

Ⅱ 区の概況と自転車利用の現況・課題

1. 区の概況から見た課題

千代田区は、皇居を中心に霞が関・永田町の官庁街や日本経済を牽引するビジネス街、古書店や大学などの文化・教育機能、電気のまち・先端技術のまち・サブカルチャーのまちとしての秋葉原、番町や麹町などの閑静な住宅街など、歴史と伝統に培われた多様な機能が集積しており、まさに日本の政治・経済・文化の中心地として、常に活発な都市活動が展開されている。

人口構成は夜間人口約5万人に対して、昼間人口は約82万人で、パーソントリップ調査（平成20年）によると千代田区における1日の発生集中量は380万を超えるなど、多くの方々が千代田区を訪れており、その来街目的も多様である。

図 界わい特性



表 パーソントリップ調査における千代田区の発生集中量（全目的・全手段のトリップエンド）

鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
2,889,608	28,574	237,064	14,183	68,890	542,244	4,213	32,538	3,817,314

出典：平成20年 東京都市圏パーソントリップ調査

注：パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調査したものであり、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部を日常的に一体的な経済、社会活動が行われている圏域として調査対象としている。

自転車利用に関しても、区内だけでなく周辺区からの利用が増大しており、区民はもとより通勤・通学、業務、買い物、観光・リクリエーション等、多様な目的で訪れる来街者への対応も考慮した総合的な自転車利用の環境整備が求められている。

これらの概況を踏まえ、ここでは、以下の4つのカテゴリーに区分し、課題を抽出する。

図 千代田区発着の自転車トリップ (H20パーソントリップ調査)

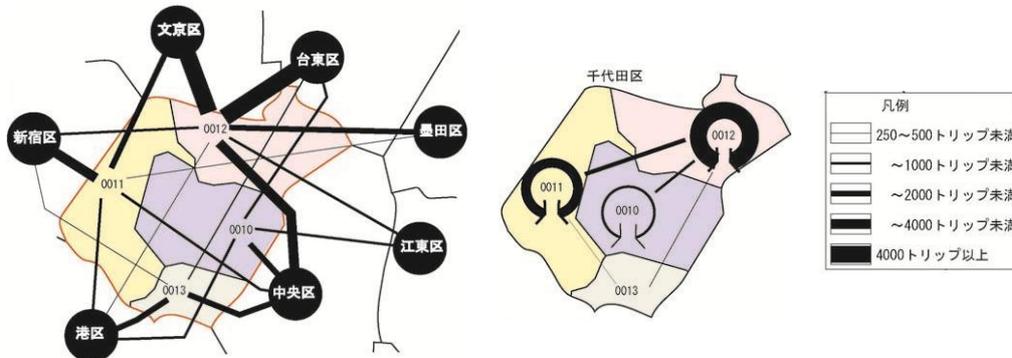
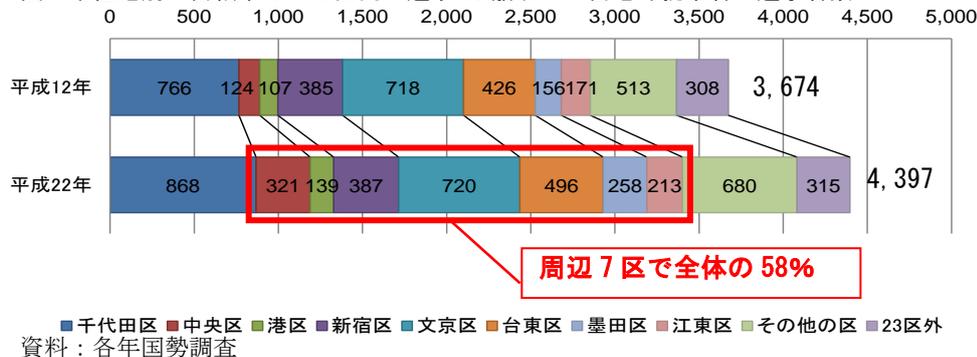
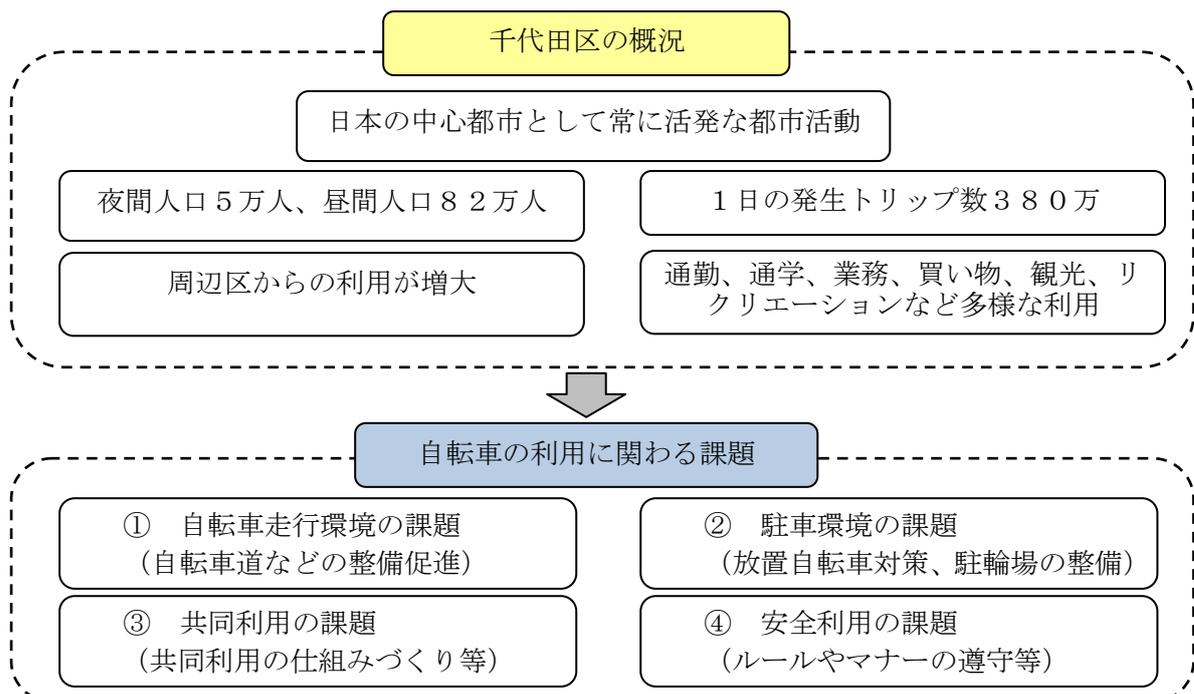


