

IV 施策の道筋

1. 快適にはしる

1) 自転車ネットワークの整備

① 幹線道路の整備（国道、都道）

皇居を中心とした環状や放射状の幹線道路（国道、都道）は、周辺区と連続する道路であることから、区内の業務施設や商業施設の集積地等への広域的な自転車利用に対応する幹線のネットワークとして自転車走行空間の整備を推進する。

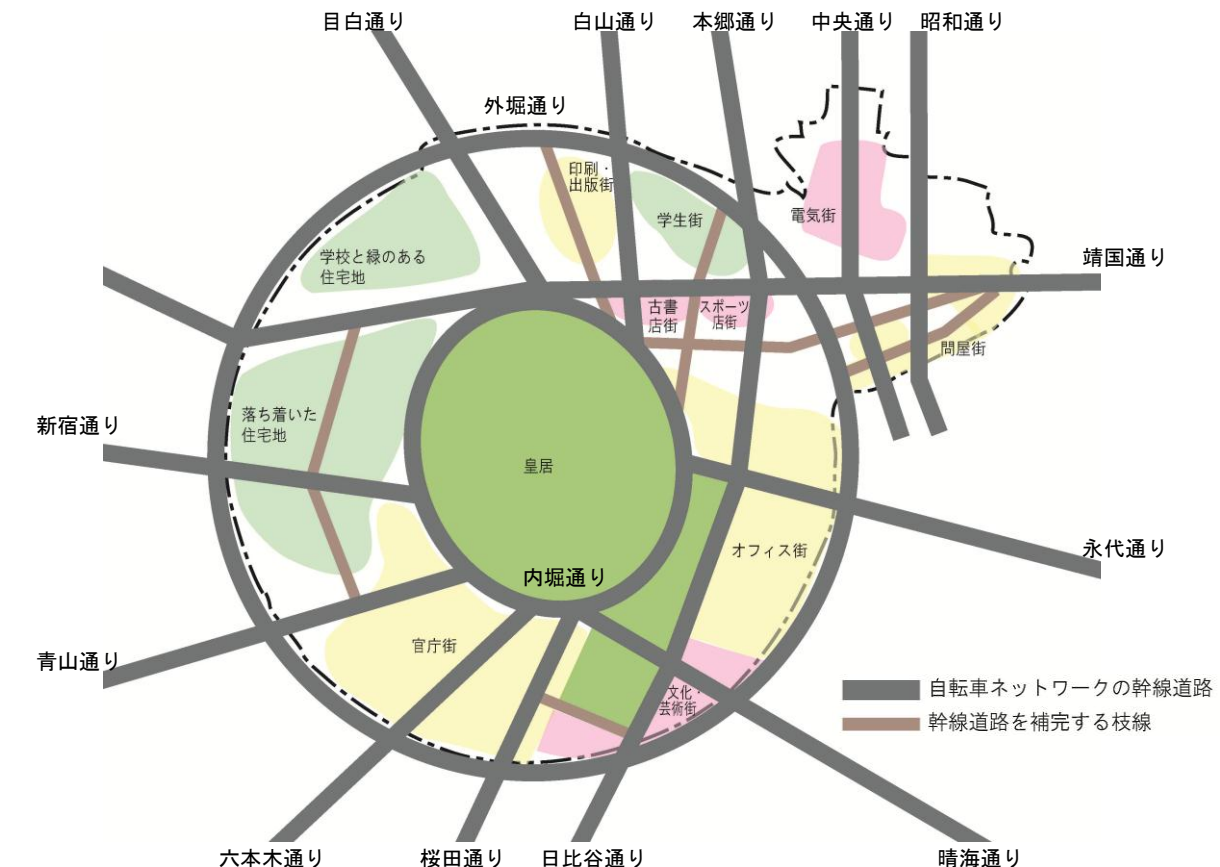
② 幹線道路を補完する枝線の整備（主に広幅員区道）

自転車ネットワークの幹線道路である国道・都道に接続する広幅員の区道や、自転車ネットワークの幹線の密度が低い地域において、駅や公共施設、商業・業務集積地を結ぶ区道を、主に区内の自転車利用に対応し、幹線を補完するネットワークとして自転車走行空間の整備を推進する。

③ 身近な自転車利用路線の整備

自転車ネットワークの幹線及び枝線の密度が低い地域においては、駅や公共施設、身近な商業施設・商店街等を結ぶ歩道のない区道についても、地域内の自転車利用に対応する道路として、自転車利用の安全確保のための取組を推進する。

