

環境まちづくり委員会

令和8年3月16日

1 陳情審査

(1) 新たに送付された陳情

- 送付8-1 令和8年4月施行予定の道路交通法改正を踏まえた千代田区内（特に靖国通り）における自転車通行環境整備等に関する陳情
- 送付8-5 二番町計画の基本計画提示前に再度話し合いの場を求める陳情

(2) 継続審査

- 送付6-26 都市計画審議会による「二番町地区地区計画の変更」の附帯決議の優先事項の確認と、実効性ある実施を議会から区に求めていただく陳情
- 送付6-38 二番町地区計画附帯決議の実行についての陳情
- 送付6-39 「二番町地区地区計画の変更」の附帯決議の「全ての関係者が話し合える場づくりの開催を求める陳情
- 送付7-5 二番町計画の附帯決議に基づく適切な「前向きな話し合いの場をお願いする陳情
- 送付7-7 二番町地区再開発に関する話し合いの場に係る陳情
- 送付7-16 二番町地区再開発に関する陳情
- 送付7-17 都計審の附帯決議に基づく適切な「前向きに話し合える場」づくりに関する陳情
- 送付7-29 二番町日テレ跡地再開発における安全・安心等に関する丁寧な説明を求める陳情
- 送付7-30 二番町の日テレ跡地再開発における地域貢献と加算容積率に関する説明を求める陳情
- 送付7-33 日本テレビによる二番町計画についての環境影響調査の説明を求める陳情
- 送付7-36 二番町計画の与件整理と基本計画の順序を正す陳情

2 報告事項

- (1) 千代田区自転車活用推進計画の策定について 【資料】
- (2) 二番町地区のまちづくりについて 【資料】
- (3) 特別区道の通称名の設定について 【資料】
- (4) 五十通りの道路整備について 【資料】
- (5) ウォーカーブルなまちづくり及びエリアマネジメントの取組みについて 【資料】
- (6) 霞が関・虎ノ門地区のまちづくりについて 【資料】

3 その他

4 閉会中の特定事件継続調査事項について

環境まちづくり委員会 送付8-1

令和8年4月施行予定の道路交通法改正を踏まえた千代田区内（特に靖国通り）
における自転車通行環境整備等に関する陳情

受付年月日 令和7年12月25日

陳情者 提出者 1名

陳情書

令和7年12月25日

千代田区議長 秋谷 こうき様

令和8年4月施行予定の道路交通法改正を踏まえた

千代田区内（特に靖国通り）における自転車通行環境整備等に関する陳情

陳情者：

住所：〒

連絡先：

陳情趣旨

令和8年4月より施行予定の道路交通法改正により、自転車利用者に対する通行区分の遵守が一層求められることとなります。

しかしながら、千代田区内、特に都道である靖国通りにおいては、自転車専用ゾーン（いわゆる青色表示）や安全に通行可能な自転車空間の整備が十分とは言えない状況にあります。

その結果、自転車利用者は

- 交通量の多い車道を通行せざるを得ない危険性
- 歩道通行における違反リスクの増大

という板挟みの状況に置かれており、法改正の趣旨である交通安全の向上と、実際の通行環境との間に乖離が生じることが懸念されます。

警察においても、現状では悪質・危険な行為以外は指導・警告にとどめる運用方針が示されているものの、これはインフラ整備の遅れを前提とした暫定的対応であり、根本的解決とは言えません。

つきましては、千代田区議会におかれまして、区民の安全確保の観点から、下記の事項についてご検討の上、関係機関への働きかけを行っていただきたく、ここに陳情いたします。

陳情事項

1. 令和8年4月施行予定の道路交通法改正を踏まえ、千代田区内における自転車通行環境の現状と課題について調査・整理すること。
2. 特に都道である靖国通り（九段下・神田方面を含む）について、東京都および警視庁に対し、
 - 自転車専用ゾーン等の視認性の高い通行空間の整備
 - 時間帯別・区間別の柔軟な交通運用
 - 当面の取締り運用に関する周知・啓発



などを求める意見書または要望書を提出すること。

3. 自転車利用者、歩行者、自動車利用者のいずれにとっても安全が確保されるよう、法改正に合わせた段階的かつ現実的な対策を講じるよう、関係機関と継続的に協議すること。

以上

環境まちづくり委員会 送付8-5

二番町計画の基本計画提示前に再度話し合いの場を求める陳情

受付年月日 令和8年2月19日

陳情者 提出者 1名

千代田区議会 議長 秋谷こうき 様

二番町計画の基本計画提示前に再度話し合いの場を求める陳情



二番町再開発計画の附帯決議に基づく番町次世代シンポジウムは、今回は日本テレビの基本計画が示されてから行われる予定とのことですが、以下の理由により、基本計画が策定される前に、今一度、区、事業者、住民による話し合いの場を設定していただくよう陳情いたします。

<理由>

1. 番町次世代シンポジウムが3回行われたことになっていますが、第1回（2025年1月12日）は二番町地区に特定したのではなく、番町住民の一部が参加を制限された一方、番町住民以外の方も入っていました。また附帯決議に基づくものとの説明はされませんでした。
2. 第2回番町次世代シンポジウム（2025年9月20日）は不安や様々な懸念を解消する目的で開催され、参加者が番町住民に限定され、人数制限はなく、事業者も加わり、司会の方からも「ようやく話し合いの緒についた。このような会がなかったことが地区の二分の原因だ。」という趣旨の話がありました。この会が実質的に第1回となると考えられます。

一方、住民から出た懸念について、住民以外からの、一般論から引いたコメントが一方向で出ただけで終わった項目が多々あり、番町の実態や住民の実感に基づいた意見交換は十分に行われませんでした。結果は「資料2：第2回番町次世代シンポジウム【議事要旨別紙】」の「4. 心配事の解消議事要旨別紙」<https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/17493/r8-3shiryo2.pdf> にまとめられていますが、「心配事への見解」の欄で示されたコメントや、「解消方向」の色分けは住民の実感とは異なるとの意見が寄せられています。

▶コメントが実態や実感と異なる例（各コメントに対し矢印以下が疑問点）

①「番町の庭や森の使い方は非常によく」

→番町の森では「騒音（マイク・スピーカーの使用）」「たき火や花火」が禁止されているが守られておらず住民の生活に影響が出ている。騒音のために外出せざるを得ないとか、循環器疾患やアレルギー疾患を持つ方がたき火の煙の被害を受けたなど、とても適切に運用されているとは言えない。

地域のためとされているが、イベントによっては半数近くが地下鉄や車で帰っている。

②「帰宅困難者は想定されない」

→実際に東日本大震災の時は帰宅困難者が多数おり、道路の渋滞もひどかったことを近隣在勤者や住民が経験している。

③「用途地域は今は住宅地で変わらない」

→商業地域に変わる可能性について、区からは「都が決めるのでわからない」という返答



があった以降、明確な答えは聞いていない。

- ④ビル風について「今後の検討の中でできる限り影響を小さくしてもらいたい」と考える」
「シミュレーションは一般的な基準に基づいて行うことになる」

→スタジオ棟のビル風がひどいが、竣工後 10 年間、対策がされていない。

現在の一般的な基準に基づいて建築された建物でもビル風の被害が出ている。二番町計画の超高層ビルが建ってからもビル風は吹くと思われるが、今までの日テレの認識では何もされないという不信感がある。

当日は日テレの担当者が「スタジオ棟の風の問題を認識していなかった（議事要旨別紙には記載がない）」と言い、参加者から驚かれた。

3. 第 3 回（2026 年 1 月 25 日）について

- ・日テレ担当者はオブザーバーとの紹介で、参加者からの問いに対して全く発言しませんでした。第 3 回は附帯決議に基づく「全ての関係者が話し合える場」として成立していません。
- ・第 2 回の終了後のアンケートでは「心配事が解消されなかった」「あまり解消されなかった」割合が 4 割近くあり、「討議を聞いた結果今まで気づかなかったあらたな心配事が生じた」参加者もいます。このアンケートの記述は第 3 回で配布されませんでした。懸念が解消されなかった部分について、第 2 回・第 3 回のアンケートの記述も基に再度話し合うべきだと考えます。
- ・第 2 回で「スタジオ棟のビル風について」は日テレ担当者が持ち帰り、確認することになっていましたが、第 3 回では回答がありませんでした。基本計画前に住民への返答を要望します。
尚、第 3 回当日、模型を見ながら、ビル風について「住民の間で不満や被害が確認されているが、日テレに認識されていない」との声が口々に聞かれました。例として、
 - 強風で高齢者がスタジオ棟側から文人通りを渡れず、何度も介助をしたことがある。
 - 強風でスタジオ棟横を子どもが歩けないことがある。
 - 計画建物ができてからは日テレ通りの西側（日テレの所有地ではない）がひどくなるとの日テレによるシミュレーション図があるが西側は樹を植えて対策するなどの余地はない。
 - 迂回路などなく、生活できなくなる。
- ・第 2 回で「エリマネ棟」について共通理解がないことが判明し、第 3 回では特別に項目を立てて説明されましたが、二番町計画でのエリマネ棟の運営形態はまったく不明だということがわかりました。初参加者からは番町のような住宅地における前例のないエリマネの適用について「目くらしではないか」との厳しい意見も出ました。住民には負荷ともなりかねないエリマネ棟は、意味や運用形態などが明確でないまま基本計画に盛り込まれてはならないと思います。

以上のような状態では、分断は解消されないどころか、性急に基本計画策定に進められれば不信感や分断が深まる恐れがあります。提案者/事業者の日テレ、計画提出者の区、影響を受ける住民等の全ての関係者による話し合いの場を、日テレによる基本計画提示の前に設けていただくよう陳情いたします。

尚、附帯決議では区による地区の融和への努力が求められ、「併せて前向きな場を」とあり、番町次世代シンポジウムの形で行われる必然性もないと思われます。日テレ、区、住民等による三者会談の形でもよいかと思えます。よろしくお願いいたします。

以上

環境まちづくり委員会 送付6-26

都市計画審議会による「二番町地区地区計画の変更」の附帯決議の優先事項の
確認と、実効性ある実施を議会から区に求めていただく陳情

受付年月日 令和6年6月6日

陳情者 提出者 1名

2024年6月6日

千代田区議会 議長 秋谷こうき 様

都市計画審議会による「二番町地区地区計画の変更」の附帯決議の
優先事項の確認と、実効性ある実施を議会から区に求めていただく陳情

陳情者：

陳情者住所：

千代田区

「二番町地区地区計画変更」が行われた場合、令和6年3月26日、都市計画審議会が同変更について決議した附帯決議については「前提となること・建ててからでは修正不可能となる以下優先事項」から取りかかるよう、議会から執行機関に要請していただきたく、陳情いたします。

優先すべき項目は以下です。

- ① 「地区計画の決定事項である高さや容積率はそれぞれその上限を定めたものであり、事業者が地区の要望を受け止めて上限に対してゆとりを持った計画内容とすることを妨げるものではないので、今後の建築物の設計段階においてその可能性について事業者と十分に協議すること。」
- ② 「事業の具体化に当たっては、地区内の融和に向けて事業者・関係住民・関係機関（3月26日の都市計画審議会でも、具体的には、教育機関を指すと説明された）などとともに真摯な努力を重ねること。」
- ③ 「全ての関係者がこの問題に関し前向きに話し合える場づくりに協力すること」

以上のうち、特に①については、就業者数が何千人、来訪者を含めると1万人にもなる恐れがあり、交通量、風量、公共交通機関・緊急車両への影響を試算し、上限の中での適正な高さや容積率の割り出しが求められます。都市計画審議会の専門家からも「高さ80mは所与ではない、容積率700%を認めたということではない」と発言されています。

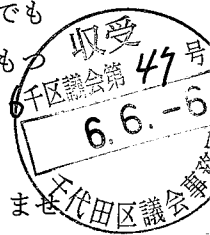
5月24日の環境まちづくり委員会では区側から、環境への影響調査の計画はなく、「広場の使い方」、「入居テナントの要望」を聞くとか、話し合いの場には市ヶ谷周辺関係者も含むとの答弁がありました。まず話し合うべき課題は①です。同時に、②③は計画提案者である区、事業者、懸念を示した関係者の三者で構成することを強く要望いたします。

今回の地区計画変更の意見書では住環境の変化への懸念が最大の論点であり、住民の分断の要因でもありました。商業地域である市ヶ谷周辺を含むことは二番町問題の意見対立、地域分断の再燃にもつながります。

尚、「日本テレビ通り全体のまちづくり方針の早期策定」は「なお書き」であり主要事項ではありません。また、エリアマネジメント事業は、「地区計画によって確保された地区施設の管理運営」についてのことあり、「日本テレビ通り全体」に関わるものではないことの確認をお願いします。秋葉原、日比谷などのエリアマネジメント事業先行地区と二番町周辺はまったく事情・争点が異なります。

都市計画審議会が附帯決議で千代田区に要請している事項を、執行機関がその精神・背景を正しく理解し、優先事項を確認し実効性ある実施をするよう、執行機関に強く求めるよう、陳情いたします。

以上



環境まちづくり委員会 送付6-38

二番町地区計画附帯決議の実行についての陳情

受付年月日 令和6年10月2日

陳情者 提出者 1名

2024年10月2日

千代田区議会 議長 秋谷こうき 様

件名: 二番町地区計画 附帯決議の実行についての陳情

陳情者: [REDACTED]

陳情者住所: [REDACTED]

千代田区民の声を届ける会は、2024年10月2日、千代田区長宛てに、以下内容の要望書を提出いたしました。

【樋口高頭千代田区長宛要望書 提出者: 千代田区民の声を届ける会】

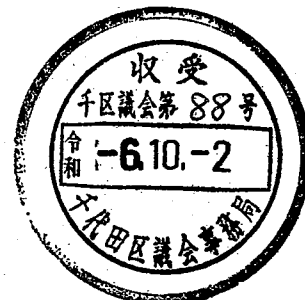
樋口高頭千代田区長におかれましては、二番町地区地区計画変更についての都市計画審議会の附帯決議に従い、

- ① 住民の意見を取り入れる場を設定すること
- ② 話し合いの場は、地区計画変更に反対していた区民を排除しない「前向きな場」とすること
- ③ 建物の高さ 80メートル、容積率 700% は上限であることを念頭に、設計についても日テレを含めてその場で話し合うこと
- ④ 話し合いの場は公開で行い、適宜都市計画審議会と区議会に、区から状況報告すること

の4点の実施を要望いたします。

以上

千代田区議会としても、この区長宛の要望書の内容が実行され、都市計画審議会の附帯決議に基づき近隣住民の合意が得られよう、進捗状況を適宜ご確認いただきたく、陳情いたします。



以上

環境まちづくり委員会 送付6-39

「二番町地区地区計画の変更」の附帯決議の「全ての関係者が」
話し合える場づくりの開催を求める陳情

受付年月日 令和6年10月8日

陳情者 提出者 1名

千代田区議会議長
秋谷 こうき殿

2024年10月8日

「二番町地区地区計画の変更」の附帯決議の

「全ての関係者が」話し合える場づくりの開催を求める陳情

陳情者：

住所：

連絡先：

令和6年3月26日、都市計画審議会では「二番町地区地区計画変更」が行われる場合、区行政は「すべての関係者がこの問題に関し前向きに話し合える場づくりに協力すること」という附帯決議事項が添えられました。その「話し合える場」には一部の関係者だけによるものではなく、誰も排除することなく開催されることを求めます。

理由は、以下の通りです。

令和5年6月以降、区議会環境まちづくり委員会で、二番町の再開発に関する継続審議案件が24件あります。そのうち「民意の把握、住民間の調整、住民・事業者の意見聴取・意見募集・説明会や公聴会の開催」等を求める陳情が10件以上ありましたが、全く進捗がありません。今回も「すべての関係者がこの問題に関し話し合える場」が開催されないまま進むのではないかと不安に思っています。

附帯決議にある「前向きに話し合える場」は地区住民を二分するような事態を解消する、地区内の融和に向けたものとなるべきです。「前向きに話し合える場」は参加者が選別されることなく、特に近隣住民は誰でも参加できるものになるよう切にお願いいたします。

また、区議の皆様には時間と労力をおかけして大変恐縮でございますが、審議・決議に当たっては会派で意見を取りまとめるのではなく、一つ一つの案件に対し、様々な観点から慎重に議論を重ね採決して頂くことを望みます。

以上



環境まちづくり委員会 送付7-5

二番町計画の附帯決議に基づく適切な「前向きな話し合いの場」をお願いする陳情

受付年月日 令和7年2月6日

陳情者 提出者 1名

2025年2月6日

千代田区議会 議長 秋谷こうき 様

二番町計画の附帯決議に基づく適切な「前向きな話し合いの場」をお願いする陳情



令和7年1月12日に、各方面のご尽力により、番町次世代シンポジウムが行われましたが、募集時点でも、当日も区から「二番町再開発」そのものや「附帯決議」についての説明がなく、趣旨が不明確なまま実施されました。

二番町計画についての知識、正しい理解がない参加者に、番町という広い範囲に「あったらいい」「こうなったらいい」のアイデアを聞くもので、それらの環境負荷を考察することなしに、一部を二番町計画に取り込む趣旨の会でした。

また、住民の希望者が誰でも参加できるものではありませんでした。これは「附帯決議」に沿った「前向きな話し合いの場」ではないと考えられます。

昨年12月の、誰でも参加できた千声会主催の区による説明会のアンケートでは、「区の説明が不十分で再開発に納得できない」との数字が過半数を超えていました。

まず区が住民に「再開発の内容・附帯決議・現時点での環境調査等」について説明した上で、区が地区の二分の原因となっている懸念事項を聞いたり、対応策を考える場を設けることが分断の解消につながる「前向きな話し合いの場」になると考えられます。

そうした場が何回でも持たれ、根気よく地区の融和を図る努力がなされることを、議会から執行機関に要請下さるよう心からお願い申し上げます。

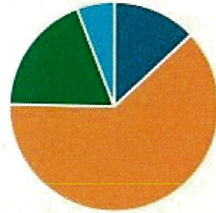
参考：千声会主催「区からの説明会」アンケート結果



千声会主催「区役所の二番町地区計画説明会」後のアンケート結果

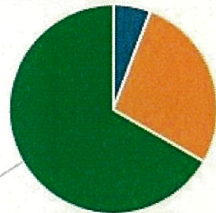
4. 二番町の変更後地区計画について

| | |
|-------------|-------|
| ■ 納得している | 13.0% |
| ■ していない／反対だ | 62.3% |
| ■ どちらでもない | 18.8% |
| ■ その他 | 5.8% |



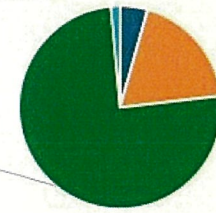
5. 二番町の地区計画変更は、事前に十分な説明があったと思う？

| | |
|--------------|-------|
| ■ はい、思います | 5.8% |
| ■ 多少の説明はあった | 27.5% |
| ■ 十分だったと思わない | 66.7% |



6. 同地区計画変更の決め方は、公正で透明性があったと思う？

| | |
|-------------------|-------|
| ■ はい、思います | 4.3% |
| ■ 最低限の公正さと透明性があった | 18.8% |
| ■ 思えない／あまり思えない | 75.4% |
| ■ その他 | 1.4% |



2024年12月17日、当会は今年7月に決定した二番町地区の新たな地区計画につき、千代田区役所の環境まちづくり部をお招きし、説明会を開催しました。

説明会には周辺住民を中心に100名もの人々が出席し、

- ・二番町の日テレ本社跡地の新ビルの高さ制限を60mから80mに引き上げ、
- ・同ビルの容積率上限を470%から700%に増やし、
- ・同敷地内に2500平方メートルの広場を設置する、

等の内容からなる、同地区計画への関心の高さがうかがわれました。

説明会では、まず区役所による二番町地区計画の説明がなされ、続いて会場参加者からの質疑応答を行いました。100名の参加者からの熱心な質問が途切れることはなく、質疑は1時間半を超えて予定時刻を大幅に過ぎ、時間切れで終了しました。

説明会后、参加者から回収したアンケート回答は69件と、出席者のほぼ7割という高い回答率。

- ・過半数の人が新たな地区計画に納得していないか、反対であり、
 - ・大多数が地域住民（当会注※）への地区計画の説明は不十分で、公正さと透明性を欠くとの認識を持つことが分かりました。
- （当会注※：同計画については、事前には地区住民への説明会はなく、二番町の地権者のみを対象に説明会があっただけでした）

2024年3月の千代田区都市計画審議会の附帯決議文にて指摘された

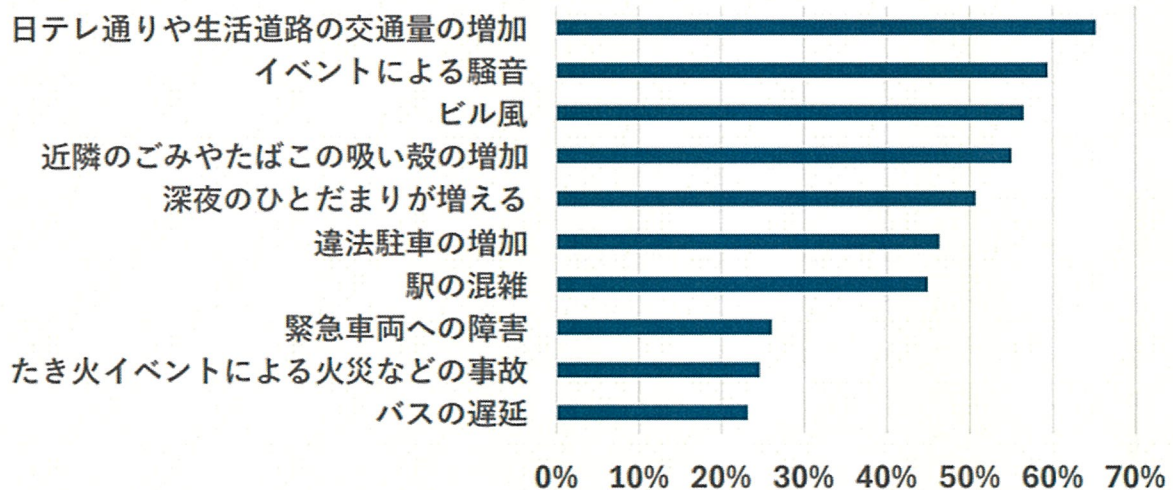
「地区住民を二分するような事態が長期にわたって継続」した状態の解決にはいまだ遠く、二分どころか反対多数の状況がいまでも変わっていない、ということが浮き彫りになりました。

【説明会後のアンケート結果概要】

- ・回答者のほとんど、88%が地域住民だった。
- ・多くが地区計画については知っているが、初めて聞いた人が25%もいた。
- ・地区計画に納得している人はわずか13%で、納得していない又は反対だという人はその約5倍の62%（43人）だった。
（番町地域在住者の回答56件に限っても、うち63%の35人が納得していない又は反対）
- ・同計画については、「説明が十分あった」との回答はわずか4%で、「説明不十分」が3分の2（67%）と圧倒的に多かった。
- ・二番町の地区計画変更の決め方については、「公正で透明性があった」はわずか4%、「最低限の公正さと透明性があった」が19%、「公正で透明性があったとは思えない／あまり思えない」は75%と、大きなギャップがあった。
- ・「地区計画は、周辺住民の要望がよく取り入れられていると思いますか？」に対して「いいえ」と回答した人が64%だった。

⇒リンク：[「12月17日 区役所による二番町地区計画説明会後のアンケート結果」](#)

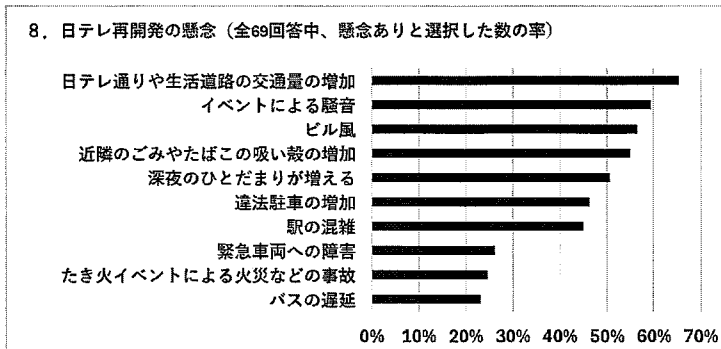
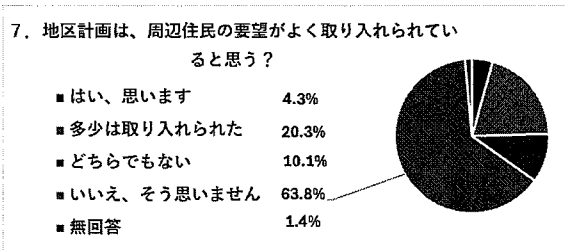
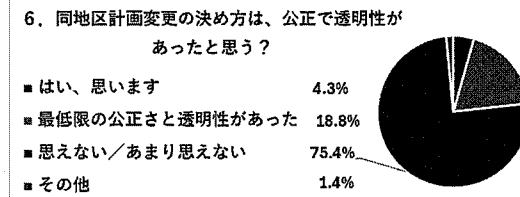
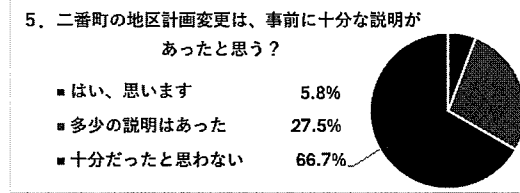
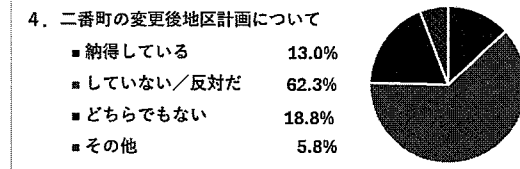
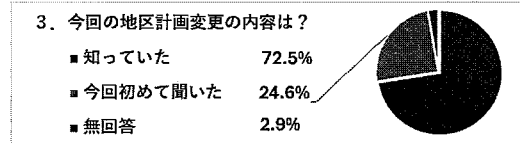
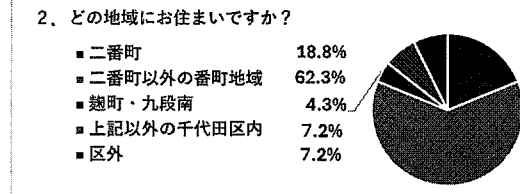
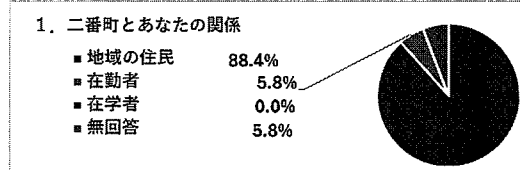
8. 日テレ再開発の懸念（全69回答中、懸念ありと選択した数の率）



2024年12月17日 区役所による二番町地区計画説明会後のアンケート結果

(アンケート回答数=69)

| 質問 | 選択肢 | 回答比率 | 回答数 |
|---|------------------|-------|-----|
| 1. 二番町とあなたの関係 | 地域の住民 | 88.4% | 61 |
| | 在勤者 | 5.8% | 4 |
| | 在学者 | 0.0% | 0 |
| | 無回答 | 5.8% | 4 |
| 2. どの地域にお住まいですか？ | 二番町 | 18.8% | 13 |
| | 二番町以外の番町地域 | 62.3% | 43 |
| | 麴町・九段南 | 4.3% | 3 |
| | 上記以外の千代田区内 | 7.2% | 5 |
| | 区外 | 7.2% | 5 |
| | 無回答 | 0.0% | 0 |
| 3. 今回の地区計画変更の内容は？ | 知っていた | 72.5% | 50 |
| | 今回初めて聞いた | 24.6% | 17 |
| | 無回答 | 2.9% | 2 |
| 4. 決定した二番町の変更後地区計画について | 納得している | 13.0% | 9 |
| | していない／反対だ | 62.3% | 43 |
| | どちらでもない | 18.8% | 13 |
| 5. 二番町の地区計画変更については、事前に十分な説明があったと思いますか？ | はい、思います | 5.8% | 4 |
| | 多少の説明はあった | 27.5% | 19 |
| | 十分だったと思わない | 66.7% | 46 |
| 6. 二番町の地区計画変更の決め方は、公正で透明性があったと思いますか？ | はい、思います | 4.3% | 3 |
| | 最低限の公正さと透明性があった | 18.8% | 13 |
| | 思えない／あまり思えない | 75.4% | 52 |
| | その他 | 1.4% | 1 |
| 7. 地区計画は、周辺住民の要望がよく取り入れられていると思いますか？ | はい、思います | 4.3% | 3 |
| | 多少は取り入れられた | 20.3% | 14 |
| | どちらでもない | 10.1% | 7 |
| | いいえ、そう思いません | 63.8% | 44 |
| 8. 日テレ再開発について、ご懸念があれば、以下からお選びください。(複数選択可) | 無回答 | 1.4% | 1 |
| | バスの遅延 | 23.2% | 16 |
| | たき火イベントによる火災など | 24.6% | 17 |
| | 緊急車両への障害 | 26.1% | 18 |
| | 駅の混雑 | 44.9% | 31 |
| | 違法駐車増加 | 46.4% | 32 |
| | 深夜のひとだまりが増える | 50.7% | 35 |
| | 近隣のごみやたばこの吸い殻の増加 | 55.1% | 38 |
| | ビル風 | 56.5% | 39 |
| | イベントによる騒音 | 59.4% | 41 |
| 日テレ通りや生活道路の交通量 | 65.2% | 45 | |
| 懸念はない | | 0 | |



| 質問 | コメント |
|--|--|
| 4. 決定した二番町の変更後地区計画について (その他欄に記入のコメント) コメント5人 | <p>とても良い案だと思う。</p> <p>住民の意見を聞いてから行うべき</p> <p>地区計画の変更は決定事項なので変えられないことは認識している。しかしながら付帯決議で「700%、80mより出来るだけ引き下げる努力」をしろと言っている。区役所はそれに向けて努力すべきであると考える。「詳細決ってないので答えられない」ではなく詳細決定までに区役所は粘り強く努力すべきであり最終決定の前に日テレ案を住民に示すと榊原課長が言明した事は評価に値する。</p> <p>具体的にビルの中にどのような業者、組織が入るのが気になる。公共性、文化性、SDGを考慮して頂きたい</p> <p>高度利用による商業ベースでの開発姿勢には、疑問を感じる。それによって失われてしまう環境・負の遺産となる危険について、十分な検討がされているのか？</p> |
| 6. 二番町の地区計画変更の決め方は、公正で透明性があったと思いますか？(同上) コメント2人 | <p>(「思えない、又はあまりそうとは思えない」を選択の上で) 情報公開が十分なされていないことも一つ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(高さ80mは知っていたが)容積率緩和が470%から700%とは知らなかった ・一社だけの土地の地区計画変更を、提案型として、区の再開発案として提出したもので、事業者と区が一体となっているため、区民寄りであるべき区が完全に事業者寄りになっている。 ・区画については都計審副座長から「詐欺的。区は訴えられたら支えきれない」という発言さえあった。議事録からははずされているが、区民が知らないと思って、なんでもありだった。 ・2023年5月から7月の「専門家による検討会」に区と日テレが入っているのに、住民は入っていなかった。 ・「都市マスタープラン」からの逸脱が区によって押し切られた様子を見た。この経緯がわからない。 ・住民から「広場の要望」など聞いたことがない。700%の容積率を確保するには2500㎡の広場が必要という逆算から出たものであることが都計審で明らかになったが、区民はこうした経緯を知らされていない。 ・2023年12月には、都計審委員から「議論が尽くされていない」との懸念が出たのに、区は「(勝手に載せると決めてしまった)意見書募集の区報掲載を取り消さない」からと意見書募集に強引に進めた。 ・90m案の時の意見書に在住者ではないと思われる賛成の意見書が数千通あったと記憶している。属性について明確にするよう陳情があり、80m案ではだいぶ減ったようではあるが、大企業の動員が背後にあったように思えた。 ・2024年には附帯決議もない上、三択という規定外の決をとるなど、審議会の進め方に不信感を覚えた。 |
| 6-1 同地区計画変更の決め方についてご意見などあれば、お書きください コメント20人 | <p>市民社会と行政が、適切な力のバランスを持ち合うこと。また、公正な対話により、社会にとり最適な決定がなされることが大事です。そのために、かかる時間の長さを厭わず、本件の議論・プロセスに、両者で取り組むべきです。</p> <p>日テレの言いなりにしか思えない</p> <p>初動が間違ってしまったプラン、即座に仕切り直して、住民を安心させてあげてほしいです。住環境を守ると言えるのは区の仕事、積極的に前に出てもらいた</p> <p>区役所が住所の意見を殆んど聞かずに住民を代表しない一部区長を誘導して強引に決めて行ったという印象は否めない</p> <p>自治体の住民と事業者間の融和に関して積極性が欠ける</p> <p>住民が知らないことが一番の問題。町会長は地元の意見を必ずしも反映していないし、在勤者の意見は業者ばかりで問題外。</p> <p>住民(商売人が中心の町内会ではなく)の意見が反映されていない。</p> |

| 質問 | コメント |
|---|---|
| <p>6-1 同地区計画変更の決め方についてご意見などあれば、お書きください</p> <p>コメント20人</p> | <p>①計画の前提になっている、「広場機能の拡充」「快適な歩行空間」がどこからどのように出てきて、そして決まったのか、質疑を経ても不透明だった。この前提を盾に、今の結論に導いているようにも見えた。（個人的には、公園やバリアフリーはあまり興味なし、日テレ通り沿いに緑が増えるのであれば嬉しいです。）</p> <p>②D-1地区について、もともとC地区だった場所が変わるって部分は、もっと丁寧に事前に説明があるべきと思った。今日の説明の中で、C地区がどういう役割か、どこからどこまでか、A,B地区はどうか、という点は区民は詳しく知らないで、今日の説明を初めて聞いた区民にとっては、騙し打ち、と捉えられてもやむを得ないと思う。</p> <p>・日テレ沿道協議会が長く検討してきたと言うが、商業地域中心で、参加者が限定されていたもので協議されただけだった。これを検討経緯に含めるのはおかしい。ある方がおっしゃっていたように、ここですべての住民を加えているべきだった。</p> <p>・90mは道幅に対しておかしい、と言われた時が起点だと思うが、誰が考えてもおかしい案が区から出されたのは異常だったと思う。それまでの議論にかけた税金を返してもらいたい。</p> <p>・なぜ一社だけの再開発としたかわからない。一大企業だけの再開発だったら反論をおさえやすい。今もその圧力を感じるし、区が提出者になったことで、事業者寄りである。この計画はおおもとからやり直すべきだと思う。</p> <p>・広場がほしい、という話は住民からは全く聞いたことがない。（会場質問者と同じ）</p> <p>番町の庭と森を作り、イメージを植え付けて、利用者に広場があったらいいか、という誘導的な聞き方を何度もしていた。実際には超高層ビルの陰になり、今と全く異なることは明示されていない。（東郷公園の閉鎖時で広場の希望の回答が誘発されたこともある。今は東郷公園のほうがはるかに子供が多い。）</p> <p>・広場の広さも容積率700%に緩和するための逆算だったとのこと。</p> <p>・都計審では16条に入るのは早いのではないか、と言っていたのに区が意見を聞いてからでもなんとでもなる、と言ったり、三択という本来やってはいけないことを止められなかったり、区の責任は大きい。</p> <p>総じて大変卑怯なやり方だったと思う。</p> |
| <p>6-1 同地区計画変更の決め方についてご意見などあれば、お書きください</p> <p>コメント20人</p> | <p>住民の意見を聞く場はあったが、それらの反映が無くて不思議だった、形式的なものだったのかなと区の姿勢を残念に思うようになりました。良い区だと思って住むことにしたのですが。</p> <p>区の説明は「必要な手続きに則っての協議の結果が現状である」との事ですが、やはり全体として「初めに結論ありきで、そこに向けて周到な計画の下で特例の許可が進められている」という感が否めず、多くの皆さんの不信感の源もその点にあるように思えます。</p> <p>このような大きな変更は関係住民に事前に十分に周知して地区の住民による意見交換後住民の希望として実施される仕組みが必要と思います。一企業提案のように実施されるのは不自然です。</p> |

| 質問 | コメント |
|--|---|
| <p>6-1 同地区計画変更の決め方についてご意見などあれば、お書きください</p> <p>コメント20人</p> | <p>日テレが、計画案を提示することを約した「沿道まちづくり協議会」に先立って、麹町出張所で開催したオープンハウス（2022年9月）で、区が、唐突に、広場が少ないことを二番町地域課題に設定しました。その根拠は、「広場があるとよいと思いますか？」に「いりません」と答える人は殆どいなかったとただけで、広場が課題とするデータを出せないことが明らかになりました。このように、日テレの要望にたどり着く為に、区は、事実と異なる説明や学識委員のコメントの部分的抽出と繋ぎ合わせなどを重ねて、環境まちづくり委員会への説明を怠り、質問や再考要求を無視し続けて、16条・17条手続きを強行し、辿り着いた都市計画審議会でも、想定されていない3択採決、中身未定の付帯決議付賛成を無条件の賛成と併せて賛成多数として、次の都市計画審議会で、附帯決議を付されて、可決されて、区長の諮問に答申した形になったものです。区が、日テレの採算確保の為に要求を叶えることに突き進んで決めた姿が丸見えになっています。手続きは進んでいるが、このままにしてよいはずはありません。幾らかでも正す為にも、区が附帯決議で求められていることを、正しい意味で、区に実行してもらうことが肝要です。</p> |
| | <p>日テレ側が町会長や議員と結託して計画を進めていると聞いています。 文教地域の静かな番町地区を守ろうという住民の意見を最優先すべきだと思います。</p> |
| | <p>最後の採決の直前に採決ルールの変更が急に強行された印象が強い。区は当初より一民間企業（日テレ）に偏ったスタンスで公的機関として問題あり。区民の意見要望より日テレの営利が重んじられた</p> |
| | <p>振興会→委員会→協議会 が内輪だけで（クローズで）報告もなく、同じ限られた委員で行われているのが問題。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・日テレの超高層化で昼間人口が大幅に増えるのに、「夜間人口が増加しているから再開発が必要」という理由が根本的に非論理的。 ・住宅地を中心とした面の問題なのに、交通結節点の市ヶ谷駅を起点とする日テレ沿道という商業を中心とした、線での議論をする振興会や協議会で話し合ったのが間違いの元だった。今後もこの地域と混ぜた議論をしないでほしい。 ・「駅からのバリアフリー」が実現するかのような誤解を区も日テレも与え続けた。実際にはホームから25段もの階段を上らなければならない。（なんと日テレの担当者もこれを知らなかった） |
| | <p>住民には広場より駅のバリアフリーが課題である。間違った宣伝で、過大な期待を持たせて賛成票を集めたと言えるので、この決定は無効ではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スーパーなど生活利便性ばかり強調し、マイナス面がデータや視覚的に説明されないまま決定されたことに大変不満を感じる。 ・日テレが「80mが認められないなら地下からのエレベーターを朝夜は一般に使わせない。地域貢献もしない。普通のビルを建てる」と、なかばおどしのようなことを言って賛成を誘導した。区もそれをいさめることがなかった。 |
| | <p>確かに、協議・検討を数多く実施しているのだろうが、それでもまだ不安・疑問が残っているのであれば、協議が充分であったとは言えないのではないか。10回でだめだったら100回、100回でだめだったら1000回。時間をかけるべき。</p> |
| | <p>「地区計画」決定の上に話しが進んでいる。住民置き去りだと思う。 なぜ広場の大きさが決まっているのか理解できない。</p> |
| <p>8. 日テレ再開発について、ご懸念があれば、以下からお選びください。 (複数選択可) (その他欄に記載されたコメント)</p> | <p>適切とは言えない都市計画法の適用により、行われる再開発の実績ぐ一つでき、今後同様の事案が増える懸念。</p> <p>繁華街化による番町の品格が損なわれること。</p> <p>ビルの反射光、番町中央通りの交通量と安全</p> <p>広場でのイベントはやめてもらいたい。</p> |

| 質問 | コメント |
|--|---|
| 8-1. 具体的ご懸念：前の質問につき、具体的なご懸念があればお書きください。 コメント15人 | 賑わいと言う名の喧騒 |
| | 区や都が地区計画への介入に非常に消極的な件 |
| | 区の提案で広場が2500㎡になったと聞いたが、全然地元の要望ではない。アンケートも属性をはっきりさせないと、業者が住民の顔をして意見を言うようなことになってしまうという疑念が払拭できないし、以前そういう事があったと聞いている。 |
| | 現在の日本テレビ敷地内には公開されているスペースが複数ありますが、そのスペースで夜にビジネスマンや外国人がお酒を飲んで騒いでいるのを何度も目撃しました。また、お酒を飲んだ後に、そのゴミを私のマンション敷地内に投げられたことがありました。（犬の散歩中に実際に目撃。相手は酔っ払っていたので、怖くて注意できませんでした。）また、休日に番町の森に遊びに来ている方の車の路上駐車も困ります。 |
| | 反射光が極力ない設計、素材にしてください。 |
| | 広場＝公園というイメージが植え付けられているが、性格があいまい。番町の森で毎週のようにイベントが行われ騒音、火気、ごみ、違法駐車などで迷惑をしている。イベントは子供のため、などと言えばなんでも地域貢献という理由がついてしまう。この地域では「静かに何もしないことが地域貢献」であることを事業者伝えていただきたい。 |
| | 人口の増加により、番町の利点である「静謐な住環境」が損なわれることはハッキリしているので、出来る限り既存の法規制の範囲内での建築計画として欲しい。 |

| 質問 | コメント |
|---|---|
| <p>8-1. 具体的ご懸念：前の質問につき、具体的なご懸念があればお書きください。</p> <p>コメント15人</p> | <p>●日テレ通りとその周辺生活道路（学園通り・文人通り・中央通り）の車道が狭いことが大きな地域課題です。都バスは停留所の通常の停車の間にも後続車の数珠つなぎで渋滞が発生しています。11月27日の小石川マンション火災では、道が狭くて消防車が水が届く距離まで近づいて放水できず、強風に煽られた火災を鎮火するのに8時間近くかかりました。番町も車道の狭さが類似の状況です。超高層のテナントビル建設による就業者の急増が引き起こすであろう車両交通量の増加は、危険性を増す深刻な懸念事項です。日テレ通りと生活道路における車両交通量を、建物規模から単純に通りの想定ではなく、日テレは制御できないテナント企業により増える屋間人口の数（例えば、4500人から10,000、或いは、12,000、人くらいまで）に即した車両の交通量を想定し、バス停周辺の渋滞悪化や、緊急車両の円滑な進入の確保状況の見通しを立てるなど、地に足を付けた影響検討を行って欲しいと考えます。このような検討を以って、上限700%に対して余裕を持った容積率の設定を考えてもらえると有難いです。</p> <p>●都バスのバス停での渋滞の問題の解消を図るには、かざぐるまに加えて、都バスの番町バス停留所も、交通広場に持ってゆくことが有効な解決策になります。地域課題の解決を図りたい日テレにも、良い話ではないかと存じます。今まで真剣な検討を行ってこなかったとのコメントを頂きましたが、これからの取組みについて、教えて頂きたいと存じます。</p> <p>●ビル風については、環境調査の結果が問題ないことを以って建設された多くの超高層ビルで、竣工後に酷い状態になっています。区内でもサクラテラスや紀尾井町ガーデンもその例です。60mの日テレスタジオ棟周辺でもビル風で吹き飛ばされそうになったり転んでいる人を見かけます。「現在の一般的な調査方法で調査して大丈夫」との説明にとどまらず、懸念が払しょくできるように、容積率・高さなどの建物設計に反映する対応策を実施してもらいたいです。また、設計の仕方による対策が不十分で、実際のビル風が酷い状態になった場合は、日テレ自身が、挙げている、木を植えるなどの対策を行って頂く必要があります。ただ、有効な防風林にするには樹木を密集させて多数植える必要があり、地域貢献の目玉にしている広場や歩道のスペースを狭めるという矛盾が生じてしまいます。ここでも、超高層ビルを建てて地域課題を解決するというストーリーは破綻しています。</p> <p>●このような環境影響の懸念を払しょくする方策として、700%80mという上限値を余裕のある容積率・高さにして設計するように日テレを指導して頂きたいと存じます。</p> <p>●そのように地に足の着いた検討・協議を行う為に、日テレがやっているという環境影響調査の結果は、日本テレビのサイト上など、一般区民が判り易いところのアップするなどして、公表の実を挙げるように、日テレを指導頂きたいと存じます。見つからないのは、検索スキルの問題とのコメントを頂きました。区と日テレのそれぞれのアップされているところにアクセスする手順を教えてくださいと存じます。</p> <p>●現在の南側に建物のない番町の森の開催イベントが、超高層ビル北側の街区公園並みの広場でも、同様に開催されるかのような宣伝がなされているように感じます。区の見解を聞かせて欲しいと思います。もし、違うのであれば、現在のイベントを惑わすことがないような説明を行うよう、区から日本テレビに指導して欲しいと思います。もし、そうだとされるのであれば、変えて欲しいと強く思います。街区公園で2500㎡に空地が必要と言いつつ続けられています。番町の街区内の住民が遊ぶ公園に相応しく、番町で行う必然性のないイベントを開催する場所ではないと考えられます。また、11月2日3日に開催された「番町たき火まつり」は、何箇所ものたき火から煙が幾筋もあがり、煙の臭いが立ち込めました。事前に許可している消防署も心配になったようで出動し、炎の高さを抑えるように指導していました。近隣では、多くの住民が、不安を感じました。水道施設もない、今の「番町の森」では、ますます危険です。たき火は、火災の二番目に多い原因です。千代田区が後援、日テレが協力しているとのことですが、それぞれどう考えているのか、見解を知りたいと思います。</p> <p>●「番町タウンミーティング」は、何回も開催されていて、区民が数名参加され、日テレからは社員数名と千代田区からは部長さんが来られて、千代田区が後援されています。今片側一車線しかない狭い日テレ通りに、イベントも予定する目的の再開は、災害時の避難、救急対応が滞ることが予想されとても危険です。</p> <p>区政の腐敗。特定企業（日テレ）の優遇、癒着</p> <p>街が「はんか街」になるのが問題という意見に賛成です。</p> <p>単に80mでなく、一社の思うままに街が変わってしまうのが問題ですね。</p> <p>・スタジオ棟もビル風は大丈夫だとの試算に基づいて建てたのだろうが、じっさいはビル風がひどく危険であるという声が多い。まずこの改善策をとってほしい。80mの高さのものを造ればもっとひどくなり、ひどい箇所も増えるのは明らかである。</p> <p>上記の事項も大いに心配されるが、短期的な事業利潤、事業効率でなく、長期的な街の未来・環境への配慮を重要視しなければ、いつまでたっても開発の連続・連鎖から抜け出せなくなるだろう。</p> <p>近隣の静かさが失われ、住みにくくなる。</p> |

| 質問 | コメント |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・日テレ通りを含め街としての総合的なプランがなく今後この地域がどうなるのか不安 ・セブンイレブンの所での弁当販売(屋)等があるなど交通に関しての整理が必要 |
| <p>9. 区に、本日の説明では聞き足りなかったこと、追加のご質問やご要望があればお書きください。</p> | <p>エリアマネジメントを営利企業である日テレ主体でやることを初めて知った。それであるならやめるべき</p> |
| <p>コメント10人</p> | <p>何一つ、キチンと明確な答えがもらえていない。</p> |
| | <p>本日の住民からの質問に対して、区の担当者の回答は歯切れが悪く、また納得できるような回答はほとんどありませんでした。本日の質問に対する明確な回答をお願いしたい。また、これまでの審議会や協議会が誤った判断をしていれば、正直に認めていただきたい。</p> |
| | <p>6-1の④で記載した内容については、ちゃんとした経緯があると思うので、どこかで回答して欲しいです。万が一なければ、なぜそうなったか、批判を受けても開示すべきです。</p> |
| | <p>①区は「意見は個々に聞く」と言うが、皆で話し合う中で情報交換ができる。附帯決議の「関係者すべて」の「融和を図る」ことが区に課せられていることが理解されていないように思った。</p> |
| | <p>②附帯決議付き決議の後、区が何をしてきたか不明。</p> |
| | <p>③今後の予定についても説明がなかったと思う。</p> |
| | <p>④「次世代シンポジウム」が前向きな話し合いの場とは到底言えない。 「懸念についても言っていたら」小さな声で言っていたが、「アイデア出し」より、「懸念を聞き、解消する会」が先であろう。</p> |
| | <p>⑤事業者とは密に連絡をとっていると聞く。住民とも密に接する必要がある。</p> |
| | <p>⑥「環境負荷調査」について、区や日テレのHPからは探せない。「検索すればいいだろう」という回答は不誠実。検索したサイトが偽でないとも限らない。正式にどこから入るのか、また説明会には内容を持ってきてほしい。</p> |
| | <p>⑦計画決定の経緯について住民に知られていないことがわかった。6の決め方のところで書いたように、非常に問題があったことを周知しなければいけないと思う。区は「決まったことだから」と言うが、決まるまでのことが附帯決議に影響していることも知られなければいけない。</p> |
| | <p>⑧都計審の委員長が都計審で「この話はずっと続く。区が努力しないと双方にとって不幸な結果に終わると思う。」と言われたと思う。これほど重いことを言われているのに、日テレのイメージ戦略を独り歩きさせて、区は責任がとれるのか、どうするのか。</p> |
| | <p>よって、本日のような会の再度の開催を望みます。</p> |
| | <p>日テレ通りまちづくり委員会の案を基に進めたとの主張でしたが、町会は住民を反映していなかったことは明らかなのに、動き出した自分達の姿勢を押し通されたことが、話し合いの場を重ねるにつれ分かり残念です。住民構成についてや町会長の集まりが町会会員の意見を反映していなかったことの認識はお持ちではないということでしょうか？</p> |

| 質問 | コメント |
|--|---|
| <p>9. 区に、本日の説明では聞き足りなかったこと、追加のご質問やご要望があればお書きください。</p> <p>コメント10人</p> | <p>1. 附帯決議で区に求められていること、特に、「(2) 地区計画の決定事項である高さや容積率はそれぞれ上限を定めたものであり、事業者が地区の要望を受け止めて上限に対してゆとりを持った計画内容とすることを妨げるものではないので、今後の建築物の設計段階においてその可能性について事業者と十分に協議すること。」を、有効に進める方法として、環境影響を、例えば、増える就業者数を設定して交通量(人・自動車の数)の増加見通しをたて、道路混雑の解消や緊急車両進入確保の為に必要なことを設計に織り込むことを、その順番で行うことが、現実的と考えられますが、区は、どう考えるのか?別の有効な進め方を考えているのであれば、教えて欲しい。</p> <p>2. 同じく、附帯決議で区が切望されている、「全ての関係者がこの問題に関し前向きに話し合える場づくりに協力すること」に全うに取り組んでもらいたい。番町次世代シンポジウムは、「参加者は、区が応募者から限られた人数選定して決めること」「区の意に沿わない発言者は排除されること」等から、あって欲しくないものを聴く余地を設けていないと考えられ、「地区住民を二分するような事態」が継続しないようにする方向に向かったものではない。12月17日の説明会で出された多くの区民の意見を聞き、来られた職員が持ち帰って、来られなかった職員と共有した上で、区は、附帯決議で切望されていることに対する対応策とスケジュールを教えて欲しい。</p> <p>再開発と災害時の避難、救急対応はどのように対応する計画ですか?</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「エリマネ施設」は今回の再開発の条件なのに、区の担当者は「なんだかわからない」との回答で驚いた。区内の他のエリマネ団体には区の職員が天下っていることがわかり、けっこう大変な問題なのではないかと思った。区職員の「あて職」、区議会議員の「個所付け」という慣習はやめたほうがよい。 ・環境負荷調査についてのデータを持参せず、「検索すれば出るだろう」というのは区の姿勢としていかがかと思う。検索にかかるのが正確なものとは限らない。 ・今後の予定についての質問が多かったが、答えられていなかったように思う。 <p>日本テレビが具体的な建設計画が出たら、千代田区役所が日本テレビの担当者と、住民に対して説明会を開くのは当然のことと思う。</p> <p>付帯決議(高さ)の部分の解決はどうなったのか、又、区としての努力はどのようなものか、説明すべき→説明してほしい</p> |
| <p>10. 上記以外に、ご意見などありましたら自由にお書きください。(任意)</p> <p>コメント14人</p> | <p>活動の中心に携わる方のご尽力に感謝致します。</p> <p>初動から間違えていた。固執したため地域が荒れた。ここからはこれ以上、荒らさないように千代田区がより良い調整をはかって欲しい。</p> <p>今回意見を聞く機会を作って頂いたことに感謝します</p> <p>計画の最終的な作成に向けて、現在都計審の審査が終わり、現在日本テレビに計画作成のボールが渡っている状況だと思うが、日本テレビと行政の情報共有や連携が不十分だと感じた。行政の積極的な介入と情報提供をお願いしたい。</p> <p>何度も今回のような説明会を開き、地元住民の意見を聞くべき。</p> |

| 質問 | コメント |
|--|---|
| <p>10. 上記以外に、ご意見などありましたら自由にお書きください。（任意）</p> <p>コメント14人</p> | <p>意見: 地区計画に反対</p> <p>理由: 区や日本テレビは、二番町に2500平方メートルの広場を作る見返りに、建物の床面積の増床と高さ制限の80mへの緩和が必要と主張されておりますが、そもそも広場は必要ありません。現在の日本テレビ敷地内には公開されているスペースが複数ありますが、そのスペースで夜にビジネスマンや外国人がお酒を飲んで騒いでいるのを何度も目撃しました。また、お酒を飲んだ後に、そのゴミを私のマンション敷地内に投げられたことがありました。（犬の散歩中に実際に目撃。相手は酔っ払っていたので、怖くて注意できませんでした。）また、休日に番町の森に遊びに来ている方の車の路上駐車も困ります。番町の森で色々イベントを実施して、イベントに参加した方に「イベントができる広場があると良い」というようなアンケート結果を根拠の一つとして、広場の必要性を謳っているのかもしれませんが、そもそもイベントに参加した方はイベントに対してネガティブな意見を持つ方は少なく、広場があることで損害を被っている我々のような者の意見は無視されております。静かで落ち着きのある番町が好きで、一生懸命に働いて今の二番町の家を購入しました。広場は必要ありません。災害時も基本的に自宅避難のエリアですし、一時的な避難場所としての機能を持つ小規模な広場で十分であり、二番町に2500平方メートルの広場は不要です。</p> |
| | <p>千代田区民の声を届ける会のみなさま、説明会の開催、大変ありがとうございました！</p> <p>千代田区役所のみなさまもご説明とご対応ありがとうございました。前任の情報など全て把握されてないようにも見受けられました。大変だと思いますが、これからでもリカバリーできる部分はあると思います。特に区民との適切なコミュニケーションについては頑張ってくださいたいです。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・区側は質問に正面から答えていないことが多かった。いつも一方向で考えているからか。 ・区は「まちなみを守る会」と何度も協議をしたとどこかで読んだが、「守る会」は住民代表ではないし、公開もされていない。それ自体は意義はあったかもしれないが、区は住民と話したと勘違いをしているように思う。 <p>特に附帯決議以後は「すべての関係者」が関わることが必要なことを、区には再確認してほしいと思います。</p> |
| | <p>経済効果第一ではなくて、未来に住み続けたい区、質の高い生活を保証する区を目指してほしいと思います。</p> |
| | <p>この計画は建前上正当な手順で進められてきているようです。区の担当者レベルに意見や不満をぶつけても担当者は何の権限もなく聞くだけで何の変化も起こりません。具体的にどのような方法をとればこの計画を変更等出来るかを探してみることでないでしょうか。例えば次の選挙で区長をこの計画に反対する人物をたてる、区議会議員選挙時に計画に反対かどうかを選別する、マスコミに訴える（最近はユーチューバーのほうが利くかな？）番町地区の住民の署名を集める（番町地区だけならそれほどの人数にはならないのでは）この手のことに詳しい方法を知っている人物、組織などを探す、その他。</p> <p>住民に集まっていたくのであれば実効性のある方法を募集したり、検討する会のほうが有効ではと思います。何もできないならそれも答えです。</p> |
| | <p>エリアマネジメントについては、17日の区の説明は、「区は金を出さない。」「日テレが金を出すかもしれない。」「日テレからは何も発案がなく、未だ、話していない。」「日テレを含めて皆さんが立ち上げるものだ。」「広場は地区施設となり、区が日テレと協定を締結し、協定を通じて、ある程度は区が管理することはできる。」「今の番町の森は、私有地なので、区として特段に何か指導したりすることはできない。」などの発言があったが、住民のニーズの即した運営となるように、我々としては、有効な打ち手を考える必要があると感じました。</p> |
| | <p>区の説明を聞いても、区の公平性・公正性は感じられなく、区民としてとても残念</p> |
| | <ol style="list-style-type: none"> ①エリマネの出資者は日テレである ②振興会の段階から日テレが入っていた ③なんとなく広場がほしい、エレベーターがほしい、だから高層化だと決まったということがわかった。 |
| | <p>スタジオ棟を建てる計画の時からすでに開発を考えていたと思われる→スタジオ棟を建てる前の計画時から説明すべきであったのではないか。</p> |

