

2 現状と課題

2.1 人口・地勢

(1) 人口

1) 人口推移と年齢別人口割合

千代田区の人口は、近年増加傾向にあり、今後も引き続き増加が予想されます。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割を占めます。

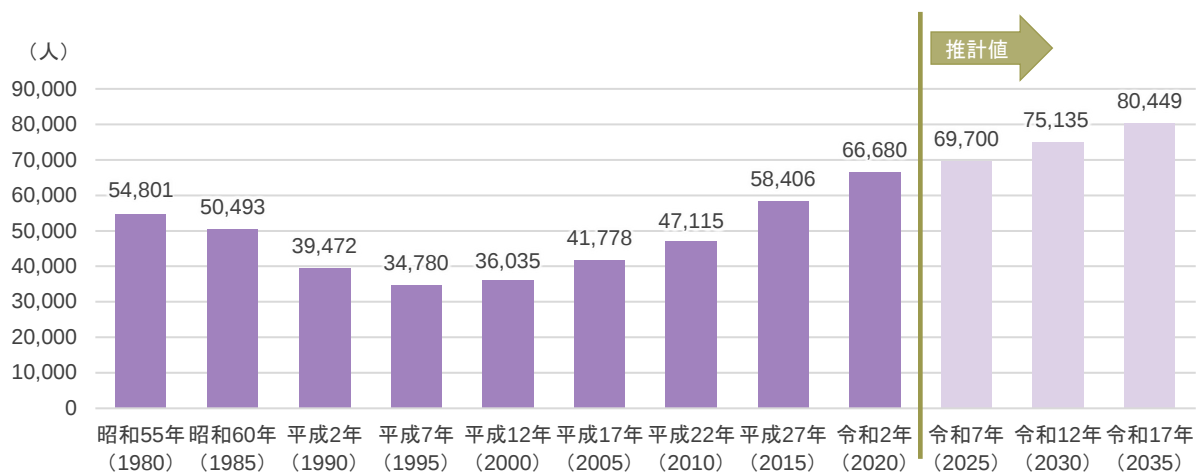


図 2-1 区の総人口推移（外国人人口を含む）

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

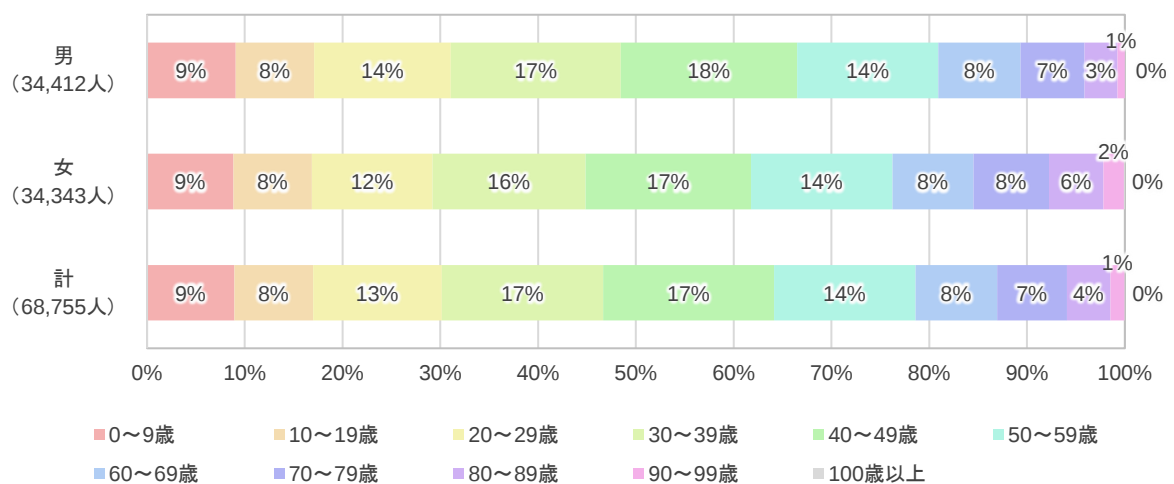


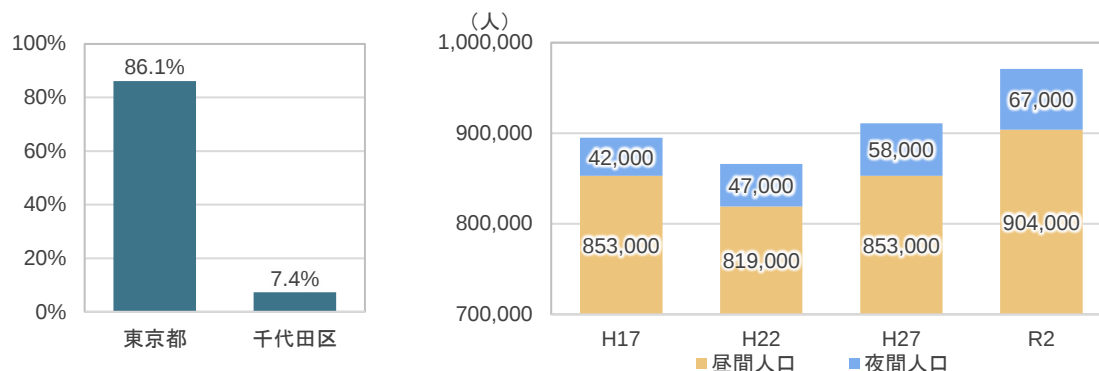
図 2-2 区の年齢別人口（令和6年1月時点）

出典：東京都の統計（東京都総務局統計部）を基に作成



2) 昼間人口と夜間人口

千代田区は、昼間人口と比べ夜間人口が大幅に少なくなっています。また、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ります。

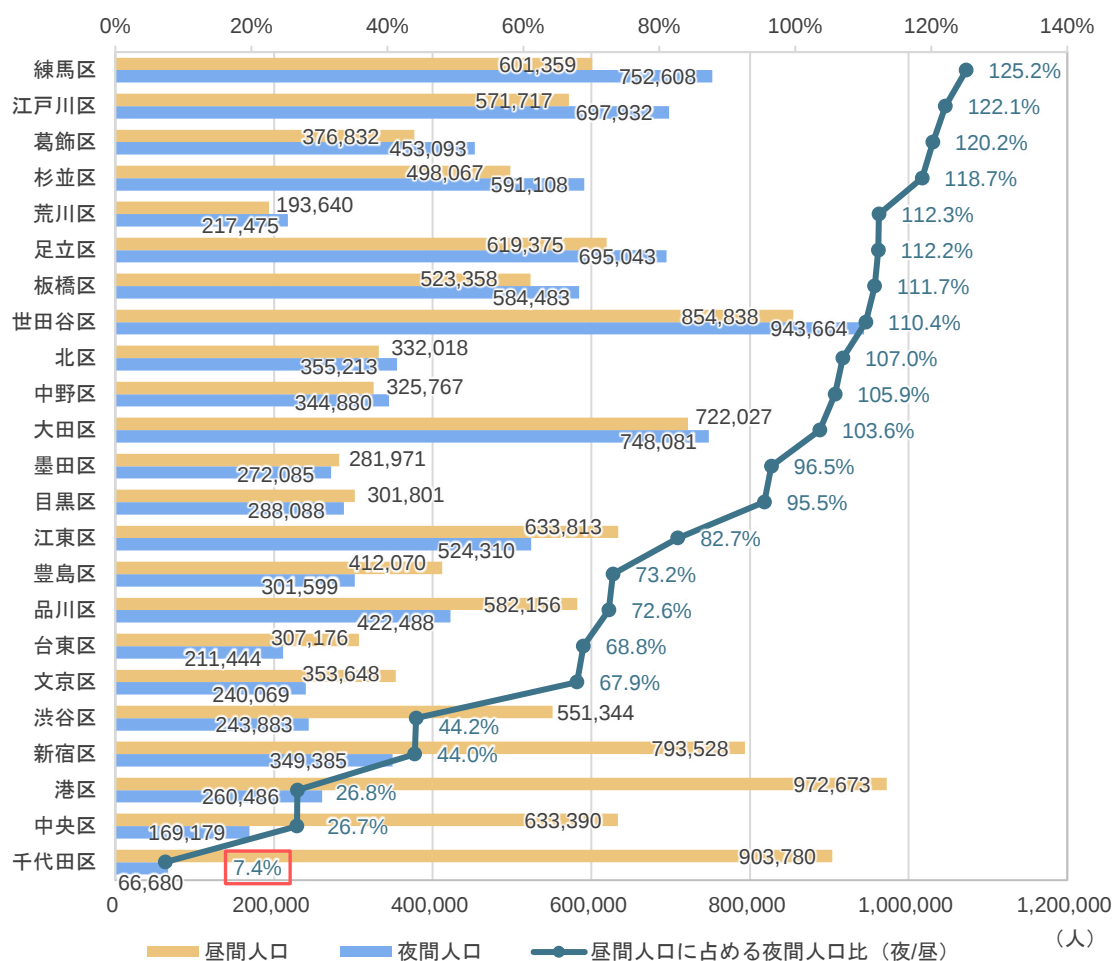


※国勢調査における「従業地・通学地による人口」を「昼間人口」、「常住地による人口」を「夜間人口」と表記

図 2-3 昼間人口に占める夜間人口比(夜/昼) (令和2年)

図 2-4 区の昼夜間人口

出典: 国勢調査を基に作成



※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

図 2-5 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)

出典: 令和2年国勢調査を基に作成

(2) 面積

千代田区は、特別区(23区)のうち5番目に小さく、区の中央に位置する皇居は、区面積の約12%を占めています。

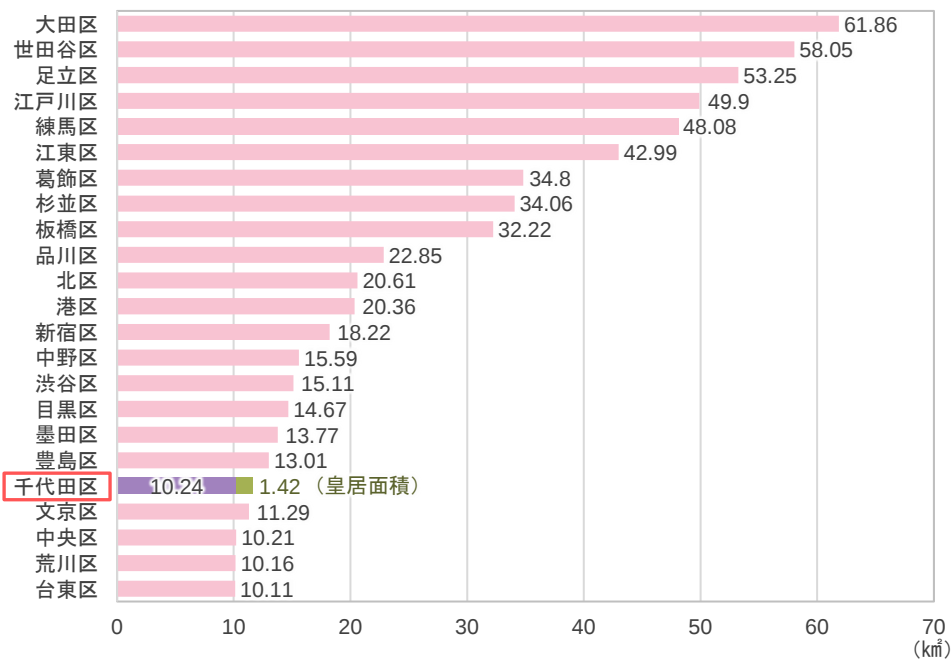


図 2-6 23区別 面積

出典: 東京都の統計(東京都総務局統計部)、千代田区HPを基に作成

(3) 地形

千代田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す。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ます。

