

1.パブリックコメント意見への対応 No.1

修正前

修正後

<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

<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

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) 自転車通行空間の整備【重点取組】

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。

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。

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

<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 → I期路線の整備	II期路線の整備
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。

(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等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

<実施スケジュール>

	前期(令和6～10年度)	後期(令和11～15年度)
	試験的な整備による検証・整備方法の検討	検討を踏まえた自転車通行空間の整備

<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	

<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 **ポートが少ないエリアを中心に**、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、事業者に対して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	

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

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【重点取組】

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、**自転車安全整備店等**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 HP 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

オープンデータ化

- 東京都では、環境負荷低減等の観点から、自転車シェアリングの普及促進を図るとともに、「スマート東京」の実現に向け、官民が連携したデータの利活用を推進しています。
- 令和4年、公共交通オープンデータ協議会と連携し、自転車シェアリングのデータ(ポートの位置情報や駐輪状況)について、オープンデータとして提供を開始しました。
- この取組により、多くのアプリ等の開発者が、自転車シェアリングのデータを利用することが可能となり、様々なアプリケーションやサービスの提供を通じて、自転車シェアリングの利便性の一層の向上が期待されます。



出典:東京都 HP

8 中央区における自転車の位置付け

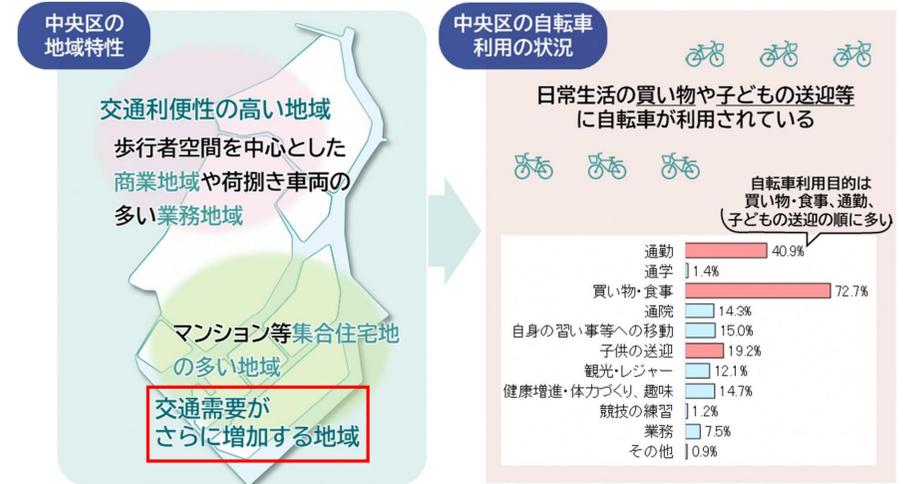
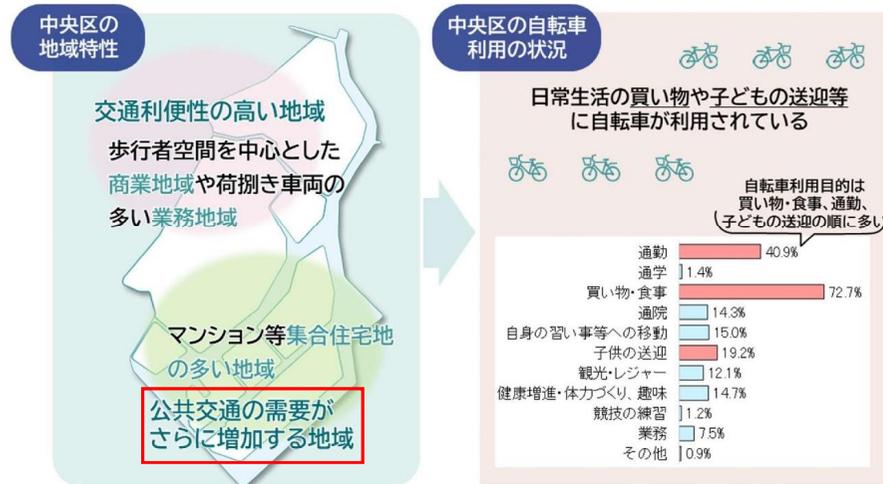
区では人口増加等に伴い交通需要は、今後も増加することや自転車が日々の生活に利用されている状況を踏まえ、「自転車」の位置付けを整理します。区における「自転車」とは、これまで自転車を利用しなかった人にとっては「新たな移動手段の選択肢」として、これまでも利用していた人にとっては「さらに便利・快適な移動手段」として位置付けることで、公共交通の需要が増加する地域での快適な移動や、日々の移動の利便性を向上させるものとなります。

