

中央区自転車活用推進計画 【素案】

令和6（2024）年●月
中央区

「中央区自転車活用推進計画」策定の背景・目的

国では、環境、交通、健康増進等の重要な課題に対応するため、自転車の活用の推進に関して、さまざまな分野における取組を総合的かつ計画的に進めることを目的とした「自転車活用推進法」が平成 29 (2017) 年に施行されました。これを受け、東京都では、令和 3 年 (2019) 年に「自転車活用推進計画」を策定し、コロナ禍を踏まえた新しい日常への対応も含め、自転車活用のさらなる推進と、誰もが快適に安心して自転車を利用できる環境の一層の充実を目指しています。

区では平成 10(1998)年以降、子育て世代を中心に毎年人口が増加しており、今後も住宅開発事業等が計画されていることから、増加傾向は続くものと考えられます。また、築地市場跡地や、臨海部においては、大規模な再開発事業が進み、これからも人口増加や施設整備等により、増加する交通需要や、臨海部における公共交通不便地域への対応、交通弱者等の移動の支援等、都市交通課題を解決することが求められています。

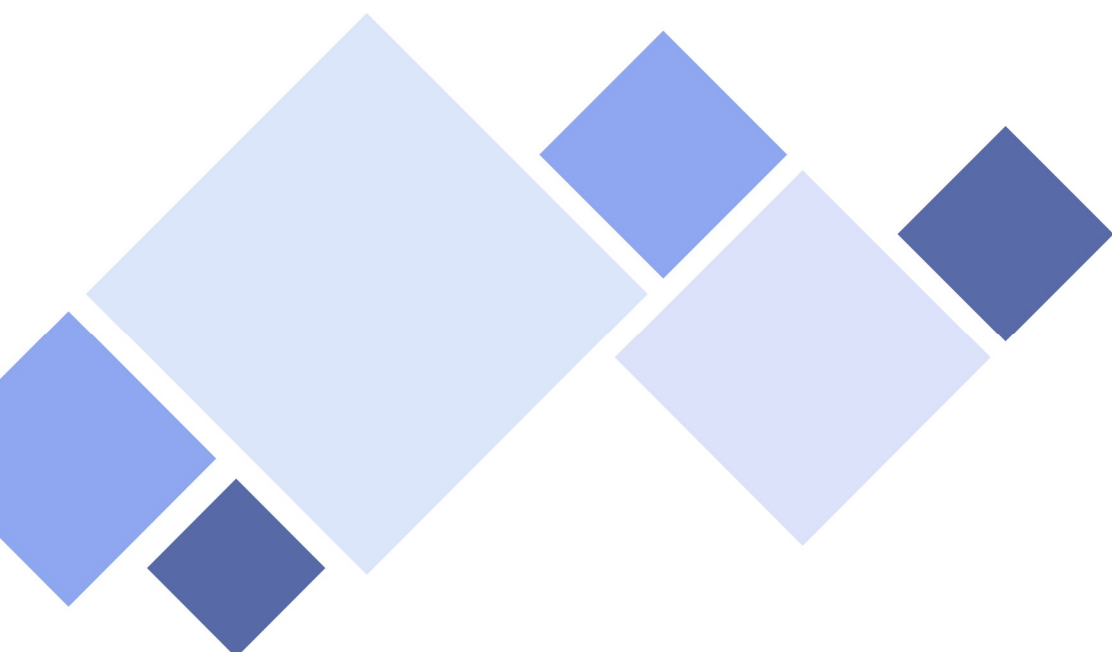
本区における自転車は、このような課題を解決する一翼を担うものであるとともに、手軽に利用できる乗り物として、通勤や買い物、子どもの送迎等、日常的な利用に有用です。また、近年の新型コロナウイルスの流行時には、混雑を避けた移動にも利用され、今後もさまざまな場面での利用の可能性があります。

このような背景を踏まえ、自転車活用推進法に基づき、区の実情に応じた自転車活用推進計画を策定し、自転車に関する各種関連計画及び施策を包括的かつ戦略的に展開することで、区民一人ひとりの適正な自転車利用や安全で快適な自転車利用環境の整備等を推進してまいります。



第 1 章 総論	1
1 概観.....	2
2 計画の位置付け.....	2
3 計画の区域.....	4
4 計画期間.....	4
5 計画の対象.....	4
第 2 章 現状と課題	5
1 中央区の概況.....	6
2 自転車の利用状況.....	19
3 安全・安心な自転車利用.....	22
4 自転車の通行空間.....	30
5 自転車の駐輪環境.....	37
6 シェアサイクルの利用状況.....	41
7 現状のまとめ.....	45
8 中央区における自転車の位置付け.....	46
9 課題の整理.....	47
第 3 章 自転車の活用推進に関する目標および施策	48
1 基本目標.....	49
2 個別目標.....	49
3 施策体系.....	50
4 具体的な取組.....	51
第 4 章 中央区自転車ネットワーク整備方針	67
1 中央区自転車ネットワーク整備方針の概要.....	68
2 自転車ネットワーク路線の選定.....	69
3 整備スケジュールの設定.....	77
4 整備方法の選定.....	83
第 5 章 中央区路上駐輪対応方針	90
1 中央区路上駐輪対応方針の概要.....	91
2 自転車の路上駐輪状況調査.....	92
3 路上駐輪の削減に向けた課題.....	101
4 路上駐輪への対応.....	102
5 路上駐輪の削減に向けた方向性.....	103

第 6 章 計画の推進	106
1 推進体制	107
2 PDCAサイクルによる評価・改善.....	107
3 評価指標	108
4 計画の推進(ロゴマーク)	109
第 7 章 今後の展望	110
1 今後の展望	111
2 自転車を活用したまちの将来イメージ.....	112
参考資料	113
1 アンケート調査の概要.....	114
2 用語集	115
3 自転車活用推進計画策定委員会・審議経過.....	119



第1章

総論

- 1 概観
- 2 計画の位置付け
- 3 計画の区域
- 4 計画期間
- 5 計画の対象

第1章 総論

1 概観

中央区は面積 10.115km²で、東京都総面積の約 0.46%、区部総面積の約 1.61%を占めています。

夜間人口は令和 5（2023）年 1 月現在で約 17 万 4 千人であり、23 区中 2 番目に少ないものの、人口密度は 23 区中 13 番目に高くなっています。昼間人口は、令和 2（2020）年時点で約 63 万人であり、都心の業務機能や都市活動を支えています。

区内は、鉄道やバスを中心とした交通網が発達していることに加え、道路率（区の全面積に対する道路面積の割合）も約 30%と 23 区で最も高くなっており、交通利便性の高いまちであると言えます。

2 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）第 11 条に準拠するとともに、国や都の自転車活用推進計画を勘案し、中央区基本構想に掲げる将来像「輝く未来へ橋をかける - 人が集まる粋なまち」を自転車の活用により実現する方向性を示すものとしします。

計画の策定にあたっては「中央区総合交通計画」や「第 11 次中央区交通安全計画」等の区の関連計画との整合を図ります。

また、計画の各種施策として定める自転車ネットワーク整備方針については、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を勘案します。

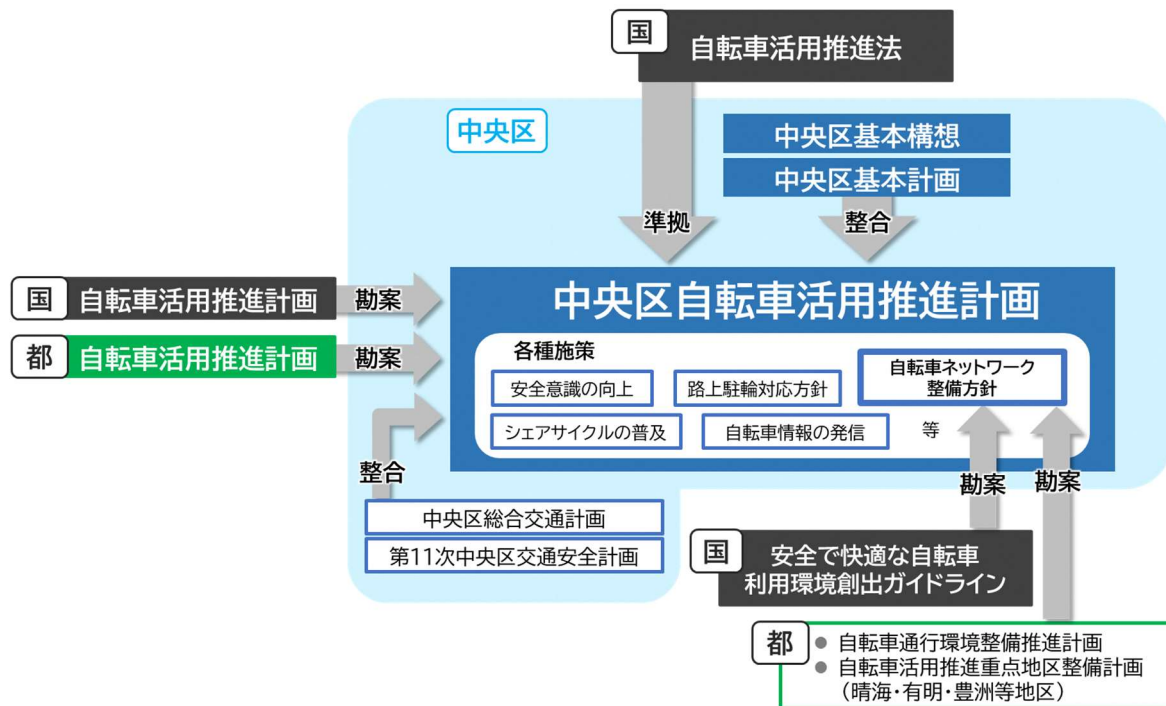


図 1-1 計画の位置付け

<参考>法律・計画等の概要

自転車活用推進法

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ること等、新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車の依存低減を図ることによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が施行しました。

地方公共団体は、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえ、国や都道府県が定めた自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する計画を定めるよう努めなければならないとされています。

また、国民は、国、地方公共団体の自転車活用推進施策に協力するよう努めなければならないとしています。(平成 29 (2017) 年 5 月施行)

第2次自転車活用推進計画(国土交通省)

自転車活用推進法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車を巡る課題に対する目標及び施策を定めた計画です。(令和3(2021)年5月公表)

東京都自転車活用推進計画(東京都)

自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえ、東京都における都市づくりや交通、健康、環境、観光等、自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る計画です。(令和3(2021)年5月公表)

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省・警察庁)

各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、自転車利用環境整備に際して関係者と連携して実施すべき事項や、安全で快適な自転車利用環境を創出するための実務的な検討事項等を示したガイドラインです。(平成28(2016)年7月公表)

3 計画の区域

中央区全域

4 計画期間

令和6（2024）年度から令和15（2033）年度までの10年間

※第4章・第5章の各方針については、必要に応じて適宜見直しをしていきます。

5 計画の対象

■ 計画の対象となる自転車の範囲

本計画では、道路交通法第2条11の2に定義される「普通自転車」を対象とします。

道路交通法第2条11の2に定義される、「自転車」とは、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のものである。そのうち、内閣府令で定める車体の大きさや構造の基準により、「普通自転車」が位置付けられる。

<内閣府令 基準>

1 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 190センチメートル

ロ 幅 60センチメートル

2 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 四輪以下の自転車であること。


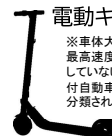








ロ 側車を付していないこと。

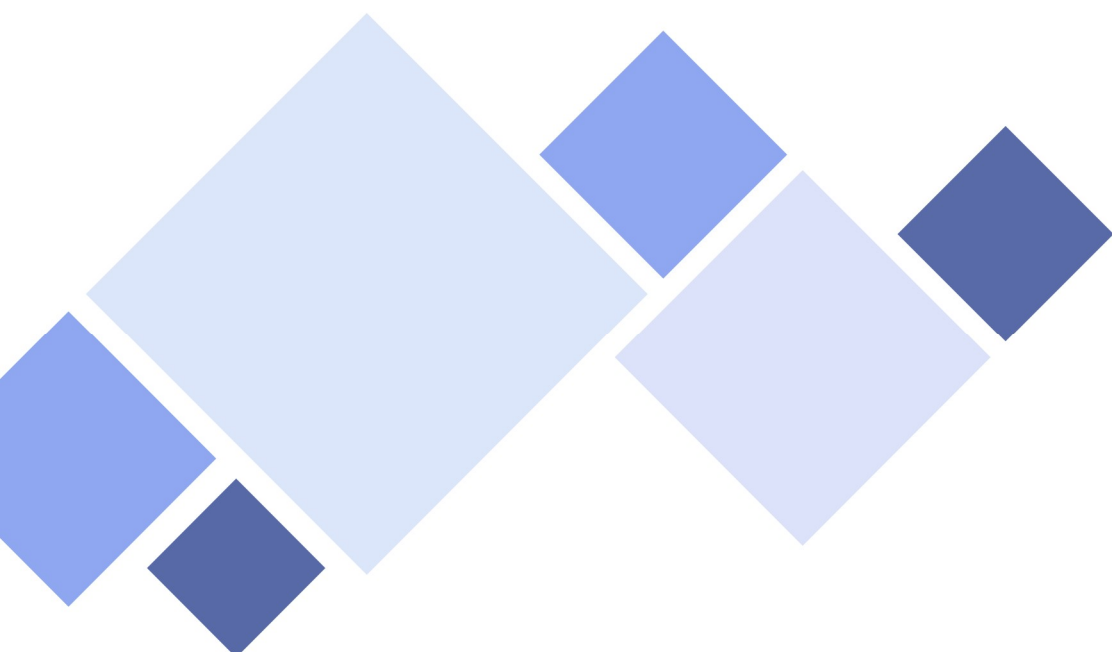
ハ 運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く）を備えていないこと。

ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。


車両

自動車 	特定小型原動機付自転車 電動キックボード  <small>※車体大きさ、定格出力、最高速度等の基準を満たしていないものは、原動機付自動車または自動車へ分類されます</small>	軽車両 荷車(リヤカー、台車など)  馬車 
原動機付自転車 原動機付自転車  フル電動自転車 		本計画の対象とする自転車 普通自転車 シティー車  電動アシスト自転車  タンデム自転車  スポーツ車  子供乗せ自転車  大型バスケット付き自転車 



第2章

現状と課題

- 1 中央区の概況
 - 2 自転車の利用状況
 - 3 安全・安心な自転車利用
 - 4 自転車の通行空間
 - 5 自転車の駐輪環境
 - 6 シェアサイクルの利用状況
 - 7 現状のまとめ
 - 8 中央区における自転車の位置付け
 - 9 課題の整理
- 

土地利用の状況は、区の北西部では業務・商業系の施設が多く、南東部では、居住系の施設が多くなっています。

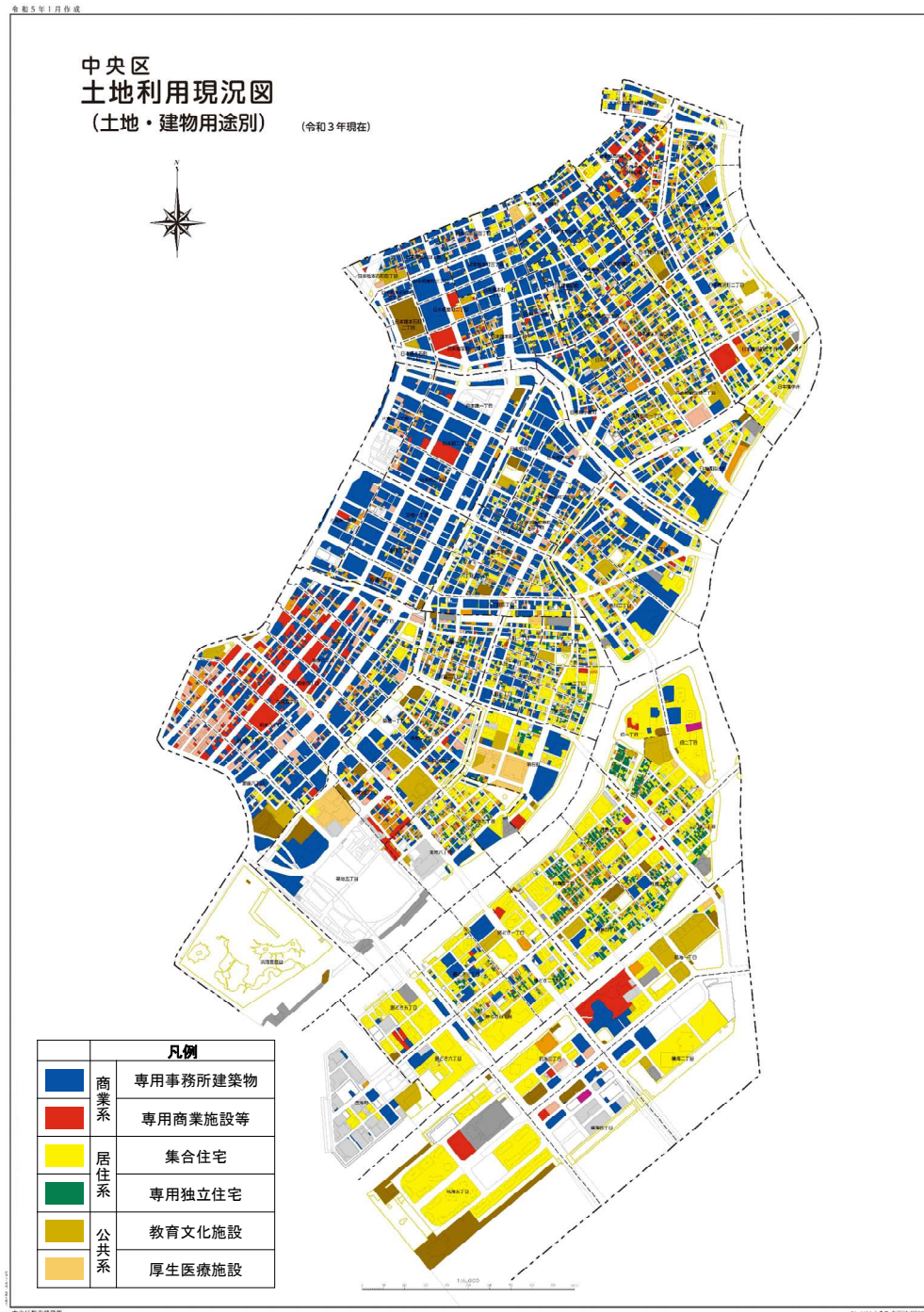


図 2-2 土地利用の状況

出典：令和3年度中央区土地利用現況図

(2) 人口

1) エリア別夜間人口

地域毎の夜間人口は、勝どき、月島、晴海、人形町・浜町で多い傾向にあります。一方で、銀座、京橋、日本橋は、夜間人口が少なくなっています。

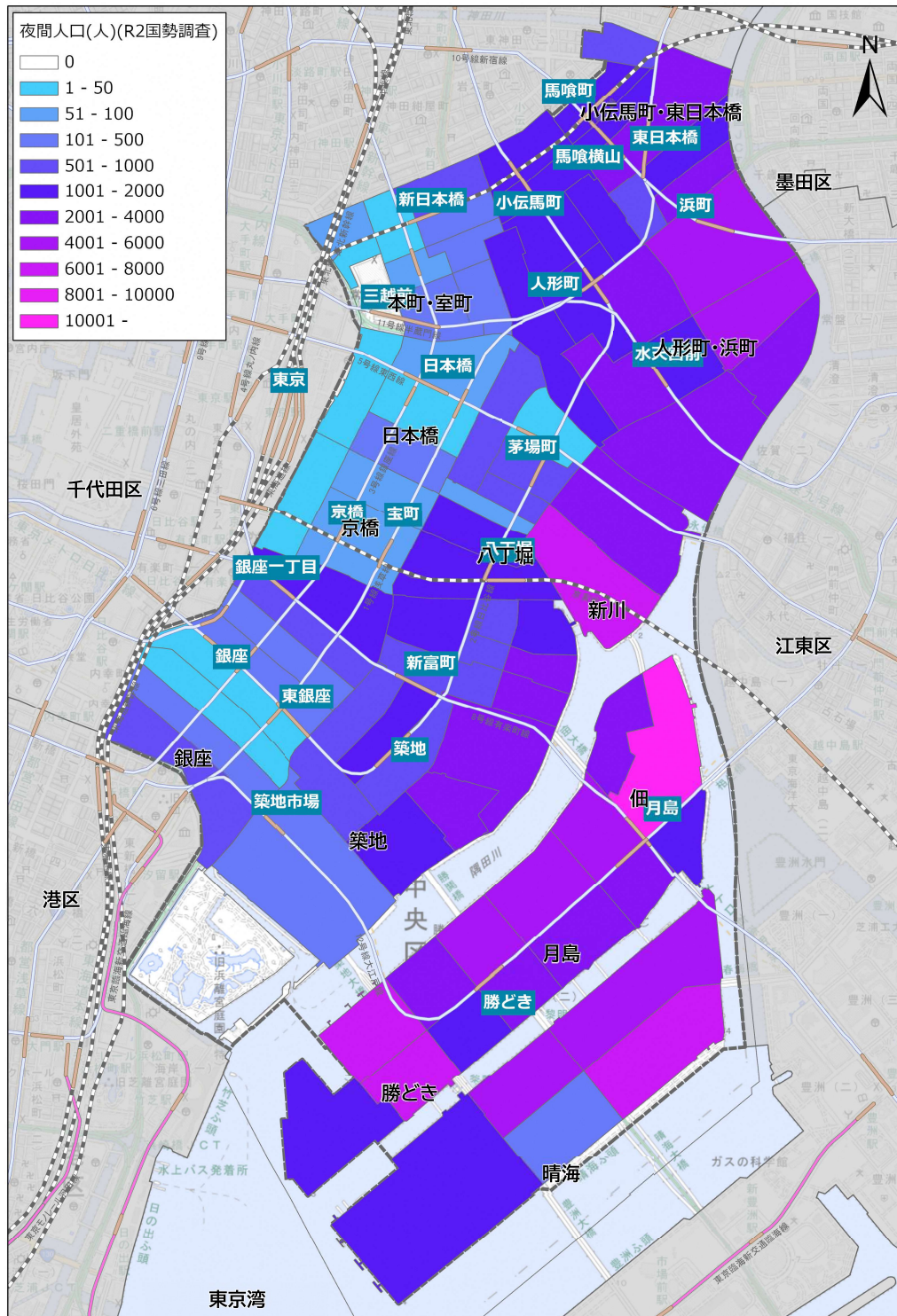


図 2-3 地域毎夜間人口分布

出典：令和 2 年国勢調査を基に作成

2) 人口の推移

夜間人口は、増加傾向にあり今後も引き続き増加していくと考えられます。また、地域別将来人口は、京橋・日本橋・月島の各地域いずれも増加傾向にあります。

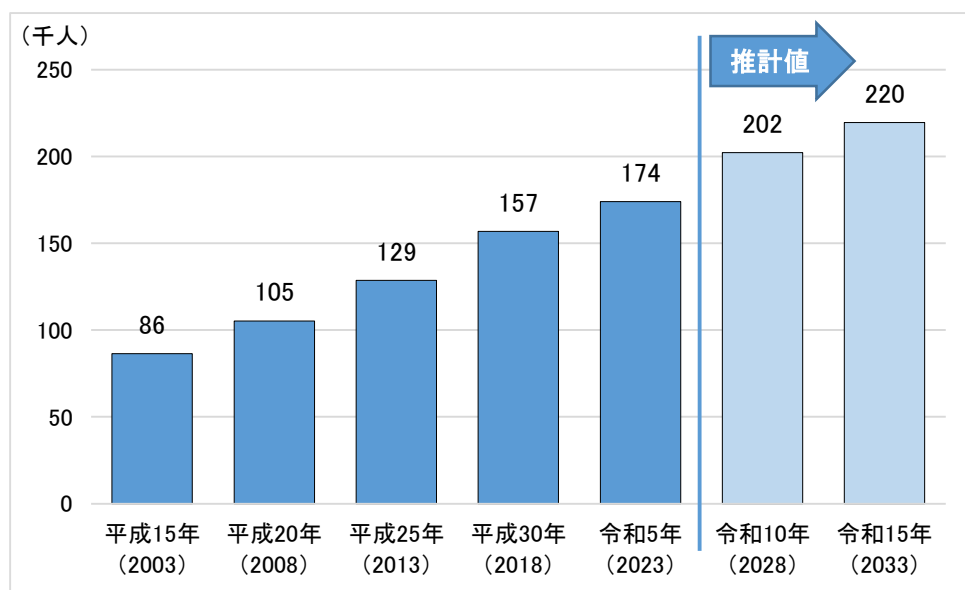


図 2-4 夜間人口の推移

令和 5 (2023) 年までは各歳別男女別人口 (中央区) による実績値
令和 10 (2028) 年以降は「中央区基本計画 2023 (中央区)」による推計値

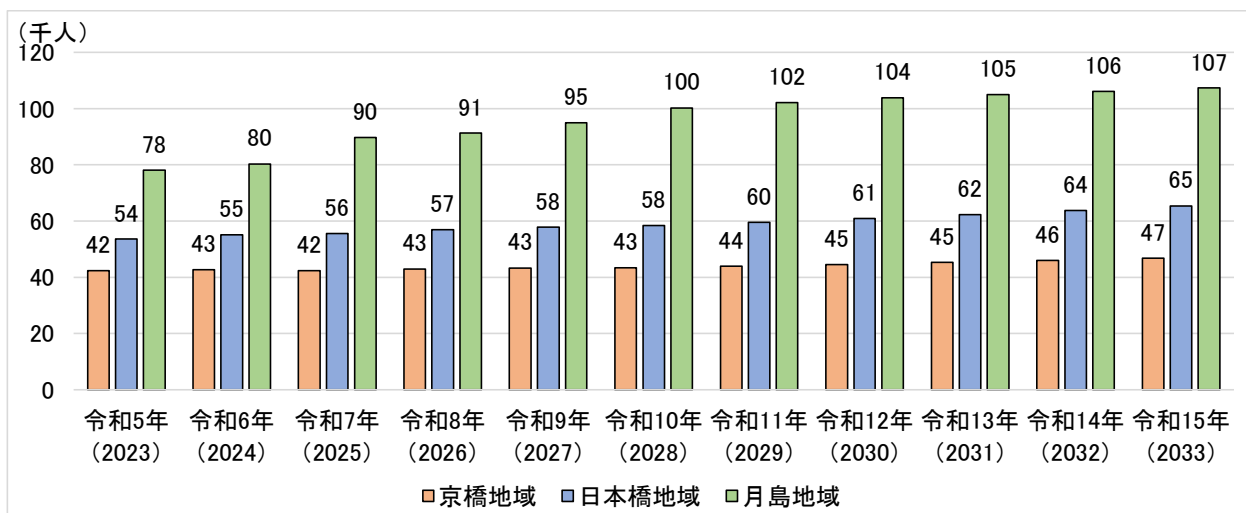


図 2-5 地域別夜間人口の推移

中央区基本計画 2023(中央区)を基に作成

(3) 再開発の状況

区内では、各地区で市街地再開発事業等が多く計画されています。特に、日本橋川周辺では、首都高速道路都心環状線の日本橋区間の地下化に伴い、複数の市街地再開発事業が国家戦略特区の都心再生プロジェクトに位置付けられ、新しいまちづくりが始まっています。

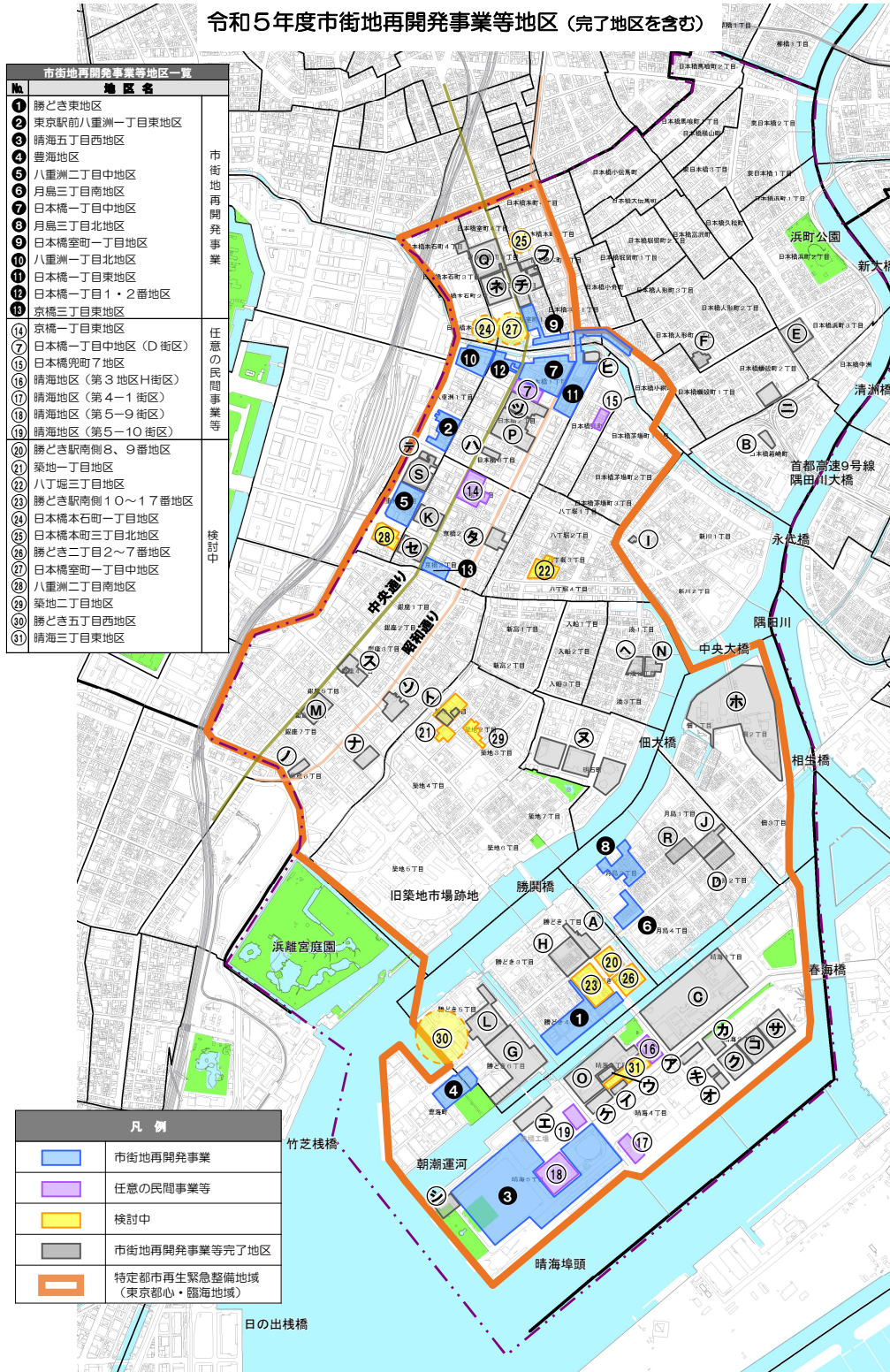


図 2-6 市街地再開発事業等地区

出典：令和5年度市街地再開発事業等地区

(4) 商店街の分布

商店街は、区内各所にあり特に八重洲、銀座に集中しています。

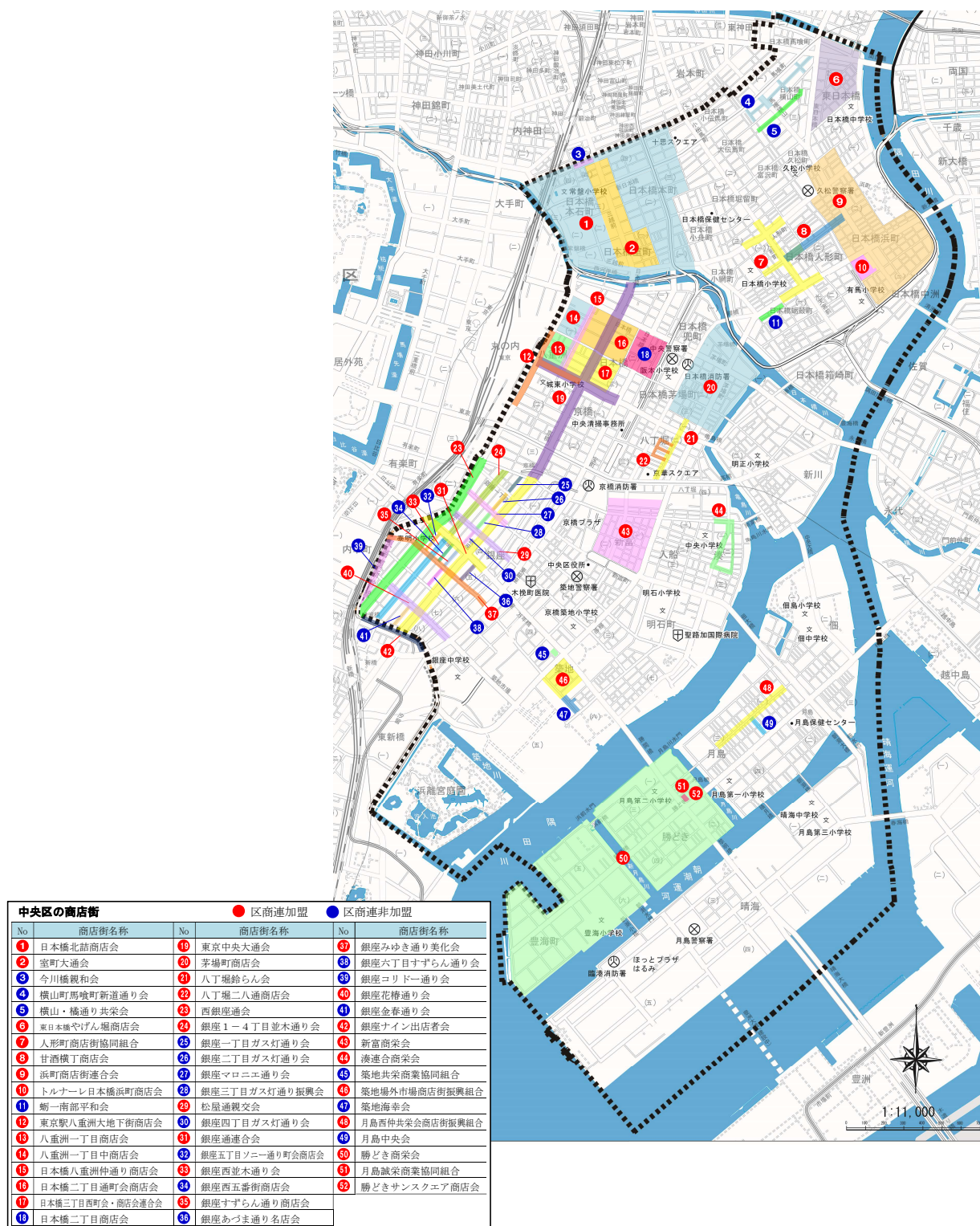


図 2-7 中央区の商店街分布

出典：中央区商店街振興プラン 2016

(5) 観光施設・地域の立地状況

銀座、日本橋、築地場外市場、日本橋問屋街、もんじゃストリート、晴海トリトンスクエア等の観光施設が分布しています。また、浜離宮恩賜庭園等のほか、区内の主要な公園を緑の拠点として位置付けています。

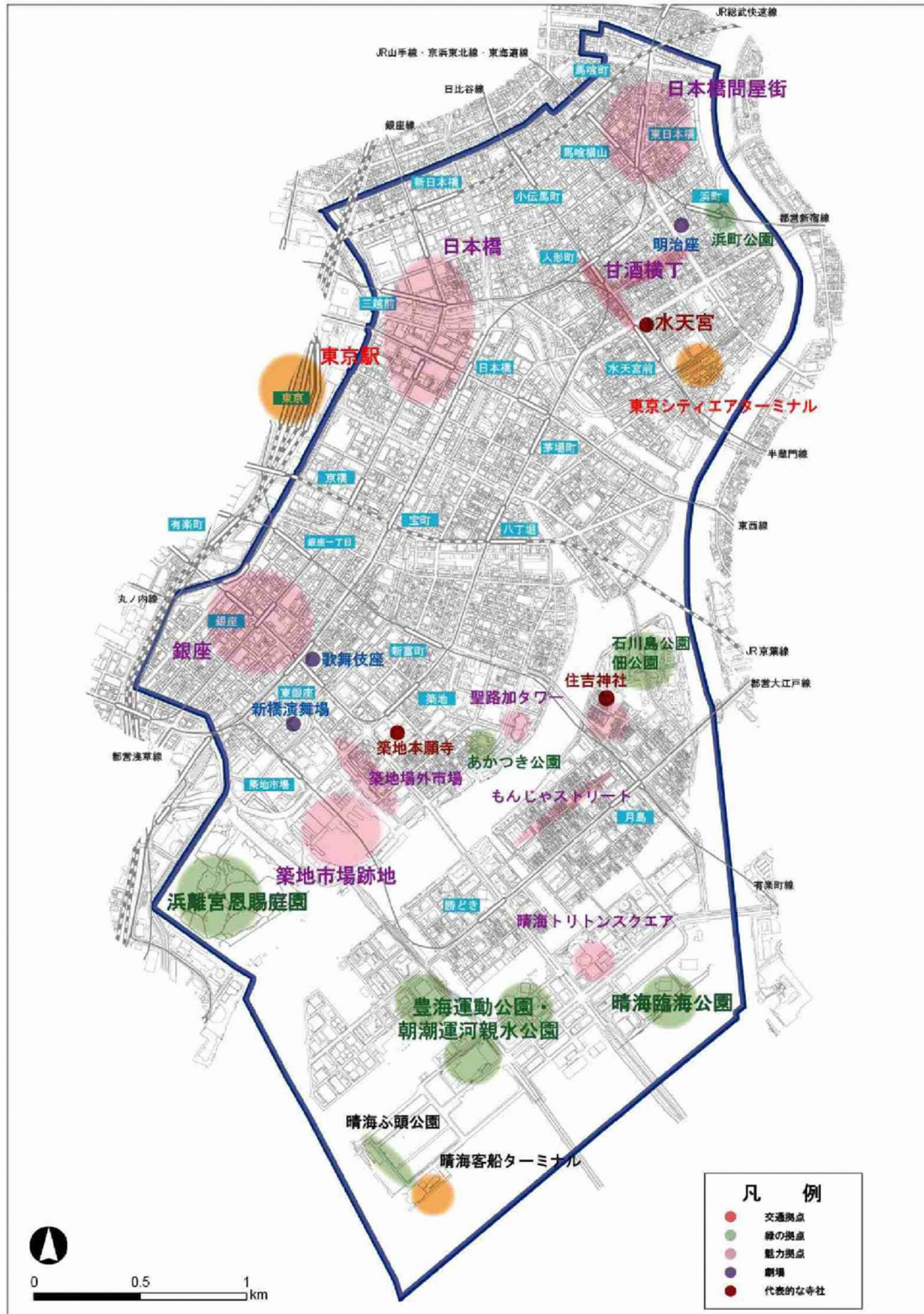


図 2-8 観光施設・地域分布

出典：中央区総合交通計画 2022

(6) 交通特性

1) 鉄道路線網

鉄道は、JR東日本、東京地下鉄、都営地下鉄の3事業者11路線(28駅)が運行しています。概ね区内全域に鉄道路線網が整備されていますが、晴海や豊海町等の一部では近くに鉄道駅がない地域となっています。

