

杉並区自転車活用推進計画の策定について

令和5年12月1日に「杉並区自転車活用推進計画（案）」を公表し、区民等の意見提出手続を実施しました。その結果等を踏まえ、当該計画（案）を一部修正した上で、以下のとおり策定したので報告します。

1 区民等の意見提出手続の実施状況

(1) 実施期間

令和5年12月1日（金曜日）から令和6年1月4日（木曜日）まで 35日間

(2) 公表方法

- ① 広報すぎなみ（12月1日号）
- ② 区公式ホームページ
- ③ 文書による閲覧（都市整備部管理課、区政資料室、区民事務所、区立図書館）

(3) 意見提出実績

計37件（個人36件、団体1件） 延べ83項目

提出方法	提出件数	(内訳)	延べ意見項目数
郵送	2件	(個人2件、団体0件)	14項目
FAX	2件	(個人2件、団体0件)	3項目
電子メール	1件	(個人1件、団体0件)	8項目
ホームページ	32件	(個人31件、団体1件)	58項目

※ 上表は、公表を希望しない者からの意見を含む。(FAX・個人1件、2項目)

2 提出された意見と区の考え方等

(1) 区民等意見全文

別紙1のとおり

(2) 区民等意見の概要及び区の考え方

別紙2のとおり

(3) 計画（案）の修正一覧

別紙3のとおり

なお、区民等意見による修正3か所を含め、44か所の修正を行う。

3 修正後の計画

別紙4のとおり

4 その他

修正後の計画は、令和6年4月29日に区公式ホームページで公表済み。

杉並区自転車活用推進計画(案)に対する区民等意見

※ 公表を希望しなかった方の意見を除き、原則として、提出された意見を全文掲載しています。

No.	意見
1	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車道路の整備を進めてほしいです ・駅周辺を時間によって「自家用車侵入禁止帯」としてほしいです ・車両通行止め、日曜の午後は歩行者と自転車だけ、など「自転車が通りやすく」「自動車が通りにくい」まちなみ、にしてほしいです ・緑を増やす活動も同時に進めたいです。 ・ヘルメットへの助成金制度、とても素晴らしいと思います。私も利用しました。子どもにも買いました。街でヘルメットをかぶっている大人を見ることが多くなりました。とてもいい取り組みです。 ・駐輪場の金額を安くできるように助成金をつけてほしいです ・車の駐車場は減らして、高額にしてほしいです ・セタやジャズストリートのようにサイクリングデーを作るなどイベントとして町おこしと一緒に盛り上げることができればいいと思います。 <p>よろしく願いいたします。 応援しています！</p>
2	<p>本格的な高齢化社会を迎え、運動能力が低下する老人が増えているのに、その移手段について、高度な運動能力が要求される自転車に頼らせるような施策には反対します。また、ただでさえ道幅の狭い杉並区で自転車が我が物顔でスピードを出して走り回るのは、歩行者やベビーカーにとって恐怖でしかありません。自転車利用を促進したいのであれば、その前に道路の拡幅と乱暴な運転を取り締まる体制を整備しておくべきだと考えます。最後に、自転車の利用を数値目標化することは、自転車に乗ることができない者(障がい者を含む)が置き去りにされているようで不快の念を禁じ得ません。</p>
3	<p>自転車レンタルを展開するのは良いが、区役所前広場にあんなにたくさん自転車が止まると危ない。</p>
4	<p>区の駐輪場を2時間無料にして欲しいです。 あちこち転々と用事がある時に、その都度100円かかるのは負担です。路上駐輪の原因となると思います。 近隣自治体の駐輪場では2時間無料が多いので、気軽に出かけられますしちゃんと駐輪場に止めようと思えます。 区内で〇時間無料としている駐輪場は民間の商業施設が殆どです。そこに用事がなくても止める人は多いと思います。 民間が身銭を削ってサービスしてくれているのに、公がやらずに路上駐輪の回収だけ躍起になるのはおかしいと思います。 ご検討お願い致します。</p>
5	<p>自転車を積極的に利用したいと思っているが、駐輪場があまりにも不足している。 駐輪場を増やさない限り、自転車利用者はこれ以上増えようがないのではないか。もし、このままの駐輪環境のまま自転車利用者が増えるのなら、違法駐輪が増えていくことになるのは必至だろう。</p>

No.	意見
6	<p>この春、杉並区(最寄り荻窪駅)に引越してきましたが、駐輪場の使いにくさに困っております。引越し前は吉祥寺駅・三鷹駅の駐輪場を利用していましたが、親子自転車が止めやすい、Suicaなどのキャッシュレス決済ができる、駐輪後2時間無料が当たり前だったので、放置自転車も少なかった印象です。杉並区の放置自転車の数に驚きました。</p> <p>駐輪場を増やしたところで買い物や飲食店利用で短時間だけ利用したい自転車は放置するだろうなという印象です。</p> <p>荻窪駅近の駐輪場の2時間無料を実施してほしいです。</p> <p>タウンセブンの2時間無料の駐輪場だけでは全く足りていません。</p>
7	<p>シェアサイクルについては、価格がネックになるのではないかと。1回使用で数百円となるとなかなか手が出しにくい。メンテナンスに相当コストがかかるのでそういう価格になるのは仕方が無いかもしれないが。</p> <p>また、すでに自転車を持っている人には有益性が低い。どちらかという、低価格な自転車置き場があちこちにある方がうれしい。その時、自転車置き場の空き状況が分かる仕組みがあると、利用者にはうれしいのでは。</p> <p>通行区間整備については、少なくとも車が通るような所に線を引いただけ程度ではあまり効果がないのではないかと。逆に、そこを自転車を通る事により、かえって危険性が高まるのでは。車が通らない住宅地なども検討した方がよいのでは。</p> <p>自転車講習についてはもっと頻繁にやって、正しい自転車の乗り方を啓蒙した方がよいのでは。特に、高齢者等が使う3輪自転車とかは乗り方が違うので。</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> ・区の駐輪場のキャッシュレス化は是非推進いただきたいです。現状、そのためだけにわざわざ小銭を用意しています。 ・区の駐輪場の子ども乗せ自転車の駐輪スペースを増やしていただけると有り難いです。駐輪場が空いていても子乗せ自転車用のスペースが満車で停められないことがよくあります。
9	<p>中杉通り、早稲田通りを歩くことが多いのですが、横断歩道を渡る時、信号無視をした自転車が前後を横切っていくことが毎日のようにあります。妊娠、出産してから特に走ったり急いで避けることが難しく、身の危険を感じるが増えました。高齢の方、身体に不自由のある方も同じような思いをしているかと想像できます。</p> <p>自転車の利用の推進の前に、基本的な交通安全ルールの徹底が不可欠と感じます。警察とも連携し、違反車両へ注意喚起等行ってほしいです。</p> <p>全ての区民が安心して通行できる街づくりを望みます。</p>
10	<p>昨年10月に中野駅前の青信号の横断歩道を歩行中に信号無視で横断歩道に進入してきた自転車に接触し骨折しました。</p> <p>幸い？相手は自身の非を認め謝罪、自転車保険には加入していませんでしたが、レンタルサイクルだった為レンタル会社が保険に加入していて、通院費用等々は保険会社が負担することとなりました。</p> <p>しかし、保険会社からの補償金は十分とは言えない金額でした。</p> <p>相手が、自動車であれば「交通事故紛争処理センター」に相談、依頼することが可能でしたが、自転車では依頼できないとのことでした。</p> <p>弁護士会の無料相談に行きましたが、相当の金額では無いが、弁護士に依頼し、弁護士費用を支払うことを考えると、この金額でものんだ方がよいと思うとのアドバイスでした。</p> <p>自動車の事故は、性能面の向上に伴って減っていると聞いています。</p> <p>ひきかえ、自転車はアシスト付き自転車が多くなり、以前より重く、容易にスピードも出せる様になっています。相談した弁護士によると、自転車保険への加入は、まだ50%ほどとか…。</p> <p>せめて、自転車に乗る人が、必ず保険に加入しなければならない方法は、無いものでしょうか？区内の道路は狭く、また、路上駐車も多いため(例えば、区役所前の並木通り)歩道を歩いている、ヒヤリハットすることが多々あります。</p> <p>また、保険に加入していたとしても、十分な補償金が得られない、そして、それを補う手立ても、まだ不十分であることにも考慮頂けたらと思います。</p> <p>私は、この事故にあうまでは、ときに通勤等にも自転車を利用するほどでしたが、事故以来、怖くて乗れなくなりました。</p>

No.	意見
11	<p>自転車移動とても便利だと思うのですが、幼少期に父母共に自転車に乗る習慣が無かったため、私自身未だに自転車に乗れません。 大人向けの、自転車練習ができる機会を用意して下さるとありがたいです。</p>
12	<p>井の頭通りを吉祥寺方面に自転車で行くと、武蔵野市に入ったところで車道が1車線になり、自転車専用帯が現れます。杉並区内においても車道を1車線にし、自転車専用帯を設けていただけませんか？特に杉並区と武蔵野市の境で自転車専用帯が現れるところは2車線が合流(下り)分離(上り)しますので、危険を感じます。せめて環八から武蔵野市までの間だけでも、武蔵野市と同じにしていただけると危険性が減り、自転車での通行がし易くなると思います。ぜひ検討をお願いします。</p>
13	<p>私は通勤や子供の保育園への送り迎えに、自転車を利用しています。 人混みが多い駅周辺の歩道を走る事が多いのですが、歩行者との接触を避けるためにほとんど自転車を押しており、自転車の利便性を活かしきれていません。 反面、車道を走った場合、基幹道路である青梅街道でさえ2車線しかない事に加え、路駐の車があると1車線になってしまい、私の運転する自転車のすぐ横を車が追い抜いて行くため危険です。 車道の端に自転車マークを描くだけでは、不十分なので基幹道路の車線を増やすか、歩道の幅を広げて欲しいです。</p>
14	<p>岸本さんに投票しましたし、その手腕に非常に期待しておりますし、応援しております。自転車活用推進案も素晴らしい取り組みだと感服しております。 さて、近年の電動アシスト自転車および、e-BIKE(バッテリー付き自転車)の利用が普及したせいで、本来は歩行者優先であるべき歩道を、我が物顔で通行する運転者が多く見受けられます。モビリティの進化それ自体はウェルカムなのですが、小さな子供やお年寄りが安心できる歩道に、電動自転車がかんりのスピードで行き交う現状に不安を覚えます。 免許がない、もしくは持っていたとしても交通ルールの基本を忘れている運転者が多過ぎます。一時停止も守らない、通行区分も無視、危険な逆走も頻繁に見受けられます。 歩道を自転車が通行できなくするといった、道交法を大幅に変更するのは難しいでしょう。ただし、歩行者にとって快適な歩道、自転車(電動含む)にとって快適な自転車道を整備することで、自ずと互いのストレスは軽減するでしょう。 自転車の快適で安全な利用を推進するためにも、歩行者と自転車利用者の住み分け(ゾーニング)が必要だと思います。</p>
15	<p>資料中、自転車の速度を15キロ毎時で算定しているが、そもそも通行可能な歩道上や、見通しの悪い交差点のある住宅街の区道など、平均的に15キロで走行可能とは思えない。「速さ」を効果的である要素の筆頭に挙げるのは、安全無視の政策アピールとしか考えられません。 事故リスクも含めて、そこは正確かつ多面的な、利便性と安全性とのワンセットでの「説明」を求めます。</p>
16	<p>(1)歩道の拡幅によるすれ違い可能な自転車レーンの歩道移設 路駐する自動車による自転車の事故が懸念される為、歩道を走行する事があります。しかし、歩道が狭いため、歩道でも事故の危険があります。 東中野近辺の山手通りのイメージです。 (2)自転車でも使用可能な鏡を交差点に設置 横から飛び出す自転車や走行音が小さい自動車に気づきにくく、危ない状況を経験しています。 その為、鏡で横方向を確認できる交差点を増やして頂きたいです。 (3)自転車の走行ルールの再構築 ・車道の真ん中を徐行する高齢者 ・冒進する児童 ・車道を逆走する女性 ・並走する高校生 などによる危険を経験しています。 走行ルールの再構築をお願いします。</p>

No.	意見
17	<p>杉並区を23区で一番乗りやすいまちを目指してとの提言を見ました。 杉並区のサイズから自転車に合っているとのことでしたが、これが成立する前提としては、杉並区民が杉並区内だけで移動している場合です。 まず、住民のうちどのくらいの人が区外との移動を日常的にしているかを調査し、また、比較としては乗り物ではなく徒歩で移動する場合との比較が必要ではないかと思います。(既存の調査で大枠は分かるのではないのでしょうか) 電車との併用の移動を考慮した場合、駅は2km圏内にほぼあり、多くの人は徒歩またはバスを利用し移動しており、また駅近くの駐輪場もよく利用されているように観察されます。 駅の乗降者数は、区の資料によると1日あたり90万人を超えており行き帰りで2回カウントとなることを考慮したり、区内での移動を考慮したとしても住民における圧倒的な割合が電車を利用している状況が伺えます。 https://www.city.suginami.tokyo.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/013/971/24ogikubo_matidukuri_ikenkokan_shiryoku.pdf 現状の提言は、こういった状況に対して何を变えていこうとしているのか、何の情報もなく、自転車いいねといっているだけで、パブリシティとして何等の意味を感じません。 政策として、実現にむけた費用などとセットで意味のある提言を希望します。</p>
18	<p>車中心も困るが、自転車中心も困る。高齢、病弱、障害、運動音痴などで自転車に乗れない人を疎外しない全体構想を望む。世田谷区には、私鉄3線を南北に結ぶ便利でポップで観光客にも人気の世田谷線がある。世田谷区→杉並区→練馬区の南北移動が、最小限の環境負荷で、楽に、低運賃・シルバーパスで、通勤通学や観光も楽しくできるLRT(路面電車)を希望する。我々はこれからさらなる温暖化に直面する。炎天下でも区内を安全に移動できる手段が必要になる。公園や街路樹を増やし、樹冠を広げて木陰を作る。生産緑地を増やして二酸化炭素を吸収し、排出量が多い遠隔地からの輸送を減らし、食の安全と自給率を向上する。そうした施策で、将来的な避暑地への人や税金の流出を防ぐ必要がある。</p>
19	<p>クルマの使用頻度を下げするために、歩行者天国(自転車も同時に走れるようなスペースが必要)などのスペースを増やし、あえて「クルマが利用しづらい街」へシフトさせていくという方向性も検討してみたいかでしょうか。 杉並区では、移動手段としてのクルマの分担率は決して高くはありませんが、クルマの環境への負荷や渋滞への影響度を考慮すると、クルマをあえて利用しづらい手段へと転換させることで、自転車の活用を促していくことも必要だと考えます。 あわせて、クルマを利用することによる利用者(さらには公共)へのデメリットを、今よりさらに積極的に伝えていくことも必要もあると思います。たとえば、クルマと自転車・鉄道の利用時における渋滞状況の違いを工学的に分析・ビジュアル化したうえで広報を行う。そして、クルマ以外の手段の活用が、自分自身にとっても大きなメリットがあるということをまずは理解してもらうことが重要だと思います。 そのようにして、自転車、さらに大きくは環境問題などに関心がない層にも興味を持ってもらうきっかけを作り、基本方針に沿ったまちづくりに繋がっていければと思います。</p>
20	<p>杉並区自転車活用推進計画案を拝読しました。とても賛成です。意見として自転車通行レーンを増やして欲しいです。そして久我山駅南口にドコモシェアバイクのポートを設置して欲しいです。地理的に山坂が多くアシスト付きの自転車があると便利に外出出来ます。お願いします！</p>
21	<p>杉並区から武蔵野市へ自転車で通勤したい気持ちがあるのですが、井の頭通り五日市街道の車道(杉並区全体の車道)に作られている自転車マークと矢印のみの表示だと車との並走が危なく、歩道に入りたくても歩道も狭く焦ることで自転車の運転も危なくなります。 区外になりますが、杉並区から武蔵野市の区境で自転車専用表示が変わり、武蔵野市に入った途端、車道での自転車運転が格段とスムーズになり安心して運転できます。 武蔵野市から杉並区に戻るときは、安定していた車道運転が杉並区に入った途端に車との並走距離が近くなり危険を感じるほどです。 ご存知かもしれませんが、 杉並区→車道に自転車マークと矢印のみ表示 武蔵野市→青色の塗りつぶしで自転車ゾーンの確保と白色で自転車専用表示 これだけで、車の運転の仕方も変わるんだと思いました。</p>

No.	意見
22	<p>1 計画の組み立てとして、Chapter7に記載の自転車利用の現状や課題が把握できるデータなどは、計画の一番最初に掲載して、杉並区の自転車利用の実態(課題)を明確にしたうえで、その後の章で、具体的な取組み・方向性を記載するほうが、読んでいて分かりやすいので、工夫してほしい。 (各章を読んでいて、なぜこの取組みをしているのかなど疑問に思うことが多く、その裏付け、根拠として、現況データや課題整理が先にあると、理解がしやすい。)</p> <p>2 計画期間が不明なので、設定してほしい。 「計画」としているわりに、区の自転車関連の取組みの紹介冊子になっている印象がある。 利用者数や自転車レーンの整備率など、代表的な成果指標の目標年次をもとに、ある程度、目安となる計画期間を設定してほしい。 また、計画の実行を、財政的にどう担保していくのか分からない。新規事業などは新市長の肝いりの取組みもあると思うので、予算化は期待できそうですが、自転車レーンの整備や、安全運転の啓発など、計画的に着実に進めていただきたい。</p> <p>3 「杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思ふ区民の割合」の目標値は、かなりチャレンジングな数値だが、現状が極めて低い値のため、これぐらい高い数値目標を設定することは良いことである。問題は、どう実現するかである。 自転車走行空間の確保や自転車レーン等の整備、クルマドライバーによる自転車通行への配慮など、実効性のある取組みを早急に進めてほしい。</p> <p>4 シェアサイクルの利用者のターゲットを明確にしたほうがよいのではないかと。 シェアサイクルの利用実績から、利用者層や利用目的、移動経路などデータ分析するとともに、潜在的な需要の掘り起こしをして、ターゲット層を明確にしてほしい。 そのうえで、適切な交通分担やCO2削減などの観点から、シェアサイクル利用促進策を展開してほしい。 自分事になりますが、例えば、行きは電車で出かけて、帰りに最寄り駅ではなく隣り駅で用事を済ませた後、荷物が増えたので隣り駅から自転車で、自宅近くまで利用できたら便利だなど思うことはあります。その場合、自宅近くにポートがあれば、利用する可能性が高まります。駅や公共施設以外の小規模なスポットをもっと増やすことで、利用が促進されるのではないかと。</p> <p>5 シェアサイクルについて、災害時等の移動手段として、自転車が有効であるという意味がよく分からない。 大規模災害時には、道路の陥没や街路樹等が倒れているなど路面に障害物があり、危険ではないかと。また、広域で停電が想定されるが、シェアサイクルは稼働している保証はあるのか。避難場所に自転車を駐車するスペースは確保されるのか。</p> <p>6 Chapter3は、自転車利用促進の中心となるべき、自転車の走行空間整備の章であるが、整備の技術的な面がメインの記述となっており、ネットワーク化の考え方が区民に伝わらない。 もう少し、区民の目線で「自転車に乗ってみよう」、「自転車レーン等を出かけてみよう」という気持ちになるような、記述を加えてほしい。 例えば、ネットワーク路線について、もう少しエリアごとに詳しく説明してほしい。 現状で整備済み路線がどこで、計画路線の整備予定年次や、モデルコース(高円寺北方面から阿佐ヶ谷駅方面へ)などを設定し、区民が便利に安全に自転車移動できるような見せ方を工夫してほしい。</p> <p>7 Chapter4 自転車の駐車環境づくりも重要なテーマだと思うが、記述が弱い。 もっと具体的に、主要駅ごとの自転車収容可能台数を示して、公共・民間の駐輪場の位置や平均駐輪時間数などの実態から、どのような利用形態が多いのかなど、示してほしい。 また、ちょっと停められると便利なニーズなどの拾いこみを行うなど、利用実態に即した駐輪スペース確保の方向性・展望などもあるとよい。</p> <p>8 歩道でのヒヤリハットが非常に多い。早急に対策をとってほしい。 自転車は原則、車道走行ということは理解するが、実態として歩道走行はなくなるので、歩道にも歩行者との分離を図れるよう、自転車走行(徐行)のラインなどを引いてほしい。 歩道の中には、歩行者の通行量以上に幅の広い歩道が多数存在し、そうした歩道の場合、自転車は速度をあげて走行している。車道と歩道の幅全体を合算して、ゼロベースで捉えなおし、歩道の中に自転車の走行スペースを再分配する考え方はとれないか。 その場合、不必要に広い歩道については、自転車の走行レーンを設けてもよいのではないかと。 以上</p>

No.	意見
23	<p>自転車に多くのよさ、メリットがあることは論をまたない。しかし、とりわけ杉並区のような都市部においては、自転車に乗る人のマナーや、安全に乗ろうとする意識が強く求められると感じる。</p> <p>私自身は車に乗り、歩行者でもあるが、自転車には乗らない。もともと自転車は好きだったが、都内で乗ると人に迷惑をかける場面が多く(また自転車に危険を感じる面も多く)やめてしまった。</p> <p>実際、車に乗っているときも、歩いているときも、ジョギングしているときも、マナー違反の自転車が目につく。車やバイクはほとんど信号や一時停止を守るのに、カジュアルに信号や一時停止を無視する自転車のなんと多いことか。まるで「自転車は歩行者よりも早く車よりも小回りが効いて交通ルール無視OKな乗り物」と思っているかのようだ。車や人の間を縫うように走ったり、歩道の坂道を猛スピードで駆け下りたりしているのを見ると「もう自転車は禁止してくれ」と思うくらいである。</p> <p>自転車の活用を推進するのなら、その前に利用者への啓蒙や、ルール違反を厳しく取り締まる施策が必要だと強く感じる。それなくしてやみくもに自転車利用を増やし続けても、昨今問題の電動キックボードと同じように事故が増えるばかりではないか。</p> <p>自転車活用推進案のchapter6には安全利用について書かれており、“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”とも記載されている。まったくそのとおりだが、chapter「6」どころの重要度ではない。安全利用への道筋が確立されないことには自転車の安易な推進には賛同しかねる。</p>
24	<p>自転車を活用するには道路幅の拡張や自転車専用道路が必要と思います。車道脇に申し訳程度に存在する自転車レーンは、自転車も自動車も安全な通行に非常に気を使います。</p> <p>道路幅の拡張は緊急車両の通行の改善にも繋がるため、災害対策にも直結します。</p> <p>また、駐輪スペースの確保も重要です。その辺りを整えないと自転車のさらなる活用は難しいでしょう。</p> <p>さらに、自転車に乗る方への交通ルール遵守の呼びかけも行なってください。右側通行、信号無視があまりにも多いです</p>
25	<p>自転車は災害時にパンクして役に立たない。ノーパンクタイヤの自転車の普及を目指す、パンク修理技術の講習を行う等、災害対策をうたうなど、区役所は真面目に仕事をしてほしい。杉並区は、道路がせまく、歩行者にとっては自転車は歩道を傍若無人に走り回る迷惑者、車にとっては、車道をふらふら走り、交通法規は無視、対車では事故時は交通弱者として甘やかされる迷惑者である。</p> <p>5キロ未満の近距離の移動に車をつかう区民がどれだけいるのか？ 移動先の駐車場確保の問題があるので、電車、バスをつかって移動し、そこから徒歩が一番いいのではないか。自転車利用者の交通違反を取り締まり、車両の路上駐車停車を禁止して自転車の安全な走行を確保しない限り、歩行者や車から、自転車は嫌われる存在のままだと思う。</p>

No.	意見
26	<p>自転車用の競技場(もしくは自転車用道路)を造る事を提案します。日頃運動不足の区民が、自転車を利用して運動を促進出来る施設です。自転車は買い物や通勤には多く利用されているのですが、運動として自転車を利用する人はあまりいません。何故かといえばそういう施設や設備が無いからです。米国などでは自転車を運動として利用する人もいますし、トライアスロンやオリンピックも自転車競技があるにも関わらず、現在の日本では自転車を運動として捉える人は少数です。</p> <p>サイクリングは楽しいものですが、基本は歩行者が少ない地方での楽しみに限られ、東京都内でそのように自転車に乗って楽しむ場は無いと言ってもいいと思います。そこで安全且つ歩行者などに注意する必要が無い、更に自転車競技場としても利用可能な「自転車運動場」の設備の提案です。廃校などを利用してトラックの整備(土などからアスファルトへ)や、公園を利用して自転車道路を造るなど、自転車用の場所を提供すれば、休日に自転車に乗りサイクリングがてら運動のための施設まで行き、歩行者を気にする必要もなく、自転車に乗って運動が出来る施設で楽しむ事で、自転車をただの乗り物から楽しむ道具へと魅力を見出せる。計画目標を達成出来るのではないのでしょうか。</p> <p>具体的にはトラックを自由に自転車で走行でき、プールのコースのように幅のある線を引いた車線を何台も何周も走行が可能。利用者は自転車用ヘルメットや足などにサポーターが必要などの安全面も大事です。管理人やプールでいうライフセーバーが常時監視を行えるために利用料を徴収する必要があると考えます。</p> <p>ある程度遠方の人でも自分の自転車で気軽に来る事が出来ます。自転車を持たない人や見物だけに来た人にも利用可能なレンタル自転車があると、なお便利だと思います。稚拙な意見で計画に沿っていないようでしたら申し訳ありません。個人的には実現する事を願っております。</p>
27	<p>私は日常的に自転車を楽しんでいる者です。が、問題に感じるのは、まず自転車利用者。これだけ報道でも周知されているのに、一向に自転車ユーザーの「歩行者感覚」が改善されず、歩道走行・逆走、信号無視、一時停止不履行、高速での歩行者脇すり抜けなどの違反走行の方が多くなる状態です。</p> <p>また一方で車道を走行して感じるのは、自動車からの「邪魔だ」という感覚です。さらに、ドライバーは「自転車も車両」の認識だけで、一方通行の道路を自転車で逆走していると、すれ違いざまに明らかに怒りを露わにする人が多い。「一方通行だぞ。自転車も守れ！」という感じが明らか。この誤認識がすごく多い。</p> <p>少なくとも都内の生活道路の、ほぼすべてと言える一方通行の道路が「自転車は除く」となっていることを知らない人が多い。先日は西荻窪商店街の南北の一方通行の道路で、明らかにこちらをひどい形相でこちらを睨みながら、車道端を走っている自転車の自分にぶつかるように、幅寄せどころか、真正面から迫ってきた。明らかに危険運転だった。自動車のドライバーへの周知を進めてほしいです。</p> <p>また、自転車通行帯を走行するバイク、自転車通行帯に駐停車している車も多い。都内の道路の幅が狭いことに起因する。根本的な問題であり、解決は難しいと思うが、自転車通行帯に対する理解を広めていただきたい。</p> <p>自転車と自動車、双方の道交法遵守と運転マナー向上が必須ですね。それぞれ気分よく楽しく乗りたいものです。でも本当に、時間が掛かっても道路幅の拡張が必須の物理的現実問題。しっかり取り組んでください。自転車利用者として、期待して応援しています！</p>

No.	意見
28	<p>Chapter2の自転車ネットワーク路線は未だ限られたエリアですし、例えば土日や平日の子どもの遊ぶ時間帯(放課後から夕方)に車両の乗り入れ規制をして、原則住人利用者以外は乗り入れ禁止区域を設定して、ほぼ歩行者と自転車の専用道路をネットワーク的に杉並区を縦横無尽に周遊できるレベルまで上げていただければと思います。</p> <p>検討に当たってはAIを活用し土日および平日の子どもの遊ぶ時間帯(放課後から夕方まで)の幹線道路ならびに主要道路を使用して交通網があまり妨げられないように車両の乗り入れ区域を先に設定して、それをベースに歩行者、自転車専用道路を杉並区を周遊、縦横無尽に設定できないかシミュレーションしてみる。</p> <p>実施に当たっては地域住民の合意と賛同を得られるように説明会やワークショップを開催し合意形成を図る。同時に配送事業者、郵便配達などの関係者の意見も聴取し、自転車配送が可能であれば対応していただき、不可能なエリアは特別許可制で乗り入れが可能にするなども検討する。特に善福寺公園、善福寺川緑地、和田堀公園、高井戸公園地区は重点的、優先的に周辺の専用自転車道路の設定と整備を進めていただきたい。</p>
29	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は軽車両。いまだに知らない人が多い。(道路の左通行) ・自転車の交通ルールにおいて、違反者が多いので、早めの対応を！
30	<p>区の駐輪場は子ども乗せ自転車を置く際、ラックとラックの幅が狭すぎる。また子ども乗せ自転車は幅を取るため、専用置き場をもっともっと増やして欲しい。</p>
31	<p>自転車はあまり体力を使わずに手軽に移動できるので大変便利ですが、専用の道路がないので走行に気を使います。高齢者にはとても車道は走行できずかといって歩行者と同じ道路(歩道)を走るのも迷惑なのだろうと思います。歩行者と自転車が相方安心して移動できる道路がほしいところです。</p> <p>自転車は走行中は便利ですが、商店街などで買い物する際止める所に苦労します。パールセンターは店の前に止めないでと表示されている所が多く、駐輪所が少ないのです。(せっかく買いに行っているのに、止められず、購入を見送ることもあります。)</p> <p>自転車の交通ルールを定期的に(年に数回)指導していただけないでしょうか？自転車専用の信号(一方通行の交差点)など全く無視して走行している自転車が多いです。時には車と同じ信号、時には歩行者と同じ信号を使い分けなければならない自転車。</p> <p>自転車を乗り始めたときにしっかり交通ルールを覚える必要があるのですが、実際の道路ではどれを優先すべきか迷うこともあります。交通安全週間とかに町会の安全パトロールを実施するように(複雑な)信号の正しい横断の方法を学ばせていただけたら(各町会で)より安全に走行できるかと思えます。</p>

No.	意見
32	<p>この計画の基本方針により5つの目標(魅力、快適、便利、安全、備え)を設定され外部からの意見とデータにより理解しやすく纏められたことについて感謝致します。</p> <p>江東区では平成28年に自転車利用における3つの基本動作である{まもる}{はしる}{とめる}を柱とした取り組み方針を定めました。その後国や東京都において{自転車活用推進計画}が策定されたので本方針に自転車を活用(生かす)を加え4つの視点を柱としていますので参考になる点が多々あると思います。</p> <p>計画書(案)について 自転車を活用するメリットについて メリットとして書き出せば多種多様で私自身は乗りたい気持ちになりますが高齢のため怪我が心配で止めていますが友達には元気のうちには健康、認知症等の為には乗るよう推奨しています。</p> <p>chapter 1 人と環境にやさしいまち、すぎなみを目指して 計画の目的は大賛成ですが、現在の歩道の通行状態を見ると自転車安全5則を知っているとは思えず、又区として自転車利用者のルール違反に伴う交通事故等に対して対策をしたとあるが5年間ほど歩道に乗り入れて歩行者に危険な思いをさせているのを区の人が対応しているのは見たことはない。その為、現状では自転車に魅力は感じないのではないかと。区民に対しての道路交通法の教育も大変な作業と思われる。</p> <p>chapter 2 自転車の価値、魅力を区民が感じるには安全、安心という意識をもたなければならない。 自転車に乗りやすく、自転車が愛される取り組み</p> <p>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 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の整備が進行されています。 我が家の周囲の支線道路にも自転車ナビマーク、ナビラインが敷設されています 主道路にも早く施工し安心安全な自転車通行空間を作りたいと思う。 自転車ネットワーク路線の選定手順にゆだねる他にはないのでお任せします。 多方面からこの項は沢山の資料により分かりやすく纏められています。感謝しています。</p> <p>chapter4 [自転車]と{町}が調和した駐車環境づくり 私の行動範囲には区の自転車駐車場として阿佐谷駅の西と東の2か所に設置されていて通勤の方々が利用され、通勤時間帯には、駅の周辺には放置自転車は見たりしません。 ただ道路上では見えないが近くのマンション、病院の駐輪場等に駐輪している方も見受けられ、昼間は買い物等で北口ビル前と西友前には多数放置されています。</p> <p>土木管理課自転車対策係で、月2回違反自転車を撤去されていますが、放置自転車無くならないです。民間の駐輪場は近づくなく台数も少しです。</p> <p>chapter5 公共的な交通{シェアサイクル}への期待 令和5年9月末現在で3社出335か所のシェアサイクルポートが設置されているとは驚きです、これは便利なので道路が走りやすくなれば利用者は増えるのではないかと思います。</p> <p>chapter6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり 交通事故の件数はこの10年間で1,735件から893件と約半数に減少しているが自転車関与事故件数は4年度で46.9%と右肩上がりに増加している。交差点等で交通法規に準じた自転車の操作をしているかを観察してみると法規に違反だらけです。実際、交通事故を起こしているのは働き盛りの年齢の人達です。自転車安全5則を知っているのかの問に対して解答は79.3%の方が知っているとの解答があった。</p> <p>区として自転車の交通法規の教育は杉並土木事務所交通安全係と杉並警察署交通安全係で教育相手は主に小学生、中学生が多数で自転車安全5則を知っているとは疑問です。 自転車の法規無視の運転を現地で指導しておられるのも見たことがない。 自転車での加害事故例について賠償額がいかにも多額化を教育の時に教え込むことが必要で働き盛りの人達を集めて、交通法規の勉強会をすれば良いのですが、簡単ではありません 阿佐谷駅周辺で珍しく4人の交通整理の警察の人がでられて指導されていたが歩道に自転車の乗り入れ又自転車に乗ったままの横断歩道を渡る等がみられても指導していないようでした。</p> <p>chapter7 自転車活用推進計画策定検討会のメンバーに杉並警察署の方は加入されていますか。 運用になれば警察署には大変お世話になると思います。 まとめ 自転車を活用推進するには車道と歩道の間自転車通行空間を設け安心、安全、快適に自転車が走行しているのを区内で見られれば区民も活用を考慮でしよう。 高齢者の方、お子さまを連れておられるお母さんの方からケア24阿佐谷に阿佐谷駅ガード下の横断歩道での自転車と衝突、接触事故、又西友前で同様な事故が想定されますので何か方法がありますかとの相談がありました。土木事務所と杉並警察署に相談しチラシを配布したのは、もう4年前の事です。振り返ってみると自転車のこの行為は常態化していたようです。 コロナ禍の間にこの2か所で2件づつ事故が発生したようです。コロナ禍後中野の第3建設所にお訪ねして普通自転車歩道通行可の道路標識を取り外していただきましたが、標識の意味が理解できないのか変化はないです。 横断歩道の改善は横断歩道の両サイドにナビライン、ナビマークを敷設する事で杉並警察署と話し合い解決しそうです。 中杉通りも駐車帯をなくし自転車の走行空間を作って頂ければ西友前の歩道の問題は解決します。</p>

No.	意見
33	<p>計画でシェアサイクルの利用促進や鉄道駅等へのポートの設置拡充を掲げられており、ぜひこれについては進めていただきたい。</p> <p>JRの各駅にポートが設置されておらず不便に感じている。</p> <p>特にJR阿佐ヶ谷駅については、鷲ノ宮駅や南阿佐ヶ谷駅への鉄道の乗り入れが便利となることから早々に設置して欲しい。</p> <p>今、キッチンカーが来ている中央線高架下の公道付近などは、道路幅もそこそこ広くてポートを設置するのには適しているのではないかと思われる</p> <p>埼玉県の朝霞市など、先進自治体の例を見ると、駅は当然として、区内の公園や公共施設などにも積極的にポートの設置が進んでいる。</p> <p>杉並区は横の移動は楽でも縦の移動が不便であるので、そういった視点をもとに、区独自で進めることが出来る公園や公共施設などへの設置を進めてもらいたい。</p> <p>また、区内観光の案内、周知という観点では、サイクリングマップを作成し、区内の商業施設や観光名所を掲載するなど、経済活性化の視点を混ぜつつ、施策を展開していつてもらいたいと思う。他自治体でもサイクリングマップを配布しているので参考としてもらいたい。</p> <p>区の今後の自転車施策に期待したい。</p>
34	<p>当社は、阿佐谷を拠点として、訪問看護、訪問介護等の在宅介護サービスを提供しており、日々業務で杉並区内を自転車で移動します。</p> <p>業務の中で感じる点として、「自転車が安全に走行できる道路が少ない点」が挙げられます。</p> <p>とりわけ、中杉通りや青梅街道など、車道を走行しようとしても車両の駐車スペースや路線バス、配送業者の荷下ろし等で、車道を自転車で走行をすることが困難です。</p> <p>今後、自転車の交通ルールは益々厳格化していく方向かとは思いますが、同時に自転車が安全に車道を移動することができる道路の整備が必須だと考えます。</p>
35	<p>自転車活用のメリットがよくわかる案だと思いました。</p> <p>ただし道を歩いていると、従来の足こぎのみの自転車よりも電動アシスト式自転車が増えてきていると感じています。(印象では半分以上)電動アシスト式では電気を使うので、足こぎのみと比べれば環境に優しいとは言えないと思います。従来型の自転車をより普及させていくような計画案を出してもらいたいと思います。</p> <p>また、現状では歩行者にとって危険な自転車走行をする人が多く、この状況でさらに自転車が増えるのはとてもこわいです。私の身近では歩道上で、歩行者の方が率先して自転車をよけたり道を譲ったりしています。</p> <p>歩行者の安全をもっと確実にするような施策が必要だと思います。</p>
36	<p>全体として、区が自転車利用を伸ばそうとしているのが感じられるポジティブな雰囲気計画文書なのが見え素晴らしいと思います。マイカー依存の抑制は世界的にもローカルにも重要な課題です。</p> <p>一方、具体的な空間整備の面は貧弱と感じました。自転車利用増進のメリットは、区で過ごす人にそれを説くよりも実際にそれが自然に享受できるものにすべきです。その環境をつくることに注力すると明言して下さい。</p> <p>整備の方法に関しては、世界水準から大きく遅れた内容の国の自転車空間ガイドラインに縛られず、オランダのCROWマニュアルなどを参考に、あらゆる年齢層や能力の人が安心安全快適に自転車を使え、また使いたくなる空間を計画、実装して下さい。</p> <p>また区の道路網の特性に鑑み、生活道路では速度上限の引き下げ、センターライン削除や様々な物理デバイスによる実際の速度の抑制、通過するだけの車を遮断するフィルターなど、車の脅威をしっかりと抑える施策により、徒歩や自転車での移動の安全性と快適性を高めて下さい。</p> <p>恐怖による矯正を意味するスケアードストレートは今後も区内で採用しないようにして下さい。効果が立証されていない上に、自転車利用者の過失ばかりにフォーカスした内容で、車の危険性という本質的な問題が置き去りになっています。その予算は学校周辺や通学路の環境整備に回すべきです。</p> <p>ヘルメットの着用率を目標にすることはやめて下さい。ヘルメットは衝突や転倒が発生した後に被害を低減してくれる要素の一つではありますが、唯一のものではなく、また被害発生を防止するものではありません。ヘルメット着用の圧が高まれば自転車離れが起き、車依存が悪化するなどしてかえって社会全体のリスク上昇を招く恐れがあります。オランダのように、穏やかに乗っていればヘルメットなど要らない環境を作して下さい。</p> <p>区のこれからの取り組みに期待しています！</p>

杉並区自転車活用推進計画(案)に対する区民等意見の概要及び区の考え方

※ 網掛けは計画に反映させた意見

No.	意見概要	区の考え方
1	自転車道路の整備を進めてほしい。	自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、一定程度の道路幅員が必要であり、幅員の狭い道路が多い区道で整備することは困難ですが、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。なお、都道については東京都が所管しているため、自転車通行空間の整備について東京都へ要請していきます。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の交通安全を確保するため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。
2	駅周辺を時間によって「自家用車侵入禁止帯」としてほしい。 車両通行止め、日曜の午後は歩行者と自転車だけ、など「自転車が通りやすく」「自動車が通りにくい」まちなみ、にしてほしい。	これまでの“クルマ中心”から“人中心”のまちづくりへと転換していく中、区では、令和5年3月に「杉並区地域公共交通計画」を策定しました。同計画では、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現を目指し、「公共交通を補完する自転車利用の推進」を施策として位置付けています。今後、駅周辺等におけるクルマの通行止め等については、同計画の取組において、交通管理者である警察等と連携し検討していきます。
3	緑を増やす活動も同時に進めてほしい。	自転車等によって健康で快適に移動できるまちづくりを行うためにも、引き続き、杉並区実行計画や杉並区みどりの基本計画に基づき、豊かな自然環境を区民・事業者等と協力して守り、創り、育てる取組を推進していきます。
4	駐輪場の金額を安くできるように助成金をつけてほしい。	助成金の交付予定はありませんが、区立自転車駐車場のうち、デジタル化(機械化)された駐車場では、短時間利用(1時間)を無料としており、今後はこの無料時間の拡大を検討していきます。また、現在、デジタル化されていない区立自転車駐車場においても、新たにデジタル化(機械化)やキャッシュレス化するなど管理・運営方法を見直し、無料時間の導入を検討していきます。
5	車の駐車場は減らして、高額にしてほしい。	区民等施設利用者の利便性等を考慮し、現時点で区立施設におけるクルマの駐車場の数を減らすことや使用料を高額にすることは考えていませんが、ご意見は参考とさせていただきます。
6	七夕やジャズストリートのようにサイクリングデーを作るなどイベントとして町おこしと一緒に盛り上げることができればいいと思う。	平成29年5月に施行された自転車活用推進法では、毎年5月5日は「自転車の日」、5月1日から5月31日までは「自転車月間」に定められています。そのため、この時期を中心として、東京都や関係団体等と連携を図りながら、自転車活用の機運を高める取組の実施を検討していきます。
7	本格的な高齢化社会を迎え、運動能力が低下する老人が増えているのに、その移動手段について、高度な運動能力が要求される自転車に頼らせるような施策には反対である。	自転車に限らず、移動に当たっては、交通安全の確保が最も重要であると認識しています。そのため、自転車の運転に不安がある方は、無理に自転車を利用せず、徒歩や公共交通を利用していただきたいと考えています。一方で、自転車に乗ることができる方には、環境負荷の低減や健康増進等の観点から、体力や運動能力に応じて、電動アシスト自転車や3輪自転車等も含め、自転車を活用していただきたいと考えています。

