

千代田区自転車利用ガイドライン（素案）

平成 25 年 11 月

千代田区

千代田区自転車利用ガイドライン（素案）

目 次

I 背景と目的

1. 自転車利用ガイドライン策定の背景……………1
2. 本ガイドラインの目的……………2

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……………3
2. 自転車走行環境の課題……………5
3. 自転車駐車環境の課題……………7
4. 自転車の共同利用の課題……………9
5. 自転車の安全利用の課題……………11

III 目標と方針

1. 千代田区自転車利用ガイドラインで目指す姿（ビジョン）……………13
2. 基本方針……………14
3. 各主体の役割……………15

IV 施策の道筋

1. 快適にはしる……………17
2. きちんととめる……………21
3. みんなでつかう……………23
4. 正しくまもる……………26

<参考資料>

- I. 自転車に係わる動向と上位計画・関連計画
- II. 自転車に係わる取組状況

I 背景と目的

1. 自転車利用ガイドライン策定の背景

近年、健康や環境志向の高まり、都心居住の進展による人口増加、東日本大震災を教訓とした交通機関のあり方、電動アシスト付自転車の普及など社会情勢の変化を背景に、従来の買い物や最寄駅までの通勤・通学利用など近距離の移動だけでなく、比較的長い距離の就業先直行型の自転車通勤や、健康増進のためのサイクリングなどの自転車利用のニーズが高まってきている。

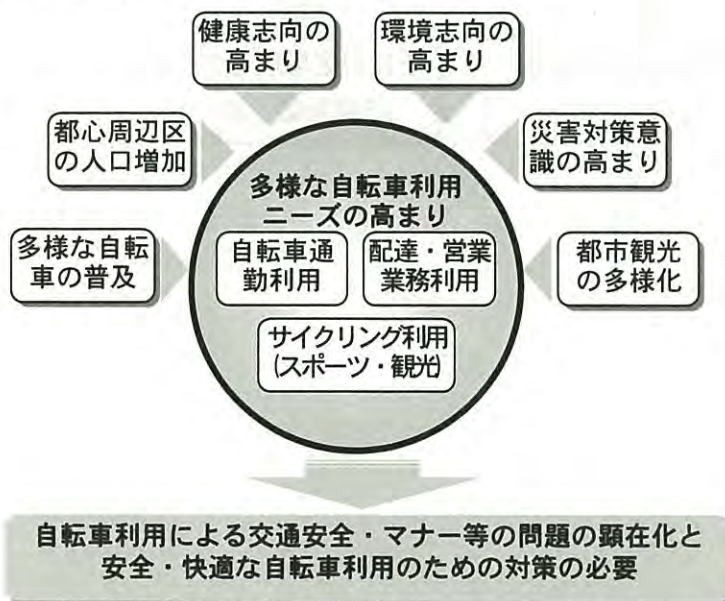
さらに、来訪者による都市観光においても、自転車で周遊しながら界わいの魅力を楽しむボタリングや自転車タクシーの利用など、自転車を利用した楽しみ方が広がりつつある。

また、企業においても、車両の保有・運行コストの低減や環境負荷の低減に有効な交通手段として自転車が見直され、物流や営業活動への活用も広がっている。

こうした自転車利用のニーズが増加する一方で、自転車走行や駐輪のルールやマナーを守らない交通安全上の問題が顕在化し、警察庁による自転車交通秩序実現に関する通達や、国土交通省・警察庁によるガイドラインが示されたところである。

区においては、こうした自転車利用におけるニーズの高まりや顕在化している問題を踏まえると、だれもが安全で快適に利用できる自転車環境づくりを進めていく必要があり、単に違法駐輪対策等にとどまらず、総合的な取組を進めていく必要がある。さらに、行政のみならず区民等や事業者、関係行政機関等、幅広い主体との連携によるハード・ソフト両面からの自転車利用に関する取組が必要となっている。