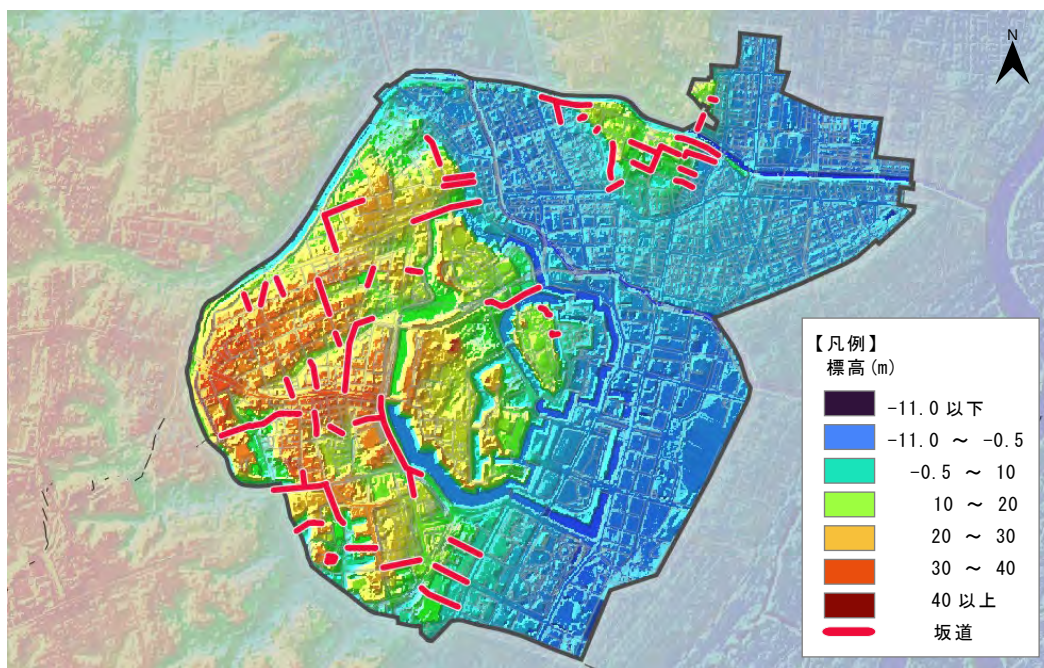


図 2-7 標高図・坂の位置

出典: 地理院地図を基に作成



2.2 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ます。

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特徴があります。

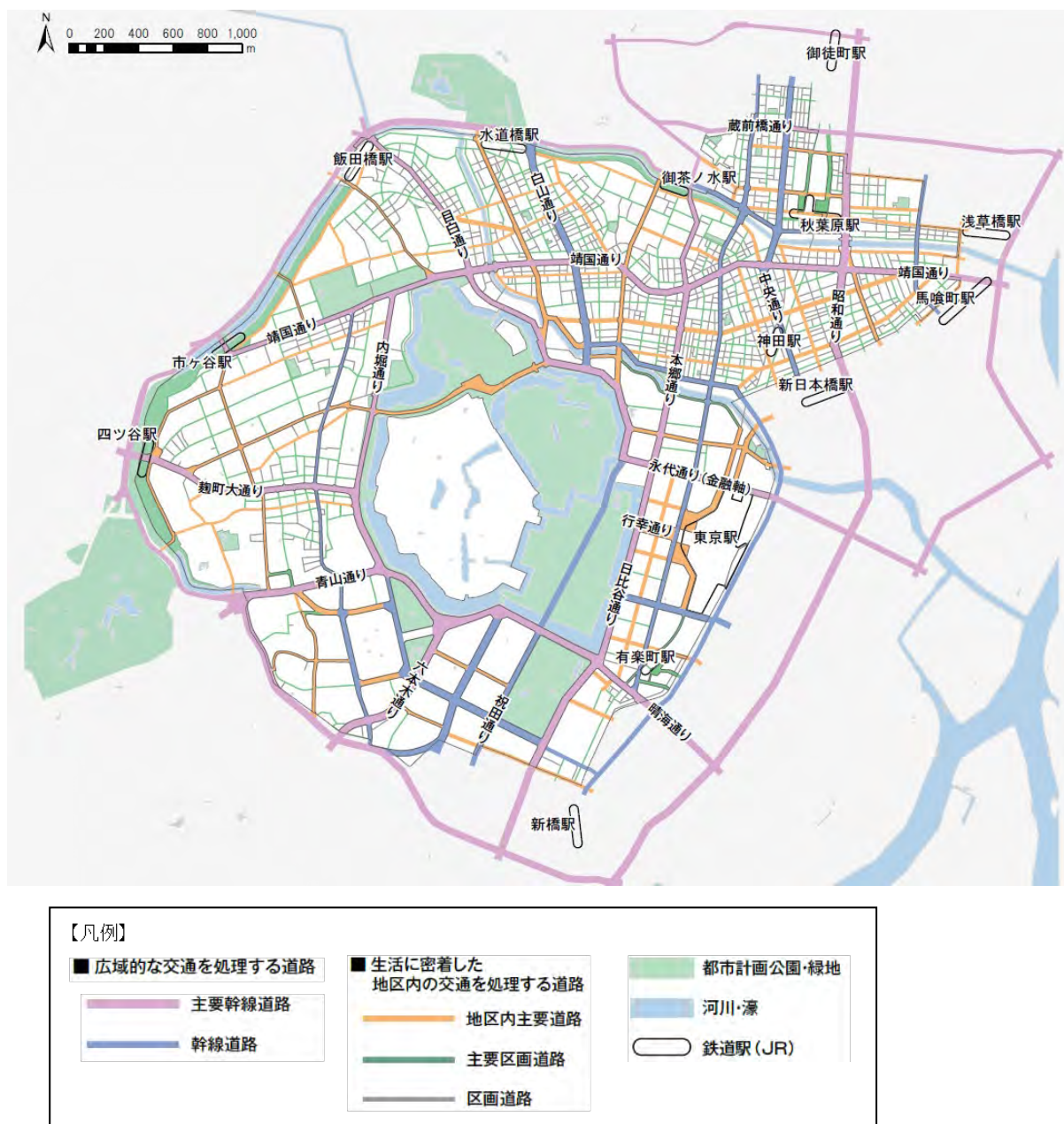


図 2-8 道路網

出典：千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)

(2) 公共交通(鉄道)・シェアサイクル

区内には地下鉄10路線とJR路線が東西・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ています。シェアサイクルポートは区内各所に設置されていますが、東京駅周辺は他エリアに比べて設置箇所が少なく、霞が関周辺は未設置であるなど、空白地域も一部存在します。

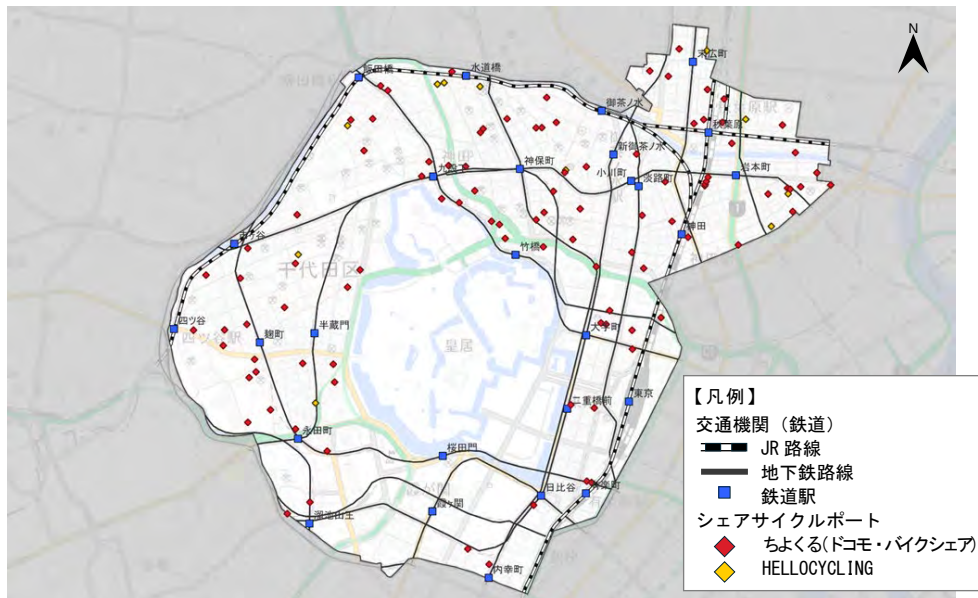


図 2-9 地下鉄・JR路線、シェアサイクルポート

出典：国土数値情報、ドコモ・バイクシェアHP、HELLO CYCLING HPを基に作成

(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、区の公共施設及び福祉施設を中心に運行している乗合バスです。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されています。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、乗り換えて利用することができます。

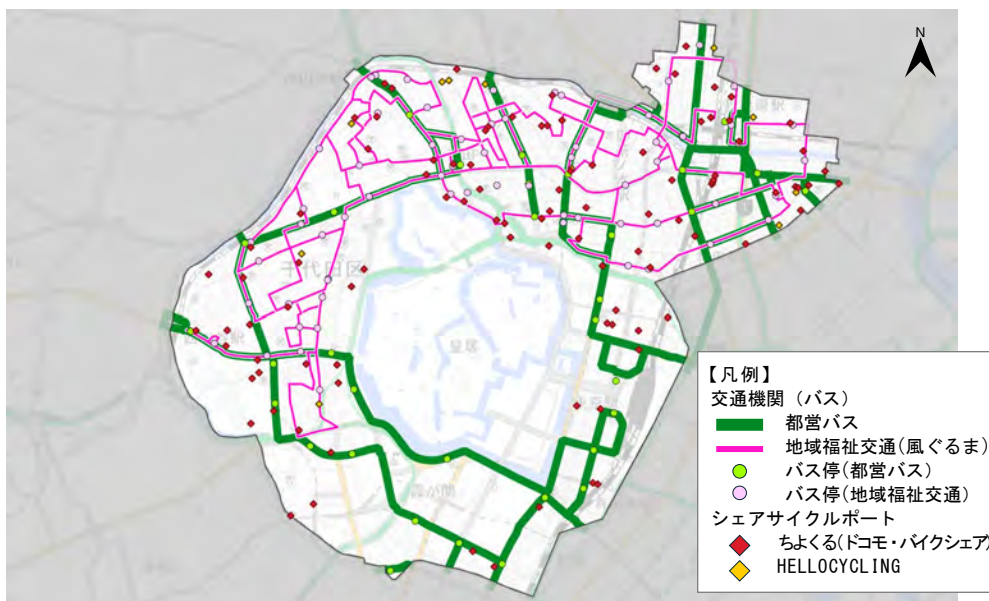


図 2-10 バス、シェアサイクルポート

出典：国土数値情報、ドコモ・バイクシェアHP、HELLO CYCLING HPを基に作成



(4) シェアサイクル（ちよくる【ドコモ・バイクシェア】）

1) 利用回数

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約100箇所に設置され、利用回数は月間約11万回に上ります。また、周辺15区と連携しており、相互乗り入れが可能です。

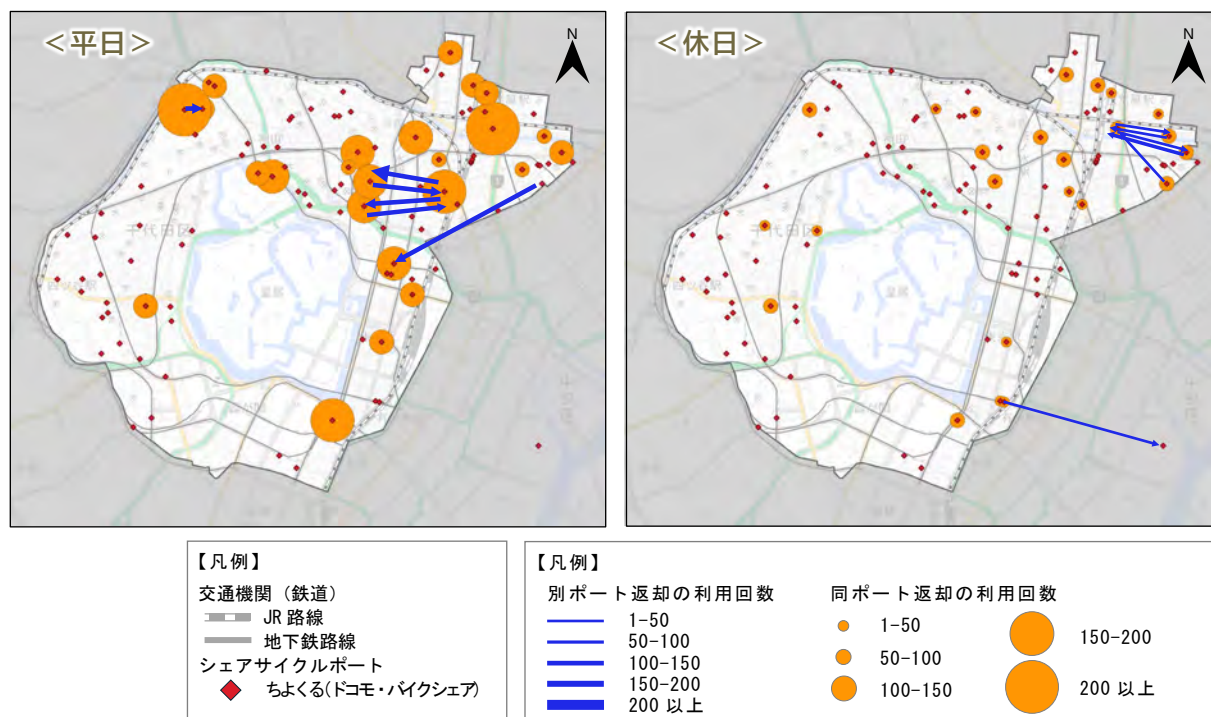
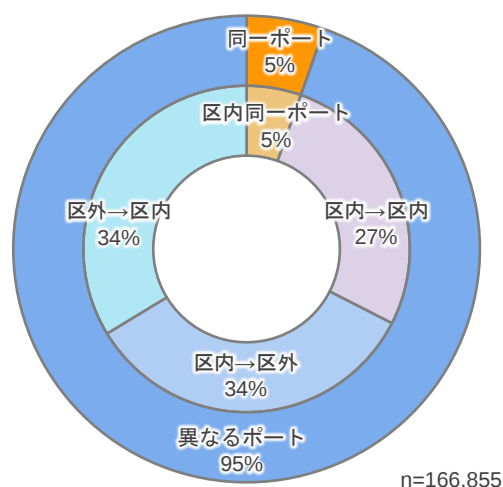


図 2-11 シェアサイクル利用経路（令和6年4月）（平日・休日 利用上位30経路）

出典：ドコモ・バイクシェアHP、千代田区コミュニティサイクル月次報告書（2024年4月）を基に作成

2) 発着ポート

区内のシェアサイクル利用については、異なるポート発着が95%、同一ポート発着が5%であり、異なるポート間での利用が大部分を占めます。異なるポート発着の場合の区内外の移動割合は、①区内発→区内着、②区内発→区外着、③区外発→区内着のいずれも30%前後であり、大きな偏りはありません。



※発着ポートのいずれかまたは両方が千代田区内のトリップを抽出

図 2-12 同一ポート・異なるポート発着の比率（千代田区）

出典：シェアサイクルの月次詳細データ（2024年4月）を基に作成

3) シェアサイクルの利便性に対する満足度

区内のシェアサイクルの利便性に対して満足している人は、区民は約3割、来訪者は約2割にとどまっており、区民、来訪者ともに、満足度が高いとはいえません。

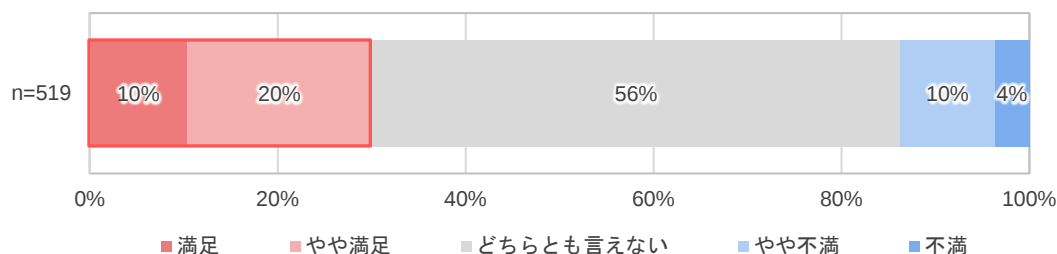


図 2-13 区内のシェアサイクルの利便性に対する満足度（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

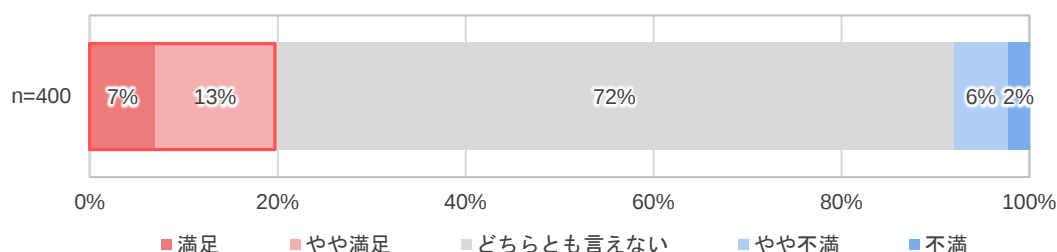


図 2-14 区内のシェアサイクルの利便性に対する満足度（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

