


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。

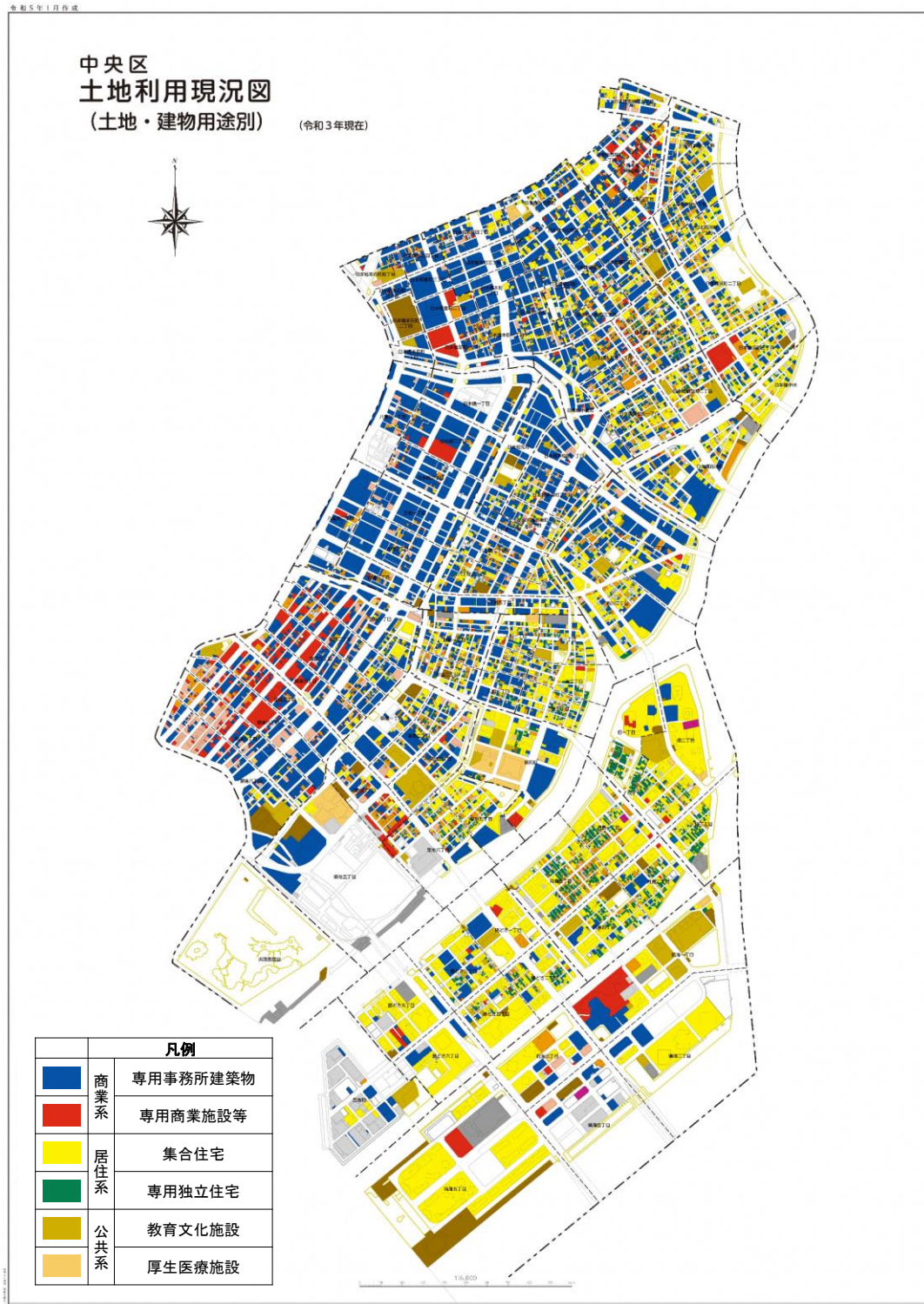


図 2-2 土地利用の状況

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

地域ごとの夜間人口は、勝どき、月島、晴海、人形町・浜町等で多い傾向にあります。一方で、銀座、京橋、日本橋等は、夜間人口が少なくなっています。

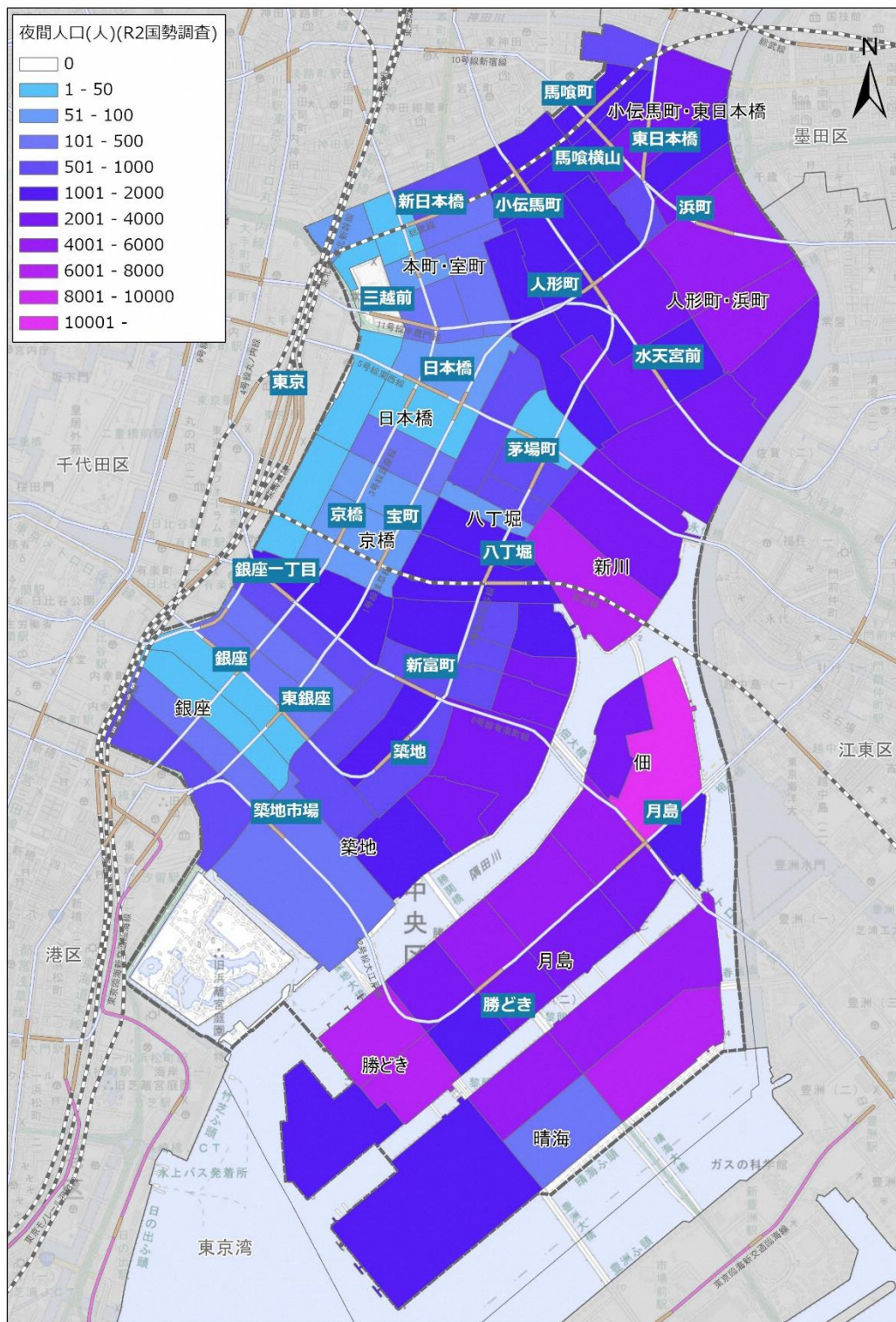


図 2-3 地域毎夜間人口分布

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。

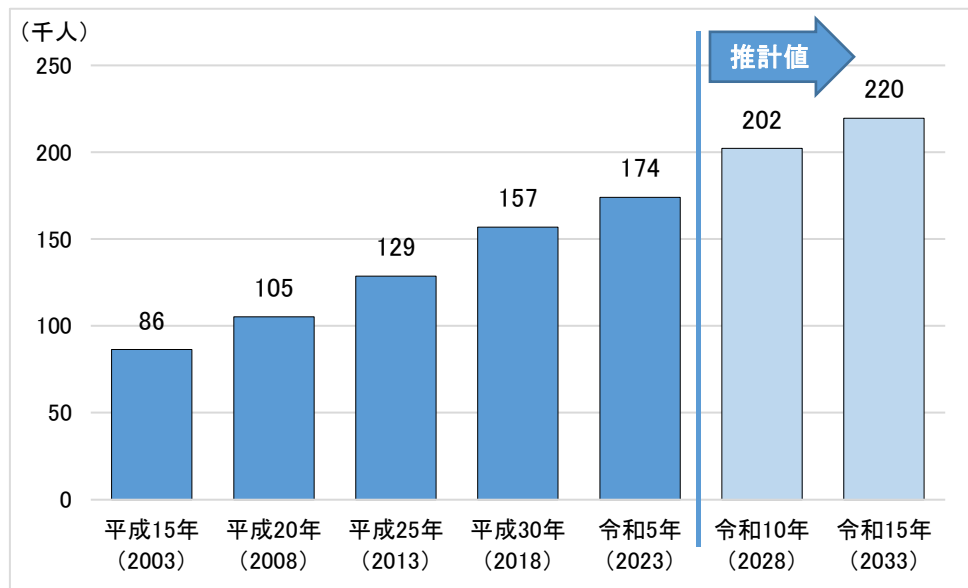


図 2-4 夜間人口の推移

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

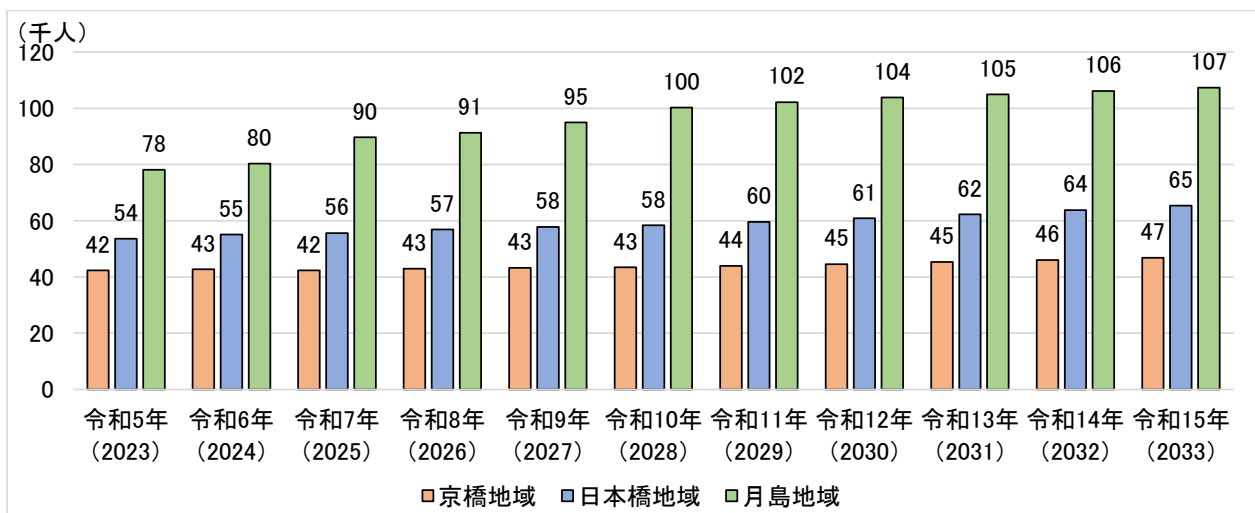


図 2-5 地域別夜間人口の推移

出典：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。

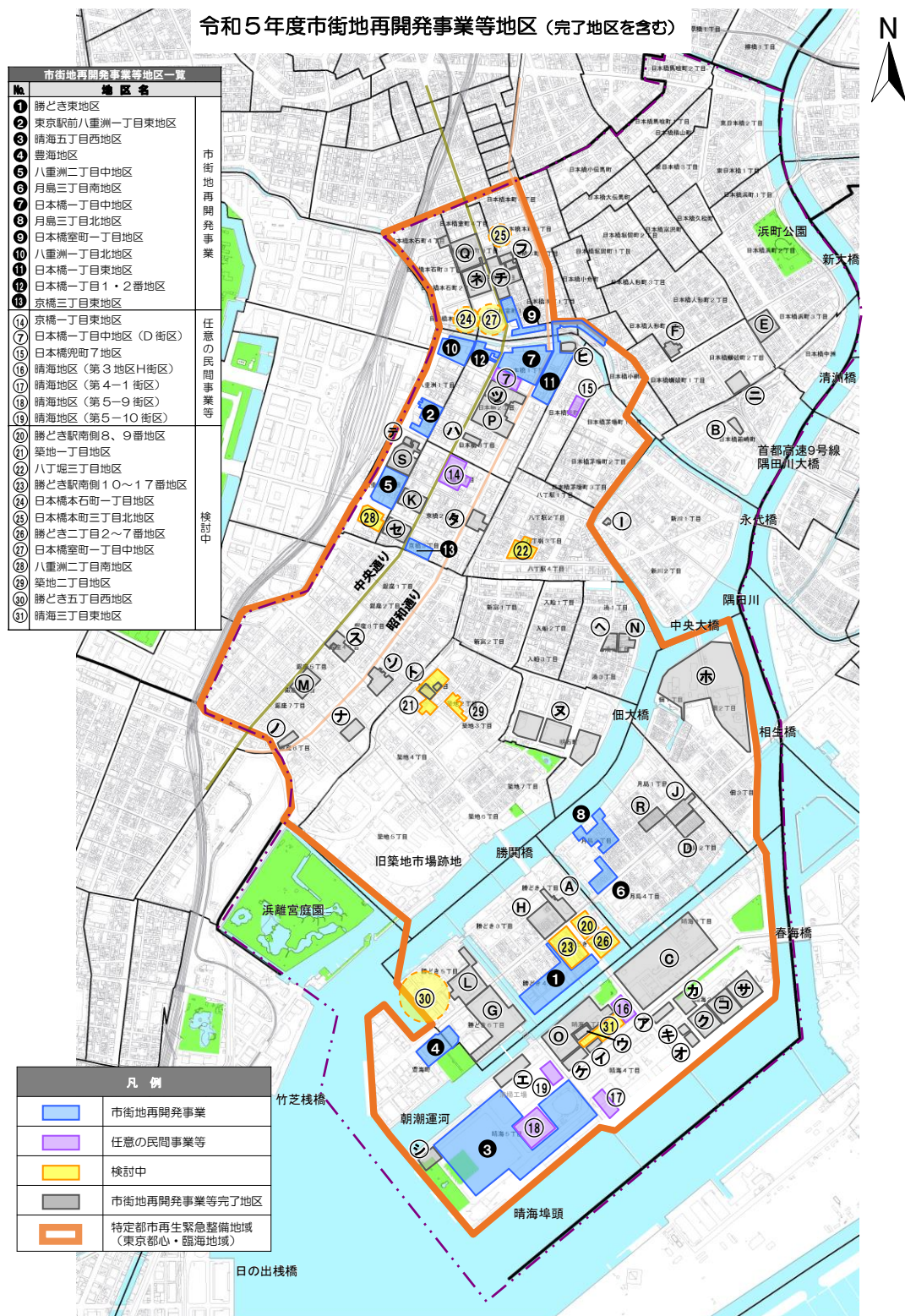


図 2-6 市街地再開発事業等地区

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。

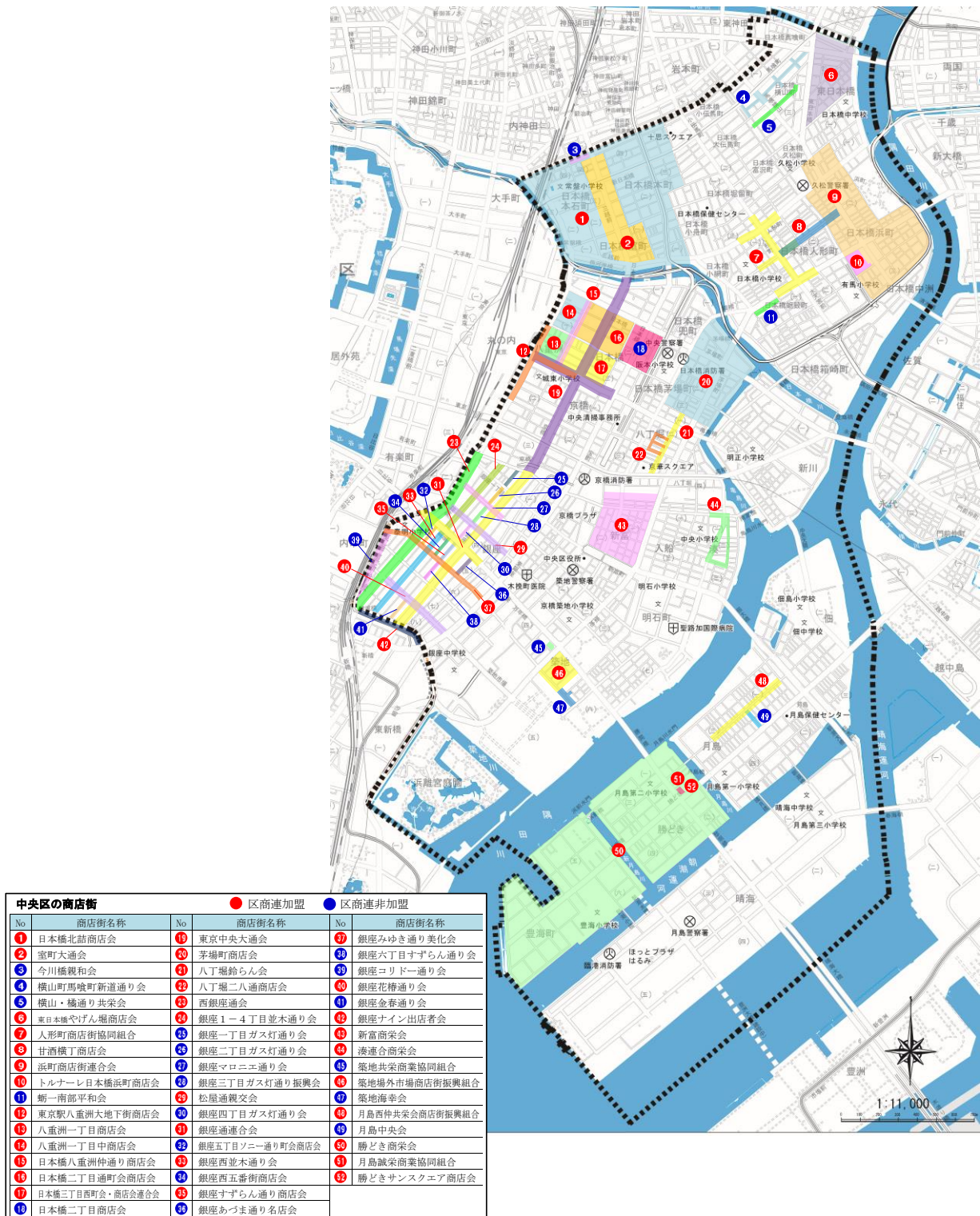