No.	意見概要	区の考え方
8	ただでさえ道幅の狭い杉並区で自転車が我が物顔でスピードを出して走り回るのは、歩行者やベビーカーにとって恐怖でしかない。自転車利用を促進したいのであれば、その前に道路の拡幅と乱暴な運転を取り締まる体制を整備しておくべきだと考える。	自転車運転の取締り等については、警察の対応となりますが、区としても警察等と連携を図りながら交通ルールの周知徹底に努めていきます。また、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。
9	自転車の利用を数値目標化することは、自転車に乗ることができない者(障がい者を含む)が置き去りにされているようで不快の念を禁じ得ない。	この計画は、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るため、その進捗状況を把握するための指標を定めています。一方で、視覚障害者の生活の質向上に役立つタンDEM自転車の周知について掲載するなど、一人では自転車に乗ることが困難な方にも配慮しています。なお、区が令和5年3月に策定した「杉並区地域公共交通計画」では、「気軽に自由な外出と回遊が確保されている」状態を目指し、公共交通と福祉交通との連携を図るなど、自転車に乗ることができない方を含め、誰もが生活圏で移動しやすい仕組みづくりを推進しています。
10	自転車レンタルを展開するのは良いが、区役所前広場にあんなにたくさん自転車が止まると危ない。	杉並区役所前広場については、通行者の動線や安全性の確保を図る観点から、シェアサイクルの駐車台数を制限することや、来庁者が駐車した自転車が通行者の妨げとならないよう、自転車整理員が自転車を整列させるなど、十分な広さを確保することに努めていますが、ご意見については、参考とさせていただきます。
11	区の駐輪場を2時間無料にして欲しい。 あちこち転々と用事がある時に、その都度100円かかるのは負担である。路上駐輪の原因となると思う。 近隣自治体の駐輪場では2時間無料が多いので、気軽に出かけられちゃんと駐輪場に止めようと思える。 区内で〇時間無料としている駐輪場は民間の商業施設が殆ど。そこに用事がなくても止める人は多いと思う。 民間が身銭を削ってサービスしてくれているのに、公がやらずに路上駐輪の回収だけ躍起になるのはおかしいと思う。	区立自転車駐車場のうち、デジタル化(機械化)された駐車場では、短時間利用(1時間)を無料としており、今後はこの無料時間の拡大を検討していきます。また、現在、デジタル化されていない区立自転車駐車場においても、新たに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、無料時間の導入を検討していきます。
12	自転車を積極的に利用したいと思っているが、駐輪場があまりにも不足している。 駐輪場を増やさないと、自転車利用者はこれ以上増えようがないのではないかと。もし、このままの駐輪環境のままで自転車利用が増えるのなら、違法駐輪が増えていくことになるのは必至だろう。	区では、地域ごとの需要に応じた、区立自転車駐車場の規模適正化を進めていきます。また、自転車をより止めやすい環境とするため、民間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ていきます。そのほか、自転車を所有していない方でも自転車を利用できる環境整備や自転車駐車場の需要の低減につなげるため、シェアサイクルの利用促進を図ります。
13	この春、杉並区(最寄り荻窪駅)に引越してきたが、駐輪場の使いにくさに困っている。 引越し前は吉祥寺駅・三鷹駅の駐輪場を利用していたが、親子自転車が止めやすい、Suicaなどのキャッシュレス決済ができる、駐輪後2時間無料が当たり前だったので、放置自転車も少なかった印象である。杉並区の放置自転車の数に驚いた。 駐輪場を増やしたところで買い物や飲食店利用で短時間だけ利用したい自転車は放置するだろうなという印象である。 荻窪駅近の駐輪場の2時間無料を実施してほしい。 タウンセブンの2時間無料の駐輪場だけでは全く足りない。	No.11と同様

No.	意見概要	区の考え方
14	シェアサイクルについては、価格がネックになるのではないかと。1回使用で数百円となるとなかなか手が出しにくい。また、すでに自転車を持っている人には有益性が低い。	シェアサイクルの利用料金は、シェアサイクルの運営事業者が主体的に設定しているため、ご意見については各運営事業者と共有します。なお、自転車を所有している方であっても、例えば、公共交通による移動先から目的地近隣までシェアサイクルを利用するなど、シェアサイクルの特徴を生かしたより便利な活用方法があるため、それらを積極的に周知していきます。
15	どちらかというと、低価格な自転車置き場があちこちにある方がうれしい。その時、自転車置き場の空き状況が分かる仕組みがあると、利用者にはうれしいのでは。	区立自転車駐車場のうち、デジタル化(機械化)された駐車場では、短時間利用(1時間)を無料としており、今後はこの無料時間の拡大を検討していきます。また、現在、デジタル化されていない区立自転車駐車場においても、新たに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、無料時間の導入を検討していきます。併せて、自転車駐車場の空き情報をリアルタイムで提供することを検討していきます。また、自転車をより止めやすい環境とするため、民間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ていきます。そのほか、自転車を所有していない方でも自転車を利用できる環境整備や自転車駐車場の需要の低減につなげるため、シェアサイクルの利用促進を図ります。
16	通行区間整備については、少なくとも車が通るような所に線を引いただけ程度ではあまり効果がないのではないかと。逆に、そこを自転車を通る事により、かえって危険性が高まるのでは。車が通らない住宅地なども検討した方がよいのでは。	区では、自転車関与事故が多い路線や自転車の通行量が多い路線を自転車ネットワーク路線として選定し、自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置しています。このことにより、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るなどの効果が期待できます。区がこれまで実施した実態調査では、車道における自転車の逆走が減少した結果も得られています。令和6年度には、自転車ネットワーク路線の再構築を予定しているため、住宅地を含め、区内全域における自転車通行空間の整備も視野に検討していきます。
17	自転車講習についてはもっと頻繁にやって、正しい自転車の乗り方を啓蒙した方がよいのでは。特に、高齢者等が使う3輪自転車とかは乗り方が違うので。	区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。なお、3輪自転車については、高齢者に限らず、その有用性から、今後、活用の幅が広がることが想定されるため、警察等と連携し、幅広い世代に向けて、正しい乗り方の周知・啓発を検討していきます。
18	区の駐輪場のキャッシュレス化は是非推進いただきたい。現状、そのためだけにわざわざ小銭を用意している。区の駐輪場の子ども乗せ自転車の駐輪スペースを増やしてもらえると有り難い。駐輪場が空いていても子乗せ自転車用のスペースが満車で止められないことがよくある。	区立自転車駐車場のキャッシュレス化については、導入に向けて、検討を進めていきます。また、子ども乗せ自転車等の大型自転車など、多様化する自転車に対応するため、自転車駐車場の利用状況を考慮し、引き続き平置きスペースの拡充を図ります。

No.	意見概要	区の考え方
19	<p>中杉通り、早稲田通りを歩くことが多いが、横断歩道を渡る時、信号無視をした自転車が前後を横切っていくことが毎日のようにある。妊娠、出産してから特に走ったり急いで避けることが難しく、身の危険を感じるが増えた。高齢の方、身体に不自由のある方も同じような思いをしているかと想像できる。</p> <p>自転車の利用の推進の前に、基本的な交通安全ルールの徹底が不可欠と感じる。警察とも連携し、違反車両へ注意喚起等行ってほしい。</p> <p>全ての区民が安心して通行できる街づくりを望む。</p>	<p>区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。</p> <p>違反車両の取締り等については、警察の対応となりますが、誰もが安全に安心して気軽に外出することができるよう、区としても警察等と連携を密に図りながら、自転車やクルマのほか、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者を含めて啓発を行います。併せて、道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設の整備を行うなど、ソフト・ハード両面で交通安全の確保に一層努めていきます。</p>
20	<p>自転車に乗る人が、必ず保険に加入しなければならない方法は、無いものか？区内の道路は狭く、また、路上駐車も多いため(例えば、区役所前の並木通り)歩道を歩いている、ヒヤリハットすることが多々ある。</p> <p>また、保険に加入していたとしても、十分な補償金が得られない、そして、それを補う手立ても、まだ不十分であることにも考慮頂けたらと思う。</p>	<p>計画案に掲載しているとおり、自転車利用者等には、東京都の条例で、保険・共済への加入が義務付けられています。区ではこれまで広報すぎなみや区立自転車駐車場等で、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ています。今後も、様々な機会を通じて、対人賠償保険等への加入義務を周知していきます。</p>
21	<p>自転車移動とても便利だと思うが、幼少期に父母共に自転車に乗る習慣が無かったため、私自身未だに自転車に乗れない。</p> <p>大人向けの、自転車練習ができる機会を用意してもらえるとありがたい。</p>	<p>区では、自転車に乗ることができない方を対象とした講習会等を実施する予定はありません。ただし、令和5年度に自転車用ヘルメットの購入費助成制度を導入したことに伴い、18歳以上の区民を対象として、交通ルールや自転車乗車時の注意点、自転車用ヘルメットの着用方法等を実技を通じて学ぶことができる「ヘルメット着用促進講習会」や区内事業所からの要望に基づいて、従業員等を対象とした協働型の講習会を開催しています。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
22	<p>井の頭通りを吉祥寺方面に自転車で走っていると、武蔵野市に入ったところで車道が1車線になり、自転車専用帯が現れる。杉並区内においても車道を1車線にし、自転車専用帯を設けられないか？特に杉並区と武蔵野市の境で自転車専用帯が現れるところは2車線が合流(下り)分離(上り)するので、危険を感じる。せめて環八から武蔵野市までの間だけでも、武蔵野市と同じにしてもらえると危険性が減り、自転車での通行がし易くなると思う。</p>	<p>区としても、自転車通行空間は近隣自治体を含め、広域なネットワークとしてつなげて整備することが効果的であると考えています。令和6年度に予定している、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」では、ご指摘を踏まえて検討していきます。なお、井の頭通りや五日市街道など都道の自転車通行空間の整備については東京都が所管していることから、ご意見については、東京都にお伝えします。</p>
23	<p>私は通勤や子供の保育園への送り迎えに、自転車を利用している。</p> <p>人混みが多い駅周辺の歩道を走る事が多いが、歩行者との接触を避けるためにほとんど自転車を押しており、自転車の利便性を活かしきれていない。</p> <p>反面、車道を走った場合、基幹道路である青梅街道でさえ2車線しかない事に加え、路駐の車があると1車線になってしまい、私の運転する自転車のすぐ横を車が追い抜いて行くため危険である。</p> <p>車道の端に自転車マークを描くだけでは、不十分なので基幹道路の車線を増やすか、歩道の幅を広げて欲しい。</p>	<p>自転車利用者が安心して車道を通行できるよう、「自転車フレンドリープロジェクト」等の取組を通じて、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していきます。なお、青梅街道の自転車通行空間の整備については東京都が所管しているため、ご意見については、東京都にお伝えします。</p>

No.	意見概要	区の考え方
24	<p>近年の電動アシスト自転車および、e-BIKE(バッテリー付き自転車)の利用が普及したせいで、本来は歩行者優先であるべき歩道を、我が物顔で通行する運転者が多く見受けられる。モビリティの進化それ自体はウェルカムだが、小さな子供やお年寄りが安心できる歩道に、電動自転車がかんりのスピードで行き交う現状に不安を覚える。</p> <p>免許がない、もしくは持っていたとしても交通ルールの基本を忘れていた運転者が多過ぎる。一時停止も守らない、通行区分も無視、危険な逆走も頻繁に見受けられる。</p>	No.19と同様
25	<p>歩行者にとって快適な歩道、自転車(電動含む)にとって快適な自転車道を整備することで、自ずと互いのストレスは軽減するだろう。</p> <p>自転車の快適で安全な利用を推進するためにも、歩行者と自転車利用者のすみ分け(ゾーニング)が必要だと思う。</p>	<p>区としても、歩行者、自転車、クルマの通行場所を分けることは、各移動主体が安心して快適に移動するために効果的であると認識しています。しかし、自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、一定程度の道路幅員が必要であり、幅員の狭い道路が多い区道で整備することは困難ですが、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。なお、都道については東京都が所管しているため、自転車通行空間の整備について東京都へ要請していきます。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の交通安全を確保するため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
26	<p>資料中、自転車の速度を15キロ毎時で算定しているが、そもそも通行可能な歩道上や、見通しの悪い交差点のある住宅街の区道など、平均的に15キロで走行可能とは思えない。「速さ」を効果的である要素の筆頭に挙げるのは、安全無視の政策アピールとしか考えられない。</p> <p>事故リスクも含めて、そこは正確かつ多面的な、利便性と安全性とのワンセットでの「説明」を求める。</p>	<p>計画の目的に記載しているとおり、自転車活用の推進に当たっては、交通安全の確保を図ることが重要と考えています。また、計画案ではChapter6で、交通安全に関する内容を事故の発生状況等のデータを含め詳しく説明しており、交通安全を重視する区の姿勢を示しています。引き続き、警察や関係団体等と連携を図りながら交通安全の確保に努めていきます。その他のご意見については、参考とさせていただきます。</p>
27	<p>歩道の拡幅によるすれ違い可能な自転車レーンの歩道移設</p> <p>路駐する自動車による自転車の事故が懸念される為、歩道を走行する事がある。しかし、歩道が狭いため、歩道でも事故の危険がある。</p>	<p>自転車は車道を通行することが原則であるため、現時点で区道における歩道上に自転車レーンを整備する考えはありません。なお、クルマの違法な路上駐車については、取締りの強化を警察へ要請します。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の安全確保のため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
28	<p>自転車でも使用可能な鏡を交差点に設置</p> <p>横から飛び出す自転車や走行音が小さい自動車に気づきにくく、危ない状況を経験している。その為、鏡で横方向を確認できる交差点を増やして頂きたい。</p>	<p>子どもから高齢者まで誰もが安全に移動できるようにするため、杉並区実行計画に基づき、生活道路を中心として道路反射鏡等の交通安全施設を増設していきます。</p>
29	<p>自転車の走行ルールの再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道の真ん中を徐行する高齢者 ・冒進する児童 ・車道を逆走する女性 ・並走する高校生 <p>などによる危険を経験している。</p> <p>走行ルールの再構築をお願いしたい。</p>	<p>区はこれまで、自転車に乗るときに全国共通の基本ルールである「自転車安全利用五則」を周知・啓発しています。今後も警察等と連携して、自転車安全利用講習会の開催や街頭キャンペーン等の啓発活動の実施を通じて、交通ルールの周知に努めていきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
30	<p>杉並区のサイズから自転車に合っているとのことだが、これが成立する前提としては、杉並区民が杉並区内だけで移動している場合である。</p> <p>まず、住民のうちどのくらいの人が区外との移動を日常的に行っているかを調査し、また、比較としては乗り物ではなく徒歩で移動する場合との比較が必要ではないか。</p> <p>現状の提言は、こういった状況に対して何を变えていこうとしているのか、何の情報もなく、自転車いいねといっているだけで、パブリシティとして何等の意味を感じない。</p> <p>政策として、実現にむけた費用などとセットで意味のある提言を希望する。</p>	<p>このコラムは、区内を自転車で回遊した場合の距離と時間の関係を参考として掲載したものです。ご指摘のとおり、区としても、自転車の活用に当たっては、統計データ等できるだけ客観的な根拠に基づき推進することが重要と考えており、計画案では自転車が関与している事故データをはじめとして様々なデータを掲載しています。なお、自転車活用の推進に要する費用の一部は杉並区実行計画等で示していきます。その他のご意見については、参考とさせていただきます。</p>
31	<p>車中心も困るが、自転車中心も困る。高齢、病弱、障害、運動音痴などで自転車に乗れない人を疎外しない全体構想を望む。</p>	<p>「計画策定の背景」や「交通の優先順位」に掲載しているとおり、都市交通はあくまでも”人中心”で設計することが重要と考えています。</p> <p>なお、区が令和5年3月に策定した「杉並区地域公共交通計画」では、「気軽で自由な外出と回遊が確保されている」状態を目指し、公共交通と福祉交通との連携を図るなど、自転車に乗ることができない方を含め、誰もが生活圏で移動しやすい仕組みづくりを推進しています。</p>
32	<p>世田谷区→杉並区→練馬区の南北移動が、最小限の環境負荷で、楽に、低運賃・シルバーパスで、通勤通学や観光も楽しくできるLRT(路面電車)を希望する。</p>	<p>杉並区の区域を越えて移動の利便性向上を図るためには、隣接区との公共交通ネットワークの強化が不可欠です。杉並区を含む隣接6区(北区・板橋区・練馬区・世田谷区・大田区・杉並区)では、区域を越えた南北移動が円滑になることが期待される、エイトライナーの検討のため、協議会を設立し、実現に向けた検討を進めています。</p>
33	<p>我々はこれからさらなる温暖化に直面する。炎天下でも区内を安全に移動できる手段が必要になる。公園や街路樹を増やし、樹冠を広げて木陰を作る。生産緑地を増やして二酸化炭素を吸収し、排出量が大きい遠隔地からの輸送を減らし、食の安全と自給率を向上する。そうした施策で、将来的な避暑地への人や税金の流出を防ぐ必要がある。</p>	No.3と同様
34	<p>クルマの使用頻度を下げるために、歩行者天国(自転車も同時に走れるようなスペースが必要)などのスペースを増やし、あえて「クルマが利用しづらい街」へシフトさせていくという方向性も検討してみてはどうか。</p> <p>杉並区では、移動手段としてのクルマの分担率は決して高くないが、クルマの環境への負荷や渋滞への影響度を考慮すると、クルマをあえて利用しづらい手段へと転換させることで、自転車の活用を促していくことも必要だと考える。</p> <p>あわせて、クルマを利用することによる使用者(さらには公共)へのデメリットを、今よりさらに積極的に伝えていくことも必要もあると思う。クルマ以外の手段の活用が、自分自身にとっても大きなメリットがあるということをまずは理解してもらうことが重要だと思う。</p> <p>そのようにして、自転車、さらに大きくは環境問題などに関心がない層にも興味を持ってもらうきっかけを作り、基本方針に沿ったまちづくりに繋がっていければと思う。</p>	No.2と同様
35	<p>意見として自転車通行レーンを増やして欲しい。</p>	No.1と同様
36	<p>久我山駅南口にドコモシェアバイクのポートを設置して欲しい。地理的に山坂が多くアシスト付きの自転車があると便利に外出出来る。</p>	<p>区では、引き続きシェアサイクルポートを拡充し、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。ご意見については、シェアサイクルの運営事業者と共有します。</p>

No.	意見概要	区の考え方
37	<p>杉並区から武蔵野市へ自転車で通勤したい気持ちがあるが、井の頭通り五日市街道の車道(杉並区全体の車道)に作られている自転車マークと矢印のみの表示だと車との並走が危なく、歩道に入りたくても歩道も狭く焦ることで自転車の運転も危なくなる。</p> <p>区外になるが、杉並区から武蔵野市の区境で自転車専用表示が変わり、武蔵野市に入った途端、車道での自転車運転が格段とスムーズになり安心して運転できる。</p> <p>武蔵野市から杉並区に戻るときは、安定していた車道運転が杉並区に入った途端に車との並走距離が近くなり危険を感じるほどである。</p> <p>杉並区→車道に自転車マークと矢印のみ表示 武蔵野市→青色の塗りつぶしで自転車ゾーンの確保と白色で自転車専用表示 これだけで、車の運転の仕方も変わるんだと思った。</p>	No.22と同様
38	<p>計画の組み立てとして、Chapter7に記載の自転車利用の現状や課題が把握できるデータなどは、計画の一番最初に掲載して、杉並区の自転車利用の実態(課題)を明確にしたうえで、その後の章で、具体的な取組み・方向性を記載するほうが、読んでいて分かりやすいので、工夫してほしい。</p>	<p>計画案の作成に当たっては、読みやすさを重視し、掲載内容はできるだけ簡潔で分かりやすくなるよう努めました。他の自治体の自転車活用推進計画では、ご指摘の構成としている事例が多く見受けられます。ただし、そのような構成とした場合、区が計画に基づきどのような取組を行うのかという、計画として重要な内容が計画書の中盤以降に掲載されることとなります。そのため、まずは区を取組を紹介した上で、必要に応じてChapter7でデータ等を参照していただける構成としました。</p>
39	<p>計画期間が不明なので、設定してほしい。</p> <p>「計画」としているわりに、区の自転車関連の取組みの紹介冊子になっている印象がある。</p> <p>利用者数や自転車レーンの整備率など、代表的な成果指標の目標年次をもとに、ある程度、目安となる計画期間を設定してほしい。</p> <p>また、計画の実行を、財政的にどう担保していくのか分からない。新規事業などは新市長の肝いりの取組みもあると思うので、予算化は期待できそうだが、自転車レーンの整備や、安全運転の啓発など、計画的に着実に進めていただきたい。</p>	<p>指標の目標年次や計画期間については、Chapter2の末尾に「指標のまとめ」及び「取組のスケジュール」に掲載しています。なお、一部の取組の予算額については、財政的な裏付けを有する杉並区実行計画等において示していきます。</p>
40	<p>「杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思う区民の割合」の目標値は、かなりチャレンジングな数値だが、現状が極めて低い値のため、これぐらい高い数値目標を設定することは良いことである。問題は、どう実現するかである。</p> <p>自転車走行空間の確保や自転車レーン等の整備、クルマドライバーによる自転車通行への配慮など、実効性のある取組みを早急に進めてほしい。</p>	<p>計画案に掲載している各取組については、警察や関係団体等と連携を図りながら着実に進めていきます。</p>
41	<p>シェアサイクルの利用者のターゲットを明確にしたほうがよいのではないかと。</p> <p>シェアサイクルの利用実績から、利用者層や利用目的、移動経路などデータ分析するとともに、潜在的な需要の掘り起こしをして、ターゲット層を明確にしてほしい。</p> <p>そのうえで、適切な交通分担やCO2削減などの観点から、シェアサイクル利用促進策を展開してほしい。</p>	<p>より移動の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るため、シェアサイクルの利用実績等のデータ活用を図ることは、区としても重要であると考えています。ご意見については、シェアサイクルの運営事業者と共有し、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
42	<p>シェアサイクルについて、災害時等の移手段として、自転車が有効であるという意味がよく分からない。</p> <p>大規模災害時には、道路の陥没や街路樹等が倒れているなど路面に障害物があり、危険ではないか。また、広域で停電が想定されるが、シェアサイクルは稼働している保証はあるのか。避難場所に自転車を駐車するスペースは確保されるのか。</p>	<p>シェアサイクルは、災害時等で公共交通が運行していない場合であっても、避難や情報伝達等様々な場面で活用できる可能性があるため、移手段としての有効性を示したものです。ただし、災害の規模や被害状況によっては、自転車を利用することが危険であったり、シェアサイクルのシステムが稼働しなくなることも想定されるため、ご指摘を踏まえ、表現を一部修正します。</p> <p>【別紙3 No.15】</p>
43	<p>Chapter3は、自転車利用促進の中心となるべき、自転車の走行空間整備の章であるが、整備の技術的な面がメインの記述となっており、ネットワーク化の考え方が区民に伝わらない。</p> <p>もう少し、区民の目線で「自転車に乗ってみよう」、「自転車レーン等を出かけてみよう」という気持ちになるような、記述を加えてほしい。</p> <p>例えば、ネットワーク路線について、もう少しエリアごとに詳しく説明してほしい。</p> <p>現状で整備済み路線がどこで、計画路線の整備予定年次や、モデルコース(高円寺北方面から阿佐ヶ谷駅方面へ)などを設定し、区民が便利に安全に自転車移動できるような見せ方を工夫してほしい。</p>	<p>令和6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」を実施する予定です。その際、ご指摘を踏まえ、区民が自転車通行空間を利用したくなるような啓発方法等を工夫していきます。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
44	<p>Chapter4 自転車の駐車環境づくりも重要なテーマだと思いが、記述が弱い。</p> <p>もっと具体的に、主要駅ごとの自転車収容可能台数を示して、公共・民間の駐輪場の位置や平均駐輪時間数などの実態から、どのような利用形態が多いのかなど、示してほしい。</p> <p>また、ちょっと停められると便利なニーズなどの拾いこみを行うなど、利用実態に即した駐輪スペース確保の方向性・展望などもあるとよい。</p>	<p>計画案の作成に当たっては、読みやすさを重視し、掲載内容はできるだけ簡潔で分かりやすくなるよう努めました。ご指摘の各種データについては、区が毎年発行している「杉並区の放置自転車対策事業概要」に掲載することも含め、検討していきます。</p>
45	<p>歩道でのヒヤリハットが非常に多い。早急に対策をとってほしい。</p> <p>自転車は原則、車道走行ということは理解するが、実態として歩道走行はなくならないので、歩道にも歩行者との分離を図れるよう、自転車走行(徐行)のラインなどを引いてほしい。</p> <p>歩道の中には、歩行者の通行量以上に幅の広い歩道が多数存在し、そうした歩道の場合、自転車は速度をあげて走行している。車道と歩道の幅全体を合算して、ゼロベースで捉えなおし、歩道の中に自転車の走行スペースを再分配する考え方はとれないか。</p> <p>その場合、不必要に広い歩道については、自転車の走行レーンを設けてもよいのではないか。</p>	<p>区内で、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。この区道上の歩道は幅員が狭いため、歩道内に自転車レーンを設置することは困難です。ご指摘の幅員が広い歩道は国道や都道が多いため、ご意見については、国や東京都にお伝えします。なお、自転車が例外的に歩道を通行する場合は、歩道の幅員にかかわらず、歩行者を優先し徐行しなければなりません。このことについて、自転車安全利用講習会等を通じて、区民等への周知に努めていきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
46	<p>自転車に多くのよさ、メリットがあることは論をまたない。しかし、とりわけ杉並区のような都市部においては、自転車に乗る人のマナーや、安全に乗ろうとする意識が強く求められると感じる。</p> <p>実際、車に乗っているときも、歩いているときも、ジョギングしているときも、マナー違反の自転車が目につく。車やバイクはほとんど信号や一時停止を守るのに、カジュアルに信号や一時停止を無視する自転車のなんと多いことか。まるで「自転車は歩行者よりも早く車よりも小回りが効いて交通ルール無視OKな乗り物」と思っているかのようだ。</p> <p>車や人の間を縫うように走ったり、歩道の坂道を猛スピードで駆け下りたりしているのを見ると「もう自転車は禁止してくれ」と思うくらいである。</p> <p>自転車の活用を推進するのなら、その前に利用者への啓蒙や、ルール違反を厳しく取り締まる施策が必要だと強く感じる。それなくしてやみくもに自転車利用を増やし続けても、昨今問題の電動キックボードと同じように事故が増えるばかりではないか。</p> <p>自転車活用推進案のchapter6には安全利用について書かれており、“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”とも記載されている。まったくそのとおりだが、chapter「6」どころの重要度ではない。安全利用への道筋が確立されないことには自転車の安易な推進には賛同しかねる。</p>	No.19と同様
47	<p>自転車を活用するには道路幅の拡張や自転車専用道路が必要である。車道脇に申し訳程度に存在する自転車レーンは、自転車も自動車も安全な通行に非常に気を使う。道路幅の拡張は緊急車両の通行の改善にも繋がるため、災害対策にも直結する。</p>	No.1と同様
48	<p>駐輪スペースの確保も重要である。その辺りを整えないと自転車のさらなる活用は難しいだろう。</p>	No.12と同様
49	<p>自転車に乗る方への交通ルール遵守の呼びかけも行なっていきたい。右側通行、信号無視があまりにも多い。</p>	No.19と同様
50	<p>自転車は災害時にパンクして役に立たない。ノーパンクタイヤの自転車の普及を目指す、パンク修理技術の講習を行う等、災害対策をうたうなど、区役所は真面目に仕事をしてほしい。</p>	<p>災害時に自転車がどの程度使用できるか否かは、災害の規模や被害状況によるものと認識しています。その上で、災害時に自転車で通行できる状況であれば、効果的に活用することが必要と考えています。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
51	<p>杉並区は、道路がせまく、歩行者にとっては自転車は歩道を傍若無人に走り回る迷惑者、車にとっては、車道をふらふら走り、交通法規は無視、対車では事故時は交通弱者として甘やかされる迷惑者である。</p>	No.19と同様
52	<p>5キロ未満の近距離の移動に車をつかう区民がどれだけいるのか？ 移動先の駐車場確保の問題があるので、電車、バスをつかって移動し、そこから徒歩が一番いいのではないか。</p>	No.12と同様

No.	意見概要	区の考え方
53	<p>自転車利用者の交通違反を取り締まり、車両の路上駐車停車を禁止して自転車の安全な走行を確保しない限り、歩行者や車から、自転車は嫌われる存在のままだと思う。</p>	<p>区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。</p> <p>違反車両の取締り等については、警察の対応となりますが、誰もが安全に安心して気軽に外出することができるよう、区としても警察等と連携を密に図りながら、自転車やクルマのほか、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者を含めて啓発を行います。併せて、道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設の整備を行うなど、ソフト・ハード両面で交通安全の確保に一層努めていきます。</p> <p>また、「自転車フレンドリープロジェクト」等の取組を通じて、自転車のイメージアップを図っていきます。</p>
54	<p>自転車用の競技場(もしくは自転車用道路)を造る事を提案する。</p> <p>日頃運動不足の区民が、自転車を利用して運動を促進出来る施設である。</p> <p>自転車は買い物や通勤には多く利用されているが、運動として自転車を利用する人はあまりいない。何故かといえばそういう施設や設備が無いから。米国などでは自転車を運動として利用する人もいるし、トライアスロンやオリンピックも自転車競技があるにも関わらず、現在の日本では自転車を運動として捉える人は少数である。</p> <p>サイクリングは楽しいものだが、基本は歩行者が少ない地方での楽しみに限られ、東京都内でそのように自転車に乗って楽しむ場は無いと言ってもいいと思う。</p> <p>そこで安全且つ歩行者などに注意する必要が無い、更に自転車競技場としても利用可能な「自転車運動場」の設備の提案である。廃校などを利用してトラックの整備(土などからアスファルトへ)や、公園を利用して自転車道路を造るなど、自転車用の場所を提供すれば、休日に自転車に乗りサイクリングがてら運動のための施設まで行き、歩行者を気にする必要もなく、自転車に乗って運動が出来る施設で楽しむ事で、自転車をただの乗り物から楽しむ道具へと魅力を見出せる。計画目標を達成出来るのではないか。</p>	<p>この計画では、区民や事業者に対して、買い物や通勤など、日ごろの移動手段を自転車に変えるなど、日常生活の一部に自転車を取り入れる等の小さな行動変容を促しています。現時点で自転車用の競技場等を整備する考えはありませんが、ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
55	<p>ある程度遠方の人でも自分の自転車で気軽に出来る事がある。自転車を持たない人や見物だけに来た人にも利用可能なレンタル自転車があると、なお便利だと思う。</p>	<p>本区では、シェアサイクルの運営事業者と連携してシェアサイクル事業を行っています。今後も引き続き、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。</p>

No.	意見概要	区のお考え方
56	<p>私は日常的に自転車を楽しんでいる者である。が、問題に感じるのは、まず自転車利用者。これだけ報道でも周知されているのに、一向に自転車ユーザーの「歩行者感覚」が改善されず、歩道走行・逆走、信号無視、一時停止不履行、高速での歩行者脇すり抜けなどの違反走行の方が多いと言える状態。</p> <p>また一方で車道を走行して感じるのは、自動車からの「邪魔だ」という感覚である。</p> <p>さらに、ドライバーは「自転車も車両」の認識だけで、一方通行の道路を自転車で逆走していると、すれ違いざまに明らかに怒りを露わにする人が多い。「一方通行だぞ。自転車も守れ！」という感じが明らか。この誤認識がすごく多い。</p> <p>少なくとも都内の生活道路の、ほぼすべてと言える一方通行の道路が「自転車は除く」となっていることを知らない人が多い。先日は西荻窪商店街の南北の一方通行の道路で、明らかにこちらをひどい形相でこちらを睨みながら、車道端を走っている自転車の自分にぶつかるように、幅寄せどころか、真正面から迫ってきた。明らかに危険運転だった。自動車のドライバーへの周知を進めてほしい。</p> <p>また、自転車通行帯を走行するバイク、自転車通行帯に駐停車している車も多い。都内の道路の幅が狭いことに起因する。根本的な問題であり、解決は難しいと思うが、自転車通行帯に対する理解を広めていただきたい。</p> <p>自転車と自動車、双方の道交法遵守と運転マナー向上が必須である。それぞれ気分よく楽しく乗りたいものである。でも本当に、時間が掛かっても道路幅の拡張が必須の物理的現実問題。</p>	<p>区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。</p> <p>違反車両の取締り等については、警察の対応となりますが、誰もが安全に安心して気軽に外出することができるよう、区としても警察等と連携を密に図りながら、自転車やクルマのほか、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者を含めて啓発を行います。併せて、道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設の整備を行うなど、ソフト・ハード両面で交通安全の確保に一層努めていきます。</p> <p>また、区では、今後も歩行者や自転車利用者の安全確保を図るため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
57	<p>Chapter2の自転車ネットワーク路線は未だ限られたエリアであるし、例えば土日や平日の子どもの遊ぶ時間帯(放課後から夕方)に車両の乗り入れ規制をして、原則住人利用者以外は乗り入れ禁止区域を設定して、ほぼ歩行者と自転車の専用道路をネットワーク的に杉並区を縦横無尽に周遊できるレベルまで上げてもらいたい。</p> <p>検討に当たってはAIを活用し土日および平日の子どもの遊ぶ時間帯(放課後から夕方まで)の幹線道路ならびに主要道路を使用して交通網があまり妨げないように車両の乗り入れ区域を先に設定して、それをベースに歩行者、自転車専用道路を杉並区を周遊、縦横無尽に設定できないかシミュレーションしてみる。</p> <p>実施に当たっては地域住民の合意と賛同を得られるように説明会やワークショップを開催し合意形成を図る。同時に配達事業者、郵便配達などの関係者の意見も聴取し、自転車配送が可能であれば対応し、不可能なエリアは特別許可制で乗り入れが可能にするなども検討する。</p> <p>特に善福寺公園、善福寺川緑地、和田堀公園、高井戸公園地区は重点的、優先的に周辺の専用自転車道路の設定と整備を進めてもらいたい。</p>	<p>これまでの「クルマ中心」から「人中心」のまちづくりへと転換していく中、区では、令和5年3月に「杉並区地域公共交通計画」を策定しました。</p> <p>同計画では、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現を目指し、「公共交通を補完する自転車利用の推進」を施策として位置付けています。</p> <p>今後、駅周辺等におけるクルマの通行止め等については、同計画の取組において、交通管理者である警察等と連携し検討していきます。</p> <p>また、自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、一定程度の道路幅員が必要であり、幅員の狭い道路が多い区道で整備することは困難ですが、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。なお、都道については東京都が所管しているため、自転車通行空間の整備について東京都へ要請していきます。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の交通安全を確保するため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
58	<p>自転車は軽車両。いまだに知らない人が多い。(道路の左通行)</p> <p>自転車の交通ルールにおいて、違反者が多いので、早めの対応を！</p>	No.19と同様
59	<p>区の駐輪場は子ども乗せ自転車を置く際、ラックとラックの幅が狭すぎる。また子ども乗せ自転車は幅を取るため、専用置き場をもっともっと増やして欲しい。</p>	<p>区としても、子ども乗せ自転車などに代表される大型自転車の駐車スペースの確保は課題として認識しています。多様化する自転車に対応するため、自転車駐車場の利用状況を考慮し、引き続き平置きスペースの拡充を図ります。</p>

No.	意見概要	区の考え方
60	自転車はあまり体力を使わずに手軽に移動できるので大変便利だが、専用の道路がないので走行に気を使う。高齢者にはとても車道は走行できず、かといって歩行者と同じ道路(歩道)を走るのも迷惑だろうと思う。歩行者と自転車が共に安心して移動できる道路がほしい。	No.25と同様
61	自転車は走行中は便利だが、商店街などで買い物する際、停める所に苦勞する。パルセンターは店の前に停めないでと表示されている所が多く、駐輪所が少ない。(せっかく買いに行っているのに、止められず、購入を見送ることもある。)	No.12と同様
62	自転車の交通ルールを定期的に(年に数回)指導してほしい。自転車専用の信号(一方通行の交差点)など全く無視して走行している自転車が多い。時には車と同じ信号、時には歩行者と同じ信号を使い分けなければならない自転車。自転車を乗り始めたときにしっかり交通ルールを覚える必要があるが、実際の道路ではどれを優先すべきか迷うこともある。交通安全週間等で町会の安全パトロールを実施するように(複雑な)信号の正しい横断の方法を学ばせてもらえたら(各町会で)より安全に走行できると思う。	No.19と同様
63	江東区では平成28年に自転車利用における3つの基本動作である{まもる}{はしる}{とめる}を柱とした取り組み方針を定めた。その後国や東京都において{自転車活用推進計画}が策定されたので本方針に自転車を活用(生かす)を加え4つの視点を柱としているので参考になる点が多々あると思う。	計画案の作成に当たっては、国や東京都の自転車活用推進計画を勘案するとともに、23区をはじめとして、既に計画を策定している全国複数の自治体の計画を参考にしています。ご意見については、参考とさせていただきます。
64	chapter 1 人と環境にやさしいまち、すぎなみを目指して計画の目的は大賛成だが、現在の歩道の通行状態を見ると自転車安全5則を知っているとは思えず、又区として自転車利用者のルール違反に伴う交通事故等に対して対策をしたとあるが5年間ほど歩道に乗り入れして歩行者に危険な思いをさせているのを区の人に対応しているのは見たことはない。その為、現状では自転車に魅力は感じないのではないかと思う。区民に対しての道路交通法の教育も大変な作業と思われる。	No.19と同様
65	chapter 2 自転車の価値、魅力を区民が感じるには安全、安心という意識をもたなければならない。	No.19と同様
66	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 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の整備が進行されている。 我が家の周囲の支線道路にも自転車ナビマーク、ナビラインが敷設されている。 主道路にも早く施工し安心安全な自転車通行空間を作ってもらいたい。	No.16と同様

No.	意見概要	区の考え方
67	<p>chapter4 [自転車]と[町]が調和した駐車環境づくり 私の行動範囲には区の自転車駐車場として阿佐谷駅の西と東の2か所に設置されていて通勤の方々が利用され、通勤時間帯には、駅の周辺には放置自転車は見えない。 ただ道路の上では見えないが近くのマンション、病院の駐輪場等に駐輪している方も見受けられ、昼間は買い物等で北ロビル前と西友前には多数放置されている。 土木管理課自転車対策係で、月2回違反自転車を撤去されているが、放置自転車無くならない。民間の駐輪場は近くになく台数も少しいである。</p>	<p>区では、放置自転車対策として、放置自転車に警告札を貼付し、一定時間経過後、警告札が貼付されたまま移動していない自転車を撤去しています。しかし、警告札が剥がされたり、短時間で移動した自転車については、撤去まで至らないことがあります。 ご指摘の阿佐ヶ谷駅周辺の放置禁止区域については、ほぼ毎日警告札を貼付するなどの放置自転車対策を行っています。 引き続き、街頭指導・警告による対策や啓発活動を行うとともに、店舗等に対する指導を実施していきます。 区では、地域ごとの需要に応じた、区立自転車駐車場の規模適正化を進めていきます。また、自転車をより止めやすい環境とするため、民間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ていきます。 そのほか、自転車を所有していない方でも自転車を利用できる環境整備や自転車駐車場の需要の低減につなげるため、シェアサイクルの利用促進を図ります。</p>
68	<p>chapter5 公共的な交通[シェアサイクル]への期待 これは便利なので道路が走りやすくなれば利用者は増えるのではないかと思います。</p>	<p>区が令和5年度に実施した区政モニターアンケートでは、シェアサイクルを利用したことがある区民は15.5%にとどまっています。今後は、シェアサイクルポートの設置拡充や自転車通行空間の整備を進めるとともに、シェアサイクル事業を周知すること等によって、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。</p>
69	<p>chapter6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり 交差点等で交通法規に準じた自転車の操作をしているかを観察してみると法規に違反だらけ。実際、交通事故を起こしているのは働き盛りの年齢の人達である。 区として自転車の交通法規の教育は杉並土木事務所交通安全係と杉並警察署交通安全係で教育相手は主に小学生、中学生が多数で自転車安全五則を知っているとは疑問である。 自転車の法規無視の運転を現地で指導しているのも見たことがない。 自転車での加害事故例について賠償額がいかに多額かを教育の時に教え込むことが必要で働き盛りの人達を集めて、交通法規の勉強会をすれば良いが、簡単ではない。 阿佐谷駅周辺で珍しく4人の交通整理の警察の人が指導していたが歩道に自転車の乗り入れ又自転車に乗ったままの横断歩道を渡る等がみられても指導していないようであった。</p>	<p>No.19と同様</p>
70	<p>chapter7 自転車活用推進計画策定検討会のメンバーに杉並警察署の方は加入されているのか。 運用になれば警察署には大変お世話になると思う。</p>	<p>自転車活用推進計画策定検討会は、杉並区自転車活用推進計画策定検討会設置要綱に基づいて設置しています。この検討会は、自転車活用推進計画の策定に向けて、区役所の関係各課と調整及び連携を図りながら検討を進めることを目的としており、区の職員のみで構成しています。ただし、計画案の検討に当たっては、警察の職員が構成員となっている、区長の附属機関である「杉並区地域公共交通活性化協議会」や「杉並区自転車等駐車対策協議会」に報告しながら進めてきました。計画の運用段階においては、区内3警察署をはじめとして、警察等と密に連携を図りながら取組を進めていきます。</p>
71	<p>まとめ 自転車を活用推進するには車道と歩道の上に自転車通行空間を設け安心、安全、快適に自転車が走行しているのを区内で見られれば区民も活用を考えるのではないかと。</p>	<p>No.1と同様</p>

