

参考Ⅰ 自転車に係わる動向と区の上位計画・関連計画

1. 自転車に係わる国や都の動向や方針など

1) 国の動向

① 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」(平成23年10月 警察庁交通局)

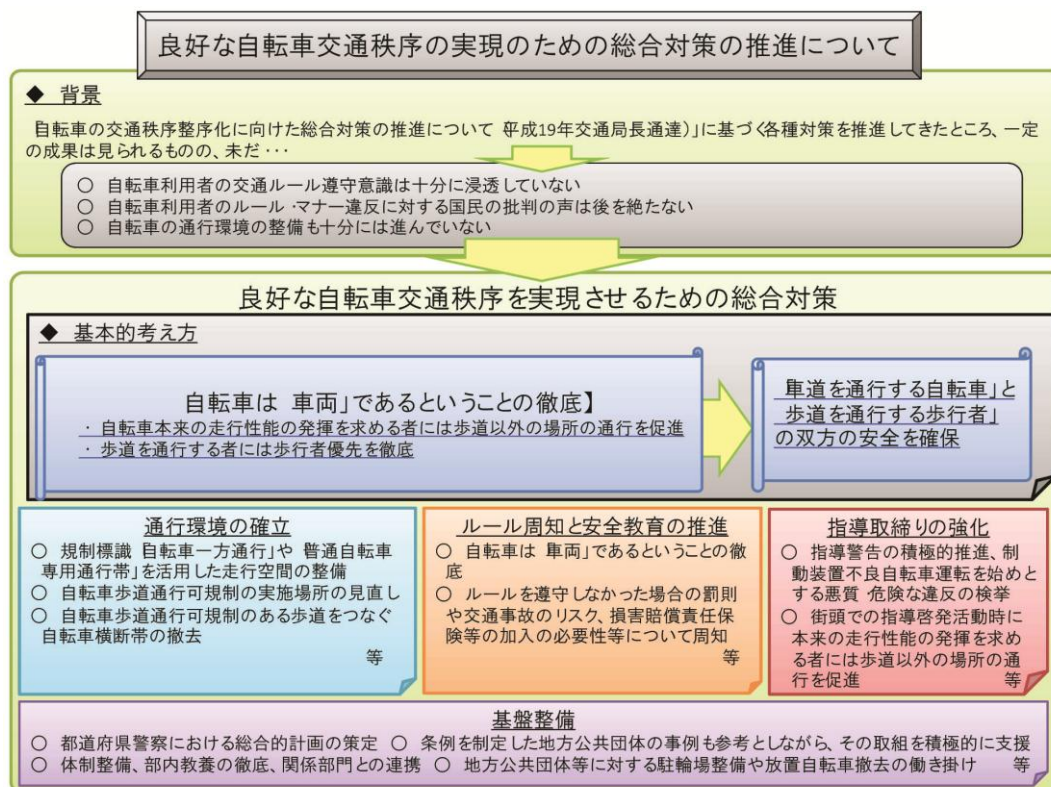
平成23年10月、自転車利用による交通安全上の問題に対し、警察庁交通局より「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達が出された。

同通達では、近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、自転車は「車両」とであるということを、自転車利用者のみならず、自動車などの運転者をはじめ、交通社会を構成する全ての者に徹底させることとしている。

そのために、自転車道や自転車専用通行帯などの自転車の通行環境の整備を推進し、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促すとしている。

それとともに、車道を通行することが危険な場合など、当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場合には、歩行者優先というルールへの遵守を徹底させることが必要であるとしている。

図 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」概要



② 「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）（以下、「国ガイドライン」）

平成24年11月、国土交通省道路局と警察庁交通局により、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、面的な自転車ネットワーク形成のための路線選定と自動車の速度や交通量を踏まえた整備形態の選定についての指針が示された。

【自転車ネットワーク路線の選定について】

既存の道路ネットワークや計画中および事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。その際、地域内の主要施設立地の現状や見込み、自転車関連事故、地域の課題・ニーズ、自転車通行空間の整備状況などの観点から、連続性を確保するために必要な路線を適宜組み合わせ選定するものとしている。

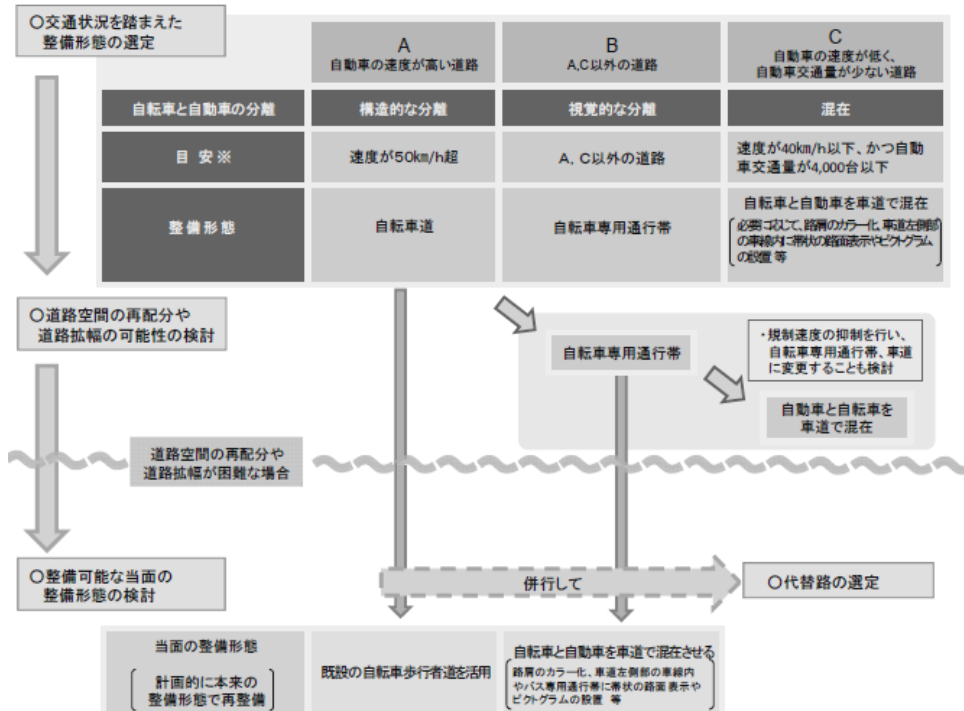
【整備形態の選定について】

「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとしている。

交通状況を踏まえた選定の考え方として、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離するものとする。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、自転車と自動車は混在通行とするものとする。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとしている。