図 2-7 中央区の商店街分布

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。

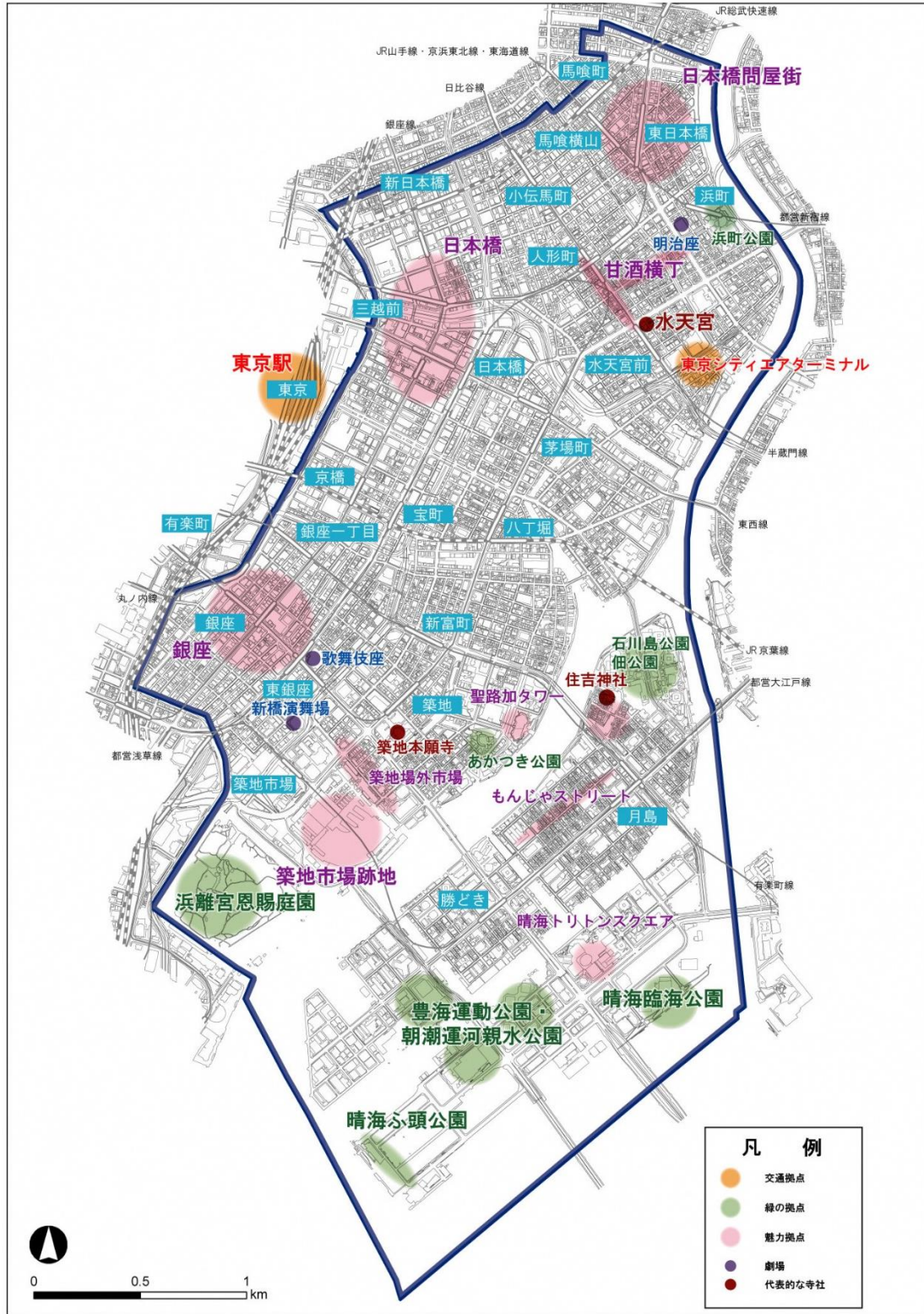


図 2-8 観光施設・地域分布

出典：中央区総合交通計画 2022

2) バス・BRT 路線

バス交通は、都営バス 16 路線のほか、コミュニティバス（江戸バス）やメトロリンク、晴海ライナーが運行しています。

また、令和 2（2020）年から、BRT が運行を開始しています。

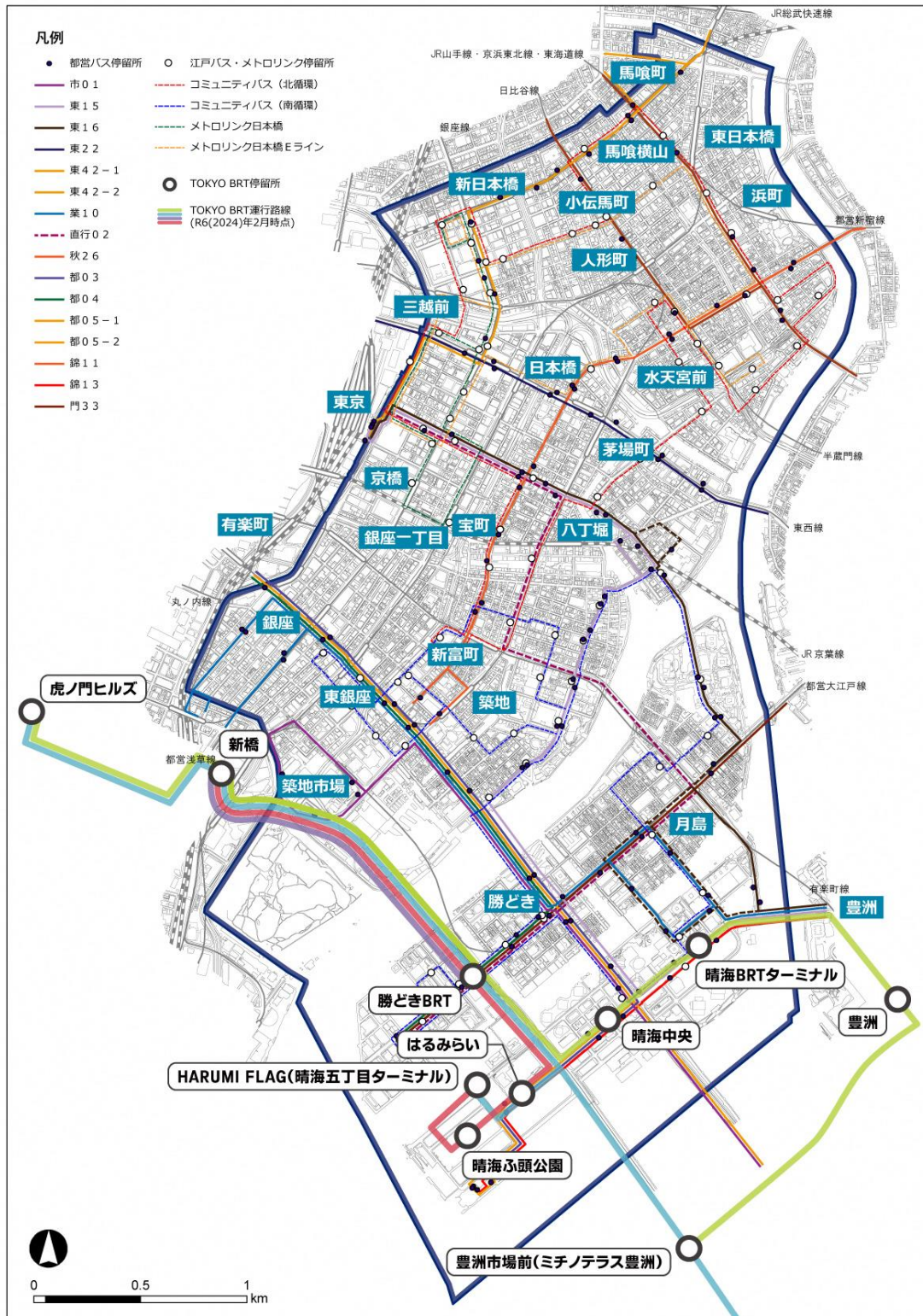


図 2-10 バス・BRT 路線網（令和 6 年 2 月時点）

出典：中央区総合交通計画 2022 を基に作成

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、明石町およ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。

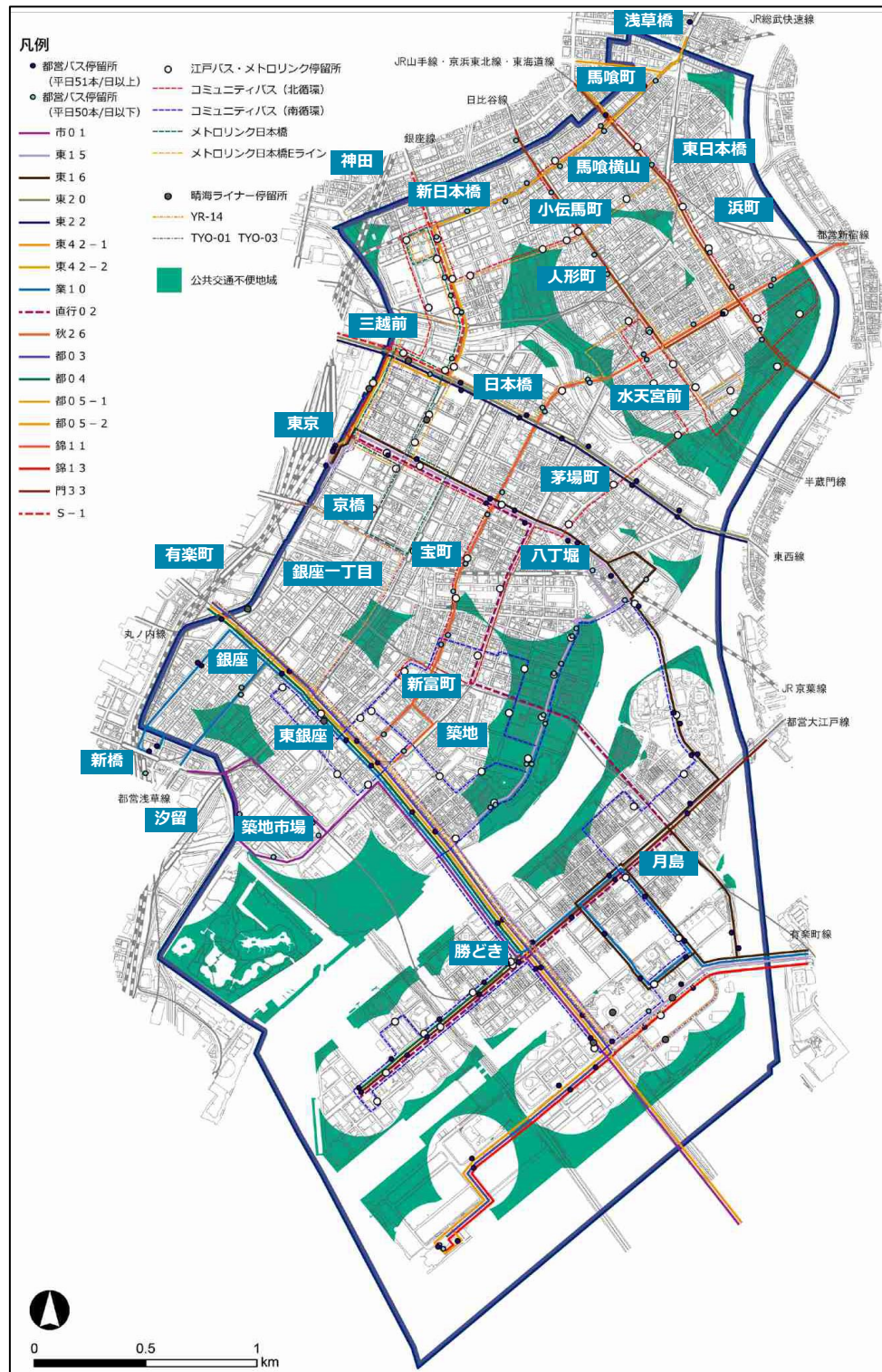


図 2-11 公共交通不便地域

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はいますが、約 45%は鉄道、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%が徒歩のみ、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%が徒歩のみで移動しています。

