



港区自転車交通環境 整備計画

Minato City Bicycle Traffic Environment
Improvement Plan



令和4(2022)年3月
港 区

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つ子どもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60年8月15日

港 区

はじめに

港区は、約 26 万人の人々が暮らすまちであり、多くの企業や最先端の文化・商業施設、歴史の舞台となってきた文化遺産など多彩な魅力をもち、ビジネスや観光を目的として、日々多くの来街者が活動しています。

公共交通機関も発達し、移動も便利なまちですが、自転車利用は環境負荷が少ないことや、健康にも良いことから、区は、自転車の積極利用を勧め、港区自転車等総合基本計画（平成 20 年 3 月策定）のもと、自転車の適正な利用のあり方や走行環境の整備など、自転車に関する総合的な対策を検討し、課題に取り組んでまいりました。

これまで、買い物や通勤など区民の暮らしの中で自転車が利用されてきましたが、平成 26 年に導入した自転車シェアリングの普及とともに、来街者を含め誰もが、より多様な目的で自転車を活用しやすい環境が整備されてきました。しかしこうした中、放置自転車や自転車事故の多発など、自転車交通環境に関わる課題も多く生じています。

またこの間、新型コロナウイルス感染症の拡大により、新しい生活様式が定着する中で、自転車が身近で便利な交通手段として注目され、利用者が増加しています。自転車の特性を最大限に生かし、住み、働き、学び、訪れる人すべてのより良い生活に繋げていくため、日々の生活を支える自転車交通環境の整備がより一層重要となっています。

区はこのたび、令和 4 年度から令和 13 年度までの 10 か年を計画期間とする港区自転車交通環境整備計画を新たに策定しました。本計画では、駐輪環境づくりや自転車シェアリングの推進、そして新たに自転車の積極的な活用推進を盛り込むことにより、自転車走行空間の整備とともに、ゼロカーボンシティの実現にも貢献してまいります。そして、港区で活動する全ての人が、日常生活や余暇の楽しみなど様々な場面で「快適に・便利に・安全に」自転車を活用できる環境づくりをめざしてまいります。



最後に、本計画の策定に当たり、港区自転車交通環境整備計画策定委員の皆様には熱意あるご審議をいただくとともに、区民の皆様から貴重なご意見をいただきました。改めて御礼申し上げます。

令和 4（2022）年 3 月

港区長

武井 雅 昭

目次構成

I	計画策定の目的	1
1	計画策定の目的	2
(1)	計画策定の目的	2
(2)	国・都の法制度・計画における位置付け	3
(3)	計画により実現を目指す未来の姿	4
2	上位関連計画との関係	5
(1)	自転車活用に向けて連携を図る各種計画	5
(2)	前回計画の取組進捗	10
II	課題の検証	13
1	港区の特長と自転車活用	14
(1)	港区の特長	14
(2)	自転車活用のターゲット層	15
2	現状と課題の検証	16
(1)	新たな生活様式での自転車利用の変化	16
(2)	新しい自転車利用への対応	18
(3)	自転車事故の発生特性	19
(4)	駐輪問題の発生特性	20
(5)	自転車シェアリングの利用状況	22
(6)	自転車走行環境の整備状況	26
3	自転車活用の課題のまとめ	28
(1)	現状を踏まえた個別課題	28
(2)	これからの自転車活用で対応すべき課題	29
III	計画の全体像	31
1	基本理念と基本方針	32
2	施策体系	33
3	基本方針を実現する具体の施策	34
IV	着実な事業推進に向けて	45
1	計画推進の考え方	46
2	実施スケジュールについて	47
3	【早期実現事業】の取組	48
4	評価指標について	56

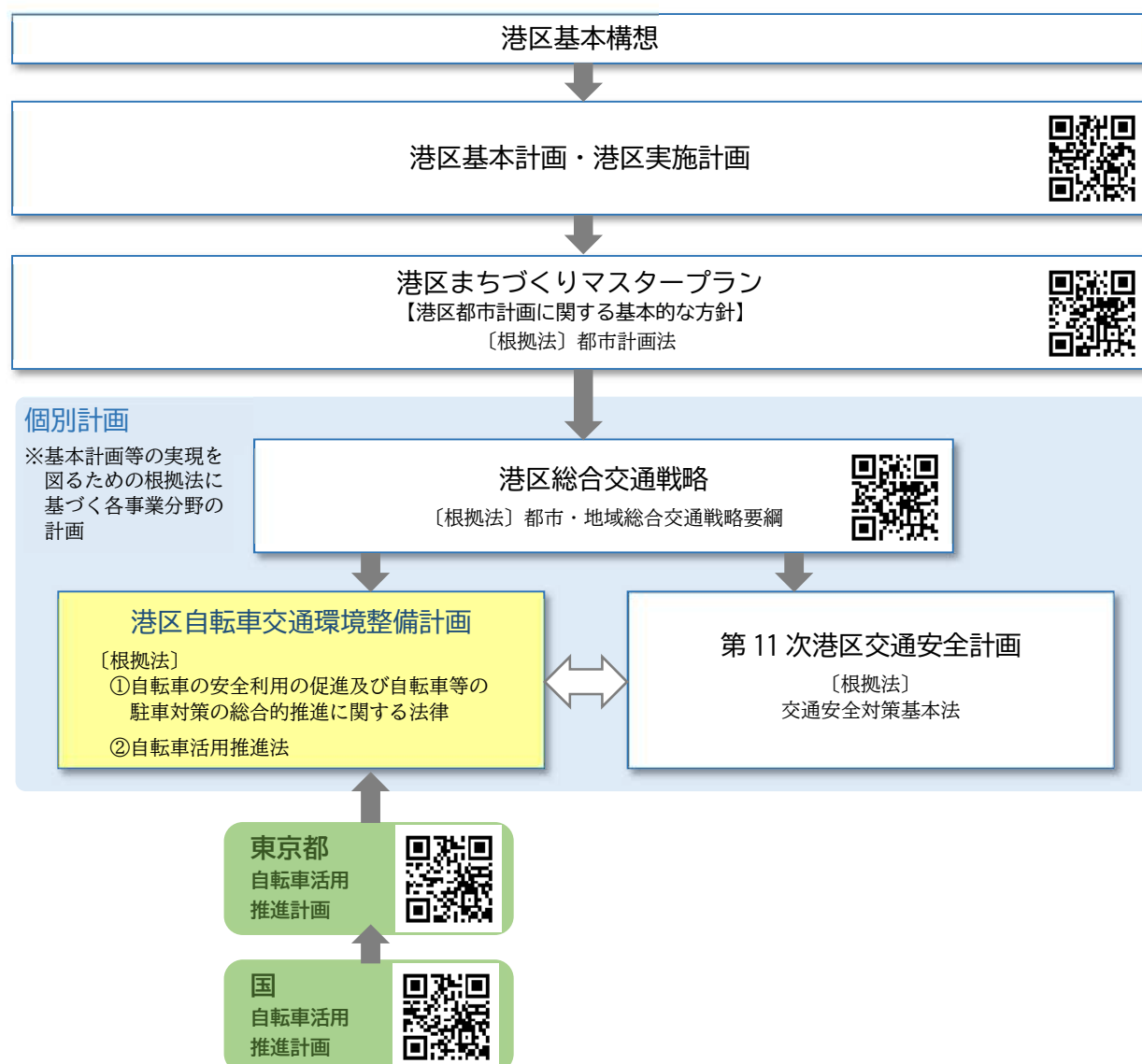
I 計画策定の目的

1 計画策定の目的

(1) 計画策定の目的

- 港区は、約 26 万人が暮らすまちであり、かつ商業、業務、観光など平日、休日を問わず多くの来街者が活動するまちでもあります。以前より買い物や通勤、通学など区民の暮らしの様々な場面で自転車が利用されていましたが、平成 26 年に導入した自転車シェアリングの普及とともに、区民だけでなく来街者も含め、誰もが自転車を活用できる環境が浸透しつつあります。
- 平成 29 年の自転車活用推進法の施行を受けて、全国的に自転車活用の動きが活発化する中で、放置自転車や自転車事故の発生など、自転車課題を解消しながら、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、新たな生活様式の中での自転車活用のあり方が求められています。
- 本計画は、現行の自転車施策や交通安全施策等の方針を受けつぎながら、国や東京都の自転車活用推進の動きを踏まえ、観光振興など様々な場面で活用しやすいように、別途定める港区自転車利用環境整備方針と連動し、自転車等駐車場の整備や自転車シェアリングの推進を計画的に進めることで自転車交通環境を整え、区内での様々な自転車活用の推進を図ることで、ゼロカーボンシティの実現にも貢献します。

■「港区自転車交通環境整備計画」の位置付け



(2) 国・都の法制度・計画における位置付け

- 自転車に関する法律は大きく以下の2つがあり、この2つの法に基づき各自治体は法定計画を定めることができます。
- 本計画は、法に基づく「自転車活用推進計画」及び「自転車等の駐車対策に関する総合計画」として、港区の「自転車に関する総合的な計画」と位置付けます。

国の法律

■自転車活用推進法（平成 29 年）

- ・身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることが重要な課題であることを踏まえ、自転車活用推進の基本理念、国の責務等を明らかにし、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するもの
- ・都道府県・市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進に関する計画を定めるよう努めなければならない

努力義務：自転車活用推進計画

国・自転車活用推進計画 期間：令和3～7年度
※ 自転車活用推進法第9条に基づく

■自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年）

- ・自転車に係る、道路交通環境の整備、交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関する必要な措置を定めるもの
- ・市区町村は、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等の駐車対策に関する総合計画を定めることができる

任意規定：自転車等の駐車対策に関する総合計画

都の計画

■東京都自転車活用推進計画（計画期間 令和3～12年度）

※自転車活用推進法 第10条に基づく

- ・環境、健康、観光、安全・安心を軸とした計画。
新たに自転車活用推進重点地区の設定による早期実現の方針が定められた。

■都の位置付け【実施すべき施策】

1. 環境形成

～様々な場面で自転車が利用される将来

- 自転車走行空間等の計画的な整備推進
- 総合的な駐車施策の推進
- 自転車シェアリングの普及促進
- 地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備促進
- 放置自転車対策の推進
- まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- 多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備促進

2. 健康増進

～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来

- サイクリススポーツ振興の推進
- 健康づくりの推進
- 自転車通勤等の促進

3. 観光振興

～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来

- 国際的なサイクリング大会等の開催
- サイクリング環境の創出
- 観光への自転車の活用

4. 安全・安心

～安全・安心に自転車が通行できる将来

- 安全性の高い自転車普及の促進
- 自転車の点検整備の促進
- 自転車の安全利用の促進
- 学校における交通安全教育の推進
- 災害時における自転車の活用

■自転車活用推進重点地区の設定

自転車活用推進重点地区は、都や区等の関係主体が連携し、より良い利用環境の早期実現を図るため、令和3年改正に合わせて新たに加えられた考え方。

令和3年時点で都内3地区が指定され、港区では「晴海・豊洲・有明等地区」が指定されている。



港区の計画

港区自転車等総合基本計画（平成 20 年～）

※ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 第7条に基づく

【基本理念】

自転車は、主要な交通手段の一つであり、利用環境を整えるとともにルールやマナーを守った利用を推進します。

→計画に位置付けた全 30 施策は概ね実施済み

港区自転車交通環境整備計画（令和4～13年度）

※自転車活用推進法 第11条に基づく

自転車活用推進法



自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

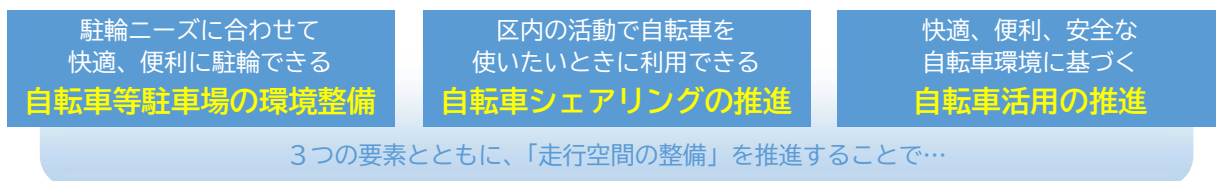


(3) 計画により実現を目指す未来の姿

- 本計画では、自転車等駐車場の整備や自転車シェアリングの推進、自転車活用の推進の3つの要素に加えて、別途定める計画※に基づく走行空間整備を進めることで、国や都の自転車活用推進計画の4つの視点【環境形成】【健康増進】【観光振興】【安全・安心】の、港区における未来の姿を達成していきます。

※走行空間整備は、港区自転車利用環境整備方針(平成25年策定)に基づき推進しています。

■整備計画を構成する3つの要素



■自転車の活用推進により達成したい未来の姿 ～国・都の自転車活用推進の4つの方向性を受けて～

環境形成

移動時の交通手段の分散化による 脱炭素社会への貢献

自転車は、環境に配慮した交通手段の一つです。自転車走行空間や自転車等駐車場の整備、自転車シェアリングの推進を行い、二酸化炭素の削減を図ることで、ゼロカーボンシティの実現を目指します。



【関連計画】港区環境基本計画

健康増進

自転車が持つ心と体のリフレッシュ効果で 誰もが健康なライフスタイルの実現

普段の移動が健康づくりに代わる自転車の活用を通じ、誰もが住み慣れた地域で健やかに安心して暮らし続けられる地域社会をつくれます。



【関連計画】港区地域保健福祉計画

自転車の活用が 生み出すまちの未来

観光振興

自転車×観光が生み出す 新たなまちの魅力づくりの実現

自転車シェアリングを活用した観光ルートを作るなど、まちを自転車で楽しむ新たな取組を通じて価値ある都市観光を創造します。



【関連計画】港区観光振興ビジョン

安全・安心

周りの自転車に対する不安を解消 みんなが安心できる走行環境の実現

安全教育、指導取り締まりの強化、放置対策、自転車保険の加入促進などを通じ、事故死亡者ゼロの安全・安心な環境を実現します。



【関連計画】港区交通安全計画

2 上位関連計画との関係

(1) 自転車活用に向けて連携を図る各種計画

- 自転車活用推進法は、環境や健康、観光、教育、経済、防災等の視点から、様々な省庁が連携し策定されました。
- 港区においても、地域の実状に合わせて関係する計画と連携して積極的な自転車活用を図ることが期待されます。
- 自転車活用の観点から想定される計画を整理し、本計画において期待される事項を検討します。

ア 港区基本計画での自転車活用の位置づけ

■ 港区基本計画・港区実施計画（分野別計画）（令和3～8年度）

【目指すべき将来都市像】

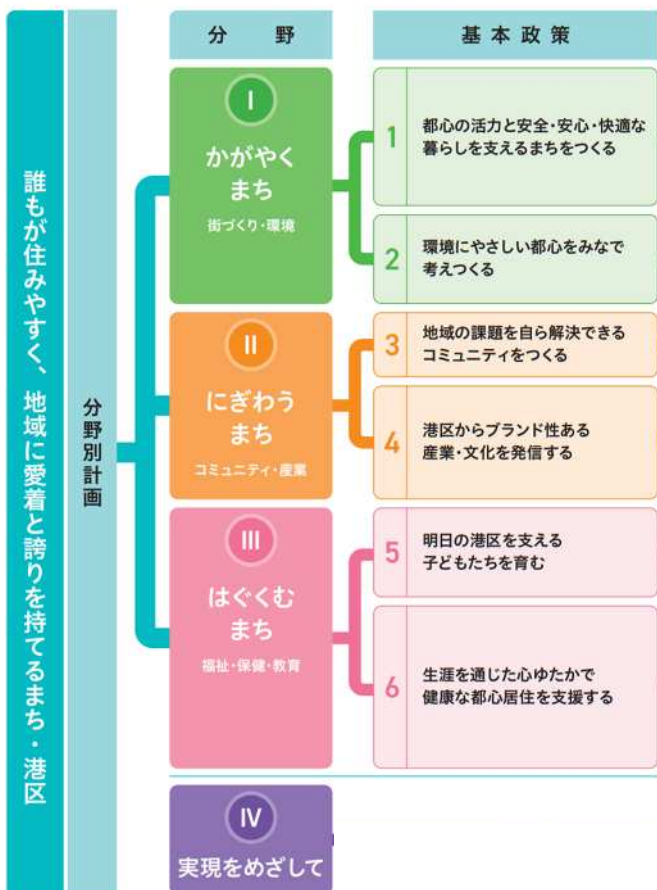
誰もが住みやすく、地域に愛着と誇りを持てるまち・港区



【各分野の基本政策】

計画の全体像

基本計画が定めるめざすまちの姿「誰もが住みやすく、地域に愛着と誇りを持てるまち・港区」を実現するため、各分野における区政の方向性を政策として示し、行政サービスを効果的に展開していきます。



暮らしを支えるまちの基盤の一つとして自転車の走行空間や駐車環境、自転車シェアリングの整備、充実に位置づけています。

政策2 世界に開かれた先駆的で活力あるまちの基盤を整備する

施策1 安全で安心に移動できる道路の整備

- 1 都市計画道路の整備
- 2 歩道の整備
- 3 電線類地中化の推進
- 4 歩車共存道路の整備
- 5 橋りょうの計画的な整備
- 6 **自転車走行空間整備の推進**

政策3 快適な暮らしを支える交通まちづくりを進める

施策2 駐車施設の確保・整備

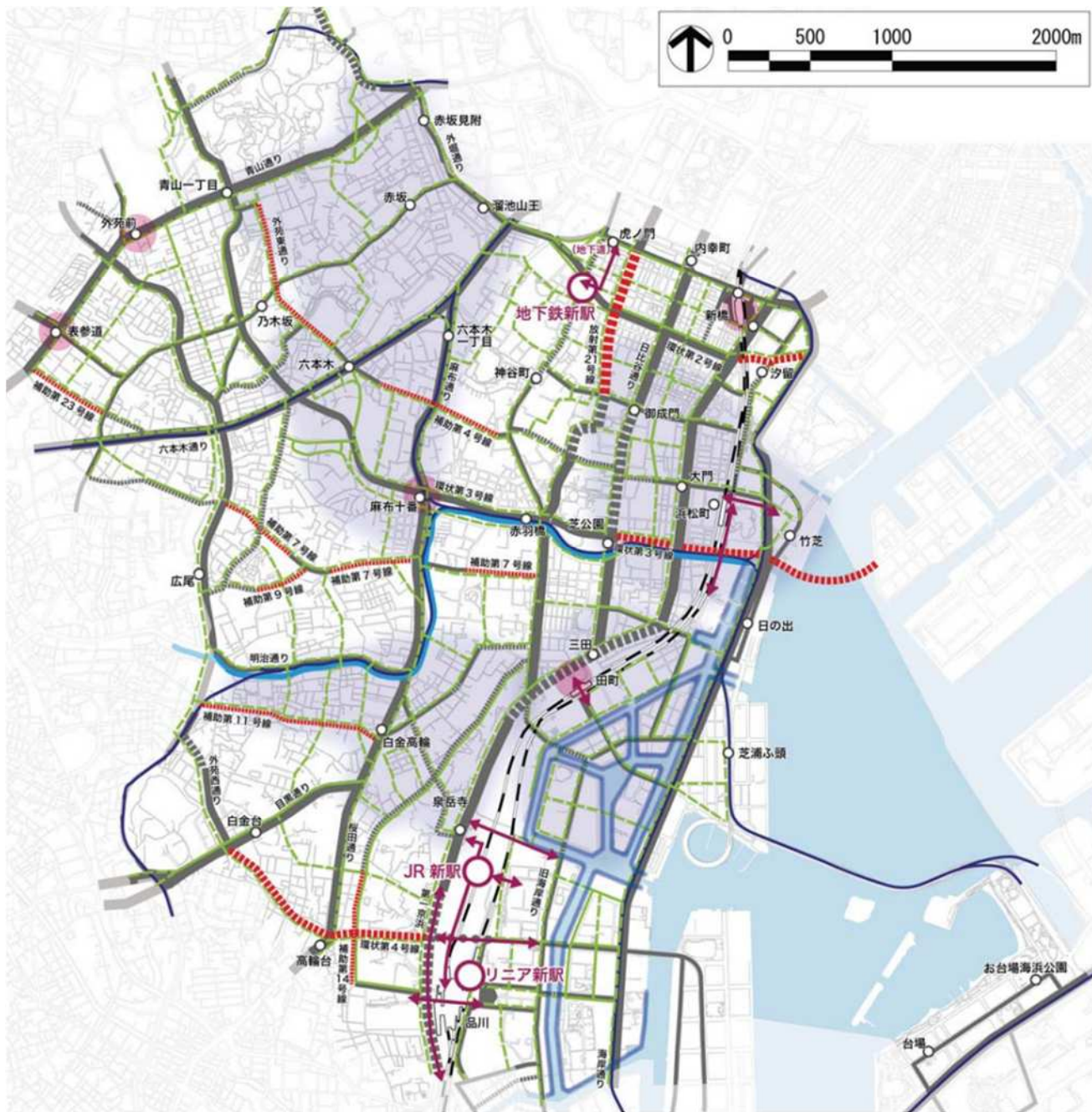
- 1 **自転車等駐車場の整備**
- 2 駐車場地域ルール策定
- 3 公共駐車場の利用促進
- 4 **自転車の活用推進**
- 5 **民設民営による自転車等駐車場の整備**

施策3 交通まちづくりの推進

- 1 港区コミュニティバスの運行
- 2 台場シャトルバス運行の支援
- 3 **自転車シェアリングの推進**
- 4 港区版 MaaS の導入に向けた検討
- 5 新たな交通手段の導入の検討

