

千代田区 自転車活用推進計画(案)



令和 8 年 2 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 56

3 計画の方向性 58

- 3.1 計画の将来像 58
- 3.2 計画の個別方針 59

4 実施すべき施策・スケジュール 60

- 4.1 施策の体系 60
- 4.2 施策の内容 61

5 千代田区自転車ネットワーク計画 85

- 5.1 策定方針 85
- 5.2 自転車ネットワーク路線の選定 86
- 5.3 整備形態の選定 94
- 5.4 整備優先度の設定 99
- 5.5 計画目標及びフォローアップの設定 100

6 推進体制、計画のフォローアップ及び見直し 102

- 6.1 推進体制 102
- 6.2 フォローアップ及び見直し 102



<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)
自転車専用通行帯または自転車レーン	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) 実施期間: 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

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年(2017年)に施行されました。その後、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用を一層推進するため、平成30年(2018年)6月に第1次自転車活用推進計画が、令和3年(2021年)5月に第2次自転車活用推進計画が策定されました。

東京都では、平成31年(2019年)3月に「東京都自転車活用推進計画」が策定され、令和3年(2021年)5月には『サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行』と銘打ち、同計画が改定されました。

千代田区では、平成12年(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年(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」、「みんなであつかう」、「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きました。

千代田区の特性としては、江戸時代から続く歴史を背景に、政治・経済・文化の中心であることから、他地域からの来訪者が多いことが挙げられます。また、区内全域で公共交通網が充実しているため、公共交通と徒歩を組み合わせた移動が多く、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。

一方、全国的には、自転車による事故の割合が増加しており、自転車の安全利用や交通ルール・マナーの低下が課題となっています。そのため、令和8年(2026年)4月から、自転車の交通違反の取り締まりとして青切符が導入されます。また、令和5年(2023年)7月の道路交通法改正では、特定小型原動機付自転車の交通ルール等が規定されたことにより、電動キックボードをはじめとする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、安全確保等の施策の展開が求められます。

こうした背景から、区内の自転車等利用者が安全で快適に利用できるよう、千代田区の自転車ネットワークに関する計画を包含した千代田区自転車活用推進計画を定め、「自転車先進都市」の実現に取り組んでいきます。



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、国や東京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・まちが織りなす多彩な都市の価値～」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全・安心かつ快適に走行できるまちを目指します。

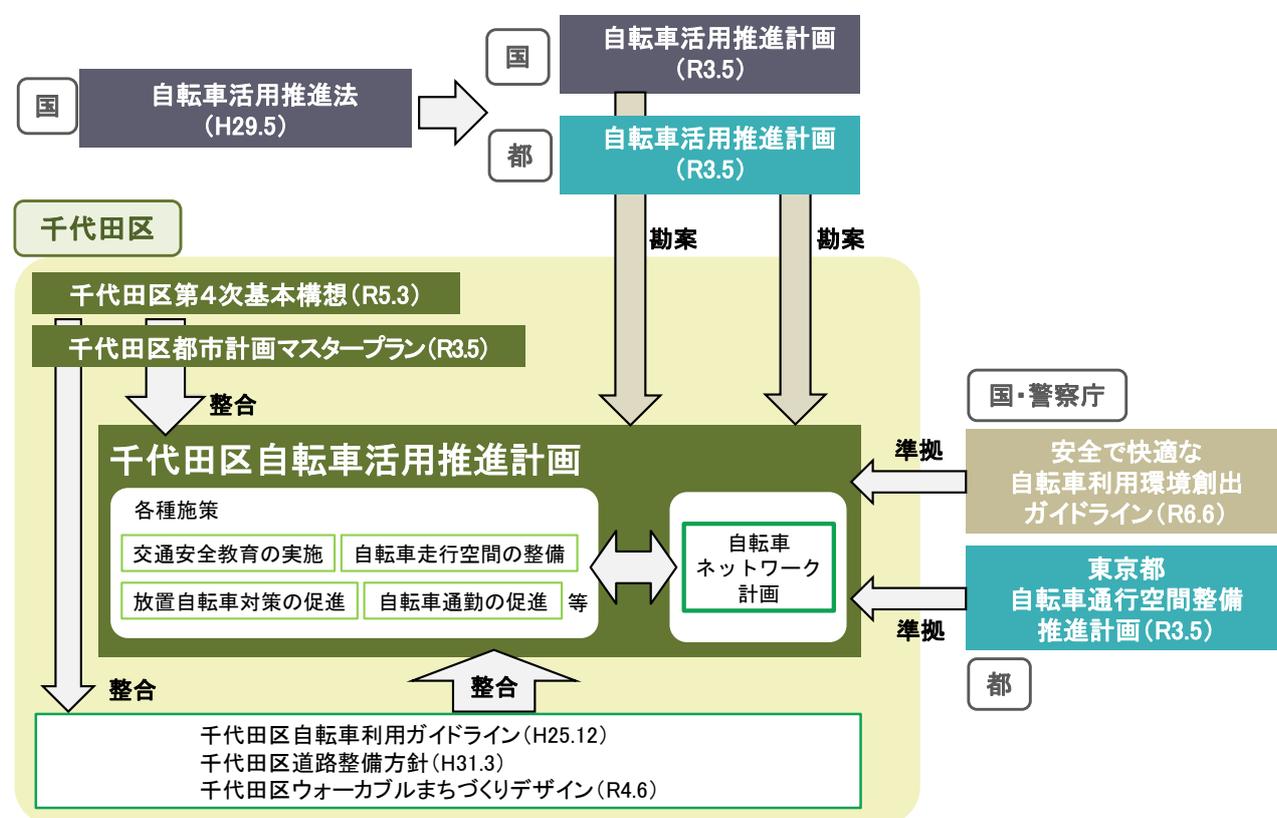


図 1-1 計画の位置づけ

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：地理院地図を基に作成

1.4 計画の期間

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

表 1-1 計画の期間

計画		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)	
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、道路交通法に規定される新たなモビリティであ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DEM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により車体の大きさや構造が規定されています。

特定小型原動機付自転車は、運転免許が不要で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。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月に施行された新たな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

表 1-2 原動機付自転車の種類

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			
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		1.00 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。		



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。

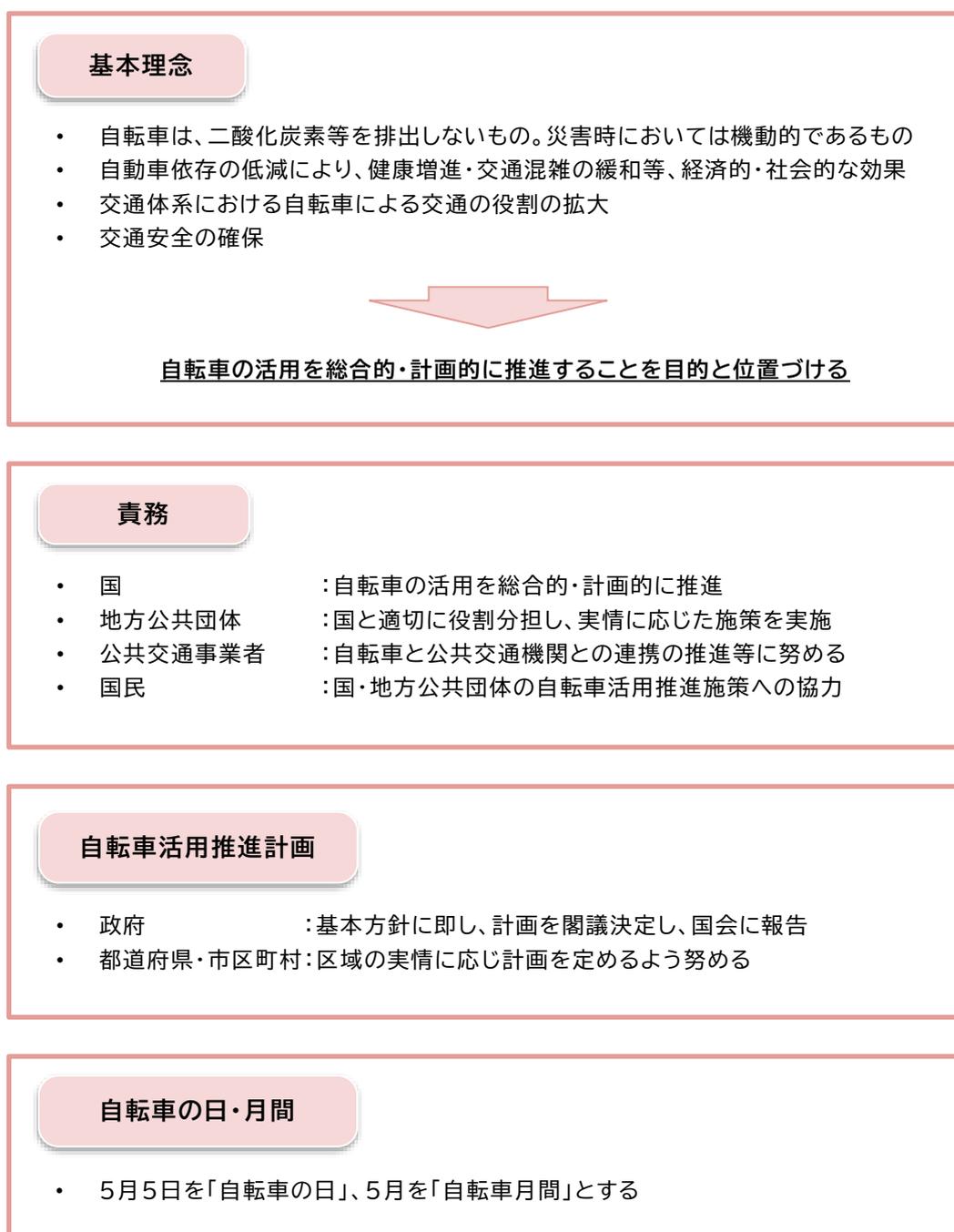


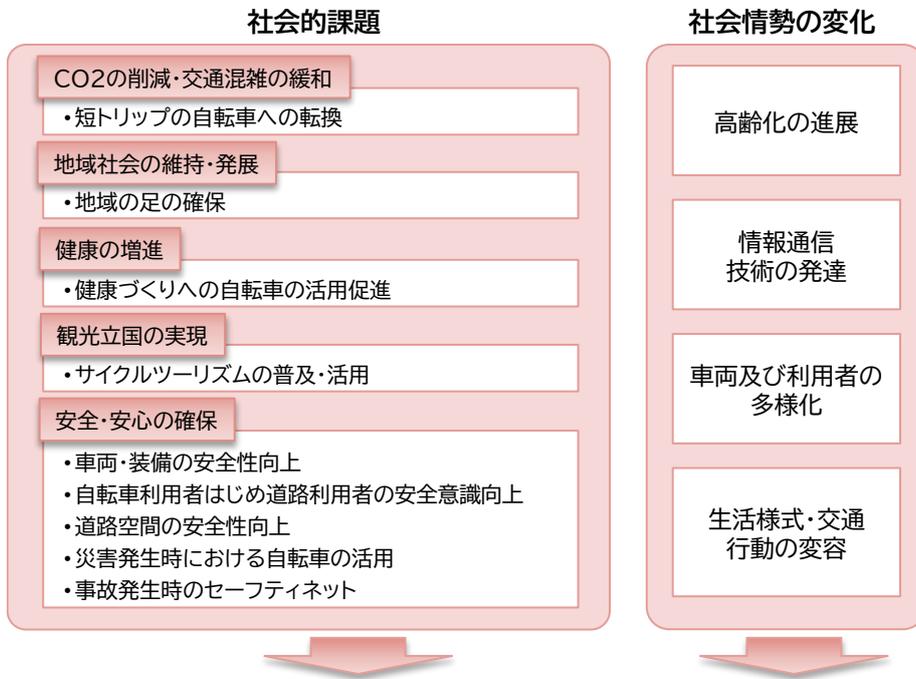
図 1-4 自転車活用推進法の概要

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。



第2次自転車活用推進計画(国)(R3.5)

目 標	施 策
都市環境	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車競技施設の整備 ・幅広い年齢層でのサイクルスポーツ振興 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 1-5 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」を公表しました。「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)

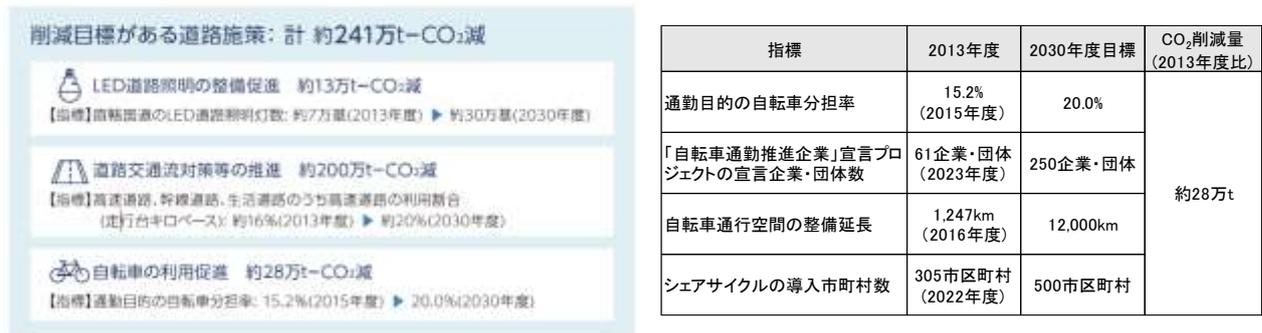


図 1-6 2030年度削減目標

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 1-7 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>

環境形成

- 自転車通行空間をネットワーク化するとともに、通勤や買物、宅配や観光等、様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを確保するなど、**安全で快適な自転車利用環境の創出**
- CO₂排出量の削減や大気環境の改善を図るため、自転車利用が進み、自動車交通への依存度が低減した、**誰もが環境に配慮した移動手段を活用できる社会の実現**
- 地域特性に応じた**公共交通との連携**による、誰もが使いやすく自由な移動を可能とする自転車利用環境の創出
- 大規模再開発や無電柱化事業等のまちづくりと連携した自転車通行空間の通行空間の確保による、**自転車利用環境の整備推進・活発な都市活動の実現**

健康増進

- 公園の多目的活用が進み、**四季折々の東京の魅力**を体感しながらサイクリングを楽しむ環境の創出
- 日常生活(通勤等)や余暇において、楽しみながら運動をすることにより心身の健全な発達を図るため、**身近な場所におけるサイクリング環境の創出等**

観光振興

- 歴史的な街並みや文化・芸術施設、水辺空間**などが融合した都市を自転車で巡ることにより、**東京を訪れた国内外の人々が様々な魅力実感**
- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、自転車競技が身近に体感できる機会の創出

安全・安心

- 歩行者・自転車・自動車がお互いの交通ルールを理解し、**尊重する交通環境の形成**
- 学校、家庭、地域・社会が全体で自転車利用の安全教育を進めることで、**誰もが安全・安心して自転車利用できる環境の向上等**

図 1-8 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～

- サイクル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むる将来～

- 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 1-9 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が大きな転換期を
迎えたことから策定しました。めざすべき将来像を「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～」とし、めざすべき将来像を実現したまちと人々の暮らしの姿を「分野別
の将来像」として掲げています。

<めざすべき将来像>

「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～

<分野別の将来像及び本計画に関連するキーワード>

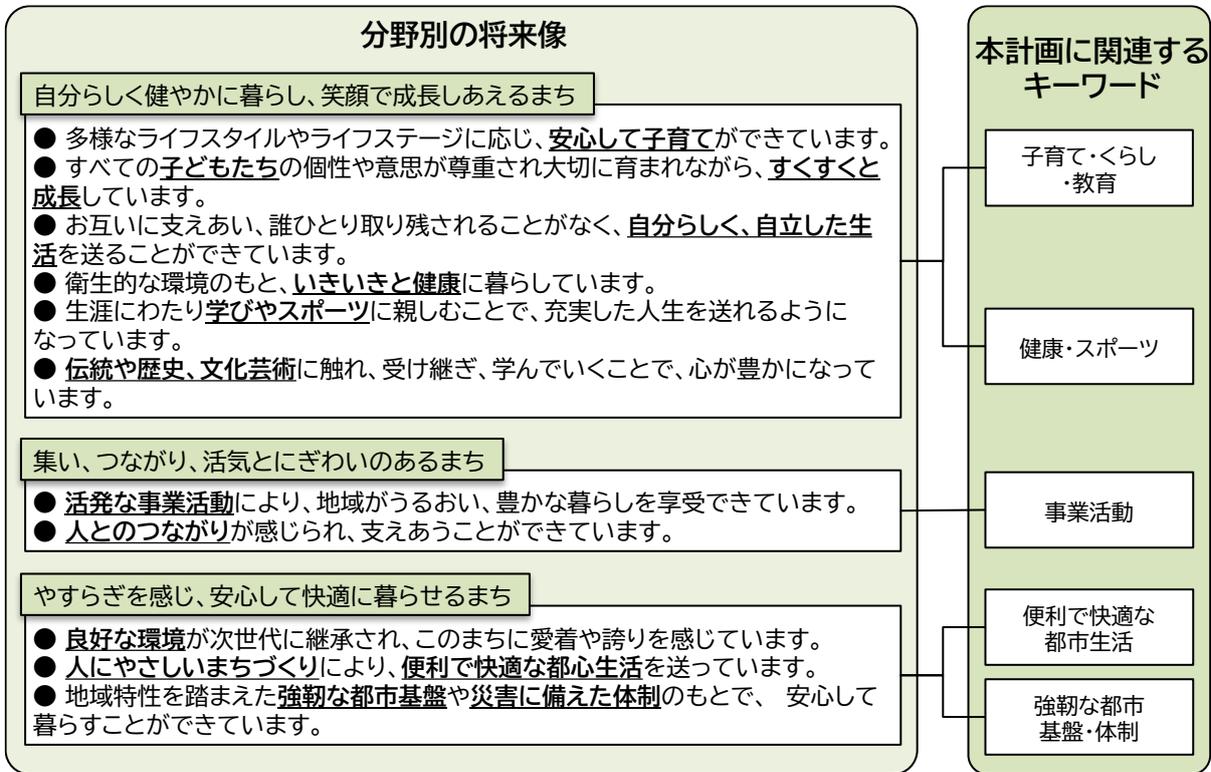


図 1-10 千代田区第4次基本構想(R5.3)の構成

出典:千代田区第4次基本構想(R5.3)を基に作成

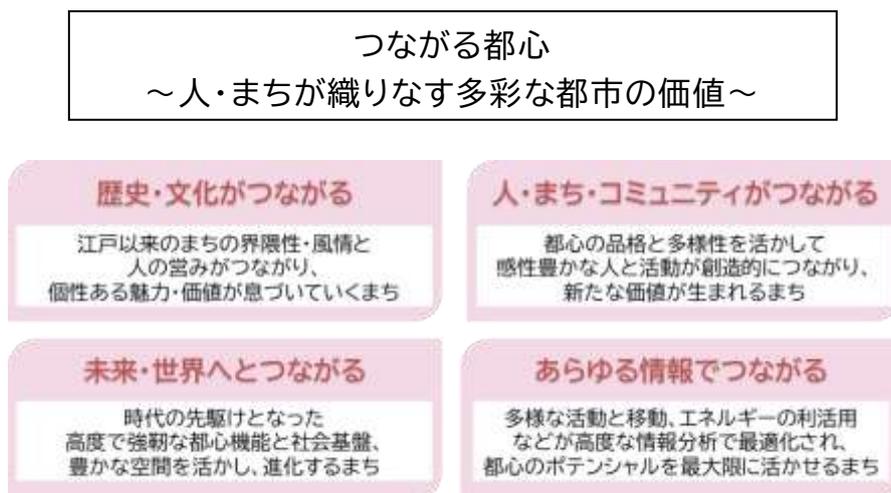


(6) 千代田区都市計画マスタープラン

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・文化を共有し界隈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>



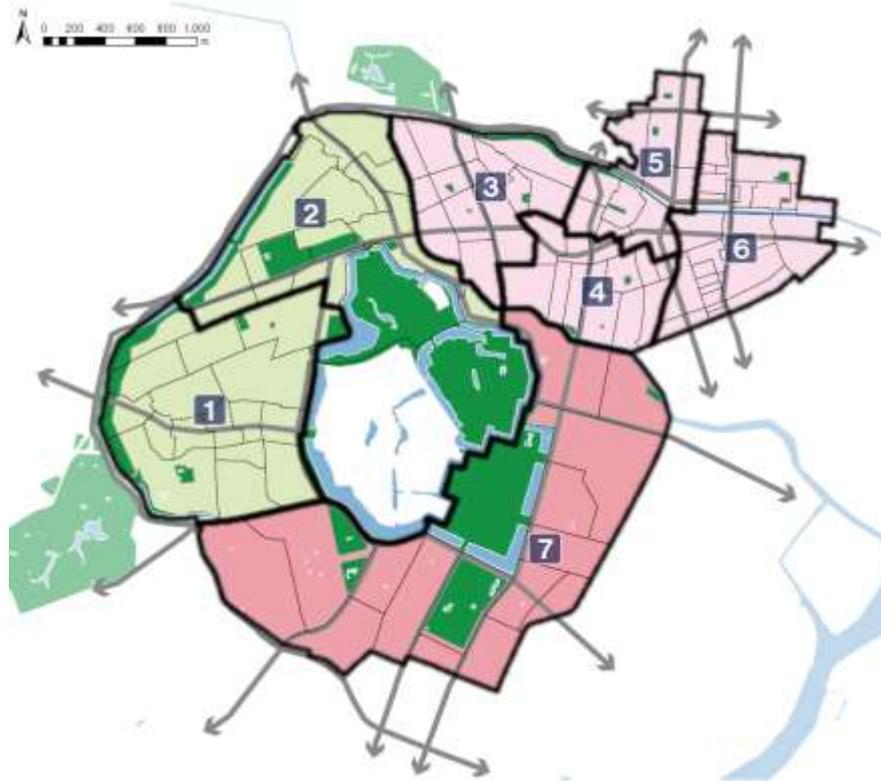
図 1-11 千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)の計画の方針

