

3 計画の方向性

3.1 計画の将来像

第2章で整理した現状と課題、近年の新たな動きを踏まえ、将来像は、次のように設定します。

<将来像>

誰もが安全で快適で楽しく自転車を利用することができる「自転車先進都市」の実現

千代田区自転車利用ガイドラインのビジョンにおける、「安全で快適な」という概念を踏襲しています。また、誰もが安全で快適に自転車が利用できるように、平成12年の「自転車施策先進都市」というあり方を再興し、先駆的に取り組んでいくことをイメージしています。



3.2 計画の個別方針

個別方針は、将来像を実現するために、区の上位計画および関連計画、区民等へのアンケート調査結果、区の現状や課題を踏まえ、次の3つとします。

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

<設定におけるポイント>

- ・千代田区自転車利用ガイドラインの基本方針「正しくまもる」に該当。
- ・近年の多様な交通手段の普及が進む中、区民等のアンケート結果より、正しい交通ルール・マナーの周知が重要である意見を受け設定。

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

<設定におけるポイント>

- ・千代田区自転車利用ガイドラインの基本方針「快適にはしる」、「きちんととめる」、「みんなでつかう」に該当。
- ・快適な移動の実現のため、自転車走行空間の整備や駐輪箇所の確保、自転車と公共交通の相互利用等による様々な施設への切れ目のないアクセスの向上に取り組む。

方針3

楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

<設定におけるポイント>

- ・千代田区都市計画マスタープランの方針2「お出かけや外出が楽しくなるみちづくり」を踏まえ、「楽しい移動」と「健康的な移動」により自転車の活用を促進する取り組みや施策を展開。

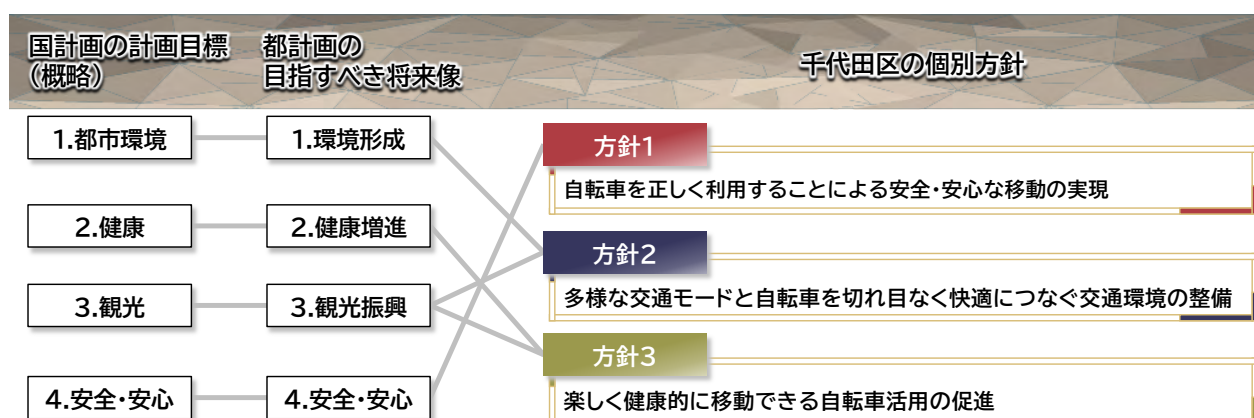


図 3-1 国、東京都計画との対応

4 実施すべき施策・スケジュール

4.1 施策の体系

将来像の実現に向けて、3つの個別方針の下、現状・課題の整理結果を踏まえ、17の施策を定めます。

表 4-1 施策のスケジュール(案)

