

## Ⅲ. サイクリング環境づくりを提案する

私たちは、休日に自転車で千代田区の観光を楽しむため、サイクリングコースの検討を行ってきました。また、イベント『江戸ポタリング』を開催して、一般参加者の方々と一緒にコースを走り、サイクリングコースとしての楽しさや問題点を考えてきました。

ここでは、これらのサイクリングコース検討の中から生まれてきた、自転車にとって改善したい道路や駐輪スペースなど、サイクリング環境の課題や要望、そして具体的な提案をまとめています。

### ●事例や提案の見方・考え方

#### “休日に千代田区の観光を楽しむコース”を前提として課題や提案を考えました

私たちが検討してきたサイクリングコースは、休日に千代田区およびその周辺の観光を楽しむルートです。ここで集めた事例は、主に「休日」の状況を前提として、千代田区内で検討してきたコースを、サイクリングを楽しむルートとして設定する上での課題や提案を示しています。

### ●使い方

#### 一般的な“自転車にやさしい道路や施設の整備”にもぜひ活用してください

Ⅲ-1 の提案+事例集は、自転車からみた千代田区内の個別の場所に関する課題や提案を提示しており、個々の改善に役立ててもらえればと思っています。また、自転車に関する一般的な配慮点や要望の提示、サイクリングコースを整備する上での提案なども多く含まれていますので、広く道路整備や施設整備に携わる方々にも、自転車の認識を深めたり具体的な整備の中で、ぜひ活用していただきたいと思います。

またⅢ-2 では、千代田区の中でタイプの異なる3地区をとりあげ、自転車に関する環境整備の具体的なイメージを提案しました。

\*ここで千代田区内の事例として掲載している内容は、2004 年 9～10 月の調査によるものです。



パリ・セヌ川に沿った自転車レーン  
写真提供／湯本登

## Ⅲ-1 休日の都心サイクリング環境整備提案＋事例集

### 1. 歩道・車道・駐車スペースと自転車走行

#### －自転車走行空間のつくり方

自転車の走行速度は、自転車の性能によって異なりますが、概ね買い物用自転車で 15km/h、サイクリング車で 20～30km/h くらいです。これに対して、歩行者の歩行速度は 4～5km/h、自動車の走行速度は 40～60km/h で、自転車は歩行者、自動車のどちらとも走行速度が異なります。

ですから、速度の違いによる危険を回避し、自転車の走行性能を活かすためには、歩行者とも自動車とも分離した自転車走行空間が必要です。特に、都市部の混雑した歩道・道路でこそ、自転車走行空間の分離が求められます。また狭い道路では、車や自転車のスピードを減速させるなど、車や自転車と歩行者が譲り合いながら共存することも考える必要があります。

#### 1) 自転車の走行性能を活かせるような空間を確保したい

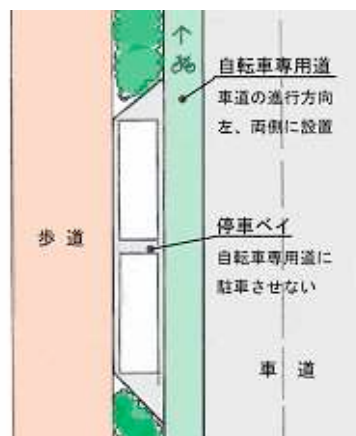
- ・ 自転車と歩行者はなるべく分離し、専用の自転車走行空間を確保したい
- ・ 自転車走行空間をつくるなら連続性をもって設置すべし！

明確に分離された自転車専用レーン  
(バルセロナ) 写真提供／湯本登



#### 2) 道路をどうやって分け合うか… いろいろな工夫の余地がある

- ・ 車道側に自転車走行空間を設置する場合、駐停車車両との関係が重要  
－駐停車車両が自転車走行空間を妨げないよう停車ベイ（右図）設置  
－車両交通量の少ない休日は、車道の 1 車線を自転車専用レーンとして駐停車禁止にするなど、タイムシェアによる設置も検討
- ・ 狭い歩道空間では、植栽のとり方、ガードレールのとりつけ方など、地道に効率的な活用を工夫
- ・ 道路全体の幅員が狭く歩道のない場所は、低速走行や降りて押すなど歩行者との共存に配慮



自転車走行空間の確保（例）

#### 3) 自転車走行空間のつくり

- ・ 歩道内に設置する自転車走行空間は、歩行者も認識しやすい明確な表示か、物理的に分離を  
－自転車走行帯の表示は統一し、わかりやすくペイントする  
－自転車走行帯は、なるべく歩行者帯と植栽等で物理的に分離したい
- ・ 自転車走行空間は、舗装面に配慮が必要（凸凹がない路面など）  
－自転車の走行性を活かすためには滑らかな路面としたい。一方、自転車専用レーンではなく歩行者と混在するところでは、その入口で減速させる工夫を。