(参考) 港区まちづくりマスタープラン

【道路ネットワークの整備と交通の円滑化、快適に楽しく歩ける環境の整備】



【凡例】

- | | | |
|-------------------------|------------------------------------|---|
| — 高速道路 | 面的な自転車ネットワークを構成する路線（実線は整備済、破線は未整備） | バリアフリー化など先導的に歩行環境の充実を図る地域（バリアフリー重点整備地区） |
| — 都市計画道路（完成） | — 水辺の散歩道の連続化 | ● 自転車等駐車場の整備など駐輪対策を重点的に行う箇所 |
| 都市計画道路（早期に整備する部分） | ○ 新駅設置計画 | — JR線 ○ 私鉄・地下鉄駅 |
| 都市計画道路（未完成） | ↔ 駅周辺の主な都市基盤整備 | — 古川 |
| 都市計画道路（構想線） | | |

イ 区に取り組む自転車関連計画

- 区では、平成 20 年に策定した「港区自転車等総合基本計画」に基づき、自転車等駐車場の整備、自転車シェアリングの推進の方針等を策定しています。
- また、自転車走行空間整備については、港区自転車利用環境整備方針に基づき、着実な整備を進めています。

■自転車等駐車場整備「今後の暫定自転車等駐車場の整備方針」（平成 23 年 9 月策定）

- 平成 20 年策定の「港区自転車等総合基本計画」を受け、平成 23 年に策定した駐車場整備に関する方針。
- 方針では、自転車等駐車場、自転車等置場の自転車等駐車施設を右表の構成として明確化し、以下の内容を整理しています。
 - ①暫定的に整備すべき自転車等駐車場の整備の考え方
 - ②道路法施行令の改正に伴ない平成 22 年度に設置した歩道上の自転車等駐車場事業の今後のあり方
 - ③混在する様々な形態の自転車等駐車施設のあり方
 …等

港区の自転車等駐車施設の構成

名称	区分	ケース	利用料金	施設管理
自転車等駐車場	本格	条例設置施設	有料	指定管理
	暫定	区有地に暫定的に整備	有料	民間事業者による設置及び管理運営を基本
		民有地を借上げて暫定的に整備 国道、都道、区道の歩道に占用許可を受けて整備		
自転車等置場	暫定	駅周辺の狭い空きスペースを活用した特段の管理を行わない無料の置場として開放	無料	特段の管理なし (置場スペースの開放)

■自転車シェアリング推進「港区自転車シェアリング事業の本格実施について」（令和 2 年 3 月策定）

- 平成 26 年より、区との協定により㈱ドコモ・バイクシェアが運営する実証実験について、本格実施に向けた方向性を示したものの。
- 本格実施への移行において「サイクルポート 170 か所の均等配置」を目標に位置付けています。
- 道路、公園等への恒常的なサイクルポート設置を積極的に図り、自転車シェアリングを恒久的な事業として推進します。

港区の道路、公園等への恒常的なサイクルポート設置の方針

設置場所	進め方
道路への設置	都協議会※において示された「サイクルポートを自転車等駐車場として道路占用を許可する」見解を受けて、区内全域への設置を促進するため、 道路占用許可を受けての設置 を検討していきます。
公園への設置	サイクルポートは、都市公園法での公園施設として、公園管理者以外の者（地域交通課）が許可を受け、運営事業者が公園施設（サイクルポート）を設置・管理・運営します。
公開空地への設置	都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」の改定を受け、公開空地へのポート設置が可能となりました。今後、 開発事業者と公開空地への設置 について積極的に協議していきます。

※「自転車シェアリングにおける相互乗り入れに関する検討協議会」(令和 2 年 1 月 23 日開催)

■港区自転車利用環境整備方針（平成 25 年 3 月策定）

- 区民があらゆるライフステージにおいて「安全・安心」を実感できるまちづくりに向けて、港区の自転車走行空間の整備方針を定めたもの。

【目指す将来像】

都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支える自転車利用環境をつくる

【基本方針】

- 安全・安心で快適な走行空間の創出
- 地域の交流を促進する自転車ネットワークの形成

【自転車走行空間の整備方針】

- 路線ごとに適切な形式での自転車走行空間を選定し整備方法を検討。



自転車道



自転車専用通行帯

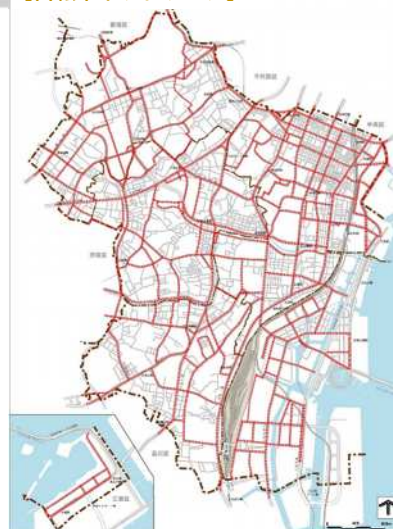


自転車ナビマーク



歩道における歩行者と自転車の通行区分指定

【自転車ネットワーク】



ウ 自転車活用推進法・同計画の4つの方針と区の関連計画の位置づけ

- 自転車活用推進法及び同計画は、自転車の有する特性を活かし、「環境形成」「健康増進」「観光振興」「安全・安心」により、これらの視点を踏まえて関連する計画と連動した事業を展開していきます。

■ 環境形成

■ 港区環境基本計画（令和3～8年度）

【目指すべき環境像】

多様な暮らし・活気・自然が調和する持続可能な都市 みなと

【基本目標】

- 目標①地球環境** 脱炭素社会の実現と気候変動への適応による安全・安心なまち
- 目標②循環型社会 ごみを減らして資源が循環するまち
- 目標③生活環境 健康で快適に暮らせるまち
- 目標④自然環境 水と緑のうらおいと生物多様性の恵みを大切にするまち
- 目標⑤環境保全活動 環境保全に取り組む人がつながり行動を広げるまち

取組1-③ 多様な交通手段による移動の分散化

● 自転車の利用促進

- ・ 環境に配慮した交通手段の一つである自転車の利用を促進するため、自転車シェアリングの実施を継続します。
- ・ 自転車走行空間や自転車等駐車場などの利用環境の整備を推進します。



ゼロカーボンシティの実現に向け、自転車の利用促進に期待

■ 健康増進

■ 港区地域保健福祉計画・港区高齢者保健福祉計画・港区障害者計画（令和3～8年度）

※保健福祉に関わる3つの計画を一体的に策定した計画として策定

【目指すべき将来都市像】

誰もが住み慣れた地域で、自分らしく、健やかに、安心して暮らし続けることのできる、支え合いの地域社会

【各分野の重点施策】

- 重点① 子ども・子育て分野
- 重点② 高齢者分野
- 重点③ 障害者分野
- 重点④ 健康づくり・保健分野**
- 重点⑤ 生活福祉分野
- 重点⑥ 地域福祉分野

第4章 健康づくり・保健分野 4 健康づくりの積極的支援

● 生活習慣病の予防推進

- ・ 生活習慣病の予防に向け、現役世代の生活習慣の改善を図る。
- ・ 若い世代（20歳代まで）に対して、健康づくりの周知・啓発を進める。
- ・ 30歳以降の働き盛り世代に対して、周知啓発に加えて、30（さんまる）検診の受診などを促す。

子どもから高齢者まで、あらゆる世代に身近な自転車を活かした健康づくりに期待

■ 観光振興

■ 第3次港区観光振興ビジョン 後期計画（令和3～5年度）

【目指すべき将来都市像】

訪れたいまち、憧れの港区
～多様な人と多彩な文化の交流を生み出す、価値ある都市観光の創造

【5つの施策】

- 施策① 快適で安全・安心な都市観光を満喫できる環境づくり
- 施策② 地域資源の魅力の再発見・再認識と回遊ルートの創出
- 施策③ 多様な主体との連携による観光振興と観光関連産業の育成
- 施策④ 統計データの分析・活用による市場動向の把握と効果的な観光マーケティングの実施
- 施策⑤ 戦略的なシティプロモーションの推進

取組：自転車シェアリングを活用した観光ルートの開発

港区内の自転車シェアリングを活用した観光ルートを構築し、定番化します。また、観光情報誌等で広く発信し活用を促進します。



自転車シェアリングの活用により、観光客が、安全安心に地域を回遊できる環境整備に期待

■ 安全・安心

■ 第11次 港区交通安全計画（令和3～7年度）

【目標】

計画期間を通じて、毎年の交通事故死者数0（ゼロ）を目指す
すとともに、交通事故負傷者数1,000人以下を目指します。

【6つの重点課題】

- 重点課題① 高齢者と子どもの交通安全の確保
- 重点課題② **自転車の安全利用の推進**
- 重点課題③ タクシー事故の防止
- 重点課題④ 二輪車事故等の防止
- 重点課題⑤ 飲酒運転の根絶
- 重点課題⑥ 新しい日常・サービスに対応した交通安全対策の推進

取組：自転車の安全利用の推進

教育・啓発の推進、指導取り締まりの強化、自転車の安全性の確保、放置自転車対策の推進、損害賠償保険等への加入促進

自転車利用者に対する交通安全教室・啓発を一層促進し、交通ルールの遵守に期待

(2) 前回計画の取組進捗

- 平成 20 年に策定した港区自転車等総合基本計画では、基本理念【自転車は、主要な地域交通手段の一つであり、利用環境を整えるとともにルールやマナーを守った利用を推進します。】の実現を目指し、以下の 4 つの基本方針に基づき、具体的な重点項目を設定しています。
- 令和 3 年度時点での達成状況は、30 項目中、「達成」が 21 件（約 70%）、「概ね達成」が 6 件（約 20%）、「未達成」が 3 件（約 10%）となっています。

基本方針	重点項目	取組実績	達成状況
方針① 自転車等 利用のル ールの徹 底および マナーの 向上	区報等による広報活動の推進	・「広報みなと」、区ホームページ、SNS を通した「交通安全運動」等の期間における啓発や自転車安全利用五則の紹介などを実施	達成
	学校等による自転車に関する交通安全教育の拡充	・中学校におけるスケアード・ストレートによる自転車利用の交通安全教室の実施	達成
	自転車運転免許制度導入の検討	・自転車安全利用五則の周知によるルール向上に努めた（自転車運転免許制度の導入検討は未了）	未達成
	駅前放置自転車クリーンキャンペーン等の強化	・毎年 10 月に「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」と銘打って、道路等に放置されている自転車や原動機付自転車の撤去強化を実施	達成
	イエローカード等の配布による街頭指導の強化	・警察と連携した駅前などによる区独自の街頭キャンペーンの実施により、街頭指導を強化	達成
	悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の強化	・警察と連携した駅前などによる区独自の街頭キャンペーンの実施により、自転車利用者に対する自転車走行のマナー向上を実施	概ね達成
	地域の関係主体が連携した街頭での啓発・指導等の拡充	・「あんしんきれいたかなわ（高輪地区生活安全・環境美化協議会）」による放置自転車等への注意札の配布やルール・マナーの向上のための啓発グッズの配布	達成
	放置自転車等への警告・撤去等の強化	・放置禁止区域の指定による放置自転車等の即日撤去や放置禁止指導員による啓発活動を実施	達成
方針② 放置自転 車対策の 推進	自転車安全利用のためのルールづくりの検討	・自転車安全利用五則の周知による自転車走行のルール向上を実施	達成
	区報等による広報活動の推進	・「広報みなと」、区ホームページ、SNS を通した「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施	達成
	学校等における放置自転車等に関する交通安全教育の拡充	・中学校におけるスケアード・ストレートによる自転車利用の交通安全教育を行った（放置自転車に限定した教育は拡充していない）	未達成
	駅前放置自転車等撤去活動の推進	・自転車等放置禁止区域の拡大と各地区総合支所による放置自転車の即時撤去の継続実施	達成
	民間駐車場や既存附置義務駐車場の共同利用の推進検討	・開発事業者などが設置する民設民営の自転車等駐車場の設置と協定による放置禁止区域の指定を検討	達成
	自転車等を大切にす気持ちの醸成施策の実施	・自転車の点検整備を促進するチラシの配布を実施	概ね達成
	自転車等集積所の拡充や保管期間短縮等の検討	・自転車等集積所は平成 20 年時点 3 か所から令和 3 年現在 6 か所拡充 ・保管期間もリサイクル販売、海外譲渡、売却により早期処分を実施	達成
	鉄道駅への自転車利用自粛の呼びかけ（徒歩圏内利用者）	・「広報みなと」を通して、自転車利用者に「短い距離は歩く」等の自転車利用を抑制する啓発活動を実施	達成
	公共交通機関の利用促進	・「港区総合交通戦略」を通して、交通の階層性を整理し、交通手段の適切な役割分担と公共交通機関の利用促進に寄与	概ね達成

基本方針	重点項目	取組実績	達成状況
方針③ 自転車等 駐車場 整備の推 進	駐車場の新設・拡充	・令和２年度までに 11 か所の自転車等駐車場を整備	達成
	駐車場システムの高度化（電子タグ、立体式等）の検討	・４か所に機械式駐車場を導入 ・広尾駅など２段式ラックの自転車駐車場を整備	達成
	歩道上駐車場整備の検討・実施	・歩道上に 9 か所の暫定自転車等駐車場を整備	達成
	レンタサイクル実施の検討	・自転車シェアリングの導入。	達成
	路上空間の活用の検討	・歩道上に 9 か所の暫定自転車等駐車場を整備	達成
	自転車等駐車場補助制度の新設検討	・開発事業者などにより民設民営の自転車等駐車場を設置されたが、開発利益の還元に基づく要請に応じた設置であり、補助制度の新設は未了	未達成
	自転車等集積所の拡充	・自転車等集積所は平成 20 年時点で 3 か所だったものを現在 6 か所に拡充	達成
	保管期間の短縮の検討	・リサイクル販売、海外譲渡、売却により早期処分を実施	達成
	附置義務条例適用対象の拡大検討（駅周辺建築物等）	・駅周辺の開発事業者に対して、附置義務を超える台数の民設民営の自転車等駐車場の設置は実現したが、附置義務条例の拡大は未定	概ね達成
方針④ 走行空間 の拡充・ 整序化	鉄道事業者との協力体制の構築と 鉄道事業者の積極的協力義務	・高輪ゲートウェイ駅において、鉄道事業者と協力体制の構築などにより、暫定自転車等駐車場や民設民営等自転車等駐車場の設置など協力体制を構築	達成
	身近な走行空間の整備	・自転車ネットワークの整備（令和２年度時点で区道約 24km を整備）	概ね達成
	計画的な自転車走行ネットワークの形成の推進	・自転車ネットワークの整備（令和２年度時点で区道約 24km を整備）	概ね達成
	地域特性を生かした走行空間の整備や観光 レンタサイクルシステム・自転車走行マッ プの作成等の検討	・自転車シェアリングの導入	達成

Ⅱ 課題の検証

1 港区の特長と自転車活用

(1) 港区の特長

- 自転車は誰もが気軽に利用できる身近な交通手段であり、とくに区民だけでなく、多くの来街者も自転車を利用する本区では、優先的に対応を図るターゲットを見極め、効果的な取組を進めることが必要となります。
- 計画の着実かつ効果的な推進に向けて、近年のまちづくりの方向性や港区の強みを活かした自転車活用を見据え、①まちづくりと、②地域特性の視点から、重点的な活用推進を図る自転車活用のターゲットを次頁のように設定しています。

①まちづくりの視点では・・

港区の基本計画では、「②にぎわうまち」の中で**ビジネスや観光等の区の強み**を活かすまちづくりを位置付けています。

加えて「③はぐくむまち」の中で**子育ての支援**を位置付けています。

■港区基本計画・実施計画の分野と基本政策

①かがやくまち (まちづくり・環境)

・都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる

・環境にやさしい都心をみんなで考えつくる

②にぎわうまち (コミュニティ・産業)

・地域の課題を自ら解決できるコミュニティをつくる

・港区からブランド性ある産業・文化を発信する

③はぐくむまち (福祉・保健・教育)

・明日の港区を支える子どもたちを育む

・生涯を通じた心ゆたかで健康な都心居住を支援する

②地域特性の観点では・・

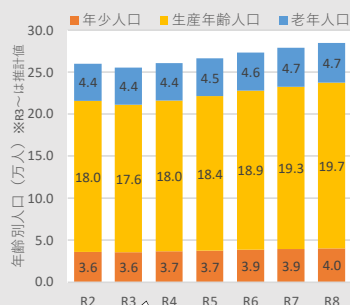
近年、電動アシスト付き自転車の普及や自転車シェアリングの浸透が進む中で、幼児同乗で通園や外出をする子育て世帯の利用や、業務や観光など様々な場面で自転車を活用する来街者の利用が目立つようになりました。

このような自転車利用の変化の中で、年少人口の継続的な増加や、ビジネス、観光等の集積など、他自治体に比して特徴的な地域特性を有しています。これに関連するデータを整理すると以下の通りです。

今後も年少人口の増加に伴う子育てでの自転車活用の増加への対応や、全国有数のビジネスの集積、観光地の魅力をさらに活かすための自転車活用を図ることが必要です。

①増え続ける 区民の自転車利用への対応

- ・全国的な少子高齢化の中でも、港区では子どもから成人、高齢者まで、あらゆる世代の人口が当面増加すると予想しており、これに伴い自転車利用も増加すると考えます。

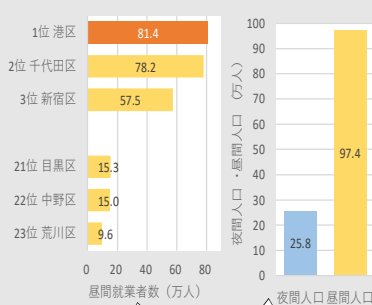


子育て、通勤、買物など暮らしでの自転車利用

幼児同乗での自転車利用や子ども自身の自転車利用

②全国有数の業務集積地に 相応しい自転車活用環境

- ・港区の国勢調査に基づく昼間就業者は令和2年時点で 81.4 万人で特別区一多くなっています。夜間人口に対して昼間人口は 3.8 倍で、業務等での利用が発生しています。

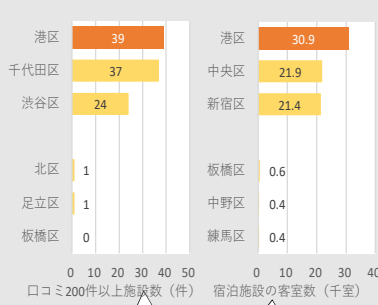


港区は昼間就業人数が23区中第一位

夜間に比べて昼間の人口は3.8倍と多い

③国内外の観光客が集まるまち に相応しい自転車活用環境

- ・港区は民間観光情報サイトでの口コミ 200 件以上の観光施設数でも、宿泊施設の客室数でも特別区一多く、ビジネスだけでなく、観光での自転車利用も発生しています。



口コミ情報が多い人気スポットが39施設

ビジネスユースも含めて宿泊ニーズが高い

(2) 自転車活用のターゲット層

子育て世帯

想定
世帯数

約 11,000 世帯

H27 国勢調査
データより

問題① 区営自転車等駐車場に大型の自転車が入らない

チャイルドシートを取り付けた電動アシスト付き自転車は、大きく、重いので、区では専用スペースを設けるなど個別に対策を図っていますが、地下機械式駐車場では、対応が図れていません。

問題② 子育て施設に自転車等駐車場がない

子育て施設の中には自転車等駐車場やチャイルドシートから子どもを安全に乗降させることができる場所のない施設もあります。送迎時に路上で子どもを乗降させるため、転倒の危険や通行阻害になることもあります。

問題③ 子どもを乗せて車道を走るのは怖い

自転車は車道走行が原則ですが、子どもを乗せて車道を走ることへの不安をもつ保護者も多く、また安全な通行が困難な区間もあります。一方で、子どもを乗せた自転車が歩道を高速で走り抜けるなどの危険走行によって歩行者が危険を感じる場合もあります。

■実現したいこと…

子育てする人が、移動にも駐輪にも不安なく、**楽しく子どもと出かけ**できる子育て支援環境をつくる

ビジネスパーソン

想定
対象人数

約 814,000 人

都の推計による令和2年
時点の昼間就業者

問題① 自転車通勤したいが自転車等駐車場がない

テナントビルに入居する会社の場合、通勤や業務利用の自転車等駐車場が確保できない場合があります。

問題② 自転車等駐車場が無い場所で、放置自転車が道路空間を圧迫している

多くの企業が立地する地区では、区営自転車等駐車場の整備が困難で、放置禁止区域が指定できない場所もあります。結果、通勤者や来街者等の放置自転車が多くなり、道路空間を圧迫する等の問題もあります。

問題③ 自転車シェアリングを活用したくてもポートが近くにない

駅や地下鉄の出入口の付近にポートがなかったり、営業周り等で様々な行き先に向かうが、近くにポートがなく使えない場合もあります。

■実現したいこと…

全国有数の業務集積地に相応しい、自転車通勤や業務利用等の**ビジネスユースを支える**支援環境をつくる

潜在的ニーズ

想定
対象人数

※対象データなし

問題① 観光で使いたい…

駅や地下鉄の出入口付近や観光スポットなどに自転車シェアリングがあると、もっと色々なところに行くことができます。

問題② 健康づくりで自転車利用を始めたい…

余暇にサイクリススポーツやサイクリングなどを楽しむ人が増えている一方で、自立式スタンドの無い自転車の駐輪環境や休憩施設、情報提供等が不十分です。

問題③ 自転車で出かけても停める場所がない

近くへの買い物や余暇のお出かけ、通勤や仕事など、自転車や公共交通を組み合わせた交通手段を活用しても、出かけ先での自転車等駐車場の課題があります。

■実現したいこと…

区民や来街者が自転車を使いたいと思ったときに、**気軽に、不安なく自転車を選択**できる活用環境をつくる

とくに自転車活用の推進を図りたいターゲット層を中心に、多様な自転車活用を推進していきます。

2 現状と課題の検証

(1) 新たな生活様式での自転車利用の変化

- 自転車活用推進計画では、区域の実情に合わせて環境、健康、観光の視点からの活用推進を図るとともに、安全・安心して利用できる環境づくりが求められます。一方で、港区内の自転車利用の実情として、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、自転車交通への利用が多くなる中、新たな生活様式における自転車活用について、必要事項をまとめる必要があります。
- 加えて、近年の自転車事故の増加傾向や、電動アシスト付き自転車やスポーツ自転車等の普及など、現行計画策定当時とは異なる人、場面での利用も増えており、これらの状況を踏まえた整備計画の策定が求められます。