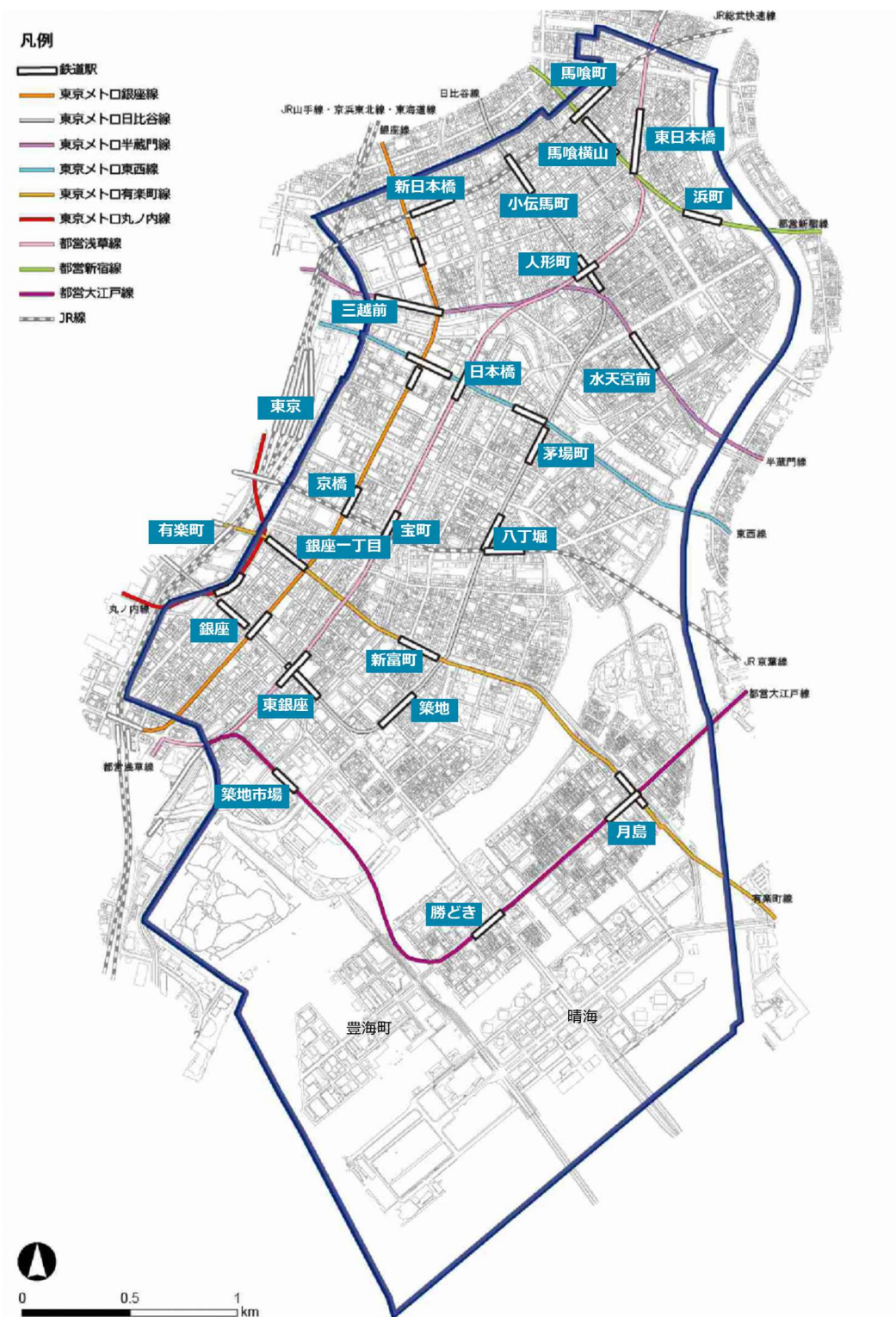


図 2-9 鉄道路線網

出典：中央区総合交通計画 2022

3) 公共交通不便地域

鉄道の駅勢圏 300m と都営バス（片道 51 本/日以上）のバス停 200m の圏域外を公共交通不便地域とした場合、晴海や湊、明石町及び日本橋地域の一部等が公共交通不便地域となっています。

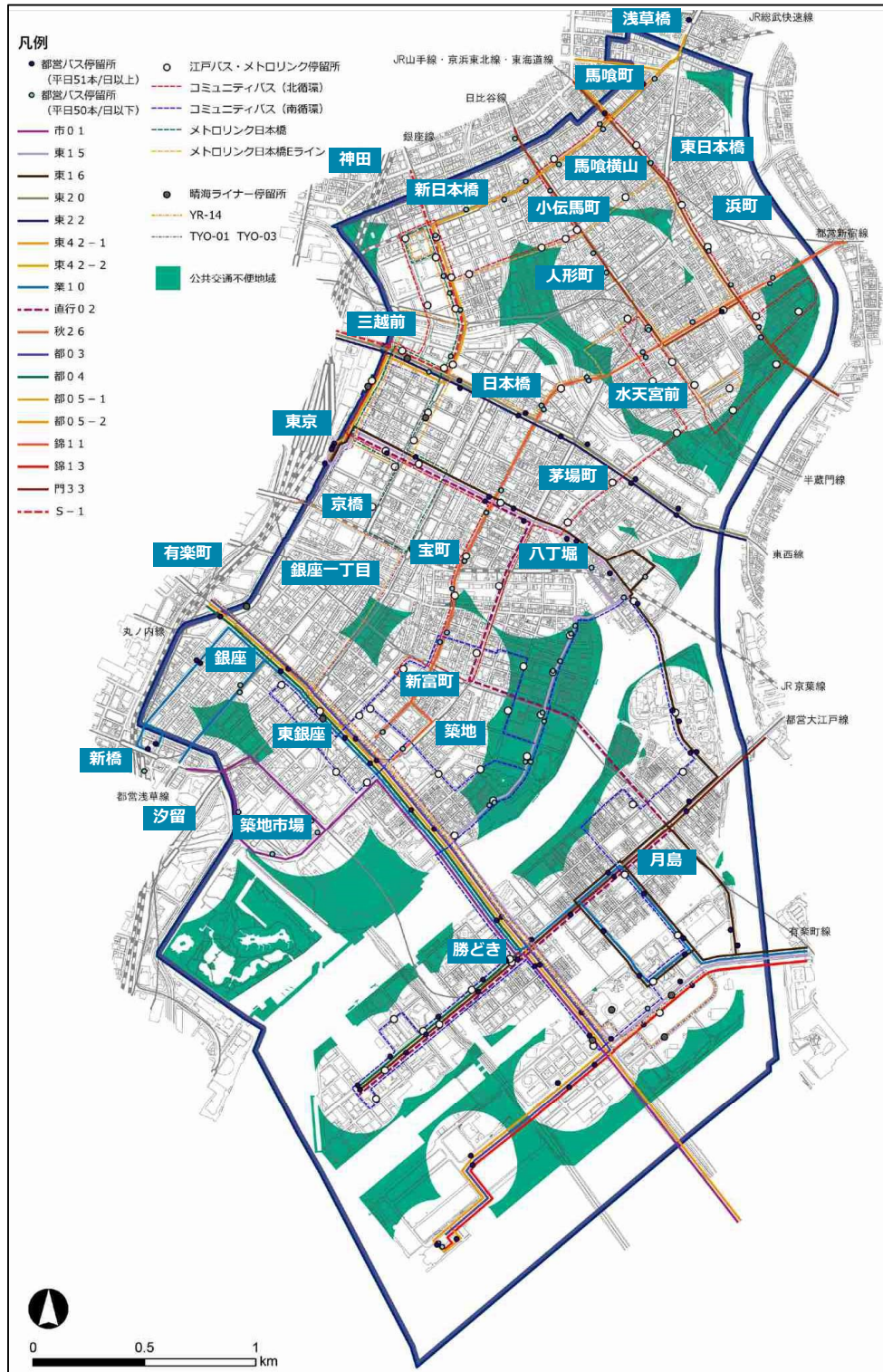


図 2-11 公共交通不便地域

出典：中央区総合交通計画 2022

4) 目的別移動手段

目的別に区民の移動手段の状況を見ていくと、全目的（図 2-12）では約 9%が自転車を利用してありますが約 45%は、鉄道・電車、約 30%は、徒歩のみで移動しています。

通勤および通学（図 2-13,14）においては、区民の主な移動手段は鉄道となっています。区内間での通勤においては、約 48%が徒歩、約 22%が鉄道、約 16%が自転車を利用しているのに対し、区内間での通学においては約 80%が徒歩となっています。

買い物・通院・習い事等をはじめとする私事（図 2-15）においては、区民の約 49%が徒歩のみで移動し、次いで鉄道が約 25%、自転車が約 11%となっています。

業務（図 2-16）においては、主な移動手段は鉄道となっていますが、他の目的と比較して自家用車の利用が多く自転車は、少ない傾向があります。

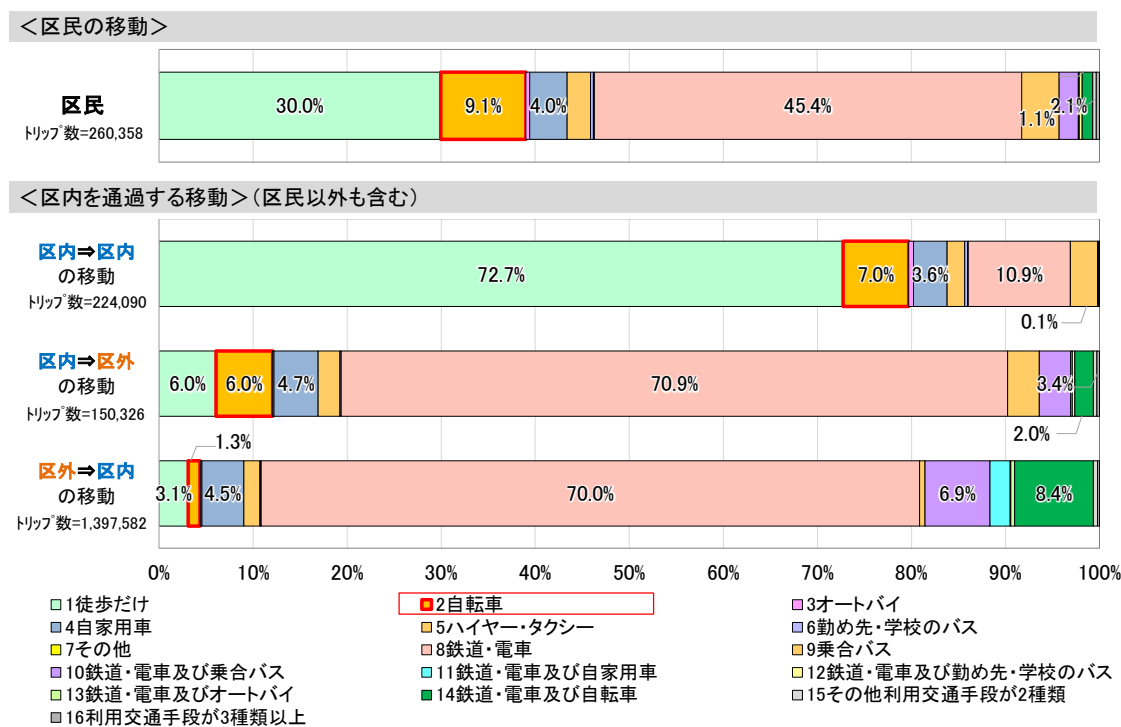


図 2-12 交通手段分担率（全目的）

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

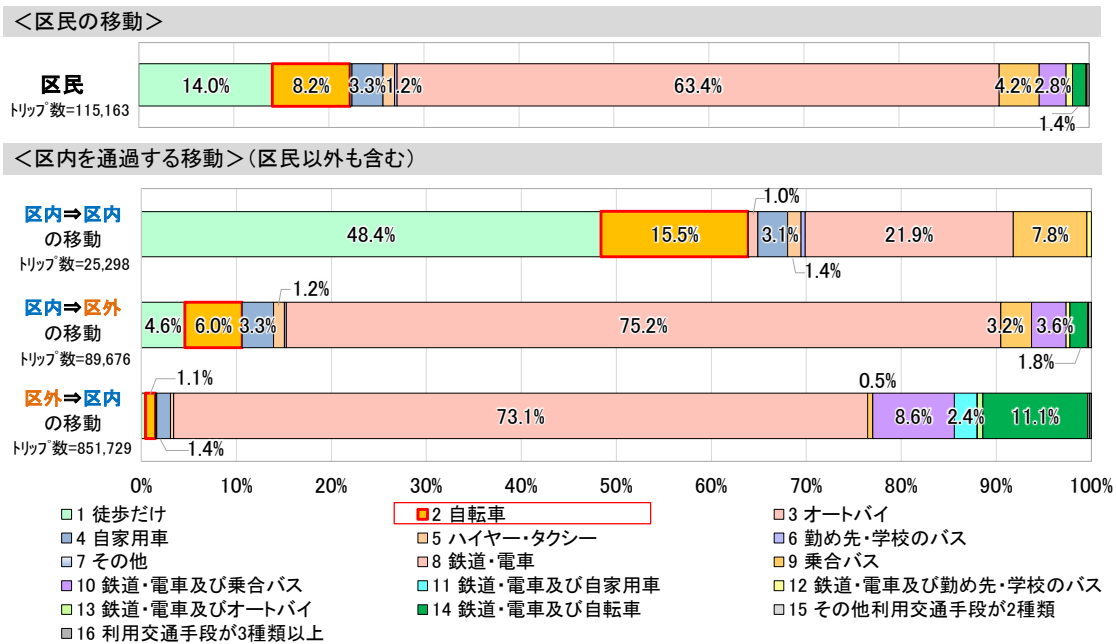


図 2-13 交通手段分担率 (通勤) ※帰宅含む

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

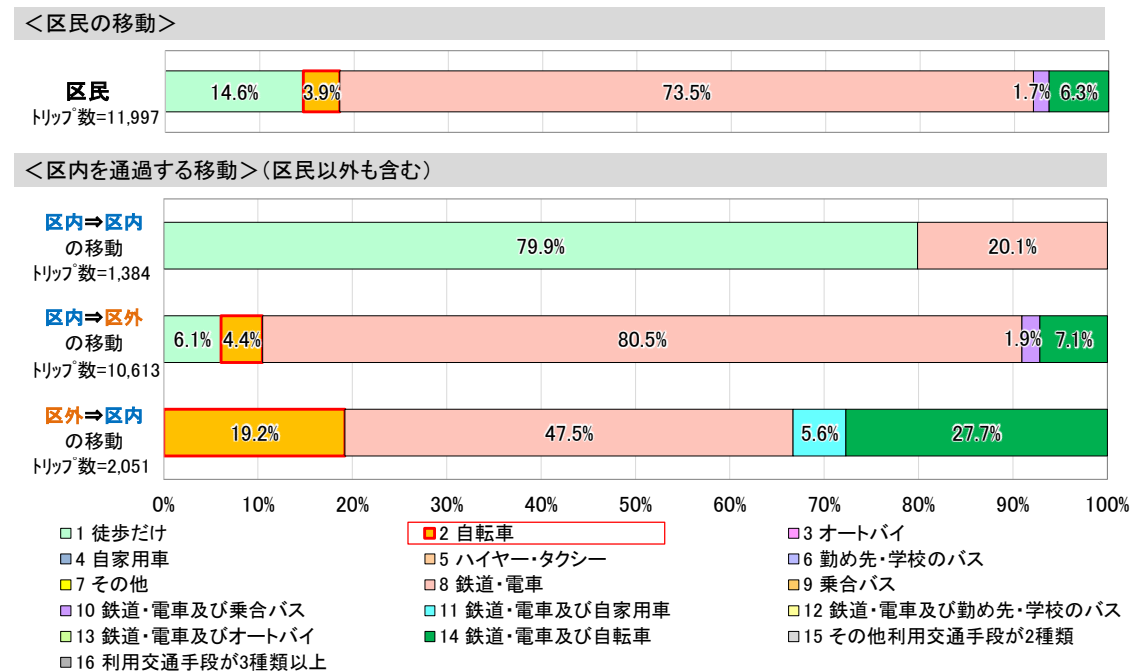


図 2-14 交通手段分担率 (通学) ※帰宅含む

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

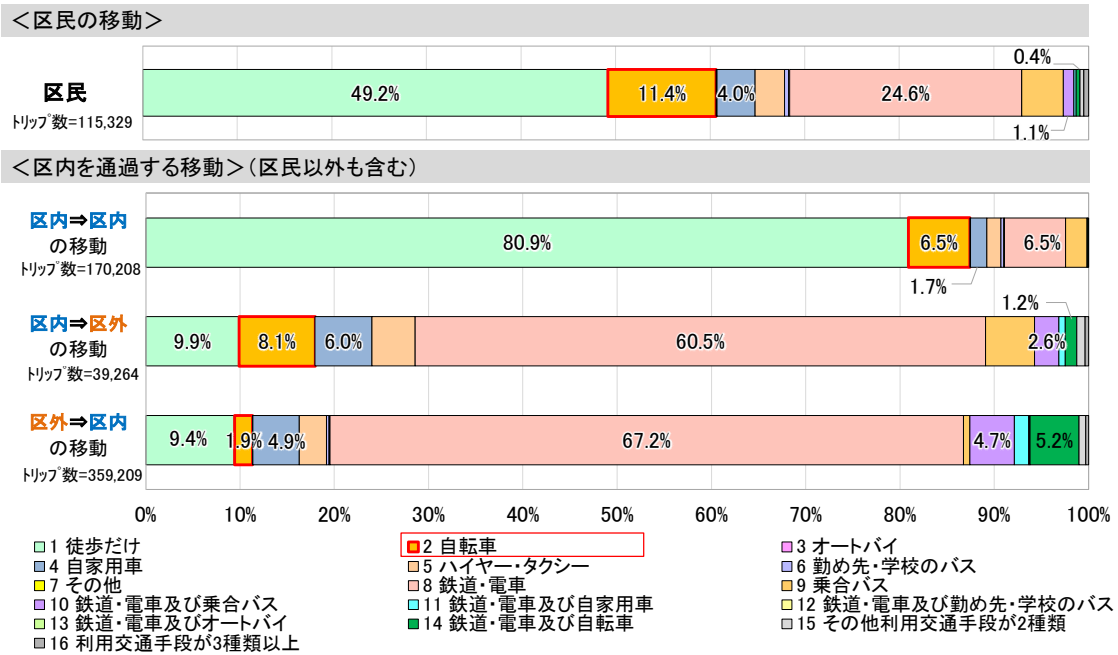


図 2-15 交通手段分担率（私事）※帰宅含む

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

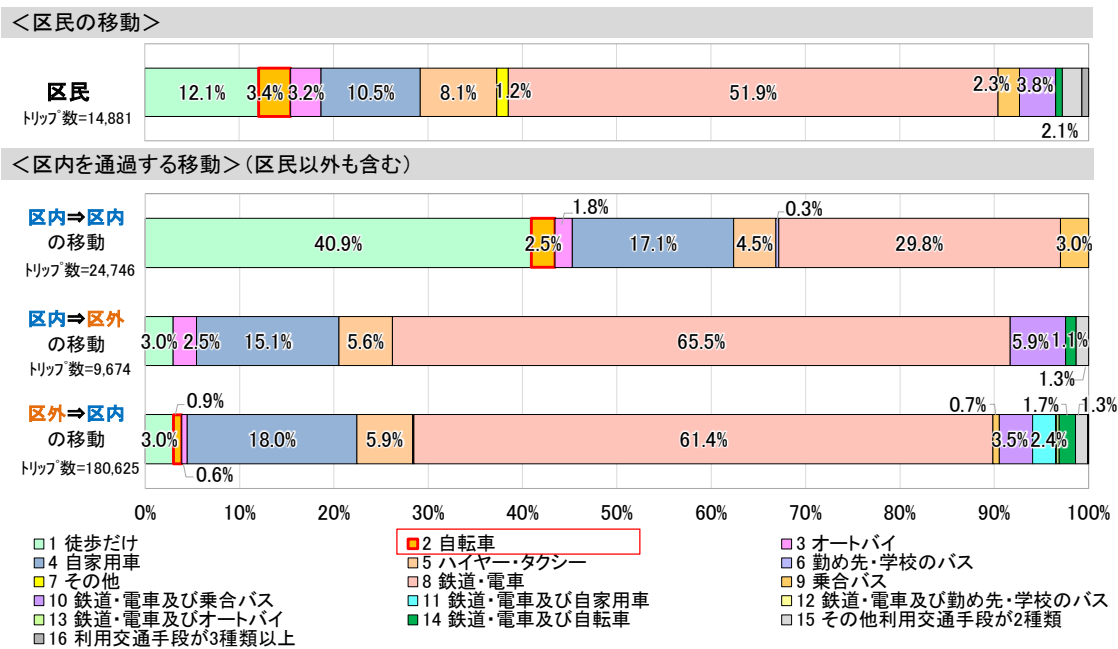


図 2-16 交通手段分担率（業務）※帰宅含む

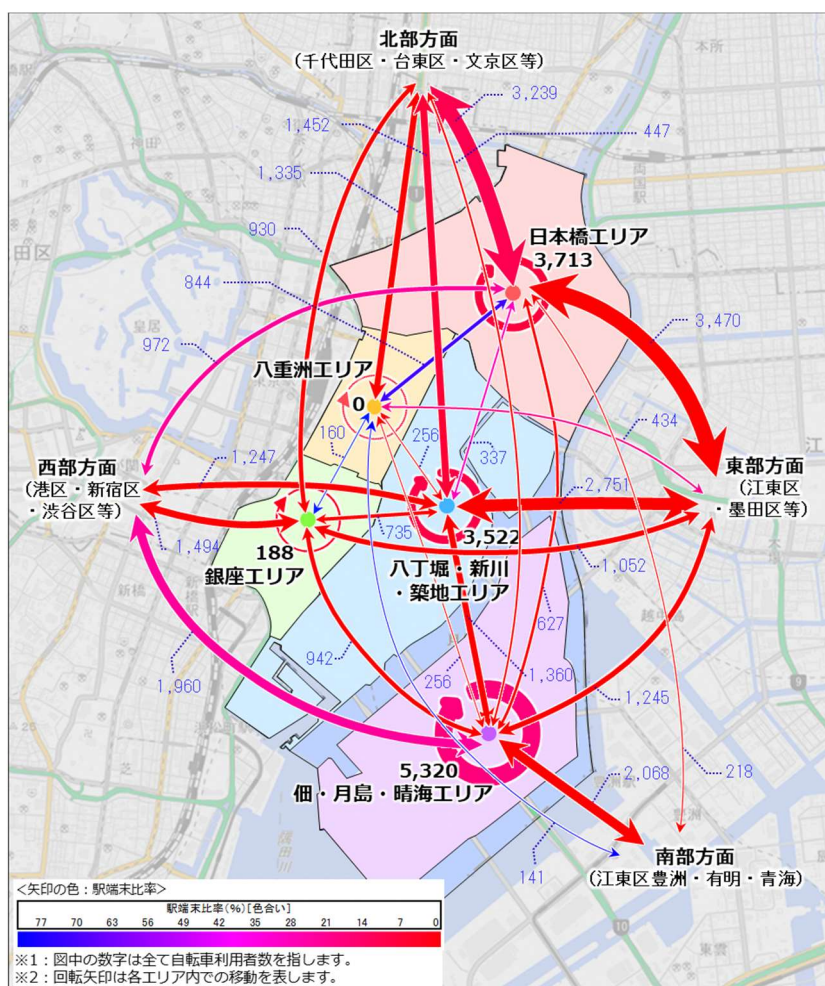
出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

2 自転車の利用状況

(1) エリア別利用状況

区内の自転車利用状況をエリア別に見ると、佃・月島・晴海エリアや日本橋エリア、八丁堀・新川・築地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は自転車利用は少ない傾向です。エリア間の自転車利用状況については、日本橋エリアや八丁堀・新川・築地エリアから江東区・墨田区等の東部方面へ、日本橋から千代田区・台東区・文京区等の北部方面へ、佃・月島・晴海エリアから江東区豊洲・有明・青海等の南部方面等、区を超えた移動に利用する人も多い傾向です。

また、駅端末比率を見ると、区内の移動や、東部の隣接区方面への移動については駅端末比率が小さく、自転車で目的地まで直接移動している人が多いことがわかります。一方、西部の隣接区方面への移動については、駅まで自転車を利用して目的地までは鉄道等で移動する人がより多い傾向にあります。



< 駅端末比率とは >

- 駅端末比率は、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駅端末比率が小さく、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。
- 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。

図 2-17 中央区における自転車移動状況

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

(2) 利用頻度・目的

無作為に抽出した区民及び区立駐輪場の利用者へのアンケート（以下、「中央区自転車アンケート」とする）においては、自転車を週に数回以上の頻度で利用する人は全体の約 46% となっています。

利用目的としては、買い物や食事といった私事が約 73% と最も多くなっており、次いで、通勤が約 41%、子どもの送迎が約 19% と、日常生活の中で自転車が利用されています。

問：自転車を利用しますか

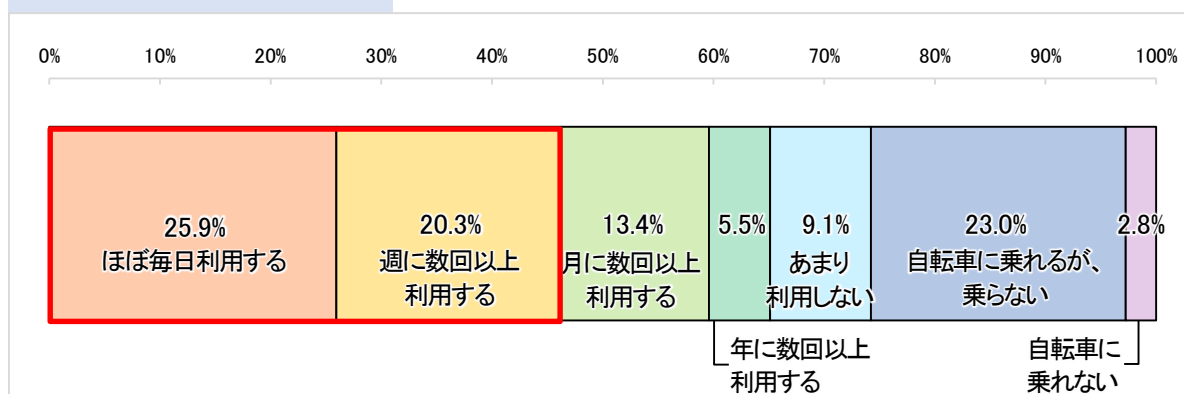


図 2-18 自転車の利用状況

出典：中央区自転車アンケート（令和 4 年 10 月～11 月）

問：日常生活での自転車の主な利用目的をお答えください

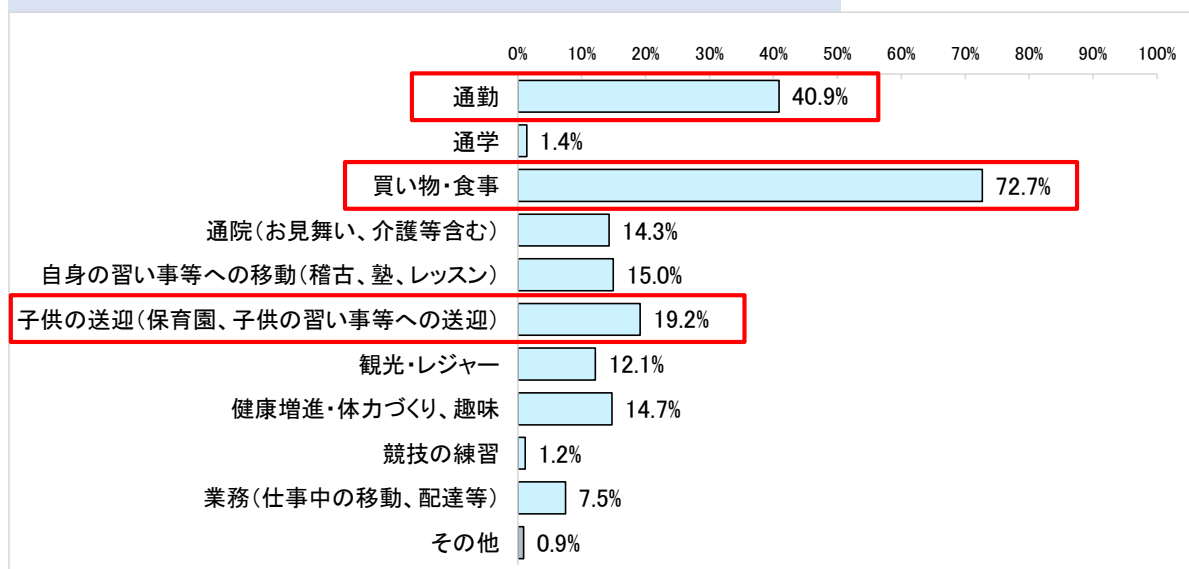


図 2-19 自転車の利用目的

出典：中央区自転車アンケート（令和 4 年 10 月～11 月）

(3) 自転車の利用意向

今後、自転車通行空間の整備や、シェアサイクルの普及等により、自転車が利用しやすい環境になった場合、徒歩で行くには距離がある商業施設・観光スポット等へ行ってみたいと回答した人が半数以上と、自転車の利用意向がありました。

問：自転車の利用環境が改善した場合、行ってみたい場所はどこですか

(自転車を「年に数回以上利用する」または「あまり利用しない」人が回答)

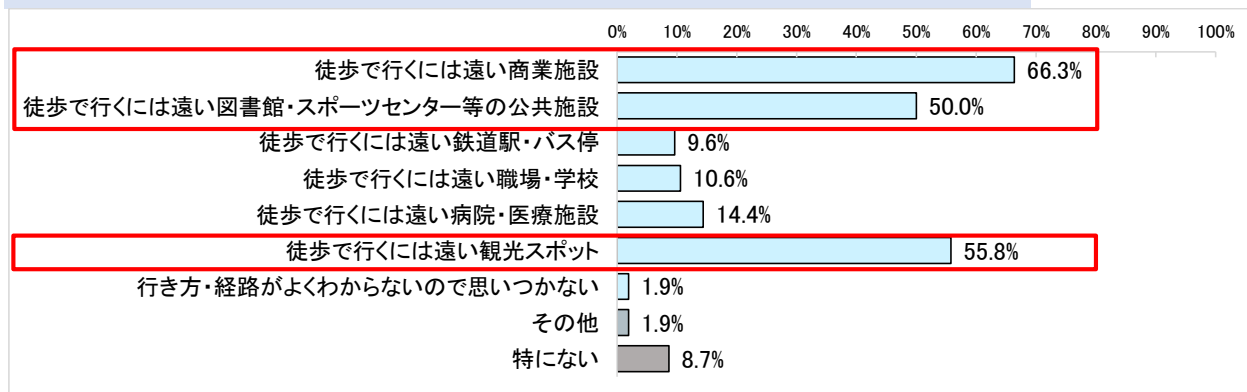


図 2-20 自転車で行ってみたい場所

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

3 安全・安心な自転車利用

(1) 自転車関与事故の発生状況

自転車が関与する事故は、勝どき橋付近で多く発生しており、自転車同士の事故や、自転車が加害者となり得る対歩行者事故が多く発生しています。また、銀座駅付近では自転車が被害者となり得る対自動車または二輪車事故も多く発生しています。

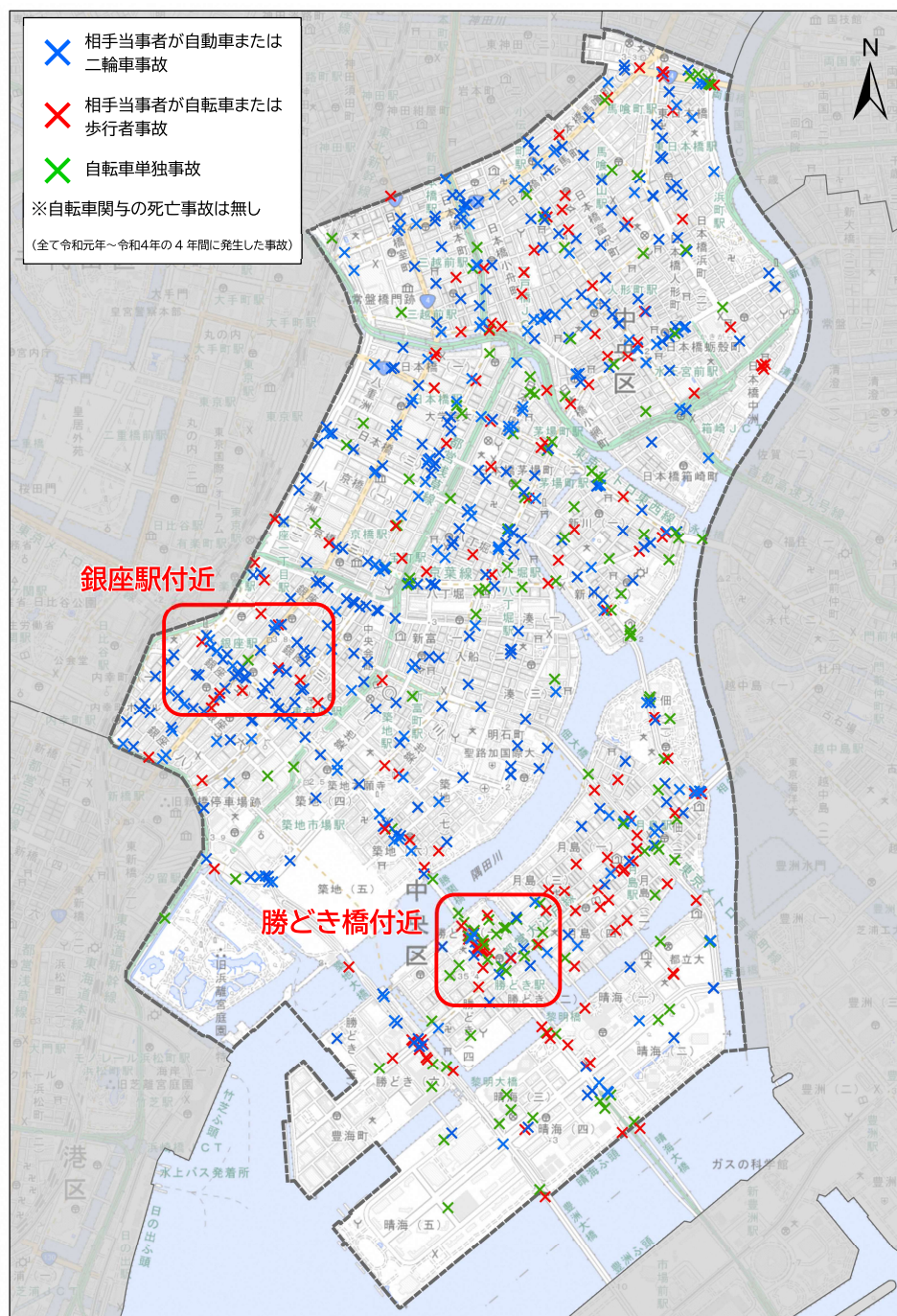


図 2-21 中央区における自転車関与事故発生位置

出典：交通事故統計情報オープンデータ
(警察庁 令和1(2019)年～令和3(2021)年) を基に作成

区内の交通事故件数は、平成 26 (2014) 年から令和 4 (2022) 年にかけて減少傾向となっていますが、自転車関与事故は、ほぼ横ばいで推移しており、自転車関与事故が全事故に占める割合は増加傾向にあります。また、令和 4 (2022) 年の交通事故に占める自転車関与事故割合は、23 区中 20 位となっています。

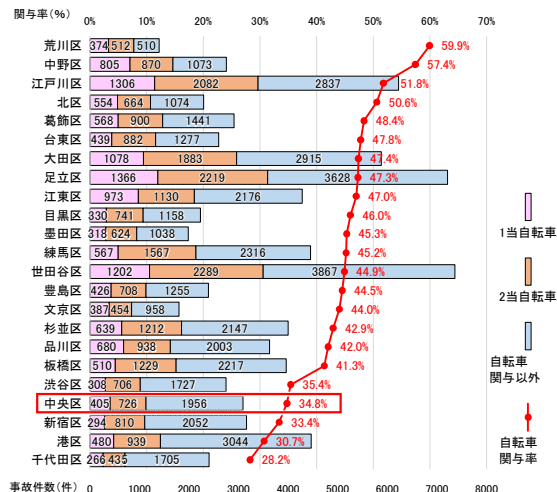
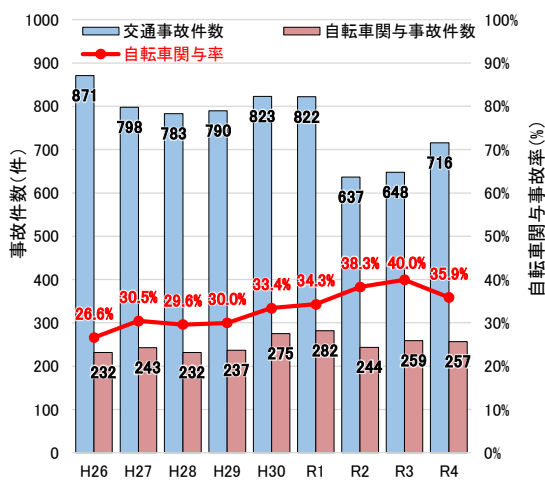


図 2-22 中央区における自転車関与事故の推移 図 2-23 東京都 23 区の自転車関与事故率 (令和 4 (2022) 年中)
出典：警察庁自転車事故関連データを基に作成 (左、右ともに)

区内の自転車が関与する事故の相手当事者別の割合を見ると、対自動車事故が 59% と最も高く、次いで自転車単独事故が 17% となっています。一方で、自転車が加害者となる可能性の高い対歩行者事故は全国 (4%) と比較して、中央区では 13% と高い割合になっています。

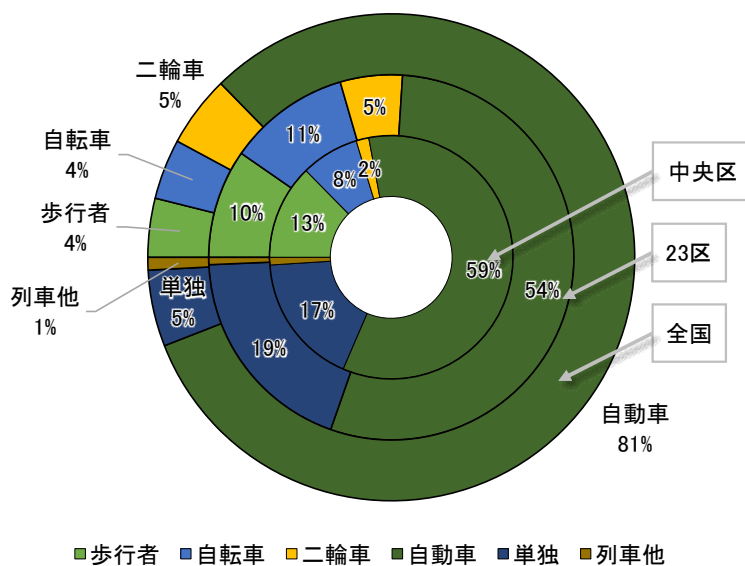


図 2-24 自転車関与事故の相手当事者割合
出典：交通事故オープンデータ (警察庁) より、令和 2 年~4 年中の事故を集計

区内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48.4%となっており、全国の9.1%、東京都の22.6%と比較して高い割合にあります。

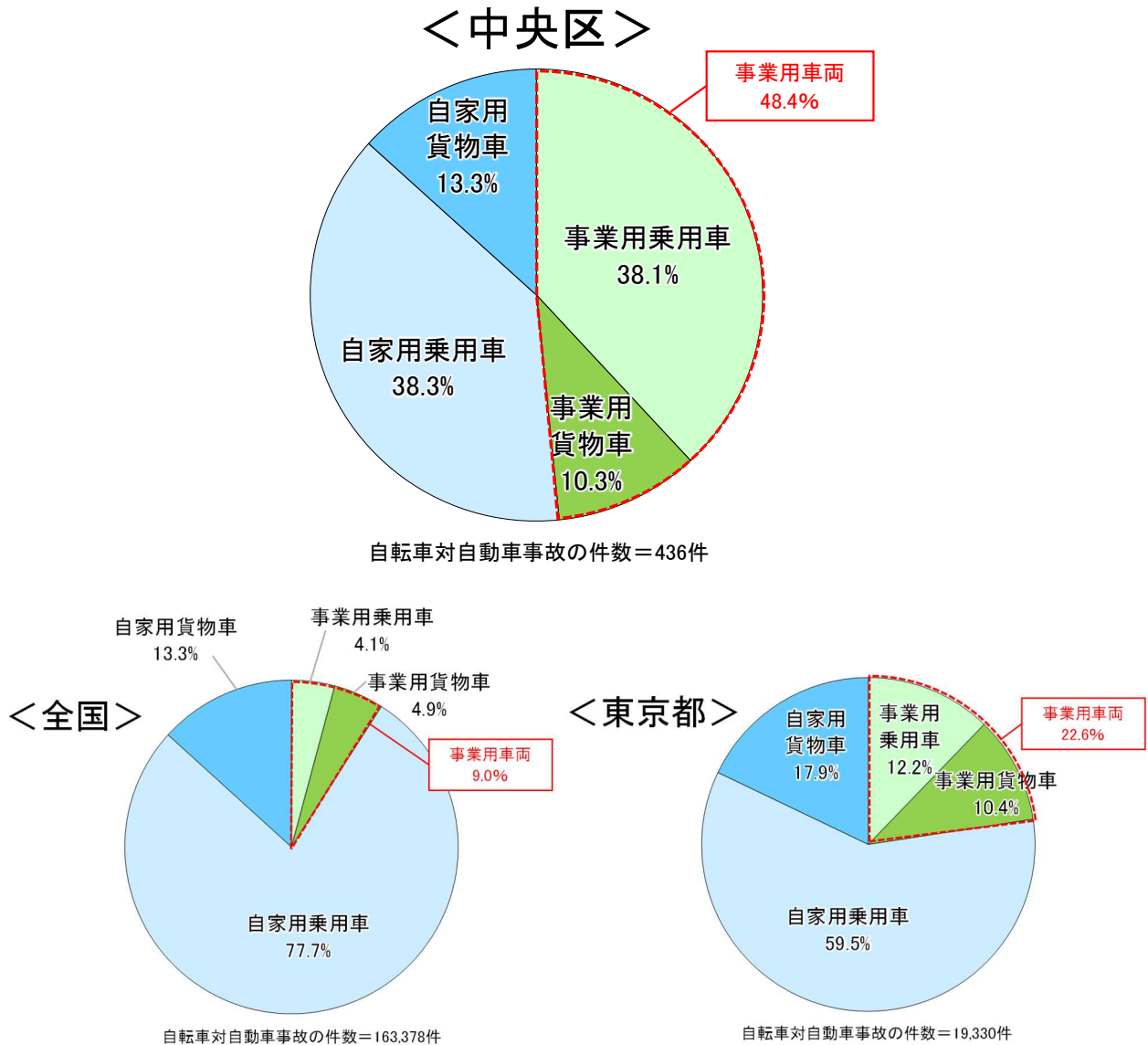


図 2-25 自転車対自動車事故における自動車の用途別事故発生状況

出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より令和2年～4年中の自転車対自動車事故を集計

(2) 自転車の練習場所

区立公園内での自転車通行は禁止されていることから、子どもが公園内で自転車を練習することが出来ない状況です。

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。

図 2-26 公園・児童遊園利用上のお願い（中央区 HP）



図 2-27 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））

(3) 自転車の安全利用に関する意識

自転車の歩道通行に関する意識は、中央区自転車アンケートによると、歩行者は、「歩道でスピードを出さないでほしい」と感じているのに対して、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」と回答していることから、自転車側と歩行者側で受け止め方に違いがあります。

