

中央区 自転車活用推進計画 概要版



令和 6 (2024)年 3 月
中央区

第1章 総論

1 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。

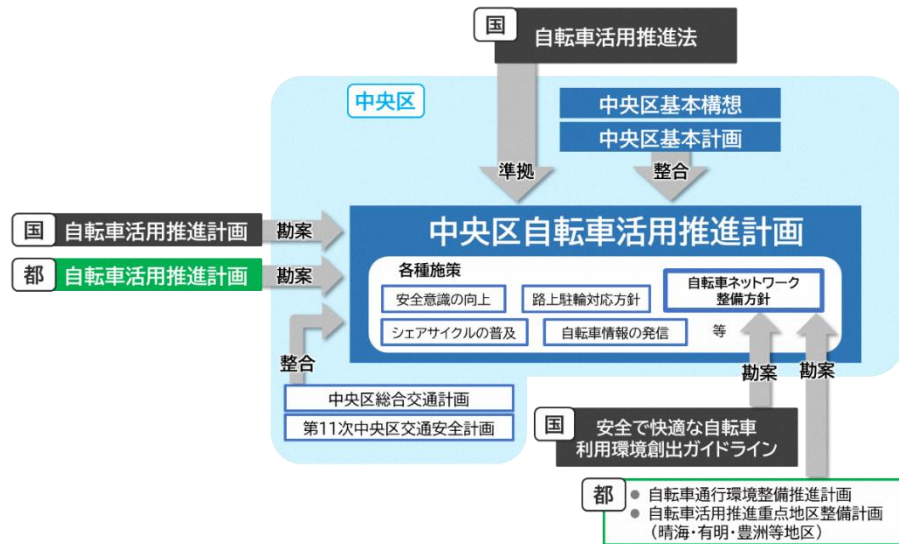


図 計画の位置付け

2 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。

3 計画の対象

道路交通法第2条11の2に定義される「普通自転車」が対象



第2章 現状と課題

1 中央区の現状

区における現状を、パーソントリップ調査や、警察庁等のオープンデータのほか、令和4年に無作為に抽出した区民及び区立駐輪場の利用者へ実施したアンケート調査等により整理しました。

2 中央区における自転車の位置付け

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。



3 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。

<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

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 施策体系

赤字：重点取組

目標	施策	具体的な取組
<p><目標1> 安全意識を高め、事故のない自転車利用を促進</p> <p>Consciousness of safety</p>	<p>施策1-1 自転車利用者に対する安全運転の促進</p>	<p>(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</p>
	<p>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</p>	<p>(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</p>
<p><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</p> <p>Comfortableness</p>	<p>施策2-1 自転車通行空間の計画的な整備</p>	<p>第4章 自転車ネットワーク整備方針</p> <p>(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</p>
	<p>施策2-2 駐輪需要に対応した適切な駐輪環境の創出</p>	<p>第5章 路上駐輪対応方針</p> <p>(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</p>
<p><目標3> 自転車の利用による、交通の利便性向上</p> <p>Convenience</p>	<p>施策3-1 シェアサイクルの普及の促進</p>	<p>(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</p>
	<p>施策3-2 自転車情報の発信</p>	<p>(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</p>

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

中央区自転車ネットワーク整備方針は、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、区道における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）を選定し、整備方法の選定等についての方向性をまとめます。自転車通行空間の整備を推進することで、歩行者、自転車、自動車が共に安心して快適に通行できる交通環境の実現を目指します。

2 自転車ネットワーク路線と整備スケジュール

選定した自転車ネットワーク路線（35.1km）とその路線の整備スケジュールを図に示します。自転車ネットワーク路線は自転車の主要動線となり得る連続した道路を選定しました。国道及び都道については、各道路管理者の計画を基に整備が行われます。区は本方針に基づき、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していきます。

