

## 中野区自転車利活用計画の策定について

中野区自転車利活用計画（案）に対するパブリック・コメント手続を経て、中野区自転車利活用計画を策定したので、以下のとおり報告する。

### 1 パブリック・コメント手続の実施結果について

#### （1）意見募集期間

令和5年4月21日（金曜日）から5月12日（金曜日）まで

#### （2）意見提出者数

5人（電子メール）

#### （3）提出された意見の概要と区の考え方

別紙1のとおり

### 2 中野区自転車利活用計画（案）からの主な変更点

別紙2のとおり

### 3 中野区自転車利活用計画の内容について

別紙3のとおり

### 4 今後の予定

令和5年7月

パブリック・コメント手続の実施結果及び中野区自転車利活用計画の公表（区ホームページ、区報7月20日号）

## 提出された意見の概要及びそれに対する区の考え方

NO.	提出された意見の概要	区の考え方
<b>第 2 章 自転車を取り巻く現状と課題</b>		
1	自転車関与事故発生件数等の図について、自転車事故の問題の大きさを自治体間で比較するには、件数や関与率をそのまま使うのではなく、人口や自転車の交通分担率で正規化する必要がある。	当該図は警視庁資料からの抜粋であり、区は自転車関与事故発生件数と自転車関与率について他区との比較を行うとともに事実を把握するため掲載している。
2	現状の記載において、自転車関与事故が多いことに対して求められているものや必要な課題が特定されていないため、自転車運転手による運転マナー・ルールの順守が求められると明記すべき。	いただいたご意見を参考に、求められている取組を加筆する。
<b>第 3 章 計画の基本理念と基本方針</b>		
3	政府は 2035 年にガソリン車の新車販売を止める方針とはいえ、依然としてガソリン車の排気ガスによる CO2 排出量が多いことから、自転車利用推進は地球温暖化の適応策のひとつと考えられ、基本方針 3「自転車活用の推進」を受けて SDGs の目標 13「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」にも寄与することから、目標として加えるべき。	いただいたご意見を参考に、目標 13 も踏まえ取組を推進する旨を加筆する。
4	SDGs の目標 17 に掲げている「グローバル・パートナーシップ活性化」について計画の推進体制のことを指しているのであれば、この協力体制が機能するための仕掛けに言及すべき。	本計画の推進体制が SDGs の目標 17 に関連すると考えており、施策ごとに地域団体等の関係者と連携・協力するほか、関係者で構成される区の附属機関である「中野区自転車等駐車対策協議会」においても協議しながら計画を推進していく。 なお、関係者との協力関係についてイメージしやすいよう図を追加する。
<b>第 4 章 実施施策</b>		
5	「自転車の多様化に合わせた整備」に	区営自転車駐車場の設備について、近

	<p>ついて、顕在化している多様性への受動的な対応だけでなく、行政主体で潜在ニーズを掘り起こすことが必要ではないか。ラストワンマイル物流をトラックからカーゴバイクに転換させるには、積み替え拠点やカーゴバイク用の路上駐輪スペースが必要である。</p>	<p>年増加している電動自転車、親子自転車等に対応した改善を進めるとともに、今後も利用される自転車の種類やサイズ等の把握に努めていく。</p>
6	<p>駐輪場の空き情報はホームページよりも街頭の電光掲示板で案内した方が良い。また、空きラックが一目で分かるLED表示器の設置や、駐輪禁止看板への駐輪場情報の併記、区のホームページ上における地図形式での詳細な駐輪場案内を実施して欲しい。</p>	<p>ご意見を参考に、自転車駐車場設備のICT化や案内方法を検討していく。</p>
7	<p>中野四季の森公園は、公園利用目的の自転車利用者にとって駐輪場がないため不便である。</p> <p>中野セントラルパークイースト西側の駐輪禁止にされている空間を正式な駐輪場として整備してほしい。</p>	<p>いただいたご意見の箇所は、中野セントラルパークイーストの敷地となっており、人が通行できる公開空地として設けられている。また、中野四季の森公園は、自転車の駐車を認めると放置自転車があふれ、公園環境の悪化を招く懸念があることから、公園内に専用の自転車駐車場を設置しない。</p>
8	<p>自転車ネットワーク図の整備済区間には、路上駐車に阻まれてはみ出さないと走れない自転車レーン等があり、実態として整備されていないため、整備済区間からは外してほしい。</p>	<p>自転車ネットワーク図に記載の「自転車通行空間整備済み区間」は、東京都や区等が整備してきた路線となっており、交通安全意識の啓発や警察による違法駐車防止対策等により、適切な自転車通行を促していく。</p>
9	<p>区内道路の多くは狭く、その中で歩行者や自動車と混在せざるを得ない。SDGs目標11の包摂的かつ安全な都市環境の実現のためには、弱者である歩行者が安心して外出できるよう、道路交通法上、軽車両である自転車（電動キックボードを含む。）を明示的に自動車と同じ扱いとし、同法を厳密に適用させるべき。従って、自転車安全利用五則によらず歩道</p>	<p>二段階右折等の自転車の通行方法は道路交通法に規定されており、区としては道路交通法に基づく交通ルールに従い、法令遵守及びマナー向上を啓発していく。</p>

	の走行は認めず、交差点では二段階右折をせず、自動車と同様の右折を認めるべき。	
10	自転車利用の各種施策は必要に応じて継続しながらも、健康増進法等の観点から安易な利用、必要以上の利用増を抑制する施策が必要だと考える。	近距離にある鉄道駅等への自転車利用の自粛について、中野区自転車等放置防止条例第4条に規定しており、駅前放置自転車クリーンキャンペーン等により引き続き適正な自転車利用を啓発していく。 また、本計画に定めた環境整備や交通安全教育等の各施策をバランスよく推進し、適正な自転車利用を促していく。
11	自転車利用環境を改善するために、区内のどの道路を一方通行にするのか、どの交差点を右折禁止にして右折車線を撤去するのか、通行帯と停車帯のどちらを諦めるのか、規制速度をどれだけ引き下げるのかなどを自転車ネットワーク計画と一体で検討するよう計画に記載してほしい。	区内道路の状況は地域によって異なるため、個別の整備形態は関係者と調整・検討していく。
12	区はこれまで自転車利用促進だけでなく、抜け道となっている生活道路の物理的な遮断等の自動車交通を抑制する施策を行ったのか。今後どのような対応をするのか。	地域の実情や将来交通量等を鑑み、警察や地域の関係者等と適切に協議・調整し、まちづくりや道路整備を進めており、今後も適切に対応していく。
13	自転車通行空間整備について、①6.0m幅の車道は一方通行化して自転車1.5m-自動車3.0m-自転車1.5mに再配分、②9.0m幅の車道は右折車線を撤去して自転車レーンを交差点まで途切らせずに設置、③自転車レーンのうち路上駐停車に塞がれがちな区間はポストコーンを並べて保護、④車両乗り入れ部の垂直落差5cmの縁石を全て、自転車で乗り上げた時に転倒しにくいスロープ形状のものに順次交換、⑤スロープ縁石の斜度は1:3前後の緩さに変更、⑥千光前通りは	自転車通行空間整備の整備形態は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基本とし、整備対象となる道路について、警察や地域の関係者等と適切に協議・調整し、整備の詳細を検討していく。



	歩車道間の段差を無くし、表面の舗装材も全体で揃えてシェアード・スペース化するという抜本策を計画に盛り込んでほしい。	
14	山手通り沿いの店舗前にある放置自転車対策について具体的な対策を示してほしい。	放置自転車の原因となる施設設置者に対し放置防止に努めるよう要請していくとともに、放置自転車等の規制区域外においても警告札を貼付し7日以上公道上に放置されている場合は撤去を行っていく。
15	施策⑤の取組内容「安全運転の周知徹底」は、施策⑥の交通安全教育の推進に含めた方が分かりやすい。	安全運転の周知徹底は、施策⑤の安全利用を推進するための取組内容と考えている。
16	安全運転の周知徹底のためには、自動車の運転免許更新時の講習と同様のビデオ教材を、自動車を運転しない方々に見てもらえる機会を設けるべき。 また、外国人の技能実習生や留学生等の様々な対象に向けた教育の機会も検討してもらいたい。	区では、中野・野方両警察署と連携しながら自転車安全利用講習会等を開催しており、ビデオ教材や実際に起きた事故映像により参加者の方に交通事故の危険性への理解を深めてもらっている。今後も、様々な機会を通じて視聴覚教材等を活用した交通安全教育を進めていく。
17	自転車運転手の法令違反に対し、交通安全教育の実施とともに、警察による取り締まりを強化すべき。	法令違反に対する取り締まりの強化は、警察に要請していく。
18	自動車から自転車への転換により、温室効果ガス排出削減による地球温暖化への適応(SDGs 目標 13)や窒素酸化物削減(SDGs 目標 11)により呼吸器へのダメージを減じることができるとも記載した方がよい。	自転車を利用することで様々な効果が期待されるが、本計画においては心身の健康づくりへの効果に注目し、施策として記載している。
19	自転車通勤やシニアの利用を奨励するというのは歩行弱者からすると許容しがたい政策なのでやめてほしい。	シニア世代に対する自転車利用の促進にあたっては、高齢者交通安全教室等において安全利用や車両点検方法についての周知、利用のコツや注意点の啓発を合わせて実施していく。
資料編3 自転車ネットワークの考え方		
20	車道部の自転車通行空間がなぜ安全・	歩行者、自転車、自動車が適切に分離

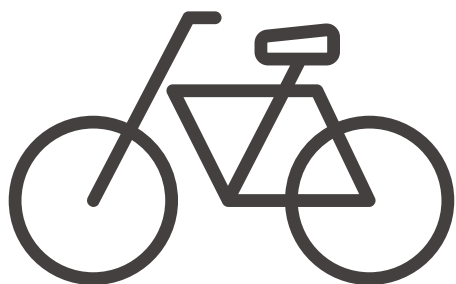
	<p>快適と言えるのか根拠がなく、安全と快適の具体的な定義が不明であるため、定義を明示してほしい。</p>	<p>し、連続した自転車通行空間が整備された状態が安全で快適な自転車利用環境であると考えており、ハード面の整備や交通ルールの周知等のソフト面での取組と合わせ、自転車に関わるすべての人が連携・協力することにより実現されるものと考えている。</p>
21	<p>国土交通省・警察庁のガイドラインは欠陥指針であるため、そのまま採用せずに、①実勢または規制速度が30km/hを超えたら自転車レーンか自転車道から選択、②速度とは無関係に、路上駐停車需要がある区間では自転車道か、ポストコーンなどで簡易的に保護した自転車レーン、③速度とは無関係に、車道の一般車線が片側2本以上ある場合や中央分離帯がある場合は自転車道、④幅員不足の場合は規制速度の引き下げを必須とし、暫定形態を認めないといった整備形態の選定フローとしてほしい。</p>	<p>東京都及び隣接区も国土交通省及び警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基本として整備を進めており、中野区においても自転車通行空間の整合を図るため、本ガイドラインを基本として整備を進めていく。</p>
22	<p>二段階右折時の滞留スペース確保のために歩道を切り込むことは歩行者の安全を軽視するものであり、狭い道路であれば、自転車運転手の心理として自動車と同様の右折をしたがるものなので、欧米諸国と同様、自転車は自動車と同等に扱い、右折専用レーンの自転車の利用を認めるべき。</p>	<p>自転車が右折する際は道路の左側端を通行し、交差点の向かい側の側端で待機する必要がある。</p> <p>ただし、滞留スペース確保のための歩道の切り込みは必要に応じて設置するものであるため、対象となる交差点部の形状や交通量等を考慮し、整備形態を検討していく。</p>
<p>その他</p>		
23	<p>車道に線をひっぱったところで自転車利用者は歩道利用をやめない。市内にも自転車専用レーンがあるが、ほとんどクルマやバイクが走っていない場合でも、自転車は歩道を走るため、解決にならない。東京警察病院や中野四季の森公園近辺の、歩道内に自転車通行場所を明示している道路は、自転車がすべてのゾ</p>	<p>安全で快適な自転車利用環境の実現に向け、区だけでなく自転車に関わるすべての人の連携・協力により、ハード面の整備と合わせ、交通ルールの周知等のソフト面での取組を適切に進めていく。</p>

	<p>ーンを走り、歩行者は怖くて歩けない。 このため、広い車道の一部に柵をつくり、その中を走らせ、並行している歩道はいっさい走らせない。ここまでできて初めて解決となる。そこまで広い道がないならあきらめるべき。</p>	
24	<p>自転車の危険走行をなくすには、近くの方を自転車で駅に来させない政策により利用を減らすしかない。 また、中野駅周辺の再開発ゾーンはすべての車両走行を禁止し、歩行者にとって安全なエリアを作してほしい。</p>	<p>近距離にある鉄道駅等への自転車利用の自粛について、中野区自転車等放置防止条例第4条に規定しており、駅前放置自転車クリーンキャンペーン等により引き続き適正な自転車利用を啓発していく。 また、中野駅周辺においては、安全で快適な歩行者優先・公共交通指向のまちづくりを進めており、中野駅地区整備基本計画において中野駅周辺中心部に歩行者優先エリアを設定している。歩行者優先エリアにおいては、ユニバーサルデザインで歩きやすく快適な歩行空間を整備することを目指しており、自転車や自動車の駐車場及びその出入口は歩行者優先エリアの外周部に配置することとしている。</p>
25	<p>危険運転をする人は、自分が危険走行や違反をしているとは思っていないため、イベントやセミナーには参加しない。 もっと効果的、強制的でしつこい方法をとらなければ、イベントやセミナーの予算は無駄である。</p>	<p>区では、中野・野方両警察署と連携しながら、自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの向上を図るため、各種キャンペーンや講習会等の事業を推進している。また、交通の危険箇所には、注意喚起を促すための看板を設置するなど事故防止に努めている。 今後も関係機関と連携の上、自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上を図るべく、効果的な啓発に努めていく。</p>

## 中野区自転車利活用計画（案）からの主な変更点

※文言整理等の修正は除く

NO.	頁	修正後	修正前
第2章 自転車を取り巻く現状と課題 2-7		自転車に関する主要課題	
1	27	<p>現状③ 自転車関与事故が多い</p> <p>中野区は、23 区内の自転車関与事故率ランキングがワースト第 1 位（令和 3 年度）、<u>自転車関与事故が交通人身事故のうち約 59%であるため、事故件数を減らす取組が必要となっています。</u></p>	<p>現状③ 自転車関与事故が多い</p> <p>中野区は、23 区内の自転車関与事故率ランキングがワースト第 1 位（令和 3 年度）<u>であり、交通人身事故のうち約 59%が自転車関与事故となっています。</u></p>
第3章 計画の基本理念と基本方針 3-3		SDGs（持続可能な開発目標）への貢献	
2	31	<p>17 の目標のうち、<u>目標 3、7、11、17 の 4 つの目標を本計画と特に関わりが強い目標（ゴール）</u>ととらえ、<u>このほか、目標 13 「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」も踏まえ、それぞれに関連する取組を推進していきます。</u></p> <p>目標 3 目標 7 目標 11 目標 17 ※図(略)</p>	<p>17 の目標のうち、「<u>保健</u>」、「<u>エネルギー</u>」、「<u>持続可能な都市</u>」、「<u>実施手段</u>」の 4 つの目標を、<u>本計画と特に関わりが強い目標（ゴール）</u>ととらえ、それぞれに関連する取組を推進していきます。</p> <p>目標 3 <u>【保健】</u> 目標 7 <u>【エネルギー】</u> 目標 11 <u>【持続可能な都市】</u> 目標 17 <u>【実施手段】</u> ※図(略)</p>
第5章 計画の推進体制 5-1		施策実現のための連携・協力	
3	41	<p>この計画の施策を実行するには、区民、行政、地域団体、事業者等、自転車に関わる人すべてが連携・協力し、また、それぞれの役割に応じた責務を果たしていく必要があります。</p> <div data-bbox="347 1574 847 1960" data-label="Diagram"> </div> <p>(略)</p>	<p>この計画の施策を実行するには、区民、行政、地域団体、事業者等、自転車に関わる人すべてが連携・協力し、また、それぞれの役割に応じた責務を果たしていく必要があります。</p> <p>(略)</p>



中野区自転車利活用計画  
令和 5 年 6 月

中野区



# 目 次

第1章 計画の概要.....	1
1-1 計画の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画の期間.....	2
1-4 計画の対象地域.....	2
第2章 自転車を取り巻く現状と課題.....	3
2-1 地域の概要.....	3
2-2 自転車の利用環境.....	8
2-3 自転車の利用動向.....	15
2-4 自転車に関わる交通事故.....	21
2-5 中野区のこれまでの自転車関連施策.....	24
2-6 自転車を取り巻く社会情勢の変化.....	25
2-7 自転車に関する主要課題.....	27
第3章 計画の基本理念と基本方針.....	29
3-1 計画の基本理念と基本方針.....	29
3-2 施策体系.....	30
3-3 SDGs（持続可能な開発目標）への貢献.....	31
第4章 実施施策.....	32
4-1 自転車利用の環境整備.....	32
4-2 自転車利用の適正化.....	36
4-3 自転車活用の推進.....	39
第5章 計画の推進体制.....	41
5-1 施策実現のための連携・協力.....	41
5-2 数値目標.....	43
5-3 PDCA サイクルによる計画の推進.....	43
資料編1 自転車利用の状況.....	46
1-1 区営自転車駐車場.....	46
1-2 放置自転車.....	51
1-3 シェアサイクルの利用状況.....	53
資料編2 駅別の状況.....	55
資料編3 自転車ネットワークの考え方.....	70
3-1 自転車ネットワークの形成.....	70
3-2 自転車ネットワーク路線の選定.....	73
3-3 自転車ネットワーク体系.....	77
3-4 整備形態の選定.....	78
3-5 整備形態の基本構造.....	81





# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画の背景と目的

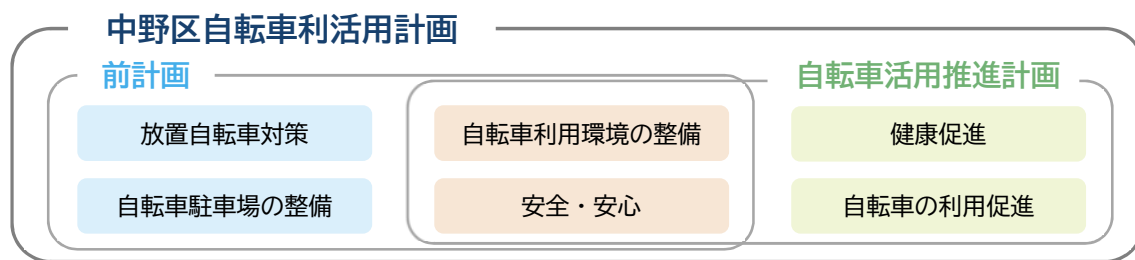
### (1) 計画の背景

中野区では、昭和61年(1986年)に「中野区自転車駐車場条例」(以下「駐車場条例」という。)、昭和63年(1988年)に「中野区自転車等放置防止条例」(以下「放置防止条例」という。)の制定、平成9年(1997年)には「中野区自転車駐車対策総合計画(平成9~18年度)」の策定をし、自転車駐車場の整備や放置自転車対策に取り組んできました。

平成19年(2007年)には自転車事故の増加など自転車を取り巻く環境が大きく変化したことを踏まえて、自転車安全利用の啓発、自転車通行空間の整備などを加えた「中野区自転車利用総合計画(平成19~28年度)」を策定し、総合的な自転車対策を推進してきました。また、平成29年(2017年)には自転車活用の推進等に加え、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、施設設置者等自転車に関わる者は、それぞれの役割に応じた責務を果たすことを基本理念とした「中野区自転車利用総合計画(平成29~38年度)」(以下「前計画」という。)に改定し、計画の中間年度にあたる令和3年度(2021年度)に計画の見直しを実施することとなりました。

なお、国では、平成29年(2017年)5月に自転車活用推進法が施行、令和3年(2021年)5月には第2次自転車活用推進計画が閣議決定され、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、区市町村自転車活用推進計画の策定が努力義務とされています。

こうした現状を踏まえ、区における自転車活用推進計画の策定と前計画の見直しを一体的に行い、両方の計画の性格を持つ「中野区自転車利活用計画」を策定します。



### (2) 計画の目的

本計画は、身近で環境にやさしい交通手段である自転車の駐車場施設や自転車通行空間整備、利用者の交通ルールへの遵守・マナーの向上を図ることで、区民一人ひとりの適正な自転車利用と安全・安心な自転車利用環境の整備推進を図ります。また、持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の推進を図ることを目的とします。

## 1-2 計画の位置づけ

### (1) 法的位置づけ

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、国の自転車活用推進計画、並びに東京都自転車活用推進計画を勘案しつつ、中野区の実情を踏まえて策定する法定計画です。

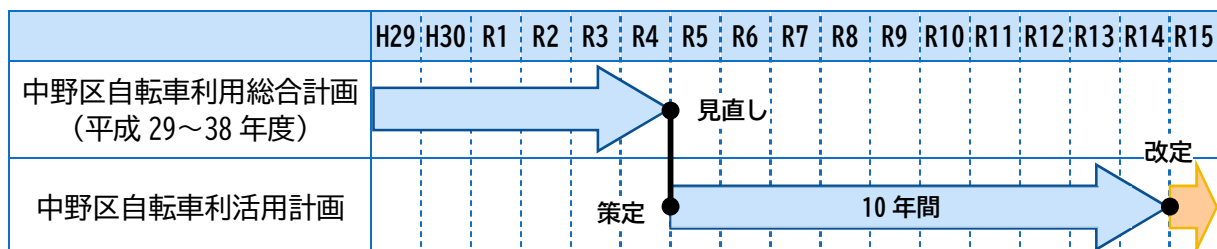
自転車利用総合計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下「自転車法」という。）第7条第1項に定める「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての性格を有する法定計画です。

### (2) 区の上位計画、関連計画との関係

本計画は、区の上位計画の基本構想、基本計画、都市計画マスタープランや、中野区交通安全計画等の関連計画との整合・連携を図りながら、自転車の利用に関する総合的な施策の指針を示すものです。

## 1-3 計画の期間

中野区自転車利用総合計画の見直しと合わせ、自転車活用推進計画についても検討を行い、一体的な計画として策定を行います。計画期間は令和5年度（2023年度）からの概ね10年間とします。



## 1-4 計画の対象地域

本計画は、中野区全域を対象とします。

## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

### 2-1 地域の概要

#### (1) 位置と地形

- 中野区は、東京 23 区の西側、都心まで 5km 圏に位置し、周囲を東は新宿区・豊島区、北は練馬区、西は杉並区、南は渋谷区の 5 区と接しています。
- 鉄道は、東西方向に JR 中央線・総武線、西武新宿線、東京メトロ東西線・丸ノ内線・丸ノ内方南支線が通り、南北方向に都営大江戸線が通っています。
- 幹線道路は、東西方向に新青梅街道、早稲田通り、大久保通り、青梅街道、方南通りが通り、南北方向に山手通り（環六）、中野通り、環七通り、中杉通りなどが通っています。
- 地形は、東部や南部の神田川沿いで高低差が大きくなっていますが、概ね高低差の小さい台地上に市街地が広がっています。

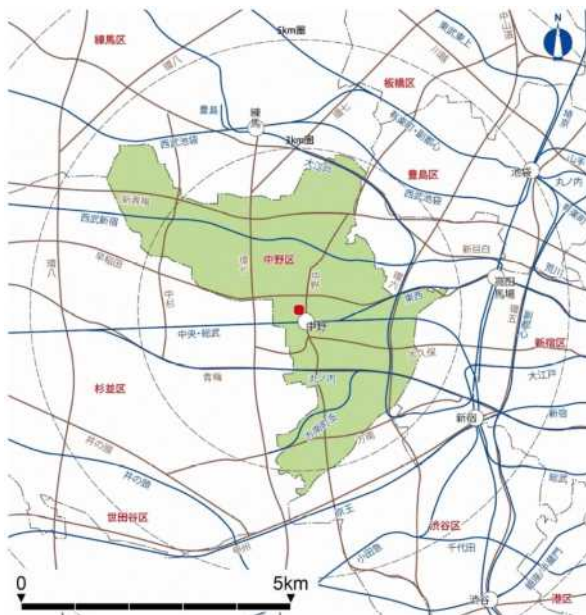


図 2.1 中野区の位置と交通網

出典：中野区交通政策基本方針（R4.3）

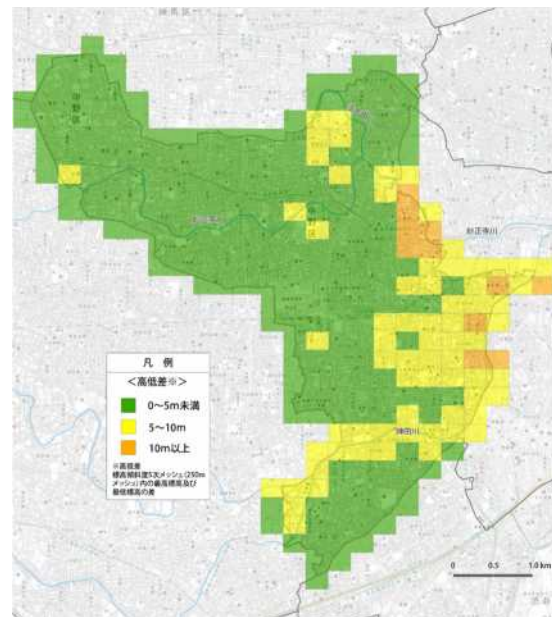


図 2.2 区域の高低差

出典：地理院地図、国土数値地図情報

(2) 人口

- 中野区の人口は令和2年（2020年）時点で32.7万人となっており、将来的には令和17年（2035年）頃をピークに減少傾向に転じ、令和52年（2070年）には31.3万人まで減少し、高齢化率は20%から38%に達すると見込まれます。

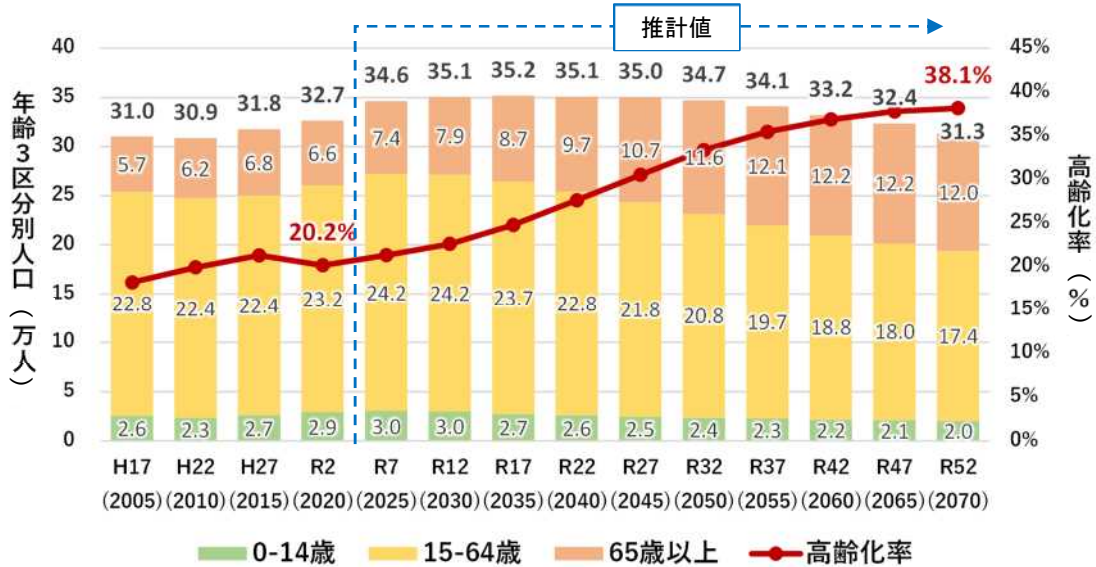


図 2.3 中野区の将来人口の推移

出典：国勢調査（令和2年以前）、中野区基本計画（R3.9）（令和7年以降）

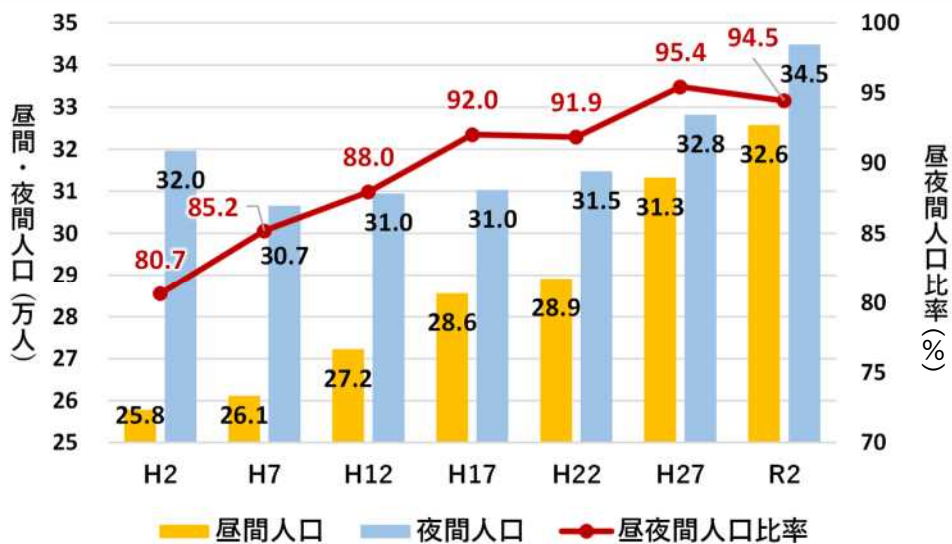


図 2.4 中野区の昼間・夜間人口の推移

出典：国勢調査



### (3) 主な施設

- 中野区には、40 箇所の小・中学校・特別支援学校、12 箇所の高校、6 箇所の短期大学・大学、21 箇所の専門学校等、多数の幼稚園・保育園があります。
- 中野区には、19 箇所の大型小売店（店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上）が駅周辺や幹線道路沿いに立地しているとともに、21 箇所の公園・緑地（面積 3,000 m<sup>2</sup>以上）が区内各所に配置されています。
- その他の公共施設として、区役所や病院をはじめ、警察・消防・郵便等の公共施設、福祉施設などが多数立地しています。

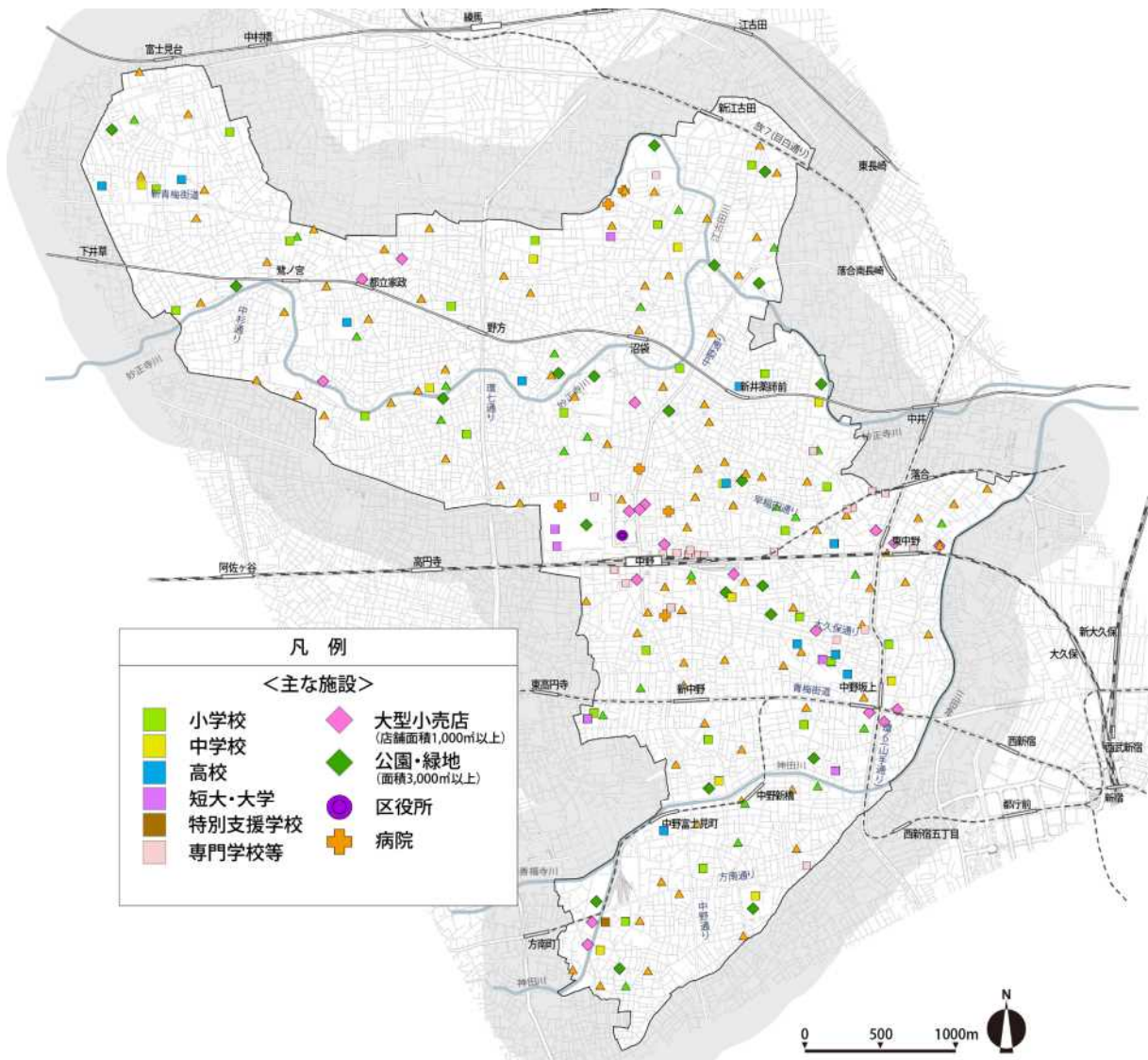


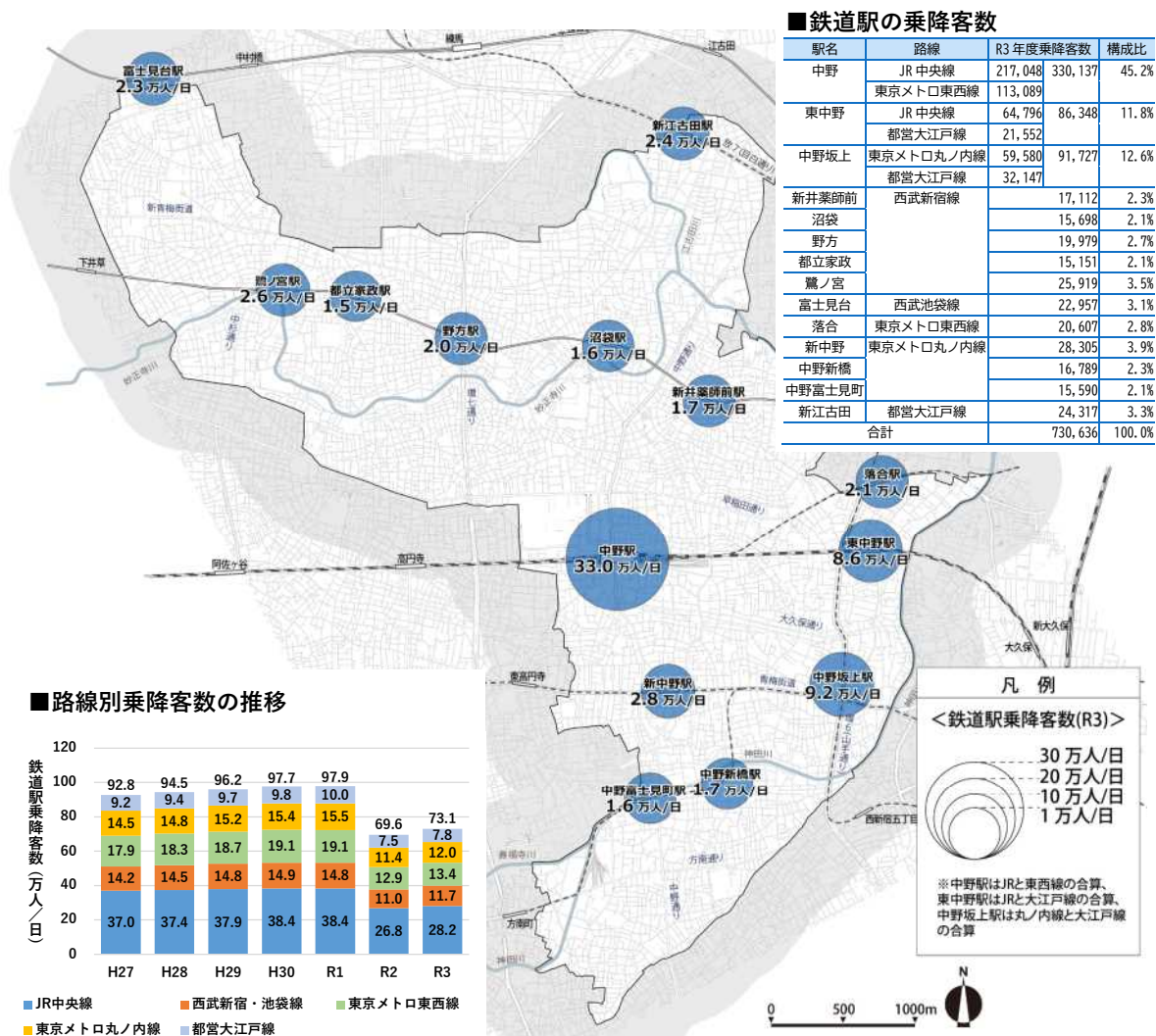
図 2.5 中野区の主な施設

出典：中野区資料、国土数値地図、大型小売店は「全国大型小売店総覧 2018 年版」（東京経済新報社）

(4) 公共交通

① 鉄道

- 中野区に関連する鉄道路線は6路線・14駅あり、鉄道駅乗降客数は令和元年（2019年）で97.9万人/日と徐々に増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて約25%減少しています。
- 路線別ではJR中央線が全体の4割を占め、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の傾向としては地下鉄路線の乗降客数の増加が目立ちます。
- 駅別では複数の路線が乗り入れる中野駅が約33万人/日（全体の約45%）で最も集中し、東中野駅・中野坂上駅が約9万人/日（約12~13%）、その他駅が約2~3万人/日（約2~4%）の乗降客となっています（令和3年度（2021年度））。



