

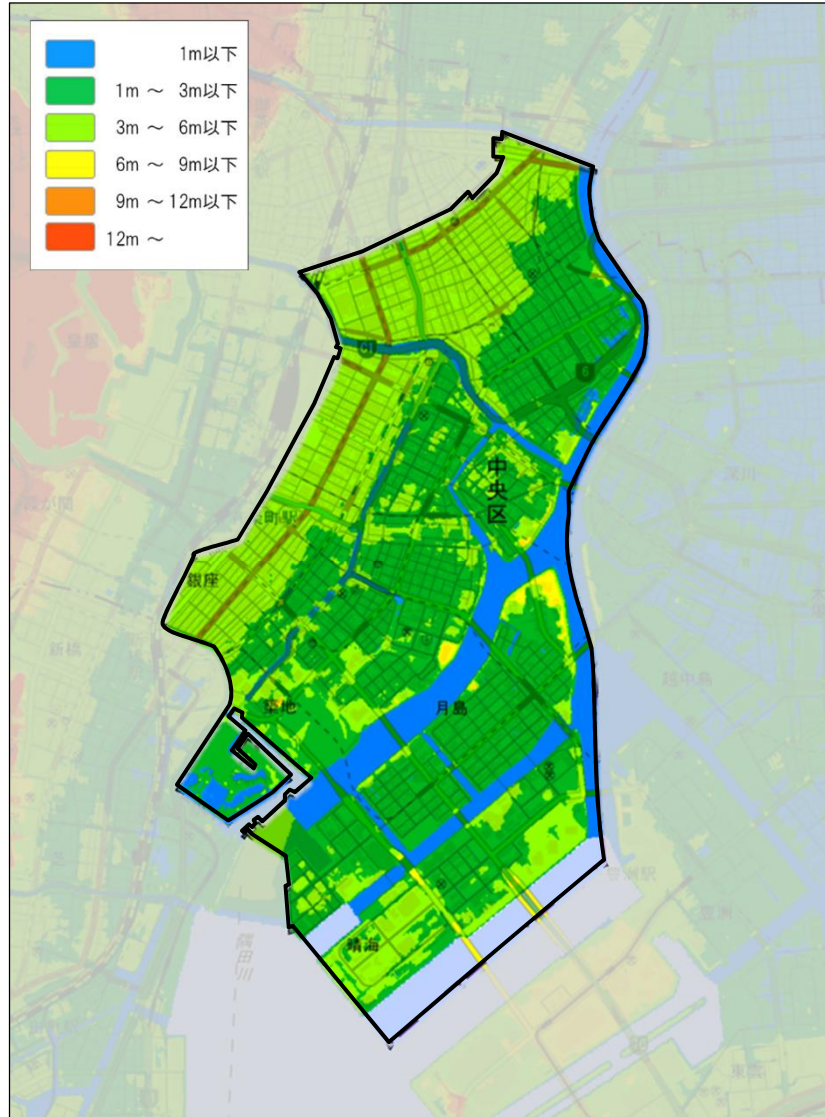
自転車に関する区の現状と課題

- 1 中央区の概況
- 2 中央区における自転車を取り巻く現状
 - (1) 中央区の交通
 - (2) 自転車利用状況
 - (3) 安全・安心な自転車利用
 - (4) 自転車の通行空間
 - (5) 自転車駐輪環境
 - (6) シェアサイクルの利用状況
- 3 現状のまとめ
- 4 中央区における自転車の位置付け
- 5 課題の整理

1 中央区の概況

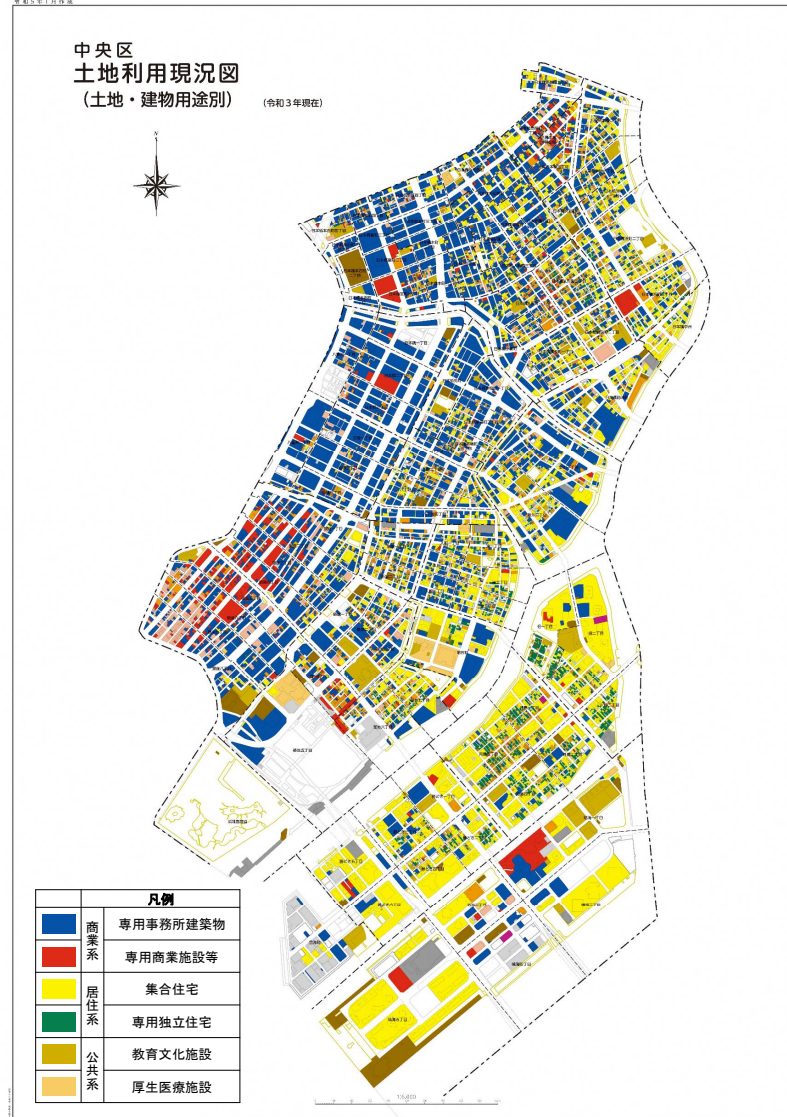
- 中央区は全体的に平坦な地形となっており、一級河川である隅田川のほか複数の河川が存在。
- 土地利用の状況は、区の北西部は事務所をはじめとする商業用地、南東部はマンション等集合住宅地が多い。

■中央区の地形



出典：地理院地図を基に作成

■土地利用の状況



出典：令和3年度中央区土地利用現況図

1 中央区の概況

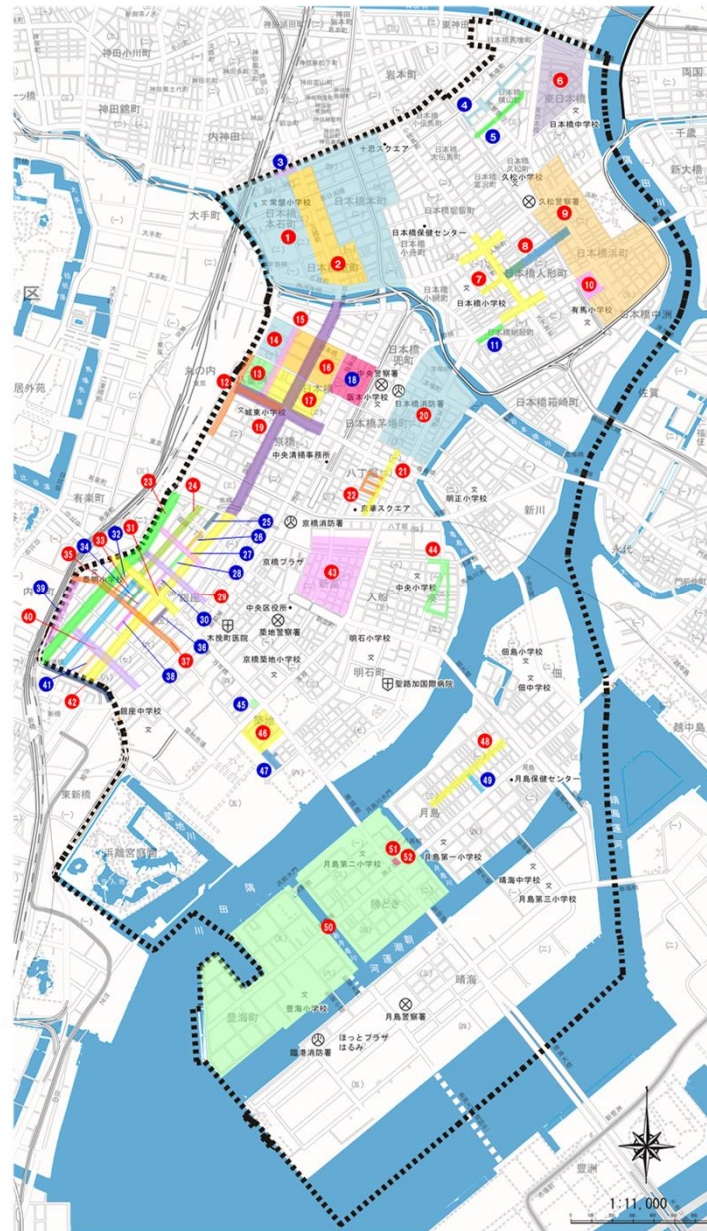
- 商店街は区内各所に分布し、特に日本橋、八重洲、銀座一帯に百貨店と娯楽業、飲食業が集中している。

■ 中央区の商店街分布

中央区の商店街

● 区商連加盟 ● 区商連非加盟

| No | 商店街名称 | No | 商店街名称 | No | 商店街名称 |
|----|-----------------|----|-----------------|----|----------------|
| 1 | 日本橋北詰商店会 | 19 | 東京中央大通会 | 37 | 銀座みゆき通り美化会 |
| 2 | 室町大通会 | 20 | 茅場町商店会 | 38 | 銀座六丁目すずらん通り会 |
| 3 | 今川橋親和会 | 21 | 八丁堀鈴らん会 | 39 | 銀座ロード通り会 |
| 4 | 横山町馬喰町新道通り会 | 22 | 八丁堀二八通商店会 | 40 | 銀座花博通り会 |
| 5 | 横山・橋通り共栄会 | 23 | 西銀座通会 | 41 | 銀座金春通り会 |
| 6 | 東日本橋やげん堀商店会 | 24 | 銀座1-4丁目並木通り会 | 42 | 銀座ナイン出店者会 |
| 7 | 人形町商店街協同組合 | 25 | 銀座一丁目ガス灯通り会 | 43 | 新富商栄会 |
| 8 | 甘酒横丁商店会 | 26 | 銀座二丁目ガス灯通り会 | 44 | 漢進合商栄会 |
| 9 | 浜町商店街連合会 | 27 | 銀座マロニエ通り会 | 45 | 築地共栄商業協同組合 |
| 10 | トルナーレ日本橋浜町商店会 | 28 | 銀座三丁目ガス灯通り振興会 | 46 | 築地場外市場商店街振興組合 |
| 11 | 蛸一南部平和会 | 29 | 松屋通親交会 | 47 | 築地海幸会 |
| 12 | 東京駅八重洲大地下街商店会 | 30 | 銀座四丁目ガス灯通り会 | 48 | 月島百仲共栄会商店街振興組合 |
| 13 | 八重洲一丁目商店会 | 31 | 銀座通連合会 | 49 | 月島中央会 |
| 14 | 八重洲一丁目中商店会 | 32 | 銀座五丁目ソニー通り町会商店会 | 50 | 勝どき商栄会 |
| 15 | 日本橋八重洲仲通り商店会 | 33 | 銀座西並木通り会 | 51 | 月島敵茶商業協同組合 |
| 16 | 日本橋二丁目通町会商店会 | 34 | 銀座西五番街商店会 | 52 | 勝どきサンスクエア商店会 |
| 17 | 日本橋三丁目町会・商店会連合会 | 35 | 銀座すずらん通り商店会 | | |
| 18 | 日本橋二丁目商店会 | 36 | 銀座あづま通り名店会 | | |