## 1) 自転車の走行性能を活かせるような空間を確保したい

### ●自転車と歩行者はなるべく分離し、専用の自転車走行空間を確保したい

- ・自転車を歩道で歩行者と混在させては、自転車本来の走行性能を活かすことができない。歩道での混在は安全上どうしてもやむを得ない場合の経過措置と考え、専用の自転車走行空間を確保し分離することを基本としたい。



上：神保町交差点付近の歩道。自転車通行可のサインの横に「自転車は歩行者の迷惑にならないように走りましょう」と書かれている。

右：休日は歩行者が多い。

#### 【事例】歩道での歩行者・自転車の混在

場所：1-1 靖国通り 神保町交差点近く

**現況：**歩道が「自転車通行可」とされ、「自転車は歩行者の迷惑にならないように走りましょう」と表示。歩行者が多く、歩道内で自転車走行空間は分離されていないため、自転車の走行性能を活かして走れない。

**提案：**歩道内で分離する場合は、自転車走行空間に歩行者が入ったり物が置かれなないように、例えば歩行者帯と自転車帯の間に植栽を設置するなど、明確に分離する。



### ●自転車走行空間をつくるなら連続性をもって設置すべし！（突然なくなるのは困ります）

- ・道路整備において一応自転車のことを考えているようにみえても、まともに自転車のことを考えていないと思われるケースが数多くみられる。その典型例が、突然現れてはいきなり消える自転車走行帯。



#### 【事例】突然消える自転車走行帯

場所：1-26 警視庁・国土交通省前の歩道

**現況：**広い歩道に自転車走行帯が設置されているが、路面のペイントのみの表示であり、歩行者が構わず自転車走行帯を歩いている。歩道に地下鉄入口が現れると、自転車走行帯は突然なくなる。この先はどこを走ればいいのか。あるいは下りて歩くのか。

**提案：**歩道が狭くなっていたり歩行者と交錯するおそれのある場所では、自転車に減速等の注意を促す表示や路面舗装の工夫を行いつつ、自転車走行帯は連続させる。



## 2) 道路をどうやって分け合うか… いろいろな工夫の余地がある

### ●車道側に自転車走行空間を設置する場合、駐停車車両との関係が重要

- ・駐停車車両が自転車走行空間を妨げないように、停車ベイや、脇道など別の場所に駐車帯を設ける。
- ・交通量の多い道路では、当面は車両交通の少ない休日に限定して、車道の1車線を自転車専用レーンとし駐停車禁止にするなど、タイムシェアによる設置も検討したい。



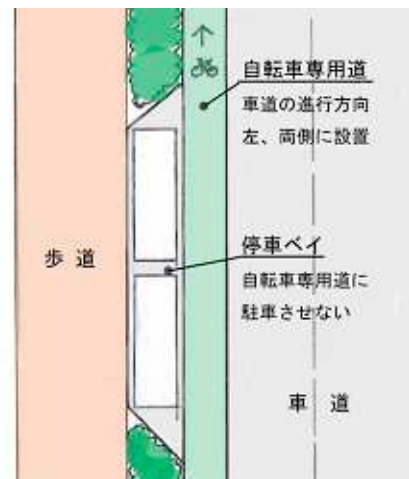
#### 【事例】停車ベイの設置

場所：1-1 靖国通り 神保町交差点近く

**現況：**東京都は「スムーズ東京21」という実験事業で貨物の荷卸し場（停車ベイ）を靖国通りに数カ所設置。ただし、自転車走行空間は特に考慮されず、停車車両も車道側にはみ出すなど、ルールが確立されていない。

**提案：**荷卸しのための停車車両が車道の左端をふさぐと、自転車が車道を走る場合に危険が大きい。荷卸し等が多い道路には停車ベイを設け、また車道上に自転車走行空間を表示し、自転車が安全に車道を走れるようにしてほしい。

#### ■整備例



#### 【事例】脇道に駐車帯を設け駐停車車両をなくす

場所：1-3 靖国通りの脇道（御茶ノ水仲通り）

**現況：**靖国通りの駿河台下～小川町付近は、歩道の広さはかなりあるが、自転車やオートバイの乱雑な駐輪、商店の看板や商品のはみ出しなどが、自転車や歩行者が混在する歩道をさらに走りにくくしている。一方、靖国通りの駐車対策として脇道（御茶ノ水仲通り等）を一方通行とし、駐車帯を設けている。

**提案：**靖国通りの脇道に十分な駐車帯を設置する。休日であれば、靖国通りの駐停車需要は脇道の駐車スペースで十分対応できると思われるので、靖国通りは休日は駐停車を禁止し、車道に自転車走行レーンを設置する（タイムシェア）。

平日は、歩道上に自転車走行レーン、駐輪スペースなどを明確に表示。また、歩道等の改良を商店会等と連携して行い、商店側の看板や商品のはみ出し等の改善に努めてもらうことが考えられる。

