

新宿区自転車等の利用と 駐輪対策に関する総合計画

平成 30 年度(2018 年度)～平成 39 年度(2027 年度)
(案)

つなげよう
自転車の



新宿区

目次

I 自転車等総合計画について	1
1 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画の策定に向けて	1
2 自転車等の利用と駐車対策に関する総合計画について	2
3 前計画での取組実績について	3
4 本計画の策定に向けて	13
II 目標像と基本方針	15
1 社会情勢を踏まえた現状の課題	16
2 現状の課題に対する取組の方向性	18
3 計画の目標と基本方針	20
III 具体的な取組	23
■施策体系図	24
1 自転車が「走る」環境を整える	26
2 自転車を「止める」環境の質を高める	31
3 ルールやマナーを「守る」意識を育てる	38
4 自転車の情報を「伝える」対象を広げる	45
IV 計画の達成目標とスケジュール	51
1 計画の達成目標の設定	52
2 各取組のスケジュールについて	59
参考 I 全国の社会情勢からの課題	1
1 社会情勢の変化からの課題	2
2 全国的な社会情勢の変化からの課題のまとめ	12
参考 II 新宿区の特徴を踏まえた課題	13
1 区の「特性」に関する視点からの課題	14
参考 III 自転車の「通行」「駐輪」「適正利用」の課題	17
1 自転車の「通行」に関する視点からの課題	18
2 自転車の「駐輪」に関する視点からの課題	21
3 自転車の「適正利用」に関する視点からの課題	24

凡例（用語解説）

前計画	新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画 平成 20 年度～平成 29 年度
本計画	新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画 平成 30 年度（2018 年度）～平成 39 年度（2027 年度）
利用環境ガイドライン	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
駐輪ガイドライン	自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン
適正利用	自転車利用のルールやマナーの遵守 （例：自転車安全利用五則を守る、公共の場所に自転車を放置しない、定期的な自転車の整備・点検の実施、自転車保険の加入等）
自転車	道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。
原動機付自転車	道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。
自動二輪車	道路交通法第 3 条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車をいう。
自転車等	自転車、原動機付自転車及び自動二輪車をいう。
自転車等駐輪場	一定の区画を限って設置される自転車等を一時的に停留するための施設をいう。
路上自転車等駐輪場	自転車等駐輪場のうち、道路法(昭和 27 年法律第 180 号)第 32 条第 1 項の許可を受けて設ける道路法施行令(昭和 27 年政令第 479 号)第 7 条第 12 号に掲げる工作物等によって構成される施設をいう。
自転車等整理区画	道路上等を活用した駐輪施設で、駐輪装置（ラック）のない区画をいう。
民間事業者を活用した駐輪場	区が駐輪場として道路占用等の許可を取得し、一定期間使用できる場所において、民間事業者が駐輪場の整備及び管理運営を行う駐輪場をいう。
放置	自転車等の利用者又は所有者が、自転車等駐輪場その他の自転車等を置くことを認められた場所以外の公共の場所において、当該自転車等から離れて直ちに移動することができない状態をいう。
撤去	放置されている自転車等を他の場所に移送することをいう。
スケアードストレイト	恐怖を実感するという意味で、交通事故の状況をスタントマンの実演で再現し、受講者に危険性を疑似体験させる。事故の状況や原因を具体的に伝え、交通ルールを守ることの大切さを実感させることを目的とする。
自転車通行環境	自転車通行空間や、その空間を取り巻く周囲の状況をいう。
自転車通行空間	自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。 なお、「通行」とは、自転車が車道内を走行することと、特例的に歩道内を自転車が徐行することを想定したものである。
自転車ネットワーク	利用環境ガイドラインを踏まえて整備する、連続性が確保された自転車通行環境のネットワークをいう。
自転車ナビマーク・自転車ナビライン	自転車の通行位置や進行方向を示すもの。
シェアサイクル	自転車シェアリングに利用される自転車をいう。
サイクルポート	シェアサイクルの貸出し及び返却の拠点
自転車シェアリング	複数設置されているサイクルポートにおいて、どこかのサイクルポートでも原則として 24 時間自転車の貸出し及び返却が可能な自転車の共同利用システム
収容能力	自転車等駐輪場の整備計画上の収容予定台数をいう。
実収容台数	調査時において、自転車等駐輪場実際に駐輪している台数をいう。
乗入台数	調査時における放置台数と実収容台数を合わせた台数をいう。

I 自転車等総合計画について

1 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画の策定に向けて

新宿区（以下「区」という。）は、平成 19 年度に前計画を策定し、中間期の平成 25 年度には、社会の変化に合わせて計画の見直しを行いました。

近年では、自転車を通勤や買い物等の移動手段として利用するほか、余暇でサイクリング等に利用する人も増えており、自転車利用環境の向上が求められています。

また、平成 28 年度には、国の自転車環境整備の指針として利用環境ガイドライン（平成 28 年 7 月改定）及び駐輪ガイドライン（第 2 版）が示されました。

このような新たな社会の動きを受けて、今後 10 年間の新しい自転車等に関する総合計画を策定するものとします。

■ 区の自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画

平成 19 年度 総合計画の策定

■ 計画期間：平成20年度～平成29年度

社会の変化に合わせ中間期に改定

【前計画】平成 25 年度 総合計画の改定

■ 計画の目標

【利用環境の整備とマナーの向上をめざす】

■ 計画の5つの施策体系

- 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
- ② 自転車等を利用する人のマナー等の向上を図る
- ③ 駐輪場や走行環境を整備する
- ④ 放置自転車対策等を推進する
- ⑤ 自転車等の適正利用を推進する

新たな社会の動きを受けて…

【本計画】

平成29年度

新たな総合計画の策定

2 自転車等の利用と駐車対策に関する総合計画について

前計画では、自転車等の利用環境の整備とマナーの向上を目指して、区営駐輪場の整備や自転車利用のルールやマナーの周知等、地域や関係機関と連携して様々な取組を進めてきました。その一方で、自転車の利用目的の多様化、関連法制度の整備等、自転車を取り巻く環境は大きく変わりつつあります。

区では、前計画の取組期間の終了に伴い、新たな社会の動きを受けた、本計画を策定します。なお、本計画は「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」（昭和55年法律第87号）第7条に定める「自転車等の駐車対策に関する総合計画」として位置付けられるものです。

(1) 計画の目的

自転車等の適正利用と、自転車の通行・駐輪環境の改善を推進することで、区内で暮らし、活動する全ての人にとって快適な都市環境の維持・向上を図ります。

(2) 取組期間

平成30年度（2018年度）から平成39年度（2027年度）まで

(3) 計画の対象区域

新宿区内全域

(4) 計画の位置付け

本計画は、国や都の定める法律・条例や指針等、並びに区の自転車等に関する条例及び基本構想・総合計画等の理念を踏まえ策定します。

■国の上位計画等

- ・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
- ・自転車活用推進法（平成28年法律第113号）
- ・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）
※国土交通省道路局・警察庁交通局
- ・自転車等駐輪場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）（平成28年）
※国土交通省都市局街路交通施設課
- ・道路交通法

■都の上位計画等

- ・東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成25年東京都条例第14号）
- ・東京都自転車安全利用推進計画（平成28年4月改定）
- ・東京都自転車走行空間整備推進計画（平成24年10月）

■新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例（平成7年新宿区条例第28号）
※本計画策定の根拠

■新宿区総合計画
■新宿区まちづくり長期計画

■新宿区 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（自転車等総合計画）

3 前計画での取組実績について

前計画の
取組

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

(1) 関係者の役割

前計画では、様々な関係機関の役割を以下のように設定し、関係機関との連携の中で取組を進めてきました。

関係機関	自転車等の適正利用を推進する主体	駐輪場の設置主体	啓発活動や撤去等ソフト事業の主体
新宿区	計画に基づき、関係者と連携を図り、各種施策を推進するとともに、道路管理者として関係者と連携し、区道の利用環境整備を推進する。	計画に基づき、整備を推進する。	計画に基づき、関係者と連携を図り、放置自転車等の撤去活動や駐輪の適正化に関する啓発活動を推進する。
国	様々な施策が有効・適切に実施されるよう配慮するとともに、道路管理者として関係者と連携し、国道の利用環境整備を推進する。	—	—
東京都	環境整備に関する基準等を策定するとともに、道路管理者として関係者と連携し、都道の利用環境整備を推進する。	—	—
警視庁	道路管理者と協力して放置物件の排除等に努める。	—	—
鉄道事業者	—	事業の調整、用地の譲渡、貸付等、積極的に協力する。	区、道路管理者等と連携し、自転車等の整理、放置自転車等の撤去、駐輪の適正化に関する啓発等に努める。
大型商業施設	—	附置義務に基づき整備する。対象外施設でも整備に努める。	—
商店会 (商店街連合会)	—	駐輪場の設置に努める。	—
個別店舗 (コンビニ、遊技場等)	—	駐輪場の設置に努める。	—
学校関係者 (小・中・高・大学等)	—	周辺の駐輪場設置等の違法駐輪対策を推進する。	児童、生徒、学生、父母等へのマナー教育等を推進する。
集合住宅	—	附置義務対象外施設であるが、駐輪場の設置に努める。	—
公共施設 (公共施設、銀行等)	—	附置義務対象外施設においても駐輪場の設置に努めるほか、既存の駐車場や駐輪場の休日開放等に努める。	—
区民	—	—	駐輪場の確保ができない場所への移動は公共交通等を活用する。
自転車等利用者 (区外者も含む。)	—	—	ルールやマナーの遵守を徹底し、適切に利用する。
自転車等の販売店	—	—	購入者に対して、ルールやマナーを正しく伝達する。

(2) 関係者の協力・連携

自転車の利用環境を向上させるため、区が主体となり、毎年10月に「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開しました。

クリーンキャンペーンの活動内容については、都の取組と連携し、区内の街頭大型ビジョン、新宿駅構内のデジタルサイネージ等で掲出し、啓発を行いました。

■キャンペーンポスター、活動内容等



- 自転車の放置防止の呼びかけ、啓発リーフレット・ティッシュの配布や、啓発用ポスターの掲示（公共施設、駅構内、電車内等）等を実施
- 街頭大型ビジョンや駅構内デジタルサイネージ等の情報メディア等にも掲出



(3) 鉄道事業者の取り組む事項

鉄道事業者が、区や関係者と連携・協力して行ってきた利用環境整備の一環として、用地の貸付を行いました。

■鉄道事業者の貸付用地の一覧(平成29年7月現在)

時期	駅名	対象施設	貸付鉄道事業者名
平成24年度以前	高田馬場駅	第二自転車等駐輪場	東日本旅客鉄道(株)
		第三自転車等駐輪場	西武鉄道(株)
		自転車等整理区画I区画	西武鉄道(株)
	大久保駅	自転車等整理区画A区画	東日本旅客鉄道(株)
	牛込柳町駅	自転車等駐輪場	東京都交通局
	新宿西口駅	自転車等整理区画	東日本旅客鉄道(株)
	牛込神楽坂駅	自転車等整理区画	東京都交通局
	国立競技場駅	自転車等駐輪場	東京都交通局
四ツ谷駅	自転車等駐輪場	東日本旅客鉄道(株)	
平成25年度	若松河田駅	自転車駐輪場	東京都交通局
平成28年度	西早稲田駅	自転車駐輪場	東京地下鉄(株)

新計画に向けて

引き続き関係機関と連携し、自転車等の利用環境の向上を図ります。

前計画の
取組

2 自転車等を利用する人のマナー等の向上を図る

(1) 自転車等利用に対する啓発内容と啓発活動の実施

■ 保育園児と幼稚園児を対象とした交通安全教室

保育園児と幼稚園児を対象に、信号機の見分け方、横断歩道の歩き方等、歩行時の交通ルールやマナーの学習を実施する中で、自転車の交通ルールやマナーに関する学習を合わせて実施しました。



【平成 28 年度実績】

- 対象者 保育園児
幼稚園児
- 内容 交通安全講話
視聴覚教養
歩行訓練等
- 回数 68 回
- 参加者数 4,301 人
- 実施主体 保育園・幼稚園、
区、警察署

■ 小学生を対象とした安全教室

小学生を対象に、自転車の実技、検査等を含めて、自転車の実体験を通じた、ルールやマナーを習得する安全教室を実施しました。



【平成 28 年度実績】

- 対象者 小学生・保護者
- 内容 交通安全講話、
視聴覚教養
自転車実技
自転車検査等
- 回数 24 回
- 参加者数 2,326 人
- 実施主体 小学校・PTA、
区、警察署、
自転車商協同組合

■ 中学生、学校関係者、一般区民等を対象としたスケアードストレイト

スケアードストレイトは、スタントマンが自転車事故を再現し、その恐怖を実感することで、事故につながる危険行為を未然に防ぐ教育手法です。中学生や学校関係者に加えて、一般区民等の参加を通じ、大人への啓発も実施しました。



【平成 28 年度実績】

- 対象者 中学生、学校関係者、
一般区民等
- 内容 交通安全講話、
スタントマンによる
交通事故再現
- 回数 3 回
- 参加者数 1,262 人
- 実施主体 中学校、区、
警察署

■ 77歳以上を対象とした交通安全のつどい

毎年10月に開催される敬老会（77歳以上の区民が対象）で、警察・交通安全協会と連携し、高齢者向けの交通安全の講話を実施しました。



【平成28年度実績】

- 対象者 77歳以上の区民
- 内容 式典
交通安全教室
アトラクション
- 回数 1回
- 参加者数 4,334人
- 実施主体 区、警察署、
交通安全協会

■ 区職員に対する講習会

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく、区職員の自転車利用に関する講習会の制度です。毎年6月に開催し、警察等の協力を受け、自転車の運転に関する講習会を実施しました。

■ 関係機関と連携したキャンペーンの実施等

広く交通安全知識の普及と啓発活動を行うため、区交通安全パレードや啓発物品の配布等を行いました。



新計画に
向けて

引き続き学校等への交通安全教育を行っていくとともに、子育て世代や高齢世代に対する交通安全教育の充実を展開していきます。

前計画の
取組

3 駐輪場や走行環境を整備する

(1) 自転車等駐輪場の整備

区が設置・管理運営している駐輪場には、「自転車等駐輪場」、「路上自転車等駐輪場」及び「自転車等整理区画」があり、鉄道事業者からの用地の貸付をはじめ、道路管理者としての国や都、交通管理者としての警察と協議・連携を図りながら、整備を進めてきました。また、近年は「民間事業者を活用した駐輪場」の整備を進めてきました。その結果、平成29年4月1日現在の収容能力9,312台（原動機付自転車を含む）は、平成28年度調査における区内各駅周辺の乗入台数（区内各駅周辺の放置台数に実収容台数を加えた台数。以下同じ）（7,726台）を既に上回っています。

■ 区内の駐輪場の一覧

（平成29年4月1日現在）

対象駅・路上		収容能力					自動二輪	参考 前計画 整備目標
		区営駐輪場			民設民営 駐輪場	総計		
		路外	路上	整理区画				
新宿駅 周辺	新宿駅		470	629	916	2,015	122	1,977
	新宿西口駅	8		70		78		260
	西武新宿駅				188	188		295
	都庁前駅				921	921		885
	西新宿駅				307	307		340
JR駅周辺	新大久保駅	735				735	7	665
	高田馬場駅	743		502		1,245	12	1,401
	大久保駅	10		130		140		156
	信濃町駅		27	120		147		180
	四谷駅	57	72	275		404		450
	飯田橋駅			209		209		420
東京メトロ 駅周辺	新宿御苑前駅			84		84		105
	四谷三丁目駅		286			286		340
	落合駅		99			99		220
	早稲田駅			266		266		310
	神楽坂駅	90				90		90
	市ヶ谷駅			124	8	132		160
	新宿三丁目駅				223	223	26	230
	西早稲田駅				68	68		0
都営駅 周辺	曙橋駅	138		200		338	5	338
	落合南長崎駅			90		90		120
	西新宿五丁目駅	11		165	86	262		190
	国立競技場駅	7				7		0
	東新宿駅		286		18	304		200
	若松河田駅			66	50	116		160
	牛込柳町駅	110			20	130	5	125
	牛込神楽坂駅	25		20		45		30
都電駅 周辺	都電早稲田駅		18			18		50
	都電面影橋駅					0		0
西武新宿駅 周辺	下落合駅	95				95		130
	中井駅	250				250		370
その他	区役所脇					0	7	0
	早大通り		20			20	7	0
全施設合計		2,279	1,278	2,950	2,805	9,312	191	10,197

※収容能力は、原動機付自転車を含む

※「前計画整備目標」は、前計画完了時の目標年次(平成29年)の設定値

※前計画整備目標は、各駅で不足していた駐輪場の台数を平成19年度時点で整備されていた駐輪場の台数に加えたものです。

(2) 自転車走行環境の整備

区では、平成 26 年度より「早大通り」において、歩道内での歩行者と自転車の接触の危険性を抑えるため、歩道の中央から車道寄りの部分を塗り分けし、歩道内の安全対策を行いました。

■早大通りの自転車通行環境整備区間(早稲田大学～外苑東通り:約 600m)



また、区境を流れる神田川沿いでは、隣接区と連携しながら、歩行者と自転車が快適に通行できる、連続的な自転車歩行者専用道の整備を行いました。歩行者も安全に安心して通行できる環境となっています。

区内では、都施工による山手通りや東京都市計画道路放射第 25 号線(新小川町区間)、警察による牛込中央通りも自転車通行環境が整備されました。(整備路線は右枠)

なお、今後の自転車通行環境整備では、自転車は「車道の左側」を通行する原則に合わせ、車道部での通行環境の整備が求められるようになります。(詳細は巻末の参考資料-5ページへ)

■現在の整備状況(平成 28 年度末時点)

都道

- ・御苑大通り
- ・目白通り(一部)
- ・外堀通り(一部)
- ・放射第 25 号線
- ・靖国通り(一部)
- ・山手通り
- ・大久保通り(一部)

区道

- ・三栄通り(一部)
- ・都立戸山公園脇(一部)
- ・早大通り(一部)
- ・東五軒町東側
- ・花園通り
- ・太宗寺脇通り
- ・仲通り
- ・牛込中央通り
- ・神楽坂通り

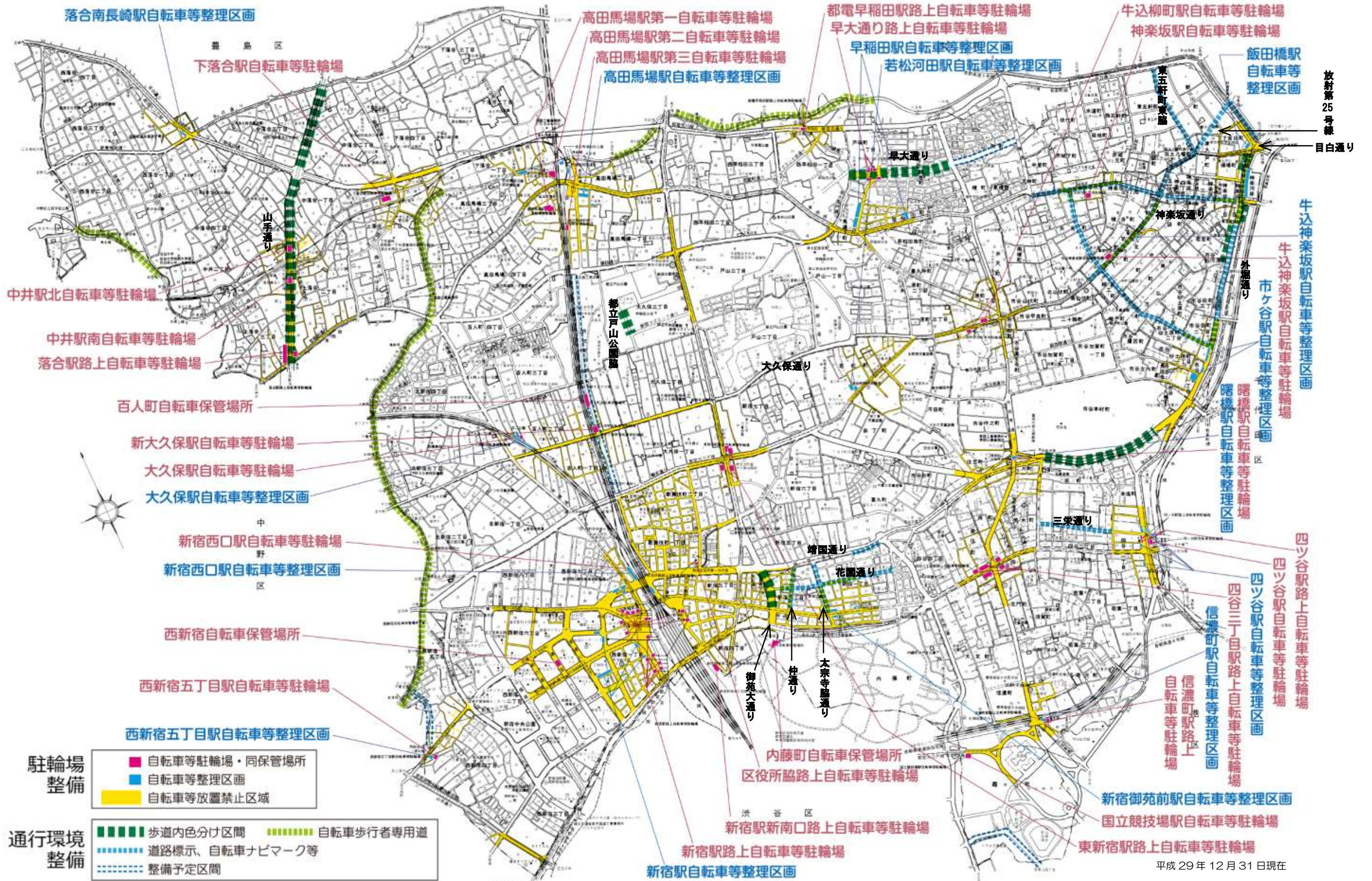
※各路線の位置図は、次頁地図を参照

(3) 自動二輪車対策

乗入台数が増加しつつある自動二輪車について、区では、高田馬場駅、曙橋駅、新大久保駅、牛込柳町駅、中井駅、新宿駅新南口路上、区役所脇路上に駐輪場を確保しました。また、民間事業者を活用した駐輪場では、新宿駅東南口、新宿三丁目で、自動二輪車の駐輪場が確保されました。

新計画に向けて

自転車や自動二輪車の駐輪対策や、自転車通行環境の整備について、今の利用ニーズに合わせた安全・安心で快適な環境整備を進めていきます。



前計画の
取組

4 放置自転車対策等を推進する

(1) 放置禁止区域の拡充

平成 25 年 11 月から「西新宿駅」を、平成 29 年 4 月から「西早稲田駅」を、新たに放置禁止区域に指定しました。また、平成 29 年 4 月に新宿駅、新宿三丁目駅、歌舞伎町、西新宿駅の放置禁止区域を拡大し、現在 31 駅 2 区域が、放置禁止区域として指定されています。

■新宿駅周辺の放置禁止区域

(平成 29 年 7 月現在)

