

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)

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 2-3 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おり、**利用の一部を禁止している国・州もあります。**います。

表 2-3 電動キックボードの普及状況(2025+19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年夏頃から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。 ・ 同年11月には歩道使用が規制。(自転車専用道等でのみ使用可能)
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製品を販売し普及。 ・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。 ・ 電動キックボードが関連する事故は増加傾向にあり、2024年では2021年の約2倍に増加(7,655件)。
4	フランス	(1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:124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。 ・ パリ市では交通事故の増加や無秩序な駐車を受け2023年9月からシェアリングサービスが禁止。
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。 最低年齢 12歳以上 (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。

修正前

修正後

6	オーストラリア メルボルン市	(1)速度制限:20km/h (2)年齢制限:16歳以上 (3)ヘルメット:着用義務あり	・メルボルン市(ビクトリア州)では2024年8月に、電動キックボードのシェアリングサービスを禁止。
---	-------------------	--	---

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)

シンガポール陸上交通省 HP

ドイツ連邦統計局 HP

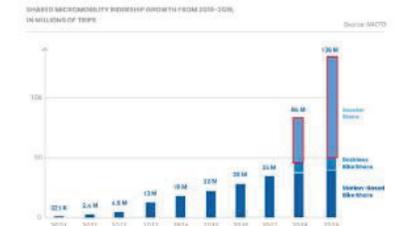
日本貿易振興機構 HP(R5.4)

ビクトリア州警察 HP



<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。



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

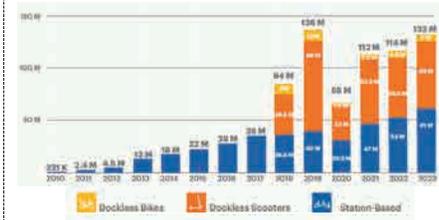
道路管理者によるポート設置例

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)



<アメリカの事例>

- ・2019~~23~~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~~6,500~~ 万回。
- ・自転車と同様の走行空間を走行、歩道走行は禁止。
- ・ロサンゼルス市では、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。



米国におけるマイクロモビリティの年間利用回数



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)

出典: NACTO Shared Micromobility Report: 2023

<フランスの事例>

- ・パリ市は 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。
- ・電動キックボードのシェアリングサービスは、交通事故の増加や無秩序な駐車を受け、2023 年 4 月に国民投票が行われ、同年 9 月からシェアリングサービスが禁止。



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)

日本貿易振興機構 HP (R5.4)

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)



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) 各ライフステージに応じた効果的な安全教育の取り組み

対象 区民 来訪者 学校 事業者* ※区内の民間企業、公益法人等を含む

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)平均と比べて高い傾向にあります。また、区民及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自転車関連事業者と協力しながら実施していきます。

また、国や警察庁等が参画する官民連携協議会より、令和7年12月に「自転車の安全教育ガイドライン」が策定され、ライフステージに応じた交通安全教育の実施が推奨されています。千代田区においては、未就学児から高齢者までの各ライフステージで求められる効果的な教育内容・実施方法等を検討し、基本的な交通ルールの教育に留まらず自転車走行空間の正しい通行方法などの内容を充実させた交通安全教育を進めていきます。

【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)

【各ライフステージに応じた教育内容の一例】

- 未就学児：まっすぐ走る、止まりたい場所で止まる等の自転車の基本的な技能を教育
- 小学生：乗り方に関する交通ルール（通行場所、通行方法等）を教育
- 中高生：事故に遭わないための交通ルールを教育
- 成人：危険な行為の禁止を促す教育（酒気帯び運転、携帯電話使用等）
- 高齢者：加齢に伴う運動性能の低下が引き起こす事故への備えを教育