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、約 25%が鉄道、約 11%が自転車を利用しています。

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。

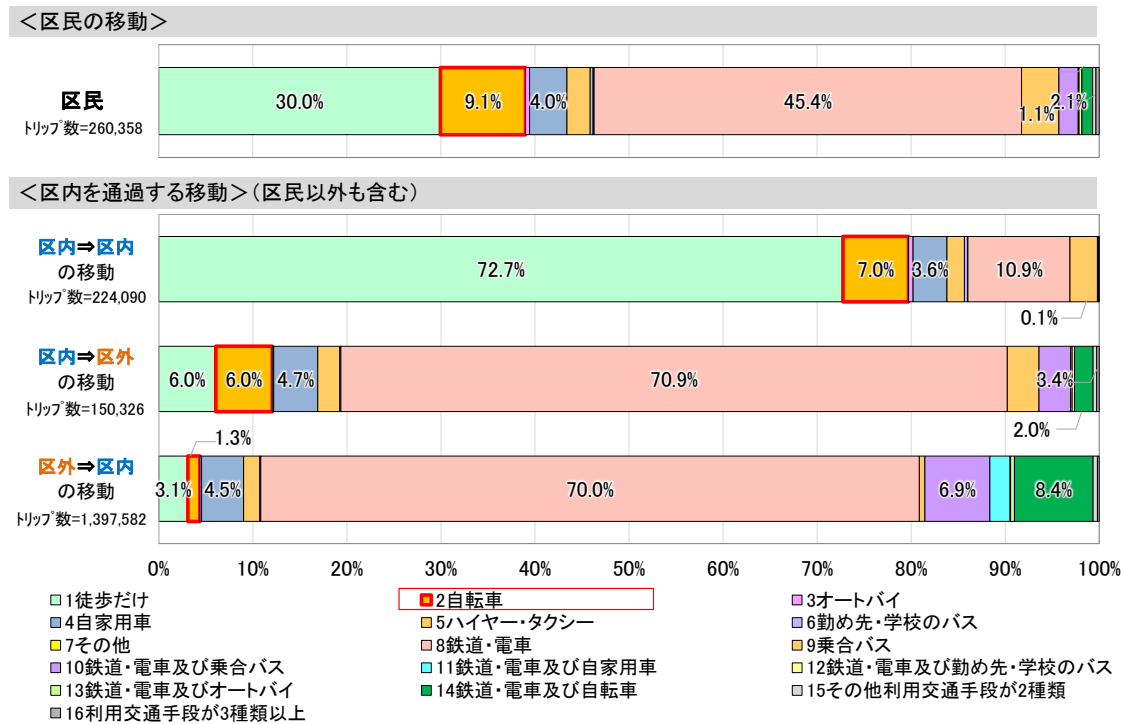


図 2-12 交通手段分担率（全目的）

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

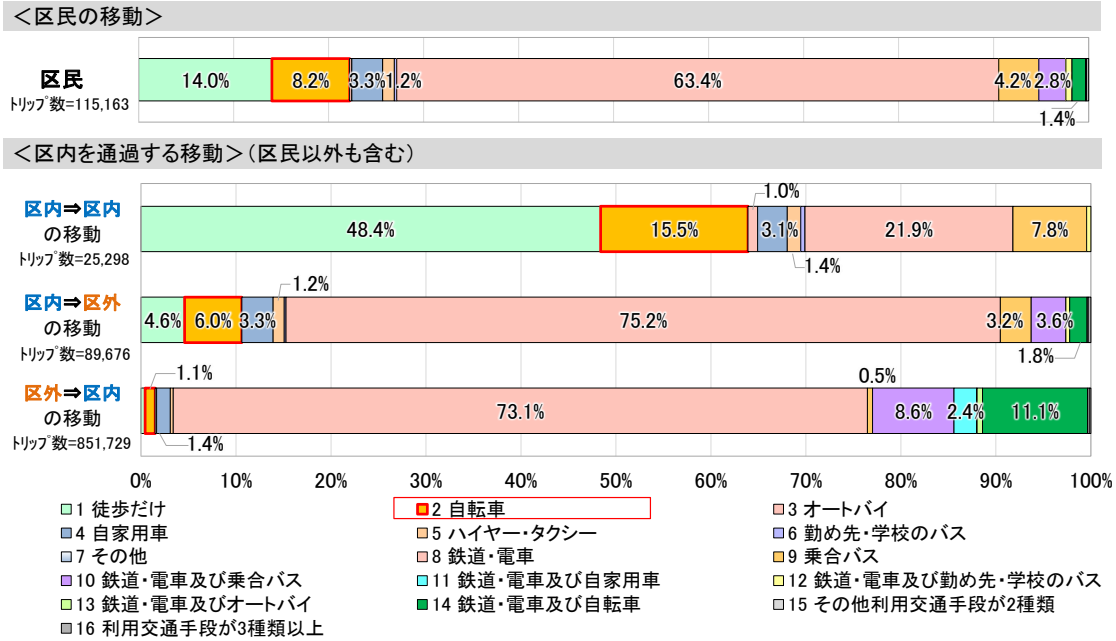


図 2-13 交通手段分担率（通勤）※帰宅含む

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

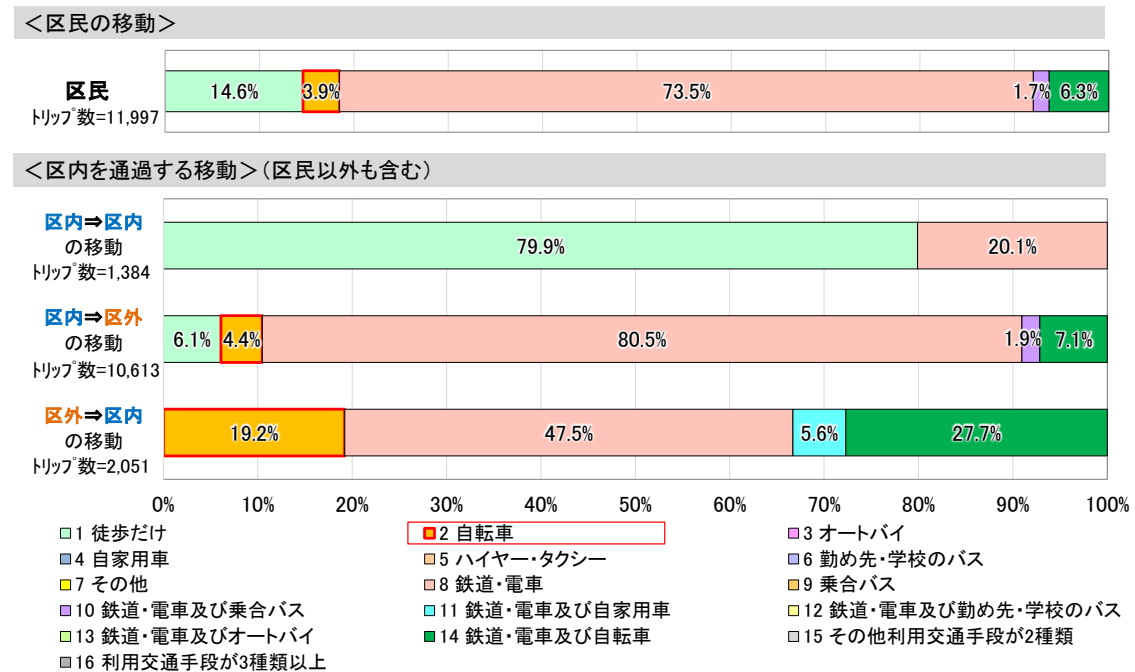


図 2-14 交通手段分担率（通学）※帰宅含む

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

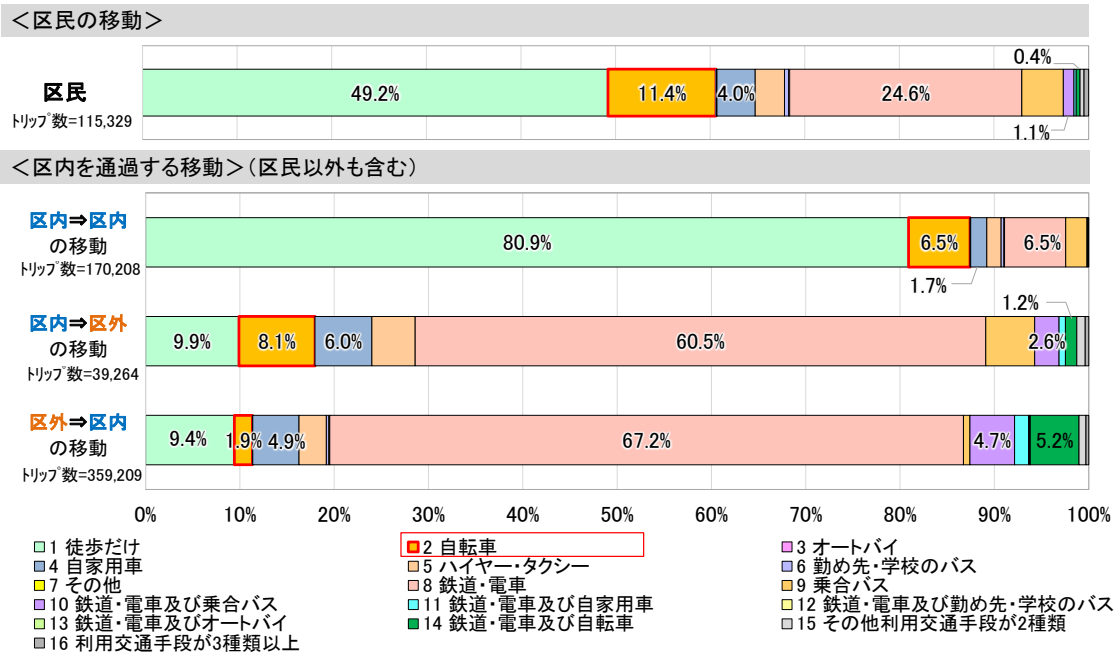


図 2-15 交通手段分担率（私事）※帰宅含む

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

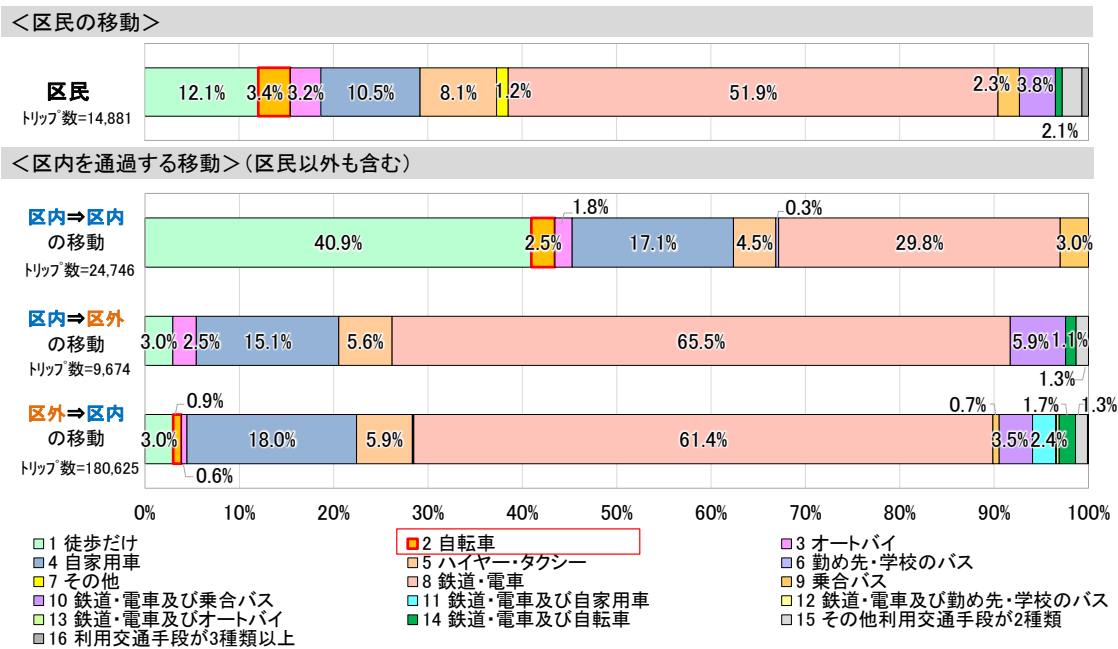


図 2-16 交通手段分担率（業務）※帰宅含む

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、日本橋エリアから千代田区・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、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。