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

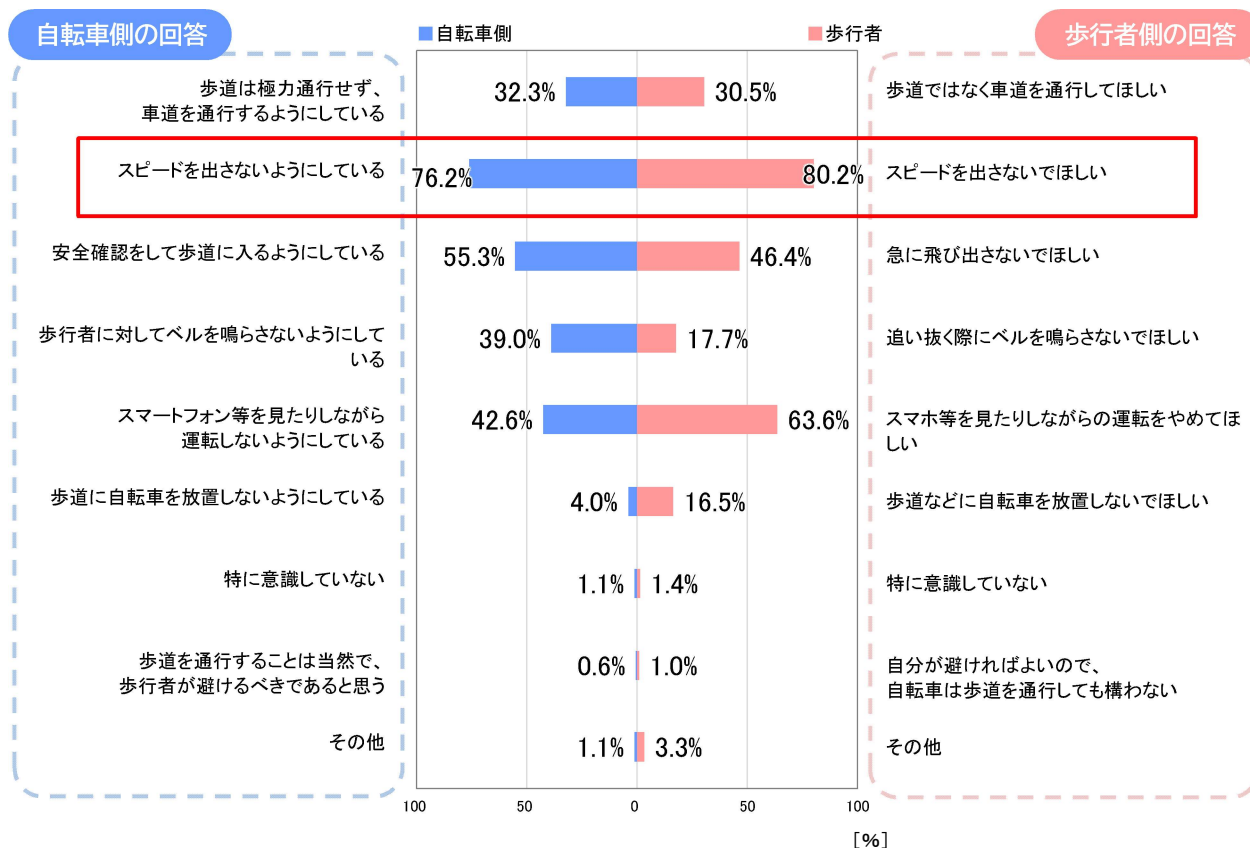


図 2-28 自転車の歩道走行に関する自転車・歩行者の意識

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

また、自転車の車道通行に関する意識は、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」と感じる人が多いのに対し、自動車利用者は「自転車は急に飛び出さないでほしい」と感じる人が多いなど、自転車側と自動車側にも受け止め方に違いがあります。

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（ドライバー、同乗者、バス・タクシーの旅客）としてどう思いますか。

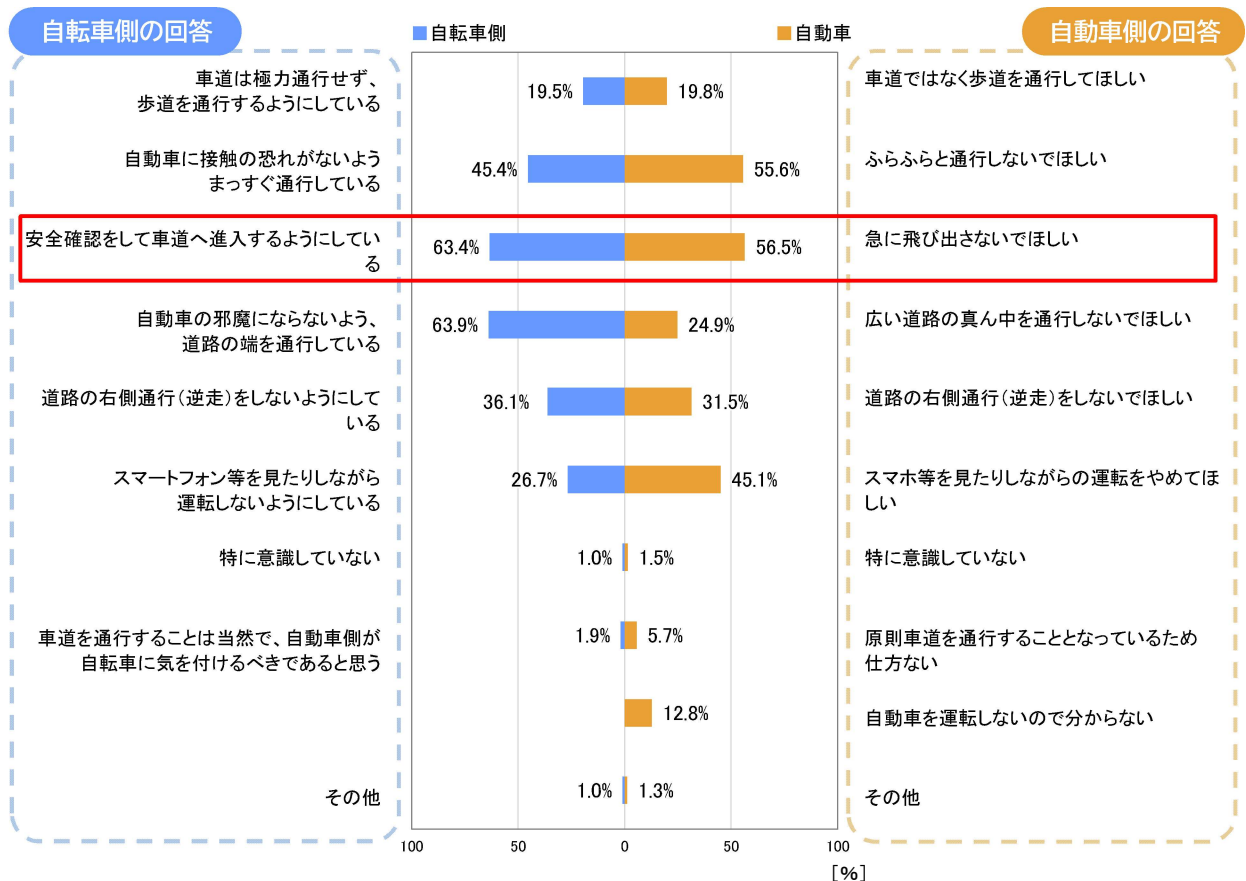


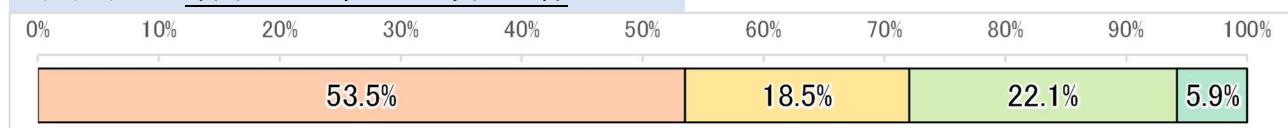
図 2-29 自転車の車道走行に関する自転車・自動車の意識

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

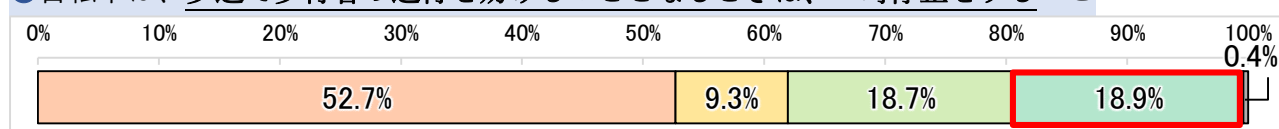
自転車利用者のルール認知と遵守の状況については、「歩道で歩行者の進行を妨げることとなる時の一時停止」、「道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所での一時停止」に関しては、ともに約20%がルールを知らなかったと回答しており、認知・遵守割合が低い傾向にあります。

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ルールを知っていますか

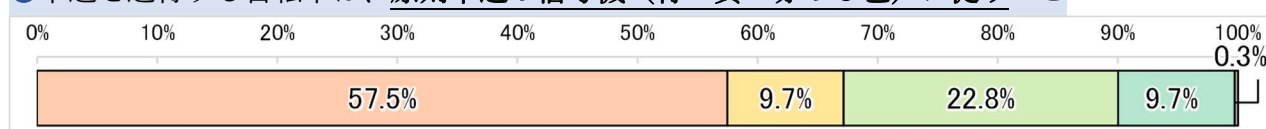
●自転車は、原則として車道の左側を通行すること



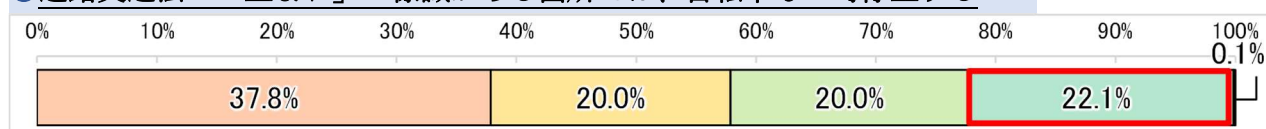
●自転車は、歩道で歩行者の進行を妨げることとなる時は、一時停止をすること



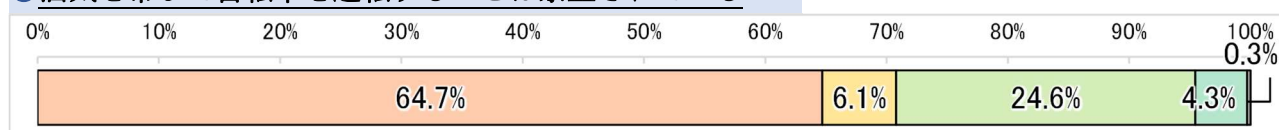
●車道を通行する自転車は、原則車道の信号機（青・黄・赤の3色）に従うこと



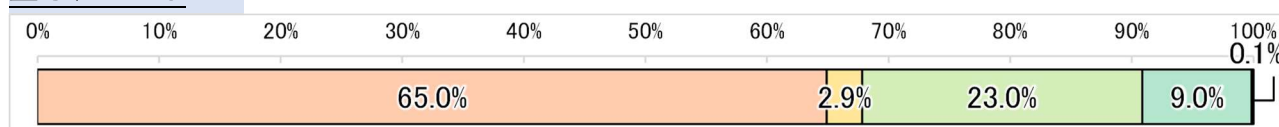
●道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所では、自転車も一時停止すること



●酒気を帯びて自転車を運転することは禁止されていること



●東京都では、道路交通規則に基づき、自転車を運転中の携帯電話やスマートフォンの使用が禁止されていること



- 知っており、実施している
- 知っているが、自分は自転車に乗らない
- そのようなルールはないと思う
- 知っているが、あまり実施していない
- 知らなかった

図 2-30 自転車に関するルールの認知・遵守状況

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

(4) 自転車損害賠償保険の加入状況

令和2年4月1日より、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務となりました。

自転車損害賠償保険の加入状況について、国土交通省による令和3（2021）年3月のアンケート調査によると、全国では自転車を月に数回以上利用する人のうち約63%が加入しています。

一方で、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た上で加入しており、全国と比べてやや高い傾向にあります。また、利用者自身が加入状況をわかっていない人も約9%存在しています。

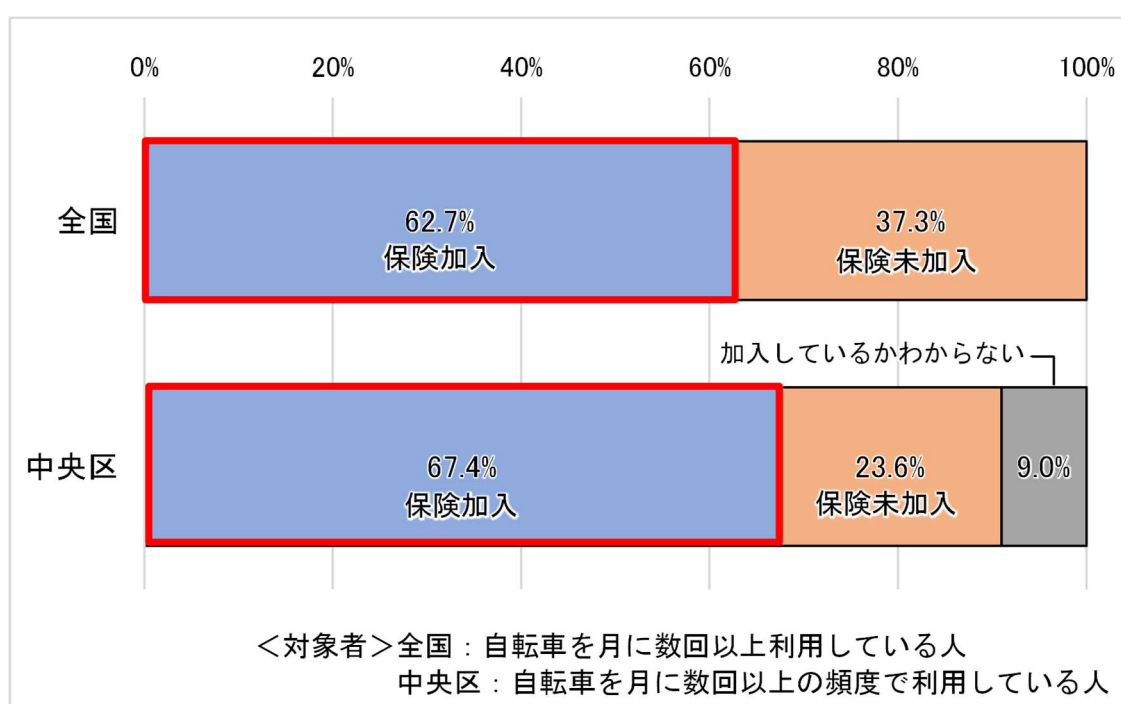


図 2-31 自転車損害賠償保険加入状況（全国・中央区）

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（全国）、中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）（中央区）を基に作成

4 自転車の通行空間

(1) 自転車通行空間の現状

区内の自転車通行空間は、交通管理者や道路管理者によって、自転車専用通行帯や、ナビマーク・ナビラインのピクトグラム等の設置が進んでいる状況です。

表 2-1 自転車通行空間の整備事例

自転車と歩行者が分離された整備方法		
自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (ナビライン・ナビマーク)
<p>川崎市の整備事例</p> 	<p>小伝馬町の整備事例</p> 	<p>朝潮橋の整備事例</p> 

国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月)では、自転車の通行空間は原則車道としておりますが、区内には、上記の整備事例のほか、自転車の通行が可能となっている歩道内において、舗装の色彩を変えることで、自転車が通行すべき部分を示している箇所があります。

その他の整備方法
歩道内で自転車が通行すべき部分の表示
<p>浜町の事例</p> 

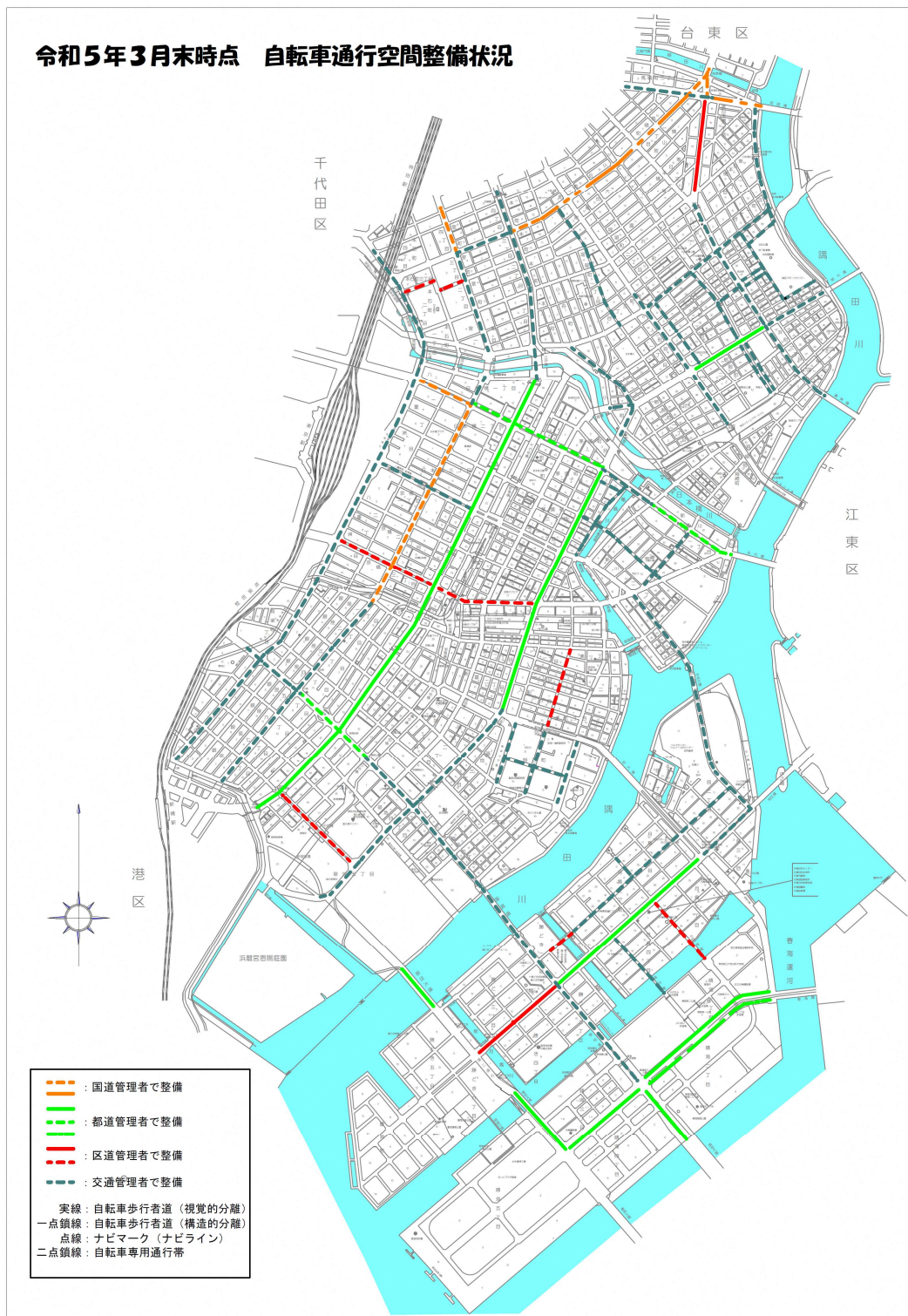


図 2-32 自転車通行空間等整備状況

出典：自転車通行空間整備図（中央区、令和5（2023）年3月時点）

※上記のナビマーク（ナビライン）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ます。

また、中央区自転車アンケートでは、車道上の自転車専用通行帯やナビマーク・ナビラインの設置に対して、約 68%の人が通行しやすい・やや通行しやすいと回答しています。

加えて、回答者の約 59%が自転車通行空間の整備は自転車の利用促進のために優先的に実施すべき取組と回答しています。

問：車道上に自転車専用通行帯やナビマーク・ナビラインがある道路は自転車で通行しやすいですか

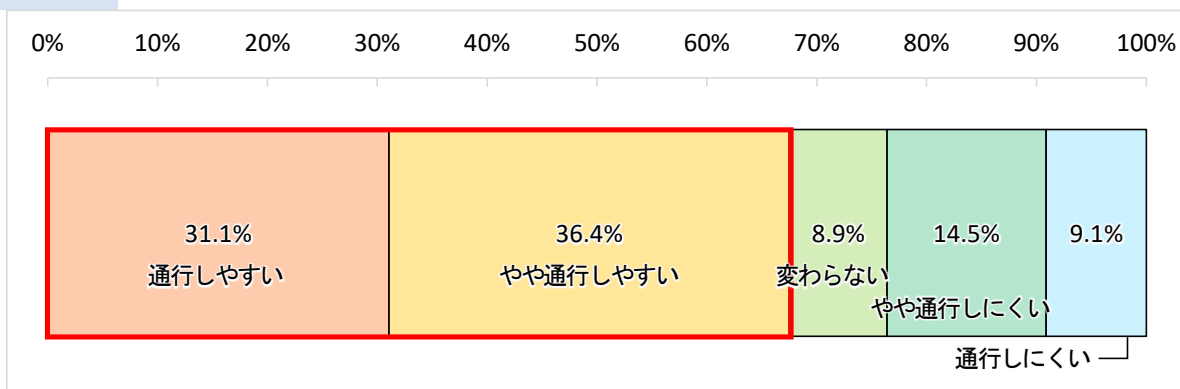


図 2-33 自転車専用通行帯やナビマーク・ナビラインの通行に関する意識

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

問：今後、中央区における自転車の利用を促進するために、優先的に実施すべきと思う取組を選択してください（3つまで選択）

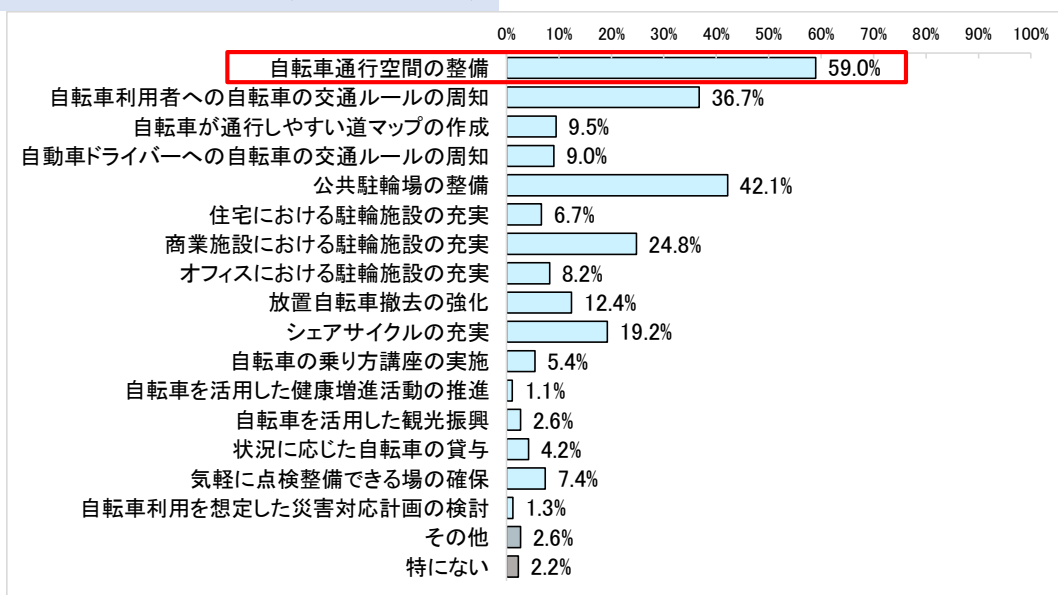


図 2-34 自転車利用促進のために実施すべきと思う取組

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

(2) 自転車通行規制の状況

自転車の通行に係る規制は、環状2号線等の自転車の車道通行が規制されている箇所や、歩行者専用道路の指定、特定禁止区間（歩行者天国）の指定が区内の各箇所にあります。

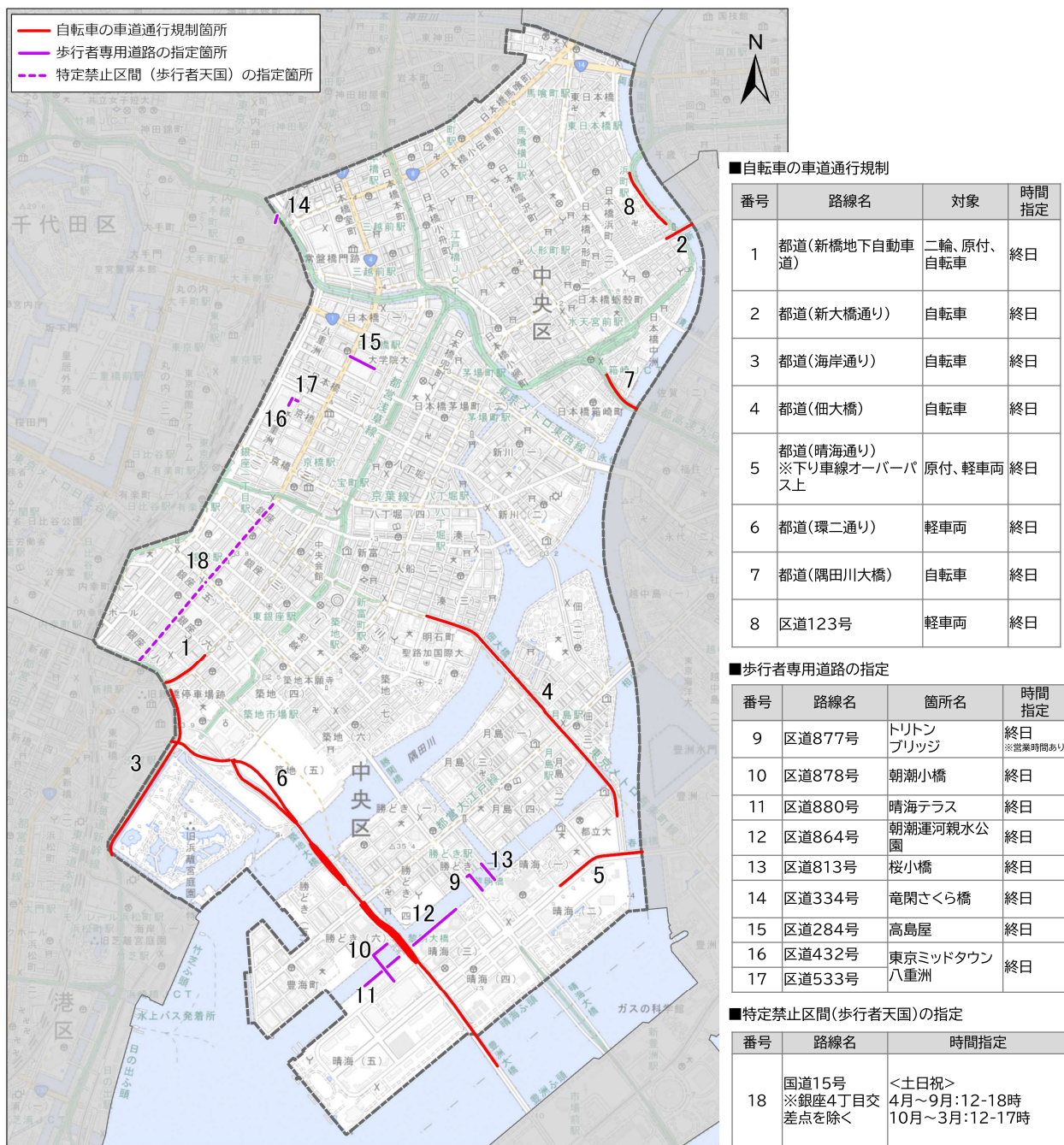


図 2-35 自転車の通行規制箇所

(3) 路上駐車の状態

区内には、時間制限駐車区間が日本橋・八重洲・銀座を中心に多くの道路上に設けられています。

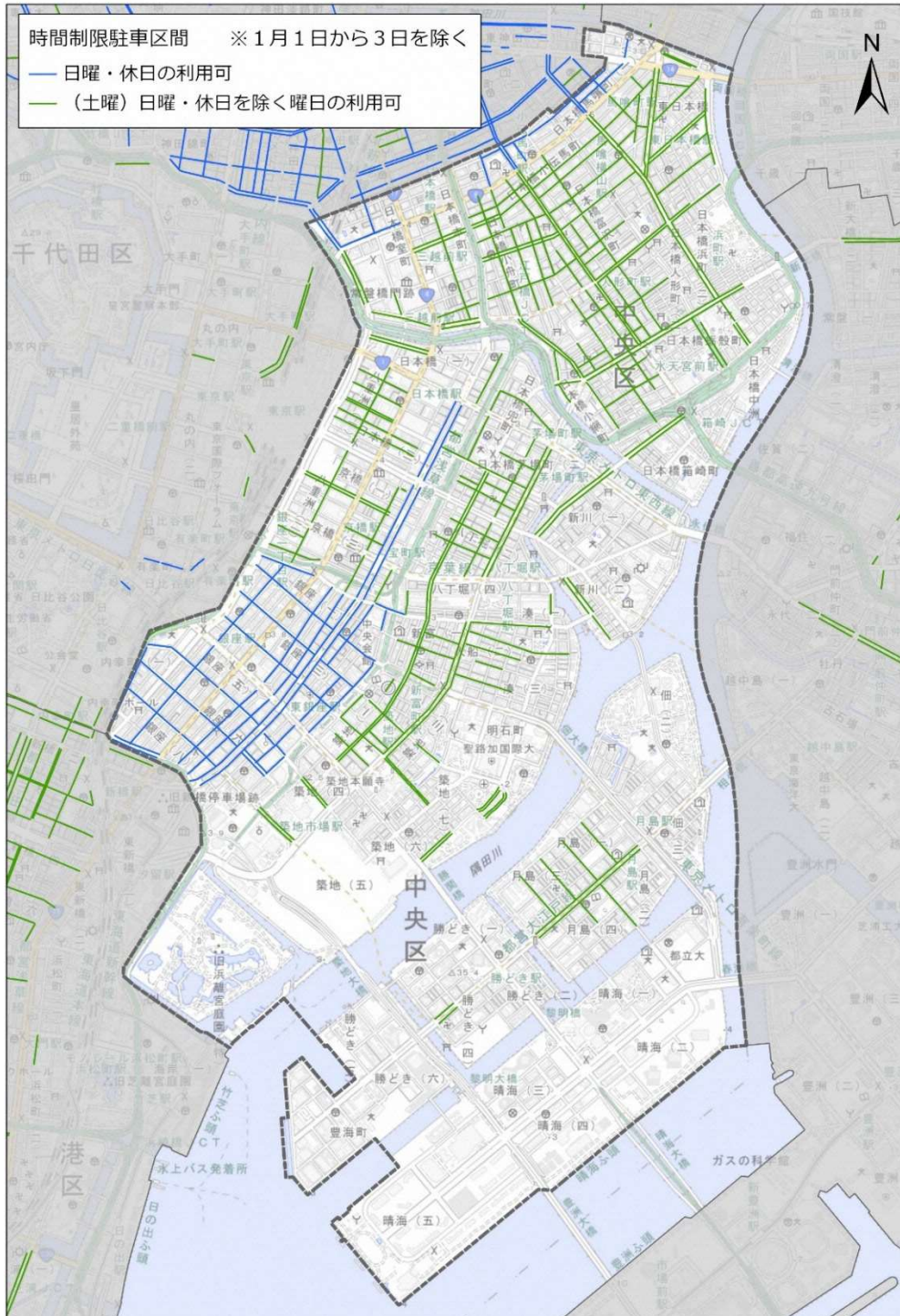


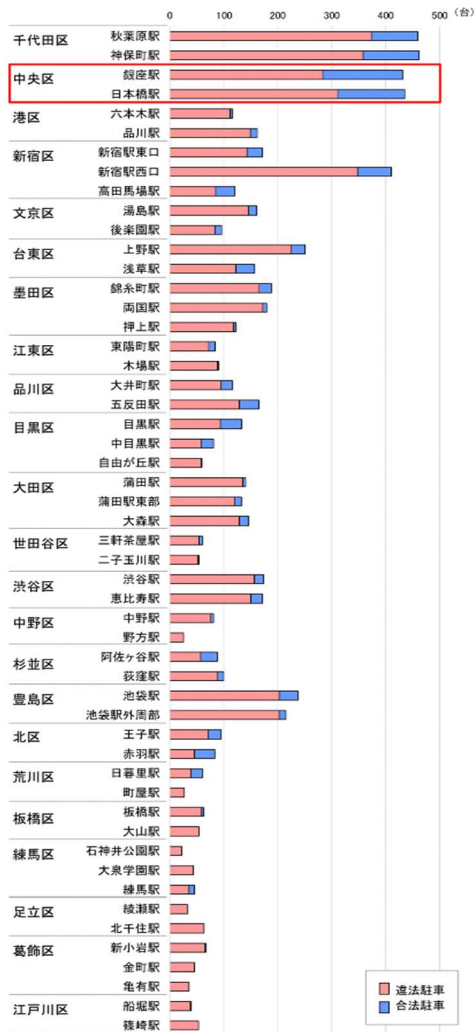
図 2-36 時間制限駐車区間

出典：時間制限駐車区間案内地図（警察庁）を基に作成

平日ピーク時1時間当たりの合法・違法合わせた路上駐車台数は、23区の調査対象箇所のうち日本橋駅が3番目に多く、違法路上駐車台数も日本橋駅が4番目、銀座駅が5番目に多くなっています。

近年の23区における路上駐車台数の推移は、やや減少傾向であり、うち違法路上駐車が約83%を占めています。

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)

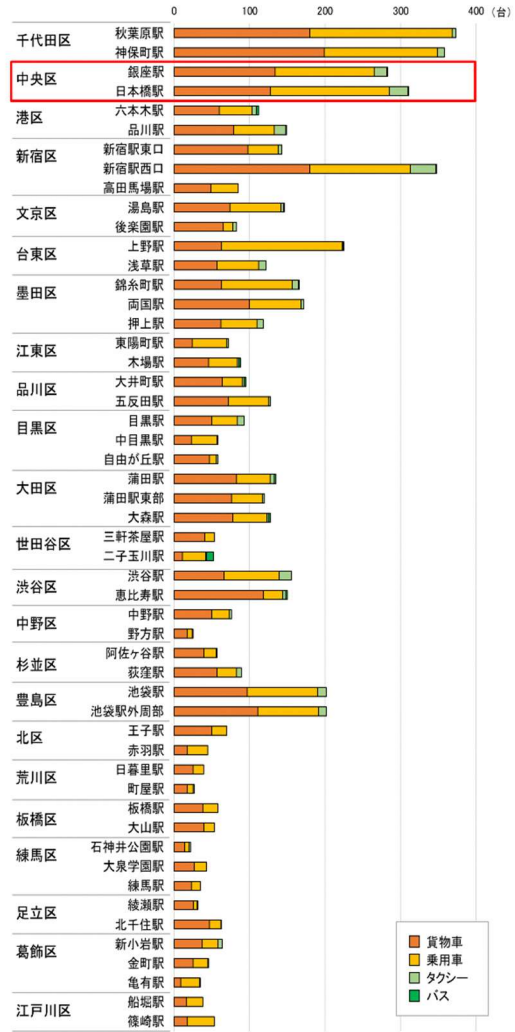


図 2-37 中央区の路上駐車状況

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

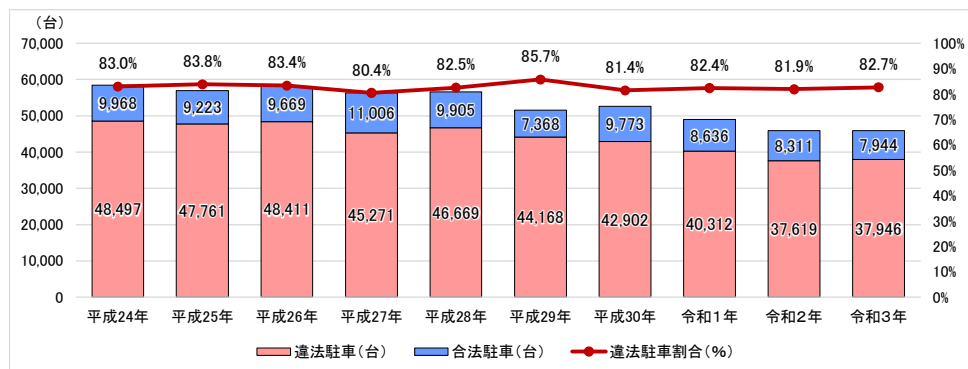


図 2-38 23区の路上駐車台数推移

出典：駐車対策の現状（令和4年11月 警察庁）を基に作成

中央区自転車アンケートでは、自転車利用者の約56%が「路上駐車が多い道路」を危険だと感じており、他の箇所と比べて危険を感じる人が最も多くなっています。

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くなっています。

問：自転車利用時、危険と感じる箇所はどのようなところですか

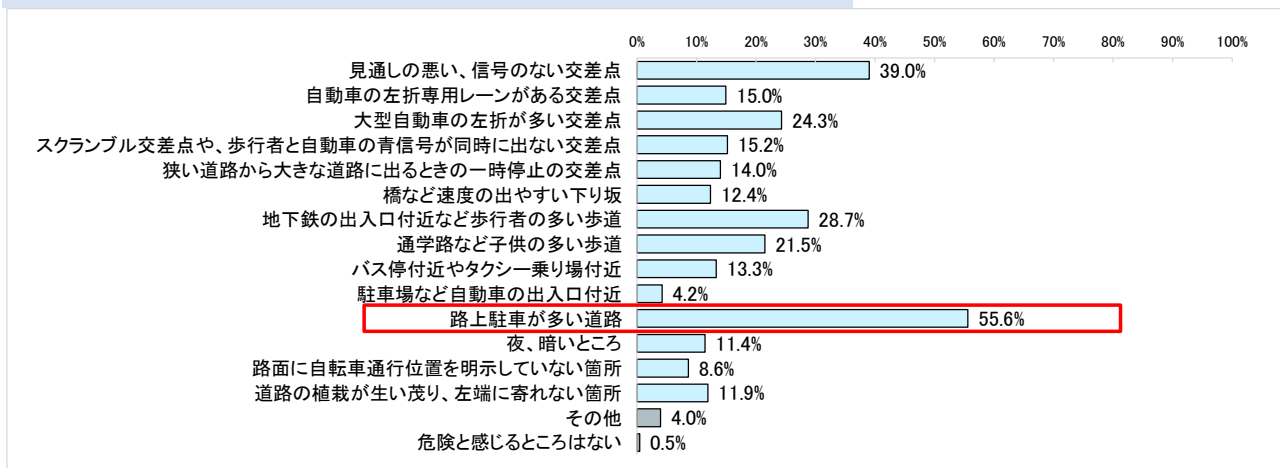


図 2-39 自転車利用時に危険と感じる箇所

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

問：路上駐車に対してどのような場面で危険と感じたかお答えください

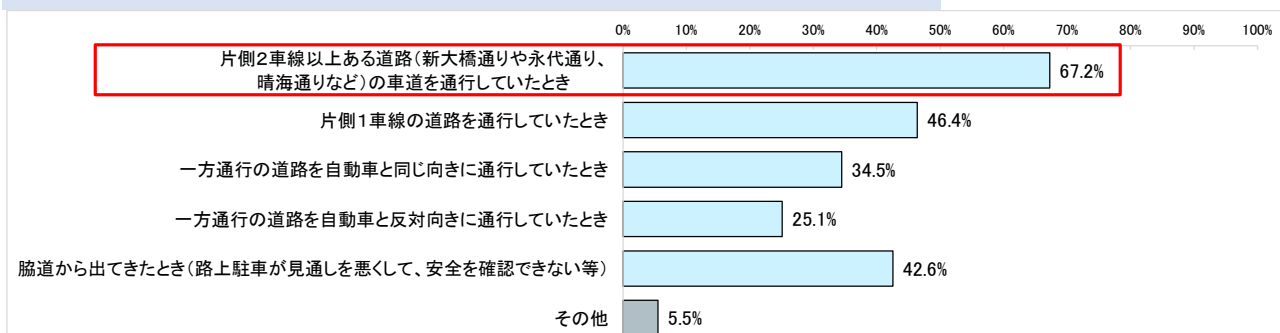


図 2-40 路上駐車に対して危険と感じた場面

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

5 自転車の駐輪環境

(1) 中央区における駐輪需要

中央区自転車アンケートでは、自宅に駐輪場がある人は約 88%と、多くの自転車利用者の自宅には駐輪場が整備されています。

しかし、自宅に駐輪場があると回答した人でも、共同の駐輪場が抽選制である人は約 30%となっており、駐輪できない可能性がある人も含まれていることがわかります。

問：自宅に駐輪場はありますか。駐輪場はどのような形態でしょうか。

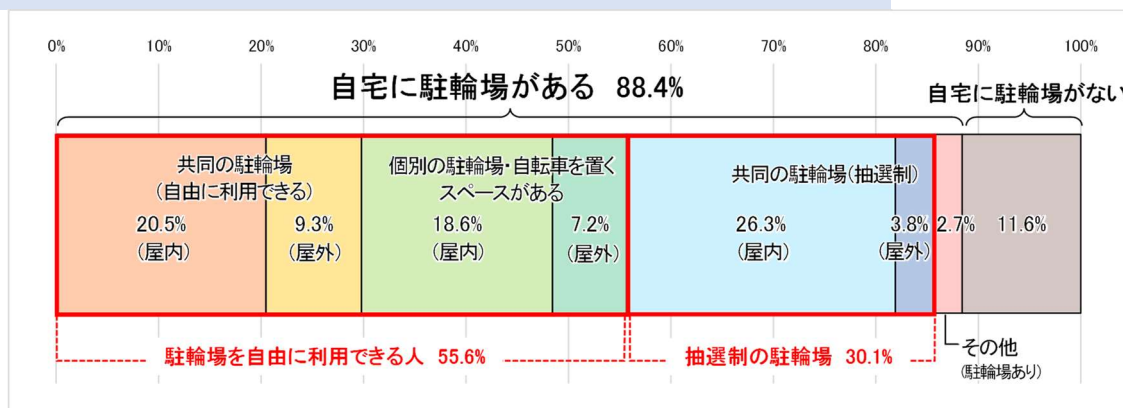


図 2-41 自宅の駐輪場設置状況と駐輪場の形態

出典：中央区自転車アンケート（令和 4 年 10 月～11 月）

また、勤務先・通学先まで直接自転車で移動する人の多くは、勤務先・通学先の駐輪場や近隣の公共駐輪場等を利用していますが、目的地付近の路上に駐輪している人も約 11%います。通勤・通学時に出発地から駅やバス停まで自転車で移動する人は、約 66%が目的地付近の公共駐輪場・路上駐輪場を利用しています。