また、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとしており、既設道路では道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討するものとしている。

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安



※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

2) 東京都の動向

① 「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)

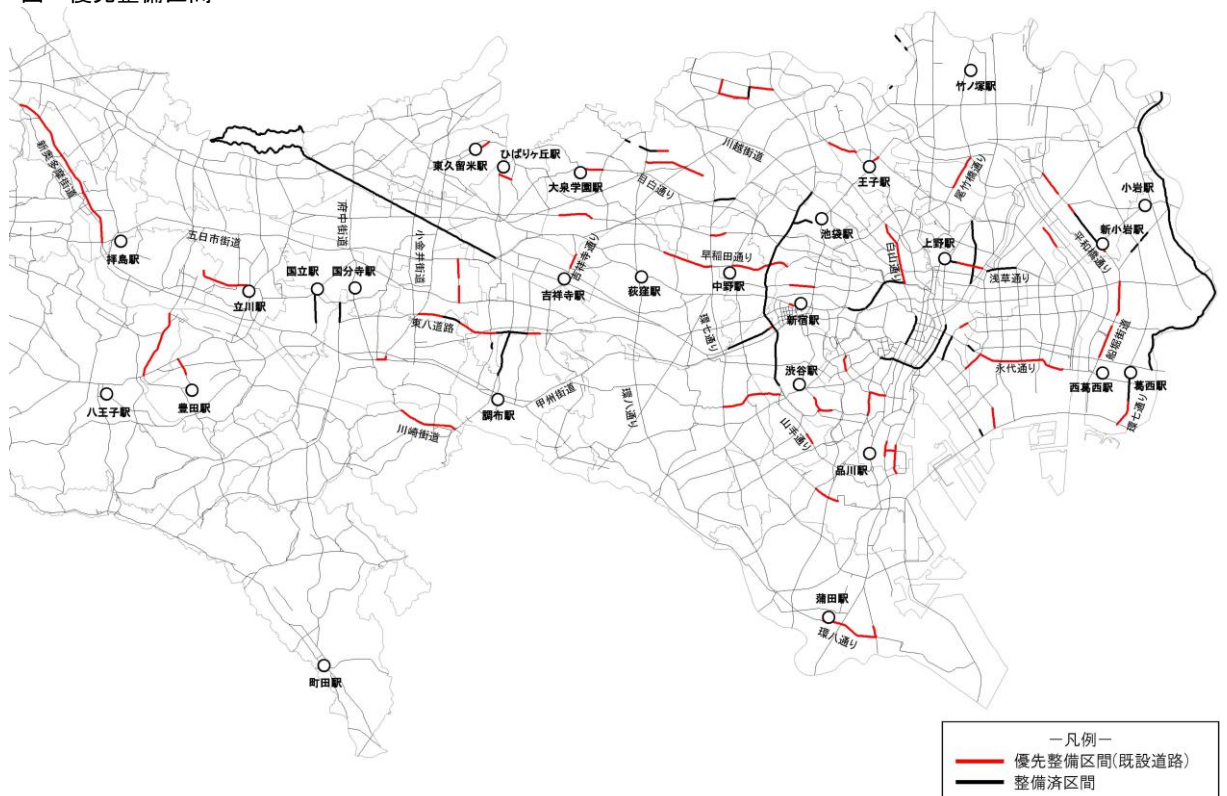
「2020年の東京」計画において、自転車走行空間を平成32年までに新たに100キロメートルを整備することとしており、その実現のため、道路の幅員や利用状況に応じ、車道の活用を基本とした自転車道や自転車レーンなどの整備手法と安全性・利便性向上の視点から選定した優先整備区間などを取りまとめた「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定した。

なお、千代田区内に優先整備区間はなく、優先整備区間以外については、新設・拡幅事業、無電柱化やバリアフリー化、歩道改善などの道路の改築事業の際に、自転車走行空間が確保可能な場合については、自転車走行空間の整備に取り組んでいくとしている。

自転車走行空間整備にあたり、歩行者、自転車、自動車は、移動速度や特性が異なるため、交通安全の観点から、歩行者、自転車、自動車それぞれの通行空間を確保できる場合には、構造的に分離した自転車走行空間の整備を行うとしている。

道路幅員が狭いなど、構造的に分離した通行空間の整備が困難な場合には、車道を活用した自転車レーンや歩道内での分離などにより自転車走行空間の整備を行うこととしている。

図 優先整備区間



※優先整備区間約150kmを記したものであり、このうち約100kmを2020年度までに整備する
※凡例の整備済み区間は平成23年度までの整備済み箇所である。

② 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成25年7月1日施行）

東京都では、自転車に関連する事故の多発、一部の自転車利用者による危険な運転、歩行者などの妨げとなる自転車の放置などが社会的な問題となっており、交通ルール の習得や点検整備の実施といった自転車利用者が守るべき事項を明らかにするとともに、行政、事業者、家庭といった自転車利用者に関係する者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的として、条例を制定した。

【都条例抜粋】

第14条（事業者による自転車の安全で適正な利用に係る研修の実施等）

事業者は、自転車を利用して通勤する従業員が自転車を安全で適正に利用することができるよう、研修の実施、情報の提供その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

第16条（児童の教育又は育成に携わる者による措置等）

児童の教育又は育成に携わる者は、当該児童が自転車を安全で適正に利用することができるよう、指導、助言その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

第24条（自転車道の整備等）

都は、自転車道、自転車駐車場その他の自転車の安全で適正な利用のための環境の整備に資する事業が効果的かつ適切に実施されるよう、区市町村その他の関係者と連携して必要な措置を講じるものとする。

第27条（自転車損害賠償保険等への加入等）

自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損傷を填補するための保険又は共済への加入その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

第29条（自転車の駐車需要を生じさせる事業者による適正な駐車の促進）

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、従業員等による自転車の駐車が道路交通法の規定に違反しないよう、自転車の駐車場所の確保、自転車駐車場の利用の啓発その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

第30条（通勤に利用する自転車の駐車場所の確保又は確認）

特定事業者は、従業員の通勤における自転車の駐車について、規則で定めるところにより、当該駐車に必要な場所を確保し、又は従業員が当該駐車に必要な場所を確保していることを確認しなければならない。