(2) 放置**自転車等**の整理・撤去及び保管・処分

鉄道駅周辺の放置禁止区域で巡回する指導員が、自転車の整理や清掃活動のほか、適切な駐輪利用に関する声掛けを行い、さらなる環境の美化と放置対策を行ってきました。

また、放置自転車の撤去後の自転車の保管場所については、内藤町と百人町の保管場所の改修工事を行い、収容可能台数を増やしました。

さらに、保管期間を撤去日から 30 日間と短縮し（以前は撤去日から 45 日間）、保管期間が過ぎた自転車は、一定の手続を行った後、売却をしています。

■区内の放置自転車保管場所の一覧（平成 29 年 7 月現在）

施設名称	土地面積	収容可能台数	開設年
内藤町	3,149.8 m ²	2,800 台	昭和 59 年 6 月
西新宿	1,290.9 m ²	900 台	平成 3 年 11 月
百人町	1,459.8 m ²	1,100 台	平成 18 年 2 月
合計	6,188.9 m ²	4,800 台	—



百人町保管場所

新計画に
向けて

適切な駐輪場の確保と、啓発活動から、放置自転車対策を引き続き行っていきます。

前計画の
取組

5 自転車等の適正利用を推進する

(1) 自転車等利用環境向上方策の推進

区内の4交通安全協会、落合第一地区、早大南門通り商店会等と連携し、自転車等を利用している人に対し、定期的な啓発活動を行ってきました。

(2) 自転車等利用環境向上のため実施すべき社会実験

区では平成28年10月から、自転車シェアリング広域実証実験（下図参照）に参入しました。

東京都の方針として、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた都心部の交通基盤の一つとして、自転車シェアリングの普及支援が進められています。今後、他区と連携しながら自転車シェアリングの普及、持続的な運営に資する取組を進めていきます。

■自転車シェアリング広域実証実験の概要

- サービスエリア内に配置されたサイクルポートから、自転車を自由に貸出・返却できる新しい自転車サービス
- 平成29年5月時点で新宿区を含めた都心6区で、相互乗り入れを含めた広域実証実験として展開



○区では、実験開始時の14ポートに加え、宿泊施設等との連携により42ポートで運営中（平成29年12月31日現在）

■サイクルポートの設置数(平成29年12月31日現在)

区名	開始年	ポート数
江東区	平成24年11月	71ポート
千代田区	平成26年10月	59ポート
港区	平成26年10月	81ポート
中央区	平成27年10月	44ポート
新宿区	平成28年10月	42ポート
文京区	平成29年1月	34ポート
渋谷区	平成29年10月	21ポート

新計画に
向けて

自転車シェアリング広域実証実験に参加し、利用の普及啓発や、利便性を高める取組を進めていきます。

4 本計画の策定に向けて

区ではこれまで、前計画に基づき様々な取組を進めてきました。一方で、平成 28 年度の利用環境ガイドラインの改定や、自転車通勤等の自転車利用の多様化等、社会情勢の変化や、自転車シェアリングの普及と参加、交通ルールの改正等、自転車を取り巻く環境は大きく変わっています。

本計画では、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進する自転車の「通行」環境の整備の考え方や、全国の市区町村の中でも台数が多い放置自転車の対策の1つとなる「駐輪」環境の考え方を示します。また、交通ルールやマナーを守るよう啓発活動を充実させ、自転車利用者が、通行環境や駐輪環境を適正に利用することを促進し、誰もが安全・安心で快適に自転車と共存できるまちを目指します。

そのため、今の自転車を取り巻く社会情勢や、区内での現状を踏まえ、解決すべき課題を整理し、目標像に向かって基本方針や具体的取組を本計画の中で示します。

安全・安心で快適な「通行」環境



ニーズに合った「駐輪」環境



まちにつくられた「自転車利用環境」を使う人は…

まちの自転車利用環境に合った適正利用



II 目標像と基本方針

本章では、計画の目標像を掲げ、区内での自転車利用環境の課題解決に向けた取組の方向性を、「走る」「止める」「守る」「伝える」のキーワードでまとめ、これらの取組を互いに連携させながら施策を推進していきます。

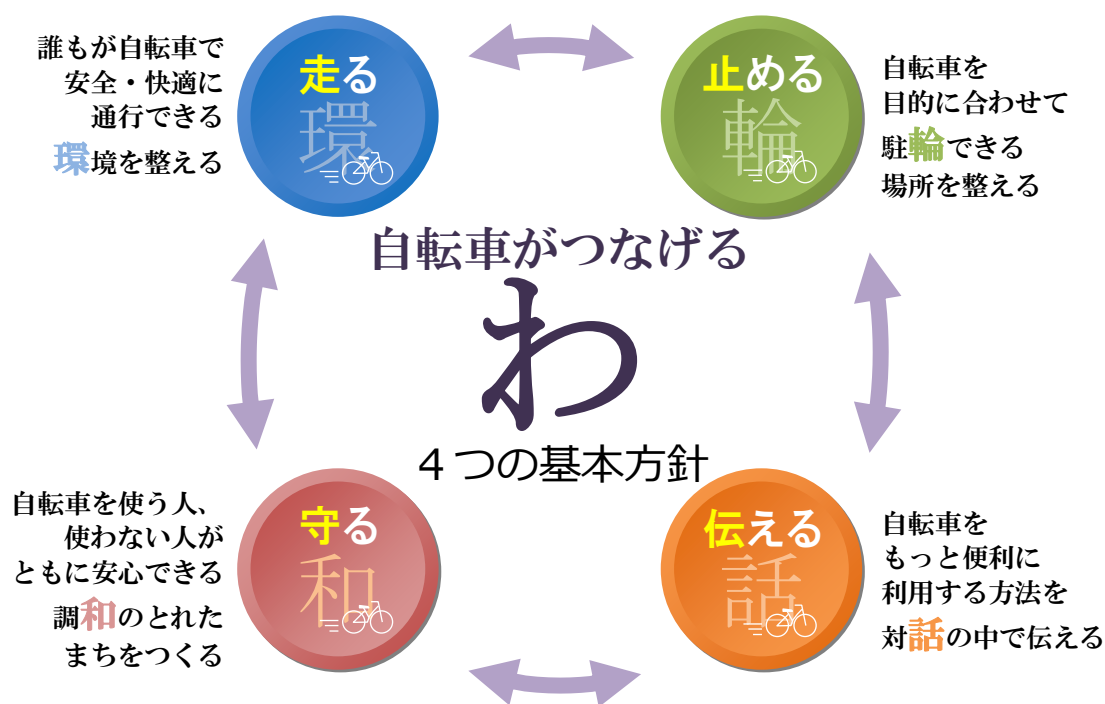
新宿区 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画

自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画

つなげよう、自転車の「わ」

環・輪・和・話

「わ」



1 社会情勢を踏まえた現状の課題

■ 全国の社会情勢からの課題

巻末 参考Ⅰ(参考-1 ページ)へ

- 課題Ⅰ-① 国の指針や法に準じた対策の検討
- 課題Ⅰ-② 自転車利用の多様化に対応した環境整備
- 課題Ⅰ-③ 自転車安全利用の意識向上に向けた啓発
- 課題Ⅰ-④ 分かりやすい自転車利用方法の提供

■ 新宿区の特性を踏まえた課題

巻末 参考Ⅱ(参考-13 ページ)へ

- 課題Ⅱ-① 営業回りの移動手段の自動車利用から自転車利用への転換
- 課題Ⅱ-② 集客施設での駐輪環境を充実
- 課題Ⅱ-③ 多言語による自転車利用の案内や分かりやすい案内の推進
- 課題Ⅱ-④ 公共交通を補完する自転車利用の促進
- 課題Ⅱ-⑤ 道路整備と合わせた通行環境の整備
- 課題Ⅱ-⑥ 自転車利用者以外の人にも配慮した自転車利用環境の創出

■ 計画の中で対応すべき課題

■ 自転車の「通行」の課題

巻末 参考Ⅲ(参考-18 ページ)へ

- 課題Ⅲ-① 自転車通行環境の整備と自転車ルールやマナーの向上の両立
- 課題Ⅲ-② 車道通行の遵守意識の向上
- 課題Ⅲ-③ 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

通行① 周りの人が安心できる自転車利用者のルールやマナーの向上

通行② 誰もが安心して通行できる自転車通行環境の整備

■ 自転車の「駐輪」の課題

巻末 参考Ⅲ(参考-21 ページ)へ

- 課題Ⅲ-④ 集客施設での駐輪場の確保
- 課題Ⅲ-⑤ 放置自転車に関する正しい知識の普及
- 課題Ⅲ-⑥ 多様な利用者に配慮した使いやすい駐輪場の整備
- 課題Ⅲ-⑦ 放置自転車に対する返還手数料のあり方の検討
- 課題Ⅲ-⑧ 民間事業者等と協力した自動二輪車の駐輪場対策

駐輪① 駐輪のルール・マナーの周知を効率的に展開

駐輪② 駐輪を発生させる集客施設等に対する、使いやすい駐輪場の拡充

駐輪③ 利用される駐輪場の提供

■ 自転車の「適正利用」の課題

巻末 参考Ⅲ(参考-24 ページ)へ

- 課題Ⅲ-⑨ 全ての年齢層に交通ルールやマナーを周知
- 課題Ⅲ-⑩ 駐輪場の情報発信の充実
- 課題Ⅲ-⑪ シェアサイクルの利便性等の情報提供の拡充
- 課題Ⅲ-⑫ 多様な利用ニーズに応じたポートの充実等の環境整備

適正① 様々な世代にルールやマナーを周知する「場」の確保

適正② 自転車をよく知るための分かりやすい情報の提供

適正③ シェアサイクルの利用を促進する環境の充実

区の特性を踏まえ、自転車の「通行」「駐輪」「適正利用」の視点からの課題を整理します。本計画では、これらの課題解決を目指し、計画の目標像や基本方針、具体的取組について検討していきます。なお、各課題の根拠となる考え方は、巻末の参考Ⅰ～Ⅲを参照ください。

【新宿区の特性の視点から】

公共交通と連動した自転車利用環境の充実

買い物客、観光客、外国人の集まる
繁華街で利用しやすい自転車利用環境の整備

用地、費用等の制約の中で、実現可能で
効率的な自転車利用環境の整備

歩行者や自動車利用者の安全にも配慮した
自転車の適正利用の推進

区では、自転車は「車道の左側」「ながら運転禁止」等基本ルールの周知を進めていますが、危険運転をする人がまだにいます。そのため、歩行者や自動車等の安全・安心で快適な通行環境を創出するため、自転車利用者のルールやマナーの遵守意識の向上を図る取組が必要です。

「車道の左側」は、荷捌き車両や駐停車をしている車両等があり、十分な自転車通行環境の確保が難しい現状があります。そのため、自転車利用者が、安全に利用できる通行環境を計画的に整備していくことが必要です。

区では、継続して駐輪場の整備や放置自転車の撤去・啓発、クリーンキャンペーン等の取組を行っています。放置自転車をなくしていくため、これらの取組を充実させるとともに、放置の抑止にもつながるよう撤去した自転車等の返還手数料の見直し等も検討していくことが必要です。

駅周辺の駐輪場を計画的に整備した結果、駅利用の駐輪需要への対応はおおむねできています。近年は買い物等一時利用目的の駐輪需要が増え、一部の利用者が道路上に短時間放置をしています。集客施設等における駐輪場が必要であるため、使いやすい駐輪場を民間と連携しながら提供していくことが必要です。

近年では、様々な形状の自転車が普及し、子どもの送迎や買い物、自転車通勤等自転車を利用する機会が多様化しています。多様な種類の自転車に対応したり、利用者のニーズに応じた駐輪場を提供できる取組が必要です。

交通安全教育は幼稚園、保育園、小・中学校では体系的に学ぶ機会がありますが、義務教育後は、交通安全を学ぶ“場”が少ない状況にあります。子育て世代や高齢世代等、様々な世代に適した啓発方法や、企業等が主体的に行う教育への支援等、学ぶ“場”を関係機関と連携し、増やしていくことが必要です。

自転車は環境にやさしく、健康面でも体によい乗り物として利用者が増えています。これからも買い物や観光、遊び等様々な場面での適正利用を促すため、安全な通行環境や駐輪場の利用に関する情報及び自転車の使い方等の自転車利用の促進につながる情報を分かりやすく提供することが必要です。

シェアサイクルは、様々な場面において、広域に移動できる新たな移動手段となります。公共交通を補完する移動手段にもなるため、今後の持続的な事業運営に向け、区民や来街者等に対するシェアサイクルの利用促進の取組、観光振興や地域の活性化等での活用を検討することが必要です。

2 現状の課題に対する取組の方向性

全国の社会情勢や区の特性を踏まえ、自転車の課題を「通行」「駐輪」「適正利用」の視点で整理しました。この課題解決に向けて、本計画で検討すべき取組の方向性を示します。

■現状課題の整理

■個別課題の認識

「通行」に関する課題	通行① 周りの人が安心できる自転車利用者のルールやマナーの向上	守るべきルールやマナーに対する意識の改革 周りに危険や不快を感じさせない利用マナーの徹底 保険加入や交通安全教育の受講等、自発的行動の促進	
	通行② 誰もが安心して通行できる自転車通行環境の整備	道路を通る全ての交通が安全に通行できる通行環境整備 実現可能な自転車通行環境の計画的な整備 バス停や荷捌き等と共存できる整備方法の検討	
	駐輪① 駐輪のルールやマナーの周知を効果的に展開	放置の定義についての意識の改革 啓発・指導を徹底し、放置をさせない仕組みの構築 駐輪場の状況を踏まえた適切な自転車利用の促進	
		駐輪② 駐輪を発生させる集客施設等に対する、使いやすい駐輪場の拡充	買い物、遊び等でまちに集まる駐輪需要への対応 通勤、通学等で集客施設等に集まる自転車の対応 民営駐輪場等の活用に向けた民間との連携
		駐輪③ 利用される駐輪場の提供	大型自転車等に対応する既存駐輪場の改良 利用目的に合った駐輪サービスの提供（定期/一時） 使いやすさ、利用の分散等に資する駐輪料金の検討
	「適正利用」に関する課題	適正① 様々な世代にルールやマナーを周知する「場」の確保	幼児、小学生等への交通安全教育の継続実施と内容の充実 交通安全教育の受講機会が少ない世代の教育の“場”の形成 企業等での自発的な交通安全教育を促す支援の検討
適正② 自転車をよく知るための分かりやすい情報の提供		利用促進につながる自転車の利便情報の収集・整理 情報を提供するための仕組みの構築 観光客や外国人等への適正利用への情報提供	
適正③ シェアサイクルの利用を促進する環境の充実		利用可能エリアの拡大に向けたポート用地の確保 シェアサイクルを使った観光等での活用支援 持続的な事業運営に向けた検討	

課題に対する取組の方向性を、「走る」「止める」「守る」「伝える」の4つのキーワードで整理しました。

■課題に対する取組の方向性

走る



自転車が「走る」環境を整える

自転車が安全に通行できる空間を利用環境ガイドライン（平成28年7月改定）の原則に従い確保することで、歩行者や自動車と共存できる自転車通行環境を創出します。さらに、来街者でも自転車が利用できるよう、公共交通を補完する新たな交通基盤としての自転車シェアリングの拡充を図ります。

止める



自転車を「止める」環境の質を高める

通勤通学、買い物、遊び等自転車利用の多様化に応じた駐輪環境の向上を図るとともに、いまだにない放置自転車に対して、地元や沿道店舗、鉄道事業者等と連携しながら、民間主体での駐輪場の充実を支援します。

守る



ルールやマナーを「守る」意識を育てる

守るべきルールやマナーの周知や、警察等と連携した交通安全の啓発活動を通じ、利用者の遵法意識の向上を図るとともに、様々な年代に対して交通安全教育を行うための“場”を作る取組を進めます。

伝える



自転車の情報を「伝える」対象を広げる

健康や環境により自転車利用のメリットや、駐輪場の利用に関する情報を分かりやすく提供する取組を進めていくとともに、シェアサイクルの利用促進を含めた、区内での自転車利用に役立つ情報を収集し、公開していきます。

本計画での「基本方針」として、具体の取組を展開します。

3 計画の目標と基本方針

(1) 計画の目標

区では、自転車の適正利用の推進に当たり、通行環境や駐輪環境の整備、ルールやマナーの啓発活動を中心に、様々な取組を進めてきました。

一方で、自転車に関する関心の高まりや、自転車シェアリングの普及等、区内でも自転車利用に関する環境が変化しつつあります。また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催等、社会情勢が変化し、自転車利用のあり方を見直す必要があります。

本計画では、通行環境と駐輪場の整備の方向性や、それらの施設が適正に利用されるためのルールやマナーの伝え方、自転車利用者がルールやマナーを守る意識を高めるための取組の方向性を示します。

これらの方向性に対する取組は、互いに連携して取り組んでいくことにより、より高い成果が得られます。区では、各方向性の連携を「わ」と捉え、「つなげよう、自転車の「わ」」をコンセプトに、自転車利用環境の向上に向けた基本方針を示し、施策に取り組んでいきます。

■ 計画の目標像(コンセプト)



自転車の
わ
環・輪・和・話

環境にやさしい自転車でまちを巡り、
ルールやマナーを遵守して自転車を楽しむ

つなげよう、自転車の「わ」

環・輪・和・話

環境にやさしい自転車でまちを巡り、
ルールやマナーを遵守して自転車を楽しむ

自転車は、健康的で、環境にもやさしく、まちを巡る移動手段やサイクリング等の余暇活動の1つとして、多くの人々に利用されています。

一方、自転車を利用する立場と利用しない立場では、それぞれ自転車に対する意識が異なります。

本計画は、自転車利用者のみならず、自転車を利用しない人にとっても、快適な通行環境が形成できるよう、自転車利用の環境整備や適正利用、そして自転車に関する情報発信等について、区の方針を示したものです。





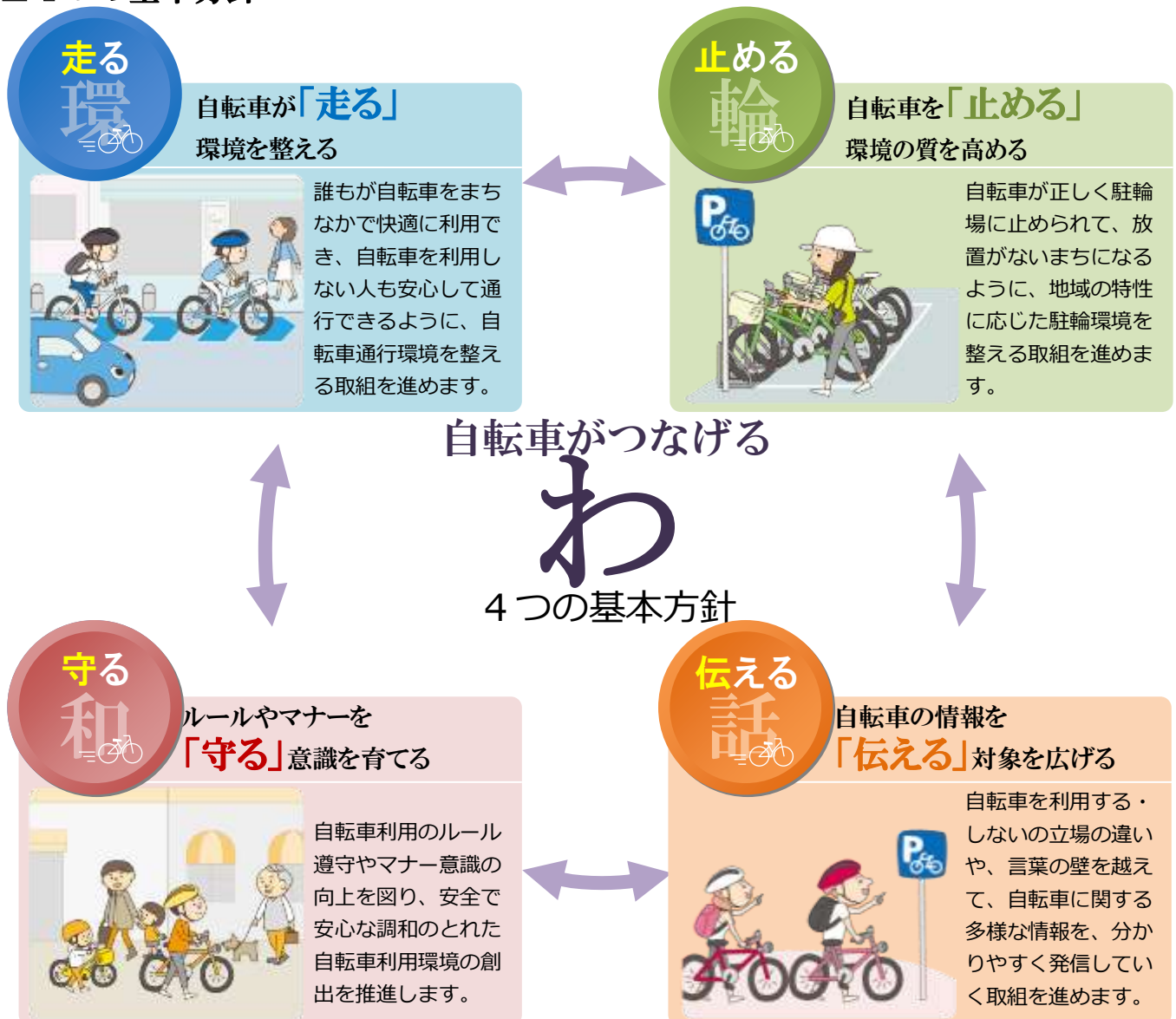
(2) 目標の実現に向けた4つの基本方針

目標像の実現に向けて、先に整理した「課題に対する取組の方向性」の4つの項目を基本方針と位置付け、それぞれの取組を進める方向性を示します。

「走る」「止める」「守る」「伝える」の連携を「わ」と捉え、「走る」ための通行環境の先には、「止める」ための駐輪環境があり、その環境を適切に利用できるよう、「守る」ルールやマナーを適切に「伝える」仕組みを形成していく考え方で、本計画の取組を進めていきます。