問：通勤・通学先ではどこに自転車を停めることが多いですか

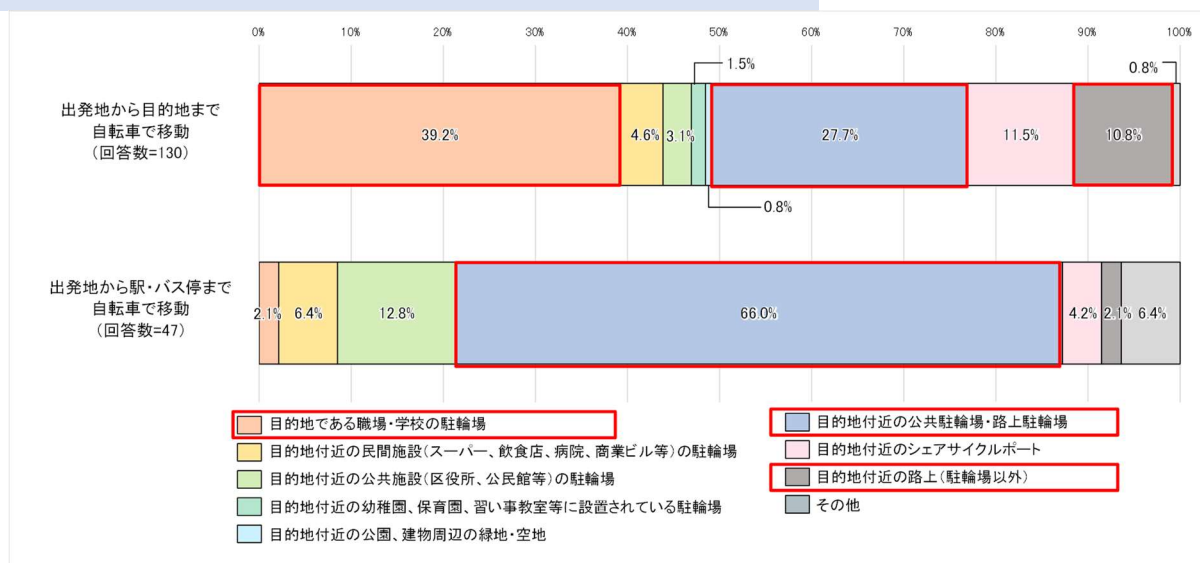


図 2-42 通勤通学時の自転車利用形態と駐輪場所

出典：中央区自転車アンケート（令和 4 年 10 月～11 月）

買い物等の私事利用で自転車を利用する人は、約 49%が目的地である民間施設の駐輪場を利用している一方で、約 22%は目的地付近の路上へ駐輪していると回答しました。

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しており、目的地である幼稚園や保育園等における駐輪場の整備が需要に対して不足していると考えられます。

問：買物、通院、習い事等へ自転車で出かけた際は、どこに自転車を停めることが多いですか

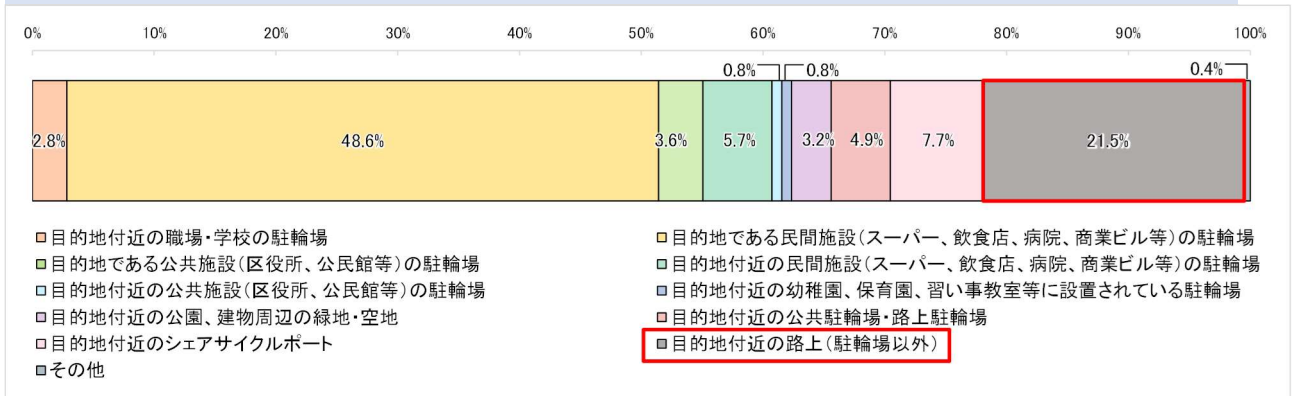


図 2-43 買い物等の目的で自転車を利用する場合の駐輪場所

出典：中央区自転車アンケート（令和 4 年 10 月～11 月）

問：子どもの送迎先では、どこに自転車を停めることが多いですか

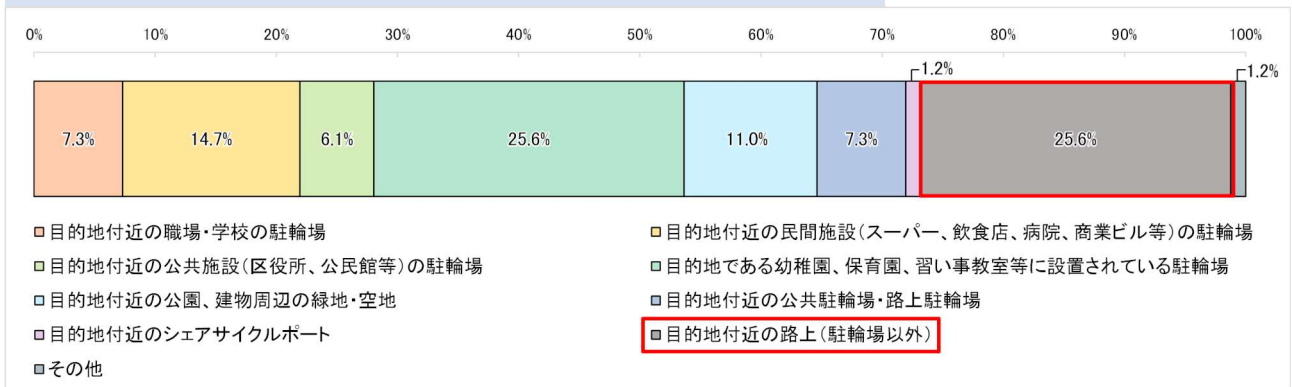


図 2-44 子どもの送迎等の目的で自転車を利用する場合の駐輪場所

出典：中央区自転車アンケート（令和 4 年 10 月～11 月）

(3) 放置禁止区域

駅周辺を中心に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するとともに、区域内の放置自転車に対し、警告の上、即日撤去を行っています。

また、放置禁止区域外の放置自転車に対しては、一定期間、注意・警告の後に撤去を行っています。

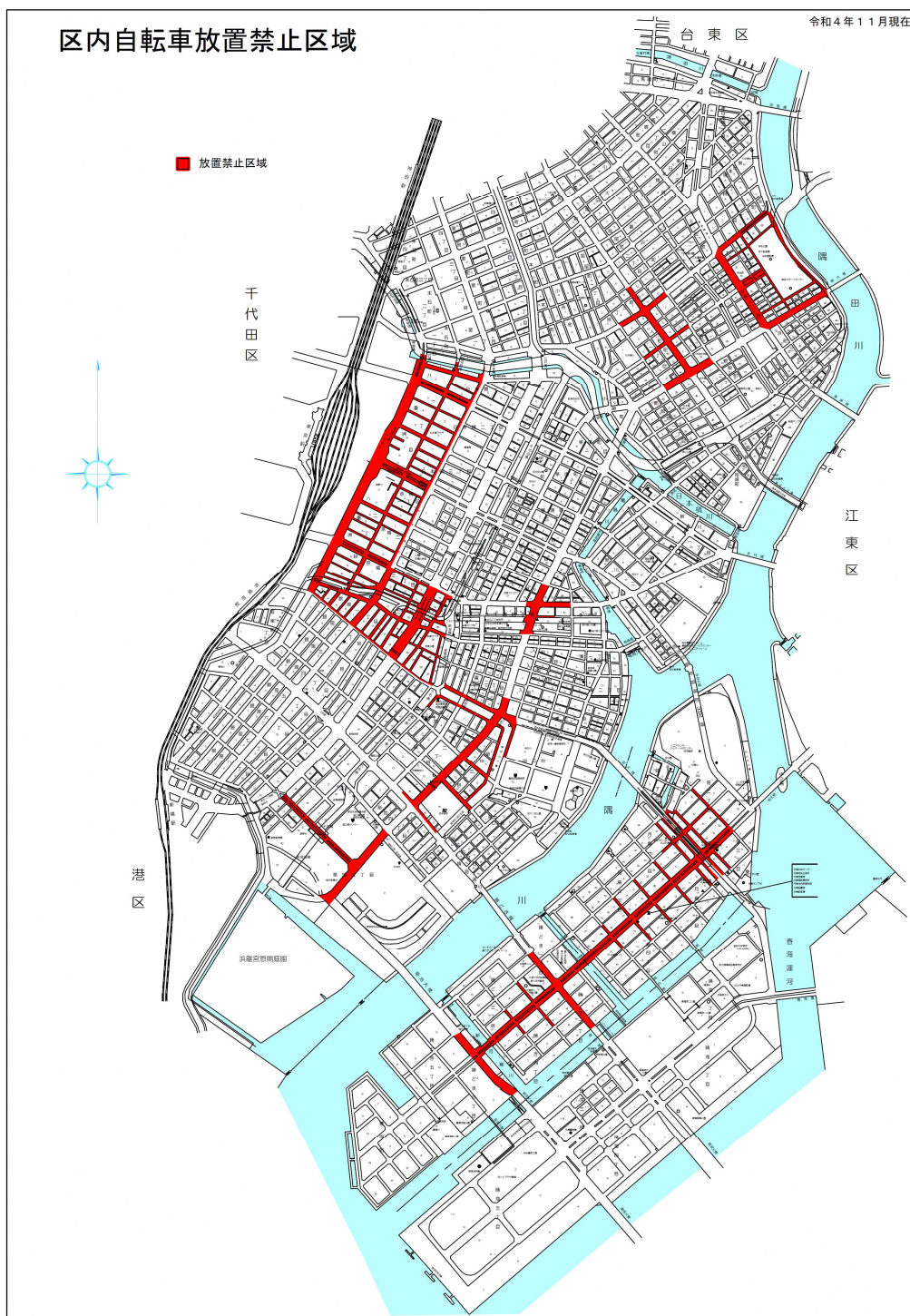


図 2-46 放置禁止区域

出典：放置禁止区域と区立駐輪場一覧（中央区、令和4（2022）年11月時点）

6 シェアサイクルの利用状況

(1) シェアサイクルポートの設置状況

区内にはシェアサイクルポートが令和5（2023）年7月時点で74箇所設置されています。浜町、新川等では、サイクルポートが整備されていない地域があります。

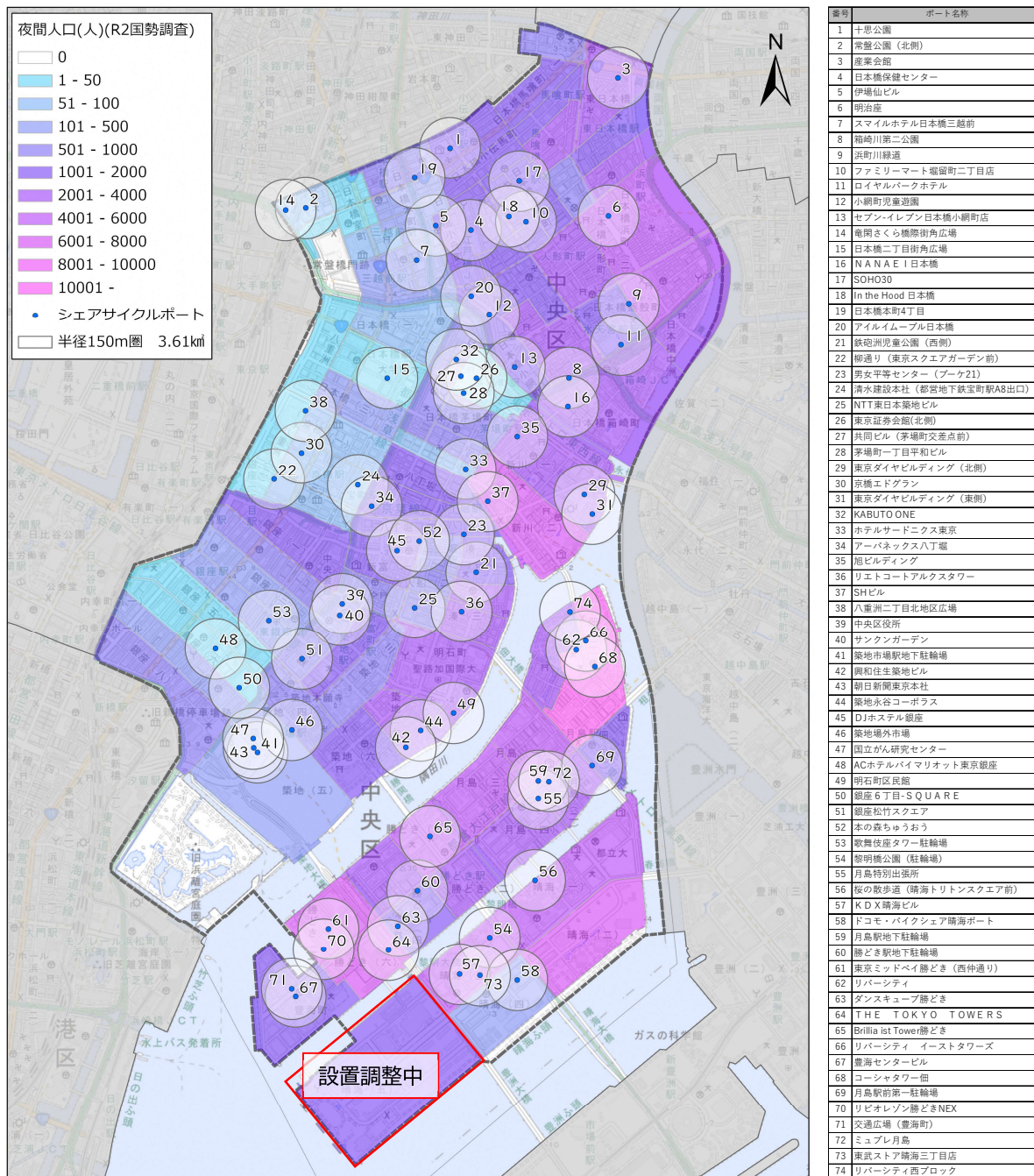


図 2-47 シェアサイクルポート設置状況（令和5年7月時点）

出典：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

また、区内で運営する各シェアサイクル事業者は、他区との広域連携を展開しています。

ドコモ・バイクシェアでは、会員登録を行うと、都内の16区（令和5（2023）年10月現在）のどのシェアサイクルポートでも自転車を借りられ、返すことができます。

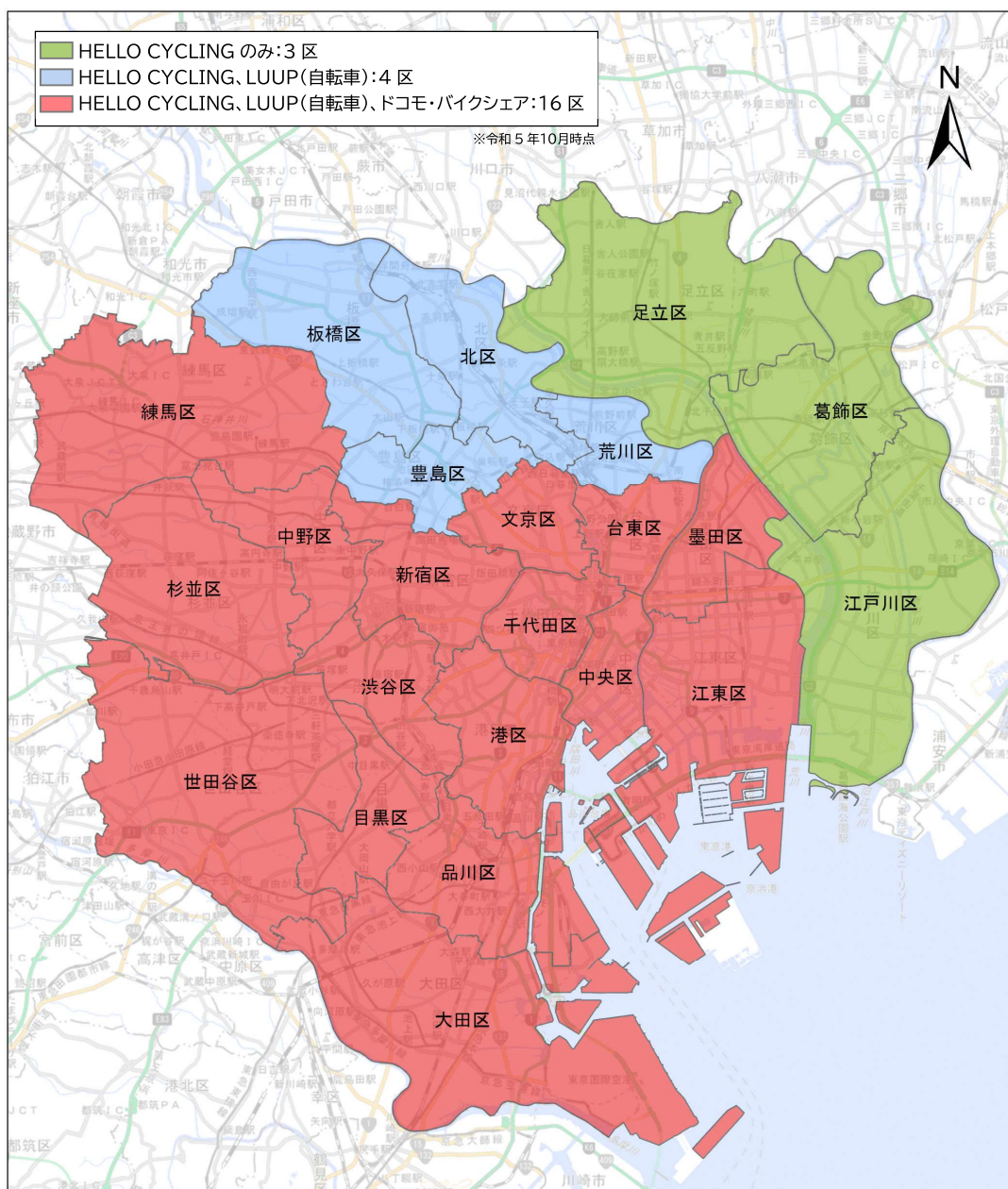


図 2-48 23 区のシェアサイクル導入状況（事業者別）

出典：HELLO CYCLING、LUUP、ドコモ・バイクシェア各 HP を基に作成

(2) シェアサイクルの利用状況

1) ポート間の利用状況

シェアサイクルの利用状況は、月島や勝どき、晴海等で川等を越えた広域的な利用が多い傾向にあります。

また、隣接する千代田区および江東区間の移動については、浜町から秋葉原駅周辺間の移動や、晴海から豊洲市場前駅周辺間の移動に多く利用されています。



図 2-49 中央区及び近隣の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) シェアサイクルの認知度・利用意向

中央区自転車アンケートによると、シェアサイクルを知っている人は約97%と、シェアサイクルの認知度は高くなっています。一方、シェアサイクルを実際に利用したことがある人は約39%と、シェアサイクルは知っているが使ったことのない人が多いことがわかります。

また、シェアサイクルのポート数や自転車台数が増加し、シェアサイクルの利用環境がより便利になった場合、シェアサイクル未利用者の約68%が「シェアサイクルを利用したい」と回答しました。

問：区内でシェアサイクルが実施されていることを知っていますか。

問：シェアサイクルを利用したことがありますか（シェアサイクルを知っている方が回答）

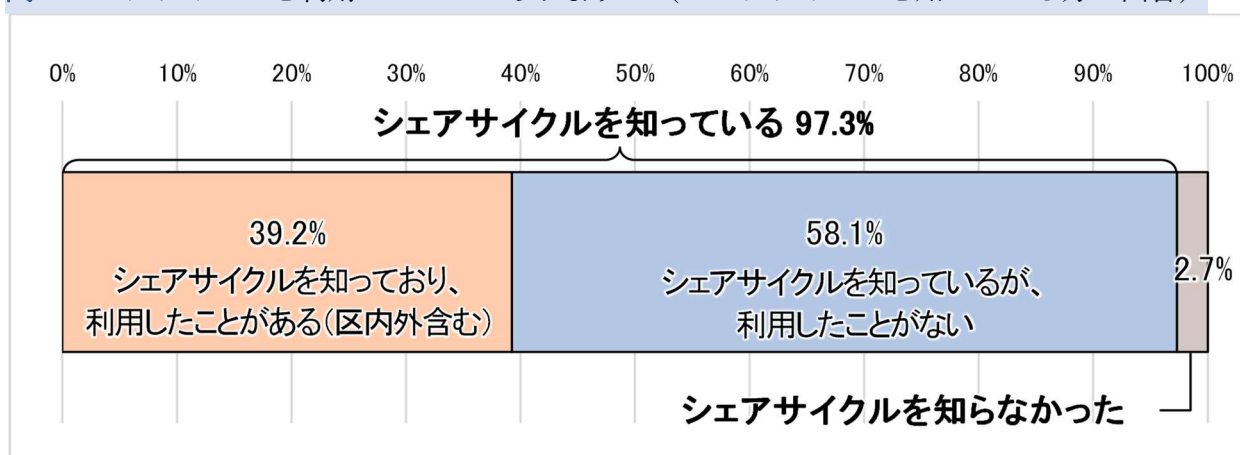


図 2-50 シェアサイクルの認知度と利用有無

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

問：区内外で普段よく訪れるエリアにシェアサイクルのポート（設置場所）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（シェアサイクル未利用者が回答）

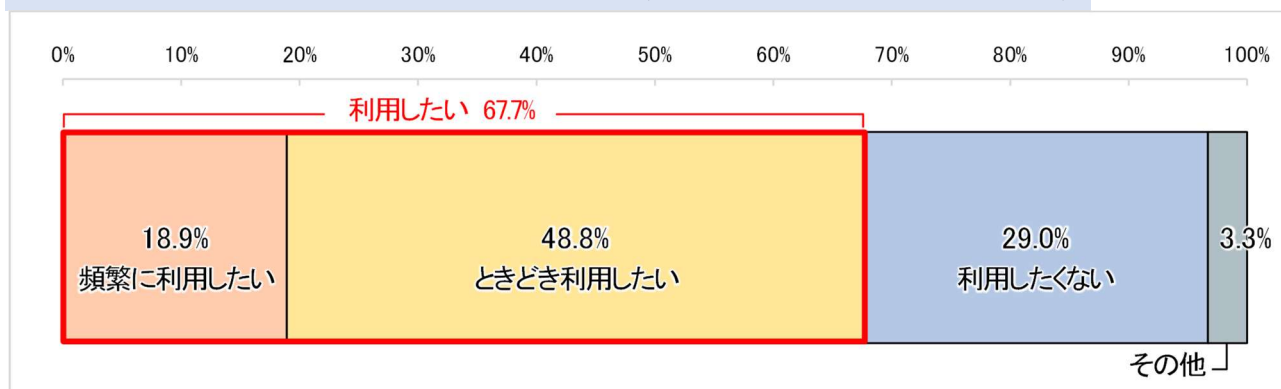


図 2-51 シェアサイクルの利用意向（シェアサイクル未利用者）

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

7 現状のまとめ

分類	自転車を取り巻く状況
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 区内は全体的に平坦な地形。 土地利用の状況は区の北西部は業務・商業系の施設、南東部は居住系の施設が多い。 商店街は区内各所に分布し、特に八重洲、銀座に集中している。
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割程度である。
自転車利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 区内では佃・月島・晴海での利用が多く、自転車で目的地まで直接移動している人が多い 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。
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が加害者となり得る対歩行者事故が、全国と比較して高い傾向にある。 区立公園内での自転車通行は禁止されていることから、子どもが公園内で自転車を練習することが出来ない状況。 自転車利用者の半数は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。 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いるが、加入状況をわかっていない人もいる。
通行空間	<ul style="list-style-type: none"> 区内の自転車通行空間の整備は交通管理者や道路管理者によって、車道上の整備の他、歩道内で自転車が通行すべき部分を示している箇所がある。 自転車の車道通行が規制されている箇所や、歩行者専用道路の指定がある。
路上駐車	<ul style="list-style-type: none"> 合法・違法路上駐車が他の区と比べて多い傾向にある。 自転車利用者の半数が「路上駐車が道路」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"> 大規模開発を活用した区立駐輪場のほか、まちづくり基本条例等による民間の駐輪場整備を進めている。 買い物や子どもの送迎等での自転車利用時、路上に駐輪している人がいる。
シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 月島や勝どき、晴海での移動の他、隣接区の鉄道駅との移動にシェアサイクルが利用されている。 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。

8 中央区における自転車の位置付け

区では人口増加等に伴い交通需要は、今後も増加す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、「自転車」の位置付けを整理します。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」として位置付けることで、公共交通の需要が増加する地域での快適な移動や、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が中心の地域がある他、荷捌き駐車が多くの業務中心の地域も多数存在しており、このような場所では歩行者や自動車にも留意して、安全に通行できるよう、路上駐輪の削減や自転車通行空間の整備等が必要です。そのため、自転車の活用推進に関する施策に取り組む上では、地域特性を考慮しながら、安全かつ安心・快適に歩行者、自転車、自動車が共存できる環境を構築していきます。

中央区の地域特性

交通利便性の高い地域
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

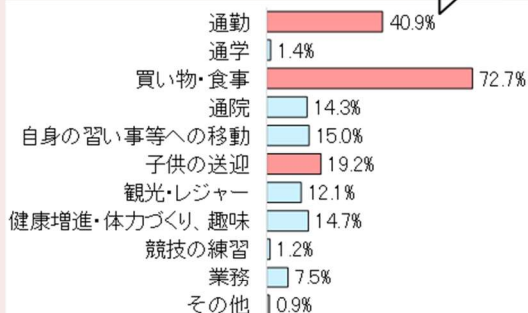
公共交通の需要が
さらに増加する地域

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等に自転車利用されている



自転車利用目的は
買い物・食事、通勤、
子どもの送迎の順に多い



中央区における自転車の位置付け

身近な移動手段である自転車を活用し、
より豊かな生活を実現

中央区自転車活用推進計画では・・・

地域特性を考慮しながら、
安全かつ安心・快適に歩行者、自転車、自動車が
共存できる環境を構築していきます。



9 課題の整理

本区の現状より、自転車利用時の課題を3つの観点により整理しました。

これらの課題に対応していくために、次章から本計画の目標や施策等を設定します。

<自転車の安全利用意識にまつわる課題>

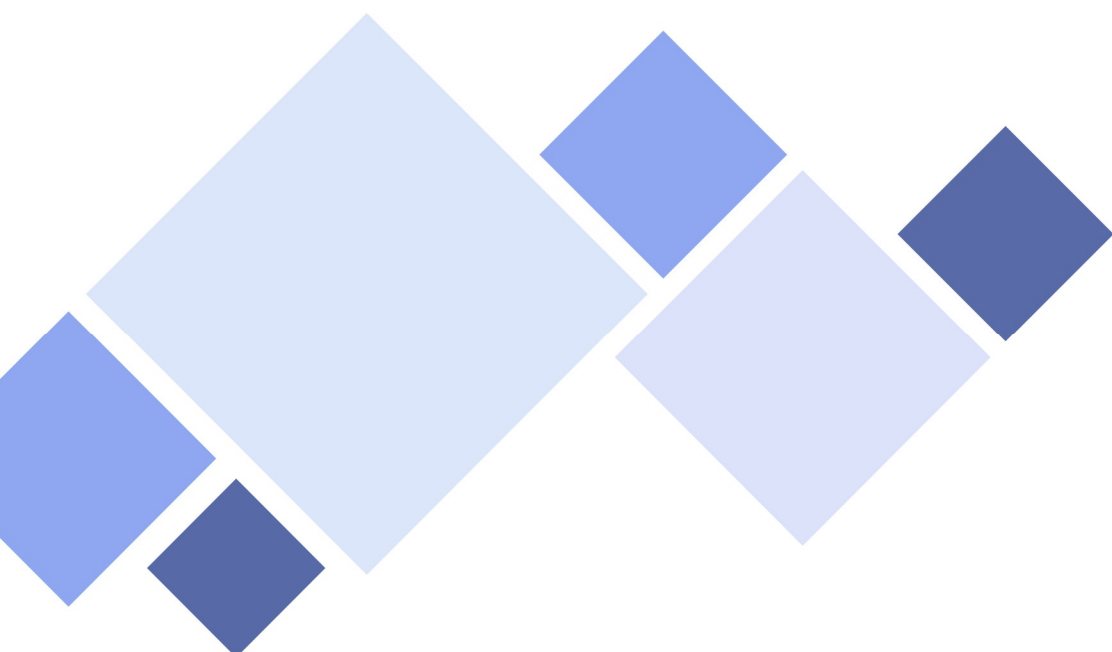
- 自転車利用者がルールをしっかりと認識し遵守するような意識・環境づくりが必要。
- 自転車利用を取り巻く自動車ドライバー等の自転車通行に関する理解の促進が必要。

<自転車の利用環境にまつわる課題>

- 歩行者と自転車が分離され、かつ路上駐停車を考慮した連続する自転車通行空間の整備が必要。
- 各施設の用途を踏まえた駐輪場の整備が必要。
- 路上駐輪自転車の削減に向けた撤去・指導、広報啓発の推進が必要。

<自転車の活用にまつわる課題>

- 区民や来街者の移動手段として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。
- 適正な自転車利用を促す広報の充実が必要。



第3章

自転車 の活用推進に 関する目標および施策

- 1 基本目標
- 2 個別目標
- 3 施策体系
- 4 具体的な取組

第3章 自転車の活用推進に関する目標および施策

1 基本目標

第2章で整理した現状と課題を踏まえ、本計画における目標を以下の通り定めます。

**身近な移動手段である自転車を活用し、より豊かな生活を実現
～地域の特性に合った安心して自転車と共存できるまち～**

2 個別目標

本計画における基本目標を踏まえ、以下の3つの個別目標を定めます。各個別目標におけるポイントを併せて整理しています。

目標1

**安全意識を高め、
事故のない自転車利用を促進**

Consciousness of safety
安全意識

<目標設定におけるポイント>

自転車利用者はもとより、同じ道路空間を利用する歩行者や自動車等に対しても自転車の走行ルールに関する認識や、安全利用意識を共通して持ってもらえるような取組を推進します。

目標2

**歩行者、自転車、自動車が共に
安心して快適に通行できる環境を創出**

Comfortable
快適

<目標設定におけるポイント>

歩行者、自転車、自動車等が共に安全かつ快適に通行できる環境を創出するため、自転車通行空間の整備や、各施設等の需要に応じた駐輪環境の整備を推進します。

目標3

自転車の利用による、交通の利便性向上

Convenience
利便性

<目標設定におけるポイント>

シェアサイクルのさらなる普及促進や自転車と公共交通の相互利用等により、様々な場所へのアクセスを向上させるとともに、自転車関連情報の積極的な発信により、多様な目的に応じて自転車を適正に利用できるように取り組みます。

3 施策体系

3つの個別目標に従い、展開する施策を以下のように定め、次項から施策体系の具体的な取組内容を示していきます。各取組は、これまでの自転車施策の状況や、自転車にまつわる課題などを踏まえて設定しています。さらに、具体的な取組の中から、重点的な取組であり、今後計画の推進を先導する役割を担う「重点事業」を設定します。

<施策体系>

赤字：重点事業

目標	施策	具体的な取組
目標1 安全意識を高め、事故のない自転車利用を促進 Consciousness of safety	施策1-1 自転車利用者に対する安全運転の促進	(1)安全教育の実施 (2)自転車損害賠償保険の加入の促進 (3)安全性の高い製品の購入の促進 (4)車両の点検整備の促進 (5)校庭を活用した自転車練習場所の確保
	施策1-2 自転車利用を取り巻く人々に対する自転車ルールの啓発	(1)教職員へ向けた安全啓発 (2)自動車ドライバーへ向けた自転車の車道通行への理解の促進
目標2 歩行者、自転車、自動車と共に安心して快適に通行できる環境を創出 Comfortable	施策2-1 自転車通行空間の計画的な整備	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">第4章 自転車ネットワーク整備方針</div> (1)自転車通行空間の整備 (2)路上パーキング等を考慮した自転車通行空間の整備
	施策2-2 駐輪需要に対応した適切な駐輪環境の創出	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">第5章 路上駐輪対応方針</div> (1)既存駐輪場の利用の促進 (2)駐輪場の設置の推進 (3)路上駐輪自転車の削減へ向けた啓発等
目標3 自転車の利用による、交通の利便性向上 Convenience	施策3-1 シェアサイクルの普及の促進	(1)サイクルポートの設置の促進 (2)シェアサイクルの利用の推進 (3)公共交通機関とシェアサイクルとの結節の促進 (4)シェアサイクル事業者の自転車点検・整備の働きかけ
	施策3-2 自転車情報の発信	(1)自転車の適正利用を促す広報の実施 (2)自転車情報のオープンデータ化

4 具体的な取組

<目標1>

安全意識を高め、事故のない自転車利用を促進

施策1-1 自転車利用者に対する安全運転の促進

(1) 安全教育の実施

自転車の安全利用の促進と、通行ルールの周知を図るため、「自転車安全利用五則」（令和4年11月改訂版）の広報啓発を行うとともに、自転車の通行ルールや安全な乗り方を学習できる交通安全教室を実施していきます。安全教育は、全世代を対象に、各世代に適した、分かりやすく理解してもらえる内容とするとともに、自動車運転免許証を取得していない人への通行ルールの周知や子どもも乗せ自転車を利用する際の安全啓発等に取り組んでいきます。

<実施スケジュール>

前期(令和6～10年度)	後期(令和11～15年度)
自転車安全教育の実施	取組の見直し・実施

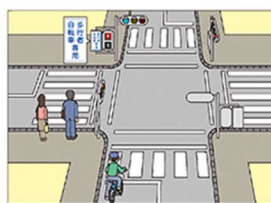
自転車安全利用五則

- 内閣府の中央交通安全対策会議交通安全対策本部により、自転車利用時の重要なルールとして自転車安全利用五則が定められています。

1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先



2 交差点では信号と
一時停止を守って、安全確認



3 夜間はライトを点灯



4 飲酒運転は禁止



5 ヘルメットを着用



画像出典:警視庁 HP

世代ごとの安全教育

	保育園児 幼稚園児 園児の保護者	小学生	中学生	高校生 大学生 社会人	高齢者
目的	交通安全に関する初歩的、基本的なきまりを家庭を通して理解。	身近な交通安全や、交通法規等を理解し、交通安全についての具体的な方法や判断力を高める。	自転車を利用する機会が増え、交通事故の当事者となることも多いため、交通違反をした場合の具体的な危険や加害事故の責任の重大性を認識し、安全意識を高める。	地域ボランティア・地域住民等と連携し、自転車の正しい通行方法・マナー等に関する「自転車安全利用五則」の周知徹底を図り、安全意識を高める。	身体機能の変化に伴う交通安全教育を実施し、安全意識を高める。
取組内容	こうつうあんぜんのえほん配布	自転車安全利用五則を取り入れた交通安全教室			高齢者施設へのヘルメット着用を促すリーフレットの配布
	子供乗せ自転車を利用する際の安全啓発	スケアードストレイト方式 [*] による教育			
		交通事故時の応急救護措置や加害事故時の刑事罰や損害賠償等の教育			
	HPやポスター等での周知、交通安全日や交通安全キャンペーンにおけるグッズ等配布による周知				
	関係機関の連携により、シミュレーターを活用した体験型の交通安全教育				
	東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の周知				

※スケアードストレイト方式：自転車事故の恐ろしさと責任を体験してもらうための、スタントマンによる交通事故再現

啓発内容の例

● 安全意識の醸成

日常的にポスターや、HPにより、自転車安全利用五則や、ながらスマホ禁止等を周知する他、毎月10日の交通安全日や春秋の全国交通安全運動では、警察署等の関係機関と連携をして啓発グッズ等の配布による安全意識の向上を図ります。

● 輪トレ(りんトレ)

自転車の安全利用教育を推進するため、事故事例やルール・マナーの学習に加えて、発進や停止、障害物を避けるなどの自転車走行の体験学習が可能なスマートフォン・タブレット向けアプリを周知します。

<輪トレ(りんトレ)アプリの構成>

学習	体験	効果測定	合格証
3Dアニメーションによる自転車ルール・マナー学習	シミュレーションによる自転車走行体験学習	10問のテストによる知識定着の確認	テストに合格するとアプリ上に合格証が表示



▲ 交通安全マナーアップキャンペーンの様子(R5.3)

▲ 自転車安全学習アプリ「輪トレ(りんトレ)」広報動画

画像出典：東京都生活文化スポーツ局

啓発内容の例

● ヘルメット着用の促進

自転車事故による死亡者の多くが頭部に致命傷を受けていることから、ヘルメット着用の重要性について HP やチラシ配布等による広報啓発を行います。

▼ ヘルメット着用啓発リーフレット

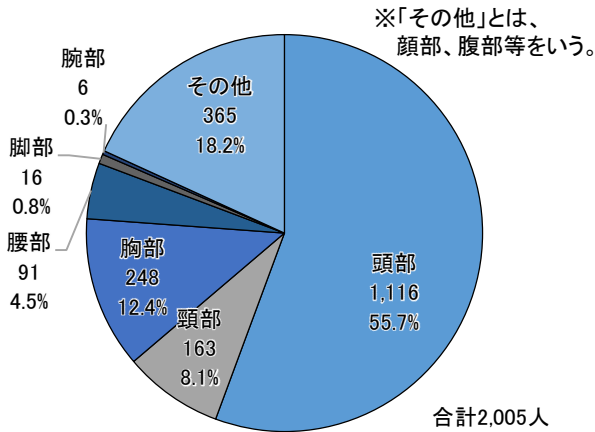


画像出典:東京都生活文化スポーツ局

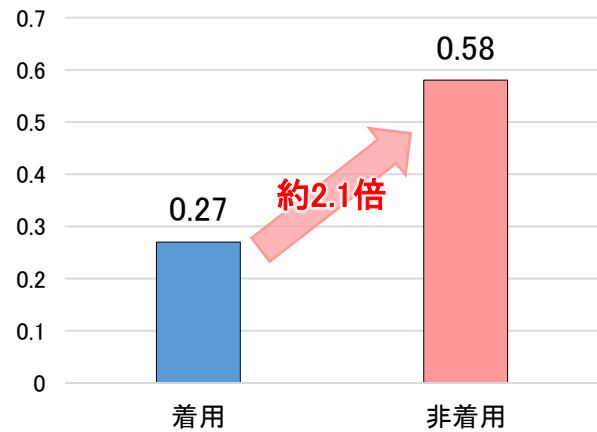
ヘルメット着用の重要性

- 道路交通法の改正により、令和5年4月1日からすべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。
- 自転車乗用中の交通事故による死亡者のうち、約6割が頭部に致命傷を負っています。
- 自転車に乗る時はヘルメットを着用し、自分の命を守りましょう。