表 4-2 利用実態、心身機能の発達状況に伴う事故実態

	未就学児 (～6歳)	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者
		1～3年生	4～6年生				
利用実態	自転車に乗り始める／ 利用頻度の増加	行動範囲が拡大				通勤や仕事で の利用	生活目的での 利用（買い物・通院）
	保護者と同乗／ 保護者と一緒に運転	通学目的での利用				電動アシスト 車や幼児同乗 車の利用増	
心身機能の発達	知覚・運動	未熟					加齢に伴い 変化
	認知	未熟（徐々に成熟）					加齢に伴い 変化
	進歩安全	加齢に従い、社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響を受ける					
事故実態	共通	事故類型別では「出会い頭」が最多／法令違反別では「安全運転義務違反」が最多					
	特徴	「安全運転義務違反」の要因 として「安全不確認」が増加		「安全運転義務違反」の要因として「動静不注視」が増加	自転車乗用中死傷者数が 急激に増加 対歩行者の死亡・重傷事故 が急激に増加 携帯電話使用等に起因する 事故が増加	飲酒事故 の増加	「ハンドル 操作不適」 が増加

出典：自転車の安全教育ガイドライン（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会）



表 4-3 各ライフステージを通じて習得することとしている基本的な交通ルール一覧

カテゴリー	交通ルール	未就学児	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者
			1-3年生	4-6年生				
歩行者保護をはじめとする他の交通主体との調和のための交通ルール	道路交差点上の自転車の位置付け		自転車は「軽車両」であり「車両」の一種 車道が原則 + 左側通行 左側通行を進行					
	自転車の通行場所と通行方法		普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所(歩道・自転車道) 自転車道がある場合の通行場所 + 通行方法(自転車道では左側通行) 歩道を通行できる場合の通行帯 + 通行方法(歩道の通行帯では一時停止) 普通自転車通行指定部分(歩道上)が設けられている場合の通行場所 + 通行方法(歩道の通行帯では一時停止) 普通自転車通行指定部分(歩道上)が設けられている場合の通行場所 + 通行方法(歩道の通行帯では一時停止)					
	横断歩行者の優先		横断歩道は優先するべき通行帯					
	並進の禁止		他の軽車両との並進の禁止					
	駐輪場所、駐輪方法		駐輪場所(歩道の歩道) + 歩行者や車の通行を妨がない + 点字ブロックの上やその付近には駐輪しない					
事故に遭わないための交通ルール	信号機の番号等に従う義務		従うべき番号 + 番号の意味 + 取るべき行動					
	徐行すべき場所		左右の見とおしがきかない交差点・曲がり角付近等における徐行の必要性 + 安全確認					
	指定場所における一時停止		「一時停止」標識の意味 + 安全確認					
	右左折の方法		左折：左側端に沿って徐行 右折：左側端寄り交差点の側端に沿って通行 (いわゆる二輪右折) 交差点の通行方法(歩道・自転車道・交差点を進行する順序と通行帯に準じて通行できる歩道の通行方法で通行)					
危険な行為の禁止	交差点の通行方法		交差点における優先関係 + 通行妨害の禁止					
	路切の通行方法		路切の通行禁止(歩道・自転車道) + 一時停止 + 安全確認 + 通行帯が確保されている時、通行帯が確保されている時は立ち入りしない					
	飲酒運転の禁止		飲酒運転の禁止(飲酒運転の禁止)					
	携帯電話使用等の禁止		携帯電話使用等の禁止(そのほかの安全確保のための交通規則の遵守と併せて取られた通行規則あり)					
	乗車の制限等		二人乗りの禁止					
自分や他者の身を守る方法	イヤホン・傘差し運転の禁止		イヤホンをつけて両耳の音が聞こえない状態で運転の禁止 + 傘差し運転の禁止					
	補助装置不備自転車の運転の禁止		ブレーキがない・ブレーキが故障した自転車の運転の禁止					
	ライトの点灯		ライトを点灯する必要性					
	ヘルメットの着用		ヘルメット着用の必要性					
点検整備		自転車の各部の名称 + 点検項目(「点検はしゃべる」)						
事故時の対応		交通事故発生時の救済措置、危険防止措置、警察への報告						

出典：自転車の安全教育ガイドライン(自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会)

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

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 学校 事業者

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、新たに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) 各ライフステージに配慮した効果的な周知・啓発

