

つなげよう
自転車の



新宿区 自転車等の利用と 駐輪対策に関する 総合計画 (令和4年度改定) 素案 (案)

平成 30 (2018)年度～令和 9 (2027)年度

令和 5 (2023)年〇月

新 宿 区



目次

I 自転車等総合計画について	1
1. 計画の策定に向けて	1
2. 計画の目的と位置付け	2
3. 計画前期の取組と現状評価	4
II 目標と基本方針	20
1. 計画の目標.....	20
2. 目標の実現に向けた4つの基本方針.....	21
3. 施策体系と具体的施策	22
方針1 自転車が「走る」環境を整える.....	24
方針2 自転車を「止める」環境の質を高める.....	33
方針3 ルールやマナーを「守る」意識を育てる	41
方針4 自転車の情報を「伝える」対象を広げる	50
III 達成目標とスケジュール	59
1. 計画の推進体制	59
2. 後期計画に向けた目標設定	60
3. 計画の推進スケジュール（後期）	64

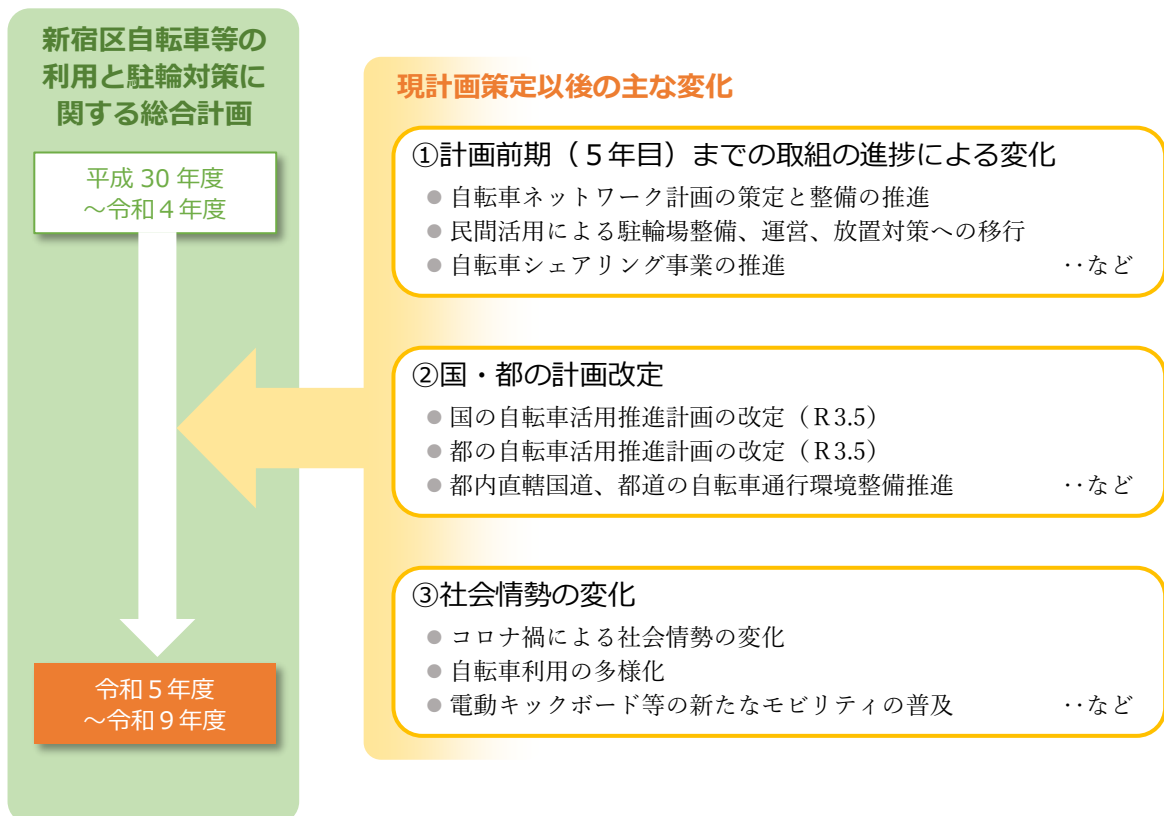
■ 改定の背景

新宿区（以下「区」という）では、平成30年2月に自転車活用の視点を加えた「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」（以下「本計画」という）を策定し、民間事業者を活用した駐輪場の整備や、自転車ネットワークの整備、自転車シェアリングの導入などの取組を進めてきました。

国、東京都（以下「都」という）では、令和3年5月に自転車活用推進計画を改定し、国については2025年度まで、都については2030年度までの自転車活用の計画が示されました。区でもこの計画を踏まえながら、国や都と連携した一層の自転車活用の推進を図ることが求められます。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大やそれに伴う自転車利用の多様化、新たなモビリティの登場など、区での自転車利用を取り巻く環境は変化しつつあり、これらの環境変化に対応した自転車施策の展開が求められるようになりました。

これらのことを踏まえ、平成30年度～令和9年度の現計画の中間年となる令和5年度の中間見直しに際し、計画の進捗や国・都の計画、社会情勢の変化を踏まえ、計画の後期計画として改定をすることとしました。



I 自転車等総合計画について

1. 計画の策定に向けて

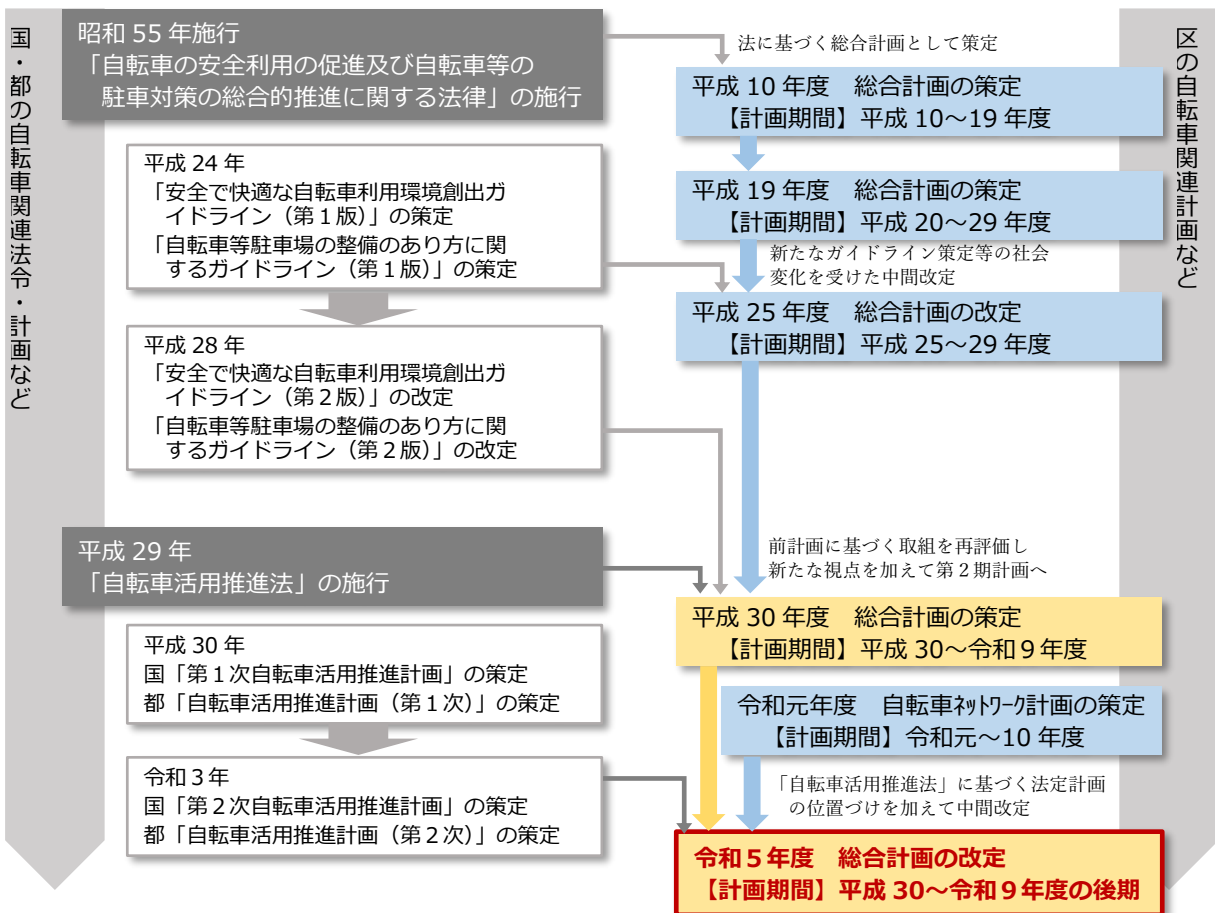
区は、平成 19 年度に前計画を策定し、社会の変化に合わせた見直しを行いながら、通勤や買物等の移動手段として便利な自転車を安全、便利に利用できる環境づくりを進めてきました。

平成 29 年の自転車活用推進法の施行を受けて、自転車の有する機能を活かした環境、健康、観光、防災などでの自転車の活用推進が期待される中で、平成 30 年に自転車活用の視点を加えた本計画を策定し、シェアサイクルの導入などの取組を進めています。

国や都では、平成 30 年に策定した自転車活用推進計画を令和 3 年に第 2 次計画として改定し、区においても国や都の計画を踏まえるとともに、平成 31 年 3 月に策定した「新宿区自転車ネットワーク計画」との整合を図ることが求められます。

また、コロナ禍による社会情勢の変化、自転車利用の多様化、新たなモビリティへの対応などが求められています。

■ 区の自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画の変遷



2. 計画の目的と位置付け

本計画の前期では、自転車等の利用環境の整備とマナーの向上を目指して、民間事業者を活用した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ってきています。

今回の改定では、本計画の後期における自転車の安全・快適な利用と活用推進に資する総合計画として、社会の変化に応じて見直しを行う後期計画です。

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（以下「自転車法」という）」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、また、「自転車活用推進法」第11条に定める「市町村自転車活用推進計画」として、2つの法に基づく法定計画に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）から令和9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。

■ 国の計画等 ※令和4年時点

- ・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年施行）
- ・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
- ・自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（平成28年）※国土交通省都市局街路交通施設課
- ・自転車活用推進計画（平成28年策定、令和3年改定）
- ・道路交通法

■ 都の計画等 ※令和4年時点

- ・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）
- ・自転車安全利用推進計画（平成28年4月改定）
- ・自転車活用推進計画（令和3年5月）
- ・自転車通行空間整備推進計画（令和3年5月）

■ 区の条例（根拠条例） ※令和4年時点

- ・新宿区自転車等の適正利用の促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）

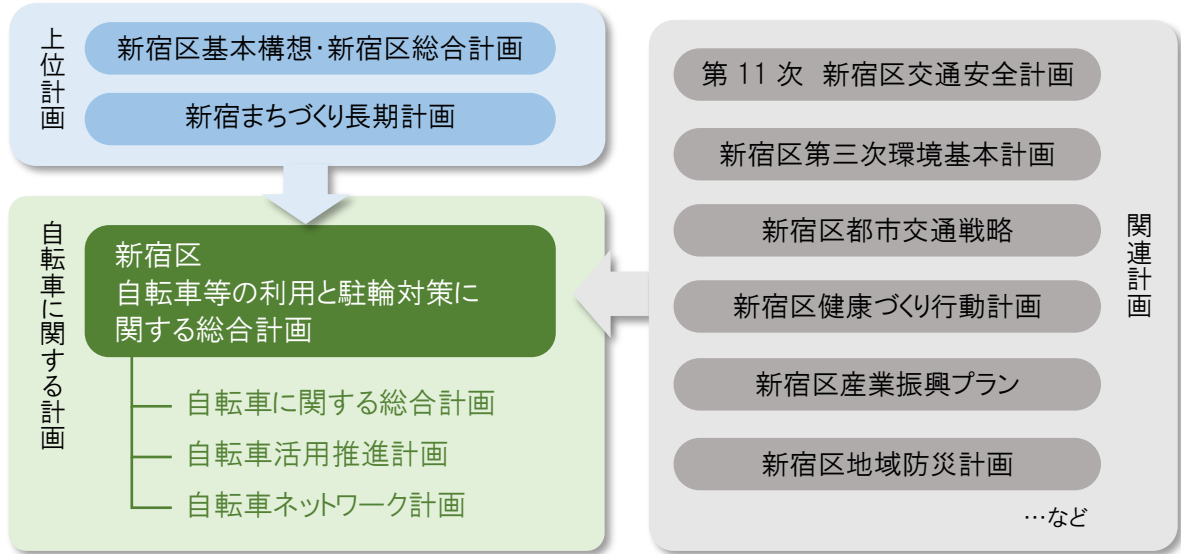
■ 区の上位計画等 ※令和4年時点

- ・新宿区まちづくり長期計画（平成29年度）
- ・新宿区交通安全計画（第11次、令和3年度）

■ 新宿区 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画

【根拠法】 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
【包含する計画】 自転車活用推進計画、及び自転車ネットワーク計画

■本計画の位置づけ



■都の自転車活用推進計画（令和3年5月）の実施策と重点地区の設定

実施すべき施策	
1. 環境形成	～様々な場面で自転車が利用される将来～
	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間等の計画的な整備推進 ・総合的な駐車施策の推進 ・自転車シェアリングの普及促進 ・地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進 ・放置自転車対策の推進 ・まちづくりと連携した総合的な取組の実施 ・多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備促進
2. 健康増進	～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～
	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルスポーツ振興の推進 ・健康づくりの推進 ・自転車通勤等の促進
3. 観光振興	～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～
	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的なサイクリング大会等の開催 ・サイクリング環境の創出 ・観光への自転車の活用
4. 安全・安心	～安全・安心に自転車が通行できる将来～
	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性の高い自転車普及の促進 ・自転車の点検整備の促進 ・自転車の安全利用の促進 ・学校における交通安全教育の推進 ・災害時における自転車の活用

■重点地区の位置づけ

■業務・商業地における重点地区のイメージ

- ・駅周辺への連続した自転車通行空間を整備
- ・歩行者・自動車と分離され、かつ必要な駐停車要素との両立を図った安全で快適な自転車通行環境を創出（ニーズに対応した駐外駐車場・高さばさみベースの確保と違法駐車取締りを組み合わせた総合的な駐車施策）

- ・大規模再開発・無電柱化等とあわせて道路空間やオープンスペースを創出し、自転車通行空間整備、自転車シェアリングの導入、まちづくりと連携した総合的な取組を実施

- ・鉄道・駅周辺のオフィス・商業施設へのアクセス手段の充実として、サイクルポートを導入

- ・鉄道利用者・駅周辺のオフィス・商業施設への駐輪ニーズに応じた自転車駐車場を整備
- ・ニーズに対応したサイクルポートの導入、自転車駐車場整備により、放置自転車を削減

- ・自転車利用者増加に対応して、ルール・マナー遵守の啓発や取締りの推進等の安全対策を都内全域で実施

- ・通行環境、駐輪場、サイクルポート等の利用環境の充実を図り、企業等と連携して自転車通勤を促進

※特に重点地区に位置付けられたエリアでは、都の連携して自転車活用に取組む必要があります。

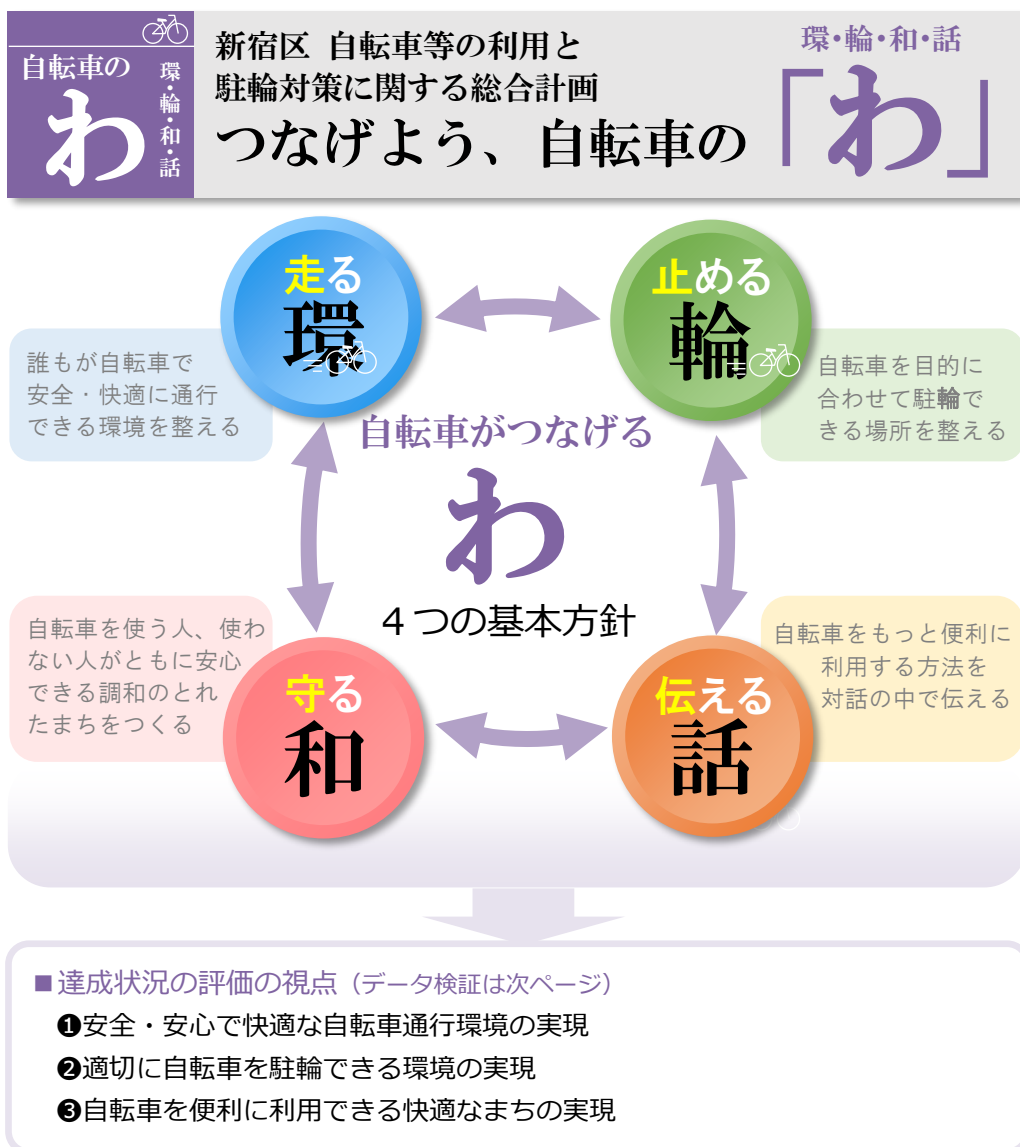
3. 計画前期の取組と現状評価

(1) 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（前期）について

本計画では、以下のように目標像を【つなげよう、自転車の「わ」】と位置付け、安全、安心で快適な自転車利用環境を高めるために、「走る」「止める」「守る」「伝える」の4つの基本方針を設定し、様々な取組を進めてきました。

今回の改定では、本計画で設定した3つの視点の達成状況や社会情勢の変化、計画に位置付けた各取組の進捗状況等を踏まえ、計画後期に向けた見直しを行うものです。

■前期計画で設定した「目標」と「基本方針」



(2) 計画目標の達成状況

本計画では、令和9年度の計画の進捗状況を評価するため、大きく3つの視点、6つの指標(①-A～③-B)を設定し、前期5年間の取組を推進してきました。

令和3年時点の達成状況では、自転車通行環境整備路線数、放置自転車台数は既に目標を達成し、自転車利用環境満足度は前期の上昇傾向を後期も継続することで目標達成が可能な状況にあります。

一方で、自転車事故や駐輪場利用率、自転車シェアリングの回転率に関しては、令和9年度目標の達成が現時点では困難な状況であり、さらなる施策の展開や、評価指標の見直し等を行う必要があります。

目標	指標	R9 目標	R3 達成状況			
①安全・安心で快適な自転車通行環境を実現します。	①-A 自転車通行環境の整備路線数	26 路線	○	46 路線	46 路線 16km (令和3年時点)の自転車通行空間の整備実施し、結果的に令和9年目標を大幅に達成	
	①-B 自転車関連事故の死傷者数	125 件	×	255 件	堅調に減少してきたが、コロナ禍以後増加傾向にあり、未達成	
②適切に自転車を駐輪できる環境を実現します。	②-A 放置自転車台数	1000 台	○	580 台	計画策定当時の50%削減を目指し取組を進め、結果的に令和9年目標を大幅に達成	
	②-B 駐輪場利用率	70%	×	56%	利用率は増加傾向にあったが、コロナ禍等の利用変化により利用率の低下がみられ、未達成	
③自転車を便利に利用できる快適なまちを実現します。	③-A 自転車利用環境の満足度	駐輪場の設置場所	25%	△	22%	4つの視点での満足度はそれぞれ堅調に増加しており、前期期間の上昇を後期も継続できれば目標達成が見込まれる状況
		駐輪場の使いやすさ	23%	△	21%	
		自転車の走りやすさ	17%	△	15%	
		情報の集めやすさ	14%	△	7%	
	③-B 自転車シェアリングの回転率	4.0 回転	×	2.2 回転	利用者は堅調に増加しているが他区に比べて自転車台数が多い本区では回転率が横ばいで未達成の状況	