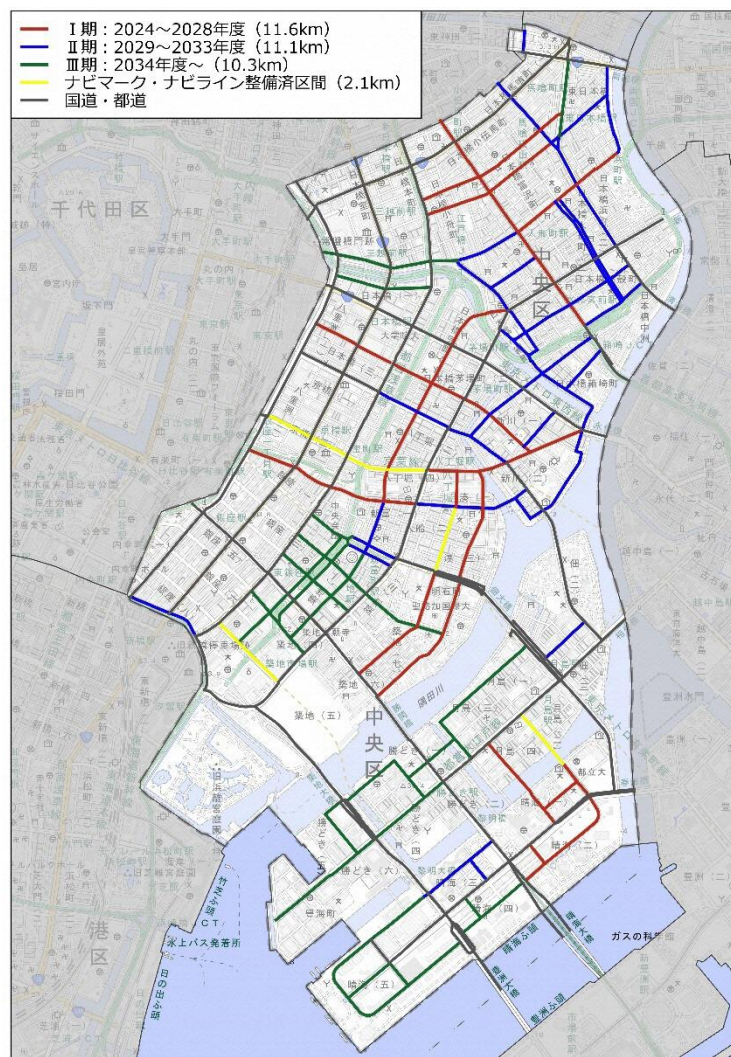


図 自転車ネットワーク路線

3 整備方法の選定

自転車ネットワーク路線の整備は車道上を基本とし、整備方法は、今後、交通管理者等との協議により決定していきます。

自転車ネットワーク路線の整備方法の選定に当たり、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

- ✓ 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する。

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く。

方向性 その2

歩道内の自転車通行空間の運用

- ✓ 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く。
- ✓ 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く。
- ✓ 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く。

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く。
- ✓ 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する。

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く。

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

中央区路上駐輪対応方針は、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、区内全域における現状の駐輪状況を整理するとともに、今後の方向性を示したものです。第3章に記載の既存駐輪場の利用の促進、駐輪場の設置の推進、啓発・指導・撤去について、本方針に基づく方向性により、取り組むことで、路上駐輪自転車の削減を目指していきます。

2 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(近くに駐輪場の設置有、放置禁止区域の指定有の地域)

- (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(近くに駐輪場の設置有・放置禁止区域の指定無の地域)

- (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(近くに駐輪場の設置無・放置禁止区域の指定無の地域)

- (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。

3 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▶

4 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する。

方向性 その2

駐輪場の設置の推進

- ✓ 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する。
- ✓ 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む。
- ✓ 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く。
- ✓ 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・調整を図る。

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する。
- ✓ 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する。

方向性 その4

路上駐輪の特性に応じた対応

- ✓ 効果的・効率的に路上駐輪自転車の削減を進めるため、継続して調査を実施し、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く。

第6章 計画の推進

1 推進体制

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いくため、「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。

3 評価指標

計画の進捗状況を測るため、施策ごとに指標を設定し、評価していきます。

表 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	67.4% (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	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)	24.8km
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半径150m圏域の総面積	3.96 km ² (令和5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、「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 快適性 …… **Comfortableness**

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

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章の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、本区の考える“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、一步一步、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。



