

杉並区自転車活用推進計画（案）の策定について

杉並区自転車活用推進計画（以下「計画」という。）については、令和3年11月に計画策定方針を定めた後、計画案を検討する過程で寄せられた区民意見や、上位計画である杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）等との関連も踏まえて、令和5年3月に策定方針を一部変更し、計画の始期を令和6年度にしたうえで、区民や専門家の意見聴取等を行いながら、検討を進めてきたところです。

このたび、計画（案）を取りまとめたので報告します。

1 計画の位置付け

- 自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画として、区の自転車活用に関する施策の最上位の計画に位置付ける。
- 杉並区総合計画や杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）をはじめ、区の関連計画と整合・連携を図る。
- 杉並区自転車利用総合計画及び杉並区自転車ネットワーク計画を包含する。

2 計画期間

令和6年度から令和12年度までの7年間とする。

- 杉並区総合計画や東京都自転車活用推進計画との整合を図るため、令和12年度を終期とする。
- ただし、自転車に関する施策を取り巻く状況の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行う。

3 計画の概要

- 計画策定の背景と目的
 - ・平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、自転車による交通は「公共の利益の増進に資するものである」との基本的な考えが示された。
 - ・区では、令和3年11月の「ゼロカーボンシティ宣言」に伴う温室効果ガスの排出量削減をはじめとして、確実に起きる災害への備えや、健康寿命の伸長に伴う「人生100年時代」への対応など、デジタル変革を推進しつつ、「クルマ中心」から「人中心」の持続可能で包摂的な都市交通へ転換することが求められている。
 - ・こうしたことから、交通の安全の確保を図りつつ、区民や事業者に自転車の価値や魅力を伝え、これまで以上に自転車を活用していくことを目的に策定する。
- 基本方針
「自転車の魅力に気づき、活用し、まちとわたしの未来を創る」
- 目標
基本方針に基づき、5つの目標（「魅力」「快適」「便利」「安全」「備え」）を設定し、目標達成に向けて各取組を進める。

4 今後のスケジュール（予定）

令和5年12月 区民等の意見提出手続の実施（12月1日～1月4日）

令和6年3月 計画策定

6月 都市環境委員会へ報告

杉並区自転車活用推進計画（案）

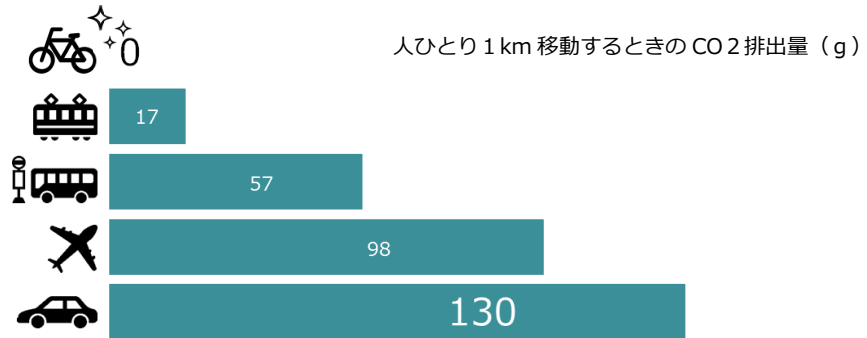
概要版

令和5（2023）年11月
杉 並 区

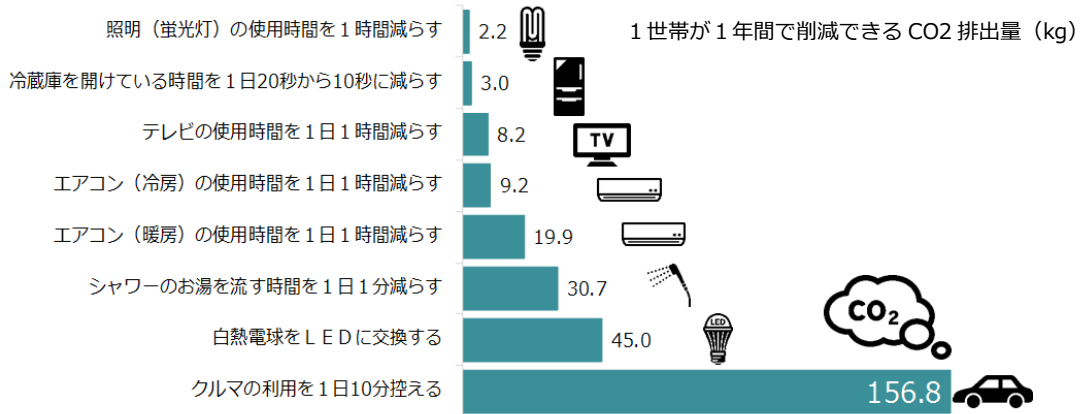
Introduction 自転車を活用するメリット

メリット1 地球環境にやさしい!

自転車による移動はCO₂を排出しません。一方で、クルマで1km移動した場合、130gのCO₂を排出します。できるだけクルマの利用を控えて自転車を利用しましょう。

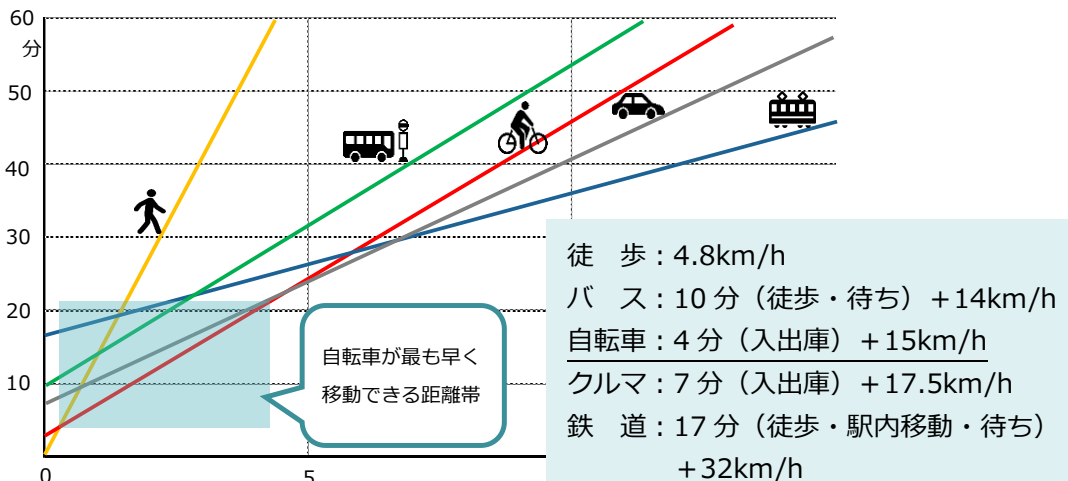


クルマの利用を1日10分控えるだけで、CO₂の排出を大きく削減できます。毎日控えることが難しければ、週末のドライブをサイクリングに変えることも有効です。



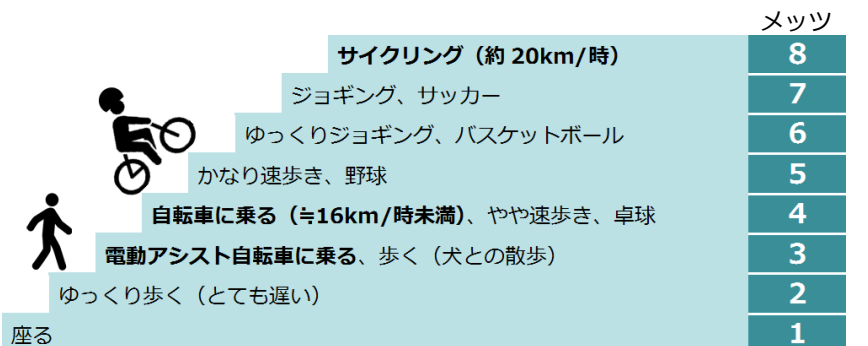
メリット2 早く移動できる!

自転車は、交通ルールを守りながら特別にスピードを出さなくても、約5km未満の近距離では、他の移動手段よりも早く移動できます。



メリット3 エクササイズもできて一石二鳥！

買い物や通勤など、日ごろの移動手段を自転車に変えるだけで有酸素運動ができます。しかも、高齢者を含め座って移動できるため、ひざへの負担が少なく自分の体力に合わせて運動強度を簡単に調節できます。電動アシストも含め自転車は特別な準備が必要なく、**がんばらなくても続けやすい手軽な運動**の1つです。



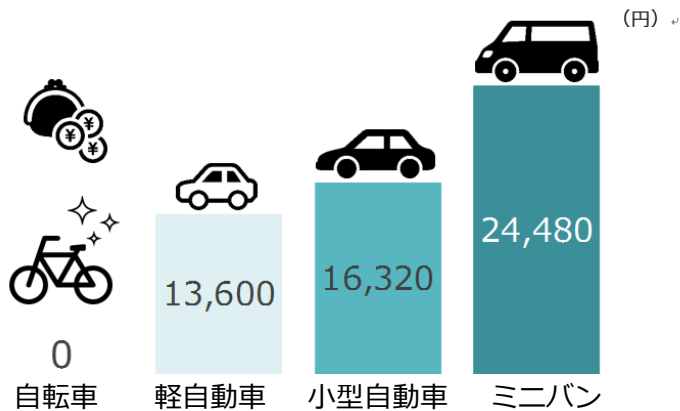
※ メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時（静かに座っている状態）を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

メリット4 コンパクト！

自転車の**駐車スペース**はクルマの**1/12**以下です。空間を有効に利用できます。

メリット5 経済的！

自転車は、**ガソリン代**などがありません。



(試算条件)

1日片道3km (自転車で15分程度) を往復した場合のガソリン代 (年間、円)

メリット6 災害時でも移動できる！

自転車はガソリンや電気が必要ないため、**災害時**や鉄道・バスなどの**公共交通が運行していないとき**でも移動できます。

メリット7 ほかにたくさんのメリット (渋滞緩和・走行音が静かなど)

クルマを自転車に乗り換えることで**交通渋滞が緩和**し、まちも**静か**になります。また、クルマの通行に伴うタイヤの摩耗による**粉じん**を減らすことができます。

Chapter 1 人と環境にやさしいまち 杉並を目指して

◆ 計画の概要

計画の目的

この計画は、交通の安全の確保を図りつつ、区民や事業者に自転車の価値や魅力を伝え、これまで以上に自転車を活用していくことを目的としています。

基本方針

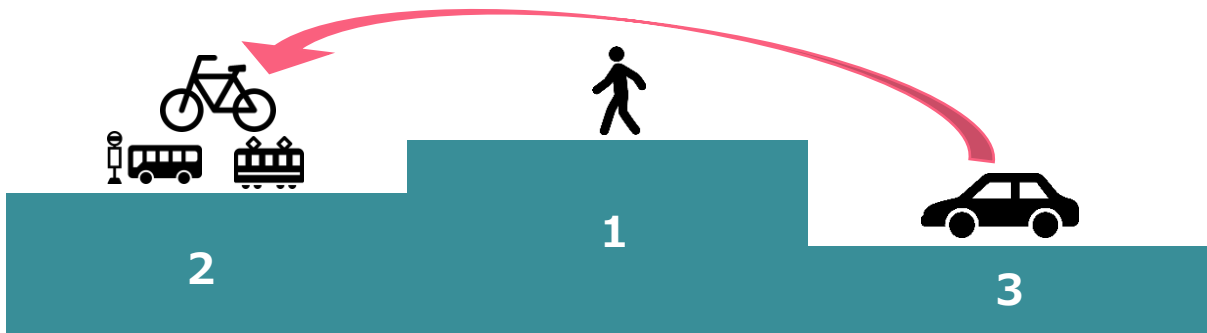
自転車の**魅力**に気づき、**活用**し、まちとわたしの**未来**を創る

計画期間

令和6（2024）～12（2030）年度 【7年間】

◆ 交通の優先順位

自転車を活用する様々なメリットや「クルマ中心」から「人中心」の観点を踏まえると、交通手段は「徒歩」→「自転車・公共交通」→「クルマ」の順に選択することが地球環境にやさしく、健康増進にも望ましい行動です。約5km未満の近距離の移動では、「ちょっとそこまで」とクルマを利用するのではなく、できるだけ**自転車や公共交通を利用**してください。



◆ 目標

この計画の基本方針に基づき、5つの目標を設定しました。

これらの目標を令和12（2030）年度までに達成することを目指して、様々な取組を推進します。



魅力

自転車の多面的な価値や魅力が区民・事業者に広く浸透しています。



快適

自転車で楽しくスムーズに移動しています。



便利

様々な機会・場面で自転車を便利に利用しています。



安全

自転車を利用する人もそれ以外の人も安全・安心に移動しています。



備え

いざというときの移動手段として自転車を利用できる環境が整っています。

Chapter 2 自転車に乗りやすく、自転車が愛されるための取組

◆ 自転車フレンドリープロジェクト

区では、自転車を安全・安心に楽しく利用できる環境づくりを目指して、**自転車フレンドリープロジェクト（自転車FP）**を展開します。

自転車FPでは、主に2つの視点で様々な取組をひとつのプロジェクトとして、一体的に推進します。

視点1

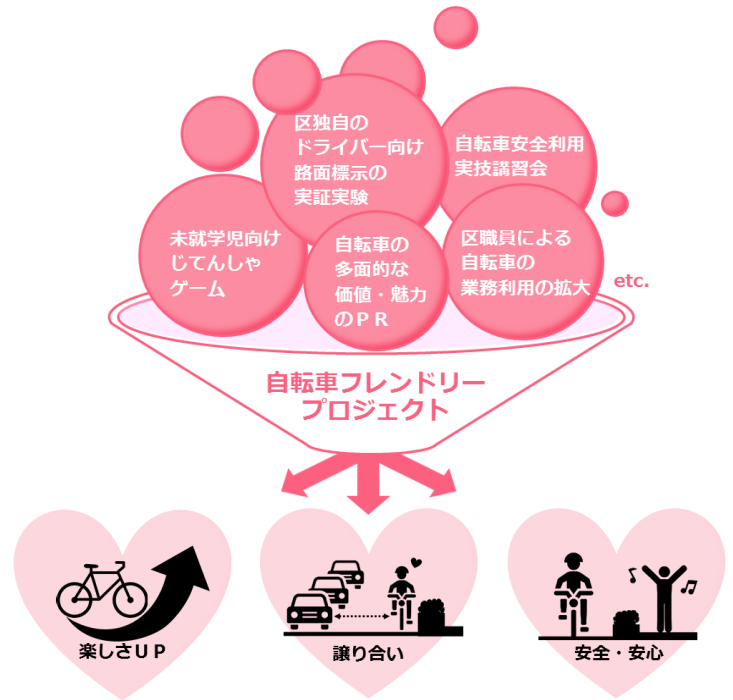
自転車の価値・魅力の見える化

自転車の多面的な価値や魅力を区民や事業者に広くPRします。

視点2

自転車が愛され、譲り合う風土の醸成

自転車が歩行者やクルマのドライバー等から受け入れられて、限りある道路空間を譲り合う風土の醸成に区民等と共に取り組みます。



魅力

◆ 取組の方向性

- ・自転車の多面的な価値・魅力を区民・事業者に広く周知します。
- ・日常生活や業務上における自転車の積極的な利用を推進します。
- ・近距離移動では、自家用車から自転車への利用転換を促進します。

◆ 主な指標

- ・自転車の活用を推進する必要があると思う区民の割合を **80%**まで増やします。【現状値 58%】
- ・自転車を利用する（年に数回以上）区民の割合を **80%**まで増やします。【現状値 64.3%】

◆ 主な取組

- ・自転車の多面的な価値・魅力のPR
- ・区内事業者への自転車利用の呼びかけ
- ・未就学児向けじてんしゃゲームの実施 →
- ・区職員による自転車の業務利用の拡大



快適

◆ 取組の方向性

- ・クルマのドライバーが自転車に思いやりある運転を心がけるよう周知・啓発します。
- ・自転車通行空間^{※1}の整備を加速化します。
- ・一部地域に限定していた自転車ネットワーク路線^{※2}の対象エリアを区内全域に広げる、「自転車ネットワーク路線の再構築」を行い、新たな路線を選定します。
- ・歩行者等が安全・安心に歩道を通行できる環境づくりを推進します。
- ・自転車が歩行者やクルマのドライバーから愛される環境づくりを行います。

◆ 主な指標

- ・杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思える区民の割合を **70%**まで増やします。【現状値 33.9%】
- ・自転車ネットワーク路線（区道）の整備延長を **44.5Km**まで整備します。【現状値 30.33Km】
- ・歩道がある場合に車道（左側）を通行する区民の割合を **75%**まで増やします。【現状値 49.5%】

◆ 主な取組

- ・自転車通行空間の整備促進
- ・自転車ネットワーク路線の再構築
- ・区独自のドライバー向け路面標示の実証実験 →



便利

◆ 取組の方向性

- ・区立自転車駐車場のデジタル化（機械化）やキャッシュレス化を検討します。
- ・自転車駐車場の場所や利用できる時間帯（空き情報含む）をリアルタイムで、分かりやすく情報発信します。
- ・区立自転車駐車場において、利用状況に応じて子ども乗せ自転車等の大型自転車などを駐車できるよう、駐車スペースを確保します。
- ・自転車をより駐車しやすい環境とするため、自転車駐車場の附置義務^{※3}の徹底や、小規模点在型の駐車スペースの確保に向けて取組を進めます。
- ・シェアサイクルポートを拡充し、シェアサイクル^{※4}の利用促進を図ります。

◆ 主な指標

- ・デジタル化（機械化）・キャッシュレス化された区立自転車駐車場の数を検討します。【現状値 0 か所】
- ・放置自転車^{※5}台数（1日当たり平均）を **700**台まで減らします。【現状値 921 台】
- ・公有地におけるシェアサイクルポートの設置数を **80**か所まで増やします。【現状値 46 か所】

◆ 主な取組

- ・区立自転車駐車場の管理・運営の見直し
- ・民間事業者との協働による自転車駐車場シェアサービス^{※6}の実施 →
- ・自転車の放置防止指導の実施
- ・公有地や鉄道駅等へのシェアサイクルポートの設置拡充



安全

◆ 取組の方向性

- ・ 自転車関与事故^{※7}の特徴等を周知し、注意を促します。
- ・ 自転車安全利用五則^{※P8参照}を周知・徹底します。
- ・ 自転車関与事故のデータを分析し、効果的な交通安全対策を実施します。

◆ 主な指標

- ・ 区内の自転車関与事故件数を **297** 件まで減らします。【現状値 419 件】
- ・ 自転車安全利用五則を知っている区民の割合を **96.5%**まで増やします。【現状値 79.3%】
- ・ 自転車用ヘルメットを着用する区民の割合を **25%**まで増やします。【現状値 5.7%】

◆ 主な取組

- ・ 自転車安全利用実技講習会
- ・ 区立小学校における自転車安全利用実技講習会 →
- ・ 保護者等との協働による、思いやりある自転車運転の風土づくり
- ・ 自転車関与事故等のデータ分析による効果的な交通安全対策の実施



備え

◆ 取組の方向性

- ・ 災害時等の移動手段として、自転車（シェアサイクルを含む）が有効であることを周知します。
- ・ いざというときの移動手段として自転車（シェアサイクルを含む）を活用できるよう、日ごろからの自転車利用を促します。
- ・ シェアサイクルポートを拡充し、災害時等の移動手段として活用しやすくします。

◆ 主な指標

- ・ シェアサイクルを利用したことがある区民の割合を **50%**まで増やします。【現状値 15.5%】
- ・ 公有地におけるシェアサイクルポートの設置数を **80** か所まで増やします。【現状値 46 か所】（再掲）

◆ 主な取組

- ・ 自転車の多面的な価値・魅力のPR（再掲）
- ・ 災害時等に備えた平時における自転車利用の促進
- ・ 区職員による災害時のシェアサイクルの活用
- ・ シェアサイクルバッテリーを活用した非常用電源の確保 →



Chapter 3 安全・快適に移動できる通行空間整備

区では、安全で快適な自転車利用環境をつくるため、自転車通行空間（車道混在や自転車専用通行帯）の整備を進めています。整備を進めることで、自転車の利用者やクルマのドライバーにとって、自転車の通行場所が明確になり、自転車の利用者は車道を通行しやすくなります。自転車を利用するときは、車道の左側を通行しましょう。



◆ 整備の加速化・将来的な自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線のうち、未整備路線を優先的に整備します。また、より速やかに自転車に乗りやすいまちを実現するため、自転車通行空間の整備を加速化します。

さらに、これまで駅周辺等に限っていた自転車ネットワーク路線について、令和6年（2024）度には、区内全域を対象とした「**自転車ネットワーク路線の再構築**」を実施します。

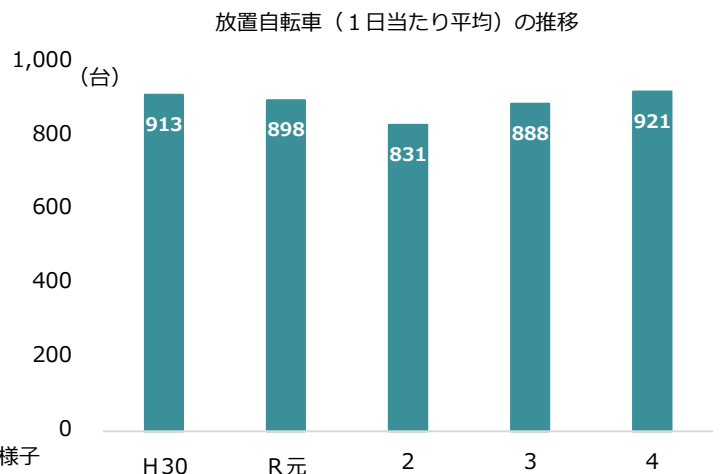
Chapter 4 「自転車」と「まち」が調和した駐車環境づくり

放置自転車は、歩行者の安全な通行を妨げるだけでなく、特に車いすやベビーカー等を利用する方にとって大変危険です。また、災害時の避難・救助活動の妨げとなり、人命に関わるリスクを含んでいます。

そのため、区は地域の方々の協力を得て、自転車駐車場の整備や放置自転車の防止など、様々な取組を行っています。なお、過去5年間の放置自転車数は、**ほぼ横ばい**の状況です。



昭和50（1975）年代後半における荻窪駅周辺の放置自転車の様子



◆ 区立有料制自転車駐車場

区では、令和5（2023）年4月1日現在、44か所の区営有料制自転車駐車場を設置しています。この駐車場における自転車の収容（止められる）台数は**25,746台**です。

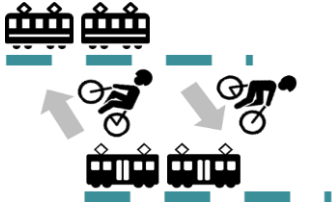
自転車駐車場には、「定期使用」「1日使用」「1回使用」の3種類の利用方法があります。

Chapter 5 公共的な交通「シェアサイクル」への期待

シェアサイクルは、自転車を他の人と共有（シェア）して利用する仕組みです。シェアサイクルポート（専用の駐車場）に自転車があれば、いつでも利用できます。シェアサイクルは、便利で地球環境にもやさしいサービスです。

◆ シェアサイクルの特徴・活用例

- ・自転車はシェアサイクルポートで借りることができます。
- ・シェアサイクルポートは、区立施設、公園、お店などに設置しています。
- ・借りた場所とは異なるシェアサイクルポートに返すことができます。（片道移動可）



南北移動

電車が通っていない区内の南北移動に利用できます。

事故・災害時や夜間に移動

電車やバスが運行していないときでも利用できます。

◆ シェアサイクルポートの設置状況と設置目標

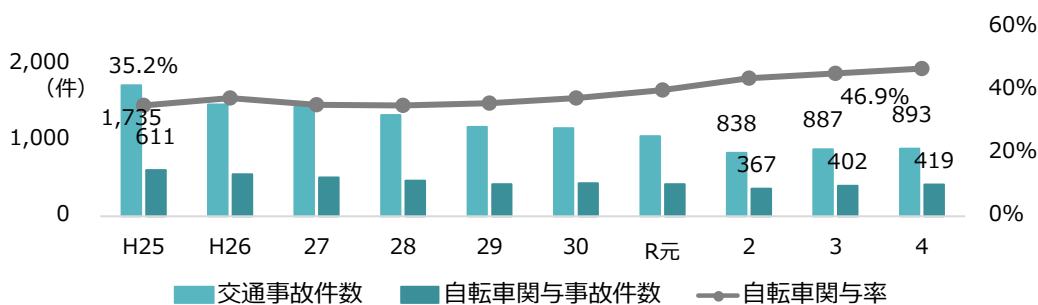
シェアサイクルポートは、令和5（2023）年9月末現在、区内335か所（公有地44か所・民有地291か所）に設置しています。シェアサイクルポートは、多くの場所にあることで使いやすくなります。そのため、区はシェアサイクルの運営事業者と協力して、令和12（2030）年度までに区内の公有地に、**80か所**設置することを目指します。

Chapter 6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり

自転車は、身近で手軽な乗り物として、子どもから高齢者まで幅広く利用されています。一方で、その手軽さから自転車は「クルマのなかま」という意識が低く、交通ルール（法律・規則等）の無視による交通事故が数多く発生しています。一人ひとりが交通ルールを守り、交通事故を0（ゼロ）にするという意識をもって、安全で思いやりのある運転をしましょう。

◆ 区内の交通事故の状況

近年、区内の自転車関与事故件数は増加しています。また、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、**約半数は自転車に関与**しています。



◆ 自転車安全利用五則

自転車に乗るときの基本ルール「自転車安全利用五則」を守りましょう。

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

用語解説

番号	用語	説明
1	自転車通行空間	歩行者、自転車、クルマがともに安全で快適に通行できるよう、車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分のことです。
2	自転車ネットワーク路線	自転車通行空間を連続的（つながるよう）に整備するため、自転車の事故が多い道路や自転車利用が多い道路などを対象に選定した路線のことです。
3	自転車駐車場の付置義務	杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例に基づき、施設の用途や規模に応じて、施設の設置者に対して自転車駐車場の設置及び管理を義務付けています。
4	シェアサイクル	自転車を他の人と共有（シェア）して利用する仕組みのことです。シェアサイクルポート（専用の駐車場）に自転車があれば、いつでも利用できます。
5	放置（自転車）	自転車の利用者が自転車を離れて、ただちに移動できない状態のことです。
6	自転車駐車場シェアサービス	1台でも自転車を駐車できるスペースを所有している土地所有者と、駐車場を必要としている人をスマートフォンのアプリを介して結びつけるサービスののことです。
7	自転車関与事故	自転車の利用者が第1当事者（過失（違反）がより重いか、被害がより小さい方の当事者）又は第2当事者（過失（違反）がより軽いか、被害がより大きい方の当事者）となった事故のことです。

杉並区自転車活用推進計画 (案)

令和5(2023)年11月

杉 並 区

自転車のよいところ



環境にやさしい

空気を汚しません



移動がスムーズ

自分のペースで自由に移動できます



健康的

運動不足を解消できます



省スペース

クルマと比べてスペースをとりません



経済的

移動に費用はかかりません



災害時に
移動できる

ガソリンや電気がなくても移動できます



移動が静か
振動が少ない

まちが静かになります



楽しい・爽快

まちなみの美しさや風を感じられます

《この計画の構成について》

Chapter 1 は総論、Chapter 2～6 は各論、Chapter 7 は参考資料に該当します。
このうち、Chapter 2 は、5つの目標ごとに現状・課題、指標、具体的な取組を掲載
しています。また、Chapter 3～6 は、以下の項目について詳しく説明しています。

- Chapter 3 自転車ネットワーク路線
- Chapter 4 自転車駐車場と放置自転車対策
- Chapter 5 シェアサイクル
- Chapter 6 自転車の交通ルール

目次

Introduction 自転車を活用するメリット	5
Chapter 1 人と環境にやさしいまち 杉並を目指して	13
■ 計画策定の背景	14
■ 計画の目的	14
■ 基本方針	14
■ 計画期間	15
■ 計画の対象区域	15
■ 交通の優先順位	16
■ 目標	17
Chapter 2 自転車に乗りやすく、自転車が愛されるための取組	19
■ 自転車フレンドリープロジェクト	20
■ 魅力	21
■ 快適	27
■ 便利	33
■ 安全	43
■ 備え	51
■ 指標のまとめ・取組のスケジュール	55
Chapter 3 人もクルマも自転車も安全・快適に移動できる通行空間整備	61
■ 国のガイドライン	62
■ 自転車通行空間の整備の流れ	63
■ 自転車ネットワーク路線の選定手順	63
■ 整備形態の選定	65
■ 車道混在の整備形態	69
■ 整備の加速化・将来的な自転車ネットワーク路線	73
Chapter 4 「自転車」と「まち」が調和した駐車環境づくり	75
■ 区立有料制自転車駐車場	77
■ 自転車駐車場の附置義務	77
■ 民営自転車駐車場の整備支援	77
■ 民営バイク駐車場の整備支援	78
■ 放置禁止区域	78
■ 放置防止啓発活動	78
■ 放置自転車の撤去	79
■ 撤去した自転車の取り扱い	79
■ 責務	80

Chapter 5 公共的な交通「シェアサイクル」への期待	81
■ シェアサイクルの特徴	82
■ シェアサイクルの利用例	83
■ シェアサイクルを利用するメリット	84
■ 運営事業者	84
■ シェアサイクルポートの設置状況	85
■ シェアサイクルの利用状況	85
■ シェアサイクルポートの設置目標	86
■ シェアサイクルのデータ活用	86
Chapter 6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり	87
■ 区内の交通事故の状況	88
■ 自転車安全利用五則	91
■ その他の主な交通ルール	93
■ ヘルメットの着用	96
■ 自転車運転者講習制度	97
■ 損害賠償	97
■ 対人賠償保険等への加入義務	98
■ 自転車の点検整備	98
Chapter 7 この計画への理解を深めるために	101
■ 計画の位置付け	102
■ 計画の推進体制	102
■ 区の概要	103
■ 区民の移動状況	106
■ 自転車による移動先・自転車の保有台数	108
■ 自転車ネットワーク路線の整備状況	109
■ 区立有料制自転車駐車場・自転車集積所	110
■ 自転車駐車場の収容台数と自転車駐車場の設置数	111
■ 区立自転車駐車場への駐車台数	112
■ 放置自転車の台数	113
■ 放置自転車の撤去台数	114
■ 自転車関与事故の状況	115
■ 区民の運動習慣と健康状態	118
■ これまでの取組	119
■ 聴くオフ・ミーティング	121
■ 区政モニターアンケート	122
■ 区民 Web アンケート（抜粋）	129
■ 計画の検討経緯	133
■ 自転車に関する法令改正等の経緯	134

Introduction

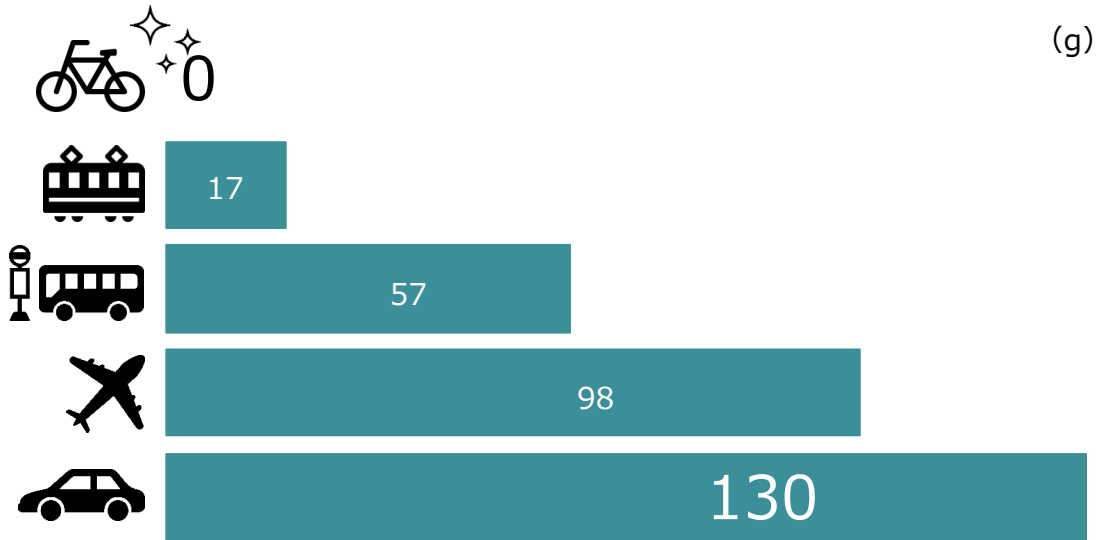
自転車を活用するメリット

本編に入る前に、自転車を活用すると主にどのようなメリットがあるのか、具体例を示しながら紹介します。

メリット 1

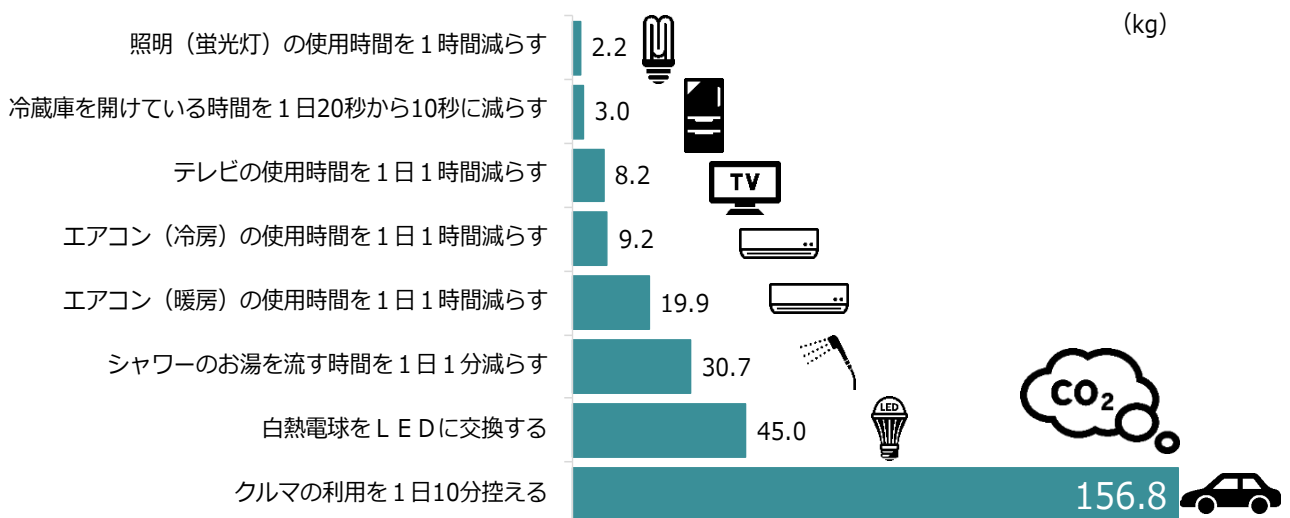
地球環境にやさしい！

自転車による移動はCO₂を排出しません。
一方で、クルマ^{※1}で1 km 移動した場合、**130g**のCO₂を排出します。
できるだけクルマの利用を控えて自転車を利用しましょう。



※1 自転車と自動車の表記が見分けにくいいため、この計画では自動車を「クルマ」と表記しています。
出典：輸送量当たりのCO₂の排出量（旅客）〔g-CO₂/人 km〕2019年度（国土交通省）
グラフの数値は、人ひとり1 km 移動するときのCO₂排出量（g）

クルマの利用を1日**10**分控えるだけで、CO₂の排出を大きく削減できます。
毎日控えることが難しければ、週末のドライブをサイクリングに変えることも有効です。

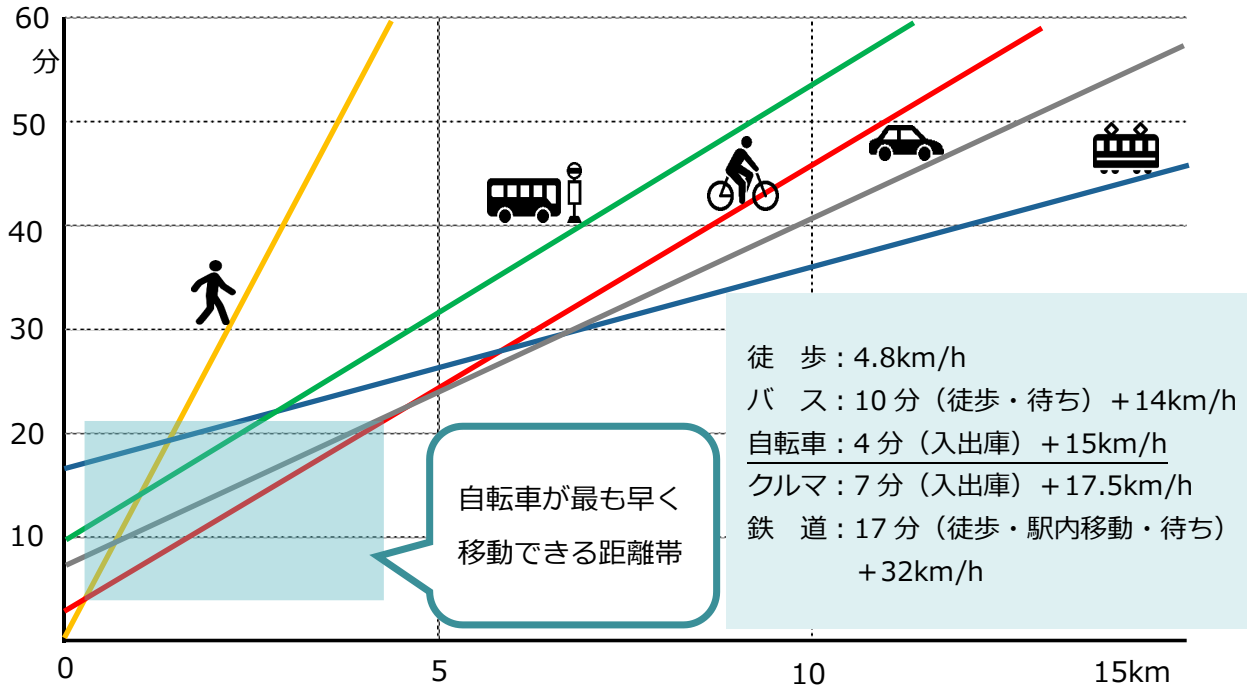


出典：「自動車利用の抑制（いい未来に乗り換えよう）」東京都環境局ホームページをもとに作成
グラフの数値は、1世帯が1年間で削減できるCO₂排出量（kg）

メリット 2

早く移動できる！

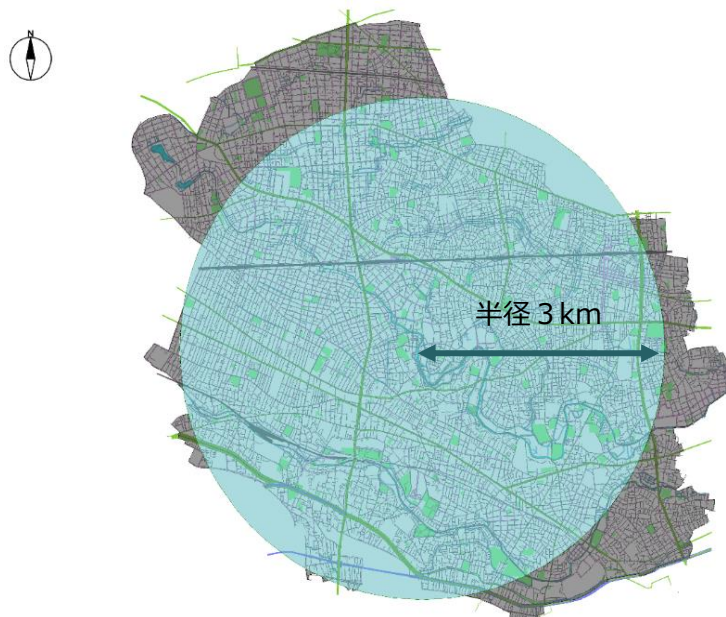
自転車は、交通ルールを守って特別にスピードを出さなくても、約**5** km 未満の近距離では、他の移動手段よりも早く移動できます。



出典：国土交通省ホームページをもとに作成

Column 杉並区は自転車でアクセスしやすい広さ

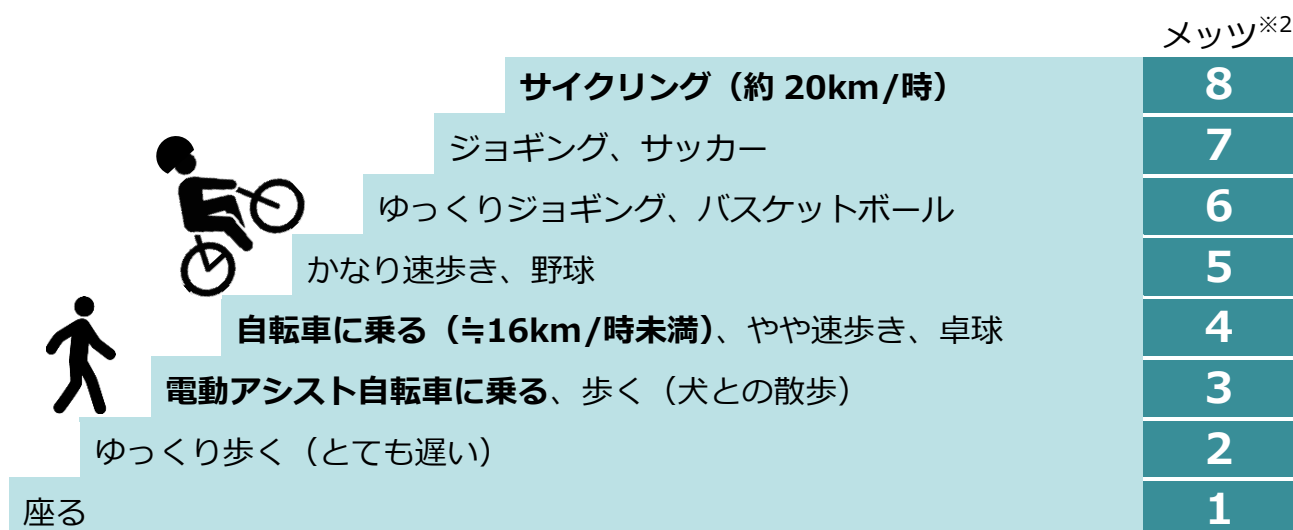
杉並区に半径3 km の円を描くと、約**8**割の面積をカバーできます。3 km は自転車で15分程度の距離です。実際の移動時間は通行環境等で異なりますが、区は自転車でアクセスしやすい広さと言えます。