2. 区の関連計画

1) 千代田区第3次長期総合計画

「千代田区第3次基本構想～千代田新世紀構想～」(平成13年10月策定)では、「都心の魅力にあふれ、文化と伝統が息づくまち千代田」という将来像が示され、その実現のための「施策の道すじ」のうち「だれもが安全で、快適に移動できるまち」において「歩行者と自転車、車が共存できるまちをめざし、移動しやすい交通環境を整備する」としている。

「(改定)千代田区第3次基本計画」(平成22年度～平成26年度)では、「目標5 多様なライフスタイルを選択できるまち」に、「3.2 自転車も歩行者も安心して利用できる環境を整備します」と位置づけている。

その中で、自転車と歩行者それぞれの安全、放置自転車などの課題解決の方向性として、自転車シェアリングの実現、駐輪場整備と放置禁止区域の指定、交通事情を勘案しての自転車道整備をめざすこととしている。

めざすべき5年後の姿として、自転車シェアリングの実施、放置自転車台数20%減(平成20年度比)、1路線以上の自転車道整備を示しており、その実現のための取組みとして放置自転車対策、自転車マナーアップ対策、自転車通行環境づくり事業を位置づけている。

図 「(改定)千代田区第3次基本計画」で位置づけられた取組み

5年後の姿を実現するための主な取組み

取組項目	取組内容
放置自転車対策	放置禁止区域の指定地区を8地区から11地区に拡大するとともに、放置禁止区域外でのイエローカード(施錠式警告札)の取組みを活用することにより、自転車の放置が著しい地域の放置自転車を減少させます。
自転車マナーアップ対策	自転車の安全な利用方法を広く周知することにより、自転車と歩行者がともに譲り合い認め合う社会の実現をめざします。
自転車通行環境づくり事業	自転車道の整備や自転車シェアリングを実現することにより、自転車と歩行者が安全に通行できる環境整備を図り、環境にやさしい自転車の利用を促進します。

2)「都市計画マスタープラン」(平成10年3月)

道路・交通体系整備の目標として、「歩行者と環境にやさしいまち、駅に」を掲げ、自動車交通による環境への負荷を減らすため、自動車交通の抑制・分散や円滑化、公共交通機関の整備充実・利用促進などに取り組むとしている。

取組みの方針1として、だれもが安心して、心地よく楽しく歩けるまちづくりを進めるとしている。そのため、住民・企業・行政が連携・協力し、歩道の整備・拡幅、電柱の地中化、不法駐車・不法駐輪・路上看板などの適正化を進め、歩きやすい道としていくとしている。

取組みの方針2として、都心の活動と生活を支える公共交通機関の整備と利用促進により、環境負荷を軽減するとしている。そのため、自転車をレクリエーションや交通手段として使いやすくするため、自転車のみちの整備やネットワーク化の検討、駐輪場の整備検討を進めるとしている。

3)「千代田区交通安全計画」(平成19年3月)

この計画は、交通安全対策の総合的かつ効果的な諸施策を実施し、交通災害の防止に資することを目標としており、特に、今後の高齢化社会に向けて、高齢者(65歳以上の人々)を対象にした交通安全対策の充実を図り、高齢者事故発生件数の過去5年間の平均値(205件)の一割削減(180件以内)をめざしている。

この中で、自転車に関わることとして、駅周辺での駐輪場整備、放置禁止区域の拡大および取り締まり、啓発・規制の強化、通行環境の整備、利用者による乗車中の交通違反者に対する取り締まりなどを進めるとしている。

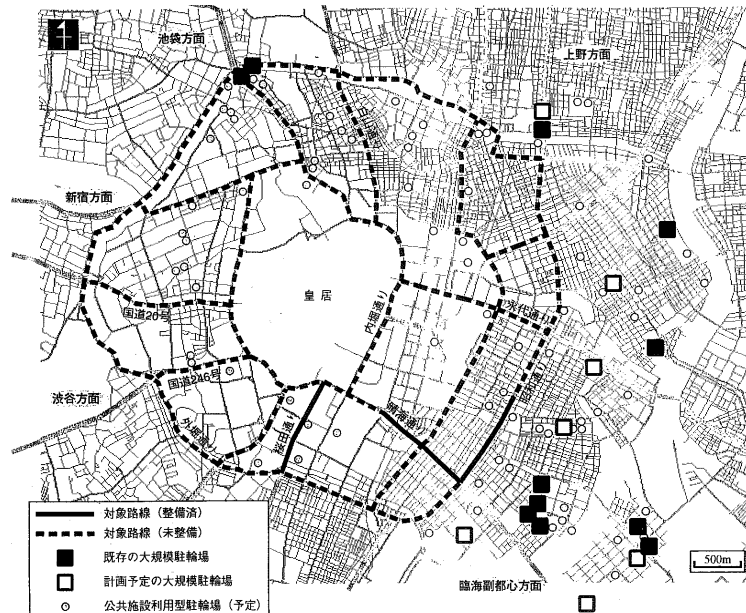
4)「自転車利用環境整備基本計画」(平成12年7月 東京都、千代田区、中央区)

東京都と中央区と連名で、都心部における自転車利用環境整備に関し、「自転車での移動が楽しくなる街づくり」を理念・目標として、業務移動、エリア間移動を中心に考えた主要国道と都道など幹線道路の活用による自転車走行空間のネットワーク化、駐輪場の整備、マナー教育・レンタサイクルなどの社会環境の整備に関する基本方針・施策内容を整理している。

表 施策ごとの基本方針

	考え方・基本方針
自転車走行空間の整備	◆ネットワークの考え方 ①都心地区全体に均等なネットワークを形成する ②主要国道、都道など幹線道路を活用する ③業務移動、エリア間移動を中心とする ④住商混在地区などのエリア内は将来的にコミュニティ路線で整備する ◆目標：歩行者や自動車と分離した走行空間の形成をめざす（車道上での確保、歩道上での確保）
駐輪場の整備	◆駅周辺の駐輪場を整備 ◆さまざまな用途に応じた駐輪場の整備
社会環境の整備	◆自転車利用空間を整備するとともに、より自転車が使いやすくなるような社会環境を整備する（①マナー教育の検討、②レンタサイクルの検討、③道路標識、案内板設置の検討、④自転車利用促進のためのPR活動）