※各評価指標の達成状況等については、参考資料(作成中)を参照

走る 自転車「走る」環境を整える

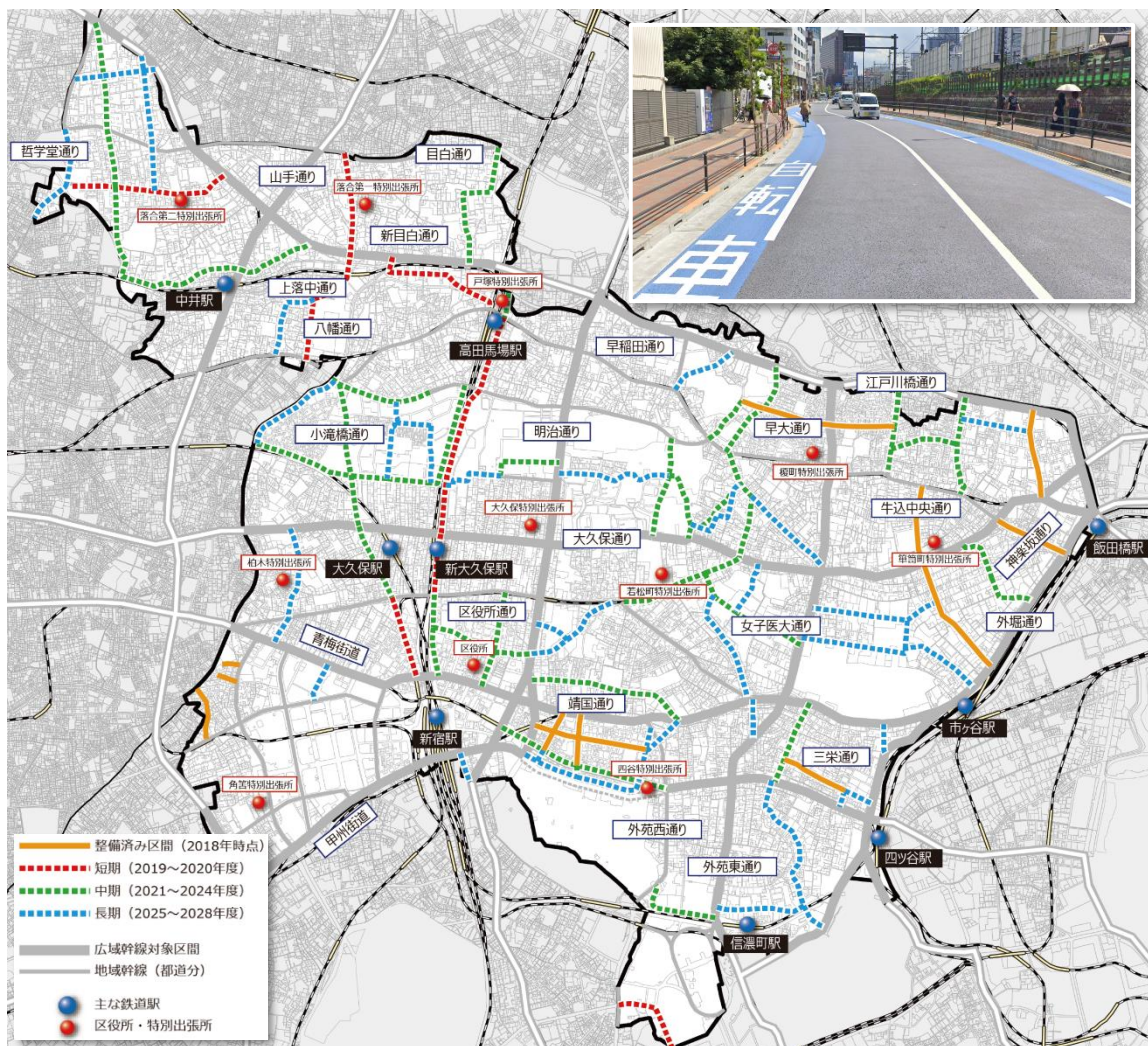
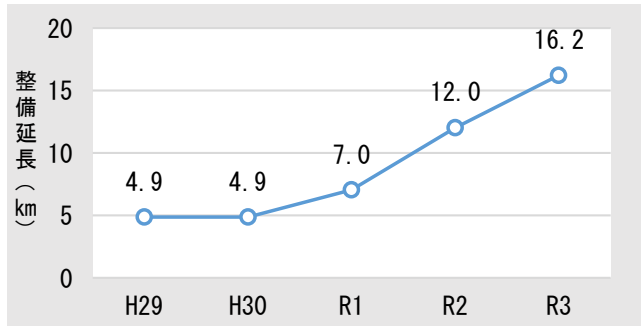
(1) 自転車通行環境の整備

自転車通行環境の整備は、平成31年3月に策定した「新宿区自転車ネットワーク計画」に基づき、区道40.6kmを対象に着実な整備を進めています。

令和3年時点では、計画全体のうち、約16.2kmの整備を行いました。

なお国道、都道については、各道路管理者の計画に基づく路線整備を基本とし、区と連携しながら整備を進めています。

■ 自転車通行環境整備延長の推移



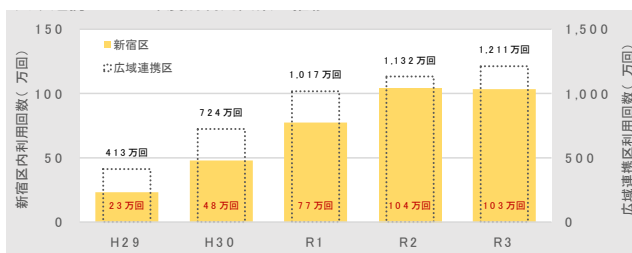
計画の
改定に
向けて

自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行環境の整備を進めます。

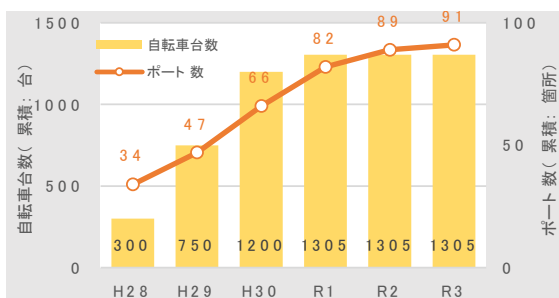
(2) 新宿区自転車シェアリング事業の促進

平成 28 年 10 月より開始した自転車シェアリング事業では、令和 4 年 3 月時点で区内ポート数 91 箇所、自転車台数 1,305 台となり、連携区の中でもサービスが充実した区となっています。利用回数は令和 3 年度 103 万回となっており、コロナ禍等においても増加傾向にあります。

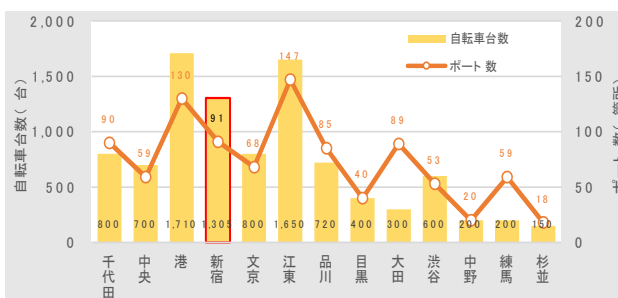
■ 広域連携 13 区の年度別利用回数の推移



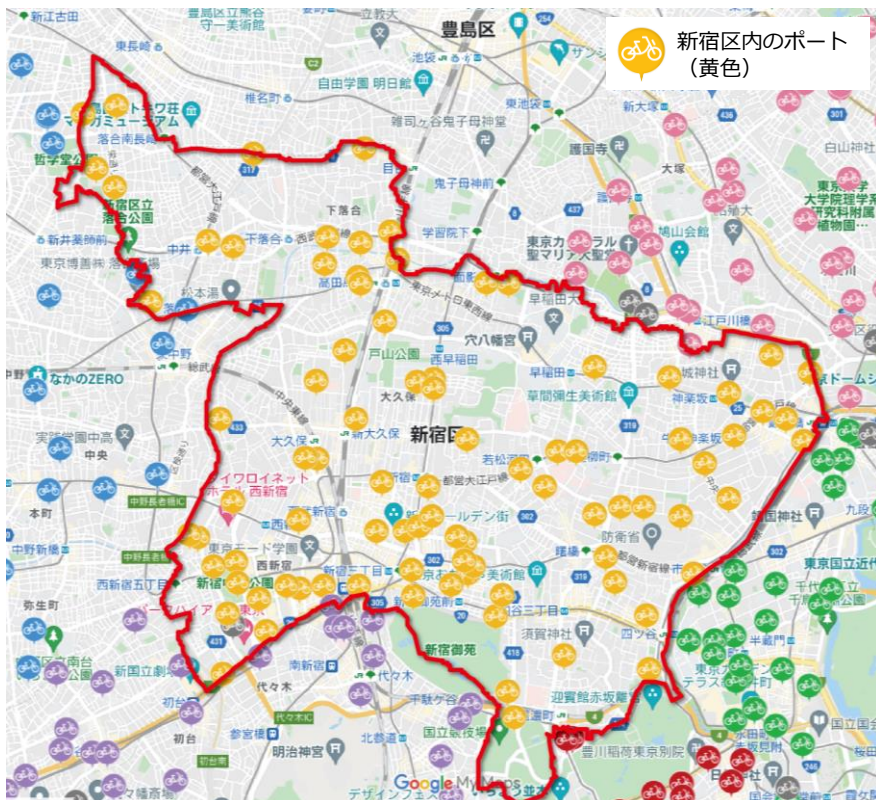
■ シェアサイクルポート数・自転車台数



■ 広域連携 13 区の自転車台数・ポート数



■ シェアサイクルポート分布



計画の
改定に
向けて

自転車シェアリング事業の更なる利便性、サービス向上に向け、ポートの設置や周知、啓発を進めます。

(1) 自転車等駐輪場の整備

① 民間事業者を活用した駐輪場の整備推進

令和3年度に実施した区内鉄道駅周辺の駐輪場の需要（実収容台数+放置自転車台数）と供給のバランスでは、西新宿駅等の一部の鉄道駅を除き一定の確保がされている状況にあります。

区では、前期計画に基づき令和3年度に新宿区の東部エリア、令和4年度より西部エリアにおいて、民間事業者を活用した駐輪場の整備運用を開始し、コロナ禍を受けた駐輪需要の変化等も勘案しながら、民間の活力を活用し「利用しやすい駐輪場の提供」を進めていきます。

■ 区内鉄道駅の駐輪場の需要と供給のバランス

(令和3年度調査結果)

対象駅・路上	需要量						供給量			総需要 (A)+(B)	総供給量 (C)	需給 バランス	
	(A) 実収容台数			(B) 放置自転車			(C) 収容能力						
	自転車	原付	合計	自転車	原付・ 二輪	合計	自転車	原付	合計				
新宿駅 周辺	新宿駅	1,422	65	1,487	55	9	64	2,536	176	2,712	1,551	2,712	57%
	新宿西口駅	61	3	64	6	2	8	71	7	78	72	78	92%
	西武新宿駅	132	0	132	7	1	8	188	0	188	140	188	74%
	都庁前駅	544	0	544	5	2	7	902	0	902	551	902	61%
	西新宿駅	274	0	274	31	2	33	307	0	307	307	307	100%
JR駅周辺	新大久保駅	221	19	240	17	2	19	670	72	742	259	742	35%
	高田馬場駅	759	30	789	40	2	42	1,170	113	1,283	831	1,283	65%
	大久保駅	99	6	105	12	1	13	130	10	140	118	140	84%
	信濃町駅	50	0	50	5	0	5	155	0	155	55	155	35%
	四谷駅	223	0	223	30	1	31	313	0	313	254	313	81%
	飯田橋駅	102	10	112	37	2	39	317	19	336	151	336	45%
東京メト ロ駅周辺	新宿御苑前駅	7	0	7	12	0	12	119	0	119	19	119	16%
	四谷三丁目駅	140	0	140	103	2	105	286	0	286	245	286	86%
	落合駅	54	0	54	17	0	17	99	0	99	71	99	72%
	早稲田駅	136	2	138	22	1	23	230	7	237	161	237	68%
	神楽坂駅	42	0	42	7	0	7	104	0	104	49	104	47%
	市ヶ谷駅	48	0	48	33	1	34	124	0	124	82	124	66%
	新宿三丁目駅	132	0	132	4	1	5	223	26	249	137	249	55%
	西早稲田駅	41	0	41	5	1	6	68	0	68	47	68	69%
都営駅 周辺	曙橋駅	100	7	107	31	1	32	200	20	220	139	220	63%
	落合南長崎駅	43	0	43	6	1	7	81	9	90	50	90	56%
	西新宿五丁目駅	220	3	223	7	0	7	252	16	268	230	268	86%
	国立競技場駅	3	0	3	2	0	2	10	0	10	5	10	50%
	東新宿駅	243	0	243	33	0	33	344	0	344	276	344	80%
	若松河田駅	61	0	61	5	1	6	90	0	90	67	90	74%
	牛込柳町駅	49	4	53	10	7	17	71	4	75	70	75	93%
	牛込神楽坂駅	57	0	57	11	0	11	57	0	57	68	57	119%
都電駅 周辺	都電早稲田駅	9	0	9	10	1	11	18	0	18	20	18	111%
	都電面影橋駅	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	—
西武新宿 駅周辺	下落合駅	31	3	34	3	0	3	85	10	95	37	95	39%
	中井駅	307	10	317	8	4	12	460	45	505	329	505	65%
全施設合計		5,610	162	5,772	575	45	620	9,680	534	10,214	6,392	10,214	63%

※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。

出典：都「都内における駅前放置自転車の現況」（令和3年度調査）

区では令和3年度に新宿区の東部エリア、令和4年度より西部エリアにおいて、民間事業者を活用した駐輪場の整備運用を進めています。

今後、利用実態等も踏まえながら、民間の活力を活用し「利用しやすい駐輪場の提供」を進めていきます。

- 利用しやすい駐輪場の整備
- ・ 時間利用の駐輪場の拡充



- 利用しやすい駐輪場の整備
- ・ インターネットで駐輪場の満空情報を配信
- ・ ICカード等決済の導入



西部エリア（令和4年度～）			東部エリア（令和3年度～）		
【事業者】NCDグループ共同企業体			【事業者】サイカパーキング株式会社		
西新宿五丁目駅	新宿駅	新宿西口駅	四ッ谷駅	新宿御苑前駅	信濃町駅
都庁前駅	西武新宿駅	高田馬場駅	国立競技場駅	都電早稲田駅	早稲田駅
中井駅	落合南長崎駅	落合駅	飯田橋駅	牛込神楽坂駅	牛込柳町駅
下落合駅	新大久保駅	大久保駅	神楽坂駅	若松河田駅	曙橋駅
東新宿駅	西早稲田駅	西新宿駅	市ヶ谷駅	四谷三丁目駅	新宿三丁目駅

② 附置義務駐輪場制度の見直しによる民間整備の促進

附置義務制度に基づく駐輪場整備について、調査を実施した結果、アクセスの悪い屋上への設置等、利用率の低い駐輪場が散見されました。

これを受け、より利便性の高い附置義務駐輪場の整備を促進するため、平成30年度に駐輪場整備台数の特例制度の設定や、敷地外の隔地に附置義務駐輪場を整備する場合の隔地距離の見直し（50mから250mに緩和）を行いました。

■ 附置義務駐輪場制度の見直し（特例制度）

② 自転車等駐輪場の規模の特例

利便性の高い自転車等駐輪場を整備した場合に受けられる規模の特例について、具体的なイメージとともに整理しています。

A: 地上階への設置又は立体全自動機械式駐輪場の設置 **特例割合 50%**

- 地上階への設置イメージ
 - 道路や敷地内から直接出入りできる「地上階」に駐輪場を設置する場合、50%の規模の特例が適用されます。
- 立体全自動機械式駐輪場のイメージ
 - 道路や敷地内から直接出入りできる敷地に、立体全自動駐輪場の出入口を設置する場合、50%の規模の特例が適用されます。

B: 上下階（2F・B1F）への設置 **特例割合 25%**

- 2階もしくは地下1階の上下階に設置した場合、25%の規模の特例が適用されます。

C: エレベーターなど、自転車専用の昇降施設の設置 **特例割合 25%**

- 地上階以外の階層で、専用昇降施設を設置する場合、25%の規模の特例が適用されます。

D: 有料の場合に、無料時間を設定した場合（最低1時間無料） **特例割合 25%**

- 多くの駐輪場利用者への対応を想定し、有料駐輪場の場合に、1時間以上の無料時間を設定した場合は、25%の規模の特例が適用されます。

備考：複数の特例の要件を満たし、特例割合が50%を超える場合であっても、最大で50%までの特例割合となります。

特例適用を含めた算出例は、次ページを参照

計画の改定に向けて これまでの駐輪場の整備・運用に対する民間ノウハウ活用の取組を評価・検証し、より効果的な制度として一層の推進を図ります。

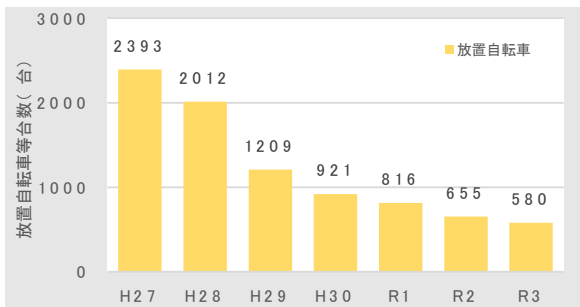
(2) 放置自転車の撤去・保管・返還業務の一括委託

① 放置自転車台数・撤去台数の推移

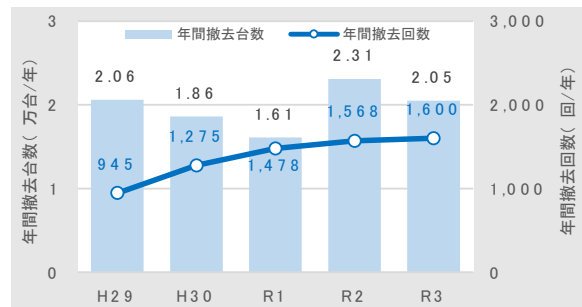
放置自転車は、計画策定後より大幅に減少しています。

これまで業務内容ごとに民間に委託していた業務を、一括して一つの民間事業者に委託したことにより、休日などでの放置自転車の撤去や、24時間365日対応のコールセンター設置等により、撤去頻度の増加や業務の効率化、返還に関する利便性の向上などに繋がっています。

■ 新宿区内 32 駅周辺の放置自転車台数の推移



■ 年間の撤去台数、撤去回数の推移

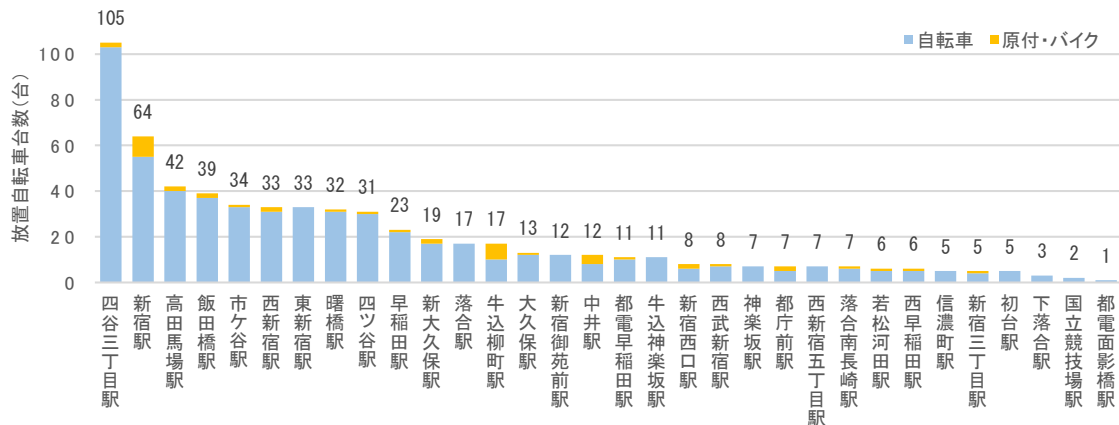


② 区内での放置自転車の多い駅

令和3年調査での区内の鉄道駅別の放置自転車台数では、四谷三丁目駅が105台と最も多く、ついで新宿駅64台となっています。

なお、平成30年調査では、新宿駅113台、高田馬場駅112台、四谷三丁目駅59台の順であり、新宿駅、高田馬場駅では大幅に減少した一方で、四谷三丁目駅では増加しています。

■ 駅別の放置自転車台数（令和3年調査）



出典：令和3年度 都内における駅前放置自転車の現況（都）

計画の
改定に
向けて

引き続き効率的に放置自転車対策業務を進めていくことで、さらなる放置自転車台数の減少を目指します。



令和4年5月1日現在
(整備中の箇所があります)

- 民間事業者を活用した自転車等駐輪場
- 自転車保管場所
- 自転車等放置禁止区域

(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。この取組は、新型コロナウイルス感染対策への配慮も含めて、社会の変化に応じた内容に見直しながら、前計画に引き続き継続して取組を進めています。



【令和3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 33回
- 参加者数 1,497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。この取組は、新型コロナウイルス感染対策への配慮も含めて、社会の変化に応じた内容に見直しながら、前計画に引き続き継続して取組を進めています。



【令和3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 19回
- 参加者数 1,765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。この取組は、新型コロナウイルス感染対策への配慮も含めて、社会の変化に応じた内容に見直しながら、前計画に引き続き継続して取組を進めています。



【令和3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 4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。この取組は、新型コロナウイルス感染対策への配慮も含めて、社会の変化に応じた内容に見直しながら、前計画に引き続き継続して取組を進めています。



【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

※令和3年度 コロナ禍により中止

■ 区職員に対する講習会

都の「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。この取組は、新型コロナウイルス感染対策への配慮も含めて、社会の変化に応じた内容に見直しながら、前計画に引き続き継続して取組を進めています。

■ 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。この取組は、新型コロナウイルス感染対策への配慮も含めて、社会の変化に応じた内容に見直しながら、前計画に引き続き継続して取組を進めています。

【参考】 ウィズコロナでの交通安全教育について

令和2年頃からの新型コロナウイルス感染症の流行拡大を受けて、対面方式による交通安全教育の実施回数は減少しました。

国や都、区の第11次交通安全計画(令和3年)では、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供など、ウィズコロナ時代での対面によらない交通安全教育、工法啓発活動についても推進する方向が示されており、本計画の後期の取組として検討することが求められます。

計画の
改定に
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、
社会情勢の変化に対応した交通安全教育の充実を図ります。