メリット 3

エクササイズもできて一石二鳥！

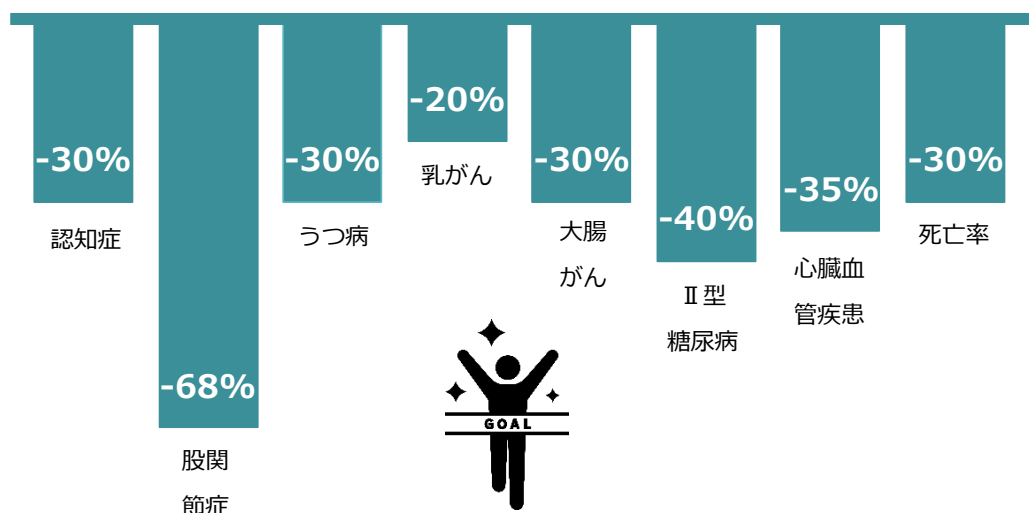
買い物や通勤など、日ごろの移動手段を自転車に変えるだけで有酸素運動ができます。しかも、高齢者を含め座って移動できるため、ひざへの負担が少なく自分の体力に合わせて運動強度を簡単に調節できます。自転車は特別な準備が必要なく、**がんばらなくても続けやすい手軽な運動**の1つです。(電動アシスト自転車の利用も有効です。)



※2 メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時（静かに座っている状態）を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

出典：「健康づくりのための身体活動基準 2013」をもとに作成

自転車や徒歩のような運動を日常的に続けることで、免疫力等が向上し**生活習慣病などのリスクを軽減**できます。また、気分転換にもなり、**心の健康への効果**も期待できます。

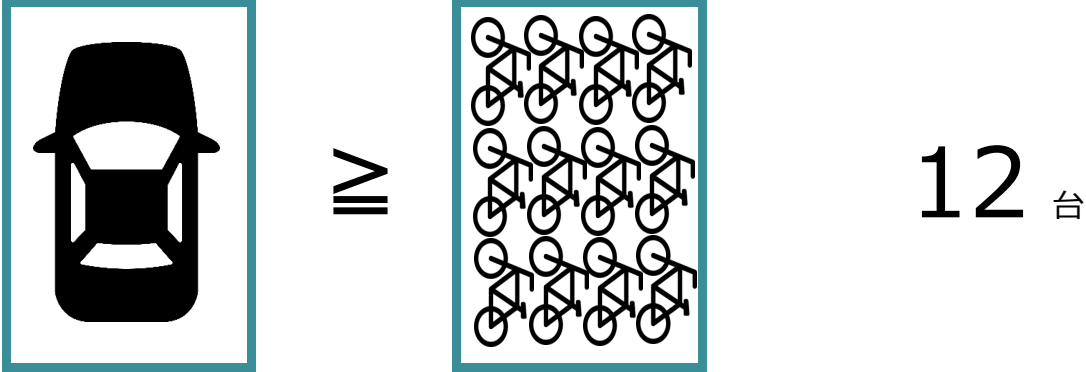


出典：(公財) 自転車駐車場整備センターホームページ (英国交通省「Gear Change A bold vision for cycling and walking」2020) (英国の国家自転車ビジョン。数値はリスク軽減率の最大値)

メリット
4

コンパクト！

自転車の駐車スペースはクルマの **1/12** 以下です。まちの空間を有効に利用できます。

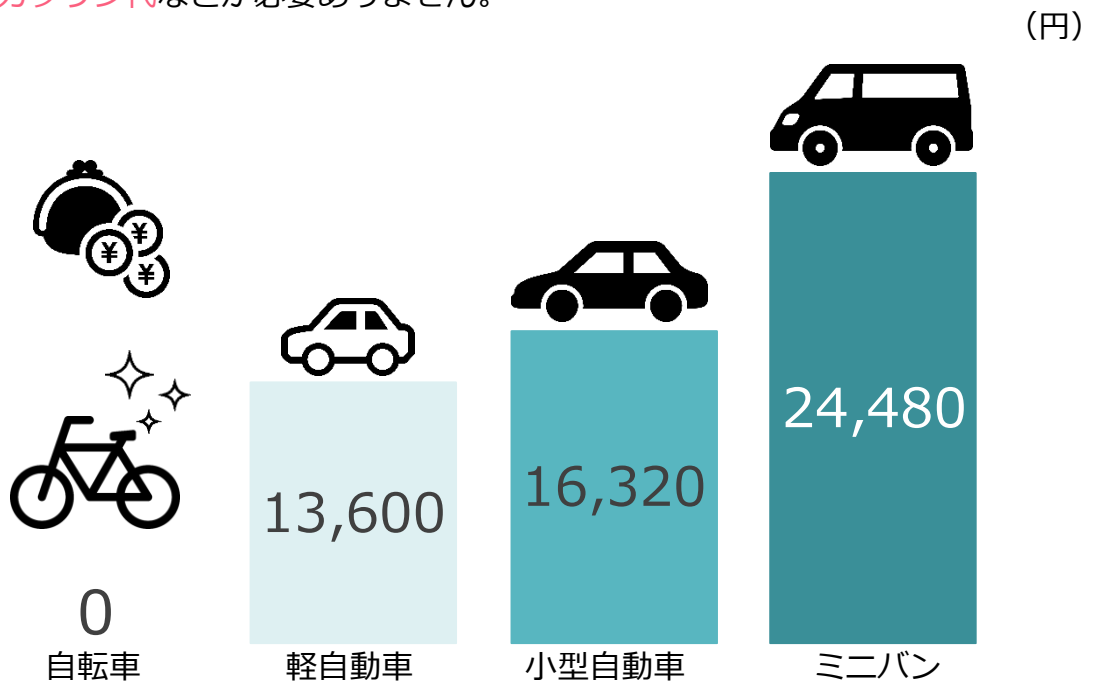


参考：クルマの駐車スペースは、長さ 6.0m×幅 2.5m（「駐車場設計・施工指針」国土交通省）
自転車の駐車スペースは、長さ 1.9m×幅 0.6m

メリット
5

経済的！

自転車は、ガソリン代などが必要ありません。



(試算条件)

1 日片道 3km (自転車で 15 分程度) を往復した場合のガソリン代 (年間、円)

ガソリン代は 170 円/ℓ、年間移動距離は 6km×240 日 (20 日×12 月) = 1,440km

軽自動車…18km/ℓ、小型自動車…15km/ℓ、ミニバン…10km/ℓ

メリット 6

災害時でも移動できる！

自転車はガソリンや電気が必要ないため、**災害時**や鉄道・バスなどの**公共交通が運行していないとき**でも移動できます。

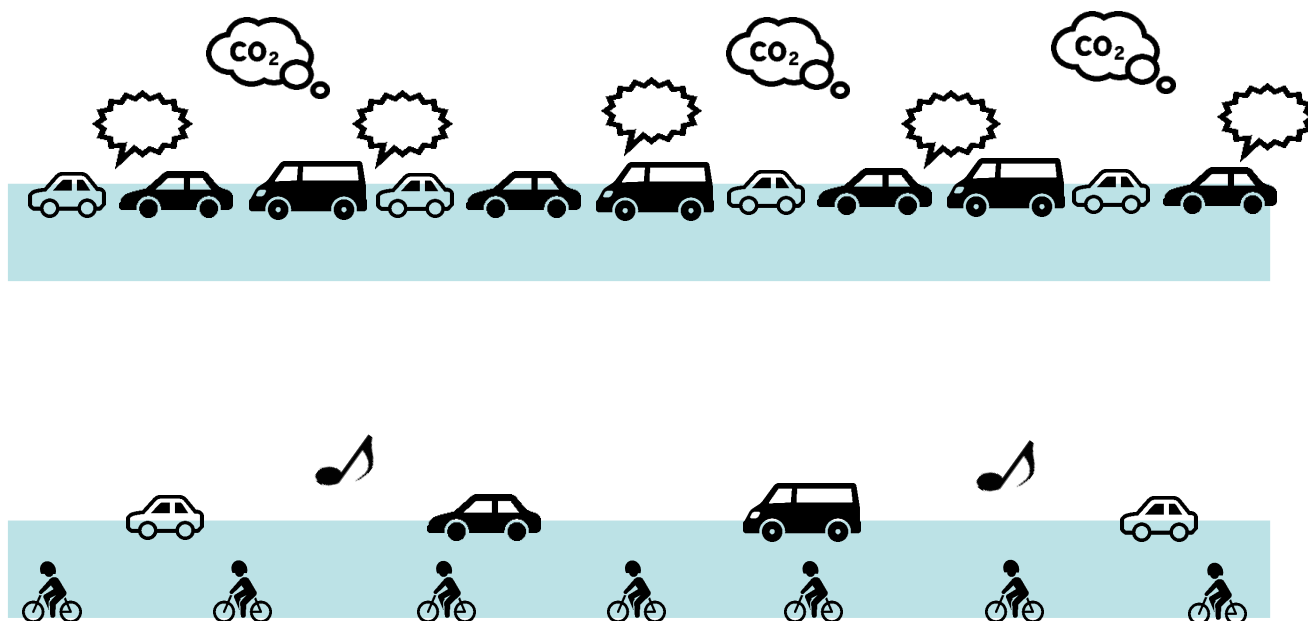


※ 災害時や事故発生時には、周囲の安全に十分注意して通行してください。

メリット 7

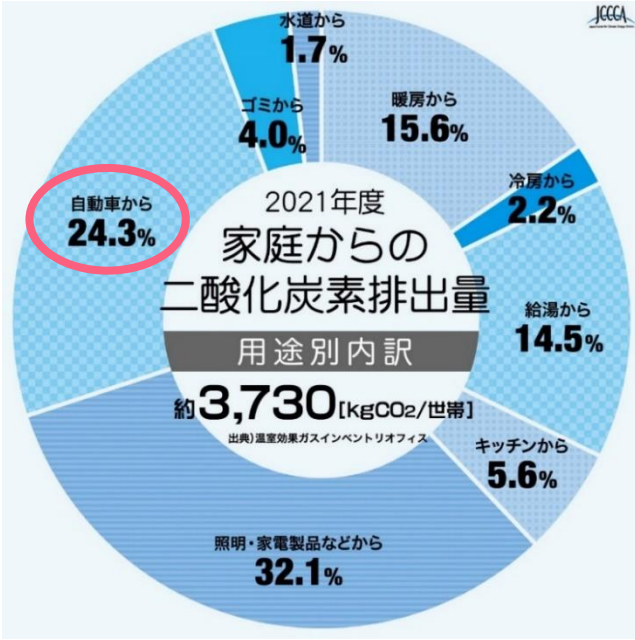
ほかにもたくさんのメリット（渋滞緩和・走行音が静かなど）

クルマを自転車に乗り換えることで**交通渋滞が緩和**し、まちも**静か**になります。
また、クルマの通行に伴うタイヤの摩耗による**粉じん**を減らすことができます。



Column 家庭から排出する二酸化炭素

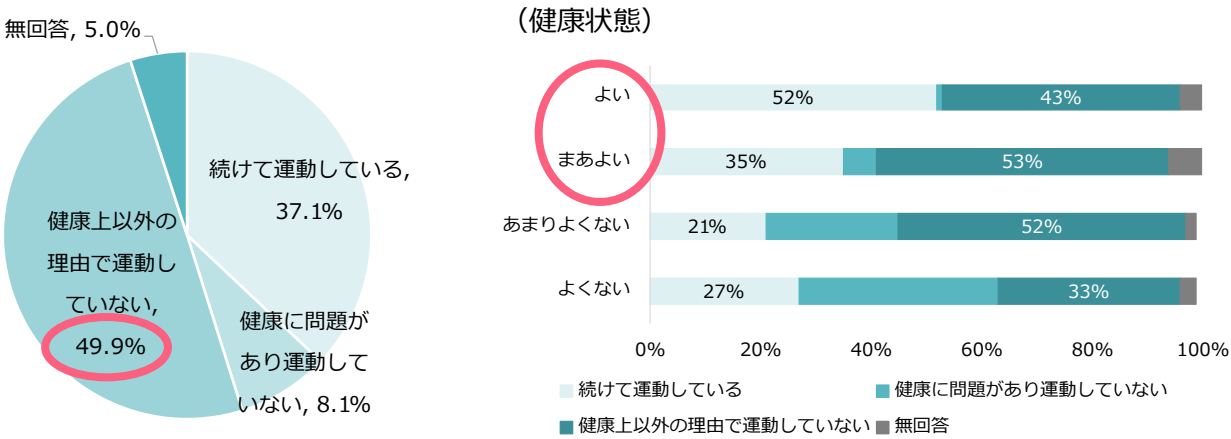
全国から排出するCO₂の約 **1/4** は、**クルマから**のもので、クルマを自転車に乗り換えることで、CO₂の排出量を大きく減らすことができます。



出典：温室効果ガスインベントリオフィス
 全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<https://www.jccca.org/>)

Column 区民の運動習慣と健康状態

区民の **2人に1人** は運動習慣がありません。しかし、**運動習慣のある区民のほうが健康状態はよい**と感じている傾向があります。自転車を活用して運動習慣をつけましょう。



出典：杉並区生活習慣行動調査報告書（令和3（2021）年2月）

Chapter 1

人と環境にやさしいまち 杉並を目指して

Chapter 1 では、総論として、計画策定の背景や目的、基本方針や計画期間など、計画に関する概要を掲載しています。

■ 計画策定の背景

自転車は、最も身近で手軽な移動手段として、生活の様々な場面で利用されています。一方で、自転車利用者のルール違反に伴う交通事故の発生や放置自転車等の課題があり、区はこれまで様々な対策を推進してきました。

そうした中、平成 29（2017）年 5 月 1 日に自転車活用推進法が施行されました。この法律では、自転車による交通は「公共の利益の増進に資するものである」と基本的な考えを示しています。また、環境にやさしく、災害時に速やかに移動することができて、国民の健康増進に効果があるなど、改めて自転車の価値を見直しています。

区では、令和 3（2021）年 11 月の「ゼロカーボンシティ宣言」に伴う温室効果ガスの排出量削減をはじめとして、確実に起きる災害への備えや健康寿命の伸長に伴う「人生 100 年時代」への対応など、デジタル変革を推進しつつ「クルマ中心」から「人中心」の持続可能で包摂的な都市交通へ転換することが求められています。

そのため、これまでのような自転車の諸課題への対応にとどまらず、クルマから自転車への利用転換の促進や、限りある道路空間を自転車とクルマが譲り合う風土を醸成するなど、“自転車フレンドリー”なまちづくりを行うことが必要です。これらの取組によって、人と環境にやさしい自転車を最大限活用し、歩行者をはじめとして誰もが気軽に安心して移動できる環境を発展・定着させて、次世代に引き継いでいくことが重要です。

以上を踏まえ、区における自転車の活用を一層推進するため、杉並区自転車活用推進計画を策定することとします。

■ 計画の目的

この計画は、交通の安全の確保を図りつつ、区民や事業者に自転車の価値や魅力を伝え、これまで以上に自転車を活用していくことを目的としています。

■ 基本方針

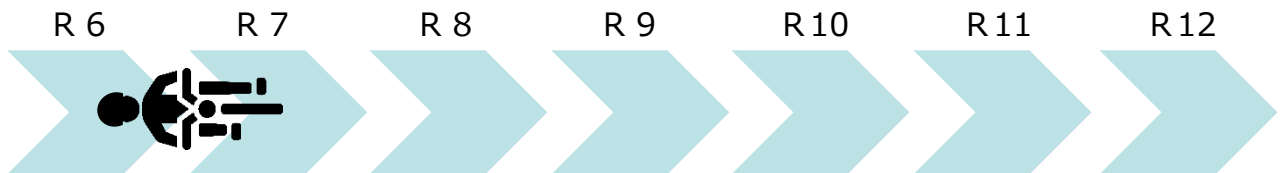
自転車の**魅力**に気づき、**活用**し、まちとわたしの**未来**を創る

この基本方針には、自転車の魅力に改めて気づいて活用することによって、地球環境にやさしく健康的な生活などにつなげ、杉並区にとっても区民にとっても、より豊かな未来を創造していくという思いが込められています。

■ 計画期間

計画期間は、令和6（2024）から12（2030）年度までの7年間とします。
 今後、社会の状況や自転車を取り巻く環境等が変化した場合には、計画期間中であっても見直しを行います。

令和**6**（2024）～**12**（2030）年度 【7年間】



■ 主な関連計画との関係

計画	R 6 2024	7 2025	8 2026	9 2027	10 2028	11 2029	12 2030
杉並区総合計画	→						
杉並区まちづくり基本方針	→						
杉並区地域公共交通計画	→						
自転車活用推進計画（区）	→						
自転車活用推進計画（国）	→						
自転車活用推進計画（都）	→						

■ 計画の対象区域

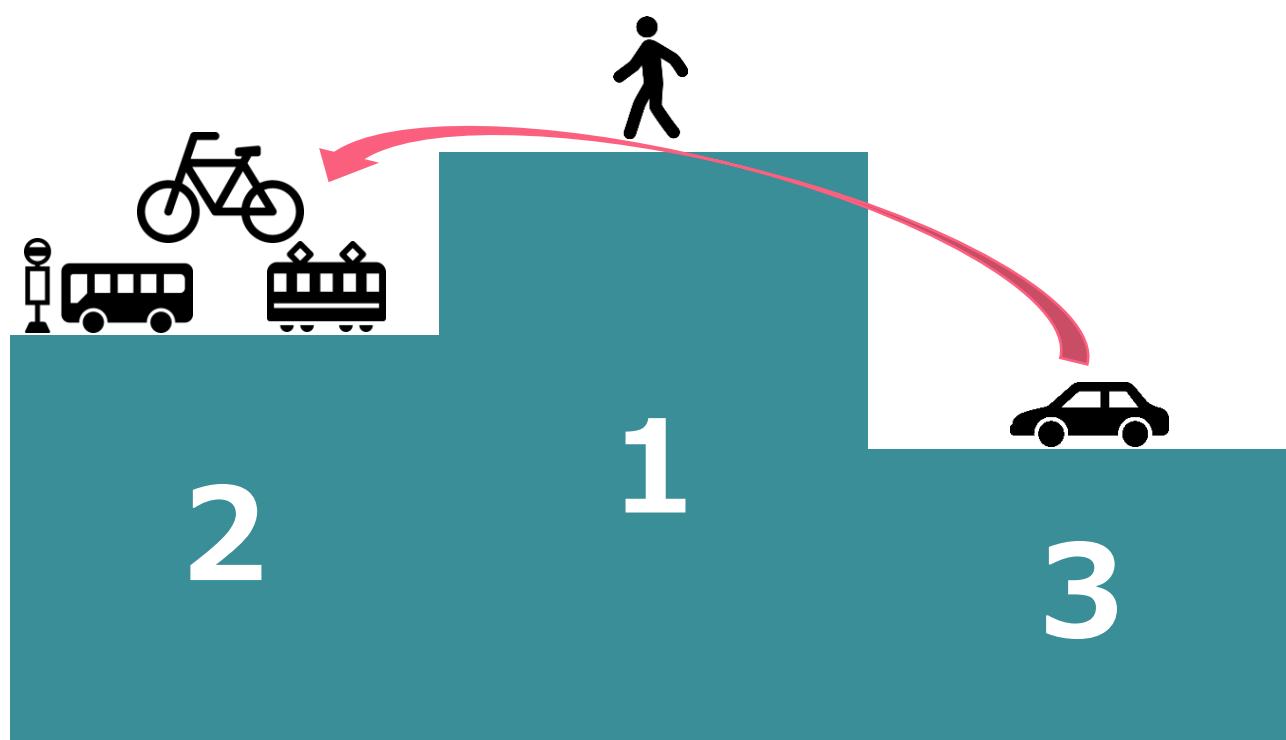
杉並区全域を対象とします。

■ 交通の優先順位

自転車を活用する様々なメリットや「クルマ中心」から「人中心」の観点を踏まえると、交通手段は「徒歩」→「自転車・公共交通」→「クルマ」の順に選択することが地球環境にやさしく、健康増進にも望ましい行動です。

約 **5** km 未満の近距離の移動では、「ちょっとそこまで」とクルマを利用するのではなく、できるだけ**自転車や公共交通**を利用してください。

お出かけの際は、天気や体調に合わせて、自転車と公共交通を使い分けて（移動手段を最適に組み合わせ）、かしこく、快適に移動しましょう。



■ 目標

この計画の基本方針に基づき、**5**つの目標を設定しました。
これらの目標を令和 12（2030）年度までに達成することを目指して、様々な取組を推進します。

■ 5つの目標

魅力

自転車の多面的な価値や魅力が区民・事業者に広く浸透しています。

快適

自転車で楽しくスムーズに移動しています。

便利

様々な機会・場面で自転車を便利に利用しています。

安全

自転車を利用する人もそれ以外の人も安全・安心に移動しています。

備え

いざというときの移動手段として自転車を利用できる環境が整っています。

Chapter 2

自転車に乗りやすく、自転車が愛されるための取組

Chapter 2では、5つの目標ごとに、「現状・課題」、進捗状況を把握するための「指標」、「取組の方向性」、「具体的な取組」について掲載しています。



■自転車フレンドリープロジェクト

区では、自転車を安全・安心に楽しく利用できる環境づくりを目指して、

「自転車フレンドリープロジェクト」(自転車F P)を展開します。

自転車F Pでは、主に2つの視点で様々な取組をひとつのプロジェクトとして、一体的に推進します。

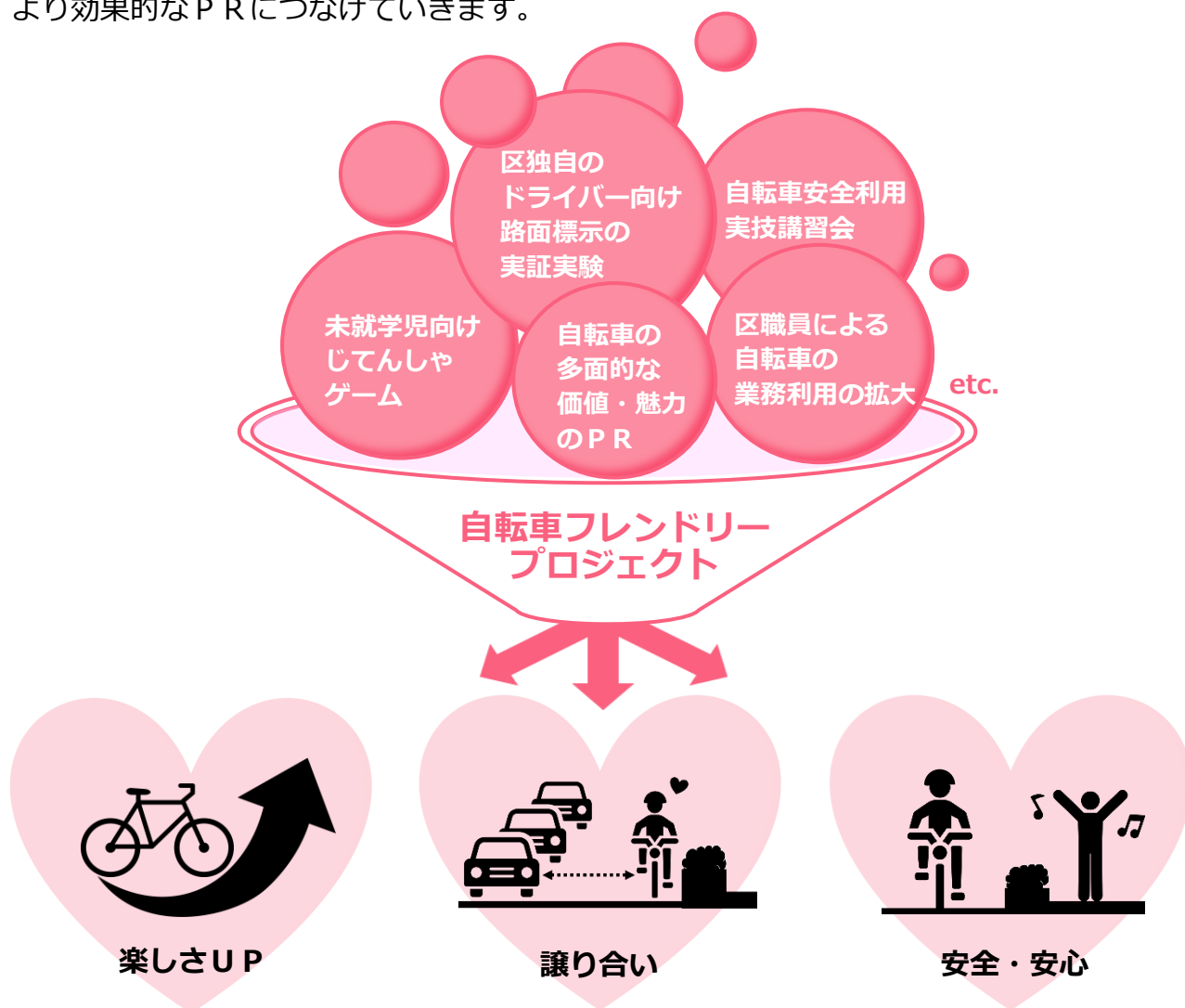
視点1 自転車の価値・魅力の見える化

自転車の多面的な価値や魅力を区民や事業者に広くPRします。

視点2 自転車が愛され、譲り合う風土の醸成

自転車が歩行者やクルマのドライバー等から受け入れられて、限りある道路空間を譲り合う風土の醸成に区民等と共に取り組みます。

様々な取組を一体的に推進することで相乗効果を生み出し、各取組を個別に行うよりも、より効果的なPRにつなげていきます。



魅力

自転車の多面的な価値や魅力が区民・事業者に広く浸透しています。



■ 現状・課題

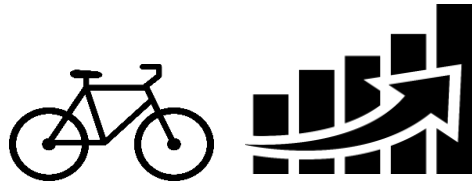
- 自転車の活用は、健康増進等の個人的なメリットにとどまらず、地球温暖化の防止や交通渋滞の緩和など、社会全体にとっても効果があるという認識を区民・事業者と共有する必要があります。
- 区政モニターアンケートによると、区民の3人に1人以上は自転車を「ほとんど利用しない・全く利用しない」と回答しています。移動手段として自転車が十分利用されていない実態があります。
- 区政モニターアンケートによると、自家用車を所有している区民のうち、「自家用車に頼り過ぎず、自転車を利用していると思う」と回答した区民の割合は5割程度にとどまっています。

■ 取組の方向性

- 自転車の多面的な価値・魅力を区民・事業者に広く周知します。
- 日常生活や業務上における自転車の積極的な利用を推進します。
- 近距離移動を中心として、自家用車から自転車への利用転換を促進します。

■ 指標

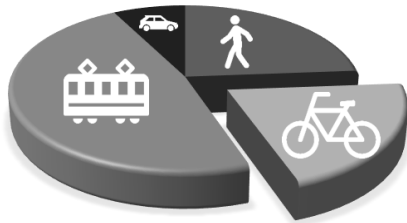
自転車の活用を推進する必要があると思う区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度）	58%
中間値（令和 8（2026）年度）	67.4%
目標値（令和 12（2030）年度）	80%

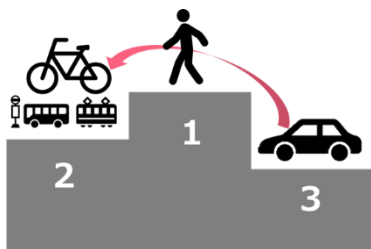
自転車を利用する（年に数回以上）区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度）	64.3%
中間値（令和 8（2026）年度）	71%
目標値（令和 12（2030）年度）	80%

近距離（5 km 未満）の移動の際、自家用車に頼り過ぎず自転車で移動する区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度）	54.2%
中間値（令和 8（2026）年度）	65.3%
目標値（令和 12（2030）年度）	80%

■ 具体的な取組

自転車の多面的な価値・魅力のPR



地球環境にやさしい、健康増進に効果的、災害時の移動手段として有効など、自転車の様々な魅力を区民・事業者に広く周知します。

新規

重点

自転車 FP

令和5年度自転車月間ポスター 出典：国土交通省ホームページ

区内事業者への自転車利用の呼びかけ

脱炭素化や健康経営^{※1}の観点から、区内事業者に対して、業務上や従業員の通勤時において、クルマから自転車へ利用転換するよう促します。

新規

重点

自転車 FP

未就学児向けじてんしゃゲームの実施



自転車の運転スキルや交通ルール等を楽しみながら学べる、未就学児向けじてんしゃゲームを区立子供園で試行的に実施します。

新規

重点

自転車 FP

デンマーク式じてんしゃゲーム

小中学生を対象とした交通・環境学習の推進（モビリティ・マネジメント^{※2}）



小中学生を対象とした、「交通と環境問題に関する学習（交通・環境学習）」において、クルマから自転車や公共交通への利用転換の必要性を伝えます。

新規

重点

自転車 FP

区立松庵小学校（令和5（2023）年度）

視覚障害者の生活の質向上に役立つ「タンデム自転車^{※3}」の周知



令和 5（2023）年 7 月 1 日から都内の公道を「タンデム自転車」で通行できるようになりました。

タンデム自転車は、視覚障害者が家族などの支援者と一緒に乗車することで自由に移動できて運動にもつながります。また、走行時に普段感じる事が少ない風を切る爽快感を得られるなど様々な魅力があります。

このような、視覚障害者の生活の質の向上に役立つタンデム自転車を周知します。

新規

重点

自転車 FP

タンデム自転車 出典：(NPO) グローイングピープルズウィル

区職員による自転車の業務利用の拡大



脱炭素化や健康経営の観点から、区職員に対して、自転車利用の様々なメリットを周知することや、新たに電動アシスト自転車を導入すること等によって、自転車の業務利用を推進します。また、民間事業者との協働により、カーゴバイク^{※4}の有効性を検証し、本格導入を検討します。

新規

重点

自転車 FP

カーゴバイク 出典：(株) 橋本チエイン

自転車を活用した健康づくりに関する情報発信

自転車に乗ることやウォーキングなど、日常的に気軽に取り入れやすい運動とその効果について、杉並区ホームページ（すぎなみ健康サイト）等を通じて区民に分かりやすく情報発信します。

新規

重点

自転車 FP

シェアサイクル^{※5}を利用した区内観光の案内・周知

来街者が区内を観光するときに、観光スポットを楽しく快適に巡ることができるように、パンフレット等でシェアサイクルの利用を案内・周知します。

新規

重点

自転車 FP

■用語解説【chapter 2 魅力】

番号	用語	説明
1	健康経営	従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践することです。企業理念に基づき、従業員等への健康投資を行うことは、従業員の活力向上や生産性の向上等の組織の活性化をもたらし、結果的に業績向上や株価向上につながると期待されます。(経済産業省ホームページ)
2	モビリティ・マネジメント	「過度」なクルマへの依存から公共交通や徒歩などを含めた多様な移動手段を「適度にかしこく」利用する状態へと少しずつ自発的な変更を促す一連の取組のことです。
3	タンDEM自転車	複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗ることで同時に移動することができる自転車のことです。
4	カーゴバイク	大きな荷物等を運ぶことができる自転車のことです。便利で環境にもやさしいことから、ヨーロッパを中心として、業務や日常生活において広く利用されています。
5	シェアサイクル	自転車を他の人と共有(シェア)して利用する仕組みのことです。シェアサイクルポート(専用の駐車場)に自転車があれば、いつでも利用できます。

快 適

自転車で楽しくスムーズに移動しています。



■ 現状・課題

- 区政モニターアンケートによると、「杉並区は、自転車に乗りやすいまちだと思う」と回答した区民は、約3人に1人とどまっています。
- 区政モニターアンケートによると、区内を自転車で通行しているときに、自分に対して「クルマのドライバーが配慮して運転してくれていると思う」と回答した区民は約半数です。自転車が安心して通行できるようにするため、クルマのドライバーの協力を得ることが課題となっています。
- 自転車通行空間^{※1}が整備されていない道路は、自転車利用者とクルマのドライバー双方にとって、自転車が通行すべき場所が分かりにくい状況です。

■ 取組の方向性

- **クルマのドライバーが自転車に思いやりある運転を心がけるよう周知・啓発します。**
- **自転車通行空間の整備を加速化します。**
- **一部地域に限定していた自転車ネットワーク路線^{※2}の対象エリアを区内全域に広げる、「自転車ネットワーク路線の再構築」を行い、新たな路線を選定します。**
- **歩行者等が安全・安心に歩道を通行できる環境づくりを推進します。**
- **自転車が歩行者やクルマのドライバーから愛される環境づくりを行います。**

■ 指標

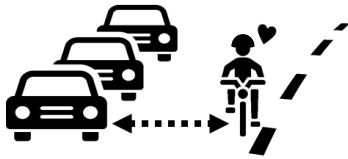
杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思える区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度）	33.9%
中間値（令和 8（2026）年度）	49.5%
目標値（令和 12（2030）年度）	70%

区内を自転車で通行しているときに、クルマのドライバーが自分に配慮してくれていると思う区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度）	54%
中間値（令和 8（2026）年度）	65.1%
目標値（令和 12（2030）年度）	80%

自転車ネットワーク路線（区道）の整備延長



測定方法：実績

現状値（令和 4（2022）年度）	30.33km
中間値（令和 8（2026）年度）	44.5km
目標値（令和 12（2030）年度）	検討

歩道がある場合に車道（左側）を通行する区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度）	49.5%
中間値（令和 8（2026）年度）	60.4%
目標値（令和 12（2030）年度）	75%

普段利用する駅周辺に不満を感じている区民のうち、その理由として「自転車利用者が交通ルールを守っていない（マナーが悪い）」を選択する区民の割合[※]



測定方法：区民意向調査

現状値（令和 4（2022）年度）	11.7%
中間値（令和 8（2026）年度）	現状値より低い数値を目指す
目標値（令和 12（2030）年度）	中間値より低い数値を目指す

※ 各期間の平均値（現状値：令和元～4年度 中間値：令和5～8年度 目標値：令和9～12年度）

■ 具体的な取組

自転車通行空間の整備促進



区では安全で快適な自転車利用環境をつくるため、車道の左側に青い矢羽根を設置するなど、自転車通行空間を着実に整備してきました。今後は、より速やかに自転車に乗りやすいまちを実現するため、自転車通行空間の整備を加速化（年間で整備する距離を増やす）します。

新規

重点

自転車 FP

自転車ネットワーク路線の再構築



これまでは、駅周辺や自転車の通行量が多い道路等を対象エリアとして自転車通行空間を整備してきました。今後は、新たに区内全域を対象エリアとした自転車ネットワーク路線を検討します。

新規

重点

自転車 FP

自転車ネットワーク路線の整備状況

区独自のドライバー向け路面標示の実証実験



クルマのドライバーに対して、自転車にやさしい運転を促すため、道路上に区独自の路面標示を設置する実証実験を行います。

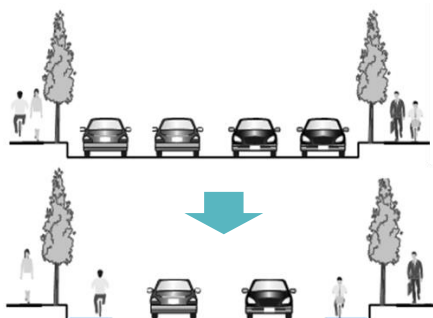
新規

重点

自転車 FP

路面標示のイメージ

「中杉通り」における自転車通行空間の確保に向けた検討



「中杉通り」の歩道には歩行者や自転車が集中し、歩行者の安全の確保が課題となっています。「中杉通り」の安全・快適な歩行者空間の改善に向けて、歩道と分離した自転車通行空間の確保について検討します。

新規

重点

自転車 FP

■用語解説【chapter 2 快適】

番号	用語	説明
1	自転車通行空間	歩行者、自転車、クルマがともに安全で快適に通行できるよう、車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分のことです。
2	自転車ネットワーク路線	自転車通行空間を連続的（つながるよう）に整備するため、自転車の事故が多い道路や自転車利用が多い道路などを対象に選定した路線のことです。

便利

様々な機会・場面で自転車を便利に利用しています。



■ 現状・課題

- 区立自転車駐車場のデジタル化（機械化）やキャッシュレス化が課題となっています。
- 自転車駐車場の利便性を向上するため、駐車場の場所や空き情報をリアルタイムで分かりやすく周知する必要があります。
- 子ども乗せ自転車等の大型自転車などを駐車できる場所が十分ではありません。
- 買い物等で自転車を短時間駐車したいときに、近くで気軽に駐車できる環境づくりが求められています。
- 放置自転車^{※1}は1日当たり平均約900台発生しており、近年横ばいの状況です。
- 区政モニターアンケートによると、シェアサイクルを利用したことがある区民は約15%にとどまっています。

■ 取組の方向性

- 区立自転車駐車場のデジタル化（機械化）やキャッシュレス化を検討します。
- 自転車駐車場の場所や利用できる時間帯（空き情報含む）をリアルタイムで、分かりやすく情報発信します。
- 区立自転車駐車場において、利用状況に応じて子ども乗せ自転車等の大型自転車などを駐車できるよう、駐車スペースを確保します。
- 自転車をより駐車しやすい環境とするため、自転車駐車場の附置義務^{※2}の指導徹底や、小規模点在型の駐車スペースの確保に向けて取組を進めます。
- シェアサイクルポート^{※3}を拡充し、シェアサイクルの利用促進を図ります。

■ 指標

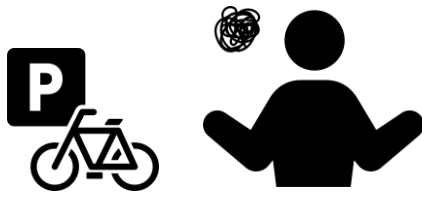
デジタル化（機械化）・キャッシュレス化された区立自転車駐車場の数



測定方法：実績

現状値（令和 5（2023）年度）	0 か所
中間値（令和 8（2026）年度）	検討
目標値（令和 12（2030）年度）	検討

普段利用する駅周辺に不満を感じている区民のうち、その理由として、「自転車駐車場が利用しづらい」を選択する区民の割合※



測定方法：区民意向調査

現状値（令和 4（2022）年度）	14.4%
中間値（令和 8（2026）年度）	現状値より低い 数値を目指す
目標値（令和 12（2030）年度）	中間値より低い 数値を目指す

※ 各期間の平均値（現状値：令和元～4 年度 中間値：令和 5～8 年度 目標値：令和 9～12 年度）

放置自転車台数（1日当たり平均）



測定方法：杉並区調査

現状値（令和 4（2022）年度）	921 台
中間値（令和 8（2026）年度）	800 台
目標値（令和 12（2030）年度）	700 台

公有地におけるシェアサイクルポートの設置数



測定方法：実績

現状値（令和 5（2023）年度）	46 か所
中間値（令和 8（2026）年度）	60 か所
目標値（令和 12（2030）年度）	80 か所

シェアサイクルの年間利用回数※



測定方法：シェアサイクル事業者提供データ

現状値（令和 4（2022）年度）	約 20 万回
中間値（令和 8（2026）年度）	前年度より 増加を目指す
目標値（令和 12（2030）年度）	前年度より 増加を目指す

※ HELLO CYCLING とドコモ・バイクシェアの年間利用回数の合計値です。
毎年度利用回数の増加を目指します。

■ 具体的な取組

区立自転車駐車場の管理・運営の見直し

区立自転車駐車場のサービス向上を図るため、デジタル化やキャッシュレス化するなど、管理・運営方法を見直します。

新規

重点

自転車 FP

短時間の利用者を対象とした区立自転車駐車場の無料時間の拡大

買い物等の際、より気軽に自転車駐車場を利用できるようにすることや放置自転車を防止するため、区立自転車駐車場を無料で利用できる時間を拡大します。

新規

重点

自転車 FP

区立自転車駐車場に駐車できる自転車の車種拡大



区立自転車駐車場において、子ども乗せ自転車等の大型自転車などを駐車できるスペースを確保します。

新規

重点

自転車 FP

民間事業者との協働による自転車駐車場シェアサービス^{※4}の実施



自転車駐車場シェアサービス事業者との協働により、民有地の空きスペース等を活用して、小規模点在型の自転車駐車スペースを区内各所に確保します。

新規

重点

自転車 FP

民有地の空きスペースの活用例 出典：アイキューソフィア（株）

自転車駐車場への案内・誘導



案内看板や街頭指導員等により、買い物客等の自転車利用者を自転車駐車場に案内・誘導します。

新規

重点

自転車 FP

区立自転車駐車場への防犯カメラの設置

自転車の盗難やいたずら等を防止するため、全ての区立自転車駐車場に防犯カメラを設置することで、安心して駐車できる環境を整備します。

新規

重点

自転車 FP

区立自転車駐車場における自然エネルギー^{※5}の活用検討

区立自転車駐車場において、自然エネルギーを活用した照明の設置などを検討します。

新規

重点

自転車 FP

区立自転車駐車場の立地や設備に応じた使用料の検討

駅までの距離、屋根の有無、階層による料金設定のほか、短時間利用者向け料金、上段ラック割引設定など、自転車駐車場の立地や設備に応じた使用料を検討します。

新規

重点

自転車 FP

区立自転車駐車場の使用料の定期的な見直し

区立有料制自転車駐車場は、運営経費を使用料で賄うことを原則としています。これまで施設整備や老朽化など運営経費の増加に伴い、使用料を改定してきました。今後も定期的に見直しを行います。

新規

重点

自転車 FP

駐車需要に応じた自転車駐車場の整備

自転車駐車場が不足している駅周辺について、鉄道事業者や道路管理者^{※6}と連携・協力し、駐車需要に応じた自転車駐車場の整備に努めます。

新規

重点

自転車 FP

区立自転車駐車場内のバイク置場^{※7}の整備

区立自転車駐車場において、バイクを駐車できるスペースを確保します。また、大型バイク（125cc 超過）の駐車スペースの確保について検討します。

新規

重点

自転車 FP

大規模店舗等に対する自転車駐車場の附置義務の指導徹底

大規模店舗等に対して、自転車駐車場の附置義務の履行を指導徹底します。また、附置義務のない施設の設置者に対しても、施設の用途・規模に見合った自転車駐車場の整備と適正な管理を要請します。