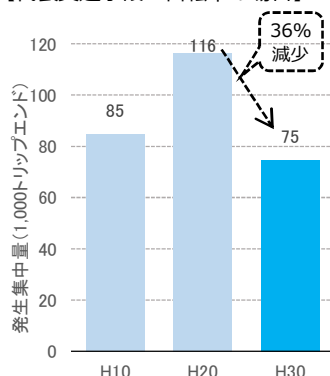
ア 自転車の利用状況の変化

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

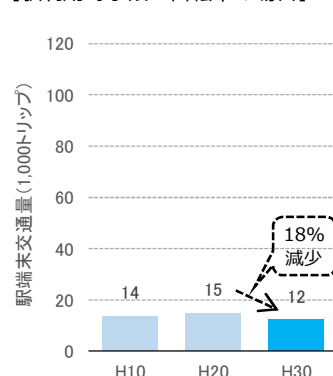
- 東京都市圏パーソントリップ調査での平成 20 年(第 5 回調査)から平成 30 年(第 6 回調査)の自転車利用状況の推移は以下の通りです。
- 自宅から目的地まで自転車を使う【代表交通手段】では 10 年間で 36% 減少、駅・バス停等まで自転車を使う【端末交通手段】では 18% の減少と、どちらの場合も大きく減少しています。同時期の港区人口は過去 10 年間で 30% 増加しており、人口は増加しても、自転車利用は減少した状況です。
- 平成 30 年の 1 日の自転車利用(代表交通手段)の 75,000 トリップの、移動目的の内訳では、帰宅 40% を除くと、私事(買い物等含む)27%、通勤 22% の順で自転車が多く利用されています。
- 平成 30 年以降の新型コロナウイルス感染症の影響を受けた動きとして、民間企業の調査より「自転車に乗る機会の変化」を見ると、全体の約 29% が「自転車に乗る機会が増えた」と回答しており、「減った」とする意見を上回っています。

■東京都市圏パーソントリップ調査での【自転車利用】トリップの変化

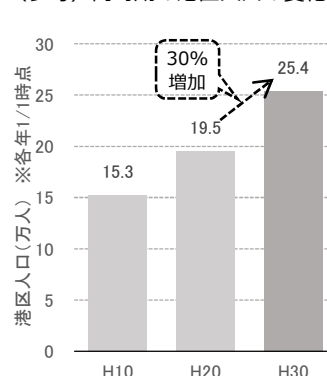
【代表交通手段：自転車の場合】



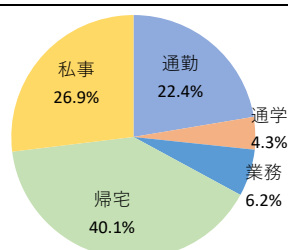
【駅利用時手段：自転車の場合】



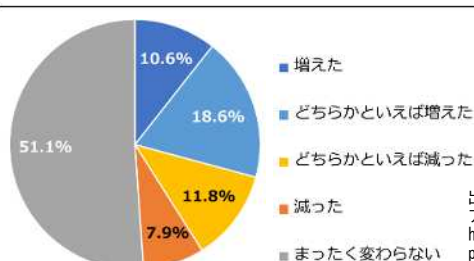
(参考) 同時期の港区人口の変化



■代表交通手段：自転車のときの「移動の目的」(H30 年)



■新型コロナウイルス感染症による「自転車に乗る機会の増加」



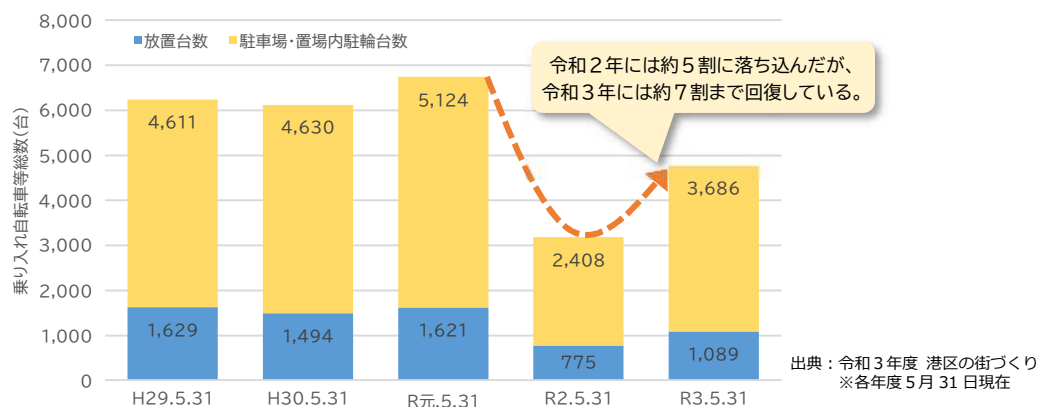
出典：民間企業のインターネットアンケート調査より
https://www.sbigroup.co.jp/news/pr/pdf/2020/1007_b.pdf#report

課題① 減少していた自転車利用は、新しい生活様式により増加の傾向

イ 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた自転車等駐車場への影響

- 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、鉄道駅周辺に乗り入れる自転車等の総数(各年度5月31日現在の放置台数+駐車場・置場内駐輪台数)の推移は以下の通りです。
- 乗り入れ自転車等総数は、令和元年度の6,745台から、令和2年には3,183台と約5割に大きく減少しましたが、令和3年度は4,775台と、令和元年度の自転車等総数の約7割まで回復しています。

■年度別乗り入れ自転車等総数の推移（放置台数+駐車場・置場内駐輪台数）

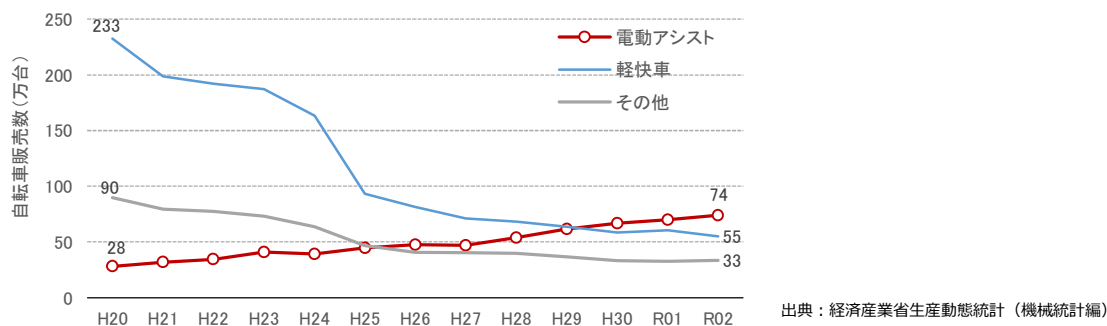


課題② 新型コロナウイルス感染症の影響で自転車利用は一時的に減少したが、次第に回復しつつある状況

ウ 電動アシスト付き自転車の普及による自転車活用の多様化

- 全国の電動アシスト付き自転車の販売実績では、平成20年から令和2年にかけて約2.6倍に増加しています。また、平成29年以降は、軽快車を超える販売実績となっています。
- 電動アシスト付き自転車の普及による移動の負担感の軽減から、子どもの送迎、高齢者の外出、長距離での利用、坂道の多い地域の利用など、利用場面や利用者の多様化が進んだと考えられます。

■全国の電動アシスト付き自転車販売数



課題③ 全国的に電動アシスト付き自転車が急速に普及

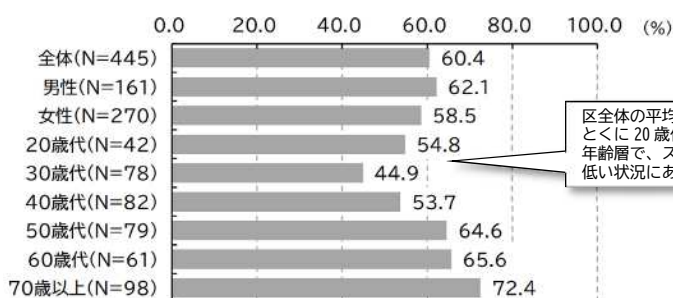
(2) 新しい自転車利用への対応

- 国や都の自転車活用においては、日常的な自転車利用だけでなく、余暇での健康づくりやスポーツへの参加、観光振興など、自転車のメリットを活かした活用の方向性が示されています。
- 一方で、区では健康・スポーツ、観光等での自転車活用について、積極的な推進を位置付けた計画はなく、本計画において「健康、観光等での自転車活用」の新たな位置付けを示すこととしました。

ア スポーツの実施率の状況

- 港区スポーツ推進計画(令和3年度)策定に際して実施されたアンケート調査によれば、週1日以上の実施率が20～40歳代の社会人で少ない傾向にあります。
- 過去1年間に実施したスポーツとして全体の約1割が「サイクリング(自転車)」を挙げており、社会人層の自転車活用(通勤、余暇等)での活用が見られます。

性別・年代別に見た成人の週1日以上の実施率



区全体の平均 60.4%に対してとくに20歳代から40歳代の年齢層で、スポーツ実施率が低い状況にあります。

出典：港区「港区スポーツ推進計画策定に向けたアンケート調査報告書」

課題④ スポーツ実施率の低い若い世代の利用促進

イ 健康、スポーツ、レジャー等での余暇での自転車利用の浸透

- 健康づくりやスポーツ、観光やレジャー等の手段として自転車を使う人が増えています。
- 平成28年に実施された全国アンケート調査「サイクリスト国勢調査」によれば、健康や観光、ツーリング等の利用の割合は6%程度でした。
- これを区の人口に割り当てると約1.6万人が健康づくりやレジャーなどの楽しみ方をしていると考えられます。

「自転車の使い方」別の割合と区人口での割当

参加種目	市場全体の割合	区人口割当
日常の移動手段	50.2	130,036
健康エクササイズ層	3.0	7,771
旅行・レジャー層	1.9	4,922
ツーリング層	0.6	1,554
サイクリングイベント層	0.33	855
レース層	0.27	699
小計	56.3	145,837
その他の用途	26.8	69,422
自転車に乗らない	16.8	43,518
合計	100.0	259,036

■サイクリスト国勢調査について

サイクリスト国勢調査は、全国の15～69歳の男女10,000人及び一般サイクリスト1,750人を対象としたWEB調査。これによれば、健康エクササイズ層～レース層の合算で全体の5.8%が、何らかのサイクリング等を楽しんでいる層となる。仮に区人口25.9万人(R3.1)に当てはめると約1.6万人に相当する。

課題⑤ 健康・スポーツ等でのニーズの発掘

課題⑥ 観光・レジャーの集積地としての自転車活用推進

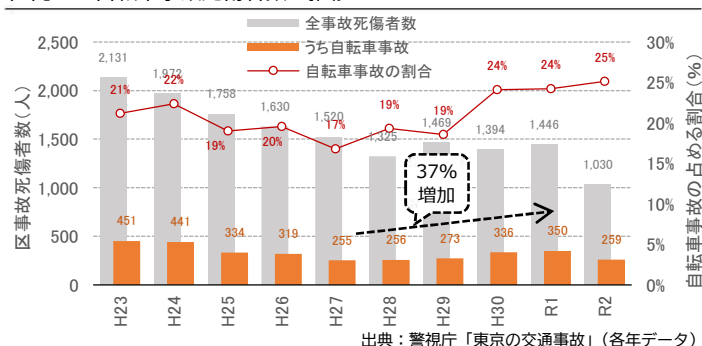
(3) 自転車事故の発生特性

- 令和3年策定の「第11次東京都交通安全計画」では、重点課題の一つに「自転車の安全利用の推進」を掲げています。区では自転車事故が増加に転じている中で、第11次港区交通安全計画と連動して自転車安全教育の充実を図ります。

ア 区内での自転車事故発生状況

- 区内の自転車事故死傷者数は平成27年までの減少傾向が平成28年以降増加に転じ、令和元年には年間350人となりました。
- 区内で発生した全事故死傷者数の25%が、自転車事故によるものです。
- なお、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響から、一時的に自転車事故死傷者数が減少したと考えられます。

区内での自転車事故死傷者数の推移

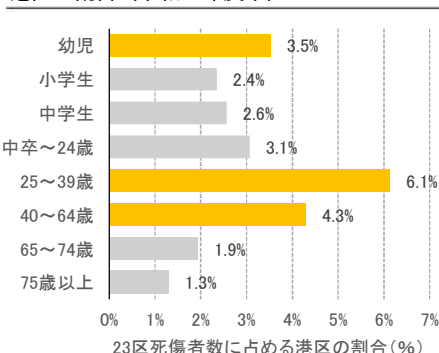


課題⑦ 自転車事故の死傷者数は増加傾向で、全事故の約25%を占める状況

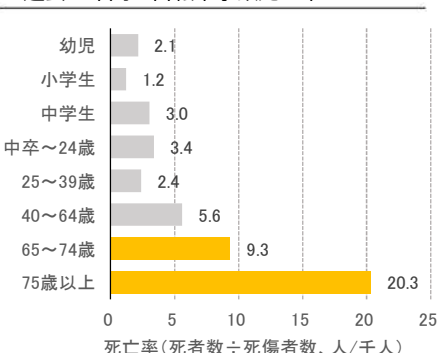
イ 年齢層別の自転車事故の特性

- 令和2年中に23区内で発生した自転車死傷者数のうち、港区の割合を見ると、25～39歳の若い成人世代の自転車事故が多くなっています。また、幼児の事故死傷者も多く、保護者の運転する自転車同乗中の事故が想定されます。
- また都内の過去5年間の自転車事故の死亡率(死者数÷死傷者数)では65歳以上の高齢者の死亡率が高くなっています。

23区内の全自転車事故死傷者数に占める港区の割合(令和2年度中)



(都全域データ) 過去5年間の自転車事故死亡率



課題⑧ 23区の中でも、若い成人世代と幼児の自転車事故が多い

課題⑨ 高齢者の自転車事故は重大な事故になりやすい

ウ 区内における居住地別の事故の特性

- 港区は昼間就業者数約81万人(都令和2年推計)と特別区でもビジネス利用の来街が多く、区内の全交通事故の死傷者数の約70%が区外居住者です。
- また、区外居住者の死傷者数は令和2年で725人と、23区で最も多くなっています。

(参考)
各区の全事故の
居住地別死傷者数
(令和2年度)

出典：警視庁
「東京の交通事故」
(R2年時点)

	区内居住者	区外居住者	死傷者総数	うち区外
1 港	305	725	1,030	70.4%
2 世田谷	1,012	682	1,694	40.3%
3 中央	198	498	696	71.6%
4 足立	1,189	497	1,686	29.5%
5 新宿	231	493	724	68.1%
...	...	...	...	...
19 墨田	206	248	454	54.6%
20 目黒	174	245	419	58.5%
21 北	251	237	488	48.6%
22 葛飾	359	215	574	37.5%
23 荒川	198	138	336	41.1%

課題⑩ 区内での全交通事故の7割が来街者による事故の状況

(4) 駐輪問題の発生特性

- 区では、過密な都市構造の中でも、適正な用地が確保できる場合においては区営自転車等駐車場の整備を積極的に進めており、放置自転車対策と並行して取り組んできた結果、放置自転車が大幅に減少しました。
- また、自転車シェアリングの普及に伴い、自転車の所有から共有への転換が進んだこともあり、一部の駅周辺の自転車等駐車場は余裕が生まれています。その一方で繁華街の多い港区では依然として放置自転車が目立つ状況も見られるなど、課題も残っている状況です。
- 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた新たな生活様式の中で、区民や来街者、周辺企業などの自転車利用に合った利用しやすい区営自転車等駐車場の改善や、区営自転車等駐車場の不足するエリアでの民間自転車等駐車場の活用、自然エネルギーの活用など環境に配慮した施設管理や災害対策など、効率的で未来に繋がるような自転車等駐車場の運営が求められています。

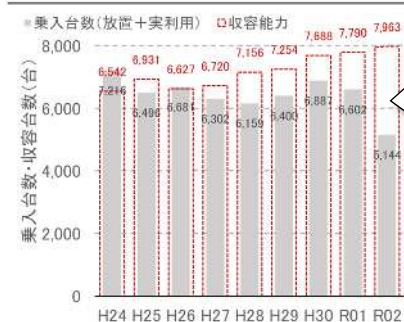
ア 自転車等駐車場の整備の推進

- 区営自転車等駐車場の収容台数は令和2年7,963台と年々増加し、一方で放置自転車は年々減少しています。
- 区営自転車等駐車場は近年機械式駐車場の導入を進めており、収容台数の確保が進んだ一方で、機械式駐車場に入らない大型自転車の増加や自転車シェアリングの普及、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた活動の変化等により、令和2年時点の収容台数に余裕がある状態となっています。

区内自転車等駐車場の収容台数と放置台数の推移



乗入台数（放置+実利用）と収容台数の推移



コロナ禍を受けて自転車等駐車場の余剰が広がっている

課題⑪ 自転車利用の変化にあった区営自転車等駐車場の運用及び施設の改良

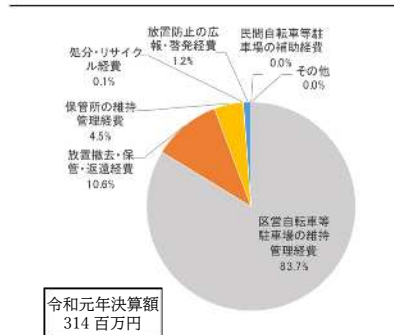
イ 駐輪対策の事業負担

- 放置自転車対策の歳出額(消費的経費)は平成30年以降増加に転じ、令和2年(予算)は39,700万円です。一方で撤去手数料等の歳入額は7,800万円であり、差引分を公的資金で賄っている状況です。
- 令和元年決算の歳出額の内訳では、区営自転車等駐車場の維持管理が84%と大半であるものの、放置自転車対策業務にも一定の費用が発生しています。
- 自転車等駐車場の歳出抑制に向けて、自転車等駐車場の未利用空間を活用したソーラーパネル設置を図り、環境配慮型の施設管理への転換や災害時の電力源の確保などの付加価値をつける取組が求められます。

