

5 千代田区自転車ネットワーク計画

5.1 策定方針

(1) 基本方針

千代田区自転車ネットワーク計画は、区内の自転車利用者が安心かつ快適に走行できる空間を面的に整備することを目的としています。また、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でもあります。本計画では、「自転車」および「特定小型原動機付自転車」が軽車両であるという前提のもと、車道走行を原則とした自転車走行空間を整備する路線を選定します。一方で、千代田区は一方通行路線や路上パーキングが多い事情を抱えているため、整備形態については、地元や交通管理者と協議しながら決めていきます。

計画を作成する際は、国道や都道と連携した区内全域の自転車ネットワーク形成による移動性の向上や、周辺区の自転車ネットワーク路線との連続による区外への移動性向上を考慮します。

【関連計画】

- 国 : 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(改定版)(令和6年6月)
- 東京都 : 東京都自転車通行空間整備推進計画(令和3年5月)
- 千代田区 : 自転車利用ガイドライン(平成25年12月)
: 千代田区都市計画マスタープラン(令和3年5月改定)

(2) 計画の対象地域

区道を中心に千代田区全域を対象とします。また、国道・都道との交差点についても、道路管理者である国や都と連携します。

(3) 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

自転車ネットワーク路線の整備の流れは図 5-1 を想定しています。本計画では整備後のフォローアップまでを考慮します。



図 5-1 自転車ネットワーク路線の整備フロー



5.2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 路線選定の考え方

自転車ネットワーク路線は、国のガイドラインを参考に、自転車走行需要が高い区間、または安全性での配慮が必要と考える区間などを候補として選定します。

選定においては、千代田区都市計画マスタープラン(令和3年5月改定)の道路ネットワークの考え方を踏まえ、地区内の交通を処理する幹線道路(区道)及び地区内主要道路(区道)を軸とし、回遊を促す立寄り拠点や生活利用が想定される施設までアクセスする道路を選定します(指標1~3)。また、通学路に指定されている道路や、過去に自転車対歩行者の接触事故が発生しており、安全性が求められる道路を選定します(指標4、5)。

一方で、自転車走行空間を連続的に整備するため、既存整備済み区間との連続性も考慮します(指標6)。また、千代田区はシェアサイクルポートが区内に密に設置されており、シェアサイクルの利用が多い道路についても実態を踏まえて選定します(指標7)。

上記(指標1~7)で抽出した路線について、ネットワーク密度や幅員等の道路状況を踏まえた上で、千代田区の自転車ネットワーク路線を選定します。

<候補路線>

【指標1】幹線道路、地区内主要道路

【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

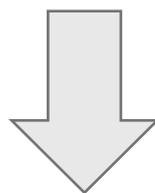
【指標3】幹線道路からの生活利用が想定される施設までのアクセス道路

【指標4】通学路指定のある道路

【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道

【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間

【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路



道路状況を踏まえた調整

<千代田区の自転車ネットワーク路線>

【指標1】~【指標7】の路線を候補として、
千代田区の自転車ネットワーク路線を選定

図 5-2 自転車ネットワーク路線の考え方

表 5-1 自転車ネットワーク路線の選定

国のガイドラインにおけるネットワーク路線の選定	千代田区における自転車ネットワーク路線候補	具体的な視点
以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせ選定する		
①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	【指標1】幹線道路、地区内主要道路 【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路 【指標3】幹線道路からの生活利用が想定される施設までのアクセス道路 ※千代田区都市計画マスタープランにおける、地区内主要道路(地区レベルの交通を集約的に処理する役割)	・幹線道路、地区内主要道路 ・回遊が期待される施設(観光マップ) ・関連HPの情報より把握(区役所・出張所、図書館、総合病院、商業施設、保育園・幼稚園、児童館、駐輪場)
②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車走行空間を確保する路線	【指標4】通学路指定のある道路 【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道	・通学路指定状況図(千代田区資料) ・警視庁交通事故統計情報(R2～R5)
③自転車通学路の対象路線(中学校、高等学校、大学等への接続路線)	-	-
④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路	・シェアサイクルデータの経路分析にて把握(ドコモバイクシェアデータ)
⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	-	-
⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間	・自転車専用通行帯、車道混在(矢羽根)が整備されている区間(千代田区資料)
⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	-	-
⑧新設道路(自動車専用道路、歩行者専用道路を除く)	-	-
⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	-	-



