

施策の内容



自転車活用推進計画の施策（案）



方針1: 自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現

施策1-1: 自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知（1/4）

自転車等利用者をターゲットに、安全・安心な移動の実現を目指し、正しい交通ルール等の周知を行う。

(1) 交通安全教育の実施

① 学校での安全教室の企画・実施支援

対象: 区民（区内小中学校生徒）

自転車走行ルールなどに関する知識を高めるため、学校教育の一環として、小中学生を対象とした自転車安全教室を継続して実施する。



図 再生自転車販売抽選会（R6.6）での交通安全教育の状況
（左：自転車安全シミュレータ体験 右：交通安全クイズ、VR体験）

② 既存の安全教室の場を活用した特定小型原動機付自転車のルール周知

対象: 区民、来訪者

令和5年7月に道路交通法の一部改正に伴い、電動キックボード等に対応する新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が定義され、区内でも利用者が増えてきている。一方、新型モビリティに対する交通ルールの周知は、まだまだ十分ではないと考えられる。そのため、引き続き区の広報誌や、ホームページなどを通じて、自転車ルールやマナーの周知の徹底を図るとともに、特定小型原動機付自転車のレンタル事業者と連携して、サイクルポートへの掲示やアプリでの通知、安全教室の実施を行う。表 新型モビリティの交通ルールの認知度（区民アンケート）

	10～30代 n=148	40～50代 n=243	60代以上 n=128
1. 16歳未満の者の運転は禁止されていること	40%	44%	40%
2. 飲酒運転は禁止されていること	88%	82%	82%
3. スマートフォンでの通話や画面を見ながらの運転は禁止されていること	86%	77%	80%
4. 二人乗りは禁止されていること	80%	73%	69%
5. 車道と歩道又は路側帯の区別があるところでは、車道を走行しなければならないこと（自転車道も可）	61%	64%	61%
6. 原則として車道の左側を走行すること	72%	72%	72%
7. 交差点で右折をするときには、二段階右折をしなければならないこと	47%	54%	57%
8. このなかに知っているルールはない	9%	12%	12%

自転車活用推進計画の施策（案）



方針1: 自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現

施策1-1: 自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知（2/4）

自転車等利用者をターゲットに、安全・安心な移動の実現を目指し、正しい交通ルール等の周知を行う。

(2) 自転車安全利用の周知（交通ルール、ヘルメット着用、保険加入）

① チラシやポスター、HP、区の広報誌等の周知

対象: 区民、来訪者

区の広報誌や、ホームページなどを通じて、自転車ルールやヘルメット着用等の周知の徹底を図る。特に、若年層、中年層の来訪者の交通安全ルールの認知率が区民と比べ低いため、来訪者利用の多い、シェアサイクル利用者をターゲットに、事業者と連携した周知を行う（アプリ上でのプッシュ通知など）。

また、区内4箇所での交通量調査結果より、ヘルメット利用者が12%と低い実態が明らかになっており、区内でのヘルメット着用の周知・啓発も重点的に実施する。

表 交通ルールの認知度（区民、来訪者アンケート）

	【区民】交通ルール認知度			【来訪者】交通ルール認知度		
	10～30代 n=148	40～50代 n=243	60代以上 n=128	10～30代 n=59	40～50代 n=213	60代以上 n=128
(1) 道路交通法上、自転車は原則として車道を走行すること	89.2	92.2	88.3	49.2	71.4	84.4
(2) 道路交通法上、自転車は原則として車道の左側を走行すること	87.2	86.4	85.2	47.5	69.5	83.6
(3) 道路交通法上、歩道上で歩行者の通行を妨げるような場合は、一時停止すること	83.1	82.3	85.9	42.4	62.0	75.0
(4) 道路交通法上、車道を走行する自転車は、原則車道の信号機（青・黄・赤）に従うこと	85.1	85.6	85.9	50.8	63.4	78.9
(5) 道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所では、自転車も一時停止をすること	73.6	76.5	79.7	40.7	55.9	74.2
(6) 道路交通法上、酒気を帯びて自転車を運転することは禁止されていること	88.5	86.8	85.9	45.8	65.7	78.1
(7) 道路交通法上、自転車運転中の携帯電話やスマートフォンの使用は禁止されていること	86.5	86.0	85.2	44.1	62.9	78.9
(8) 東京都では、道路交通規則に基づき、自転車運転中のイヤホン等の使用は禁止されていること	74.3	69.1	73.4	28.8	49.3	59.4