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作る、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	田舎ある下町の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	界隈の歴史性と先進性、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、生業のつながりを読み、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 1-12 千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)の基本エリアと地域区分

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>

「安全で快適な自転車利用ができる都心 千代田区」



図 1-13 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>

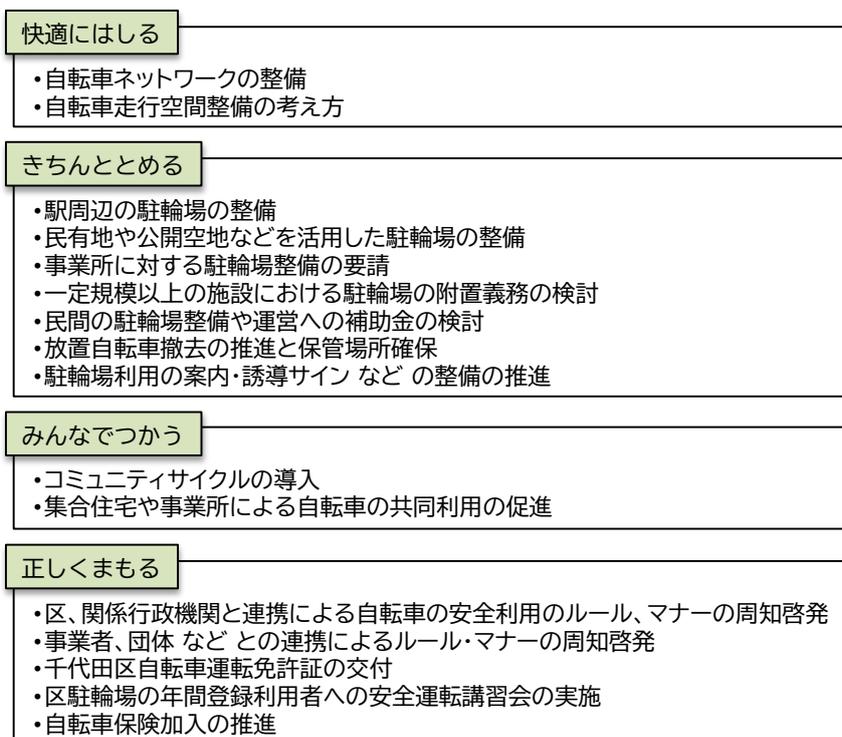


図 1-14 千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)の基本方針に紐づく施策

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

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・維持管理するという理念(ビジョン)の基、整備方針を策定しました。

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。

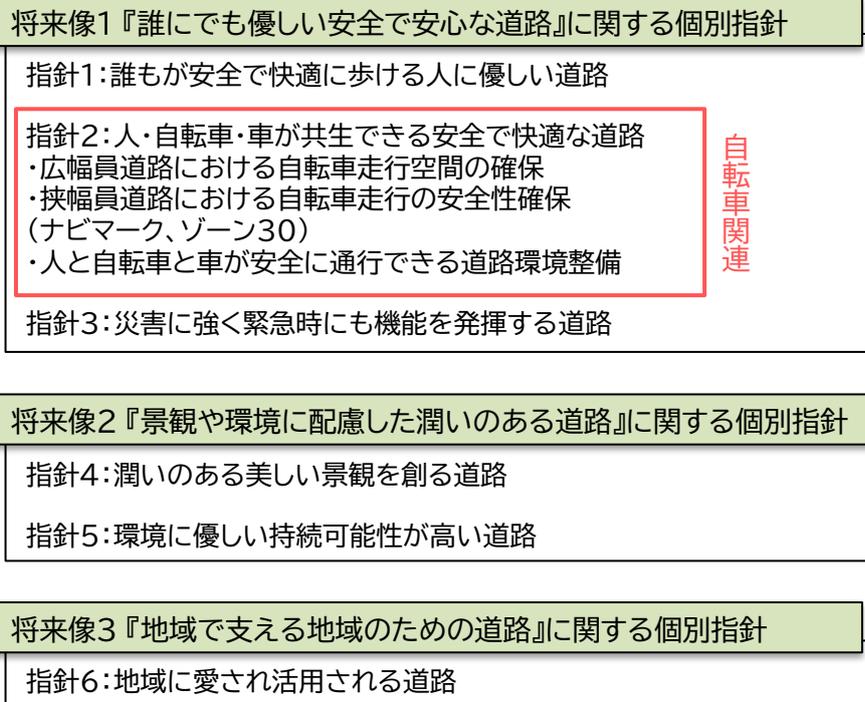


図 1-15 千代田区道路整備方針(H31.3)の個別方針

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。

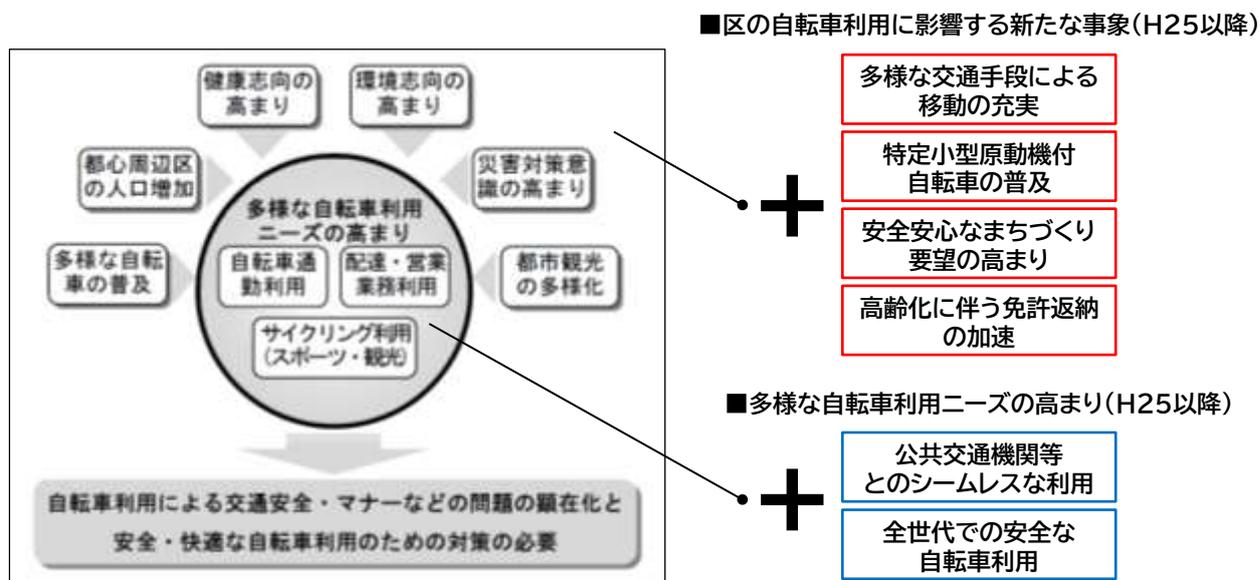


図 自転車活用の必要性
(H25千代田区自転車利用ガイドライン)

図 1-16 自転車活用の必要性

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

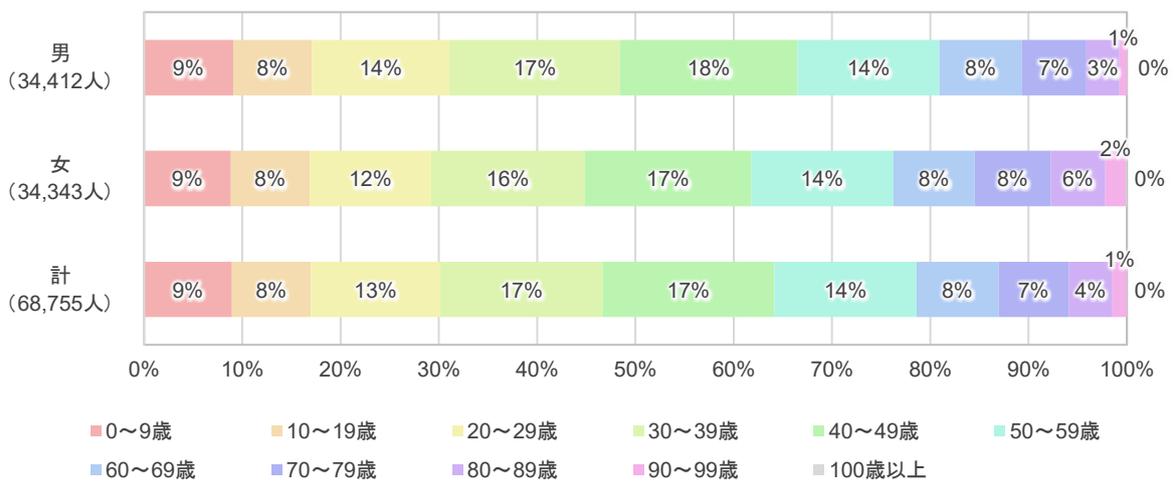


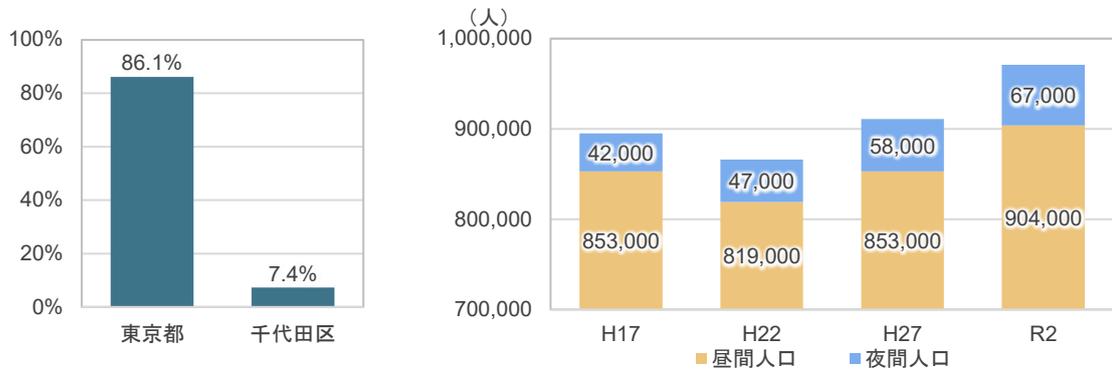
図 2-2 区の年齢別人口 (令和6年1月時点)

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、昼間人口と比べて夜間人口が大幅に少ないといえます。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。

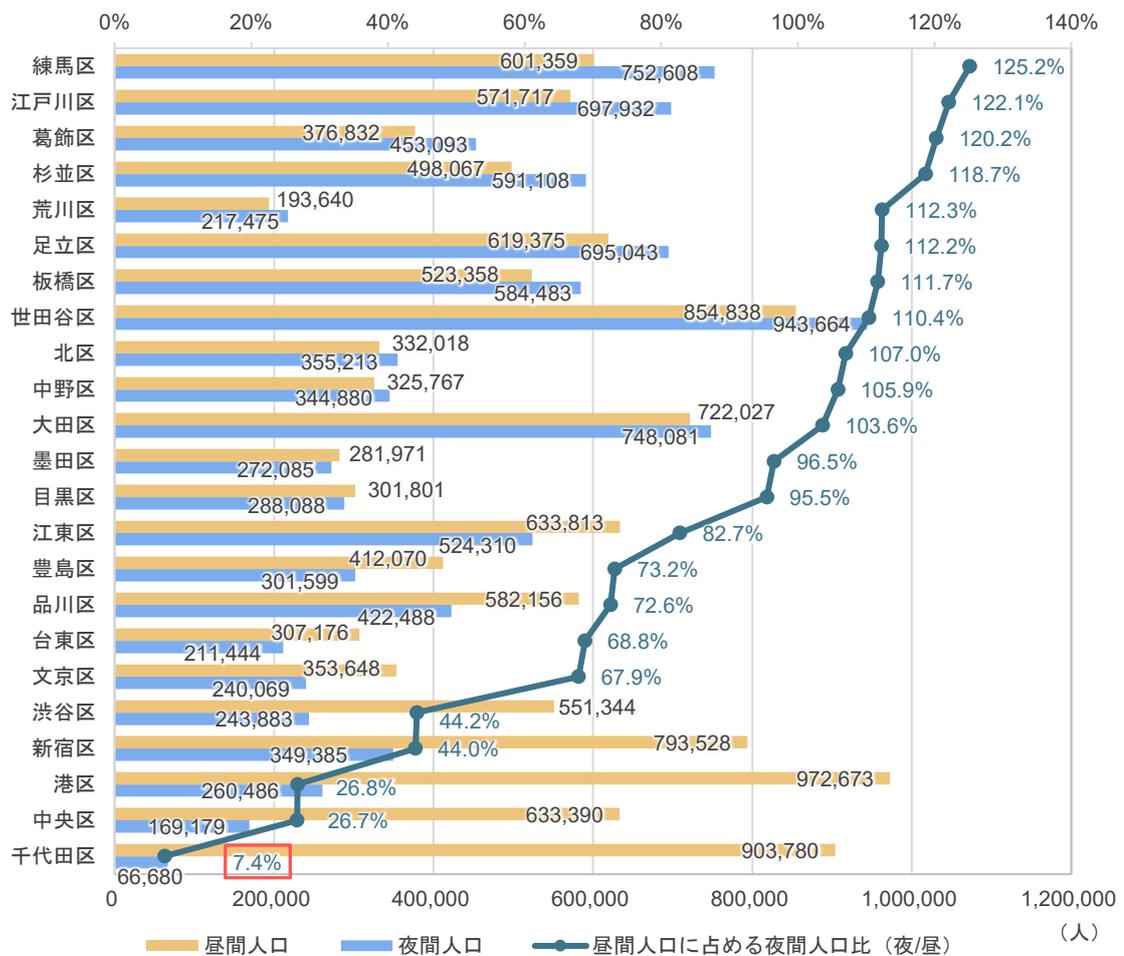


※国勢調査における「従業地・通学地による人口」を「昼間人口」、「常住地による人口」を「夜間人口」と表記

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。

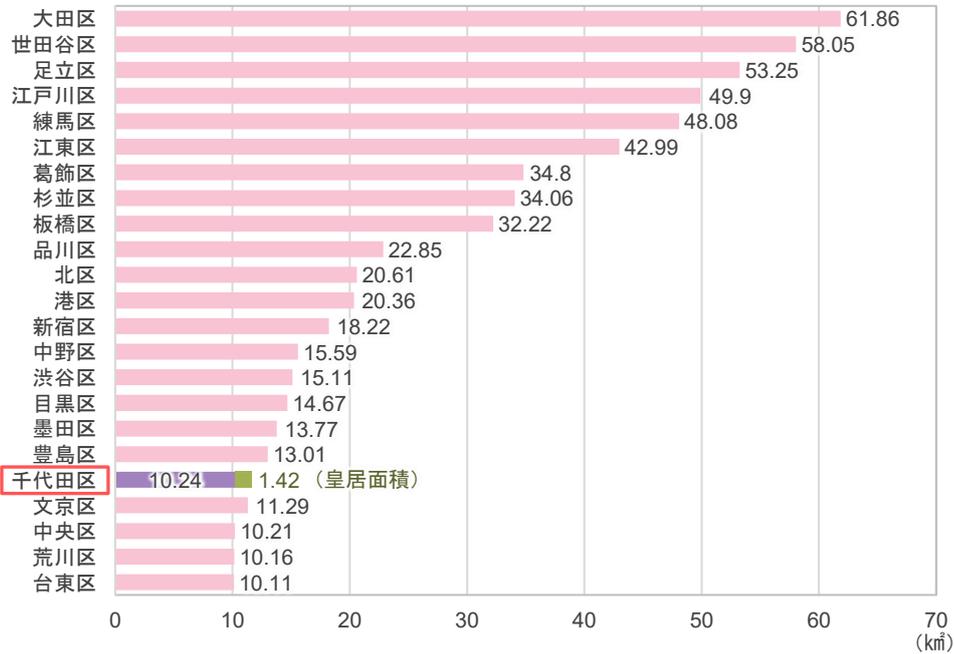


図 2-6 23区別 面積

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。

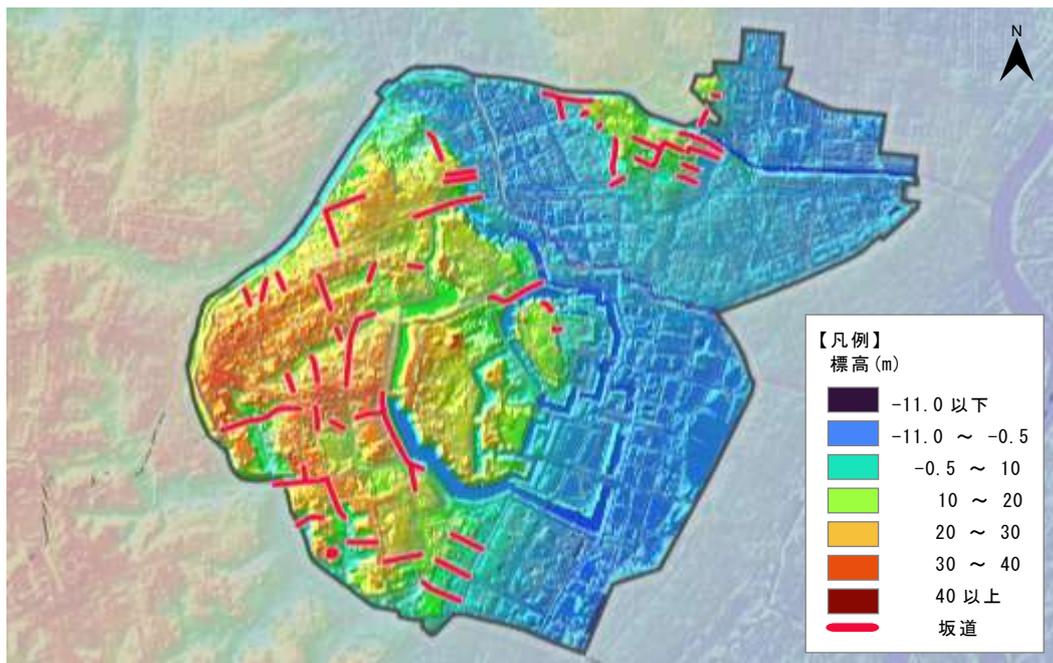


図 2-7 標高図・坂道の位置

出典: 地理院地図を基に作成



(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帯も一部存在します。

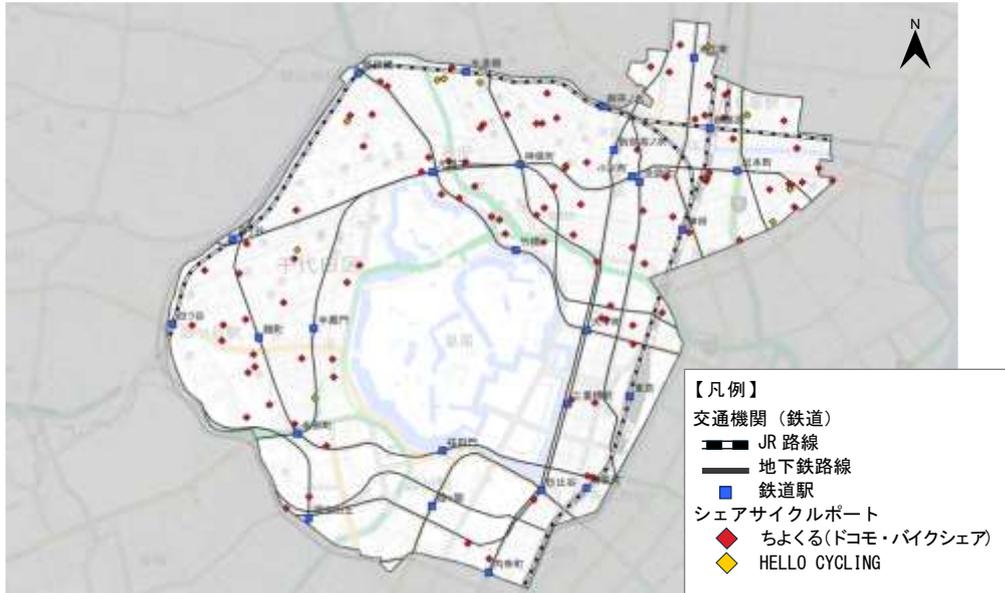


図 2-9 地下鉄・JR路線、シェアサイクルポート

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、都営のバス停の近く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。一方で、地域福祉交通のバス停の周辺では、ポートが近接して立地していない状況です。