新規

重点

自転車 FP

民営自転車駐車場の整備支援

駅周辺に民営自転車駐車場を設置・運営する者に対して、建設費や管理費の一部を補助し、自転車駐車場の整備を支援します。

新規

重点

自転車 FP

民営自転車駐車場に関する情報発信

民営自転車駐車場について、杉並区ホームページや自転車駐車場案内パンフレット等を通じて、設置場所などを分かりやすく情報発信します。

新規

重点

自転車 FP

民営バイク駐車場^{※8}の整備支援

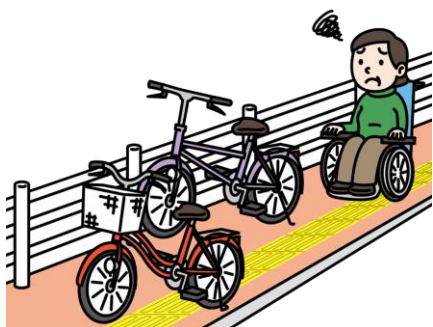
駅周辺等で民営バイク駐車場を設置・運営する者に対して、建設費の一部を補助します。

新規

重点

自転車 FP

自転車の放置防止指導の実施



区内駅周辺において、商店街や大規模店舗等と協力して、自転車利用者に対して自転車駐車場を案内・誘導し、自転車の放置を防止します。また、点字ブロック上など、視覚障害者等歩行者の通行の妨げとなる場所への駐車に対しては、街頭指導や自転車の撤去を実施します。

新規

重点

自転車 FP

放置自転車クリーンキャンペーンの実施

放置自転車をなくすため、小中学生や放置防止協力員など、幅広く区民の協力を得て、区内駅周辺において「放置自転車クリーンキャンペーン」を実施します。

新規

重点

自転車 FP

放置禁止区域^{※9}の案内看板等の設置・管理

自転車駐車場の設置場所を案内誘導するため、案内看板や路面ステッカー等を設置・管理し、自転車の放置を防止します。

新規

重点

自転車 FP

自転車放置防止協力員の活動支援

駅周辺の商店会や町会等から自転車の放置防止に理解と熱意のある方を対象として、自転車放置防止協力員を委嘱し、その活動を支援します。

新規

重点

自転車 FP

放置自転車の撤去

自転車放置禁止区域に放置されている自転車を撤去します。特に、放置自転車が多い時間帯の状況を定期的に把握し、効果的に撤去を行います。また、放置禁止区域外であっても、駅周辺や公共の場所で良好な生活環境を阻害している放置自転車は、警告後に撤去します。

新規

重点

自転車 FP

撤去自転車の再資源化等

撤去した自転車のうち、持ち主が見つからず再生可能な自転車については、外国への売却等により、資源の有効活用を図ります。

新規

重点

自転車 FP

シェアサイクルの利用促進

シェアサイクルを利用するメリットや便利な使い方を周知すること等によって、シェアサイクルの利用を促進します。

新規

重点

自転車 FP

公有地や鉄道駅等へのシェアサイクルポートの設置拡充



東京都や鉄道事業者等の関係機関と調整を図りながら、公有地や鉄道駅等におけるシェアサイクルポートの設置を拡充することによって、シェアサイクルの利便性の向上を図ります。

新規

重点

自転車 FP

シェアサイクルポート（杉並区役所）

MaaS^{※10}を活用した移動の選択肢の拡充

MaaS の活用により、移動等のデータを利活用し、区民一人ひとりのニーズに合わせた移動サービスを提供するなど、自家用車以外の移動の選択肢を拡充し、シェアサイクルやバス・鉄道等の利用を促進します。

新規

重点

自転車 FP

■用語解説【chapter 2 便利】

番号	用語	説明
1	放置（自転車）	自転車の利用者が自転車を離れて、ただちに移動できない状態のことです。
2	自転車駐車場の附置義務	杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例に基づき、施設の用途や規模に応じて、施設の設置者に対して自転車駐車場の設置及び管理を義務付けています。
3	シェアサイクルポート	シェアサイクルで用いる自転車専用の駐車場のことです。
4	自転車駐車場 シェアサービス	1台でも自転車を駐車できるスペースを所有している土地所有者と、駐車場を必要としている人をスマートフォンのアプリを介して結びつけるサービスのことです。
5	自然エネルギー	太陽光や熱、風力、潮力、地熱など自然現象から得られるエネルギーのことです。再生可能エネルギーとも言われます。
6	道路管理者	道路法の適用を受ける道路（国道、都道、区道）等について、同法の規定に基づき道路の管理を行う者です。
7	区立自転車駐車場内の バイク置場	対象となる車両は、道路交通法に規定されている原動機付自転車、大型自動二輪車（側車付きのものを除く。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。）です。
8	民営バイク駐車場	民間事業者が経営するバイク駐車場のことです。対象となる車両は、道路運送車両法に規定されている原動機付自転車、二輪の軽自動車及び二輪の小型自動車です。

番号	用語	説明
9	放置禁止区域	自転車駐車場等の整備が進められている駅周辺の公共の場所において区が指定した区域のことです。この区域内に放置された自転車は、撤去の対象となります。
10	MaaS（マース）	Mobility as a Service の略。I C T 活用による移動をスムーズにつなぐ新たな「移動」の概念又は様々な移動サービスを1つに統合させた新たなモビリティサービスのことです。

安全

自転車を利用する人もそれ以外の人も安全・安心に移動しています。



■ 現状・課題

- 区内で自転車に関与した交通事故は、令和4（2022）年に419件発生しました。コロナ禍前から減少傾向が続いていましたが、令和3（2021）年以降は増加傾向に転じています。
- 交通事故件数全体に占める自転車関与事故^{※1}件数の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、約半数は自転車に関与しています。
- 自転車の利用者が交通ルールを守らないことにより、歩行者など他の移動者がこわい思い（ヒヤリハット^{※2}の経験）をしていることが課題となっています。
- 都内において、自転車乗車中の死亡事故が発生しており、そのうちの約7割は頭部に致命傷を負っています。

■ 取組の方向性

- 自転車関与事故の特徴等を周知し、注意を促します。
- 自転車安全利用五則を周知・徹底します。
- 自転車関与事故のデータを分析し、効果的な交通安全対策を実施します。

Column 自転車安全利用五則

自転車安全利用五則とは、交通秩序の整序化を図るため、国の中央交通安全対策会議交通対策本部が定めており、自転車の交通ルール等の広報・啓発に広く用いられています。

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

（令和4（2022）年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）

■ 指標

区内の自転車関与事故件数



測定方法：警視庁提供データ

現状値（令和4（2022）年） **419件**

中間値（令和8（2026）年） **323件**

目標値（令和12（2030）年） **297件**

自転車安全利用五則を知っている区民の割合※



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和4（2022）年度） 79.3%

中間値（令和8（2026）年度） 90%

目標値（令和12（2030）年度） **96.5%**

※ 自転車安全利用五則のうち、最も認知度の低い項目の数値を用います。
なお、現状値については、「ヘルメットを着用」の数値としています。

「車道が原則、左側を通行 歩道は例外 歩行者を優先」を守っている区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和4（2022）年度） 89.1%

中間値（令和8（2026）年度） 96%

目標値（令和12（2030）年度） **100%**

自転車用ヘルメットを着用する区民の割合



測定方法：杉並区調査

現状値（令和5（2023）年度） 5.7%

中間値（令和8（2026）年度） 14%

目標値（令和12（2030）年度） **25%**

■ 具体的な取組

自転車安全利用実技講習会



自転車の交通ルールを周知・啓発するための自転車安全利用実技講習会を開催します。

新規

重点

自転車 FP

区立小学校における自転車安全利用実技講習会



区立小学校の4年生を対象として、自転車に乗りながら楽しく交通ルールを学ぶことができる自転車安全利用実技講習会を開催します。また、講習会の際に、自転車商協同組合の協力を得て、小学生が持参した自転車の点検を行い、適切に整備した安全な自転車に乗ることの大切さを伝えます。

新規

重点

自転車 FP

スタントマンによる交通事故再現型講習会(中学校・一般)



区立中学校の生徒又は地域の方を対象として、スタントマンによる交通事故再現型の自転車安全利用講習会(スクエアード・ストレート)を開催します。

新規

重点

自転車 FP

出前型自転車安全利用講習会



自転車の交通ルールを学ぶ機会を拡充するため、区職員が民間事業所や幼稚園等に出向いて、自転車安全利用講習会を開催します。

新規

重点

自転車 FP

保護者等との協働による、思いやりある自転車運転の風土づくり



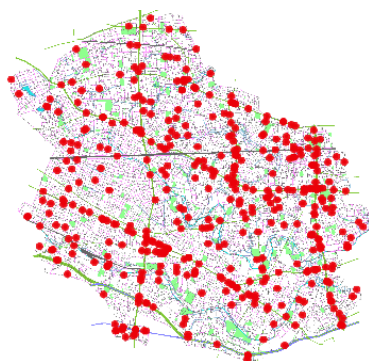
子ども乗せ自転車に同乗している未就学児の安全確保に加えて、歩行者等に対して安全で思いやりある自転車運転を心がける風土づくりを行います。そのため、子ども乗せ自転車を利用する保護者等と協働して、自転車の安全利用の周知・啓発を行います。

新規

重点

自転車 FP

自転車関与事故等のデータ分析による効果的な交通安全対策の実施



自転車関与事故の発生場所や要因等を分析することにより、優先度の高いより効果的な交通安全対策を実施します。

新規

重点

自転車 FP

区内の自転車関与事故発生場所（令和4（2022）年）

自転車シミュレーター^{※3}を活用した自転車安全利用講習会



すぎなみフェスタ等の会場において、自転車シミュレーターを活用し、子どもから高齢者まで楽しみながら自転車の交通ルールを学べる自転車安全利用講習会を開催します。

新規

重点

自転車 FP

ストップ・ザ・マナー違反自転車キャンペーンの実施

「高円寺庚申通り商店街」及び「荻窪教会通り」において、通勤・通学時間帯に発見した交通ルールを守らない自転車利用者に対して、地元商店会や警察等と協力して、口頭注意や啓発用品等の配布を行い、自転車利用者が交通ルールを守るよう啓発します。

新規

重点

自転車 FP

杉並児童交通公園^{※4}を利用した交通安全教育の周知



杉並児童交通公園は、子どもたちが、園内でサイクリングを楽しみながら自転車の運転や交通ルールを学ぶことができますようになっていました。この公園を利用した家庭内の交通安全教育について、周知します。

新規

重点

自転車 FP

杉並児童交通公園（成田西1丁目22番13号）

道路交通法の改正等に伴う交通ルールの変更に関する情報発信

道路交通法の改正等に伴い、自転車に関わる交通ルールが変わった場合には、速やかに分かりやすく情報発信します。

新規

重点

自転車 FP

Column 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）

令和5（2023）年7月1日以降、電動キックボード等のうち一定の基準を満たすものは、「特定小型原動機付自転車」に位置付けられ、新しい交通ルールが適用されています。特定小型原動機付自転車の主な特徴は、次のとおりです。

- ・運転免許不要、15歳以下は運転禁止
- ・原則車道を通行、ヘルメットの着用は努力義務
- ・最高速度 20km/h 以下



電動キックボード
出典：(株) Luup



電動サイクル
出典：OpenStreet (株)

自転車保険^{※5}の加入促進



自転車安全利用実技講習会の参加者等に対して、東京都の条例で自転車保険への加入が義務であることを周知します。また、自転車事故への高額な賠償命令の判決を紹介することなどにより、自転車保険の加入を促進します。

新規

重点

自転車 FP

交通ルールを守らない自転車利用者に対する区安全パトロール隊^{※6}による注意喚起の実施

区安全パトロール隊が区内を巡回中に発見した交通ルールを守らない自転車利用者に対して、その場で自転車安全利用の啓発チラシを配布するなど注意喚起を行います。

新規

重点

自転車 FP

クルマの違法な路上駐車に対する取締まり強化の要請

自転車が安全・安心で快適に車道を通行できるように、クルマの違法な路上駐車に対する取締りの強化を警察へ要請します。

新規

重点

自転車 FP

Column 東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ（りんトレ）」

東京都は、自転車の安全利用教育を推進するため、事故事例や交通ルールの学習に加えて、発進や停止、障害物を避けるなどの自転車通行の体験学習ができるスマートフォン・タブレット向けアプリを公表しています。



「輪トレ」は以下の2次元コードからダウンロードできます。



iOS



Android



自転車事故の疑似映像をもとに、事故につながったルール違反や正しい走行マナーなどをキャラクターが解説していきます！



■用語解説【chapter 2 安全】

番号	用語	説明
1	自転車関与事故	自転車の利用者が第 1 当事者（過失（違反）がより重いか、被害がより小さい方の当事者）又は第 2 当事者（過失（違反）がより軽いか、被害がより大きい方の当事者）となった事故のことです。
2	ヒヤリハット	危ないことが起こったが、幸い災害には至らなかった事象（ヒヤリとしたり、ハッとしたりする危険な状態）のことです。ハインリッヒの法則では、1 件の重大事故の背景に、29 件の軽傷事故、300 件の無傷事故があると言われています。
3	自転車シミュレーター	実際の交通状況を再現し、自転車を運転する際に起こりうる危険を体験することによって、危険予測意識を高めることができる自転車型の教材のことです。
4	杉並児童交通公園	子どもの健全な育成、交通知識、交通道德の体得に寄与することを目的として設置している公園のことです。園内にサイクリングコースや交通安全教室を設け、中学生以下の子どもなどが無料で使用できる自転車等の交通遊具を備えています。
5	自転車保険	自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する保険のことです。東京都では、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正に伴い、令和 2（2020）年 4 月 1 日から自転車利用者による加入が義務となっています。
6	区安全パトロール隊	区職員（警視庁警察官 O B）で構成される安全パトロール隊と、委託業者の警備員で構成される安全パトロール隊です。安全パトロール車で区内全域を走りながらパトロール活動を行うほか、区内 6 か所にある巡回安全パトロールステーションにおいて、地域住民からの様々な防犯相談に応じています。

備え

いざというときの移動手段として自転車を利用できる環境が整っています。



■ 現状・課題

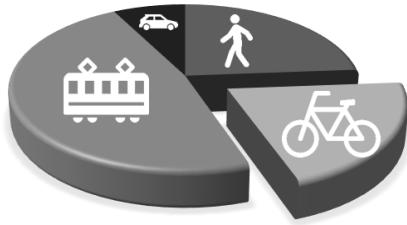
- 災害時等の移動手段として、自転車（シェアサイクルを含む）が有効であることを区民に周知する必要があります。
- 日ごろ、自転車に乗らないため、いざというときに自転車に乗れない可能性のある区民がいます。
- 自転車を所有していなくても、災害時等の移動手段としてシェアサイクルが活用できることを周知する必要があります。

■ 取組の方向性

- 災害時等の移動手段として、自転車（シェアサイクルを含む）が有効であることを周知します。
- いざというときの移動手段として自転車（シェアサイクルを含む）を活用できるように、日ごろの自転車利用を促します。
- シェアサイクルポートを拡充し、災害時等の移動手段として活用しやすくします。

■ 指標

自転車を利用する（年に数回以上）区民の割合（再掲）



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度） 64.3%

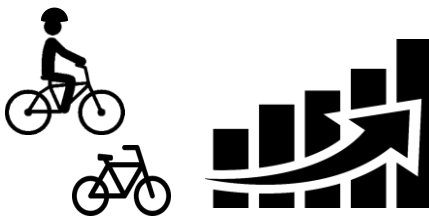


中間値（令和 8（2026）年度） 71%



目標値（令和 12（2030）年度） **80%**

シェアサイクルを利用したことがある区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和 4（2022）年度） 15.5%



中間値（令和 8（2026）年度） 30.3%



目標値（令和 12（2030）年度） **50%**

公有地におけるシェアサイクルポートの設置数（再掲）



測定方法：実績

現状値（令和 5（2023）年度） 46 か所



中間値（令和 8（2026）年度） 60 か所



目標値（令和 12（2030）年度） **80 か所**

■ 具体的な取組

自転車の多面的な価値・魅力のPR（再掲）

地球環境にやさしい、健康増進に効果的、災害時の移動手段として有効など、自転車の様々な魅力を区民・事業者幅広く周知します。

新規

重点

自転車 FP

災害時等に備えた平時における自転車利用の促進

災害時等いざというときの移動手段として自転車を利用できるようにするため、日ごろから自転車を利用するよう促します。

新規

重点

自転車 FP

区職員による災害時のシェアサイクルの活用



シェアサイクルの運営事業者との協働により、区職員が災害時に情報連絡や被害状況の把握等のためにシェアサイクルを活用できるようにします。

新規

重点

自転車 FP

災害時のシェアサイクルの活用 出典：OpenStreet（株）

公有地や鉄道駅等へのシェアサイクルポートの設置拡充（再掲）

東京都や鉄道事業者等の関係機関と調整を図りながら、公有地や鉄道駅等におけるシェアサイクルポートの設置を拡充することによって、シェアサイクルの利便性の向上を図ります。

新規

重点

自転車 FP

シェアサイクルバッテリーを活用した非常用電源の確保



シェアサイクルの運営事業者との協働により、第二次救済所（地域区民センター）を基点として、シェアサイクルに搭載しているバッテリーを災害時の非常用電源として活用できるようにします。

新規

重点

自転車 FP

シェアサイクルのバッテリーからの災害時給電（イメージ図）

指標のまとめ・取組のスケジュール



■ 指標のまとめ

目標	指標	現状値	中間値	目標値	単位	測定方法
魅力	自転車の活用を推進する必要があると思う区民の割合	58	67.4	80	%	区政モニターアンケート
	自転車を利用する（年に数回以上）区民の割合	64.3	71	80	%	区政モニターアンケート
	近距離（5 km 未満）の移動の際、自家用車に頼り過ぎず自転車で移動する区民の割合	54.2	65.3	80	%	区政モニターアンケート
快適	杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思う区民の割合	33.9	49.5	70	%	区政モニターアンケート
	区内を自転車で通行しているときに、クルマのドライバーが自分に配慮してくれていると思う区民の割合	54	65.1	80	%	区政モニターアンケート
	自転車ネットワーク路線（区道）の整備延長	30.33	44.5	検討	km	実績
	歩道がある場合に車道（左側）を通行する区民の割合	49.5	60.4	75	%	区政モニターアンケート
	普段利用する駅周辺に不満を感じている区民のうち、その理由として「自転車利用者が交通ルールを守っていない（マナーが悪い）」を選択する区民の割合	11.7	現状値より低い数値を目指す	中間値より低い数値を目指す	%	区民意向調査

目標	指標	現状値	中間値	目標値	単位	測定方法
便利	デジタル化（機械化）・キャッシュレス化された区立自転車駐車場の数	0	検討	検討	か所	実績
	普段利用する駅周辺に不満を感じている区民のうち、その理由として、「自転車駐車場が利用しづらい」を選択する区民の割合	14.4	現状値より低い数値を目指す	中間値より低い数値を目指す	%	区民意向調査
	放置自転車台数（1日当たり平均）	921	800	700	台	杉並区調査
	公有地におけるシェアサイクルポートの設置数	46	60	80	か所	実績
	シェアサイクルの年間利用回数	約 20 万	前年度より増加を目指す	前年度より増加を目指す	回	シェアサイクル事業者提供データ
安全	区内の自転車関与事故件数	419	323	297	件	警視庁提供データ
	自転車安全利用五則を知っている区民の割合	79.3	90	96.5	%	区政モニターアンケート
	「車道が原則、左側を通行 歩道は例外 歩行者を優先」を守っている区民の割合	89.1	96	100	%	区政モニターアンケート
	自転車用ヘルメットを着用する区民の割合	5.7	14	25	%	杉並区調査
備え	自転車を利用する（年に数回以上）区民の割合（再掲）	64.3	71	80	%	区政モニターアンケート
	シェアサイクルを利用したことがある区民の割合	15.5	30.3	50	%	区政モニターアンケート
	公有地におけるシェアサイクルポートの設置数（再掲）	46	60	80	か所	実績

■ 取組のスケジュール

目標	取組	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度以降
魅力	自転車の多面的な価値・魅力のPR 新規				実施
	区内事業者への自転車利用の呼びかけ 新規				実施
	未就学児向けじてんしゃゲームの実施 新規				実施
	小中学生を対象とした交通・環境学習の推進 新規	検討			実施
	視覚障害者の生活の質向上に役立つ「タンDEM自転車」の周知 新規				実施
	区職員による自転車の業務利用の拡大 新規				検討・実施
	自転車を活用した健康づくりに関する情報発信 新規				実施
	シェアサイクルを活用した区内観光の案内・周知 新規				実施
快適	自転車通行空間の整備促進 新規				実施
	自転車ネットワーク路線の再構築 新規	検討			実施
	区独自のドライバー向け路面標示の実証実験 新規	検討			実施
	「中杉通り」における自転車通行空間の確保に向けた検討				検討
便利	区立自転車駐車場の管理・運営の見直し 新規				検討・実施
	短時間の利用者を対象とした区立自転車駐車場の無料時間の拡大 新規				検討
	区立自転車駐車場に駐車できる自転車の車種拡大				検討・実施
	民間事業者との協働による自転車駐車場シェアサービスの実施 新規				実施
	自転車駐車場への案内・誘導				実施
	区立自転車駐車場への防犯カメラの設置				実施
	区立自転車駐車場における自然エネルギーの活用検討 新規				検討
	区立自転車駐車場の立地や設備に応じた使用料の検討				検討
	区立自転車駐車場の使用料の定期的な見直し				検討
	駐車需要に応じた自転車駐車場の整備				実施
	区立自転車駐車場のバイク置場の整備				実施
	大規模店舗等に対する自転車駐車場の附置義務の指導徹底				実施
	民営自転車駐車場の整備支援				実施
	民営自転車駐車場に関する情報発信				実施
	民営バイク駐車場の整備支援				実施
	自転車の放置防止指導の実施				実施
	放置自転車クリーンキャンペーンの実施				実施
	放置禁止区域の案内看板等の設置・管理				実施
	自転車放置防止協力員の活動支援				実施
	放置自転車の撤去				実施
	撤去自転車の再資源化等				実施
	シェアサイクルの利用促進 新規				実施
	公有地や鉄道駅等へのシェアサイクルポートの設置拡充 新規				実施
MaaSを活用した移動の選択肢の拡充 新規				検討・実施	

目標	取組	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度以降
安全	自転車安全利用実技講習会	実施			
	区立小学校における自転車安全利用実技講習会	実施			
	スタントマンによる交通事故再現型講習会（中学校・一般）	実施			
	出前型自転車安全利用講習会	実施			
	保護者等との協働による、思いやりある自転車運転の風土づくり 新規	検討	実施		
	自転車関与事故等のデータ分析による効果的な交通安全対策の実施 新規	検討・実施			
	自転車シミュレーターを活用した自転車安全利用講習会	実施			
	ストップ・ザ・マナー違反自転車キャンペーンの実施	実施			
	杉並児童交通公園を利用した交通安全教育の周知	実施			
	道路交通法等の改正等に伴う交通ルールの変更に関する情報発信	実施			
	自転車保険の加入促進	実施			
	交通ルールを守らない自転車利用者に対する区安全パトロール隊による注意喚起の実施	実施			
	クルマの違法な路上駐車に対する取締り強化の要請	実施			
備え	自転車の多面的な価値・魅力のPR（再掲） 新規	実施			
	災害時等に備えた平時における自転車利用の促進 新規	実施			
	区職員による災害時のシェアサイクルの活用 新規	実施			
	公有地や鉄道駅等へのシェアサイクルポートの設置拡充（再掲） 新規	実施			
	シェアサイクルバッテリーを活用した非常用電源の確保 新規	実施			

Chapter 3

人もクルマも自転車も

安全・快適に移動できる通行空間整備

Chapter 3では、自転車ネットワーク路線について掲載しています。



区では、安全で快適な自転車利用環境をつくるため、自転車通行空間（車道混在や自転車専用通行帯）の整備を進めています。これにより、自転車の利用者やクルマのドライバーにとって、自転車の通行場所が分かりやすくなり、自転車の利用者は車道を通行しやすくなります。自転車を利用するときは、車道の左側を通行しましょう。



車道混在
(自転車ナビマーク^{※1}・自転車ナビライン^{※2})



自転車専用通行帯
(自転車レーン)

※1 車道の左側端に、自転車が進行すべき方向を明示する路面標示のことです。

※2 交差点及びその前後に、自転車が進行すべき部分を明示する路面標示のことです。



自転車ナビマーク



自転車ナビライン

■国のガイドライン

国（国土交通省と警察庁）は、平成24（2012）年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成しました。このガイドラインでは、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考え方に基づいて、自転車通行空間として重要な路線を対象とした自転車ネットワーク計画の作成方法のほか、自動車の速度や交通量に応じた自転車通行空間の設計の考え方等について示しています。

■ 自転車通行空間の整備の流れ

自転車通行空間は、次の選定を行った上で整備します。

・ 自転車ネットワーク路線の選定

区内の道路のうち、自転車通行空間の整備を行う場所を選びます。

・ 整備形態の選定

選定した自転車ネットワーク路線における整備形態を選びます。

■ 自転車ネットワーク路線の選定手順

区では、自転車ネットワーク路線の選定手順を以下のとおり定めています。

STEP

1

優先的計画策定エリアの設定

駅や自転車利用が多い施設周辺

(中央線：半径 800m、その他の駅：半径 500m)

STEP

2

自転車ネットワーク候補路線の選定

以下の視点でネットワーク候補路線を選定

- ① 自転車通行空間整備予定（国・都）路線
- ② 地域のニーズがある路線
- ③ 自転車関与事故が多い路線
- ④ 自転車利用が多い路線
- ⑤ 自転車利用が多く見込まれる施設から①～④につながる路線

STEP

3

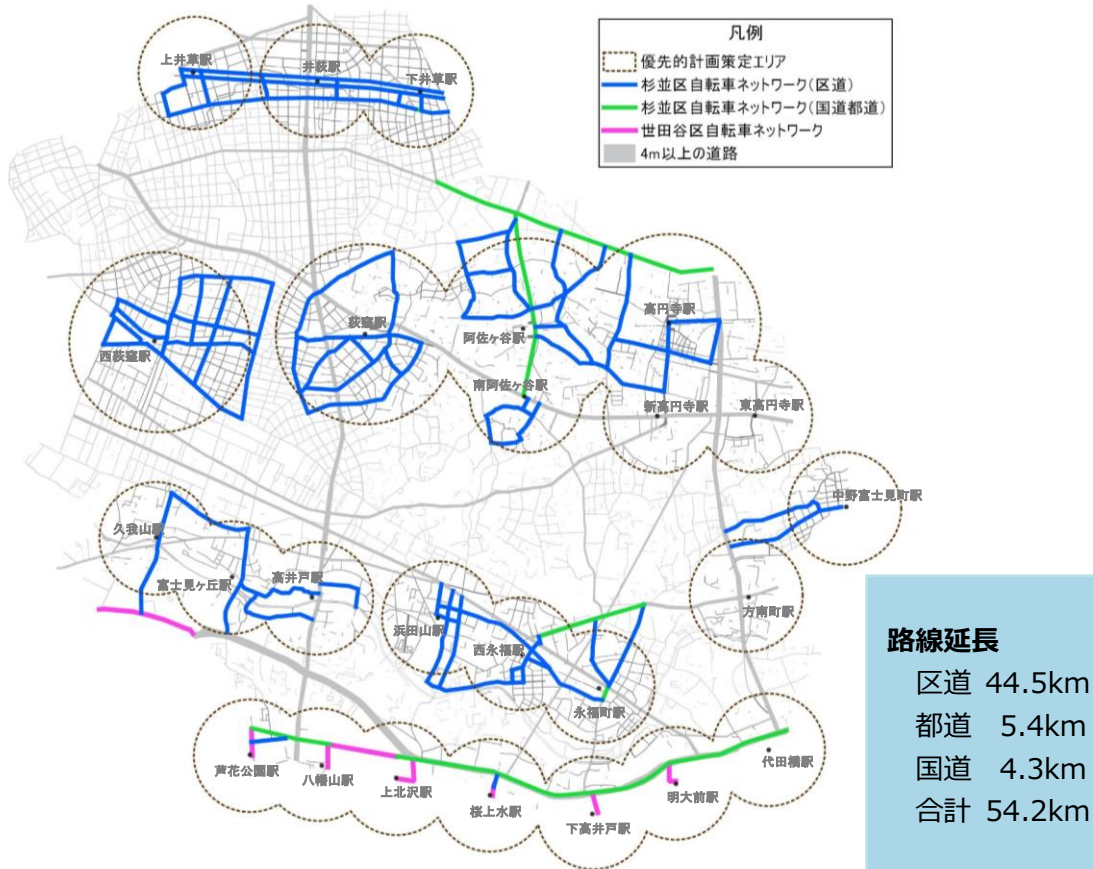
自転車ネットワーク路線の追加・除外

ネットワークの連続性を確保するための路線を追加・除外

自転車ネットワーク路線図の完成

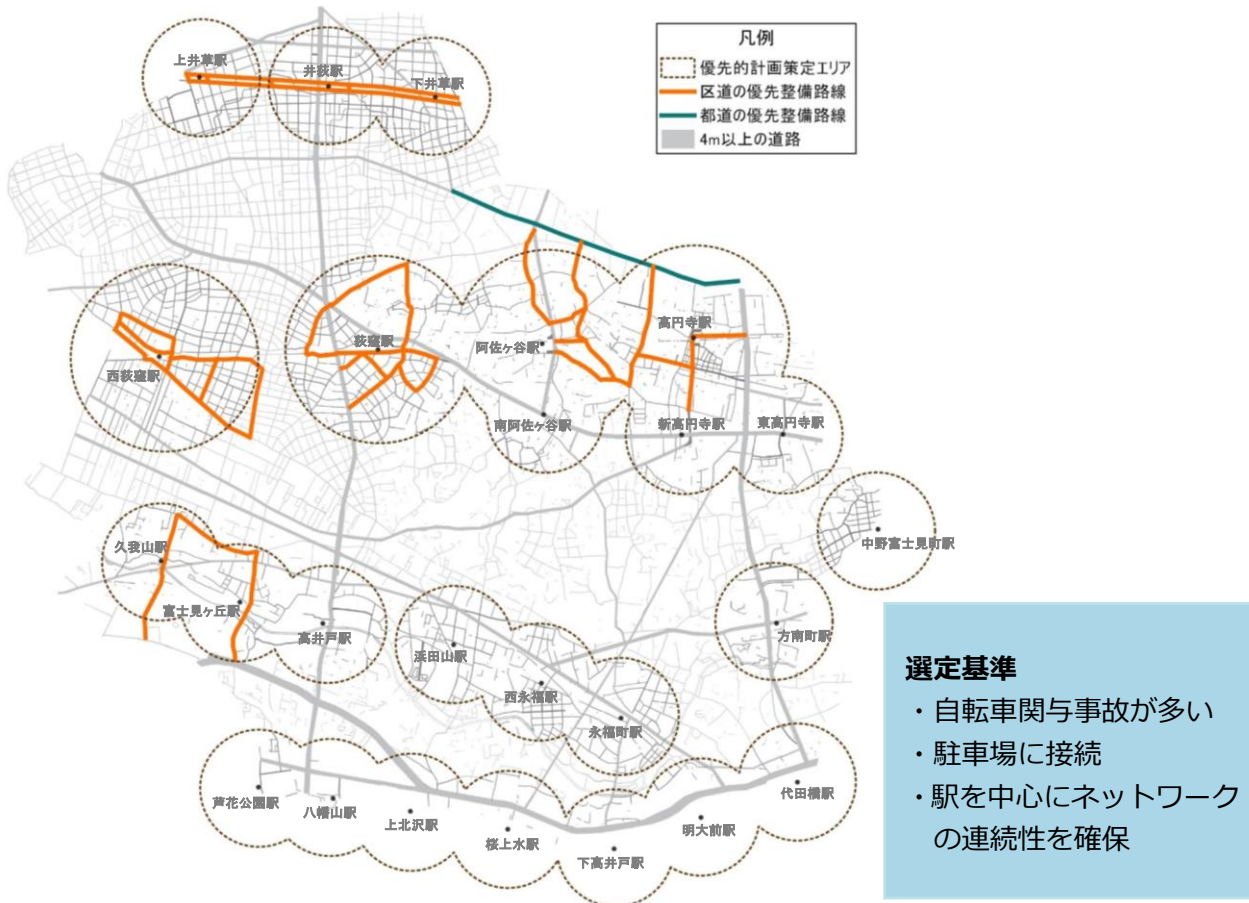
※ 幅員が 4 m 未満の道路は、自転車が左側通行することで安全性が低下（沿道出入との交錯）する可能性があります。そのため、自転車ネットワーク路線の対象外としています。

■自転車ネットワーク路線図



■優先整備路線

自転車ネットワーク路線のうち、優先的に整備する路線は以下のとおりです。



■ 整備形態の選定

基本的に、国のガイドラインに基づいた整備形態で自転車通行空間を整備します。ただし、幅員が狭い道路は区が作成した「車道混在の整備形態選定フロー」に基づき整備します。

■ 国のガイドラインによる整備形態（完成形態）の考え方

ガイドラインでは、「車道を通行する自転車」の安全性の向上を図るため、**クルマの速度**や**交通量**を踏まえ、自転車とクルマを分離する必要性に応じて、次の3つの整備形態（完成形態）を示しています。

	A 自動車の速度が高い 道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない 道路
自転車と 自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h 超	A と C 以外の道路	速度が 40km/h 以下 かつ自動車の交通量 が 4,000 台/日以下
	▼	▼	▼
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在 (自転車と自動 車を車道で混在)


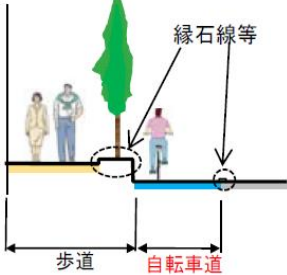


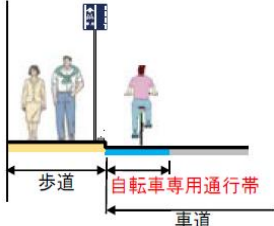
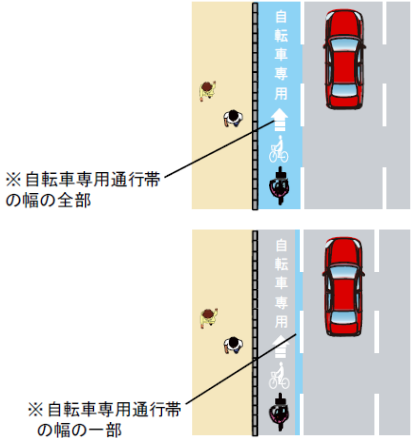

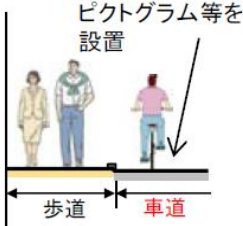
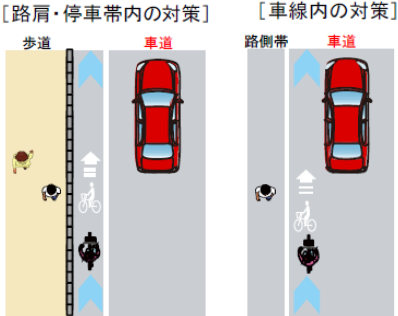
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）

Column 杉並区自転車ネットワーク計画

区では、国のガイドラインに基づいて、平成 29（2017）年 3 月に「杉並区自転車ネットワーク計画」（ネットワーク計画）を策定しました。この計画では、区における自転車ネットワーク路線の選定の考え方や整備形態の選定方法などを定めています。

このたび、杉並区自転車活用推進計画を策定することに伴い、ネットワーク計画を包含することにしました。

整備形態のイメージは、以下のとおりです。

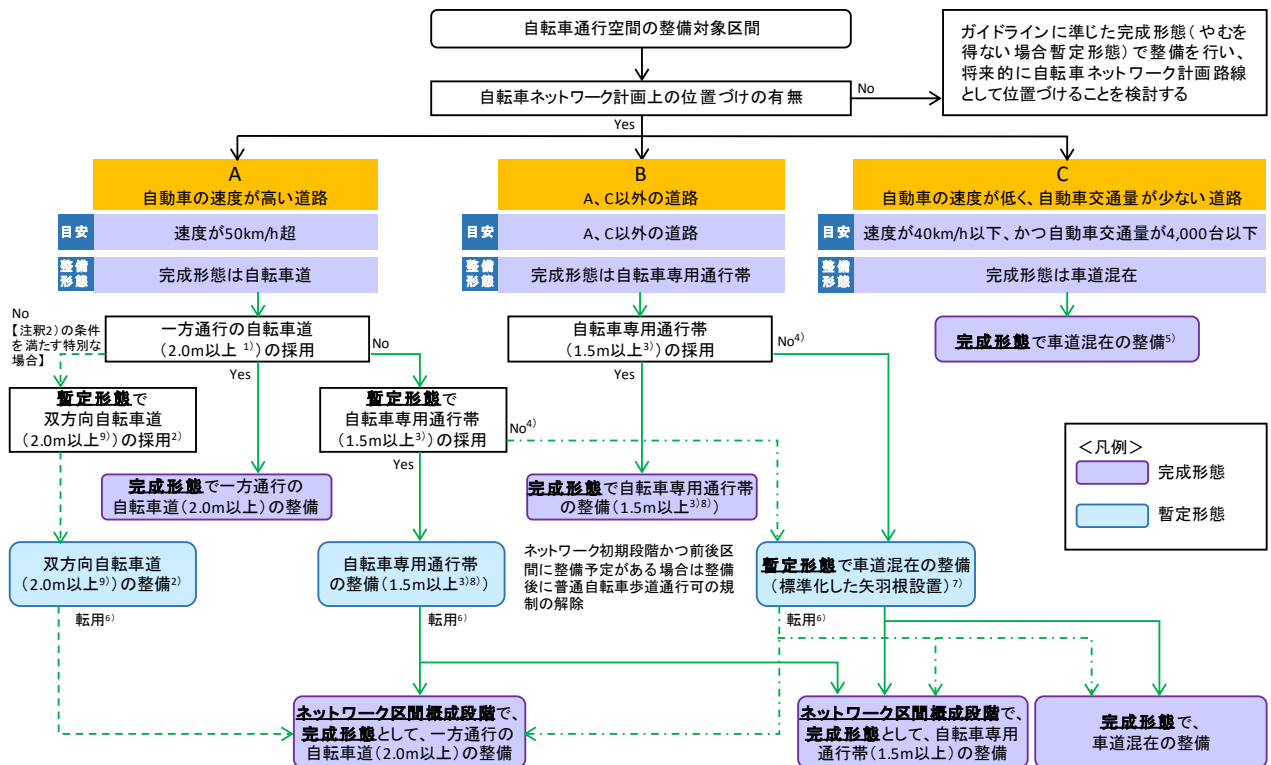
形態	整備イメージ
自転車道	<p>自動車が行く場所から構造的に分離された自転車専用の通行空間です。</p>   
自転車専用通行帯	<p>自転車専用の車線です。青色塗装や白色区画線で自転車の通行場所を視覚的に分離して示します。</p>   
車道混在	<p>自転車と自動車を混在通行とする道路です。車道の左側に自転車ナビラインや自転車ナビマークを設置します。</p>   

■国のガイドラインによる整備形態（暫定形態）の考え方

自転車ネットワーク路線において、次のいずれにも該当する場合は、暫定形態（例：完成形態は自転車専用通行帯だが暫定的に車道混在で整備）で自転車通行空間を整備します。この場合、以下の「車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー」に基づき整備します。

- ・本来整備すべき完成形態での自転車通行空間の整備が当面困難な場合
- ・車道通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合（今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者を含む。）

【車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー】



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）

■ 区の自転車ネットワーク路線の整備形態

区の自転車ネットワーク路線に国のガイドラインによる整備形態選定フローを適用すると、以下の整備形態が選定されます。

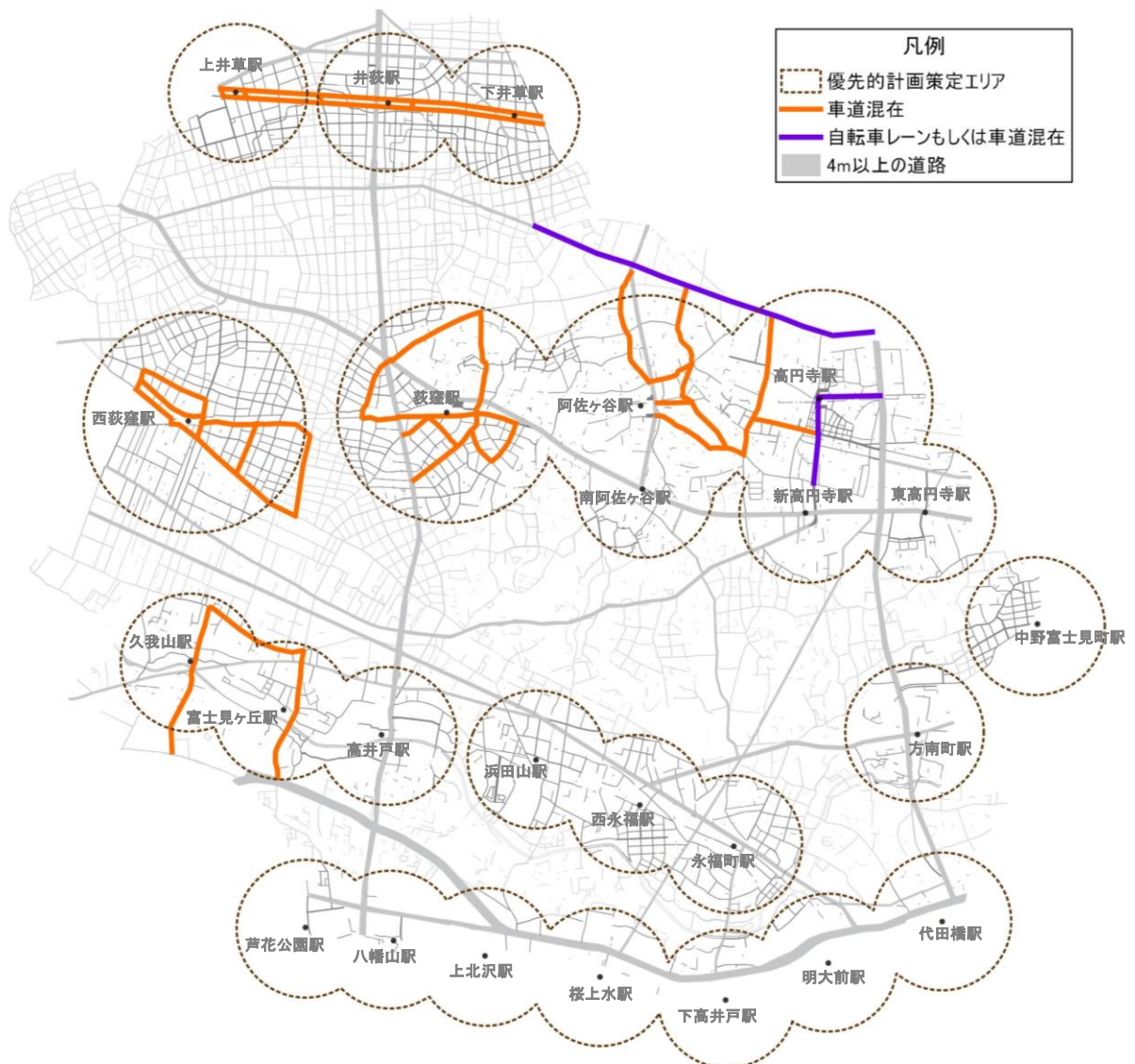
- ・ 優先整備路線…**車道混在又は自転車専用通行帯**※（国道を除く。）
- ・ 優先整備路線以外…**車道混在**