■ 交通量調査の概要

調査日時

令和6年11月26日（火）

調査箇所②③④：7～9時

調査箇所①：13～15時

調査箇所

① 外神田5丁目交差点

② 駿河台下交差点

③ (仮称)飯田橋駅前交番東交差点

④ 一番町交差点

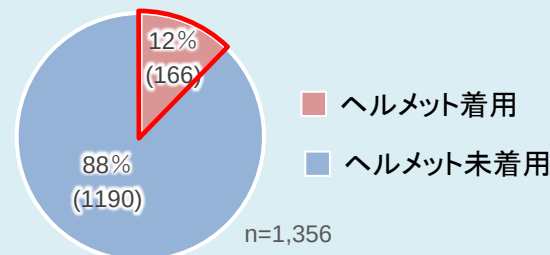


図 ヘルメット着用有無

自転車活用推進計画の施策（案）



方針1: 自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現

施策1-1: 自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知（3/4）

自転車等利用者をターゲットに、安全・安心な移動の実現を目指し、正しい交通ルール等の周知を行う。

(2) 自転車安全利用の周知（交通ルール、ヘルメット着用、保険加入）

② 区駐輪場の年間登録制利用者への交通ルール等の周知

対象: 定期駐輪場利用者

区が管理する駐輪場の年間登録制利用者に対し、申込時、更新時などの機会に交通ルール等を周知する。

③ 区内事業者への教育

対象: 区内事業者

千代田区内の事業者が率先して、自転車を安全に利用できるように、事業者への周知を促進する。また、区民の規範となる区役所職員に対しても、自転車活用推進計画の策定を機に、自転車関連の知識やルール・マナーの情報発信を積極的に行う。

(3) 自動車ドライバーへの周知

① 自動車ドライバーを対象とした自転車に関する知識の周知

対象: 区民、来訪者

自動車ドライバーを対象に、自転車走行空間への理解や自転車レーン上の路上駐車抑制を促すため、啓発チラシを作成し、既存の交通安全イベントの機会を活用するなどして、ドライバーへの周知を行う。

表 交通ルールの認知度（来訪者アンケート）

	【来訪者】認知度		【来訪者】遵守度	
	①自動車 n=74	②自転車 n=200	①自動車 n=74	②自転車 n=200
1. 道路交通法上、自転車は原則として車道を走行すること	76%	76%	58%	64%
2. 道路交通法上、自転車は原則として車道の左側を走行すること	80%	77%	65%	70%
3. 道路交通法上、歩道上で歩行者の通行を妨げるような場合は、一時停止すること	72%	72%	64%	66%
4. 道路交通法上、車道を走行する自転車は、原則車道の信号機（青・黄・赤）に従うこと	73%	76%	57%	70%
5. 道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所では、自転車も一時停止をすること	66%	67%	51%	56%
6. 道路交通法上、酒気を帯びて自転車を運転することは禁止されていること	68%	72%	55%	71%
7. 道路交通法上、自転車運転中の携帯電話やスマートフォンの使用は禁止されていること	61%	70%	54%	69%
8. 東京都では、道路交通規則に基づき、自転車運転中のイヤホン等の使用は禁止されていること	55%	54%	46%	53%
9. このなか知っているルールはない	1%	3%	1%	3%