対象 区民 来訪者 学校 事業者 千代田区役所

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、**様々な年代を対象に、各ライフステージに配慮した適切な周知内容を検討し、多様な広報媒体により効果的な周知の徹底を図ります。**また、**千代田区では若年層、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傾向にあるため、来訪者利用が多いシェアサイクル利用者をターゲットに、シェアサイクル事業者と連携し、来訪者への周知を行います(アプリ上でのプッシュ通知など)。**
またなお、**区民アンケートや区内4箇所での交通量調査の結果より、自転車利用者のヘルメット利用者が12%と着用率が低い実態が明らかになっているためことから、区内でのヘルメット着用の重要性を周知しながら啓発も重点的に活動を実施します。特に、子どもへの周知・啓発を重点的に実施し、大人への着用にもつながるよう促します。**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、加えて、区民の規範となる区役所職員に対しては**も、区民の規範となるよう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



修正前

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)

修正後

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シェアサイクル事業者と連携して、特定小型原動機付自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発を図ります。また、近年のペダル付き電動バイクに関する交通事故・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(区民・来訪者)

区が管理する駐輪場の年間登録制利用者に対し、申込時や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の周知や自転車レーン・自転車専用通行帯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。に向けた啓発を行います。(例として、啓発チラシによる周知や既存の交通安全イベントの機会を活用するなど)



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

(4) 自転車損害賠償保険の加入の促進

対象 区民 来訪者 学校 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





図 4-6 自転車指導啓発重点地区・路線(2/2)

出典:警視庁HP

施策 1-3:災害時における移動手段の確保

区内の災害時における移動手段の確保に向けた取り組みを実施します。

(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

対象 事業者

災害時に公共交通機関が停止した際に、区内に張り巡らされているシェアサイクルを活用し、区の業務継続(避難所開設、被害箇所の確認等)ができるよう事業者との協定締結を進めていきます。

【参考事例:品川区】

(品川区HPより抜粋)

品川区は(株)ドコモ・バイクシェアと、災害時におけるシェアサイクルの使用等に関する協定を、防災の日である平成30年9月1日(土)に締結しました。

この協定は、災害時の初動および復旧活動の効率化を図るために、応急活動等に係る区の職員が緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるようにするものです。



図 4-6 自転車指導啓発重点地区・路線(2/2)

出典:警視庁HP

施策 1-3:災害時における自転車活用の推進

区内の災害時における移動手段の確保に向けた**自転車**を活用した復旧・復興に関する取り組みを実施します。

対象 千代田区役所

災害時に公共交通機関が停止した際に、区内に張り巡らされているシェアサイクル**自転車**を活用することで、区の業務継続(避難所開設、被害箇所の確認等)**復旧・復興**ができる事業者との協定締結を進めていきます。**円滑**に図るようにします(被災箇所の巡視や避難所での移動手段の確保など)。

また、区内のシェアサイクルを活用し、区役所職員の**応急活動**等に関わる業務をシェアサイクル事業者と連携して行います。

【参考事例:品川区】

(品川区HPより抜粋)

品川区は(株)ドコモ・バイクシェアと、災害時におけるシェアサイクルの使用等に関する協定を、防災の日である平成30年9月1日(土)に締結しました。

この協定は、災害時の初動および復旧活動の効率化を図るために、応急活動等に係る区の職員が緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるようにするものです。



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: 千代田区自転車駐輪場受付サイト HP

2) 定期利用駐輪場入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。

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。また、チャイルドシート付き電動アシスト自転車や特定小型原動機付自転車など、多様な車種にも対応できる駐輪環境の実現を目指します。

(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(区民・来訪者)

駐輪場利用(一時利用、定期利用)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 4-10 駐輪場の情報を提供するホームページ

出典: 千代田区自転車駐輪場受付サイトHP

2) 定期利用駐輪場のデータ活用による利用効率化

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者)

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。区の定期利用駐輪場の DX 化を進め、利用状況をデータ分析し、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。また、定期利用の利用状況によっては、一時利用への転用も検討していきます。

(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。



(2) 新たな駐輪場の利用促進・支援

1) 区有地での駐輪場の設置

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者)

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(一時利用)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(区民・来訪者) 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(来客用、従業員用)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(来客用、従業員用)確保も要請していきます。

さらに、駅前を中心に民有地でのなど空きスペースを利用した小規模駐輪場の設置など、民地内での駐輪場の設置を検討していきます。



図 4-11 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(区民・来訪者)

道路などの公有地だけでなく、鉄道事業者に駐輪場(一時利用、定期利用)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の意見が多い一方で、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)