図 本ガイドラインの背景

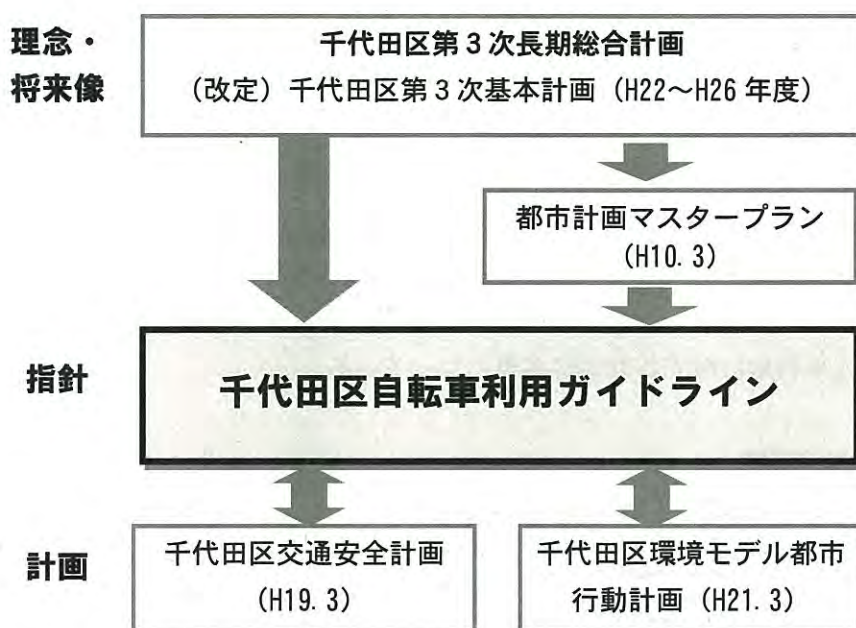


2. 本ガイドラインの目的

本ガイドラインは、災害時や環境・健康面、都市観光の視点などから自転車利用が見直されている中で、安全で快適な自転車利用の環境づくりを推進するため、千代田区の地域特性を踏まえた自転車利用のあり方に関する総合的な指針として定めるものであり、千代田区第3次長期総合計画を実現するための自転車利用に関する道筋を明らかにするものである。

なお、取組の推進にあたっては、区、区民・事業者・各種団体、関係行政機関等の関係者間で、区における自転車利用環境づくりに関する総合的・計画的なビジョンを共有し、効果的に協力・連携していくための指針として活用する。

図 本ガイドラインの位置づけ



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に訪れており、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)

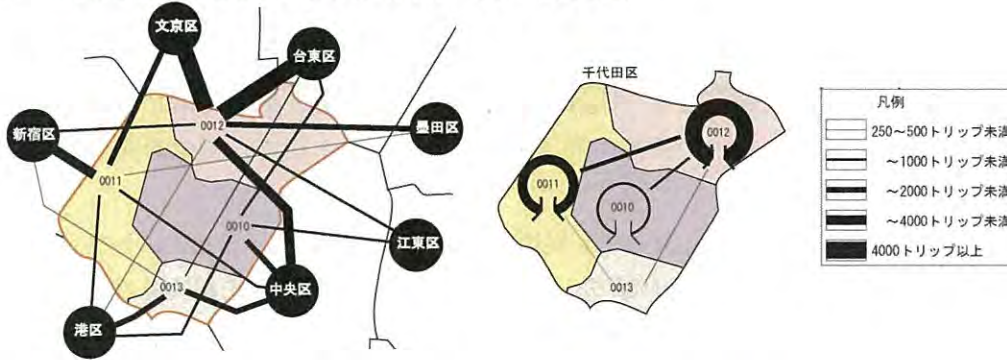
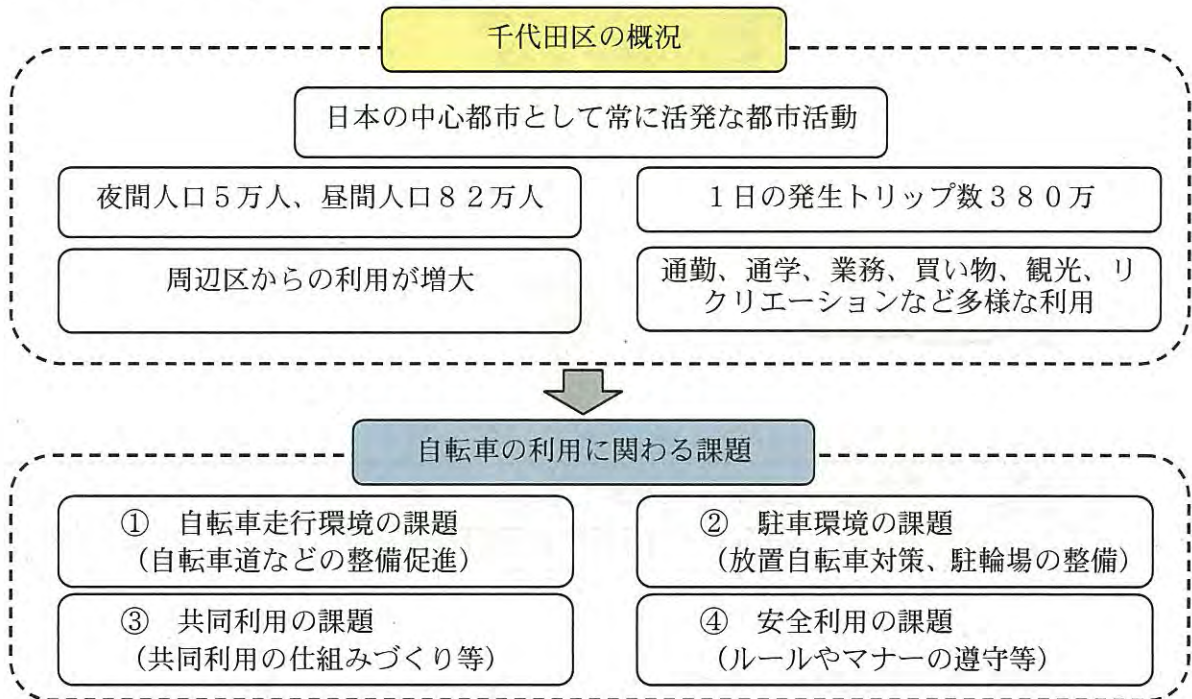


