

千代田区自転車活用推進計画素案(案)

令和 7 年 7 月
千代田区

目 次

1 概要 1

- 1.1 計画策定の背景と目的 1
- 1.2 計画の位置づけ 2
- 1.3 計画の区域 3
- 1.4 計画の期間 3
- 1.5 計画の対象 4
- 1.6 関連する法律・計画等の概要 6

2 現状と課題 17

- 2.1 人口・地勢 17
- 2.2 交通基盤 20
- 2.3 施設立地状況 25
- 2.4 交通特性 27
- 2.5 交通安全 36
- 2.6 健康 40
- 2.7 観光 42
- 2.8 防災 46
- 2.9 新たなモビリティの動向 47
- 2.10 現状と課題のまとめ 55

3 計画の方向性 57

- 3.1 計画の将来像 57
- 3.2 計画の個別方針 58

4 実施すべき施策・スケジュール 59

- 4.1 施策の体系 59
- 4.2 施策の内容 60

5 千代田区自転車ネットワーク計画 80

- 5.1 策定方針 80
- 5.2 自転車ネットワーク路線の選定 81
- 5.3 整備形態の選定 89
- 5.4 整備優先度の設定 94
- 5.5 計画目標及びフォローアップの設定 95

6 推進体制、計画のフォローアップ及び見直し 97

- 6.1 推進体制 97
- 6.2 フォローアップ及び見直し 97



<用語の定義>

本計画では、以下の用語を用いることとする。

用語	意味
国のガイドライン	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(改定版) (国土交通省・警察庁 令和6年6月)
自転車レーンまたは 自転車専用通行帯	普通自転車専用通行帯
千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民) ※本計画では、区民アンケートともいう	・ 千代田区・自転車利用に関するアンケート調査(千代田区が実施) ・ 令和6年12月26日(木)～令和7年1月17日(金)
千代田区自転車利用に関するアンケート調査(来訪者) ※本計画では、来訪者アンケートともいう	・ 来訪者が感じている自転車利用の快適性・満足度、シェアサイクルの利便性等を把握するためのアンケート調査(千代田区が実施) ・ 令和6年12月23日(月)～令和6年12月25日(水)
路上パーキング	時間制限駐車区間

1 概要

1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、誰もが手軽に利用できる乗り物であるとともに、都市交通課題に対応する移動手段の一翼を担うものであります。また、通勤・通学、買い物などの利用に加え、観光や災害時の移動手段としての利用が期待されています。

わが国では、環境・交通・健康増進等の課題に対応するため、様々な分野の取り組みを総合的かつ計画的に進めることを目的とした「自転車活用推進法」が平成29(2017)年に施行されました。これを受け、東京都および都内の市区町村においても、自転車活用推進計画が随時策定されています。

令和5(2023)年7月には、道路交通法が改正され、特定小型原動機付自転車の交通方法等が規定されたことにより、新たなモビリティの普及が進んでいます。今後は、新たなモビリティと共存した空間づくりと施策の展開が求められます。

千代田区は、江戸時代から続く歴史を背景に、政治・経済・文化の中心となっていることから、他地域からの来訪者が多いという特性を持っています。また、区内全域で公共交通網が充実していることもあり、公共交通と徒歩を組合せた移動が多く、他の自治体と比べて、自転車利用率が低い状況となっています。

これまでの区の自転車関連の取り組みとしては、平成12(2000)年頃から東京都・中央区とともに自転車利用環境整備モデル都市(自転車施策先進都市)として、全国に先駆けて区内の走行環境の充実に取り組んできました。また、平成25(2013)年12月に「千代田区自転車利用ガイドライン」を策定し、「快適に走る」、「きちんととめる」、「みんなでつかう」、「正しくまもる」の4つの基本方針のもと、「安全で快適な自転車利用ができる都心千代田区」を目指し、自転車利用の環境づくりを推進しています。

本計画は、これまでの取り組みを継承し、区の特性を活かした独自の自転車に係わる総合計画です。自転車に関する各種関連計画や施策を、包括的かつ戦略的に展開することを目的としています。



1.2 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法(H29.5)に準拠するとともに、国や都の関連計画を勘案し、千代田区第4次基本構想(R5.3)に掲げる将来像「伝統と未来が調和し、躍進するまち～彩りあふれる、希望の都心～」及び千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)に掲げるまちづくりの将来像「つながる都心～人・まちが織りなす多様な都市の価値～」を自転車の活用により実現する方向性を示します。

計画策定にあたっては、「千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)」や「千代田区道路整備方針(H31.3)」等の区の関連計画との整合を図ります。

また、本計画は、自転車走行空間を面的に整備するための今後の計画を示す「千代田区自転車ネットワーク計画」を包含しています。本計画の各種施策を横断的に推進していくことで、区内の自転車利用者が安心かつ快適に走行できるまちを目指します。