No.	意見概要	区の考え方
72	<p>高齢者の方、お子さまを連れておられるお母さんの方からケア24阿佐谷に阿佐谷駅ガード下の横断歩道での自転車と衝突、接触事故、又西友前での同様な事故が想定されるので何か方法があるか相談があった。土木事務所と杉並警察署に相談しチラシを配布したのは、もう4年前の事。振り返ってみると自転車のこの行為は常態化していたようである。コロナ禍の間にこの2か所で2件ずつ事故が発生したようである。コロナ禍後中野の第3建設所を訪ねて普通自転車歩道通行可の道路標識を取り外してもらったが、標識の意味が理解できないのか変化はない。横断歩道の改善は横断歩道の両サイドにナビライン、ナビマークを敷設する事で杉並警察署と話し合い解決しそうである。</p>	<p>ご指摘の場所の課題については、所管の杉並警察署にお伝えしています。今後も警察等と連携して対応していきます。</p>
73	<p>中杉通りも駐車帯をなくし自転車の走行空間を作ってもらえれば西友前の歩道の問題は解決する。</p>	<p>中杉通りの自転車通行空間の整備は東京都が所管しているため、ご意見については、東京都にお伝えし、都と連携して対応を検討していきます。</p>
74	<p>計画でシェアサイクルの利用促進や鉄道駅等へのポートの設置拡充を掲げられており、ぜひこれについては進めてほしい。 JRの各駅にポートが設置されておらず不便に感じている。特にJR阿佐ヶ谷駅については、鷺ノ宮駅や南阿佐ヶ谷駅への鉄道の乗り入れが便利となることから早々に設置して欲しい。 今、キッチンカーが来ている中央線高架下の公道付近などは、道路幅もそこそこ広くてポートを設置するのには適しているのではないかと。 埼玉県の朝霞市など、先進自治体の例を見ると、駅は当然として、区内の公園や公共施設などにも積極的にポートの設置が進んでいる。 杉並区は横の移動は楽でも縦の移動が不便であるので、そういった視点をもとに、区独自で進めることが出来る公園や公共施設などへの設置を進めてもらいたい。 また、区内観光の案内、周知という観点では、サイクリングマップを作成し、区内の商業施設や観光名所を掲載するなど、経済活性化の視点を混ぜつつ、施策を展開して欲しい。他自治体でもサイクリングマップを配布しているので参考として欲しい。 区の今後の自転車施策に期待したい。</p>	<p>区では、現在、シェアサイクル事業者との協働により、区立施設や区立公園等の公有地46か所にシェアサイクルポートを設置しています。今後は、鉄道事業者や警察等と調整を図りながら、シェアサイクルポートの設置を拡充し、シェアサイクルの利便性向上を図っていきます。 また、サイクリングマップについては、西武新宿線や京王井の頭沿線の商店街・店舗など、まちの方々から地域の魅力についてヒアリングを行い、見どころやおすすめ情報などをまとめた冊子「再発見！SUGINAMI街ブラ帖」を令和5年度に発行しており、その中で、区内を縦断するサイクリングコースを紹介しています。今後も、自転車を活用した観光振興等について検討していきます。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
75	<p>当社は、阿佐谷を拠点として、訪問看護、訪問介護等の在宅介護サービスを提供しており、日々業務で杉並区内を自転車で移動している。 業務の中で感じる点として、「自転車が安全に走行できる道路が少ない点」が挙げられる。 とりわけ、中杉通りや青梅街道など、車道を走行しようとしても車両の駐車スペースや路線バス、配送業者の荷下ろし等で、車道を自転車で走行をすることが困難である。 今後、自転車の交通ルールは益々厳格化していく方向かとは思いますが、同時に自転車が安全に車道を移動することができる道路の整備が必須だと考える。</p>	<p>中杉通りや青梅街道の自転車通行空間の整備は東京都が所管しているため、ご意見については、東京都にお伝えし、都と連携して対応を検討していきます。</p>
76	<p>自転車活用のメリットがよくわかる案だと思った。 ただし道を歩いていると、従来の足こぎのみの自転車よりも電動アシスト式自転車が増えてきていると感じる。(印象では半分以上)電動アシスト式では電気を使うので、足こぎのみと比べれば環境に優しいとは言えないと思う。従来型の自転車をより普及させていくような計画案を出してもらいたいと思う。</p>	<p>電動アシスト機能がない自転車は、バッテリーへの充電が必要ないことから、アシスト機能がある自転車と比較して、より環境に優しい乗り物であると認識しています。一方で、電動アシスト機能があることで、移動距離や道路の高低差を気にしないで気軽に自転車で移動できることや、高齢者などの運動能力が低下した方であってもペダルの漕ぎ始めのふらつきが抑制されるなど、様々なメリットもあると考えています。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
77	現状では歩行者にとって危険な自転車走行をする人が多く、この状況でさらに自転車が増えるのはとてもこわい。私の身近では歩道上で、歩行者の方が率先して自転車をよけたり道を譲ったりしている。歩行者の安全をもっと確実にするような施策が必要だと思う。	No.19と同様
78	具体的な空間整備の面は貧弱と感じた。自転車利用増進のメリットは、区で過ごす人にそれを説くよりも実際にそれが自然に享受できるものにすべき。その環境をつくることに注力すると明言してほしい。 整備の方法に関しては、世界水準から大きく遅れた内容の国の自転車空間ガイドラインに縛られず、オランダのCROWマニュアルなどを参考に、あらゆる年齢層や能力の人が安心安全快適に自転車を使え、また使いたくなる空間を計画、実装してほしい。	区としても、自転車活用を推進するため、自転車に乗りやすい環境づくりを行うことは重要と考えています。ご指摘を踏まえ、表現を一部修正します。 【別紙3 No.3】 自転車通行空間の整備に当たっては、杉並区内だけでなく、近隣自治体の道路との連続性も考慮する必要があると考えています。そのため、区では、国土交通省と警察庁が策定し、全国的な自転車通行空間の設計の考え方を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備を行っています。ただし、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場合があるため、区独自に「車道混在の整備形態選定フロー」を作成し、区の実態に即して整備を行っています。令和6年度には、自転車ネットワーク路線の再構築を予定しており、整備方法についても併せて検討していきます。ご意見については、参考とさせていただきます。
79	区の道路網の特性に鑑み、生活道路では速度上限の引き下げ、センターライン削除や様々な物理デバイスによる実際の速度の抑制、通過するだけの車を遮断するフィルターなど、車の脅威をしっかりと抑える施策により、徒歩や自転車での移動の安全性と快適性を高めてほしい。	本区では、生活道路における人優先の安全・安心の通行空間の確保を図るため、警察や国と連携して、一定の区域を最高速度30km/hに規制する「ゾーン30」の指定や車両の速度抑制の効果が見込まれる狭さくの設定などを行っています。 令和6年度には、荻窪駅南側の区域で杉並区内初となる「ゾーン30プラス」の指定を目指しており、最高速度30km/hの規制とともに、物理的デバイスのハンプを設置する予定です。 これらの取組の成果を踏まえながら、引き続き生活道路の安全性・快適性を更に向上させる取組を進めていきたいと考えています。
80	恐怖による矯正を意味するスケアードストレートは今後もう区内で採用しないようにしてほしい。効果が立証されていない上に、自転車利用者の過失ばかりにフォーカスした内容で、車の危険性という本質的な問題が置き去りにされている。その予算は学校周辺や通学路の環境整備に回すべきである。	警察庁が所管する「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」が令和6年2月に公表した報告書では、「例えば、スケアード・ストレート方式による教育の効果を検証し、必要に応じて同方式による教育を見直すなど、(省略)」と言及されているなど、今後、官民それぞれの知見等を取り入れながら、自転車の交通安全教育に係るガイドラインを策定する必要性について提言しています。 区では、今後、国の動向を踏まえながら、より効果的な自転車安全利用講習会等を検討していく予定であることから、ご意見を踏まえ、表現を一部修正します。 【別紙3 No.11】
81	ヘルメットの着用率を目標にすることはやめてほしい。ヘルメットは衝突や転倒が発生した後に被害を低減してくれる要素の一つではあるが、唯一のものではなく、また被害発生を防止するものではない。ヘルメット着用の圧が高まれば自転車離れが起き、車依存が悪化するなどしてかえって社会全体のリスク上昇を招く恐れがある。オランダのように、穏やかに乗っていればヘルメットなど要らない環境を作してほしい。	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。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。これらの現状を踏まえ、計画案では着用率を指標として定め、ヘルメットの着用促進を図っていく考えです。一方で、自転車離れが起きることのないよう、「自転車フレンドリープロジェクト」等の取組を通じて、自転車活用を推進していきます。

杉並区自転車活用推進計画(案)の修正一覧

※ 網掛けは計画に反映させた意見

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
1	6	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。	自転車による移動はCO2(<u>二酸化炭素</u>)を 排出しません。	分かりやすくす るための修正
2	8	メリット3 エクササイ ズもできて 一石二鳥	※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	※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。 <u>(やや速歩 きは4.3メッツ)</u> 出典:「健康づくりのための身体活動・運動 ガイド 2023」をもとに作成	適切な記述に修 正及び最新の 情報に更新す るための修正
3	16	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。	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。 <u>そのため、区では、区民・事業者が自転車 を利用したいと思えるように、交通ルール の周知・徹底、自転車で快適に移動できる 通行空間の整備、自転車駐車場の確保等 に努めます。</u>	区民等の意見 提出手続の意 見を踏まえた修 正
4	20	自転車フレ ンドリープロ ジェクト	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。 ～略～ 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 事業者幅広くPRします。 <u>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。</u>	自転車FPでは、主に2つの視点で様々な 取組を一体的に推進することで、より大き な効果を生み出していきます。 ～略～ 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・事 業者に幅広くPRします。	適切な記述に修 正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
5	21	自転車フレンドリープロジェクトのロゴマーク	—	<p>■自転車フレンドリープロジェクトのロゴマーク 自転車FPの取組をより多くの方に広げていくため、ロゴマークをつくりました。今後、様々な機会でのこのロゴマークを活用し、自転車FPをPRしていきます。 <u>図を追加</u></p> <p>■ロゴマークの説明 全体 ロゴマークは、自転車をイメージしています。緑色の部分:フレーム(ハンドル、サドル等)桃色の部分:タイヤ</p> <p>各部 フレームは、プロジェクト名の頭文字FとPを組み合わせて表現しています。FとPが手を取り合うことで、自転車が多くの方に受け入れられているさまや、譲り合いの風土づくりに区民等と取り組むさまを表現しています。 タイヤは、無限マーク(∞)で表現しています。この無限マークは、「持続可能な社会」や「自転車の価値・魅力」、「人とのつながり」を表現しています。</p> <p>色合い等 色合いは、緑色と桃色で「みどりの豊かさ」や「思いやり、優しさ」を表現しています。また、丸みのある形とすることで、親しみやすさや楽しさを表現しています。</p>	最新の情報に更新するための修正
6	33	【快適】用語解説	歩行者、自転車、クルマが <u>とも</u> 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	歩行者、自転車、クルマが <u>共</u> 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	適切な記述に修正
7	37	【便利】指標	※ 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。	※ ハローサイクリングとドコモ・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。	適切な記述に修正
8	39	【便利】具体的な取組	区立自転車駐車場における <u>自然エネルギー</u> ※5の活用検討 区立自転車駐車場において、 <u>自然エネルギー</u> を活用した照明の設置などを検討します。	区立自転車駐車場における <u>再生可能エネルギー</u> ※5の活用検討 区立自転車駐車場において、 <u>再生可能エネルギー</u> を活用した照明の設置などを検討します。	適切な記述に修正
9	43	【便利】用語解説	5 <u>自然エネルギー</u> 太陽光や熱、風力、潮力、地熱など、 <u>自然現象から得られるエネルギー</u> のことです。 <u>再生可能エネルギー</u> との言われます。	5 <u>再生可能エネルギー</u> 資源が無くならず <u>に繰り返し使え、発電時や熱利用時に地球温暖化の原因となるCO2をほとんど排出しないエネルギー</u> のことです。(例:太陽光、風力、水力、地熱)	適切な記述に修正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
10	46	【安全】 現状・課題	<p>■区内で自転車が関与した交通事故は、令和4(2022)年に419件発生しました。</p> <p>～略～</p> <p>■交通事故件数全体に占める自転車関与事故件数の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、約半数は自転車が関与しています。</p>	<p>■区内で自転車が関与した交通事故は、令和5(2023)年に526件発生しました。</p> <p>～略～</p> <p>■交通事故件数全体に占める自転車関与事故件数の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、半数以上は自転車が関与しています。</p>	最新の情報に更新するための修正
11	46	【安全】 取組の方向性	—	<p>■自転車の安全利用に関する各講習会について、より効果的な実施方法を検討します。</p>	区民等の意見提出手続の意見を踏まえた修正
12	47	【安全】 指標	区内の自転車関与事故件数 現状値(令和4(2022)年) 419件	区内の自転車関与事故件数 現状値(令和5(2023)年) 526件	最新の情報に更新するための修正
13	49	【安全】 具体的な取組	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。	子ども乗せ自転車に同乗している未就学児や歩行者等の安全・安心を確保するため、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。	適切な記述に修正
14	51	【安全】 具体的な取組	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。	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。 出典:東京都生活文化スポーツ局ホームページ	分かりやすくするための修正
15	54	【備え】 現状と課題	<p>■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。</p>	<p>■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。 ※自転車で行ける道路状況や周辺環境を想定しています。</p>	区民等の意見提出手続の意見を踏まえた修正
16	59	指標のまとめ	安全 区内の自転車関与事故件数 現状値 419 件	安全 区内の自転車関与事故件数 現状値 526 件	最新の情報に更新するための修正
17	60	取組のスケジュール	区立自転車駐車場における自然エネルギーの活用検討	区立自転車駐車場における再生可能エネルギーの活用検討	適切な記述に修正
18	70	整備形態の選定	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。※	区内では、幅員の狭い道路が多いため、自転車道の整備実績はありません。※	適切な記述に修正
19	73	車道混在の整備形態	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。	—	適切な記述に修正
20	74	車道混在の整備形態	(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。)	—	適切な記述に修正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
21	81	撤去した自転車の取扱い	■撤去した自転車の取扱い	■撤去した自転車の取扱い	適切な記述に修正
22	84	シェアサイクルの特徴	(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	(片道移動の例1) 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 (片道移動の例2) 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	分かりやすくするための修正
23	85	シェアサイクルの利用例	杉並区外への片道移動に利用できます。区外から杉並区への移動にも利用できます。	杉並区外への片道移動に利用できます。区外から杉並区への移動にも利用できます。	適切な記述に修正
24	85	シェアサイクルの利用例	—	※ シェアサイクルを利用するときは、自転車用ヘルメットを着用しましょう。	分かりやすくするための修正
25	87	シェアサイクルポートの設置状況	令和5(2023)年9月末現在、区内335か所(公有地・私有地)にシェアサイクルポートを設置しています。	令和6(2024)年1月末現在、区内455か所(公有地・私有地)にシェアサイクルポートを設置しています。 図の差替え	最新の情報及び図等に更新するための修正
26	87	シェアサイクルの利用状況	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。	令和5(2023)年度の4～12月の利用回数合計は、令和3(2021)年度の同期比約2.7倍になっています。 グラフの差替え	最新の情報及び図等に更新するための修正
27	87	シェアサイクルの利用状況	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	出典:OpenStreet(株)提供資料から作成 グラフのデータは、ハローサイクリングの利用状況	適切な記述に修正
28	90	区内の交通事故の状況	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 交通事故の約半数に自転車が関与	区内の交通事故のうち、半数以上は自転車に関与しています。 ■区内の交通事故件数 平成26(2014)年～令和5(2023)年 交通事故の半数以上に自転車が関与 グラフの差替え	最新の情報及び図等に更新するための修正
29	99	損害賠償	■自転車での加害事故例 判決年 平成25年 令和2年 平成20年	■自転車での加害事故例 判決年 平成25年(2013) 令和2年(2020) 平成20年(2008)	分かりやすくするための修正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
30	101		—	<p><u>Column 安全で快適な自転車交通の実現に向けた国の動き</u></p> <p>警察庁の「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」では、以下の視点で今後の方向性を取りまとめ、令和6年2月に報告書を公表しています。</p> <p>① 自転車に関する効果的な交通安全教育のあり方 ② 自転車の交通違反に対する効果的な違反処理のあり方 ③ 自転車が通行しやすい交通規制のあり方</p> <p>自転車の交通安全教育について、全国的に同じ質の教育が提供されるよう、国が交通安全教育ガイドラインを策定するほか、安全教育の実施主体を警察が認定する制度づくりの方針が示されました。これらの取組は、今後、官民協議会で具体的に議論される予定です。</p> <p>区では、国の動向を踏まえて、より効果的な自転車安全利用講習会等を検討していきます。</p>	最新の情報に更新するための修正
31	105	区の概要	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 <u>1</u> に従って次第に高くなっています。	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 <u>2</u> に従って次第に高くなっています。	誤記による修正
32	107	区の概要	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。	区内では、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。	適切な記述に修正
33	107	区の概要	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。	区内では、6つのバス事業者※4による79系統の路線バスが運行しています。	適切な記述に修正及び最新の情報に更新するための修正
34	108	区の概要	<p>■区内人口</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総人口は、令和5(2023)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。 	<p>■区内人口</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総人口は、令和6(2024)年1月1日時点で 572,843人です。 ・高齢化率は21.0%であり、区民の5人に1人は高齢者です。 <p>グラフの差替え</p>	最新の情報及び図等に更新するための修正
35	114	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 平成11(1999)年度～令和2(2020)年度は大幅に減少しましたが、その後増加傾向にあります。	分かりやすくするための修正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
36	115	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 平成11(1999)年度～ 平成12(<u>2000</u>)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。	分かりやすくするための修正
37	116	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と撤去回数 平成11(1999)年度～ 撤去台数は、平成17(<u>2005</u>)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。	分かりやすくするための修正
38	121	これまでの取組	■これまでの取組による主な成果 ～略～ 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。	■これまでの取組による主な成果 ～略～ 自転車関与事故は、平成19(2007)年の962件か令和5(2023)年には526件へ約45%減少しました。	最新の情報に更新するための修正
39	122	これまでの取組	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) 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) 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)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) 90% 令和4_年(実績値) 85.3%	有料制自転車駐車場の整備 令和5(<u>2023</u>)年度(目標値) 令和4(<u>2022</u>)年度(実績値) 駅周辺放置自転車の台数 放置自転車台数 令和5(<u>2023</u>)年度(目標値) 令和4(<u>2022</u>)年度(実績値) 自転車に関連した交通事故件数 令和5(<u>2023</u>)年(目標値) 令和5(<u>2023</u>)年(実績値) 526件 自転車の車道左側通行の順走遵守率 令和5(<u>2023</u>)年(目標値) 90% 令和5(<u>2023</u>)年(実績値) 85.0%	分かりやすくするため及び最新の情報に更新するための修正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
40	135	計画の検討 経緯	1/27 第49回_自転車等駐車対策協議会 ～略～ 5/11 第1回_自転車活用推進計画策定検討会 6/30 第2回_自転車活用推進計画策定検討会 ～略～ 7/20 第3回_自転車活用推進計画策定検討会 7/27 第50回_自転車等駐車対策協議会 8/8 第5回_地域公共交通活性化協議会 10/16 第4回_自転車活用推進計画策定検討会	1/27 第49回 <u>杉並区</u> 自転車等駐車対策協議会 ～略～ 5/11 第1回 <u>杉並区</u> 自転車活用推進計画策定検討会 6/30 第2回 <u>杉並区</u> 自転車活用推進計画策定検討会 ～略～ 7/20 第3回 <u>杉並区</u> 自転車活用推進計画策定検討会 7/27 第50回 <u>杉並区</u> 自転車等駐車対策協議会 8/8 第5回 <u>杉並区</u> 地域公共交通活性化協議会 10/16 第4回 <u>杉並区</u> 自転車活用推進計画策定検討会	適切な記述に修正
41	135	計画の検討 経緯	12/25～28 区民Webアンケート _1,026人回答 ～略～	12/25～28 区民Webアンケート <u>区民1,026人回答</u> ～略～ <u>12/1～1/4</u> <u>区民等の意見提出手続 提出数37件83項目</u> <u>1/13</u> <u>ヘルメット着用促進講習会 区民40人参加</u> <u>1/24</u> <u>第6回杉並区地域公共交通活性化協議会</u> <u>区民等意見の報告</u> <u>1/31</u> <u>第51回杉並区自転車等駐車対策協議会</u> <u>区民等意見の報告</u> <u>2/10</u> <u>ヘルメット着用促進講習会 区民38人参加</u> <u>2/16</u> <u>第5回杉並区自転車活用推進計画策定検討会</u> <u>計画最終案検討</u> <u>2/29</u> <u>経営会議 計画決定</u>	適切な記述に修正及び最新の情報に更新するための修正

No.	頁	項目等	計画案	修正内容 (修正は下線部)	修正理由
42	136	自転車に関する法令改正等の経緯	<p>S45.8(1970) ●<u>道交法を改正</u> S45.8(1970) ●<u>道路構造令を改正</u> 自転車道・自転車歩行者道の規定を新設</p> <p>～略～</p> <p>S53.12(1978) ●<u>道交法を改正</u> S55.11(1980) ●<u>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</u></p> <p>～略～</p> <p>H20.6(2008) ●<u>道交法を改正</u></p> <p>～略～</p> <p>H27.6(2015) ●<u>道交法を改正</u> R5.4(2023) ●<u>道交法を改正</u> R5.7(2023) ●<u>道交法を改正</u></p>	<p>S45.8(1970) ●<u>改正道交法を施行</u> S46.4(1971) ●<u>道路構造令を施行</u> 自転車道と自転車歩行者道の規定を新設</p> <p>～略～</p> <p>S53.12(1978) ●<u>改正道交法を施行</u> S56.5(1981) ●<u>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</u></p> <p>～略～</p> <p>H20.6(2008) ●<u>改正道交法を施行</u></p> <p>～略～</p> <p>H27.6(2015) ●<u>改正道交法を施行</u> R5.4(2023) ●<u>改正道交法を施行</u> R5.7(2023) ●<u>改正道交法を施行</u></p>	適切な記述に修正
43	137	自転車に関する法令改正等の経緯	<p>H27.6(2015) ●<u>道交法を改正</u> 通行区分違反等を繰り返す自転車利用者に対し、自転車運転者講習の受講を義務付け</p> <p>R5.4(2023) ●<u>道交法を改正</u> R5.7(2023) ●<u>道交法を改正</u></p>	<p>H27.6(2015) ●<u>改正道交法を施行</u> 危険な交通ルール違反を繰り返す自転車利用者に対し、自転車運転者講習の受講を義務付け</p> <p>R5.4(2023) ●<u>改正道交法を施行</u> R5.7(2023) ●<u>改正道交法を施行</u></p>	適切な記述に修正
44	138	用語解説【Chapter7】	—	<p>6 杉並区自転車活用推進計画策定検討会 杉並区自転車活用推進計画の策定に当たり、関係各課と調整及び連携を図りながら検討を進めるため設置している検討会のことです。</p>	分かりやすくするための修正

杉並区 自転車活用推進計画

令和6（2024） ～ 令和12（2030）年度



「ちょっとした移動」の変化が、
人とまちの笑顔につながる。

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
■ 自転車フレンドリープロジェクトのロゴマーク.....	21
■ chapter 2 の見方.....	22
■ 魅力.....	23
■ 快適.....	29
■ 便利.....	35
■ 安全.....	45
■ 備え.....	53
■ 指標のまとめ・取組のスケジュール.....	57
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	63
■ 国のガイドライン.....	64
■ 自転車通行空間の整備の流れ.....	65
■ 自転車ネットワーク路線の選定手順.....	65
■ 整備形態の選定.....	67
■ 車道混在の整備形態.....	71
■ 整備の加速化・将来的な自転車ネットワーク路線.....	75

Chapter 4 「自転車」と「まち」が調和した駐車環境づくり	77
■ 区立有料制自転車駐車場.....	79
■ 自転車駐車場の附置義務.....	79
■ 民営自転車駐車場の整備支援.....	79
■ 民営バイク駐車場の整備支援.....	80
■ 放置禁止区域.....	80
■ 放置防止啓発活動.....	80
■ 放置自転車の撤去.....	81
■ 撤去した自転車の取扱い.....	81
■ 責務.....	82
Chapter 5 公共的な交通「シェアサイクル」への期待	83
■ シェアサイクルの特徴.....	84
■ シェアサイクルの利用例.....	85
■ シェアサイクルを利用するメリット.....	86
■ 運営事業者.....	86
■ シェアサイクルポートの設置状況.....	87
■ シェアサイクルの利用状況.....	87
■ シェアサイクルポートの設置目標.....	88
■ シェアサイクルのデータ活用.....	88
Chapter 6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり	89
■ 区内の交通事故の状況.....	90
■ 自転車安全利用五則.....	93
■ その他の主な交通ルール.....	95
■ ヘルメットの着用.....	98
■ 自転車運転者講習制度.....	99
■ 損害賠償.....	99
■ 対人賠償保険等への加入義務.....	100
■ 自転車の点検整備.....	100
Chapter 7 この計画への理解を深めるために	103
■ 計画の位置付け.....	104
■ 計画の推進体制.....	104
■ 区の概要.....	105
■ 区民の移動状況.....	108
■ 自転車による移動先・自転車の保有台数.....	110
■ 自転車ネットワーク路線の整備状況.....	111
■ 区立有料制自転車駐車場・自転車集積所.....	112
■ 自転車駐車場の収容台数と自転車駐車場の設置数.....	113
■ 区立自転車駐車場への駐車台数.....	114
■ 放置自転車の台数.....	115
■ 放置自転車の撤去台数.....	116
■ 自転車関与事故の状況.....	117
■ 区民の運動習慣と健康状態.....	120
■ これまでの取組.....	121
■ 聴く・オフ・ミーティング.....	123
■ 区政モニターアンケート.....	124
■ 区民Webアンケート（抜粋）.....	131
■ 計画の検討経緯.....	135
■ 自転車に関する法令改正等の経緯.....	136

Introduction

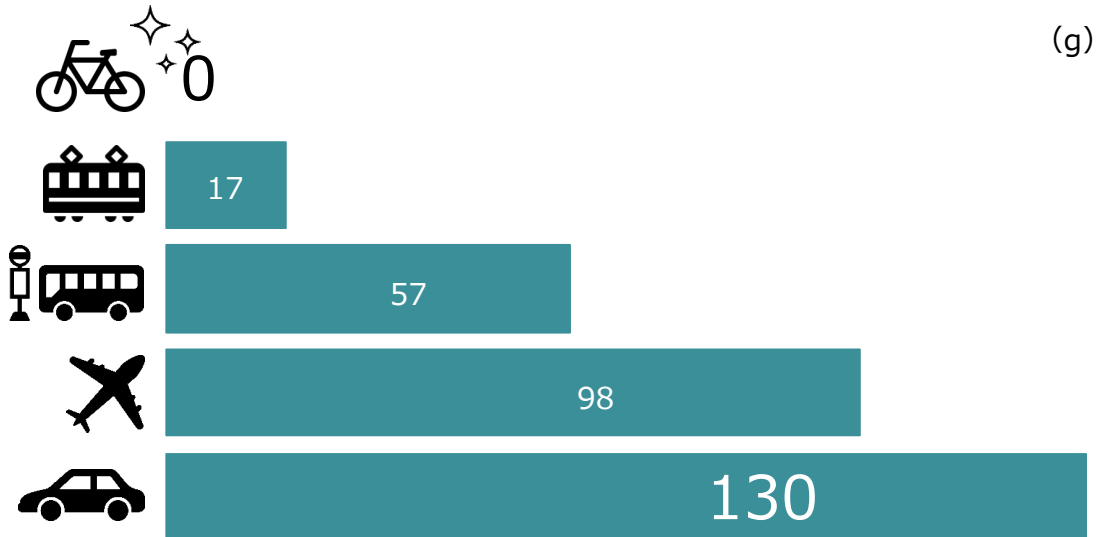
自転車を活用するメリット

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

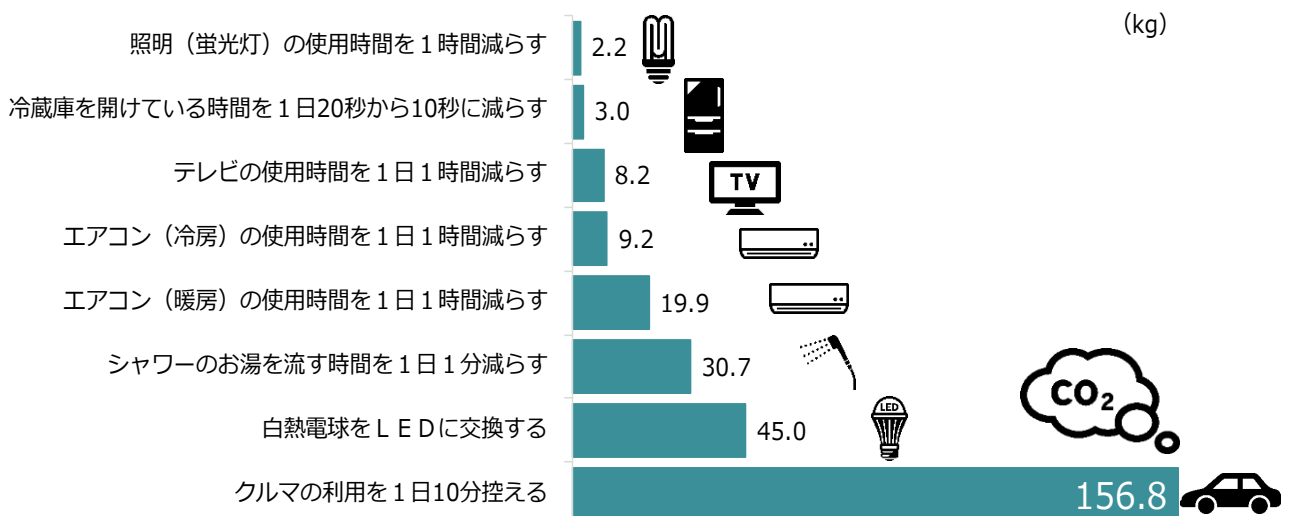
地球環境にやさしい！

自転車による移動はCO₂（二酸化炭素）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。

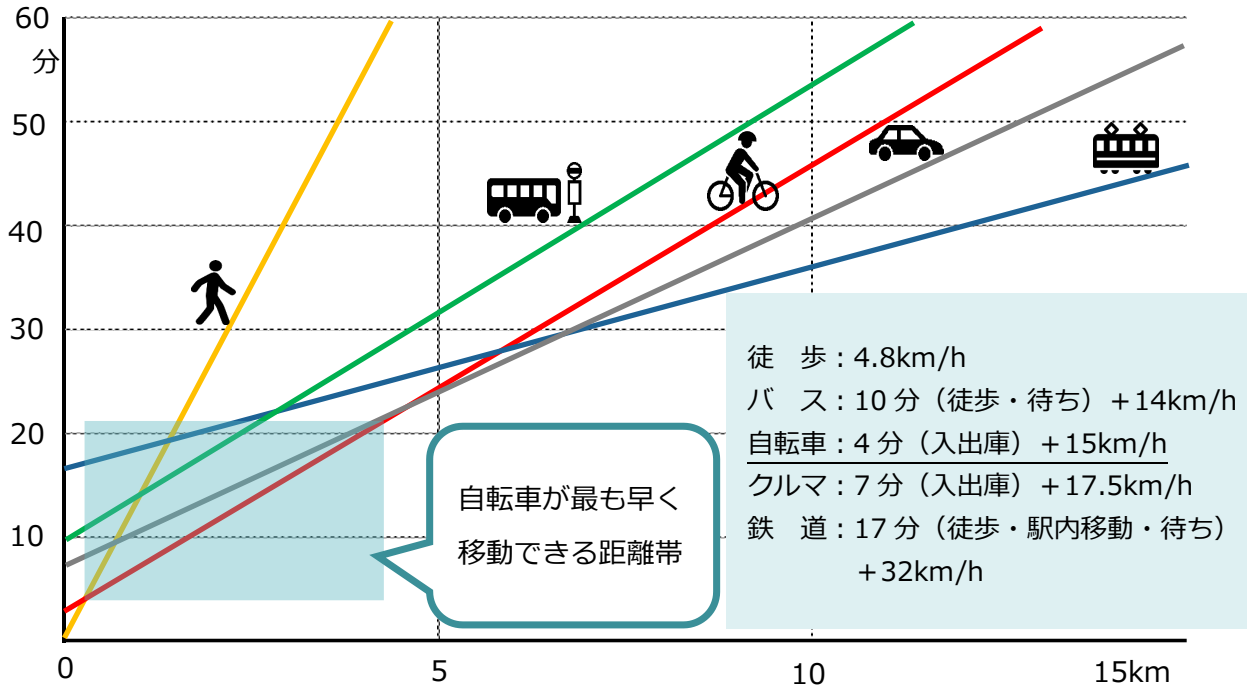


出典：「自動車利用の抑制（いい未来に乗り換えよう）」東京都環境局ホームページをもとに作成
グラフの数値は、1世帯が1年間で削減できるCO₂排出量（kg）

メリット 2

早く移動できる！

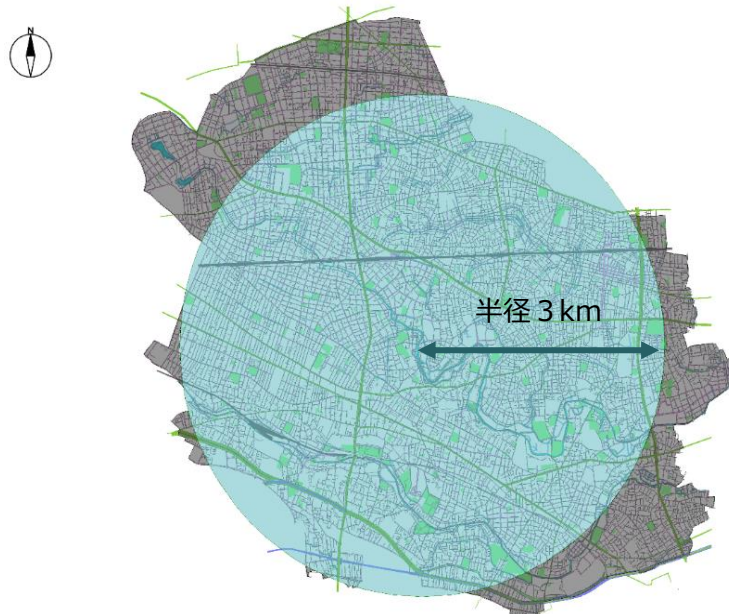
自転車は、交通ルールを守って特別にスピードを出さなくても、約**5** km 未満の近距離では、**他の移動手段よりも早く移動**できます。



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

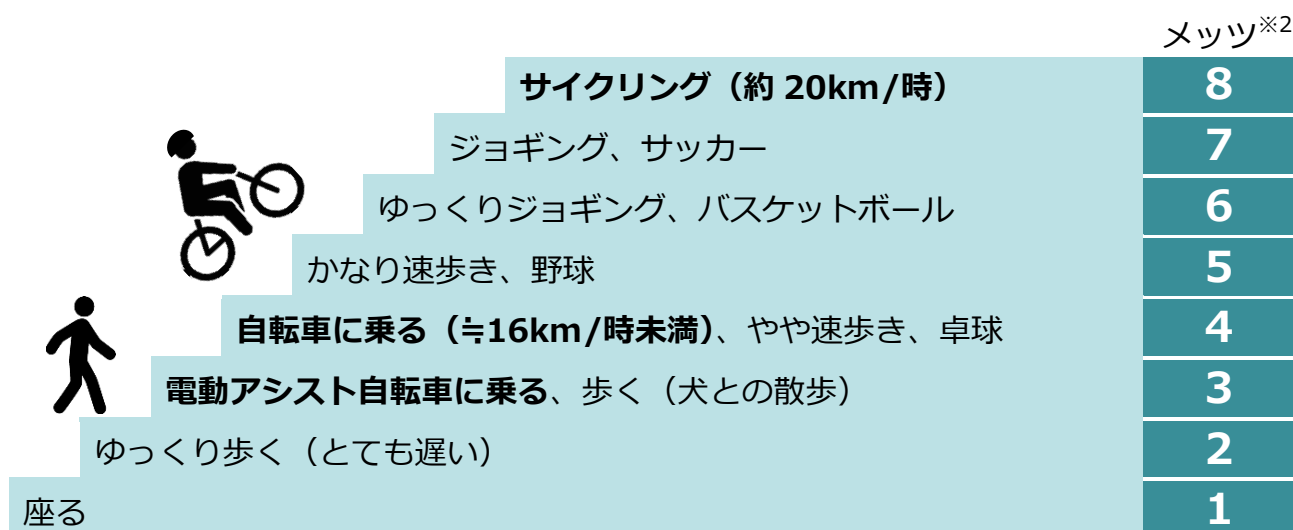
杉並区に半径 3 km の円を描くと、約**8**割の面積をカバーできます。3 km は自転車で 15 分程度の距離です。実際の移動時間は通行環境等で異なりますが、区は自転車でアクセスしやすい広さといえそうです。



メリット 3

エクササイズもできて一石二鳥！

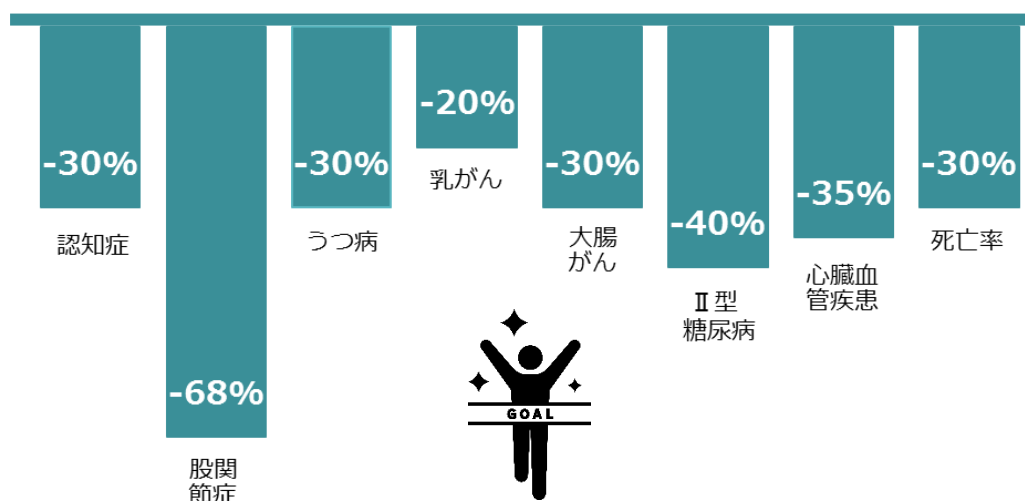
買い物や通勤など、日ごろの移動手段を自転車に変えるだけで有酸素運動ができます。しかも、高齢者を含め座って移動できるため、ひざへの負担が少なく自分の体力に合わせて運動強度を簡単に調節できます。自転車は特別な準備が必要なく、**がんばらなくても続けやすい手軽な運動**の1つです。(電動アシスト自転車の利用も有効です。)



※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。(やや速歩きは4.3メッツ)

出典：「健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023」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。

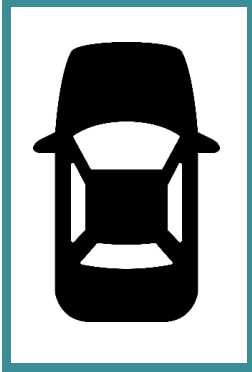


出典：(公財) 自転車駐車場整備センターホームページ (英国交通省「Gear Change A bold vision for cycling and walking」2020) (英国の国家自転車ビジョン。数値はリスク軽減率の最大値)

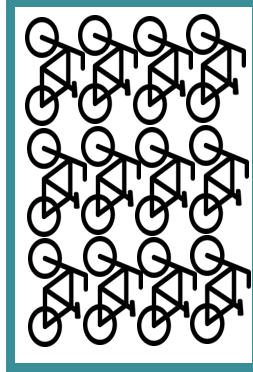
メリット
4

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。



≧



12 台

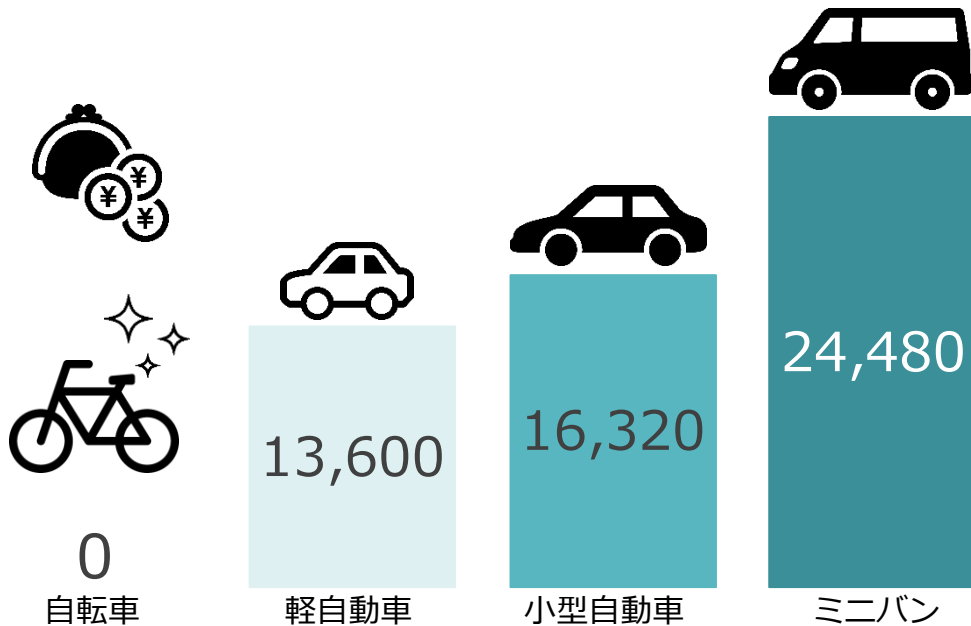
参考：クルマの駐車スペースは、長さ 6.0m×幅 2.5m（「駐車場設計・施工指針」国土交通省）
自転車の駐車スペースは、長さ 1.9m×幅 0.6m

メリット
5

経済的！

自転車は、**ガソリン代**などがありません。

(円)