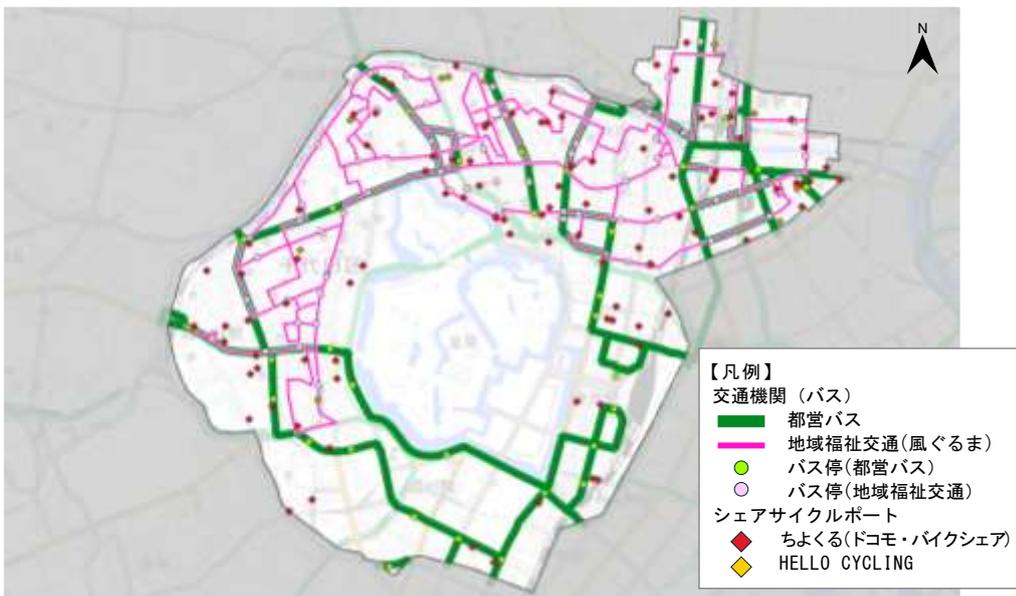


図 2-10 バス、シェアサイクルポート

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。

※ちよくるとは、株式会社ドコモ・バイクシェアと協定を締結し、実施しているシェアサイクル事業の名称になります。

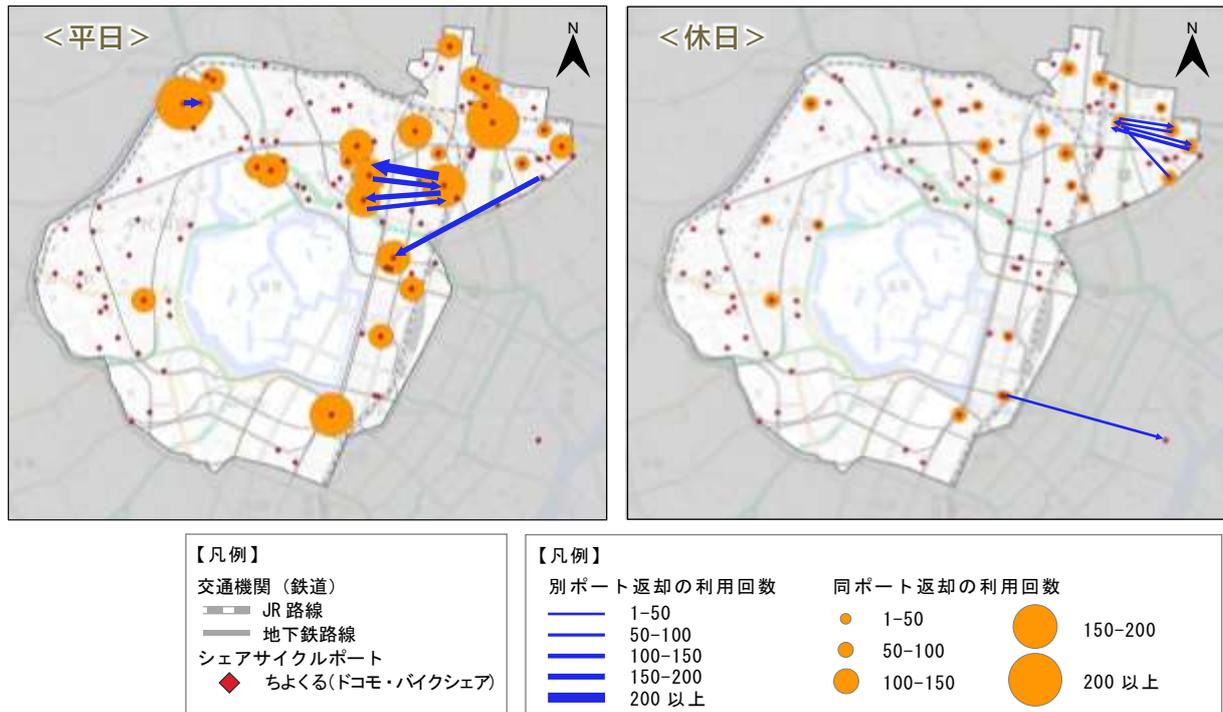
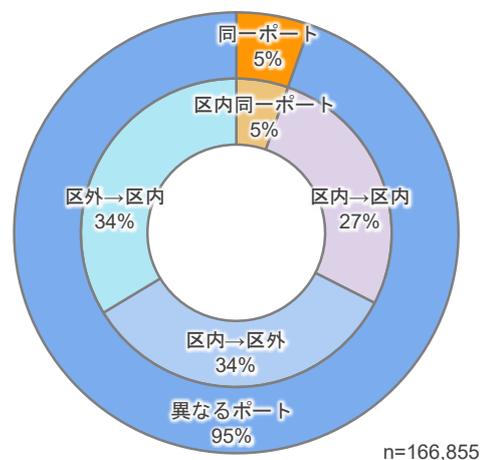


図 2-11 シェアサイクル利用経路 (令和6年4月)(平日・休日 利用上位30経路)

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。

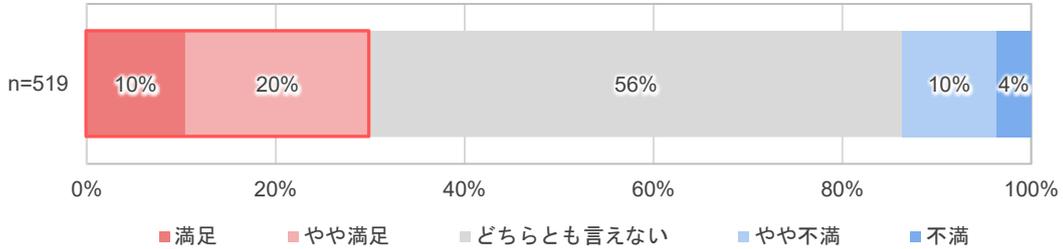


図 2-13 区内のシェアサイクルの利便性に対する満足度（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

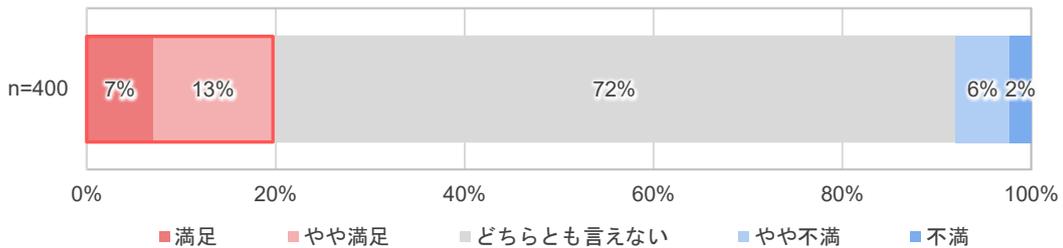


図 2-14 区内のシェアサイクルの利便性に対する満足度（来訪者）

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）

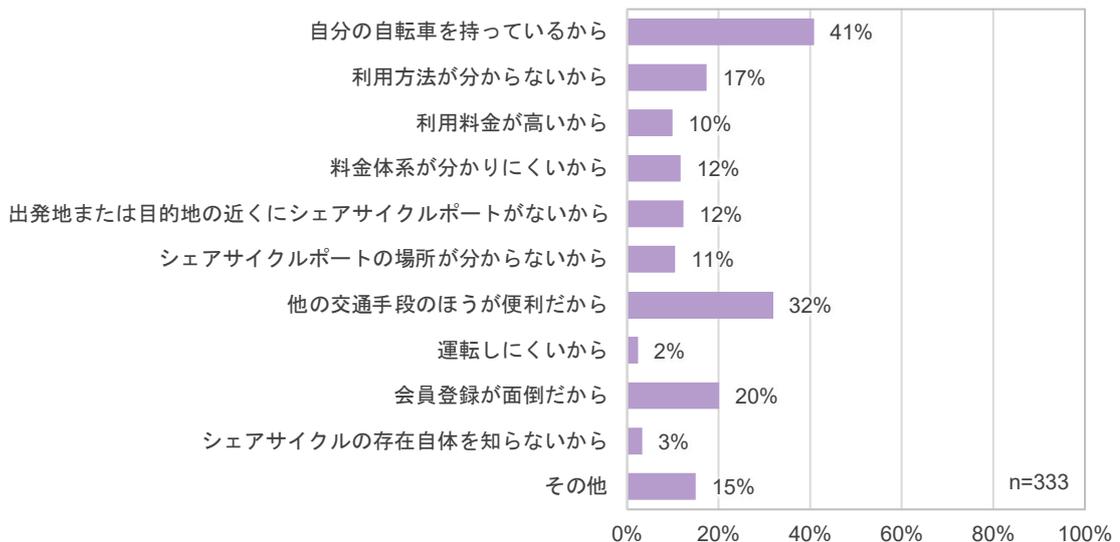


図 2-15 区内のシェアサイクルを利用しない理由（区民）

※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。

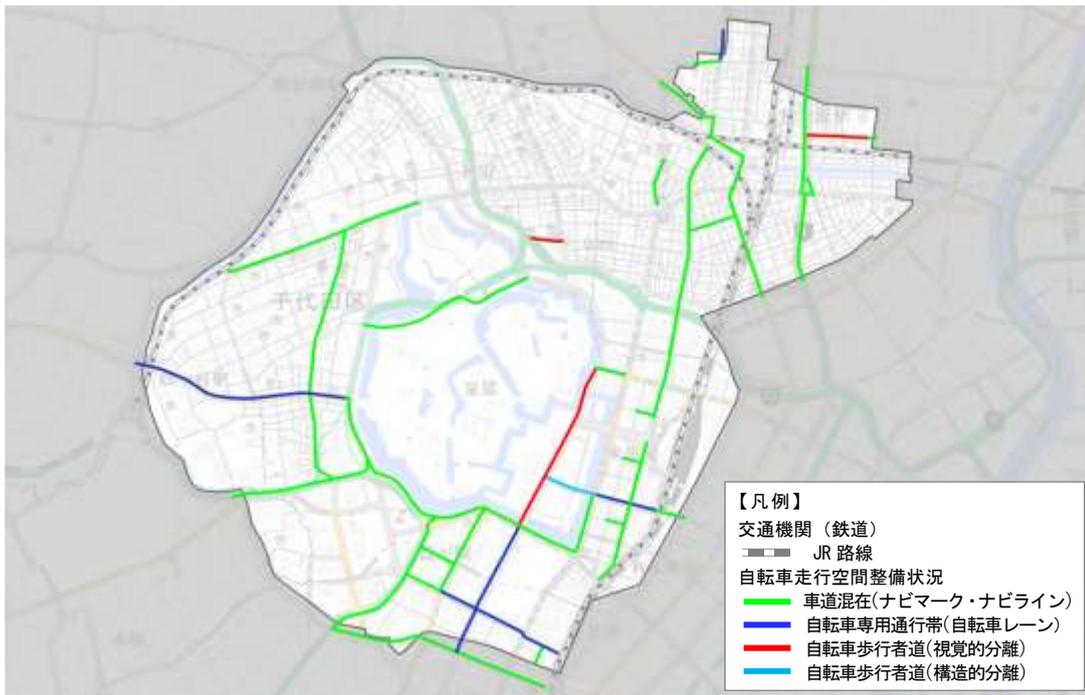


図 2-16 自転車走行空間の整備状況(令和 6 年度末)

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。

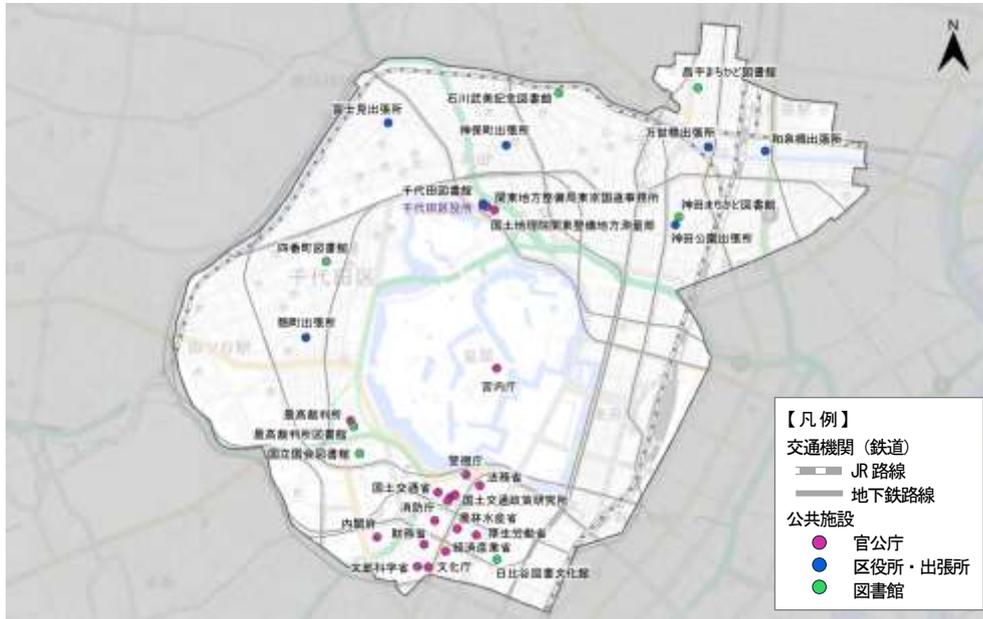


図 2-18 区内の公共施設

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。

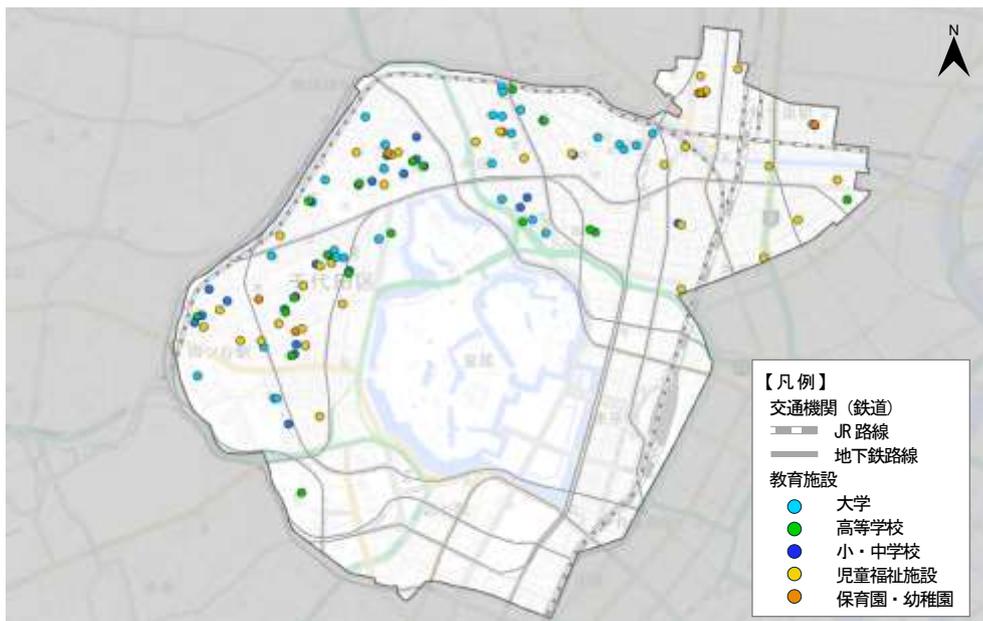


図 2-19 区内の教育施設

出典:国土数値情報を基に作成



(3) 駐輪場(区営)

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。

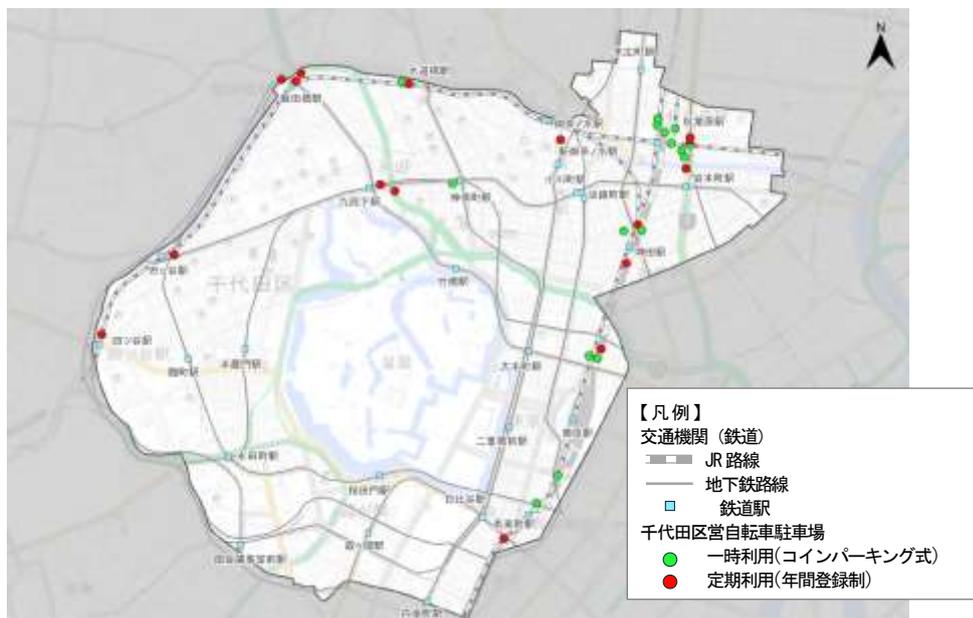


図 2-20 区営駐輪場

出典:国土数値情報を基に作成

2.4 交通特性

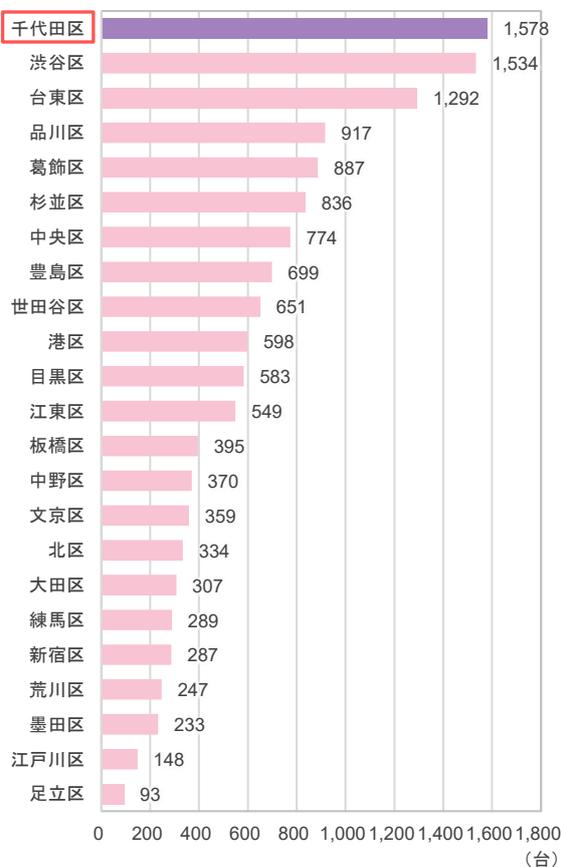
(1) 放置自転車

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



※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

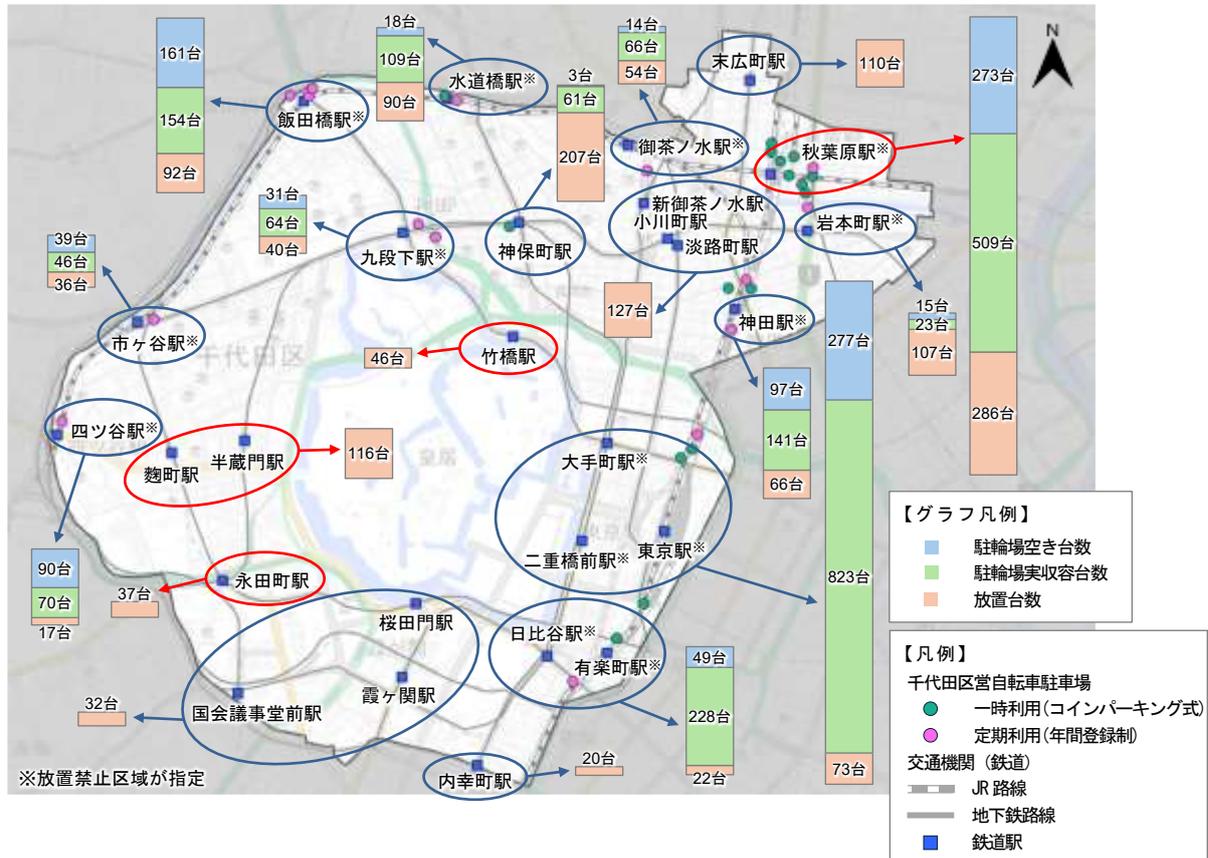
図 2-21 23区別・区内駅別の駅前放置自転車台数

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見ると、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・駐輪場利用の状況