図 自転車ネットワークのイメージ



2) 自転車走行空間整備の考え方

自転車走行空間の整備については、歩行者、自転車、自動車の分離を基本としつつ、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の走行速度や交通量等の交通状況と、道路幅員や街路樹・パーキングメーターなどの設置状況を踏まえ、沿道地域、道路管理者、交通管理者が調整・連携しながら、限られた道路空間の中で安全な走行空間の整備を進めていく。



自転車レーン整備事例

一方、道路幅員の狭い区道などの整備に当たっては、構造的な分離が難しいため、路面標示による自転車専用通行帯（自転車レーン）やピクトグラム（自転車マーク等）による走行空間の整備や、必要に応じた自動車の交通規制（一方通行化等）、一定のエリアを対象としたゾーン30^{*}などの交通安全対策を推進する。

また、自転車の安全な走行を図るため、路面標示に加えて、自転車の通行区分を分かりやすく誘導するための案内板等の設置を推進する。

※ゾーン30とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策

○自転車走行空間整備の基本的なイメージ

ネットワーク	役割	対象路線	自転車走行空間の整備形態の考え方	整備形態
自転車ネットワークの幹線道路	広域的な自転車利用への対応	国道、都道	<p>構造的、視覚的に分離した自転車走行空間の整備により安全確保を図る。</p> <p>歩行者や自転車と自動車の通行部分を縁石または工作物で物理的に分離する自転車道が理想ではあるが、物理的に困難な場合は、自転車専用通行帯（自転車レーン）により自転車通行位置を明示する。</p> <p>歩道内で分離する場合（自転車歩行者道）は、自転車と歩行者の通行部分を植樹帯などで分離することを基本とする。また、歩行者優先、徐行等を示す看板や路面標示により、歩道上の通行ルールを周知徹底し、歩行者の安全確保を図る。</p>	<p>自転車道</p> <p>幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上)</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>緑石線等の工作物により区画</p> <p>自転車道の事例</p> <p>自転車専用通行帯（自転車レーン）</p> <p>幅員1.0m以上 (1.5m以上が望ましい)</p> <p>歩道 自転車専用通行帯（自転車レーン） 車道</p> <p>自転車専用通行帯の事例</p> <p>自転車歩行者道</p> <p>自転車歩行者道 車道</p> <p>歩行者 2.0m以上 自転車 2.0m以上</p> <p>自転車歩行者道の事例</p>
		主に広幅員区道（歩道のある広い区道）	<p>車道上に自転車走行空間を十分に確保する余裕がないため、車道の路肩等にカラーやピクトグラムを標示し、自転車通行位置を明確化する。</p>	<p>自転車通行位置の路面標示（歩道のある狭い道路）</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] カラー化の例</p> <p>[車線内の対策] ピクトグラムの設置例</p> <p>民地側 歩道 車道</p> <p>帯状の路面標示（路肩のカラー化）の事例</p> <p>車道左側部の車線内にピクトグラム設置の事例</p>
身近な自転車利用の路線	主に区民等の地域内の自転車利用への対応	駅や公共施設、身近な商業施設・商店街等を結ぶ区道（歩道のない区道）	<p>車道上の路面標示により、自転車通行位置の明示をする。</p> <p>併せて、一定のエリアを対象として、ゾーン30の導入を検討し、狭さくやハンプの設置等の検討も進めながら、歩行者や自転車と自動車との速度差を縮め、安全確保を図る。</p>	<p>自転車通行位置の路面標示（歩道のない道路）</p> <p>[車線内の対策] ピクトグラムの設置例</p> <p>[路肩の対策] 帯状の路面表示例</p> <p>民地側 路側帯 車道</p> <p>帯状の路面標示の事例</p> <p>自動車の走行速度の抑制等 区域内の道路は30km/h規制</p> <p>30 区域ここから 30 区域ここまで</p>

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月、国土交通省道路局、警察庁交通局）、東京都自転車走行空間整備推進計画（平成24年10月、東京都）、生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書（平成23年10月、生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会）

2. きちんととめる

1) 駅周辺の駐輪場の整備

J Rや地下鉄等の駅周辺では、既存の駐輪場の収容台数と放置台数等の状況等にもとづき、次のように駐輪場の整備を進める。

道路交通上支障がない広い幅員を持つ歩道を中心に道路管理者や交通管理者との協議により、可能な限りの収容台数を持つ駐輪場を設置する。また、駅周辺の公園や広場等についても、可能な限り駐輪場の整備を進める。