(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。

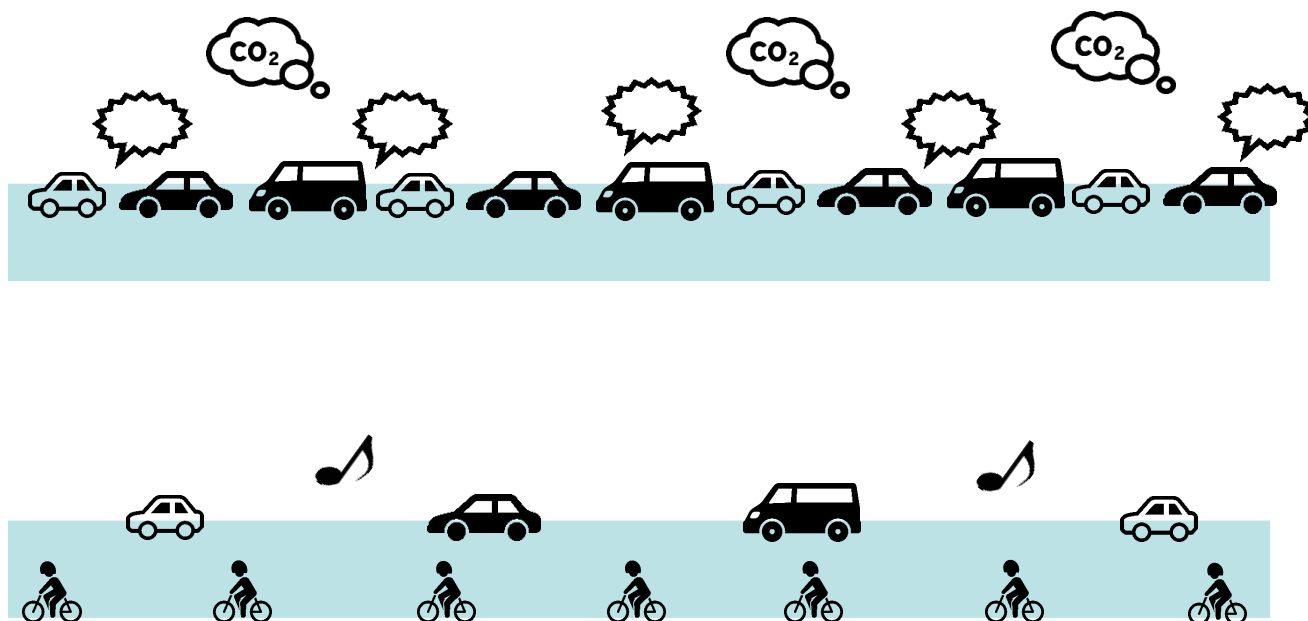


※ 災害時や事故発生時には、周囲の安全に十分注意して通行してください。

メリット 7

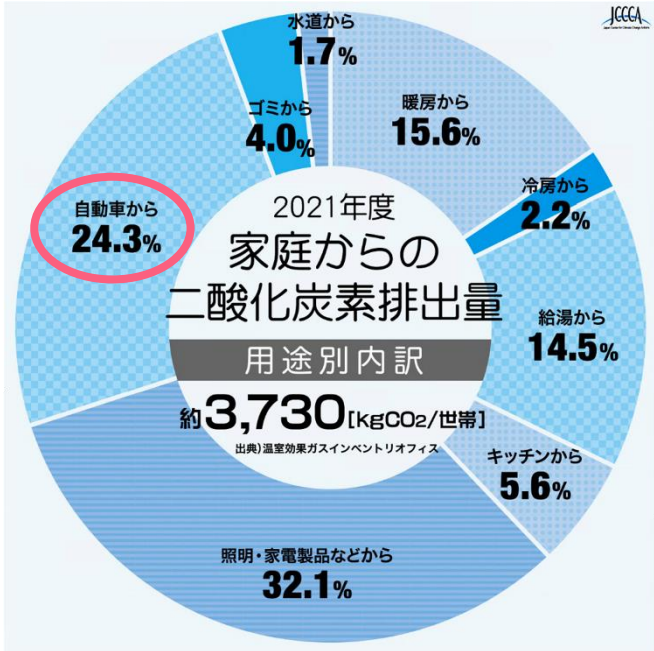
ほかにもたくさんのメリット（渋滞緩和・走行音が静かなど）

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

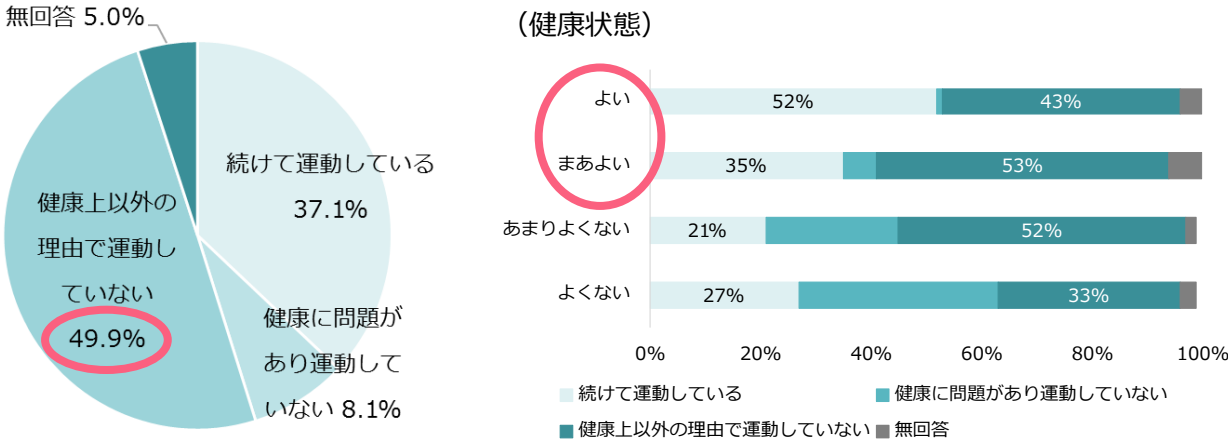
全国から排出するCO₂の約 **1 / 4** は、**クルマから**のもので、クルマを自転車に乗り換えることで、CO₂の排出量を大きく減らすことができます。



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

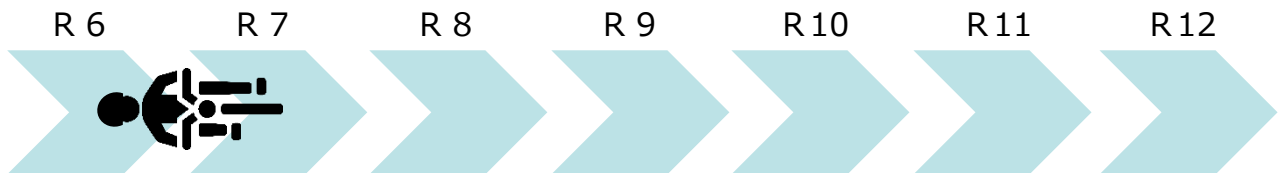
自転車の**魅力**に気づき、**活用**し、まちとわたしの**未来**を創る

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想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。

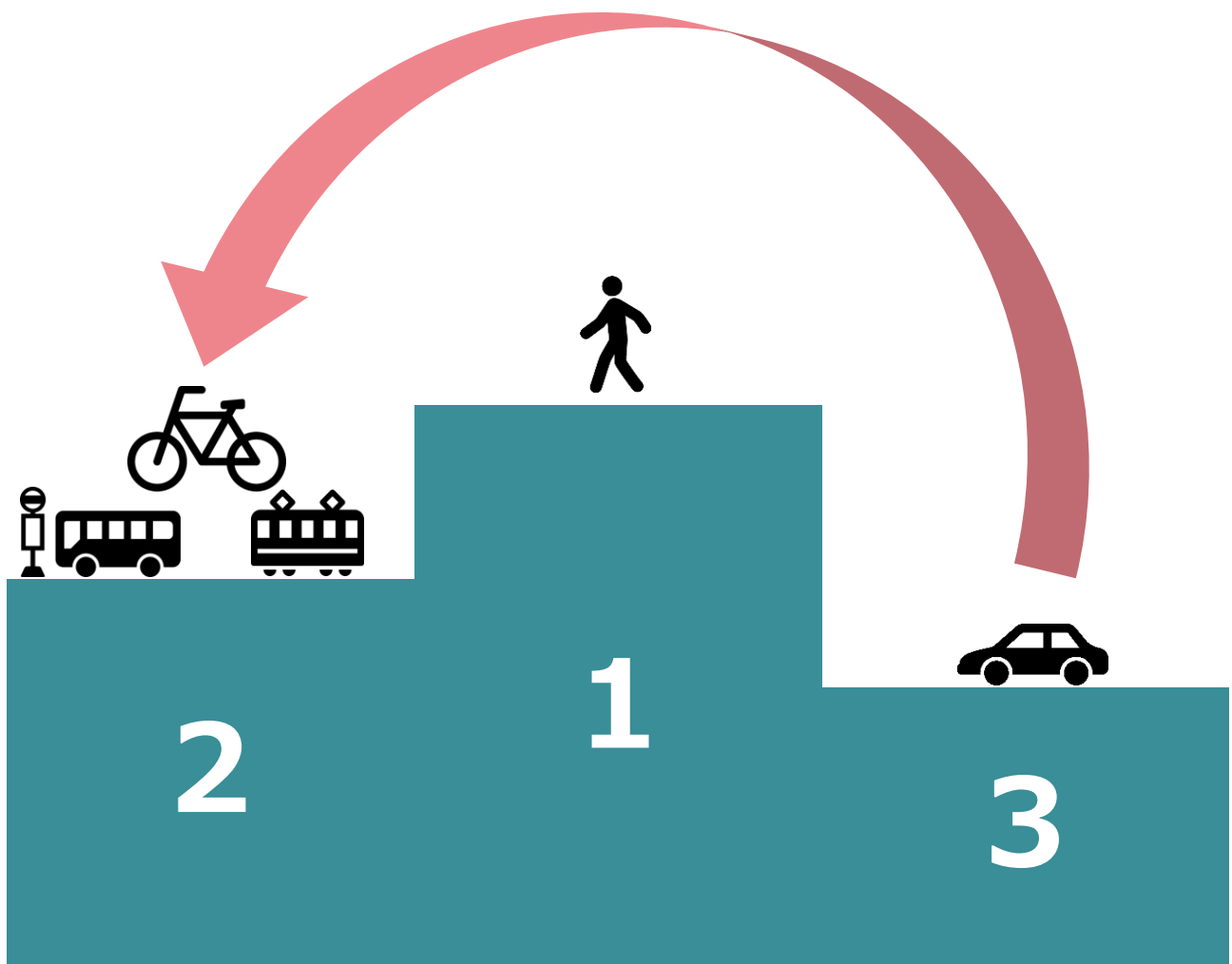
■ 交通の優先順位

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。

そのため、区では、区民・事業者が自転車を利用したいと思えるように、交通ルールの周知・徹底、自転車で快適に移動できる通行空間の整備、自転車駐車場の確保等に努めます。

約**5** km未滿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て）、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。

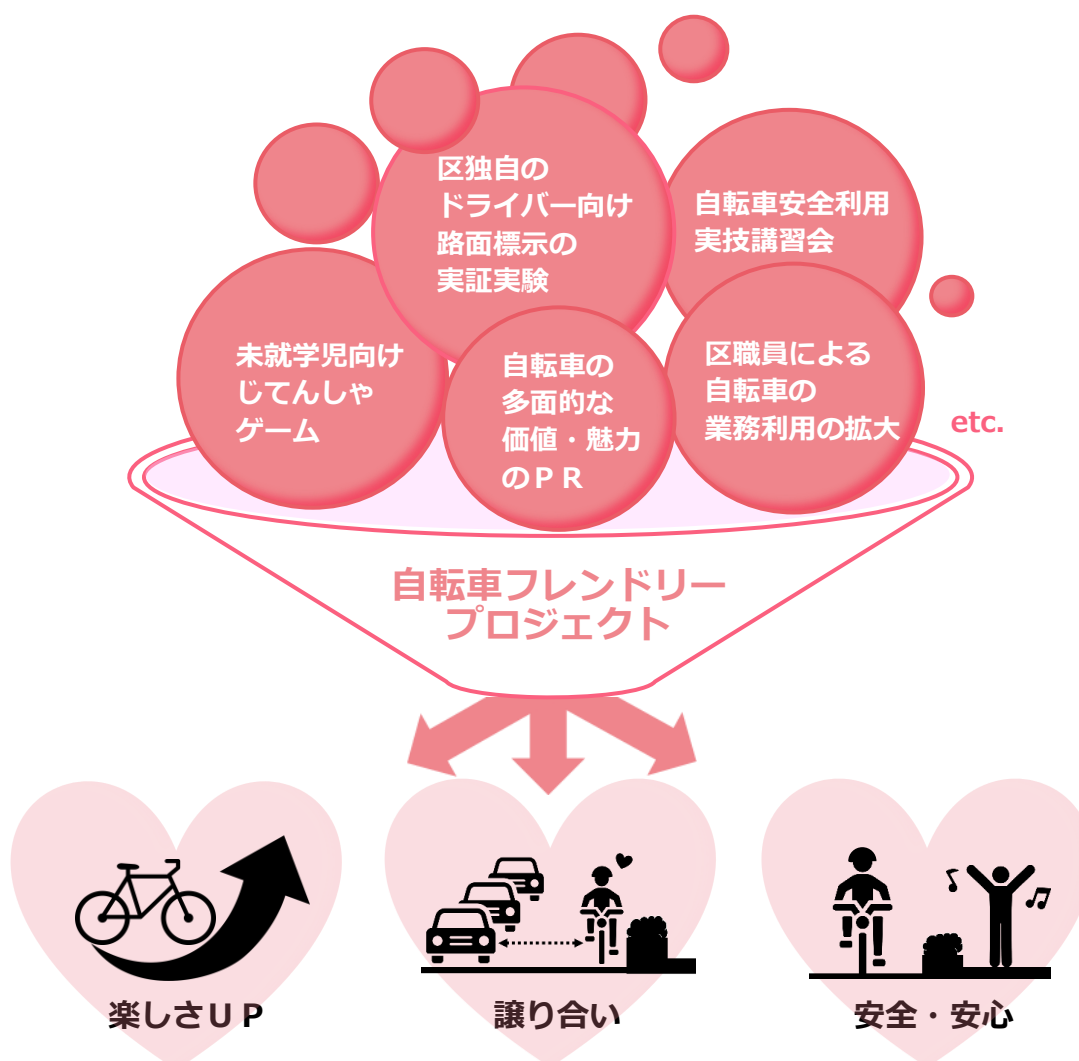
自転車F Pでは、主に2つの視点で様々な取組を一体的に推進することで、より大きな効果を生み出していきます。

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・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。



■自転車フレンドリープロジェクトのロゴマーク

自転車F Pの取組をより多くの方に広げていくため、ロゴマークをつくりました。今後、様々な機会でのこのロゴマークを活用し、自転車F PをPRしていきます。



**自転車
フレンドリー
プロジェクト**

BICYCLE FRIENDLY PROJECT

■ロゴマークの説明

全体

ロゴマークは、自転車をイメージしています。

緑色の部分：フレーム（ハンドル、サドル等）

桃色の部分：タイヤ

各部

フレームは、プロジェクト名の頭文字FとPを組み合わせて表現しています。

FとPが手を取り合うことで、自転車が多くの方に受け入れられているさまや、譲り合いの風土づくりに区民等と取り組むさまを表現しています。

タイヤは、無限マーク（∞）で表現しています。この無限マークは、「持続可能な社会」や「自転車の価値・魅力」、「人とのつながり」を表現しています。

色合い等

色合いは、緑色と桃色で「みどりの豊かさ」や「思いやり、優しさ」を表現しています。また、丸みのある形とすることで、親しみやすさや楽しさを表現しています。

■ chapter 2 の見方

この先の Chapter 2 の見方について説明します。

区の自転車に関する
現状・課題を掲載してい
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。

現状・課題を踏まえた
取組の方向性を掲載し
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。

指標の現状値と計画最
終年度までの目標値を
掲載しています。

● 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



区が実施する具体的な
取組を掲載しています。

● 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。

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

- 【新規】新たに実施する取組
- 【重点】重点的に実施する取組
- 【自転車FP】自転車フレンドリープロジェクトの取組

目標ごとに用語解説を
掲載しています。

● 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。

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

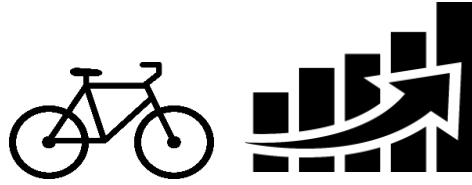
- 自転車の活用は、健康増進等の個人的なメリットにとどまらず、地球温暖化の防止や交通渋滞の緩和など、社会全体にとっても効果があるという認識を区民・事業者と共有する必要があります。
- 区政モニターアンケートによると、区民の3人に1人以上は自転車を「ほとんど利用しない・全く利用しない」と回答しています。移動手段として自転車が十分利用されていない実態があります。
- 区政モニターアンケートによると、自家用車を所有している区民のうち、「自家用車に頼り過ぎず、自転車を利用していると思う」と回答した区民の割合は5割程度にとどまっています。

■ 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

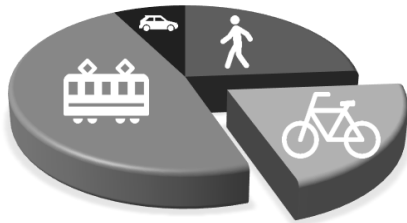
自転車の活用を推進する必要があると思う区民の割合



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%

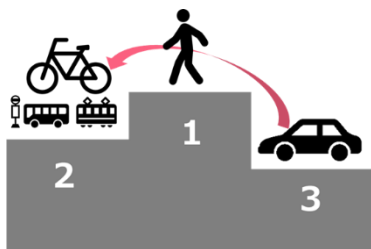
自転車を利用する（年に数回以上）区民の割合



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

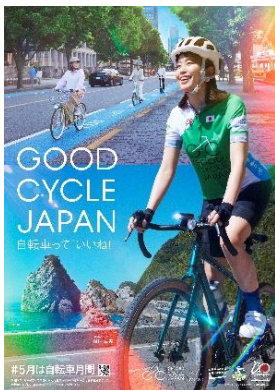


測定方法：区政モニターアンケート

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) 椿本チエイン

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	タンデム自転車	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人にとどまっています。
- 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

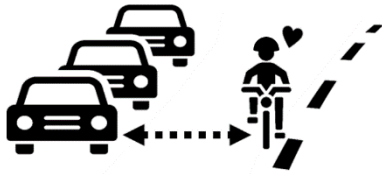
杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思える区民の割合



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

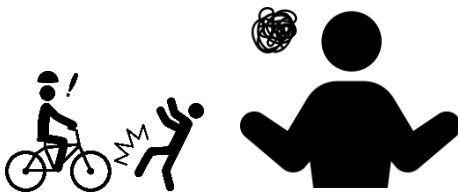
歩道がある場合に車道（左側）を通行する区民の割合



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。

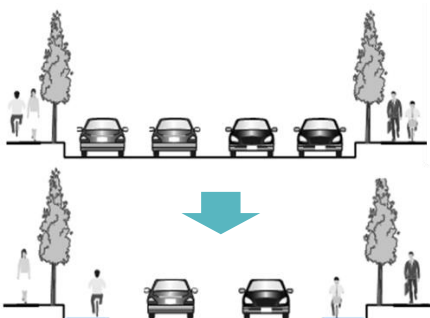
新規

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、クルマが共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

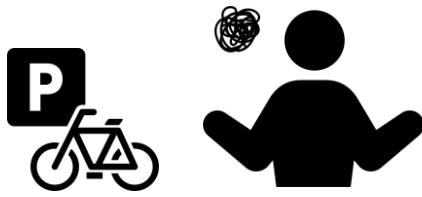
デジタル化（機械化）・キャッシュレス化された区立自転車駐車場の数



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

※ ハローサイクリングとドコモ・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再生可能エネルギー^{※5}の活用検討

区立自転車駐車場において、再生可能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

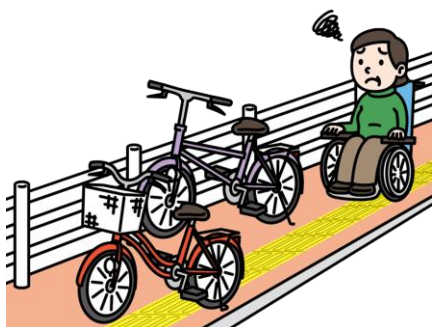
駅周辺等で民営バイク駐車場を設置・運営する者に対して、建設費の一部を補助します。

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	再生可能エネルギー	資源が無くならず繰り返し使え、発電時や熱利用時に地球温暖化の原因となるCO ₂ をほとんど排出しないエネルギーのことです。 （例：太陽光、風力、水力、地熱）
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。ICT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 5（2023）年に 526 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、半数以上は自転車が関与しています。
- 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。
- 自転車の安全利用に関する各講習会について、より効果的な実施方法を検討します。

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 5（2023）年） **526 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



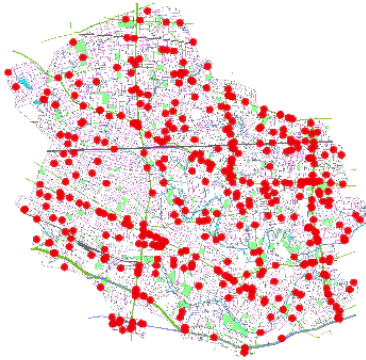
子ども乗せ自転車に同乗している未就学児や歩行者等の安全・安心を確保するため、安全で思いやりある自転車運転を心がける風土づくりを行います。そのため、子ども乗せ自転車を利用する保護者等と協働して、自転車の安全利用の周知・啓発を行います。

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。



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！



「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

出典：東京都生活文化スポーツ局ホームページ

■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。

※ 自転車で通行できる道路状況や周辺環境を想定しています。

- 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

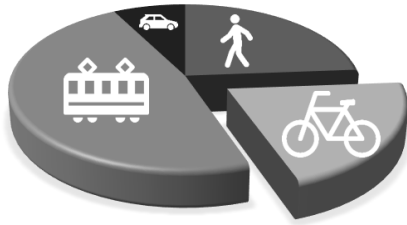
- 災害時等の移動手段として、自転車（シェアサイクルを含む）が有効であることを周知します。

- 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%

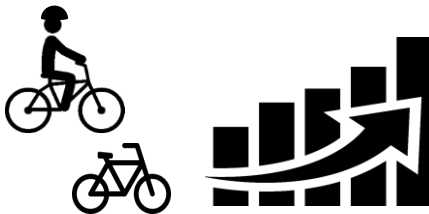


中間値（令和 8（2026）年度） 71%



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・事業者に広く周知します。

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	526	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再生可能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まり強化の要請	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

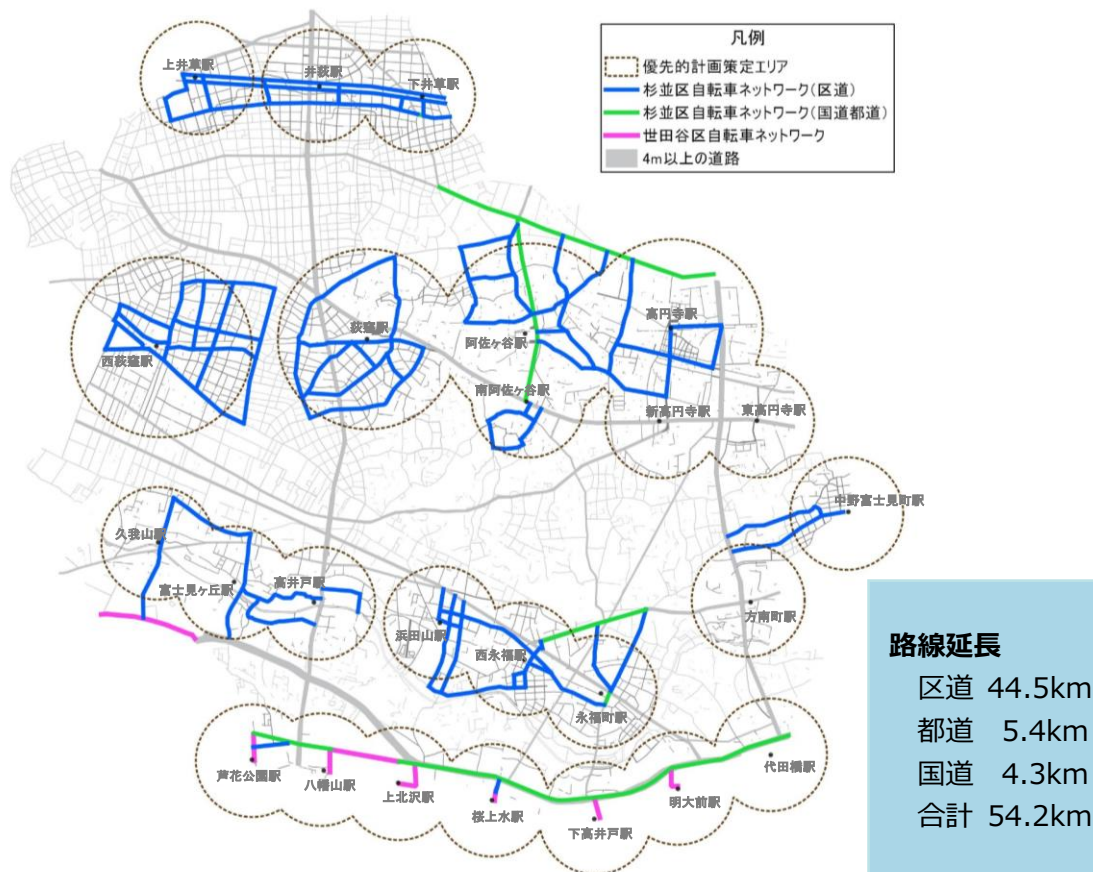
自転車ネットワーク路線の追加・除外

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

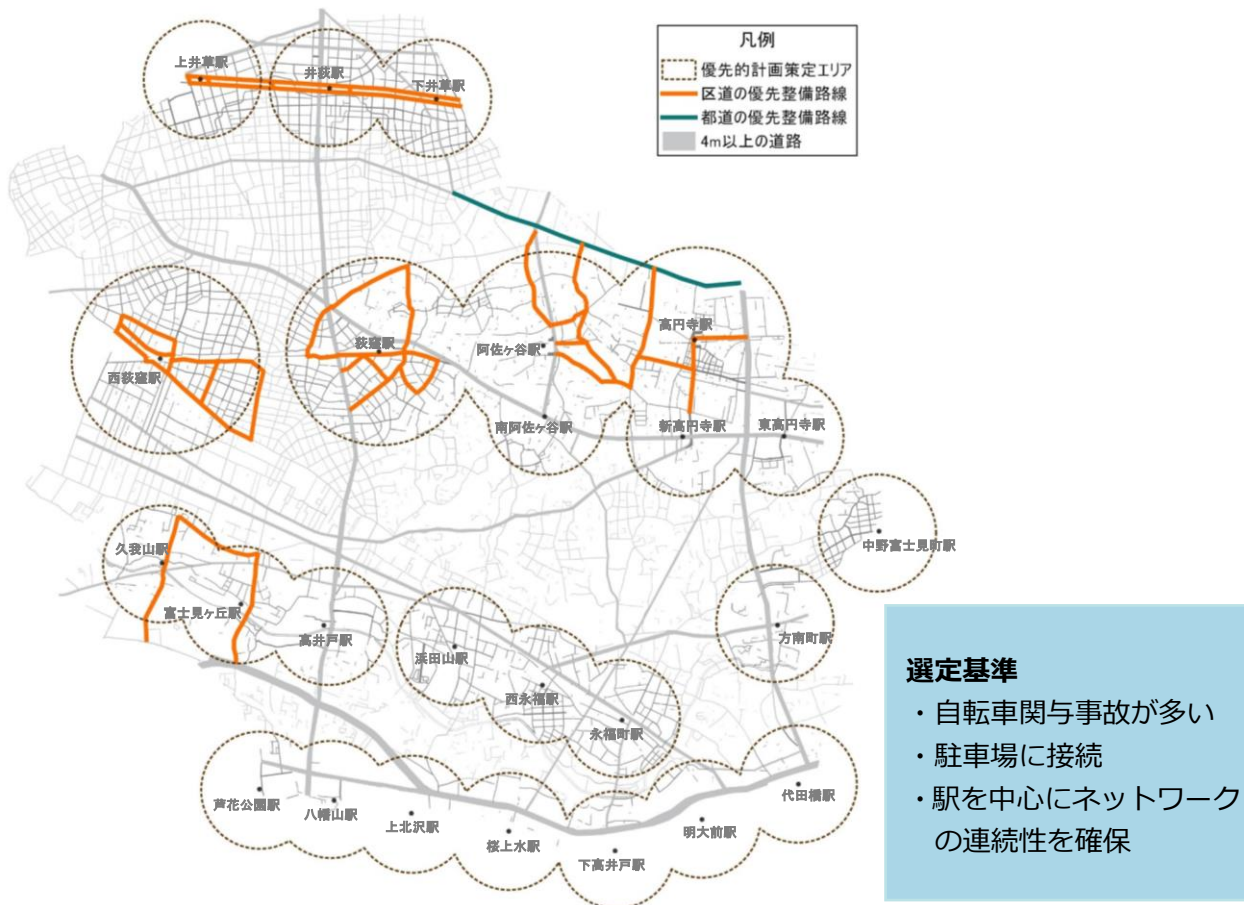
※ 幅員が 4 m 未満の道路は、自転車が左側通行することで安全性が低下（沿道出入との交錯）する可能性があります。そのため、自転車ネットワーク路線の対象外としています。

■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）


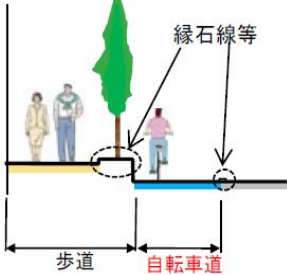


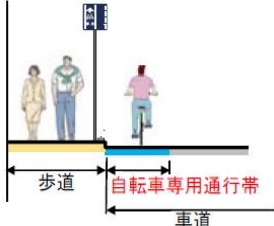
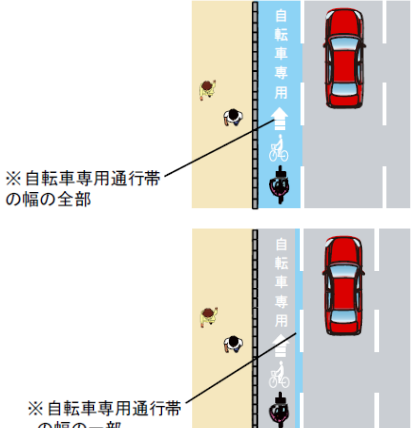

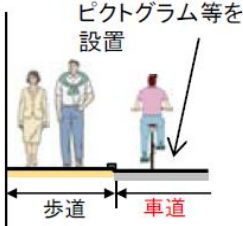
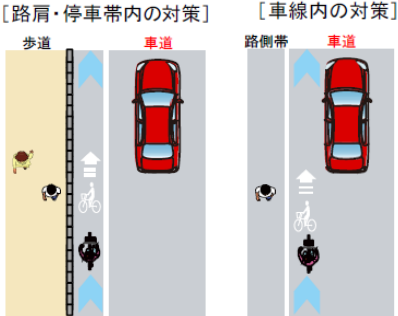
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）

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。

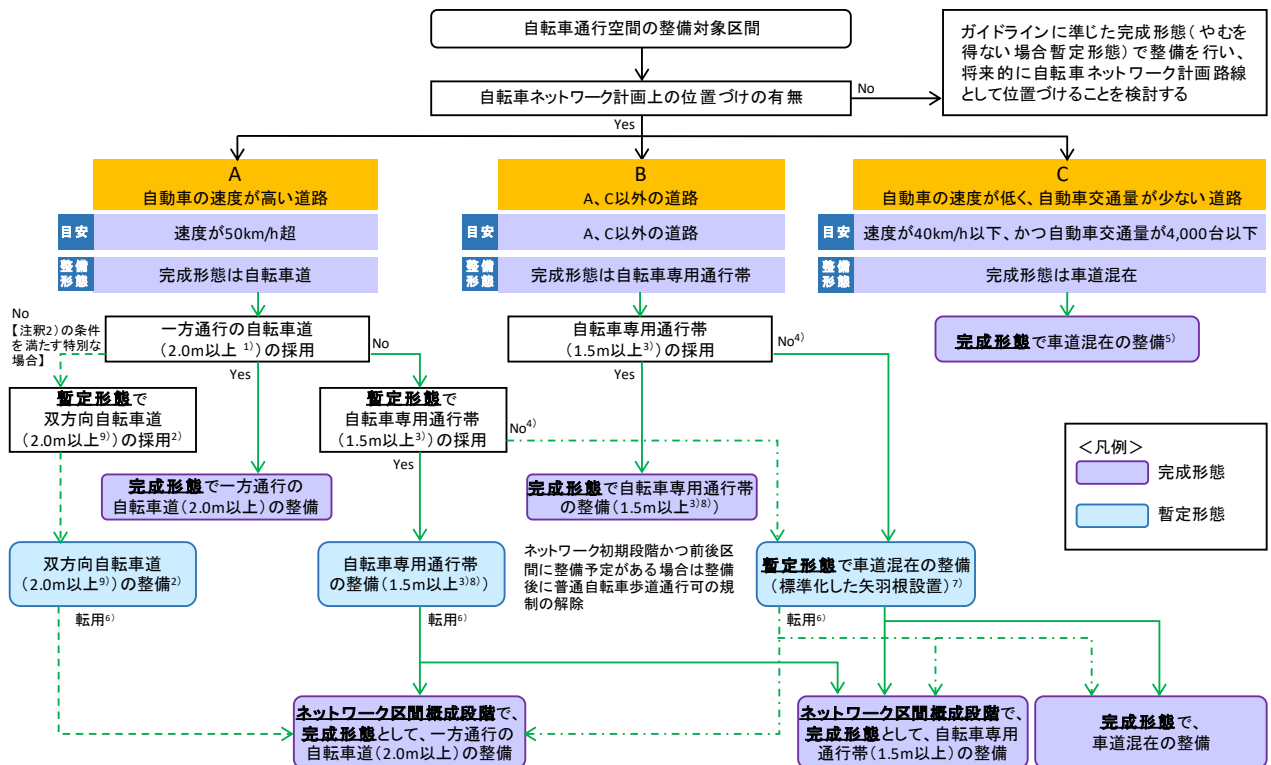
形態	整備イメージ
自転車道	<p>自動車が行く場所から構造的に分離された自転車専用の通行空間です。</p>   
自転車専用通行帯	<p>自転車専用の車線です。青色塗装や白色区画線で自転車の通行場所を視覚的に分離して示します。</p>   
車道混在	<p>自転車と自動車を混在通行とする道路です。車道の左側に自転車ナビラインや自転車ナビマークを設置します。</p>   

■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。

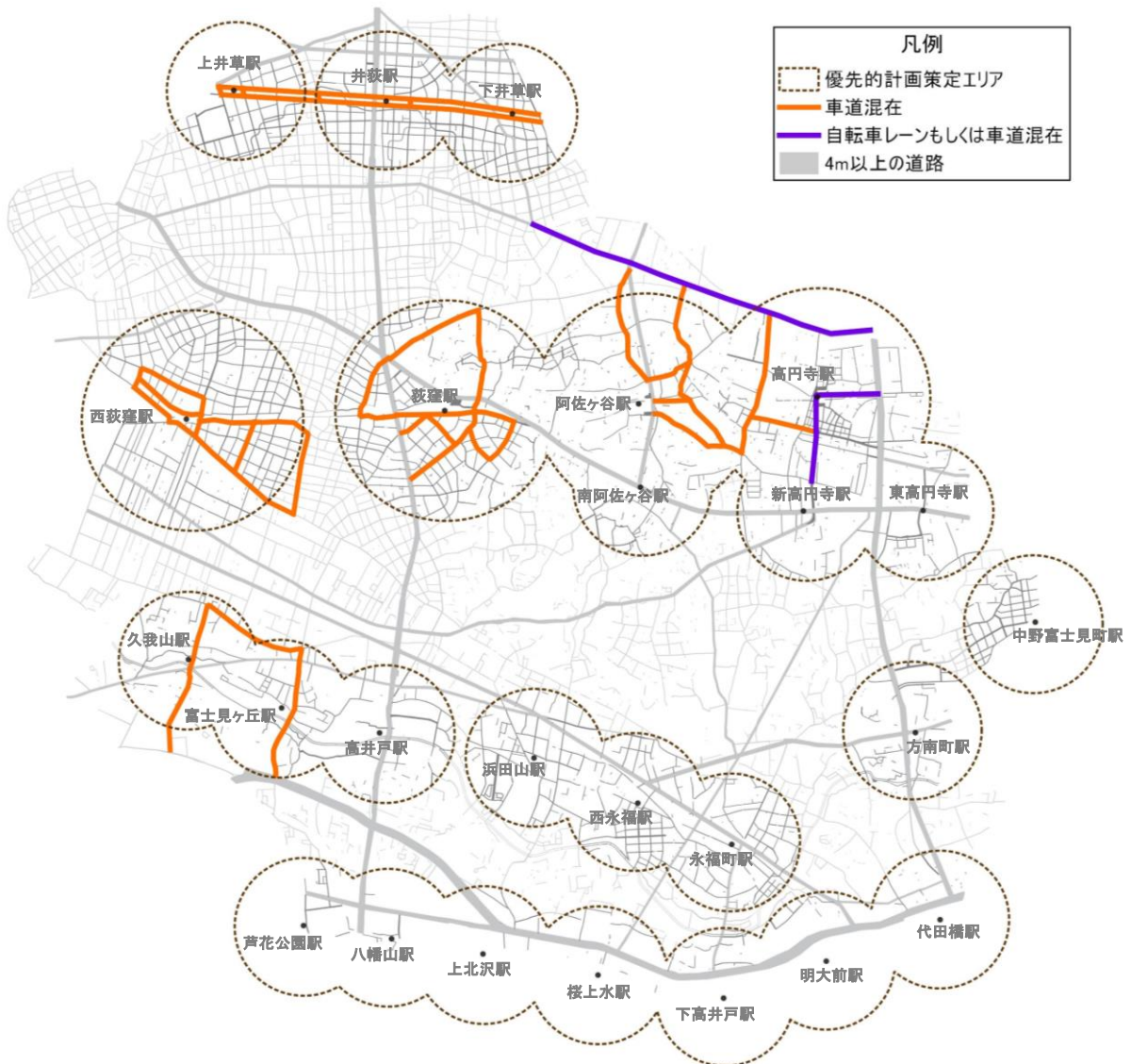
- ・ 優先整備路線…**車道混在又は自転車専用通行帯**※（国道を除く。）
- ・ 優先整備路線以外…**車道混在**

※ 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。

区内では、幅員の狭い道路が多いため、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）

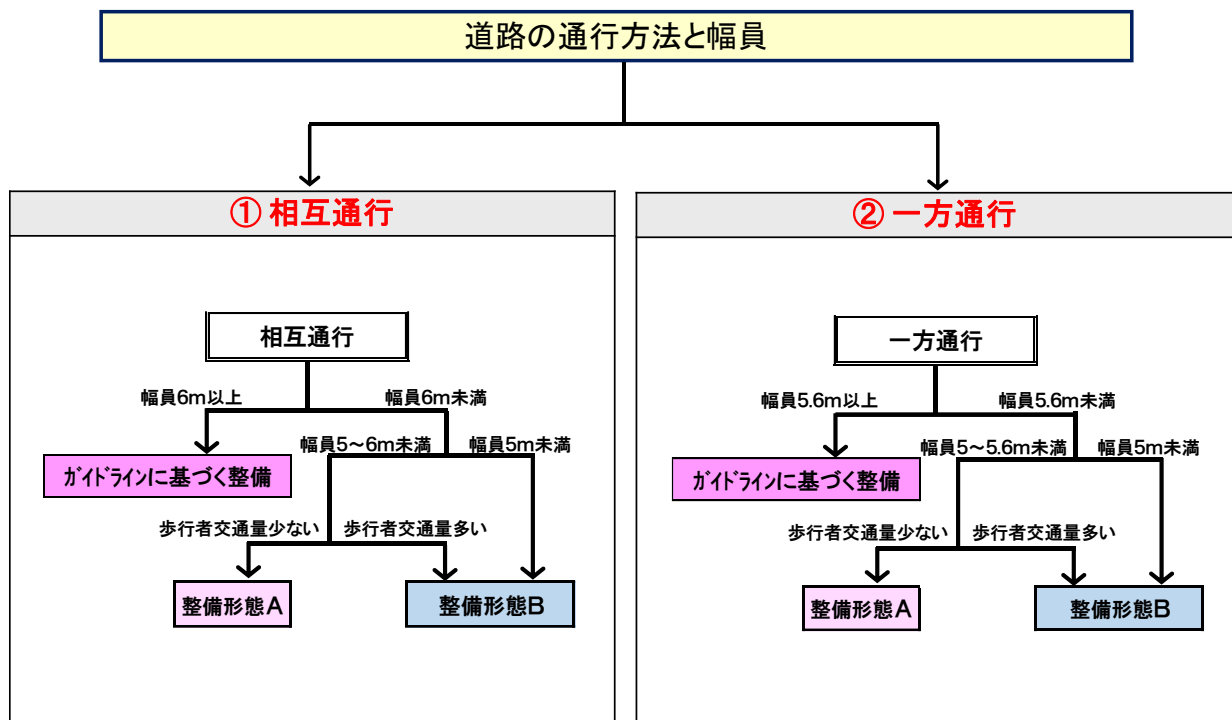


■ 車道混在の整備形態

■ 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)	<p>設置間隔 = 10m 1.0m以上</p>	<p>設置間隔 = 10m 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）

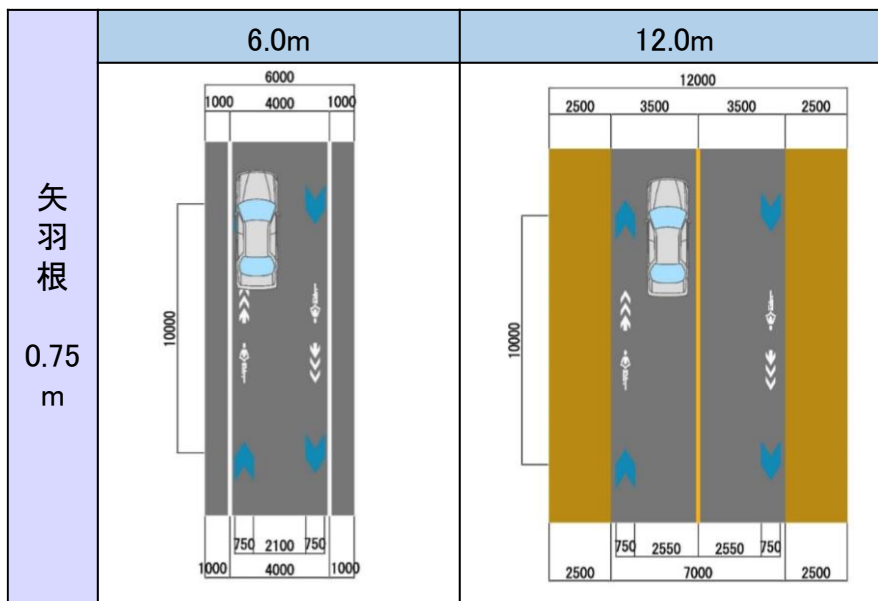
一定以上の幅員のある道路では、国のガイドラインに基づいて整備します。

適用条件：相互通行は幅員 6.0m以上

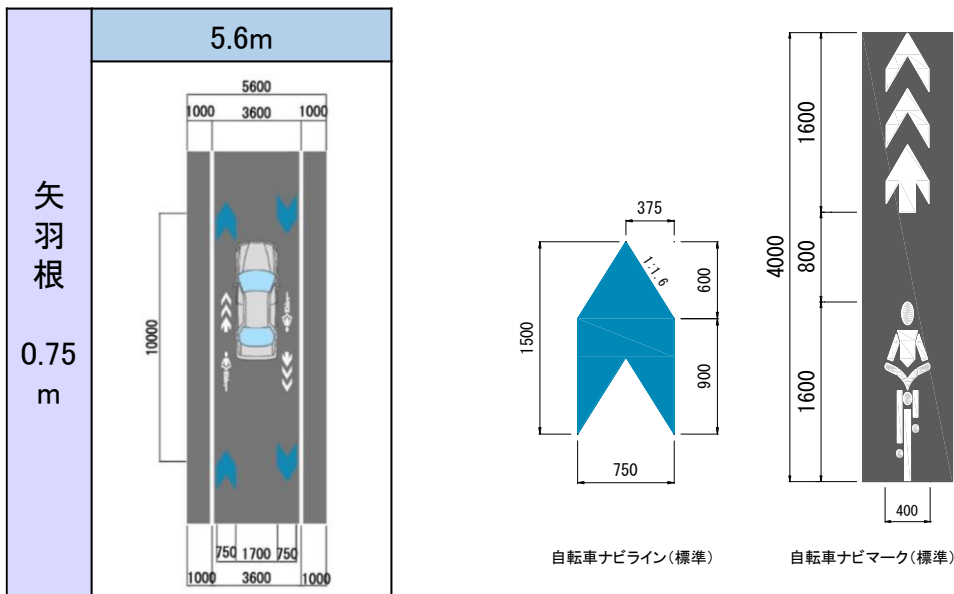
一方通行は幅員 5.6m以上

- ・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）

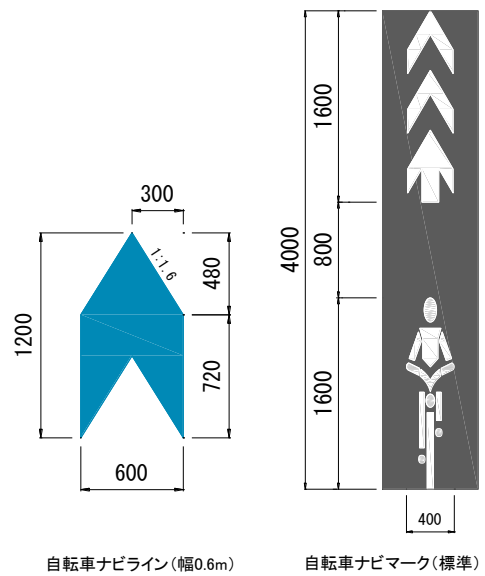
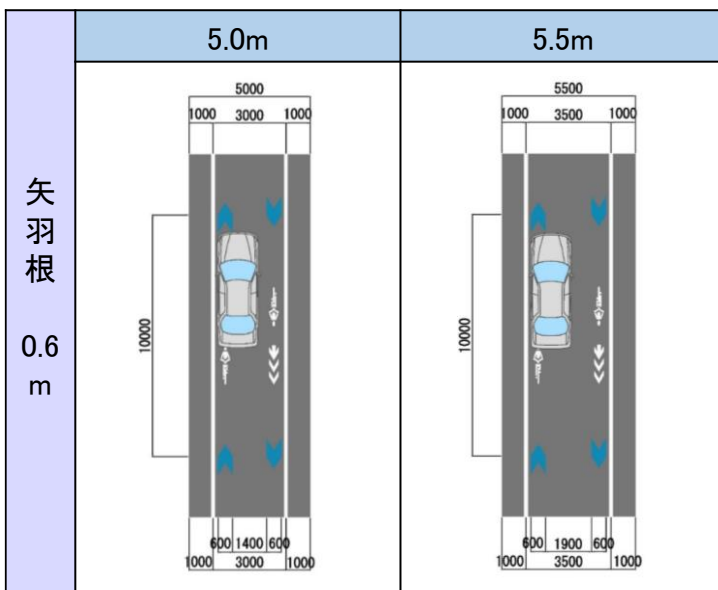
幅員が狭い道路では、外側線を設置し、幅が小さい自転車ナビラインを設置します。