自転車活用推進計画の施策（案）



方針1: 自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現

施策1-1: 自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知（4/4）

自転車等利用者をターゲットに、安全・安心な移動の実現を目指し、正しい交通ルール等の周知を行う。

(4) 自転車損害賠償保険の加入の促進

① 東京都と連携してチラシやポスター、HP 等の広報

対象: 区民、来訪者、区内事業所

自転車事故により加害者となった場合は、高額な賠償が必要になることや、自損事故による治療費などに備えるため、自転車保険に加入するよう周知啓発を推進する。

n=519

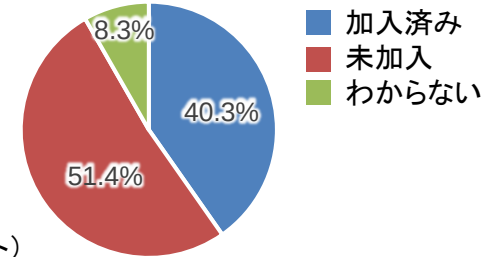


図 保険加入状況（区民アンケート）

施策1-2: 事故発生箇所への安全対策

区内の自転車関連事故の発生箇所を対象に、安全対策に向けた検討を実施する。

(1) 自転車指導啓発重点地区・路線における重点対策

① 警察と連携した注意喚起（看板、SNS等）

対象: 区民、来訪者、区内事業所

警視庁が定める「自転車指導啓発重点地区・路線」において、警察と連携し、区の広報誌やHP等で注意喚起、周知を行う。

【指定エリア】

- ・神田警察署管轄
- ・万世橋警察署管轄
- ・丸の内警察署管轄
- ・麹町警察署管轄



図 神田警察署エリア



図 万世橋警察署エリア

自転車活用推進計画の施策（案）



方針2:多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策2-1: 快適な自転車走行空間の整備

快適な自転車走行空間の実現に向け、自転車ネットワーク路線や緊急性の高い箇所から整備を進める。

(1) 自転車走行空間の整備

① 自転車ネットワーク路線の整備

対象: 区内自転車利用者

国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(R6.6)」を参考に、自転車走行需要が高く、安全性の配慮が必要と考える路線を自転車ネットワーク路線として設定し、自転車走行空間を整備する。

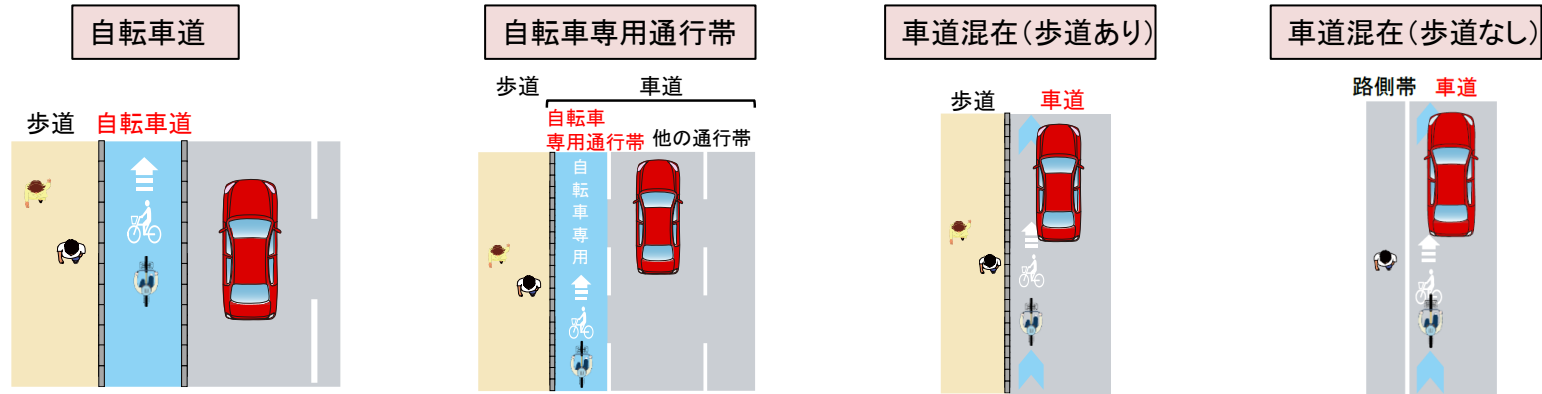


図 整備形態(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)

② 交差点要対策箇所での優先整備

対象: 区内自転車利用者

自転車走行空間の整備では、優先度のある区間から順次整備を進めていくため、すべての区間を整備しきるには時間を要する。そのような中、自転車関連の交差点事故が多発するなど、喫緊の対策が求められる箇所においては、ネットワーク路線整備と並行して、交差点部の自転車通行位置を明示する矢羽根整備を優先的に進める。

③ シェアサイクル事業者と連携した自転車走行空間整備のフォローアップ

対象: 区内自転車利用者

計画のフォローアップのタイミングで、シェアサイクル事業者を通じて、走行空間の満足度調査を実施し、結果によっては、自転車ネットワーク路線、整備形態、整備優先度を見直す。