さらに、道路等の公有地だけでなく、鉄道事業者が駐輪場の設置を働き掛けるなど、鉄道事業者用地も活用し整備・拡充していく。また、利用形態を反映するため、定期利用とコインパーキング式の駐輪場を適切に組み合わせた整備を図るとともに、駅前の狭小スペースを有効活用するため、立体型駐輪場の整備なども進める。

① J R駅周辺での整備

放置自転車が特に多い東京駅、有楽町駅、秋葉原駅、神田駅の各周辺での整備を重点的に進めるとともに、お茶の水駅、水道橋駅、飯田橋駅、市ヶ谷駅、四ツ谷駅の各周辺での整備を順次進める。

また、放置自転車が駅周辺の隣接区にも多く見られることから、J Rのみならず、隣接する中央区、文京区、台東区、新宿区、および東京都とも連携した取組を進める。

② 地下鉄駅周辺での整備

地下鉄駅周辺については、大手町駅、小川町駅、神保町駅、岩本町駅などの駅周辺に放置自転車が数多く見受けられる。特に、小川町駅から、神保町駅にかけては放置自転車が増加していることから、駅周辺の状況を勘案しながら優先的に整備を進める。

③ 放置禁止区域指定と例外的措置

放置禁止区域の指定にあたっては、駐輪場の整備状況を踏まえることを基本とする。そのため、駐輪場の整備に向けて関係者と協議するとともに、駐輪場の整備にあわせて、放置禁止区域に指定していく。さらに、撤去した自転車の保管場所の設置を進める。

ただし、自転車の放置台数が著しく、歩行者の通行に大きな支障がある場合などは、駐輪場の有無にかかわらず、道路の歩行実態と照らし合わせ、放置禁止区域に指定することも検討する。

2) 民有地や公開空地等を活用した駐輪場の設置

公有地での整備と合わせ、民有地での駐輪場の整備を進める。特に、開発諸制度を活用した大規模開発については、歩道・広場・緑化などの利用形態での整備が基本であり、現在、駐輪場としての利用は制限されている。このため、駐輪場は公共目的に位置づけるなど、運用規準の見直しも含めて関係機関との協議調整を図り、新たな仕組みづくりに取り組んでいく。

また、現在、建物内に設置されている自動車駐車場を駐輪場に転用できるよう、あわせ

て関係者との協議調整を進める。

その上で、民間による大規模開発等の機会を捉え、既存施設やオープンスペースの活用等により、道路上の駐輪場を順次、民有地等での設置に転換していく。

3) 事業所に対する駐輪場整備の要請

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るため、必要な駐輪場を整備するよう要請していく。

【参考】新たに7/1施行の都条例「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」第29条では、事業の実施により自転車の駐車需要を生じさせる者は、顧客、従業員等の駐輪場の確保や駐輪場の利用の啓発、その他必要な措置を講じるよう努めなければならない旨規定されている。

4) 一定規模以上の施設における駐輪場の附置義務の検討

多くの自転車利用が見込まれる一定規模以上の商業・業務系施設については、地域特性を踏まえ、駐輪場の附置義務を検討する。



業務施設の駐輪場

5) 民間の駐輪場整備や運営への補助金の検討

放置禁止区域や放置が多い地域などを対象に、民有地等に一定規模以上の駐輪場を整備または運営する事業者に対する補助金制度について検討する。

6) 放置自転車撤去の推進と保管場所確保

① 放置自転車撤去の推進

放置自転車撤去に関わる事務手続きや作業等の運用を合理化・効率化し、放置禁止区域拡大に伴う撤去自転車の台数増加に対応できる体制を確保する。

② 放置自転車の保管場所の確保と返還率の向上

都心の限られたスペースの中では、放置自転車の保管場所が不足している。このため、新たな保管場所の整備を進める。また、撤去した自転車の返還率を向上させるため、撤去料金の設定（減額等）についても検討する。