放置対策の歳出額(消費的経費)と歳入額

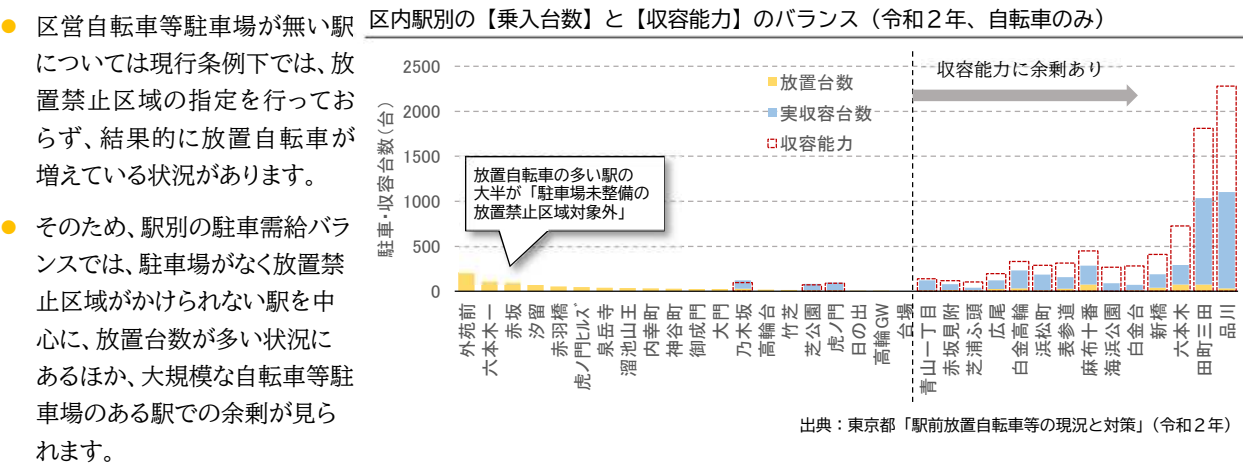


令和元年の歳出額(決算)の内訳

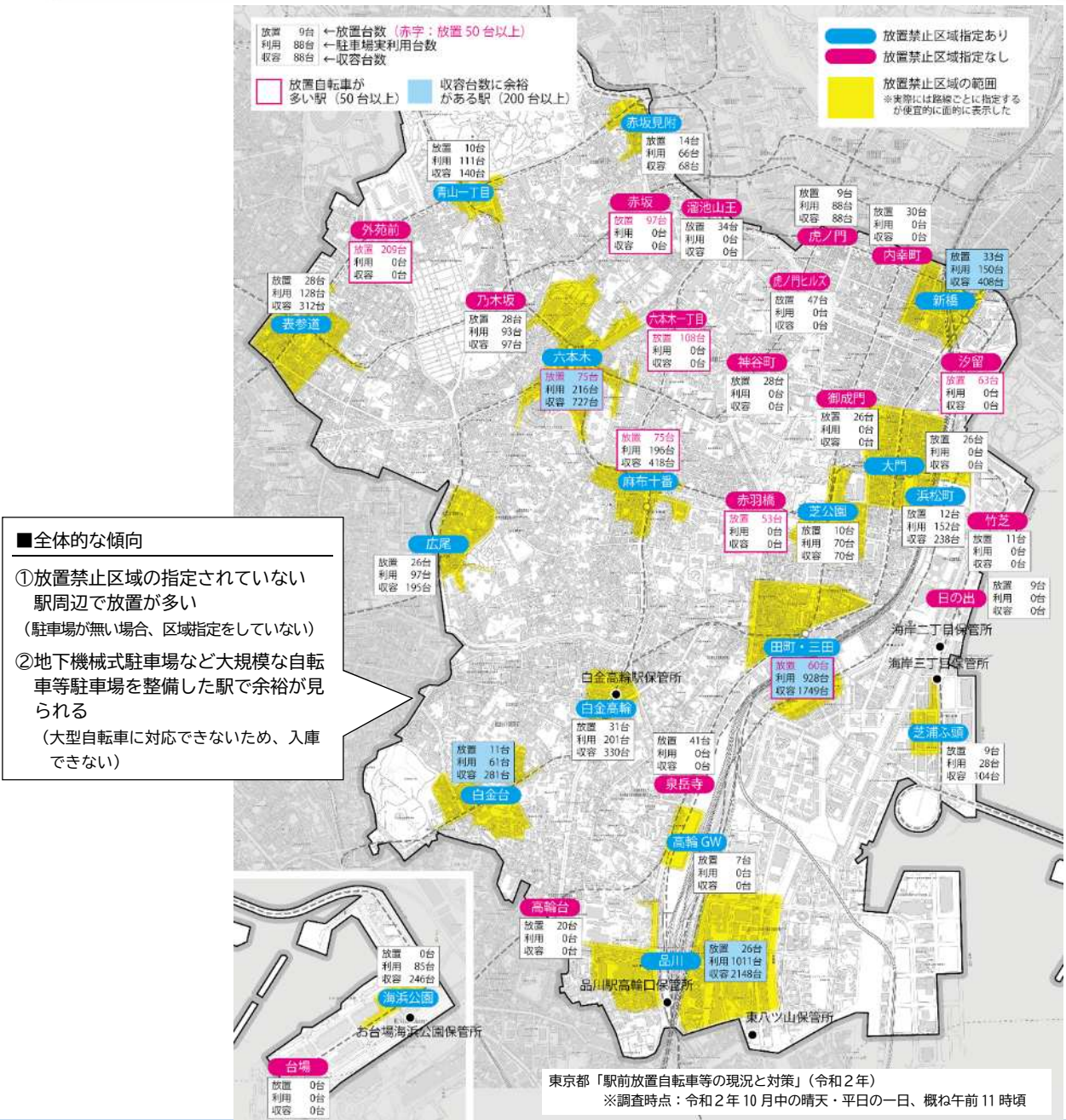


課題⑫ 環境配慮型施設への転換による効率的な施設管理と付加価値の検討

ウ 駅ごとの自転車等駐車場の需給バランス



課題⑬ 放置禁止区域の指定のない駅周辺での放置自転車の集中

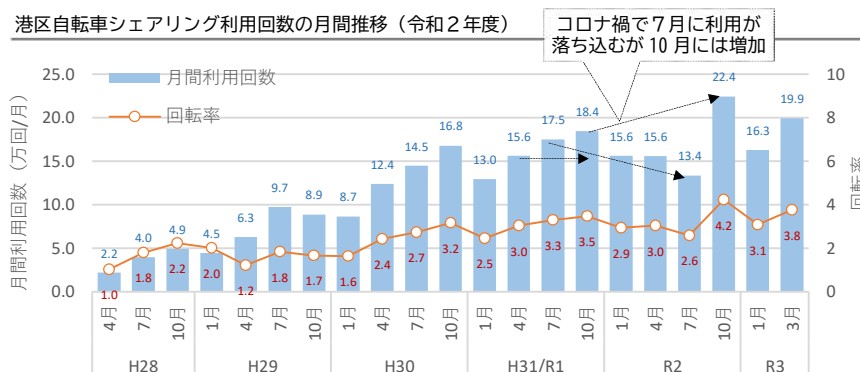


(5) 自転車シェアリングの利用状況

- 平成 26 年 10 月に実証実験を開始した港区自転車シェアリング事業は、当初の区単独での事業から、平成 28 年 2 月には周辺区（港、千代田、中央、江東）との相互乗り入れ可能な広域連携事業に展開しました。令和 2 年 4 月からは本格実施に移行し、令和 3 年には、同一システムを導入する 11 区との広域連携に拡大しています。
- その結果、自転車シェアリングの利用は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けることなく堅調に増加しており、区民や来街者の移動手段として浸透しています。
- 一方で、過度に利用の集まるポートでの歩道の圧迫、宅配事業者の利用によるトラブル、苦情等の発生などの課題も見られます。
- 区民や来街者の移動手段の確保に向けて自転車シェアリングの持続的な事業展開を図ることを目指し、民間主導の事業に対する適切な行政支援のあり方の検討が求められます。

ア 港区自転車シェアリング事業の浸透状況

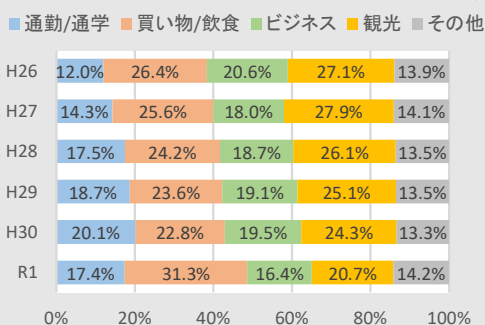
- 自転車シェアリングの利用者は月の変動はあるものの同月比では年々増加傾向にあります。新型コロナウイルス感染症の影響を受けた外出規制の中でも令和元年と令和 2 年の 10 月時点の比較では増加しており、新たな生活様式での移動手段として浸透しつつあります。
- 令和 3 年 3 月末時点では都広域連携事業に登録する会員は約 80 万人、うち区民登録者は約 15 万人です。区人口約 26 万人に対する区民全体の 58% が登録している計算となります。
- なお、自転車シェアリングの利用については、緊急事態宣言の発令など新型コロナウイルス感染症の影響が想定される令和 2 年の時点でも、1 回目の緊急事態宣言中（5 月頃）は一旦減少したものの、その後の利用は回復し、安定して利用されています。



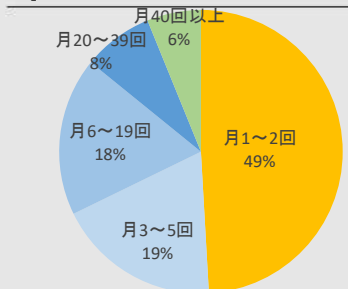
（参考）自転車シェアリング登録時の利用目的の推移と利用頻度

- 港区での自転車シェアリング登録者の利用目的では、買物・飲食での利用が増えており、余暇での手段として浸透しつつあります。
- 一方で、令和 3 年 3 月時点の月間の利用頻度別の会員数割合では、49% が月 1～2 回のライトユーザーであり、月 20 回以上（ほぼ平日毎日）の利用は 14% となっています。

各年度の会員登録時の利用目的の割合



1 か月間の利用頻度別の会員数【R3. 3】



課題⑭

区内の交通手段として浸透した自転車シェアリング事業の継続

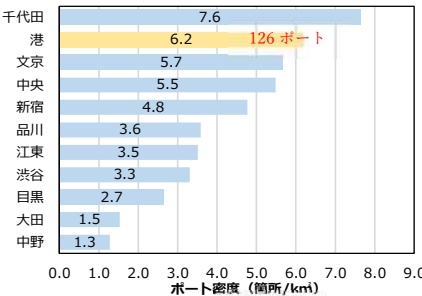
イ ポート配置と利用の多いポート間移動の上位 10 位の分布

● 港区は広域連携 11 区の中でもポート密度が高く、ポートの用地割合をみると、民間の協力により設置されたポートが6割を超えています。

● 駅からの利用ニーズに対応するため、駅周辺のポート設置に取り組んでいますが、依然として10 駅程度の施設(p25 参照)で駅近くにポートが設置できていない状況です。

● 民間開発アプリでは、自転車シェアリングでのルート検索等のサービスも提供され始めており、これらの活用と周知を図り、利便性を高める必要があります。

広域連携 11 区ポート密度（ポート数÷区面積）



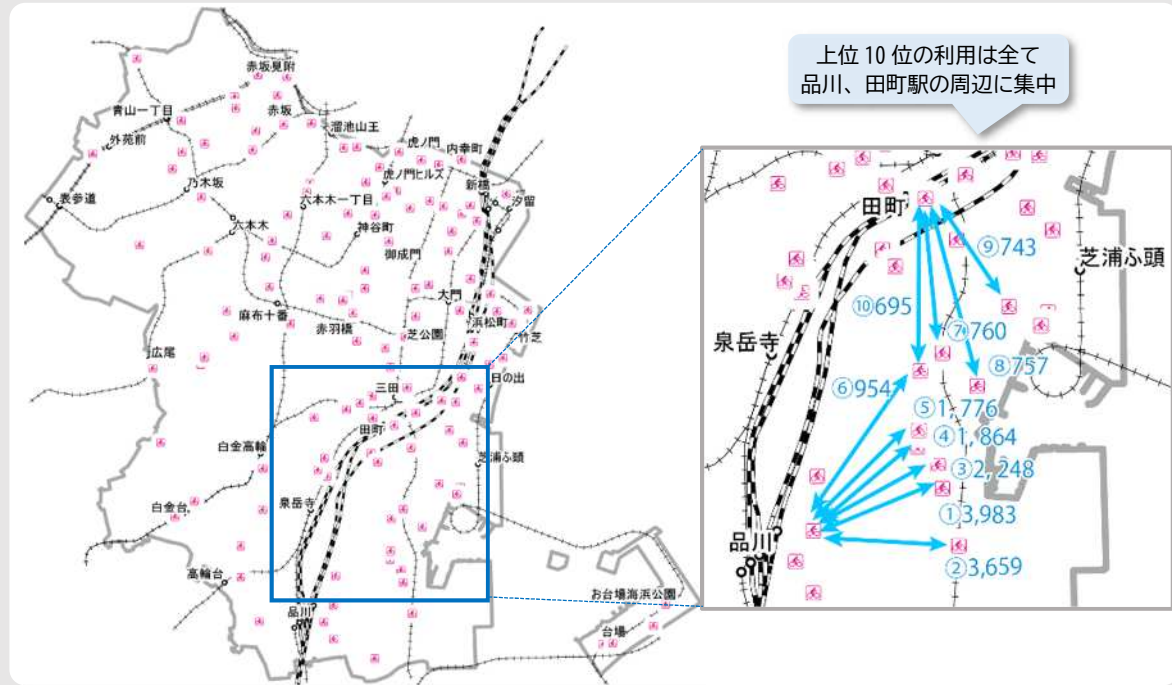
ポート用地割合（公共用地、民間用地）



令和3年5月11日時点 令和3年10月19日時点 合計 141 ポート

課題⑮ 駅からの自転車シェアリング利用ニーズに応じたポート配置の充実

(参考) 利用の多い区内のポート間移動（上位 10 位） ※令和3年3月



順位	ポート間移動	利用回数
①	こうなん星の公園 ⇄ フェイバリッチタワー品川	3,938
②	こうなん星の公園 ⇄ 港南緑水公園	3,659
③	こうなん星の公園 ⇄ 港区立港南図書館	2,248
④	こうなん星の公園 ⇄ 第2東運ビル	1,864
⑤	こうなん星の公園 ⇄ パークタワー品川バイワード	1,776
⑥	こうなん星の公園 ⇄ AQUACITY芝浦	954
⑦	msb Tamachi ⇄ 区立芝浦西運河沿緑地	760
⑧	msb Tamachi ⇄ 五色橋ビル	757
⑨	msb Tamachi ⇄ セブン-イレブン 港区汐彩橋店	743
⑩	msb Tamachi ⇄ AQUACITY芝浦	695

⑪	msb Tamachi ⇄ GLOBAL FRONT TOWER	614
⑫	msb Tamachi ⇄ ビアシティ芝浦ビル	513
⑬	六本木ヒルズ ⇄ 一の橋	420
⑭	msb Tamachi ⇄ パークタワー品川バイワード	414
⑮	msb Tamachi ⇄ セブン-イレブン 港区芝浦ふ頭店	369
⑯	msb Tamachi ⇄ ローソン芝浦二丁目店	365
⑰	msb Tamachi ⇄ フェイム芝浦インターウェーブ	365
⑱	msb Tamachi ⇄ グランドメゾン田町	362
⑲	msb Tamachi ⇄ プレミア海岸ビル	340
⑳	六本木ヒルズ ⇄ ファミリーマート西麻布霞町店	335
上位20位合計		21,491

ウ 区民・利用者等からの苦情等の発生状況

- 導入してから6年超の自転車シェアリング運営の中で、区や運営事業者に対して様々な意見が寄せられています。
- とくに利用者の危険な運転等マナーの問題やポート収容台数を超える返却による歩道の圧迫(右写真)や、充電不足、整備不良等に起因する苦情などが寄せられており、これらの課題改善が必要です。

■主な意見（平成30年～令和3年現在まで）

サービス	故障、充電切れ等により自転車が使えないことがある
	サポートセンター等の問い合わせ対応に対する不満
	新型コロナウイルス感染症予防の対応希望
	自転車が無く、利用できないことがある
	利用した自転車が整備不良であった
	サイクルポートのマップに誤りがある
	メンテナンス・配車のためのトラックがルールを守っていない
利用者の ルール・マナー	宅配等の利用者の運転が危険
	危険な運転をする利用者が多い
	宅配等の営利目的の利用者に占有されて、利用できない
	返却の多いポート付近で自転車があふれている
	公園を通路として運転する利用者がいて危険
	サイクルポートに人が集まり、騒音でうるさい
ポート新設希望	ポート周辺にごみが捨てられている
	サイクルポートの新設・拡充の希望

出典：港区「広聴処理票」などによる

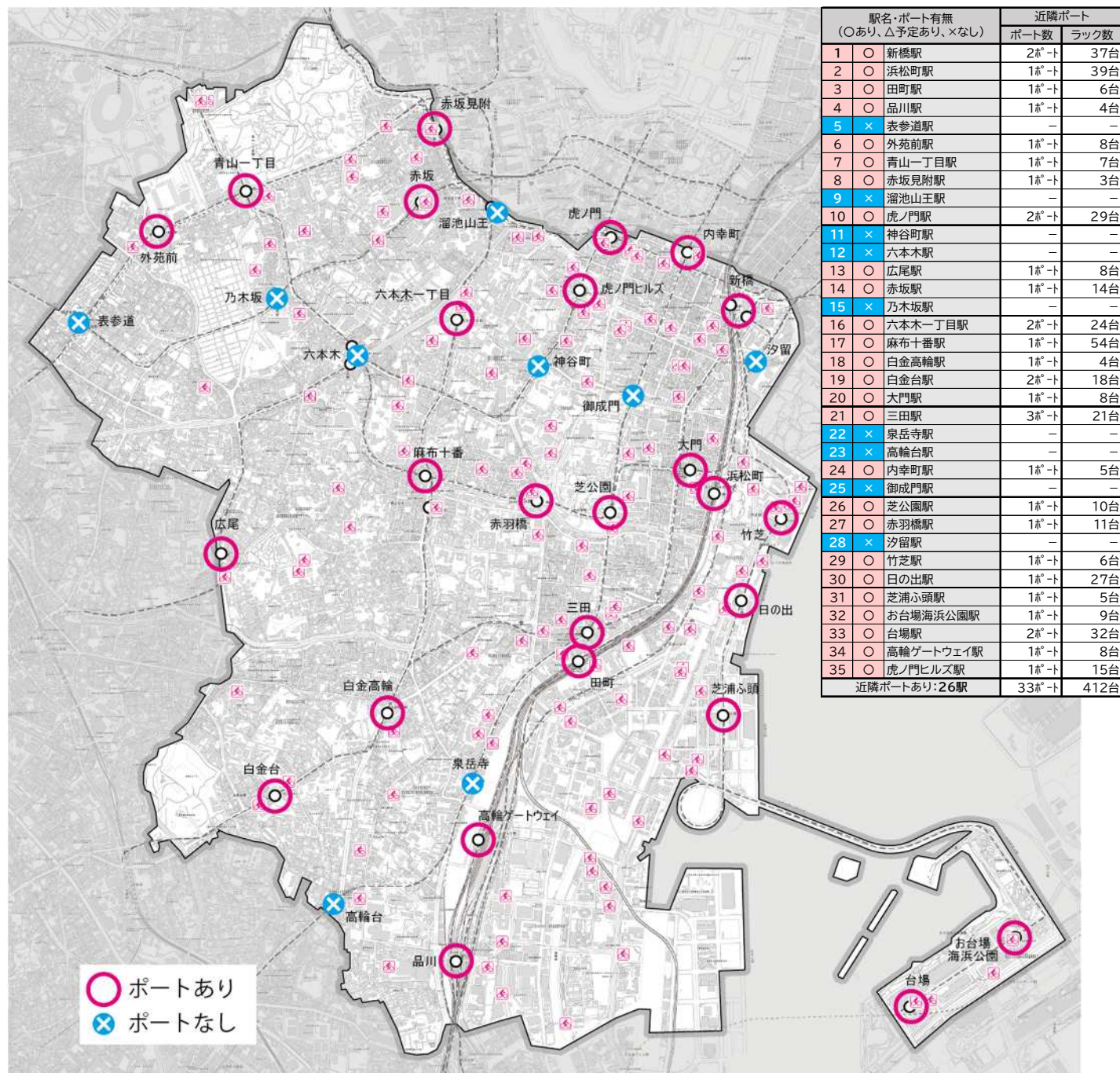
特定ポートの過度な集中
(歩道空間の圧迫)



課題①⑥

自転車シェアリング利用者のルール・マナーの改善

※駅直近ポートの判断基準として、各鉄道駅等の出入り口より、道路形状等を加味した移動距離(最短経路)で、概ね100m以内に利用できる場合を想定しています。



(6) 自転車走行環境の整備状況

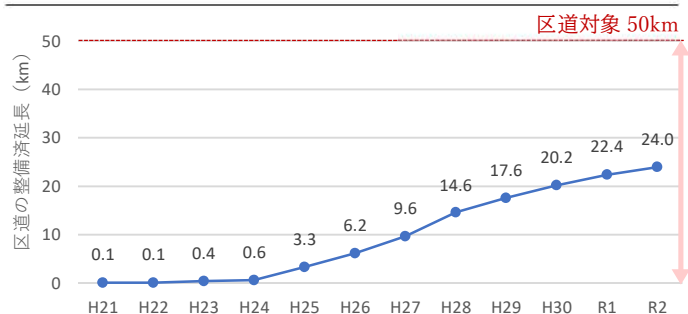
- 平成 25 年に策定した「港区自転車利用環境整備方針」において、区内約 112km の自転車ネットワークを位置付けています。そのうち、区道約 50km について、令和 2 年時点で約 24km の整備を進めました。今後も継続して未整備区間の整備を推進していきます。
- 都内の国道、都道について、国や都の計画に基づく自転車通行空間※の早期整備の方針が示されたことを受け、国道、都道の整備に合わせた連続性の確保に必要な区間や、港区自転車利用環境整備方針の対象路線での整備を推進していくことが求められます。

※国、都では、区での「自転車走行環境」を「自転車通行空間」と称していることから、国、都の計画に準じて整備される場合においては、自転車通行空間と記載しています。

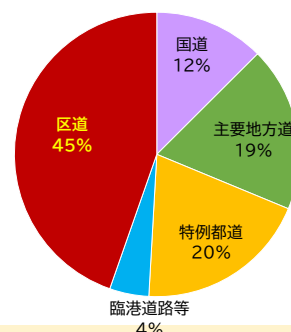
ア 区内の自転車走行空間整備の進捗状況

- 令和 2 年度時点で、自転車ネットワーク約 112km のうち区道 50km に対して約 24km の整備が進んでいます。
- 整備対象区間の 45% を占める区道整備区間については、国・都管理の幹線道路と、鉄道駅や繁華街等を結ぶ交通ネットワークとして、交通事故状況や無電柱化等の計画と連動した整備の推進が期待されます。
- また区では、子育て施設が行う散歩等の園外活動の安全確保を目的とした「キッズゾーン」の区間指定等が行われており、子育てのしやすい環境づくりの交通視点からの取組を含めて、安全確保の事業と連動した取組が期待されます。

区内道路での自転車走行空間の整備延長（累積）



整備対象路線の道路管理者別の内訳



課題⑰ 自転車ネットワーク全 112km（うち区道 50km）の整備推進

課題⑱ 交通安全事業と連動した子育てしやすい環境づくりの実現

イ 既存整備区間で発生している問題

- 区では都内でも早い段階から矢羽根型路面表示等の整備を進めていることから、経年劣化による塗装の剥がれ、汚れ等が目立つ区間が増えています。
- また整備区間において、路上駐停車が走行空間を塞ぐ状況が散見されており、新規整備に並行して既存整備区間での機能回復や路上駐停車の適切な対策が求められます。

経年劣化の状況



路上駐停車による占有



課題⑲ 路上駐停車、表示の経年劣化など、走行空間の機能を阻害する問題の解消

ウ 国、都の関連事業との連動

- 国では令和3年2月に「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」を策定し、未整備区間やトンネル区間を除く約104kmのうち、連続的な自転車通行空間の早期整備が可能な約60kmについて、概ね3年間での整備を進めるとしています。
- 都では令和3年5月に「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定し、2040年代までに都道1,800kmの整備を目指し、2030年度に向けて新たに約600km(既整備区間含め約900km)の整備に取り組むとしています。
- 区では、平成25年に策定した自転車利用環境整備方針に基づき、国道、都道、区道を含めた全長112kmを自転車走行空間整備路線と位置付け、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた整備を推進しています。

