 →50㎡ごとに1台
④スポーツ、体育その他の健康の 増進を目的とする施設	500㎡を越えるもの	25㎡ごとに1台分	_
⑤学習、教養、趣味等の教授を 目的とする施設	300㎡を越えるもの	15㎡ごとに1台分	_

■各年の附置義務駐輪場の申請台数・建物戸数

※各年の「新設」建物の申請時の附置義務自転車駐輪場の整備台数による。



■附置義務駐輪場の規模

建物の	建物の	整備す
用途	規模	る台数
遊技場★	300 ㎡ 超	15 ㎡ ごとに1台
小売店舗*	400 ㎡	20 ㎡
(百貨店、飲食店等)	超	ごとに1台
金融機関*	500 ㎡	25 ㎡
(銀行など)	超	ごとに1台
健康増進施設	500 ㎡	25 ㎡
(スポーツ、体育施設等)	超	ごとに1台
学習塾等	300 ㎡ 超	15 ㎡ ごとに1台

※建物の規模は、床面積により算定されます。

※★印のついた施設(遊技場、小売店舗、金融機関)の場合、床面積が一定規模以上の大規模施設に対して逓減措置があります。

例:遊技場 5,000 ㎡超の部分は、 30 ㎡ごとに 1 台

施策 D-② 民間駐輪場の有効活用と拡大に向けた取組の促進

【いま】の課題

- 〇民間駐輪場は、民間ビジネスとして成立する地域に立地が限定されます。
- ○繁華街などでは、区営駐輪場と民間駐輪場の料金に差が発生することがあり、民間ビジネスとして成立しにくい一因になる可能性があります。
- ○多くの利用が集中する鉄道駅について、鉄道事業者と連携・協力しながら、駐輪環境の改善と適正利用の普及啓発を図る必要があります。

【これから】の取組

民間駐輪場の整備促進に向けた、区営駐輪場との利用料金のバランスの見直しなどを検討します。

鉄道事業者に対して、駅利用者のための駐輪場の主体的な整備について、依頼・調整などを 進めます。

- ○民間事業者を活用した駐輪場の拡充を目指すため、区営駐輪場の利用料金と民間駐輪場の 利用料金のバランスを検討します。
- ○既存建物に対しても、駐輪場の整備を求めていきます。
- 〇鉄道用地での駐輪場の整備に向けて、用地の譲渡・貸付などの要請を引き続き進めるほか、民間同士(鉄道事業者+民間駐輪場事業者)での鉄道用地での主体的な駐輪事業の展開など、具体的な整備に繋がる連携のあり方を検討します。

【参考】民間事業者を活用して設置した駐輪場

収容台数
_
135
187
120
108
707
86
188
18
223
50
8
20

※平成 29 年 1 月時点

3. ルールやマナーを「守る」意識を育てる



①基本的な考え方

自転車の「走る」「止める」環境を整備した場合でも、実際に利用する側が、正しいルールを守り、マナーを守って周りに配慮しなければ、危険な運転を繰り返して自転車の事故を引き起こしたり、放置して周りの通行を阻害するなど、現在の課題は改善されません。「走る」「止める」の環境整備とともに、自転車利用環境にあった適切なルール・マナーを遵守する意識を育てることが重要です。

自転車は本来自動車と同じ「車両」であり、歩行者との接触事故で被害者に甚大な被害を与えた事例もある一方で、自動車に比べて遵法意識が低く、「よく知らない」「知っていても守らない」利用者も散見されるのが現状です。

自転車は、子供から高齢者まで、通勤や通学、買い物、遊びなど様々な場面で利用される乗り物です。あらゆる場面で自転車を利用する人が、ルール・マナーを等しく学ぶことができるよう、周知のしくみづくりや指導の強化に加え、"学びの場"を拡充していきます。

②施策の枠組み

E 自転車利用のルール・マナーの向上

自転車を使う人だけでなく、自転車を使わない歩行者や自動車ドライバーなど、誰もが 自転車の交通ルール・マナーを熟知し、それを遵守する意識を高め、また遵守できる環 境を守るため、関係機関と連携し様々な場面での周知を行います。