適用条件：相互通行は幅員 5.0～6.0m未満

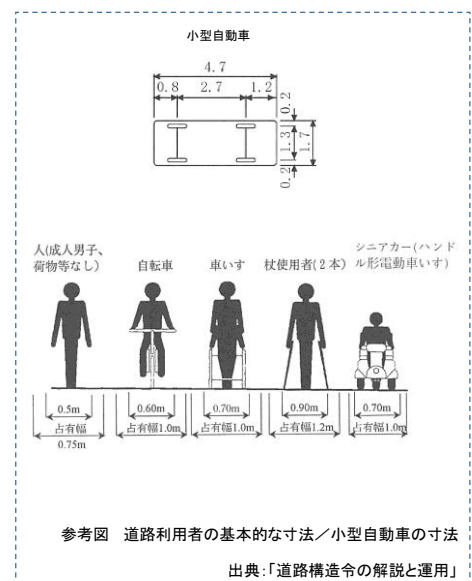
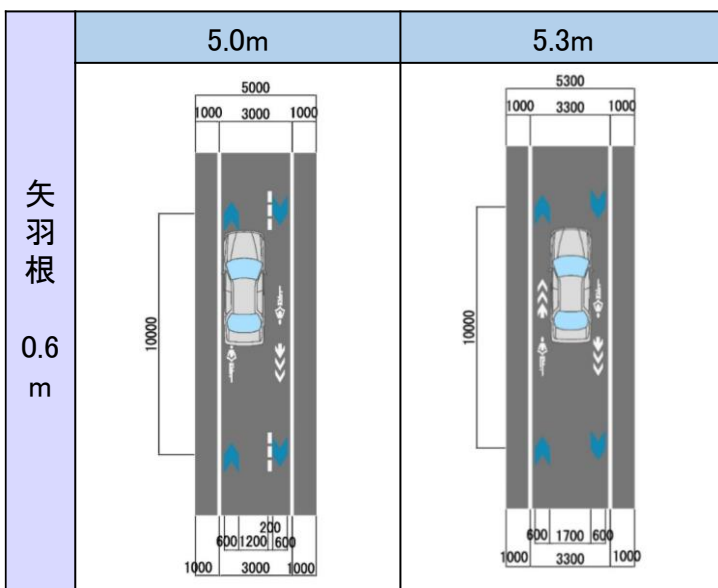
一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が少ない場合

- ・ 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



・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。

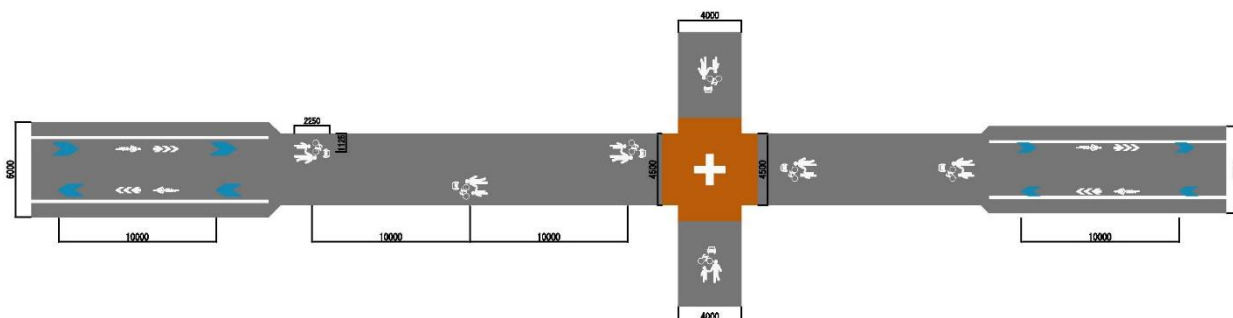
- 適用条件： 1 相互通行は幅員 5.0～6.0m未満
 一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が多い場合
 2 幅員 5.0m未満の場合**

【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。

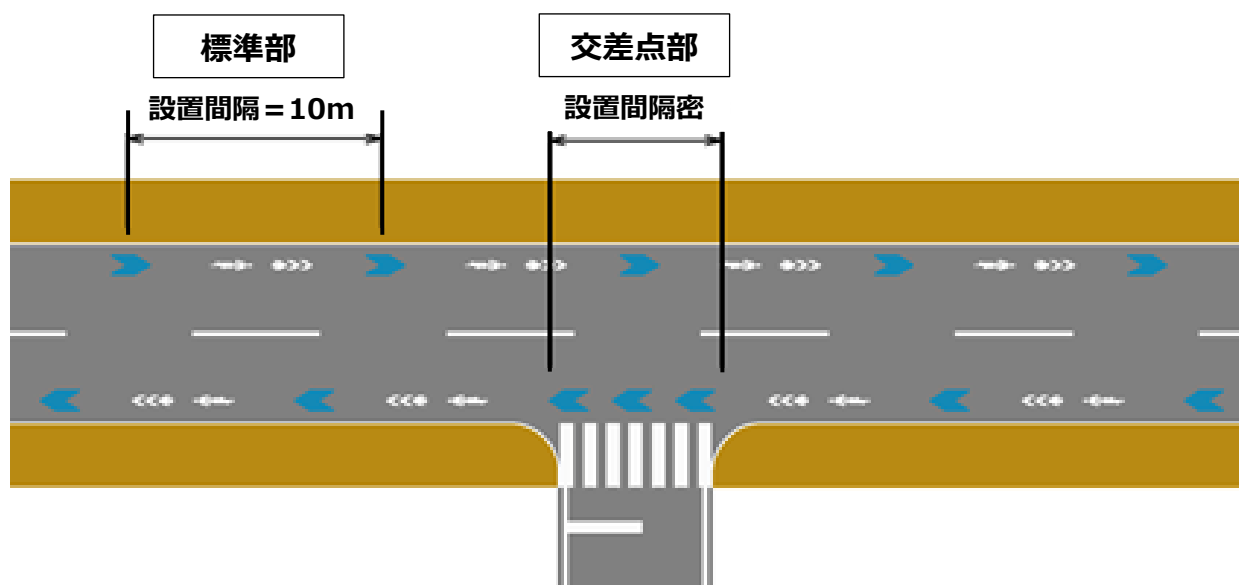
交差点部

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、すぐに動かさ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

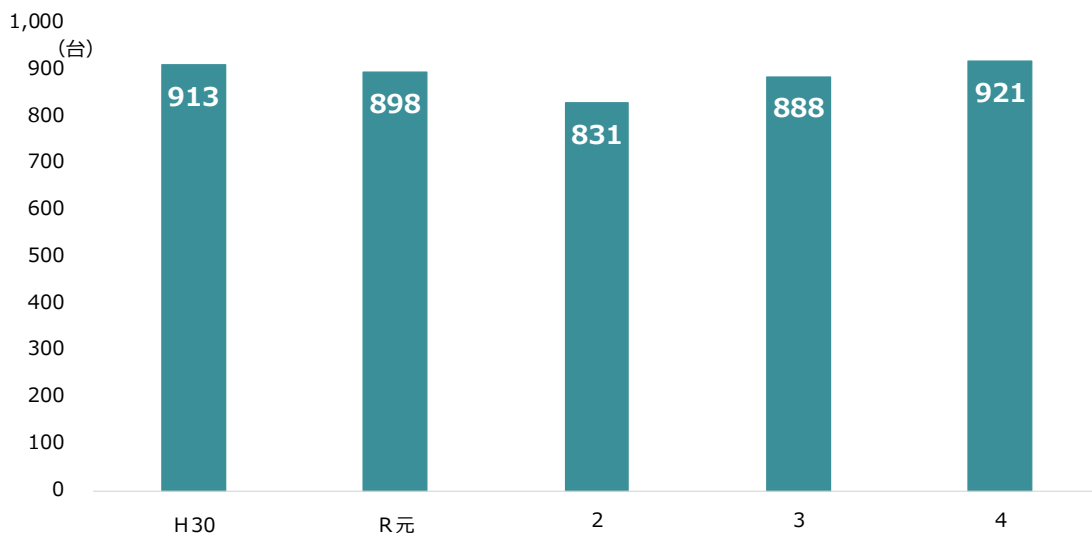


高円寺駅南口



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

■ 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

■ 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。

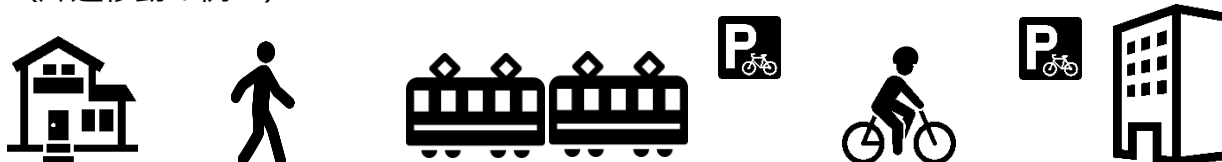
■シェアサイクルの特徴

- ・ 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）



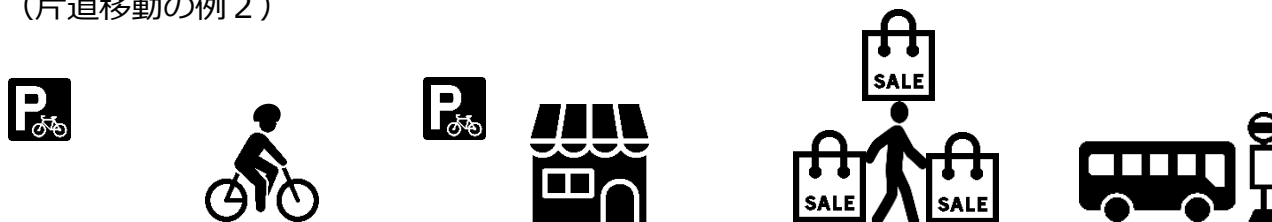
シェアサイクルポート（杉並区役所）

（片道移動の例1）



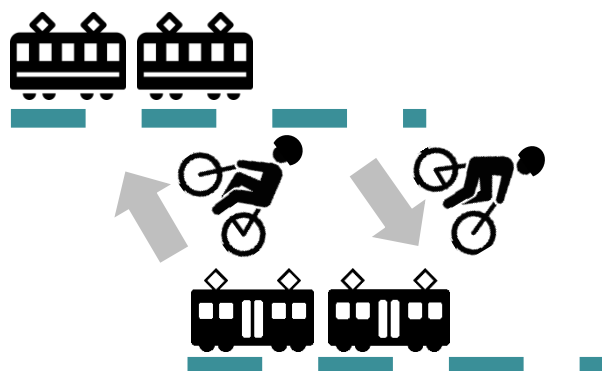
自宅から駅まで徒歩で移動 鉄道で移動後、駅から目的地までシェアサイクルで移動

（片道移動の例2）



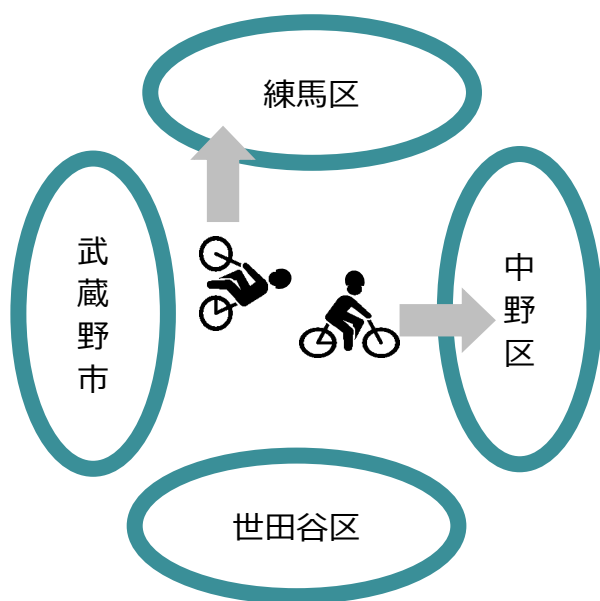
行きはお店までシェアサイクルで移動 帰りは荷物が増えたのでバスで帰宅

■シェアサイクルの利用例



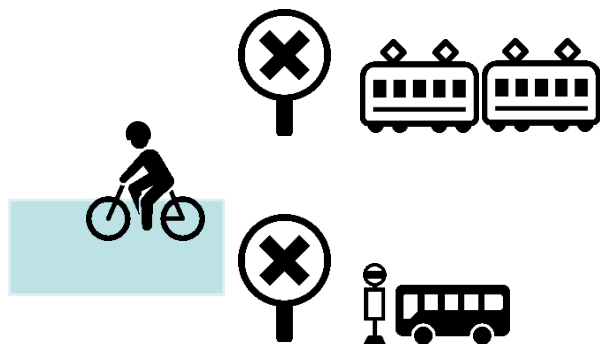
南北移動

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。区外から杉並区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ときは、自転車用ヘルメットを着用しましょう。

■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

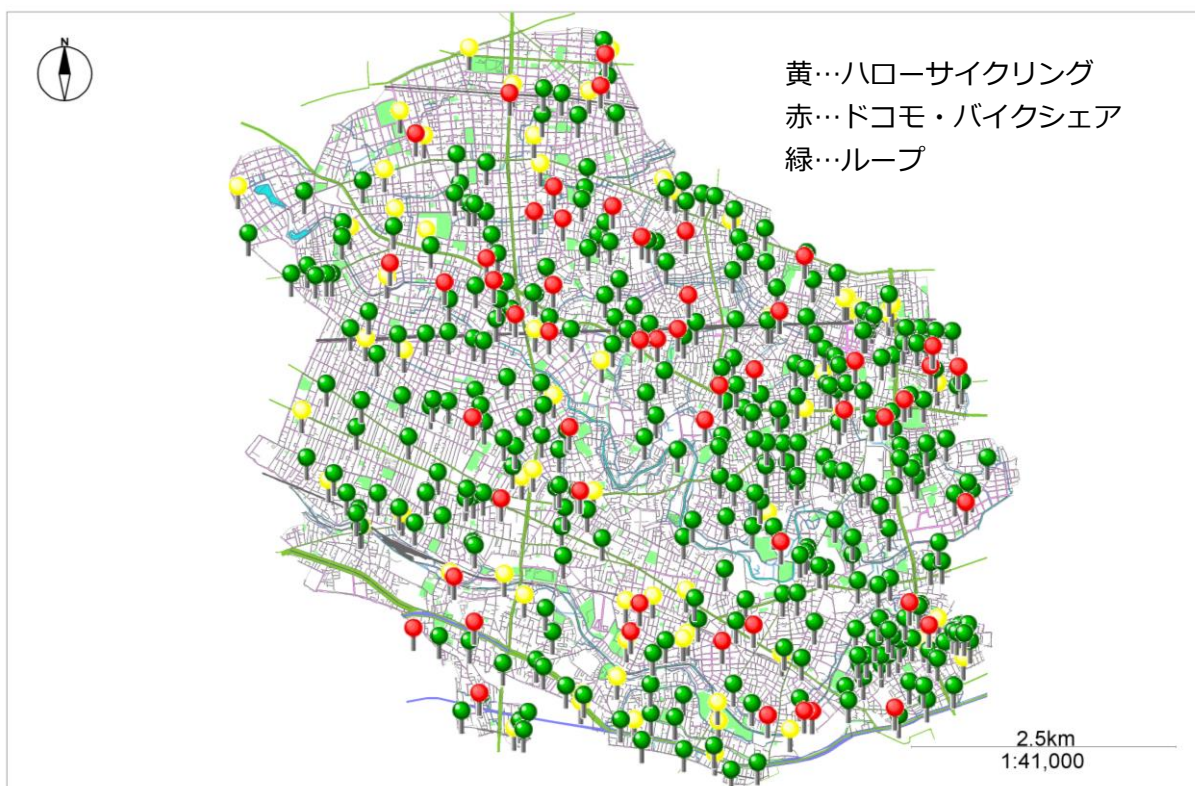


(株) Luup



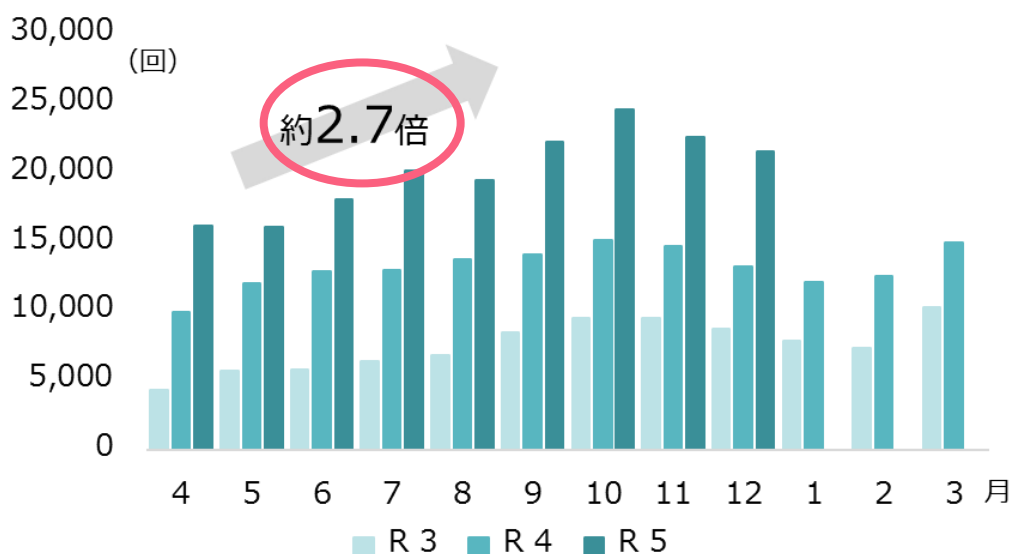
■シェアサイクルポートの設置状況

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6（2024）年1月末現在、区内455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4～12月の利用回数合計は、令和3（2021）年度の同期比約**2.7**倍になっています。

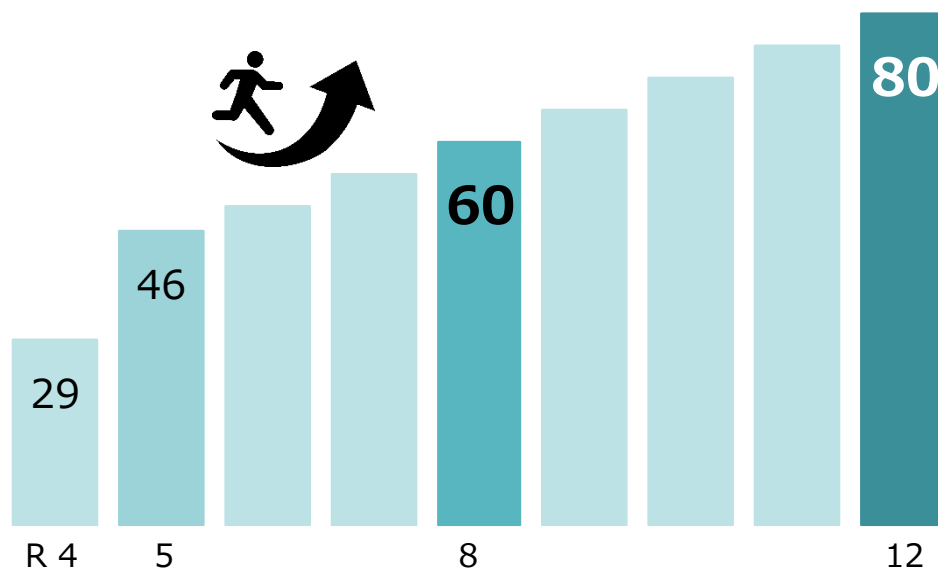


出典：OpenStreet（株）提供資料から作成

グラフのデータは、ハローサイクリングの利用状況

■シェアサイクルポートの設置目標

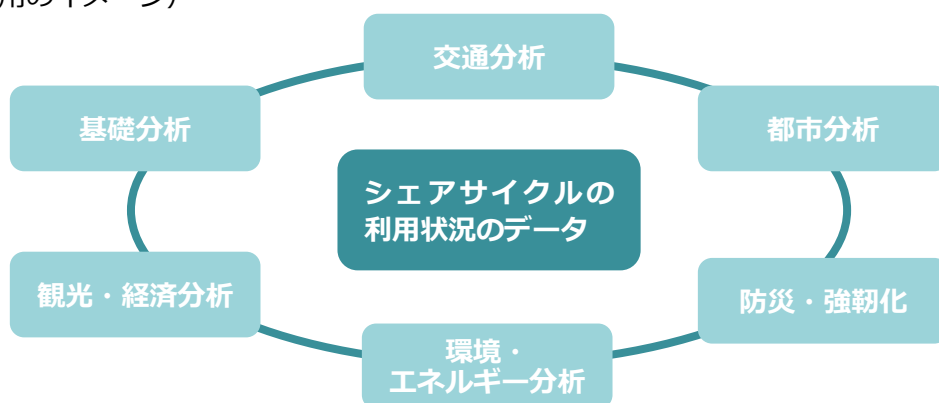
シェアサイクルポートは、多くの場所にあることで使いやすくなります。区はシェアサイクルの運営事業者と協力して、令和8（2026）年度までに区内の公有地に60か所、令和12（2030）年度までに**80**か所設置することを目指します。



■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。

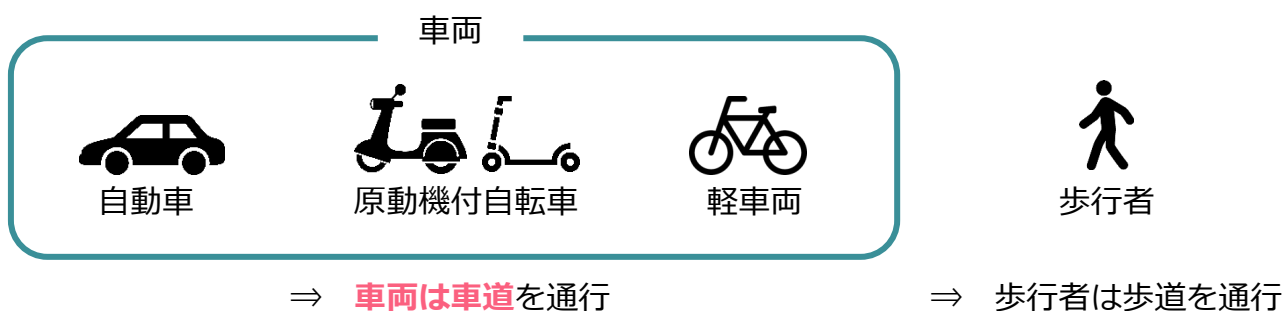
Chapter 6

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。



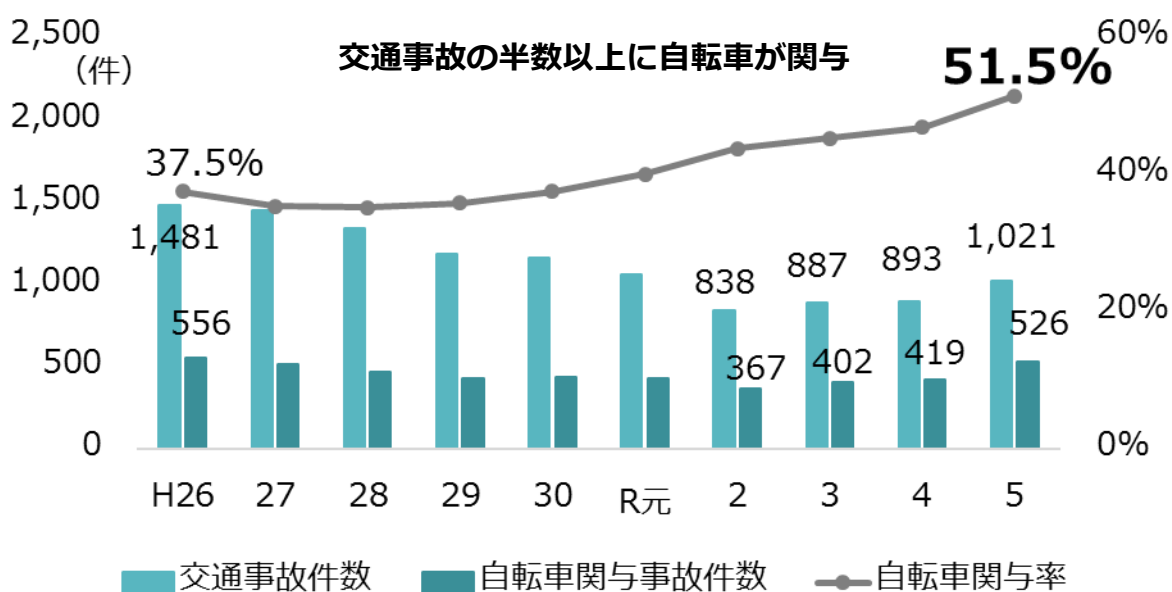
自転車は、身近で手軽な乗り物として、子どもから高齢者まで幅広く利用されています。一方で、その手軽さから自転車は「クルマのなかま」という意識が低く、交通ルール（法律・規則等）の無視による交通事故が数多く発生しています。一人ひとりが交通ルールを守り、交通事故を**0**（ゼロ）にするという意識をもって、安全で思いやりのある運転をしましょう。



■ 区内の交通事故の状況

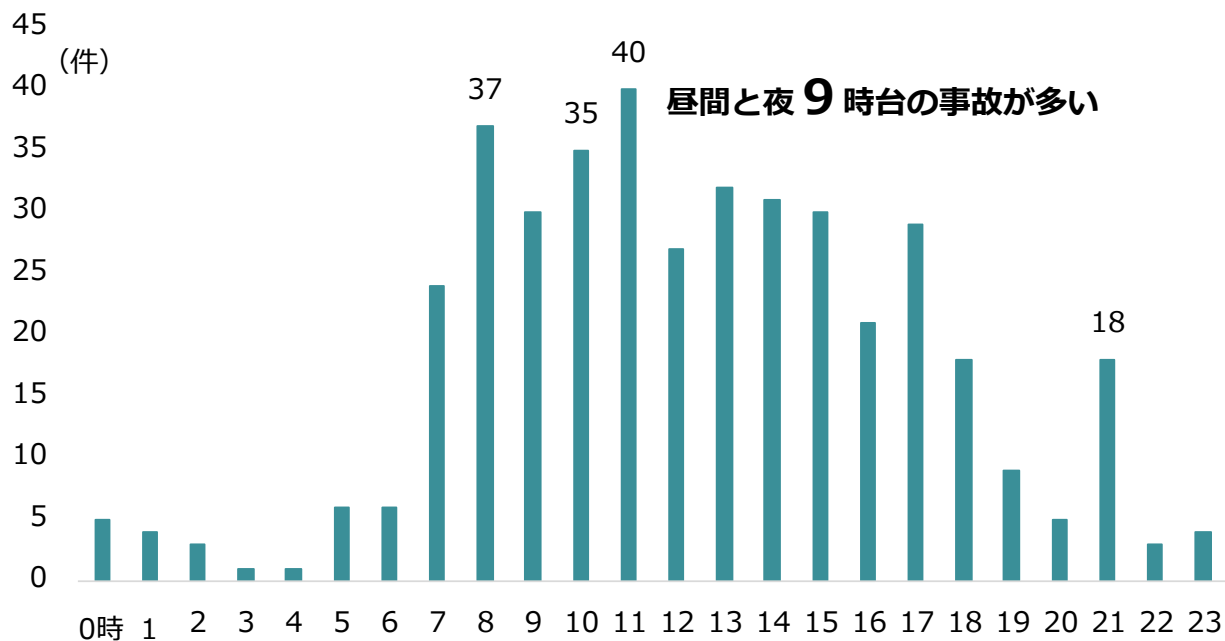
近年、区内の自転車関与事故件数は増加しています。また、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、**半数以上は自転車が関与**しています。

■ 区内の交通事故件数 平成 26（2014）年～令和 5（2023）年



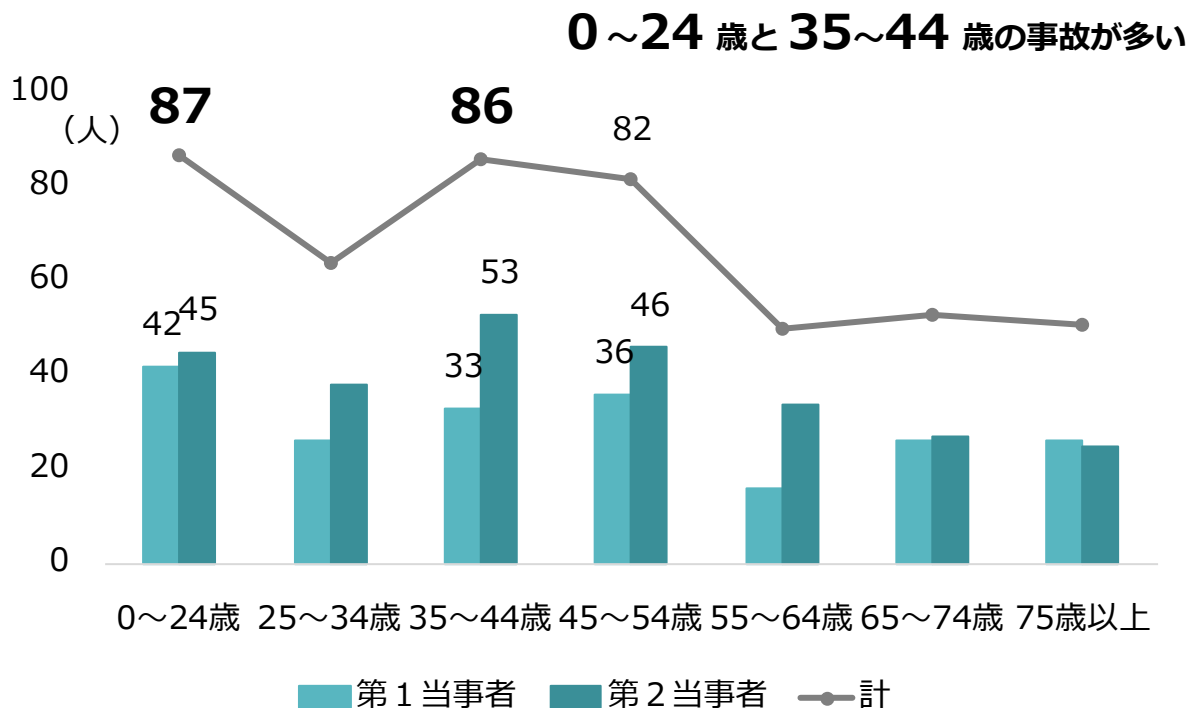
出典：「区市町村別各種交通事故発生状況及び交通事故統計表」（警視庁交通総務課）をもとに作成
 自転車同士の事故は1件としてカウントしています。

■ 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



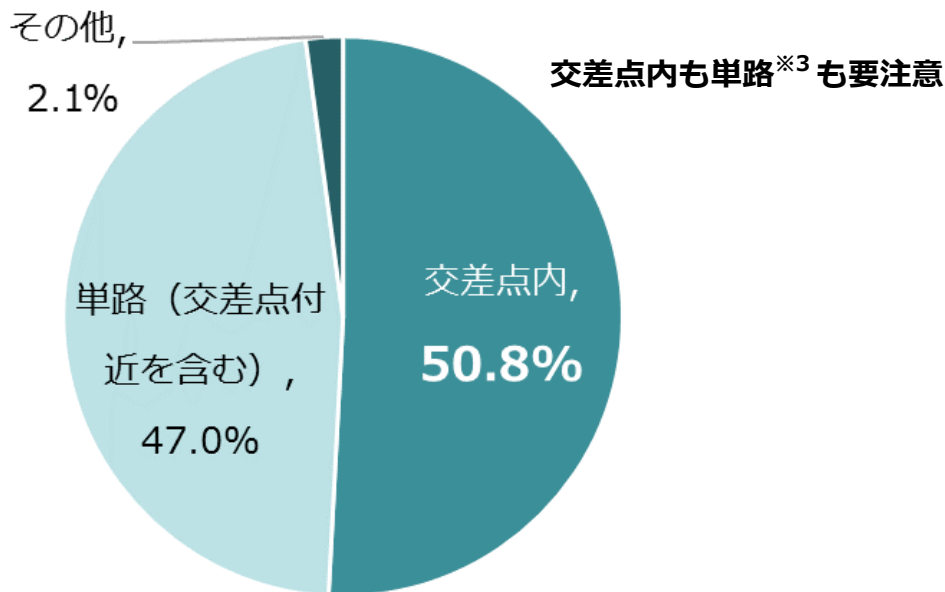
自転車同士の事故の当事者は、第1当事者※1・第2当事者※2のそれぞれでカウント

※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

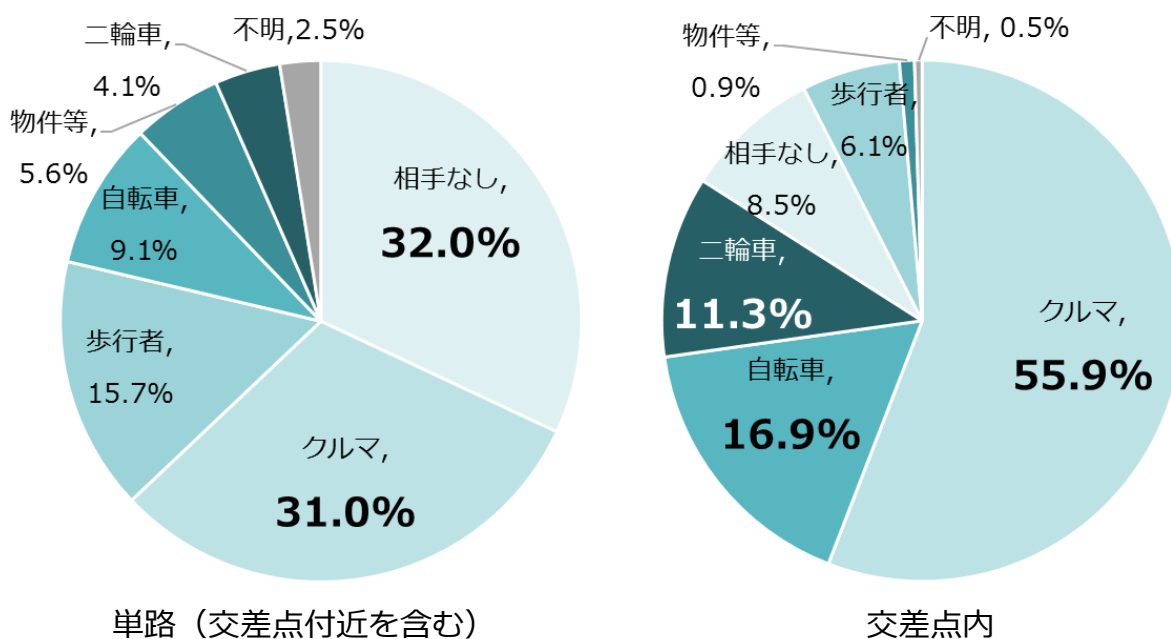


※3 交差点、交差点付近、踏切等を除く道路形状

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

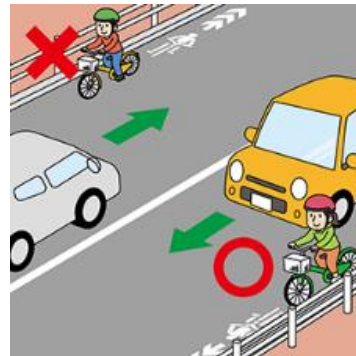
(令和4(2022)年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

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。

■ 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。

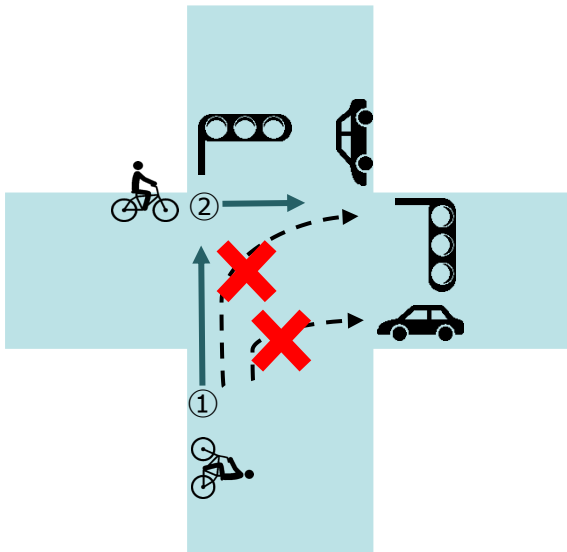
(例示)

- ・ 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

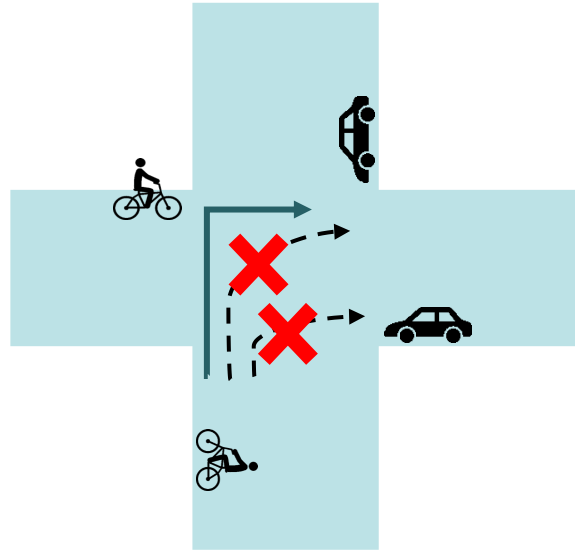


信号機のある交差点を右折する場合は、二段階右折をしなければなりません。

(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。

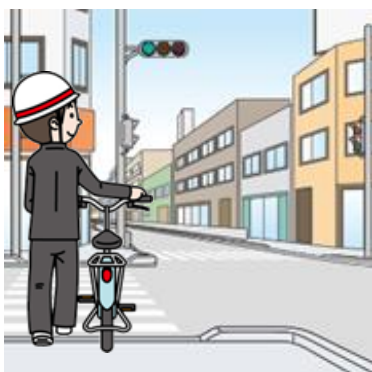
■ 信号機がない場合



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）

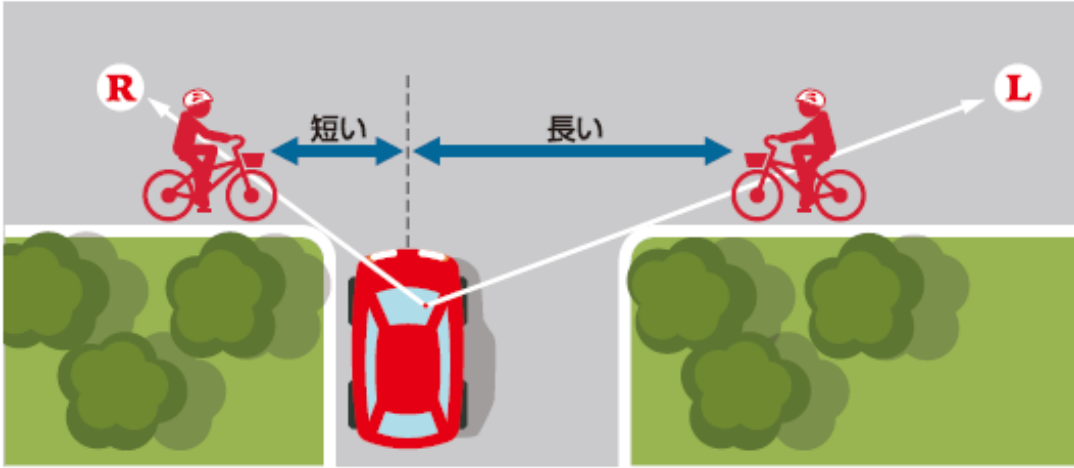


歩行者の通行を妨げるおそれのない場合は、自転車に乗ったまま通行できます。しかし、そうでない場合は、自転車から降りて自転車を押して横断してください。

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

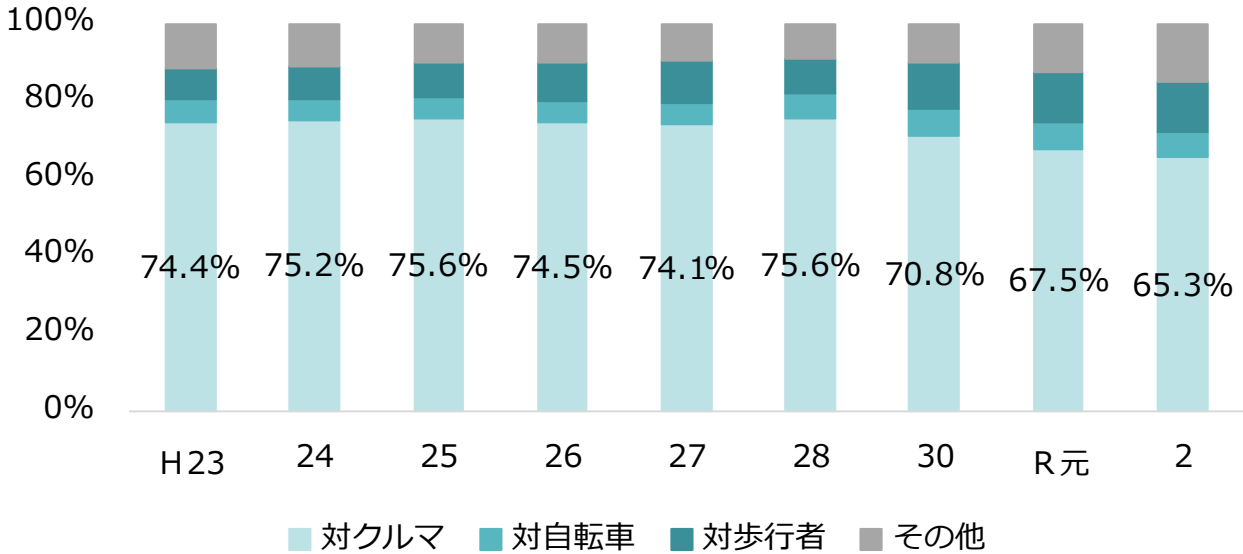
クルマから自転車が見えるようになる瞬間の距離は、道路の右端を通行している「R」に比べ、ルールを守って道路の左端を通行している「L」の方が長く、**衝突を避ける余裕**が生まれます。そのため、自転車は道路の左端を通行する方が安全なのです。