環境まちづくり委員会 送付7-7

二番町地区再開発に関する話し合いの場に係る陳情

受付年月日 令和7年2月13日

陳情者 提出者 1名

陳情書

二番町地区再開発に関する話し合いの場に係る陳情



令和6年3月26日開催の令和5年度第6回都市計画審議会では千代田区当局に対し「意見の対立により地区住民を二分するような事態が長期にわたって継続している」ので「地区内の融和に向けて事業者・関係住民・関係機関 などとともに真摯な努力を重ねること。」という附帯決議をつけて結審しました。

約10カ月経過し、本年の1月12日に「番町次世代シンポジウム」が開催されました。私は出席できませんでしたので、私も是非話し合いの場を作って頂きたいです。話し合いの場を作って頂くにあたり以下のことを望みます。

1. 二番町地区再開発についての話し合いの場をいつ、誰が、どこで開催するのかという手順・手続きを明確にして、住民に広く周知し、合意を得られるまで話し合いを重ねて下さい。
2. シンポジウムは一般的に公開討論会や研究発表会と訳され、「複数の専門家が特定のテーマについて、それぞれの視点から発表や議論を行い、参加者と質疑応答を行うイベント」だそうです。みんなで情報を共有することが大切です。また人口減少化社会に向けた都市づくりも考えなければなりません。専門家を招いた公開の場での開催を望みます。
3. 区のホームページにあった今回のシンポジウム募集のキャッチフレーズは、「二番町地区（日本テレビ跡地）の整備に関連して、番町地域を魅力ある楽しいまちにしていくために」でした。この件について2点申し上げます。
 - ①住民意見が二分する論点の一つは「にぎやかさ」です。「楽しい」は時に「にぎやかさ」「喧噪」に通じます。次回は是非、「魅力ある落ち着いたまち」あるいは「教育と文化が香るまち」などの文言を使ってシンポジウムや話し合いの場の参加者募集と開催を望みます。
また、幼稚園、保育園、小学校、中学校が多い番町地区に不特定多数の人口が増えることに安全性の面で不安を感じます。安全性だけでなく、緊急車両の進入障害、環境調査の妥当性、問題解決策の検討など、超高層ビルが建ってからでは解決が難しい懸念事項が多々あります。これらの懸念事項の対策を考えることも住民の融和に繋がると思います。
 - ②「二番町地区の整備に関連して」ですが、昨年12月千声会主催の二番町再開発に関する説明会で区の担当者は「（シンポジウムは）二番町のことだけを話し合う場ではない」と発言されました。一方1月24日の環境まちづくり委員会の議事録(未定稿)では、「頂いたご意見、アイデア等を踏まえて、区は与件整理をしてまいります」と記載されています。与件整理をするための大変重要なシンポジウムであるという認識を事前に参加者にどのように周知したのか確認して下さい。
4. 与件整理、基本計画作成など今後のタイムスケジュールを公開して下さい。



環境まちづくり委員会 送付7-16

二番町地区再開発に関する陳情

受付年月日 令和7年5月21日

陳情者 提出者 1名

陳情書

二番町地区再開発に関する陳情

陳情者:

住所:

電話:

1) 2023年までに日本テレビから提示されていた様々な資料は、大変美しく夢があるように描かれていますが、木々の緑の量、日差し、子供を描くことによって広場が広く見える感じなど、事実と異なる錯覚を起こさせられると思われるような表記もありました。住民と事業者のイメージがかけ離れているので、その整合性を求めるのに時間とエネルギーが必要です。それよりは住民目線での具体的で現実に即した表現の方が、疑心暗鬼にならず前向きな話がしやすいです。配布資料*では、四番町にある番町の庭利用者アンケートで回答者の「90%が青空空地を求めている」という文言があります。利用者や幼稚園・保育園関係者が青空空地を求めることは一般論としては理解できます。しかし、具体論として二番町再開発に当てはめると、「高層ビルの北側あるいは高層ビルに挟まれた空間で、ビル風が吹き下ろす広場でもあった方がよいか」と次の段階の質問もしなければ、真に住民や利用者の要望を聞いたことにはならないのではないのでしょうか。アンケート調査などを実施する場合は、表面的ではなく、住民や利用者の真意をとらえられるような段階的に踏み込んだ意向調査をして下さることを希望致します。

*2022年12月8日都市計画審議会 配布資料1-2 都市計画提案の概要 p28

①~⑧の

2) 日テレは二番町D地区に賃貸オフィスビルを建設することにより、鉄筋コンクリート建築物の耐用年数約50年間の家賃収益を得ます。地区計画の変更に伴う、現行より20mも高い地上80m以下の高さの緩和と容積率の緩和は、日テレが挙げている以下の地区施設等(上記資料* P33 ~36 参照)と採算のバランスが取れているのか、住民が納得できるよう採算の数字を示して説明して頂きたいです。行政はあくまでも中立・公平に住民が何を、その対価として何を失うのか事実のみを伝えて頂きたいです。

①地下鉄改札階B1から地上出口F1へのエスカレーター(上下、計2台)

番町方面のホーム階B2からB1へのエスカレーターは不明。

②改札階B1から地上出口F1へのエレベーター 1台

③地下鉄通路拡幅

④歩道状空地

⑤地域交通広場整備

⑥番町中央通一部拡幅整備

⑦広場・緑地・交流拠点等の整備

⑧エリアマネジメント・防災機能



3) 今後、千代田区で行われる開発事業において住民が過大に期待するような「地域貢献」という言葉を行政は使わないで頂きたいです。その事業が「貢献」であるかどうかは、地元の住民が決めることではないのでしょうか。行政は開発事業を中立・公平に評価し、そのメリットだけではなく、デメリットも事実として住民にきちんと説明して頂きたいです。

また区議会には、その説明が正しく行われているのかをチェックすることを望みます。

4) エリアマネジメントの活動内容が不明です。エリアマネジメント棟だけ低層の施設にする理由も不明です。この施設の建設費や使用料は誰が、どのような形で負担するのか疑問に思えます。情報をクリアに公開して下さい。

以上

環境まちづくり委員会 送付7-17

都計審の附帯決議に基づく適切な「前向きに話し合える場」つくりに関する陳情

受付年月日 令和7年5月23日

陳情者 提出者 1名



2025 年 5 月 23 日

千代田区議会 議長 秋谷こうき 様

都計審の附帯決議に基づく適切な「前向きに話し合える場」づくりに関する陳情

陳情者氏名： [REDACTED]
陳情者住所： [REDACTED]
(連絡先： [REDACTED])

都市計画審議会（以下、「都計審」といいます。）は、「二番町地区地区計画の変更」への答申に関する決議（以下、「附帯決議」）といっています。）において、「二番町地区計画の変更にあたっては、意見の対立により地区住民を二分するような事態が長期間にわたって継続」していることに懸念を示し、千代田区当局に対し地区の融和を図るため4つの事項の実施を要請し、併せて「全ての関係者がこの問題に関し前向きに話し合える場づくりに協力することを切望します」としました。

千代田区民の声を届ける会（以下、「千声会」といいます。）は、地区住民を二分するような対立状態が継続し深まってゆくことがないように、昨年12月に誰でも参加できる千声会主催の区による説明会を実施しました。参加者からのアンケートでは「区の説明が不十分で再開発に納得できない」との意見が多く出ていました。

令和7年1月12日には、各方面のご尽力により、番町次世代シンポジウムが行われましたが、番町全体のまちづくりに関する希望を聞くもので、「二番町再開発」や「附帯決議」についての説明はなく、参加者も限定されていることから、附帯決議が求める「前向きに話し合える場」ではありませんでした。

二番町地区の融和を図るためには、都計審の附帯決議に基づく適切な「前向きに話し合える場」を早急につくる必要があります。そして、地区の融和を図るために「前向きに話し合える場」では、下記の事項が必要不可欠です。

（記）

- ① 「事業の具体化」（附帯決議の要請事項（1））にあたって地区内の融和に向かうように、地区住民のだれでもが参加できる場であること。
- ② 「事業者が地区の要望を受け止めて上限に対してゆとりを持った計画内容とすること」（附帯決議の要請事項（2））につながる「地区の要望」を出し合える場であること。
- ③ 「前向きに話し合える場」での住民の意見を踏まえて「与件整理」が行われること。

- ④ 住民が「事業の具体化」及び「建築物の設計段階」を理解し、意見が述べられるように、事業者が複数の案についてそれぞれ模型を作成し、メリット・デメリットをわかりやすく説明する場であること。
- ⑤ 地区の融和を図るために必要な回数を継続して実施すること。
- ⑥ 「前向きに話し合える場」の議事録を公表し、参加できなかった住民からの意見も積極的に募ること。

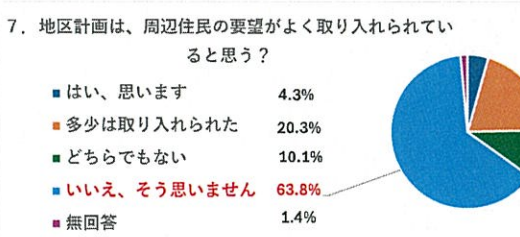
都計審の附帯決議に基づく適切な「前向きに話し合える場」づくりが早急に行われるように住民を代表する議会から執行機関に要請していただけますよう心からお願い申し上げます。

参考：千声会主催「区からの説明会」アンケート結果

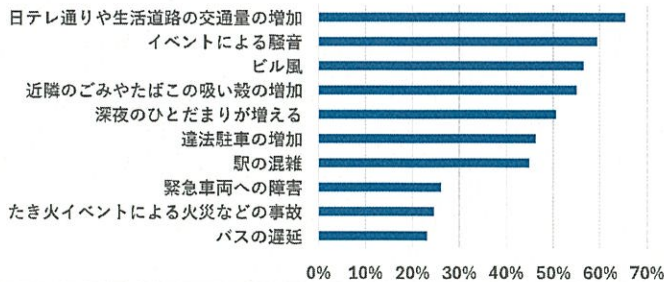
2024年12月17日 区役所による二番町地区計画説明会後のアンケート結果

(アンケート回答数=69)

| 質問 | 選択肢 | 回答比率 | 回答数 |
|---|------------------|-------|-----|
| 1. 二番町とあなたの関係 | 地域の住民 | 88.4% | 61 |
| | 在勤者 | 5.8% | 4 |
| | 在学者 | 0.0% | 0 |
| | 無回答 | 5.8% | 4 |
| | | | |
| 2. どの地域にお住まいですか？ | 二番町 | 18.8% | 13 |
| | 二番町以外の番町地域 | 62.3% | 43 |
| | 廻町・九段南 | 4.3% | 3 |
| | 上記以外の千代田区内 | 7.2% | 5 |
| | 区外 | 7.2% | 5 |
| | 無回答 | 0.0% | 0 |
| 3. 今回の地区計画変更の内容は？ | 知っていた | 72.5% | 50 |
| | 今回初めて聞いた | 24.6% | 17 |
| | 無回答 | 2.9% | 2 |
| 4. 決定した二番町の変更後地区計画について | 納得している | 13.0% | 9 |
| | していない／反対だ | 62.3% | 43 |
| | どちらでもない | 18.8% | 13 |
| | その他 | 5.8% | 4 |
| 5. 二番町の地区計画変更については、事前に十分な説明があったと思いますか？ | はい、思います | 5.8% | 4 |
| | 多少の説明はあった | 27.5% | 19 |
| | 十分だったと思わない | 66.7% | 46 |
| 6. 二番町の地区計画変更の決め方は、公正で透明性があったと思いますか？ | はい、思います | 4.3% | 3 |
| | 最低限の公正さと透明性があった | 18.8% | 13 |
| | 思えない／あまり思えない | 75.4% | 52 |
| | その他 | 1.4% | 1 |
| 7. 地区計画は、周辺住民の要望がよく取り入れられていると思いますか？ | はい、思います | 4.3% | 3 |
| | 多少は取り入れられた | 20.3% | 14 |
| | どちらでもない | 10.1% | 7 |
| | いいえ、そう思いません | 63.8% | 44 |
| 8. 日テレ再開発について、ご懸念があれば、以下からお選びください。(複数選択可) | 無回答 | 1.4% | 1 |
| | バスの遅延 | 23.2% | 16 |
| | たき火イベントによる火災など | 24.6% | 17 |
| | 緊急車両への障害 | 26.1% | 18 |
| | 駅の混雑 | 44.9% | 31 |
| | 違法駐車増加 | 46.4% | 32 |
| | 深夜のひとだまりが増える | 50.7% | 35 |
| | 近隣のごみやたばこの吸い殻の増加 | 55.1% | 38 |
| | ビル風 | 56.5% | 39 |
| | イベントによる騒音 | 59.4% | 41 |
| | 日テレ通りや生活道路の交通量 | 65.2% | 45 |
| 懸念はない | | 0 | |



8. 日テレ再開発の懸念 (全69回答中、懸念ありと選択した数の率)



環境まちづくり委員会 送付7-29

二番町日テレ跡地再開発における安全・安心等に関する丁寧な説明を求める陳情

受付年月日 令和7年10月7日

陳情者 提出者 1名

令和 7 年 10 月 7 日

千代田区議会議長 秋谷こうき様

氏名：
住所：
電話：



二番町日テレ跡地再開発における安全・安心等に関する丁寧な説明を求める陳情

住民の意見、質問に対して、十分な回答がないままに計画が進み、住民の発言の場は単なるガス抜きのような印象です。

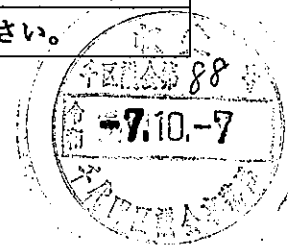
令和 6 年 2 月 8 日に開かれました都市計画審議会の議事録*にある専門委員のご発言に対しても、時間的な制約があるにせよ、大切なことなので住民が安心するような説明や回答を求めます。

* 令和 5 年度 第 5 回千代田区都市計画審議会議事録（令和 6 年 2 月 8 日開催）

<https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/31056/gijiroku-kakuteiko.pdf>

都市計画審議会の議事録内で気になる内容をページ・行、記載内容、千代田区への要望について表形式で記載いたします。

| 頁 行数 | 記載内容 | 千代田区への要望 |
|------------------------------------|---|---|
| ① P20 上 4 行 | 都の運用基準にのっとった算定の仕方で行くと、700%が妥当であろうと、今回の番町まちづくりに対して 700%が妥当であると言ったのではない。 | 700%の根拠を示していただきたい。700%が妥当となるエリアの例、番町エリアが妥当ではない理由などもお聞かせ下さい。素人考えですが、道路幅、人口数、文教地区などが考えられると思いますが、そのほかの懸念材料も教えて下さい。 |
| ② P20 下 5 行 P21 上 1 行 | 広場の実際の環境的評価が担保されているか・・・空間的评价で言ったならば、前よりも閉塞感が増して、圧迫感が増して、決して良いアイデアに改善されたとは言えない・・・精査する余地・・・700%が・・・一人歩き | この意見を受けて、何か検討がなされたのでしょうか？ |
| ③ P22 上 3 行 | 街区公園相当の広場を作るから 700%というロジック・・・(下 10 行) 1000 平米以下の街区公園がいっぱいある・・・ | 容積率も含め地域にとって負担のない憩いの公園を作ってほしいです。イベント開催や集客を目的とした公園はいりません。喧噪を伴う公園ではないことを確認して頂けますか。 |
| ④ P25 | 沿道まちづくりや商業の賑わいは大事・・・ | 議論する機会を是非作ってください。 |



| | | |
|---------------|--|---|
| 上4行 | 後ろに控えている住居系複合市街地の住民にとって、住環境の向上に資する計画、デザイン、マネジメントを…もう少し議論していくべき | |
| ⑤ P25 上8行 | この議論が20年後、30年後にどういう再開発であるべきかがあまり議論されていない | 現行の計画は目先の採算、1社だけの利益だけを追っている感じがします。長期的な展望がなく、魅力を感じません。日本の、東京の、千代田区の今後の人口動態、就労形態と千代田区における今後の開発に関する方針をお聞きかせ下さい。 |
| ⑥ P25 上10行 | ゼロカーボンシティやレジリエンスの都市を議論している中で…防災…とか、自立可能エネルギーをどうするかとか、災害時に地域に対してエネルギーを供給できるような形を作るとか、そういった次世代を見据えた議論がほとんどされていない | 一般住民とは異なる専門のお立場からの貴重なご意見です。このようなご意見を拾い上げてきちんと検討していただきたいです。現時点での区の見解をお聞かせ下さい。 |
| ⑦ P30 下12行 | 人々の安全、そして子供たちの未来…を考えると、…7万弱の人口に対して85万人が訪れて、もっと多くの人たちがこの町に集う、… | 数値の根拠について知りたいです。また、まったく想像がつかないので、この人数が町にいる映像(絵)を見て視覚的に確認してみたいです。日テレから示される空地や歩道の絵は子供が多く描かれていますが、大人が多い商業地区としての絵を見せて下さい。 |
| ⑧ P31 下15行 | 二番町地区は中層・中高層の住宅系の複合市街地及び文教地区… | 都市マス、地区別方針の中に「文教地区」が加えられたことを、開発にかかわる関係者全員が共通認識として意識しなければならないと思います。「文教地区」に対してどのような配慮をされていますか。 |
| ⑨ P47 上11行 | 基本計画とは…都市計画マスタープラン…どう読んでも、ここは住宅の閑静なところ…。基本計画を作るのであれば…基本構想ぐらいは行政が整理しなくては…。 | 番町の将来像について、住宅地や文教地区と考えているのか、あるいは商業地区と考えているのかお聞かせ下さい。 |
| ⑩ P67 上2行 | 高さの制限に比較して、…質として…(容積の)議論が足りなかった… | 建てるのなら、徹底的に議論してよいものを建てていただきたいです。 |

よりよい町づくりのために、開発賛成派と反対派が歩み寄りなければならないので、利害関係のない専門的な立場のご意見をお聞きしたいです。よろしくお願い致します。

以上

〈確定稿〉

令和5年度 第5回 千代田区都市計画審議会議事録

1. 開催年月日

令和6年2月8日(木) 午後3時00分～午後6時56分

千代田区役所8階 区議会第1・第2委員会室

2. 出席状況

委員定数20名中 出席20名

出席委員 <学識経験者>

| | |
|-----------|------------------|
| 【会長】岸井 隆幸 | (一財)計量計画研究所 代表理事 |
| 柳沢 厚 | 都市計画家 |
| 加藤 孝明 | 東京大学生産技術研究所教授 |
| 木島 千嘉 | 神奈川大学等非常勤講師 |
| 三友 奈々 | 日本大学助教 |
| 村木 美貴 | 千葉大学大学院教授 |

<区議会議員>

岩佐りょう子
小枝 すみ子
桜井 ただし
林 則行
はやお 恭一
春山 あすか

<区民>

石垣 曜子
中原 秀人
服部 記子
細木 博己
諸 亨
山田 ちひろ

<関係行政機関等>

| | |
|-------|-----------------------|
| 福山 隆夫 | 麹町警察署長 (代理出席: 菊池交通課長) |
| 佐藤 睦 | 麹町消防署長 (代理出席: 稲村予防課長) |

出席幹事

| | |
|--------|---------------------------------------|
| 古田 毅 | 政策経営部長 |
| 印出井 一美 | 環境まちづくり部長事務取扱環境まちづくり部環境まちづくり課 総務課長 |
| 加島 津世志 | まちづくり担当部長 |

〈確定稿〉

関係部署

| | |
|-------|---------------------------------|
| 山崎 崇 | 環境まちづくり部環境政策課長 |
| 古川 裕之 | 環境まちづくり部ゼロカーボン推進担当課長 |
| 神原 佳弘 | 環境まちづくり部道路公園課長 |
| 須貝 誠一 | 環境まちづくり部基盤整備計画担当課長 |
| 武 貴志 | 環境まちづくり部建築指導課長 |
| 柳 晃一 | 千代田清掃事務所長事務取扱環境まちづくり部参事（連絡調整担当） |
| 緒方 直美 | 環境まちづくり部住宅課長 |
| 江原 達弥 | 環境まちづくり部地域まちづくり課長 |
| 榊原 慎吾 | 環境まちづくり部麹町地域まちづくり担当課長 |
| 大木 龍介 | 環境まちづくり部神田地域まちづくり担当課長 |

庶務

| | |
|--------|-------------------|
| 前田美知太郎 | 環境まちづくり部景観・都市計画課長 |
|--------|-------------------|

3. 傍聴者

81人

4. 議事の内容

議案

【審議案件】

議案－1 東京都市計画地区計画 二番町地区地区計画の変更

5. その他

〈配付資料〉

次第、席次表、千代田区都市計画審議会委員名簿

千代田区都市計画審議会条例・運営規則、千代田区都市計画審議会付議文（写）

議案－1 東京都市計画地区計画 二番町地区地区計画の変更

資料1－1 意見書の要旨

資料1－2 二番町地区のまちづくりについて

〈参考資料〉

参考資料 令和5年度3月時点の都市計画案

〈確定稿〉

算入するほうが妥当なのではなかろうかとか、ここはここまでを空地として認めるのは甘過ぎるのではなかろうかとか、まず幾つか指摘をさせていただきました。その時点では私の個人的な意見だったので、それを前提に第1回専門家会議のときに、ほかの先生のご意見も仰いでいただく場を持った。そのときに、その結果として、都の運用基準にのっとり算定の仕方でいくと、700パーセントが妥当であろうと、今回の番町まちづくりの計画に対して700パーセントが妥当であると言ったのではなくて、最初に運用基準にのっとり算定すると確かに700パーセントになりますというのが第一弾にあったはず。それで、この専門家会議のときだけではなくて、都市計画審議会の場でも、これもあくまでも学経委員全員の話ではなくて私の個人的な意見ですが、都の運用基準にのっとりだけではなくて、それはあくまでもよりどころではあるけれども、それを上回ったり下回ったりするところは区に判断基準が委ねられているのではなかろうかと。それで、このエリアについては、私個人の意見としては、少なくともそれをもうちょっと抑えたほうが望ましいのではないだろうかとの意見も申し上げながら、専門家会議の中でも、上限としてというか、取りあえずよりどころとしての算定基準としては今の計画は約700パーセントになりますというところだったはず。それが何となくいつの間にか運用基準のチェックをした700ではなくて、この計画は700パーセントが妥当であるとすり替えられている気がして、そこについては正直フェアではないとの気持ちを持っておりました。

700パーセントのよりどころになっている事業者さんの利益はもちろん、今回の計画の地域貢献としての部分は、当然、要望もあるし、全部果たされるべき対象だと思っています。けれどもその対価として、総合設計をしたときに対して3割増しとか2万平米増しが妥当かどうか、700パーセントを認めるのが妥当かどうかについては根拠は私たちにもきちんとは示されていないという認識で私個人はおります。700パーセントは、今の計画に対しての都の算定基準にのつれば700パーセントは妥当でしょうということだけは確実だと思うのですけれども、その部分のニュアンスは、もう少しやはり正確に数字を出してほしいし、容積増に対しては、ある一定の権利は認められていると思うのですけれども、やはり区として、本当に、今、地域貢献をしていただく対価としてプラス2万平米とかプラス3割増しが妥当かどうか、議論し尽くされました、だから言っていますと言われると、その時間を与えられていなかった気がして、ちょっと不服を申し上げたい気がします。

それと、もう一つは、もちろんこれはこの後ほかの方々のいろいろな意見もあるかと思いますが、正確に言うと、この3回ぐらいの専門家会議を経ての改修案として、高さに対して一定のまず街並みの60メートルをベースにしてはいなかった。そういうところに対しては、私はもちろん不満な方もいらっしゃると思いますが、一定の歩み寄りがされた成果は出ていると思っています。ただ、その一方で、フットプリントが増えて、それから2,500平米は確保されているけれども、その一部はピロティ状になったり、建物のプロポーションとしての幅が広がることで、実際の広場を2,500平米確保している点における質は担保していると記述されていますが、では、その広場の実際の環境的評価が担保されているかと言ったならば、私は、どちらかというところ、この中で建築系が専門で、ほかの手続はそんなに専門ではありませんけれども、空間的な評価で言ったならば、前よりも閉塞感が増えて、圧迫感が増えて、決して良いアイデアに改善されたとは言えないと見ています。だから、高さもきちんクリアしつつ、両方やるとしたならば、本来であれば容積率のところももう少し歩み寄って、この高さ制限の中でこの広場を確保するときに適正な容積がどの

〈確定稿〉

ぐらいなのかは、まだ精査する余地が本当はあるのではないかという気持ちです。ただ、いつの間にか700パーセントが認められたのが一人歩きしているに対しては、今まで何回かオンラインで申し上げる機会を逸してしまったのは、タイミングが悪いと怒られるところもあるかと思います。でも、ここで一度申し上げておきたいと思っております。もちろん実際の設計になったならば、この与条件に対して、当然、設計者は少しでも圧迫感を改善しようとか気持ちよくしようと努力すると思います。ですけれども、そんな設計の工夫に委ねる前の都市計画レベルで、誰が標準的な設計をしても良い環境が得られるというベースを規定するのが、それぞれのデザインに期待するのではなくて、デザインが多少ひどくてもというか、標準でも、きちんと担保されるベースの枠組みをつくるのがここだと思うのです。それに対しては、今のところの容積が本当に適当なのかは、全部、学経委員がいいと言ったと言われるのは、異議申立てをさせていただく機会を頂ければと思っております。

【会長】

はい。ありがとうございました。
少しお答えになりますか。

【委員】

少し別の意見を言いたいので、あまりこの件について話す時間を取りたくないのですが、今のご発言については、まずは都の基準でいけば700パーセントはカウント可能だとなったのは事実です。まさにそういう議論だったのです。その後、しかし700パーセントがこの場所に本当に妥当かどうかは議論がいるというご発言があったのも私は記憶しています。ただ、それについては、容積自体を言わば700パーセントは多過ぎるので650パーセントぐらいに抑えたらどうかと、仮にそういう議論を出すとするれば、相当、別の詰めが必要なので、今ここではそれは難しいのではないかというのがそのときの雰囲気だったと思います。

【会長】

はい。

【委員】

おっしゃるとおりで、700パーセントというのと、では何なのかということも、常任委員会でも確認しました。そこのところは490幾つだったか70だったか、そこところはいろいろな地域貢献だとか何かで対応して、220パーセントが結局は2,500平米の広場相当を確保することによって容積が上積みになったのです。それが分かったので、私が言ったのが、この広場の2,500平米が事業のありなしを決めるぐらいの大変な話だから、ここについては地域の確認をしっかりと丁寧にやっておかないと、この事業自体の本質が見えないとは委員会で言いました。ですから、私も700パーセントについては疑問に思って、運用基準、そしてまた地区計画の内容を全部読んで上で執行機関に確認したところ、明らかに常任委員会でも、結局は広場相当を確保することによって200パーセントの容積が確保されたことは紛れもない事実です。

以上です。

〈確定稿〉

【会長】

はい。関連でよろしいですか。

【委員】

はい。関連です。

私も今のポイントが重要だと思っています。というのは、街区公園相当の広場をつくるから700パーセントというロジックになっています。街区公園について、先ほど区役所から250メートルの範囲内で街区公園をつくらなければいけないという説明でしたか。榊原さん、そうでしたね。それと、この国交省のホームページのところを見せていただけますか。これは今でもそうですか。僕が調べたら、国交省のホームページは250メートル当たり一つつくれとは、どこにも書いていないのです。そもそも距離は書いていないのです。榊原さん、チェックしていただけますか。それをチェックしていただく間に、それで街区公園とって、私も最初に学経委員の方々が三つの数字、2,500平米、80メートル以下、それから700パーセントというお話をしていただいたときに、これは大卒だと思ったのです。すなわち、この器に入るような計画を出してくださいとおっしゃったと私は理解しました。それで、この中で一番大きいのが広場で220パーセントですか。それは街区公園である。ただ、先生たちは街区公園並みとおっしゃって、街区公園にしるとはおっしゃっていないわけです。これは私有地でしょうから、そもそも街区公園にはできないでしょう。それで、私も街区公園は一体何だろうと調べたら、国交省の、今、区役所が言っている箇所に書いてあるのは、「主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、1か所当たり面積0.25平方メートルを標準として配置する」と書いているだけで、250メートルごとにつくりなさいとはどこにも書いていません。これをチェックしてください。

もう一つは、では現実のものとしてどうかは、昭和31年にこの都市公園法が施行されたいのですけども、その後、設定された街区公園5か所、1か所4,600平米があるのです。だけれども、残り4か所は全て1,000平米未満です。そうすると、理想としては2,500平米でしょうと。これはオーケーだと思います。では、どのくらいの間隔でやるかは、何も書いていません。これは区役所が指導していくものだと思います。それで、1,000平米以下の街区公園がいっぱいあることはそれぞれの事情があったのではないかと思うのです。そもそも面積が少ないとか建物があつたとか、何かいろいろな理由があつたと思うのです。番町にある理由は、番町は住宅街で、街区公園をたくさんつくるのはもちろんいいのだけれども、それをやることによって超高層ビルが建つのはよくないのではないかと思っている人がいる。それを要素に入れて、では何平米ぐらいがいいのかと決めるのは区役所の仕事ではないのかと私は思っているのです。その議論がなくて、もし2,500平米のものをつくれと日テレに指示されたのであれば、これは学経委員の検討事項をそのままきちんと伝えたことにならないのではないか。また、事実誤認もあるのであれば、この指示自身が私は信頼性を失う気がしております。

【会長】

はい。まず、誘致距離250メートル、一般的には皆そう言っているのですけれども、書いてあるか書い

〈確定稿〉

していくので、やはりそういうことをきちんと考えて、計画について議論するべきではないかと思っています。

それと、私自身は、委員会でも、今回の意見書の要旨の中にも、反対の方にも賛成の方にも多くの方が住環境をどうするのだとの意見がすごく多く見られています。やはり確かに沿道まちづくりや商業のにぎわいは大事かもしれませんが、後ろに控えている住居系複合市街地の住民の人たちにとって、住環境の向上に資する計画、デザイン、マネジメントを番町中央通りの双方向通行化になることも人中心のまちづくりという今後の区の方針に沿った形で住環境に資するものをもう少し議論していくべきではないかと思います。

長くて、すみません。3点目、もう一つ、個人的な意見ですがけれども、ごめんなさい。この議論が20年後、30年後にどういう再開発であるべきかがあまり議論されてきていないように感じています。この何年間も高さの議論に終始してきたことが続いていることをすごく残念に思っています。区としてもゼロカーボンシティやレジリエンスの都市を議論している中で、この再開発が、例えば防災であったりとか自立可能エネルギーをどうするかとか、災害時に地域に対してエネルギーを供給できるような形をつくるとか、そういった次世代を見据えた議論がほとんどされていないのはとても残念です。ぜひ、そういった将来的なまちづくりはどうかを委員会も含めて議論していくことが必要なのではないかと思います。

最後に、本地区計画に反対した場合、または否決された場合、このような地域貢献メニューが許認可要件とならなくなって、事業者に求めるのは、やはり行政として要望事項以上にはならないのは委員会でも確認している上で、先ほど委員がおっしゃられたように、この計画によってこのような地域貢献が実現性が担保されていることはやはり理解していく必要があると思います。

以上です。

【会長】

はい。ありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。

では、委員。

【委員】

重複すると思うのですがけれども、私が子どもの頃、昭和30年の初め頃、番町には、2階建て、7メートルぐらいの高さの家しかありませんでした。それが、時代の変遷とともに、10メートル、20メートル、30メートル、40メートルとなりまして、昭和30年から数えて50年後、現在から遡ること20年前、最高50メートル、総合設計で60メートルと、だんだんに高くなっていきました。今回、日テレさんから80メートルの案が提示されましたけれども、徐々に高くなっていくのはもう時代の流れかと思って、何の違和感も感じませんでした。建物高さは時代とともに高くなっていくもので、反対している人がなぜ60メートルに固執するのか、この問題に既にもう5年間携わっていますけれども、いまだに理解できない状態です。

もともとこの60メートルは、今から20年前、一番町のクラブ関東の跡地に東急が100メートルのビルの建設計画を発表したことが発端です。クラブ関東の跡地に100メートルのビルができることで一番町

〈確定稿〉

公園などは1,000平米以下のところもたくさんあると。そういった事例もある。つまり2,500平米は上限でというよりも、それぐらいという、それが上であって、それ以下でも幾らでも裁量があるという考え方。私などは、逆に2,500平米並みということは、そこを基準にそれより増えるものは構わない。それぐらいの広場は必要だけれども、その程度は確保してという最低基準だと思っていた。その言葉ですけれども、そこでやはり立場が違くと、すごく解釈が違うと思いました。意見書の中にも、広場は要らないという意見から、そんなに要らない、あるいは2,500平米は大歓迎だと、本当に広さに関しては感覚的なものですので、今回、この街区公園並みという表現が使われたことに対して、もう少し補足的に、やはり広さとしてある程度担保する必要があるというご説明なのか、これぐらいは仕方ないという、ニュアンス的なものになってしまうのですけれども、その決められた経緯を教えてくださいと思います。

【会長】

はい。これも先ほどの。

【委員】

どなたかがおっしゃったように、街区公園並みのものを確保しようというのは専門家会議で議論されました。だけれども、具体的な面積は出しておりませんから、それ以後のやはり区の内部での議論で2,500平米は別途出てきたと私は理解しています。

【会長】

はい。あと、お一人。先ほど手が挙がった、3人、いらっしゃいますね。

では、順番に、先にまだご発言されていない方からよろしいですかね。先に。

【委員】

意見になりますけれども、反対の立場の方も、賛成の推進派の立場の方も、それぞれ本当に素晴らしい意見だと思います。ただ、都計審メンバーとして決めなければいけないことは、やはりこのまちの人々の安全、そして、子どもたちの未来だと思うのです。それを考えると、いつも委員会で言っていますけれども、7万弱の人口に対して85万人が訪れて、もっと多くの人たちがこのまちに集う、と。今年の1月1日に能登で大きな地震がありました。やはり、僕たちは、想定外ということを実際に気にしながら、いろいろなことを考えていかななくてはならないと考えています。そうすると、例えば、今、何メートルですとか、公園の広さがどうだとか、広場の大きさの話をしていますけれども、では、例えば、何かあったときに、この広場の大きさでお年寄りを守れるのか。250メートルがどうだとかという数字の話が出ていましたけれども、では実際にそれで足りるのか。そういうことを考えると、やはり、それは、起こってはいけないことを想定して、向こう20年、1回建てたら機能更新まで50年。そういったことを想定して対策を取っていかなくてはならないのではないかと思います。

特に、もう、反対の方に対して、これはやはり説得を続けていかなくてはならない、理解していただかなくてはならないという話しは続けていく必要があります。だけれども、一つ、学経の先生方、そして、区

〈確定稿〉

議の先生方というのは、この机の常識ではなくて、やはり人命に対して向けていただきたいということをごく思います。反対派の方の思いを聞いて、それでもやはりこれは進めていかななくてはならない、人命を重要にしていかななくてはいけないということ。まず、ここにいる人たちは、恐らく、例えば、私もいろいろな区の会議体の委員ですとかをやらせていただきましたが、その中で憩いの創出ですとか、それから交流の場とか、そういったことを考えて勉強して、つくり上げてきているはずなのです。ですから、先ほどどなたかがおっしゃっていましたが、広場が要らないとか、それから、意見書にもありましたけれども、にぎわいが要らないということは、やはり、そういうまちの発展、子どもたちの未来を否定するものだと思います。

ですから、そこで、例えば、日テレさんがバリアフリーを進めて、これは先ほどありましたけれども、そこに住む住民を優先してというか、そういう人たちのためのものを考えていると。これは、つくったらつくりっ放しというわけではないです。ずっとそれは日テレさんが責任を持って、区と一緒につくり上げていくものと考えたときに、反対する要素はどこにもないというか、もう待たなし、防災の観点においても、やはりこれは止めてはいけない案件だと非常に強く思います。

以上です。

【会長】

はい。

あと2人挙がっていたので、先に委員から行きましょう。

【委員】

はい。意見書における本質的な課題に関する質問です。二番町地区は中層・中高層の住宅系の複合市街地及び文教地区でありますから、当然、学校の意見がとても大事だと考えています。個人情報とか法人特定を避けるために名前は出ませんが、100年を超える伝統的な学校から、かねてより意見が出ています。

そこで、質問が三つあります。1、区は、これらの学校法人に対して、説明や合意形成のために何回ぐらい、何時間ほど費やしたかを教えてください。2番、区は、意見書に出てきている彼らが認識する課題は何と理解していますか。ここに挙がっている字面ではなくて、フォーカス、概要というか、ポイントだけでいいです。3番目、区はその課題をどのように解決しますか。解決していないから意見書に書かれているとの理解ですが、それで合っていますか。

以上3点、区からお答え願います。

【会長】

はい。区からお答えをということですが、分かりますでしょうか。学校法人に特別に対応されていらっしゃるかどうかも含めて。

【麹町地域まちづくり担当課長】

はい。ご説明をいたします。

個別に学校へこの計画に関しての説明等を行う機会については、ございませんでした。対して、地権者に

〈確定稿〉

また、例えばランドスケープ等で、木の見え方だとか植栽の在り方だとか、そういったところがどう見えるかも含めて、低層部の詳細が決まってくる。そういったものを踏まえて、建物の高さが最終的に決まってくるのだらうと思っています。その中で、80メートルという上限を決めた中で、下げてもらおう努力を、区も積極的に日本テレビに、言い方は悪いかもしれませんが指導することは、これはそういうお約束はできるかと思っています。一方で、そうではないと、委員が言われるようなことであれば、ここはもう、この案が駄目だというような、否決していただいたほうがいいのではないかと思っています。

【会長】

はい。どうぞ。

【委員】

いろいろもう言うつもりはなかったのですが、やはり運用基準を読ませていただくと、基本計画がなくてはいけないと。では、この基本計画とは何かといったときに、これをどこに求めたかというと、都市計画マスタープランだった。では、都市計画マスタープランはどうかといったら、どう読んでも、ここは住宅の閑静なところという話になるわけです。変えて、そしてまた、都市計画図書を変えていくのは構わないです。でも、そこについて、何が問題かというと、今の議論が何で二分するかというと、都市マスで議論しようとするところに問題がある。基本計画をつくるのであれば、本来であれば、この地区計画のこの場所について再地区するところの基本計画、せめて基本構想ぐらいを行政が整理しなくてはいけないのだと常任でも言いました。つまり、戻るところがないのです。子どものためとか何々のためといって。では、そのためだったら高さはいいだらうとか、そのためだったら広場はこれぐらいにするべきだと。その戻るべき議論ができないように、そこをなぜつくらなかったのか。何でそういうようなあれだったのか。だから、普通の建築の視点から考えたら、確かに建蔽率の高い建物だったら、格好が悪いですよ。だけれども、戻るべき考えが整理されていないところに問題があると私は思うので、このところに、何で基本計画をこの地区に対してつくらなかったのか、そこは、もう一度、最後、それでなければ、僕は今回は継続だと思っています。

【会長】

今のはご質問ですか。

【委員】

質問です。だから、基本計画を、何でこの都市マスに求めたか。それは合法的だけれども。何でつくらなかったのか。

【会長】

基本計画とおっしゃっている意味は、個別の敷地の基本計画ということですか。

【委員】

〈確定稿〉

今、80メートルかという、そこだけを取り上げられたのですが、条件はいろいろありました。例えば私は今、個人的には、現段階では、高さの制限に比較して、容積の議論が足りなかったと思っています。それは、つまり広場を、2,500平米なのか2,000平米なのかの話もあるかもしれない。2,500平米が、例えば防災上は余地はあるかもしれないけれど、日常的に使うのに、きちんと適した空間環境を確保できた2,500平米なのかは、実は高さだけではなくて容積との条件でも十分変わるはずだというのがスルーされているのが、質として、ちょっと議論が足りないのではないかと。だから、先に表明していいのかそういうのはよく分からないのですが、そういう意味で言うと、私は今の案に対しては反対だと思っています。でも、それは80メートルを許容するかどうかだけと言われたら、少し乱暴過ぎて、そう議論を一くりにされていくと。

【会長】

今のは、たまたまそうおっしゃっただけで、案としては全体の案なので。

【委員】

はい。だからその、まとめはやめてほしいと思うのですけれど。

【会長】

説明の仕方がちょっと片手落ちだったという感じだと思いますけれども、もう大体よろしいですか。もう一度、皆さんのご意見を整理したいと思います。反対の方は当然いらっしゃるので、反対のご意見がある。それから、今の枠組みを尊重して進めればいいのではないかと賛成の方がいらっしゃる。賛成なんだけど、附帯条件をつけてやらなければ賛成にはなかなかいかないけれど、基本的な枠組みについては賛同している方がいらっしゃるのではないかと。その3択をして、賛成か反対かについては一旦は分かりますので、全体としての議決は、賛成か反対かが決まる。その上で、賛成だけでも附帯決議をつけるべきだとお考えの方が多き場合には、附帯決議の内容について次回までに素案を考えてみて、皆さんにまたご意見を頂く。附帯決議をつけるけれども、これはやはり信用できないという方は、多分賛成できないというところに入れていただくしかないのだろうと思います。

【委員】

附帯決議は要らないと思います。もう、80メートル、2,500平米、700パーセントで、これでどうですかと。バリアフリーとかいろいろなものも提示して、それでやってくださいと話を続けてきているわけですから、例えばこれが、では79メートルだったらいいとか、75メートルだったらいいとかという話ではない。600パーセントだったらいいとかという話ではなくて、これで、例えば2,500平米で広場どうのこうのという話なので、附帯決議がつくとかの話は、エリマネの団体ができて、そこで、こういうものにしていきましょうとかというような話をするべき問題で。

【会長】

環境まちづくり委員会 送付7-30

二番町の日テレ跡地再開発における地域貢献と加算容積率に
関する説明を求める陳情

受付年月日 令和7年10月7日

陳情者 提出者 1名

令和 - 7年 10月 7日

千代田区議会議長 秋谷こうき様

氏名 :

住所 :

電話 :

二番町の日テレ跡地再開発における地域貢献と加算容積率に関する説明を求める陳情

二番町再開発において、事業者と住民との間の溝を埋めるために、次のことに対する共通理解が必要だと思っておりますので説明をお願い致します。また、長い歴史の中で培われてきた番町の落ち着いた閑静な環境という無形の価値に対し、それを存続させる意味をどのように考えているのかをお聞かせください。

① 地域貢献の内容の確認をお願いします。

加算容積率が地域貢献度と等価であるいはそれを上回らないことを明確するために、計算の根拠と過程を説明して下さい。「これだけの地域貢献は他に無い」と言われても、住民としてはそんなに貢献を受ける実感はありません。数値化して説明して頂けると有難いです。素人なので専門的なことは理解できないとは思いますが、知る権利はあると思えます。

②バリアフリーは地域貢献としてはわかりやすいですが、交通広場、公開空地は100%住民のための地域貢献になるのでしょうか。日テレや新ビル利用者も恩恵を受けるのではないですか。その分は差し引いてあるのでしょうか。

③バリアフリーと言ってもB1とF1間だけのバリアフリーの価値も明確化してほしいです。エレベーターはビル全体のものとは独立していますか。B1から最上階までのエレベーターであれば、ビル利用者も使用すると思えます。

④エリアマネジメント（以下、エリマネ）棟についても同様で、本来なら区が負担すべきものではないのでしょうか。エリマネ棟の地域貢献としての意味は何ですか。

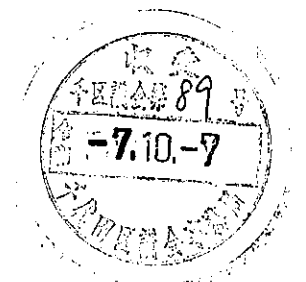
区の負担=住民の負担なのですか。

家賃収入が見込めるのであれば、これは日テレの賃貸事業であり、地域貢献とは別に考えるものではないのでしょうか。つまり、加算容積率には入らないと思えます。

エリマネ棟は区への無償貸与ですか。区と棟に入るエリマネ会社間では賃貸契約は結ばれないのかなどが不透明です。

よろしくお願い致します。

以上



環境まちづくり委員会 送付7-33

日本テレビによる二番町計画についての環境影響調査の説明を求める陳情

受付年月日 令和7年10月23日

陳情者 提出者 1名

千代田区議会議長 秋谷こうき様

令和7年10月23日

氏名：

住所：

電話：

日本テレビによる二番町計画についての環境影響調査の説明を求める陳情

9月の環境まちづくり委員会では、二番町の日本テレビ跡地の再開発について、基本計画の策定を要請しているとのことでしたが、これは与件整理の完了を待たずに基本計画が作られることになり、これまで区が説明してきた進め方と異なってしまいます。

基本計画がないと懸念事項も浮かび上がりず議論が進まない、とのことでしたが、すでに事業者である日本テレビが行った「環境影響調査」があります。

これは二番町再開発が周辺に大変大きな影響を及ぼすことが数字で示された重要な資料ですが、日本テレビ放送網株式会社のサイトにはなく、大変わかりにくいところにあり、住民にはほとんど知られていません。まずこの説明を事業者（日本テレビ）からさせていただけば、基本計画を待たずに、住民等関係者側から生活感覚に合わせた問題点が具体的に述べられると思います。

この「環境影響調査」と「基本計画後の環境影響調査」は大きく違うはずはないので、まず第一にこの「環境影響調査」を住民に示して、そこで出た議論を与件整理に加え、「与件整理」が完了したところで「基本計画」の策定を事業者に要請していただくようお願いいたします。

<参考>

「日本テレビ放送網株式会社による、日本テレビ跡地再開発の環境影響調査」

<https://www.bancho-forest.com/pdf/future6.pdf>

内容の例：

【ビル風】

最大瞬間風速が20mを超える頻度が年間13日以下のところが、60m案の場合87箇所中18箇所から80m案では30箇所に増える。

※（当方註）これは東京都環境影響評価技術指針にある風環境評価基準を採用したとしていますが、この指針に基づいた建物でも激しいビル風を起こし、人が歩けなくなっている事象が区内でもあちこちで見られます。スタジオ棟横でも子供が歩けなくなっています。

最大瞬間風速が20mを超える頻度が年間13日が30箇所というのは、生活実感としては許容限度を超えます。

【交通量】

狭い日テレ通りで、ピーク時車両台数は（片道？）64台と、60m案に比べて、1.45倍も増える。

【歩行者】

同1260人から2100人にも増える。（これも片道かどうか明記されていません）



環境まちづくり委員会 送付7-36

二番町計画の与件整理と基本計画の順序を正す陳情

受付年月日 令和7年11月11日

陳情者 提出者 1名

千代田区議会 議長 秋谷こうき 様

二番町計画の与件整理と基本計画の順序を正す陳情

陳情者氏名：

陳情者住所

二番町再開発について、今年年初に区の環境まちづくり部から、「区が与件整理をして、事業者である日本テレビに渡し、日本テレビがそれを反映した基本計画を作る」という流れが説明されました。区はそれまでに、区民等の意見が与件に含まれるとも言っていました。
この順序と与件の内容は常識的に妥当だと考えられます。

ところが、9月20日の第2回シンポジウムの際に、環境まちづくり部から、日本テレビに対し「区からもう基本計画の策定と提出を求めている」との発言がありました。

このシンポジウムは主に住民の懸念解消を目的としたものですが、

- ・参加者から「決まったことの説明がよくわからなかった」と苦言があった。
- ・当日、募集時の「意見集」が配布されたが、住民から「自分の意見の主要部分が載っていなかった」とか、「要約されすぎていた」、との声があった。
- ・終了時に「共通理解が足りていない」「議論がやっと始まった」との学識経験者からのコメントがあり、次回に課題が引き継がれていた。
- ・終了後のアンケートでは「心配事はあまり解消されなかった」、もしくは、「全く解消されなかった」という回答が4割もあった。
- ・この会の議事録は公開されておらず、参加できなかった者が内容を確認することもできていない。

など、開催後もまだ与件整理が整っているとは言えず、この時点で区から事業者の基本計画策定を要請するのは、区の方針にも反し、常識的でもありません。

また、10月の環境まちづくり委員会で区は「具体的な計画がないと心配事の解消や明るい未来に向けての施設活用の議論など、これ以上は難しいと認識」とのことでした。しかし住民はその手前の、都計審の答申段階の決定内容や都計審に提出された環境評価が説明されていないために、中には「心配事がイメージできない」と言う者もいる状態です。まず住民に日テレの基本計画より、都計審の附帯決議、再開発の進め方、すでにある環境評価等の基本情報の丁寧な説明が必要です。

与件整理の前に基本計画の策定と提出をさせることは、常識的ではなく、以前の区の説明とも食い違いますが、区による与件整理に先立つ「日テレによる基本計画の作成と公表」は、地域二分の改善にはつながらず、区は都計審の附帯決議に沿った取り組みを行っていないのではないか、懸念事項を解消しないまま「明るい未来への議論」に誘導しているのではないか、との疑いを持たれます。

まず、与件整理したものを議会に示し、議会で十分かどうか確認していただき、それから執行機関が受
事業者に与件を提示し、基本計画の策定と提出を要請くださるよう、陳情いたします。



千代田区自転車活用推進計画の策定について

千代田区自転車活用推進計画（素案）に対するパブリックコメントの実施結果

1. 実施期間

令和 7 年 11 月 20 日(木) ～ 令和 7 年 12 月 4 日(木)