基本方針	施策名		スケジュール									
			前期					後期				
			R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
方針1 移動の実現 自転車を中心とした安全・安心な移動の実現	施策1-1	(1)交通安全教育や体験会等の実施	1)自転車利用者向けの継続した取り組み 2)新たなモビリティ利用者向けの新規取り組み									
		(2)自転車安全利用の周知 (交通ルール、ヘルメット着用)	1)区の広報紙やHP等による周知 2)年間登録制利用者への交通ルール等の周知									
		(3)自動車ドライバーへの周知・啓発	1)自転車に関するルールの周知や路上駐車抑制に向けた啓発									
		(4)自転車損害賠償保険の加入の促進	1)チラシやポスター、HP等による周知・啓発									
	施策1-2	(1)警察と連携した注意喚起	—									
方針2 交通環境の整備 多様な交通モードと自転車を 切れ目なく快適につなぐ	施策1-3	(1)災害時における自転車活用の推進	1)シェアサイクル事業者と連携した移動手段の確保									
	施策2-1	(1)自転車走行空間の整備	1)自転車ネットワーク路線を優先とした自転車走行空間の整備 2)皇居一周の自転車走行環境の整備									
		(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促進 2)定期利用駐輪場入庫台数管理による稼働率向上									
	施策2-2	(2)新たな駐輪場の設置促進・支援	1)区有地での駐輪場の設置 2)民有地での駐輪場の設置 3)鉄道事業者用地を活用した駐輪場の設置 4)道路空間を活用した路上駐輪場の整備									
		(3)放置自転車対策の強化	1)放置自転車の削減に向けた啓発 2)放置禁止区域の拡大									
	施策2-3	(1)シェアサイクル事業の促進	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・周知									
		(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・促進									
方針3 自転車活用の促進 楽しく健康的に移動できる	施策3-1	(1)自転車利用者向けの環境整備	—									
		(2)観光イベント等を活用した回遊促進	—									
	施策3-2	(1)健康増進に資するサイクリング需要の創出	1)サイクリング需要を喚起させる情報の周知									
		(2)移動を支援するモビリティの周知・体験	1)特定小型原動機付自転車の周知及び体験会の実施									
		(3)自転車通勤の促進	1)自転車通勤制度の周知・啓発									

---▶ 施策検討・準備期間 ▶▶▶ 施策実施期間



4.2 施策の内容

方針1

自転車を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

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います。

(1) 交通安全教育や体験会等の実施

1) 自転車利用者向けの継続した取り組み

対象

区民

来訪者

警察庁では、自転車の交通違反の検挙件数の増加を受け、令和6年5月に成立した改正道路交通法に基づき、令和8年4月1日から、自転車の交通違反に対して、交通反則通告制度(通称青切符)が適用されます。

千代田区においては、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・特別区(23区)平均と比べ高い傾向にあります。また、区民および来訪者の自転車の交通ルールについて、認知率と遵守率に大きな乖離があることから、自転車利用者に対する交通安全教育や体験会等を継続して実施します。

【学校での実施実績: 令和6年度神田一橋中学校】

年度毎に1校、中学生全学年を対象に交通安全教室(警察署との連携による交通ルールの指導)を実施。



図 4-1 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) 新たなモビリティ利用者向けの新規取り組み

対象 区民 来訪者

令和5年7月の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ます。一方で、自転車及び新たなモビリティに対する交通ルールの周知は十分に行えていないため、関係事業者と連携して交通安全教室および体験会を実施します。その際、特定小型原動機付自転車は、16歳から運転ができることを踏まえ、高校生や大学生も対象にします。

(2) 自転車安全利用の周知(交通ルール、ヘルメット着用)

1) 区の広報紙やHP等による周知

対象 区民 来訪者 事業者

a) 自転車利用者向け

区の広報紙や、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について、様々な年代への周知の徹底を図ります。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います(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いるため、区内でのヘルメット着用の周知・啓発も重点的に実施します。

加えて、千代田区内の事業者が自転車を安全に利用できるよう、事業者への周知も促進します。また、区民の規範となる区役所職員に対しても、本計画の策定を機に、自転車関連の知識やルール・マナーの情報発信を行います。



図 4-2 取り組みイメージ(左図:ルールテスト(ドコモ)、右図:啓発リーフレット(東京都))

出典:ドコモバイクシェア、東京都HP

b) 新たなモビリティ利用者向け

区の広報誌や、ホームページなどを通じて、特定小型原動機付自転車の交通ルール等の周知・啓発を図ります。また、近年のペダル付き原動機付自転車に関連する交通事故・違反件数の増加や「電動アシスト自転車」といった不適切な表記でネット販売されている現状を踏まえ、「ペダル付き原動機付自転車」と「自転車」との違いなど、警察と連携した周知・啓発を行います。

2) 年間登録制利用者への交通ルール等の周知

対象 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します。

(3) 自動車ドライバーへの周知・啓発

1) 自転車に関するルールの周知や路上駐車抑制に向けた啓発

対象 区民 来訪者 事業者

自動車ドライバーを対象に、自転車走行空間のルールや自転車レーン上の路上駐車抑制のため、啓発チラシを作成し、HPや既存の交通安全イベントの機会を活用して、ドライバーへの周知を行います。



図 4-3 ドライバー向け啓発チラシ(大田区事例)