写真（下2点） 上：靖国通りの歩道 下：脇道の駐車帯





**【事例】休日は交通量の少ない多車線車道**

場所：1-18 神田警察通り

**現況：**神田警察通りは一方通行・多車線の通りであり、両側に駐車帯が設けられている。歩道は狭い。休日の車両交通量は少ない。

**提案：**休日は、片側の駐車帯を自転車専用レーンとする（タイムシェア）。

●狭い歩道空間では、植栽のとり方、ガードレールのとりつけ方など、地道に効率的な活用を工夫

・植栽柵はツリーサークルで覆い、根本近くまで平坦にする、ガードレールを縁石上に設置する 等



**【事例】歩道を広く使う工夫を**

場所：1-23 とちの木通り

**現況：**街路樹がきれいでも閑静な通り。歩道は歩行者が多く、また植栽や乱雑な駐輪で狭くなっている。車道は片側が駐車帯となっている。

**提案：**自転車は車道を通行。歩道は歩行者や車いすの通行のためにも、なるべく広く使えるように、植栽の位置や植栽柵をツリーサークルで覆うなどの工夫がほしい。



**【事例】狭い歩道に出された店舗の看板**

場所：1-7 清水坂

**現況：**車道は本郷通りから蔵前通りへの一方通行で狭いため、蔵前通りから自転車が車道を走るのは危険。歩道はあるが狭く、自転車では走りにくい。また、狭い歩道に店の看板なども出されている。

**提案：**蔵前通りから入る場合は、車道を注意して走るか、歩道を歩行者に注意して走る（人がいる場合は降りて押す）。自転車走行に関係なく、狭い歩道なので、店頭看板を置かないなど地域での取り組みが必要。



**【事例】歩道を広く使う工夫を**

場所：1-24 清水濠脇歩道

**現況：**内堀通りは千代田区役所前では歩道が広いが、竹橋方面に向かうと急に狭くなる。植栽のあるところでは幅員 90cm と狭く、そこを歩行者や双方の自転車がすれ違って通行している。清水濠の景色はよい。

**提案：**植栽柵を覆ったり、ガードレールを縁石上に設けるなど、歩道をなるべく広く使う工夫がほしい。



●道路全体の幅員が狭く歩道のない場所は、低速走行や降りて押すなど歩行者との共存に配慮

- ・特に、歩行者の多い商店街等では、入口付近に駐輪スペースを設け自転車は降りて押すなどのルールを徹底し、歩行者との共存を図る。



【事例】人通りが多く道路幅の狭い商店街

場所：1-29 すずらん通り

**現況：**すずらん通りは、本屋さんが連なり土日の人出は多い。車両は駐車する場合は「無余地駐車違反」としてスペースをあけて駐車することとなっている。

**提案：**人通りが多く、歩いて楽しい通りなので、休日は車両通行止めとして、自転車も入口付近に駐輪スペースをとり、進入禁止（押して歩くことは可）としてはどうか。

### 3) 自転車走行空間のつくり

●歩道内に設置する自転車走行空間は、歩行者も認識しやすい明確な表示か、物理的に分離を

- ・自転車走行帯は、路面上のペイントの色やマーク、表示を統一し、歩行者に認識されやすいつくりとする。できれば、歩行者と植栽等で物理的に分離した自転車専用走行帯を確保したい。



【事例】歩道のまぎらわしいデザイン

場所：1-4 靖国通り 小川町交差点近く

**現況：**歩道に描いてある線の意味が不明。実用ではなく、単に装飾か。自転車走行帯とまぎらわしい。また、駐輪施設がなく、乱雑に自転車が置かれている。

**提案：**意味がなく、歩道の利用者が混乱しそうな装飾は避ける。全般に、歩道整備において自転車はほとんど配慮されていない。自転車の存在を前提とし、自転車走行帯や駐輪スペースを含めた歩道デザインを行ってほしい。



【事例】意図がわからない歩道の白線

場所：1-15 永代通り 大手町近辺

**現況：**アスファルトの歩道の真ん中に白線が一本。何を意味しているのか表示もなく不明。

**提案：**歩道に自転車走行帯を表示するならば、わかりやすく統一した表示（ペイントの色、自転車マーク等）を行う必要がある。



**【事例】消えかかった自転車走行帯の表示**

場所：1-26 警視庁・国土交通省前の歩道

**現況：**広い歩道に自転車走行帯が設置されているが、路面のペイントのみの表示であり、その表示ペイントも消えかかっている。歩行者は、構わず自転車走行帯を歩いている。

**提案：**表示（色やマーク）を、少なくとも都内共通とし、目立つようにペイントし直す。自転車走行帯は、できれば歩行者通行帯と物理的に分離することが望ましい。

●自転車走行空間は、舗装面に配慮が必要（凸凹がない路面など）

- ・自転車の走行性を活かすためには滑らかな路面としたい。一方、自転車専用レーンではなく歩行者と混在するところでは、表示などにより、その入口で減速させる工夫を行う（ただし、車止めなどの設置は事故の危険につながるるので避けること）。