なお、この基本方針は、自転車の通行環境、駐輪環境を向上し、自転車の適正利用を「促進」することを基本に設定します。

■ 4つの基本方針



Ⅲ 具体的な取組

「走る」「止める」「守る」「伝える」の4つを「基本方針」と位置付け、それぞれの取組を互いに連携させた施策を打ち出しました。

またこれらの施策は、官民の連携した取組と、区民や来街者の自転車利用環境に対する理解が重要です。

本章では、行政、民間、自転車利用者、自転車を利用しない人、それぞれの立場から、「走る」「止める」「守る」「伝える」の施策を整理します。

■ 4つの基本方針と取組の方向性



A 自転車通行環境の整備

B 自転車シェアリングの拡充



C 利用しやすい駐輪場の提供

D 民間と連携した駐輪場の整備・運用



E 自転車利用のルールやマナーの向上

F 自転車利用に関する学びの場の拡充

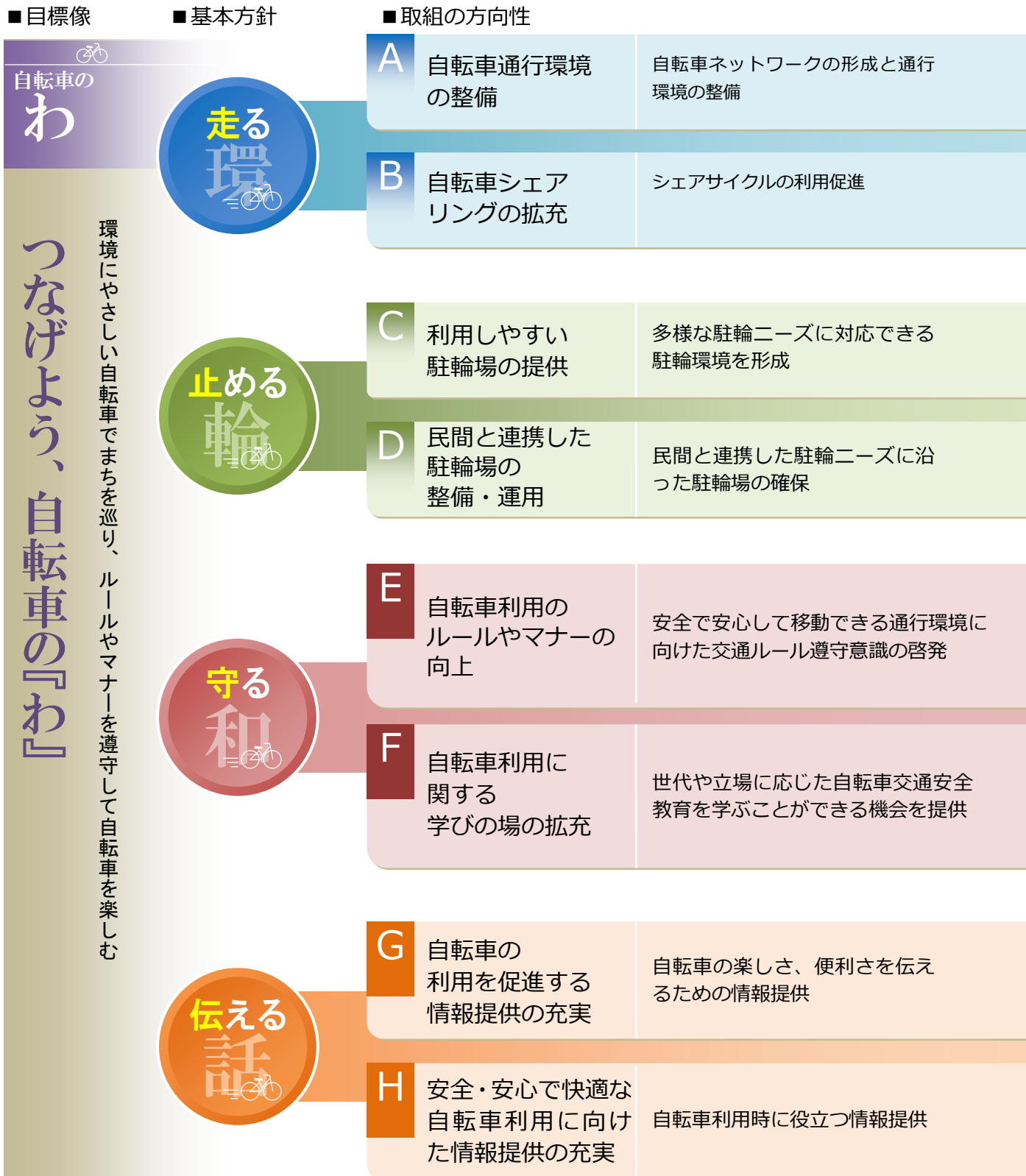


G 自転車の利用を促進する情報提供の充実

H 安全・安心で快適な自転車利用に向けた情報提供の充実

■ 施策体系図

本計画の策定に当たっては、誰に対しても快適な自転車利用環境を創出するため、施策体系図は、4つの基本方針から8つの取組の方向性、22の施策に分けて整理しました。施策検討段階ではさらに細かな枠組みをつくり検討を進めていきます。



重点項目 の取組とは…

早期に着手する取組と位置付けています。

■ 具体の施策

施策 A-1 自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定及び運用
 施策 A-2 自転車通行環境の整備

重点項目

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

重点項目

施策 C-1 誰でも利用できる駐輪場の整備
 施策 C-2 駐輪二ーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し

施策 D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し
 施策 D-2 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の推進

重点項目

施策 E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進
 施策 E-2 通行ルールが一目で分かるサインの導入
 施策 E-3 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化
 施策 E-4 放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し

施策 F-1 幼児、児童、生徒、学生等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への支援
 施策 F-3 子育て世代及び高齢世代に対する交通安全教育の充実
 施策 F-4 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充

重点項目

重点項目

施策 G-1 自転車の利用を促進する情報提供の充実
 施策 G-2 外国人向けの情報提供の充実
 施策 G-3 シェアサイクルの利用促進・利便向上に向けた情報提供の充実

重点項目

施策 H-1 自転車通行環境、駐輪場等の分かりやすい情報提供の推進
 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

重点項目



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、「利用環境ガイドライン(平成28年7月改定)」では、自転車ネットワーク形成の進め方や自転車通行環境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、山手通り、放射25号線、早大通り、牛込中央通り等に自転車の通行環境を整備しました。自転車利用が見直されている中、区民や自転車利用者等からはさらなる自転車通行環境の整備が期待されています。そのため、道路を通行する全ての人が、安全・安心で快適に通行できる通行環境の整備を進めていきます。

また、平成28年10月から、区は自転車シェアリングを開始しました。千代田区、中央区、港区、江東区、文京区及び渋谷区との広域利用も進め、利用者の利便性の向上を図っています。さらに、区内全域でのサイクルポートの設置、利用可能エリアの拡大を図ります。



(2) 施策の枠組み

A 自転車通行環境の整備

自動車、自転車、歩行者等それぞれが、安全で快適に道路を通行できる環境の実現を目指します。

施策 A-① 自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定及び運用 **重点項目**

施策 A-② 自転車通行環境の整備

B 自転車シェアリングの拡充

立ち寄りスポットが点在する都心部に応じた、自転車を利用した移動手段の提供に向け、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 **重点項目**

施策 B-② 利用者の拡大と利便性の向上

(3) 具体の施策

A 自転車通行環境の整備

利用環境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、自転車ネットワークの形成や、自転車通行環境の整備を進めていきます。

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を行っていくのか方向性を示し、区内の道路環境に合った自転車通行環境を整備していきます。

重点項目

施策 A-① 自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定及び運用

現状

- 自転車通行環境は、歩行者との事故、通行環境の改善等の個別課題に応じて、個別に整備が進められており、体系的に整備するための計画が策定されていない状況です。
- 区内の自転車通行環境は、区間ごとに整備されており、連続性が確保されておらず、国の利用環境ガイドラインでの自転車ネットワークに類する形になっていません。

課題

- 連続性が確保された自転車通行環境を計画的に整備していくために、自転車通行環境の整備が必要な区間、安全な構造、整備の手順等を定めた計画を策定し、自転車ネットワークを形成することが求められています。

区の自転車利用に適した自転車通行環境の整備路線を見極めながら、自転車ネットワークとして機能的、効率的な計画を策定し、運用していきます。

これからの取組

- 自転車通行環境の連続性を確保し、自転車ネットワークを形成するための計画を策定します。計画では、整備路線の選定や整備構造の検討を行います。
- 計画策定後、施策 A-②（後述）において順次自転車通行環境の整備を進める中で、定期的にフォローアップ調査を行い、必要に応じて計画の見直しを図ります。

【自転車ネットワークの候補路線】

- ・自転車交通量や自転車関連事故が多い路線
- ・安全対策が必要な路線
- ・駅周辺や商業施設周辺等、歩行者、自転車、自動車が多い路線
- ・国道や都道の幹線道路や既存の自転車通行環境と接続する路線
- ・自転車ネットワークの連続性を確保するための路線
- ・集客施設や観光スポット、公共交通の結節点及び駐輪場・サイクルポート等を結ぶ路線
- ・各地区のまちづくりの意向に合った路線

施策 A-② 自転車通行環境の整備

現状

○現状の自転車通行環境は、基本的に歩道内を区分する形式で整備されており、国の利用環境ガイドラインに示される「車道の左側」を原則とした通行環境と整合していません。
(利用環境ガイドライン(平成28年7月改定)での基本的な構造は下図の通り)

課題

○道路を通行する歩行者、自転車、自動車、バス等が安全に通行できるよう、対象道路の交通状況、幅員等を踏まえ、適切な構造の自転車通行環境を整備することが求められます。

これからの取組

整備対象路線に適した構造を検討し、整備可能な路線から順次、通行環境の整備を進めます。その際、歩行者やバス、荷捌き車両等と共存できる構造に配慮します。

○整備の優先順位を定めた上で、整備可能な道路より順次、通行環境の整備を推進します。

○国や都と連携しながら、対象となる各道路の交通状況、道路構造等を踏まえ、自転車ネットワークとして連続した、適切な整備形態での通行環境を整備します。

○区道については、狭い道路幅員等の実情を踏まえ、自転車専用通行帯による整備を基本に、自転車ナビマーク・自転車ナビライン等による暫定的な整備手法の導入も含めて、整備形態を検討します。

○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等の際、自転車通行環境を確保するよう、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等、自転車通行環境と輻輳する場合の整備方法を検討します。

○整備に合わせて「守る」施策と連動したルールやマナーの周知、啓発を進め、適切に自転車を利用できる環境を整えます。

【参考】利用環境ガイドラインを踏まえた「自転車通行環境」の基本的な整備形態

整備タイプ	構造のイメージ	解説
タイプ① 自転車道 (構造物による完全分離)		車道と歩道 の間に自転 車専用の「道 路」を整備す るもの
タイプ② 自転車専用 通行帯 (交通規制に よる分離)		車道の一番 左側に、自転 車専用の「車 線」を引くも の
タイプ③ 自転車ナビマ ーク・自転車ナ ビライン		自転車が通 るべき「車道 の左側端」を 分かりやすく 示したも の

B 自転車シェアリングの拡充

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等を目的とし、平成28年10月から、自転車シェアリングを開始しました。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、運営事業者や他区等と連携しながら、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。

重点項目

施策 B-① 関係機関と連携した広域相互利用の促進

現状

○新宿区の自転車シェアリングは、千代田区、港区等の自転車シェアリング広域実証実験の先行区と比べると、サイクルポートの数や利用実績が少ない状況です。

課題

○区内の利用に留まらず、区外との相互利用を促進するために、関係機関との連携を密にし、事業促進を図ることが求められています。

○特別区での自転車シェアリングの導入は拡大傾向が見られることから、今後導入の検討が進む他区との連動を視野に、より広域的な相互利用を先導的に進めることが求められています。

新たにスタートした自転車シェアリングの区内外の利用実績を踏まえるとともに、連携している他区との協議会を開催することで、利用促進の具体策を検討します。

また、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連携し、情報共有や行政区域を越えた相互乗り入れの利用を促進します。

○自転車シェアリング事業実証実験の結果を踏まえ、今後の自転車シェアリングのあり方を検討します。

○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。

これからの取組



施策 B-② 利用者の拡大と利便性の向上

現状

○区内のサイクルポート数は、平成 28 年 10 月の事業当初の 13 か所から順次増加し、平成 29 年 6 月時点で 37 か所まで増えていますが、港区、千代田区等の先行区と比べると少ない状況です。

○利用可能なエリアは、事業当初は先行区との連携が図りやすい区南東部に集中しており、区内どこからでも利用できる環境とはなっていません。

○情報提供は、ポートマップ等の基本的な内容に留まっており、シェアサイクルを活用した観光ルート等、活用の幅を広げる情報提供は十分でない状況です。

課題

○観光やショッピング、通勤等で、国内外から多くの来街者が集まる都市に相応しい交通環境をつくるため、シェアサイクルの利便性を高め、観光等の様々な場面で活用できるよう、サイクルポートの拡充、情報提供の充実等の推進が求められています。

○全国的な発信力の高い都市として、シェアサイクルを活用した環境配慮型の交通体系の実現が求められています。

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るとともに、観光ルート等、新たな利用を促進する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するとともに、シェアサイクルを活用した地域・観光の活性化に向けて、ルートマップ等の情報提供ツールの作成を検討します。

○公共交通とシェアサイクルの連携を強化し、環境に優しい交通体系を周知啓発することで、自動車利用の転換を促し、CO₂ 排出量の削減につなげます。

○運営事業者と連携しながら、地元企業等からの用地提供の仕組みを構築し、区内全域でのサイクルポートの設置、利用可能エリアの拡大を図ります。

○自転車シェアリングの登録、利用の分かりやすい情報提供を進める等、買い物利用等を含めて、気軽にシェアサイクルを利用できる環境を整え、個人所有の自転車からの転換を推進します。

これからの取組

■平成 29 年 12 月時点でのサイクルポートの設置箇所





2 自転車を「止める」環境の質を高める

(1) 基本的な考え方

区では、駅利用を目的とした主に定期利用の区営駐輪場を整備し、駐輪環境の充実を図ってきました。そして駐輪場の整備後には、自転車を放置する人に対して駐輪場への誘導や啓発活動及び放置自転車の撤去活動を行い、放置自転車対策に対し、一定の成果を得ました。しかし、依然として駅周辺や集客施設等の周辺において放置自転車が多く、近年では買い物等の短時間だけ放置するなど、定期利用の区営駐輪場だけでは対応できない駐輪需要も見られます。

過密に都市が形成され、さらなる発展が期待される中、今後新たな駐輪場を計画的に整備することは難しく、区営駐輪場、民営駐輪場、民間建物の附置義務駐輪場等、今ある駐輪施設を有効に活用することが必要です。

そのため今後、区営駐輪場については、現状の駐輪台数の維持と駐輪需要に応じた有効活用を目標と位置づけ、駐輪場の設置場所や駐輪場の短時間利用等の駐輪ニーズの対応や多種多様な形状の自転車に対応した駐輪場の整備等を進めます。また、民間事業者と連携しながら、駐輪を誘発する施設等の附置義務駐輪場が有効活用できる仕組みの検討等を進めます。これらの取組により、「止める」環境の質を高め、さらなる放置自転車の解消と、駐輪場の利便性や利用率の向上を目指します。

(2) 施策の枠組み

C 利用しやすい駐輪場の提供

子ども乗せ自転車、電動アシスト付自転車、スポーツ車等の普及に合わせて、多様なニーズに対応し、駐輪場の「利用しやすさ」を向上します。

買い物等の短時間利用や通勤・通学等の長時間利用等の駐輪ニーズを反映し、駐輪場利用者が目的によって定期利用と一時利用のいずれも選択できるような駐輪場へと見直しを図ります。

施策 C-① 誰でも利用できる駐輪場の整備

施策 C-② 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し

D 民間を活用した駐輪場の整備・運用

買い物等の目的で、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、附置義務駐輪場の有効活用を図ります。

そのため、附置義務駐輪場の実態把握に努め、より効果的な制度への見直しの検討や、放置自転車の発生状況を踏まえ、附置義務駐輪場の対象施設等の見直しを検討します。

さらに、より一層の民間活力の導入を促し、利便性や利用率の向上を目指すため、民間事業者を活用した駐輪場の拡大を促進します。

施策 D-① 附置義務駐輪場の制度の見直し

重点項目

施策 D-② 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の促進

(3) 具体の施策

C 利用しやすい駐輪場の提供

区内の駐輪ニーズは、通勤・通学等の鉄道利用による長時間の駐輪需要に加え、買い物や遊び等の短時間の駐輪需要が多い状況にあります。短時間の駐輪需要の増加に伴い、定期利用を中心としてきた従来の区営駐輪場について、定期利用と一時利用の割合の見直しが求められています。また、近年増えている電動アシスト付自転車、スポーツ車等、自転車の多種多様な形状・重量の問題から、既存の駐輪場を利用できない状況もあります。

駐輪場が適正に利用されるよう、ただ駐輪場を整備するだけでなく、多種多様な形状の自転車に対応した駐輪場整備や駐輪ニーズに合った駐輪場利用形態の見直しを行い、利用しやすい駐輪場を提供します。

施策 C-① 誰でも利用できる駐輪場の整備

現状

- 電動アシスト付自転車等、従来の駐輪場では止め難い形状、重量の自転車が増えています。
- スポーツ車等、高額な自転車が増えています。区営駐輪場では管理体制や防犯設備の関係から、安心して止められる駐輪場を別途確保することは困難な状況です。
- 子育て世代や高齢世代の自転車利用が増えている中で、2段ラックの上段等、今の駐輪機器では利用が困難な方もいる状況です。

課題

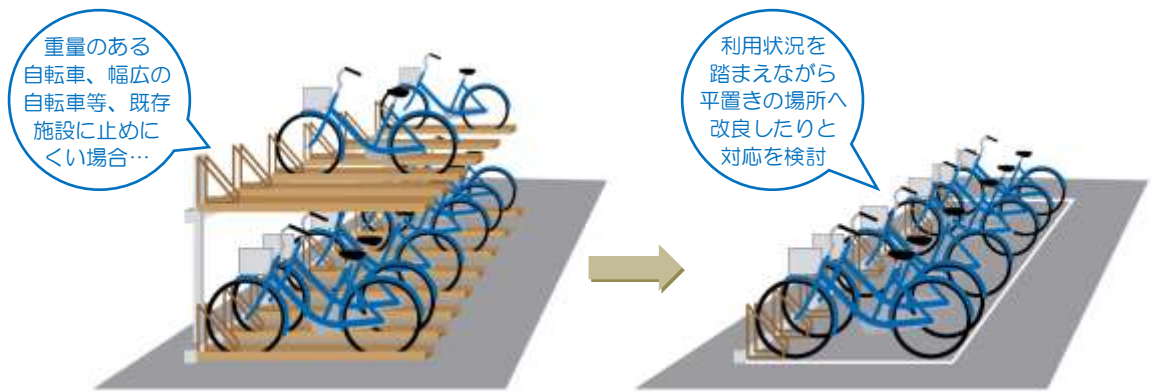
- 自転車の形状の多様化に合わせた適切な駐輪場の確保に向けた、駐輪場の整備が求められています。

駐輪場の整備に際して、周辺の駐輪場の状況を踏まえ、多種多様な形や重さに対応した自転車駐輪スペースを、一定の割合確保します。

- 電動アシスト付自転車、スポーツ車等が止めやすい駐輪スペースを、必要台数確保します。

■例えば、若干余裕のある駐輪場で、大型で重量のある自転車に対応するには…

これからの取組



施策 C-② 駐輪二ーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し

現状	<p>○駅周辺の駐輪場は、通勤・通学等長時間の利用を主な目的として整備するため、買い物、遊び等の短時間でいつでも誰でも手軽に利用できる駐輪二ーズに対応できていない状況があります。</p> <p>○駅によって、常に定期利用の駐輪場が満車のところもあれば、空いているところもあります。</p> <p>○区営駐輪場の料金体系は一律のため、駅の出入口に近い等、利用しやすい駐輪場に需要が集中する一方で、不便な駐輪場には空きが見られる等、不均衡な状態にあります。</p> <p>○現状、区の自転車の状況は、乗入台数 7,726 台に対し、収容能力は 9,709 台となっており、駐輪場の供給量は充足しています。</p>
課題	<p>○駅周辺等の地域全体で、民営駐輪場も含めてバランスよく駐輪場が利用されるよう、利用料金、定期／一時の利用形態等を検討することが求められています。</p>

これからの取組	<p>駅周辺地域ごとの駐輪目的、駐輪場の使いやすさ等の状況を踏まえ、地域の駐輪二ーズに適した利用形態、利用料金等を検討します。</p> <p>○駅周辺等の地域ごとの駐輪二ーズ、放置自転車の発生状況、区営・民営駐輪場の立地等を踏まえ、定期利用と一時利用の適切な割合を検討します。</p> <p>○既設駐輪場については、駐輪場が空いているにもかかわらず放置自転車が存在することを踏まえ、駐輪二ーズに即した定期利用と一時利用の配分の再検討を行う等、利用形態の改良を図り利用率向上に努めます。</p> <p>○各地域の区営・民営駐輪場の立地条件、屋根の有無、人的管理等のサービス状況を踏まえ、駐輪料金の見直しについて検討します。</p>
---------	--

【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、整理区画及び民営駐輪場が整備されています。
- 新宿駅西口の駐輪場では、定期利用が 862 台に対して、一時利用は 346 台となっており、一時利用を増やすべきと回答した人の割合が60%超となった区政モニターアンケート調査の結果を考慮すると、一時利用が足りない状況です。

■ 定期利用と一時利用の内訳（平成 29 年 6 月現在）

		定期利用		一時利用	
		自転車	原付	自転車	原付
区営	駐輪場	398	—	30	—
	整理区画	464		—	
民設民営		—	—	316	—

【参考】区の自転車の状況

■ 区の自転車の状況

放置台数			実収容台数			収容能力			乗入台数
A			B			C			A+B
自転車	原動機付自転車	計	自転車	原動機付自転車	計	自転車	原動機付自転車	計	計
2,012台	44台	2,056台	5,444台	226台	5,670台	8,977台	732台	9,709台	7,726台

出典：駅前放置自転車等の現況と対策（平成 28 年度調査）東京都青少年・治安対策本部

D 民間と連携した駐輪場の整備・運用

買い物、遊び、通勤・通学等の目的地となる集客施設への駐輪需要については、施設の所有者が適切に駐輪場を整備し、運用することが基本となります。

特に一定規模の集客施設については、施設所有者による駐輪場整備が義務付けされていますが、その整備場所の制約はなく、結果的に建物屋上に整備される等、利用しにくい場所に整備される状況が発生しています。また、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では、施設の駐輪場の不足から放置自転車が発生する問題も見られます。そのため、地域の駐輪課題の解消につながる附置義務駐輪場の制度へと見直しが必要です。

さらに近年では、区営駐輪場の料金が民営駐輪場に比べて低料金なことから、民間事業が成り立ちにくく、駐輪事業者の自発的な駐輪場の整備・運用を難しくしています。

地域の特性に応じて、区営駐輪場及び民営駐輪場が両立できるよう、民間事業者の活用を前提とした駐輪施策のあり方を検討していきます。

施策 D-① 附置義務駐輪場の制度の見直し

重点項目

現状

- 附置義務駐輪場は、中層階や屋上等、一般には利用しにくい場所に整備される場合があり、十分に活用されていない状況があります。
- 事務所系建物は、現在、附置義務制度の対象外ですが、自転車通勤、業務活動での自転車利用が進む中で、放置自転車の発生、周辺駐輪場の占有等の問題が見られます。
- 集合住宅は、現在、附置義務制度の対象外ですが、マンション等の駐輪スペースの不足から、周辺に放置自転車が発生する状況が見られます。(新宿区ワンルームマンション等の建築及び管理に関する条例の対象となる集合住宅については、新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例とは別に、自転車駐車場の設置規定があります。)

課題

- 施設の駐輪需要は、駐輪を誘発する施設により対応することが基本であることから、附置義務駐輪場の制度を見直し、施設周辺の駐輪問題が解消するような仕組み作りが求められています。