(2) 自転車ネットワーク路線の選定

指標1～7を候補路線として、千代田区自転車ネットワーク路線を選定しました。

1) 【指標1】 幹線道路、地区内主要道路

区内の移動を円滑にするため、地区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)を選定しました。

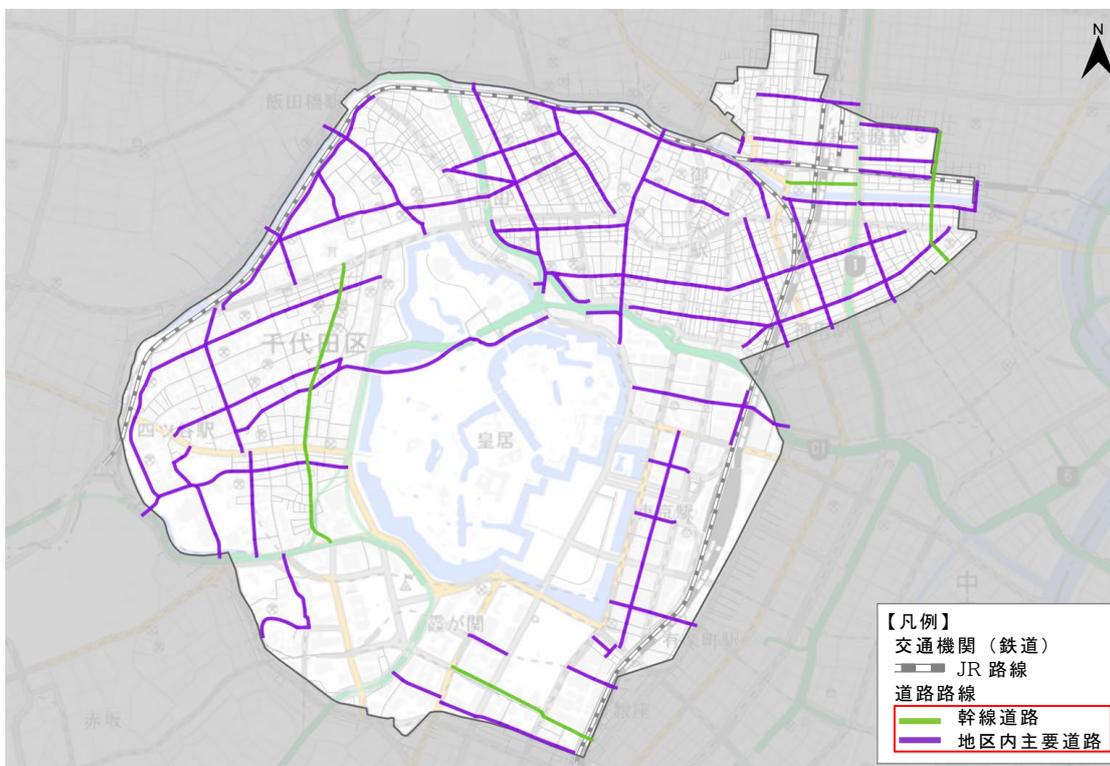


図 5-3 【指標1】幹線道路、地区内主要道路

出典:千代田区資料を基に作成

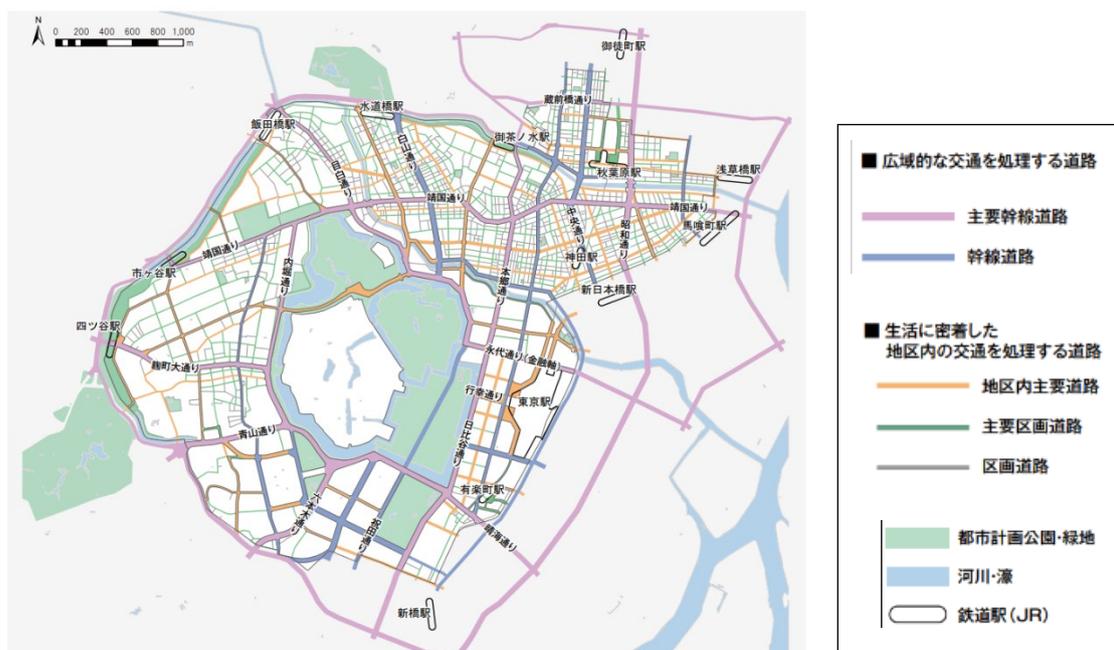


図 5-4 多様な機能を分担する道路体系の考え方(抜粋)

出典:千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)