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(区民・来訪者)

a) 車道側からアクセスできる駐輪場の整備

区民・来訪者・事業者ともにより区内に駐輪場が不足しているとの意見が多い一方で、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~~ず~~。~~を検討します。

そのため、~~具体的には~~、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(一時利用)の整備を検討します。(図 4-14 参照)



図 4-12 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

千代田区内には、区道に時間制限駐車区間(パーキング・メーター等)が多~~く~~いた~~め~~、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~~場(一時利用)に転用~~す~~ことを検討します。(図 4-15 参照)



図 4-13 路上駐車マスと同列にある駐輪スペース(サンフランシスコ市)

(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

(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。また、東京都や隣接区と連携のもと「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施し、広報活動や放置自転車の撤去活動等の強化を図ります。

2) 放置禁止区域の拡大

対象 区民 来訪者

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。そのための、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住民や事業者等と協議しながら進めます。



図 4-14 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

第4章 実施すべき施策・スケジュール

第4章 実施すべき施策・スケジュール



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)

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。

千代田区では、充実した鉄道網やそれと地域を繋ぐ路線バスにより、円滑な移動サービスが提供されています。また、公共的な交通として、区内に設置されているシェアサイクルの利用も盛んであり、鉄道・バス・自転車と多様な交通モードが選択できる環境にあります。一方で、公共交通とシェアサイクルの円滑な乗り換えについては、十分な連携が取れていないため、本施策において、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整備、連携方法等の周知を行います。

(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

1) シェアサイクルポートの整備

対象 区民 来訪者

区内のシェアサイクルポートは各所に設置されていますが、東京駅周辺や霞が関周辺は未設置であるなど、依然として空白地帯も存在します。また、区内の移動は目的のスポットのみの滞在で、日本人観光客も外国人観光客も回遊には至っていないことが課題として挙がっています。そこで、区内の円滑な移動サービスの確保を目指し、空白地帯および観光施設等へのポート整備をシェアサイクル事業者と連携して促進します。

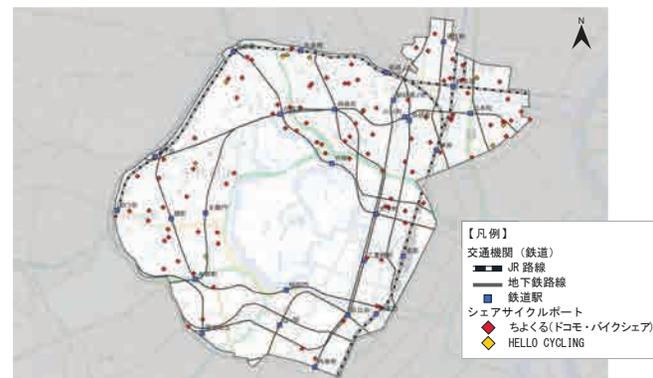


図 4-15 (再掲)地下鉄・JR路線、シェアサイクルポート

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

2) 交通結節点の整備

a) 駅前広場の活用

対象 区民 来訪者

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駅前広場が広く、交通結節点となるような駅には、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。(鉄道、バスの運行情報、シェアサイクルの満空情報をサイネージなどで提供するなど)



図 4-16 駅・まち・みち一体の次世代交通のイメージ

出典：千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)

b) 地下鉄出入口周辺の空間活用

対象 区民 来訪者

地下鉄駅周辺などの駅前広場の無い駅については、沿道の公開空地の活用や民間駐車場等の転用等を行い、シェアサイクルポートの整備を図ります。また、歩道上の空きスペース(植栽帯や地上機器の間など)の活用や歩道拡幅事業と連携した道路空間におけるポート整備の可能性を検討します。



図 4-17 (参考)東京都が想定する駅前広場のない駅の将来イメージ

出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方(R4.3)



3) 自転車利用の有用性の周知

対象 区民 来訪者 事業者

また、千代田区の場合千代田区では、地下鉄移動が不便な短・中距離について、シェアサイクル自転車を活用すれば短時間で効率的な移動することができますが可能です。しかし、このような情報を来訪者(観光・通勤利用)が把握することは難しいため、自転車(特に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。周知を図ります。



図 4-18 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)