※JR 中央線各駅の乗降客数については、乗車人員のみ公表されているため、乗車人員に2を乗じた値を掲載している。

図 2.6 鉄道駅乗降客数と推移

出典： JR 東日本：「各駅の乗車人員」、西武鉄道：「駅別乗降人員」、東京メトロ：「各駅の乗降人員」、東京都交通局：「各駅乗降人員一覧」



② バス

- 中野区内で運行するバス会社は5社あり、主に中野駅をハブに周辺の駅や区域外へサービスしています。
- バス路線網は全体的に都心に向けた東西方向が多く、区内を南北につなぐバス路線に乏しい状況にあります。

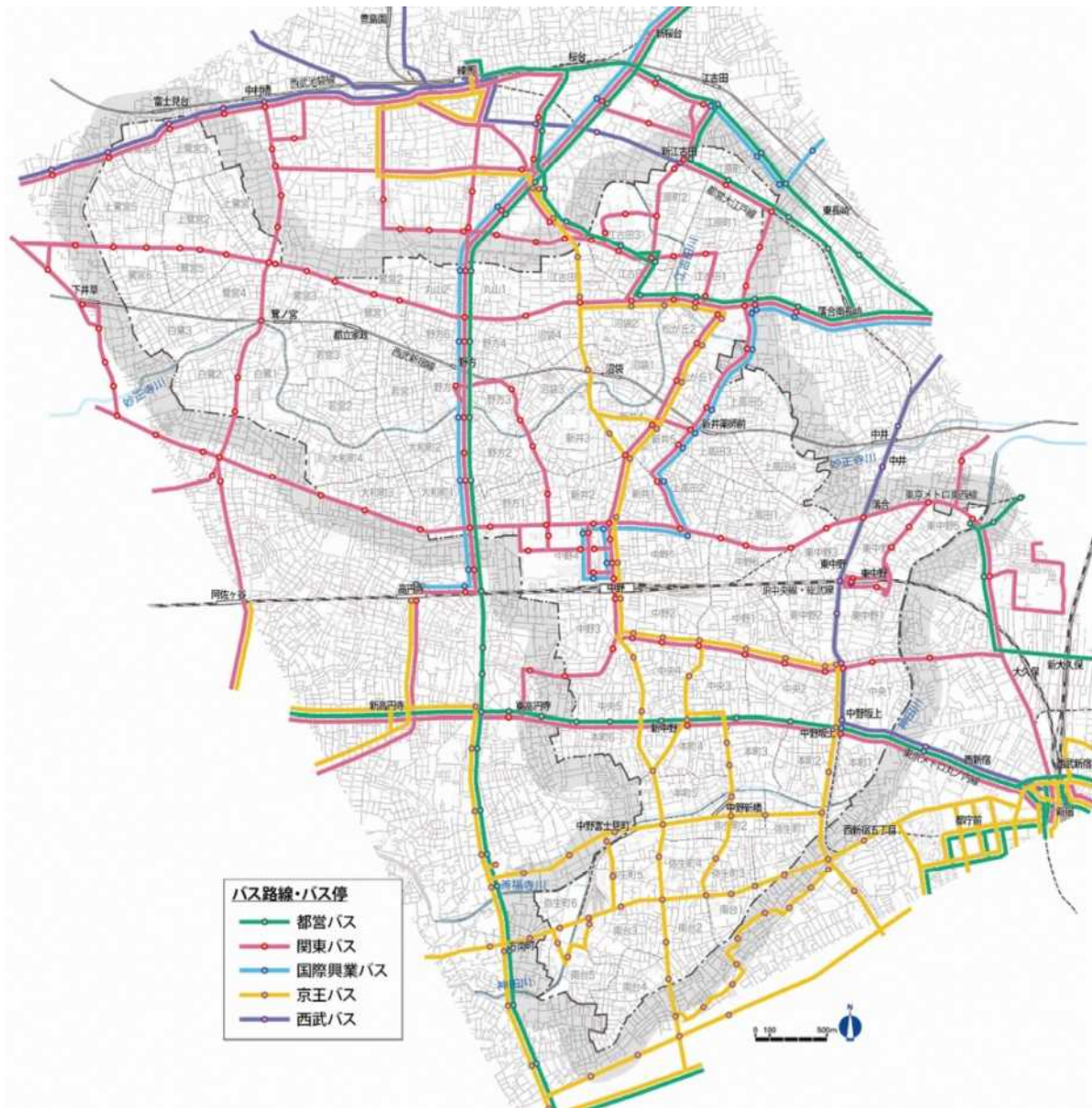


図 2.7 バス路線網

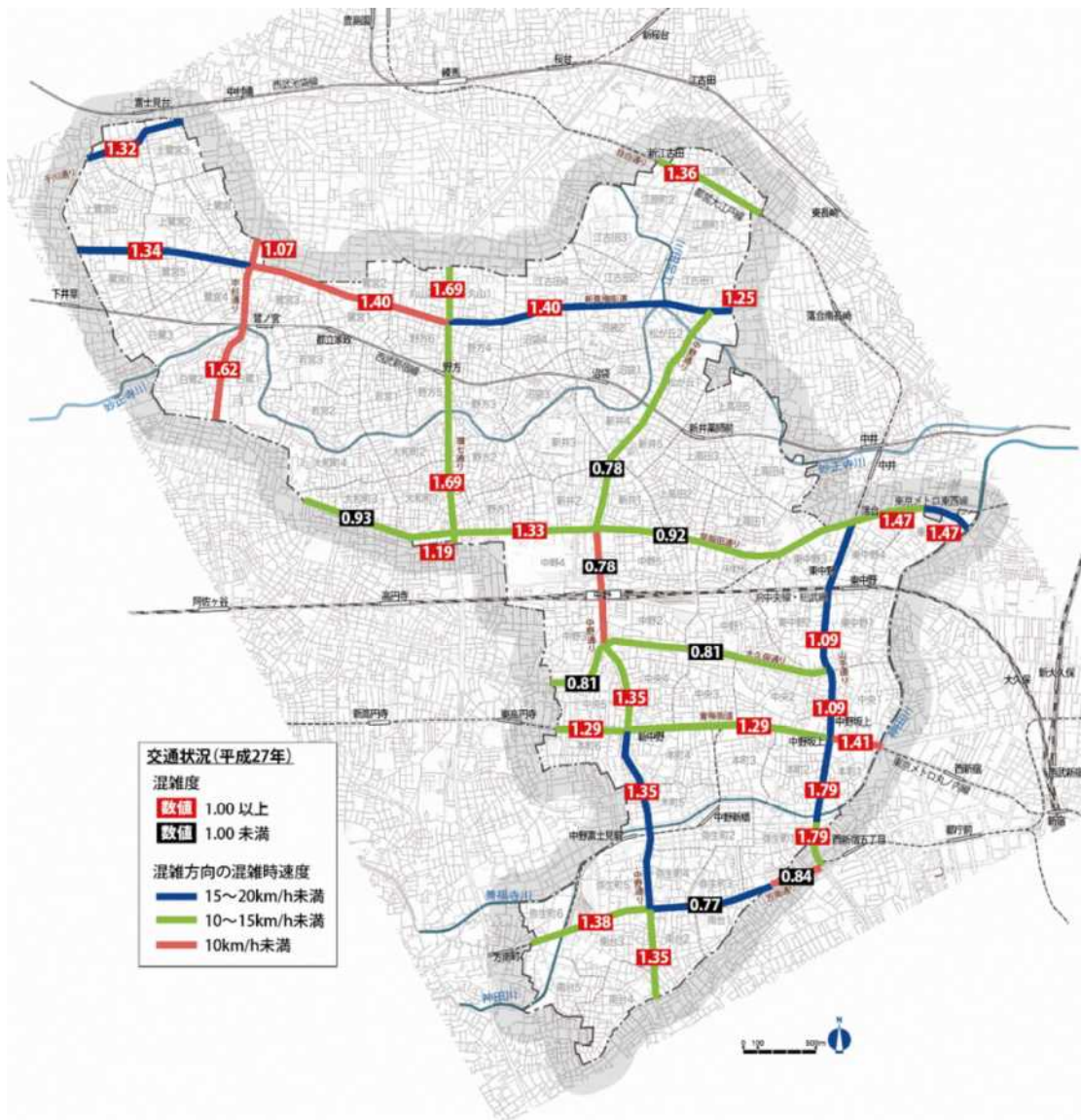
出典：中野区交通政策基本方針（R4.3）

## 2-2 自転車の利用環境

### (1) 道路交通

#### ① 主な道路と混雑度

- 中野区内の主要道路のうち、山手通り、環七通り、新青梅街道、青梅街道などほぼ全域で道路の「混雑度」が1.0を超え混雑しています。
- 特に鷲宮周辺、中野駅周辺などで混雑時速度が10km/h未満の区間がみられます。



※混雑度：道路容量に対する交通量の比率＝交通量÷道路容量  
 一般的に混雑度が1.00を超えると混雑しているとされ、1.25～1.75はピーク時間を中心として混雑する時間帯が多く、1.75以上は慢性的な混雑状態とされる。

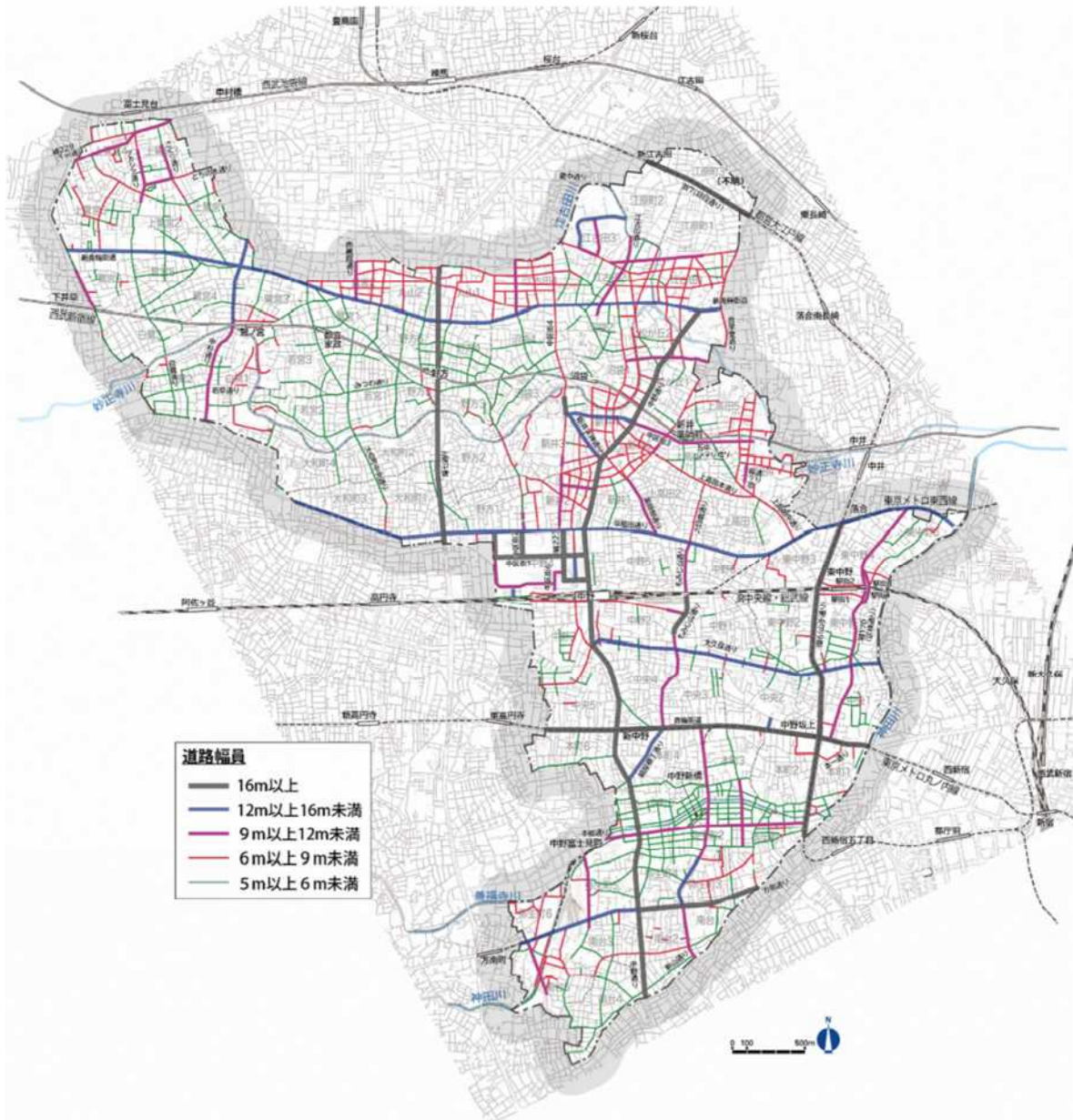
図 2.8 主要道路の混雑度と混雑時速度

出典：中野区交通政策基本方針（R4.3）



② 道路幅員

- 中野区内の道路のうち、幅員 6m 以上の道路が比較的適切に整備されている地域は、丸山、江古田、松ヶ丘、新井、上高田、中野（四丁目）です。
- こうした地域以外は、全体的に道路幅員が 5m 未満の細街路が多く、狭い道路に人・車・自転車が交錯し交通安全上の問題を抱えています。



※本図は、小型自動車等（道路構造令第4条に規定された車両）が相互に通行できるかを判断するため、小型自動車等の幅2mに路肩の幅員0.5mを加えた道路幅員5.0mを最低幅員とし、区内の道路について整理している。

図 2.9 道路幅員

出典：中野区交通政策基本方針（R4.3）

## (2) 自転車通行空間の整備状況

- 中野区の自転車通行空間の整備は、区や東京都・警視庁によって進められ、「自転車レーン」や「自転車ナビマーク」の設置、交差点を中心に「自転車ナビライン」の設置などが実施されています。

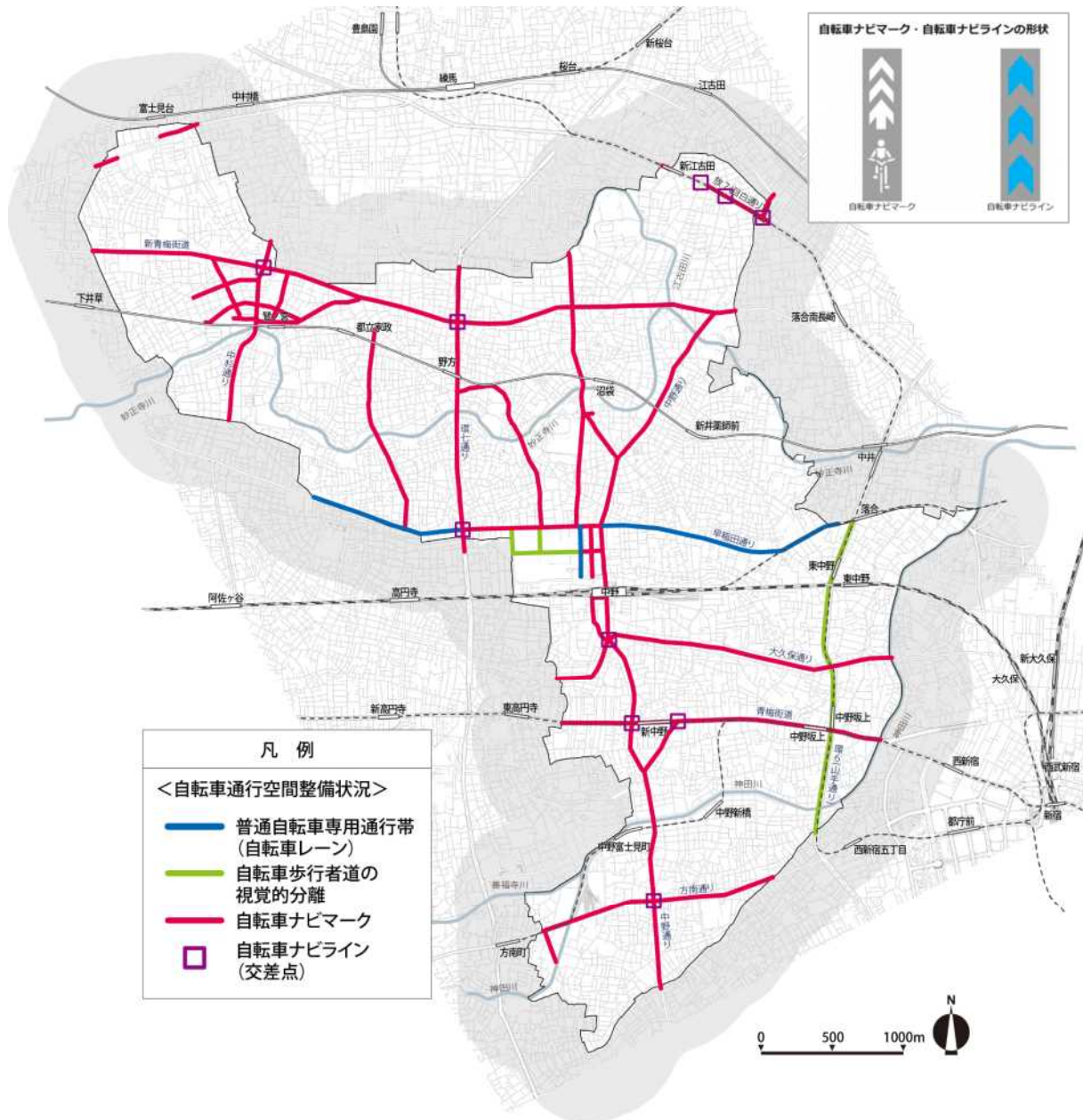


図 2.10 中野区及び周辺の自転車通行空間の整備状況

出典：中野区資料

### (3) 区営自転車駐車場

- 中野区の自転車駐車場（区営）は、鉄道駅周辺に27箇所あり、収容台数は合計約11,400台、令和3年度（2021年度）の利用率は全体で69.7%となっています。
- 利用率は13.3%～117.6%と自転車駐車場によって大きな差があり、中野駅周辺の自転車駐車場の利用率が総じて高い状況です。
- 自転車駐車場は屋外施設が21箇所と多くを占め、開設後20年以上の施設もあり、老朽化施設の更新が必要となっています。
- 近年は、「中野四季の森公園地下自転車駐車場」が新設され、中野駅周辺整備に伴い自転車駐車場の再編が予定されています。

表 2.1 中野区の区営自転車駐車場

駅	名称	種別	開設年 (当初)	形態	収容台数 (台)	令和3年度利用回数(台/日)			令和3年度 利用率
						1日利用	定期利用	計	
中野	①中野南自転車駐車場	有料制	H11	屋外	700	36	500	536	76.6%
	②中野西自転車駐車場	有料制	H22	屋内・屋外	1,980	0	2,102	2,102	106.2%
	③中野四季の森公園地下自転車駐車場	有料制	H31	地下	1,500	476	798	1,274	84.9%
東中野	④東中野駅（地下）自転車駐車場	有料制	H11	地下	912	134	443	577	63.3%
	⑤東中野駅前広場地下自転車駐車場	有料制	H27	地下	220	66	168	234	106.4%
	⑥東中野東自転車等駐車整理区画	整理区画	H16	屋外	34	-	-	-	-
中野坂上	⑦中野坂上駅（地下）自転車駐車場	有料制	H1	地下	1,040	63	257	320	30.8%
新中野	⑧鍋横自転車駐車場	有料制	H21	屋外	250	33	97	130	52.0%
	⑨杉山公園地下自転車駐車場	有料制	H22	地下	240	13	19	32	13.3%
中野新橋	⑩中野新橋駅自転車駐車場	有料制	H1	屋外	250	52	104	156	62.4%
中野富士見町	⑪中野富士見町自転車駐車場	登録制	H24	屋外	90	-	-	-	-
落合	⑫落合駅自転車等駐車整理区画	整理区画	H16	屋外	160	-	-	-	-
新江古田	⑬新江古田自転車駐車場	登録制	H10	屋外	300	-	-	-	-
新井薬師前	⑭新井薬師北自転車駐車場	有料制	H18	屋外	230	43	70	113	49.1%
	⑮新井薬師南自転車駐車場	有料制	H18	屋外	70	10	39	49	70.0%
沼袋	⑯沼袋南自転車等駐車整理区画	整理区画	S53	屋外	250	-	-	-	-
	⑰沼袋第一自転車駐車場	有料制	S59	屋外	17	20	0	20	117.6%
	⑱沼袋地下自転車駐車場	有料制	H6	地下	470	89	247	336	71.5%
野方	⑲野方東自転車等駐車整理区画(北)	整理区画	S52	屋外	226	-	-	-	-
	⑳野方東自転車等駐車整理区画(南)	整理区画	S52	屋外	344	-	-	-	-
	㉑野方第一自転車駐車場	有料制	H2	屋外	140	65	0	65	46.4%
	㉒野方第二自転車駐車場	有料制	S62	屋外	260	69	130	199	76.5%
都立家政	㉓都立家政北自転車駐車場	有料制	H10	屋外	270	47	122	169	62.6%
	㉔都立家政南自転車駐車場	有料制	H8	屋外	367	30	80	110	30.0%
鷺ノ宮	㉕鷺宮北自転車駐車場	有料制	H6	屋外	248	62	170	232	93.5%
	㉖鷺宮東自転車駐車場	有料制	H4	屋外	388	8	96	104	26.8%
	㉗鷺宮南自転車駐車場	有料制	H3	屋外	450	22	195	217	48.2%

※利用回数のうち定期利用については、定期契約者数を使用



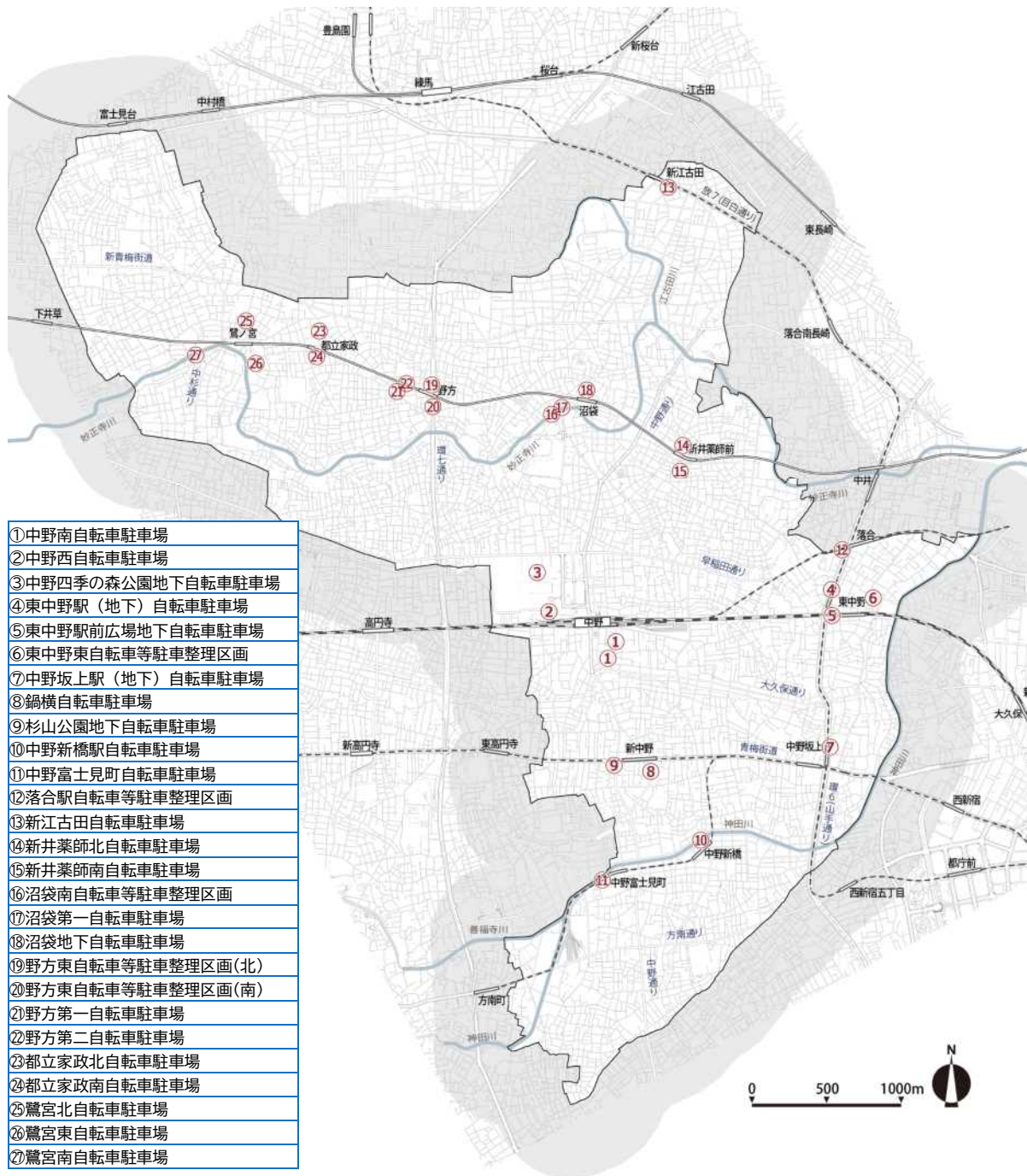


図 2.11 区営自転車駐車場の分布



図 2.12 中野四季の森公園地下自転車駐車場（2019年（平成31年）2月開設）

出典：中野区資料

### (4) 放置自転車

- 中野区の鉄道駅周辺における放置自転車の台数は、全体的には減少傾向にあります。放置率は5%台で下げ止まっています。
- 令和元年度（2019年度）から令和3年度（2021年度）の放置自転車台数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛の影響もあり大きく減少していますが、その中でも中野駅周辺の放置自転車が121台と最も多くなっています。

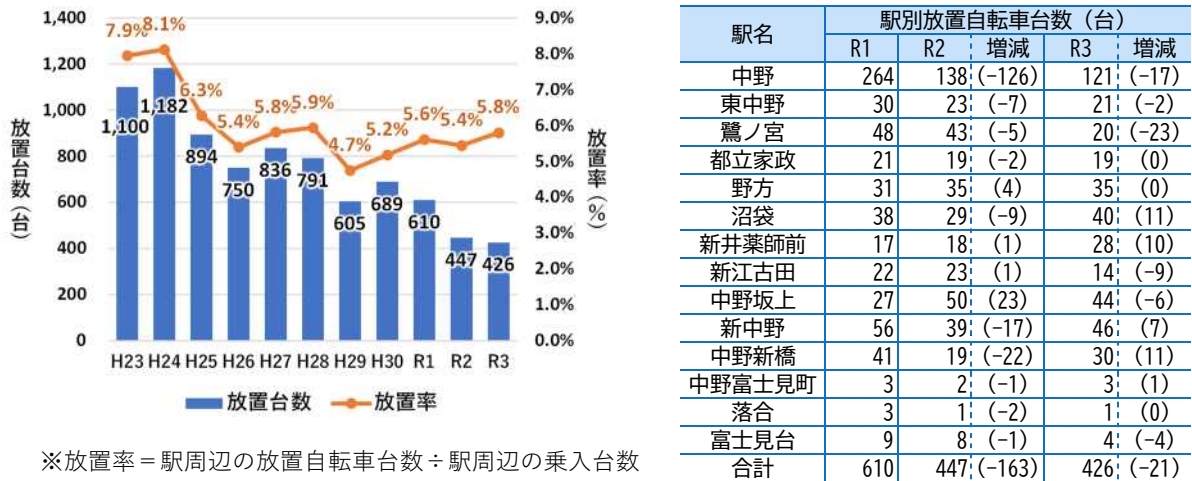
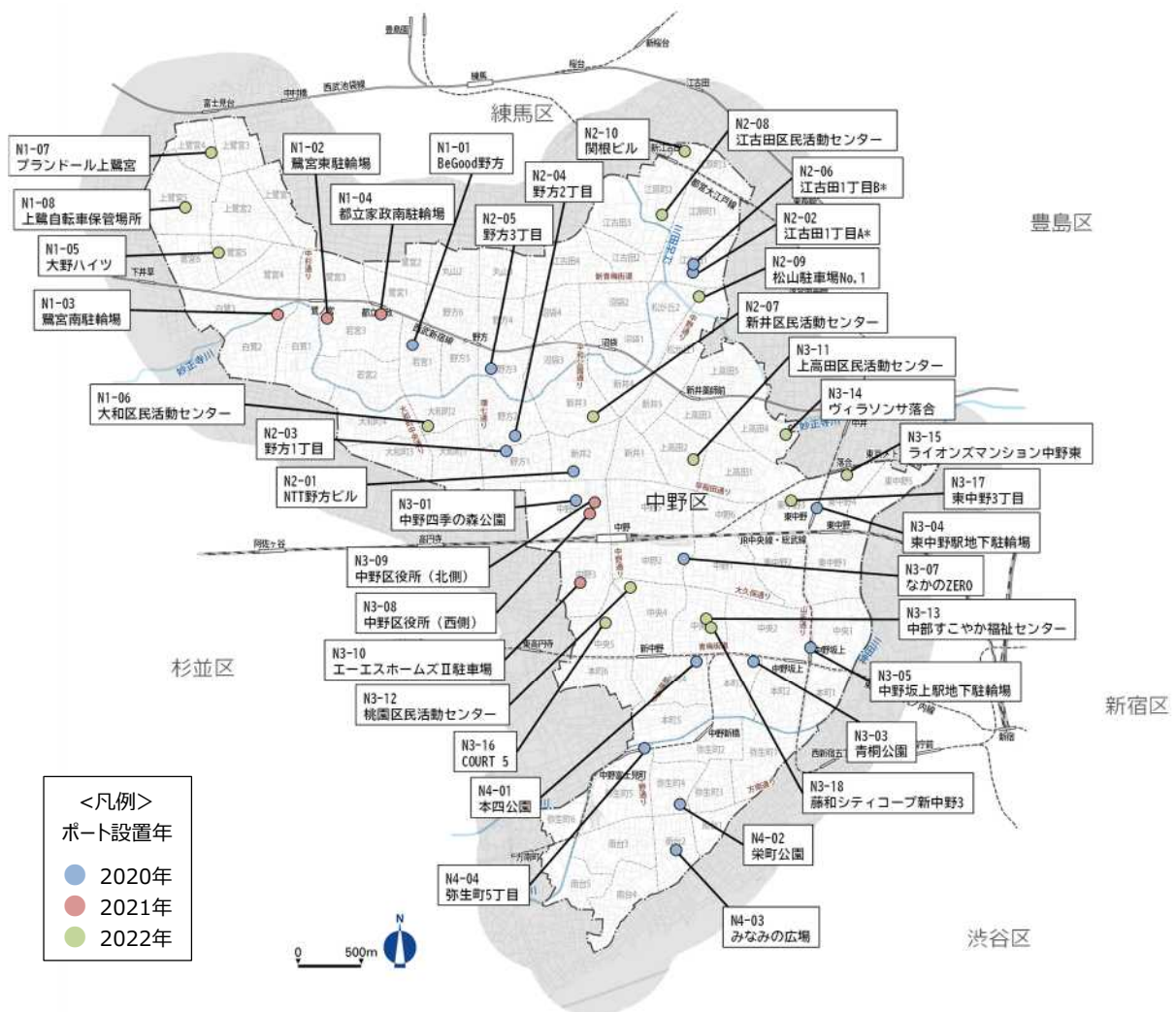


図 2.13 放置自転車台数の状況

出典：中野区資料

### (5) 中野区シェアサイクル

- 中野区では、区内の公共交通の補完、区民の移動利便性の向上等を目的として、令和2年（2020年）7月から（株）ドコモ・バイクシェアによるシェアサイクル事業を導入しています。
- 区内のサイクルポートは41箇所、23区内では約1,100のポートがあり、13区（千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、杉並区、練馬区、墨田区）と相互乗入れが可能となっています（令和5年（2023年）3月現在）。
- シェアサイクルの利用や決済はスマートフォンや交通系ICカードを用い、個人向けだけでなく法人向けプランも用意され、コンビニとの連携など利便性を向上しています。



## 2-3 自転車の利用動向

### (1) 中野区の自転車利用特性

#### ① 自転車の利用状況

- いずれの調査においても、中野区民の約4割～5割が自転車を利用しないと回答しています。また、自転車を利用している層では、週5日以上利用している人が最も多くなっています。
- 自転車を利用しない理由としては、自転車を持っていないとする人が4割を超えており、次いで自転車を使う必要がないことが挙げられています。

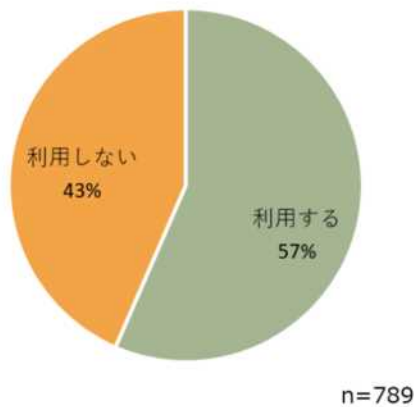


図 2.15 普段の自転車利用の有無  
出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区

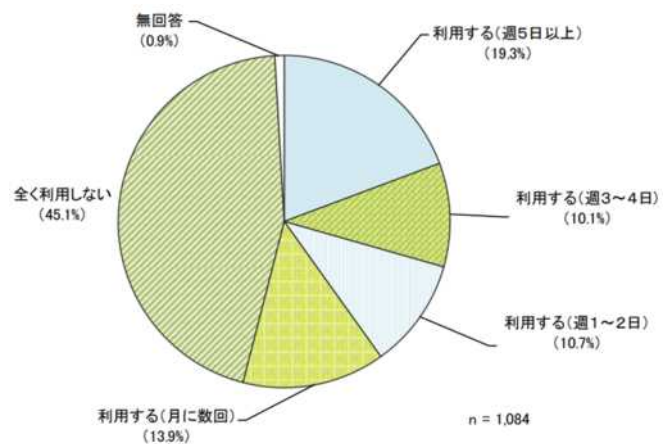


図 2.16 自転車の利用頻度  
出典：2021年中野区区民意識・実態調査

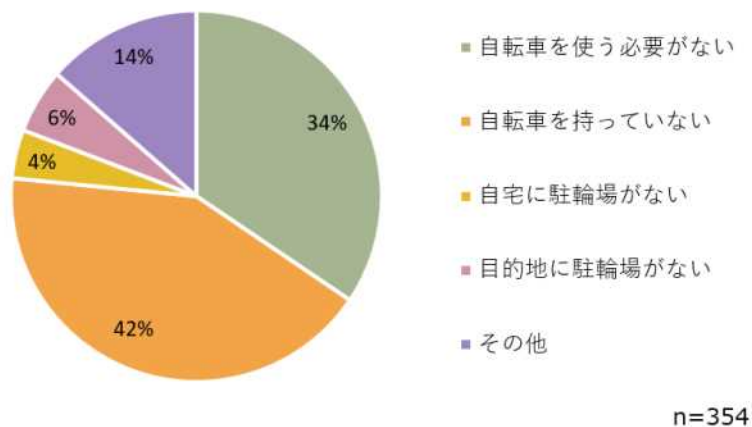


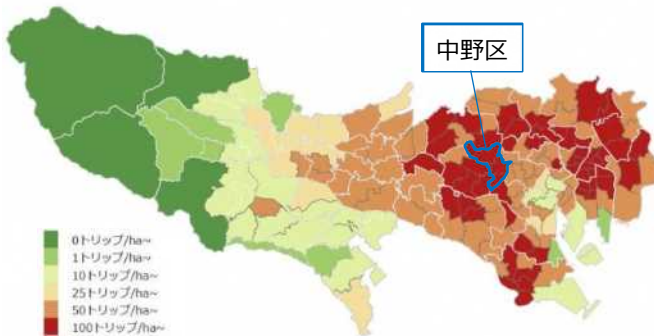
図 2.17 自転車を利用しない理由として最も当てはまるもの  
出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区