2) 【指標2】 回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

区内の観光施設、立寄り施設間の回遊を狙い、施設間を最短でつなぐ路線を抽出しました。隣接区の自転車ネットワーク路線との連続性も考慮しました。

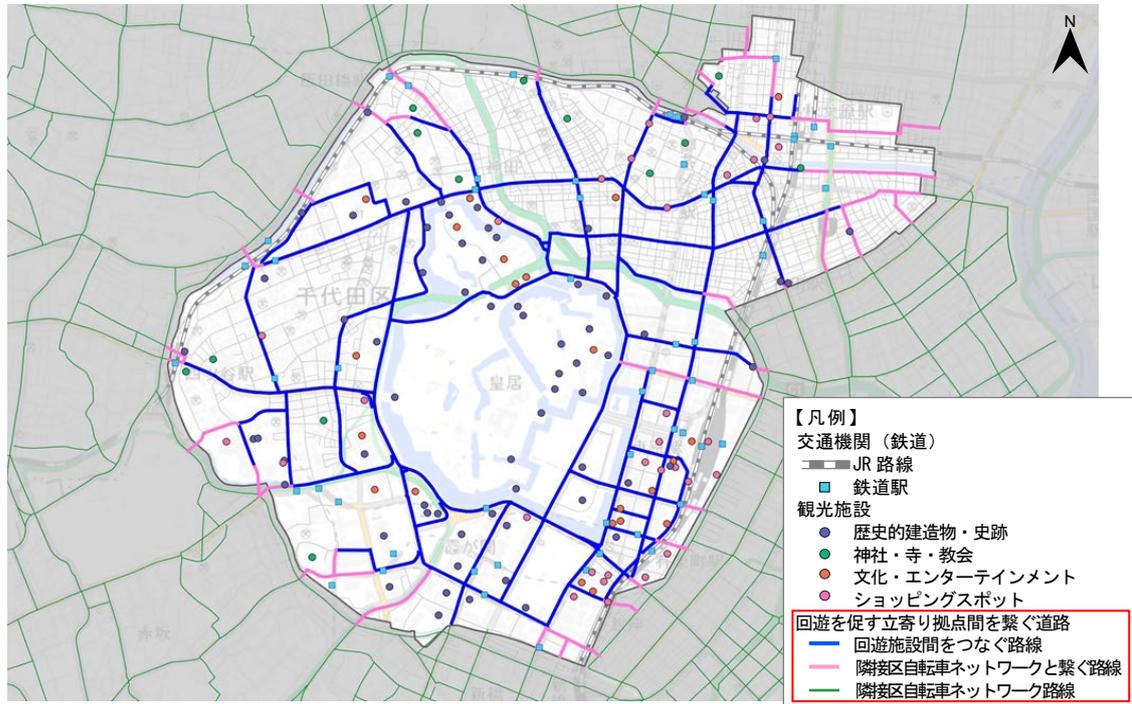


図 5-5 【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

出典：千代田区HP、各自治体の自転車ネットワーク計画および整備図を基に作成

3) 【指標3】 幹線道路からの生活利用が想定される施設までのアクセス道路

区内の幹線道路である国道、都道、区道（幹線道路、地区内主要道路）から、生活利用が想定される施設（病院、保育園、公共施設等）までを繋ぐ道路を抽出しました。

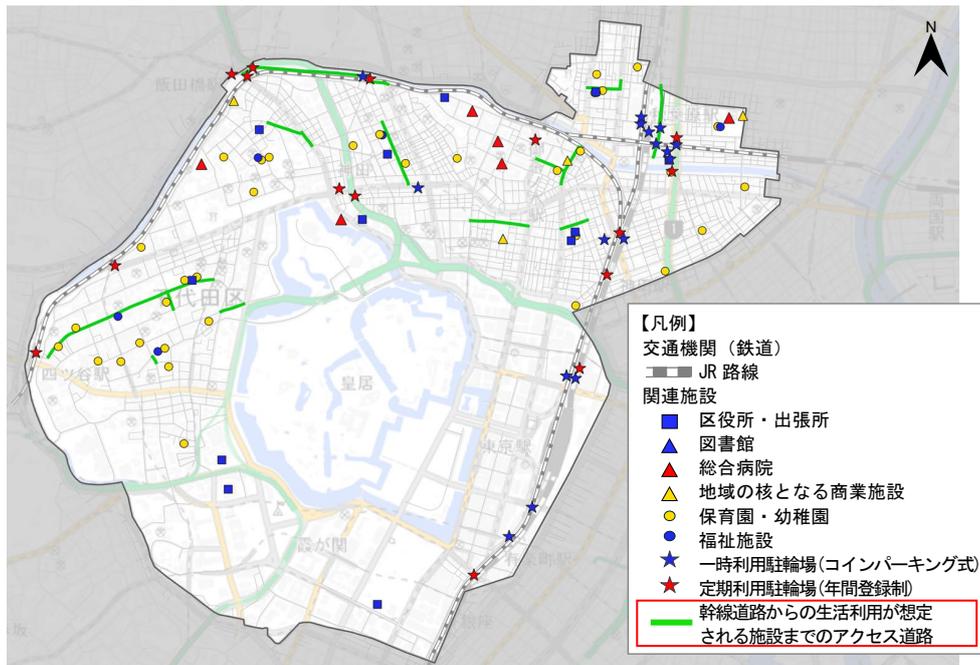


図 5-6 【指標3】幹線道路からの生活利用が想定される施設までのアクセス道路

出典：千代田区HP、国土数値情報を基に作成



4) 【指標4】 通学路指定のある道路

通学路指定のある道路においては、自転車と歩行者の錯綜を防ぎ、安全性を向上させる必要があるため、自転車走行空間を確保する路線として抽出しました。

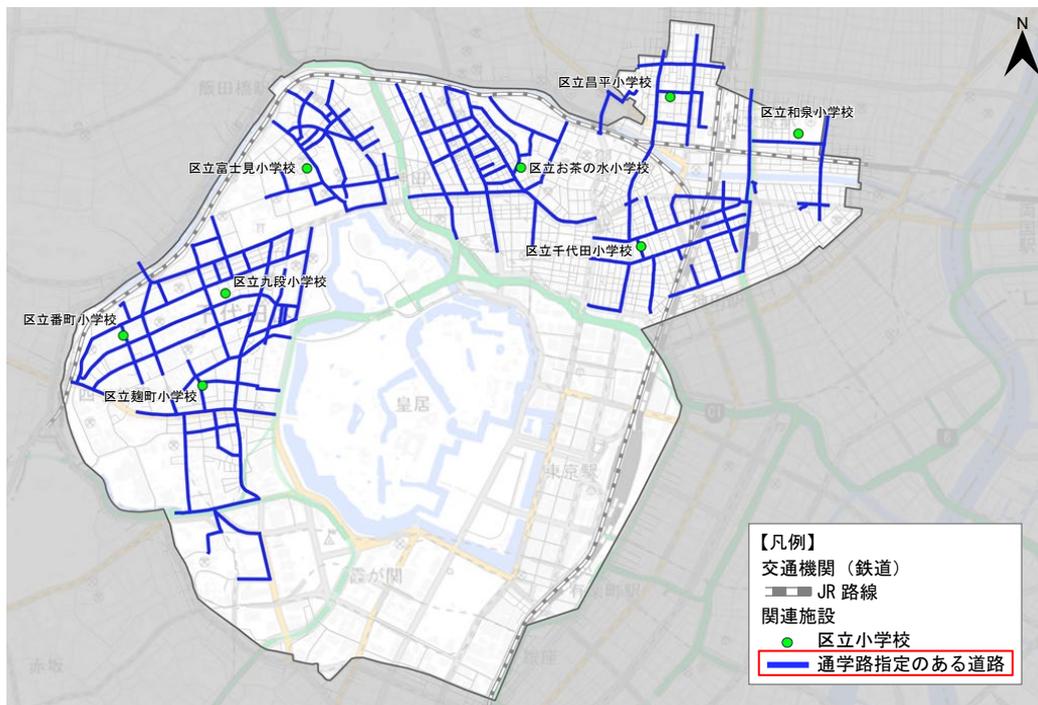


図 5-7 【指標4】通学路指定のある道路

出典：千代田区資料を基に作成

5) 【指標5】 自転車×歩行者事故が発生している区道

