

第3回中野区自転車等駐車対策協議会（第6期）

施策と今後の取組について

● 自転車利用に関する課題

課題① 安全な自転車通行空間の計画的な整備

⇒施策③

歩行者、自転車、自動車が共存し安全に通行できる空間の整備が必要です。

課題② 自転車駐車場の利用促進

⇒施策①

自転車の多様化に併せた大型自転車への対応や料金体系の適正化等、時代の変化に合わせて既存駐輪場の質を向上させ、利用率の向上が必要です。

課題③ ニーズに応じた駐輪場の提供

⇒施策②

まちづくりの進捗や放置自転車の状況等を踏まえた利用しやすい駐輪場の確保が必要です。

課題④ 放置自転車への対応

⇒施策④

放置自転車の台数は、全体的には減少傾向にありますが、放置率は5%台で下げ止まっています。様々な手法により、効率的・効果的な放置自転車対策が必要です。

課題⑤ 自転車マナー・ルールの周知

⇒施策⑤・⑥

自転車関与事故を減らすためには、自転車通行空間の整備も必要ですが、自転車利用者にルールやマナーを知っていただき、守っていただくことも重要です。

課題⑥ シェアサイクルの利便性向上

⇒施策⑦

導入したシェアサイクルをより多くの方に利用して頂けるよう、シェアサイクルの利便性を向上させる必要があります。

課題⑦ 自転車を活用した観光、健康の推進

⇒施策⑧・⑨

観光や健康を目的とした自転車の活用が注目されているため、観光や健康を目的とした自転車活用方法を発信していく必要があります。

● 計画の基本理念と方針

自転車を取り巻く状況や課題、これまでの取組を考慮し計画の基本理念と3つの基本方針、基本方針ごとに個別方針と施策を定めます。

計画の基本理念

身近で環境にやさしい交通手段である自転車の活用を推進するため、誰もが安全・安心に利用しやすい自転車利用環境を整備します。

基本方針1

自転車利用の環境整備

個別方針1

ニーズに合わせた自転車駐車環境の整備

① 既存駐車場の利用促進

② 新たな駐車場の整備

個別方針2

安全な自転車通行空間の計画的な整備促進

③ 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行区間の整備

基本方針2

自転車利用の適正化

個別方針3

自転車の放置対策の推進

④ 放置自転車防止への取組み

個別方針4

適切な自転車利用の周知徹底

⑤ 自転車の安全利用の推進

⑥ 交通安全教育の推進

基本方針3

自転車活用の推進

個別方針5

シェアサイクルの利用促進

⑦ シェアサイクルの普及促進

個別方針6

多様なニーズに対応した自転車利用の促進

⑧ 自転車利用による健康増進

⑨ 災害時における自転車の活用

● 基本方針 1 自転車利用の環境整備

個別方針 2 安全な自転車通行空間の計画的な整備促進

施策③ 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備

目的	歩行者、自転車、自動車が共存し安全に通行できる空間の整備を図ります。
方向性	上位・関連計画や自転車を取り巻く社会情勢、区民の意向に基づき自転車ネットワーク構想を整理し自転車通行空間整備の推進を図ります。また、路上駐車対策等の道路空間の適切な利用に向けた取組みの充実を図ります。