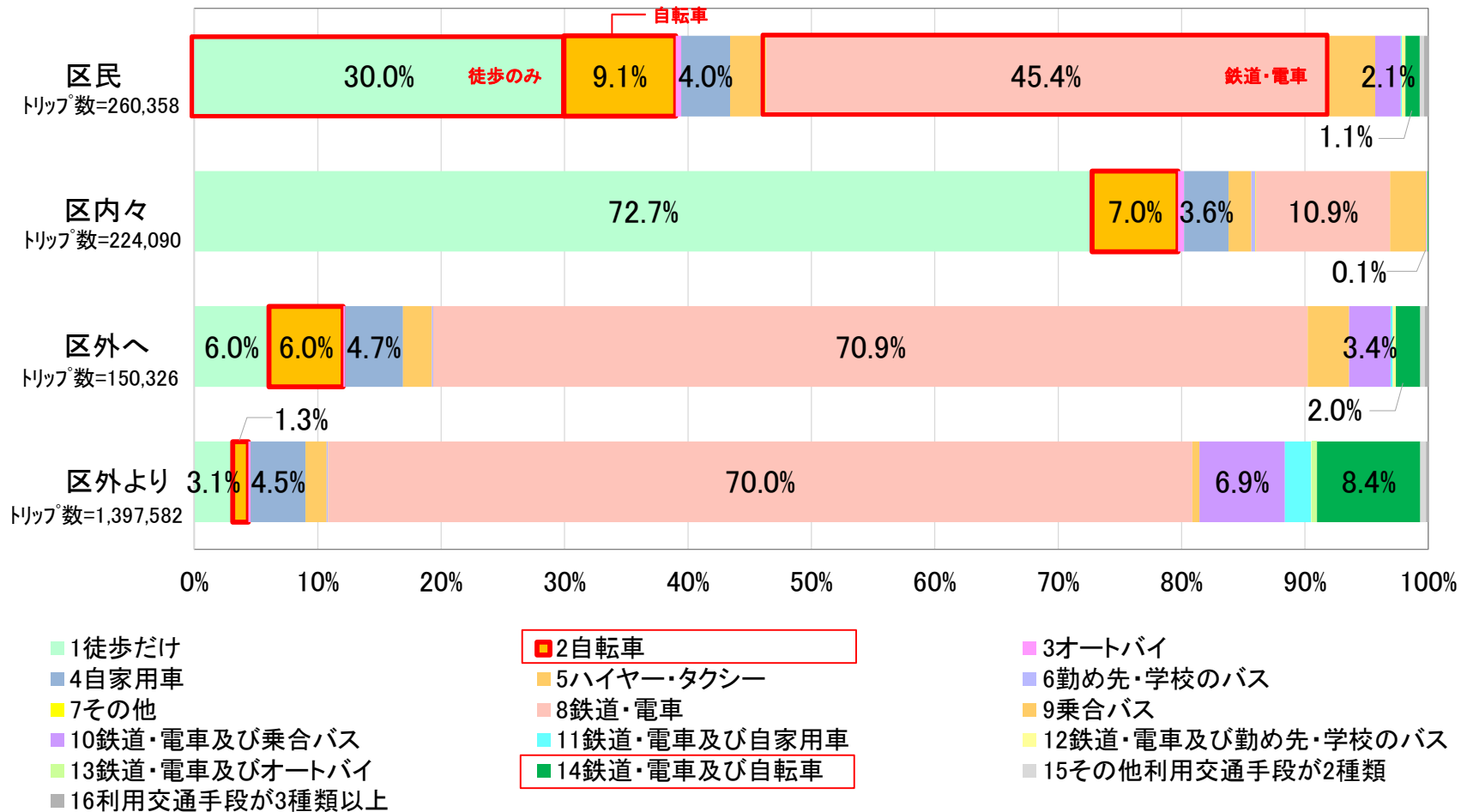
出典：
中央区商店街振興プラン2016

2 中央区における自転車を取り巻く現状

(1) 中央区の交通

- 全目的の移動手段としては、区民の約45%は鉄道・電車、約30%は徒歩のみで移動しており、自転車を利用する区民は約9%。

■ 交通手段分担率(全目的)

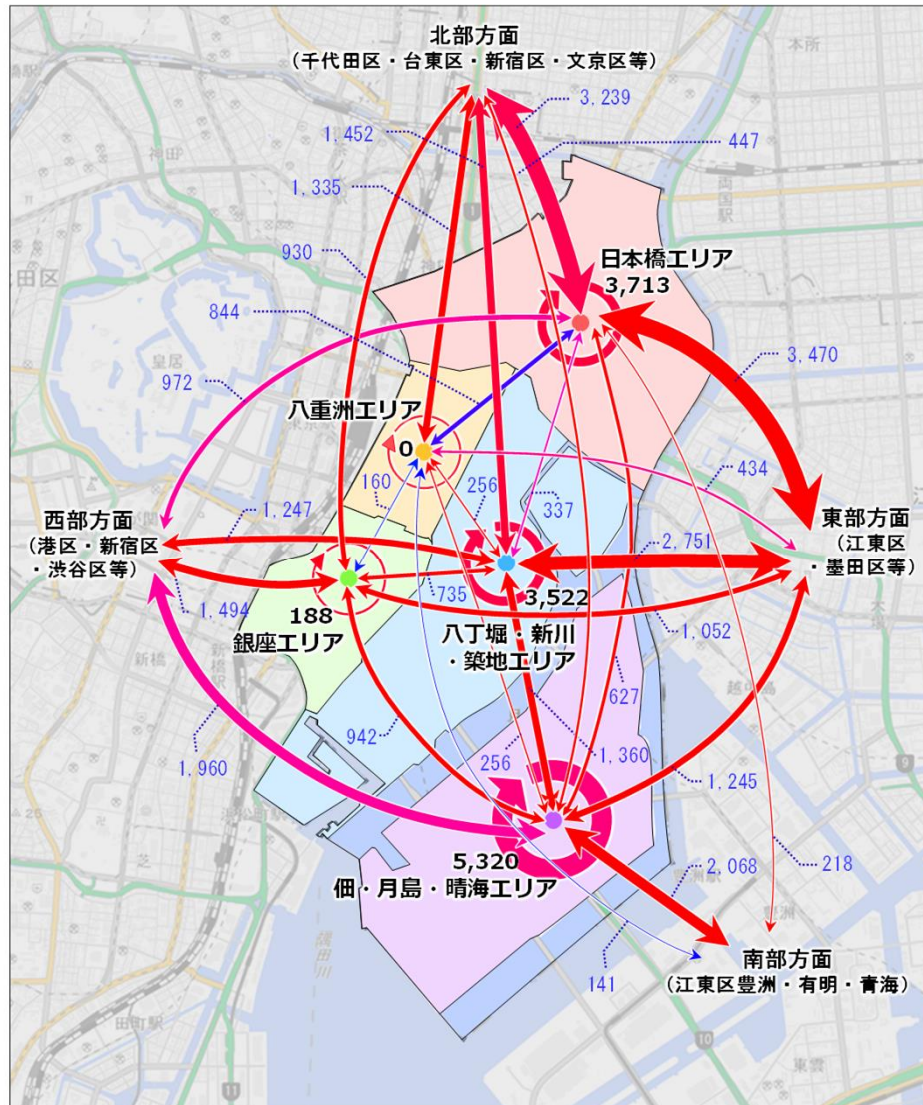


2 中央区における自転車をとり巻く現状

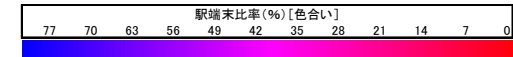
(2) 自転車利用状況

- 自転車利用状況をエリア別に見ると、佃・月島・晴海エリアや、八丁堀・新川・築地エリア、日本橋エリアでの自転車利用が多い傾向にある一方、銀座エリアや八重洲エリアでの自転車利用は少ない傾向である。
- 自転車は、区を越えた移動や、区内のエリア間移動、東部方面の隣接区への移動について多く利用されている。

■ 中央区における自転車移動状況



<矢印の色：駅端末比率>



- ※1：図中の数字は全て自転車利用者数を指します。
- ※2：回転矢印は各エリア内での移動を表します。

<駅端末比率について>

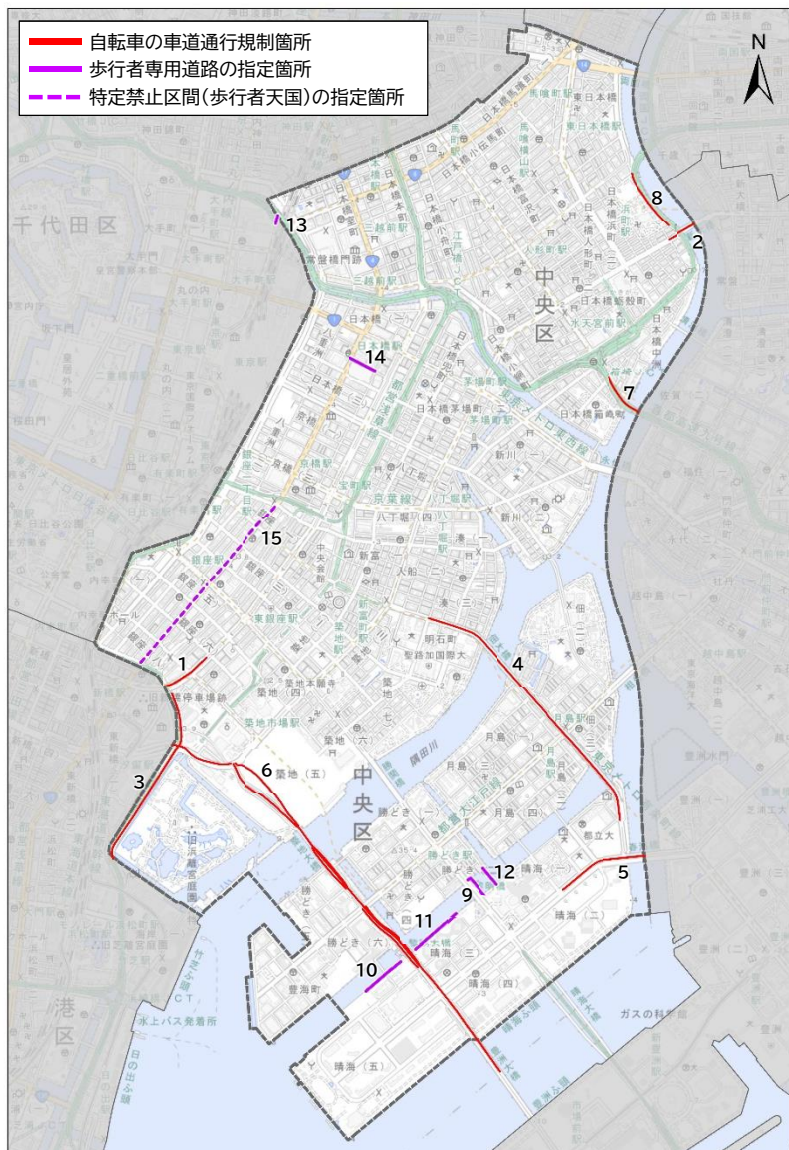
- 駅端末比率とは、移動時に自転車を利用した人のうち、「出発地から駅まで」または「目的地から駅まで」の区間で自転車を利用した人の割合を表します。
- 矢印の色合いが赤いほど端末比率が小さく、自転車で目的地まで直接移動している人が多くなります。
- 中央区における駅端末比率は、区内のエリア間移動や、東側の隣接区方面への移動については駅端末比率が小さく、自転車で直接移動している人が多い傾向です。

出典：平成30年パーソントリップ調査を基に作成

2 中央区における自転車を取り巻く現状

(2) 自転車利用状況

- 自転車の利用に関する通行規制について、道路交通法による自転車の車道通行が規制されている箇所や、道路法による歩行者専用道路の指定、特定禁止区間(歩行者天国)の指定がある。



■自転車の車道通行規制

| 番号 | 路線名 | 対象 | 時間指定 |
|----|--------------------------|-----------|------|
| 1 | 新橋地下自動車道(都道) | 二輪、原付、自転車 | 終日 |
| 2 | 新大橋通り(都道) | 自転車 | 終日 |
| 3 | 海岸通り(都道) | 自転車 | 終日 |
| 4 | 佃大橋通り(都道) | 自転車 | 終日 |
| 5 | 晴海通り(都道) ※下り車線オーバーパス上 | 原付、軽車両 | 終日 |
| 6 | 環二通り(都道) | 軽車両 | 終日 |
| 7 | 水天宮(人形町)通り(区道) | 自転車 | 終日 |
| 8 | 浜町隧道(区道) | 軽車両 | 終日 |

■歩行者専用道路の指定

| 番号 | 路線名 | 箇所名 | 時間指定 |
|----|--------|----------|---------------|
| 9 | 区道877号 | トリトンブリッジ | 終日 ※営業時間あり |
| 10 | 区道880号 | 晴海テラス | 終日 |
| 11 | 区道864号 | 朝潮運河親水公園 | 終日 |
| 12 | 区道813号 | 桜小橋 | 終日 |
| 13 | 区道334号 | 竜閑さくら橋 | 終日 |
| 14 | 区道284号 | 高島屋 | 終日 |

■特定禁止区間(歩行者天国)の指定

| 番号 | 路線名 | 時間指定 |
|----|---------------------------|--|
| 15 | 国道15号(国道) ※銀座4丁目交差点を除く | <土日祝> 4月~9月:12-18時 10月~3月:12-17時 |

2 中央区における自転車を取り巻く現状

中央区自転車アンケート 実施概要

■調査項目

- 1) 回答者属性
- 2) 自転車の利用状況について
- 3) 目的別自転車の利用状況について
- 4) 自転車の利用環境について
- 5) 自転車をあまり利用しない人の意向について
- 6) シェアサイクルの利用状況について
- 7) 自転車の安全利用について
- 8) 各種自転車活用施策について
- 9) 総合評価

■実施期間

- 令和4年10月24日(月)～11月18日(金)

■回答方法

- WEB回答(QRコード、URLからのアクセス)
- はがき回答

■対象者

- 無作為に抽出した中央区民2,000人(調査票を郵送送付)
- 駐輪場利用者400人(駐輪場にて調査票を配布)

■回答状況

- 回答数: 729件 (WEB回答 441件、はがき回答 288件)
- 回答率: 約30.4%
- 回答者の年齢層: 10歳～80歳以上までの回答があり、30～59歳の回答が多い。

■調査票イメージ

令和4年10月

中央区・自転車利用に関する
アンケート調査ご協力をお願い

所要時間
約6～18分

日頃より、区政にご協力いただき、ありがとうございます。
現在、区では適正な自転車利用や自転車利用環境の整備推進などを図るため、中央区自転車活用推進計画策定に向けた検討を行っております。検討にあたり、自転車利用実態や危険箇所等の把握を目的として、満18歳以上の区民の皆さま2,000人を対象に、アンケートを実施いたします。
つきましては、ご多忙中恐れ入りますが、下記のQRコード・URLもしくは同封の回答用はがきにて、率直なご意見・ご要望をお聞かせください。
なお、回答は統計的に処理することから、特定の個人が識別できる情報として、公表されることはありません。また、今回、あなたにこの調査票をお送りしたのは、区の住民基本台帳から無作為に選ばせていただいた結果です。
皆様にとって安全・快適な道路空間となるよう、自転車活用推進計画の策定に努めてまいりますので、ご理解・ご協力の程、よろしくお願いたします。

【受付期間】 令和4年11月18日(金)まで
【対象者】 WEB: アンケート送付先のご本人及びご家族、同居されている人
はがき: アンケート送付先のご本人

ぜひ皆様からのご回答を
よろしくお願いたします!