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。

8 中央区における自転車の位置付け

人口増加等に伴い区の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」であり、交通需要が増加する地域での移動の利便性や、日々の移動の快適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ほか、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。

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・・・

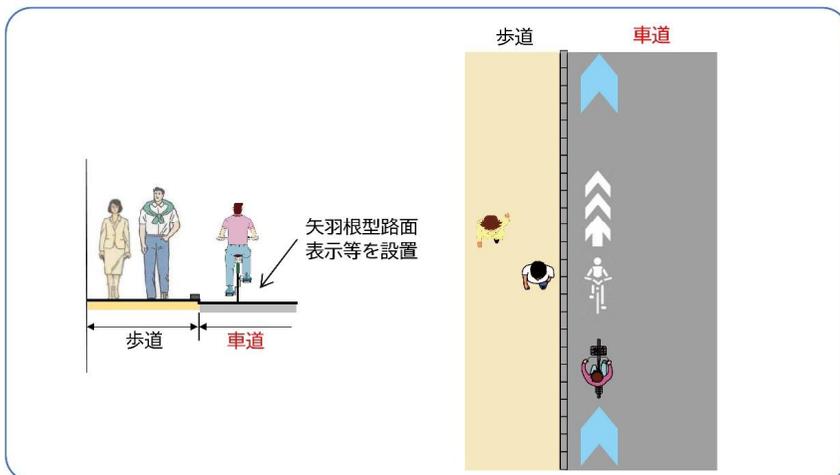
地域特性を考慮しながら、安全かつ安心・快適に歩行者、自転車、自動車が共存できる環境を構築していきます。

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。

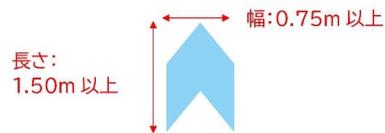
車道混在の整備イメージ

- 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、自転車と自動車と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

矢羽根型路面表示(ナビライン)※1
標準形



警視庁が設置している
ナビマーク



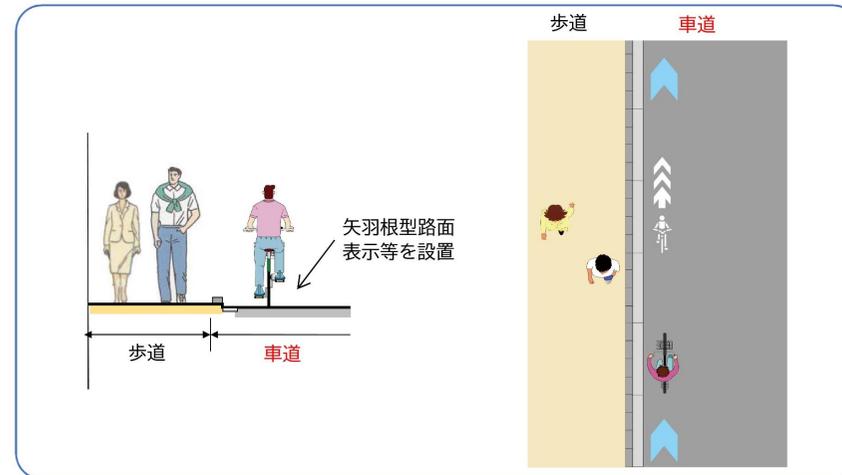
※1 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (平成 28 年 7 月)

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。

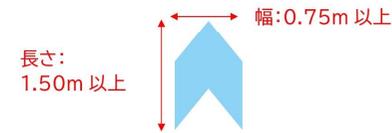
車道混在の整備イメージ

- 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、自転車と自動車と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

矢羽根型路面表示(ナビライン)※1
標準形



警視庁が設置している
ナビマーク



※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)

車道混在による整備方法はナビマークとナビラインをセットで整備するものとする。

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▶

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するとともに、路上に駐輪しようとする人に対して、駐輪場の位置や、利用方法を説明し、駐輪場の利用を促します。
また、駐輪場の利用実態に合わせた、運営方法の検討を行います。



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等

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。
また、放置禁止区域の指定等、路上駐輪の実態に応じた施策を検討していきます。