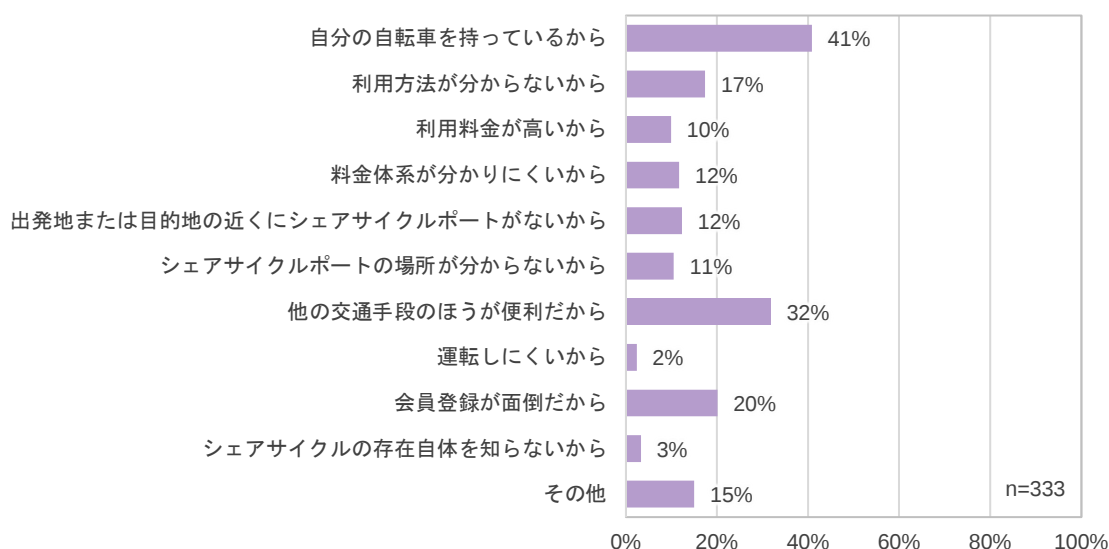


図 2-15 区内のシェアサイクルを利用しない理由（区民）

※複数回答可

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



(5) 自転車走行空間の整備状況

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す。

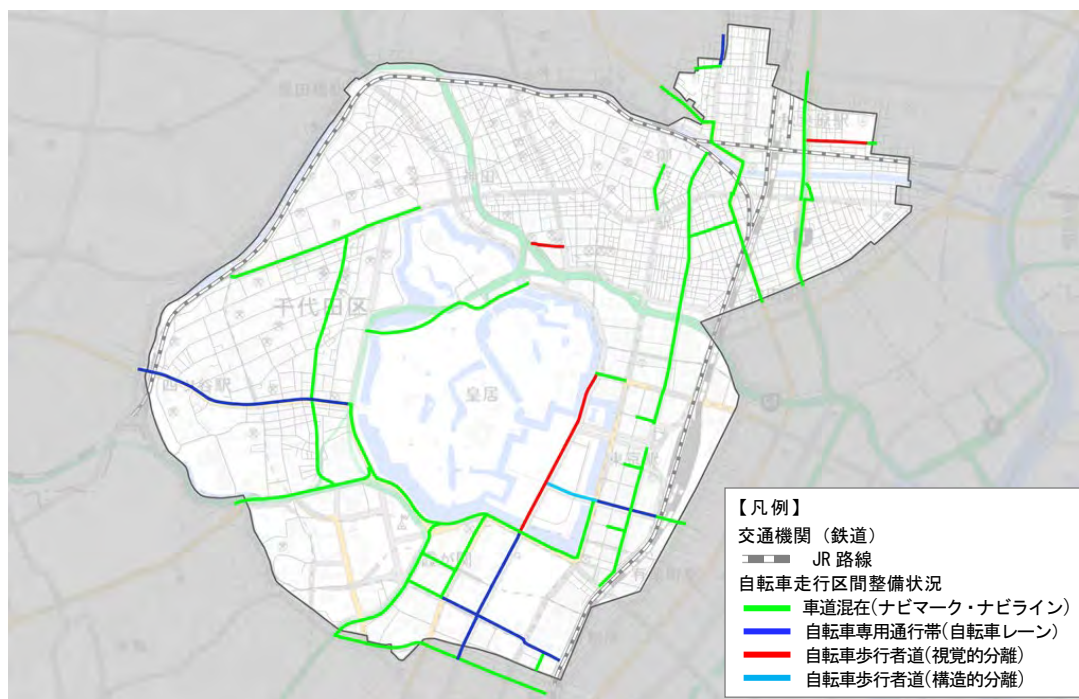


図 2-16 自転車走行空間の整備状況

出典：千代田区資料を基に作成

自転車と歩行者が分離された整備形態		自転車と歩行者を歩道内で構造的に分けた整備形態
自転車専用通行帯（自転車レーン）	自転車ナビマーク・ナビライン	自転車歩行者道（構造的分離）
 整備事例：丸の内	 整備事例：丸の内	 整備事例：皇居外苑

図 2-17 整備形態の事例

2.3 施設立地状況

(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立地しています。図書館は7箇所設置しています。

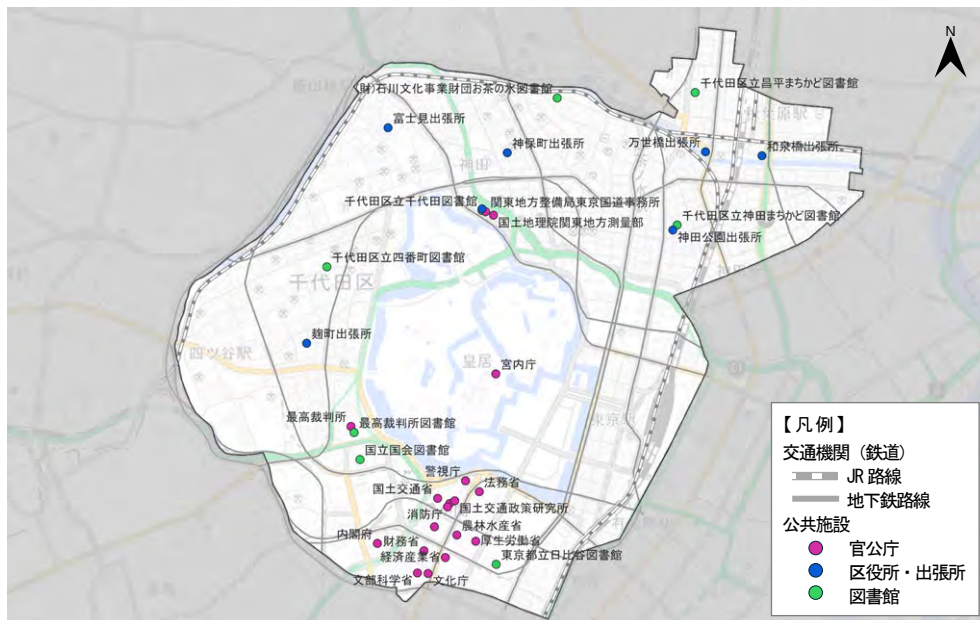


図 2-18 区内の公共施設

出典:国土数値情報を基に作成

(2) 教育施設

教育施設は区の北側に集中しており、麴町・番町地域、飯田橋・富士見地域、神保町地域を中心に、高等学校及び大学が多く立地しています。

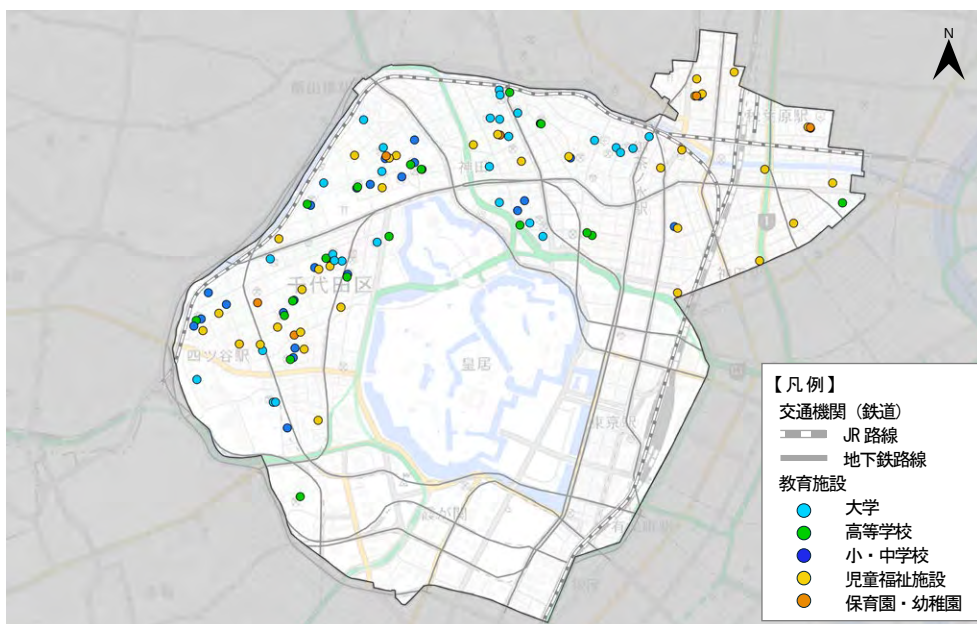


図 2-19 区内の教育施設

出典:国土数値情報を基に作成



(3) 駐輪場

区営の駐輪場は、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、定期利用16箇所）設置しています。一方で、区の南側は、駐輪場が少ない状況です。

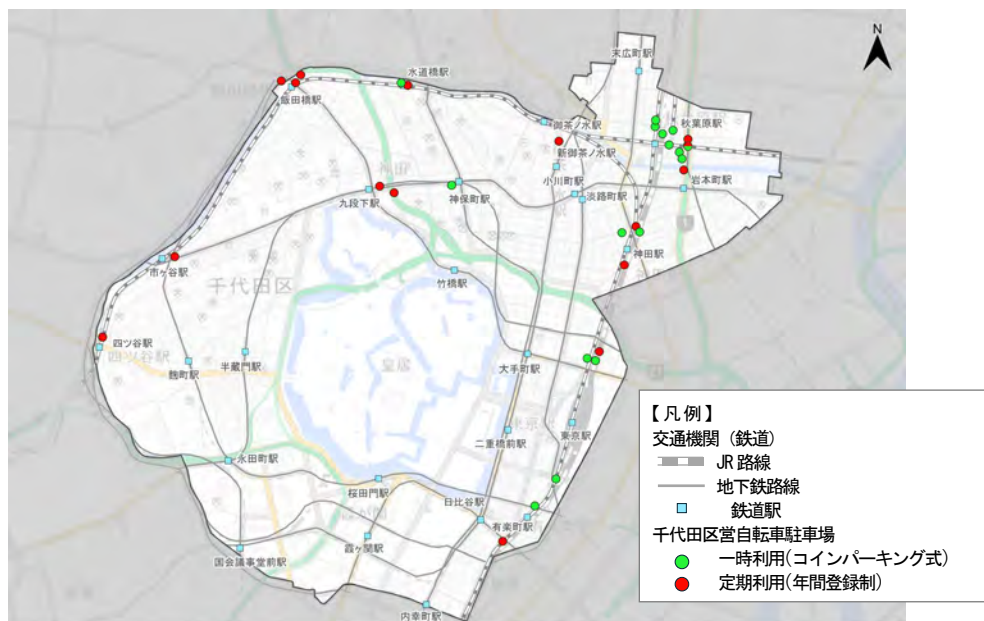


図 2-20 区営駐輪場

出典：国土数値情報を基に作成

2.4 交通特性

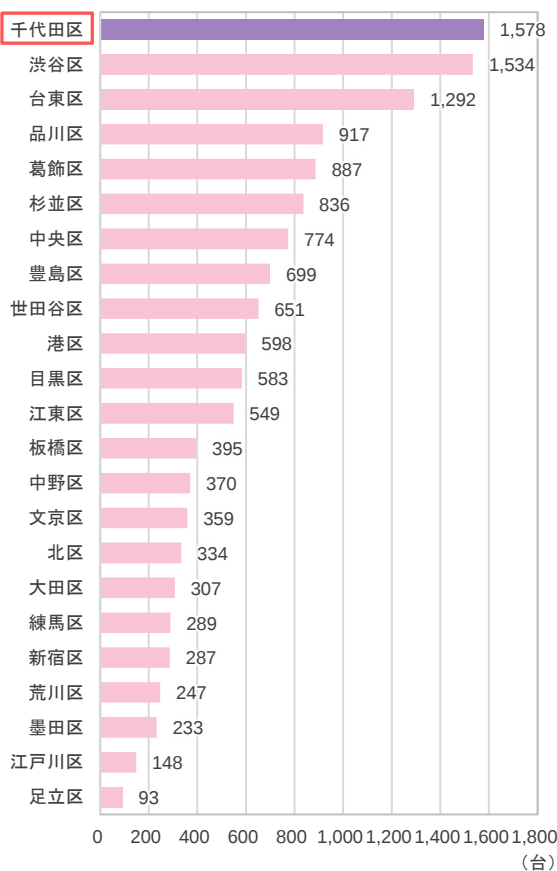
(1) 放置自転車

1) 区内の駅前放置自転車台数

区内の駅前放置自転車台数は、特別区(23区)で最も多くなっています。

区内駅別では、秋葉原駅が最も多く、次いで神保町駅、小川町・淡路町駅・新御茶ノ水駅、半蔵門駅・麴町駅の順であり、秋葉原・神保町エリアの駐輪場所が特に不足しているといえます。また、小川町・淡路町駅及び、半蔵門駅・麴町駅周辺は、駐輪場が無く、放置自転車が多い状況となっています。