出典:©NTT インフラネット, Maxar Technologies.を基に作成

2) 皇居一周の自転車走行環境の整備

対象 区民 来訪者 事業者

江戸城跡の歴史ある皇居を快適に自転車で一周できるような走行環境整備を行います。また、既存の「パレスサイクリング」の開催規模の拡大(走行エリアの拡充、レンタサイクル実施等)を検討します。



図 4-10 (再掲)パレスサイクリングコース



図 4-11 (再掲)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) 皇居一周の自転車走行環境の整備

対象 区民 来訪者

江戸城跡の歴史ある皇居を快適に自転車で一周できるような走行環境整備を行います。また、既存の「パレスサイクリング」の開催規模の拡大(走行エリアの拡充、レンタサイクル実施等)を検討します。

都心の美しい景観と風格を備えた皇居内濠沿いの通りを自転車により快適に走行できる環境整備を推進していきます。また、現在実施されている「パレスサイクリング」において、その走行エリアの拡充や親子で参加できる「自転車乗り方教室」・「交通安全教室」等を事業者と協力して進めていきます。

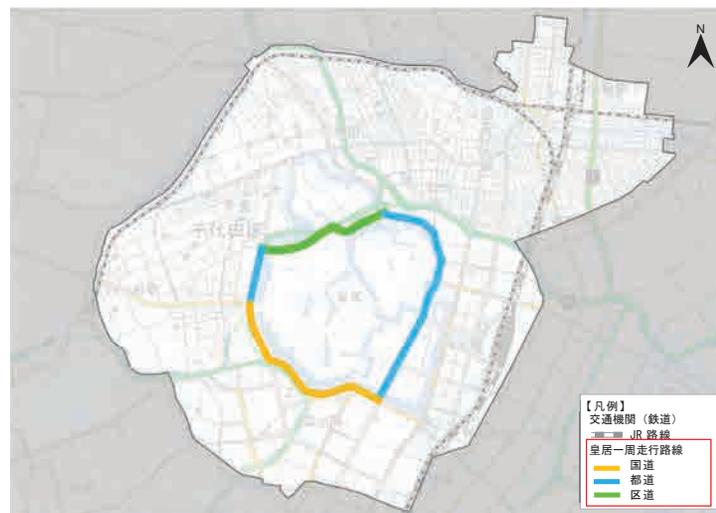


図 4-20 皇居一周走行路線



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)

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 事業者

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。

*メッツとは、身体活動の強度の単位で、安静座位時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

表 4-5 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、電動アシスト付き自転車に乗る
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、自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)
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)



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 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全・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。ネットワーク化していくための計画です。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。当該計画は、「自転車活用推進計画の各種施策と連携を図りながら横断的に推進していく」として位置付けています。

区内の基本エリアを繋ぐ放射道路網、環状道路網は、主に国道及び都道によって形成されています。区道は、その道路網を「補完する役割」を担っているため、本計画では、放射道路網及び環状道路網を補完する区間より、自転車ネットワーク路線を選定します。

本計画ではまた、「自転車」及び「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、車道通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、**具体**の整備形態については、地元**住民や事業者**、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。



図 5-1 基本エリアと放射道路網、環状道路網

(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東京都とも連携します。

(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 5-2 のとおりとし、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 5-2 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

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。

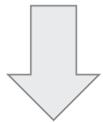
選定においては、千代田区都市計画マスタープラン(令和3年5月改定)の道路ネットワークの考え方を踏まえ、地区内の交通を処理する幹線道路(区道)及び地区内主要道路(区道)を軸とし、回遊を促す立寄り拠点や生活利用が想定される施設までアクセスする道路を選定します(指標1~3)。また、通学路に指定されている道路や、過去に自転車対歩行者の接触事故が発生しており、安全性が求められる道路を選定します(指標4、5)。

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

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**特に**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を**繋ぐ道路**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**おやす**など、安全性の**向上が特に**求められる道路も選定します(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を繋ぐ道路
- 【指標3】幹線道路から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 5-3 自転車ネットワーク路線の考え方



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

5.4 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**対歩行者事故**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**整備済み区間**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**整備済み区間**(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、上記で定めた優先整備路線を計画の中間年である2030年度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年度～2030年度)	安全性、 走行需要	下記指標が重複するのうち、 シェアサイクル利用が多い 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年度～2035年度)	—	上記以外の自転車ネットワーク路線