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。

5 路上駐輪の削減に向けた方向性

前頁で示した路上駐輪の削減に向けた対応について、より効果的なものとするため、今後の検討の方向性を示していきます。

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。

【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300m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。

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過する際には、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。



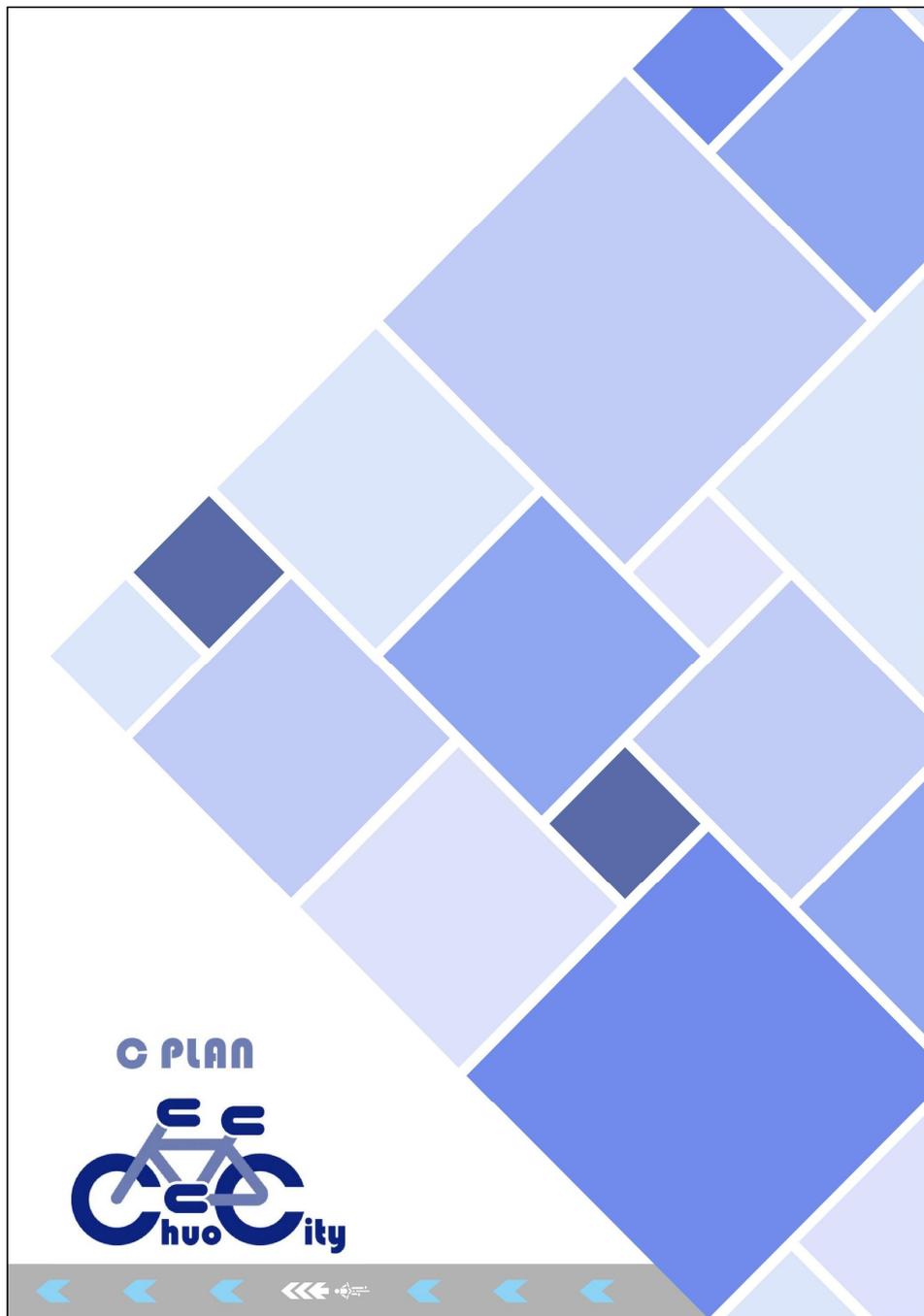
水上・水辺・まちがネットワーク化されているエリア

都内唯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・バス等と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。



※描写されているイラストは自転車通行空間、駐輪場等のイメージ図です。

裏表紙



表紙