自転車活用推進計画の施策（案）



方針2:多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策2-2：駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現(1/4)

快適な自転車走行空間の実現に向け、区内の駐輪需要を把握し、適切な駐輪環境を整備する。

(1)既設駐輪場の利用促進

① 駐輪場利用の案内・誘導サインなどの整備の推進

対象:区内駐輪場利用者

駐輪場利用を促進するため、ホームページなどを活用した駐輪場の案内情報や、公共空間などでの案内・誘導・利用状況に関する情報掲示のためのサインなどの整備を進める。

表 駐輪場の案内のわかりやすさ(来訪者)

	①通勤、通学 n=108	②買い物、食事、通院、子供の送迎、習い事 n=125	③周遊 n=44	④業務 n=37	⑤その他 n=6
1. 分かりやすい	13%	10%	11%	8%	0%
2. どちらかといえば分かりやすい	22%	34%	25%	22%	0%
3. どちらとも言えない	47%	37%	39%	46%	67%
4. どちらかといえば分かりにくい	8%	11%	11%	5%	0%
5. 分かりにくい	9%	8%	14%	19%	33%

② 駐輪場のデジタル化による満空情報の提供

対象:区内駐輪場利用者

一時利用駐輪場について、HPでの満空情報の提供を進める。また、定期利用駐輪場では、年間登録制利用者の申請手続きがデジタル化されるため、利用者の利便性が向上する。

自転車活用推進計画の施策（案）



方針2:多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策2-2：駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現(2/4)

快適な自転車走行空間の実現に向け、区内の駐輪需要を把握し、適切な駐輪環境を整備する。

(2)新たな駐輪場の設置促進・支援

① 路上、路外(民有地、公開空地等)への駐輪場の整備・支援

対象:区内自転車利用者

現在、建物内に設置されている自動車駐車場を駐輪場に転用できるよう、関係者との協議調整を進める。また、民間による大規模開発などの機会を捉え、既存施設やオープンスペースの活用などによる、駐輪場の設置を検討する。

表 路上駐車理由(来訪者アンケート)

	【区民アンケート】					【来訪者アンケート】				
	①通勤、通学 n=4	②買い物、食事、通院、子供の送迎、習い事 n=79	③周遊、健康、競技 n=97	④業務 n=53	⑤その他 n=30	①通勤、通学 n=20	②買い物、食事、通院、子供の送迎、習い事 n=33	③周遊 n=10	④業務 n=14	⑤その他 n=1
1. 目的地の近くに駐輪場がないから	100%	73%	14%	9%	3%	45%	48%	50%	50%	0%
2. 駐輪場を利用したいが、満車で利用できないから	0%	1%	5%	0%	0%	15%	9%	10%	7%	0%
3. 駐輪料金が高すぎるから	0%	1%	0%	0%	3%	0%	12%	10%	14%	0%
4. 駐輪場の場所が分からないから	0%	1%	2%	2%	0%	5%	3%	0%	0%	0%
5. 駐輪場が利用しにくいから	0%	0%	3%	0%	0%	20%	12%	20%	14%	0%
6. 短時間の用事だから	0%	23%	5%	2%	3%	15%	15%	10%	14%	100%

② 鉄道事業者用地も活用した整備・拡充方策の検討

対象:鉄道事業者

道路などの公有地だけでなく、鉄道事業者に駐輪場の設置を働き掛けるなど、鉄道事業者用地も活用し整備・拡充を推進する。また、定期利用と一時利用の駐輪場の組合せや駅前の狭小スペースの有効活用等を検討する。

自転車活用推進計画の施策（案）



方針2:多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策2-2:駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現(3/4)

快適な自転車走行空間の実現に向け、区内の駐輪需要を把握し、適切な駐輪環境を整備する。

(2)新たな駐輪場の設置促進・支援

③ 開発諸制度を活用した大規模開発に伴う設置の推進

対象:駐輪場整備に関わる機関

開発諸制度を活用した大規模開発における広場などについては、現在、駐輪場としての利用は制限されている。このため、駐輪場は公共目的に位置づけるなど、運用規準の見直しも含めて関係機関との協議調整を図り、新たな仕組みづくりに取り組んでいく。

