

杉並区自転車活用推進計画（案）

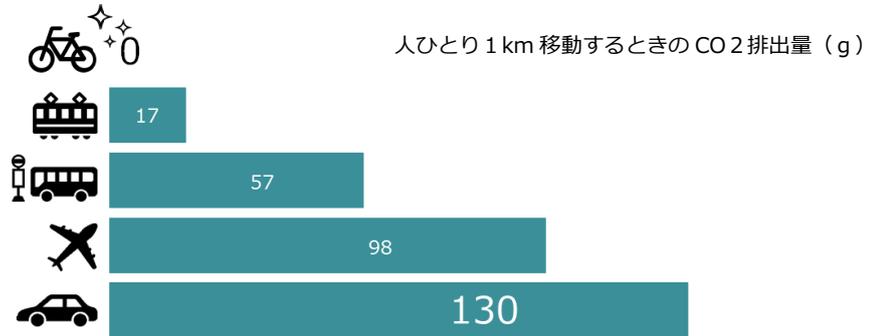
概要版

令和5（2023）年11月
杉 並 区

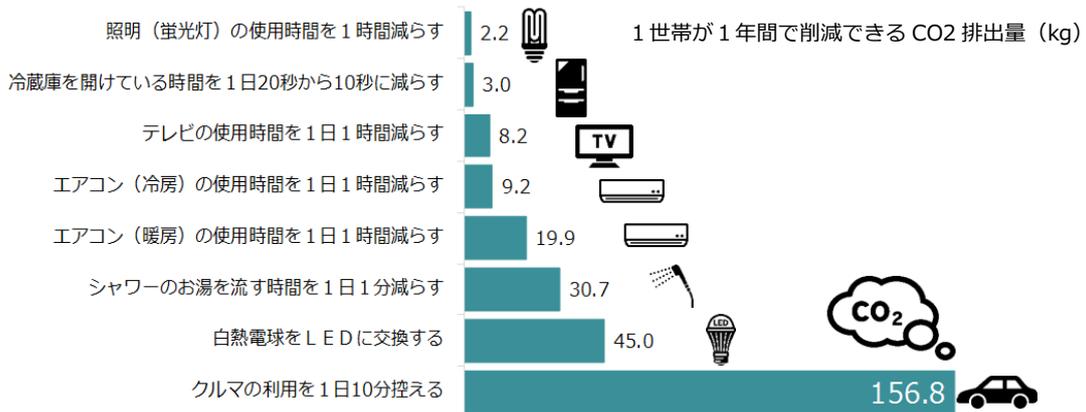
Introduction 自転車を活用するメリット

メリット1 地球環境にやさしい!