7) 駐輪場利用の案内・誘導サイン等の整備の推進

駐輪場利用を促進するため、ホームページ等を活用した駐輪場の案内情報や、公共空間等での案内・誘導・利用状況に関する情報掲示のためのサイン等の整備を進める。

3. みんなでつかう

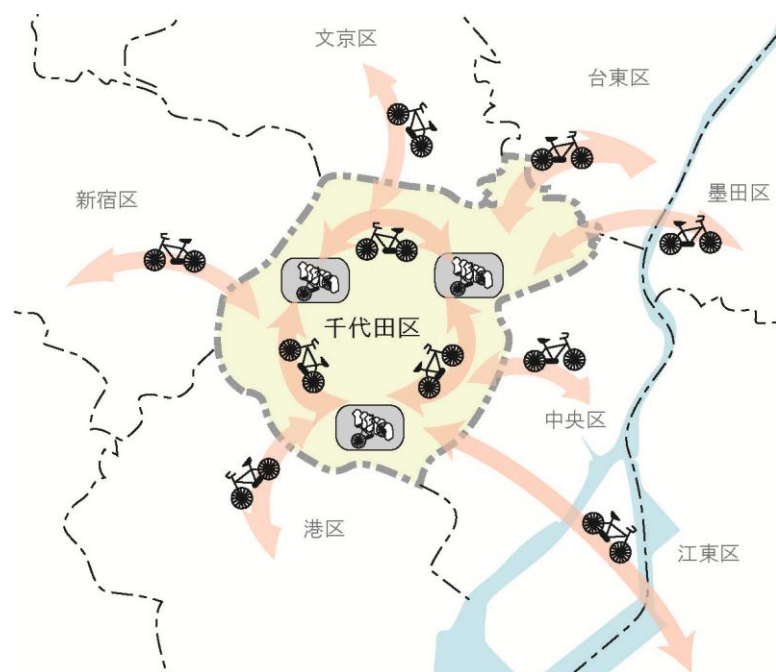
1) コミュニティサイクルの導入

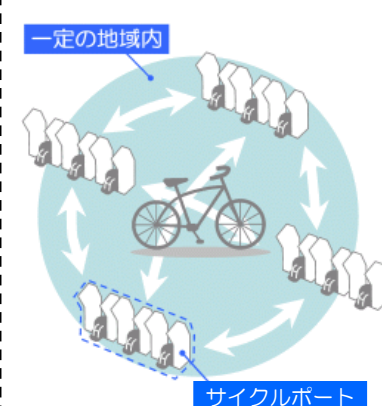
①周辺区にまたがる広域的な利用を目標とする

区民等や来街者の身近な交通手段としての自転車利用ニーズに対応するため、東京都、周辺区等と連携し、自転車の共同利用（レンタサイクル、コミュニティサイクル等）の実現に向けた取組を推進する。このうち、公共交通網の補完、環境負荷の低減、放置自転車の削減、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、より有効な手段としてコミュニティサイクルの導入を目指す。

コミュニティサイクルの導入エリアとしては、周辺区にまたがる広域的な利用を目標とし、実現に向けて周辺区、交通管理者、その他関係機関と連携した取組を進める。

図 コミュニティサイクルのイメージ





【コミュニティサイクルとは】

一定の地域内に複数配置されたサイクルポート※で自由に貸出・返却をすることができる自転車シェアリングシステム。借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートで返却することができる。

※サイクルポート：歩道等に設置された自転車の貸出・返却を行う無人の駐輪施設。

【コミュニティサイクルによる効果】

コミュニティサイクルを導入することにより、まちの回遊性向上や、地域の活性化、自動車移動の減少によるCO2削減効果などが期待できる。

②公有地・民有地を活用したサイクルポートの設置促進

コミュニティサイクルに必要なサイクルポート（駐輪場）の適切な配置に向けて、関係機関や土地所有者との協議・調整を行い、公有地・民有地を活用した設置促進に取り組む。

公有地の活用については、駅周辺の駐輪場の活用や道路・公園等の活用によるサイクルポートの設置を図る。道路・公園への設置については、施設管理者及び占用許可の関係部署との協議・調整等、実現に向けた取組を進める。

民有地の活用については、区内の大学や業務施設、商業施設におけるサイクルポートの設置について、地域の活性化などコミュニティサイクルの多様なメリットを周知し、民間敷地内での設置を促進する。

このうち、開発諸制度を活用した大規模開発等の公開空地においては、サイクルポートの設置について、各関係機関と協議・調整し、運用規準の見直し等、実現化に向けた仕組みづくりに取り組んでいく。

② 間事業者によるコミュニティサイクル事業への支援

民間事業者が、継続してコミュニティサイクル事業を運営するためには、広告事業等、利用料金以外の副次的な収入を確保することが必要である。そのため、補助金制度の創設や屋外広告物における規制緩和など、実現化に向けた仕組みづくりに取り組んでいく。

2) 集合住宅や事業所による自転車の共同利用の促進

個人や事業所の自転車所有台数の増加は、放置自転車の増大にもつながる要因となるため、民間事業者、まちづくり団体等と連携し、自転車の共同利用の導入に向けた取組を促進する。

