

第2回協議会での主な意見と対応状況



前回協議会での主な意見と対応状況



- 第2回協議会の主な意見と対応状況について整理した。

No	主な意見	対応
(1) 第1回協議会での指摘と対応状況		
1	＜駐輪場利用実態＞ 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。	建物内に駐輪場を設置した事例を調査しました(別紙【1】)
2	＜放置自転車実態＞ 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。	前回までの協議会資料は、令和5年のデータで調査対象を17駅としておりましたが、令和6年データでは全ての駅が調査対象となりましたので、最新の資料に更新しました。
(2) 利用実態調査結果(アンケート、ヒアリング結果)		
3	＜来訪者アンケート＞ - 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。	- 来訪者が利用する自転車の種類は、千代田区が実施したアンケート調査の結果(複数回答可)によると、シティサイクルが約69%、スポーツバイクが約23%、シェアサイクルが約15%、小径車が約11%です(別紙【2】参照)。 - あくまで同アンケート(複数回答可)によると、自転車で区に直接来訪した人は約42%、公共交通で来訪して区内で自転車を利用した人は約30%であり、前者のほうが多い結果となっています。しかしながら、交通結節点の強化は重要であると考えているため、計画の施策2-3に追加しました。(p73)
4	＜事業者ヒアリング＞ 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。	新たな事業者にもヒアリングを行い、主な課題及び安全性向上の取り組みを計画に追加しました。(p50)

前回協議会での主な意見と対応状況



No	主な意見	対応
(3) 自転車活用推進計画の方向性		
5	＜施策1-1(1)交通安全教育の実施＞ ・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。	・自転車安全利用の周知については、小中学生のみならず親世代も含めた様々な世代への周知を図っていきます(p61)。また、「施策2-3チャイルドシート付きシェアサイクルの普及・促進」の中で、電動アシスト自転車については、歩道通行時にアシスト効果により速度が出てしまい、歩行者との錯綜が懸念されるため、交通ルール等の周知を図りながら進めていく旨を追記しました。(p74)
6	＜施策2-1(1)自転車走行空間の整備＞ ・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2-1快適な自転車走行空間の整備の中で、駐車スペースと併設した構造の自転車専用通行帯の他区の整備事例を示しました。千代田区内でもできる限りこのような整備手法を目指していきます。(p67)
7	＜施策3-1(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＞ ・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。	・ご意見を踏まえ、回遊を促進する施策の内容に修正しました。(p75、76) ・ターゲットを限定していた箇所については、限定しない記載に修正しました。(p78)
8	＜施策3-2自転車を活用した健康づくりの促進＞ ・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かなと思う。	・ご意見の通り、健康づくりという観点で、両テーマを取りまとめています。また、ご提案いただいた、皇居一周の自転車走行空間の整備につきましては、施策2の自転車走行空間整備の中に追加しました。(p68)

前回協議会での主な意見と対応状況



No	主な意見	対応
(3) 自転車活用推進計画の方向性(つづき)		
9	＜施策2-2(2)新たな駐輪場の設置促進・支援＞ ・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。	・再開発事業者に確認したところ、駐輪場の設置は未定です。
10	＜施策2-2(2)新たな駐輪場の設置促進・支援＞ ・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。	・千代田区が駐輪場の附置義務を設けていない理由や背景はわかりませんでした。
11	＜全般＋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＞ ・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。	・ご意見のとおり、駐輪場施策とシェアサイクル施策は連携して進めていきます。
12	＜全般＋施策2-2駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現＞ ・施策の内容について、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良いでしょう。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はなく、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。	・短期的に取り組む施策と中長期で取り組む施策がわかるようにスケジュールを追加しました。(p59) ・高齢者が利用するような病院や福祉施設へも自転車ネットワーク路線として選定をしました。(p84) ・ご意見を踏まえ、区内の駐輪需要を踏まえた適正な台数及び配置となるよう、駐輪環境を整備していく旨を記載しました。(p69)
13	＜全般＞ ・今回の施策内容は他の自治体でも使えるような内容であり、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。	・千代田区の特徴を踏まえた千代田区ならではの施策として、皇居一周の自転車走行環境の整備などを記載しました。(p68)

前回協議会での主な意見と対応状況



No	主な意見	対応
(4) 自転車ネットワーク計画の方向性		
14	＜計画の位置づけ＞ ・自転車活用推進計画と自転車ネットワーク計画はどのような関係性か。	・自転車ネットワーク計画は、自転車活用推進計画の各施策を横断的に推進していく位置づけと考えており、計画にその旨追記しました。(p2、p80)
15	＜整備形態、自転車ネットワーク路線の選定＞ ・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。	・区内はもちろんですが、区外との連携も考慮して選定しています。区内移動の軸としては、地域内の交通の処理機能を有する区道「幹線道路」、「地区内主要道路」を中心として選定しています。(p83)
16	＜自転車ネットワーク路線の選定＞ ・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。	・「自転車ネットワーク路線」に選定する際には、現況の幅員だけで判断せず、7つの指標を基に選定しています。また、自転車ネットワーク路線に選ばれなかった路線についても、安全対策が必要な箇所については、路面表示による注意喚起等の対策を実施します。(p88)
(5) その他		
意見無し		

This map illustrates the Akihabara Station area, highlighting various bicycle parking facilities. The map includes labels for streets, landmarks, and specific parking locations. Callout boxes provide detailed information for each facility, including its name, capacity (in units), average and maximum occupancy rates, and registration rates where applicable. The facilities are distributed around the station, with some located directly adjacent to the tracks and others further away in surrounding blocks.

Facility Name	Capacity (Units)	Avg. Occupancy Rate	Max. Occupancy Rate	Registration Rate
秋葉原UDX自転車駐輪場	42	-	-	-
Parking in 秋葉原バイク	7	-	-	-
秋葉原駅西側歩道橋下自転車駐車場	35	82%	89%	-
秋葉原駅西側高架下自転車駐車場	69	81%	89%	-
アトレ秋葉原駐輪場	35	-	-	-
秋葉原駅東側駅前広場自転車駐車場	126	40%	49%	-
秋葉原駅中央口高架下自転車駐車場	120	72%	82%	-
秋葉原公園自転車駐車場	44	88%	94%	-
コインズ神田東松下町	20	-	-	-
和泉橋出張所横自転車駐車場	23	67%	75%	-
神田花岡町自転車駐車場	22	-	-	-
ヨドバシAkiba自転車駐輪場	150	-	-	-
秋葉原駅東口第2自転車駐車場	160	-	-	75%
秋葉原駅東口第1自転車駐車場	30 (Temporary Use) 200 (Long-term Use)	88% (Avg.)	94% (Max)	101%
岩本町駅臨時自転車駐車場	40	-	-	110%

 HELLO CYCLING



【2】来訪者が利用する自転車の種類

<来訪者アンケート> ※回答対象：区内自転車利用者>

千代田区内(来訪、区内、区内⇒区外)で利用する自転車の種類を教えてください。(いくつでも)