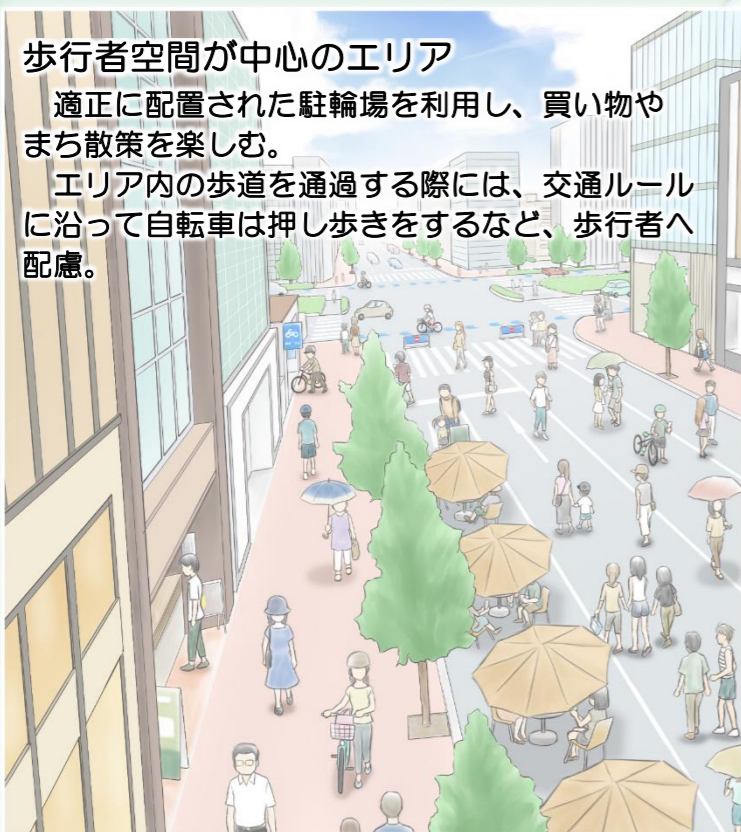
水上・水辺・まちがネットワーク化されているエリア

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。



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。



※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。

中央区自転車活用推進計画
概要版

刊行物登録番号

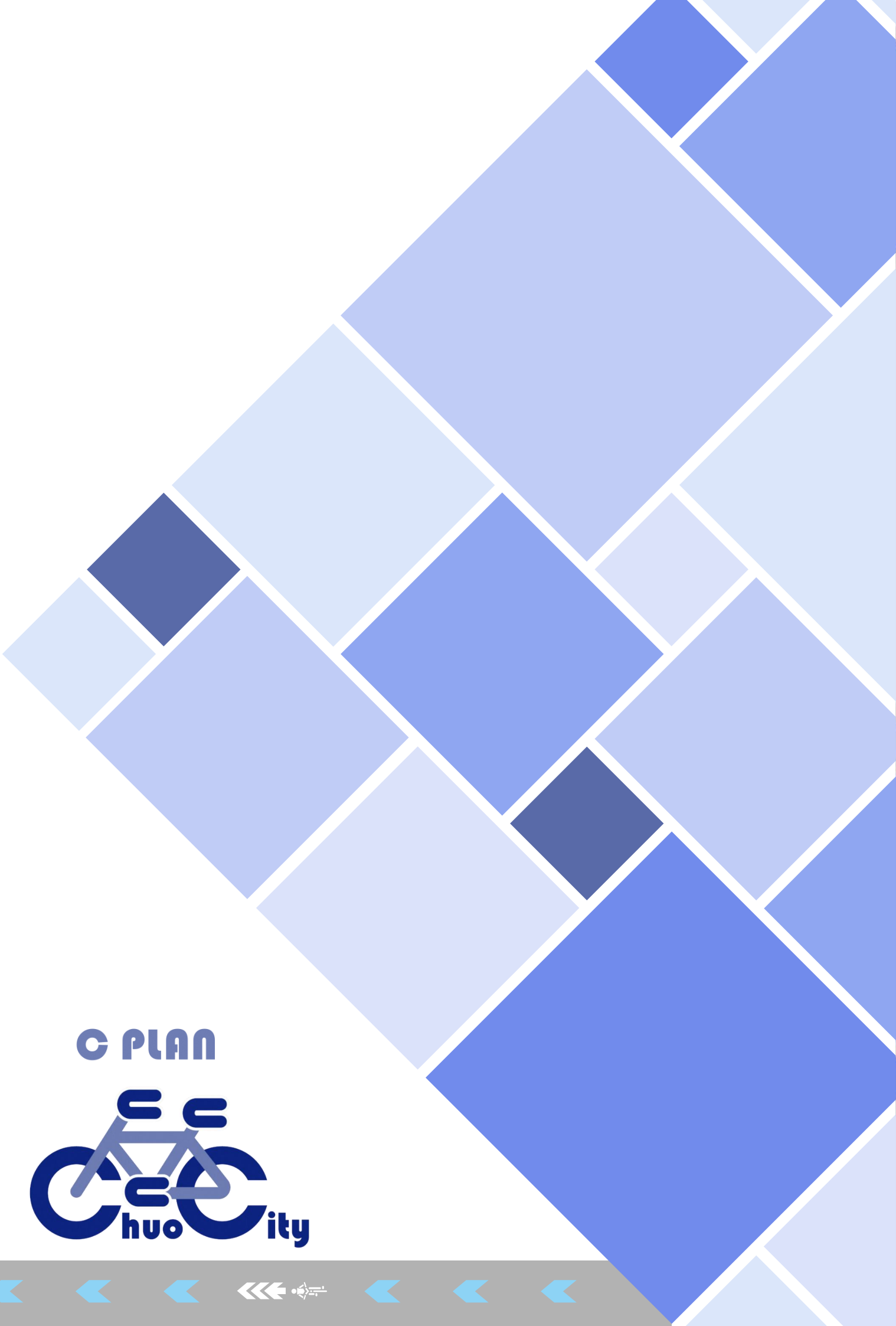


令和6(2024)年3月発行

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



C PLAN