■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

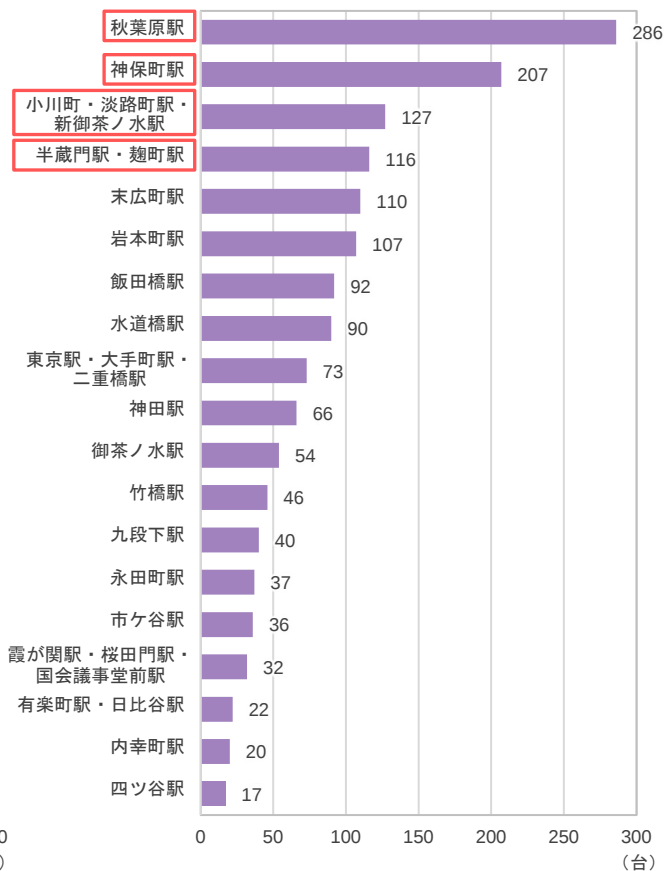


図 2-21 23区別・区内駅別の駅前放置自転車台数

※令和6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

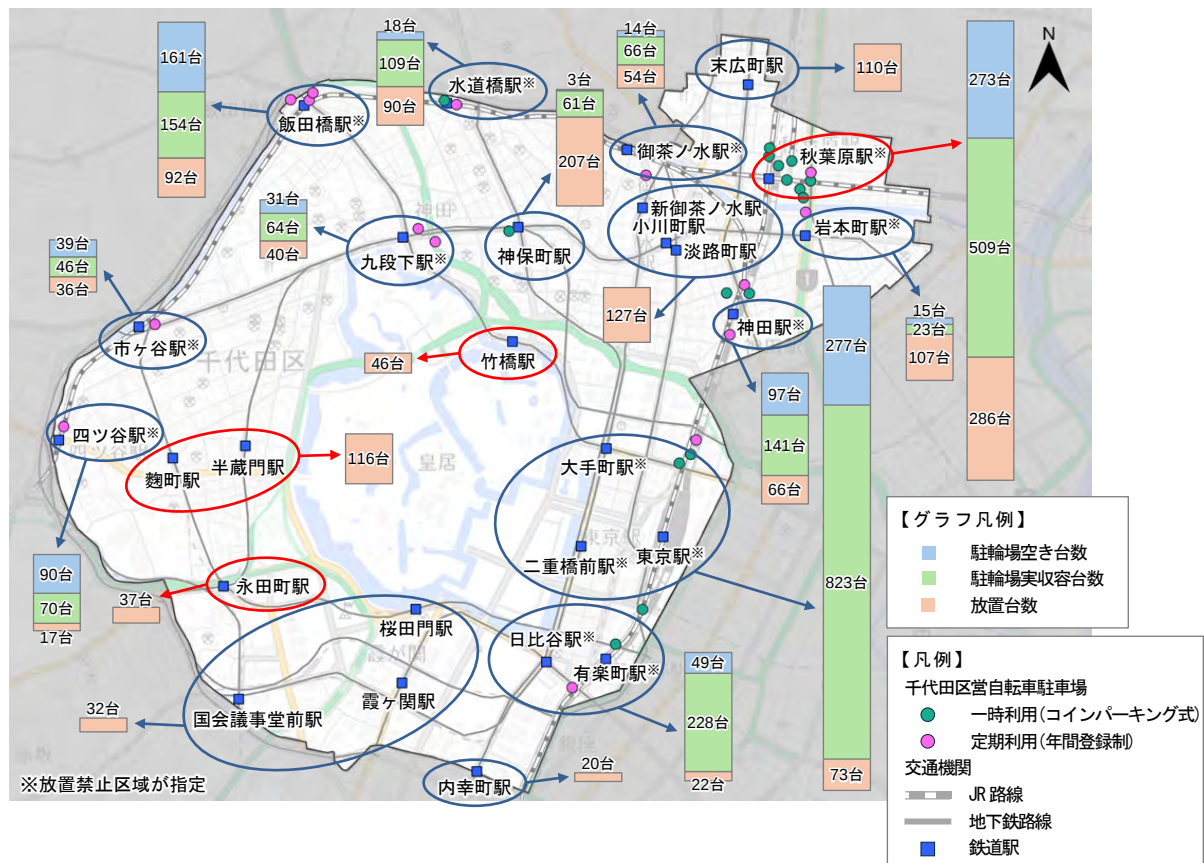
(駅から概ね半径500m以内)の区域における放置台数

出典:都内における駅前放置自転車の現況 令和6年度調査結果(東京都)を基に作成



2) 区内の放置自転車・駐輪場利用状況

駅別の放置自転車・駐輪場利用の状況をみると、秋葉原駅では、放置自転車の台数と駐輪場の空き台数がほぼ同数となっています。一方で、半蔵門駅・麴町駅、竹橋駅、永田町駅等の周辺には駐輪場が無く、放置自転車が発生しています。



駐輪場空き台数 : 「収容能力※」-「実収容台数」より算出

※収容能力: 自転車等駐車場の整備計画上の収容予定台数

駐輪場実収容台数: 令和6年8月末時点の自転車等駐車場に実際に駐車している台数

放置台数 : 令和6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

図 2-22 区内の放置自転車・駐輪場設置の状況

出典: 駅前放置自転車等の現況と対策 令和6年度調査結果(東京都)を基に作成

3) 地域別・区内自転車利用時の駐輪場所

区内で自転車を利用する際の駐輪場所を地域別に見ると、麴町・番町地域、神保町地域、神田公園地域の区民は、区内の路上（駐輪場以外）に駐輪する割合が高くなっています。

	区内の駅 付近の駐 輪場	区内の目 的地の駐 輪場	区内の目 的地付近 の施設や 公園など	区内の目 的地付近 のシェア サイクル ポート	区内の路 上（駐輪 場以外）	区外また は利用中 は駐輪し ない	その他
麴町・番町 (n=74)	14%	28%	24%	15%	41%	19%	0%
飯田橋・富士見 (n=52)	6%	38%	33%	13%	31%	17%	0%
神保町 (n=37)	5%	30%	30%	19%	32%	3%	3%
神田公園 (n=41)	10%	34%	29%	17%	44%	12%	0%
万世橋 (n=22)	9%	23%	32%	32%	14%	23%	0%
和泉橋 (n=66)	20%	30%	36%	15%	18%	12%	3%
大手町・丸の内・有楽町・永田町 (n=3)	0%	67%	67%	33%	0%	0%	0%
不明 (n=1)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
計 (n=296)	12%	32%	31%	17%	31%	14%	1%

※各地域の自転車利用者（年に1回以上自転車を利用）を1とした場合の各駐輪場所の割合 / ※複数回答可

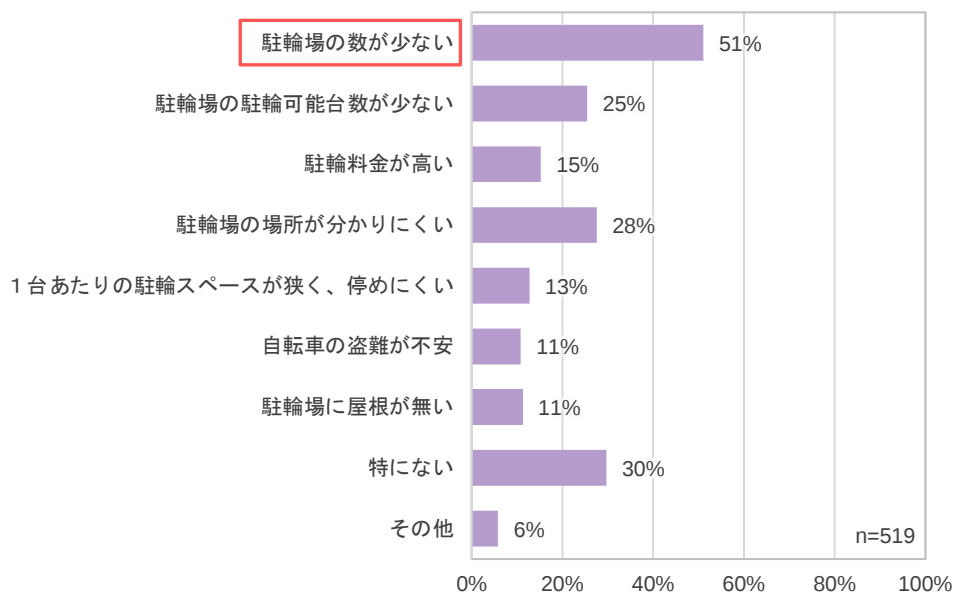
図 2-23 地域別・区内自転車利用時の駐輪場所（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



4) 区内の駐輪環境への不満

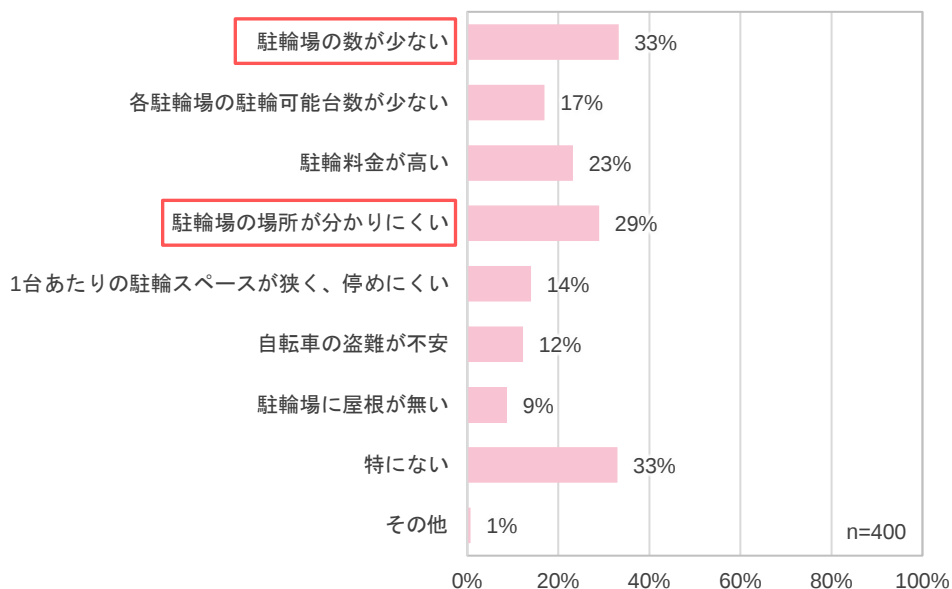
区内の駐輪環境について、区民のうち半数が駐輪場の数が少ないことを不満として挙げています。また、来訪者のうち2～3割が駐輪場の数が少ないことや、駐輪場の場所が分かりにくいことに不満を感じています。



※複数回答可

図 2-24 区内の駐輪環境について不満に感じること（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



※複数回答可

図 2-25 区内の駐輪環境について不満に感じること（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

(2) 利用交通手段

1) 自転車分担率

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）結果を整理すると、千代田区の自転車分担率は1.2%となっており、特別区（23区）で最も低く他の交通手段と比較して自転車の利用が少ないといえます。

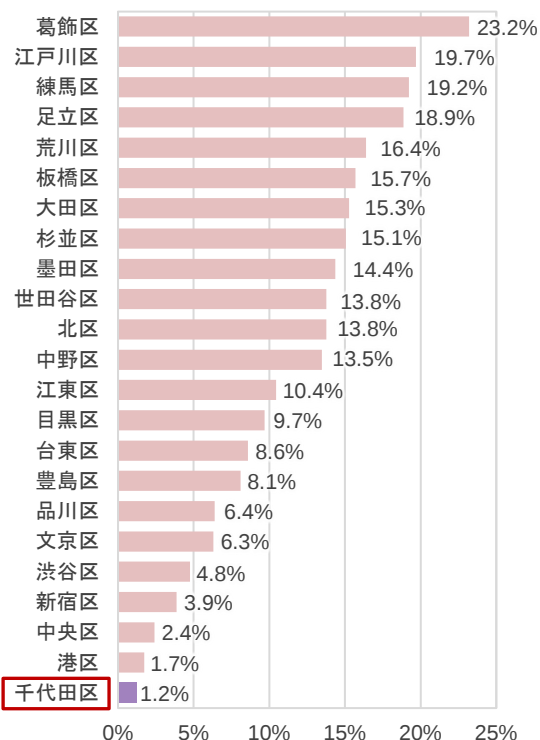


図 2-26 23区別の自転車分担率(全目的)

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）を基に作成

2) 区民および区外から来訪する人の移動目的と利用交通手段

a) 移動目的

区民および区外の人がどのような目的で区内を移動しているのかに着目すると、区民は私事（約45%）が最も多く、次いで通勤（約43%）となっており、両者で約88%を占めます。

区外の人が区内に移動する目的は通勤（約60%）が最も多く、次いで私事（約22%）となっています（図 2-27 参照）。

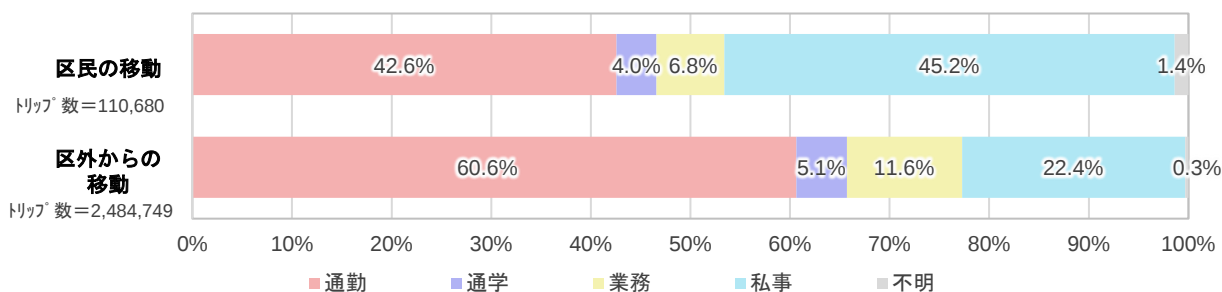


図 2-27 全交通手段における目的別の構成比

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）を基に作成



b) 利用交通手段

区民および区外から来訪する人がどのような交通手段を利用しているかに着目すると、区民が移動する際の利用交通手段は、鉄道のみ(約42%)と徒歩のみ(約35%)が多く、自転車のみで移動する人は約8%となっています(図 2-28 上段)。

区外から移動する際の利用交通手段は、鉄道のみ(約74%)が大半を占めますが、鉄道と自転車の両方を利用する人も約8%存在します。自転車のみの割合は約0.8%と少ないです(図 2-28 下段)。

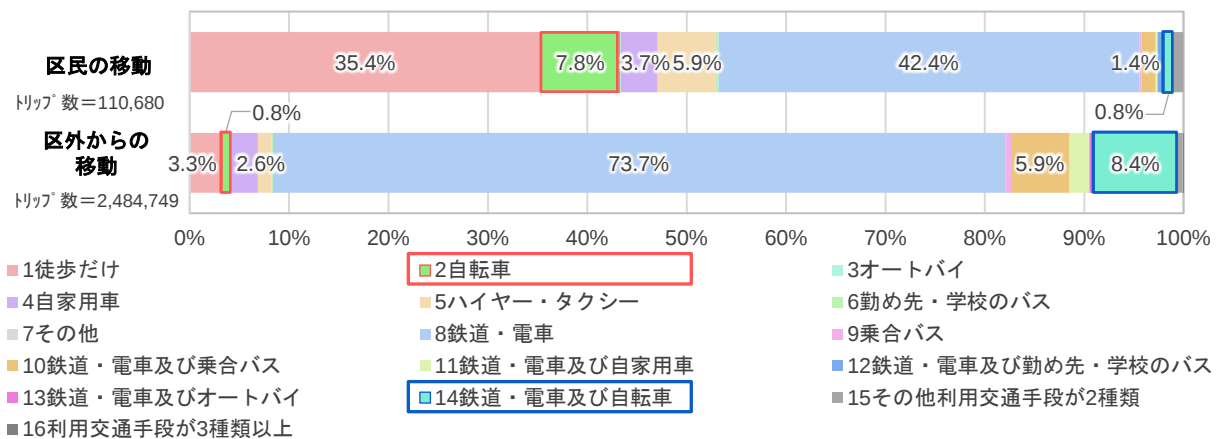


図 2-28 交通手段分担率(全目的)