2. 公募方法

(1) 周知方法

- ① 広報紙
- ② 区ホームページへの掲載
- ③ SNS（公式 X、LINE、Facebook）

(2) 閲覧場所

- ① 区ホームページへの掲載
- ② 閲覧用冊子の設置
区役所本庁舎、各出張所(6 か所)にて設置

3. 意見総数

提出件数：10 件

意見者数：10 人

意見数：20 件

4. 意見に対する対応

A…意見を踏まえ、計画に反映 2 件

B…意見に関連する内容を、計画に反映 2 件

C…意見の趣旨が既に計画に反映されている 11 件

D…今後検討のために参考とする 5 件

千代田区自転車活用推進計画（素案）に対するご意見と区の方針

| No. | 意見提出者の区分 | 意見内容 | 区の方針 | 反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他 |
|-----|--------------|---|--|--|
| 1 | 1.区内に住所を有する方 | <p>区内の歩車分離を促すとあるが、車道は自転車専用通行帯への違法駐停車が横行しており自転車走行には危険な環境である。「安全で快適で楽しく自転車を利用することができる自転車先進都市の実現」を将来像にするのであれば、自転車走行空間整備は車道上のマーキングによる通行帯整備では全く不十分であり、自動車交通から構造的に分離された自転車専用の通行空間を確保するべく、更に踏み込んだ推進計画とすべきだ。</p> | <p>ご指摘いただいたとおり、自転車専用通行帯上への路上駐車は、大きな課題であると認識しております。今後整備する路線については、路上駐車車両で塞がれない構造の検討を進めていきます（本編 p70）。また、路上駐車対策については、交通管理者である警視庁とも連携しながら進めていきます。</p> | C |
| 2 | 1.区内に住所を有する方 | <p>(1) 自転車利用者ばかりルール順守が強調されており、自動車に対しては63ページにあるような啓発のチラシのみというのでは軽すぎて、いつまでたっても自転車道、自転車通行帯、自転車通行マークを塞いで一時停止、路上駐車したり、自転車に幅寄せする輩が無くならず、自動車優先の街づくり・考え方は変わらないと思います。自転車の車道左側通行を法令で定めたのであれば、自転車道、自転車通行帯を塞ぐ一時停止、路上駐車に罰則かレッカー移動を適用する条例も制定していただきたいです。自転車が自動車よりも弱い立場であるにも関わらず一方的に危険な目にあうようなことがないように考えていただきたいです。</p> <p>(2) 神田平成通り、神田警察通り、神田金物通り、都道402号は一方通行になっており、特に神田平成通り、神田金物通りは路上駐車が多く連続して長い距離を自動車が自転車通行帯を塞いでいることが多くなっています。神田平成通り、神田金物通りの歩道は細く、歩行者を妨げずに自転車が走行することはできません。このため現状で神田平成通り、神田警察通り、神田金物通り、都道402号の車道左側を自転車が通る場合、路上駐車のせいでしばしば車道中央を走る必要があり、対抗して走ってくる自動車と正面衝突する危険が常にあります。いつ人身事故が発生してもおかしくないのが、早急に自転車道を整備していただきたいです。一方通行の道路については自転車専用通行帯とか、車道混在型の自転車走行空間の対応では、路上駐車を厳禁にしない限り結局車道中央を走ることになり危険が防げないので、自転車道で対応していただきたいです。</p> <p>(3) 自転車ネットワーク計画の指標に「一方通行の道路」が入っていませんが、一方通行の車道の左側は恐怖を感じるのでは是非とも優先して自転車走行空間を整備していただきたいです。</p> | <p>(1) について ご指摘のとおり、自動車ドライバーへの自転車通行ルールの周知、啓発も重要だと認識しています。今後は、チラシだけの周知に留まらず、既存の交通安全イベントの機会を活用するなど、自動車ドライバーに届く周知・啓発を実施していきます（本編 p65）。</p> <p>(2) について 千代田区は一方通行路線が多く、その対策は重要であると認識しております。一方通行路線の整備形態については、本編p94の国のガイドラインを基本としつつ、千代田区の交通状況・規制状況・地域特性等を踏まえ、地元住民や事業者、警察等とも協議の上、自転車道の可能性も含めて検討をしていきます。また、路上駐車対策については、交通管理者である警視庁とも連携しながら進めていきます。</p> <p>(3) について 千代田区は一方通行路線や路上パーキングが多いと認識しています。優先整備路線の選定にあたっては、道路の通行規制・構造だけではなく、道路の安全性や走行需要、交通事故の発生状況等を踏まえながら進めていきます（本編 p99）。</p> | (1) : C (2) : C (3) : D |

| No. | 意見提出者の区分 | 意見内容 | 区の考え方 | 反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他 |
|-----|--------------|--|--|--|
| 3 | 1.区内に住所を有する方 | <p>(1) 千代田区自転車活用推進計画（素案）の52頁には、「表2-3 電動キックボードの普及状況（2019年時点）」が掲載されています。6年前時点の状況を纏めたものでは、古すぎます。しかも、その後、世界各国各都市各々で、制限されたり禁止されたりする状況もありますので、むしろミスリーディングです。2025年12月現在の状況とすることは困難だとしても、2024年くらいまでの状況を纏めた資料とすることで、掲載するに値する資料になると考えます。</p> <p>(2) 電動キックボードを、車道通行を原則とするなど、自転車と同様に扱うことにしようとしていることは、現時点では、已む無しであり、妥当と思います。世界の状況を見ると、特に、歩行者に対するキックボードの危険、或いは、四輪車からのキックボードへの危険の回避を確実にできることを検証しきれた段階には至っていません。この10年間の重要な計画の始まり時点では、「普及策を進め、それが功を奏して普及が進むことを期待する」というように、前のめりになるのではなく、規制や禁止も選択肢から排除せず、特定小型原動機付自転車について、安全確保を見極める為の施策検証の期間とするくらいのスタンスが妥当と考えます。通常の自転車利用も増加し、車道通行が原則となり、歩行者にもウォークアブルな町をエンジョイしてもらおうとする方向で、現在の状況から、機材の性能の向上、啓発活動による利用者のマナーやルールの守り方の向上、走行空間の分けなど、総合的に上手くゆかないかぎり、電動キックボードの安全な運用は、容易なことではありません。何よりも守るべきは、安全である。</p> <p>(3) 特定小型原動機付自転車を含む、自転車の利用の安全を確保するには、ユーザへの教育・啓発も必要ですが、車道走行を原則とされる中で、四輪車との接触の脅威をなくし、歩行者にぶつかることをなくす為に、走行空間を縦分けすることが有効であることを、より明確に謳い、具体的な実現策を織り込む計画にすることが重要と考えます。</p> <p>(4) 国のガイドライン「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は令和6年6月に改訂されており、自転車歩行者道（自転車通行可の歩道）の新規整備は、もはや推奨されない整備形態であり、自転車は車道、自転車道、自転車レーンを走行することが原則となっています。旧ガイドラインに沿って計画・設計されていても未整備の道路は、早々に令和6年改定のガイドラインに沿って、設計・計画の変更、整備を進められるべきと考えます。さもなければ、来年度からの10年間の計画の下で、千代田区では、もはや推奨されない整備形態での自転車走行道路の整備が続いてしまいます。言わずもがなの当然のことかもしれませんが、中間点の見直しを待たず、冒頭から、令和6年のガイドラインにそった整備を行う旨、この重要な10年計画冒頭で明示しておくことが、その後の議論を呼ぶことを避け、禍根を残さないことになると考えます。以上</p> | <p>(1) について いただいたご意見を踏まえ、本編p52,53の電動キックボードの事例を2025年時点の情報に更新しました。</p> <p>(2) について いただいたご意見については、今後の安全・安心な移動の実現に向けた施策の参考とさせていただきます。今後も電動キックボードの利用者に向けた周知・啓発活動を実施していきます。</p> <p>(3) について いただいたご意見のとおり、自転車走行空間を歩行者や四輪車と明確に分離することが、安全で快適な道路空間につながります。本計画の具体的な実現策として、自転車専用通行帯と駐車枠を併設した整備形態を検討していきます。</p> <p>(4) について 旧ガイドラインで計画・設計された区間については、令和6年改定の国のガイドラインを基本としつつも、地元住民や事業者、警察等と協議して決定した整備形態に従って進めていきます。</p> | <p>(1) : A (2) : D (3) : C (4) : C</p> |

| No. | 意見提出者の区分 | 意見内容 | 区の考え方 | 反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他 |
|-----|--------------|---|--|--|
| 4 | 1.区内に住所を有する方 | <p>「5 千代田区自転車ネットワーク計画」について、以下6点を述べます：</p> <p>(1) 現在は、残念ながら、安全が確保されているという安心感を持って自転車を走らせられない箇所が千代田区のあちこちに存在しているので、自転車（及び、特定小型原動機付自転車）の車道通行を原則とした自転車走行空間が整備されることは、たいへんに有難いことであると感じます。</p> <p>(2) 特定小型原動機付自転車については、現時点では、自転車と同じに扱うことは已む無しと考えますが、自転車と同じ走行空間を走行することが最適なのか（使用を制限或いは禁止する必要はないか）をこの計画期間を通じて、実情に即してよく見てゆく必要があるので、現時点で、前のめりになって、電動キックボードが自転車と同じ走行空間を走れるものとして、自転車ネットワーク計画の対象とする旨を宣言することは差し控えることが妥当と考えます。機材の安全性確保の機能の確実性、使用するユーザへのルール・マナーの啓発の有効性、などを引き続き検証しながら、将来の位置付け・あり姿を考えるべき段階にあるからです。</p> <p>(3) 具体的な整備形態については、地元や交通管理者と協議しながら決めていくとのこと、たいへん結構なことで、是非、そうしてゆくことが重要です。地元との協議は、地元住民の中の自転車利用者と併せて、自転車を利用せず歩行時に自転車からの脅威にさらされる住民からも、実態に即した要望や危機感も十分に聴取され、計画に反映されることが必要と思います。また、把握・聴取の仕方を工夫して、区外、或いは、当該地域以外からの自転車利用者（自転車ネットワークを通り抜けて走行する人びと）の実感も十分に聴取して計画に反映させせる必要がありますので、素案には謳われていませんが、必要なことと思います。</p> <p>(4) また、自転車が通行し易くなると、乗り出した地点から目的地に向かって通り抜ける自転車が増加することが予想されますし、それが、本計画の目指すところの中心だと思います。増加が期待される通勤者は、ショートカットを狙ったり、車両からの脅威を回避したいと考えて、平行した生活道路を高速で通り抜けるようになることも考えられます。このような事態は、生活道路や通学路の利用者にとっては、迷惑で危険な事態になります。本質的には、自転車活用にはそぐわない事態です。例えば、四ツ谷見附から大手町・丸の内に向かう通勤者は、このような行動をとらず、幹線の道路の自転車専用通行帯や矢羽根型路面標示レーンを走行するように、生活道路や通学路には、住民・通学者以外の自転車・自動車の乗り入れを制限するとか、麴町大通りの車両走行車線を現在よりも制限して自転車走行レーンを増やす、など、自転車通行と併せて、車両走行の在り方の変更、自転車利用者以外の生活道路・通学路の利用者の安全確保への打ち手も併せて検討し、計画に盛り込むようにすると、自転車利用が安全に促進されるので、そのような取り組みを行って欲しい。</p> <p>(5) P. 97で、既存整備路線との連続性の確保への言及があり、正しい視点だと思います。「既存整備区間（約4.8Km）」は、どこなのか、判りやすく明示しておくとうよいと思います。</p> <p>(6) P. 98に、区管理の区道の整備対象区間が35.2Kmとの記述があります。P. 84には、候補路線の指標1～指標7の説明があります。90の図5-12の全線の延長が、35.2Kmですか？「整備形態の選定」以降でもそうですが、「路線選定」の前に、特に、地元の意見をよく聞いて進める必要があると思います。</p> | <p>(1) について 本計画の内容についてご賛同いただいたものと認識します。</p> <p>(2)～(4) について いただいたご意見については、今後の「安全・安心な移動の実現に向けた施策の推進」、「自転車走行空間整備の推進」の参考とさせていただきます。</p> <p>(5) について ご指摘いただいた本編 p99の約4.8kmについては、本編 p93の自転車ネットワーク路線（整備済み）の総延長です。なお、本編にて「自転車走行空間を整備した区間」や「既存整備区間」という意味で記載している文言に記載揺れがありましたので、「整備済み区間」に統一します。</p> <p>(6) について ご指摘いただいた本編 p100の35.2kmについては、本編 p93の自転車ネットワーク路線（計画路線）の総延長です。本編p92は指標の重ね合わせとして、区管理道路以外も含めているため、35.2kmより総延長は大きくなります。なお、自転車走行空間の具体的な整備形態については、地元住民や事業者、警察等とも協議の上、選定します。</p> | <p>(1) : C (2) : D (3) : D (4) : D (5) : B (6) : C</p> |

| No. | 意見提出者の区分 | 意見内容 | 区の考え方 | 反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他 |
|-----|--------------|---|---|--|
| 5 | 1.区内に住所を有する方 | <p>いつもお世話になります。子育て世代の住民としての意見です。</p> <p>千代田区自転車活用推進計画（素案） P59 施策2-3(2)子育て世代の移動手段の充実 にて、チャイルドシート付きシェアサイクルにより乳幼児の移動手段についての施策があり、 施策1-1(1)交通安全教育や体験会等の実施 にて、小学校等での安全教育の実施と、小学生向けの施策があります。</p> <p>まだ自転車に乗れない子どもへの施策（シェアサイクリング）、また、自転車に乗れる子ども（安全教育）への施策はあるものの、【子どもが自転車に乗れるようになる】ための施策が見当たりません。</p> <p>我が家には小学生の子がいますが、区内にて自転車の乗り方を習得できる場が見つからず、区外まで車で移動して練習する等、不便に感じています。</p> <p>パレスサイクリングにて自転車教室の募集があるのは存じておりますが、倍率が高く、すぐ募集が締め切られてしまい、申し込みさえできません。</p> <p>そこで、学校の校庭を自転車練習に開放する等、自転車練習の場を増やす施策をお願いします。</p> <p>なお、区内はタワーマンションが多い立地ゆえに駐輪場が確保できず、子供用自転車を保有していない家庭も多いため、自転車練習を行う際には子供用自転車貸し出しも同時に行っていただきたく願います。お手数おかけしますが、ご勘案よろしく願います。</p> | <p>ご指摘いただいたように、子どもが自転車に乗れるようになるための施策は重要であるとともに、子どもが自転車の乗り方を習得できるようになる場の確保についても千代田区内では課題であると認識しています。今後、関係機関等と調整していきます。</p> <p>また、パレスサイクリングの交通安全教室については、貴重な機会であると認識しており、ご意見をいただいた自転車の貸し出しなどを含め、主催者と連携して取り組んでいきます（本編P80に追記）。</p> | B |
| 6 | 1.区内に住所を有する方 | <p>千代田区行政にはいつもきめ細かいご対応をいただきまして深く感謝しております。</p> <p>千代田区自転車活用推進計画（素案）を拝見しましたが、総花的な記載で焦点を絞り込めていないように感じました。</p> <p>もともと千代田区は道路幅も狭く、交通量も多いために自転車での移動が困難で危険を伴う場所も少なくありません。</p> <p>当区の自転車利用は区民・勤務者・配達業者か近隣の区の住民・勤務者・配達業者が多いと思いますので、そのニーズと、自転車を利用していない区民・勤務者・通学者等の視点を踏まえて、絞り込んで計画を立てることが肝要かと思えます。</p> <p>区民視点ですと、近くのスーパーや商店への買い物、児童の自転車遊び等で自転車を利用する機会が多いので、それにあわせて道路や駐輪場の設備を整えることが適当だと思います。たとえば児童が公園で自転車遊びができるように利用規則と環境整備をすることも有益かと思えます。</p> <p>それに対して皇居一周用に自転車レーンを設けたり、これ以上区外から自転車移動者を呼び込んでしまい、ますます混雑することは避けるべきかと思えます。</p> <p>平常時や被災時等で混雑で緊急車の通行も困難となるようなことは絶対避けるべきかと思えます。ご検討をお願いします。</p> | <p>参考のご意見として受け止めさせていただきます。</p> <p>今後も区民等のニーズを把握しながら、自転車走行空間や駐輪環境を整備していきます。</p> | C |

| No. | 意見提出者の区分 | 意見内容 | 区の考え方 | 反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他 |
|-----|--------------|--|--|--|
| 7 | 1.区内に住所を有する方 | <p>私が住んでいる区内のエリアは、一方通行や道幅の狭い道路が多く、交通環境があまり良いとは言えません。中規模ビルのオーナーや入居企業が（認められた時間帯や駐車時間を超えて）ビル前に路上駐車をしていたり、公道に（30cm以上も）はみ出して車を週末ずっと停め続けているケースが常態化しており、歩行者が道幅の狭い一方通行の道路で車を大きく避けて歩かなければならないこともあります。数年区内に住んでおりますが、なぜこれらがほとんど取り締まられないのか疑問に感じています。（癒着なのか、事業者が取り締まりがこない時間帯を熟知して、取り締まりを免れているのかははっきりしません）</p> <p>また、最近では昭和通り（特に秋葉原駅のマクドナルド秋葉原昭和通り店）や靖国通り（両国・錦糸町方面）で、東アジア、東南アジア、中央アジア系の外国籍と思われる方々が運転するノーヘルメット・ナンバー無しのモペット（時速60km/h出せるタイプ）が、歩道を走行したり赤信号の横断歩道に突っ込んでくるなど、非常に危険な状況が見られます。警察に相談したことがありますが、運転者が警察官を見つけるとペダル走行に切り替えて取り締まりを免れてしまうため、実質的な対処がされていない状況です。現役世代の私でも日々不安を感じているほどで、足腰の不自由な方や高齢者、小さなお子様にとってはさらに生活しづらい環境だと思えます。地域の安全確保のため、警察と連携し、（週末を含めた）路上駐車や暴走モペットの厳格な取り締まりを強化していただければ幸いです。</p> | <p>本編 p 64 施策1-1「新たなモビリティ利用者向けの新規取り組み」や本編 p 65「自転車に関するルールの周知や路上駐車抑制に向けた啓発」を推進しつつ、交通管理者である警視庁とも連携しながら取り組んでいきます。</p> | C |
| 8 | 1.区内に住所を有する方 | <p>神田エリアに住んでいますが、歩道を自転車で通行し、歩行者にベルを鳴らす方が多くいます。歩道が狭いところが多いので、小さな子どもにぶつかるのではと不安です。</p> <p>車道に自動車用レーンがあっても使用しない人や、車道だと逆走になるからか、敢えて歩道を使用しているのではという人もいます。</p> <p>歩道は歩行者が優先であるという原則を区からアナウンスする、区や警察による取締りを強化するといった対策を取っていただきたいです。（少し話がずれますが、平日の17:30に路上喫煙の防止アナウンスを流しているかと思えます。毎日同じ内容を定刻に流すのではなく、本件含め、様々な注意喚起を適時に発信いただきたいです。）</p> | <p>ご指摘いただいたように、自転車利用者への走行ルール・マナーの周知・啓発や自転車が車道を安全で快適に走れるような自転車走行空間の環境整備も重要だと認識しております。本計画の推進にあたっては、警察等とも連携して取り組んでいきます。</p> | C |
| 9 | 1.区内に住所を有する方 | <p>p52 表 2-3 『電動キックボードの普及状況』の海外での電動キックボードの例は2019年で古すぎる。パキスタンやオーストラリアでは禁止になったはず。危険なので制限されている例をきちんと調べるべきです。</p> | <p>いただいたご意見を踏まえ、本編p52,53の電動キックボードの事例を2025年時点の情報に更新しました。</p> | A |
| 10 | 1.区内に住所を有する方 | <p>私は、通勤や移動に自転車をよく利用しています。</p> <p>駐輪場を増やして、充実させてほしいです。</p> <p>通勤で自転車を使う人には、勤務時間中に停めておける場所、また買い物や用事を済ませたりする間に停めておける駐輪スペースなどです。</p> | <p>区内の駐輪需要を踏まえた適正な台数及び配置となるよう、駐輪環境を整備していきます。</p> | C |

千代田区自転車活用推進計画（案） 概要版

1. 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法に基づき、国や都の自転車活用推進計画を勘案し、区の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めるものです。また、本計画は、自転車走行空間を面的に整備するための「千代田区自転車ネットワーク計画」を包含しています。本計画の各種施策を横断的に推進していくことで、区内の自転車利用者が安心かつ快適に走行できるまちを目指します。

計画の期間 令和8年度～令和17年度

計画の区域 千代田区全域

2. 現状と課題

| <分類> | <現状と課題> |
|----------|---|
| 交通安全 | <ul style="list-style-type: none">● 対歩行者事故の割合が全国平均に比べて高い● 自転車の交通ルールの認知率と遵守率の乖離● 自転車損害賠償保険未加入者が約3割 |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none">● 公共交通機能停止時の移動手段の確保が困難 |
| 新たなモビリティ | <ul style="list-style-type: none">● 特定小型原動機付自転車の違反・事故が増加● 安全対策と新たな活用の両立 |
| 人口・地勢 | <ul style="list-style-type: none">● 区は昼間人口が多く、来訪者が多い● 標高差があり、アシストなしの自転車移動が困難 |
| 交通基盤 | <ul style="list-style-type: none">● シェアサイクルポートの利便性が低い● 区道の自転車走行空間整備箇所が少ない |
| 施設立地状況 | <ul style="list-style-type: none">● 駐輪場不足や場所が分かりづらいとの指摘が多い |
| 交通特性 | <ul style="list-style-type: none">● 駅前放置自転車台数が23区内最多● 自転車分担率が23区内最低● 公共交通との円滑な乗り換え環境構築が重要 |
| 観光 | <ul style="list-style-type: none">● 区内を自転車で周遊しやすいと感じる来訪者が少ない |
| 健康・環境 | <ul style="list-style-type: none">● 区民の6割がサイクリングに関心がある● 健康増進に資する自転車の取り組みが少ない |

3. 計画の将来像と個別方針

将来像：誰もが安全で快適に楽しく自転車を利用することができる「自転車先進都市」の実現

- <個別方針>**
 - 自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現
 - 多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備
 - 楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

4. 実施すべき施策

| | | | |
|-----------------------------------|----------------------------|--|-------------------------------|
| (1) 交通安全教育や体験会等の実施 | 各ライフステージに応じた効果的な安全教育を実施 | 自転車関連事故件数 現況値177件 ▶目標値120件 | |
| (2) 自転車安全利用の周知（交通ルール、ヘルメット着用） | 新たなモビリティ利用者向けの周知等を実施 | | ヘルメット着用率 現況値12% ▶目標値50% |
| (3) 自動車ドライバーへの周知・啓発 | | | |
| (4) 自転車損害賠償保険の加入の促進 | | | |
| (5) 自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策 | | | |
| (6) 災害時における自転車活用の推進 | | | |
| (7) 自転車走行空間の整備 | 路上駐停車需要を考慮した自転車走行空間の整備 | 自転車ネットワーク路線の整備延長 現況値4.8km ▶目標値35.2km | |
| (8) 既設駐輪場の利用促進 | 道路空間を活用した路上駐輪場の整備 | | |
| (9) 新たな駐輪場の利用促進・支援 | シェアサイクルポート及び交通結節点の整備 | 駅周辺の放置自転車台数 現況値1,578台 ▶目標値900台 | |
| (10) 放置自転車対策の強化 | | | |
| (11) 交通モード間をシームレスに移動できる利用環境の整備・周知 | チャイルドシート付きシェアサイクルの普及・促進 | 通勤目的の自転車の分担率 現況値10% ▶目標値20% | |
| (12) 子育て世代の移動手段の充実 | | | |
| (13) 自転車利用者向けの環境整備 | 皇居一周の自転車走行環境の整備 | 自転車利用環境の満足度（来訪者） 現況値29% ▶目標値50% | |
| (14) 観光イベント等を活用した回遊促進 | アンテナショップを巡るスタンプラリーイベント等の実施 | | |
| (15) 健康増進に資するサイクリング需要の創出 | | | |
| (16) 移動を支援するモビリティの周知・体験 | 特定小型原動機付自転車の周知及び体験会の実施 | | |
| (17) 自転車通勤の促進 | | | |

推進体制

千代田区、国、東京都、企業、区民等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携して将来像に向けて取り組んでいきます。

フォローアップおよび見直し

中間年である2030年度に、計画の見直しを必要に応じて行います。その際、計画の進捗状況や指標の達成状況についてフォローアップを行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図ります。また、計画の見直しにあたっては、社会情勢の変化や国、東京都、区の上位・関連計画の変化等を踏まえた上で、区内での交通実態調査や区民・来訪者への自転車に関するアンケート調査結果等よりフォローアップを実施します。

千代田区自転車活用推進計画（案） 概要版



5. 自転車ネットワーク計画

千代田区自転車ネットワーク計画は、区内の自転車利用者が安全・安心かつ快適に走行できる空間をネットワーク化していくための計画です。また、当該計画は、「自転車活用推進計画の各種施策と連携を図りながら横断的に推進していく」として位置付けています。

5.1 策定方針

計画の期間 令和8年度～令和17年度

計画の区域 千代田区全域

基本方針

区内の基本エリアを繋ぐ放射道路網、環状道路網は、主に国道及び都道によって形成されています。区道は、その道路網を「補完する役割」を担っているため、本計画では、上記道路網を補完する区道より、自転車ネットワーク路線を選定します。

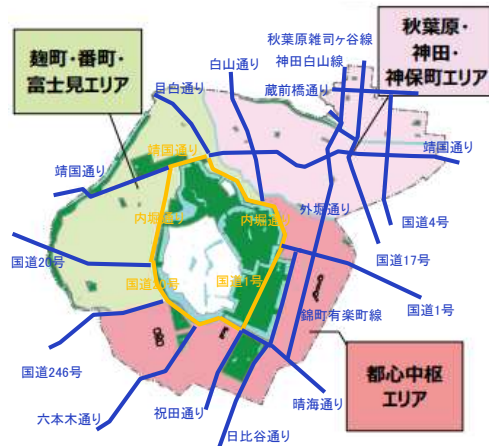


図 基本エリアと放射道路網、環状道路網

5.2 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線は、国のガイドラインを参考に、自転車走行需要が高い区間、または特に安全性での配慮が必要と考える区間など指標1～7にて候補路線を抽出した上で、ネットワーク密度や幅員等の道路状況を踏まえて選定します。

<候補路線>

- 【指標1】幹線道路、地区内主要道路
- 【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路
- 【指標3】幹線道路から生活利用が想定される施設までのアクセス道路
- 【指標4】通学路指定のある道路
- 【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道
- 【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間
- 【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路

5.3 整備形態の選定

千代田区における自転車ネットワーク路線の整備形態は、国のガイドラインを基本としつつ千代田区の交通状況・規制状況・地域特性等を踏まえ、地元住民や事業者、警察等とも協議の上、選定します。



<自転車道（神奈川県川崎市）>



<自転車専用通行帯（千代田区）>



<車道混在（千代田区）>

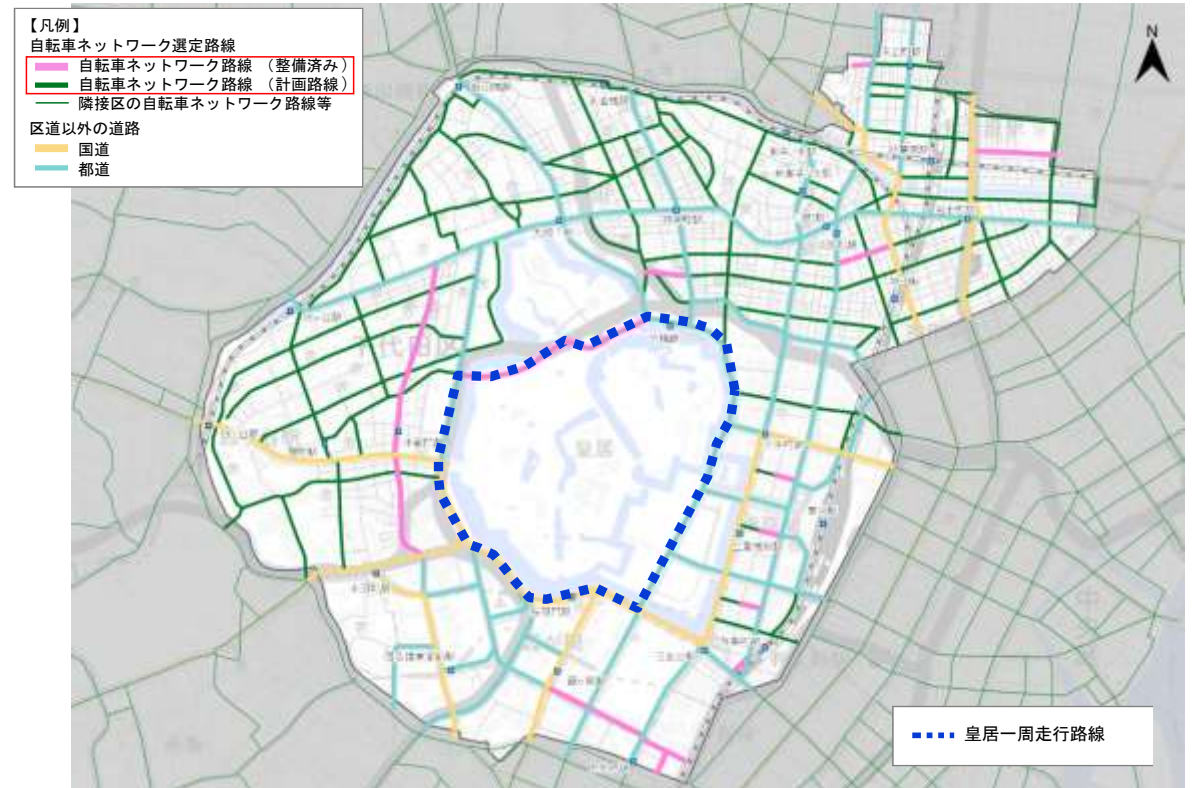
5.4 整備優先度の設定

計画期間内で、計画的・効率的に自転車ネットワーク路線の整備を図るため、整備の優先度をつけ、高い区間からの整備を進めていきます。

<整備優先度の考え方>

| 優先度 | 整備期間 | 観点 | 考え方 |
|---------|-------------------|----------|--|
| 高い ↓ | 前期（令和8年度～令和12年度） | 安全性、走行需要 | 下記指標のうち、自転車利用が多い路線 ・通学路指定のある道路 ・自転車×歩行者事故が発生している区道 |
| | | 連続性 | 車道の自転車走行空間が整備されている区間 |
| 低い | 後期（令和13年度～令和17年度） | - | 上記以外の自転車ネットワーク路線 |

<自転車ネットワーク路線>



計画目標の設定

区道の自転車ネットワーク路線（計画路線）である35.2kmについて、本計画の計画期間令和8年度～令和17年度の10年間で整備を順次進めていきます。

フォローアップおよび見直しの設定

令和6年度に調査した4箇所の交差点をフォローアップ箇所と設定し、定期的に観測することで評価を行います。

【対象箇所】

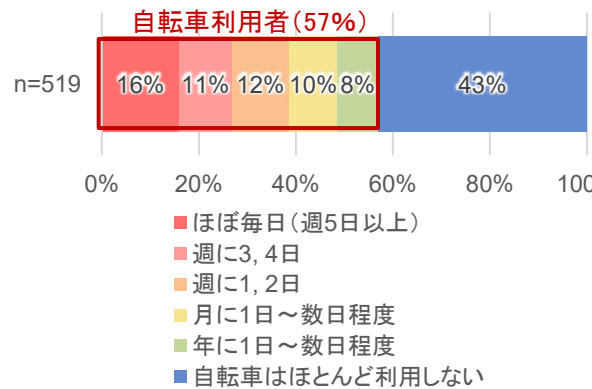
外神田5丁目交差点、駿河台下交差点、(仮称)飯田橋駅前交番東交差点、一番町交差点

千代田区自転車活用推進計画（案） 概要版

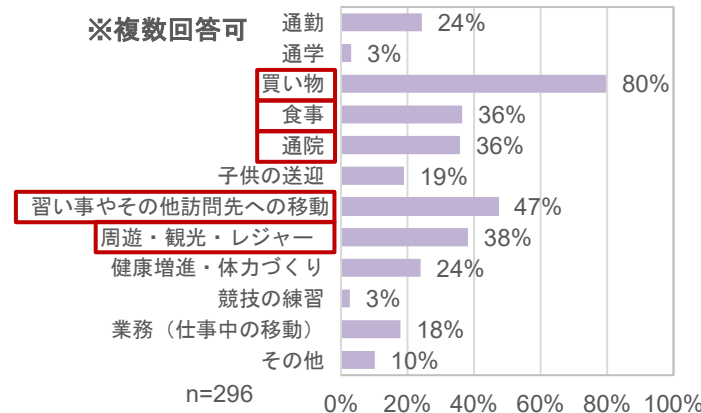


（補足） 区民アンケート結果

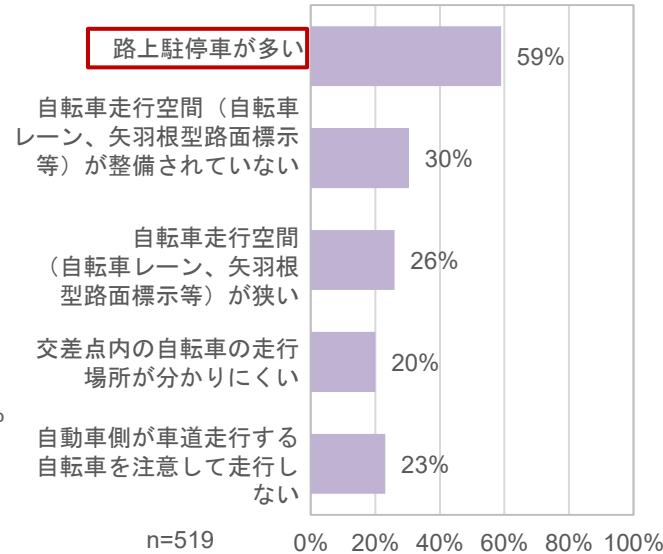
（1） 自転車利用頻度



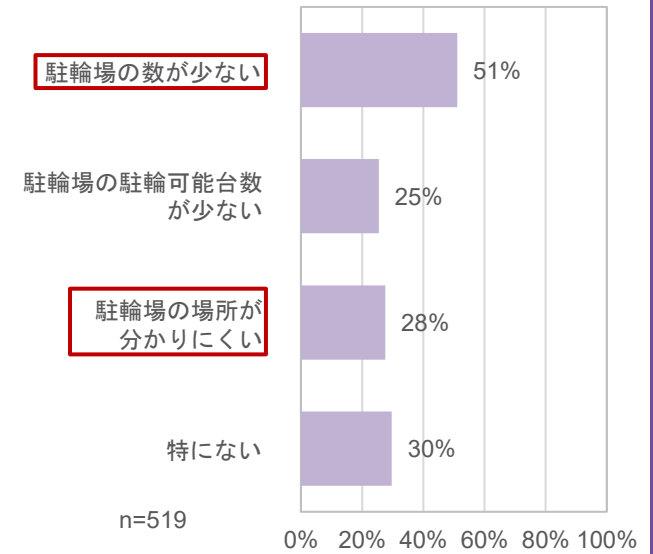
（2） 自転車利用目的



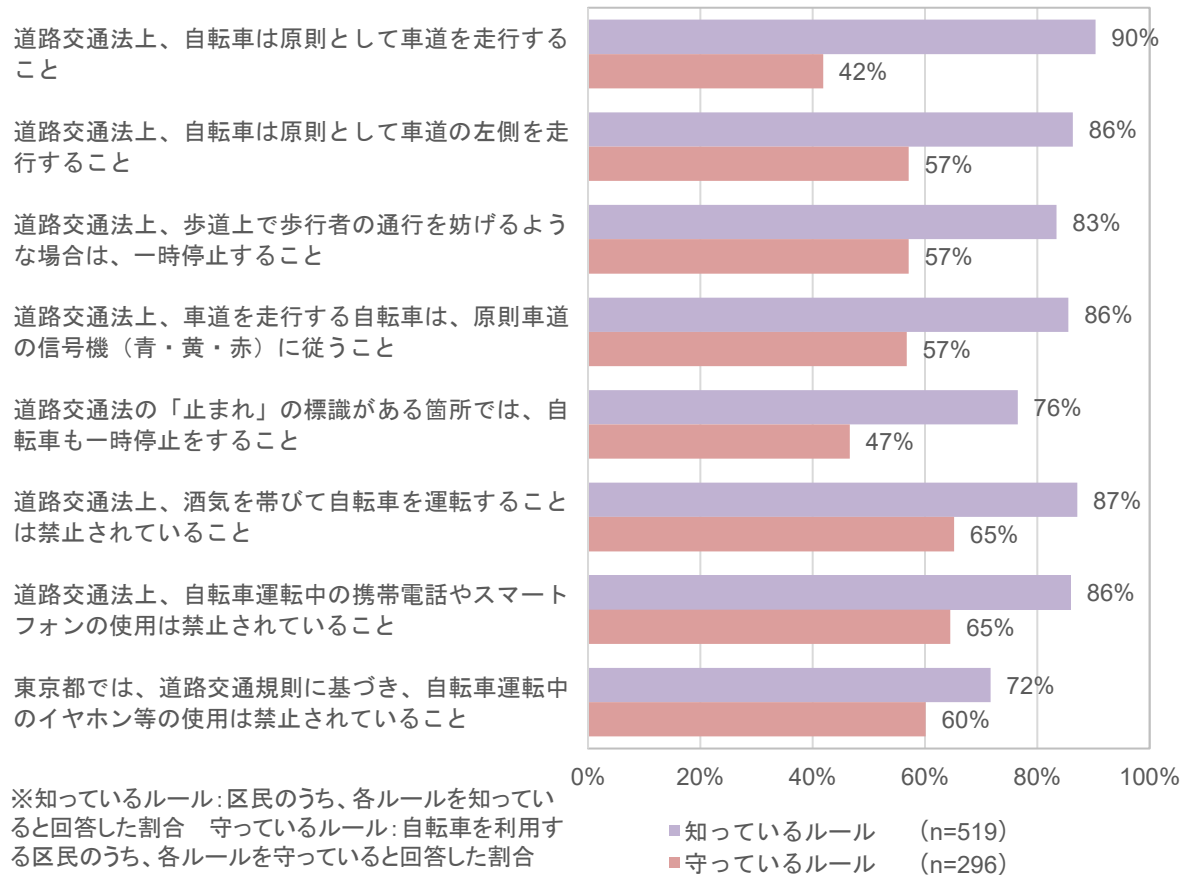
（4） 区内の自転車車道走行環境への不満



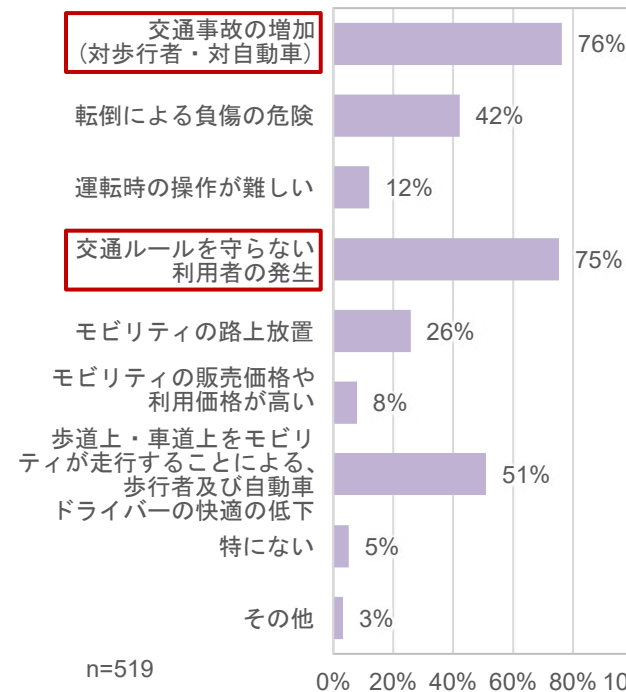
（5） 区内の自転車駐輪環境への不満



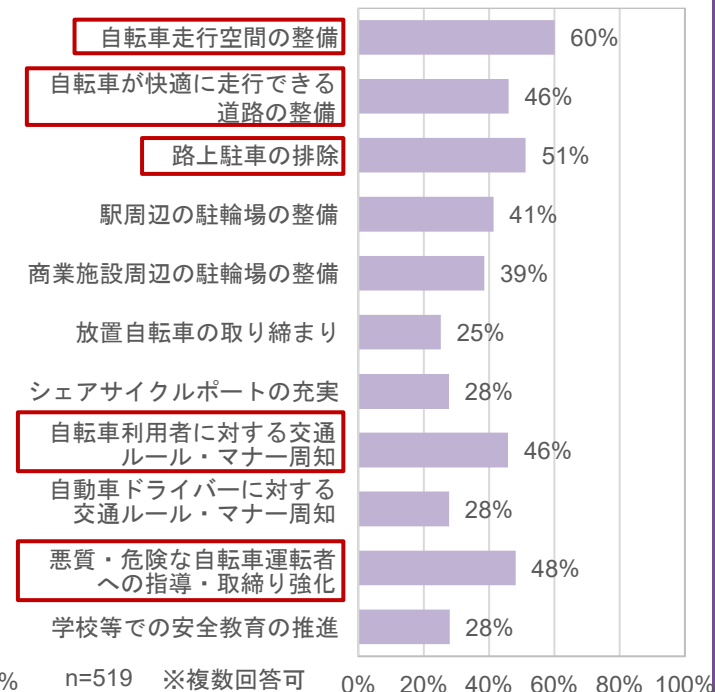
（3） 自転車の交通ルールの認知度/遵守度



（6） 新たなモビリティについて、不安に感じていること



（7） 区内の自転車利用促進のために重要だと思う取り組み



<結果まとめ>

- 自転車の交通ルールについて、認知と遵守の実態に乖離がみられるため、参加型の体験会等の実施やライフステージに応じた効果的な安全教育が必要
- 区内の車道走行環境への不満は、「路上駐停車が多い」との回答が最も多く、自動車ドライバーへの周知・啓発や自転車専用通行帯上に駐車されない走行環境の整備が必要
- 区内の駐輪環境への不満は、「駐輪場の数が少ない」との回答が最も多く、次いで「駐輪場の場所が分かりにくい」との回答が多いことから、新たな駐輪場の確保や案内・誘導サインなどの整備による既設駐輪場の利用促進が必要
- 新たなモビリティへの不安として「交通事故の増加」、「交通ルールを守らない利用者の発生」が多いことから、事業者と連携した交通ルール・マナーの継続的な周知・啓発が必要

千代田区自転車活用推進計画（案） 概要版



（補足） 新たなモビリティの動向

【国内の動向】 新たなモビリティの種類

近年、移動サービスの多様化が進んでおり、様々な種類のモビリティが登場しています。誰もが気軽に利用できるモビリティとして、通勤時の移動手段や区内の周遊等での活用が期待されています。

本計画の対象(特定小型原動機付自転車)



<新たなモビリティの種類>

出典：保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式

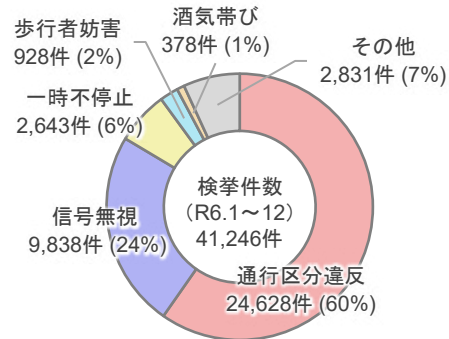
【国内の動向】 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故

全国の特定小型原動機付自転車の検挙件数は令和6年の1年間で41,000件を上回り、8割以上が通行区分違反もしくは信号無視となっています。

<全国の特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故（令和6年）>

出典：警察庁資料を基に作成

<交通違反：違反類型別>



【国内の動向】 安全対策

警察庁では、特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等の周知に加え、道路交通法の基準に適合しないペダル付き電動バイク（モペット等）の利用の広がりを受け、基準を満たさない製品について、HP等で注意喚起を行っています。

<広報啓発のリーフレット>

出典：警察庁HP



<現状と課題>

国内

- 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故が増加傾向
- 道路交通法の基準に適合しないペダル付き電動バイク（モペット等）の利用が広がっている

諸外国

- 歩道通行が原則禁止。通行部分は車道及び自転車道等の通行が推奨
- 事故の増加を受け、電動キックボードのシェアリングサービスを禁止する都市も出てきている

【諸外国の動向】 新たなモビリティの種類

諸外国の自転車走行空間の通行環境・交通ルールにおいては、歩道通行が原則禁止とされており、通行部分においても車道及び自転車道等の通行が推奨されています。

<各国の通行ルール>

| 歩道通行 | 禁止 | オランダ |
|------|------|---------------------------------------|
| | 原則禁止 | イギリス、イタリア、デンマーク、ドイツ、フランス、アメリカ・ニューヨーク州 |
| | 可 | アメリカ・カリフォルニア州 ミシガン州 |

出典：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書（R6.2）

【諸外国の動向】 電動キックボードの普及状況

◇アメリカの事例

- 2023年のシェアリング電動キックボードの利用回数は年間約6,500万回。
- ミネアポリス市ではバス停留所に自転車や電動キックボード等に加え休憩スペースを併設。



出典：ミネアポリス市

◇ドイツの事例

- 電動キックボードが関連する事故は増加傾向にあり、2024年では2021年の約2倍に増加。

◇フランスの事例

- 電動キックボードのシェアリングサービスについては、交通事故の増加や無秩序な駐車を受け、2023年4月に国民投票が行われ、同年9月にシェアリングサービスを禁止。

◇オーストラリアの事例

- メルボルン市（ビクトリア州）では2024年8月に、電動キックボードのシェアサービスを禁止。

出典：社会資本整備審議会道路分科会第81回基本政策部会資料1新たなモビリティと道路空間について（R5.3）、日本貿易振興機構HP（R5.4）、NACTO Shared Micromobility Report：2023、ドイツ連邦統計局HP、ビクトリア州警察HP

【諸外国の動向】 安全対策

諸外国の自転車通行に関する安全対策としては、学校で交通安全や交通ルールに関する教育プログラムが組まれており、学生だけではなく保護者も対象とした安全教育に力を入れています。

<諸外国の安全教育>

| 取組事例 | デンマーク | アメリカ・ミシガン州 |
|------|--|---|
| | ● 自分の自転車に適切な装備が備わっているか、チェックリストを用いて児童と警察官と一緒に確認（帰宅後に同リストを保護者に見せることで保護者も関心を持つ） | ● 5歳～12歳までの子どもと保護者を対象としたイベントを毎年実施（警察官と一緒に自転車に乗ることで交通ルールを学ぶ） |

出典：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書（R6.2）

<対応策>

- 国内と諸外国で共通する課題は、「交通違反・事故の増加」であり、事業者等と連携した交通ルール・マナーの周知・啓発を継続して行う
- 諸外国では「歩道通行が原則禁止」となっていることや「車道及び自転車道等の通行」が推奨されている実態を踏まえ、車道への自転車走行空間整備を進め、安全・安心な移動の実現を図る

千代田区 自転車活用推進計画(案)



令和 8 年 3 月
千 代 田 区

目次

1 概要 1

- 1.1 計画策定の背景と目的 1
- 1.2 計画の位置づけ 2
- 1.3 計画の区域 3
- 1.4 計画の期間 3
- 1.5 計画の対象 4
- 1.6 関連する法律・計画等の概要 6

2 現状と課題 17

- 2.1 人口・地勢 17
- 2.2 交通基盤 20
- 2.3 施設立地状況 25
- 2.4 交通特性 27
- 2.5 交通安全 36
- 2.6 健康 40
- 2.7 観光 42
- 2.8 防災 46
- 2.9 新たなモビリティの動向 47
- 2.10 現状と課題のまとめ 55

3 計画の方向性 57

- 3.1 計画の将来像 57
- 3.2 計画の個別方針 58

4 実施すべき施策・スケジュール 59

- 4.1 施策の体系 59
- 4.2 施策の内容 60

方針 1 自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現

- 施策 1-1: 自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知 60
- 施策 1-2: 自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策 65
- 施策 1-3: 災害時における自転車活用の推進 66

方針 2 多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

- 施策 2-1: 快適な自転車走行空間の整備 67
- 施策 2-2: 駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現 69
- 施策 2-3: 連続的でみんなが使える移動の実現 73

方針 3 楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

- 施策 3-1: 区内の自転車回遊の促進 77
- 施策 3-2: 自転車を活用した健康づくりの促進 80



5 千代田区自転車ネットワーク計画 83

- 5.1 策定方針 83
- 5.2 自転車ネットワーク路線の選定 84
- 5.3 整備形態の選定 92
- 5.4 整備優先度の設定 97
- 5.5 計画目標及びフォローアップの設定 98

6 推進体制、計画のフォローアップ及び見直し 100

- 6.1 推進体制 100
- 6.2 フォローアップ及び見直し 100

<用語の定義>

本計画では、以下の用語を用いることとする。

| 用語 | 意味 |
|--|--|
| 国のガイドライン | 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(改定版) (国土交通省・警察庁 令和6年6月) |
| 自転車専用通行帯または自転車レーン | 普通自転車専用通行帯 |
| 千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民) ※本計画では、区民アンケートともいう | ・ 千代田区・自転車利用に関するアンケート調査(千代田区が実施) 実施期間: 令和6年12月26日(木)～令和7年1月17日(金) |
| 千代田区自転車利用に関するアンケート調査(来訪者) ※本計画では、来訪者アンケートともいう | ・ 来訪者が感じている自転車利用の快適性・満足度、シェアサイクルの利便性等を把握するためのアンケート調査(千代田区が実施) ・ 令和6年12月23日(月)～令和6年12月25日(水) |
| 路上パーキング | 時間制限駐車区間 |



1 概要

1.1 計画策定の背景と目的

わが国では、環境・交通・健康増進等の課題に対応するため、様々な分野の取り組みを総合的かつ計画的に進めることを目的とした「自転車活用推進法」が平成29年(2017年)に施行されました。その後、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用を一層推進するため、平成30年(2018年)6月に第1次自転車活用推進計画が、令和3年(2021年)5月に第2次自転車活用推進計画が策定されました。

東京都では、平成31年(2019年)3月に「東京都自転車活用推進計画」が策定され、令和3年(2021年)5月には『サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行』と銘打ち、同計画が改定されました。

千代田区では、平成12年(2000年)頃から東京都・中央区とともに自転車利用環境整備モデル都市(自転車施策先進都市)として、全国に先駆けて区内の走行環境の充実に取り組んできました。また、平成25年(2013年)12月に「千代田区自転車利用ガイドライン」を策定し、「快適に走る」、「きちんととめる」、「みんなでつかう」、「正しくまもる」の4つの基本方針のもと、「安全で快適な自転車利用ができる都心千代田区」を目指し、自転車利用の環境づくりを推進してきました。

千代田区の特性としては、江戸時代から続く歴史を背景に、政治・経済・文化の中心であることから、他地域からの来訪者が多いことが挙げられます。また、区内全域で公共交通網が充実しているため、公共交通と徒歩を組み合わせた移動が多く、他の自治体と比べて、自転車利用率が低い状況となっています。

一方、全国的には、自転車による事故の割合が増加しており、自転車の安全利用や交通ルール・マナーの低下が課題となっています。そのため、令和8年(2026年)4月から、自転車の交通違反の取り締まりとして青切符が導入されます。また、令和5年(2023年)7月の道路交通法改正では、特定小型原動機付自転車の交通ルール等が規定されたことにより、電動キックボードをはじめとする新たなモビリティの普及が進んでいます。今後は、新たなモビリティと共存した空間づくり、安全確保等の施策の展開が求められます。

こうした背景から、区内の自転車等利用者が安全で快適に利用できるよう、千代田区の自転車ネットワークに関する計画を包含した千代田区自転車活用推進計画を定め、「自転車先進都市」の実現に取り組んでいきます。



1.2 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法(H29.5)に準拠するとともに、国や東京都の関連計画を勘案し、千代田区第4次基本構想(R5.3)に掲げる将来像「伝統と未来が調和し、躍進するまち～彩りあふれる、希望の都心～」及び千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)に掲げるまちづくりの将来像「つながる都心～人・まちが織りなす多彩な都市の価値～」を自転車の活用により実現する方向性を示します。

計画策定にあたっては、「千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)」や「千代田区道路整備方針(H31.3)」等の区の関連計画との整合を図ります。

また、本計画は、自転車走行空間を面的に整備するための今後の計画を示す「千代田区自転車ネットワーク計画」を包含しています。本計画の各種施策を横断的に推進していくことで、区内の自転車利用者が安全・安心かつ快適に走行できるまちを目指します。

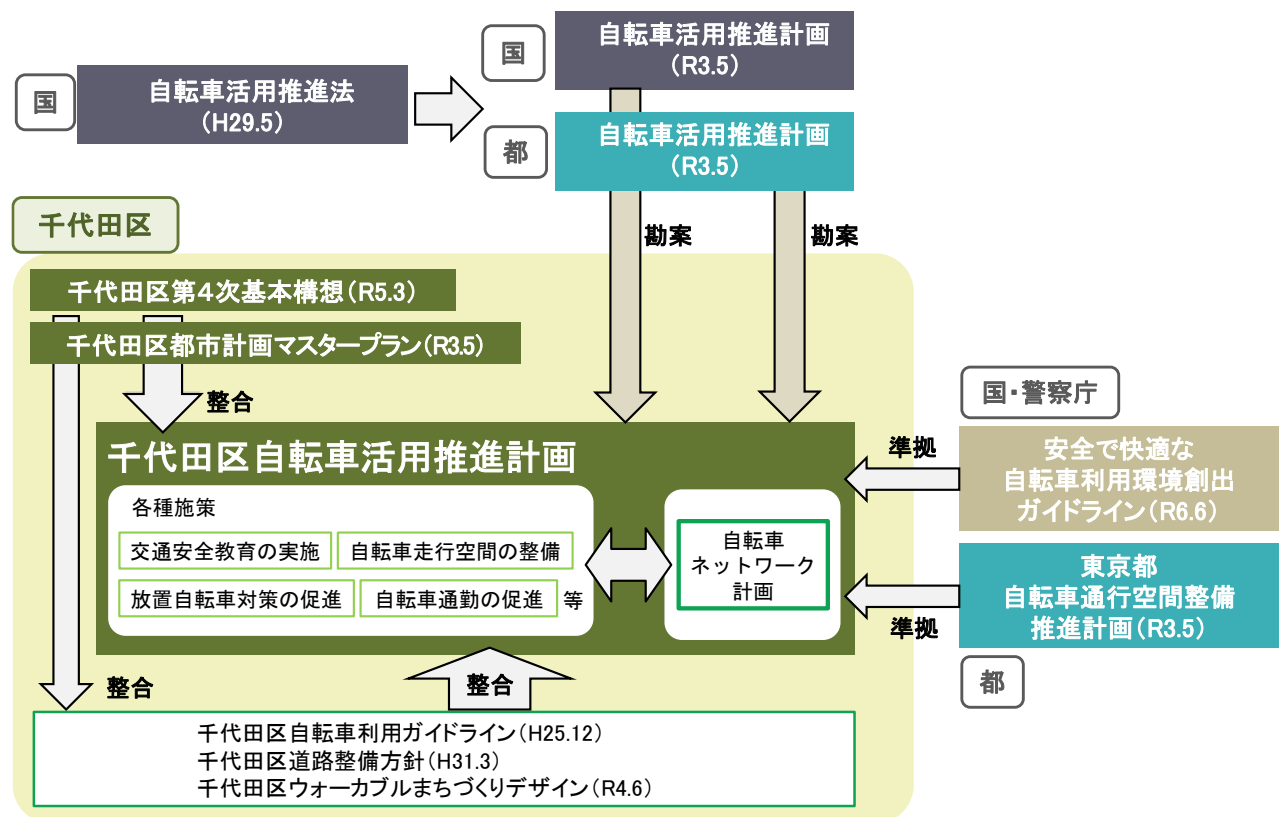


図 1-1 計画の位置づけ

1.3 計画の区域

計画の対象区域は、千代田区全域とします。



図 1-2 計画対象区域

出典：地理院地図を基に作成

1.4 計画の期間

計画期間は、令和8年度(2026年度)から令和17年度(2035年度)までの10年間とします。

表 1-1 計画の期間

| 計画 | | 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----|
| | | R3 (2021) | R4 ('22) | R5 ('23) | R6 ('24) | R7 ('25) | R8 ('26) | R9 ('27) | R10 ('28) | R11 ('29) | R12 ('30) | R13 ('31) | R14 ('32) | R15 ('33) | R16 ('34) | R17 ('35) | R18 ('36) | |
| 国 | 第2次 自転車 活用 推進計画 | 策定 | | | | | 次期計画 | | | | | | | | | | | |
| 東京都 | 自転車 活用 推進計画 | 策定 | | | | | | | 見直し | | | 次期計画(未定) | | | | | | |
| 千代田区 | 自転車 活用 推進計画 | | | | | 策定 | | 見直し | | | | | | | | | | 改訂 |



1.5 計画の対象

本計画では、自転車に加えて、道路交通法に規定される新たなモビリティである特定小型原動機付自転車も対象とします。

自転車は、道路交通法では「軽車両」に位置づけられており、「車のなかま」です。道路を通行するときは、車道通行が原則です。道路交通法における「自転車」には、「普通自転車」の他、リヤカー付自転車、自転車タクシー、タンDEM自転車などの自転車があります。普通自転車は、道路交通法施行規則により車体の大きさや構造が規定されています。

特定小型原動機付自転車は、運転免許が不要で16歳以上であれば乗車できます。ナンバープレートが必要で最高速度は20km/hまでとなっています。車道を走行しなければなりません。6km/hモードにすれば自転車通行可の歩道は通行することができます。

令和7年11月に施行された新たな排出ガス規制により、50cc以下のバイクの生産・販売が困難となるため、「総排気量が0.050Lを超え0.125L以下であり、かつ、最高出力を4.0kW以下に制御したもの」を原付免許で運転できるように法律が改正されました(令和7年4月から施行)。