千代田区は自転車対歩行者事故の割合が他区に比べて多い傾向にあります。区道上での自転車対歩行者事故に着目し、事故が発生している区間を抽出しました。

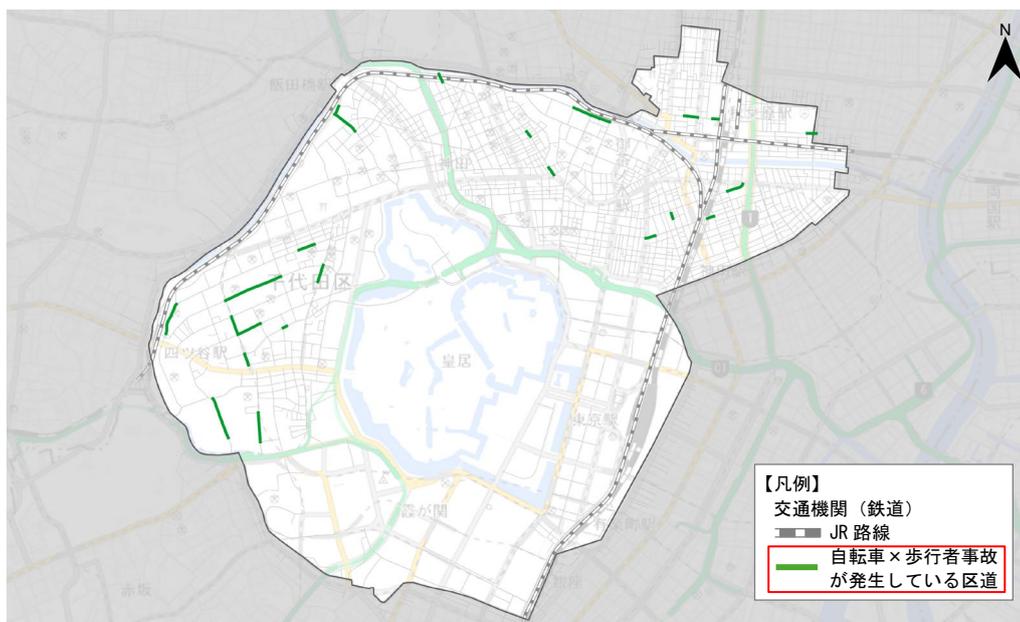


図 5-8 【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道

出典：R2～R5交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成

6) 【指標6】 車道の自転車走行空間が整備されている区間

国のガイドラインを踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在など自転車走行空間が整備されている路線を抽出しました。区道では自転車専用通行帯、車道混在(矢羽根)が整備されています。

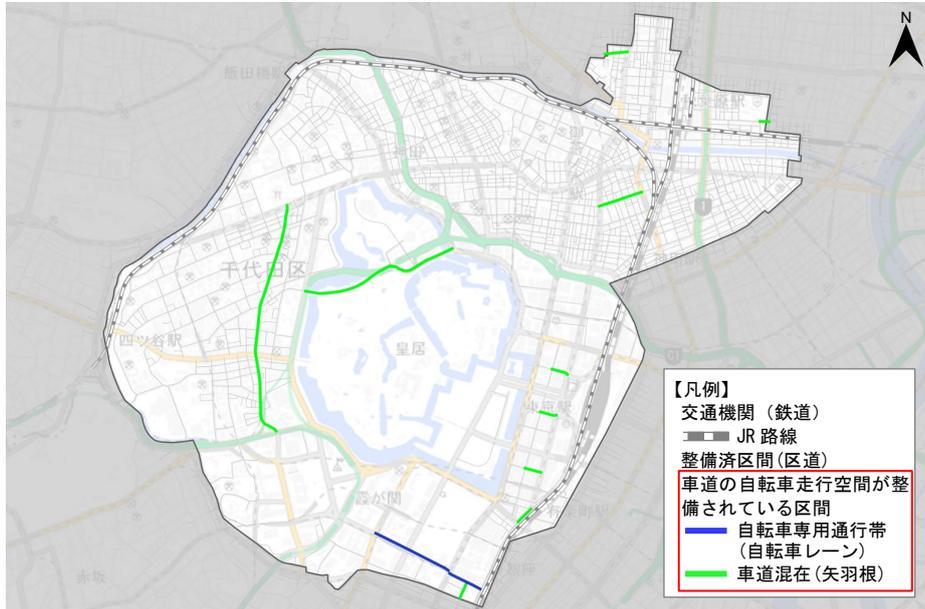


図 5-9 【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間

出典：千代田区資料を基に作成

7) 【指標7】 シェアサイクルの利用が多い道路

千代田区内を走行したシェアサイクルの走行履歴データを分析し、相対的に利用頻度の高い路線を抽出しました。自転車ネットワーク路線は、平日・休日ともに利用の多い区間を対象としました。利用頻度が高い区間とは、シェアサイクル交通量を区間別に比較したとき偏差値が60以上の区間(上位15%程度)を設定しています。