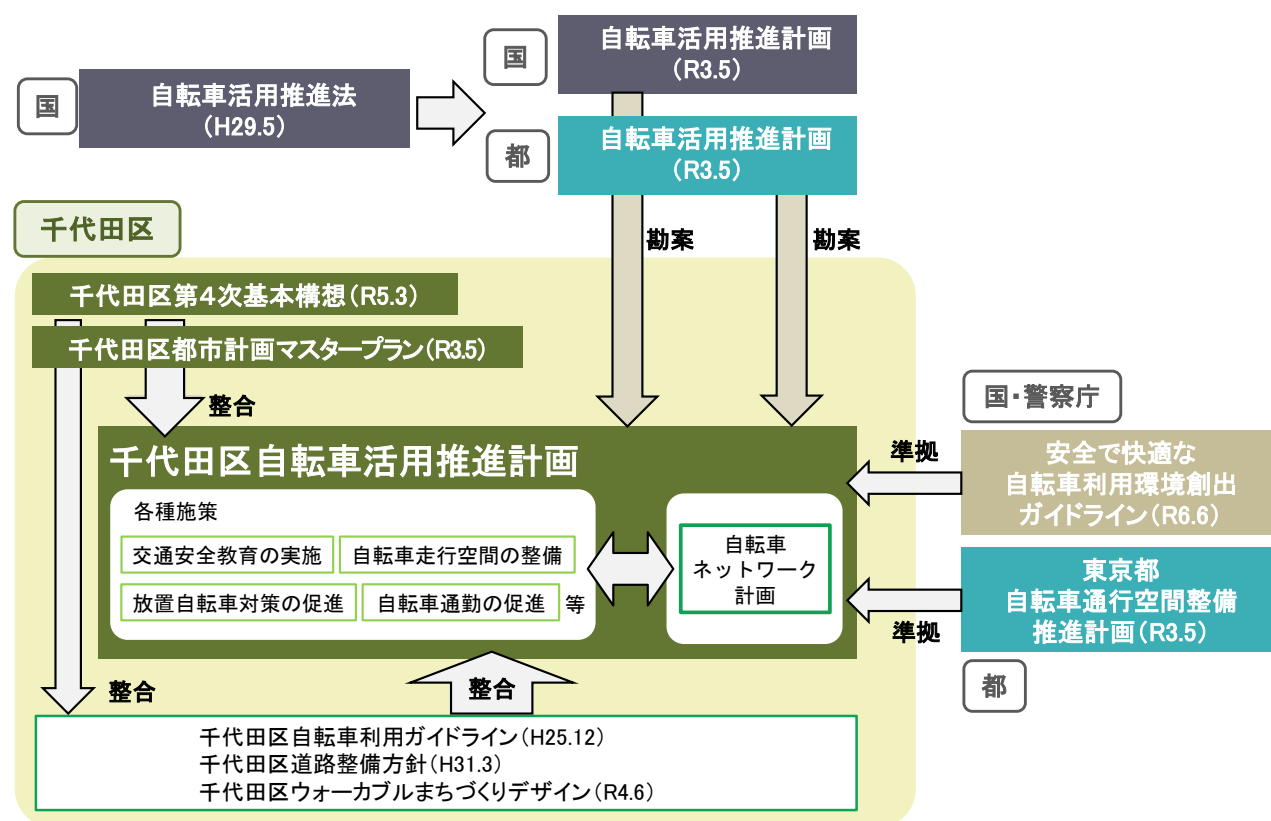


図 1-1 計画の位置づけイメージ

1.3 計画の区域

計画の対象区域は千代田区全域とします。

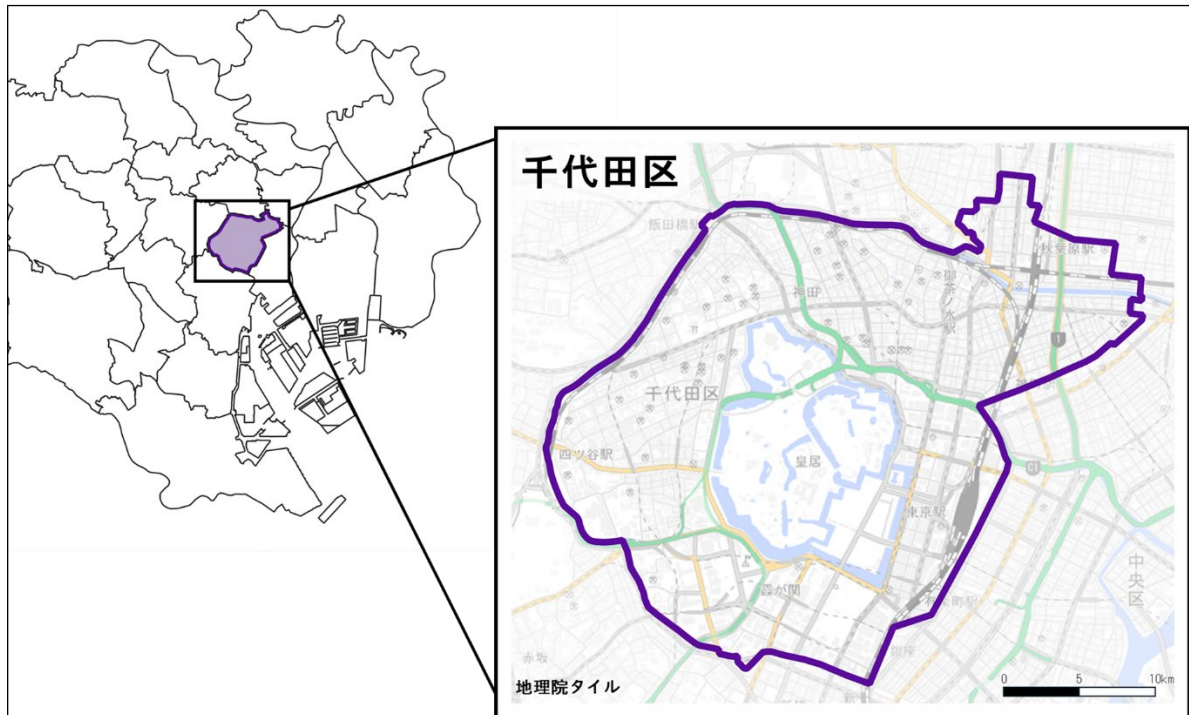


図 1-2 計画対象区域

出典：国土数値情報を基に作成

1.4 計画の期間

計画期間は、令和8(2026)年度から令和17(2035)年度までの10年間とします。

表 1-1 計画の期間

年度		R3 (2021)	R4 ('22)	R5 ('23)	R6 ('24)	R7 ('25)	R8 ('26)	R9 ('27)	R10 ('28)	R11 ('29)	R12 ('30)	R13 ('31)	R14 ('32)	R15 ('33)	R16 ('34)	R17 ('35)	R18 ('36)	
計画																		
国	第2次 自転車 活用 推進計画	策定					次期計画											
東京都	自転車 活用 推進計画	策定					見直し					次期計画(未定)						
千代田区	自転車 活用 推進計画					策定	見直し										改訂	



1.5 計画の対象

本計画では、自転車に加えて、新たなモビリティである道路交通法に規定される特定小型原動機付自転車も対象とします。

自転車は、道路交通法では「軽車両」に位置づけられており、「車のなかま」です。道路を通行するときは、車道通行が原則です。道路交通法における「自転車」には、「普通自転車」の他、リヤカー付自転車、自転車タクシー、タンデム自転車などの自転車があります。普通自転車は、道路交通法施行規則で車体の大きさや車体の構造が規定されています。