なお、本計画の対象外である「モペット」などのペダル付き電動バイクについては、「一般小型原動機付自転車」として新たに位置づけられ、運転免許が必要で、ヘルメット着用も義務となりました。



※普通自転車の大きさ等

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 百九十センチメートル

ロ 幅 六十センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 四輪以下の自転車であること。

ロ 側車を付していないこと。

ハ 一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く)を備えていないこと。

ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

図 1-3 道路交通法における自転車・普通自転車の位置づけ

表 1-2 原動機付自転車の種類

| 道路運送車両法 | | 原動機付自転車 | | | | | | |
|----------|--------|---|---|---|--|--|---|-----------|
| | | 第一種 原動機付自転車 | | | 第二種 原動機付自転車 | | | |
| 道路交通法 | | 特定小型原動機付自転車 | | | 一般原動機付自転車 | | | |
| モビリティの種類 | | 電動自転車 | 電動三輪車 | 電動キックボード | 50ccバイク | ・小型バイク、 ・ペダル付き電動バイク（通称モペット）など | 普通二輪車 | |
| イメージ | |  |  |  |  |  |  | |
| 原動機 | 内燃機関 | 総排気量 | — | | | 50cc以下 | 125cc以下 | |
| | | 最高出力 | — | | | — | 4.00 kW以下 | 4.00 kW超 |
| | 内燃機関以外 | 定格出力 | 0.60 kW以下（電動機のみ） | | | 0.60 kW以下 | | 1.00 kW以下 |
| 運転免許 | | 不要 （16歳以上であれば乗車可） | | | 必要 （原付免許） | | 必要 （小型限定普通二輪免許） | |
| 車体制限 | | 長さ1.9m以下、幅0.6m以下 | | | 長さ2.5m以下、幅1.3m以下 高さ2.0m以下、重量の定めなし | | | |
| ナンバープレート | | 必要 | | | 必要 | | | |
| ヘルメット | | 努力義務 | | | 必要（義務） | | | |
| 最高速度 | | 20km/h （車体要件） | | | 30km/h （法定速度） | | 60km/h （法定速度） | |
| 通行位置 | | 車道 （6km/hモードにすれば 自転車通行可の歩道は通行できる） | | | 車道のみ | | | |
| 備考 | | ※車体の大きさ（長さ190cm以内、幅60cm以内）、定格出力が0.6キロワット以下の電動機、最高速度表示灯が備えられている。 | | | 現行車両の生産が2025年10月末で終了予定 | ・2025年4月1日から施行。 ・ペダル付き電動バイク等の小型・軽量なもの（長さ1.9m以下、幅1.3m以下、高さ2.0m以下、重量55kg以下）を「一般小型原動機付自転車」という。 | | |



1.6 関連する法律・計画等の概要

(1) 自転車活用推進法の概要

自転車活用推進法(平成29年5月施行)は、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的としています。

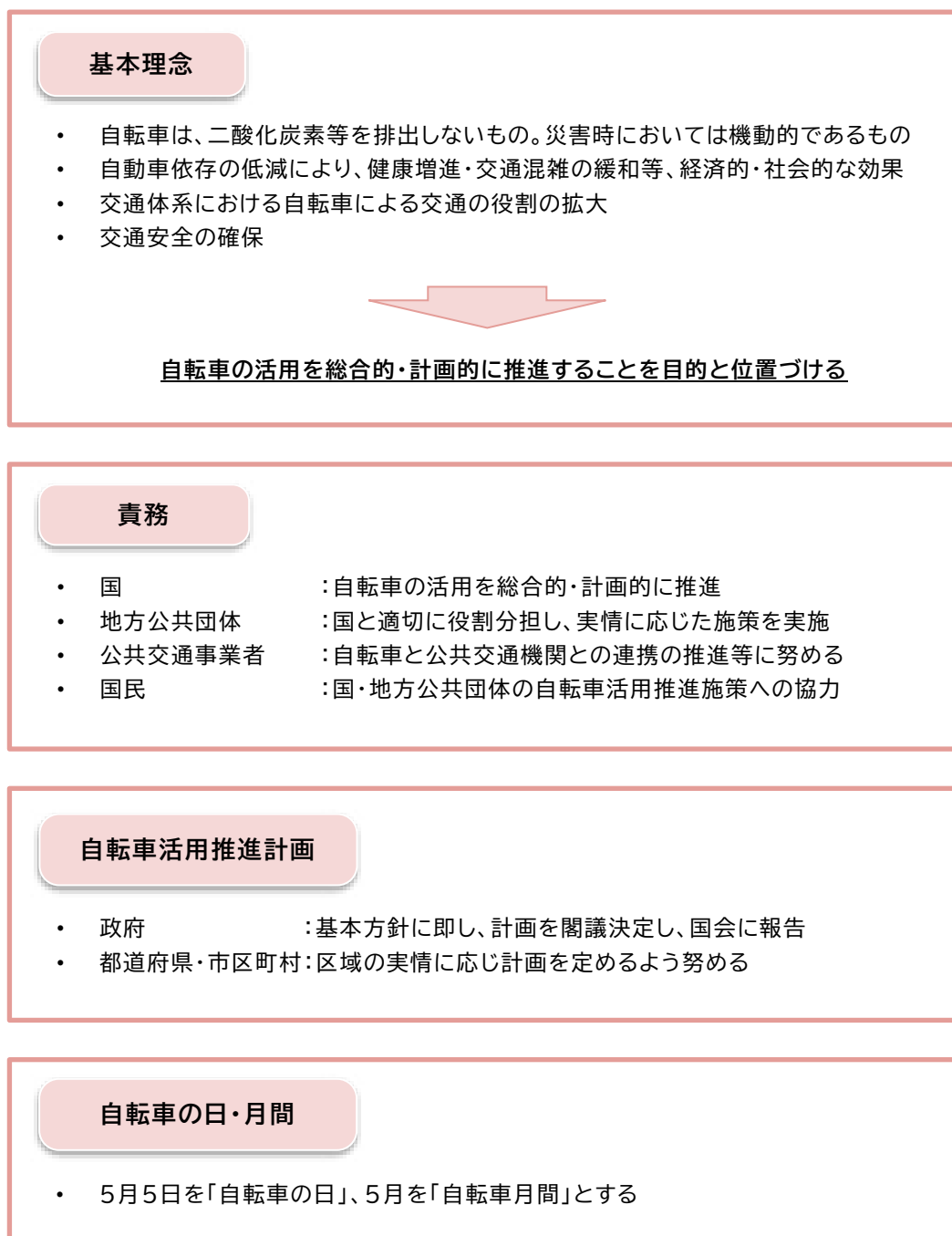


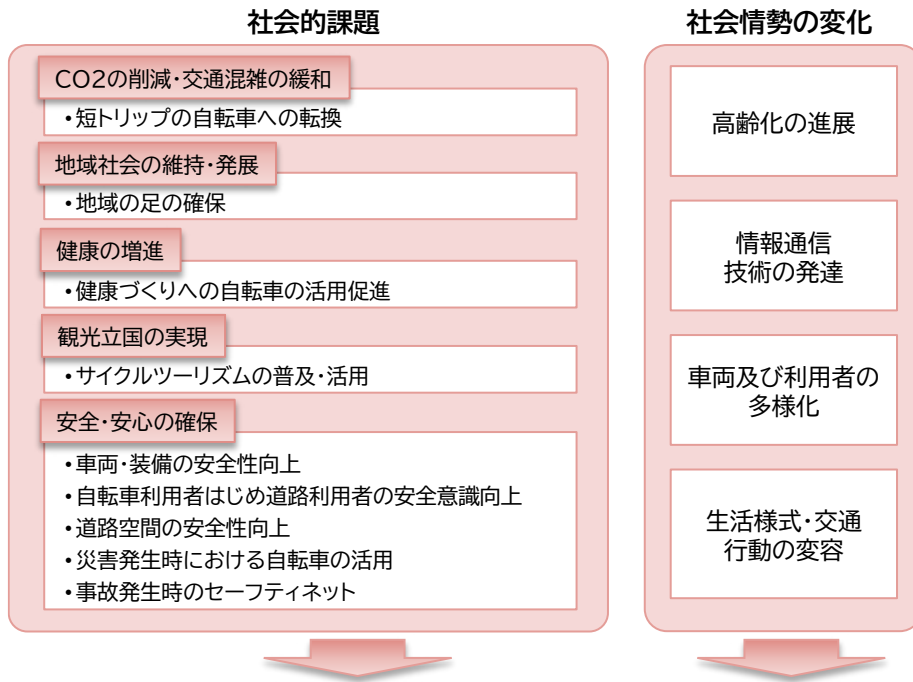
図 1-4 自転車活用推進法の概要

出典: 令和4年度第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会資料(国土交通省)を基に作成

(2) 自転車を巡る課題に対する目標及び施策体系(国)

国の自転車活用推進計画においては、様々な社会情勢の変化を踏まえつつ、社会的課題を自転車の観点から解決するものとして、目標及び施策体系を定めています。

現計画(第2次自転車活用推進計画)は、社会的課題と社会情勢の変化を踏まえ、「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」の4つの目標に紐づく各施策を定めています。



第2次自転車活用推進計画(国)(R3.5)

| 目 標 | 施 策 |
|------|--|
| 都市環境 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の計画的な整備 ・路外駐車場や取締など自転車通行空間の確保 ・シェアサイクルの普及促進 ・駐輪場整備など公共交通機関との連携 ・情報通信技術の活用 ・生活道路の安全対策、無電柱化との連携 |
| 健康 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車競技施設の整備 ・幅広い年齢層でのサイクルスポーツ振興 ・自転車を利用した健康づくりの啓発 ・自転車通勤の促進 |
| 観光 | <ul style="list-style-type: none"> ・国際会議・国際大会の誘致 ・サイクルルートの環境整備等 |
| 安全安心 | <ul style="list-style-type: none"> ・車両の品質基準普及 ・点検整備等の人材育成 ・多様な自転車の開発・普及 ・安全意識の啓発・取締 ・学校における交通安全教育 ・自転車通行空間の計画的な整備 ・危機管理体制の強化・避難行動への活用 ・損害賠償責任保険等への加入促進 |

図 1-5 課題に対する自転車活用推進計画の目標及び施策体系

出典：令和2年度第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議(国土交通省)を基に作成



(3) 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた国土交通省の取り組み

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、国土交通省は令和6年12月26日に「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0」を公表しました。「自転車の利用促進」は重点プロジェクトに位置づけられており、自転車走行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、自転車通勤の導入促進などの取り組みにより、2030年度(2013年度比)で約28万t-CO₂削減を目標としています。2030年度以降は、自転車走行空間の整備の充実や公共交通機関とのさらなる連携により、安全で快適に自転車を利用できる社会とすることで、2050年カーボンニュートラルの実現を目指しています。

これまでの2030年度削減目標 (2013年度比)

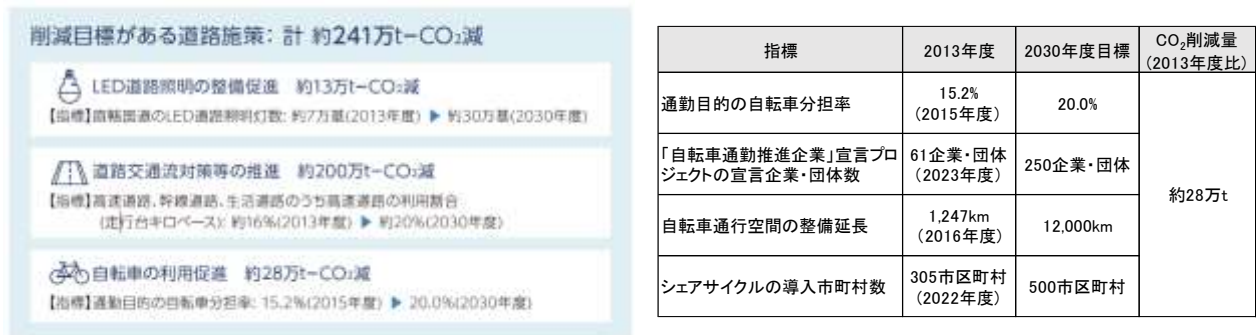


図 1-6 2030年度削減目標

出典:道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(国土交通省)

4 協働による2030重点プロジェクト④ (国+地方自治体+民間企業)



図 1-7 協働による2030重点プロジェクト④(自転車の利用促進)

出典:道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(国土交通省)

(4) 東京都自転車活用推進計画～サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行！～

東京都自転車活用推進計画(令和3年5月)は、目指すべき将来像を「誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり」として、実施すべき施策を設定しています。

<目指すべき将来像>

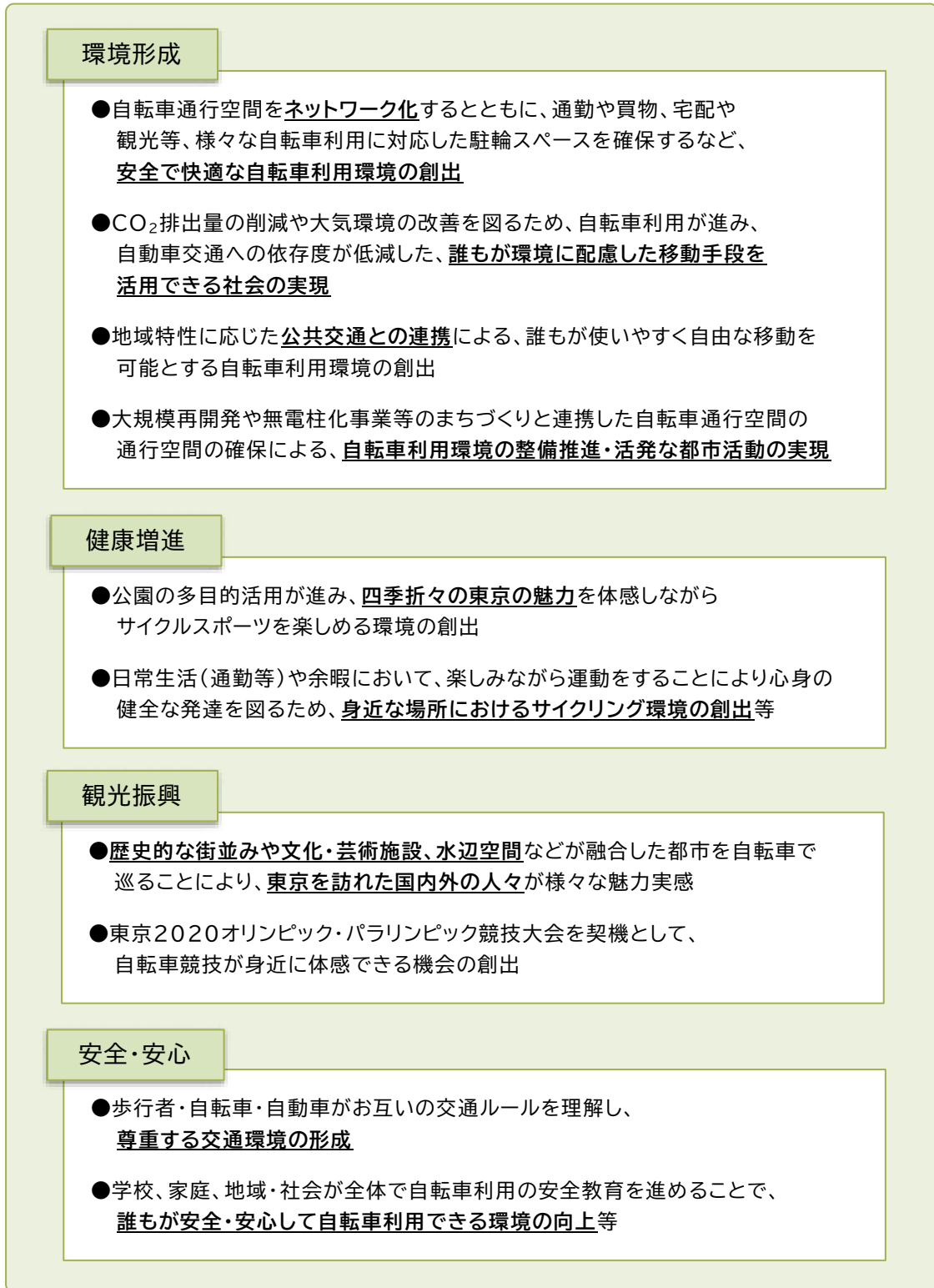


図 1-8 東京都自転車活用推進計画(R3.5)の目指すべき将来像

出典:東京都自転車活用推進計画(R3.5)を基に作成



<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～

- 自転車通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駐輪場の整備促進
- 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



自転車通行空間等の整備推進

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～

- サイクル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



海上公園内サイクリングルートの整備

3.観光振興

～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しむる将来～

- 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



自転車マップホームページ

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



ヘルメット着用啓発リーフレット

図 1-9 東京都自転車活用推進計画(R3.5)の実施すべき施策

出典:東京都自転車活用推進計画(R3.5)を基に作成

(5) 千代田区第4次基本構想

千代田区第4次基本構想(令和5年3月)は、千代田区第3次基本構想の策定から約20年が経過し、新型コロナウイルス感染症による影響など、区を取り巻く社会情勢が大きな転換期を迎えたことから策定しました。めざすべき将来像を「伝統と未来が調和し、躍進するまち～彩りあふれる、希望の都心～」とし、めざすべき将来像を実現したまちと人々の暮らしの姿を「分野別の将来像」として掲げています。

<めざすべき将来像>

「伝統と未来が調和し、躍進するまち」
～彩りあふれる、希望の都心～

<分野別の将来像及び本計画に関連するキーワード>

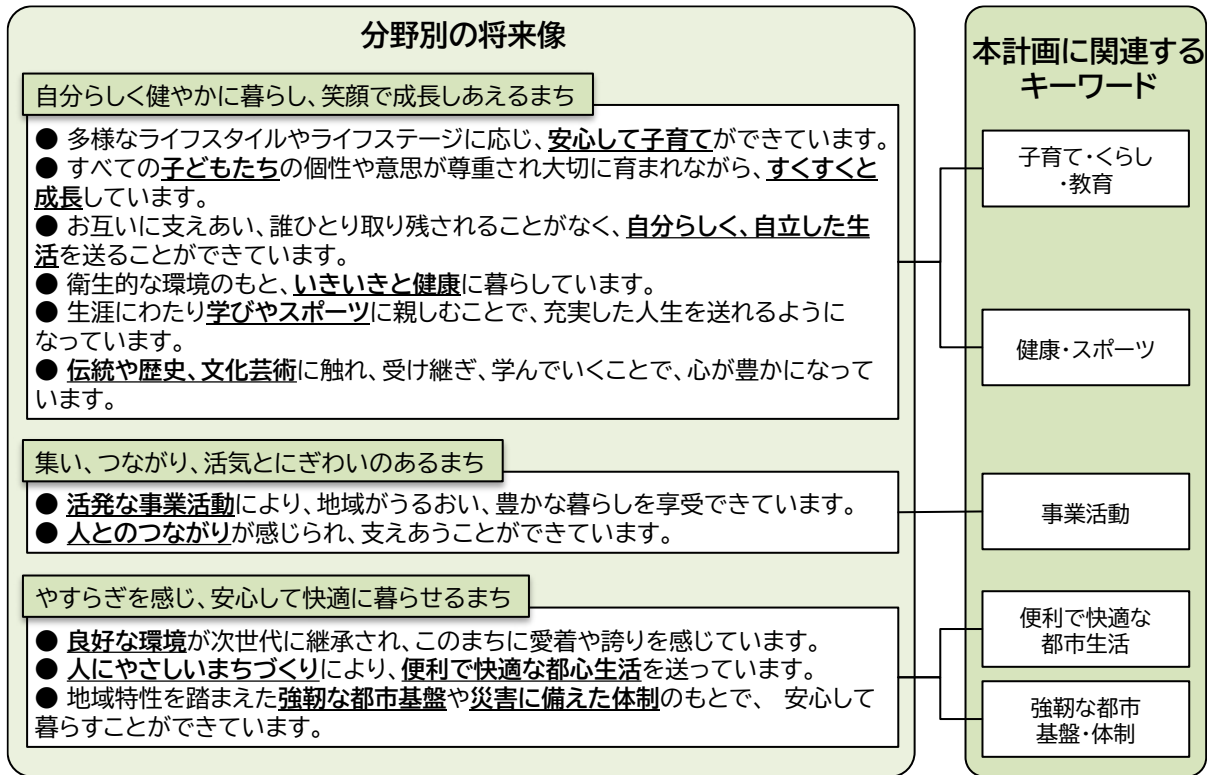


図 1-10 千代田区第4次基本構想(R5.3)の構成

出典:千代田区第4次基本構想(R5.3)を基に作成

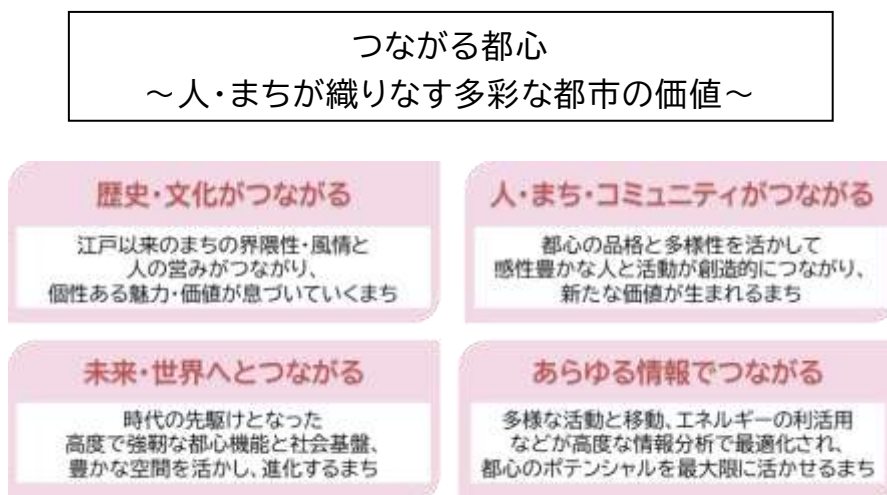


(6) 千代田区都市計画マスタープラン

1) 計画の方針

千代田区都市計画マスタープランは、都市計画法に基づくまちづくりの最上位計画で、令和3年5月に改定しました。「量から質へと転換した」「人中心」のまちづくりを推進、江戸を起源としたまちの魅力・価値・文化を共有し界隈性を活かしたまちづくりを推進、社会の変化、まちづくりの進化に対応することを、改定のポイントとして、まちづくりの将来像やまちづくりの方針を定めています。

<まちづくりの将来像>



<テーマ別まちづくりの方針>

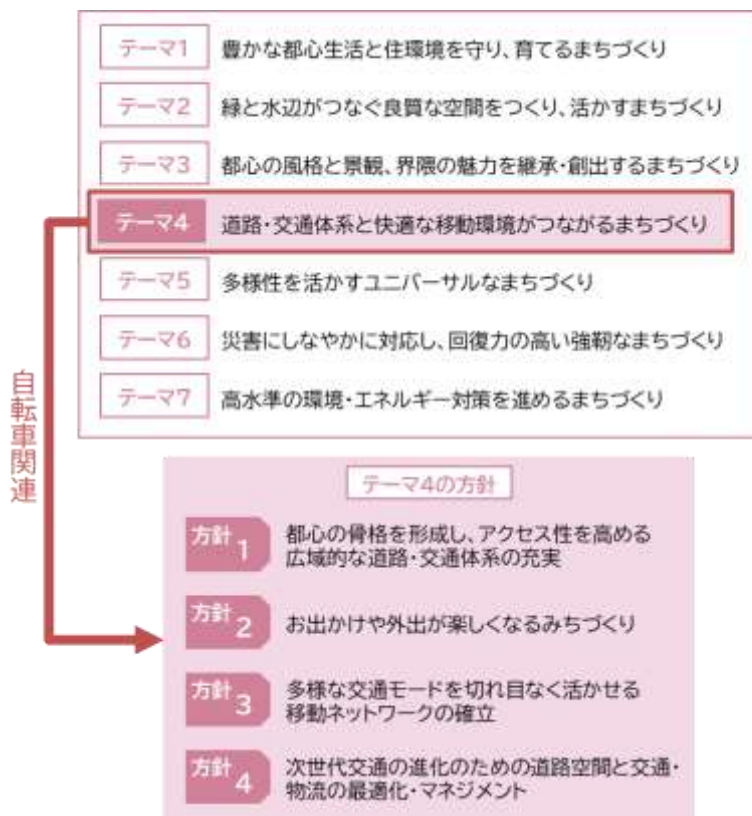


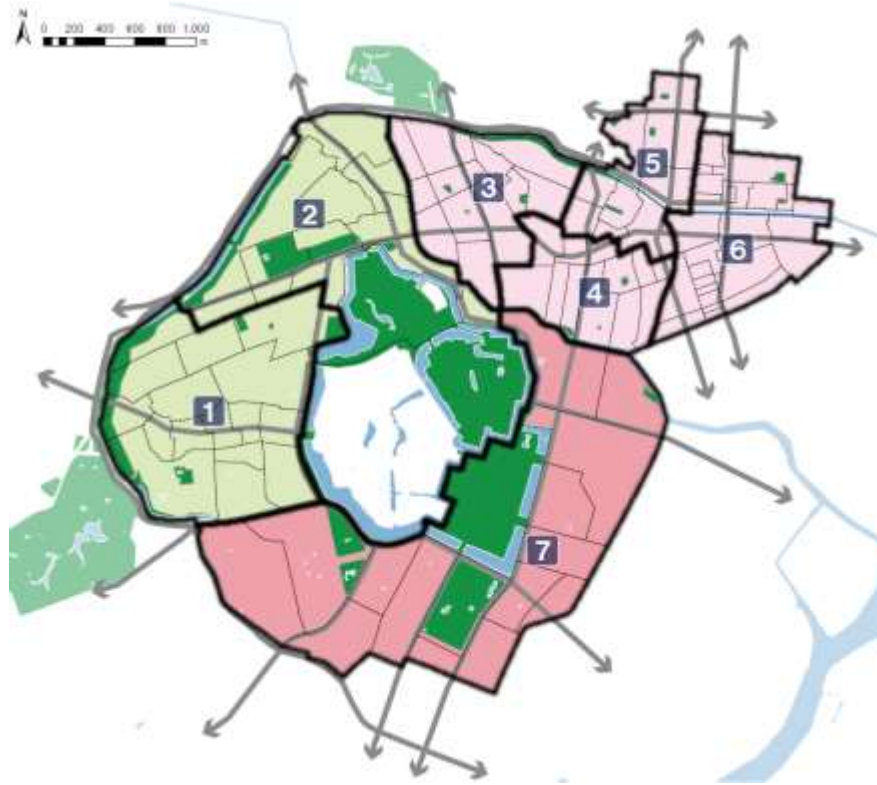
図 1-11 千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)の計画の方針

出典：千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)を基に作成

2) 基本エリア

首都東京における広域的役割や江戸以来のまちの成り立ちの沿革を踏まえ、皇居を中心に3つの基本エリアを設定しています(①麹町・番町・富士見エリア、②秋葉原・神田・神保町エリア、③都心中枢エリア)。

また、3つの基本エリアをさらに細分化した、7つの地域区分が存在します。



| | |
|---------------|---|
| 麹町・番町・富士見エリア | 1 麹町・番町地域 2 飯田橋・富士見地域 |
| 秋葉原・神田・神保町エリア | 3 神保町地域 4 神田公園地域 5 万世橋地域 6 和泉橋地域 |
| 都心中枢エリア | 7 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域 |

| 麹町・番町・富士見エリア | |
|-------------------|--|
| 麹町・番町地域 | 落ち着いた住環境と業務空間が共存・調和し、誰もが住み続けられるまち |
| 飯田橋・富士見地域 | 緑と水辺、学びの場による豊かな環境と商店の活気で作る、魅力ある生活空間を育むまち |
| 秋葉原・神田・神保町エリア | |
| 神保町地域 | 熟成された界隈の文化にひかれた多くの人が創造的活動を広げるまち |
| 神田公園地域 | 田舎ある下町のDNAから新しい魅力を醸成し、未来に伝えるまち |
| 万世橋地域 | 界隈の歴史性と先進性、アートが融合し、文化を創造・発信し続けるまち |
| 和泉橋地域 | 人、生業のつながりを読み、下町の魅力とコミュニティを醸成するまち |
| 都心中枢エリア | |
| 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域 | 風格ある環境共生空間で、世界に開かれた都市活動が育まれる強靱なまち |

図 1-12 千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)の基本エリアと地域区分

出典:千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)



(7) 千代田区自転車利用ガイドライン

千代田区自転車利用ガイドラインは、平成25年12月に、だれもが安全で快適に自転車を利用できるために、区の自転車施策の総合的な指針として策定しました。

千代田区に住み、働き、学び、集うすべての人々が、通勤、通学、買い物、業務、観光、レクリエーションなど多様な目的のために、身近な交通手段として、安全で快適に自転車を利用できるまちを目指しています。その実現のために、「正しく守る」をベースとする4つの柱を基本方針として決めました。

<基本方針>

「安全で快適な自転車利用ができる都心 千代田区」



図 1-13 千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)の基本方針

出典：千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)

<基本方針に紐づく施策>

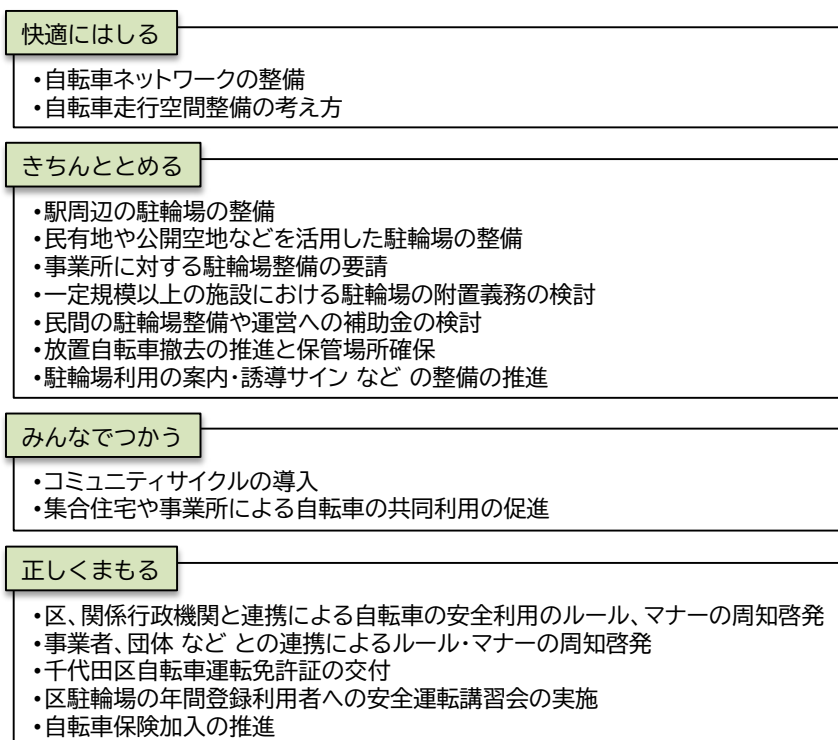


図 1-14 千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)の基本方針に紐づく施策

出典：千代田区自転車利用ガイドライン(H25.12)を基に作成

(8) 千代田区道路整備方針

平成31年3月に、千代田区が管理する区道を対象とし、誰もが安全・安心・快適に利用できる道路を整備・維持管理するという理念(ビジョン)の基、整備方針を策定しました。

1) 道路整備の理念(ビジョン)

道路は、人や車、自転車など、誰もが安全・安心に利用できることが最も重要であり、その適正な維持管理に取り組むことは道路管理者である千代田区の責務です。

また、区道は、区民の皆さまの日常生活を支える生活道路でもあります。

そのため、道路整備の理念(ビジョン)を次のように決めました。

「人々の活力と潤いのある暮らしを支える道路」

将来像1 誰にでも優しい安全で安心な道路

将来像2 景観や環境に配慮した潤いのある道路

将来像3 地域で支える地域のための道路

2) 道路整備の個別方針

道路整備の理念(ビジョン)の3つの将来像を実現すべく、個別指針を定めています。

将来像1「誰にでも優しい安全で安心な道路」における「指針2：人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路」に、自転車走行空間に関する指針を定めています。

将来像1『誰にでも優しい安全で安心な道路』に関する個別指針

指針1：誰もが安全で快適に歩ける人に優しい道路

指針2：人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路

・広幅員道路における自転車走行空間の確保
・狭幅員道路における自転車走行の安全性確保
(ナビマーク、ゾーン30)

・人と自転車と車が安全に通行できる道路環境整備

自転車
関連

指針3：災害に強く緊急時にも機能を発揮する道路

将来像2『景観や環境に配慮した潤いのある道路』に関する個別指針

指針4：潤いのある美しい景観を創る道路

指針5：環境に優しい持続可能性が高い道路

将来像3『地域で支える地域のための道路』に関する個別指針

指針6：地域に愛され活用される道路

図 1-15 千代田区道路整備方針(H31.3)の個別方針

出典：千代田区道路整備方針(H31.3)を基に作成



(9) 千代田区における自転車活用の必要性

千代田区自転車利用ガイドラインを平成25年に策定しましたが、その後、シェアサイクルの普及による「多様な移動手段の充実」や「特定小型原動機付自転車の普及」等の自転車利用に関連する新たな事象が生じています。

また、自転車利用のニーズとして、従来の通勤・業務・私事での利用推進に加え、公共交通機関等とのシームレスな接続による快適な利用や全世代での安全な利用ニーズが高まっています。

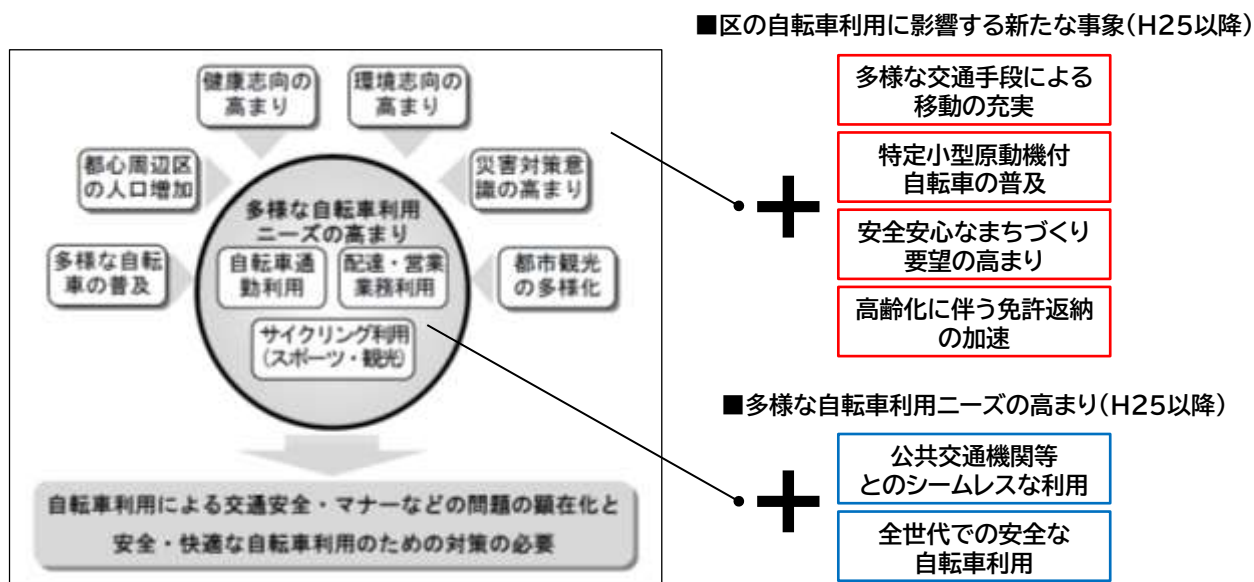


図 自転車活用の必要性
(H25千代田区自転車利用ガイドライン)

図 1-16 自転車活用の必要性

2 現状と課題

2.1 人口・地勢

(1) 人口

1) 人口推移と年齢別人口割合

千代田区の人口は、近年増加傾向にあり、今後も引き続き増加が予想されます。特に、働き盛りの若い世代や子育て世代(20代～50代)が多く、区民全体の約6割を占めます。

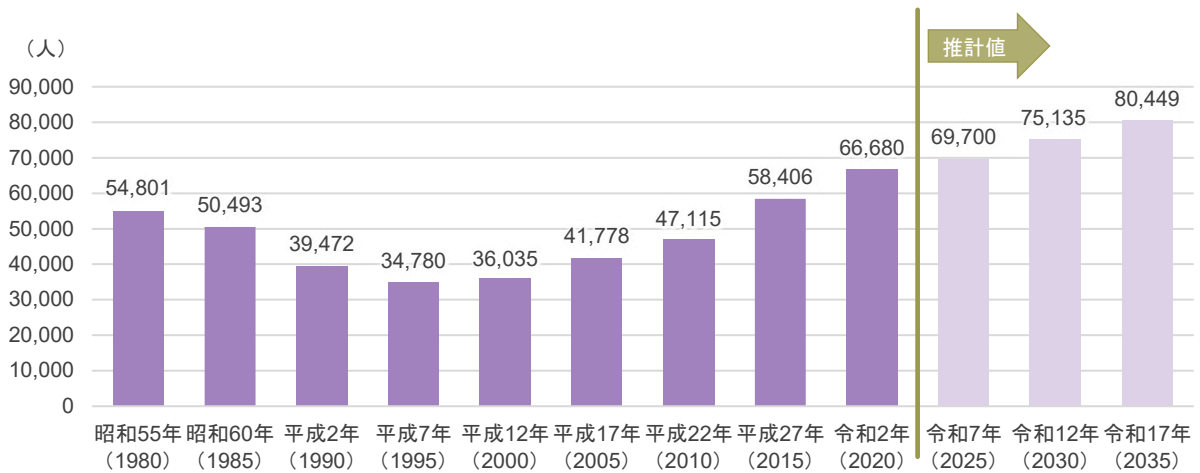


図 2-1 区の総人口推移 (外国人人口を含む)

出典：国勢調査、千代田区 人口動向と人口推計(令和5年度)を基に作成

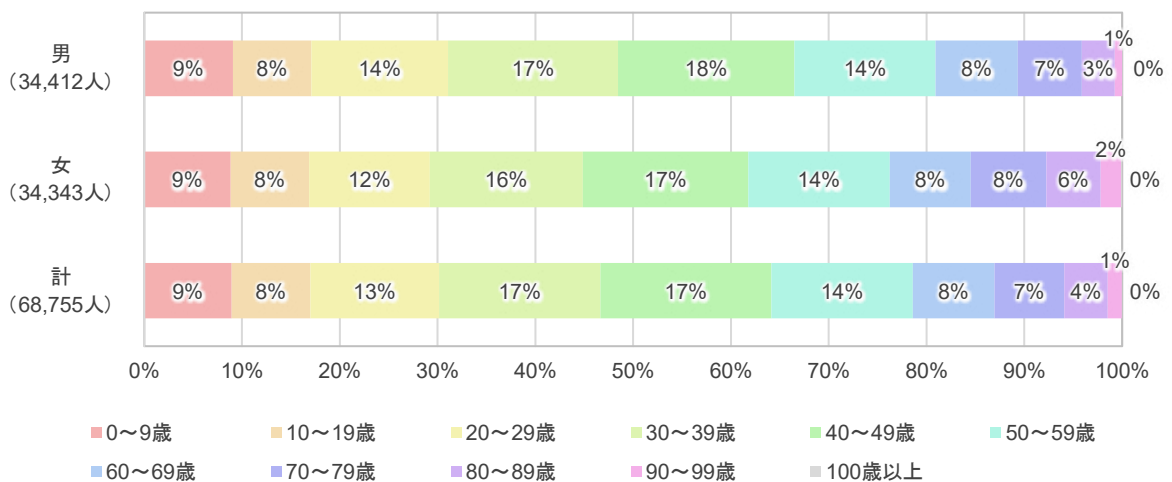


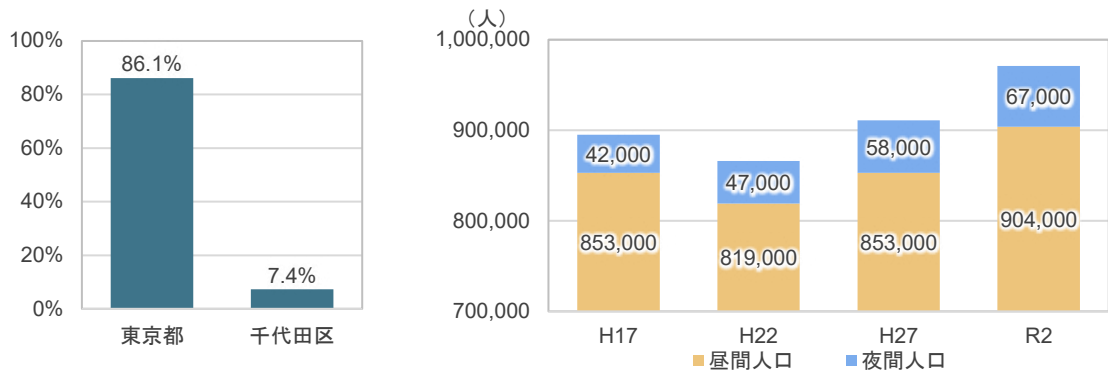
図 2-2 区の年齢別人口 (令和6年1月時点)

出典：東京都の統計(東京都総務局統計部)を基に作成



2) 昼間人口と夜間人口

千代田区は、昼間人口と比べて夜間人口が大幅に少ないといえます。また、夜間人口は常住者を指しているため、区外からの来訪者が常住者と比べて大幅に多いことがわかります。

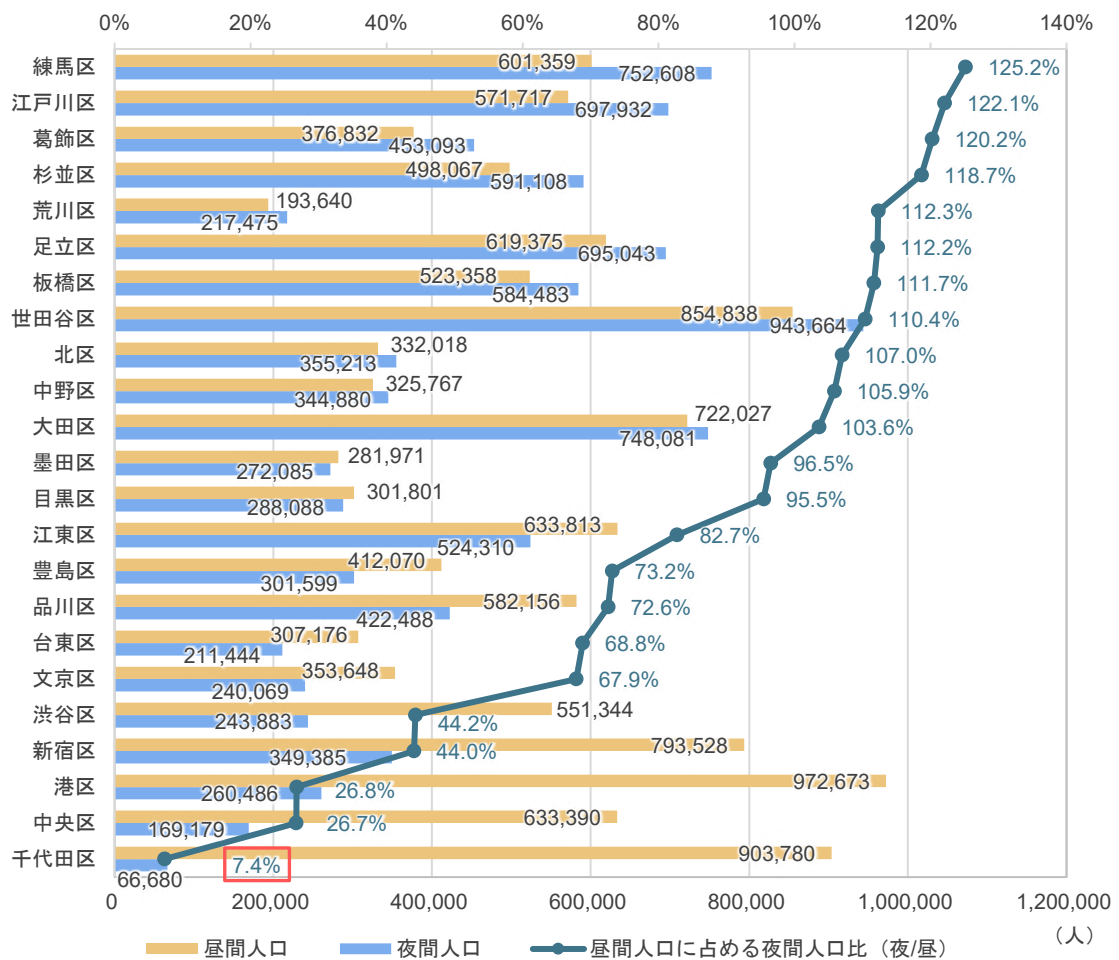


※国勢調査における「従業地・通学地による人口」を「昼間人口」、「常住地による人口」を「夜間人口」と表記

図 2-3 昼間人口に占める夜間人口比(夜/昼) (令和2年)

図 2-4 区の昼夜間人口

出典：国勢調査を基に作成



※国勢調査における「従業地・通学地による人口」を「昼間人口」、「常住地による人口」を「夜間人口」と表記

図 2-5 23区別 昼夜間人口及び昼間人口に占める夜間人口比(夜/昼) (令和2年)

出典：令和2年国勢調査を基に作成

(2) 面積

千代田区は、特別区(23区)のうち5番目に小さく、区の中央に位置する皇居は、区面積の約12%を占めています。

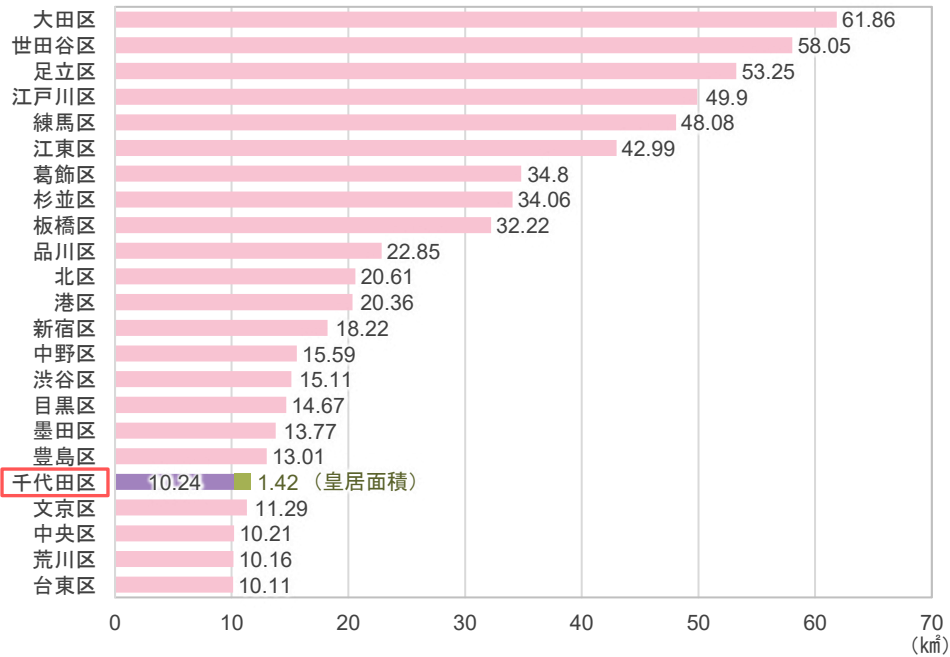


図 2-6 23区別 面積

出典: 東京都の統計(東京都総務局統計部)、千代田区HPを基に作成

(3) 地形

千代田区の東側は平坦な低地が広がっており、自転車が利用しやすい環境です。一方で、区の西側には四谷・麴町台地、本郷台地があり、坂も多く分布しています。

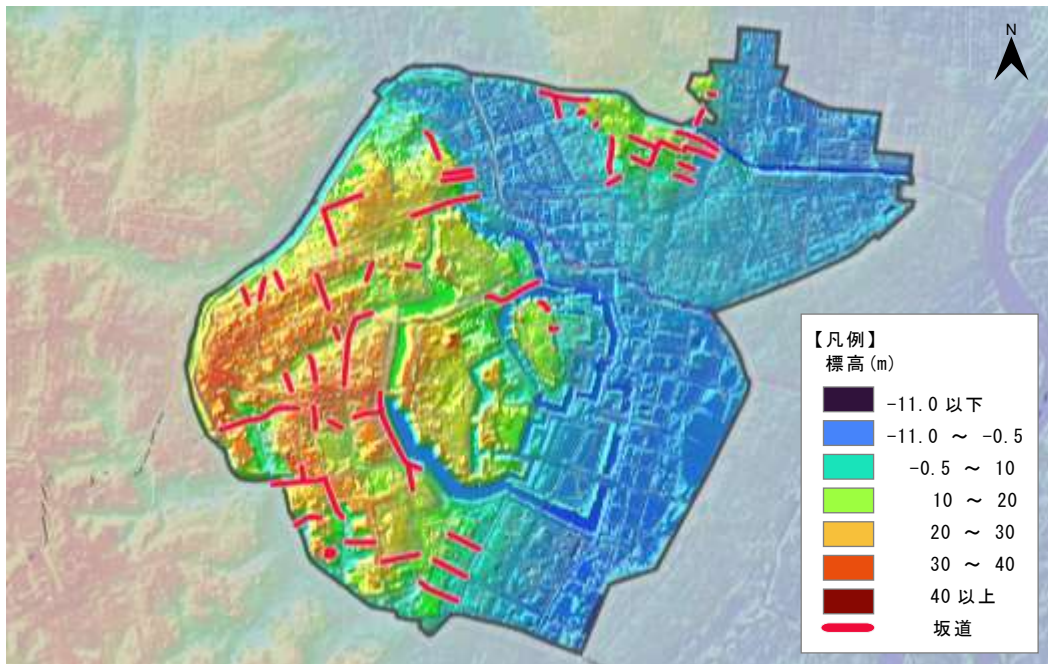


図 2-7 標高図・坂道の位置

出典: 地理院地図を基に作成



(2) 公共交通(鉄道)・シェアサイクル

区内には地下鉄10路線とJR路線が東西・南北方向に運行し、概ね区内全域に鉄道路線網が整備されています。シェアサイクルポートは区内各所に設置されていますが、東京駅周辺は他エリアに比べて設置箇所が少なく、霞が関周辺は未設置であるなど空白地帯も一部存在します。

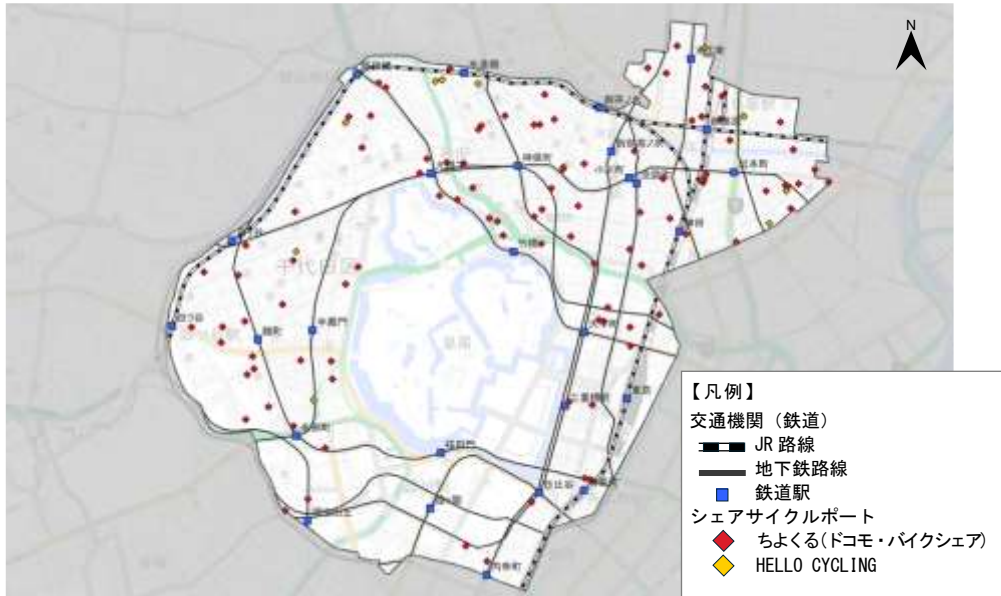


図 2-9 地下鉄・JR路線、シェアサイクルポート

出典:国土数値情報、ドコモ・バイクシェアHP、HELLO CYCLING HPを基に作成

(3) 公共交通(バス)・シェアサイクル

地域福祉交通(風ぐるま)は、区の公共施設及び福祉施設を中心に運行している乗合バスです。都営バスは幹線道路を中心に、地域福祉交通(風ぐるま)は生活道路を中心に運行されています。また、都営のバス停の近くにはシェアサイクルポートも多く設置されており、乗り換えて利用することができます。一方で、地域福祉交通のバス停の周辺では、ポートが近接して立地していない状況です。

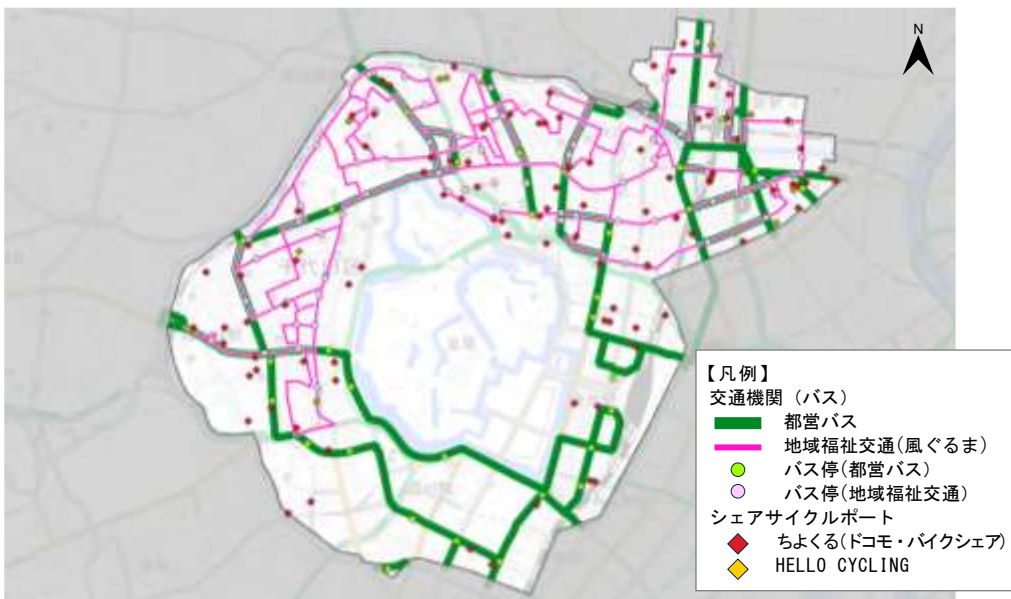


図 2-10 バス、シェアサイクルポート

出典:国土数値情報、ドコモ・バイクシェアHP、HELLO CYCLING HPを基に作成



(4) シェアサイクル（ちよくる【ドコモ・バイクシェア】）

1) 利用回数

ちよくる※(ドコモ・バイクシェア)のシェアサイクルポートは区内約100箇所を設置され、利用回数は月間約11万回に上ります。また、周辺15区と連携しており、相互乗り入れが可能です。