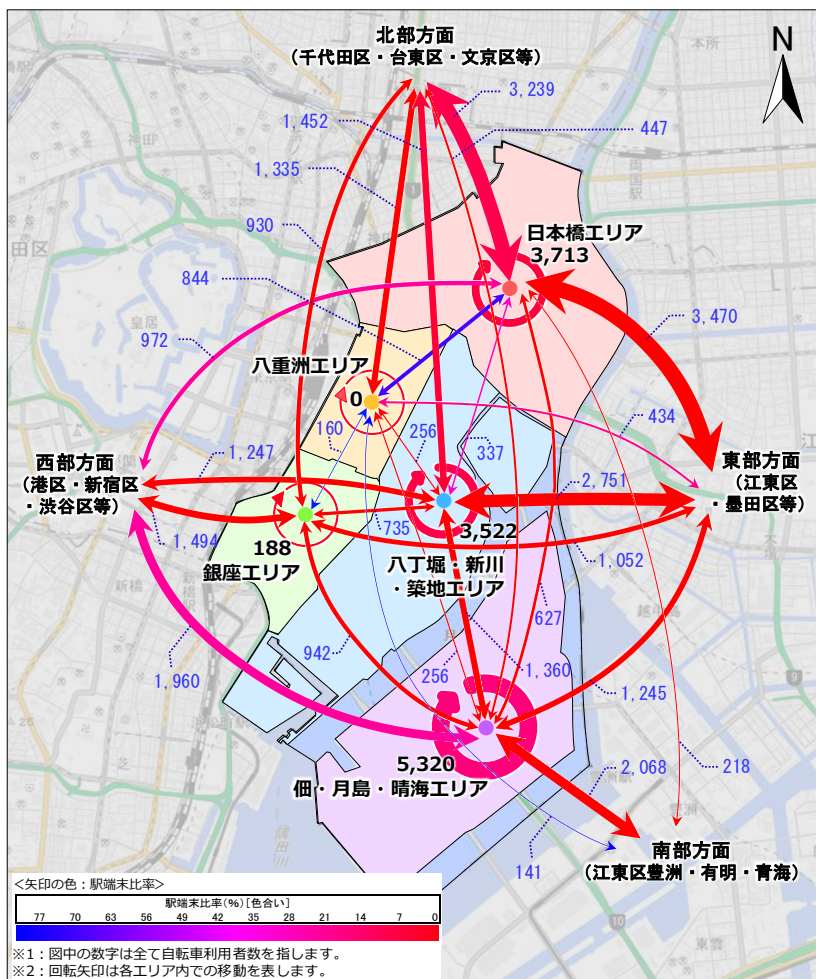


図 2-17 中央区における自転車移動状況

出典：平成 30 年パーソントリップ調査を基に作成

<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。

(2) 利用頻度・目的

無作為に抽出した区民およ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。

日常生活の中での自転車の利用目的は、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%となっています。

問：自転車を利用しますか。

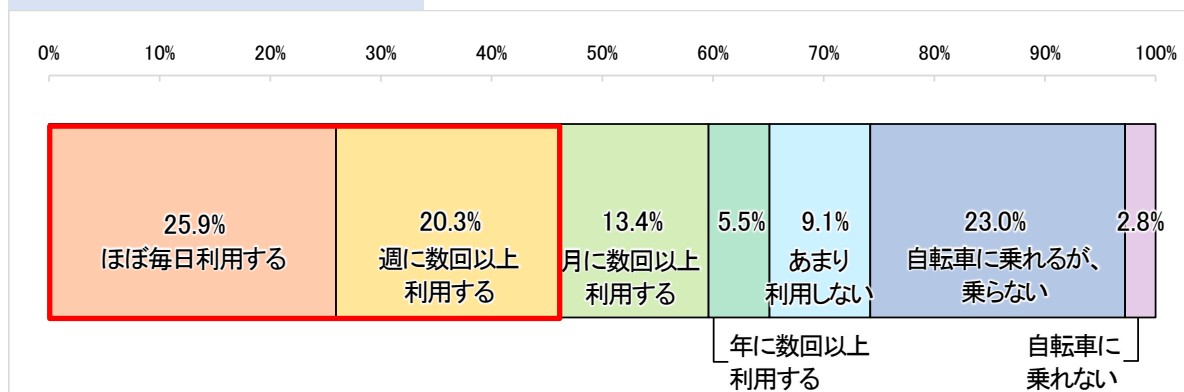


図 2-18 自転車の利用状況

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。

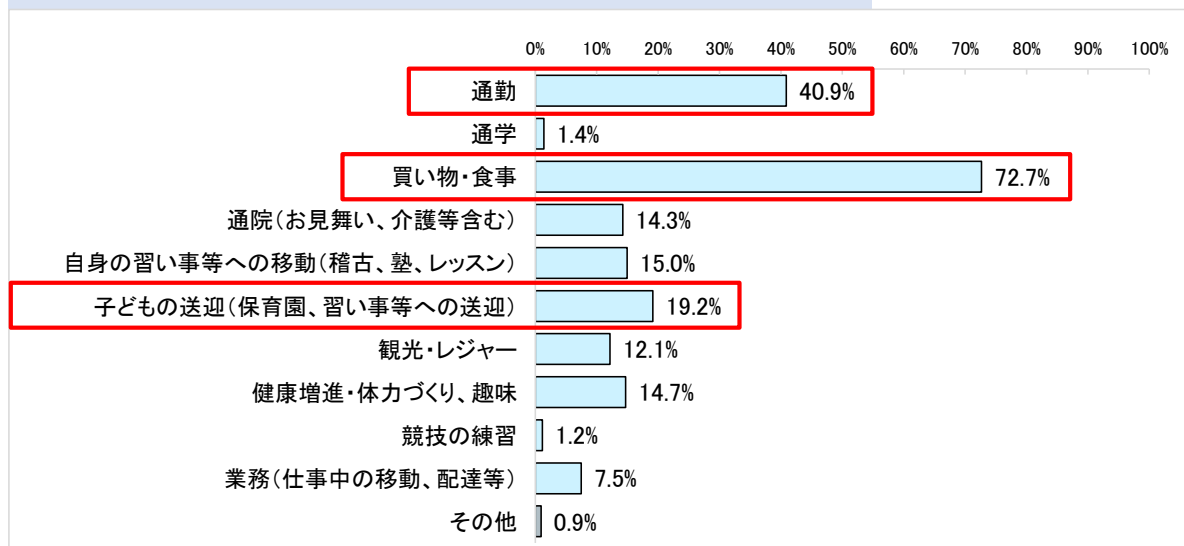


図 2-19 自転車の利用目的

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)

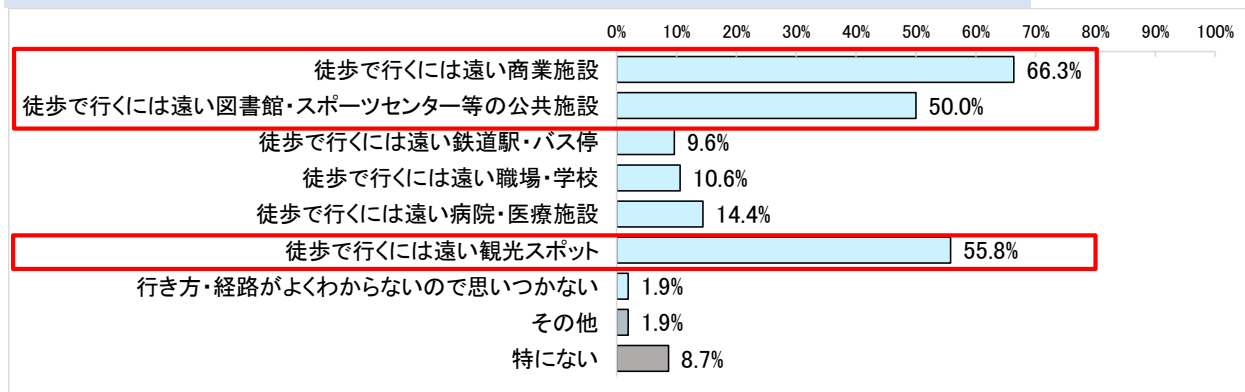


図 2-20 自転車で行ってみたい場所

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。

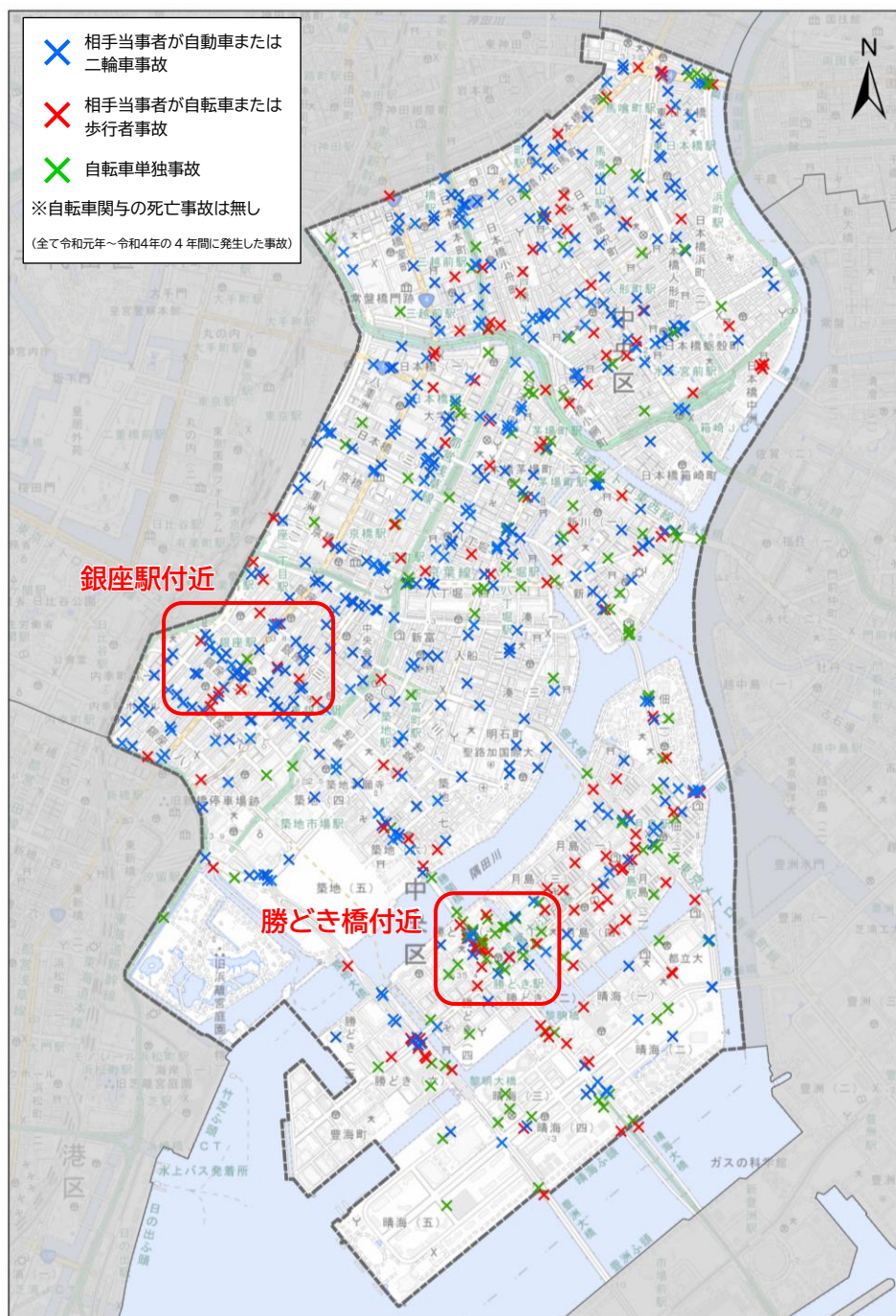


図 2-21 中央区における自転車関与事故発生位置

出典：交通事故統計情報オープンデータ
(警察庁 令和元年～令和4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 21 位となっています。

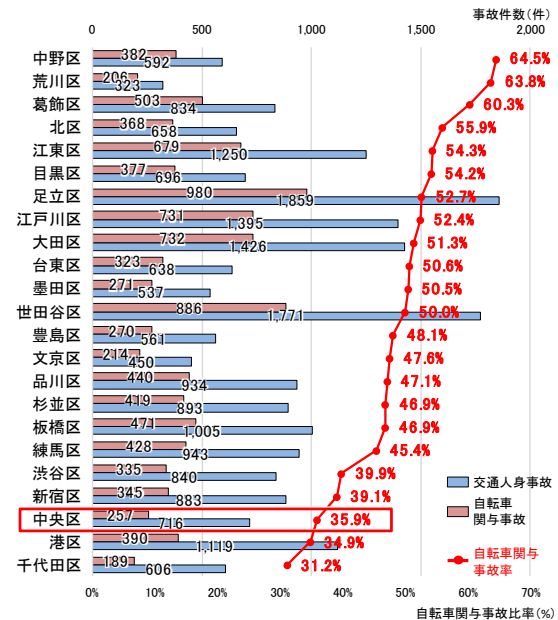
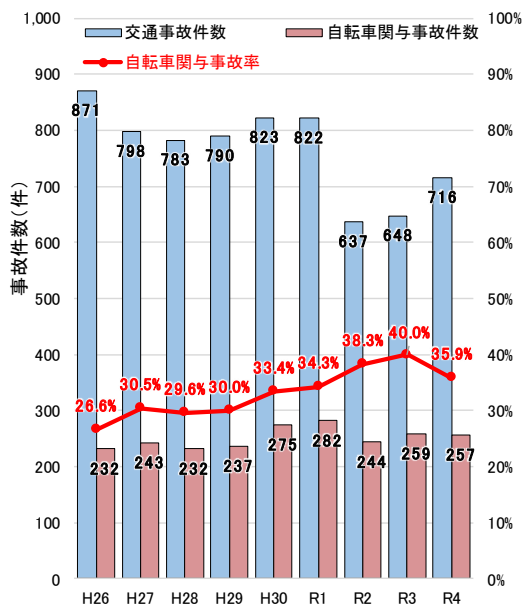


図 2-22 中央区における自転車関与事故の推移 図 2-23 東京都 23 区の自転車関与事故率
出典：自転車事故関連データ（警視庁）を基に作成

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り得る対歩行者事故は全国の 4% と比較して、中央区では 13% と高い割合になっています。

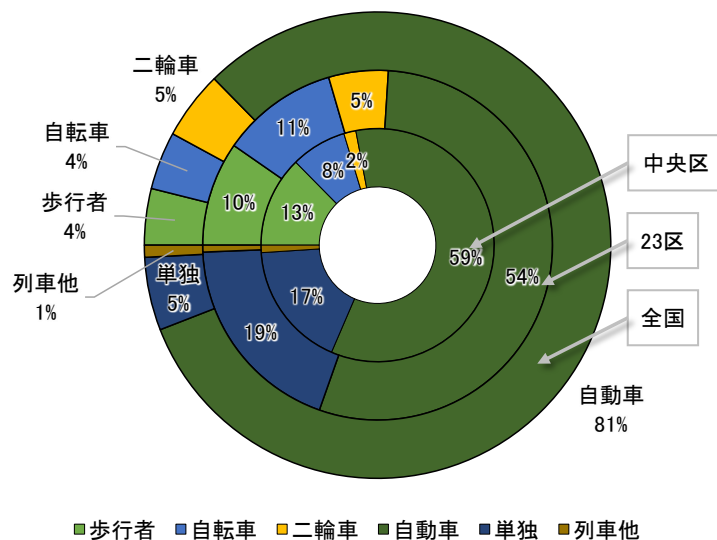


図 2-24 自転車関与事故の相手当事者割合
出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より、令和 2 年～4 年中の事故を集計

区内における自転車対自動車事故のうち、事業用車両が関与する割合は約 48%となっており、全国の約 9%、東京都の約 23%と比較して高い割合にあります。

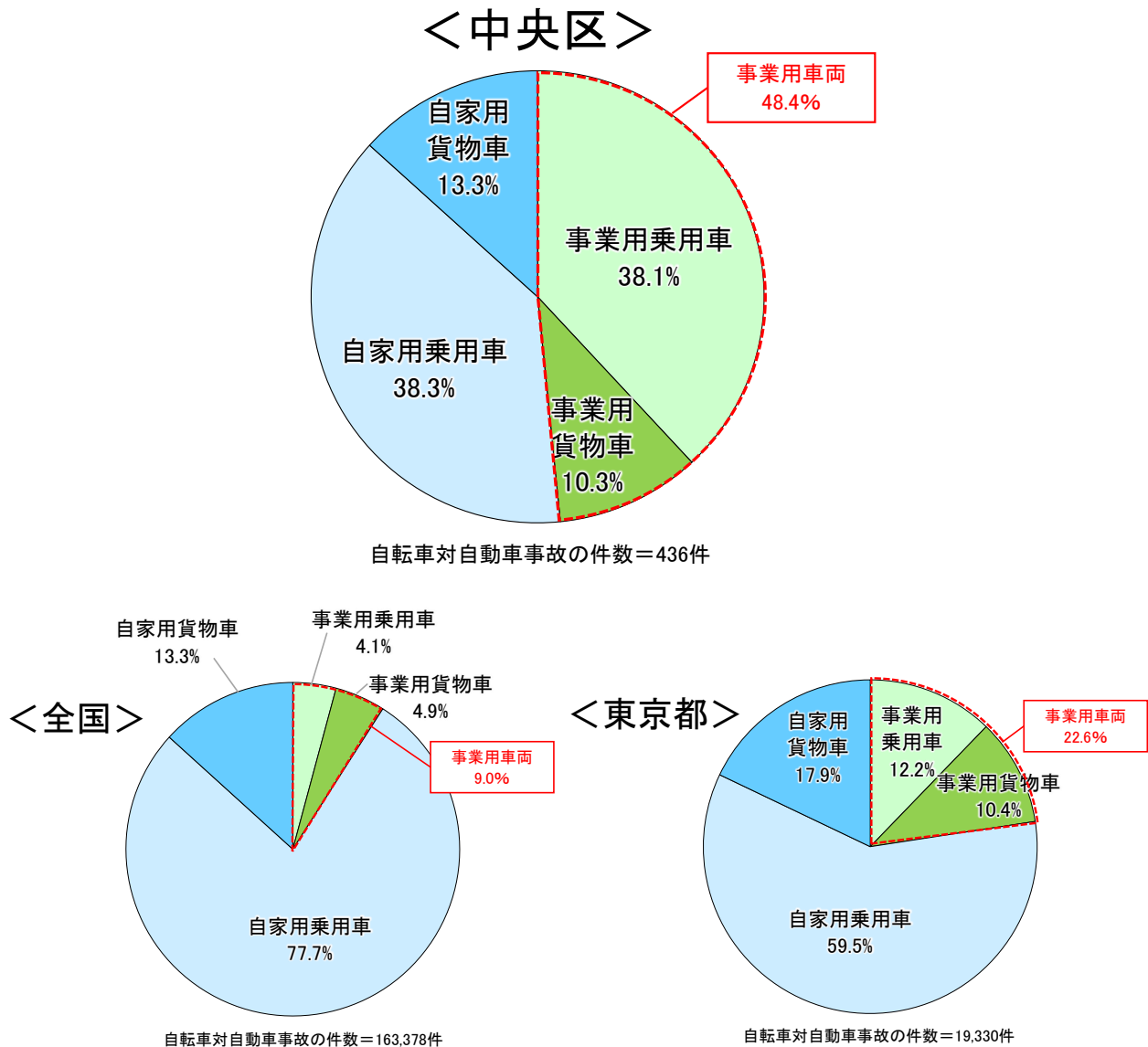


図 2-25 自転車対自動車事故における自動車の用途別事故発生状況

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できない状況です。

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：令和5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。