施策 E-① 「走る」「止める」に関するルール・マナーの周知を促進

施策 E-2 自転車利用の利用方法がわかりやすいサインの導入

施策 E-3 地域や警察などと連携した取締・指導の強化

F 自転車に関する学びの場の拡充

自転車に関する交通安全教室を開催する対象者を拡充し、自転車利用者がより効果的に ルール・マナーを遵守する支援を行います。

また、交通安全教育のさらなる拡充に向けて、既存の連携体制をさらに強化し、効率的、効果的な教育の仕組を構築します。

施策 F-① 幼児・児童・生徒・学生などに向けた交通安全教育の充実

施策 F-② 企業主体の自発的交通安全教育の支援

施策 F-③ 子育て世代、高齢世代に対する交通安全教育の拡充

施策 F-④ 地域イベントなどと連携した交通安全教育の展開

③具体の施策

E 自転車利用のルール・マナーの向上

自転車利用のルール・マナーの向上について、分かりやすく理解してもらうため、遵守しなければならない理由も合わせ、正しい知識を様々な場面で自転車利用者に周知することが必要です。

平成27年6月の道路交通法の改正により、悪質な違反を繰り返す利用者に対して「自転車 運転者講習」を義務付ける制度も始まったため、警察や関係機関と連携を強化し、自転車利用 者がルール・マナーを遵守していく心がけを高めていく取組みを一層推進していきます。

また、世界有数の観光大国を目指す政府の方針や、東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、新宿を訪れる外国人の増加も見込まれるため、日本において自転車利用のルール・マナーを知らない外国人に対する、分かりやすい周知活動も行っていきます。

施策 E-① 「走る」「止める」ルール・マナーの周知の促進

【いま】の課題

- 〇自転車は「車道の左側」などの基本的な交通ルールを知っていても、実際には遵守してい ない利用者も多く、遵法の意識を高めることが必要です。
- 〇「放置」の定義を半数が知らない状況にあり、また「放置」を仕方が無いことと思う利用 者もいるため、さらなる周知が必要です。
- ○新宿区での自転車ルール・マナーを教えるための拠り所となるツールが少ないです。

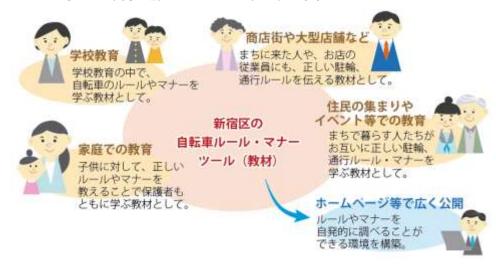
【これから】の取組

新宿区での自転車利用のルール・マナーの拠り所となるツールを作成するとともに、区が主体となり、地元や関係機関との連携・協力を得ながら、遵法意識の啓発や、マナーの向上を図ります。

- ○都や警察、NPO 団体などによる既存のツール類の活用も含めて、関係機関と連携しながら効率的なルール・マナーの周知活動を展開していきます。
- 〇鉄道事業者に対し、駅周辺の放置自転車がなくなるよう、啓発活動、鉄道事業者独自の取組などの協力を求めていきます
- ○駐輪施設の利用促進につながる声掛けを行っていきます。
- ○多言語での周知も含め、道路交通法に準じた全国共通のルールを分かりやすく伝えて行きます。

【参考】新宿区の自転車ルール・マナーのツールの活用イメージ

- 自転車の交通ルールや駐輪ルール、利用時のマナーは、基本的には全国どこでも同じものですが、人通りの多い繁華街での押し歩きや、区の駐輪施設の使い方など、区内の自転車通行環境、駐輪環境に合わせた、専用のツールをつくります。
- このツールを拠り所として、学校教育や家庭での教育、イベント時の周知など様々な場面で活用するとともに、ホームページで公開し、関係機関からリンクすることで、自発的にルール・マナーを学べる環境を創ることにもつながります。



施策 E-② 自転車利用の利用方法がわかりやすいサインの導入

【いま】の課題

- ○区内の自転車通行空間整備とともに、通行ルールを分かりやすく示すサインのデザイン、 内容、設置の基準をつくる必要があります。
- 〇自転車通行空間の整備が先行している区と連続性を考慮し、統一されたサインを検討する ことが必要です。
- 〇子供や高齢者、外国人などを想定し、言語によらない分かりやすいサインが必要です。