※ちよくるとは、株式会社ドコモ・バイクシェアと協定を締結し、実施しているシェアサイクル事業の名称になります。

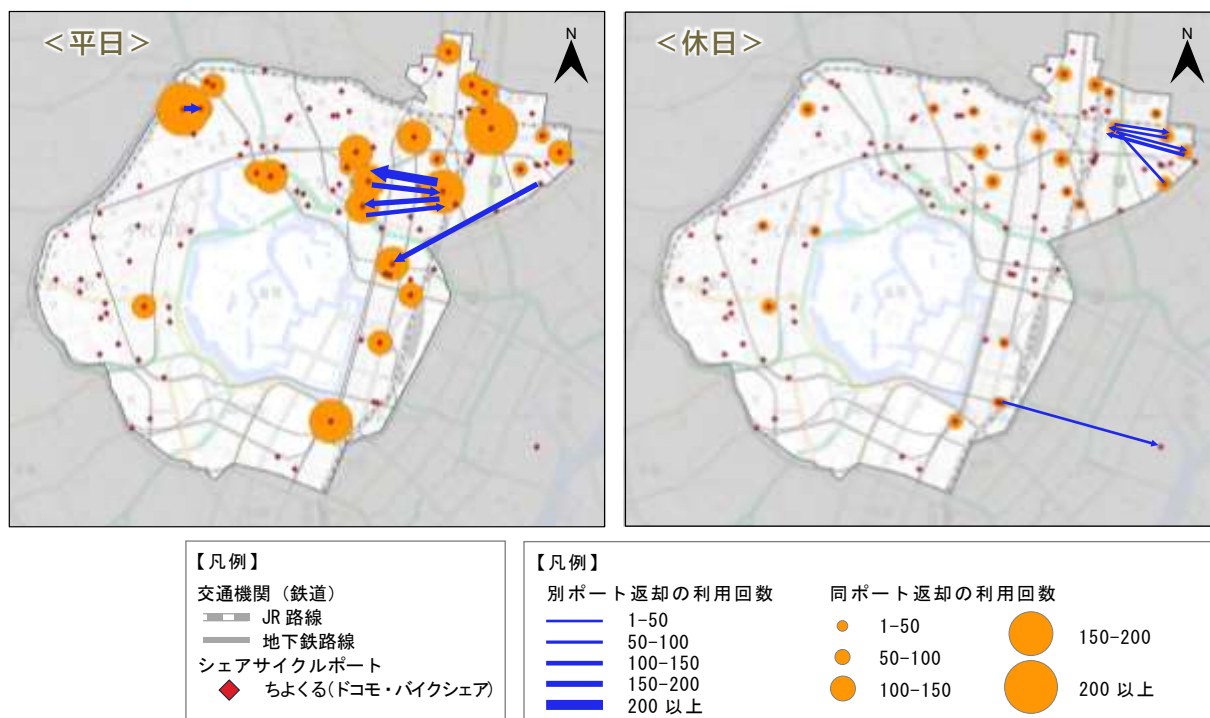
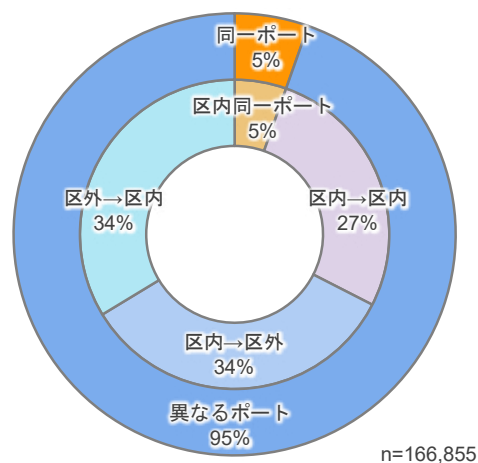


図 2-11 シェアサイクル利用経路（令和6年4月）(平日・休日 利用上位30経路)

出典：ドコモ・バイクシェアHP、千代田区コミュニティサイクル月次報告書（2024年4月）を基に作成

2) 発着ポート

区内のシェアサイクル利用については、異なるポート発着が95%、同一ポート発着が5%であり、異なるポート間での利用が大部分を占めます。異なるポート発着の場合の区内外の移動割合は、①区内発→区内着、②区内発→区外着、③区外発→区内着のいずれも30%前後であり、大きな偏りはありません。



※発着ポートのいずれかまたは両方が千代田区内のトリップを抽出

図 2-12 同一ポート・異なるポート発着の比率（千代田区）

出典：シェアサイクルの月次詳細データ（2024年4月）を基に作成

3) シェアサイクルの利便性に対する満足度

区内のシェアサイクルの利便性に対して満足している人は、区民は約3割、来訪者は約2割にとどまっており、区民、来訪者ともに、満足度が高いとはいえません。

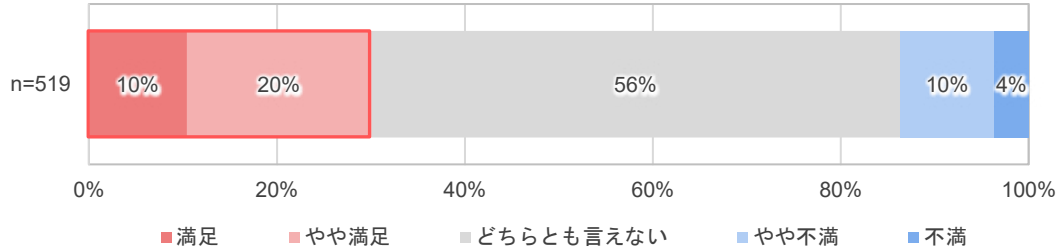


図 2-13 区内のシェアサイクルの利便性に対する満足度（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

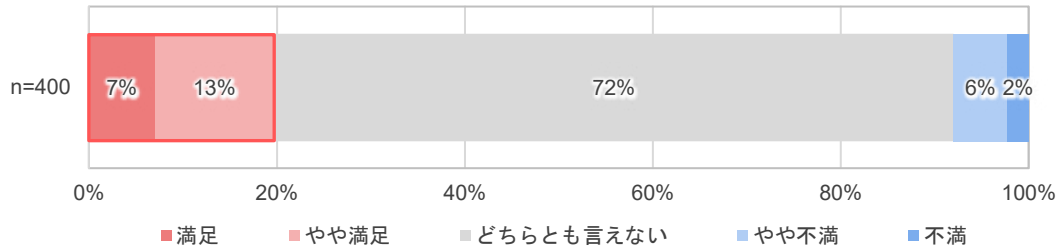


図 2-14 区内のシェアサイクルの利便性に対する満足度（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

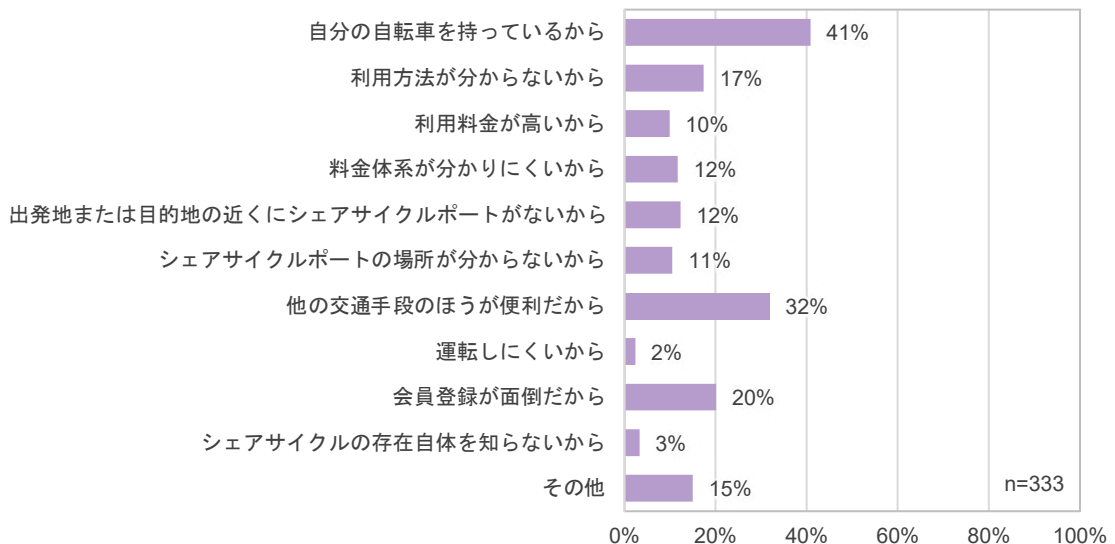


図 2-15 区内のシェアサイクルを利用しない理由（区民）

※複数回答可

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



(5) 自転車走行空間の整備状況

区内の自転車走行空間は、幹線道路を中心に整備されているものの、自転車ナビマーク・ナビラインでの整備が大半を占める状況です。



図 2-16 自転車走行空間の整備状況(令和 6 年度末)

出典：千代田区資料を基に作成

| 自転車と歩行者が分離された整備形態 | | 自転車と歩行者を歩道内で構造的に分けた整備形態 |
|---|---|--|
| 自転車専用通行帯 (自転車レーン) | 自転車ナビマーク・ナビライン | 自転車歩行者道(構造的分離) |
|  |  |  |
| 整備事例:丸の内 | 整備事例:丸の内 | 整備事例:皇居外苑 |

図 2-17 整備形態の事例

2.3 施設立地状況

(1) 公共施設

官公庁は区の南側(霞が関)、区役所・出張所は区の北側に立地しています。図書館は7箇所設置しています。

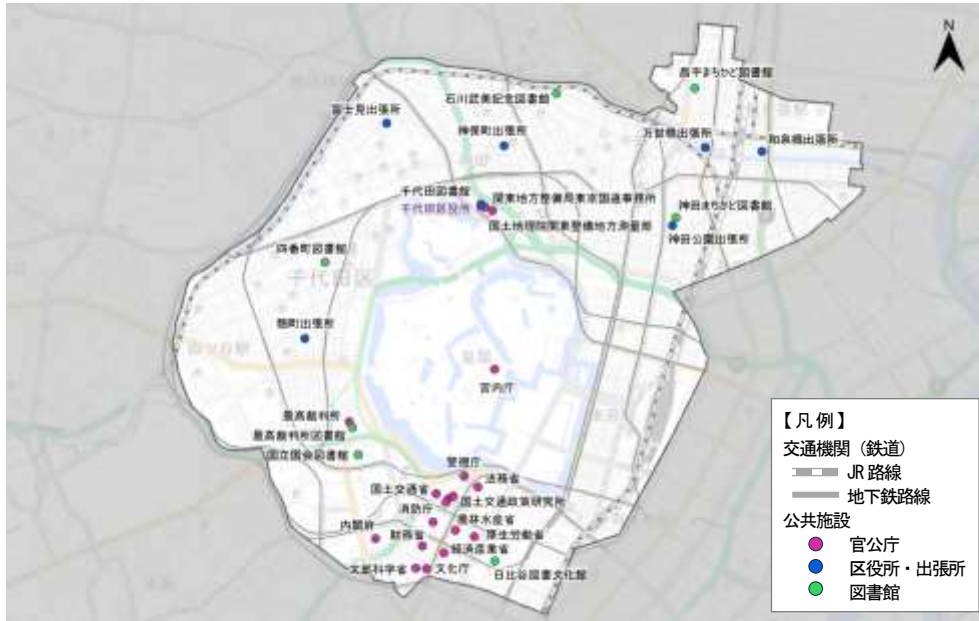


図 2-18 区内の公共施設

出典:国土数値情報を基に作成

(2) 教育施設

教育施設は区の北側に集中しており、麴町・番町地域、飯田橋・富士見地域、神保町地域を中心に、高等学校及び大学が多く立地しています。

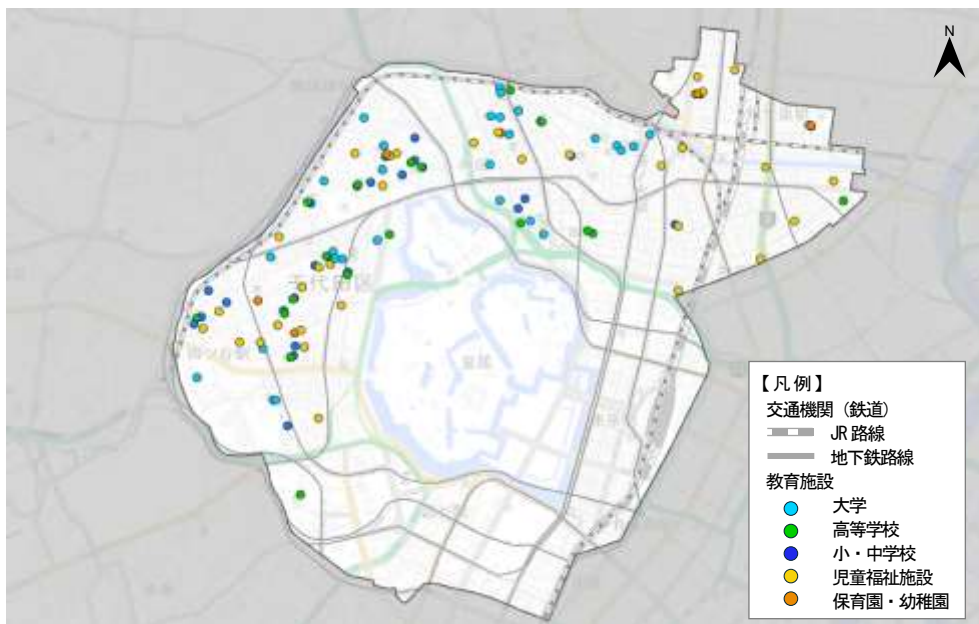


図 2-19 区内の教育施設

出典:国土数値情報を基に作成



(3) 駐輪場(区営)

区営の駐輪場は、JR各駅及び神保町駅、九段下駅周辺に、計32箇所(一時利用16箇所、定期利用16箇所)設置しています。一方で、区の南側は、駐輪場が少ない状況です。

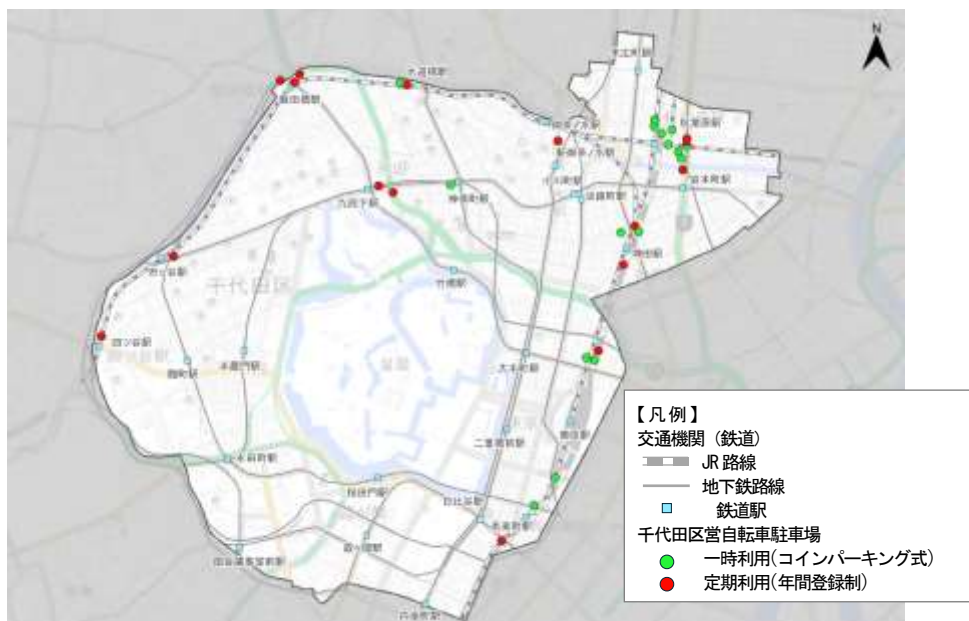


図 2-20 区営駐輪場

出典:国土数値情報を基に作成

2.4 交通特性

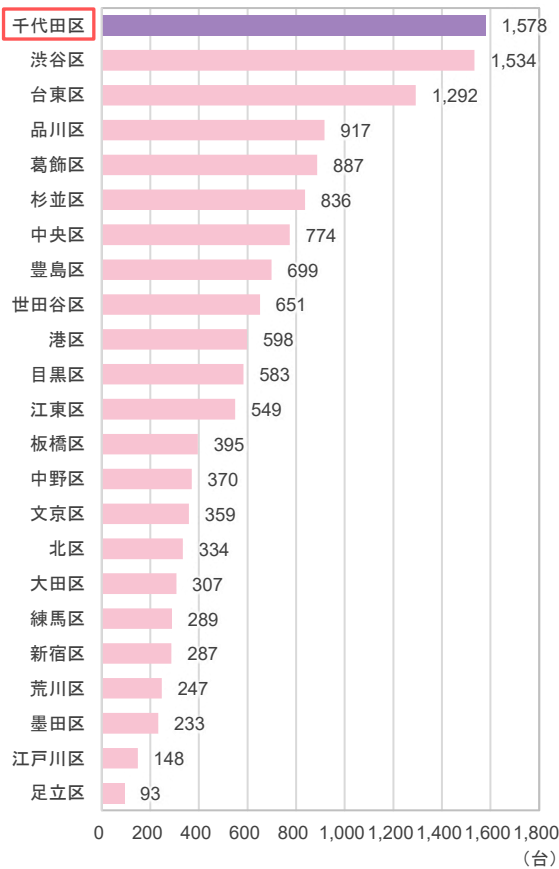
(1) 放置自転車

1) 区内の駅前放置自転車台数

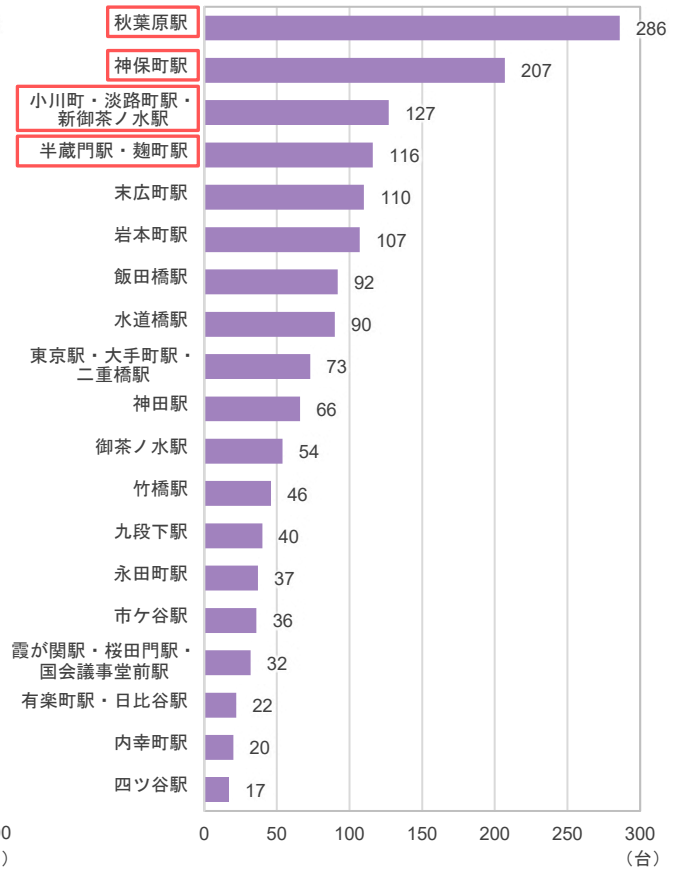
区内の駅前放置自転車台数は、特別区(23区)で最も多くなっています。

区内駅別では、秋葉原駅が最も多く、次いで神保町駅、小川町・淡路町駅・新御茶ノ水駅、半蔵門駅・麴町駅の順であり、秋葉原・神保町エリアの駐輪場所が特に不足しているといえます。また、小川町・淡路町駅及び、半蔵門駅・麴町駅周辺は、駐輪場が無く、放置自転車が多い状況となっています。

■23区別 駅前放置自転車台数



■区内駅別 駅前放置自転車台数



※令和6年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺(駅から概ね半径500m以内)の区域における放置台数

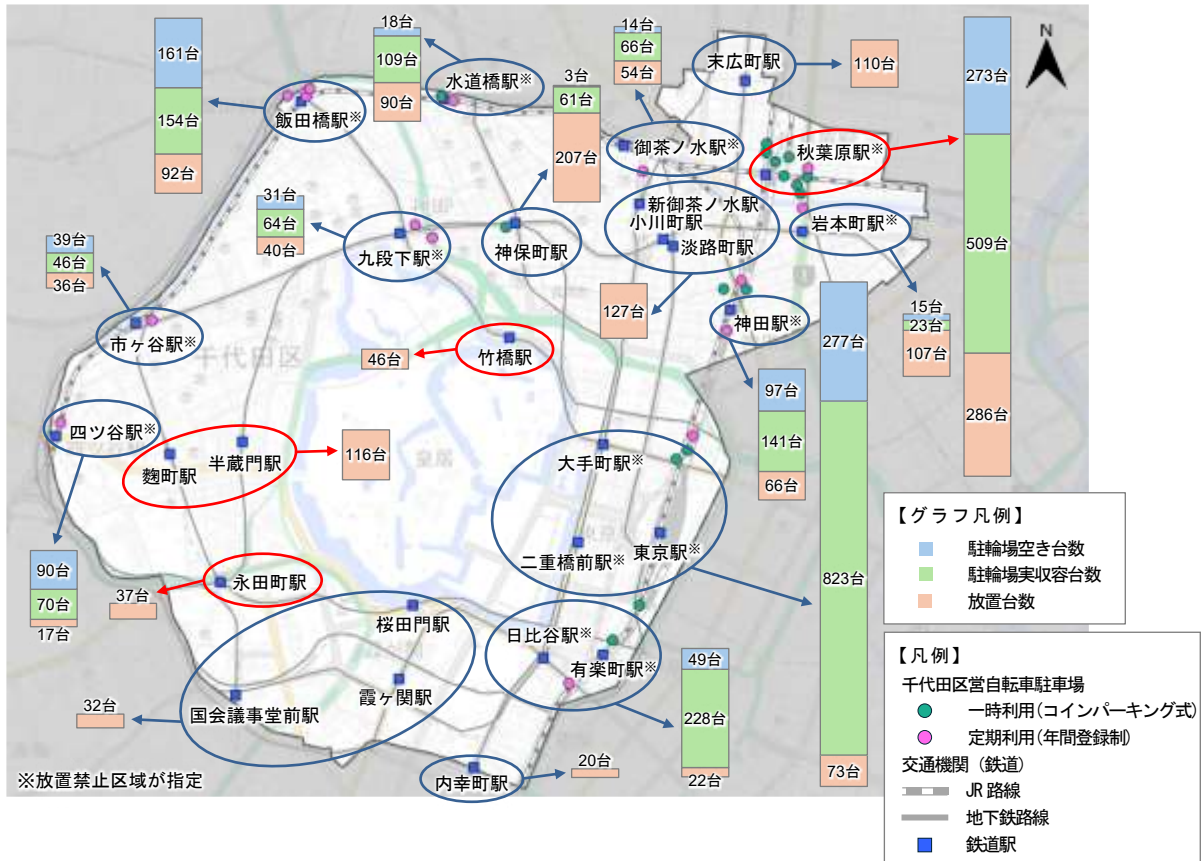
図 2-21 23区別・区内駅別の駅前放置自転車台数

出典: 都内における駅前放置自転車の現況 令和6年度調査結果(東京都)を基に作成



2) 区内の放置自転車・駐輪場利用状況

駅別の放置自転車・駐輪場利用の状況を見ると、秋葉原駅では、放置自転車の台数と駐輪場の空き台数がほぼ同数となっています。一方で、半蔵門駅・麴町駅、竹橋駅、永田町駅等の周辺には駐輪場が無く、放置自転車が発生しています。



駐輪場空き台数 : 「収容能力※」-「実収容台数」より算出

※収容能力: 自転車等駐車場の整備計画上の収容予定台数

駐輪場実収容台数: 令和6年8月末時点の自転車等駐車場に実際に駐車している台数

放置台数 : 令和6年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺(駅から概ね半径500m以内)の区域における放置台数

図 2-22 区内の放置自転車・駐輪場利用の状況

出典: 駅前放置自転車等の現況と対策 令和6年度調査結果(東京都)を基に作成

3) 地域別・区内自転車利用時の駐輪場所

区内で自転車を利用する際の駐輪場所を地域別に見ると、麴町・番町地域、神保町地域、神田公園地域の区民は、区内の路上（駐輪場以外）に駐輪する割合が高くなっています。

| | 区内の駅 付近の駐 輪場 | 区内の目 的地の駐 輪場 | 区内の目 的地付近 の施設や 公園など | 区内の目 的地付近 のシェア サイクル ポート | 区内の路 上（駐輪 場以外） | 区外また は利用中 は駐輪し ない | その他 |
|-----------------------|--------------------|--------------------|------------------------------|-------------------------------------|----------------------|----------------------------|-----|
| 麴町・番町 (n=74) | 14% | 28% | 24% | 15% | 41% | 19% | 0% |
| 飯田橋・富士見 (n=52) | 6% | 38% | 33% | 13% | 31% | 17% | 0% |
| 神保町 (n=37) | 5% | 30% | 30% | 19% | 32% | 3% | 3% |
| 神田公園 (n=41) | 10% | 34% | 29% | 17% | 44% | 12% | 0% |
| 万世橋 (n=22) | 9% | 23% | 32% | 32% | 14% | 23% | 0% |
| 和泉橋 (n=66) | 20% | 30% | 36% | 15% | 18% | 12% | 3% |
| 大手町・丸の内・有楽町・永田町 (n=3) | 0% | 67% | 67% | 33% | 0% | 0% | 0% |
| 不明 (n=1) | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 計 (n=296) | 12% | 32% | 31% | 17% | 31% | 14% | 1% |

※複数回答可

※各地域の自転車利用者（年に1回以上自転車を利用）を1とした場合の各駐輪場所の割合

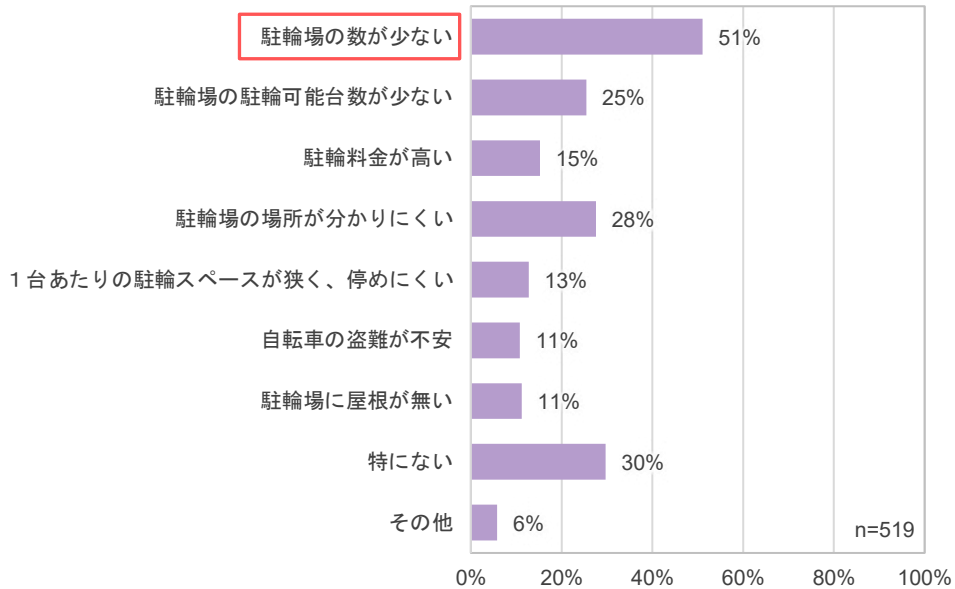
図 2-23 地域別・区内自転車利用時の駐輪場所（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



4) 区内の駐輪環境への不満

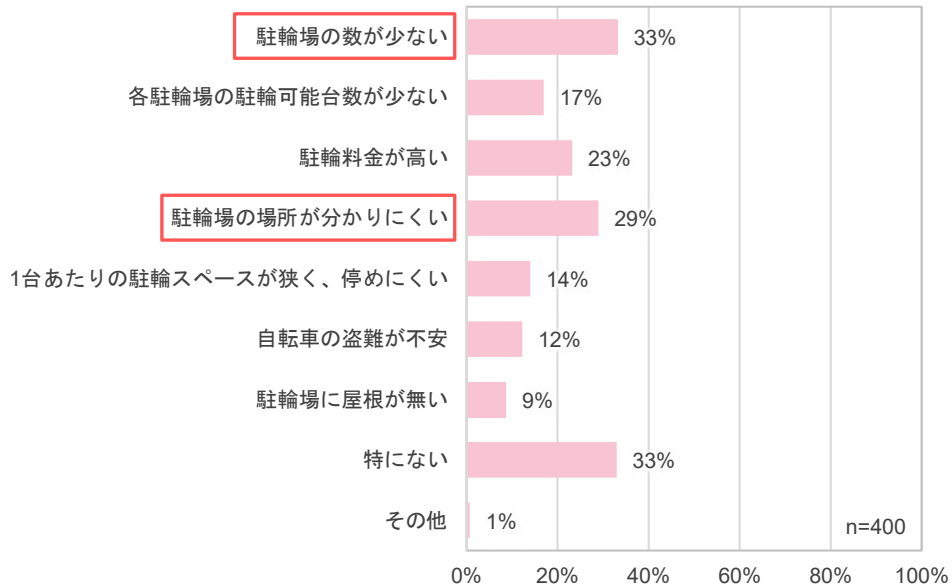
区内の駐輪環境について、区民のうち半数が駐輪場の数が少ないことを不満として挙げています。また、来訪者のうち2～3割が駐輪場の数が少ないことや、駐輪場の場所が分かりにくいことに不満を感じています。



※複数回答可

図 2-24 区内の駐輪環境について不満に感じること（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



※複数回答可

図 2-25 区内の駐輪環境について不満に感じること（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

(2) 利用交通手段

1) 自転車分担率

第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)結果を整理すると、千代田区の自転車分担率は1.2%となっており、特別区(23区)で最も低く、他の交通手段と比較して自転車の利用が少ないといえます。

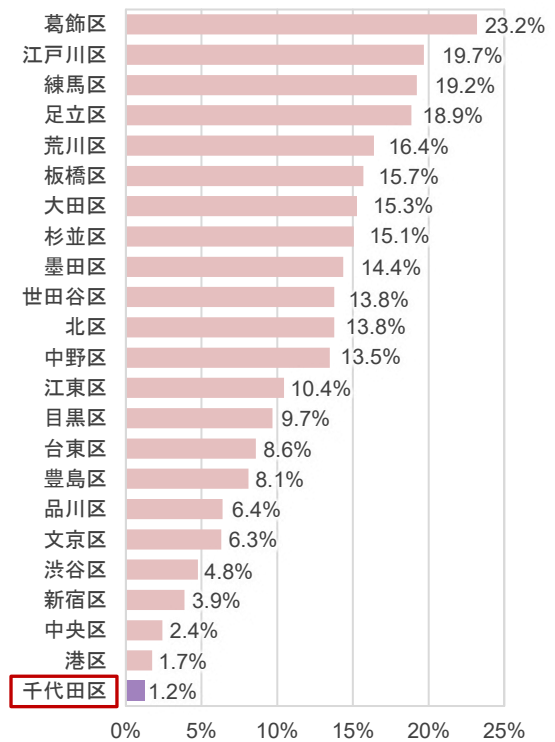


図 2-26 23区別の自転車分担率(全目的)

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成

2) 区民及び区外から来訪する人の移動目的と利用交通手段

a) 移動目的

区民及び区外の人々がどのような目的で区内を移動しているのかに着目すると、区民は私事(約45%)が最も多く、次いで通勤(約43%)となっており、両者で約88%を占めます。

区外の人々が区内に移動する目的は通勤(約60%)が最も多く、次いで私事(約22%)となっています(図 2-27 参照)。

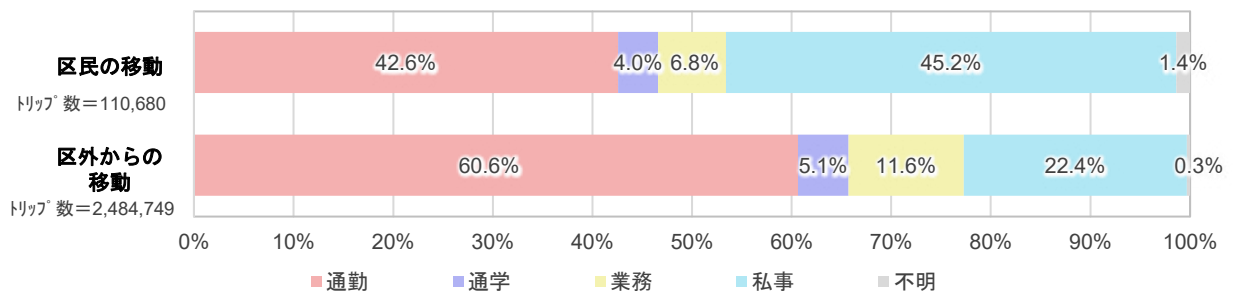


図 2-27 全交通手段における目的別の構成比

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成



b) 利用交通手段

区民及び区外から来訪する人がどのような交通手段を利用しているかに着目すると、区民が移動する際の利用交通手段は、鉄道のみ(約42%)と徒歩のみ(約35%)が多く、自転車のみで移動する人は約8%となっています(図 2-28 上段)。

区外から移動する際の利用交通手段は、鉄道のみ(約74%)が大半を占めますが、鉄道と自転車の両方を利用する人も約8%存在します。自転車のみで移動する人は少なく、約0.8%となっています(図 2-28 下段)。

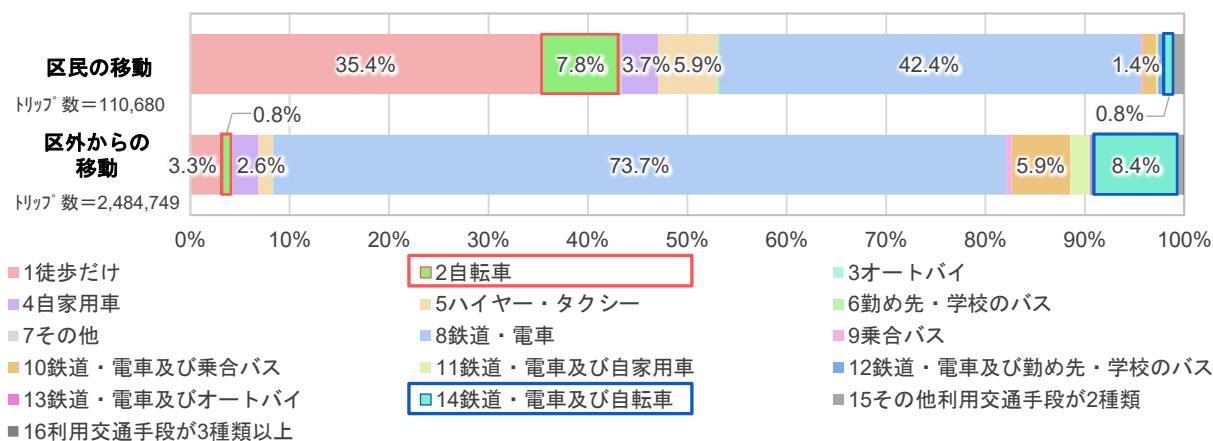


図 2-28 交通手段分担率(全目的)

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成

3) 区民が自転車を利用する目的

区民が自転車のみを利用する際の移動目的に着目すると、私事(約48%)が最も多く、次いで通勤(約43%)となっています。通学目的で移動する人はほとんどいません。

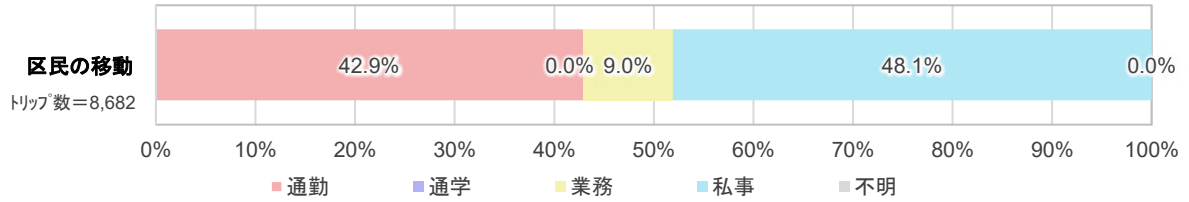


図 2-29 自転車のみを利用する移動における目的別の構成比 (区民の移動)

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成

4) 区外からの移動に鉄道と自転車の両方を利用する目的

区外からの移動で鉄道と自転車の両方を利用する際の移動目的に着目すると、通勤(約67%)が最も多く、私事(約16%)、通学(約14%)についても一定数存在しています。

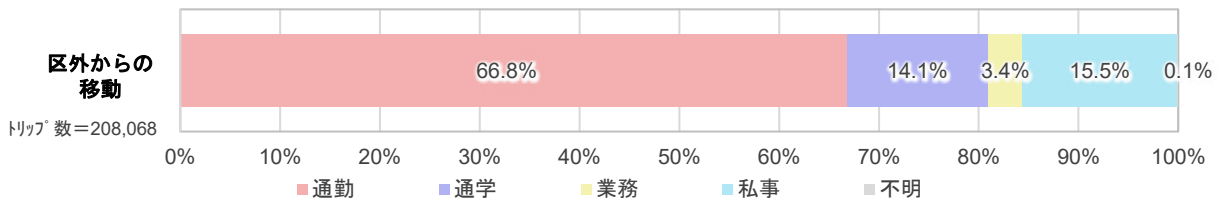


図 2-30 鉄道と自転車の両方を利用する移動における目的別の構成比(区外からの移動)

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)を基に作成



(3) 自転車の利用頻度(区民)

区内の自転車利用頻度を地域別に見ると、神保町地域、神田公園地域、和泉橋地域では、6～7割の区民が自転車を年に1回以上利用しており、他地域と比べて自転車利用割合が高くなっています。

また、万世橋地域、和泉橋地域は、2割以上の区民が自転車をほぼ毎日(週5日以上)利用しているほか、神田公園地域は、5割以上の区民が自転車を週に1回以上利用しています。

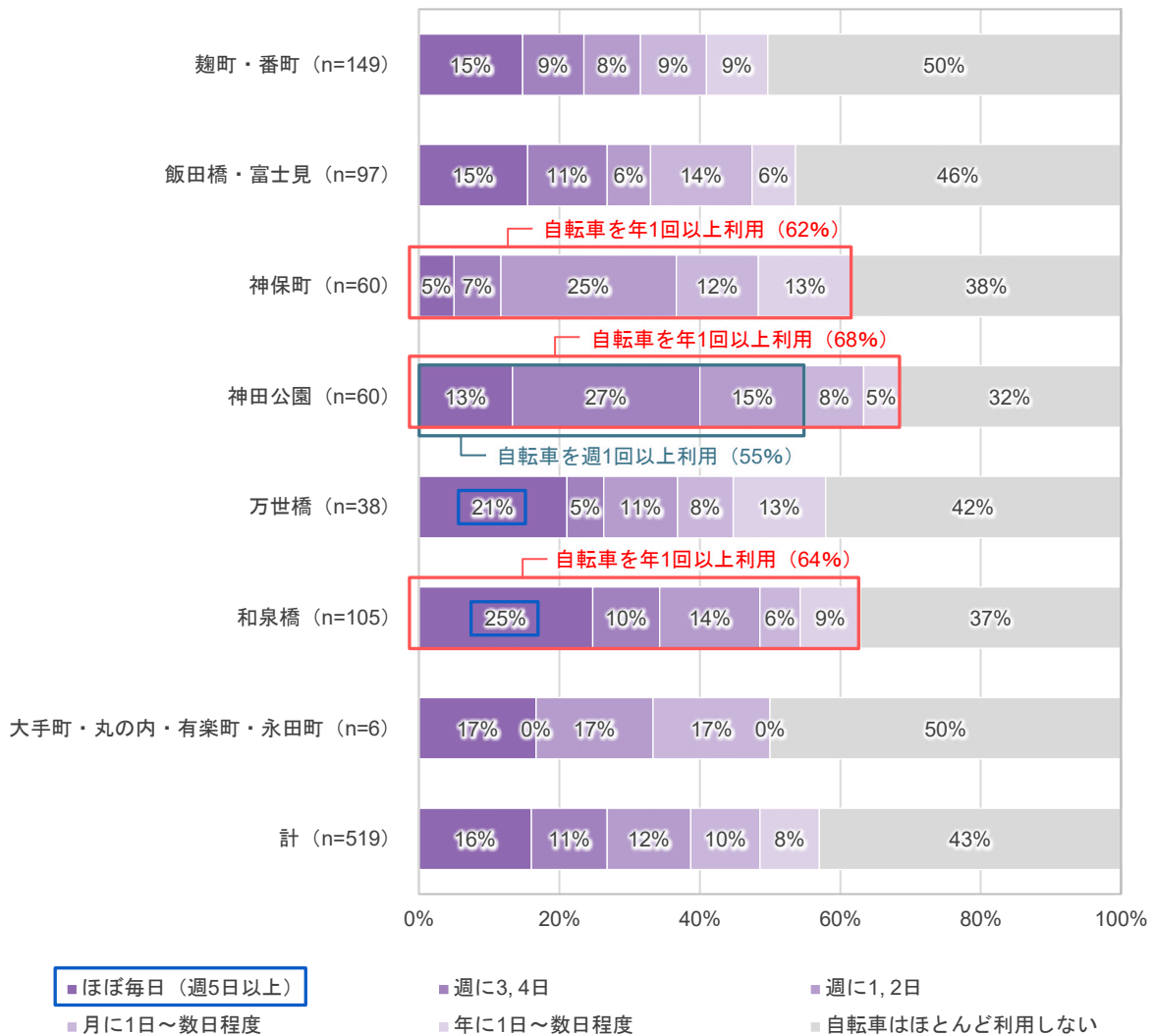
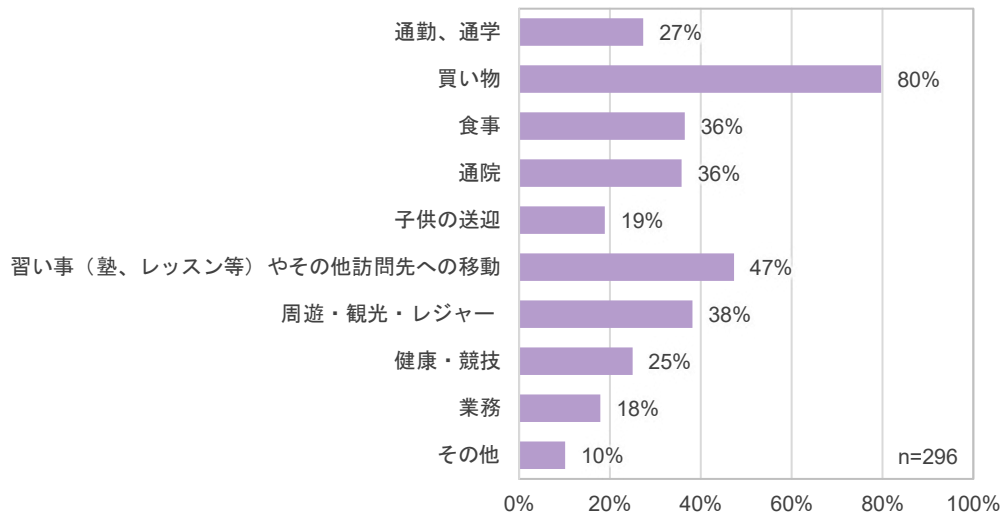


図 2-31 地域別・自転車利用頻度 (区民)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)

(4) 自転車の利用目的(区民)

区民の自転車利用目的は、「買い物」が8割、「習い事(塾、レッスン等)やその他訪問先への移動」が約5割となっています。



※複数回答可

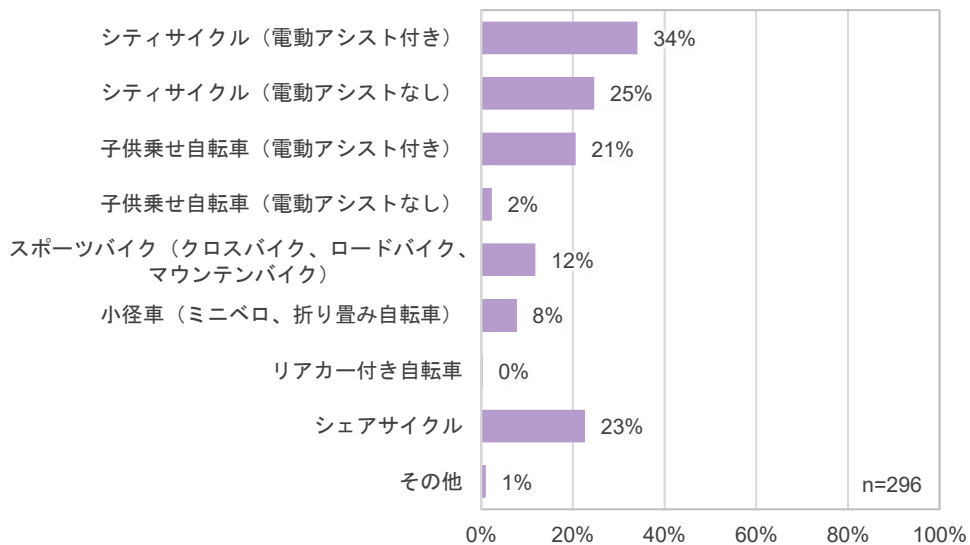
※自転車利用者(年に1回以上自転車を利用)を1とした場合の各目的の割合

図 2-32 区内の自転車利用目的(区民)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)

(5) 自転車の種類(区民)

区民が利用している自転車の種類は、シティサイクル(電動アシスト付き)が約3割となっています。また、シェアサイクルや子供乗せ自転車(電動アシスト付き)を利用する区民もそれぞれ約2割存在しています。



※複数回答可

※自転車利用者(年に1回以上自転車を利用)を1とした場合の各種別の割合

図 2-33 区内で利用する自転車の種類(区民)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)



2.5 交通安全

(1) 自転車関与事故件数

区内の令和2年～5年の4年間の自転車関与事故の発生件数は、特別区(23区)で最も少ないといえますが、区の面積を考慮した1km²あたりの発生件数は、特別区(23区)の中では15位となっています。

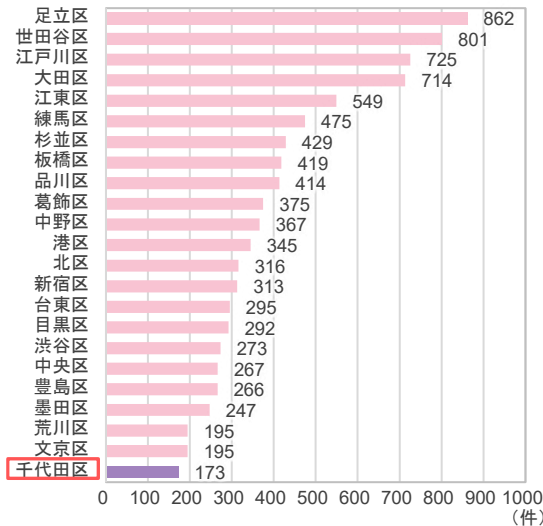


図 2-34 23区別 自転車関与事故件数 (令和2～5年平均)

出典: 自転車事故関連データ(警視庁)を基に作成

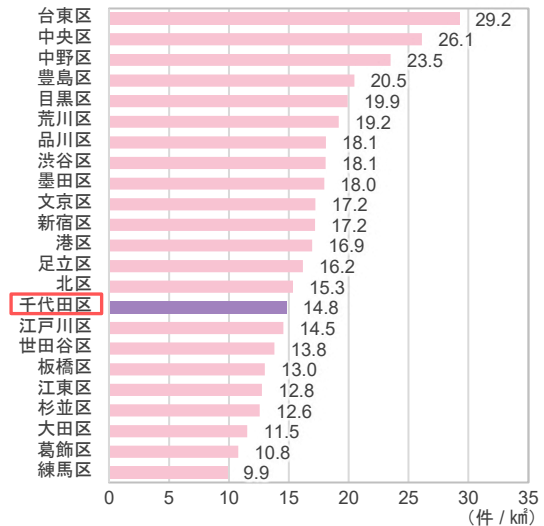


図 2-35 23区別 面積あたり自転車関与事故件数(令和2～5年平均)

出典: 自転車事故関連データ(警視庁)、東京都の統計(東京都総務局統計部)を基に作成

(2) 自転車関与事故の比率

区内の自転車関与事故率は、特別区(23区)で最も少ないといえます。なお、令和2～5年の4年間は、区内の交通事故は増加しているものの、自転車関与事故率は減少傾向にあります。

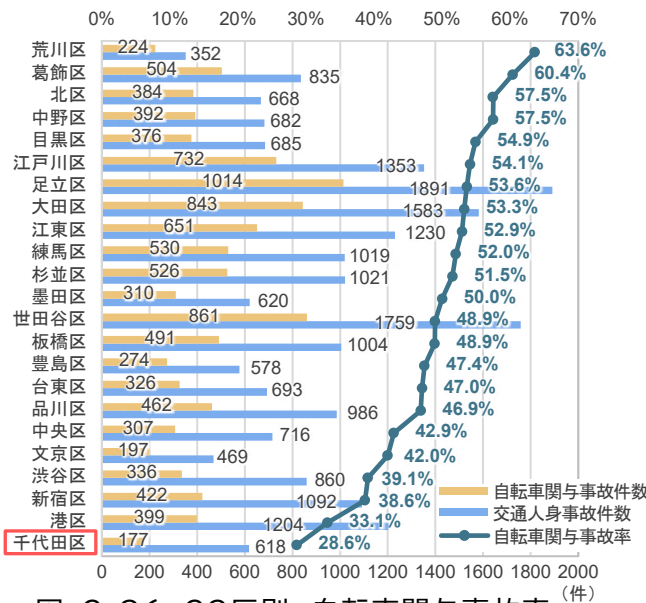


図 2-36 23区別 自転車関与事故率 (令和5年)

出典: 交通人身事故発生状況(警視庁)、自転車事故関連データ(警視庁)を基に作成

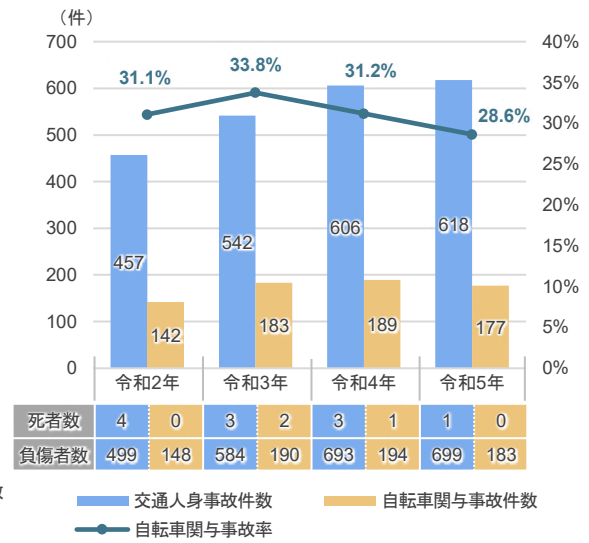
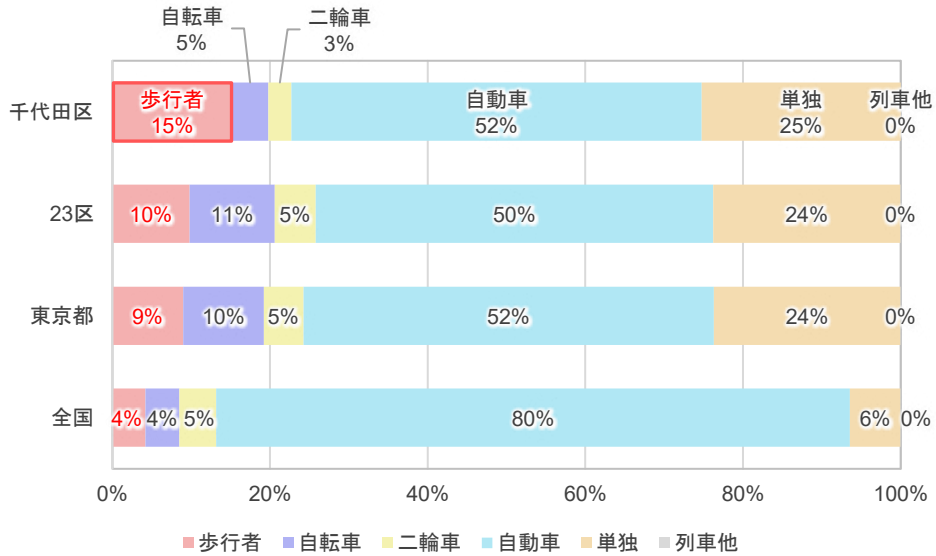


図 2-37 区内の交通事故発生件数に占める自転車関与事故の割合の推移

出典: 自転車事故関連データ(警視庁)、交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成

(3) 自転車関与事故の相手当事者

区内の自転車関与事故は、全国平均・東京都平均・特別区(23区)平均と比べて、対歩行者の割合が高い傾向にあります。



※相手当事者不明を除く

図 2-38 自転車関与事故の相手当事者割合 (令和2~5年)