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%

※複数回答可

※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

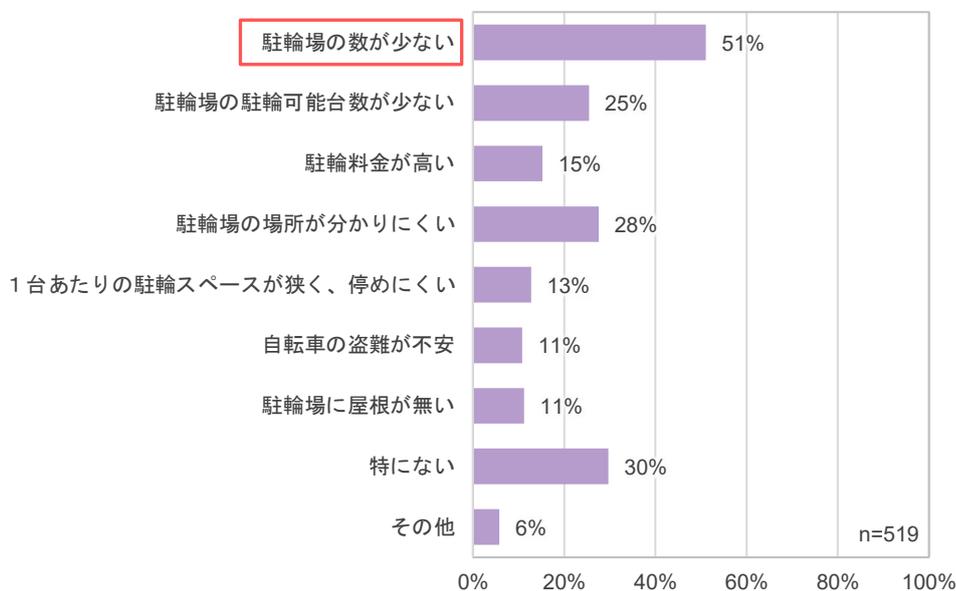
図 2-23 地域別・区内自転車利用時の駐輪場所（区民）

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

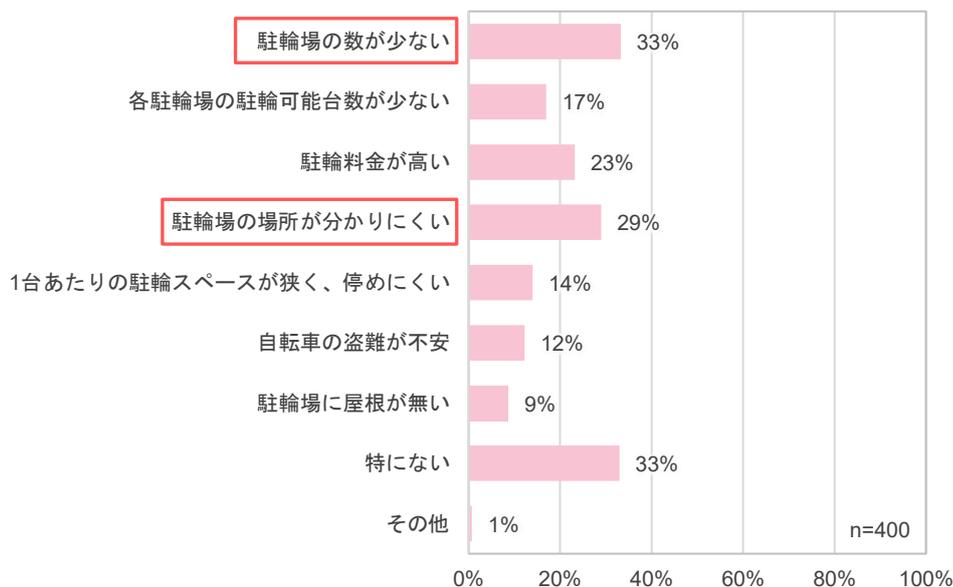
区内の駐輪環境について、区民のうち半数が駐輪場の数が少ないことを不満として挙げています。また、来訪者のうち2～3割が駐輪場の数が少ないことや、駐輪場の場所が分かりにくいことに不満を感じています。



※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) 区民及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

区民及び区外の人々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。

区外の人々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)。

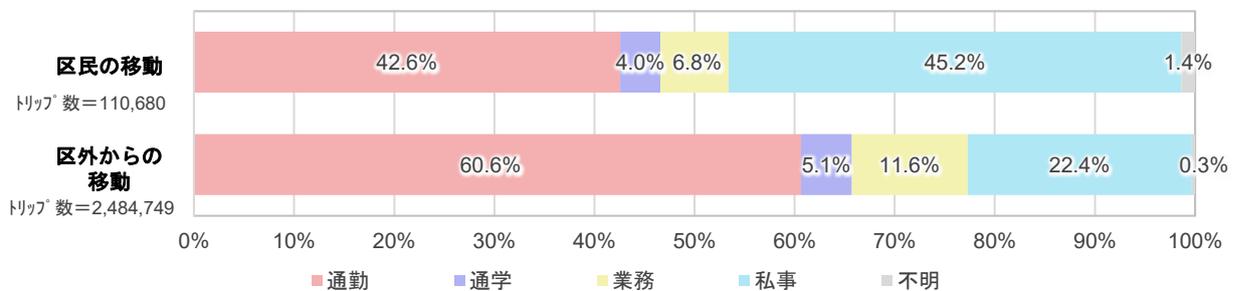


図 2-27 全交通手段における目的別の構成比

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

区民及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。自転車のみで移動する人は少なく、約0.8%となっています(図 2-28 下段)。

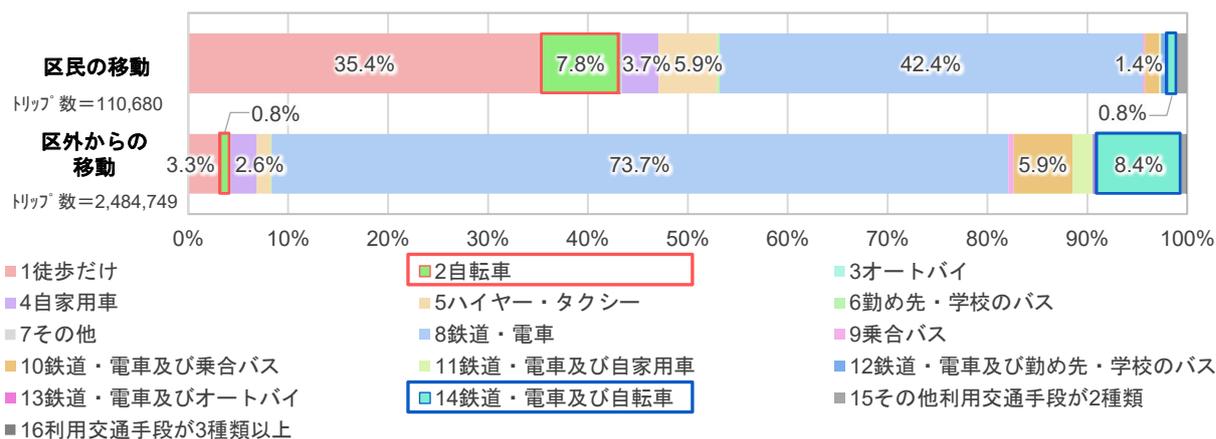


図 2-28 交通手段分担率(全目的)

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。

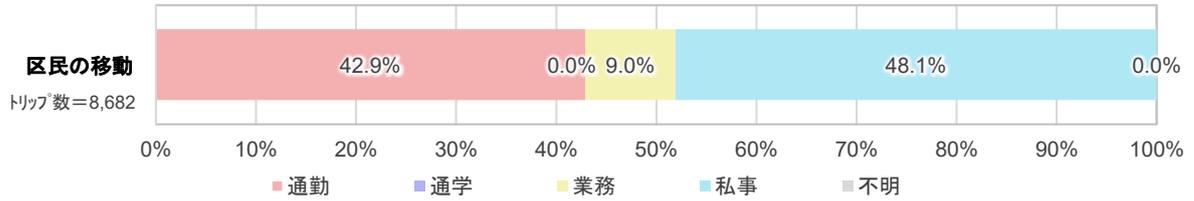


図 2-29 自転車のみを利用する移動における目的別の構成比 (区民の移動)

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。

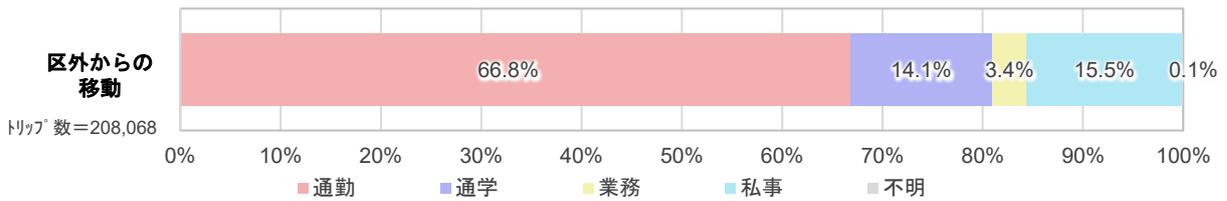


図 2-30 鉄道と自転車の両方を利用する移動における目的別の構成比(区外からの移動)

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(区民)

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。

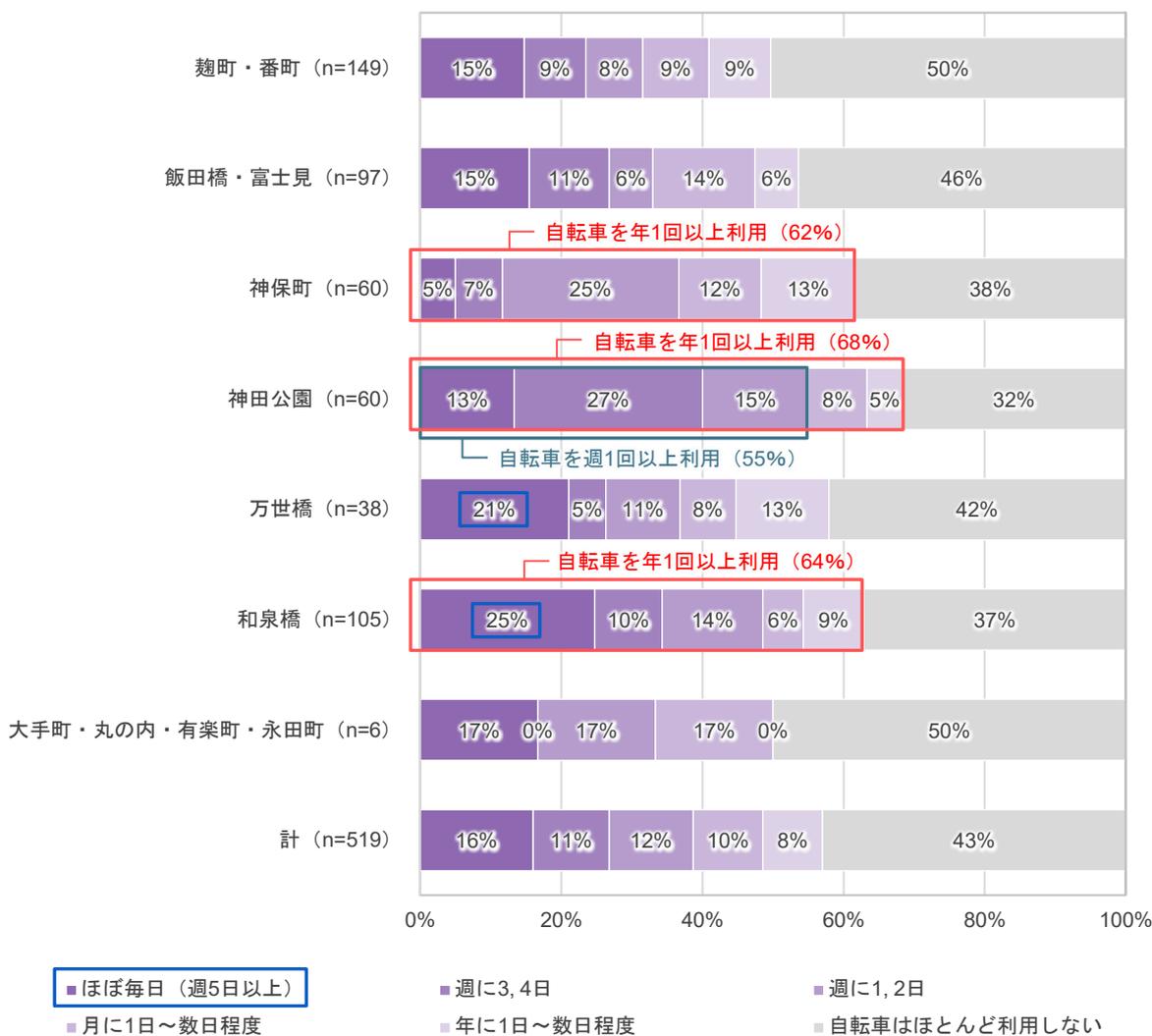
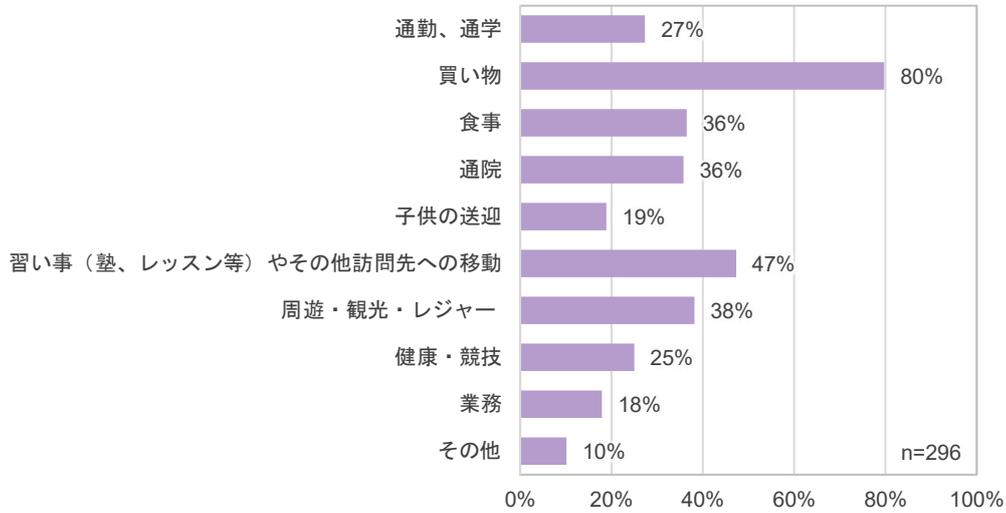


図 2-31 地域別・自転車利用頻度 (区民)

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(区民)

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

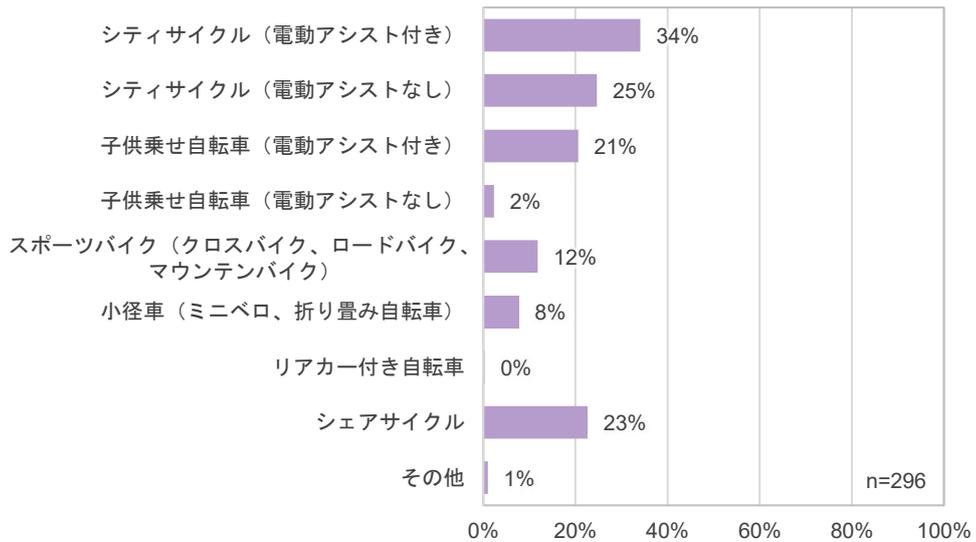
※自転車利用者(年に1回以上自転車を利用)を1とした場合の各目的の割合

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)

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年～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)で最も少ないといえますが、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

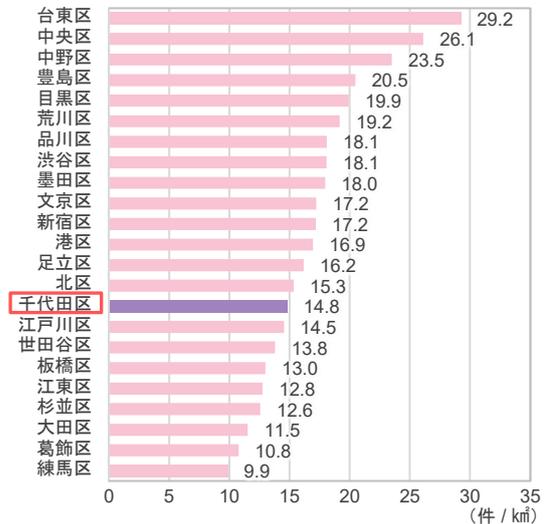


図 2-35 23区別 面積あたり自転車関与事故件数(令和2～5年平均)

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) 自転車関与事故の比率

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。

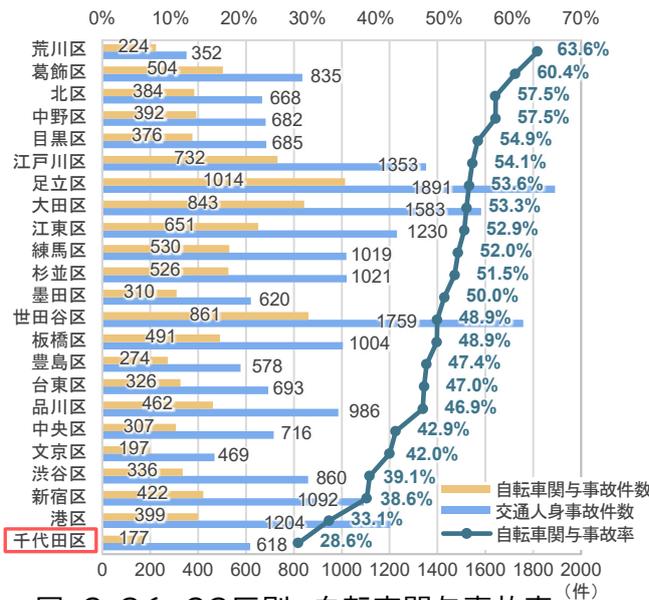


図 2-36 23区別 自転車関与事故率 (令和5年)

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

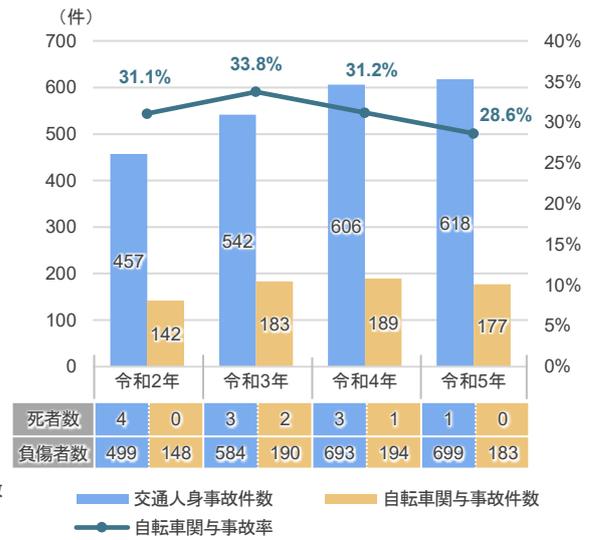
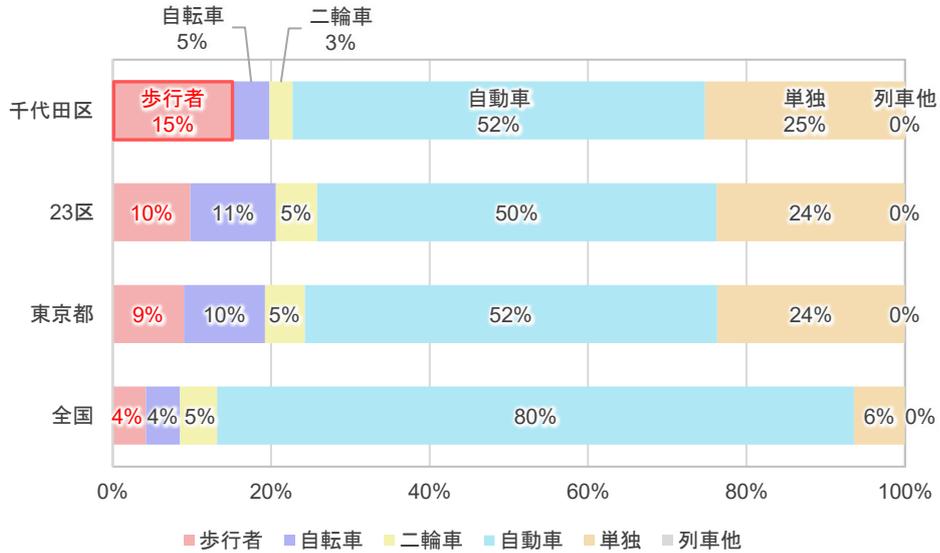