(2) 自転車事故の発生状況と特長

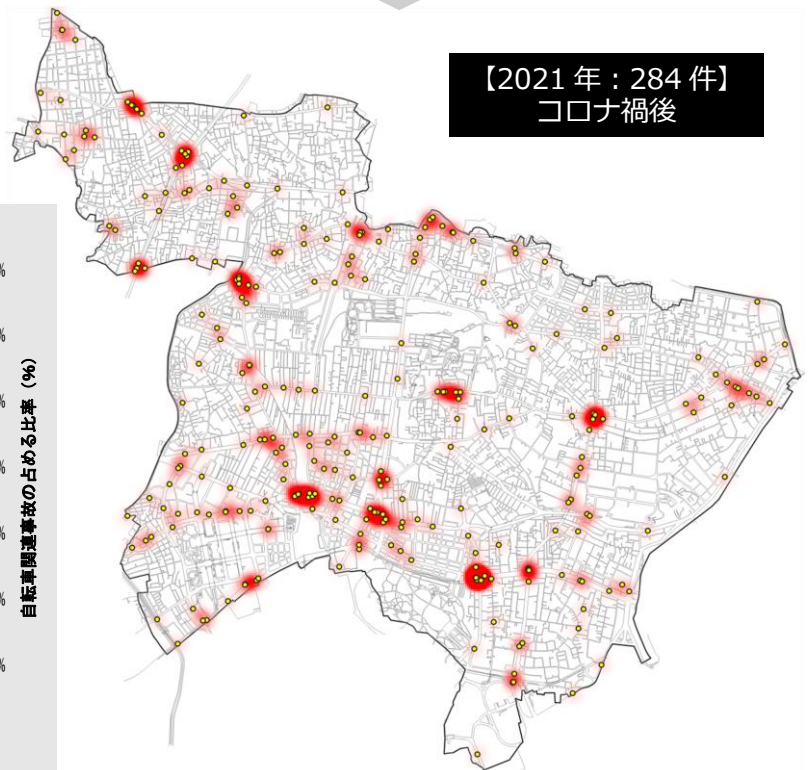
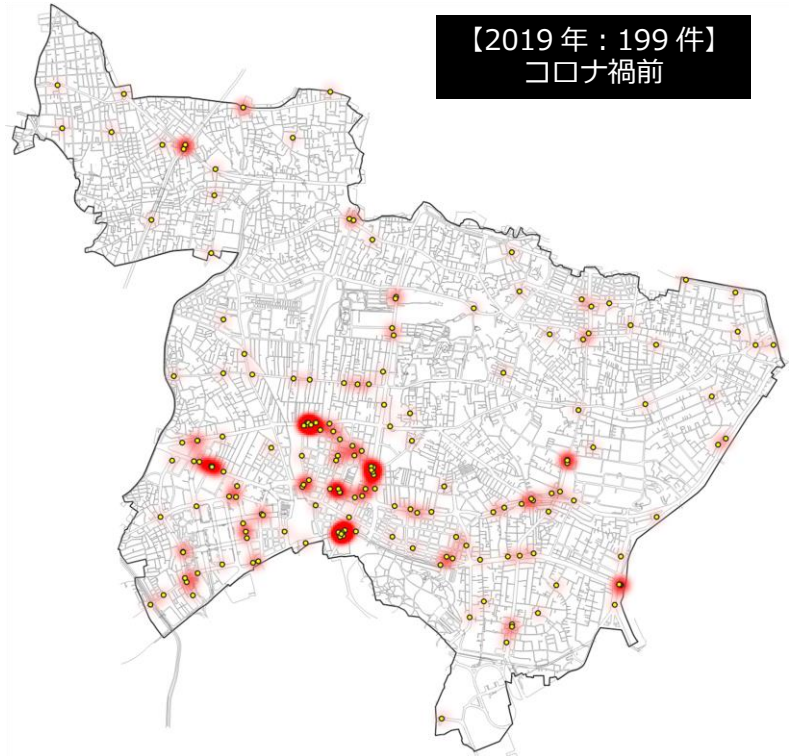
①自転車事故の発生件数の推移

区内の自転車事故は堅調に減少してきたものの、令和2年以降、増加に転じています。

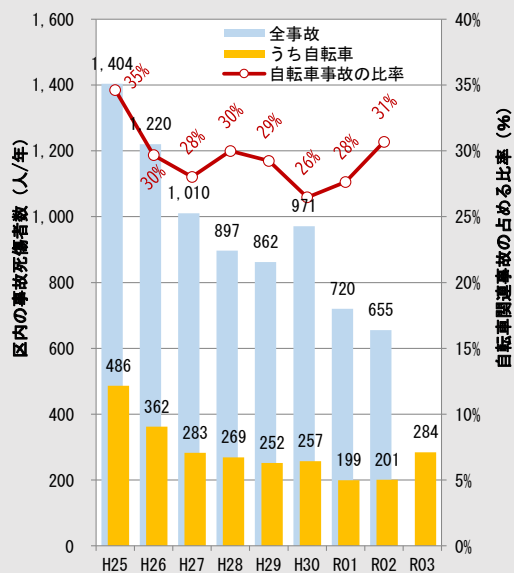
コロナ禍前の令和元年の区内自転車事故は、新宿駅周辺を中心に199件/年でしたが、コロナ禍後の令和3年では284件/年と、約1.4倍に増加しています。

令和3年の発生地点は、新宿駅周辺にとどまらず、区内の主要な幹線道路の交差点部等に分散して発生しています。

■自転車事故の発生個所の分布



■自転車事故の推移



②単路部・交差点部での交通事故の発生状況

区内の自転車事故を、令和元年（2019年）、令和3年（2021年）ごとに、単路部、交差点部の道路幅員の別に比較します。

単路部では、対自動車、対歩行者ともに幅員5.5m未満の比較的狭い道路での事故が増加しています。

交差点部では、交差道路のどちらかが5.5m未満の小規模な交差点での事故が増加しています。

■単路部での自転車事故の発生件数

	道路幅員	自転車×自動車			自転車×歩行者		
		国道	都道	区道	国道	都道	区道
2019年	～3.5m	0	0	1	0	2	1
	3.5～5.5m	0	3	9	0	1	0
	5.5～9.0m	0	8	8	0	2	0
	9.0～13.0m	0	7	1	0	2	1
	13.0～19.5m	2	15	1	0	2	0
	19.5m～	2	10	0	0	1	0
単路部 計		4	43	20	0	10	2
2021年	～3.5m	0	3	3	0	1	1
	3.5～5.5m	0	9	7	0	4	2
	5.5～9.0m	0	12	12	0	3	1
	9.0～13.0m	1	22	5	0	3	1
	13.0～19.5m	0	12	2	0	3	0
	19.5m～	0	7	0	0	1	0
単路部 計		4	58	25	0	15	5

■交差点部での自転車事故の発生件数

	交差点部の道路幅員		自転車×自動車			自転車×歩行者		
	交差点Aの幅員	交差点Bの幅員	国道	都道	区道	国道	都道	区道
2019年	～5.5m&	～5.5m	1	3	4	0	2	1
	5.5～13.0m	～5.5m	0	3	7	0	1	0
	5.5～13.0m	5.5～13.0m	0	4	7	0	2	0
	13.0m～	～5.5m	1	13	1	0	2	1
	13.0m～	5.5～13.0m	0	10	0	0	2	0
	13.0m～	13.0m～	2	20	2	0	1	0
交差点 計			4	53	21	0	10	2
2021年	～5.5m&	～5.5m	0	2	16	0	0	0
	5.5～13.0m	～5.5m	2	9	12	0	0	2
	5.5～13.0m	5.5～13.0m	1	4	12	0	0	3
	13.0m～	～5.5m	1	9	0	0	1	0
	13.0m～	5.5～13.0m	2	13	2	1	0	0
	13.0m～	13.0m～	6	15	0	0	6	0
交差点 計			12	52	42	1	7	5

計画の改定に向けて

自転車事故の抑制に向けて、国や都と連携して自転車通行環境の整備を促進するとともに、安全意識の向上を図ります。

(1) 都と連携した事業連携

①都の自転車活用推進重点地区の事業連携

令和3年策定の都自転車活用推進計画では、新たに推進重点地区の仕組みがつけられ、区では新宿駅周辺が重点地区に指定されています。

指定された重点地区では、業務、商業の集積地としての自転車活用を支える環境整備の推進が求められます。

【内容】 令和3年の都自転車活用推進計画において新たに位置付けられた「自転車活用推進重点地区」の取組に関する調整を実施

【備考】 具体的な事業展開に合わせて、都と連携して実施

自転車活用推進計画
先行推進重点地区
【新宿地区】



出典：国土地理院地図を東京都が加工して作成

②都の条例に基づく自転車保険加入義務化に合わせた周知啓発

都では、令和2年に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車保険への加入が義務化されました。

これを受けて自転車等駐車場利用者への周知や、ホームページ、区広報等での情報発信を行いました。

【内容】 自転車保険加入義務化に合わせた広報チラシ配布等

【対象】 区民、来街者

【実施】 区、警察、自転車店等

【備考】 区民の自転車保険加入率
平成28年時点 約4割
令和3年時点 約6割
※区政モニターアンケート



計画の
改定に
向けて

都との連携を一層強化し、自転車通行環境整備や、自転車活用の取組を進めます。

(2) 神宮外苑サイクリングコースでの乗り方教室

神宮外苑の都道は、休日に自動車通行止めの交通規制をかけたうえで、神宮外苑サイクリングコースとして自転車利用者に開放され、公益財団法人 日本サイクリング協会による乗り方教室等も開催されています。

区内で安全に自転車が練習できる数少ない場所として、また自転車イベントが開催しやすい場所として活用されています。



計画の
改定に
向けて

神宮外苑サイクリングコースなど、自転車を安全に楽しめる環境づくりを検討していきます。

(3) 暮らしや余暇でのシェアサイクル活用の推進

区では平成 28 年 10 月から、ドコモ・バイクシェア社と都内各区が実施する自転車シェアリング広域連携（下図参照）に参入しており、令和 4 年 3 月現在、区内 91 箇所にサイクルポートを設置し、自転車 1,305 台で運用しています。

令和 3 年から自転車シェアリング広域利用等推進事業として、都により西新宿地域でのポート用地共同利用の検証事業が実施され、区も協力しながら取組を行っています。本計画でも、自転車シェアリングを、自転車活用推進を支える重要な仕組みの一つと位置付け、継続的に官民連携による事業拡大を進めています。

■自転車シェアリング広域連携の概要

- 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。
- 令和 4 年 4 月時点で、新宿区を含めた都内 13 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 ポートでスタート、令和 4 年 3 月時点では 91 ポートまで増加しています。



計画の
改定に
向けて

自転車シェアリング広域連携区と情報共有を図りながら、引き続き利用の普及啓発や、利便性を高める取組を進めていきます。

Column

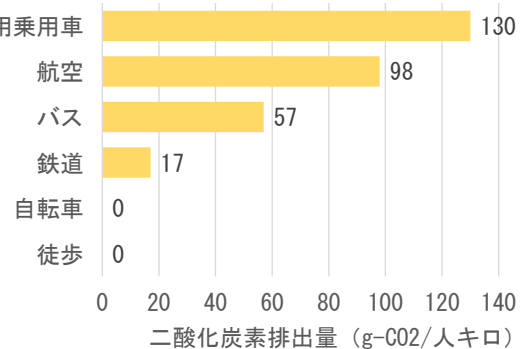
自転車を活用することのメリット

- 自転車は、基本的に人力で動くため、環境にやさしく、かつ健康にも良い乗り物とされています。さらに、自動車に比べて燃料費などの費用面でもメリットがあるほか、災害時でも、道路状況次第では十分な機動力を発揮できます。
- 一方、天候の影響を受けやすく、坂道や荷物があるときには身体的な負担が大きいなどのデメリットもあります。ただし、近年では、使いたい時だけ使える自転車シェアリングや、電動アシスト付き自転車の普及などによりデメリットも軽減されつつあります。

自転車は、自動車に比べて環境にやさしい乗り物

■ ヒト1人が1 km 移動するときの二酸化炭素排出量

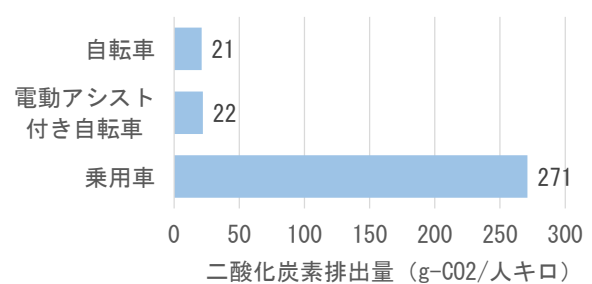
- ヒト1人が1 km 移動するときの二酸化炭素排出量を比較すると、自動車（自家用乗用車）は、多くの二酸化炭素を排出していることが分かります。
- 自動車での移動を、自転車に置き換えることができれば、地球温暖化の緩和につながります。



出典：2022年版「運輸・交通と環境」
(公財 交通エコロジー・モビリティ財団)

■ 製造から廃棄までの「ライフサイクル」全体での二酸化炭素排出量

- 電動アシスト付き自転車は電気を消費するため、普通の自転車より環境負荷が高いと考えられています。
- ただし、製造から廃棄までのライフサイクル全体で見ると、二酸化炭素排出量はほぼ変わらず、乗用車と比べると大幅に少ないという研究結果があります。



出典：European Cyclists' Federation
「Cycle more Often 2 cool down the planet !!」

自転車は、普段の移動を「運動」に変える乗り物

■自転車の運動強度と消費カロリー

- 色々な運動や生活での活動の強度を比較できる指標「METs」では、生活活動での「自転車」は4METs、運動活動での「サイクリング」は8METsとされています。
- 生活活動の「自転車」でも、運動活動でのウォーキング・軽い筋トレ（3.5METs）や水中ウォーキング（4.5METs）と同程度の強度となっています。
- METsは簡単な計算式で消費カロリーに変換でき、1時間自転車に乗れば、おにぎり1個分（180～200kcal）以上のカロリー消費となります。

	METs	消費カロリー			
		体重50kgの人		体重70kgの人	
		30分	1時間	30分	1時間
自転車 (生活活動)	4.0METs	105kcal	210kcal	147kcal	294kcal
サイクリング (運動活動)	8.0METs	210kcal	420kcal	294kcal	588kcal

※消費カロリー (kcal) = 1.05 × METs × 運動時間 (時) × 体重 (kg)
 ※日本人の平均体重 (30歳代) 男性71kg、女性53kg (2018年時点)

- 身体活動のメッツ (METs) 表 -

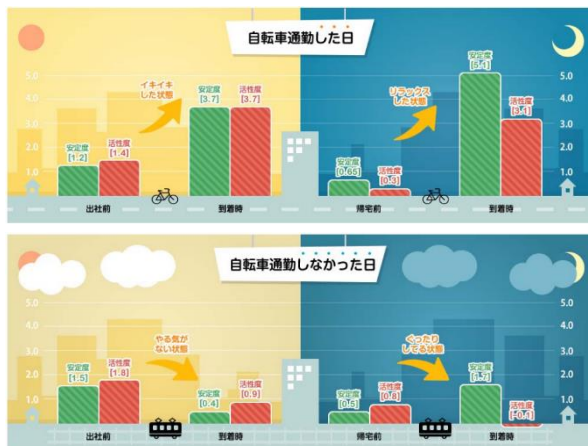
運動活動	METs	生活活動
	1	安静に座っている状態(1) デスクワーク(1.5)
ヨガ・ストレッチ(2.5)	2	料理、洗濯(2.0)
ウォーキング(3.5) 軽い筋トレ(3.5)	3	犬の散歩(3.0) 掃除機かけ(3.3) 風呂掃除(3.5)
水中ウォーキング(4.5)	4	自転車(4.0) ゆっくり階段上る(4.0) 通勤や通学(4.0)
かなり速いウォーキング(5.0)	5	動物と活発に遊ぶ(5.3) 子どもと活発に遊ぶ(5.8)
山登り(6.5)	6	
ジョギング(7.0)	7	
サイクリング(8.0)	8	階段を速く上る(8.8)
なわとび(12.3)	12	

出典：国立健康・栄養研究所 - 改訂版『身体活動のメッツ (METs) 表』より作図

自転車は心のリフレッシュにもなる乗り物

■自転車通勤を「した日」と「しなかった日」の気分の違い

- 自転車通勤をした日（上段）としなかった日（下段）での、気分の「安定度（リラックス）」と「活性度（イキイキ）」を調査した結果が公開されています。
- 自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに、気分の「安定度」、「活性度」ともに向上することが明らかになっています。



出典：自転車通勤導入に関する手引き（令和元年、自転車活用推進官民連携協議会） ※データは(株)シマノ公表

Ⅱ 目標と基本方針

1. 計画の目標

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。本計画の前期では、主に区内の自転車利用環境の充実や、区民の区内での自転車移動の安全性、快適性の向上を図ることで、計画目標【つなげよう、自転車の“わ”】の実現に努めてきました。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、自転車通勤や運動不足解消のための自転車利用など、区境を越えた自転車利用が増える傾向があります。また、国や都による国道、都道の自転車通行空間の整備促進や都内での自転車シェアリングの拡大など、広域的な自転車利用の環境整備が進められており、今後も一層加速していくものと考えられます。

そのため、今回改定する本計画後期では、前期の取組や評価を踏まえながら、安全で快適な自転車活用を支える自転車利用環境の向上を図り、利用環境に合わせて適切に自転車を活用いただけるよう、区民や来街者、区内企業等とともに意識啓発を進めていきます。

■ 自転車活用推進の視点

環境形成

- ・自転車ネットワーク、自転車シェアリングなど、自転車が使いやすい環境をつくる

健康増進

- ・ライフスタイルの多様化に合わせて、自転車を楽しみながら利用できる環境をつくる

観光振興

- ・観光資源等を活用しながら、区民や観光客が自転車を楽しめる環境をつくる

安全・安心（防災）

- ・自転車の安全利用環境とともに、災害時にも活用できる環境をつくる

■ 社会情勢の変化の視点

コロナ禍への影響

- ・コロナ禍を受けて働き方、暮らし方が変化した中での自転車の使い方に対応する

新たなサービスの普及

- ・食品デリバリー、シェアリングなど自転車を使った新たなサービスの活用にも対応する

自転車利用の多様化

- ・子どもの送迎や健康づくり、観光・レジャーなど、多様化する自転車利用に対応する

■ 前期の取組と評価

走る

- ・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を、現在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ます。
- ・区内外からの自転車シェアリング利用が集まる副都心として、さらなるポート数の確保と広域連携の中心としての情報発信を進めます。

止める

- ・これまでの駐輪場の整備・運用に対する民間ノウハウ活用の取組を検証し、より効果的な制度として一層の推進を図ります。
- ・民間主導型の放置自転車業務への移行の効果・影響を検証し、放置自転車対策を効率的に進めていきます。

守る

- ・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、ウィズコロナ時代に適した交通安全教育の充実を展開していきます。
- ・増加傾向にある自転車事故の抑制に向けて、国や都と連携して自転車通行環境の整備を促進するとともに、安全意識の向上を図ります。

伝える

- ・都庁が立地する副都心として、都との連携を一層強化し、積極的な通行環境整備や周知啓発を進めます。
- ・神宮外苑サイクリングコースなど、自転車を安全に楽しめる環境づくりを検討していきます。
- ・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。



新宿区 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画

目標像

つなげよう
自転車の「わ」

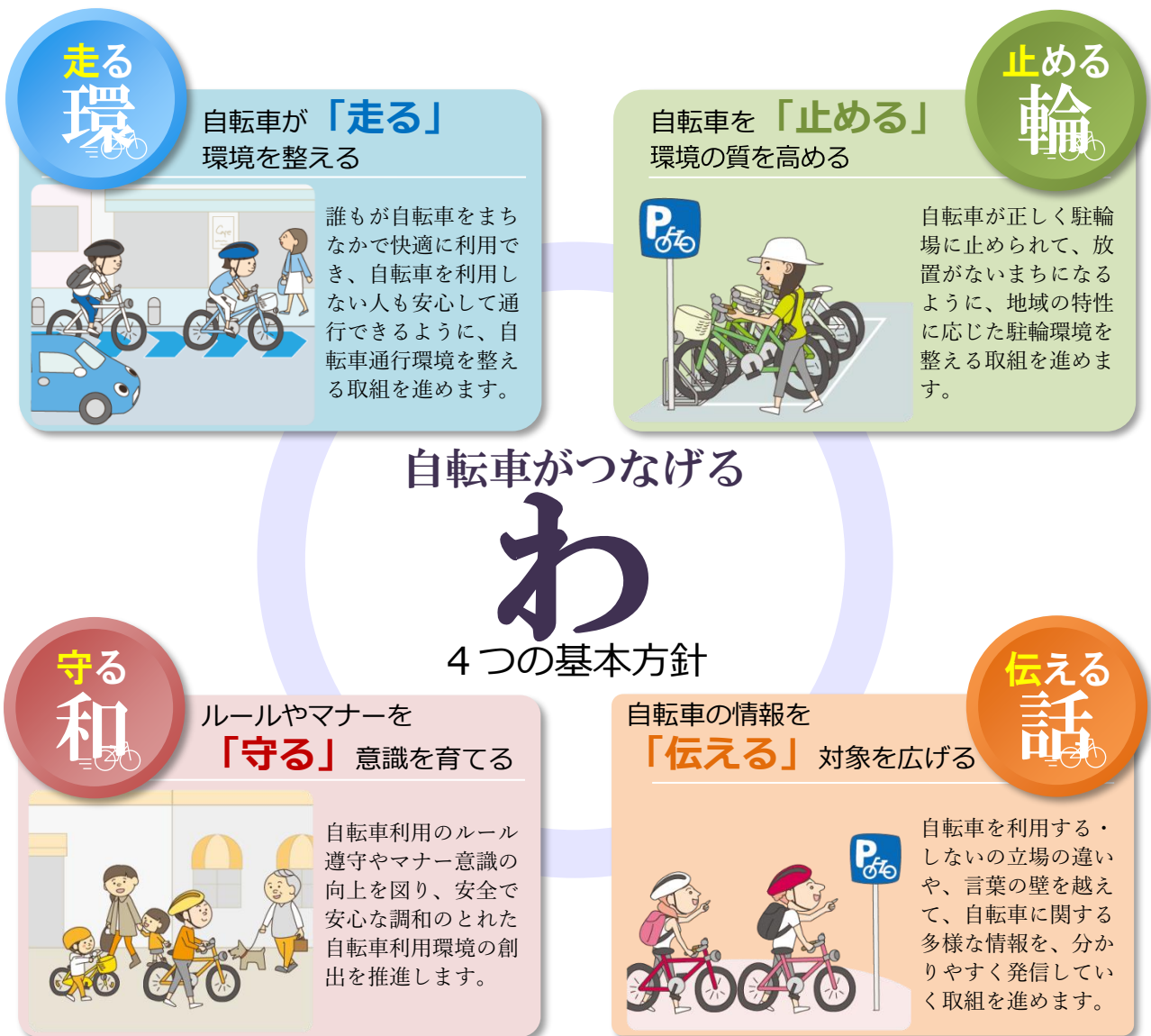
2. 目標の実現に向けた4つの基本方針

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



3. 施策体系と具体的施策

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。

■ 目標像

■ 基本方針

■ 取組の方向性



■ 具体の施策

A-1 自転車通行環境の整備

A-2 自転車通行ルール・マナーサインの整備推進

B-1 関係機関と連携した広域相互利用の促進

B-2 公共空間等へのシェアサイクルポート設置推進

C-1 民間事業者を活用した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備

C-2 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し

D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し

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

D-3 民間駐輪場との連携、活用の検討

E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

E-2 通行ルールが一目で分かるサインの導入

E-3 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化

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

E-5 新たなモビリティ、自転車配達業務へのルール・マナーの推進

E-6 外国人に対するルール・マナーの周知の推進

F-1 幼児、児童、生徒、学生等に向けた交通安全教育の充実

F-2 企業主体の自発的交通安全教育への支援

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

F-4 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充

F-5 保護者等も参加した幼児・児童交通安全教育の充実

G-1 自転車の利用を促進する情報提供の充実

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に向けた情報提供の充実

G-4 災害時における自転車活用の検討

H-1 環境面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討

H-2 健康面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討

H-3 自転車を楽しむことができる場所づくりの検討

I-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

I-2 安全・安心に自転車を利用するための情報提供の充実

I-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発

通行環境・駐輪環境の整備を進めるとともに、自転車を安全に活用する意識を高める。

1 自転車が「走る」環境を整える

(1) 基本的な考え方

区では平成31年3月に新宿区自転車ネットワーク計画を策定し、区内 100.6km を整備対象路線として設定し、うち 46.3km の区道について自転車通行空間の整備を進めるものとなりました。令和4年4月時点で区道約 16km の整備を実施しています。