図 常住地別・自転車のみで区内に通う15歳以上の自宅外就業者・通学者数



都心方向へ向かう通勤時間帯の自転車利用一麹町大通り四ツ谷駅付近

図 千代田区の概況と自転車利用に関わる課題



2. 自転車走行環境の課題

区民の意向調査では、まちづくりの推進の分野で、特に力を入れてほしい施策として第1位に「自転車通行空間の整備」があげられており、その実現を望む声は強いが、現状は、国道、都道の一部で歩道上に自転車走行空間が整備されているにとどまっている。

区内の道路は、皇居を中心に環状・放射状の骨格機能を担う国道・都道の幹線道路と、それを補完する区道から構成されており、幹線道路である国道・都道の平均幅員は、それぞれ約39m、約33mと一定の道路幅員が確保されているのに対し、生活道路が中心である区道の平均幅員は約10mと狭い状況にある。

図 道路

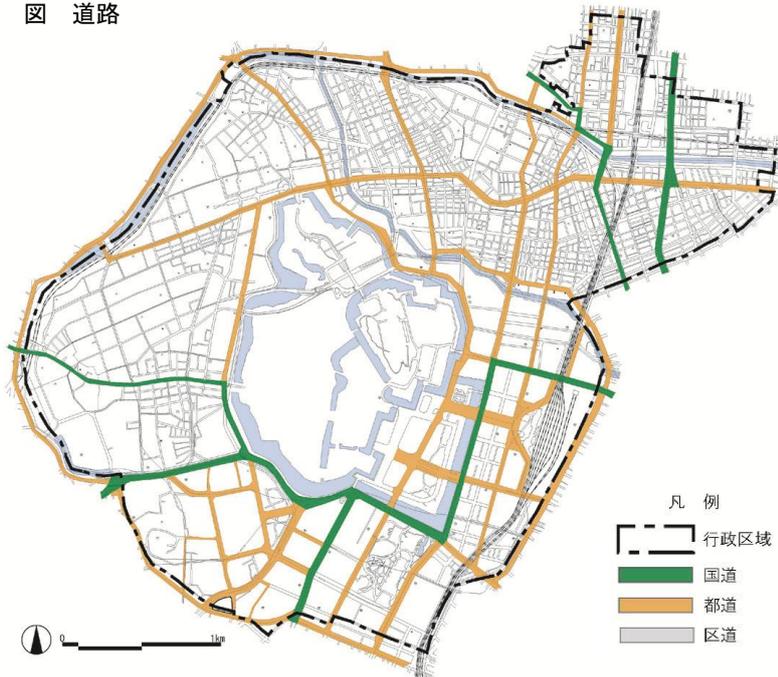


図 区民意向調査

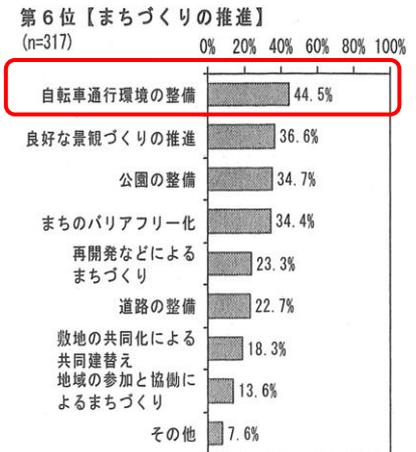


図 自転車走行空間の整備済み区間等



麴町大通りの整備済み区間
(麴町駅付近)



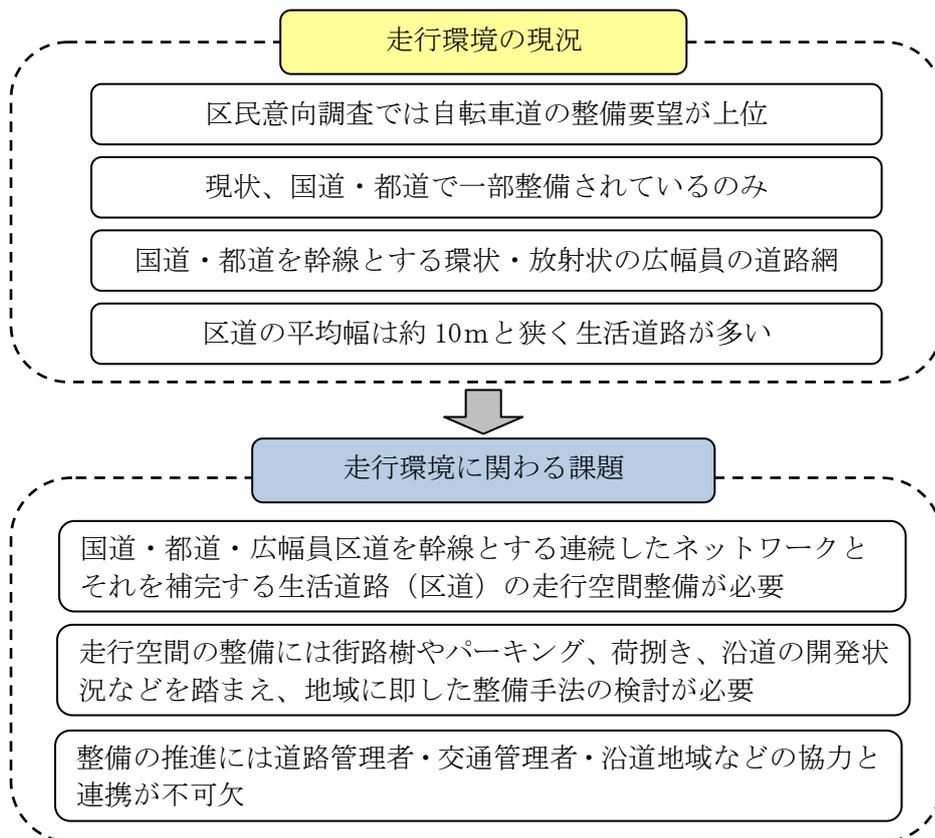
桜田通りの整備済み区間

そのため、都心の限られた道路空間を活用し、自転車走行空間の連続性を確保するためには、環状・放射状の骨格機能を担う国道・都道と広幅員区道による幹線ネットワークの整備を基本としつつも、生活道路の多い区道についてもその補完的機能として役割を担う整備を推進していく必要がある。また、幹線ネットワークの連続性確保にあたっては、国道、都道の道路管理者との連携が不可欠である。

