

自転車に関する区の現状と課題

1 千代田区における自転車を取り巻く現状

- (1) 地勢・人口
- (2) 交通基盤
- (3) 施設立地状況
- (4) 交通特性
- (5) 交通安全
- (6) 健康・環境
- (7) 観光

2 新たなモビリティに関する動向

- (1) 新たなモビリティの種類
- (2) 特定小型原動機付自転車

3 現状と課題のまとめ



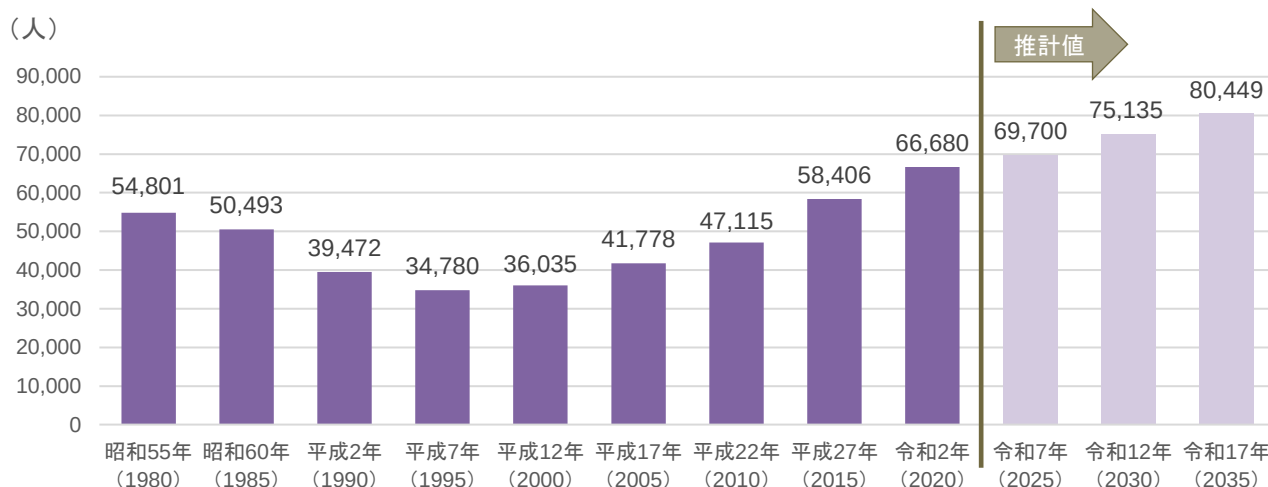
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (1) 地勢・人口



① 人口

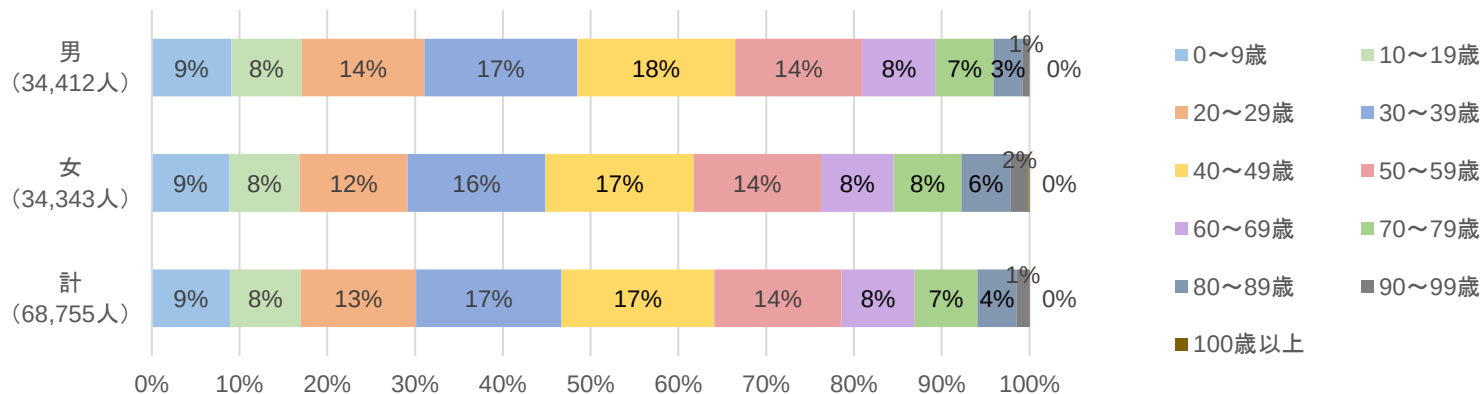
- 人口は、近年増加傾向にあり、今後も引き続き増加が予想される。
- 特に、働き盛りの若い世代や子育て世代(20代～50代)が多く、区民全体の約6割を占める。

■区の総人口推移(外国人人口を含む)



出典:国勢調査、千代田区 人口動向と人口推計(令和5年度)を基に作成

■区の年齢別人口(令和6年1月時点)



出典:東京都の統計(東京都総務局統計部)を基に作成

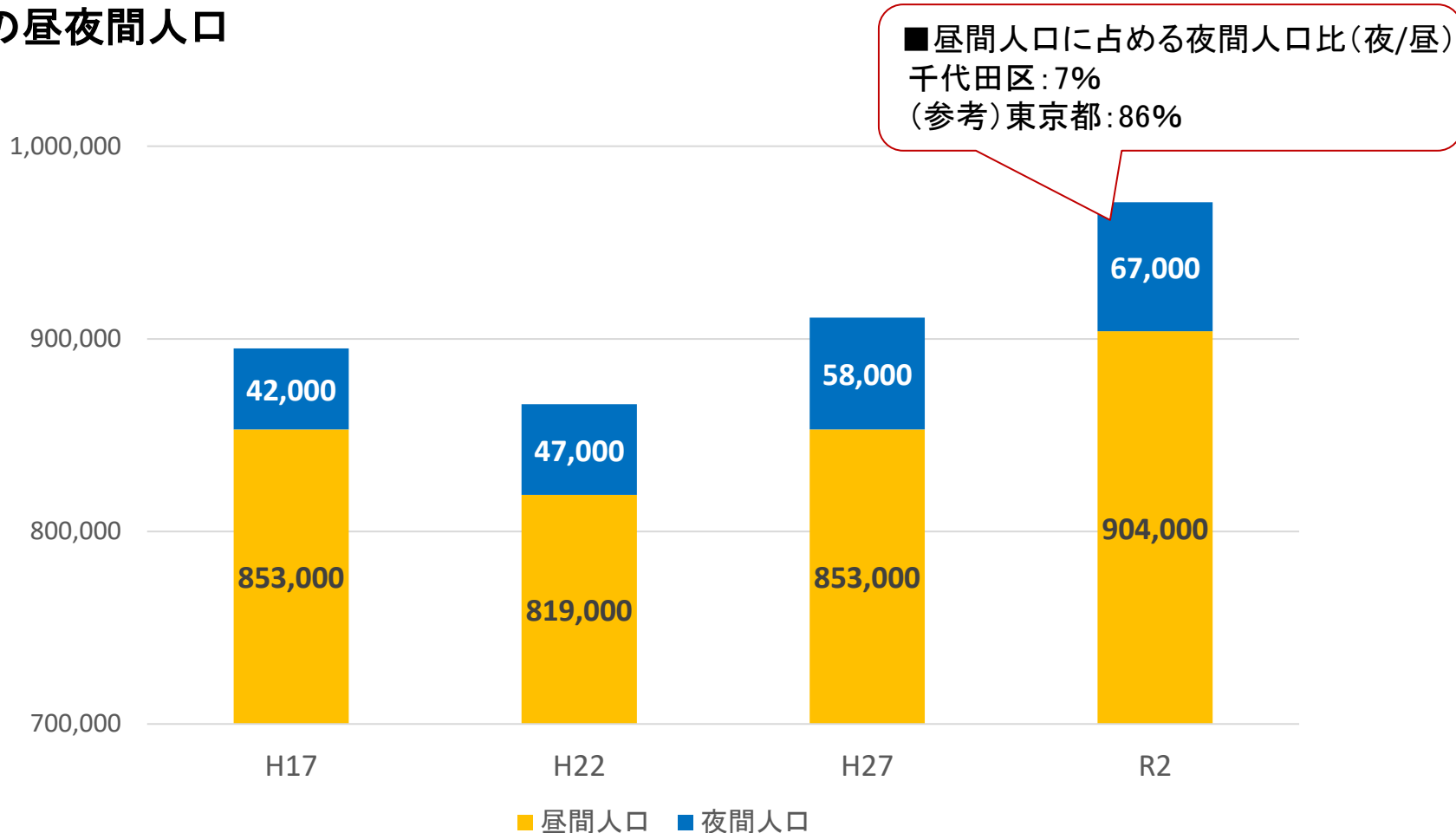
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (1) 地勢・人口



① 人口

- 千代田区では、昼間人口と比べ、夜間人口が大幅に少ないことがわかる。(R2年データ 区:7%、東京都:86%)
- ここでいう夜間人口は、常住者を指しているため、区外からの来訪者が常住者と比べて大幅に多いことがわかる。

■ 区の昼夜間人口



※国勢調査における「従業地・通学地による人口」を「昼間人口」、「常住地による人口」を「夜間人口」と表記

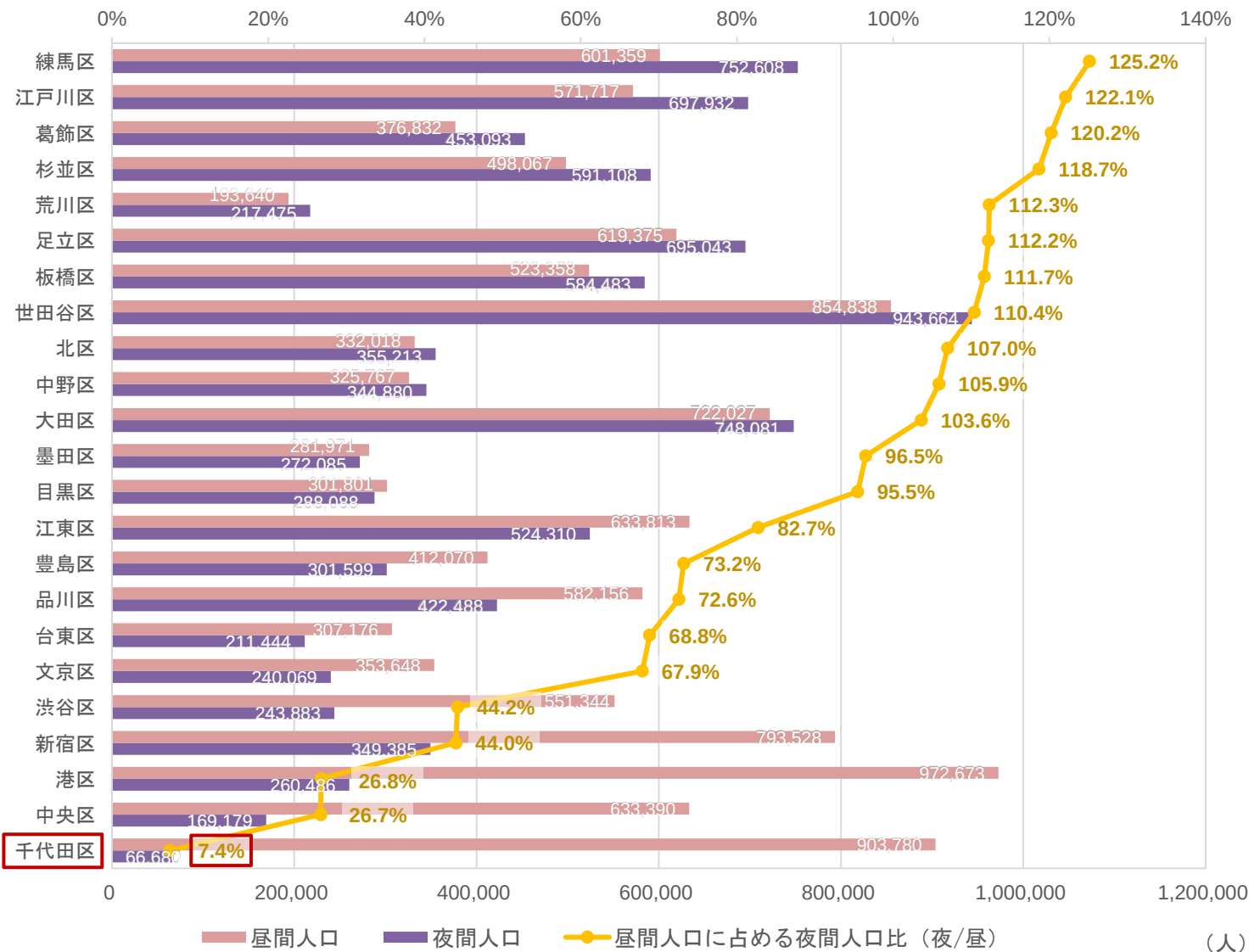
出典: 令和2年国勢調査を基に作成

1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (1) 地勢・人口



(参考) 昼夜間人口

■23区別 昼夜間人口及び昼間人口に占める夜間人口比(夜/昼) (令和2年)



※国勢調査における「従業地・通学地による人口」を「昼間人口」、「常住地による人口」を「夜間人口」と表記 出典: 令和2年国勢調査を基に作成

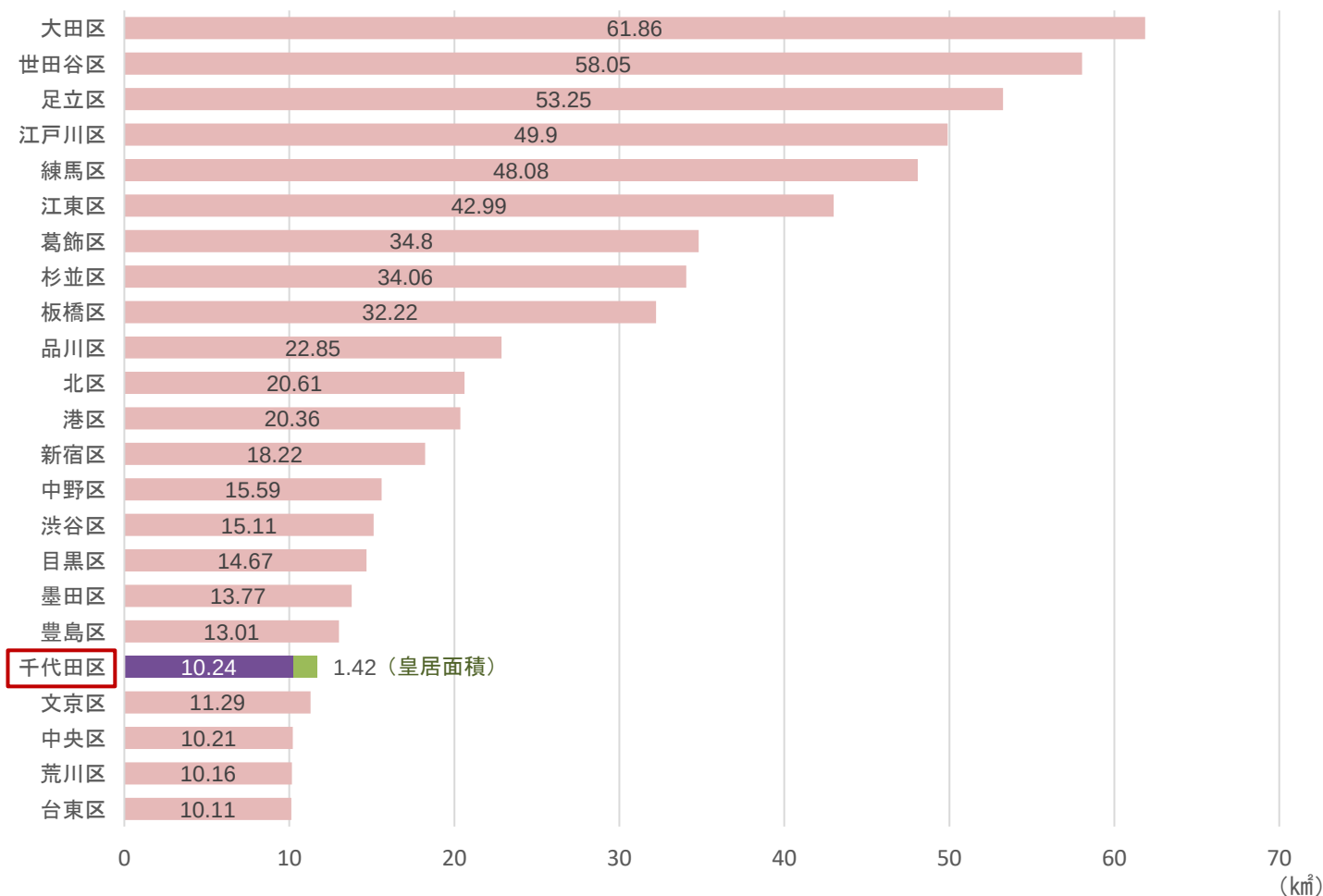
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (1) 地勢・人口