《スマートフォン又はPCからの回答方法》※本アンケートは、Webでの回答が非常に便利です

スマートフォンの人
こちらのQRコードを
読み取るとアンケート
ページにアクセスできます。

PCの人
下のURLからアンケートページにアクセスしてご回答ください。
<https://questant.jp/q/chuo-jitensya2022>

《はがきによる回答方法》
はがき(郵送)で回答される人は、以下の回答方法をお読みいただき、同封のはがきに回答後、郵便ポストにご投函ください。(切手は不要です)

- 回答を選択する設問では、選択肢に番号が振ってありますので、あてはまる番号を記入してください。
- 回答欄に「分」のように単位が書かれている部分は数字を記入してください。
- 設問は選択した内容によって回答不要なものが含まれています。設問の案内に沿って回答を進めて下さい。

次のページから設問が始まります。ご協力をよろしくお願いいたします。

<調査の趣旨等について>
中央区
環境土木部 交通課 交通計画係
担当: 大野・野津
電話: 03-6278-8219 (直通)

<回答方法について>
委託会社
(株)建設技術研究所 東京本社 交通システム部
担当: 原・長谷川・大藤
電話: 080-9349-8574

問い合わせ先

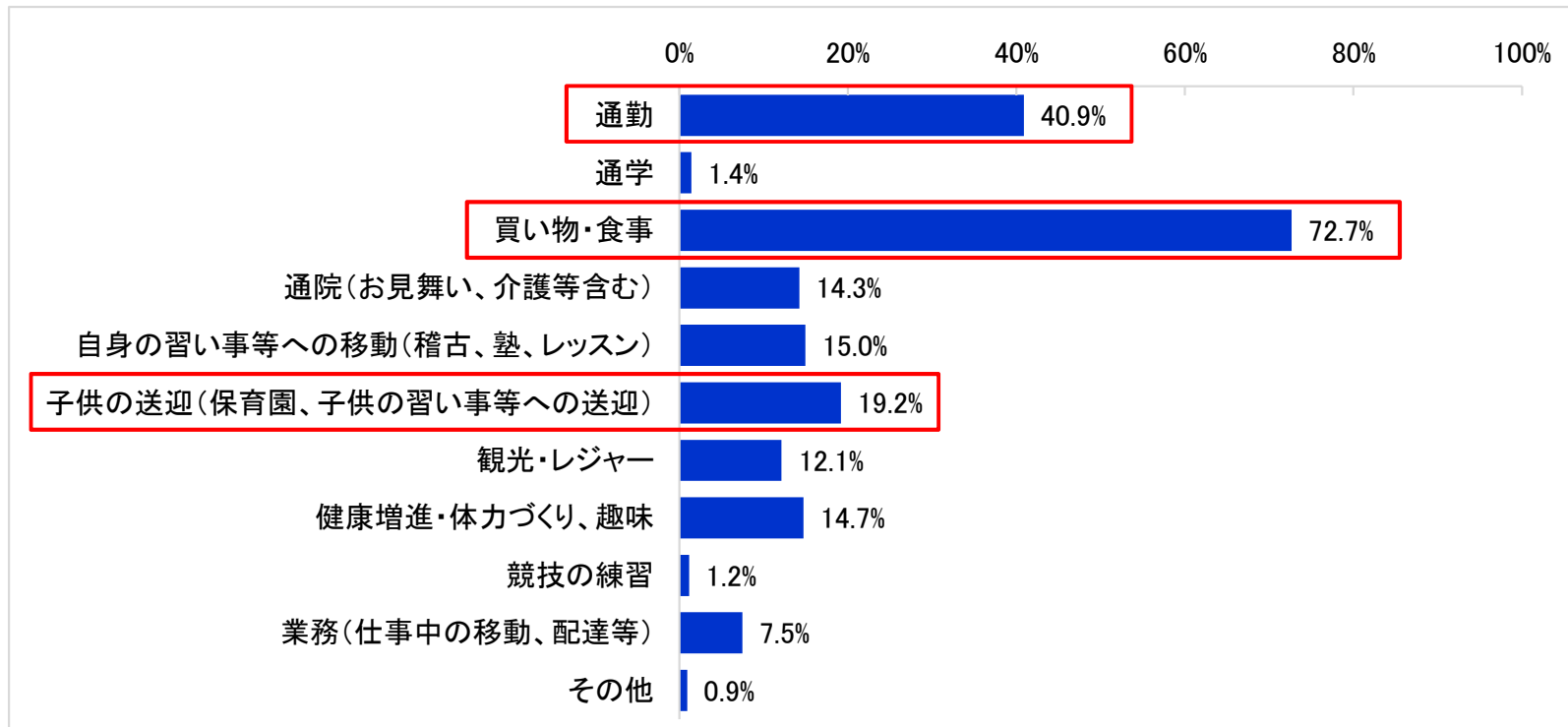
2 中央区における自転車を取り巻く現状

(2) 自転車利用状況

- 中央区民の自転車の利用目的は、買い物・食事が約73%と最も多い。次いで、通勤が約41%、子供の送迎が約19%。

■ 自転車の利用目的

中央区自転車アンケートより

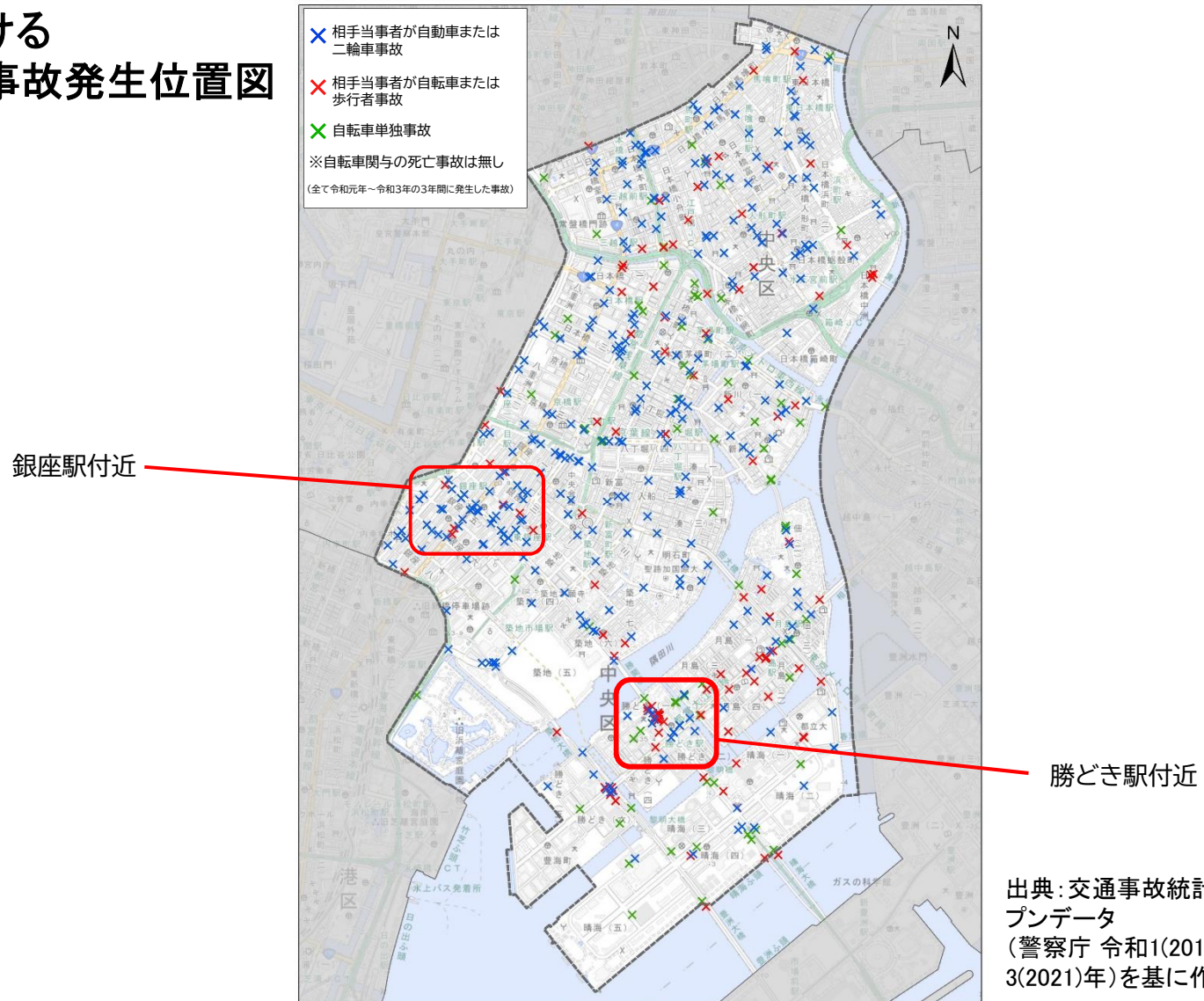


2 中央区における自転車を取り巻く現状

(3)安全・安心な自転車利用

- ・ 勝どき駅付近では対自転車・歩行者事故が多く発生し、銀座駅付近では対自動車・二輪車事故が多く発生。

■中央区における 自転車関与事故発生位置図

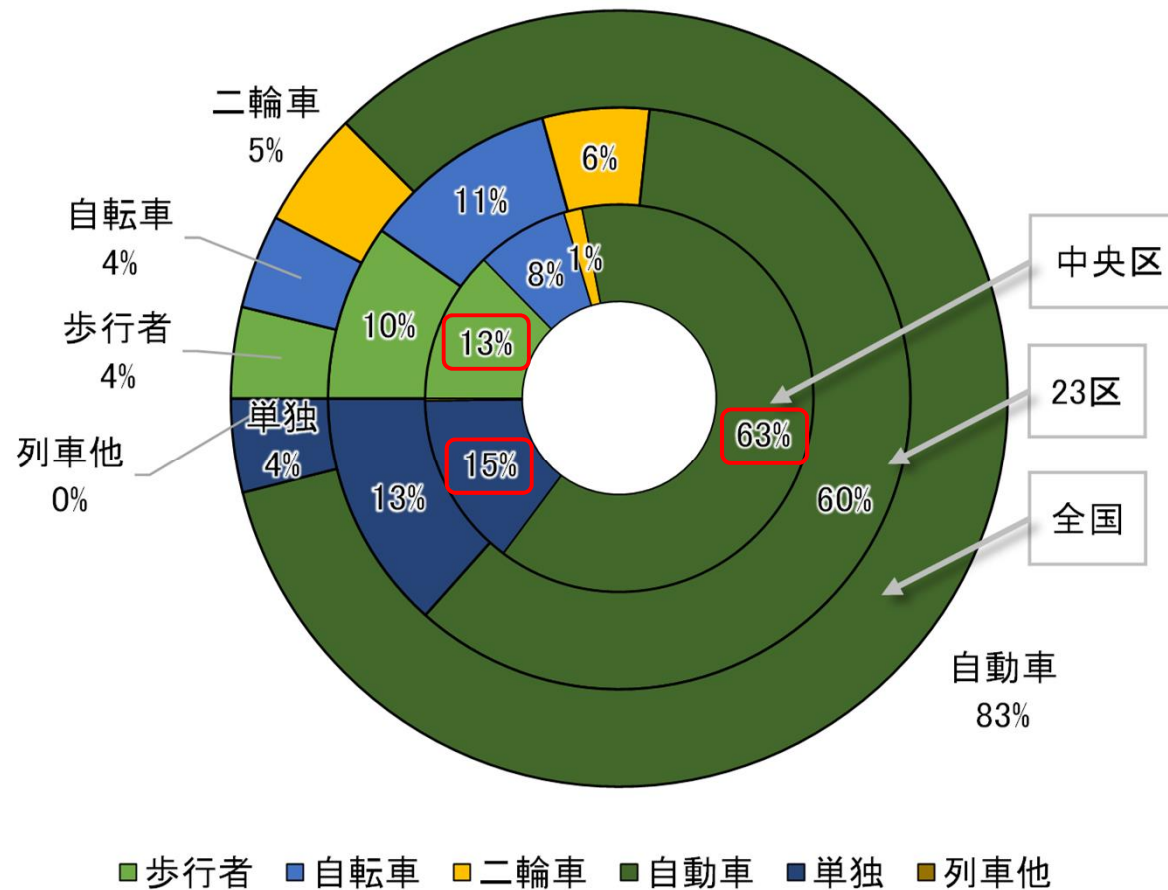


2 中央区における自転車を取り巻く現状

(3)安全・安心な自転車利用

- 自転車に関与する事故における相手当事者別の割合は、対自動車事故が63%と最も高く、次いで自転車単独事故が15%。
- 自転車が加害者となる可能性の高い対歩行者事故が13%と、全国や東京都23区と比較して高い傾向。