図 ネットワーク図



出典：「自転車利用環境整備基本計画」（平成12年7月東京都、千代田区、中央区）

5) 「環境モデル都市行動計画」（平成21年3月）

環境モデル都市としての取組み骨子において、運輸部門の削減シナリオの③に自転車活用対策を位置づけている。

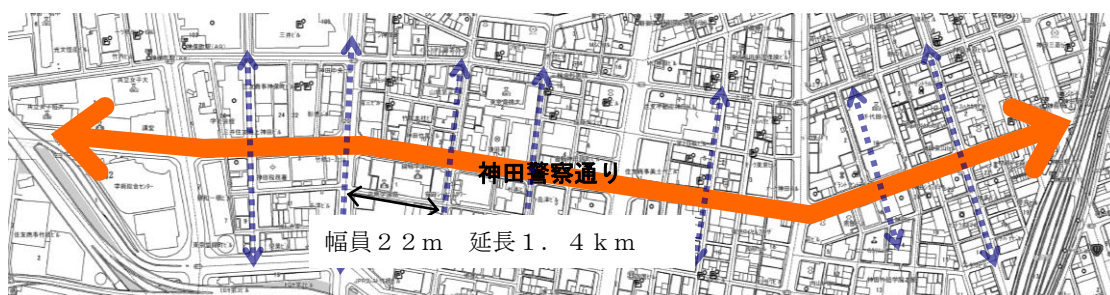
5年以内に具体化する予定の取組みとして、(c) 地域交通対策の(ハ)都市内自転車利用促進において、「都心業務地域での業務用も含め、自転車利用の促進を図るため、サイクルポートの体系的整備や自転車レーンを導入した区道整備の検討を進める」としている。

参考Ⅱ 自転車に係わる取組み状況

1. 自転車道整備に向けた取組み

【神田警察通りでの社会実験】

平成22年1月～2月の土・休日に、神田警察通りをモデル路線として、地域と連携した仮設自転車レーン社会実験を実施した。実験では、車道と自転車レーンを分離するためカラーコーンとバーを設置し走行空間を確保した。結果、利用者からは路上駐車が無く安全に走行できたなどの好評を得たが、沿道事業者からは、パーキングや荷捌きなどが不便になったなどの意見があった。

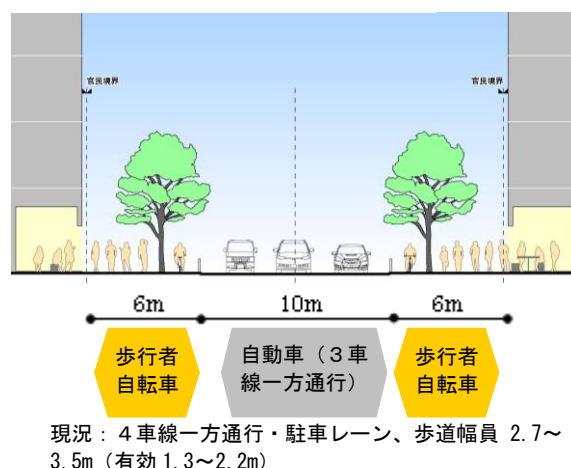


【神田警察通りを中心としたまちづくり】

神田警察通りでは、沿道地域のまちづくりについて検討する地域の協議会を設置し、今後のまちづくりの指針となる「神田警察通りまちづくりガイドライン」を策定した。

その中で、歩道拡幅はもとより自転車道を整備し、あわせて緑豊かな並木道を整備することで、安全で快適に利用できる道路環境づくりの推進を図るべく検討を進めている。

図 神田警察通りの整備イメージ



※道路断面構成などの計画は確定したものではありません

2. 駐輪場整備に係わる取組み

【東京駅周辺放置自転車対策実証実験】

東京駅周辺の放置自転車が問題となる中、平成25年1月～3月、区道に仮設駐輪場230台を設置するとともに、永代通りを中心に誘導員による仮設駐車場への駐車を促した。その結果、永代通りなどの放置は解消し、仮設駐輪場では7～8割の利用率があった。この結果を踏まえて、平成25年度中に有料のコインパーキングの設置を予定している。

図 平成24年度東京駅周辺の放置台数調査図

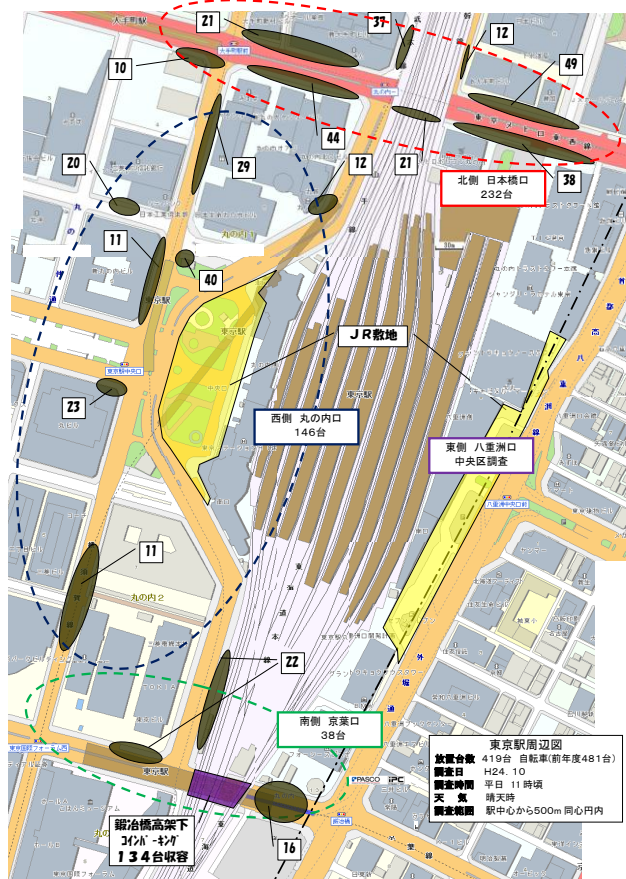
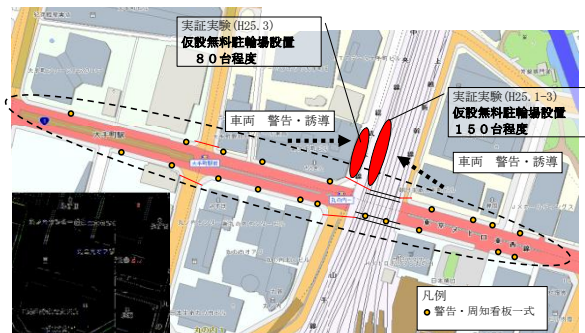