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

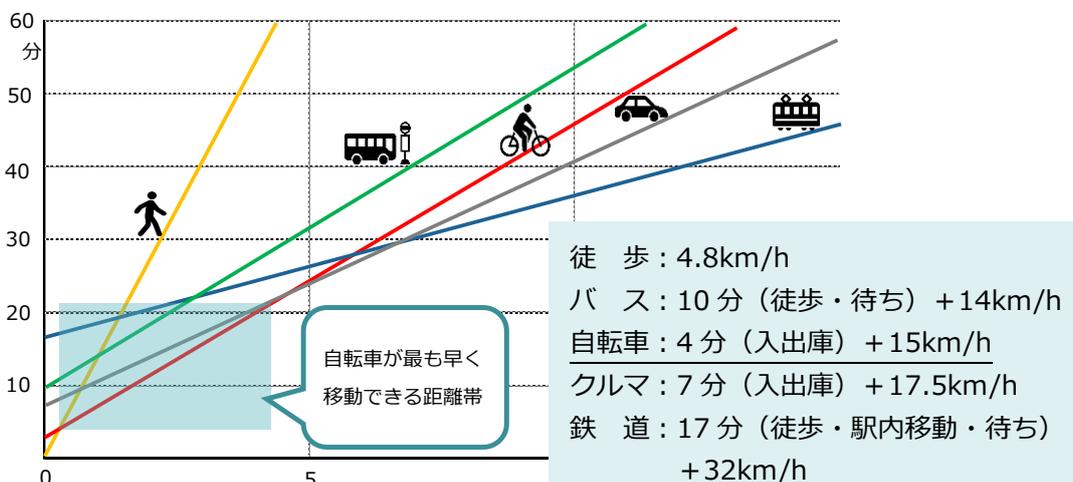


クルマの利用を1日10分控えるだけで、CO₂の排出を大きく削減できます。毎日控えることが難しければ、週末のドライブをサイクリングに変えることも有効です。



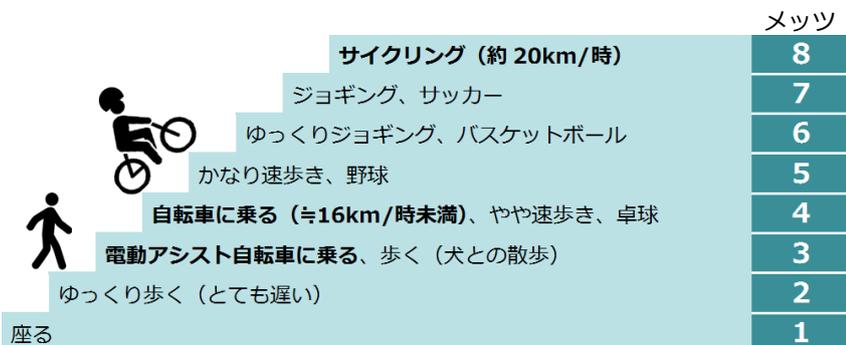
メリット2 早く移動できる!

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



メリット3 エクササイズもできて一石二鳥！

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



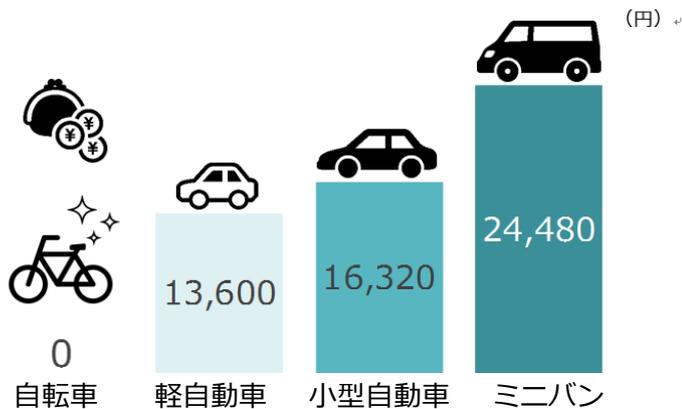
※ メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時（静かに座っている状態）を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

メリット4 コンパクト！

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

メリット5 経済的！

自転車は、**ガソリン代**などがありません。



(試算条件)

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

メリット6 災害時でも移動できる！

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

メリット7 ほかにたくさんのメリット (渋滞緩和・走行音が静かなど)