④ 事業所に対する駐輪場整備の要請

対象:区内事業所

事業所には、従業員や来客用の駐輪場を整備・運営する努力義務があるため、必要な駐輪場を整備するよう要請していく。

⑤ 既設パーキングメーター等の空間活用

対象:区内自転車利用者

神田エリア(主に神田駅周辺)においては、区道に時間制限駐車区間(パーキング・メーター等)が集中しており、駐車枠にて路上駐車が可能となっている。駐車実態を把握した上で、利用実態が少ない箇所では、一部を自転車用の駐輪スペースとして活用可能か検討する。



路上駐車マスと同列にある
駐輪スペース(Sanfransisco)

パーキングメーターを一部休止し、車道上に、滞留空間や駐輪スペースを設置する社会実験(名古屋)

自転車活用推進計画の施策（案）



方針2:多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策2-2：駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現(4/4)

快適な自転車走行空間の実現に向け、区内の駐輪需要を把握し、適切な駐輪環境を整備する。

(3)駐輪需要を踏まえた路上駐輪対策の促進

① 放置自転車検知のデジタル化による利便性向上

対象:区内自転車利用者

定期利用駐輪場内の違法駐輪の検知などをデジタル化することで、運用を合理化・効率化し、駐輪場内の放置自転車の削減を進める。

② 駐輪実態を踏まえた放置禁止区域の拡大

対象:区内自転車利用者

千代田区では、区内11箇所での放置自転車禁止区域を設定しているが、依然として、放置自転車が多い地域がある。そこで、放置自転車の実態調査を行い、放置自転車禁止区域の拡大を検討する。



図 放置自転車禁止区域(左:秋葉原駅周辺・岩本町駅周辺、右:東京駅周辺)

自転車活用推進計画の施策（案）



方針2:多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策2-3:連続的でみんなが使える移動の実現

多様な交通モードが共存する千代田区において、自転車を介して誰もが快適に利用できる移動サービスの仕組み、連携方法等を検討する。

(1)シェアサイクル事業の促進・発展

① 交通モード間をシームレスに移動できる利用環境の整備

対象:来訪者

区内を張り巡らせている地下鉄をはじめ、シェアサイクル等の多様なモビリティの連携により、複数の交通手段をシームレスに利用できる環境の創出を検討する。例えば、千代田区の場合、地下鉄移動が不便な短中距離をシェアサイクルで移動する需要がある。そのユーザーをターゲットに、区内の地下鉄駅出入り履歴を参照し、シェアサイクル利用料金を割引くなどの連携を検討する。

表 区内で連携に課題がある交通手段(来訪者アンケート)

	①通勤、通学	②買い物、食事、通院、子供の送迎、習い事	③周遊	④業務	⑤その他
	n=210	n=204	n=81	n=68	n=10
1.電車・地下鉄⇄自転車	32%	31%	26%	29%	20%
2.電車・地下鉄⇄シェアサイクル	20%	27%	28%	22%	20%
3.バス⇄自転車	14%	20%	21%	18%	30%
4.バス⇄シェアサイクル	10%	15%	16%	15%	10%
5.電動キックボード⇄自転車	12%	17%	16%	19%	0%
6.電動キックボード⇄シェアサイクル	14%	15%	17%	21%	0%
7.自動車⇄自転車	14%	20%	19%	19%	40%
8.自動車⇄シェアサイクル	10%	15%	16%	18%	30%
9.特いない	47%	36%	48%	51%	40%
10.その他	0%	0%	0%	0%	0%

令和6年度
別所線×シェアサイクル 公共交通利用促進社会実験

実施主体:株式会社ハピタッド・株式会社日本郵政コンサルティング・上田電鉄株式会社 共同実施

○「上田電鉄別所線」と「上田市・千曲市広域シェアサイクル」の利用促進を図るために、別所線の通勤定期券購入者を対象とした、公共交通利用促進社会実験を実施します。

○通勤定期券購入者は、対象期間中のシェアサイクル月額基本料「1,650円/月」が無料になります！

○鉄道×シェアサイクルで、健康にも環境にも優しい公共交通による移動を体験ください！！

【社会実験の概要】 4/6(水・祝)～12/1(日) ※3/20-3/21はプレオープン

【参加条件】 下記①～④すべてを満たす方

①別所線(上田駅～上田駅)の通勤定期券を購入された方

②ご自身のスマートフォン、クレジットカードをお持ちの方

③交通ルールを守り自転車を安全にご利用いただける方

【内 容】 通勤定期券購入者は、シェアサイクルの月額基本料(1,650円/月)を無料で利用可能 ※1回30分を超えた場合は別途料金(30分を超えたごとに110円)が追加料金が発生しますのでご注意ください。