図 東京駅周辺放置自転車対策実証実験実施箇所



仮設自転車駐車場と誘導員
(平成25年2月12日(火) 午前9時台)

【東京駅周辺放置自転車対策会議】

平成25年1月～7月にかけて開催された東京駅周辺放置自転車対策会議において、今後の公共および事業者による駐輪場設置予定が示された。

図 東京駅周辺公共駐輪場設置予定（平成25～30年）



出典：東京都 HP (<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KONDAN/2013/07/40n7i200.htm>)

【自転車放置禁止区域の指定】

東京駅周辺地域は現在自転車放置禁止区域に指定されていない。自転車放置禁止区域に指定するためには、駐輪場の整備が必要であり、道路や公共用地、民間敷地などを利用し、東京駅周辺に一定の駐輪場が確保された後には、大手町、丸の内、有楽町地区を順次放置禁止区域に指定する方向である。

3. コミュニティサイクル社会実験

【取り組み概要】

平成21年の「環境モデル都市」計画、平成22年「(改定)第3次基本計画」における位置づけを背景に、低炭素型大都市モデルの実現、観光・地域の活性化、公共交通網の補完による移動支援、放置自転車削減など多様な観点におけるコミュニティサイクルの必要性から、これまで5回の社会実験を実施した。

【成果】

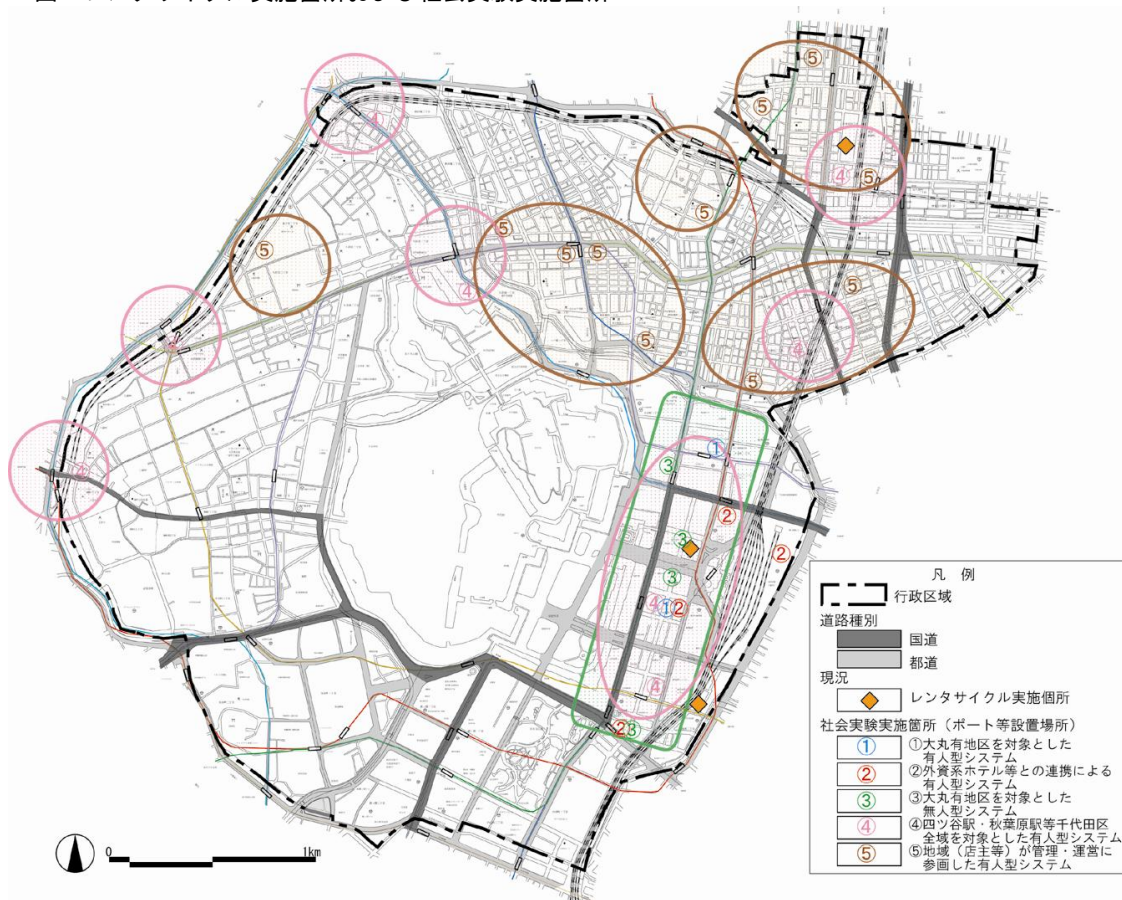
利用実態の検証結果では、区内だけでなく周辺区も含めた広域的な利用と、観光・レジャー、買い物、業務など多様な目的の利用実態があることが明らかになった。

【課題】

サイクルポート設置場所の確保のため、道路・公園などの公共施設の占有や民間公開空地の活用、自立的な運営に向けての副次的収入確保のための屋外広告物の規制緩和などが課題となっている。

また、利用者の利便性や効率的な運営などから、隣接区を含めた広域的な運営体制が求められており、東京都や周辺区との連携が必要となっている。

図 レンタサイクル実施箇所および社会実験実施箇所



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、「全国コミュニティサイクル担当者会議【対象地区：千代田区（大丸有地区・周辺地区）環境交通推進協議会】」平成23年2月21日