※ 相互通行の道路で自転車専用通行帯を整備するには、目安として以下の幅員が必要です。
 14m=片側 7m（歩道：2m+自転車専用通行帯 1.5m+車道 3.5m）×2
 なお、実際の整備形態は、警察と十分協議した上で選定します。

幅員の狭い道路が多いため、区内で自転車道の整備実績はありません。※
 また、区内で自転車専用通行帯を整備したのは、都道（早稲田通り）の一部のみです。
 （道路管理者である東京都が整備しています。）※

※ いずれも令和4（2022）年度末時点

（整備形態別の優先整備路線図）

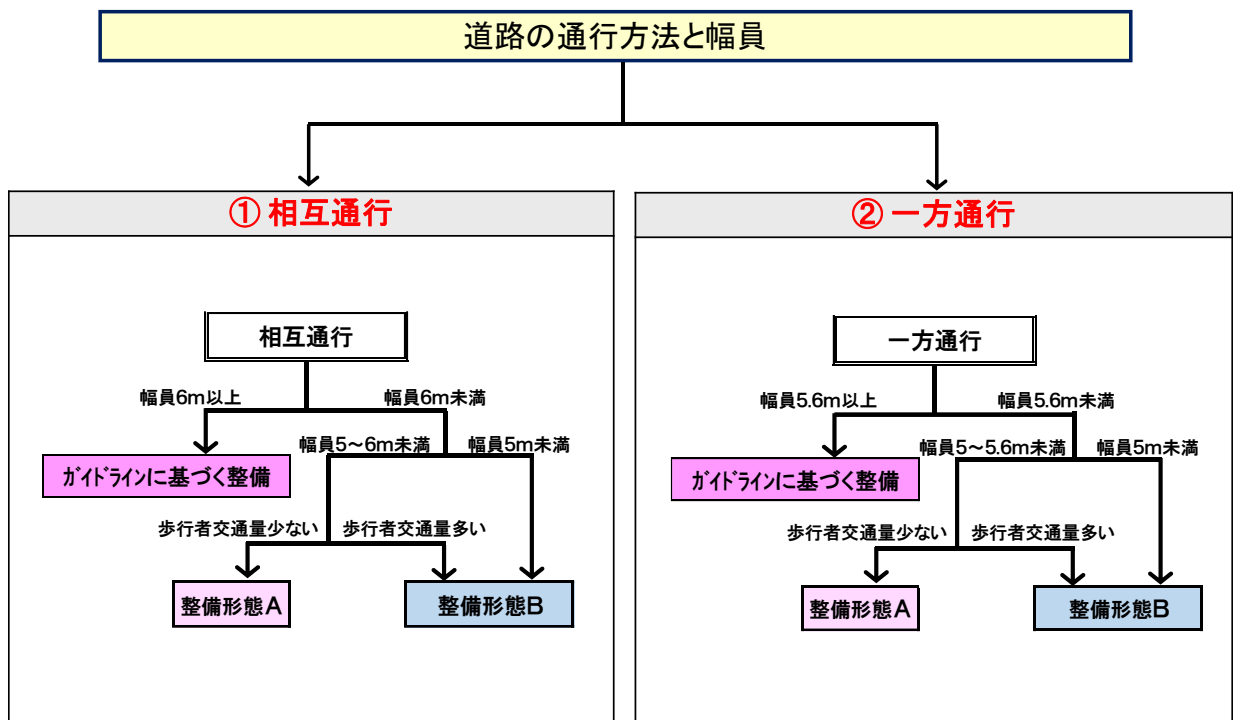


■ 車道混在の整備形態

■ 車道混在の整備形態選定フロー

矢羽根型路面表示は、国のガイドラインでは、矢羽根型路面表示の右端が路肩端又は車道外側線から車線内 1.0m以上（交通状況に応じて 0.75m以上）の位置に設置するとしています。しかし、区内の幅員が狭い道路をガイドラインに基づいて整備することは難しいため、区が独自に作成した「**車道混在の整備形態選定フロー**」に基づき整備します。

【杉並区の車道混在の整備形態選定フロー】



※「歩行者交通量多い」道路は、歩行者が集中する駅周辺道路とします。

【国のガイドラインによる車道混在の矢羽根型路面表示の標準仕様（案）】

		配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様 (案)	歩道あり		<p style="text-align: center;">設置間隔 = 10m</p> <p style="text-align: center;">1.0m以上</p>
	歩道なし		<p style="text-align: center;">設置間隔 = 10m</p> <p style="text-align: center;">1.0m以上 (0.75m以上)</p>

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）

■標準仕様

標準的な道路の場合（ガイドラインに基づく整備）

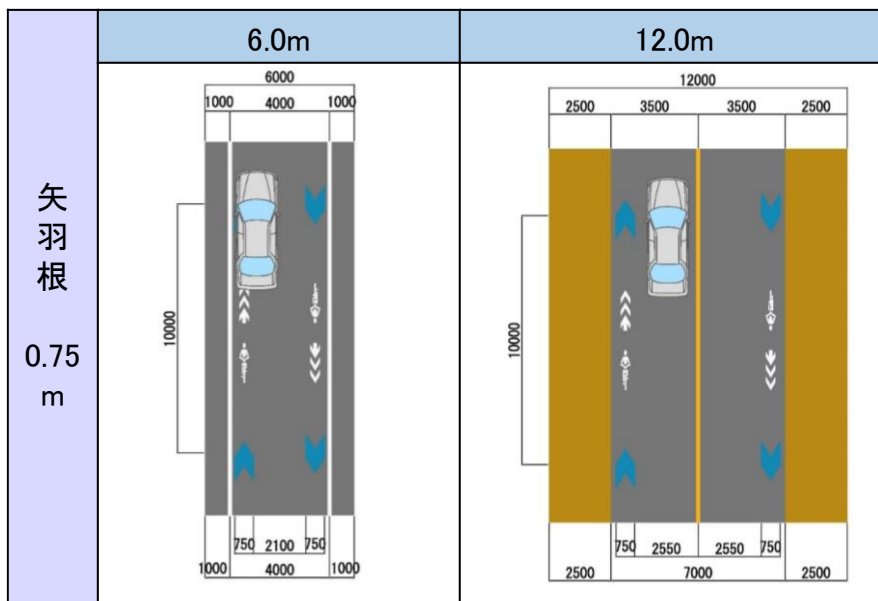
一定以上の幅員のある道路では、国のガイドラインに基づいて整備します。

適用条件：相互通行は幅員 6.0m以上

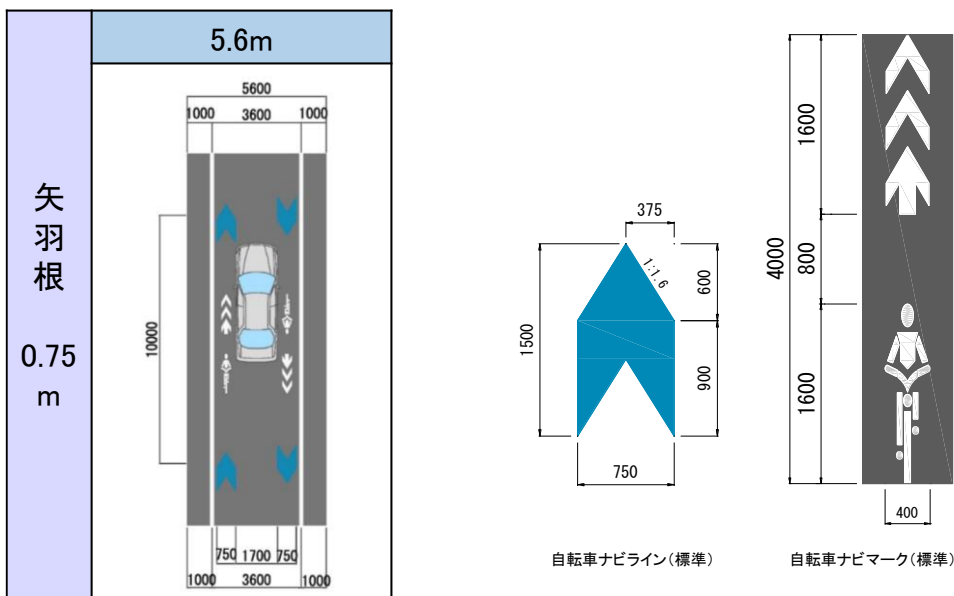
一方通行は幅員 5.6m以上

- ・外側線の設置（路側帯の幅 1.0m）
- ・自転車ナビライン（矢羽根）は幅 0.75m、自転車ナビマークは幅 0.4m

①相互通行



②一方通行



■区独自仕様

・幅員が狭い道路の場合（整備形態A）

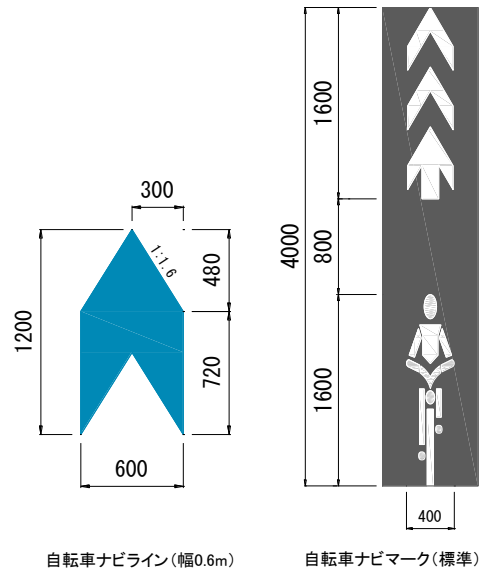
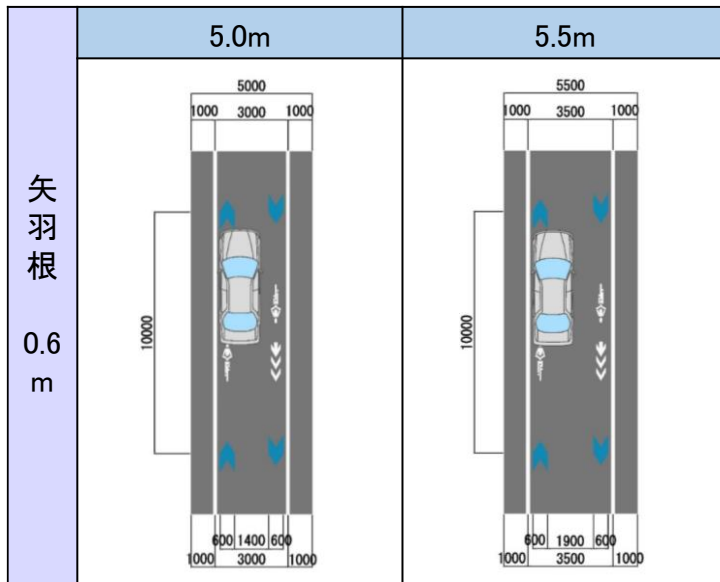
幅員が狭い道路では、外側線を設置し、幅が小さい自転車ナビラインを設置します。
 なお、設置について当面は試行扱いとし、通行状況を踏まえて本設置とします。

適用条件：相互通行は幅員 5.0～6.0m未満

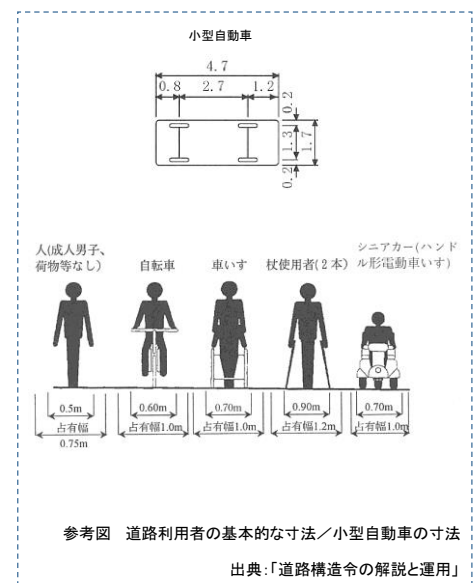
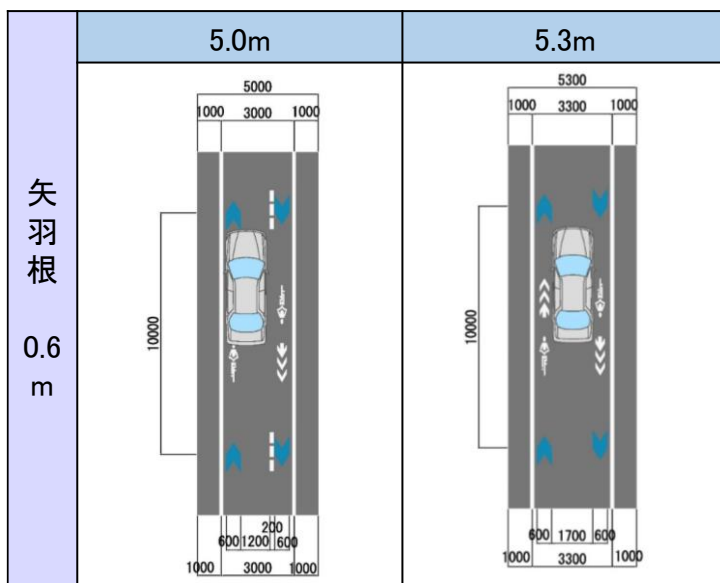
一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が少ない場合

- ・外側線の設置（路側帯の幅 1.0m）
- ・自転車ナビライン（矢羽根）は幅 0.6m、自転車ナビマークは幅 0.4m

①相互通行



②一方通行



参考図 道路利用者の基本的な寸法／小型自動車の寸法
 出典：「道路構造令の解説と運用」

・狭い道路の場合（整備形態 B）

外側線を引くことができない幅員の狭い道路では、歩行者の安全性を確保するため、路面表示を設置します。（なお、設置については当面試行扱いとし、通行状況を踏まえて本設置とします。）

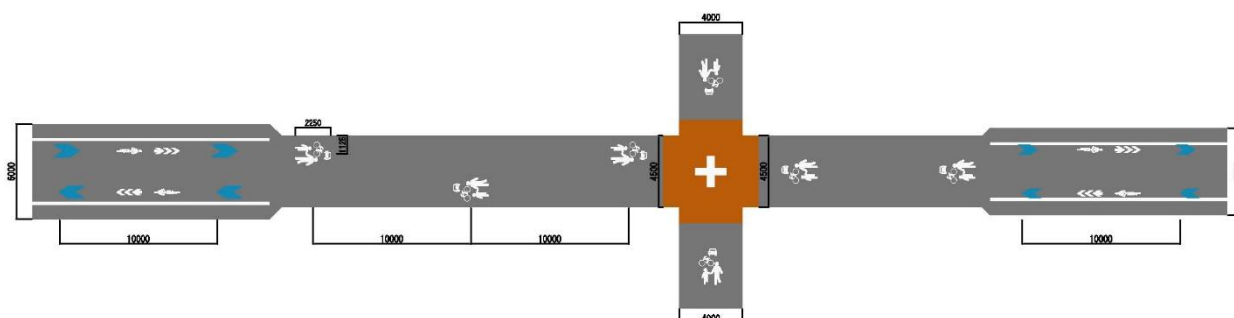
- 適用条件： 1 相互通行は幅員 5.0～6.0m未満
 一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が多い場合
 2 幅員 5.0m未満の場合**

【路面表示の整備コンセプト】

- ・外側線が設置できない道路では、歩行者の安全性を最大限確保するため、道路空間における優先順位を示す路面表示による注意喚起を行う。
- ・自転車ネットワーク路線の一部の狭い区間において使用する。
- ・設置前に広報を十分に行い、地域住民、道路利用者等に周知徹底を行う。

※ 令和 4（2022）年度末時点で整備形態 B の整備実績はありません。

（整備形態 B の設置イメージ）



（整備形態 B の路面標示のイメージ）



※ 上図のイメージは、標識令以外のマークで理解度（馴染み）のあるものとし、「東京都の歩行者マーク、JIS の自転車・自動車マーク」で例示したものです。表示内容については、今後、試行により決定する予定です。

■自転車ナビライン（矢羽根）の設置間隔

標準部

自転車ナビライン（矢羽根）の設置間隔は、ガイドラインのとおり 10mとします。

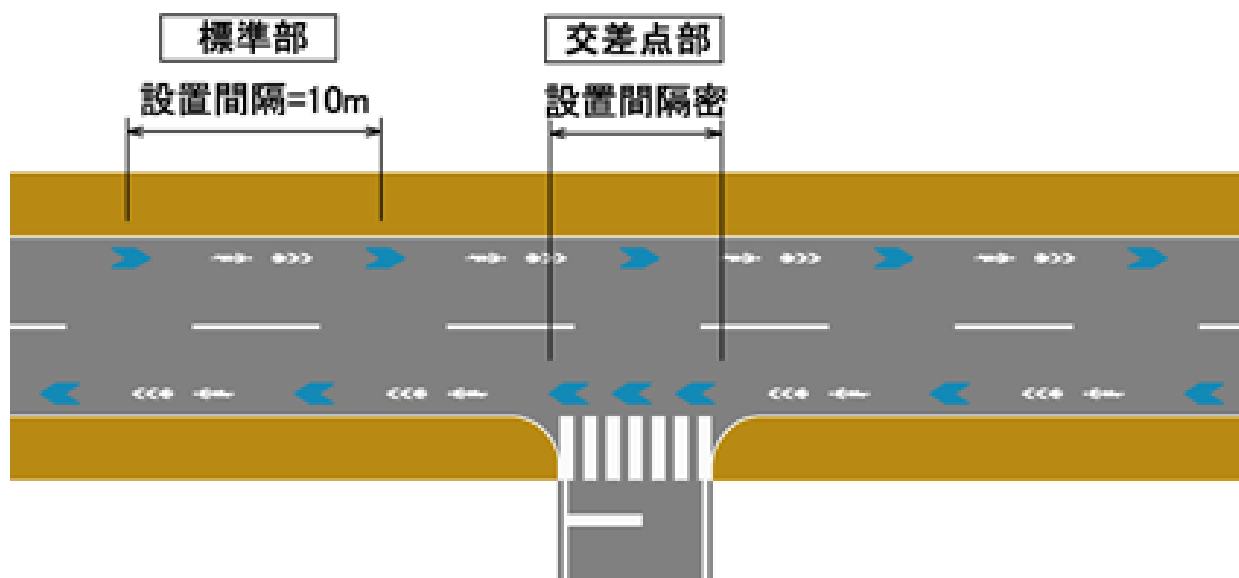
交差点部

自転車関与事故は、交差点での出会い頭で多く発生しています。

そのため、交差する道路側のクルマのドライバーから自転車の視認性が高い、車道の左側通行を分かりやすく案内する自転車ナビライン（矢羽根）を設置することが重要です。

また、交差する道路側のクルマのドライバーに自転車の存在を認知してもらうことが重要なため、ドライバーへの注意喚起を目的として交差点部の設置間隔を密にします。

（自転車ナビラインの設置間隔）



■整備の加速化・将来的な自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線のうち、未整備路線を優先的に整備します。また、より速やかに自転車に乗りやすいまちを実現するため、自転車通行空間の整備を加速化します。さらに、これまで駅周辺等に限っていた自転車ネットワーク路線について、令和6（2024）年度には、区内全域を対象とした「**自転車ネットワーク路線の再構築**」を実施します。

Chapter 4

「自転車」と「まち」が調和した駐車環境づくり

Chapter 4 では、自転車駐車場の整備と放置自転車の防止について掲載しています。



放置自転車は、歩行者の安全な通行を妨げるだけでなく、特に車いすやベビーカー等を利用する方にとって大変危険です。また、災害時の避難・救助活動の妨げとなり、人命に関わるリスクを含んでいます。そのため、区は地域の方々の協力を得て、自転車駐車場の整備や放置自転車の防止など、様々な取組を行っています。

「1台くらいなら…」 「少しの時間なら…」 という気持ちが大量の放置自転車と呼ぶ原因となります。自転車を利用するときは、自転車駐車場等を利用しましょう。

自転車の「放置」とは？

自転車の利用者が自転車を離れて、ただちに移動できない状態のことです。買い物などで短時間置いても、すぐに動かせなければ放置となります。

■昭和 50（1975）年代後半における駅周辺の放置自転車（約 **18,000** 台/日）の様子

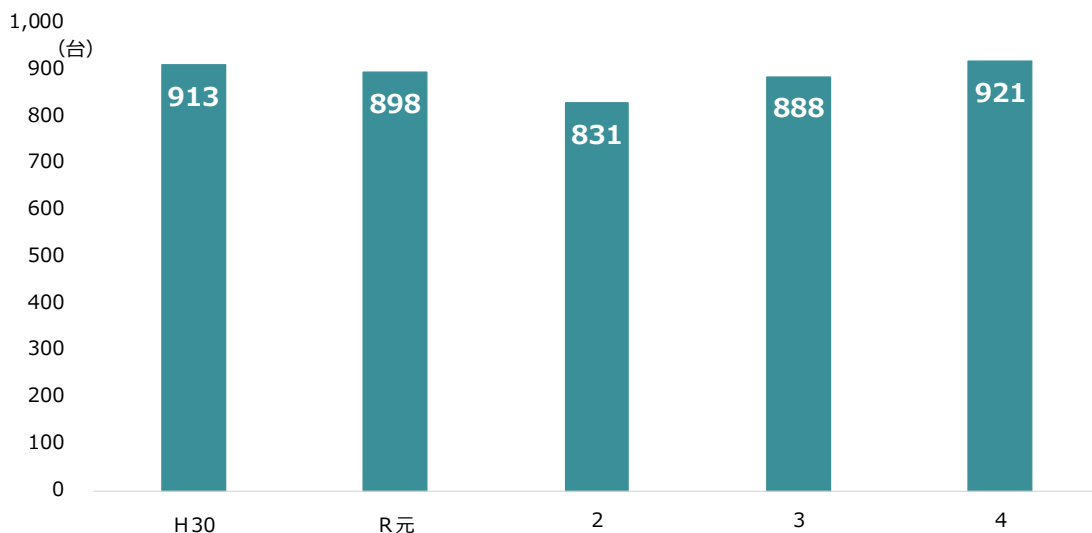


高円寺駅南口



荻窪駅北口

■放置自転車（1日当たり平均）の推移 平成 30（2018）～令和 4（2022）年度 過去 5 年間の放置自転車数は、**ほぼ横ばい**の状況です。



■ 区立有料制自転車駐車場

区では、令和5（2023）年4月1日現在、44か所の区立有料制自転車駐車場を設置しています。この駐車場における**自転車の収容（駐車できる）台数**は**25,746**台です。自転車駐車場には、「定期使用」「1日使用」「1回使用」の3種類の利用方法があります。有料制自転車駐車場の場所は、杉並区ホームページでご確認ください。

参考：「有料制自転車駐車場の利用」杉並区ホームページ

<https://www.city.suginami.tokyo.jp/guide/machi/jitensha/1005040.html>

■ 利用形態

	定期使用	1日使用	1回使用
利用期間等	1か月、3か月、6か月	入場から午前0時まで	入場から24時間以内
使用料	駅からの距離、屋根の有無、階層で異なる	100円	100円 （1時間以内は無料）
その他		時間内は何度でも出し入れ可能	機械式ゲート、機械式駐車ラック設置

※ 1日使用・1回使用のいずれも、バイクは125cc以下200円、125cc超過400円

※ 身体障害者手帳等をお持ちの方は、使用料免除となります。

■ 自転車駐車場の附置義務

区では、商業施設や娯楽施設等、自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設のうち、一定規模以上のもの（お店の広さが200㎡を超えるものなど）を新築、増築、用途変更する場合は、自転車駐車場の設置・管理を義務付けています。（附置義務）

また、附置義務に該当しない建物についても、集合住宅や事務所、病院等を新築、増築、用途変更する場合は、自転車駐車場の設置・管理をお願いしています。

■ 民営自転車駐車場の整備支援

区では、放置禁止区域内に民営自転車駐車場を設置・運営する者に対して、その経費の一部を補助しています。

■ 民営バイク駐車場の整備支援

区では、民間事業者が経営するバイク駐車場の建設費の一部を補助しています。

■ 放置禁止区域

区は、自転車駐車施設の整備が進められている駅周辺の公共の場所を自転車の「放置禁止区域」に指定しています。この区域内に放置された自転車は、撤去の対象となります。放置禁止区域は、杉並区ホームページでご確認ください。

参考：「自転車の放置防止啓発」杉並区ホームページ

<https://www.city.suginami.tokyo.jp/guide/machi/jitensha/1005038.html>

■ 放置防止啓発活動

区は、主に駅周辺における自転車の放置防止と適正利用を推進するため、以下の啓発活動に取り組んでいます。

■ 杉並区自転車放置防止協力員

平成 6（1994）年度から「杉並区自転車放置防止協力員」制度を開始しました。主に町会・自治会、商店会等に参加している団体が区内各駅周辺において、自転車放置防止の周知・啓発や指導などのボランティア活動をしています。

■ 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

昭和 59（1984）年以降、毎年秋に東京都、都内区市町村、関係機関と連携・協力して「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施しています。区では、小中学生や放置防止協力員など、幅広く区民の協力を得て、キャンペーンを実施しています。



第40回 駅前放置自転車クリーンキャンペーンのポスター

■ 放置自転車の撤去

■ 放置禁止区域内

区は、放置自転車のない安全・安心なまちづくりを目指し、駅周辺の自転車放置禁止区域内の自転車は、置いていた時間や理由にかかわらず、あらかじめ警告札を貼付した上で撤去しています。店舗等の敷地に置いた自転車が何らかの理由で公共の場にはみ出した場合であっても、通行上危険と判断される場合は、撤去の対象となります。

■ 放置禁止区域外

放置禁止区域外の自転車であっても、公共の場所（区道・水路敷上）に放置されているものは、警告札を貼付後7日間経過したのち、撤去しています。

■ 私有地・私道

私有地や放置禁止区域外の私道に放置・不法投棄された自転車は、区では撤去できません。その土地の所有者・管理者で対応していただくことになります。

■ 撤去した自転車の取り扱い

■ 保管期間

撤去した自転車は、自転車集積所で撤去の翌日から30日間保管しています。保管期間が経過したものは、再利用、外国への売却、廃棄処分のいずれかを行います。

■ 返還方法

撤去した自転車は、4か所の自転車集積所（高円寺・高井戸・永福・上井草四丁目）で保管・返還しています。

（自転車集積所の受付時間）

平日：午前11時～午後7時

土曜日・日曜日・祝日・休日：午前11時～午後5時

休業日：12月29日～1月3日

■ 返還に必要なもの

- 1 撤去手数料 5,000円
- 2 自転車のカギ
- 3 自転車を引き取りに来る方の本人確認ができるもの（保険証・免許証・学生証等）

■ 責務

杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例に基づき、以下のとおり、主体ごとの責務を定めています。

各主体が責務を果たすことで、放置自転車を着実に減らすことができます。そして、放置自転車をなくすことにより、将来的には、自転車を撤去しなくても区民の良好な生活環境が維持される状態を目指します。

区が実施する自転車放置防止等の取組へのご協力をお願いします。

主体	責務
区	<ul style="list-style-type: none">・自転車駐車場の設置を推進・必要な施策の実施に努める
区民	<ul style="list-style-type: none">・自転車放置防止について区に協力しなければならない
自転車利用者	<ul style="list-style-type: none">・公共の場所で自転車を放置しないよう努める・区の施策に協力しなければならない
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none">・鉄道利用者のために自転車駐車場の設置に努める・区の施策に積極的に協力しなければならない
施設の設置・管理者	<ul style="list-style-type: none">・施設利用者のために自転車駐車場の設置に努める・区の施策に協力しなければならない
自転車小売業者	<ul style="list-style-type: none">・自転車購入者に対し、防犯登録の勧奨に努める・区の施策に協力しなければならない

Chapter 5

公共的な交通「シェアサイクル」への期待

Chapter 5では、公共的な交通として期待されているシェアサイクルについて掲載しています。



シェアサイクルは、自転車を他の人と共有（シェア）して利用する仕組みです。シェアサイクルポート（専用の駐車場）に自転車がなければ、いつでも利用できます。シェアサイクルは、便利で地球環境にもやさしいサービスです。移動の際には、ぜひ、シェアサイクルを利用してください。

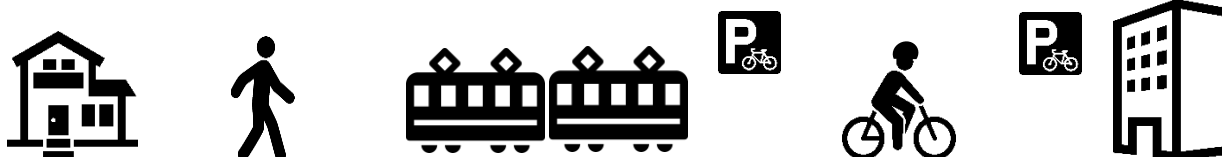
■シェアサイクルの特徴

- ・自転車はシェアサイクルポートで借りることができます。
- ・シェアサイクルポートは、区立施設、公園、お店などに設置しています。
- ・借りた場所とは異なるシェアサイクルポートに返すことができます。（片道移動可）

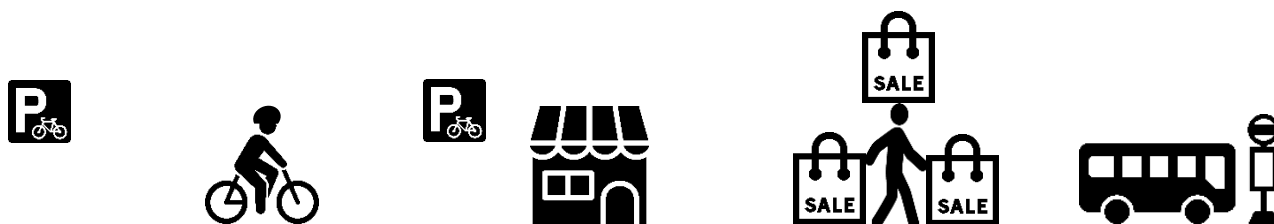


シェアサイクルポート（杉並区役所）

（片道移動の例）

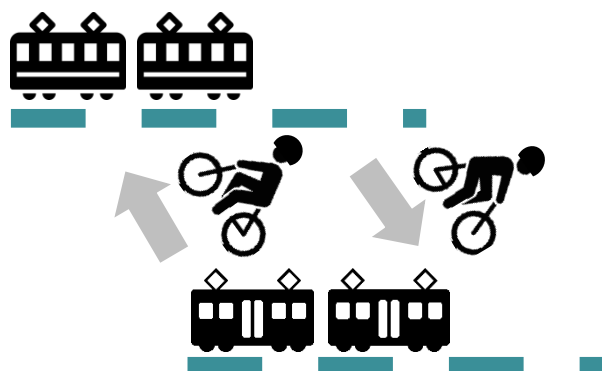


自宅から駅まで徒歩で移動 駅から目的地までシェアサイクルで移動



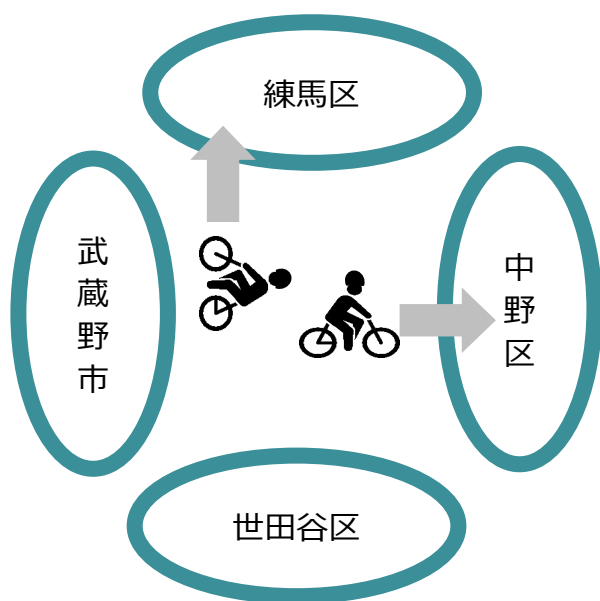
行きはお店までシェアサイクルで移動 帰りは荷物が増えたのでバスで帰宅

■シェアサイクルの利用例



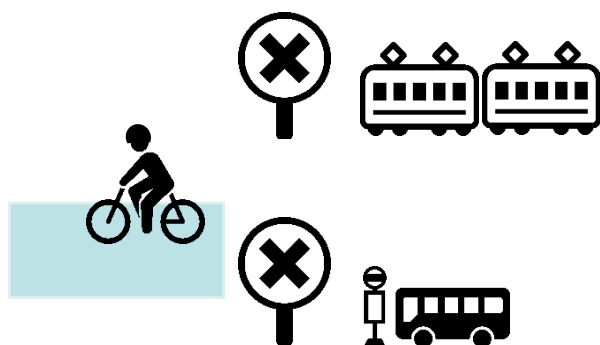
南北移動

鉄道が通っていない区内の南北移動に利用できます。



他区市へ移動

杉並区外への片道移動に利用できます。区外から杉並への移動にも利用できます。



事故・災害時や夜間に移動

鉄道やバスが運行していないときでも利用できます。

■シェアサイクルを利用するメリット

- ・片道移動ができる。(借りた場所と異なる場所に返せる。)
- ・移動先でも使いたいときにいつでも利用できる。
- ・公共交通（バス・鉄道等）と連携して使える。
- ・貸出自転車は電動アシスト付きのため、快適に移動できる。
- ・自転車のメンテナンスの手間や駐車費用が必要ない。(自転車を所有しなくてよい。)

■運営事業者

シェアサイクルは、区とシェアサイクル運営事業者で協働して実施しています。
利用したいサービスのアプリをダウンロードしてから利用してください。

ハローサイクリング



OpenStreet (株)



ドコモ・バイクシェア



(株) ドコモ・バイクシェア



ループ

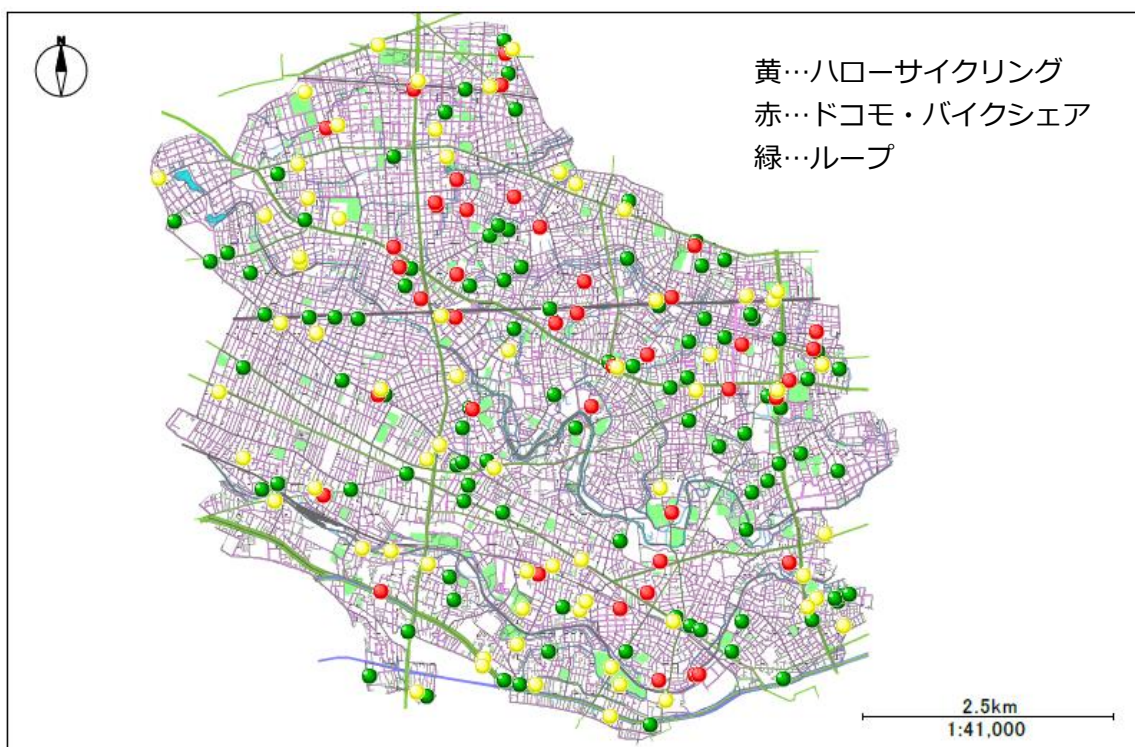


(株) Luup



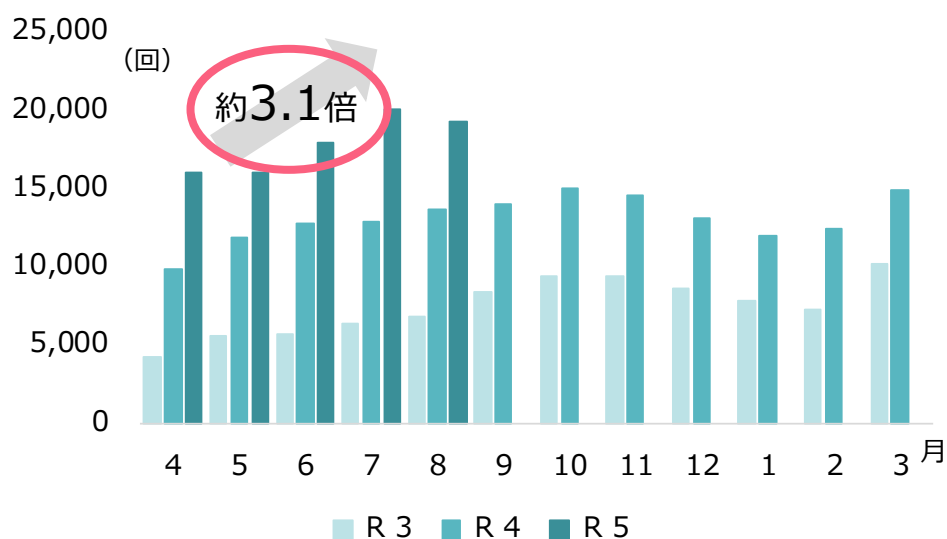
■シェアサイクルポートの設置状況

シェアサイクルポートの設置状況は以下のとおりです。令和5（2023）年9月末現在、区内335か所（公有地・民有地）にシェアサイクルポートを設置しています。



■シェアサイクルの利用状況

区内のシェアサイクルの利用回数は、年々、増加しています。令和5（2023）年度の4～8月の利用回数合計は、令和3（2021）年度の同期比約**3.1**倍になっています。

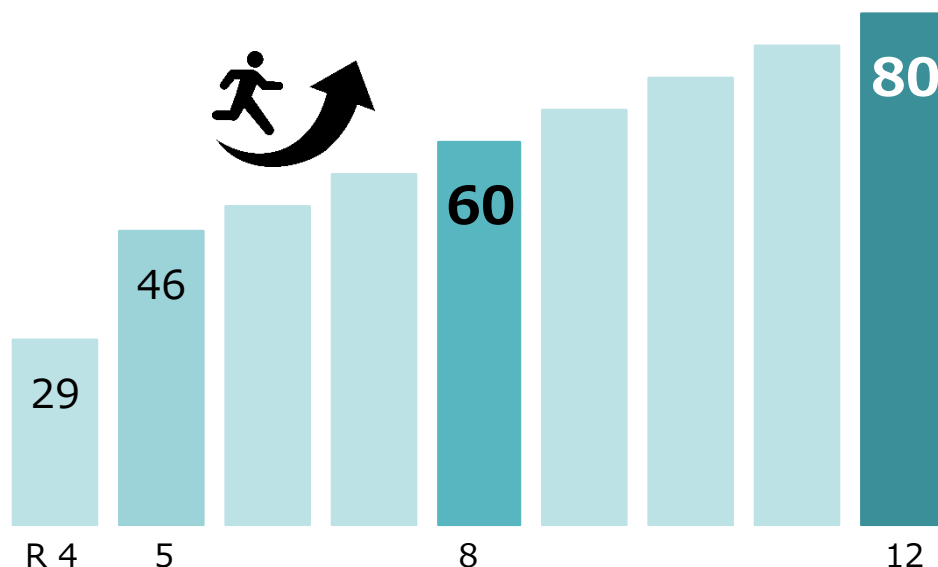


出典：OpenStreet（株）提供資料から作成

グラフのデータは、HELLO CYCLING の利用状況

■シェアサイクルポートの設置目標

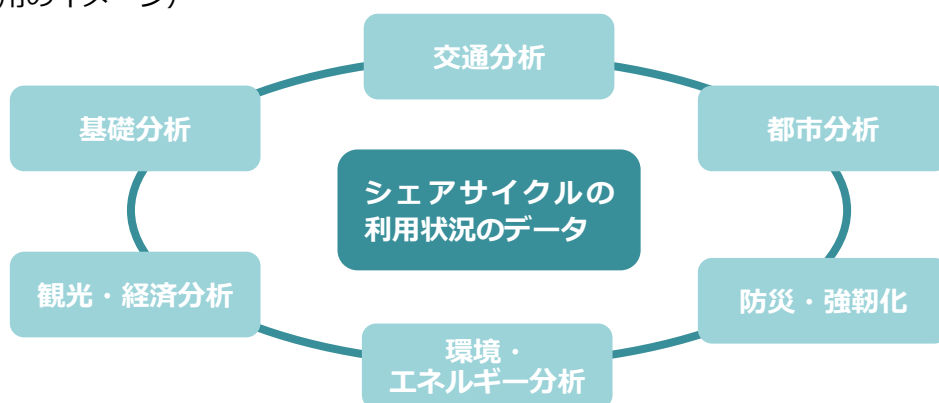
シェアサイクルポートは、多くの場所にあることで使いやすくなります。区はシェアサイクルの運営事業者と協力して、令和8（2026）年度までに区内の公有地に60か所、令和12（2030）年度までに**80**か所設置することを目指します。



■シェアサイクルのデータ活用

今後、シェアサイクルの運営事業者の協力によりシェアサイクルの**利用状況のデータ活用**を検討します。このことによって、より移動ニーズに合ったシェアサイクルポートの設置や効果的な交通安全対策等につなげていきます。