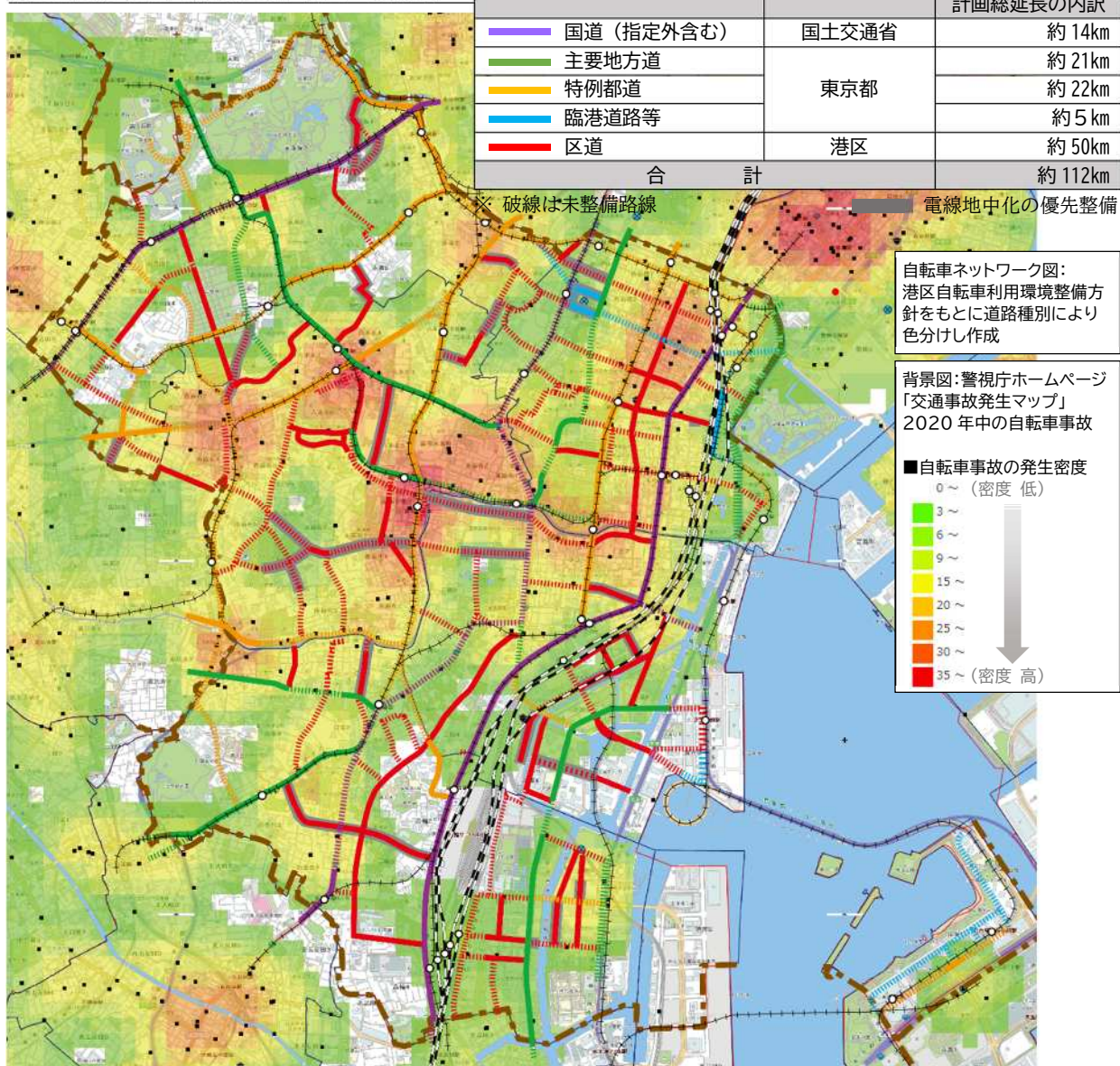
東京都の自転車通行空間整備における優先整備区間



課題②

国、都の自転車通行空間整備計画との連携

自転車走行空間の整備路線と関連計画・事故現状



3 自転車活用の課題のまとめ

(1) 現状を踏まえた個別課題

- 自転車の課題を検証すると、区民や来街者の自転車利用や安全遵守のソフト面である意識の不足による課題と、走行空間や駐輪環境などのハード面である基盤の不足による課題があります。

港区の特性を踏まえた
主なターゲット層の
利用イメージ

子育て世帯

- ・子育て施設への送り迎え
- ・通園後の出勤
- ・子どもとのお出かけ
…など

ビジネスパーソン

- ・自転車通勤
- ・営業周り、打合せ等
業務活用
…など

潜在的ニーズ

観光・レジャー

- ・観光・まちめぐり
- ・ショッピング
…など

健康づくり

- ・サイクリング、散歩
- ・サイクルスポーツ
…など

日常生活

- ・自転車等駐車場や
自転車サイクル
ポートの適正配置
…など

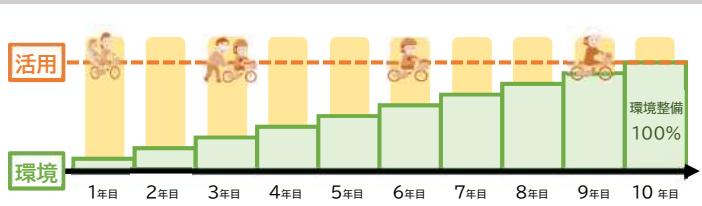
■自転車の特性の検証結果からの課題

検証に基づく個別の課題	
検証1 新たな生活 様式での自 転車利用の 変化	① 減少していた自転車利用は、 新しい生活様式により増加の傾向
	② 新型コロナウイルス感染症の影響で自転車利用は一時的に減少したが、次第に回復しつつある状況
	③ 全国的に電動アシスト付き自転車が急速に普及
検証2 新しい自転 車利用への 対応	④ スポーツ実施率の低い若い世代の利用促進
	⑤ 健康・スポーツ等でのニーズの発掘
	⑥ 観光・レジャーの集積地としての自転車活用推進
検証3 自転車事故 の発生特性	⑦ 自転車事故の死傷者数は増加傾向で、 全事故の約25%を占める状況
	⑧ 23区の中でも、若い成人世代と幼児の自転車事故が多い
	⑨ 高齢者の自転車事故は重大な事故になりやすい
	⑩ 区内での全交通事故の7割が来街者による事故の状況
検証4 駐輪問題の 発生特性	⑪ 自転車利用の変化にあった区営自転車等駐車場の 運用及び施設の改良
	⑫ 環境配慮型施設への転換による効率的な施設管理と 付加価値の検討
	⑬ 放置禁止区域の指定のない駅周辺での放置自転車の 集中
検証5 自転車シェ アリングの 利用状況	⑭ 区内の交通手段として浸透した自転車シェアリング 事業の継続
	⑮ 駅からの自転車シェアリング利用ニーズに応じた ポート配置の充実
	⑯ 自転車シェアリング利用者のルール・マナーの改善
検証6 自転車走行 環境の整備 状況	⑰ 自転車ネットワーク全112km（うち区道50km）の 整備推進
	⑱ 交通安全事業と連動した子育てしやすい 環境づくりの実現
	⑲ 路上駐停車、表示の経年劣化など、走行空間の機能を 阻害する問題の解消
	⑳ 国、都の自転車通行空間整備計画との連携

(2) これからの自転車活用で対応すべき課題

- 区では不十分な基盤に起因する問題をゼロにする【環境づくり】と、段階的に進む環境に合わせて積極的かつ安全に活用する【意識づくり】を両立することが必要と考え、以下の2つの課題と5つの視点で対応を図るものとし、本計画においては、視点1から4に基づいた対策を行っていきます。

■活用と環境の段階的な進め方



■2つの課題と4つの視点

課題① 環境の整備段階に合わせて積極的かつ自転車を安全に活用する「意識」づくりが必要

- 新型コロナウイルス感染症の影響、自転車シェアリング等の浸透、自転車活用推進に関する法制度の整備など、自転車活用の環境が大きく変化する中で、区民の日常利用だけでなく、自転車通勤や業務活用、健康づくりやサイクリススポーツ、観光など、**新たな場面での【ゼロからプラス】に転じる活用促進**を図ることが必要

視点①

自転車を取り巻く環境の変化に見合う**積極的な活用意識**を育てる

- 対応すべき主な課題
- ・ 3密回避や運動不足解消等の新たな自転車活用に合わせた情報を提供すること
 - ・ 業務地、観光地としての特性に見合う自転車活用を推進すること
 - ・ 子育てしやすいまちづくりなど、港区の方針に見合う活用を推進すること …など

視点②

正しいルール・マナーを知り当たり前に守るための**安全な遵守意識**を育てる

- 対応すべき主な課題
- ・ 増え続ける自転車活用が歩行者等の安全を脅かすことの無いよう教育すること
 - ・ 来街者の自転車シェアリング利用に対して適切な安全教育を講じること
 - ・ 近年増える宅配サービス利用に対して適切な安全教育を講じること …など

課題② 自転車を安全・安心・快適に利用できる「環境」づくりが必要

- 今発生している自転車事故、放置自転車、自転車等駐車場や自転車シェアリングのサイクルポートの不足など、安全、快適、便利を妨げる**マイナス要因を解消しゼロにするために**、自転車走行空間や駐輪環境、自転車シェアリングサービスの充実を図ることが必要

視点③

放置することなく駐輪したい場所に止められる**駐輪環境**をつくる

- 対応すべき主な課題
- ・ 普及が進む電動アシスト付き自転車など特殊自転車も駐輪できる環境をつくること
 - ・ 区営自転車等駐車場の整備困難な駅周辺などで自転車等駐車場を確保し放置禁止区域を指定すること
 - ・ 自転車等駐車場での自然エネルギーによる施設管理及び災害対策を図ること …など

視点④

住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人がどこでも自転車が使えるよう**自転車シェアリング環境**を整える

- 対応すべき主な課題
- ・ サイクルポートの均等配置により、ビジネス、観光等の多様な利用を促進すること
 - ・ 自転車シェアリング利用者の交通ルール・マナーの向上を図ること
 - ・ 民間開発アプリの活用と周知により、サイバー空間との連携を図ること …など

視点⑤

子育て支援など、新たな視点も加えた**走行空間**をさらに充実する

- 主な課題
- ・ 自転車ネットワークの形成と確実な整備の推進を図ること
 - ・ 子育て世帯の自転車の安全・安心への新しい自転車ニーズに対応すること…など

次期港区自転車利用環境整備方針に反映し実現

これからの自転車交通環境をつくる【4つの基本方針】に位置付け

Ⅲ 計画の全体像

1 基本理念と基本方針

- 前述の2つの課題を【事業分野】、4つの視点を【基本方針】と位置付け、これにより達成を目指す基本理念を設定します。

基本理念

日常生活にも、余暇の楽しみにも、
快適に、便利に、安全に自転車を利用できる環境づくり

事業分野

基本方針

具体の施策

事業分野1 自転車活用の「意識」づくり

区民の駅利用や買い物、自転車通学など、これまでの日常の利用の更なる活用の推進に加えて、子育て、自転車通勤、健康づくり、観光利用など、新たな自転車活用を推進します。

一方で、自転車活用シーンの拡大により、歩行者等の安全が確保されるよう、徹底した安全意識の啓発を推進します。

基本方針1 積極活用の意識

自転車を取り巻く
環境の変化に見合う
積極的な活用意識を
育てる

施策名

- 1-1 「いつもの移動を健康づくりに変える」自転車活用の仕組みづくり
- 1-2 港区ならではの観光を見つけ育てる自転車活用の推進
- 1-3 自転車利用者のニーズに沿った自転車等駐車場便利機能の向上
- 1-4 企業の自転車通勤や業務活用の取組の支援

基本方針2 ルール・マナー 遵守の意識

正しいルール・マナーを
知り、守るための安全な
遵守意識を育てる

施策名

- 2-1 成長段階に合わせた交通安全啓発の機会づくり
- 2-2 区外からの通勤者・通学者に対する安全啓発の充実
- 2-3 自転車損害賠償保険の加入促進
- 2-4 一目でわかる交通ルールの見える化の推進

事業分野2 自転車活用を支える「環境」づくり

これまでに推進してきた自転車活用を支える環境づくりを引き継ぎながら、今発生している問題を解消するための整備を段階的に推進します。

公共的な交通手段として定着の進む自転車シェアリングについても、港区の自転車活用を支える環境と位置付け、推進します。

基本方針3 駐輪環境づくり

放置することなく
駐輪したい場所に
止められる駐輪環境を
つくる

施策名

- 3-1 区営自転車等駐車場の将来需給バランスに応じた整備・活用の推進
- 3-2 民間連携による自転車等駐車場確保の推進
- 3-3 環境配慮・健康増進等に資する駐輪環境整備

基本方針4 自転車シェアリング 環境づくり

住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人が、どこでも自転車が使えよう自転車シェアリング環境を整える

施策名

- 4-1 ビジネス、観光利用に適した計画的ポート配置の推進
- 4-2 公共用地のポート設置の推進
- 4-3 健康・スポーツ、観光での自転車シェアリング活用推進
- 4-4 官民連携による民間開発アプリの活用と展開

2 施策体系

- 基本理念と基本方針の実現に向けて、以下の具体の施策を進めていきます。中でも、子育てや子どもの安全、企業活動や観光振興ですぐに取り組むべき事業を「早期実現事業」と位置付け、住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人の自転車を活用するきっかけづくりにつなげます。

早期実現事業

とは…

「早期実現事業」は、子育てしやすい子どもの安全が守られるまち、企業活動や観光でも自転車が選択できるまちになるように、計画策定に合わせて、令和4年度に「今すぐ」始める事業であり、すでに一部の取組はスタートしています。港区に住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人が自転車を使うときに抱える問題を解消し、子育てや企業活動などにもっと積極的に自転車を使うきっかけとなるよう、今すぐ取り組んでいきます。

自転車等駐車場	自転車シェアリング	自転車活用
○ 使いやすい自転車等駐車場	○ 適切なポート配置	○ 健康づくりでの活用推進
○ 使いやすい自転車等駐車場	○ 適切なポート配置	○ 観光での活用推進
○ 子育て、健康等の機能の向上		○ 子育て等での新たな活用推進
○ 通勤用自転車等駐車場の確保	○ 業務活動での活用	○ 企業による活用推進

早期実現事業

子育て世帯 自転車環境改善事業

子育てをする保護者が、子どもと一緒に安心して自転車が活用できる環境づくりとサポート体制をつくります。

自転車等駐車場	自転車シェアリング	自転車活用
○ 放置をしない区民の育成		○ 正しく使う区民の活用推進
○ 放置をしない来街者の育成		○ 正しく使う来街者の活用推進
		○ 区内で自転車を活用する前提
		○ 正しく使う区民・来街者の活用推進

早期実現事業

子どもの自転車損害 賠償保険加入促進事業

子どものヘルメット購入と併せ、自転車損害賠償保険の加入促進をはかり子どもと保護者の意識を高めます。また、高齢者対象の事業展開も検討します。

自転車等駐車場	自転車シェアリング	自転車活用
○ ニーズに合った自転車等駐車場の提供	○ 自転車シェアリングへの一部転換	
○ 民間連携による整備推進		
○ 多様な駐輪施設の活用推進		

早期実現事業

民設民営自転車等駐 車場協働の取組

民間自転車等駐車場の積極活用に向けた協働の取組の仕組みをつくり、これと連動して放置禁止区域の拡大を図ります。

自転車等駐車場	自転車シェアリング	自転車活用
	○ 駅等でのポート設置の推進	
○ 区営自転車等駐車場でのポート設置	○ 道路、公園等でのポート設置	
	○ 自転車シェアリングの活用推進	○ 健康、観光等での活用推進
	○ サイバー空間の活用	○ 民間開発アプリと連動した活用推進

早期実現事業

民間事業者と連携した全駅自 転車サイクルポートの設置

自転車シェアリングの運営事業者や駅周辺の建物オーナー等と連携し、全駅での自転車サイクルポート設置を進めます。

3 基本方針を実現する具体の施策

- 「積極活用」「ルール・マナー遵守」「駐輪環境」「自転車シェアリング環境」の4つの基本方針を実現するための具体の施策として、計画期間内に取り組む内容を p36 より整理します。
- なお、各施策は持続可能な開発目標を示す SDGs の理念に則り、主に以下の8つの目標（詳細は次ページ）に対応し、取り組んでいくものとします。

		3 健康と 福祉	4 質の高い 教育	7 クリーン エネルギー	8 経済成長	9 インフ ラストラ クチャー	11 まちづく り	13 気候変動	17 パートナ ーシップ
1 積極活 用の意 識	1-1 「いつもの移動を健康づくりに変える」自転車活用の仕組みづくり								
	1-2 港区ならではの観光を見つけ育てる自転車活用の推進								
	1-3 自転車利用者のニーズに沿った自転車等駐車場便利機能の向上								
	1-4 企業の自転車通勤や業務活用の取組の支援								
2 ルール・マナー遵守の意識	2-1 区民の成長段階に合わせた交通安全教育機会づくり								
	2-2 区外からの通勤者・通学者に対する安全教育の充実								
	2-3 自転車損害賠償保険の加入促進								
	2-4 一目でわかる交通ルールの見える化の推進								
3 駐輪環 境づく り	3-1 区営自転車等駐車場の将来需給バランスに応じた整備・活用の推進								
	3-2 民間連携による自転車等駐車場確保の推進								
	3-3 環境配慮・健康増進等に資する駐輪環境整備								
4 自転車 シェア リング 環境 づく り	4-1 ビジネス、観光利用に適した計画的ポート配置の推進								
	4-2 公共用地のポート設置の推進								
	4-3 健康・スポーツ、観光での自転車シェアリング活用推進								
	4-4 官民連携による民間開発アプリの活用と展開								

(参考) SDGsと自転車活用の関わりについて

SDGs (Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標の略称。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。

SDGs (持続可能な開発目標) (国際連合広報センター)



関連する目標	自転車活用との関わり
 3 すべての人に健康と福祉を	<u>3 すべての人に健康と福祉を</u> ・自転車の健康づくりのメリットを活かし、日常の移動を健康づくりに変える取組を展開します。
 4 質の高い教育をみんなに	<u>4 質の高い教育をみんなに</u> ・自転車を使う人も、周りの歩行者やクルマも、自転車に係る不安を回避できるよう、安全意識を高める教育を充実します。
 7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに	<u>7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに</u> ・マイカーから、自転車と公共交通を組み合わせた交通体系への転換の実現に向けて、自転車の活用環境を改善します。
 8 働きがいも、経済成長も	<u>8 働きがいも、経済成長も</u> ・心身のリフレッシュにもつながる自転車を、通勤や業務等で積極的に活用できる環境をつくりまします。
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	<u>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</u> ・自転車を使った新しい観光スタイルや、新たなビジネスチャンスを生み出せる環境を整えます。
 11 住み続けられるまちづくりを	<u>11 住み続けられるまちづくりを</u> ・自転車走行環境、自転車等駐車場、自転車シェアリングなど、暮らしの移動に自転車が使いやすいまちをつくれます。
 13 気候変動に具体的な対策を	<u>13 気候変動に具体的な対策を</u> ・環境負荷の大きいマイカー利用から、環境負荷の小さい自転車利用に転換を促します。
 17 パートナリプで目標を達成しよう	<u>17 パートナリプで目標を達成しよう</u> ・行政や民間が整える自転車活用の環境を使い、区民や企業が積極的に自転車を活用する社会をつくれます。

方針1 「積極活用の意識」の具体施策

施策1-1 「いつもの移動を健康づくりに変える」自転車活用の仕組みづくり

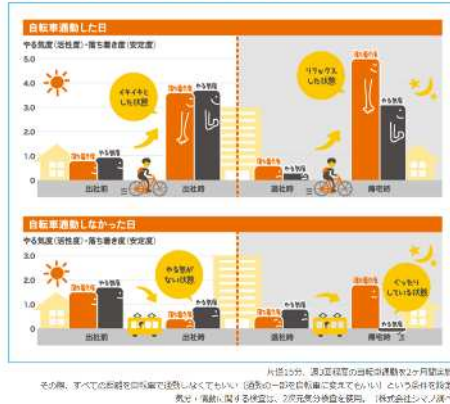
■目指すこと

- 健康づくりや環境負荷の低さなど、自転車を使うことのメリットを客観的な根拠とともに伝え、積極的な活用を促します。
- とくに近年増えている自転車通勤や高齢者の健康づくりでの利用等について、健康づくりにつながる乗り方、安全な通行方法などの先導的な周知を図ります。

参考 自転車×健康に関する民間データの活用

- 民間企業や研究機関等により、自転車と健康に関する様々な調査が行われ、公表されています。
- 自転車パーツ等を手掛ける株式会社シマノでは、自転車通勤を推進する企業と連携して調査を行う等の取組みが進められています。
- 公表データを活用しながら効果的な周知を展開します。

2 自転車通勤による、気分・情動の変化



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 健康づくりを支援する自転車マップの発信	区内全域の走りやすさ等を伝えるマップの作成・発信等		○			○
② 健康経営企業と連携した従業員向けPR	企業から従業員へのPRツールの作成・配布		○			○
③ 自転車通勤推進企業に関する情報発信	推進事例を広く情報発信する仕組みの構築	○	○			○

施策1-2 港区ならではの観光を見つけ育てる自転車活用の推進

■目指すこと

- 電車やバス、マイカーでは気づきにくい、自転車だと楽しめる、新しい港区の楽しみ方を提案し、区内の様々な観光資源や魅力的な店舗を結ぶことで、港区ならではの観光の魅力をさらに高めます。
- まちを散策し、新たな魅力を見つけて、まちへの愛着を醸成します。

参考 散走プロジェクト

～自転車による地域の魅力再発見

- 散歩の感覚でゆっくりとペダルをこぎながら、時間も場所も自由に、気ままに楽しむ新しい自転車の楽しみ方が「散走」です。
- 関東圏、関西圏の各地で有志があつまり、ワークショップでルートを決めて、実際に「散走」をする取組が進んでいます。

まちを知る。
歴史にふれる。
風景を味わう。
アート&文化を体験する。

■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 地域観光マップ等での自転車活用情報の充実	地域の観光資源だけでなく、飲食店、娯楽施設等、多様な自転車観光マップを作成等			○		○
② 「散走」など新たな活用推進イベントの展開	区民参加型の散走ワークショップの開催等			○		○
③ 自転車シェアリングの観光ルート・ツアーの開発	民間、観光ボランティア等との連携開発			○		○