② 面積

- 面積は、特別区23区のうち5番目に小さい。
- 区の中央に位置する皇居は、区面積の約12%を占めている。

■23区別 面積

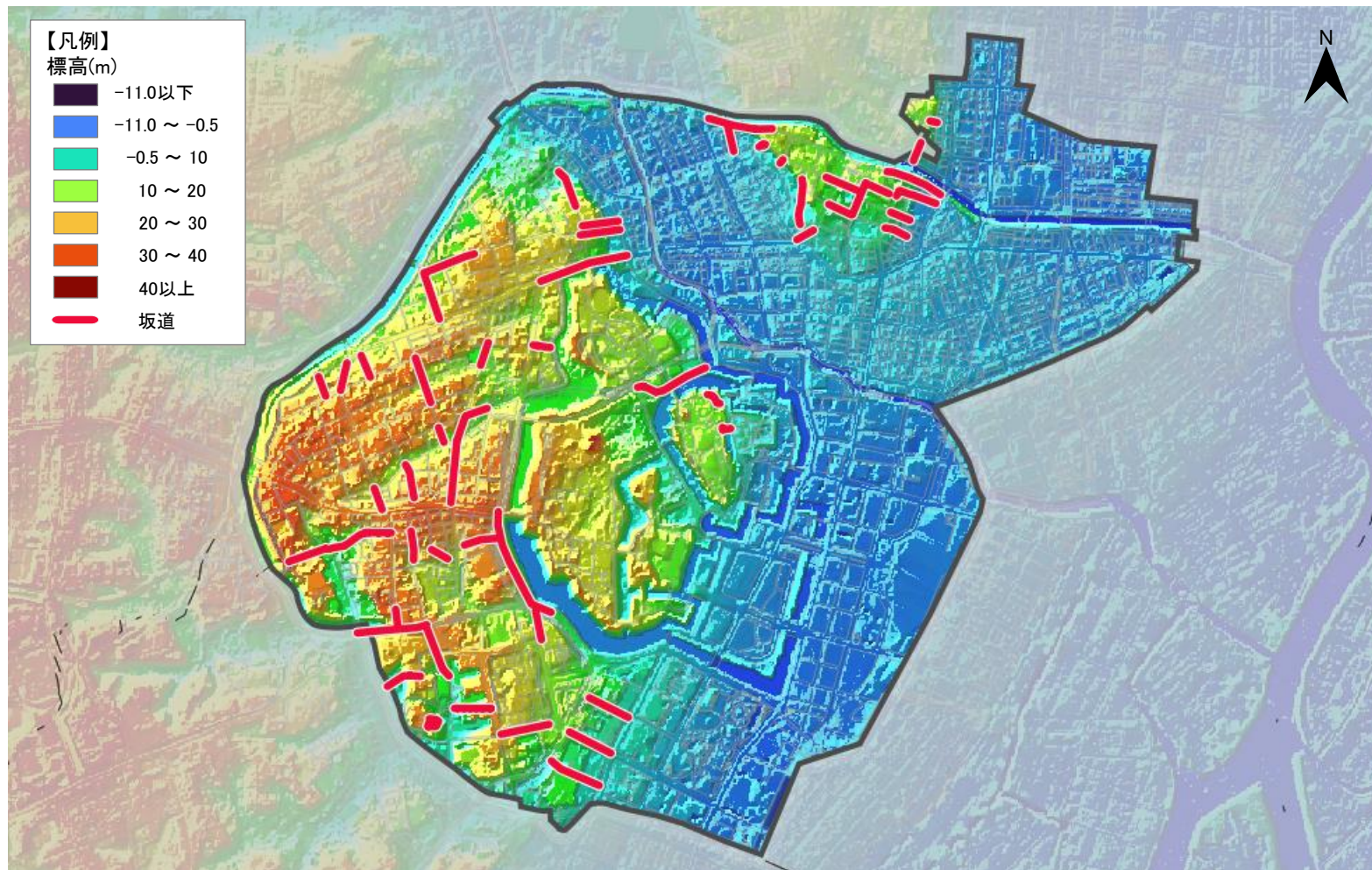




③ 地形

- 区の東側は平坦な低地が広がっており、自転車が利用しやすい環境である。
- 一方で、区の西側には四谷・麴町台地、本郷台地があり、坂も多く分布している。

■ 標高図・坂の位置



1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (2) 交通基盤



① 道路

- 区内の道路は、皇居を中心に環状・放射状に整備された骨格機能を担う幹線道路と、それを補完する生活道路から構成されている。
- 都心中枢エリアは国道・都道が大半で道路密度が低い一方、秋葉原・神田・神保町エリアは区道が集中しており道路密度が高い。

■ 道路網

【凡例】

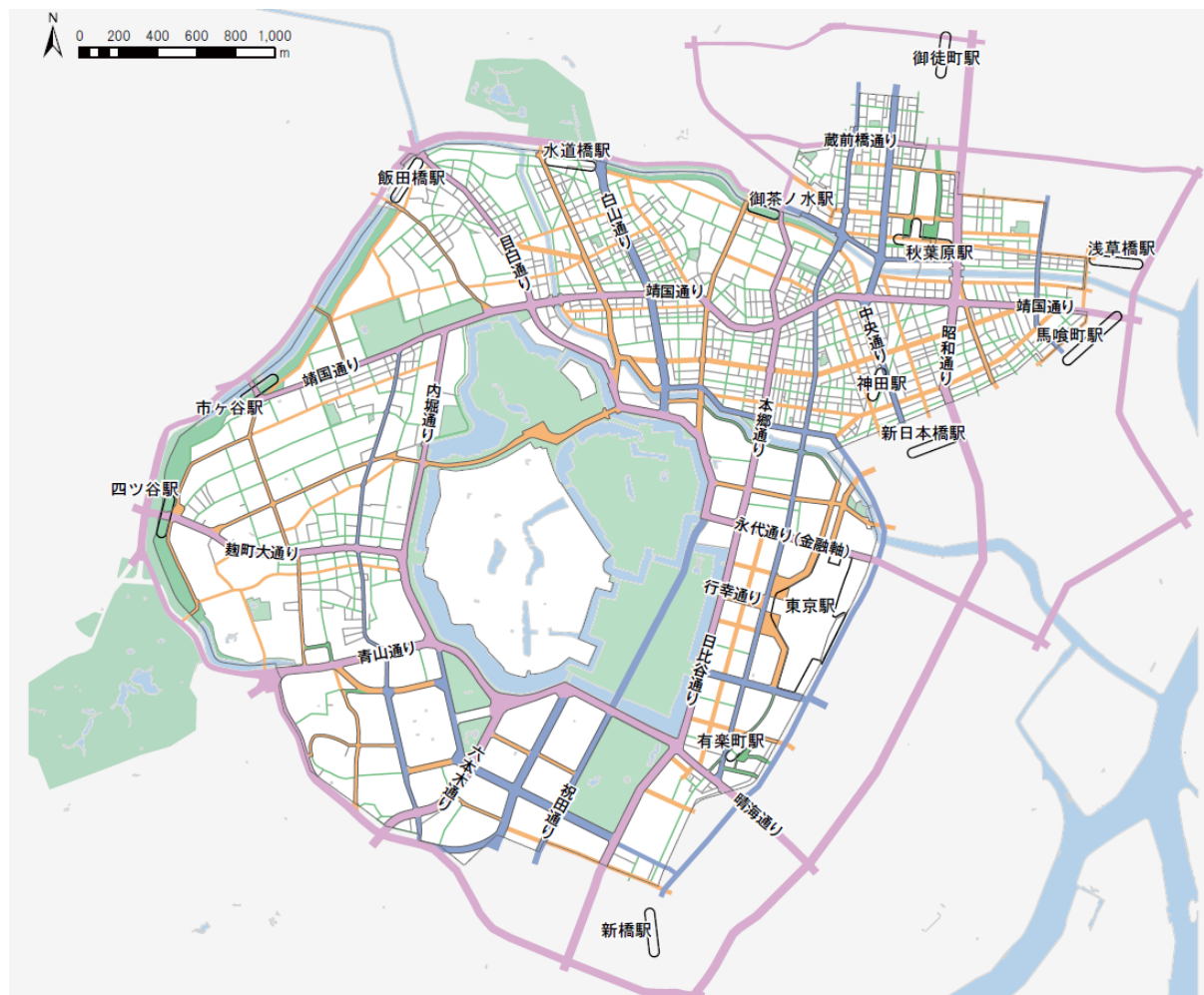
■ 広域的な交通を処理する道路

- 主要幹線道路
- 幹線道路

■ 生活に密着した 地区内の交通を処理する道路

- 地区内主要道路
- 主要区画道路
- 区画道路

- 都市計画公園・緑地
- 河川・濠
- 鉄道駅 (JR)



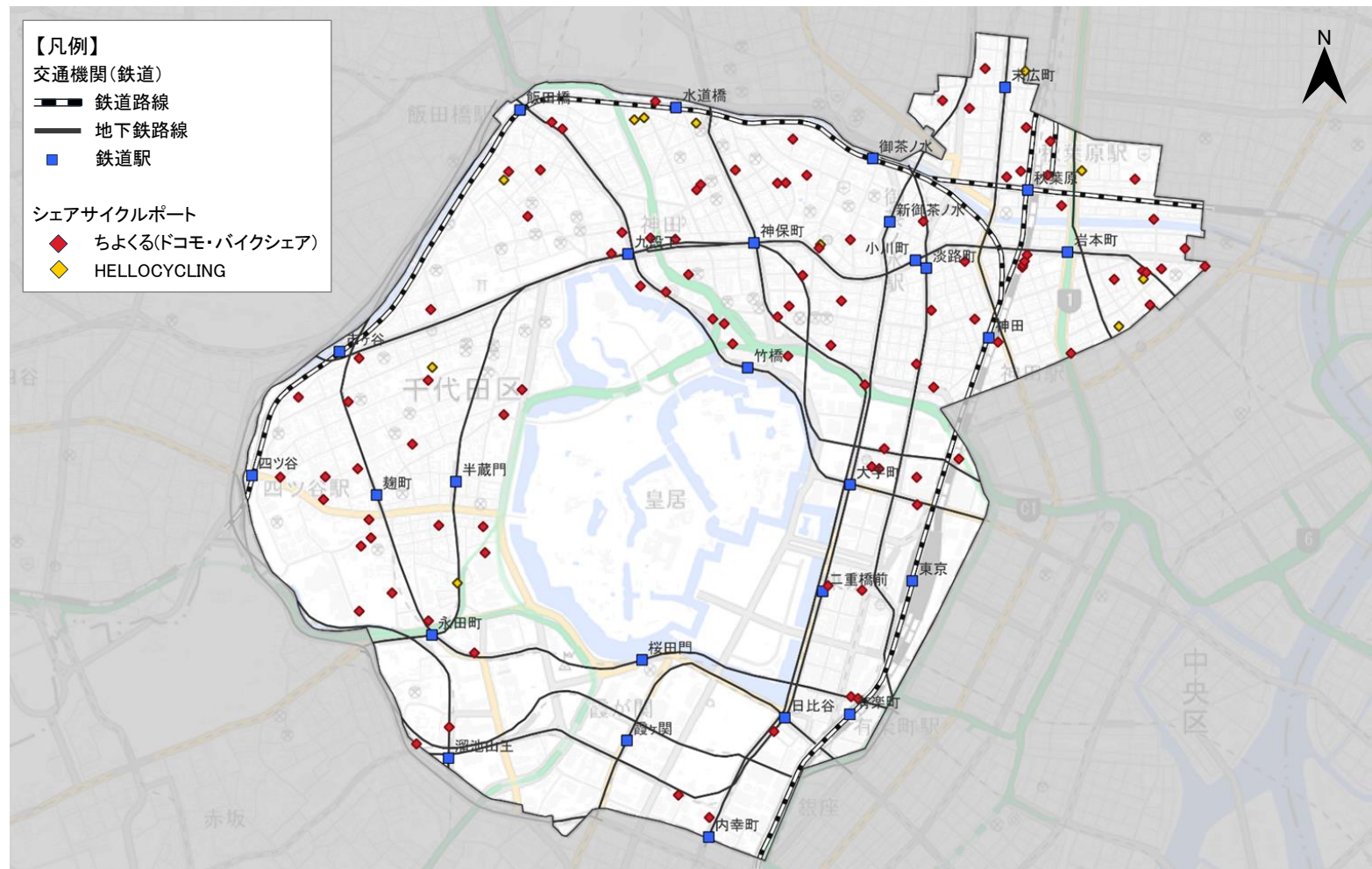
出典: 千代田区都市計画マスタープラン(令和5年3月)



② 公共交通(鉄道)・シェアサイクル

- 地下鉄10路線＋鉄道が東西・南北方向に運行し、概ね区内全域に鉄道路線網が整備され、交通利便性が高い。
- シェアサイクルポートは区内各所に設置されているが、都心中枢エリアは他エリアに比べて設置密度が低い。また、霞が関周辺は未設置であるなど、ポートの空白地域も一部存在する。

■ 鉄道・地下鉄、シェアサイクルポート

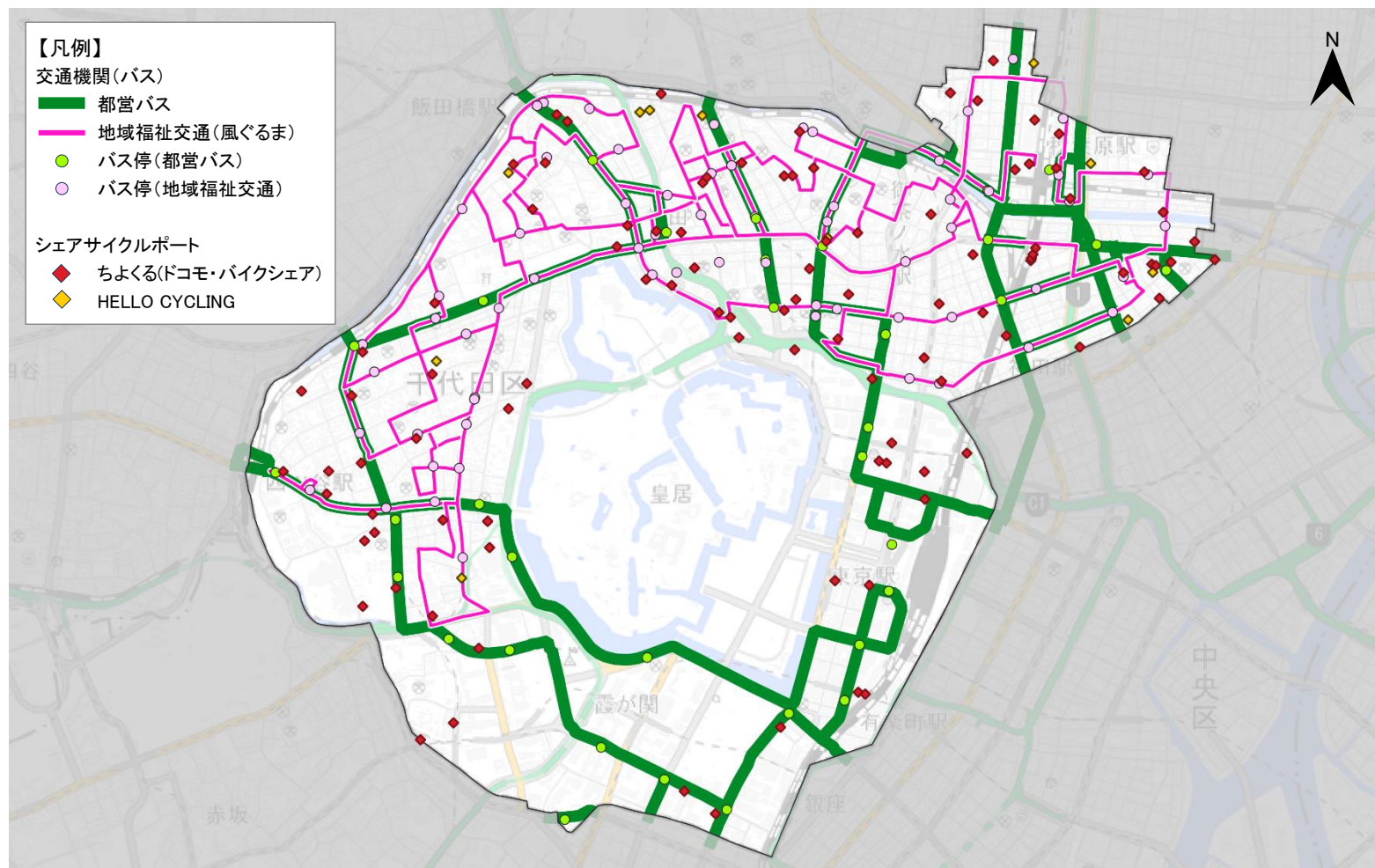




③ 公共交通(バス)・シェアサイクル

- ・ 地域福祉交通(風ぐるま)は、区の施設及び福祉施設を中心に運行している乗合バスである。
- ・ 都営バスは幹線道路を中心に、地域福祉交通(風ぐるま)は生活道路を中心に運行している。また、バスルート上にはシェアサイクルポートも多く設置されており、乗り換えの利便性が高い。