特定小型原動機付自転車は、免許は不要で16歳以上であれば乗車できます。ナンバープレートが必要で最高速度は20km/hまでとなっています。車道を走行しなければなりませんが、6km/hモードにすれば自転車通行可の歩道は通行することができます。

令和7年11月から施行される新しい排出ガス規制により、50cc以下のバイクの生産・販売が困難となるため、「総排気量が0.050Lを超え0.125L以下であり、かつ、最高出力を4.0kW以下に制御したもの」を原付免許で運転できるように法律が改正されました（令和7年4月から施行）。

なお、本計画の対象外である「モペット」などのペダル付き電動バイクについては、「一般小型原動機付自転車」として新たに位置づけられ、運転免許が必要で、ヘルメット着用も義務となりました。



※普通自転車の大きさ等

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 百九十センチメートル

ロ 幅 六十センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 四輪以下の自転車であること。

ロ 側車を付していないこと。

ハ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く）を備えていないこと。

ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

図 1-3 道路交通法における自転車・普通自転車の位置づけ

道路運送車両法			原動機付自転車					
			第一種 原動機付自転車			第二種 原動機付自転車		
道路交通法			特定小型原動機付自転車			一般原動機付自転車		
						原動機付自転車 (原付)	普通自動二輪車 (普通二輪)	
モビリティの種類			電動自転車	電動三輪車	電動キック ボード	50ccバイク	・小型バイク、 ・ペダル付き電 動バイク（通称 モペット）など	普通二輪車
イメージ								
原 動 機	内 燃 機 関	総排気量	—			50cc以下	125cc以下	
		最高出力				—	4.00 kW以下	4.00 kW超
		内 燃 機 関 以 外	定格出力	0.60 kW以下(電動機のみ)			0.60 kW以下	
運転免許			不要 (16歳以上であれば乗車可)			必要 (原付免許)		必要 (小型限定普通二輪免許)
車体制限			長さ1.9m以下、幅0.6m以下			長さ2.5m以下、幅1.3m以下 高さ2.0m以下、重量の定めなし		
ナンバープレート			必要			必要		
ヘルメット			努力義務			必要(義務)		
最高速度			20km/h (車体要件)			30km/h (法定速度)		60km/h (法定速度)
通行位置			車道 (6km/hモードにすれば 自転車通行可の歩道は通行できる)			車道のみ		
備考			※車体の大きさ(長さ190cm以内、幅60cm以内)、定格出力が0.6キロワット以下の電動機、最高速度表示灯が備えられている。			現行車両の生産が2025年10月末で終了予定	・2025年4月1日から施行。 ・ペダル付き電動バイク等の小型・軽量なもの(長さ1.9m以下、幅1.3m以下、高さ2.0m以下、重量55kg以下)を「一般小型原動機付自転車」という。	

図 1-4 原動機付自転車の種類



1.6 関連する法律・計画等の概要

(1) 自転車活用推進法の概要

自転車活用推進法(平成29年5月施行)は、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的としています。

基本理念

- ・ 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・ 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・ 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的と位置づける

責務

- | | |
|-----------|--------------------------|
| ・ 国 | : 自転車の活用を総合的・計画的に推進 |
| ・ 地方公共団体 | : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施 |
| ・ 公共交通事業者 | : 自転車と公共交通機関との連携の推進等に努める |
| ・ 国民 | : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力 |

自転車活用推進計画

- | | |
|-------------|--------------------------|
| ・ 政府 | : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告 |
| ・ 都道府県・市区町村 | : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める |

自転車の日・月間

- ・ 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

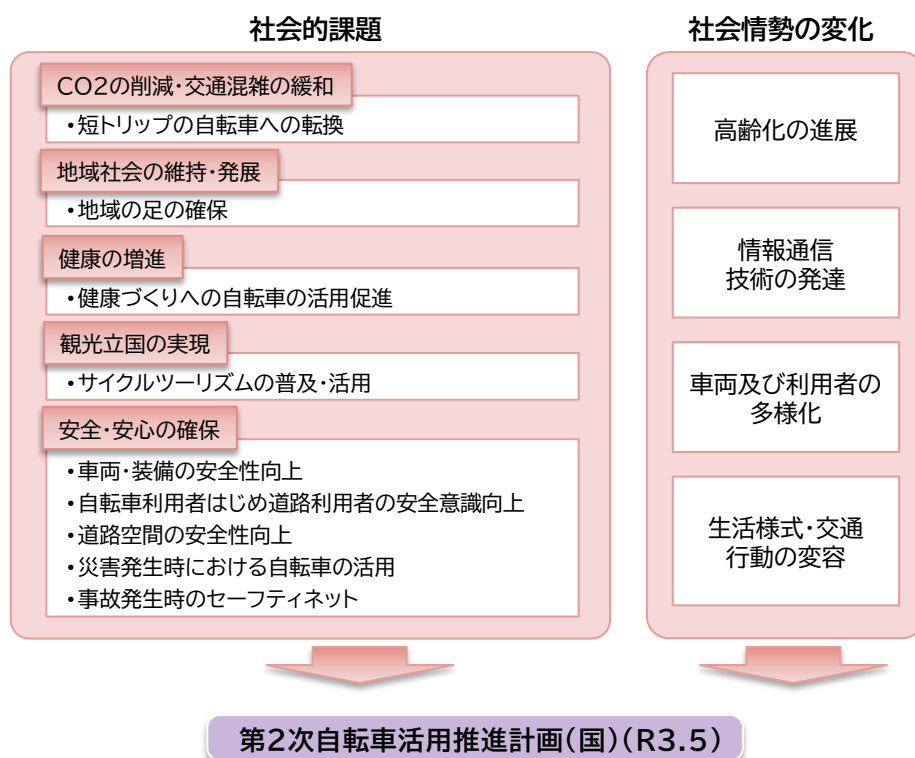
図 1-5 自転車活用推進法の概要

出典: 令和4年度第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会資料(国土交通省)を基に作成

(2) 自転車を巡る課題に対する目標及び施策体系(国)