また、平成28年10月から、区内での自転車シェアリングを開始し、広域連携の取組に参加する各区と連携しながら、区内外の広域利用も含めて利用者の利便性の向上を図っています。

区民や来街者、自転車シェアリング利用者を対象に令和4年8月に実施したアンケートでは、自転車通行環境の改善や自転車シェアリング導入後の活動の増加など一定の評価がありました。

一方で、通行環境や自転車シェアリングの一層の充実を期待する意見がありました。

「走る」については、これまでの取組を継続しながら、さらなる環境整備を進めていきます。



アンケート
の意見

- ①通行空間の充実に期待
- ②自転車シェアリングのポートは、駅や商業施設周辺での充実に期待

(2) 施策の枠組み

A 自転車通行環境の整備

自動車利用者、自転車利用者、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推進

施策 A-② 自転車通行ルール・マナーサインの整備推進

新規
施策

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、新たな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

施策 B-② 公共空間等へのシェアサイクルポート設置推進

新規
施策

(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（平成 28 年 7 月改定）の考えを基本に、国や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。

施策 A-① 自転車通行環境の整備（自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進）

現状	<ul style="list-style-type: none">● 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	<ul style="list-style-type: none">● 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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none">◎本計画に基づき平成 31 年に新宿区自転車ネットワーク計画（次頁参照）を策定◎整備計画で設定した区道 46km のうち、令和 4 年 4 月までに 16km の整備を実施◎国、都に対して自転車通行空間整備の推進を要請し、連携して取組を実施



自転車ネットワーク計画に基づく整備を進めるとともに、再開発事業などと連携した自転車通行空間整備を進めます。

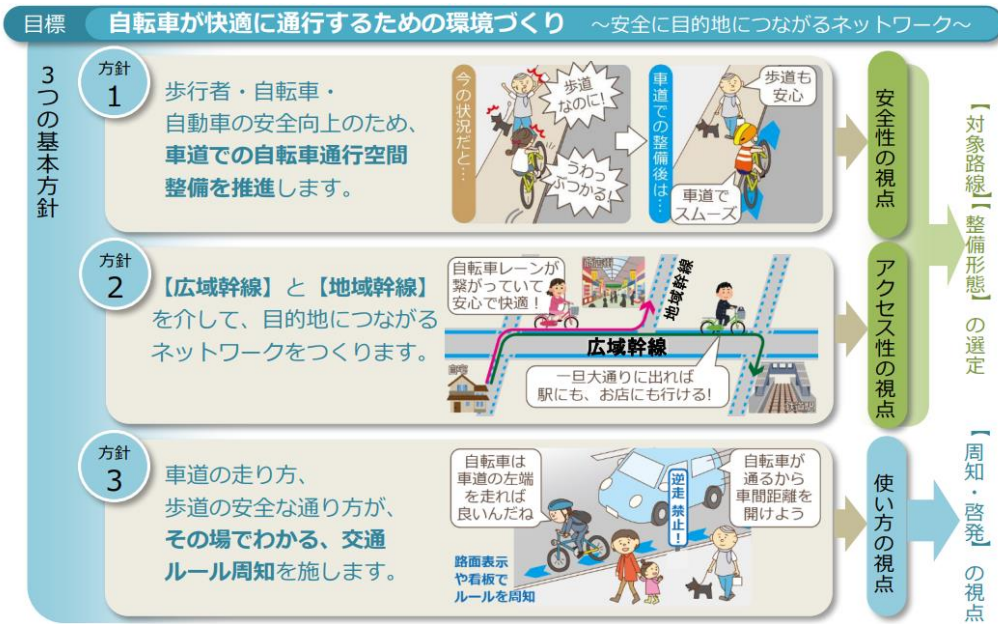
これからの取組

- 自転車ネットワーク計画に基づき、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。
- 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。

■ 新宿区自転車ネットワーク計画（抜粋）

1. 自転車ネットワーク計画の整備方針

- 自転車ネットワーク計画では【自転車が快適に通行するための環境づくり】を目標として、【車道整備】【広域+地域ネットワーク】【交通ルールの周知・啓発】の3つの基本方針を設定しています。
- 基本方針①②は、区内道路での自転車ネットワークの整備対象路線の選定、各路線の整備形態の選定に際して重視される方針であり、また③は自転車通行空間の整備推進とともに実施する「自転車通行ルールの周知啓発」を伝える視点としています。



2. 自転車ネットワーク対象路線の選定方法

- 対象路線の選定は、通行環境の確保が比較的行きやすい6m以上の道路と、6m未満の道路それぞれについて選定の視点を設定し、得点化することで設定しています。

■ 6m以上の道路

視点	評価する項目
安全性の視点	① 自転車事故の発生状況+自転車の流入抑制エリア
	② 鉄道駅へのアクセス
アクセス性の視点	③ シェアサイクルポートへのアクセス
	④ 観光施設・集客施設へのアクセス
	⑤ 商店街（商業・娯楽等）へのアクセス
	⑥ 区役所・大規模な病院へのアクセス
	⑦ 自転車通学先（高校～大学）へのアクセス

項目ごとに区間を評価し得点化

【**広域幹線**】主に国道・都道
 → 明治通り、靖国通り等、区を縦横断する広域的な道路を指定。
 → 近隣区との連携、アクセス性を考慮し選定。

【**地域幹線**】主に都道・区道
 → 事故状況、各施設との接続状況を加味し得点化。

幅員の狭い道路でも通行環境改善を要する区間が想定されるため…

■ 6m未満の道路

視点	評価する項目
アクセス性の視点	① 抜け道利用や自転車利用が多い路線、ネットワークの補完
	② バスの多い区間を迂回する利用の多い路線
	③ パーキングメーター区間を迂回する利用の多い路線

地域の実状を踏まえ選定

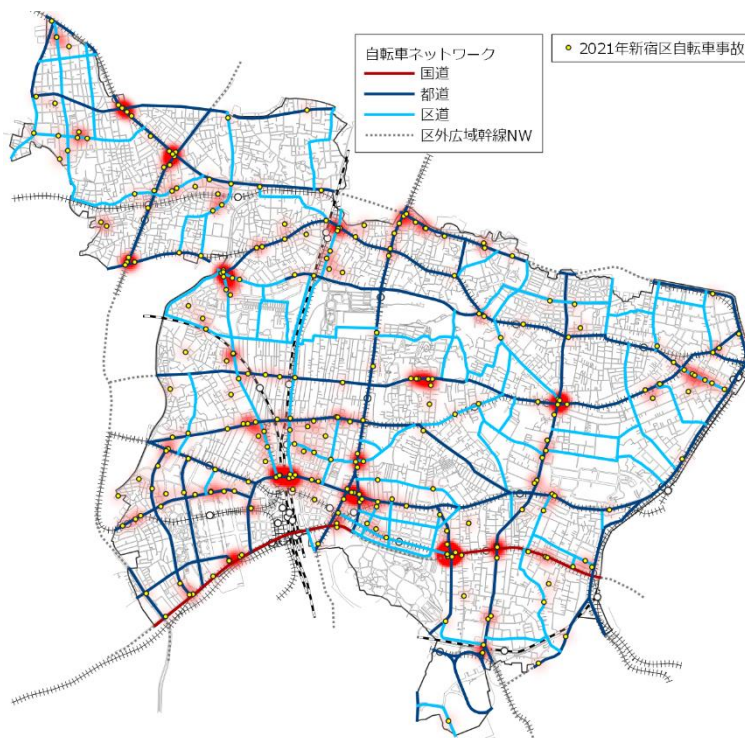
【**6m未満の道路**】主に区道
 → 抜け道利用、自転車利用が多い道路や、ネットワークの補完の観点から追加。
 ※なお②③視点では、迂回可能な経路がないため対象路線なし

■ 自転車ネットワーク対象路線の選定に関する再検証

※近年の自転車事故との関係性や、子どもの送迎での自転車利用への対応状況を検証します。
※検証の結果、既存の自転車ネットワーク路線で対応が可能であることから、現状の自転車ネットワークの完成を優先するものとなりました。

検証① 最近の自転車事故と自転車ネットワーク路線

- 令和3年中に発生した自転車事故の発生地点と、現行の自転車ネットワークを重ね合わせると、右図の通り。
- 自転車事故の多く発生している地点を見ると、自転車ネットワーク路線で概ね補充できていることから、現行の自転車ネットワーク整備により対応が可能です。



検証② 子育て施設と自転車ネットワーク路線

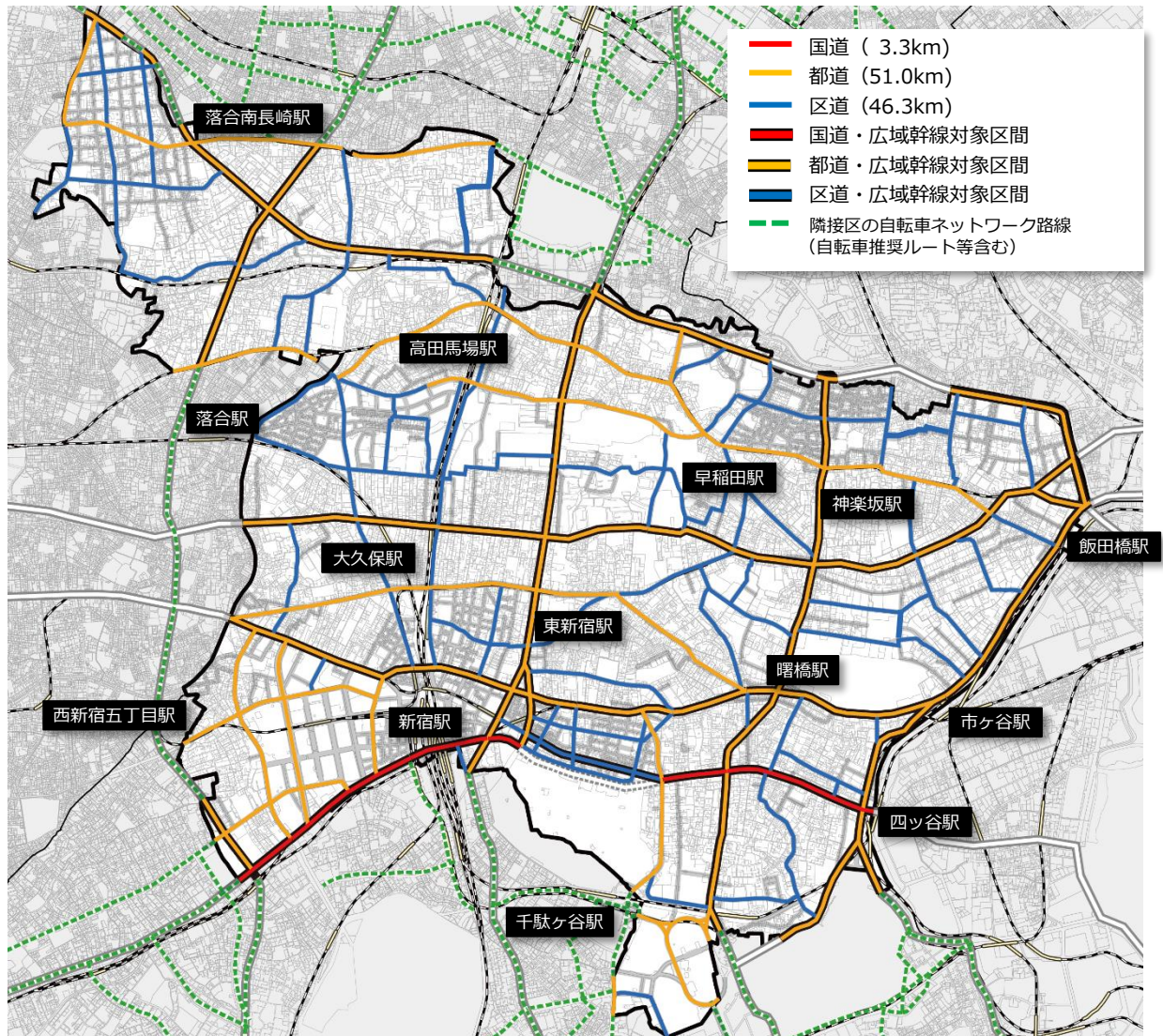
- 区内の幼稚園、保育園等の子育て施設の分布と、自転車ネットワーク路線を重ね合わせると、右図の通り。
- 多くの子育て施設は、自転車ネットワークに隣接、もしくは数百m以内に立地しており、現行の自転車ネットワークの整備により対応が可能です。



3. 新宿区自転車ネットワーク整備対象路線

- 選定した自転車ネットワーク整備対象路線は以下の通りです。全長 101.6km のうち、区道整備部分は 46.3km です。

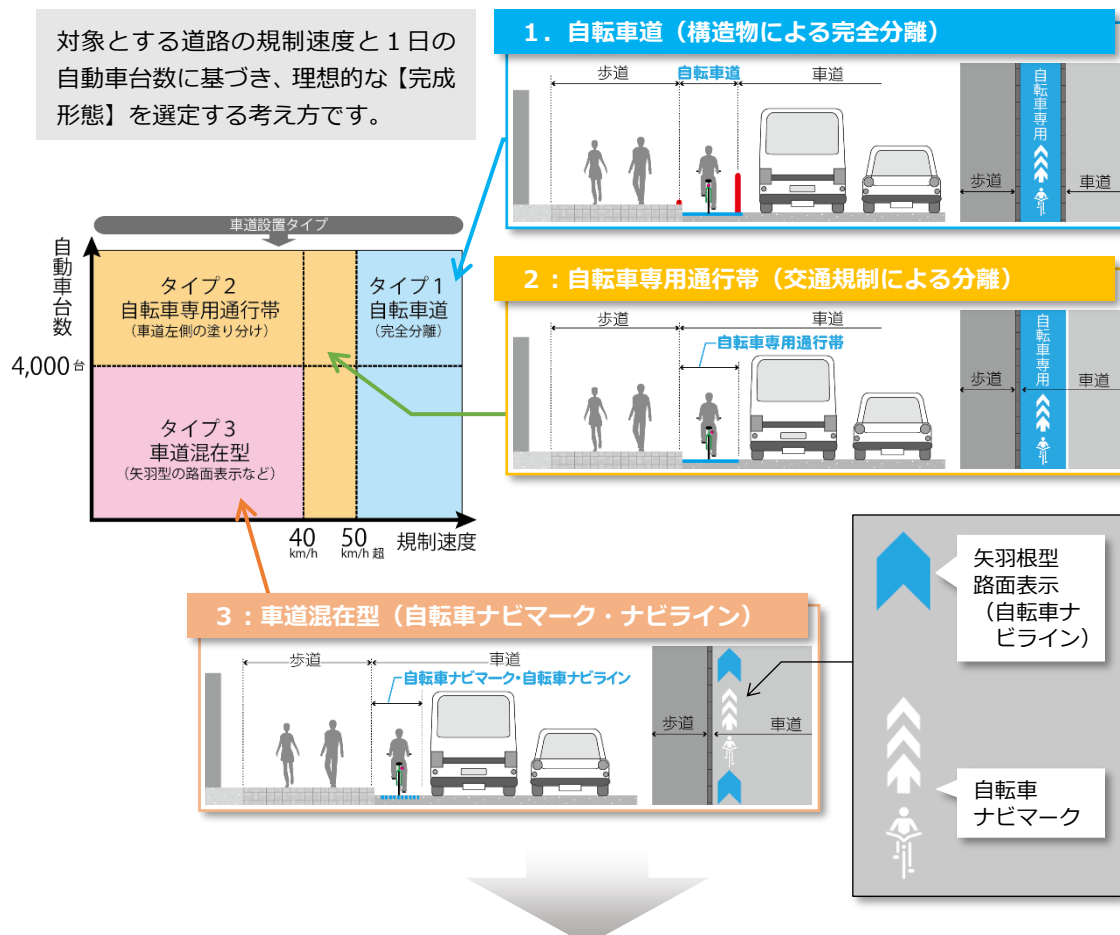
■自転車ネットワーク整備対象路線（道路管理者別）



4. 自転車通行空間の整備形態

- 車道に整備する場合の整備形態は、自動車台数（日交通量）と規制速度で区分され、自転車と自動車を構造的に分離する【1：自転車道】、自転車と自動車を視覚的に分離する【2：自転車専用通行帯】、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道で混在することを注意喚起する【3：車道混在型】の3つが示されています。
- 利用環境ガイドラインでは、自動車台数（日交通量）と規制速度に基づく整備形態を【完成形態】と位置づけていますが、道路幅員構成等の制約条件により、自転車道や自転車専用通行帯が整備できない場合は、利用状況等の各種条件を鑑み、車道混在型による整備も認められています。
- そのため、区の道路事情、沿道の利用状況等を踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯の整備が困難な道路については、車道混在型の整備を暫定的に行うことも含め、早期整備を実現します。

■ 利用環境ガイドラインによる【完成形態】の選定の考え方



上記の選定方法により、自転車道、自転車専用通行帯が【完成形態】となる道路において、自転車道、自転車専用通行帯の整備に必要な幅員が確保できない場合等、完成形態での整備が難しい道路については、車道混在型（自転車ナビライン・ナビマーク等）による整備が【暫定形態】として条件付きで示されています。

施策 A-② 自転車通行ルール・マナーサインの整備推進

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間の整備を着実に進めてきた一方、車道の逆走や路上駐停車等のルール・マナー違反が散見されます。 ● 自転車通行空間を、路上駐停車車両が塞ぐ状況が散見されます。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワークの整備とともに、サイン設置等によるルール・マナーの「見える化」を進めることが重要です。 ● 路上駐停車の抑止に向けて、現場での周知・啓発が求められます。
前 期 対 応	<p>※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。</p>



自転車通行空間を整備した路線や、都の自転車活用推進計画の重点地区などを中心にルール・マナーサイン等の整備を検討していきます。

- 自転車通行空間の整備が完了した道路等に、路上駐停車の禁止、逆走の禁止などの案内サインの設置を検討します。
- 都の自転車活用推進計画における重点区域（区内は下図の新宿駅～都庁周辺）、効果的な案内サインの内容、設置方法等を検討します。

■案内サイン設置例 ■都「自転車活用推進計画」重点区域（新宿地区）

これからの取組



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。

施策 B-① 関係機関と連携した広域相互利用の促進

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎シェアサイクルポート設置を進め、令和 4 年 3 月時点で 91 箇所運用 ◎自転車台数の確保のため、令和 4 年 3 月時点で 1,305 台の自転車を確保 ◎相互利用を可能とする広域連携に、都及び参加 14 区との調整を実施



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、引き続き利用促進を進めます。
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。

- 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 公共空間等へのシェアサイクルポート設置推進

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、令和 4 年 3 月時点で 91 箇所と大幅に増加しています。 ● ポート設置箇所の多くは、コンビニエンスストアなどの民間施設であり、公共施設や公園等の公用地を一部ポート設置用地として提供（32 箇所）しています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路、都市公園等の公共空間でのシェアサイクルポート設置について、国の法制度が適用しておらず、制約条件が多い状況です。 ※国の「シェアサイクルの在り方検討委員会」（下記コラム参照）では、各用地活用の課題と方向性が示されたものの、制度見直し等には至っていない状況
前期対応	※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。



これから の取組	<p>国の制度、都の試験的取組等と連携し、道路等の公共空間へのシェアサイクルポート設置の推進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○シェアサイクルの利便性向上に向けて、国の法制度や都の方針等を注視しながら、ポート密度が低い地域や、区民や来街者からのニーズが高い地域を中心に、公共空間等の活用を進めていきます。 ○シェアサイクル事業者と連携し、施設利用者が支障なく安全性の確保ができる場所を選定し、設置を進めるとともに、区内観光施設周辺への整備を進めます。 ○ポートを増やし利便性を高めることで、環境、観光、健康、防災の観点での自転車活用を進めます。
-------------	--

コラム 公共空間の活用に関する国の視点（シェアサイクルの在り方検討委員会資料より）

場所		課題	方向性(案)
公共用地	道路	① 占用対象物件におけるシェアサイクルの位置づけが不明確 ② 歩行者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確 ③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない	・道路占用や公園施設の設置管理許可、都市再生特別措置法の占用特例による設置事例を収集するとともに、関係機関等とのより良い協議のあり方や設置時の安全対策、駐輪対策等についてとりまとめ、周知することで全国への横展開を図る
	都市公園	① 公園施設におけるシェアサイクルの位置づけが不明確 ② 公園利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確 ③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない	
	公共施設・官庁施設	① 営利目的とされ設置できない ② 施設利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確	
公開空地・民地		① 公開空地での設置が認められていない ② 商業施設等の附置義務の対象外	・東京都での公開空地における制度設計など、地方自治体による既存制度を活用した好事例を収集してとりまとめ、全国への横展開を図る

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、区営駐輪場、民営駐輪場、民間建物の附置義務駐輪場等、今ある駐輪場を有効に活用することで駐輪需要への対応を図るとともに、放置自転車の啓発、撤去活動を効率的に展開することで、駐輪問題への対応を図ってきました。

令和3年以降、民間事業者を活用した駐輪場の整備・運営に移行し、その効果や影響を検証しています。また、駐輪を誘発する施設等の附置義務駐輪場の有効活用に向けて、利便性の高い附置義務駐輪場を整備することで、整備台数を緩和できる新たな制度を導入しています。

新たな制度に移行した直後であり、令和4年度のアンケート調査では大きな改善を実感していない状況にあります。買い物向け駐輪場の確保への高い期待や、子どもの送迎等にも活用される大型の電動アシスト付き自転車の駐輪需要への対応などを図ることが期待されます。

これらの状況を踏まえ、既存施設を活用した官民連携による、止めるの「質」を高め更なる放置自転車の解消と駐輪場の利便性の向上を目指します。

アンケート
の意見

- ①駐輪時間は「通勤・通学」は8時間以上、「買い物」は1時間未満に偏り
- ②「子ども乗せ自転車」は一定数利用されており駐輪場の対策が必要
- ③買い物、鉄道、公共施設利用の為に駐輪場整備を求める意見が多い

(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、電動アシスト付き自転車、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、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 民間事業者を活用した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。