■自転車事故の相手当事者割合



2 中央区における自転車を取り巻く現状

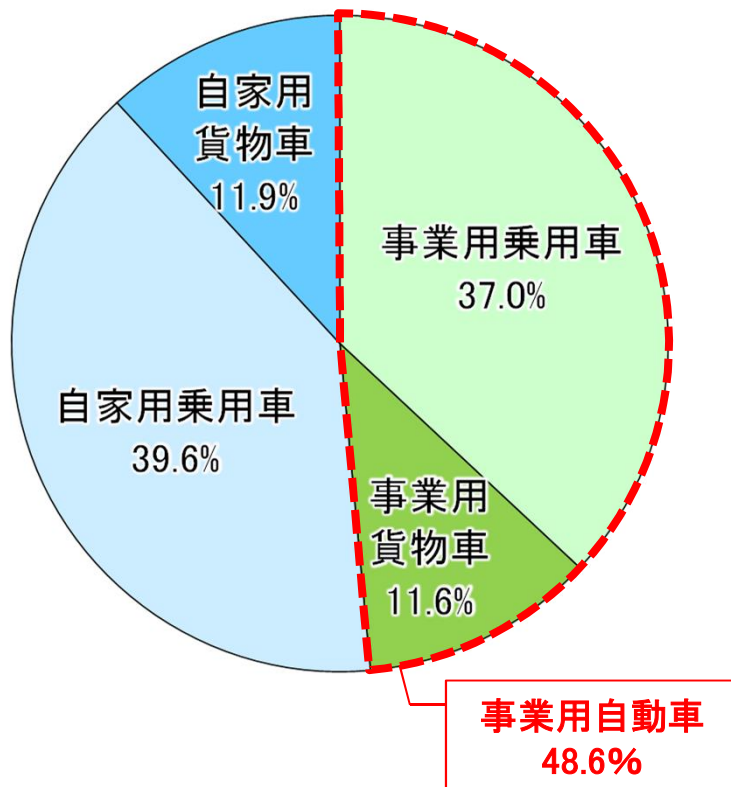
(3)安全・安心な自転車利用

- 中央区における自転車対自動車事故のうち、事業用自動車に関与する割合は約49%で、全国や東京都における割合と比較して高い傾向。

■ 自転車対自動車事故における自動車の用途別事故発生状況

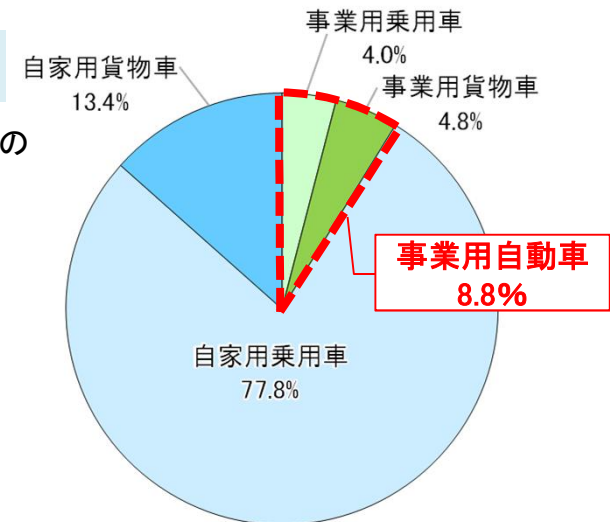
<中央区>

自転車対自動車事故の件数=303件



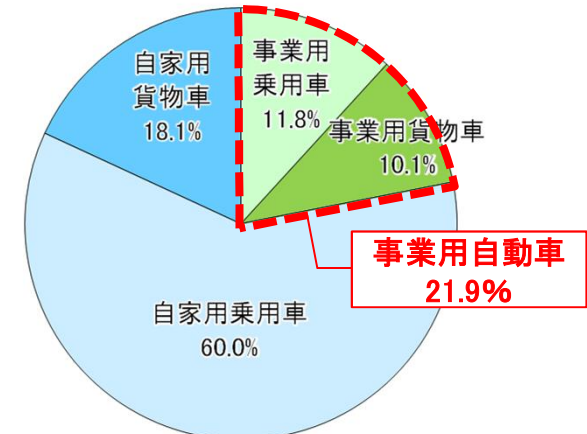
<全国>

自転車対自動車事故の件数=109,367件



<東京都>

自転車対自動車事故の件数=12,741件



2 中央区における自転車を取り巻く現状

(3)安全・安心な自転車利用

- 中央区では公園内での自転車走行が禁止されているため、主に子どもが自転車を練習できる場所が少ない状況。

■中央区における公園・児童遊園利用上のお願い

掲載日：2023年1月18日 ページID：8219

公園・児童遊園利用上のお願い

誰もが安全に気持ちよく公園を利用できるように、皆様のご協力をお願いします。

- 指定喫煙場所以外での喫煙は禁止です。
- 自転車やバイクは乗り入れできません。降りて通行して下さい。
- スケートボードなどは利用できません。
- 鳥に餌を与えるのは禁止です。
- 犬の放し飼いは禁止です。必ずリード（引き綱）をつけましょう。
- 犬のふんは飼い主が必ず始末しましょう。
- 夜間は静かに利用しましょう。
- 他の利用者に迷惑となる行為は禁止です。

ご利用される皆様が共に楽しいひと時を過ごせるようにルールやマナーを守りましょう。

出典：中央区HP

■自転車乗り入れ禁止の案内



月島第二児童公園（撮影日：2023年4月4日）

2 中央区における自転車を取り巻く現状

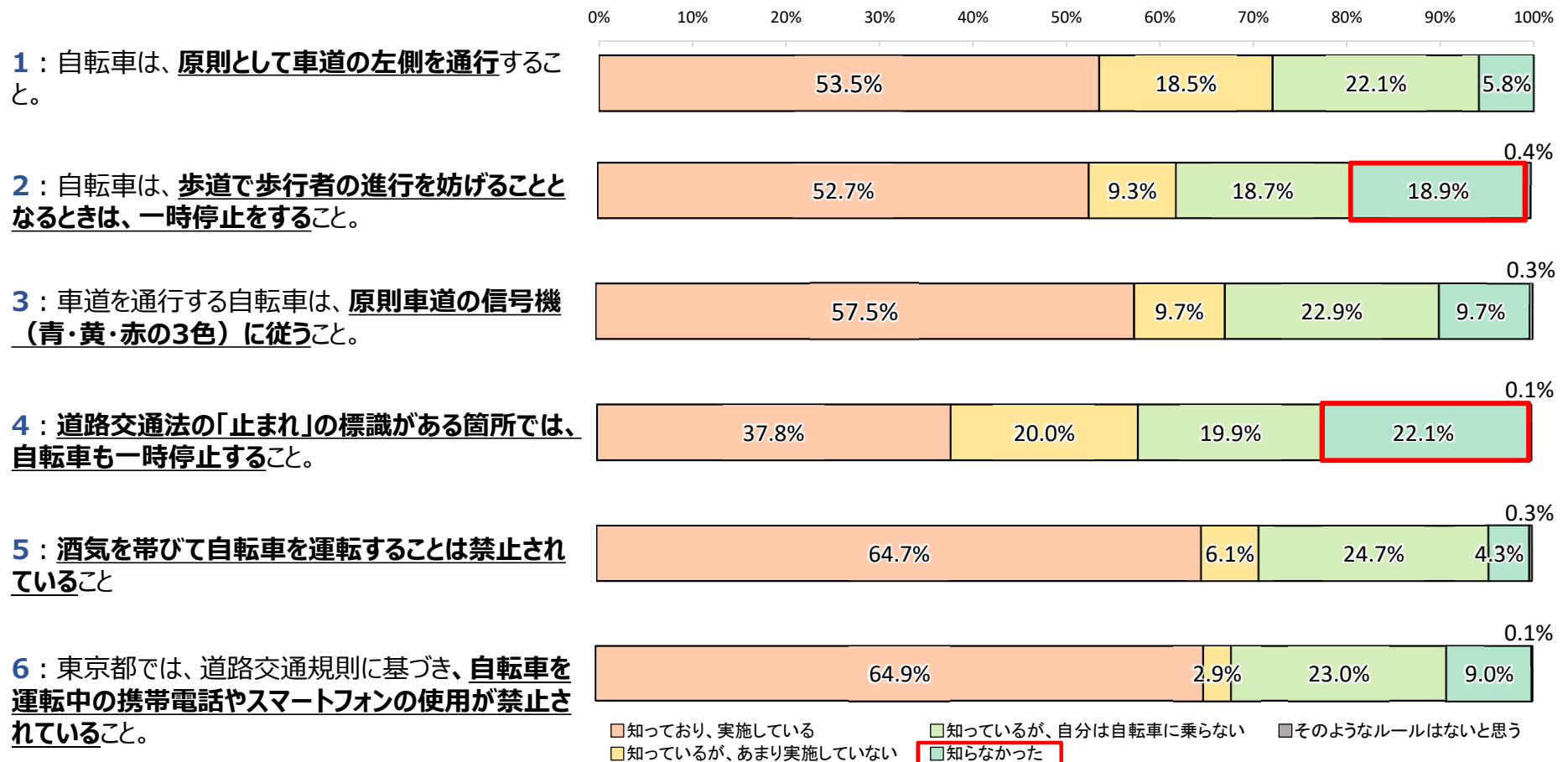
(3)安全・安心な自転車利用

- 自転車利用者のルール認知と遵守の状況について、歩道で歩行者の進行を妨げることとなる時の一時停止に関して約19%、道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所での一時停止に関して約22%がルールを把握しておらず、認知・遵守割合が低い。

■自転車に関するルールの認知・遵守状況

中央区自転車アンケートより

問：道路交通法や東京都の道路交通規則における自転車利用に関する下記のルールを知っていますか。



2 中央区における自転車を取り巻く現状

(3)安全・安心な自転車利用

- 歩行者は自転車が「歩道でスピードを出さないでほしい」と感じる人が多いのに対し、自転車利用者は「歩道ではスピードを出さないようにしている」と感じる人が多く、歩道でのスピード走行に対して受け止め方に差がある。

■自転車の歩道通行に関する自転車・歩行者の意見

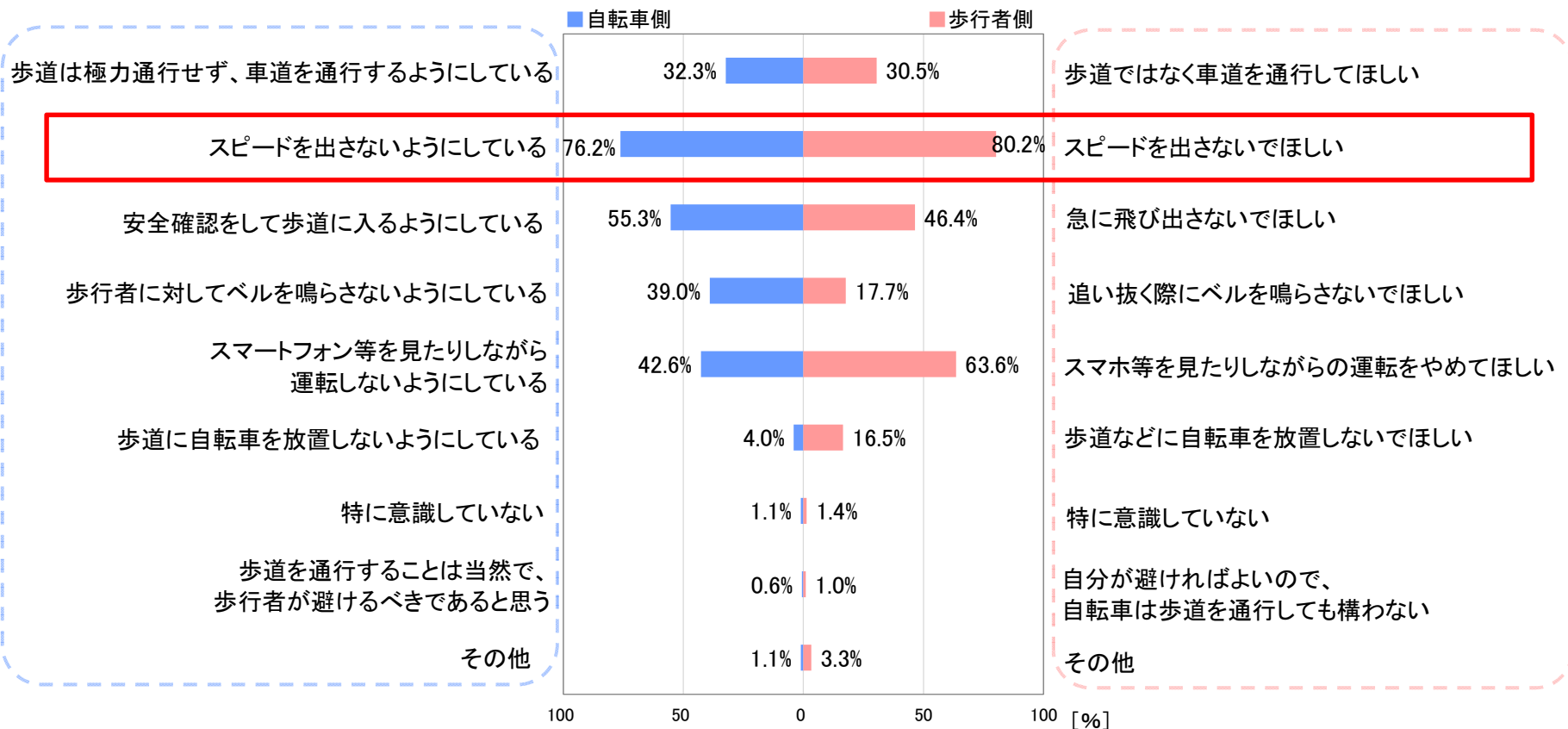
中央区自転車アンケートより

問

あなたが自転車で歩道を通行するとき、特に気を付けていることをお答えください。

問

自転車の歩道通行について、歩行者の立場としてどう思いますか。



2 中央区における自転車を取り巻く現状

(3)安全・安心な自転車利用

- 自動車利用者は自転車が「急に飛び出さないでほしい」と感じる人が多いのに対し、自転車利用者は「安全確認をして車道へ侵入するようにしている」と感じる人が多い等、自転車の車道通行について感じ方が異なる。