■バス、シェアサイクルポート



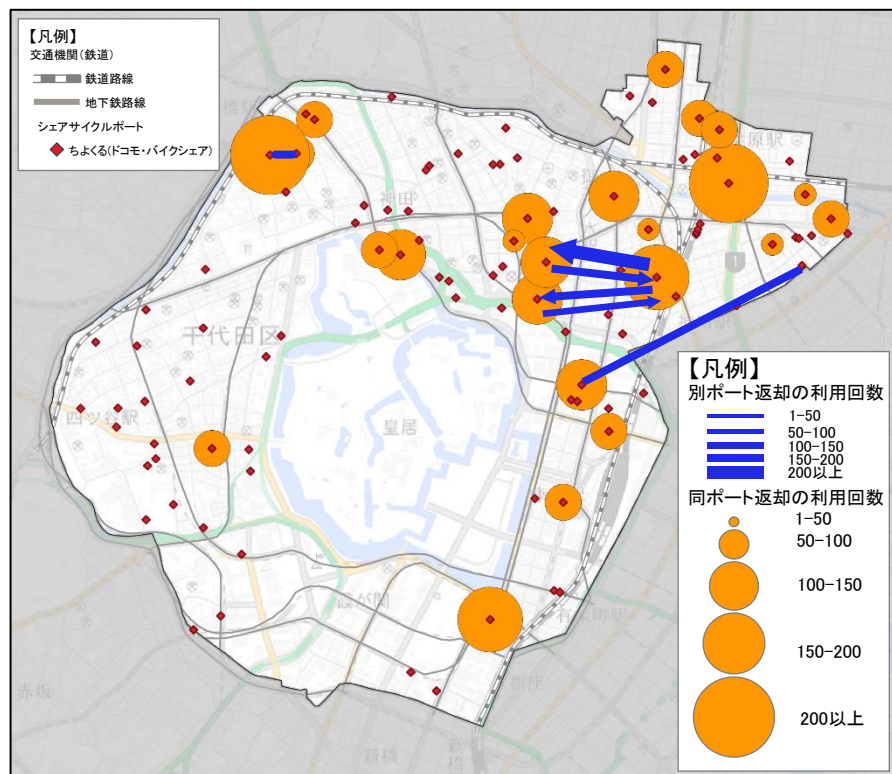


④ シェアサイクル (ちよくる [ドコモ・バイクシェア])

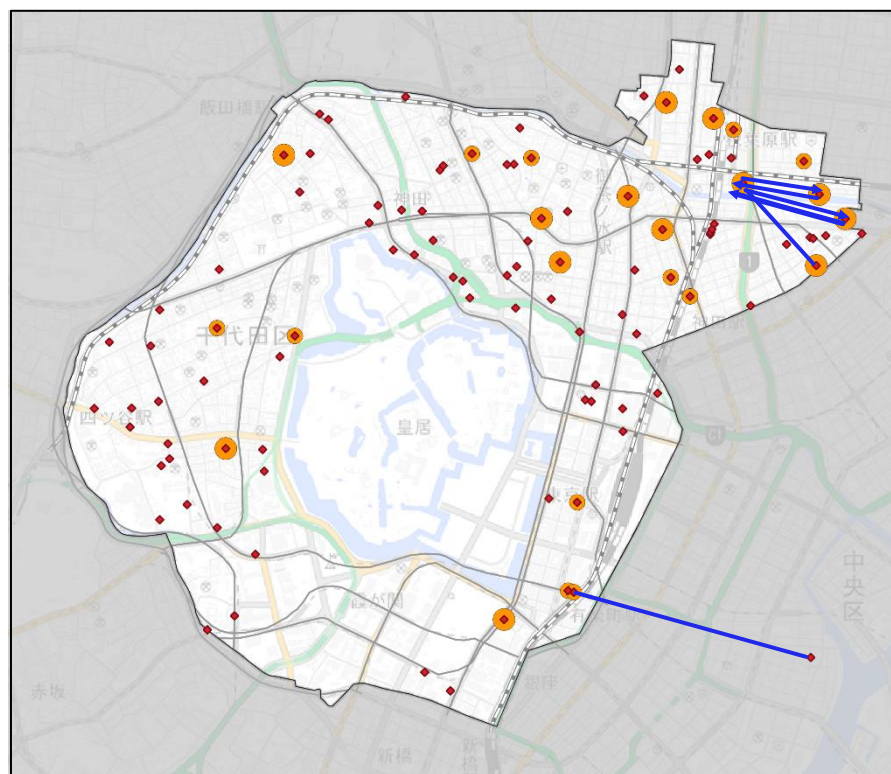
- ちよくる(ドコモ・バイクシェア)のシェアサイクルポートは区内99箇所に設置され、利用回数は月間約11万回に上る。なお、周辺15区と連携し相互乗り入れが可能である。
- 時間帯別では、平日は朝夕の利用が突出し、休日は日中の利用が継続的に多いことから、平日は通勤・通学、休日は買い物等の私事の際の移動手段としてシェアサイクルを選択する人が多いと考えられる。
- 平日・休日ともに、同一ポートでの貸出・返却が大半を占めるが、「神田駅⇄神田錦町方面」や「大手町駅⇄馬喰町方面」など、鉄道・地下鉄の空白地域への移動手段としても利用されている。

■シェアサイクル利用経路 (令和6年4月)(平日・休日 利用上位30経路)

<平日>



<休日>



1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (2) 交通基盤

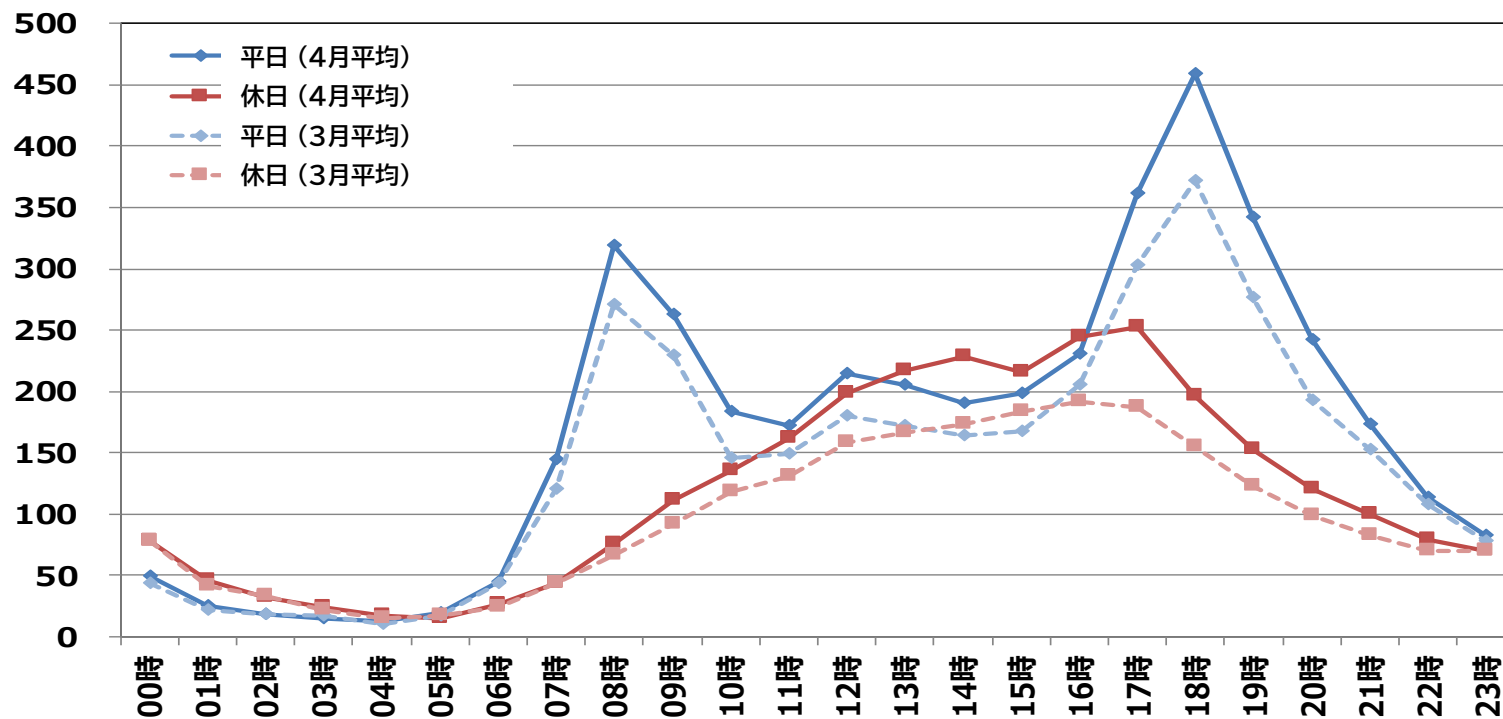


(参考) シェアサイクル (ちよくる [ドコモ・バイクシェア])

■利用回数

項目	月間 (令和6年4月)	総累計
利用回数	110,814 (回)	9,455,566 (回)
回転数(日平均)×2	4.65 (回転/日)	

■時間帯別利用回数 (令和6年3月、4月)



1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (2) 交通基盤



(参考) シェアサイクル (ちよくる [ドコモ・バイクシェア])

■利用経路 (令和6年4月)(平日/休日 利用上位30経路)

<平日>

順位	貸出ポート	返却ポート	利用回数
1	飯田橋サクラテラス(早稲田通り)	飯田橋サクラテラス(早稲田通り)	297
2	秋葉原公園	秋葉原公園	258
3	東京ミッドタウン日比谷	東京ミッドタウン日比谷	241
4	内神田3丁目	神田スクエア	217
5	内神田3丁目	内神田3丁目	205
6	千代田区役所	千代田区役所	184
7	ちよだプラットフォームスクウェア	ちよだプラットフォームスクウェア	182
8	神田駿河台下	神田駿河台下	173
8	東京サンケイビル	東京サンケイビル	173
10	内神田3丁目	ちよだプラットフォームスクウェア	167
11	神田スクエア	内神田3丁目	160
12	神田スクエア	神田スクエア	158
13	淡路公園	淡路公園	157
14	飯田橋サクラテラス(早稲田通り)	富士見出張所	152
15	龍閑児童公園	東京サンケイビル	151
16	富士見出張所	富士見出張所	150
17	半蔵門PREX South	半蔵門PREX South	136
18	秋葉原UDX北側駐輪場前	秋葉原UDX北側駐輪場前	134
19	丸ビル(南側駐輪場)	丸ビル(南側駐輪場)	133
20	ちよだプラットフォームスクウェア	内神田3丁目	125
21	鍊成公園	鍊成公園	122
22	東京区政会館(メトロA5出口)	東京区政会館(メトロA5出口)	117
23	永代通り(大手町駅B2c出口前)	永代通り(大手町駅B2c出口前)	110
24	ポータル秋葉原	ポータル秋葉原	109
25	九段会館テラス	九段会館テラス	108
26	富士ソフトビル(駐車場入口横)	富士ソフトビル(駐車場入口横)	107
27	神保町三井ビルディング	神保町三井ビルディング	100
28	岩本町ほほえみプラザ	岩本町ほほえみプラザ	98
29	美倉橋北児童遊園	美倉橋北児童遊園	97
29	パークホームズ千代田淡路町	パークホームズ千代田淡路町	97

<休日>

：貸出及び返却が同一ポート

順位	貸出ポート	返却ポート	利用回数
1	秋葉原公園	秋葉原公園	100
2	飯田橋サクラテラス(早稲田通り)	飯田橋サクラテラス(早稲田通り)	93
3	ポータル秋葉原	ポータル秋葉原	89
4	秋葉原UDX北側駐輪場前	秋葉原UDX北側駐輪場前	81
5	神田スクエア	神田スクエア	67
6	神田駿河台下	神田駿河台下	65
7	芳林公園(北側)	芳林公園(北側)	61
8	美倉橋北児童遊園	美倉橋北児童遊園	58
8	東京ミッドタウン日比谷	東京ミッドタウン日比谷	58
10	龍閑児童公園	龍閑児童公園	56
10	パークホームズ千代田淡路町	パークホームズ千代田淡路町	56
12	秋葉原公園	ポータル秋葉原	53
12	半蔵門PREX South	半蔵門PREX South	53
14	淡路公園	淡路公園	52
15	鍛冶町2丁目	鍛冶町2丁目	49
16	内神田3丁目	内神田3丁目	48
17	秋葉原公園	美倉橋北児童遊園	47
18	ポータル秋葉原	秋葉原公園	46
19	丸ビル(南側駐輪場)	丸ビル(南側駐輪場)	42
20	セブン・イレブン 千代田三番町店	セブン・イレブン 千代田三番町店	41
21	東京国際フォーラム(メトロD5出口)	東京国際フォーラム(メトロD5出口)	40
22	美倉橋北児童遊園	秋葉原公園	39
23	プラウド神田駿河台	プラウド神田駿河台	34
23	東京国際フォーラム(有楽町駅ガード側)	東京国際フォーラム(有楽町駅ガード側)	34
23	東郷元帥記念公園(南側)	東郷元帥記念公園(南側)	34
26	和泉公園(西側入口)	和泉公園(西側入口)	33
26	富士ソフトビル(駐車場入口横)	富士ソフトビル(駐車場入口横)	33
26	東京国際フォーラム(有楽町駅ガード側)	鉄砲洲児童公園(西側)	33
29	東光電気工事 別館(屋内駐輪場)	東光電気工事 別館(屋内駐輪場)	32
29	龍閑児童公園	秋葉原公園	32

出典: 千代田区コミュニティサイクル月次報告書



⑤ 自転車走行空間

- 区内の自転車走行空間は、幹線道路を中心に整備されているものの、自転車ナビマーク・ナビラインでの整備が大半を占める状況であり、交通特性を踏まえた整備形態の選択が求められる。

■ 自転車走行空間の整備状況

《 整備形態の事例 》

自転車と歩行者が分離された整備形態

自転車専用通行帯 (自転車レーン)