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

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

施策 D-③ 民間駐輪場との連携、活用の検討

新規
施策

(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比べ、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 民間事業者を活用した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動アシスト付き自転車や子ども乗せ自転車が普及し、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。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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前 期 対 応	<ul style="list-style-type: none"> ◎令和3年度から民間事業者を活用した駐輪場の整備を実施 ◎事業者の提案等を踏まえ、周辺の駐輪環境に合わせた整備を実施

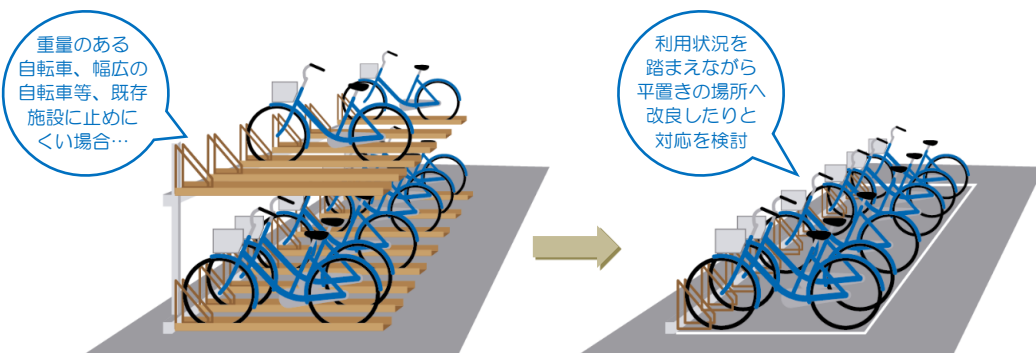


民間事業者を活用した駐輪場の整備・運営状況を検証し、事業者と協議を行い、サービス向上を図ります。

- 電動アシスト付き自転車、子ども乗せ自転車、スポーツ車等が止めやすい駐輪スペースを、利用状況を見ながら可能な限り確保します。

【■例えば、収容台数に余裕のある駐輪場で、大型の自転車に対応するには…】

これからの取組



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

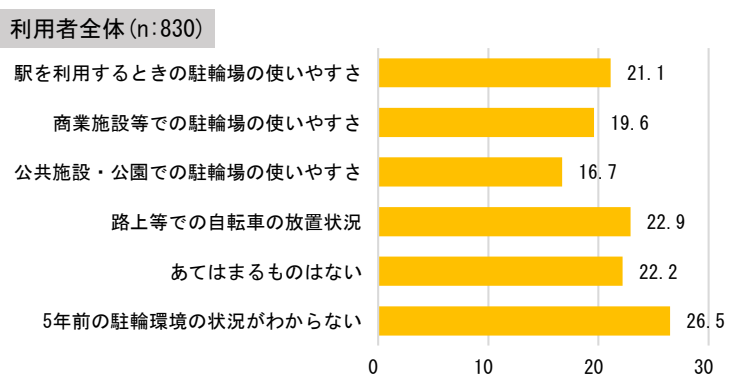
現状	<p>○駅周辺の駐輪場は、通勤・通学等長時間の利用を主な目的として整備するため、買い物、遊び等の短時間駐輪のニーズには対応が難しい駐輪場もあります。</p> <p>○駅によって常に定期利用が満車のところもあれば、空いているところもあります。</p> <p>○令和3年度の民間主導の事業化以前の区営駐輪場の料金体系は一律のため、駅の出入口に近い等、利用しやすい駐輪場に需要が集中する一方で、不便な駐輪場には空きが見られる等、不均衡な状態です。</p> <p>○現状、区の自転車の状況は、乗入台数 7,726 台に対し、収容能力は 9,709 台となっており、駐輪場の供給量は充足しています。</p>
課題	○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。
前期対応	<p>◎令和3年4月より民間事業者を活用した駐輪場の整備運営に移行し、駐輪ニーズに応じた自由度の高い運営方式を導入</p> <p>◎民営化に合わせて、自由度の高い料金体系を導入</p>



これからの取組	<p>民間事業者を活用した駐輪場の整備運営の事業評価・検証を行い、事業者と協議を行い、事業の改善、サービス向上を図ります。</p>
	<p>○駅周辺等の地域ごとの駐輪ニーズ、放置自転車の発生状況、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、駐輪ニ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】5年前と比べたときの「駐輪環境」の改善に対する評価（令和4年 区民・来街者アンケート調査）

- 令和4年8月に実施した区民・来街者アンケート調査において、5年前と比べた時の駐輪環境の改善に対する評価を聞いたところ、駅、商業施設を利用する際の駐輪環境や、路上の放置状況などの項目に対して、回答者全体の約2割が「良くなった」と評価しています。



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。

地域の特性に応じて、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

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 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あります。 ● 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。 <p>(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、自転車等駐輪場の設置義務があります。)</p>
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前期対応	<p>◎平成 30 年度に条例を改正し、附置義務制度の見直しを実施（利便性の高い附置義務駐輪場の整備による整備台数緩和の仕組み、隔地距離の見直し）</p>



これからの取組

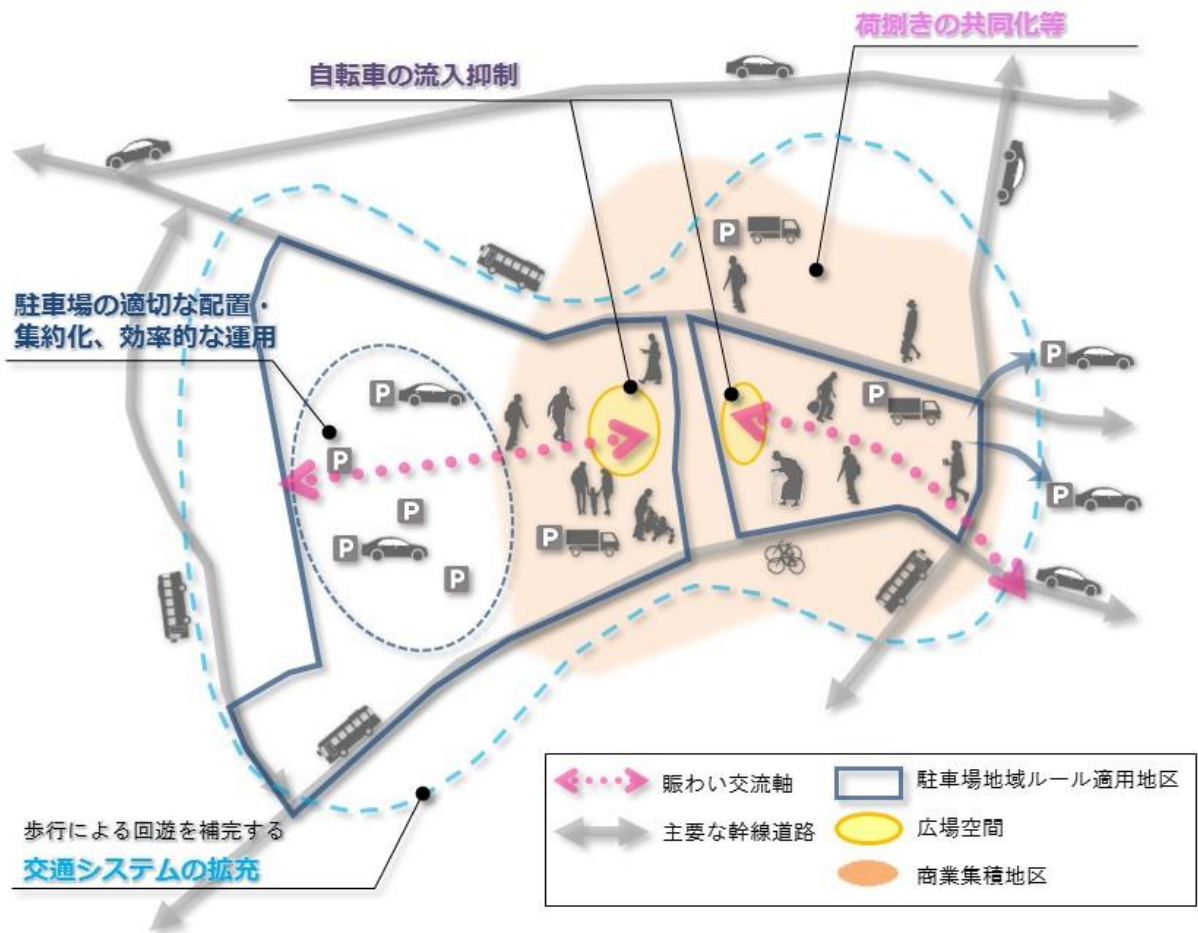
附置義務の対象施設の規模や用途、適用範囲の拡大等の検討を進めます。利用しやすい場所へ附置義務駐輪場の整備を促進するための仕組みを検討します。

- 平成 30 年度に条例を改正した、利用しやすい附置義務駐輪場の整備に向けた新制度の積極的な活用に向けて、事業者に対し協力・依頼をしていきます。
- 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㎡を超えるもの	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㎡を超えるもの	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㎡を超えるもの	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㎡を超えるもの	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㎡を超えるもの	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。

【参考】平成30年策定の附置義務緩和に関する新制度（再掲）

- 区では、駐輪場としての使いやすさを重視した附置義務駐輪場の整備を推進するため、地上階への整備や料金設定の見直し等を図った際に、整備必要台数を縮減できる制度を導入しています。


■附置義務駐輪場制度の見直し（特例制度のパフレットの抜粋）

② 自転車等駐輪場の規模の特例


利便性の高い自転車等駐輪場を整備した場合に受けることができる規模削減の特例について、具体的なイメージとともに整理しています。

A: 地上階への設置又は立体全自動機械式駐輪場等の設置 削減割合 50%

■地上階への設置イメージ
道路や敷地内から直接出入できる「地上階」に駐輪場を設置する場合、50%の規模の削減が適用されます。




■立体全自動機械式駐輪場のイメージ
道路や敷地内から直接出入できる場所に、立体全自動式駐輪場の出入口を設置する場合、50%の規模の削減が適用されます。




C: エレベーターなど、自転車専用の昇降施設の設置 削減割合 25%

地上階以外の駐輪場で自転車専用の昇降施設を設置する場合、25%の規模の削減が適用されます。
なお、昇降施設は自転車専用のものとし、貨物運搬や一般も利用するなどの兼用を前提とした施設は、原則として認められません。また、昇降施設の出入口は、地上階からアクセスできる場所に設置することを基本とします。




B: 上下階（2F・B1F）への設置 削減割合 25%

2階もしくは地下1階の上下階に整備した場合、25%の規模の削減が適用されます。



D: 有料の場合に、無料時間を設定した場合（最低1時間無料） 削減割合 25%

多くの駐輪場利用者への対応を想定し、有料駐輪場の場合に、1時間以上の無料時間を設定した場合は、25%規模の削減が適用されます。なお、全時間を無料とした場合は、対象になりません。



備考 複数の特例の要件を満たし、削減割合が50%を超える場合であっても、最大で50%までの削減割合となります。

特例適用を含めた算出例は、次ページを参照

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	<ul style="list-style-type: none"> ○令和3年度の民間主導の事業化以前の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した。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した。 ○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。 ○自動二輪車の駐輪場の不足により、道路上に違法駐車が発生しています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎駐輪場拡大のため、民間事業者を活用した駐輪場と既存の民営駐輪場との利用料金のバランスを検討 ◎駐輪場の運営については、区内を東西2つ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、より効果的な運営への見直しを実施



これからの取組	<p>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、地域ごとの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。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。
---------	--

施策 D-③ 民間駐輪場との連携、活用の検討

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 近年の個人情報端末の普及等を背景に、様々なシェアリングサービスが提供されており、駐輪場事業でも、小規模用地を駐輪場としてシェアする民間駐輪サービスが展開されています。 ● 自治体や鉄道事業者等との連携も進んでいます。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報通信技術を活用した民間駐輪サービスなど、新しい仕組みへの適用が期待されます。 ● 民間駐輪サービスを活用することで、小面積のデッドスペース等の活用が現実的に可能となります。
前期対応	<p>※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。</p>



今後の新たな ICT 等の技術革新や、それらに基づく新たなサービスの提供に合わせて、区の駐輪問題の解消に繋がる民間事業との連携を検討します。

- 民間の駐輪サービスについて情報収集を行い、区内駐輪問題の解消に繋がる民間事業との連携を検討します。
- 民間の駐輪サービスについて、区民へ情報提供を行うことなど、駐輪問題の解消を図ります。

これからの取組

参考：民間駐輪場シェアリングサービスの一例



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、利用者自身が、ルールやマナーを守らなければ、自転車事故や放置自転車の問題が解消されません。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。

令和4年のアンケート調査では、交通ルールを「知っていても、守られていない」状況や、放置自転車を「短時間なら良いと思っていた」「仕方がない時もある」と認識する状況がありました。また、社会人や子育て世帯など、不十分な年齢層への交通安全教育が期待されます。

これらの意見も踏まえながら、継続した安全教育を展開していきます。

アンケート
の意見

- ①車道通行のルールは8割が知っているものの、守る人は6割
- ②若い世代、子育て自転車所有者の認知状況、遵守状況が低い傾向
- ③放置を許容してしまう意識は、40～60歳代の比較的年齢の高い層が多い
- ④自転車ルールを学んで欲しい相手は「社会人」「子育て世代」「高齢者」が多い
- ⑤周りの人は急な飛び出し、歩道での暴走、車道の逆走などを問題視している

(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。

- 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 E-⑤ 新たなモビリティ、自転車配達業務へのルール・マナーの推進 新規施策
- 施策 E-⑥ 外国人に対するルール・マナーの周知の推進 新規施策

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、より効果的にルール等を守る支援を行います。また、既存の連携体制をさらに強化し、効率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
- 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
- 施策 F-⑤ 保護者等も参加した幼児・児童交通安全教育の充実 新規施策

(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自転車利用者に対して「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

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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎幼稚園・保育園、小学校、中学校など、成長段階にあわせた交通安全教育を、警察等と連携して実施 ◎高齢者、行政職員などの対象に合わせた交通安全教室を開催



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。

これからの取組

- 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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は難しく、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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前期対応	<p>◎注意を喚起するサインの設置など、交通ルールの「見える化」を一部で実施。</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。

これからの取組

- 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。
- 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。



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。
前 期 対 応	<p>◎都の「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」を区内施設で開催し、区内事業者に対する周知を実施</p> <p>◎クリーンキャンペーン等の取組を通じ、放置自転車の抑止に向けた周知を実施</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。

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。

これからの取組

- 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月中)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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎これまで分割して発注していた放置自転車の撤去・保管・返還等に関する業務を一括して委託する形態に変更 ◎一括委託後のデータ収集と検証を実施 ◎保管場所の拡充等の実施



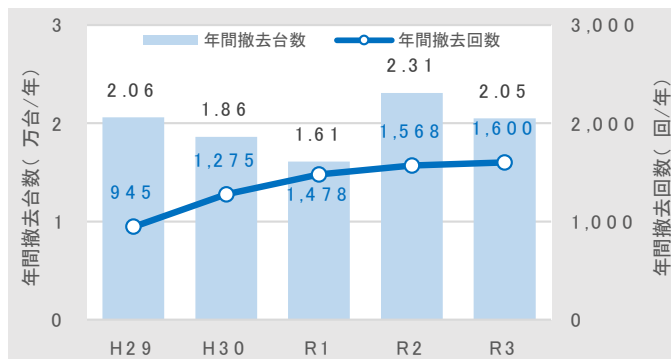
実態の検証を行うとともに、放置自転車の解消を目指し、引き続き取組を進めます。

- ・ 放置自転車等の発生時間帯に応じた撤去の実施
- ・ 自転車等の返還手数料の放置行為抑止に繋がる料金の見直しの検討
- ・ 効果的な撤去や啓発活動の継続的な実施

- 放置自転車等の発生時間帯や場所等について、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。
- 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や他区の状況等を踏まえ、返還手数料の見直しを検討します。
- 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、引き続き、自転車利用適正化と駐輪場の利用向上を図ります。

これからの取組

■ 年間の撤去台数・撤去回数推移



施策 E-⑤ 新たなモビリティ、自転車配達業務へのルール・マナーの推進

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● フードデリバリーの普及により、従来と異なる自転車の業務利用が増えています。 ● 電動キックボードに関する新たな法制度の検討が進む中で、今後、自転車と通行空間が競合する新たなモビリティとの交通事故等が懸念されます。 ● 電動キックボードの交通ルールの周知が不十分で認知されていない状況です。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 新たなモビリティ、自転車を活用した新業態等の普及とともに、これらによる道路交通秩序の乱れ等の影響が懸念されます。
前期対応	<p>※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。</p>



新たなモビリティ、自転車サービス等を行う事業者と連携し、交通ルール・マナーの周知を徹底するとともに、警察等と連携した指導取締りの強化を図ります。

これからの取組

- 電動キックボードなど、新たなモビリティに関する法制度の情報収集を行い、適切な周知・啓発ができるよう準備を進めます。
- フードデリバリーサービス等の事業者に対して、配達従事者等に対する自転車利用時の交通ルール・マナーの周知を実施します。

■周知啓発の取組

関係機関や各事業者の教会等の取組を進めていきます。

(JFDA・都・警察との啓発活動例)



施策 E-⑥ 外国人に対するルール・マナーの周知の推進

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 区内の外国人居住者はコロナ禍以前まで増加傾向にあり、令和4年時点で3.9万人が居住しています。 ● コロナ禍を受けて訪日外国人は大幅に減少しましたが、今後、観光需要の回復に伴い、外国人のシェアサイクル利用等が増加する可能性があります。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通ルール・マナーに関する認識が異なる外国人の自転車利用による事故発生しており、今後も増加する可能性があります。
前期対応	<p>※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。</p>



日本の交通ルール・マナーに合わせて、外国人の居住者、来街者が安全に自転車を利用できるように、周知啓発ツール類の多言語化や、教育機会の確保を進めます。

これからの取組

- 外国人居住者に自転車の交通ルール・マナーを伝えるため、来庁時やしんじゅく多文化共生プラザ来訪時等の機会を活用して広報を行うなど、外国人に対する周知啓発を促進します。
- 交通安全教育ツール等の多言語化を進めます。

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室や、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、定期的で開催さ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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前期対応	◎幼稚園・保育園、小学校、中学校など、成長段階にあわせた交通安全教育を、警察等と連携して実施



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

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 都の自転車安全利用 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遵守に向けた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。
前期対応	<p>◎都の「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」を区内で開催し、社会人を含めた交通安全教育を実施</p>



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。

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

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動アシスト付自転車、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、高齢世代に対する交通安全教育は、開催する機会が少ない状況です。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前期対応	<p>◎高齢者に対する交通安全教育の機会として「交通安全のつどい」を継続的に実施</p> <p>◎警察・交通安全協会等と連携し、高齢者を対象とした街頭活動の実施</p>



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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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ます。
前期対応	◎交通安全イベント・自転車イベント等を支援しています。



これからの取組	区内で開催される様々な地域イベントの主催者に対して、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。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

新規
施策

施策 F-⑤ 保護者等も参加した幼児・児童交通安全教育の充実

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 子どもに交通安全教育を行う立場である保護者など、大人の交通ルール・マナーの認知度や遵守意識が十分ではない状況です。 ● 子どもを乗せた自転車が歩道で危険運転をしたり、子どもへのヘルメット着用義務を満たしていないなど、危険な行為が散見されます。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 保護者の子どもに教える立場としての意識向上が必要です。 ● 幼稚園・保育園、小学校などで実施している交通安全教育について、一部を除き保護者への周知機会として活用されていない状況です。
前期対応	※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。



これからの取組	交通安全教育の機会に、保護者も同席する仕組みをつくるなど、子どもと保護者が一緒に同じ交通安全教育を受け、家庭での教育に繋がるよう周知・啓発を行います。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 子どもとともに保護者が自転車の交通安全教育を学ぶことができるよう、PTA や地域（商店会、育成会等）と連携した交通安全教室を実施します。 ● これらの取組をさらに拡大し、子どもとともに保護者が自転車の交通安全教育を学ぶ機会の創出を検討していきます。

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ある一方で、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。

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。

アンケート
の意見

- ①健康・趣味や遊び・習い事、サイクリング等での自転車利用者が一定数存在
- ②コロナ禍以前より利用が増えた人は4人に1人で、若い世代に多い
- ③今後、自転車の利用を増やしたい人は約4割で、若い世代に多い
- ④神宮外苑サイクリングコースは半数以上の人が知らない状態

(2) 施策の枠組み

G 自転車活用しやすい環境づくり

国や都の自転車活用推進計画を踏まえながら、自転車の楽しみ方や、安全利用に関する情報等について、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。

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に向けた情報提供の充実

施策 G-④ 災害時における自転車活用の検討

新規
施策

H 自転車利用のきっかけづくり

自転車の利用をきっかけとして、環境や健康等の観点からの情報提供を充実するとともに、自転車を楽しむ機会を増やすなど、新たなきっかけづくりの場をつくります。

施策 H-① 環境面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討

新規
施策

施策 H-② 健康面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討

新規
施策

施策 H-③ 自転車を楽しむことができる場所づくりの促進

新規
施策

I 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 I-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 I-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 I-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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎民間事業者を活用した自転車等駐車場の整備・運営により、満空情報などの、情報提供が導入されました。 ◎シェアサイクル事業者と連携し、健康・観光等の様々な情報提供等を行っています。



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。
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。

- これからの取組
- 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎自転車利用に関するホームページ、冊子類の多言語化を進めています。 ◎シェアサイクル事業者と連携し、情報の多言語化を進めています。



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。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>
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。

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

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
前期対応	<ul style="list-style-type: none"> ◎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の連携を進めています。 ◎シェアサイクル事業者と連携し、健康、観光等の様々な情報提供を進めています。



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。区及び事業者がそれぞれのメディアを相互に活用した情報提供を展開します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。

施策 G-④ 災害時における自転車活用の検討

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時の自転車活用については、具体的な施策は現状ありません。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 国では災害時の自転車活用について検討を進めていることから、引き続き、国の動向等を注視していきます。 ● 災害時において、職員の参集や情報収集、伝達や物資輸送などの際に、安全に自転車を利用できる環境が必要です。
前期対応	<p>※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。</p>



自転車の機動力を活かして災害時の情報伝達、物資輸送等を可能とするよう、シェアサイクル事業者等との連携を検討します。

災害時の自転車利用について、適切なルール、仕組みを検討します。

- 区職員が災害時にシェアサイクルを活用できるよう、シェアサイクル事業者と連携し、災害時の自転車確保につながる仕組みを検討します。
- 災害時に各課が所有する自転車の活用について検討するとともに、職員が緊急時にも自転車を正しく利用できるよう職員への安全教育等を進めます。