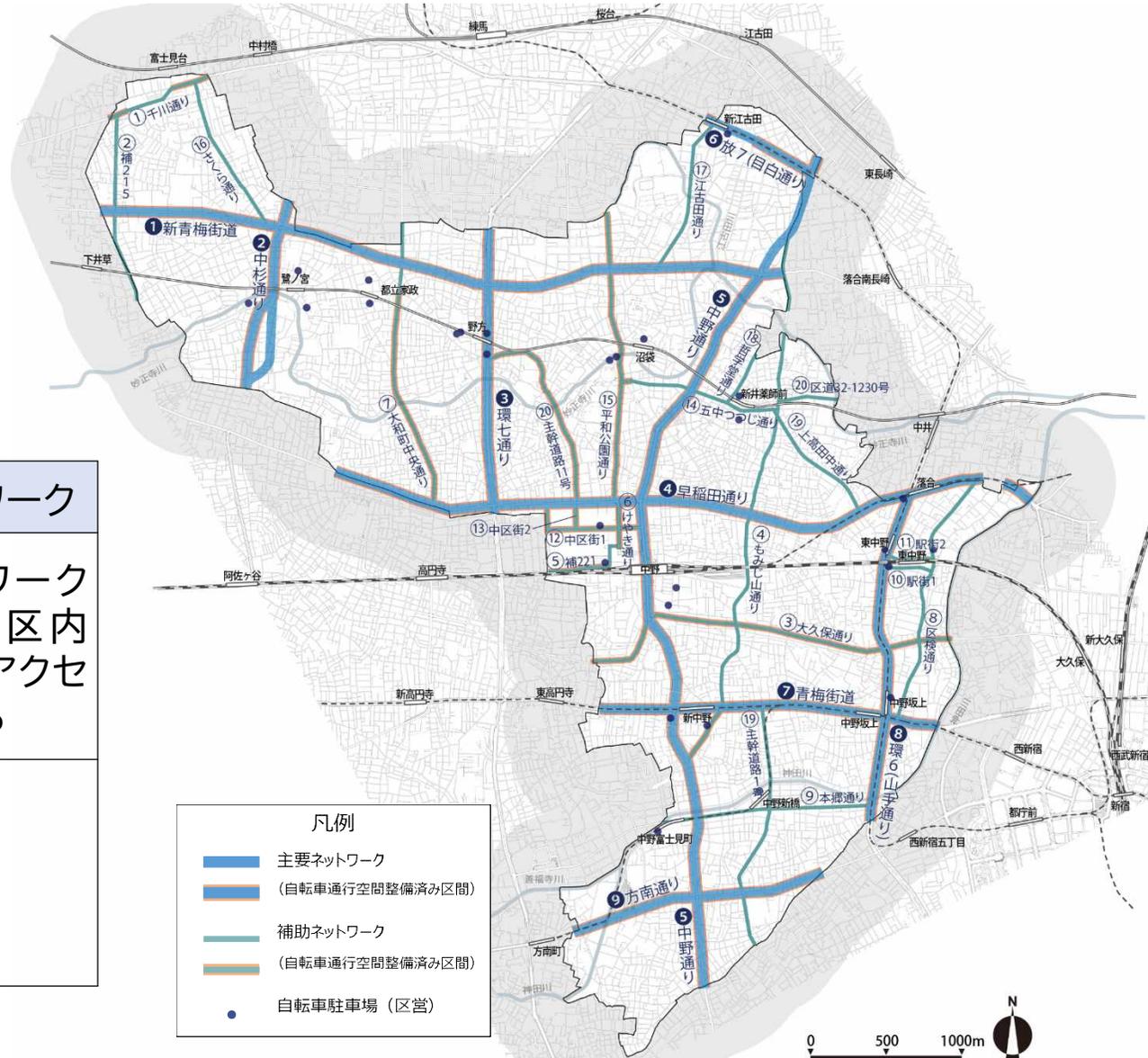
今後の取組

- ①自転車通行空間の整備
 - ・自転車ネットワーク構想図(P6)に基づき自転車ネットワークの形成を図ります。
 - ・上位・関連計画や自転車を取り巻く社会情勢、区民の意向を検討の視点とし、路線選定の方針や整備形態の方針を定め整備の推進を図ります。
 - ・広域的なネットワーク形成に向け、国や東京都、隣接自治体との連携を図ります。
- ②路上駐車対策及び自転車通行空間の維持管理の徹底
 - ・自転車通行空間を確保するため、交通管理者に対して路上駐車対策の徹底を要望・依頼します。
 - ・自転車通行空間に対して定期的な点検等を実施し、適切な道路維持管理に努めます。
- ③自転車通行空間の周知・利用啓発
 - ・自転車通行環境の整備箇所、役割と効果、利用の仕方等について、区ホームページの活用や案内板の設置等を通じて周知・啓発を図ります。

自転車ネットワーク構想図

自転車ネットワークの機能分類

区分	主要ネットワーク	補助ネットワーク
役割	都市間及び鉄道駅等を結び、主に広域的なアクセスに使用する	主要ネットワークの補完及び区内主要施設のアクセスに使用する
配置	道路幅員や網密度を考慮し、主要な都道・都市計画道路を選定	左記以外