整備にあたっては、できる限り歩行者、自転車、自動車の分離を図ることが望ましいが、道路拡幅や断面構成の変更には、多大な時間と費用を要するとともに、街路樹、パーキングメーター、沿道の荷捌き状況、あるいは周辺の開発動向等を踏まえ、その地域に即した整備手法を考える必要がある。

また、これらの整備を推進していくには、道路管理者・交通管理者・沿道地域などの協力と連携が不可欠である。

図 走行環境の現況と課題



3. 自転車駐車環境の課題

駅周辺の放置自転車は、歩行者の安全性や快適性に大きな影響を与えるとともに、まちの美観も損ねる要因となっている。

区内には、JR 四ツ谷駅・市ヶ谷駅・飯田橋駅・水道橋駅・御茶ノ水駅・秋葉原駅・神田駅の周辺と地下鉄九段下駅の周辺において、自転車放置禁止区域が指定されているとともに、14 か所、約 1,900 台の駐輪場が整備されているが、放置自転車の数は、駅周辺を中心に平成 21 年度以降、増加し続けている。とりわけ、東京駅周辺（中央区分と合わせると約 780 台）や秋葉原駅周辺（約 680 台）で多くなっており、区内でも東京駅周辺がワースト 2 位、秋葉原駅周辺がワースト 5 位となっている。（平成 24 年度都調査）

図 駐輪場等の位置

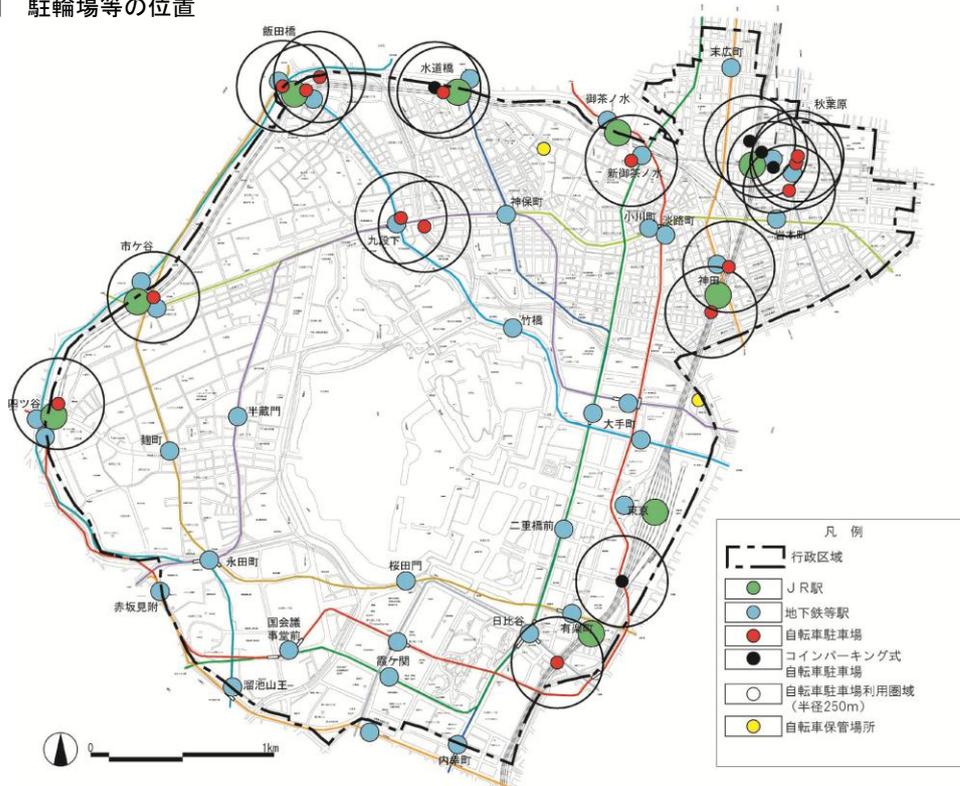
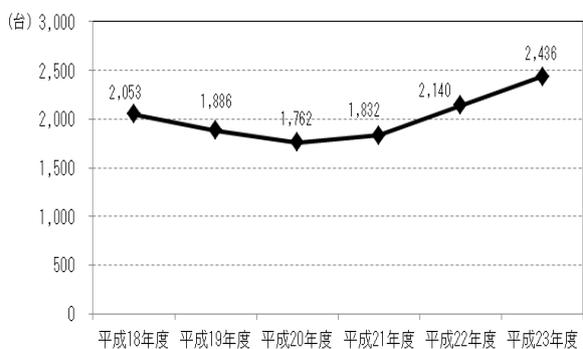