図 鉄道とレンタサイクルの連携事例(上田市)

(2)子育て世代の移動手段の充実

① チャイルドシート付きシェアサイクルの普及・推進

対象:区民(子育て世代)

千代田区では、子育て世代をターゲットとした、チャイルドシート付自転車コミュニティサイクル実証実験を令和5年2月より実施している。引き続き、子育て世代の移動の充実に向け、事業拡大を検討する。



神田駿河台下(神保町駅付近)チャイルドシート付

東京都千代田区神田小川町3-8-2

最大駐輪可能台数 4台

図 実証実験場所

自転車活用推進計画の施策（案）



方針3:楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

施策3-1: 区内の自転車回遊の促進(1/2)

区内でのサイクリストの回遊を促進するため、サイクリスト向けの利用環境を整備する。

(1) 区内の歴史的、文化的資源を活用した自転車での回遊環境整備

① 自転車で回遊できる歴史的、文化的資源等の周知

対象: 区民、来訪者(訪日外国人も含む)

自転車利用者をターゲットに、回遊ルートや休憩施設、駐輪施設の周知等を行う。また、回遊ルート上の休憩施設においては、駐輪スペースの確保を依頼する。

表 周遊目的で自転車を利用する際の課題(区民アンケート)



	n=113
1. 自転車を停める場所が無い(駐輪場所の不足)	62%
2. 駐輪場の場所が分からない(情報案内不足)	38%
3. 自転車走行空間(自転車レーン、矢羽根型路面表示等)の整備不足	41%
4. 自転車走行空間(自転車レーン、矢羽根型路面表示等)が狭い	43%
5. 自転車故障時の修理場所の不足	19%
6. サイクリングコースの充実度	20%
7. 事故の危険性	38%
8. 他の自転車のマナーが悪い	27%
9. 特になし	4%
10. その他	18%

図 サイクリングルート周知のイメージ(民間企業サイト)

② HP等を活用した民間サイクルツアーイベントの周知

対象: 来訪者(訪日外国人も含む)

インバウンド向けの区内サイクルツアーイベントの需要増に加え、国内来訪者の需要も一定数確認できる。区のHP等を活用し、国内外への周知を行う。

表 参加したい自転車関連イベント(来訪者アンケート)



	n=400
1. パレスサイクリング(日曜限定で、皇居周辺の道路を自転車専用道路として開放)	24%
2. ロングライドイベント(自分のペースで、自転車で長距離を走行)	18%
3. サイクルツアー(サイクリングを楽しみながら、地域の魅力を堪能)	28%
4. 試乗体験イベント	17%
5. 自転車交通安全に関するイベント	10%
6. 参加する気はない/興味がない	49%
7. その他	0%

図 掲載イメージ(千代田区観光協会HP)

自転車活用推進計画の施策（案）



方針3:楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

施策3-1: 区内の自転車回遊の促進(2/2)

区内でのサイクリストの回遊を促進するため、サイクリスト向けの利用環境を整備する。

(1) 区内の歴史的、文化的資源を活用した自転車での回遊環境整備

③ 自転車利用者向けの案内看板等の整備

対象: 来訪者(訪日外国人も含む)

来訪者が、気軽で快適にサイクリングを楽しむためには、サイクリスト向けの分かりやすい看板や統一された路面表示、立ち寄り施設での駐輪スペースが求められる。そこで、回遊ルート上において、サイクリスト向けの案内看板・路面標示の整備と駐輪スペースの確保に向けた調整を実施する。



図 サイクリスト向け案内看板
(愛媛県)



図 サイクリスト向け路面表示
(注意喚起、案内)(茨城県)

④ AR技術を活用した自転車の回遊性を高める取組みの検討

対象: 来訪者(訪日外国人も含む)

区外およびインバウンドの来訪者の回遊性を高める取組みとして、サイクリング関連データのDX化を進める。

【参考事例】

- ① ARスタンプラリーの企画検討
- ② AR表示が可能な案内看板等のコンテンツ検討
- ③ AR表示する自転車用スマートグラス貸出方法の検討



図 ARスタンプラリー
(兵庫県加東市)