**【事例】石畳による凸凹のある路面舗装**

場所：1-5 秋葉原 万世橋上の歩道

**現況：**万世橋の歩道部分の舗装は石畳で凸凹している。自転車は走りにくく、車いすにも問題ではないか。

**提案：**路面が石畳などで凸凹があると、小径の自転車や車いすでは走行しにくい。なるべく凸凹が無いような素材を使うか、自転車や車いす利用者のための凸凹のない走行帯を別途設ける。



**【事例】歩道と民間供出空地との間の段差**

場所：1-8 神田駿河台（三井住友海上ビル別館前）

**現況：**民間のビルが空地を提供し、歩道が広くとられているが、民間敷地と従来の歩道の境界に段差（2センチ程度）がある。2センチ程度でも、自転車はつまずくおそれがある。

**提案：**せっかく広くなった歩道を活用しやすいように、段差は限りなく無くすようにしてほしい。当面の対応としては、歩道側の舗装を段差がなくなるまで厚くしてはどうか。

## 2. 交差点などの危険箇所

### －事故の危険を回避するための提案

自転車は「軽車両」であり、自動車と同様に車道の左側を通行し、また自転車は道路の左側端に寄って通行するよう道路交通法で定められています。ただし、“自転車が通行することができる歩道”は走ってもいいことになっています。

さて、このように特定の歩道は走っていいと位置づけられたが故に、「自転車は原則として車道を走る」という道路交通法の基本を全く考慮せずに作られた道路が多く、自転車はさまざまな危険な場面に遭遇することになります。特に交差点では、事故の危険を回避し自転車が安全に走行できるような対策が必要です。

歩道を通行できるのは「普通自転車」という基準を満たす一部の自転車だけである上に、徐行して通行するだけで、歩道では本来の自転車の機動性を生かすことができません。もういちど、自転車は車道を走行するという原則を確認し、道路や交差点のあり方を見直すべきです。

#### 1) 車道では自転車への配慮がなく危険な場合が多く、特に交差点での安全への配慮が必要

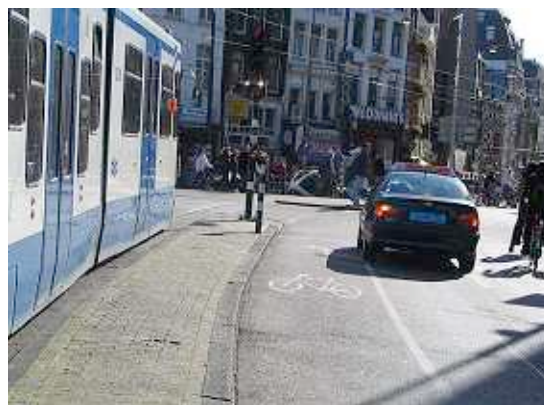
- ・ 自転車が交差点を直進する場合の左折車との接触：  
自転車は車道の左端を通行することになっているが、交差点に左折専用レーンがある場合、自転車は直進の場合でも左折専用レーンを走行することになり、左折車との接触が起きやすい。特に左折専用信号がある場合は危険が大きく、交差点内に自転車の待機区域を設けたり、左折レーン右側に自転車の直進レーンを設けるなどの対策が必要。
- ・ 自転車で右折する場合は「2段階右折」することになっているが、信号や横断歩道のない交差点・幹線道路との合流地点等でいったん直進したところに待機場所がないなど危険なケースがある。
- ・ 車両一方通行の道路を自転車で逆走（一方通行が「自転車を除く」の場合）するときの進入口や出口付近では、車両に認識されにくく事故の危険がある。



交差点では自転車を先に発進させる

(アムステルダム)

写真提供／湯本登



自転車用の左折レーン（日本の右折）と直進・右折レーンが設置されている（アムステルダム）

写真提供／湯本登

#### 2) 坂道の危険

- ・ 急な下り坂では、自転車のスピードの出し過ぎを抑制したり、車に注意を促す工夫がほしい。



1) 交通ルールの中で、自転車に対してかなり無理な位置づけが行われているケースがあり、特に以下の場合に安全への配慮が必要

●自転車が交差点を直進する場合の左折車との接触

- ・自転車は車道の左端を通行することになっているが、交差点に左折専用レーンがある場合、自転車は直進の場合でも左折専用レーンを走行することになり、左折車との接触が起きやすい。特に左折専用信号がある場合は危険が大きい。車道の左端を自転車が通行していて、赤信号のために一度交差点で停止したとする。その後、信号が代わり左折専用信号が出たときに、自転車が停止線位置にいて左折でなく直進するつもりでいた場合には、交差点内に逃げ場がなくなってしまう。