整備事例:丸の内

自転車ナビマーク・ナビライン



整備事例:丸の内

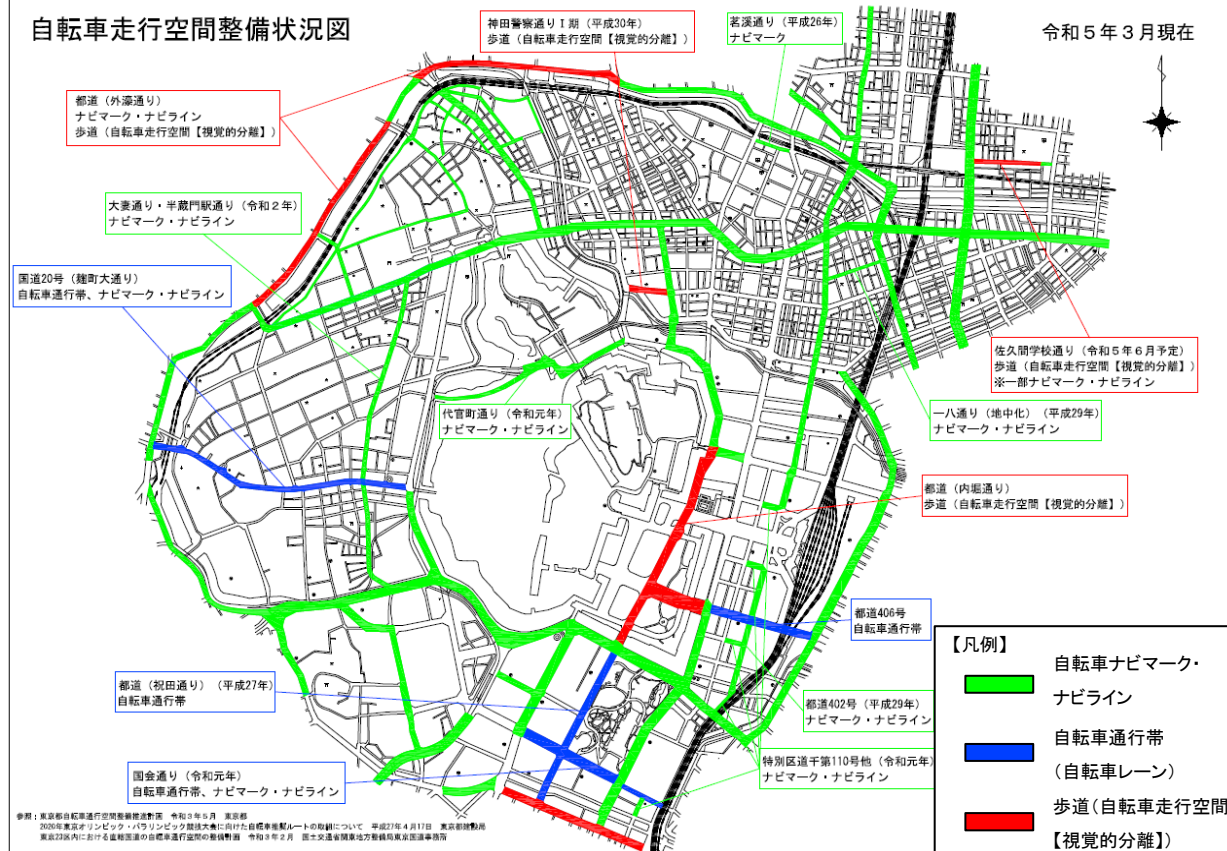
自転車と歩行者を歩道内で 視覚的に分けた整備形態

自転車歩行者道(視覚的分離)



整備事例:皇居外苑

自転車走行空間整備状況図

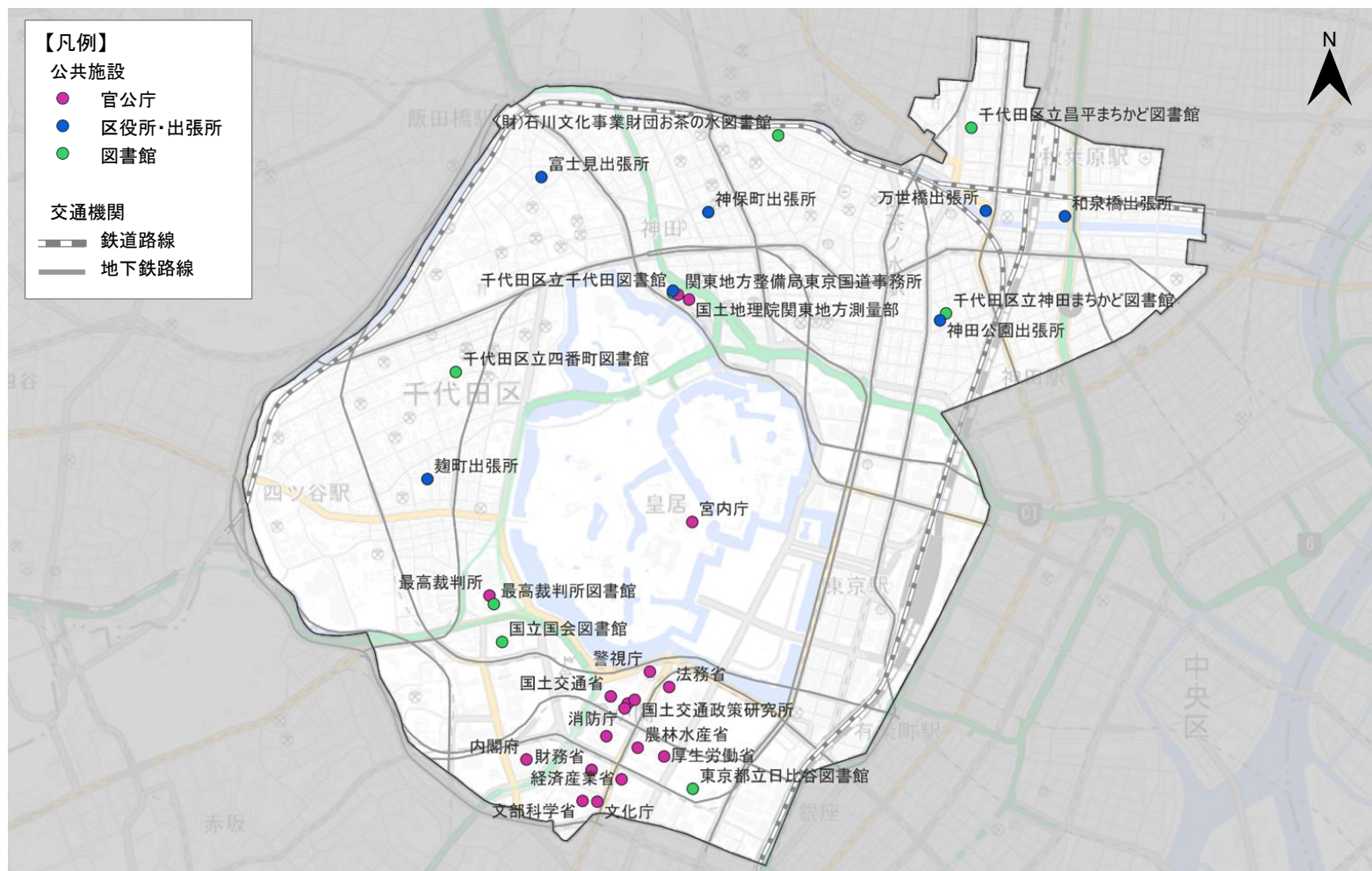




① 公共施設

- ・ 官公庁は区の南側(霞が関)、区役所・出張所は区の北側に多く立地している。

■ 公共施設

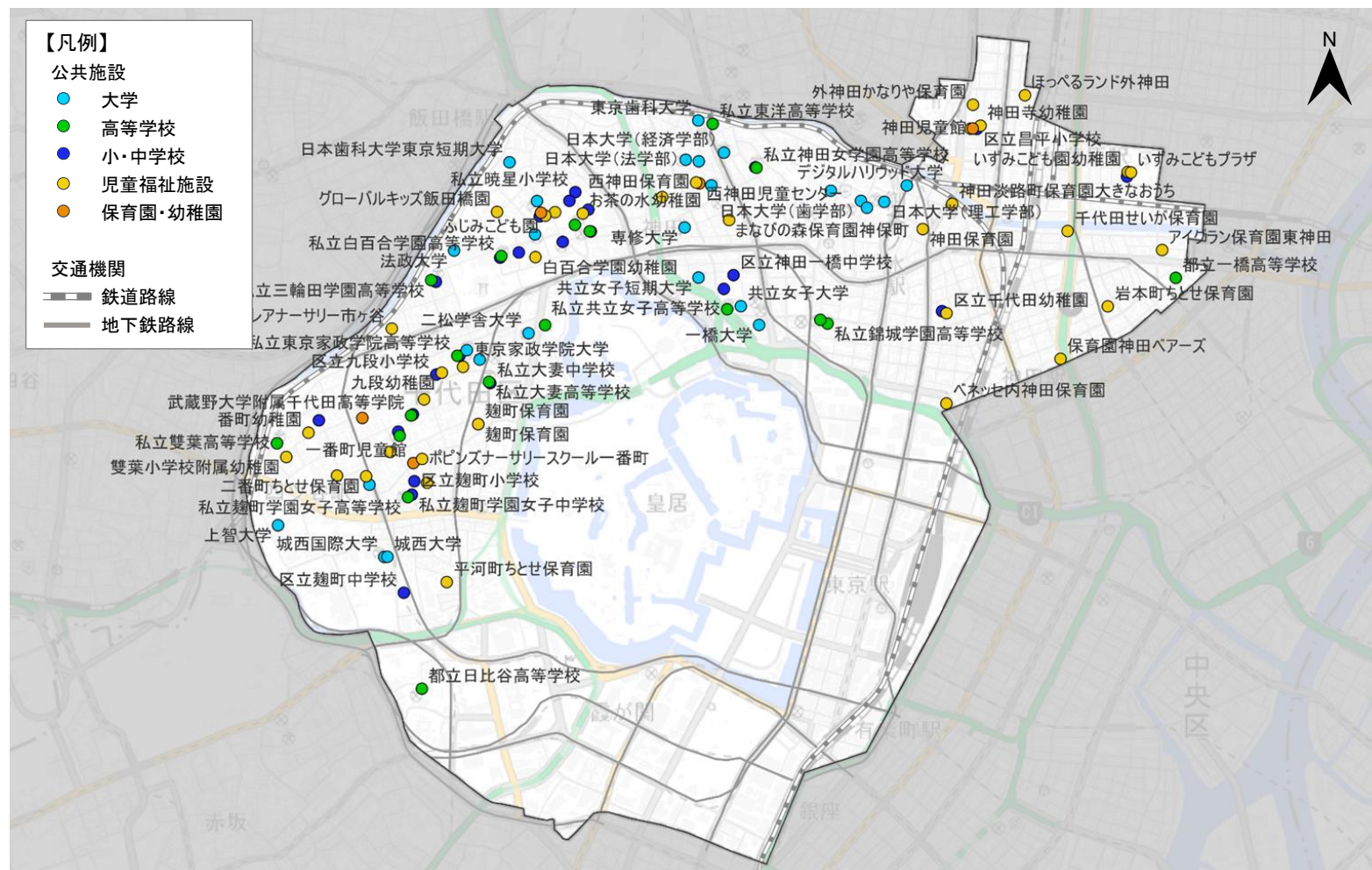




② 教育施設

- ・ 教育施設は区の北側に教育施設が集中している。
- ・ また、麴町・番町・富士見エリア及び神保町地域、神田公園地域を中心に、高等学校及び大学が多く立地しており、通学時の自転車利用も想定される。

■ 教育施設

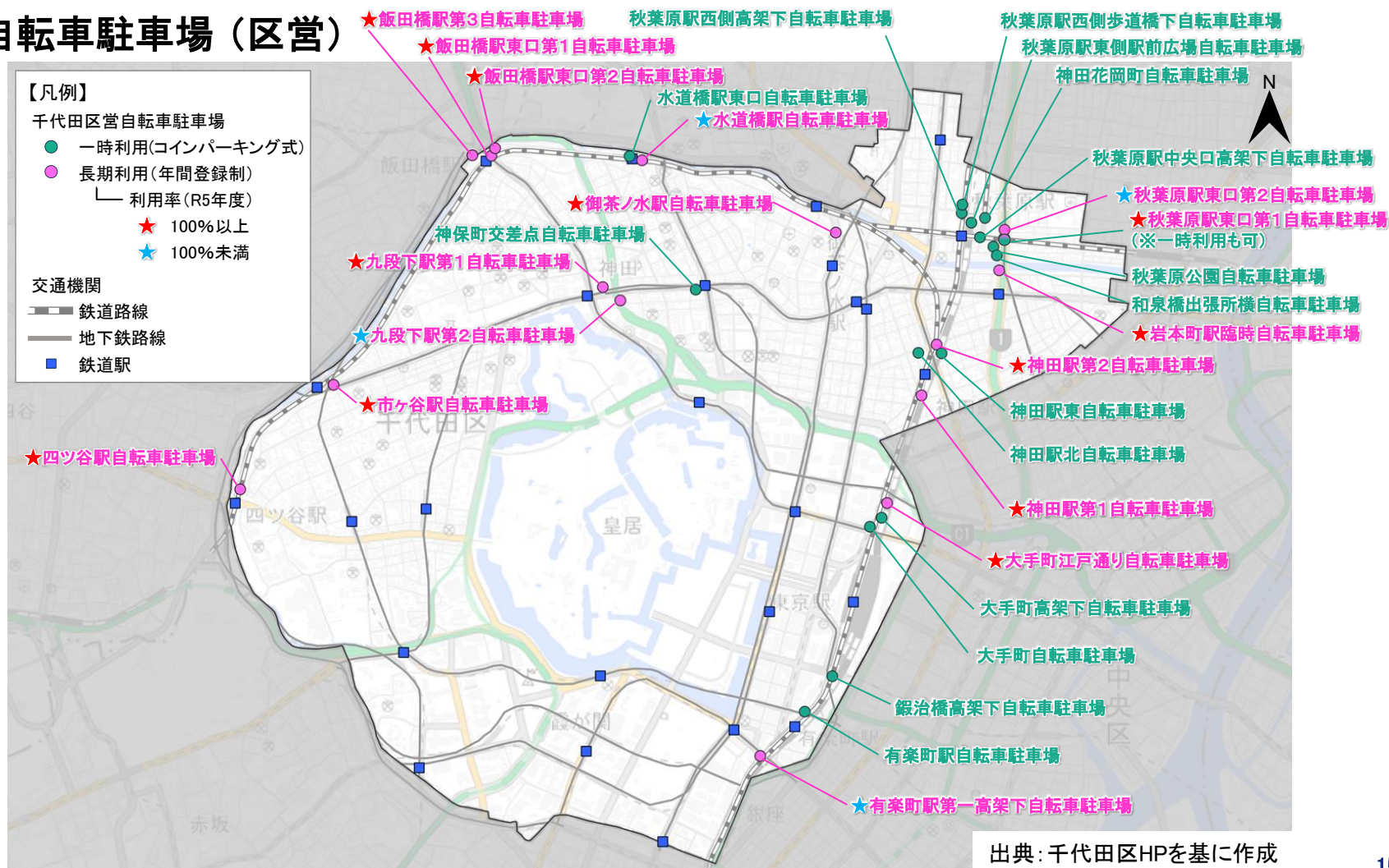




③ 自転車駐車場

- 区営の自転車駐車場は、JR各駅及び神保町駅、九段下駅周辺に、計32箇所（一時利用16箇所、長期利用16箇所）設置されている。一方で、区の南側エリアでは、自転車駐車場が少ない。
- 長期利用の自転車駐車場16箇所のうち、12箇所で利用率が100%を超過しており、駐輪需要が駐輪可能台数を上回っている。