(4) 自転車損害賠償保険の加入の促進

1) チラシやポスター、HP 等による周知・啓発

対象

区民

来訪者

事業者

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東京都と連携してチラシやポスター、ホームページ等を活用した周知・啓発を継続して実施します。

図 4-4 千代田区交通傷害保険加入のチラシ

施策 1-2: 自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策

区内の自転車指導啓発重点地区・路線を対象に、安全対策に向けた検討を実施します。

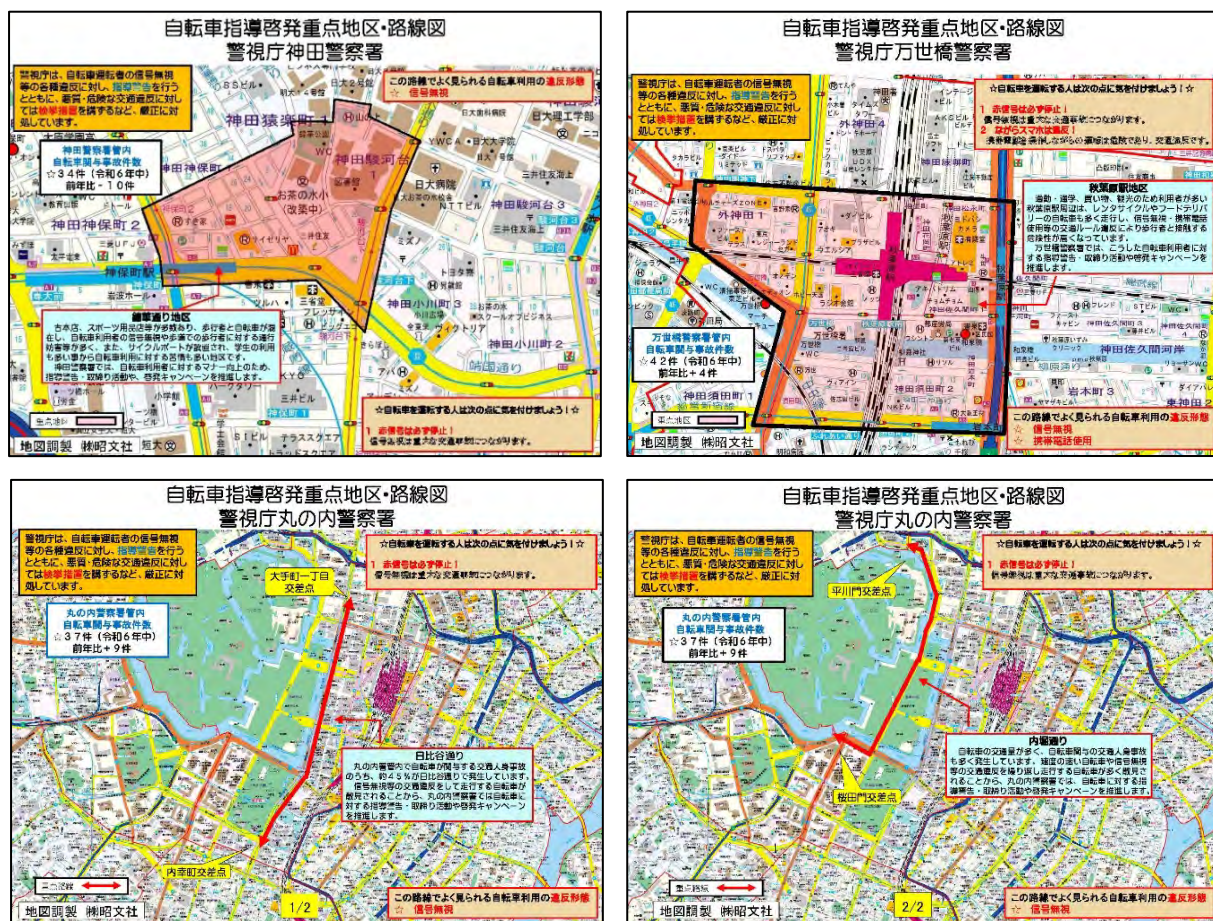
(1) 警察と連携した注意喚起

対象 区民 来訪者 事業者

警視庁が定める「自転車指導啓発重点地区・路線」において、警察と連携した周知・啓発活動をしていきます。また、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。