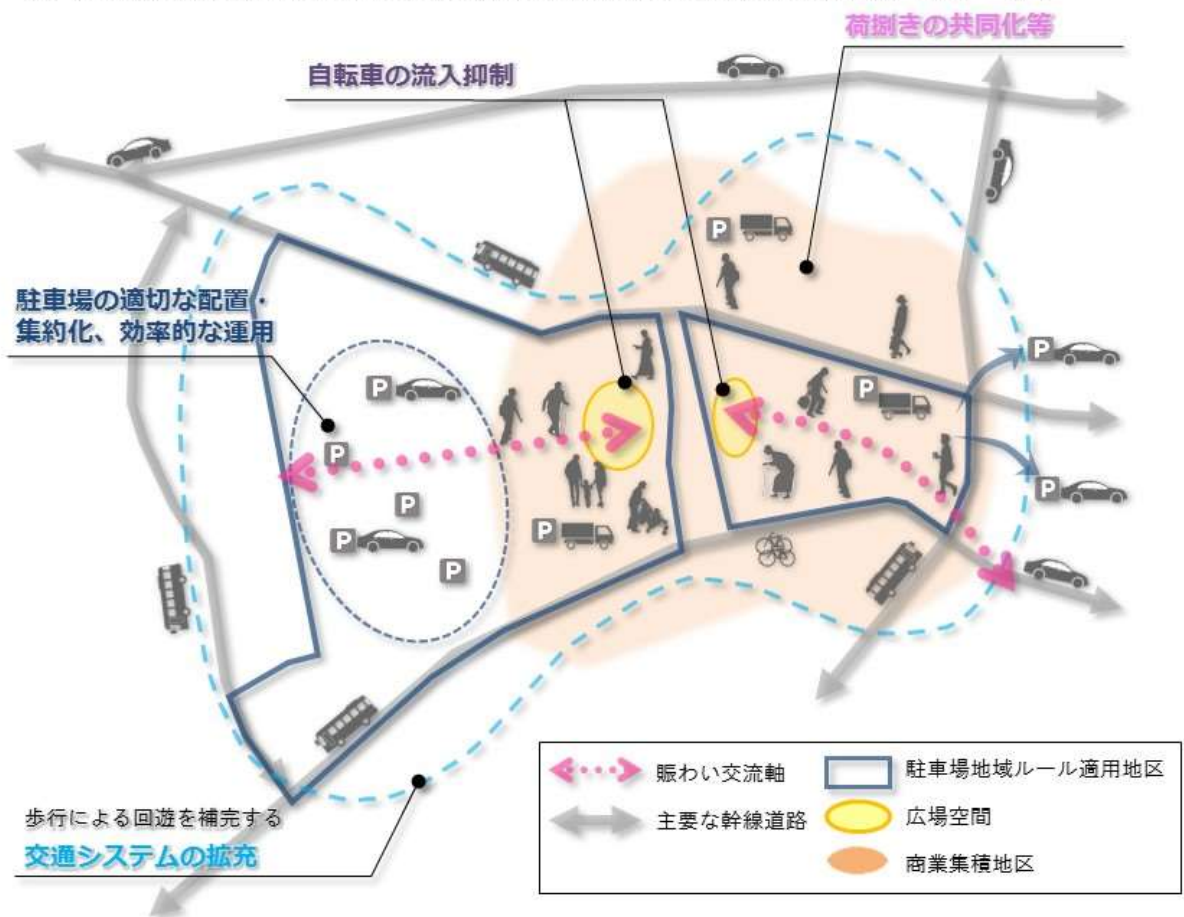
これからの取組

- 放置自転車の発生状況や、附置義務駐輪場の整備実態[※]を踏まえて、附置義務の対象施設の規模や用途、適用範囲の拡大等の検討を進めます。また、利用しやすい場所へ附置義務駐輪場の整備を促進するための仕組みを検討します。
- [※]附置義務駐輪場については、「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」に基づき、区による立入検査（第34条）、措置命令（第35条）及び公表（第36条）が認められています。
- 区条例に基づく立入検査を行い、適宜附置義務駐輪場の実態を把握し、附置義務駐輪場の適正管理を促進します。
 - 附置義務駐輪場の整備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について、協力・依頼をしていきます。
 - 利便性の高い附置義務駐輪場の整備につながるよう、制度や仕組みを見直します。
 - まちの特性や、まちづくりの動きに合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討します。

【参考】新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（H28年3月）

- 新宿駅周辺では、新宿駅周辺の特色ある各地区のまちづくりをいかにしながら、それらを包含した、地域全体のまちづくり指針となる「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」を策定しています。
- このガイドラインの中で、**歩行者優先のまちへの転換を図るため、新宿駅前の広場空間**については、自転車の流入抑制を図るとともに、地域全体の賑わいと交流を生み出すための交通システムとして、シェアサイクルや公共駐輪場が示されています。
- 今後の自転車環境整備の取組の中で、このようなまちづくりと連動した検討が求められます。

＜歩いて楽しい新宿のまちを実現する交通システムの取組みイメージ＞



※「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」より引用

【参考】新宿区の附置義務対象施設（現行の区条例による）

- 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、増築等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。（下表参照）

■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	—

※建物の規模は、床面積により算定されます。

※①遊技場、②小売店舗等、③金融機関は、床面積が一定規模以上の大規模施設に対する逓減措置があります。

施策 D-② 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の推進

現状	<p>○区営駐輪場の料金は、区内どの地域でも一律の料金設定となっています。そのため、駐輪需要が高く、民営駐輪場での運用が望まれる繁華街、主要な鉄道駅等では、低料金の区営駐輪場が設置されていることで、区営駐輪場に利用が集中する傾向があります。</p> <p>○鉄道駅周辺では、放置自転車が多く発生している一方で、駐輪場に適した用地の確保が難しい状況です。</p> <p>○自動二輪車の駐車場の不足により、道路上に違法駐車が発生しています。</p>
課題	<p>○民営駐輪場事業者、鉄道事業者等と連携し、民間による駐輪場の拡大に向けて、区営駐輪場の料金見直し、用地の供出調整等、行政による支援策に取り組むことが求められています。</p>



これからの取組

民営駐輪場事業者による駐輪事業を促進するため、民営駐輪場との料金バランス、地域の駐輪特性を考慮した、地域毎の区営駐輪場の料金の見直し、民間連携のあり方等を検討します。鉄道事業者や土地所有者等と連携・協力し、駐輪場の確保を進めていきます。


○民営駐輪場事業者を活用した駐輪場拡大のため、区営駐輪場と民営駐輪場との利用料金のバランスを検討します。

○鉄道用地等を活用した駐輪場の整備に向け、用地の譲渡・貸付等の要請を引き続き進めるほか、民間同士（鉄道事業者・土地所有者＋民営駐輪場事業者）での駐輪ビジネスの展開等、具体的な整備につながる連携のあり方を検討します。

○自動二輪車の駐輪場の確保に向けて、自動車駐車場の一部を転用する等、民営駐車場事業者への依頼を進めます。

○駐輪場の今後の運営については、下記イメージ図のように区内を複数のエリアに分けエリアごとに民間事業者を活用し、スケールメリットを生かした、より効果的な運営方法を検討します。

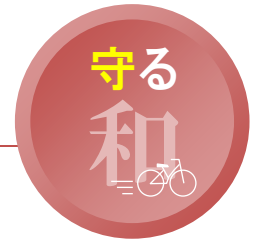
【参考】 エリア分けイメージ図



【参考】 民営駐輪場事業者を活用して設置した駐輪場

	名称	収容台数
1	新宿駅東南口自転車駐輪場	600
2	新宿駅南口自転車駐輪場	181
3	新宿駅西口自転車駐輪場	135
4	西新宿駅自転車駐輪場	187
5	西新宿駅第二自転車駐輪場	120
6	都庁前駅自転車駐輪場	108
7	都庁前駅第二自転車駐輪場	104
8	都庁前高架下自転車駐輪場	709
9	西新宿五丁目自転車駐輪場	86
10	西武新宿駅自転車駐輪場	188
11	東新宿駅自転車駐輪場	18
12	新宿三丁目駅自転車駐輪場	223
13	若松河田駅自転車駐輪場	50
14	西早稲田駅自転車駐輪場	68
15	市ヶ谷駅自転車駐輪場	8
16	牛込柳町駅自転車駐輪場	20
合計		2,805

自転車のみの台数 ※平成 29 年 6 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、ルールやマナーを守り、周囲に配慮しなければ、自転車の事故や自転車の放置による通行阻害等に関する課題は改善されません。そのため、「走る」「止める」の環境整備とともに、ルールやマナーを守る意識を育てることが重要です。

自転車は自動車と同じ「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があります。一方で、自動車に比べてルールやマナーを守る意識が低く、ルールやマナーを「よく知らない」「知っていても守らない」利用者もいます。

自転車は、子どもから高齢者まで、通勤や通学、買い物、遊び等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、ルールやマナーを学ぶことができるよう、より効果的な周知の仕方を取り入れていくとともに、“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やマナーの向上

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利用者等、誰もが自転車の交通ルールやマナーを熟知し、それを守る意識を高めます。また、関係機関と連携し様々な場面でルールやマナーを周知し啓発していきます。

施策 E-① 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

施策 E-② 通行ルールが一目で分かるサインの導入

施策 E-③ 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化

施策 E-④ 放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し

F 自転車利用に関する学びの場の拡充

対象者を拡充して交通安全教室を開催し、自転車利用者がより効果的にルールやマナーを守る支援を行います。

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、効果的かつ効果的な学びの場を構築します。

施策 F-① 幼児、児童、生徒、学生等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への支援

重点項目

施策 F-③ 子育て世代及び高齢世代に対する交通安全教育の充実

重点項目

施策 F-④ 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充

(3) 具体の施策

E 自転車利用のルールやマナーの向上

自転車利用のルールや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、守らなければならない理由も合わせ、自転車の利用環境に合った正しい知識を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」を義務付ける制度が始まりました。区でも警察や関係機関との連携を強化し、自転車利用者がルールやマナーを守る意識を高めていく取組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 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機に、新宿を訪れる外国人の増加が見込まれます。そのため、日本において自転車利用のルールや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ます。

施策 E-① 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

現状	<ul style="list-style-type: none"> ○一部の自転車利用者が、「車道の左側」等の基本的な交通ルールを知らない、知っていても守らない等、不適切な利用をすることで、自分自身や周りの歩行者等を含めて、危険な状況を作り出している現状にあります。 ○基本的な駐輪ルールとしての「放置」の定義を正しく理解していない、多少の「放置」は仕方がないと思う等、不適切な駐輪をすることで、歩道が通行しにくくなったり、まちの美観を損なう原因になる現状にあります。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○基本的な交通ルール、駐輪ルールの遵守や、周りに配慮した利用のマナーの向上について、周知を図ることが求められています。




これからの取組	<p>自転車利用のルールやマナーを伝え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、ルールの周知やマナーの向上を図っていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都や警察、NPO 団体等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果的なルールやマナーの周知活動を展開していきます。 ○行政や各事業者が連携してルールやマナー等の周知を推進する中で、各事業者が独自の取組を展開していけるよう、協力していきます。 ○駐輪場の利用促進につながる声掛けを引き続き行っていきます。 ○多言語での周知も含め、道路交通法に準じたルールを分かりやすく伝えていきます。 ○自転車が車道の左側を通行できるように、自動車利用者等にも自転車の通行ルールを周知し、道路上の駐車を控える等、自転車の通行環境の確保に協力してもらうよう努めます。
---------	--

【参考】新宿区の自転車ルールやマナーのツールの活用イメージ

- 全国共通の自転車の交通ルールや駐輪ルール、利用時のマナーのほか、区の駐輪場の使い方等、区内の自転車通行環境・駐輪環境に合わせた自転車利用を周知するツールを作ります。
- このツールをよりどころとして、学校教育や家庭での教育、イベント時の周知等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、自発的にルールやマナーを学べる環境を創ることもつながります。



施策 E-② 通行ルールが一目で分かるサインの導入

現状	○子どもや高齢者、外国人等を含め、区内で自転車を利用する全ての人に、通行ルールを即時に浸透させることが難しく、通行場所又は進行方向を理解しないまま、道路を通行している自転車利用者がいます。
課題	○模範的な自転車の利用方法が分かるよう、自転車通行空間の整備による通行区分の明確化、案内サインの充実、実際に目で見て理解する機会を増やすこと等が求められています。
これからの取組	<p>周辺区の自転車通行環境でのサインとの統一を視野に、交通ルールが一目で分かるような適切なサインのデザインの取り入れ等を関係機関と調整しながら検討していきます。また、今後の自転車通行環境整備に合わせて適切にサインを設置します。</p> <p>○文字等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を検討します。</p> <p>○警察等と連携した模範的な自転車利用のアピール等、「ルールやマナーの見える化」を図ります。</p> 

施策 E-③ 地域、警察等と連携した啓発・指導の強化

現状	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の通行ルールを無視する等、違反を繰り返す悪質な利用者により、周囲の歩行者、自転車、自動車等の安全で快適な通行を阻害するケースがあります。 ○放置自転車等により、歩行者の通行阻害や災害時の緊急活動の妨げになっています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○不適切に自転車を利用する人に対して、地域、警察等と連携し、適切に啓発又は指導を行う体制や、実効性のある取組が求められています。



これからの取組	<p>交通ルールを違反する自転車利用者に対し警察が行う取締りや指導に合わせ、自転車利用を周知するツールを活用したルールやマナーの啓発活動を区が主体となって取り組みます。</p> <p>自転車等の放置の抑制に向けて、撤去や返還手数料の見直し等、自転車等を「放置」しない意識を高める取組の検討を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車事故が多発する地域や、人通りが多く安全確保がより重要な地域において、警察や地域との連携を強化し、警察が行う取締りや指導に合わせた効果的な自転車利用のルールやマナーの啓発活動を区が主体となって進めていきます。 ○都が主体で行う「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」(例年5月1日～5月31日)等の機会に合わせ、地域や駐輪事業者、鉄道事業者等と連携した取組を検討します。 ○放置自転車等の抑制に向けて、引き続き効果的な放置自転車等の撤去や啓発活動、「返還手数料」の見直し等、区として可能な取組を進めます。 ○自動二輪車の放置は、道路交通法に基づく違法行為であるため、警察との連携をさらに強化し、放置をなくす取組を進めていきます。
---------	--

施策 E-④ 放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し

現状	<ul style="list-style-type: none"> ○放置自転車等の定期的な撤去活動を行い、3か所の保管場所で一定期間保管しています。 ○区では、撤去した放置自転車等を返還する際に、返還手数料として3,000円(原動機付自転車5,000円、自動二輪車8,000円)を徴収していますが、実際の放置自転車等の撤去・保管には、返還手数料以上の経費が掛かっています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○より適正な金額へ向けた見直しが必要です。



これからの取組	<p>放置自転車の解消を目指し、実効性のある啓発活動を展開するとともに、放置自転車等の発生時間帯に応じた撤去を実施する等、撤去・保管・返還・処分等の活動を充実します。</p> <p>自転車等の返還手数料について、放置行為に対する抑止的效果となるよう料金の見直しを検討します。合わせて、自転車等を放置させない環境作りに向け、効果的な撤去や啓発活動を引き続き検討し、取り組んでいきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○放置自転車等の発生時間帯や場所等を勘察し、より効果的な放置自転車等の撤去作業や放置をさせない啓発活動の仕方を検討し、行っていきます。 ○保管場所を拡充することで、放置自転車等の撤去活動を充実させていきます。 ○自転車等の返還手数料について、放置自転車等の1台当たりの返還に要する費用(自転車の場合、約5,300円/台)や他区の状況等を踏まえ、自転車等を放置する抑止的效果につながる返還手数料の設定を検討します。 ○引き取り手のない自転車の一部は、有効活用と廃棄処分費用の削減を図るため、海外への売却を引き続き行っていきます。 ○整理指導員による「声掛け」の実施等、過去の取組の中で実効性の高い啓発活動を充実し、自転車利用適正化と駐輪施設の利用向上を図ります。
---------	--

F 自転車利用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方法等を、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、スクエアドストレイト自転車交通安全教室等があります。

その他の年齢層にあっては、定期的に行われるイベントやキャンペーン、周知のチラシやポスター等でルールやマナーを周知しています。

近年、子ども乗せ自転車や、電動アシスト付自転車等の普及を受けて、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合った、知識や技術を学ぶ場を作ることが必要です。

施策 F-① 幼児、児童、生徒、学生等に向けた交通安全教育の充実

現状

○幼児及び児童に対しては、ほぼ全園・全校で在園・在学中に1回は交通安全教室を実施していますが、中学生以上の生徒及び学生に対しては、一部の学校での実施に留まっています。

課題

○幼児期からの成長段階に合わせて、多くの子どもたちが、定期的に交通安全教育を受講できるよう、教育環境を整えることが求められています。

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どもに対して、成長の各段階において継続的な交通安全教育を実施するとともに、実際に自転車を利用した体験型学習を導入する等、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。

○教育委員会や警察等と連携を図り、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等を活用し、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。

これからの取組

■区内幼稚園での交通安全教室



区内の幼稚園児を対象に、交通安全教室を実施しています。信号の見分け方、歩行時の交通ルール等のほか、自転車に関することも学びます。

■区内小学校での体験型学習の取組



区内の小学生を対象に、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。

施策 F-② 企業主体の自発的交通安全教育への支援

重点項目

現状

○自転車通勤、業務活動での自転車利用等、社会人が自転車を利用する機会が増えていますが、社会人に対する交通安全教育は、開催する機会が少ない状況です。

課題

○都が取り組む自転車安全利用 TOKYO キャンペーンとの連動等を通じて、自転車通勤時、業務内での自転車利用時等での交通ルールの遵守に向けた交通安全教育が求められます。
○企業への交通安全教育の支援が求められています。

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支援策について検討します。

○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等、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め年6回程度のセミナーが開催されています。東京都ではホームページ上で参加企業の公表を行うとともに、研修用DVDの提供等を行っています。

施策 F-③ 子育て世代及び高齢世代に対する交通安全教育の充実

重点項目

現状

○電動アシスト付自転車、幼児2人同乗用自転車、自転車用チャイルドシート等の普及により、子育て世代や、体力的に不安のある高齢世代も、自転車が利用しやすくなっています。
○子育て世代、高齢世代に対する世代に応じた交通安全教育は、開催する機会が少ない状況です。

課題

○子育て世代は、幼児を同乗させているときの事故の被害が甚大であることや、子どもへ正しい自転車の利用方法等を習得させる等の役割があることから、交通安全教育の充実が求められています。
○高齢世代は自転車事故の発生時に被害の甚大化が懸念され、高齢社会が進む中、特に交通安全教育の充実が求められています。

これからの取組

子育て世代及び高齢世代に適した交通安全教育の場の形成に向けて、子育て、福祉等の関係機関と連携を図ります。

○子どもの定期検診時や母子手帳の交付時等の来庁時や、地域センター、ことぶき館等への来館時等の機会を使った周知方法の検討や、子育てサークル、高齢者クラブ等での集まりに合わせた交通安全教育の充実を検討します。
○庁内関係部局や外部の関係機関との連携を強化し、各世代に適した交通安全教育の充実を目指します。
○児童及び高齢者が自転車を安全で適正に利用できるよう、保護者や同居者等が必要に応じた対策を行うよう周知していきます。

施策 F-④ 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充

現状

○自転車の交通安全教育の場は学校での開催が多く、学校以外で交通安全教育を行う場が少ない状況です。

課題

○区内で開催される自転車イベントに限定せず、人々が集まる様々な地域イベント等でも、交通ルール等の周知活動を展開することが求められています。

○そのためには、自転車団体や交通安全協会等と連携した、交通安全教育の拡充が求められています。

区内で開催される様々な地域イベントの主権者に対して、自転車交通安全に関するブース出展や啓発イベントの開催を働きかけます。

○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推進します。

○警察等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。

○自転車団体や交通安全協会等との連携を拡充していくことと、交通安全教育を充実していくことを検討します。

これからの取組

■交通安全教育の拡充イメージ

自転車指導員による、自転車乗り方教室





4 自転車の情報を「伝える」対象を広げる

(1) 基本的な考え方

自転車は、環境にやさしく、健康にもよい乗り物です。また区内外に点在する観光、集客施設等を巡ることで、まちの賑わいにもつながります。一方、ルールやマナーに即して安全に自転車を利用することも必要です。

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作るとともに、普段自転車を利用しない人も自転車の安全利用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必要です。

(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、安全に利用するためのルールやマナー等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推進します。

特に、自転車を使ったまち巡りの楽しみ方や健康増進への取組、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたサイクルスポーツの周知等、自転車利用を楽しむ情報と連携し、情報提供の充実を進めます。

施策 G-① 自転車の利用を促進する情報提供の充実

施策 G-② 外国人向けの情報提供の充実

施策 G-③ シェアサイクルの利用促進・利便向上に向けた情報提供の充実

重点項目

H 安全・安心で快適な自転車利用に向けた情報提供の充実

駐輪場や通行環境等に関する、区内で自転車を利用するための便利な情報や、自転車保険や整備・点検等自転車を安心して利用するために必要な情報等を充実させます。

施策 H-① 自転車通行環境、駐輪場等の分かりやすい情報提供の推進

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

重点項目

(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

自転車利用の利便性や地球環境にやさしい側面のほか、趣味として利用できる乗り物としての魅力も自転車を利用していない人に伝えることで、自動車利用からの転換や、自転車を利用した外出機会の増加を促します。

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

施策 G-① 自転車の利用を促進する情報提供の充実

現状	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車駐輪場は場所、料金、収容台数等の情報を、ホームページ等を通じて提供していますが、駐輪場の満空情報等、実際に利用する際に必要な情報が不足しています。 ○自転車利用の健康面、環境面、観光振興面等のメリットを周知し、自転車のさらなる活用を推進する情報提供が少ない状況です。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用推進法の施行(平成 29 年 5 月(巻末参考 I (参考-11 ページ)参照)とともに、様々な場面での自転車活用が期待される中で、区内での適切な自転車利活用のための情報提供の充実が求められています。
これからの取組	<p>区ホームページや広報媒体等、区が関与する様々な広報メディアを活用し、自転車の利活用につながる情報コンテンツを提供していきます。</p> <p>自転車シェアリングの開始に伴い、利用者の増加につながる情報を運営事業者と連携して展開します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○自動車利用から自転車利用への転換に向けて、有意義な情報を提供します。 ○公共交通と自転車利用をうまく組み合わせた、最適な移動手段の情報を提供することを検討していきます。 ○自転車利用に関するルールやマナーを周知すると同時に、自転車の利活用も紹介する機会を増やします。

施策 G-② 外国人向けの情報提供の充実

現状	○区内には外国人居住者や在勤者、観光客が活動していますが、自転車の交通ルール、駐輪ルール等、適正利用に関する情報提供は、全ての自転車利用者に周知されているわけではありません。
課題	○自転車シェアリングにより外国人観光客等も気軽に自転車を利用できる環境の中で、国内での交通ルールやマナー等を、適切に伝達するための情報提供の充実が求められています。



これからの取組	<p>外国人向けの多言語表記を使用した自転車の利活用に関する情報の充実を図ります。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。</p> <p>○既存の外国人向け自転車利活用に関する広報等を見直し、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提供の充実を図ります。</p> <p>○道路上でも自転車利用のルールが分かるよう、言語によらず視覚的に理解できるサインの充実を図ります。</p> <p>○来庁機会に合わせた周知や啓発ツールの配布、シェアサイクル利用時の多言語での対応等により、外国人に向けた情報の周知機会を増やします。</p>
---------	--

施策 G-③ シェアサイクルの利用促進・利便向上に向けた情報提供の充実

重点項目

現状	○自転車シェアリングは、千代田区、港区等の先行区と比べると、利用状況、会員登録数等が少ない状況です。
課題	○シェアサイクルの利用促進、利便向上に向けて、利用者が求める情報、未利用の理由等を調査し、利用促進及び利便向上に繋がる情報提供が求められます。



これからの取組	<p>運営事業者と連携し、利用者及び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利用に関する情報を会員へ提供したり、自転車シェアリングに関する情報を区のホームページ等で周知する等、相互のメディアを活用した情報提供を展開します。</p> <p>○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。</p> <p>○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等で会員に提供できる取組を進めます。</p> <p>○自転車シェアリング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。</p>
---------	--