図 2-37 区内の交通事故発生件数に占める自転車関与事故の割合の推移

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。

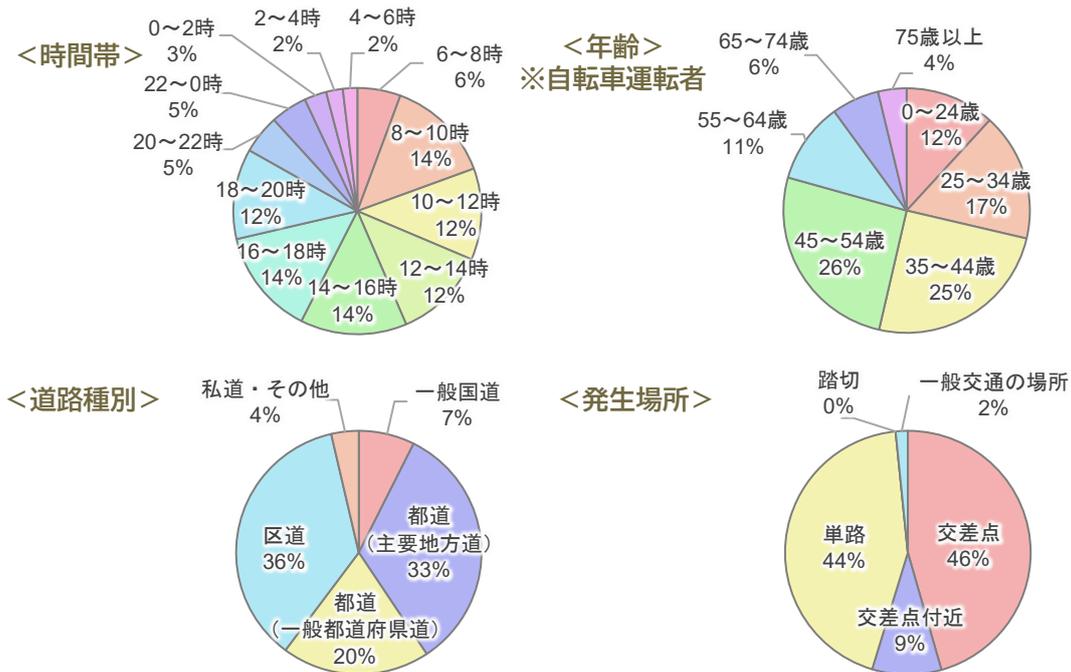


図 2-39 区内の自転車関与事故 (令和2~5年)

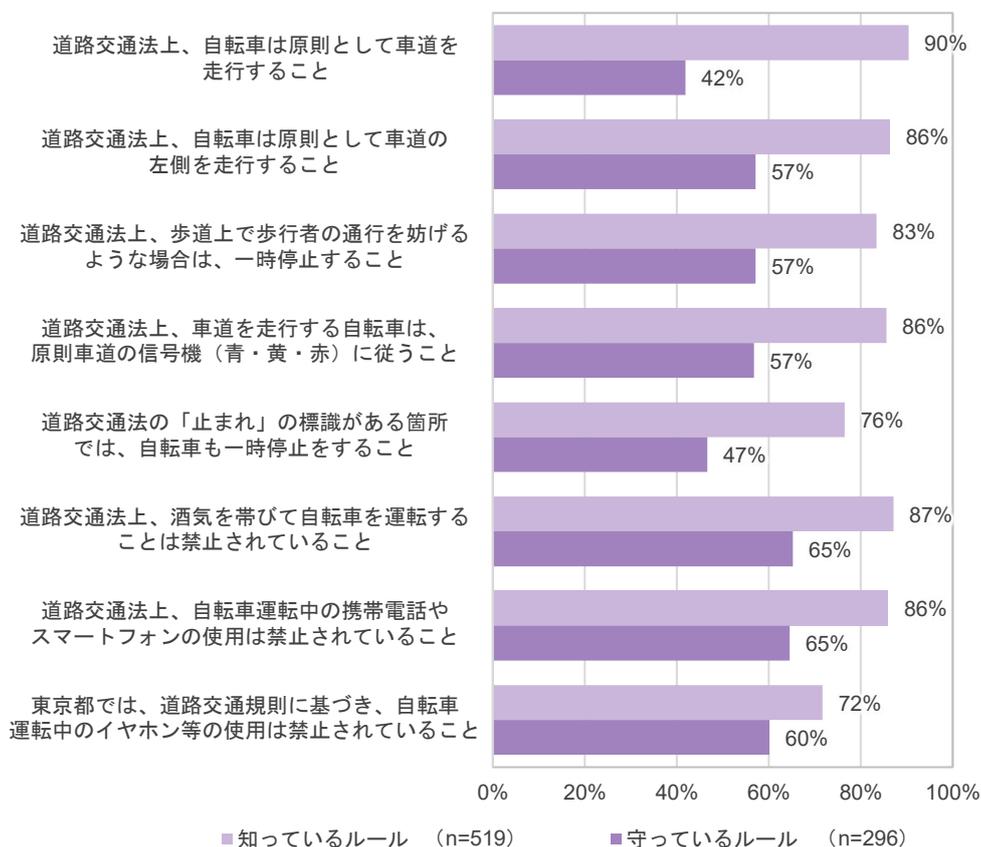
出典: 自転車事故関連データ(警視庁)、交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成



(5) 自転車の交通ルールの認知と遵守

1) 区民の自転車の交通ルールの認知度・遵守度

区民の自転車の交通ルールに対する認知と遵守の割合については、いずれのルールも区民の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

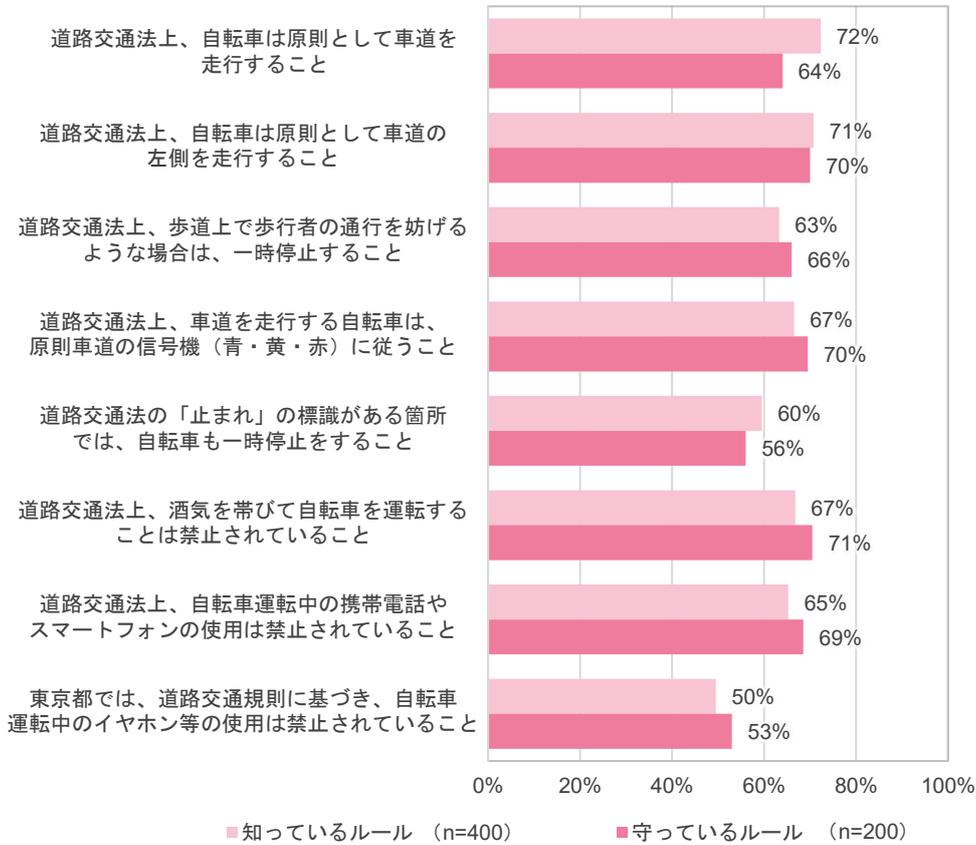
守っているルール：自転車を利用する区民のうち、各ルールを守っていると回答した割合

図 2-40 自転車の交通ルールの認知度・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の認知度・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。

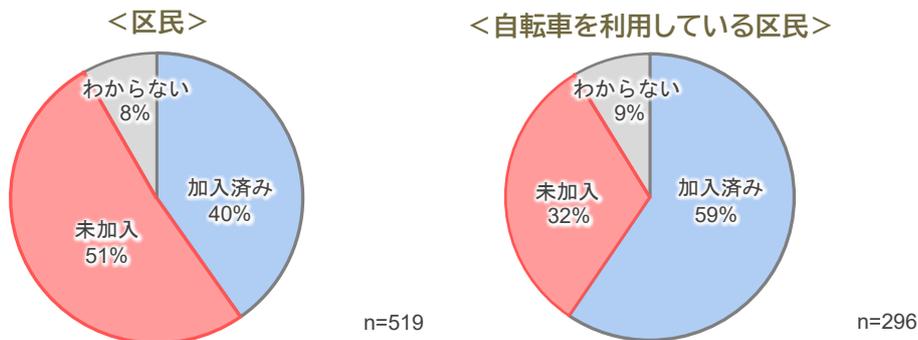


図 2-42 自転車損害賠償保険の加入状況 (区民)

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、全国平均の53.6%（令和元年度）を上回ることから、区民の健康に対する意識は高いといえます。

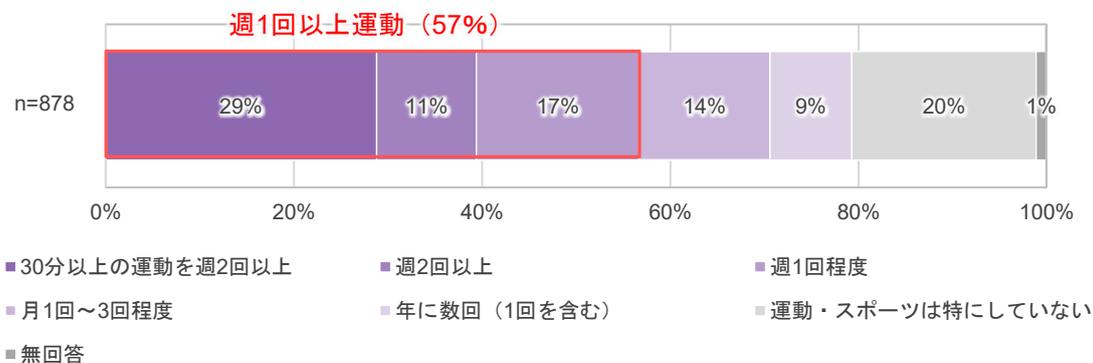


図 2-43 運動頻度

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。

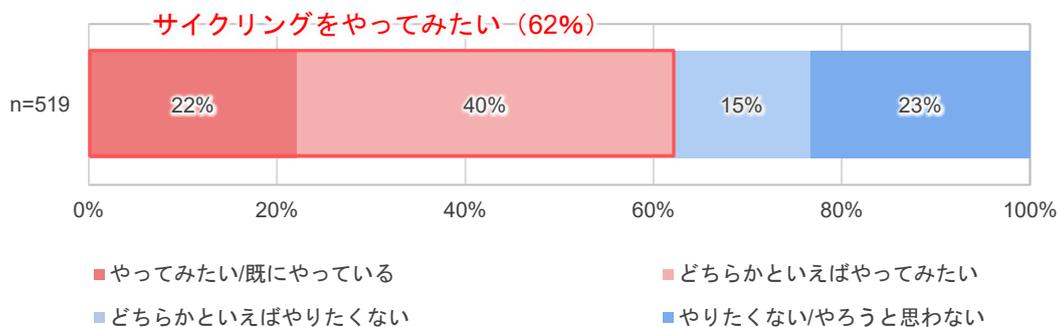


図 2-44 健康増進・体力づくりのためのサイクリングへの意欲

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

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、日比谷公会堂ニコライ堂など)・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 2-47 区内の観光施設

出典:千代田区観光マップ

2) 観光に関する来訪者及び区民の意識

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。

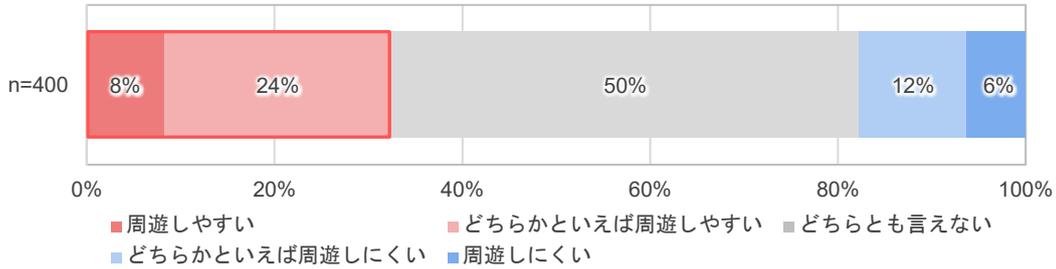
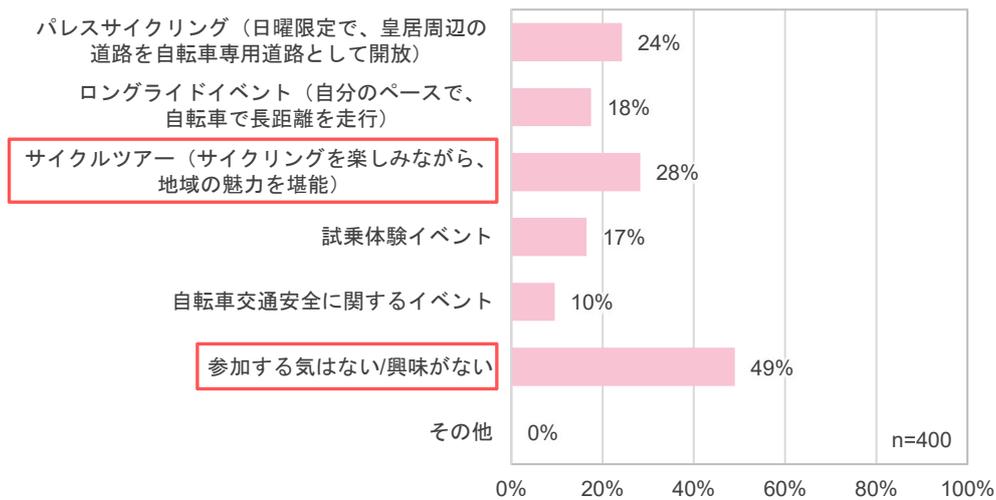


図 2-48 区内の自転車での周遊のしやすさ（来訪者）

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 2-49 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(レジャーなど)で自転車を利用する際、課題に感じること

区民の6割以上が駐輪場所の不足を区内周遊時の課題として挙げています。区内の駐輪環境の改善については、観光分野においても、重要な取り組みになります。

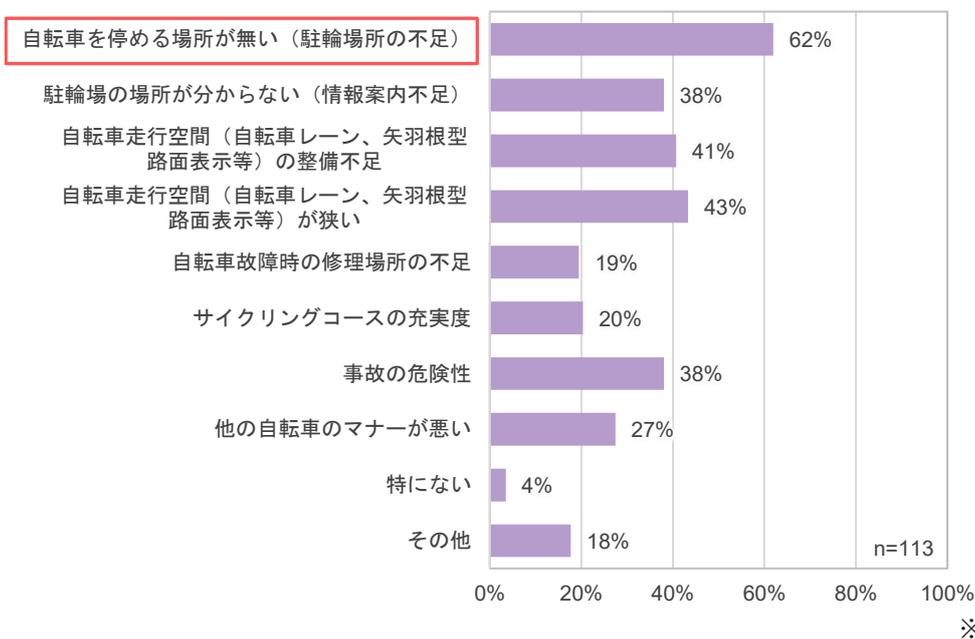


図 2-50 区内周遊目的(レジャーなど)で自転車を利用する際、課題に感じること (区民)

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す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 2-51 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 2-52 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

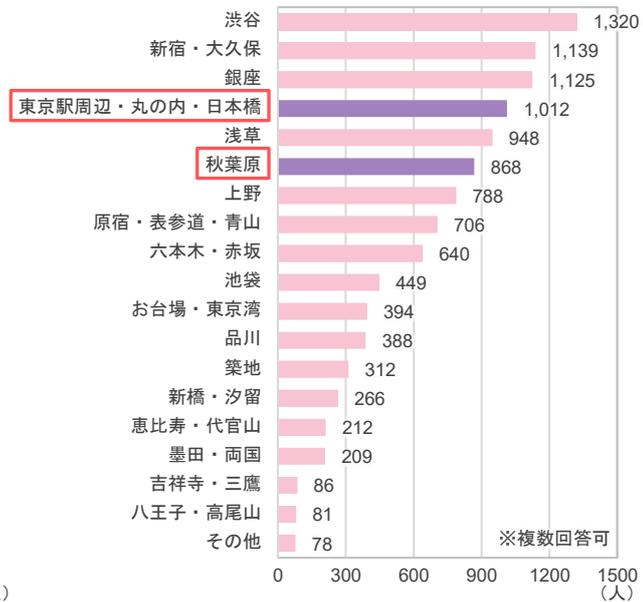


図 2-53 都内エリア別 外国人旅行者訪問地(令和4年)

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)

日本人観光客は、「丸の内⇄有楽町」間の移動が最も多いですが、各エリア間の移動が少ないことから、目的のスポットのみを訪問しており、回遊には至っていないことがわかります。

外国人観光客は、「秋葉原⇄神田」、「丸の内⇄有楽町」間の移動が活発ですが、こちらも区内を回遊する移動は依然として少ない状況となっています。

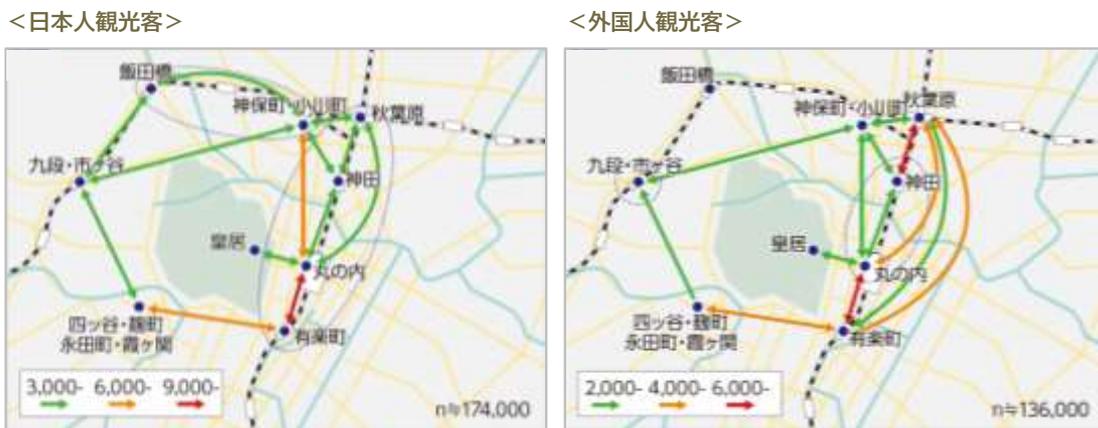


図 2-54 区内エリア間移動状況 (平成30年)

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。



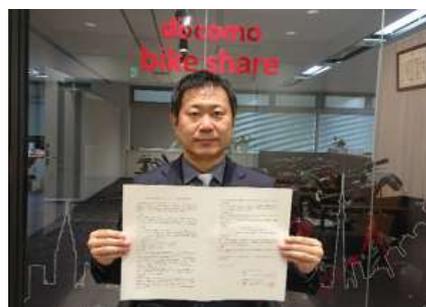
図 2-55 緊急点検用の自転車配備の様子

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区内の周遊等での活用が期待されています。



図 2-56 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通行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