区民の暮らしに加えて、自転車シェアリングの浸透に合わせて、ビジネスや観光等の自転車活用が増えています。新型コロナウイルス感染症の影響を受けた新しい生活様式での自転車活用の変化に注視しながら、以下の施策を通じて、積極的な自転車活用の意識づけを行い、ゼロカーボンシティの実現に寄与していきます。



施策1-3 自転車利用者のニーズに沿った自転車等駐車場便利機能の向上

■目指すこと

- 自転車が集まる区営自転車等駐車場を使って、毎日の通勤・通学、子どもの送迎など、いつもの自転車利用での困りごとを改善する便利機能を加えることで、使いたいときに自転車が使いやすい環境を創ります。
- 加えてサイクリストの受け入れ環境を充実することで、新たな魅力化につながります。

便利機能の追加のイメージ

早期実現事業にプラスしてさらなる便利機能を追加。
※一部施設で実施中

子育てや健康づくり、周辺自転車観光などの情報提供

区営自転車等駐車場で
の機能向上イメージ

空気入れやメンテナンスグッズの貸し出し

雨合羽の販売や傘のレンタルなど天候不順時の対応

■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 子育て世帯自転車環境改善事業	★早期実現事業①（p48 参照）		○		○	○
② 区営自転車等駐車場での情報発信機能の拡充	管理人常駐施設での情報提供の実施		○	○	○	○
③ 雨具、メンテナンスグッズの販売・貸出しの実施	管理人常駐施設での必要機材の貸し出し					○

施策1-4 企業の自転車通勤や業務活用の取組の支援

■目指すこと

- 健康経営、環境経営に努める企業とともに「自転車通勤導入に関する手引き」に基づき、通勤制度や受け入れ環境の改善に向けた取組を進めます。
- 企業に対する周知・啓発を通じ、打合せや営業回りなど業務での自転車の安全かつ積極的な活用を推進していきます。

自転車通勤の推進に向けた必要事項

企業活動での自転車活用では、右のような企業自体の協力が期待されます。

自転車の活用により、温室効果ガスの削減につながります。

企業での自転車通勤の推進に向けたサポート事項

自転車通勤者や社有自転車が駐輪できるスペースの確保

業務活動での自転車シェアリングの積極活用

■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 自転車活用企業への表彰・公表の仕組み	国認定制度等の周知、区独自の公表制度等	○	○			○
② 企業への自転車通勤推進の協力要請	健康経営、環境経営企業への協力要請	○	○			○
③ 区営自転車等駐車場、自転車シェアリング等の法人活用の推進	企業への区営自転車等駐車場、自転車シェアリング利用の周知		○			○

方針2 「ルール・マナー遵守の意識」の具体施策

施策2-1 成長段階に合わせた交通安全啓発の機会づくり

■目指すこと

- 自転車の交通ルールやマナー、ヘルメット着用の必要性などを、幼少期から高齢者まで成長段階に合わせて、楽しみながら学ぶ効果的な教育機会をつくります。
- 区民が自転車の当たり前のルールを守り、互いに配慮したマナーを意識することで、道路を使うそれぞれが、自転車に関わる不安なく、安心したまちをつくります。

参考 「遊びながら学ぶ」デンマーク式自転車教育法

- ・自転車大国デンマークで開発された遊びの中で自転車の操作技術を身に付け、楽しみながらルールを学ぶ新しい自転車教育法。
- ・都内では杉並区において体験会が初めて開催された。
- ・NPO 法人自転車活用推進研究会は「デンマークサイクリスト連盟発行の日本語翻訳マニュアル」を公開。



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 成長段階に応じた教育プログラムの作成	各年齢層に応じた教育プログラムの検討と学校、企業等と連携したモデル実施				○	○
② 子育て世帯に対する「子に教える立場」としての安全教育の充実	乳幼児健診時等の来庁時を活用した周知等		○		○	○
③ 外国人住民に対する安全啓発の充実	各種手続きでの来庁時を活用した周知等					○

施策2-2 区外からの通勤者・通学者に対する安全教育の充実

■目指すこと

- 平日も休日も、多くの来街者が自転車を使い活発に活動するまちとして、通勤や通学で区外から訪れる人々が、所属する企業や学校を通じて、自転車のルールやマナーに関する教育が受けられる環境をつくります。
- ルール・マナーを遵守することで、歩行者等が安全で安心して通行できます。

自転車安全利用 TOKYO セミナー（都事業）

- ・都が主催する、事業所内の自転車安全利用を推進するリーダーの育成と社内、所内研修の活性化を目的に開催されているセミナー。
- ・都内各会場で年間6～8回開催。近年は参加企業数が減少傾向。



開催年	開催数	参加企業数
H26	6	64
H27	6	21
H28	7	63
H29	8	282
H30	8	166
R1	8	92
R2	8	53

■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 企業など組織内での安全教育リーダーの育成	都セミナー等の区内開催誘致、企業への参加要請					○
② 自転車通学者に対する安全教育の充実	高校、大学等の教育状況調査及び連携					○
③ 自転車シェアリング会員への周知・啓発	運営事業者と連携した効率的な教育の展開					○

電動アシスト付き自転車や自転車シェアリングの普及、サイクリングやサイクリススポーツの浸透など、自転車の活用シーンは多様化していますが、新たな自転車利用が、新たな危険の温床とならないよう、当たり前の交通ルールを当たり前前に守る、ルール・マナー遵守の意識づけを行います。



施策2-3 自転車損害賠償保険の加入促進

■目指すこと

- 子どもから高齢者まで、あらゆる自転車利用者が、少ない加入の手間で、しっかりとした保証が受けられる環境をつくれます。とくに、子どもの時からヘルメットに慣れ親しみ、自転車保険への加入が当たり前の環境となるよう、ヘルメットの着用と保険加入を同時に促進する新たな取組を早期に実現します。
- 区内で自転車を使う全ての人が、自転車損害賠償保険に加入し、つねに事故に対する意識をもって、ルール・マナーを遵守する利用者を育成します。

自転車事故による高額賠償事例

(判決済みの高額賠償事例のうち、賠償額の高い上位5件)

賠償額	裁判所(判決日)	被害者・内容	加害者・過失
9,521万円	神戸 H25.7	女性62歳 歩行者(後遺障害)	小学生11歳 無灯火
9,266万円	東京 H20.6	男性24歳 自転車運転(後遺障害)	男子高校生 通行違反
6,779万円	東京 H15.9	女性38歳 歩行者(死亡)	男性 交差点進行
5,438万円	東京 H19.4	女性55歳 歩行者(死亡)	男性 信号無視
4,746万円	東京 H26.1	女性75歳 歩行者(死亡)	男性 信号無視

■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 子どもの自転車損害賠償保険加入促進事業	★早期実現事業② (p48 参照)				○	○
② 区営自転車等駐車場の定期利用者の保険加入確認	定期登録時の手続きでの加入状況確認など					○
③ TS マークの推進	自転車の点検整備を推進					○

施策2-4 一目でわかる交通ルールに見える化の推進

■目指すこと

- 国・都の自転車通行空間の整備計画と連携し、自転車ネットワークの形成を図ります。
- 「自転車は左！」を意識づけるため、自転車ナビライン・ナビマークを自転車利用環境整備方針に基づき整備します。
- 加えて、子育て施設への移動時等の安全確保に向けた整備のあり方を検討し、次期港区自転車利用環境整備方針に位置付けます。

自転車ナビライン・ナビマークについて

- ・道路交通法に基づき自転車が通行すべき「車道の左側」に設置する、通行場所と進行方向を「見える化」した路面表示です。
- ・港区では、自転車利用環境整備方針(H25)に基づく自転車ネットワークを中心に整備を進めています。



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 国、都の自転車通行空間整備との連携	自転車ネットワークの形成を図る					○
② 子育て送迎ルート(仮)の整備	次期自転車利用環境整備方針に位置付け整備推進				○	○
③ 計画的な走行空間の整備	港区自転車利用環境整備方針により推進					○

方針3 「駐輪環境づくり」の具体施策

施策3-1 区営自転車等駐車場の将来需給バランスに応じた整備・活用の推進

■目指すこと

- 自転車シェアリング普及による個人所有から共有への変化や、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた新しい生活様式を踏まえながら、今ある区営駐車を有効に活用することで、駐輪需要に対応できる環境をつくります。
- 放置自転車の自転車等駐車場への誘導を促進できるよう、駐輪対策事業のあり方を検討します。

（仮称）一の橋公園 自転車駐車場の整備

- ・新たな自転車駐車場として、一の橋公園の一部を活用した自転車駐車場の整備を進めています。
- ・施設は地下機械式での整備を予定しています。



地下機械式駐車を2機設置予定
(上図は入出口)

機械式駐車場の 対応車種の拡大

- ・自動収容型の機械式駐車場の技術開発が進み、チャイルドシート付自転車などの大型自転車、小径車など多様な自転車の収容が可能になっています。



区営自転車等駐車場の収容台数不足駅の一覧

- ・区営自転車等駐車場の整備が困難な駅や、十分な収容台数が確保できず、放置自転車等の発生が懸念される駅は以下の通りです。
- ・子育て自転車やスポーツ自転車等の特別な駐輪需要以外については、自転車シェアリングによる代替も含め、駐輪需要に応じた対応を図ります。

	需給バランス（放置含む）	対象となる駅
区営自転車等駐車場なし	不足	200 台超 外苑前
		100～199 台 六本木一丁目
		50～ 99 台 赤坂、汐留、赤羽橋
		30～ 49 台 虎ノ門ヒルズ、泉岳寺、溜池山王、内幸町
		0～ 29 台 神谷町、御成門、大門、高輪台、竹芝、日の出、高輪ゲートウェイ、台場
区営自転車等駐車場あり	充足	0～ 29 台 乃木坂、芝公園、虎ノ門
		500 台超 品川、田町・三田
		200～499 台 白金台、新橋、六本木
		199 台以下 海浜公園、麻布十番、表参道、浜松町、白金高輪、広尾、芝浦心頭、赤坂見附、青山一丁目

※令和2年時点

充足駅の対応→施設のさらなる有効活用へ

不足駅（放置対応必要駅）の対応 放置自転車への対応イメージ

- 自転車等駐車場に収容できない自転車（放置等）の特徴に応じて、駅別に対応を検討
- 一般的な駐輪が多い駅 → 自転車シェアリングで代替
- チャイルドシート付き自転車の駐輪が多い駅 → 代替が難しいため、自転車等駐車で対応
- スポーツ車など趣味車の駐輪が多い駅 → 代替が難しいため、自転車等駐車で対応

自転車等駐車場での対応の流れ

- ① 周辺再開発に合わせた民間自転車等駐車場整備要請（附置義務＋公共貢献分）
- ② 既存の民間自転車等駐車場の活用（民設民営自転車等駐車場協働の取組）
- ③ 区営の「本格施設」の整備 ※用地確保ができる場合
- ④ 区営の「暫定施設」の整備

■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 放置自転車対策及び、自転車等駐車場運営事業の効率化	自転車等駐車場運営業務、放置自転車対策業務の連携を強化					○
② （仮称）一の橋公園自転車駐車場の整備推進	計画的に整備を推進				○	○
③ 機械式駐車場の対象車種の拡大に向けた改修	機械式駐車場の修繕等に合わせた計画的な改修				○	○

自転車利用者が放置することなく駐輪できる環境を創るため、区営自転車等駐車場の機能向上や、民間事業者と連携した新たな自転車等駐車場の確保などの取組を進めます。また、民間自転車等駐車場の活用について、放置禁止区域の指定等も想定した、新たな制度設計を検討します。



施策3-2 民間連携による自転車等駐車場確保の推進

■目指すこと

- 区内各地で民間開発が進む港区の特性を活かし、民間開発に合わせて自転車等駐車場を整備し、その施設への積極的な駐輪需要の誘導を行政として取り組むとともに、周辺の放置対策を展開することで、まちの放置自転車を減らします。

民間再開発により整備された既存施設（六本木一丁目駅）

- 六本木グランドプラザ地下に整備された民間自転車等駐車場。
- 開発により、附置義務自転車等駐車場台数に追加し、公共利用自転車等駐車場を整備した例。
- 地下施設には自転車専用エレベーターを使い、駅に直結している。



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 民設民営自転車等駐車場協働の取組	★早期実現事業③（p49 参照）				○	○
② 協働の取組に基づく民設民営自転車等駐車場の利用促進支援	協働施設の区認定自転車等駐車場としての周知					○
③ 放置自転車の周辺民間自転車等駐車場利用への誘導	放置自転車に対する貼付警告札による周知					○

施策3-3 環境配慮・健康増進等に資する駐輪環境整備

■目指すこと

- 自然エネルギーを活用した自転車等駐車場の整備、改修を進めることで、自転車の持つ環境にやさしい特性をさらに発展します。
- 自転車シェアリングの普及に合わせ、収容台数に余裕が生まれてきた施設について、自転車通勤やサイクリストの受け入れなど、健康づくりや観光振興等の自転車活用を支える施設として更なる活用を推進します。

自転車等駐車場の活用イメージ

- 自転車シェアリングへの転換等によって生まれた自転車等駐車場の余裕を活かして、環境への配慮、健康づくりのサポートなど、利用者のニーズにあった対応を、施設ごとに検討していく。



太陽光発電など環境に配慮した自転車等駐車場に改良していく



更衣室を用意して自転車通勤等に対応していく



簡単な整備ができるように工具レンタル等を考える



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 自然エネルギーを活用した環境配慮型自転車等駐車場への転換推進	自転車等駐車場の屋根部分への太陽光パネルの設置など、自然エネルギー活用を推進	○				○
② 各施設の駐輪特性に応じた利用者サービス向上に向けた機能付加	更衣室、スタンドレス車駐輪スペースなど、施設特性に応じた余剰活用を検討		○			○
③ 区営自転車等駐車場の法人利用に関する周知	自転車通勤、観光利用など法人単位での利用の促進に向けた周知を展開		○	○		○

方針4 「自転車シェアリング環境づくり」の具体施策

施策4-1 ビジネス、観光利用に適した計画的ポート配置の推進

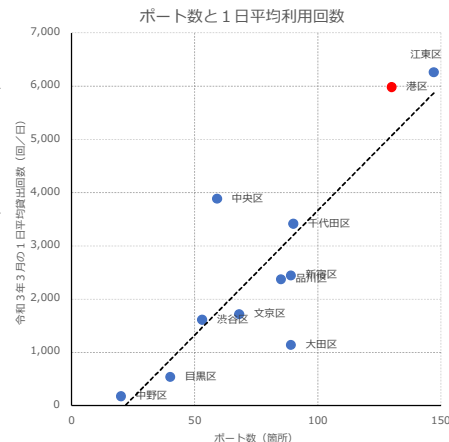
■目指すこと

- 鉄道駅や観光施設、民間ビル等と連携し、積極的なポート設置を進めることで、住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人が気軽に自転車を活用できる環境をつくります。

サイクルポートの設置加速

- ・ 令和3年3月の広域連携11区のデータから、ポート数と1日平均貸出回数を整理すると右グラフの通りです。
- ・ ポート数と利用回数は明確な相関関係があり、港区は江東区と並び高い水準となっています。
- ・ 今後、より利便性の高い環境となるよう、以下の箇所での設置を進めます。

- ①全鉄道駅 35 駅へのポート設置
- ②バス停付近へのポート設置
- ③コンビニエンスストアでのポート設置



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 民間事業者と連携した全駅ポート設置	★早期実現事業④ (p49 参照)	○	○	○		○
② 事務所系ビルに対するポート設置の要請	多くの通勤・業務利用が期待される事務所系ビルに対するポート設置の協力を要請		○			○
③ 観光施設に対するポート設置の要請	観光利用が期待される観光施設、大規模商業施設等に対するポート設置の協力を要請			○		○

施策4-2 公共用地のポート設置の推進

■目指すこと

- 道路、公園等の公共用地への恒常的なサイクルポートの設置を積極的に推進します。
- 港区のサイクルポートの170 箇所の早期達成を見直します。

道路での設置例

青山通り（赤坂センタービルディング前ポート）



公園での設置例

（桜田公園ポート）



公開空地での設置例

（虎ノ門ヒルズポート）



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 道路、公園の公共用地でのポート設置の推進	計画的に設置を推進					○
② 公開空地を活用したポート設置の推進（開発事業者との連携協力）	再開発等に合わせ、公開空地へのポート設置を積極的に協議					○
③ 国、都の連携	国、都の協力を求め、設置を推進					○

自転車シェアリングの利用回数が月間約 20 万回に達し、主に臨海部から駅への移動や、日中のビジネス利用、休日の観光利用など、多様な場面で活用される状況です。この動きを今後も促進し、全国の自転車シェアリング事業を先導する立場に相応しい活用環境の促進を図ります。



施策4-3 健康・スポーツ、観光での自転車シェアリング活用推進

■目指すこと

- 電動アシスト付きの自転車シェアリング事業の強みを生かし、健康・スポーツ、観光等での利用促進に資する情報提供を行います。
- 運営事業者と連携し、区内で開催されるイベントでの臨時ポートの設置や、会場間移動での自転車シェアリングの積極活用など、自転車シェアリングに触れるきっかけづくりを進めます。

自転車シェアリングを活用したイベント事例（大田区）

- ・大田区で行なわれた「散走」ワーキングでは、ドコモバイクシェア社の協力のもと、散走に用いる自転車に「大田区コミュニティサイクル」の車両を使っています。
- ・自転車を持ち込まなくても参加できるイベントの事例となります。



イベント協力として
無償での運用



■実現に向けた主な取組

主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 民間による自転車シェアリングを活用したイベントとの連携	民間による散走イベント等での連携と協力		○	○		○
② 施設アクセス情報等への自転車シェアリング情報の掲載	区施設、観光施設等に掲載する基礎的情報としての自転車シェアリング情報の掲載		○	○		○
③ 観光ルート・健康ルートマップ作成	観光協会などと連携（参考として p 54）		○	○		○

施策4-4 官民連携による民間開発アプリの活用と展開

■目指すこと

- 自転車シェアリング事業に参入する事業者が増え、港区においても既に複数の自転車シェアリングサービスが提供されています。
- これらの事業者との連携を図り情報発信をさらに充実させるとともに、ナビゲーションや健康づくり等のアプリを開発する民間事業者との官民連携を推進し、安全で快適に自転車シェアリングが活用できる情報サービスの充実を図ります。

区内で利用可能な主な自転車シェアリングサービス

- ・港区では㈱ドコモ・バイクシェア社と連携し、自転車シェアリングの普及に向けた実証実験を進め、本格実施に転換し更なる普及を推進しています。
- ・加えて、区内で利用可能な民間による自転車シェアリング事業として、ハローサイクリング、LUUP などの事業参加が進んでいます。

ドコモ・バイクシェア
（区連携事業）



ハローサイクリング
（民間事業）



LUUP
（民間事業）



■実現に向けた主な取組

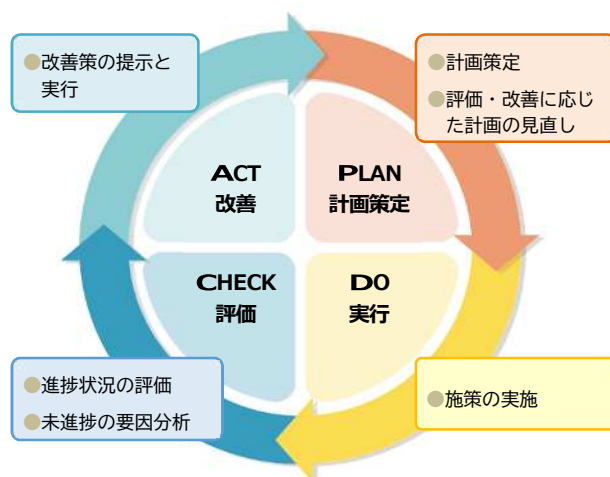
主な取組	進め方	港区の関係部署				
		環境	健康	観光	子育て	まち
① 自転車シェアリング事業者と連携した区自転車シェアリングの情報発信の強化	区メディアを活用し、自転車シェアリング活用に関する情報発信を強化					○
② 官民連携による民間開発アプリの活用・周知	ナビゲーションアプリ等の開発事業者との連携を強化し情報発信を支援					○
③ 複数事業者参入時の事業者間調整の仕組み検討	都の進める共同ポートの運用、区内事業展開時の安全確保の要請等の仕組みを検討					○

IV 着実な事業推進に向けて

1 計画推進の考え方

(1) PDCA サイクルに基づく計画の推進

- 本計画は PDCA サイクルによる着実な計画進捗を基本として、今すぐ始める「早期実現事業」の展開を皮切りに、前期 5 年、後期 5 年で計画を推進します。
- 前期 5 年終了（令和 8 年度）時点でフォローアップ調査及び事業評価を行い、後期 5 年に向けた中間見直しを行います。
- ただし、新型コロナウイルス感染症の影響等により自転車交通を取り巻く環境が大きく変化し、本計画を修正する必要がある場合は、期間の見直しを含めて適切な対応を図ります。



(2) 計画の実施期間

- 本計画の実施期間 10 年間のうち、令和 4～8 年度までを「前期」、令和 9～13 年度までを「後期」と位置づけ、前期終了に合わせて中間見直しを行う予定です。
- 本計画に位置付けた施策のうち「早期実現事業」については、令和 4 年度時点ですぐに事業を展開し、前期中の成果の発現を目指します。
- その他の施策については、早期実現事業と並行して施策の検討、調整等を行い、前期、後期の取組を進めていきます。
- なお、本計画と密接に関係する「港区自転車利用環境整備方針」や「港区交通安全計画」の推進、改定と歩調を合わせて施策を進める必要があります。