自転車乗車中死者の人身損傷主部位別
(致命傷の部位) (H30~R4年合計)



自転車乗用中の
ヘルメット着用状況別の致死率



出典:警察庁 HP を基に作成

(2) 自転車損害賠償保険の加入の促進

自転車利用に伴う加害事故を起こした場合に備えて、自転車損害賠償保険への加入を促進していきます。加入の促進にあたっては、自転車事故の損害賠償責任に対する意識の向上を図るとともに、保険への加入方法や保険加入状況を利用者自身が適正に把握する必要があります。このため、チラシやポスター、HP等の広報媒体の活用や交通安全教室等の機会を捉え、自転車損害賠償保険等の必要性や加入方法を周知するための広報啓発を実施します。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
広報啓発の実施	取組の見直し・実施

「自転車損害賠償保険」の加入義務化について

- 東京都では、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、令和2年4月1日から、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務付けられています。

<対象者>

- 自転車利用者
- 未成年者の保護者
- 自転車を業務で使用する事業者
- 自転車貸付業者

イラスト検討中

自転車事故の加害者となってしまう、
賠償責任を負ったイラスト

(3)安全性の高い製品の購入の促進

自転車やヘルメットを購入する際には安全性の高い製品や体のサイズに合った製品を選ぶように、HP やポスター等で自転車安全整備店の広報を行い、SG マーク付き等の安全性の高いヘルメットの着用及び購入の普及啓発を図っていきます。

<実施スケジュール>



SG マーク制度

- SG マーク制度とは、一般財団法人製品安全協会が定めた、消費生活用製品の安全性を認証する任意の制度です。一般消費者が日常生活で使用する様々な製品が対象となっており、各製品に定められた基準(SG 基準)に適合している製品に SG マークを表示するものです。SG マーク付き製品の欠陥による人身事故に対しては、賠償が行われます。
- 自転車本体の他、ヘルメット等の関連用品も対象となっています。

自転車安全整備店

- 自転車安全整備技能検定に合格した自転車安全整備士が勤務しており、自転車を点検・整備することができるとともにTSマークを取り扱う自転車店を「自転車安全整備店」といいます。
- 自転車安全整備店になるには、公益財団法人日本交通管理技術協会に登録申請をし、審査を受ける必要があります。登録されると、自転車安全整備店の章(店章)が貸与され、事業所の見易い場所への掲出や、3年毎の登録の更新が義務付けられています。

(4) 車両の点検整備の促進

① 点検を促す広報啓発

自転車の整備不良が原因となって発生する交通事故を防止するため、HP やポスター等で、自転車の点検・整備を促す広報啓発を行います。

② TS マーク取得費用の助成

自転車利用者が定期的に自転車の点検整備を受け、自転車の安全な利用を心掛ける機運を醸成するため、区内の自転車安全整備店において、整備を受けた自転車に貼付される TS マーク（付帯保険）を取得した区民に対しての助成を行い、自転車の定期的な整備を促します。

<実施スケジュール>

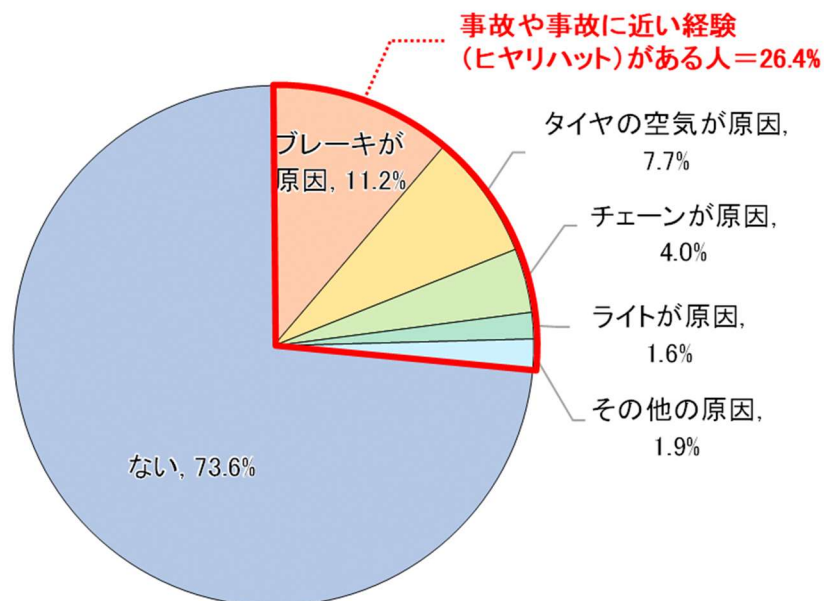
前期(令和6～10年度)	後期(令和11～15年度)
継続した取組の実施	取組の見直し・実施

自転車の整備不良による事故

- 中央区自転車アンケート(令和4年実施)では、自転車の不具合により事故や事故に近い経験(ヒヤリハット)がある人は全体の約3割となっており、自転車の点検・整備不足により事故に至る恐れがあります。
- 自転車に乗る前には必ず点検を行い、問題があればすぐに自転車安全整備店等で修理・整備を行うことが大切です。

中央区自転車アンケート(令和4年実施)

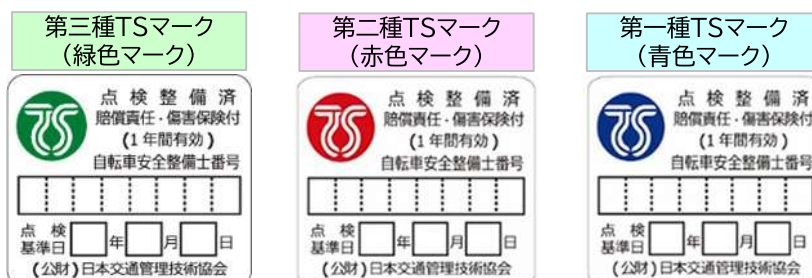
問: 自転車の不具合が原因で、事故や事故に近い経験(ヒヤリハット)がありますか。



出典: 中央区自転車アンケート(令和4年実施)を基に作成

TS マーク

- 自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、TS マークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています(付帯保険)。
- 緑色・赤色・青色の3種類のTSマークがあり、それぞれ賠償内容が異なります。
- 有効期間:点検基準日から1年間



損害補償	死亡もしくは 重度後遺障害	50万円	100万円	30万円
	入院(15日以上)	5万円	10万円	1万円
賠償責任補償		死亡・損害 限度額1億円	死亡・重度後遺障害 限度額1億円	死亡・重度後遺障害 限度額1,000万円

TS マーク取得費用の助成

- 区では、自転車の点検整備を促進するため、TS マークの取得費用の助成を行っています。
- 対象:第三種 TS マーク(緑色マーク)及び第二種 TS マーク(赤色マーク)
- 助成額:1000 円

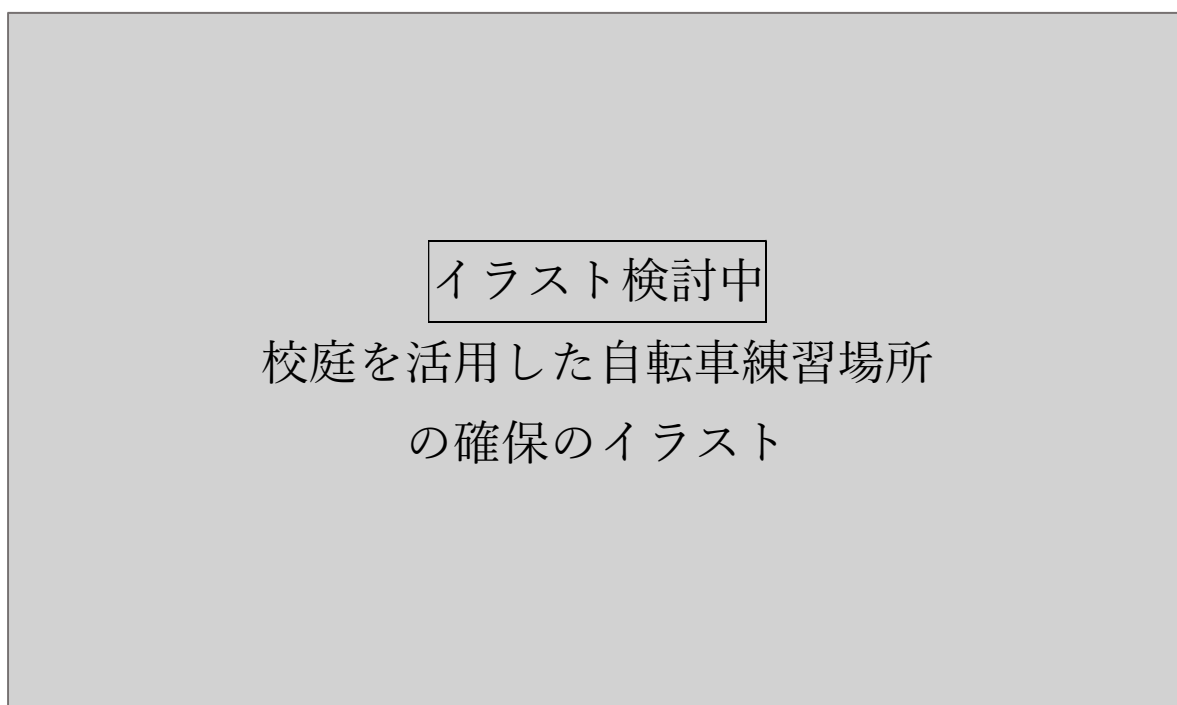
イラスト検討中

自転車の整備不良により、
危険な思いをしているイラスト

(5)校庭を活用した自転車練習場所の確保【重点施策】

正しい自転車の乗り方が身に付けられるよう、休日の小学校の校庭を活用した、保護者とともに自転車の練習を行うことができる場所を設けます。合わせて、自転車の通行ルールを学べる機会を創出していきます。

<実施スケジュール>



施策1-2 自転車利用を取り巻く人々に対する自転車ルールの啓発

(1) 教職員へ向けた安全啓発

学校において、教職員が児童・生徒に対して、自転車に関する交通安全教育ができるよう、教職員へ向けた安全啓発を実施します。

<実施スケジュール>



(2) 自動車ドライバーへ向けた自転車の車道通行への理解の促進

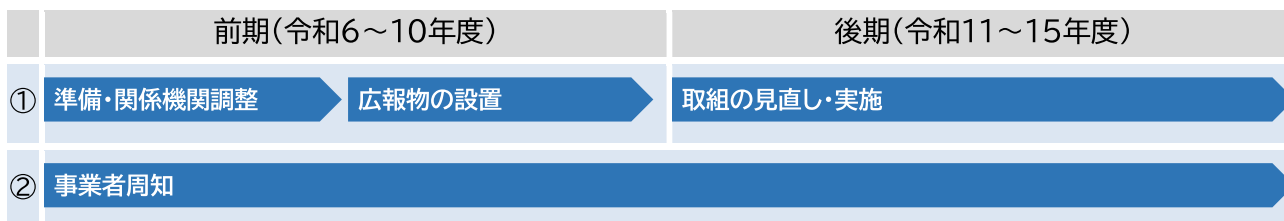
① 横断幕の設置

横断幕を用いた広報物を歩道橋等に設置するなど、区民に限らず、区内を通過する自動車ドライバーへ向けた自転車の車道通行への理解の促進や注意喚起を図ります。

② バス・タクシー事業者への周知

自転車と事業車両との事故を減らすため、バス・タクシー事業者へ自転車の車道通行に対する認識や理解を高めます。

<実施スケジュール>



イラスト検討中

歩道上の横断幕による注意喚起の
イメージのイラスト

+

自動車ドライバーが自転車の車道通行を
理解しているイラスト

<目標2>

歩行者、自転車、自動車が共に安心して快適に通行できる環境を創出

施策2-1 自転車通行空間の計画的な整備

(1) 自転車通行空間の整備【重点施策】

① 計画的な整備

第4章で定める「中央区自転車ネットワーク整備方針」に基づき、歩行者・自転車・自動車がともに安全に通行できるよう、自転車の車道通行を原則とした、地域の実情に応じた自転車通行空間の整備を計画的に行います。

② 自転車通行帯の条例規定

「中央区道における道路構造の技術的基準に関する条例」に、自転車通行帯の道路構造に関する技術的基準を追加していくことを検討します。

<実施スケジュール>

	前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
①	準備・関係機関調整 → 優先整備路線(第Ⅰ期)の整備	優先整備路線(第Ⅱ期)の整備
②	条例改正 → 条例の運用	

※①において、Ⅲ期部分はまちづくりの動向等を踏まえ、令和16年度以降に整備

(2) 路上パーキング等を考慮した自転車通行空間の整備

区内は、荷捌きに伴う駐車需要が多く、さらにはバス交通が発達するなど、道路上にパーキングメーターやバス停留所が数多く設置されており、車道上での自転車通行空間の整備にあたっては、これらを考慮する必要があります。

そこで、本区の地域特性に応じて、効果的に安全な自転車通行空間を整備するため、一部区間における試験的な整備による検証を行うなど、交通管理者と連携し、整備の在り方を検討します。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
実証実験を踏まえた検証・整備の在り方を検討	検討を踏まえた自転車通行空間の整備

施策2-2 駐輪需要に対応した適切な駐輪環境の創出

(1) 既存駐輪場の利用の促進

① 駐輪場の広報

区内には、区立駐輪場をはじめ、再開発事業等により整備した公共的駐輪場、さらには道路上を活用した民設民営の駐輪場等、さまざまな駐輪場が整備されています。これらの駐輪場の総合的な情報発信を行い、既存駐輪場の利用を促します。

② 路上駐輪自転車に対する区立駐輪場への誘導

自転車を路上に駐輪しようとする人や、路上駐輪自転車に対して、リーフレット等を用いて、近隣の駐輪場の位置や、一時利用ができる駐輪場の利用方法を説明するなど、駐輪場の利用を促します。

③ 駐輪場の運営に関する検討

区立駐輪場等の利用状況や周辺の路上駐輪状況を把握し、利用実態に合わせた料金設定や、利用資格等を検討します。今後の方向性については、第5章で定める「中央区路上駐輪対応方針」に基づき、検討します。

<実施スケジュール>

	前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
① 駐輪場の広報	取組の見直し・実施	取組の見直し・実施
② 駐輪場の案内・誘導等の実施	取組の見直し・実施	取組の見直し・実施
③ 駐輪場の料金や利用資格等の見直し・検討	取組の実施	取組の実施

イラスト検討中

買い物等で、自転車を
駐輪場に停めるイラスト

(2) 駐輪場の設置の推進【重点施策】

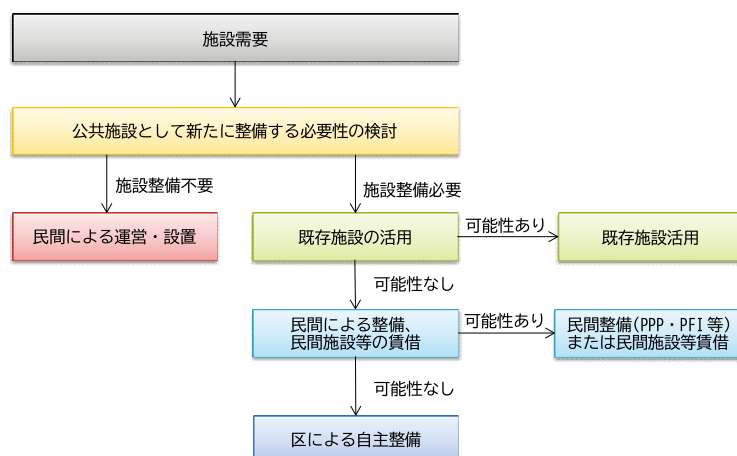
第5章で定める「中央区路上駐輪対応方針」に基づき、民間施設内等での駐輪場の設置の促進や、広幅員の歩道等、公共用地を有効に活用した駐輪場の整備に向け、事業者や道路管理者等と連携・調整を図っていきます。なお、施設の整備・運営にあたっては、「中央区公共施設等総合管理方針 2022」に準拠し、既存施設の転用や、民間活力等を検討します。

<実施スケジュール>

前期(令和6～10年度)	後期(令和11～15年度)
現状分析・検討・関係機関調整	設置の促進

施設需要への対応の検討手順

- ①区が新たに駐輪施設を保有することは、将来にわたって多くの負担が生じることになります。
- ②このため、公共施設として、施設整備を行う場合は、下図の手順に従い、既存施設の活用や転用、民間活力の活用等を検討していきます。



出典：中央区公共施設等総合管理方針 2022

(3) 路上駐輪自転車の削減へ向けた啓発等

① 路上駐輪自転車に対する啓発

駅や商店街等で歩行者の通行やまちのにぎわいを妨げている路上駐輪自転車の削減を図るため、日常的な広報啓発活動を行うほか、関係機関と協力して、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開し、路上駐輪防止の広報啓発活動の拡充を図ります。

② 路上駐輪自転車に対する指導・撤去

放置禁止区域内に放置された自転車については、警告の上、即日撤去を行っています。また、放置禁止区域外に放置された自転車については、一定期間、注意札・警告札を貼付した後に撤去を行うとともに、撤去した自転車に対して、撤去・保管手数料の徴収（3000円）を行うことで、自転車の路上駐輪の防止に努めています。

特に路上駐輪自転車の多い地域では、道路の通行を確保するため、放置自転車の整理や指導を行うとともに、対象地域は、路上駐輪自転車の実態を勘案し、適宜見直していきます。

また、駅周辺はもとより、それ以外の区域においても、駐輪場設置の推進や放置禁止区域を指定するなどの対策を進められるよう「中央区路上駐輪対応方針」に基づき、地域の実情に応じた施策を検討していきます。

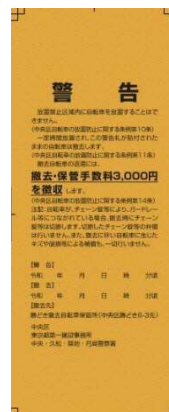
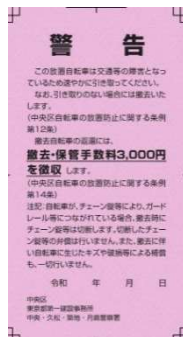
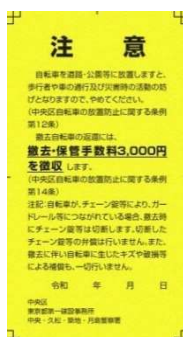
<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
放置自転車に対する啓発・指導・撤去の実施	取組の見直し・実施

路上に放置された自転車の撤去

撤去された自転車は保管所で約30日間保管します。返還の際は、撤去・保管手数料として、3,000円徴収します。

左から注意札(放置禁止区域外)、
警告札(放置禁止区域外)、
警告札(放置禁止区域)



<目標3>

自転車の利用による、交通の利便性向上

施策3-1 シェアサイクルの普及の促進

(1) サイクルポートの設置の促進

区内には様々な事業者によるシェアサイクルが運営されており、利用環境の向上を図っています。今後も民地内での空きスペースや、道路、公園等の公共用地の活用、大規模開発の機会を捉えたポートの設置の促進に向けて連携や要請をしていきます。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
設置箇所検討・関係機関調整	ポートの設置・運用
	取組の見直し・再配置の検討

(2) シェアサイクルの利用の推進

① 広域連携

ドコモ・バイクシェアでは、利便性の向上を図るため、周辺区と自転車の相互乗り入れを実施し、令和5年8月時点で、16区（中央区、千代田区、港区、新宿区、文京区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、練馬区、台東区）となっています。今後も他自治体と連携し、シェアサイクルの広域的な利用による利便性の向上に取り組んでいきます。

② シェアサイクルの広報

日常利用や、休日の観光利用等への様々な場面での活用が期待できるシェアサイクルについて、HP やリーフレットを用いた広報を推進していきます。

<実施スケジュール>

	前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
①	広域連携の実施・見直し	
②	広報の実施・見直し	

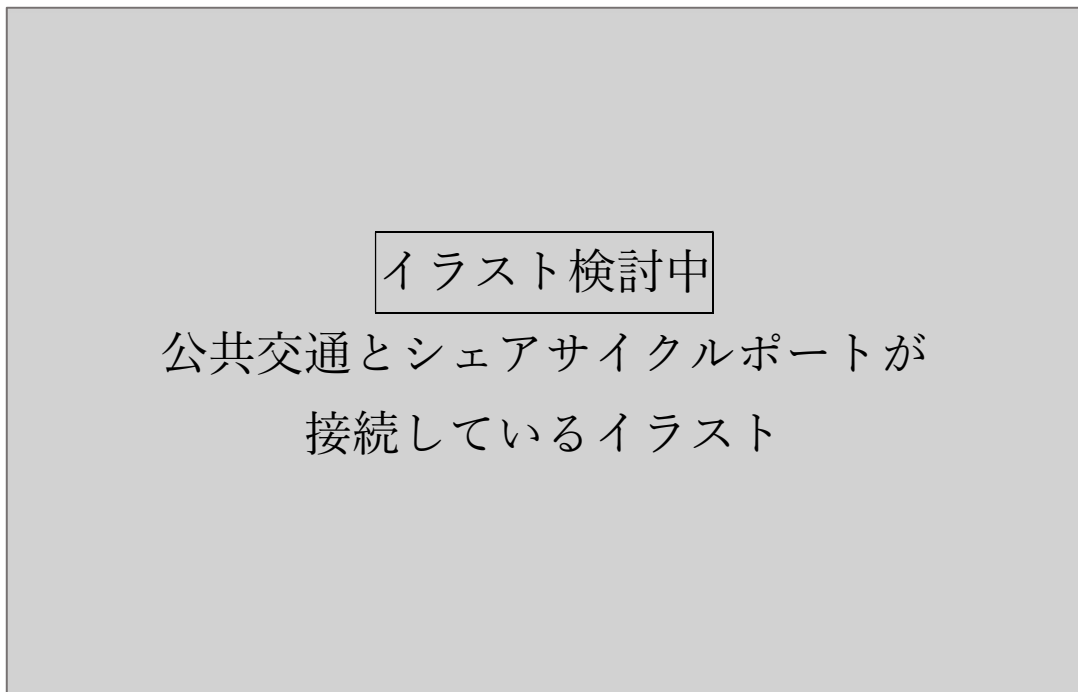
(3)公共交通機関とシェアサイクルとの結節の促進

公共交通を補完し、回遊性を向上させるため、公共交通とシェアサイクルの相互利用を促進します。

また、本区では、都内随一の水辺空間を活かした回遊性の高いテラスや、防災性の高い船着場等が整備されており、水上交通のさらなる活性化に向けた検討を進めています。そこで、水上交通と自転車が結節できるよう、船着場周辺におけるシェアサイクルポートの設置を促進します。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)		後期(令和11~15年度)
準備・関係機関調整	シェアサイクル利用促進の広報啓発	取組の見直し・実施



(4)シェアサイクル事業者の自転車点検・整備の働きかけ

シェアサイクルを安全かつ快適に利用できる環境整備に向け、シェアサイクル事業者に対して、積極的なメンテナンスや、車両の整備不良の際、利用者が事業者へ通報出来るアプリサービスの周知等を働きかけます。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)		後期(令和11~15年度)
準備・関係機関調整	メンテナンスの促進	取組の見直し・実施

施策3-2 自転車情報の発信

(1) 自転車の適正利用を促す広報の実施【重点施策】

日常生活、観光、業務等の多様な目的に応じて、自転車を適正に利用できるよう、駐輪場、放置禁止区域、自転車通行空間等の自転車に関する総合的な情報が記載されたマップを作成し、区ホームページへの掲載や、公共施設・観光施設等への掲示をしていきます。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
自転車情報マップの検討	自転車情報マップの公開
	マップ更新の確認

(2) 自転車情報のオープンデータ化

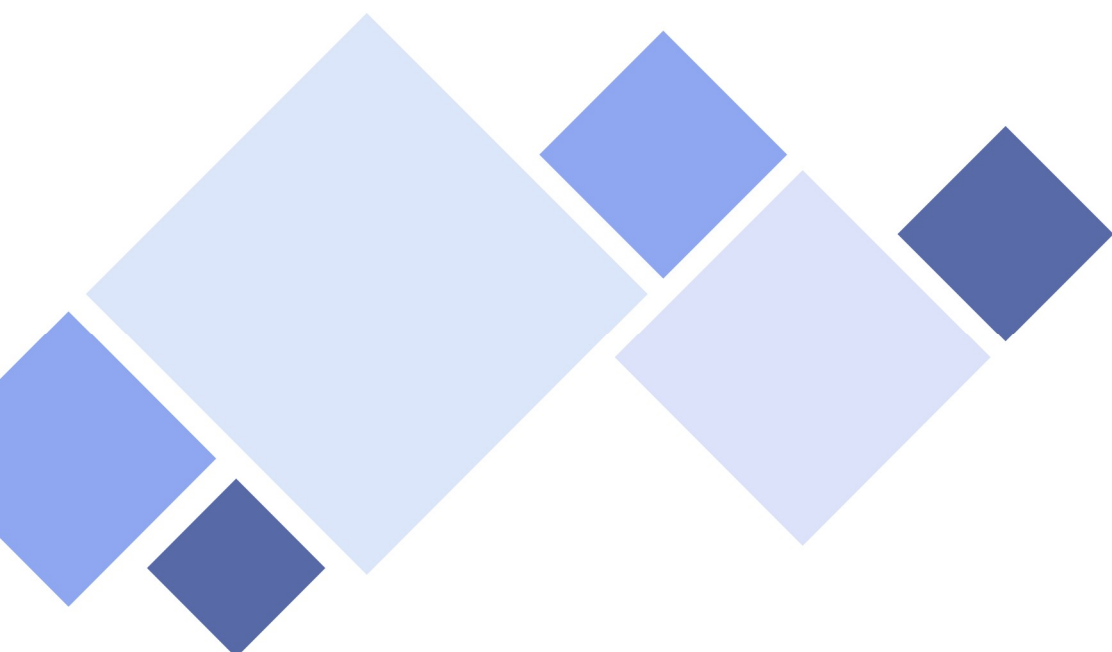
東京都自転車活用推進計画（令和3年5月）では、取組の一環として、「自転車通行空間の整備状況」等に関するオープンデータ化の検討を掲げています。本区においても、駐輪場の空き情報や、地域特性を考慮した自転車通行空間等についても、オープンデータ化が出来るよう、都と連携を図っていきます。

<実施スケジュール>

前期(令和6~10年度)	後期(令和11~15年度)
都との連携	取組の見直し・実施

イラスト検討中

自転車利用者がオープンデータ化されている
自転車情報をアプリ等で確認している
イラスト



第4章

中央区自転車 ネットワーク整備方針

- 1 中央区自転車ネットワーク整備方針の概要
- 2 自転車ネットワーク路線の選定
- 3 整備スケジュールの設定
- 4 整備方法の選定

第4章 中央区自転車ネットワーク整備方針

1 中央区自転車ネットワーク整備方針の概要

(1) 基本的な考え方

国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月)では、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワークを構成する路線(自転車ネットワーク路線)の選定や、その路線の整備方法の選定等についての手順をまとめています。

区においても、国のガイドラインを勘案しながら、区の道路構造等の実情に合わせて、自転車通行空間の整備を推進していくために自転車ネットワーク整備方針を策定します。

方針を基に、自転車通行空間の整備を推進することで、歩行者、自転車、自動車がともに安心・安全・快適に通行できる交通環境の実現を目指します。

(2) 中央区自転車ネットワーク整備方針とは

中央区自転車ネットワーク整備方針では、交通状況等を踏まえて、自転車ネットワーク路線を選定し、計画的に整備することで早期にネットワーク効果を発現できるよう、整備スケジュールを設定するとともに、各路線の整備方法を選定するに当たっての基本的な考え方を示していきます。

本方針は、区道を対象とします。国道及び都道については、各道路管理者がそれぞれの計画を基に整備を行いますが、区では本方針に基づき、連続したネットワークの形成が図れるよう、各道路管理者と連携を図っていきます。

(3) 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

整備は、図4-1の手順で進めます。自転車ネットワーク路線を選定後、整備スケジュールの設定、整備方法の選定、交通管理者等との協議を踏まえ、実施していきます。



図4-1 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の考え方

本方針では、自転車の主要動線となり得る連続した道路を「自転車ネットワーク路線」として選定します。

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、車線数等の道路構造から【抽出基準】を設定し、自転車ネットワーク候補路線を抽出します。

一方で、商店街等の歩行者が中心となる道路・エリアや、幅員の比較的狭い生活道路等の通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路は、自転車ネットワーク路線から除外する【要件】に設定します。

以上の考え方に従い、図 4-2 の選定手順により自転車ネットワーク路線を選定します。自転車ネットワーク候補路線の抽出基準 1～3 に該当する道路を図 4-3～図 4-6、自転車ネットワーク路線としない道路の要件 1～2 に該当する道路を図 4-7 に示します。

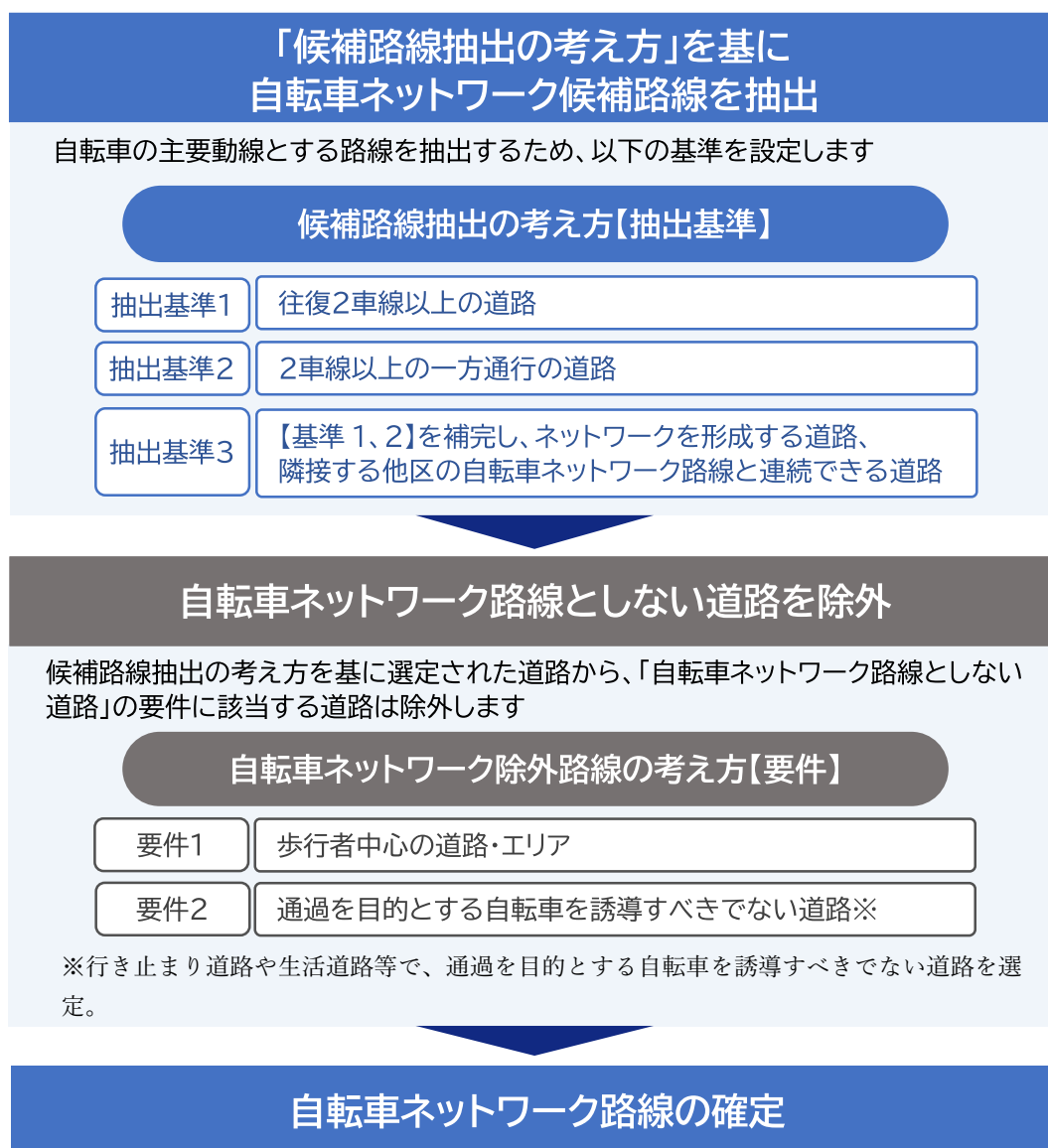


図 4-2 自転車ネットワーク路線の選定手順

抽出基準1

往復2車線以上の道路

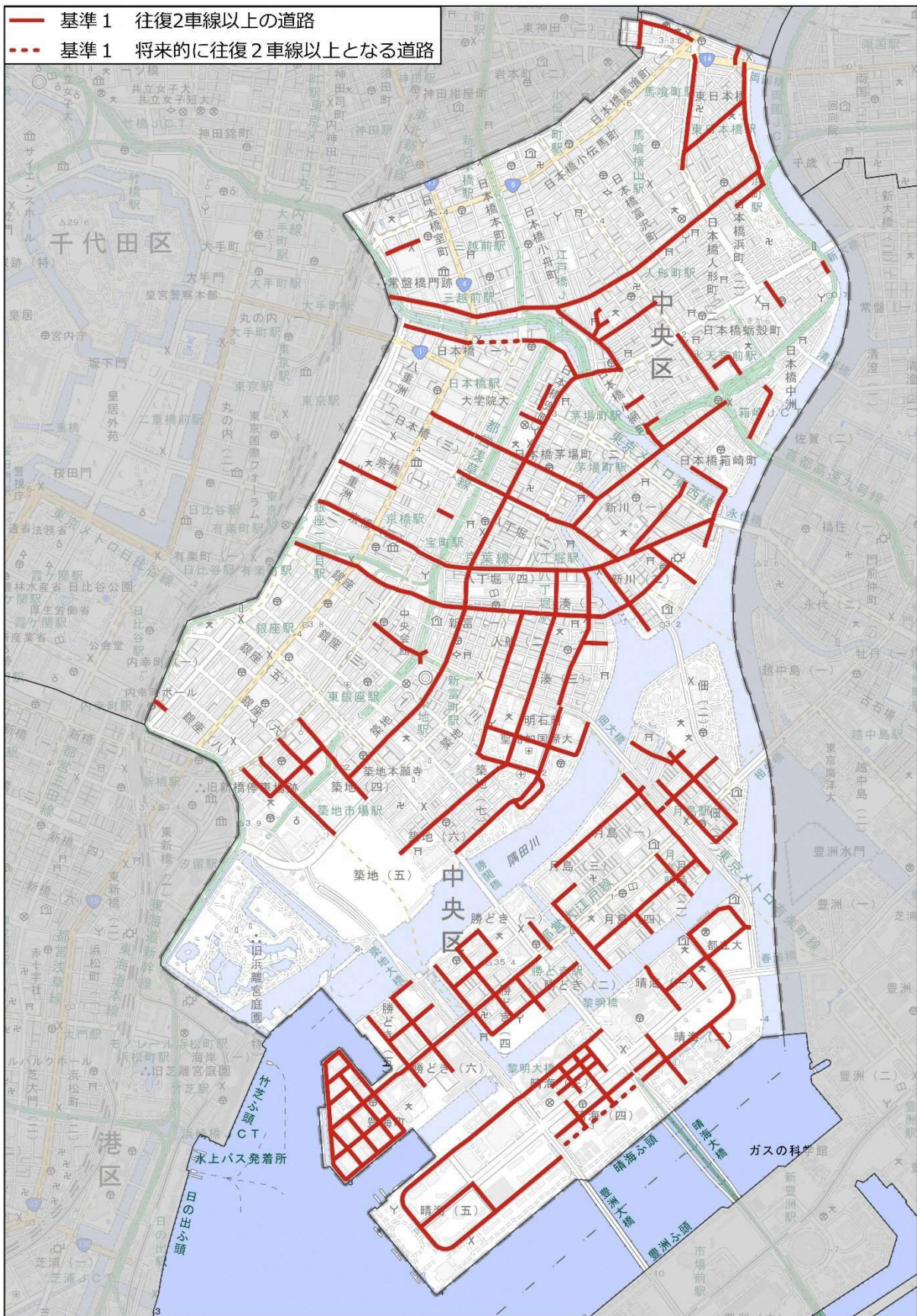


図 4-3 往復2車線以上の道路

抽出基準2

2車線以上の一方通行の道路

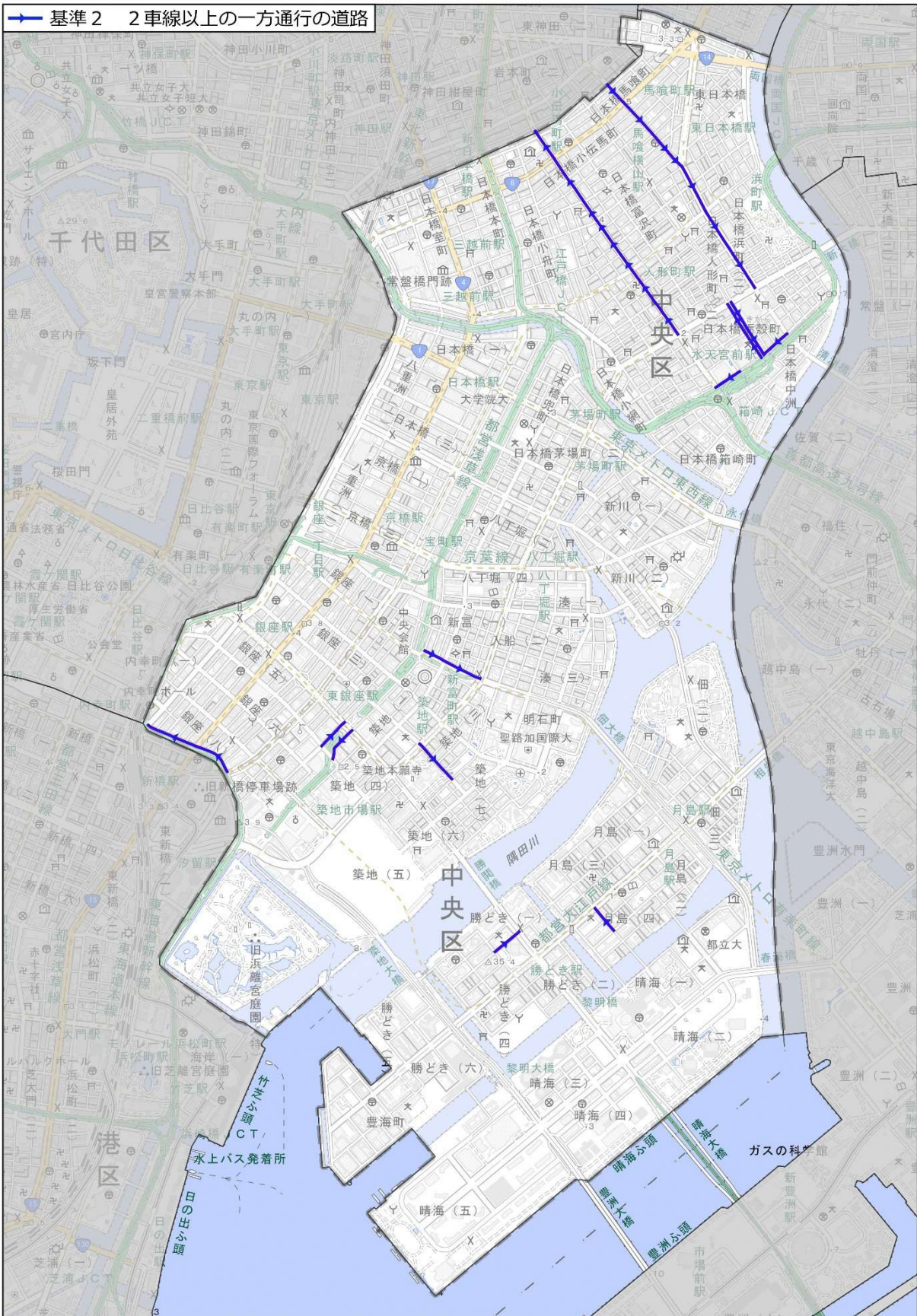


図 4-4 2車線以上の一方通行の道路

抽出基準3

【基準1、2】を補完し、ネットワークを形成する道路
隣接する他区の自転車ネットワーク路線と連続できる道路

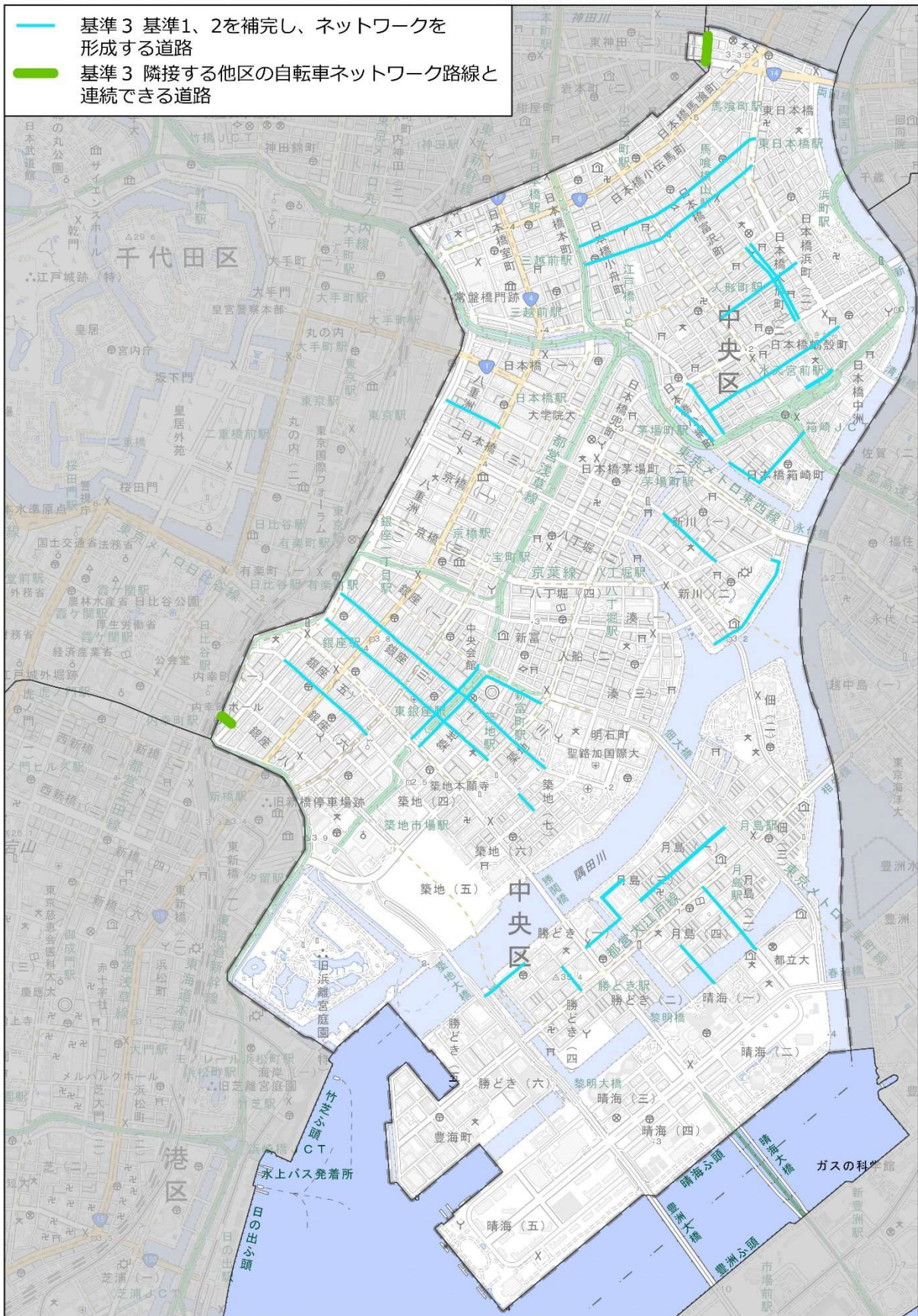


図 4-5 【基準1、2】を補完し、ネットワークを形成する道路
隣接する他区の自転車ネットワーク路線と連続できる道路

抽出基準1～3に該当する道路

- 基準1 往復2車線以上の道路
- - - 基準1 将来的に往復2車線以上となる道路
- 基準2 2車線以上の一方通行の道路
- 基準3 基準1、2を補完し、ネットワークを形成する道路
- 基準3 隣接する他区の自転車ネットワーク路線と連続できる道路