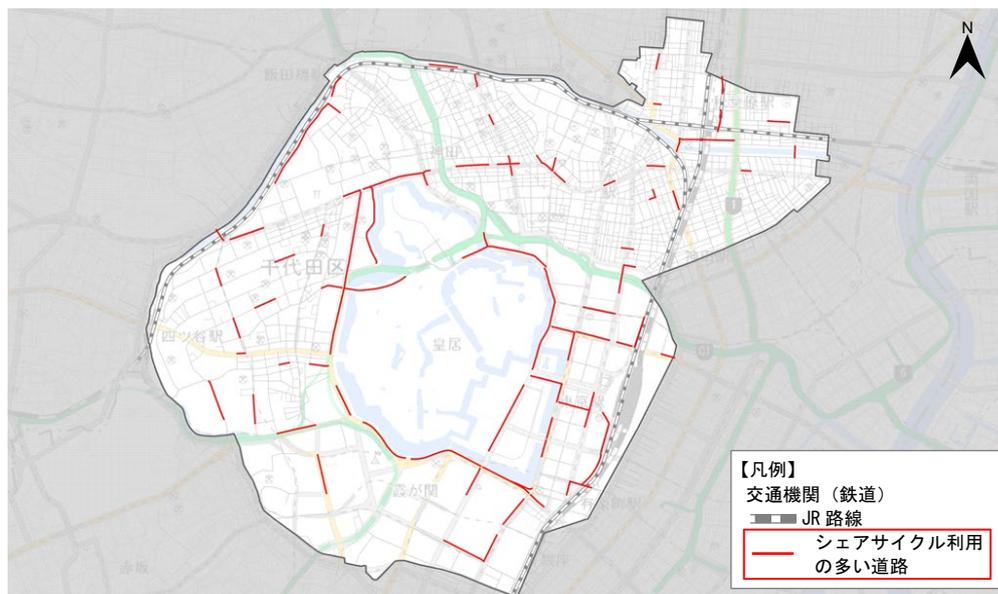


図 5-10 【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路

出典：ドコモバイクシェアの走行履歴データ(R6.4.10～4.16)を基に作成



8) 指標1～7の重ね合わせ

指標1～7の重ね合わせ結果を以下に示します。

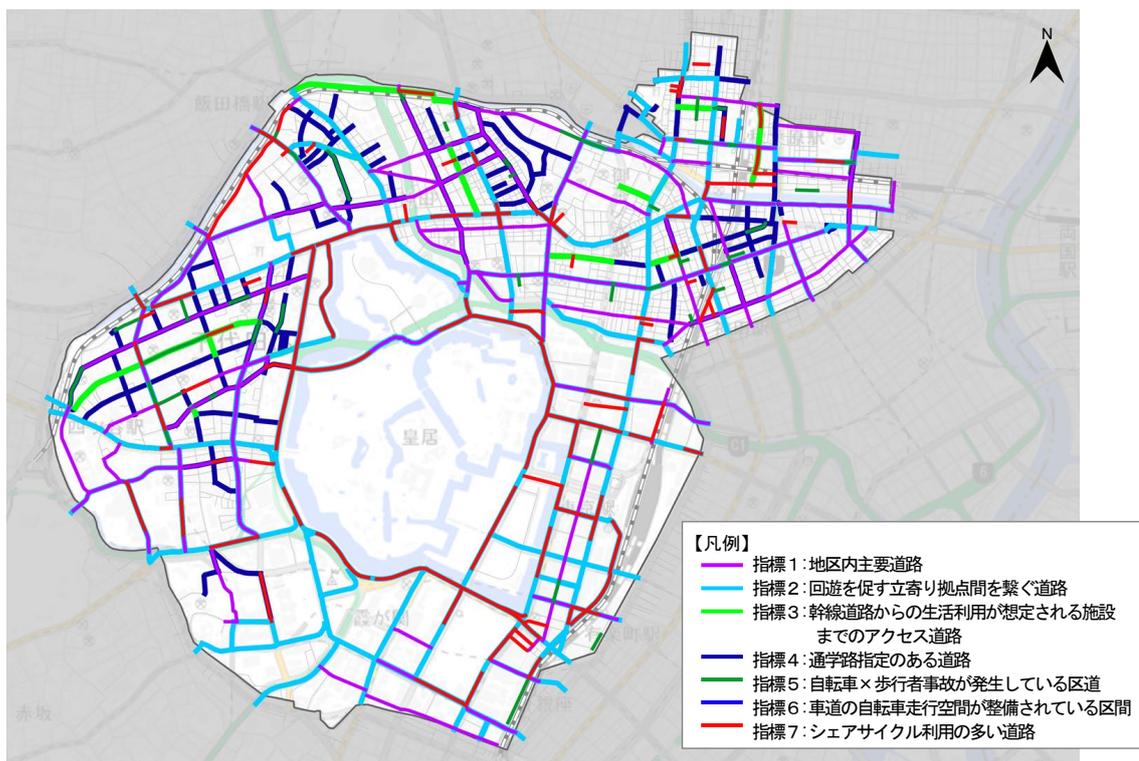


図 5-11 指標1～7の重ね合わせ結果

9) 自転車ネットワーク路線

上記の結果から、複数の路線が並行する区間は代表的な路線を選定し、区全域で国道と都道を含めたネットワークの連続性を踏まえ、下記の区間を自転車ネットワーク路線として選定しました。これらの区間は今後、優先的に整備することを目指す路線として選定しましたが、計画期間(10年後)が終了した際は、新たな自転車ネットワーク路線を検討する必要があります。また、今回の計画で選定さ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。