（データ活用のイメージ）



Column MaaS（マース）の活用による新たな移動価値の創出

MaaSの導入によって、人々の移動等に関するデータを利活用し、シェアサイクルや鉄道、バス、自転車駐車場など、様々な移動サービスを連携・統合することにより、区民一人ひとりに最適な、新たな移動価値の創出を図ることができます。

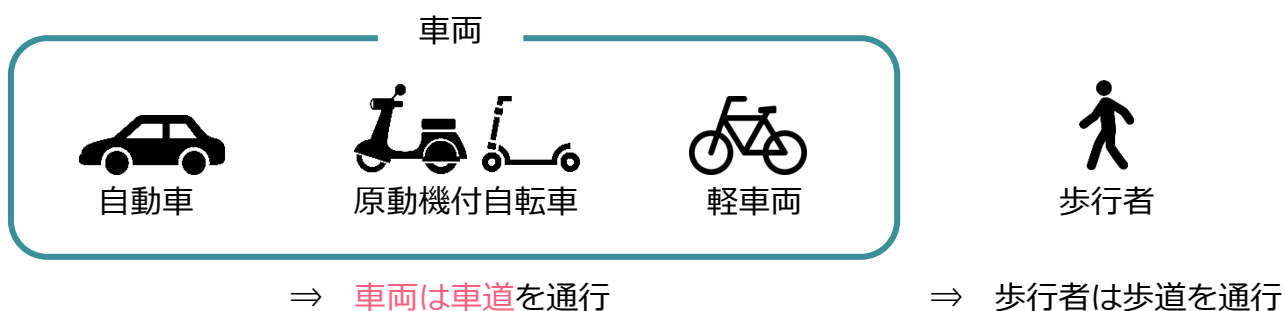
Chapter 6

交通ルールを守り、譲り合う風土づくり

Chapter 6 では、区内の自転車関与事故の状況や自転車の安全利用について掲載しています。



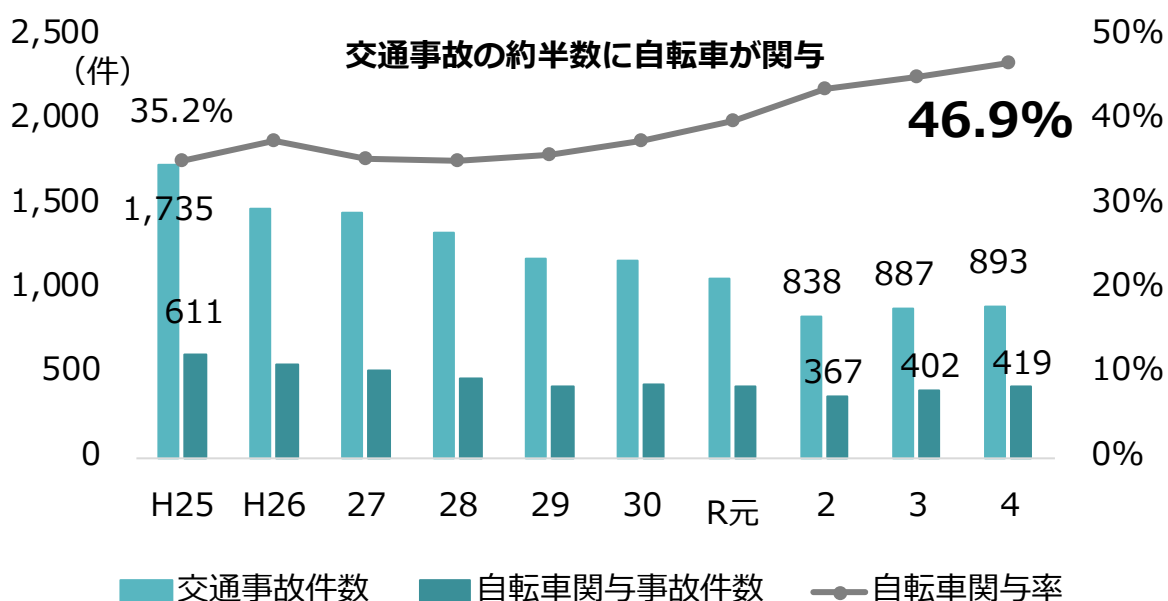
自転車は、身近で手軽な乗り物として、子どもから高齢者まで幅広く利用されています。一方で、その手軽さから自転車は「クルマのなかま」という意識が低く、交通ルール（法律・規則等）の無視による交通事故が数多く発生しています。一人ひとりが交通ルールを守り、交通事故を**0**（ゼロ）にするという意識をもって、安全で思いやりのある運転をしましょう。



■ 区内の交通事故の状況

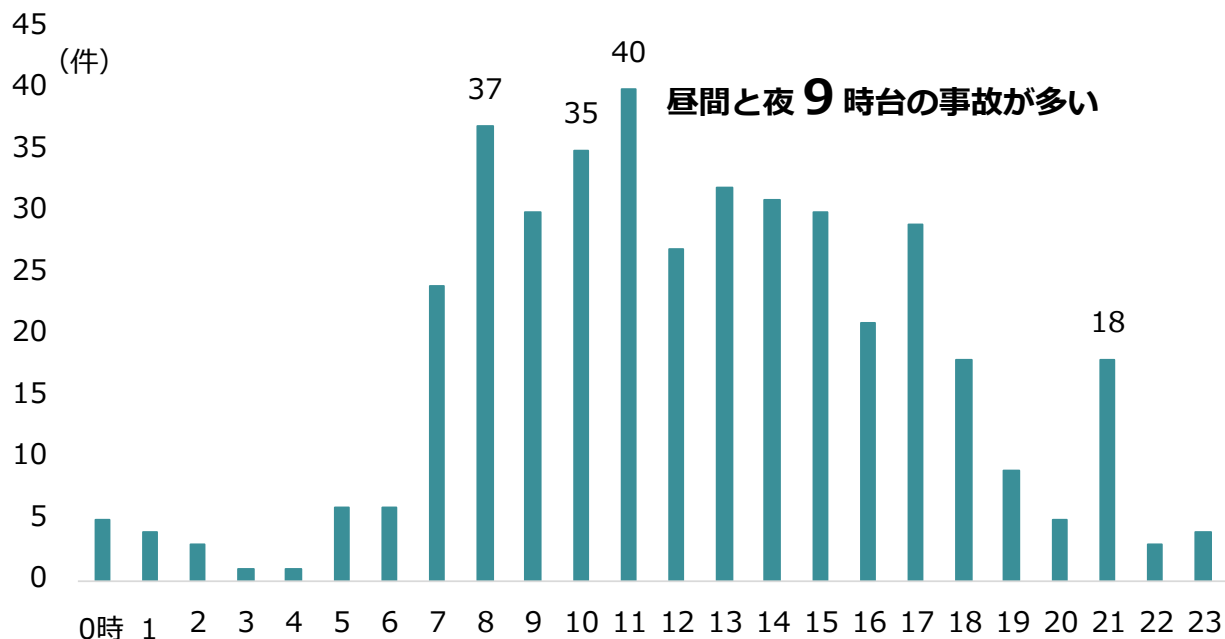
近年、区内の自転車関与事故件数は増加しています。また、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、**約半数は自転車に関与**しています。

■ 区内の交通事故件数 平成 25（2013）年～令和 4（2022）年



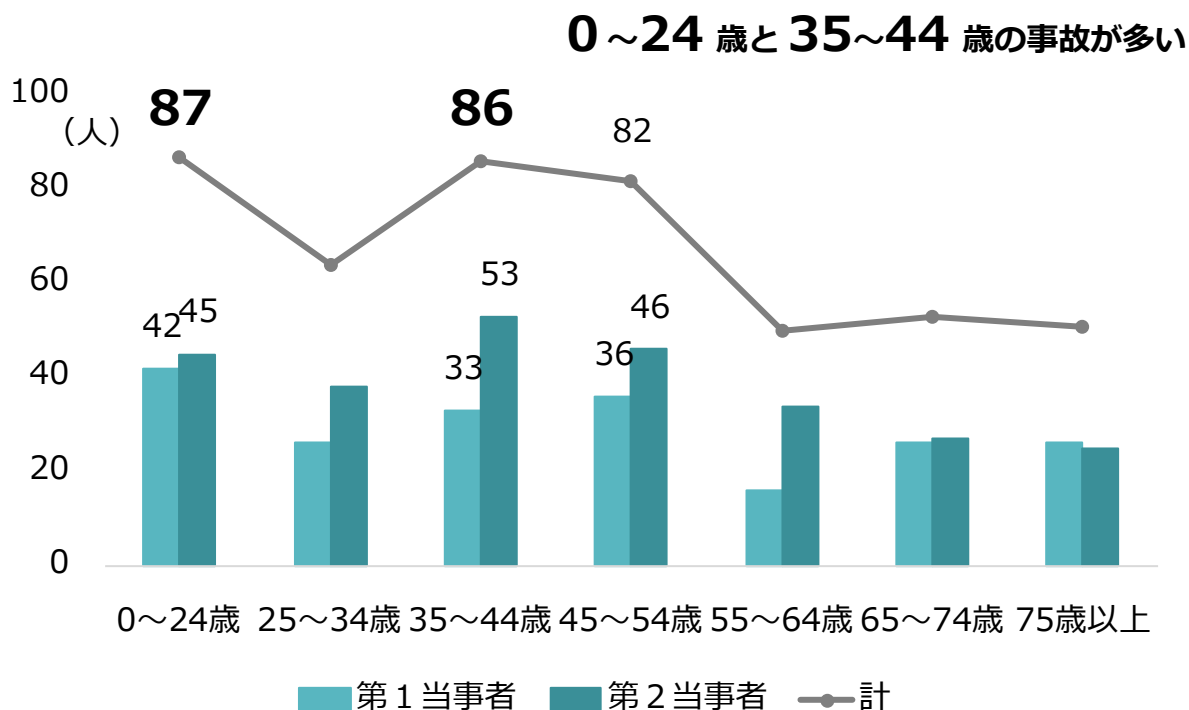
出典：「区市町村別各種交通事故発生状況及び交通事故統計表」（警視庁交通総務課）をもとに作成
 自転車同士の事故は1件としてカウントしています。

■ 区内の自転車関与事故の発生時間帯 令和4（2022）年



出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 区内の自転車関与事故の当事者（自転車）年齢 令和4（2022）年



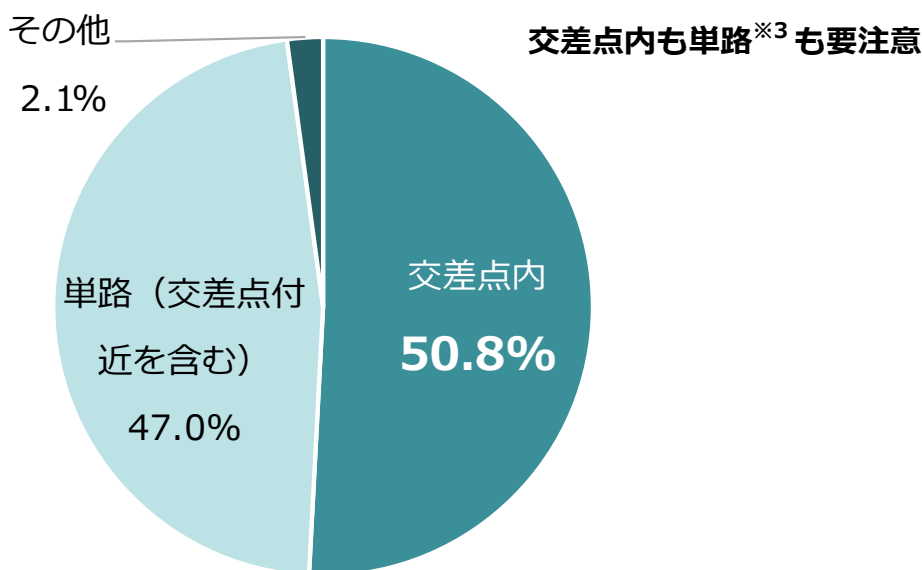
自転車同士の事故の当事者は、第1・第2当事者^{*1・2}のそれぞれでカウント

※1 過失（違反）がより重いか、被害がより小さい方の当事者

※2 過失（違反）がより軽いか、被害がより大きい方の当事者

出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 区内の自転車関与事故の発生場所 令和4（2022）年



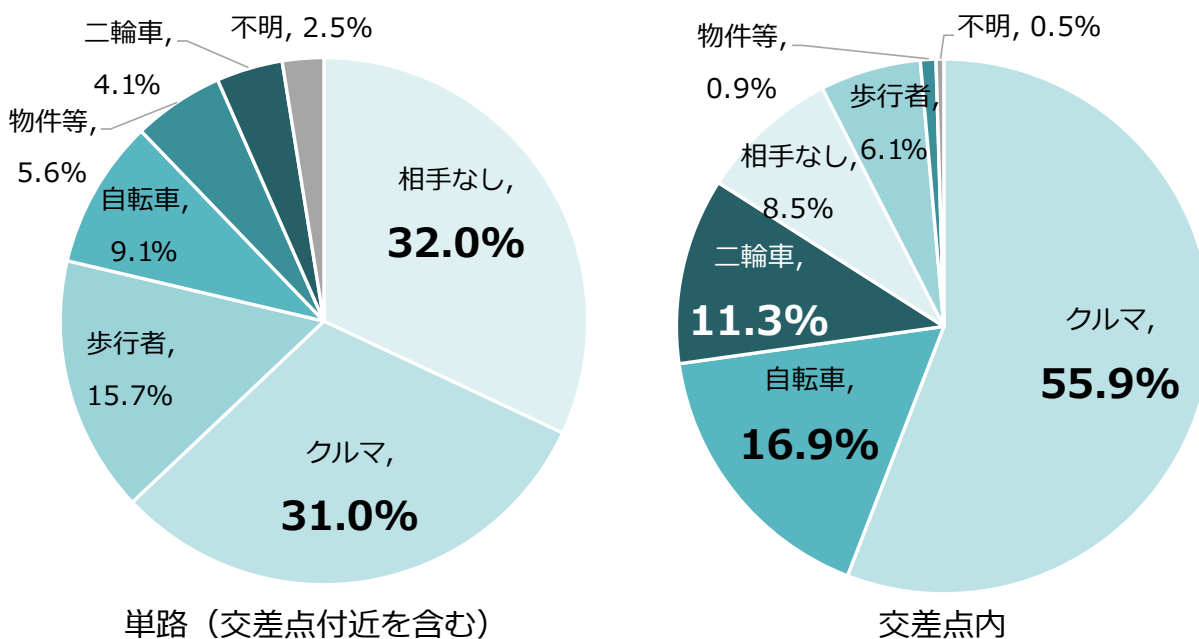
※3 交差点、交差点付近、踏切等を除く道路形状

出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 区内の自転車関与事故の衝突相手（発生場所別） 令和4（2022）年

単路は相手方なしとクルマとの衝突がそれぞれ約3割

交差点内の8割以上は車両（クルマ・自転車・二輪車）との衝突



単路と交差点以外の場所で発生した事故（9件）は除外

出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 自転車安全利用五則

自転車に乗るときの基本ルール「自転車安全利用五則」を守りましょう。

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

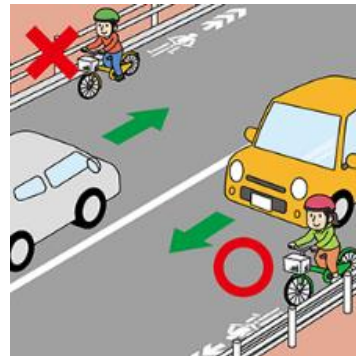
(令和4(2022)年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

■ 車道が原則



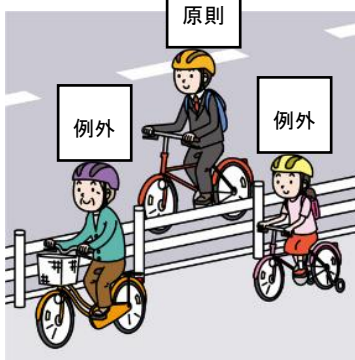
■ 左側を通行



自転車はクルマのなかまです。歩道と車道の区別がある道路は車道通行が原則です。

自転車は、車道の左側を通行しなければなりません。

■ 歩道は例外



歩道と車道の区別がない道路でも、必ず左側を通行！



例外として、歩道を通行できる場合は、次のとおりです。

- ・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識があるとき
 - ・13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体障害者が自転車を運転するとき
 - ・自転車の通行の安全を確保するため、やむを得ないと認められるとき
- ※ いずれの場合も歩行者を優先しなければなりません。

普通自転車歩道通行可

■ 歩行者を優先



歩道では、歩道の中央から車道側を徐行※しなければなりません。
歩行者の通行を妨げる時は、一時停止しなければなりません。

※ ただちに停止できるような速度（8～10km/h程度）で進行することです。

2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

■ 信号遵守



対面する信号機に必ず従わなければなりません。

「歩行者・自転車専用信号機」がある場合はその信号に従ってください。

■ 交差点での一時停止・安全確認



一時停止の標識がある場所では、必ず止まって安全確認をしましょう。

狭い道から広い道に出るときは、必ず徐行して安全を確認してください。

3 夜間はライトを点灯



夜間は必ず前照灯をつけましょう。

4 飲酒運転は禁止



酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。

5 ヘルメットを着用



全ての自転車利用者は乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければなりません。

■ その他の主な交通ルール

自転車には、「自転車安全利用五則」以外にも様々な交通ルールがあります。

1 ながら運転の禁止

■ 傘差し運転



傘を差しながら運転してはいけません。

■ イヤホン等使用運転



イヤホン等を使用しながら運転してはいけません。

■ スマートフォン使用運転



スマートフォン等を使用しながら運転してはいけません。

2 並進の禁止



道路標識等で認められている場合を除き、他の自転車と並んで通行してはいけません。

【罰則】

道路交通法では自転車の交通ルールに違反した場合の罰則が定められています。

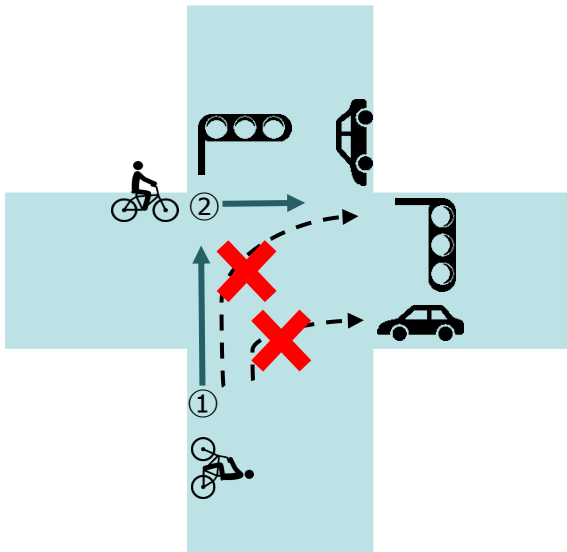
(例示)

- ・ 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（飲酒運転）
- ・ 3月以下の懲役又は5万円以下の罰金（信号無視・一時停止義務違反等）
- ・ 5万円以下の罰金（夜間のライト点灯義務違反等）



3 交差点の右折方法

■ 信号機がある場合

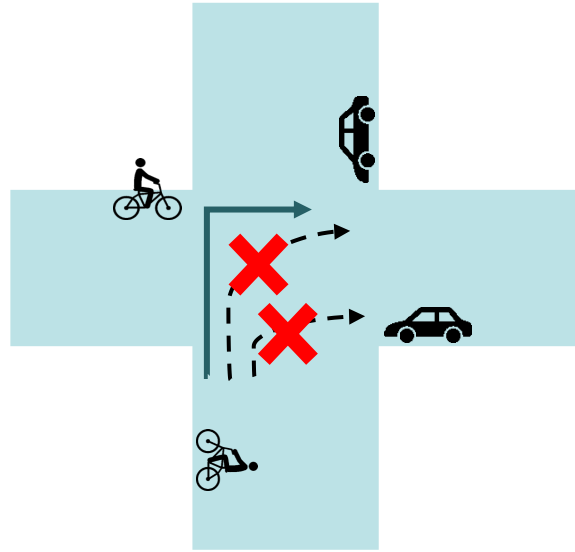


信号機のある交差点を右折する場合は、二段階右折をしなければなりません。

(二段階右折の方法)

- ① 青信号で交差点の向こう側までまっすぐ進み、その地点で止まって右に向きを変えます。
- ② その後、前方の信号が青になってから進みます。

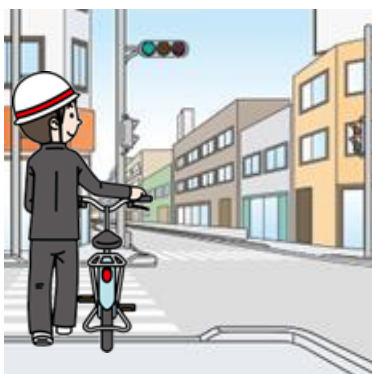
■ 信号機がない場合



できるだけ道路の左側に寄って交差点の向こう側までまっすぐ進み、十分速度を落として曲がらなければなりません。

4 道路の横断方法

■ 横断歩道（自転車横断帯の設置なし）

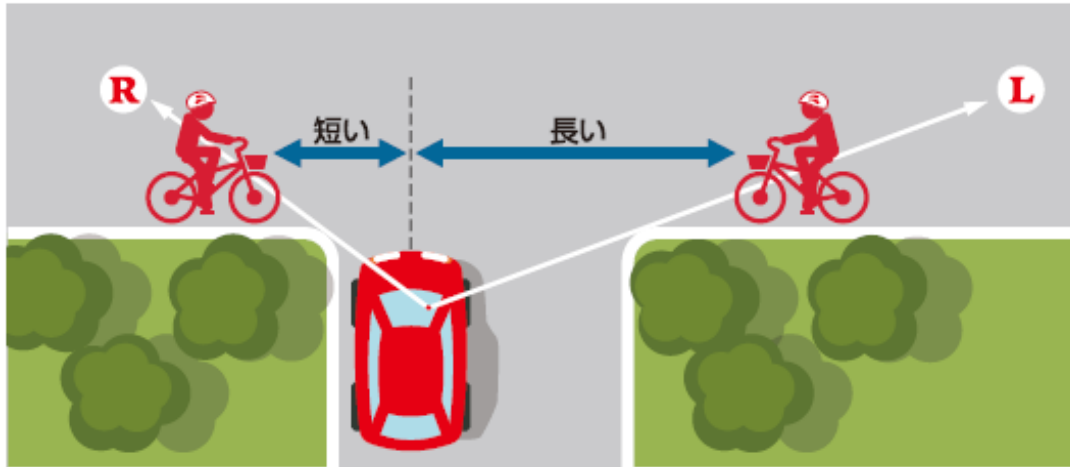


歩行者の通行を妨げるおそれのない場合は、自転車に乗ったまま通行できます。しかし、そうでない場合は、自転車から降りて自転車を押して横断してください。

クルマのドライバーの気持ちにも配慮して自転車を利用しましょう！

Column 自転車は道路の左側を通行しなければならない理由

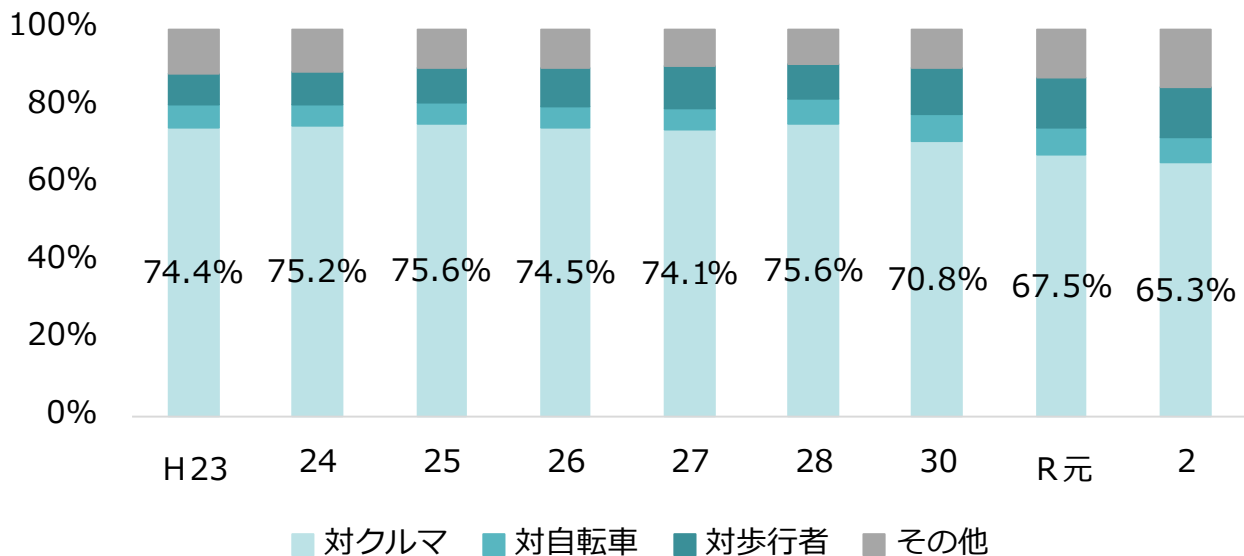
クルマから自転車が見えるようになる瞬間の距離は、道路の右端を通行している「R」に比べ、ルールを守って道路の左端を通行している「L」の方が長く、衝突を避ける余裕が生まれます。そのため、自転車は道路の左端を通行する方が安全なのです。



出典：「自転車ルール・マナー確認書」東京都

Column 歩道上の自転車関与事故

歩道上で発生した自転車関与事故の約 **7** 割は、クルマとの事故です。クルマからは歩道を通行する自転車は見えにくいいため、歩道が安全とは限りません。自転車は車道の左側通行を原則としつつ、歩道を通行する場合には、歩行者を優先して徐行しましょう。



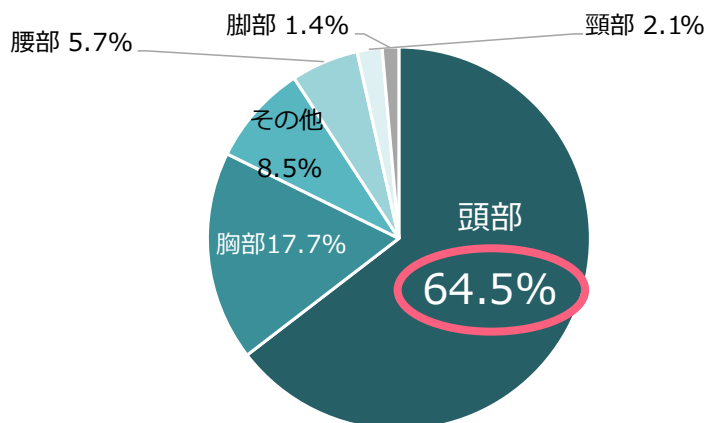
※ 自転車が歩道から交差点に進入するときや、自転車が歩道を通行していて沿道駐車場の横を通過する際などにクルマとの事故が多く発生しています。

出典：(公財) 自転車駐車場整備センターホームページをもとに作成 (数値は全国)

■ヘルメットの着用

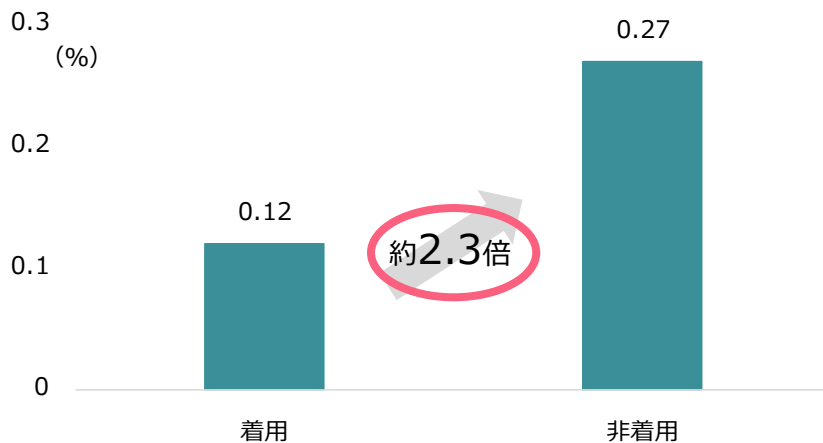
自転車に乗る全ての人にヘルメットを着用する努力義務があります。
都内において自転車事故で死亡した人の約 **7** 割は、**頭部に致命傷**を負っています。

(自転車乗用中死者の損傷主部位比較)



また、ヘルメットを**着用していない場合の致死率**は、着用している場合よりも約 **2.3** 倍高くなっています。自転車に乗るときは、自転車用ヘルメットを着用しましょう。

(ヘルメット着用状況別の致死率)



出典：「自転車用ヘルメットの着用」警視庁ホームページをもとに作成

数値は、平成 30 (2018) ~令和 4 (2022) 年の都内で発生した交通事故の実績

保護者は、子どもを幼児用座席に乗せるときや、子どもが自転車を運転するときは、**子どもにも**自転車用ヘルメットをかぶらせましょう。



■ 自転車運転者講習制度

交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を繰り返して行った自転車の運転者は、**自転車運転者講習**^{※4}を受講しなければなりません。

危険行為を繰り返す	公安委員会から受講命令	自転車運転者講習の受講
3年以内に法律で定められた危険行為（15類型）※を2回以上繰り返す。	公安委員会から該当者に対し、自転車運転者講習を受けさせるための受講命令書が交付される。	自転車運転者講習を受講する（3時間）。受講料金6,000円。命令に従わない場合5万円以下の罰金

※ 信号無視、歩行者用道路徐行違反、交差点安全進行義務違反、酒酔い運転など

※4 一定の危険な違反行為をして、3年以内に2回以上検挙され、又は事故を起こした悪質な自転車運転者に対して、公安委員会が受講を命じる講習の事です。受講を命じられた者は自転車運転者講習を受講しなければなりません。命令に従わない場合は5万円以下の罰金に処せられます。

■ 損害賠償

最近では、自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額な損害賠償を命じられる判決事例が出ています。

これは、**子どもが自転車で事故**を起こした場合も例外ではありません。



■ 自転車での加害事故例

賠償額 (万円)	裁判所	判決年	被害者 被害内容	加害者 過失内容
9,521	神戸地裁	平成 25 年	62 歳女性 後遺障害	小学生（11 歳） 夜間に歩道と車道の区別のない道路で正面衝突
9,330	高松高裁	令和 2 年	25 歳男性 死亡	高校生 夜間にイヤホンで音楽を聴きながら無灯火で走行
9,266	東京地裁	平成 20 年	24 歳男性 後遺障害	高校生 昼間に車道を斜めに横断

出典：「自転車事故と保険」（一社）日本損害保険協会ホームページ

■ 対人賠償保険等への加入義務

東京都の条例では、自転車利用中の事故により、他人に怪我をさせてしまった場合などの損害を賠償できる**保険・共済への加入が義務付け**られています。必ず加入しましょう。

自転車利用者	保護者	事業者
自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に参加しなければなりません。		
自分で自転車を利用するとき	未成年の子どもが自転車を利用するとき	従業員が業務で自転車を利用するとき

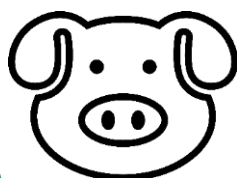
※ 既に参加している保険等に付帯されている場合もあるので、東京都ホームページ等を参照して、自転車損害賠償保険等への加入状況を確認してみましょう。

■ 自転車の点検整備

自転車を安全に利用して交通事故を防ぐためには、故障や不具合のない安全な状態で自転車を利用することが大切です。**日ごろから自転車の点検整備**を行いましょう。

■ 日常点検のポイント

自転車に乗るときは、以下のポイントにそって自転車を点検整備しましょう。



- ブ** ブレーキは前・後輪ともによく効くか
- タ** タイヤは十分に空気が入っているか、すり減っていないか
- は** ハンドルが曲がったり、ぐらついていないか（反射器は汚れていないか）
- しゃ** 車体にゆがみなどはないか、ライトは点灯するか、反射器はよく見えるか
- べる** ベル（警音器）はよく鳴るか

■ 定期点検

年に一度は、専門的な知識・技能を持った自転車安全整備士※⁵がいる自転車安全整備店で点検整備を受けましょう。

※5 (公財)日本交通管理技術協会が実施する自転車安全整備技能検定に合格した者であり、自転車の点検整備、安全な普通自転車であることの点検確認及び自転車の正しい乗り方等の安全指導について専門的な知識と技能を有するエンジニアです。

■ 点検整備とTSマーク

「TSマーク」とは、自転車安全整備士が点検整備(有料)した自転車に貼付されるものです。このマークには、点検日から1年間、傷害保険と賠償責任保険等が付きます。点検整備やTSマークの詳細は、お近くの自転車安全整備店へご相談ください。

TSマークには、緑色・赤色・青色の3種類あります。

第三种TSマーク (緑色マーク)	第二种TSマーク (赤色マーク)	第一种TSマーク (青色マーク)
 <p>点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号 点検基準日 □年□月□日 (公財)日本交通管理技術協会</p> <p>死亡・傷害 示談交渉サービス付き</p> <p>(限度額) 1億円</p>	 <p>点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号 点検基準日 □年□月□日 (公財)日本交通管理技術協会</p> <p>死亡・重度後遺障害 (1～7級)</p> <p>(限度額) 1億円</p>	 <p>点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号 点検基準日 □年□月□日 (公財)日本交通管理技術協会</p> <p>死亡・重度後遺障害 (1～7級)</p> <p>(限度額) 1,000万円</p>

※ お近くの自転車安全整備店の検索は、(公財)日本交通管理技術協会ホームページ(自転車安全整備店検索)をご覧ください。

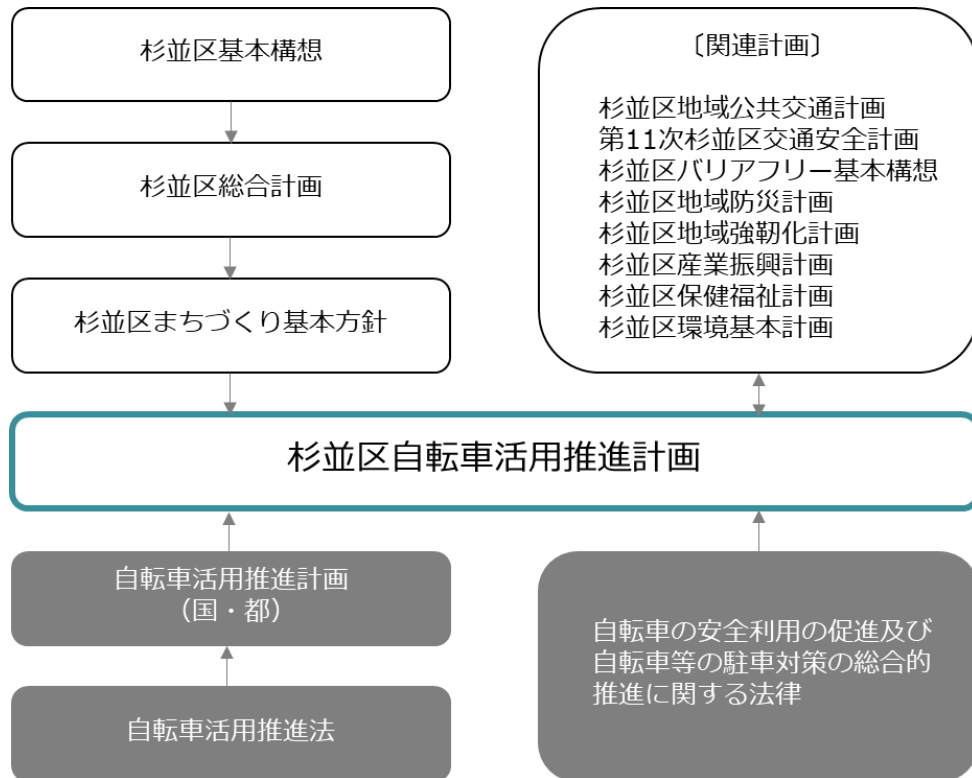
Chapter 7

この計画への理解を深めるために

Chapter 7では、参考資料として計画の位置付け、計画の推進体制、区の概要、これまでの取組、区民アンケートの結果等を掲載しています。

■ 計画の位置付け

杉並区自転車活用推進計画は、自転車活用推進法第 11 条に基づき策定します。



※ この計画は次の計画を包含し、自転車活用に関する施策を総合的かつ一体的に推進します。

「杉並区自転車利用総合計画」

「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」に基づく計画

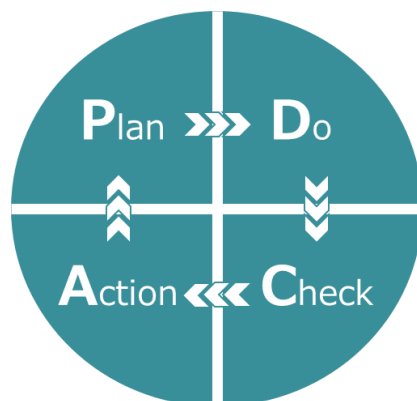
「杉並区自転車ネットワーク計画」

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省・警察庁)を踏まえた計画

■ 計画の推進体制

この計画は、区が主体となって各取組の進捗状況を管理します。また、必要に応じて、「杉並区地域公共交通活性化協議会^{※1}」及び「杉並区自転車等駐車対策協議会^{※2}」に進捗状況を報告し、意見を伺いながら推進していきます。

計画の推進に当たっては、行政評価制度^{※3}等を活用し、**P D C A**サイクルを回しながら、適時・適切に取組の改善・見直しを図っていきます。



■ 区の概要

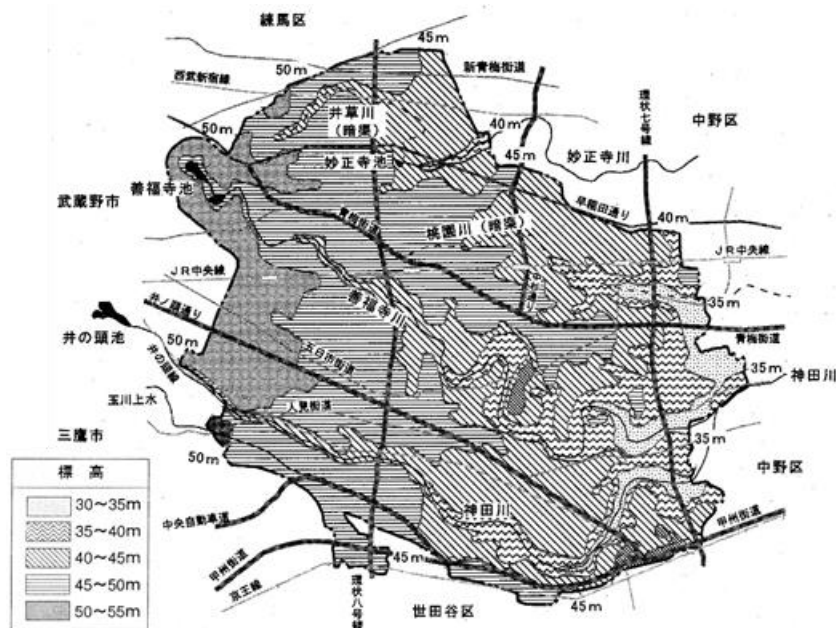
■ 位置

- ・ 杉並区は東京 23 区の西端に位置し、北に練馬区、東に中野区と渋谷区、南に世田谷区、西に三鷹市と武蔵野市と隣接しています。
- ・ 区の大きさは、東西約 7.5km、南北約 7.2km で、面積は約 34.06 km²あり、23 区内で 8 番目に広い面積です。



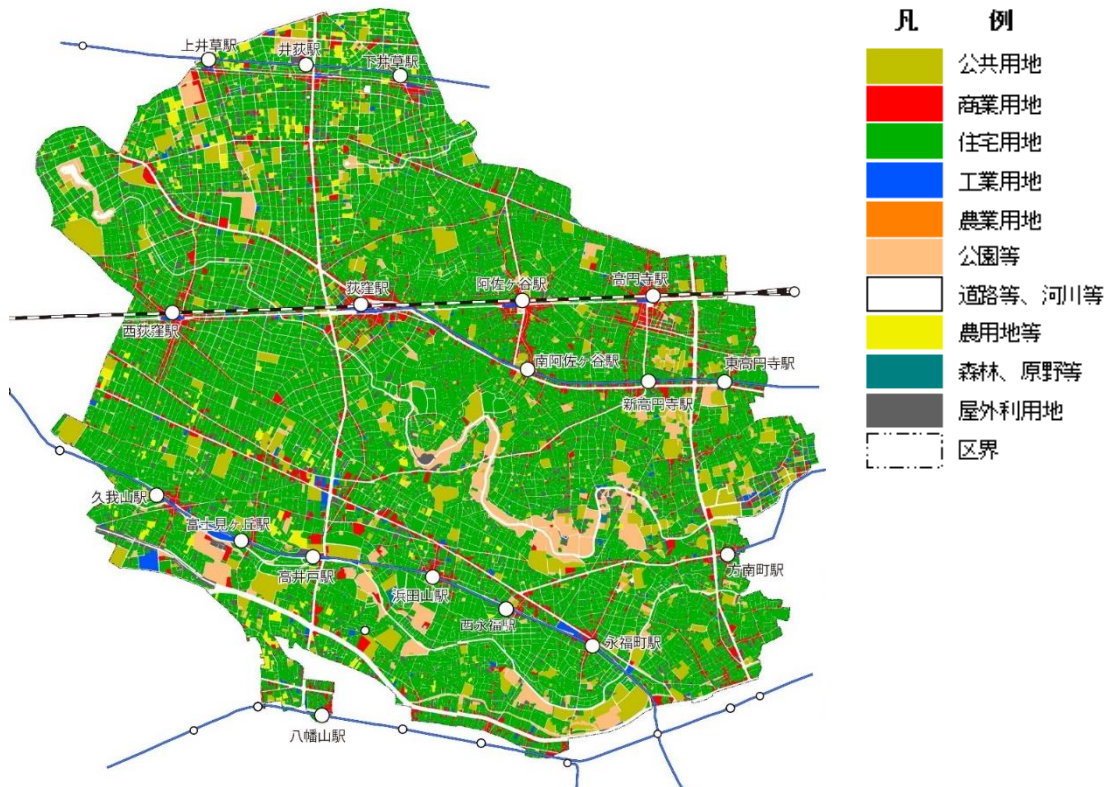
■ 地形

- ・ 杉並区は、武蔵野台地のほぼ中央に位置し、地形は全般的にみて平坦です。東部がやや低く、西部に向かいて次第に高くなっています。
- ・ 北部には妙正寺川、中央部には善福寺川、南部には神田川が西から東に向かって流れています。これらの流域沿いは周囲よりやや低くなっています。