■ 自転車駐車場（区営）



出典: 千代田区HPを基に作成

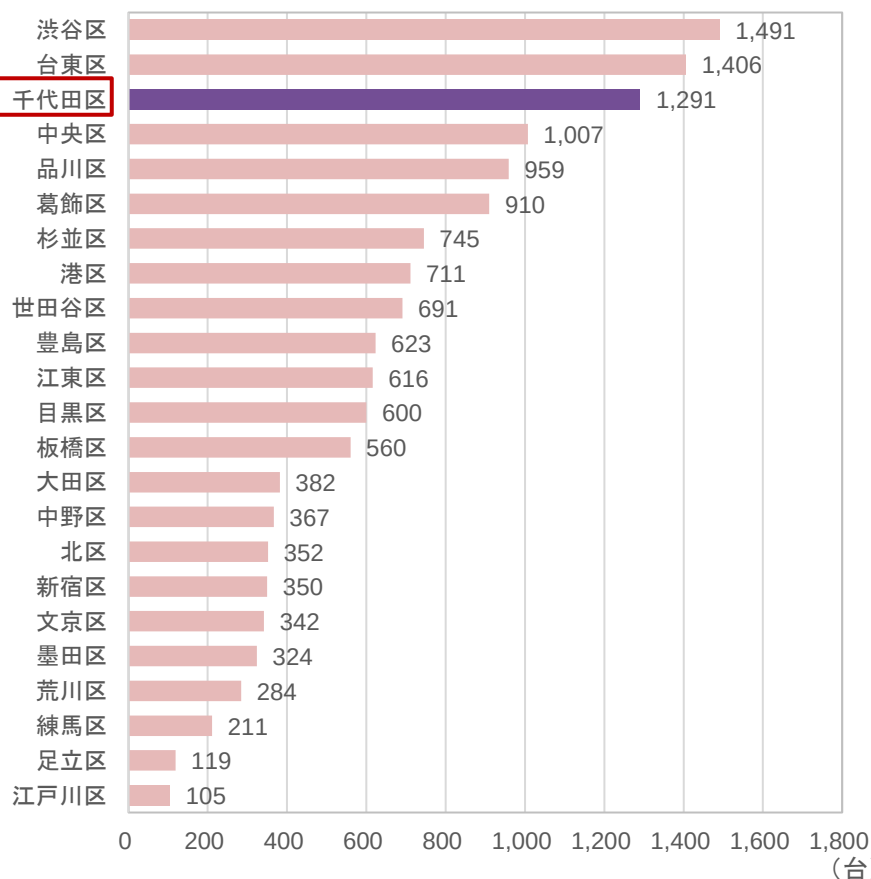
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (4) 交通特性



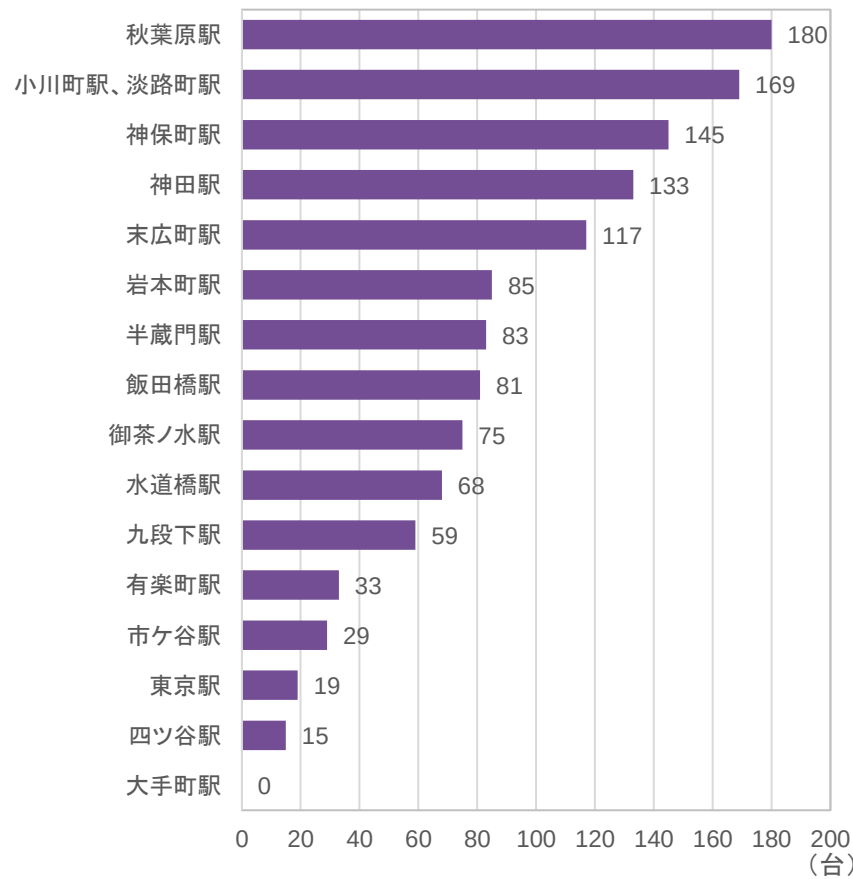
① 放置自転車

- 区内の駅前放置自転車台数は特別区23区で3番目に多く、自転車の駐輪場所の更なる整備や周知が求められる。
- 区内駅別では、秋葉原駅が最も多く、次いで小川町・淡路町駅、神保町駅、神田駅の順であり、秋葉原・神田・神保町エリアの駐輪場所が特に不足している傾向がある。
- 小川町・淡路駅及び半蔵門駅周辺は駐輪需要が高いものの、長期利用の自転車駐車場が整備されておらず、対策が必要である。

■23区別 駅前放置自転車台数



■区内駅別 駅前放置自転車台数



※令和5年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺(駅から概ね半径500m以内)の区域における放置台数

出典:都内における駅前放置自転車の現況 令和5年度調査結果(東京都)を基に作成 16

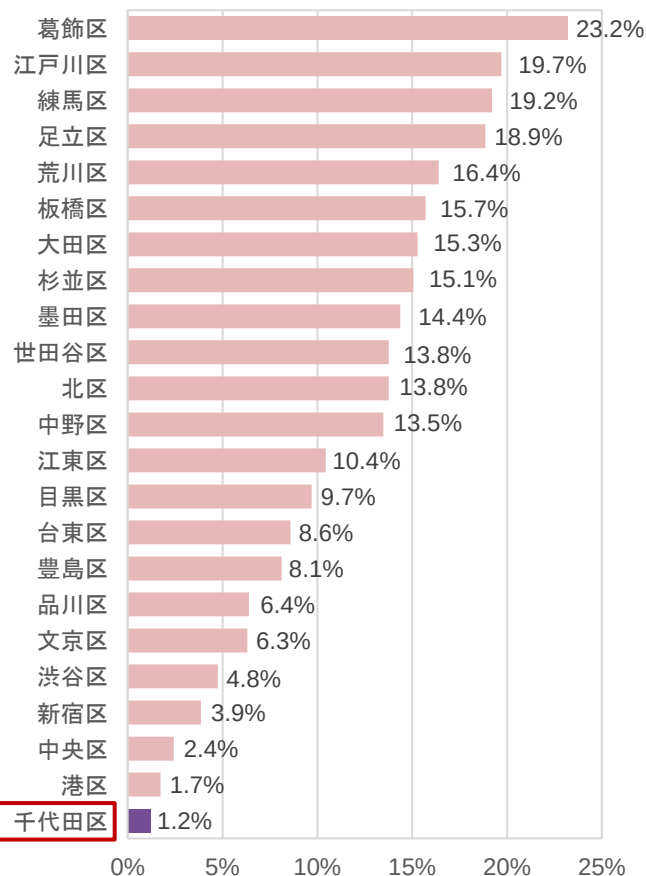
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (4) 交通特性



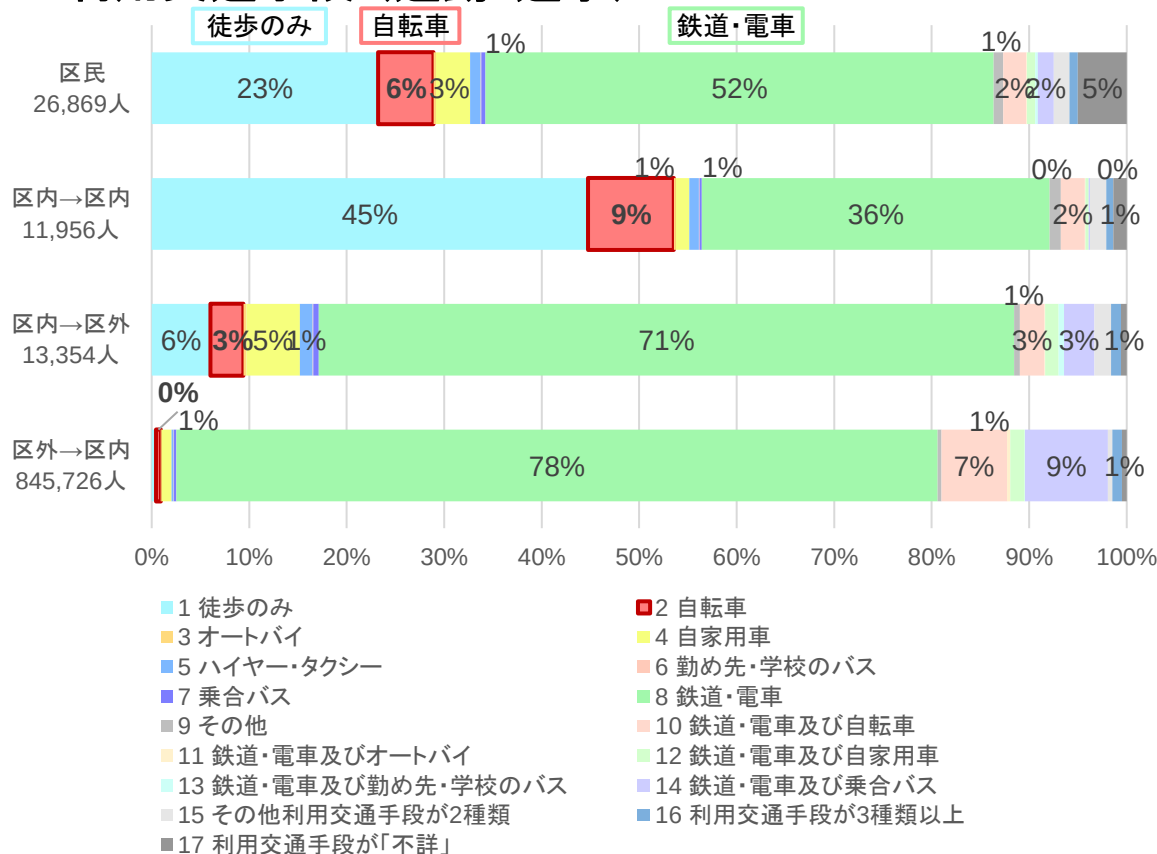
② 利用交通手段

- 千代田区は、他の交通手段と比較して自転車の利用が少ない。
- 区民の通勤・通学時の利用交通手段は、鉄道が52%、徒歩のみが23%、自転車が6%である。
- 区内間の通勤・通学の場合、徒歩のみが45%、自転車が9%である。
- 区を跨ぐ通勤・通学の場合、鉄道が78%を占める状況であり、自転車利用の促進や更なる活用が求められる。

■自転車分担率(全目的)



■利用交通手段(通勤・通学)



※通勤・通学市区町村が不詳の回答者が存在するため、区民の通勤・通学者数と、「区内→区内」「区内→区外」の通勤・通学者数の合計値は一致しない

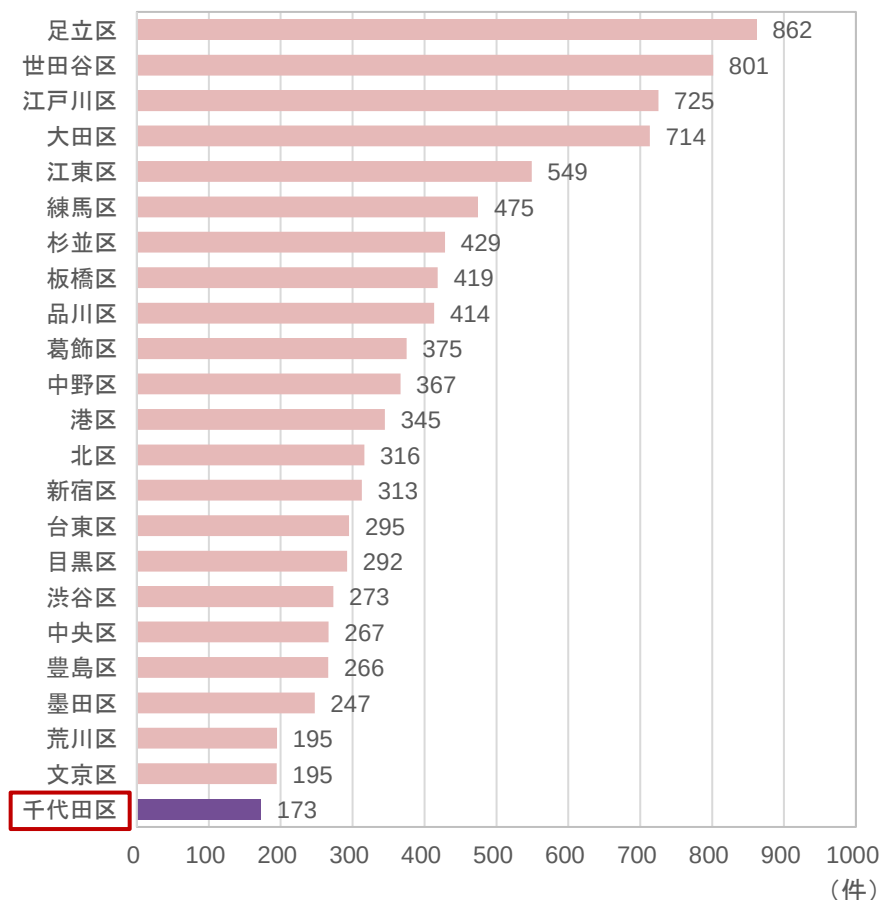
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (5) 交通安全



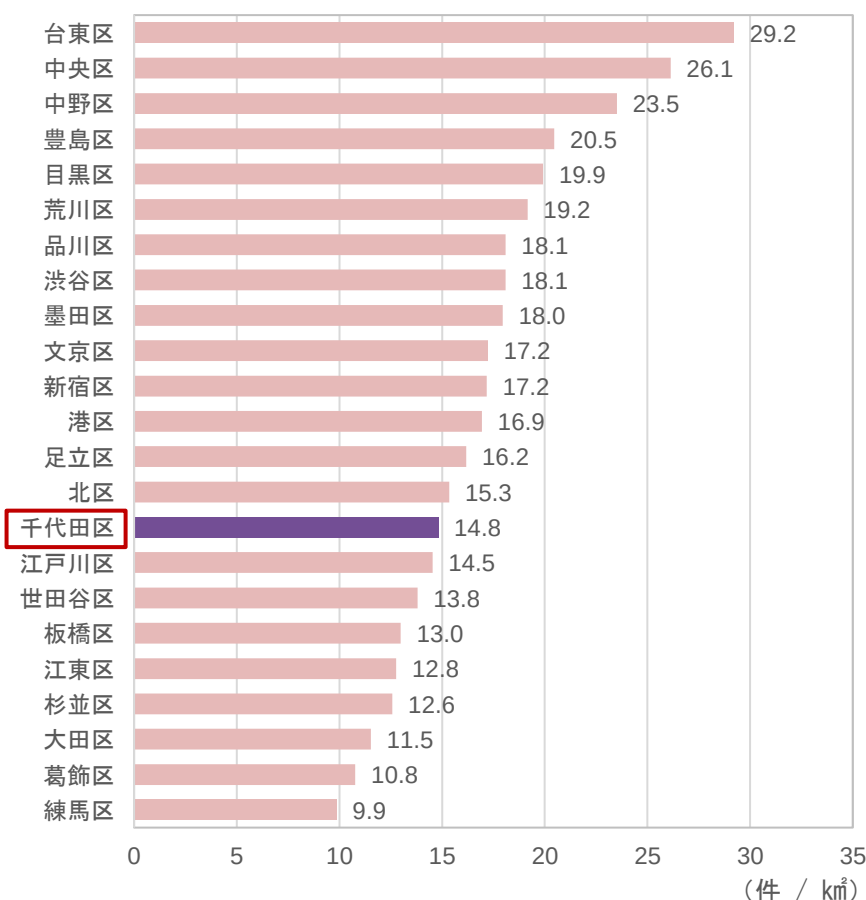
① 自転車関与事故件数

- ・直近4年の自転車関与事故の発生件数は、特別区23区で最も少ない。
- ・しかし、区の面積を考慮した1km²あたりの発生件数は、特別区の中では中位(ワースト15位)となっており、今後、交通事故削減が必要である。

■23区別 自転車関与事故件数 (令和2～5年平均)



■23区別 面積あたり自転車関与事故件数 (令和2～5年平均)