国の自転車活用推進計画においては、様々な社会情勢の変化を踏まえつつ、社会的課題を自転車の観点から解決するものとして、目標及び施策体系を定めています。

現計画(第2次自転車活用推進計画)は、社会的課題と社会情勢の変化を踏まえ、「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」の4つの目標に紐づく各施策を定めています。



目 標	施 策
都市環境	・自転車通行空間の計画的な整備 ・路外駐車場や取締など自転車通行空間の確保 ・シェアサイクルの普及促進 ・駐輪場整備など公共交通機関との連携 ・情報通信技術の活用 ・生活道路の安全対策、無電柱化との連携
健康	・自転車競技施設の整備 ・幅広い年齢層でのサイクリスポーツ振興 ・自転車を利用した健康づくりの啓発 ・自転車通勤の促進
観光	・国際会議・国際大会の誘致 ・サイクルルートの環境整備等
安全安心	・車両の品質基準普及 ・点検整備等の人材育成 ・多様な自転車の開発・普及 ・安全意識の啓発・取締 ・学校における交通安全教育 ・自転車通行空間の計画的な整備 ・危機管理体制の強化・避難行動への活用 ・損害賠償責任保険等への加入促進

図 1-6 課題に対する自転車活用推進計画の目標及び施策体系

出典：令和2年度第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議(国土交通省)を基に作成



(3) 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた国土交通省の取り組み

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、国土交通省は令和6年12月26日に「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0」を発表しました。「自転車の利用促進」は重点プロジェクトに位置づけられており、自転車走行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、自転車通勤の導入促進などの取り組みにより、2030年度(2013年度比)で約28万t-CO₂削減を目標としています。2030年度以降は、自転車走行空間の整備の充実や公共交通機関とのさらなる連携により、安全で快適に自転車を利用できる社会とすることで、2050年カーボンニュートラルの実現を目指しています。

これまでの2030年度削減目標 (2013年度比)

削減目標がある道路施策：計 約241万t-CO ₂ 減	
LED道路照明の整備促進 約13万t-CO ₂ 減 【指標】直轄国道のLED道路照明灯数：約7万基(2013年度) ▶ 約30万基(2030年度)	
道路交通流対策等の推進 約200万t-CO ₂ 減 【指標】高速道路、幹線道路、生活道路のうち高速道路の利用割合(走行台キロベース)：約16%(2013年度) ▶ 約20%(2030年度)	
自転車の利用促進 約28万t-CO ₂ 減 【指標】通勤目的の自転車分担率：15.2%(2015年度) ▶ 20.0%(2030年度)	

指標	2013年度	2030年度目標	CO ₂ 削減量(2013年度比)
通勤目的の自転車分担率	15.2%(2015年度)	20.0%	約28万t
「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数	61企業・団体(2023年度)	250企業・団体	
自転車通行空間の整備延長	1,247km(2016年度)	12,000km	
シェアサイクルの導入市町村数	305市区町村(2022年度)	500市区町村	

図 1-7 2030年度削減目標

出典：道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(国土交通省)

4 協働による2030重点プロジェクト④ (国+地方自治体+民間企業)

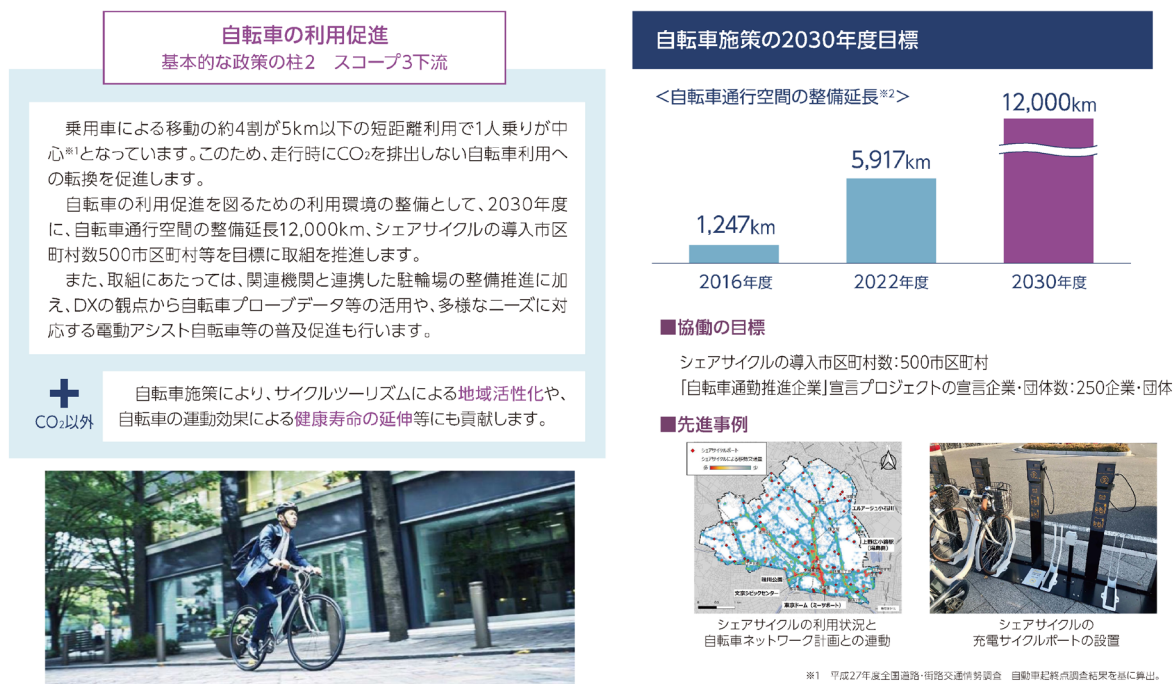


図 1-8 協働による2030重点プロジェクト④(自転車の利用促進)

出典：道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(国土交通省)

(4) 東京都自転車活用推進計画～サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行！～

東京都自転車活用推進計画(令和3年5月)は、目指すべき将来像を「誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり」として、実施すべき施策を設定しています。