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。



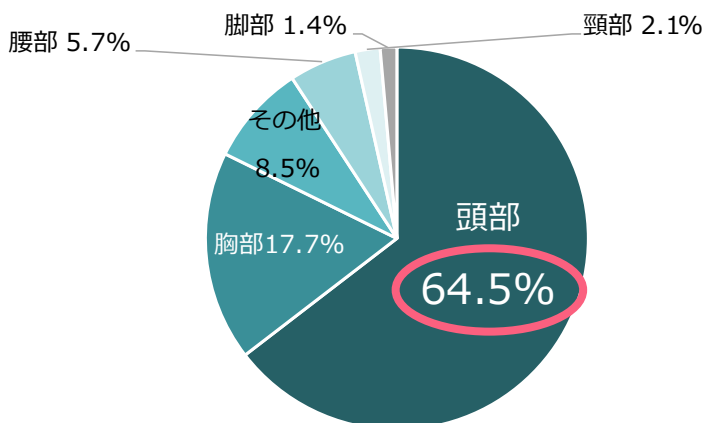
※ 自転車が歩道から交差点に進入するときや、自転車が歩道を通行していて沿道駐車場の横を通過する際などにクルマとの事故が多く発生しています。(平成 29 (2017) 年はデータなし)

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

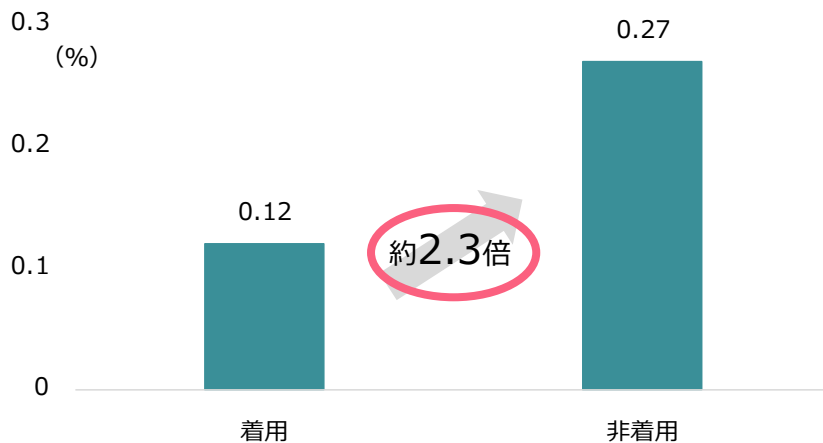
自転車に乗る全ての人にヘルメットを着用する努力義務があります。
都内において自転車事故で死亡した人の約 **7** 割は、**頭部に致命傷**を負っています。

(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 (2013)	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 (2020)	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 (2008)	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加入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

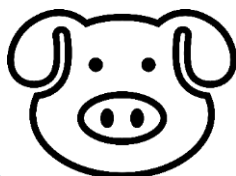
※ 既に参加している保険等に付帯されている場合もあるので、東京都ホームページ等を参照して、自転車損害賠償保険等への加入状況を確認してみましょう。

■ 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**を行きましょう。

■ 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します。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。

第三種TSマーク (緑色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)	第一種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>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>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>
死亡・傷害 示談交渉サービス付き (限度額) 1億円	死亡・重度後遺障害 (1～7級) (限度額) 1億円	死亡・重度後遺障害 (1～7級) (限度額) 1,000万円

※ 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。

Column 安全で快適な自転車交通の実現に向けた国の動き

警察庁の「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」では、以下の視点で今後の方向性を取りまとめ、令和6年2月に報告書を公表しています。

- ① 自転車に関する効果的な交通安全教育のあり方
- ② 自転車の交通違反に対する効果的な違反処理のあり方
- ③ 自転車が通行しやすい交通規制のあり方

自転車の交通安全教育について、全国的に同じ質の教育が提供されるよう、国が交通安全教育ガイドラインを策定するほか、安全教育の実施主体を警察が認定する制度づくりの方針が示されました。これらの取組は、今後、官民協議会で具体的に議論される予定です。

区では、国の動向を踏まえて、より効果的な自転車安全利用講習会等を検討していきます。

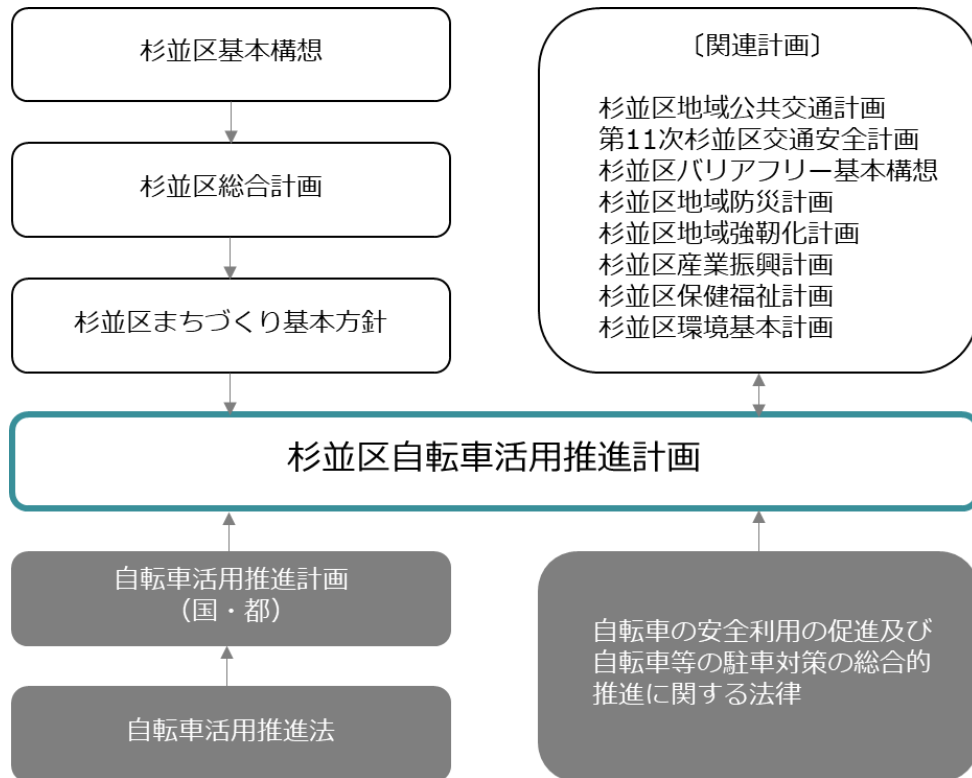
Chapter 7

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

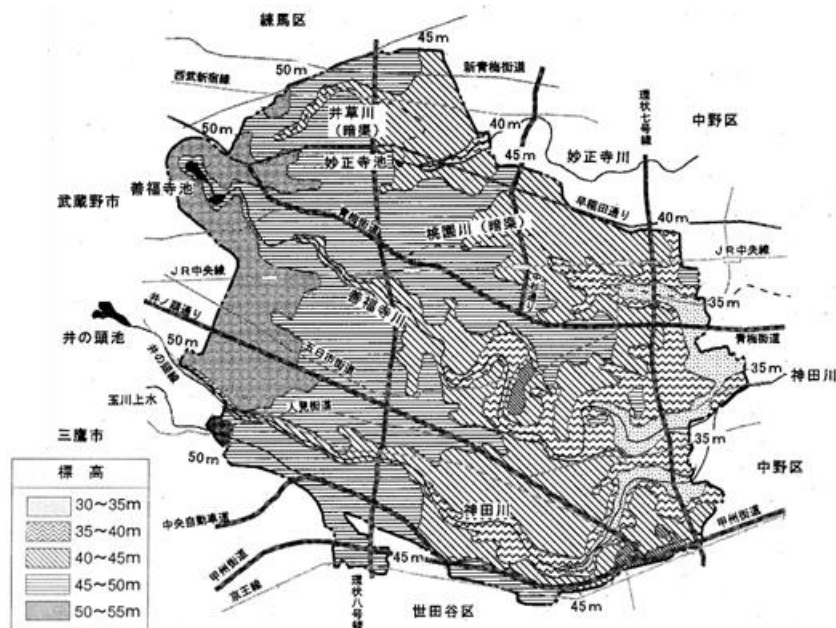
■ 位置

- ・ 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。



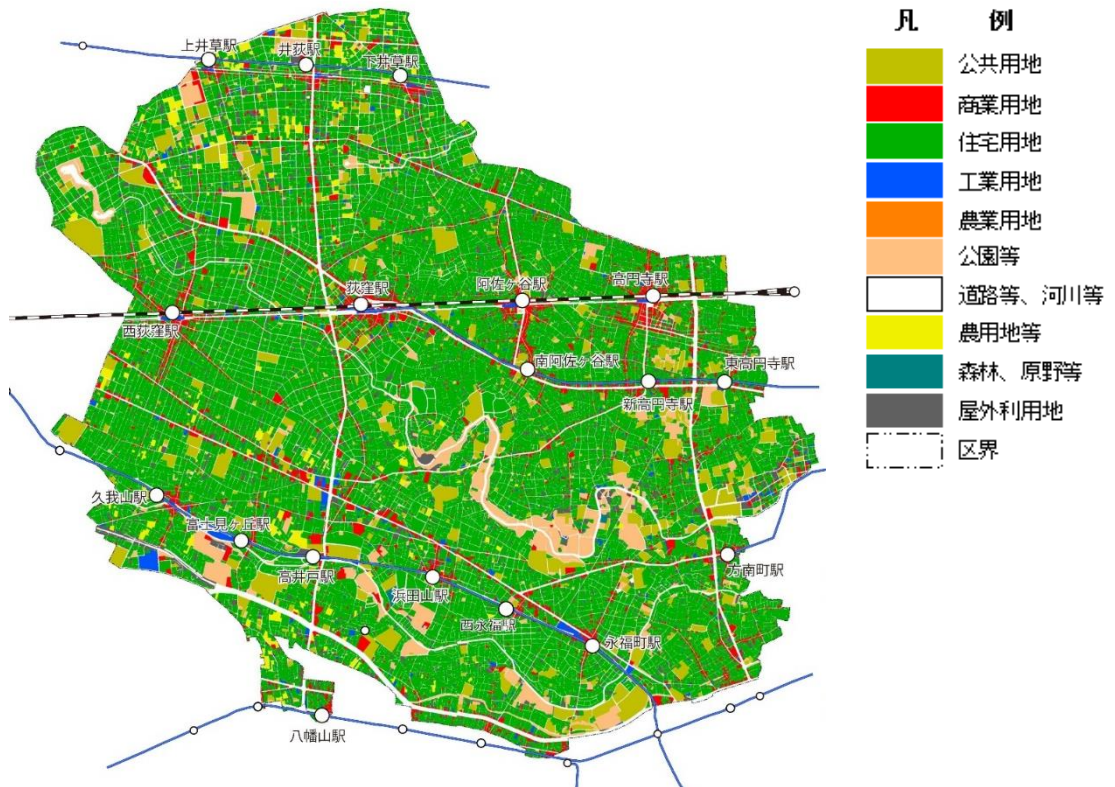
■ 地形

- ・ 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、西部に向かうに従っ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。



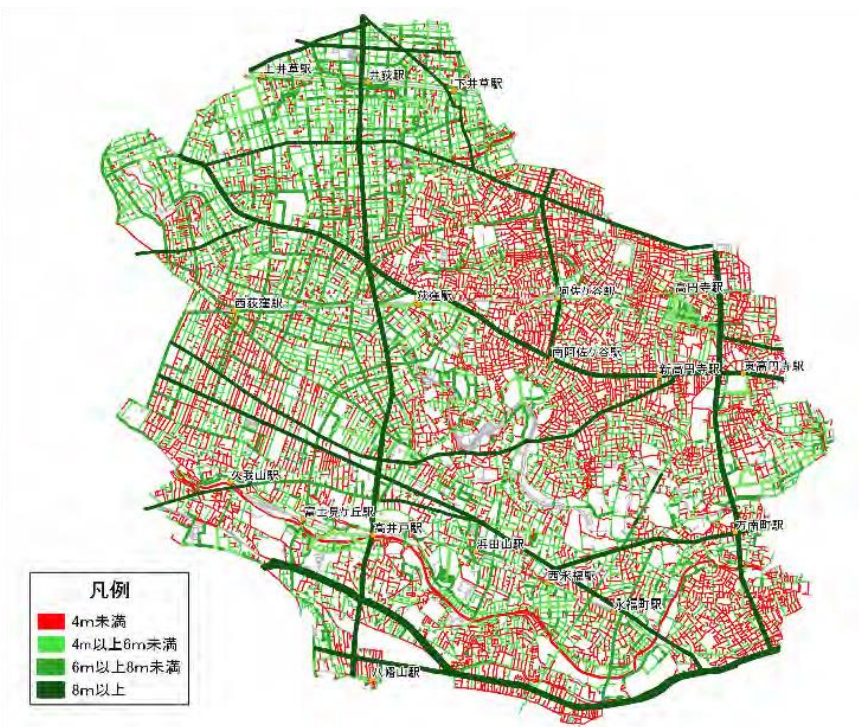
■土地利用

- ・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。



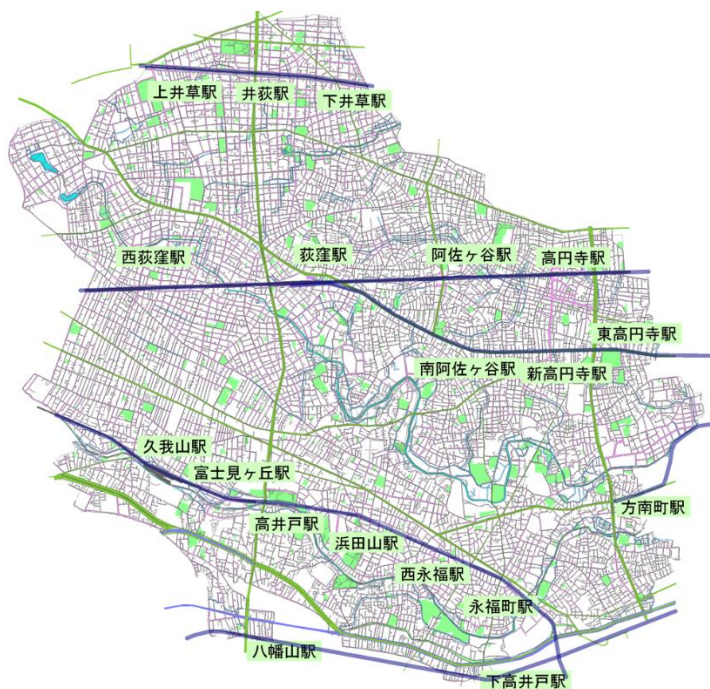
■道路網

- ・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。



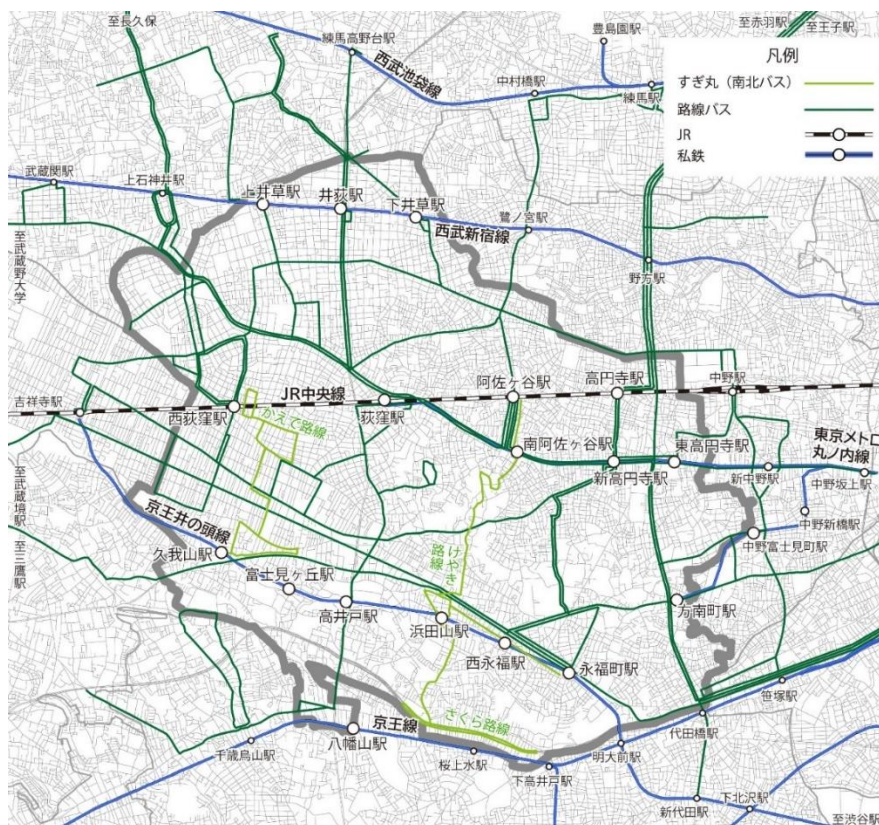
■ 鉄道網

- ・ 区内では、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。



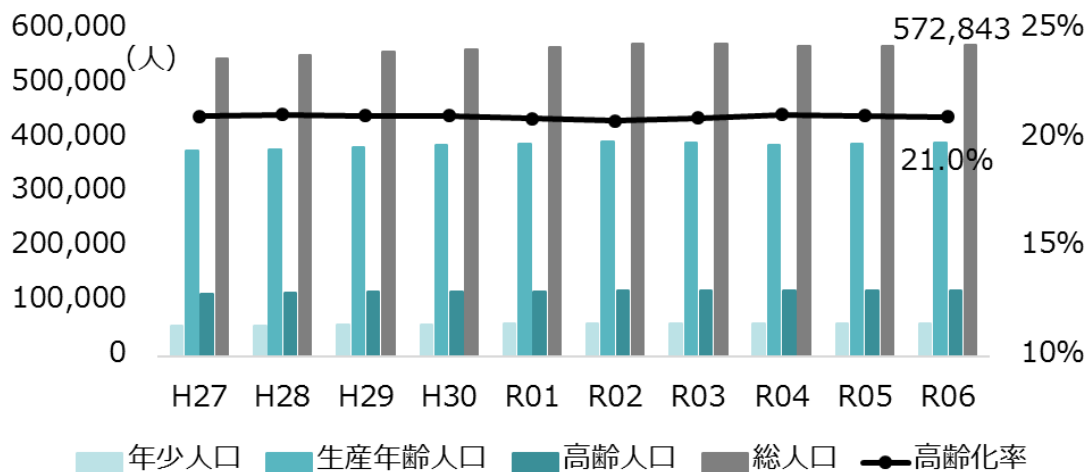
■ バス路線図

- ・ 区内では、6つのバス事業者^{※4}による79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6（2024）年1月1日時点で572,843人です。
- ・高齢化率は**21.0%**であり、区民の5人に1人は高齢者です。

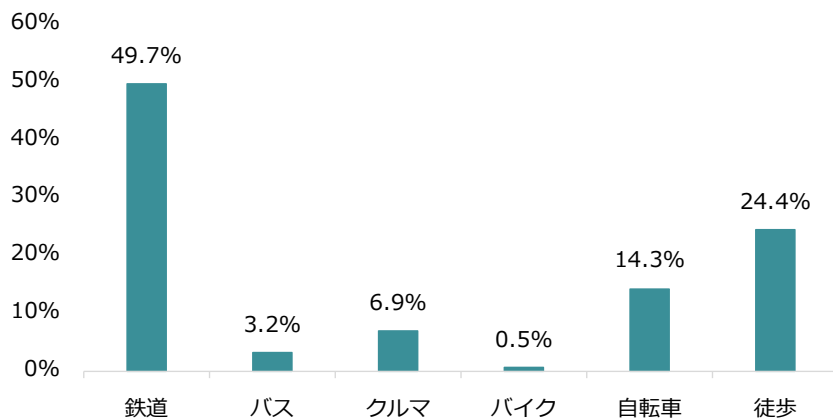


出典：杉並区住民登録者人口（日本人+外国人）

■区民の移動状況

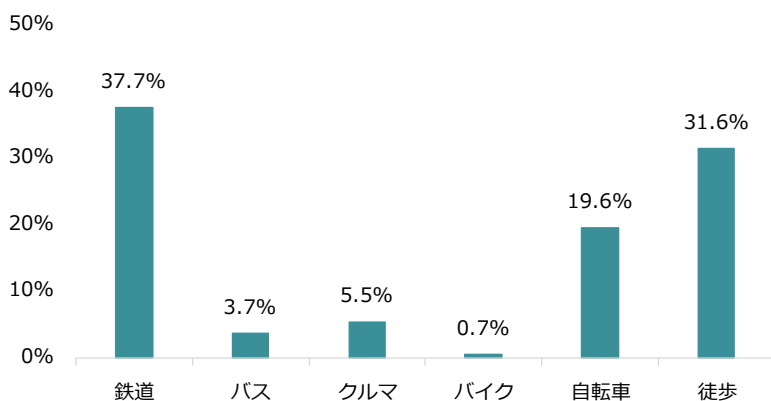
■代表交通手段分担率^{※5}（全目的：杉並区→全ての地域）

区民の移動手段の約半数は鉄道によるものです。



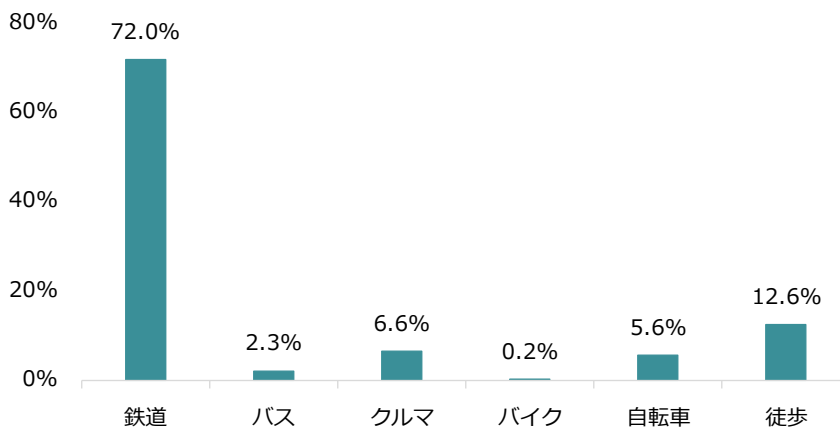
■代表交通手段分担率（全目的：杉並区内）

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。



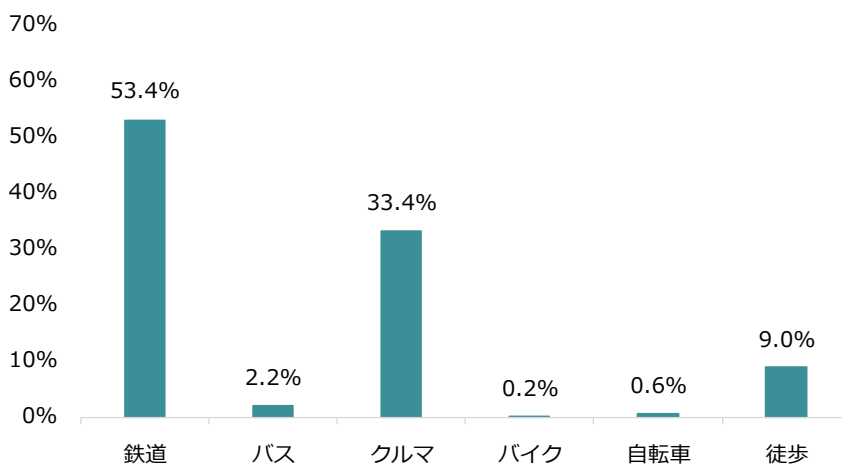
■ 代表交通手段分担率（全目的：杉並区→都内（杉並区以外））

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。



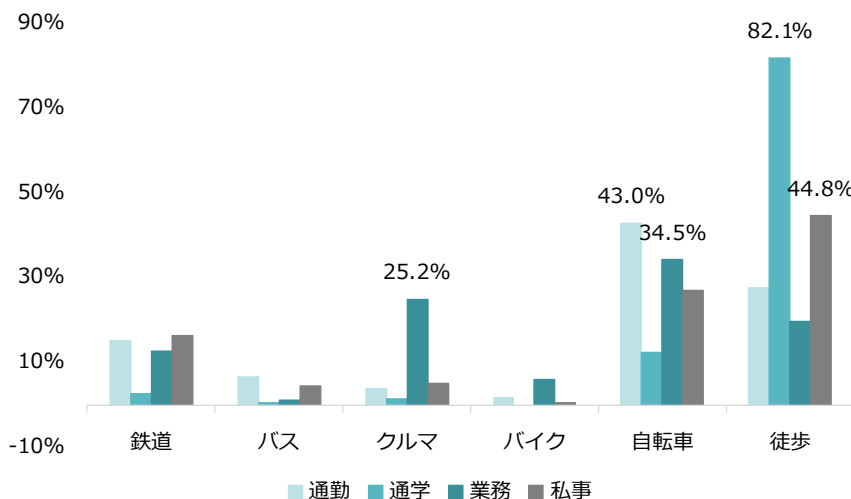
■ 代表交通手段分担率（全目的：杉並区→都外）

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。

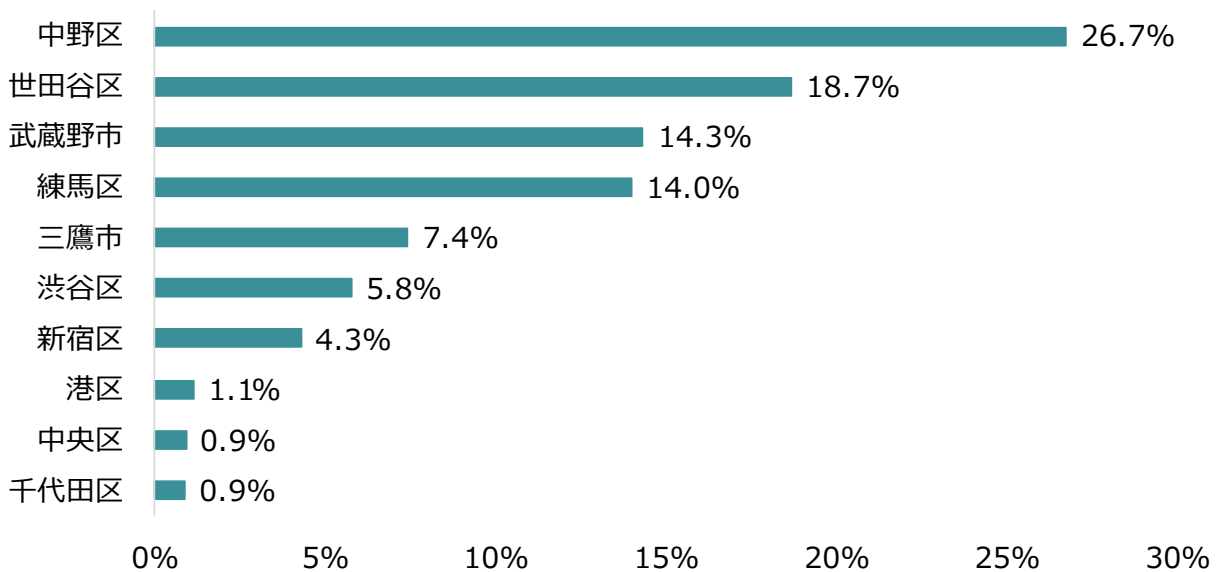


出典：平成 30（2018）年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

■ 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）

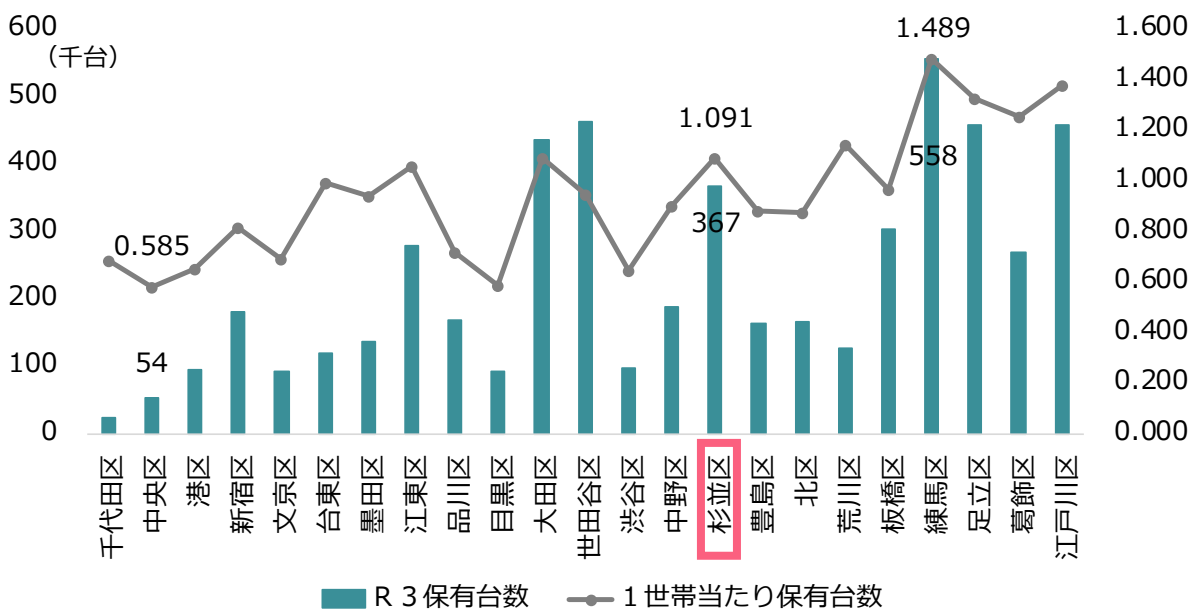
自転車による主な移動先は隣接自治体が占めています。



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

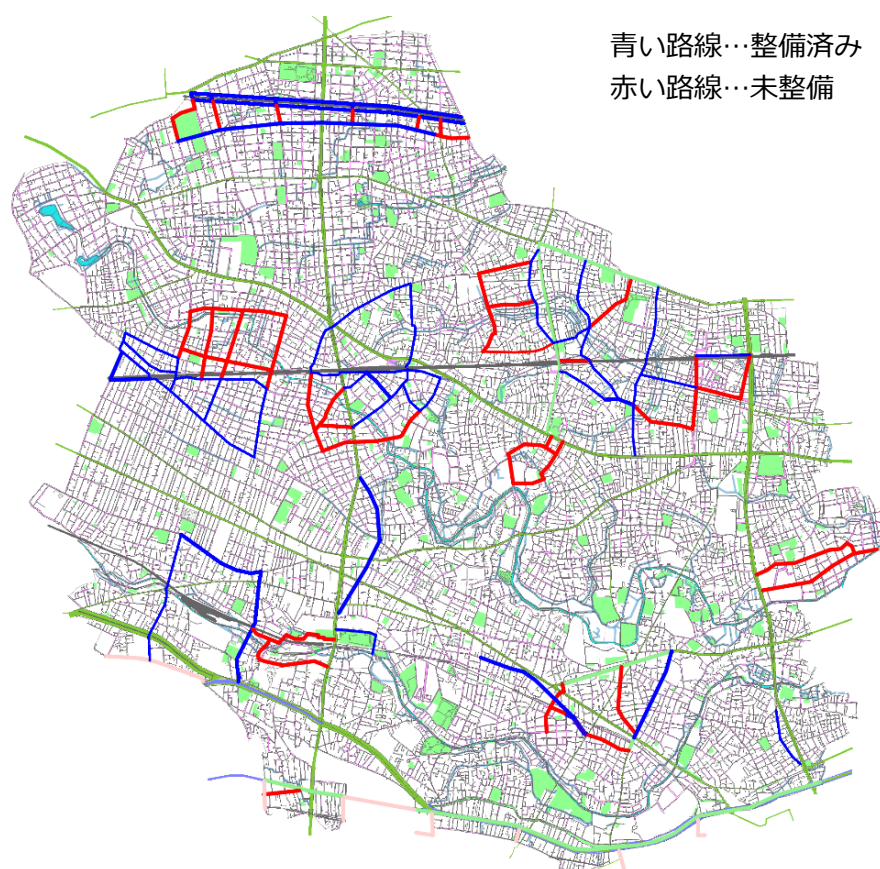
■ 自転車の保有台数の推計

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

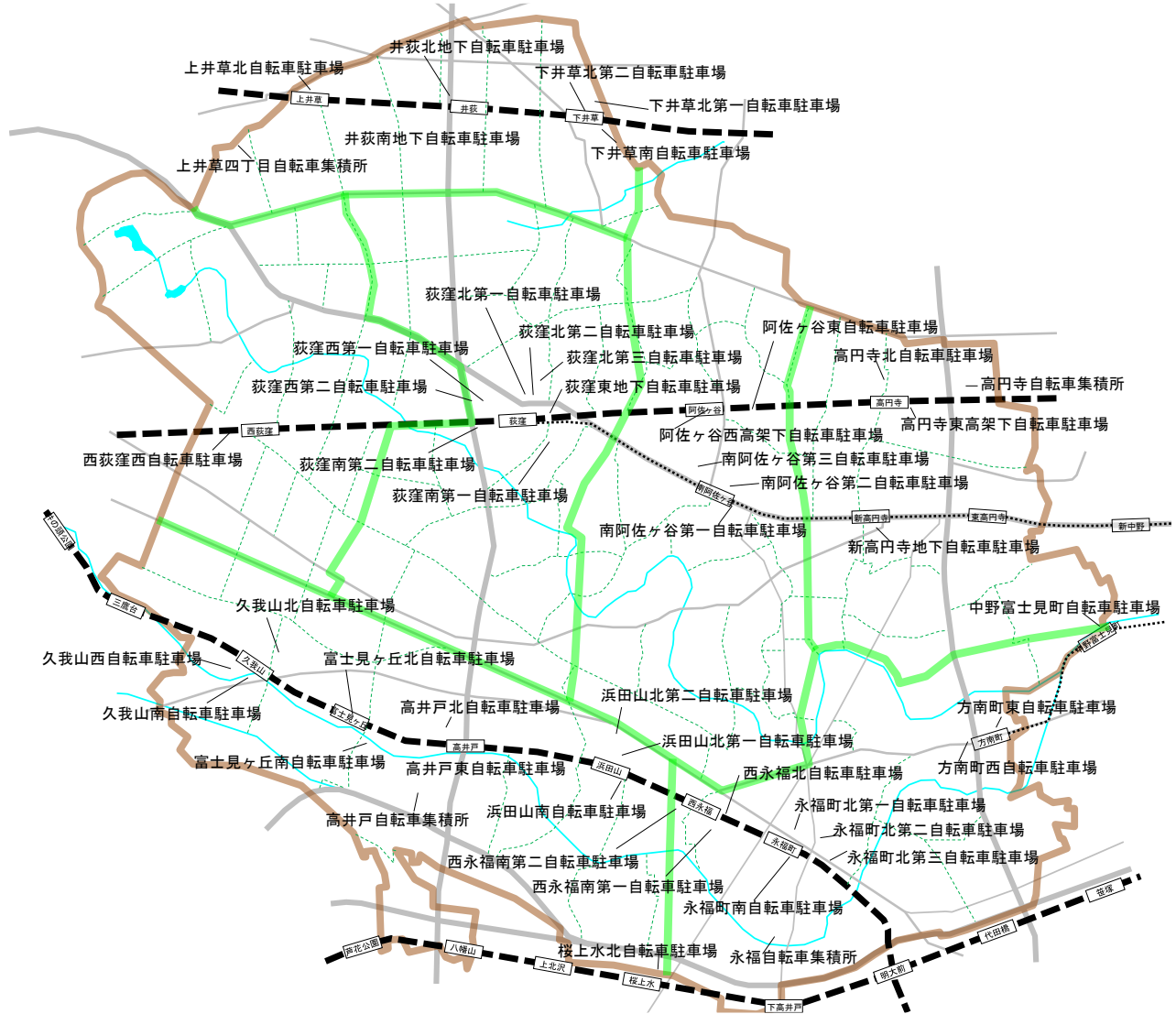


■ 令和 4（2022）年度末時点

	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%

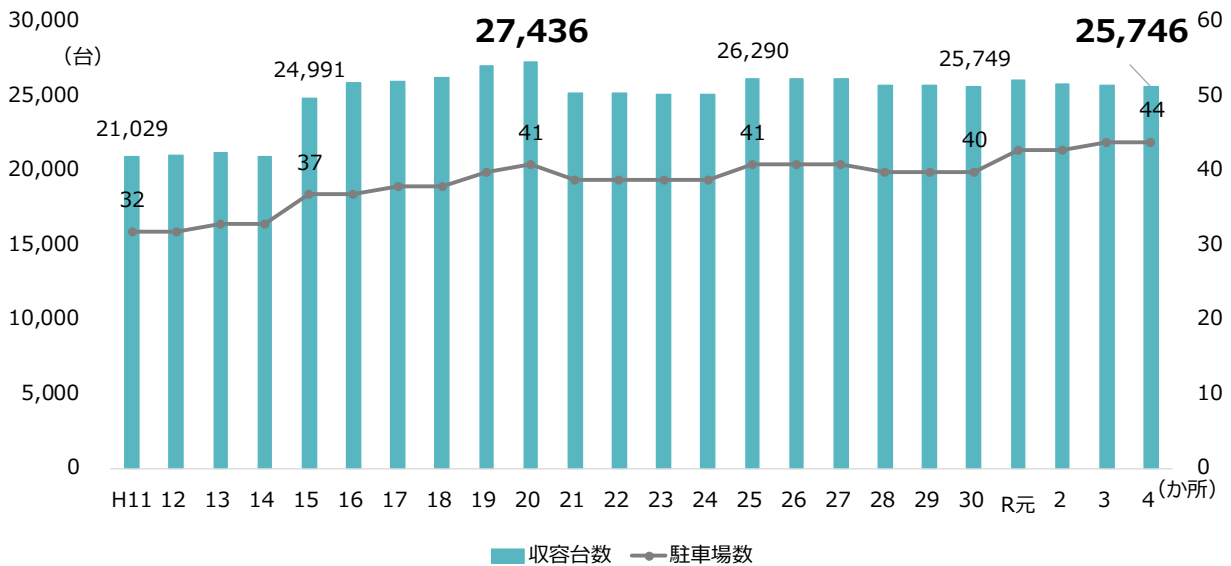
区立有料制自転車駐車場・自転車集積所

■ 有料制自転車駐車場・自転車集積所

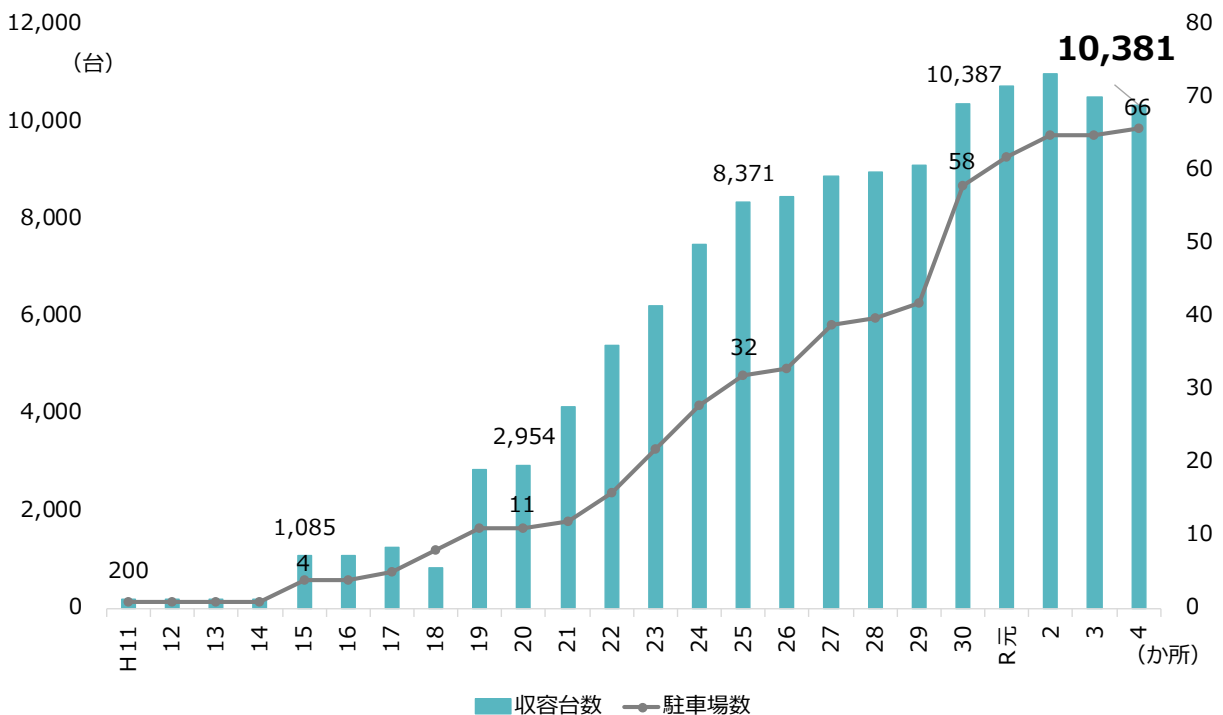


■ 自転車駐車場の収容台数と自転車駐車場の設置数

■ 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。

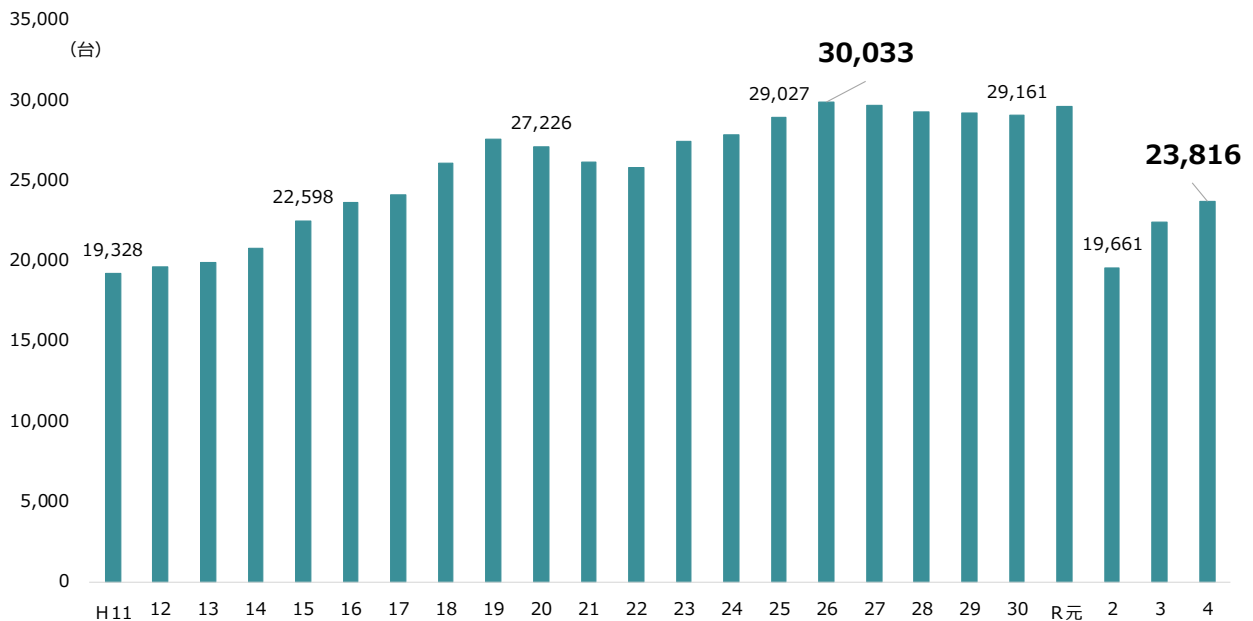


※ 民営自転車駐車場に関する数値は、区が把握しているものに限りです。

区立自転車駐車場への駐車台数

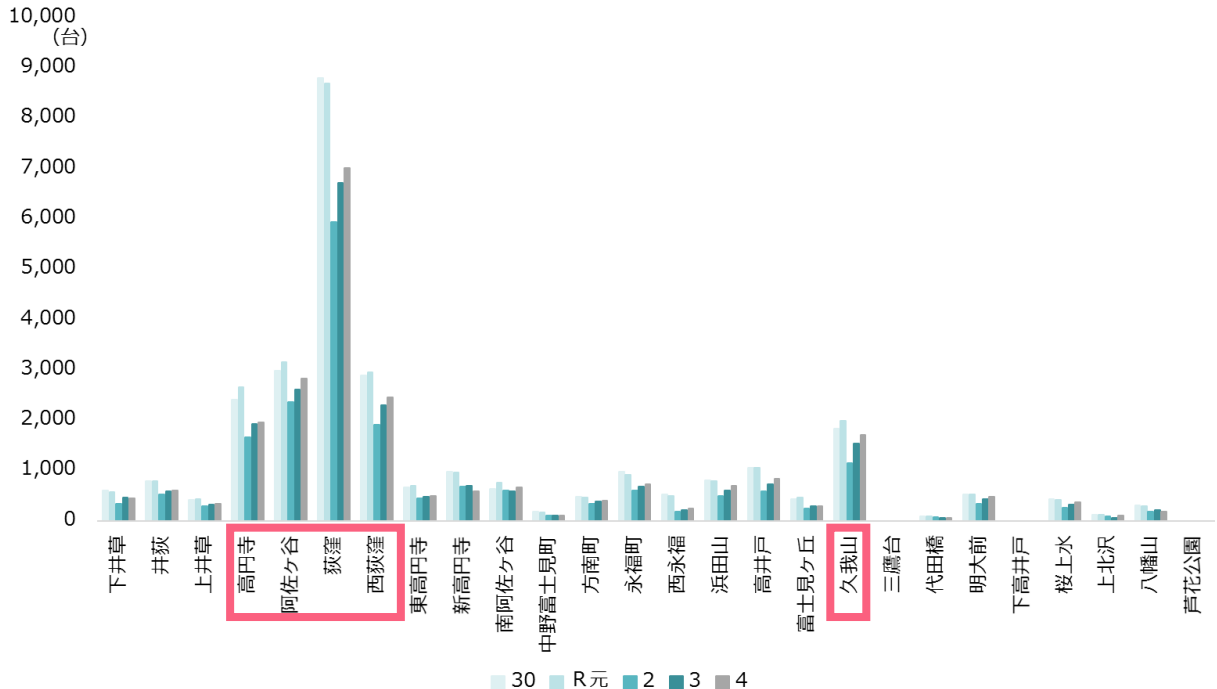
■ 駐車台数の推移 平成 11 (1999) 年度～

令和 2 (2020) 年度は大幅に減少しましたが、その後**増加傾向**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。