特に、都条例により駐輪場の確保について義務化あるいは努力義務とされた自転車通勤の職員がいる事業者、自転車の駐車需要を発生させる事業者に該当する事業所や、商業施設、集合住宅に対して、駐輪場確保の要請とともに、自転車や駐輪場のシェアリングの取組を促進する。

参考資料) 周辺区及び首都圏のコミュニティサイクル等の実施自治体及び実施体制等

自治体	名称	実施エリア・ サイクルポート数	実施時期	利用料金	実施主体
江東区	江東区臨海部 コミュニティ サイクル	エリア：江東区臨 海部 サイクルポート 数：18	H24/11/21～ 実施中	1回会員は 100円/回、 月額会員1000円/月、 1日パス500円/日	実施主体：江東区 運営主体：株式会 社NTTドコモ
港区	TOKYO CITY BIKE	エリア：品川駅港 南エリア サイクルポート 数：試験運用2、 本稼働5	試験運用： H24/9/22～ H24/10/29 本稼働： H24/11/1～ H25/1/31	ワンタイムパス： 30分ごとに100円 マンスリーパス：本 料金1,000円、貸出 後30分無料、以降 30分ごと100円	実施主体：株式会 社JTBコーポレー トセールス 協力：環境省、東 京都環境局、港区 管理運営：日本コ ンピュータ・ダイ ナミクス株式会社
	シェアサイク ル・コギコギ	エリア：渋谷周辺 サイクルポート 数：14	実施中	一日会員1,575円/日 個人会員は登録料 735円、525円/月、 5,250円/年	コギコギ株式会社
台東区 墨田区	TOBU Share Cycle System	エリア：東京スカ イツリー周辺 サイクルポート 数：19	実施中	同上	コギコギ株式会社
横浜市	横浜コミュニ ティサイクル BayBike(ベイ バイク)	エリア：MM21中央 地区、MM21新港 地区、関内・山下 町地区を基本と する地域 サイクルポート 数：29	H23/4/25～ H26/3 実施中	(基本料) 月額会員プレミアムは 1,575円/月 月額会員1,050円/月 1日会員525円/日 1回利用105円/回 (利用料) 最初の60分0円、 以降30分毎105円	実施主体：横浜市 運営主体：株式会 社NTTドコモ
さいたま 市	さいたま市コ ミュニティサ イクル	エリア：大宮駅を 中心とした半径約 3km圏内 サイクルポート 数：12(H25/7/1 現在)(20か所に 拡大予定)	H25/5/1～ 実施中	定額利用2,500円/ 月 一時利用最初の30 分100円、以降30 分毎100円	実施主体：さいた ま市 運営主体：株式会社 ジェイアール東日本 企画、中央復建コン サルタンツ株式会 社、株式会社IHIエ スキューブ

4. 正しくまもる

1) 区、関係行政機関と連携による自転車の安全利用のルール、マナーの周知啓発

区の広報誌や、ホームページ等を通じて、自転車ルールやマナーの周知の徹底を図る。また、自転車走行ルール等に関する知識を高めるため、学校教育の一環として、小中学生を対象とした自転車安全教室の実施・継続を図るとともに、小中学生のみならず保護者を対象とした自転車安全教室の開催や、東京都との連携による自転車シミュレータの活用などにより自転車安全教室の充実を図る。



自転車シミュレータ安全教室

2) 事業者、団体等との連携によるルール・マナーの周知啓発

自転車利用のルールやマナーを知り、学ぶ機会を充実するため、自転車普及協会、自転車販売店、自転車の通勤や業務利用が多い事業者等との連携により、ルール・マナー教室の開催、普及・啓発のためのイベントの開催など、自転車利用ルール・マナーの向上のための取組を推進する。

自転車安全利用五則

- 1: 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2: 車道は左側を通行（車道の右側通行禁止）
- 3: 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4: 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5: 子どもはヘルメットを着用



3) 千代田区自転車運転免許証の交付

交通安全協会などが実施した小学校・区民・事業者等への自転車安全教室に参加した方などを対象に、千代田区自転車運転免許証の交付を検討する。

4) 区駐輪場の年間登録利用者への安全運転講習会の実施

千代田区が管理する駐輪場の年間登録利用者に対し、更新時等の機会をとらえて安全運転講習会を実施する。講習会参加者には駐輪場への優先利用などのインセンティブも検討する。

5) 自転車保険加入の推進

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等に備えるため、自転車保険に加入するよう周知啓発に取り組んでいく。