■品川区災害時のシェアサイクル利用に関する協定（平成 30 年締結、品川区・ドコモバイクシェア社）

災害時の初動および復旧活動の効率化を図るために、応急活動等に係る区の職員が緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるようにするもの。



■災害時の庁舎の自転車活用

区では、本庁舎等に各課が所有する自転車があることから、災害時等において、職員の移動手段や情報伝達の手段としての活用などについて、今後検討します。



H 自転車利用のきっかけづくり

自転車利用を日常生活の中で増やしていくことは、環境にやさしく、健康的なライフスタイルの実現につながります。

一方で、過密な都市構造にある区では、自転車に乗り始める子どもが安全に自転車を練習できる場所が少ないなど、自転車を利用したくても利用できない状況もあります。

自転車を使いたいと思う区民や来街者が、自転車をもっと気軽に、積極的に利用するきっかけをつくるための、情報提供や場所づくりを推進していきます。

新規
施策

施策 H-① 環境面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討

現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の環境、健康への効果については、様々な情報メディアで提供されていますが、自転車活用に興味、関心がある人以外には伝わりにくい状況です。 ● ゼロカーボンシティとして、環境にやさしい自転車利用の促進は重要な取組となっています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車活用の意識が高い人以外に、自転車に関する情報が届きにくい状況です。 ● 自家用車から自転車への転換に向けた取組が必要です。
前期対応	<p>※新規施策のため、今後、取組を進めていきます。</p>



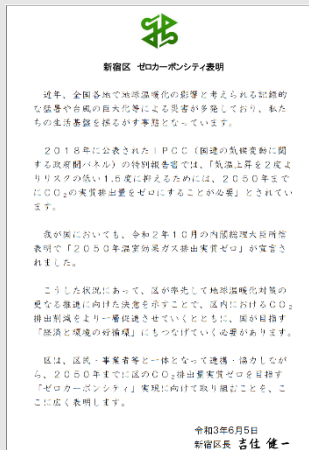
ゼロカーボンシティの実現に向け、環境にやさしい自転車利用の促進に向けた取組を進めます。

- 自家用車から自転車に移動手段を変えると、環境負荷の低減、地球温暖化の防止に繋がります。
- 駐車場とシェアサイクルを組み合わせたパークアンドシェアライドなど、自家用車に依存しない都市交通のあり方の検討や、環境にやさしい自転車のメリットについて、情報発信の充実を図る取組を推進します。

これからの取組

■ゼロカーボンシティの宣言

- ・新宿区は令和3年6月に「2050年温室効果ガス排出実質ゼロ」を目指すゼロカーボンシティ実現を表明しました。
- ・交通分野では、二酸化炭素排出量の極めて小さい自転車の活用が期待されます。



■パークアンドシェアライド

- ・自家用車で区内に訪れた人が、区内の移動に自家用車を使わずに済むように、駐車場とシェアサイクルを連動させる。
- ・名古屋市内で運営する自転車シェアリング事業では、駐車場事業者とシェアサイクル事業者が連携し、コインパーキング等に積極的にポートを設置しています。



施策H-② 健康面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討

現状	<ul style="list-style-type: none"> 新宿区では、ウォーキングを中心とした健康アプリや健康スタンプラリー等を通じて、区民の日常生活での健康づくりを支援しています。 自転車シェアリング事業者のアプリで、自転車利用による健康情報を発信しています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を活用した健康イベント等については、区が主体的に実施する取組はあまり行われていません。
前期対応	※新規施策のため現状では主な対応なし



心身のリフレッシュにもつながり、足腰への負担が少ない自転車利用を、健康づくりの観点から促進するための情報提供や、きっかけづくりに繋がる取組等を検討します。

- 区が取り組んでいる健康アプリや健康イベント等について、自転車活用の観点からの連携を検討します。
- 区のホームページや多様なツールを活用し、健康にまつわる情報発信を検討します。

これからの取組

■健康アプリ「SHINJUKU しんぼ」

- ・新宿区の健康づくりウォーキングアプリであり、歩いた歩数がポイントとなり、ポイントをためると抽選で景品がもらえる仕組み。



■自転車シェアリングを活用した健康情報の提供

- ・都内の自転車シェアリング事業を展開する事業者では、自転車シェアリングの活用による健康情報が提供されています。



施策H-③ 自転車を楽しむことができる場所づくりの促進

現状	<ul style="list-style-type: none"> 区内では自転車を安全な環境の中で練習できる場所が少なく、自宅近くの道路上や駐車場等で練習している状況があります。 神宮外苑サイクリングコース（休日のみ）での自転車イベントが行われており、自転車の乗り方教室などが行われています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 過密な都市構造のため、安全に自転車の練習ができる場所が少ない状況です。
前期対応	※新規施策のため現状では主な対応なし

神宮外苑サイクリングコースを活用したイベントの検討や、関連する取組の支援を行います。

区内の様々な場所で自転車の練習や遊びなど、自転車が楽しめる環境づくりを検討します。

- 自転車を安全な場所で練習したり、楽しんだりできるように、神宮外苑サイクリングコースの活用を促進するとともに、区内の公園等での自転車の練習、イベント等を行うやすくするなどの取組を検討します。
- 自転車利用のきっかけにつながるよう、参加しやすい自転車イベントについて、民間等と連携し実施を検討します。

これからの取組

■神宮外苑サイクリングコースの活用

- ・神宮外苑では休日に周回コース（約1.2Km）の車両通行を禁止し、自転車乗り方教室等が行われています。
- ・区内で安全に自転車の練習やサイクリングが楽しめる貴重な空間となっています。
- ・年1度の自転車イベント「サイクルドリームフェスタ」のメイン会場としても活用されています。



I 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、事故等にあつ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 I -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。
前期対応	◎令和3年4月より民間事業者を活用した駐輪場の整備運営に移行し、民間による情報提供の充実が図られています。



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場、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。

これからの取組

- 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 I -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。
前期対応	◎「守る」での交通安全教育に合わせた情報提供を実施しています。



これからの取組	自転車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。
	○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。
	○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。
	○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。

施策 I -③ 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発

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重要ですが、実際に保険に加入している人はいまだ少ない状況です。 ○令和元年9月に都の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車保険の加入が義務化されました。
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。
前期対応	◎都条例に基づく自転車保険の加入義務化に合わせて、公共施設や駐輪場等での周知・啓発を行いました。



これからの取組	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。
	○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、さらに実際に加入できる保険商品は、専用の自転車保険のほか、自動車保険や火災保険等の特約、TSマーク付帯保険などの種類があります。
	○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。
	○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。

Ⅲ 達成目標とスケジュール

1. 計画の推進体制

前期では、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おり、後期においてもこの体制を維持し取組を進めていきます。

なお、国、都の第2次に当たる自転車活用推進計画や、国道、都道での自転車通行環境整備等とも連携し、取組の充実を図るものとします。

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。	-	-
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. 計画後期に向けた目標設定

本計画では、前期5年、後期5年を位置付けており、前述したように前期において「自転車関連事故の死傷者数」及び「駐輪場利用率」、「自転車シェアリングの利用実績」を除く項目について、既に最終目標の達成もしくは前期時点での順調な推移を示しています。

後期においては、①計画目標を達成した指標のより高い水準での目標の設定及び、②未達成目標の継続もしくは指標の見直し、の観点から目標設定を見直すものとしました。

計画後期における新たな目標設定と、各指標の考え方は以下の通りです。これらの目標設定等の考え方については、次頁より整理します。

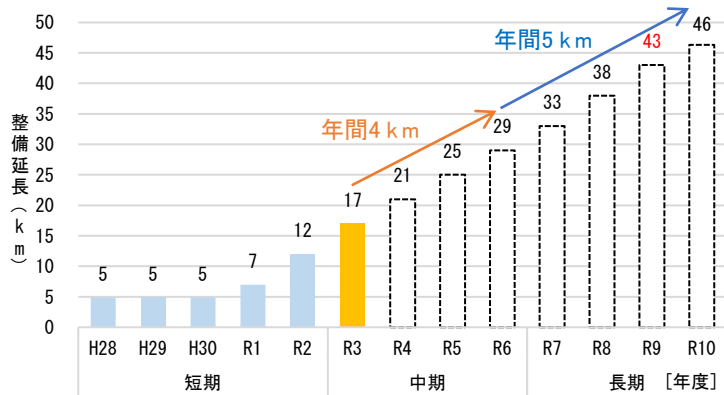
■計画後期における新たな目標の設定

評価指標		現状値と将来目標値		
指標名称	指標の考え方	現状値 (R3)	目標値 (R9)	
①安全・安心して快適な自転車通行環境を実現します。	①-A 自転車通行環境の整備延長	約 17km	43km	
	①-B 自転車関連事故の死傷者数	255 人/年	125 人/年	
②適切に自転車を駐輪できる環境を実現します。	②-A 放置自転車台数	580 台	280 台	
	②-B 駐輪場利用率	56%	70%	
③自転車を便利に利用できる快適なまちを実現します。	③-A 自転車利用環境の満足度	駐輪場の設置場所	22%	25%
		駐輪場の使いやすさ	21%	23%
		自転車の走りやすさ	15%	17%
		情報の集めやすさ	7%	14%
	③-B 自転車シェアリングの利用実績	・自転車シェアリング事業は、広域連携が拡大し、区外利用も増加していることから、広域連携区の回転率を指標にすることとした。	3.6 回転/日・台	4.0 回転/日・台

①安全・安心で快適な自転車通行環境の実現

①-A 自転車通行環境の整備延長

- 計画前期の通行環境の整備目標は、区道の整備路線の数を設定していました。
- 計画後期は自転車ネットワーク計画に基づく整備を進め、当面は毎年4kmを、将来的には整備を加速し毎年5kmの整備を基本とし、令和9年度時点で区道43kmでの整備を目標値とします。



■実現のための主な個別施策

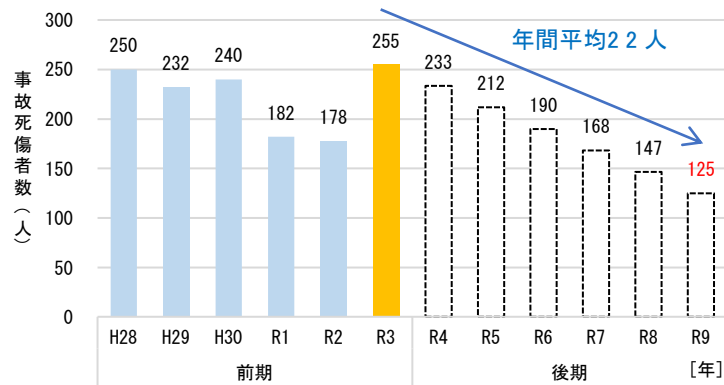
走る A-1 自転車通行環境の整備

■実現のための主な関係者の役割

行政	(区) 自転車通行空間整備の着実な推進 (国・都) 各計画に基づく整備の推進
区民	自転車通行空間整備に対する理解と、車道通行意識の醸成 など
民間事業者	自転車通行空間整備に対する理解 など

①-B 自転車関連事故の死傷者数

- 自転車関連事故の死傷者数はコロナ禍前までは堅調に減少してきましたが、令和3年に増加しています。
- これを受けて、令和9年の将来目標は変更せず、平成28年からの50%削減(125件)を目標に、「走る」「守る」の取組を展開していきます。



■実現のための主な個別施策

走る A-2 自転車通行ルール・マナーサインの整備推進

守る 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 F-5 保護者等も参加した幼児・児童交通安全教育の充実

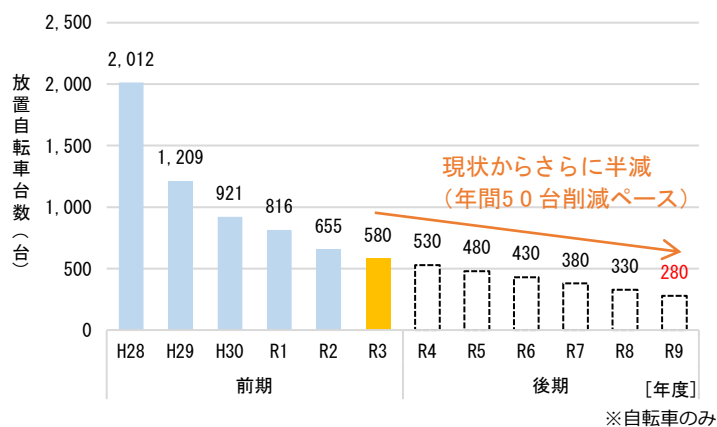
■実現のための主な関係者の役割

行政	警察と連携した交通安全教育の充実、自転車通行環境整備の推進 など
区民	自転車交通ルールの遵守意識の向上、交通安全教育への積極的参加 など
民間事業者	社員等に対する交通安全教育の徹底 など

②適切に自転車を駐輪できる環境の実現

②-A 放置自転車台数

- 区内32駅周辺の放置自転車は着実に減少し、計画当初の目標1,000台は既に達成しました。
- 令和2年度より放置自転車関連業務の一括委託を実施し、さらなる放置自転車の削減に努めることとし、より高い目標として現状からの半減(280台)を目指すものとなりました。



■実現のための主な個別施策

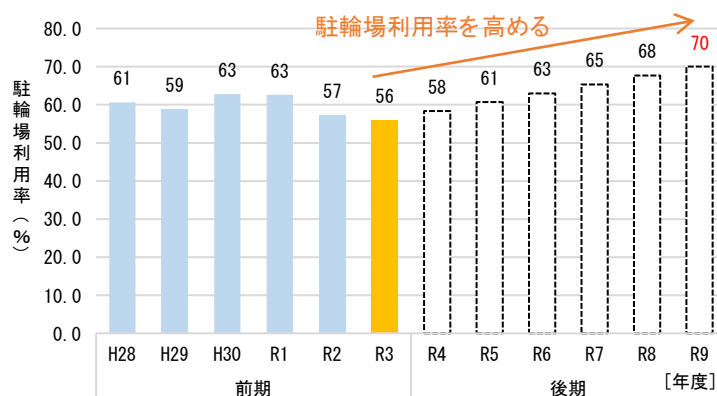
止める C-1	民間事業者を活用した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備
止める D-3	民間駐輪場との連携、活用の検討
守る E-1	「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

■実現のための主な関係者の役割

行政	民間連携による利便性の高い駐輪場の提供、放置自転車対策の充実 など
区民	駐輪場の積極利用、放置に対する意識の改善 など
民間事業者	社員等への放置に対する意識の改善 など

②-B 駐輪場利用率

- 駐輪場の利用率は、コロナ禍以前の令和元年度までは微増傾向でしたが、令和2年度以降、駐輪場利用が減少しています。
- 令和3年度から民間事業者を活用した駐輪場の整備に移行しており、より利用率の高い駐輪サービスとなるよう、計画当初の目標値である70%を維持します。



■実現のための主な施策

止める C-1	民間事業者を活用した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備
止める 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

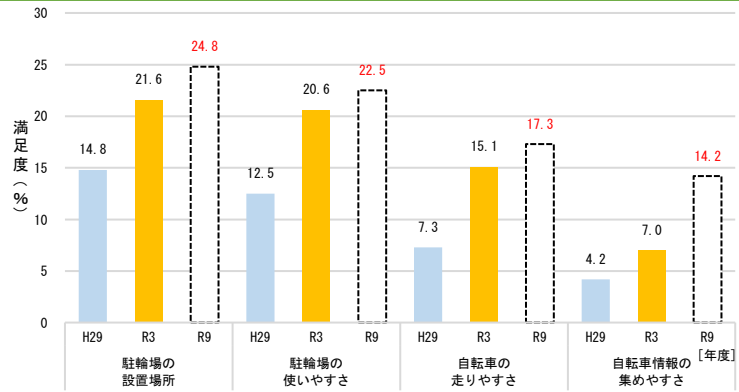
■実現のための主な関係者の役割

行政	民間連携による利便性の高い駐輪場の提供、駐輪に関するルールの啓発
区民	駐輪場の積極利用
民間事業者	駐輪場の積極利用(社有自転車の管理、社員等の自転車利用時の指導を含む)

③ 自転車を便利に利用できる快適なまちの実現

③-A 自転車利用環境の満足度

- 満足度の4つの評価視点では、どの項目も堅調に増加しており、今後も継続して目標達成に向けた取組を進めることが重要です。
- これを受け、令和9年度の目標は計画当初の値である「平成29年度の値から10%の向上」を引き続き目指します。



■実現のための主な施策

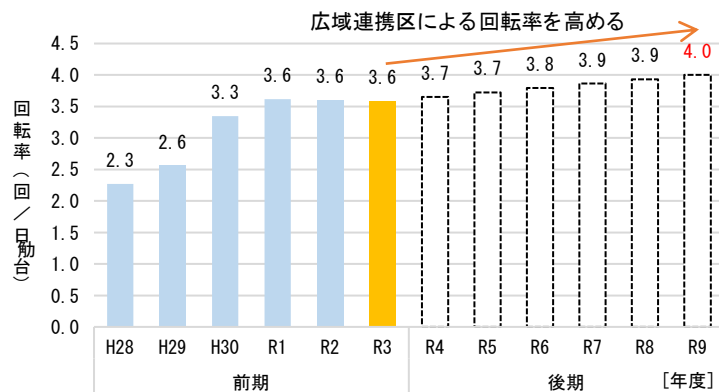
止める C-1	民間事業者を活用した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備
守る E-1	「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進
伝える G-1	自転車の利用を促進する情報提供の充実
伝える G-2	外国人向けの情報提供の充実

■実現のための主な関係者の役割

行政	訴求力の高い情報メディアでの情報発信の充実、提供コンテンツの見直し など
区民	自転車利用に関する積極的な情報収集 など
民間事業者	自転車利用を想定した民間情報発信の充実 など

③-B 自転車シェアリングの利用実績

- 広域相互利用が拡大し、区外利用も増加していることから、区の回転率だけの評価が難しい状況になっています。
- 今後は、広域連携区との連携がより重要となってくることから、広域連携区の回転率を目標値とします。



■実現のための主な施策

走る B-1	関係機関と連携した広域相互利用の推進
伝える G-3	シェアサイクルの利用促進に向けた情報提供の充実
伝える H-1	環境面からの自転車の利用促進・利便向上に向けた取組の検討

■実現のための主な関係者の役割

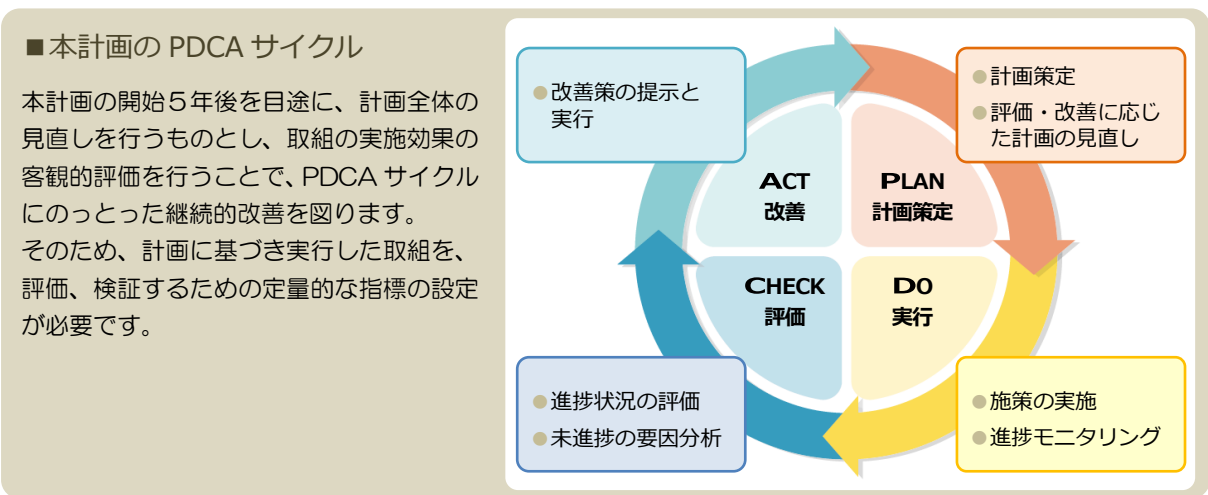
行政	都及び隣接区との連携の強化、公共用地を活用したポートの充実 など
区民	自転車シェアリングの積極的な利用
民間事業者	自転車シェアリングの積極的な利用（社内制度の見直し等）

3. 計画の推進スケジュール（後期）

（1）計画の進め方

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、令和9年度の計画最終年度に向けて、PDCAサイクルに則り、前述の計画目標の達成を目指して、後期における全体スケジュールをまとめています。



（2）計画のスケジュール

本計画後期の令和5年度から令和9年度の5年間のスケジュールについて、前半3年、後半2年に分割し整理します。【走る】【止める】【守る】【伝える】の4つの基本方針の具体的な施策については、次頁以降の通りです。

なお、本計画の計画終了とともに、令和10年度からの次期計画の策定を図るため、令和8年度より検討を進める予定としています。

(1) 自転車が「走る」環境を整える

施策の枠組み		具体の施策	計画後期 (令和5年度～令和9年度)
A	自転車通行環境の整備	A-1 自転車通行環境の整備	自転車ネットワーク整備の推進
		A-2 自転車通行ルール・マナーサインの整備推進	案内サインの整備 (自転車ネットワーク整備とあわせて実施)
B	自転車シェアリングの拡充	B-1 関係機関と連携した広域相互利用の促進	民間自転車シェアリング事業の継続的支援
		B-2 公共空間等へのシェアサイクルポート設置推進	公共空間でのポート用地確保の実施

(2) 自転車を「止める」環境を整える

施策の枠組み		具体の施策	計画後期 (令和5年度～令和9年度)
C	利用しやすい駐輪場の提供	C-1 民間事業者を活用した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備	民間主導での駐輪場サービスの改善
		C-2 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し	民間主導での駐輪場サービスの改善
D	民間と連携した駐輪場の整備・運用	D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し	現行制度での継続運用 (必要に応じて見直しを検討)
		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	民間主導での駐輪場サービスの改善
		D-3 民間駐輪場との連携、活用の検討	新たな駐輪サービスの導入検討