出典: 自転車事故関連データ(警視庁)を基に作成

出典: 自転車事故関連データ(警視庁)、
東京都の統計(東京都総務局統計部)を基に作成

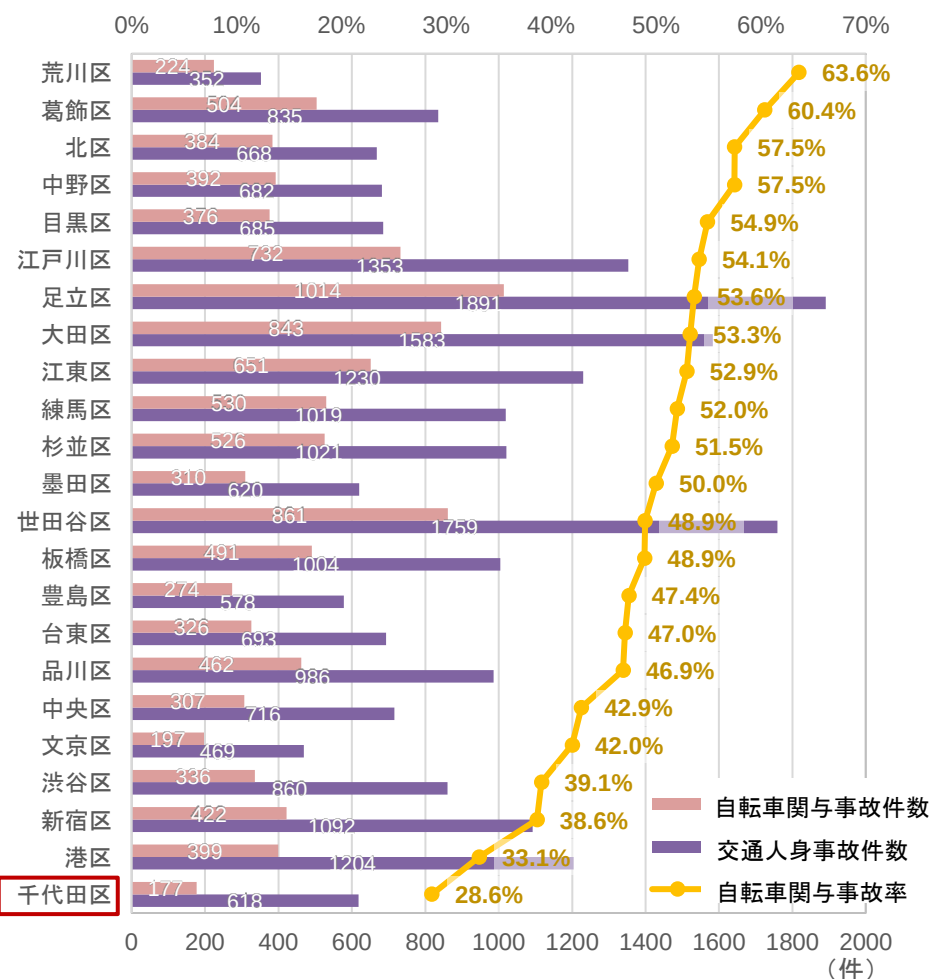
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (5) 交通安全



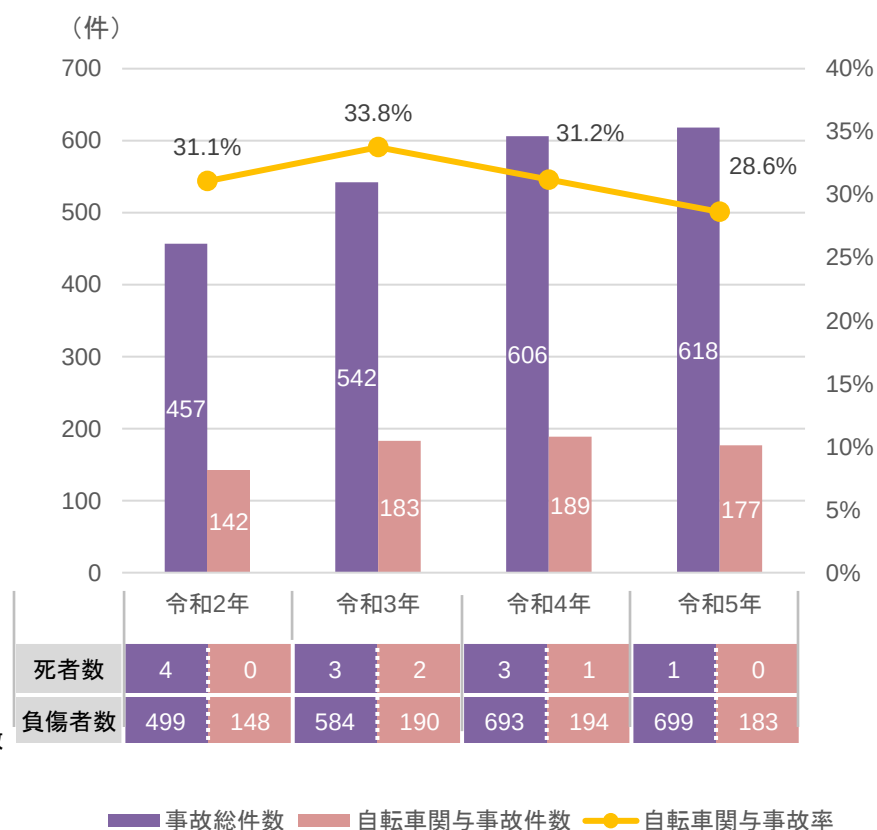
② 自転車関与事故率

- 自転車関与事故率は、特別区23区で最も少ない。
- 直近4年では、区内の交通事故は増加しているものの、自転車関与事故率は減少傾向にある。

■23区別 自転車関与事故率（令和5年）



■区内の交通事故発生件数に占める自転車関与事故の割合の推移



出典: 交通人身事故発生状況(警視庁)、自転車事故関連データ(警視庁)を基に作成

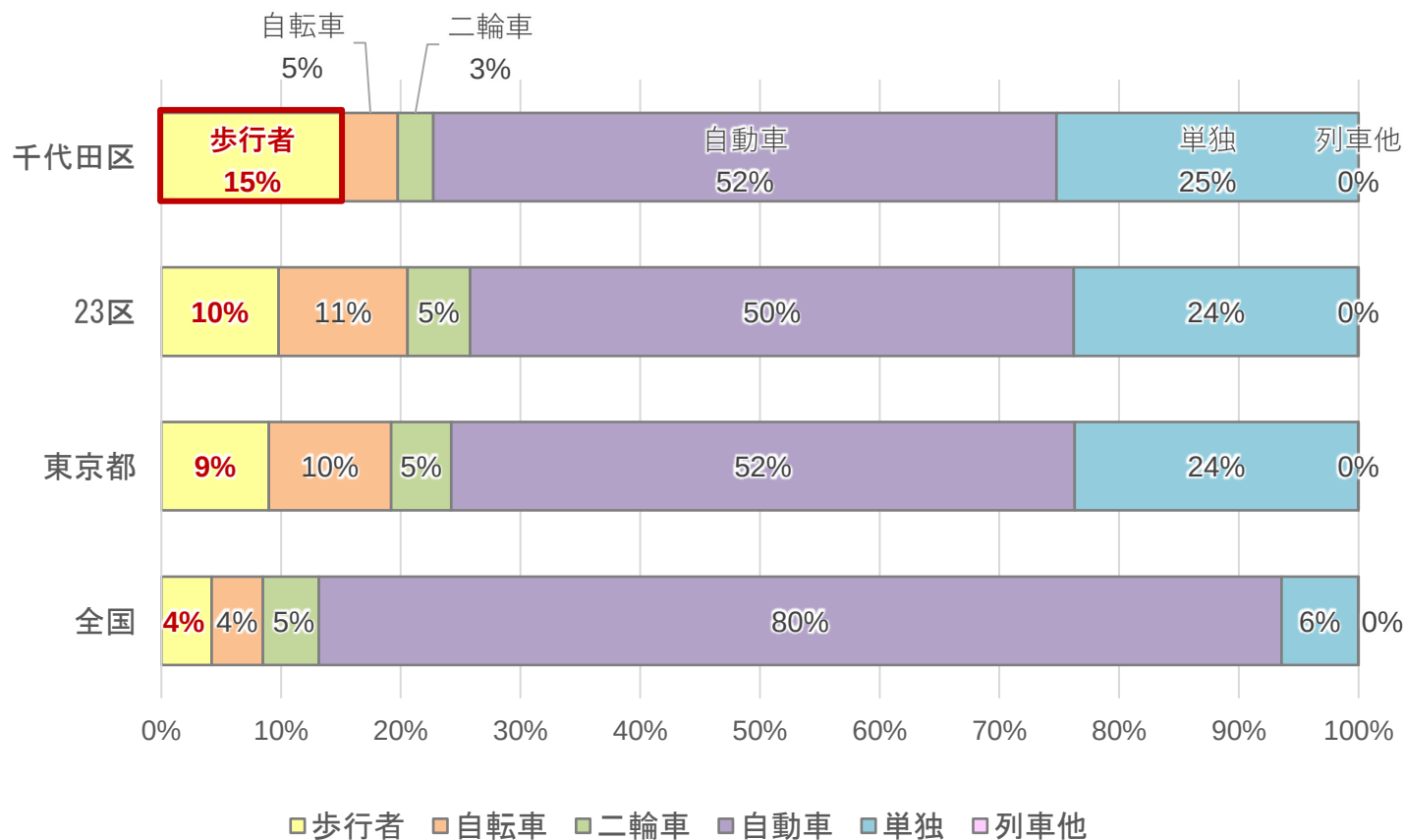
出典: 自転車事故関連データ(警視庁)
交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成



③ 自転車関与事故の相手当事者

- 区内の自転車関与事故は、全国平均・23区平均と比べ、対歩行者事故の割合が高い。

■ 自転車関与事故の相手当事者割合 (令和2～5年)



※相手当事者不明を除く

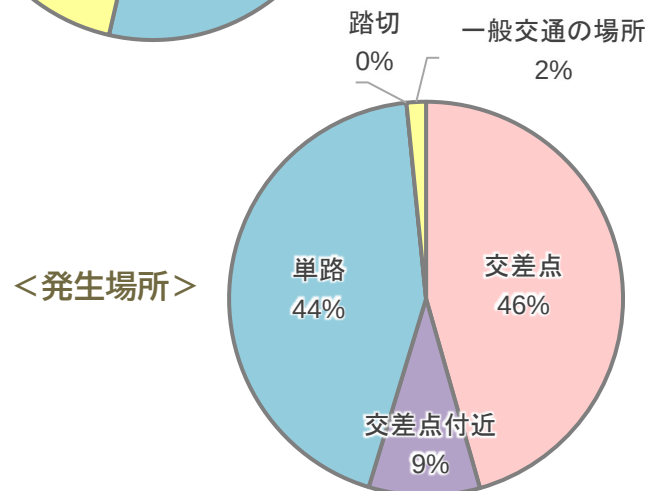
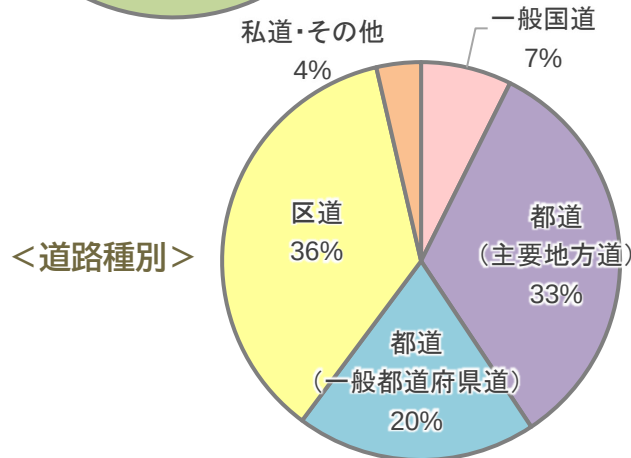
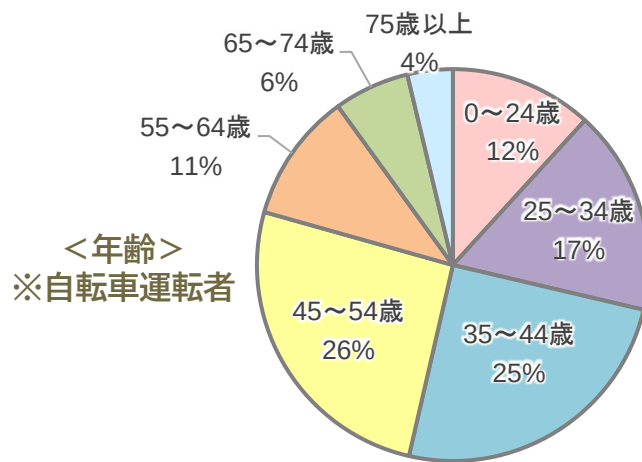
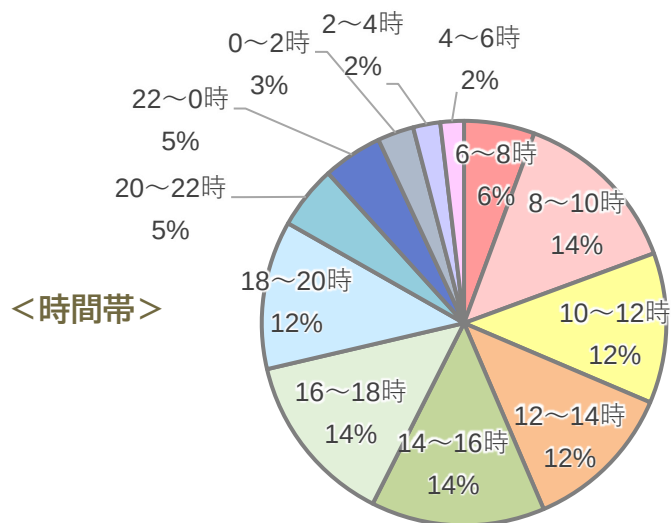
出典: 交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成



④ 自転車関与事故の特徴

- 区内の自転車関与事故の約7割が日中であり、25～54歳を中心に幅広い世代で事故が発生している。
- また、区道での事故は約4割を占めており、自転車が安全に走行できる環境の整備や、交通事故対策が求められる。

■区内の自転車関与事故（令和2～5年）

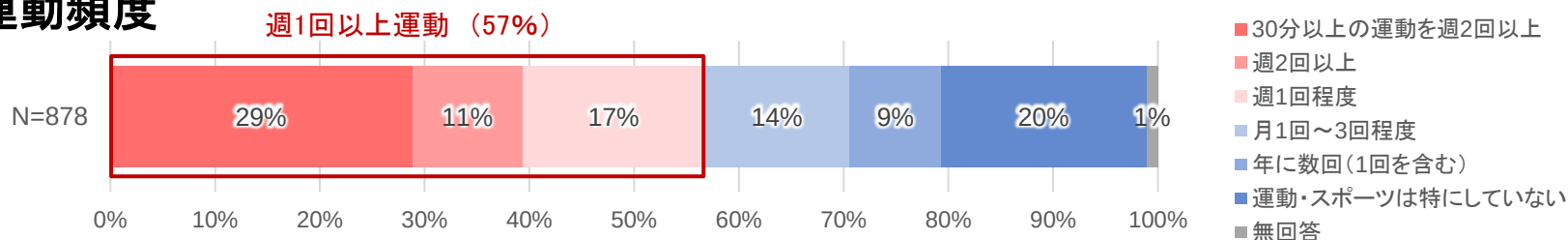




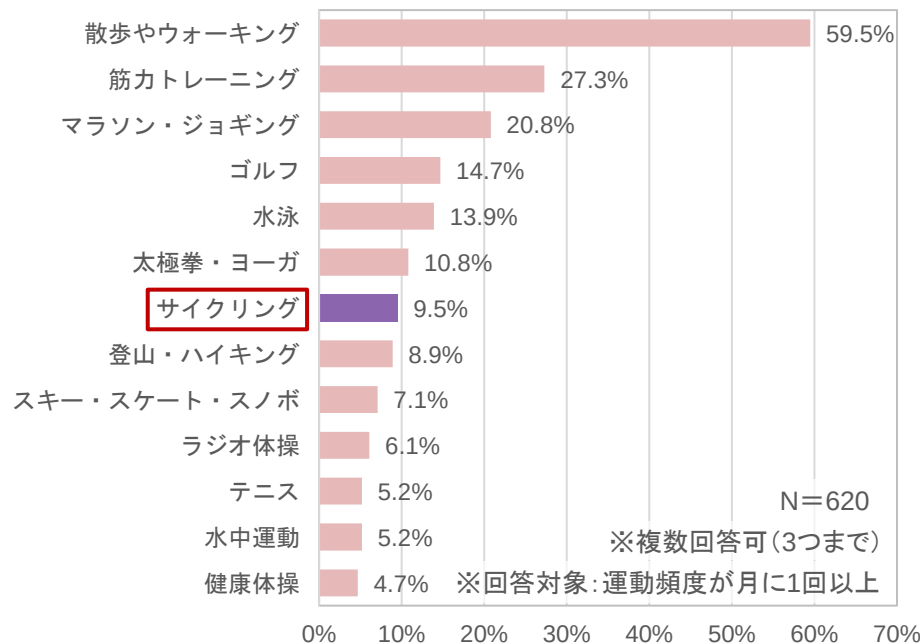
① 健康

- アンケートに回答した区民の約6割が週に1回以上運動しており、区民の健康に対する意識が高い。
- 月に1回以上運動した回答者の約1割(全体の約6.7%)がサイクリングを行っているほか、新しく始めたい運動として回答者の約6%がサイクリングを挙げており、健康維持のための運動の選択肢の1つとしてサイクリングが注目されている。