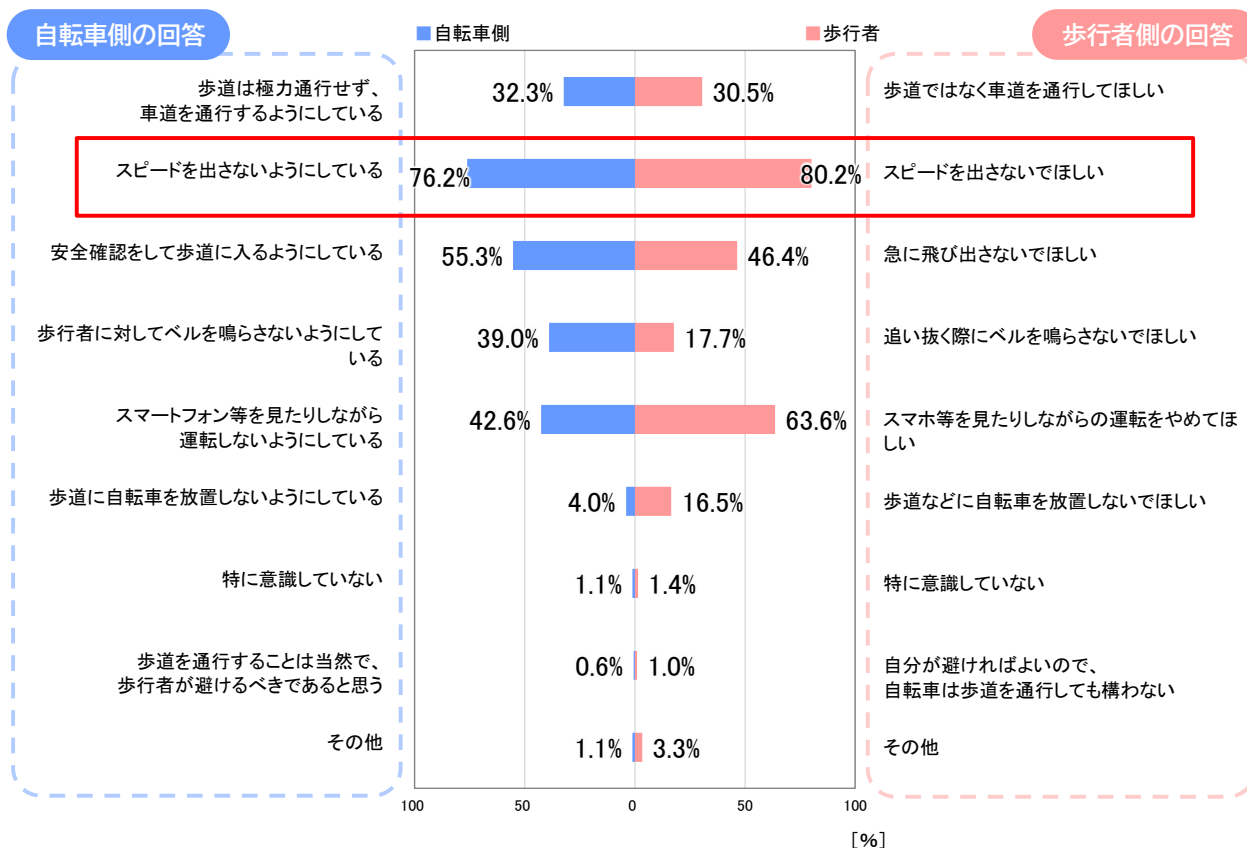


図 2-28 自転車の歩道走行に関する自転車・歩行者の意識

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。

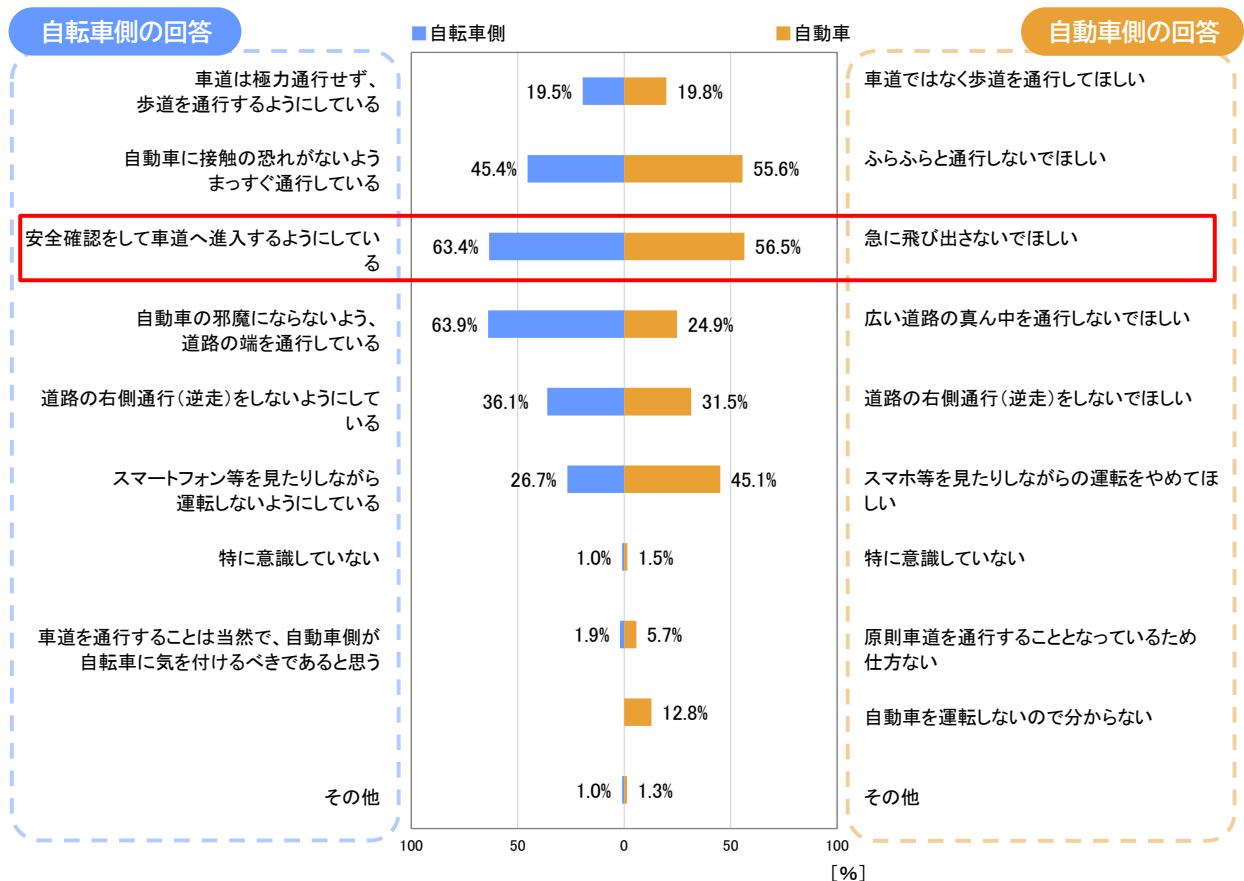


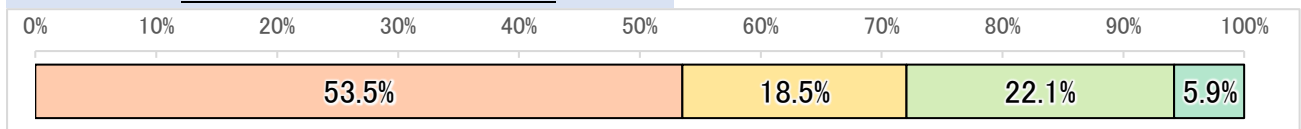
図 2-29 自転車の車道走行に関する自転車・自動車の意識

出典：中央区自転車アンケート（令和4年10月～11月）

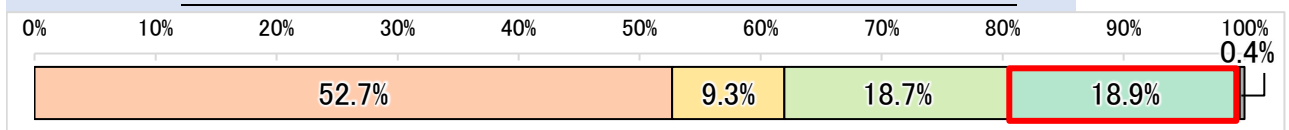
自転車利用者のルール認知と遵守の状況については、「歩道で歩行者の進行を妨げることとなる時の一時停止」、「道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所での一時停止」に関しては、ともに約20%がルールを知らなかったと回答しており、認知・遵守割合が低い傾向にあります。

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。

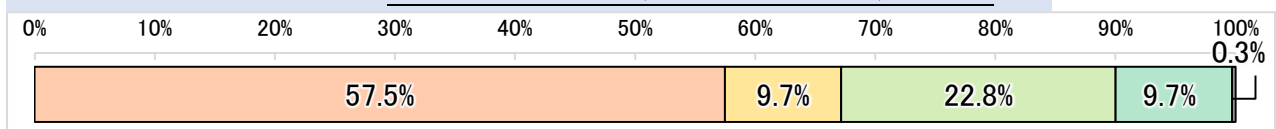
●自転車は、原則として車道の左側を通行すること



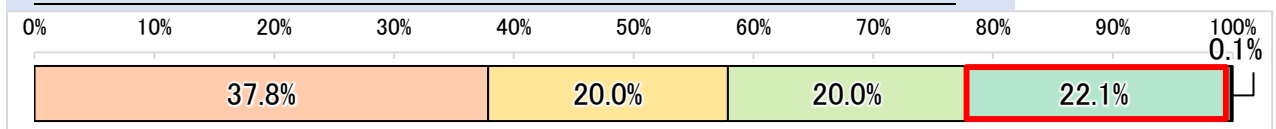
●自転車は、歩道で歩行者の進行を妨げることとなるときは、一時停止をすること



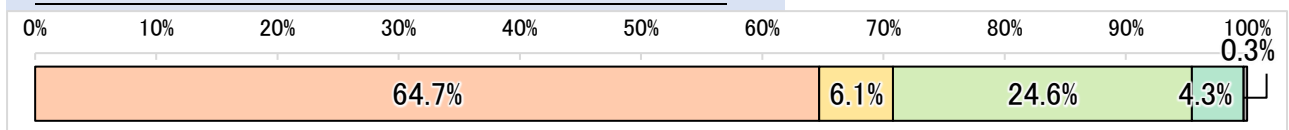
●車道を通行する自転車は、原則車道の信号機（青・黄・赤の3色）に従うこと



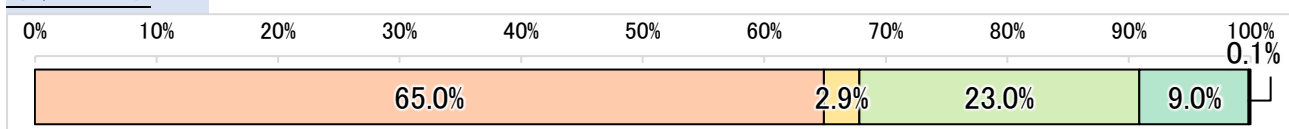
●道路交通法の「止まれ」の標識がある箇所では、自転車も一時停止すること



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

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によると、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分かっていない人も約9%存在しています。

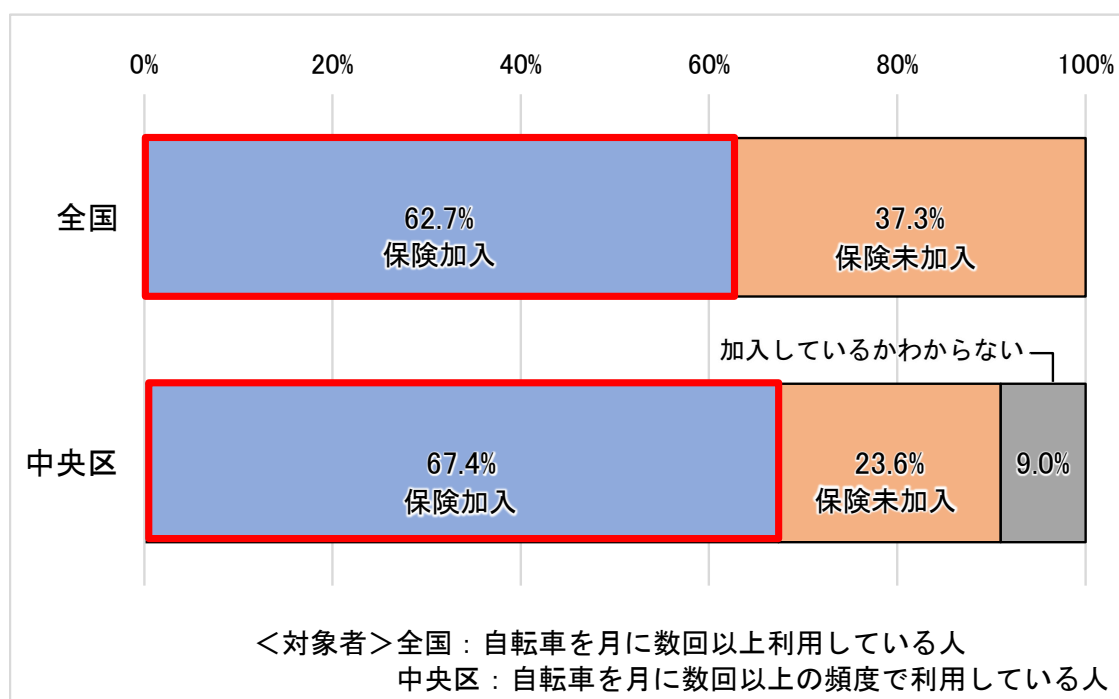


図 2-31 自転車損害賠償保険加入状況（全国・中央区）

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) 自転車通行空間の状況

本区における道路は、国道が約 5.1km、都道が約 22.3km、区道が約 155.6km あります。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 (ナビマーク・ナビライン)
<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> 