【これから】の取組

周辺区の自転車通行空間でのサインとの統一を視野に、適切なサインのデザイン、設置基準などを、区が主体となり関係機関と調整を図るとともに、今後の自転車通行空間整備に合わせて適切に設置します。

○文字などを読まなくても一目で分かるピクトグラム(図柄) や、統一されたサインの利用、警察などと連携した模範的な 自転車利用のアピールなど、「ルール・マナーの見える化」 を図ります。



施策 E-③ 地域や警察などと連携した取締・指導の強化

【いま】の課題

- 〇自転車の交通ルール違反を繰り返す悪質な利用者に対する「自転車運転者講習制度」を活用し、啓発活動を展開することが求められます。
- ○放置を繰り返す利用者もいることから、放置をしない意識を高める取組みが必要です。

【これから】の取組

自転車の通行、駐輪ルールの取締や指導の強化について、区が主体となり、警察や地元の協力を得ながら、ツールを活用した周知・啓発に取組みます。

放置の抑制に向けて、効率的な撤去や返還手数料の見直しなど、「放置」をしない意識を高める取組の検討を行います。

- 〇自転車事故の多発する地域や、繁華街などの人通りが多く、安全確保が重要な地域において、区が主体となり、警察や地域との連携体制をつくり、定期的な現場での声かけによる 取締・指導を行う環境を構築することで、ルール・マナーの徹底・強化に取り組みます。
- 〇都の行う「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」(例年5月1日~5月31日) などの機会に合わせ、地域や駐輪事業者、鉄道事業者などの連携した取組を検討します。
- 〇「放置」の抑制に繋がる、効率的な放置自転車の撤去や、「返還手数料」の見直しなど、区 として可能な取組を進めます。
- 〇自動二輪の放置は、区での取締が困難なことから、警察との連携を強化し、悪質な自動二輪の駐車の通報を行うなどの対策を検討します。

F 自転車に関する学びの場の拡充

区内で、自転車の交通ルールやマナー、安全な自転車利用のコツなどを、所定のカリキュラムの中で学ぶことができる場として、幼稚園児や小学生に対する交通安全教育や、中学生に対する、学校からの要請に応じたスケアードストレイト学習などがあります。

その他の年齢層にあっては、定期的に開催されるイベント、キャンペーンなどへの参加や、 周知のチラシやポスターなどでルール・マナーを周知しています。

近年、幼児2人同乗自転車や、電動アシスト付自転車などの普及を受けて、子育て世代や高齢世代の自転車利用が増えている中で、様々な年齢層に対して、それぞれの自転車の利用方法にあった、自転車利用の知識や技術を学ぶことができる場をつくることが必要です。

施策 F-① 幼児・児童・生徒・学生などに向けた交通安全教育の充実

【いま】の課題

- 〇幼児・児童に対しては、ほぼ全園・全校での交通安全教育を基本的に在園・在学中に1回は受講できるように実施しています。
- 〇中学生以上の生徒・学生に対しては、学校側からの要請を受けて交通安全教育を展開しているため、安全教育を実施する学校数を増やしていく取組などの検討も必要です。
- 〇中学生になると、13歳未満の子供が認められる「歩道通行」が認められず、車道通行に切り替わるため、これに合わせた周知の徹底が必要です。

【これから】の取組

幼稚園、学校関係者との連携を強化し、可能な限り多くの子供に対して、継続的な交通安全教育を展開するとともに、実際に自転車を利用した体験型学習など、教育内容のさらなる向上を検討します。

- ○交通安全教育を行う学校を増やします。
- ○教育委員会や警察などと連携を図り、全園、全校での体験型学習の充実や、対象学年以外での簡易的な学習カリキュラムの検討を行います。
- ○交通安全に関する様々なツールなどを活用し、大学や各種専修学校と連携した、啓発活動 の拡充を図ります。