自転車ネットワーク構想図

● 自転車ネットワーク構想

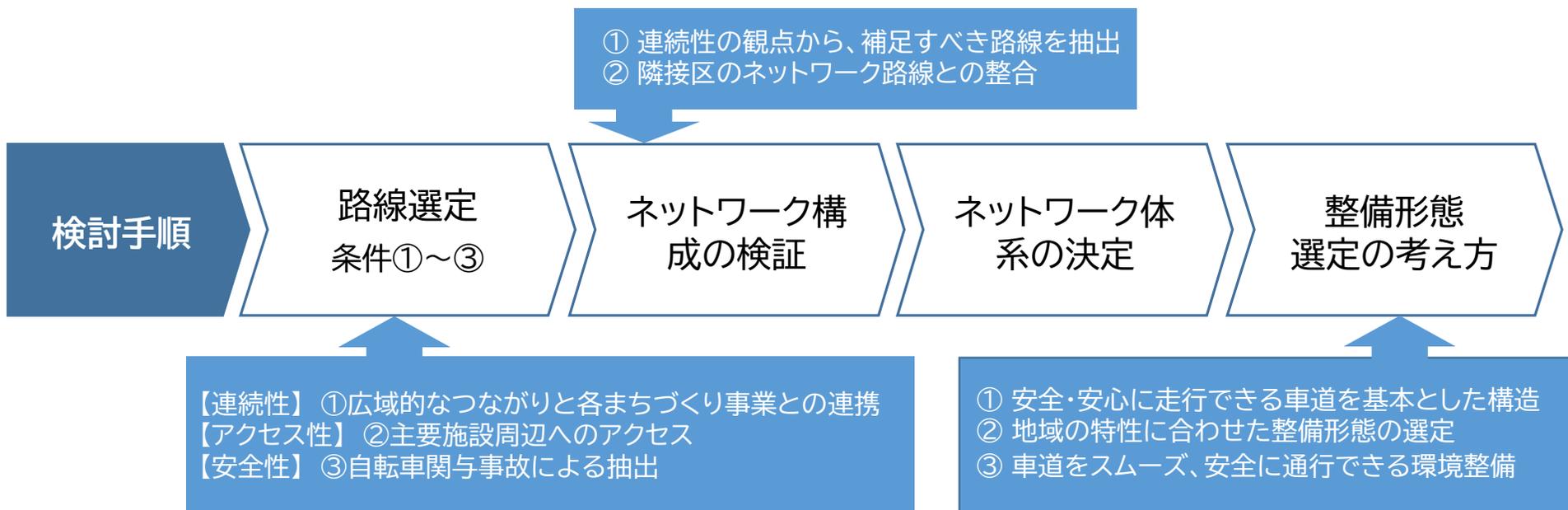
自転車ネットワーク構想図の考え方(参考)