全国の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、交通ルールの周知や対策が求められます。

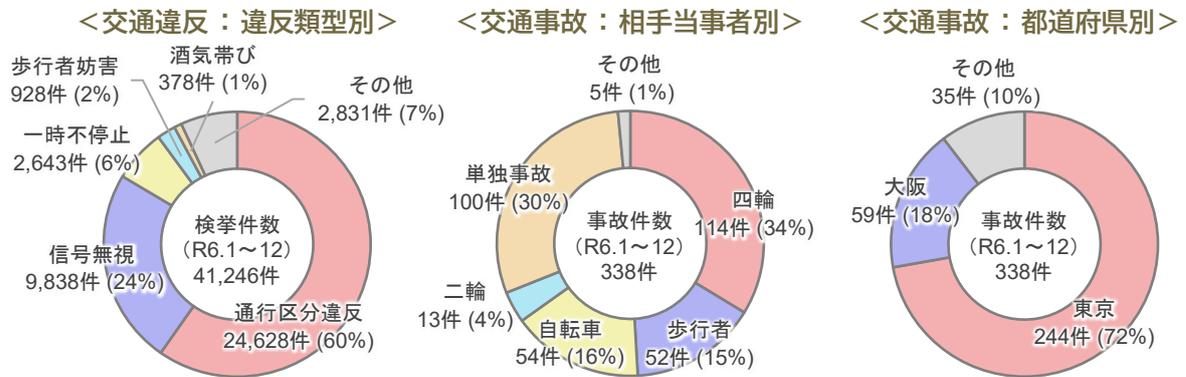


図 2-57 全国の特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故(令和6年)

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ペダル付き電動バイク(モペット等)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 等で注意喚起を行っています。



図 2-58 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 2-59 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（国土交通省）

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。

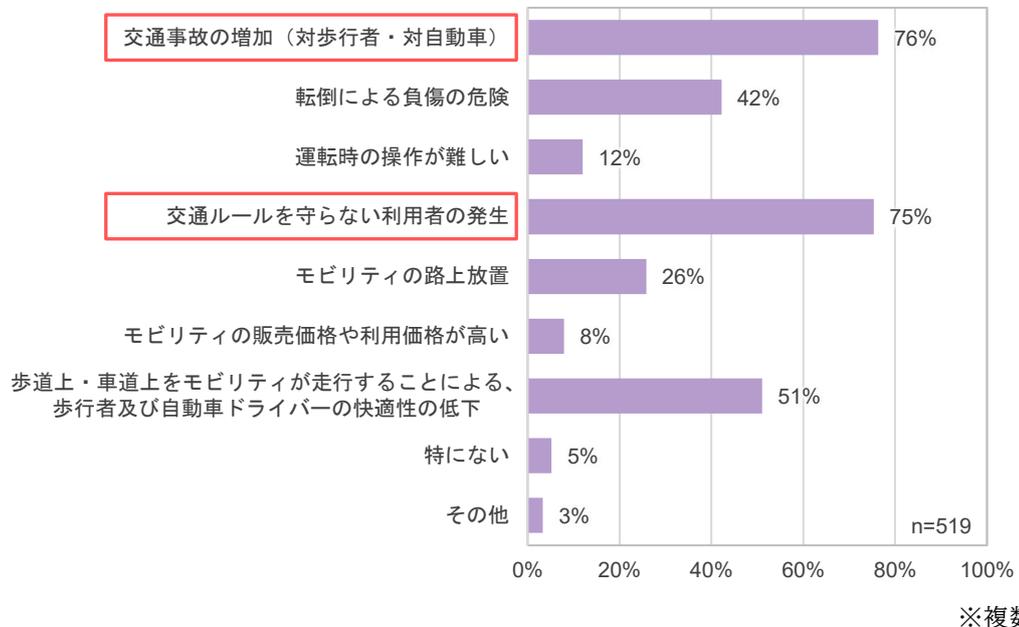


図 2-60 新たなモビリティへの懸念（区民）

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、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 2-1 新たなモビリティに対する課題及び安全性向上に資する取り組み（事業者）

項目	内容
新たなモビリティに対する課題	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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

諸外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 2-2 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)		
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)		・原則車道の右側を通行 ・自転車道等の通行は任意

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 2-3 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。**

表 2-3 電動キックボードの普及状況(202519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。

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

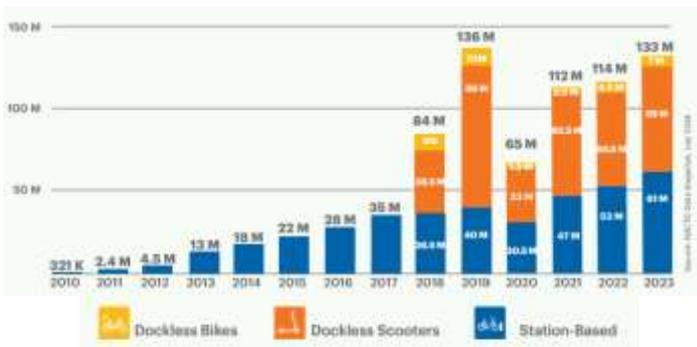
日本貿易振興機構 HP(R5.4)

ビクトリア州警察 HP



<アメリカの事例>

- 2019~~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。



出典: サンタモニカ市

米国におけるマイクロモビリティの年間利用回数

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)

3) 安全対策

諸外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 2-4 交通安全の取り組み

No.	国	取り組み
1	イギリス	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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歳～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 2-5 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の現状と課題
人口・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・昼間人口が多く、区民だけでなく来訪者も対象とした施策の展開が必要である。 ・坂道の多い地域でも移動しやすいモビリティ(電動アシスト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	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルポートは区内に約 100 箇所設置されているが、利便性に満足している人は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、計画的な自転車走行空間の整備が必要である。
施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の不足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	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前放置自転車台数は23区で最も多く、効果的な放置自転車対策が必要である。 ・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。 ・区内での利用交通手段は鉄道利用が大半を占めており、自転車利用はわずかであるため、鉄道をはじめとする公共交通との円滑な乗り換えができる環境の整備が必要である。 ・区民の自転車利用の目的は、買い物や習い事時の移動が多いことから、生活利用の需要を考慮した自転車走行空間の整備が必要である。
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・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区平均と比べて高い傾向にあり、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割以上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	<ul style="list-style-type: none"> ・区民の約6割が今後サイクリングをやってみたいと感じていることから、自転車利用のきっかけとなる取り組みやイベントの実施などが必要である。

表 2-6 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の現状と課題
観光	<ul style="list-style-type: none"> 千代田区は皇居を中心に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ている来訪者は約3割と少なく、観光施設における駐輪環境の整備や自転車で周遊しやすい環境整備などの取り組みが必要である。
防災	<ul style="list-style-type: none"> 災害時においては、公共交通機関の乱れが予想されることから、有事の交通手段として自転車を有効活用できる仕組みづくりが必要である。
新たなモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故の増加や、道路交通法の基準に適合しない違法車両の利用広がりを受け、交通ルール・マナーの周知・対策が必要である。 諸外国の動向などを踏まえ、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。



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**に**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」という概念を継承しています。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」というあり方を再構築し、先駆的に取り組んでいきます。



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、区の上位計画及び関連計画、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、区民等へのアンケート調査結果より、正しい交通ルール・マナーの周知が重要であるという意見を受け設定。

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場所の確保、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



4.2 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	運動・ 知覚	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
	態度安全	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				「ハンドル 操作不適」 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	

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	道路交差法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					
	自転車の通行場所と通行方法	車道	車道が原則＋左側通行					
			左側路を通行					
	歩道	普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所(歩道踏切直前直後との相違も含む。)						
		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)						
	横断歩行者の優先	歩道を通行できる場合の通行場所＋通行方法(歩道踏切直前直後、歩道の通行を妨げる場合一時停止)						
並進の禁止	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(歩道の状況に応じた安全な通行方法)							
駐輪場所、駐輪方法	路側帯が設けられている場合の通行場所(歩道の種類)＋通行方法(歩道の通行を妨げない通行方法)		横断中又は横断しようとする歩行者がいるときの取るべき行動		他の軽車両との並進の禁止		駐輪場所(歩道の利用)＋歩行者や車の通行を妨げない＋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	信号機の信号等に従う義務	従うべき信号＋信号の意味＋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(いわゆる二段階右折)						
	交差点の通行方法	交差点の通行方法(直進・右折・左折＋交差点を通行する時歩行者に特に注意＋できる限り安全な通行方法で通行)						
踏切の通行方法	踏切の通行(停止線がある場合はその直前)で一時停止＋安全確認＋警報機が鳴っている時、遮断機が閉じている時は立ち入らない							
危険な行為の禁止	飲酒運転の禁止	飲酒運転の禁止(酒類摂取時の禁止も含む。)						
	携帯電話使用等の禁止	携帯電話使用等の禁止(その他交通の安全を図るため公安委員会が必要と認めて定めた遵守事項も含む。)						
	乗車の制限等	二人乗りの禁止						
	イヤホン・傘差し運転の禁止	イヤホンをつけて周りの音が聞こえない状態で運転の禁止＋傘差し運転の禁止						
	制動装置不良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						
自分や他者の身を守る方法	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＋最低限の点検項目(「ぶたはしゃべる」)						
	事故時の対応	交通事故発生時の救護措置、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 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及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**、**区民の規範となれるよう**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



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~~継続して行います。また、近年のペダル付き電動バイク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

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。

令和7年度 千代田区区民交通傷害保険加入のご案内

もし 交通事故にあったら、
自転車で人にケガをさせてしまったら
あなたはどうしますか？

交通事故は他人事ではありません！

都内の交通事故は **30,103** 件
1日に **80** 件以上発生。

令和6年の1年間に千代田区では、
653 名が交通事故でケガをしています。
※令和6年 警視庁統計

自転車損害賠償保険等に入っていますか？
自転車に乗るなら対人賠償事故に備える保険等の加入が義務です。
自転車利用者も加害者になることがあります。事故を起こしてしまったとき、高額な損害賠償を請求されます。

高額損害賠償 事例

男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。裁判所は、保護者に監督責任を認め、約9,500万円の賠償を命じた。
(神戸地方裁判所、平成25（2013）年7月4日判決)

少ない負担で、充実した補償
千代田区区民交通傷害保険へのご加入をおすすめします。

詳しくは裏面へ

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。

対象 区民 来訪者

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。また、指定エリア内での自転車走行空間整備を進めることで、安全対策も図っていきます。

【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



図 4-5 自転車指導啓発重点地区・路線(1/2)

出典: 警視庁HP



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。**円滑に図れるようにします(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。



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) 車道通行を原則とした自転車走行空間の整備

対象

区民

来訪者

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、特に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。なお、自転車ネットワーク路線以外において、安全対策が必要と判断した箇所は、路面標示による注意喚起等を行います。

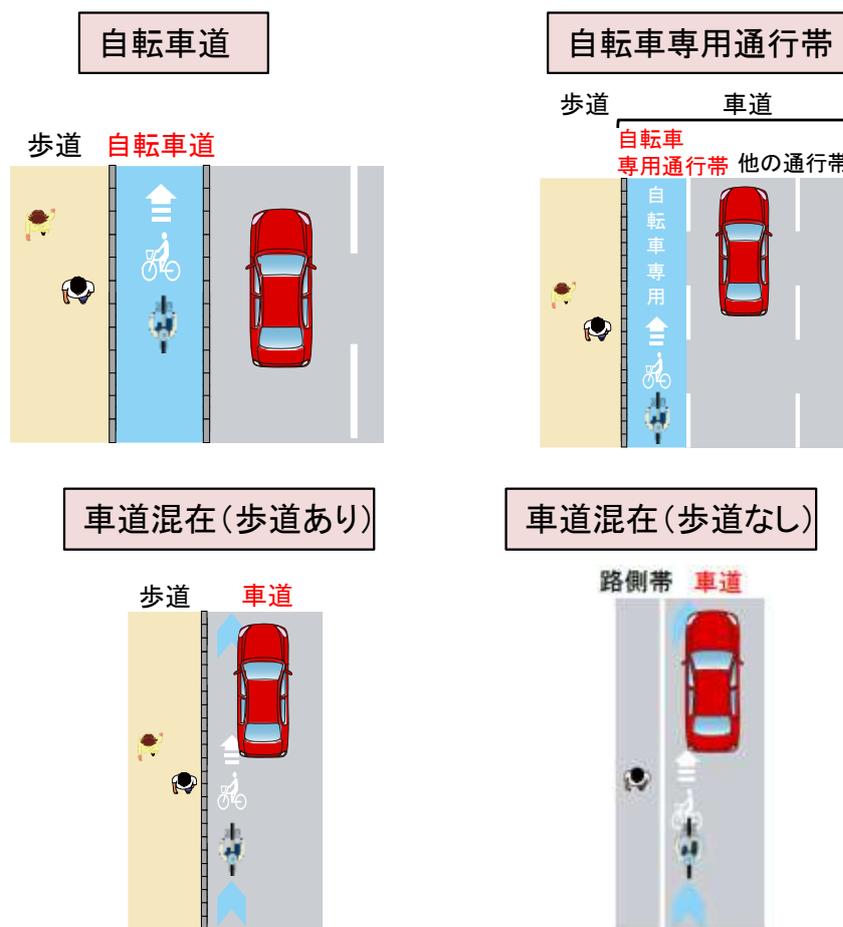


図 4-7 整備形態(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)

2) 路上駐停車需要を考慮した自転車走行空間の整備

対象

区民

来訪者

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(港区白金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

路上パーキング及び駐車需要がある道路で、歩道上の空きスペース(植栽帯や地上機器の間など)がある場合には、その空間を路上パーキング及び荷捌きスペースに改良し、自転車専用通行帯上に駐車されない構造を検討します。



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。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: 千代田区自転車駐車場受付サイト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(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す。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場(一時利用)に転用することを検討します。(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。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。そこでそのため、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。

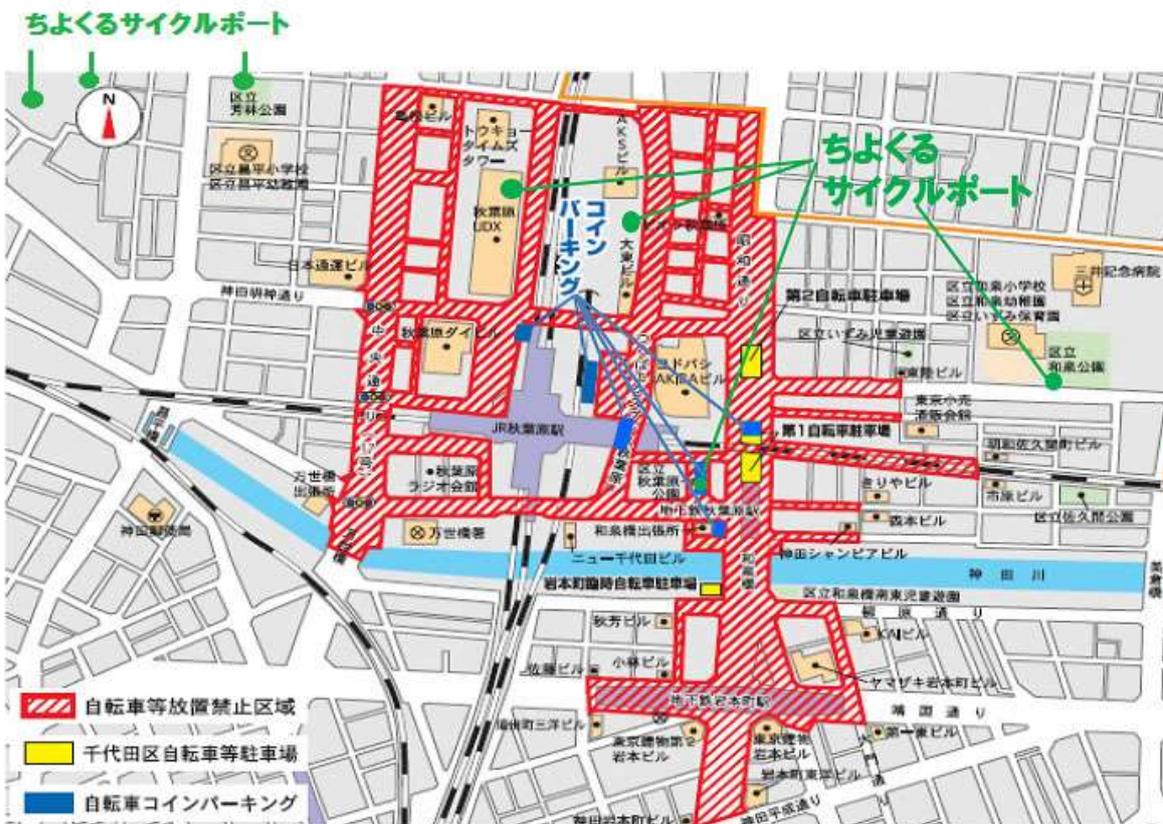


図 4-14 放置自転車禁止区域(秋葉原駅周辺・岩本町駅周辺)

出典:千代田区HP



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、自転車を介し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、自転車を介し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。

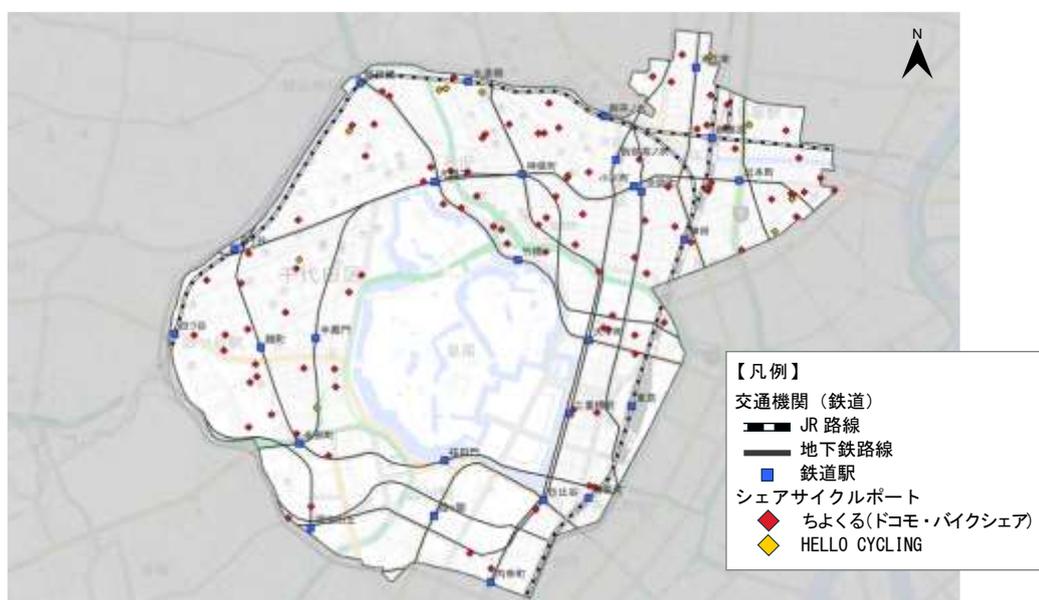


図 4-15 (再掲)地下鉄・JR路線、シェアサイクルポート

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。

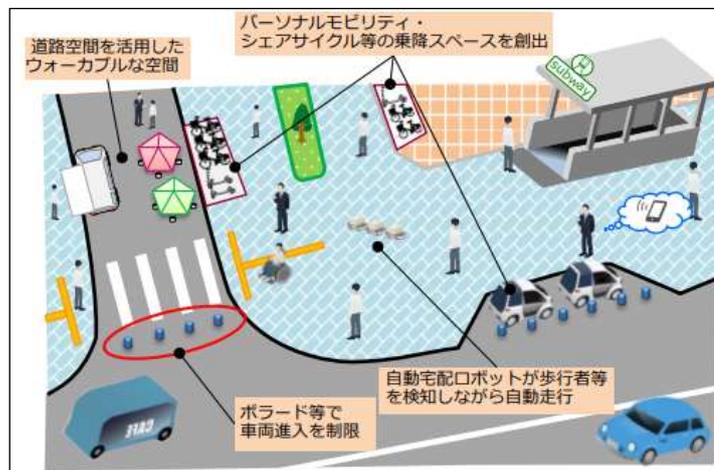


図 4-17 (参考)東京都が想定する駅前広場のない駅の将来イメージ

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) 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、チャイルドシート付き電動アシスト自転車については、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 4-4 実証実験の概要

運営事業者	OpenStreet 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	<p>1. 東郷元帥記念公園:4 ラック 所在地:三番町 18</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>(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。</p> <div style="text-align: right;"> <p>【写真】神田駿河台下</p>  </div>
自転車	チャイルドシート付き電動アシスト自転車
料金	<p>利用開始 30 分まで 200 円(税込み)</p> <p>延長 15 分ごと 100 円(税込み)</p> <p>12 時間まで 2,000 円(税込み)</p>

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、自転車等利用者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

1) 周遊を促す情報の周知・PR

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、区民及び来訪者に、回遊コースやサイクルツアーイベントを周知し、自転車利用を促進していきます。

また、気軽に快適にサイクリングを楽しんでもらうため、施設への自転車駐車場の確保に向けた調整を進めていきます。



図 4-19 (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) 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。

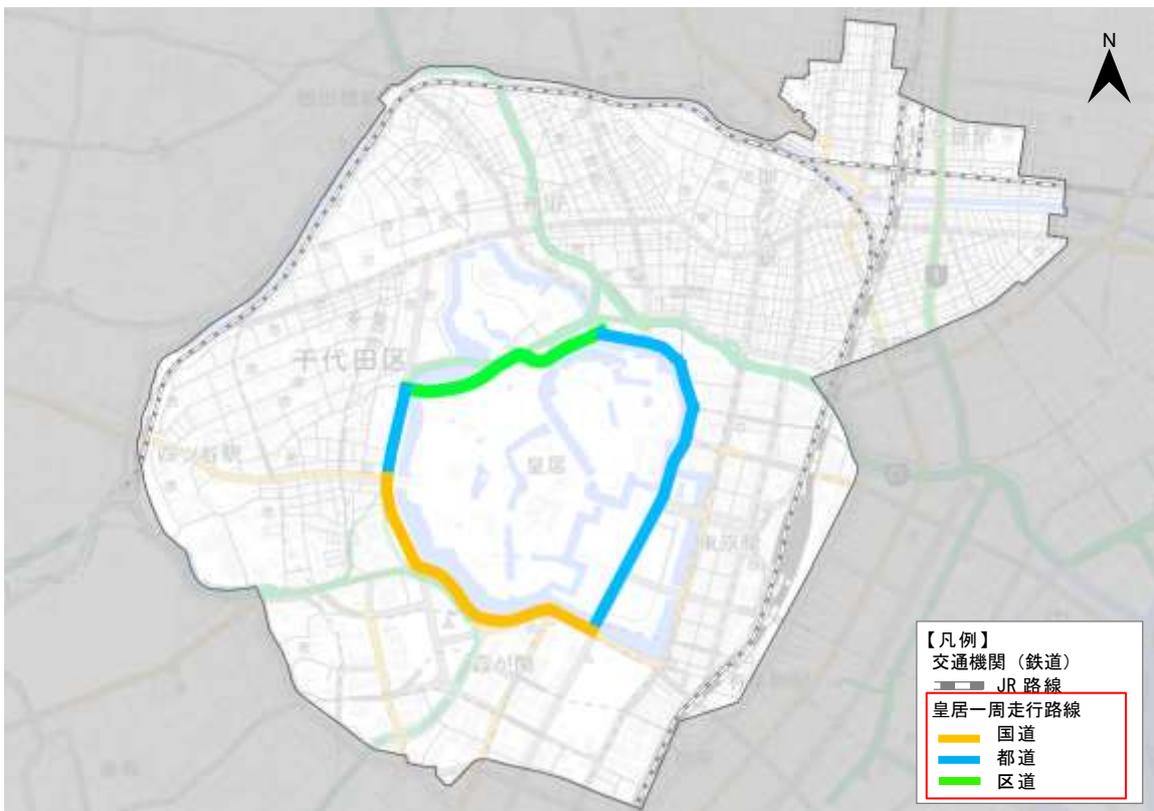


図 4-20 皇居一周走行路線



(2) 観光イベント等を活用した回遊促進

対象 区民 来訪者

区外及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。

日本全国の魅力を体験! 千代田区 × 中央区 9月26日(土)~10月23日(土)

アンテナショップスタンプラリー2025

日本全国の物産や情報が集まる千代田区と中央区は、有楽町、銀座、日本橋を中心に、日本全国のアンテナショップが立ち並んでいます。まちの散策に絶好のこの季節に、旅行気分を味わいませんか。

参加方法

アプリ「furari」の場合

- スマートフォンでスタンプラリーアプリ「furari」にアクセス!
- 対象の千代田区・中央区のアンテナショップに行こう
- 各アンテナショップにある二次元コードを読み込んでスタンプをゲット!