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成

3) 区民が自転車を利用する目的

区民が自転車のみを利用する際の移動目的に着目すると、私事(約48%)が最も多く、次いで通勤(約43%)となっています。通学目的で移動する人はほとんどいません。

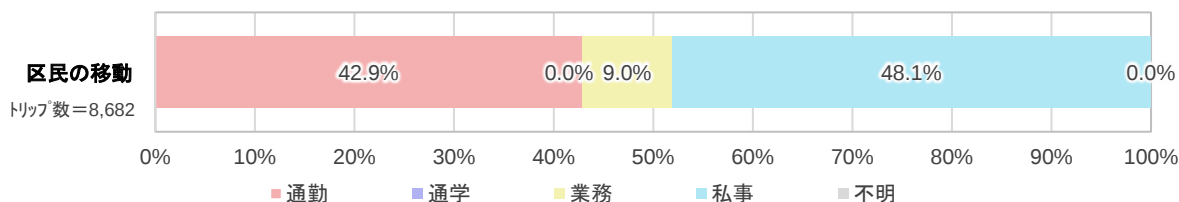


図 2-29 自転車のみを利用する移動における目的別の構成比（区民の移動）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成

4) 区外からの移動に鉄道と自転車の両方を利用する目的

区外からの移動で鉄道と自転車の両方を利用する際の移動目的に着目すると、通勤(約67%)が最も多く、私事(約16%)、通学(約14%)についても一定数存在しています。

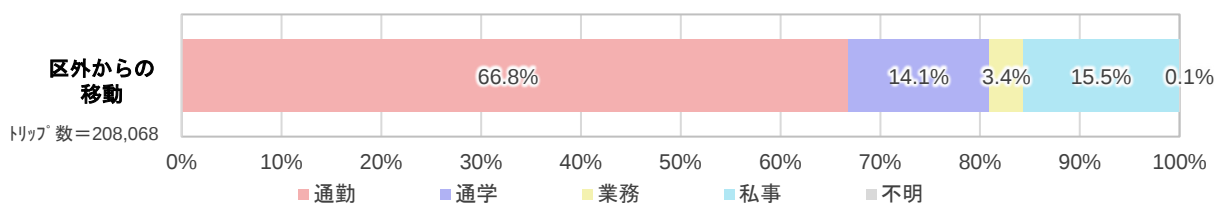


図 2-30 鉄道と自転車の両方を利用する移動における目的別の構成比（区外からの移動）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成



(3) 自転車の利用頻度

区内の自転車利用頻度を地域別に見ると、神保町地域、神田公園地域、和泉橋地域では、6～7割の区民が自転車を年に1回以上利用しており、他地域と比べて自転車利用割合が高くなっています。

また、万世橋地域、和泉橋地域は、2割以上の区民が自転車をほぼ毎日（週5日以上）利用しているほか、神田公園地域は、5割以上の区民が自転車を週に1回以上利用しています。

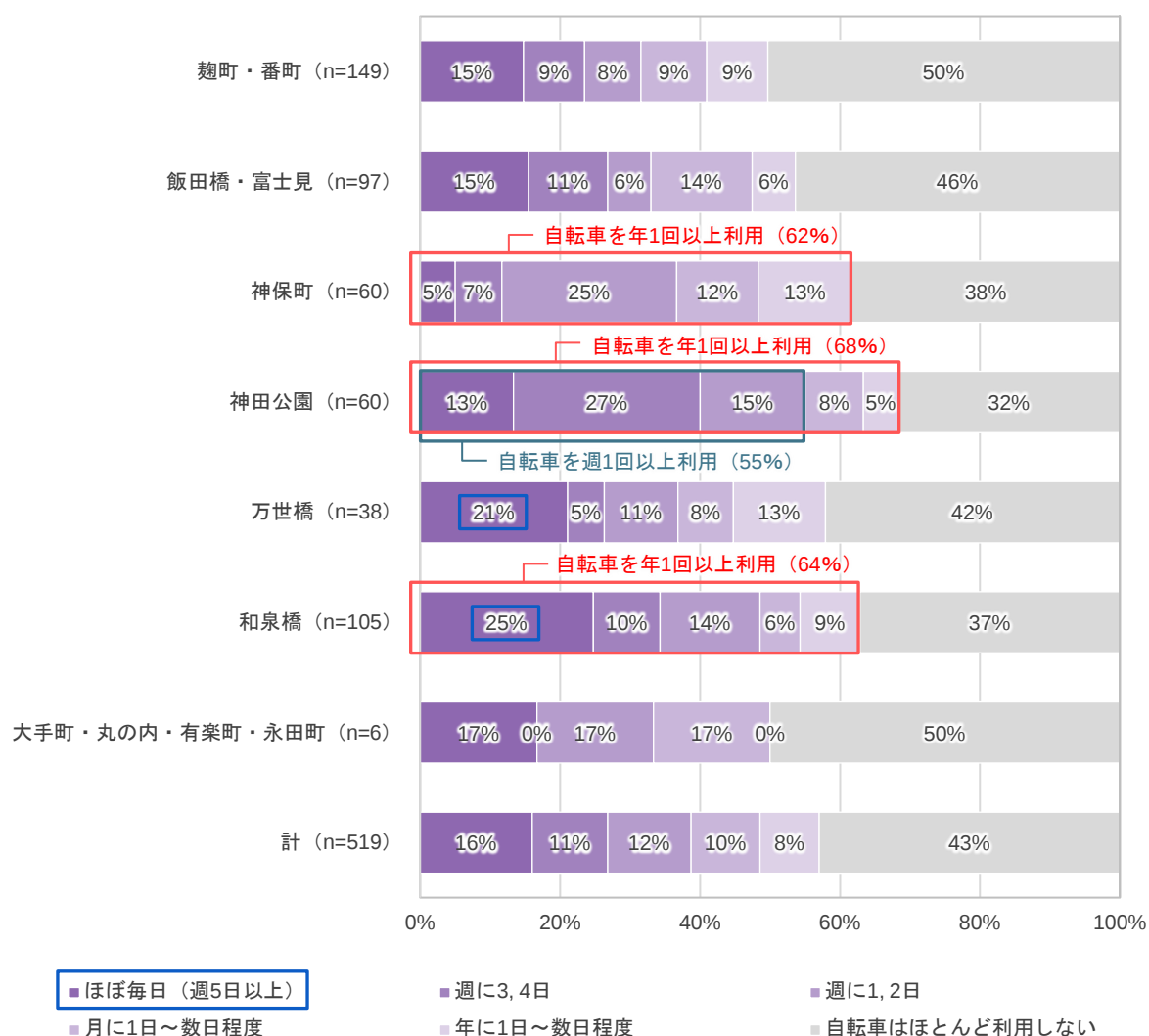
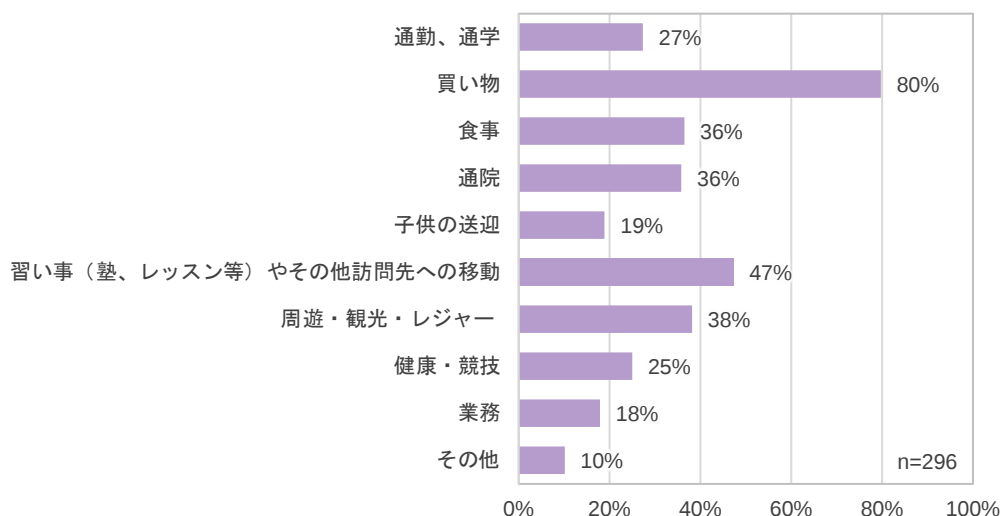


図 2-31 地域別・自転車利用頻度（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

(4) 自転車の利用目的

千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)によると、区民の自転車利用目的は、「買い物」が8割、「習い事(塾、レッスン等)やその他訪問先への移動」が約5割となっています。



※複数回答可

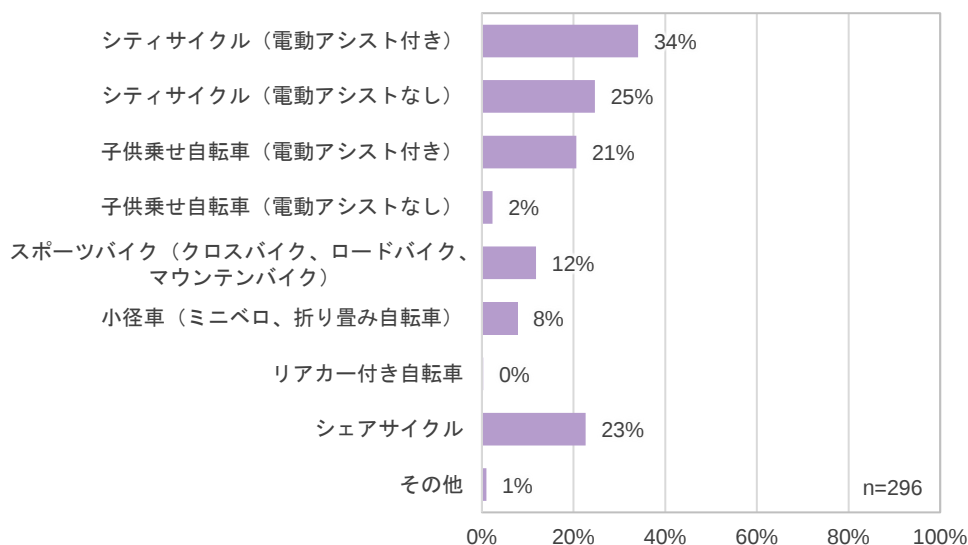
※自転車利用者(年に1回以上自転車を利用)を1とした場合の各目的の割合

図 2-32 区内の自転車利用目的(区民)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)

(5) 自転車の種類

区民が利用している自転車の種類は、シティサイクル(電動アシスト付き)が約3割となっています。また、シェアサイクルや子供乗せ自転車(電動アシスト付き)を利用する区民もそれぞれ約2割存在しています。



※複数回答可

※自転車利用者(年に1回以上自転車を利用)を1とした場合の各種別の割合

図 2-33 区内で利用する自転車の種類(区民)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)



2.5 交通安全

(1) 自転車関与事故件数

区内の令和2～5年の4年間の自転車関与事故の発生件数は、特別区(23区)で最も少ないですが、区の面積を考慮した1km²あたりの発生件数は、特別区(23区)の中では15位となっています。

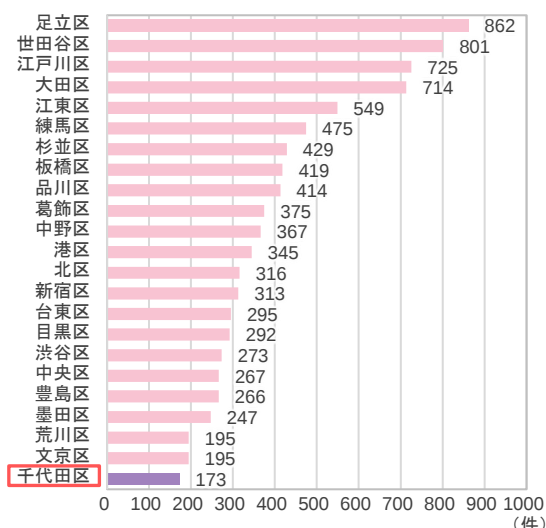


図 2-34 23区別 自転車関与事故件数
(令和2～5年平均)

出典: 自転車事故関連データ(警視庁)を基に作成

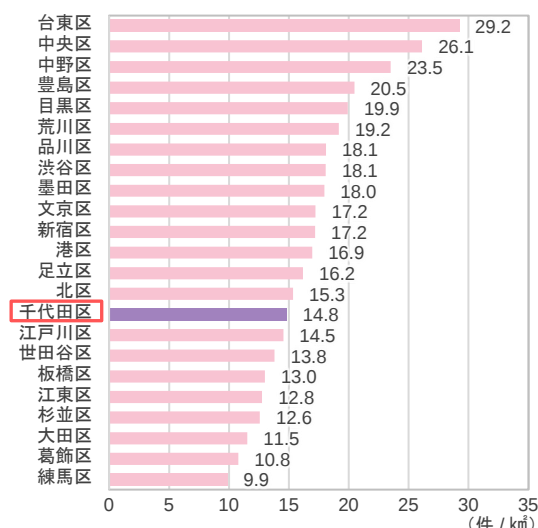


図 2-35 23区別 面積あたり 自転車関与事故件数(令和2～5年平均)

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

(2) 自転車関与事故率

区内の自転車関与事故率は、特別区(23区)で最も少ないといえます。なお、令和2～5年の4年間は、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ります。

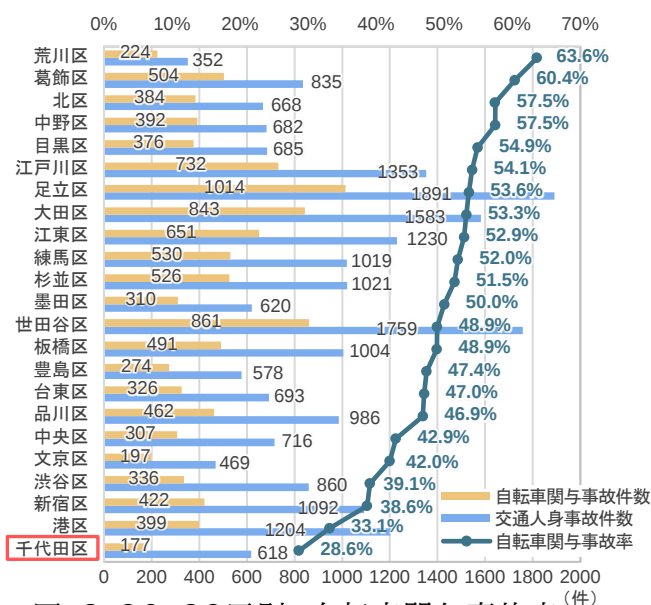


図 2-36 23区別 自転車関与事故率
(令和5年)