図 区内の放置自転車の状況



出典：区資料

注：放置自転車台数調査は、各年 10 月末における、ある晴れた平時の午前 11 時前後の台数である。

表 放置自転車が多い駅（上位 10 駅）

順位	駅名	台数
1	赤羽	813
2	東京	775
3	麻布十番	766
4	新宿	731
5	秋葉原	684
6	王子	664
7	西新宿	589
8	大森	584
9	新小岩	575
10	浅草（つくば線）	534

出典：平成 24 年度調査・駅前放置自転車の現状と対策（東京都青少年・治安対策本部）

東京駅周辺については、これまで自転車放置禁止区域に指定しておらず、主に周辺区からの自転車利用の増加に伴う放置自転車数が増加していることから、早急にその対策が求められ、現在、道路管理者・鉄道事業者など関係機関での協議を進めているところである。

駅周辺での駐輪場の整備に当たっては、道路などの公共用地、鉄道事業者用地、民有地や大規模ビルの公開空地の活用など幅広い観点からの検討が必要である。

また、駅周辺に限らず商業・業務施設等の周辺の来街者や従業者による放置自転車への対応や駐輪場の整備、放置自転車撤去後の保管場所確保も課題となっている。



駅周辺の放置自転車－東京駅周辺

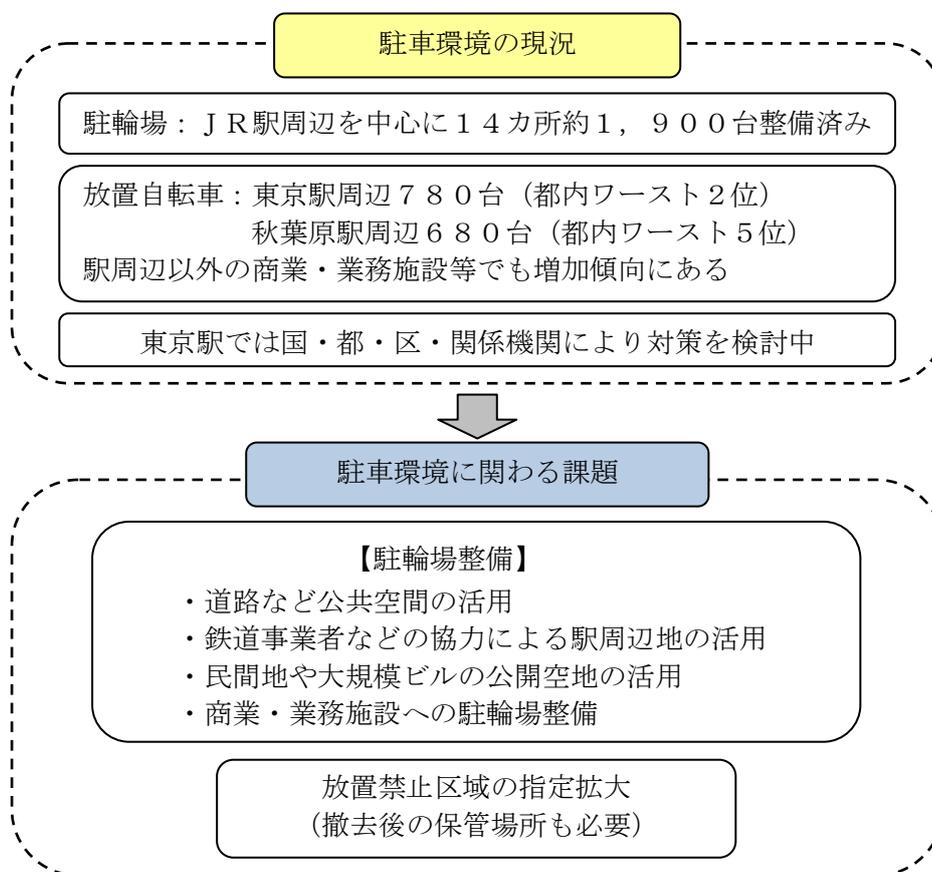


駅周辺駐輪場の通勤・通学利用
－秋葉原駅周辺



業務利用の自転車の駐輪－神田地域

図 駐車環境の現況と課題



4. 自転車の共同利用の課題

自転車の共同利用については、レンタサイクルやサイクルシェア（共有）などが一般的であるが、区では、公共交通網の補完、環境負荷の低減、放置自転車削減、地域の活性化、観光振興、リクリエーションなど多様な観点から、だれもがどこでも借りて返せるコミュニティサイクルの検討を進めている。