■区内小学校での体験型学習の取組



区内の小学3年生 を対象に、交通安 全教室を実施して います。

交通安全教室では、校庭で実際に 自転車を使って、 安全運転を学びます。

■都の自転車安全利用リーフレット



東京都と警視庁共 同で、一般向けや 子供向け、高齢者 向け、企業向けな どの交通安全教育 のツールを作成し ています。

施策 F-2 企業主体の自発的交通安全教育の支援

【いま】の課題

- ○社会人に対する交通安全教育は、現時点では開催する機会が少ない現状です。
- ○東京都では、自転車安全利用 TOKYO キャンペーンの中で事業者などに向けたセミナーを 開催していることから、これと連携した取組の検討が必要です。

【これから】の取組

企業が行う交通安全教育への支援策について、他都市での事例を研究し、企業が自発的に交通安全教育を行うためのインセンティブや、支援策について検討します。

〇都による自転車安全利用TOKYOキャンペーンでの事業者向けセミナーや、他都市での交通安全教育の優良企業の表彰制度など、企業主体での自発的な交通安全教育の事例を研究し、支援策を検討します。

■自転車安全利用 TOKYO セミナー



企業や地域で自転車安全利用のリーダーの育成のたとで自転車を一の育成のたとした。 すら回程度のセントが開催されています。 が開催されて業がでの公表や、研リントのでの公表や、研リントのではます。 でのといます。

施策 F-③ 子育て世代、高齢世代に対する交通安全教育の拡充

【いま】の課題

- 〇子育て世代は、幼児を同乗させているときの事故の被害の甚大化や、子供への正しい交通 安全の教育など、交通安全教育が重要な年代です。
- 〇高齢社会が進んでいくため、高齢世代に向けた交通安全教育が求められています。

【これから】の取組

子育て世代、高齢世代をターゲットにした、集中的な交通安全教育の場の形成に向けて、区が主体となり子育て、福祉などの関係機関と連携を図ります。また、それぞれの世代に合わせた交通安全教育のツールを、関係機関と連携しながら作成します。

- 〇子供の定期検診時や母子手帳の交付時などの来庁時や、地域センター、ことぶき館などへ の来館時などの機会を使った周知方法の検討や、子育てサークル、老人会などでの集まり に合わせた交通安全教育の開催を検討します。
- 〇庁内関係部局や外部の関係機関との連携を強化し、ターゲットを絞った交通安全教育の実現を目指します。

施策 F-④ 地域イベントなどと連携した交通安全教育の展開

【いま】の課題

- ○区内で開催される自転車イベントや、地元イベントなどでの周知を展開しており、さらに 様々なイベントなどでの周知が必要です。
- 〇明治神宮外苑の一般道は、毎週自転車専用のサイクリングコースとして開放され、自転車 乗り方教室が開催されているため、この機会の活用に向けた関係機関との連携が求められ ています。

(神宮外苑サイクリングセンター)

【これから】の取組

区内で開催される自転車関連イベントの主催者に対して、区主体での自転車交通安全に関するブース出展や啓発イベント開催を働き掛けるとともに、定期的な交通安全教育の場として神宮外苑サイクリングコースの活用などを検討します。

- ○交通安全教育の内容の充実を検討し、必要に応じた資材を確保していきます。
- ○参加者を限定しない、安全教育の場の拡充を促進します。
- ○警察などの関係機関と連携を図りながら、他の機関が開催する参加型・体験型教室の開催 情報も周知していきます。
- ○神宮外苑サイクリングセンターとの連携を図り、定期的な自転車交通安全教育の場として の活用を検討します。

■神宮外苑サイクリングコース(毎週日・休)

明治神宮外苑の道路は、平日は自動車の通行する車道ですが、日曜日、休日は自動車の通行を禁止し、自転車専用のサイクリングコースになります。

自転車のプロによる、自転車乗り方教室など も開催されています。







4. 自転車の情報を「伝える」対象を広げる





自転車は、環境にやさしく、健康にも良い乗り物です。また区内外に点在する観光、集客施設を巡ることで、まちの賑わいにも寄与することから、ルール・マナーを守った、適正利用を、区は積極的に促進していきます。

そこで、自転車利用の利便性を高め、より自転車を利用しやすい環境をつくるとともに、普 段自転車を利用しない人も自転車を理解するきっかけとなるよう、自転車の情報を的確に伝え るための取組が求められています。