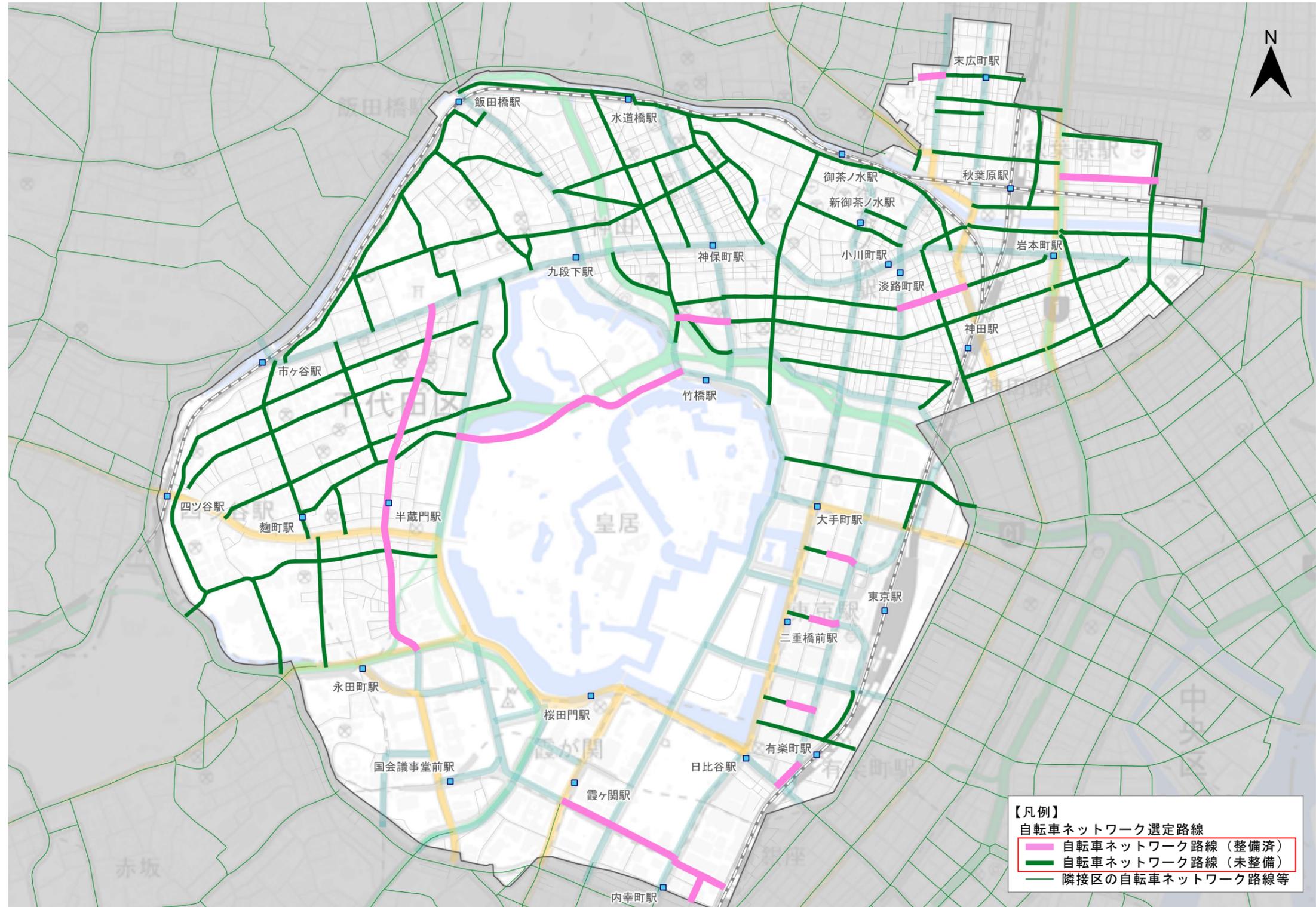


図 5-12 自転車ネットワーク路線



5.3 整備形態の選定

(1) 整備形態選定の考え方

国のガイドラインでは、自転車ネットワーク路線に選定した路線に対して、交通状況を踏まえた整備形態として、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類から選定することになっています。

千代田区における自転車ネットワーク路線の整備形態は、国のガイドラインを基本としつつ千代田区の交通状況・規制状況・地域特性等を踏まえ、地元や警察等とも協議の上、選定します。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 5-13 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(R6.6)



1) 自転車道

自転車道は、自動車の走行空間や歩道と物理的に分離させた整備方法です。

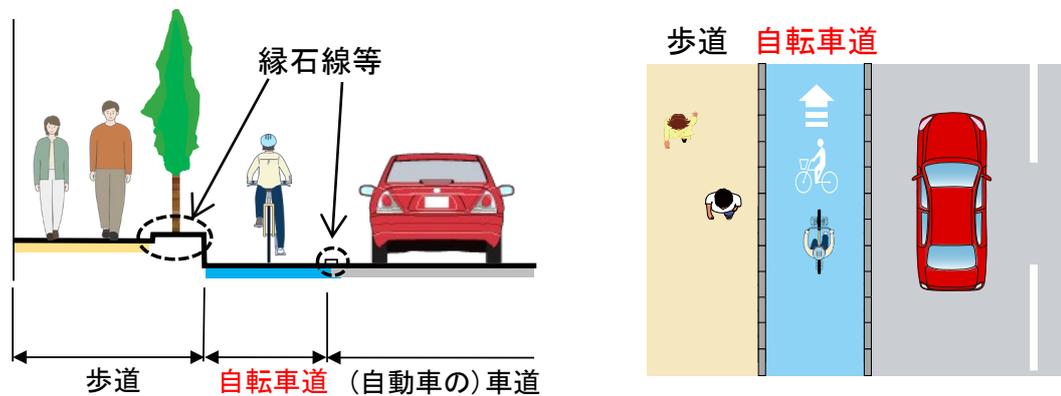
自転車道は、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分です。(道路構造令第2条第2号)。

自転車道は一方通行とすることが推奨されています。

自転車道が整備された区間では、自転車は自転車道を通らなければなりません。

特定小型原動付自転車は自転車道を通ることができます(自動車が通行する車道も通行することができます)。

■整備イメージ



■道路標識

自転車専用
(325の2)



自転車一方通行
(326の2-A,B)