H 安全・安心で快適な自転車利用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、駐輪しやすい「止める」場所の情報提供が重要となります。その際、事前に情報を収集することができ、かつ現地でも適切に情報を把握できることが大切です。

安全利用の観点からは、自転車利用のルールや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、事故等にあったときの対応の方法、安全な自転車の乗り方等の情報も必要となります。

これらの安全・安心で快適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仕組みを検討します。

施策 H-① 自転車通行環境、駐輪場等の分かりやすい情報提供の推進

現状

○自転車が通行しやすい道路、空きのある駐輪可能な駐輪場等の情報は、区内で自転車を利用するために重要な情報ですが、これらの関連情報は、駐輪場の位置情報等一部の提供に留まっている状況です。

課題

○自転車の利用者に対して、“どの場所”に“どのような施設”があるのか、事前に把握できる分かりやすい情報を提供することが必要です。
○今後、自転車通行環境や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仕組みが求められています。

これからの取組

官民が協力し、区内での案内サイン等の統一を図り、より分かりやすい駐輪施設、通行環境の案内等の情報提供を図ります。また、駐輪場の場所や定期利用／一時利用の種別、利用できる車種等が事前に把握できるよう、提供する情報を充実させます。

○統一されたデザインによる、分かりやすいピクトグラムや案内サインの導入を検討し、区が関わる施設について、積極的に取り入れていきます。
○自転車通行環境が整備されている路線や駐輪場の位置が、分かりやすく伝わるよう、提供する情報内容を検討し、情報を提供していきます。

■ 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・安心に自転車を利用するための情報提供の充実

現状	○車道を安全に走る際のコツ、後続車等とのコミュニケーションの取り方、自転車の整備・点検の必要性等、安全・安心に自転車を利用する情報は数多くありますが、現状ではその伝達手法がなく、十分に周知できていない状況です。
課題	○自転車利用のルールやマナーの周知と合わせて、自転車の安全利用に関する情報についても、分かりやすく周知するための情報提供が求められています。



これからの取組	<p>自転車の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。</p> <p>○自転車利用のルールやマナーを伝える冊子等の中で、自転車を利用する全ての人が必要となる安全情報（コミュニケーション、整備・点検等）を記載していきます。</p> <p>○自転車に幼児を乗せる場合、子ども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等、年代に応じた注意事項について、各年代をターゲットとした冊子等の中で適切に記載していきます。</p> <p>○整備・点検、自転車乗車のコツ等については、自転車販売店や自転車関連団体の協力を得ながら、周知させていきます。</p>
---------	--

施策 H-③ 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発

重点項目

現状	○自転車が加害者となる高額賠償事故の事例がある中で、万が一の備えとしての自転車保険の加入が期待されていますが、実際に保険に加入している人はいまだ少ない状況です。
課題	○自転車関連事故の備えとして、自転車保険の加入を促進していくことが求められています。



これからの取組	<p>自転車保険の大切さ、加入方法等の情報を、関係機関と連携し、適切に提供します。</p> <p>○自転車保険は、自分の被害を補う【傷害保険】、周りへの被害を補う【個人賠償責任保険】の2つに分けられ、さらに実際に加入する際の保険商品は以下の3つの種類があります。</p> <p>○複雑になりやすい保険内容の解説や加入方法を分かりやすく伝える取組を進めます。</p> <p>○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。</p>			
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>①自転車保険</p> <p>自転車事故専用の保険であり、相手への賠償から、自分自身の怪我まで、手厚い補償があります。</p> <p>特約として、事故後示談等の付帯サービスを受けることもできます。</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>②特約型個人賠償責任保険</p> <p>自動車保険や火災保険等に特約を付保することで、相手への賠償を補償します。</p> <p>火災保険等の特約として加入できる「日常生活に起因」して発生した損害を補償する保険です。</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>③TSマーク付帯保険</p> <p>自転車点検整備を受け、TSマークの貼られた安全な自転車が加入できる保険です。</p> <p>自転車点検整備を受けた日から、1年間有効な保険です。</p> </td> </tr> </table>	<p>①自転車保険</p> <p>自転車事故専用の保険であり、相手への賠償から、自分自身の怪我まで、手厚い補償があります。</p> <p>特約として、事故後示談等の付帯サービスを受けることもできます。</p>	<p>②特約型個人賠償責任保険</p> <p>自動車保険や火災保険等に特約を付保することで、相手への賠償を補償します。</p> <p>火災保険等の特約として加入できる「日常生活に起因」して発生した損害を補償する保険です。</p>	<p>③TSマーク付帯保険</p> <p>自転車点検整備を受け、TSマークの貼られた安全な自転車が加入できる保険です。</p> <p>自転車点検整備を受けた日から、1年間有効な保険です。</p>
<p>①自転車保険</p> <p>自転車事故専用の保険であり、相手への賠償から、自分自身の怪我まで、手厚い補償があります。</p> <p>特約として、事故後示談等の付帯サービスを受けることもできます。</p>	<p>②特約型個人賠償責任保険</p> <p>自動車保険や火災保険等に特約を付保することで、相手への賠償を補償します。</p> <p>火災保険等の特約として加入できる「日常生活に起因」して発生した損害を補償する保険です。</p>	<p>③TSマーク付帯保険</p> <p>自転車点検整備を受け、TSマークの貼られた安全な自転車が加入できる保険です。</p> <p>自転車点検整備を受けた日から、1年間有効な保険です。</p>		

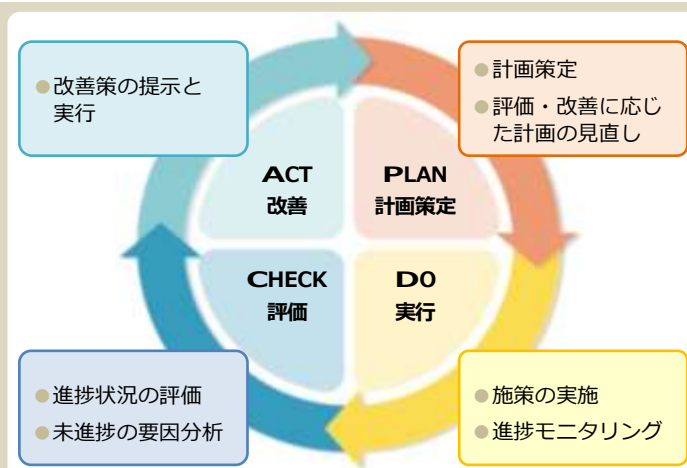
IV 計画の達成目標とスケジュール

本計画では、自転車の「走る」「止める」「守る」「伝える」の4つの基本方針に合わせて取組を推進し、自転車利用者だけでなく自転車を利用しない人にとっても安全で安心して通行できる自転車利用環境を目指します。

本章では、本計画に位置付けた様々な取組を推進し、平成39年度の計画最終年度に向け【計画の達成目標】を設定するとともに、取組を推進するための全体スケジュールをまとめています。

■ 本計画のPDCA サイクル

本計画の開始5年後を目途に、計画全体の見直しを行うものとし、取組の実施効果の客観的評価を行うことで、PDCAサイクルにのっとり継続的改善を図ります。そのため、計画に基づき実行した取組を、評価、検証するための定量的な指標の設定が必要です。



■ 本計画の評価指標

「走る」「止める」「守る」「伝える」の4つの基本方針に基づく取組を進め、以下の3つの達成目標を設定します。達成目標は、定量的に評価が可能な指標を設定し、達成状況を評価できる仕組みとします。

達成目標	評価の視点	指標
① 安全・安心で快適な自転車通行環境を実現します。	自転車通行環境を整備し、自転車を利用する人も利用しない人も、正しい自転車の交通ルールやマナーを学び、守ることで、交通事故の無い、安全・安心で快適な通行環境を実現します。	指標①-A 自転車通行環境の整備路線数 指標①-B 自転車関連事故の死傷者数
② 適切に自転車を駐輪できる環境を実現します。	様々な駐輪ニーズに即した利用しやすい駐輪場を、民間事業者を活用して整備するとともに、附置義務駐輪場の活用等を進めることで、放置のない適切な駐輪環境を実現します。	指標②-A 放置自転車台数 指標②-B 駐輪場利用率
③ 自転車を便利に利用できる快適なまちを実現します。	計画に位置付けた通行環境、駐輪環境や、新たなシェアサイクル等を活用し、快適に自転車を利用でき、自転車利用者・歩行者、ともに満足いくまちを実現します。	指標③-A 自転車利用環境の満足度の向上 指標③-B 自転車シェアリングの利用実績

1 計画の達成目標の設定

目標
1

安全・安心で快適な自転車通行環境を実現します。

指標①-A 自転車通行環境の整備路線数

■指標の意義

歩行者、自転車利用者及び自動車利用者にとって安全で快適な交通環境の実現を目指した自転車通行環境の整備の進捗を評価します。

■指標の基準

自転車通行環境の整備対象路線について
10 路線以上の整備を目指す

区が今後策定する自転車ネットワークの整備に向けた計画での整備対象路線について、原則国のガイドライン等に準じた整備形態で、10 路線*以上整備します。

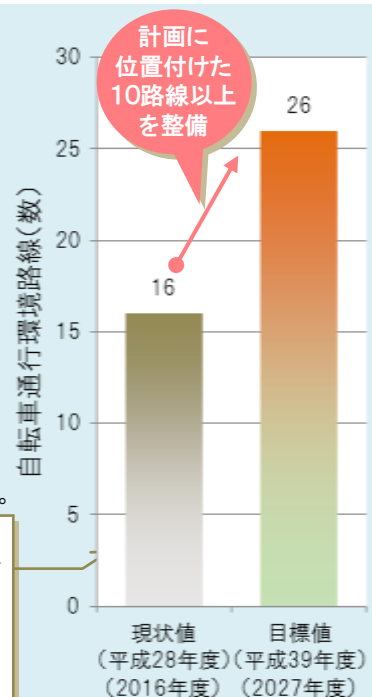
※路線：区内の幹線道路（主に国道、都道）の主要交差点間等を1路線と想定

※具体の路線設定や整備の仕方については、今後策定する自転車ネットワークの整備に向けた計画の中で示していきます。

現在の整備状況(平成 28 年度末)

都道：御苑大通り、目白通り(一部)、外堀通り(一部)、放射第 25 号線
靖国通り(一部)、山手通り、大久保通り(一部)

区道：三栄通り(一部)、都立戸山公園脇(一部)、早大通り(一部)
東五軒町東側、花園通り、太宗寺脇通り、仲通り、
牛込中央通り、神楽坂通り



※各路線の対象区間は、9 ページの地図を参照ください。

■実現のための主な施策

【走る】 施策 A-1 自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定及び運用

【走る】 施策 A-2 自転車通行環境の整備

■実現のための主な関係者の役割

行政（区）

自転車ネットワークの整備に向けた計画を策定し、整備を推進

行政（国・都）

国道・都道による広域的ネットワークの整備を推進

指標①-B 自転車関連事故の死傷者数

■指標の意義

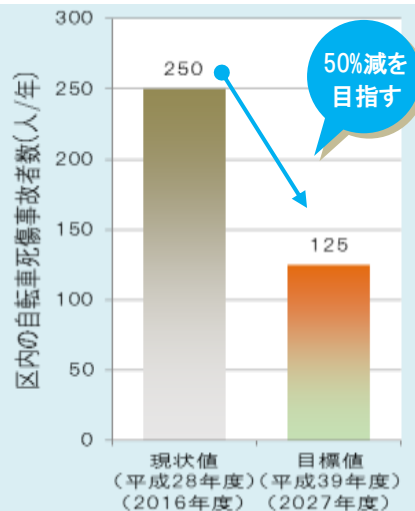
交通ルールやマナーを周知する啓発活動等の取組を通じて実現を図る自転車関連事故死傷者数の減少を評価します。

■指標の基準

**自転車関連事故死傷者数
50%減を目指す**

区内の自転車関連事故の死傷者数は減少傾向（58ページ参考①）となっており、今後もこの減少傾向を継続していくことが必要です。

東京都は今後5年間で約30%の削減目標を掲げています。これらを踏まえ、区では10年間で50%の削減を目指します。



出典：東京の交通事故、警視庁交通部

■実現のための主な施策

【守る】 施策 E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

【守る】 施策 E-3 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化

【守る】 施策 F-2 企業主体の自発的交通安全教育への支援

【守る】 施策 F-4 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充

【伝える】 施策 H-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発

■実現のための主な関係者の役割

行政（国・都・区・警察）	区民	民間（法人等）
交通ルールやマナーの啓発活動を展開	交通ルールやマナーを守り、自分と周りの安全に心掛けた自転車利用	自転車利用者が、自転車を安全で適正に利用することができるよう必要な措置を講ずる

目標
2

適切に自転車を駐輪できる環境を実現します。

指標②-A 放置自転車台数

■指標の意義

鉄道事業者や地域と連携した放置自転車抑制の啓発や、効果的な撤去活動の実施により実現を図る区内の主要駅周辺に発生している放置自転車台数の減少を評価します。

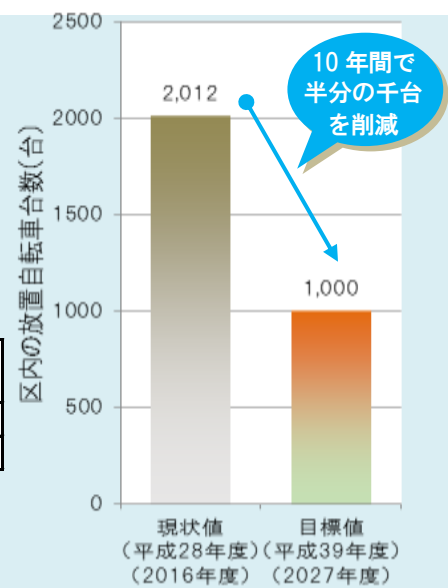
■指標の基準

放置自転車台数 50%の削減を目指す

放置自転車の台数は年々減少しています。そこで、平成30年度からの10年間は、関係者との連携を強化し、平成28年度の値から50%の削減を目指します。

放置自転車	駐輪場 実収容台数	駐輪場の 収容能力	乗入台数
A	B	C	A+B
2,012台	5,444台	8,977台	7,456台

出典：駅前放置自転車等の現況と対策(平成28年度調査)
東京都青少年・治安対策本部



■実現のための主な施策

- 【止める】 施策 C-2 駐輪二ズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し
- 【止める】 施策 D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し
- 【守る】 施策 E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進
- 【守る】 施策 E-3 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化
- 【守る】 施策 E-4 放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し

■実現のための主な関係者の役割

行政(区)	区民	民間(建築主等)	鉄道事業者
民間と連携した駐輪場整備や適正利用の啓発・情報発信	駐輪ルールの遵守とマナーの向上	駐輪場が利用されるよう対策や啓発活動を実施	駐輪場の利用促進に向けた啓発活動を実施

指標②-B 駐輪場利用率

■指標の意義

既存駐輪場の改修、利便性の高い駐輪場の整備及び駐輪場情報の発信を行うことで実現を図る、駐輪場の利用率向上を評価します。

■指標の基準

駐輪場利用率 70%を目指す

放置自転車台数を50%削減することを目標に、買い物等の駐輪ニーズに合った利用形態、利用料金等を検討するとともに、駐輪場の周知啓発を推進します。これにより、既存の利用可能台数 8,977 台を前提とした場合の利用率は約 70%となります。

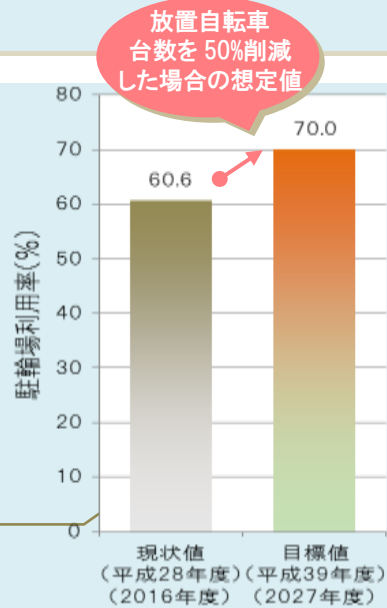
現状値(平成 28 年度)

駐輪場※利用率 = 実収容台数 ÷ 収容能力
= 5,444 台 ÷ 8,977 台 = **60.6%**

※対象とする駐輪場は以下の通り。

- ①区営駐輪場(路外) ②区営駐輪場(路上)
- ③自転車等整理区画 ④民間事業者連携の駐輪場

※各台数に原動機付自転車は含まない。



出典：駅前放置自転車等の現況と対策 (平成28年度調査)
東京都青少年・治安対策本部

■実現のための主な施策

【止める】 施策 C-1 誰でも利用できる駐輪場の整備

【止める】 施策 C-2 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し

【止める】 施策 D-2 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の推進

【伝える】 施策 H-1 自転車通行環境、駐輪場等の分かりやすい情報提供の推進

■実現のための主な関係者の役割

行政 (区)	区民	民間 (建築主等)	鉄道事業者
既存駐輪場の改修等による適切な駐輪場の整備や、駐輪場の位置情報の発信	駐輪ルールの遵守とマナーの向上	建物利用の駐輪に対する適切な駐輪場の整備	鉄道利用の駐輪に対する駐輪場の整備及び整備に向けた協力

目標
3

自転車を便利に利用できる快適なまちを実現します。

指標③-A 自転車利用環境の満足度

■指標の意義

区の自転車等に関する取組に対し、区民の満足度がどの程度向上したかを評価します。
※区政モニターアンケート調査を通じて満足度を調査します。

■指標の基準

取組を推進し、平成 29 年度の値から
10%の向上を目指す

自転車利用者の自転車利用環境に対する満足度を向上させるほか、自転車利用者のマナー等に対する歩行者や自動車利用者の満足度の向上を目指し、安全・安心で快適な自転車利用環境を創出します。

満足度の視点

- ①ルールやマナーに関すること
- ②駐輪環境や通行環境に関すること
- ③情報提供に関すること
- …等

多様な施策の
推進を通じて

総合的な満足度向上を目指す

■実現のための主な施策

【走る】 施策 A-1 自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定及び運用

【走る】 施策 B-1 関係機関と連携した広域相互利用の推進

【止める】 施策 C-1 誰でも利用できる駐輪場の整備

【守る】 施策 E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

【伝える】 施策 G-1 自転車の利用を促進する情報提供の充実

■実現のための主な関係者の役割

行政（区）	区民	民間（鉄道事業者、建築主等）
本計画の施策に取り組み、快適な自転車利用環境を創出	区の総合計画の目的を理解し、自転車を適切に利用	区の総合計画の目的を理解し、それぞれの立場の役割を果たす

指標③-B 自転車シェアリングの利用実績

■指標の意義

広域的なつながりを見せる自転車シェアリングについて、利用可能エリアの拡大やサイクルポート数の増加等の取組を進め、シェアサイクル1台当たりの利用回数が増えていくことを評価します。

■指標の基準

回転率※4.0 回転/日（現行の約4倍）を目指す。

※回転率：新宿区内でのシェアサイクル1台、1日当たりの利用回数をいう。

新宿区における自転車シェアリングでの回転率は、現在1日約1.0回転（暫定値）です。

そのため、通勤・通学時での利用増加、区民の新たな自転車利用者の創出、新たな移動手段としての利用増加を目指していきます。



■実現のための主な施策

【走る】 施策 B-1 関係機関と連携した広域相互利用の推進

【走る】 施策 B-2 利用者の拡大と利便性の向上

【伝える】 施策 G-3 シェアサイクルの利用促進・利便性向上に向けた情報提供の充実

■実現のための主な関係者の役割

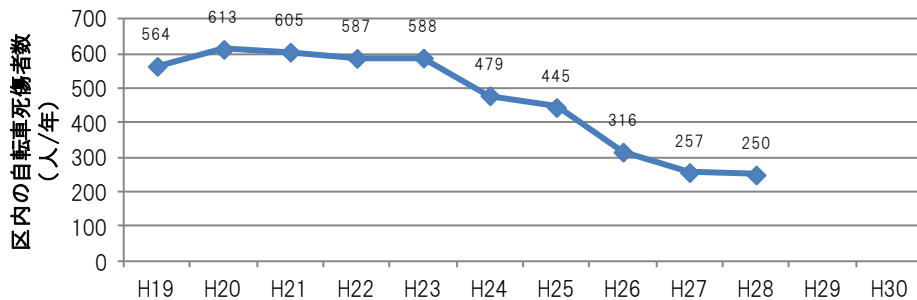
行政（区）	民間（運営事業者）
サイクルポート拡大の取組とシェアサイクルの利用啓発	サイクルポートの設置場所の拡大や利用者拡大に向けた事業展開

■ 評価指標に関する参考資料

■ 参考① 自転車死傷者数の推移

- ・ 警視庁公表データに基づく、区内の自転車関連事故による死傷者数は、平成 23 年以降、急速に死傷者数が減少しています。
- ・ 今の減少傾向が維持できた場合、自転車死傷者数は限りなく 0 人に近づきますが、人的要因による事故の発生を完全になくすことは困難です。

【出典】東京の交通事故より 警視庁



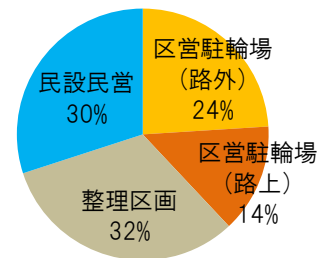
■ 参考② 東京都自転車安全利用推進計画（平成 28 年）の数値目標

- ・ 東京都の自転車安全利用推進計画では、5 年間の数値目標として以下の 3 指標を設定しています。このうち、自転車事故発生件数は 5 年間で約 30% の削減を目指しています。

- ① 自転車乗用中死者数 33 人(平成 27 年) → 20 人以下(平成 32 年)
- ② 自転車事故発生件数 **11,060 人(平成 27 年)** → **8,000 件以下(平成 32 年)**
- ③ 駅前放置自転車台数 33,830 台(平成 27 年) → 20,000 台以下(平成 32 年)

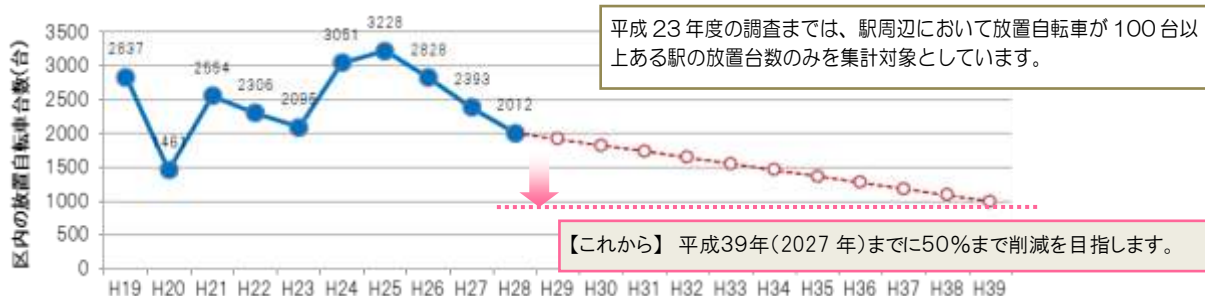
■ 参考③ 区営駐輪場、民設民営駐輪場の収容台数の比率

- ・ 区営駐輪場（路外・路上）及び区有地での民設民営駐輪場の整備台数の内訳は、平成 29 年 4 月 1 日時点で、右図のとおりです。



■ 参考④ 放置自転車台数の推移

- ・ 平成 25 年度から放置自転車の台数は年々減少しています。



出典：駅前放置自転車等の現状と対策（平成 28 年度調査） 東京都青少年・治安対策本部

2 各取組のスケジュールについて

本計画期間は、平成30年度（2018年度）から平成39年度（2027年度）までの10年ですが、前期、後期に区分し、中間年である平成35年度において、見直しを行う予定です。そのため、見直し前を「前期」、見直し後を「後期」として、各取組のスケジュールを示します。

