

# 千代田区自転車活用推進計画（素案）概要版



## 1. 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法に基づき、国や都の自転車活用推進計画を勘案し、区の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めるものです。また、本計画は、自転車走行空間を面的に整備するための「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心かつ快適に走行できるまちを目指します。

**計画の期間** 令和8年度～令和17年度

**計画の区域** 千代田区全域

## 2. 現状と課題

| <分類>     | <現状と課題>                                                                                                                        |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 交通安全     | <ul style="list-style-type: none"><li>●対歩行者事故の割合が全国平均に比べて高い</li><li>●自転車の交通ルールの認知率と遵守率の乖離</li><li>●自転車損害賠償保険未加入者が約3割</li></ul> |
| 防災       | <ul style="list-style-type: none"><li>●公共交通機能停止時の移動手段の確保が困難</li></ul>                                                          |
| 新たなモビリティ | <ul style="list-style-type: none"><li>●特定小型原動機付自転車の違反・事故が増加</li><li>●安全対策と新たな活用の両立</li></ul>                                   |
| 人口・地勢    | <ul style="list-style-type: none"><li>●区は昼間人口が多く、来訪者が多い</li><li>●坂道が多く、アシストなしの自転車移動が困難</li></ul>                               |
| 交通基盤     | <ul style="list-style-type: none"><li>●シェアサイクルポートの利便性が低い</li><li>●区道の自転車走行空間整備箇所が少ない</li></ul>                                 |
| 施設立地状況   | <ul style="list-style-type: none"><li>●駐輪場不足や場所が分かりづらいとの指摘が多い</li></ul>                                                        |
| 交通特性     | <ul style="list-style-type: none"><li>●駅前放置自転車台数が23区内最多</li><li>●自転車分担率が23区内最低</li><li>●公共交通との円滑な乗り換え環境構築が重要</li></ul>         |
| 観光       | <ul style="list-style-type: none"><li>●区内を自転車で周遊しやすいと感じる来訪者が少ない</li></ul>                                                      |
| 健康・環境    | <ul style="list-style-type: none"><li>●区民の6割がサイクリングに関心がある</li><li>●健康増進に資する自転車の取り組みが少ない</li></ul>                              |

## <個別方針>

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

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

楽しく健康的に  
移動できる  
自転車活用の促進

## 3. 計画の将来像と個別方針

**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

## 4. 実施すべき施策

- (1) 交通安全教育や体験会等の実施
- (2) 自転車安全利用の周知
- (3) 自動車ドライバーへの周知・啓発
- (4) 自転車損害賠償保険の加入の促進
- (5) 自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策
- (6) 災害時における自転車活用の推進
- (7) 自転車走行空間の整備
- (8) 既設駐輪場の利用促進
- (9) 新たな駐輪場の利用促進・支援
- (10) 放置自転車対策の強化
- (11) 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
- (12) 子育て世代の移動手段の充実
- (13) 自転車利用者向けの環境整備
- (14) 観光イベント等を活用した回遊促進
- (15) 健康増進に資するサイクリング需要の創出
- (16) 移動を支援するモビリティの周知・体験
- (17) 自転車通勤の促進

各世代のライフステージに応じた交通安全教育実施

新たなモビリティ利用者  
向けの周知等を実施

道路空間を活用した  
路上駐輪場の整備

駅前など民間の空きスペースを  
利用した小規模駐輪場設置

シェアサイクルポート及び  
交通結節点整備

チャイルドシート付き  
シェアサイクルの普及・促進

皇居一周の自転車  
走行環境の整備

アンテナショップを巡る  
スタンプラリーイベント等  
の実施

ルール・マナー啓発の強化  
及び電動三輪車などの  
乗車体験会の実施

自転車関連事故件数  
現況値177件  
▶目標値120件

ヘルメット着用率  
現況値12%  
▶目標値50%

自転車ネットワーク路線  
の整備延長  
現況値4.8km  
▶目標値35.2km

駅周辺の放置自転車台数  
現況値1,578台  
▶目標値1,200台

通勤目的の自転車の分担率  
現況値10%  
▶目標値20%

自転車利用環境の満足度  
(来訪者)  
現況値29%  
▶目標値50%

## 推進体制

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に向けて取り組んでいきます。

## フォローアップおよび見直し

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。

# 千代田区自転車活用推進計画（素案）概要版



## 5. 自転車ネットワーク計画

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自転車走行空間を面的にネットワーク化していくための計画です。また、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。