【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



出典：警視庁HP



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ます。

(1) 自転車走行空間の整備

1) 自転車ネットワーク路線を優先とした自転車走行空間の整備

対象

区民

来訪者

事業者

a) 車道通行を原則とした自転車走行空間の整備

国のガイドラインを参考に、区内の自転車走行空間を整備していきます。また、自転車の走行需要が高く、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、優先的に整備をしていきます。

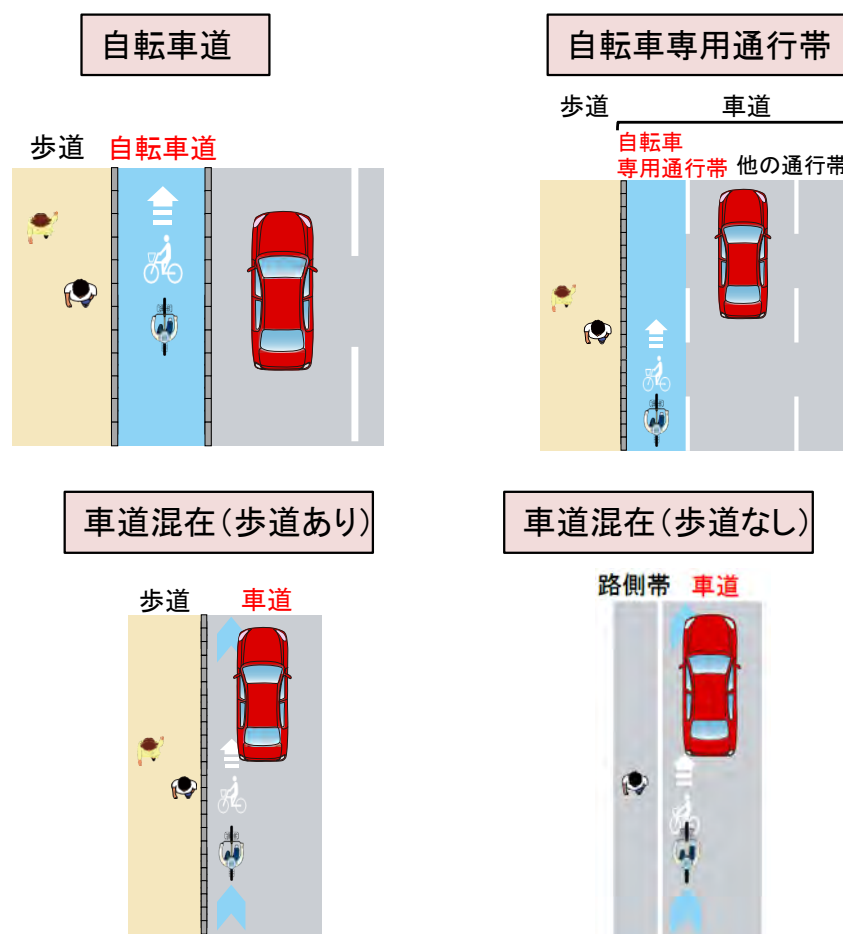


図 4-7 整備形態(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)



b) 路上駐停車需要を考慮した自転車走行空間の整備

自転車専用通行帯の整備にあたり、路上駐停車の需要がある路線については、下記の事例を参考に、路上パーキングを併設した構造の自転車専用通行帯を検討します。

<パターン1> 自転車専用通行帯の右側に駐車マスを設置

双方向通行の道路で両側に路上パーキングがあり、車道上にゆとりがある区間では、路上パーキングと自転車専用通行帯の併設を検討します。



図 4-8 国道1号(白金1丁目～高輪台)の整備事例

<パターン2> 自転車専用通行帯の左側に駐車マスを設置

双方向通行の道路で両側に路上パーキングがあり、歩道上にデッドスペース(植栽帯や地上機器等の間)がある区間では、その空間を活用し、自転車専用通行帯の左側に路上パーキングを併設した構造を検討します。



図 4-9 スタジアム通り整備事例

施策 2-2: 駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現

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きます。

(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促進

対象

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満空情報の提供や案内・誘導のためのサインなどの新設や更新を行い、利用促進を図ります。



図 4-12 千代田区の駐輪場情報提供ページ

出典: 千代田区自転車駐車場受付サイト HP

2) 定期利用駐輪場入出庫台数管理による稼働率向上

対象

駐輪場利用者

これまで、区営の定期利用駐輪場では、定期利用者の利用実態までは正確に把握できていませんでした。そこで、定期利用者の入出庫情報を取得して空き状況を把握し、新たに貸し出しを行うなど、より多くの利用者の受け入れが可能となる取り組みを進めます。