出典: 交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成

(4) 自転車関与事故の特徴

区内の自転車関与事故の約7割が昼間(6~18時)に発生しており、25~54歳を中心に幅広い世代で事故が発生しています。また、区道での事故は4割弱を占めています。

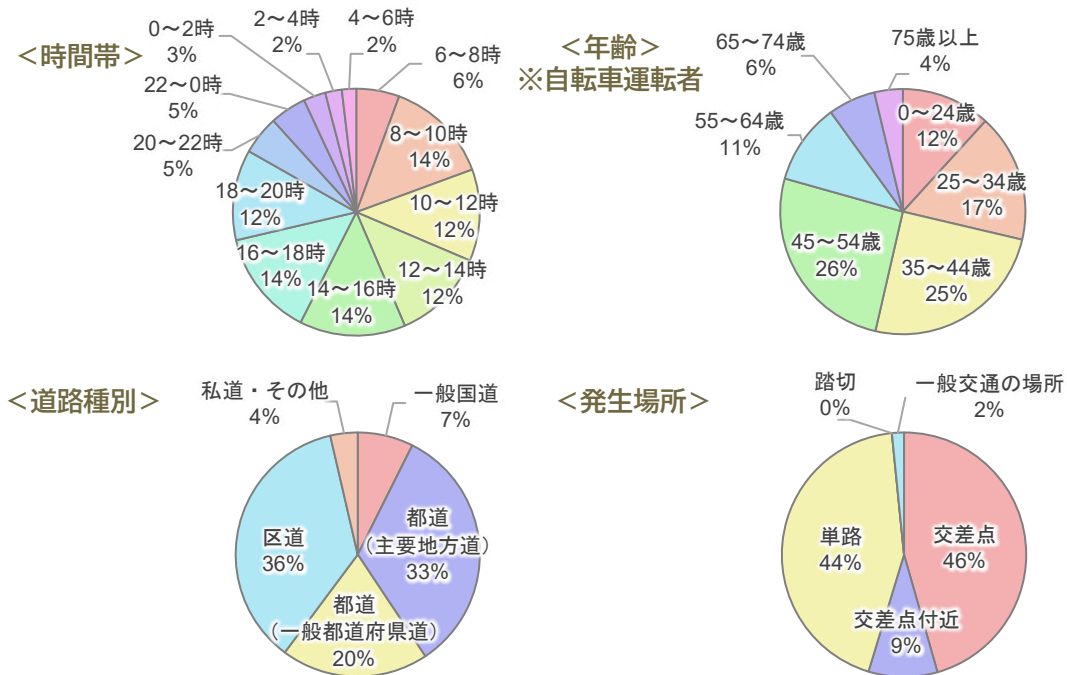


図 2-39 区内の自転車関与事故 (令和2~5年)

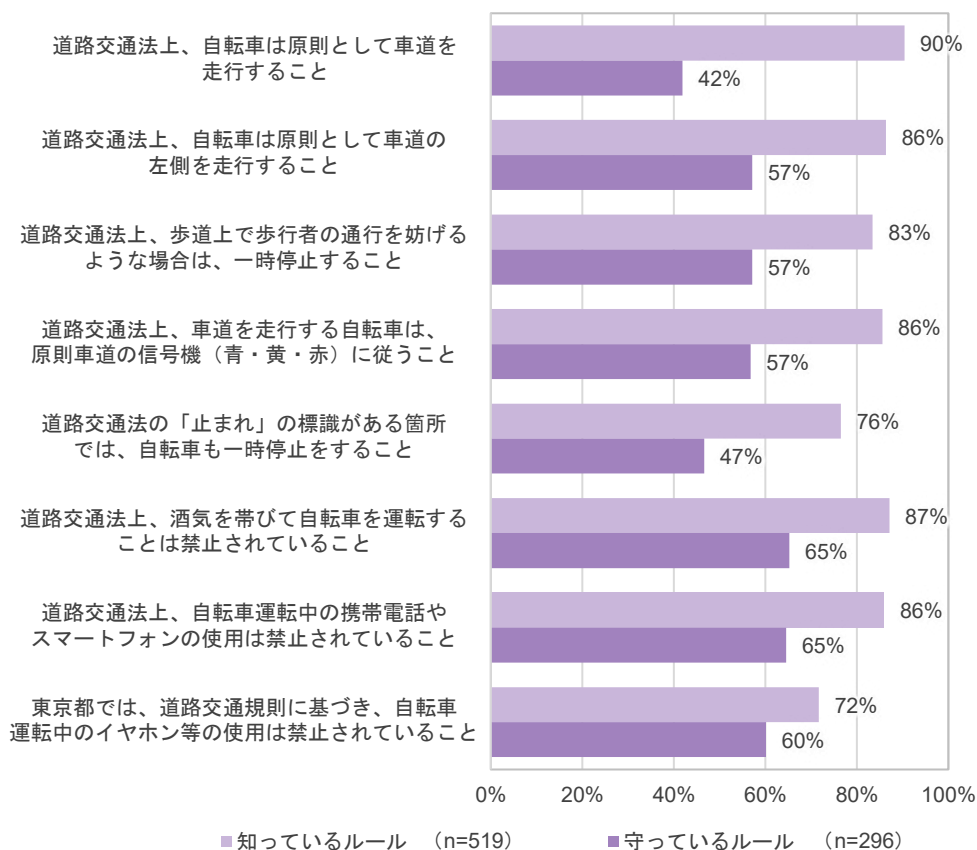
出典: 自転車事故関連データ(警視庁)、交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成



(5) 自転車の交通ルールの認知と遵守

1) 区民の自転車の交通ルールの認知度・遵守度

区民の自転車の交通ルールに対する認知と遵守の割合については、いずれのルールも区民の7割以上が知っているものの、実際に守っていると回答した自転車を利用する区民は4～6割と低い傾向があり、認知と遵守の実態には乖離があるといえます。



※知っているルール：区民のうち、各ルールを知っていると回答した割合

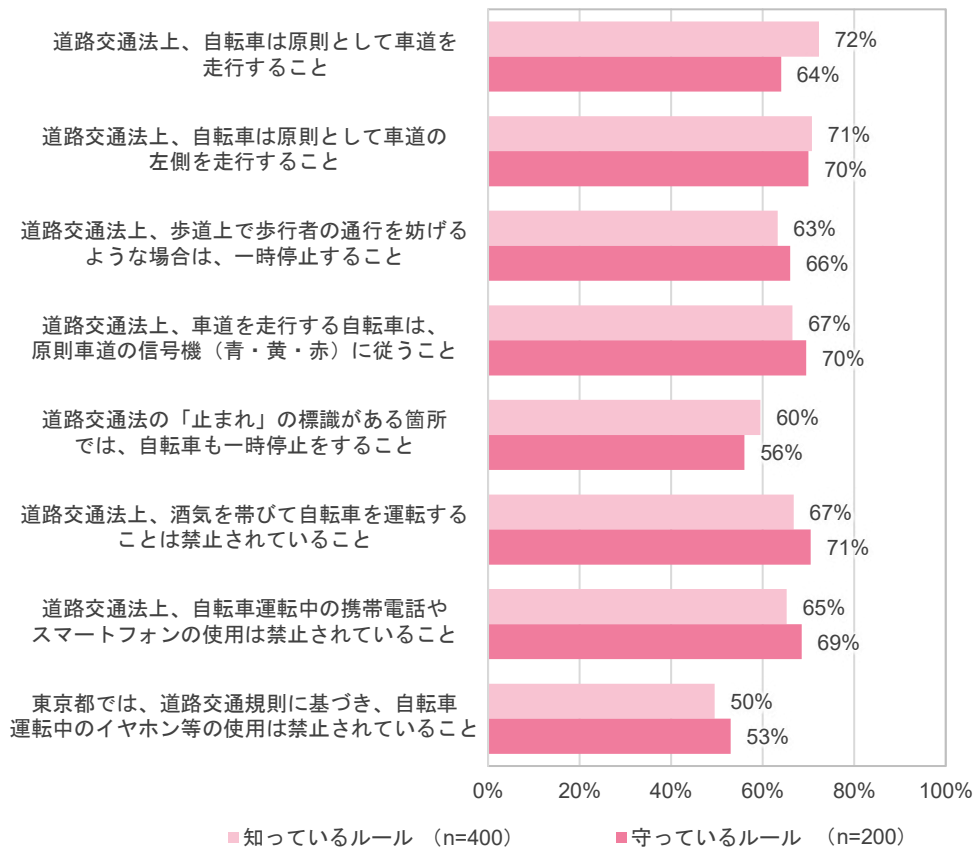
守っているルール：自転車を利用する区民のうち、各ルールを守っていると回答した割合

図 2-40 自転車の交通ルールの認知度・遵守度（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

2) 来訪者の自転車の交通ルールの認知度・遵守度

区内で自転車を利用する来訪者の交通ルールに対する認知と遵守の割合については、知っている人、守っている人ともに5～7割となっています。区民と比較すると、認知度は低いものの遵守度は高いといえます。



※知っているルール: 来訪者のうち、各ルールを知っていると回答した割合

守っているルール: 千代田区内で自転車を利用する来訪者のうち、各ルールを守っていると回答した割合

図 2-41 自転車の交通ルールの認知度・遵守度 (来訪者)

出典: 千代田区自転車利用に関するアンケート調査(来訪者)

(6) 自転車損害賠償保険の加入状況

自転車損害賠償保険には、区民の約4割が加入しています。ただし、自転車を利用している区民に限定すると、加入者は約6割であり、未加入者が約3割存在しています。

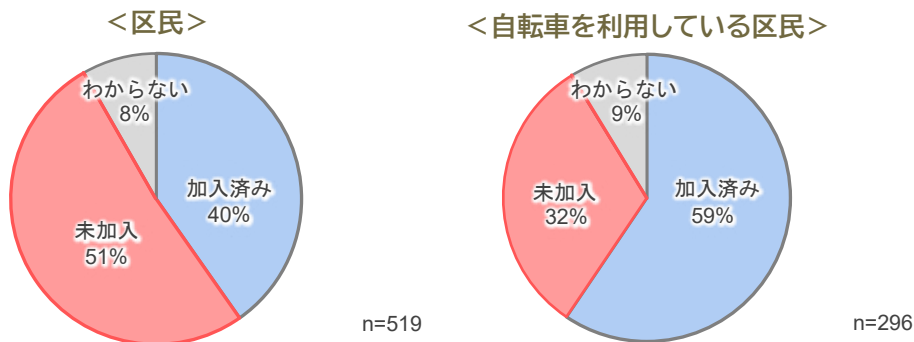


図 2-42 自転車損害賠償保険の加入状況 (区民)

出典: 千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)



2.6 健康

(1) 区民の運動頻度

区民の約6割が週に1回以上運動しており、全国平均の53.6%（令和元年度）を上回ることから、区民の健康に対する意識は高いといえます。

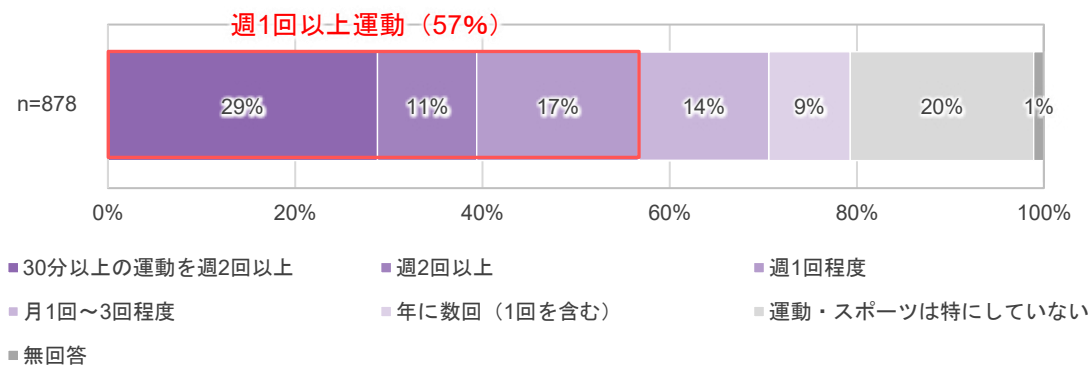


図 2-43 運動頻度

出典：千代田区スポーツ振興基本計画（令和3年10月）を基に作成

(2) 区民の健康増進・体力づくりのためのサイクリングへの意欲

区民の約6割が、健康増進・体力づくりのために今後サイクリングをやってみたいと回答しており、健康維持のための運動の1つとしてサイクリングが注目されています。

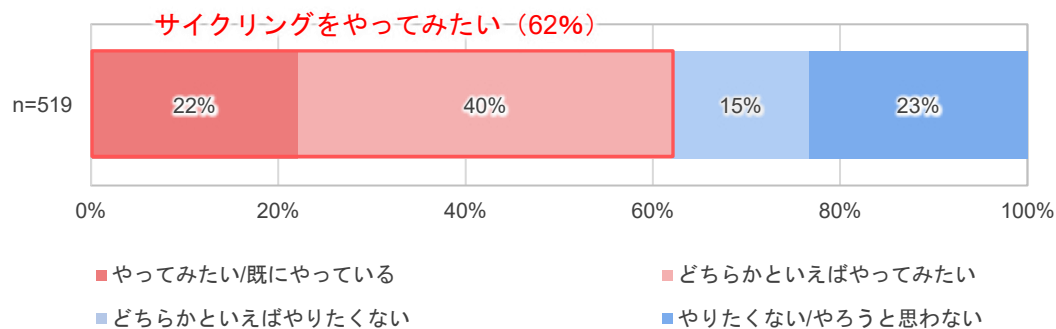


図 2-44 健康増進・体力づくりのためのサイクリングへの意欲

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）

(3) サイクリングイベント

皇居周辺では、自然環境保護と健康づくりの静かな憩いの場として、パレスサイクリングが実施されています。

子どもから大人まで、のんびりとサイクリングを楽しめるコースとなっています。

| | |
|------|--|
| コース | 祝田橋～平川門往復 約3km |
| 開催日 | 日曜日（雨天時・イベント開催時等中止） |
| 開放時間 | 午前10時～午後4時 ※午後4時以降は交通規制が解除され、自動車通行が可能 |



図 2-45 パレスサイクリングの概要

出典：一般財団法人自転車産業振興協会HPより作成



図 2-46 パレスサイクリングの様子

出典：一般財団法人自転車産業振興協会HP



2.7 観光

(1) 観光施設

1) 観光施設の分布

日本を代表する玄関口である東京駅が立地し、駅周辺は高層ビルが立ち並びます。

また、歴史ある建造物(国会議事堂、ニコライ堂など)・神社(靖国神社、日枝神社、神田明神など)、皇居や日比谷公園などの豊かな自然もあり、日本の中心的都市としての街並みと歴史・自然が共存しています。

さらに、家電やサブカルチャーの聖地である秋葉原など、外国人観光客からの人気が高いエリアも存在します。



図 2-47 区内の観光施設

出典：千代田区観光マップ

2) 観光に関する来訪者及び区民の意識

a) 区内の自転車での周遊のしやすさ

千代田区が自転車で周遊しやすいと回答した来訪者は、約3割にとどまっています。

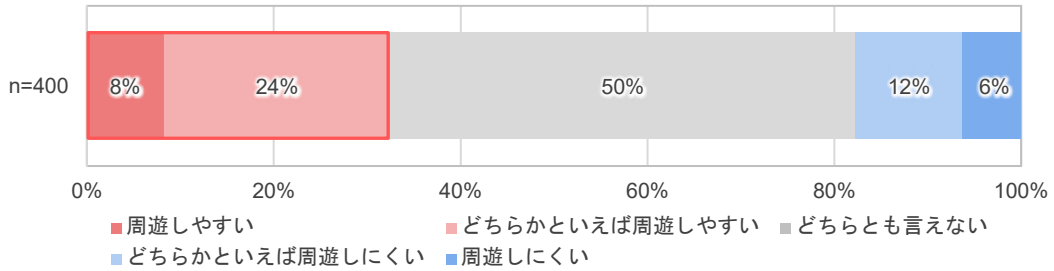
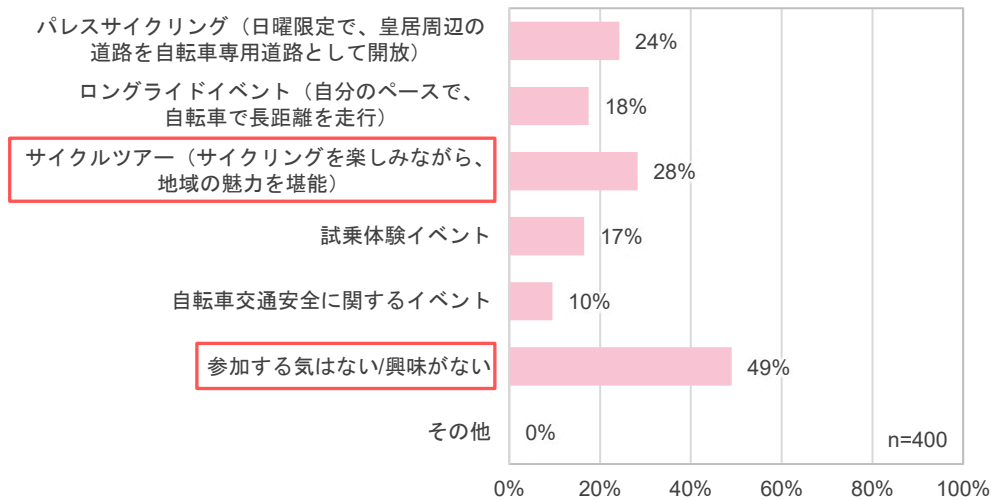


図 2-48 区内の自転車での周遊のしやすさ（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）

b) 自転車関連のイベントで、参加したいものや興味があるもの

来訪者のうち約3割が自転車関連のイベントの中でサイクルツアーに関心を持っています。一方で、来訪者のうち半数が、参加する気はない/興味がないと回答しており、自転車に関するイベントに興味や関心が少ない傾向があるといえます。



※複数回答可

図 2-49 自転車関連のイベントで、参加したいものや興味があるもの（来訪者）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（来訪者）



c) 区内周遊目的(レジャーなど)で自転車を利用する際、課題に感じること

区民の6割以上が駐輪場所の不足を区内周遊時の課題として挙げています。区内の駐輪環境の改善については、観光分野においても、重要な取り組みになります。

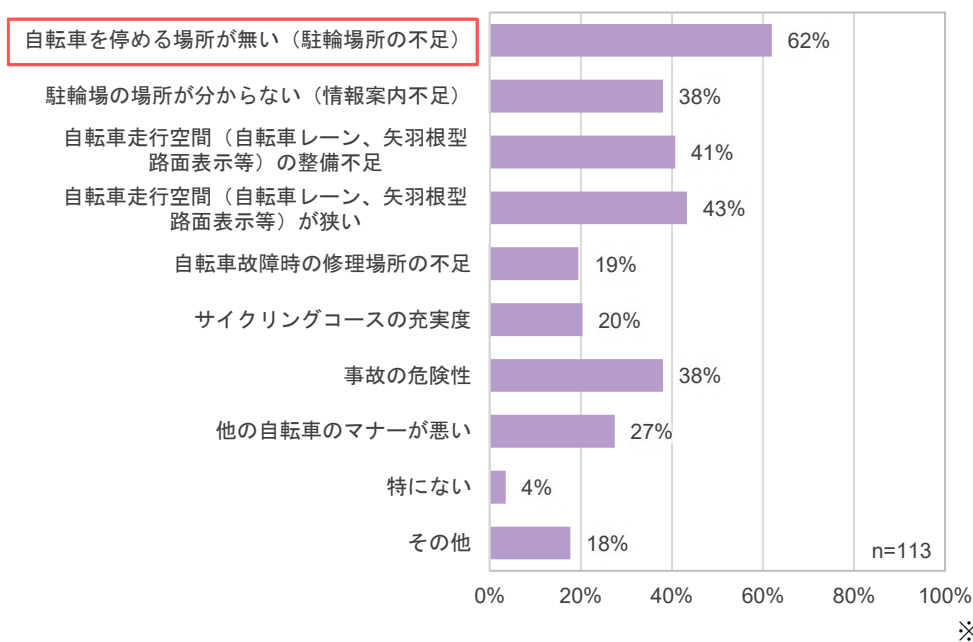


図 2-50 区内周遊目的(レジャーなど)で自転車を利用する際、課題に感じること (区民)

出典:千代田区自転車利用に関するアンケート調査(区民)

(2) 観光イベント

千代田区は、歴史的・文化的魅力を多く有しているため、東京の歴史・ストーリーを感じながら電動自転車です区内を巡るサイクルツアーや、区内の桜や観光名所を巡るサイクルツアーなどが実施されています。



図 2-51 区内で実施されているサイクルツアーの例

出典:TOKYO ACTIVE TOURS HP、公式Instagram

(3) 外国人観光客

外国人観光客数は特別区(23区)のうち3番目に多く、特に、東京駅周辺や秋葉原は都内でも来訪者数が多いことから、外国人観光客からの人気が高いといえます。

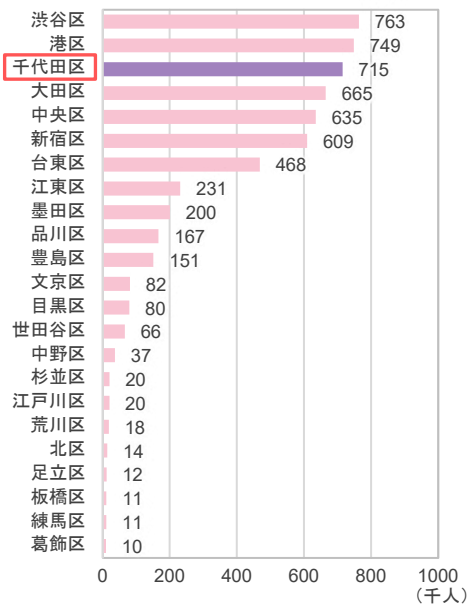


図 2-52 23区別 外国人旅行者訪問地 (令和4年)

出典: モバイルデータを活用した訪都旅行者動態調査結果(東京都)を基に作成

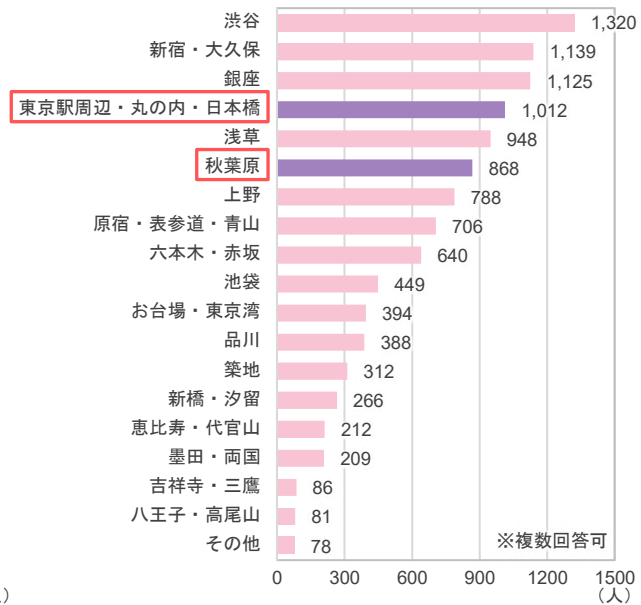


図 2-53 都内エリア別 外国人旅行者訪問地(令和4年)

出典: 令和4年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査結果(東京都)を基に作成

(4) 回遊状況(全交通手段)

日本人観光客は、「丸の内⇄有楽町」間の移動が最も多いですが、各エリア間の移動が少ないことから、目的のスポットのみを訪問しており、回遊には至っていないことがわかります。

外国人観光客は、「秋葉原⇄神田」、「丸の内⇄有楽町」間の移動が活発ですが、こちらも区内を回遊する移動は依然として少ない状況となっています。

<日本人観光客>



<外国人観光客>



出典: 千代田区「平成30年千代田区導線分析カスタマイズレポート」
※Japan Wi-FiアプリのGPS位置情報をもとに、エリア間の移動量を掲載

図 2-54 区内エリア間移動状況 (平成30年)

出典: 千代田区産業振興基本計画(令和5年3月)



2.8 防災

(1) 災害時における自転車利用

国の第二次自転車活用推進計画では、目標 4「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の施策の基本方針の中で、「災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。」と記載されています。また、地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)では、災害時における正しい自転車利用の推進や庁舎等への自転車配備の事例が紹介されています。千代田区の周辺自治体では、被災状況の把握や避難所対応の際に、自治体職員が移動手段としてシェアサイクルを活用できる協定を結んでいる事例もあります。



図 2-55 緊急点検用の自転車配備の様子

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)より抜粋

○東京都文京区（災害時における自転車シェアリングサービスの利用等に関する協定）

令和3年10月、文京区は、株式会社ドコモ・バイクシェアとの間に「災害時における自転車シェアリングサービスの利用等に関する協定」を締結しました。

この協定により、区が行う応急対策業務等に関わる区職員の緊急移動手段としてシェアサイクルを利用し、初動及びその後の復旧活動の効率化を図ることが可能となります。

出典：文京区 HP より抜粋

2.9 新たなモビリティの動向

(1) 国内の動向

1) 新たなモビリティの種類

近年、移動サービスの多様化が進んでおり、様々な種類のモビリティが登場しています。誰もが気軽に利用できるモビリティとして、通勤時の移動手段や区内の周遊等での活用が期待されています。



図 2-56 新たなモビリティの種類

出典：国土交通省資料、各メーカーHP(WHILL、MobileJapan、Maverick Technology)より作成

令和5年7月1日より、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)のうち、特定小型原動機付自転車の通行方法等に関する規定が施行されました。

特定小型原動機付自転車は、原則、車道を通行しなければなりません。(自転車道や自転車専用通行帯も通行可。)

★道路交通法施行規則で定める基準

<車体の大きさ>

長さ：190センチメートル以下

幅：60センチメートル以下

<車体の構造>

- ・原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること
- ・20キロメートル毎時を超える速度を出すことができないこと
- ・走行中に最高速度の設定を変更することができないこと
- ・AT機構がとられていること
- ・道路運送車両の保安基準第66条の17に規定する最高速度表示灯が備えられていること。



2) 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故

全国の特定小型原動機付自転車の検挙件数は令和6年の1年間で41,000件を上回り、8割以上が通行区分違反もしくは信号無視です。

また、交通事故は1年間で338件であり、その7割以上が東京都で発生しています。電動キックボードによる事故は増加傾向にあり、交通ルールの周知や対策が求められます。

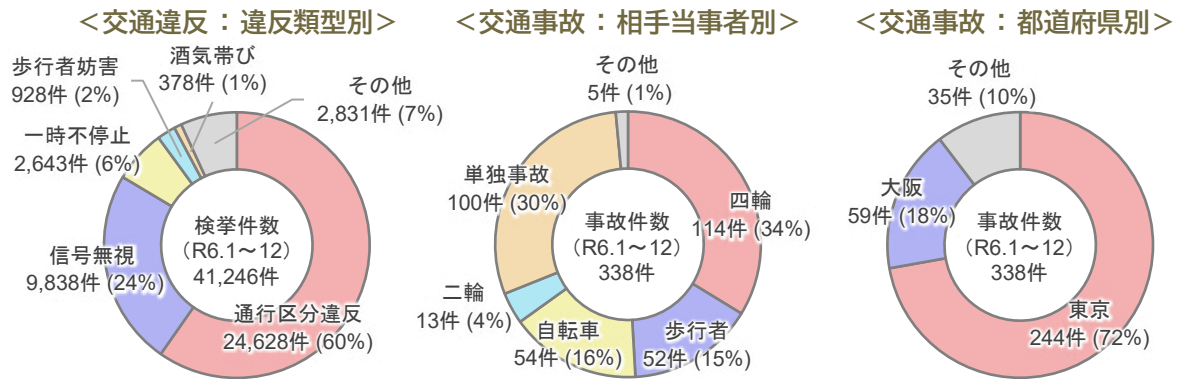


図 2-57 全国の特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故(令和6年)

出典：警察庁資料を基に作成

3) 安全対策

警察庁では、特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について、HP や広報啓発ポスター・リーフレット等を活用して、周知に取り組んでいます。

また、道路交通法の基準に適合しないペダル付き電動バイク(モペット等)の利用の広がりを受け、基準を満たさない製品について、HP 等で注意喚起を行っています。



図 2-58 広報啓発のリーフレット(警察庁HP)

4) 国内での普及車両

国土交通省では、特定小型原動機付自転車の保安基準適合性等を確認する制度を創出しています。制度創出直後の令和5年6月時点で受理された型式は、電動キックボード型が100%（9件）となりましたが、令和7年6月時点では、電動キックボード型が53%（65件）、二輪型が41%（51件）、三輪・四輪型が6%（7件）と、二輪、三輪・四輪型の申請が増えてきています。今後は、自転車走行空間に、多様なモビリティがさらに混在することになるため、通行空間の確保、交通ルールの周知等の取り組みが求められます。

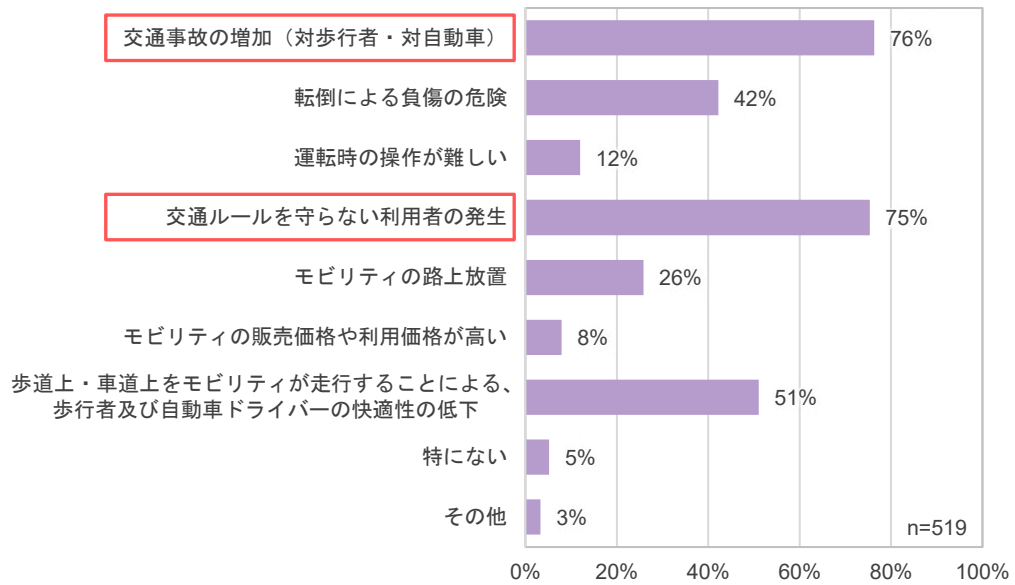


図 2-59 二輪、三輪、四輪型の特定小型原動機付自転車

出典：保安基準適合性等が確認された特定小型原動機付自転車の型式（国土交通省）

5) 区民の新たなモビリティへの懸念

新たなモビリティへの懸念として、区民の7割以上が交通事故の増加、交通ルールを守らない利用者の発生に不安を感じています。



※複数回答可

図 2-60 新たなモビリティへの懸念（区民）

出典：千代田区自転車利用に関するアンケート調査（区民）



6) 事業者の新たなモビリティに対する課題と安全性向上に資する取り組み

特定小型原動機付自転車関係事業者等は、交通ルールの認知度が低いことやマナーの低下、駐輪場所の不足等を課題に感じています。

一方で、安全教室への参加や交通ルールテスト実施による啓発活動、車両制御による禁止エリアの通行防止など、安全性向上のための取り組みを実施しています。

表 2-1 新たなモビリティに対する課題及び安全性向上に資する取り組み（事業者）

| 項目 | 内容 |
|------------------------|--|
| 新たなモビリティに対する課題 | <ul style="list-style-type: none">・交通ルールの認知不足（特に運転免許非保有者）・利用者のマナーの低下・通行空間の確保・駐輪場所の不足 |
| 新たなモビリティの安全性向上に資する取り組み | <ul style="list-style-type: none">・自治体等が主催する安全教室、試乗体験会への参加・高校生、大学生を対象とした安全教室の実施・Web サイト上での安全に関する取り組みの周知及び情報発信・Web サイト上でのヘルメット着用の推奨及び周知・モビリティ利用前の交通ルールテストの実施・車両自動制御による、通行禁止エリア進入時のエンジン停止・新規導入時は、違反件数が多くなる深夜帯のシェアリングサービスを停止・交通量が少なく、大通りを避けるルートの案内 |

出典：千代田区自転車利用に関するヒアリング調査（事業者）

(2) 諸外国の動向

1) 自転車走行空間の通行環境・交通ルール

諸外国の自転車走行空間の通行環境・交通ルールにおいては、歩道通行が原則禁止とされており、通行部分においても車道及び自転車道等の通行が推奨されています。

表 2-2 通行環境・交通ルール

| No. | 国 | 歩道通行 | 通行部分 | |
|-----|------------------|---------------------------------------|---|-----------------------------|
| 1 | イギリス | 原則禁止(10歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く) | ・車道(左側)か自転車道等を選択 ・自転車道等の通行を推奨 | |
| 2 | イタリア | 原則禁止(自治体により通行が認められている場合を除く) | ・自転車道等があれば当該部分を通行 ・自転車道等が無い場合は車道の右側を通行 | |
| 3 | オランダ | 禁止 | | |
| 4 | デンマーク | 原則禁止(道路標識により通行が求められている場合を除く) | | |
| 5 | ドイツ | 原則禁止(10歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く) | | |
| 6 | フランス | 原則禁止(8歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く) | | |
| 7 | アメリカ カリフォルニア州 | 可(自治体によって通行が禁止されている場合を除く) | | |
| 8 | アメリカ ニューヨーク州 | 原則禁止(12歳未満の場合や道路標識により通行が求められている場合を除く) | | |
| 9 | アメリカ ミシガン州 | 可(自治体によって通行が禁止されている場合を除く) | | ・原則車道の右側を通行 ・自転車道等の通行は任意 |

出典：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書(R6.2)



2) 電動キックボードの普及状況

諸外国の電動キックボードの規制状況、普及状況について整理した結果を表 2-3 に示します。規制状況については、速度制限が日本より5km/hほど高くなっています。普及状況では、交通事故、ルール違反、路上駐車等の問題が浮き彫りになっており、利用の一部を禁止している国・州もあります。

表 2-3 電動キックボードの普及状況(2025年時点)

| No. | 国 | 規制状況 | 普及状況 |
|-----|-------------------|---|--|
| 1 | シンガポール | (1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:16歳以上 (3)ヘルメット:着用義務なし | ・2019年夏頃からシェアリングサービスが普及。 ・同年11月には歩道使用が規制。 (自転車専用道等でのみ使用可能) |
| 2 | アメリカ カリフォルニア州 | (1)速度制限:約24km/h (2)年齢制限:16歳以上 (3)ヘルメット:着用義務あり (18歳未満) | ・サンフランシスコ市では、2018年3月に複数事業者がシェアリングサービスを提供開始したがルール違反や危険性が問題となり規制に踏み切った。 |
| 3 | ドイツ | (1)速度制限:20km/h (2)年齢制限:14歳以上 (3)ヘルメット:着用義務なし | ・ドイツでは2019年10月、18社が認可を受けた25製品を販売し普及。 ・電動キックボードが関連する事故は増加傾向にあり、2024年では2021年の約2倍に増加(7,655件)。 |
| 4 | フランス | (1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:14歳以上 (3)ヘルメット:着用義務なし | ・乗り捨てシェアリングサービスが普及。事故の多発や、ベビーカーや車椅子の通行を妨げる無秩序な駐車が課題。 ・パリ市では交通事故の増加や無秩序な駐車を受け2023年9月からシェアリングサービスが禁止。 |
| 5 | オーストリア | (1)速度制限:25km/h (2)年齢制限:最低年齢 12歳以上 (3)ヘルメット:着用義務あり (12歳以下) | ・乗り捨てシェアリングサービスが普及。ウィーンには2019年9月時点でシェアリング用デバイスが1,500台。 |
| 6 | オーストラリア メルボルン市 | (1)速度制限:20km/h (2)年齢制限:16歳以上 (3)ヘルメット:着用義務あり | ・メルボルン市(ビクトリア州)では2024年8月に、電動キックボードのシェアリングサービスを禁止。 |

出典:経済産業省「第三回 多様なモビリティ普及推進会議」用資料(2019.10)

シンガポール陸上交通省 HP

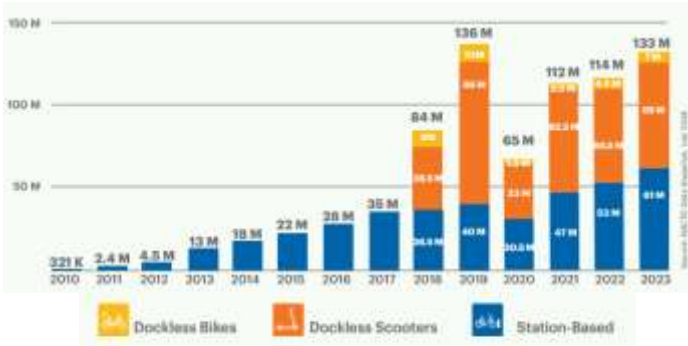
ドイツ連邦統計局 HP

日本貿易振興機構 HP(R5.4)

ビクトリア州警察 HP

<アメリカの事例>

- 2023年のシェアリング電動キックボードの利用回数は年間約6,500万回。
- 自転車と同様の走行空間を走行、歩道走行は禁止。
- ロサンゼルス市では、乱雑する迷惑駐車を解消することを目指し、行政において電動キックボードや自転車の駐車スペースを整備。



出典：サンタモニカ市

米国におけるマイクロモビリティの年間利用回数

道路管理者によるポート設置例

- ミネアポリス市ではバス停留所に自転車や電動キックボード等に加え休憩スペースを併設



出典：ミネアポリス市



出典：ミネアポリス市

出典：社会資本整備審議会道路分科会第81回基本政策部会資料1新たなモビリティと道路空間について(R5.3)

出典：NACTO Shared Micromobility Report:2023

<フランスの事例>

- パリ市は2018年にヨーロッパで初めて電動キックボードのシェアリングを開始。
- 自転車と同様の走行空間を走行、歩道走行は禁止。
- シェアリング電動キックボードの貸出・返却用に特定のポートを持たないため事業者や行政において、電動キックボード専用の駐車スペースを整備。
- 電動キックボードのシェアリングサービスは、交通事故の増加や無秩序な駐車を受け、2023年4月に国民投票が行われ、同年9月からシェアリングサービスが禁止。



出典：パリ市



出典：パリ市
道路管理者によるポート設置例

出典：社会資本整備審議会道路分科会第81回基本政策部会資料1新たなモビリティと道路空間について(R5.3)

日本貿易振興機構 HP(R5.4)



3) 安全対策

諸外国の自転車通行に関する安全対策としては、学校で交通安全や交通ルールに関する教育プログラムが組まれており、学生だけでなく保護者も対象とした安全教育に力を入れています。

表 2-4 交通安全の取り組み

| No. | 国 | 取り組み |
|-----|------------------|--|
| 1 | イギリス | <ul style="list-style-type: none"> ・10歳～11歳を対象に、ロールプレイ等を通じた自転車の安全利用に関する教育プログラムを提供(指導者は警察職員) ・自転車競技や自転車を用いたアクティビティに関わる自転車愛好家が集うコミュニティと協力し、自転車の高速走行に伴う危険性等を紹介 |
| 2 | イタリア | <ul style="list-style-type: none"> ・交通法規の周知に関する「イカロ」と呼ばれるキャンペーンを23年間継続して実施(教育の実施主体は交通安全教育に関する専門的なレクチャーを受けた警察職員)多くの学校で実施している(義務ではない) |
| 3 | オランダ | <ul style="list-style-type: none"> ・EUやオランダ独自の交通安全に関するキャンペーンを年間で10週間程度実施 ・メディアやソーシャルメディアを巻き込んだ広報啓発を実施 |
| 4 | デンマーク | <ul style="list-style-type: none"> ・自分の自転車に適切な装備が備わっているか、チェックリストを用いて児童と警察官と一緒に確認(帰宅後に同リストを保護者に見せることで保護者も関心を持つ) ・自動車の運転免許証取得時に、自転車のルール等について学ぶカリキュラムを充実化 |
| 5 | ドイツ | <ul style="list-style-type: none"> ・警察官が学校に赴き、小学校1～4年生に対して交通ルールを指導 ・高齢者に対する交通安全教育を専門的に行う職員が在籍 |
| 6 | フランス | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の交通ルールに関する巨大広告を街中に掲示 ・テレビ・コマーシャルを活用した広報啓発、市民団体に資金を提供しての交通安全イベントを実施 |
| 7 | アメリカ カリフォルニア州 | <ul style="list-style-type: none"> ・毎年9月に一般市民への交通安全教育と交通安全意識向上のためのキャンペーンを実施 |
| 8 | アメリカ ニューヨーク州 | <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許取得前の研修に歩行者及び自転車の安全教育を義務化する法律を制定(2022年) ・メディアを活用した広報啓発、地域住民へのヘルメットの配布や自転車安全通行に関する活動を毎月実施 ・学校を訪問し、こどもに対する交通安全教育を実施 |
| 9 | アメリカ ミシガン州 | <ul style="list-style-type: none"> ・州から設定を受けた自動車教習所に対し、自転車に関する安全教育を行うことを義務付け ・ソーシャルメディアを活用して交通ルールの遵守等を周知 ・5歳～12歳までのこどもと保護者を対象としたイベントを毎年実施(警察官と一緒に自転車に乗ることで交通ルールを学ぶ) |

出典：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書(R6.2)

2.10 現状と課題のまとめ

(1) 自転車利用環境の現状と課題

自転車利用環境の現状と課題について、分野別に整理した結果を以下に示します。

表 2-5 千代田区の自転車利用環境の現状と課題(1/2)

| 分類 | 千代田区の自転車利用環境の現状と課題 |
|--------|---|
| 人口・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> ・昼間人口が多く、区民だけでなく来訪者も対象とした施策の展開が必要である。 ・坂道の多い地域でも移動しやすいモビリティ(電動アシスト付き自転車や特定小型原動機付自転車など)の環境整備が必要である。 |
| 交通基盤 | <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルポートは区内に約 100 箇所設置されているが、利便性に満足している人は2～3割と少なく、より利用しやすい場所にシェアサイクルポートを増設するなどの取り組みが必要である。 ・区内の自転車走行空間は、幹線道路を中心に整備が進んでいるが、区道の整備箇所は少ないため、計画的な自転車走行空間の整備が必要である。 |
| 施設立地状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の不足や駐輪場の場所がわかりにくいという意見が多いため、新たな駐輪場の設置や既設駐輪場の案内手法など、駐輪環境の改善が必要である。 |
| 交通特性 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前放置自転車台数は23区で最も多く、効果的な放置自転車対策が必要である。 ・自転車分担率は23区で最も低く、区内の自転車利用環境の充実が必要である。 ・区内での利用交通手段は鉄道利用が大半を占めており、自転車利用はわずかであるため、鉄道をはじめとする公共交通との円滑な乗り換えができる環境の整備が必要である。 ・区民の自転車利用の目的は、買い物や習い事時の移動が多いことから、生活利用の需要を考慮した自転車走行空間の整備が必要である。 |
| 交通安全 | <ul style="list-style-type: none"> ・区内の自転車関与事故は近年減少傾向にあるものの、対歩行者事故の割合は、全国平均・東京都平均・23区平均と比べて高い傾向にあり、車道通行を原則とした自転車走行空間の整備が必要である。 ・自転車の交通ルールは区民の7割以上が知っているものの、実際にルールを守っている人は4～6割と低く、認知率と遵守率の乖離が大きいため、自転車利用者に対する交通安全教育や交通安全利用の周知などが必要である。 ・自転車を利用している区民の約3割が自転車損害賠償保険未加入者であり、交通事故に備え保険加入の促進が必要である。 |
| 健康・環境 | <ul style="list-style-type: none"> ・区民の約6割が今後サイクリングをやってみたいと感じていることから、自転車利用のきっかけとなる取り組みやイベントの実施などが必要である。 |



表 2-6 千代田区の自転車利用環境の現状と課題(2/2)

| 分類 | 千代田区の自転車利用環境の現状と課題 |
|----------|--|
| 観光 | <ul style="list-style-type: none"> 千代田区は皇居を中心に魅力ある観光施設が多いものの、自転車で周遊しやすいと感じている来訪者は約3割と少なく、観光施設における駐輪環境の整備や自転車で周遊しやすい環境整備などの取り組みが必要である。 |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none"> 災害時においては、公共交通機関の乱れが予想されることから、有事の交通手段として自転車を有効活用できる仕組みづくりが必要である。 |
| 新たなモビリティ | <ul style="list-style-type: none"> 特定小型原動機付自転車に関連する交通違反・事故の増加や、道路交通法の基準に適合しない違法車両の利用広がりを受け、交通ルール・マナーの周知・啓発が必要である。 諸外国の動向などを踏まえ、安全対策と新たな活用の取り組みを進めていく必要がある。 |

3 計画の方向性

3.1 計画の将来像

第2章で整理した現状と課題、近年の新たな動きを踏まえ、将来像は、次のように設定します。

<将来像>
誰もが安全で快適に楽しく自転車を利用することができる「自転車先進都市」の実現

千代田区自転車利用ガイドラインのビジョンにおける、「安全で快適な」という概念を継承しています。また、誰もが安全で快適に自転車が利用できるように、平成12年の「自転車施策先進都市」というあり方を再構築し、先駆的に取り組んでいきます。



3.2 計画の個別方針

個別方針は、将来像を実現するために、区の上位計画及び関連計画、区民等へのアンケート調査結果、区の現状や課題を踏まえ、次の3つとします。

方針1

自転車を正しく利用することによる安全・安心な移動の実現

<設定におけるポイント>

- ・千代田区自転車利用ガイドラインの基本方針「正しくまもる」に該当。
- ・近年の多様な交通手段の普及が進む中、区民等へのアンケート調査結果より、正しい交通ルール・マナーの周知が重要であるという意見を受け設定。

方針2

多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

<設定におけるポイント>

- ・千代田区自転車利用ガイドラインの基本方針「快適にはしる」、「きちんととめる」、「みんなでつかう」に該当。
- ・快適な移動の実現のため、自転車走行空間の整備や駐輪場所の確保、自転車と公共交通の相互利用等による様々な施設への切れ目のないアクセスの向上に取り組む。

方針3

楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

<設定におけるポイント>

- ・千代田区都市計画マスタープランの方針2「お出かけや外出が楽しくなるみちづくり」を踏まえ、「楽しい移動」と「健康的な移動」により自転車の活用を促進する取り組みや施策を展開。

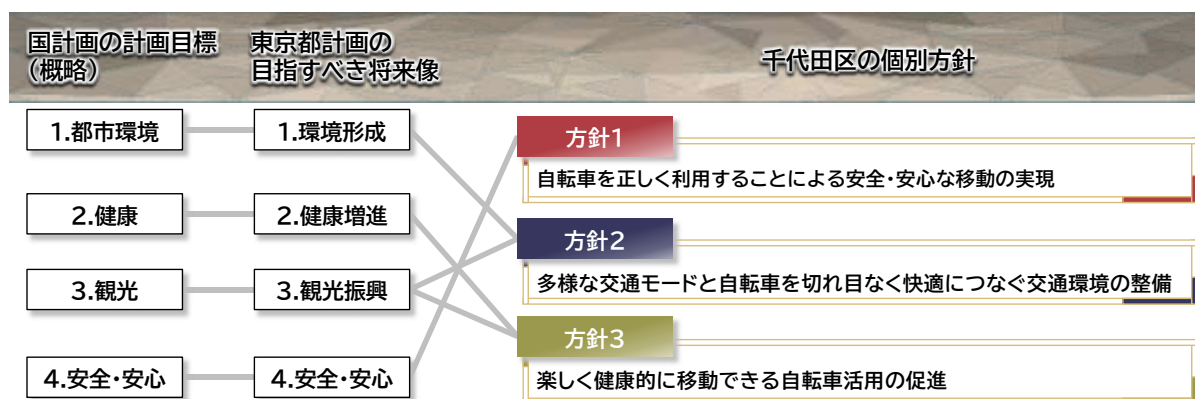


図 3-1 国、東京都計画との対応

4.2 施策の内容

方針1

自転車を利用することによる安全・安心な移動の実現

施策 1-1: 自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知

自転車等利用者をターゲットに、安全・安心な移動の実現を目指し、正しい交通ルール等の周知を行います。

(1) 交通安全教育や体験会等の実施

1) 各ライフステージに応じた効果的な安全教育の取り組み

対象

区民

来訪者

学校

事業者*

※区内の民間企業、公益法人等を含む

警察庁では、自転車の交通違反の検挙件数の増加を受け、令和6年5月に成立した改正道路交通法に基づき、令和8年4月1日から、自転車の交通違反に対して、交通反則通告制度(通称青切符)が適用されます。千代田区においては、自転車関与事故は近年減少傾向にあるものの、対歩行者事故の割合は、全国平均・東京都平均・特別区(23区)平均と比べて高い傾向にあります。区民及び来訪者の自転車の交通ルールについて、認知率と遵守率に大きな乖離があることから、自転車利用者に対する交通安全教育や体験会等を自転車関係事業者や警察等と協力しながら実施していきます。

また、国や警察庁等が参画する官民連携協議会より、令和7年12月に「自転車の安全教育ガイドライン」が策定され、ライフステージに応じた交通安全教育の実施が推奨されています。千代田区においては、未就学児から高齢者までの各ライフステージで求められる効果的な教育内容・実施方法等を検討し、基本的な交通ルールの教育に留まらず自転車走行空間の正しい通行方法などの内容を充実させた交通安全教育を進めていきます。



自転車安全シミュレータ体験



交通安全クイズ、VR体験

図 4-1 再生自転車販売抽選会(R6.6)での交通安全教育の状況

【各ライフステージに応じた教育内容の一例】

- 未就学児: まっすぐ走る、止まりたい場所で止まる等の自転車の基本的な技能を教育
- 小学生: 乗り方に関する交通ルール(通行場所、通行方法等)を教育
- 中高生: 事故に遭わないための交通ルールを教育
- 成人: 危険な行為の禁止を促す教育(酒気帯び運転、携帯電話使用等)
- 高齢者: 加齢に伴う運動性能の低下が引き起こす事故への備えを教育



表 4-2 利用実態、心身機能の発達状況に伴う事故実態

| | 未就学児 (～6歳) | 小学生 | | 中学生 | 高校生 | 成人 | 高齢者 |
|-------------|-----------------------|---------------------------------------|----------------------------|----------|---|---------------------------|-----------------------|
| | | 1～3年生 | 4～6年生 | | | | |
| 利用実態 | 自転車に乗り始める/ 利用頻度の増加 | | 行動範囲が拡大 | | | 通勤や仕事での 利用 | 生活目的での 利用(買い物・通院) |
| | 保護者と同乗/ 保護者と一緒に運転 | | | 通学目的での利用 | | 電動アシスト 車や幼児同乗 車の利用増 | |
| 心身機能の 発達 | 運動・ 知覚 | 未熟 | | | | | 加齢に伴い 変化 |
| | 認知 | 未熟(徐々に成熟) | | | | | 加齢に伴い 変化 |
| | 態度 安全 | 加齢に従い、社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響を受ける | | | | | |
| 事故実態 | 共通 | 事故類型別では「出会い頭」が最多/法令違反別では「安全運転義務違反」が最多 | | | | | |
| | 特徴 | 「安全運転義務違反」の要因 として「安全不確認」が増加 | 「安全運転義務違反」の要因として「動静不注視」が増加 | | 自転車乗用中死傷者数が 急激に増加 対歩行者の死亡・重傷事故 が急激に増加 携帯電話使用等に起因する 事故が増加 | 飲酒事故 の増加 | 「ハンドル 操作不適」 が増加 |

出典：自転車の安全教育ガイドライン(自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会)

表 4-3 各ライフステージを通じて習得することとしている基本的な交通ルール一覧

| カテゴリー | 交通ルール | 未就学児 | 小学生 | | 中学生 | 高校生 | 成人 | 高齢者 |
|---------------------------------|---|---|-------|-------|-----|-----|----|-----|
| | | | 1～3年生 | 4～6年生 | | | | |
| 歩行者保護をはじめとする他の交通主体との調和のための交通ルール | 道路交差点上の自転車の位置付け | 自転車は「軽車両」であり「車両」の一種 | | | | | | |
| | 自転車の通行場所と通行方法 | 車道が原則+左側通行 | | | | | | |
| | | 左側路を通行 | | | | | | |
| | 歩道 | 普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所(歩道・自転車専用通行帯との相違も含む。) | | | | | | |
| | | 自転車道がある場合の通行場所+通行方法(自転車道では左側通行) | | | | | | |
| 横断歩行者の優先 | 歩道を通行できる場合の通行場所+通行方法(歩道・自転車専用通行帯を併用。歩道の通行を妨げる場合は一時停止) | | | | | | | |
| 並進の禁止 | 普通自転車通行指定部分(歩道上)が設けられている場合の通行場所+通行方法(歩道の利用は安全な通行方法) | | | | | | | |
| 駐輪場所、駐輪方法 | 路側帯が設けられている場合の通行場所(歩道の種類)+通行方法(歩行者の通行を妨げない通行方法) | | | | | | | |
| 事故に遭わないための交通ルール | 信号機の信号等に従う義務 | 従うべき信号+信号の意味+取るべき行動 | | | | | | |
| | 徐行すべき場所 | 左右の見とおしがきかない交差点・曲がり角付近等における徐行の必要性+安全確認 | | | | | | |
| | 指定場所における一時停止 | 「一時停止」標識の意味+安全確認 | | | | | | |
| | 右左折の方法 | 左折：左側端に沿って徐行 右折：左側端寄り交差点の側端に沿って通行(いわゆる二段階右折) | | | | | | |
| | 交差点の通行方法 | 交差点の通行方法(直進・横断+交差点を通行する時歩行者に注意+できる限り安全な通行方法で通行) | | | | | | |
| 危険な行為の禁止 | 飲酒運転の禁止 | 飲酒運転の禁止(飲酒運転の禁止を含む。) | | | | | | |
| | 携帯電話使用等の禁止 | 携帯電話使用等の禁止(その他の交通安全を確保するため公安委員会が必要と認めた違反事項を含む。) | | | | | | |
| | 乗車の制限等 | 二人乗りの禁止 | | | | | | |
| | イヤホン・傘差し運転の禁止 | イヤホンをつけて周りの音が聞こえない状態で運転の禁止+傘差し運転の禁止 | | | | | | |
| | 制動装置不良自転車の運転の禁止 | ブレーキがない・ブレーキが故障した自転車の運転の禁止 | | | | | | |
| 自分や他者の身を守る方法 | ライトの点灯 | ライトを点灯する必要性 | | | | | | |
| | ヘルメットの着用 | ヘルメット着用の必要性 | | | | | | |
| | 点検整備 | 自転車の各部の名称+最低限の点検項目(「ぶたはしゃべる」) | | | | | | |
| | 事故時の対応 | 交通事故発生時の救護措置、危険防止措置、警察への報告 | | | | | | |

出典：自転車の安全教育ガイドライン(自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会)

2) 新たなモビリティ利用者向けの新規取り組み

対象 区民 来訪者 学校 事業者

令和5年7月の道路交通法の一部改正に伴い、電動キックボード等に対応する新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が定義され、区内でも利用者が増えてきています。一方で、自転車及び新たなモビリティに対する交通ルールの周知は十分に行えていないため、特定小型原動機付自転車関係事業者や警察等と連携して交通安全教室及び体験会を実施します。その際、特定小型原動機付自転車は、16歳から運転ができることを踏まえ、新たに高校生や大学生も対象にします。