②施策の枠組み

G 自転車の利用を促進する情報提供の充実

自転車の楽しみ方や、安全に使うためのルール・マナーなどの情報を分かりやすく提供するため、様々なツールや周知の場を用いた情報提供を促進します。

とくに、自転車を使ったまち巡りや健康増進、東京オリンピック・パラリンピックに向けたサイクルスポーツの周知など、自転車利用を楽しむ情報提供と協力していくことを 進めます。

施策 G-① 自転車の利用を促進する情報提供の充実

施策G② 外国人向けの情報提供の充実

施策 G-③ 自転車シェアリングの利用促進・利便向上に向けた情報提供

H 快適な自転車利用に向けた情報提供の充実

駐輪施設や通行空間の情報など、区内で自転車を利用するのに便利な情報や、自転車を安心して利用するために必要な、自転車保険や整備・点検などの情報など、快適な自転車利用に向けた情報を充実させます。

施策 H-① 自転車通行空間、駐輪施設などの分かりやすい情報提供の充実

施策 H-② 安全・安心に自転車を利用するための情報提供の充実

施策 H-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発

③具体の施策

G 自転車の利用を促進する情報提供の充実

自転車の利便性や、地球環境への配慮だけでなく、趣味として利用できる乗り物としての付加価値を、自転車を利用していない人にも伝えることで、自動車からの転換や、自転車を使った外出機会の増加を促すことにつながると考えます。

そのため、観光やまち巡り、健康増進などの様々な視点から、自転車の利活用に向けた情報 を提供することで、新宿区での自転車利用促進を図る取組を進めます。

施策G① 自転車の利活用に関する情報提供の充実

【いま】の課題

- 〇自転車駐輪場について、場所や料金、収容台数などの情報をホームページなどを通じて提供していますが、さらに詳しい情報の提供が必要です。
- 〇自転車の健康面のメリットや、区内での自転車のオススメスポットなど、利活用に繋がる 情報の発信を進める必要があります。

【これから】の取組

区ホームページや広報媒体など、区が関与する様々な広報メディアを活用し、自転車の利活 用に繋がる情報コンテンツを作成し、提供していきます。

シェアサイクル事業の開始に伴い、利用者の自転車の利活用に繋がる情報を、運営事業者と連携して展開します。

- ○区のホームページや広報を含めた多様なツールを活用したり、関係機関の情報媒体と連携 し、情報を提供する機会を増やします。
- ○自転車によるまち巡りのルートマップや、実際にまち巡りをした人の情報を提供するサービスを、関係機関と協力して提供することで、自転車を利用した新しい観光・集客のニーズを発掘します。
- 〇自動車利用者からの転換に向けて、転換を考える人に対する有意義な情報を整理し、提供 します。
- ○公共交通と自転車利用をうまく組み合わせた、移動手段の情報を提供することを検討して いきます。

施策G② 外国人向けの情報提供の充実

【いま】の課題

- ○区内に多くの外国人が在住・在勤し、また外国人観光客が集まる地域として、外国人に対する自転車の利活用の情報発信が求められます。
- ○シェアサイクルにより、外国人観光客も気軽に自転車が利用できる環境であるため、正しいルール、使い方で、快適な利用に誘導する情報提供が必要です。

【これから】の取組

外国人向けの多言語表記での自転車利活用情報の充実を図り、また情報を必要とする外国 人に適切に伝達できるよう、区が主体となり、関係機関の協力を得ながら、周知・啓発活動を 行います。

- 〇既存の自転車利活用に関する外国人向け広報物を見直し、より分かりやすい日本語表記 や、多言語による自転車利活用の情報に向けた改良を行います。
- ○現地での自転車利用のルールが分かるよう、言語に寄らないサインの充実を図ります。
- 〇外国人の来庁機会に合わせた周知・啓発ツールの配布や、シェアサイクル利用時の多言語 情報提供などにより、周知機会を増やします。

施策 G-③ 自転車シェアリングの利用促進・利便向上に向けた情報提供

【いま】の課題

- 〇自転車シェアリングの利用のされ方や、利用者からのニーズを調査し、さらなる利用の促進に向けた情報の充実と、具体の提供手法を検討することが必要です。
- 〇自転車シェアリングの未利用者の理由を調査し、利用意向のある人の利用率を上げるため の情報整理と、具体の提供手法を検討することが必要です。