図 常住地別・自転車のみで区内に通う15歳以上の自宅外就業者・通学者数



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の利用に関わる課題



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

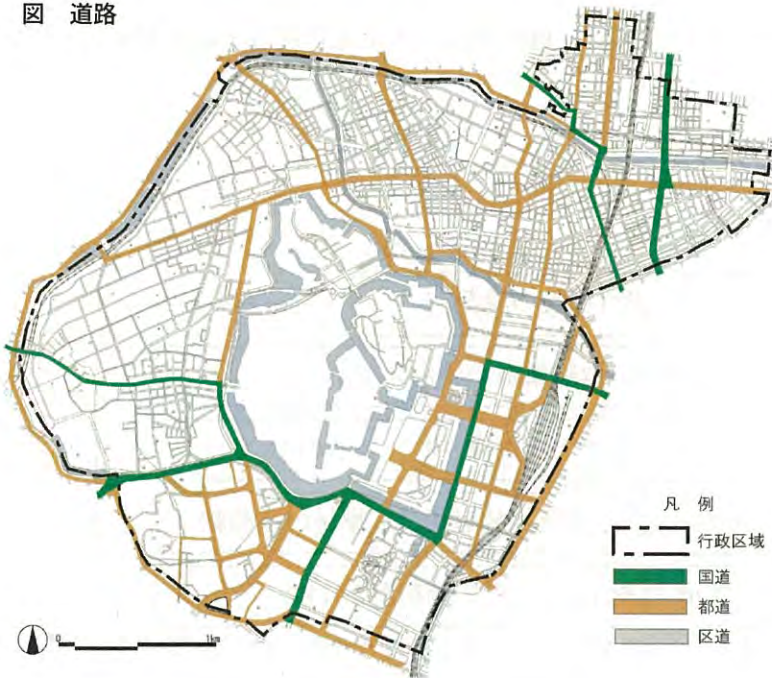


図 区民意向調査

第6位【まちづくりの推進】
 (n=317) 0% 20% 40% 60% 80% 100%



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)