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

Chapter 1 人と環境にやさしいまち 杉並を目指して

◆ 計画の概要

計画の目的

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

基本方針

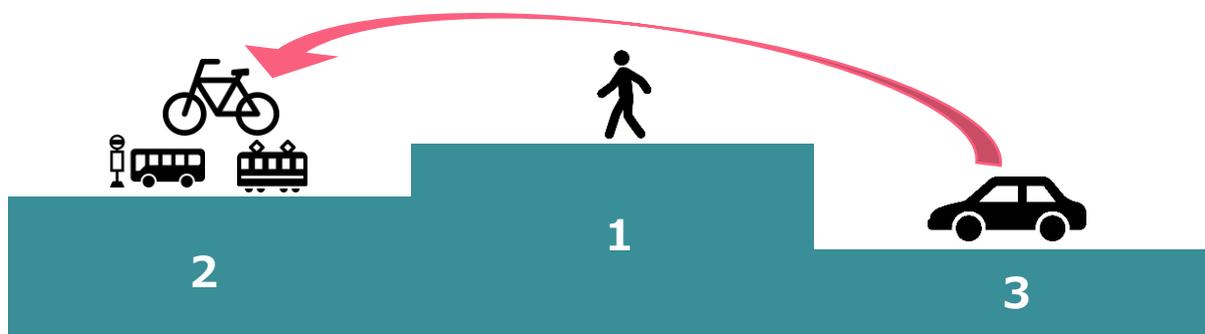
自転車の**魅力**に気づき、**活用**し、まちとわたしの**未来**を創る

計画期間

令和6（2024）～12（2030）年度 【7年間】

◆ 交通の優先順位

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



◆ 目標

この計画の基本方針に基づき、5つの目標を設定しました。

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

| | | |
|---|-----------|------------------------------------|
|  | 魅力 | 自転車の多面的な価値や魅力が区民・事業者に広く浸透しています。 |
|  | 快適 | 自転車で楽しくスムーズに移動しています。 |
|  | 便利 | 様々な機会・場面で自転車を便利に利用しています。 |
|  | 安全 | 自転車を利用する人もそれ以外の人も安全・安心に移動しています。 |
|  | 備え | いざというときの移動手段として自転車を利用できる環境が整っています。 |