(3) ルールやマナーを「守る」意識を育てる

施策の枠組み		具体の施策	計画後期 (令和5年度～令和9年度)	
E	自転車利用のルールやマナーの向上	E-1 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進	交通安全教育の継続実施 (内容の見直しは適宜実施)	実施効果の検証
		E-2 通行ルールが一目で分かるサインの導入	案内サインの設置 (通行空間整備と並行して実施)	実施効果の検証
		E-3 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化	交通安全教育の継続実施 (内容の見直しは適宜実施)	実施効果の検証
		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	効果的な撤去や啓発活動の継続実施	実施効果の検証
		E-5 新たなモビリティ、自転車配達業務へのルール・マナーの推進	新モビリティ周知・啓発手法の検討及び実施 新モビリティに対する交通ルール等の研究	実施効果の検証
		E-6 外国人に対するルール・マナーの周知の推進	交通安全教育の継続実施 (内容の見直しは適宜実施) 多言語化の実施	実施効果の検証
F	自転車利用に関する学びの場の拡充	F-1 幼児、児童、生徒、学生等に向けた交通安全教育の充実	児童等への交通安全教育の実施 (内容の見直しは適宜実施)	実施効果の検証
		F-2 企業主体の自発的交通安全教育への支援	企業向けの安全教育の手法の研究及び試行	交通安全教育の実施 実施効果の検証
		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	子育て世代等への交通安全教育の実施 (内容の見直しは適宜実施) 子育て世代への新たな教育手法の研究	実施効果の検証
		F-4 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充	地域イベント等での交通安全教育の実施 (内容の見直しは適宜実施)	実施効果の検証
		F-5 保護者等も参加した幼児・児童交通安全教育の充実	保護者等への交通安全教育の実施 (内容の見直しは適宜実施) 保護者参加型教育の研究及び試行	実施効果の検証

(4) 自転車の情報を「伝える」対象を広げる

施策の枠組み		具体の施策	計画後期 (令和5年度～令和9年度)
G	自転車活用しやすい環境づくり	G-1 自転車の利用を促進する情報提供の充実	情報提供の実施（内容の見直しは適宜実施） 啓発ツールの作成等 → 実施効果の検証
		G-2 外国人向けの情報提供の充実	情報提供の実施（内容の見直しは適宜実施） ツール多言語化の実施 → 実施効果の検証
		G-3 シェアサイクルの利用促進に向けた情報提供の充実	民間事業者と連携した情報提供の実施 実施効果の検証
		G-4 災害時における自転車活用の検討	協定締結に向けた調整（必要に応じて協定締結） → 実施効果の検証
H	自転車利用のきっかけづくり	H-1 環境面からの自転車利用の促進に向けた取組の検討	情報提供の実施及び試行（内容の見直しは適宜実施） 啓発ツールの作成等 → 実施効果の検証
		H-2 健康アプリ、健康イベント等と連動した取組の検討	健康アプリ等を活用した導入の検討 実施効果の検証
		H-3 自転車を楽しむことができる場所づくりの検討	自転車を楽しめる場所の導入の検討 実施効果の検証
I	安全・安心で快適な自転車利用に向けた情報提供の充実	I-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	民間事業者と連携した情報提供の実施 実施効果の検証
		I-2 安全・安心に自転車を利用するための情報提供の充実	「守る」の取組と連動した情報提供の実施 実施効果の検証
		I-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発	都の取組と連動した情報提供の実施 実施効果の検証

参考① 令和4年度アンケートからの意見

①新宿区での自転車利用に関するアンケート調査

新宿区内における自転車の利用実態や区民の感じる自転車の問題、今後の自転車活用に向けた区民・来街者のニーズ等を把握するため、区民と区外からの自転車利用者を対象とした Web アンケート調査を実施しました。

【調査の概要】

Web アンケートで以下の2種類の調査を実施

調査	調査対象		調査件数
	自転車の利用の有無	居住地	
①自転車利用者アンケート	最近1年間に新宿区内で自転車を利用したことがある（以下、利用者）	新宿区内	405件
		新宿区外（千代田区、港区、文京区、渋谷区、中野区、豊島区、練馬区）	425件
②自転車非利用者アンケート	最近1年間に新宿区内で自転車を利用したことがない（以下、非利用者）	新宿区内	421件

②シェアサイクル利用者アンケート調査

新宿区内でのシェアサイクル利用者のシェアサイクルの利用実態やシェアサイクルによる区内での活動への影響、今後に向けた課題を検討するためアンケート調査を実施しました。

【調査の概要】

Web アンケートで調査を実施

調査	調査対象	回収数
シェアサイクルに関するアンケート	最近1年間に新宿区内でドコモバイクシェアのシェアサイクルを利用した人	879件

1. 【走る】に関する区民・来街者の評価

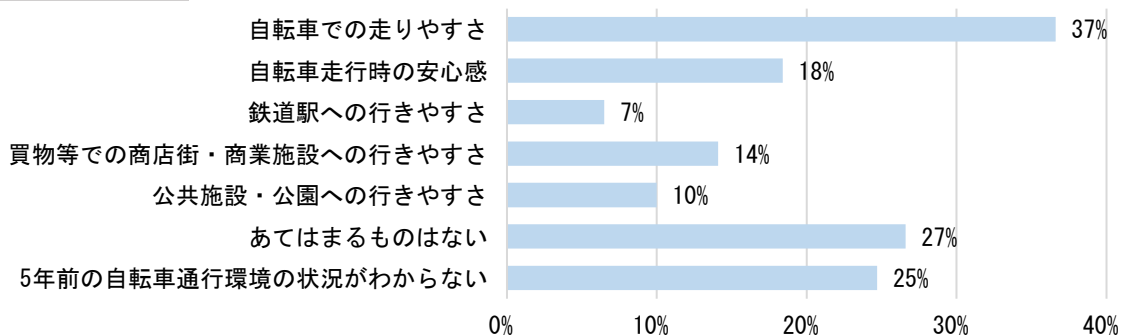
①自転車通行環境の改善に関する評価について

令和4年8月に実施した自転車利用者アンケート調査（区民+近隣区民）で、概ね5年前と比べた時の自転車通行環境の改善の効果について調査しました。

回答全体で見ると「自転車での走りやすさ」の改善を約37%の人が、「自転車走行時の安心感」を約18%の人が感じています。

質問：概ね5年前と比べて「以前より良くなった」と感じる自転車通行環境はありますか？

回答全体 (n:830)

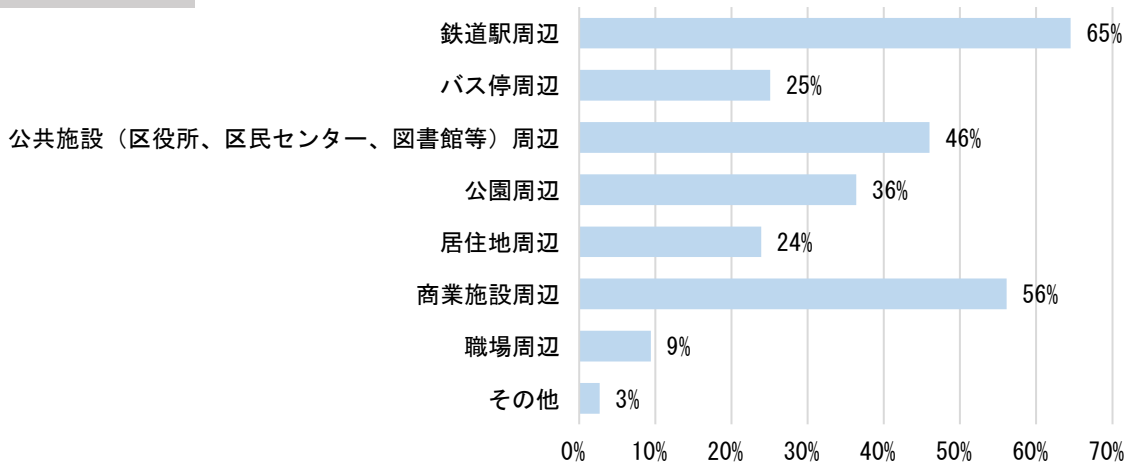


②自転車通行環境の充実が期待される道路について

自転車通行環境の充実が期待される道路について聞いたところ、回答全体では、「鉄道駅周辺」が約65%、商業施設周辺が約56%と、自転車が集まりやすい駅、店舗等の回答が多くなっています。また、公共施設や公園など、日常的ではなくても自転車利用が生じる場所でのニーズも見られます。

質問：自転車通行環境の充実が図られると良いと思う場所はどちらですか？

回答全体 (n:830)

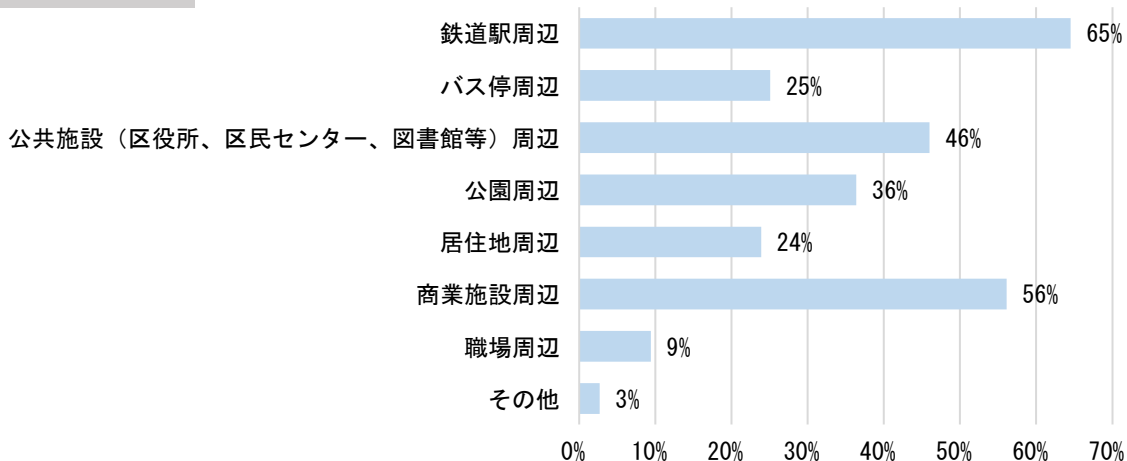


③シェアサイクルポートの充実が期待される場所について

シェアサイクルポートの充実が期待される場所について聞いたところ、「鉄道駅周辺」が73%と最も高く、ついで公共施設47%、商業施設46%となっています。

質問：シェアサイクルポートの充実が図られると良いと思う場所はどちらですか？

回答全体 (n:830)

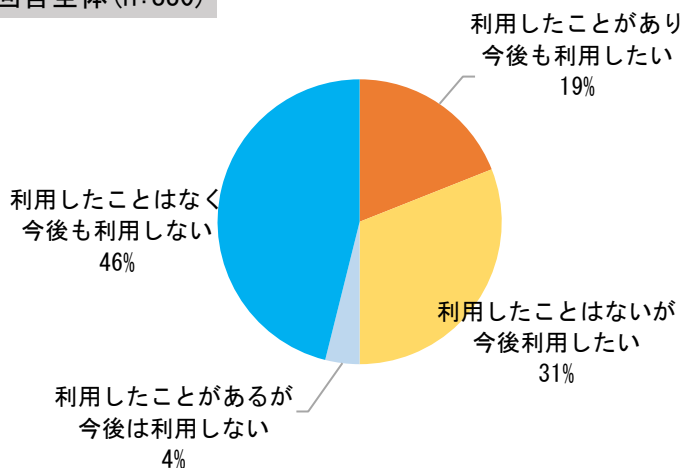


④シェアサイクルの利用状況と今後の利用について

シェアサイクルの利用状況と今後の利用について聞いたところ、回答全体では、「利用したことがあります、今後も利用したい」人が19%、「利用したことはないが、今後利用したい」人が31%であり、約半数に今後の利用意向がある状況です。

質問：シェアサイクルを利用したことがありますか？また今後も利用したいと思いますか？

回答全体 (n:830)



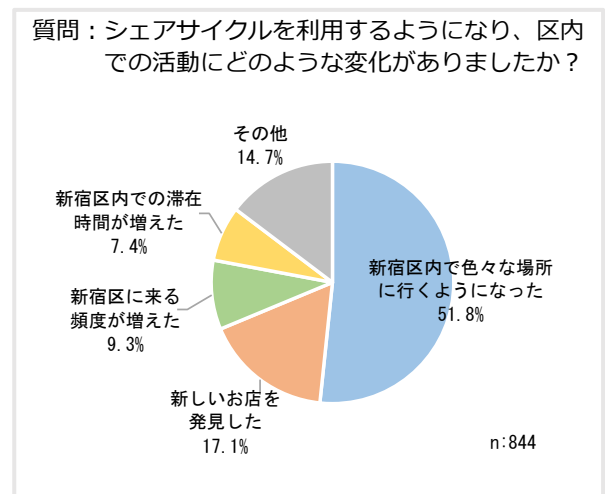
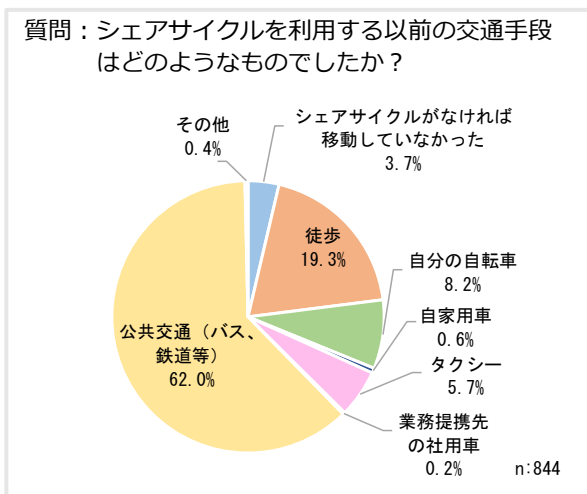
⑤シェアサイクルの導入効果について（シェアサイクル利用者アンケート調査より）

シェアサイクル利用以前の交通手段では「公共交通」が62.1%、次いで徒歩が19.4%と大きな割合を占めており、「自家用車」は0.6%と他の交通手段と比べて少ないです。

「シェアサイクルがなければ移動していなかった」は3.7%となっています。

シェアサイクルの利用による区内での活動の変化では「新宿区内で色々な場所に行くようになった」が51.8%、「新しいお店を発見した」が17.1%など、「新宿区に来る頻度が増えた」が9.3%と来訪者の増加効果もみられます。

新宿区内での来訪者の増加や活動機会・活動範囲の増加に一定の効果があったと考えられます。



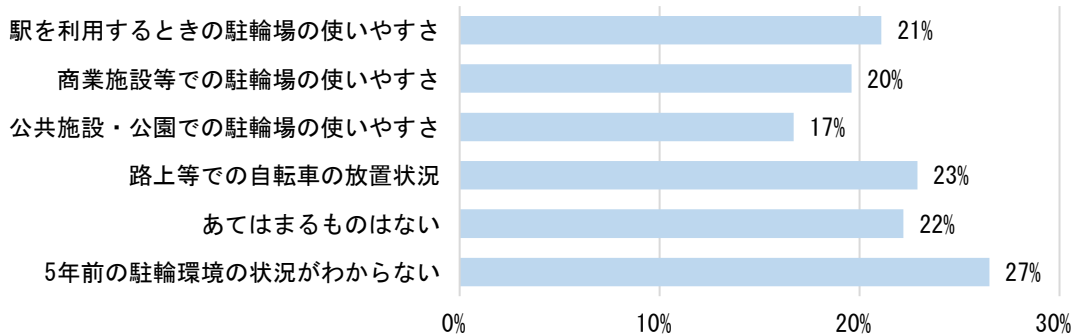
2. 【止める】に関する区民・来街者の評価

①自転車駐輪環境の改善に関する評価について

概ね5年前と比べて自転車の駐輪環境で良くなったと思うことでは、「路上等の自転車の放置状況」が23%と最も多く、次いで「駅を利用するときの自転車のつかいやすさ」が21%、「商業施設での駐輪場の使いやすさ」が20%となっています。一方で、「5年前と状況が変わらない」とする意見も27%と多くなっています。

質問：概ね5年前と比べて「以前より良くなった」と感じる自転車駐輪環境はありますか？

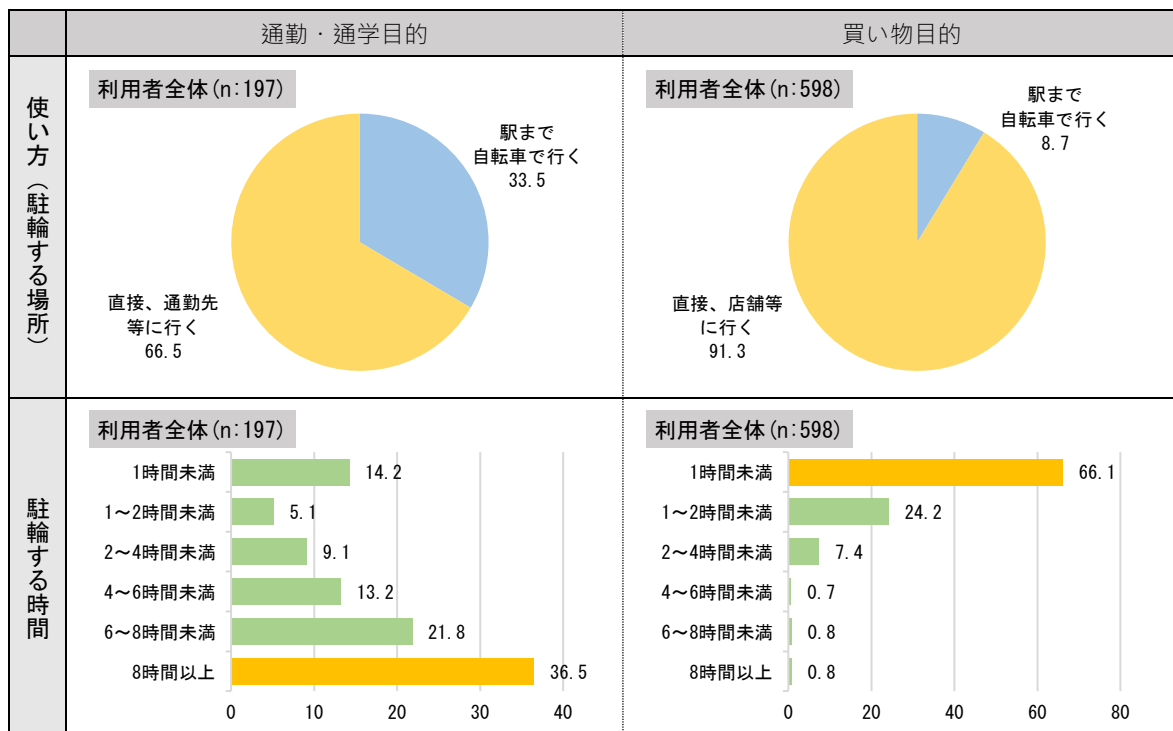
利用者全体 (n: 830)



②自転車利用時の駐輪場所と駐輪する時間について

通勤・通学目的では33.5%が鉄道利用のために「駅まで自転車で行く」、66.5%が「直接、通勤先に行く」移動をしています。買い物目的では、「直接、店舗等に行く」がほとんどです。

駐輪時間では、通勤・通学目的は「8時間以上」の長時間駐輪が最も多く、買い物目的は「1時間未満」の短時間駐輪が最も多いという違いがみられます。

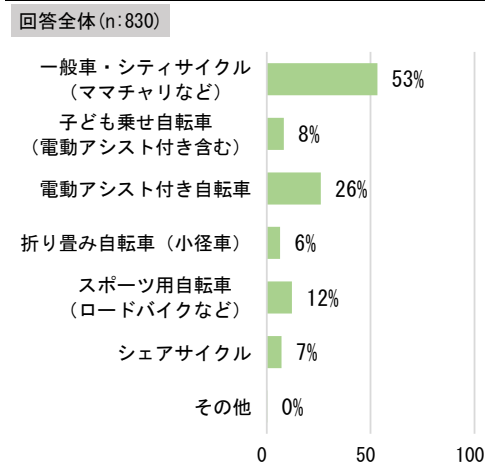


③ 普段利用している自転車の車種について

利用者全体の利用車種では、「一般車・シティサイクル（ママチャリなど）」が53.3%と最も多く回答されています。「電動アシスト付き自転車」が26.0%、「子ども乗せ自転車」が8.2%と一般車よりも大型の自転車の利用もみられます。

年代別に見ると、「子ども乗せ自転車」は30-39歳、40-49歳での所有率が高いほか、「電動アシスト付き自転車」は40-49歳～70歳以上にかけて、概ね3～4割の所有率となっています。

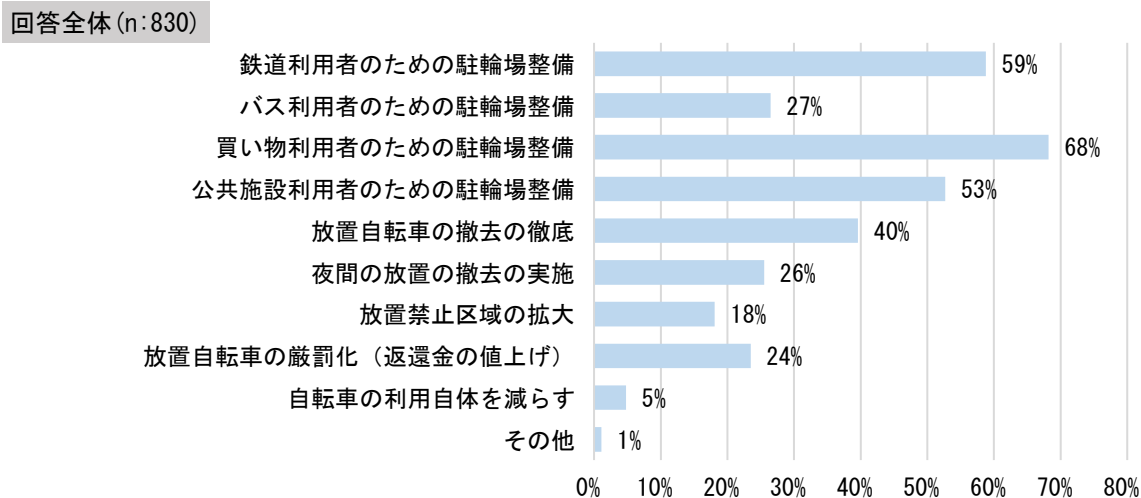
質問：普段利用している自転車の車種は何ですか？



④ 駐輪環境や放置対策として行うと良いと思う取組について

「駐輪環境整備及び放置自転車対策」で行われるとよいと思う取組について、回答全体では「買い物利用者のための駐輪場整備」が68%と多く、ついで「鉄道利用者のための駐輪場整備」が59%、「公共施設利用者のための駐輪場整備」が53%と、半数以上から回答されています。