【これから】の取組

事業者と連携し、利用者、未利用者が求める情報の把握に努めます。

また区が提供する自転車に関する情報を会員へ提供したり、シェアサイクルに関する情報を区のホームページなどで周知するなど、相互のメディアを活用した周知・啓発を展開します。

- 〇運営事業者と連携し、利用実態やニーズ把握に関する調査を実施し、必要とする情報の収 集を行います。
- 〇関係機関と連携し、区が行っている自転車事業に関する情報についても、運営事業者のホームページや配信メールなどで会員に提供できる取組を進めます。
- 〇シェアサイクルの登録方法や利用方法を分かりやすく伝える仕組みを、運営事業者と連携 して検討します。

H 快適な自転車利用環境の形成に向けた情報提供の充実

自転車を快適に利用するためには、安全に通行できる「走る」場所、利用しやすい駐輪施設がある「止める」場所の情報提供が重要となります。その際、出かける事前に情報を集めることができ、かつ現地でも適切に情報が把握できることが大切です。

安全利用の観点からは、自転車ルール・マナーの情報提供はもちろん、自転車の整備・点検の方法や、事故などにあった時の対応の方法、安全な自転車の乗り方やコツなど、乗車技術などの情報も必要となります。

これらの快適で安全・安心な自転車の適正利用に必要な情報について、分かりやすく、かつ的確に伝達するためのしくみを検討します。

施策 H-① 自転車通行空間、駐輪施設などの分かりやすい情報提供の充実

【いま】の課題

- ○駅周辺には区営駐輪場や民間駐輪場など様々ありますが、"どの場所"に"どのような施設"があるのか、事前に把握するための情報を充実することが必要です。
- ○今後、自転車通行空間、駐輪環境が充実していく中で、「走る」「止める」の最新の情報を、 適切に伝えるためのしくみが必要です。

【これから】の取組

区、民間を含め、区内での案内サインなどの統一を図り、より分かりやすい現地情報の提供を図ります。また、利用のための場所や施設の種類(定期・一時、料金など)を事前に把握できるよう、ホームページなどの情報を充実します。

- ○分かりやすいピクトグラムや案内サイン、可能な限り統一されたデザインの導入を検討し、区の関わる施設について、積極的に取り入れていきます。
- 〇自転車の通行空間が整備されている路線や、駐輪施設の位置が、分かりやすい情報内容と なるように検討し、提供していきます。

■様々な駐輪に関するピクトグラム









現状は 案内サインが 統一されず 独自に案内 する状況

施策 H-② 安全・安心に自転車を使うための情報提供の充実

【いま】の課題

○車道を安全に走る際のコツや、後続車などとのコミュニケーションの取り方、自転車の整備・点検の必要性など、ルール・マナー以外でも、自転車の安全利用に関する情報提供が求められます。

【これから】の取組

区主体で作成する周知・啓発ツールの中で、安全利用に関する情報を整理し、「守る」の取組と連動した情報提供を図ります。

- ○新宿区での自転車ルール・マナーの啓発ツールの中で、自転車を利用する人全てが対象と なる安全情報(コミュニケーション、整備・点検など)を記載していきます。
- 〇自転車に幼児を乗せる場合、子供に自転車の乗り方を教える場合、高齢者が気をつけるべき事項など、年代特有の内容については、各年代をターゲットとしたツールの中で適切に 記載していきます。
- ○整備・点検、自転車乗車のコツなどについては、自転車店舗や自転車関連団体との協力を 得ながら、作成していきます。

施策 H-③ 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発

【いま】の課題

○自転車関連事故の備えとして、自転車保険への加入を促進していくことが必要です。

【これから】の取組

区民の自転車保険の必要性や加入方法などの情報を、都交通安全協会などの関係機関と連携し適切に提供するとともに、加入者に対するインセンティブの提供を検討します。

- ○都交通安全協会が用意している、様々な 補償、賠償に適用できる自転車保険の紹 介をしていきます。
- ○分かりやすい保険の解説や加入方法を伝達する取組を進めます。
- ○交通安全教室やイベント開催の機会を利用し、保険加入への啓発活動を行います。

■都交通安全協会による自転車保険



自身の怪我など への補償に加え 他者への損害賠償 にも対応した 保険