対策としては、以下のようなことが考えられる。

- 左折レーンのさらに前方の交差点内に自転車の待機区域を設ける
- 自転車専用の信号を追加し、自動車の左折専用信号が出る前に、直進自転車を先に直進させる
- 自動車の左折レーンの右側に、自転車の直進レーンを設ける
- 左折専用信号の運用を取りやめる



【事例】直進する自転車の居場所がない

場所：2-7 飯田橋交差点

現況：飯田橋交差点は駅前が混雑しており自転車は車道を走りたいが、タクシー乗り場があるため左端に寄れるのは交差点の寸前になる。そこに左折専用信号があり、自転車の居場所がない

提案：車両停止線より前の左端に自転車の待機スペースを設置。



【事例】直進する自転車と左からの左折車との交錯

場所：2-6 祝田橋交差点

現況：祝田橋交差点では、南から北方向へ向かう道路の左側には横断歩道がなく、内堀通りを桜田門（西側）から左折する車両のために2車線がとられている。つまり、自転車で南から北へ直進しようとする、左からの左折車2車線分に阻まれ、左端に寄ることが難しく危険が大きい。

写真 上：交差点南から北を見る

下：直進自転車が左からの左折車2車線分をかいくぐって左端へ



●信号や横断歩道のない交差点・幹線道路との合流地点での右折、車両一方通行を逆走するとき

- ・自転車で右折する場合は「2段階右折」することになっているが、信号や横断歩道のない交差点・幹線道路との合流地点等でいったん直進したところに待機場所がないなど危険なケースがある。
- ・車両一方通行の道路を自転車で逆走（一方通行が「自転車を除く」の場合）するときの進入口や出口付近では、車両に認識されにくく事故の危険がある。



【事例】信号のない右折箇所

場所：2-3 市ヶ谷交差点から堀沿い道路への進入

**現況：**市ヶ谷駅前から四谷方向に向かう道の入り口までの約20mの区間は歩道が狭く、車道も走りにくい。

**提案：**解決策としては、四谷方向に向かう道の入り口に信号機（自転車用、簡単な押しボタン式など）を設置し、駅前を bypass せずに駅の反対側の車道か歩道から直接四谷方向に入る道に入れるようにする。信号機の設置が難しいければ、右折して進入しやすいように、路上に自転車走行帯を表示して車の注意を促してはどうか。

写真 上：市ヶ谷交差点

下：交差点を越えた一方通行入口



【事例】信号のないT字路の右折

場所：2-5 五番町のT字路（一方通行の逆走）

**現況：**道路線形（斜めに合流）により、本線の左からの車が見えにくく、出会い頭の事故への注意が必要。特に、この道路は一方通行で逆走する方向のため、本線側の車が注意を払いにくい。

**提案：**横断歩道を設置し、路上に自転車の停車や車の注意を喚起するようなサインがあるといい。



## 2) 坂道の危険

●急な下り坂では、自転車のスピードの出し過ぎを抑制したり、車に注意を促す工夫がほしい

- ・坂道の路上での自転車走行レーン表示、勾配を示すサインの設置による注意の喚起など



### 【事例】急な下り坂

場所：2-1 聖橋～小川町交差点

**現況：**聖橋から小川町交差点は坂道となるので危険性が高い。

**提案：**自転車走行レーンを設ける。勾配を示すサインを設置する。



### 【事例】急な下り坂と坂下の信号のない交差点

場所：2-2 さいかち坂

**現況：**急な下り坂の坂下が変形四差路であり、信号もなく車から認識されにくいいため危険。また、サイクリングコースは四差路を左折するが、進入しようとする道路は逆方向の一方通行となっている。

**提案：**車道上に自転車走行線を明示し、車の注意を促す。

### 3. 駐輪場（スペース）

#### －駅前だけでなく、まちなかでのちょっとした駐輪スペースの提案

自転車は、ちょっとした移動に大いなる機動性を発揮します。都市部での移動を考えると、5km以内程度の移動には、徒歩・バス・自動車・鉄道と比べて最も所要時間が短いのは自転車です。またサイズが小さいので、気軽に駐輪できることも大きなメリットといえますが、一方で、無秩序な駐輪が歩行者などのじゃまになったり、景観上見苦しいといった問題もあります。

ここでは、自転車の機動性を活かせるよう、まちなかに気軽に駐輪できるスペースを確保し、併せて美観も損なわないための工夫を中心に提案します。

#### 1) まちの小さな駐輪スペースの提案

- ・ まちなかで気軽にとめられる小さい駐輪スペースをちりばめる
  - －店舗前、公園入口などに気軽な駐輪スペースを
  - －不法駐輪ばかりが問題にされるが、合法的な駐輪場所を整備し、きちんと駐輪する訓練をさせることがマナーの向上にもつながる
- ・ 駐車1台分を自転車にまわしたり、民間ビルの公開空地等も活用
- ・ 気軽に買い物を楽しめる雰囲気づくり
  - －ショッピングストリートの演出に活用