■整備事例



<神奈川県川崎市>

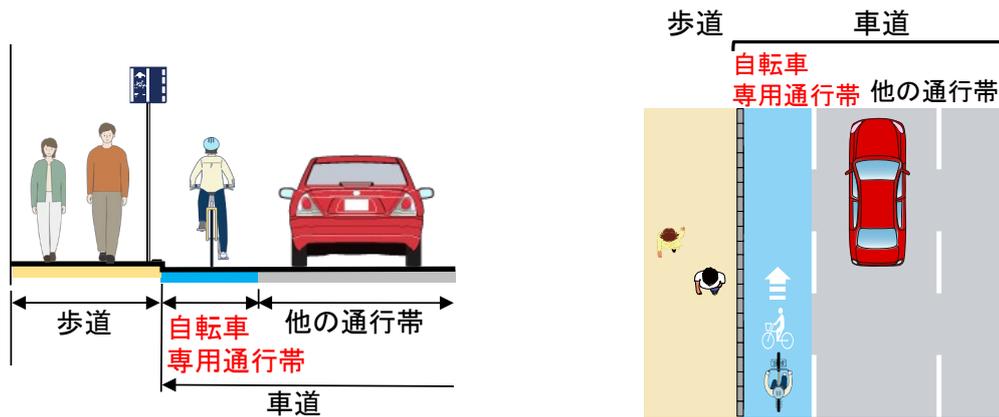
図 5-14 自転車道の整備形態イメージ

2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定により、自転車が通行しなければならない車両通行帯として、道路標識等により指定された車両通行帯であり、原付など軽車両以外の車両は通行することができません。

自転車専用通行帯を通行する自転車は自動車と同様に一方方向にしか通行できません。自転車と特定小型原動付自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければなりません。

■ 整備イメージ



■ 道路標識

- ① 専用通行帯 (327の4)
- ② 普通自転車専用通行帯 (327の4の2)



■ 整備事例



<千代田区>

図 5-15 自転車専用通行帯の整備形態イメージ



3) 車道混在

車道混在は、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する、歩行者と空間的に分離された形態のことです。

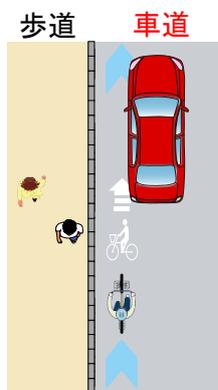
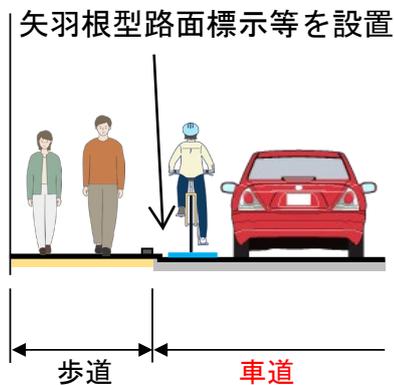
本計画の自転車ネットワーク路線に指定された路線で、路肩幅1.5m未満で狭い区間を位置づけています。

道路標識や道路標示で定められたものはないことから、車道左側に矢羽根などを用いて自転車の通行位置を明示し、自転車の車道左側通行を促すとともに、自動車に対して注意喚起を図ります。

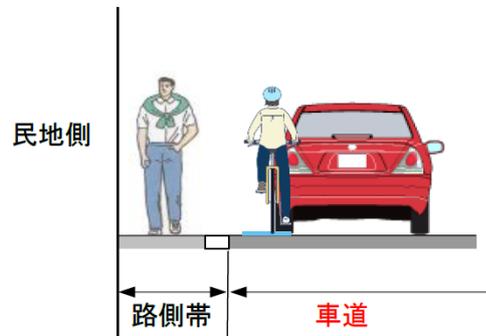
自転車と特定小型原動付自転車は、車道の左側を通行しなければなりません。

■整備イメージ

＜歩道がある場合＞



＜歩道が無い場合（路側帯がある場合）＞



■道路標識

無し

■整備事例



＜千代田区＞

図 5-16 車道混在の整備形態イメージ

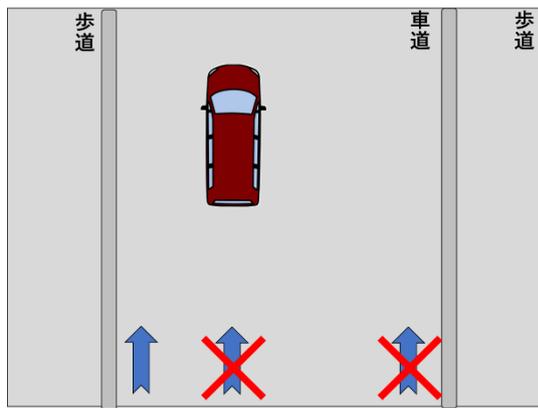
(2) 特定小型原動機付自転車の通行位置

特定小型原動機付自転車は、車道と歩道又は路側帯の区分があるところでは、車道を通行しなければなりません。道路は原則として左側端に寄って通行しなければなりません。(図 5-17 の(a))

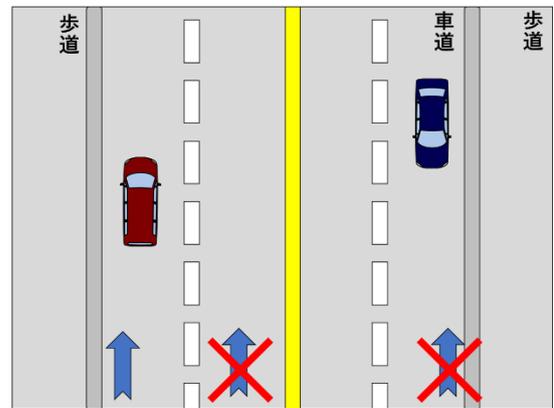
自転車道が整備された箇所は、自転車道も通行することができます。車道も通行できます。自転車は自転車道を通行しなければなりません、特定小型原動機付自転車は車道も通行できる点が異なります。(図 5-17 の(b))

自転車専用通行帯が整備された箇所は、自転車専用通行帯を通行しなければなりません。(図 5-17 の(c))

