

第2回 千代田区自転車活用推進計画策定協議会

議事要旨

日時	令和7年2月6日(木) 14時00分～16時30分
会場	千代田区役所 4階 401会議室
出席委員	19名

議事要旨

- 開会
- 議事(議題1から議題5)
- 意見交換

資料説明(事務局より)

議題1 前回協議会での指摘

議題2 利用実態調査結果(アンケート、ヒアリング結果)

議題3 自転車活用推進計画の方向性

議題4 自転車ネットワーク計画の方向性 議題5 計画策定スケジュール

意見概要

○前回協議会での指摘(資料1)

- 特定小型原動機付自転車も自転車通行帯を走行するようになったが、自転車通行帯の幅員に係わる規定は変わっていないのか。また、特定小型原動機付自転車の6km/hモードは、自転車の徐行と同じ意味と考えてよいのか。
- 令和5年10～12月に秋葉原以外の区営駐輪場の入庫率が全体的に増加しているが理由はあるか。
- 23区別の1駅あたり平均駅前放置自転車台数について、「千代田区内には17駅存在する。」として、駅名が17挙がっているが、麴町駅、桜田門駅、霞ヶ関駅、永田町駅、日比谷駅、二重橋前駅などは該当しないのか。

○利用実態調査結果(アンケート、ヒアリング結果)(資料2)

- 実際に区民アンケートのはがきが届いたが、65歳以上がQRコードを読み込んでWebで回答するのは大変だと感じた。
- 来訪者はどの種類の自転車を多く利用しているのか。また、「自転車で区に直接来訪」と「公共交通で区に来訪してから自転車利用」ではどちらの割合が多いのか。後者の場合、公共交通との結節点を強化することで来訪者にとってより良い環境になると思った。
- 「資料2の「1. 区民アンケート調査」の「自転車利用目的」の資料について、ここに挙げられた「通勤」から「その他」までの目的は、回答者に選択肢を提示して選択してもらったものか。また、「「周遊・観光・レジャー」の「観光」とは、区民のどのような活動をイメージしているものか。
- 交通量調査において、一番町交差点は自転車の車道遵守割合が高い、という結果が出ているが、他地点と比べて何か特徴はあるか。
- 秋葉原などは放置自転車が多い一方、駐輪場の整備が難しい面があるので、シェアサイ

クルを活用するなどの方策もある。また、事業者ヒアリングで今後の課題や方向性について聞いている場合は、可能な範囲で共有頂きたい。

- 他区で建物内に駐輪場が整備されているのを見かけるが、区内にはあるか。
- 店に寄るために少し停めると駐輪禁止の紙を貼られることがある。事業者に対し、来客者用の駐輪場の整備をお願いすることはできないのか。ただし、駐輪場を設ければ容積率を増やせるようなことは止めてもらいたい。
- 放置自転車の台数というのは、朝通勤の際に自転車で駅まできて駐輪している台数なのか、それとも、建物に用事があって比較的短時間で駐輪している台数なのかどちらか。