考え方1 区民の日常生活を支援する自転車ネットワークの形成

区民の日常生活を支援するため、主要施設などへのアクセス性を向上させる自転車ネットワーク、また、都市計画道路等の整備状況を考慮し自転車ネットワークを形成する。

考え方2 歩行者・自転車・自動車とともに安全で快適に通行できる空間の整備

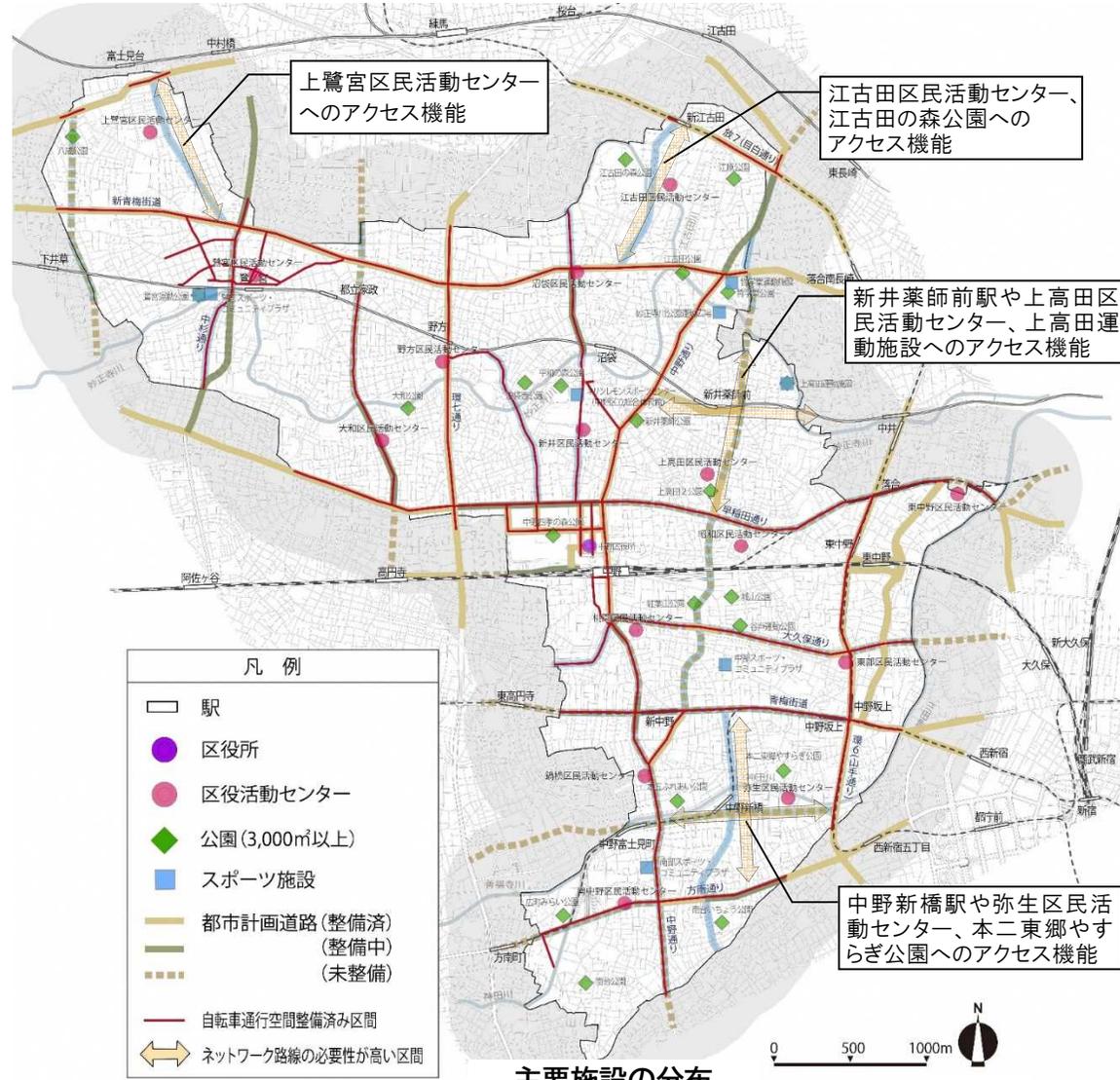
歩行者・自転車・自動車とともに安全で快適に道路などを通行できる空間を確保するため、車道部に自転車通行空間を整備する。