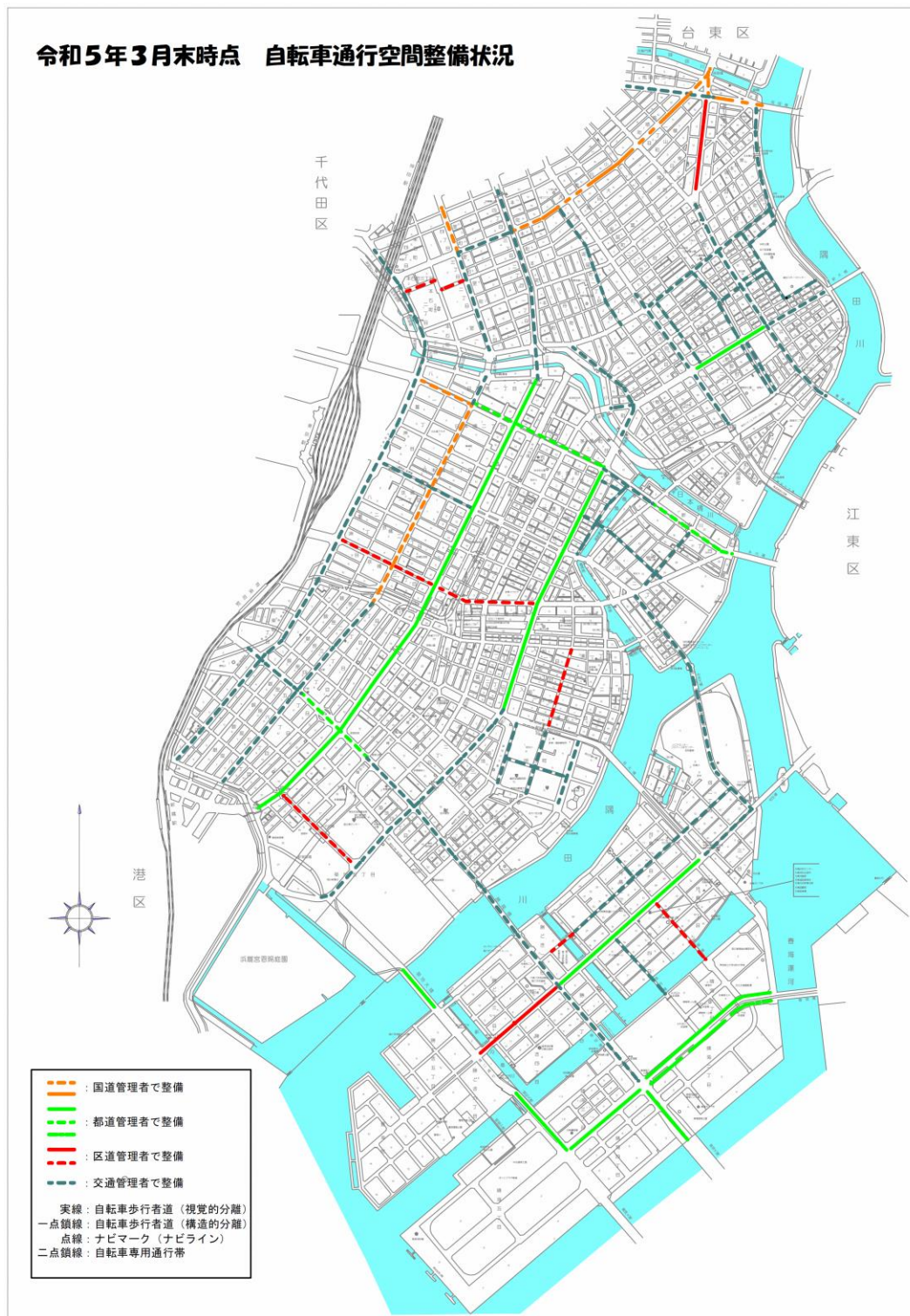


図 2-32 自転車通行空間等整備状況

出典：自転車通行空間整備図（中央区、令和5年3月時点）

※国道管理者および都道管理者、交通管理者による整備状況は、区の現地調査によるものです。
 ※上記のナビマーク（ナビライン）には、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によると、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）

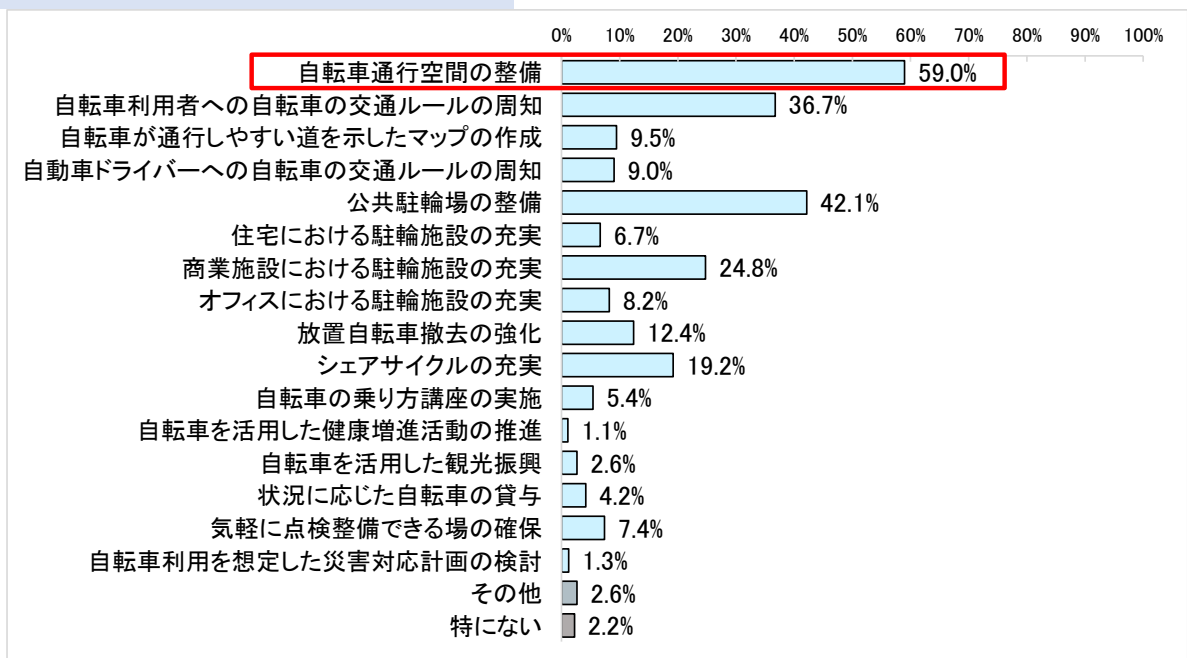


図 2-34 自転車利用促進のために実施すべきと思う取組

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、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。

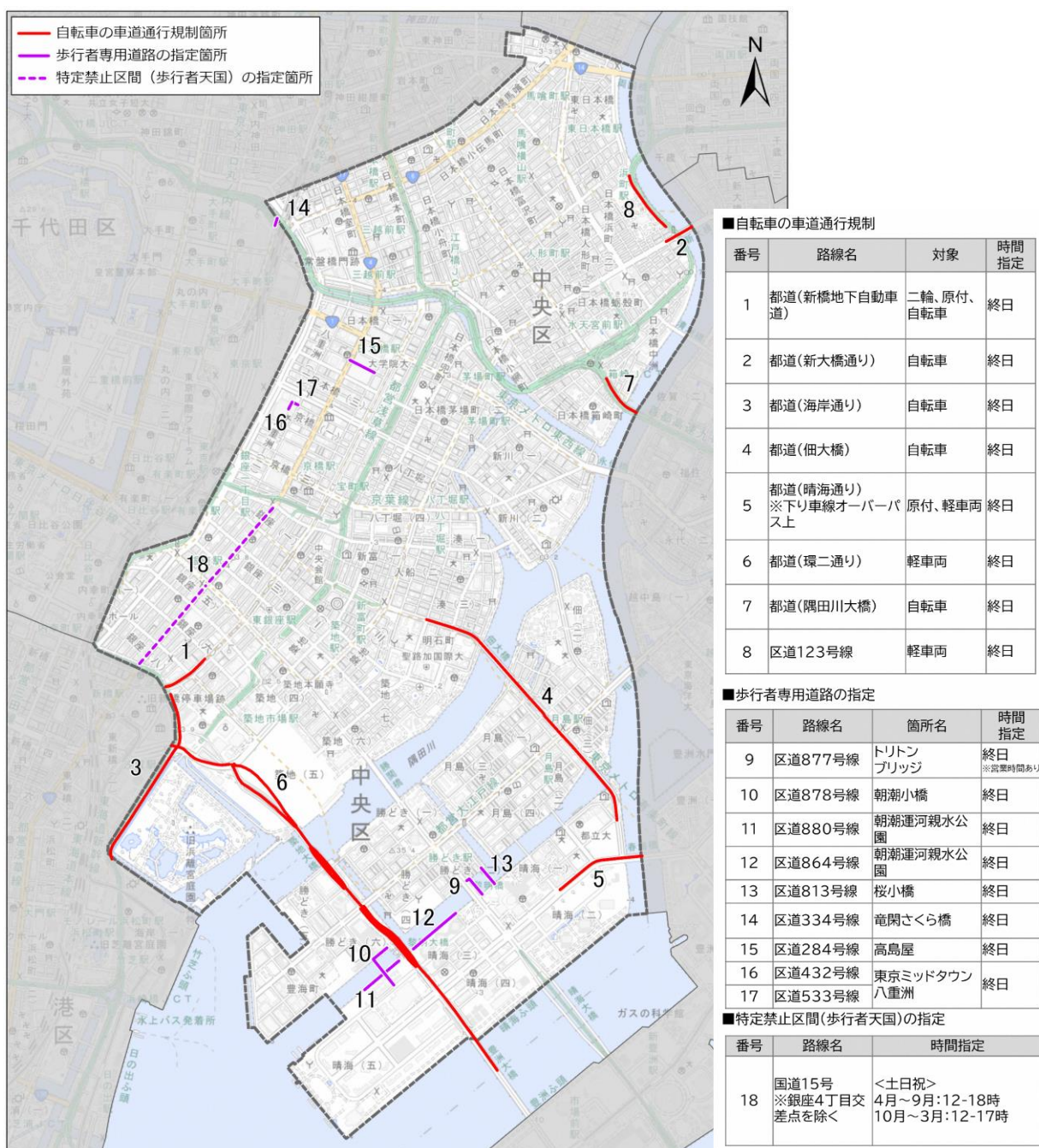


図 2-35 自転車の通行規制箇所

(3) 路上駐車状況

時間制限駐車区間は、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。

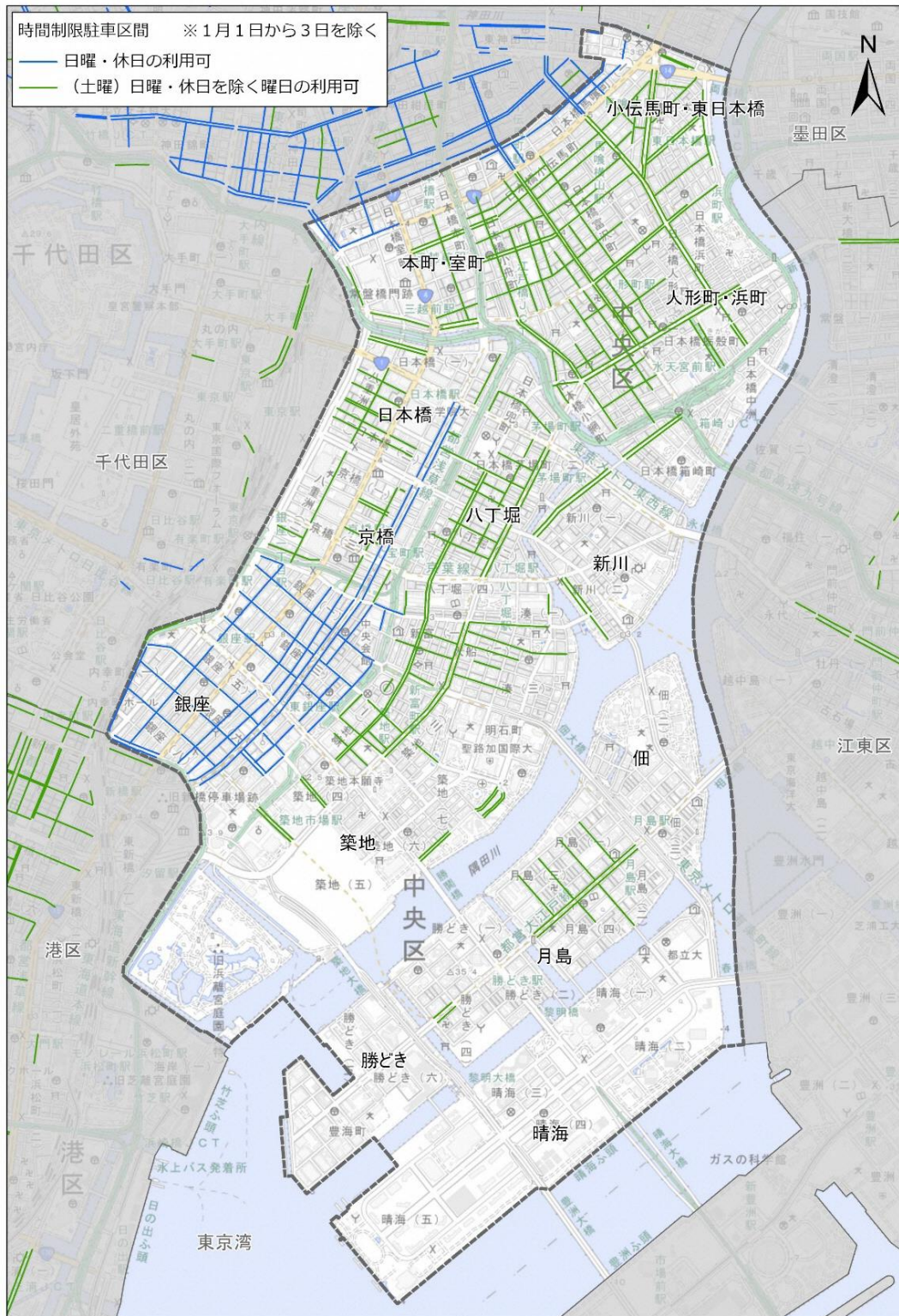


図 2-36 時間制限駐車区間

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)

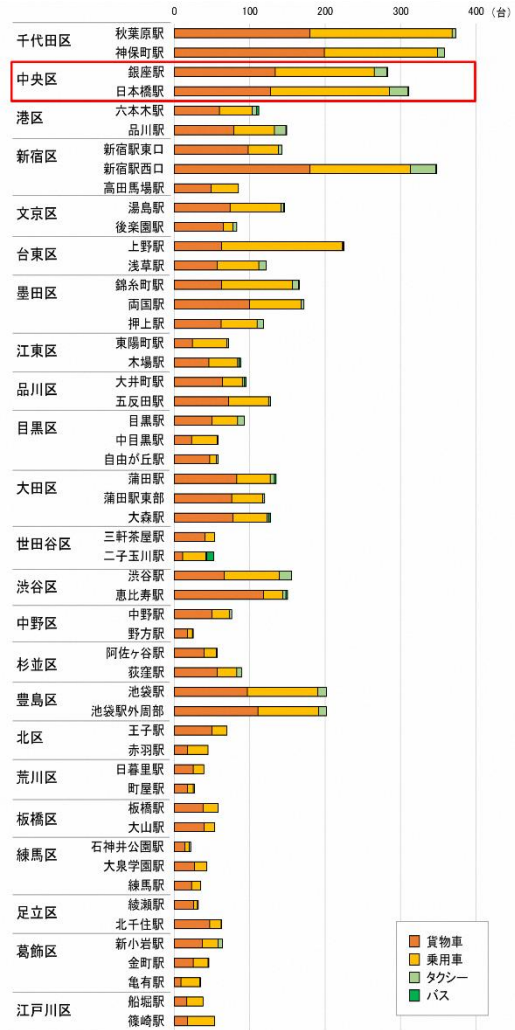


図 2-37 中央区の路上駐車状況

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

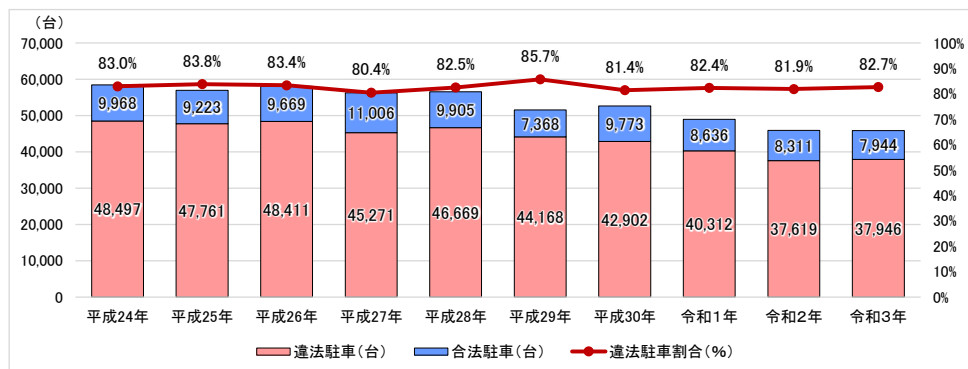


図 2-38 23区の上路上駐車台数推移

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によると、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。