■自転車の車道通行に関する自転車・自動車の意見

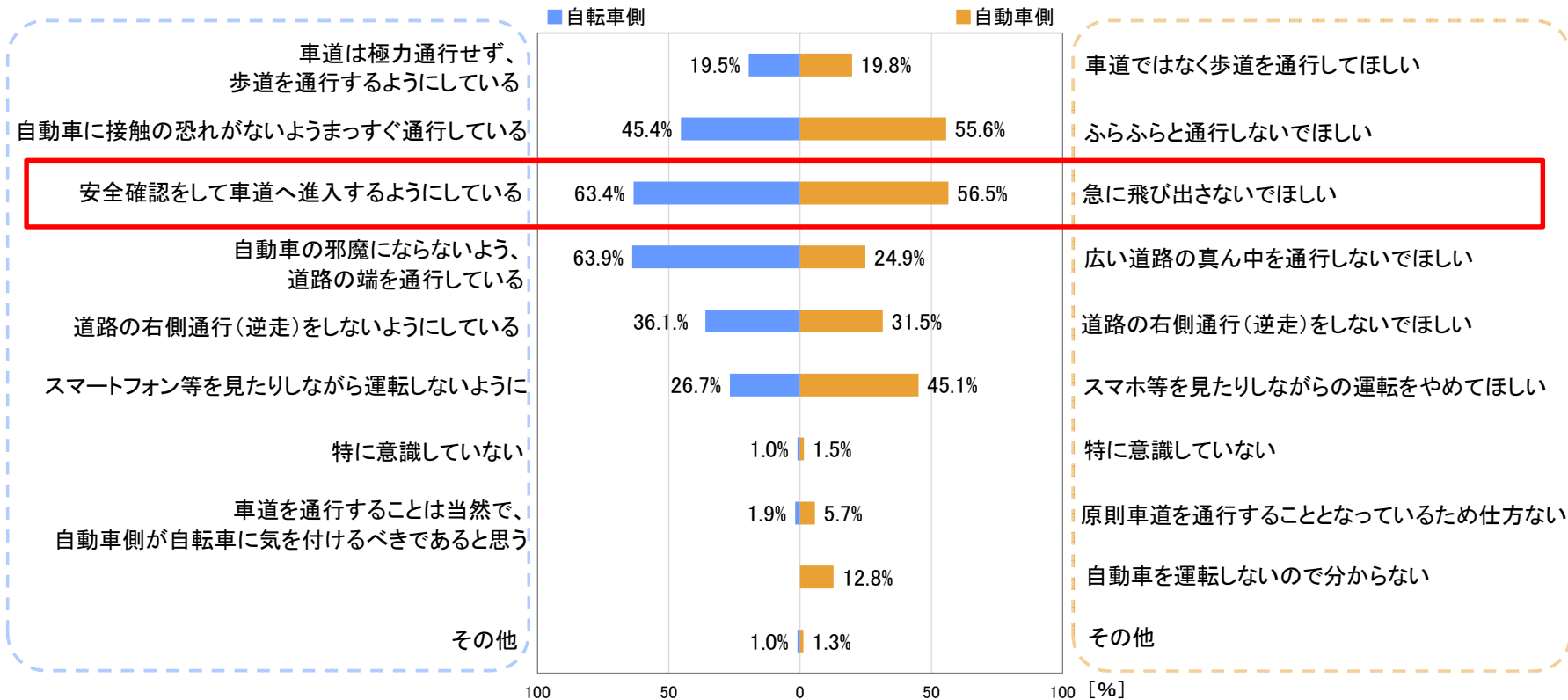
中央区自転車アンケートより

問

あなたが自転車で車道を通行するとき、特に気を付けていることをお答えください。

問

自転車の車道通行について、自動車の立場としてどう思いますか。

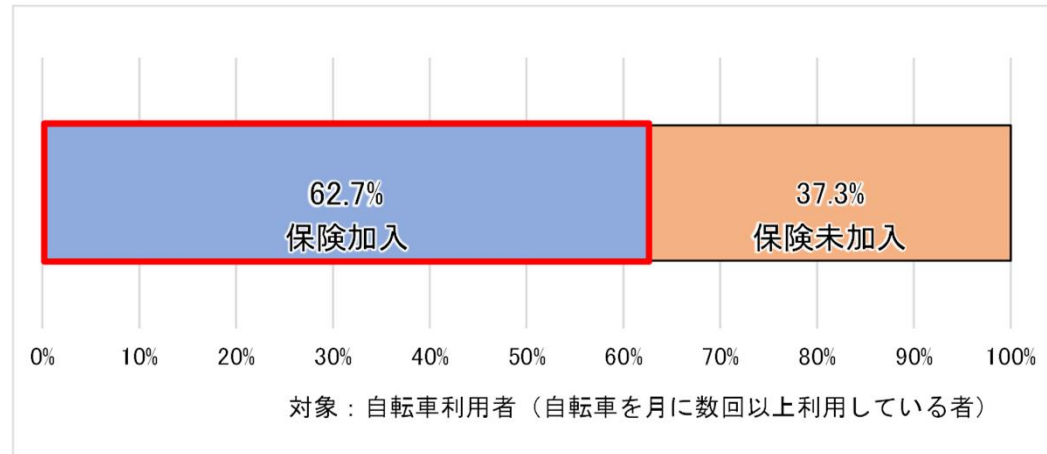


2 中央区における自転車を取り巻く現状

(3)安全・安心な自転車利用

- 全国においては、自転車を月に数回以上利用する人のうち約63%が自転車損害賠償責任保険に加入。
- 一方、中央区自転車アンケートでは、自転車を月に数回以上の頻度で利用する人のうち約67%が保険加入の義務について把握し加入しており、全国と比べてやや高い傾向。

■ 自転車損害賠償責任保険加入状況(全国)

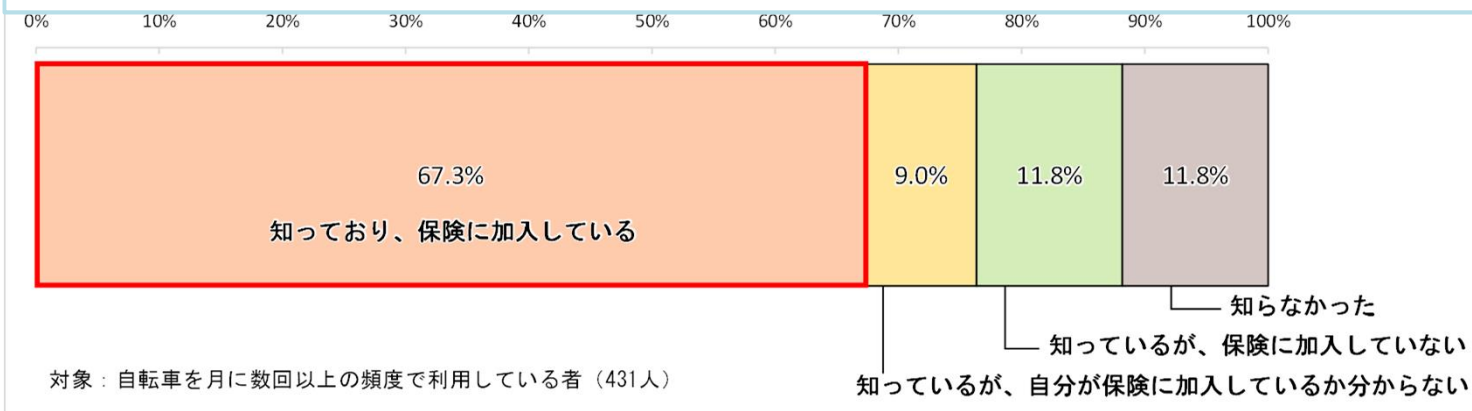


出典：令和4年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料を基に作成

■ 自転車損害賠償保険加入義務の認知度(月に数回以上自転車を利用する人の状況)

中央区自転車アンケートより

東京都では、条例により自転車利用者は自転車損害賠償保険に加入することが義務付けられていますが、知っていますか。



出典：中央区自転車アンケート(令和4年10月～11月)

2 中央区における自転車を取り巻く現状

(4) 自転車の通行空間

- 中央区における車道内での自転車通行空間は、交通管理者や道路管理者による矢羽根・ナビマーク等のピクトグラムの設置が進んでいるが、自転車専用通行帯の整備は約1.0kmに留まる。

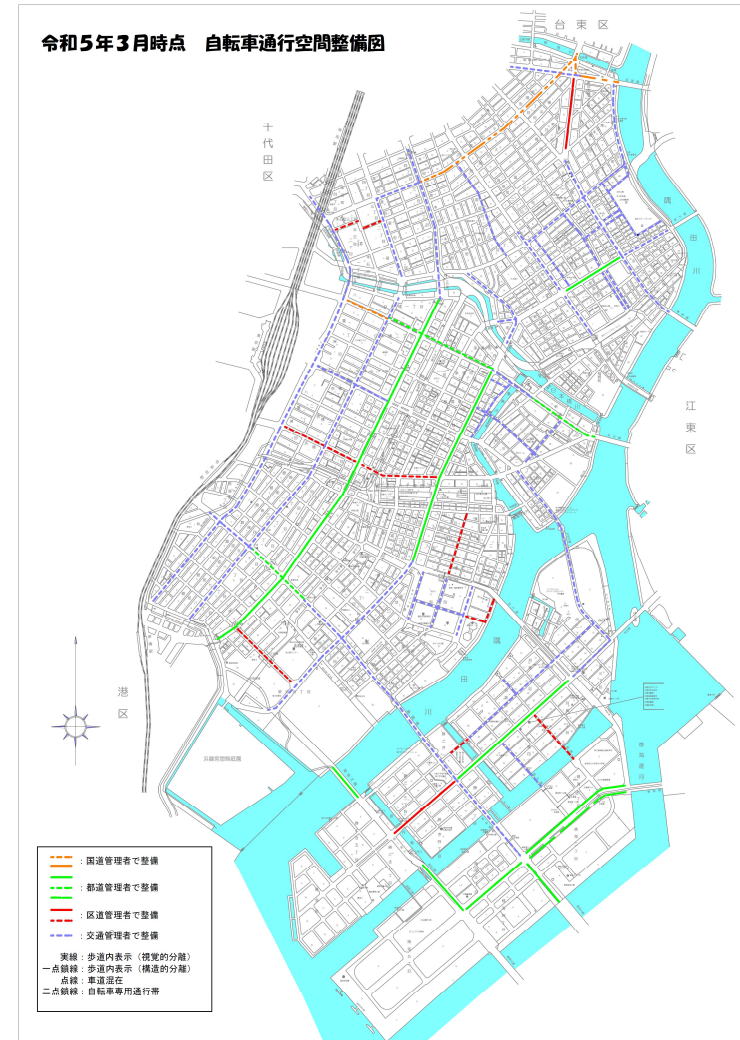
■ 自転車通行空間整備の形態

| 自転車と歩行者が分離された整備形態 | | |
|---|--|--|
| 自転車道 | 自転車専用通行帯 | 車道混在 (矢羽根・ナビマーク等の表示) |
| 川崎市の整備事例  | 小伝馬町の整備事例  | 朝潮橋の整備事例  |