②【アクセス性】 主要施設(駅・公共施設・公園等)周辺へのアクセス

自転車利用状況の観点から、区内主要施設周辺にアクセスするための路線を対象とします。

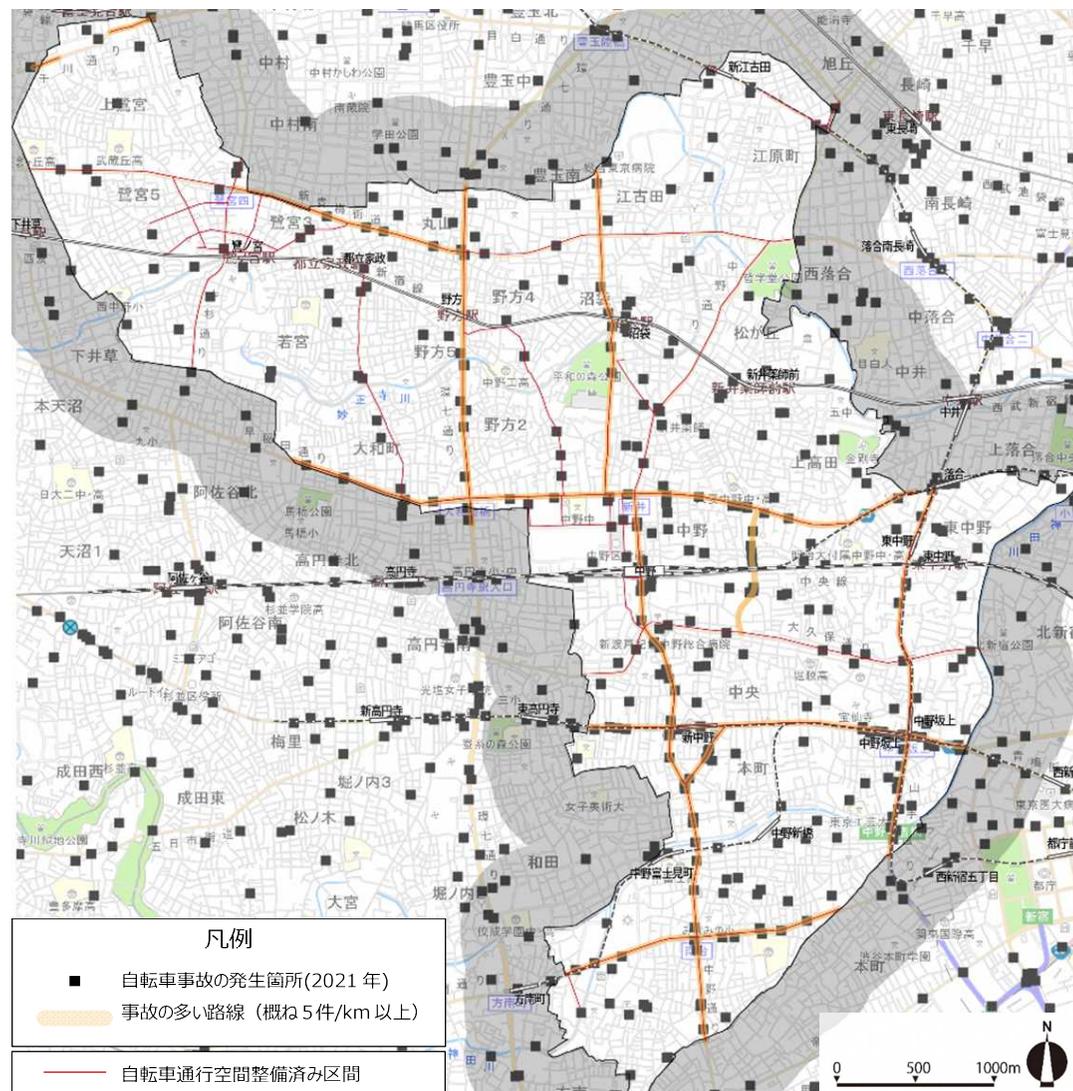
- 駅周辺へのアクセス路線
- 主要公共施設(区役所・区民活動センター・公園等)へのアクセス路線



③【安全性】 自転車関与事故による抽出

安全確保の観点から、自転車関与事故の発生密度の高い路線を対象とします。

- 自転車関与事故の発生件数が多い(概ね1kmで5件以上)路線



中野区の自転車事故の発生箇所(警視庁交通事故発生マップより)