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	サイクルポート設置場所	運営システム	実施主体
①大丸有地区を対象とした有人型システム	平成21年2月11日(水)～15日(日)、21日(土)、22日(月)	○大丸有地区民間ビル敷地内 ・ポート：三菱ビル、東京サンケイビル ・一時駐輪場：丸の内仲通りビル、富士ビル、新国際ビル	有人管理	大丸有地区「かしこい道路空間の活用」社会実験実行委員会
②外資系ホテルなどとの連携による有人型システム（大丸有地区およびその周辺地区）	平成21年9月29日(火)～平成21年10月12日(月)	○区内外の外資系ホテル 【区内】大丸有地区4か所 ・有楽町（1）、丸の内（2）、八重洲（1） 【区外】3か所 ・日本橋（1）、恵比寿（1）、六本木（1）	ホテルなど施設管理者による有人管理	株式会社日の丸リムジン
③大丸有地区を対象とした無人型システム	平成21年10月2日(金)～平成21年11月30日(月)	○道路、公開空地 ・道路区域：丸の内仲通り（有楽町電気ビル前） ・公開空地（街並み景観重点地区内）：新丸の内ビル前、丸の内ビル前 ・公開空地：大手町センタービル前	非接触ICカード（FeliCa）・FeliCa搭載携帯電話・専用カードによる個人認証方式 クレジットカード決済。情報通信システムによる台数管理。	大丸有地区コミュニティサイクル社会実験協議会
④四ツ谷駅・秋葉原駅など千代田区全域を対象とした有人型システム	平成22年1月16日(土)～平成22年2月14日(日)の土日のみ	○駅周辺公共施設、民間敷地 ・神田駅、秋葉原駅、飯田橋駅、市ヶ谷駅、四ツ谷駅、九段下駅の6駅周辺の広場、公共施設内、民間敷地 ・大丸有地区：仲通りビルおよび新国際ビルの駐輪場	学生など事務局スタッフによる有人管理	大丸有地区・周辺地区環境交通推進協議会
⑤地域（店主など）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）	平成22年10月25日(月)～平成22年11月24日(水)（店舗営業日）	○地域の大学構内、民間敷地など ・神田駅・秋葉原駅・神保町駅周辺エリアの大学、店舗、神社など敷地内11か所	店主、施設関係者、学生などによる有人管理システム	大丸有地区・周辺地区環境交通推進協議会

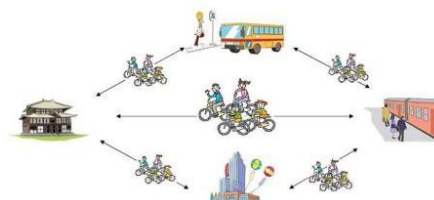
出典：「千代田区におけるコミュニティサイクルのあり方に関する調査・提案報告書」平成24年3月、「全国コミュニティサイクル担当者会議【対象地区：千代田区（大丸有地区・周辺地区環境交通推進協議会）】」平成23年2月21日

注：コミュニティサイクルについて

レンタサイクルの形態のひとつで、一定範囲内の街中に、複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）に設置してある自転車が必要な場所、好きな場所で、借りたり返却したりすることができるシステムのことである。

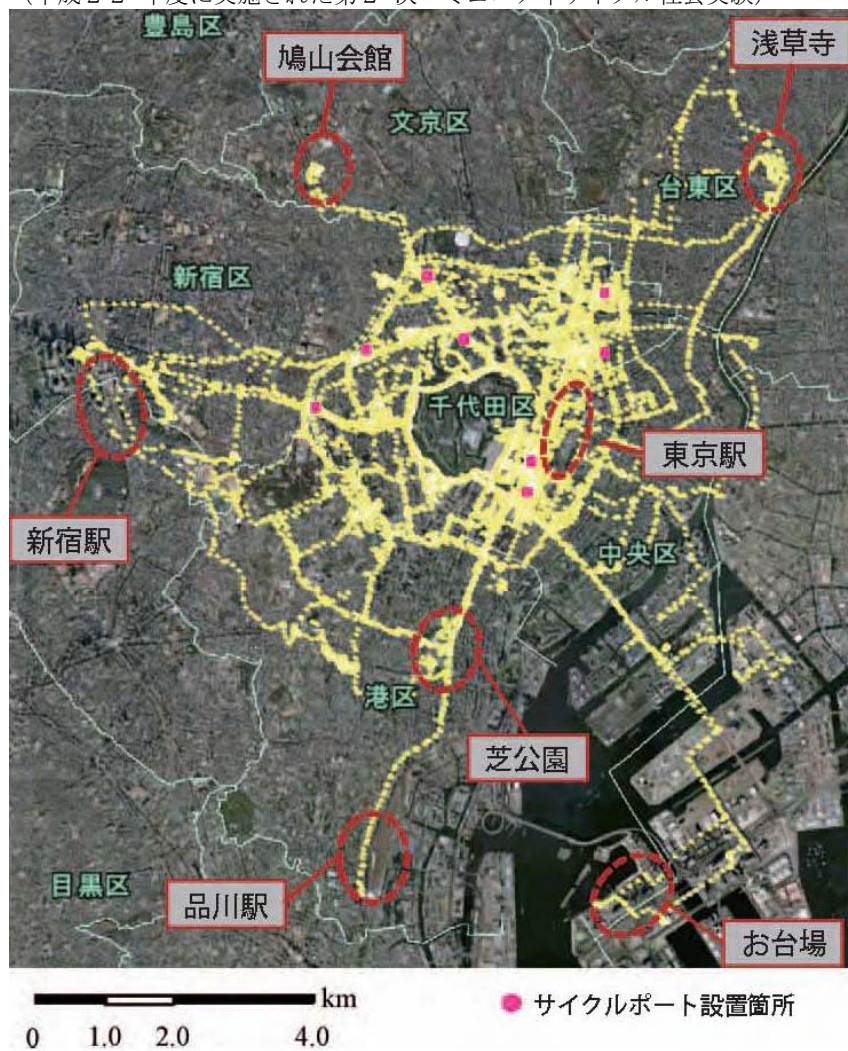
日本では、横浜のみなとみらい、江東区の臨海部（豊洲、お台場）、富山市の中心市街地などで、取り組まれている。これらの都市では、コミュニティサイクルの導入により、移動手段の多様化によりまちの活性化や回遊性向上を高めるとともに、環境面での効果が期待されている。

コミュニティサイクルの概念図



出典：福岡市ホームページ

図 コミュニティサイクル利用者の移動範囲と経路
 (平成22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)