図 レンタルしているスマートグラスとARアプリ入りスマートフォン(長野県阿智村)

自転車活用推進計画の施策（案）



方針3:楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

施策3-2：自転車を活用した健康づくりの推進(1/3)

日常や休日のライフスタイルを豊かにするため、自転車活用による健康増進につながる施策を展開する。

(1)健康増進の既存の取組みの加速

① サイクリング需要を喚起させる情報の周知

対象:区民

既存の地域のスポーツイベントの場(ウォーキング等)や区のHP等を活用し、サイクリングが健康増進・体力づくりに寄与することを周知し、サイクリング需要の増加を図る。また、未経験者にもわかるように、自転車の運動量をメッツ表で他のスポーツの運動量に変換するなど、わかりやすい表現を合わせて検討とする。

表 健康のためにサイクリングをするか(区民アンケート)

	10～30代 n=148	40～50代 n=243	60代以上 n=128
1. やってみたい/既にやっている	24%	24%	17%
2. どちらかといえばやってみたい	42%	42%	34%
3. どちらかといえばやりたくない	11%	16%	16%
4. やりたくない/やろうと思わない	23%	18%	34%

表 メッツ表(左:運動のメッツ表、右:生活活動のメッツ表)

運動のメッツ表

メッツ	3メッツ以上の運動の例
3.0	ボウリング、バレーボール、社交ダンス(ワルツ、サンバ、タンゴ)、ピラティス、太極拳
3.5	自転車エルゴメーター(30～50ワット) 自体重を使った軽い筋力トレーニング(軽・中等度)、体操(家で、軽・中等度)、ゴルフ(手引きカートを使って)、カヌー
3.8	全身を使ったテレビゲーム(スポーツ・ダンス)
4.0	卓球、パワーヨガ、ラジオ体操第1
4.3	やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、ゴルフ(クラブを担いで運ぶ)
4.5	テニス(ダブルス)*、水中歩行(中等度)、ラジオ体操第2
4.8	水泳(ゆっくりとした背泳)
5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)、野球、ソフトボール、サーフィン、バレエ(モダン、ジャズ)
5.3	水泳(ゆっくりとした平泳ぎ)、スキー、アクアビクス
5.5	バドミントン
6.0	ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング(高強度、パワーリフティング、ボディビル)、バスケットボール、水泳(のんびり泳ぐ)
6.5	山を登る(0～4.1kgの荷物を持って)
6.8	自転車エルゴメーター(90～100ワット)
7.0	ジョギング、サッカー、スキー、スケート、ハンドボール*

メッツ	3メッツ以上の生活活動の例
3.0	普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)、電動アシスト付き自転車に乗る、家財道具の片付け、子どもの世話(立位)、台所の手伝い、大工仕事、梱包、ギター演奏(立位)
3.3	カーペット掃き、フロア掃き、掃除機、電気関係の仕事:配線工事、身体の動きを伴うスポーツ観戦
3.5	歩行(平地、75～85m/分、ほとんどの速さ、散歩など)、急に自転車に乗る(8.9km/時)、階段を下りる、軽い荷物運び、車の荷物の積み下ろし、荷づくり、モップがけ、床磨き、風呂掃除、庭の草むしり、子どもと遊ぶ(歩く/走る、中強度)、車椅子を押す、釣り(全般)、スクーター(原付)・オートバイの運転
4.0	自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)、階段を上る(ゆっくり)、動物と遊ぶ(歩く/走る、中強度)、高齢者や障がい者の介護(身支度、風呂、ベッドの乗り降り)、屋根の雪下ろし
4.3	やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、苗木の植栽、農作業(家畜に餌を与える)
4.5	耕作、家の修繕
5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)、動物と遊ぶ(歩く/走る、活発に)
5.5	シャベルで土や泥をすくう
5.8	子どもと遊ぶ(歩く/走る、活発に)、家具・家財道具の移動・運搬
6.0	スコップで雪かきをする
7.8	農作業(干し草をまとめる、納屋の掃除)
8.0	運搬(重い荷物)
8.3	荷物を上の階へ運ぶ
8.8	階段を上る(速く)