店舗前に気軽に駐輪できるスペース（バルセロナ）

写真提供／湯本登

#### 2) 大規模施設には十分な台数分の駐輪場を確保

- ・ 大規模な商業施設や劇場・ホールなどには、駐車場だけでなく、自転車での来場を想定して十分な台数の駐輪場を確保



柵により自転車の向きを整え、ロックもかけやすい（アムステルダム）

写真提供／湯本登

#### 3) 休日の駐輪施設の活用

- ・ 駅周辺の駐輪施設の多くは、一定期間の継続的な利用を想定し事前申込みが必要だが、休日の利用は少ないので休日に限り開放してはどうか

#### 4) 駐輪スペースのづくり

- ・ 駐輪スペースは、統一したわかりやすいサインを設置する。また、同じ向きにきちんと駐輪できるように柵等を設ける。
- ・ オシャレなデザインの駐輪スペースであれば、街並みの雰囲気づくりにもなり、乱雑な駐輪がされにくい。

駐輪スペースのサイン例





## 1) まちの小さな駐輪スペースの提案

### ●まちなかで気軽にとめられる小さい駐輪スペースをちりばめる

- ・駅前の大規模な駐輪施設だけでなく、店舗の前や公園入口などに、買い物や休憩など短時間の滞在に対応する気軽な駐輪スペースをちりばめる
- ・不法駐輪ばかりが問題にされるが、合法的な駐輪場所を整備し、きちんと駐輪する訓練をさせることがマナーの向上にもつながる



【事例】気軽に立ち寄るための駐輪スペースがない  
場所：3-5 飯田橋再開発ビル『i ガーデン』

**現況：**商業施設が並ぶオープンスペースは、駐輪・自転車走行禁止となっている。再開発地区内に駐輪場は2箇所あるが、飲食店等からはやや距離があり、気軽な利用はしにくい。商業施設入口のオープンスペースでは、立ち寄った人の駐輪がみられた。

**提案：**商業施設に駐輪施設を設置する場合、その施設に長時間滞在するような利用を想定した駐輪場だけでなく、喫茶や食事、ちょっとした買い物など、短時間の気軽な利用に対応した駐輪スペースの設置を検討してほしい。カフェなどの前に、自転車をきちんと止められる柵等のある駐輪スペース（デザインにも配慮）が数台分あれば、自転車で来る人にとって便利であり、美観も損なわない。また、駐輪施設には、利用者を誘導する案内サイン等がほしい。

写真 上：飲食店前のスペース 下：駐輪施設



【事例】公園に駐輪スペースがない  
場所：3-10 皇居東御苑

**現況：**都心のオアシスともいえる美しい公園（環境省が管理）。残念ながら駐輪場はない。

**提案：**門の横か内側に駐輪施設を設置してほしい。

### ●駐車 1 台分を自転車にまわしたり、民間ビルの公開空地等も活用

- ・交通量の少ない車道上に設けられた駐車スペースの 1 台分を駐輪スペースにすれば、自転車 12 台分の駐輪が可能。また、民間ビルの公開空地なども積極的に活用したい。



#### 【事例】神社入口のパーキング

場所：3-12 柳森神社

**現況：**神社の前は一方通行の道路であり、両側が駐車スペースになっている。歩道は狭く、植栽のあるところでは、1.9m 幅しかないので、車の往来の少ない車道空間の活用を考えたい。

**提案：**前の道路は交通量が少なく、一方通行の両側をパーキングにしている。自転車の駐輪スペースがないので、神社も前だけでもパーキングではなく駐輪スペースにしてはどうか。自動車 1 台分で自転車 12 台の駐輪が可能になり、神社の入口もわかりやすくなる。



#### 【事例】民間ビルの公開空地

場所：3-7 丸の内（OAZO 手前のビル）

**現況：**OAZO には駐輪場はなく、自転車は周辺に乱雑に放置されている。一方、近くのビルには広い空地が。

**提案：**歩行者の通行やビルへの通行のじゃまにならない部分を、柵等を設けて駐輪スペースとして整備する。

### ●気軽に買い物を楽しめる雰囲気づくりーショッピングストリートの演出に活用

- ・駐輪スペースを設置せず乱雑な不法駐輪を引き起こすよりは、気軽に活用できる駐輪スペースを設け、その利用を徹底させる。特にショッピングストリートでは、通りのあちこちにデザインされた駐輪スペースを設置すれば、自転車で気軽に買い物を楽しめる雰囲気づくりにもなる。



#### 【事例】ショッピングストリートの駐輪

場所：3-7 丸の内仲通り

**現況：**最近整備された丸の内仲通りだが、丸ビル前には自転車が雑多な形で駐輪し、景観として見苦しい印象。また、通りでは自転車走行空間は特に考えられておらず、歩道で歩行者と混在している。歩道の路面は石畳のため、自転車では走行しにくい（車いすも同様）。