(2) 新たな駐輪場の設置促進・支援

1) 区有地での駐輪場の設置

対象

駐輪場利用者

事業者

道路、公園、児童遊園、広場、区低未利用地など区有地での駐輪場の設置を検討します。

2) 民有地での駐輪場の設置

対象

駐輪場利用者

事業者

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ります。各事業所において必要な駐輪場を整備するように要請していきます。

また、大規模開発事業者を対象に、開発諸制度を活用した、新たに建設される施設への駐輪場確保も要請していきます。

さらに、駅前など空きスペースを利用した小規模駐輪場設置など、民地内での駐輪場の設置を検討していきます。



図 4-13 駐輪場シェアサービス「みんちゅう SHARE-LIN」

出典：みんちゅう SHARE-LIN HP

3) 鉄道事業者用地を活用した駐輪場の設置

対象

駐輪場利用者

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、鉄道事業者用地を活用した整備・拡充を進めます。



4) 道路空間を活用した路上駐輪場の整備

対象

駐輪場利用者

a) 車道側からアクセスできる駐輪場の整備

区民・来訪者・事業者ともに区内に駐輪場が不足していると意見が多い一方で、既存の空間も限られるため、道路空間を有効に活用した路上駐輪場の整備が求められています。

そのため、歩道拡幅事業などと併せて、歩道上に車道側からのアクセスができる駐輪場の整備を検討します(図 4-14 参照)。



図 4-14 歩道拡幅により駐輪場を整備した事例(名古屋市)

b) 時間制限駐車区間(パーキング・メーター等)を駐輪スペースへ転用

千代田区内では、区道に時間制限駐車区間(パーキング・メーター等)が多く、駐車実態を調査した上で、自動車利用が少ない箇所を、自転車用の駐輪スペースへの転用を検討します(図 4-15 参照)。

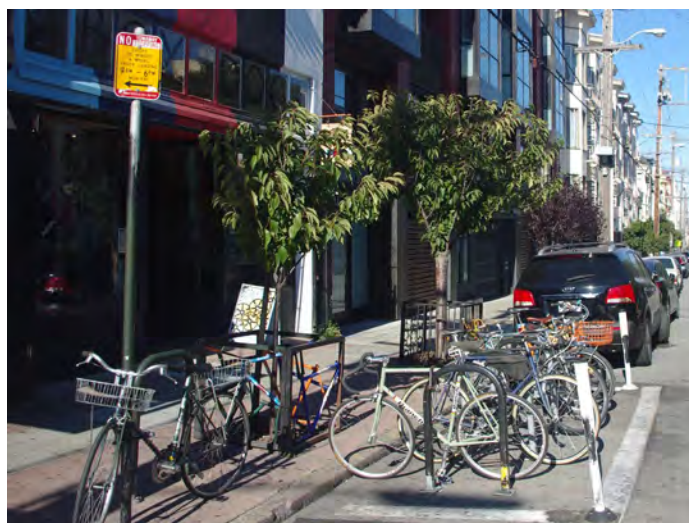


図 4-15 路上駐車マスと同列にある駐輪スペース(San Francisco)

(3) 放置自転車対策の強化

1) 放置自転車の削減に向けた啓発

対象 区民 来訪者 事業者

放置自転車に対する警告・撤去を強化していくとともに、周辺駐輪場への案内や誘導をしていきます。

2) 放置禁止区域の拡大

対象 区民 来訪者 事業者

千代田区では、区内11箇所の放置自転車禁止区域を設定していますが、依然として、放置自転車が多い地域があります。そこで、放置自転車の実態調査等を行いながら対策を検討していきます。また、新たな駐輪場の設置に併せて、放置自転車禁止区域の拡大を地元等と協議しながら進めます。



図 4-16 放置自転車禁止区域(秋葉原駅周辺・岩本町駅周辺)

出典:千代田区HP



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、自転車を通じて誰もが快適に利用できる移動サービスの仕組み、連携方法等を検討します。

(1) シェアサイクル事業の促進

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・周知

対象

区民

来訪者

a) 交通結節点の利用環境の整備

区内を張り巡らせているJRや地下鉄をはじめ、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目指します。特に、東京駅や秋葉原駅などの交通結節点となる駅には、シェアサイクルポートを新たに設置していくことや、様々な交通モードを集約するモビリティハブのような機能を検討していきます。

b) 自転車利用の有用性の周知

また、千代田区の場合、地下鉄移動が不便な短中距離について、シェアサイクルを活用すれば短時間で移動することができます。このような情報を来訪者が把握することは難しいため、シェアサイクル活用の有用性について、区のHPやチラシ等で情報提供を行います。