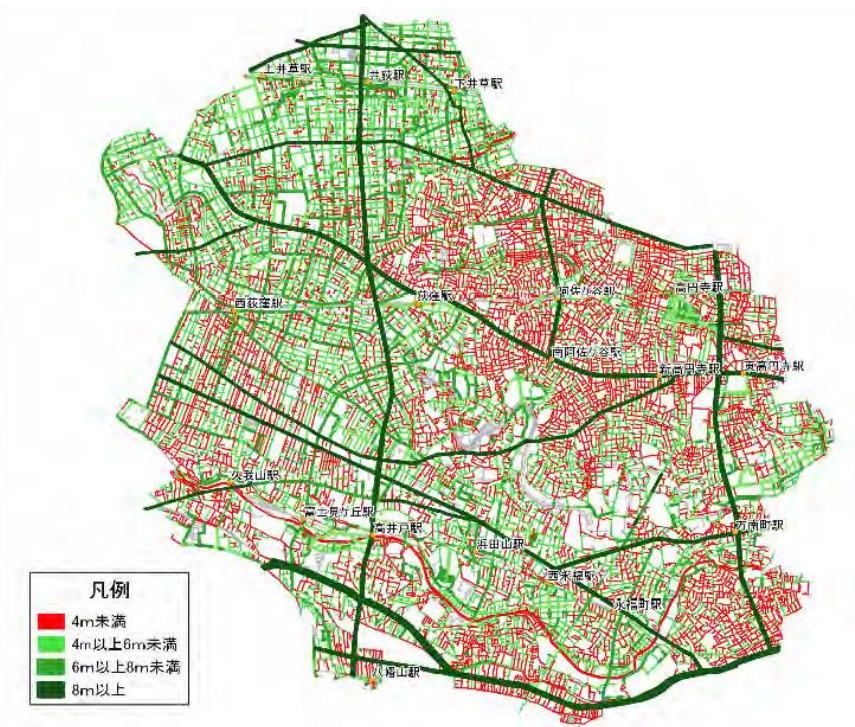
■土地利用

- ・杉並区は、宅地の割合が約7割であり、そのうちの約8割が住宅用地です。
- ・23区の中でも住宅地としての土地利用の比率が最も高く住宅都市といえます。



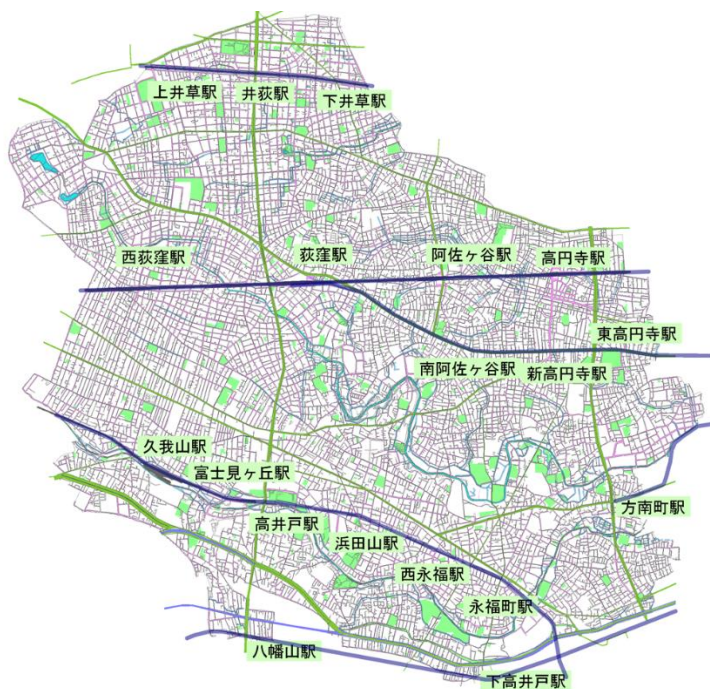
■道路網

- ・幅が6m以上の道路が少なく、幅が4m未満の道路（区道・私道）の延長が約**5**割であり、緊急車両等の円滑な通行に支障がある道路が多くあります。
- ・歩道が設置されている区道は、区道全体の約**1**割にとどまっています。



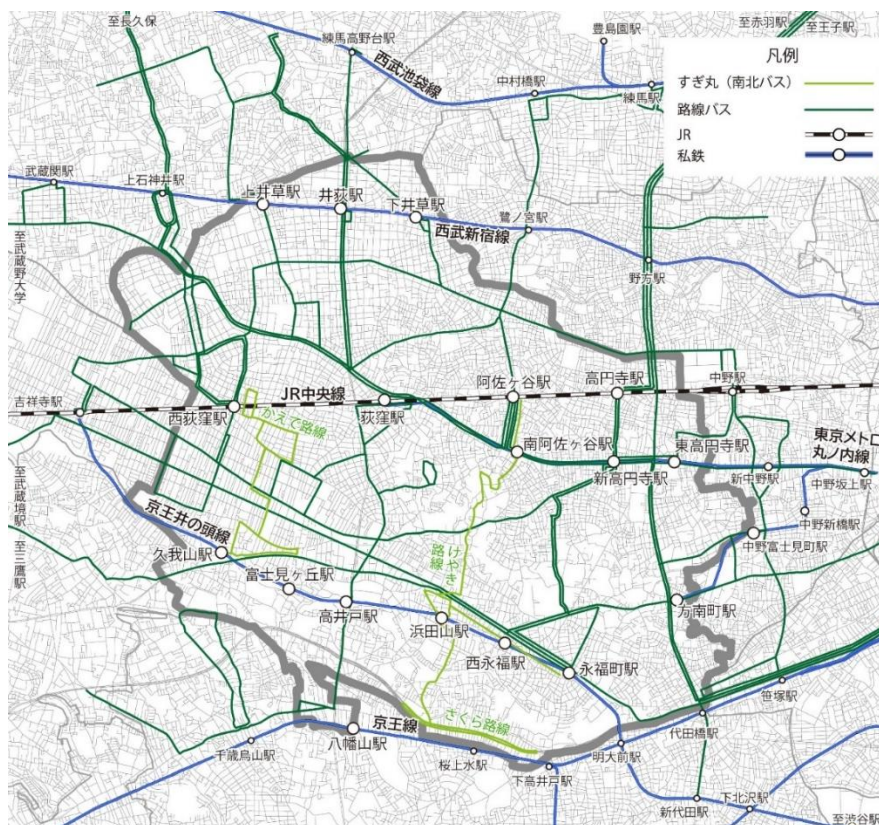
■ 鉄道網

- ・ 区内には、JR中央線、西武新宿線、京王線、京王井の頭線、東京メトロ丸ノ内線の5路線が東西方向を中心に運行しています。
- ・ 各路線合わせて、19の鉄道駅があります。



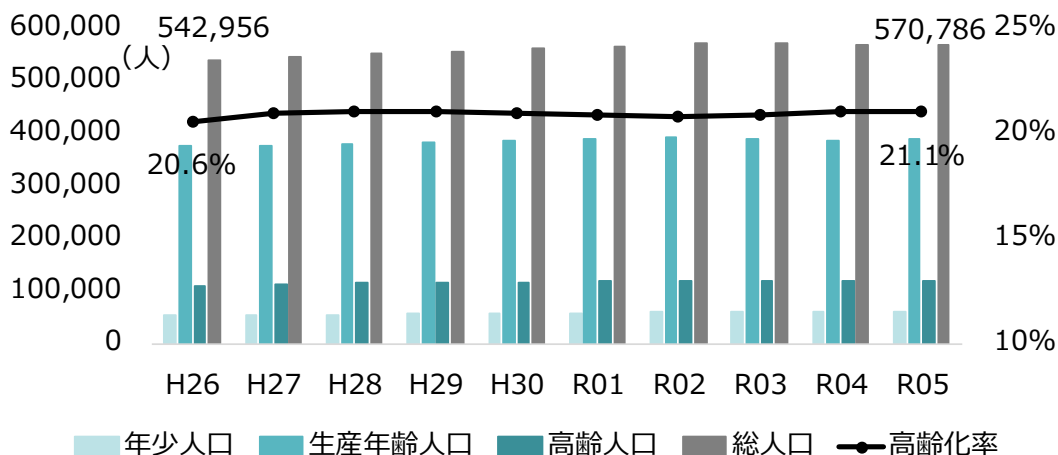
■ バス路線図

- ・ 区内は6つのバス事業者^{※4}による66系統の路線バスが運行しています。
- ・ 区の事業として、南北バス「すぎ丸」を運行しています。すぎ丸は、「けやき」「さくら」「かえで」の3つの路線で運行しています。



■区内人口

- ・総人口は、令和5年1月1日時点で570,786人です。
- ・高齢化率は**21.1%**であり、区民の5人に1人は高齢者です。

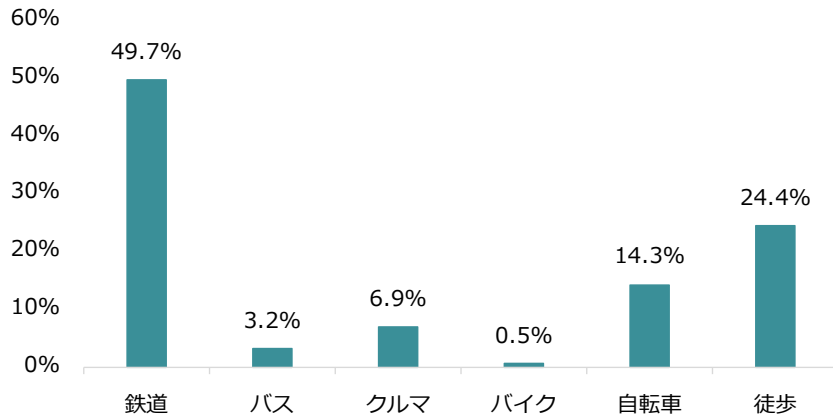


出典：杉並区住民登録者人口（日本人+外国人）

■区民の移動状況

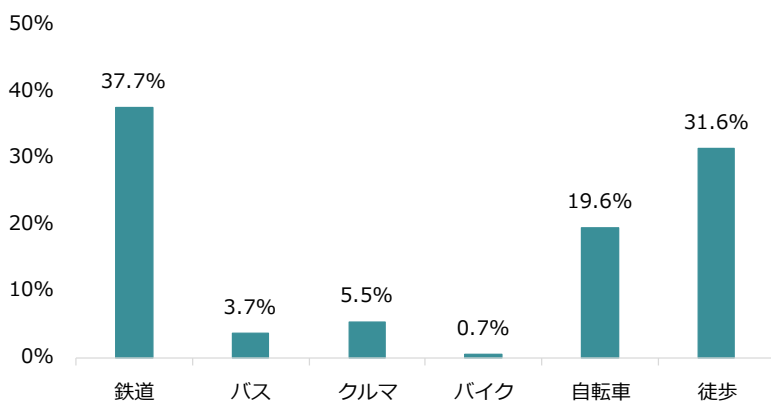
■代表交通手段分担率^{※5}（全目的：杉並区→全ての地域）

区民の移動手段の約半数は鉄道によるものです。



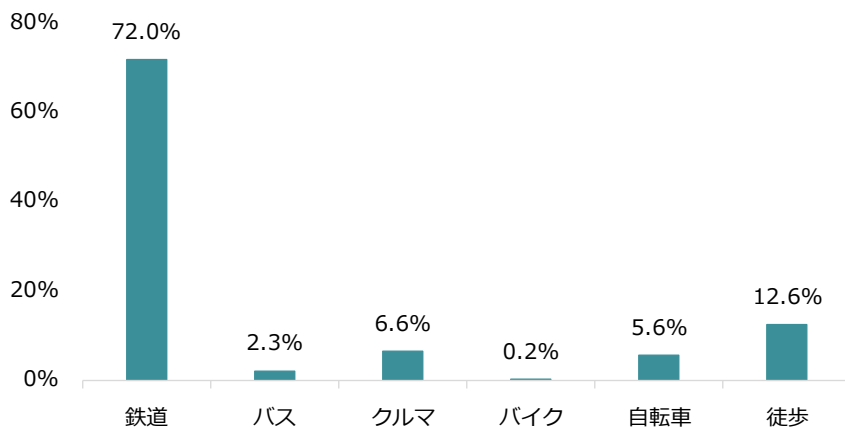
■代表交通手段分担率（全目的：杉並区内）

杉並区内の移動の1/3は鉄道によるものです。自転車は**1/5**程度です。



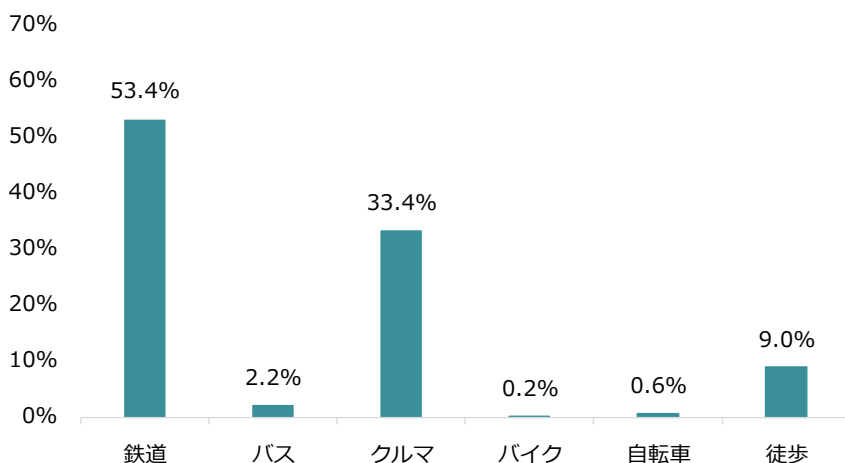
■ 代表交通手段分担率（全目的：杉並区→都内（杉並区以外））

杉並区から都内他自治体への移動の7割以上は鉄道によるものです。



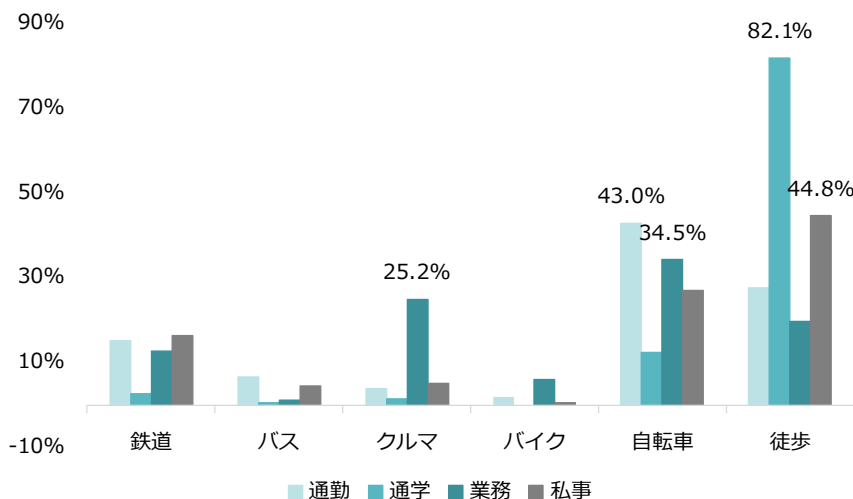
■ 代表交通手段分担率（全目的：杉並区→都外）

東京都外への移動の約半数は鉄道、1/3はクルマによるものです。



■ 代表交通手段分担率（目的別：杉並区内）

- ・ 杉並区内の移動のうち、**通勤目的**の移動の**4**割以上は自転車によるものです。
- ・ **業務目的**の移動の**1/3**以上は自転車によるものです。

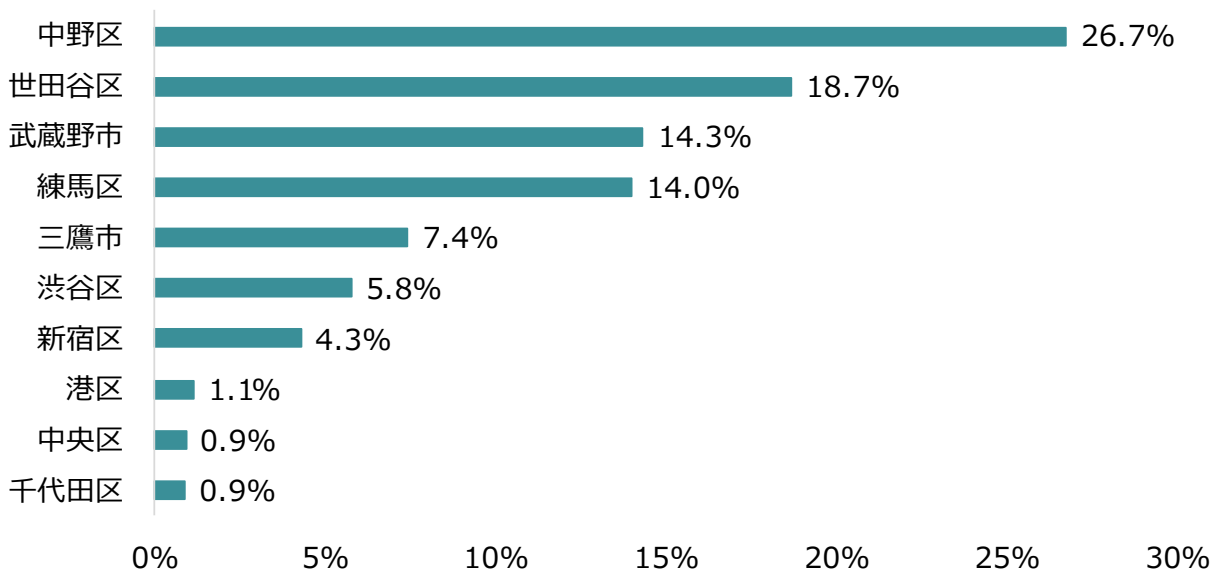


出典：平成 30（2018）年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

■ 自転車による移動先・自転車の保有台数

■ 自転車の移動先（全目的：杉並区→他地域）

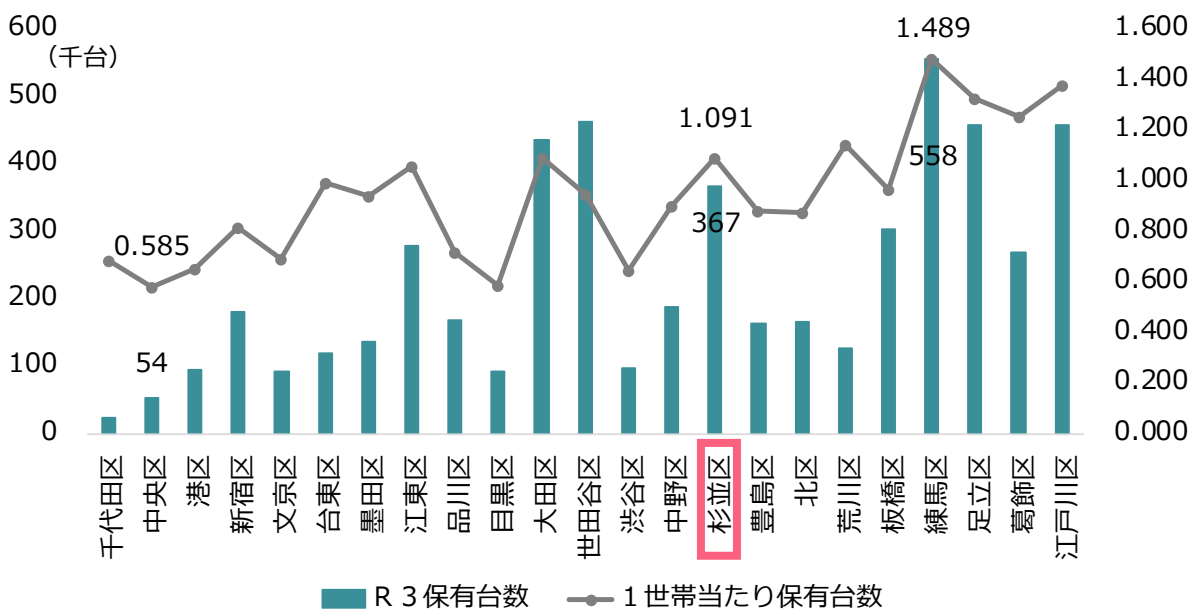
自転車による主な移動先は隣接自治体が占めています。



出典：平成 30（2018）年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

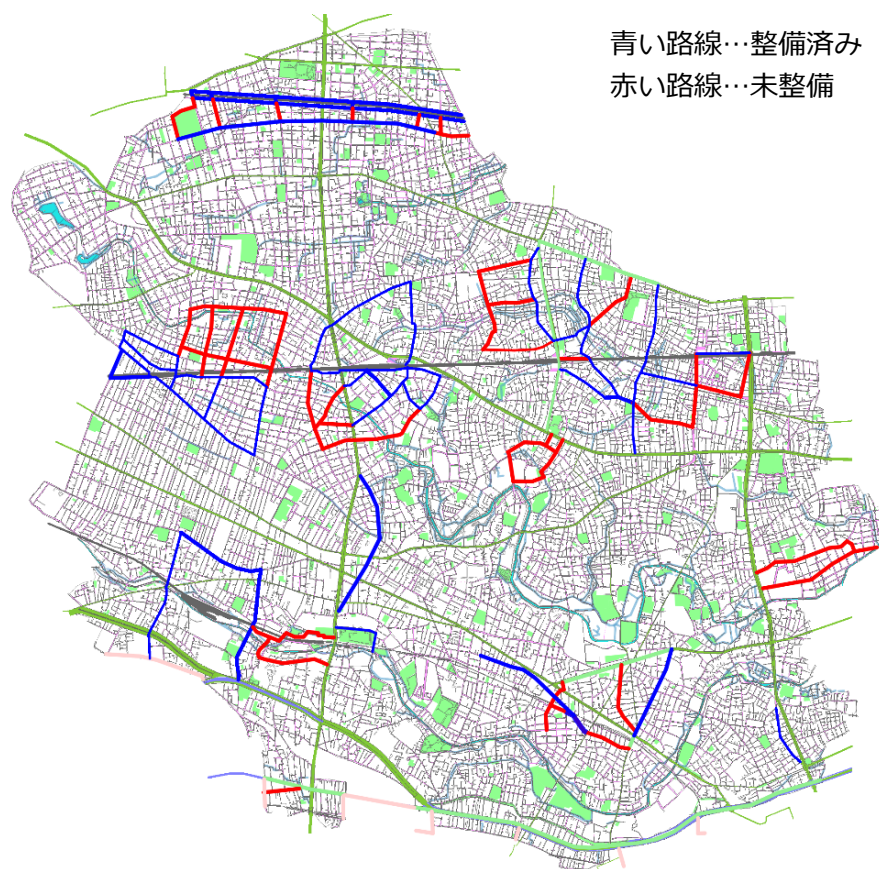
■ 自転車の保有台数の推計

杉並区内の自転車保有台数は約 **37** 万台です。1 世帯当たり **1.09** 台です。



出典：「平成 30 年度、2021 年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書」（一財）自転車産業振興協会をもとに作成 ※数値は推計値

■ 自転車ネットワーク路線の整備状況

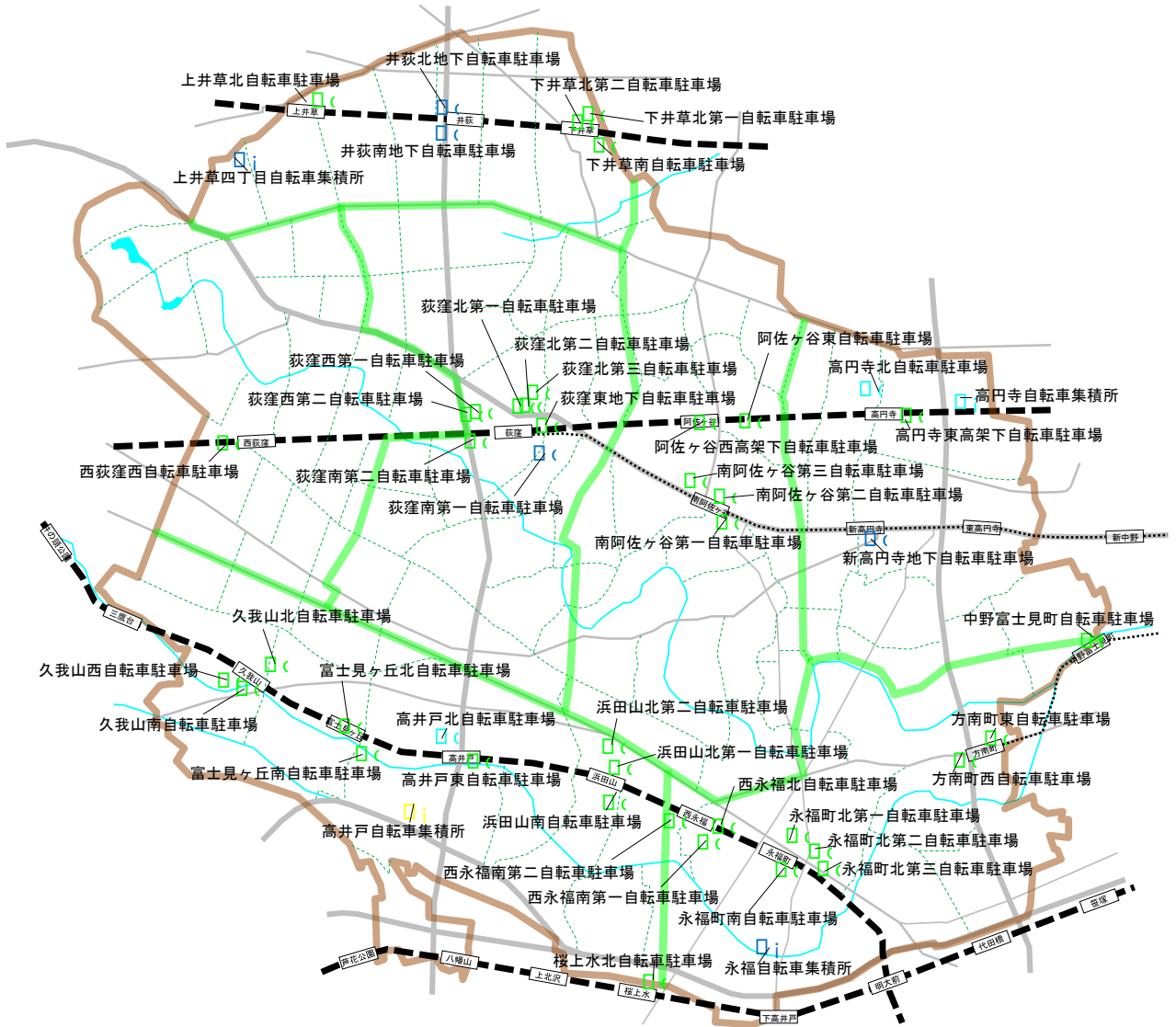


■ 令和4（2022）年度末時点

	区道	都道	国道	計
計画	44.5km	5.4km	4.3km	54.2km
整備済み	30.33 km	3.65km	3.3km	37.28km
整備率	68.2%	67.6%	76.7%	68.8%

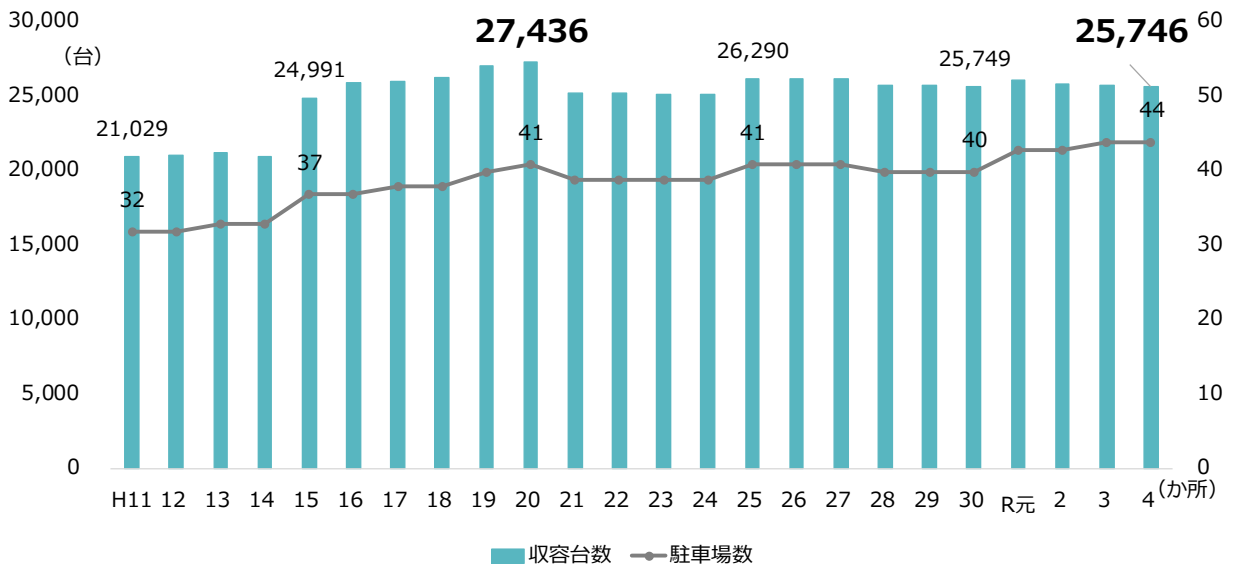
区立有料制自転車駐車場・自転車集積所

■ 有料制自転車駐車場・自転車集積所

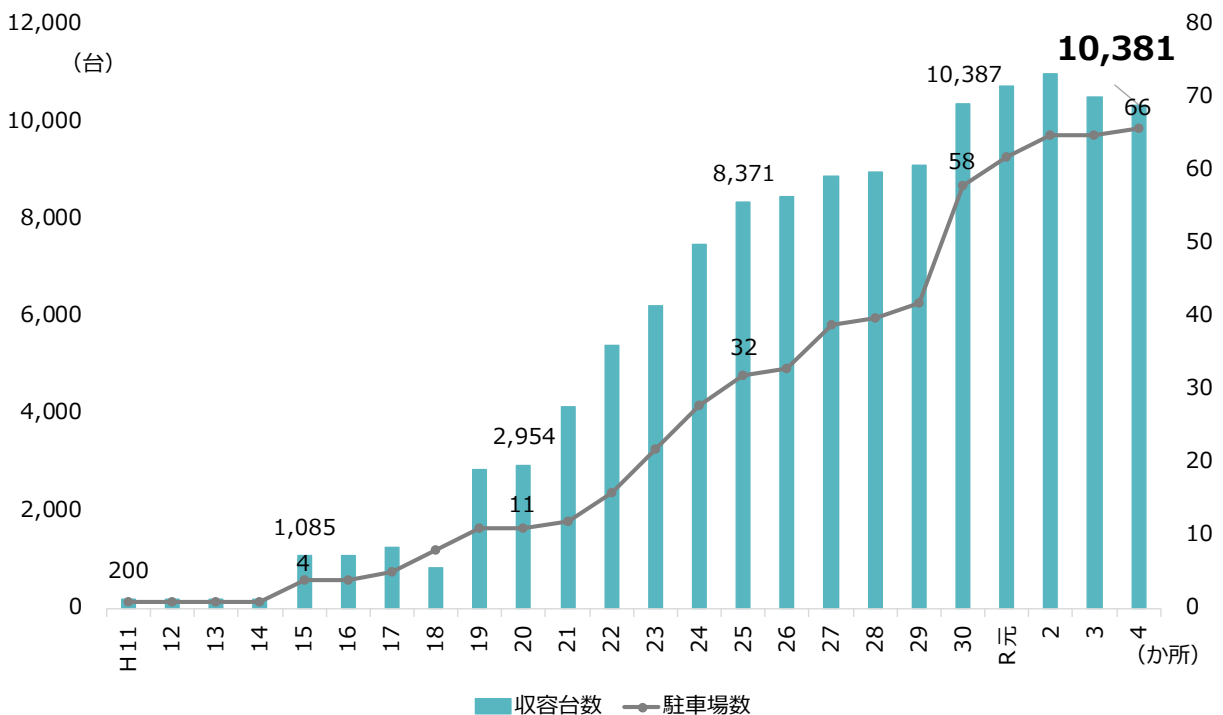


■ 自転車駐車場の収容台数と自転車駐車場の設置数

■ 区立自転車駐車場の収容台数（駐車できる台数）の推移 平成 11（1999）年度～
 区立自転車駐車場の収容台数は、近年横ばいの状況です。



■ 民営自転車駐車場の収容台数の推移 平成 11（1999）年度～
 民営自転車駐車場の収容台数は増加傾向でしたが、近年は減少しています。

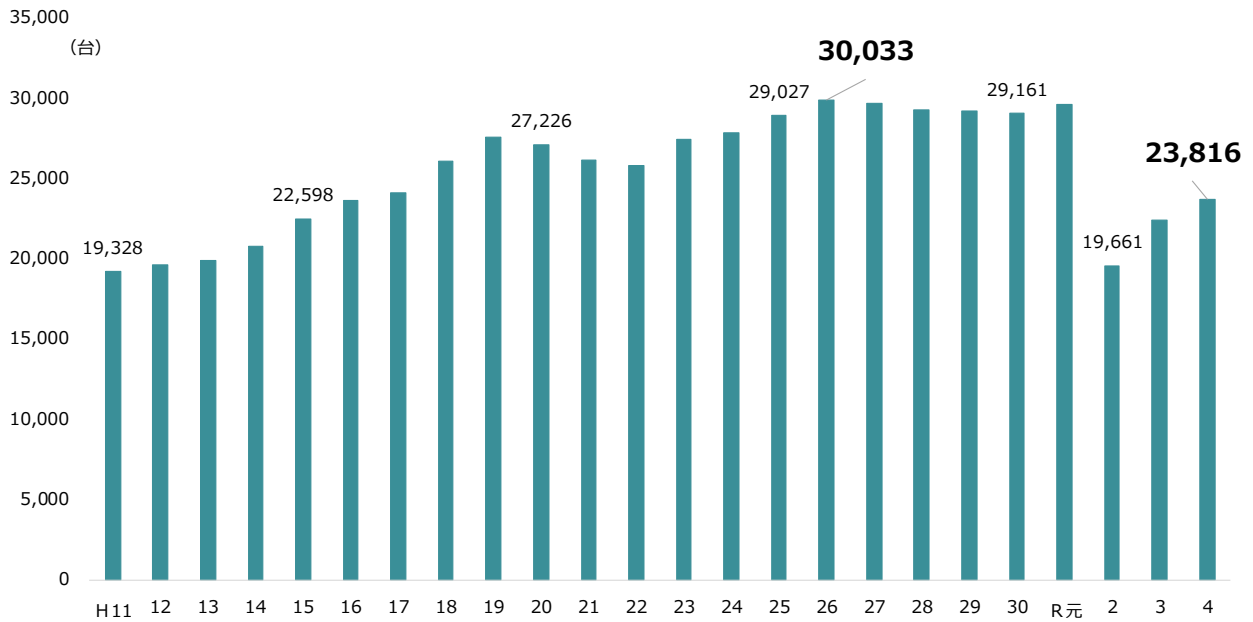


※ 民営自転車駐車場に関する数値は、区が把握しているものに限りです。

区立自転車駐車場への駐車台数

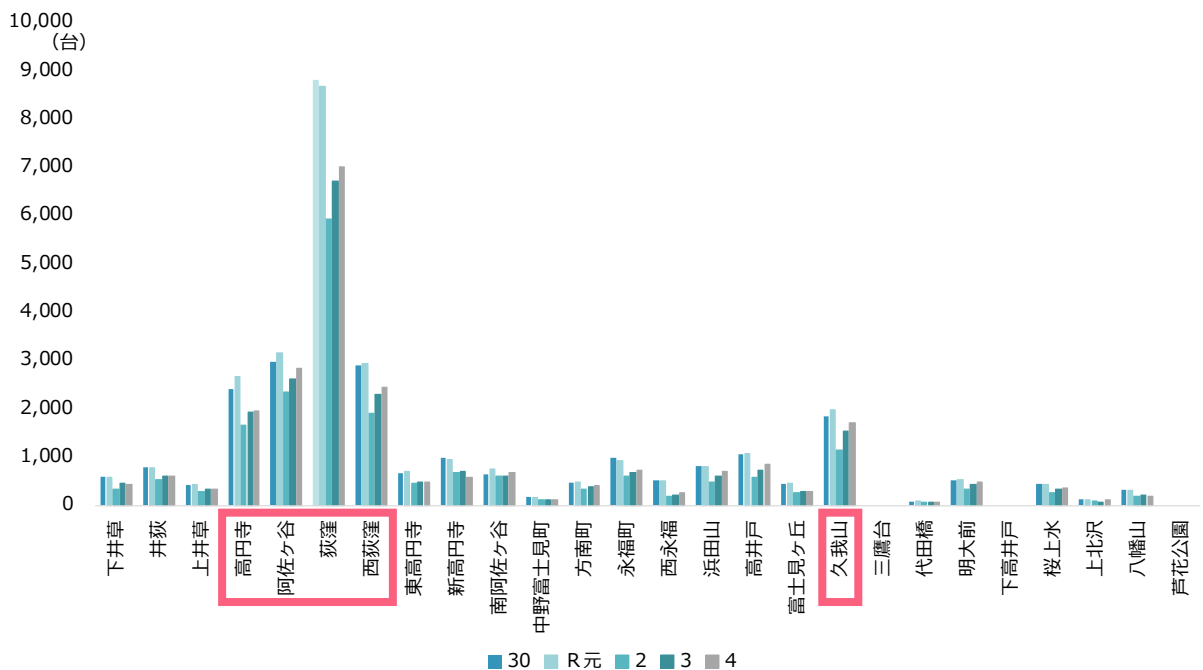
■ 駐車台数の推移 平成 11 (1999) 年度～

令和 2 年度は大幅に減少しましたが、その後回復傾向にあります。



■ 駐車台数の推移 (駅ごと) 平成 30 (2018) 年度～

・ 荻窪駅をはじめとして J R 4 駅が多く、次いで久我山駅が多くなっています。

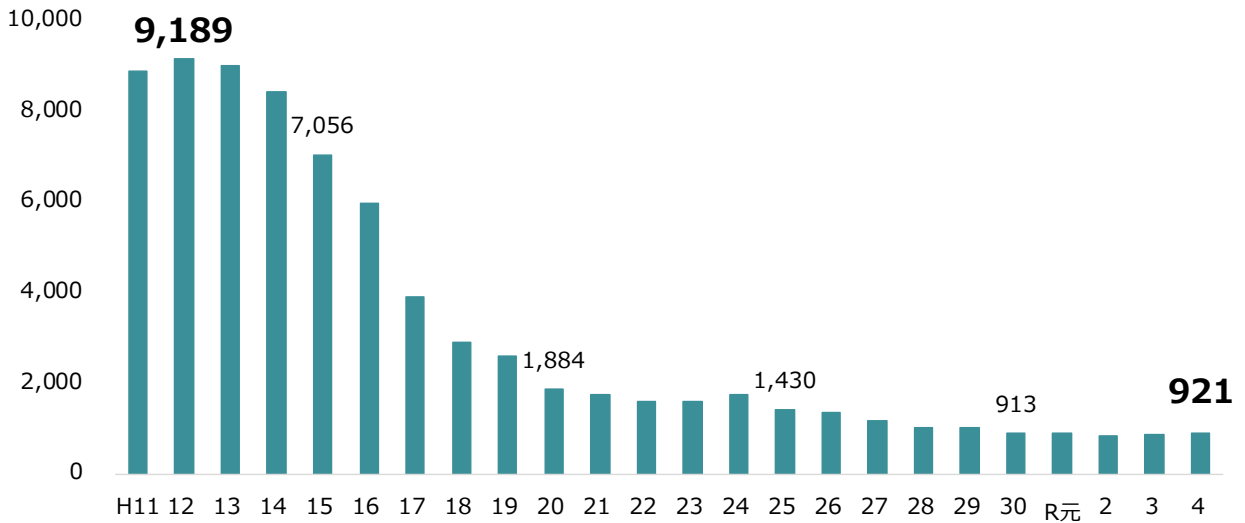


※ 数値は 1 日当たりの平均値 (各年 5 回調査を実施)

■ 放置自転車の台数

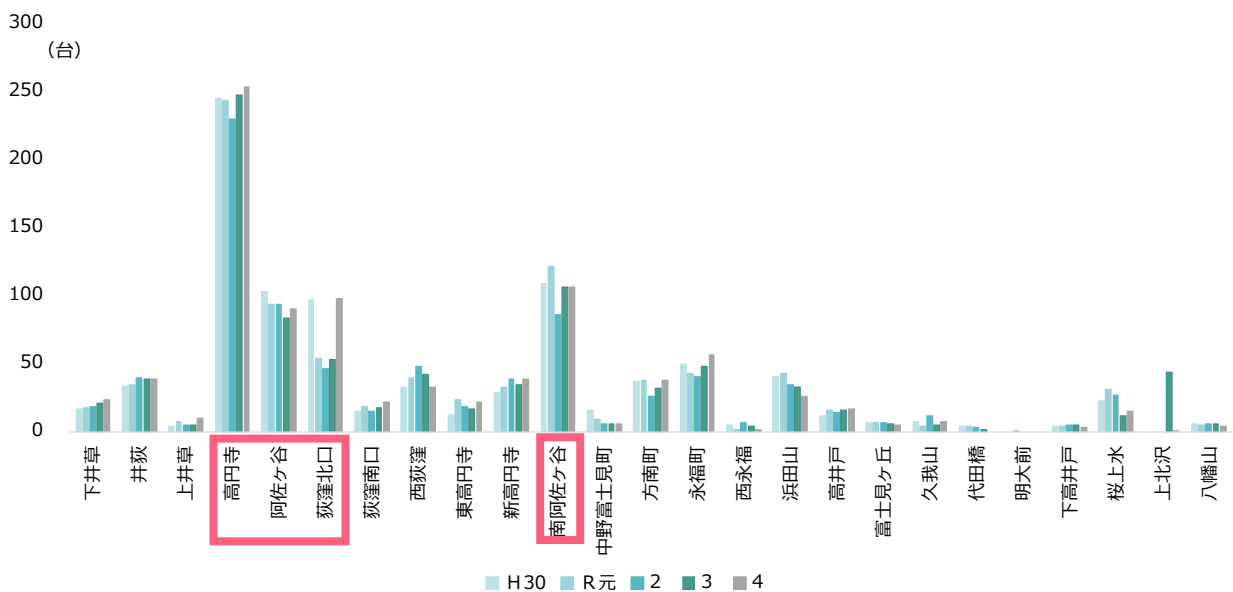
■ 放置自転車の推移 平成 11 (1999) 年度～

平成 12 年度のピークから大幅に減少しましたが、近年は横ばいの状況です。



■ 放置自転車の推移 (駅ごと) 平成 30 (2018) 年度～

高円寺駅が最も多く、次いで南阿佐ヶ谷、荻窪駅北口、阿佐ヶ谷駅と続きます。

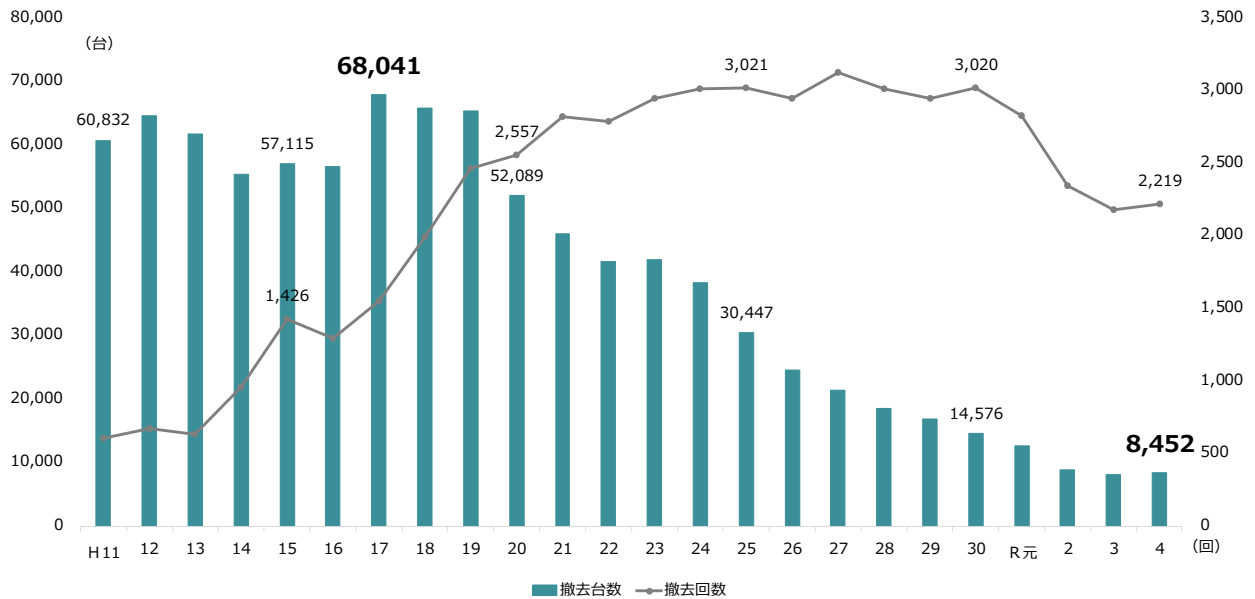


※ 数値は1日当たりの平均値 (各年5回調査を実施)