コミュニティサイクルによる共同利用については、これまで大丸有協議会などと連携した実証実験を5回実施してきたが、未だ本格実施には至っていない。これまでの実証実験結果から、コミュニティサイクルの本格実施に向けては、複数のサイクルポートの確保と持続的・自立的な運営のための仕組みづくりが主な課題となっている。

表 区内のレンタサイクル

実施施設	所在地	実施主体
Tokyo Bike!!	千代田区丸の内 2-5-2 (三菱ビル 1F) スカイバスチケットカウンター	株式会社日の丸リムジン
無印良品 有楽町店	千代田区丸の内 3-8-3 インフォス有楽町 1 階総合案内カウンター	株式会社良品計画
秋葉原 UDX 駐車場	千代田区外神田 4-14-1 B1F 駐車場管理室	株式会社駐車場総合研究所

出典：一般社団法人 千代田区観光協会 HP <http://kanko-chiyoda.jp/tabid/2603/Default.aspx>

図 パレスサイクリングの概要と位置

- コース：祝田橋～平川門往復約 3km。
- 貸自転車：毎週日曜日：午前 10 時～午後 3 時、貸出料無料
- 自転車乗り方教室
小学生以上を対象として、自転車に乗れない方のために、専門の指導員が自転車の乗り方を指導する教室を開催している。
- 自転車練習コーナー
小学校に入学する前までのお子様（幼児）に対して保護者の方がご自分で、自転車の乗り方を教えるためのコーナーがある。





出典：一般社団法人 自転車産業振興組合 HP <http://www.jbpi.or.jp/pc1.php>

表 レンタサイクル・コミュニティサイクルの社会実験の実施状況

社会実験	実施時期
①大丸有地区を対象とした有人型システム	H21/2/11(水)～15(日)、21(土)、22(月)
②外資系ホテル等との連携による有人型システム (大丸有地区及びその周辺地区)	H21/9/29(火)～H21/10/12(月)
③大丸有地区を対象とした無人型システム	H21/10/2(金)～H21/11/30(月)
④四ツ谷駅・秋葉原駅等千代田区全域を対象とした 有人型システム	H22/1/16(土)～H22/2/14(日)の土日のみ
⑤地域(店主等)が管理・運営に参画した有人型シ ステム(神田・秋葉原・神保町周辺)	H22/10/25(月)～H22/11/24(水)(店舗営業日)

出典：「千代田区におけるコミュニティサイクルのあり方に関する調査・提案報告書」平成 24 年 3 月

図 コミュニティサイクル利用者の移動範囲と経路
 (H22 年度に実施された第 2 次コミュニティサイクル社会
 実験 GPS データ n=51) ※黄色い線が利用者の移動経路