<目指すべき将来像>

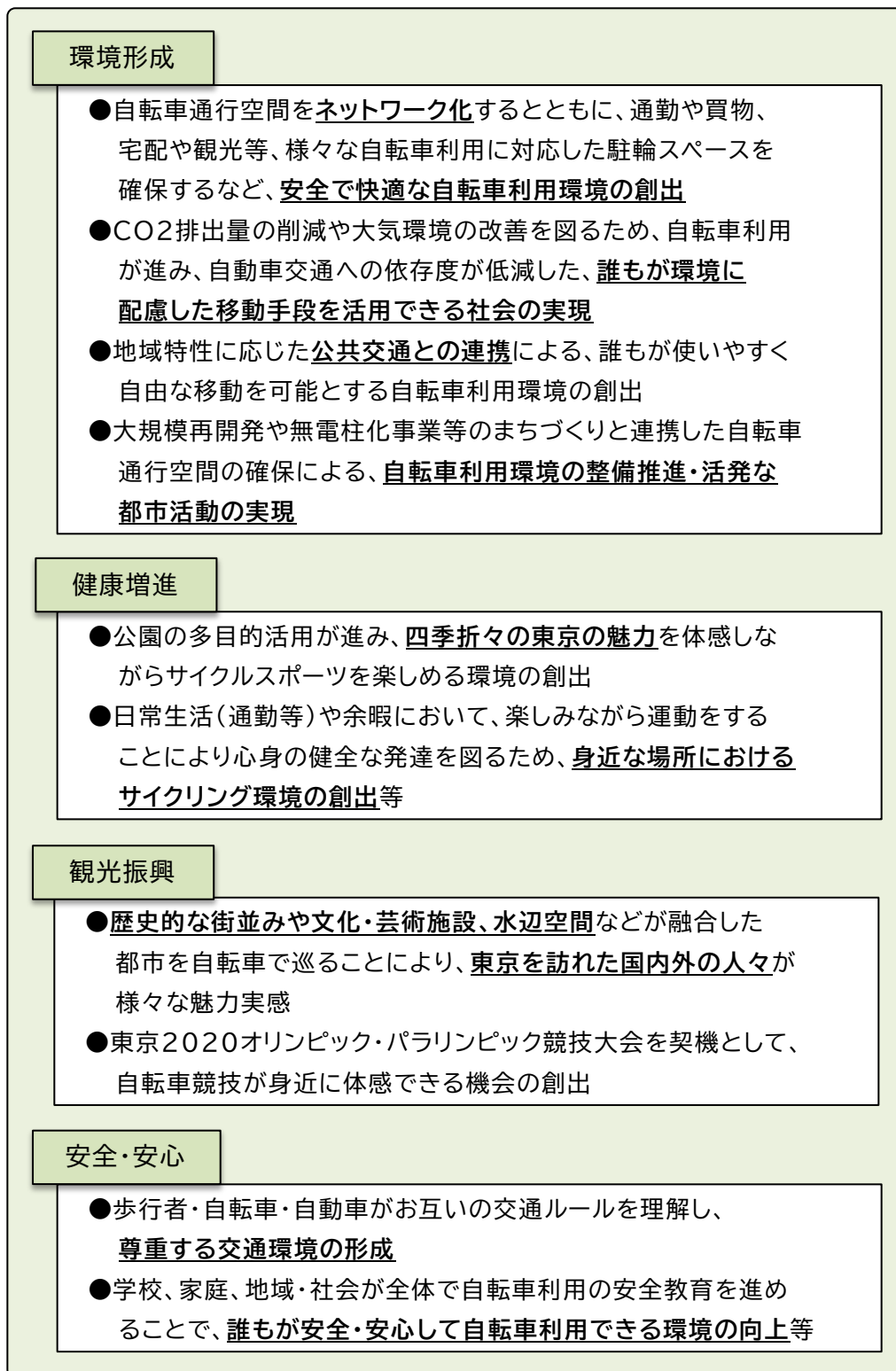


図 1-9 東京都自転車活用推進計画(R3.5)の目指すべき将来像

出典：東京都自転車活用推進計画(R3.5)を基に作成



<実施すべき施策>

1.環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～

- 自転車通行空間等の計画的な整備推進
- 総合的な駐車施策の推進
- 自転車シェアリングの普及促進
- 地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進
- 放置自転車対策の推進
- まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- 多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備促進



自転車通行空間等の整備推進

2.健康増進 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～

- サイクリススポーツ振興の推進
- 健康づくりの推進
- 自転車通勤等の促進



海上公園内サイクリングルートの整備

3.観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～

- 国際的なサイクリング大会等の開催
- サイクリング環境の創出
- 観光への自転車の活用



自転車マップホームページ

4.安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

- 安全性の高い自転車普及の促進
- 自転車の点検整備の促進
- 自転車の安全利用の促進
- 学校における交通安全教育の推進
- 災害時における自転車の活用



ヘルメット着用啓発リーフレット

図 1-10 東京都自転車活用推進計画(R3.5)の実施すべき施策

出典:東京都自転車活用推進計画(R3.5)を基に作成

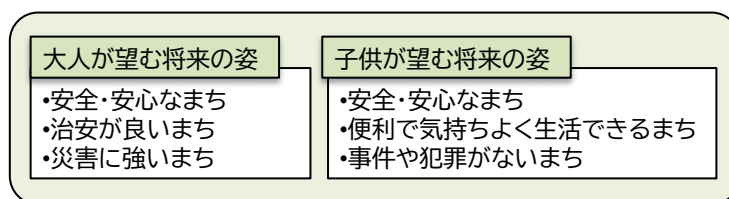
(5) 千代田区第4次基本構想

千代田区第4次基本構想(令和5年3月)は、千代田区第3次基本構想の策定から約20年が経過し、新型コロナウイルス感染症による影響など、区を取り巻く社会情勢は大きな転換期を迎えたことから策定しました。目指すべき将来像を「伝統と未来が調和し、躍進するまち」とし、区民が望む将来の姿を踏まえ、分野別の将来像を設定しています。