	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
自転車交通環境整備計画	前期(令和4～8年度)					後期(令和9～13年度)					次期計画	
	中間見直し					次期計画の策定						
うち、「早期実現事業」	早期実現	※前期中に成果を発揮										
うち、その他の事業	準備期間	前期事業を実施				準備期間	後期事業を実施					
(関連) 自転車利用環境整備方針	※平成 25 年策定。平成 33 年(令和 3 年)からは「後期目標」の実施段階。全区間の整備年は指定なし。											
(関連) 交通安全計画	第 11 次				第 12 次				第 13 次			

2 実施スケジュールについて

- 本計画に位置付ける具体的な施策について、以下のスケジュールに基づき推進します。
- なお、「早期実現事業」は令和4年度時点で実施（一部事業は令和3年度より着手）し、その他の事業も関係機関との調整や手法の検討等を行います。

基本方針		具体的な施策 及び 早期実現事業	前期		後期
			R4	R5～8	R9～13
自転車活用の「意識」づくり	方針1 積極活用の意識	早期実現事業① 子育て世帯自転車環境改善事業	実施		
		1-1 「いつもの移動を健康づくりに変える」自転車活用の仕組みづくり	手法検討	周知啓発チラシの作成・配布	
		1-2 港区ならではの観光を見つけ育てる自転車活用の推進	一部着手	観光×自転車情報発信等	自転車観光ツアー等の展開
		1-3 自転車利用者のニーズに沿った自転車等駐車場便利機能の向上	関係機関調整	管理人常駐施設でのモデル事業の実施	横展開・事業対象の拡大
		1-4 企業の自転車通勤や業務活用の取組の支援	関係機関調整	企業等と連携したモデル事業	横展開・事業対象の拡大
	方針2 ルール・マナー遵守の意識	早期実現事業② 子どもの自転車損害賠償保険加入促進事業	実施		
		2-1 区民の成長段階に合わせた交通安全教育機会づくり	関係機関調整	子育て、企業等への機会確保	後期の新たな対象の機会確保
		2-2 区外からの通勤者・通学者に対する安全教育の充実	関係機関調整	企業等と連携したモデル事業	横展開・事業対象の拡大
		2-3 自転車損害賠償保険の加入促進	一部着手	加入者支援策、企業連携等の検討	具体の加入促進策の展開
		2-4 一目でわかる交通ルールの見える化の推進	施行実施	通行環境整備区間に合わせて適宜実施	
活用を支える「環境」づくり	方針3 駐輪環境づくり	早期実現事業③ 民設民営自転車等駐車場協働の取組	実施		
		3-1 区営自転車等駐車場の将来需給バランスに応じた整備・活用の推進	一部着手	駅周辺の特性に応じた駐輪対策の展開	
		3-2 民間連携による自転車等駐車場確保の推進	一部着手	民間開発に合わせた整備を適宜推進	
		3-3 環境配慮・健康増進等に資する駐輪環境整備	関係機関調整	自然エネルギー導入推進 法人活用の推進	
	方針4 自転車シェアリング環境づくり	早期実現事業④ 民間事業者と連携した全駅自転車サイクルポートの設置	実施		
		4-1 ビジネス、観光利用に適した計画的ポート配置の推進	関係機関調整	配置ルールの見直し	配置ルールに基づくポート設置・統合
		4-2 公共用地のポート設置の推進	関係機関調整	公共用地のポート設置の推進	
		4-3 健康・スポーツ、観光での自転車シェアリング活用推進	関係機関調整	区内での活用推進	
		4-4 官民連携による民間開発アプリの活用と展開	関係機関調整	民間事業との連携強化及び、適宜の対応	

3 【早期実現事業】の取組

(1) 取組の概要

- 早期実現事業については、港区のまちづくりの中でも重要な、子育て世帯の暮らしのサポートや、子どもの命を守る取組、全国有数の企業集積、観光需要集積に対応する取組を位置付けます。
- 4つの【早期実現事業】は、計画策定と同時に本格的な事業展開が進みますが、本計画の策定段階よりできるところから、既にスタートしています。

① 子育て世帯自転車環境改善事業

■対応すべき課題

子育て施設の周辺道路では、通園時に徒歩や自転車での送迎が集まることを、通行する自動車のドライバーや地域の住民が認識し、送迎をする人も、周りの人も、相互に理解することが必要です。

■事業内容

- ・子育てをする保護者が、子どもと一緒に安心して自転車が活用できる環境づくりとサポート体制をつくります。

子育て施設と一緒に環境づくりを実施

取組内容

子育て施設とともに送迎時に子どもと保護者の安全が確保しやすいルートを見つけ、施設と連携し情報を発信します。

案内サインや路面表示の設置もモデル的に進めます。(p50 参照)

いつも通う子育て施設までの安全なルートが分かると、安心して送り迎えできます。



区営自転車等駐車場での子育てサポートを実施

取組内容

雨具等の販売や、自転車等駐車場近くの病院（小児科）など子育て関連施設の情報発信など、子育てサポートを推進します。



雨具やメンテナンスグッズ等の販売



子育て情報の発信や消耗品類の販売



レンタル傘などのサービスの充実



最寄りの病院などの情報発信

② 子どもの自転車損害賠償保険加入促進事業

■対応すべき課題

子どもの起こした高額賠償事故や発生している中で、自転車が「加害者」となることを伝え、自身と周りの安全を意識した子どもと保護者の育成に向けて、自転車保険の加入やヘルメット着用を促していくことが必要です。

■事業内容

- ・子どものヘルメット購入と併せ、自転車損害賠償保険の加入促進をはかり、子どもと保護者の意識を高めます。また、高齢者を対象とした事業の展開についても検討します。

子どもの自転車損害賠償保険の加入とヘルメット購入を促進するための新しい仕組みを実施

取組内容

子ども（13歳未満）が自転車損害賠償保険に加入し、ヘルメットを購入した場合に、商品券を発行する仕組みをつくります。

子育て世帯
(13歳未満の子どもを対象)
■①、②の実施後に区に申請

- ①子どもの自転車損害賠償保険[※]の加入
- ②子ども用ヘルメットの購入



港区役所
※申請を受け、確認後に商品券を発送



※自転車事故による損害賠償に対応した保険。港区民傷害保険(要 自転車特約)の他、民間保険会社の自転車保険も可

港区民交通傷害保険について

- ・少額の保険料で加入できる区民向けの交通傷害保険。
- ・自転車の損害賠償は特約が必要。

■自転車賠償責任保険の特約は、年間1,400円から加入可能。

対象事項

車にはねられた	旅客船が沈没して死亡した	車を運転中にふつかりケガをした
自転車転倒してケガをした	旅客船が沈没して死亡した	車を運転中にふつかりケガをした

自転車賠償責任プラン（特約）

自転車運転中、車にキズをつけたしまった。	
自転車運転中、他人にケガをさせてしまった。	

③民設民営自転車等駐車場協働の取組

■対応すべき課題

外苑前駅、赤坂駅、赤羽橋駅など区営自転車等駐車場がなく放置禁止区域指定のない駅の対応が必要です。民間開発とともに整備された民間自転車等駐車場の有効活用を通じて、利便性の高い駐輪環境をつくる必要があります。

■事業内容

- ・民間自転車等駐車場の積極活用に向けた協働の取組の仕組みをつくり、これと連動して放置禁止区域の拡大を図ります。

民間自転車等駐車場と協働の仕組みをつくり、連動した放置禁止区域の仕組みをつくります。

取組内容

民間自転車等駐車場と協働し活用するための新たな取組として、自転車等駐車場の余剰を積極活用したい事業者と協定を結び、区と民間事業者が連携して駐輪ニーズに対応する新たな仕組みを創設します。これと放置禁止区域制度と連動し、放置禁止区域の新設、拡大を推進します。

- ・区営自転車等駐車場の無い駅で駐車場を確保したい
- ・放置禁止区域を拡大したい

港区

- ①区広報メディアによる自転車等駐車場情報提供
- ②港区連携協力企業として周知

- ・民間自転車等駐車場の余剰を有効に活用したい
- ・多くの人に来てほしい

協力・連携事業者

- ①民間自転車等駐車場を区協定自転車等駐車場として運用（施設利用者以外の一般利用客の収容等）



使いやすさ、駐輪台数等を協議し取り決め、協定を締結

協働自転車等駐車場の取組として認めた民間自転車等駐車場を、放置禁止区域の駐輪需要の受け皿とする新たな仕組みと併用

④民間事業者と連携した全駅自転車サイクルポートの設置

■対応すべき課題

ビジネスや観光など、ニーズは高くてもポートが駅の近くに無く使えない環境の改善が必要です。区民の生活の場の近くや目的地となる施設など、ポート密度を高める必要があります。

■事業内容

- ・自転車シェアリングの運営事業者や、駅周辺の建物オーナー等と連携し、全駅でのポート設置を進めます。

全 35 駅でのポート設置を目指し、需要に応じて連携可能な施設と話し合いを進めています。

取組内容

駅や地下鉄の出入り口付近にポートが少ない状況です。民間自転車等駐車場や駅周辺の建物等との連携をさらに高めながら、利便性の高いポート設置を進めていきます。また、民間開発アプリの活用と周知により、利便性の向上を図ります。



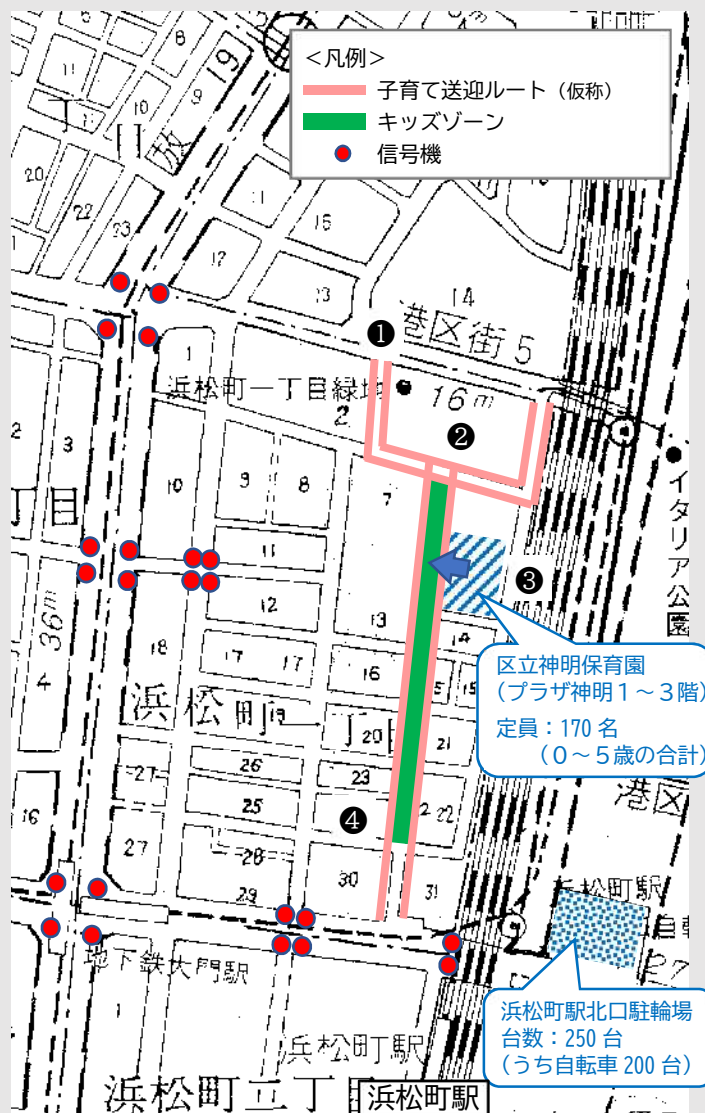
(2) 具体的な取組の推進

A：子育て施設とともにつくる【子育て送迎ルート（仮称）】

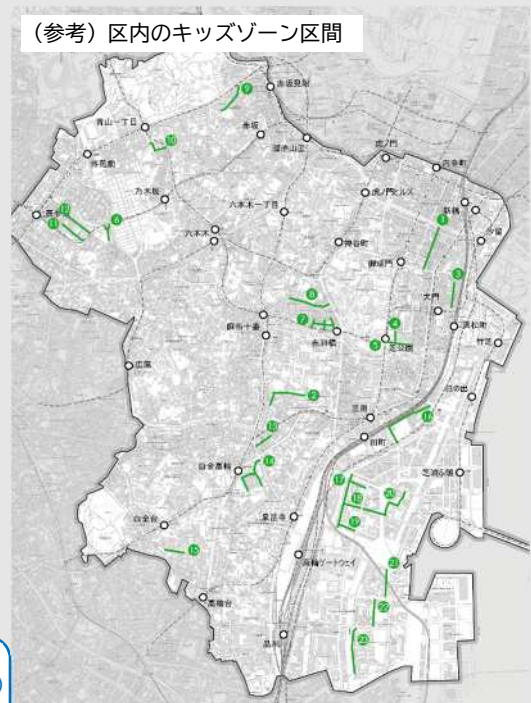
- 港区には、区立、私立の保育園や幼稚園など、多くの子育て施設が立地しています。
- 子ども乗せ自転車を使って通園する保護者の安全な通行を支援し、また同じ道路を通行する歩行者、自動車への周知を図るため、新たな【子育て送迎ルート（仮称）】を設定し、モデル施設と連携した先行的整備を検討しています。
- そのモデルとして区立神明保育園周辺を対象に、対策イメージを検討しています。
- なお、当該区間については、子育て施設の園外活動の安全・安心の確保に向けた「キッズゾーン」が整備されていることを踏まえ、重複する区間における、安全に配慮した通行への周知・啓発を合わせた取組として検討しています。

■モデル子育て施設（区立神明保育園）での【子育て送迎ルート（仮称）】の位置

子育て自転車の走行空間のあり方を検討するとともに、実際に通園する子育て世帯に体感してもらい評価することで、全区展開の必要性や手法を見極めるために、モデル事業として浜松町駅北の【区立神明保育園】及び愛宕警察署と連携し、子育て送迎ルートの設定と方策を検討中です。



(参考) 区内のキッズゾーン区間



■区立神明保育園前の道路について

- ・ 南側に向けた一方通行道路で、制限速度30kmの歩道のない道路（路側帯あり）
- ・ 神明保育園の前面は建物のセットバックにより歩行者の通行空間が確保されている。

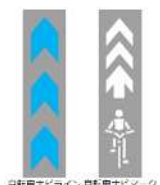


「子育て送迎ルート（仮称）」での対策イメージ

- ・「子育て送迎ルート（仮称）」は、子育て施設への自転車による送迎だけでなく、徒歩での送迎や、子育て施設の施設外活動など様々な場面で、子どもと保護者、保育士等の安全な通行を守るためのルートとなります。
- ・そのため、①自転車が安全に、正しく車道を通行できること、②路側帯や歩道を通行する歩行者が安心して通行できること、③子育てなどの送迎が行われる道路を周知すること、を念頭に、以下の3つの対策を組み合わせることを基本とします。
- ・この取組に合わせて、自転車走行部分の通行を阻害する路上駐停車車両の抑制対策を徹底することが必要です。

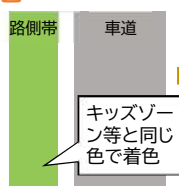
①自転車ナビライン・ナビマーク

- ・自転車の通行場所と進行方向を示す路面表示を設置



②路側帯の路面着色

- ・歩道のない道路では路側帯を着色



③電柱等への案内サインの貼付け

- ・子どもの送迎自転車を想起させる専用のピクトグラムを使った案内サインを各所に連続的に設置



3つの要素を、各道路の実状を踏まえて組み合わせて設置していく。モデル施設付近の道路では…

■具体的な対策イメージ① 歩道のない生活道路

- ・歩道のない道路では、歩行者が通行する路側帯内側に特定の色（図では緑色）で路面を着色し、連続性を持たせる。
- ・電柱などを活用し、当該区間が【子育て送迎推奨ルート（仮称）】であることを明示する。
- ・自転車の路側帯内の通行を抑制するよう、車道側に自転車ナビライン・ナビマークを配する。
- ・路側帯部分や自転車走行環境部分に路上駐停車車両が発生しないように、抑制対策を徹底する。
- ・キッズゾーンと重複する区間では、とくに安全に配慮した周知・啓発を並行して実施する。



※上記のイメージ(案)は、交通管理者との調整は未了です。

■具体的な対策イメージ② 歩道と車道が分離された道路

- ・柵や電気設備の地上機器などを活用し、当該区間が【子育て送迎推奨ルート（仮称）】であることを明示する。
- ・自転車を車道通行に誘導するため、車道側に自転車ナビライン・ナビマークを表示する。
- ・自転車走行部分に路上駐停車車両が発生しないように、抑制対策を徹底する。



※上記のイメージ(案)は、交通管理者との調整は未了です。

- 自転車等駐車を活用したい民間との協定に基づく民設民営自転車等駐車場協働の取組については、既に3施設（下図中赤色）との調整を図っています。
- また、民間事業者の再開発にあわせた一般利用者向けの自転車等駐車場の確保に向けて、民間との連携強化を進めます。
- 再開発に伴い整備される予定の施設に対して、民接民営自転車等駐車場協働に関する協定締結の要件を定めることで、取組の運用のための基礎を固めます。

- ① 一般利用者の収容を前提
(建物利用者以外の駐輪に対応)
→ 一般利用者が駐輪しやすい入出庫経路等に配慮を要請
- ② 収容台数 50 台以上 (附置義務分除く)
→ 周辺放置自転車の収容を想定し、規模の最低要件を設定
- ③ 建物存続中の長期運用
→ 運用期間は原則として建物存続中に設定
- ④ 自転車等駐車場の営業時間
→ 当該施設最寄り駅の鉄道の始発～終発を含む営業を要請

※ 料金は民間の運営判断に委ねるものとし、要件は定めない

[illegible]

■自転車等駐車施設の名称・区分の変更について

- 民設民営自転車等駐車場協働の取組を受け、平成 23 年9月に示した「今後の暫定自転車等駐車場の整備方針」を更新し、区の自転車等駐車施設の「本格」及び「暫定」に、「民設民営」の区分を加えます。
- これに伴い、自転車等駐車施設の名称を、「自転車等駐車場」「暫定自転車等駐車場」「民設民営自転車等駐車場」及び「暫定自転車等置場」とします。
- また、「民設民営自転車等駐車場」の追加に合わせ、自転車等放置禁止区域の設定についても、下記のように改めます。

【自転車等駐車施設の整理表】

従来の名称	区分	ケース	利用 料金	施設管理	今後の名称
自転車等 駐車場	本格	条例設置施設	有料	指定管理	自転車等駐車場
	暫定	区有地に暫定的に整備	有料	民間事業者による設置及び管理運営を基本	暫定 自転車等駐車場
		民有地（区有地以外）を借上げて暫定的に整備			
		国道、都道、区道の歩道に占用許可を受け整備			
	民設 民営	民間事業者が建築物に附置、あるいは空き地などに設置した自転車等駐車場	有料	民間事業者による設置及び管理運営	民設民営 自転車等駐車場
自転車等 置場	暫定	駅周辺の狭い空きスペースを活用した特段の管理を行わない無料の置場として開放	無料	特段の管理なし（置場スペースの開放）	暫定 自転車等置場

※赤字赤枠は、本計画に合わせて平成 23 年策定「今後の暫定自転車等駐車場の整備方針」に追加した区分

【自転車等放置禁止区域の設定の変更について】

自転車等放置禁止区域については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」第 9 条により、自転車等の放置が著しく、通行の障害が恒常的で、区民の安全で快適な生活環境が阻害されていると認める地域を、自転車等の放置を禁止する区域として指定することができます。

これまでは、「今後の暫定自転車等駐車場の整備方針」により、本格施設と暫定自転車等駐車場を設置した場合には、当該自転車等駐車場を設置した駅周辺区域について、自転車等放置禁止区域を設定してきました。

民設民営自転車等駐車場が整備されることと、道路上における放置自転車等の早期解決を図る必要があることを踏まえ、従来の本格施設及び暫定自転車等駐車場の周辺区域に加え、新たに民設民営自転車等駐車場と自転車等置場の周辺区域も自転車等放置禁止区域の設定を可能とします。