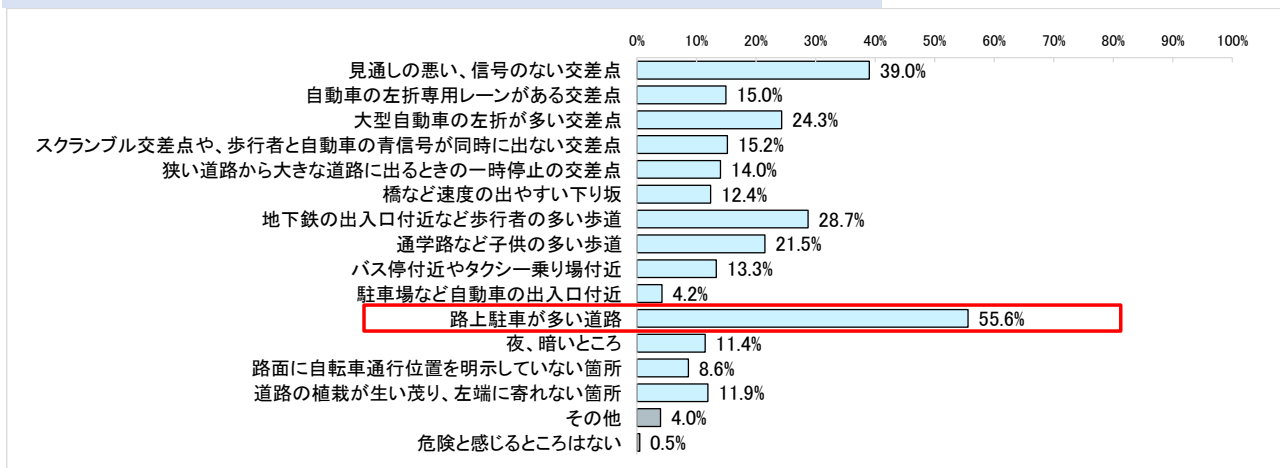


図 2-39 自転車利用時に危険と感じる箇所

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。

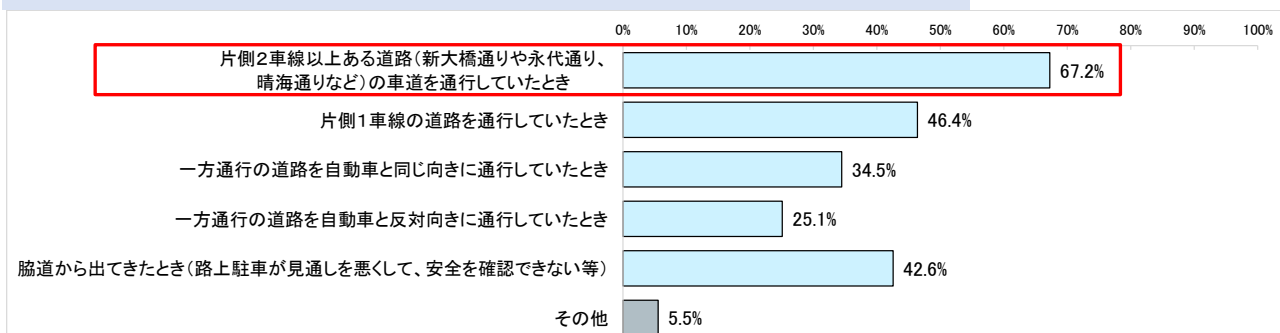


図 2-40 路上駐車に対して危険と感じた場面

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によると、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。

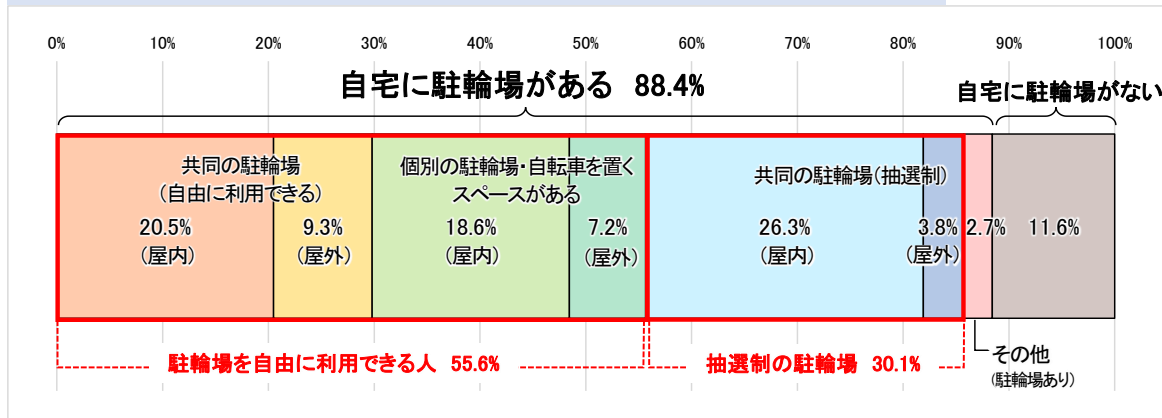


図 2-41 自宅の駐輪場設置状況と駐輪場の形態

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。

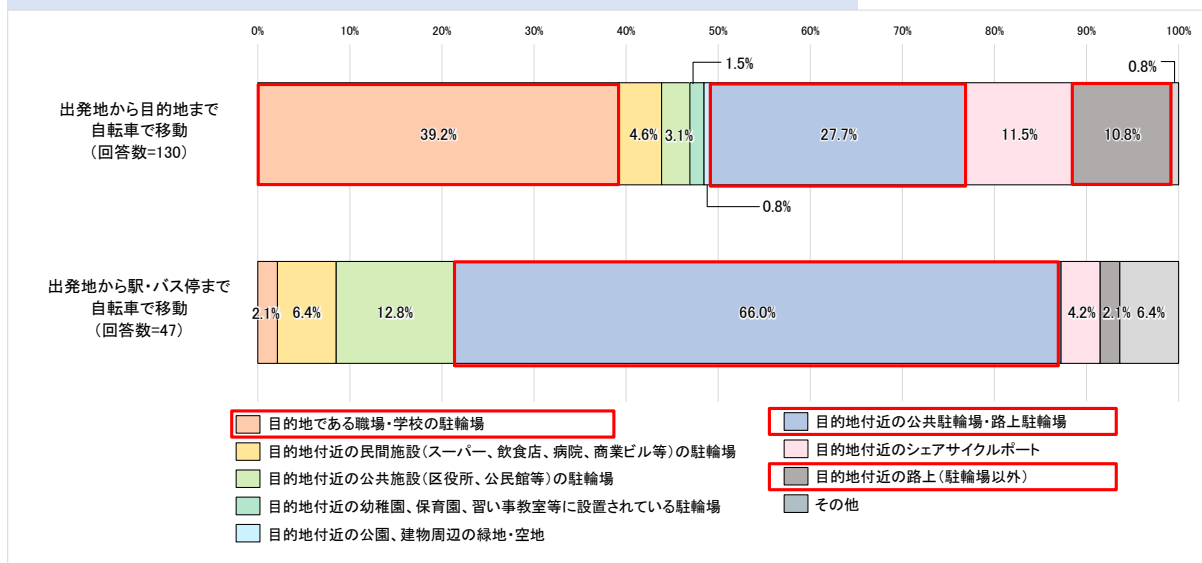


図 2-42 通勤通学時の自転車利用形態と駐輪場所

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：買い物、通院、習い事等へ自転車で行った際は、どこに自転車を停めることが多いですか。

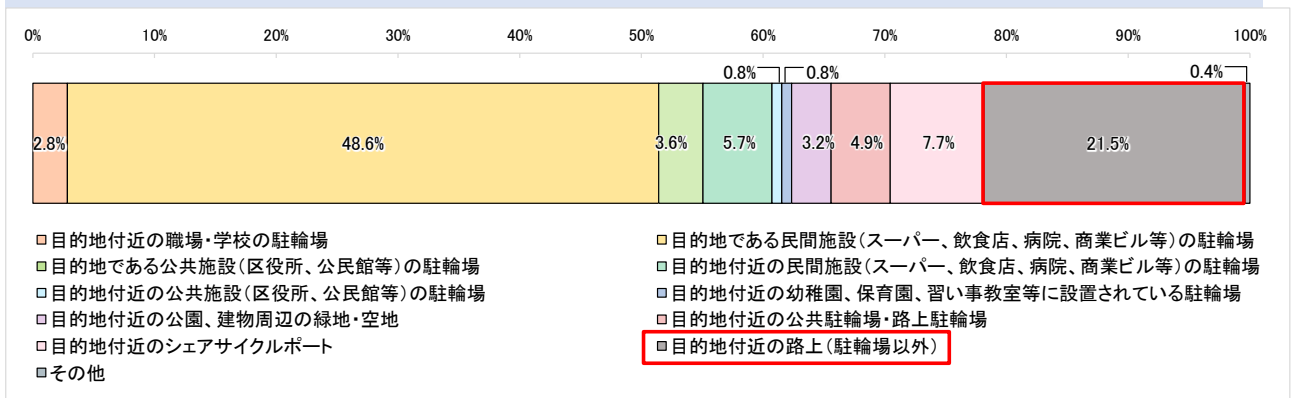


図 2-43 買い物等の目的で自転車を利用する場合の駐輪場所

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。

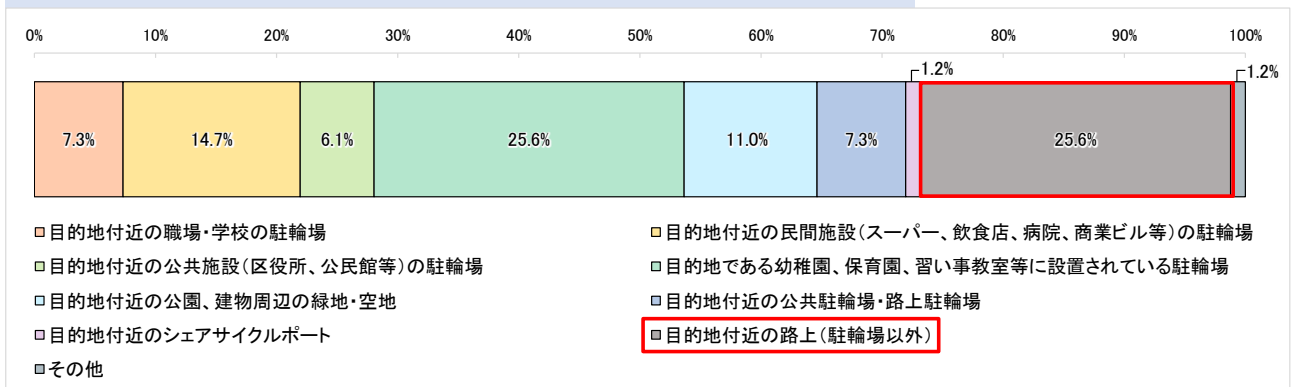


図 2-44 子どもの送迎等の目的で自転車を利用する場合の駐輪場所

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。

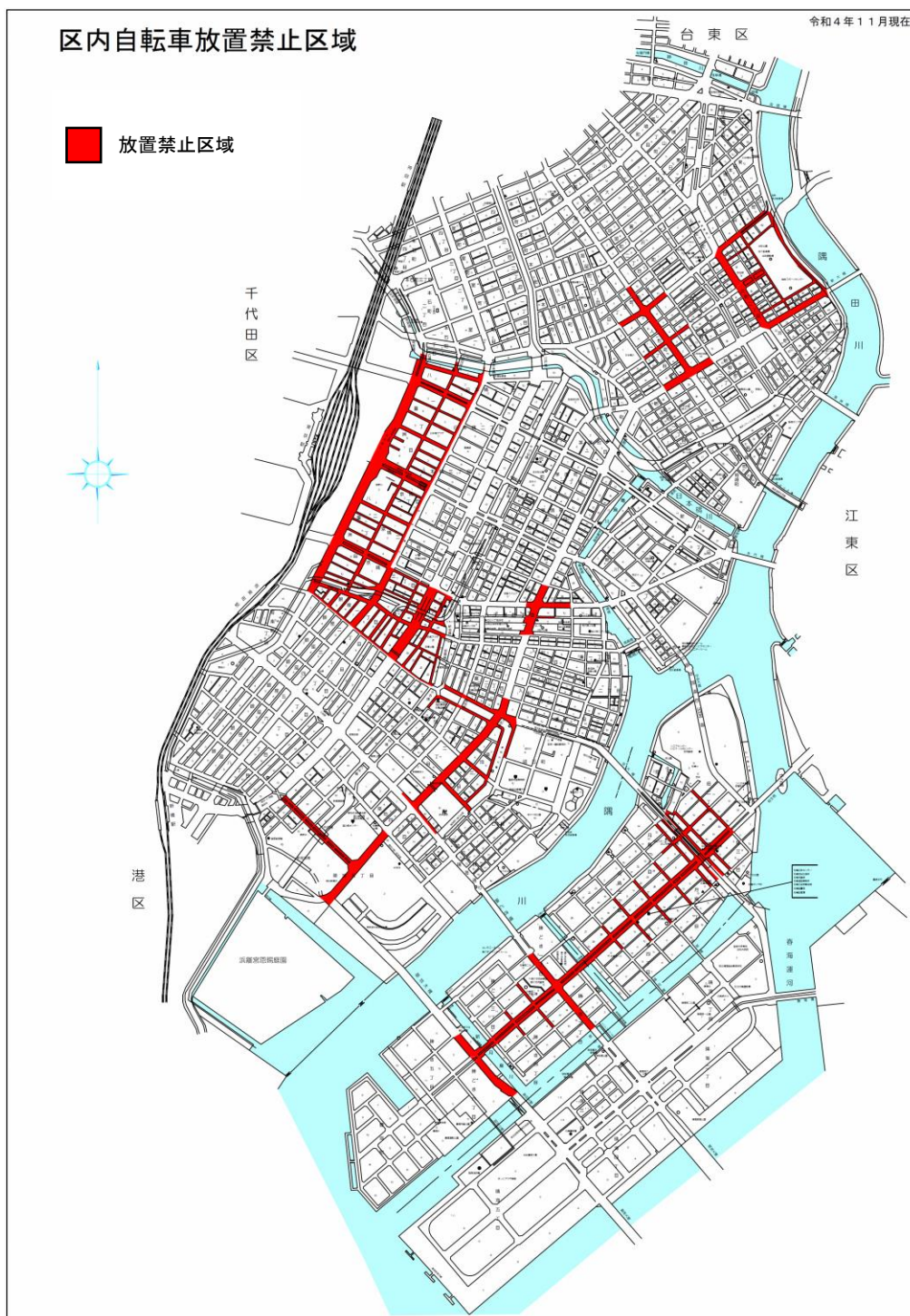


図 2-46 放置禁止区域

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6年2月時点で97カ所設置されています。浜町、新川等では、シェアサイクルポートが整備されていない地域があります。