■ 放置自転車の撤去台数

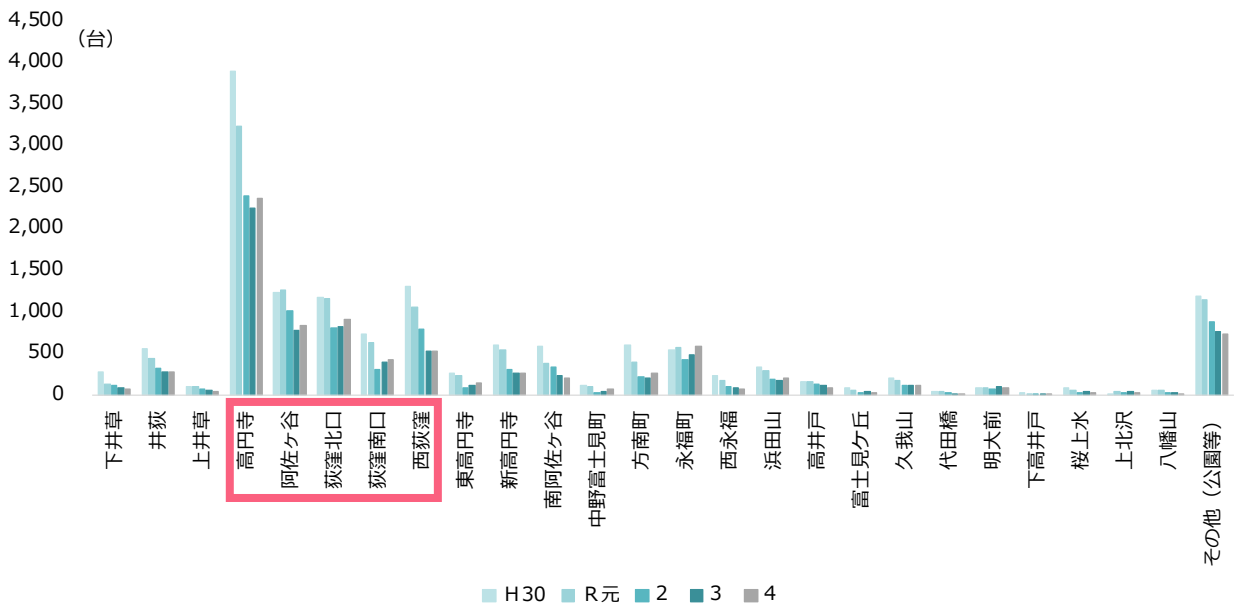
■ 放置自転車の撤去台数と撤去回数 平成 11 (1999) 年度～

撤去台数は、平成 17 年度のピークから減少しましたが、近年は横ばいの状況です。



■ 放置自転車の撤去台数 (駅ごと) 平成 30 (2018) 年度～

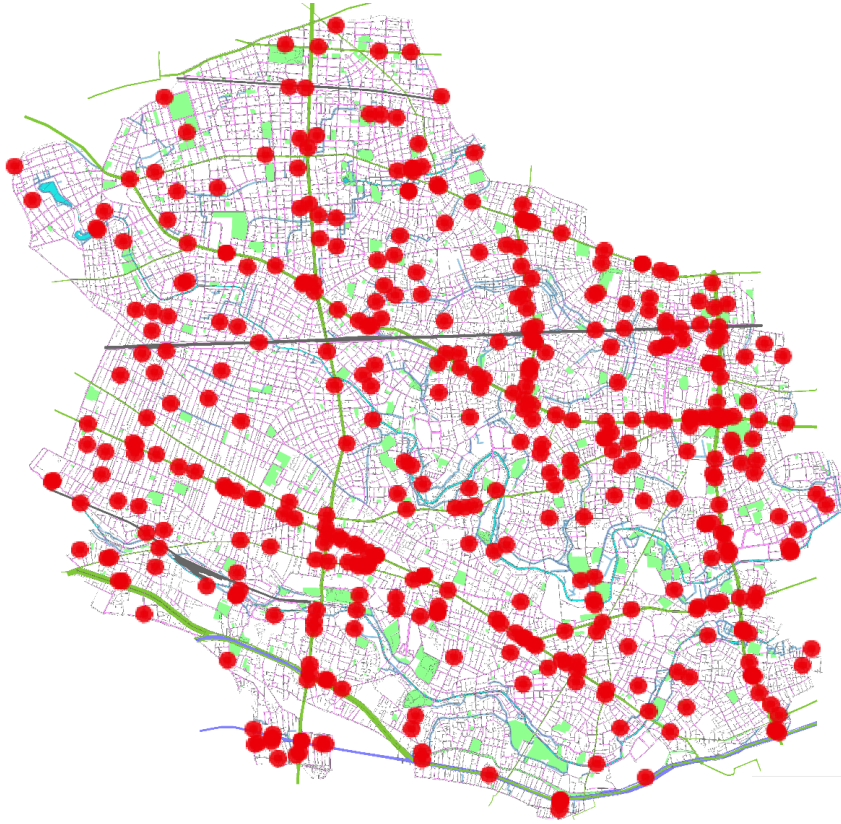
高円寺駅をはじめとして J R 4 駅が多い状況です。



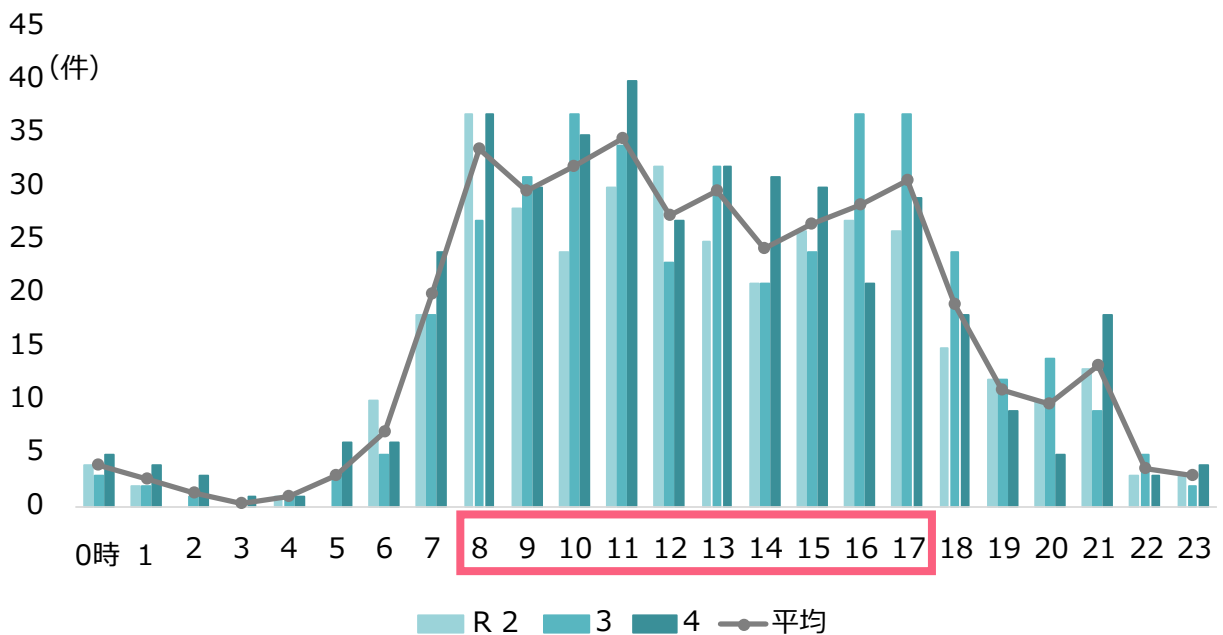
※ 撤去台数と撤去回数は年間の数値

■ 自転車関与事故の状況

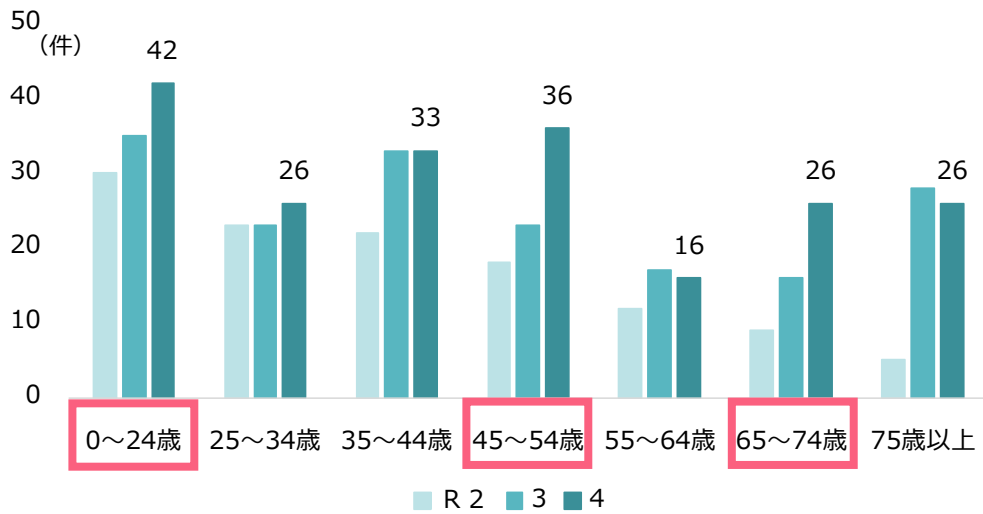
■ 自転車関与事故発生場所 令和4（2022）年



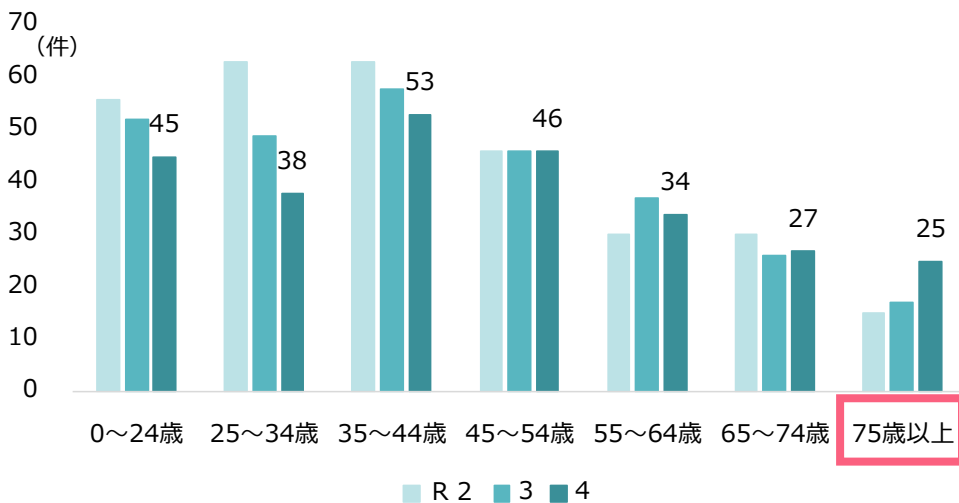
■ 自転車関与事故の発生時間帯 令和2（2020）年～4（2022）年 午前**8**時から午後**5**時までの事故が特に多くなっています。



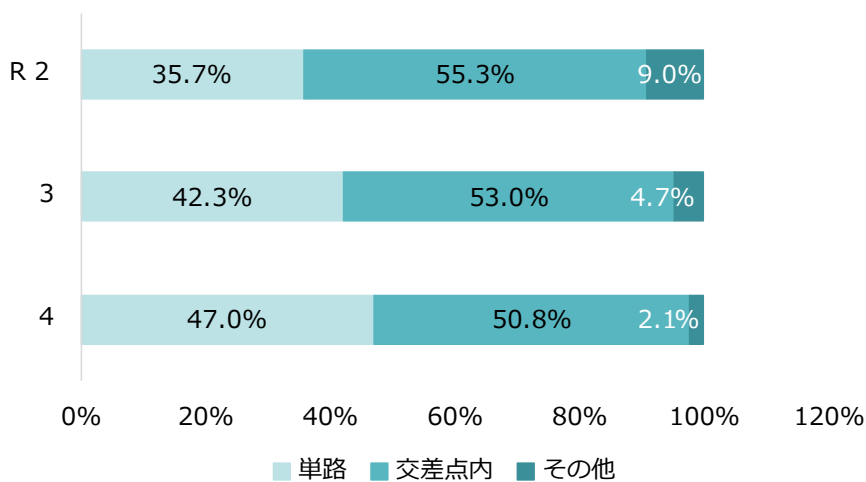
■自転車関与事故件数の年齢別（第1当事者）推移 令和2（2020）年～4（2022）年
0～24歳、45～54歳、65～74歳は、増加傾向にあります。



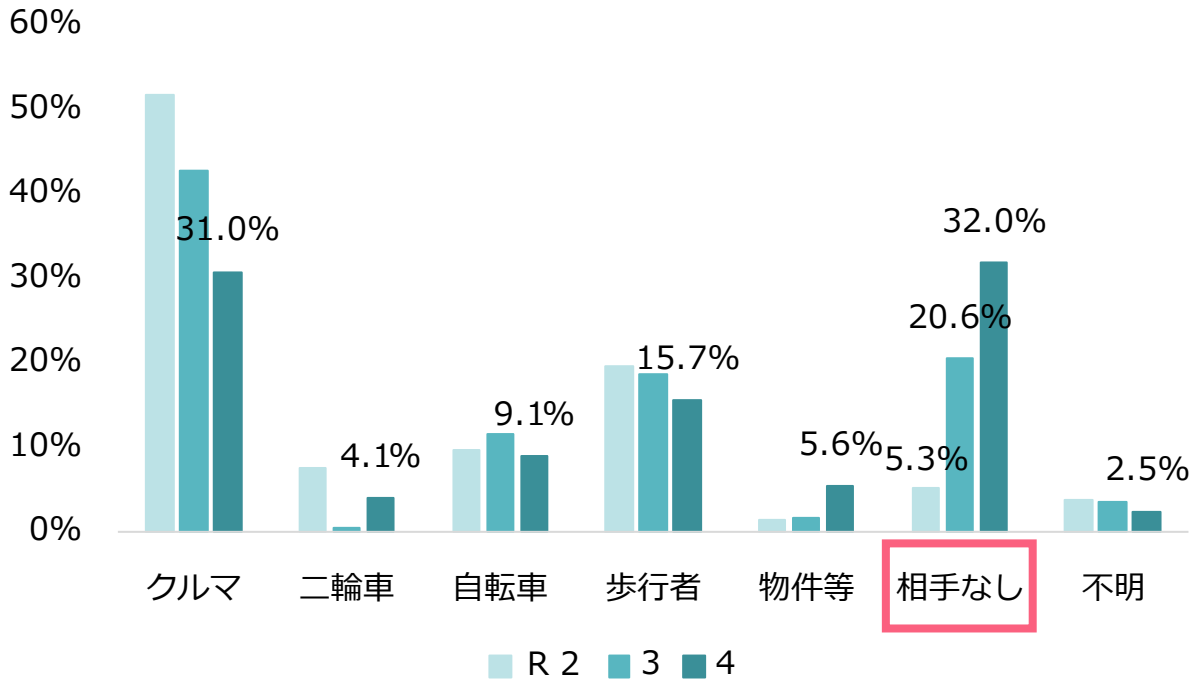
■自転車関与事故件数の年齢別（第2当事者）推移 令和2（2020）年～4（2022）年
75歳以上は、増加傾向にあります。



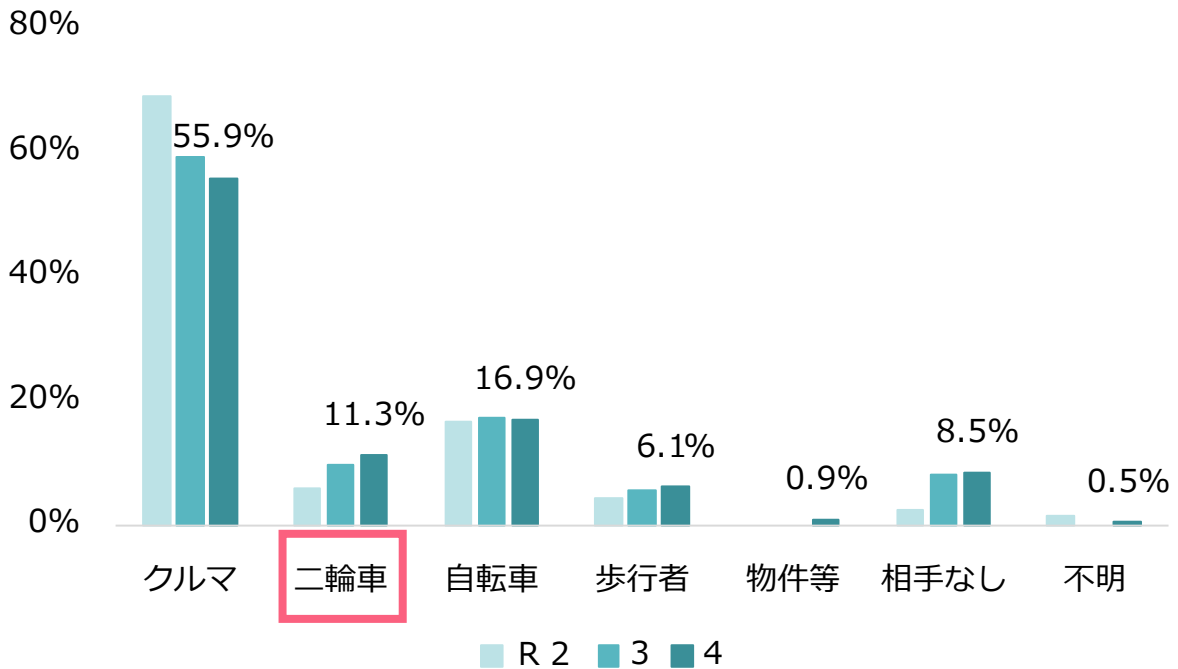
■自転車関与事故の発生場所割合の推移 令和2（2020）年～4（2022）年
単路の割合は、令和2（2020）年と比較して約**11**ポイント上昇しています。



■自転車関与事故の衝突相手の割合（単路） 令和2（2020）年～4（2022）年
 相手方のいない事故は、令和2（2020）年と比較して約**27**ポイント上昇しています。



■自転車関与事故の衝突相手の割合（交差点内） 令和2（2020）年～4（2022）年
 クルマの割合は下降する一方で、二輪車の割合が上昇しています。

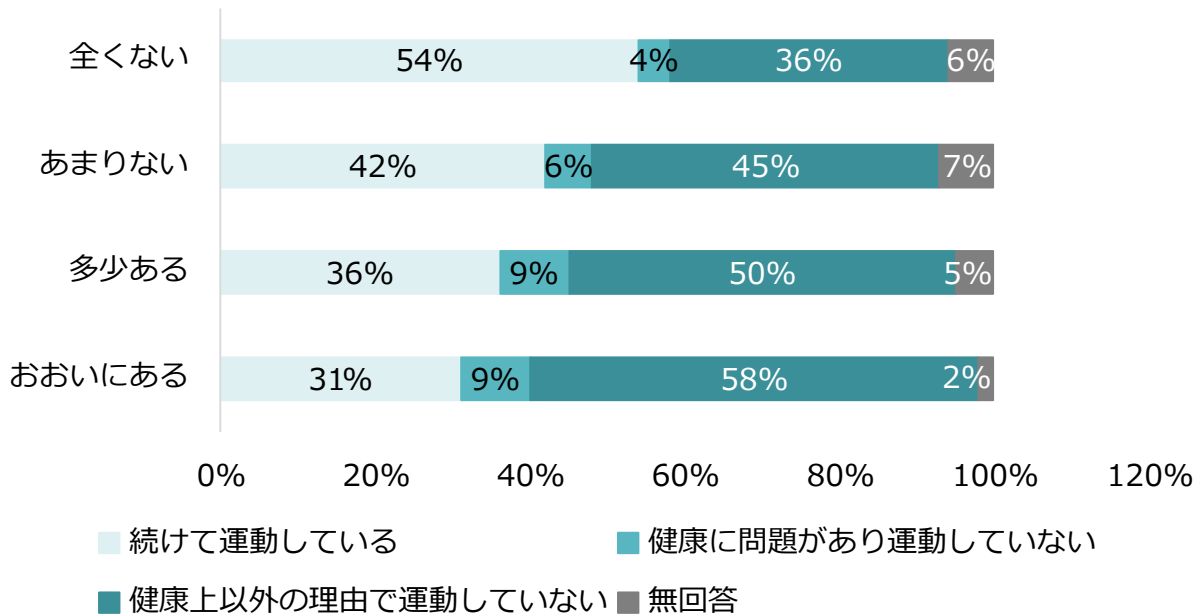


出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 区民の運動習慣と健康状態

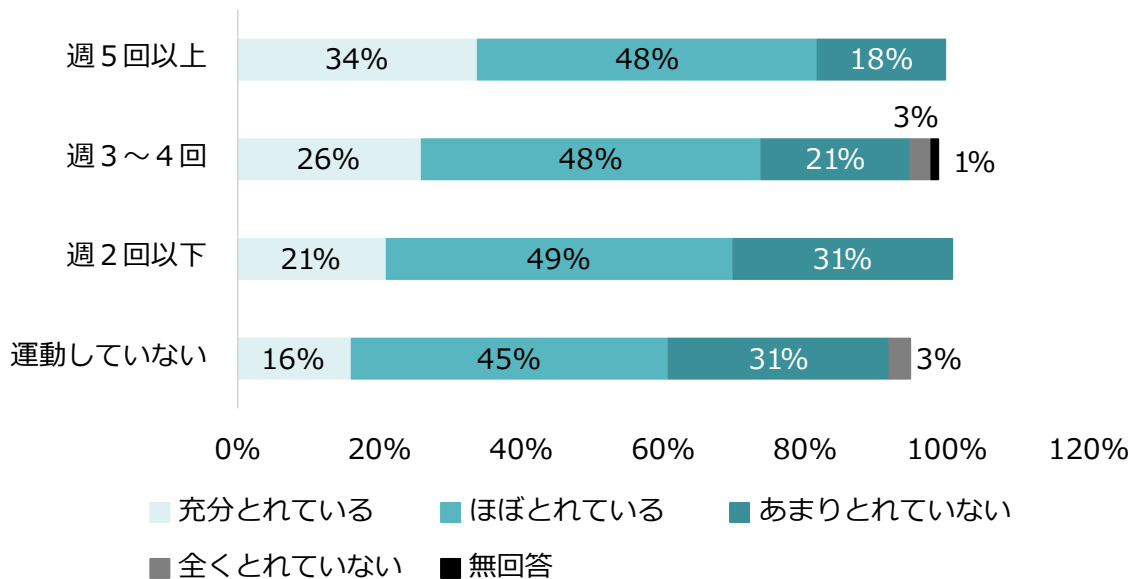
■ 運動習慣とストレスや悩み

ストレスや悩みがおおいにあると回答した区民のうち、約**6**割は健康上の理由以外で運動習慣がありません。一方で、運動習慣がある方はストレスや悩みが少ない傾向です。



■ 運動の頻度と睡眠

運動頻度が週2回以下又は運動していない区民のうち、約**3**割は睡眠があまりとれていないと回答しています。運動の頻度が多い区民の方が睡眠をとれている傾向があります。



出典：杉並区生活習慣行動調査報告書（令和3（2022）年2月）

■これまでの取組

区では、「安全で快適な自転車利用環境」を実現するため、杉並区自転車利用総合計画（平成10（1998）年策定）に基づき、以下の取組を進めてきました。

■杉並区自転車利用総合計画

《基本理念》

安全で快適な自転車利用環境の実現を目指すために、自転車をルールとマナーを守って利用する交通手段として位置づけ、区民、区、警察、事業者など自転車に関わるすべての者が協力して取組を実施します。

■計画の体系図（平成29（2017）年3月改定）

基本的方針1 利用しやすい自転車駐車場の整備	基本的方針3 放置自転車のない安全で快適なまちづくり
(1) 自転車駐車場の整備【重点】	(1) 放置防止協力員の活動支援
(2) 新たな自転車駐車場の整備	(2) 放置自転車クリーンキャンペーンの実施
(3) 使いやすい自転車ラックの導入	(3) 自転車安全利用教室での放置防止啓発活動の実施
(4) 防犯カメラの設置	(4) 案内看板・路面ステッカーの設置
(5) きめ細かい駐車料金設定【重点】	(5) 街頭指導の強化【重点】
(6) 自転車駐車場の民営化	(6) 放置自転車の撤去
(7) 民営自転車駐車場の情報提供	(7) 撤去自転車の再資源化等
(8) 民営自転車駐車場の整備支援	(8) 自転車集積所の規模の適正化
(9) 自動二輪車置場の整備	(9) 撤去業務の効率化【重点】
(10) 民営バイク駐車場の整備支援	(10) 放置自転車撤去手数料の見直し
(11) 自転車駐車場の使用料の見直し	
基本的方針2 買い物客等用自転車駐車場の整備	基本的方針4 自転車の安全利用（事故防止）の推進
(1) モデル地域における買い物客等用自転車駐車場整備【重点】	(1) 区立小学校における自転車安全利用実技講習会の実施【重点】
(2) 買い物客等を対象とした駐車料金の設定【重点】	(2) スタンドマンによる自転車安全利用実技講習会の実施（中学校・一般）【重点】
(3) 買い物客等用自転車駐車スペースの拡充	(3) 区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起【重点】
(4) 自転車駐車場への誘導	(4) 自転車用ヘルメットの着用推進【重点】
(5) 大規模店舗等の自転車等駐車場設置義務制度に関する指導の徹底	(5) 高齢者向け交通安全教室の開催【重点】
(6) 買い物客等用自転車駐車場整備の支援【重点】	(6) 区民向け自転車講習会の実施【重点】
	(7) 自転車シミュレーターを活用した体験型啓発活動の実施【重点】
	(8) 自転車走行マナーアップキャンペーンの実施【重点】
	(9) 出前型自転車講習会の開催【重点】
	(10) 自転車利用者への損害賠償保険加入の促進【重点】
	(11) 悪質な自転車利用者に対する取締りの実施【重点】
	(12) 区内自転車商協同組合と協力した自転車点検の実施
	(13) 自転車通行空間の整備【重点】
	(14) 自転車安全利用モデル地区の推進

■これまでの取組による主な成果

放置自転車の台数は、最も多かった平成12（2000）年度の9,189台から令和4（2022）年度には921台（午後2時時点）へ約**90%**減少しました。

自転車関与事故は、平成19（2007）年の962件から令和4（2022）年には419件へ約**56%**減少しました。

■ 自転車利用総合計画・自転車ネットワーク計画の目標値と実績値

有料制自転車駐車場の整備

令和5年度（目標値）	令和4年度（実績値）
29,239 台	34,732 台

駅周辺放置自転車の台数

放置自転車台数	令和5年度（目標値）	令和4年度（実績値）
昼間（午後2時）	800 台	921 台
夕方（午後5時）	1,200 台	976 台

自転車に関連した交通事故件数

令和5年（目標値）	令和4年（実績値）
420 件以下	419 件

自転車の車道左側通行の順走遵守率

令和5年（目標値）	令和4年（実績値）
90%	85.3%

■ 聴くオフ・ミーティング

■ 開催概要

項目	内容
テーマ	「人と環境に優しい自転車の街・杉並」
開催日	令和4（2022）年10月20日
参加者	区民19名（無作為抽出2,000人から応募）、区長、区職員

■ 自転車と歩行者が安全で快適に共存するために何ができるか？何が必要？

班	主な意見
A班	サイクルシェアの普及率向上として、シェアサイクル業者相互の連携と、公共施設やコンビニなどに駐輪場を増設する必要があると思いました。
B班	自転車と歩行者の共存のためには、「グリーンスローモビリティ」がひとつのきっかけになると思います。
C班	駐輪場を増やし、空いている駐輪場を簡単に検索してとめられるような電子化も重要と思います。
D班	自転車のナビマークやナビラインについて、各年齢層の方々にもわかるようなルール作りをした方がいいと思いました。 学校教育などで継続的に学ぶ場を増やしていくことで交通ルール意識を高めていけるとと思います。
E班	区独自のサイクルパスのようなものを作ったり、「自転車に乗りやすいまちづくり」のようなスローガンがあればいいと思います。

■ 主な意見や提案

- ・シェアサイクルが増えてきて便利だなと思っています。コンビニやスーパーの駐輪場をシェアサイクル用のポートにしてしまうような思い切った転換をすることで一気に自転車は公共物という意識が芽生えてくるのではないのでしょうか。
- ・企業の違法駐停車が多いので、荷物をキャリアに積んで自転車で配達できるように、区が企業に自転車を貸し出すシェアサイクルができるようになると思います。
- ・多様な乗り物が急速に広がっていく中で、子どもたちに交通安全教育を行っていくことが急務なのではないのでしょうか。
- ・我々エンジニアは、自転車駐輪場の電子化などに技術で貢献できると思います。デジタル技術を上手く使っていく場を作ってください。
- ・善福寺川緑地の近くに交通公園という公園があります。そこには子どもたちの好きな信号機があって、ゴーカートも走っています。この公園で交通安全の啓発イベントを開催してはどうでしょうか。

■ 区政モニターアンケート

■ 調査概要

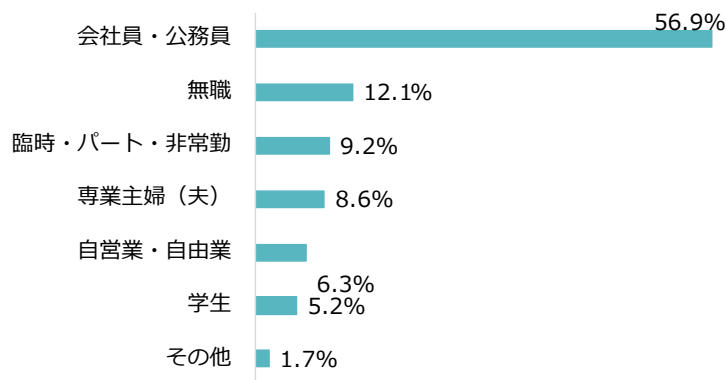
項目	内容
調査目的	自転車活用の現状等について把握する。
調査期間	令和5（2023）年7月7日～31日
調査対象	区政モニター200人
回答者数	174人（回答率87.0%）

※ 景観に関するアンケートと同時に実施しました。景観に関する問4～11は掲載していません。

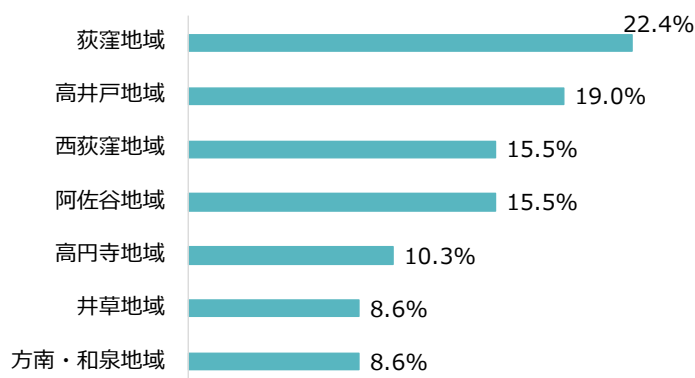
問1 あなたの年齢をお答えください。（○は1つだけ） n=174



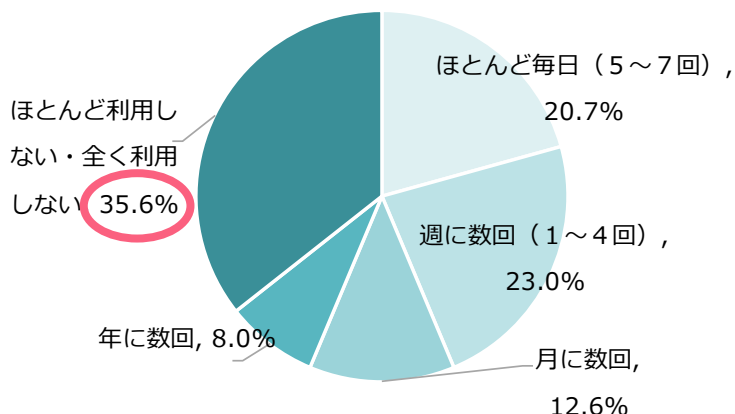
問2 あなたの職業をお答えください。（○は1つだけ） n=174



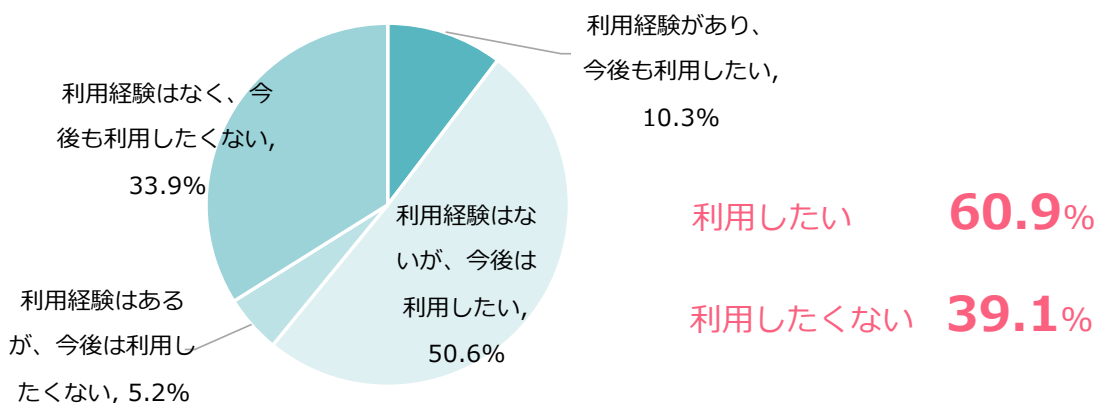
問3 あなたのお住まいの地域を選択してください。（○は1つだけ） n=174



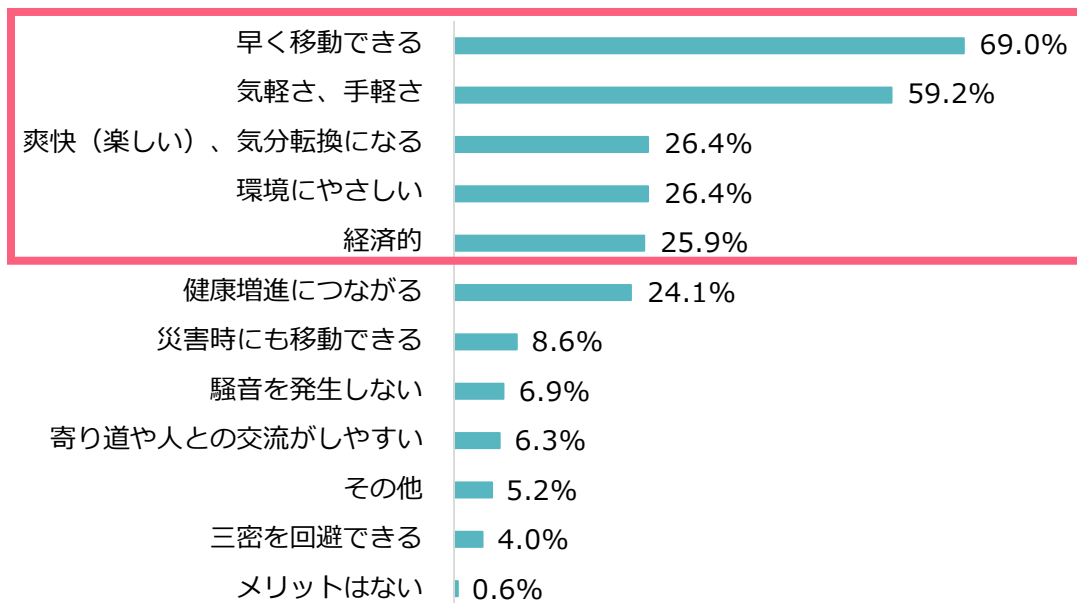
問 12 あなたは、普段、どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。(○は1つだけ)
n=174



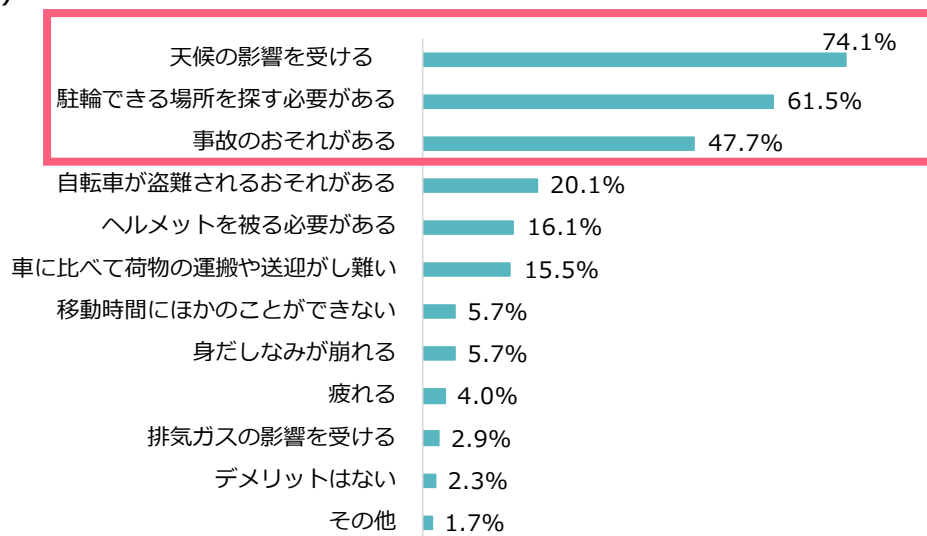
問 13 あなたのシェアサイクルの利用経験と今後の利用の意向について、伺います。
(○は1つだけ) n=174



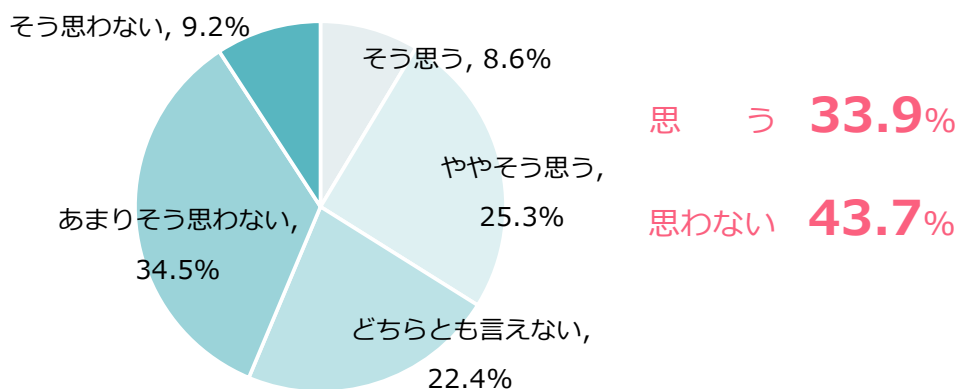
問 14 あなたは自転車を利用するメリットは次のうちどれだと思いますか。(○は3つまで) n = 174



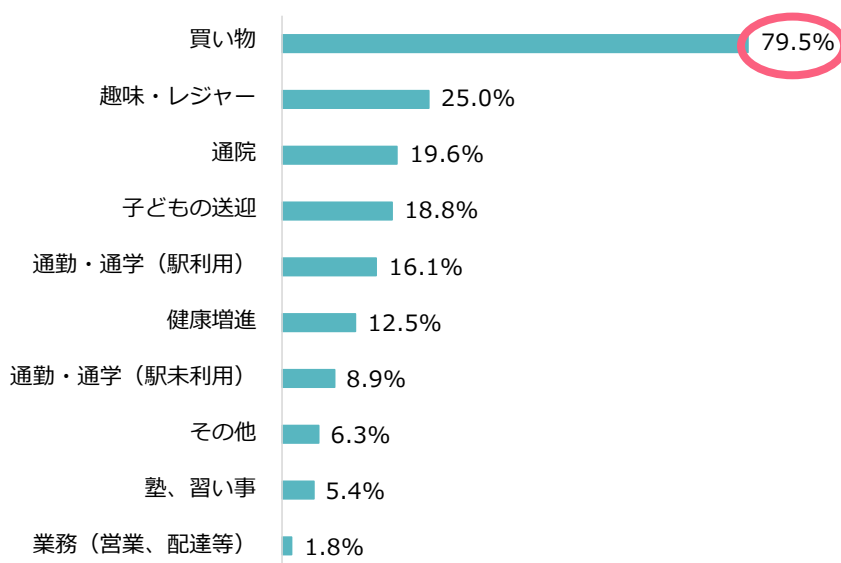
問 15 あなたは自転車を利用するデメリットは次のうちどれだと思いますか。(○は3つまで) n = 174