なお、自転車等放置禁止区域の範囲は、設置位置及び駅周辺の乗入れ状況等を勘案し、設定するものとします。

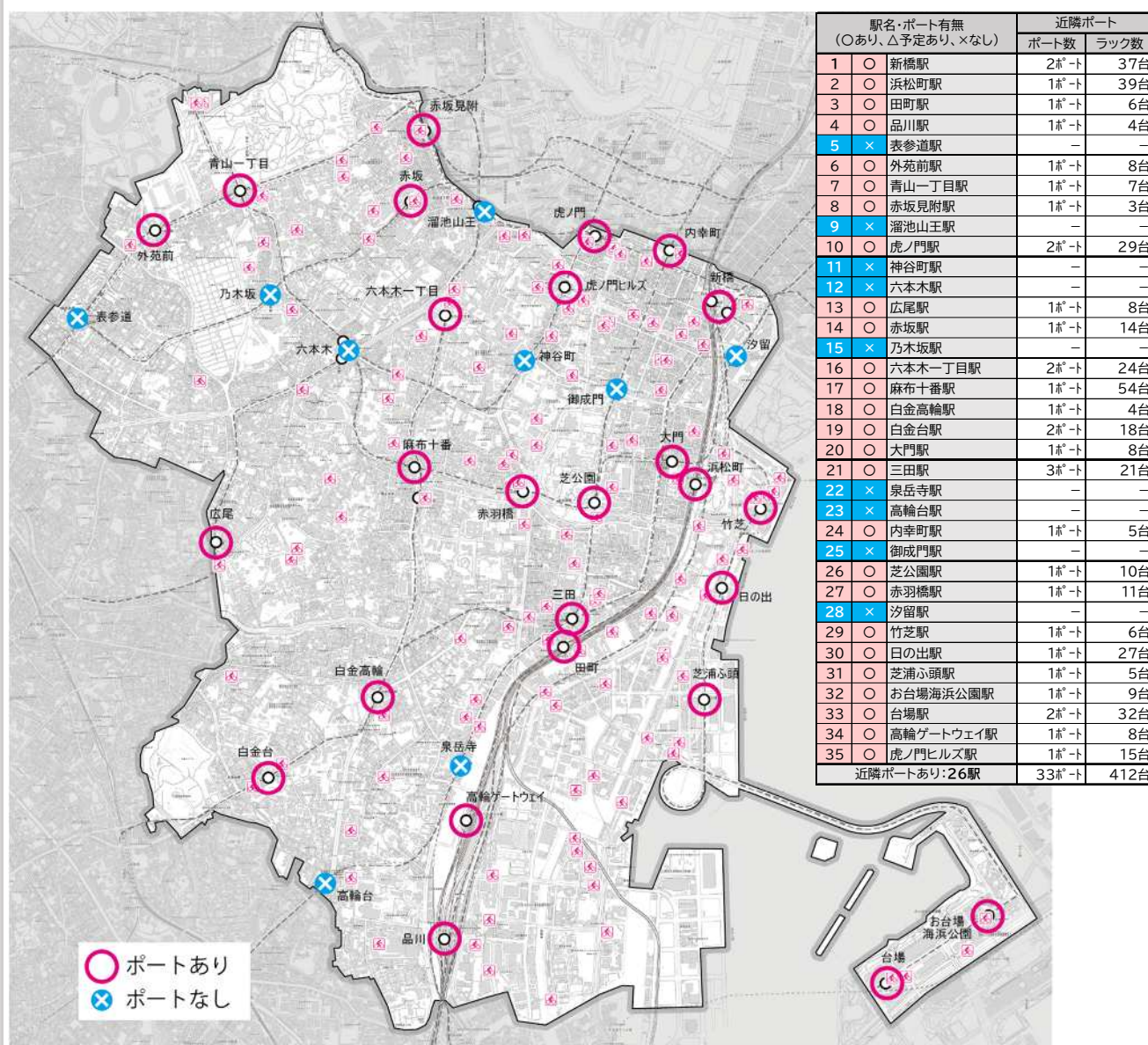
C：【全駅の自転車サイクルポート設置】に向けた取組

- 自転車シェアリングの利便性向上に向けて、鉄道駅直近での自転車サイクルポートの設置を全駅で進めます。
- ただし、駅近くにはポート設置の用地が少なく、令和3年12月時点では、区内35駅のうち、表参道駅、溜池山王駅など残り9駅で、駅出入口近くにポートがない状況です。
- 整備に当たっては、右の用地確保の考え方を基本に「早期実現事業」として、用地確保に向けた協力要請や具体化の検討を進めます。

■ポート用地の確保に向けた考え方

- ① 民間再開発に合わせた整備
- ② 区営自転車等駐車場の活用
→区営自転車等駐車場のある施設では、駐車場の用地活用も視野に検討
- ③ 駅周辺の民間建物に対する設置協力の要請
- ④ 道路、駅前広場、公園等の公共用地の活用
→現状で整備可能な施設の活用を進めており、新たな用地確保ができる場合に実施

参考 令和3年時点の駅直近自転車サイクルポート（駅出入口より実際の移動経路を勘案し100mを基本に設定）



(3) 優先的に進める事業

- 令和4年度に進める「早期実現事業」後に優先的に進める事業として、健康づくりや観光などの場面での自転車活用を見据え、以下の2つの情報発信を基本に取り組むこととします。

A：散走イベントを受けた【まちの自転車観光マップ（仮）】のモデル検討

- 区内の魅力的な観光スポットや、ショッピング、飲食などの魅力施設をゆっくりめぐる、港区ならではの自転車観光のマップづくりと情報発信を進めます。
- とくに、地域の魅力を発見する「散走」イベント等と連動し、参加者が見つけた魅力的なスポットを自転車観光マップとして創り上げるなど、連動した仕組みも考えられます。

■青山エリアの自転車観光ルートマップのイメージ



B：自転車通勤等にも使える【健康づくりサポートマップ（仮）】のモデル検討

- 自転車通勤や業務利用、観光など、区内を広域的に移動する自転車利用に対して、所要時間や消費カロリーなど、自転車を使う際に必要な情報を分かりやすく示したマップを提供します。
- 主要幹線道路と交差点の情報を中心に、自分自身でルートを考えることできるような情報提供の方法を考えています。

■健康づくりサポートマップ（仮）のイメージ



4 評価指標について

(1) 「早期実現事業」の評価指標について

- 早期実現事業は、令和4年度より取組を開始し、着実な事業推進を進めるため、以下の達成目標を位置づけ、前期終了時（令和8年度予定）の達成を目指すものとします。

早期実現事業	達成目標	現状値 (令和3年)	令和5年度 時点の目標	前期終了時 (令和8年度)
①子育て世帯自転車 環境改善事業	①子育てサポート機能付き区営 自転車等駐車場の施設数	0施設	・制度の構築 ・モデル駐車場 での実施	管理人つき 自転車等駐車場 10箇所（全箇所）
	②子育て送迎ルート（仮称）での 連携施設数	0園	・モデル園での 試行1箇所	区立保育園 23園
②子どもの自転車 損害賠償保険 加入促進事業	③子どもの損害賠償保険加入者 数（制度設計は令和3年度実施）	290人	・新制度の周知・ 啓発	損害賠償保険 加入者（全員）
③民設民営自転車等 駐車場協働の取組	④協定による協働駐車場設置数	0施設	・協働の取組に基づく 駐車場の共用	協働の取組に 基づく駐車場の 確保 3施設
	⑤協働駐車場設置による放置禁 止区域指定・拡大駅数	0駅	・協働の取組に基づく 放置禁止区域調整	
④民間事業者と連携 した全駅自転車サイ クルポートの設置	①区内鉄道駅直近ポート※1の設 置駅数	26駅※2	・駅直近ポートの 設置推進	全駅での ポート設置 35駅（全駅）

※1 駅直近ポートは、駅出入口より実際の移動経路を勘案し100mを基本に設定した。

※2 令和3年8月時点での設置駅数24駅に加え、整備予定のある白金高輪駅、高輪ゲートウェイ駅を含めて26駅とした。

(2) 計画全体の評価指標について

- 基本理念【日常生活にも、余暇の楽しみにも、**快適に、便利に、安全に**自転車を利用できる環境づくり】の実現状況を評価するため、以下の9つの評価指標を設定します。

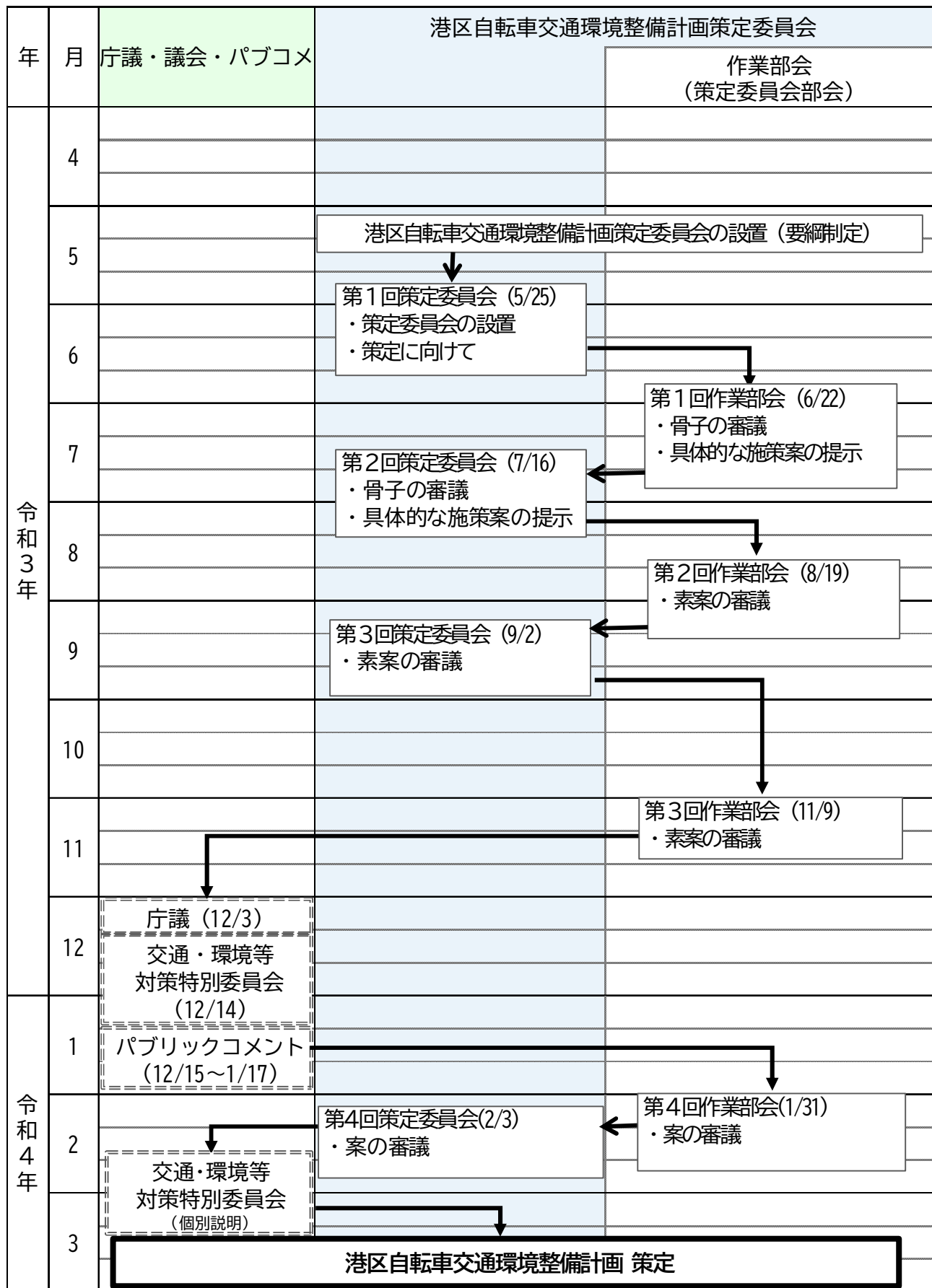
評価指標			現状値	前期	後期
快適・便利	利用者視点	①日常的な自転車利用トリップ数の維持 (パーソントリップ調査に基づく整理)	87,000トリップ (H30時点)	— ※PT調査なし	87,000トリップ (R10時点)
		②港区自転車シェアリング利用回数の増加 (回転率)	4.0回転 (R3時点)	4.8回転 (R8時点)	5.3回転 (R13時点)
		③放置自転車の減少	1,089台 (R3時点)	660台 (R8時点)	0台 (R13時点)
		④区営自転車等駐車場の利用満足度の向上	91% (R2時点)	95% (R8時点)	100% (R13時点)
	行政視点	⑤区営自転車等駐車場、民間協働駐車場の 収容台数の確保	7,623台 (R3時点)	8,300台 (R8時点)	8,800台※1 (R13時点)
		⑥自転車サイクルポート設置数の増加	144ポート (R3時点)	170ポート (R8時点)	170ポート (R13時点)
		⑦自転車走行空間の整備延長の増加	24.0km (R3時点)	50km※2 (R8時点)	—km※2 (R13時点)
安全	⑧自転車事故の死傷者数の減少		272人 (R3時点)	130人 (R8時点)	0人 (R13時点)
	⑨損害賠償保険加入者数の増加 (港区民交通傷害保険加入者で評価)		7,261人 (R3時点)	7,600人 (R8時点)	8,000人 (R13時点)

※1 区内での不足駅の総不足数約880台を収容できる区営、民営（協働等）自転車等駐車場の確保を目指す設定。前期目標は整備予定施設を設定。

※2 走行空間整備は、R8でH25策定「港区自転車利用環境整備方針」の完成を目指す。R13時点の目標は今後見直す同整備方針において目標を設定

参考資料

○ 港区自転車交通環境整備計画策定経過



○港区自転車交通環境整備計画策定委員会設置要綱 (令和3年5月13日 3港街地第259号)

(設置)

第1条 港区自転車交通環境整備計画（以下「整備計画」という。）の策定に関し必要な事項を協議するため、港区自転車交通環境整備計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 整備計画の策定に関すること。
- (2) その他自転車交通環境に関して区長が必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は、次に掲げる者で、区長が委嘱し、又は任命する委員14人以内をもって構成する。

- (1) 学識経験者 1人以内
- (2) 公募区民 1人以内
- (3) 自転車関連事業者 2人以内
- (4) 行政機関等の職員 10人以内

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、委員の委嘱又は任命の日から1年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置く。

2 委員長は、第3条各号に掲げる委員のうちから委員の互選により選出し、会務を統括する。

3 副委員長は、委員のうちから委員長が指名し、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、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 委員会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 委員会の会議は、公開とする。ただし、委員会は、公開することが適当でないと認めるときは、会議を非公開とすることができる。

4 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して委員会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(部会)

第7条 委員会は、所掌事項の円滑な遂行を図るため、委員会に部会を置くことができる。

2 部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって組織する。

3 部会長は、街づくり支援部地域交通課長をもって充て、部会を招集し、会務を統括する。

4 副部会長及び部会員は、職員のうちから部会長が指名する。

5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(守秘義務)

第8条 委員は、委員会の審議において知り得た秘密を漏らしてはならない。

その職を退いた後も、また、同様とする。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

(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、区長が別に定める。

付 則

1 この要綱は、令和3年5月25日から施行する。

2 港区自転車等駐車場整備基本計画策定協議会設置要綱（平成18年9月1日18港環計第272号）は、廃止する。

付 則

1 この要綱は、令和3年10月14日から施行する。

港区自転車交通環境整備計画策定委員会 委員名簿

	区 分		委員		備 考	
			関係部署	氏名		
1	学識経験者		東海大学工学部土木工学科 特任准教授	鈴木 美緒	委員長	
2	公募区民		区民	疋田 智		
3	自転車関連事業者		株式会社ドコモ・バイクシェア 第一事業運営部長	小澤 克年	自転車シェアリング	
4			Life Creation Space OVE マネージャー	室谷 恵美	自転車活用	
5	交通管理者	警視庁	愛宕警察署 交通課長	富田 幸男	交通	
6	道路管理者	国	国土交通省 東京国道事務所 交通対策課長	大野 貴史	国道	
7		東京都	建設局 第一建設事務所 管理課長	塚原 輝浩	都道	
8		港区	街づくり支援部 土木課長	杉谷 章二	区道（走行空間）	
9	行政	港区	芝地区総合支所 まちづくり課長	香月 佑介	駐輪場・区道	
10			麻布地区総合支所 まちづくり課長	大久保 光正	駐輪場・区道	
11			産業・地域振興支援部 観光政策担当課長	佐藤 真理	観光	
12			みなと保健所 健康推進課長	二宮 博文	健康	
13			環境リサイクル支援部 環境課長	大浦 昇	環境	
14			街づくり事業担当部長	富田 慎二	令和3年10月15日まで	副委員長
	岩崎 雄一	令和3年10月16日から				
事務局		港 区	街づくり事業担当 地域交通課			

港区自転車交通環境整備計画策定委員会 作業部会委員名簿

	委員		備 考
	関係部署	氏名	
1	街づくり支援部 地域交通課長	海老原 輔	部会長
2	芝地区総合支所 まちづくり課 まちづくり係長	相原 健二	駐輪場
3	麻布地区総合支所 まちづくり課 まちづくり係長	中村 美生	駐輪場
4	赤坂地区総合支所 まちづくり課 まちづくり係長	四童子 元宏	駐輪場
5	高輪地区総合支所 まちづくり課 まちづくり係長	棚田 修平	駐輪場
6	芝浦港南地区総合支所 まちづくり課 まちづくり係長	大石 佳正	駐輪場
7	産業・地域振興支援部 産業振興課 観光政策担当係長	渡辺 満彩子	観光
8	みなと保健所 健康推進課 健康づくり係長	北野澤 昂	健康
9	街づくり支援部 土木課 土木計画係長	成川 良樹	道路（走行空間）
10	街づくり支援部 地域交通課 地域交通係	中村 篤史	地域交通
11	環境リサイクル支援部 環境課 環境政策係長	齊藤 和彦	環境
事務局	街づくり事業担当 地域交通課 交通対策係		

○用語の解説

あ行	
案内サイン	通行する人の行動を補助する目的で、案内や場所の情報などを、具体的な文字や絵で分かりやすく表示した掲示物
イエローカード	自転車指導警告カードを指す。自転車の運転中に取締り対象となる危険行為を犯した場合に、警察官から提示される警告票
SNS	Social Networking Serviceの頭文字をとったもの。登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービス
か行	
環境経営	企業活動を行なう際に、地球環境問題に積極的に取り組み、社会的責任を果たしながら、同時に経済的価値を生み出し、企業価値の向上を図る経営のこと
機械式駐車場	自転車を入庫口に入れることで、機械により自動的に施設内に自転車を収容し駐車することのできる駐車場のこと。港区では駐車施設を地下に埋め込む機械式駐車場を中心に整備
キッズゾーン	保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定された道路の区域
健康経営	企業活動を行なう中で、従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践しながら、同時に経済的な価値を生み出し、企業価値の向上を図る経営のこと
公開空地	総合設計制度により、適切な規模の敷地における土地の有効利用を推進し、併せて敷地内に日常一般に開放された空地
交通事故	道路交通法第2条第1項に規定されている道路上において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通による人の死傷、または、物的損害を伴った事故
交通事故死亡者	交通事故発生から24時間以内に死亡した者
コミュニティバス	市区町村等が主体的に計画し、地域住民の移動手段を確保するために運行される乗合バス。港区では「ちいばす」として区内各地を運行
さ行	
サイクルポート	自転車シェアリングの自転車を貸出・返却するための専用の自転車置場
サイバー空間	インターネット等、主にコンピューターやネットワークによって構築された仮想的な空間
自転車安全利用五則	平成19年7月10日に交通対策本部が決定した、自転車に乗るときに守るべき特に重要な5つのルール
自転車シェアリング	地域内の各所に相互に利用が可能な自転車等駐車場（サイクルステーション）を設置し、利用者は好きな時に好きなステーションで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービス

自転車走行空間	自転車は車道を走行することを原則とし、構造や交通規制による歩行者、自転車、自動車の分離や、自転車の走行場所と進行方向を示す路面表示等により、自転車の走行する空間を整備する手法
自転車損害賠償保険	自転車の利用に係る交通事故により生じた他人の生命又は身体の被害に係る損害を填補することを約する保険または共済
自転車等集積所	区内で撤去された自転車等を保管している箇所
自転車等駐車場	一定の区画を限って設置される、自転車及び 50cc 以下の原動機付自転車の駐車のための施設
自転車ナビライン・ナビマーク	自転車利用者等に、自転車が走行すべき部分と進行すべき方向を知らせる路面表示。一般に、自転車ナビラインは青色の矢羽根型路面表示を指し、自転車ナビマークは白色の矢印と自転車のピクトグラムにより表示
スケアード・ストレート	スタントマンによって交通事故を再現することで恐怖を実感し、事故が発生する状況・危険性について理解すると共に、それにつながる危険行為を回避するための具体的方法を習得する教育手法
スタンドレス車	ロードバイク等、駐輪時に立てかける自立スタンドが無い自転車
セットバック	建物を前面道路や敷地の境界線から後退して建築すること
ゾーン 30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とし、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けの抑制を図る生活道路対策
た行	
宅配サービス	主に荷物や食料品などを各戸、あるいは特定の場所に配達するサービス
地上機器	無電柱化の整備にあたり設置する、電力の供給に必要な変圧器や開閉器
TS マーク	TRAFFIC SAFETY（交通安全）の頭文字をとったもの。自転車安全整備士が点検整備した、安全な普通自転車であることの印。傷害保険と賠償責任保険が付帯している。
電線類地中化	道路上から電柱や電線を地下に収容する無電柱化の手法の一つ
東京都市圏パーソントリップ調査	東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関が相互に協力・調整し、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部を対象に行った、人の移動に関する調査。10 年毎に実施され、最新は平成 30 年の調査
都市計画道路	都市の基盤的施設として、都市計画法に基づく都市計画決定による道路
は行	
バリアフリー	段差などの障壁を取り除いて移動をしやすくすること。港区ではバリアフリー法に基づき、港区バリアフリー基本構想を策定し、高齢者や障害者、子育て世代、妊産婦などの移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進している。
附置義務	「港区自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づく、集客施設等への自転車等駐車場設置の義務

放置禁止区域	自転車等の放置が著しく、通行の障害が恒常的で、区民の安全で快適な生活環境が阻害されているとして区長が自転車等の放置を禁止する区域
放置自転車	道路、駅周辺など公共の場所に置かれている自転車又は原動機付自転車で、利用者が自転車等から離れていて、直ちに移動することのできない状態
歩車共存道路	道路幅員が狭く歩道の整備が困難な道路において、歩行者などの安全を確保し、通過する車両の速度や交通量の抑制を図るため、歩行者の通行帯のカラー化などにより、自動車と歩行者などの通行空間の共存化を図る道路
ま行	
MaaS	Mobility as a Serviceの頭文字をとったもの。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービス
民間開発アプリ	特定の目的を持って作られた専用のソフトウェア
ら行	
ライフステージ	人の一生を少年期、青年期、壮年期、老年期などに分けた、それぞれの段階。または一定の特徴をもった期間
路側帯	歩行者の通行または車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路の端に設けられた歩行者用の通路
路面表示	交通を整理、誘導、規制するために路面に設けられた塗装

刊行物発行番号 2021123-5087

港区自転車交通環境整備計画

令和4(2022)年3月 発行

発行 港区

編集 港区街づくり支援部地域交通課

〒105-8511 港区芝公園一丁目 5 番 25 号

TEL(3578)2111