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」

4. 交通安全に関する普及・啓発の取組み

毎年、春と秋の２回実施の千代田区交通安全運動期間中に、地元警察署および交通安全協会により、小学校校庭や広場などにおいて自転車の交通安全教室が開催されている。

それとは別に、区内の小中学校の生徒を対象として、地元警察署および千代田区教育委員会により、区内3中学校、6小学校において「自転車安全教室」が開催されている。

また、区民や来街者を対象として、財団法人自転車産業振興協会によりパレスサイクリング会場で自転車乗り方教室が毎週日曜日に開催されている。

そのほか、平成24年11月には、地域コミュニティ活性化事業の一環として、小川広場において自転車乗り方教室が開催された。

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	催し物	日時	場所
麴町警察署 麴町交通安全協会	子どもと高齢者の自転車実技教室	4月7日(土) 午後2時～3時	麴町小学校校庭
	二輪車ストップ作戦・ 自転車安全利用キャンペーン	4月10日(火) 午後2時～3時	九段下交差点
丸の内警察署 丸の内交通安全協会	自転車交通安全教室	4月8日(日) 午後2時～3時	皇居外苑(外苑広場)
神田警察署 神田交通安全協会	親子自転車教室	4月8日(日) 午後2時～3時	小川広場
万世橋警察署 万世橋交通安全協会	高齢者自転車教室	3月20日(火) 午前10時～ 11時	旧千桜小学校跡地

出典：区資料

図 自転車の交通安全に関する普及啓発の取組み状況



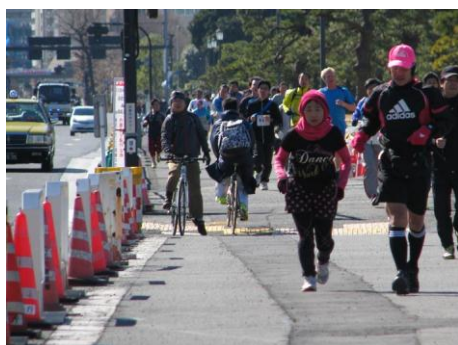
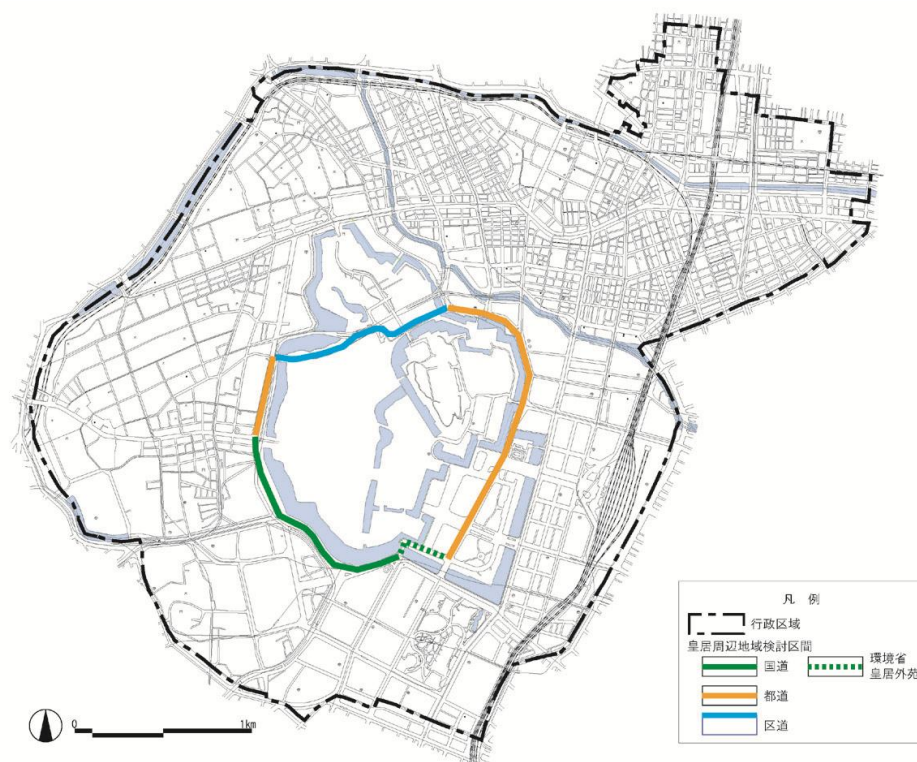
出典：「平成24年春の交通安全運動」千代田区交通安全対策協議会、区資料

5. 皇居周辺における取組み

皇居外周道路において、ランナー人口と自転車利用者が増加し、歩行者との接触の危険性が高まっている問題に対して、皇居周辺地域委員会において交通量調査や利用者からの提案などをもとに、安全・快適な環境づくりについて検討している。

取り組む施策のひとつとして、利用者のマナー向上を促すことで共有を図るため、「皇居周辺歩道利用マナー」の策定に取り組んでおり、自転車利用者に対しては軽車両として原則車道通行と歩道通行時は徐行がルールであることの徹底を図ろうとしている。

図 皇居周辺地域検討委員会における検討区間



皇居外周歩道のランナー、自転車利用者
(平成25年2月16日(土)午前11時台)

皇居周辺歩道利用マナー

- 歩道は歩行者優先**
Priority to pedestrians.
歩行者が優先であることを忘れずに利用しましょう。
- 歩道をふさがない**
Don't spread or block.
ランナー・ウォーカーは反時計回りとし、歩行者をよけて通行しましょう。
- 狭いところは一列に**
In the narrow in single file.
狭いところは一列に、無理な追い越しはやめましょう。
- 周回は反時計回り**
Runners and walkers in a counter-clockwise.
グループでは広がらず、歩道をふさがないようにしましょう。
- タイムよりゆとり**
Don't run too fast.
ランナーはタイムにこだわらず、ゆとりあるスピードを心がけましょう。
- ながら通行は控える**
Don't go while listening to music or talking on a mobile phone.
音楽プレイヤーや携帯電話などの「ながら通行」は控えましょう。
- 自転車はすぐに止まれるスピードで**
Bicycles slowly.
自転車は、すぐに止まれるスピードで通行しましょう。
- ゴミは必ず持ち帰る**
Take your trash home.
自分のゴミは必ず持ち帰りましょう。
- 思いやりの心で**
With a heart of compassion.
思いやりの心を持って、みんなが気持ちよく利用できるような行動しましょう。

参考Ⅲ 検討経緯

千代田区自転車利用ガイドライン検討会設置要綱

平成24年11月9日 24千ま道公発第352号

(目的)