| その他の形態 |
|--|
| 歩道内で自転車が通行すべき部分の表示  |

※車道混在には、交通管理者が、交通安全対策の一環として自転車ナビマークのみを整備し、自転車通行空間を補完するものも含まれている。

■ 自転車通行空間整備状況

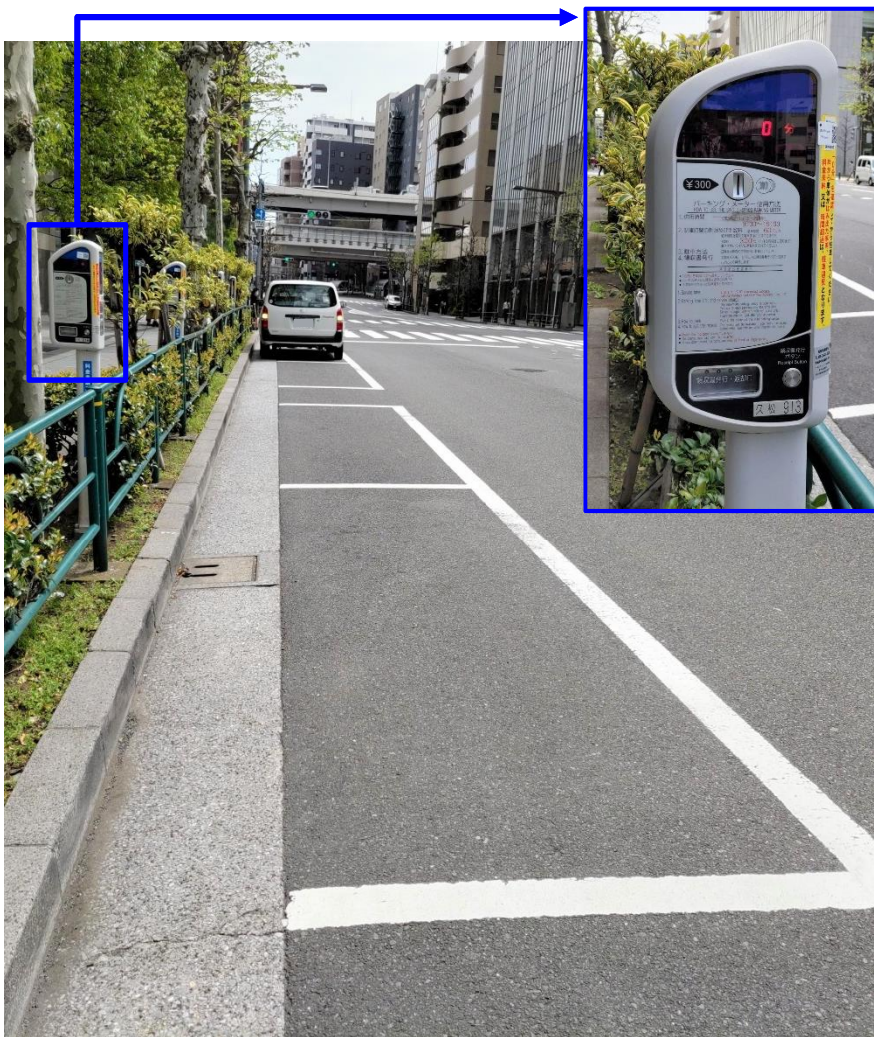


2 中央区における自転車をとり巻く現状

(4) 自転車の通行空間

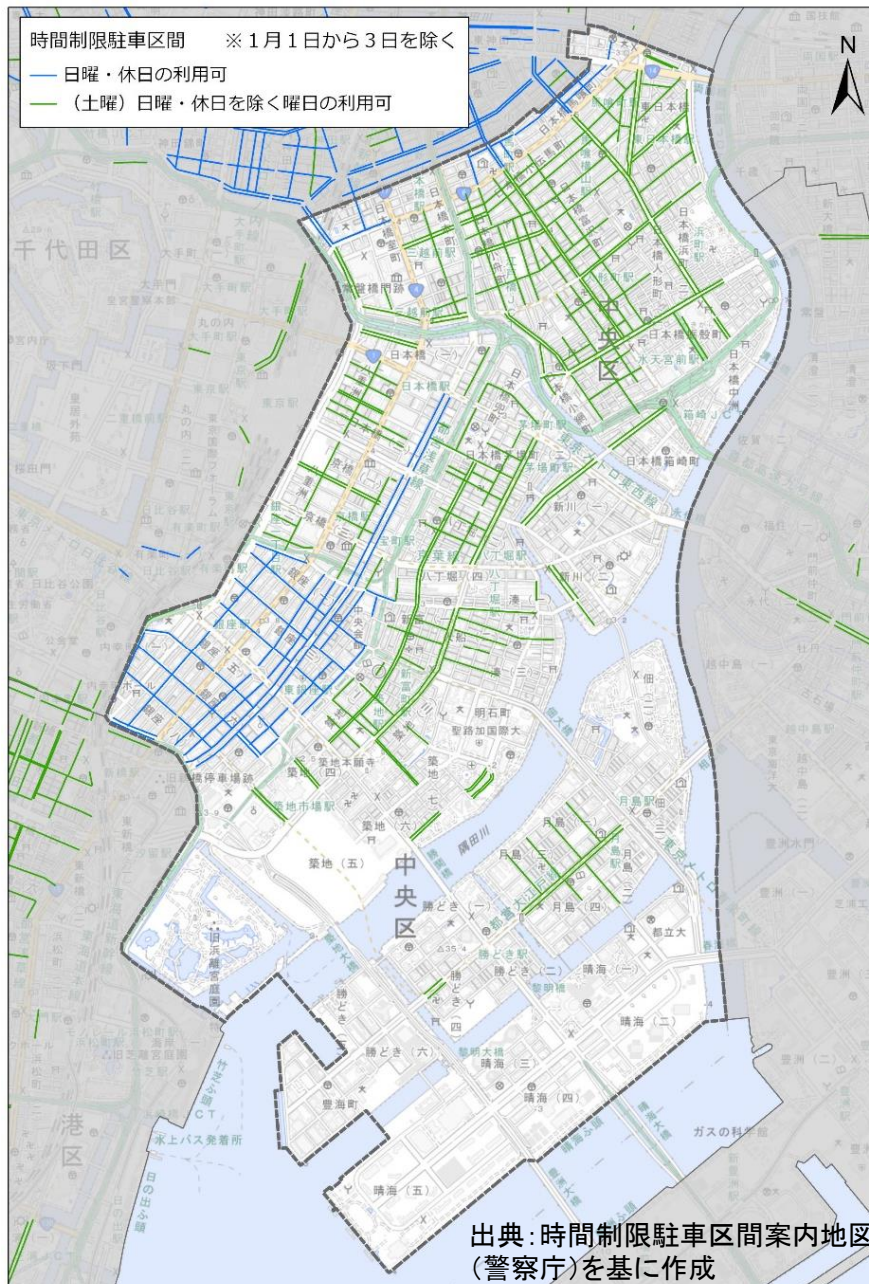
- 路上における時間制限駐車区間が日本橋・八重洲・銀座を中心に多く設けられている。

■ パーキング・メーターの状況



中央区日本橋浜町清州橋通り(撮影日:令和5年4月6日)

■ 時間制限駐車区間図



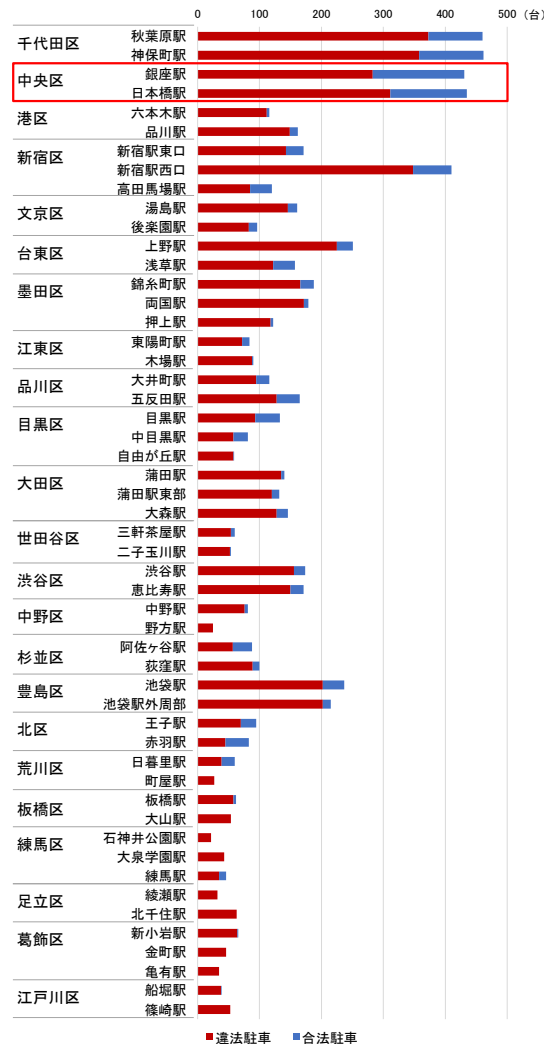
2 中央区における自転車を取り巻く現状

(4) 自転車の通行空間

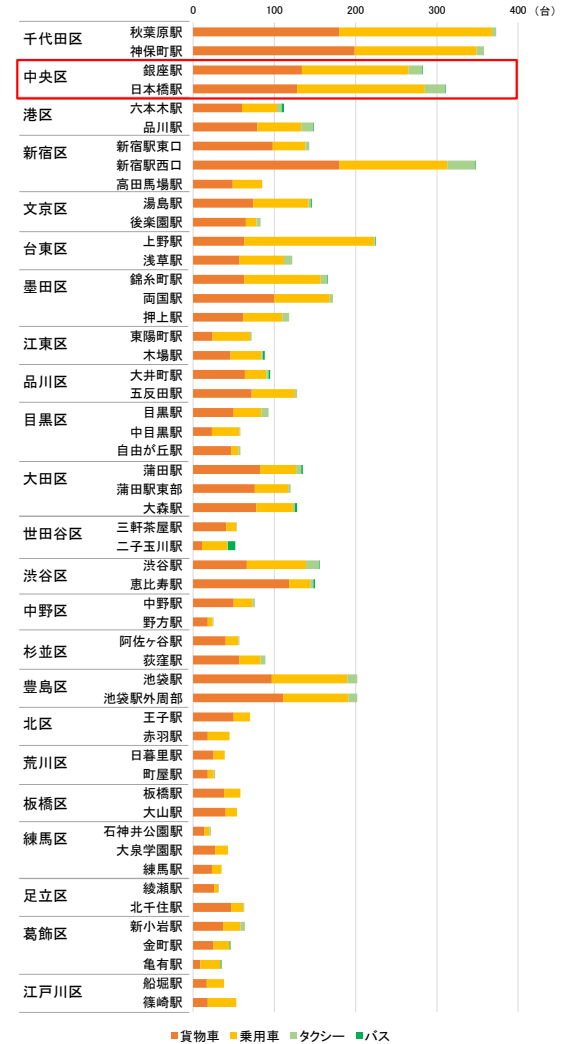
- 平日ピーク時1時間当たりの路上駐車台数は、23区の調査対象箇所のうち日本橋駅が3番目に多く、違法駐車台数も日本橋駅が4番目、銀座駅が5番目に多い。

■ 中央区の路上駐車の状況

23区内の合法・違法別路上駐車台数
(平日ピーク時1時間当たり)



23区内の車種別違法路上駐車台数
(平日ピーク時1時間当たり)



出典: 令和3年度路上駐車実態調査報告書
(東京都道路整備保全公社)を基に作成

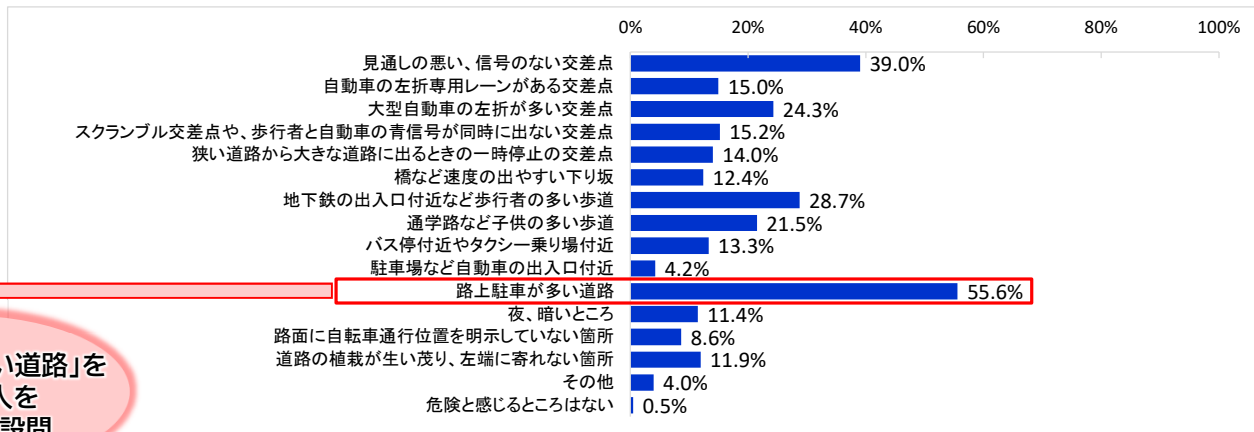
2 中央区における自転車を取り巻く現状

(4) 自転車の通行空間

- 自転車利用者の約56%が「路上駐車が多い道路」を危険と感じており、危険を感じる人が最も多い。
- 路上駐車に関しては、片側2車線以上の自動車交通量が比較的多い大通りでの路上駐車に対して危険と感じる人が特に多い。