### ② 自転車の発生集中量・分担率

- 「第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）」によると、中野区は東京都内でも自転車利用の多い地域であり、自転車のトリップ数としては減少しているものの、代表交通手段の自転車分担率は区部や東京都平均に比べて高くなっています。

■東京都の市区町村別の自転車発生集中量(H30)



■代表交通手段別の分担率の比較(H30)



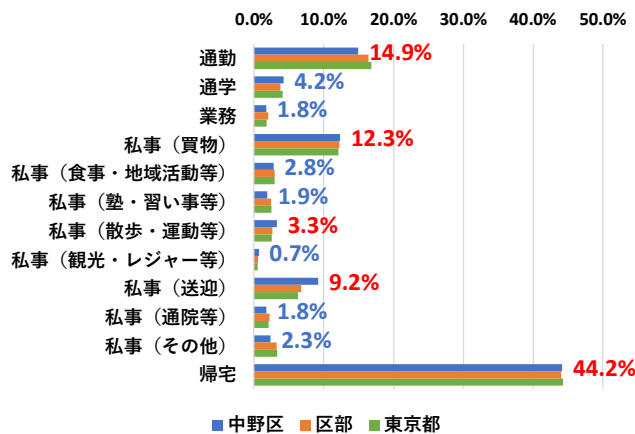
図 2.18 自転車の発生集中量と分担率

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

### ③ 移動目的、利用時間

- 自転車の移動目的は、「帰宅」が最も多く、次いで「通勤」や「買物」が多く、区部や都平均に比べて「私事（送迎）」「私事（散歩・運動等）」の割合が高くなっています。また、自転車の利用時間は、「0～9分」と「10～19分」の20分未満で7割を占めており、通勤・通学、送迎、買い物、通院など日常生活における身近な移動手段となっています。

■自転車の移動目的の比較(H30)



■中野区の自転車の利用時間(H30)

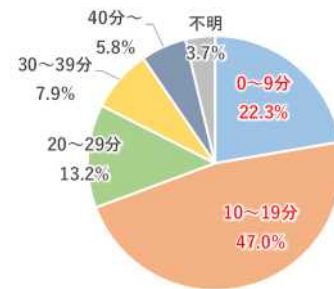


図 2.19 自転車の移動目的、利用時間

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）



④ 移動先

- 中野区の自転車による移動先は、約7割が区内での移動となっており、隣接区（新宿区・豊島区・練馬区・杉並区・渋谷区）が約3割となっています。
- 区内のゾーン別では、中野駅のある「中野」で自ゾーンから区内他ゾーンへの移動割合が高く、「沼袋・江古田等」で自ゾーン内が高く、北西部の「上鷲宮・鷲宮等」や南部の「南台・弥生町」で隣接区への移動割合が高くなっています。
- 区をまたいだ移動は、北部の「上鷲宮・鷲宮等－阿佐谷（杉並区）、中村（練馬区）」や「沼袋・江古田等－豊玉（練馬区）」、南部の「南台・弥生町－笹塚（渋谷区）」が自転車トリップ数の多い区間となっています。

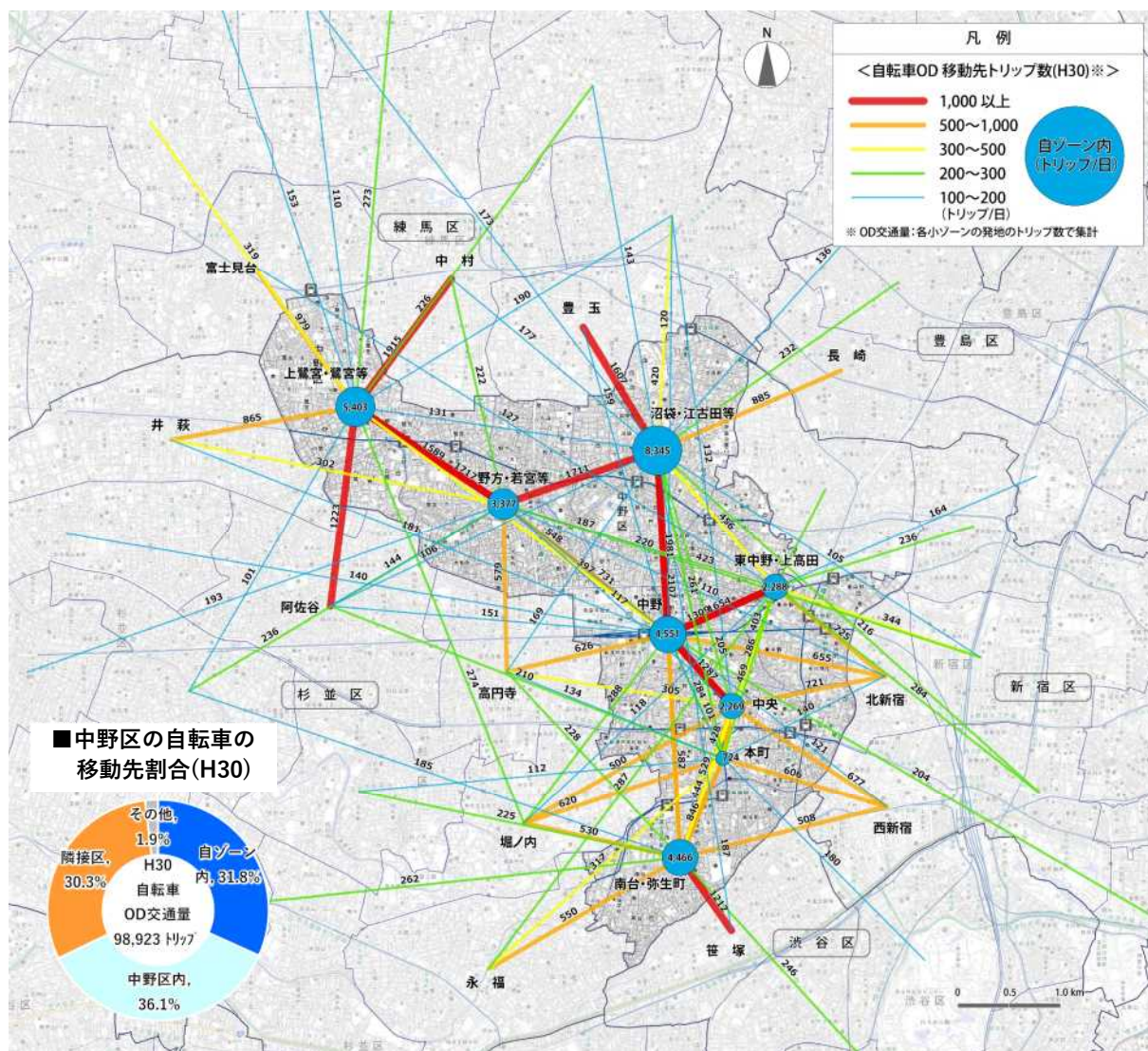


図 2.20 自転車 OD 状況

出典：第6回東京都都市圏パーソントリップ調査（平成30年）、地理院タイル（一部加工）

## (2) 鉄道駅別の自転車利用特性

- 中野区内及び中野区に隣接する 14 駅の端末交通手段は、「徒歩」が 9 割以上で多くを占め、「バス」は中野駅や鷺ノ宮駅で高く、「自転車」は北西部駅で約 6~8%と比較的高くなっています。
- 主要駅の自転車の利用目的は、帰宅を除くと「通勤」「通学」が全体的に多く、特に「中野駅」の通勤・通学利用者が突出して多くなっています。

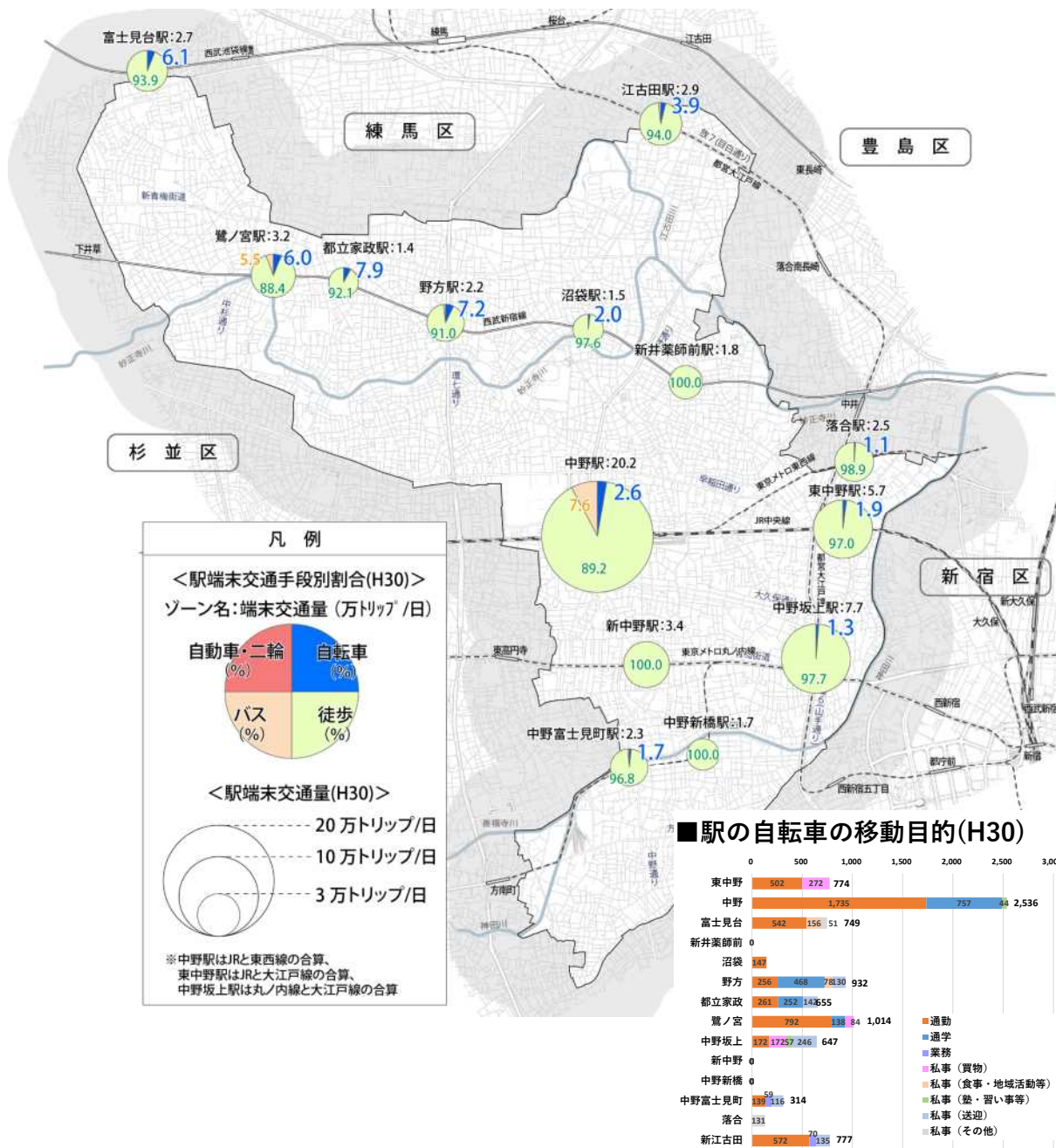


図 2.21 駅端末交通手段別割合

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）



### (3) 中野区シェアサイクルの利用状況

#### ① 利用回数

- 中野区シェアサイクルは、新型コロナウイルス感染症の渦中となる令和2年(2020年)7月にサービス開始後、令和4年(2022年)3月まで月当たり約7千回~1.4万回利用されています。
- プラン別では、1回会員と月額会員の利用が約半数ずつを占めており、法人会員と1日パスの利用は少数となっています。

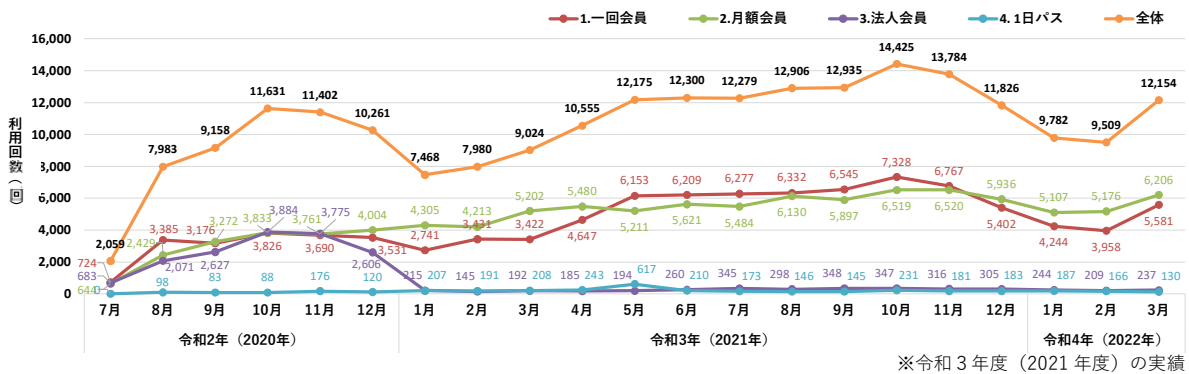


図 2.22 中野区シェアサイクルの利用回数推移

出典：中野区シェアサイクル（ドコモ・バイクシェア）利用実績集計（中野区資料）

#### ② 時間帯別利用状況

- 平日は、ピークが朝と夜に2回あり、8時台と19時台の利用が最も多くなっています。
- 休日は、昼間の利用が多く、13時台~16時台頃の利用が多くなっています。

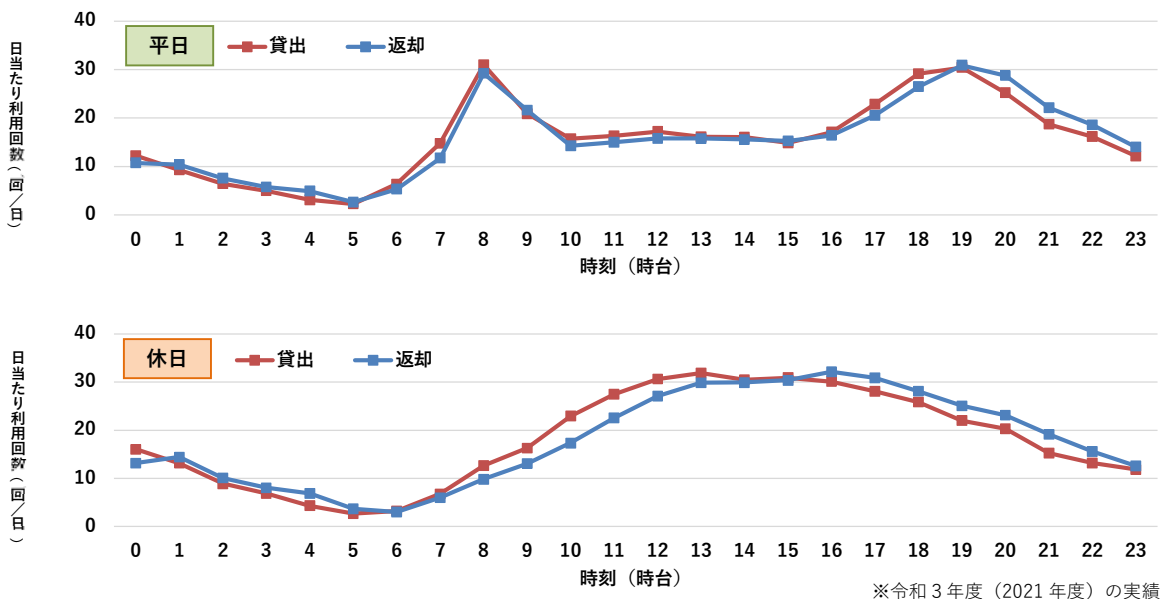
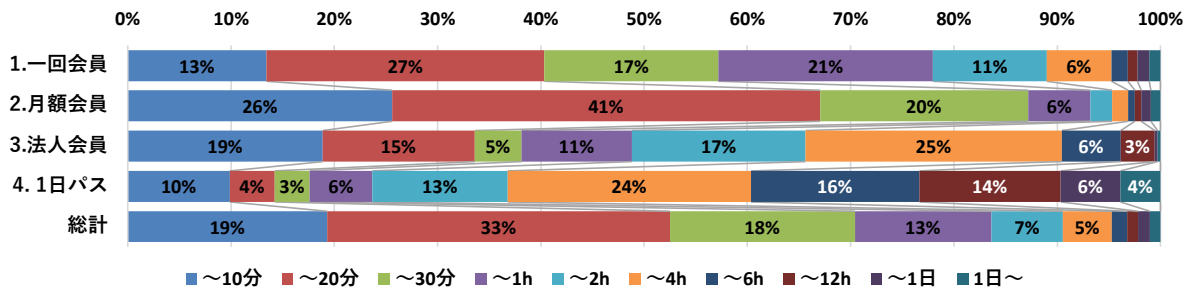


図 2.23 時間帯別貸出・返却回数

出典：中野区シェアサイクル（ドコモ・バイクシェア）利用実績集計（中野区資料）

### ③ 利用時間

- 利用時間は、全プラン合計で 30 分以内が 70%を占め短時間利用が多いですが、法人会員や 1 日パスの利用では 2~4 時間の利用が多く長時間になっています。



※令和3年度（2021年度）の実績

図 2.24 会員種類別利用時間割合

出典：中野区シェアサイクル（ドコモ・バイクシェア）利用実績集計（中野区資料）

### ④ 移動状況

- シェアサイクルによる移動状況は、全体の約 29%が中野区内を移動し、約 71%が中野区から区外、または区外から区内への移動となっています。
- 区外では、新宿区と渋谷区方面との出入りが多く、新型コロナウイルス感染症の感染拡大状況下で比較的長距離の利用の傾向がうかがえます。

■区内ポート利用者の移動元・移動先

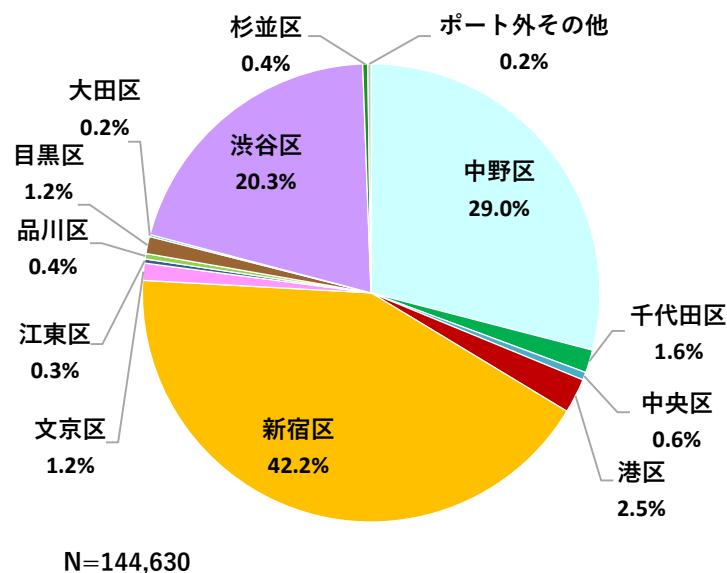


図 2.25 移動状況

出典：中野区シェアサイクル（ドコモ・バイクシェア）利用実績集計（中野区資料）

## 2-4 自転車に関わる交通事故

### (1) 自転車関与事故件数の推移

- 中野区の交通人身事故件数及び自転車関与事故件数（自転車事故件数から自転車同士の事故を重複分として差し引いた件数）は、平成29年（2017年）以降、増加傾向に転じており、近年は減少傾向にあるものの平成28年（2016年）の水準までには至っていません。
- 交通人身事故における自転車関与率（交通事故全体に占める自転車関与事故の割合）は、東京都や区部の平均を大きく上回って推移し、特に令和元年（2019年）以降は50%を大きく超え、区内の交通人身事故の半分以上を占めています。
- 交通人身事故における自転車関与率が23区内で最も高く、自転車事故対策が重要な課題となっています。

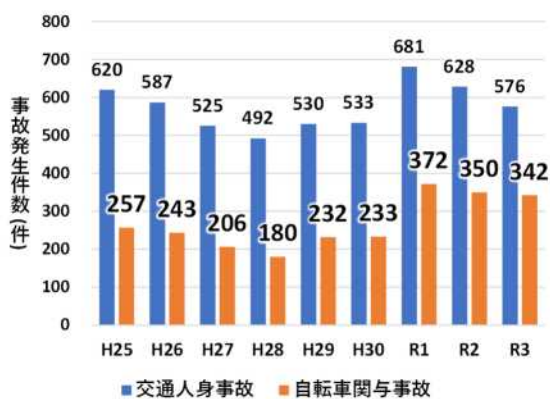


図 2.26 中野区の交通人身事故発生件数と自転車関与事故件数の推移

出典：警視庁資料

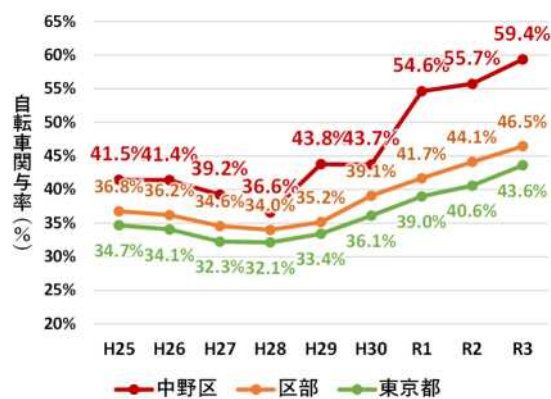


図 2.27 自転車関与率の推移

出典：警視庁資料

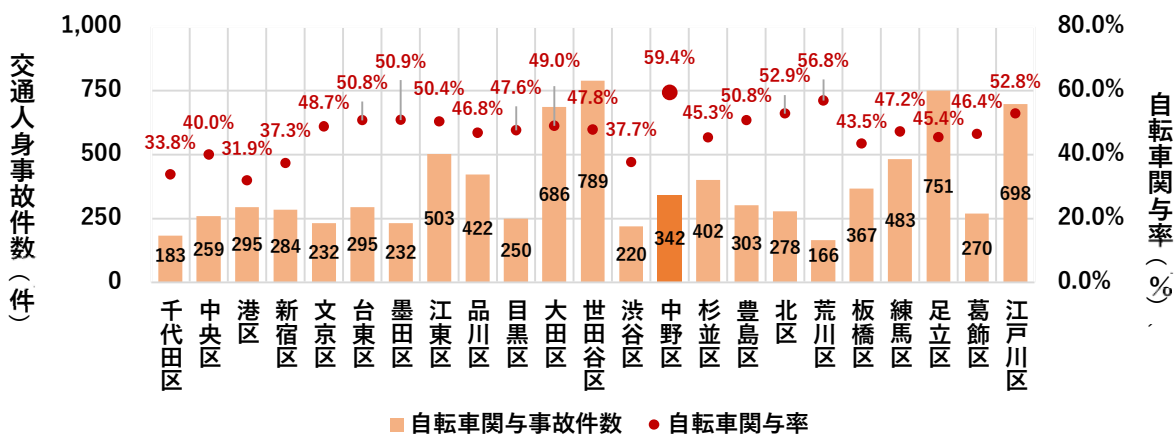


図 2.28 23区内の自転車関与事故件数と自転車関与率 (令和3年)

出典：警視庁資料

## (2) 自転車事故の発生箇所

- 中野区内の自転車事故の発生箇所は、幹線道路や駅周辺で多くなっており、特に中野駅北側の早稲田通りと中野通りの交差部周辺や新中野駅周辺で自転車の事故発生密度が高くなっています。

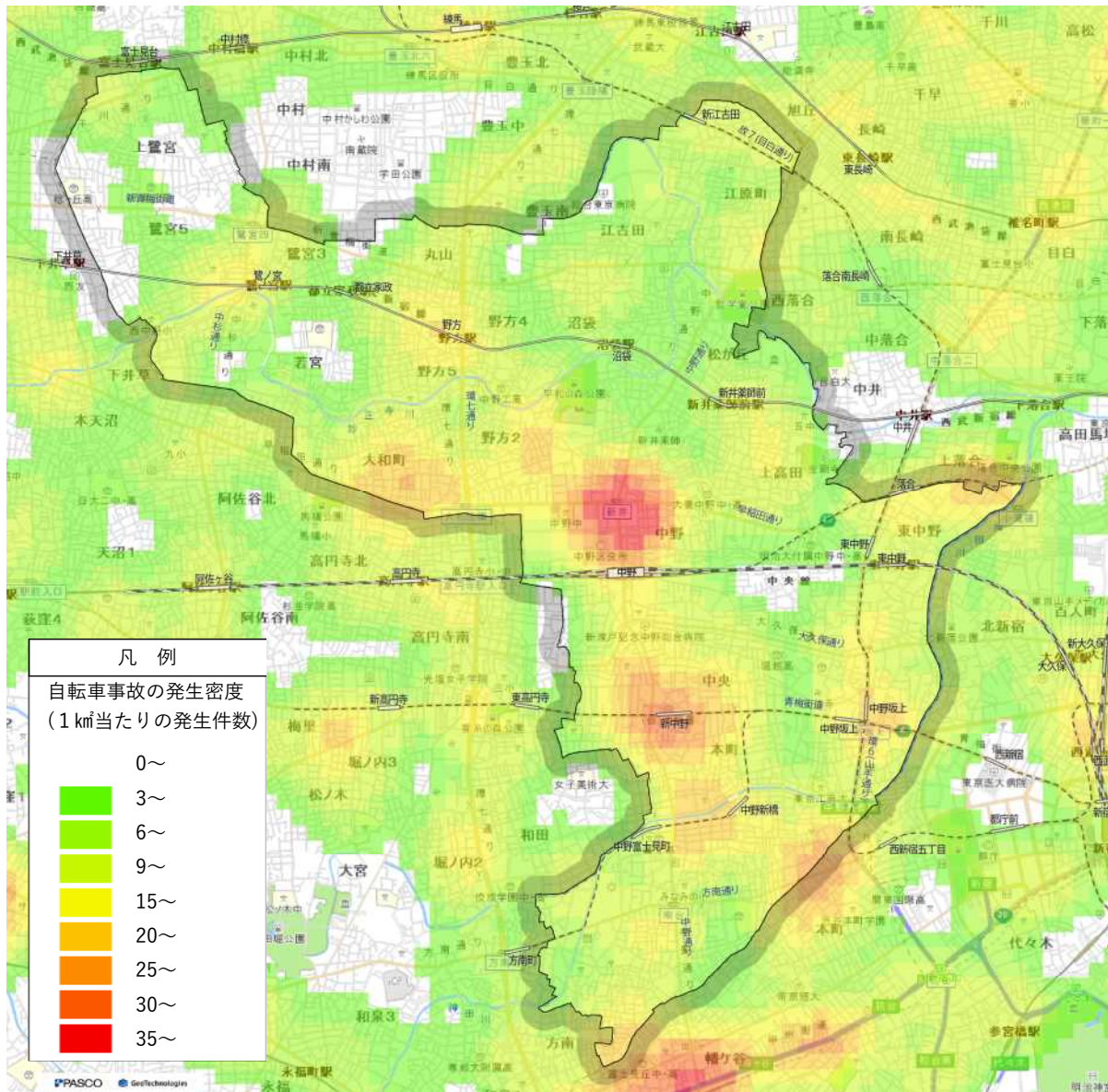


図 2.29 中野区周辺の自転車事故の状況

出典：警視庁 交通事故発生マップ（令和4年（2022年）時点、一部加工）



### (3) 自転車利用で危険を感じる箇所

- 自分または相手が自転車を利用している際に危険を感じる箇所としては、駅付近が多く、特に中野駅付近が最も多くなっています。

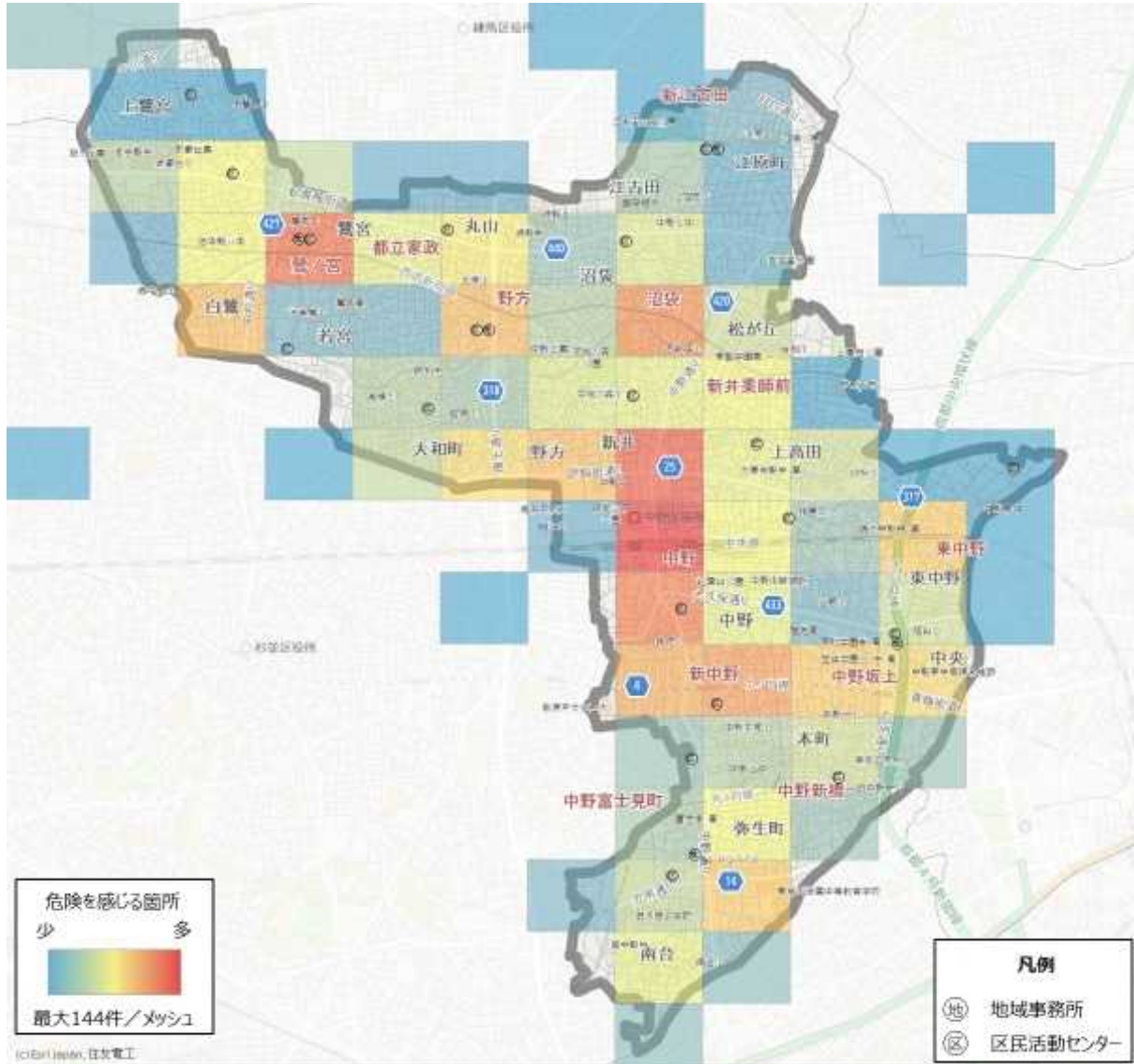


図 2.30 自分または相手が自転車を利用している際に危険を感じる箇所

出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区

## 2-5 中野区のこれまでの自転車関連施策

### (1) 前計画の施策と課題

- 前計画での施策体系及びこれまでの取組内容と課題を以下に整理しました。

#### ● 基本方針1 自転車利用の環境整備

個別施策	主な取組内容	課題
自転車駐車場の整備	利用者要望に対応し平置きスペースを増加しました。 利用率は新型コロナウイルス感染症の影響もあり 69.7% (目標 85%) となっています。	供給不足地区における自転車駐車場の整備だけでなく、自転車利用の多様化や短時間駐車ニーズに合わせた整備、運用方法の検討が求められています。 老朽化施設の更新や利用率の低い施設の利用促進も必要です。
鉄道駅周辺の自転車駐車場の整備	中野四季の森公園地下自転車駐車場の整備が完了しています。	まちづくりの進捗に合わせた効果的な自転車駐車場整備の検討が必要です。
買い物客用駐車場の整備	附置義務制度による自転車駐車場の整備を促進しています。	商店街や大型店、開発事業者等と連携し、今後の取組を検討する必要があります。
自転車通行空間の整備	自転車レーンやナビマークの整備を推進しています。	利用者ニーズや自転車通行空間の連続性等の観点から、より効果的な整備を進めるために、計画を作成し、それに基づいた整備体制の構築が必要です。
シェアサイクルの検討	シェアサイクル事業を導入しています。(広域実証実験)	実証実験を通じて、導入効果や実現性の視点から施策を検討する必要があります。

#### ● 基本方針2 自転車利用の適正化

個別施策	主な取組内容	課題
放置規制の推進	放置対策を継続し、放置自転車台数は減少傾向ですが、放置率は5%台で下げ止まっています。(目標 4.3%)	駅周辺の放置自転車は、減少傾向にありますが、集客施設等の周辺等に時間帯や曜日によって集積している箇所があるため対策が必要です。
啓発活動の推進	HP や区報にて PR を実施しています。	自転車利用マップ等の作成・配布を通じて、適正利用に向けた継続的な啓発の推進が必要です。
交通安全教育の推進	学校における交通安全教育等を実施しています。	交通人身事故における自転車関与率は 23 区内で最も高く、交通安全教育の充実及び
自転車利用者へのルール・マナーの啓発活動	自転車保険の加入助成を実施しています。	自転車利用者へのルール・マナーの啓発活動が必要です。



## 2-6 自転車を取り巻く社会情勢の変化

### (1) 国の取組 (GOOD CYCLE JAPAN)

- 国では、平成29年(2017年)の「自転車活用推進法」の施行や平成30年(2018年)の「自転車活用推進計画」の策定を契機に、自転車を活用した「しあわせ」な生活と社会を目指すオールジャパンの取組として「GOOD CYCLE JAPAN」を掲げ、主に「環境」「健康」「観光」「安全」の4つの分野で様々な施策を推進しています。
- 「サイクル都市環境」の分野では、「自転車専用道路の整備」、「路外駐車場の整備等」、「シェアサイクル施設の整備」、「公共交通機関との連携の促進」などを推進しています。
- 「サイクル健康」の分野では、「自転車専用道路の整備」、「国民の健康の保持増進」、「青少年の体力の向上」に取り組んでいます。
- 「サイクル観光」の分野では、「自転車を活用した国際交流の推進」、「観光来訪の促進、地域活性化の支援」を推進しています。
- 「サイクル安全」の分野では、「自転車専用道路等の整備」、「交通安全に係る教育及び啓発」、「災害時の有効活用体制の整備」などを推進しています。

### (2) 自転車の種類の多様化

- 近年の自転車販売では、一般車の販売台数が落ち込む一方で、「スポーツ車」や「電動アシスト車」等の販売台数が増加傾向にあります。
- 区民アンケートにおいても、「軽快車」の他、「電動アシスト車」や「スポーツ車」の利用が多く、自転車の種類の多様化に対応した自転車利用環境が求められています。

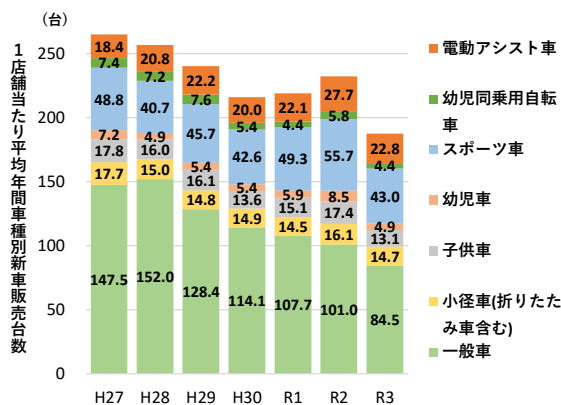


図 2.31 車種別販売台数の推移 (1店舗あたり)