○自転車活用推進計画の方向性（資料３）

- 事務所がある中央区では、自転車の交通ルールが悪く、後ろから抜かれるとハツとすることがある。特に前後にお子さんを乗せた方がすごいスピードで走行してくる。小・中学生に対する交通安全教育も大事だが、小さい子が大人の運転を見て覚えてしまうので、親世代への教育も力を入れて実施する必要がある。
また、ヘルメットは努力義務となったが、あまり定着していない。マイヘルメットを持たないといけないのかと思う。普及できる方策がないか当方でも検討をしている。
- 施策 3-1 について、歴史的・文化的に必ずしも結びつけるのではなく、スポーツツーリズム的に「回遊して楽しい」「自転車に乗って楽しい」に焦点を当てた方がしっくりくると思う。また、安全な移動手段の提供は、健康づくりの一環ということであれば、年齢を限定せずに全ての人を対象としたほうが良い。
- 施策 3-1 の歴史的文化的資源の周知という観点では、千代田区は「教育と文化のまち千代田区宣言」を出しており、そのコンテンツを作ったりする活動は大変良いことだが、自転車の回遊と結びつける必要はないと思う。歴史的文化的資源を巡るということである。例えば、自転車で清水門から北の丸公園に入ることは、自転車を担ぎ上げれば不可能ではないが、もっと楽に入れるようにすることなどを先にやったほうが良いのではないのかと思う。また、千代田区内を自転車で走ると大変なのは坂道である。高いところと低いところが混在しているのが千代田区なので、それでもやはり自転車を利用したほうが便利だと思うし、それを活用するためには坂道をどうするかということなので、研究して、急な上り坂のところは、1 本横に行くとそんなに坂がないところを登れるといった情報を自転車利用者向けの看板等で案内するなどしたら良いと思う。施策 3-2 については、スポーツとしてのサイクリングと免許返納後の高齢の方の代替交通手段は別の話である。一方、健康づくりでくくると同じだと思う。もし、施策としてサイクリングを展開していくのであれば、サイクリングを区のスポーツと定義して、もっと積極的にキャンペーンをするなどをすべきである。例えば、皇居一周に自転車道を整備することや、自動車交通の多いところに直射日光を遮るような街路樹を整備するとか道路整備上の観点でやれることがあるのではないのかと思う。
- 秋葉原駅東口の再開発エリアに、駐輪場を設置する予定はあるか。
- 各施策は良いと思うが、それぞれ独立して考えるのではなく、連動させた方が良い。施策 1 の交通安全について、海外では幼少期にヘルメットは絶対被らないとだめと教育されて大人になっても被っている。そういう幼少期の教育は大事だと思うし、親御世代も子供になぜヘルメットを被らないのと言われると被るかもしれない。これと施策 2 の自転車走行空間が整備されていけば歩行者との接触がなくなり、より連動性が高まる。また、駐輪場とシェアサイクルポートをどう併用させていくのか、交通結設点にシェアサイクルポートを置いたら一次交通との連携が高まるかなど、施策 2-2 の駐輪場と施策 2-3 の

シェアサイクルは連動して検討すべき。

- 安全・安心の観点では、ガイドラインで推奨されているように、車道に自転車走行空間を確保することが重要である。関連して、自転車走行空間上の駐停車車両が危険な存在となるが、文京区には自転車通行帯の外（進行方向右側）に自動車の駐停車用スペースを整備している箇所もある。このような整備は取り入れていく必要がある。
- 施策の内容が 10 年でやるようなものには見えない。現時点ですぐやれることと今後新たに取り組んでいくことは分けた方がよい。また、高齢者の歩道での電動アシスト自転車の事故は問題となってきたので、自転車走行空間の整備は注意を払って検討すべき。駐輪場については、千代田区の土地は非常に価値があるので、拡充していただくだけでなく、シェアサイクルなどを活用しながら適正な台数に誘導していく、効率的に使用して頂くといった考え方が必要と思う。施策の書き方について、あまり具体的な書き方だけをしないうほうがよいと感じる。
- 千代田区では駐輪場の附置義務を設けていないが、その理由や背景を提示して頂くと色々な議論ができると思う。
- 今回の施策内容は他の自治体でも使えそうな内容であり、千代田区ならではの課題を踏まえた施策を検討頂きたい。

○自転車ネットワーク計画の方向性（資料４）

- ガイドラインの基準では、ナビマークのみの整備は自転車走行空間を整備したとはいえないのではないか。また、自転車ネットワーク路線について、区内の各地域間をつないでいくといった考え方を持っているのか。
- 基準１で幅員 13m 以上の基準を設けているが、保育園など目的地がそこにある場合、幅員が狭い区間を利用せざるを得ない実態があると思う。幅員だけで判断せず、自転車ネットワーク路線の検討を進めてほしい。また、自転車ネットワーク路線に選ばれなかったが利用が多く、かつ狭い区間については、何らかの対策をする必要があると思う。
- 基準２の回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路は、区内観光地への自転車を利用した来訪を促すことを意味しているのか。また、基準２や基準３については、場合によっては住民に意見を聞いたほうが良い。

その他(事務局より)

次回の協議会は６、７月頃を予定。

閉会

以上