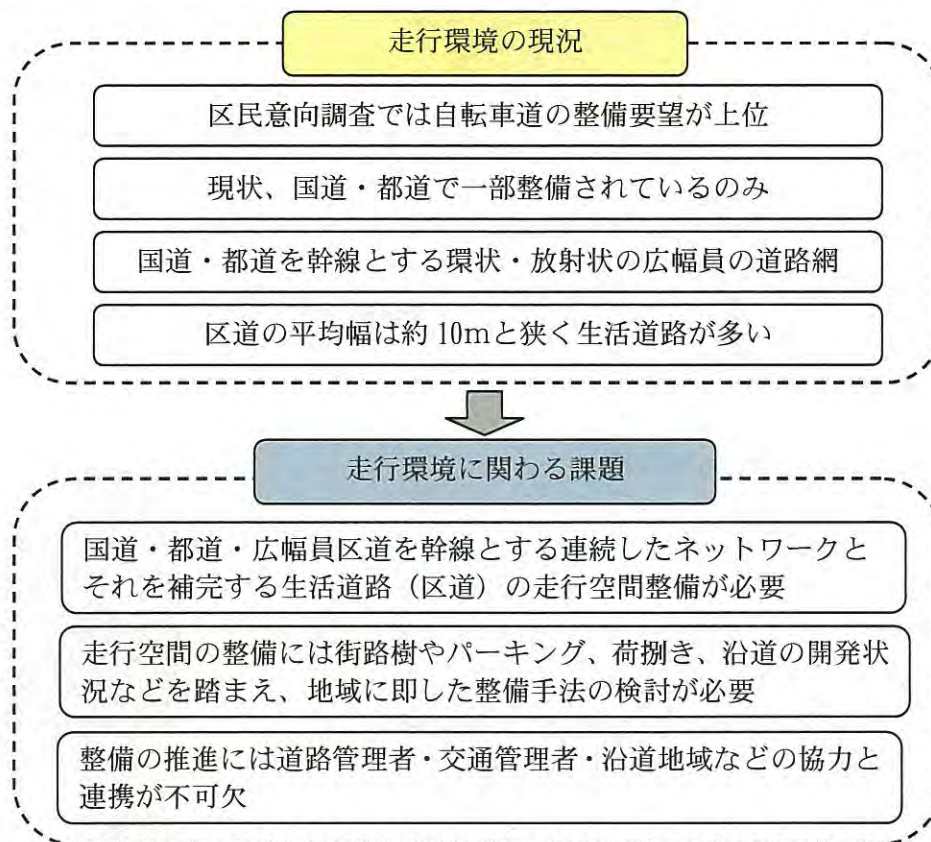
桜田通りの整備済み区間

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。

整備に当たっては、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、都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

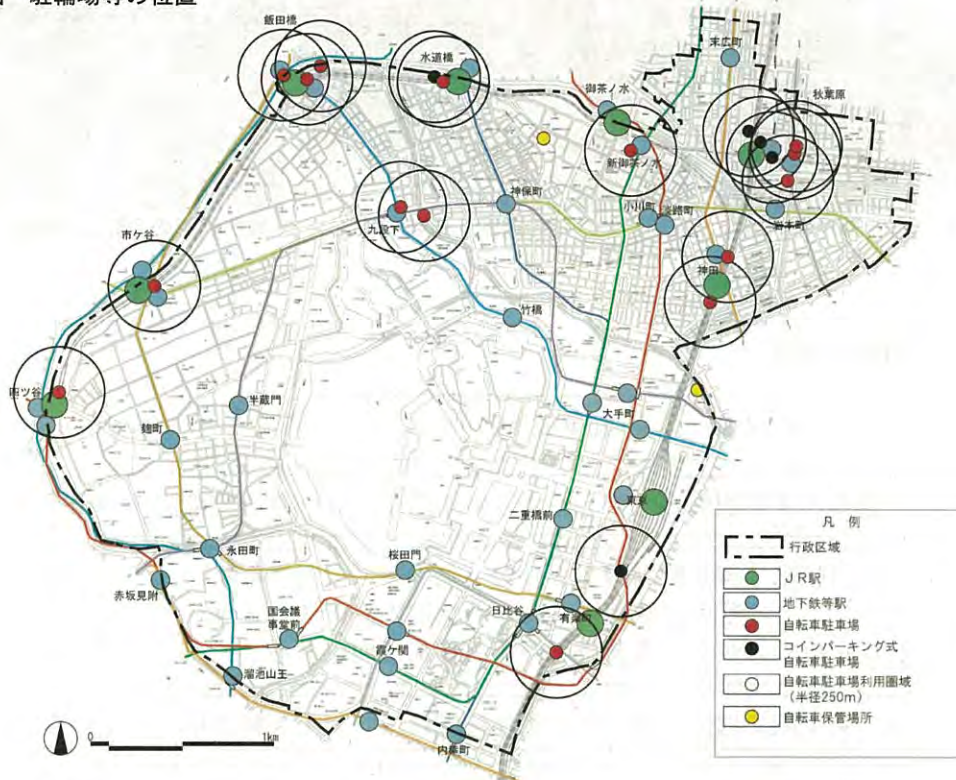
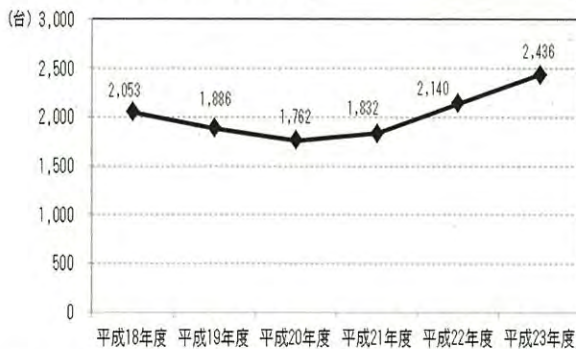


図 区内の放置自転車の状況



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況と対策（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