出典：一般財団法人自転車産業振興協会  
自転車国内販売動向調査

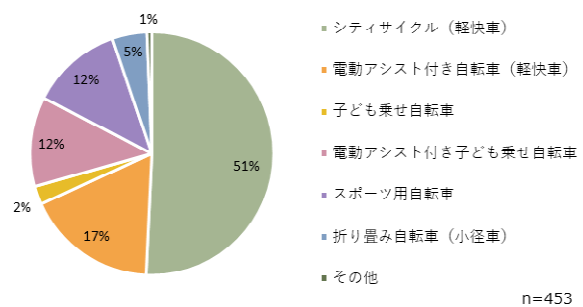


図 2.32 持っている自転車

出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区

### (3) 自転車利用における新型コロナウイルス感染症の影響

- 新型コロナウイルス感染症感染防止のため、人との接触を低減する取組の一つとして自転車通勤が見直されています。
- 中野区でも、新型コロナウイルス感染症の影響で自転車利用機会が増えており、自転車利用への関心が高まっています。

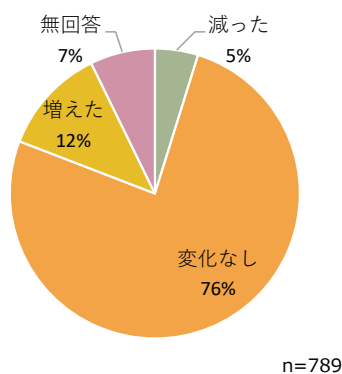


図 2.33 新型コロナウイルス感染症の影響で自転車を利用する機会の変化  
出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区

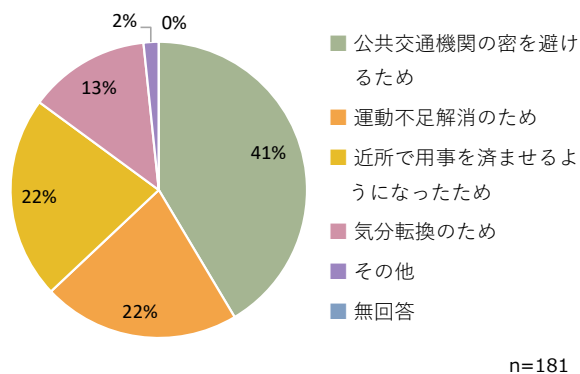


図 2.34 新型コロナウイルス感染症の影響で自転車を利用する機会が増えた理由  
出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区

## 2-7 自転車に関する主要課題

自転車の利用環境や利用動向、自転車関与事故の状況等を踏まえ、自転車に係る主要な現状と課題を以下のように整理しました。

### 現状① 通行空間の計画的な整備が必要

中野区では、自転車レーンや自転車ナビマーク等の設置が進められてきました。今後は、自転車ネットワークの形成に向けて路線を選定し計画的な整備が必要となっています。

早稲田通りの自転車ナビマーク



### 現状② 放置自転車が残存

中野区では、利用率が低い自転車駐車場がある一方で、放置自転車が未だに存在します。また、子ども乗せ自転車や電動自転車等、通常のラックには駐輪が困難な車両が増加し、ニーズに合った自転車駐車場が求められています。



放置自転車の推移

### 現状③ 自転車関与事故が多い

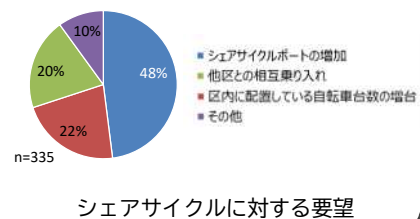
中野区は、23区内の自転車関与事故率ランキングがワースト第1位(令和3年度)、自転車関与事故が交通人身事故のうち約59%であるため、事故件数を減らす取組が必要となっています。



自転車関与事故率の推移

### 現状④ 自転車を取り巻く環境の変化

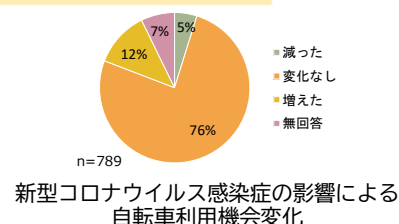
中野区では、令和2年(2020)年7月からシェアサイクルを導入し、利用者や利用を考えている区民からシェアサイクルの利便性向上に関する要望があがってきています。また、中野区では、これまで力を入れてきた放置自転車対策等に加え、自転車の活用推進に向けた取組が必要となっています。



シェアサイクルに対する要望

### 現状⑤ 新型コロナウイルス感染症の影響による自転車利用の変化

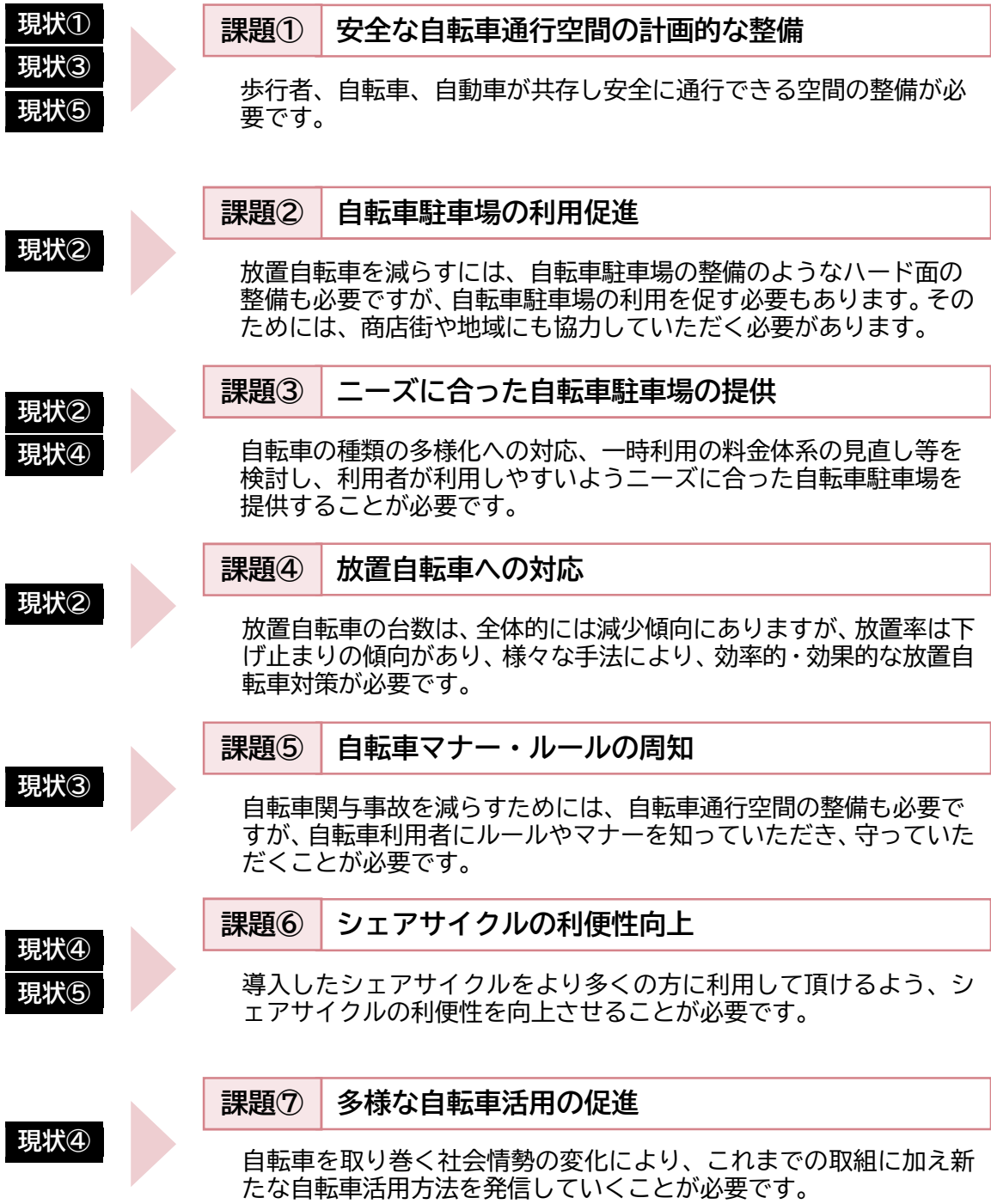
中野区では、新型コロナウイルス感染症の影響により自転車利用機会が増えたとの回答が12%となっています。その理由として、公共交通機関の密を避けることを挙げる人が41%で最多となっており、多様化する自転車利用目的への対応が求められています。



新型コロナウイルス感染症の影響による自転車利用機会変化

自転車利用に関するアンケートより

- ・自転車保険加入・防犯登録が徹底されていない
- ・自転車安全利用五則の認知度が中途半端
- ・自転車利用マナーやルールが守られていない
- ・安全な自転車通行空間の整備
- ・買い物客用の自転車駐車場不足
- ・自転車駐車場の利便性向上
- ・自転車利用目的多様化による自転車利用機会増加への対応
- ・シェアサイクルの利便性向上



## 第3章 計画の基本理念と基本方針

### 3-1 計画の基本理念と基本方針

自転車を取り巻く現状と課題を踏まえて、計画の基本理念を以下のように定め、課題解消に向けて3つの基本方針を設定します。

#### 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

多様化する自転車利用の目的や自転車の種類に合わせて、自転車駐車場や自転車通行空間の整備を行います。また、積極的な情報発信や啓発活動などを通じて、自転車駐車場の利用促進や自転車通行空間の周知にも努めます。これらの取組を通じて、誰もが自転車を利用しやすいような環境整備を推進します。

#### 基本方針2 自転車利用の適正化

放置自転車のさらなる減少のために、様々な手法を組み合わせるなど効率的・効果的な放置自転車対策に取り組めます。また、自転車利用者や歩行者、自動車などが安全・安心に通行できるよう、自転車の安全利用の推進や各種交通安全教育の一層の充実化を図り、適切な自転車利用を周知徹底します。

#### 基本方針3 自転車活用の推進

健康増進を目的とした自転車の活用が注目されているなど、自転車のニーズは多様化しており、これに対応した環境を整備し自転車活用を推進します。また、近年利用が広がっているシェアサイクルの利用をさらに促進するために、シェアサイクルを利用しやすい環境整備も進めます。

## 3-2 施策体系

基本理念及び基本方針の実現に向けて、以下の施策を設定します。本計画の施策体系は、3つの基本方針、5つの個別方針、8の施策で構成します。

表 3.1 施策体系

基本方針	個別方針	施策
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	施策① 既存自転車駐車場の利用促進
		施策② 新たな自転車駐車場の整備
	個別方針 2 安全な自転車通行空間の 計画的な整備促進	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
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	施策④ 放置自転車防止への取組
	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
		施策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 身近な暮らしを支える 自転車利用の促進	施策⑦ シェアサイクルの普及促進
		施策⑧ 健康増進につながる自転車利用 の促進

### 3-3 SDGs（持続可能な開発目標）への貢献

SDGs（持続可能な開発目標）は、平成27年（2015年）国連サミットで採択され、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、17の目標（ゴール）と各目標をより具体的に示した169のターゲットから構成された平成28年（2016年）～令和12年（2030年）までの国際目標です。

17の目標のうち、目標3、7、11、17の4つの目標を本計画と特に関わりが強い目標（ゴール）にとらえ、このほか、目標13「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」も踏まえ、それぞれに関連する取組を推進していきます。



#### 目標 3

あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



#### 目標 7

すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する



#### 目標 11

包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する



#### 目標 17

持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する



## 第4章 実施施策

### 4-1 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

#### 施策① 既存自転車駐車場の利用促進

##### 目的・方向性

自転車の多様化や社会情勢の変化等に合わせて既存自転車駐車場の質を向上させ、利用を促進することを目的とします。

大型自転車等の様々な車両への対応や、ICT化の推進、利用料金の適正化等により、サービスの質と利便性の向上を推進します。

**新規**：新たに取り組む事項

**継続**：現在の事業を継続して取り組む事項

##### 取組内容

##### ■自転車の多様化に合わせた整備 **新規** **継続**

- ・電動自転車・親子自転車・子ども用自転車・シェアサイクル等、多様な車両に対応した設備の改善を進めます。
- ・設備等の老朽化に対応した計画的・効率的な改修・修繕を進めます。

##### ■自転車駐車場設備のICT化の推進 **継続**

- ・料金支払い等をキャッシュレス化できる電磁ラックの導入等を推進します。
- ・空いている自転車駐車場や区画への誘導、満車等の情報提供をホームページ上でリアルタイムに行う等、ICT化の状況を踏まえて利便性の向上を推進します。

##### ■自転車駐車場の案内の充実 **新規**

- ・案内看板の設置、自転車駐車場マップの配布、区ホームページへの一覧表の掲載等に加え、GISを活用した自転車マップ等様々な方法で案内の充実を図ります。

##### ■より柔軟な利用料金の設定 **新規**

- ・利用実態に合わせて、利用率の低い区営自転車駐車場の料金見直し等を図ります。
- ・必要に応じて区営自転車駐車場の料金設定の評価指標を見直し、自転車駐車場間の利用率の平準化や利用者数の向上を図ります。



## ▶ 個別方針1 ニーズに合わせた自転車駐車環境の整備

### 施策② 新たな自転車駐車場の整備

#### 目的・方向性

ニーズに合わせた自転車駐車場の確保を図り、自転車利用者のアクセス性や利便性を向上させることを目的とします。

放置自転車の状況や自転車の利用実態等を踏まえ、利用しやすい自転車駐車場の整備を図ります。また、自転車利用者が鉄道に乗り継ぎやすくなるよう、再開発事業や連続立体交差事業の進捗等に合わせ、効果的な自転車駐車場整備を検討し、関係者協議のうえ自転車駐車場の整備を進めます。なお、新たな自転車駐車場整備にあたっては、将来の維持管理費やメンテナンス性などについても考慮し、長期にわたって安定的に持続できるサービスの提供を目指します。

#### 取組内容

##### ■ 駅周辺における自転車駐車場の整備・充実 継続

- ・ 中野駅周辺の再開発や西武新宿線の連続立体交差事業等、駅ごとの特色や課題があるため、まちづくりの現状や進捗も踏まえながら、効果的な自転車駐車場整備を検討します。
- ・ 区の自転車駐車場の新設や改築の際は、官民連携による運営方法の導入、シェアサイクルの導入、メンテナンスサービス等の付加価値サービス導入の検討をするとともに、設備のICT化や料金体系の検討を行う等、利用しやすい自転車駐車場の整備を進めます。
- ・ 用地の確保が難しい駅周辺においては、既存自転車駐車場の有効活用、駅周辺の未利用地や道路空間の活用、駅前広場地下空間の活用等による駐車スペースの確保を図ります。

##### ■ 鉄道事業者との連携による自転車駐車場の整備 継続

- ・ 鉄道に乗り継ぐ自転車等利用者の利便に供するため、再開発事業や連続立体交差事業の進捗等に合わせ、効果的な自転車駐車場整備を検討し、関係者協議のうえ自転車駐車場の整備を進めます。

##### ■ 民間自転車駐車場の整備促進 継続

- ・ 住宅地内の空いている用地や商店街の空き店舗等に民間自転車駐車場の整備を促進するため、商店街との連携や新たな事業手法の導入検討等を進めます。
- ・ 「中野区民営自転車駐車場設置費補助要綱」について周知を図り、民間による自転車駐車場の設置を推進するとともに、必要に応じて利用しやすいような制度に見直すことを検討します。
- ・ 近年は自動車駐車場の一部転用や、自転車駐車場のシェアリングサービスなどによる、小規模な自転車駐車場の設置が進んでおり、短時間の自転車放置の解消に寄与しています。こうした柔軟かつ効率の良い駐車スペースの確保について、設置だけでなくその後の運営も含め区が支援を行い、さらなる拡充を目指します。

▶ 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・方向性**

自転車通行空間整備の推進により、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ることを目的とします。

また、荷捌きスペースの確保や都市計画駐車場の整備等にあわせて、駐車対策等の道路空間の適切な利用に向けた取組の充実を図ります。

**取組内容**

■自転車通行空間の整備 継続

- ・自転車ネットワークの形成について、自転車通行空間の基本的な指針となる「自転車ネットワークの考え方」に基づき自転車通行空間の整備を図ります。

自転車ネットワークは、路線が持つ役割により、以下のネットワークに分類します。

区分	役割	配置
主要ネットワーク	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	道路幅員や網密度を考慮し、主要な都道・都計道を選定
補助ネットワーク	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	上記以外



図 4.1 自転車ネットワーク図

■自転車及安全に通行できる道路構造の整備 新規

- ・自転車通行空間の路面を滑りにくい構造とする、自転車のタイヤが挟まりにくいグレーチング蓋とする、エプロン幅が狭い側溝とするなど、より安全な道路構造の整備に努めます。

■路上駐車対策及び自転車通行空間の維持管理の徹底 継続

- ・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、通行の妨げとなる段差や溝の解消を行うなど適切な道路維持管理に努めます。

■自転車通行空間の周知・利用啓発 新規

- ・自転車通行空間の整備箇所、役割と効果等について、区の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。

## 4-2 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

### 施策④ 放置自転車防止への取組

#### 目的・方向性

多様な手法により放置自転車防止を推進し、すべての歩行者にやさしい通行環境を整備することを目的とします。

放置自転車については、ユニバーサルデザインの視点等から、視覚障害者、車いす、ベビーカー等の通行の妨げとなるだけでなく、非常時や災害時における救出活動に支障をきたすことから、適正な撤去活動を行います。また、駅前放置自転車クリーンキャンペーン等による適正な自転車利用の啓発、条例に基づく集客施設における自転車駐車場の確保等、放置自転車防止に向けた取組の充実を図ります。

#### 取組内容

##### ■放置自転車への対応の重点化

新規

継続

- ・GIS データや位置情報を活用し、放置自転車の実態に合わせて撤去作業の場所や回数の見直しを行う等、効果的・効率的な撤去活動を進めます。
- ・買い物等を目的とした短時間利用者による放置自転車への対応が課題となっていることから、店舗前の路上の放置改善・投棄対策のため巡回指導を強化します。

##### ■附置義務自転車駐車場の適正化

継続

- ・民間による自転車駐車場整備を推進するため対象施設の拡大や効果的な運用を検討し、既存制度の見直しを図ります。

## ▶ 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・方向性**

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ることを目的とします。

事故の原因となる故障や整備不良を予防するため、自転車販売店との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。

**取組内容****■自転車の点検整備の推進** 新規

- ・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。

**■安全運転の周知徹底** 継続

- ・警察と協力し、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組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等を周知徹底します。
- ・町会・商店街・自治会など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。
- ・万が一の事故への備えとして、致命傷となりやすい頭部を衝撃から守る自転車ヘルメットの着用を促進します。

**■自転車保険への加入促進** 継続

- ・区営自転車駐車場等での周知をはじめ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。

**■防犯登録の推進** 継続

- ・自転車の盗難時における被害回復や、所有者への速やかな連絡を可能にするため、自転車販売店とも協力しながら、防犯登録を行うようさらにPRします。

## ▶ 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・方向性**

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、自転車事故対策が急務となっていることを受け、これまで以上の自転車安全教育を徹底することを目的とします。

多様な世代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り組みます。

**取組内容****■多様な世代に向けた交通安全教育** 新規 継続

- ・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、交差点等での高齢者を対象としたキャンペーン活動による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。
- ・運転者等を対象とした地域、職場等における運転者講習会などで、自転車の安全利用についても呼びかけるとともに、交通関係団体等と連携し、成人等に対して効率的な安全教育活動を推進します。
- ・風俗習慣の違いや各国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作成、配布します。

**■「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進** 新規

- ・交通安全教育にあたっては、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。



## 4-3 自転車活用の推進

▶ 個別方針5 身近な暮らしを支える自転車利用の促進

### 施策⑦ シェアサイクルの普及促進

#### 目的・方向性

シェアサイクルの普及促進により、区内の公共交通の補完、区民の移動利便性の向上、自治体間の広域連携等を図ることを目的とします。

民間サービスとしての安定化に協力していくとともに、利用者目線での利便性向上と区内の移動環境の一つとして定着するように情報発信の強化やシェアサイクルの利用環境整備を進めさらなる利用を促進します。

#### 取組内容

##### ■事業者連携、自治体間の広域連携の強化

新規

- ・区内で事業を展開しているシェアサイクル事業者と協力して、情報の共有やポート数の拡充を行い利便性の向上を図ります。また、シェアサイクルでの隣接区との往来が増加するよう、他の自治体と広域連携を強化し相互乗り入れの利用を促進します。

##### ■シェアサイクル事業の周知・安全利用の促進

新規

- ・区で実施しているシェアサイクル事業の概要や利用方法、利用料金などについて区報やホームページなどで積極的にPRし、シェアサイクル事業の普及と利用促進に努めます。
- ・自転車シェアリング事業者と連携し、サイクルポートへの掲示やメール、アプリなどで利用者に対して安全利用の周知・啓発を行います。

##### ■シェアサイクルポートの拡大

新規

- ・様々な場所でシェアサイクルを利用できるよう、公開空地、鉄道駅、民有地等へのシェアサイクルポートの設置促進を行いシェアサイクルの利便性向上に努めます。また、公有地や区営自転車駐車場への設置についても引き続き検討します。

##### ■サイクルポートの適正な維持管理の推進

新規

- ・サイクルポートにおける自転車の台数管理等の利用状況を把握して、事業者に対し適切な維持管理を要望していきます。



▶ 個別方針5 身近な暮らしを支える自転車利用の促進

## 施策⑧ 健康増進につながる自転車利用の促進

### 目的・方向性

自転車の持つ心身の健康づくりへの効果に注目し、自転車を活かした健康的なライフスタイルを支援することで、区民の運動機会の増加を図ることを目的とします。

まちづくりの進捗に合わせた自転車通行空間や自転車駐車場の整備を図り、自転車が利用しやすい環境整備を進めて、自転車の健康的な楽しみ方や、自転車通勤に関する情報提供を行うなどの取組を進めます。

### 取組内容

#### ■自転車利用による健康増進のPR活動の実施 新規

- ・自転車利用による病気予防やメンタルヘルスケアへの効果等の情報や健康増進を目的とした自転車の活用方法等について、ホームページ等の各種媒体を通して健康づくりにおけるPR活動を実施します。

#### ■自転車通勤制度の導入推進 新規

- ・企業・団体などに向け、自転車安全利用に関する情報や「自転車通勤制度導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）」等の職場での自転車利用環境改善のための情報、自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度である「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の環境にやさしい自転車通勤推進に役立つ情報等をホームページ等で周知します。
- ・従業員の通勤時における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組を支援し、自転車通勤制度を適切に導入・運用できるよう推進します。

#### ■シニア世代に対する自転車利用の促進 新規

- ・自転車は身体的な負担が比較的軽く、シニア世代も取り組みやすいスポーツと言えます。外出機会の創出を目的に高齢者交通安全教室等で安全な利用や車両点検の方法を周知するなどの支援を行うとともに、利用のコツや注意点について啓発します。

#### ■自転車通行空間の整備 ※再掲 施策③

- ・自転車が安全で快適に通行できる環境を確保するため自転車通行空間を整備します。

#### ■自転車駐車環境の整備 ※再掲 施策①、施策②

- ・自転車の多様化や社会情勢の変化等に合わせて既存自転車駐車場の質の向上や、ニーズに応じた利用しやすい自転車駐車場の確保を図ります。

## 第5章 計画の推進体制

### 5-1 施策実現のための連携・協力

この計画の施策を実行するには、区民、行政、地域団体、事業者等、自転車に関わる人すべてが連携・協力し、また、それぞれの役割に応じた責務を果たしていく必要があります。



#### <区>

区は、自転車利用に関する様々な課題を解決するため、国や道路管理者（東京都・区）、交通管理者（警察）、鉄道事業者、区民等と連携し、自転車利用にかかる環境整備、自転車利用の適正化、自転車活用の推進により、自転車に関連する課題に対して総合的に取り組むものとしします。

#### <道路管理者>

区道の道路管理者である区は、放置防止条例に基づき主体的に放置自転車対策に取り組むこととしします。都道の道路管理者である東京都は、区との適切な役割分担の下、連携して放置自転車の問題に対応するものとしします。あわせて自転車通行空間の整備については、各主体と連携して取り組むものとしします。

#### <交通管理者>

警察は交通管理者として、自転車の適正利用を促進して自転車事故の防止を図るものとしします。「自転車安全利用五則」等、自転車の正しい通行方法に関する広報啓発活動の推進や「自転車運転者講習制度」等を適切に履行して取り締まりの強化を行い、交通管理者の責務を果たし、良好な道路環境の確保に努めるものとしします。

#### <区民>

区民は、自転車利用や放置自転車の問題を地域の課題としてとらえ、主体的に取り組むとともに、区や交通管理者などと積極的に連携し解決を図ります。

<地域団体>

町会・商店街・自治会など地域の団体は、行政などとも協力しながら、放置自転車対策や交通安全活動を推進します。

<自転車利用者>

自転車利用者は、自転車を自転車駐車場に停めるなどして、道路など公共の場所に自転車を放置しないようにします。利用の際は、交通ルールとマナーを守り、自転車事故を起こさないよう心掛けなければなりません。

<学校>

学校は区や警察などと協力しながら、児童・生徒向けの交通安全教室などを通じて交通安全意識の向上を図ります。

<自転車販売店>

自転車販売店は、自転車の安全利用について周知を図るとともに、防犯登録や自転車保険への加入を推進します。

<鉄道事業者>

鉄道事業者は、区が実施する自転車法及び放置防止条例に基づく自転車駐車場設置の際には、区と協議を行います。

<集客施設の設置者等>

集客施設の設置者や商店街は、買い物客用駐車場の設置と秩序ある駐車の誘導に努めるものとします。自転車駐車場附置義務の対象となっている集客施設の設置者は、自転車駐車場の附置義務を遵守するとともに、来場者に対する適正利用の呼びかけを行い、自転車等の整理を行います。

附置義務適用外の施設についても、集客数に見合った必要規模の自転車駐車場の設置に努めるものとします。

<その他事業者>

事業者は、自転車通勤や自転車を事業で使用する従業者への自転車安全利用研修に努めるものとします。

## 5-2 数値目標

計画の達成状況や各施策の効果を定量的に把握し検証を行うために、以下に示す指標と目標値を基本方針ごとに設定します。

基本方針	指標	現状値	目標値 (令和14年度)
基本方針1 自転車利用の環境整備	自転車駐車場利用率 <sup>※1</sup>	69.7%	90%以上
	自転車ネットワーク路線の整備率 <sup>※2</sup>	66.8%	74.2%
基本方針2 自転車利用の適正化	駅周辺の自転車放置率 <sup>※3</sup>	5.8%	3.8%以下
	自転車関与事故件数 <sup>※4</sup>	350件/年	190件/年 (令和7年度まで)
基本方針3 自転車活用の推進	自転車の利用頻度 <sup>※5</sup> (週1日以上利用する人の割合)	40.1%	50.0%

※1 自転車駐車場（区営）の1日平均利用件数÷収容台数（有料施設でバイクも含む）

※2 自転車専用通行帯、自転車ナビマーク、自転車歩行者道のいずれかで整備している路線

※3 駅周辺の放置自転車台数÷駅周辺の乗り入れ台数（駐車台数+放置自転車台数）

※4 第11次中野区交通安全計画による

※5 現状値は令和3年（2021年）中野区区民意識・実態調査によるもの

## 5-3 PDCA サイクルによる計画の推進

本計画は、策定した計画（Plan）を実行（Do）し、実行内容を評価（Check）、必要に応じて計画を見直す（Action）、PDCA サイクルにより推進します。







## 【資料編】

## 資料編 1 自転車利用の状況

## 1-1 区営自転車駐車場

## (1) 整備状況

表 1.1 区営自転車駐車場整備状況

駅名	名称	種別	開設年 (当初)	駅から の距離 (m)	面積 (㎡)	形態	収容台数 (台)	利用料金 (自転車)	
								1日	定期1か月
中野	①中野南自転車駐車場	有料制	1999年 (H11)	200	913	屋外	700	100円	1,100円
	②中野西自転車駐車場	有料制	2010年 (H22)	300	3,705	屋内・ 屋外	1,980	-	屋外東1,900円 屋外 900円 1階1,900円 2階1,300円
	③中野四季の森公園地下自転車駐車場	有料制	2019年 (H31)	500	2,111	地下	1,500	100円	1,600円
東中野	④東中野駅(地下)自転車駐車場	有料制	1999年 (H11)	130	1,710	地下	912	100円	1,600円
	⑤東中野駅前広場地下自転車駐車場	有料制	2015年 (H27)	10	414	地下	220	150円	2,500円
	⑥東中野東自転車等駐車整理区画	整理区画	2004年 (H16)	120	35	屋外	34	-	9,600円(年間)
中野坂上	⑦中野坂上駅(地下)自転車駐車場	有料制	1989 (H1)	70	1,588	地下	1,040	100円	1,600円
新中野	⑧鍋横自転車駐車場	有料制	2009年 (H21)	100	273	屋外	250	100円	1,600円
	⑨杉山公園地下自転車駐車場	有料制	2010年 (H22)	100	633	地下	240	150円	2,500円
中野新橋	⑩中野新橋駅自転車駐車場	有料制	1989年 (H1)	50	252	屋外	250	100円	1,900円
中野富士見町	⑪中野富士見町自転車駐車場	登録制	2002年 (H24)	50	111	屋外	90	-	7,200円(年間)
落合	⑫落合駅自転車等駐車整理区画	整理区画	2004年 (H16)	50	188	屋外	160	100円	7,200円(年間)
新江古田	⑬新江古田自転車駐車場	登録制	1998年 (H10)	50	407	屋外	300	-	7,200円(年間)
新井薬師前	⑭新井薬師北自転車駐車場	有料制	2006年 (H18)	50	224	屋外	230	100円	1,900円
	⑮新井薬師南自転車駐車場	有料制	2006年 (H18)	100	80	屋外	70	100円	1,700円
沼袋	⑯沼袋南自転車等駐車整理区画	整理区画	1978年 (S53)	120	150	屋外	250	100円	9,600円(年間)
	⑰沼袋第一自転車駐車場	有料制	1984年 (S59)	90	50	屋外	17	100円	-
	⑱沼袋地下自転車駐車場	有料制	1994年 (H6)	140	759	地下	470	100円	1,600円
野方	⑲野方東自転車等駐車整理区画(北)	整理区画	1977年 (S52)	140	135	屋外	226	-	9,600円(年間)
	⑳野方東自転車等駐車整理区画(南)	整理区画	1977年 (S52)	140	205	屋外	344	-	9,600円(年間)
	㉑野方第一自転車駐車場	有料制	1990年 (H2)	110	170	屋外	140	100円	-
	㉒野方第二自転車駐車場	有料制	1987年 (S62)	80	263	屋外	260	100円	1,900円
都立家政	㉓都立家政北自転車駐車場	有料制	1998年 (H10)	110	349	屋外	270	100円	1,900円
	㉔都立家政南自転車駐車場	有料制	1996年 (H8)	130	289	屋外	367	100円	1,900円
鷺ノ宮	㉕鷺宮北自転車駐車場	有料制	1994年 (H6)	110	274	屋外	248	100円	1,900円
	㉖鷺宮東自転車駐車場	有料制	1992年 (H4)	210	545	屋外	388	100円	1,600円
	㉗鷺宮南自転車駐車場	有料制	1991年 (H3)	240	932	屋外	450	100円	1,100円

※②中野西自転車駐車場は、令和4年10月1日に仮設自転車駐車場へ移転

出典：中野区資料

表 1.2 区営自転車駐車場整備の経緯

年月日	自転車駐車場	変更内容	
2012年	4月1日	⑩中野新橋駅自転車駐車場	神田川整備工事に伴い移転。収容台数削減
2015年	8月1日	⑦鷺宮南自転車駐車場	敷地内に鷺宮南自転車保管場所を設置。収容台数削減
	8月1日	中野けやき通り自転車駐車場	10月31日まで1日利用休止
	11月1日	②中野西自転車駐車場	駐車場屋内部分増設
	11月1日	中野けやき通り自転車駐車場	収容台数増設に伴い1日利用再開
	11月1日	中野駅北口西自転車駐車場	収容台数削減
	11月1日	中野駅北口中央自転車駐車場	収容台数削減に伴い1日利用廃止・屋外部分休止
	12月1日	⑩中野新橋駅自転車駐車場	神田川整備工事完了に伴い元の場所に移転。収容台数復元
2016年	1月31日	中野駅北口西自転車駐車場	廃止
	2月1日	中野駅北口中央自転車駐車場	屋外部分再開による収容台数増設
	10月1日	①中野南自転車駐車場	収容台数削減
2019年	1月31日	中野駅北口中央自転車駐車場	廃止
	2月1日	③中野四季の森公園地下自転車駐車場	供用開始
	4月1日	①中野南自転車駐車場	収容台数削減
2020年	4月1日	中野けやき通り自転車駐車場	バイク置場部分廃止
	7月20日	④東中野駅（地下）自転車駐車場	収容台数削減
	7月20日	⑦中野坂上駅（地下）自転車駐車場	収容台数削減
	9月1日	中野けやき通り自転車駐車場	収容台数削減
	12月1日	④東中野駅（地下）自転車駐車場	収容台数削減
2021年	1月27日	⑦鷺宮南自転車駐車場	収容台数削減
	2月24日	④都立家政南自転車駐車場	収容台数削減
	4月1日	中野けやき通り自転車駐車場	廃止
	4月1日	①中野南自転車駐車場	バイク置場部分廃止
	4月1日	②中野西自転車駐車場	屋外東部分増設
2022年	10月1日	②中野西自転車駐車場	囲町東地区の再開発に伴い、一部移転



## (2) 利用状況

表 1.3 区営自転車駐車場利用状況（令和3年度）

駅名	名称	種別	収容台数 (台)	令和3年度利用回数(回/日)			令和3年度 利用率
				1日	定期	計	
中野	①中野南自転車駐車場	有料制	700	36	500	536	76.6%
	②中野西自転車駐車場	有料制	1,980	0	2,102	2,102	106.2%
	③中野四季の森公園地下自転車駐車場	有料制	1,500	476	798	1,274	84.9%
東中野	④東中野駅(地下)自転車駐車場	有料制	912	134	443	577	63.3%
	⑤東中野駅前広場地下自転車駐車場	有料制	220	66	168	234	106.4%
	⑥東中野東自転車等駐車整理区画	整理区画	34	-	-	-	-
中野坂上	⑦中野坂上駅(地下)自転車駐車場	有料制	1,040	63	257	320	30.8%
新中野	⑧鍋横自転車駐車場	有料制	250	33	97	130	52.0%
	⑨杉山公園地下自転車駐車場	有料制	240	13	19	32	13.3%
中野新橋	⑩中野新橋駅自転車駐車場	有料制	250	52	104	156	62.4%
中野富士見町	⑪中野富士見町自転車駐車場	登録制	90	-	-	-	-
落合	⑫落合駅自転車等駐車整理区画	整理区画	160	-	-	-	-
新江古田	⑬新江古田自転車駐車場	登録制	300	-	-	-	-
新井薬師前	⑭新井薬師北自転車駐車場	有料制	230	43	70	113	49.1%
	⑮新井薬師南自転車駐車場	有料制	70	10	39	49	70.0%
沼袋	⑯沼袋南自転車等駐車整理区画	整理区画	250	-	-	-	-
	⑰沼袋第一自転車駐車場	有料制	17	20	0	20	117.6%
	⑱沼袋地下自転車駐車場	有料制	470	89	247	336	71.5%
野方	⑲野方東自転車等駐車整理区画(北)	整理区画	226	-	-	-	-
	⑳野方東自転車等駐車整理区画(南)	整理区画	344	-	-	-	-
	㉑野方第一自転車駐車場	有料制	140	65	0	65	46.4%
都立家政	㉒野方第二自転車駐車場	有料制	260	69	130	199	76.5%
	㉓都立家政北自転車駐車場	有料制	270	47	122	169	62.6%
鷺ノ宮	㉔都立家政南自転車駐車場	有料制	367	30	80	110	30.0%
	㉕鷺ノ宮北自転車駐車場	有料制	248	62	170	232	93.5%
鷺ノ宮	㉖鷺ノ宮東自転車駐車場	有料制	388	8	96	104	26.8%
	㉗鷺ノ宮南自転車駐車場	有料制	450	22	195	217	48.2%