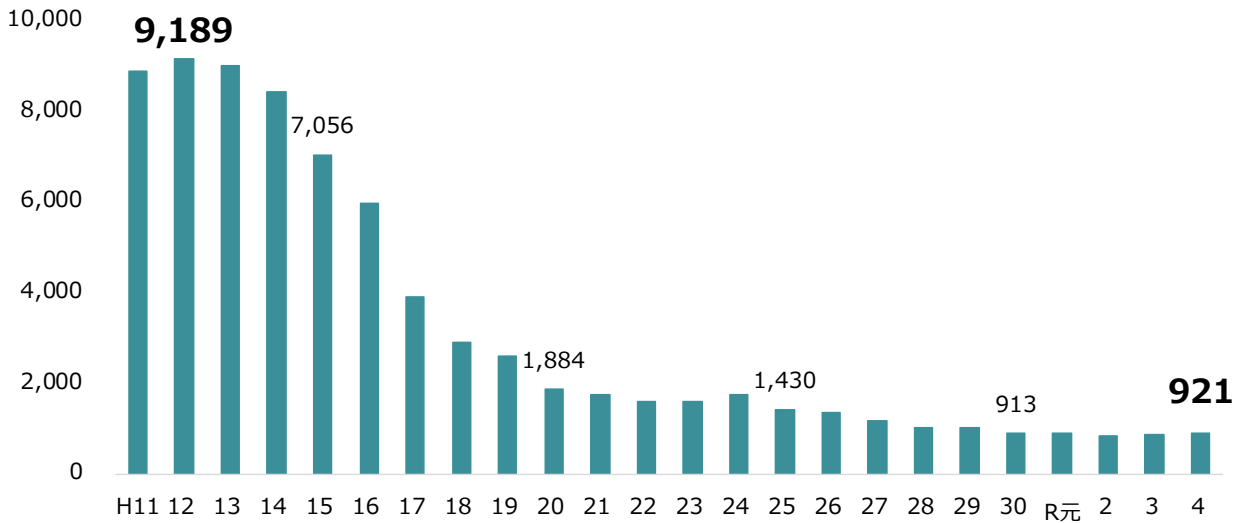


※ 数値は1日当たりの平均値 (各年5回調査を実施)

■ 放置自転車の台数

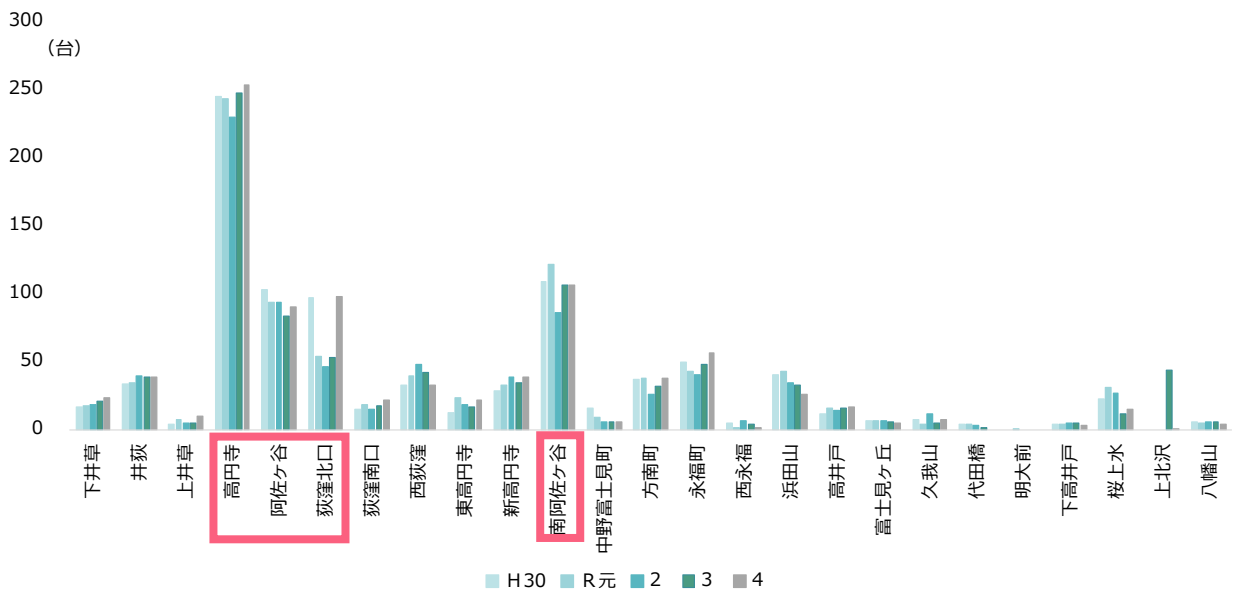
■ 放置自転車の推移 平成 11 (1999) 年度～

平成 12 (2000) 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。

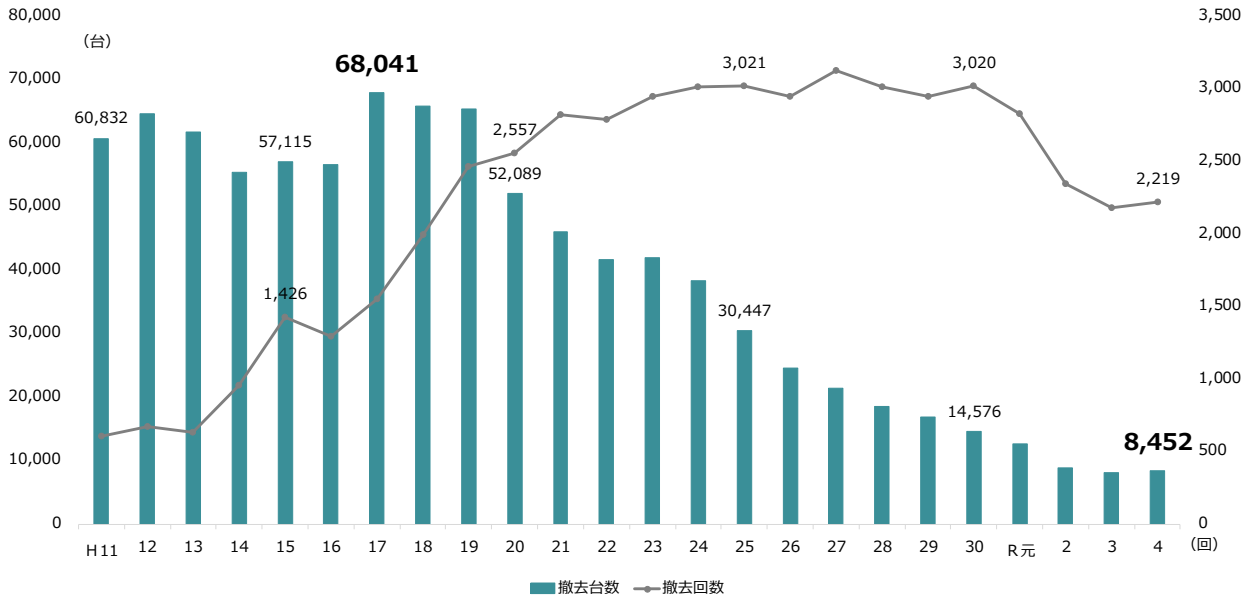


※ 数値は1日当たりの平均値 (各年5回調査を実施)

■ 放置自転車の撤去台数

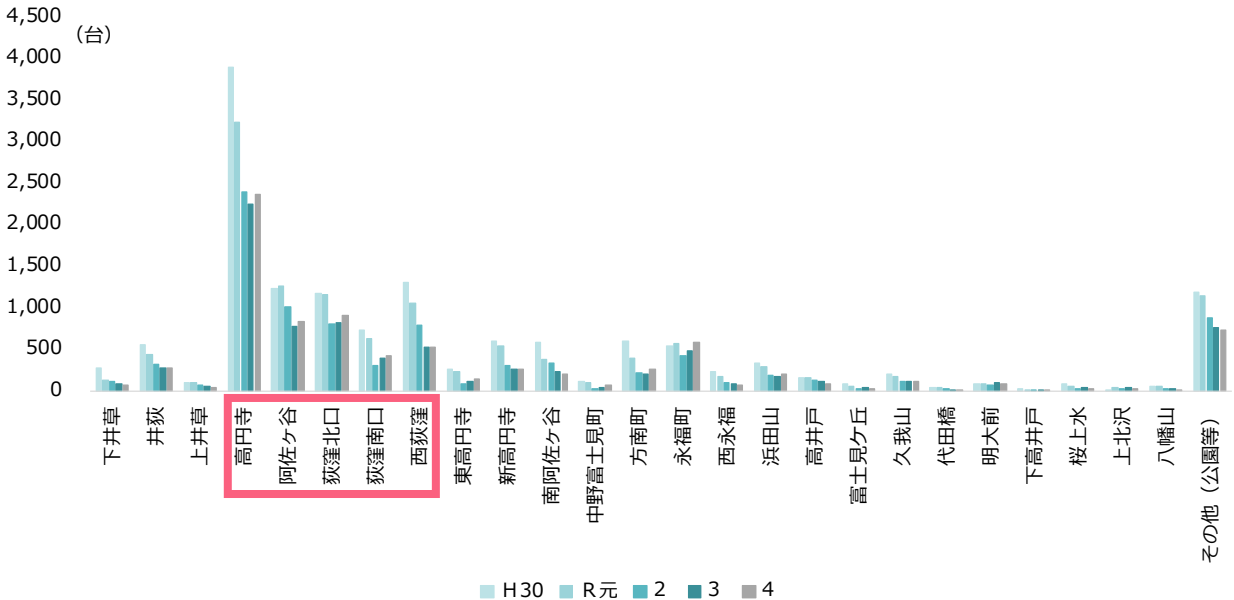
■ 放置自転車の撤去台数と撤去回数 平成 11 (1999) 年度～

撤去台数は、平成 17 (2005) 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～

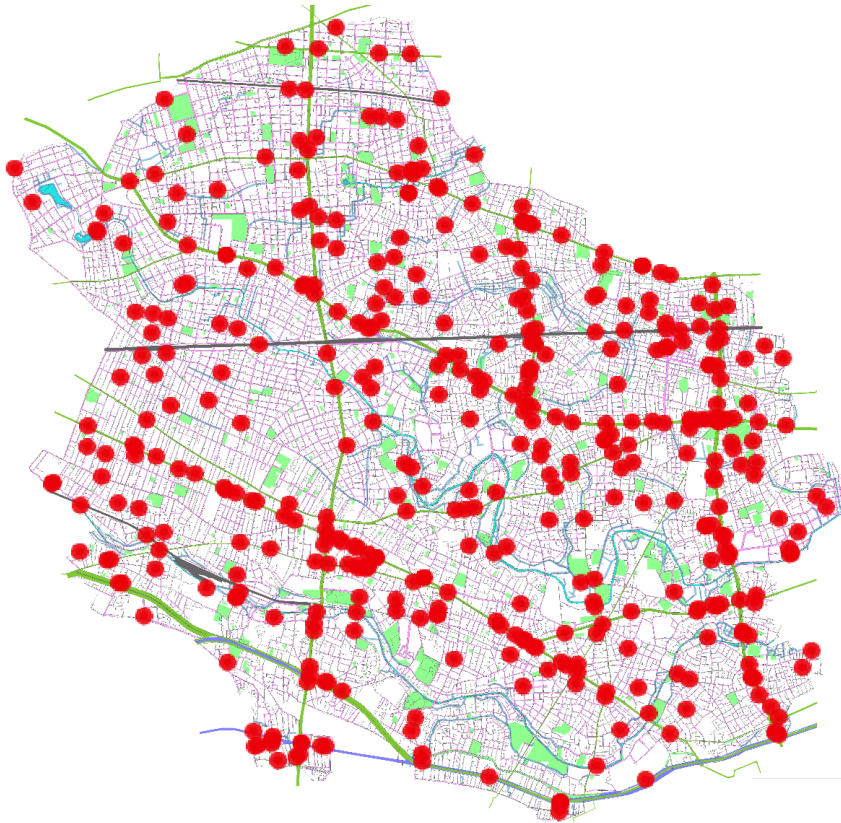
高円寺駅をはじめとして J R 4 駅が多い状況です。



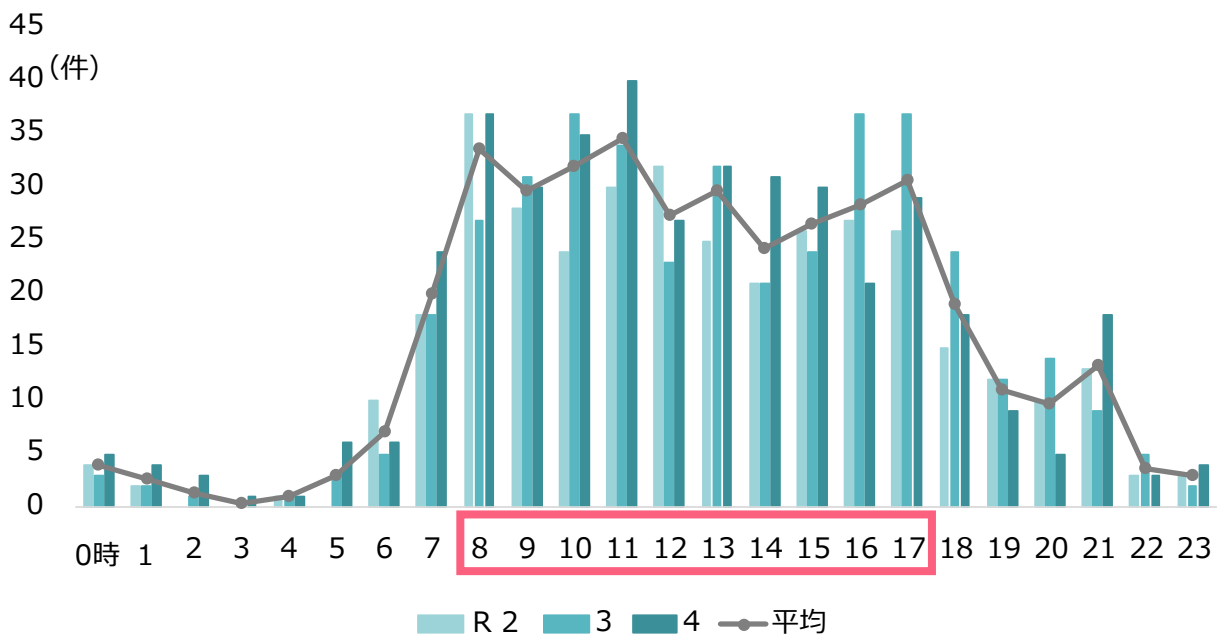
※ 撤去台数と撤去回数は年間の数値

■ 自転車関与事故の状況

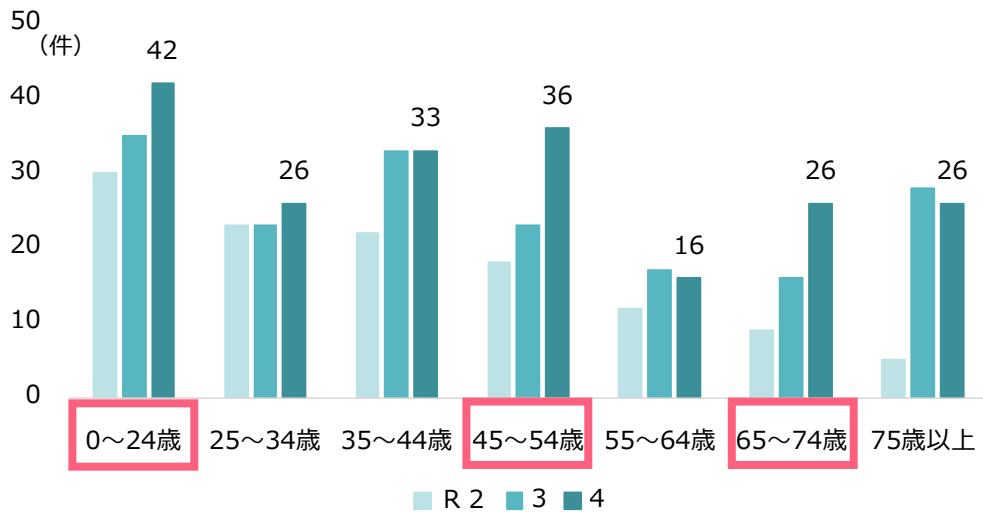
■ 自転車関与事故発生場所 令和4（2022）年



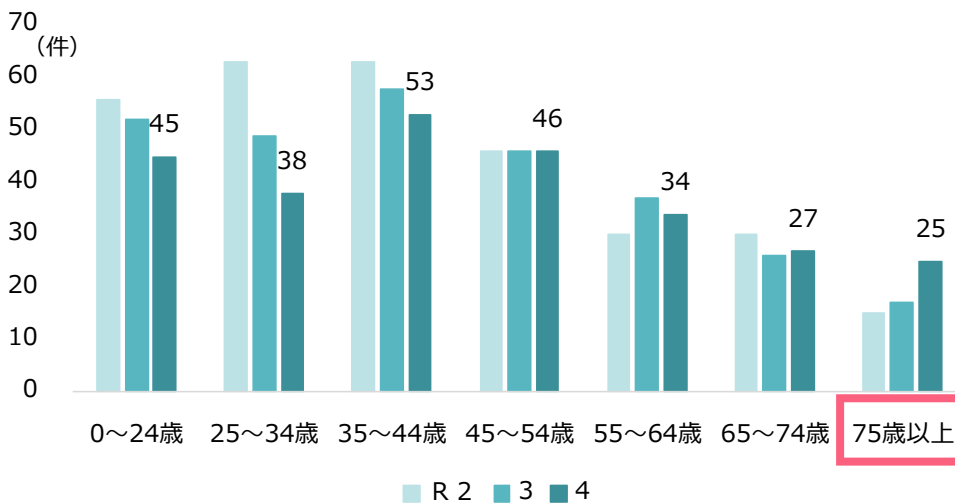
■ 自転車関与事故の発生時間帯 令和2（2020）年～4（2022）年 午前**8**時から午後**5**時までの事故が特に多くなっています。



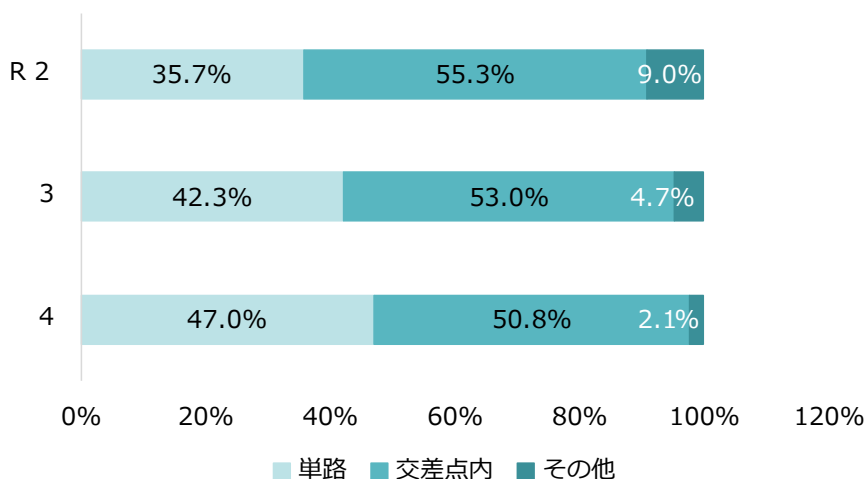
■自転車関与事故件数の年齢別（第1当事者）推移 令和2（2020）年～4（2022）年
0～24歳、45～54歳、65～74歳は、**増加傾向**にあります。



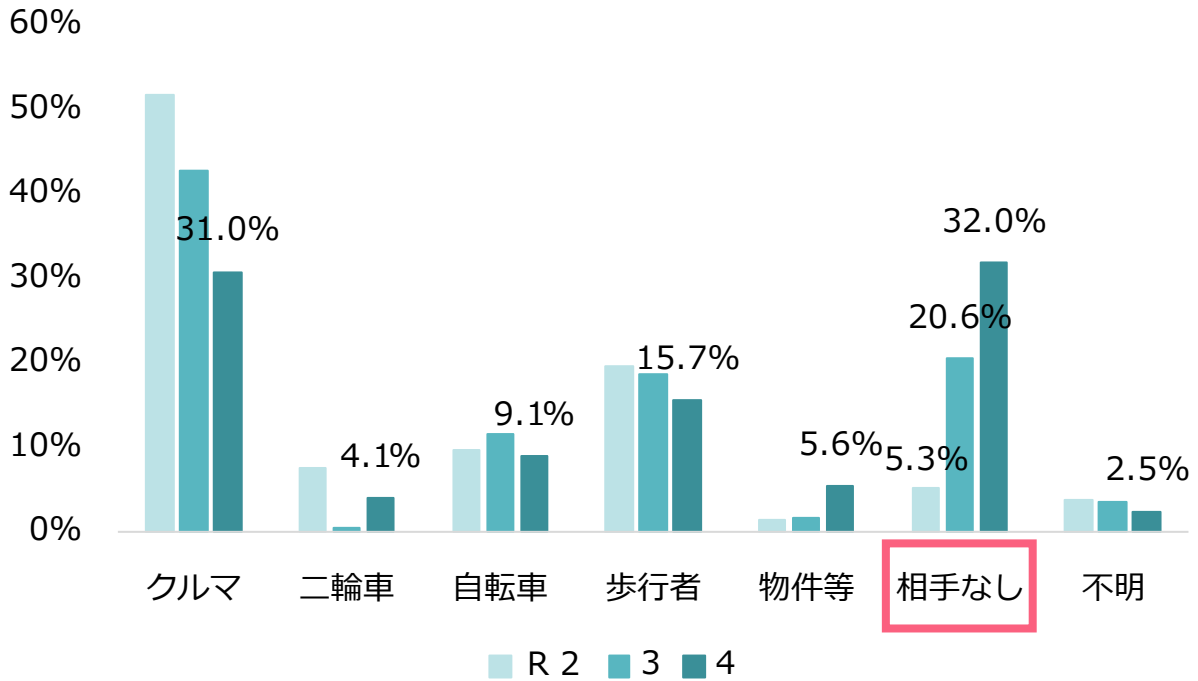
■自転車関与事故件数の年齢別（第2当事者）推移 令和2（2020）年～4（2022）年
75歳以上は、**増加傾向**にあります。



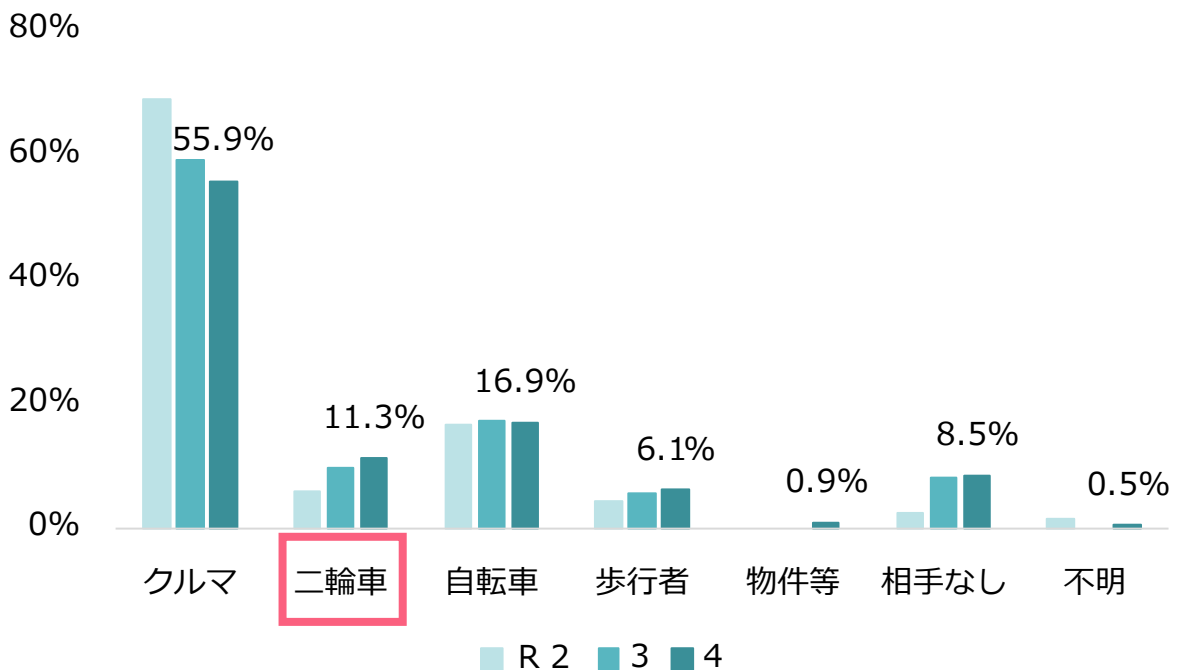
■自転車関与事故の発生場所割合の推移 令和2（2020）年～4（2022）年
単路の割合は、令和2（2020）年と比較して約**11**ポイント上昇しています。



■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。

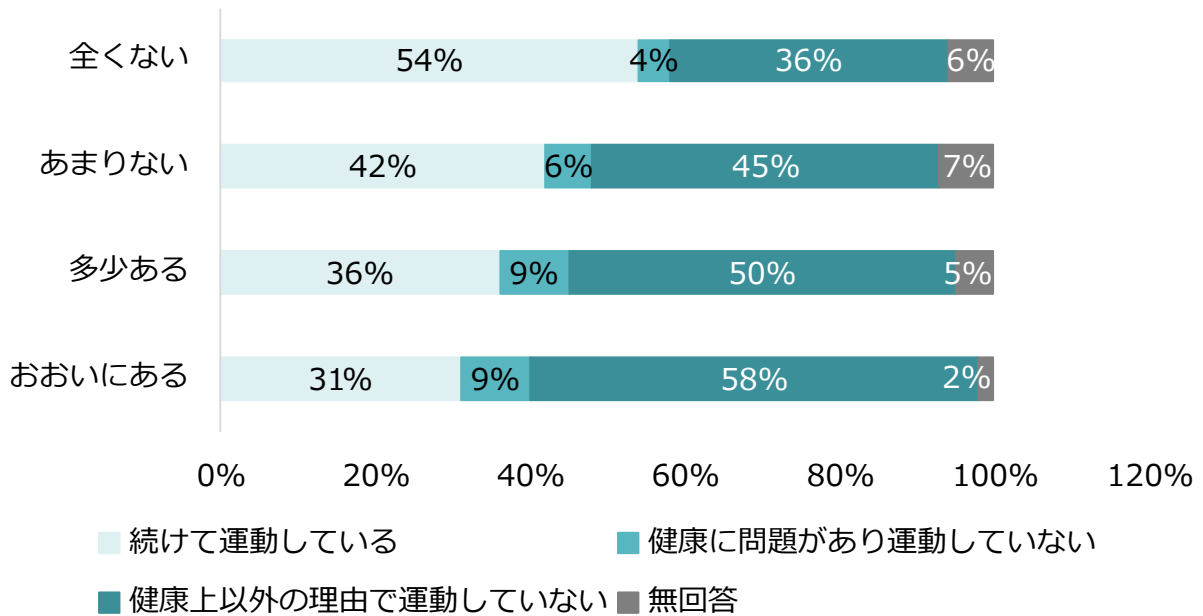


出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 区民の運動習慣と健康状態

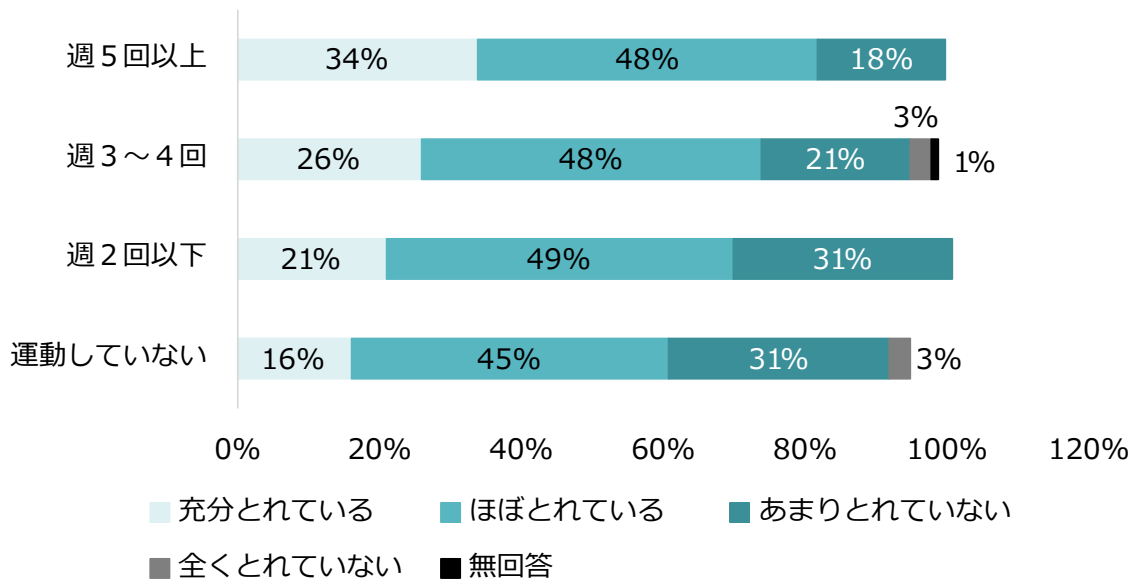
■ 運動習慣とストレスや悩み

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5（2023）年には526件へ約**45%**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（2023）年度 （目標値）	令和4（2022）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（2023）年度 （目標値）	令和4（2022）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（2023）年 （目標値）	令和5（2023）年 （実績値）
420 件以下	526 件

自転車の車道左側通行の順走遵守率

令和5（2023）年 （目標値）	令和5（2023）年 （実績値）
90.0%	85.0%

■ 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。

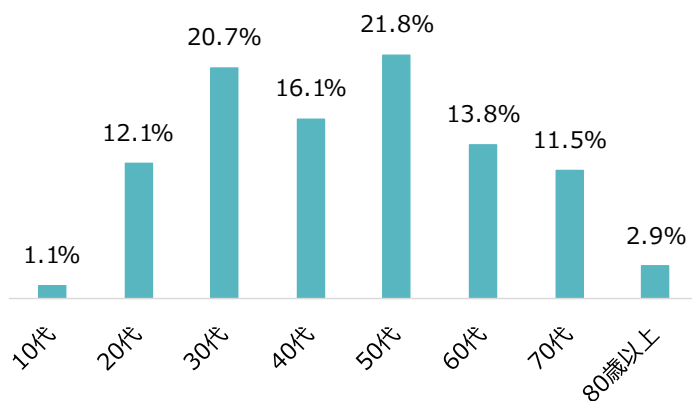
■ 区政モニターアンケート

■ 調査概要

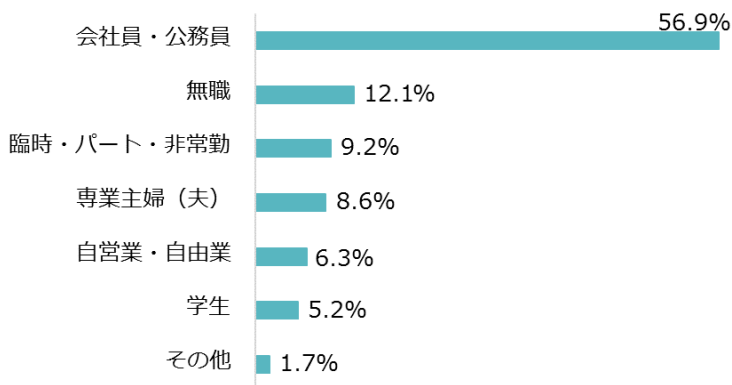
項目	内容
調査目的	自転車活用の現状等について把握する。
調査期間	令和5（2023）年7月7日～31日
調査対象	区政モニター200人
回答者数	174人（回答率87.0%）

※ 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。

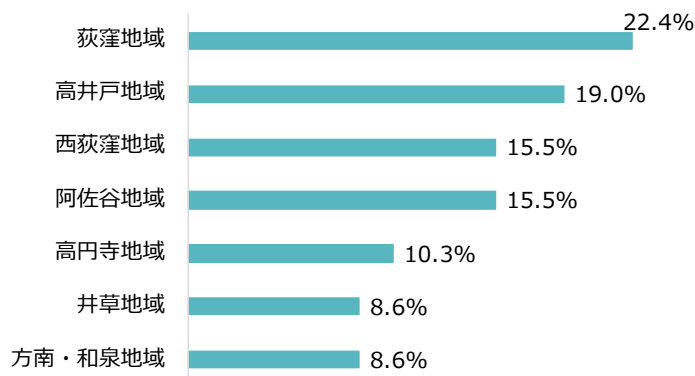
問1 あなたの年齢をお答えください。（○は1つだけ） n=174



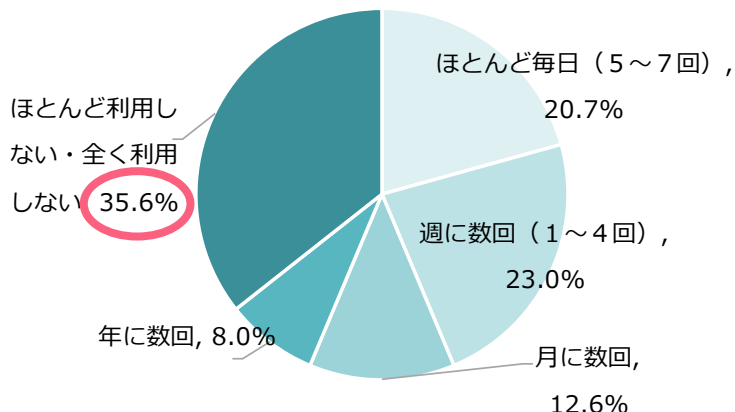
問2 あなたの職業をお答えください。（○は1つだけ） n=174



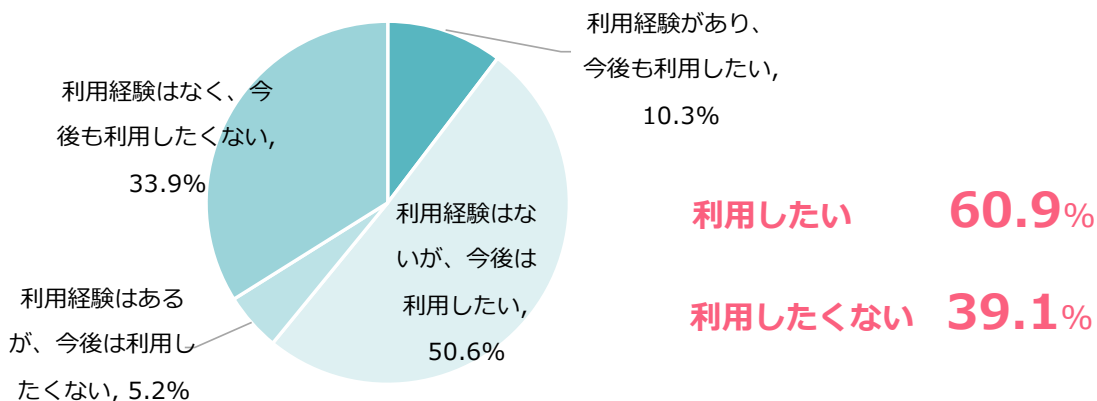
問3 あなたのお住まいの地域を選択してください。（○は1つだけ） n=174



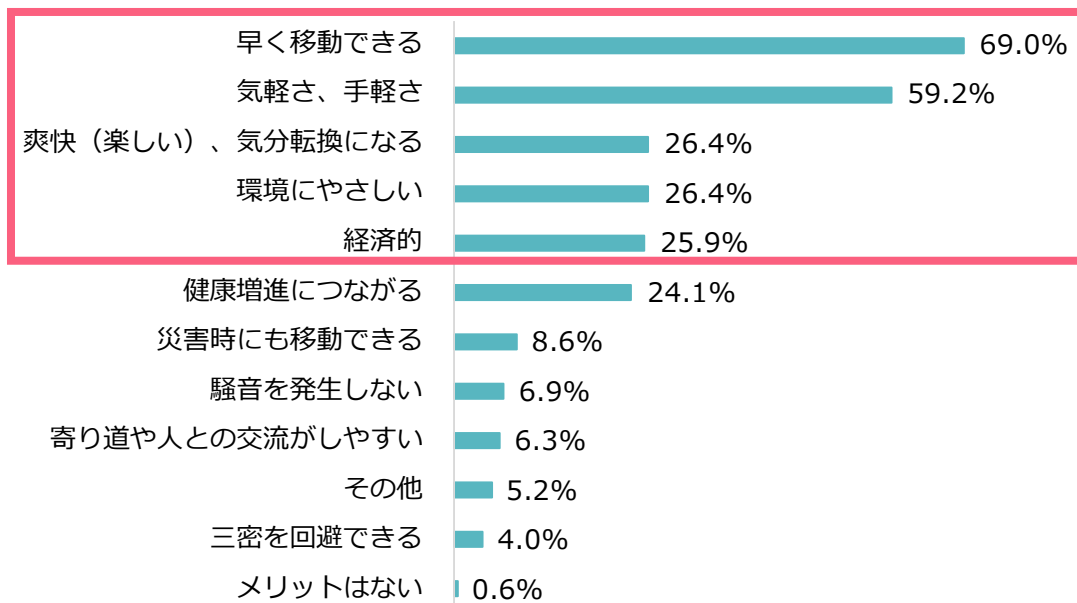
問 12 あなたは、普段、どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。(○は1つだけ)
n=174