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。

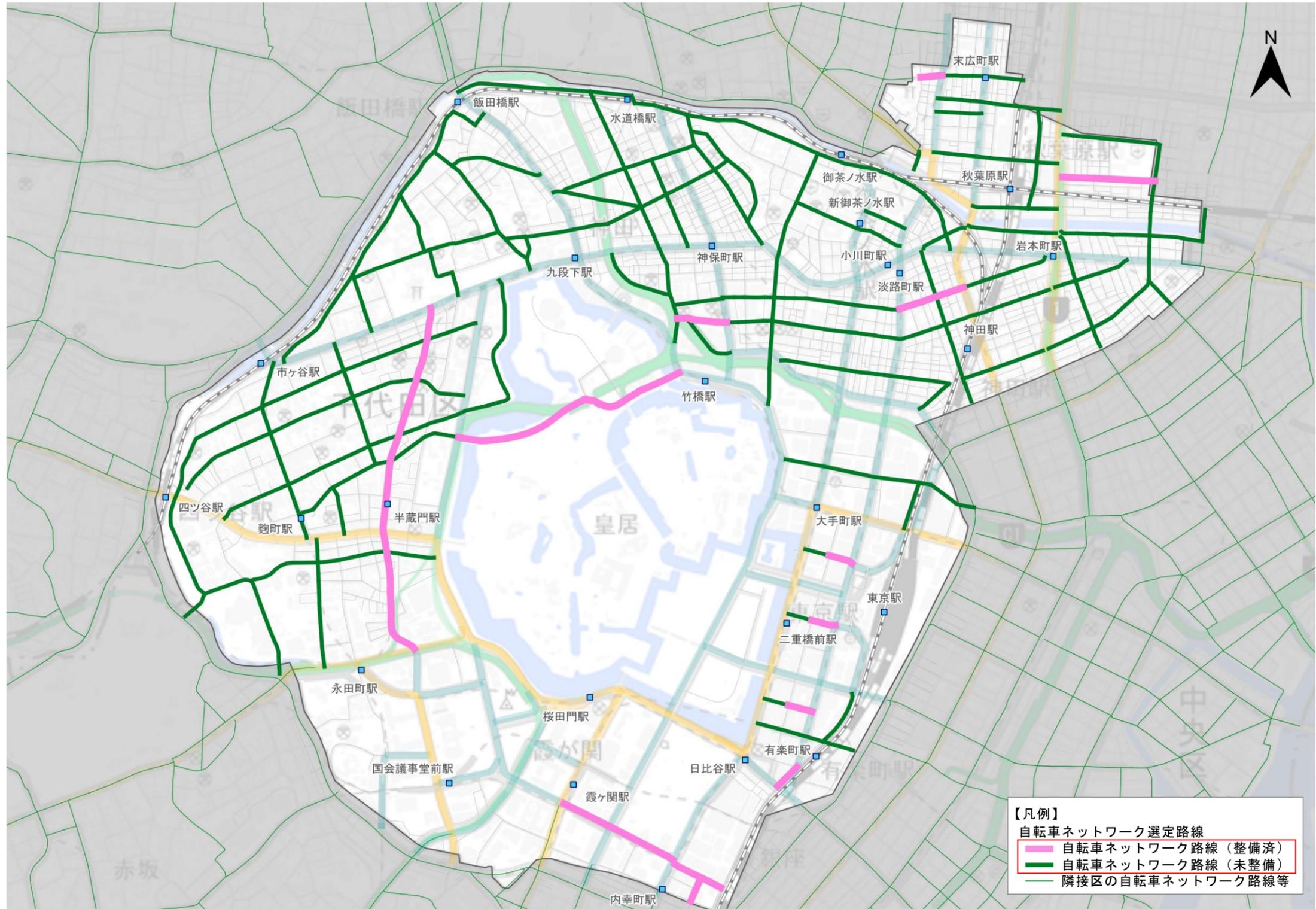


図 5-12 自転車ネットワーク路線



9) 自転車ネットワーク路線

上記の結果から、指標1～7の重ね合わせ結果を踏まえ、複数の路線が並行する区間は代表的な路線を選定し、区全域の国道及び都道を含めたネットワークの連続性を踏まえ考慮し、干記の区間を自転車ネットワーク路線を選定しました。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、路線として選定したものであり、今後計画期間(10年)が終了した際には、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、今回の本計画で選定されなかった路線においても、安全対策が必要な箇所と判断した箇所は、路面標示による注意喚起等の対策を実施します。