### 5.1 策定方針

**計画の期間** 令和8年度～令和17年度

**計画の区域** 千代田区全域

#### 基本方針

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、上記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。

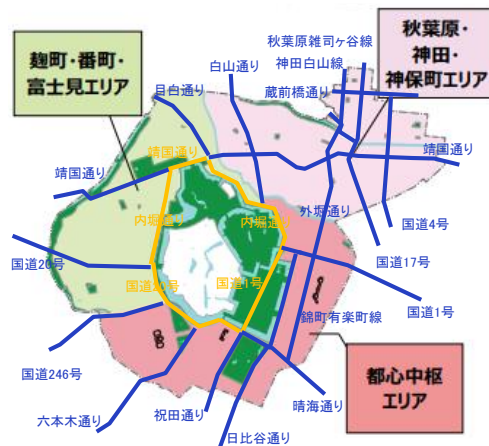


図 基本エリアと放射道路網、環状道路網

### 5.2 自転車ネットワーク路線の選定

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指標1～7にて候補路線を抽出した上で、ネットワーク密度や幅員等の道路状況を踏まえて選定します。

＜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

### 5.3 整備形態の選定

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、国のガイドラインの車道整備を基本としつつ千代田区の交通状況・規制状況・地域特性等を踏まえ、地元や警察等とも協議の上、選定します。