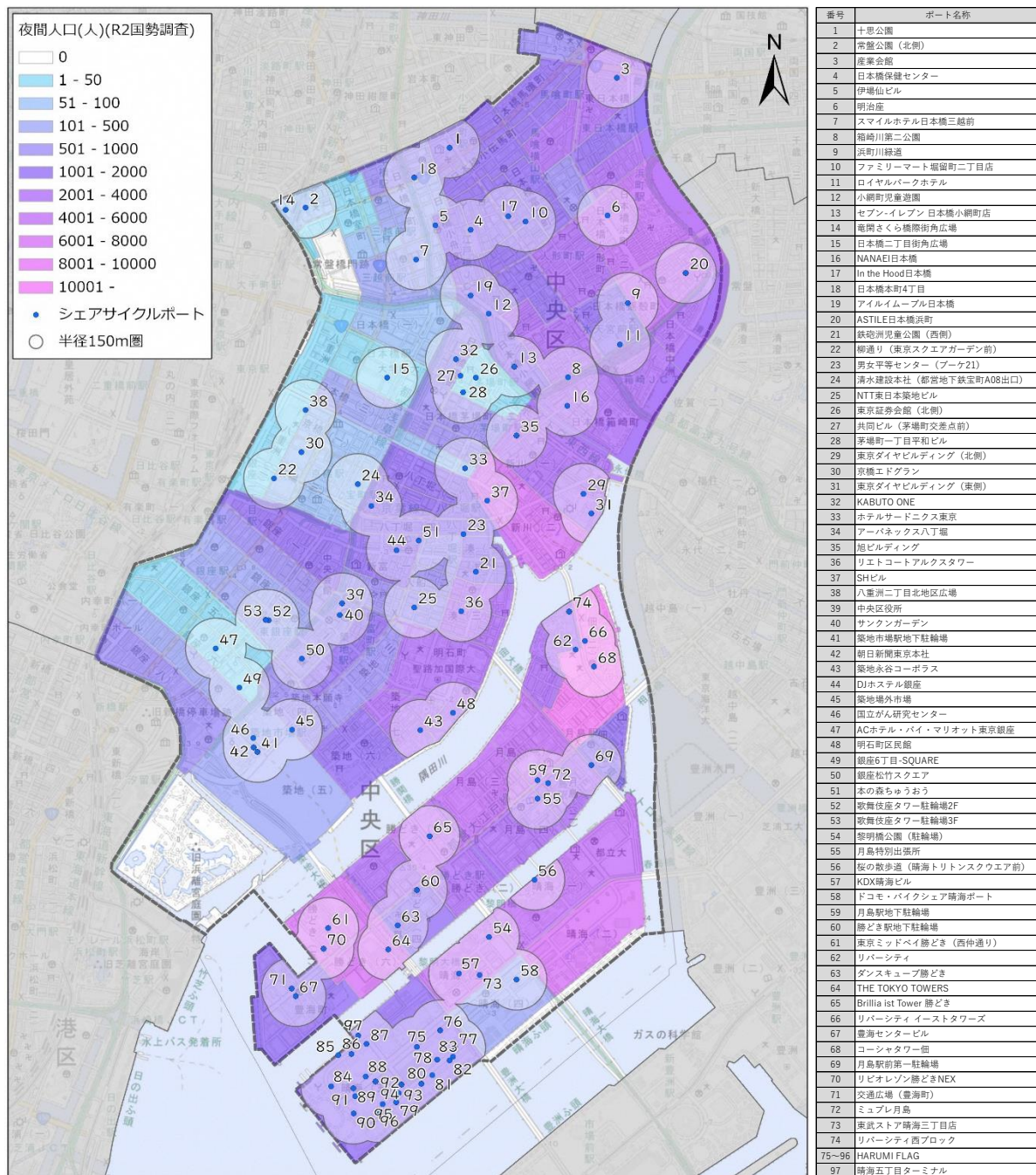


図 2-47 シェアサイクルポート設置状況(令和6年2月時点)

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年10月時点)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。

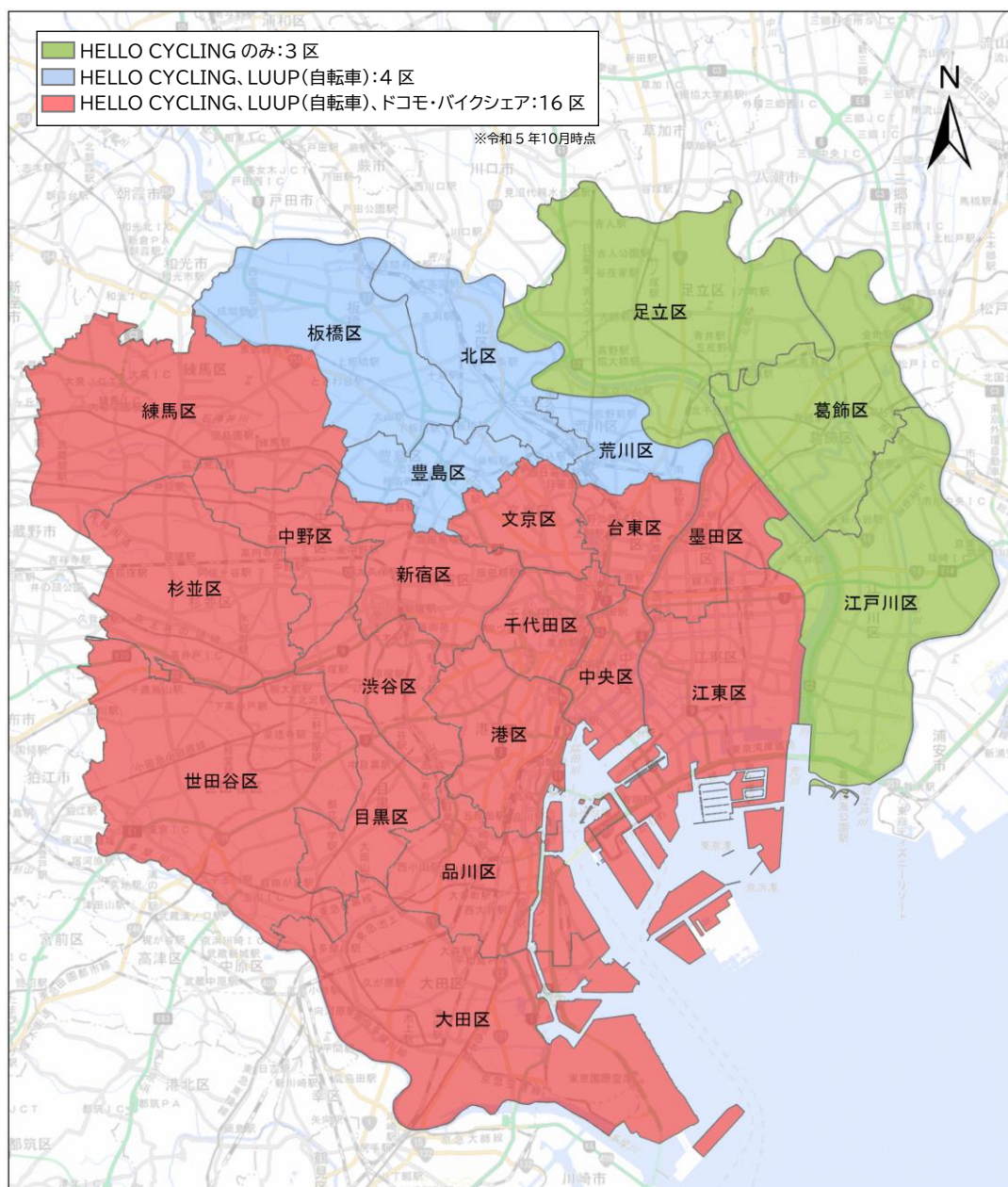


図 2-48 23区のシェアサイクル導入状況(事業者別)(令和5年10月時点)

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。

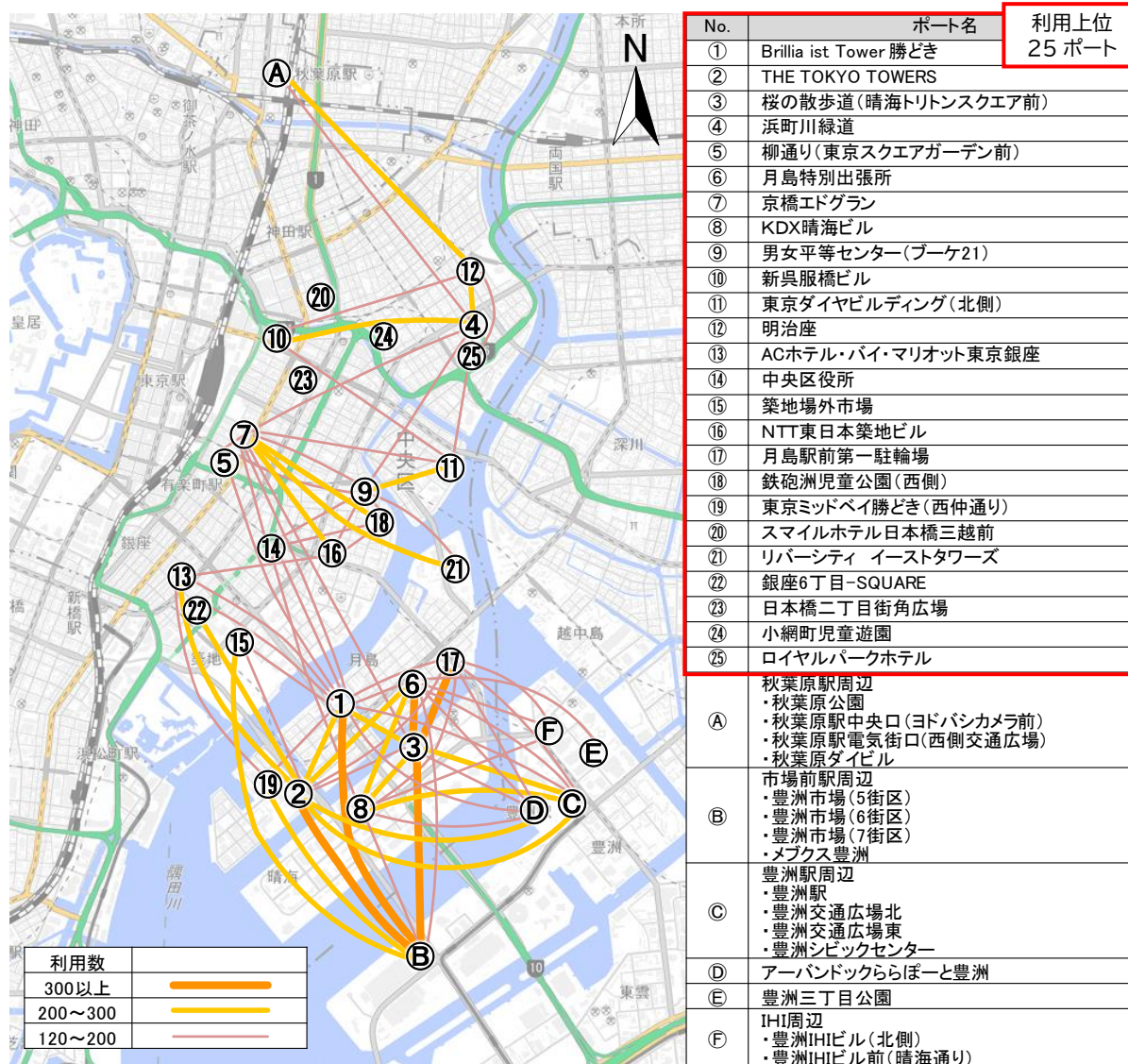


図 2-49 中央区および近隣のよく利用されるポート間利用状況

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)

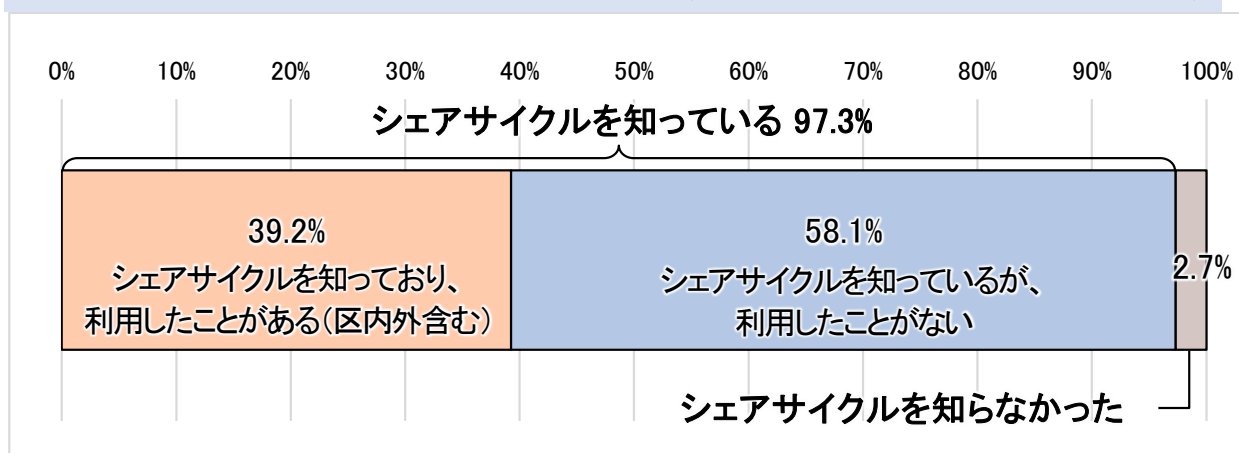


図 2-50 シェアサイクルの認知度と利用有無

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)

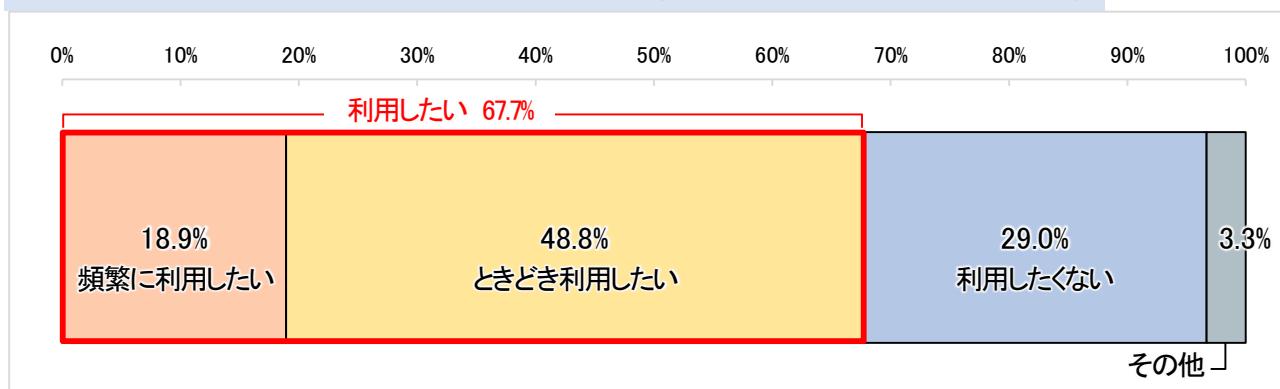


図 2-51 シェアサイクルの利用意向（シェアサイクル未利用者）

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あり、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できない状況。 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、加入状況を分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、車道上の整備のほか、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"> 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。 区立駐輪場のほか、中央区まちづくり基本条例に基づき、開発に合わせて事業者が公共の駐輪場整備を行っている。
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

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

交通需要がさらに増加する地域

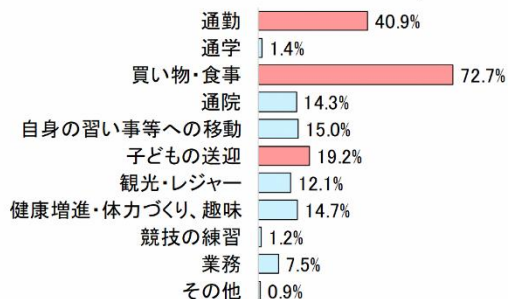
中央区の自転車利用の状況



日常生活の買い物や子どもの送迎等に自転車が利用されている



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。