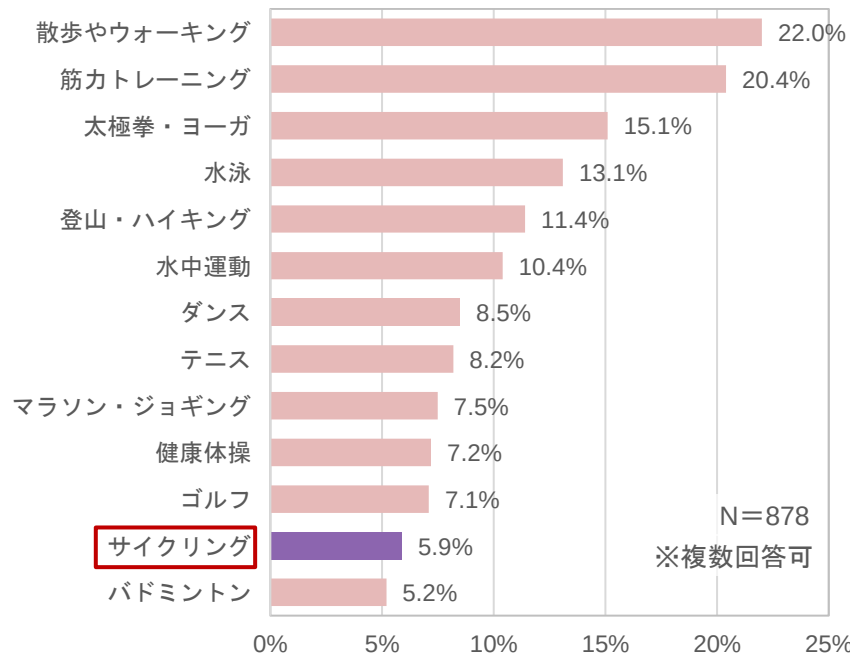
■運動頻度



■主に行った運動・スポーツ

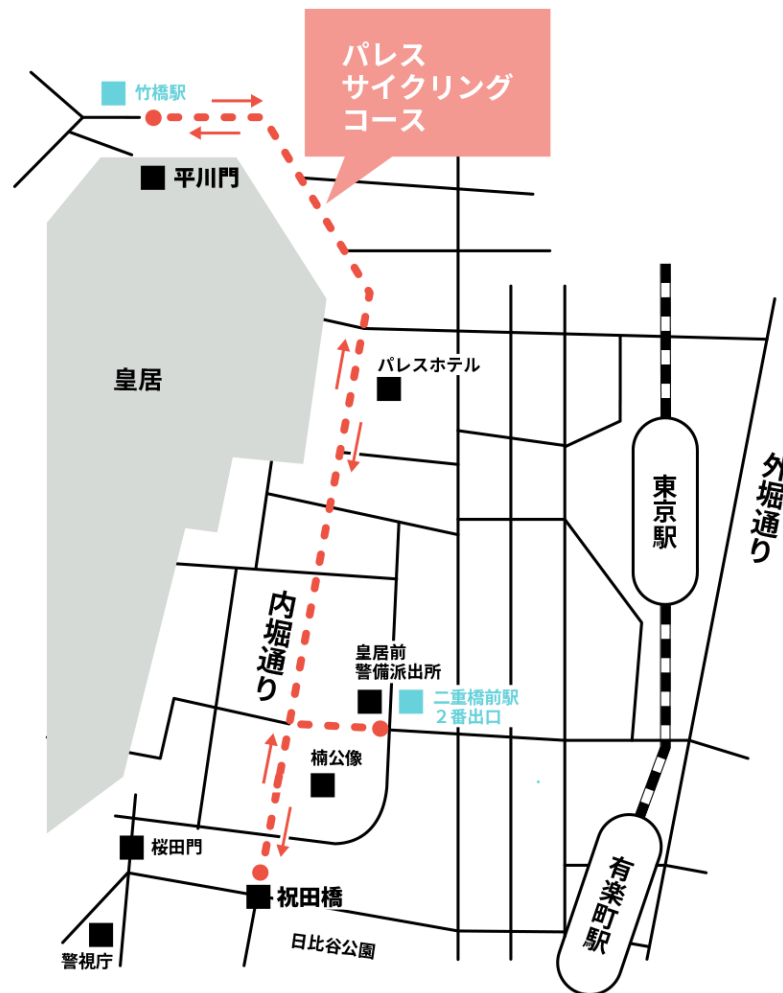


■新しく始めたい運動・スポーツ



- ・皇居周辺では、自然環境保護と健康づくりの静かな憩いの場としてパレスサイクリングが実施されている。
- ・子どもから大人まで、のんびりとサイクリングを楽しめるコースとなっている。

コース	祝田橋～平川門往復 約3km
開催日	日曜日 (雨天時・イベント開催時等中止)
開放時間	午前10時～午後4時 ※午後4時以降は交通規制が解除され、通常通り自動車が走行
料金	無料
開催可否	開催日前々日の金曜日午前11時の 気象庁発表予報において、降水確率 が50%以上の場合は中止



- 広域的な来訪者の玄関口となる東京駅が立地し、駅周辺は高層ビルが立ち並ぶ。
- 一方で、歴史ある建造物・神社(国会議事堂、日比谷公会堂、靖国神社)、皇居(東御苑・外苑)等の豊かな自然も存在し、日本の中心的都市としての街並みと歴史・自然が共存している。
- また、家電やサブカルチャーの聖地である秋葉原など、外国人観光客からの人気が高いスポットも存在する。

【凡例】

観光施設

- 歴史・文化
- 博物館・美術館
- 舞台・劇場
- 自然
- 公園
- 都市型観光

交通機関

- 鉄道路線
- 地下鉄路線

Map labels include: 神田明神, 秋葉原UDX, 秋葉原電気街, 御茶ノ水ソラシティ, ニコライ堂, マーチエキュート神田万世橋, 交通博物館, 神田スポーツ店街, 神保町古書店街, 学生会館, 天理ギャラリー, 国立美術館・東京国立近代美術館, 自転車文化センター, 北の丸公園, 千鳥ヶ淵・牛ヶ淵のサクラ, 千鳥ヶ淵緑道, 靖国神社遊就館, 靖国神社社務所, 千代田区立四番町歴史民俗資料館, 日本カメラ博物館, 江戸城跡, 皇居東御苑, 皇居外苑, 皇居, 宮内庁三の丸尚蔵館, 国立劇場, 国立演芸場, ニューオータニ美術館, 東京ガーデンテラス紀尾井町, 憲政記念館, 国会議事堂, 日枝神社, 法務省旧本館, 出光美術館, 東京ミッドタウン日比谷, 日比谷野音楽堂, 日生劇場, 日比谷公園, 日比谷公会堂, 東京宝塚劇場, 丸の内仲通り, 丸ビル, 新丸ビル, 大丸東京店, グラスタ東京, KITE丸の内, 三菱一号館美術館, 三越, 帝国劇場, 東京国際フォーラム, 和倉噴水公園, 丸の内仲通り, 丸ビル, 新丸ビル, 大丸東京店, グラスタ東京, KITE丸の内, 三菱一号館美術館, 三越, 帝国劇場, 東京国際フォーラム.

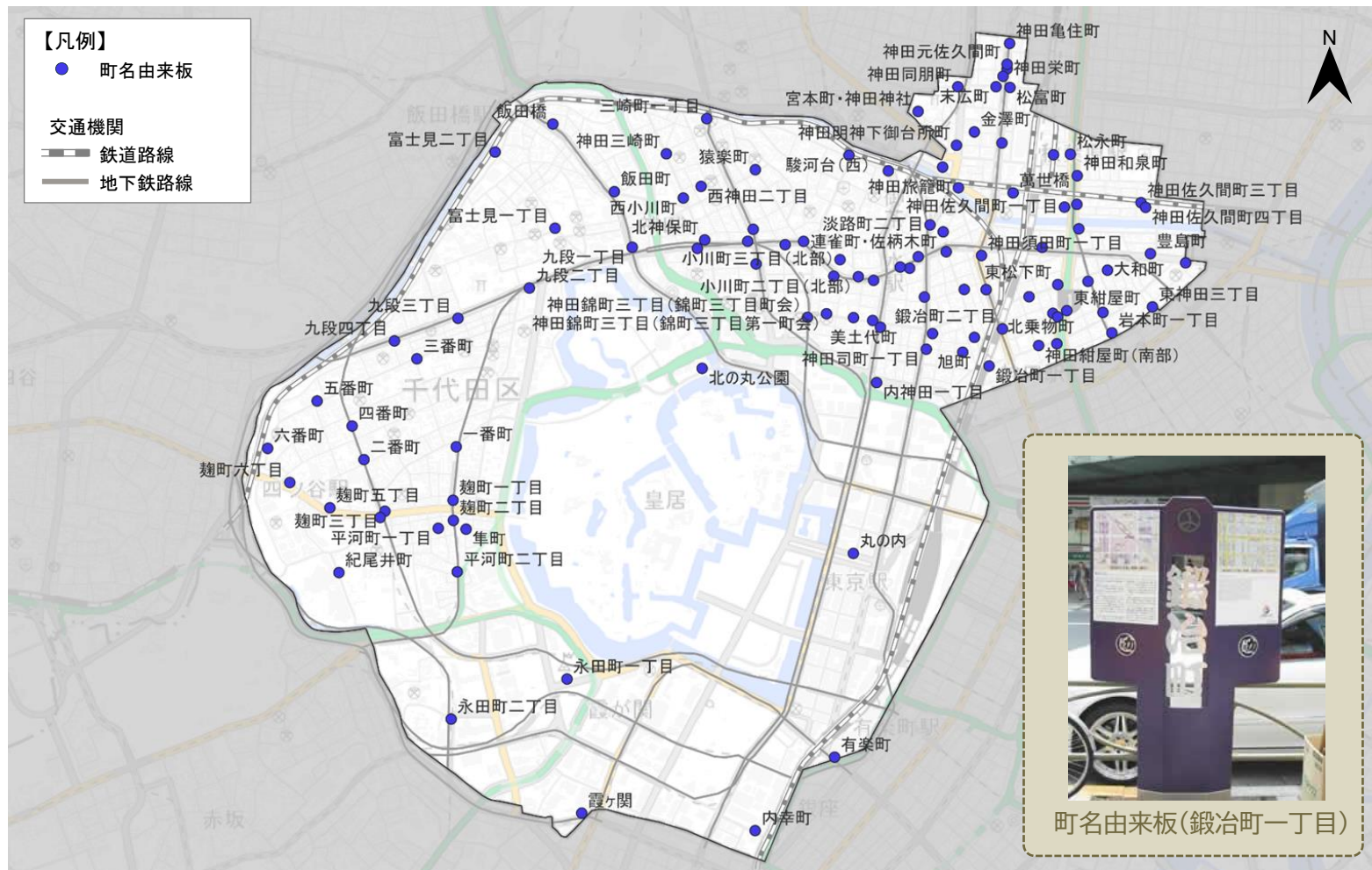
24



② 町名由来板

- ・千代田区では、面々と続く歴史・文化の中で、数多くの町が存在し、時代の変遷とともに町名が失われてきた。
- ・そこで、歴史的意義のある町名とそれにまつわる文化を保存・継承していくために、町名由来の案内板を作成。
- ・区の歴史・文化を伝える魅力あるモニュメントとして、神田地区を中心に、区内各所に設置。

■町名由来板



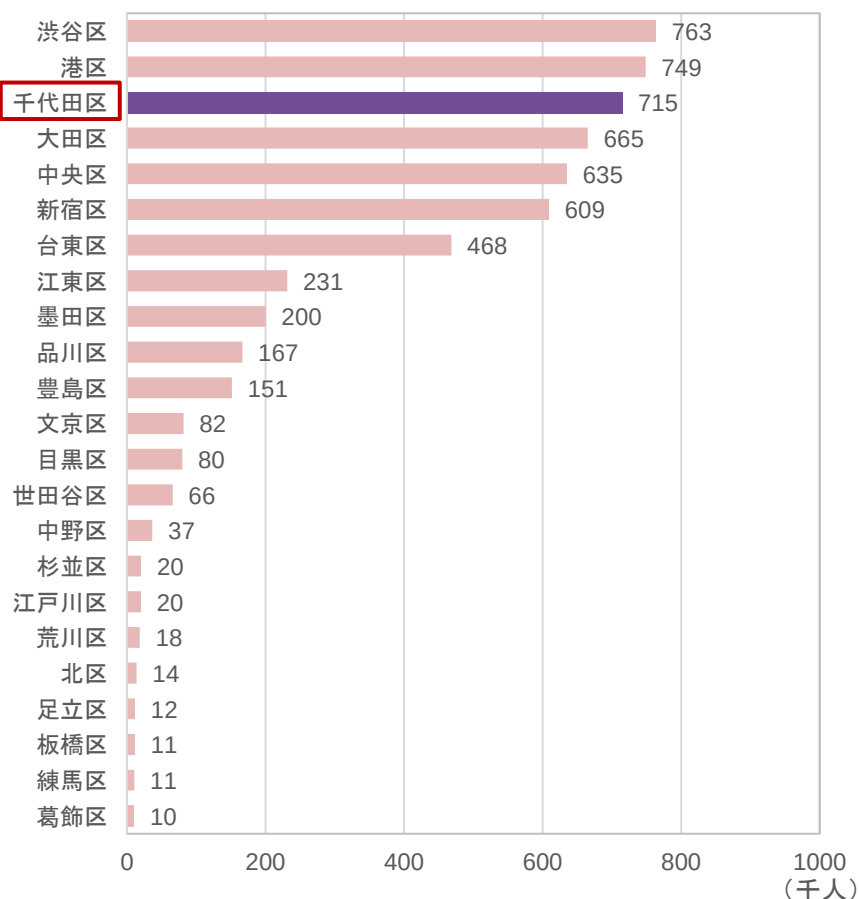
1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (7) 観光