※利用回数のうち定期利用については、定期契約者数を使用

出典：中野区資料

表 1.4 区営自転車駐車場利用状況（令和3年度）

駅名	収容台数(台)	令和3年度利用回数 (回/日)	令和3年度利用率
中野駅	4,180	3,912	93.6%
東中野駅	1,166	811	71.6%
中野坂上駅	1,040	320	30.8%
新中野駅	490	162	33.1%
中野新橋駅	250	156	62.4%
中野富士見町駅	90	-	-
落合駅	160	-	-
新江古田駅	300	-	-
新井薬師前駅	300	162	54.0%
沼袋駅	737	356	73.1%
野方駅	970	264	66.0%
都立家政駅	637	279	43.8%
鷺ノ宮駅	1,086	553	50.9%

※利用率は利用回数の記載がある自転車駐車場のみの合算値

出典：中野区資料

表 1.5 区営自転車駐車場利用率の推移

駅名	名称	種別	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度
中野	①中野南自転車駐車場	有料制	84.8%	77.8%	76.2%	97.0%	81.3%	76.6%
	②中野西自転車駐車場	有料制	124.9%	128.4%	137.1%	141.1%	137.7%	106.2%
	③中野四季の森公園地下自転車駐車場	有料制	-	-	28.2%	33.3%	44.8%	84.9%
東中野	④東中野駅（地下）自転車駐車場	有料制	82.2%	78.7%	80.0%	82.9%	69.5%	63.3%
	⑤東中野駅前広場地下自転車駐車場	有料制	110.9%	112.7%	119.1%	124.1%	104.5%	106.4%
	⑥東中野東自転車等駐車整理区画	整理区画	-	-	-	-	-	-
中野坂上	⑦中野坂上駅（地下）自転車駐車場	有料制	39.7%	41.3%	42.3%	43.4%	33.3%	30.8%
新中野	⑧鍋横自転車駐車場	有料制	58.8%	70.0%	65.2%	62.8%	56.0%	52.0%
	⑨杉山公園地下自転車駐車場	有料制	19.2%	18.3%	16.3%	17.9%	17.1%	13.3%
中野新橋	⑩中野新橋駅自転車駐車場	有料制	72.8%	77.2%	77.2%	75.6%	60.0%	62.4%
中野富士見町	⑪中野富士見町自転車駐車場	登録制	-	-	-	-	-	-
落合	⑫落合駅自転車等駐車整理区画	整理区画	-	-	-	-	-	-
新江古田	⑬新江古田自転車駐車場	登録制	-	-	-	-	-	-
新井薬師前	⑭新井薬師北自転車駐車場	有料制	60.9%	61.7%	67.0%	69.1%	53.9%	49.1%
	⑮新井薬師南自転車駐車場	有料制	100.0%	97.1%	90.0%	90.0%	65.7%	70.0%
沼袋	⑯沼袋南自転車等駐車整理区画	整理区画	-	-	-	-	-	-
	⑰沼袋第一自転車駐車場	有料制	88.2%	105.9%	117.6%	135.3%	123.5%	117.6%
	⑱沼袋地下自転車駐車場	有料制	74.7%	68.7%	71.7%	85.5%	67.4%	71.5%
野方	⑲野方東自転車等駐車整理区画(北)	整理区画	-	-	-	-	-	-
	⑳野方東自転車等駐車整理区画(南)	整理区画	-	-	-	-	-	-
	㉑野方第一自転車駐車場	有料制	60.0%	53.6%	59.3%	59.3%	42.1%	46.4%
	㉒野方第二自転車駐車場	有料制	102.7%	95.4%	94.2%	92.7%	74.2%	76.5%
都立家政	㉓都立家政北自転車駐車場	有料制	91.1%	88.5%	93.7%	93.7%	69.6%	62.6%
	㉔都立家政南自転車駐車場	有料制	30.8%	28.6%	30.8%	30.0%	26.5%	30.0%
鷺ノ宮	㉕鷺宮北自転車駐車場	有料制	136.7%	131.5%	125.0%	121.4%	96.0%	93.5%
	㉖鷺宮東自転車駐車場	有料制	38.0%	36.0%	33.5%	34.5%	28.9%	26.8%
	㉗鷺宮南自転車駐車場	有料制	71.8%	68.4%	66.0%	63.1%	49.1%	48.2%

出典：中野区資料

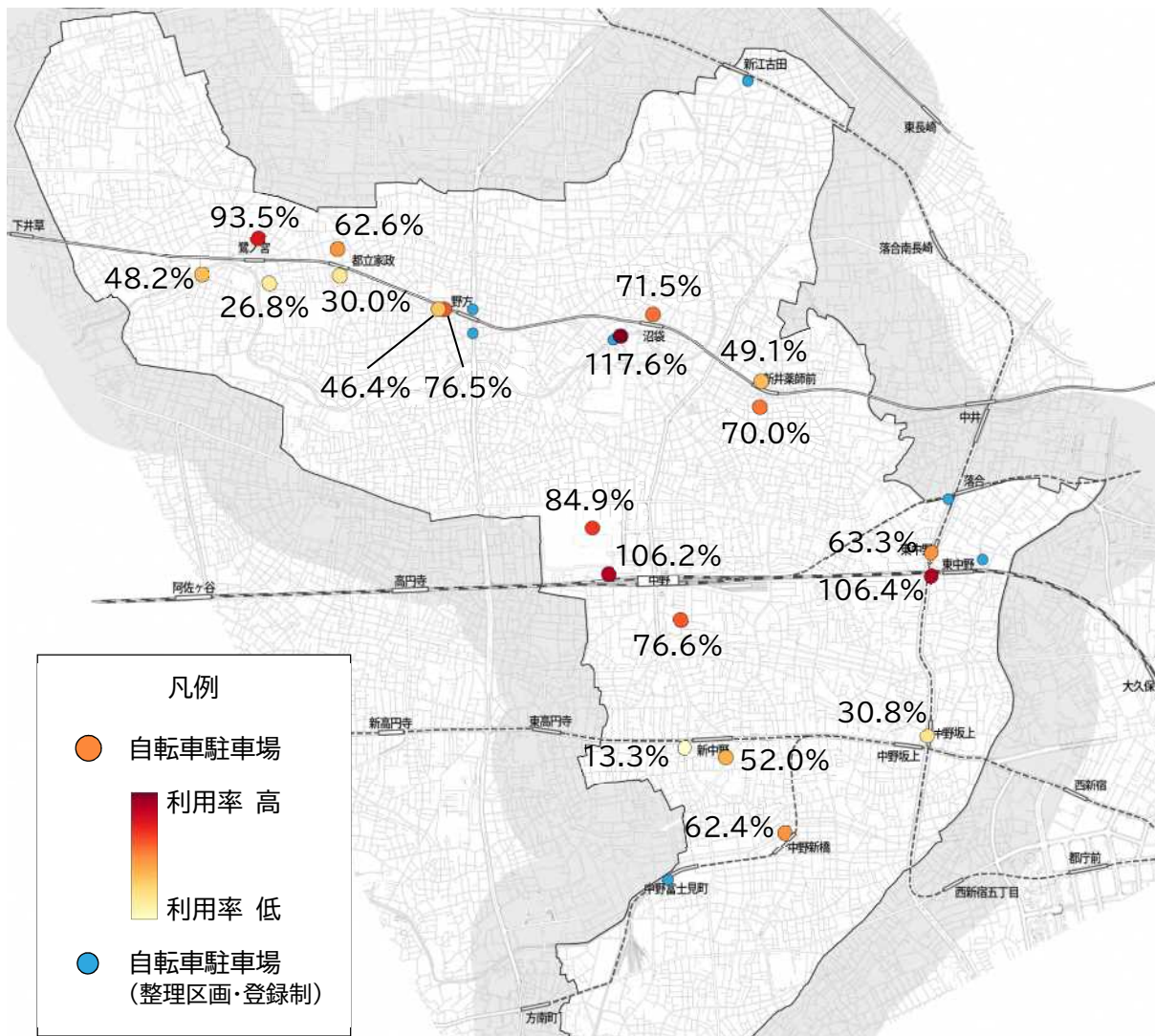


図 1.1 自転車駐車場の利用率 (令和3年度)

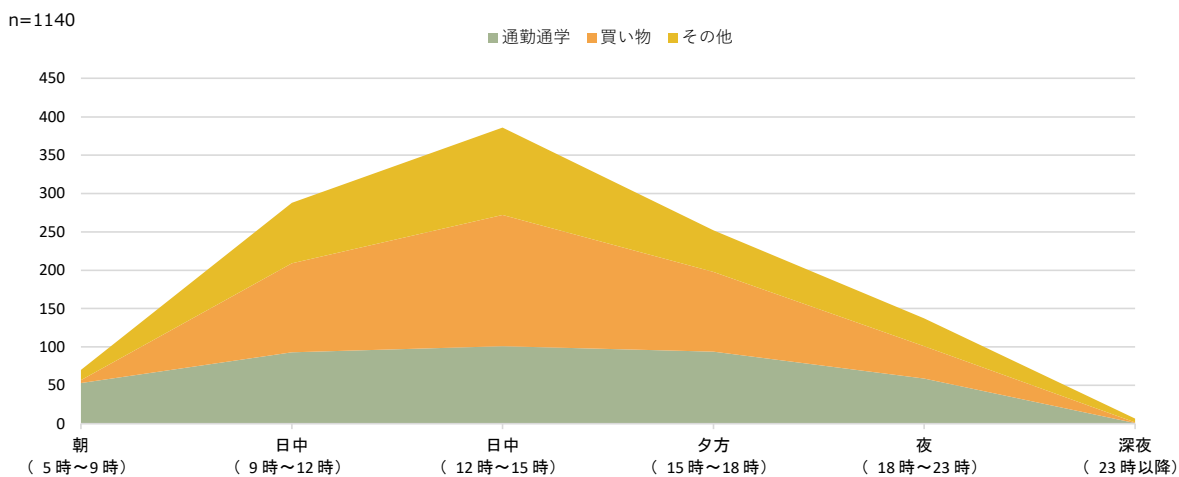


図 1.2 自転車駐車場の時間帯別需要

出典：「自転車利用に関するアンケート」中野区

## 1 - 2 放置自転車

### (1) 放置自転車の状況

表 1.6 放置規制区域別の放置自転車台数の推移 (台)

駅名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
中野駅	280	233	288	264	138	121
東中野駅	35	11	46	30	23	21
中野坂上駅	47	40	30	27	50	44
新中野駅	77	57	38	56	39	46
中野新橋駅	63	25	29	41	19	30
中野富士見町駅	7	5	3	3	2	3
落合駅	7	8	9	3	1	1
新江古田駅	35	19	26	22	23	14
新井薬師前駅	32	44	16	17	18	28
沼袋駅	80	58	76	38	29	40
野方駅	73	54	68	31	35	35
都立家政駅	22	16	8	21	19	19
鷺ノ宮駅	19	18	41	48	43	20

※毎年 10 月下旬～11 月上旬、晴天時の午前 11 時頃の調査による

出典：中野区資料

表 1.7 放置規制区域別の放置率の推移

駅名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
中野駅	3.8%	3.3%	4.2%	5.7%	3.5%	4.0%
東中野駅	3.1%	1.0%	3.6%	2.6%	3.0%	2.6%
中野坂上駅	8.2%	6.6%	5.0%	4.0%	8.5%	9.2%
新中野駅	29.3%	20.4%	15.4%	24.1%	25.3%	27.2%
中野新橋駅	25.8%	11.6%	12.7%	20.6%	13.4%	21.0%
中野富士見町駅	9.7%	10.4%	6.5%	3.8%	4.9%	6.3%
落合駅	3.6%	6.5%	5.3%	1.8%	0.7%	0.7%
新江古田駅	21.2%	16.4%	9.0%	9.1%	14.0%	7.8%
新井薬師前駅	11.8%	14.8%	5.3%	7.0%	11.1%	13.3%
沼袋駅	15.2%	14.1%	15.8%	8.5%	9.3%	13.6%
野方駅	11.7%	9.7%	7.9%	4.4%	8.3%	7.7%
都立家政駅	5.7%	3.6%	1.7%	5.4%	5.8%	5.5%
鷺ノ宮駅	1.4%	1.3%	2.8%	3.0%	4.2%	2.0%

※放置率 = 放置台数 ÷ (駐車場利用台数 + 放置台数)

出典：中野区資料

## (2) 放置自転車の撤去状況

表 1.8 放置規制区域別の自転車撤去台数の推移（台）

駅名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
中野駅	5,959	5,548	5,280	4,413	3,244	3,575
東中野駅	1,188	1,160	859	738	476	448
中野坂上駅	563	582	470	452	287	250
新中野駅	673	627	423	335	279	266
中野新橋駅	363	284	257	277	130	122
中野富士見町駅	146	143	109	81	54	42
落合駅	119	90	71	79	55	42
新江古田駅	239	258	223	206	120	90
新井薬師前駅	394	320	270	217	151	146
沼袋駅	570	544	596	407	246	244
野方駅	717	683	675	556	404	439
都立家政駅	334	259	183	148	127	112
鷺ノ宮駅	647	512	539	369	271	312

※放置率＝放置台数÷（駐車場利用台数＋放置台数）

出典：中野区資料



## 1-3 シェアサイクルの利用状況

### (1) 移動状況

表 1.9 区別の移動状況（左：移動回数、右：構成比）

移動先	一回会員	月額会員	法人会員	1日バス	全体	
中野区内の移動	19,191 (27.6%)	20,443 (29.5%)	1,424 (43.3%)	889 (34.0%)	41,947 (29.0%)	
中野区と他区間の移動	千代田区	1,770 (2.5%)	505 (0.7%)	41 (1.2%)	44 (1.7%)	2,360 (1.6%)
	中央区	641 (0.9%)	134 (0.2%)	11 (0.3%)	11 (0.4%)	797 (0.6%)
	港区	2,878 (4.1%)	577 (0.8%)	17 (0.5%)	74 (2.8%)	3,546 (2.5%)
	新宿区	26,673 (38.4%)	32,228 (46.5%)	1,290 (39.2%)	891 (34.1%)	61,082 (42.2%)
	文京区	1,312 (1.9%)	362 (0.5%)	17 (0.5%)	61 (2.3%)	1,752 (1.2%)
	江東区	364 (0.5%)	24 (0.0%)	14 (0.4%)	14 (0.5%)	416 (0.3%)
	品川区	488 (0.7%)	58 (0.1%)	10 (0.3%)	7 (0.3%)	563 (0.4%)
	目黒区	1,429 (2.1%)	252 (0.4%)	12 (0.4%)	44 (1.7%)	1,737 (1.2%)
	大田区	197 (0.3%)	11 (0.0%)	10 (0.3%)	5 (0.2%)	223 (0.2%)
	渋谷区	14,113 (20.3%)	14,306 (20.6%)	432 (13.1%)	519 (19.9%)	29,370 (20.3%)
	杉並区	242 (0.3%)	238 (0.3%)	7 (0.2%)	30 (1.1%)	517 (0.4%)
	ポート外その他	145 (0.2%)	149 (0.2%)	3 (0.1%)	23 (0.9%)	320 (0.2%)
	計	69,443 (100.0%)	69,287 (100.0%)	3,288 (100.0%)	2,612 (100.0%)	144,630 (100.0%)

※令和3年度の利用実績

出典：中野区シェアサイクル（ドコモ・バイクシェア）利用実績集計（中野区資料）

### (2) ポートの利用状況

表 1.10 区内ポートの利用回数

ポート番号	ポート名	利用回数	構成比
N3-01	中野四季の森公園	20,738	11.1%
N4-02	柴町公園	18,670	10.0%
N4-01	本四公園	18,115	9.7%
N3-03	青桐公園	13,603	7.3%
N3-04	東中野駅地下駐輪場	12,961	6.9%
N4-04	弥生町5丁目	12,927	6.9%
N4-03	みなみの広場	12,471	6.7%
N3-05	中野坂上駅地下駐輪場	12,344	6.6%
N3-07	なかのZERO	11,492	6.2%
N3-06	Flat Share NAKANO Campus	7,518	4.0%
N2-05	野方3丁目	7,087	3.8%
N2-01	NTT野方ビル	6,221	3.3%
N3-02	すみれ公園	4,522	2.4%
N2-02	江古田1丁目	4,259	2.3%
N1-04	都立家政南駐輪場	3,650	2.0%
N1-03	鷺宮南駐輪場	3,458	1.9%
N1-02	鷺宮東駐輪場	3,106	1.7%
N3-09	中野区役所(北側)	3,059	1.6%
N1-01	BeGood野方	2,092	1.1%
N2-03	野方1丁目	1,953	1.0%
N2-04	野方2丁目	1,518	0.8%
N2-06	江古田1丁目B	1,365	0.7%
N3-08	中野区役所(西側)	1,284	0.7%
N3-10	エーエスホームズII駐車場	695	0.4%
N3-12	桃園区民活動センター	430	0.2%
N1-05	大野ハイツ	205	0.1%
N2-08	江古田区民活動センター	203	0.1%
N3-11	上高田区民活動センター	169	0.1%
N1-06	大和区民活動センター	158	0.1%
N3-13	中部すこやか福祉センター	133	0.1%
N2-07	新井区民活動センター	107	0.1%
N3-14	ヴィラソンス落合	64	0.0%
区内全体		186,577	100.0%

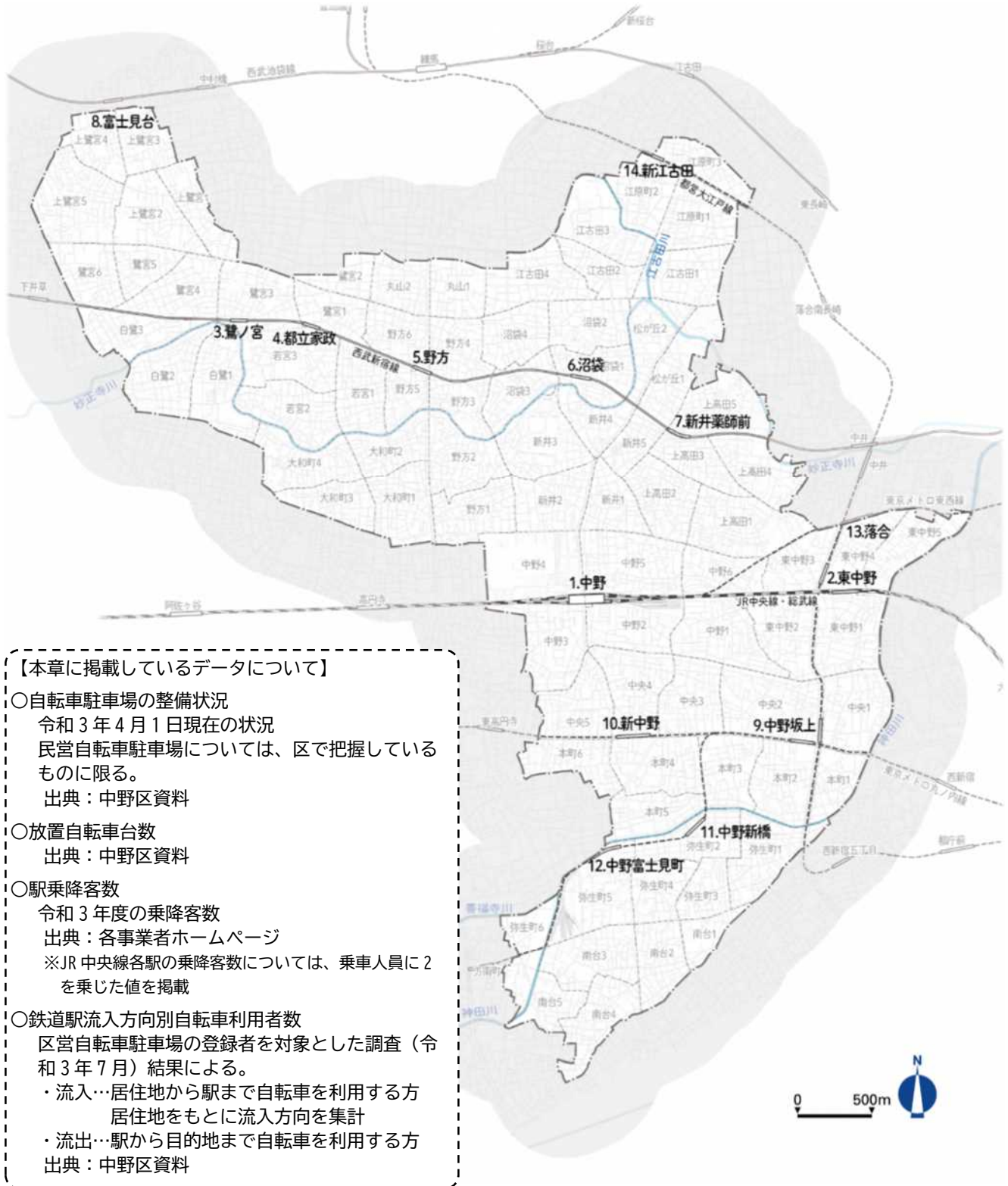
※令和3年度の利用実績

出典：中野区シェアサイクル（ドコモ・バイクシェア）利用実績集計（中野区資料）



## 資料編2 駅別の状況

## ■区内駅一覧



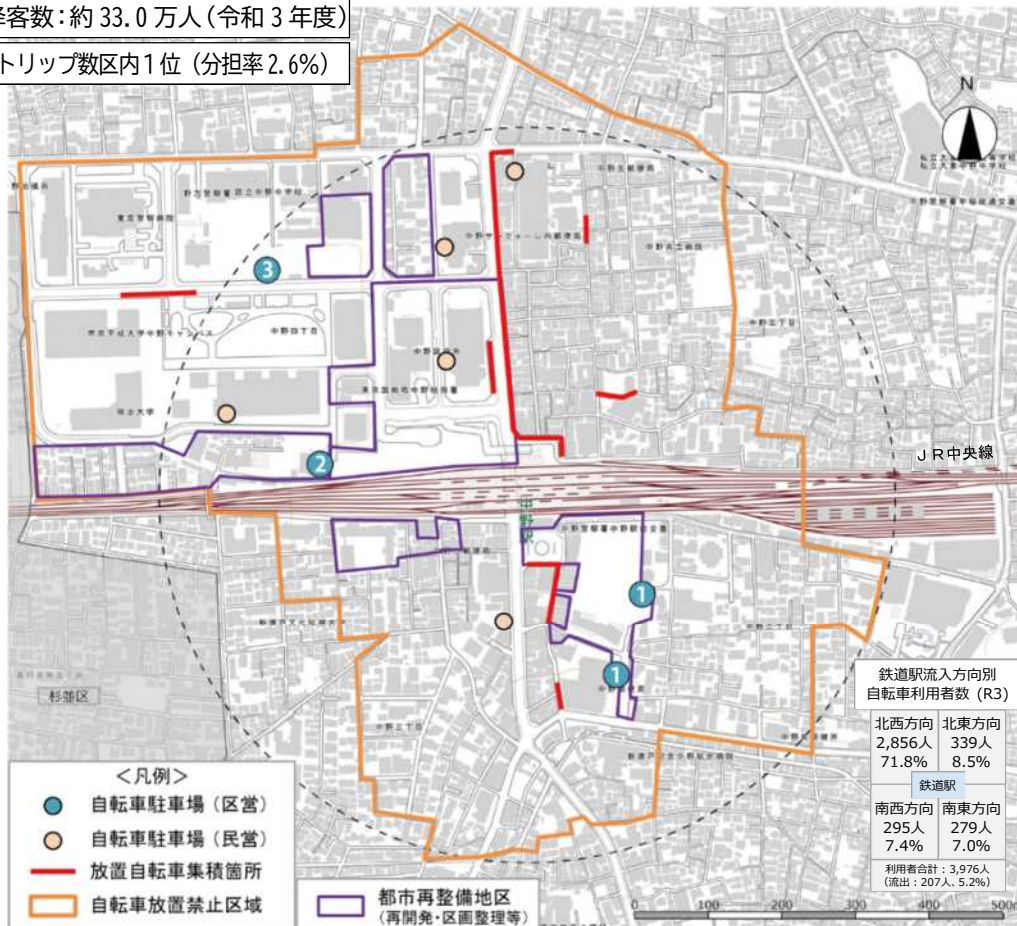


## (1) 中野駅 (JR東日本・東京メトロ)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：3箇所 (4,180台) 利用率約94% (令和3年度) 民営自転車駐車場：5箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、JR中央線より北側からの利用者が全体の約8割、南側からの利用者が全体の約1割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中野駅周辺は、「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」に基づき、自転車駐車場の規模及び配置を定め、整備を行う</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね300台未満の横ばいで推移 新型コロナウイルス感染拡大状況下の令和2年度以降は大きく減少しているものの、令和3年度の放置率は4.0%で横ばい</li> <li>自転車放置規制区域内での対策に取り組んでいるものの、駅周辺整備に伴う自転車駐車場の廃止や暫定移転による不便さや商店街への買物等で、時間帯や場所により放置自転車が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中野駅周辺のまちづくりに伴い区営自転車駐車場の暫定利用が今後も続くため、放置自転車の一時的な増加が見込まれる</li> <li>自転車放置規制区域内での放置自転車の対策や利用者への啓発を引き続き実施する</li> </ul>

駅乗降客数：約33.0万人 (令和3年度)

自転車トリップ数区内1位 (分担率2.6%)

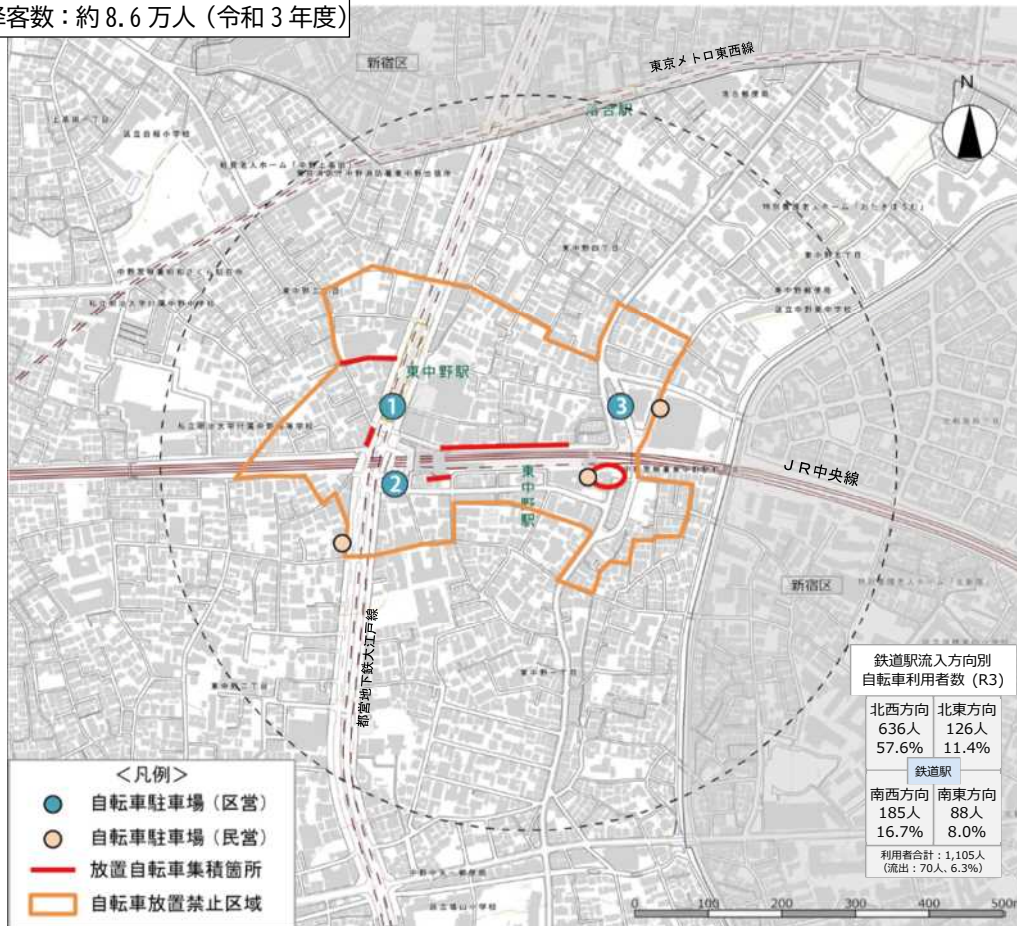


① 中野南自転車駐車場	有料制	屋外
② 中野西自転車駐車場	有料制	屋内・屋外
③ 中野四季の森公園地下自転車駐車場	有料制	地下

## (2) 東中野駅 (JR東日本・都営地下鉄)

現状と課題	今後の取り組みの方向性
<b>自転車駐車場</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：3箇所 (1,166台) 利用率約72% (令和3年度)</li> <li>民営自転車駐車場：3箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、環状六号線より西側からの利用者が全体の約7割、東側からの利用者が全体の約2割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまで東中野駅前広場地下自転車駐車場整備計画に基づき自転車駐車場を整備してきたことから、駅周辺の自転車の駐車需要を満たしており、新たな整備計画は策定しない</li> </ul>
<b>放置自転車</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね50台未満の横ばいで推移 令和3年度の放置率は2.6%で横ばい</li> <li>自転車の放置は主に駅北側と駅南側の東口と西口付近に集中しており、歩行者等の通行に支障をきたすこともある</li> <li>規制区域の南側外縁部にバス・駅利用者による放置自転車が多い場所がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当面は主に整理・指導・警告及び即時撤去などの放置自転車対策に重点をおいた施策を進める</li> <li>規制区域の南側の外縁部において放置自転車が集積している場所があることから、規制区域の範囲の見直しを含めた対策を検討する</li> </ul>

駅乗降客数：約8.6万人 (令和3年度)



① 東中野駅 (地下) 自転車駐車場	有料制	地下
② 東中野駅前広場地下自転車駐車場	有料制	地下
③ 東中野東自転車等駐車整理区画	整理区画	屋外

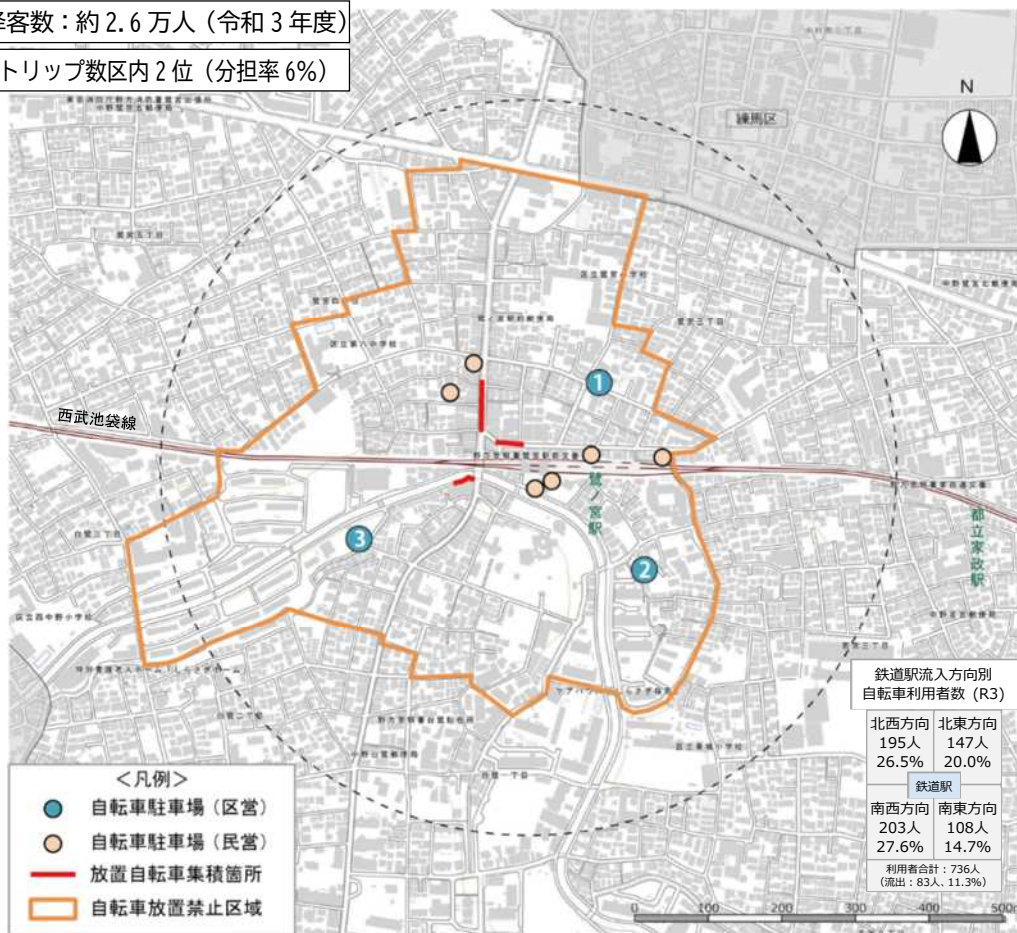


## (3) 鷺ノ宮駅 (西武鉄道)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：3箇所（1,086台） 利用率約51%（令和3年度） （鷺宮北自転車駐車場は94%で満車に近い）</li> <li>民営自転車駐車場：6箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、西武新宿線の北側からの利用者が約5割、南側からの利用者は約4割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅北側は慢性的な収容台数不足のため、駐車台数に余裕のある駅南側の自転車駐車場への利用誘導と、新たな自転車駐車場の整備に向けた検討を行う</li> <li>西武新宿線の野方駅～鷺ノ宮駅間は連続立体交差事業の準備中区間であり、今後は、西武新宿線沿線まちづくり整備計画の検討などの動向を踏まえ、自転車駐車場の設置について協議する</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね50台未満の横ばいで推移 令和3年度の放置率は2.0%で減少傾向</li> <li>自転車の放置は主に駅北側に集中しており、南北を通る中杉通りは歩道が狭く、駅への通勤客と商店街の放置自転車が、歩行者等の通行に支障をきたすこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年の自転車利用者の増加に加え、歩道や道路が狭い場所では、自転車の放置が依然として通行の障害になっているため、放置防止の指導と放置自転車の撤去の強化を行う</li> </ul>

駅乗降客数：約2.6万人（令和3年度）

自転車トリップ数区内2位（分担率6%）

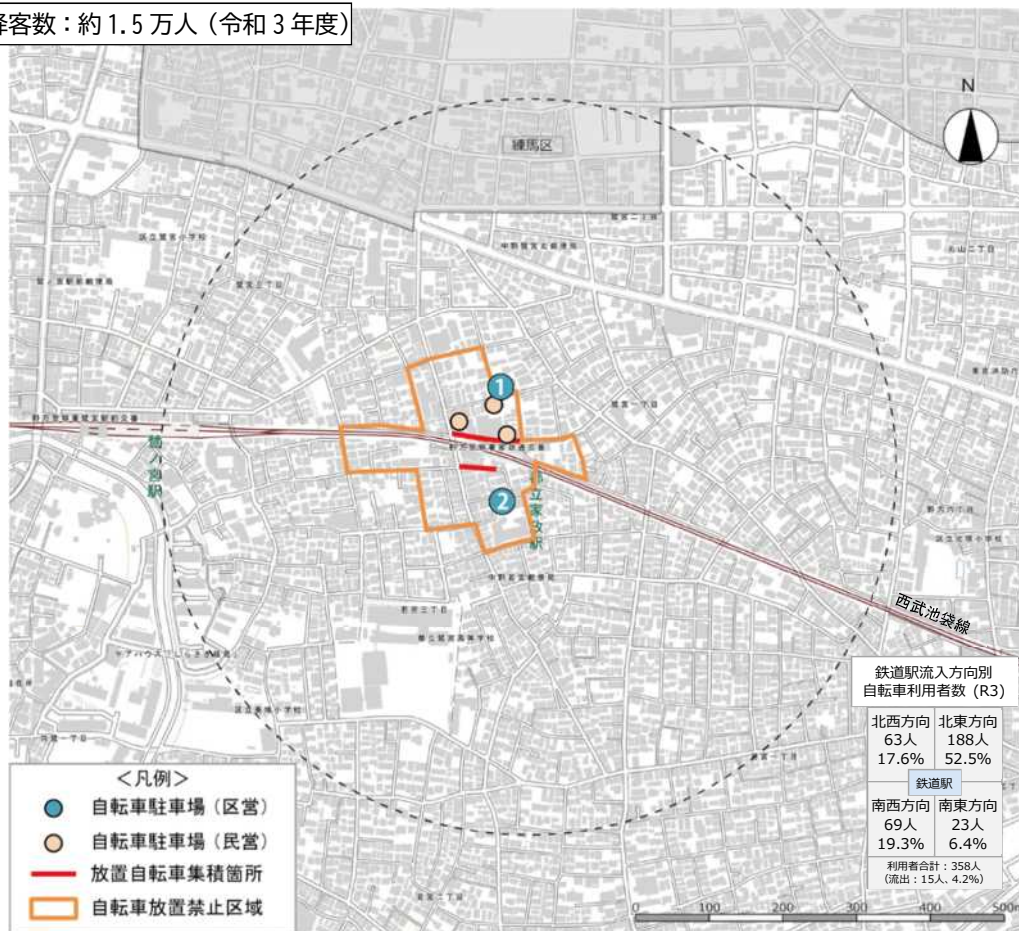


① 鷺宮北自転車駐車場	有料制	屋外
② 鷺宮東自転車駐車場	有料制	屋外
③ 鷺宮南自転車駐車場	有料制	屋外

## (4) 都立家政駅（西武鉄道）

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：2箇所（637台） 利用率約44%（令和3年度）</li> <li>民営自転車駐車場：2箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、西武新宿線の北側からの利用者が約7割、南側からの利用者は約3割</li> <li>現状では自転車駐車場の収容台数は充足しているが、都立家政駅北自転車駐車場は民有地を賃借した暫定施設であるため、恒久的な自転車駐車場の確保が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅北側は慢性的な収容台数不足のため、駐車台数に余裕のある駅南側の自転車駐車場への利用誘導と、新たな自転車駐車場の整備に向けた検討を行う</li> <li>西武新宿線の野方駅～鷲ノ宮駅間は連続立体交差事業の準備中区間であり、今後は、西武新宿線沿線まちづくり整備計画の検討などの動向を踏まえ、自転車駐車場の設置について協議する</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね30台未満の横ばいで推移 令和3年度の放置率は5.5%で横ばい</li> <li>放置自転車は、駅南北出入り口の道路付近に集積する場所がある</li> <li>また、駅前には南北に商店街があり、ここに放置自転車が集積し、人や車の安全な通行に支障をきたすこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後も引き続き自転車駐車場案内や放置防止整理・指導・警告及び即時撤去を継続する</li> </ul>