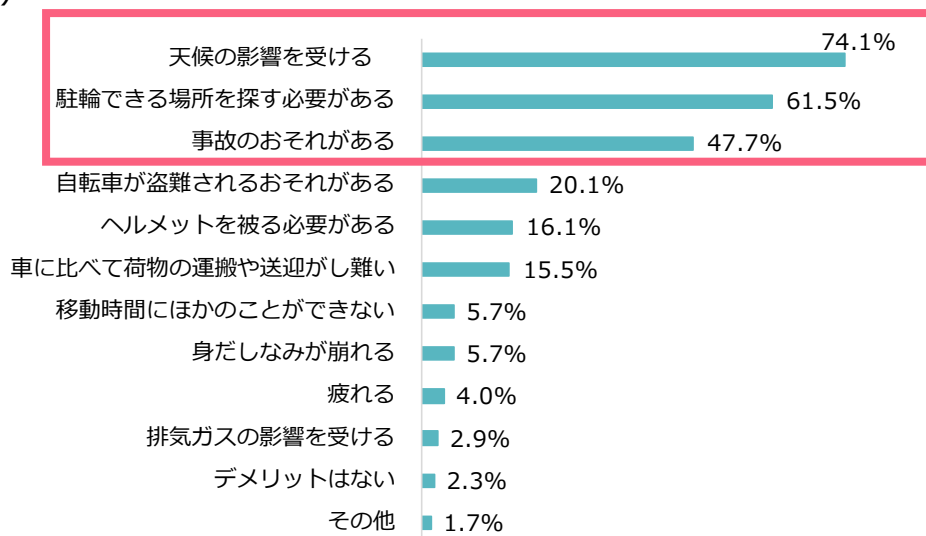
問 13 あなたのシェアサイクルの利用経験と今後の利用の意向について、伺います。(○は1つだけ) n=174



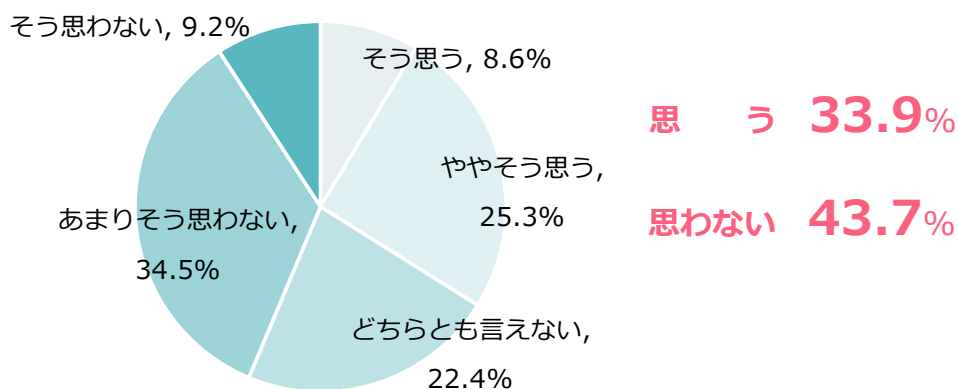
問 14 あなたは自転車を利用するメリットは次のうちどれだと思いますか。(○は3つまで) n = 174



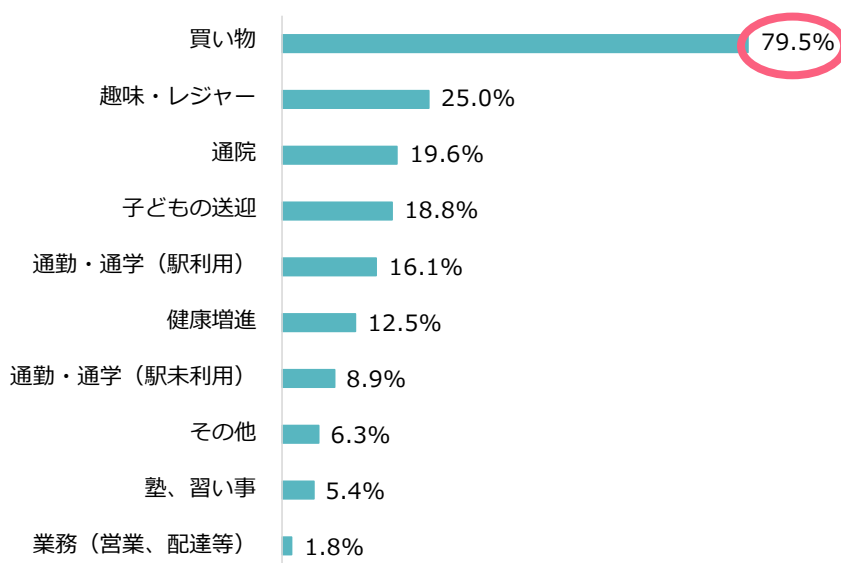
問 15 あなたは自転車を利用するデメリットは次のうちどれだと思いますか。(○は3つまで) n = 174



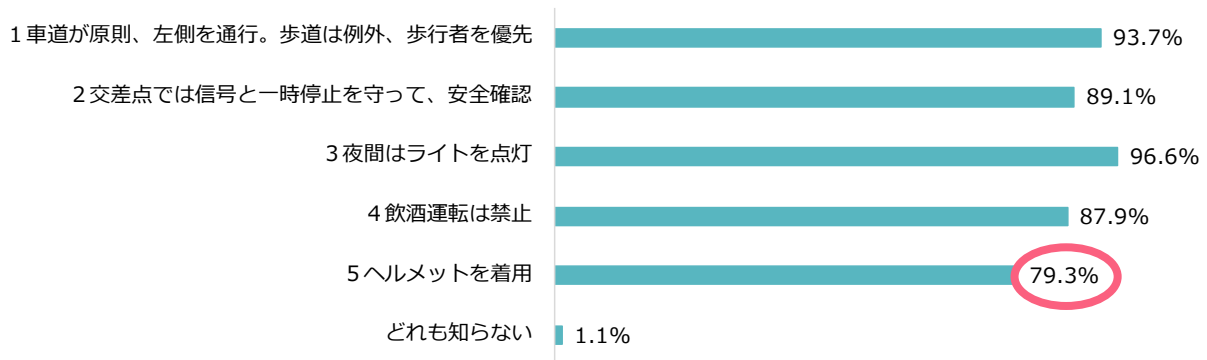
問 16 杉並区は、自転車に乗りやすいまちだと思いますか。(○は1つだけ) n=174



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

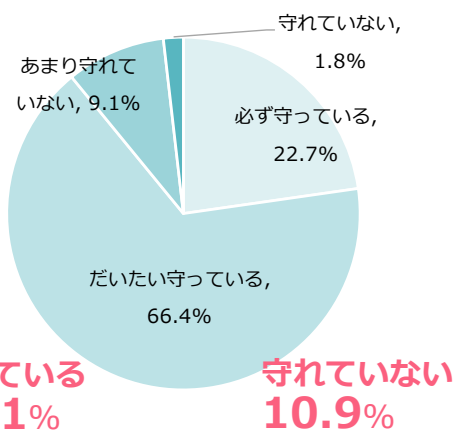


問 18 自転車に乗るときの基本ルールである「自転車安全利用五則」が下記のとおり定められています。あなたはこれらのルールを知っていますか。(知っているもの全てに○)
n = 174

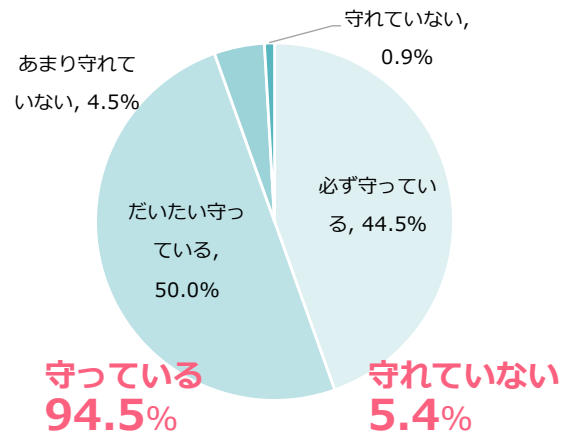


問 18-1 (問 12 で「1～4の自転車を利用している」と回答した方に) あなたは問 18 の「自転車安全利用五則」をどの程度守っていますか。(各項目に○は1つだけ)

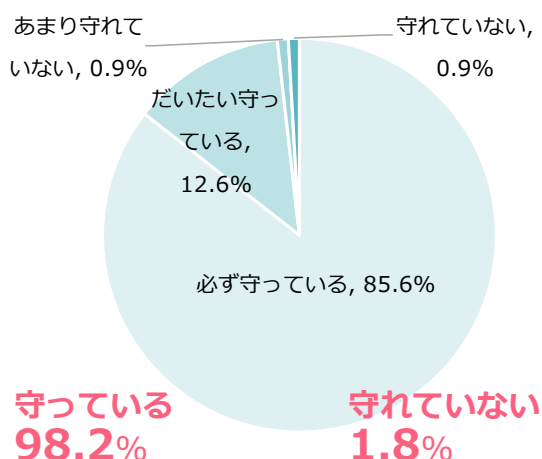
(1) 車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先 n=110



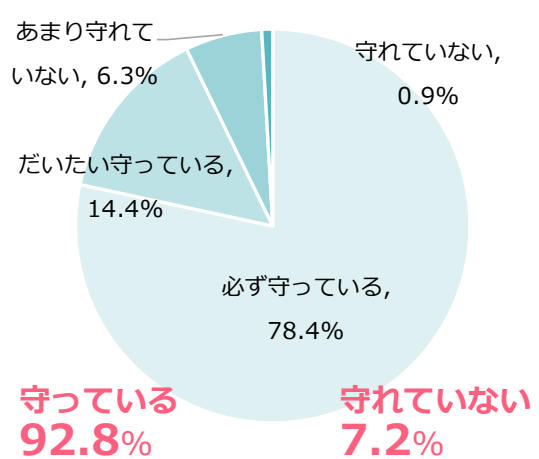
(2) 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 n=110



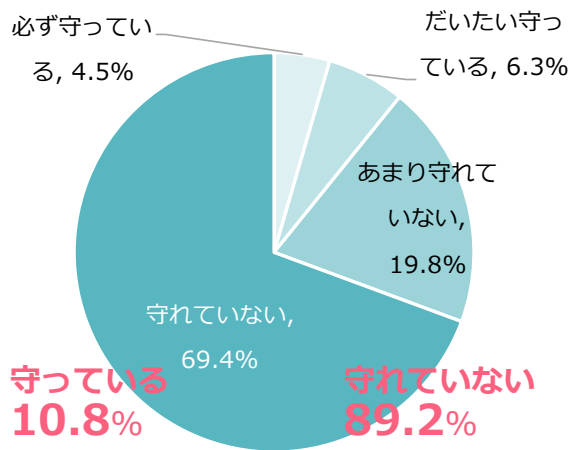
(3) 夜間はライトを点灯 n=111



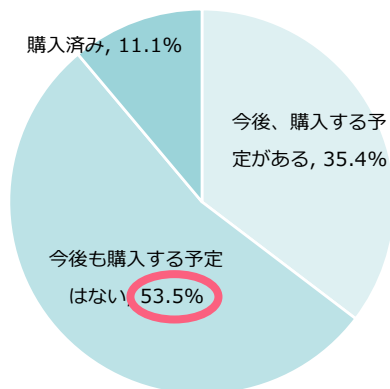
(4) 飲酒運転は禁止 n=111



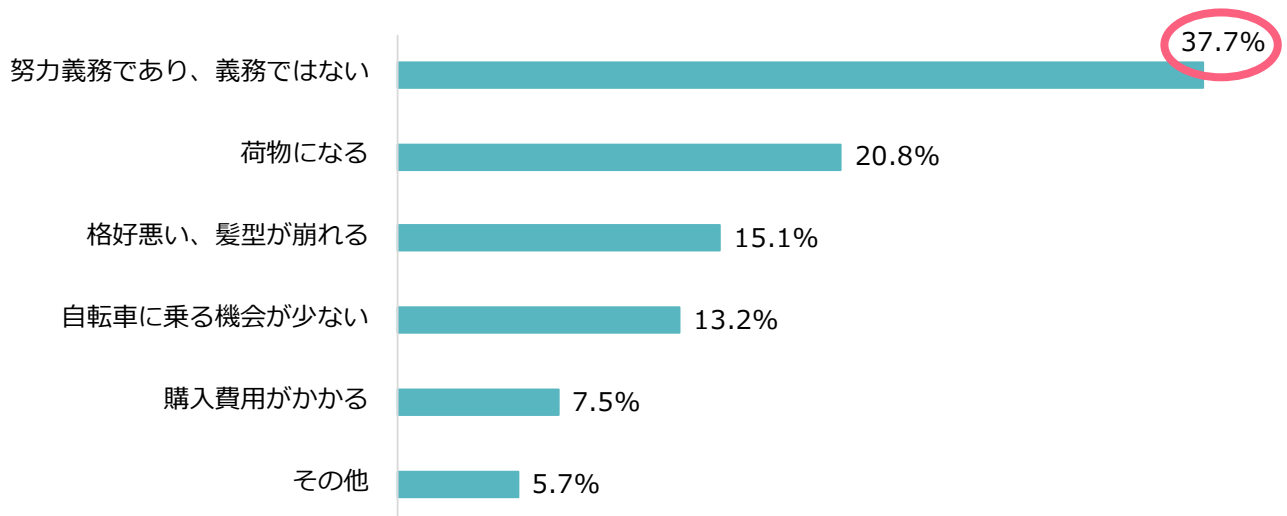
(5) ヘルメットを着用 n=111



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

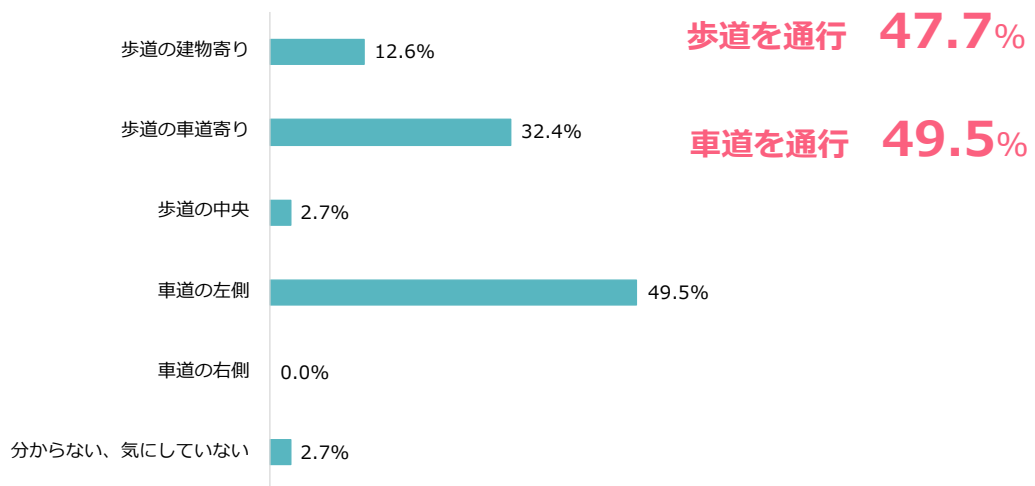


(2)を回答した場合は、その理由(購入予定がない)は何ですか。(1～6に○は1つだけ) n=53

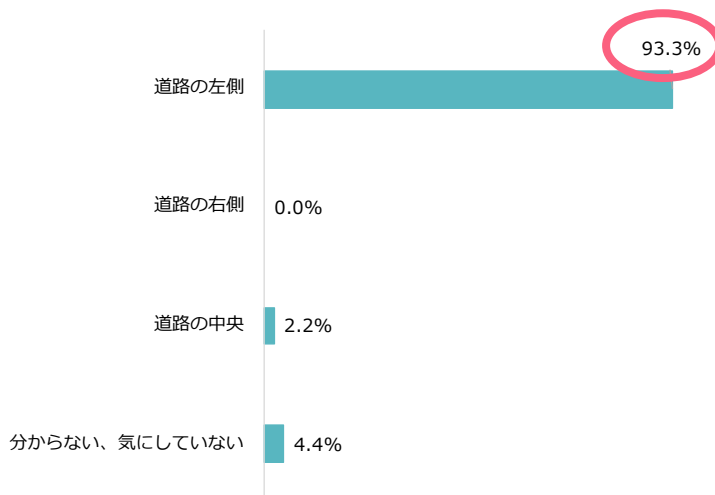


問 19 (問 12 で「1～4 の自転車を利用している」と回答した方に) あなたは、杉並区内で自転車を利用するとき、主に道路のどの場所を通行していますか。歩道の有無それぞれの場合についてお答えください。(それぞれ○は1つだけ)

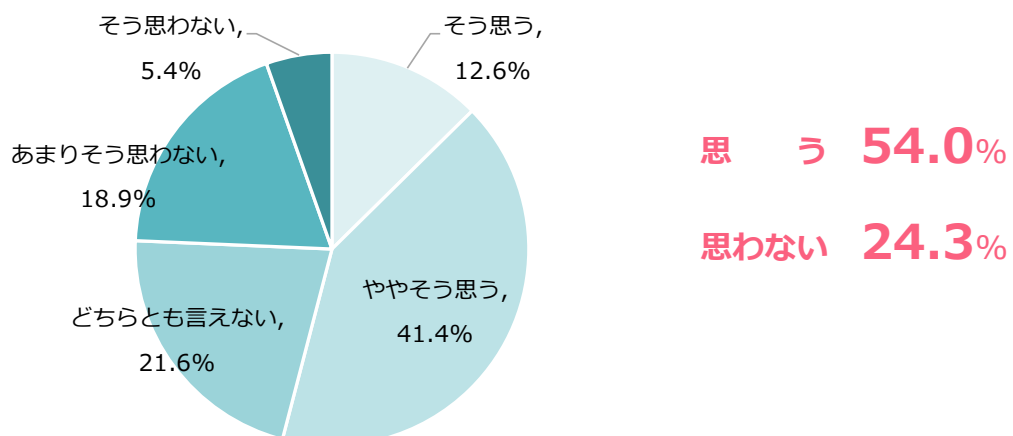
「歩道がある道路の場合」 n=111



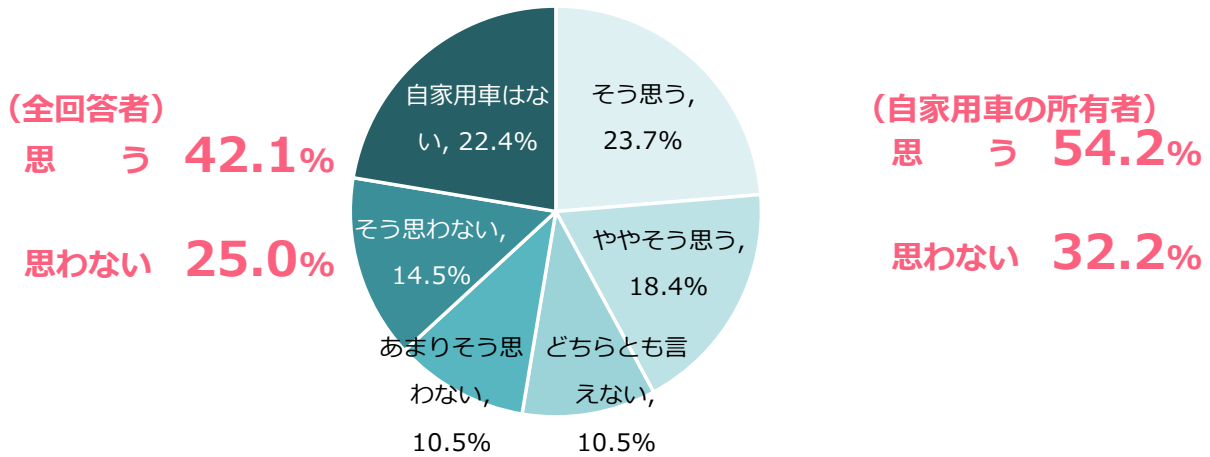
「歩道がない道路の場合」 n=90



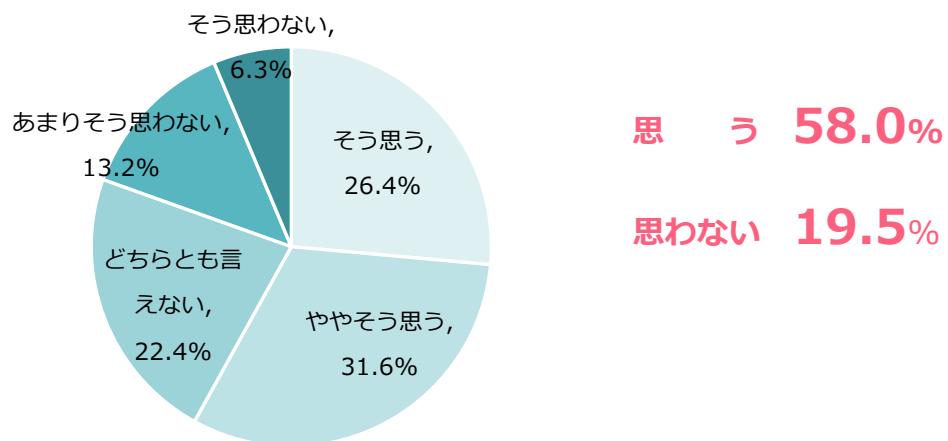
問 20 (問 12 で「1～4 の自転車を利用している」と回答した方に) あなたが杉並区内を自転車で通行しているときに、自動車の運転手はあなたに配慮して運転していると思いますか。(○は1つ) n=111



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

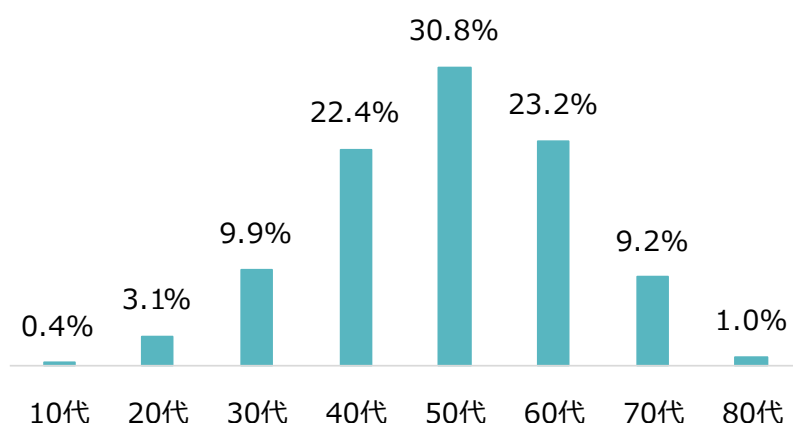
※ アンケート結果の詳細は、杉並区ホームページ「令和5年度第1回 杉並区区政モニターアンケート集計結果報告書」をご覧ください。

■区民Webアンケート（抜粋）

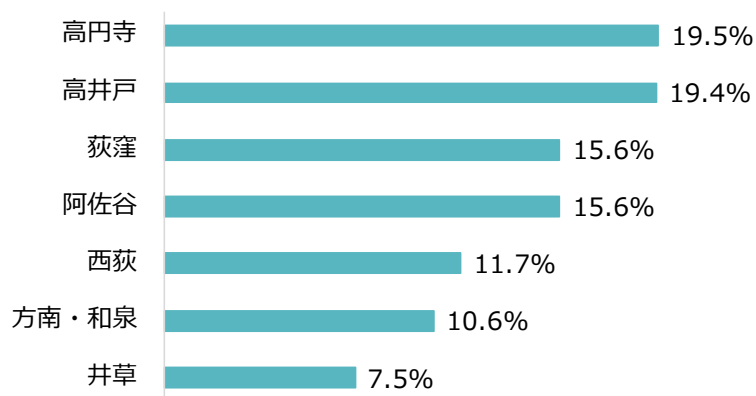
■調査概要

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

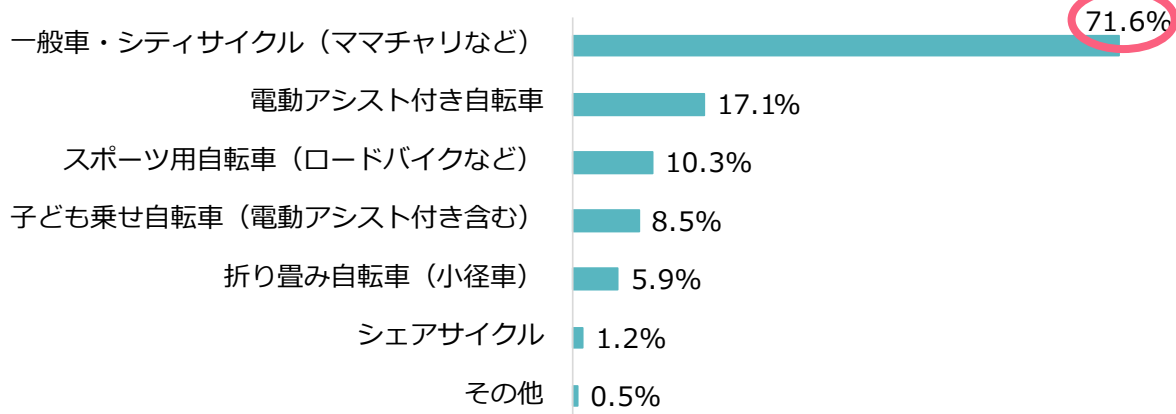
問 あなたの年齢をお答えください。（○は1つだけ） n=1,026



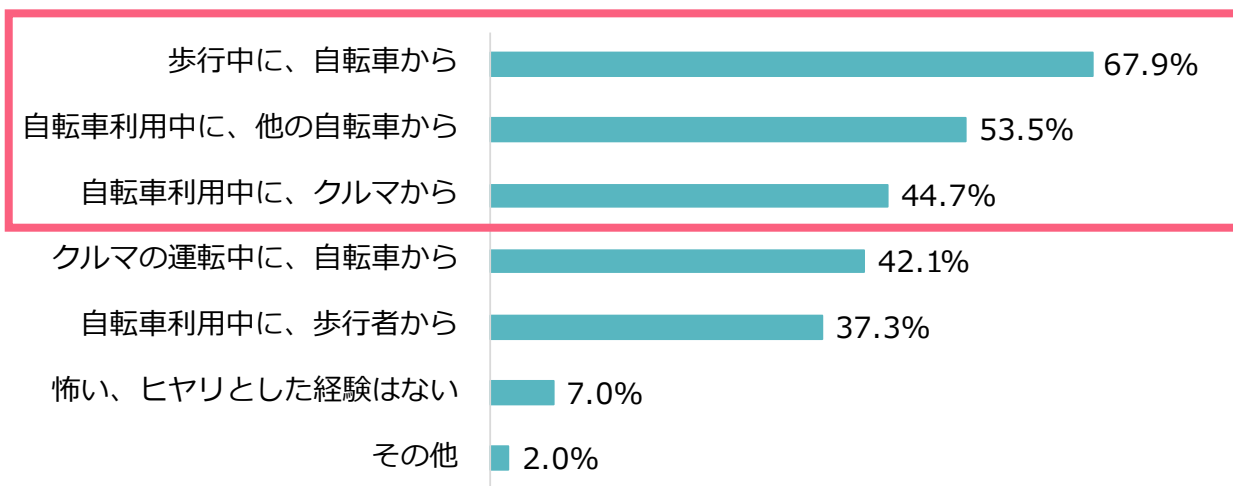
問 あなたのお住いの地域を選択してください。（○は1つだけ） n=1,026



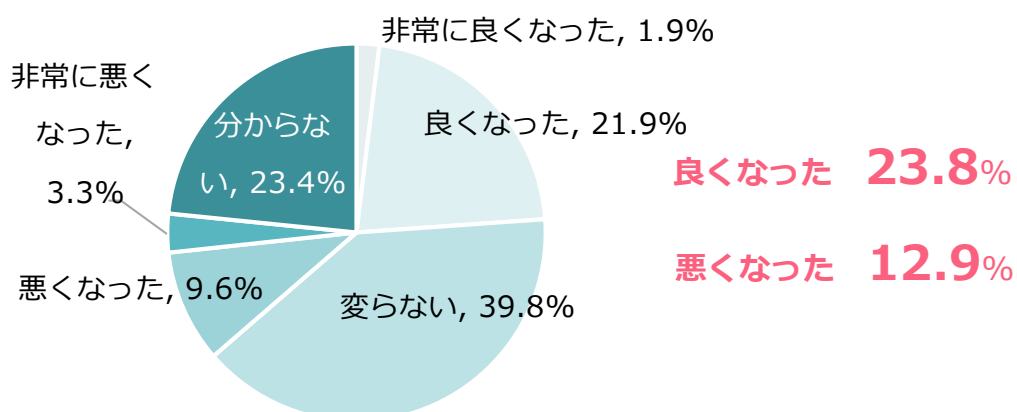
問 あなたが利用している自転車の車種を選択してください。（複数選択可） n=563



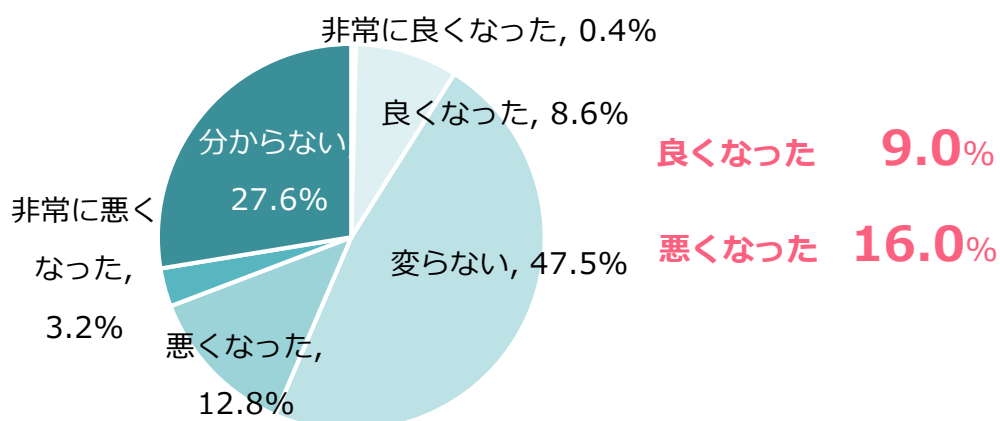
問 自転車に乗っているときのヒヤリハットの経験を教えてください。(複数選択可) n=1,026



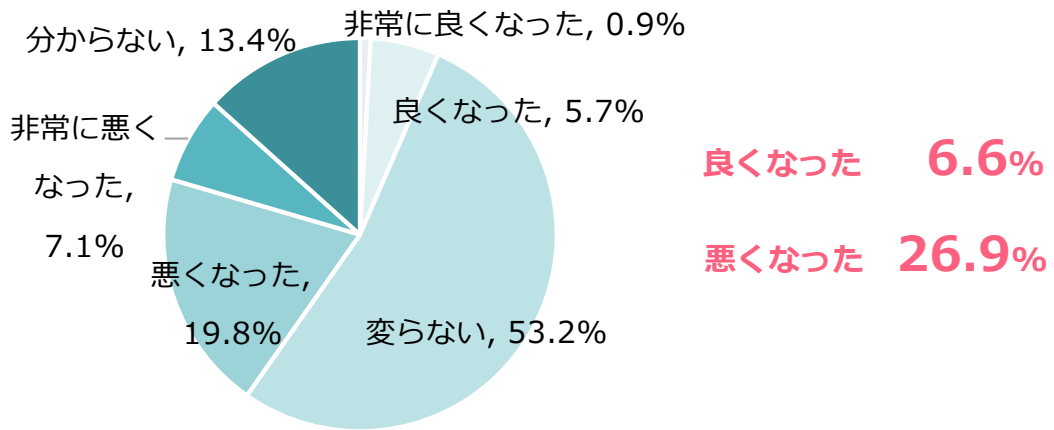
問 駅周辺での放置自転車の多さについて教えてください。(○は1つだけ) n=1,026



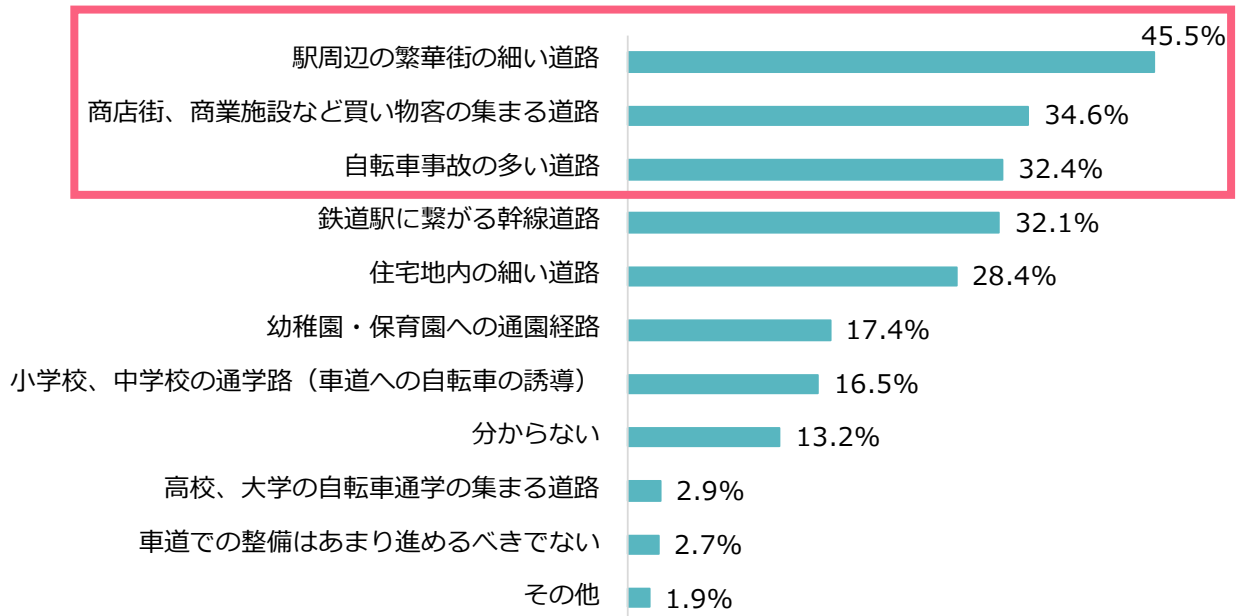
問 自転車で通行するときの走りやすさについて教えてください。(○は1つだけ) n=1,026



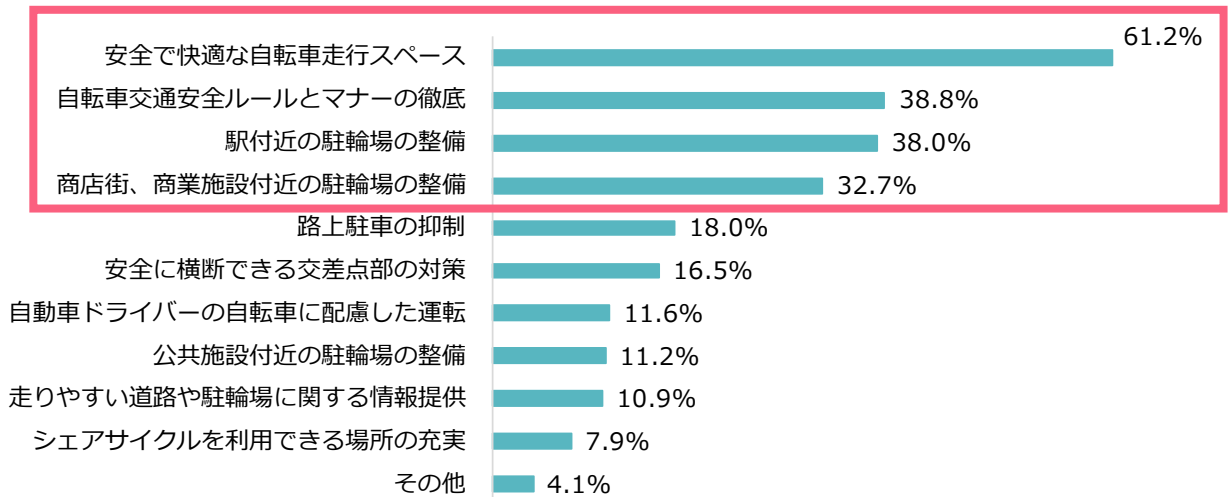
問 歩行者として歩いているときの安全性について教えてください。(○は1つだけ) n=1,026



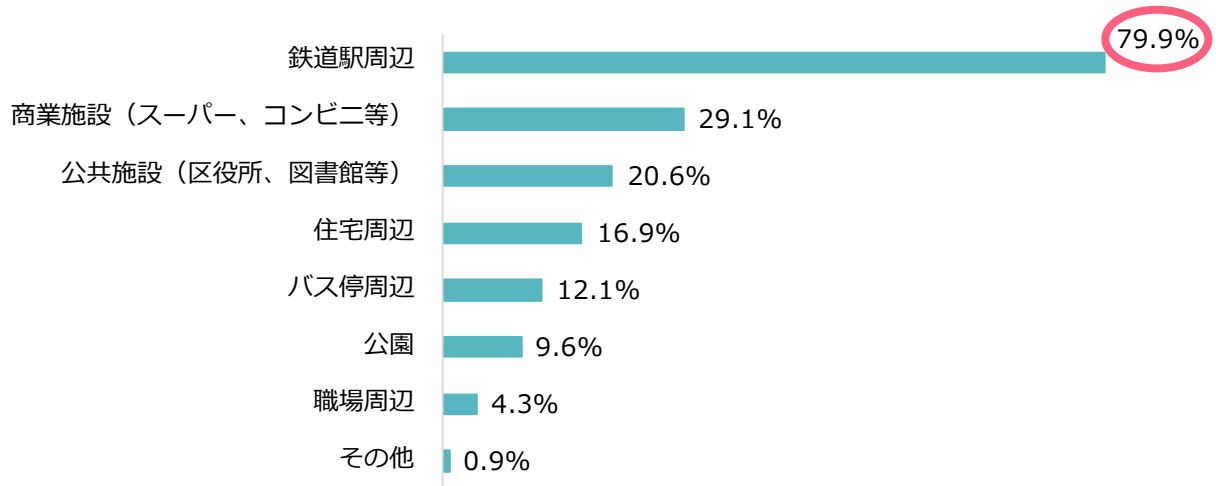
問 今後、自転車通行空間を整備してほしい道路を教えてください。(複数選択可) n=1,026



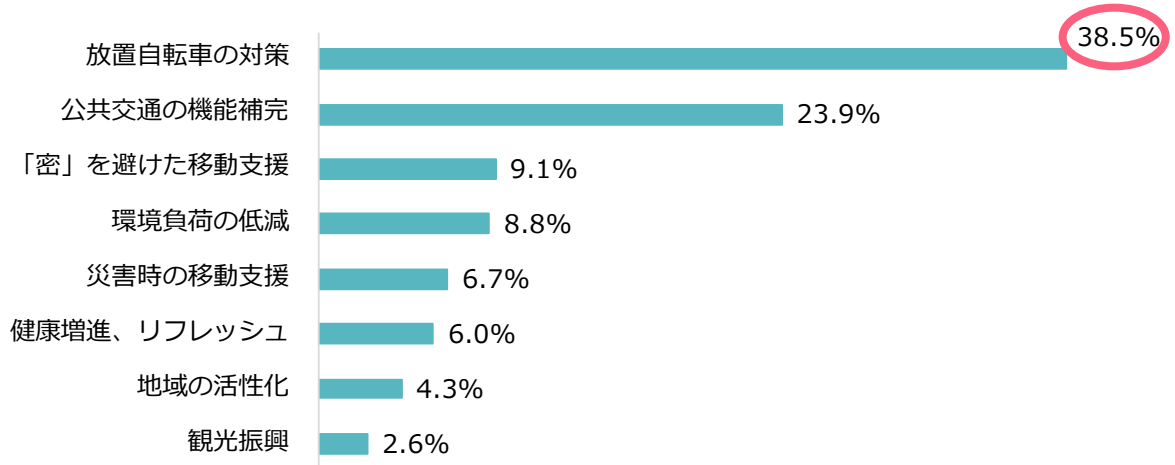
問 安全・快適な自転車利用のために必要なことを教えてください。(複数選択可) n=1,026



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回杉並区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	区民1,026人回答
令和4（2022）年度		
5/11	第1回杉並区自転車活用推進計画策定検討会 ^{※6}	素案概要検討
6/30	第2回杉並区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回杉並区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回杉並区自転車等駐車対策協議会	計画骨子案報告
8/8	第5回杉並区地域公共交通活性化協議会	計画骨子案報告
10/16	第4回杉並区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	提出数37件83項目
1/13	ヘルメット着用促進講習会	区民40人参加
1/24	第6回杉並区地域公共交通活性化協議会	区民等意見の報告
1/31	第51回杉並区自転車等駐車対策協議会	区民等意見の報告
2/10	ヘルメット着用促進講習会	区民38人参加
2/16	第5回杉並区自転車活用推進計画策定検討会	計画最終案検討
2/29	経営会議	計画決定

※ （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)	● 改正道交法を施行	「歩道通行可」を示す標識がある歩道を通行可とする。
S 46.4 (1971)	● 道路構造令を施行	自転車道と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)	● 改正道交法を施行	・ 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 56.5 (1981)	● 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で推進し、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)	● 改正道交法を施行	・ 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)	●改正道交法を施行	危険な交通ルール違反を繰り返す自転車利用者に対し、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)	●改正道交法を施行	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)	●改正道交法を施行	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。
6	杉並区自転車活用推進計画策定検討会	杉並区自転車活用推進計画の策定に当たり、関係各課と調整及び連携を図りながら検討を進めるため設置している検討会のことです。

杉並区自転車活用推進計画

令和6（2024）年3月発行

登録印刷番号

05-0079

編集・発行 杉並区都市整備部管理課

〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目15番1号

TEL (03) 3312-2111（代表）

杉並区のホームページに掲載しています。

<https://www.city.suginami.tokyo.jp/>



杉並区
SUGINAMI CITY