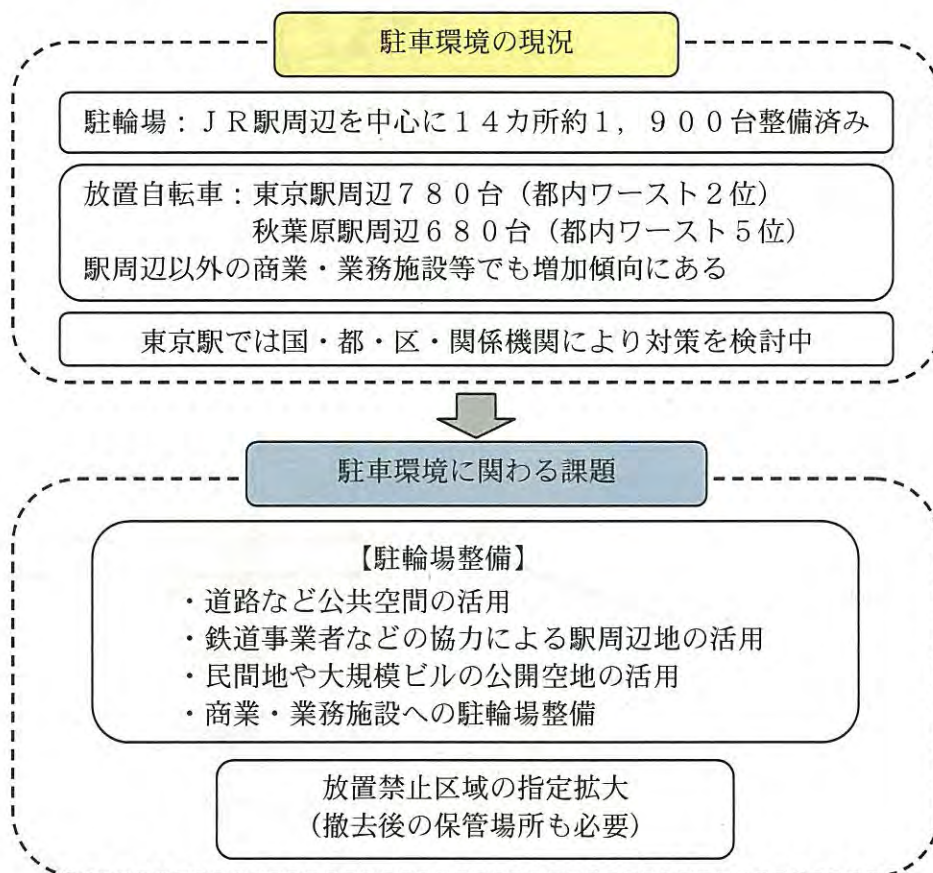


駅周辺駐輪場の通勤・通学利用－秋葉原駅周辺



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 バ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/pcl.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