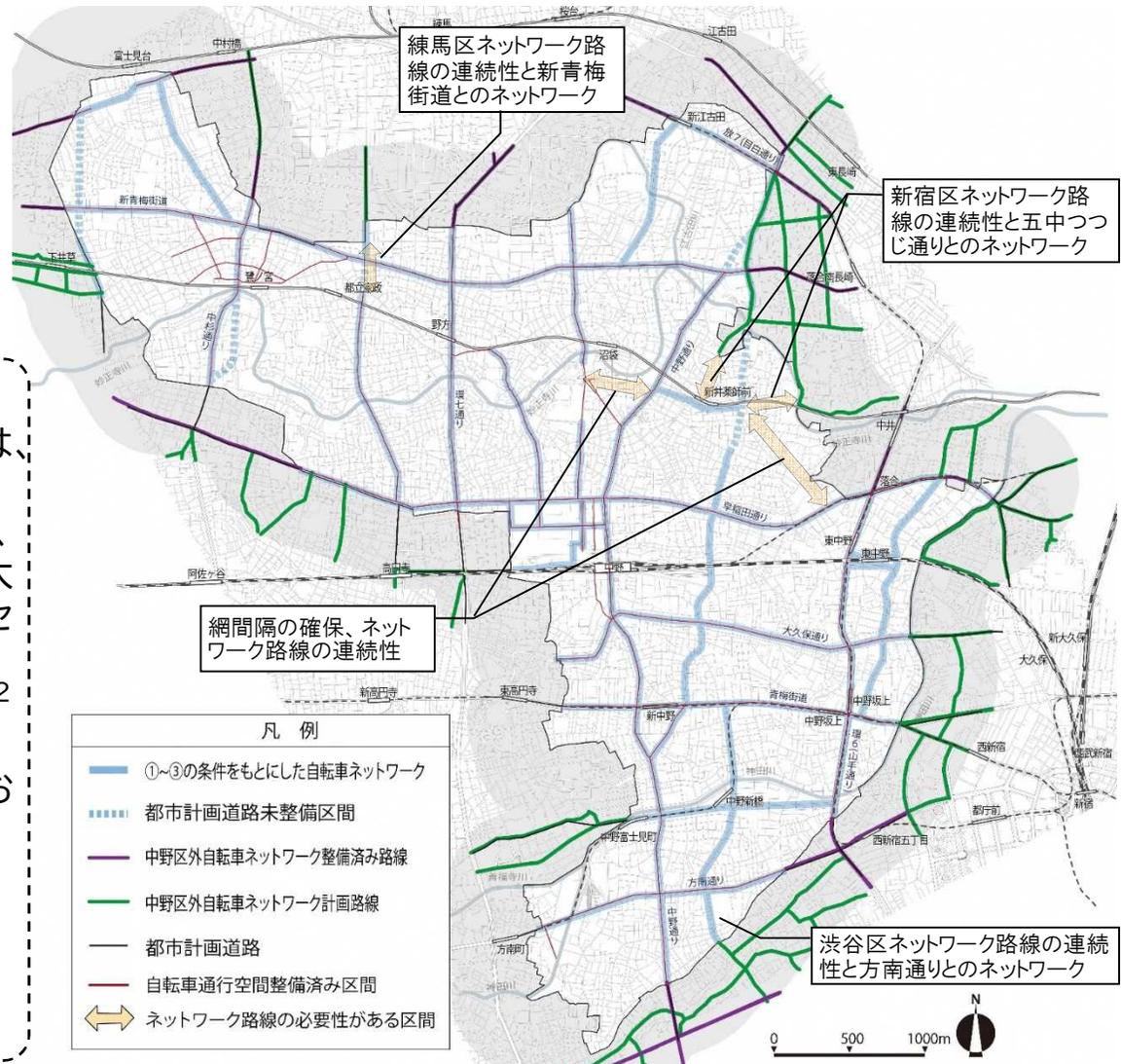
適正な自転車ネットワーク構成の検証

①～③の条件をもとに自転車ネットワークを形成した場合において、適正な網間隔(概ね500m間隔)の確保と隣接区とのネットワークの連続性の観点から、補足すべき路線を抽出します。

【参考】道路の網間隔・網密度について
市街地における自転車ネットワーク路線の網密度は、概ね1～6km/km²となっています。
自転車ネットワーク路線を500m間隔とする場合、網密度は4km/km²となる計算となり、これは最大でも250m以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準となります。
※市街地における幹線道路網の標準:3.5km/km²

また、隣接区の自転車ネットワーク関連の計画における網密度は以下のとおりです。

	計画路線 総延長(km)	網密度 (km/km ²)	網間隔の目安※ (m)
新宿区	100.6	5.5	362
渋谷区	60.8	4.0	497
杉並区	54.2	1.6	1,257
練馬区	119.5	2.5	805



①～③の条件をもとにした自転車ネットワーク案

「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、平成28年7月)に示されている整備形態の選定手法に基づき、自転車の規制速度と自動車交通量から自転車通行空間の整備手法の選定フローを下に示すように設定します。