**提案：**ショッピングストリートの中に自転車を位置づける。自転車の存在を前提とし、自転車走行空間や駐輪スペースを設けるとともに、むしろ自転車の存在が界限の演出になるような通りのデザインができないか。

駐輪スペースに関しては、以下を提案したい。

- ・通りのところどころ（植栽の脇など）に、簡易でオシャレな駐輪スペースを設置する。
- ・民間の大規模な商業施設は長時間滞在者用の駐輪施設を設置。



## 2) 大規模施設には十分な台数分の駐輪場を確保

- ・大規模な商業施設や劇場・ホールなどには、駐車場だけでなく、自転車での来場を想定して十分な台数の駐輪場を確保する（今後は設計条件に加えるべき）



【事例】東京国際フォーラムには駐輪わずか 15 台分  
場所：3-11 東京国際フォーラム

**現況：**大勢の集客が想定される東京国際フォーラムでは、アトリウム部分は自転車進入禁止（押していても注意される）となっており、駐輪スペースは1箇所、わずか15台分。柵やラックもない。

**提案：**滞在型の多くの来客が予想される施設であることから、駐車場と同様に十分な駐輪場を設ける。駐車場の数台分を駐輪スペースとする。また、休憩等の短い利用者のために、進入禁止とされているアトリウム入口付近に気軽に駐輪できるスペースがほしい。



【事例】OAZO には駐輪場なし！  
場所：3-7 OAZO（オアゾ）

**現況：**丸の内に最近オープンした大規模商業施設「OAZO」。ここには何と駐輪場は全くない。建物前の広い歩道には、自転車が乱雑に駐輪されている。

**提案：**十分な駐輪場を設ける。大規模商業施設の設計においては、駐輪場の整備を条件付けしてほしい。

## 3) 休日の駐輪施設の活用

- ・駅周辺の駐輪施設の多くは、一定期間の継続的な利用を想定し事前申込みが必要だが、休日の利用は少ないので休日に限り開放してはどうか



【事例】休日はほとんど使われない駅の有料駐輪場  
場所：3-4 御茶ノ水駅自転車駐車場

**現況：**J R 御茶ノ水駅周辺では、駐輪禁止区域を設け、柵等で排除したり、有料駐輪場を設置するなどの駐輪対策を行っているが、それぞれの取り組みが全体としてうまく機能していないように思われる。休日の駐輪という視点からみると、有料駐輪場は活用されておらず、歩道の乱雑な駐輪が見受けられる。有料駐輪場は事前登録が必要で、月単位で駐輪料金を支払うシステムのため、その日だけ使いたい人には使えない。

**提案：**一時的な利用者のためにコイン式の有料駐輪機器の導入も考えられる。また、利用者の少ない休日に限り、有料駐輪場を誰でも使えるようにしてはどうか。



#### 4) 駐輪スペースのつくりの工夫

- ・駐輪スペースは、統一したわかりやすいサインを設置する。また、同じ向きにきちんと駐輪できるように柵等を設ける。
- ・オシャレなデザインの駐輪スペースであれば、街並みの雰囲気づくりにもなり、乱雑な駐輪がされにくい。

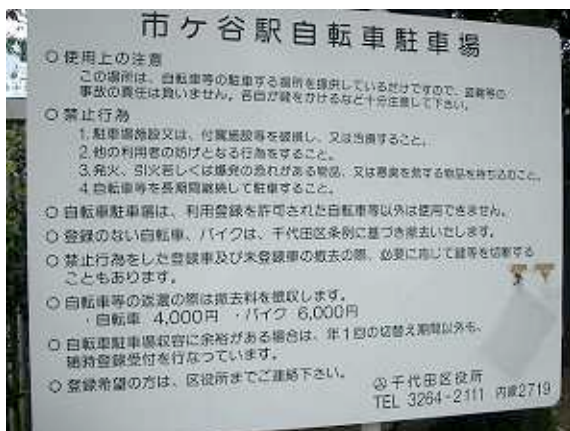


##### 【事例】ラック式の有料駐輪場

場所：3-6 市ヶ谷駅自転車駐車場

現況：J R市ヶ谷駅周辺には駐輪施設があるが、いずれも事前登録が必要で、有料（自転車月 3000 円）。ラック式の駐輪施設はあまり利用されていない（休日だから？）。また、このラックはマウンテンバイクのような太い車輪が入らないサイズ。