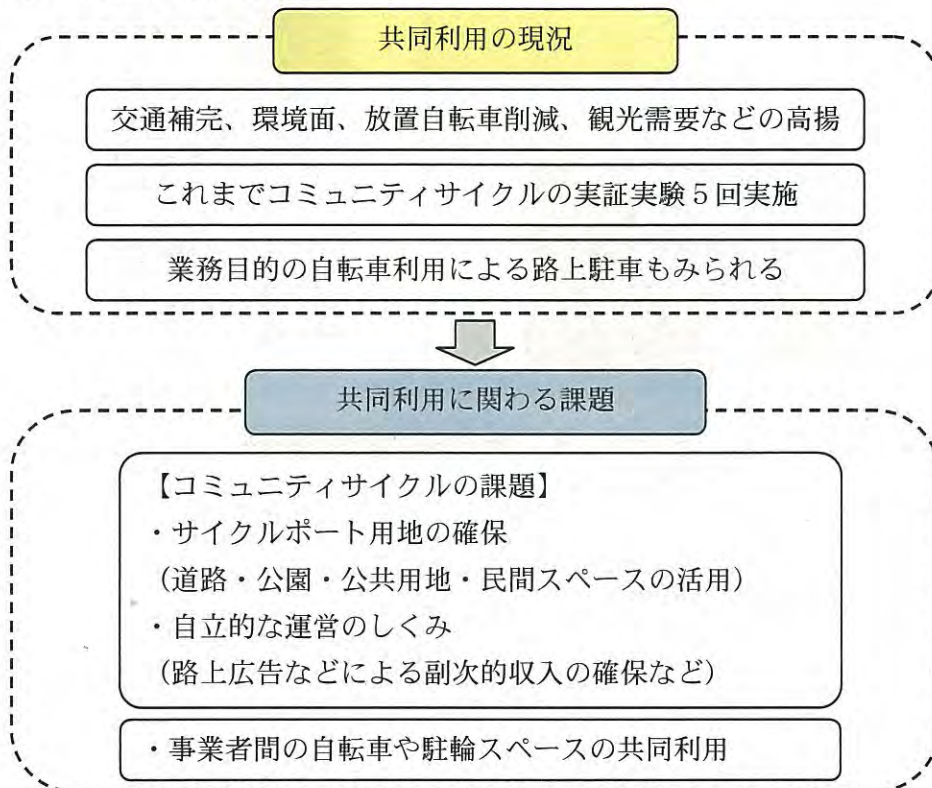


出典：平成 22 年度「千代田学」調査・研究実績報告書：
 法政大学「千代田区内の事業所における自転車利用の実
 態とレンタルサイクル導入の可能性」

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

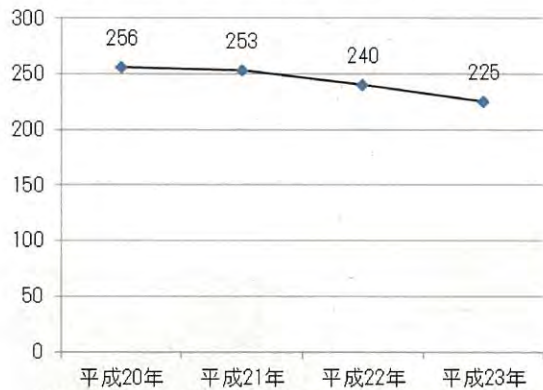


5. 自転車の安全利用の課題

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。

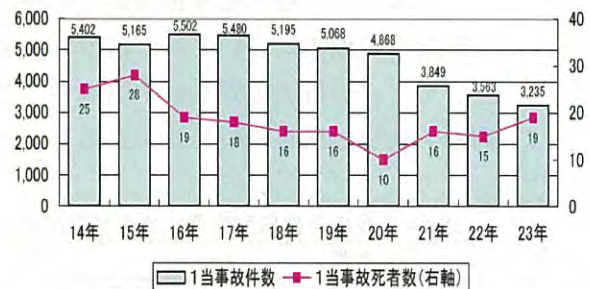
また、交通事故のうち自転車関与による事故は減少傾向にあるものの、自転車と歩行者、特に高齢者との接触事故は被害が大きいものになっている。

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

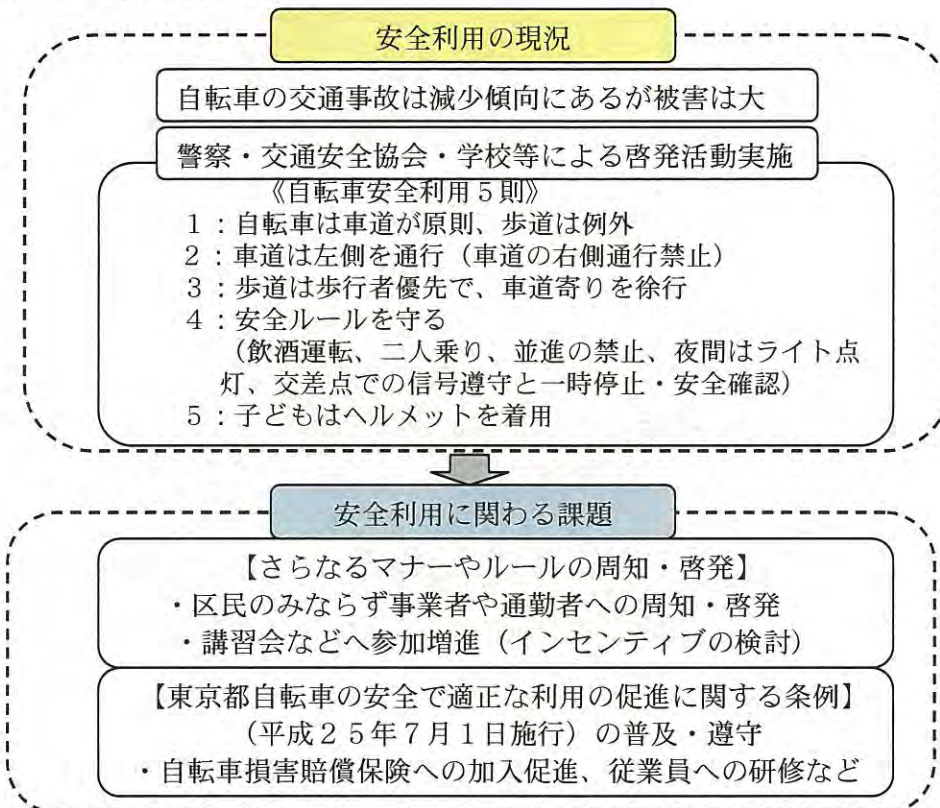
主催	普及・啓発の取組
地元警察署および交通安全協会	自転車の「交通安全教室」（春と秋の交通安全運動期間中）
地元警察署および千代田区教育委員会	区内3中学校、6小学校における「自転車安全教室」
財団法人自転車産業振興協会	パレスサイクリング会場での「自転車乗り方教室」（毎週日曜日）
地域コミュニティ活性化事業	小川広場における「自転車乗り方教室」（平成24年11月）