図 4-17 自転車利用が有利となる短中距離のイメージ(千代田区役所⇄御茶ノ水駅)

(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・促進

対象

区民

来訪者

千代田区では、子育て世代の移動支援策として、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月より実施しています。引き続き、子育て世代の移動の充実に向け、貸出を継続しつつ、ポート数の新規設置も進めます。また、電動アシスト子乗せ自転車については、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きます。

表 4-2 実証実験の概要

運営事業者	Open Street 株式会社「HELLO CYCLING」	
開始日	令和5年2月1日	
実施方法	区内に専用サイクルポートを設置し、コミュニティサイクル事業として実施	
対象者	幼児(小学校就学の始期に達するまでの子ども)がいる方	
サイクルポート	1. 東郷元帥記念公園:4 ラック 所在地:三番町 18 2. 神田駿河台下(神保町駅付近):4 ラック 所在地:神田小川町 3-8-2 3. 飯田橋駅東口第2自転車駐車場:6 ラック 所在地:飯田橋 3-11-30 先 4. 水道橋駅自転車駐車場:2 ラック 所在地:神田三崎町 2-20 先 (注意) 貸出・返却は上記4か所の専用サイクルポートのみに限ります。	【写真】神田駿河台下 
自転車	チャイルドシート付き電動アシスト自転車	
料金	利用開始 30 分まで 200 円(税込み) 延長 15 分ごと 100 円(税込み) 12 時間まで 2,000 円(税込み)	

出典:千代田区HP



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

区内での自転車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します。

(1) 自転車利用者向けの環境整備

対象

区民

来訪者

千代田区は、新幹線や在来線、地下鉄など、多くの路線が乗り入れる交通の要衝である東京駅が立地するほか、歴史的・文化的魅力を多く有しているため、区内への集客力は高いものと考えられます。そこで、来訪者を対象に、回遊コースやサイクルツアーイベントを周知することで、区内での自転車利用促進をPRしていきます。

また、来訪者に気軽に快適にサイクリングを楽しんでもらうため、施設への駐輪スペース確保に向けた調整を進めていきます。



図 4-18 (再掲)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

(2) 観光イベント等を活用した回遊促進

対象

区民

来訪者

区外およびインバウンドの来訪者の回遊性を高めるため、観光イベント等を活用した取り組みを進めます。具体的には、アンテナショップを巡るスタンプラリーなどの区のイベントにおいて、シェアサイクルを利用した移動手段を提案するなど、快適な回遊を促進していきます。



図 4-19 連携イベントイメージ(中央区)



施策 3-2: 自転車を活用した健康づくりの促進

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します。

(1) 健康増進に資するサイクリング需要の創出

1) サイクリング需要を喚起させる情報の周知

対象

区民

来訪者

既存の地域のスポーツイベントの場(体育大会など)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ります。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します。

表 4-3 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*

出典：厚生労働省メッツ表(R5.8)

(2) 移動を支援するモビリティの周知・体験

1) 特定小型原動機付自転車の周知及び体験会の実施

対象

区民

来訪者

特定小型原動機付自転車の種類は、二輪だけでなく三輪、四輪や座るタイプ、荷物を置けるタイプなど多様化が進んでいます。特に高齢者は、免許返納後の移動手段として、より安定して走れる特定小型原動機付自転車を利用することで、行動範囲が広がり、外出機会の増加や健康増進が期待できます。こういった多種多様なモビリティの動向や有用性を区のHP等で発信していきます。併せて、高齢世代になる前の壮年期(40～64歳)をメインに、様々な世代に特定小型原動機付自転車を体験できるイベントの実施や区内事業所への参加の働きかけ等を進めていきます。



図 4-20 電動三輪車(特定小型原動機付自転車)

出典:MOBILE JAPAN: TK3E、BRJ株式会社: TOCKLE

(3) 自転車通勤の促進

1) 自転車通勤制度の周知・啓発

対象

事業者

健康増進には、日常生活に運動を組み込むことが効果的です。

自転車通勤制度については、「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)が策定されており、これについて区内事業所等への周知や区のHPに掲載するなど、自転車通勤や業務利用の拡大に向けて、広報啓発を強化していきます。



図 4-21 自転車通勤導入に関する手引き抜粋(R6.7)