■ 自転車利用時に危険と感じる箇所

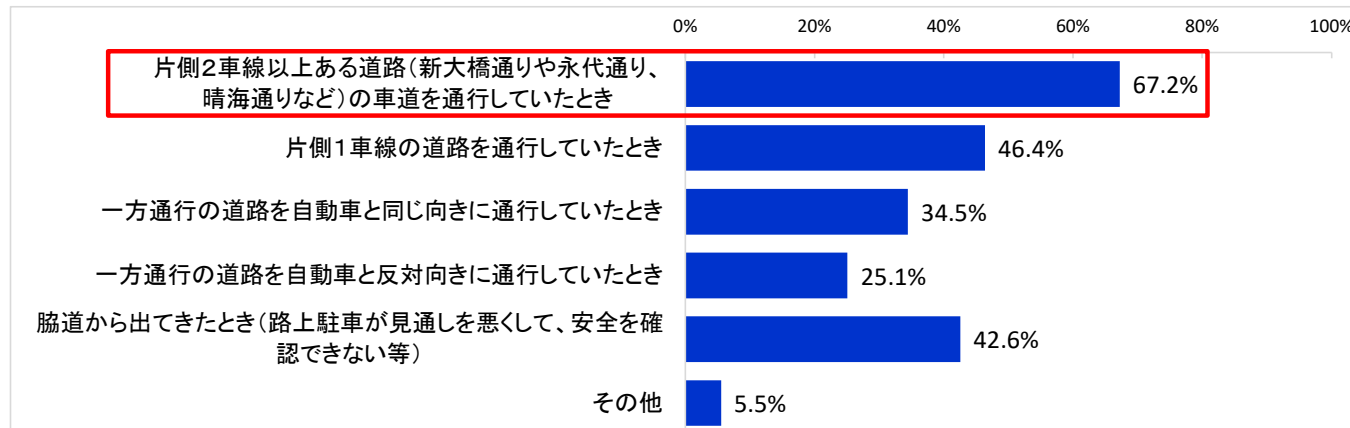
中央区自転車アンケートより



「路上駐車が多い道路」を
選択した人を
対象とした設問

■ 路上駐車に対して危険と感じた場面

中央区自転車アンケートより

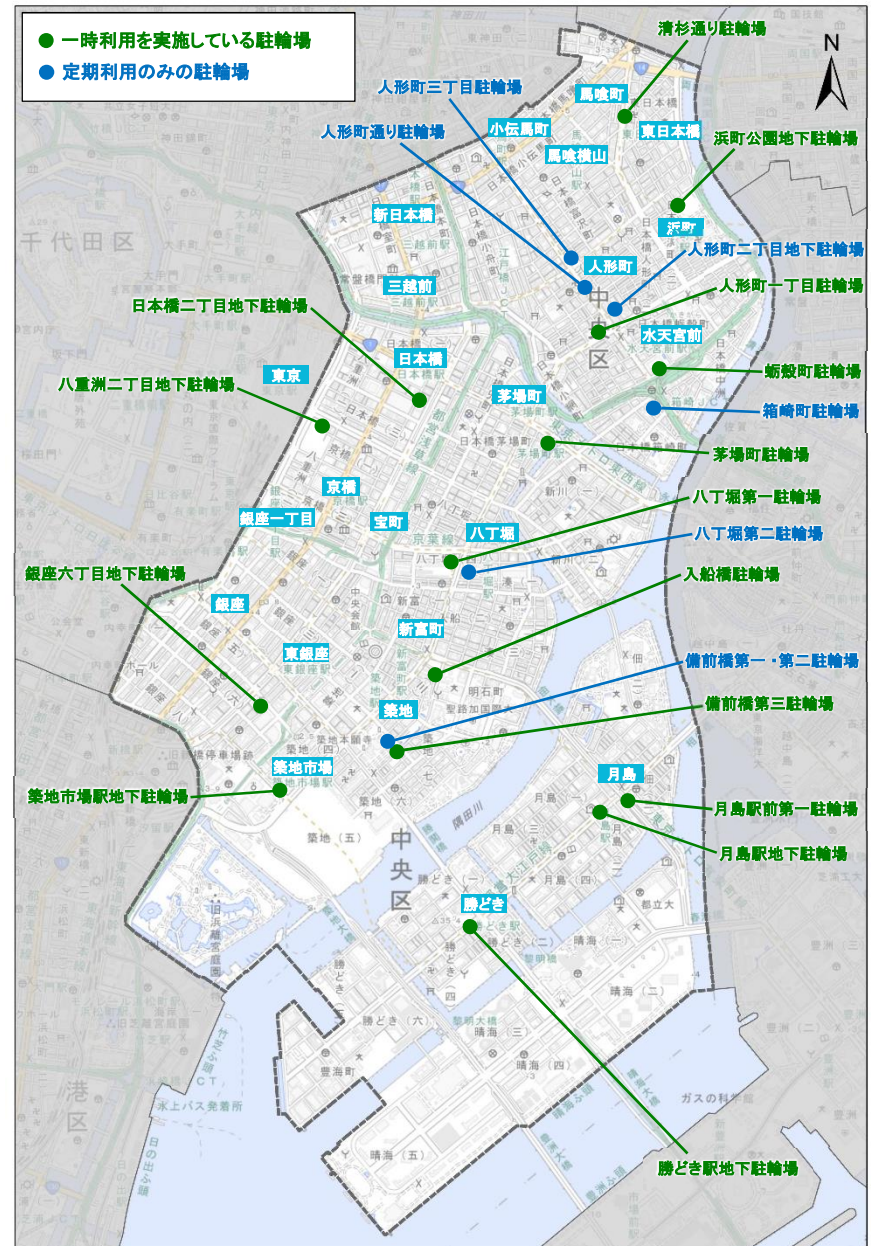


2 中央区における自転車を取り巻く現状

(5) 自転車駐輪環境

- 区内の概ねの鉄道駅付近には区立駐輪場が整備されている。
- また、まちづくり基本条例による各事業者での商業施設等への駐輪場整備も進められている。

■ 区立駐輪場整備状況



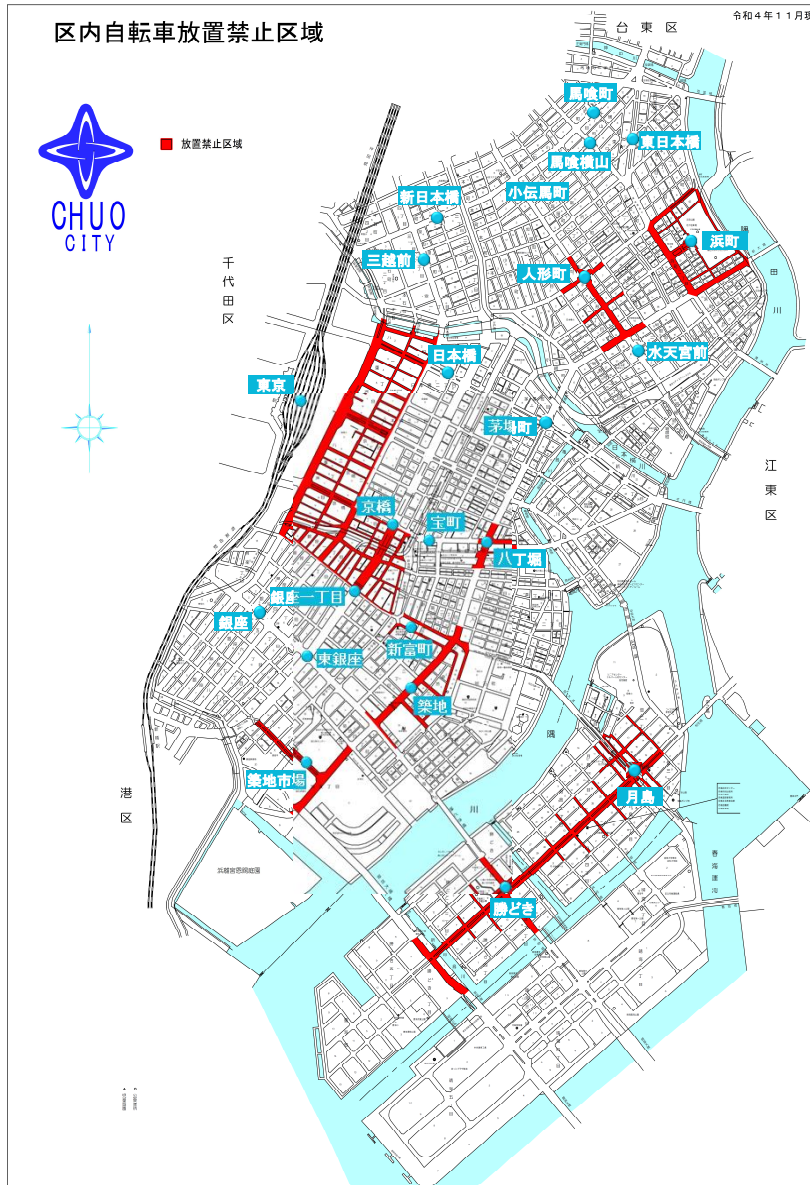
出典：放置禁止区域と区立駐輪場一覧(中央区、令和4年11月時点)を基に作成

2 中央区における自転車を取り巻く現状

(5) 自転車駐輪環境

- ・ 駅周辺の道路を自転車の放置禁止区域として指定するとともに、放置自転車に対する警告・撤去を実施。

■ 放置禁止区域



< 放置禁止区域について >

駐輪場が整備された地域において、自転車の放置禁止区域を指定し、区域内に自転車を放置しますと、即日撤去の対象となります。
(警告のうえ、その日のうちに撤去します。)

< 周辺に放置禁止区域が指定されている駅 >

| 駅名 | 指定あり |
|------------------|------|
| 銀座駅 | |
| 東銀座駅 | |
| 銀座一丁目駅 | |
| 築地駅 | ● |
| 築地市場駅 | ● |
| 新富町駅 | ● |
| 京橋駅 | |
| 宝町駅 | |
| 八丁堀駅 | ● |
| 茅場町駅 | |
| 新日本橋駅 | |
| 小伝馬町駅 | |
| 三越前駅 | |
| 日本橋駅 | |
| 水天宮前駅 | |
| 人形町駅 | ● |
| 浜町駅 | ● |
| 馬喰町駅、馬喰横山駅、東日本橋駅 | |
| 勝どき駅 | ● |
| 月島駅 | ● |
| 東京駅 | ● |

出典：放置禁止区域と区立駐輪場一覧
(中央区、令和4年11月時点)

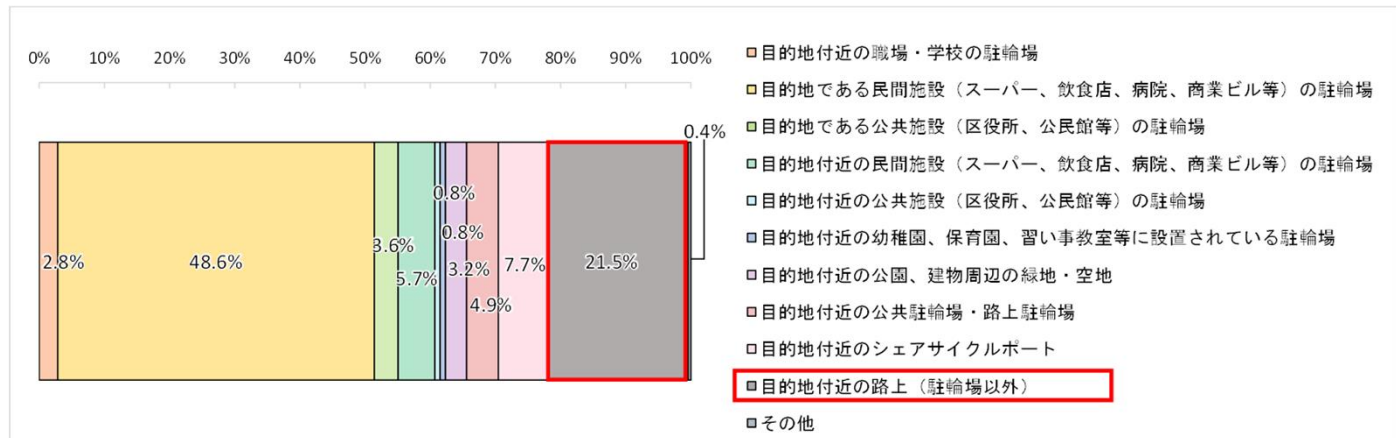
2 中央区における自転車を取り巻く現状

(5) 自転車駐輪環境

- 買い物等の私事利用で自転車を利用する人のうち、約22%が目的地付近の路上へ駐輪。
- 子どもの送迎等で自転車を利用する人は、約26%が目的地付近の路上へ駐輪。