駅乗降客数：約1.5万人（令和3年度）



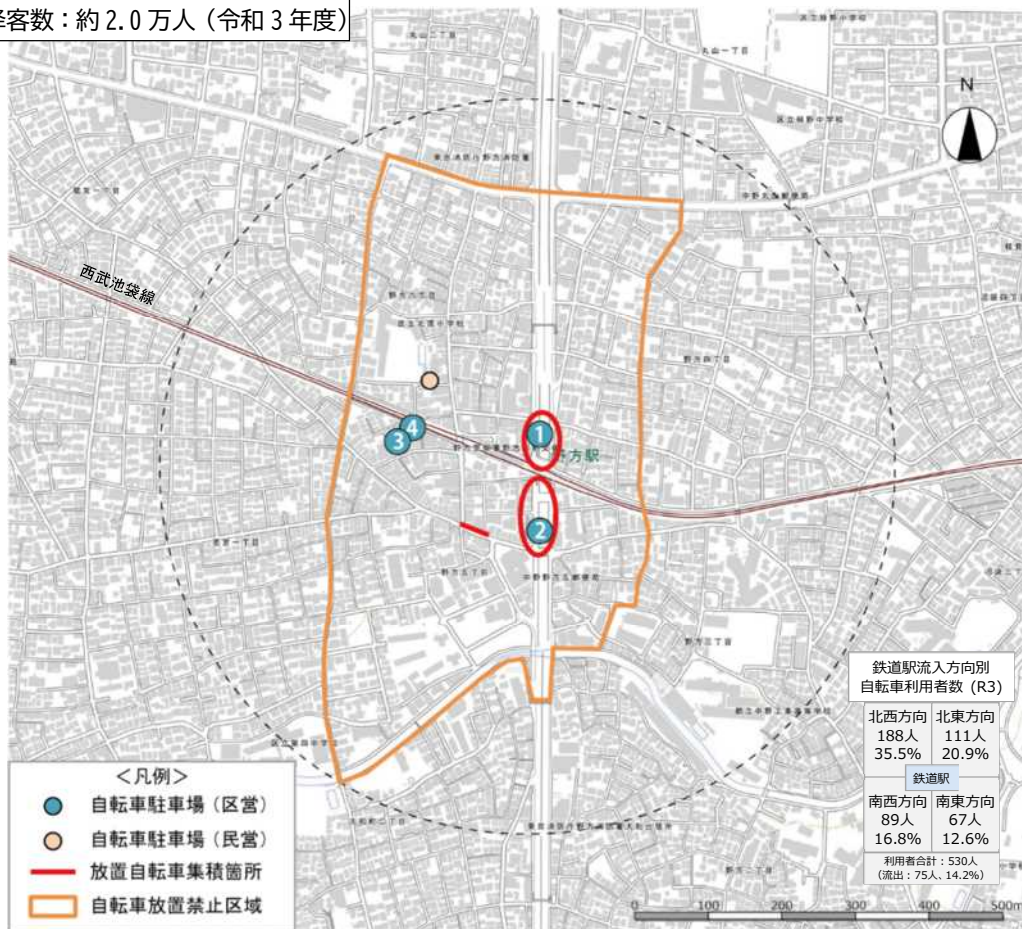
① 都立家政北自転車駐車場	有料制	屋外
② 都立家政南自転車駐車場	有料制	屋外



## (5) 野方駅（西武鉄道）

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：4箇所（970台） 利用率約66%（令和3年度）</li> <li>民営自転車駐車場：1箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、西武新宿線の北側からの利用者が約6割、南側からの利用者は約3割</li> <li>北側に自転車駐車場利用ニーズがあるが、区営自転車駐車場は南側に主に配置されており、利用ニーズと配置に乖離がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状では自転車駐車場の必要な収容台数は満たすが、自転車駐車場が駅から離れた場所にある状況や踏切があることなどを考慮し、今後行われる立体交差事業及び駅周辺地区整備に伴う駅周辺のまちづくりの中に、利用動線の方向性や駅からの距離などを考慮した箇所への再配置を盛り込み、実現していく</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね減少傾向で推移 令和3年度の放置率は7.7%で横ばい</li> <li>西武新宿線南側の駅から近い商店街周辺に、放置自転車が集積する場所が存在</li> <li>この商店街は道路幅が狭い一方通行道路であり、放置自転車が集積し、人や車の安全な通行に支障をきたすこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在行っている自転車駐車場利用案内、放置防止指導・警告及び撤去を強化する</li> <li>また、今後行われる西武新宿線沿線まちづくり整備に伴い、駅周辺以外の道路に放置自転車が点在することが予測されるため、実態を踏まえた事業の効率的な対策を検討する</li> </ul>

駅乗降客数：約2.0万人（令和3年度）

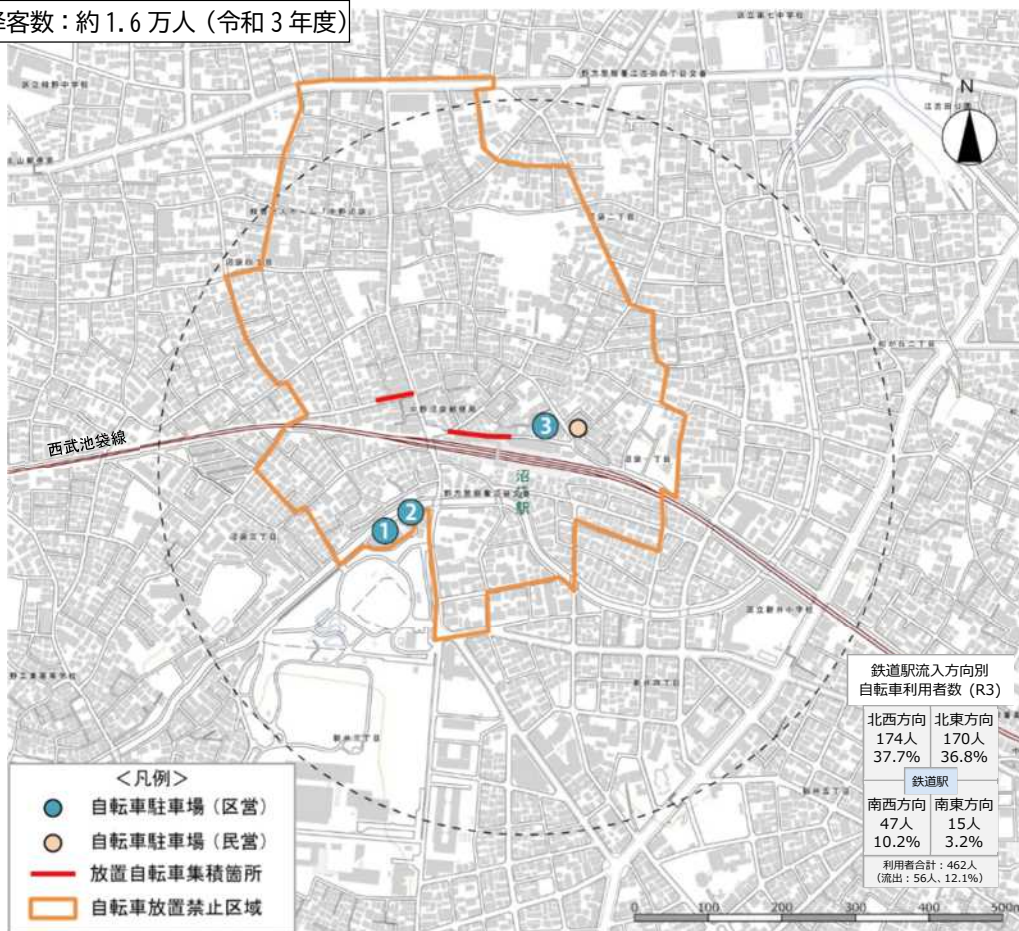


① 野方東自転車等駐車整理区画(北)	整理区画	屋外
② 野方東自転車等駐車整理区画(南)	整理区画	屋外
③ 野方第一自転車駐車場	有料制	屋外
④ 野方第二自転車駐車場	有料制	屋外

(6) 沼袋駅（西武鉄道）

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：3箇所（737台） 利用率約73%（令和3年度）</li> <li>民営自転車駐車場：1箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、西武新宿線の北側からの利用者が約7割、南側からの利用者は約1割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状では自転車駐車場の収容台数は充足しているが、今後行われる駅周辺地区整備に伴う駅周辺のまちづくりの中に、利用動線の方向性や駅からの距離などを考慮した箇所への再配置を盛り込み、実現していく</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：減少傾向で推移していたが令和3年度は増加</li> <li>令和3年度の放置率は13.6%で増加傾向</li> <li>沼袋地下自転車駐車場の西側の駅前に、放置自転車が集積</li> <li>この商店街は附置義務制定以前に建てられた建築物が多い</li> <li>自転車駐車場が設置されていないため、平和公園通りを中心に比較的狭い駅周辺の通りへ午後から夕方にかけて買物客の放置自転車が集積し、人や車の安全な通行に支障をきたすこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の駅周辺整備に伴い、駅周辺の工事箇所付近の道路に放置自転車が点在することが予測されるため、自転車の放置の時間・場所等の実態を踏まえ、放置防止指導の範囲や時間帯、撤去の回数と時間などの効率的な対策を検討する</li> <li>買い物客による短時間の放置自転車も多いことから、今後は地元商店街等と連携して対策を検討する</li> </ul>

駅乗降客数：約1.6万人（令和3年度）



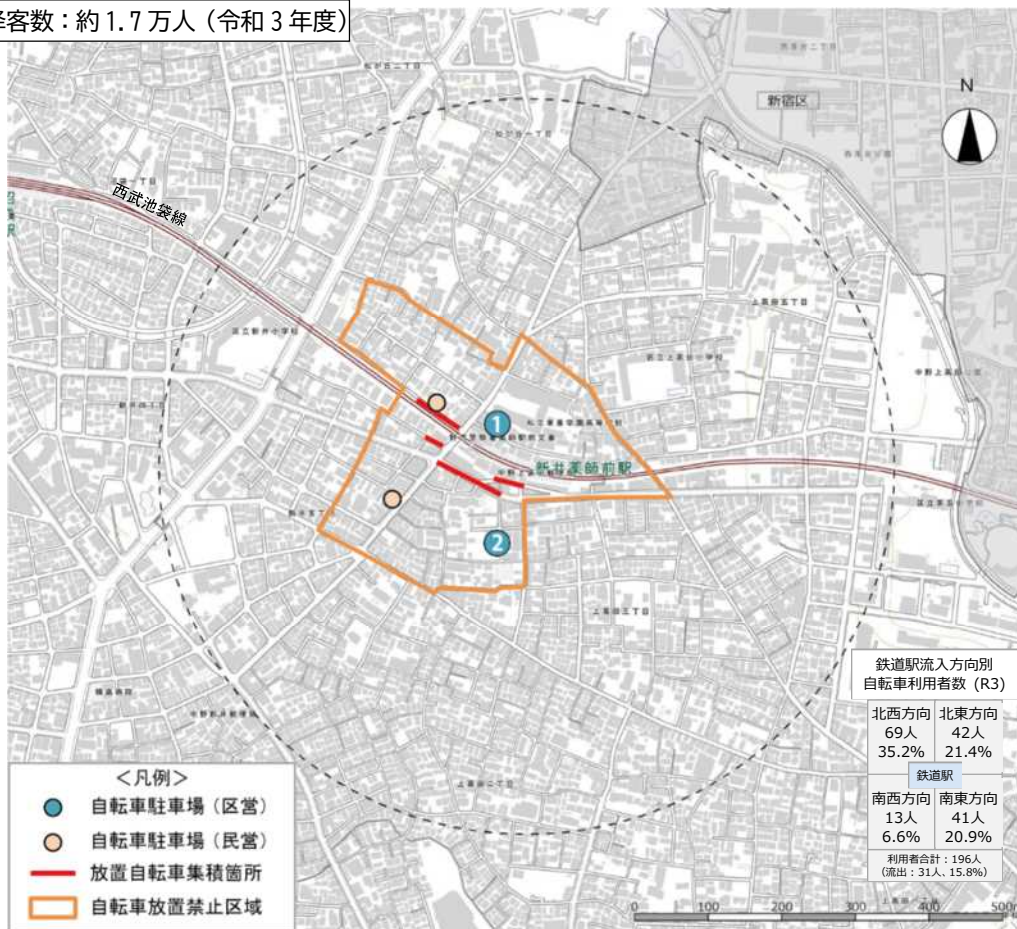
① 沼袋南自転車等駐車整理区画	整理区画	屋外
② 沼袋第一自転車駐車場	有料制	屋外
③ 沼袋地下自転車駐車場	有料制	地下



## (7) 新井薬師前駅 (西武鉄道)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：2箇所（300台） 利用率約54%（令和3年度）</li> <li>民営自転車駐車場：2箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、西武新宿線の北側からの利用者が約6割、南側からの利用者は約3割</li> <li>自転車駐車場の収容台数は充足しているが、区営自転車駐車場はいずれも民有地を賃借した暫定施設であるため、恒久的な自転車駐車場の確保が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後行われる西武新宿線沿線の立体交差事業及び駅周辺地区整備に伴う駅周辺のまちづくりの中に、利用動線の方向性や駅からの距離などを考慮した場所への再配置を盛り込み、実現していく</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね50台未満の横ばいで推移 令和3年度の放置率は13.3%で増加傾向</li> <li>西武新宿線の南側の駅前に、放置自転車が集積する場所があり、人や車の安全な通行に支障をきたすこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の駅周辺整備に伴い、駅周辺の工事箇所付近の道路に放置自転車が点在することが予測されるため、自転車の放置の時間・場所等の実態を踏まえ、放置防止指導の範囲や時間帯、撤去の回数と時間などの効率的な対策を検討する</li> </ul>

駅乗降客数：約1.7万人（令和3年度）



① 新井薬師北自転車駐車場	有料制	屋外
② 新井薬師南自転車駐車場	有料制	屋外

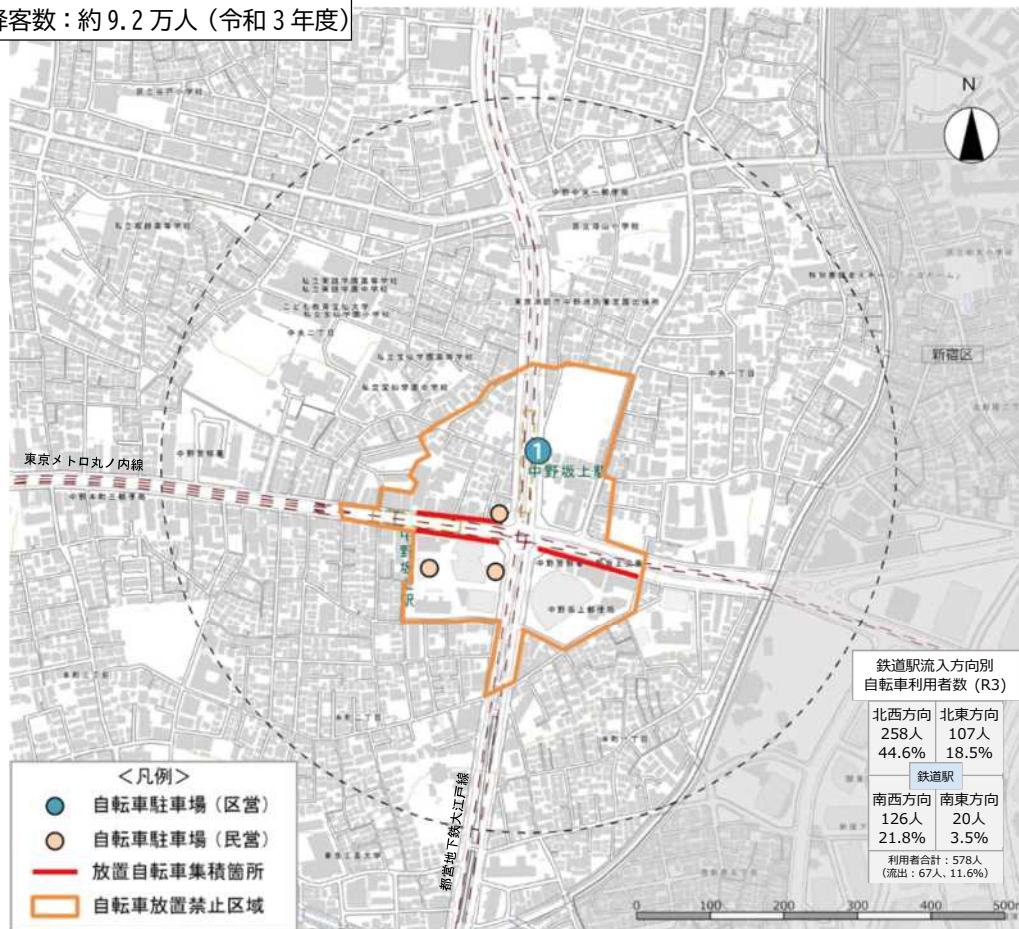




## (9) 中野坂上駅（東京メトロ・都営地下鉄）

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：1箇所（1,040台） 利用率約31%（令和3年度）</li> <li>民営自転車駐車場：3箇所</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、青梅街道の北側からの利用者が全体の約6割、南側からの利用者が全体の約3割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状では自転車駐車場の収容台数は充足しているが、利用者の実態に合わせ平置きスペースの増設等を検討する</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね50台以下の横ばいで推移 令和3年度の放置率は9.2%で増加傾向</li> <li>近年増加した放置自転車に対する自転車駐車場案内、放置自転車整理、放置防止指導及び即時撤去を実施</li> <li>環状六号線と青梅街道の交差点付近の歩道を中心に、駅や周辺店舗等の利用者によるものと思われる自転車の放置が増加</li> <li>放置規制区域の南側の外縁部に、店舗の買い物客と通勤者による放置自転車が多い場所がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の放置は年々減少傾向にあったが直近では増加に転じているため、引き続き自転車駐車場案内、放置自転車整理、放置防止指導及び即時撤去を行う</li> <li>規制区域の南側の外縁部において放置自転車が集積している場所があることから、規制区域の範囲の見直しを含めた対策を検討する</li> </ul>

駅乗降客数：約9.2万人（令和3年度）



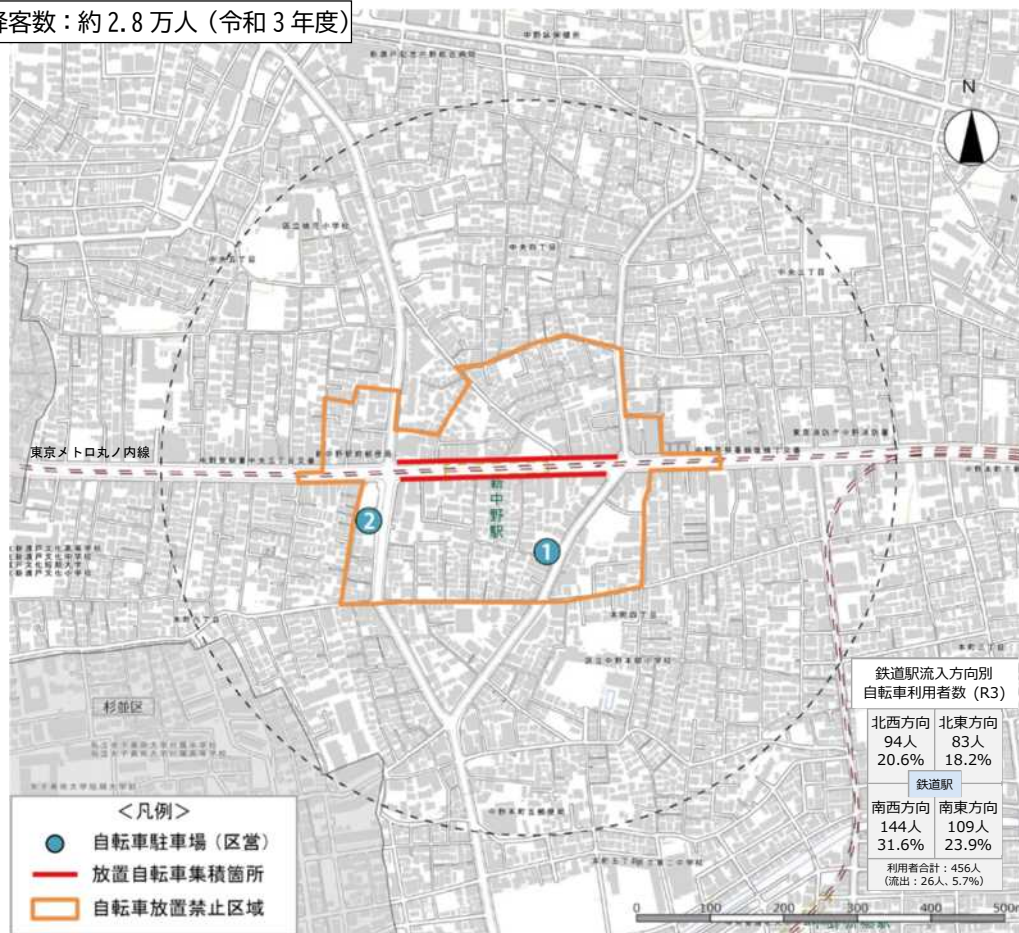
① 中野坂上駅（地下）自転車駐車場 | 有料制 | 地下



## (10) 新中野駅 (東京メトロ)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場は駅周辺2箇所(490台) 利用率約33%(令和3年度)</li> <li>民営自転車駐車場: なし</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、青梅街道の北側からの利用者が全体の約4割、南側からの利用者が全体の約6割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状では自転車駐車場の必要台数は満たしているが、鍋横自転車駐車場は区有施設建設予定地を使用しているため、暫定施設であるため、恒久的な自転車駐車場の整備を検討する</li> <li>杉山公園地下は利用率が10%台に低下しているため、料金改定を検討する</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数: 概ね80台未満で減少傾向</li> <li>青梅街道を挟んで南北の商店街の前に放置自転車が集積し、歩行者の安全な通行に支障をきたすことがある場所がある</li> <li>また規制区域外西側のバス停付近には、バス・駅利用者による放置自転車が多い場所がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置台数は減少傾向にあるが、午後以降に自転車の放置台数が多いため、他の駅と比較しても放置率が高く、自転車駐車場が商店街から離れた場所にある状況なども考慮し、今後も引き続き放置防止指導員による自転車駐車場への誘導を行い、自転車の放置が集中する時間帯の重点的な対策を検討する</li> </ul>

駅乗降客数: 約2.8万人(令和3年度)

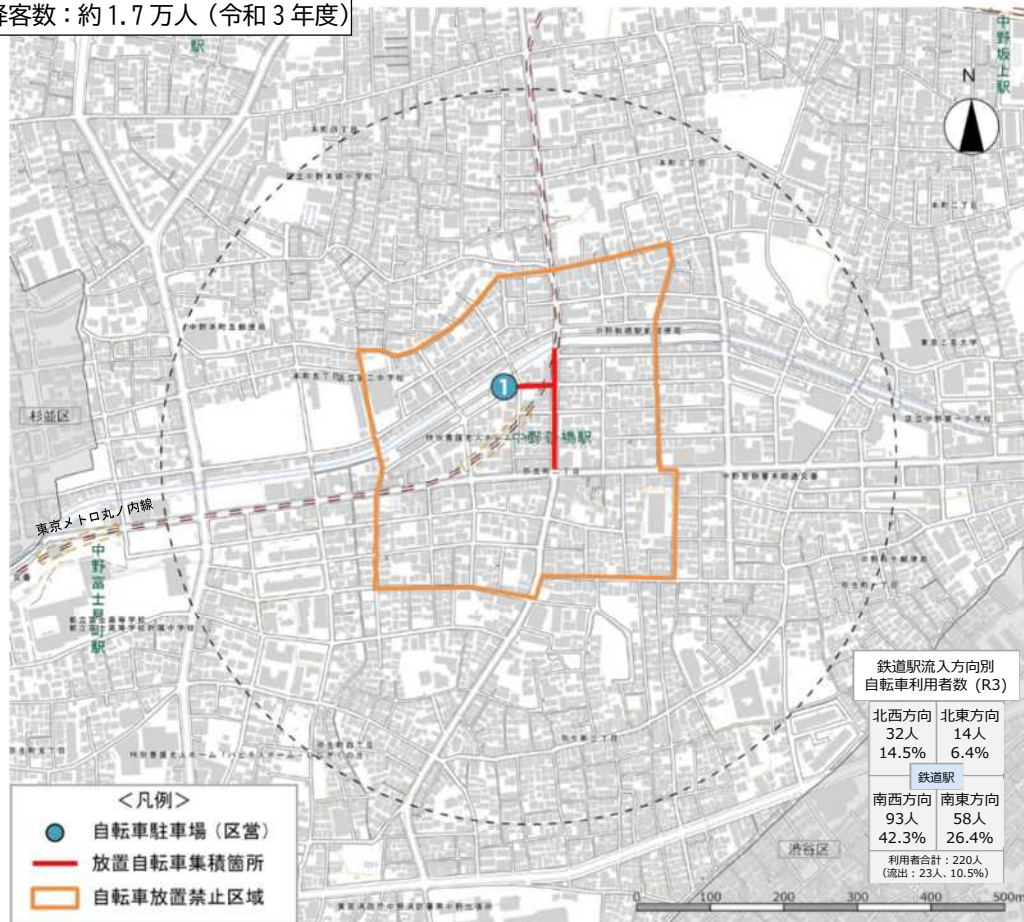


① 鍋横自転車駐車場	有料制	屋外
② 杉山公園地下自転車駐車場	有料制	地下

## (11) 中野新橋駅 (東京メトロ)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場は駅周辺1箇所(250台) 利用率約62%(令和3年度) 民営自転車駐車場:なし</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、駅出入口前を東西に走る区道の北側からの利用者が全体の約2割、南側からの利用者が全体の約7割</li> <li>駅利用者と商店街への買い物客による乗り入れが多く、また、敷地内に自転車の駐車スペースが無い共同住宅が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状では自転車駐車場の必要台数は満たしており、需要予測は従来と変わらないため新たな整備は行わない</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数:概ね70台未満で減少傾向 令和3年度の放置率は21.0%</li> <li>中野新橋駅を中心に、ショッピングロード中新通りに放置自転車が多く集積し、人の通行に支障をきたすこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置台数の推移は減少傾向にあり、引き続き放置防止指導及び即時撤去、自転車駐車場利用案内を行う</li> <li>駅周辺の商店前など、放置自転車が集積する特定の場所については、重点的に対策を行う</li> </ul>

駅乗降客数:約1.7万人(令和3年度)



① 中野新橋駅自転車駐車場

有料制

屋外



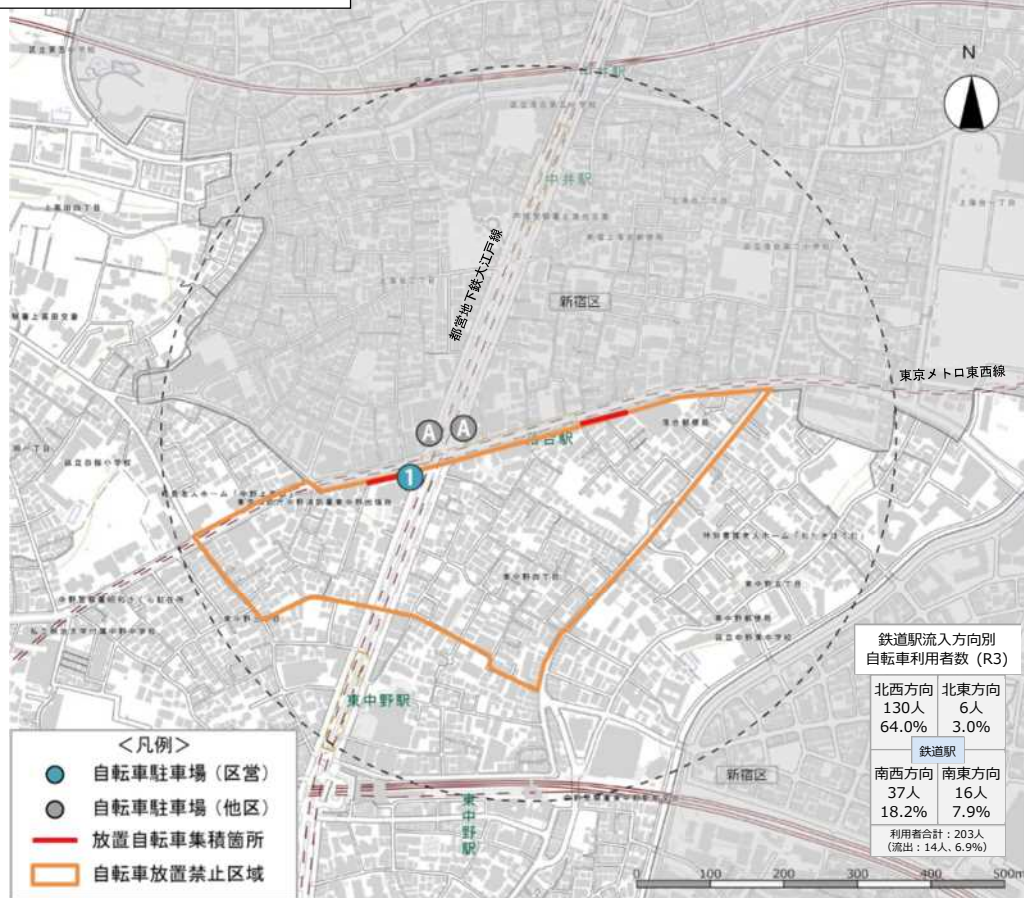




## (13) 落合駅 (東京メトロ)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：1箇所（160台）</li> <li>新宿区営自転車駐車場：1箇所（路上に5区画） 民営自転車駐車場：なし</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、早稲田通りの北側からの利用者が全体の約7割、南側からの利用者が全体の約3割であり、南側居住者の多くはJR中央線東中野駅方面へ流れていると推測される</li> <li>隣接の新宿区も駐車スペースを設けているが、ほぼ満車状態で駅周辺の自転車駐車場はやや不足</li> <li>落合駅自転車等駐車整理区画（約100台分）が、早稲田通り（補助第74号線）の拡幅予定地となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の自転車駐車場の一部は、都道予定地を貸借し設置した暫定施設であるため、恒久的な自転車駐車場の整備を検討する</li> <li>自転車駐車場の需要は大きいため、新宿区の自転車駐車場の整備状況を勘案しながら新たな自転車駐車場の設置を検討する</li> <li>先着順である登録利用募集では、受付開始から数時間以内に満車になるという現状があり、受付方法や料金を含めて運営の見直しを行う</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね10台未満で推移 令和3年度の放置率は0.7%</li> <li>駅出入口東側付近と西側付近の歩道部分に駅利用者の自転車の放置と、環状六号線の歩道部分に店舗の利用客による短時間の自転車の放置がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の規制区域内では、自転車の放置台数は少ないものの、短時間の放置はみられるため、引き続き自転車駐車場利用案内及び放置防止指導・警告・即時撤去を継続して実施する</li> </ul>

駅乗降客数：約2.1万人（令和3年度）



① 落合駅自転車等駐車整理区画

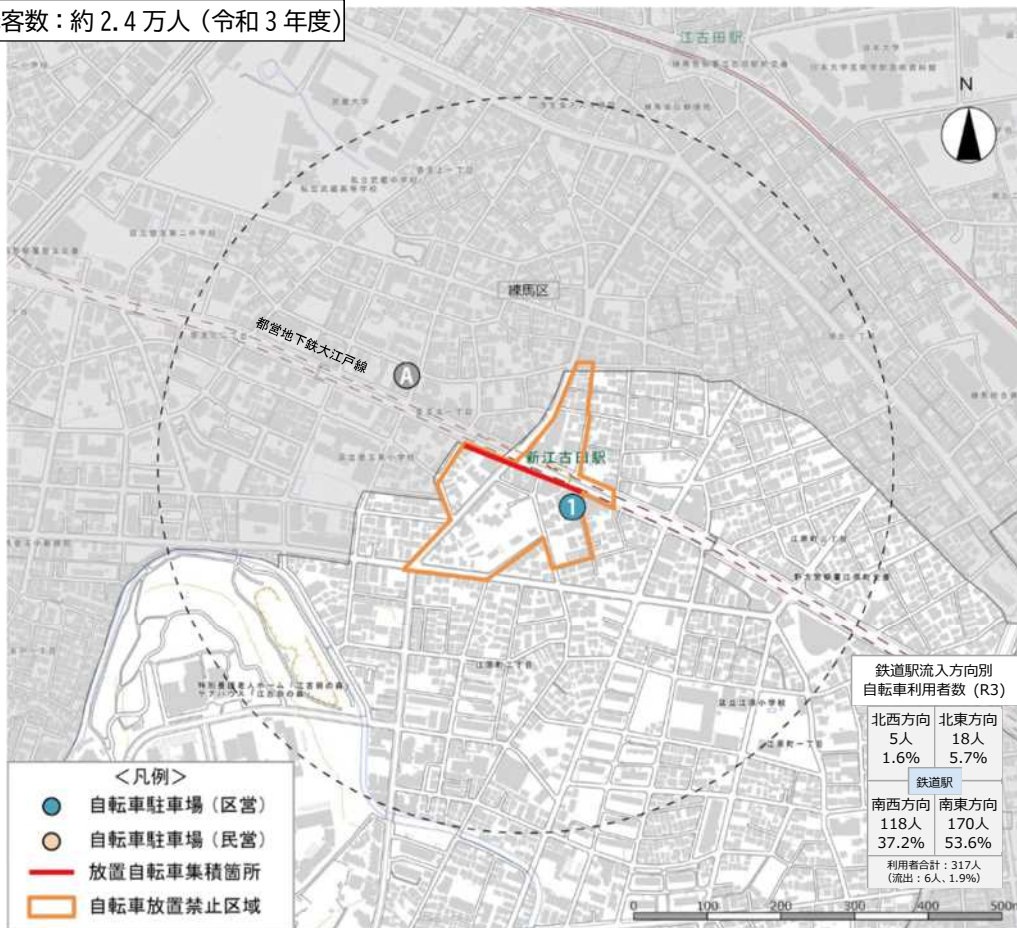
整理区画

屋外

## (14) 新江古田駅 (都営地下鉄)

	現状と課題	今後の取り組みの方向性
自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>区営自転車駐車場：1箇所(300台) 練馬区営自転車駐車場：1箇所 民営自転車駐車場：なし</li> <li>区営自転車駐車場の利用者は、目白通り北側からの利用者が全体の約1割、南側からの利用者が全体の約9割</li> <li>隣接の練馬区も駐車スペースを設けているが、ほぼ満車状態である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の自転車駐車場は民有地を賃借した暫定施設であるため、恒久的な自転車駐車場の整備を検討する</li> <li>自転車駐車場の需要は大きいため、練馬区の自転車駐車場の整備状況を勘案しながら新たな自転車駐車場の設置や料金を含めて運営の見直しを行う</li> </ul>
放置自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車台数：概ね40台未満で減少傾向 令和3年度の放置率は7.8%</li> <li>駅、バス利用者、及び近隣店舗の買い物客等による駅周辺の自転車の放置がみられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置台数が減少傾向にあるが、自転車の放置状況を把握しながら放置防止指導・警告・即時撤去を引き続き実施する</li> </ul>