応募台紙の場合

- 対象の千代田区・中央区のアンテナショップに行こう
- 応募台紙をもらい、スタンプを押そう!

スタンプを集めると…

- 必要数のスタンプを集めると先着5,000名に嬉しい賞品をプレゼント! 送着のお渡し場所(中央区観光情報センター/中央区京橋2-3-1 京工エドグラン地下1階)
- 精選で地方名産品の詰め合わせなどの豪華賞品も当たる!

応募方法 furari = 10月13日(木)までにアプリから
応募台紙 = 10月23日(木)までに郵送(当日消印有効)

ちよだスマホ教室

「furari」の操作方法の説明も行っています

- とく** 詳しくは広域千代田55号52号で講座を
- 申し込み** 総機電話☎0077-78-9033
- 携帯電話・スマホ・FAX** ☎050-3163-9033(9時~17時)
- その他** スマホの操作方法がメインとなり、「furari」の操作方法は210分程度(恒例会を除く)

移動にはコミュニティサイクルが便利です!

コミュニティサイクルは各サイクルポート間であれば、どこでも貸し出し・返却ができる。自転車のご利用サービスです。

問合せ 有工観光課観光・地方連携担当☎03-5211-3650
主催=千代田区・中央区・(株)東京交通食料
全田連携プロジェクトへの助成金を活用

アンテナショップスタンプラリー対象の千代田区のアンテナショップリスト

- 丸の内・有楽町・日比谷**
 - 新大塚店 シン・エヒメ
 - 上野妙典 新潟食の館 新潟産物店
 - 有楽町店 豊島・西川トモ二市場
 - 大塚店 おいしいアンテナショップ 酒類部
 - 有楽町店 わかやま総菜部
 - 有楽町店 いせいき山産
 - 有楽町店 北海道とさんこプラザ 有楽町店
 - 有楽町店 数産わたしショップ本店
 - 有楽町店 駒場の串 数川屋製菓
 - 有楽町店 秋田ふるさと館
- 有楽町** 宮城ふるさとプラザ
- 有楽町** かつしま産物部
- 有楽町** かつまいもの館
- 有楽町** 日比谷しほり館
- 有楽町** 八戸産物部
- 有楽町** 交流プラザ@ base
- 有楽町** 数産トーチキュー
- 神田** ちよだグルメショップ +A
- 富士見** ISEMISE

同時開催イベント!

謎解き! 日本うまいものめぐり!

キャラクターと一緒に次々と出題される謎を解明して、クリアしよう!
※スマートフォンから参加

一押しスイーツ人気投票!!

アンテナショップ自慢のスイーツをチェックして、お気に入り投票しよう! ※スマートフォンから参加

全国ふるさと うまいもの市in有楽町

第14年度自治体の数産連携産物や連携自治体の福井県をはじめ、さまざまな地方自治体、アンテナショップが出出し、特産品を販売します。旬の野菜や地産お菓子などその土地ならではのお土産が数ぞろい!

と き 9月27日(土)12時~16時(雨天中止/HPでお知らせ)
場 所 有楽町駅前広場(有楽町2-7-1)

図 4-21 連携イベント(アンテナショップスタンプラリー)

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カトレニング(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)



(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

事業者

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。こうし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を実施し、区内事業所への参加を働きかけます。



図 4-22 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) 自転車通勤制度導入企業の拡大

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」が策定されており、これについて区内事業所等への周知を行い、自転車通勤の促進に向けて、広報啓発を強化していきます。



1 趣旨	1
2 自転車通勤制度のメリット	2
2-1 事業者のメリット	2
2-2 従業員のメリット	2
3 導入のメリット	3
3-1 健康増進効果	3
3-2 通勤時間の短縮	3
3-3 環境負荷の軽減	3
3-4 交通渋滞の緩和	3
3-5 社会貢献効果	3
4 導入のデメリット	4
4-1 導入コスト	4
4-2 導入後の管理コスト	4
4-3 導入後のメンテナンスコスト	4
4-4 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-5 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-6 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-7 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-8 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-9 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-10 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-11 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-12 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-13 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-14 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-15 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-16 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-17 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-18 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-19 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-20 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-21 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-22 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-23 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-24 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-25 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-26 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-27 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-28 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-29 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-30 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-31 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-32 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-33 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-34 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-35 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-36 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-37 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-38 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-39 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-40 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-41 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-42 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-43 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-44 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-45 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-46 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-47 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-48 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-49 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-50 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-51 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-52 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-53 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-54 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-55 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-56 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-57 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-58 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-59 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-60 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-61 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-62 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-63 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-64 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-65 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-66 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-67 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-68 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-69 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-70 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-71 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-72 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-73 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-74 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-75 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-76 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-77 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-78 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-79 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-80 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-81 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-82 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-83 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-84 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-85 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-86 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-87 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-88 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-89 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-90 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-91 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-92 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-93 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-94 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-95 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-96 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-97 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-98 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-99 導入後のセキュリティ対策コスト	4
4-100 導入後のセキュリティ対策コスト	4

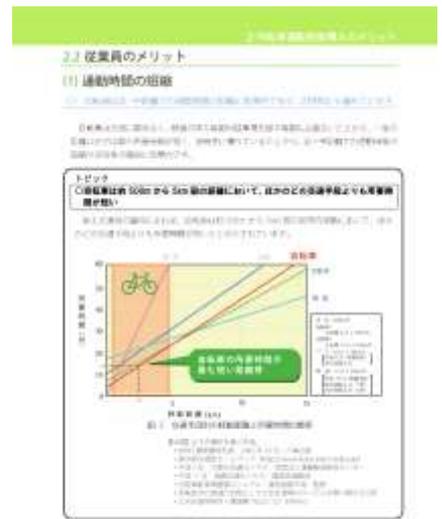


図 4-23 自転車通勤導入に関する手引き抜粋(R6.7)

出典：自転車活用推進官民連携協議会（令和6年7月）



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にしています。**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**のものの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。

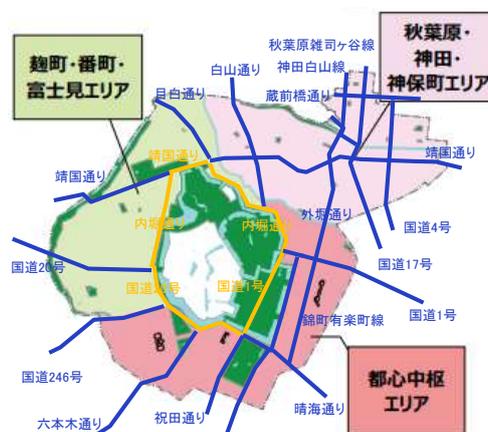


図 5-1 基本エリアと放射道路網、環状道路網

(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、の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。

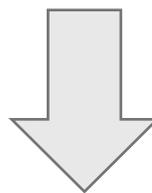
選定においては、千代田区都市計画マスタープラン(令和3年5月改定)の道路ネットワークの考え方を踏まえ、地区内の交通を処理する幹線道路(区道)及び地区内主要道路(区道)を軸とし、回遊を促す立寄り拠点を繋ぐ道路や生活利用が想定される施設までアクセスする道路を選定します(指標1~3)。また、通学路に指定されている道路や、過去に自転車対歩行者の接触事故が発生しておきするなど、安全性の向上が特に求められる道路も選定します(指標4、5)。

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間を繋ぐ道路
- 【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



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選定の指標	参照データ
以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせる選定する		
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	<p>【指標1】幹線道路、地区内主要道路</p> <p>【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路</p> <p>【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</p> <p>※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)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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	<p>【指標4】通学路指定のある道路</p> <p>【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

千代田区内の交通の軸となる幹線道路(区道)及び地区内主要道路(区道)は図 5-4 のとおりです。

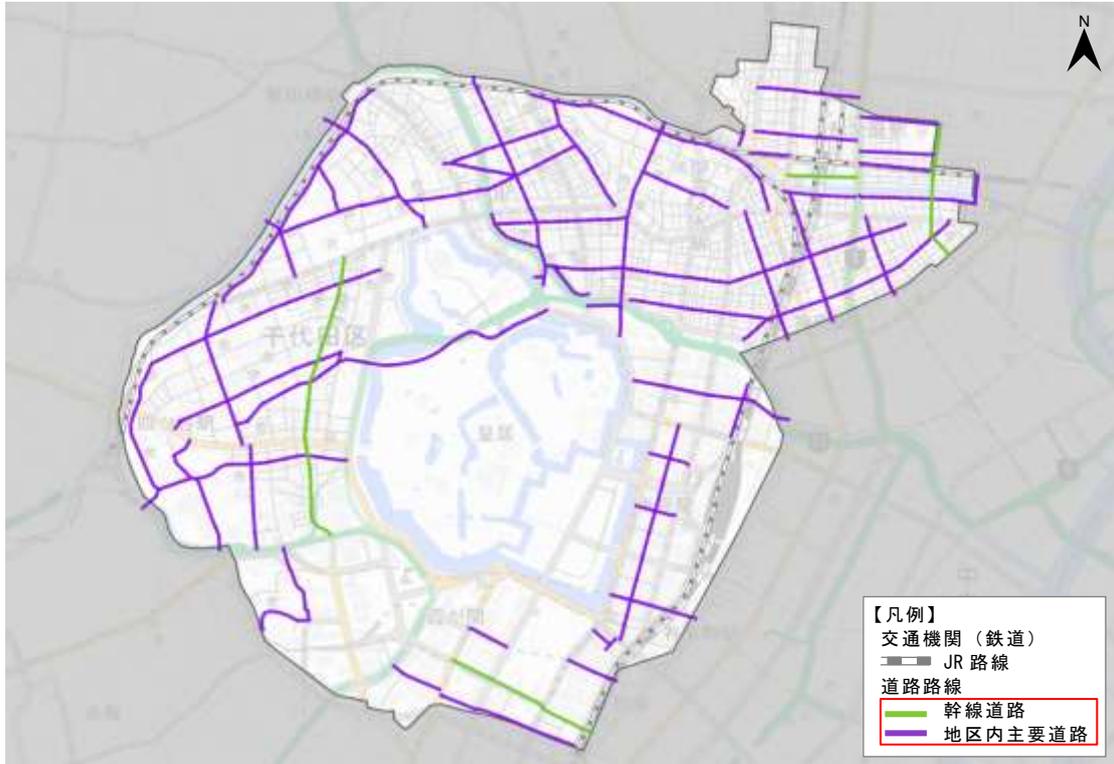


図 5-4 【指標1】幹線道路、地区内主要道路

出典:千代田区資料を基に作成

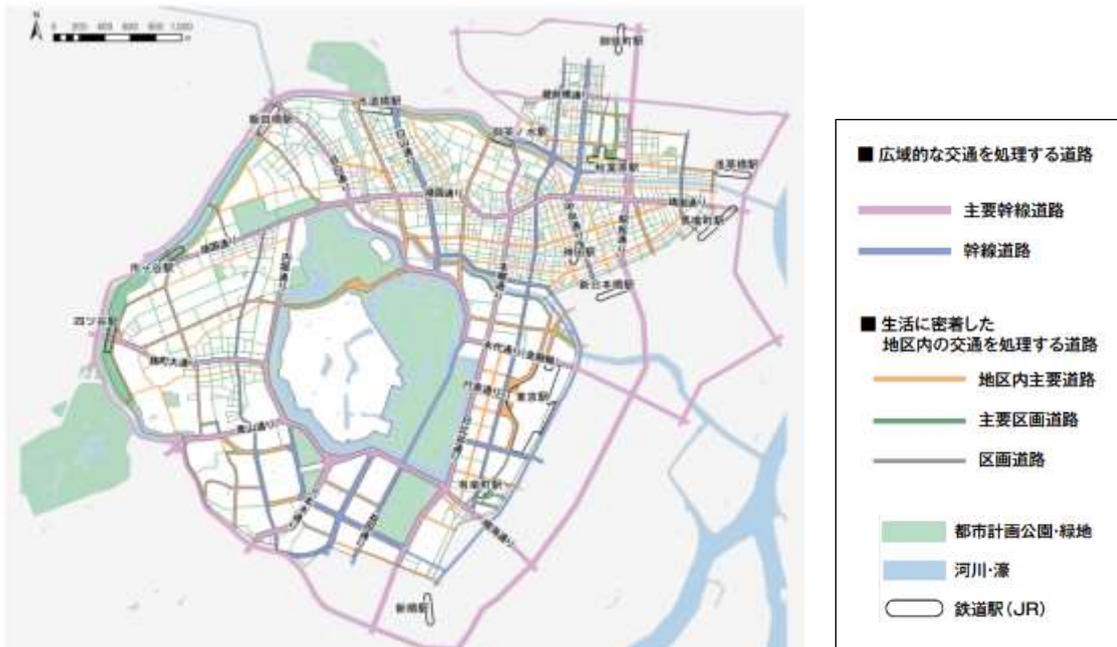


図 5-5 多様な機能を分担する道路体系の考え方(抜粋)

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。

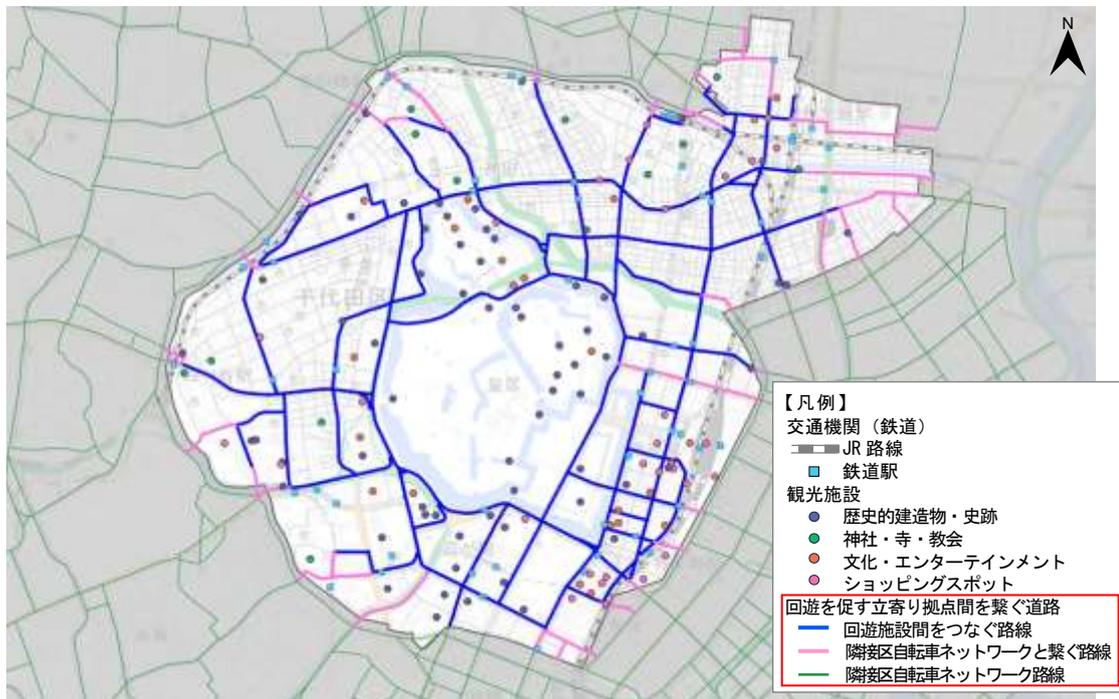


図 5-6 【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

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。

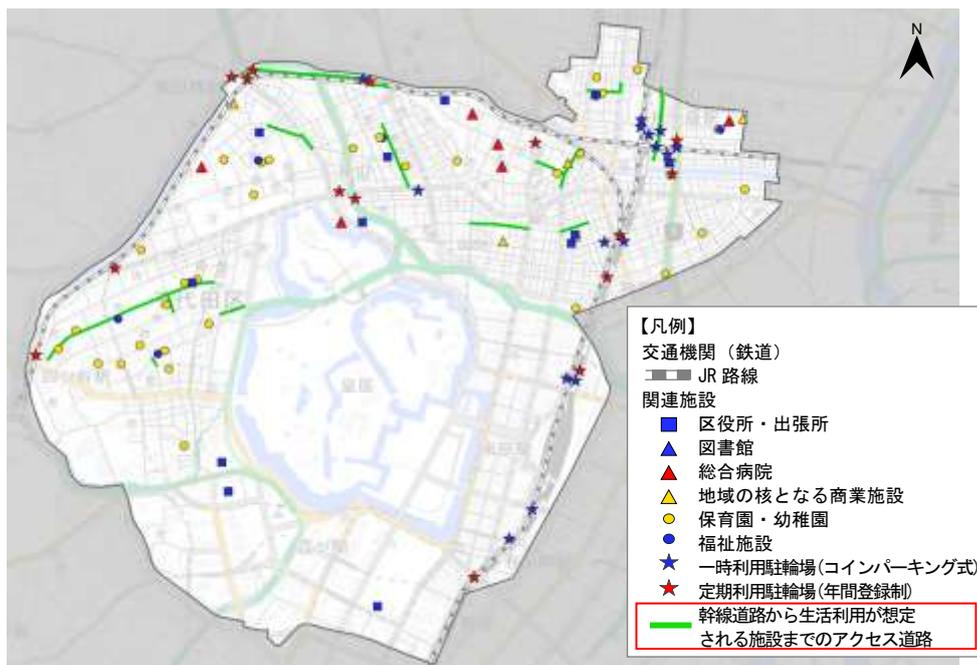


図 5-7 【指標3】幹線道路から生活利用が想定される施設までのアクセス道路

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。

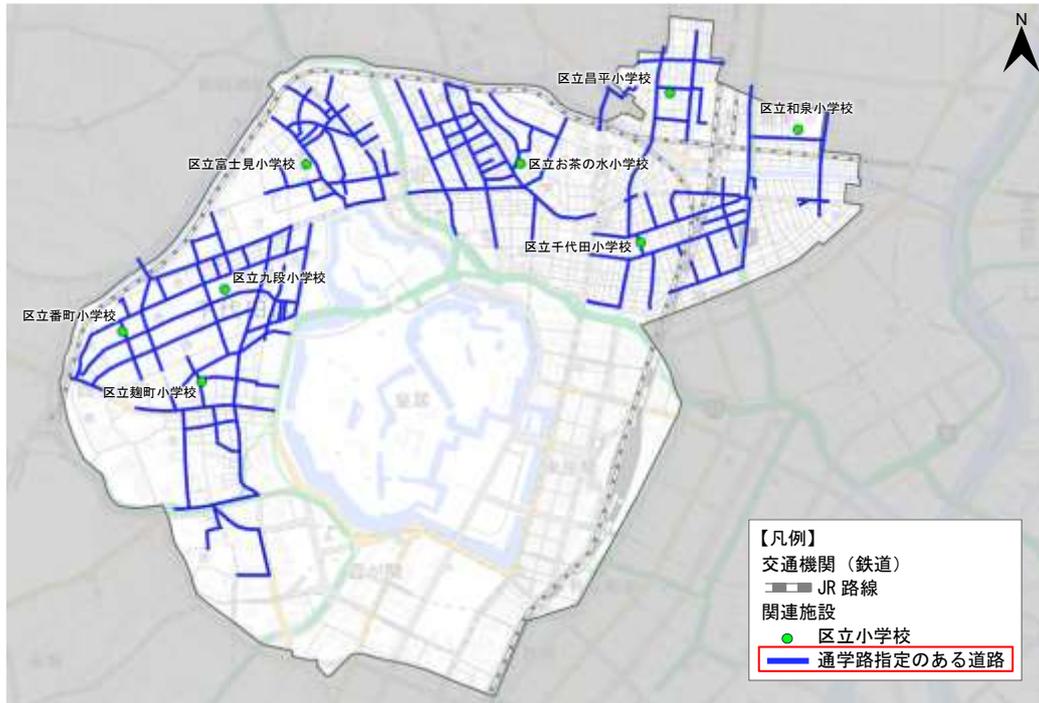


図 5-8 【指標4】通学路指定のある道路

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。

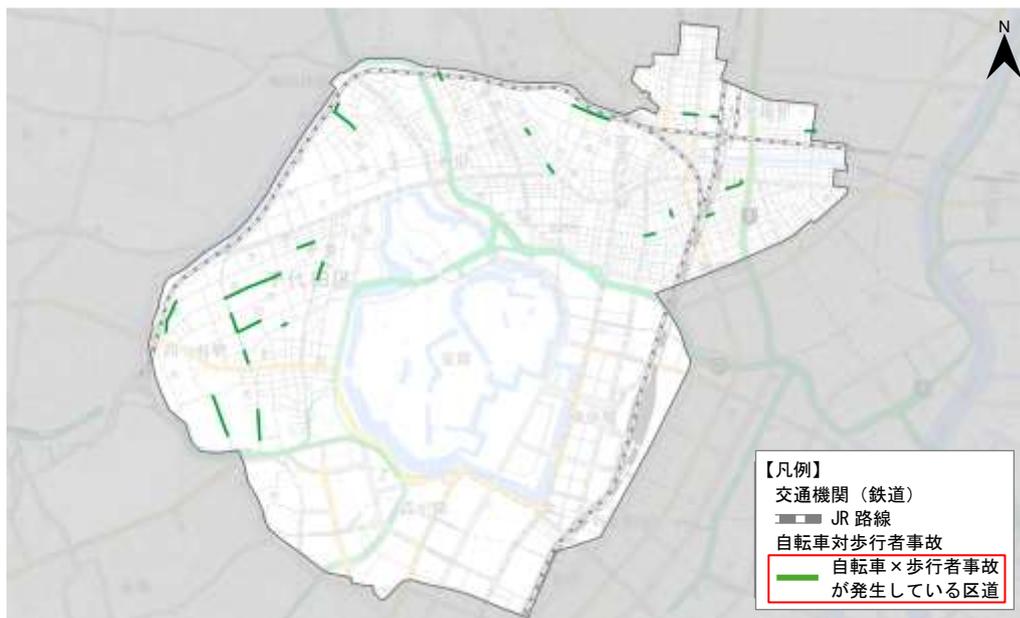


図 5-9 【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道

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(自転車レーン)、車道混在(矢羽根)が整備されています。