＜自転車道（神奈川県川崎市）＞



＜自転車専用通行帯（千代田区）＞



＜車道混在（千代田区）＞

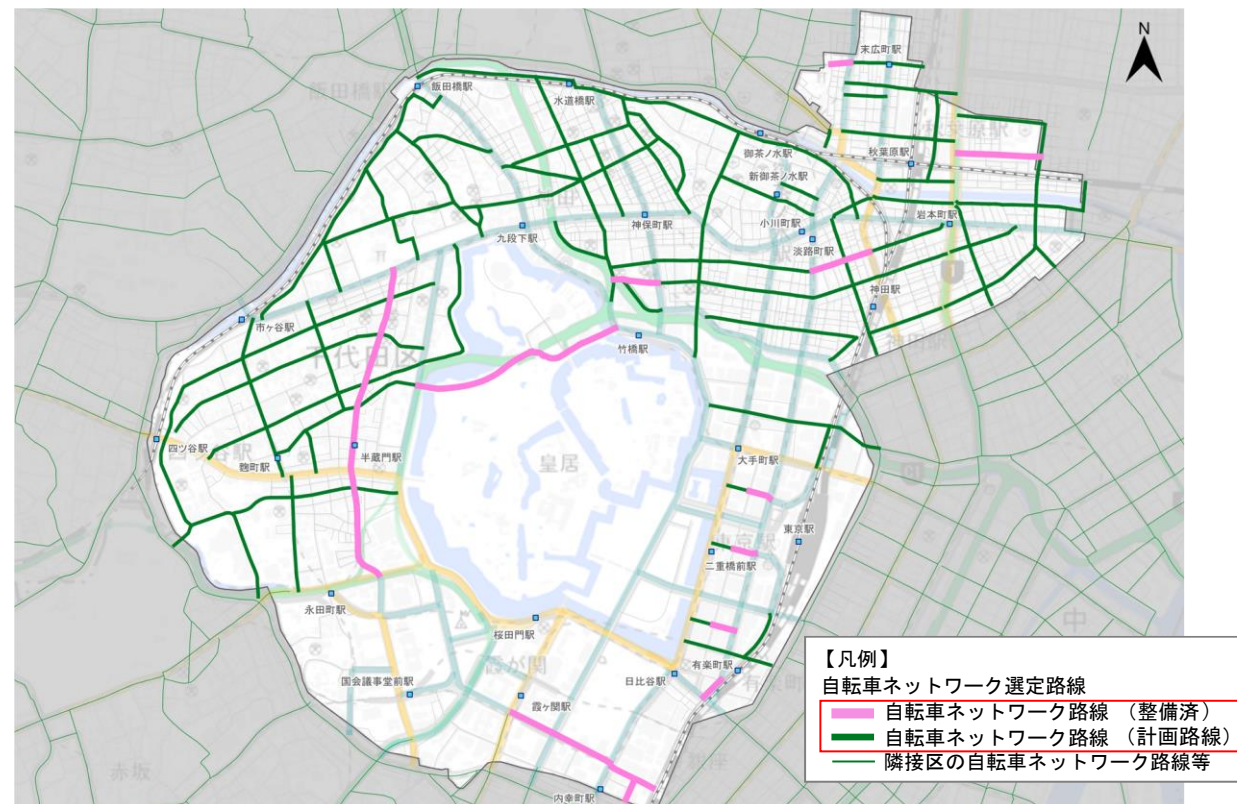
### 5.4 整備備優先度の設定

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。

＜整備優先度の考え方＞

| 優先度           | 整備期間              | 観点       | 考え方                                                                   |
|---------------|-------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------|
| 高い<br>↓<br>低い | 前期（令和8年度～令和12年度）  | 安全性、走行需要 | 下記指標が重複する路線<br>・通学路指定のある道路<br>・自転車×歩行者事故が発生している区道<br>・シェアサイクルの利用が多い道路 |
|               | 後期（令和13年度～令和17年度） | 連続性      | 車道の自転車走行空間が整備されている区間<br>上記以外の自転車ネットワーク路線                              |

＜自転車ネットワーク路線＞



#### 計画目標の設定

区管理の区道の整備対象区間35.2kmについて、本計画の計画期間令和8年度～令和17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。

#### フォローアップおよび見直しの設定

令和6年度に調査した4箇所の交差点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】

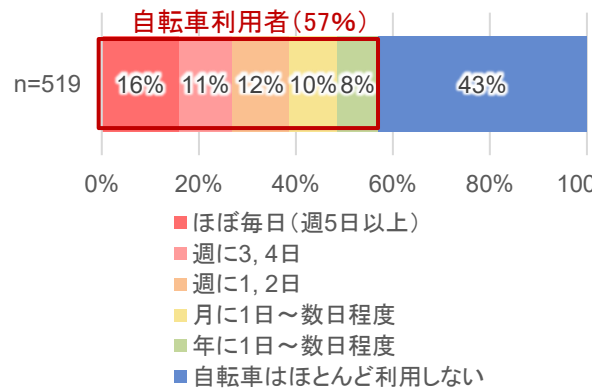
外神田5丁目交差点、駿河台下交差点、(仮称)飯田橋駅前交番東交差点、一番町交差点