Chapter 2 自転車に乗りやすく、自転車が愛されるための取組

◆ 自転車フレンドリープロジェクト

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

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

視点1

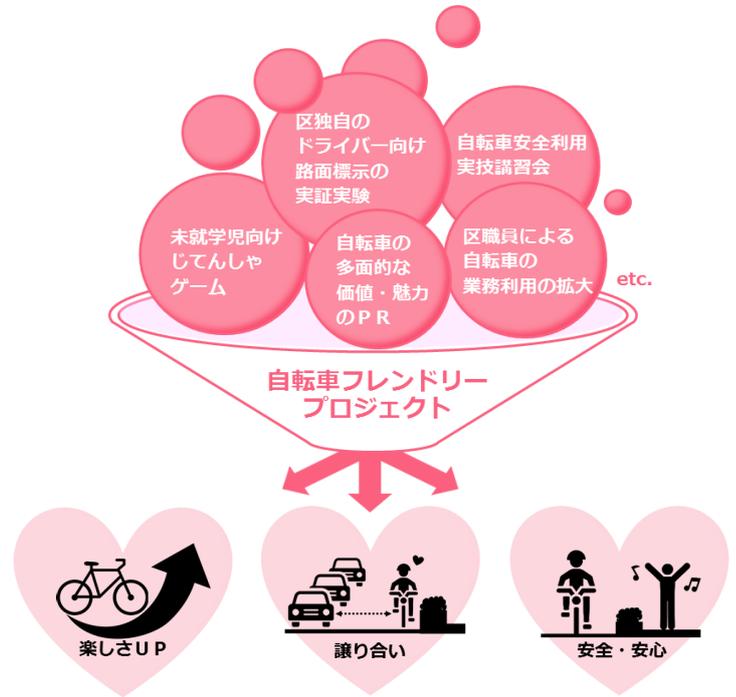
自転車の価値・魅力の見える化

自転車の多面的な価値や魅力を区民や事業者に広くPRします。

視点2

自転車が愛され、譲り合う風土の醸成

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



魅力

◆ 取組の方向性

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

◆ 主な指標

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

◆ 主な取組

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



快適

◆ 取組の方向性

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

◆ 主な指標

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

◆ 主な取組

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



便利

◆ 取組の方向性

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

◆ 主な指標

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

◆ 主な取組

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



安全

◆ 取組の方向性

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

◆ 主な指標

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

◆ 主な取組

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



備え

◆ 取組の方向性

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

◆ 主な指標

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

◆ 主な取組

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



Chapter 3 安全・快適に移動できる通行空間整備

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



◆ 整備の加速化・将来的な自転車ネットワーク路線

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

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

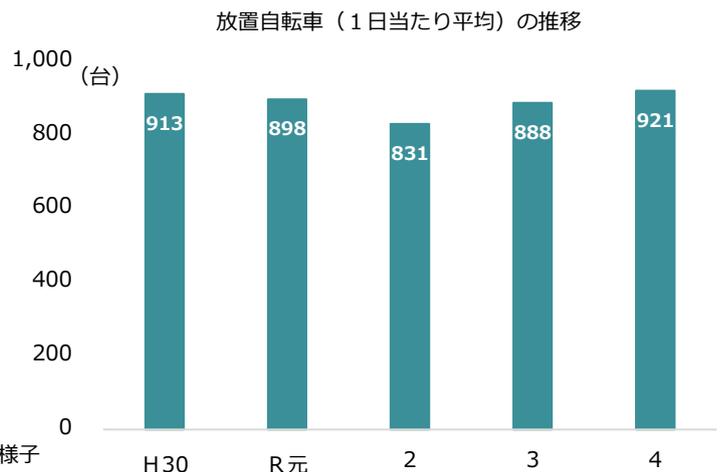
Chapter 4 「自転車」と「まち」が調和した駐車環境づくり

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

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



昭和50（1975）年代後半における荻窪駅周辺の放置自転車の様子



◆ 区立有料制自転車駐車場

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

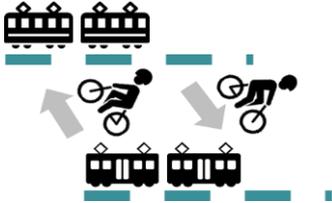
自転車駐車場には、「定期使用」「1日使用」「1回使用」の3種類の利用方法があります。

Chapter 5 公共的な交通「シェアサイクル」への期待

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

◆ シェアサイクルの特徴・活用例

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



南北移動

電車が通っていない区内の南北移動に利用できます。

事故・災害時や夜間に移動

電車やバスが運行していないときでも利用できます。

◆ シェアサイクルポートの設置状況と設置目標

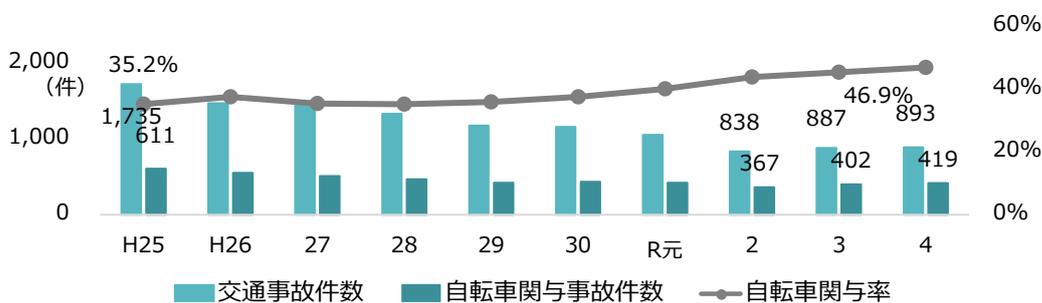
シェアサイクルポートは、令和5（2023）年9月末現在、区内335か所（公有地44か所・民有地291か所）に設置しています。シェアサイクルポートは、多くの場所にあることで使いやすくなります。そのため、区はシェアサイクルの運営事業者と協力して、令和12（2030）年度までに区内の公有地に、**80か所**設置することを目指します。

Chapter 6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり

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

◆ 区内の交通事故の状況

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



◆ 自転車安全利用五則

自転車に乗るときの基本ルール「自転車安全利用五則」を守りましょう。

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

用語解説

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