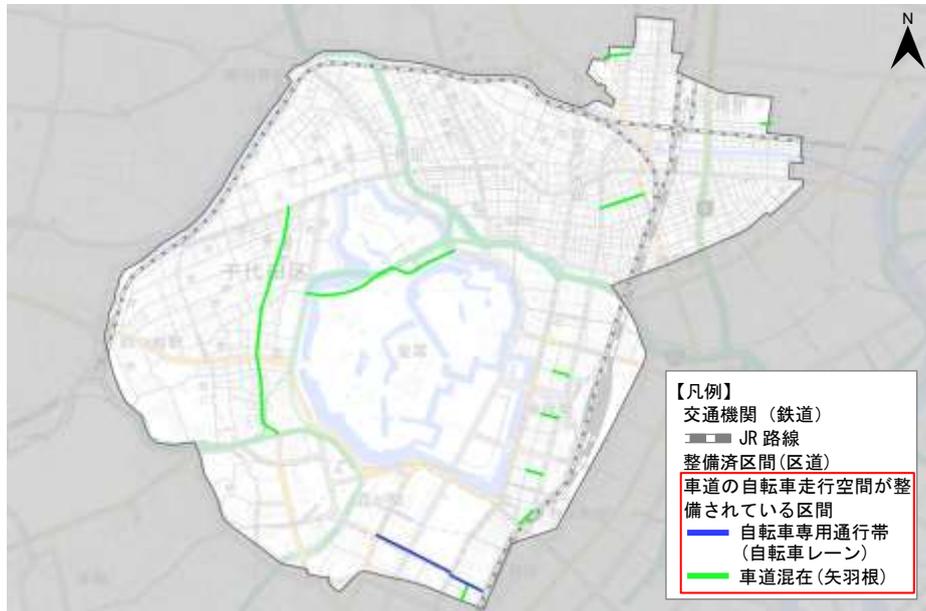


図 5-10 【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間

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、平日・休日ともに利用頻度の高い路線を抽出しました。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の偏差値が60以上の区間(上位15%程度)と定義しました。

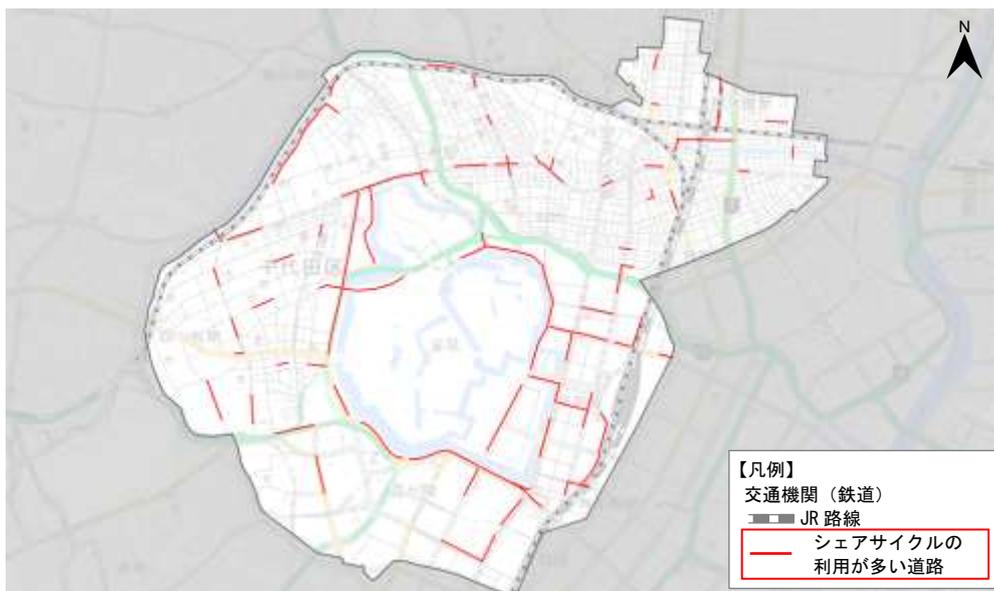


図 5-11 【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路

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図 5-12 に示します。

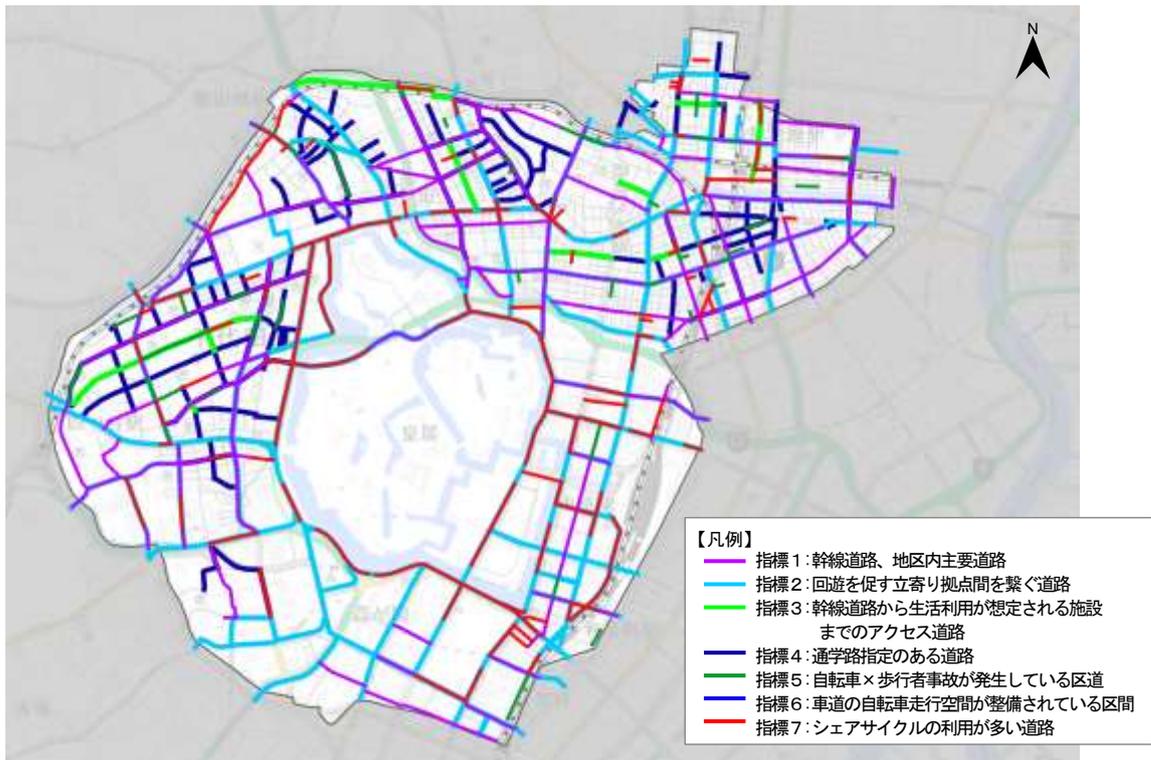


図 5-12 指標1～7の重ね合わせ結果

9) 自転車ネットワーク路線

上記の結果から、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、下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。

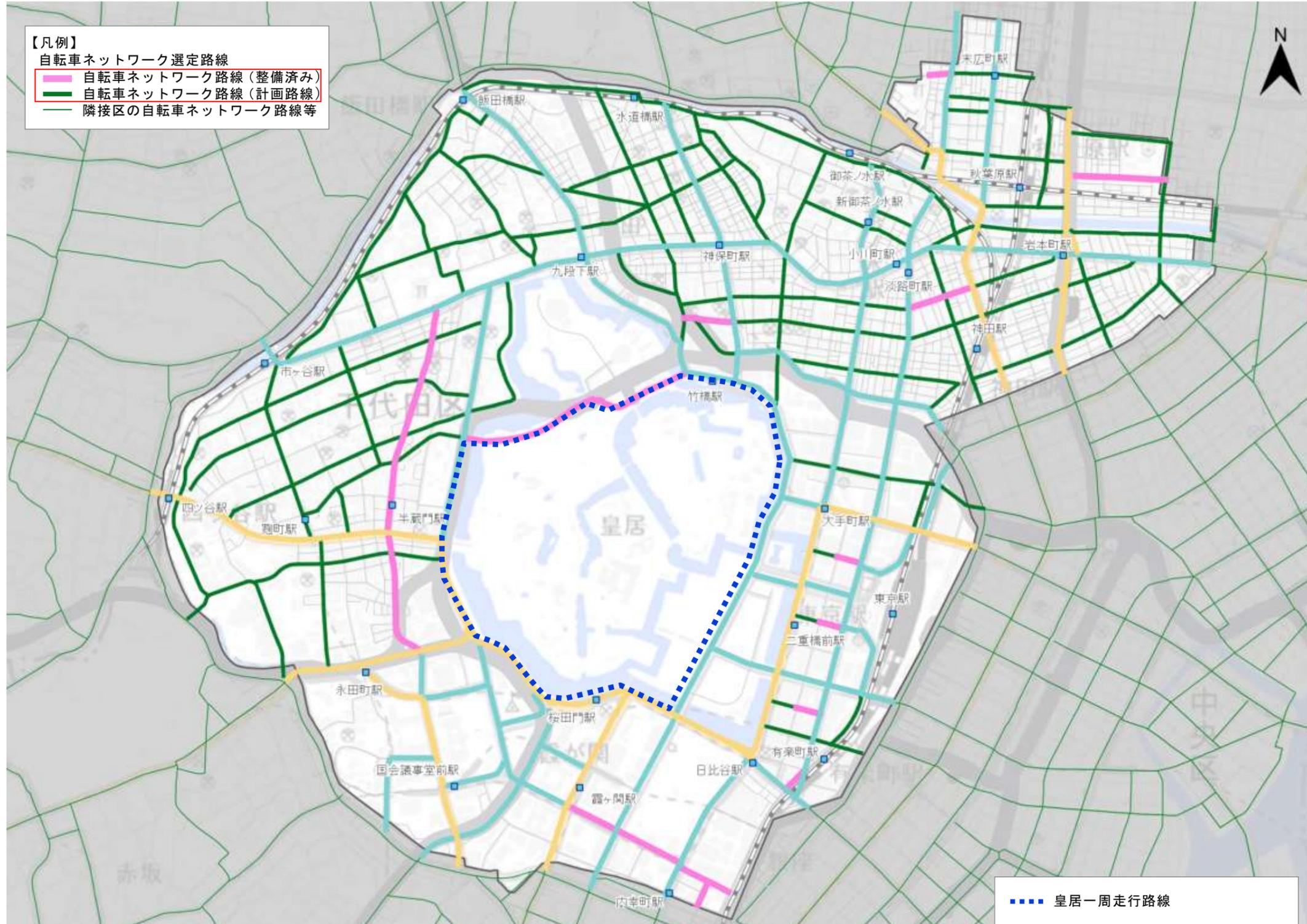


図 5-13 自転車ネットワーク路線



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、地元住民や事業者、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 5-14 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形態です。

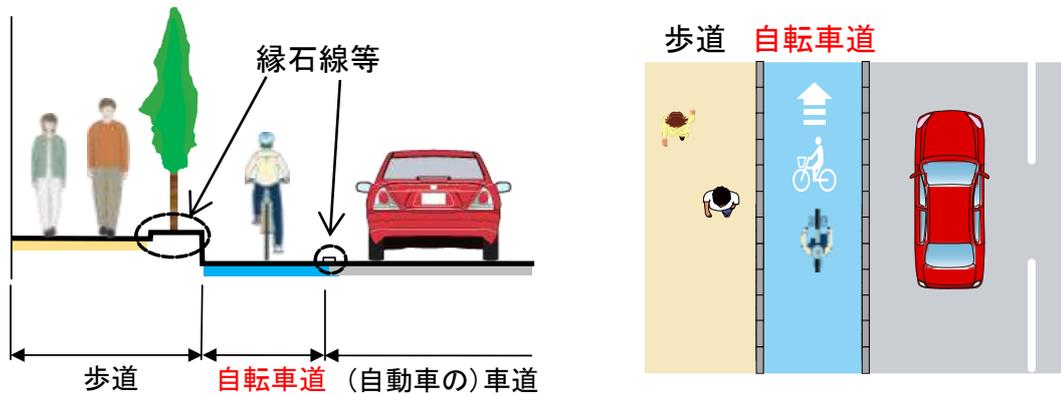
自転車道は、縁石線又は柵、その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分です。(道路構造令第2条第2号)。

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。

特定小型原動機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 5-15 自転車道の整備イメージ

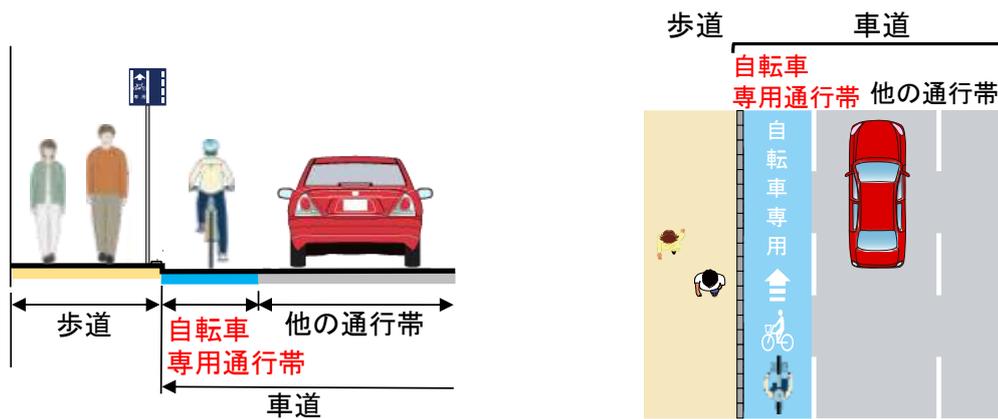


2) 自転車専用通行帯

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、道路標識等で指定された自転車が通行しなければならない車両通行帯であり、一般原動機付自転車（原付、モペットなど）に該当する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向にしか通行できません。
自転車と特定小型原動機付自転車は、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 5-16 自転車専用通行帯の整備イメージ

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。

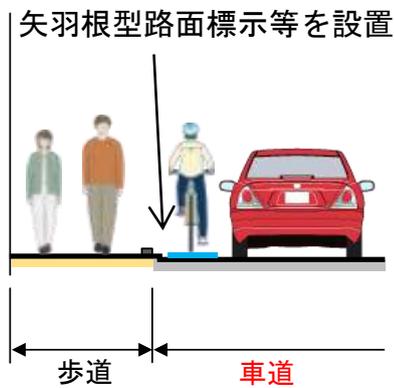
本計画の自転車ネットワーク路線に指定された路線で、路肩幅1.5m未満の狭い区間を位置づけています。

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。

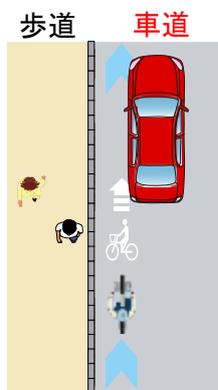
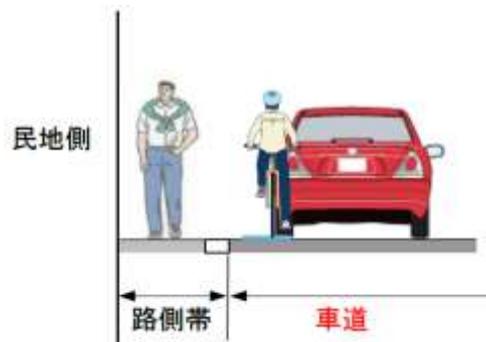
自転車と特定小型原動機付自転車は、車道の左側を通行しなければなりません。

■ 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 5-17 車道混在の整備イメージ



(2) 特定小型原動機付自転車の通行位置

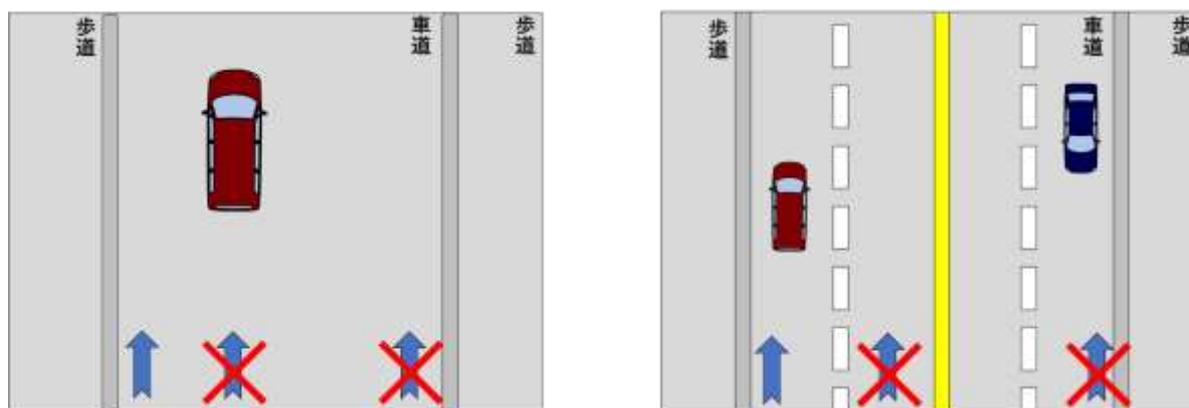
特定小型原動機付自転車は、車道と歩道又は路側帯の区分があるところでは、車道を通行しなければなりません。道路は原則として左側端に寄って通行しなければなりません。(図 5-18 の(a))

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 5-18 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 5-18 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全・安心に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 5-18 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**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



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自転車ネットワーク路線(計画路線)である35.2kmについて、本計画の計画期間2026年度～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) フォローアップ及び見直しの設定

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、経年劣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、定期的な道路点検パトロール等で点検し、経年劣化箇所を補修していきます。



第5章

千代田区自転車ネットワーク計画



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 計画の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年度に計画の見直しを必要に応じて行います。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

個別方針	施策	指標	現況値	目標値 (10年後)		
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	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 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: 災害時における自転車活用の推進	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 交通環境の整備 快適な自転車走行空間の整備	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			35.2km
	2-2: 駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現	車道走行環境の満足度(区民)	24%			50%
		自転車駐車場の設置	32箇所	48箇所		
	2-3: 連続的でみんなが使える移動の実現	シェアサイクルポートの設置	駅周辺の放置自転車台数	1,578台	1200台	
			ちよくる	98箇所	110箇所	
		チャイルドシート付きシェアサイクル	4箇所	10箇所		
		駐輪環境の満足度	15.9%	50%		
方針 3 促進 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(案)

令和 8 年 2 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)