③ 外国人観光客

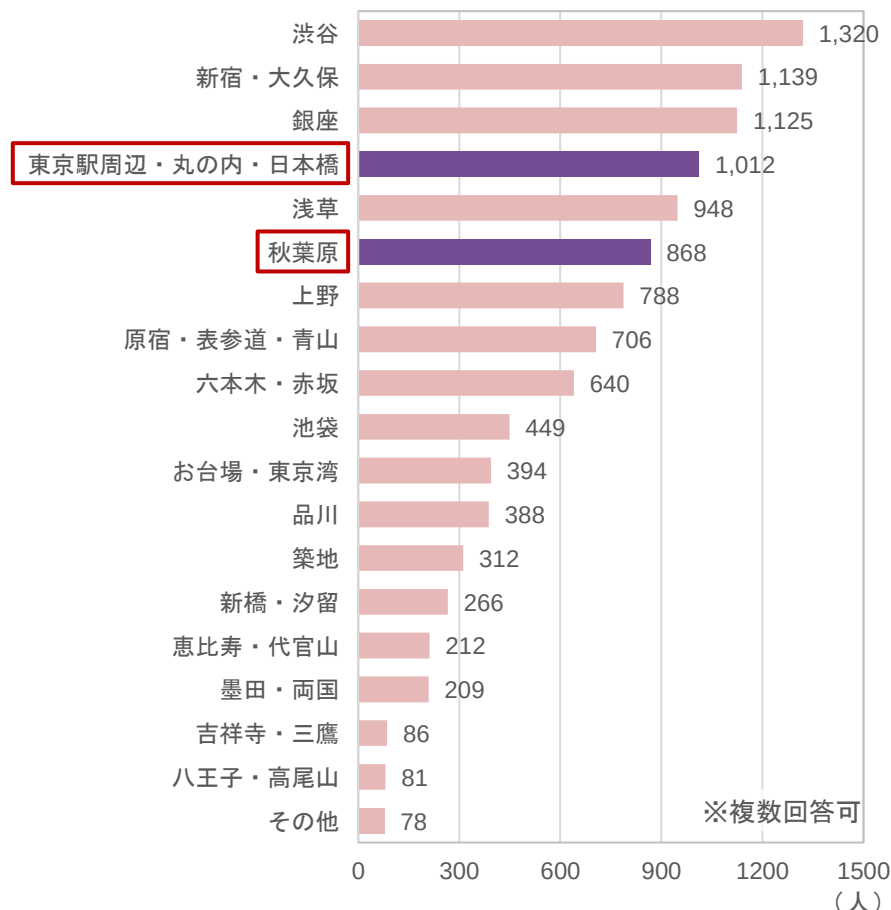
- 外国人観光客は特別区23区のうち3番目に多く、国内からの来訪者だけではなく、外国人観光客を意識した取り組みも求められる。
- 特に、東京駅周辺や秋葉原エリアは都内でも上位の来訪者数を誇り、外国人観光客からの人気が高い。

■23区別 外国人旅行者訪問地 (令和4年)



出典: モバイルデータを活用した訪都旅行者動態調査結果(東京都)を基に作成

■都内エリア別 外国人旅行者訪問地 (令和4年)



出典: 令和4年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査結果(東京都)を基に作成 26

1 千代田区における自転車を取り巻く現状 (7) 観光



④ 回遊状況

- ・日本人観光客、外国人観光客ともに、丸の内や有楽町エリアを含む移動が多い。
- ・外国人観光客の場合は、「丸の内⇄有楽町」のほか、特に秋葉原エリアと区西側の別エリア間(神田、丸の内、有楽町)の移動が活発である。

■区内エリア間移動状況 (平成30年)

<日本人観光客>



<外国人観光客>



出典：千代田区「平成30年千代田区導線分析カスタマイズレポート」
※Japan Wi-FiアプリのGPS位置情報をもとに、エリア間の移動量を掲載

出典：千代田区産業振興基本計画(令和5年3月)

2 新たなモビリティに関する動向 (1) 新たなモビリティの種類

(1) 新たなモビリティの種類

- 近年、移動サービスの多様化が進んでおり、多くの種類の「新たなモビリティ」が登場している。
- 誰もが気軽に利用できるモビリティとして、通勤時の移動手段や、観光地でのアクティビティ等への活用に期待。
- 千代田区自転車活用推進計画においては、新たなモビリティとして、特定小型原動機付自転車を対象と考える。



【電動車いす】
類型: 歩行者扱い
速度: 6km/h以下



【自動配送ロボット】
類型: 遠隔操作型小型車
速度: 6km/h以下



【歩行領域EV】
類型: 移動用小型車
速度: 6km/h以下



【セグウェイ】
類型: 小型特殊自動車
速度: 15km/h以下

本計画の対象(特定小型原動機付自転車)



【電動モペット】
類型: 原動機付自転車
速度: 20km/h超



【電動キックボード】
類型: 特定小型原動機付自転車
速度: 15~20km/h以下



【原付 電動自転車】
類型: 特定小型原動機付自転車
速度: 15~20km/h以下



【電動三輪車】
類型: 特定小型原動機付自転車
速度: 15~20km/h以下

2 新たなモビリティに関する動向 (2) 特定小型原動機付自転車

① 特定小型原動機付自転車の位置付け

- 令和5年7月1日より、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)のうち、特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する規定が施行された。
- 特定小型原動機付自転車は、原則、車道を通行しなければならない。(自転車道や自転車専用通行帯も通行可)

■ 特定小型原動機付自転車の位置付け

★ 道路交通法施行規則で定める基準

< 車体の大きさ >

長さ: 190センチメートル以下

幅 : 60センチメートル以下

< 車体の構造 >

- 原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること
- 20キロメートル毎時を超える速度を出すことができないこと
- 走行中に最高速度の設定を変更することができないこと
- AT機構がとられていること
- 道路運送車両の保安基準第66条の17に規定する最高速度表示灯が備えられていること

■ 特定小型原動機付自転車の通行ルール

車道通行の原則

車道と歩道又は路側帯の区別があるところでは、車道を通行しなければなりません(自転車道も通行することができます)。

道路では、原則として、左側端に寄って通行しなければならず、右側を通行してはいけません。

【罰則】 3月以下の懲役又は5万円以下の罰金等

【主な関係道路標識】

「特定小型原動機付自転車・自転車専用」



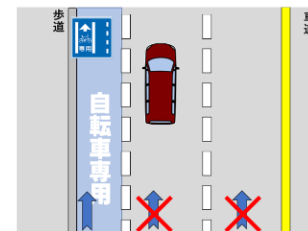
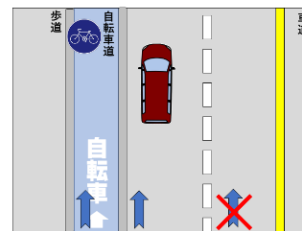
「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」



「普通自転車専用通行帯」



【通行場所のイメージ】



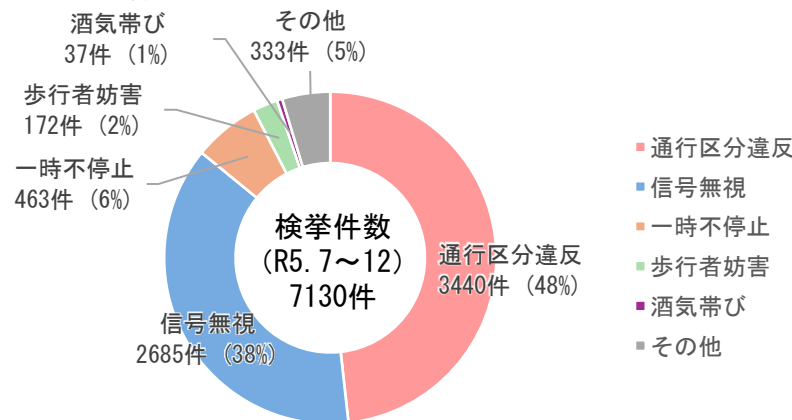
2 新たなモビリティに関する動向 (2) 特定小型原動機付自転車

② 特定小型原動機付自転車に関する交通事故

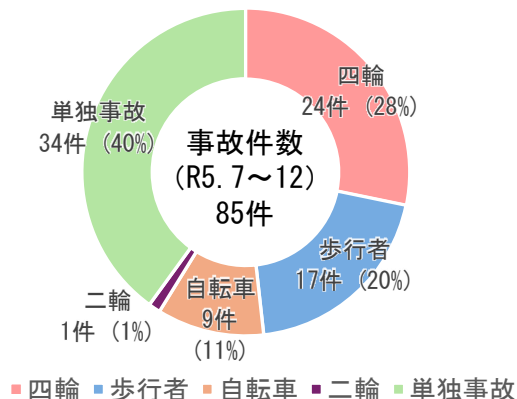
- ・ 特定小型原動機付自転車の検挙件数は半年間で7000件を上回り、9割弱が通行区分違反もしくは信号無視である。また交通事故は半年間で85件であり、その8割以上が東京都で発生している。
- ・ 電動キックボードによる事故は増加傾向にあり、通行・利用ルールの周知や対策が求められる。

■ 全国の特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故 (令和5年7～12月)

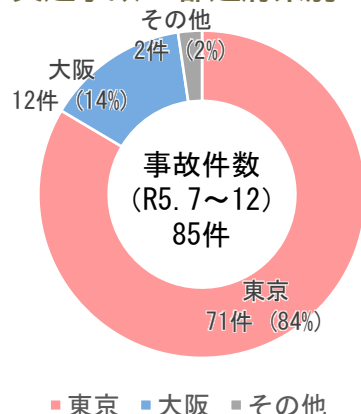
<交通違反：違反類型別>



<交通事故：相手当事者別>



<交通事故：都道府県別>



出典：警察庁資料を基に作成

■ 特定小型原動機付自転車の事故事例

○ 酒気帯び運転による接触事故 (大阪府大阪市)

令和5年7月、酒気を帯びた状態で特定小型原動機付自転車を運転し、交差点でトラックと接触する事故が発生。
→ 道路交通法違反(酒気帯び運転)で被疑者を検挙

○ 歩道上での衝突事故 (東京都豊島区)

令和5年9月、時速6kmを超える歩道走行不可の特定小型原動機付自転車で歩道上を走行し、歩行者と衝突する事故が発生。歩行者の肋骨を骨折させる重傷を負わせたものの、救護等を行わなかった。

→ 道路交通法違反(救護義務違反、報告義務違反)及び自動車運転死傷処罰法違反(過失運転致傷)で被疑者を逮捕

出典：警察庁資料

■ 電動キックボードによる事故の発生状況 (東京都)

令和6年1～5月、東京都内において、電動キックボードを利用した人が第1当事者となった人身事故が56件発生。そのうち飲酒運転が14件(25%)であったことが判明した。

出典：日本経済新聞

3 現状と課題のまとめ



①現状と課題の整理

- 千代田区における自転車を取り巻く現状を踏まえ、下表に、項目別の現状と課題を整理した。

分類	現状	課題
地勢・人口	- 区民は働き盛りの若い世代や子育て世代(20代～50代)が多く、区民全体の約6割を占める。また、人口は近年増加傾向にあり、今後も増加が予想される。 - 昼夜間人口の比率から、区外からの来訪者が常住者と比べて大幅に多いことがわかる。 - 区の面積は23区で5番目に小さい。また、皇居は区の面積の12%を占める。	区の東側は平坦な低地が広がっている一方、区の西側は台地となっており、東西で標高差がある。
交通基盤	- 区内の道路は、皇居を中心に環状・放射状に整備された骨格機能を担う幹線道路と、それを補完する生活道路から構成される。都心中枢エリアは国道・都道が大半で道路密度が低い一方、秋葉原・神田・神保町エリアは区道が集中しており道路密度が高い。 - 区内全域で鉄道をはじめとする公共交通網が発達しており、交通利便性が高い。 - 都営バスは幹線道路を中心に、地域福祉交通(風ぐるま)は生活道路を中心に運行している。また、バスルート上にはシェアサイクルポートも多く設置されており、乗り換えの利便性が高い。 - ちよくる(ドコモ・バイクシェア)のシェアサイクルポートは区内99箇所に設置され、周辺15区と連携し相互乗り入れが可能である。また、時間帯別の利用傾向から、平日は朝夕の通勤・通学、休日は日中の買い物等の私事の際の移動手段としてシェアサイクルを選択する人が多いと推察できる。	- シェアサイクルポートは区内各所に設置されているが、都心中枢エリアは他エリアに比べて設置密度が低い。また、霞が関周辺は未設置であるなど、ポートの空白地域も一部存在する。 - 平日・休日ともに、同一ポートでの貸出・返却が大半を占めることから、ポートを跨いだ利用は一部でしか確認できなかった。 - 区内の自転車走行空間は、幹線道路を中心に整備がされており、区道への整備促進が必要である。また、整備形態においても、車道混在が大半を占めるため、交通特性を踏まえた適切な選択が必要である
施設立地状況	- 官公庁は区の南側(霞が関)、区役所・出張所は区の北側に多く立地している。 - 区の北側に教育施設が集中している。また、麹町・番町・富士見エリア及び神保町地域、神田公園地域を中心に高等学校及び大学が多く立地しており、通学時の自転車利用も想定される。	- 区営の自転車駐車場は、JR各駅及び神保町・九段下駅周辺に整備されているが、区の南側エリアでは少ない。 - 長期利用の約8割の自転車駐車場で、利用率が100%を超過しており、駐輪需要が駐輪可能台数を上回っている。

3 現状と課題のまとめ



分類	現状	課題
交通特性	- 小川町・淡路駅及び半蔵門駅周辺は駐輪需要が高いものの長期利用の自転車駐車場が少ない。 - 秋葉原・神田・神保町エリアの駐輪場所が特に不足している傾向があるほか、区民の通勤・通学時の利用交通手段は、鉄道・徒歩が中心で、自転車は6%である。また、区内間の通勤・通学の場合、徒歩のみが45%、自転車が9%、区を跨ぐ通勤・通学の場合、鉄道が78%を占める状況。	- 駅前放置自転車台数は23区で3番目に多く、駐輪場所の更なる整備や周知が求められる。 - 区の交通手段分担率をみると、自転車利用の割合が特別区23区の中で最も少ないため、自転車利用の促進や更なる活用が求められる。
交通安全	- 自転車関与事故の発生件数は、特別区23区で最も少ないが、1kmあたりの発生件数は23区内で中位(ワースト15位)となっている。 - 事故件数は増加傾向だが、自転車関与事故率は減少傾向にある。 - 区内の自転車関与事故は、全国平均・23区平均と比べ、「対歩行者事故の割合」が高い傾向にある。	- 今後、自転車関与事故を削減する必要がある。 - 区内の自転車関与事故は、全国平均・23区平均と比べ、「対歩行者事故の割合」が高い傾向にあるため、歩行者対自転車の安全対策が必要である。
健康・環境	- 区民の約6割が週に1回以上運動をしており、健康に対する意識が高い。区民の約7%がサイクリングを行っているほか、新しく始めたい運動として回答者の約6%がサイクリングを挙げており、健康維持のための運動の1つとしてサイクリングが注目されている。 - 皇居周辺ではパレスサイクリングが実施されており、健康づくりの静かな憩いの場となっている。	(今後のアンケート調査で把握)
観光	- 日本の中心的都市としての街並みと歴史・自然が共存している。 - 歴史的意義のある町名とそれにまつわる文化を保存・継承していくために、町名由来の案内板が神田地区を中心に設置されている。 - 外国人観光客は特別区23区のうち3番目に多く、特に、東京駅周辺や秋葉原エリアは都内でも上位を占める。 - また、外国人観光客の秋葉原エリアと区西側の別エリア間(神田、丸の内、有楽町)の移動が活発。	外国人観光客の周遊について、秋葉原、丸の内、有楽町間の区の西側の移動は多いが、九段・市ヶ谷等への区の東側への移動は少なく、区の中を周遊してもらうような取組が必要である。 (その他の課題は、今後のアンケート調査等で把握)
新たなモビリティ	- 令和5年7月1日「特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する規定」が施行されて以降、区内でも電動キックボード等の新たなモビリティの走行が確認できる。 - 全国の特小原付自転車の検挙件数は半年間で7000件を上回り、9割弱が通行区分違反もしくは信号無視に該当する。都内では、令和6年1～5月の間で電動キックボードを利用した人が第1当事者となった人身事故が56件発生し、そのうち飲酒運転が14件(25%)であったことが判明している。	対歩行者事故の特徴がある千代田区においては、走行空間の整備推進による歩車分離や効果的なルール周知等が課題であると考えられる。

3 現状と課題のまとめ



②まとめ

- これまでは坂や標高差によって自転車を利用しにくい地域もあったが、近年は、電動アシスト自転車の普及や区内各所への電動アシスト付きのシェアサイクルの設置など、自転車を快適に利用できる環境が整いつつある。
- 一方で、区内には狭い区道が密度高く張り巡らされているため、自転車走行空間を確保することが難しいエリアや、特別区の中でも放置自転車が多いエリア、駐輪場やシェアサイクルのポートが少ない空白エリアがあるなど、改善すべき課題は残存している。
- 来訪人口が圧倒的に多い千代田区では、区民だけにとどまらず来訪者へ向けた効果的な施策の展開も必要である。



地域や想定するターゲット層によって効果的な施策が異なることに留意するとともに、千代田区が持つ魅力的な資源を活かした、独自の自転車活用推進計画を策定する。