自転車安全教室

出典：区資料

図 安全利用の現況と課題



III 目標と方針

1. 千代田区自転車利用ガイドラインで目指す姿（ビジョン）

「安全で快適な自転車利用ができる都心 千代田区」

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、リ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す。

その実現に向け、以下に示す『快適にはしる』（走行空間の整備）、『きちんととめる』（駐車環境の整備）、『みんなであつかう』（共同利用の促進）、『正しくまもる』（安全な自転車利用）の「4つの柱」を推進する。

『快適にはしる』
(安全で快適な走行空間の整備)



『きちんととめる』
(秩序ある駐車環境の整備)



『みんなであつかう』
(楽しく効率的な共同利用の促進)



『正しくまもる』
(ルール・マナーを正しくまもる安全な自転車利用の促進)



2. 基本方針

(1) 快適にはしる

道路管理者（国・都・区）と交通管理者（警察）の連携による安全な自転車走行空間の確保とネットワークの構築を推進する。

道路管理者と交通管理者が連携し、広幅員で放射と環状の骨格機能を担う幹線道路で自転車走行空間のネットワークを整備することを基本としつつ、ネットワークを補完する枝線における自転車走行空間の整備を推進する。

(2) きちんととめる

鉄道駅周辺や駐車需要が見込まれる地域において、区、関係行政機関、事業者等が連携し、駐輪場整備を推進する。

自転車の駐車スペースの需要が高い鉄道駅周辺や、自転車駐車スペースの需要が見込まれる地域において、区、関係行政機関、事業者が連携し、公共施設はもとより、民間施設やオープンスペースの活用を含めた駐輪場整備を推進する。

(3) みんなでつかう

都心の交通体系の一つとして、区民等、事業者の身近な移動手段としての自転車の共同利用を促進する。

都心の交通体系の一つとして、環境負荷低減となる自転車移動の促進、放置自転車の減少、自転車総数の抑制を図るため、また、地域の活性化や都市観光の振興を図るため、区民等、事業者の身近な交通手段となるレンタサイクルやサイクルシェア、コミュニティサイクルなどの共同利用を推進する。

(4) 正しくまもる

安全な自転車利用に向けて、区民等、事業者への自転車利用のルールやマナーの周知・啓発を推進する。

区、関係行政機関、区民等、団体、事業者が連携を図りながら、自転車走行ルールの遵守や駐輪マナー向上などの周知啓発の推進に取り組み、安全で快適な自転車利用を推進する。

区民等・・・区民、昼間区民（来街者を含む）
関係行政機関・・・国道・都道管理者、交通管理者（警察）など
団体・・・商店街、地域協議会など
事業者・・・民間事業者、鉄道事業者、自転車販売店など

3. 各主体の役割

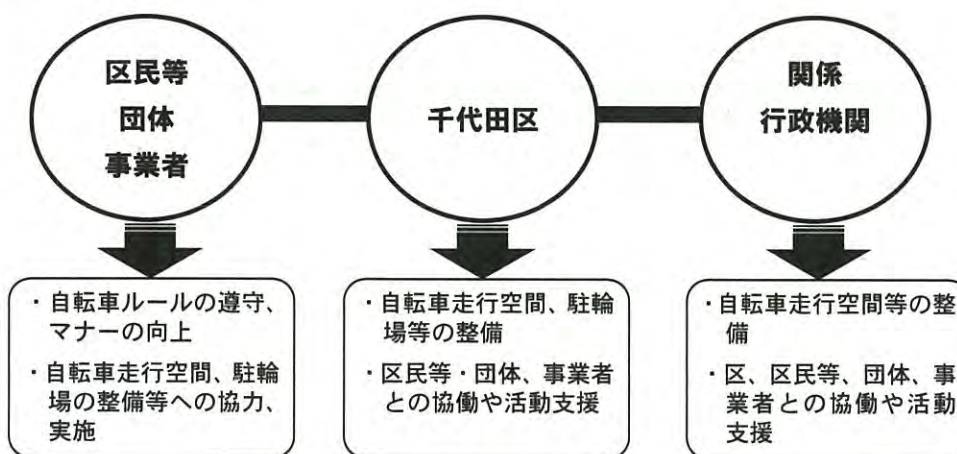
千代田区自転車利用ガイドラインで示す各主体の役割

安全で快適な自転車利用環境の整ったまちとするためには、自転車走行空間、駐輪場の整備や自転車の共同利用、自転車ルールへの遵守、マナーの向上について、様々な主体が、それぞれの役割のもと、協力・協調しながら、共通する課題の解決や目的の実現に取り組んでいく。