提案：自転車が乱雑に置かれたいめにも、ラック等で駐輪することが望ましい。簡単なものでは柵の設置が考えられる。そこに整頓して駐輪するマナー向上のための啓発も必要。



##### 【事例】駐輪場には細かい字の看板のみ

場所：3-6 市ヶ谷駅自転車駐車場

現況：気軽な利用は想定していない駐輪場とはいえ、わかりやすいサインはなく、あるのは使用のための細かい注意事項を掲載した看板のみ。

提案：駐輪場を示すわかりやすいサインを設置する（統一したサインとしたい）。



ドイツには多い広告付き駐輪施設（ケルン）

写真提供／湯本登

## 4. より快適なサイクリングの環境づくりをめざす

### －休日のサイクリングコースをさらに快適・楽しくするためのアイデア・提案

自転車でサイクリングを楽しんでもらうためには、緑や水辺景観、歴史的建築物があるなど、サイクリングコース自体が楽しくなければいけないのは言うまでもありません。加えて、せっかくのサイクリングですから、木陰のベンチやカフェ、お弁当を食べる心地よい芝生など、快適な休憩スペースがほしいところです。また、サイクリングを気軽に快適に行うため、レンタサイクルや自転車修理店、コース案内のサイン、サイクリングコースやトイレ情報を掲載したマップなど、サイクリングをとりまく環境整備を充実させていきたいものです。

#### 1) 緑・水辺・休憩スペース

- ・緑や水辺景観を楽しめる休憩スペース（ベンチ、カフェ）、お弁当を食べる芝生など、快適な休憩スペースをサイクリングコース沿いに配置。



湖のほとりで楽しむ（南ドイツ）

写真提供／GEO POTTERING

#### 2) サイクリングをとりまく周辺環境づくり

- ・気軽にサイクリングを楽しめるように、レンタサイクルや自転車修理店がほしい。複数のレンタサイクル店が連携したレンタサイクルシステムづくりや、レンタサイクル店の情報提供拠点としての活用も検討したい。
- ・サイクリングコースにはコースサインを設置したり、マップなど情報提供を充実させる。



アムステルダムのレンタサイクル店 写真提供／湯本登



サイクリングコースのサイン（南ドイツ）

写真提供／GEO POTTERING



## 1) 緑・水辺・休憩スペース

- ・緑や水辺景観を楽しめる休憩スペース（ベンチ、カフェ）、お弁当を食べる芝生など、快適な休憩スペースをサイクリングコース沿いに配置する。



### 【事例】ちょっとした休憩スペース

場所：4-3 四谷～麹町間の小公園

**現況：**四谷～麹町間の小公園は、駅周辺の混雑もなく見晴らしがよく、自転車の休憩スポットになりそう。

**提案：**小公園に数台分の駐輪用の柵とベンチを、道路側に向けて設置。また、休日には飲み物やアイスを販売するお店が出るとうれしい。



### 【事例】広い歩道と大木

場所：4-7 太田姫神社前

**現況：**神社の前には広い歩道があり、ランドマークにもなる大木が祀られている。現状では、「駐車禁止」の看板があるにも関わらず、ここにオートバイや自転車が駐輪している。

**提案：**このスペースをオープンカフェとして利用し、人々の憩いの場所にする。また、駐輪スペースは別途設ける。ただし、大木の周辺には鳩が多く、鳩のフン対策が必要。



### 【事例】水辺空間と広い歩道

場所：4-8 新三崎橋

**現況：**新三崎橋上にはフラワーポットが置いてあるものの、手入れがされていないので、壊れていたりかれていたりで見苦しい。しかも、橋が違法駐車場になっている。

一方、新三崎橋の橋詰部分から右岸側の歩道は広く、また、日本橋川には緊急時用の栈橋がある。

**提案：**新三崎橋の橋詰部分から右岸側の広い歩道は、オープンカフェなど休憩拠点として活用したい。また、日本橋川の栈橋を活用して、ボートやカヌーなどを楽しむことができる親水性の高い空間を演出できれば、休憩スポット・散策スポットとしてさらに楽しくなる。



写真（下2点） 上：緊急時用の栈橋  
下：新三崎橋脇の歩道

## 2) サイクリングをとりまく周辺環境づくり

- ・気軽にサイクリングを楽しめるように、レンタサイクルや自転車修理店がほしい。複数のレンタサイクル店が連携したレンタサイクルシステムづくりや、レンタサイクル店の情報提供拠点としての活用も検討したい。
- ・サイクリングコースにはコースサインを設置したり、マップなど情報提供を充実させる。



### 【事例】レンタサイクル店

場所：グリーンチャリ東京

現況：千代田区やその周辺で営業するレンタサイクル店は、『グリーンチャリ東京』などいくつかある。

提案：複数のレンタサイクル店を連携したレンタサイクルシステム、自転車修理等への対応、観光マップなどの情報提供拠点としての活用。

写真 『グリーンチャリ東京』（神保町）



### 【事例】自転車観光マップ

千代田自転車観光マップ（東京を自転車で走る会）

現況：千代田まちづくりサポート事業の助成を受け、休日に自転車で千代田区を楽しむコースと情報マップが完成！

提案：この千代田自転車観光マップと連動させて、サイクリングコースの要所要所にコースサインを設置。また、マップは観光案内所やホテル等に配布。