（1）自転車が「走る」環境を整える

		前期（平成30年度（2018年度） ～平成34年度（2022年度））	後期（平成35年度（2023年度） ～平成39年度（2027年度））
A 自転車通行環境の整備	施策A-1 自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定及び運用	自転車ネットワークの整備に向けた計画の検討・作成	自転車ネットワークの整備に向けた計画運用（フォローアップ調査、見直し（必要に応じて））
	施策A-2 自転車通行環境の整備		自転車ネットワークの整備に向けた計画に応じた計画的な整備の実施
B 自転車シェアリングの拡充	施策B-1 関係機関と連携した広域相互利用の促進	自転車シェアリングの拡充に向けた検討と取組の実施	中間見直しに応じた取組の実施
	施策B-2 利用者の拡大と利便性の向上		

（2）自転車を「止める」環境を整える

		前期（平成30年度（2018年度） ～平成34年度（2022年度））	後期（平成35年度（2023年度） ～平成39年度（2027年度））
C 利用しやすい駐輪場の提供	施策C-1 誰でも利用できる駐輪場の整備	駐輪スペース確保の検討	中間見直しに応じた取組の実施
	施策C-2 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し	駐輪ニーズに応じた利用形態の見直し	
D 民間と連携した駐輪場の整備・運用	施策D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し	附置義務制度の見直し検討	中間見直しに応じた取組の実施
	施策D-2 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の推進	料金バランスの検討	

(3) ルールやマナーを「守る」意識を育てる

		前期(平成30年度(2018年度) ~平成34年度(2022年度))	後期(平成35年度(2023年度) ~平成39年度(2027年度))
E 自転車利用のルールやマナーの向上	施策E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進	総合計画に基づく取組の実施 具体的支援方策の検討	中間見直しに応じた取組の実施
	施策E-2 通行ルールが一目で分かるサインの導入		
	施策E-3 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化		
	施策E-4 放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し		
F 自転車に関する学びの場の拡充	施策F-1 幼児、児童、生徒、学生等に向けた交通安全教育の充実	既存イベント等と適宜連携を図る ※連携可能なイベントについては、各年度で異なるため適宜実施する。	
	施策F-2 企業主体の自発的交通安全教育への支援		
	施策F-3 子育て世代及び高齢世代に対する交通安全教育の充実		
	施策F-4 地域イベント等と連携した交通安全教育の拡充		

(4) 自転車の情報を「伝える」対象を広げる

		前期(平成30年度(2018年度) ~平成34年度(2022年度))	後期(平成35年度(2023年度) ~平成39年度(2027年度))
G 自転車の利用を促進する情報提供の充実	G-1 自転車の利用を促進する情報提供の充実	総合計画に基づく取組の実施	情報提供・周知の実施 (適宜見直し)
	G-2 外国人向けの情報提供の充実		
	G-3 シェアサイクルの利用促進・利便向上に向けた情報提供の充実		
H 安全・安心で快適な自転車利用に向けた情報提供の充実	H-1 自転車通行環境、駐輪場等分かりやすい情報提供の推進	総合計画に基づく取組の実施	情報提供・周知の実施 (適宜見直し)
	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		
	H-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発		

参考 I 全国の社会情勢からの課題

1 社会情勢の変化からの課題

(1) 自転車関連事故対策の重要性

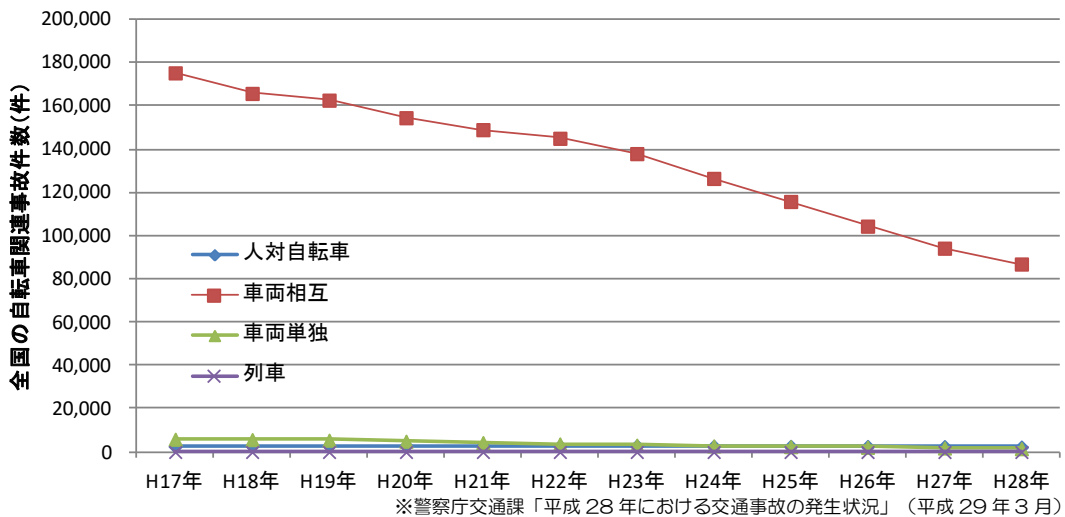
ア：全国の自転車関連事故

全国的な自転車関連事故は、年々減少傾向にあります。自転車同士又は自転車と自動車等の「車両相互」の事故を中心に、依然、年間約9万件（平成28年）が発生しています。

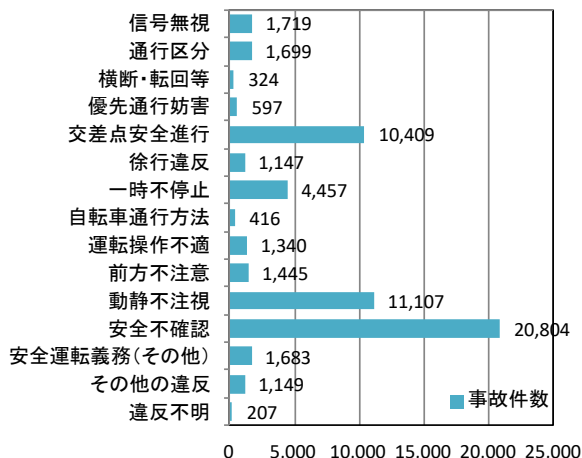
自転車関連事故では、安全を確認しないケースや交差点の安全進行を違反する等、自転車利用者の人的要因による交通事故が多発している状況にあります。人的要因に端を発する自転車関連事故を含め、環境整備、ルールやマナーの周知等ハード面とソフト面の両方の取組を効果的に進めることが求められます。

なお、都内では交差点での自転車関連事故が約60%を占めています。

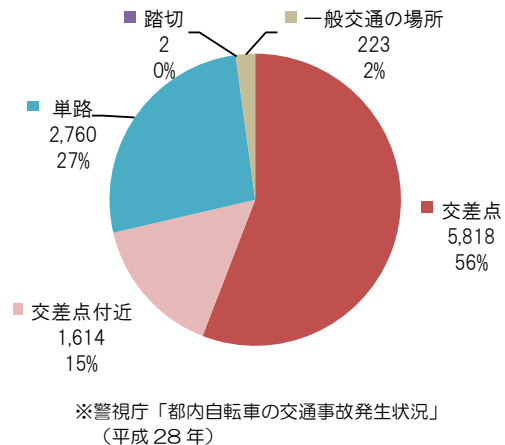
■全国の自転車関連事故の発生件数



■全国の自転車関連事故の法令違反別件数



■都内の自転車関連事故の発生場所(平成28年中)

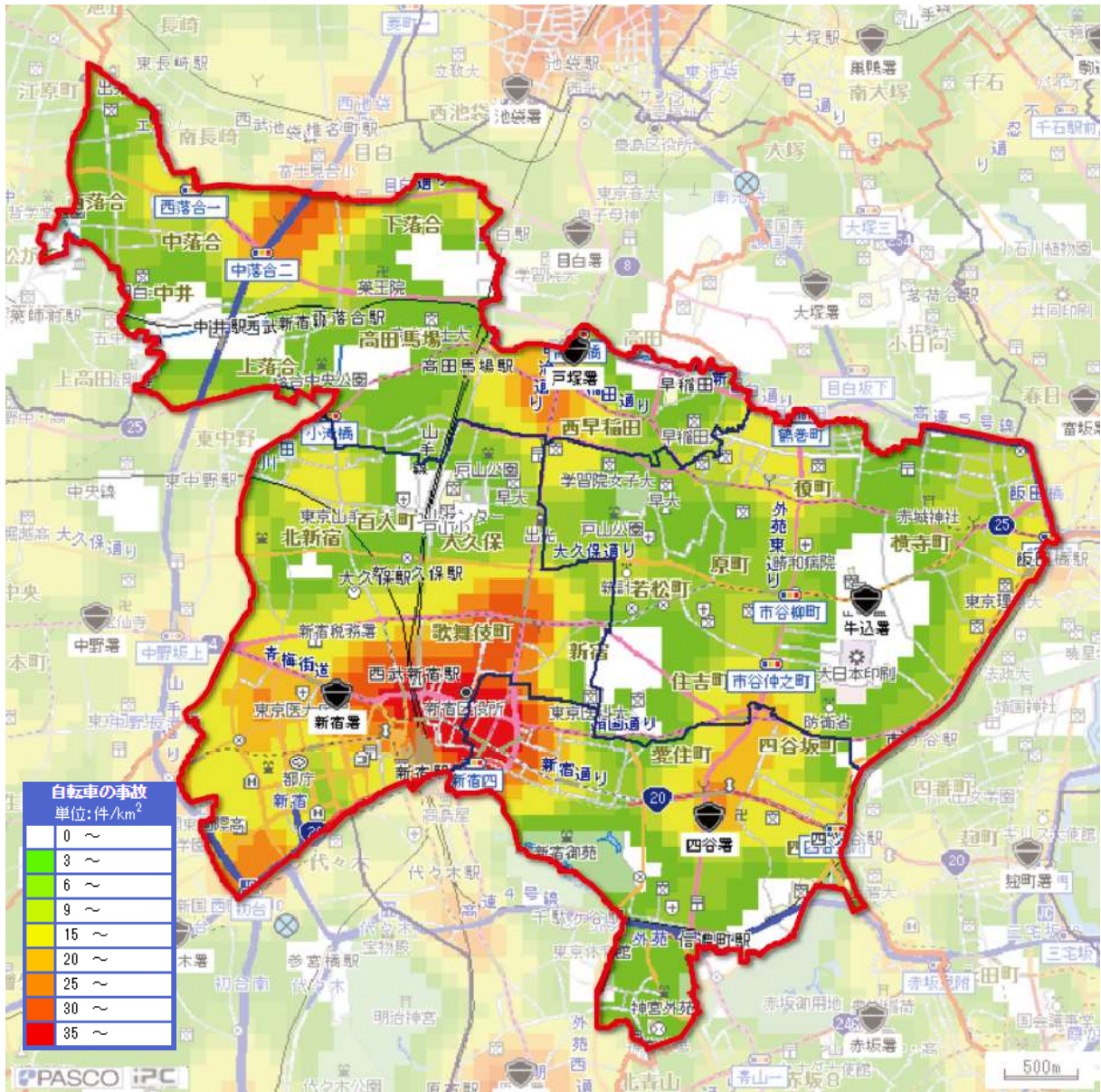


※警察庁交通課「平成28年における交通事故の発生状況」（平成29年3月）

イ：区内の自転車関連事故

警察庁の最新の事故発生箇所データ（メッシュの色：自転車事故の発生件数）によれば、区内では、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、幹線道路の幅員が広がっている区間や、生活道路においても事故が発生しており、通行環境の整備が求められます。

■区内の自転車事故発生(平成 28 年中) 出典:事故統計データ(警察庁HP)



※自転車関連の交通人身事故の事故密度（件/km²）について、100m四方のメッシュで表示したものの。赤色が面積当たりの事故件数が多い地点。



課題① 自転車の通行環境の整備と自転車利用のルールやマナーの周知

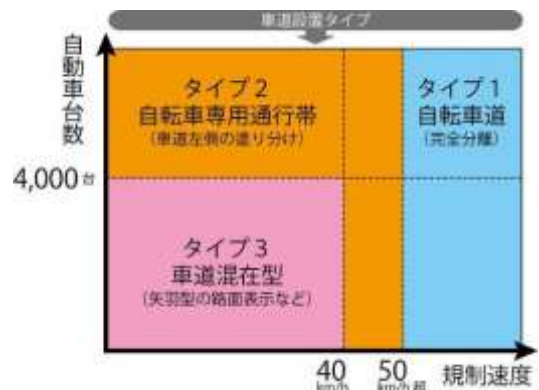
(2) 「利用環境ガイドライン」の改定

国土交通省及び警察庁では、【自転車は車両】の交通ルールの基本にのっとり、平成 24 年度に利用環境ガイドラインを策定し、また平成 28 年度に改定することで、自転車通行空間整備のあり方を提示しています。

この利用環境ガイドライン（平成 28 年 7 月改定）では、右図のように自動車の速度と交通量で、基本的な自転車通行環境の整備形態の選定の考え方を 3 タイプ示しています。

さらに、整備が当面困難な場合等は、【暫定的な整備】として、標準化した矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置可以采用できるとしています。（各整備タイプの詳細は次頁参照）

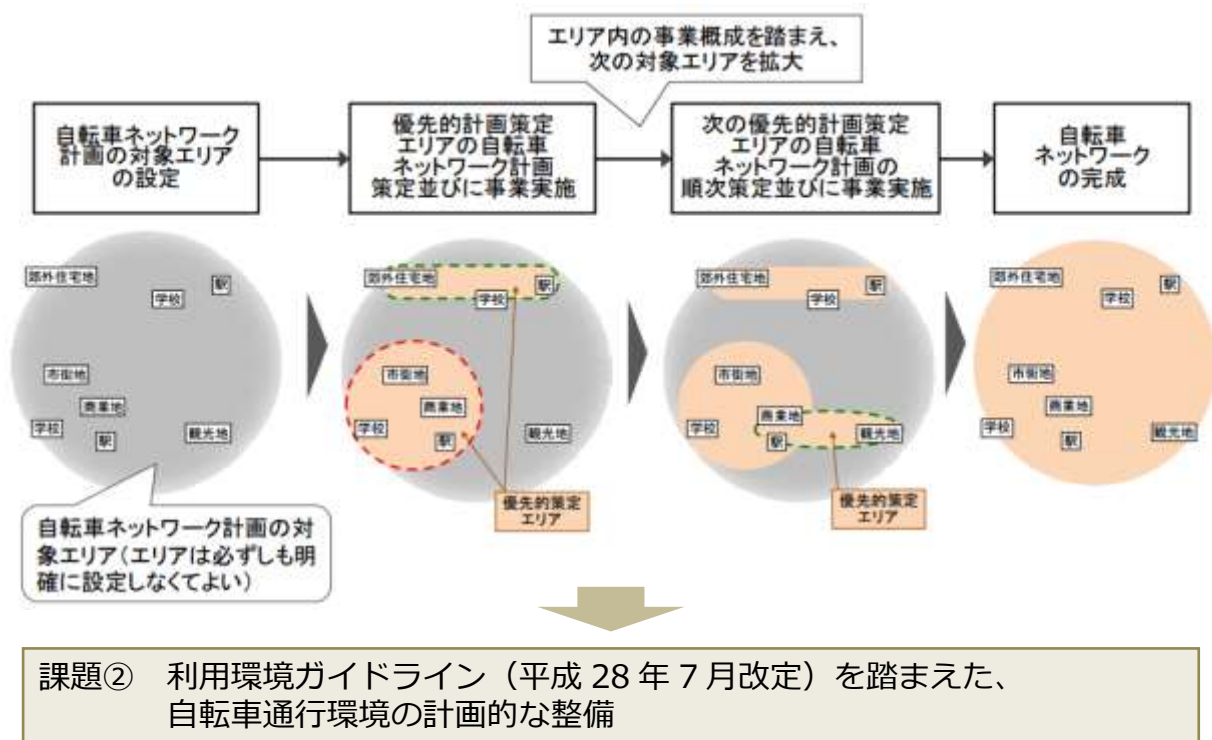
■整備タイプの区分と指定条件



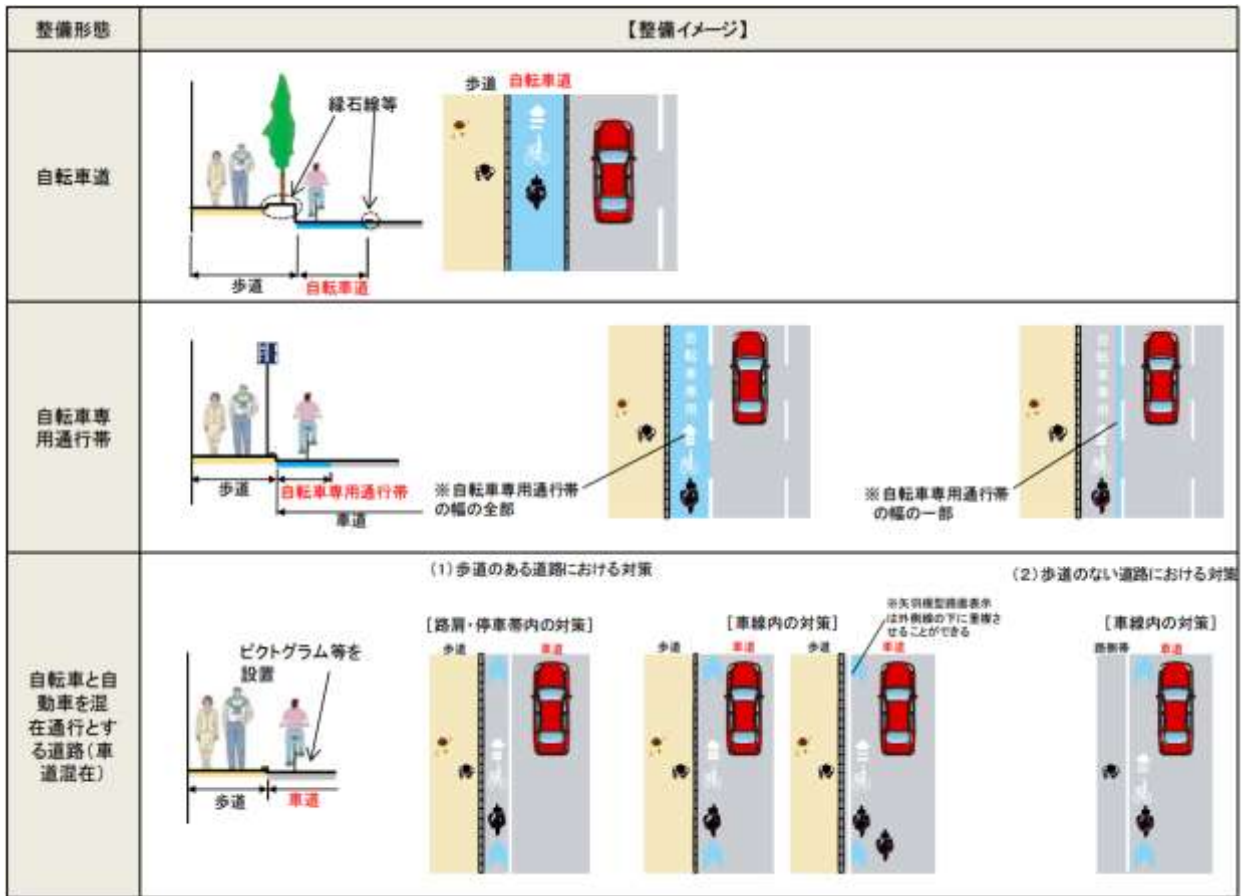
なお、利用環境ガイドライン（平成 28 年 7 月改定）では、これらの整備タイプに準じた通行環境整備を計画的に推進するため、「自転車ネットワークの整備に向けた計画」の策定が期待されています。

計画の策定については、優先度の高いエリアを定め、段階的に計画を策定することや（下図参照）、具体の整備については、既存の通行環境をつなぎながら形成を目指す手順（次頁参照）等、現状に合わせて段階的に進める考え方が記載されています。

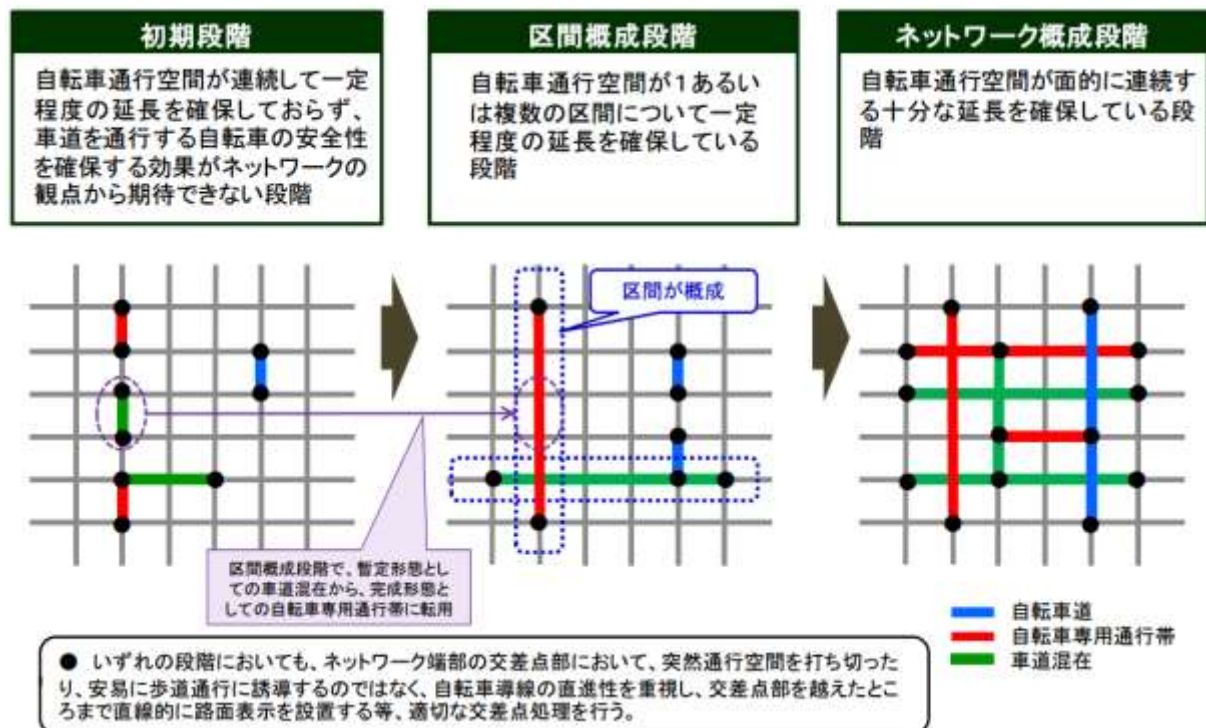
■自転車ネットワークの整備に向けた計画に関する段階的な策定方法(通行環境ガイドラインより引用)