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

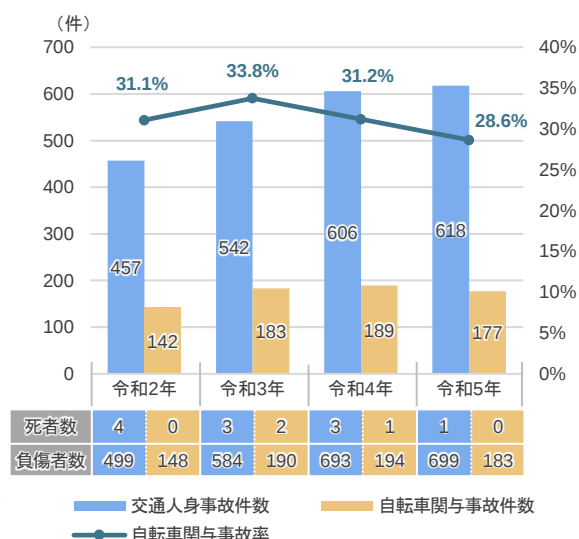
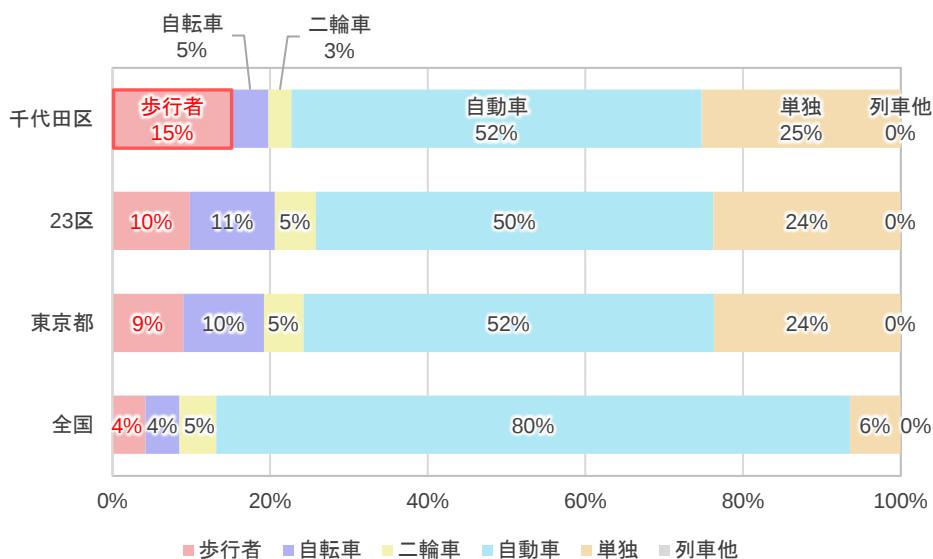


図 2-37 区内の交通事故発生件数に占める自転車関与事故の割合の推移

出典: 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・東京都平均・特別区(23区)平均と比べて、対歩行者の割合が高い傾向にあります。



※相手当事者不明を除く

図 2-38 自転車関与事故の相手当事者割合 (令和2～5年)

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割が昼間(6～18時)に発生しており、25～54歳を中心に幅広い世代で事故が発生しています。また、区道での事故は4割弱を占めています。

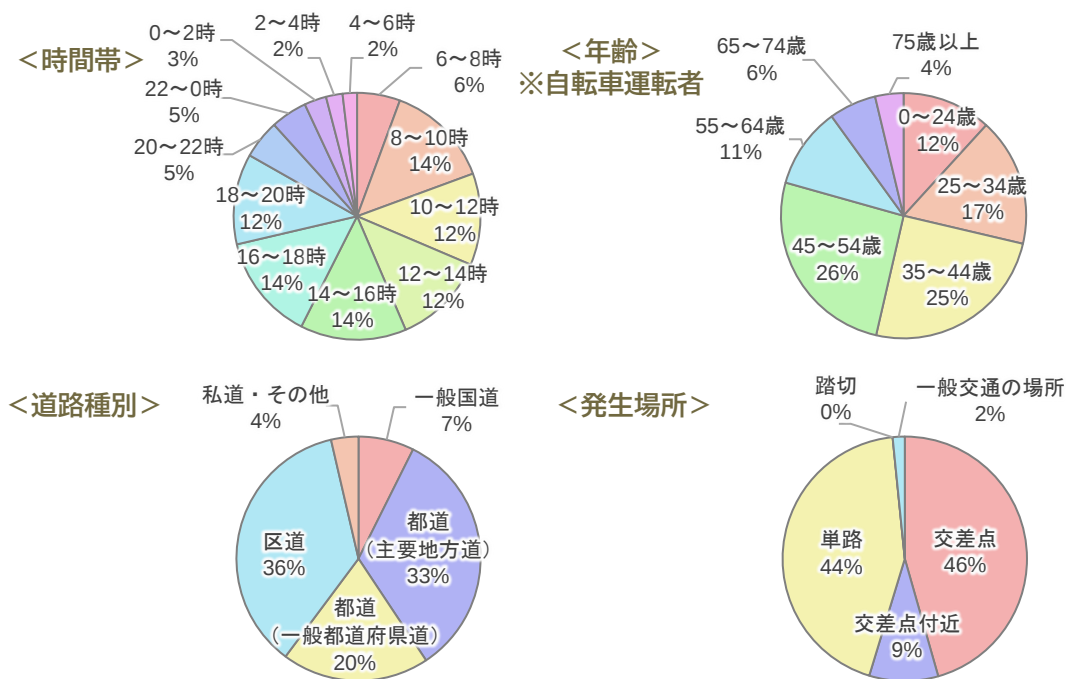


図 2-39 区内の自転車関与事故 (令和2～5年)

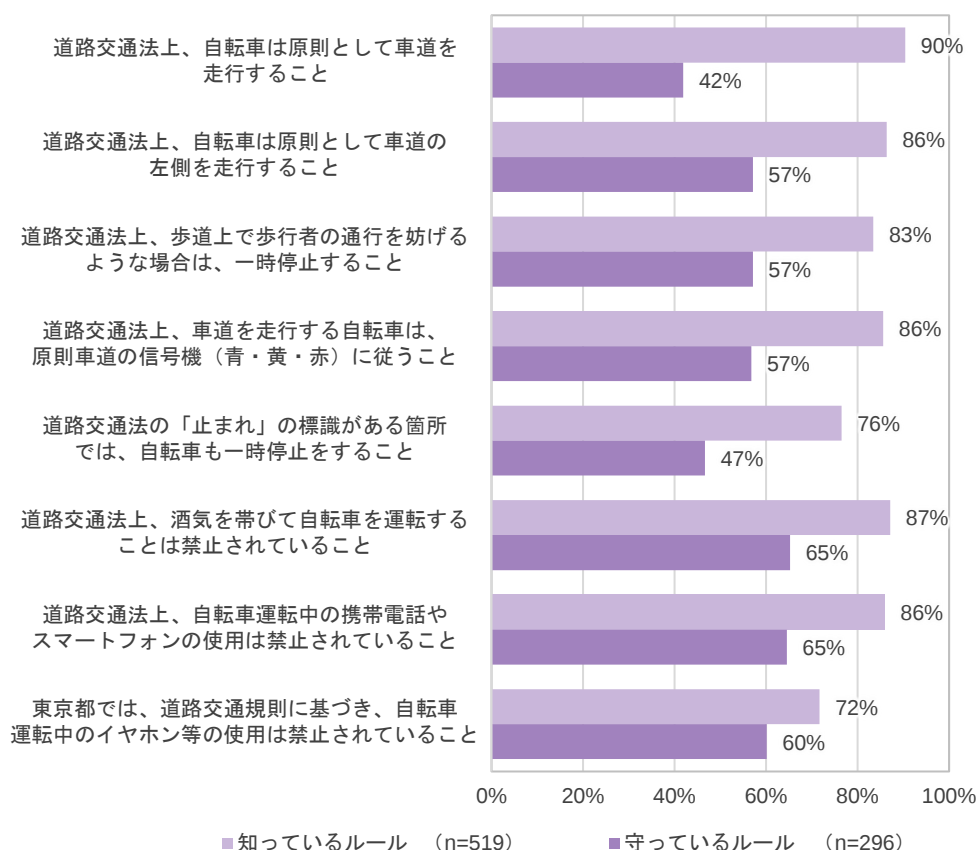
出典: 自転車事故関連データ(警視庁)、交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成



(5) 自転車 Rules の認知と遵守

1) 区民の自転車の交通 Rules の認知度・遵守度

区民の自転車の交通 Rules に対する認知と遵守の割合については、いずれの Rules も区民の7割以上が知っているものの、実際に守っていると回答した自転車を利用する区民は4～6割と低い傾向があり、認知と遵守の実態には乖離があるといえます。



※知っているルール：区民のうち、各ルールを知っていると回答した割合

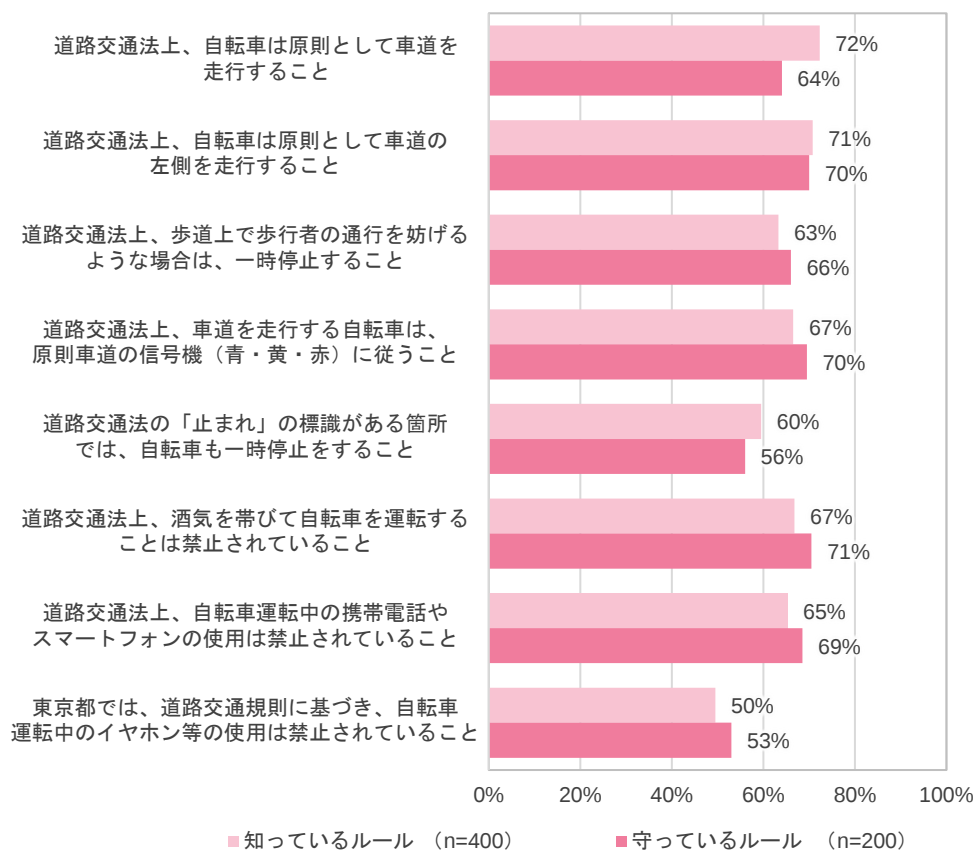
守っているルール：自転車を利用する区民のうち、各ルールを守っていると回答した割合

図 2-40 自転車の交通 Rules の認知度・遵守度（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

2) 来訪者の自転車の交通ルール認知度・遵守度

区内で自転車を利用する来訪者の交通ルールに対する認知と遵守の割合については、知っている人、守っている人ともに5～7割となっています。区民と比較すると、認知度は低いものの遵守度は高いといえます。



※知っているルール：来訪者のうち、各ルールを知っていると回答した割合
守っているルール：千代田区内で自転車を利用する来訪者のうち、各ルールを守っていると回答した割合

図 2-41 自転車の交通ルールの認知度・遵守度（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

（6）自転車損害賠償保険の加入状況

自転車損害賠償保険には、区民の約4割が加入しています。ただし、自転車を利用している区民に限定すると、加入者は約6割であり、未加入者が約3割存在しています。

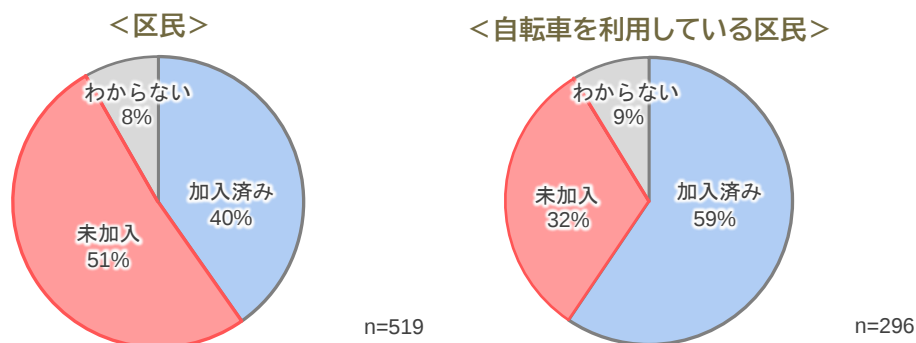


図 2-42 自転車損害賠償保険の加入状況（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



2.6 健康

(1) 区民の運動頻度

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は高いといえます。

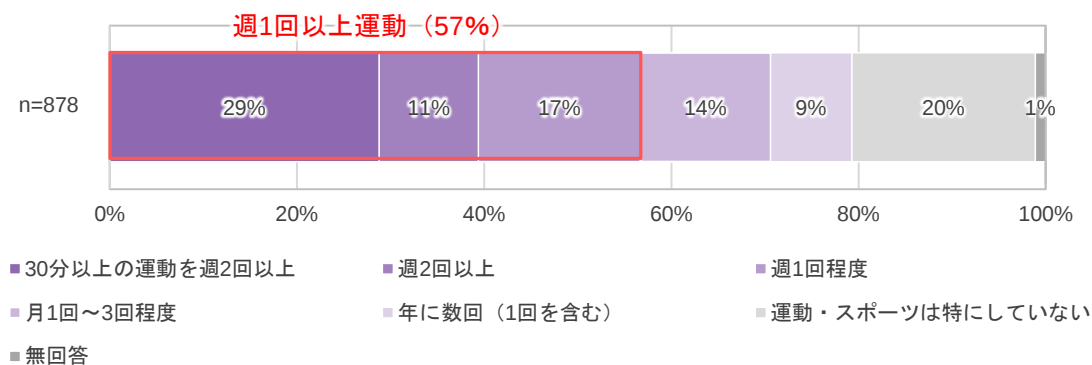


図 2-43 運動頻度

出典：千代田区スポーツ振興基本計画（令和3年10月）を基に作成

(2) 区民の健康増進・体力づくりのためのサイクリングへの意欲

区民の約6割が、健康増進・体力づくりのために今後サイクリングをやってみたいと回答しており、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ます。