質問：駐輪環境の改善や放置自転車対策として、行ってほしい取組は何ですか？

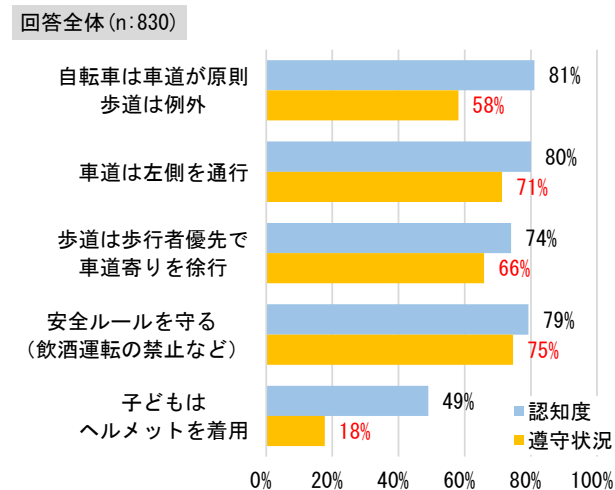


3. 【守る】に関する区民・来街者の評価

①自転車の交通ルールの認知度・遵守状況について

自転車交通ルールの認知状況と遵守率を回答全体で見ると、「子どもはヘルメットを着用」を除き「知っている」人が高い一方で、「守っている」人は少ない傾向にあります。とくに「自転車は車道が原則、歩道は例外」に関しては、認知率81%に対し、遵守率58%と格差が大きくなっています。

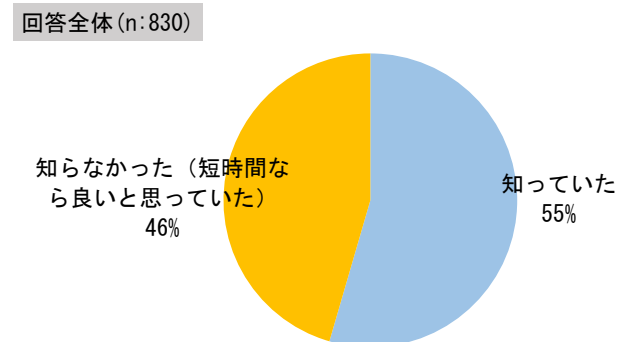
質問：交通ルールの認知状況と遵守率



②放置自転車に対する認識について

放置自転車に対する認識について、回答全体で見ると「知らなかった（短時間なら良いと思っていた）」人が46%となっており、約半数が正しく認識していない状況です。

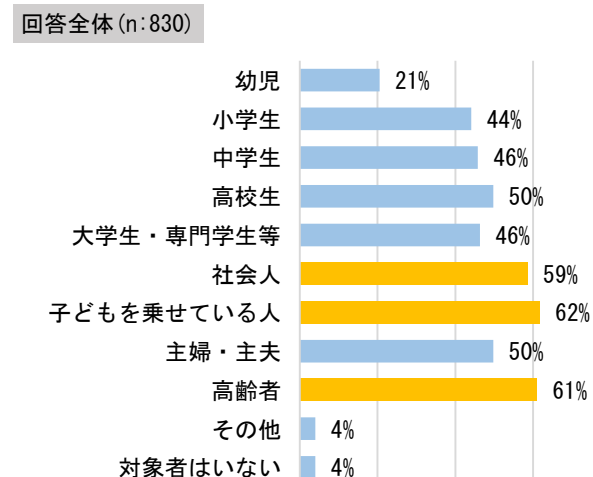
質問：放置自転車は、駐輪時間に関係なく、直ちに移動できない状態をいうことを知っていましたか？



③自転車のルールやマナーを学んで欲しいと思う対象者について

自転車のルール・マナーを学んでほしい対象について、回答全体では「子どもを乗せている人」、「高齢者」、「社会人」が選択される傾向があります。

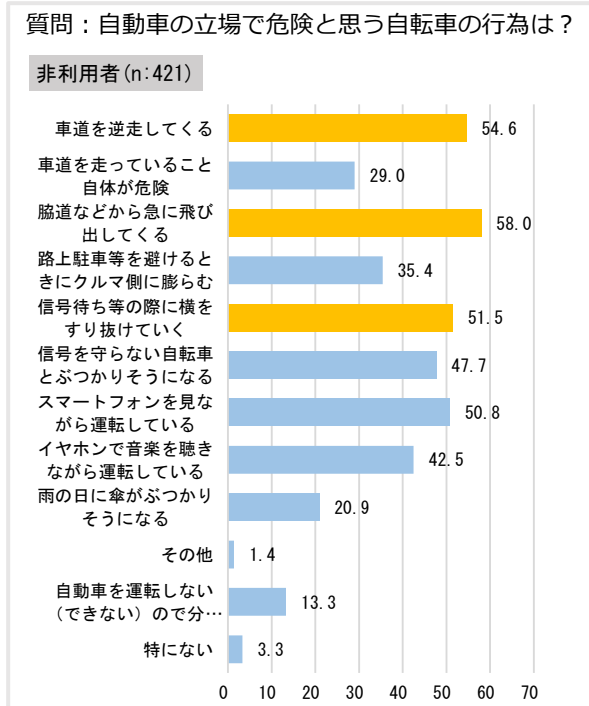
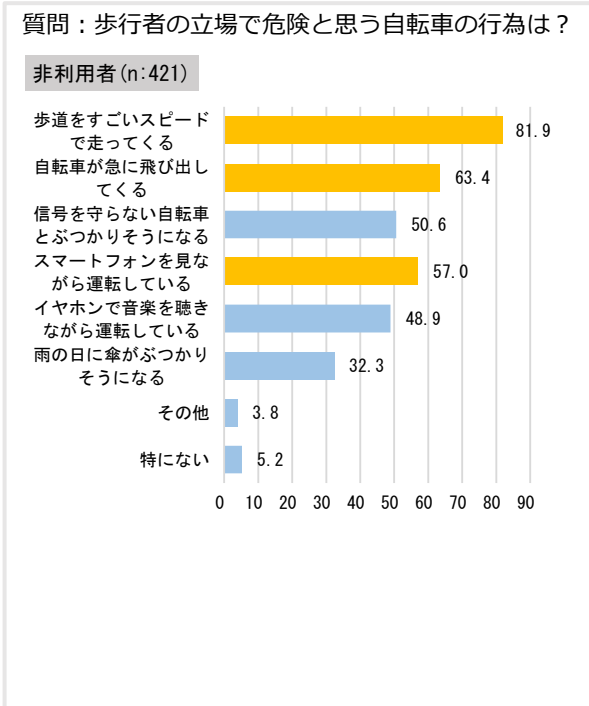
質問：自転車のルールやマナーを学んで欲しいと思う対象者は、どの年齢層ですか？



④歩行者・自動車ドライバーの立場からの「危険と思う自転車の行為」について

歩行者の立場から危険だと思う自転車の行為では「歩道をすごいスピードで走ってくる」が81.9%と最も多く、次いで、「自転車が急に飛び出してくる」が63.4%と多いです。

自動車の立場から危険だと思う自転車の行為では「脇道などから急に飛び出してくる」が58.0%と最も多く、次いで、「車道を逆走してくる」が54.6%と多いです。



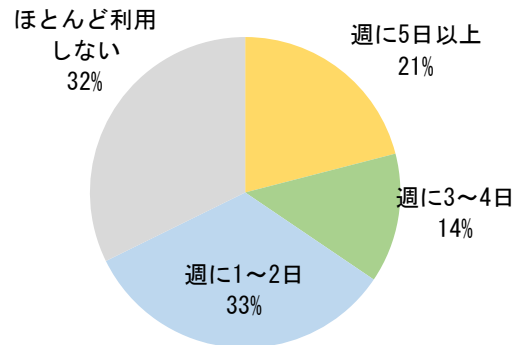
4. 【伝える】に関する区民・来街者の評価

①現在の自転車利用状況について

自転車利用者の利用頻度は、「週5日以上」が21%、「週3～4日」が14%、「週1～2回」が33%と合わせて68%が週1回以上自転車を利用しています。

質問：1週間の中で、どのくらいの頻度で自転車を利用していますか？

回答全体 (n:830)



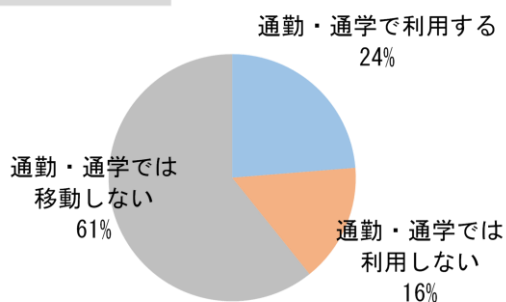
②通勤・通学、買い物、その他での自転車利用について

通勤・通学で自転車を利用する人は24%、買い物で利用する人は72%となり、買い物目的で自転車がよく利用されています。

その他の利用目的では、全体で「健康・趣味」が33%、「遊び・習い事」が30%、「サイクリング等」が23%と多く回答されています。

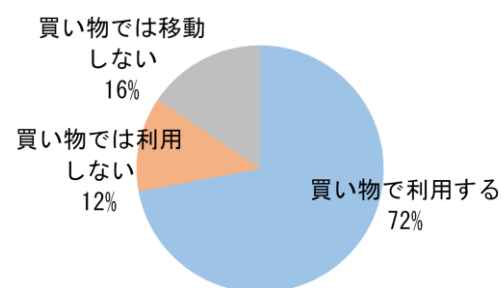
【通勤・通学】での自転車利用状況

回答全体 (n:830)



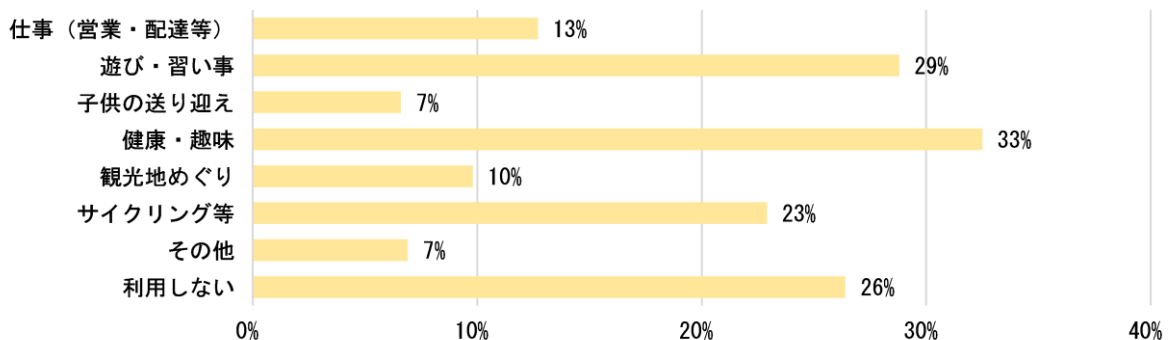
【【買い物】での自転車利用状況

利用者全体 (n:830)



【通勤・通学、買い物「以外」での自転車利用目的】

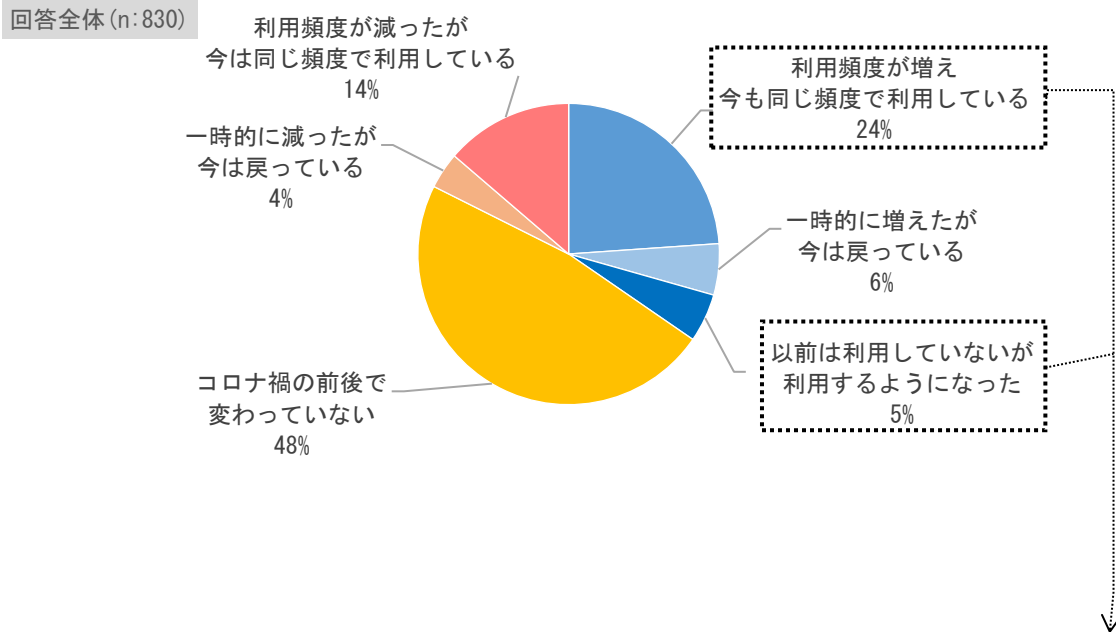
利用者全体 (n:830)



③新型コロナウイルス感染症の流行（コロナ禍）以降の自転車の利用頻度

利用者全体の新型コロナウイルス感染症の流行（コロナ禍）以降の自転車の利用頻度では、回答全体で見ると「利用頻度が増え、今もそのまま」の回答が24%、「以前は利用していないが、今は利用」の回答が5%となっており、コロナ禍をきっかけとした自転車利用の増加が確認されます。

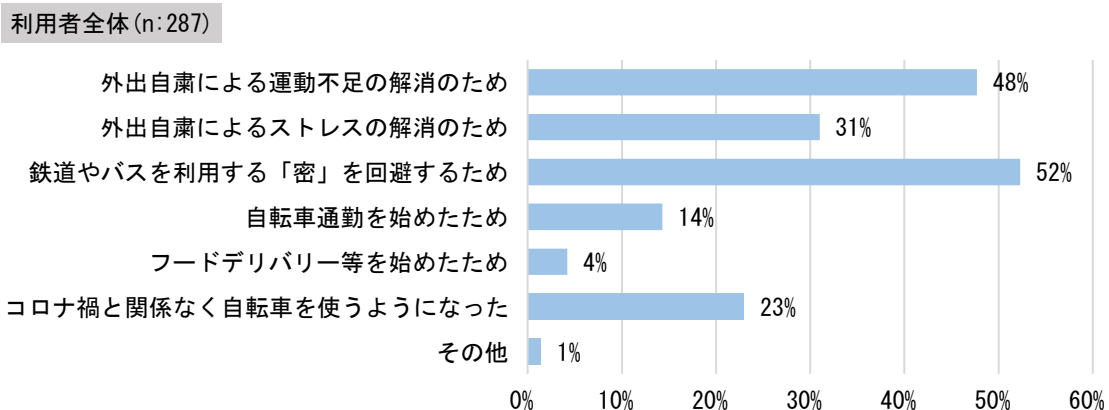
質問：新型コロナウイルス感染症の流行（コロナ禍）以降の自転車の利用頻度はどのように変化しましたか？



④コロナ禍以降自転車利用が増えた又は新たに自転車を利用するようになった理由

コロナ禍以降自転車利用が増えた又は新たに自転車を利用するようになった理由では「鉄道やバスを利用する「密」を回避するため」や「外出自粛による運動不足の解消のため」が50%前後から回答されています。

質問：コロナ禍以降自転車利用が増えた又は新たに自転車を利用するようになった理由は何ですか？



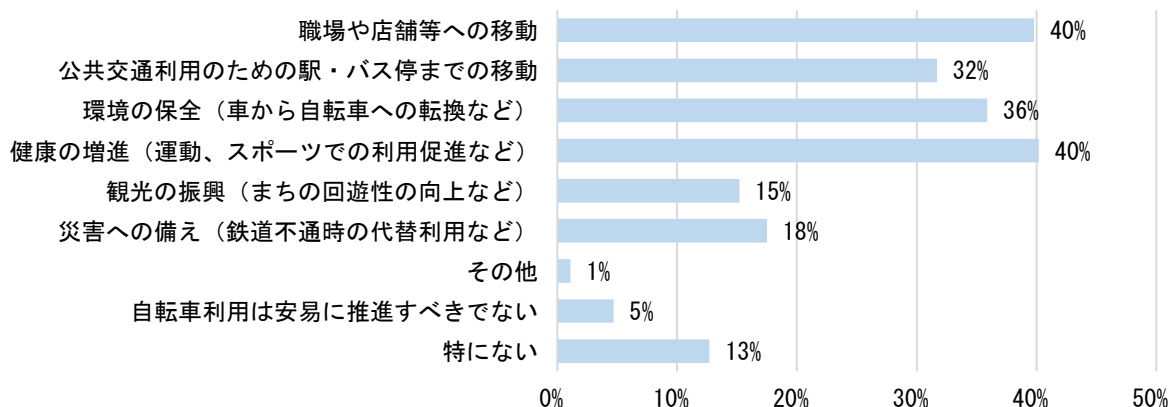
⑤行政の自転車活用の推進に関する意向

自転車活用推進に関する方向性として、回答全体で見ると「健康の増進」「職場や店舗等への移動」「環境の保全」の視点を挙げる回答が多くなっています。

環境の保全、健康の増進に関しては、年代が高くなるにつれて割合が高くなる傾向があります。一方、職場や店舗、公共交通利用など日常利用の活用に関しては、30-39歳代で多くなっています。

質問：今後、新宿区として自転車の活用を推進していくときに、どのような自転車活用を進めていくと良いと思いますか？

回答全体 (n:830)

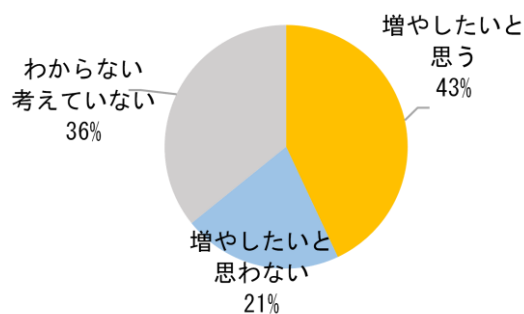


⑥今後の自転車利用について

「自転車の利用を増やしたいと思う」人は43%となっており、増やしたい自転車利用の目的は、「買い物・飲食店への移動」が79%、「趣味、遊びの移動」が62%となっています。

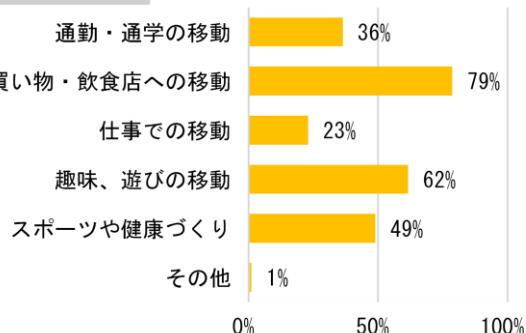
質問：今後、自転車の利用を増やしたいと思いますか？

回答全体 (n:830)



質問：今後どういった目的での自転車利用を増やしたいと思いますか？

回答全体 (n:357)

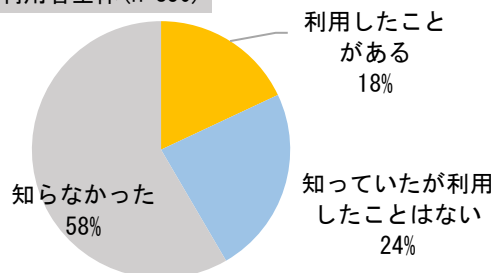


⑤神宮外苑周辺のサイクリングコースの認知度について

神宮外苑周辺の道路は、日曜・休日にサイクリングコースとして開放されていることについて、回答全体で見ると「利用したことがある」が18%、「知っていたが利用したことはない」が24%となっています。

質問：神宮外苑のサイクリングコースを知っていましたか？

利用者全体 (n:830)



参考② 計画改定に関する経緯

①計画策定のスケジュール

年月日	協議会等	議題
令和4年6月29日	令和4年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第1回）	(1)会長・副会長の選任について (2)オブザーバーの参加について (3)新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画の改定（中間見直し）について (4)アンケート調査の実施について
令和4年8月29日	令和4年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第2回）	(1)第1回協議会の概要と指摘事項への対応について (2)自転車に関するアンケート調査結果について (3)新たな施策（案）について (4)評価指標の見直しについて
令和4年10月7日	令和4年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第3回）	(1)第2回協議会の概要と指摘・質問事項への対応について (2)新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（令和4年度改定）素案（案）について
令和4年〇月〇日 ～令和4年〇月〇日	パブリックコメントの実施	Web、区役所等で計画書（素案）を公表し、意見を募集
令和5年〇月〇日	令和4年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第4回）	—
令和5年〇月〇日	新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（令和4年度改定）の策定	—

②自転車等駐輪対策協議会 委員名簿

区分	氏名	所属等
学識経験者	遠藤 新	工学院大学建築学部まちづくり学科教授
	鈴木 美緒	東海大学建築都市学部土木工学科准教授
区民	滝 良貞	新宿交通安全協会副会長
	小澤 友治	四谷交通安全協会副会長
関係団体	福本 弘	新宿区町会連合会副会長
	丸山 博史	新宿区商店会連合会副会長
	綿井 充雄	株式会社高島屋新宿店総務部総務担当部長
	神崎 章	公益財団法人新宿未来創造財団事務局次長
	高橋 美香	一般社団法人新宿観光振興協会事務局長
鉄道事業者	沖田 浩嗣	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部企画総務部経営戦略ユニットマネージャー
	岩澤 貴顕	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部鉄道計画課マネージャー
	大谷 賢司	東京都交通局総務部企画調整課長
	藤沼 愛	東京地下鉄株式会社鉄道統括部開発連携・工事調整担当課長
	八山 晋一郎	小田急電鉄株式会社交通企画部課長
	篠田 貴宏	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部計画担当課長
警察 道路管理者	芳賀 政宣	警視庁交通部交通規制課課長代理
	高橋 謙次	警視庁新宿警察署交通課長
	大野 貴史	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長
	小島 朋己	東京都都市整備局交通計画調整担当課長
	清水 直樹	東京都第三建設事務所管理課長
	木内 盛雅	新宿区みどり土木部道路課長
新宿区	森 孝司	新宿区みどり土木部長
委員 22 名		
オブザーバー	安藤 広志	新宿区危機管理課長
	村上 喜孝	新宿区文化観光課長
	廣井 孝年	新宿区健康づくり課副参事（健康長寿担当）
	小野川 哲史	新宿区環境対策課長
	松本 剛	株式会社ドコモ・バイクシェア シェアリング事業部長
オブザーバー 5 名		

凡例（用語解説）

※50 音順

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。
サイクルポート	シェアサイクルを借りる及び返却する拠点をいう。
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。
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。
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。
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、どこのサイクルポートでも原則として 24 時間自転車を借りること及び返却することが可能な自転車の共同利用システムをいう。
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。
自転車等駐輪場	一定の区画を区切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。
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路面標示をいう。
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。
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。
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、交通安全教室の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。
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）をいう。
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」をいう。
適正利用	自転車利用のルールやマナーを遵守することをいう。 (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)
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。
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。
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。
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））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。
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」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。