(2) 自転車安全利用の周知(交通ルール、ヘルメット着用)

1) 各ライフステージに配慮した効果的な周知・啓発

対象 区民 来訪者 学校 事業者 千代田区役所

a) 自転車利用者向け

様々な年代を対象に、各ライフステージに配慮した適切な周知内容を検討し、多様な広報媒体により効果的な周知の徹底を図ります。また、千代田区では若年層、中年層の来訪者の交通安全ルールの認知率が区民と比べ低い傾向にあるため、シェアサイクル事業者等と連携し、来訪者への周知を行います(アプリ上でのプッシュ通知など)。

なお、区民アンケートや交通量調査の結果、自転車利用者のヘルメット着用率が低いことから、ヘルメット着用の重要性を周知しながら啓発活動を実施します。特に、子どもへの周知・啓発を重点的に実施し、大人への着用にもつながるよう促します。

加えて、区役所職員に対しては、区民の規範となれるよう、自転車関連の知識やルール・マナーの情報発信を行います。



図 4-2 取り組みイメージ(左図:ルールテスト(ドコモ)、右図:啓発リーフレット(東京都))

出典:ドコモバイクシェア、東京都HP



b) 新たなモビリティ利用者向け

特定小型原動機付自転車関係事業者や警察等と連携して、特定小型原動機付自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発を継続して行います。また、近年のペダル付き電動バイクに関連する交通事故・違反件数の増加や「電動アシスト自転車」といった不適切な表記でネット販売されている現状を踏まえ、「ペダル付き原動機付自転車」と「自転車」との違いなど、警察と連携した周知・啓発を行います。

2) 年間登録制利用者への交通ルール等の周知

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者)

区が管理する駐輪場の年間登録制利用者に対し、申込時や更新時などの機会に交通ルール等を周知します。

(3) 自動車ドライバーへの周知・啓発

1) 自転車に関するルールの周知や路上駐車抑制に向けた啓発

対象 区民 来訪者 事業者

自動車ドライバーを対象に、自転車走行空間のルールの周知や自転車専用通行帯上の路上駐車抑制に向けた啓発を行います。(例として、啓発チラシによる周知や既存の交通安全イベントの機会を活用するなど)



図 4-3 ドライバー向け啓発チラシ(大田区 HP)

(4) 自転車損害賠償保険の加入の促進

1) 自転車損害賠償保険への加入数の増加に向けた周知・啓発

対象 区民 来訪者 学校 事業者

自転車事故により加害者となった場合は、高額な賠償が必要になることや、自損事故による治療費などに備えるため、自転車保険に加入するよう、周知・啓発を継続して実施します。

図 4-4 千代田区交通傷害保険加入のチラシ



施策 1-2: 自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策

区内の自転車指導啓発重点地区・路線を対象に、安全対策に向けた検討を実施します。

対象 区民 来訪者 事業者

警視庁が定める「自転車指導啓発重点地区・路線」において、警察と連携した周知・啓発活動をしていきます。また、安全対策が必要な箇所については、路面表示による注意喚起等の対策を実施します。また、指定エリア内での自転車走行空間整備を進めることで、安全対策も図っていきます。

【指定エリア】

- ・神田警察署管轄
- ・万世橋警察署管轄
- ・丸の内警察署管轄
- ・麹町警察署管轄



図 4-5 自転車指導啓発重点地区・路線(1/2)

出典: 警視庁HP



図 4-6 自転車指導啓発重点地区・路線(2/2)

出典：警視庁HP

施策 1-3: 災害時における自転車活用の推進

区内の災害時における自転車を活用した復旧・復興に関する取り組みを実施します。

対象 千代田区役所

災害時に公共交通機関が停止した際に、自転車を活用することで、復旧・復興が円滑に図れるようにします(被災箇所の巡視や避難所での移動手段の確保など)。

また、区内のシェアサイクルを活用し、区役所職員の応急活動等に関わる業務をシェアサイクル事業者等と連携して行います。

【参考事例：品川区】

(品川区HPより抜粋)

品川区は(株)ドコモ・バイクシェアと、災害時におけるシェアサイクルの使用等に関する協定を、防災の日である平成30年9月1日(土)に締結しました。

この協定は、災害時の初動および復旧活動の効率化を図るために、応急活動等に係る区の職員が緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるようにするものです。



方針 2

多様な交通モードと自転車を切れ目なく快適につなぐ交通環境の整備

施策 2-1: 快適な自転車走行空間の整備

快適な自転車走行空間の実現に向け、自転車ネットワーク路線や緊急性の高い箇所から整備を進めます。

(1) 自転車走行空間の整備

1) 車道通行を原則とした自転車走行空間の整備

対象

区民

来訪者

事業者

国のガイドラインを参考に、区内の自転車走行空間を整備していきます。また、自転車の走行需要が高く、特に安全性の配慮が必要と考える路線を自転車ネットワーク路線として設定し、優先的に整備をしていきます。なお、自転車ネットワーク路線以外において、安全対策が必要と判断した箇所は、路面標示による注意喚起等を行います。

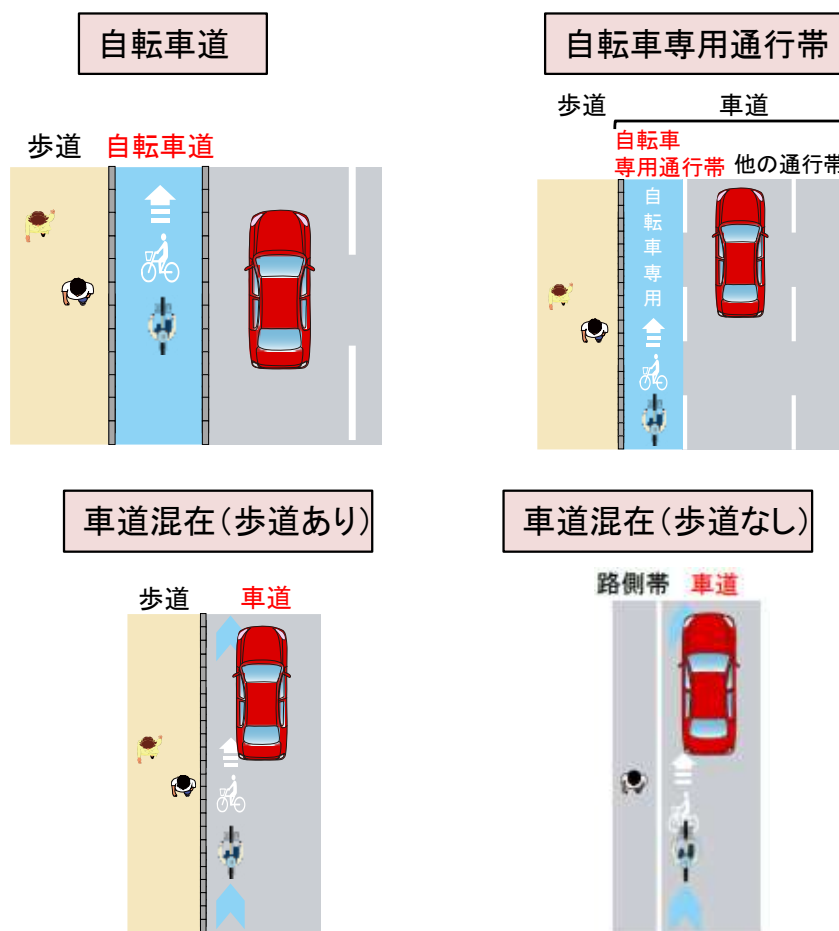


図 4-7 整備形態(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)

2) 路上駐停車需要を考慮した自転車走行空間の整備

対象

区民

来訪者

事業者

自転車専用通行帯の整備にあたり、路上駐停車の需要がある路線については、下記の事例を参考に、路上パーキングを併設した構造の自転車専用通を検討します。

<パターン1> 自転車専用通行帯の右側に駐車マスを設置

双方向通行の道路で両側に路上パーキングがあり、車道上にゆとりがある区間では、路上パーキングと自転車専用通行帯の併設を検討します。



図 4-8 国道1号(港区白金1丁目～高輪台)の整備事例

<パターン2> 自転車専用通行帯の左側に駐車マスを設置

路上パーキング及び駐車需要がある道路で、歩道上の空きスペース(植栽帯や地上機器の間など)がある場合には、その空間を路上パーキング及び荷捌きスペースに改良し、自転車専用通行帯上に駐車されない構造を検討します。



図 4-9 スタジアム通り整備事例



施策 2-2: 駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現

区内の駐輪需要を踏まえた適正な台数及び配置となるよう、駐輪環境を整備していきます。整備にあたっては、周辺環境に配慮した配置やデザインなどの工夫をしていきます。また、チャイルドシート付き電動アシスト自転車や特定小型原動機付自転車など、多様な車種にも対応できる駐輪環境の実現を目指します。

(1) 既設駐輪場の利用促進

1) 駐輪場利用の案内・誘導サインなどの整備の促進

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者)

駐輪場利用(一時利用、定期利用)を促進するため、ホームページなどを活用した駐輪場の満空情報の提供や案内・誘導のためのサインなどの新設や更新を行い、利用促進を図ります。



図 4-10 駐輪場の情報を提供するホームページ

出典: 千代田区自転車駐車場受付サイトHP

2) 定期利用駐輪場のデータ活用による利用効率化

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者)

区の定期利用駐輪場の DX 化を進め、利用状況をデータ分析し、より多くの利用者の受け入れが可能となる取り組みを進めます。また、定期利用の利用状況によっては、一時利用への転用も検討していきます。

(2) 新たな駐輪場の利用促進・支援

1) 区有地での駐輪場の設置

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者)

道路、公園、児童遊園、広場、区低未利用地など区有地での駐輪場(一時利用)の設置を検討します。

2) 民有地での駐輪場の設置

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者) 事業者

事業所には、従業員や来客用の駐輪場を整備・運営する努力義務があります。各事業所において必要な駐輪場(来客用、従業員用)を整備するように要請していきます。

また、大規模開発事業者を対象に、開発諸制度を活用した、新たに建設される施設への駐輪場(来客用、従業員用)確保も要請していきます。

さらに、駅前を中心に民有地での空きスペースを利用した小規模駐輪場の設置を検討していきます。



図 4-11 駐輪場シェアサービス「みんなの SHARE-LIN」

出典：みんなの SHARE-LIN HP

3) 鉄道事業者用地を活用した駐輪場の設置

対象 駐輪場利用者(区民・来訪者) 事業者

道路などの公有地だけでなく、鉄道事業者に駐輪場(一時利用、定期利用)の設置を働き掛けるなど、鉄道事業者用地を活用した整備・拡充を進めます。



4) 道路空間を活用した路上駐輪場の整備

対象

駐輪場利用者(区民・来訪者)

a) 車道側からアクセスできる駐輪場の整備

区民・来訪者より区内に駐輪場が不足しているとの意見が多い一方で、既存の空間も限られるため、道路空間を有効に活用した路上駐輪場の整備を検討します。

具体的には、歩道拡幅事業などと併せて、歩道上に車道側からのアクセスができる駐輪場(一時利用)の整備を検討します。



図 4-12 歩道拡幅により駐輪場を整備した事例(名古屋市)

b) 時間制限駐車区間(パーキング・メーター等)を駐輪スペースへ転用

千代田区内には、区道に時間制限駐車区間(パーキング・メーター等)が多いため、駐車実態を調査した上で、自動車利用が少ない箇所を自転車用の駐輪場(一時利用)に転用することを検討します。



図 4-13 路上駐車マスと同列にある駐輪スペース(サンフランシスコ市)

(3) 放置自転車対策の強化

1) 放置自転車の削減に向けた啓発

対象 区民 来訪者 事業者

放置自転車に対する警告・撤去を強化していくとともに、周辺駐輪場への案内や誘導をしていきます。また、東京都や隣接区と連携のもと「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施し、広報活動や放置自転車の撤去活動等の強化を図ります。

2) 放置禁止区域の拡大

対象 区民 来訪者 事業者

千代田区では、区内11箇所での放置自転車禁止区域を設定していますが、依然として、放置自転車が多い地域があります。そのため、放置自転車の実態調査等を行いながら対策を検討していきます。また、新たな駐輪場の設置に併せて、放置自転車禁止区域の拡大を地元住民や沿道事業者等と協議しながら進めます。



図 4-14 放置自転車禁止区域(秋葉原駅周辺・岩本町駅周辺)

出典:千代田区HP



施策 2-3:連続的でみんなが使える移動の実現

千代田区では、充実した鉄道網やそれと地域を繋ぐ路線バスにより、円滑な移動サービスが提供されています。また、公共的な交通として、区内に設置されているシェアサイクルの利用も盛んであり、鉄道・バス・自転車と多様な交通モードが選択できる環境にあります。一方で、公共交通とシェアサイクルの円滑な乗り換えについては、十分な連携が取れていないため、本施策において、自転車を介して誰もが快適に利用できる移動サービスの整備、連携方法等の周知を行います。

(1) 交通モード間をシームレスに移動できる利用環境の整備・周知

1) シェアサイクルポートの整備

対象 区民 来訪者 事業者

区内のシェアサイクルポートは各所に設置されていますが、東京駅周辺や霞が関周辺は未設置であるなど、依然として空白地帯も存在します。また、区内の移動は目的のスポットのみの滞在で、日本人観光客も外国人観光客も回遊には至っていないことが課題として挙がっています。そこで、区内の円滑な移動サービスの確保を目指し、空白地帯及び観光施設等へのポート整備をシェアサイクル事業者と連携して促進します。

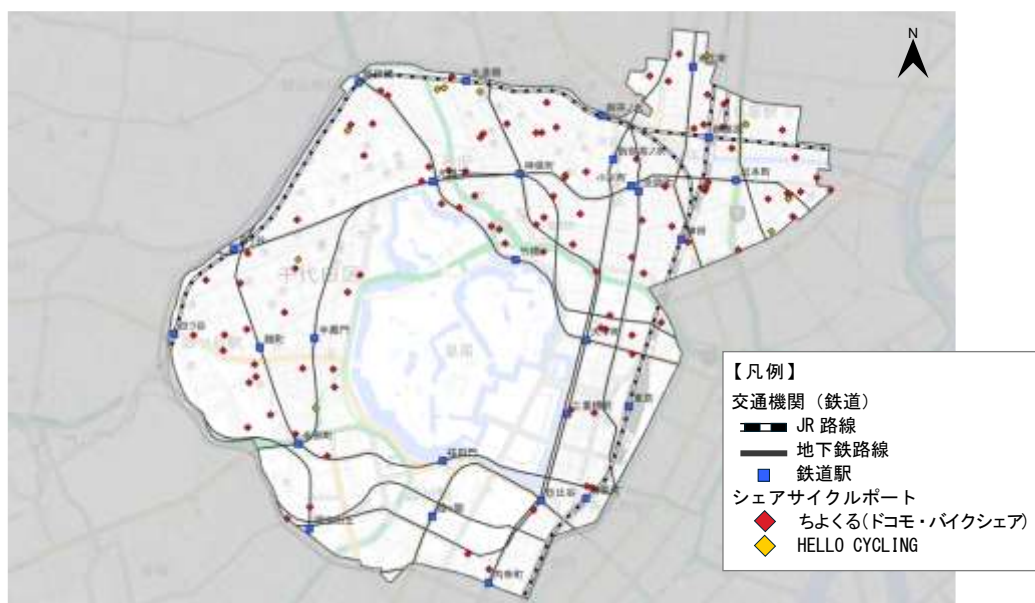


図 4-15 (再掲)地下鉄・JR路線、シェアサイクルポート

出典:国土数値情報、ドコモ・バイクシェアHP、HELLO CYCLING HPを基に作成

2) 交通結節点の整備

a) 駅前広場の活用

対象 区民 来訪者 事業者

JRや地下鉄をはじめ、シェアサイクル等の多様なモビリティの連携により、複数の交通手段をシームレスに利用できる環境の創出を目指します。特に、東京駅や秋葉原駅などの駅前広場が広く、交通結節点となるような駅には、シェアサイクルポートを新たに設置していくことや、様々な交通モードを集約するモビリティハブのような機能を検討していきます。(鉄道、バスの運行情報、シェアサイクルの満空情報をサイネージなどで提供するなど)



図 4-16 駅・まち・みち一体の次世代交通のイメージ

出典：千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)

b) 地下鉄出入口周辺の空間活用

対象 区民 来訪者 事業者

地下鉄駅周辺などの駅前広場の無い駅については、沿道の公開空地の活用や民間駐車場等の転用等を行い、シェアサイクルポートの整備を図ります。また、歩道上の空きスペース(植栽帯や地上機器の間など)の活用や歩道拡幅事業と連携した道路空間におけるポート整備の可能性を検討します。

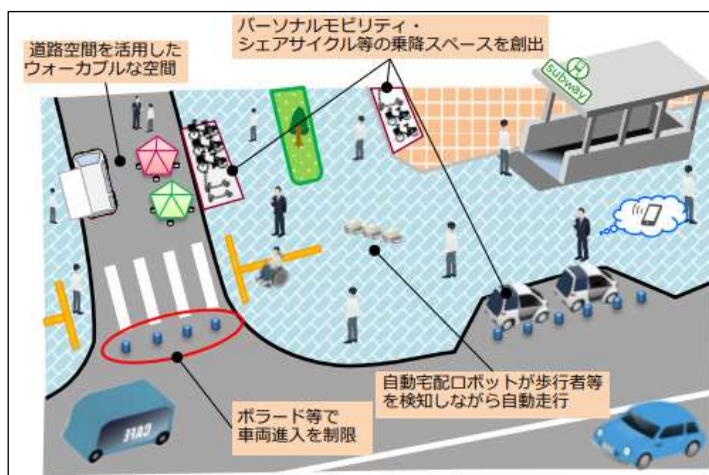


図 4-17 (参考)東京都が想定する駅前広場のない駅の将来イメージ

出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方(R4.3)



3) 自転車利用の有用性の周知

対象

区民

来訪者

事業者

千代田区では、地下鉄移動が不便な短・中距離について、自転車を活用することで短時間で効率的な移動が可能です。しかし、このような情報を来訪者（観光・通勤利用）が把握することは難しいため、自転車（特にシェアサイクル活用）の有用性について、周知を図ります。



図 4-18 自転車利用が有利となる短・中距離のイメージ(千代田区役所⇄御茶ノ水駅)

出典:©NTT インフラネット、Maxar Technologies.を基に作成


(2) 子育て世代の移動手段の充実

1) チャイルドシート付きシェアサイクルの普及・促進

対象 区民 来訪者

千代田区では、子育て世代の移動支援策として、チャイルドシート付自転車コミュニティサイクル実証実験を令和5年2月より実施しています。引き続き、子育て世代の移動の充実に向け、貸出を継続しつつ、ポート数の新規設置も進めます。また、チャイルドシート付き電動アシスト自転車については、歩道通行時にアシスト効果により速度が出てしまい、歩行者との錯綜が懸念されるため、交通ルール等の周知を図りながら進めていきます。

表 4-4 実証実験の概要

| | |
|---------|---|
| 運営事業者 | OpenStreet 株式会社「HELLO CYCLING」 |
| 開始日 | 令和5年2月1日 |
| 実施方法 | 区内に専用サイクルポートを設置し、コミュニティサイクル事業として実施 |
| 対象者 | 幼児(小学校就学の始期に達するまでの子ども)がいる方 |
| サイクルポート | <ol style="list-style-type: none"> 1. 東郷元帥記念公園:4 ラック 所在地:三番町 18 2. 神田駿河台下(神保町駅付近):4 ラック 所在地:神田小川町 3-8-2 3. 飯田橋駅東口第2自転車駐車場:6 ラック 所在地:飯田橋 3-11-30 先 4. 水道橋駅自転車駐車場:2 ラック 所在地:神田三崎町 2-20 先 <p>(注意) 貸出・返却は上記4か所の専用サイクルポートのみに限ります。</p> <div style="text-align: right;"> <p>【写真】神田駿河台下</p>  </div> |
| 自転車 | チャイルドシート付き電動アシスト自転車 |
| 料金 | 利用開始 30 分まで 200 円(税込み) 延長 15 分ごと 100 円(税込み) 12 時間まで 2,000 円(税込み) |

出典:千代田区HP



方針 3

楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進

施策 3-1: 区内の自転車回遊の促進

区内での自転車回遊を促進するため、自転車等利用者向けの利用環境を整備します。

(1) 自転車利用者向けの環境整備

1) 周遊を促す情報の周知・PR

対象

区民

来訪者

千代田区は、新幹線や在来線、地下鉄など、多くの路線が乗り入れる交通の要衝である東京駅が立地するほか、歴史的・文化的魅力を多く有しているため、区民及び来訪者に、回遊コースやサイクルツアーイベントを周知し、自転車利用を促進していきます。

また、気軽に快適にサイクリングを楽しんでもらうため、施設への自転車駐車場の確保に向けた調整を進めていきます。



図 4-19 千代田区内の魅力あるスポット

2) 皇居一周の自転車走行環境の整備

対象

区民

来訪者

都心の美しい景観と風格を備えた皇居内濠沿いの通りを自転車により快適に走行できる環境整備を推進していきます。また、現在実施されている「パレスサイクリング」において、走行エリアの拡充や親子で参加できる「自転車乗り方教室」・「交通安全教室」等を主催者と協力して進めていきます。

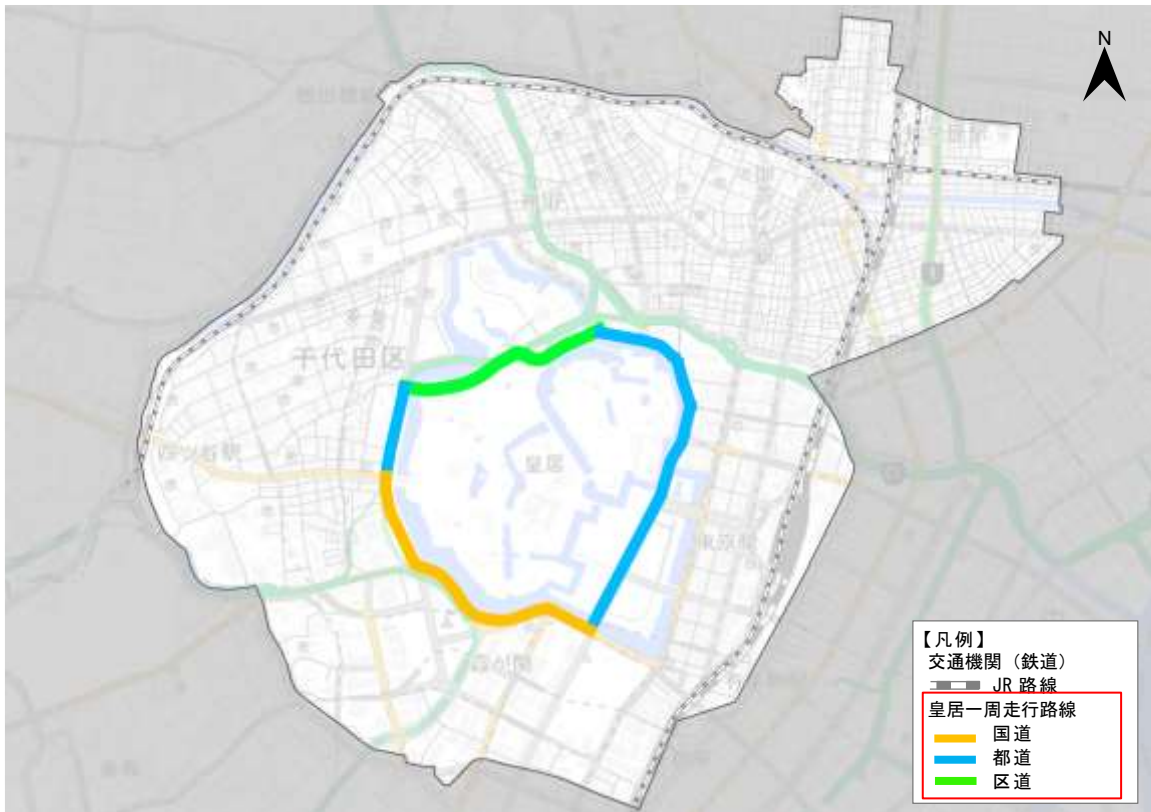


図 4-20 皇居一周走行路線



(2) 観光イベント等を活用した回遊促進

1) 観光イベント等における自転車活用の促進

対象 区民 来訪者

区外及びインバウンドの来訪者の回遊性を高めるため、観光イベント等を活用した取り組みを進めます。具体的には、アンテナショップを巡るスタンプラリーなどの区のイベントにおいて、シェアサイクルを利用した移動手段を提案するなど、快適な回遊を促進していきます。

日本全国の魅力を体験! 千代田区 × 中央区 **9月26日～10月23日**

アンテナショップスタンプラリー2025

日本全国の物産や情報が集まる千代田区と中央区は、有楽町、銀座、日本橋を中心に、日本全国のアンテナショップが立ち並んでいます。まちの散策に絶好のこの季節に、旅行気分を味わいませんか。

参加方法

アプリ「furai」の場合

- スマートフォンでスタンプラリーアプリ「furai」にアクセス!
- 対象の千代田区・中央区のアンテナショップに行こう
- 各アンテナショップにある二次元コードを読み込んでスタンプをゲット!

応募台紙の場合

- 対象の千代田区・中央区のアンテナショップに行こう
- 応募台紙をもらい、スタンプを押そう!

スタンプを集めると...

- 必要数のスタンプを集めると先着5,000名に豪華景品の賞品をプレゼント! 抽籤の日課し場所=中央区観光情報センター(中央区京橋2-1-1 京橋エドグラン地下1階)
- 抽籤で地方産品の詰め合わせなどの豪華賞品も当たる!

応募方法 furai = 10月23日(木)までにアプリから
応募台紙 = 10月23日(木)までに郵送(当日押印有効)

ちよだスマホ中教室

「furai」の操作方法の説明も行っています

詳しくは広域千代田9月5日号で確認ください
お問い合わせ ☎077-78-9033
携帯電話・スマホ・IP電話 ☎050-3163-9033(9時～17時)
スマホの操作方法がメインとなり、「furai」の操作説明は10分程度(相談費を要す)

移動にはコミュニティサイクルが便利です!

コミュニティサイクルは各サイクルポート初であれば、どこでも貸し出し・返却ができる、自転車の即利用サービスです。

PCF - 千代田区
FURAI - アンテナショップ

同時開催イベント!

謎解き! 日本うまいものめぐり!

キャラクターと一緒に次々と出現される謎を解明して、クリアしよう!
※スマートフォンから参加

全国ふるさと うまいもの市in有楽町

姉妹提携自治体の群馬県高森町や連携自治体の稲井町をはじめ、さまざまな地方自治体、アンテナショップが出店し、特産品を販売します。旬の野菜や地酒、お菓子などその土地ならではのお土産が盛りぞろい!

と き 9月27日(土)12時～18時(雨天中止/HPでお知らせ)
場 所 有楽町駅前広場(有楽町2-7-1)

一押しスイーツ人気投票!!

アンテナショップ自慢のスイーツをチェックして、お気に入り投票しよう!スマートフォンから参加

問合せ 商工観光課観光・地方連携担当 ☎03-5211-3650
主催 = 千代田区・中央区・(株)東京交通食料
全国連携プロジェクトへの助成金を活用

図 4-21 連携イベント(アンテナショップスタンプラリー)

施策 3-2: 自転車を活用した健康づくりの促進

日常や休日のライフスタイルを豊かにするため、自転車活用による健康増進につながる施策を展開します。

(1) 健康増進に資するサイクリング需要の創出

1) サイクリング需要を喚起させる情報の周知

対象 区民 来訪者 事業者

既存の地域のスポーツイベントの場(体育大会など)や区のHP等を活用し、サイクリングが健康増進・体力づくりに寄与することを周知し、サイクリング需要の増加を図ります。また、未経験者にもわかるように、自転車の運動量をメッツ※表で他のスポーツの運動量に変換するなど、わかりやすい表現を合わせて検討します。

※メッツとは、身体活動の強度の単位で、安静座位時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

表 4-5 メッツ表

| メッツ | 3メッツ以上の運動の例 |
|-----|---|
| 3.0 | ボウリング、バレーボール、社交ダンス(ワルツ、サンバ、タンゴ)、ピラティス、太極拳、 電動アシスト付き自転車に乗る |
| 3.5 | 自転車エルゴメーター(30~50ワット)、自体重を使った軽い筋カトレニング(軽・中等度)、体操(家で、軽・中等度)、ゴルフ(手引きカートを使って)、カヌー |
| 3.8 | 全身を使ったテレビゲーム(スポーツ・ダンス) |
| 4.0 | 卓球、パワーヨガ、ラジオ体操第1、 自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤) |
| 4.3 | やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、ゴルフ(クラブを担いで運ぶ) |
| 4.5 | テニス(ダブルス)、水中歩行(中等度)、ラジオ体操第2 |
| 4.8 | 水泳(ゆっくりとした背泳) |
| 5.0 | かなり速歩(平地、速く=107m/分)、野球、ソフトボール、サーフィン、バレエ(モダン、ジャズ) |
| 5.3 | 水泳(ゆっくりとした平泳ぎ)、スキー、アクアビクス |
| 5.5 | バドミントン |
| 6.0 | ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング(高強度、パワーリフティング、ボディビル)、バスケットボール、水泳(のんびり泳ぐ) |
| 6.5 | 山を登る(0~4.1kgの荷物を持って) |
| 6.8 | 自転車エルゴメーター(90~100ワット) |
| 7.0 | ジョギング、サッカー、スキー、スケート、ハンドボール |

出典：厚生労働省メッツ表(R5.8)



(2) 移動を支援するモビリティの周知・体験

1) 特定小型原動機付自転車の周知及び体験会の実施

対象

区民

来訪者

事業者

特定小型原動機付自転車の種類は、二輪だけでなく三輪、四輪や座るタイプ、荷物を置けるタイプなど多様化が進んでいます。特に高齢者は、免許返納後の移動手段として、より安定して走れる特定小型原動機付自転車を利用することで、行動範囲が広がり、外出機会の増加や健康増進が期待できます。こうした多種多様なモビリティの動向や有用性を区のHP等で発信していきます。併せて、高齢世代になる前の壮年期(40～64歳)をメインに、様々な世代に特定小型原動機付自転車を体験できるイベントを実施し、区内事業所への参加を働きかけます。



図 4-22 電動三輪車(特定小型原動機付自転車)

出典:MOBILE JAPAN: TK3E、BRJ株式会社: TOCKLE

(3) 自転車通勤の促進

1) 自転車通勤制度導入企業の拡大

対象

事業者

健康増進には、日常生活に運動を組み込むことが効果的です。

自転車通勤制度については、「自転車通勤導入に関する手引き」が策定されており、これについて区内事業所等への周知を行い、自転車通勤の促進に向けて、広報啓発を強化していきます。



| | |
|-------------------|---|
| 1 趣意 | 1 |
| 2 自転車通勤の推進のメリット | 2 |
| 2-1 事業者のメリット | 2 |
| 2-2 従業員のメリット | 2 |
| 2-3 社会全体のメリット | 2 |
| 3 導入の目的 | 3 |
| 3-1 健康増進 | 3 |
| 3-2 環境負荷の低減 | 3 |
| 3-3 交通渋滞の緩和 | 3 |
| 3-4 地域活性化 | 3 |
| 4 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-1 導入の目的を明確にする | 4 |
| 4-2 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-3 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-4 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-5 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-6 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-7 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-8 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-9 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-10 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-11 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-12 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-13 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-14 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-15 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-16 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-17 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-18 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-19 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-20 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-21 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-22 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-23 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-24 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-25 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-26 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-27 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-28 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-29 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-30 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-31 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-32 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-33 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-34 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-35 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-36 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-37 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-38 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-39 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-40 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-41 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-42 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-43 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-44 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-45 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-46 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-47 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-48 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-49 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-50 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-51 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-52 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-53 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-54 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-55 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-56 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-57 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-58 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-59 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-60 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-61 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-62 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-63 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-64 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-65 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-66 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-67 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-68 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-69 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-70 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-71 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-72 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-73 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-74 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-75 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-76 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-77 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-78 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-79 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-80 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-81 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-82 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-83 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-84 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-85 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-86 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-87 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-88 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-89 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-90 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-91 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-92 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-93 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-94 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-95 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-96 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-97 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-98 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-99 導入の具体的な実施方法 | 4 |
| 4-100 導入の具体的な実施方法 | 4 |

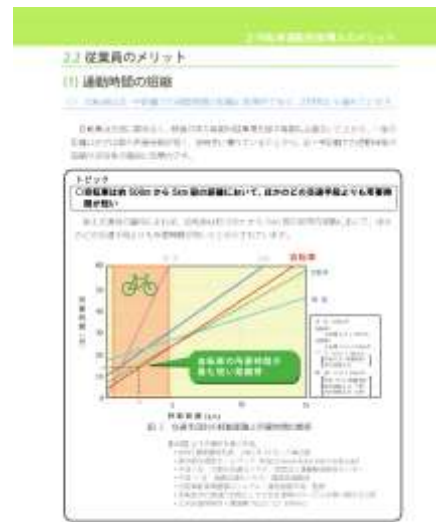


図 4-23 自転車通勤導入に関する手引き抜粋(R6.7)

出典：自転車活用推進官民連携協議会（令和6年7月）



5 千代田区自転車ネットワーク計画

5.1 策定方針

(1) 基本方針

千代田区自転車ネットワーク計画は、区内の自転車利用者が安全・安心かつ快適に走行できる空間をネットワーク化していくための計画です。また、当該計画は、「自転車活用推進計画の各種施策と連携を図りながら横断的に推進していく」として位置付けています。

区内の基本エリアを繋ぐ放射道路網、環状道路網は、主に国道及び都道によって形成されています。区道は、その道路網を「補完する役割」を担っているため、本計画では、放射道路網及び環状道路網を補完する区間より、自転車ネットワーク路線を選定します。

また、「自転車」及び「特定小型原動機付自転車」の車道通行を原則とした自転車走行空間を整備します。一方で、千代田区は一方通行路線や路上パーキングが多い事情を抱えているため、具体の整備形態については、地元住民や沿道事業者、警察等と協議しながら決めていきます。

計画を作成する際は、国道や都道と連携した区内全域の自転車ネットワーク形成による移動性の向上や周辺区の自転車ネットワーク路線との連続による区外への移動性向上を考慮します。



図 5-1 基本エリアと放射道路網、環状道路網

(2) 計画の対象地域

区道を中心に千代田区全域を対象とします。また、国道・都道の道路管理者である国や東京都とも連携します。

(3) 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

自転車ネットワーク路線の整備の流れは図 5-2 のとおりとし、本計画では整備後のフォローアップまでを考慮します。



図 5-2 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

5.2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 路線選定の考え方

自転車ネットワーク路線は、国のガイドラインを参考に、自転車走行需要が高い区間、または特に安全性での配慮が必要と考える区間などを候補として選定します。

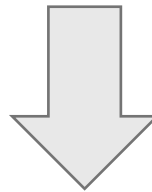
選定においては、千代田区都市計画マスタープラン(令和3年5月改定)の道路ネットワークの考え方を踏まえ、地区内の交通を処理する幹線道路(区道)及び地区内主要道路(区道)を軸とし、回遊を促す立寄り拠点を繋ぐ道路や生活利用が想定される施設までアクセスする道路を選定します(指標1~3)。また、通学路に指定されている道路や、過去に自転車対歩行者の接触事故が発生するなど、安全性の向上が特に求められる道路も選定します(指標4、5)。

一方で、自転車走行空間を連続的に整備するため、整備済み区間との連続性も考慮します(指標6)。また、千代田区はシェアサイクルポートが区内に密に設置されており、シェアサイクルの利用が多い道路についても実態を踏まえて選定します(指標7)。

上記(指標1~7)で抽出した路線について、ネットワーク密度や幅員等の道路状況を踏まえた上で、千代田区の自転車ネットワーク路線を選定します。

<候補路線>

- 【指標1】幹線道路、地区内主要道路
- 【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路
- 【指標3】幹線道路から生活利用が想定される施設までのアクセス道路
- 【指標4】通学路指定のある道路
- 【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道
- 【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間
- 【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路



道路状況を踏まえた調整

<千代田区の自転車ネットワーク路線>

【指標1】~【指標7】の路線を候補として、千代田区の自転車ネットワーク路線を選定

図 5-3 自転車ネットワーク路線の考え方



表 5-1 自転車ネットワーク路線の選定

| 国のガイドラインにおけるネットワーク路線の選定 | 千代田区における自転車ネットワーク路線選定の指標 | 参照データ |
|---|--|---|
| 以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせる選定する | | |
| ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線 | <p>【指標1】幹線道路、地区内主要道路</p> <p>【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路</p> <p>【指標3】幹線道路から生活利用が想定される施設までのアクセス道路</p> <p>※千代田区都市計画マスタープランにおける、地区内主要道路(地区レベルの交通を集約的に処理する役割)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路、地区内主要道路 ・回遊が期待される施設(観光マップ) ・区役所・出張所、図書館、総合病院、商業施設、保育園・幼稚園、児童館、駐輪場 |
| ②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車走行空間を確保する路線 | <p>【指標4】通学路指定のある道路</p> <p>【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・通学路指定状況図(千代田区資料) ・警視庁交通事故統計情報(R2～R5) |
| ③自転車通学路の対象路線(中学校、高等学校、大学等への接続路線) | - | - |
| ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 | 【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルデータの経路分析にて把握(ドコモバイクシェアデータ) |
| ⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線 | - | - |
| ⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線 | 【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用通行帯、車道混在(矢羽根)が整備されている区間(千代田区資料) |
| ⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線 | - | - |
| ⑧新設道路(自動車専用道路、歩行者専用道路を除く) | - | - |
| ⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線 | - | - |

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

指標1～7を候補路線として、千代田区自転車ネットワーク路線を選定しました。

1) 【指標1】 幹線道路、地区内主要道路

千代田区内の交通の軸となる幹線道路(区道)及び地区内主要道路(区道)は図 5-4 のとおりです。

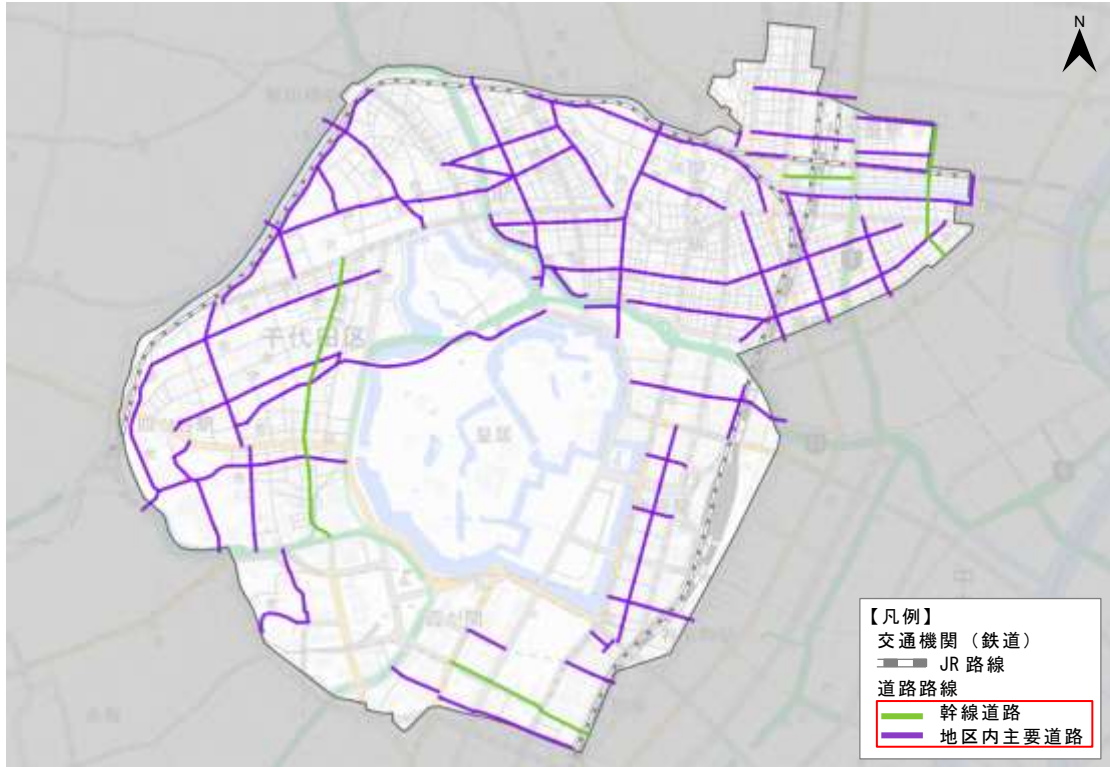


図 5-4 【指標1】幹線道路、地区内主要道路

出典:千代田区資料を基に作成

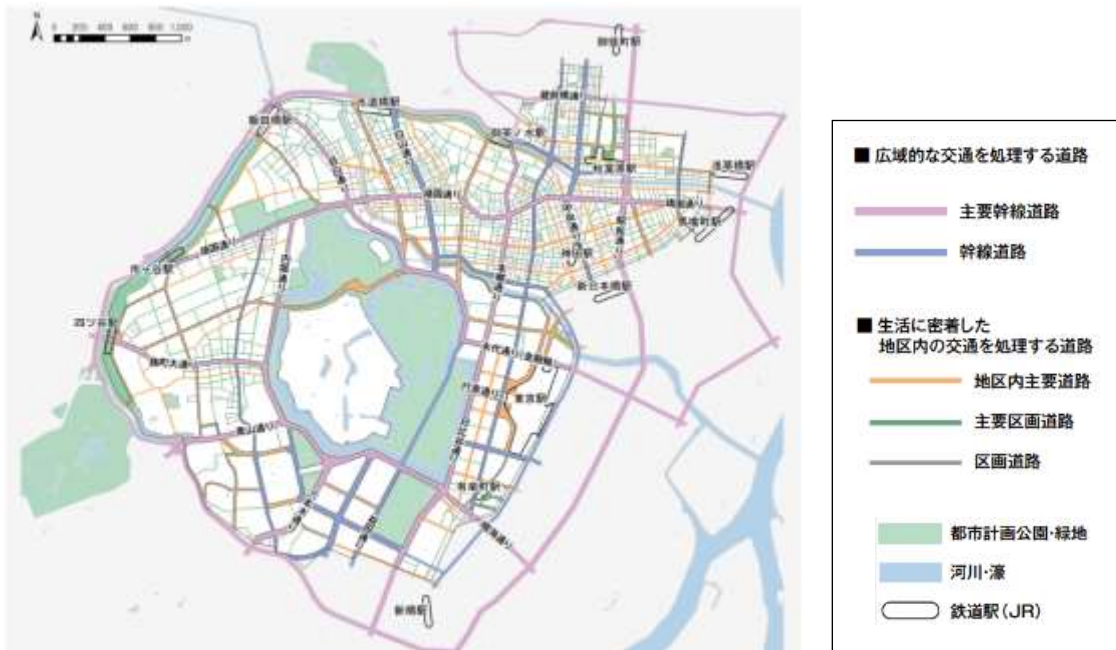


図 5-5 多様な機能を分担する道路体系の考え方(抜粋)

出典:千代田区都市計画マスタープラン(R3.5)



2) 【指標2】 回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

区内の観光施設、立寄り施設間の回遊を狙い、施設間を最短でつなぐ路線を抽出しました。隣接区の自転車ネットワーク路線との連続性も考慮しました。

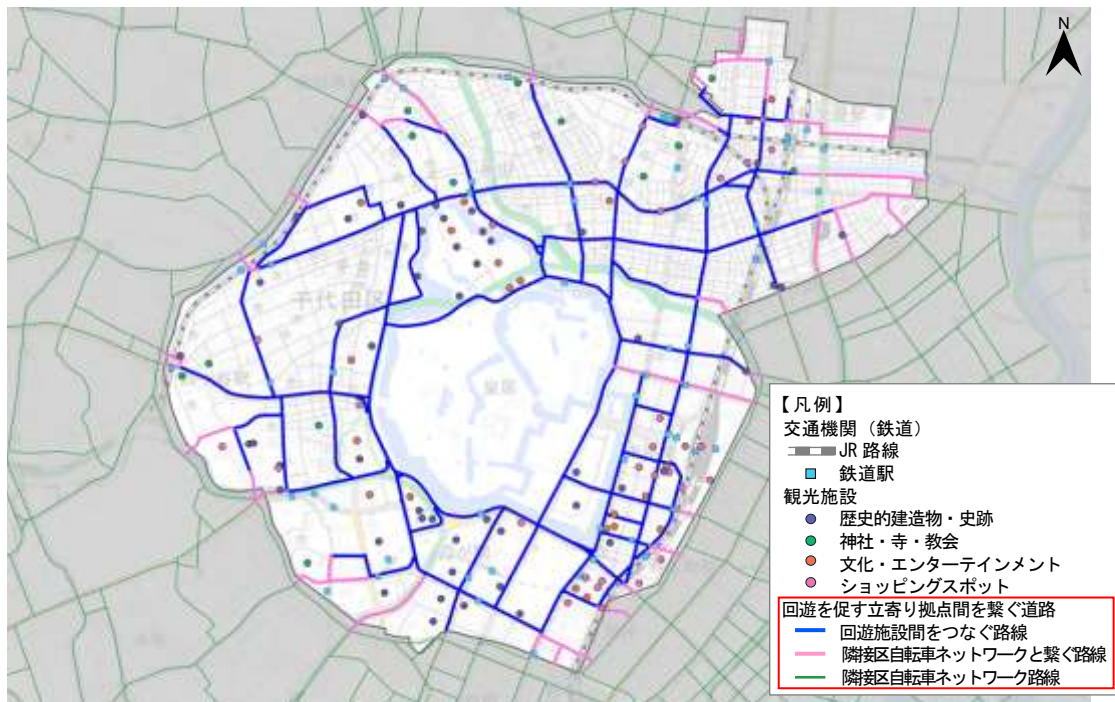


図 5-6 【指標2】回遊を促す立寄り拠点間を繋ぐ道路

出典：千代田区HP、各自治体の自転車ネットワーク計画及び整備図を基に作成

3) 【指標3】 幹線道路から生活利用が想定される施設までのアクセス道路

区内の幹線道路である国道、都道、区道（幹線道路、地区内主要道路）から、生活利用が想定される施設（病院、保育園、公共施設等）までを繋ぐ道路を抽出しました。

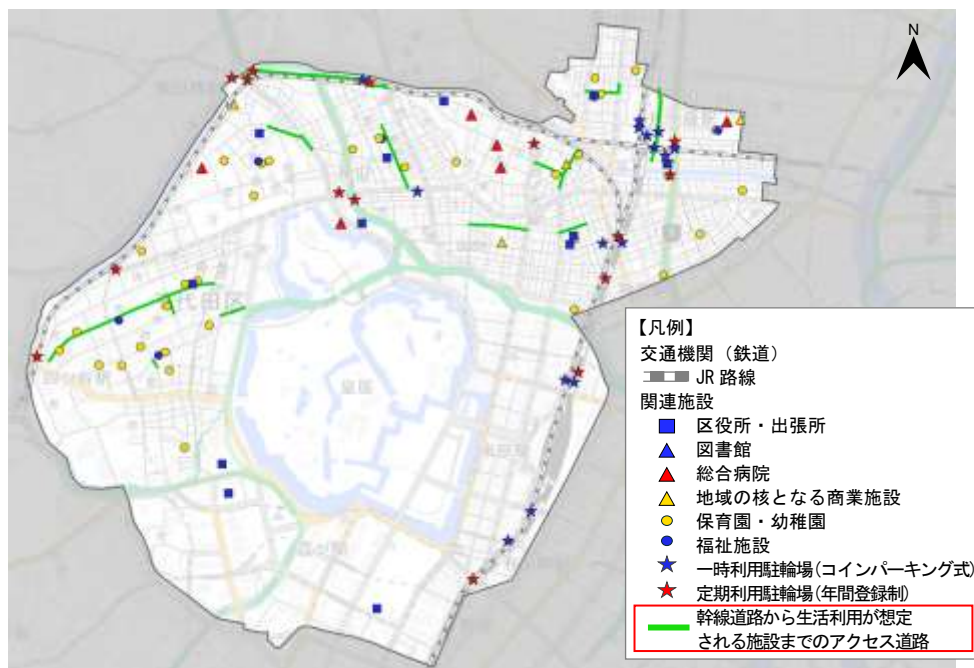


図 5-7 【指標3】幹線道路から生活利用が想定される施設までのアクセス道路

出典：千代田区HP、国土数値情報を基に作成

4) 【指標4】 通学路指定のある道路

通学路指定のある道路においては、自転車と歩行者の錯綜を防ぎ、安全性を向上させる必要があるため、自転車走行空間を確保する路線として抽出しました。

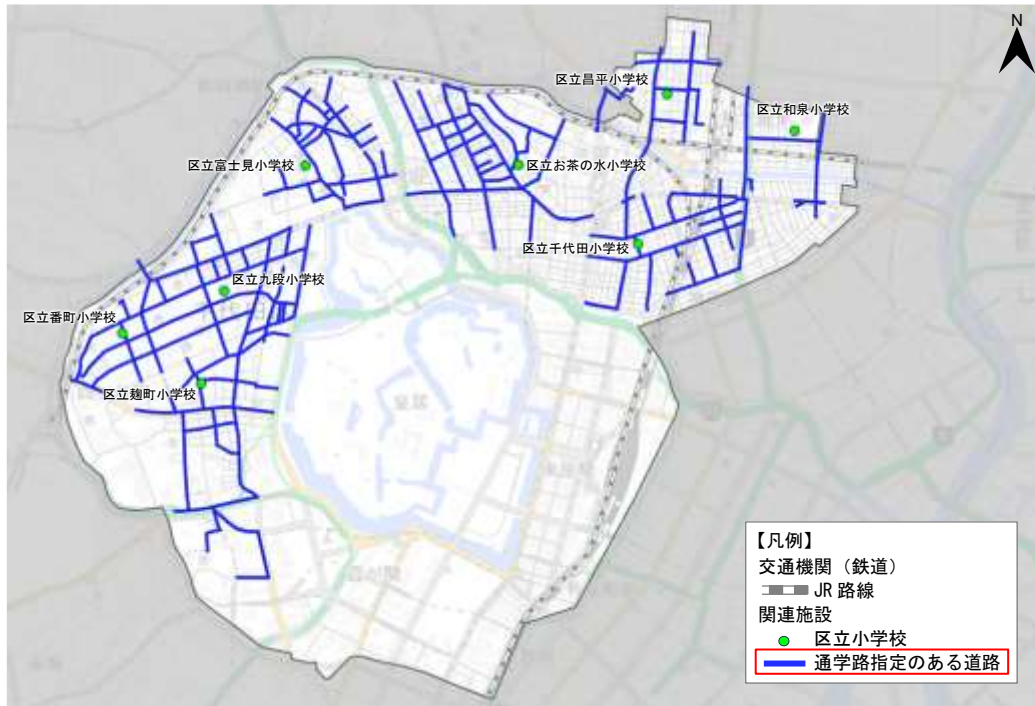


図 5-8 【指標4】通学路指定のある道路

出典：千代田区資料を基に作成

5) 【指標5】 自転車×歩行者事故が発生している区道

千代田区は自転車対歩行者事故の割合が他区に比べて多い傾向にあります。区道上での自転車対歩行者事故に着目し、事故が発生している区間を抽出しました。

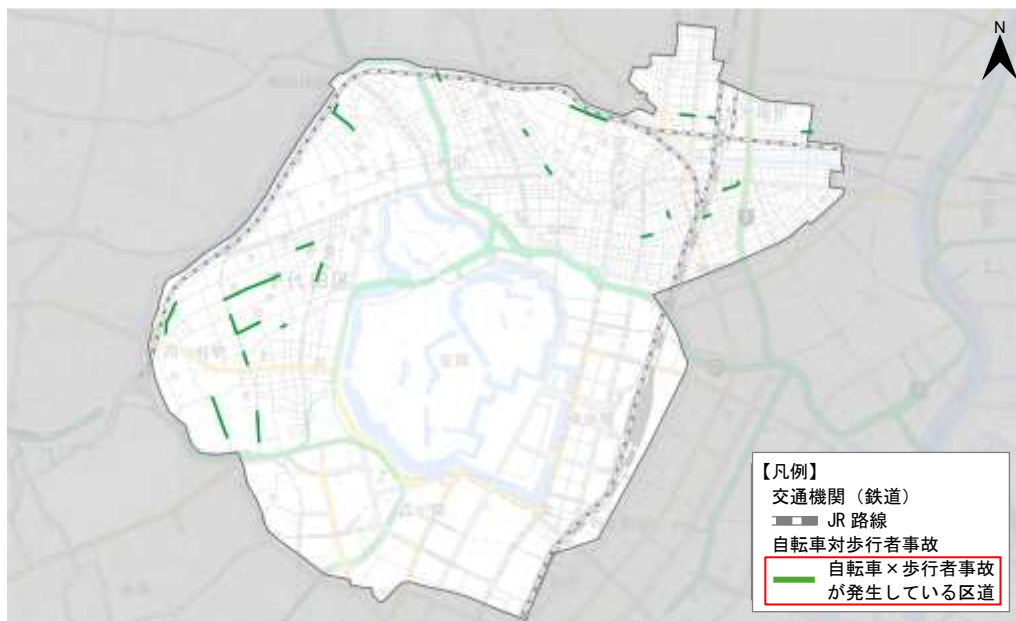


図 5-9 【指標5】自転車×歩行者事故が発生している区道

出典：R2～R5交通事故オープンデータ(警察庁)を基に作成



6) 【指標6】 車道の自転車走行空間が整備されている区間

国のガイドラインを踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在など自転車走行空間が整備されている路線を抽出しました。区道では自転車専用通行帯(自転車レーン)、車道混在(矢羽根)が整備されています。

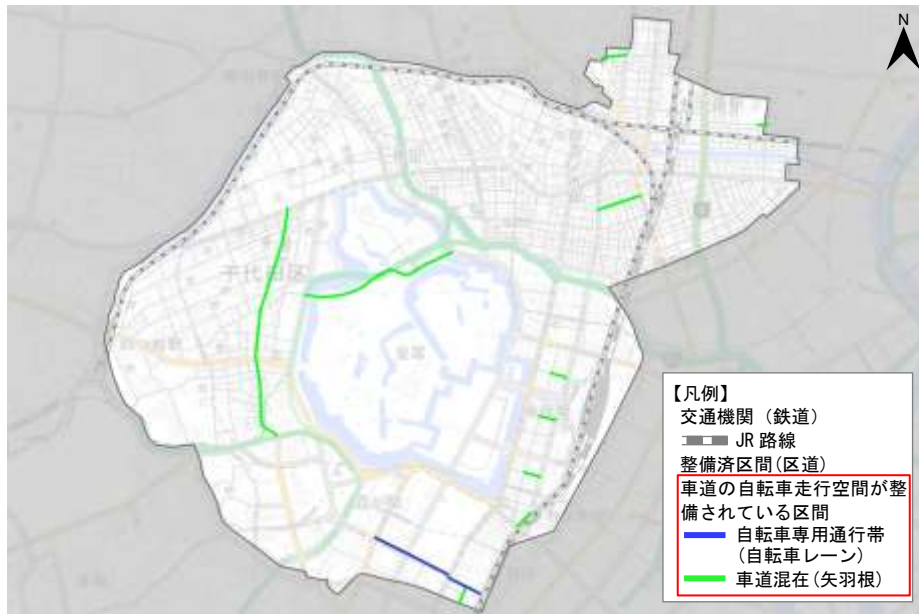


図 5-10 【指標6】車道の自転車走行空間が整備されている区間

出典:千代田区資料を基に作成

7) 【指標7】 シェアサイクルの利用が多い道路

千代田区内を走行したシェアサイクルの走行履歴データを分析し、平日・休日ともに利用頻度の高い路線を抽出しました。利用頻度が高い区間とは、シェアサイクル交通量を区間別に比較したときの偏差値が60以上の区間(上位15%程度)と定義しました。