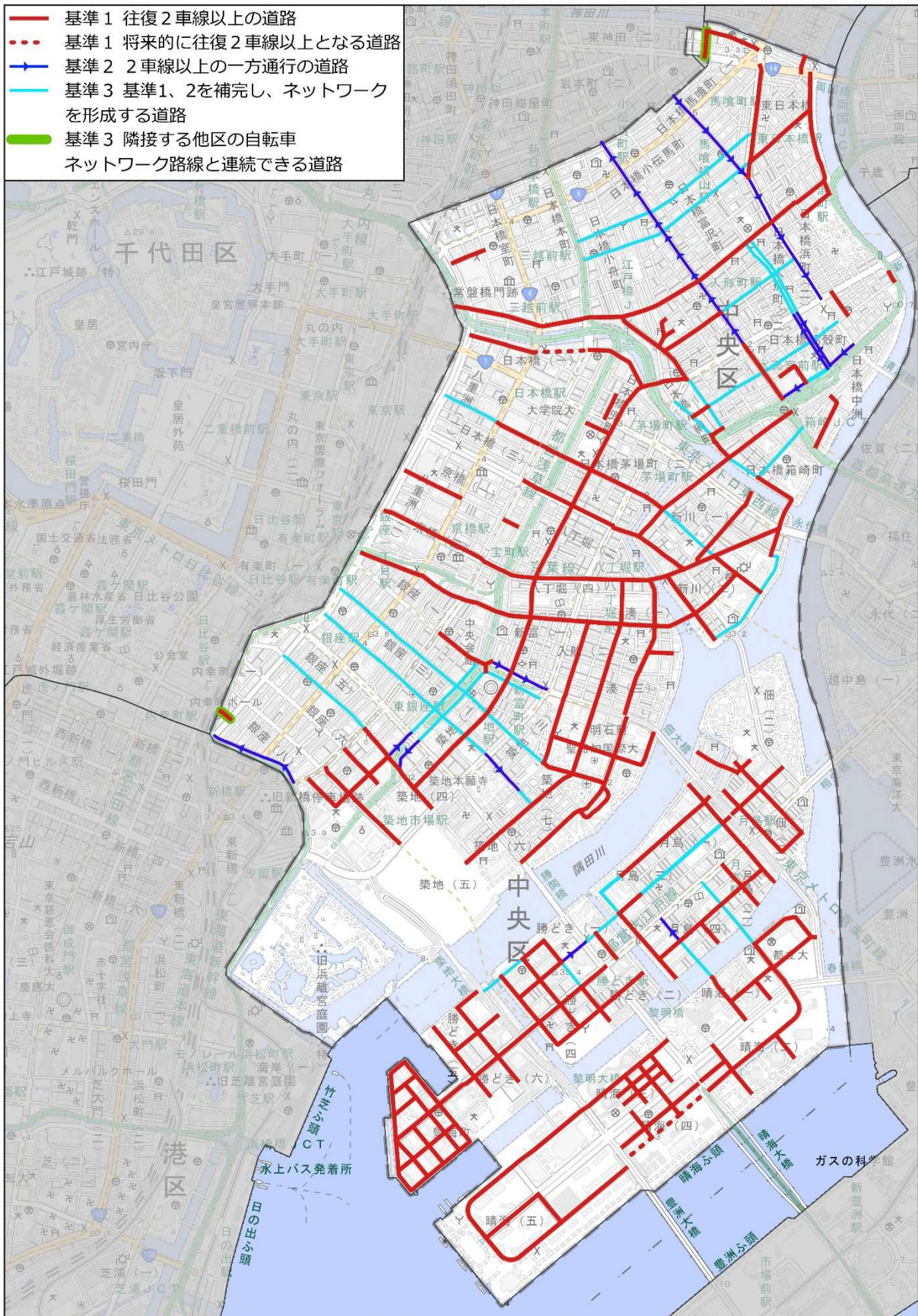


図 4-6 抽出基準1～3に該当する道路

要件1

歩行者中心の道路・エリア

要件2

通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路 等

- 要件1 歩行者中心の道路・エリア
- 要件2 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路

※行き止まり道路や生活道路等で、通過を目的とする自転車の通行を誘導すべきでない道路を選定。

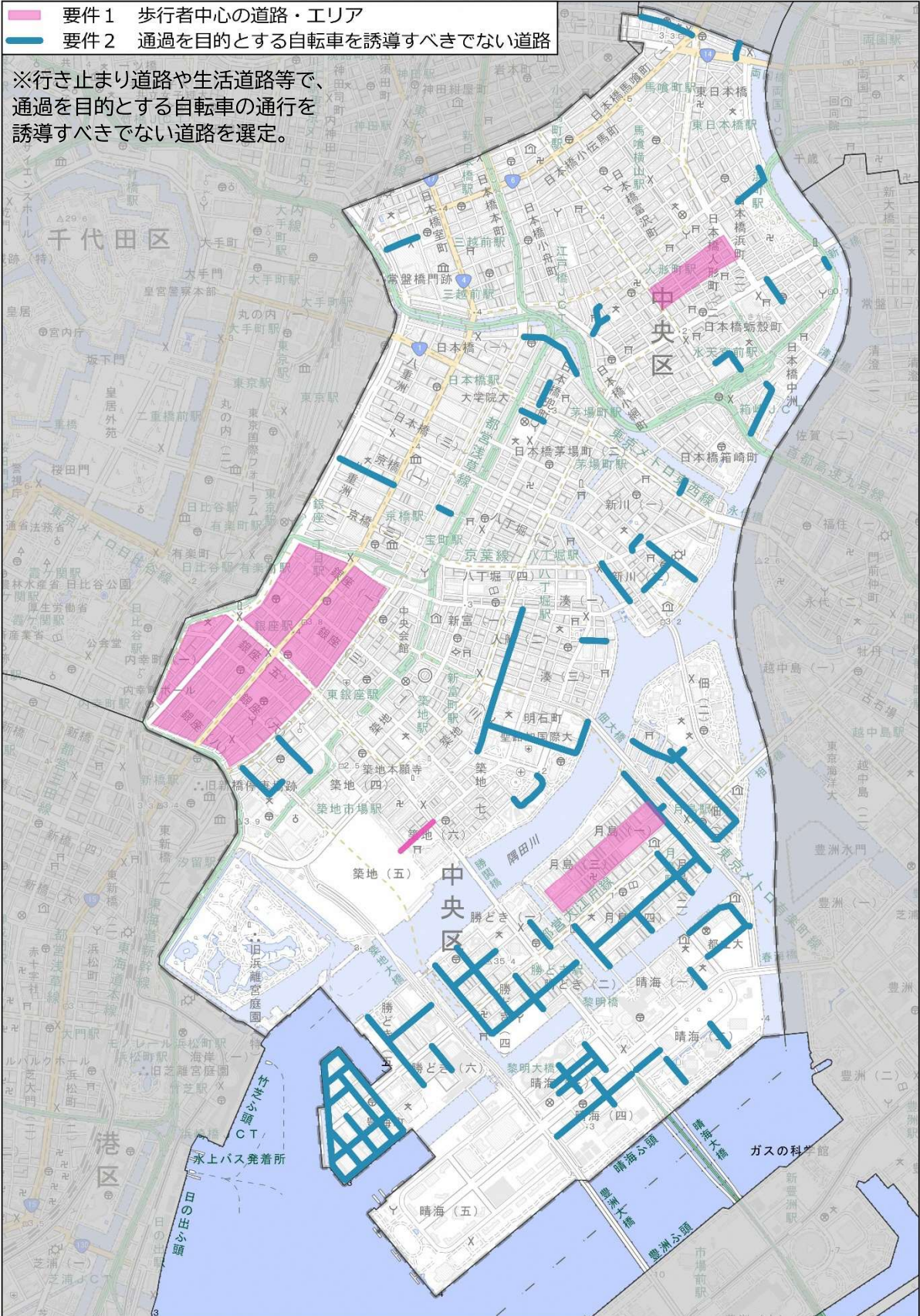


図 4-7 自転車ネットワーク路線から除外する道路

(2) 自転車ネットワーク路線の選定結果

選定手順に基づき選定された路線を自転車ネットワーク路線とし、図 4-8 に示します。図には国道及び都道を参考として掲載しており、国道及び都道の自転車通行空間は、各道路管理者によって、計画的に整備が進められています。

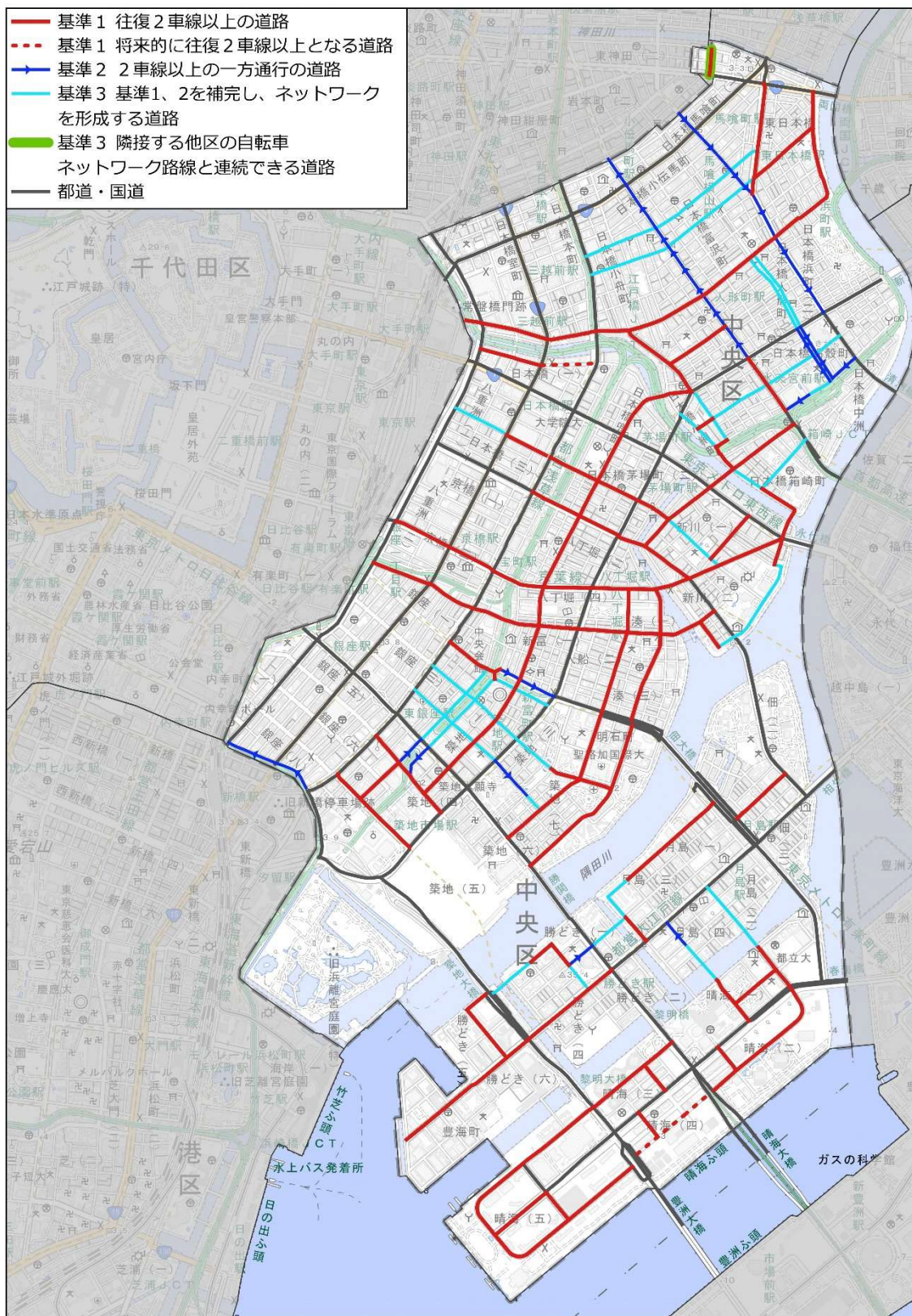


図 4-8 選定した自転車ネットワーク路線（国道及び都道含む）

3 整備スケジュールの設定

(1) 対象路線

「2 自転車ネットワーク路線の選定」において、選定した自転車ネットワーク路線を対象とします。

(2) 整備スケジュールの考え方

計画的に整備を進めるため、路線ごとにⅠ期（2024～2028年度）、Ⅱ期（2029～2033年度）、Ⅲ期（2034年度以降）の整備時期を設定します。早期にネットワーク効果が発現できる区間や、道路改修工事等の他事業と合わせて、整備可能な区間を優先的に整備するとともに、再開発事業等の機会を捉えて中長期的に整備を行っていきます。

スケジュールの設定方法は以下のとおりです。

■ Ⅰ期の路線の選定

- ① Ⅰ期の期間に予定している道路改修工事や、電線共同溝等の他事業と合わせて整備が可能な区間。
- ② 既に、車道上に自転車ナビマーク・ナビラインが整備されている区間と連続し、ネットワーク化が図れる区間。

■ Ⅱ期の路線の選定

- ③ Ⅱ期の期間に予定している道路改修工事や、電線共同溝等の他事業と合わせて整備が可能な区間。
- ④ Ⅰ期の整備路線以外で、現状の車道幅員内で、整備が可能な区間。

■ Ⅲ期の路線の選定

- ① Ⅲ期の期間に予定している道路改修工事、電線共同溝、再開発事業等の他事業と合わせて整備が可能な区間。（今後の検討も含む）
- ② 歩道上に自転車通行空間が整備されている区間。

(3) 整備スケジュール

設定した整備スケジュールは、I期(2024~2028年度)に整備する路線は約11.6km、II期(2029~2033年度)に整備する路線は約11.1km、III期(2034年度以降)に整備する路線は約10.3kmです。整備スケジュールを路線ごとに図4-10に示します。

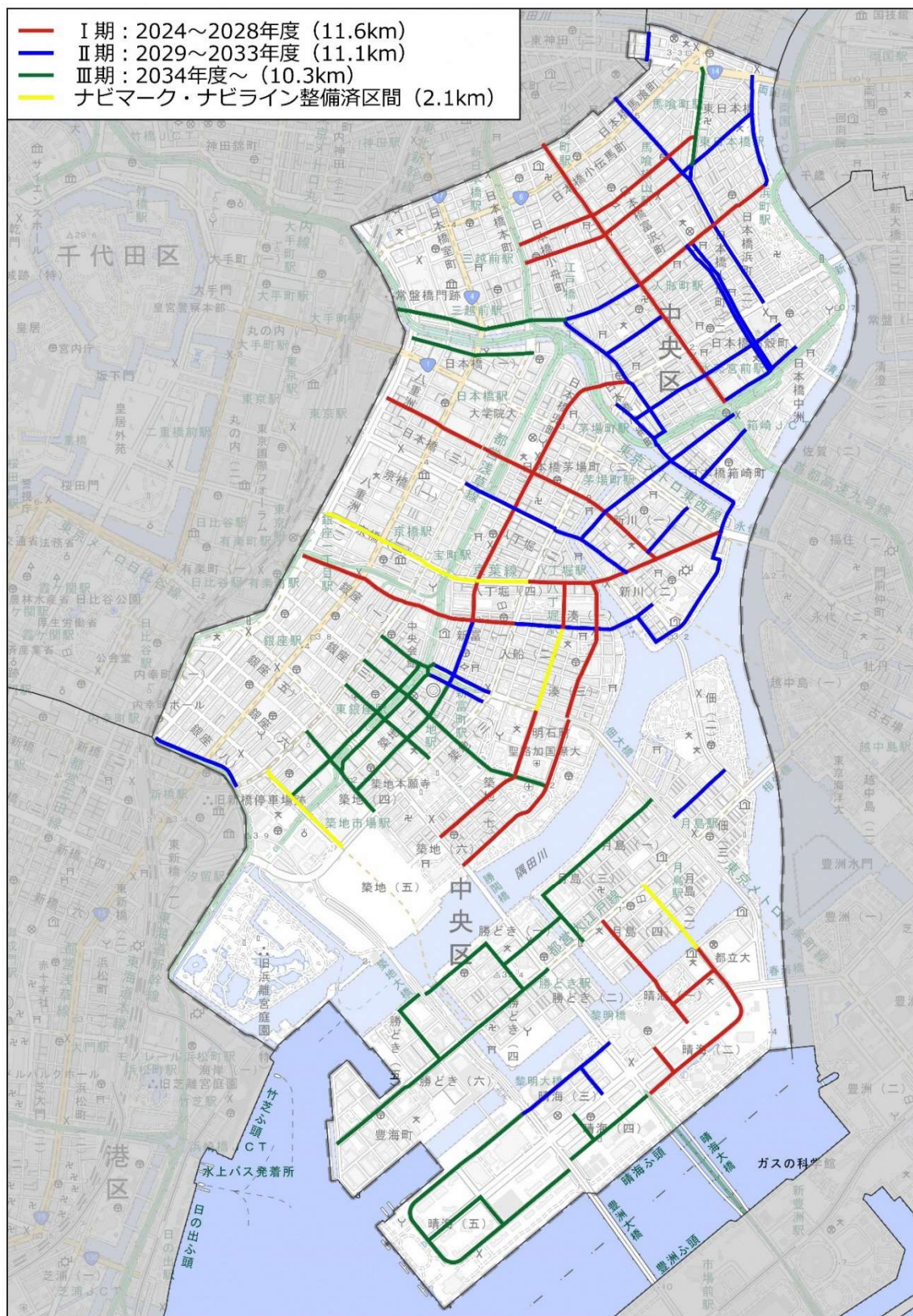


図 4-10 整備スケジュールの設定結果

I期整備予定路線の概況を表4-1に示します。今後、交通管理者との協議を行いながら、令和10(2028)年度までの整備を進めていきます。

表4-1 I期整備予定路線

番号	路線名称	愛称名	通行	規制速度	幅員(代表断面)(m)			
					全幅 (道路幅員)	車道幅員	歩道幅員 (片側1)	歩道幅員 (片側2)
1	特別区道中日 第1号線	水天宮通り、 人形町通り	一方、相互	40km/h、50km/h、 60km/h	21.93	14.23	3.80	3.90
2	特別区道中日 第5号線	-	一方	40km/h	16.00	6.00	5.00	5.00
3	特別区道中日 第6号線	金座通り	相互	30km/h、40km/h	22.00	15.00	3.50	3.50
4	特別区道中日 第7号線	平成通り	相互	40km/h	20.00	12.40	3.50	4.10
5	特別区道中日 第164号線	織物中央通り、 東日本橋三丁目中央通り	一方	30km/h	11.00	7.00	2.00	2.00
6	特別区道中日 第285号線	さくら通り	一方、相互	30km/h	15.00	8.00	3.50	3.50
7	特別区道中日 第309号線	-	相互	30km/h、60km/h	15.00	9.00	3.00	3.00
8	特別区道中日 第325号線	-	相互	60km/h	15.00	9.00	3.00	3.00
9	特別区道中京 第402号線	鍛冶橋通り	相互	50km/h	22.00	15.00	3.50	3.50
10	特別区道中京 第409号線	平成通り	相互	40km/h	18.48	12.02	3.20	3.26
11	特別区道中京 第410号線	居留地中央通り	相互	30km/h、60km/h	15.00	9.70	2.65	2.65
12	特別区道中京 第411号線	居留地中央通り	相互	30km/h	11.00	6.00	2.50	2.50
13	特別区道中京 第412号線	-	相互	40km/h	18.07	10.47	3.80	3.80
14	特別区道中京 第413号線	鉄砲洲通り	相互	40km/h	15.00	9.70	2.65	2.65
15	特別区道中京 第584号線	明正通り	一方	30km/h、60km/h	11.00	6.00	2.50	2.50
16	特別区道中京 第605号線	銀座桜通り	相互	40km/h	15.00	10.00	2.50	2.50
17	特別区道中京 第625号線	-	相互	30km/h、40km/h	15.00	9.70	2.65	2.65
18	特別区道中京 第689号線	-	一方	30km/h	14.40	6.60	3.00	4.80
19	特別区道中月 第803号線	-	相互	40km/h	25.00	16.00	4.50	4.50
20	特別区道中月 第807号線	-	相互	40km/h	15.00	9.00	3.00	3.00
21	特別区道中月 第810号線	さざなみ通り	一方、相互	30km/h	10.91	6.01	2.45	2.45
22	特別区道中月 第812号線	-	相互	60km/h	20.00	12.00	4.00	4.00
23	特別区道中月 第881号線	-	相互	40km/h	18.00	9.00	4.50	4.50

※ I期整備予定路線は、周辺環境等の状況により変更する可能性があります。

※規制速度は、区の現地調査によるものです。

※幅員は、代表断面の認定幅員を採用しており、現状と異なる場合があります。

ナビマーク・ナビラインの整備が完了している区間に I 期の整備路線を加えた自転車ネットワーク状況を図 4-11 に示します。

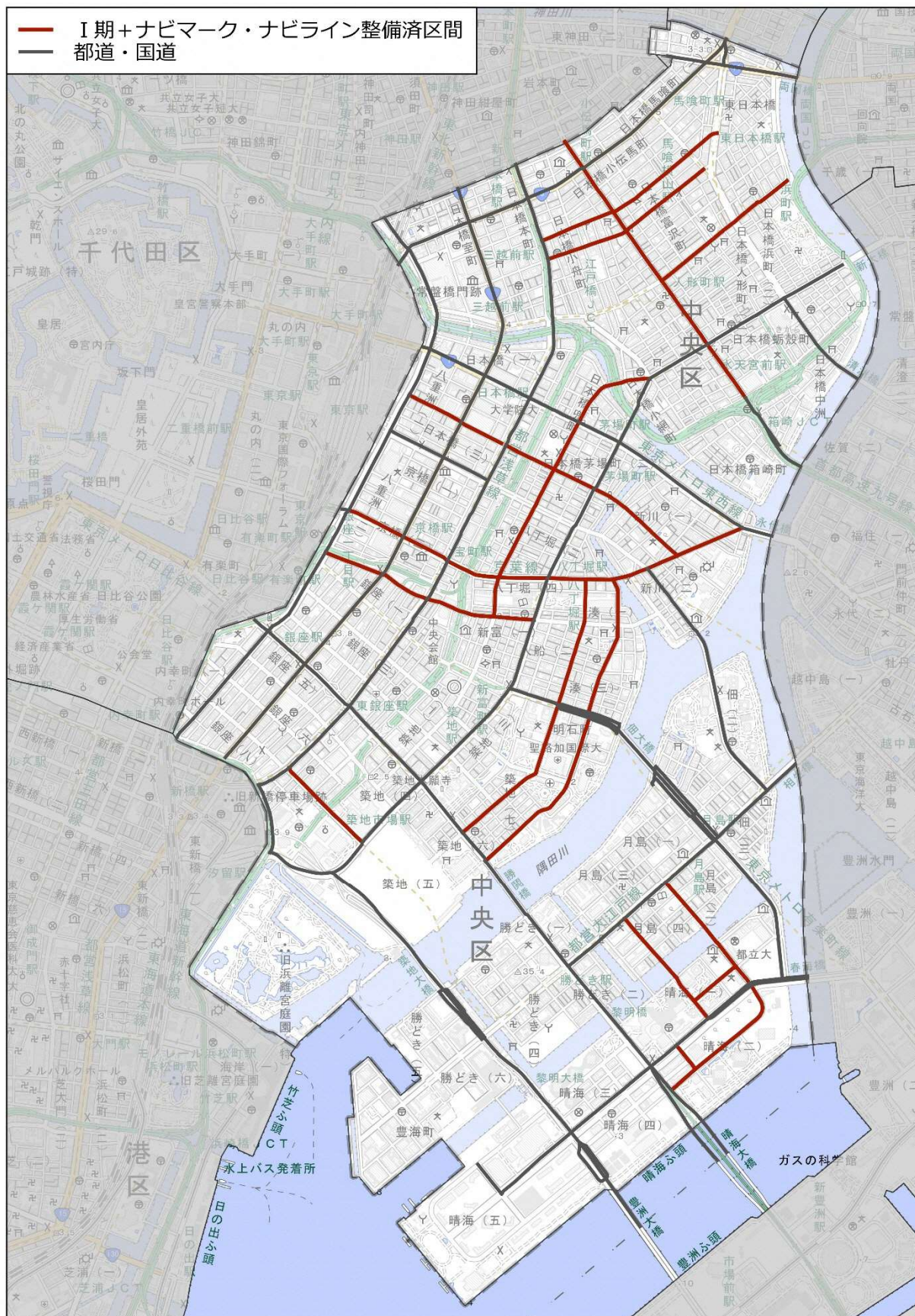


図 4-11 I 期・ナビマーク・ナビライン整備済区間

I期整備路線及びナビマーク・ナビラインの整備が完了している区間にII期の路線を加えた自転車ネットワーク状況を図 4-12 に示します。

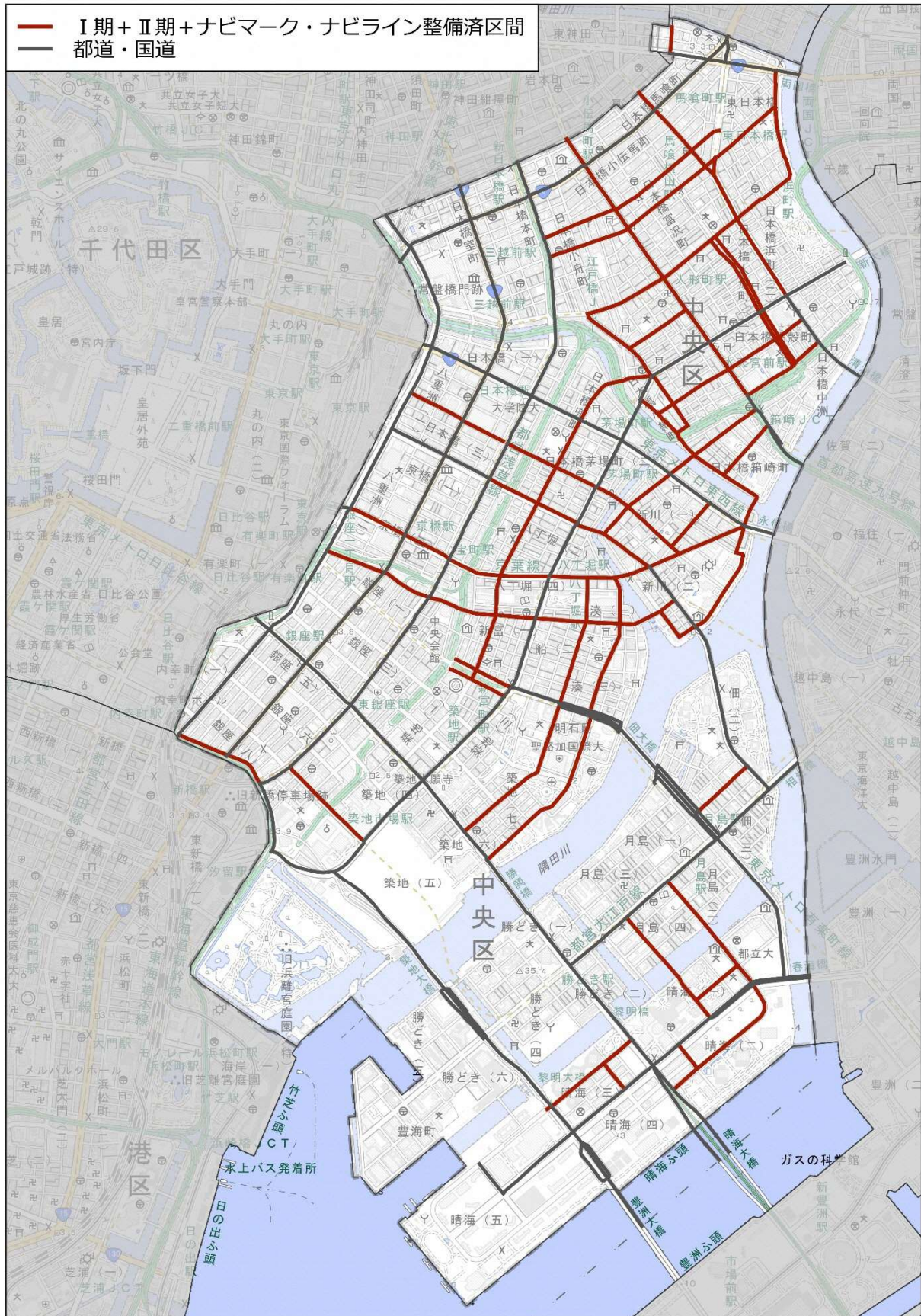


図 4-12 I期・II期・ナビマーク・ナビライン整備済区間

Ⅲ期までの全ての路線を整備した後の自転車ネットワーク状況を図 4-13 に示します。

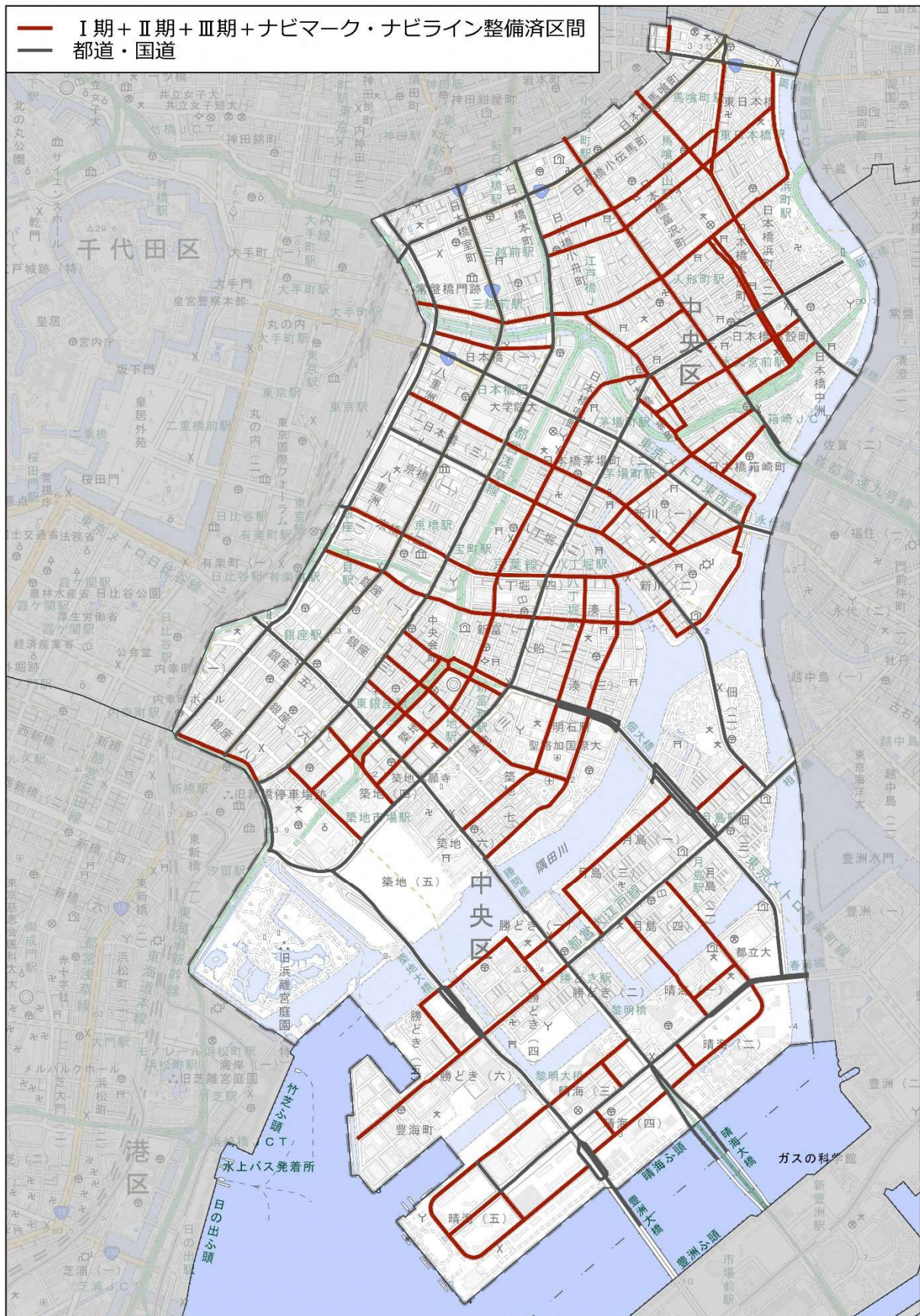


図 4-13 I期・Ⅱ期・Ⅲ期・ナビマーク・ナビライン整備済区間

4 整備方法の選定

(1) 基本的な整備方法の種類

自転車ネットワーク路線の整備は、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）」に基づき、車道上を基本とし、今後、交通管理者等との協議により決定していきます。

下記に整備方法の一例を図 4-14 に示します。

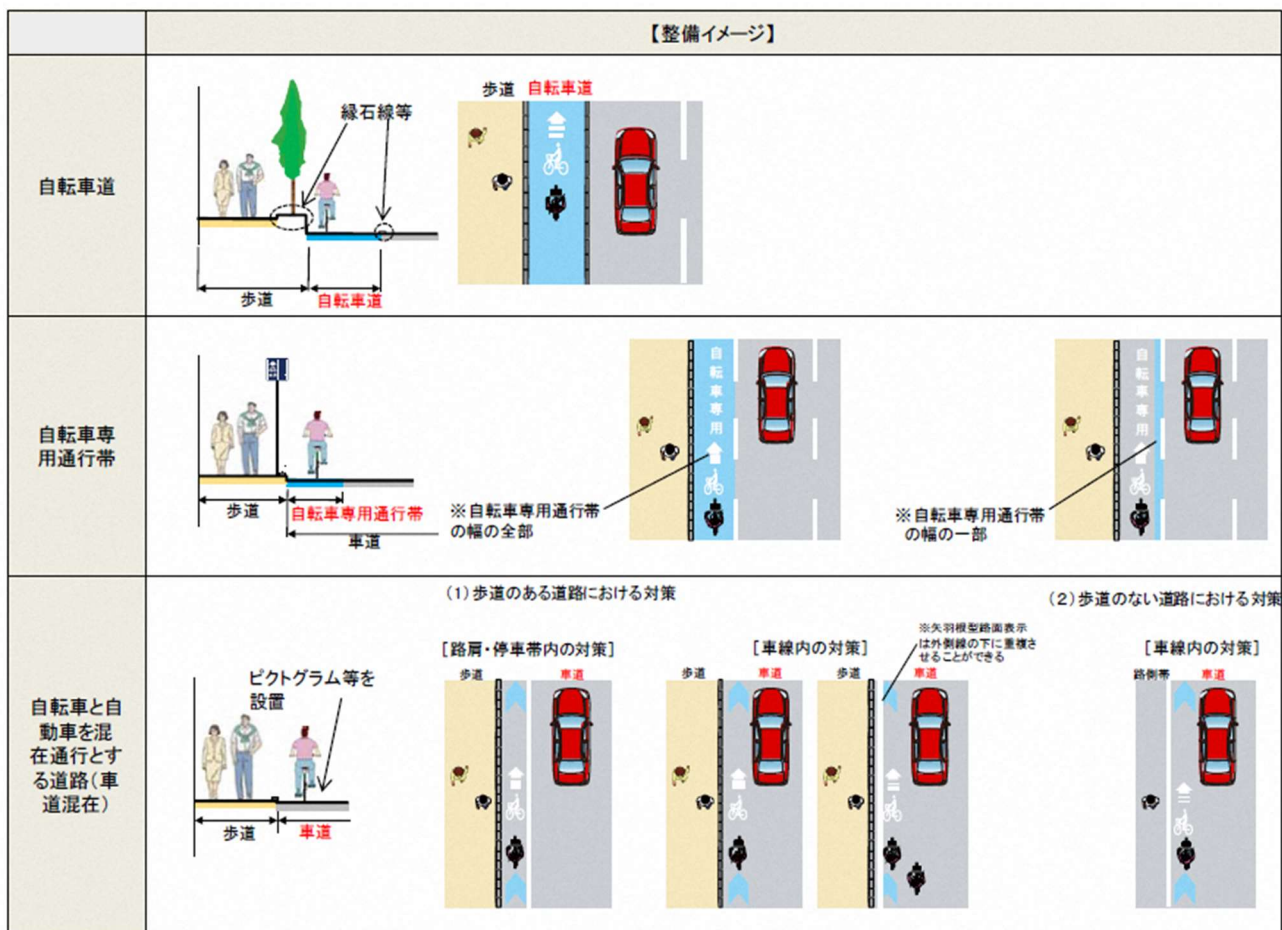


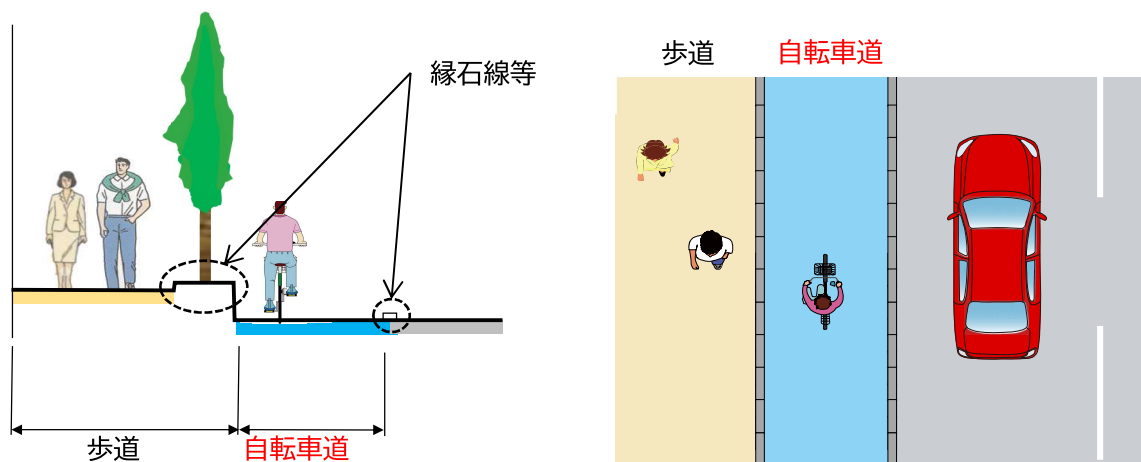
図 4-14 ガイドラインに示された整備方法

1) 自転車道

自転車道は、縁石等の工作物で車道と物理的に分離させた整備方法です。

自転車道の整備イメージ

- 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分です。
- ガイドラインでは、自転車道は一方通行とすることが推奨されています。