駅乗降客数：約2.4万人(令和3年度)



① 新江古田自転車駐車場

登録制

屋外

## 資料編3 自転車ネットワークの考え方

### 3-1 自転車ネットワークの形成

#### (1) 自転車ネットワークの考え方について

本編第4章の実施施策で示した「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」の実現に向けて、本区における自転車通行空間整備の基本的な考え方を示すとともに、ネットワーク路線を選定し整備の推進を図るものです。

#### (2) 自転車通行空間に関する現状と課題

上位・関連計画や自転車を取り巻く社会情勢、区民の意向（アンケート調査）等を踏まえて、自転車通行空間に関する現状と課題を改めて整理した結果を以下に示します。

##### 【現状と課題】

- ◇ 自転車通行空間の計画的な整備
  - 国の見据える自転車利用環境整備との整合
  - 都、隣接区の自転車ネットワーク計画との整合
  - まちづくり等と連動、整備との整合
- ◇ 自転車関与事故への対応
  - 交通人身事故における自転車関与率が高く、区内の交通事故の半数以上を占めている（令和3年度）
- ◇ 自転車を取り巻く環境への対応
  - 多様化する自転車利用目的への対応
  - 新型コロナウイルス感染症の影響による自転車利用の変化
  - シェアサイクルの利便性向上
- ◇ 自転車利用に関する意向（アンケート調査）への対応
  - 危険を感じる場所は駅付近が多い
  - 自転車によるスピードの出しすぎや歩道通行を危険に感じる人が多い

### (3) 自転車ネットワークの考え方

自転車通行空間に関する現状と課題に基づき、基本的な考え方を定めるとともに、自転車ネットワークの形成イメージを以下に示します。

#### 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、都市計画道路等とも連続性のある自転車ネットワークを形成します。

#### 考え方2 歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境の整備

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環境を確保するため、車道部に自転車通行空間を整備します。

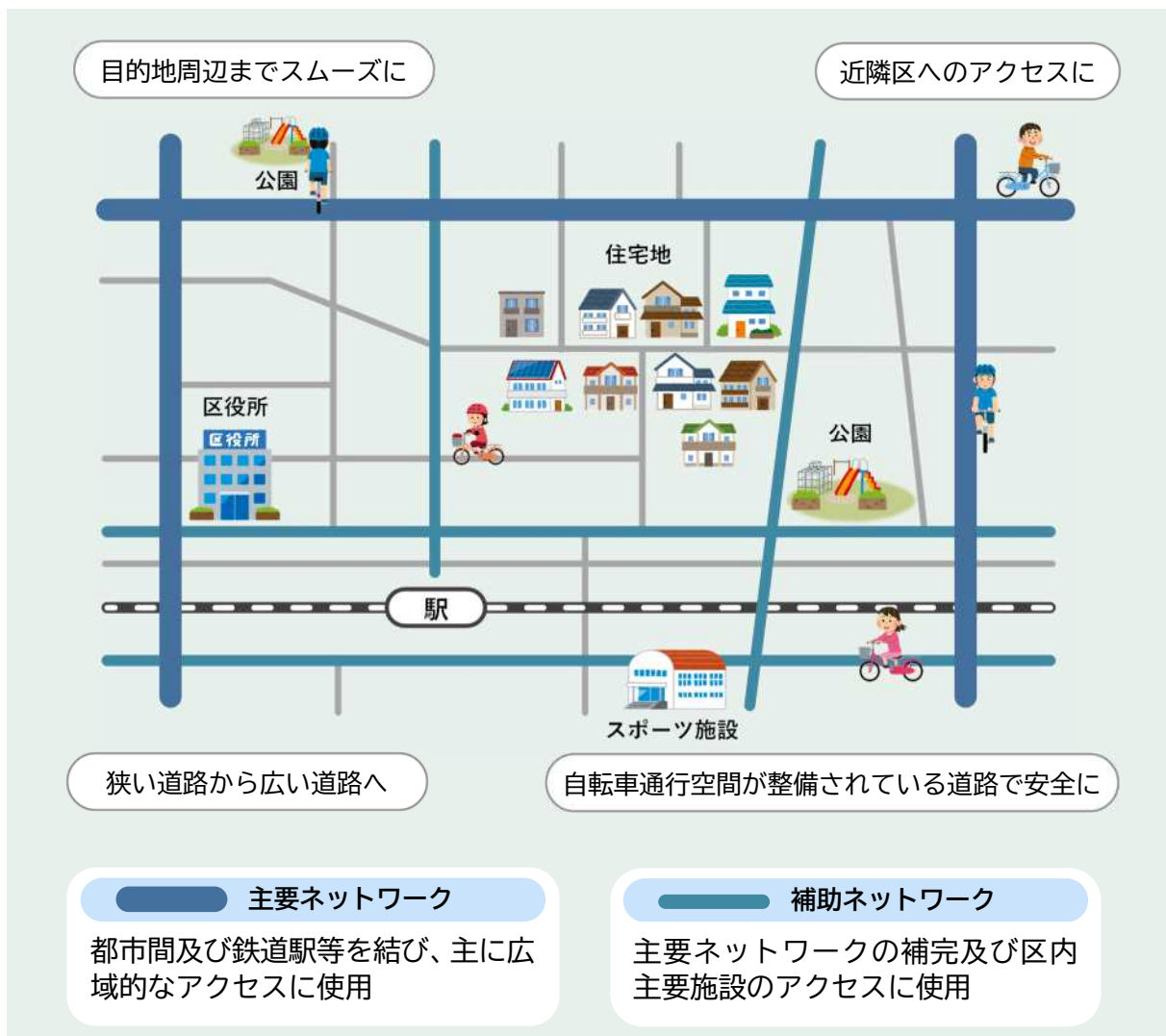
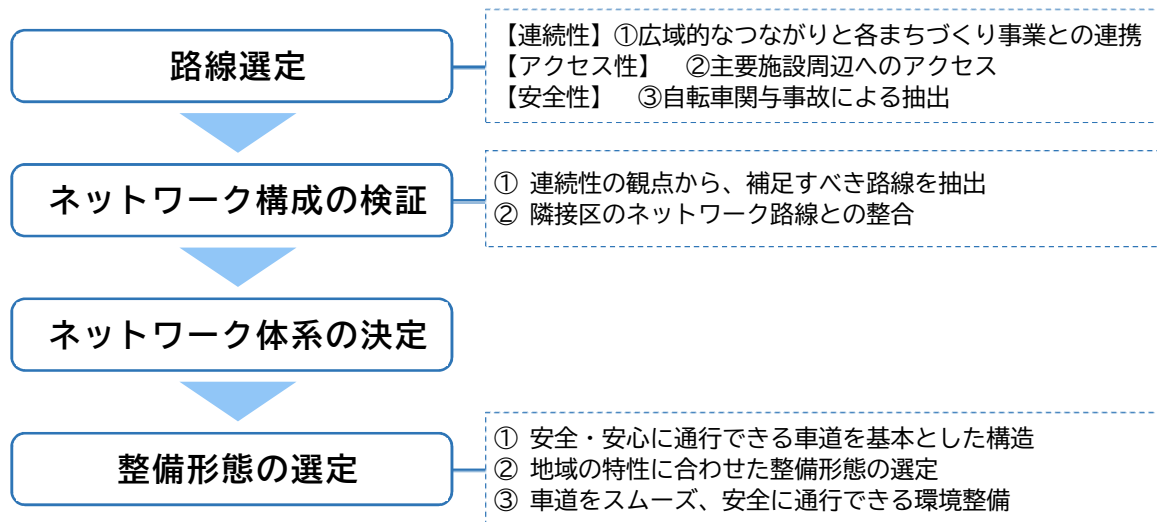


図 3.1 自転車ネットワーク形成のイメージ



前述の考え方に基づいて、以下の手順で検討を行います。





## 3-2 自転車ネットワーク路線の選定

### (1) 路線選定方針に基づくネットワークの選定

#### ① 広域的なつながりと各まちづくり事業との連携

基幹的な自転車ネットワークの観点から、交通の骨格として、広域的な道路ネットワークを形成している都道及び都市計画道路を対象とします。また、地区計画において、交通の集散機能を担い、地区の骨格となる地区集散道路も対象とします。

#### 対象

- ・都道
- ・都市計画道路
- ・地区計画地内の地区集散道路

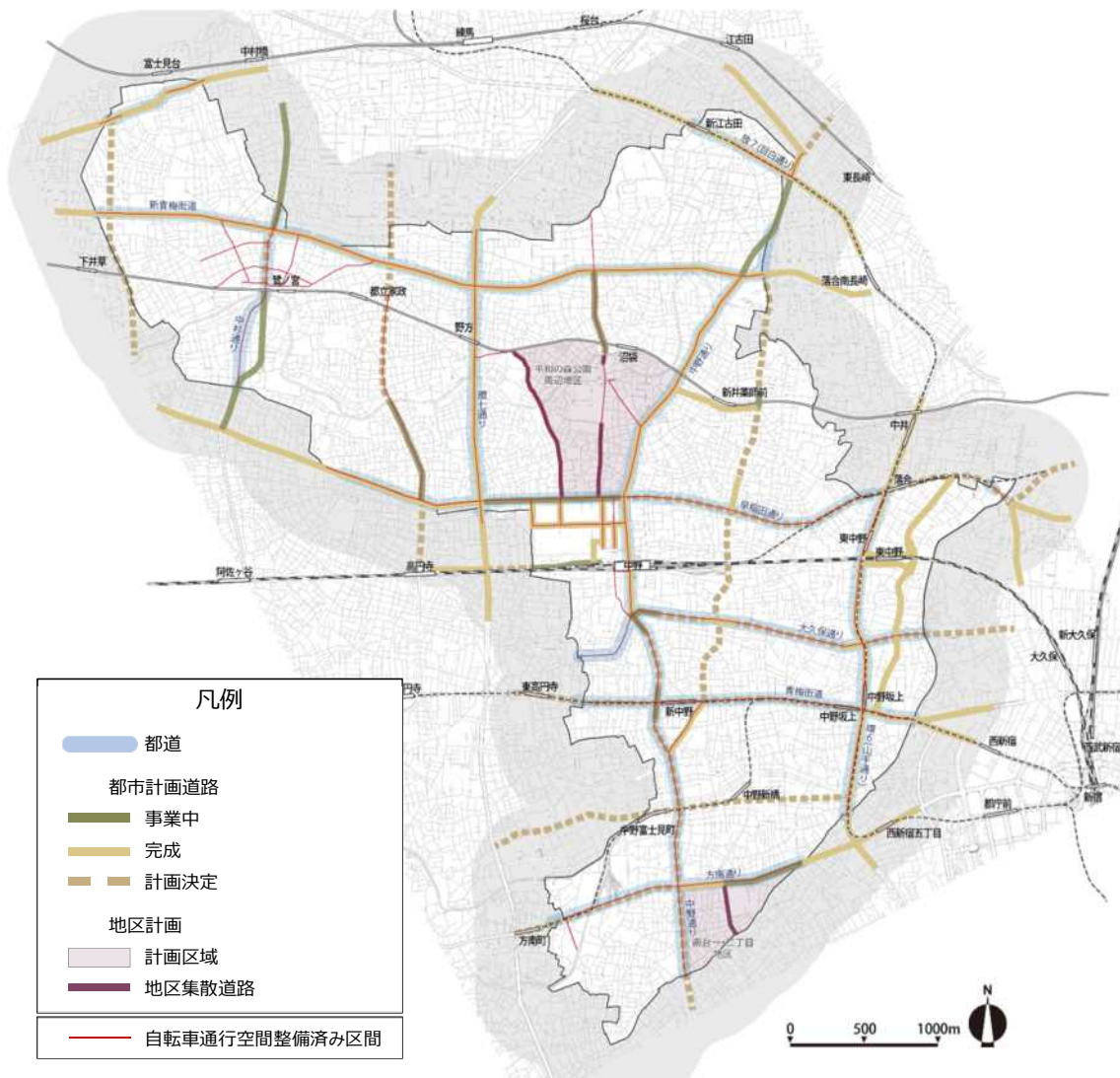


図 3.2 都道・都市計画道路・地区集散道路

② 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。

対象

- ・ 駅周辺（自転車駐車場）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

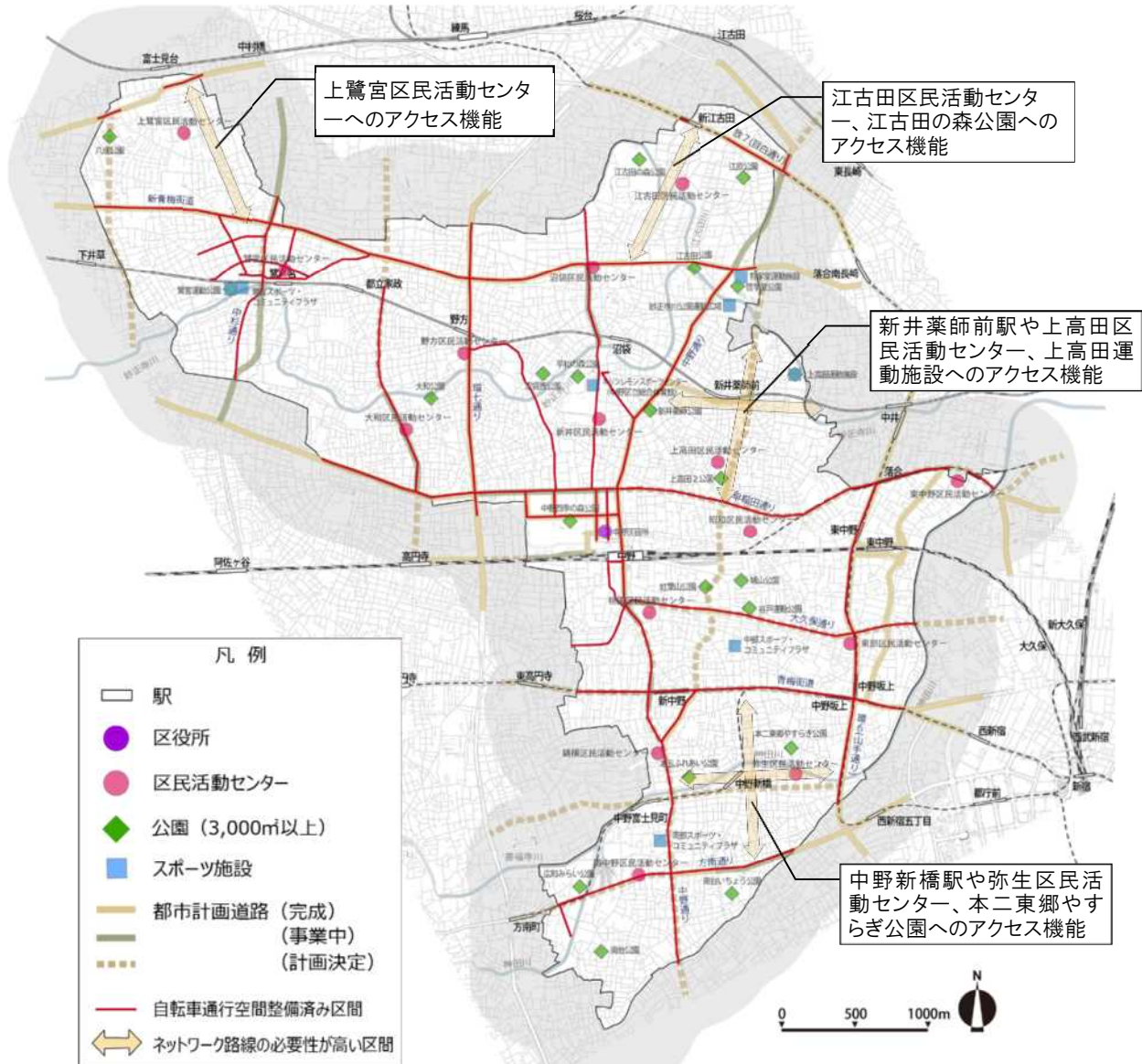


図 3.3 主要施設の分布



### ③ 危険箇所の対応・措置

安全確保の観点から、自転車関与事故の発生密度分布及び区民が自転車利用で危険に感じる箇所を対象とします。

#### 対象

- ・ 自転車関与事故の発生件数が多い（概ね1 km で5件以上）路線
- ・ 区民アンケートによる危険を感じる箇所

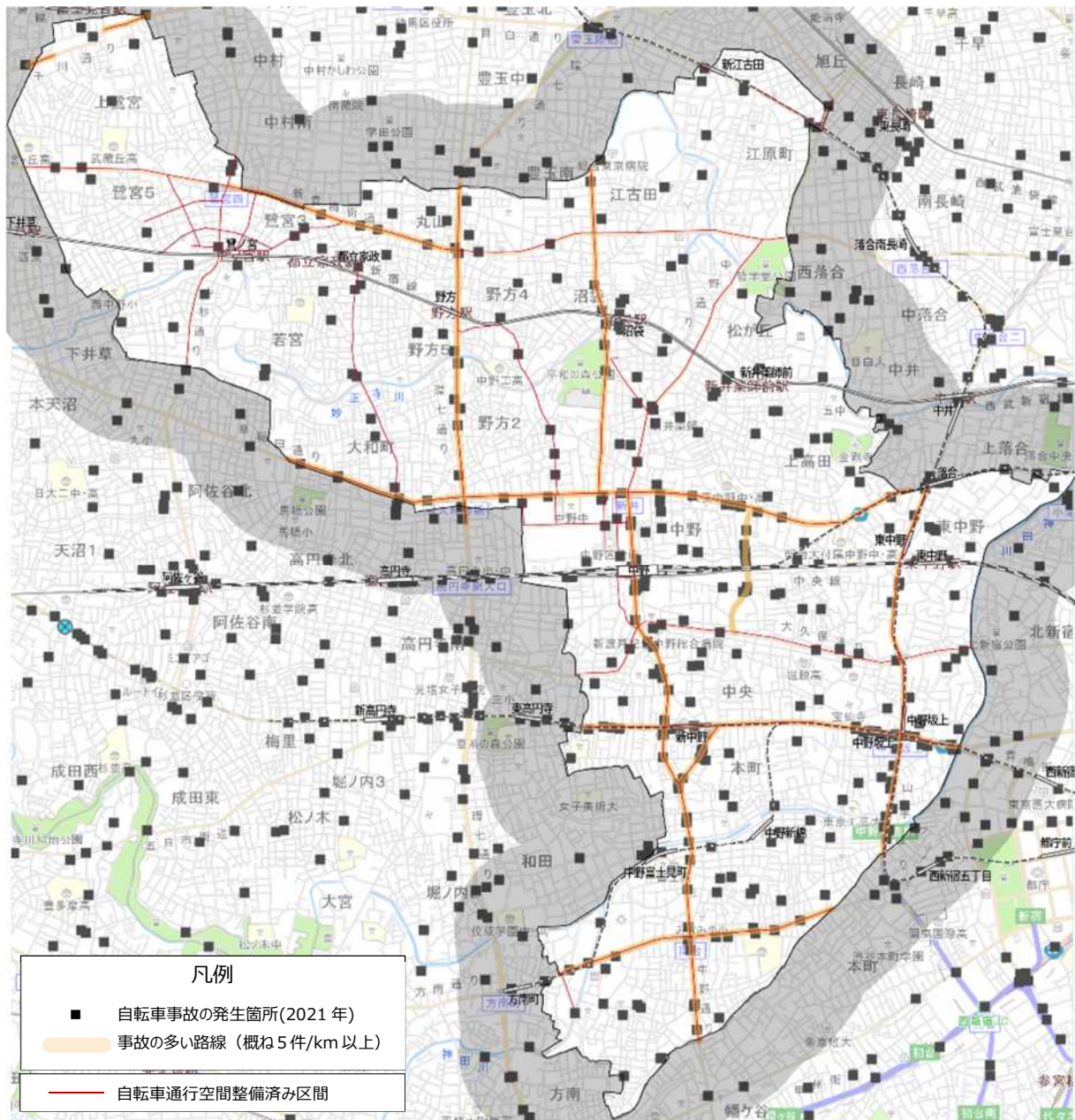


図 3.4 中野区の自転車事故の発生箇所

## (2) 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。

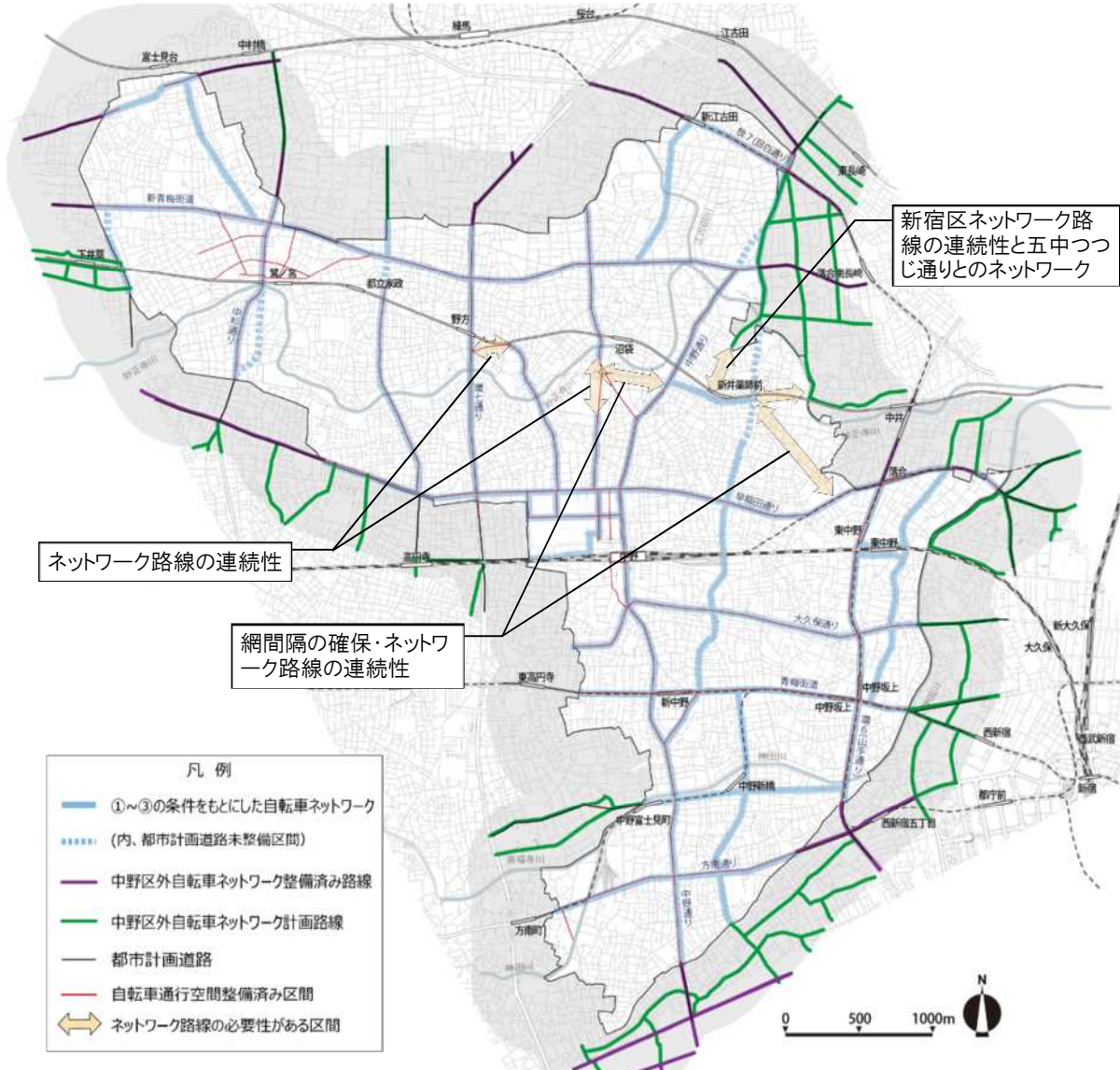


図 3.5 ①～③の条件をもとにした自転車ネットワーク案



## 3-3 自転車ネットワーク体系

### (1) 自転車ネットワークの機能分類

自転車ネットワークは、路線が持つ役割により、以下のネットワークに分類します。

区分	役割	配置
主要ネットワーク	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	道路幅員や網密度を考慮し、主要な都道・都計道を選定
補助ネットワーク	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	上記以外

上記の他に、都市計画マスタープランにおいて、水とみどりの親水軸に位置付けられている河川沿道について、一部、良好な自転車通行空間として利用することも検討します。

### (2) 自転車ネットワーク

これまでの検討を踏まえ、設定した自転車ネットワークを次図に示します。



図 3.6 自転車ネットワーク図

## 3-4 整備形態の選定

### (1) 整備形態選定の考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省道路局・警察庁交通局）（以下、「ガイドライン」という。）では、自動車の規制速度と、1日の自動車交通量を勘案し、整備形態を選定するしくみが示されています。本区においても、基本的にはガイドラインに示されている基準等に基づいて整備を行うこととします。

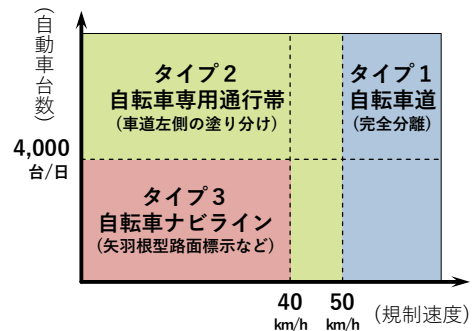


図 3.7 ガイドラインに示されている整備手法

### (2) 整備形態選定フロー

前項の基本認識をもとに、規制速度と自動車交通量から自転車通行空間の整備形態の選定フローを以下に示すように設定します。

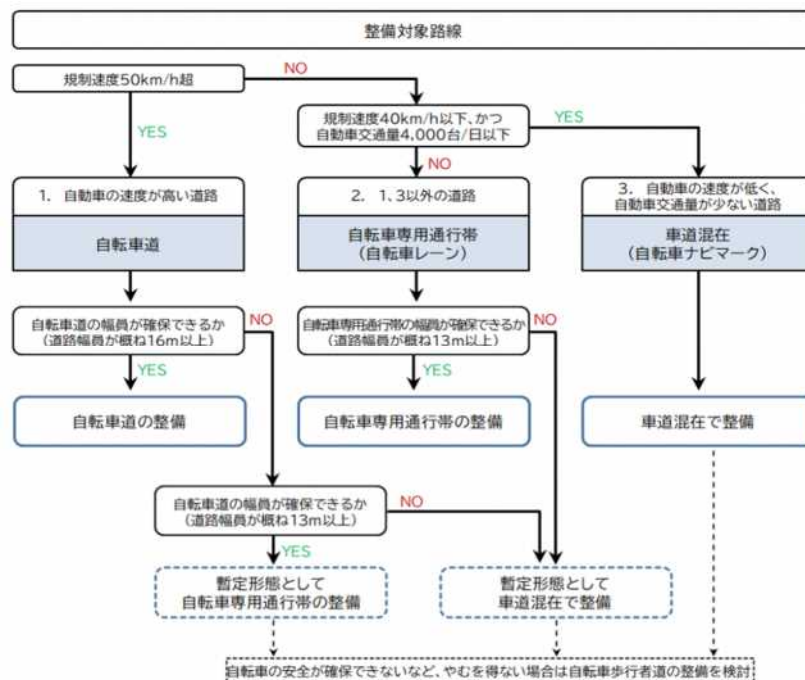


図 3.8 自転車通行空間の整備手法選定フロー

- 上記フローで選定された整備形態を基本的には完成とします。
- 最終的な整備形態については、路線ごとに関係者との調整のうえ決定をします。
- 自転車ネットワーク路線に該当しない路線においても空間整備が必要となった場合、上記フローを参考に整備手法を選定します。

### (3) 各整備形態の概要

#### ① 自転車道

##### <位置付け>

- 縁石線や柵などの工作物により構造的に分離された道路であり、自転車道が設置された道路では、自転車は自転車道を通行することが原則となります。
- これまで、区内における整備事例はありません。

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

##### <整備イメージ>

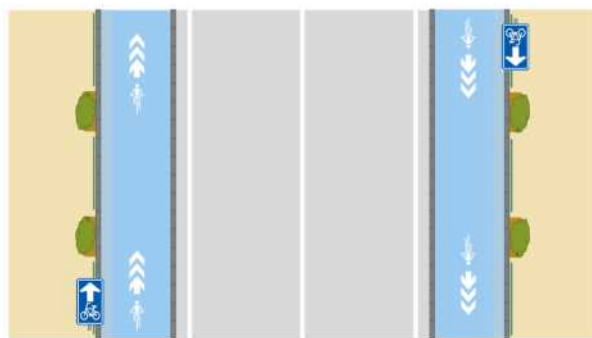


図 3.9 自転車道（一方通行）

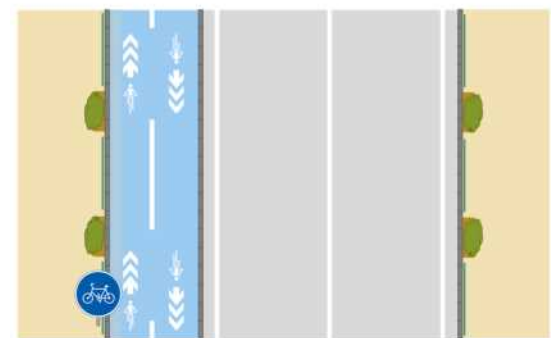


図 3.10 自転車道（双方向通行）

#### ② 自転車専用通行帯

##### <位置付け>

- 道路標示によって示される普通自転車が通行すべき部分であり、自転車は自転車通行帯を通行することが原則となります。

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯を用いる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

※道路構造令上では、車道として扱われる。

<整備イメージ>

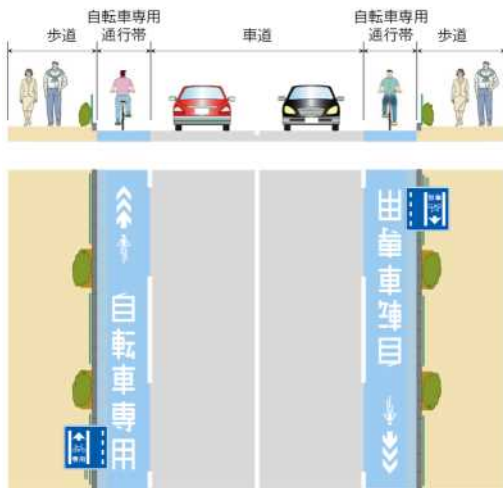


図 3.11 自転車専用通行帯



図 3.12 区内の整備事例(早稲田通り)

③ 車道混在

<位置付け>

- 法的な位置づけはありませんが、自転車安全利用五則でも示されている「自転車は、車道が原則」、「車道は左側を通行」のために、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起をするものです。

必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

<整備イメージ>

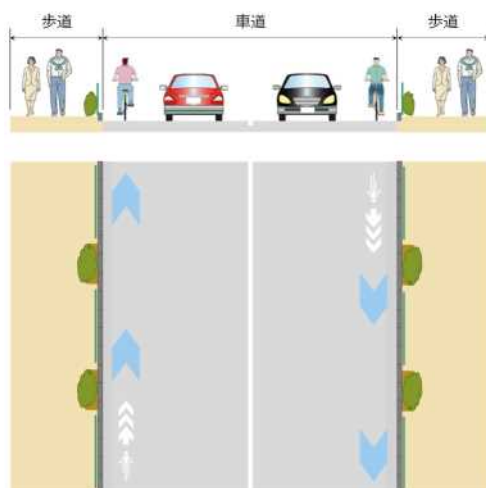


図 3.13 車道混在（歩道あり）



図 3.14 区内の整備事例(早稲田通り)



## 3-5 整備形態の基本構造

各整備形態の基本的な構造を以下に示します。なお、基本構造は原則としてガイドラインに示されている事項に準拠するものとし、本計画に掲載していない事項については、必要に応じてガイドラインを参照することとします。

### (1) 単路部における整備形態

#### ① 自転車道

##### <整備概要>

- 自転車道の幅員は2m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）とし、当該道路の自転車の交通量を考慮して決定します。
- 車道の両側に自転車道を整備し一方通行とする場合と、道路の片側に自転車道を整備し双方向通行とする場合がありますが、双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題があることから、原則として一方通行の自転車道とします。
- 必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対応策についても検討します。

##### <道路標識・路面標示>

- 自転車道を示す道路標識「自転車専用（325の2）」を設置し、一方通行の場合には、「自転車一方通行（326の2-A・B）」を合わせて設置します。また、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」を附置します。

自転車専用  
(325の2)



自転車一方通行  
(326の2-A・B)



始まり(505-B)

ここから

終わり(507-B)

ここまで

図 3.15 自転車道に関連する道路標識

- 自転車の通行方向を道路利用者に明確に示すため、自転車ナビマークを設置します。合わせて、カラー舗装または自転車ナビラインを設置します。

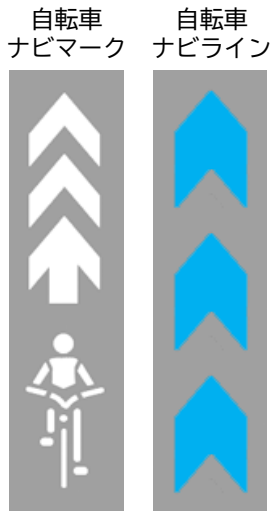


図 3.16 自転車ナビマーク  
・自転車ナビライン  
出典：警視庁ホームページ

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=0.75m以上<sup>※1</sup></p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者や優先させる道路(生活道路等)などでは、必要に応じて、以下を採用。</p>	<p>設置間隔=10m<sup>※2</sup></p> <p>1.0m以上<sup>※3</sup></p>	<p>設置間隔=10m<sup>※2</sup></p> <p>1.0m以上(0.75m以上<sup>※4</sup>)</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

図 3.17 自転車ナビライン(矢羽根型路面表示)の標準仕様(案)  
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

<分離工作物>

- 自転車道と車道や歩道の間には、相互に存在が認識できるように視認性に配慮して、縁石を設置することを基本とします。
- 柵等の分離工作物は、自転車道の幅員を狭く感じさせ、自転車に圧迫感を与えることや、すれ違いや追い越し時等に接触の危険性があることからできる限り設置しないものとします。ただし、自動車の路外への逸脱による人的被害の防止や歩行者の横断を抑制する必要がある区間では、車両用防護柵や横断防止柵を設置します。

## ② 自転車専用通行帯

### <整備内容>

- 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1m以上）とします。

### <道路標識・路面標示>

- 自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯（327の4（オーバー・ハング方式等の場合）または327の4の2）」を設置します。また、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」を附置します。



図 3.18 自転車専用通行帯に関連する道路標識

- 道路標示「車両通行帯（109）」道路標示「専用通行帯（109の6）」を設置します。
- 法令上は道路標示があれば道路標識は必須ではありませんが、併設を推進します。

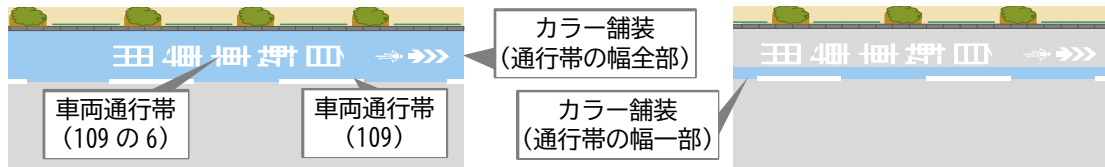


図 3.19 自転車専用通行帯に関連する路面標示

### <その他>

- 補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向については自転車専用通行帯の規制を行うことはできないため、自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び後述の車道混在の路面標示を行います。