<目指すべき将来像>

「伝統と未来が調和し、躍進するまち」
～彩りあふれる、希望の都心～

<区民が望む将来の姿>



<分野別の将来像及び将来像のキーワード>

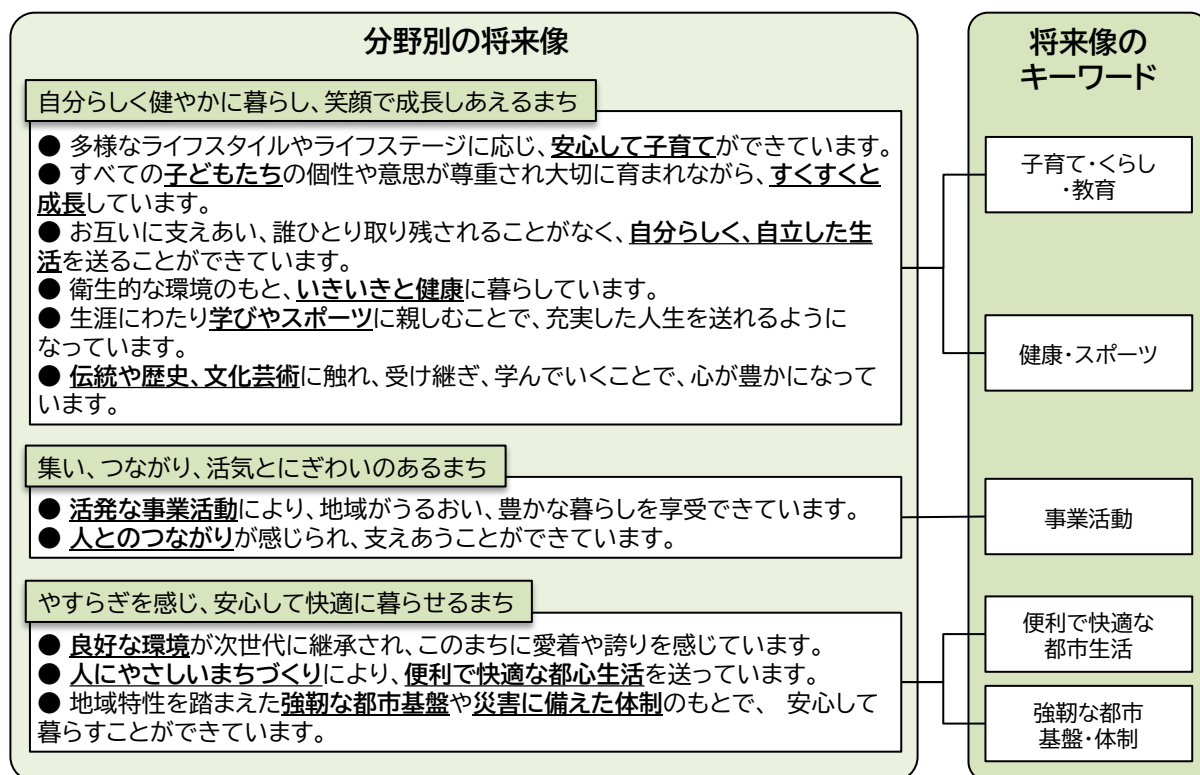


図 1-11 千代田区第4次基本構想(R5.3)の構成

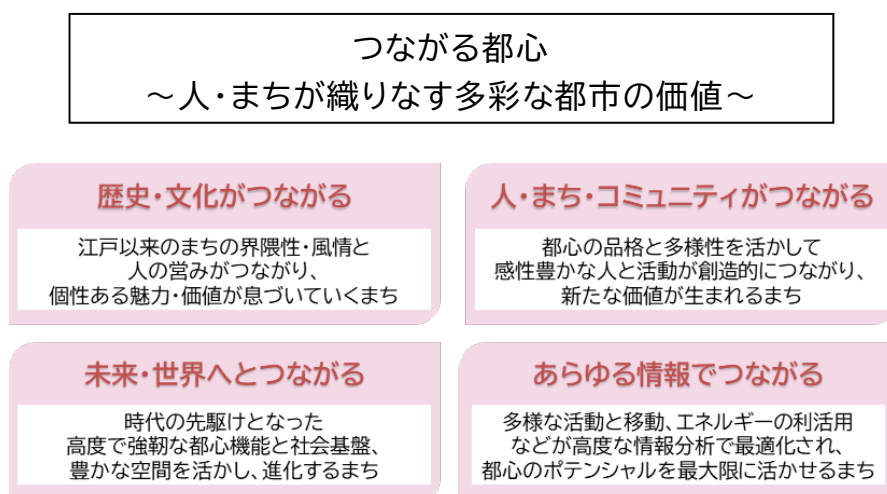
出典：千代田区第4次基本構想(R5.3)を基に作成

(6) 千代田区都市計画マスタープラン

1) 計画の方針

千代田区都市計画マスタープランは、都市計画法に基づくまちづくりの最上位計画で、令和3年5月に改定しました。「量から質へと転換した」「人中心」のまちづくりを推進、江戸を起源としたまちの魅力・価値・文化を共有し界限性を活かしたまちづくりを推進、社会の変化、まちづくりの進化に対応することを、改定のポイントとして、まちづくりの将来像やまちづくりの方針を定めています。