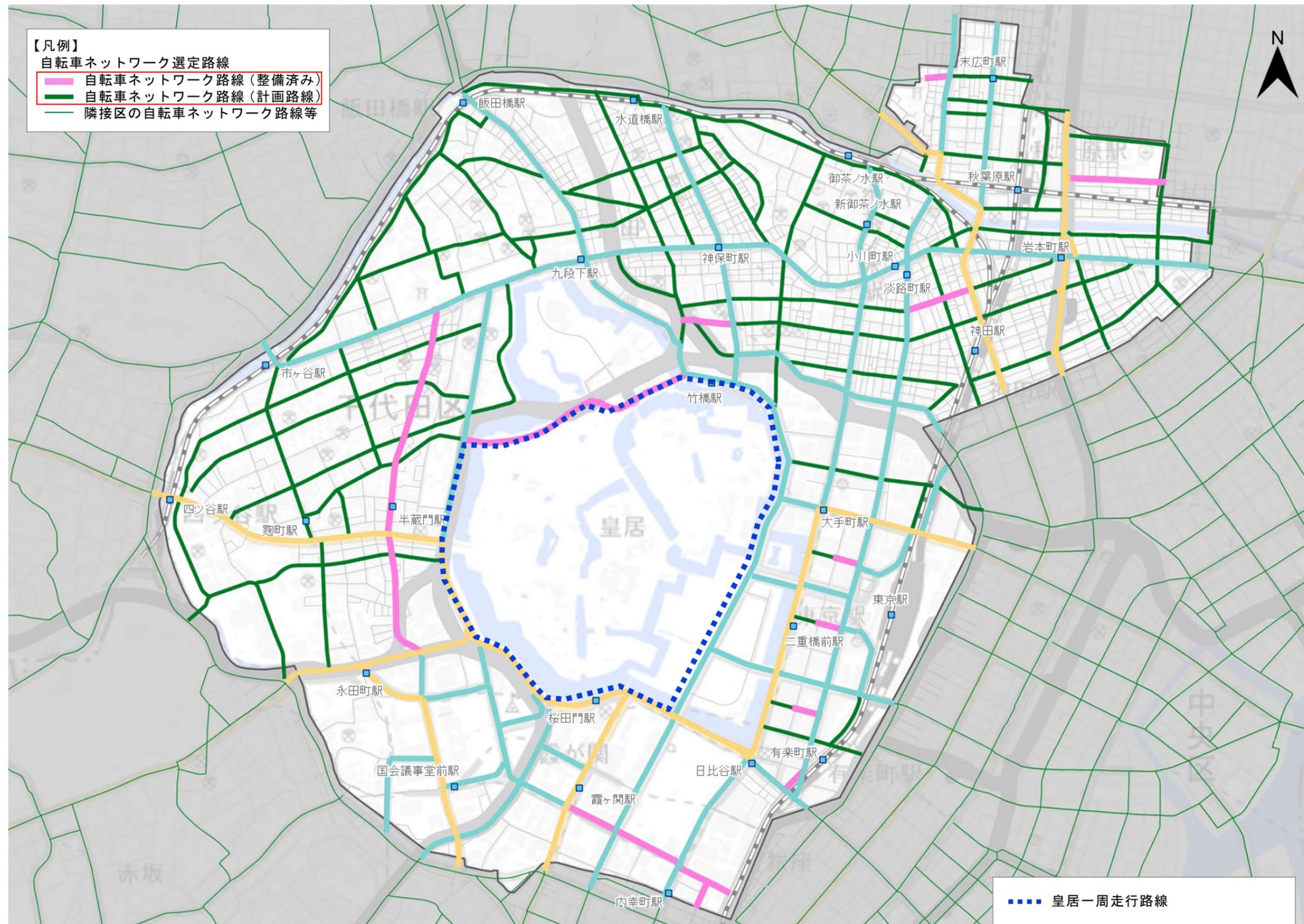


図 5-13 自転車ネットワーク路線