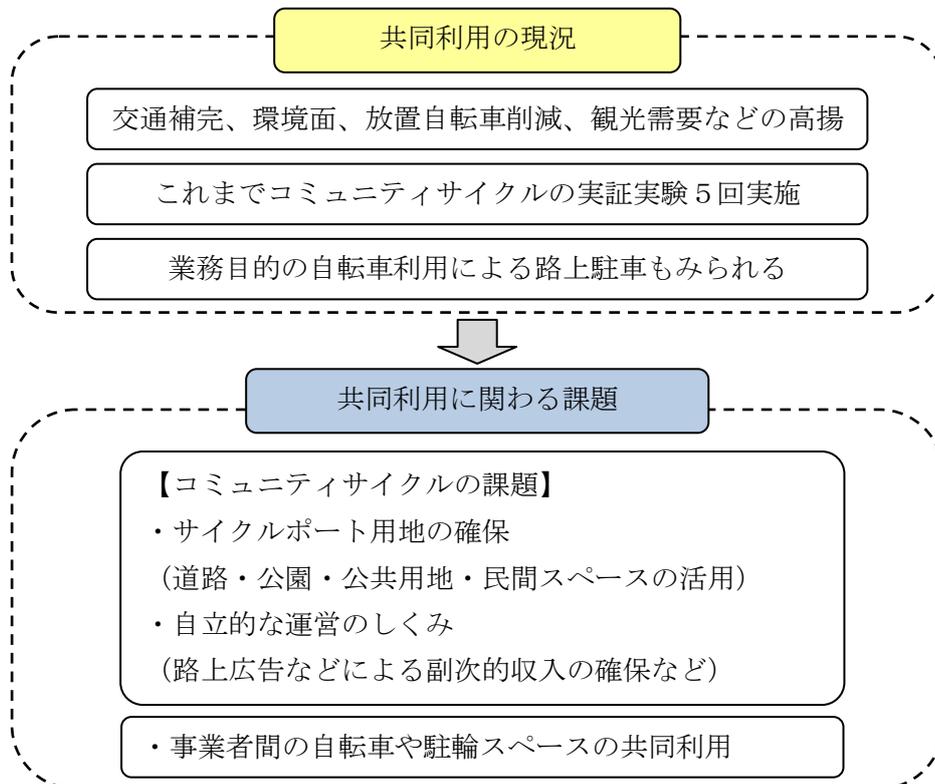


出典：平成 22 年度「千代田学」調査・研究実績報告書：
 法政大学「千代田区内の事業所における自転車利用の実
 態とレンタルサイクル導入の可能性」

サイクルポートの整備に当たっては、道路・公園等の公共用地の占有や公開空地活用の関係行政機関の許認可、民有地の提供などが必要である。さらに、持続的・自立的な運営のためには、副次的収入の確保等のための屋外広告規制の緩和や、周辺区も含めた運営範囲の拡大なども求められている。

また、千代田区は多様な機能が集積する地域特性から、業務目的による自転車利用も多い。大手町・丸の内・有楽町地区や、秋葉原、神田等の地域では、これまでの調査結果から買い物だけでなく業務目的の路上駐車がみられている。しかし、これらの地域では、敷地に活用の余地が少ない事業所も多いため、事業所間における自転車および駐輪場の共同利用を図ることが有効である。

図 共同利用の現況と課題

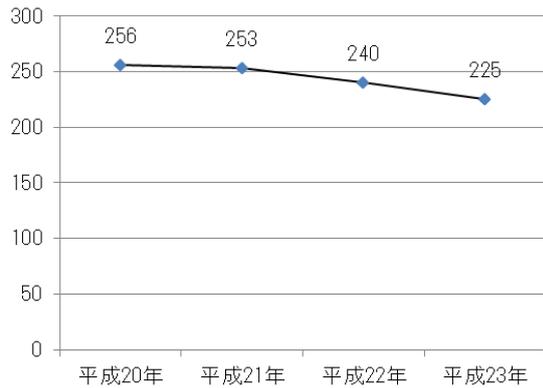


5. 自転車の安全利用の課題

警察庁では、自転車、歩行者の安全を確保するため、自転車は車両であり車道走行が原則であること、歩道を通行する場合は歩行者が優先であることなど「自転車安全利用5則」を示しているが、このことが自転車利用者に十分周知・徹底されていない状況にある。

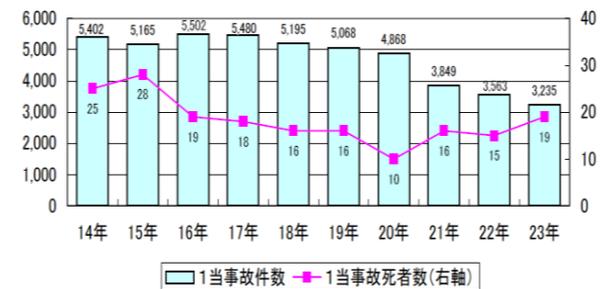
また、交通事故のうち自転車関与による事故は減少傾向にあるものの、自転車と歩行者、特に高齢者との接触事故は被害が大きいものになっている。