①自転車道

▶基本的な考え方
 緑石や柵等の工作物によって自動車等と構造的に分離された自転車通行空間を確保する。

▶基本的な通行の仕方
 自転車は自転車道を通行する。

②普通自転車専用通行帯(自転車レーン)

▶基本的な考え方
 交通規制によって自転車のみが通行できる車線を指定し、自動車等と視覚的に分離された自転車通行空間を確保する。

▶基本的な通行の仕方
 自転車は普通自転車専用通行帯(自転車レーン)を通行する。

※道路標識により自転車の歩道通行が認められている場合のほか、13歳未満又は70歳以上の人、身体が不自由な人、安全のためやむを得ない場合は、歩道を通行できる。

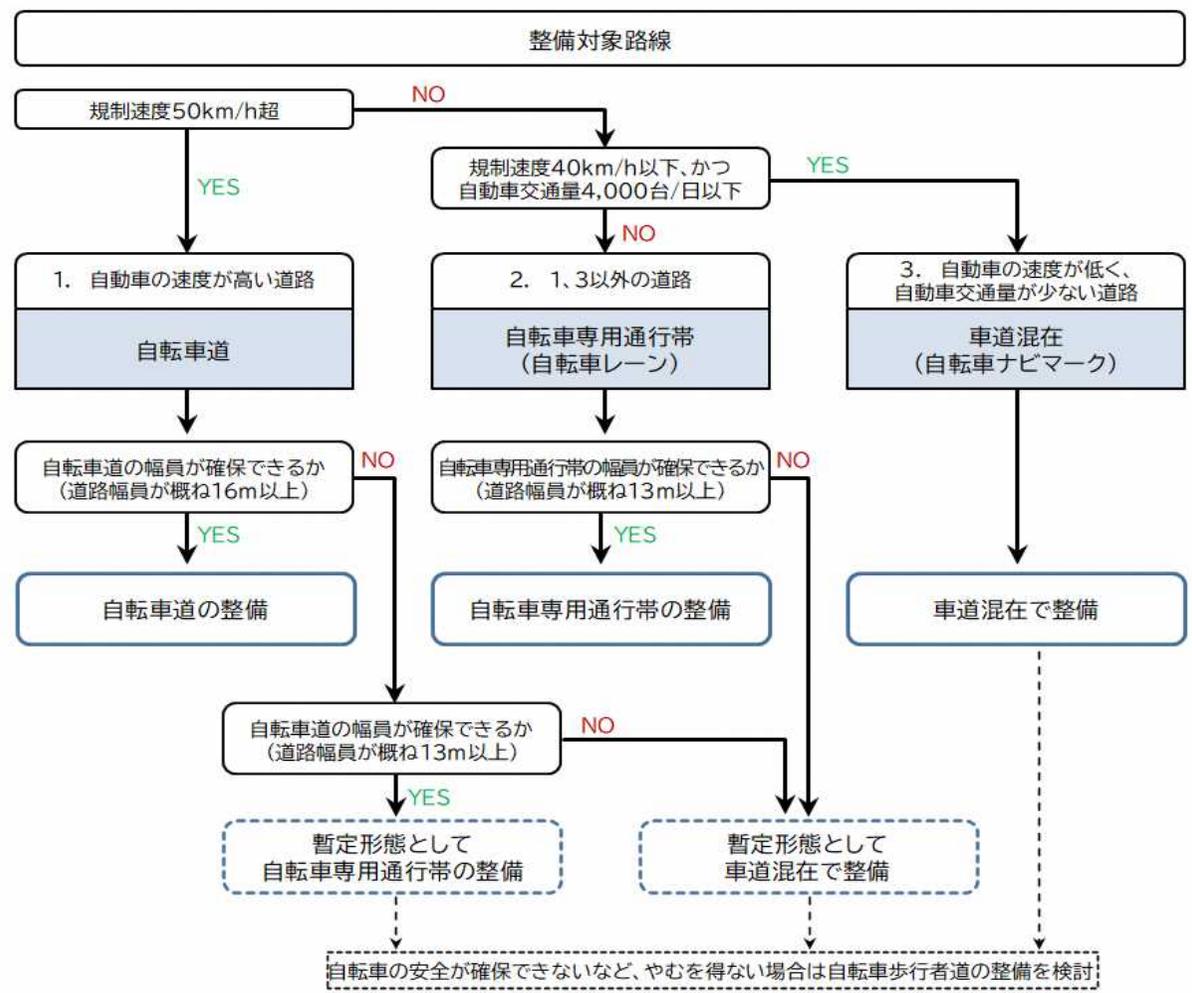
③車道混在(自転車ナビマーク・自転車ナビライン)