<まちづくりの将来像>



<テーマ別まちづくりの方針>

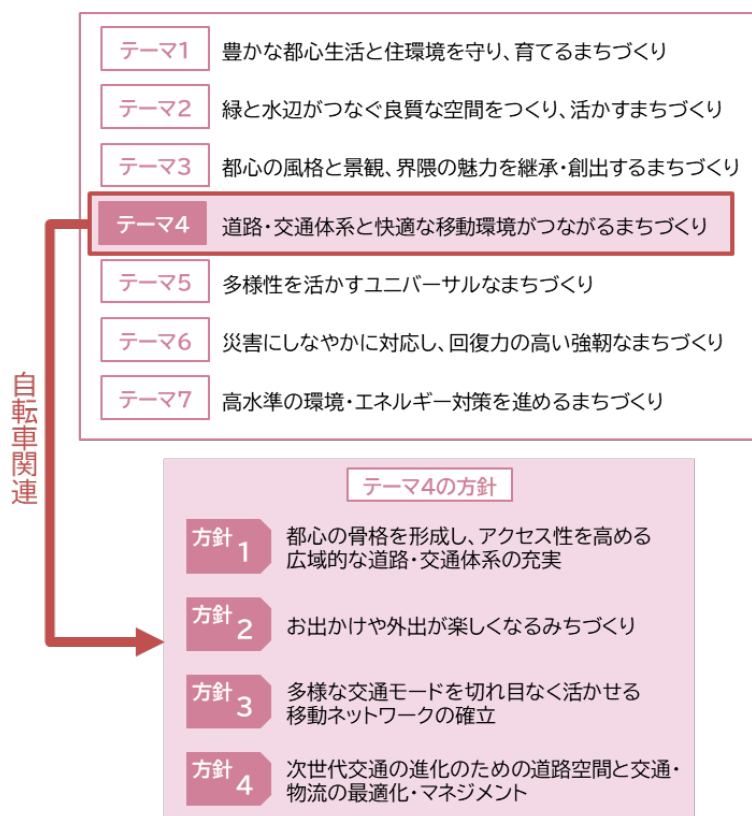


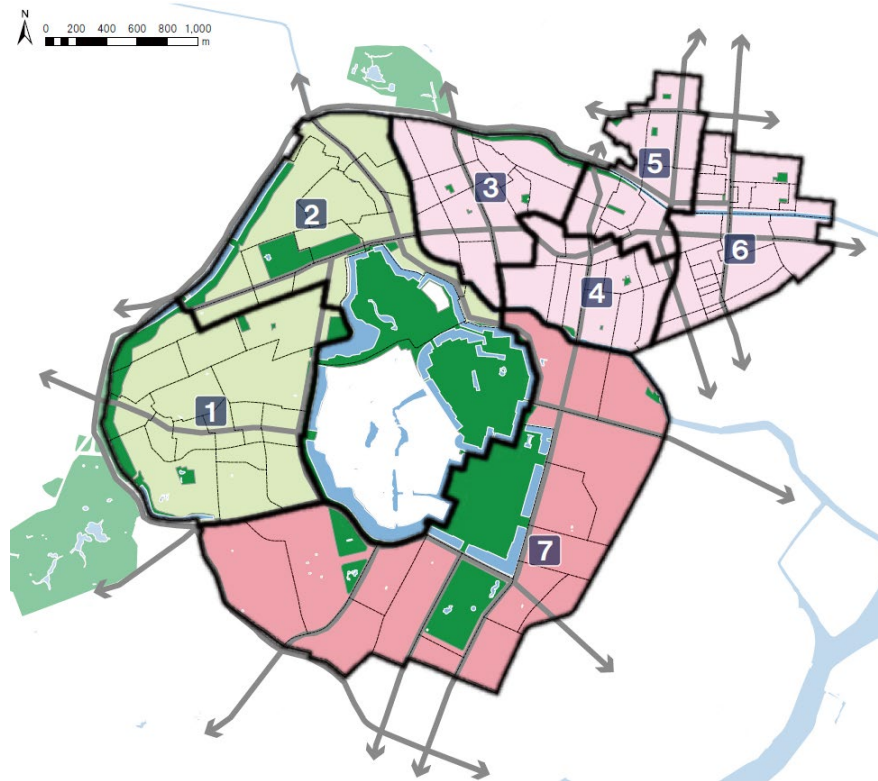
図 1-12 千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)の計画の方針

出典：千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)を基に作成

2) 基本エリア

首都東京における広域的役割や江戸以来のまちの成り立ちの沿革を踏まえ、皇居を中心に3つの基本エリアを設定しています(①麹町・番町・富士見エリア、②秋葉原・神田・神保町エリア、③都心中枢エリア)。

また、3つの基本エリアをさらに細分化した、7つの地域区分が存在します。



麹町・番町・富士見エリア	1 麹町・番町地域 2 飯田橋・富士見地域
秋葉原・神田・神保町エリア	3 神保町地域 4 神田公園地域 5 万世橋地域 6 和泉橋地域
都心中枢エリア	7 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域

麹町・番町・富士見エリア	
麹町・番町地域	落ち着いた住環境と業務空間が共存・調和し、誰もが住み続けられるまち
飯田橋・富士見地域	緑と水辺、学びの場による豊かな環境と商店の活気でつくる、魅力ある生活空間を育むまち
秋葉原・神田・神保町エリア	
神保町地域	熟成された界隈の文化にひかれた多くの人が創造的活動を広げるまち
神田公園地域	由緒ある下町のDNAから新しい魅力を醸成し、未来に伝えるまち
万世橋地域	界隈の歴史性と先端性、アートが融合し、文化を創造・発信し続けるまち
和泉橋地域	人、生業のつながりを育み、下町の魅力とコミュニティを醸成するまち
都心中枢エリア	
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	風格ある環境共生空間で、世界に開かれた都市活動が育まれる強靱なまち

図 1-13 千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)の基本エリア

出典:千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)



(7) 千代田区自転車利用ガイドライン

千代田区自転車利用ガイドラインは、平成25年12月に、だれもが安全で快適に自転車を利用できるために、区の自転車施策の総合的な指針として策定しました。

千代田区に住み、働き、学び、集うすべての人々が、通勤、通学、買い物、業務、観光、レクリエーションなど多様な目的のために、身近な交通手段として、安全で快適に自転車を利用できるまちを目指しています。その実現のために、「正しく守る」をベースとする4つの柱を基本方針として決めました。

<基本方針>



図 1-14 千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)の基本方針

出典：千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)