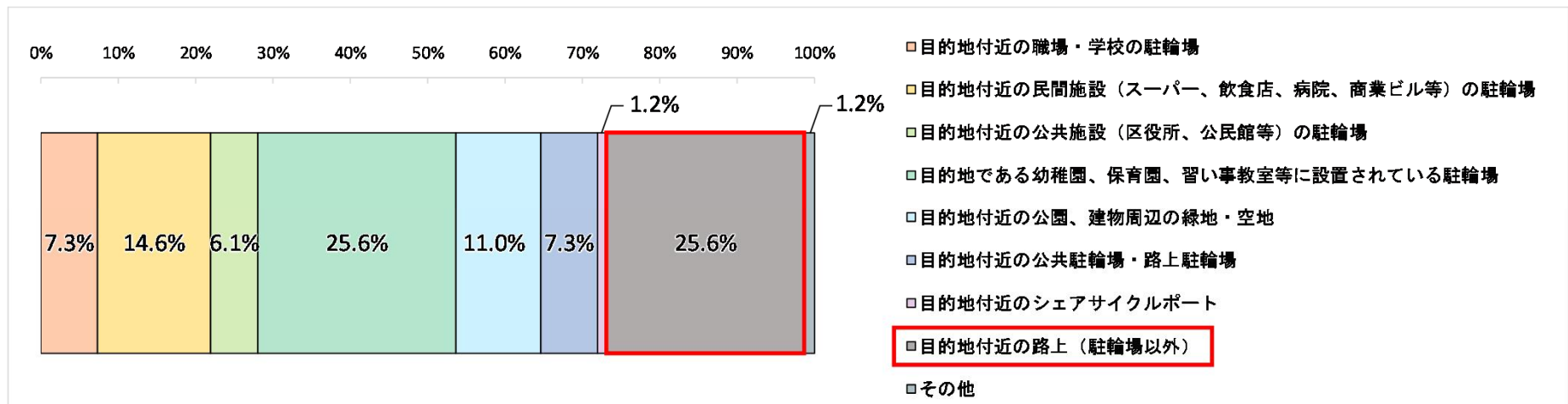
■ 買い物等の目的で自転車を利用する場合の駐輪場所

中央区自転車アンケートより



■ 子供の送迎等の目的で自転車を利用する場合の駐輪場所

中央区自転車アンケートより

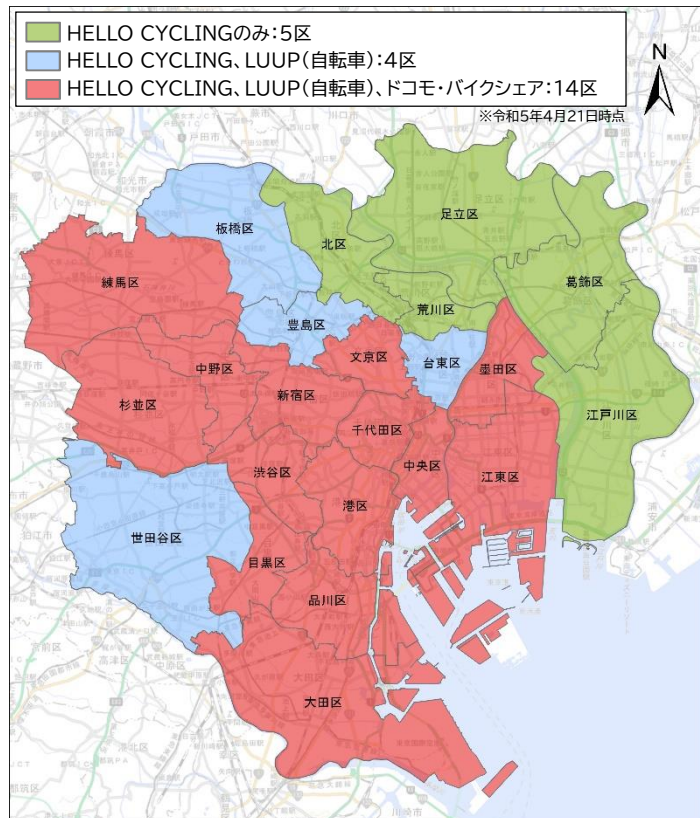


2 中央区における自転車を取り巻く現状

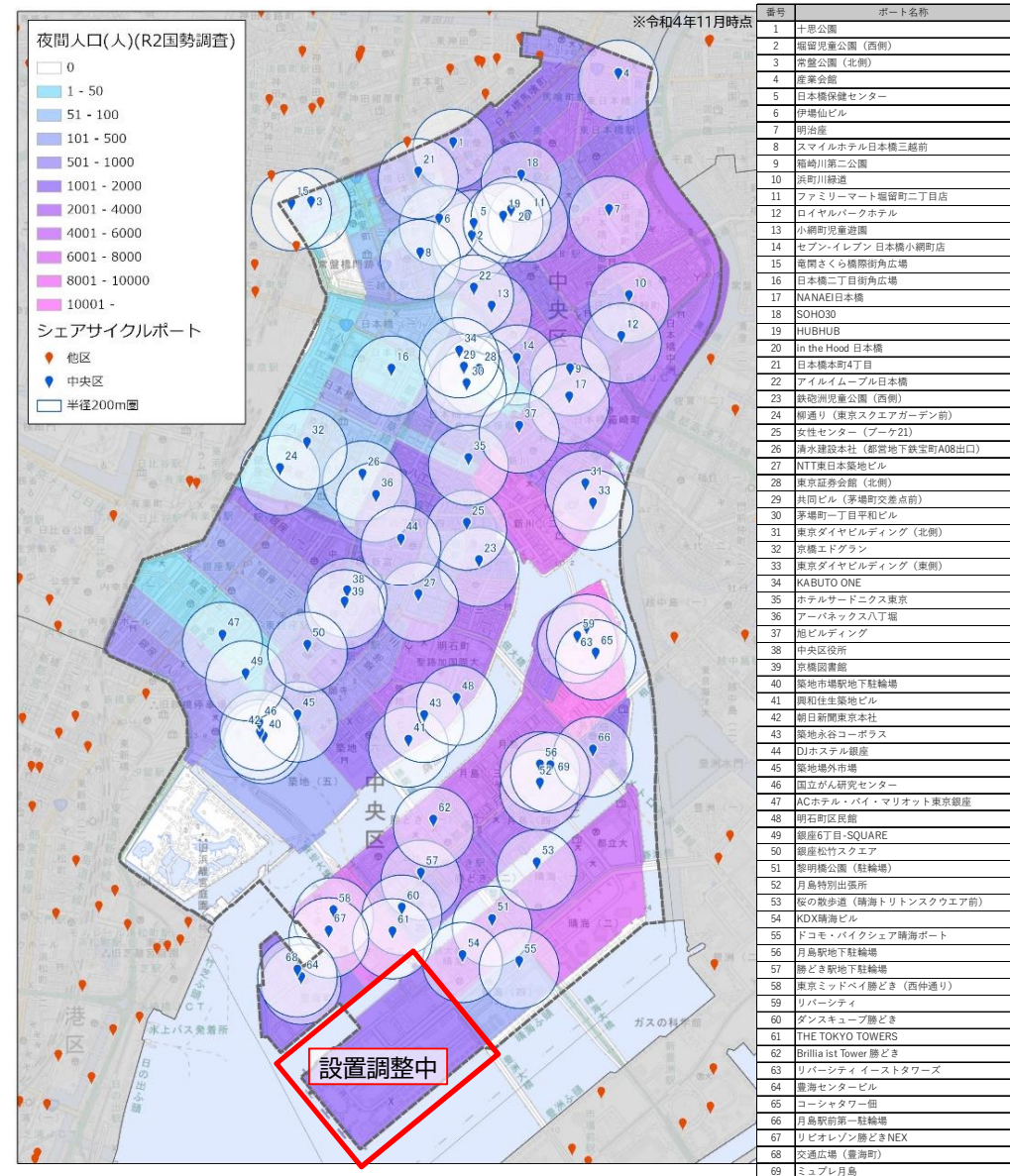
(6)シェアサイクルの利用状況

- 中央区にはシェアサイクルポートが69箇所設置されており、新川二丁目や人形町二丁目等にポートが少ない空白地帯が見られる。
- また、中央区内で展開するドコモ・バイクシェアでは、他区のシェアサイクルポートとの広域相互利用を展開(23区中14区で実施)。

23区のシェアサイクル導入状況 (事業者別)



中央区のシェアサイクルポート配置図



出典(右):東京自転車シェアリングポートマップ(株式会社ドコモ・バイクシェア)を基に作成
出典(左):HELLO CYCLING、ドコモ・バイクシェア、LUUP各HPを基に作成

2 中央区における自転車を取り巻く現状

(6)シェアサイクルの利用状況

- 月島や晴海エリアでの移動のほか、隣接する千代田区および江東区への移動として、日本橋～秋葉原駅周辺の移動や、晴海～豊洲駅周辺の移動に多く利用されている。

■中央区及び近隣がよく利用されるポート間利用状況



出典: docomoシェアサイクルデータ(令和4年4月)を基に作成

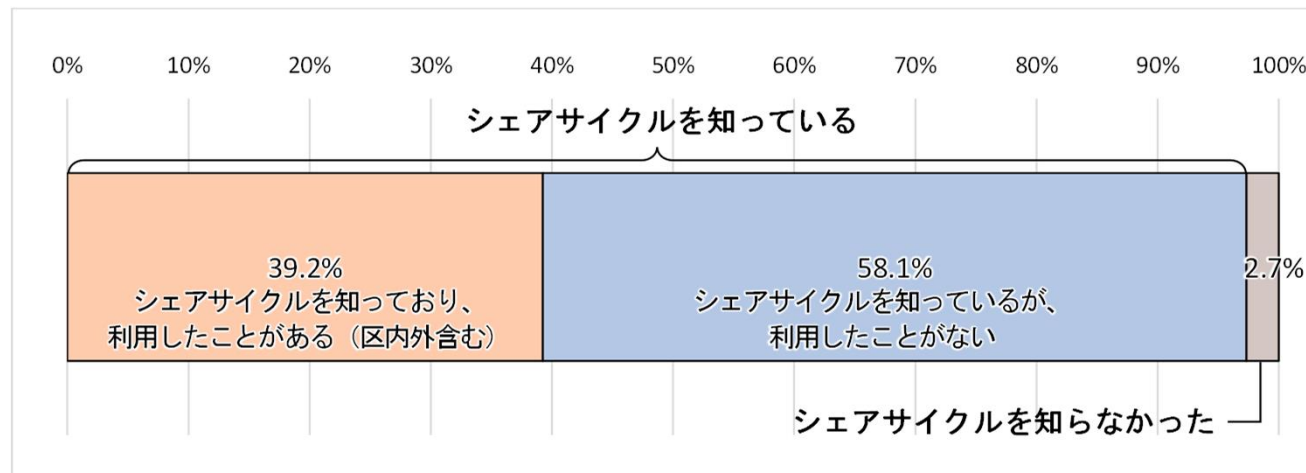
2 中央区における自転車を取り巻く現状

(6)シェアサイクルの利用状況

- 中央区自転車アンケートによると、シェアサイクルの認知度は高いが、そのうちシェアサイクルを実際に利用したことがある人よりも利用したことのない人が多い。
- シェアサイクルを利用したことがない人のうち約68%が、利用環境がより便利になった場合「シェアサイクルを利用したい」という利用意向があった。

■シェアサイクルの認知度と利用有無

中央区自転車アンケートより



■シェアサイクルの利用意向(シェアサイクル未利用者)

中央区自転車アンケートより

普段よく訪れるエリアにシェアサイクルのポートや自転車の台数が増加した場合、今後利用したいと思いますか。



3 現状のまとめ

| 分類 | 概況整理 |
|---------|---|
| 地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 区内は全体的に平坦な地形で、自転車が利用しやすい環境。 土地利用の状況は区<small>の</small>北西部は商業用地、南東部は集合住宅地が多い。 商店街は区内各所に分布し、特に日本橋、八重洲、銀座一帯に百貨店と娯楽業、飲食業が集中している。 |
| 交通特性 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道をはじめとする交通網が発達しており、交通利便性は高いが、一部公共交通が不足している地区がある。 区民の主な移動手段は鉄道や徒歩となっており、自転車を利用する区民は1割弱である。 |
| 自転車利用状況 | <ul style="list-style-type: none"> 区内では月島・八丁堀等での利用が多く、東側の江東区・墨田区や北側の千代田区・文京区方面への移動にも利用されている。 中央区における自転車の利用目的は、買い物・食事、通勤、子どもの送迎等に利用する人が多い。 自転車の利用に関係する通行規制箇所や歩行者専用道路の指定がある。 |
| 安全・安心 | <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者の約半数は道路交通法や東京都の交通規則に定める主な交通ルールを遵守しているが、一部のルールに関しては認知・遵守割合が低い。 公園内での自転車走行が禁止されており、子供が自転車を練習できる安全な環境がない。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 自転車が加害者となる可能性の高い対歩行者事故が、全国や東京都23区と比較して高い傾向にある。 自転車を月に数回以上利用する人の約7割が自転車損害賠償保険に加入しており、全国と比べてやや高い。 |
| 通行空間 | <ul style="list-style-type: none"> 自転車の車道通行について自動車利用者と自転車利用者との間で感じ方に差がある |
| 路上駐車 | <ul style="list-style-type: none"> 区内の自転車通行空間の整備は一定程度進んでいるものの、連続した自転車通行空間の形成が進んでいない状況である。 合法・違法路上駐車が他の区と比べて多い傾向にある。 自転車利用者の約半数が「路上駐車が多くの道路」を危険と感じており、特に大きな通りでの路上駐車に対する危険意識が高い。 |
| 駐輪環境 | <ul style="list-style-type: none"> 区立駐輪場のほか、まちづくり基本条例等による民間の駐輪場整備が進められている。 買い物や子どもの送迎等での自転車利用時、路上へ駐輪している人がいる。 |
| シェアサイクル | <ul style="list-style-type: none"> 月島や晴海エリアでの移動のほか、隣接区の鉄道駅との移動にシェアサイクルが利用されやすい。 シェアサイクルポート数や自転車台数の増加により利便性が向上した場合、シェアサイクルの利用意向がある人が多い。 |

4 中央区における自転車の位置付け

中央区には公共交通の需要が今後さらに増加するエリアがあることや、自転車が日々の生活に利用されている状況を踏まえると、中央区における「自転車」とは、これまで自転車を利用しなかった人にとっては「新たな移動手段の選択肢」として、これまでも利用していた人にとっては「さらに便利・快適な移動手段」として受容されることで、公共交通の需要が今後増加されるエリアでの快適な移動や、日々の移動の利便性を向上させるものとなります。

一方、区内には歩行者空間を中心とした商業地域や荷捌き車両の多い業務地域が多数存在しており、このような場所では歩行者や車両が安全に通行できる空間の創出が必要です。そのため、本計画において、自転車の活用推進や安全対策に取り組む上では、地域特性を考慮しながら、自転車、歩行者、自動車が共存できる環境の構築を図っていきます。

中央区の地域特性

交通利便性の高いエリア

歩行者空間を中心とした
商業地域や荷捌き車両の
多い業務地域

マンション等集合住宅地
の多い地域や川沿い等の
一部地域

公共交通の需要が
さらに増加するエリア

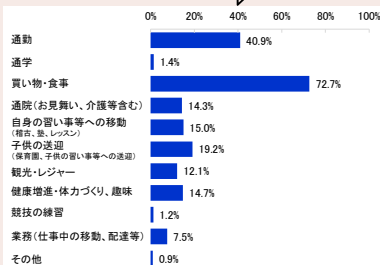
中央区の自転車利用の状況



日常生活の買い物や
子どもの送迎などに
自転車が利用されている



自転車利用目的は
買い物、子どもの送迎、
通勤の順に多い



中央区における自転車の位置付け



自転車を移動手段の
選択肢に加え、
より豊かな生活を実現



中央区自転車活用推進計画では…

地域特性を考慮し、自転車、歩行者、自動車
やその他公共交通機関等が共存できる
環境の構築を図る



5 課題の整理

- 自転車を選択肢に加えていくにあたり、課題となることを大きく3つの観点により整理した。
- これら課題を踏まえ、自転車の観点から中央区の将来像「輝く未来へ橋をかける - 人が集まる粋なまち」(中央区基本計画2023)を実現するものとして、本計画の目標の方向性を設定する。

< 自転車の安全利用意識にまつわる課題 >

- 自転車利用者がルールをしっかりと認識し遵守するような意識・環境づくりが必要。
- 自転車利用者を取り巻く人々の安全意識の向上が必要。

< 自転車利用環境にまつわる課題 >

- 歩行者と分離され、かつ路上駐停車とも共存できる連続した自転車通行空間の整備が必要。
- 各施設のニーズを踏まえた駐輪場の整備が必要。
- 放置自転車の削減に向けた撤去・指導、広報啓発の推進が必要。

< 自転車活用にまつわる課題 >

- 区民や来訪者の交通手段として気軽に自転車を選択できるよう、シェアサイクルポートの増設等が必要。
- 自転車と公共交通の相互利用による回遊ネットワークの充実が必要。