標識・道路標示・路面表示など

自転車専用(325の2)



自転車一方通行(326の2-A、B)



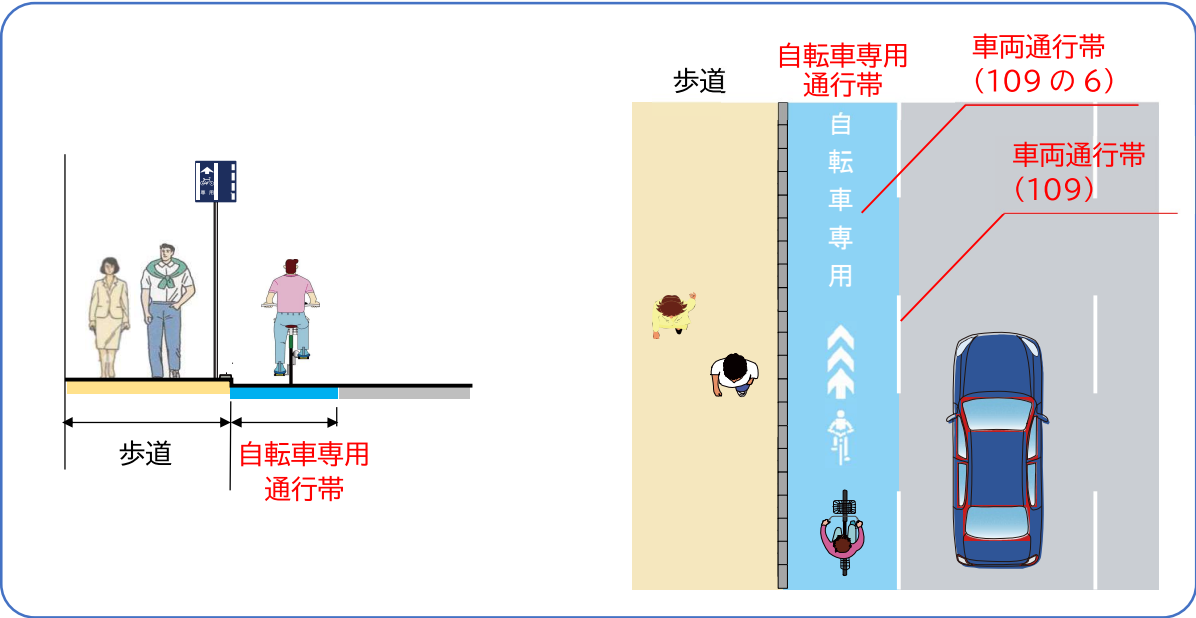
道路標識や道路標示は、道路法及び道路交通法の規定に基づき「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」により定められています。道路標識は、第1条から第4条、道路標示は第8条から第10条で定められています。

2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は、車道上に設けられた自転車専用の通行帯のことで、道路標示や帯状の路面表示により視覚的に分離された整備方法です。

自転車専用通行帯の整備イメージ

- 自転車専用通行帯は、道路構造上、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられた帯状の車道の部分(道路構造令第2条第15項)であって、標識等で普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定したものです。(道路交通法第 20 条第 2 項)
- 補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路でも、自動車の一方通行と逆方向に自転車専用通行帯を設置することは出来ません。このため、自動車の一方通行の道路には一方通行と逆方向の車道上に、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましいとされています。



標識・道路標示・路面表示など

専用通行帯(327の4)

普通自転車専用通行帯(327の4の2)



専用通行帯(109の6) →白文字

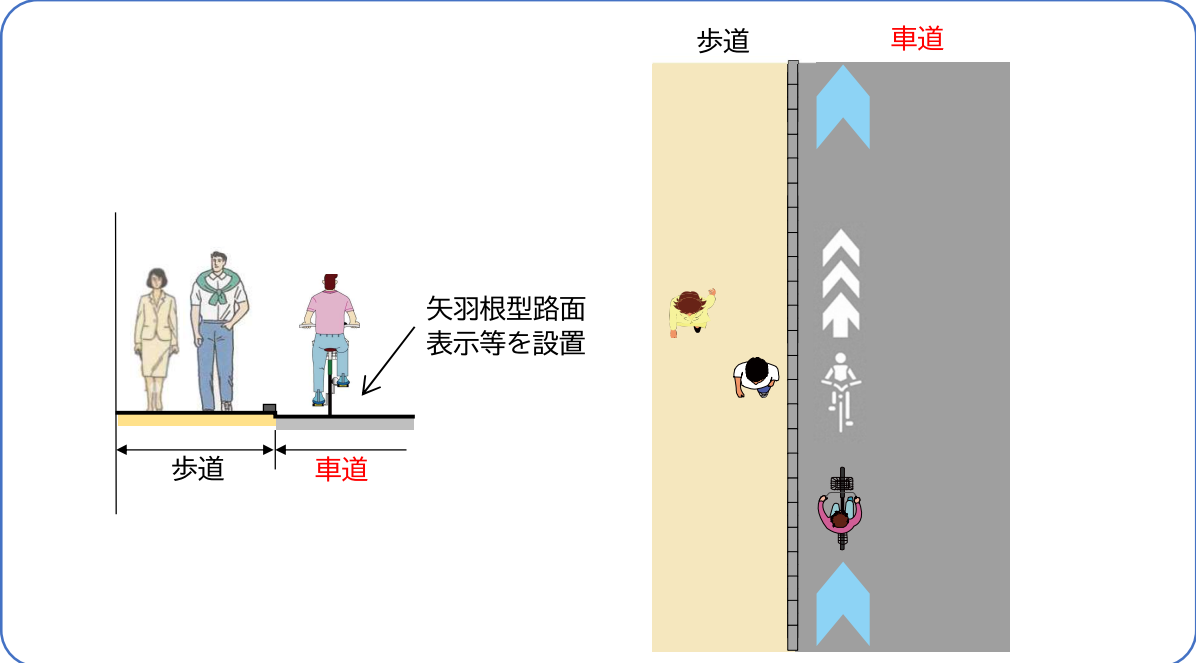
車両通行帯(109) →白破線

3) 車道混在 (ナビマーク・ナビライン)



車道混在は、車道内に矢羽根型路面表示を設置し、自転車が自動車と混在しながら通行することを注意喚起する整備方法です。

車道混在の整備イメージ

- 車道混在とは、法定外表示であるものの、自転車道や自転車専用通行帯もない道路において、自転車と自動車が混在して通行することを矢羽根等の路面表示を用いて明示する整備方法を指します。
- 車道混在は、自転車が通行すべき車道の左側に、通行場所及び通行方法を明確化するための法定外の路面表示です。
- 矢羽根型路面表示の幅や、長さはガイドラインを標準とし、道路の特性や既存の整備事例をもとに設定しています



標識・道路標示・路面表示など

<u>矢羽根型路面表示(ナビライン)※1</u> 標準形	<u>警視庁が設置している</u> ナビマーク
 長さ: 1.50m 以上 幅: 0.75m 以上	 幅: 0.40m

※1 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (平成 28 年 7 月)

(2) 整備までの方向性

自転車ネットワーク路線の整備方法の選定に当たり、4つの方向性を整理しました。

方向性 その1

早期ネットワーク化を図るため車道混在での整備

区の道路の特性

- 比較的幅員の狭い区間が多い。
- 荷捌き用駐車スペースや、バス停が多く設置。

- ✓ ガイドラインでは、理想的な整備方法を自動車交通量や自動車の実勢速度に基づいて示しています。しかし、限られた道路空間で自転車道や自転車専用通行帯を整備するには、幅員構成や車線数の見直し等、大規模な道路改良工事等が必要となり、整備までに長期間を要します。

早期のネットワーク化を図るために、既存の整備事例をもとに、柔軟な整備が可能な車道混在を基本にしながら、安全性に留意して進めていきます。

方向性 その2

歩道内の自転車通行空間の運用

区の道路の特性

歩道内に既に整備・計画が進んでいる自転車通行空間(視覚分離)が多く存在。

- ✓ 今後の自転車通行空間は原則として、車道上での整備を進めていきます。
- ✓ 既設の歩道内の自転車通行空間については、歩行者と自転車の通行空間が視覚的・構造的に明確に分離されている場合は、歩道内での自転車通行空間として運用していきます。
- ✓ 歩道内の自転車通行空間を走行する自転車に対し、安全啓発として、自転車は車道側を徐行するルール等の理解促進を図っていきます。

方向性 その3

自転車ネットワーク路線以外の道路の安全対策

- ✓ 自転車ネットワーク路線に選定されていない路線についても、自転車の車道通行を原則とした安全ルールの理解の促進を図り、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できるよう、安全対策を講じていきます。
- ✓ 事故が多発している区間等、整備の必要性が高い路線については、地域の実情に応じて、自転車ネットワーク路線と同様の考え方で自転車通行空間の整備を実施していきます。

方向性 その4

自転車通行空間の整備方法の検討

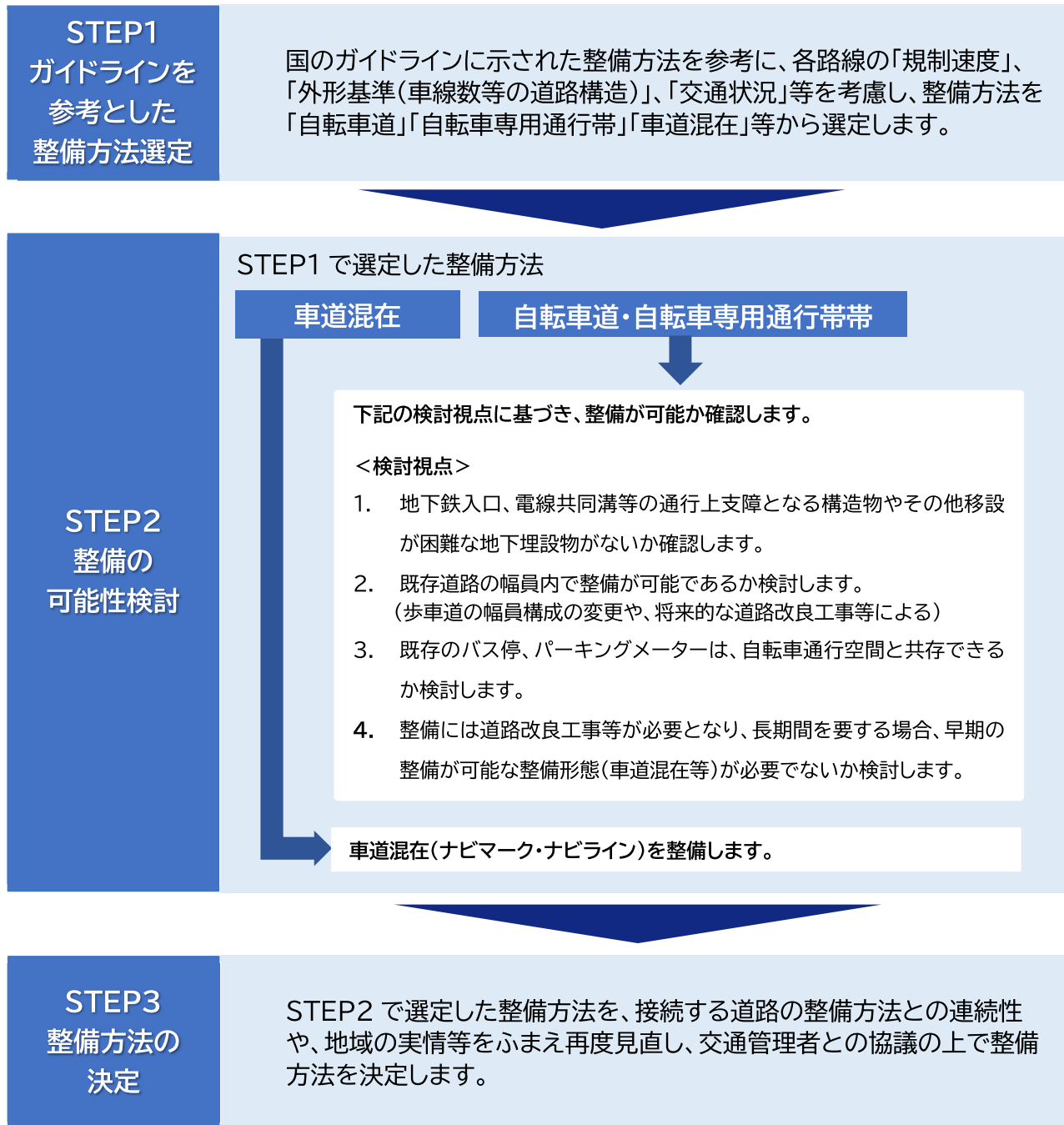
- ✓ 「方向性その1」による車道混在整備を進めると同時に、路上パーキング・バス停等を考慮し、区の道路の特性を鑑みた、自転車通行空間の整備方法を検討していきます。

検討にあたっては、一部区間における試験的な整備による検証を行い、本区に適した整備方法の確立を目指します。

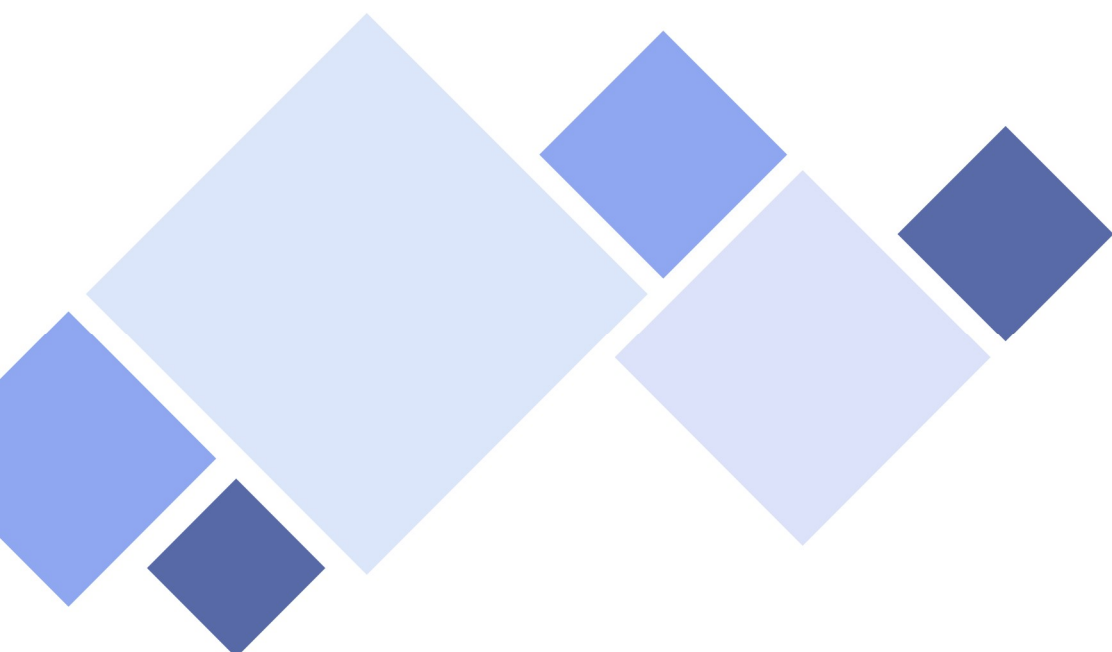
今後、検討すべき道路の一例

- 路上パーキング・バス停等を考慮した自転車通行空間の整備方法。
- 自動車の一方通行規制の道路における逆方向側を通行する自転車通行空間の整備方法。
- 自動車による左折巻き込み事故防止のため、交差点流入部における自転車の通行方法。

【参考】基本的な整備方法の選定イメージ



※ 整備方法の選定方法のイメージは、ガイドラインを参考にした選定方法の基本的な流れを示しています。



第5章

中央区路上駐輪対応方針

- 1 中央区路上駐輪対応方針の概要
- 2 自転車の路上駐輪状況調査
- 3 路上駐輪の削減に向けた課題
- 4 路上駐輪への対応
- 5 路上駐輪の削減に向けた方向性

第5章 中央区路上駐輪対応方針

1 中央区路上駐輪対応方針の概要

道路上に駐輪された自転車は、高齢者や子ども、障害のある方等の歩行者の通行の妨げとなり、怪我の原因や、災害時の活動の支障となります。1台の路上に駐輪された自転車が他の自転車を誘発し、多くの路上駐輪自転車を発生させることもあり、路上駐輪に対し、積極的に対応していく必要があります。

区では、「中央区自転車の放置防止に関する条例」に基づき、関係機関と連携し、道路上にある自転車の撤去や、路上駐輪を防止する啓発、駐輪場の設置を行っています。

しかしながら、近年の人口増加等により、駅前放置自転車台数はもとより、駅から離れた買い物や通院等の短時間利用による自転車の路上駐輪が目立つようになってきています。

路上の放置自転車の削減に向け、効果的に対応していくために、区内全域における現状の駐輪状況を把握し、今後の対策の方向性を「中央区路上駐輪対応方針」として整理しました。

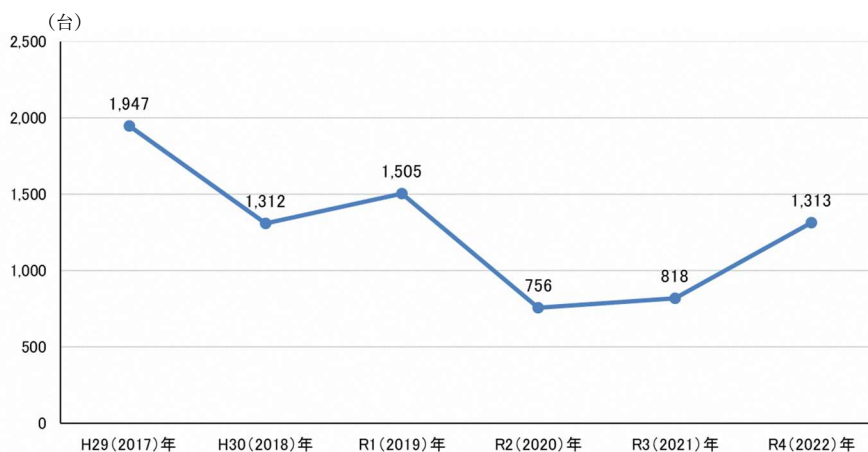


図 5-1 駅前放置自転車台数の推移

出典：駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）を基に作成



図 5-2 路上駐輪の状況例

2 自転車の路上駐輪状況調査

(1) 調査概要

区内の駐輪状況を把握するため、道路上にある自転車の台数の調査（路上駐輪台数調査）と駐輪場の利用台数の調査（駐輪場利用台数調査）を行いました。

路上駐輪台数調査

<調査範囲>

- 区内における国道・都道・区道すべて

<調査日時>

- 令和5年6月下旬～7月上旬の平日
- 概ね14:00～17:00

<調査方法>

- 道路上にある自転車台数を調査
- 所有者が近くにいない自転車を対象
- 民地内に車輪の一部が入っている場合は対象外

駐輪場利用台数調査

<調査範囲>

- 区内の把握できる区立駐輪場及び民営駐輪場

<調査日時>

- 令和5年6月下旬～7月上旬の平日
- 概ね14:00～17:00

<調査方法>

- 駐輪場の一時利用置き場と定期利用置き場それぞれの駐輪台数を調査

(2) 調査結果

1) 路上駐輪状況

路上駐輪台数を、区内を100m四方に区切った区画ごとに色分けし、図5-3に示します。

路上駐輪台数は、東日本橋、人形町、茅場町、銀座、築地、明石町、新川で多い状況です。八重洲、勝どき、晴海では他の地区と比べて少ないものの、区画内では、1~5台の放置自転車が路上に置かれている状況です。

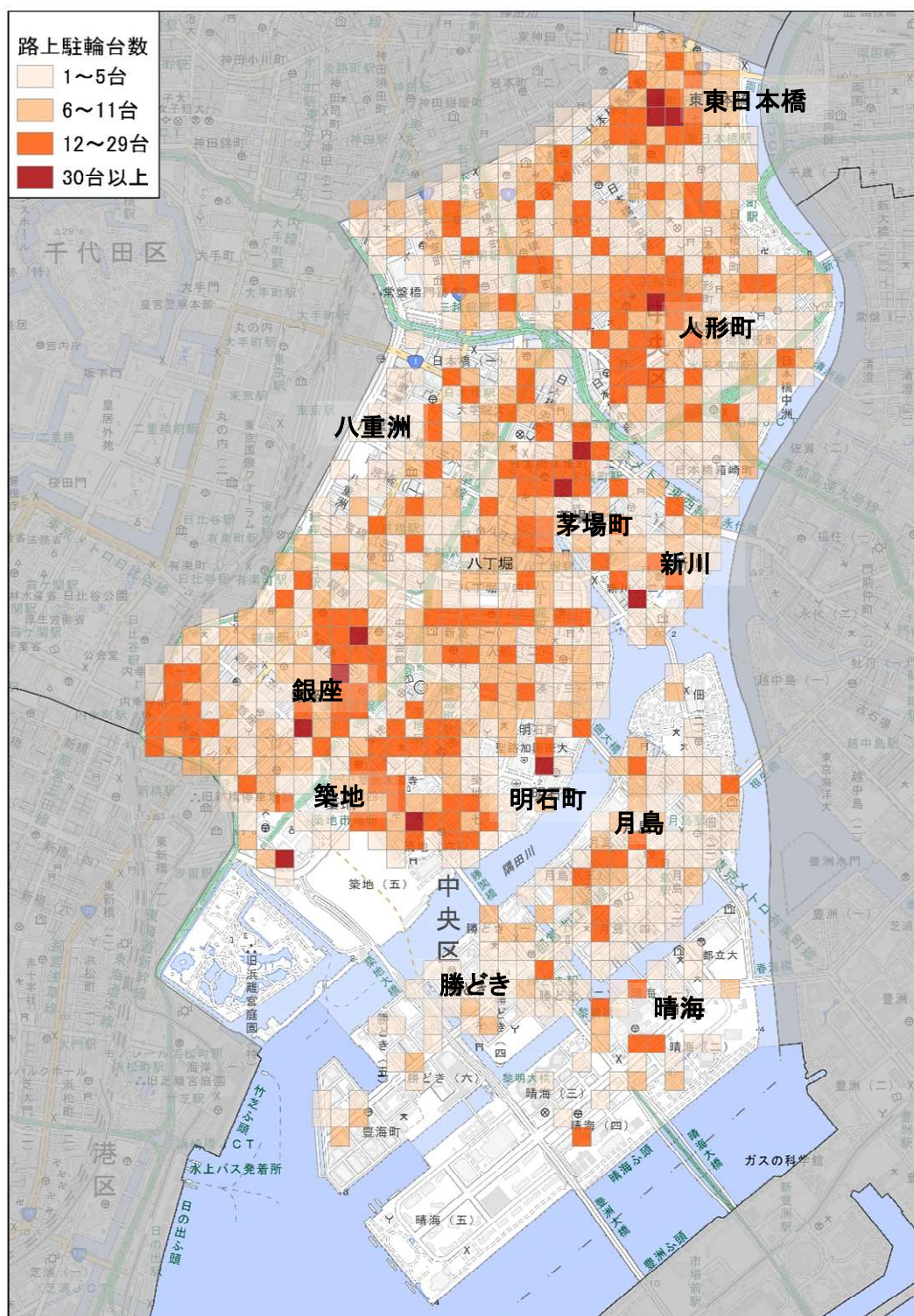


図 5-3 区内の路上駐輪の状況

2) 駅周辺の路上駐輪の状況

鉄道駅と路上駐輪台数の関係を図 5-4 に示します。

路上駐輪台数は、馬喰町駅・馬喰横山駅・東日本橋駅周辺や茅場町駅、東銀座駅周辺で多い傾向です。また、駅から離れた明石町や新川でも路上駐輪台数が多くなっています。

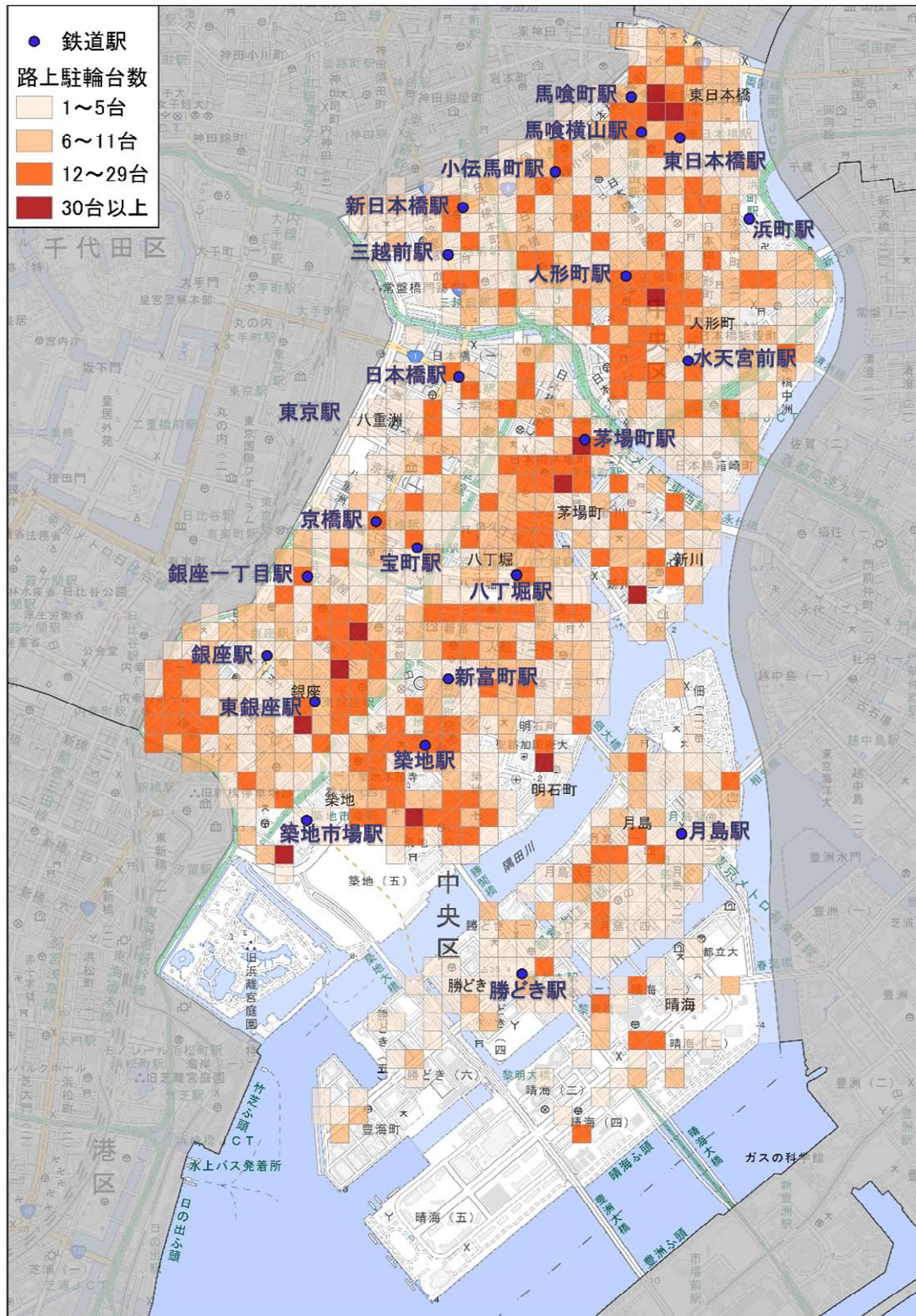


図 5-4 駅周辺の路上駐輪の状況

3) 放置禁止区域の路上駐輪の状況

放置禁止区域と路上駐輪台数の関係を図 5-5 に示します。

放置禁止区域内では、路上駐輪台数は少ない傾向であり、放置禁止区域を指定することは路上駐輪台数の削減に効果があると考えられます。一方で、放置禁止区域の境界にあたる放置禁止区域外の一部の区画で、路上駐輪台数が多くなっています。

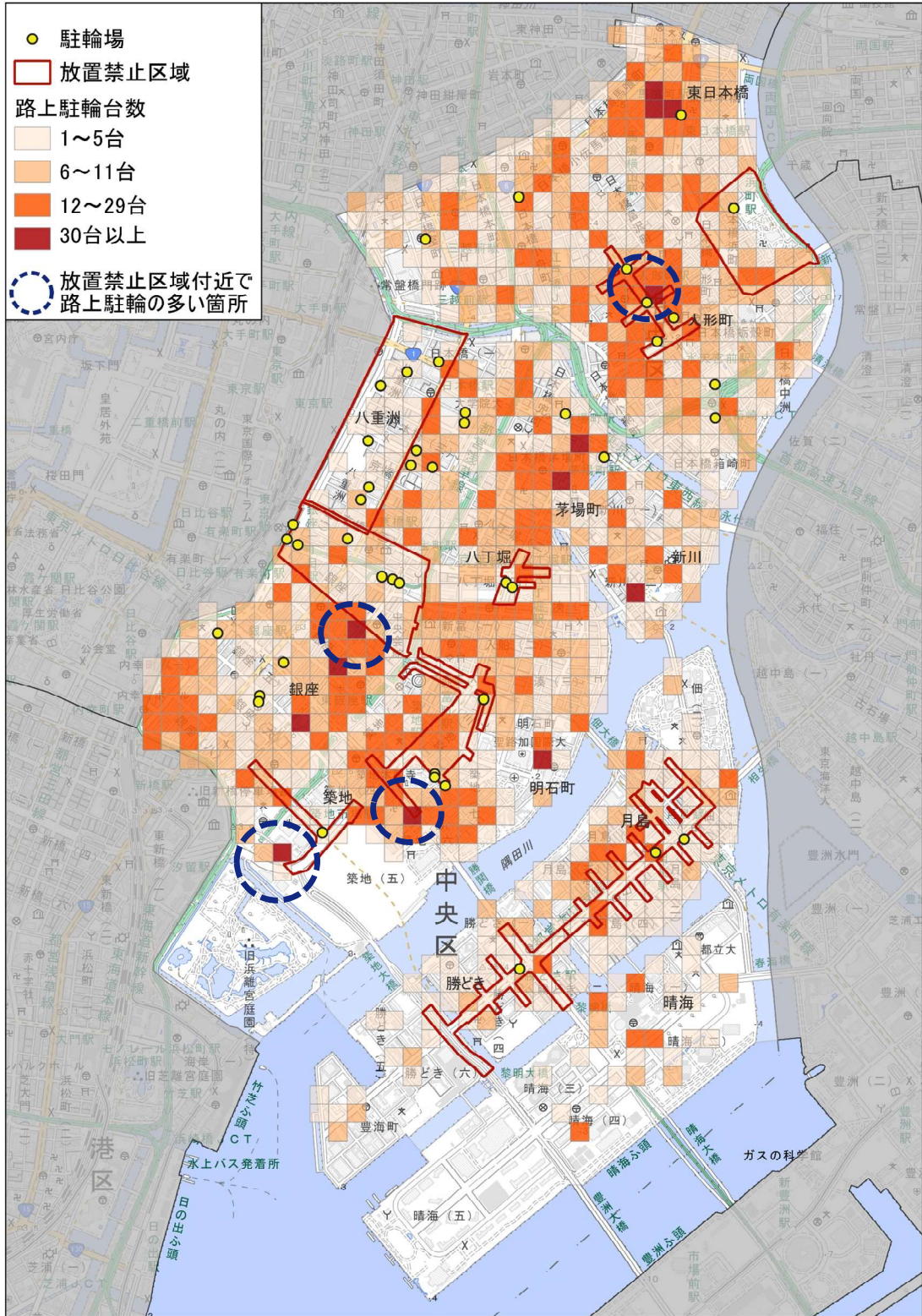


図 5-5 放置禁止区域の路上駐輪の状況

4) 駐輪場の利用状況

調査した駐輪場を図 5-6 に示します。区立駐輪場 22 カ所、民営駐輪場 22 カ所を調査しました。

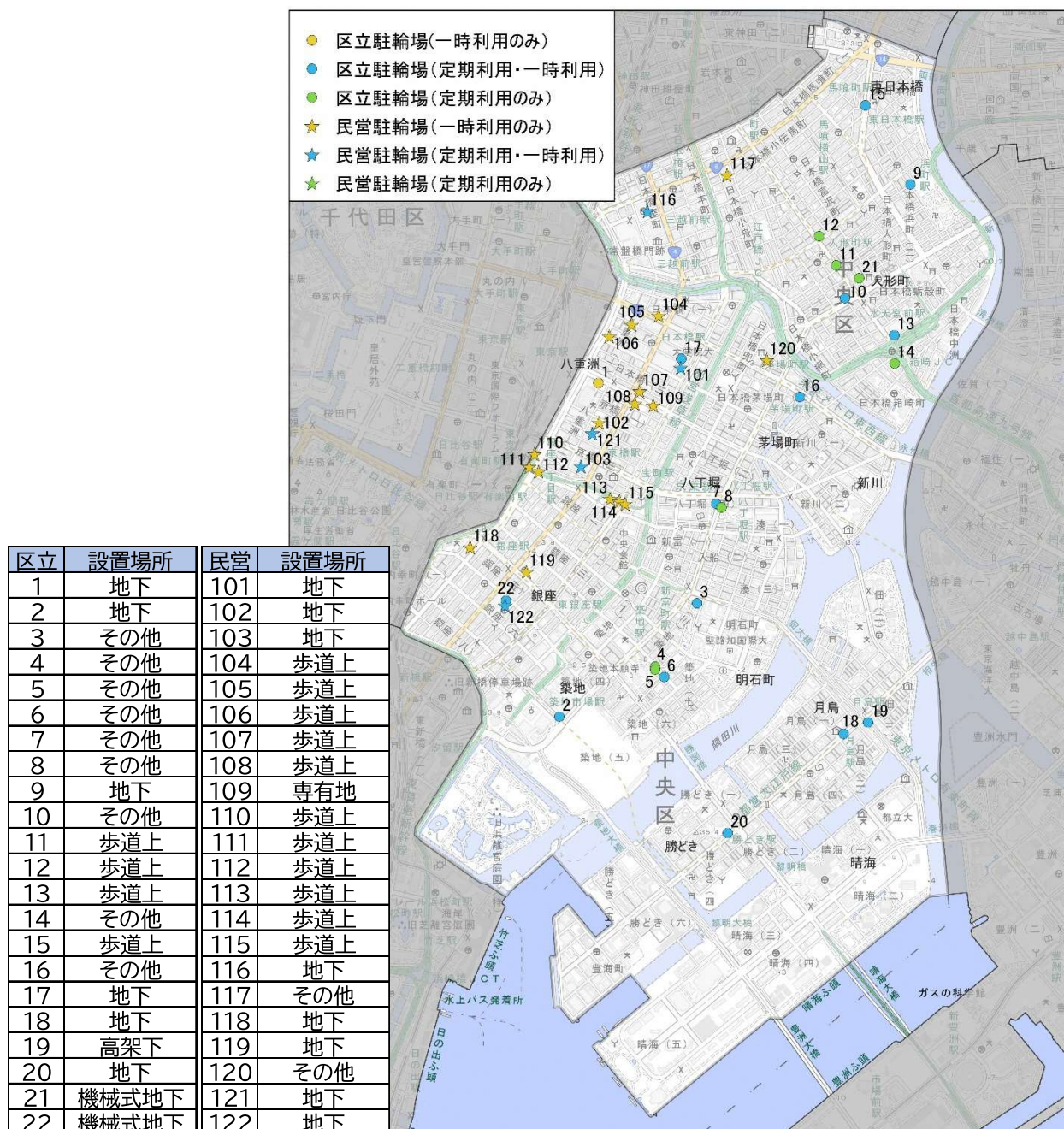


図 5-6 駐輪場調査箇所

※駐輪場の設置場所「その他」は、歩道上を除いた、公共用地や、民間施設等の敷地内（地上）に整備された駐輪場。

調査実施日における一時利用・定期利用を合わせた駐輪場の利用率と、路上駐輪台数の関係を図 5-7 に示します。

八重洲等の歩道上にある駐輪場は利用率が高く、地下にある駐輪場は歩道上に設置した駐輪場と比較すると利用率が低い傾向にあります。銀座、明石町、新川での路上駐輪台数が多い区画の近くには駐輪場が少ない状況です。東日本橋では、駐輪場の利用率が高く、路上駐輪台数も多いことから、駐輪場が不足傾向です。月島では、路上駐輪台数が多くある区画の近くには駐輪場があり、この駐輪場の一時利用と定期利用の利用率を比較すると、一時利用は多く利用されているものの、定期利用は一時利用より利用率は低い状況です。