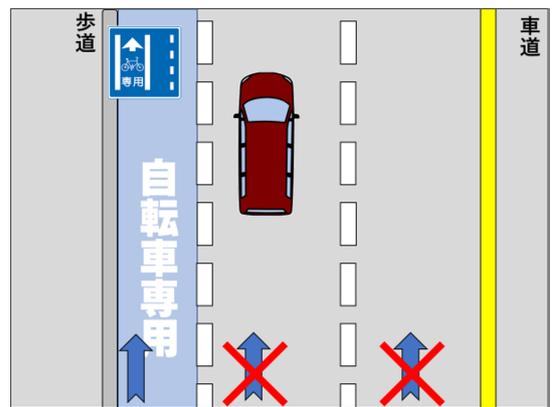
特定小型原動機付自転車が通行しなければならない位置は、自転車と類似しています。自転車道や自転車専用通行帯を整備すると特定小型原動機付自転車も安心して通行できる空間が整備されます。



(a) 車道と歩道が区分された道路



(b) 自転車道が整備された道路



(c) 自転車専用通行帯が整備された道路

図 5-17 特定小型原動機付自転車の通行ルール

出典：警察庁HPを参考として作成



5.4 整備優先度の設定

(1) 整備優先度の考え方

計画期間内で、計画的・効率的に自転車ネットワーク路線の整備を図るため、整備の優先度をつけ、高い区間からの整備を進めていきます。

まず、千代田区では、小学校の通学路と自転車関連事故が発生した箇所は、緊急性が高く、歩車分離を求められる路線だと考えます。また、シェアサイクル利用が多いことも考慮し、上記路線のうち、シェアサイクル利用が多い区間について、優先整備路線としていきます。

次に、既存整備路線との連続性を確保することでネットワークとしての効果をより一層高めることが可能となることから、既存整備区間(約4.8km)と連続する区間についても優先整備路線とすることで、利用者に使われやすい自転車走行空間の構築を図ります。

本計画では、上記で定めた整備優先路線を計画の中間年である2030年をめどに整備を進めます。残りの区間については、2035年度までの整備完了を目指します。

なお、整備にあたっては、各路線の現状や交通事故の発生状況等を踏まえながら進めます。

表 5-2 整備優先度の考え方

優先度	整備期間	観点	考え方
高い 	前期 (2026年～2030年)	安全性、 走行需要	下記指標が重複する路線 ・通学路指定のある道路 ・自転車×歩行者事故が発生している区道 ・シェアサイクル利用の多い道路
		連続性	車道の自転車走行空間が整備されている区間
低い	後期 (2031年～2035年)	—	上記以外の自転車ネットワーク路線

5.5 計画目標及びフォローアップの設定

(1) 計画目標の設定

区管理の区道の整備対象区間35.2kmについて、本計画の計画期間2026～2035年度の10年間で自転車ネットワーク路線の整備を順次進めていきます。

(2) フォローアップおよび見直しの設定

令和6年度に調査した区道の4箇所をフォローアップ箇所と設定し、定期的に観測することで評価を行います。

【対象箇所】

外神田5丁目交差点、駿河台下交差点、(仮称)飯田橋駅前交番東交差点、一番町交差点

(3) 維持管理の方針

車道混在(矢羽根)整備の路面表示などは、経年変化により見えなくなり、自転車走行の通行位置・進行方向を明示するという目的を果たせなくなります。そのため、道路の点検パトロール等と併せて、経年劣化箇所を巡視し、維持管理や補修を行います。





6 推進体制、計画のフォローアップ及び見直し

6.1 推進体制

計画に位置づけられた取り組みを推進するため、千代田区、国、東京都、企業、区民等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携して、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」に向けて取り組んでいきます。

6.2 フォローアップ及び見直し

10ヵ年の計画の見直し方法として、中間年である2030年に必要に応じて計画の見直しを行います。その際、計画の進捗状況や指標の達成状況についてフォローアップを行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図ります。また、計画の見直しにあたっては、社会情勢の変化や国、東京都、区の上位・関連計画の変化等を踏まえた上で、区内での交通実態調査や区民・来訪者への自転車に関するアンケート調査結果等よりフォローアップを実施します。

表 6-1 計画のフォローアップ指標

方針	施策	指標	現況値	目標値 (10年後)	
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	1-1:自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知	車道通行割合	57%	80%	
		ヘルメット着用率	12%	50%	
		自転車関連事故件数	177件	120件	
	1-2:自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策	ルール・マナーの順守率	原則車道通行	56% (8項目平均)	80% (8項目平均)
			車道左側通行		
			歩道は歩行者優先		
			車道走行時は車道の信号機に従う		
1-3:災害時における移動手段の確保	一時停止標識に従う				
	飲酒運転禁止				
	携帯電話使用禁止 イヤホン使用禁止				
方針 2 多様な交通モードと自転車とを切れ目なく快適に交通環境を整備	2-1:快適な自転車走行空間の整備	自転車ネットワーク路線の整備延長	4.8km		
		車道走行環境の満足度(区民)	24%	50%	
	2-2:駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現	自転車駐輪場の設置	32箇所	48箇所	
		駅周辺の放置自転車台数	1578台	1200台	
	2-3:連続的でみんなが使える移動の実現	シェアサイクル	ちよくる	98箇所	110箇所
		クルポートの設置	チャイルドシート付自転車 コミュニティサイクル	4箇所	10箇所
		駐輪環境の満足度		15.9%	50%
方針 3 楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進	3-1:区内の自転車回遊の促進	自転車利用環境の満足度(来訪者)	29%	50%	
	3-2:自転車を活用した健康づくりの促進	通勤目的の自転車の分担率(自転車のみ、自転車+鉄道の合計値)	10%	20%	



千代田区自転車活用推進計画素案(案)

令和 7 年 7 月

編集・発行 千代田区環境まちづくり総務部環境まちづくり総務課

〒102-8688

東京都千代田区九段南 1-2-1

電話番号 03-3264-2111(代表)