■ 基本的な整備タイプ(利用環境ガイドライン(平成28年7月改定)より引用)



■ 自転車ネットワークの概成の段階イメージ(利用環境ガイドライン(平成28年7月改定)より引用)



(3) 都内で進む自転車通行環境の整備

東京都では、平成 24 年に「東京都自転車走行空間整備推進計画」を定め、また平成 32 年開催の東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、平成 27 年に「自転車推奨ルート」を策定し、自転車通行環境を積極的に進める方向性を示しています。これらの整備計画を踏まえ、都内では自転車道や自転車専用通行帯、自転車ナビライン・自転車ナビマーク等の整備が進められてきました。

区では、新国立競技場周辺地域の一部が推奨ルートとして指定されています。この推奨ルートを含め、区内での自転車ネットワークの形成が求められています。

■自転車道



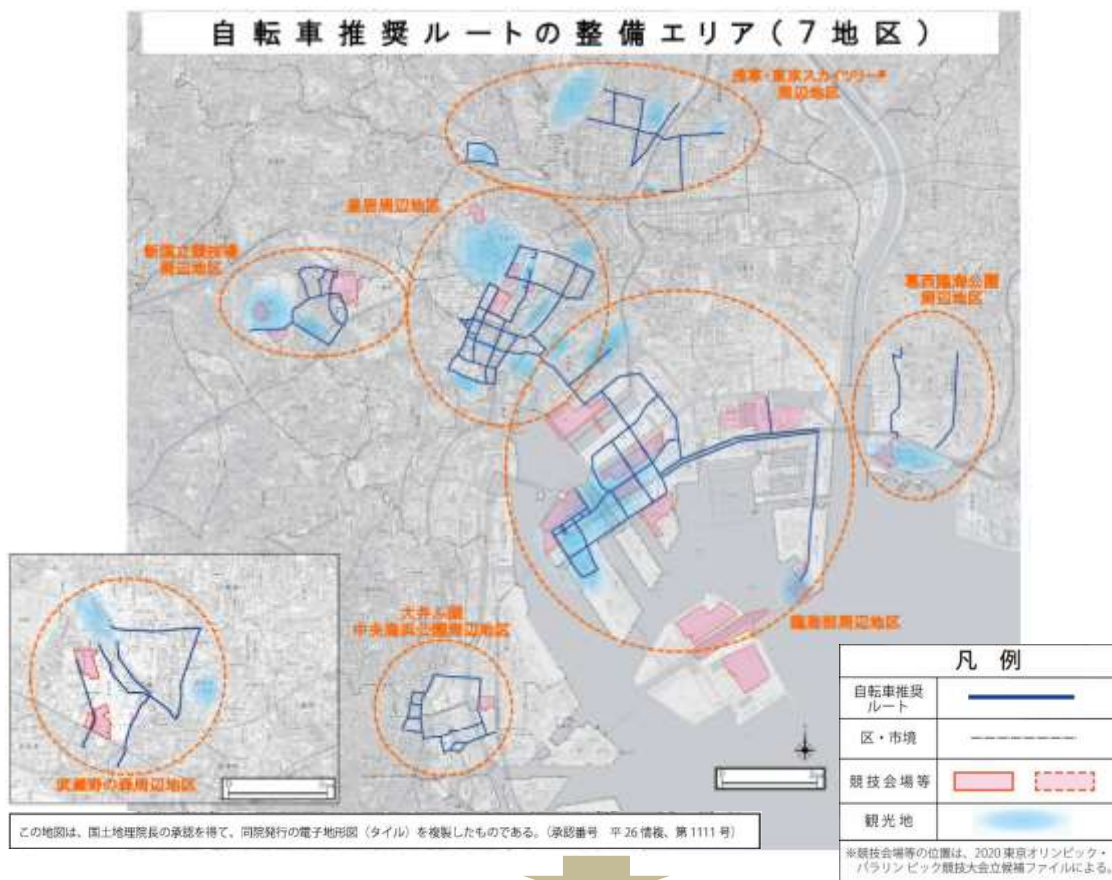
■自転車専用通行帯



■自転車ナビライン・自転車ナビマーク



■東京都の「自転車推奨ルート」



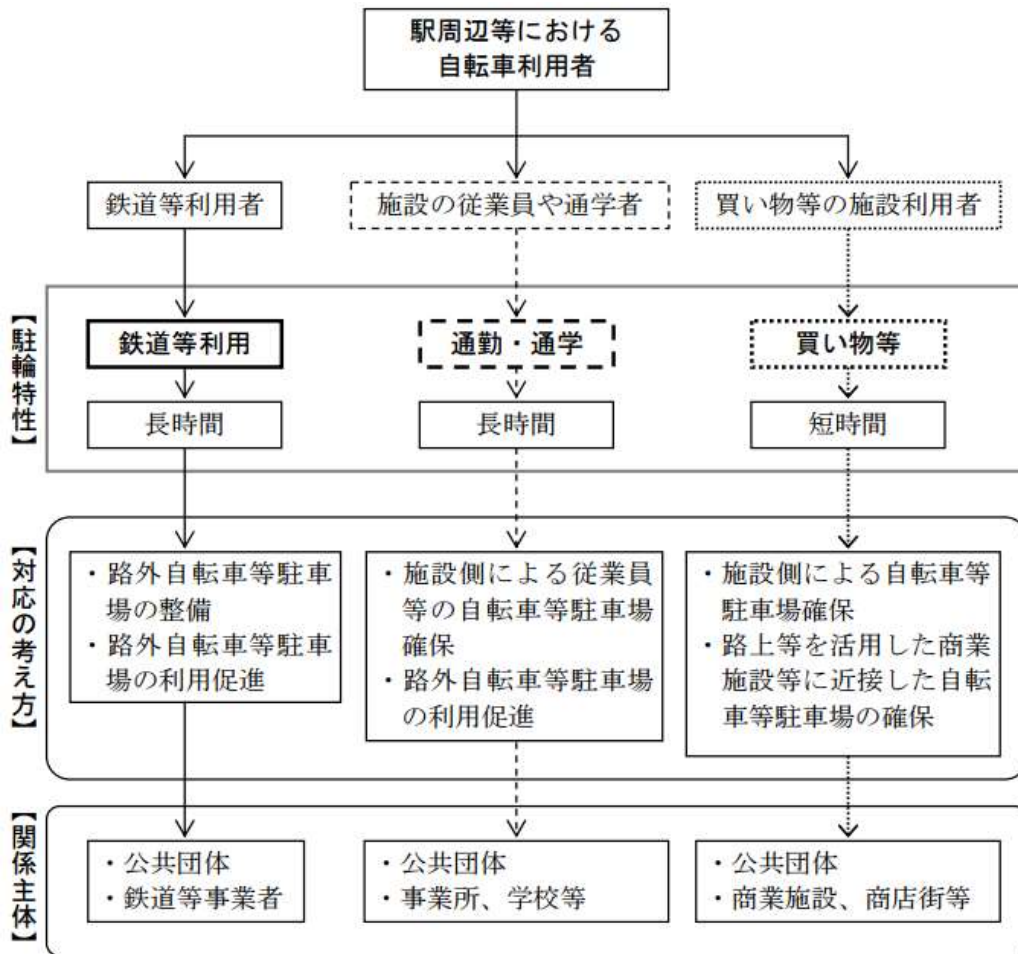
課題③ 関係する道路管理者や交通管理者と連携した自転車ネットワークの形成

(4) 駐輪ガイドライン (第2版)

国土交通省では、放置自転車の減少と駐輪需要の適正化に向けて、平成 24 年度に駐輪ガイドラインを策定し、平成 28 年度に第2版への改定を行っています。

改定後の新しい駐輪ガイドライン (第2版) では、駐輪特性に応じた対応の考え方や対策を講じるべき関係主体を示すとともに、新たに「自転車駐車需要のコントロール(適正化)」として、徒歩やバス利用への転換や、シェアサイクル (ガイドラインではコミュニティサイクルと呼称) の活用も視野に入れた転換施策の考え方を示しています。

■駐輪ガイドライン(第2版)での駐輪対策の基本的考え方



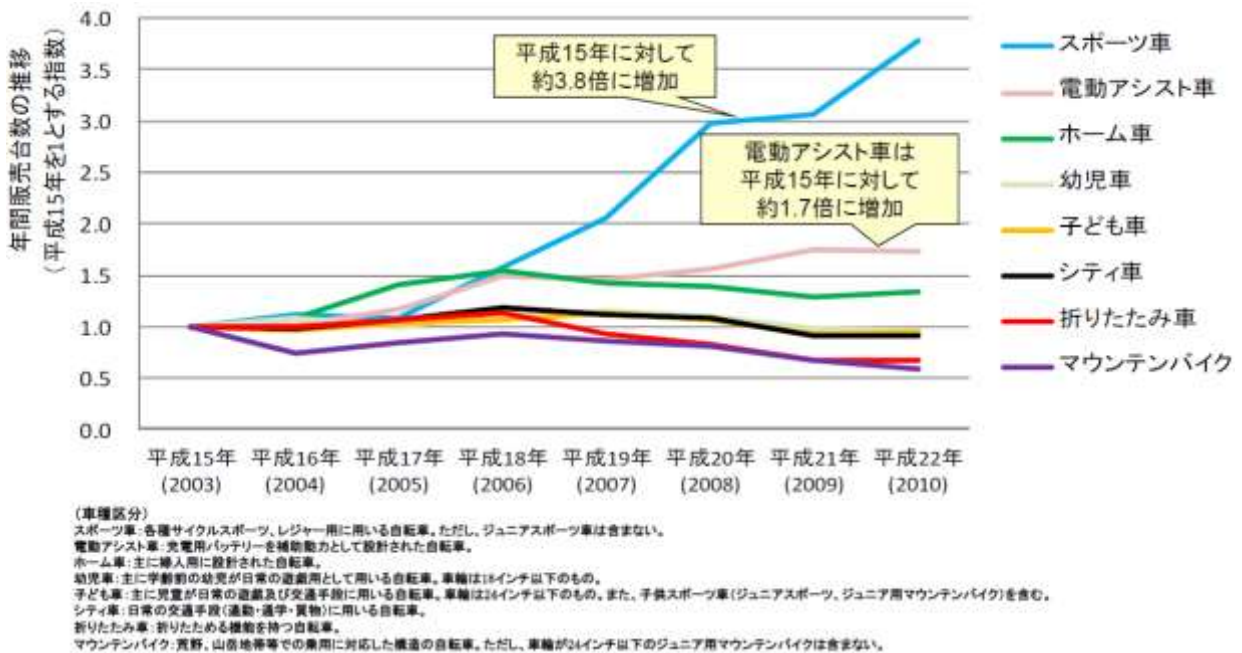
課題④ 自転車駐車需要の適正化を視野に入れた利用しやすい駐輪場の整備

(5) 自転車利用ニーズの多様化

スポーツ自転車や電動アシスト付自転車等の普及とともに、比較的長距離での自転車通勤や、健康ブームによる自転車利用者の増加、サイクルスポーツイベントの増加等、多様な場面で自転車が利用されるようになっていきます。

車両の変化に応じて、自転車による行動範囲の拡大や、高齢者の自転車利用の増加等にもつながっていると考えられ、これらの車両の通行環境や駐輪環境の確保が必要です。

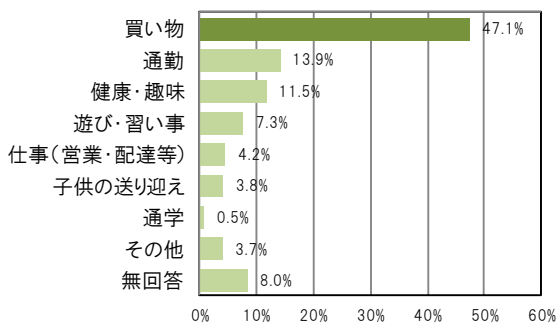
■全国での自転車年間販売台数の推移 出典：自転車国内販売動向調査(財)自転車産業振興協会



出典：自転車国内販売動向調査(財)自転車産業振興協会

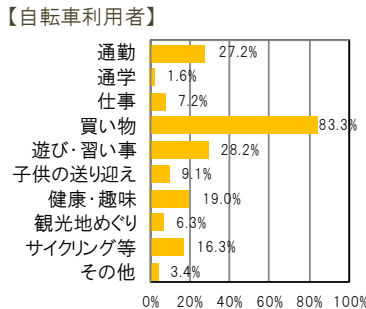
また、区民の自転車利用については、「買い物」での利用が多いですが、通勤、健康・趣味、遊び・習い事等、様々な場面でも自転車が利用されています。利用の場面に応じて、駐輪する場所や駐輪時間、通行するルート等が異なることから、利用の多様化を踏まえた通行環境又は駐輪環境の確保が必要です。

■自転車を利用する主な目的



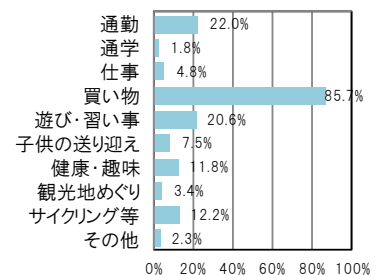
出典：平成28年度第1回新宿区区政モニターアンケート(平成28年7月～8月実施)

■自転車の利用目的について ※複数回答



出典：自転車利用者アンケート調査・区民アンケート調査(平成28年10月実施)

【区民アンケート】



課題⑤ 自転車の車両や利用目的の多様化に応じた環境整備とサービスの提供

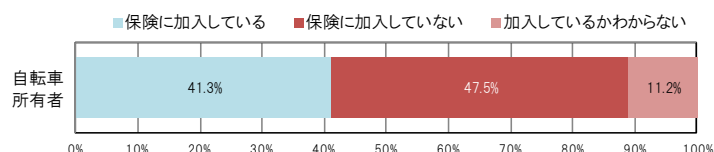
(6) 自転車保険の加入促進の動き

自転車が加害者となり、多額の損害賠償が求められた交通事故の発生が目立つようになり、自動車保険と同様に、自身の怪我の補償や周りへの損害賠償等を含めた、いわゆる「自転車保険」の保険商品が民間各社から販売されています。

区が行った区政モニターアンケート調査によれば、自転車所有者のうち約40%が自転車保険に加入している一方で、未加入者も約50%と多くなっています。

自転車事故の危険性を正しく認識し、ひいては交通ルールの遵守の意識付けとなることから、保険加入の促進と、それに合わせた交通ルールの周知や啓発が求められています。

■ 自転車保険の加入状況(区政モニターアンケート)



※区政モニターのうち「自転車を所有」している人のみ

出典：平成28年度第1回新宿区区政モニターアンケート
(平成28年7月～8月実施)

課題⑥ 車両の利用者としての自覚の向上

■ 自転車関連事故での高額賠償事例

【事例①】歩行者との事故：夜間の坂道をスピードを出して下った小学生による事故

- 加害者 自転車乗用中の男子小学生（当時11歳）
- 被害者 歩行中の65歳の女性
- 事故状況 夜間にマウンテンバイクにより、坂道をスピードを出して走行していたところ、歩行中の被害女性に正面衝突した。
- 被害状況 被害者の女性は、意識不明の重症

加害者の男子小学生の「保護者」に対し、
9,521万円の賠償命令（平成25年7月、神戸地方裁判所）

【事例②】自転車同士の事故：車道を斜めに横断した男子高校生による事故

- 加害者 自転車乗用中の男子高校生
- 被害者 自転車乗用中の24歳の男性会社員
- 事故状況 横断歩道（自転車横断帯）の手前から車道を斜めに横断し、対向車線を直進する被害者の自転車と接触した。
- 被害状況 被害者の男性は、言語機能の喪失等大きな障害が残った。

加害者の男子高校生に対し、
9,266万円の賠償命令（平成20年6月、東京地方裁判所）

(7) 国内外の旅行者の動向

訪日・訪都外国人旅行者や訪都国内旅行者は近年増加傾向にあり、特に外国人旅行者は急激に増加しています。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、さらに国内外の旅行者の増加が予測される中で、自転車シェアリングの利便性向上や、初めて訪れた人にも分かりやすい自転車利用ルールの周知等の取組が求められています。

■ 訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移



出展：訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移（東京都、平成 28 年）

課題⑦ 区内に不慣れな人への自転車の適正利用に向けた情報伝達の充実

【コラム：自転車活用推進法】

平成 29 年 5 月に、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、健康の増進等の効果を図るため、自転車の活用の推進に関する基本理念、国の責務を明確とした「自転車活用推進法」が施行されました。

この法律では、自転車の活用を推進するために重点的に検討され、推進する施策として 15 個の取組を提示しており、自転車活用推進に向けた方向性が明示されています。

また、この法律では、それぞれの立場での“責務”が示されています。この中で、地方公共団体である区は、区の実情に応じた施策を策定し、及び実施するとともに、情報提供等を通じ、住民の理解を深め、協力を得る責務を持ちます。また、国民（区民）は、基本理念の理解を深め、また、自転車の活用の推進に関する施策への協力に努める責務を持ちます。

国、地方公共団体、国民等が連携し、自転車の活用を推進していくことが定められています。

■ 地方公共団体の責務（第 4 条）

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

■ 国民の責務（第 6 条）

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

■ 自転車活用推進法での自転車活用の重点取組（第 8 条）

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

2 全国的な社会情勢の変化からの課題のまとめ

全国や区内での自転車の使われ方が多様化し、それに合わせて国や都等の通行環境や駐輪環境の整備、自転車活用推進の方向性が示されました。これからの自転車総合計画では、これらの社会情勢を踏まえ、検討を進めることが求められます。

題 目	個別の課題
①自転車関連事故対策の重要性	自転車の通行環境の整備と自転車利用に関するルールやマナーの周知
②「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを踏まえた、通行環境の整備
③都内で進む自転車通行環境の整備	関係する道路管理者や交通管理者と連携した自転車ネットワークの形成
④自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン	自転車駐輪需要の適正化を視野に入れた利用しやすい駐輪場の整備
⑤自転車利用ニーズの多様化	自転車の車種や利用目的の多様化に応じた環境整備とサービスの提供
⑥自転車保険の加入促進の動き	車両の運転者としての自覚の向上
⑦国内外の旅行者の動向	区内に不慣れな人への自転車の適正利用に向けた情報伝達の充実



■ 社会情勢からの課題

課題 I-① 国の指針や法に準じた対策の検討

通行環境、駐輪、活用推進等、自転車に対する国や都の方針に合わせた整備が求められます。

課題 I-② 自転車利用の多様化に対応した環境整備

車両、使い方の多様化を受け、駐輪場の改良やシェアサイクル等の充実が求められます。

課題 I-③ 自転車安全利用の意識向上に向けた啓発

自転車事故による経済的負担の軽減に向け、自転車保険の周知活動が進められ、実際に自転車利用者の保険加入も進んでいます。この動きをさらに進める取組が求められます。

課題 I-④ 分かりやすい自転車利用方法の提供

初めて区内を訪れる人でも、分かりやすく自転車を利用できる環境整備が求められます。

参考Ⅱ 新宿区の特徴を踏まえた課題

1 区の「特性」に関する視点からの課題

課題 II-①

営業回りの移動手段の自動車から自転車への転換

■東京有数の業務地

区の事業所数及び事業者数は、ともに都内4位となっています。西新宿の超高層ビル群に集積している業務機能はもちろんです。落合・中井の染物、早稲田周辺の印刷・製本関連産業の地場産業も有名で、ビジネスマンが集まるまちです。

営業周り等業務活動での移動手段としての自転車の利用等が想定されます。

■事業所数(件)・従業者数(人)

順位(23区中)	事業所数	従業者数
1	港区	39,375
2	中央区	37,869
3	千代田区	34,250
4	新宿区	33,602
5	大田区	31,432
6	世田谷区	28,994
7	渋谷区	28,613
8	足立区	25,887
9	台東区	24,446
10	江戸川区	21,840

出典：東京都統計年鑑 平成 26 年より

課題 II-②

集客施設での駐輪環境を充実

■魅力あふれる商業が集積するまち

区は、新宿駅周辺、神楽坂周辺、高田馬場周辺で多くの商業施設が集積しています。小売業の年間商品販売額は特別区で第2位（右表参照）、飲食店の数は特別区で第1位となっており、買い物等で賑わっています。一方で、新宿駅等の商業施設周辺や商店街等では、自転車の乗り入れも多く、放置自転車が多く発生しています。駐輪環境の充実が求められています。

■年間販売額(単位:百万円)

順位(23区中)	小売業	卸売業
1	中央区	1,473,042
2	新宿区	1,349,297
3	渋谷区	1,145,343
4	千代田区	890,130
5	豊島区	772,762
6	世田谷区	736,143
7	港区	720,730
8	足立区	599,776
9	大田区	590,658
10	江東区	515,381

出典：東京都統計年鑑 平成 26 年より

課題 II-③

多言語による自転車利用の案内や、分かりやすい案内の推進

■外国人が多いまち

区は外国人登録人口が、東京都の市区町村で最も多く、また、東京都の外国人旅行者が訪問した場所でも上位を占めています。そのため、外国人や、初めて区内を訪れた人でも一目で分かる自転車利用の案内や表示を取り入れていくことが必要です。

■外国人人口(単位:人)

順位(23区中)	外国人人口
1	新宿区
2	江戸川区
3	足立区
4	江東区
5	豊島区
6	大田区
7	港区
8	板橋区
9	荒川区
10	北区

出典：東京都統計年鑑 平成 26 年より

■訪都外国人旅行者の訪問先

- 第1位 新宿・大久保 (57.7%)
- 第2位 浅草 (49.9%)
- 第3位 銀座 (48.9%)

※平成 27 年度国別外国人旅行者行動特性調査より

課題Ⅱ-4

公共交通を補完する自転車利用の促進

■公共交通が発達したまち

区は、7路線8駅が集積し、1日約340万人（平成28年現在）が乗降する世界最大の鉄道ターミナルとなる新宿駅を有しています。鉄道網やバス路線網も発達しており、公共交通を利用した区内のアクセス、都心部とのアクセス及び関東圏へのより広域なアクセスの利便性は高く、今後さらに向上していくことが予想されます。

そのため、公共交通の結節点から目的地までの移動手段として自転車を用いることで、さらに区内の移動の利便性を向上させることが可能になります。

課題Ⅱ-5

道路整備と合わせた通行環境の整備

■区内の道路状況等

区内の全道路の約80%は区道で、その大半は幅員5.5m未満です。自転車道や自転車専用通行帯の整備には、幅員が最低1~1.5mが必要であるため、都市計画道路の整備や大規模開発等の動きがある場合は、自転車通行環境の整備を関係機関に働きかけていきます。

■区内道路の整備延長と構成比(平成27年現在)

	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（平成27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（平成28年度）

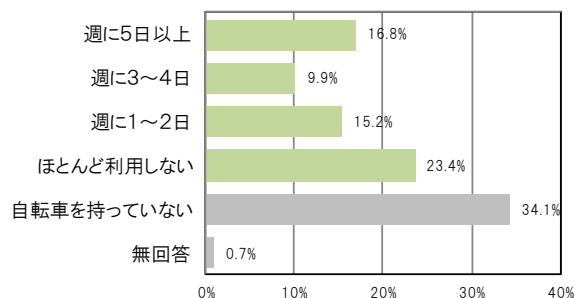
課題Ⅱ-6

自転車利用者以外の人にも配慮した自転車利用環境の創出

■区民の自転車保有や利用の状況

区民に対し、普段自転車をどの程度利用しているのか調査したところ、自転車を持っていないと回答した人の割合が34.1%と一番多い結果となりました。そのため、自転車を利用しない人への配慮や、新たな移動手段として自転車を利用する人の需要を増やす取組が必要です。