<基本方針に紐づく施策>

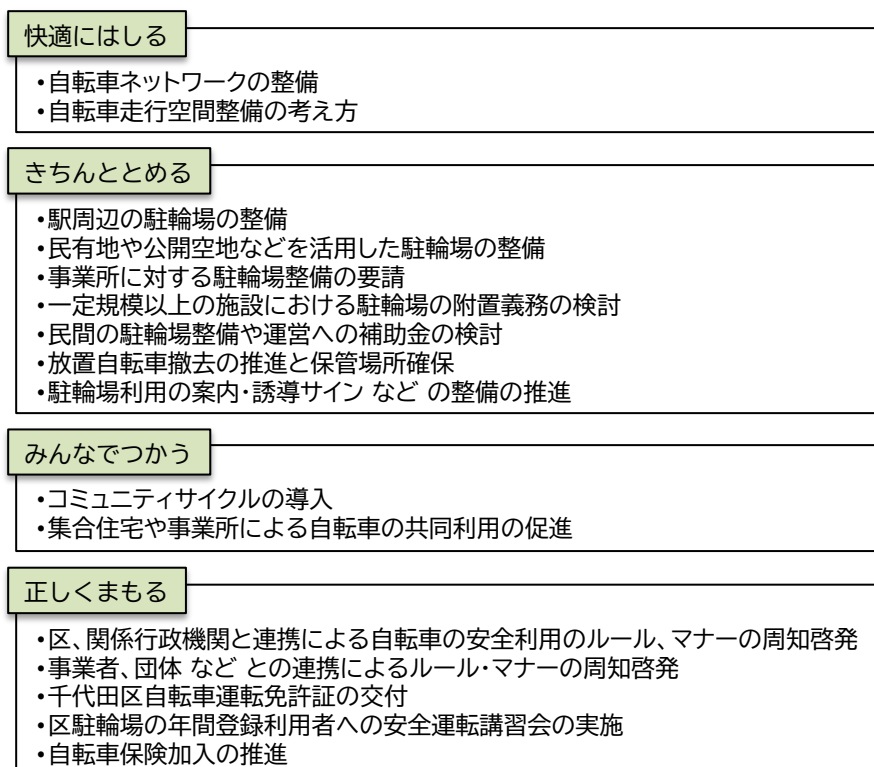


図 1-15 千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)の基本方針に紐づく施策

出典：千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)を基に作成

(8) 千代田区道路整備方針

千代田区道路整備方針は、平成31年3月に、千代田区が管理する区道を対象とし、誰もが安全・安心・快適に利用できる道路を整備・維持管理するための理念(ビジョン)を定めるため、策定しました。

1) 道路整備の理念(ビジョン)

道路は、人や車、自転車など、誰もが安全・安心に利用できることが最も重要であり、その適正な維持管理に取り組むことは道路管理者である千代田区の責務です。

また、区道は、区民の皆さまの日常生活を支える生活道路でもあります。

そのため、道路整備の理念(ビジョン)を次のように決めました。

「人々の活力と潤いのある暮らしを支える道路」

将来像1 誰にでも優しい安全で安心な道路

将来像2 景観や環境に配慮した潤いのある道路

将来像3 地域で支える地域のための道路

2) 道路整備の個別方針

道路整備の理念(ビジョン)の3つの将来像を実現すべく、個別指針を定めています。

将来像1「誰にでも優しい安全で安心な道路」における「指針2：人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路」に、自転車走行空間に関する指針を定めています。

将来像1『誰にでも優しい安全で安心な道路』に関する個別指針

指針1：誰もが安全で快適に歩ける人に優しい道路

指針2：人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路

- ・広幅員道路における自転車走行空間の確保
- ・挟幅員道路における自転車走行の安全性確保
(ナビマーク、ゾーン30)
- ・人と自転車と車が安全に通行できる道路環境整備

自転車
関連

指針3：災害に強く緊急時にも機能を発揮する道路

将来像2『景観や環境に配慮した潤いのある道路』に関する個別指針

指針4：潤いのある美しい景観を創る道路

指針5：環境に優しい持続可能性が高い道路

将来像3『地域で支える地域のための道路』に関する個別指針

指針6：地域に愛され活用される道路

図 1-16 千代田区道路整備方針(H31.3)の個別方針

出典：千代田区道路整備方針(H31.3)を基に作成



(9) 千代田区における自転車活用の必要性

千代田区自転車利用ガイドラインを平成25年に策定しましたが、その後、シェアサイクルの普及による「多様な移動手段の充実」や「特定小型原動機付自転車の普及」等の自転車利用に関連する新たな事象が生じています。

また、自転車利用のニーズとして、従来の通勤・業務・私事での利用推進に加え、公共交通機関等とのシームレスな接続による快適な利用や全世代での安全な利用ニーズが高まっています。

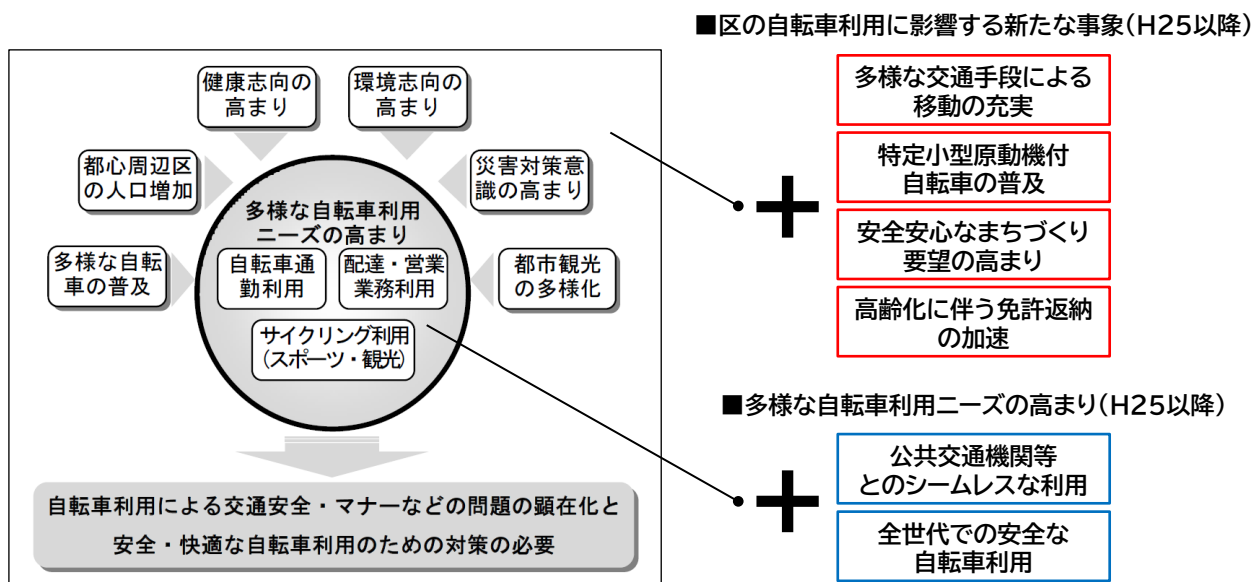


図 自転車活用の必要性
(H25千代田区自転車利用ガイドライン)

図 1-17 自転車活用の必要性