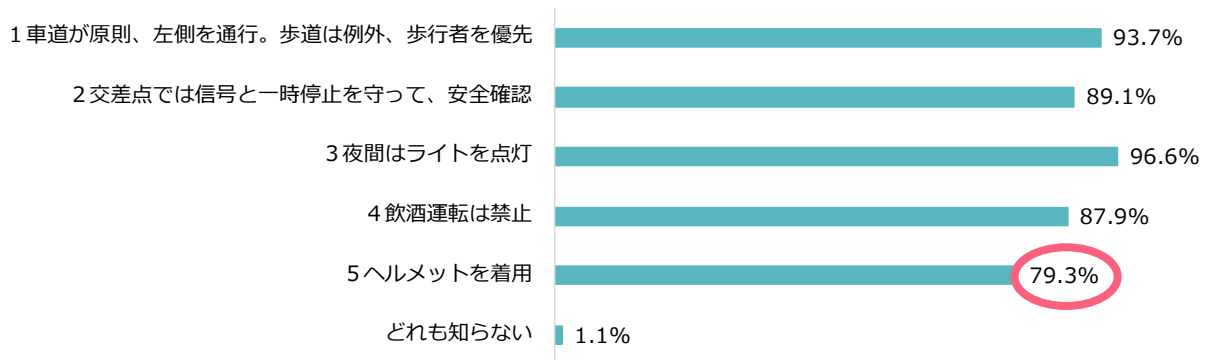
問 16 杉並区は、自転車に乗りやすいまちだと思いますか。(○は1つだけ) n=174



問 17 (問 12 で「1~4の自転車を利用している」と回答した方に) あなたが、普段、自転車を利用する目的は何ですか。(○は3つまで) n = 112

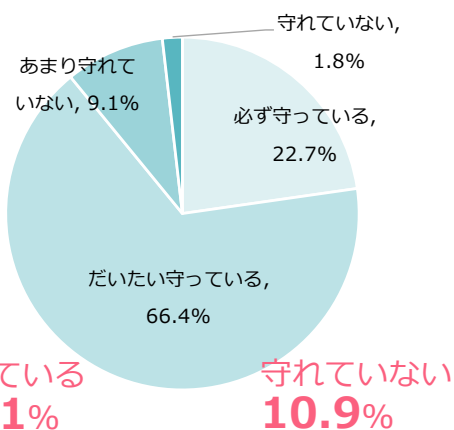


問 18 自転車に乗るときの基本ルールである「自転車安全利用五則」が下記のとおり定められています。あなたはこれらのルールを知っていますか。(知っているもの全てに○)
n = 174

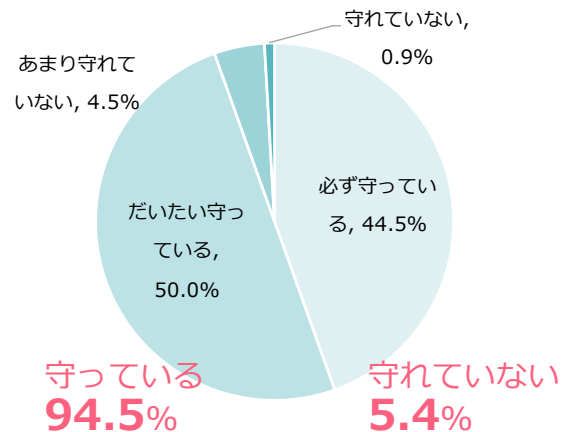


問 18-1 (問 12 で「1～4の自転車を利用している」と回答した方に) あなたは問 18 の「自転車安全利用五則」をどの程度守っていますか。(各項目に○は1つだけ)

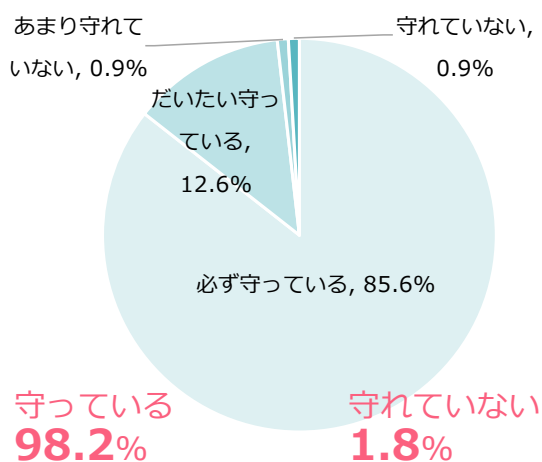
(1) 車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先 n=110



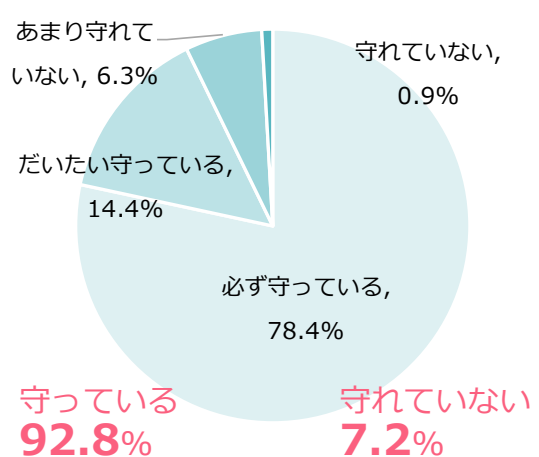
(2) 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 n=110



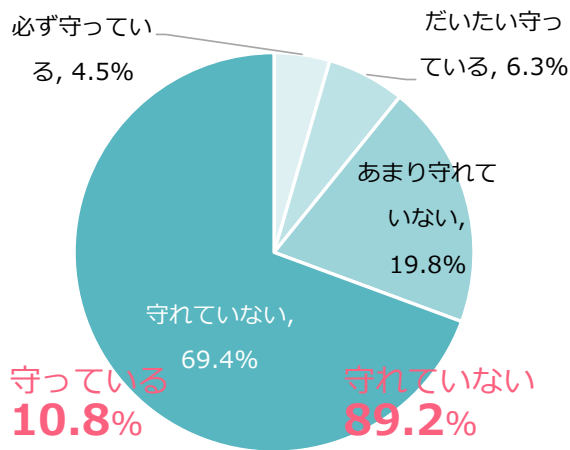
(3) 夜間はライトを点灯 n=111



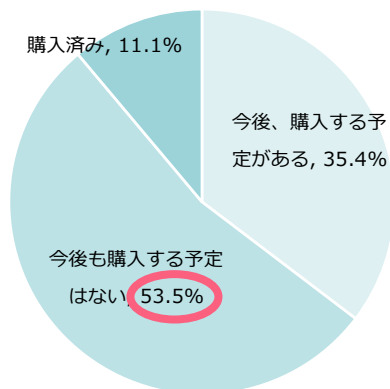
(4) 飲酒運転は禁止 n=111



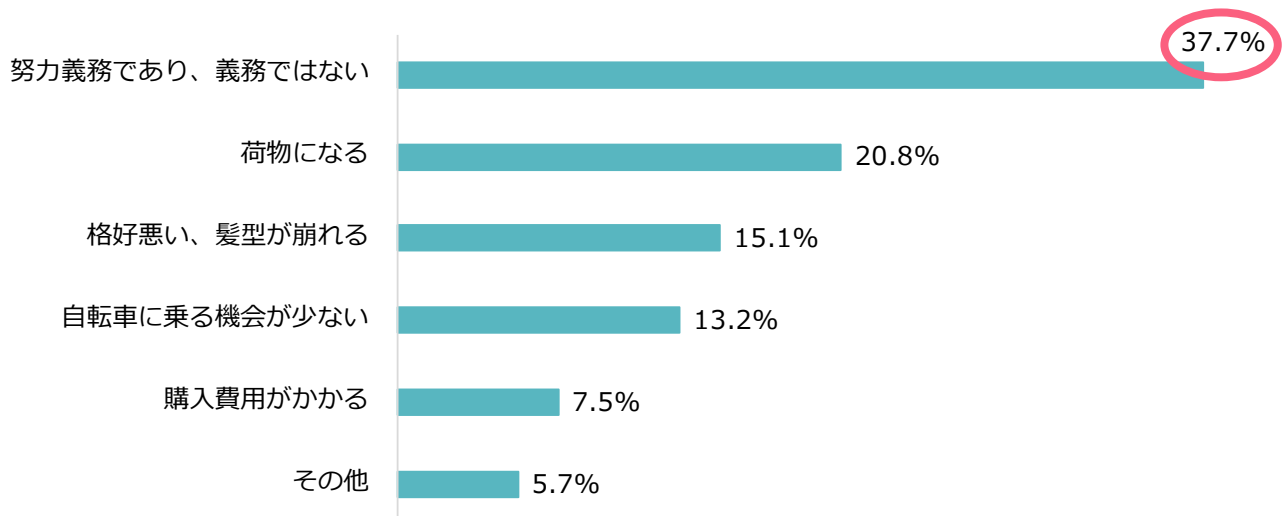
(5) ヘルメットを着用 n=111



問 18-2 (問 18-1 の(5)ヘルメットを着用で、「3 あまり守れていない」または「4 守れていない」と回答した方に)あなたは今後ヘルメットを購入する予定はありますか。(1) ~ (3) に○を1つだけ) n=99

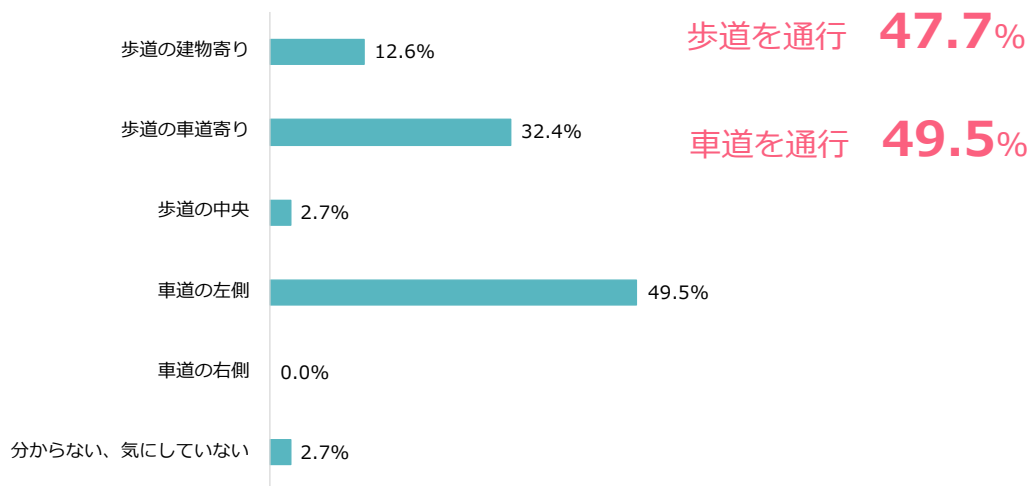


(2)を回答した場合は、その理由(購入予定がない)は何ですか。(1~6に○は1つだけ) n=53

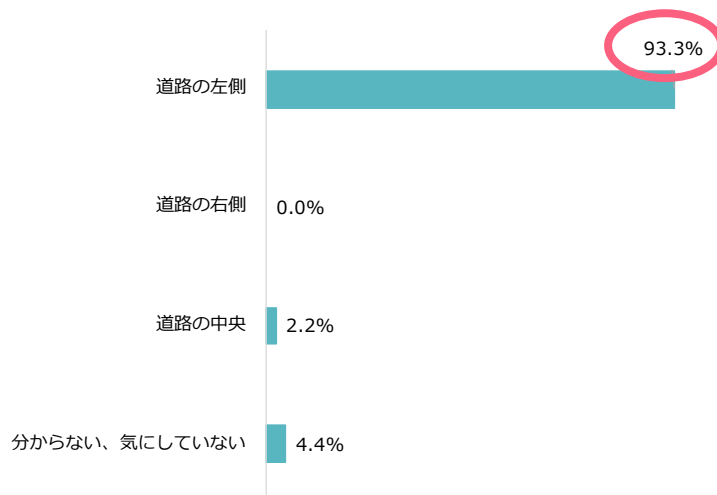


問 19 (問 12 で「1～4 の自転車を利用している」と回答した方に) あなたは、杉並区内で自転車を利用するとき、主に道路のどの場所を通行していますか。歩道の有無それぞれの場合についてお答えください。(それぞれ○は1つだけ)

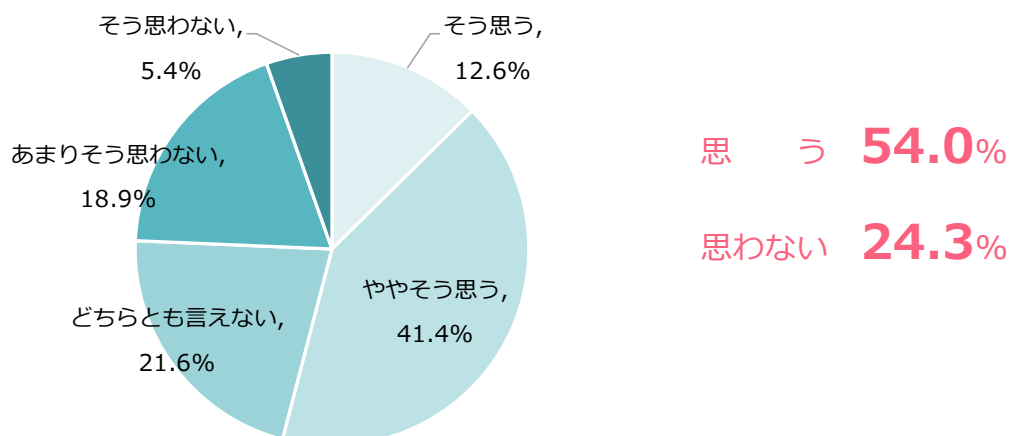
「歩道がある道路の場合」 n=111



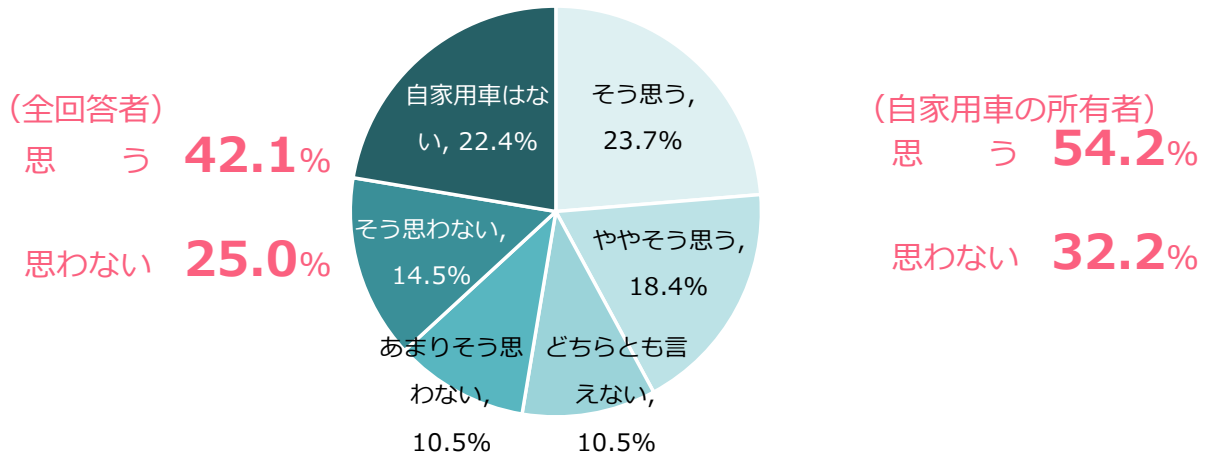
「歩道がない道路の場合」 n=90



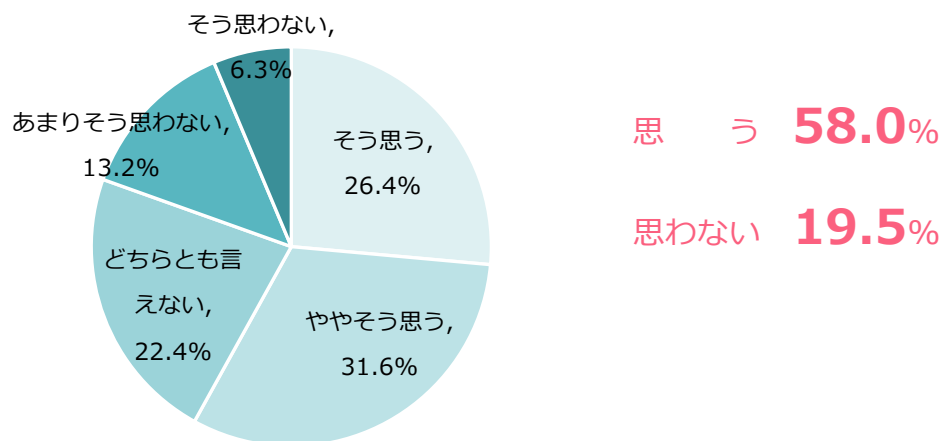
問 20 (問 12 で「1～4 の自転車を利用している」と回答した方に) あなたが杉並区内を自転車で通行しているときに、自動車の運転手はあなたに配慮して運転していると思いますか。(○は1つ) n=111



問 21 (問 12 で「1～4の自転車を利用している」と回答した方に) 現在、あなたは、近距離(5 km 未満)の移動において、自家用車に頼り過ぎないで、自転車を利用していると思いますか。(○は1つだけ) 参考:南阿佐ヶ谷から新宿まで6 km 程度 n=76



問 22 あなたは、これからの杉並区のまちづくりにおいて、自転車の活用を推進する必要があると思いますか。(○は1つだけ) n=174



問 23 区が自転車の活用を推進するに当たって、ご意見やご要望があれば、自由に記入してください。

(意見の分類)

- ・自転車のルールやマナーに関すること
- ・自転車駐車場に関すること
- ・自転車ヘルメットに関すること
- ・取組の方向性について
- ・シェアサイクルとキックボードについて

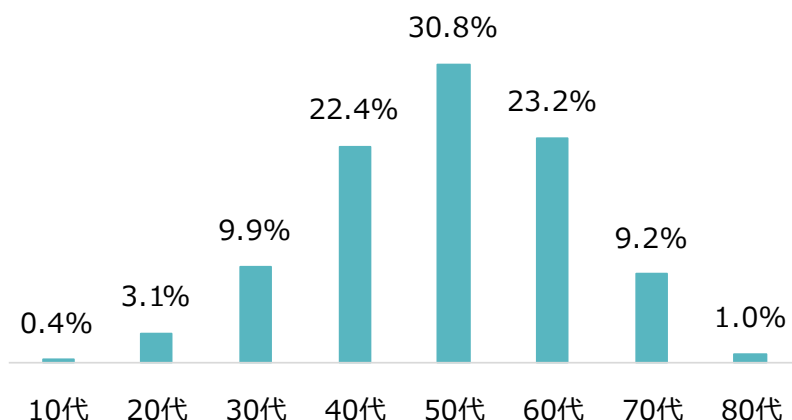
※ アンケート結果の詳細は、杉並区ホームページ「令和5年度第1回 杉並区区政モニターアンケート集計結果報告書」をご覧ください。

■区民Webアンケート（抜粋）

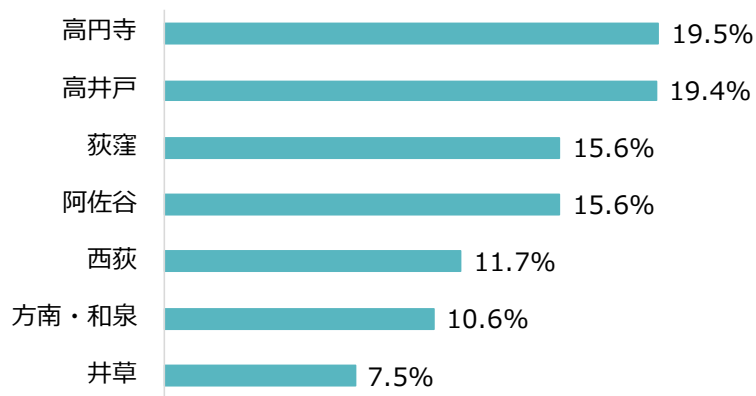
■調査概要

項目	内容
調査目的	自転車利用の実態を把握する。
調査期間	令和3（2021）年12月25日～28日
調査対象	区民（回答者が1,000人に達するまでWeb上で調査）
回答者数	1,026人

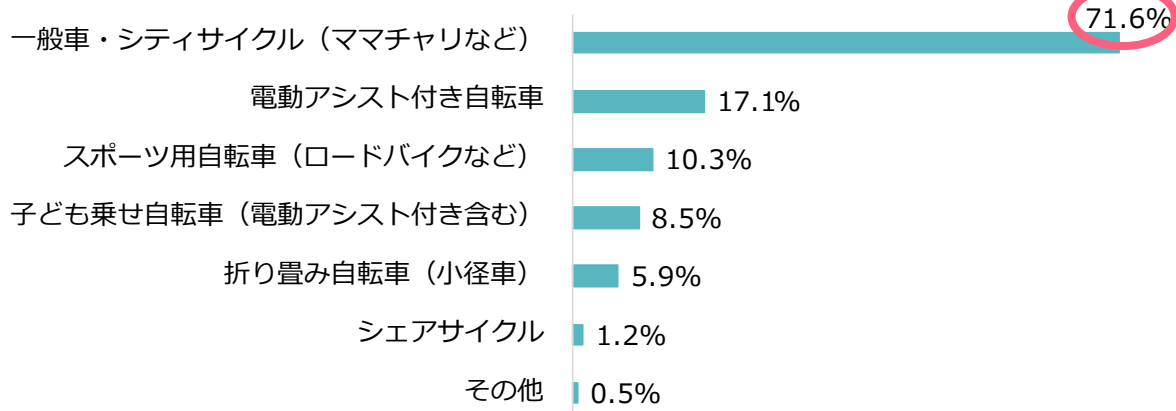
問 あなたの年齢をお答えください。（○は1つだけ） n=1,026



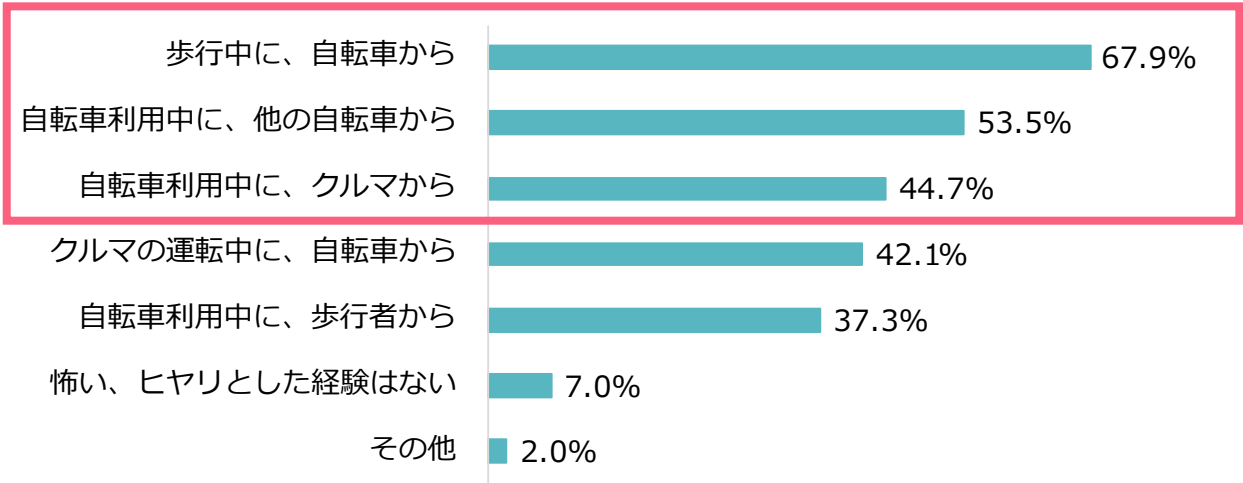
問 あなたのお住いの地域を選択してください。（○は1つだけ） n=1,026



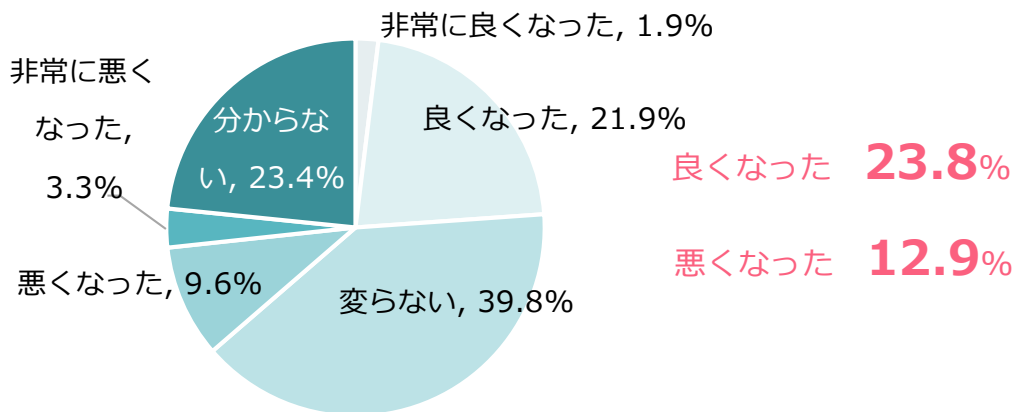
問 あなたが利用している自転車の車種を選択してください。（複数選択可） n=563



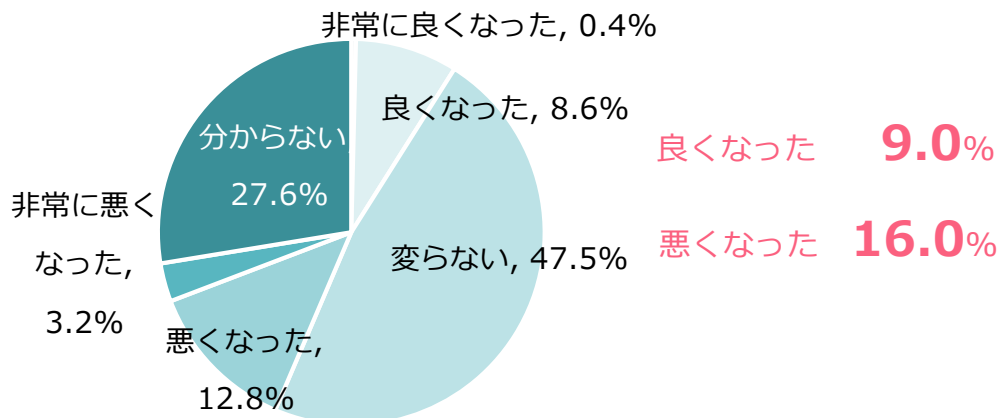
問 自転車に乗っているときのヒヤリハットの経験を教えてください。(複数選択可) n=1,026



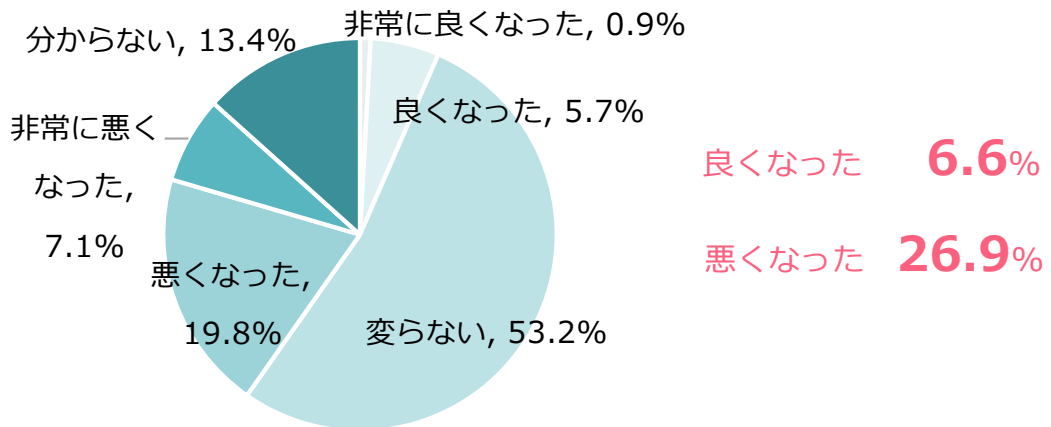
問 駅周辺での放置自転車の多さについて教えてください。(○は1つだけ) n=1,026



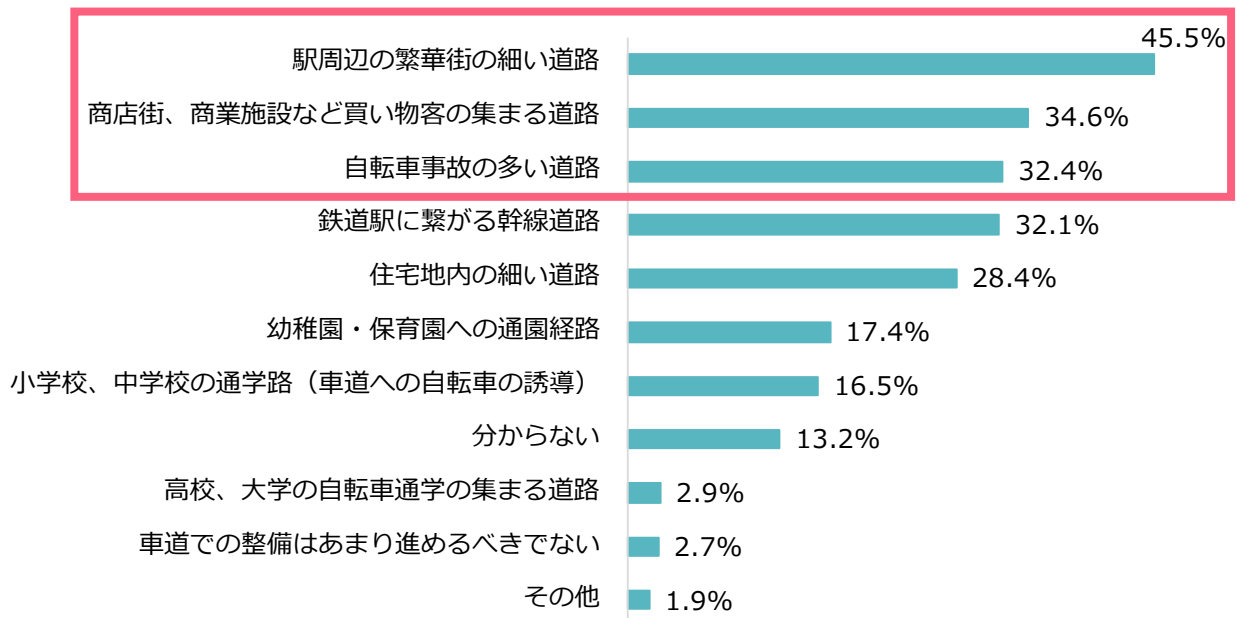
問 自転車で通行するときの走りやすさについて教えてください。(○は1つだけ) n=1,026



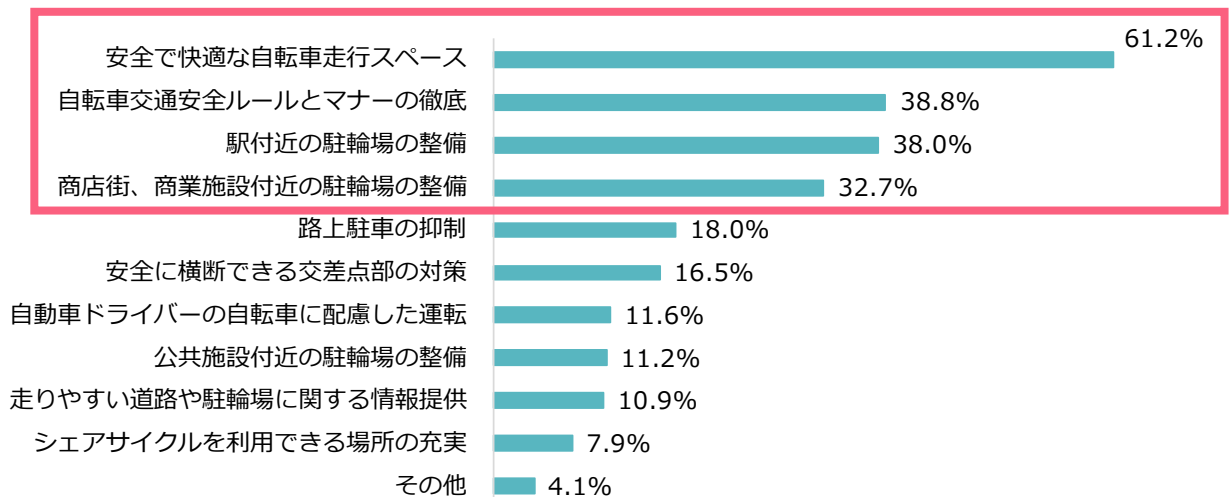
問 歩行者として歩いているときの安全性について教えてください。(○は1つだけ) n=1,026



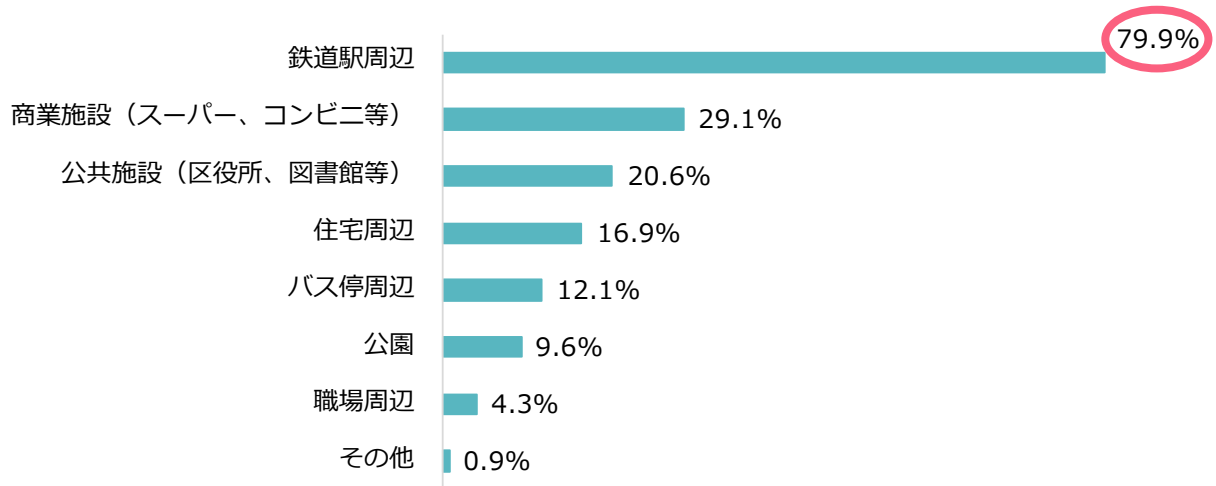
問 今後、自転車通行空間を整備してほしい道路を教えてください。(複数選択可) n=1,026



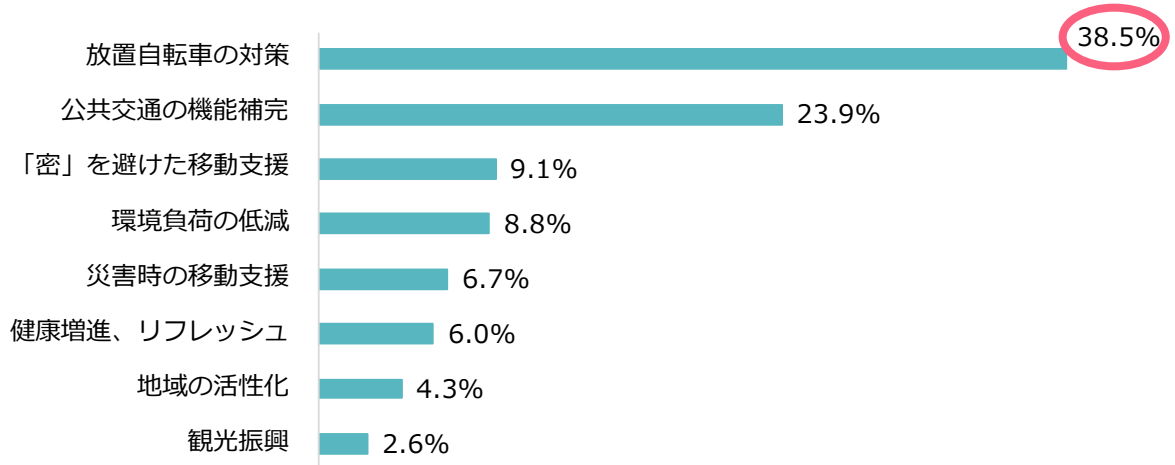
問 安全・快適な自転車利用のために必要なことを教えてください。(複数選択可) n=1,026



問 シェアサイクルポートを整備してほしい場所を教えてください。(複数選択可) n=680



問 シェアサイクルの1番期待できる効果を教えてください。(複数選択可) n=973



■ 計画の検討経緯

日付	会議名等	備考
令和3（2021）年度		
1/27	第49回自転車等駐車対策協議会	計画の方向性報告
12/25～28	区民Webアンケート	1,026人回答
令和4（2022）年度		
5/11	第1回自転車活用推進計画策定検討会	素案概要検討
6/30	第2回自転車活用推進計画策定検討会	素案検討
10/30	第2回聴くオフ・ミーティング	区民19人参加
令和5（2023）年度		
5/22	有識者意見聴取	古倉宗治氏※
5/27	第1回「区長と学ぼう」自転車マナー講習会	区民18人参加
7/7～31	区政モニターアンケート	区民174人回答
7/13	有識者意見聴取	古倉宗治氏
7/20	第3回自転車活用推進計画策定検討会	計画骨子案検討
7/27	第50回自転車等駐車対策協議会	計画骨子案報告
8/8	第5回地域公共交通活性化協議会	計画骨子案報告
10/16	第4回自転車活用推進計画策定検討会	計画案検討
11/10	経営会議	計画案決定
12/1～1/4	区民等の意見提出手続	

※ （公財）自転車駐車場整備センター自転車総合研究所所長（令和5（2023）年6月30日まで）、
（NPO）自転車政策・計画推進機構理事長、（一社）日本シェアサイクル協会会長

■ 自転車に関する法令改正等の経緯

○…区の動き ●…国の動き

時期	法律等	内容
S 35.12 (1960)	● 道路交通法（道交法）を施行	自転車を「車両」と位置付け、車道通行の原則を規定
S 40.3 (1965)	○ 交通安全杉並区宣言	交通事故の絶滅を目指した交通安全都市宣言
S 45.4 (1970)	● 自転車道の整備等に関する法律を施行	「自転車道」の整備等に関し必要な措置を規定
S 45.8 (1970)	● 道交法を改正	「歩道通行可」を示す標識がある歩道を通行可とする。
S 45.8 (1970)	● 道路構造令を改正	自転車道・自転車歩行者道の規定を新設
S 46 (1971)	○ 杉並区交通安全計画を策定	・ 交通事故の撲滅を目指して策定 ・ 以後、5年ごとに策定
S 53.12 (1978)	● 道交法を改正	・ 普通自転車の規定を新設 ・ 「普通自転車歩道通行可」の標識がある歩道を通行可とする。
S 55.11 (1980)	● 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を施行	・ 自転車駐車対策の総合的推進に関し必要な措置を定めることを目的に策定 ・ 自治体に対して、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」を定めることができる旨を規定
S 59.9 (1984)	○ 杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例を制定	放置防止、駐車場整備に関し必要な事項を規定
H 5.9 (1993)	○ 杉並区立自転車駐車場条例を制定	自転車駐車場に関して規定
H 10.2 (1998)	○ 杉並区自転車利用総合計画を策定	自転車等の駐車対策に関する総合計画として策定
H 14.7 (2002)	○ 杉並区自転車利用行動計画を策定	自転車利用総合計画をより強力に推進し、計画や成果を区民に分かりやすく示すために策定
H 19.7 (2007)	● 自転車安全利用五則を制定	自転車の安全利用を促進するための広報啓発を図るために策定
H 20.6 (2008)	● 道交法を改正	・ 自転車の歩道通行可能要件（運転者が児童・幼児の場合等）を明確化 ・ 幼児・児童のヘルメット着用を努力義務化
H 21.11 (2009)	○ 杉並区自転車利用総合計画を改定	放置自転車対策の見直しと自転車安全利用の周知徹底を図るため改定

時期	法律等	内容
H23.10 (2011)	●「良好な自転車交通秩序実現のための総合対策の推進について」を発出（警察庁通達）	自転車は車道通行が原則であることを基本的考え方として改めて明示（自転車は車両であること及び歩行者優先ルールの徹底）
H24.11 (2012)	●「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定（国土交通省・警察庁）	自転車ネットワーク計画の作成方法や自転車通行空間の設計の考え方を提示
H26.3 (2014)	○杉並区自転車利用総合計画を改定	新たな数値目標を設定、4つの基本方針を明示、自転車利用行動計画と一本化するため改定
H27.6 (2015)	●道交法を改正	通行区分違反等を繰り返す自転車利用者に対して、自転車運転者講習の受講を義務付け
H29.3 (2017)	○杉並区自転車利用総合計画を改定	改正道交法、関連計画の改定状況、本計画の実施状況等を勘案し必要な修正を行うため改定
H29.3 (2017)	○杉並区自転車ネットワーク計画を策定	安全で快適な自転車通行空間のネットワークを計画的に構築するために策定
H29.5 (2017)	●自転車活用推進法を施行	・自転車の活用は公共の利益の増進に資する等の基本理念を規定 ・自治体に対して、自転車活用推進計画の策定を努力義務化
H30.6 (2018)	●第1次自転車活用推進計画を策定	自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため策定
R3.5 (2021)	●第2次自転車活用推進計画を策定	コロナ禍における生活様式・交通行動の変容、情報通信技術の発展、高齢化等を踏まえ策定
R5.4 (2023)	●道交法を改正	全ての自転車運転者のヘルメット着用を努力義務化
R5.7 (2023)	●道交法を改正	車体の大きさや構造等が一定の基準に該当する原動機付自転車を「特定小型原動機付自転車」として新設

用語解説【chapter 7】

番号	用語	説明
1	杉並区地域公共交通活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき設置している区長の附属機関のことです。
2	杉並区自転車等駐車対策協議会	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 8 条第 1 項の規定に基づき設置している区長の附属機関のことです。
3	行政評価制度	施策及び事務事業について、あらかじめ設定した評価指標等によって、職員が自ら評価し、その成果や達成度を明らかにします。また、施策等の改善・見直しや予算編成等につなげていくための取組です。評価結果を公表することによって、区政の透明性を確保し、区民への説明責任を果たすことに役立てています。
4	6つのバス事業者	関東バス、西武バス、京王バス、都営バス、国際興業、小田急バスのことです。
5	代表交通手段分担率	トリップ（ある 1 つの目的における出発地から到着地までの移動のこと。）の総量に占める代表交通手段ごとの割合のことです。