■自転車を利用する頻度



出典：平成28年度第1回新宿区政モニターアンケート（平成28年7月~8月実施）

参考Ⅲ

自転車の「通行」「駐輪」
「適正利用」の課題

1 自転車の「通行」に関する視点からの課題

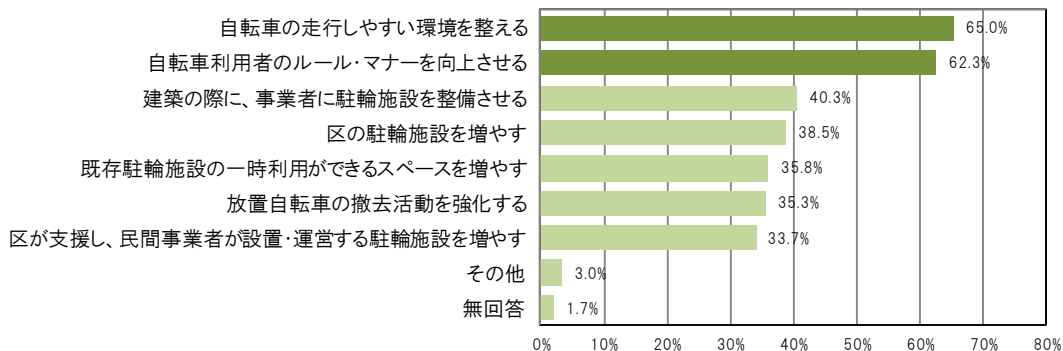
課題
Ⅲ-①

自転車通行環境の整備と自転車ルールやマナーの向上の両立

■ 自転車通行環境の整備に対する期待

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、「自転車の走行しやすい環境を整える」と、自転車利用者の「ルールやマナーを向上させる」の施策がともに60%以上占めています。

■ 区が取り組むべき自転車施策の中で、重要だと思うこと ※複数回答



出典：平成 28 年度第 1 回新宿区政モニターアンケート（平成 28 年 7 月～8 月実施）

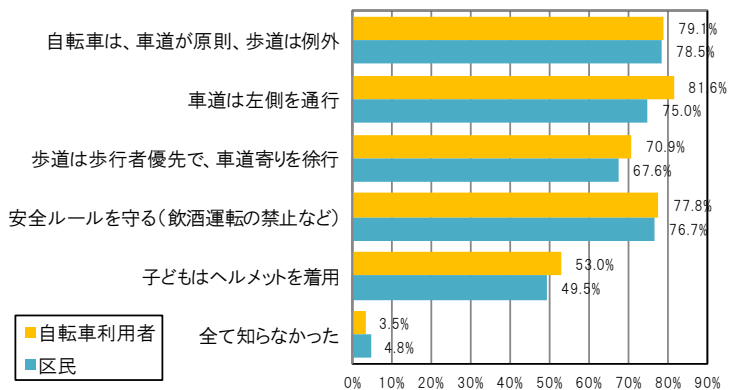
課題
Ⅲ-②

車道通行の遵守意識の向上

■ 自転車の基本ルールは 70～80%が認知

自転車の基本的な5つのルールを定めた「安全利用五則」に対して、5つのルールの認知状況を聞いたところ、「子どもはヘルメットを着用」のルールを除き、70～80%が基本ルールを認知している状況にあります。特に自転車の「車道が原則、歩道は例外」の原則ルールについては80%が認知しています。

■ 自転車の安全利用五則の認知度 ※複数回答



出典：自転車利用者アンケート調査・区民アンケート調査（平成 28 年 10 月実施）

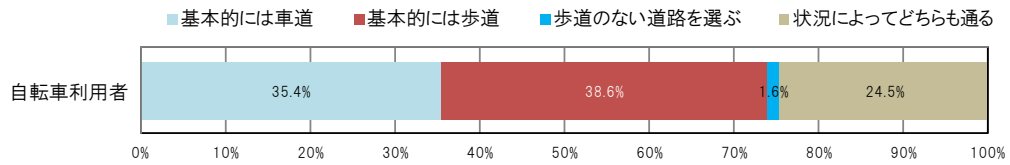
交通ルールは自転車を利用する全ての人が正しく理解し、守るべきものであるため、今後も継続して啓発活動を進め、認知率を高めていくことが必要です。

■通行場所として「40%」が歩道、「30%」が車道も歩道もどちらも通る状況

自転車の「車道が原則」のルールについて、認知度は80%ありますが、実際の通行場所を尋ねる設問では、「基本的には歩道」と回答した人が40%、「状況によってどちらも通る」と回答した人が30%を占めています。

区内道路は、自動車交通量が多いです。また車道の左側端には路上駐停車や荷捌き車両等があり、通行しにくい場所があります。自転車の車道通行について、自転車利用者が遵守するとともに、車道左側の通行環境を確保していくことも必要です。

■普段の自転車の通行場所(車道 or 歩道)



出典：自転車利用者アンケート調査（平成28年10月実施）

■駅周辺幹線道路の「車道」の遵守率は60~70%。一部に低い路線もある状況

平成28年10月に9地点で実施した交通量調査から、自転車利用者がルール通りに「車道」の通行を遵守した比率をみると、新宿駅、高田馬場駅等に繋がる幹線道路の多くの地点で60~70%の遵守率となっています。

一方で、地点④、⑤、⑥の新宿駅前や都庁前の道路では、幅員が広い歩道に対して歩行者が少なく、歩道を通行する自転車利用者が多くなっており、遵守率は低くなっています。

■遵守率の低い道路の特徴

【地点④ 新宿駅（東）
駅前広場接続道路】

車道左側は、パーキングメーターやバス停バースがあり、駐車車の自動車が多い区間



【地点⑤ 新宿駅（東）
都庁前（東通り）】

幅員が広い歩道があり、歩行者も少ない道路
駐車禁止であるが、路上駐車が発生している区間



■駅周辺の交通量調査に基づく【車道の遵守率】

駅名	調査地点	車線数	断面交通量(1時間平均値、台/時間)			車道の遵守率
			自動車	自転車	歩行者	
新宿駅(西)	① 新宿駅北(靖国通り)	3車線	2,039	235	3,393	69.5%
	② 西武新宿駅	1車線	164	74	651	60.9%
新宿駅(東)	③ 駅前広場平行道路	3車線	2,900	255	4,392	56.6%
	④ 駅前広場接続道路	1車線	512	94	740	10.2%
	⑤ 都庁前(東通り)	2車線	461	100	618	24.7%
	⑥ 都庁前(南通り)	2車線	486	137	522	35.3%
高田馬場駅	⑦ 東側幹線道路	2車線	804	167	3,333	62.0%
飯田橋駅	⑧ 北側幹線道路	1車線	765	76	1,471	61.7%
四谷橋駅	⑨ 西側幹線道路	3車線	1,761	130	2,184	40.5%

※断面交通量：7~20時の13時間交通量の1時間平均交通量

※車道の遵守率：自転車の総交通量に対する、「車道」を通行している比率

※桃着色枠は、車道の遵守率がとくに低い2地点

※調査日：平成28年10月4日(火)、調査時間帯：7~20時(13時間)、調査地点：歩道、車道の分離された道路9路線

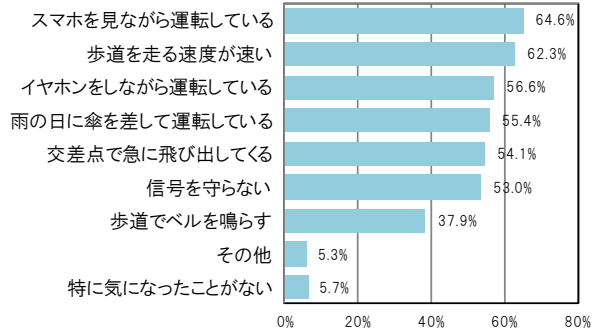
課題
Ⅲ-③

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

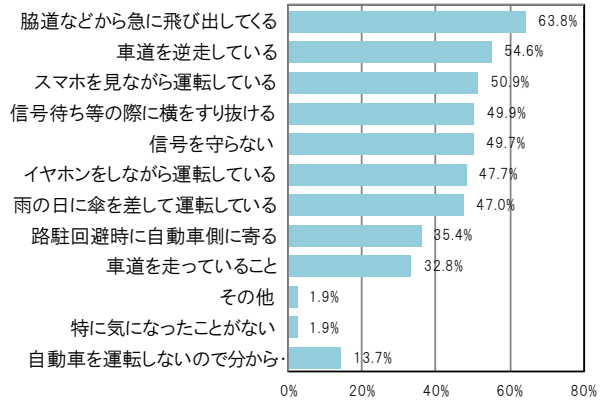
■ 歩行者・自動車から見た自転車利用者に対する課題

区民アンケート調査での「歩行者」や「ドライバー」の立場から見たときの、自転車利用者の問題を聞いたところ、約半数近くの人が、半分以上の設問項目に対して、自転車利用者に対して「危険を感じる行為」があると回答しています。

■ 「歩行者」から見た自転車利用者の問題 ※複数回答



■ 「ドライバー」から見た自転車利用者の問題 ※複数回答



出典：区民アンケート調査（平成 28 年 10 月実施）

2 自転車の「駐輪」に関する視点からの課題

課題
Ⅲ-④

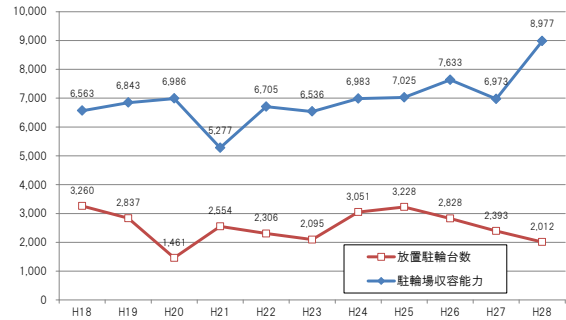
集客施設での駐輪場の確保

■約2千台の放置自転車の発生

区内各駅の駐輪需要に合わせて、区営・民営の駐輪場を整備することで、平成28年4月現在、収容能力8,977台の駐輪場を確保しています。

駐輪場の整備や、整理指導員による声掛け等により、区内での放置自転車台数は減少傾向を示していますが、依然として約2千台の放置自転車が発生しています。

■駐輪場収容能力・放置自転車台数(台)



※収容能力は、原動機付自転車を含まない台数
出典：駅前放置自転車等の現況と対策
(平成28年度調査) 東京都青少年・治安対策本部

■区の放置自転車台数は都内ワースト3位

区の自転車の放置台数(平成28年)は2,012台であり、都内全区市町村の中で渋谷区に次いでワースト3位です。

■都内の区市町村別の放置台数(ワースト10)

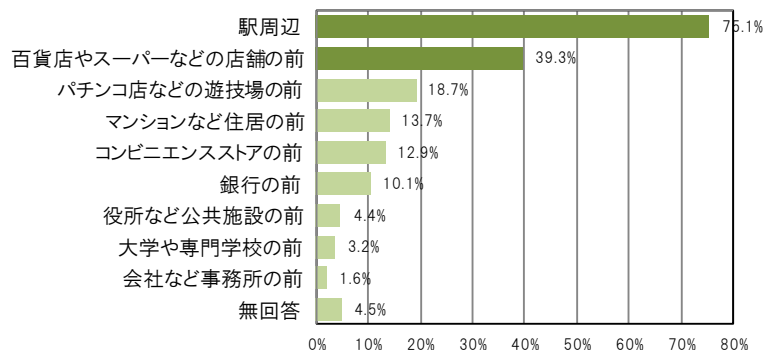
順位	区市町村	放置台数	乗入台数	放置率
1	千代田区	3,048	4,832	63.1%
2	渋谷区	2,571	8,586	29.9%
3	新宿区	2,012	7,456	27.0%
4	台東区	1,955	7,301	26.8%
5	世田谷区	1,852	41,467	4.5%
6	板橋区	1,683	20,761	8.1%
7	中央区	1,627	3,493	46.6%
8	港区	1,531	5,934	25.8%
9	北区	1,290	17,278	7.5%
10	大田区	1,259	29,710	4.2%

出典：駅前放置自転車等の現況と対策(平成28年度調査)
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80%と多く、次いで、店舗前が約40%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：平成28年度第1回新宿区区政モニターアンケート
(平成28年7月～8月実施)

課題
Ⅲ-5

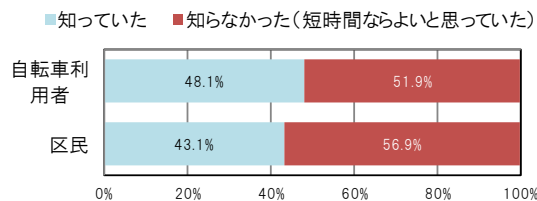
放置自転車に関する正しい知識の普及

■自転車の「放置」に対する認知度

自転車の「放置」について区条例では、下枠の通り定めています。

しかしながら、アンケート調査結果では、自転車の「放置」の定義を知らなかった人の方が、知っていた人より多い状況にあります。

■「放置」の定義の認知度



出典：自転車利用者アンケート調査・区民アンケート調査
(平成 28 年 10 月実施)

【放置】の定義

自転車等の利用者又は所有者が、自転車等駐輪場その他の自転車を置くことを認められた場所以外の公共の場所において、当該自転車等から離れて直ちに移動することができない状態

課題
Ⅲ-6

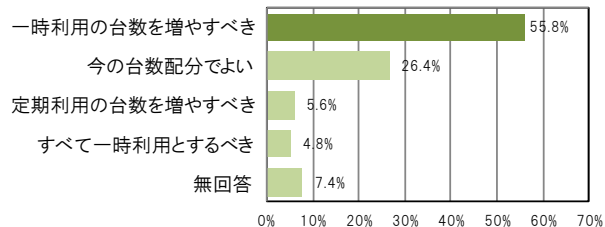
多様な利用目的に配慮した使いやすい駐輪場の整備

■利用目的に応じた定期利用・一時利用の検討

駐輪場利用方法として、「定期」利用と「一時」利用の台数配分について調査したところ、一時利用の台数を増やすべきとする意見が約 60%で、定期利用の台数を増やすべきとする意見の 10 倍超となっています。

一方で、「今の台数配分でよい」とする意見も 30%弱あり、定期利用、一時利用の割合を、各駐輪場の状況に合わせて検討する必要があります。

■駐輪場の「定期」と「一時」の利用枠の比率について



出典：平成 28 年度第 1 回新宿区政モニターアンケート
(平成 28 年 7 月～8 月実施)

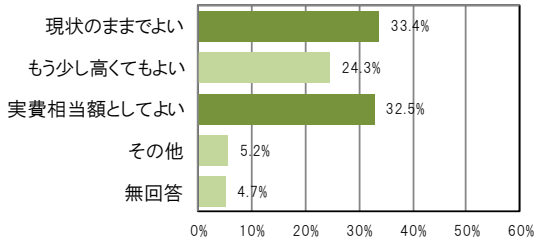
課題Ⅲ-⑦

放置自転車に対する返還手数料のあり方の検討

■放置自転車の返還手数料

撤去された自転車を返還する際の手数料（3,000 円）について、「現状のままでよい」とする意見が 30%ある一方で、「実費相当額」や「もう少し高くてもよい」とする意見の合計は、約 60%となっています。

■放置自転車の「返還手数料」に対する意向



出典：平成 28 年度第 1 回新宿区政モニターアンケート（平成 28 年 7 月～8 月実施）

■放置自転車対策に掛かる費用(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。

課題Ⅲ-⑧

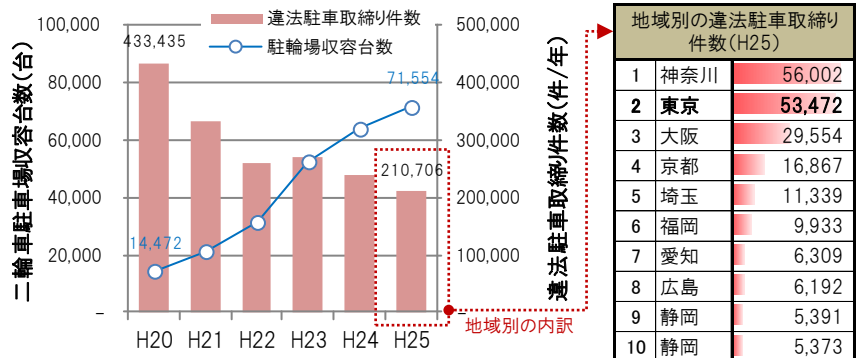
民間事業者等と協力した自動二輪車の駐輪場対策

■自動二輪車の駐車対策

全国的に見て自動二輪車の駐輪場は大幅に増加し、平成 25 年時点で約 7 万台の収容台数があります。一方で依然として年間約 21 万台の自動二輪車が違法駐車として取締りを受けている状況にあります。

地域別の取締件数では、東京都は全国で 2 番目に多くなっており、区においても自動二輪車の不適切な駐車が課題となっています。民間事業者や関係団体と連携しながら、自動二輪車の駐輪場整備、適切な駐車に向けた啓発活動及び情報提供が求められています。

■全国での自動二輪車の「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）

3 自転車の「適正利用」に関する視点からの課題

課題
Ⅲ-⑨

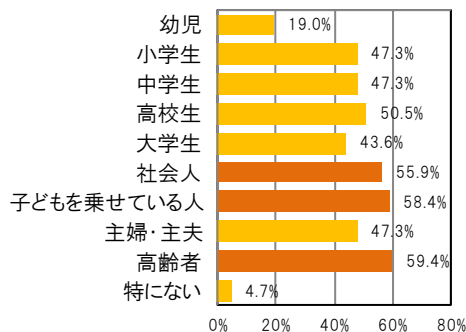
全ての年齢層に交通ルールやマナーを周知

■適正利用に向けた交通安全教育

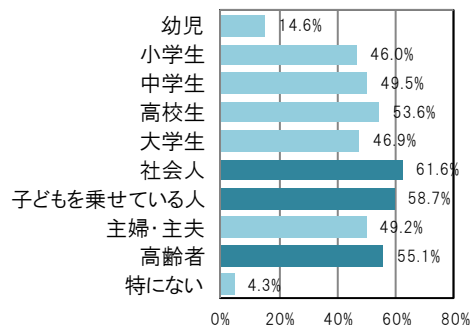
自転車の交通ルールやマナーを学んでほしい対象について、区民や自転車利用者に聞いたところ、ほぼ全ての年代に対して、半数程度が「学んでほしい」としています。その中でも、「高齢者」「子どもを乗せている人」「社会人」「高校生」の割合が50%を超えており、重点的な交通安全教育の実施に向けた検討が求められます。

■自転車のルール・マナーを学んでほしい人 ※複数回答

【自転車利用者アンケート】



【区民アンケート】



出典：自転車利用者アンケート調査・区民アンケート調査（平成28年10月実施）

課題
Ⅲ-⑩

駐輪場の情報発信の充実

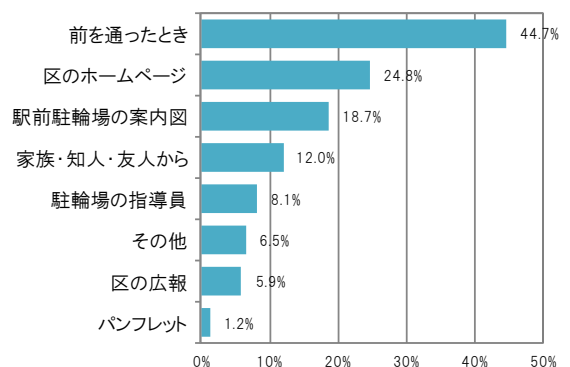
■駐輪場の情報

区内の駐輪場利用者に対して、利用している駐輪場をどのようにして知ったのか調査をしたところ、「前を通ったとき」と回答した人の割合が最も高い状況でした。

そのため、駐輪場の情報を事前に収集することができる等、より簡単に駐輪場情報を取得できる環境が必要です。

今後、駐輪場の情報について、内容や提供の仕方について工夫することが求められます。

■利用している駐輪場を知った媒体（複数回答）



出典：自転車利用者アンケート調査（平成28年10月実施）

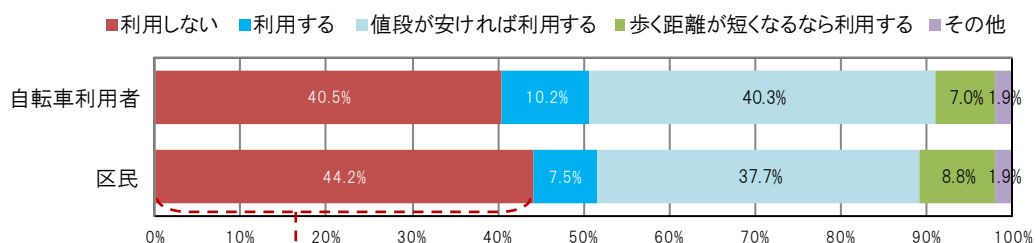
課題 Ⅲ-⑪ シェアサイクルの利便性等の情報提供の拡充

■ 自転車シェアリングの利用促進

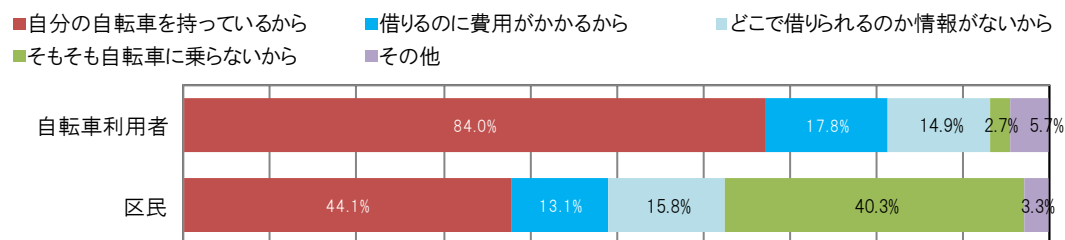
平成 28 年 10 月より始まった自転車シェアリングについて、事業開始前の段階で利用意向を聞いたところ、条件付きを含めて使いたいとする意向は約 60% となっています。一方、使わないと回答した 40% の方は、「自分の自転車がある」「そもそも乗らない」という意見が多くなっています。

目的地近くでの駐輪場を探す必要がない、電動アシスト付自転車を購入しなくても利用できる等のメリットや、便利な使い方等の情報を充実させ、利用を促す情報提供の充実が必要です。

■ シェアサイクルの利用意向について



■ シェアサイクルを使わない理由について



出典：自転車利用者アンケート調査・区民アンケート調査（平成 28 年 10 月実施）

新宿区自転車等の利用と 駐輪対策に関する総合計画

平成 30 年度（2018 年度）
～平成 39 年度（2027 年度）

平成 30 年 2 月発行

編集・発行

新宿区みどり土木部交通対策課
新宿区歌舞伎町一丁目 4 番 1 号

印刷物作成番号
2017-5-3810

この印刷物は、業者委託により 400 部印刷製本しています。その経費として、1 部あたり 1417.5 円(税込)がかかっています。

但し、編集時の職員人件費や配送経費等は含んでいません。



新宿区は、環境への負担を少なくし、未来の環境を創造するまちづくりを推進しています。

本誌は森林資源の保護とリサイクルの促進のため、古紙を利用した再生紙を使用しています。