その中で、千代田区および関係行政機関においては、自転車走行空間等の整備や、区、区民等、団体、事業者との協働の取組を推進し、活動の支援を行う。また、区民等、団体、事業者においては、それぞれが自転車ルールへの遵守、マナーの向上、自転車走行空間・駐輪場の整備等へ協力するとともに自らも主体的に実施していく。

あわせて、様々な主体間で、情報の共有や対話などを通じて、対等・平等の立場で協力・協調しながら、それぞれの役割のもと、共通する課題の解決や目的の実現を目指す。

図 各主体による協働と役割



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。

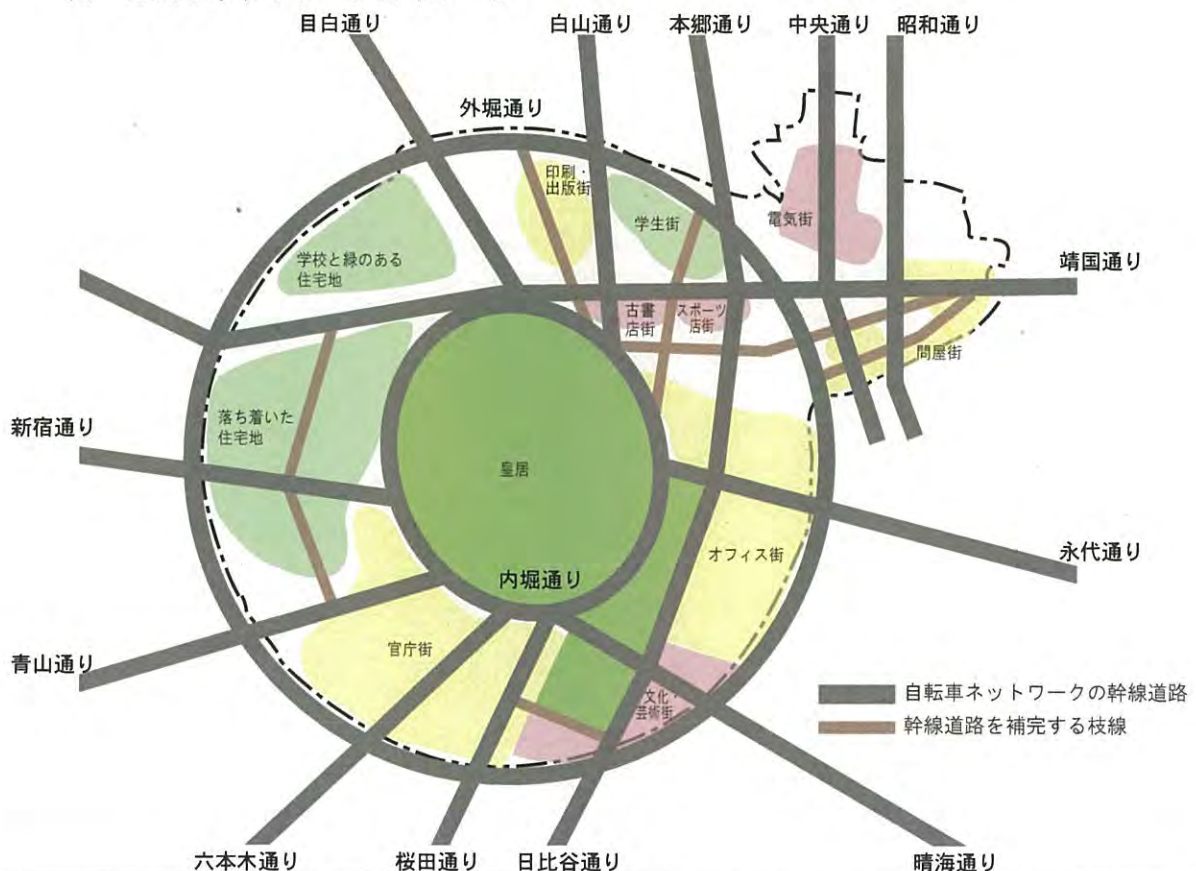
②幹線道路を補完する枝線の整備（主に広幅員区道）

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緑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>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>自転車専用通行帯の事例</p>	<p>自転車歩行者道</p>   <p>自転車歩行者道の事例</p>
幹線道路を補完する枝線	自転車ネットワークの幹線道路の補完	主に幅員区道（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>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>・帯状の路面表示例</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> 		

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

JR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、鉄道事業者に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 JR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、JR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增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、従業員等の駐輪場所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しての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日バス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。