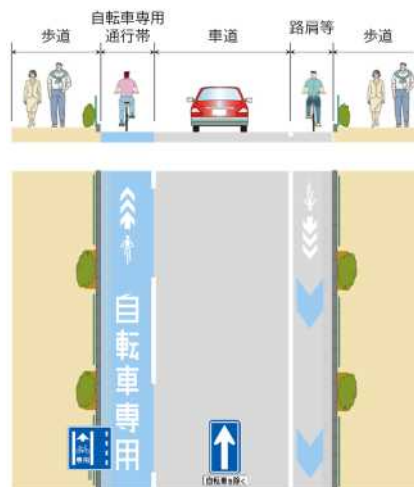


図 3.20 一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合

### ③ 車道混在

#### <整備内容>

- 自転車専用の通行空間ではなく、車道上に設置するものです。
- 歩道のある道路だけでなく、歩道が整備されていない道路にも整備を行います。

#### <道路標識・路面標示>

- 図 3.21 及び図 3.17 で示した自転車ナビマーク及び自転車ナビラインにより、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起します。
- 利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状路面表示については使用しません。
- 自転車ナビラインで示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1m以上確保することを目安とします。
- 歩道のない道路において、路側帯は自転車の通行が可能ですが、主として歩行者の通行空間となります。安全確保の観点等からやむを得ず路側帯内に自転車ナビマーク及び自転車ナビラインを設置する場合には、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラム等を設置します。
- 道路標識については、特に定めはありませんが、必要に応じて注意喚起の看板等の設置を検討します。

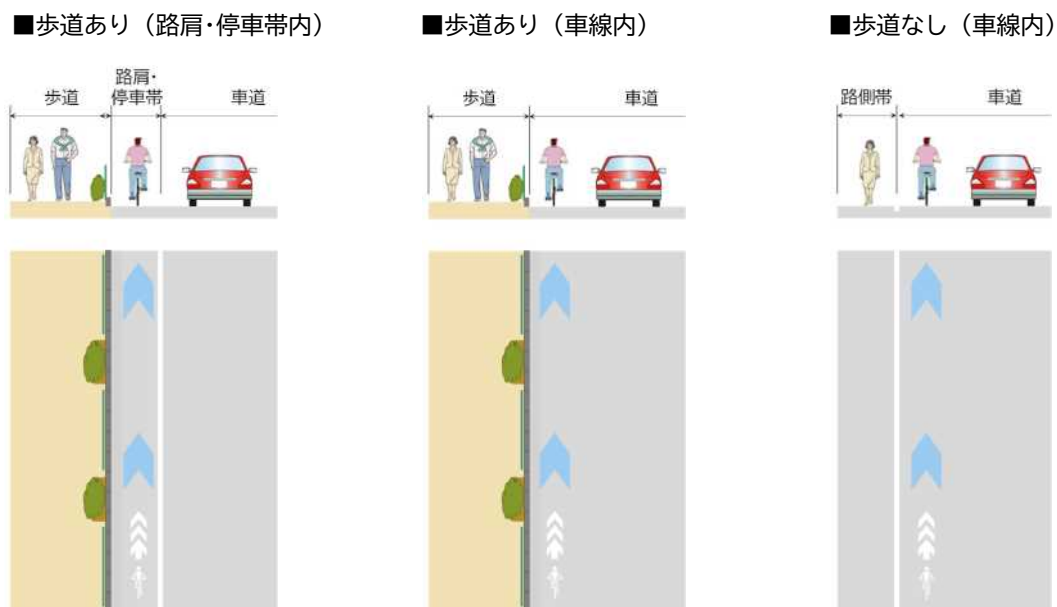


図 3.22 歩道及び路肩・停車帯の有無による整備例



## (2) 交差点部における整備形態

### ① 基本的な考え方（ガイドラインより抜粋）

#### 1 分離形態の連続性

- ・歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保します。
- ・自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのはではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等適切な交差点処理を行います。

#### 2 通行空間の直線的な接続

- ・自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続します。

#### 3 交差点内の通行方向の明確化

- ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置します。
- ・規模の小さな交差点においては、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する路面表示を設置します。

#### 4 左折巻き込みに対する安全対策

- ・左折巻き込み事故を防止するため、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討します。
- ・自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離するものとし、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討します。
- ・左折巻き込み事故の防止対策として、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討します。

#### 5 二段階右折時の滞留スペースの確保

- ・交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知します。
- ・必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保するものとします。

## ② 交差点部における整備形態の共通事項

交差点の形態は、主道路と従道路の整備形態により分類されます。さらに、自転車道または自転車専用通行帯の確保が可能な場合、左折巻き込み事故を防止するため、以下の手法に分類されます。どの手法を採用するのかについては、個別の状況を勘案し決定するものとします。

分類	手法	問題等
a. 左折自動車のみ混在の場合	交差点手前約30m程度で自転車道または自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面表示により自転車の通行位置を明確化し、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させる手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>左折自動車と自転車は一列で通行し、通行順序ははっきりするものの、不安に感じる自転車利用者が存在</li> <li>自動車、自転車相互に対する通行方法の周知</li> </ul>
b. 分離の場合	交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を接続し、自転車と自動車を分離させる手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者の安心感はあるものの、信号制御により自動車と自転車を分離しない限り自動車が左折時に後方から進行してくる自転車に注意する必要がある</li> <li>自転車が優先意識を持ち、自動車を意識しなくなる可能性がある</li> </ul>
c. 混在の場合	車道上で自転車と自動車を混在させて通行させる手法	※幅員の確保が困難な場合の自転車専用通行帯における当面の措置

交差点部における路面標示は自転車ナビラインのみとし、自転車ナビマークの設置は行いません。また、自転車ナビラインは単路部よりも表示間隔を密にし、存在を明確に示します。ただし、自転車に停止線を遵守させ、横断歩道上の歩行者を優先するため、流入側においては、停止線から横断歩道に掛かる部分には設置しないものとし、流出側においては、横断歩道に掛かる部分は設置しないものとします。

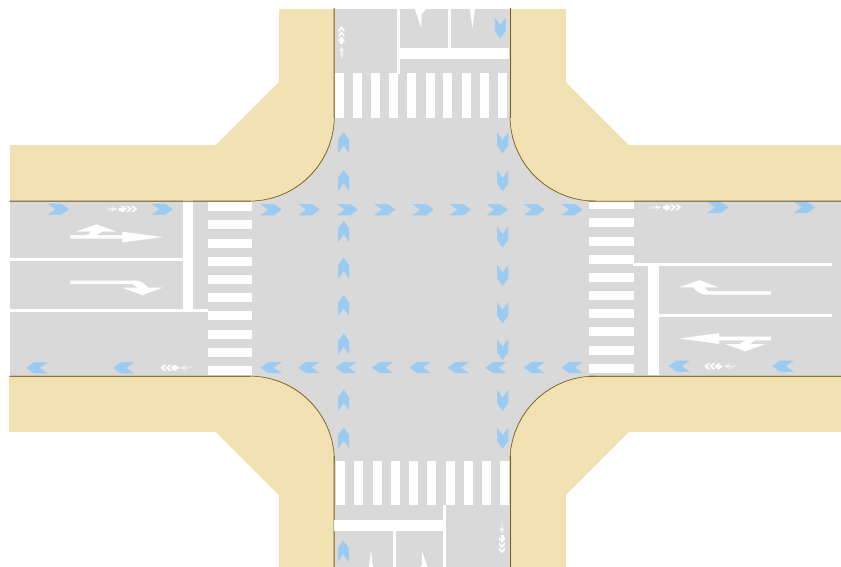


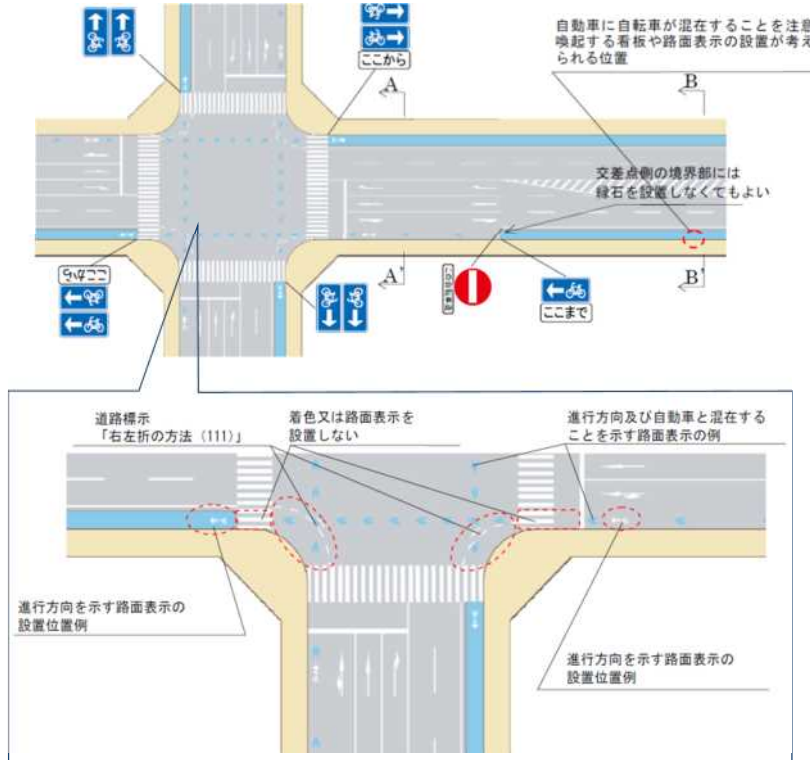
図 3.23 交差点部の整備例

③ 一般的な交差点

一般的な交差点における各整備形態、分類ごとの整備例を以下に示します。

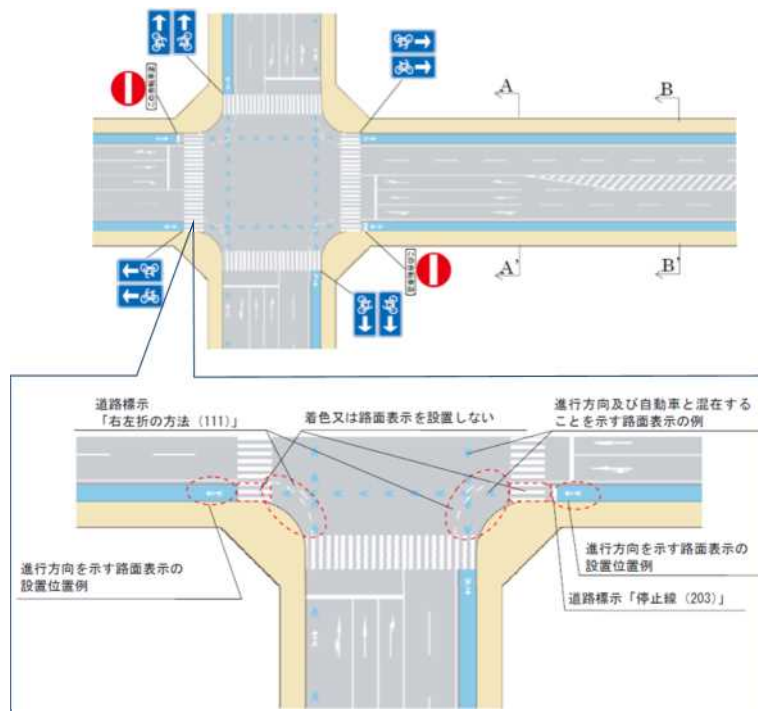
<自転車道>

a. 左折自動車のみ混在の場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

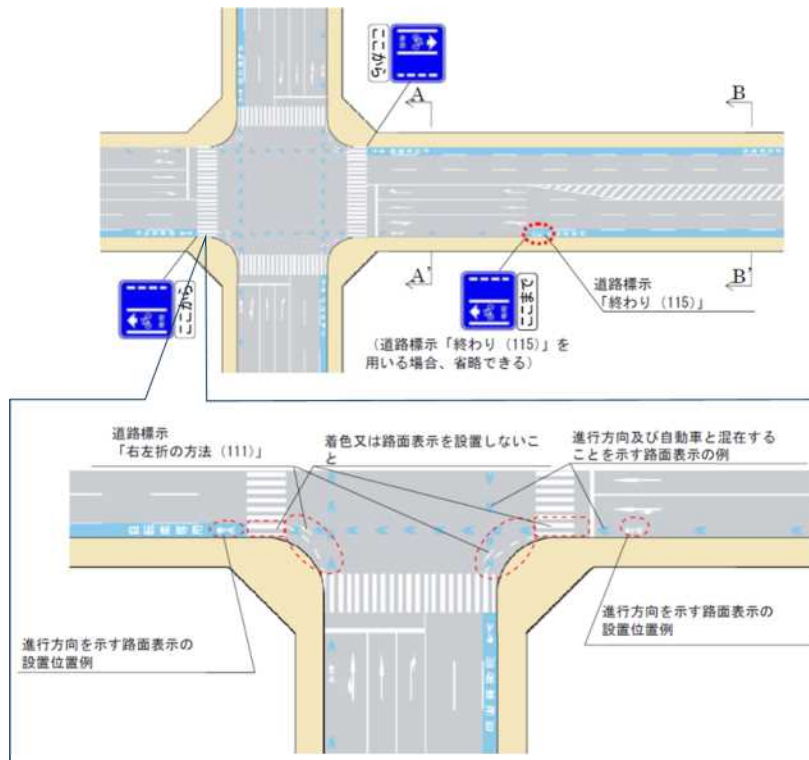
b. 分離の場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

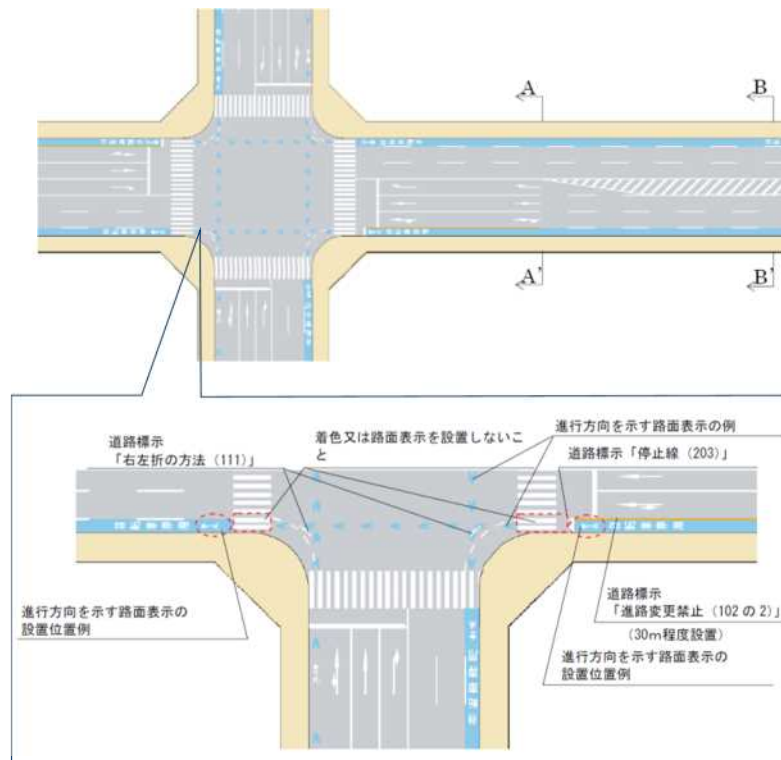
<自転車専用通行帯>

a. 左折自動車のみ混在の場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

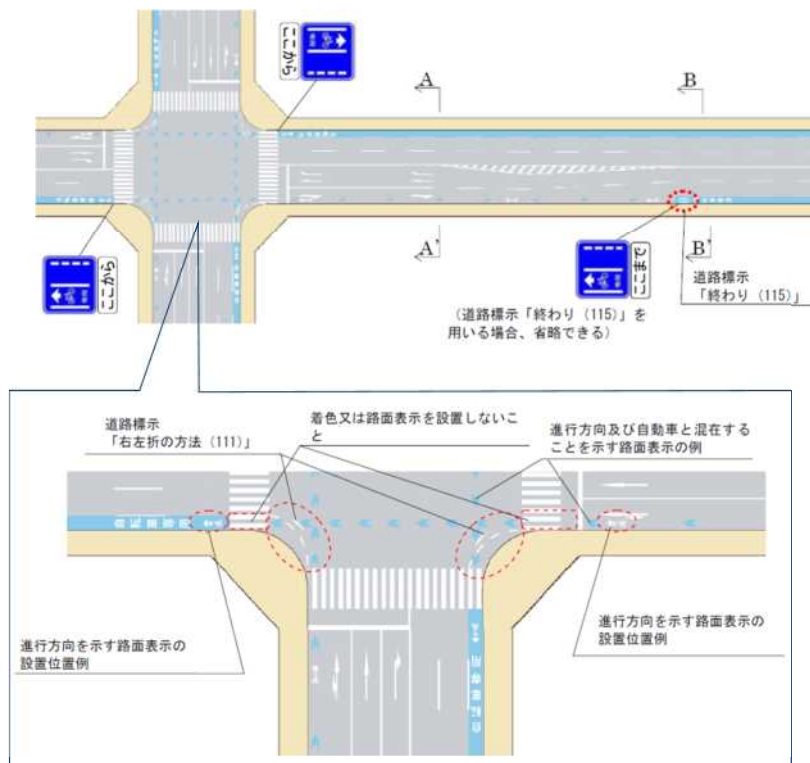
b. 分離の場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

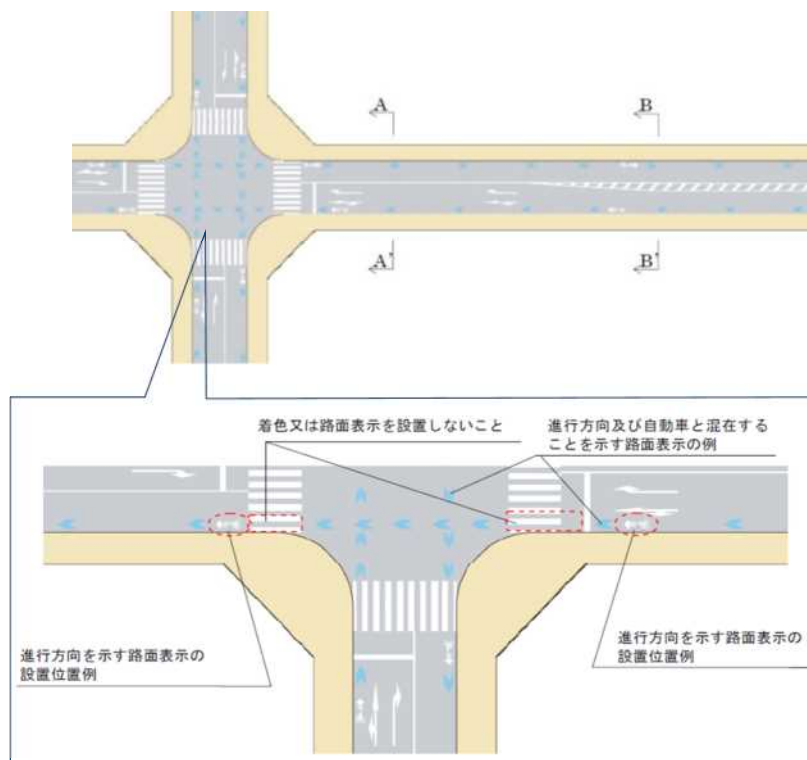


c. 混在の場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

<車道混在>



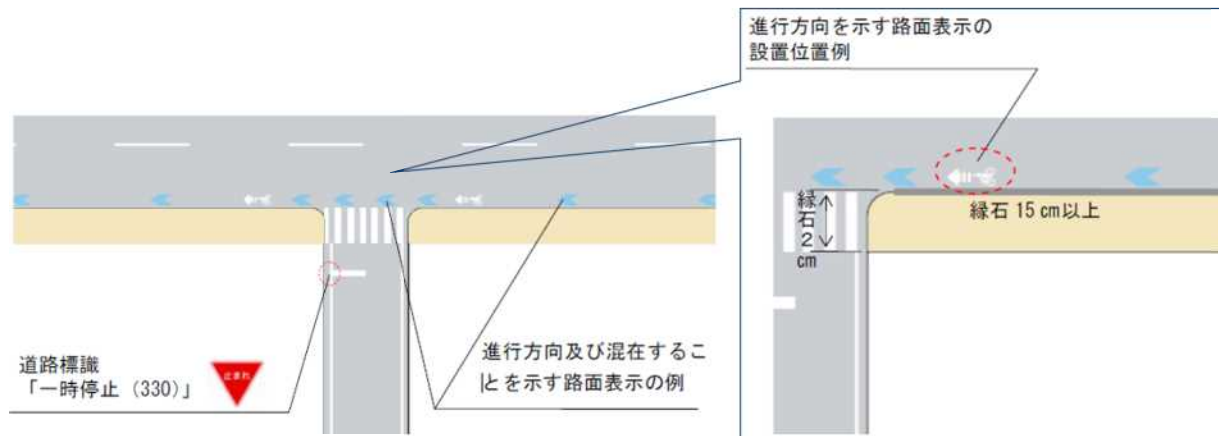
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### ④ 特殊な交差点

前述の一般的な交差点以外の整備例を以下に示します。なお、基本的な考え方については、一般的な交差点と同様とします。

##### <細街路交差点>

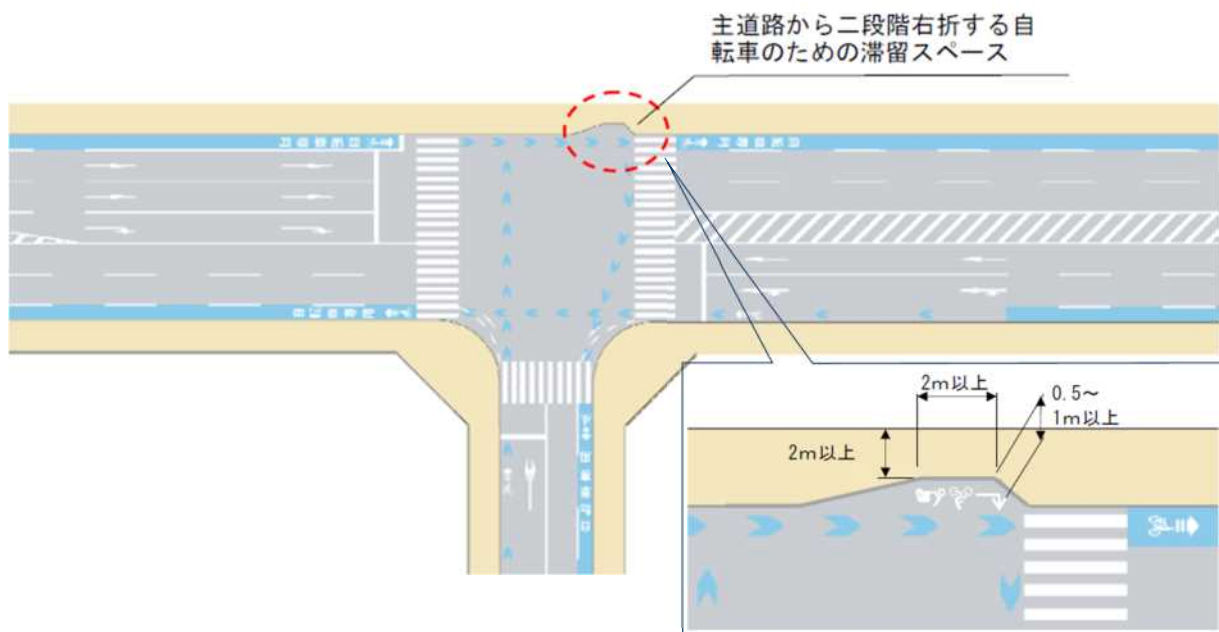
視認性を確保するために、隅切りの設置が望ましいですが、隅切りがない場合には反射鏡の設置や注意喚起看板、「止まれ」などの法定外表示を検討します。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

##### <三枝交差点>

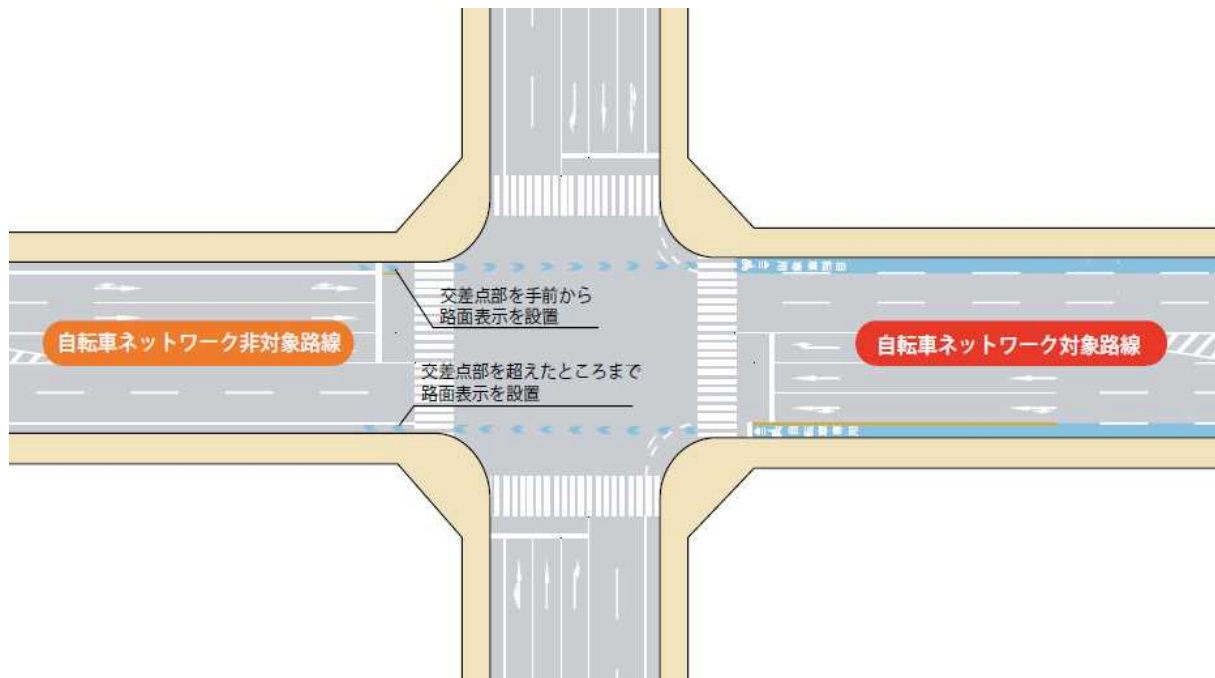
三枝交差点においては、二段階右折する原付や自転車が安全に滞留できるスペースを確保し、看板又は路面表示によりそのことを明示します。なお、滞留スペースの長さは、交通状況を勘案して定めることとします。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ⑤ 自転車ネットワーク端部

自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行うことを基本とします。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

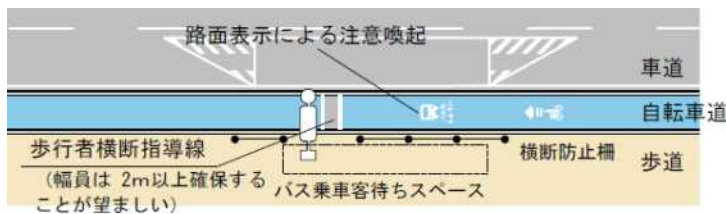
### (3) 特殊部における整備形態

#### ① バス停部

- バス停部周辺では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意が必要です。
- バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させるものとします。
- バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させるものとします。

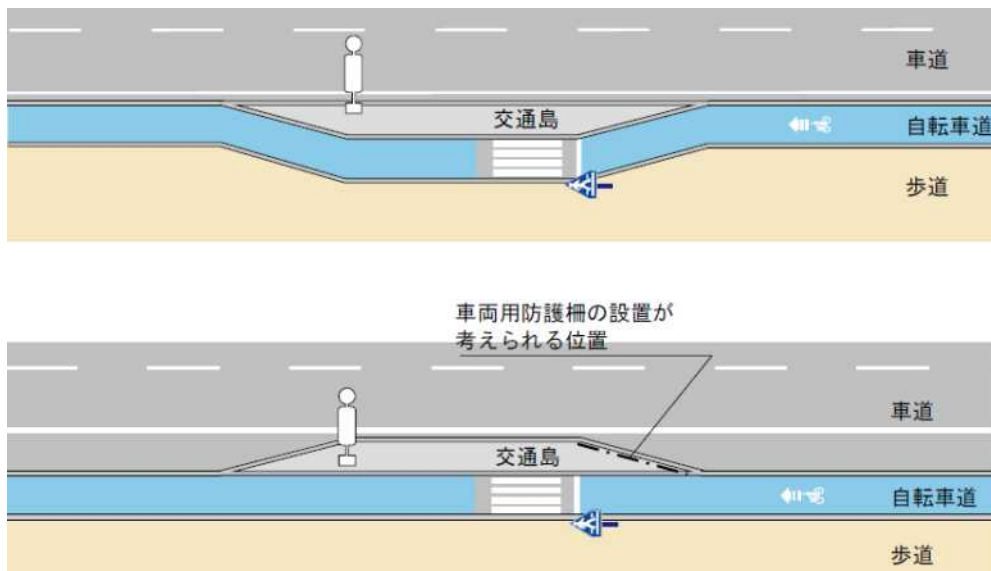
#### <自転車道>

##### ■バス交通が多くない場合



注)「歩行者横断指導線」の位置はバスの種類に応じて、前後2箇所に設置することも考えられる。

##### ■バス交通が多く道路空間に余裕がある場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

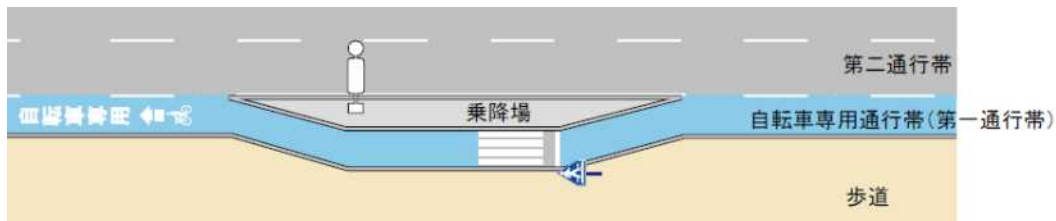
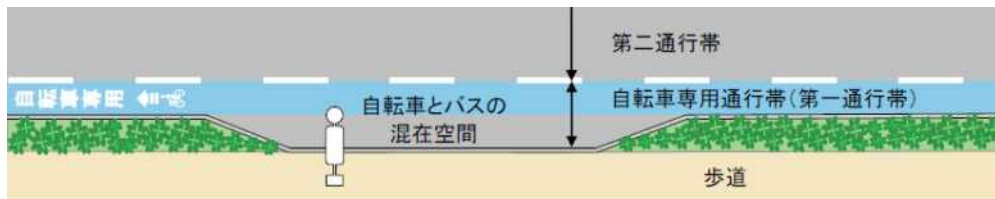


<自転車専用通行帯・車道混在>

■バス交通が多くない場合



■バス交通が多く道路空間に余裕がある場合



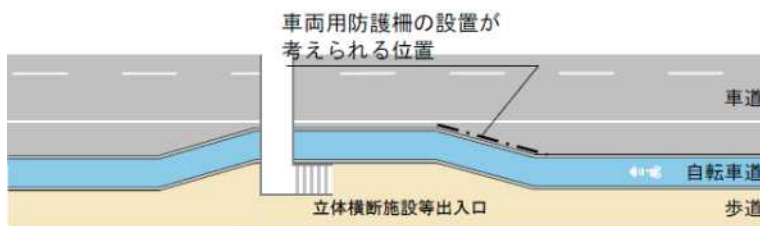
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

② 立体横断施設部

- 横断歩道橋昇降口や地下横断歩道出入口等の立体横断施設部において、道路空間に余裕がある場合には、自転車と立体横断施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させるものとします。

<自転車道>

■車道側の道路空間に余裕がある場合

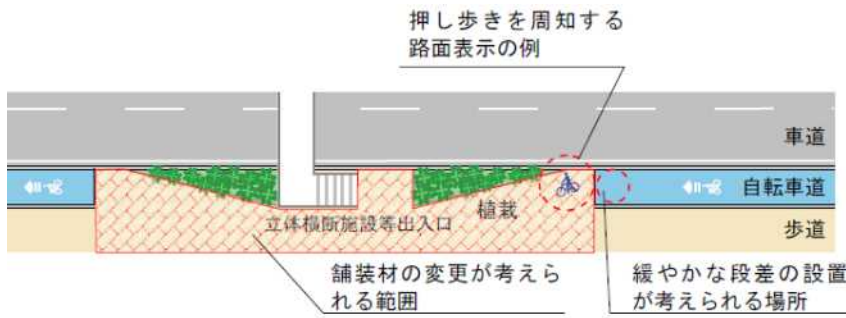


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■歩道側の道路空間に余裕がある場合



■道路空間に余裕がない場合



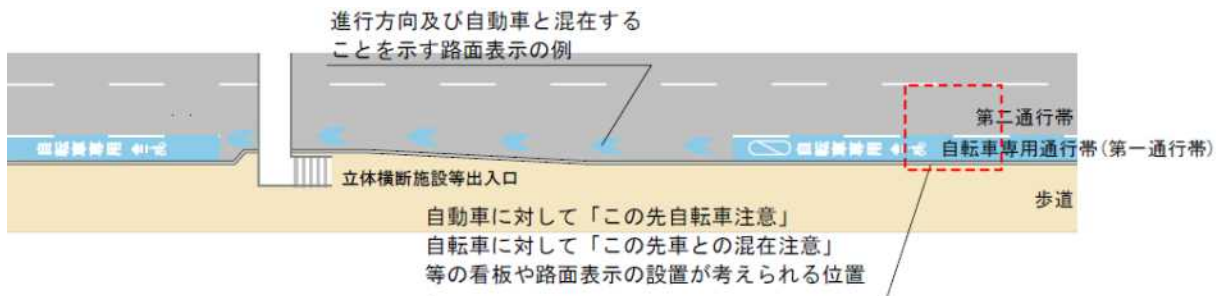
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

<自転車専用通行帯・車道混在>

■道路空間に余裕がある場合



■道路空間に余裕がない場合

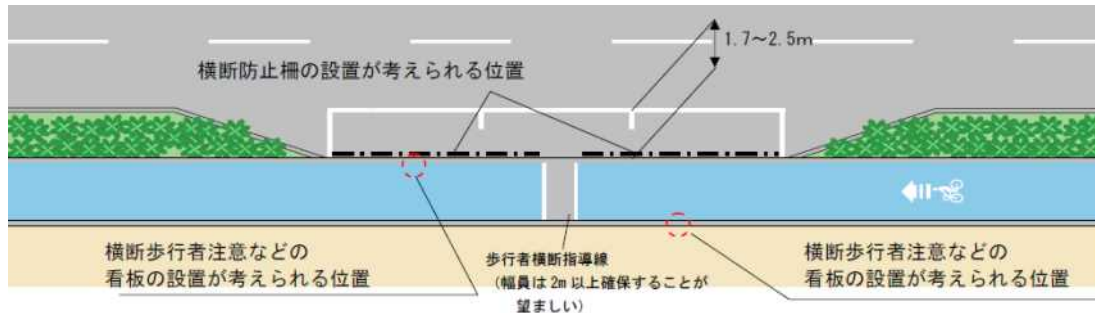


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ③ パーキング・メーター等設置区間部

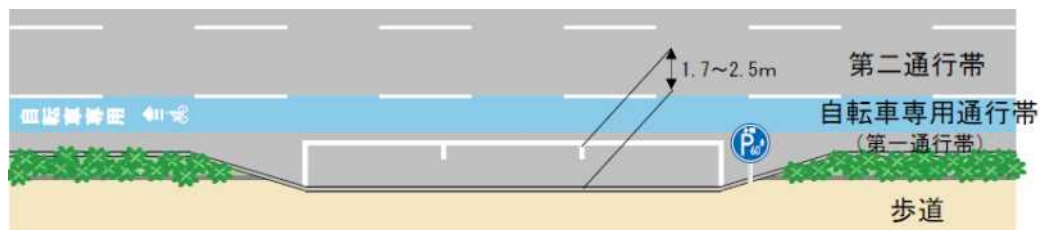
- パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去するものとし、周辺に路外駐車場の整備が進んだ場合等は、自転車通行空間を確保するため、撤去の必要性を検討するものとします。

#### <自転車道>



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### <自転車専用通行帯・車道混在>



※特に車道混在においては、様々な形態が考えられるため、個別に検討を行うことが求められます。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



図 3.24 区内のパーキング・メーター周辺の整備状況（車道混在）

---

## 中野区自転車利活用計画

---

5 中都交第 242 号  
令和 5 年(2023 年)6 月

編集・発行

中野区都市基盤部交通政策課

〒164-8501 東京都中野区四丁目 8 番 1 号

電話 03-3389-1111 (代表)

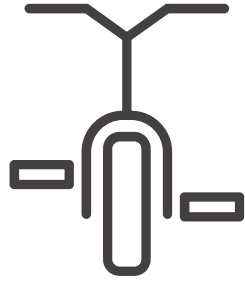
Eメール [kotuseisaku@city.tokyo-nakano.lg.jp](mailto:kotuseisaku@city.tokyo-nakano.lg.jp)

<https://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/>

---







中野区