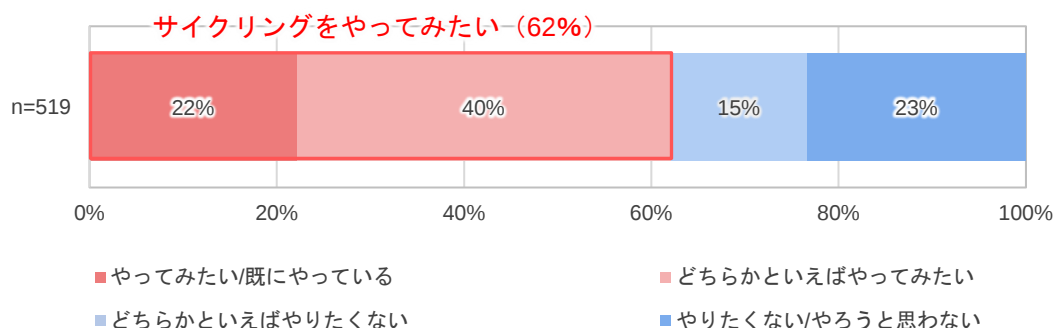


図 2-44 健康増進・体力づくりのためのサイクリングへの意欲

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

(3) サイクリングイベント

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ます。

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ます。

表 2-1 パレスサイクリングの概要

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



出典：一般財団法人自転車産業振興協会HPより作成

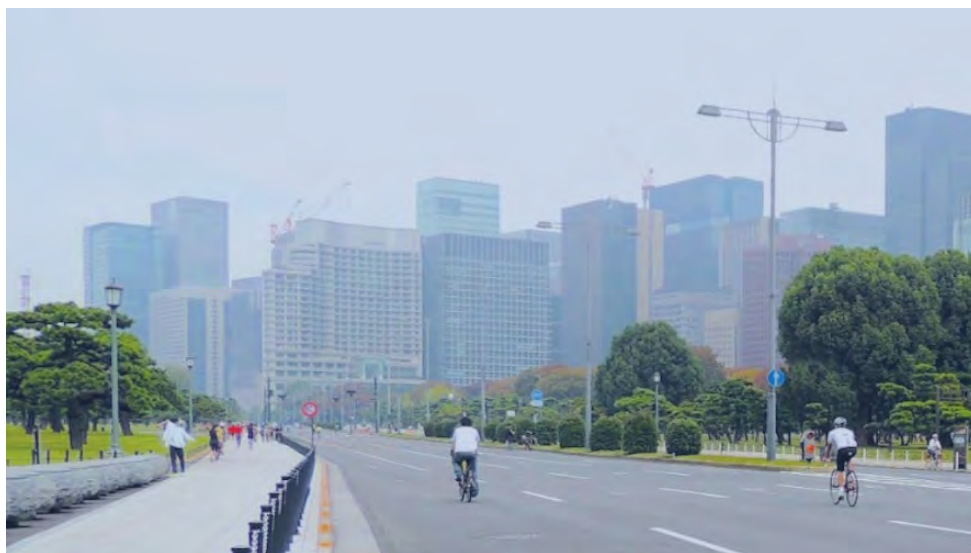


図 2-45 パレスサイクリングの様子

出典：一般財団法人自転車産業振興協会HP

2.7 観光

(1) 観光施設

1) 観光施設の分布

日本を代表する玄関口である東京駅が立地し、駅周辺は高層ビルが立ち並びます。

また、歴史ある建造物(国会議事堂、法務省、日比谷公会堂など)・神社(靖国神社、日枝神社、神田明神など)、皇居や日比谷公園などの豊かな自然もあり、日本の中心的都市としての街並みと歴史・自然が共存しています。

さらに、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エリアも存在します。



図 2-46 区内の観光施設

出典:千代田区HPを基に作成

2) 来訪者及び区民に対するアンケート調査結果

a) 区内の自転車での周遊のしやすさ

千代田区が自転車で周遊しやすいと回答した来訪者は、約3割にとどまっています。

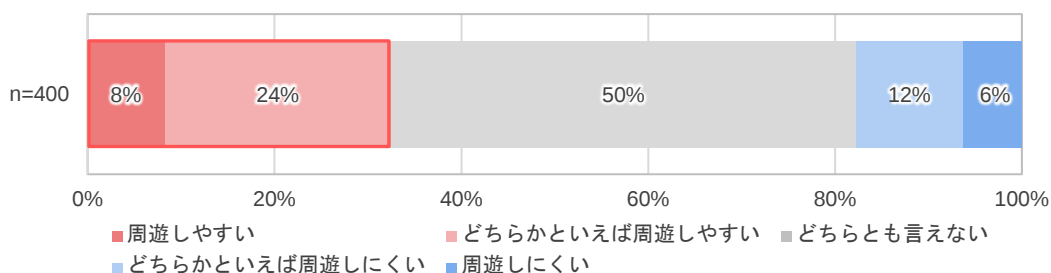
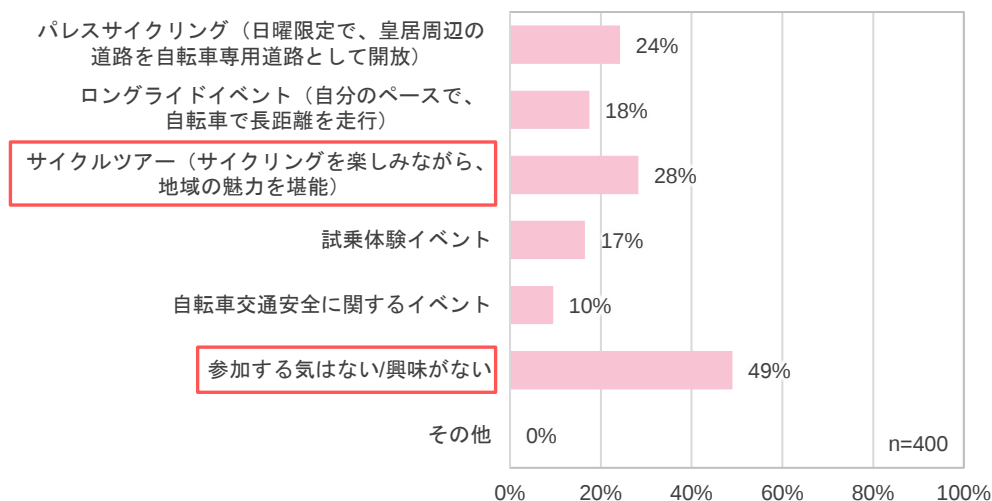


図 2-47 区内の自転車での周遊のしやすさ (来訪者)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(来訪者)

b) 自転車関連のイベントで、参加したいものや興味があるもの

来訪者のうち約3割が自転車関連のイベントの中でサイクルツアーに関心を持っています。一方で、来訪者のうち半数が、参加する気はない/興味がないと回答しており、自転車に関するイベントに興味や関心が少ない傾向があるといえます。



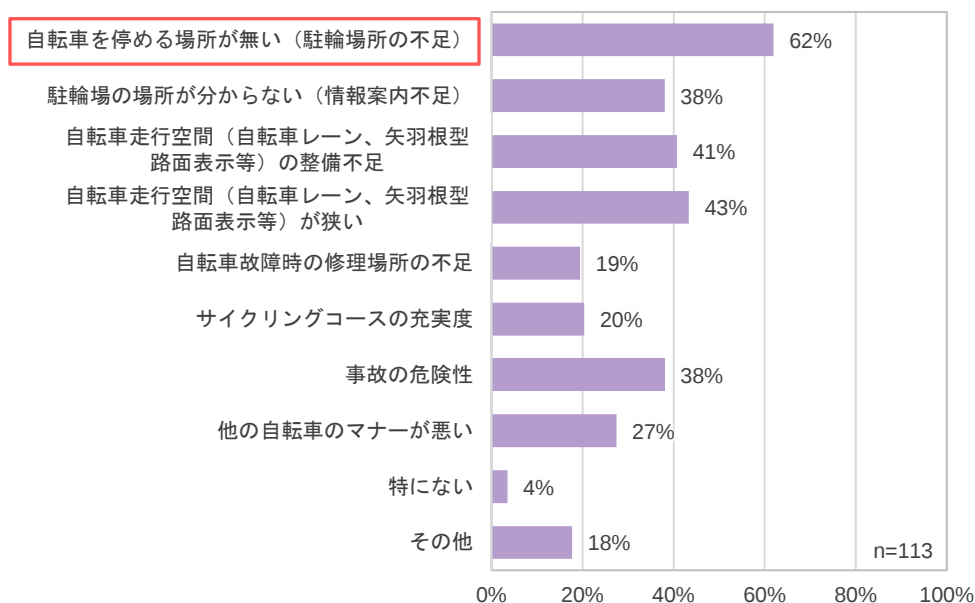
※複数回答可

図 2-48 自転車関連のイベントで、参加したいものや興味があるもの（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

c) 区内周遊目的（観光など）で自転車を利用する際、課題に感じること

区内周遊目的（観光など）で自転車を利用する際に、課題に感じることとして、区民の6割以上が駐輪場所の不足を挙げています。観光への取り組みのみならず、区内の駐輪環境については、対策が必要といえます。



※複数回答可

図 2-49 区内周遊目的（観光など）で自転車を利用する際、課題に感じること（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



(2) 観光イベント

千代田区は、歴史的・文化的魅力を多く有しているため、東京の歴史・ストーリーを感じながら電動自転車で区内を巡るサイクルツアーや、区内の桜や観光名所を巡るサイクルツアーなどが実施されています。



図 2-50 区内で実施されているサイクルツアーの例

出典:TOKYO ACTIVE TOURS HP、公式Instagram

(3) 外国人観光客

外国人観光客数は特別区(23区)のうち3番目に多く、特に、東京駅周辺や秋葉原は都内でも来訪者数が多いことから、外国人観光客からの人気が高いといえます。

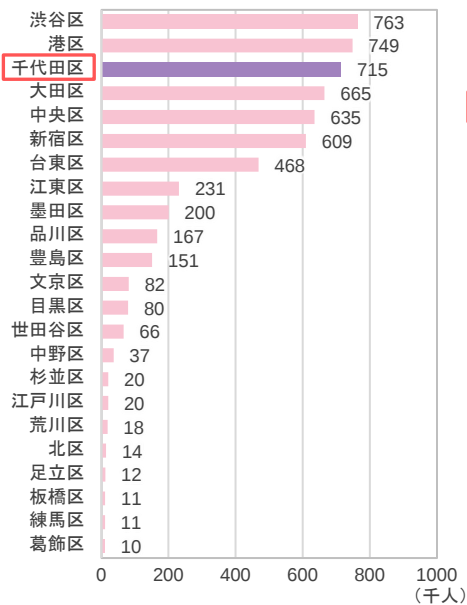


図 2-51 23区別 外国人旅行者訪問地 (令和4年)

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

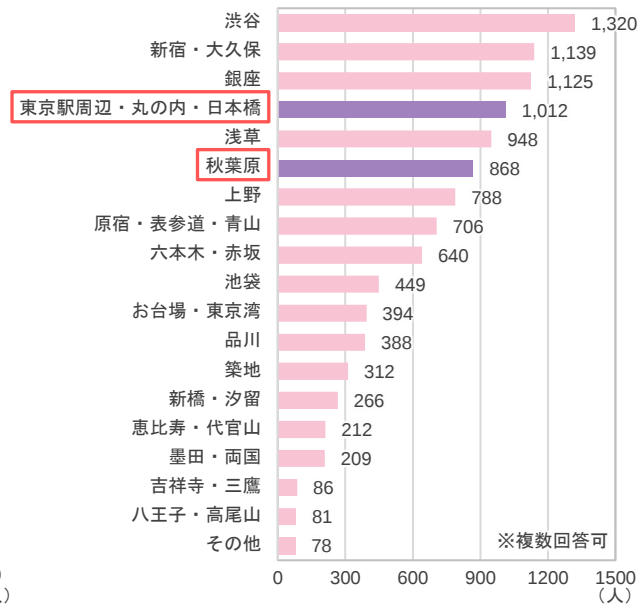


図 2-52 都内エリア別 外国人旅行者訪問地 (令和4年)

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

(4) 回遊状況(全交通手段)

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くなっています。外国人観光客の場合は、「丸の内⇄有楽町」間のほか、「秋葉原⇄神田」「秋葉原⇄有楽町」「秋葉原⇄丸の内」間の移動が活発であるといえます。

<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

図 2-53 区内エリア間移動状況 (平成30年)

出典: 千代田区産業振興基本計画(令和5年3月)



2.8 防災

(1) 災害時における自転車利用

国の第二次自転車活用推進計画では、目標 4「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の施策の基本方針の中で、「災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。」と記載されています。また、地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)では、災害時における正しい自転車利用の推進や庁舎等への自転車配備の事例が紹介されています。

千代田区の周辺自治体では、被災状況の把握や避難所対応の際に、自治体職員が移動手段としてシェアサイクルを活用できる協定を結んでいる事例もあります。



図 2-54 緊急点検用の自転車配備の様子

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)より抜粋

○東京都文京区（災害時における自転車シェアリングサービスの利用等に関する協定）

令和3年10月、文京区は、株式会社ドコモ・バイクシェアとの間に「災害時における自転車シェアリングサービスの利用等に関する協定」を締結しました。

この協定により、区が行う応急対策業務等に関わる区職員の緊急移動手段としてシェアサイクルを利用し、初動及びその後の復旧活動の効率化を図ることが可能となります。



出典：文京区 HP より抜粋

2.9 新たなモビリティの動向

(1) 国内の動向

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、様々な種類のモビリティが登場しています。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、観光地におけるアクティビティ等での活用が期待されています。



【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)



【電動モベツト】
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

図 2-55 新たなモビリティの種類

出典：国土交通省資料、各メーカーHP (WHILL、MobileJapan、Maverick Technology)より作成

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ました。

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りません。(自転車道や自転車専用通行帯も通行可。)

★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。



2) 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故

特定小型原動機付自転車の検挙件数は令和6年の1年間で41,000件を上回り、8割以上が通行区分違反もしくは信号無視です。

また、交通事故は1年間で338件であり、その7割以上が東京都で発生しています。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ます。

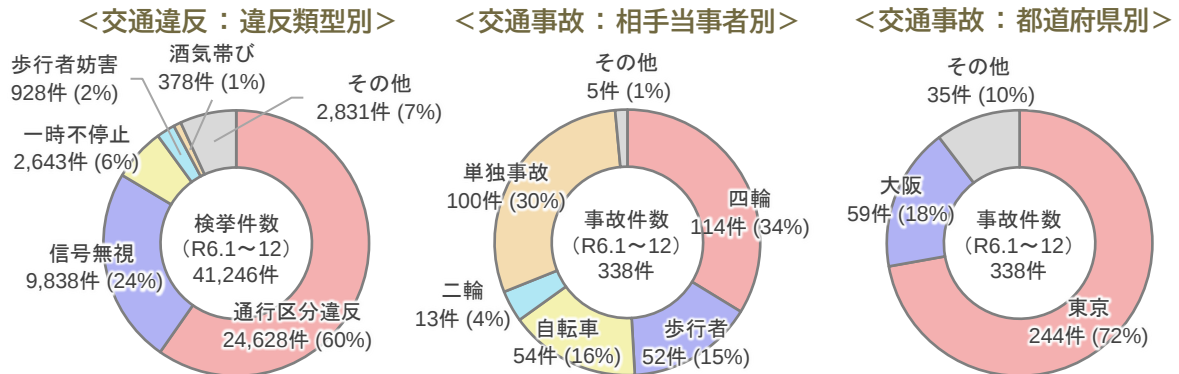


図 2-56 全国の特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故(令和6年)