自転車活用推進計画の施策（案）



方針3:楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

施策3-2：自転車を活用した健康づくりの推進(2/3)

日常や休日のライフスタイルを豊かにするため、自転車活用による健康増進につながる施策を展開する。

(2) 安全な移動手段の提供

① 免許返納後の代替交通手段の提供

対象: 区民(高齢層)

免許返納後の高齢者の代替移動手段確保策として、電動三輪自転車をはじめとする、低速なモビリティの貸出を行う。

表 高齢者が自転車利用しない理由(区民アンケート)

	60代以上 n=64
1. 自転車を持っていないから	61%
2. 自転車を運転できないから	6%
3. 距離的に自転車での移動は難しいから	0%
4. 坂が多く、自転車での移動は疲れるから	14%
5. 荷物を運ぶのに不便だから	5%
6. 他の交通手段のほうが便利だから	27%
7. 自転車走行空間が整備されていないから	19%
8. 自転車を停める場所(駐輪場)が少ないから	16%
9. 天候に左右されるから	9%
10. その他	14%



図 電動三輪車(特定小型原動機付き自転車)

② 壮年期(40歳～64歳)を対象とした自転車乗車体験会の実施

対象: 区民(壮年世代)、区内事業所

壮年期(40～64歳)を対象に、ウォーキングイベントなど既存の枠組みを活用した乗車体験会(電動自転車や電動三輪車等)の開催や区内事業所への参加の働きかけ等を実施する。



方針3:楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

施策3-2：自転車を活用した健康づくりの推進(3/3)

日常や休日のライフスタイルを豊かにするため、自転車活用による健康増進につながる施策を展開する。

(3) 自転車通勤の促進

① 自転車通勤制度の周知・啓発

対象:区内事業所

「自転車通勤導入に関する手引き」(令和6年7月自転車活用推進官民連携協議会作成)を活用し、区内事業所等への周知や区のHPに掲載するなど、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大のための広報啓発を強化する。

自転車通勤導入に関する手引き



令和6年7月

自転車活用推進官民連携協議会

目次

1 背景・目的	1
2 自転車通勤制度導入のメリット	2
2.1 事業者のメリット	2
(1) 経費の削減	2
(2) 生産性の向上	3
(3) イメージアップ	4
(4) 雇用の拡大	4
2.2 従業員のメリット	5
(1) 通勤時間の短縮	5
(2) 身体面の健康増進	6
(3) 精神面の健康増進	7
3 通勤などにおける自転車利用の動向	8
3.1 自転車通勤へのニーズの状況	8
3.2 利用する自転車の車種へのニーズの状況	9
3.3 自転車による事故の発生状況	10
4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項	11
4.1 検討にあたって留意すべきポイント	11
4.2 検討すべき事項の全体像	11
4.3 検討すべき事項の解説	12
(1) 対象者	12
(2) 対象とする自転車	12
(3) 目的外使用の承認	14
(4) 通勤経路・距離	14
(5) 公共交通機関との乗り継ぎ	15
(6) 日によって異なる交通手段の利用	15
(7) 自転車通勤手当	16
(8) 安全教育・指導とルール・マナーの遵守	16

2 自転車通勤制度導入のメリット

2.2 従業員のメリット

(1) 通勤時間の短縮

○ 自転車は近・中距離での通勤時間の短縮に効果的であり、定時性にも優れています

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

トピック

○ 自転車は約 500m から 5km 弱の距離において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短い

国土交通省の資料によれば、自転車は約 500m から 5km 弱の都市内移動において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

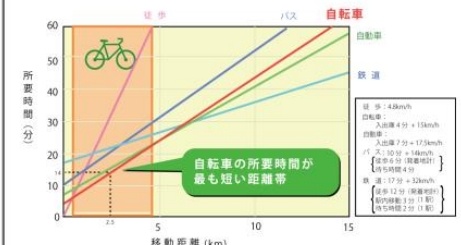


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成
・MAIT関東圏時刻表 2002年11月：八幡出版
・東京都交通局ホームページ：https://www.tokyo-metrol.co.jp/
・平成7年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
・平成11年 道路交通センサス：建設省道路局
・自転車通勤制度整備マニュアル：建設省都市局 監修
・自転車歩行者通行空間としての歩歩道のサービス水準に関する分析
・土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10