▶基本的な考え方
 自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。

▶基本的な通行の仕方
 道路交通法及び交通の方法に関する教則に従い、車道の左側端に寄って通行する。

※道路標識により自転車の歩道通行が認められている場合のほか、13歳未満又は70歳以上の人、身体が不自由な人、安全のためやむを得ない場合は、歩道を通行できる。

自転車通行空間の整備手法選定フロー



参考:東京都自転車通行空間整備推進計画

● 基本方針 2 自転車利用の適正化

個別方針 4 適切な自転車利用の周知徹底

施策⑤ 自転車の安全利用の推進

目的	万が一の事故への予防として、区民の自転車点検整備や自転車損害賠償責任保険への加入を促進し、自転車利用者の交通安全・交通事故防止の意識を高めます。
方向性	自転車の点検整備により、事故の原因となる故障や整備不良を予防します。自転車販売店と連携や啓発活動により、自転車の点検整備の促進を図ります。 さらに、自転車を安全に利用するために、自転車点検方法の周知や 自転車損害賠償保険への加入促進を図ります。

今後の取組

①自転車の点検整備の推進

- ・関係者と協力し、自転車を安全に利用するための自転車点検方法や点検整備の習慣の周知に努めます。
- ・区・警察署が主催する自転車安全講習会等の受講者に対して、自転車点検整備費用の助成券を発行し点検整備の推進を図ります。
- ・ホームページに「東京都自転車商協同組合」の加盟店や自転車販売店の一覧情報を提供するなど、日常の点検整備を安心して任せられる「かかりつけ店」の普及を進めます。

②安全運転の周知徹底

- ・警察署と協力し、区民や事業者がそのネットワークを生かして自主的に行っている自転車安全利用啓発の取り組みに参加するとともに、支援の強化を検討します。
- ・様々な広報媒体を通じて放置自転車の現状や「自転車安全利用五則」等の自転車利用者のルールとマナーの周知を図ります。
- ・商店街が行う放置自転車防止活動や自転車マナー啓発について協力して推進を図ります。

③自転車保険への加入促進

- ・区営自転車駐車場等での周知により賠償保険加入の必要性をさらに周知啓発するとともに、自転車保険の加入費用の助成制度により加入促進を図ります。

● 基本方針 2 自転車利用の適正化

個別方針 4 適切な自転車利用の周知徹底

施策⑥ 交通安全教育の推進

目的	区内の交通事故のうち半数以上が自転車関与事故であり、また、自転車関与事故のうち自転車側に違反があることが多数を占めている状況を受け、これまで以上の自転車安全教育を徹底します。
方向性	学校、中学校・高校、高齢者を対象とした交通安全教室等、これまで実施してきた取組みについて、さらなる質の向上や地域との連携強化を図ります。また、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、外国人向けの自転車の交通安全利用啓発にも取組みます。今後も適切な自転車利用を促すため、利用者の責務を明確にするとともに、家庭や学校等の教育機関でのマナー啓発や指導の充実を図ります。

今後の取組

- ①多様な世代に向けた交通安全教育
 - ・警察や関係団体との連携・協力のもと、小学校における交通安全教室や児童館、保育園の保護者を対象とした自転車講習会の実施により交通安全教育を推進します。
 - ・障害者や高齢者等の安全な通行方法等、基本的な交通ルール等の習得に重点を置いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。
 - ・風俗習慣の違いや法の違いから生じる戸惑いを解消するため、外国語による交通安全教育用パンフレット等を配布します。
- ②「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進
 - ・交通安全教育に当たっては、これまでの取組に加えて、オンライン講習や動画を活用した対面によらない交通安全教育、ウェブサイト等各種媒体を活用した広報啓発活動についても推進していきます。

● 今後のスケジュール