# 千代田区自転車活用推進計画（素案） 概要版

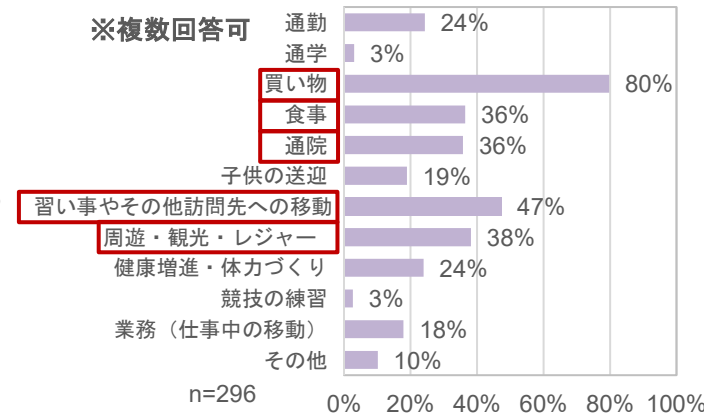


## 区民アンケート結果

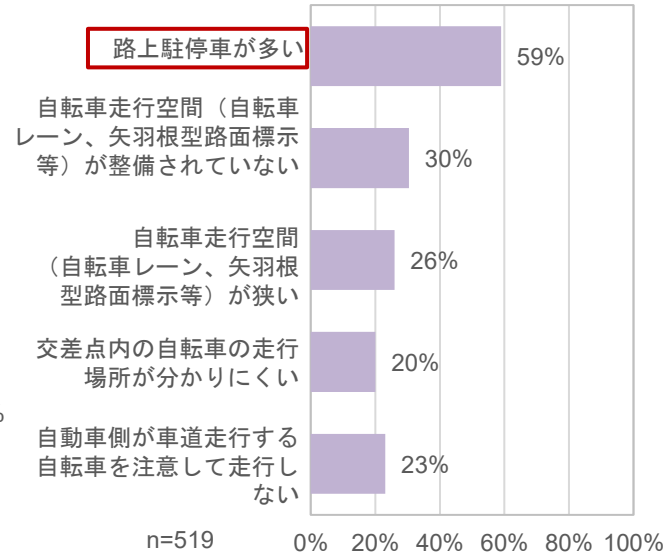
### (1) 自転車利用頻度



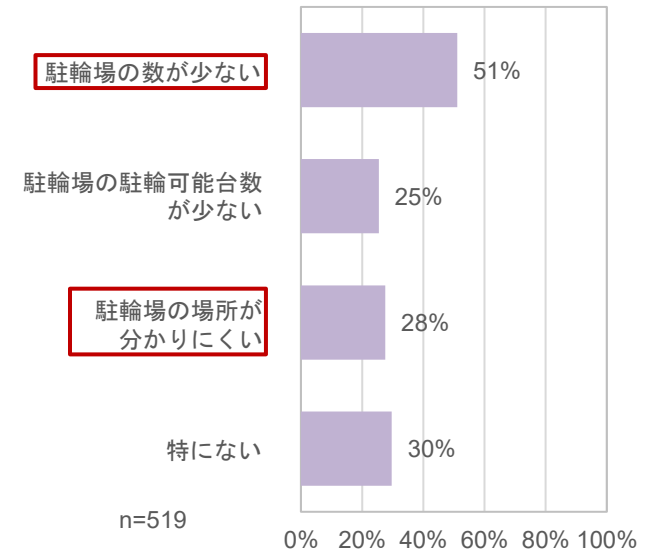
### (2) 自転車利用目的



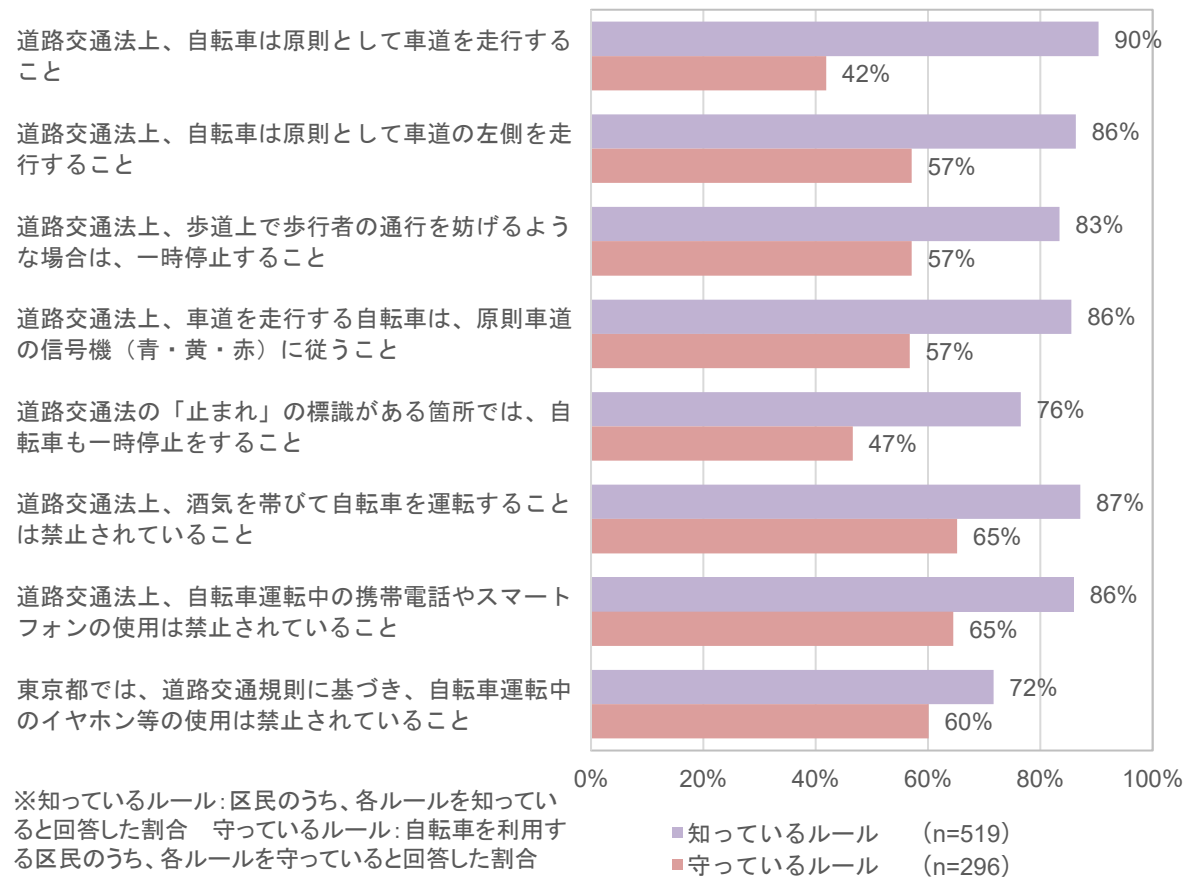
### (4) 区内の自転車車道走行環境への不満



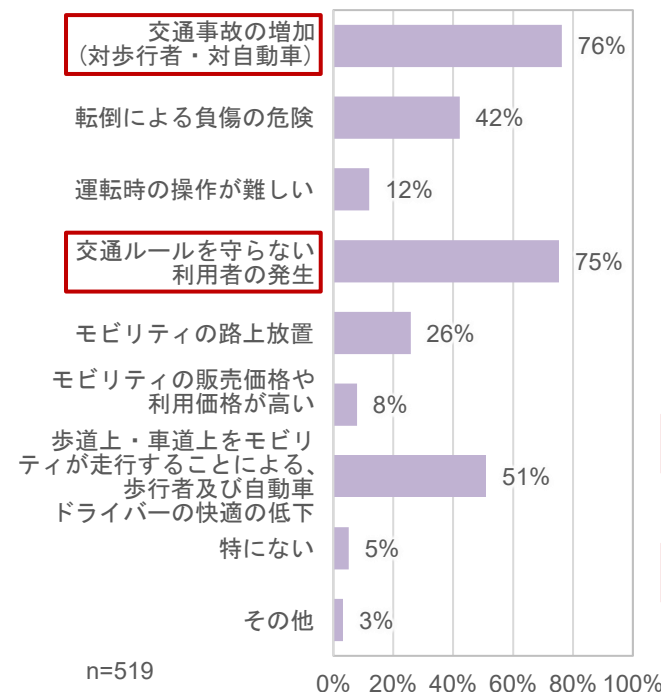
### (5) 区内の自転車駐輪環境への不満



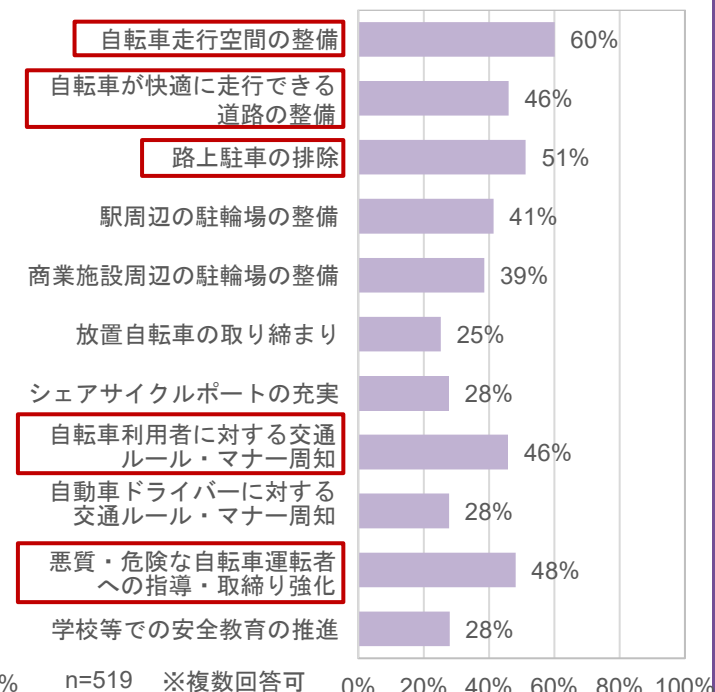
### (3) 自転車の交通ルールの認知度/遵守度



### (6) 新たなモビリティについて、不安に感じていること



### (7) 区内の自転車利用促進のために重要だと思う取り組み



### <結果まとめ>

- 自転車の交通ルールについて、認知と遵守の実態に乖離がみられるため、参加型の体験会等の実施や適切なターゲットに適切な内容を周知できるような効果的な安全教育が必要
- 区内の車道走行環境への不満は、「路上駐停車が多い」との回答が最も多く、自動車ドライバーへの周知・啓発や路上駐停車車両に阻害されない自転車走行環境の整備が必要
- 区内の駐輪環境への不満は、「駐輪場の数が少ない」との回答が最も多く、次いで「駐輪場の場所が分かりにくい」との回答が多いことから、駐輪場所の確保と駐輪場への案内・誘導が必要
- 新たなモビリティへの不安として「交通事故の増加」、「交通ルールを守らない利用者の発生」が多いことから、関係事業者と連携した新たなモビリティの交通ルールの継続的な周知・啓発が必要

# 千代田区自転車活用推進計画（素案）概要版



## ■ 新たなモビリティの動向

### 【国内の動向】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。

本計画の対象(特定小型原動機付自転車)



### ＜新たなモビリティの種類＞

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