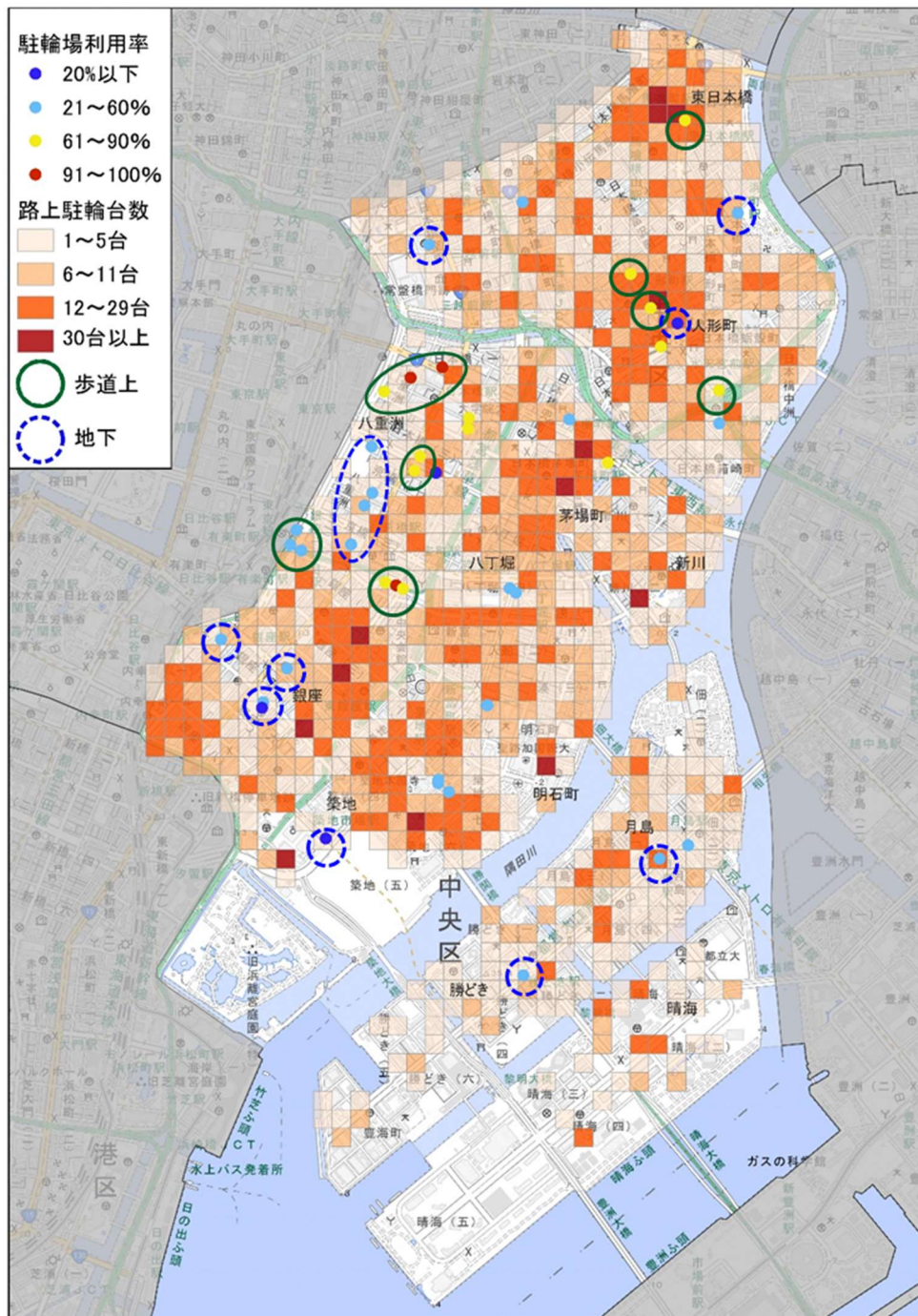


図 5-7 駐輪場の利用状況

5) 魅力拠点周辺における路上駐輪の状況

区内の主要な観光施設等の魅力拠点と路上駐輪台数の関係を図 5-8 に示します。

日本橋問屋街、築地場外市場、聖路加タワー等の買い物ができる魅力拠点では、路上駐輪が多い傾向です。

また、スーパーマーケット・コンビニエンスストア等の生活利便施設の近くで路上駐輪が多くなっています。

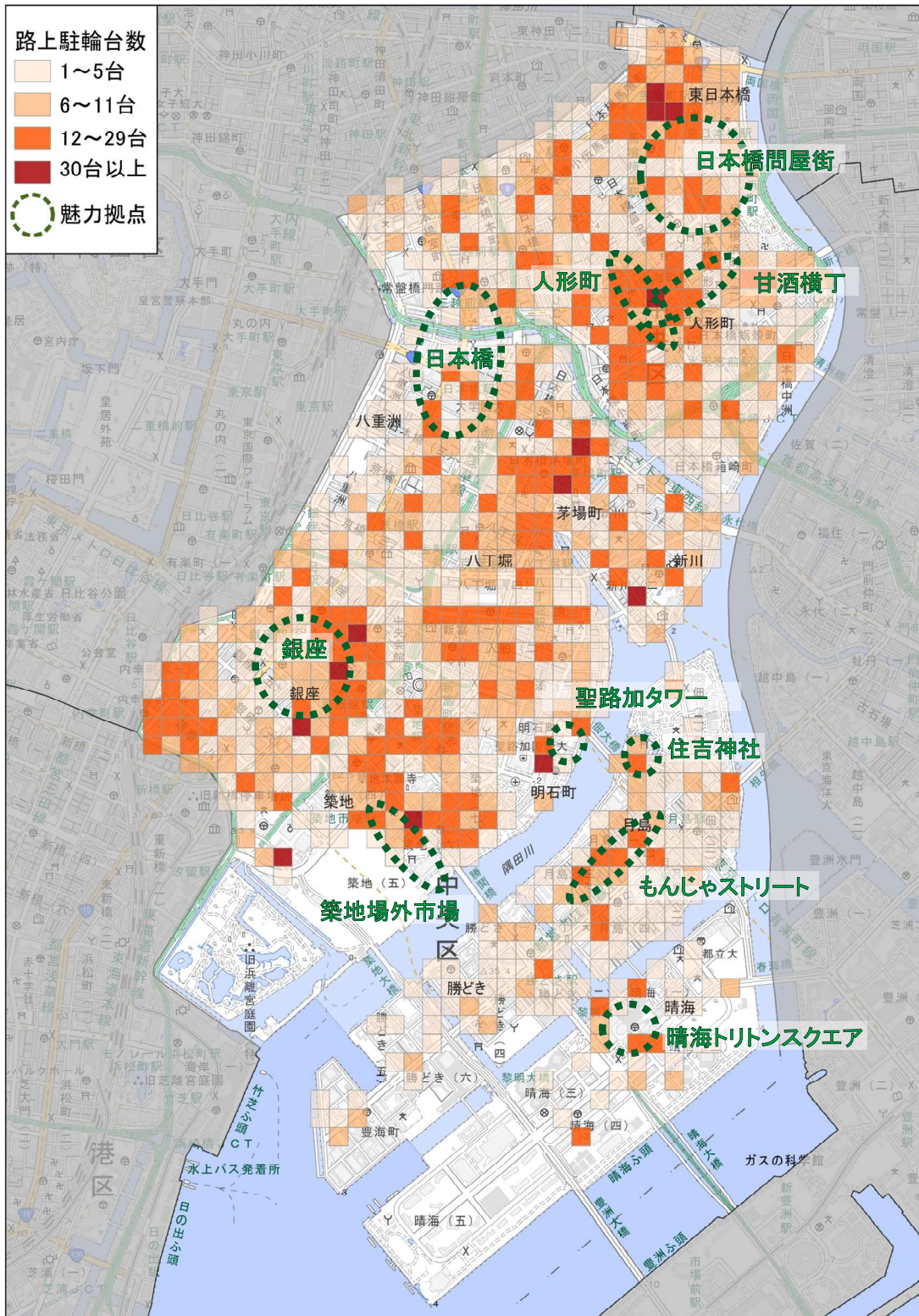


図 5-8 魅力拠点周辺における路上駐輪の状況

(3) 路上駐輪が多い区画の特性

調査結果を踏まえ、路上駐輪が多い区画の特性について、駐輪環境および周辺環境から整理しました。路上駐輪が多い区画を図 5-9、表 5-1 に示します。

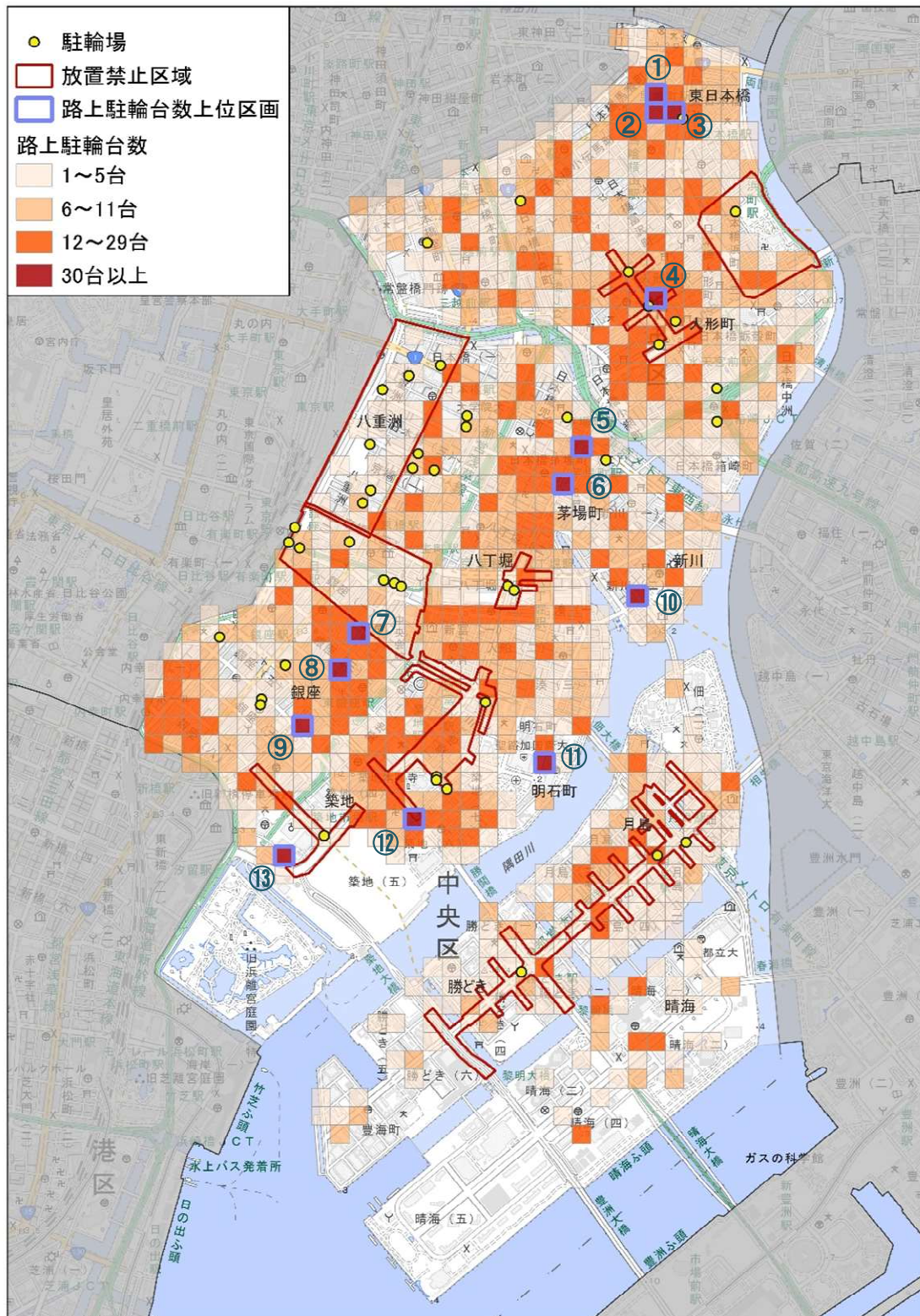


図 5-9 路上駐輪台数上位区画

表 5-1 路上駐輪台数上位区画

	地名	隣接※の駅及び主な施設
①	日本橋横山町	馬喰町駅
②	東日本橋三丁目	馬喰横山駅、問屋街
③	東日本橋二丁目	東日本橋駅、問屋街
④	人形町一・二丁目	人形町駅、商店街
⑤	茅場町一・二丁目	茅場町駅
⑥	茅場町二・三丁目	茅場町駅
⑦	銀座二丁目	銀座駅、商業施設
⑧	銀座三丁目	銀座駅、商業施設
⑨	銀座五丁目	東銀座駅、商業施設
⑩	新川二丁目	生活利便施設
⑪	明石町	病院、商業施設
⑫	築地六丁目	場外市場
⑬	築地五丁目	築地市場駅、庭園

※それぞれの該当区画もしくは、隣接の区画内にある鉄道駅。

駐輪環境

- ✓ 路上駐輪の多い①～③の区画は放置禁止区域外や、近く(該当区画や隣接する区画内)に駐輪場が少ない箇所が多い。

表 5-2 駐輪設置有無と放置禁止区域の指定の有無

		近くに駐輪場の設置※	
		有	無
置 の 指	有	④	
	無	③⑤	①②⑥⑦⑧ ⑨⑩⑪⑫⑬

※駐輪場の設置が「有」には、駐輪場の利用率が高く、駐輪ができない状態も含む。

周辺環境

- ✓ ①～④、⑦～⑨、⑪、⑫には問屋街、築地場外市場、聖路加タワー等の買い物ができる魅力拠点が立地。
- ✓ ⑩、⑪は駅から離れているが、スーパーマーケット・コンビニエンスストア・飲食店等の生活利便施設が点在しており、短時間駐輪が多いと考えられる。

3 路上駐輪の削減に向けた課題

駐輪場の設置や、放置禁止区域の指定の有無により、路上駐輪特性を3つに分類し、特性ごとに課題を整理しました。

特性 A

- (1) 駐輪場を設置し、放置禁止区域に指定している区域では、駐輪場の利用の喚起と路上駐輪自転車への警告・撤去等の啓発活動が必要。

特性 B

- (1) 駐輪場の利用率が高く、駐輪可能台数が不足している場合、近隣の路上駐輪状況や、駐輪場の利用状況から駐輪需要を詳細に把握することが必要。
 (2) 駐輪場の利用率が低く、路上駐輪されているエリアは駐輪場の案内や、利用の喚起が必要。

特性 C

- (1) 駐輪場が少なく、路上駐輪台数が多いエリアでは、施設・地域ごとの駐輪需要に対応出来る駐輪場の整備が必要。
 (2) 短時間の路上駐輪が多い、買い物ができる魅力拠点のあるエリアや、生活利便施設等が点在している駅から離れたエリアでは、短時間の路上駐輪が多く、施設内に一時利用が出来る駐輪場の整備が必要。

表 5-3 路上駐輪特性の分類

		近くに駐輪場の設置※	
		有	無
置 の 指	有	特性 A	
	無	特性 B	特性 C

4 路上駐輪への対応

路上駐輪自転車の削減に向けた対応として、第3章の施策2-2(1)～(3)に記載のとおり、既存駐輪場の利用の促進、駐輪場の設置の推進、啓発・指導・撤去を合わせて取り組んでいきます。また、国や都とも連携して各施策に取り組むことで、区内の、路上駐輪自転車の削減を目指します。

施策2-2(1) 既存駐輪場の利用の促進

駐輪場の情報を広報し、既存駐輪場の利用を促します。

江戸バス車内での駐輪場周知▶



施策2-2(2) 駐輪場の設置の推進

民間施設や公共用地を活用した、駐輪場の整備を進めます。

区立清杉通り駐輪場▶



施策2-2(3) 路上駐輪自転車の削減へ向けた啓発・指導・撤去

路上駐輪自転車に対して、注意札や警告札の貼付等を行います。

放置自転車の撤去作業▶



5 路上駐輪の削減に向けた方向性

路上駐輪の削減に向けた対応をより効果的なものとするため、今後の取組や検討事項を4つの方向性として、具体的に示していきます。

方向性 その1

多様な駐輪需要への対応

- ✓ 短時間駐輪や、近距離移動での駐輪、子ども乗せ自転車の駐輪等、さまざまな需要に対応できるよう、料金体系や利用資格の検討を行うとともに、定期利用台数と一時利用台数の配分や、駐輪スペースについても検討します。
- ✓ 路上駐輪が多く、駐輪場が設置されていないエリアでは、幅員の広い道路等を活用した駐輪場の整備について検討します。

【参考】区立駐輪場の利用資格等

定期利用資格

- 区内在住の方で、駐輪場指定の駅を利用し、通勤・通学等をしている方で、駅からおおむね300m以上離れている方。
- 区外在住の方で、駐輪場指定の駅で下車し、駅からおおむね300メートル以上離れた中央区内にある会社・学校に通勤・通学する方。

注記1: おひとり一台・一カ所の利用に限ります。

注記2: 自宅やマンション、会社の駐輪場代わりとしての利用はできません。

注記3: 事業所や営業用としての利用はできません。

定期利用料金

		1ヵ月	3ヵ月	6ヵ月	12ヵ月
区民	一般	1,500円	4,000円	8,000円	16,000円
	学生	1,000円	2,500円	5,000円	10,000円
区民以外		2,000円	5,500円	11,000円	22,000円

一時利用料金

- 最初の2時間は無料。
- 以降8時間ごとに100円ずつ加算。

駐輪場設置の推進

- ✓ 中央区自転車の放置防止に関する条例に基づき、駐輪場の設置を推進していきます。
- ✓ 駅から離れたエリアでの駐輪需要に対応するため、開発等によって新たに整備される商業施設、共同住宅やオフィスビル等、自転車の利用が想定される施設に対し、駐輪場の設置に向けて取り組みます。
- ✓ 駐輪場の設置にあたっては、民間施設の利用者用の駐輪場はもとより、公共的に利用できる駐輪場の整備を要請していきます。
- ✓ 広幅員の歩道等、公共用地を有効に活用した駐輪場の整備に向け、道路管理者等と連携・調整を図ります。

【参考】駐輪場整備に関する区の条例・要綱

中央区自転車の放置防止に関する条例(第八条)

- 公共施設、商業施設、娯楽施設等の自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設を設置し、又は管理する者は、当該施設の利用者のために必要な駐輪場を設置するよう努めるとともに、区の施策に積極的に協力しなければならない。

開発に伴う駐輪場整備を促す条例・要綱

	対象	目的	駐輪場に関する記述
まちづくり基本条例	<ul style="list-style-type: none"> ・都市開発諸制度の活用による建築 ・敷地面積が3,000㎡以上の建築 	開発事業がまちづくりを進めていく上で重要な役割を果たすことを踏まえ、開発事業者に求める開発計画への反映事項を定めたもの。	地域用 に時間単位等の利用が出来るように自転車駐車を整備。 (駐車場設置等の交通対策の項目から選択)
市街地開発事業指導要綱	100㎡以上の開発事業	建築計画にあたっての計画上の配慮や環境・防災対策など行政施策に関わる事項について規定したもの。	住宅、共同住宅、寄宿舍等において、 開発建築物に居住する者の自転車を敷内に駐車させるため 、必要と認められる台数分の自転車駐車を確保すること。 住宅等以外の用途 にあっては、当該用途に応じて区長が必要と認める台数分の自転車駐車を確保すること。

【参考】駐輪場整備に関する国の法令

道路法施行令(令第7条第8号、第11条の8)※

- 道路法施行令の改正により、平成17年4月1日から、道路に接する自転車駐車場に加えて、道路上の自転車駐車場についても道路附属物として位置付けられ、道路管理者が当該自転車駐車場を整備することが可能となった。

出典：国土交通省 平成18年11月通達

方向性 その3

放置禁止区域の指定・周知

- ✓ 駅周辺のみならず、駅から離れたエリアにおいても、適切に駐輪需要の動向を把握し、需要を満たす駐輪場の確保と放置禁止区域の指定の必要性を検討します。
- ✓ 放置禁止区域の周知にあたっては、HP 等を用いて分かりやすく広報するとともに、地域の景観に配慮した表示方法を検討します。

方向性 その4

路上駐輪の特性に応じた対応

- ✓ 駅から離れたエリアでの、短時間駐輪による路上駐輪自転車は増加していくと考えられます。効果的・効率的に路上駐輪自転車の削減を進めるため、継続的に調査を実施していきます。

調査結果を基に、周辺環境等を考慮するとともに、駐輪特性に応じた啓発活動や、駐輪場の整備の促進等に取り組んでいきます。

路上駐輪特性の分類

■特性 A の対応

- 駐輪場や放置禁止区域の案内を行います。
- 路上放置自転車への警告・撤去を行います。

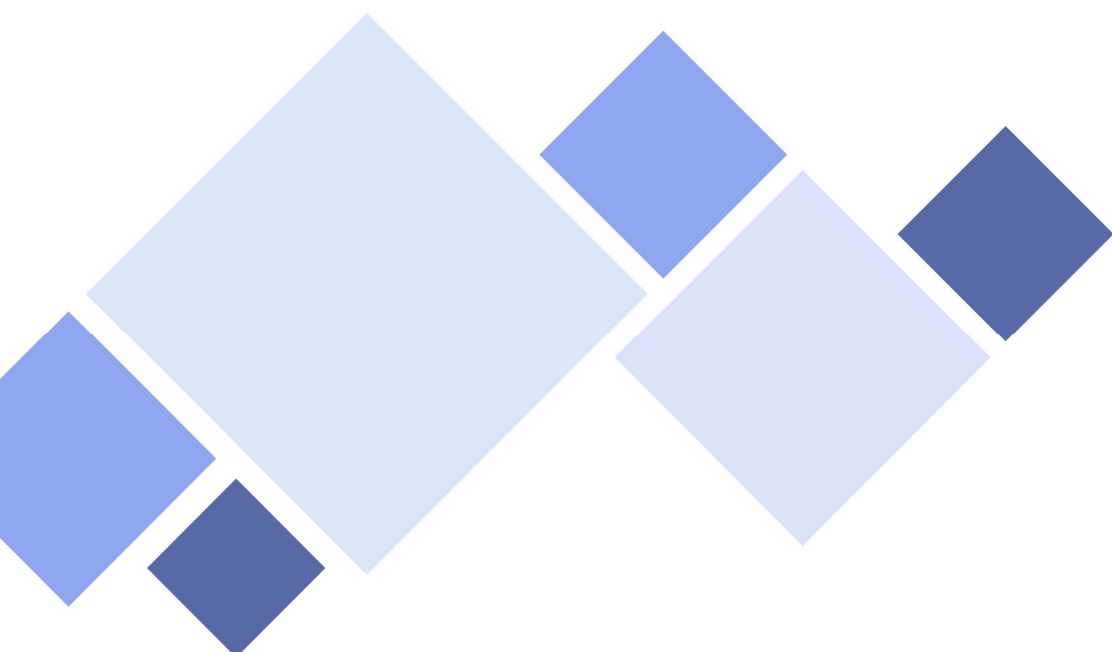
■特性 B の対応

- 駐輪場の案内や、路上放置自転車への注意・警告・撤去を行います。
- 既存駐輪場の利用状況や駐輪需要に合わせた駐輪場の整備を促進します。
- 路上駐輪状況や、駐輪場の整備状況をふまえ、放置禁止区域の見直しを検討します。

■特性 C の対応

- 開発等の機会を捉えた駐輪場整備や、歩道上等における駐輪場の整備を促進します。

		近くに駐輪場の設置	
		有	無
放置禁止区域の指定	有	特性 A	
	無	特性 B	特性 C



第6章

計画の推進

- 1 推進体制
- 2 PDCAサイクルによる評価・改善
- 3 評価指標
- 4 計画の推進（ロゴマーク）

第6章 計画の推進

1 推進体制

計画の推進体制として、国、都、警察等の関係行政機関や、区民、事業者を含めた関係者と本計画の目標を共有し、連携を図りながら施策を展開していきます。

2 PDCAサイクルによる評価・改善

計画を着実に推進し、実効性のある計画としてくため、「PDCA サイクル」に基づき、目標の達成に向け、施策の進捗状況や効果について定期的に評価を行います。計画期間中であっても、施策の進捗状況や効果、社会情勢の変化等に応じて、各施策や自転車ネットワーク整備方針、路上駐輪対応方針の見直しを含め、継続的な改善を図っていきます。

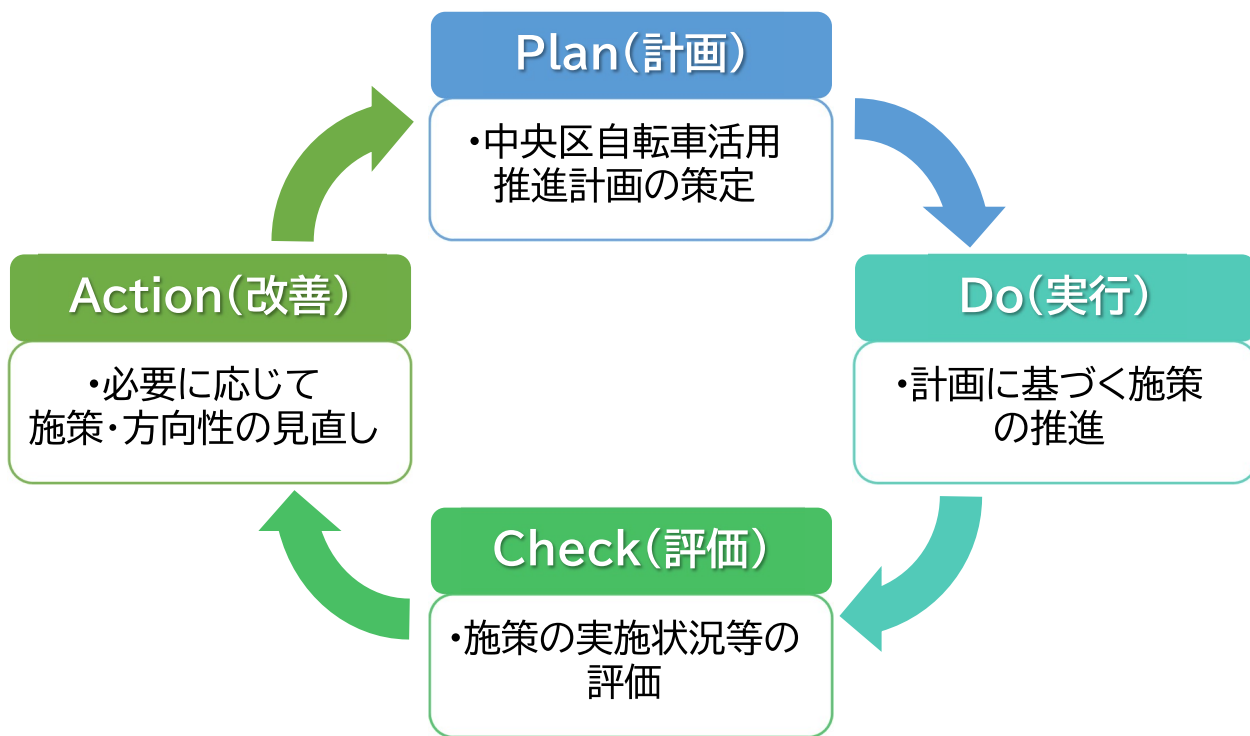


図 6-1 PDCA サイクル

3 評価指標

本計画では、計画の進捗状況を測るための目安として、次の評価指標を設定します。指標は区の現状や取組の実施状況を施策ごとに設定し、評価を行っていきます。

表 6-1 評価指標

施策	指標	現況値	目標値 (令和 15 年度)
1-1 自転車利用者に対する安全運転の促進	自転車損害賠償保険加入率	67.3% (令和 4 年中央区自転車アンケート)	100%
1-2 自転車利用を取り巻く人々に対する自転車ルールの啓発	自転車事故の発生件数(1・2 当事者)	257 件 (令和4年警視庁都内自転車の交通事故発生状況)	減少
2-1 自転車通行空間の計画的な整備	ネットワーク路線の整備延長(区道)	2.1km (令和 4 年度区道整備状況)	24.5km
2-2 駐輪需要に対応した適切な駐輪環境の創出	路上駐輪台数	1,313台 (令和 4 年駅前放置自転車等の現況と対策)	減少
3-1 シェアサイクルの普及の促進	シェアサイクルポート 150m圏域の総面積	3.4 km ² (令和 4 年度)	増加
3-2 自転車情報の発信	自転車マップの作成・更新	—	毎年更新

4 計画の推進（ロゴマーク）

本計画を推進するにあたり、関係行政機関、区民、事業者が本計画に愛着をもち、積極的に自転車施策に取り組んでもらえるよう、計画の愛称名とロゴマークを作成しました。愛称名は、3つの個別目標、自転車利用、さらに中央区の頭文字が「C」であることから、本計画を「CPLAN」とし、本計画に基づき、施策を実施する際には、下記のロゴマークを使用していきます。

<C PLAN>

目標1 安全意識 …… Consciousness of safety

目標2 快適 …… Comfortable

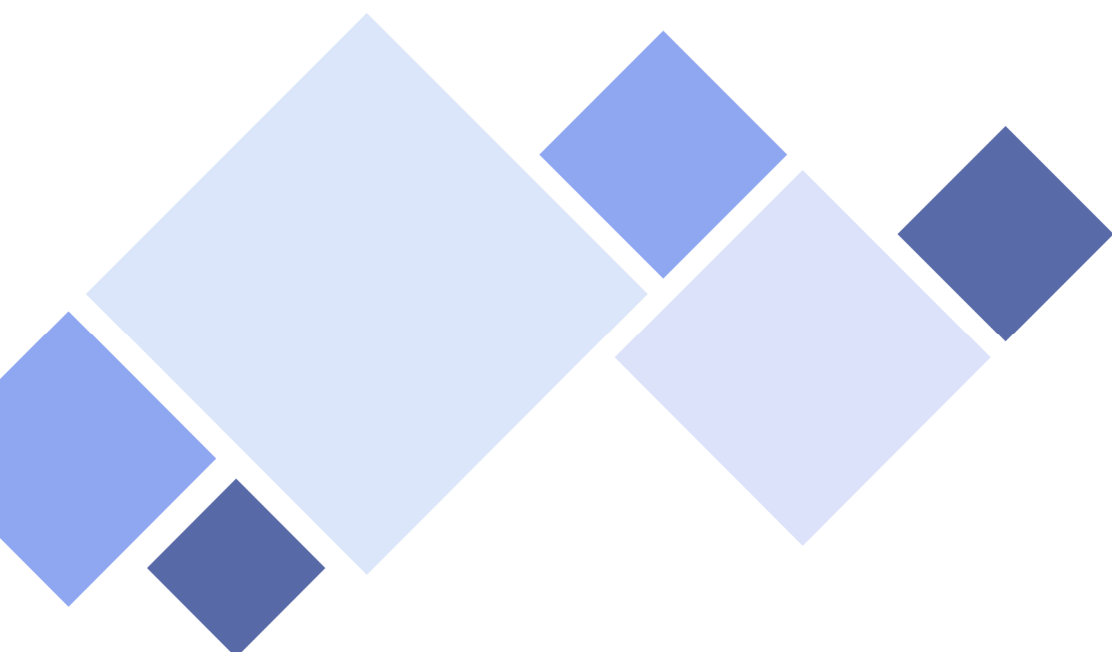
目標3 利便性 …… Convenience

自転車利用 …… Cycling

中央区 …… Chuo City

C PLAN ロゴマーク

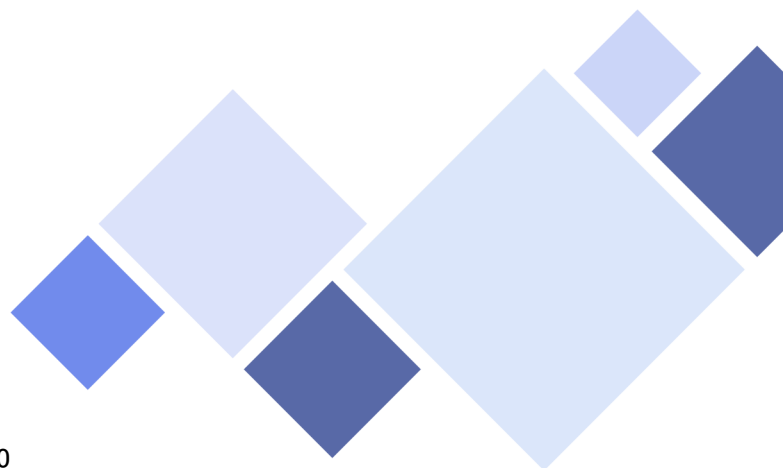




第7章

今後の展望

- 1 今後の展望
- 2 自転車を活用したまちの将来イメージ



第7章 今後の展望

1 今後の展望

本計画では、中央区の自転車に関する現状の分析結果から課題を整理しました。そして、基本目標を「身近な移動手段である自転車を活用し、より豊かな生活を実現」とし、「安全意識」、「快適な利用環境」、「交通の利便性向上」の3点から個別目標と、目標に向けた施策を設定しました。

目標1「安全意識を高め、事故のない自転車利用を促進」に向けては、安全教育を実施するとともに、自転車の点検整備の促進に取り組んでいきます。目標2「歩行者、自転車、自動車が共に安心して快適に通行できる環境を創出」では、自転車通行空間や、駐輪場の整備を行っていきます。さらに、目標3「自転車の利用により、交通の利便性向上」では、シェアサイクルの普及や、自転車と公共交通・水上交通との結節に取り組んでいきます。

なお、目標の達成には、区はもとより、国、都、警察等の関係行政機関との連携や、区民、事業者を含めたすべての関係者の理解・協力が不可欠です。すべての関係者が目標を共有し、第2章で述べた課題解決に向けた取組を継続的・積極的に実施していくことで、“地域の特性に合った安心して自転車と共存できるまち”へと近づけることができます。

次頁では、本区が考える“地域の特性に合った安心して自転車と共存できるまち”を地域特性に応じた自転車の活用場面や、区内全域に広がる自転車ネットワーク等のイメージを描写することにより将来像を表現しています。

歩行者、自転車、自動車が安全かつ安心・快適に通行できるまちとなるよう、一歩一歩、自転車施策に取り組んでまいります。

2 自転車を活用したまちの将来イメージ

業務中心のエリア

歩行者・自転車・自動車がそれぞれの交通ルールを理解し、お互いを尊重しながら安心して快適に通行。
業務・商業活動を支える物流機能である荷捌き駐車や、区民の身近な移動手段であるバスを考慮した自転車通行空間を確保。



歩行者空間が中心のエリア

適正に配置された駐輪場を利用し、買い物やまち散策を楽しむ。
エリア内の歩道を通る際には、交通ルールに沿って自転車は押し歩きをするなど、歩行者へ配慮。



水上・水辺・まちがネットワーク化されているエリア

都内随一の水辺空間を感じられるよう、水辺に沿った道路を自転車で周遊することや、舟運・バスなどの結節による水辺の回遊性を向上。
交通需要の増加する臨海部では、バスや鉄道とともに身近な移動手段として自転車を活用。





参考資料

- 1 アンケート調査の概要
- 2 用語集
- 3 自転車活用推進計画策定委員会・審議経過

参考資料

1 アンケート調査の概要

アンケート調査実施概要

(1) 目的

「中央区自転車活用推進計画」の検討に当たり、区内における自転車の利用実態や利用者の意識を把握するため、アンケートを実施しました。

(2) 対象者

- ・無作為に抽出した区民 2000 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）

(3) 回答方法

- ・WEB 回答（QR コード、URL からのアクセス）
- ・はがき回答

(4) 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

(5) 期間

令和4年10月24日（月）～11月18日（金）

(6) 回答数

729件（WEB 回答 441件、はがき回答 288件）

2 用語集

	用語	記載頁	解説
B	BRT	14	Bus Rapid Transit の略。接続バス、バス専用道路、IC カードシステム、道路改良等により、軌道系鉄道と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システムを指す。
ア	駅勢圏	15	鉄道を利用する際に、その駅を選択すると考えられる人が存在する範囲を指す。鉄道駅を中心とし、ある距離を半径とした円を駅勢圏として決定することが多いが、住民の意識や地域の特色にも影響される。本誌では、交通弱者の利便性を考慮し、駅から300m の範囲としている。
	駅前放置自転車 クリーンキャン ペーン	63	駅前において、放置防止の行動に繋げてもらうため、関係機関と連携・協力して行う取組。
	オープンデータ	22、23、24、50、66	<p>国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民の誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、次のいずれの項目にも該当するかたちで公開されたデータ。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの 2.機械判読に適したもの 3.無償で利用できるもの
カ	回遊性	65	来街者にあちこちを遊覧して回るような移動を促す街の性質。
	コミュニティバス (江戸バス)	14	公共交通による移動が不便な地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画する乗合バスのこと。中央区ではコミュニティバスとして、江戸バスが平成21年から運行を開始している。

	用語	記載頁	解説
	公共交通不便地域	15	公共交通による移動が不便な地域であり、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れた地域を指す。本誌では、鉄道の駅勢圏 300m の範囲と、都営バス（片道 51 本/日以上）の圏域 200m の範囲の両方から外れた地域としている。
サ	再開発事業	10、61、77	不足している道路・公園等の公共施設を計画的に整備するとともに、良好な生活環境を整えた都市型住宅の供給や、業務施設の近代化を図るなど、安全かつ快適な生活空間を創出する総合的まちづくりのこと。
	シェアサイクル	21、41、42、43、44、45、47、49、50、64、65、108、111	地域内で自転車を共有するシステムで、貸出・返却のための拠点（サイクルポート）を複数設置し、どのサイクルポートでも自由に乗り降りできるもの。
	商業地域	46	銀行、映画館、飲食店、百貨店などが集まり、住宅や小規模の工場も立てることが可能な地域。
	自転車損害賠償保険	29、45、50、54、108	自転車の利用によって他人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を補償することができる保険又は共済。
	整備方法 （自転車通行空間）	30、68、83、84、85、86、87、88、89	国のガイドラインに基づいた自転車通行空間の整備手法であり、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在がある。交通量や自転車利用状況や地域の特性に応じて整備。
タ	土地利用現況図	7	都市計画法及び国土利用計画法に基づいて、おおむね 5 年ごとに行なう土地利用現況調査の結果として、土地及び建物の用途を整理したもの。
	道路交通法	4、28、53、84、85	道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的にした法律で、歩行者の通行方法や車両及び路面電車の交通方法、運転者の遵守事項、道路における禁止行為などの交通規則等を定めている。
	道路構造令	85	道路法の規定に基づき、道路を新設、改築する場合において、道路構造の技術的基準を定めた政令。

	用語	記載頁	解説
	道路法	84、104	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的にした法律。
ナ	ナビマーク・ナビライン	30、31、32、77、80、81、82、86、89	ナビマークは、自転車を通行する人を表したピクトグラムを、ナビラインは自転車の進行方向を表す青色の矢羽根型のマークを指す。自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。
	荷捌き	46、60、87	貨物や荷物の処理・整理をすること。中心市街地における荷捌きとは、路上や建物内の駐車場で貨物車から荷物をおろしたり、最終届け先ごとに仕分けるなどの作業を指す。
ハ	パーソントリップ調査	16、17、18、19	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や、交通量等を求めることが出来る。
	昼間人口	2	昼間にその地域にいる者の人口。当該地域に居住する者の人口から、他の地域へ通勤・通学している者の人口を減じ、他の地域から通勤・通学で来訪している者の人口を加えることで算出する。
	(自転車) 分担率	16、17、18	交通手段別の移動数の全交通手段の数に占める割合のことで、自転車分担率は、自転車が全移動手段に占める割合。
	保管所 (路上駐輪)	63	撤去された自転車を約30日間の保管と所有者への返還手続きをする施設。中央区の保管上は勝どきに所在。
	歩行者専用道路	33、45	歩行者の一般交通のための道路、または道路の部分をいい、歩行者専用道路を車両により通行することはできない。

	用語	記載頁	解説
ヤ	夜間人口	2、8、9	その地域に常住している人口
ラ	路上駐輪	46、47、50、61、62、63、91、92、93、94、95、97、98、99、100、101、102、103、105	道路・駅前広場等で駐輪場以外の場所に置かれている自転車で、その利用者が自転車等から離れて、直ちに移動できない状態のもの。

3 自転車活用推進計画策定委員会・審議経過

(1) 中央区自転車活用推進計画策定委員会設置要綱

中央区自転車活用推進計画策定委員会設置要綱

5 中環交第20号

令和5年4月26日

(設置)

第1条 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第11条の規定に基づく中央区自転車活用推進計画（以下「計画」という。）の策定に必要な事項を検討するため、中央区自転車活用推進計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 計画の策定に関する事項
- (2) 自転車ネットワーク計画の策定に関する事項
- (3) 前2号に掲げるもののほか、計画の策定に必要な事項

(組織)

第3条 委員会は、別表に掲げる者につき、区長が委嘱し、又は任命する委員24人以内をもって構成する。

(任期)

第4条 委員の任期は、委員会を初めて開催する日から計画を策定したときまでとする。

2 委員に欠員が生じた場合における後任の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長)

第5条 委員会に委員長を置く。

- 2 委員長は、学識経験を有する者をもって充てる。
- 3 委員長は、委員会を代表し、会務を統括する。
- 4 委員長に事故のあるときは、あらかじめ委員長の指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員長は、必要があると認めるときは、委員会に委員以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(定足数及び表決)

第7条 委員会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

2 委員会の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

(会議の公開)

第8条 委員会は原則として公開とする。ただし、委員長が公開することを不相当と認めるときは、この限りでない。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、事務局が行うこととし、環境土木部交通課が担当する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

附 則

- 1 この要綱は、令和5年5月29日から施行する。
- 2 この要綱は、計画が策定された日をもって効力を失う。
- 3 委員の委嘱のための手続その他この要綱の施行のために必要な行為は、この要綱の施行の日前においても行うことができる。

別表（第3条関係）

中央区自転車活用推進計画策定委員会 構成員

区 分	専門分野、役職等
学識経験を有する者	都市交通分野
道路管理者	国土交通省東京国道事務所交通対策課長
	東京都建設局第一建設事務所管理課長
交通管理者	警視庁中央警察署交通課長
	警視庁久松警察署交通課長
	警視庁築地警察署交通課長
	警視庁月島警察署交通課長
住民の代表	京橋地域町会連合会会長
	日本橋地域町会連合会会長
	月島地域町会連合会会長
自転車関連事業者	一般社団法人日本シェアサイクル協会
	東京都自転車商協同組合中央支部
	一般社団法人自転車駐車場工業会
交通事業者	東京都交通局総務部企画調整課長
	日立自動車交通株式会社
中央区	防災危機管理室長
	区民部長
	都市整備部長
	教育委員会事務局次長
	環境土木部長
	環境土木部交通課長
	環境土木部水とみどりの課長
	環境土木部道路課長
環境土木部副参事（交通安全対策・特命担当）	

(2) 審議経過

回数	開催年月日	審議内容
第1回 中央区自転車活用推進計画 策定委員会	令和5年5月29日	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画策定の背景 ● 自転車に関する区の現状と課題、計画の方向性
第2回 中央区自転車活用推進計画 策定委員会	令和5年8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的な取組 ● 自転車ネットワーク整備方針 ● 路上駐輪対応方針
第3回 中央区自転車活用推進計画 策定委員会	令和5年11月6日	<ul style="list-style-type: none"> ● 中央区自転車活用推進計画（素案）
第4回 中央区自転車活用推進計画 策定委員会	令和6年●月●日	<ul style="list-style-type: none"> ● パブリックコメント結果の報告 ● 中央区自転車活用推進計画（案）

(3) パブリックコメントの実施

実施期間	
周知方法	
閲覧場所	
提出人数/件数	



中央区自転車活用推進計画

令和6(2024)年3月発行

編集・発行 中央区環境土木部交通課
東京都中央区築地一丁目1番1号

印刷

刊行物登録番号