図 区内の自転車関与事故件数の推移



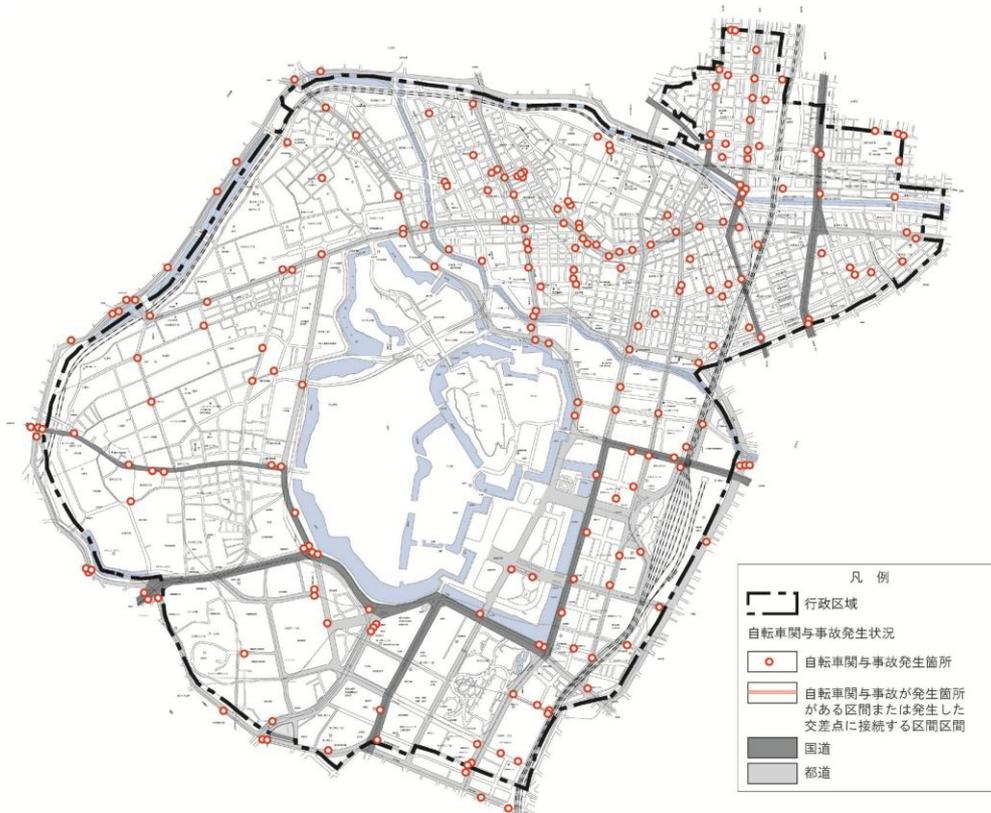
出典：警視庁 HP「都内自転車の交通事故発生状況」

図 東京都における自転車が第1当事者である事故発生件数の推移



出典：第1回東京都自転車対策懇談会（平成24年6月4日）資料14）

図 自転車関与事故発生箇所（平成24年中）



出典：警視庁交通事故マップをもとに作成

これまで、自転車のルール・マナーに関して、ポスターやリーフレットの配布や、地元警察署や交通安全協会、教育委員会等による区民や学校等への講習会などに努めてきているが、早期のルール・マナー習得に向けては、今後もさらなる周知・啓発が必要である。

また、区内では、事業者による営業利用や従業員の通勤利用も多いことから、区民等のみならず事業者や通勤利用者へのルール遵守・マナー徹底を図る必要がある。その中では、受講者数の増加を目指す必要があり、例えば講習会参加者へのインセンティブ（特典）の付与などの仕組みづくりも重要である。

また、平成25年7月1日施行の「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で謳っている自転車損害賠償保険制度の加入促進や、事業者による従業員への研修の実施などの取組についても、区内の多様な主体が連携して推進していく必要がある。

さらに、歩行者の安全性や快適性の確保の観点から、駐輪マナー向上についてさらなる周知・啓発に取り組む必要がある。

表 平成24年春の千代田区交通安全運動期間中前後の自転車利用に関する催し物

主催	普及・啓発の取組
地元警察署および交通安全協会	自転車の「交通安全教室」(春と秋の交通安全運動期間中)
地元警察署および千代田区教育委員会	区内3中学校、6小学校における「自転車安全教室」
財団法人自転車産業振興協会	パレスサイクリング会場での「自転車乗り方教室」(毎週日曜日)
地域コミュニティ活性化事業	小川広場における「自転車乗り方教室」(平成24年11月)



自転車安全教室

出典：区資料

図 安全利用の現況と課題