出典：警察庁資料を基に作成

3) 安全対策

警察庁では、特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について、HP や広報啓発ポスター・リーフレット等を活用して、周知に取り組んでいます。

また、道路交通法の基準に適合しない電動アシスト自転車(モベット等)の利用の広がりを受け、基準を満たさない製品について、HP 等での注意喚起を行っています。



図 2-57 広報啓発のリーフレット(警察庁HP)

4) 国内での普及車両

国土交通省では、特定小型原動機付自転車の保安基準適合性等を確認する制度を創出しています。制度創出直後の令和5年6月時点で受理された型式は、電動キックボード型が100%（9件）となりましたが、令和7年6月時点では、電動キックボード型が53%（65件）、二輪型が41%（51件）、三輪・四輪型が6%（7件）と、二輪、三輪・四輪型の申請が増えてきています。今後は、自転車走行空間に、多様なモビリティがさらに混在することになるため、通行空間の確保、交通ルールの周知等の取り組みが求められます。



図 2-58 二輪、三輪、四輪型の特定小型原動機付自転車

出典：保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式

5) 区民の新たなモビリティへの懸念

新たなモビリティへの懸念として、区民の7割以上が交通事故の増加、交通ルールを守らない利用者の発生に不安を感じています。

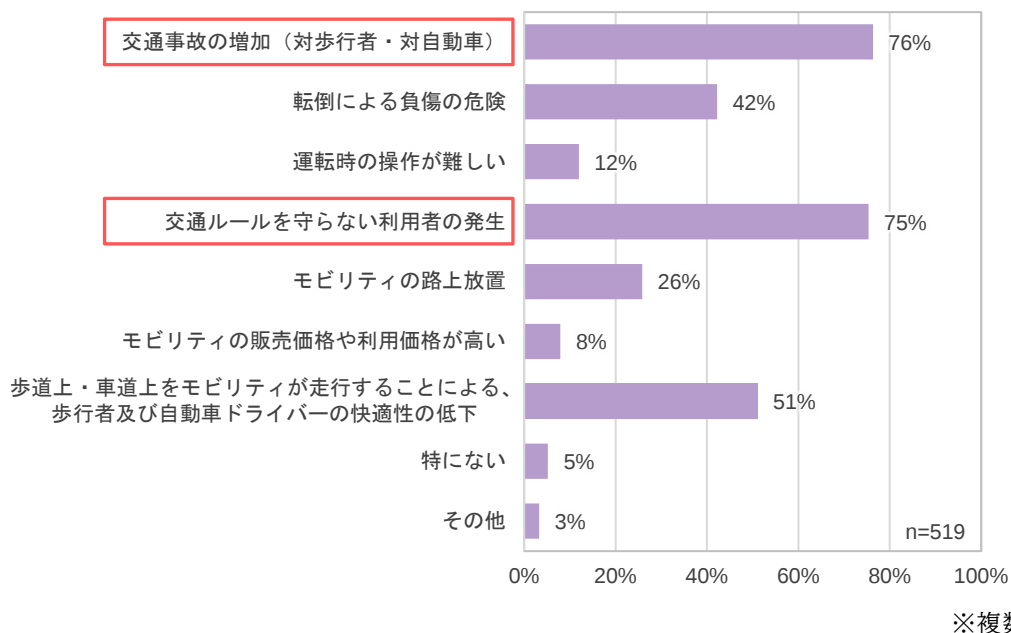


図 2-59 新たなモビリティへの懸念（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

6) 事業者の新たなモビリティに対する課題と安全性向上に資する取り組み

新たなモビリティの関係事業者は、交通ルールの認知度が低いことやマナーの低下、駐輪場所の不足等を課題に感じています。

一方で、安全教室への参加や交通ルールテスト実施による啓発活動や、車両制御による禁止エリアの通行防止など、安全性向上のための取り組みを実施しています。

表 2-2 新たなモビリティの課題及び安全性向上の取り組み（事業者）

項目	内容
新たなモビリティの課題	・交通ルールの認知不足（特に運転免許非保有者） ・利用者のマナーの低下 ・通行空間の確保 ・駐輪場所の不足
新たなモビリティの安全性向上に資する取り組み	・自治体等が主催する安全教室、試乗体験会への参加 ・高校生、大学生を対象とした安全教室の実施 ・Web サイト上での安全に関する取り組みの周知及び情報発信 ・Web サイト上でのヘルメット着用の推奨及び周知 ・モビリティ利用前の交通ルールテストの実施 ・車両自動制御による、通行禁止エリア進入時のエンジン停止 ・新規導入時は、違反件数が多くなる深夜帯のシェアリングサービスを停止 ・交通量が少なく、大通りを避けるルートのご案内

出典：千代田区自転車利用に関するヒアリング調査（事業者）

(2) 諸外国の動向

1) 自転車走行空間の通行環境・交通ルール

各国の自転車走行空間の通行環境・交通ルールにおいては、歩道通行が原則禁止とされており、通行部分においても車道及び自転車道等の通行が推奨されています。

表 2-3 通行環境・交通ルール

No.	国	歩道通行	通行部分
1	イギリス	原則禁止(10歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く)	・車道(左側)か自転車道等を選択 ・自転車道等の通行を推奨
2	イタリア	原則禁止(自治体により通行が認められている場合を除く)	・自転車道等があれば当該部分を通行 ・自転車道等が無い場合は車道の右側を通行
3	オランダ	禁止	
4	デンマーク	原則禁止(道路標識により通行が求められている場合を除く)	
5	ドイツ	原則禁止(10歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く)	
6	フランス	原則禁止(8歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く)	
7	アメリカ・カリフォルニア州	可(自治体によって通行が禁止されている場合を除く)	・原則車道の右側を通行 ・自転車道等の通行は任意
8	アメリカ・ニューヨーク州	原則禁止(12歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く)	
9	アメリカ・ミシガン州	可(自治体によって通行が禁止されている場合を除く)	

出典：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書(R6.2)



2) 電動キックボードの普及状況

諸外国の電動キックボードの規制状況、普及状況について整理した結果を表 2-4 に示します。規制状況については、速度制限が日本より5km/hほど高くなっています。普及状況では、交通事故、ルール違反、路上駐車等の問題が浮き彫りになっています。

表 2-4 電動キックボードの普及状況(2019年時点)

No.	国	規制状況	普及状況
1	シンガポール	(1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:16歳以上 (3)ヘルメット:着用義務なし	・2019年6月末時点で7万5,000台以上が登録済み。シェアリングサービスが普及。
2	アメリカ・カリフォルニア州	(1)速度制限:約24km/h (2)年齢制限:16歳以上 (3)ヘルメット:着用義務あり(18歳未満)	・サンフランシスコ市では、2018年3月に複数事業者がシェアリングサービスを提供開始したがルール違反や危険性が問題となり規制に踏み切った。
3	ドイツ	(1)速度制限:20km/h (2)年齢制限:14歳以上 (3)ヘルメット:着用義務なし	・ドイツでは2019年10月現在、18社が認可を受けた25製品を販売。 ・ベルリン市では約9,000台が流通、2019年6月15日からの3カ月間に74件の事故が起きており、多くが飲酒(違法)を伴うなど問題となっている。
4	フランス	(1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:12歳以上 (3)ヘルメット:着用義務なし	・乗り捨てシェアリングサービスが普及。事故の多発や、ベビーカーや車椅子の通行を妨げる無秩序な駐車が課題。
5	オーストリア	(1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:12歳以下は、住居地道路を除き1人での走行は不可、走行には16歳以上の同行が必要。 (3)ヘルメット:着用義務あり(12歳以下)	・乗り捨てシェアリングサービスが普及。ウィーンには2019年9月時点でシェアリング用デバイスが1,500台。

出典:経済産業省「第三回 多様なモビリティ普及推進会議」用資料(2019.10)

<アメリカの事例>

- ・2019年のシェアリング電動キックボードの利用回数は年間約8,500万回。
- ・自転車と同様の走行空間を走行、歩道走行は禁止。
- ・ロサンゼルスでは、乱雑する迷惑駐車を解消することを目指し、行政において電動キックボードや自転車の駐車スペースを整備。

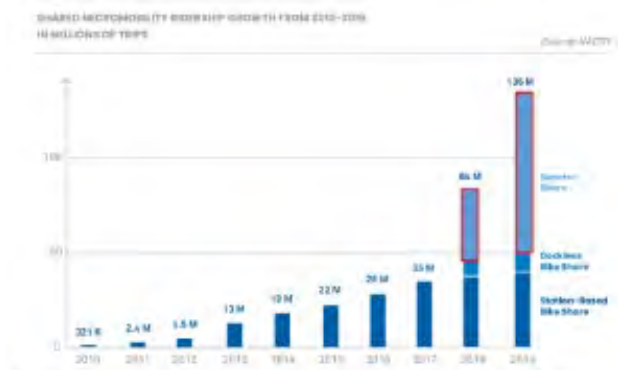


図 アメリカにおけるマイクロモビリティの利用回数の推移 (単位: 百万回)

出典: NACTO Shared Micromobility in the U.S. 2019

出典: 経済産業省資料



出典: サンタモニカ市

道路管理者によるポート設置例

- ・ミネアポリス市ではバス停留所に自転車シェアリングや電動キックボード等に加え休憩スペースを併設



出典: ミネアポリス市



出典: ミネアポリス市

出典: 社会資本整備審議会道路分科会第81回基本政策部会資料1 新たなモビリティと道路空間について(R5.3)

<フランスの事例>

- ・パリは2018年にヨーロッパで初めて電動キックボードのシェアリングを開始。
- ・自転車と同様の走行空間を走行、歩道走行は禁止。
- ・シェアリング電動キックボードの貸出・返却用に特定のポートを持たないため事業者や行政において、電動キックボード専用の駐車スペースを整備。



出典: パリ市



出典: パリ市

道路管理者によるポート設置例

出典: 社会資本整備審議会道路分科会第81回基本政策部会資料1 新たなモビリティと道路空間について(R5.3)



3) 安全対策

各国の自転車通行に関する安全対策としては、学校で交通安全や交通ルールに関する教育プログラムが組まれており、学生だけではなく保護者も対象とした安全教育に力を入れています。

表 2-5 交通安全の取り組み

No.	国	取り組み
1	イギリス	・10 歳～11 歳を対象に、ロールプレイ等を通じた自転車の安全利用に関する教育プログラムを提供(指導者は警察職員) ・自転車競技や自転車を用いたアクティビティに関わる自転車愛好家が集うコミュニティと協力し、自転車の高速走行に伴う危険性等を紹介
2	イタリア	・交通法規の周知に関する「イカロ」と呼ばれるキャンペーンを 23 年間継続して実施(教育の実施主体は交通安全教育に関する専門的なレクチャーを受けた警察職員)多くの学校で実施している(義務ではない)
3	オランダ	・EU やオランダ独自の交通安全に関するキャンペーンを年間で 10 週間程度実施 ・メディアやソーシャルメディアを巻き込んだ広報啓発を実施
4	デンマーク	・自分の自転車に適切な装備が備わっているか、チェックリストを用いて児童と警察官と一緒に確認(帰宅後に同リストを保護者に見せることで保護者も関心を持つ) ・自動車の運転免許証取得時に、自転車のルール等について学ぶカリキュラムを充実化
5	ドイツ	・警察官が学校に赴き、小学校 1～4 年生に対して交通ルールを指導 ・高齢者に対する交通安全教育を専門的に行う職員が在籍
6	フランス	・自転車の交通ルールに関する巨大広告を街中に掲示 ・テレビ・コマーシャルを活用した広報啓発、市民団体に資金を提供しての交通安全イベントを実施
7	アメリカ・カリフォルニア州	・毎年 9 月に一般市民への交通安全教育と交通安全意識向上のためのキャンペーンを実施
8	アメリカ・ニューヨーク州	・運転免許取得前の研修に歩行者及び自転車の安全教育を義務化する法律を制定(2022 年) ・メディアを活用した広報啓発、地域住民へのヘルメットの配布や自転車安全通行に関する活動を毎月実施 ・学校を訪問し、こどもに対する交通安全教育を実施
9	アメリカ・ミシガン州	・州から設定を受けた自動車教習所に対し、自転車に関する安全教育を行うことを義務付け ・ソーシャルメディアを活用して交通ルールの遵守等を周知 ・5～12 歳までのこどもと保護者を対象としたイベントを毎年実施(警察官と一緒に自転車に乗ることで交通ルールを学ぶ)

出典：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書(R6.2)

2.10 現状と課題のまとめ

(1) 自転車利用環境の現状と課題

自転車利用環境の現状と課題について、分野別に整理した結果を以下に示します。

表 2-6 千代田区の自転車利用環境の現状と課題(1/2)

分類	千代田区の自転車利用環境における現状と課題
人口・地勢	・千代田区は、昼間人口が多く、区民だけではなく来訪者も対象とした施策の展開が必要である。 ・標高差がある地域でも移動しやすいモビリティ(電動アシスト機付き自転車や特定小型原動機付自転車など)の環境整備が必要である。
交通基盤	・シェアサイクルポートは区内各所に設置されているが、利便性に満足している区民および来訪者は2～3割と少なく、より利用しやすい場所にシェアサイクルポートを増設するなどの取り組みが必要である。 ・区内の自転車走行空間は、幹線道路を中心に整備が進んでいるが、区道の整備箇所は少ないため、区の特性を活かした自転車走行空間の整備が必要である。
施設立地状況	・区民や来訪者から駐輪場不足の指摘が多いことや駐輪場の場所がわかりにくいという意見が多いため、新たな駐輪場の設置や既設駐輪場の案内手法など、駐輪環境の改善が必要である。
交通特性	・駅前放置自転車台数が23区で最も多く、効果的な放置自転車対策が必要である。 ・千代田区の自転車分担率は23区で最も低く、区内の自転車利用環境の充実が必要である。
交通安全	・区内の自転車関与事故は近年減少傾向にあるものの、対歩行者事故の割合は、全国平均・東京都平均・23区平均と比べ高い傾向にあり、車道整備を基本とした自転車走行空間の整備が必要である。 ・自転車の交通ルールは区民の7割が知っているものの、実際にルールを守っている人は4～6割と低く、認知率と遵守率の乖離が大きいため、自転車利用者に対する交通安全教育や交通安全利用の周知などが必要である。 ・自転車を利用している区民の約3割が自転車損害賠償保険未加入者であり、交通事故に備え保険加入の促進が必要である。
健康・環境	・区民の約6割が今後サイクリングをやりたいと感じており、健康増進の取り組みが必要である。



表 2-7 千代田区の自転車利用環境の現状と課題(2/2)

分類	千代田区の自転車利用環境における現状と課題
観光	・千代田区は魅力ある観光施設が多いものの、自転車で周遊しやすいと感じる来訪者は約3割と少なく、自転車で回遊しやすい環境づくりが必要である。
防災	・公共交通が充実している千代田区では、公共交通の機能が停止する災害時の移動手段の確保が課題である。
新たなモビリティ	・特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故が増加傾向であることから、若年層も含めたルール・マナーの周知・対策が必要である。 ・諸外国の動向などを今後も研究しながら、安全対策と新たな活用の取り組みを進めていく必要がある。