第1条 千代田区における安全な自転車走行空間の確保や駐輪対策、マナーの周知など地域性を生かした総合的な自転車利用のあり方についての取り組みの指針となる千代田区自転車利用ガイドラインを策定することを目的として、千代田区自転車利用ガイドライン検討会（以下、「検討会」という。）を設置する。

(検討内容)

第2条 検討会は、次に掲げる事項について研究・検討する。

- (1) 自転車利用の現状と課題
- (2) 基本方針（自転車利用のあり方）
- (3) 基本方針を踏まえた施策の検討

(構成)

第3条 検討会は、下記に掲げる者をもって構成する。

- (1) 区長の職にある者
- (2) 別表1に掲げる職にある者

2 検討会の座長は区長とする。

3 検討会は、座長が招集する。

4 座長は、必要と認めたときは構成員以外の者の検討会への出席を求めることができる。

(検討会部会)

第4条 検討会の効率的な運営を図るため、検討会部会（以下、「部会」という。）を置く。

2 部会は、座長から付託された事項について検討する。

3 部会の構成員は、別表2のとおりとする。

4 部会長は都市基盤整備担当部長とする。

5 部会長は、第3項及び別表2に規定する者のほか、検討事項に応じて部会の構成員を適宜追加して選任することができる。

6 部会長は、必要があると認めるときは、部会の構成員以外の者の出席を求めることができる。

(専門部会)

第4条の2 検討会での検討事項について、広く意見を伺うため、学識経験者・関係機関・区民等による専門部会を置く。

2 専門部会の構成員は、別表3のとおりとする。

3 専門部会の会長、副会長は構成員の中から互選により選出する。

4 専門部会の会長は、必要があると認めるときは、専門部会の構成員以外の者の出席を求めることができる。

(庶務)

第5条 検討会及び部会並びに専門部会の庶務は、まちづくり推進部道路公園課において処理する。

(補則)

第6条 この要綱に定めるもののほか、検討会及び部会並びに専門部会の運営に関し必要な事項は、座長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成24年11月9日から適用し、千代田区自転車利用ガイドラインの策定された日をもって失効する。

附 則

この要綱は、平成25年6月5日から適用し、千代田区自転車利用ガイドラインの策定された日をもって失効する。

別表 1（第 3 条関係）

千代田区自転車利用ガイドライン検討会 構成員

部	職名
政策経営部	政策経営部長
区民生活部	区民生活部長
保健福祉部	保健福祉部長
環境安全部	環境安全部長
子ども・教育部	子ども・教育部長
まちづくり推進部	まちづくり推進部長
	都市基盤整備担当部長

別表 2（第 4 条関係）

千代田区自転車利用ガイドライン検討会部会 構成員

部	課（職名）
政策経営部	企画調整課長
区民生活部	区民生活課長
保健福祉部	福祉総務課長
環境安全部	安全生活課長
	環境・エネルギー対策担当課長
子ども・教育部	子ども総務課長
まちづくり推進部	都市基盤整備担当部長
	景観・都市計画課長
	道路公園課長

別表 3（第 4 条の 2 関係）

千代田区自転車利用ガイドライン専門部会 構成員

学識経験者	有識者
関係機関	警視庁
関係機関	国土交通省東京国道事務所
関係機関	東京都建設局第一建設事務所
関係機関	東日本旅客鉄道株式会社東京支社
関係機関	東京地下鉄（株）鉄道本部
関係機関	東京都交通局
関係団体	一般社団法人 日本自転車普及協会
区民	千代田区連合町会
区民	千代田区婦人団体協議会
区民	
関係機関	千代田区区民生活部長
関係機関	千代田区環境安全部長
関係機関	千代田区まちづくり推進部長

千代田区自転車利用ガイドライン専門部会名簿（敬称略）

学識経験者	法政大学経済学部教授	永井 進
関係機関	警視庁麹町警察署交通課長	片桐 康氏
関係機関	警視庁丸の内警察署交通課長	小山 裕万
関係機関	警視庁神田警察署交通課長	高梨 真明（第1、2回） 河合 正行（第3回）
関係機関	警視庁万世橋警察署交通課長	伊東 英樹
関係機関	国土交通省東京国道事務所交通対策課長	上田 誠
関係機関	東京都建設局第一建設事務所補修課長	三浦 和広
関係機関	東日本旅客鉄道株式会社東京支社企画室課長	佐藤 英明
関係機関	東京地下鉄（株）鉄道本部 鉄道統括部 渉外・ 工事調整担当課長	安達 光成
関係機関	東京都交通局総務部 企画調整課長	武田 康弘
関係団体	一般社団法人日本自転車普及協会 事務局長	田中 栄作
区民	千代田区連合町会長協議会長	松本 博昭
区民	千代田区婦人団体協議会長	大塚 元子
区民	千代田区青少年委員	湯本 友美
区民	千代田区青少年委員	越渕 尚子
関係部署	千代田区区民生活部長	立川 資久
関係部署	千代田区環境安全部長	島崎 友四郎
関係部署	千代田区まちづくり推進部長	山口 正紀

事務局：千代田区まちづくり推進部道路公園課

検討会の実施経緯

1) 検討会

開催日	会議名	内容
平成24年11月9日	第1回 検討会	ガイドラインの内容、進め方など
平成25年6月5日	第2回 検討会	背景、目的、実態、取組み状況、課題の抽出
平成25年8月22日	第3回 検討会	目標と方針、施策の道筋など
平成25年10月15日	第4回 検討会	パブコメの実施、アクションプランなど
平成25年12月27日	第5回 検討会	ガイドライン策定について

2) 検討部会

開催日	会議名	内容
平成24年11月20日	第1回 検討部会	設置要綱、各部署の課題などの抽出
平成24年12月14日	第2回 検討部会	国のガイドライン、東京駅放置自転車の対応について
平成25年2月1日	第3回 検討部会	目的、現状と課題
平成25年2月26日	第4回 検討部会	背景、目的、実態、取組み状況、課題
平成25年9月17日	第5回 検討部会	アクションプランについて

3) 専門部会

開催日	会議名	内容
平成25年6月18日	第1回 専門部会	背景、目的、実態、取組み状況、課題の抽出
平成25年7月22日	第2回 専門部会	課題の確認、目標と方針、施策の道筋
平成25年9月5日	第3回 専門部会	目標と方針、施策の道筋

4) ガイドライン素案への意見公募（パブリットコメント）実施

平成25年11月5日（火）～平成25年11月18日（月）