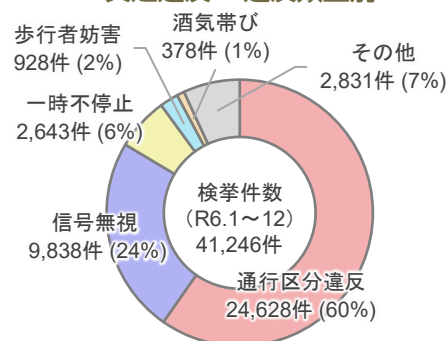
### 【国内の動向】特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故

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となっています。

### ＜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

### ＜交通違反：違反類型別＞



### 【国内の動向】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の周知に加え、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。

### ＜広報啓発のリーフレット＞

出典：警察庁HP



### ＜現状と課題＞

#### 国内

- 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故が増加傾向
- 道路交通法の基準に適合しない違法な車両の利用が広がっている

#### 諸外国

- 歩車分離が前提。交通事故の増加が課題

### 【諸外国の動向】新たなモビリティの種類

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。

### ＜各国の通行ルール＞

| 歩道通行 | 禁止   | オランダ                                  |
|------|------|---------------------------------------|
|      | 原則禁止 | イギリス、イタリア、デンマーク、ドイツ、フランス、アメリカ・ニューヨーク州 |
|      | 可    | アメリカ・カリフォルニア州 ミシガン州                   |

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）

### 【諸外国の動向】電動キックボードの普及状況

#### ◇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。
- ロサンゼルス市では、迷惑駐車の解消を目指し、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しています。



出典：ミネアポリス市

#### ◇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乗り捨てのシェアリングサービスを開始しました。
- 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しています。
- 電動キックボードのシェアリングサービスについては、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されています。



出典：パリ市

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）  
：日本貿易振興機構HP（R5.4）

### 【諸外国の動向】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、学生だけではなく保護者も対象とした安全教育に力を入れています。

### ＜諸外国の安全教育＞

| 取組事例 | デンマーク      | ・自分の自転車に適切な装備が備わっているか、チェックリストを用いて児童と警察官と一緒に確認（帰宅後に同リストを保護者に見せることで保護者も関心を持つ） |
|------|------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|      | アメリカ・ミシガン州 | ・5歳～12歳までの子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：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）

### ＜対応策＞

- 国内と諸外国で共通する課題は、「交通違反・事故の増加」ということで、千代田区においては、継続した取り組みは進めつつ、適切なターゲットに適切な内容を周知できるような新たな周知・啓発の取り組みが必要
- 諸外国では歩道通行が原則禁止となっている実態を参考に、「自転車先進都市」を目指す千代田区としては、車道への自転車走行空間整備を進め、区内の歩車分離を促すことが必要