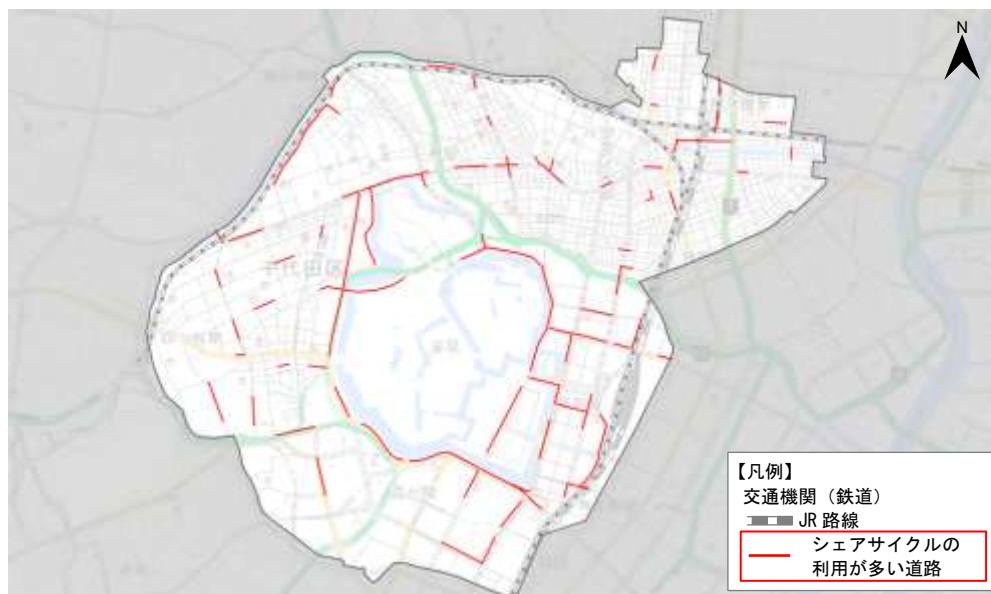


図 5-11 【指標7】シェアサイクルの利用が多い道路

出典:ドコモバイクシェアの走行履歴データ(R6.4.10~4.16)を基に作成

8) 指標1～7の重ね合わせ

指標1～7の重ね合わせ結果を図 5-12 に示します。

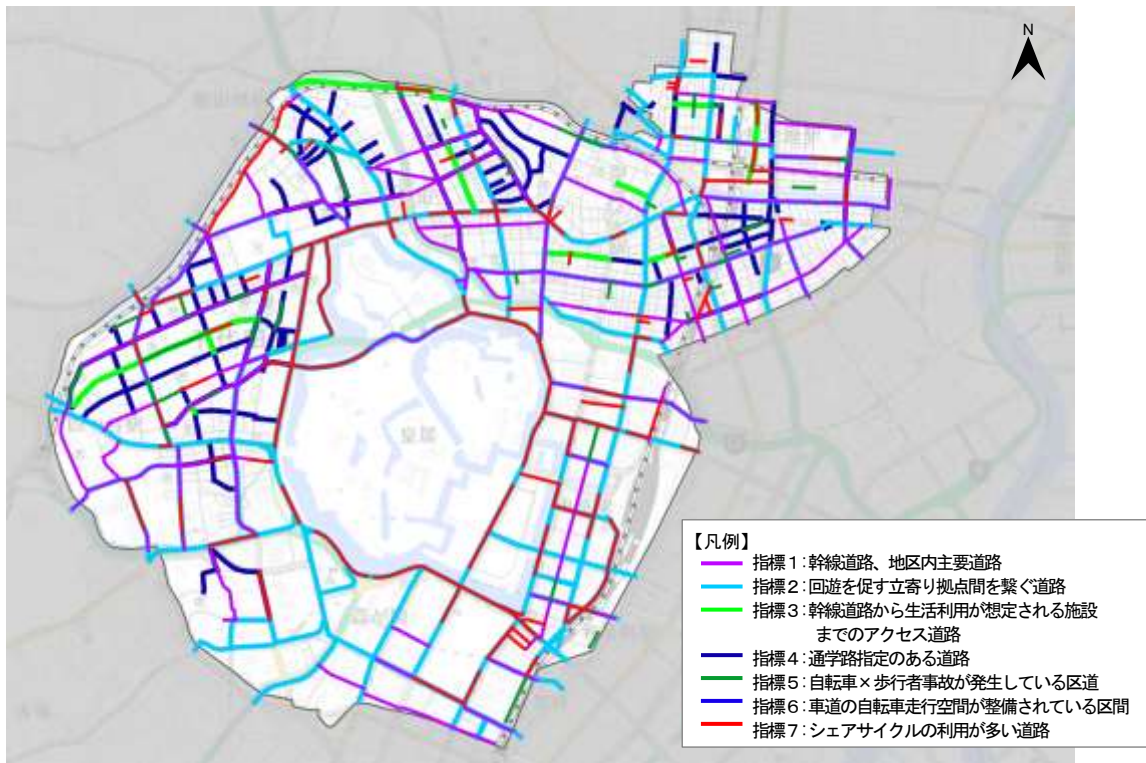


図 5-12 指標1～7の重ね合わせ結果

9) 自転車ネットワーク路線

指標1～7の重ね合わせ結果を踏まえ、複数の路線が並行する区間は代表的な路線を選定し、区全域の国道及び都道を含めたネットワークの連続性を考慮し、自転車ネットワーク路線を選定しました。これらの区間は、優先的に整備する路線として選定したものであり、今後計画期間(10年)が終了する際には、新たな自転車ネットワーク路線を検討します。また、本計画で選定されなかった路線において、安全対策が必要と判断した箇所は、路面標示による注意喚起等の対策を実施します。

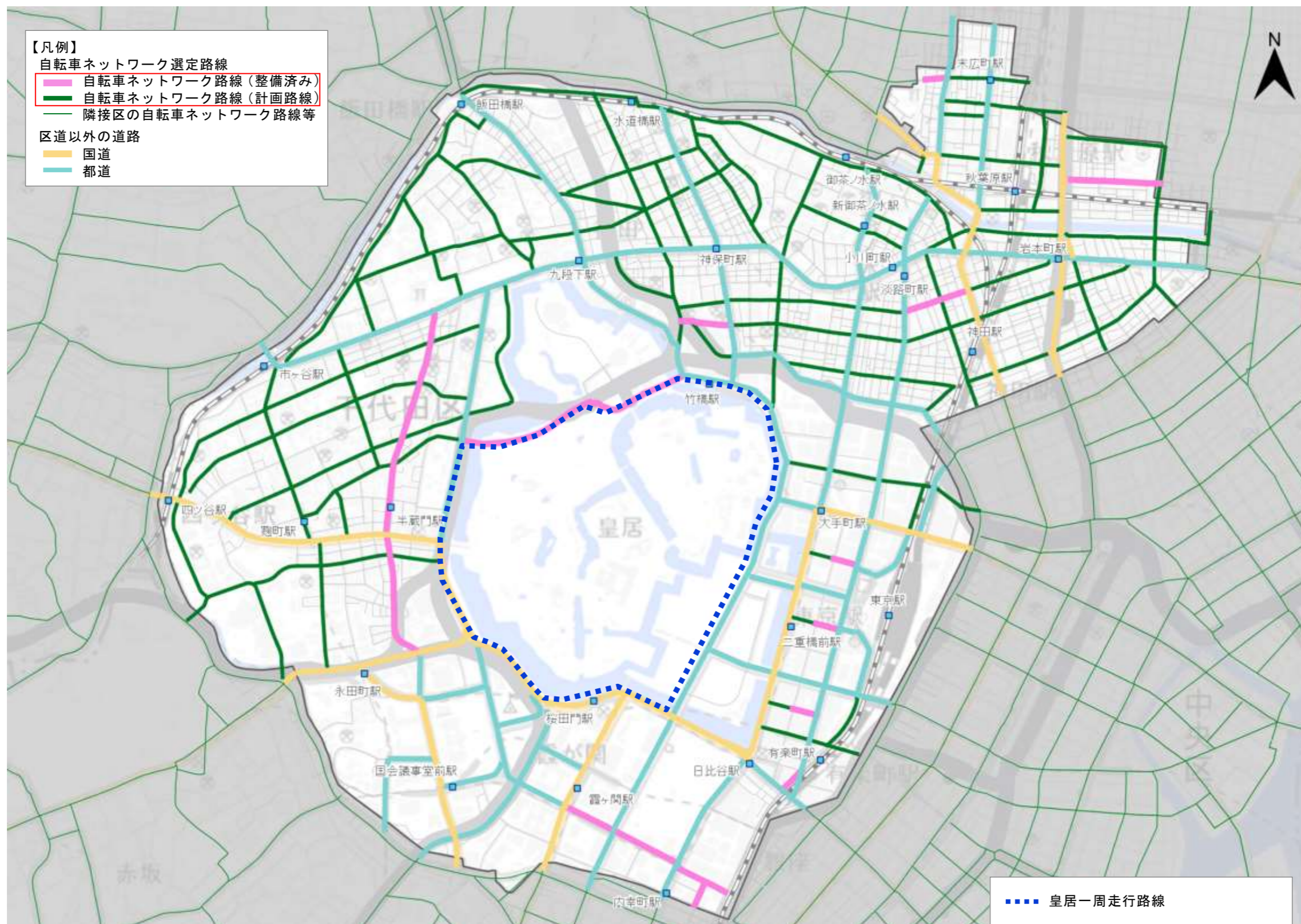


図 5-13 自転車ネットワーク路線



5.3 整備形態の選定

(1) 整備形態選定の考え方

国のガイドラインでは、自転車ネットワーク路線に選定した路線に対して、交通状況を踏まえた整備形態として、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類から選定することになっています。

千代田区における自転車ネットワーク路線の整備形態は、国のガイドラインを基本としつつ、千代田区の交通状況・規制状況・地域特性等を踏まえ、地元住民や沿道事業者、警察等とも協議の上、選定します。

| | A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路 | B A、C以外の道路 | C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路 |
|--------------------|---------------------------------|---------------|--|
| 自転車と自動車の分離 | 分 離 | | 混 在 |
| 整備形態 ^{※2} | 自転車道 (構造物による) | 自転車専用通行帯 | 車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起) |
| 目安 ^{※3} | 速度が50km/h超 | A、C以外の道路 | 速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下 |

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 5-14 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(R6.6)

1) 自転車道

自転車道は、自動車の走行空間や歩道と物理的に分離させた整備形態です。

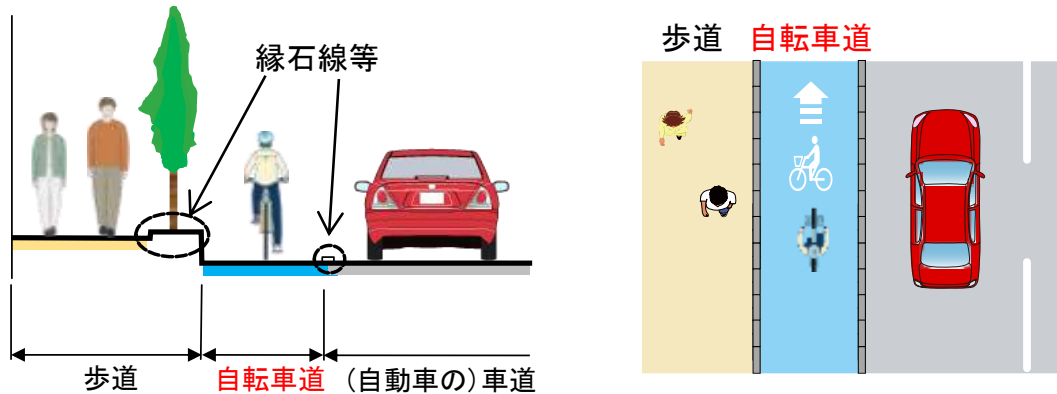
自転車道は、縁石線又は柵、その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分です。(道路構造令第2条第2号)。

自転車道は一方通行とすることが推奨されています。

自転車道が整備された区間では、自転車は自転車道を通らなければなりません。

特定小型原動機付自転車は自転車道を通ることができます(自動車が通行する車道も通行することができます)。

■整備イメージ



■道路標識

自転車専用
(325の2)



自転車一方通行
(326の2-A,B)



■整備事例



<神奈川県川崎市>

図 5-15 自転車道の整備イメージ

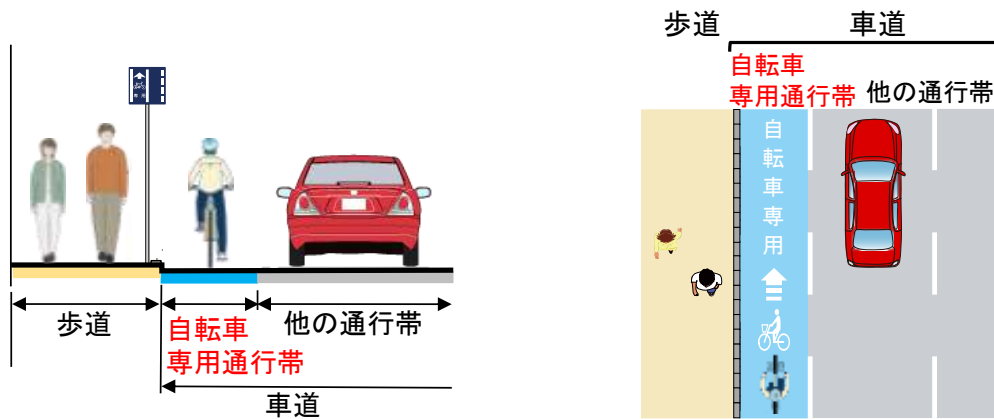


2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定により、道路標識等で指定された自転車が通行しなければならない車両通行帯であり、一般原動機付自転車（原付、モペットなど）に該当する車両は通行することができません。

自転車専用通行帯を通行する自転車は自動車と同様に一方向にしか通行できません。自転車と特定小型原動機付自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければなりません。

■整備イメージ



■道路標識

- ①専用通行帯(327の4)
- ②普通自転車専用通行帯(327の4の2)



■整備事例



<千代田区>

図 5-16 自転車専用通行帯の整備イメージ

3) 車道混在

車道混在は、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する、歩行者と空間的に分離された形態のことです。

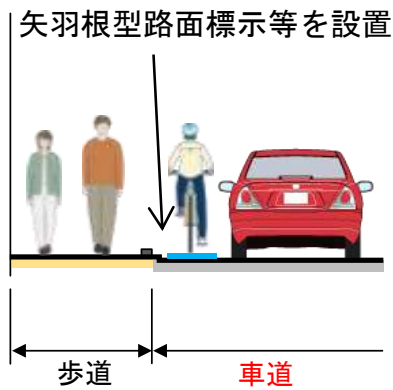
本計画の自転車ネットワーク路線に指定された路線で、路肩幅1.5m未満の狭い区間を位置づけています。

道路標識や道路標示で定められたものはないことから、車道左側に矢羽根などを用いて自転車の通行位置を明示し、自転車の車道左側通行を促すとともに、自動車に対して注意喚起を図ります。

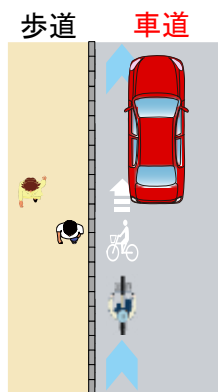
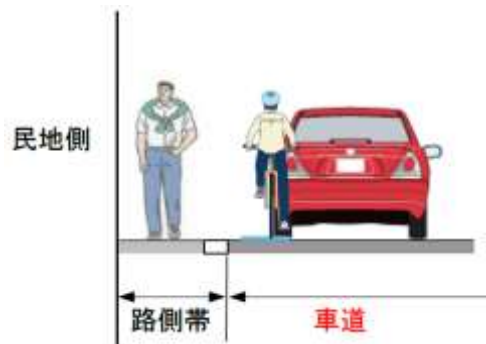
自転車と特定小型原動機付自転車は、車道の左側を通行しなければなりません。

■整備イメージ

＜歩道がある場合＞



＜歩道が無い場合（路側帯がある場合）＞



■道路標識

無し

■整備事例



＜千代田区＞

図 5-17 車道混在の整備イメージ



(2) 特定小型原動機付自転車の通行位置

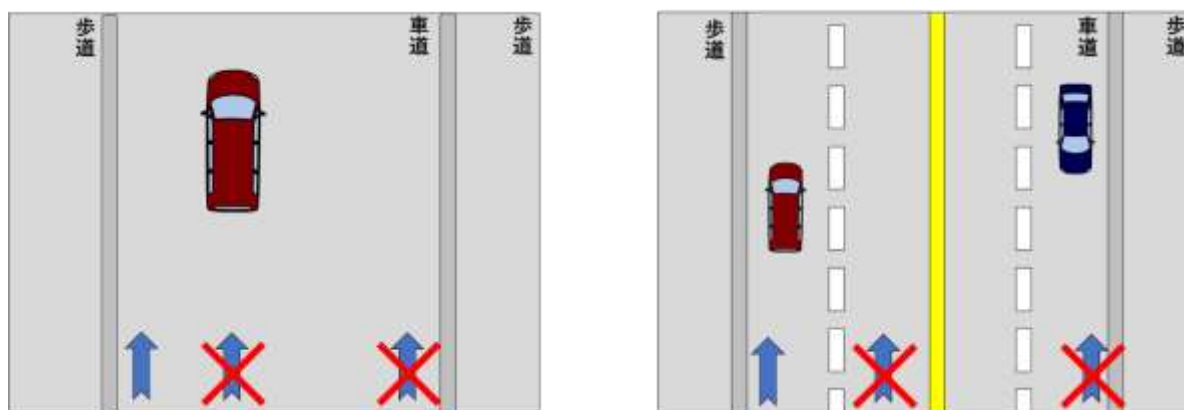
特定小型原動機付自転車は、車道と歩道又は路側帯の区分があるところでは、車道を通行しなければなりません。道路は原則として左側端に寄って通行しなければなりません。(図 5-18 の(a))

自転車道が整備された箇所は、自転車道も通行することができます。車道も通行できます。自転車は自転車道を通行しなければなりません、特定小型原動機付自転車は車道も通行できる点が異なります。(図 5-18 の(b))

自転車専用通行帯が整備された箇所は、自転車専用通行帯を通行しなければなりません。(図 5-18 の(c))

特定小型原動機付自転車が通行しなければならない位置は、自転車と類似しています。自転車道や自転車専用通行帯を整備すると特定小型原動機付自転車も安全・安心に通行できる空間が整備されます。

(a) 車道と歩道が区分された道路



(b) 自転車道が整備された道路



(c) 自転車専用通行帯が整備された道路



図 5-18 特定小型原動機付自転車の通行ルール

出典：警察庁HPを参考として作成

5.4 整備優先度の設定

(1) 整備優先度の考え方

計画期間内で、計画的・効率的に自転車ネットワーク路線の整備を図るため、整備の優先度をつけ、高い区間からの整備を進めていきます。


まず、千代田区では、小学校の通学路と自転車対歩行者事故が発生した箇所及び自転車利用が多い区間※について、早期に歩車分離が求められる路線であるため、優先整備路線としていきます。

次に、整備済み区間との連続性を確保することでネットワークとしての効果をより一層高めることが可能となることから、整備済み区間(約4.8km)と連続する区間についても優先整備路線とすることで、利用者に使われやすい自転車走行空間の構築を図ります。

本計画では、上記で定めた優先整備路線を計画の中間年である2030年度をめどに整備を進めます。残りの区間については、2035年度までの整備完了を目指します。

なお、整備にあたっては、各路線の現状や交通事故の発生状況等を踏まえながら進めます。

表 5-2 整備優先度の考え方

| 優先度 | 整備期間 | 観点 | 考え方 |
|---|-----------------------|--------------|--|
| 高い  低い | 前期 (2026年度～2030年度) | 安全性、 走行需要 | ・通学路指定のある道路 ・自転車×歩行者事故が発生している区道 ・自転車利用が多い区間※ |
| | | 連続性 | 車道の自転車走行空間が整備されている区間 |
| | 後期 (2031年度～2035年度) | - | 上記以外の自転車ネットワーク路線 |

※自転車利用が多い区間は、シェアサイクルデータを活用することで抽出



5.5 計画目標及びフォローアップの設定

(1) 計画目標の設定

区管理の区道の自転車ネットワーク路線(計画路線)である35.2kmについて、本計画の計画期間2026年度～2035年度の10年間で整備を順次進めていきます。

(2) フォローアップ及び見直しの設定

令和6年度に調査した区道の4箇所をフォローアップ箇所と設定し、定期的に観測することで評価を行います。

【対象箇所】

外神田5丁目交差点、駿河台下交差点、(仮称)飯田橋駅前交番東交差点、一番町交差点

(3) 維持管理の方針

車道混在(矢羽根)整備の路面表示などは、経年劣化により見えなくなり、自転車走行の通行位置・進行方向を明示するという目的を果たせなくなります。そのため、定期的な道路点検パトロール等で点検し、経年劣化箇所を補修していきます。



第5章

千代田区自転車ネットワーク計画



6 推進体制、計画のフォローアップ及び見直し

6.1 推進体制

計画に位置づけられた取り組みを推進するため、千代田区、国、東京都、企業、区民等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携して、将来像「誰もが安全で快適で楽しく自転車を利用することができる「自転車先進都市」の実現に向けて取り組んでいきます。

6.2 計画のフォローアップ及び見直し

10ヵ年の計画の見直し方法として、中間年である2030年度に計画の見直しを必要に応じて行います。その際、計画の進捗状況や指標の達成状況についてフォローアップを行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図ります。また、計画の見直しにあたっては、社会情勢の変化や国、東京都、区の上位・関連計画の変化等を踏まえた上で、区内での交通実態調査や区民・来訪者への自転車に関するアンケート調査結果等よりフォローアップを実施します。

表 6-1 計画のフォローアップ指標

| 個別方針 | 施策 | 指標 | 現況値 | 目標値 (10年後) | |
|--|----------------------------|---|---------------------------|----------------|----------------|
| 方針 1 移動の実現 自転車を中心とした安全・安心な移動の実現 | 1-1:自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知 | 車道通行割合 | 57% | 80% | |
| | | ヘルメット着用率 | 12% | 50% | |
| | | 自転車関連事故件数 | 177件 | 120件 | |
| | 1-2:自転車指導啓発重点地区・路線における安全対策 | ルールの順守率 原則車道通行 車道左側通行 歩道は歩行者優先 車道走行時は車道の信号機に従う 一時停止標識に従う 飲酒運転禁止 携帯電話使用禁止 イヤホン使用禁止 | | 56% (8項目平均) | 80% (8項目平均) |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 1-3:災害時における自転車活用の推進 | | | | | |
| 方針 2 交通環境の整備 快適な自転車走行空間の整備 | 2-1:快適な自転車走行空間の整備 | 自転車ネットワーク路線の整備延長 | 4.8km | 35.2km | |
| | | 車道走行環境の満足度(区民) | 24% | 50% | |
| | 2-2:駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現 | 自転車駐車場の設置 | 32箇所 | 48箇所 | |
| | | 駅周辺の放置自転車台数 | 1,578台 | 900台 | |
| | 2-3:連続的でみんなが使える移動の実現 | シェアサイクルポートの設置 | ちよくる チャイルドシート付きシェアサイクル | 98箇所 | 110箇所 |
| | | | | 4箇所 | 10箇所 |
| 駐輪環境の満足度 | | | 15.9% | 50% | |
| 方針 3 促進 楽しく健康的に移動できる自転車活用の促進 | 3-1:区内の自転車回遊の促進 | 自転車利用環境の満足度(来訪者) | 29% | 50% | |
| | 3-2:自転車を活用した健康づくりの促進 | 通勤目的の自転車の分担率(自転車のみ、自転車+鉄道の合計値) | 10% | 20% | |

千代田区自転車活用推進計画(案)

令和 8 年 3 月

編集・発行 千代田区環境まちづくり総務部環境まちづくり総務課

〒102-8688

東京都千代田区九段南 1-2-1

電話番号 03-3264-2111(代表)

二番町地区のまちづくりについて

■第3回番町次世代シンポジウム 議事要旨

開催日時：2026年1月25日(日) 午後3時～午後5時

出席者：68名

ファシリテーター：東京大学 加藤 孝明 教授

ファシリテーター補佐：東京大学大学院生 内藤 克子氏

コメンテーター(専門家)：東京大学 村山 顕人 教授

オブザーバー：日本テレビ放送網(株)

事務局：千代田区 環境まちづくり部 地域まちづくり課

プログラム：1)シンポジウムの開催趣旨

2)プログラムの説明

3)前回の振り返り

4)未来の空間をイメージする

5)エリアマネジメントの基礎知識

6)今後の予定

【議事要旨】

1 シンポジウムの開催趣旨

区から以下を説明した。

- ・本シンポジウムは二番町地区地区計画の変更手続きに伴う附帯決議に基づき地区の融和を図り、前向きに話し合える場づくりとして実施
- ・令和7年1月に開催された第1回シンポジウムでは番町地域全体の前向きな未来について議論し、同年9月に開催した第2回シンポジウムでは、これから日本テレビが計画していく中で心配事の解消や配慮に向けたリクエストを出す場として議論
- ・これらを踏まえ、今回は「前回の振り返り」、「地区計画の内容について模型を用いた立体的、視覚的な理解」、「エリアマネジメントの基本的な事項の認識共有」を目的として実施

2 プログラムの説明

ファシリテーターから、資料1により、本シンポジウムの目的や、3部で構成される本シンポジウムの各概要を説明した。

3 前回の振り返り

まず、事務局より、資料2及び3により、第2回シンポジウムのまとめ及びシンポジウム等での意見を踏まえて区から日本テレビに発出した要望書の概要を説明した。その後、ファシリテーターから、第2回シンポジウムのまとめにおける3色の色分け(緑・黄・赤色)に関して、以下の補足説明がなされた。

緑色:心配の必要が低い(解消済み)

黄色:今後の検討の中で解消(日本テレビが計画を具体化していく際に整理されていく事項)

赤色:要検討(新たな場での検討が必要となる事項)

4 未来の空間をイメージする

まず、事務局より、資料4により二番町地区地区計画の概要を説明した。その後、参加者を2つのグループに分け、会場中央に配置した模型(1/300スケール)の前で参加者・ファシリテーター・コメンテーターによるフリーディスカッションを行った。

フリーディスカッションでは、大きく以下の観点からの意見が挙げられた。

- ・地区計画において規定されている壁面ラインと建築面積・容積率の関係性
- ・広場の向きと日当たり、および一部ピロティ(上空に建物床が来る)形式となることの確認
- ・交通広場を利用するバスやタクシー、新築ビルの駐車場、キス&ライドの交通動線
- ・周辺も含めた建築物の高さと地区計画高さの最高限度

5 エリアマネジメントの基礎知識

まず、事務局より、資料5により「千代田区エリアマネジメントのすすめ」を使用しながら、資料6によりエリアマネジメントの基礎的な説明を行ったうえで、住宅地を中心に他地域におけるエリアマネジメントの多様な事例紹介を行った。

その後、コメンテーターから、参加者の地域活動への参画状況を伺ったうえで、エリアマネジメントの意義や、助走期間として現段階から考えていくことの必要性、番町の特性にあつた体制・取り組み・財源のあり方を取り入れていく必要性に関して説明がなされた。

6 今後の予定

区から、現時点では日本テレビ跡地計画の具体的なスケジュールは未定であるが、日本テレビの基本計画を説明する場として、次回シンポジウムを開催していきたいことを説明した。

以上



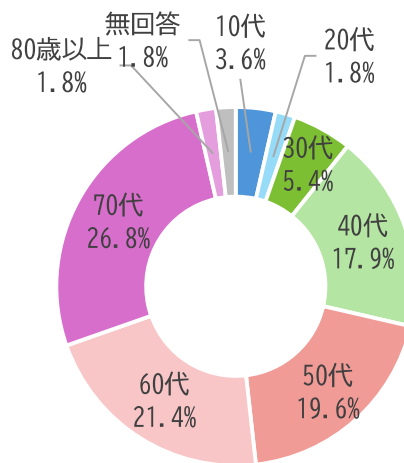
第3回 番町次世代シンポジウム アンケート

回答者総数は、 56 人である

■あなた自身のことについて

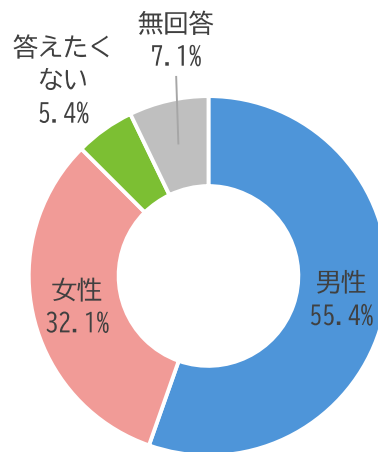
【年代】

| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 1 10代 | 2 | 3.6% |
| 2 20代 | 1 | 1.8% |
| 3 30代 | 3 | 5.4% |
| 4 40代 | 10 | 17.9% |
| 5 50代 | 11 | 19.6% |
| 6 60代 | 12 | 21.4% |
| 7 70代 | 15 | 26.8% |
| 8 80歳以上 | 1 | 1.8% |
| 9 無回答 | 1 | 1.8% |
| 計 | 56 | 100.0% |



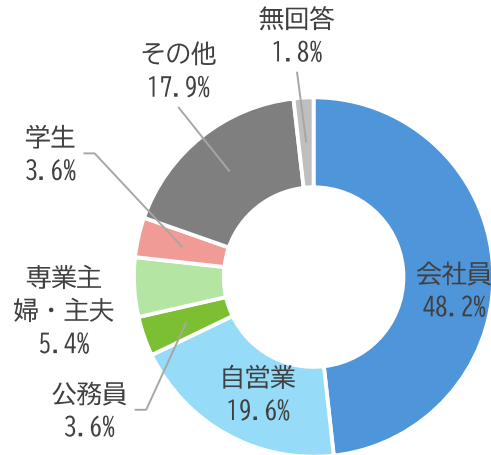
【性別】

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 1 男性 | 31 | 55.4% |
| 2 女性 | 18 | 32.1% |
| 3 答えたくない | 3 | 5.4% |
| 4 無回答 | 4 | 7.1% |
| 計 | 56 | 100.0% |



【職業】

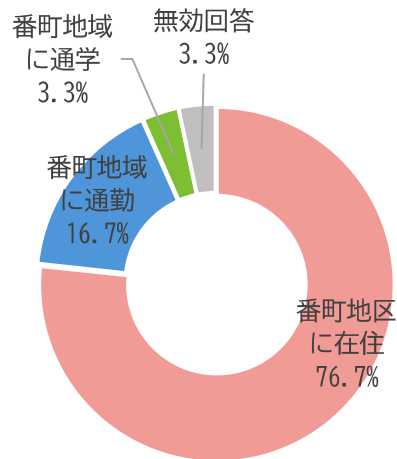
| | | 回答数 | 割合 |
|---|---------|-----|--------|
| 1 | 会社員 | 27 | 48.2% |
| 2 | 自営業 | 11 | 19.6% |
| 3 | 公務員 | 2 | 3.6% |
| 4 | 専業主婦・主夫 | 3 | 5.4% |
| 5 | 学生 | 2 | 3.6% |
| 6 | その他 | 10 | 17.9% |
| 7 | 無回答 | 1 | 1.8% |
| 計 | | 56 | 100.0% |



【番町との関わり】

複数回答ありで集計

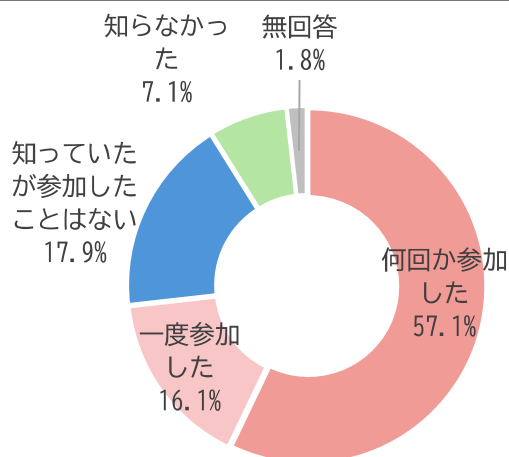
| | | 回答数 | 割合 |
|---|---------|-----|--------|
| 1 | 番町地区に在住 | 46 | 76.7% |
| 2 | 番町地域に通勤 | 10 | 16.7% |
| 3 | 番町地域に通学 | 2 | 3.3% |
| 4 | 無効回答 | 2 | 3.3% |
| 計 | | 60 | 100.0% |



■これまでの番町地区の説明会等の参加について

Q1 番町地域でこれまでに開催された説明会やオープンハウス、シンポジウム等に参加したことはありますか。

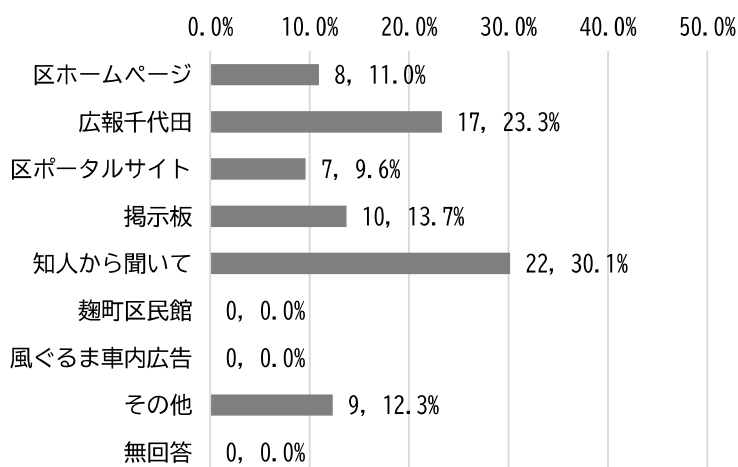
| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 1 何回か参加した | 32 | 57.1% |
| 2 一度参加した | 9 | 16.1% |
| 3 知っていたが参加したことはない | 10 | 17.9% |
| 4 知らなかった | 4 | 7.1% |
| 5 無回答 | 1 | 1.8% |
| 計 | 56 | 100.0% |



■本日のシンポジウムについて **複数回答ありで集計**

Q2 本日のシンポジウムを知ったきっかけをお教えてください。

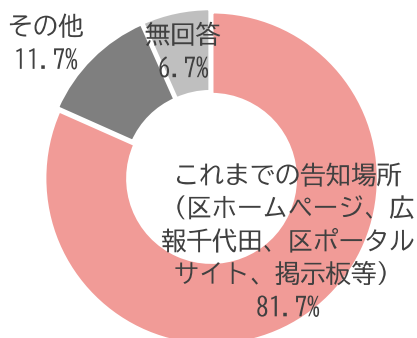
| | 回答数 | 割合 |
|------------|-----|--------|
| 1 区ホームページ | 8 | 11.0% |
| 2 広報千代田 | 17 | 23.3% |
| 3 区ポータルサイト | 7 | 9.6% |
| 4 掲示板 | 10 | 13.7% |
| 5 知人から聞いて | 22 | 30.1% |
| 6 麴町区民館 | 0 | 0.0% |
| 7 風ぐるま車内広告 | 0 | 0.0% |
| 8 その他 | 9 | 12.3% |
| 9 無回答 | 0 | 0.0% |
| 回答者数 | 73 | 100.0% |



■本日のシンポジウムについて複数回答ありで集計

Q3 本日のシンポジウム等の募集情報はこういった場所で告知されると便利だと思いますか。

| | | 回答数 | 割合 |
|---|--|-----|--------|
| 1 | これまでの告知場所（区ホームページ、広報千代田、区ポータルサイト、掲示板等） | 49 | 81.7% |
| 2 | その他 | 7 | 11.7% |
| 3 | 無回答 | 4 | 6.7% |
| | 計 | 60 | 100.0% |



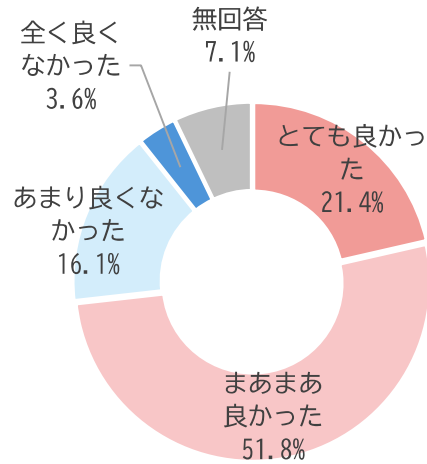
その他（自由意見）

今後望まれる告知としては、以下の方法の提案があった。

- ・セブンイレブン等の地域店舗でのチラシ配布
- ・ホームページ上のより分かりやすい掲載
- ・住民へのポスティング

Q4 本日のシンポジウムの満足度をお教えてください。

| | 回答数 | 割合 |
|-------------|-----|--------|
| 1 とても良かった | 12 | 21.4% |
| 2 まあまあ良かった | 29 | 51.8% |
| 3 あまり良くなかった | 9 | 16.1% |
| 4 全く良くなかった | 2 | 3.6% |
| 5 無回答 | 4 | 7.1% |
| 計 | 56 | 100.0% |

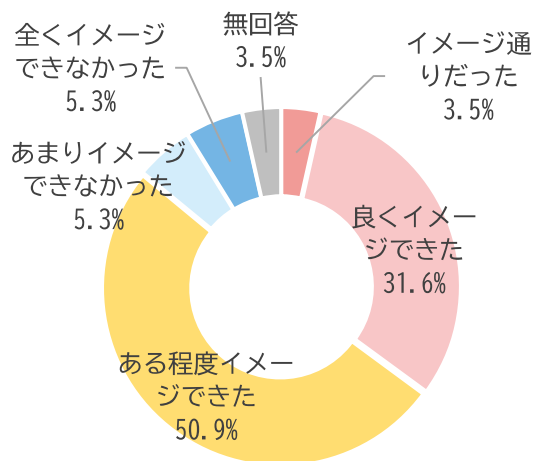


自由記述（概要）

模型の活用や専門家による進行により理解しやすくなった、初参加でも状況把握の機会になったなど、運営面を前向きに受け止める声が見られました。一方で、同じ参加者の発言が長く続いたこと、日テレからの直接回答がなかったこと、当初からの心配事が解消されないまま次の段階に進むように見えることへの懸念の声も見られました。

Q5 未来の空間はイメージできましたか。 **複数回答ありで集計**

| | 回答数 | 割合 |
|-----------------|-----|--------|
| 1 イメージ通りだった | 2 | 3.5% |
| 2 良くイメージできた | 18 | 31.6% |
| 3 ある程度イメージできた | 29 | 50.9% |
| 4 あまりイメージできなかった | 3 | 5.3% |
| 5 全くイメージできなかった | 3 | 5.3% |
| 6 無回答 | 2 | 3.5% |
| 計 | 57 | 100.0% |

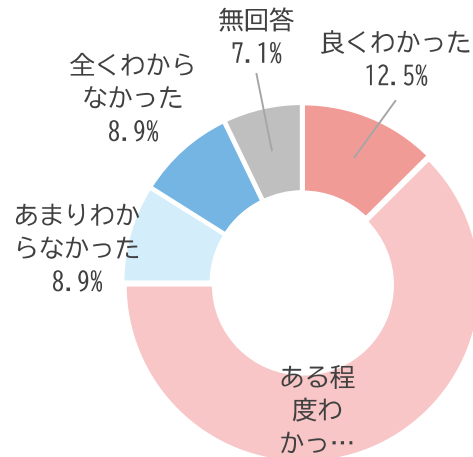


自由記述 (概要)

模型により、建物の高さや広場との位置関係、歩行者目線での見え方など、これまでより具体的にイメージできたという声が見られました。一方で、ビル風・交通量など、生活への影響は模型だけでは十分に把握できないという意見もありました。空間の形は見えやすくなったものの、生活環境への影響は別途の説明や検討が必要であるとの声もありました。

Q6 エリアマネジメントの基本的な事項について理解できましたか。

| | 回答数 | 割合 |
|--------------|-----|--------|
| 1 良くわかった | 7 | 12.5% |
| 2 ある程度わかった | 35 | 62.5% |
| 3 あまりわからなかった | 5 | 8.9% |
| 4 全くわからなかった | 5 | 8.9% |
| 5 無回答 | 4 | 7.1% |
| 計 | 56 | 100.0% |

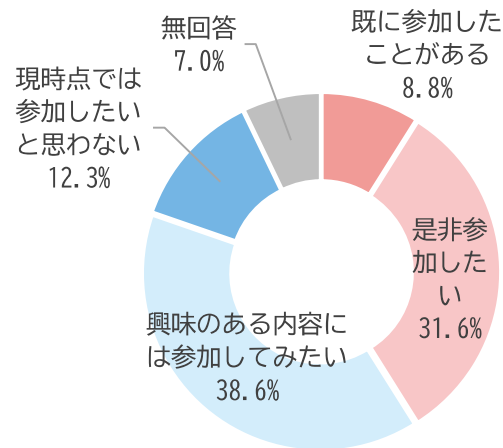


自由記述（概要）

事例紹介を通じて、エリアマネジメントの基本的な考え方や役割への理解が進んだという声が見られました。一方で、番町のような地域での必要性、住民負担やイベント偏重への心配の声も見られました。

Q7 イベントに限らず、地域の価値向上を目標とするエリアマネジメントに参加したいと感じましたか。

| | 回答数 | 割合 |
|--------------------|-----|-------|
| 1 既に参加したことがある | 5 | 8.8% |
| 2 是非参加したい | 18 | 31.6% |
| 3 興味のある内容には参加してみたい | 22 | 38.6% |
| 4 現時点では参加したいと思わない | 7 | 12.3% |
| 5 無回答 | 4 | 7.0% |
| 計 | 56 | 98.2% |

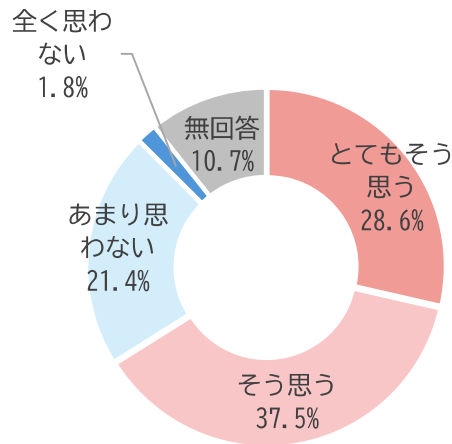


自由記述（概要）

住民や企業が協力して地域を良くしていくために関わりたい、内容次第で参加したい、若い世代や子育て世代も巻き込んだ活動を期待したいといった前向きな声が見られました。一方で、負担の大きさへの懸念、番町では賑わいやイベントを求めている、エリアマネジメント自体が不要ではないかという疑問の声も見られました。

Q8 地域をよりよくしていくため、多様なメンバーと意見交換を行う場が番町地域に必要と感じましたか。

| | 回答数 | 割合 |
|-----------|-----|--------|
| 1 とてもそう思う | 16 | 28.6% |
| 2 そう思う | 21 | 37.5% |
| 3 あまり思わない | 12 | 21.4% |
| 4 全く思わない | 1 | 1.8% |
| 5 無回答 | 6 | 10.7% |
| 計 | 56 | 100.0% |



自由記述 (概要)

多様な住民が顔を合わせて意見交換する場は必要だという声
 が一定数見られました。一方で、場を設けるだけでなく、発言
 の偏りを防ぐこと、若い世代や子育て世代も参加しやすい設
 計、多様な住民の意向を尊重した進め方を求める声が見られま
 した。

Q9 Q8で「とてもそう思う」・「そう思う」とお答えした方に伺います。意見交換の方法について、ご意見があれば教えてください。

自由記述（概要）

定期開催、オンライン活用、中立的な進行、事前の意見整理、若い世代の参加機会、検証と改善を目的としたレビューの場など、継続的かつ建設的な対話の仕組みを求める提案が見られました。

Q10 今回のシンポジウムを踏まえ、改めて思い描く番町地域の将来像などがあれば教えてください。

自由記述（概要）

静かな住宅地・文教地区としての落ち着きや品格を守りたいという声が見られた一方で、駅周辺には一定の活気があってもよい、若い世代が関わりやすい地域にしたい、住民と働く人が安心して過ごせる地域にしたいといった声も見られました。

※本概要の自由記述欄については、参加者から寄せられた多様な意見について、今回のシンポジウムを通じて参加者がどのような点を評価し、どのような点に課題や懸念を感じているかが分かるよう、主な論点ごとに整理したものです。個々の意見の強弱や長短を含む詳細については、自由記述の詳細版をあわせてご参照ください。

※お申込みの際に同意いただいた「番町次世代シンポジウムの進め方に関するルール」に反すると判断した回答や、設問に無関係なご意見については掲載しておりません。

第3回番町次世代シンポジウム アンケート自由記述部

| | |
|----|--------------------------------------|
| Q2 | 本日のシンポジウムを知ったきっかけをお教えてください。その他（自由意見） |
| | 広告が新聞と一緒に |
| | ポストに参加の案内のチラシ |
| | メール |

| | |
|----|---|
| Q3 | 本日のシンポジウム等の募集情報はこういった場所で告知されると便利だと思いますか。 その他（自由意見） |
| | セブンイレブンでビラをまく |
| | ホームページのもっと分かりやすい場所が必要 |
| | 住民へのポスティング（チラシなど） |

| | |
|----|---|
| Q4 | 本日のシンポジウムの満足度をお教えてください。 1：とても良かった 2：まあまあ良かった 3：あまり良くなかった 4：全く良くなかった ⇒そのように感じた理由 |
| 1 | 前向きな方向に向いているようで良いと思いました |
| 1 | ・模型により、計画への理解が深まった ・エリマネを議題に挙げていただいて住民の心配事にフォローする区の姿勢を感じた。 |
| 1 | 今回初めて参加したので状況を知る機会になった。 |
| 1 | 住民の方々から多様な意見を聞くことが出来た。 |
| 1 | 東大の先生の司会で進行まで進んで日テレ関係者、千代田区の方々の説明もとても分かりやすかった。 |
| 1 | 模型説明が具体的でよかった |
| 1 | 実現するのか疑問だったが、モデルや会話で少し具体像が見えた |
| 1 | 模型がすごい。感覚的によくわかり良かったと思います。説明して下さった加藤先生、村山先生のお話がとてもわかりやすくご回答も親身でおだやかな印象で全体的に親しみやすくとても良かったと思います。区のご説明も真摯な印象で分かりやすかったです。 |
| 2 | 未来の空間イメージ、エリアマネジメント |
| 2 | もっと二番町全体、番町全体の未来の姿を皆で考察できればと思います。（日テレの話ばかりではなく） |

| | |
|---|---|
| 2 | 模型を使って説明されたのでイメージが良くわかった。 |
| 2 | 今までシンポジウムでどんなことが行われているのかも知らなかったが、地域のことをよく知れる場ということを認知できたから |
| 2 | 模型も良かった。 |
| 2 | ファシリテーターの加藤教授が進行することで参加者の質問も感情的にならずに良かったと思いました。 |
| 2 | 模型によりおおよそのイメージがわかった→圧迫感を感じる |
| 2 | 合意形成が少しずつであるが、出来つつある。参加者の尽力 |
| 2 | 和やかな雰囲気が進められた |
| 2 | ・模型が分かりやすかった ・質問を丁寧に受けてくれた |
| 2 | 模型が掲示されたこと。エリアマネジメントについて言及されたこと |
| 2 | いろいろな意見があっっておどろいた。すべてが日テレさんに回答を求めているように感じ、説明の仕方の工夫が必要なのかと思った。子どもの通学路に関しては、各校のPTAがいつも話し合っていますが強風の話は番町、九段、麴町小学校から出たことがなくPTAに話してほしいと思った。その他も道路なら警察に問い合わせしたら良いのでは?と思った。 |
| 2 | 先生方の解説やファシリテートが大変勉強になりました。住民の中に、意見がこのシンポジウムの目的と異なるものも多く、戸惑った。 |
| 2 | 今回はほぼ時間通りに進行されていたのは良かった。エリマネについての説明も分かりやすかった。 |
| 2 | 今日初参加のため地区計画の現状を知ることが出来ました。 |
| 2 | 様々な立場からの意見が聞けて有意義な時間だった。 |
| 2 | 納得できる回答を日テレ一次提出前に出してほしい。その打合せの必要を感じ計画してほしい。 |
| 2 | 区のお考えが整理できました。 |
| 2 | 高さや地区計画の前提を共有できた点は有意義でした。しかしながら完成後の運用（ゴミ、駐輪、騒音、人流）についていつまでにどのKPIで誰が責任主体として改善するのかが分からず課題が残っていると感じました。付帯決議の真意に沿わない勉強会・話し合いになっている+今のやり方は区が住民にあまりにも負をおわせている構図であり残念です。 |
| 2 | 計画を遅らせることだけにつとめて発言している人の多さに驚いた |
| 2 | 同じ方が何回も質問していて時間がとられてもったいない。 |
| 3 | 日テレの計画がない |
| 3 | 説明頑張ったのは良かったけど、あまりにも個人の意見が長すぎて時間勿体ない |
| 3 | これまで出た内容のむしがえしが多く、するべき議論をする時間がなくなっている。 |
| 3 | ・具体的な話が出なくてよく分からなかった。 |

| | |
|---|---|
| 3 | <p>住民の不安が解消されていないにもかかわらず、今回の議論では前回議論したものは議題としないというような進め方。区や日本テレビがこのシンポジウムをアリバイとして利用し、あたかも住民の不安は解消されたという前提で話を進めていくことに疑問を感じた。</p> |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 同じ人の発言が何回もあり、多くの人の意見が聞くことが出来ない ・ 発言の回数と時間を制限し、ルールを守れない方は退席していただいた方がいいのではないか |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰でも発言できる形はよかった。(第 1 回のようなグループワークだと無理にまとめなければならない。少数意見が拾われにくい。第 2 回のように前に出るのは勇気がある) ・ 日テレに回答をさせなかったのは不自然だった。どうしてかの説明もなかった。直接話し合わないと会の意味がないのではないか。 ・ 資料を沢山いただけしたのはよかった。ただ、第 1 回は日テレ計画のことではなく、参加者も番町住民以外の方が入っており、必要ないと思う。第 2 回のまとめが重要だが、縮小されていて読みにくかった。また、これだけのボリュームのものを渡されてもその場では読み切れない。説明をいただいて、帰って読み、再度話し合う場が必要だと思った。 ・ 今回、配布された資料に第 2 回の結果が色分けされていたが、コメントや色分けが住民の感覚と違うところがあった。一般論やファシリテーターからではなく、事業者の回答がほしい(基本計画に「できませんでした」などと盛り込まれてしまう前に)。 ・ また、第 2 回では懸念が解消できなかったとする割合が 4 割近くもあった。日テレも含め、日テレの基本計画が出される前に、関係者全員でやり取りをできる機会が持たれるべきだと思う。 ・ 日テレ跡地問題について、「日テレ沿道まちづくり協議会」とか「〇〇振興会」「番町の町並みを守る会関係者」などとの関係のない一般住民は、第 2 回シンポジウムで初めて日テレ、区、都計審委員と話ができた。 <p>上記のいずれかと話したことがある方でも、関係者、住民が揃っている中で話したり聞いたりする機会は初めてだった。これで基本計画に移るのは早すぎる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に 10 年続いているスタジオ棟の風の対策については日テレから前回は今回も回答がなく、信頼がますます薄らいでしまっている。スタジオ棟周辺の風については住民の間で非常に不満が強いので、早く回答がほしい。ビルの形態によって異なる、漠然と「対策をします」などと言うが、それなら今の段階で様々な形を前提としたシミュレーションや可能な対策を示してほしい。たとえば、今の環境影響調査では日テレ通りの日テレの向かい側の風がひどくなるが、樹を植える余地はない。スタジオ棟横より通行量の多いところであり、住民や通勤者への影響が大きい。命のもかかわることなので、早急に答えがほしい。 |

| | |
|---|---|
| | <p>・第2回のまとめには「番町の森の使い方は非常によく」とあるが、住民の実感とは異なる。焚き火については健康被害が出たことが議会で問題になり、都計審でも報告された。「番町の森」では、火気、騒音、などが禁止されているが、イベントはこれらを許可している。企業の都合で許可されるのか。「街区公園並み」として認められたのだから、公園でできるものにとどめてもらいたい。日テレは赤坂のようなイベントはしない、と緩い基準にしているが、もともと番町には土日のイベントなどなく、土日が静かなのが価値のひとつだったので、どんな規模であれ違和感がある。やれば人は集まり、来た人に聞けば楽しいと言うだろうが、そうしたこと(それを持ち込んだ日テレ)が地区を二分してしまっている。</p> <p>◎日テレの調査不足を感じます</p> <p>①番町住民が kiss and ride をすることはありません。番町のどこからも鉄道の駅に7分以内で行けるからです。番町はほとんどがマンション住民ですが、駐車場から車を出しているうちに駅に着けてしまいます。</p> <p>・逆に番町住民が麴町駅で降りてタクシーを利用することもまずありません。強いて言えばタクシーを利用するのは JR の市ヶ谷か四谷からです。以上の理由で交通広場はあまり意味がありません。</p> <p>②女子学院との面談の記録に「女子学院にないそうなのでプールはどうか」と持ち掛けたと聞きましたが、二番町から歩いて行けるとところに区営のプールが2箇所にあります。(シンポジウムが行われた建物の中に一つ、日テレのすぐ近くに一つ)</p> <p>③第2回シンポジウムで「スタジオ棟横の風がひどい」と言われた方がいたのに対し、日テレの方が「知らなかった」とおっしゃいました。</p> <p>④子どもの遊び場は今と違って冬は日陰になり風も強くなるが、夏は日陰になりよいのではとの意見もありましたが、最近の夏はそこに行くまでの道が異常に暑く、子どもはやって来ません。</p> <p>地域事情を把握していないままで基本計画を作ると、出戻りになり、日テレも資金を無駄にってしまうと思います。</p> |
| 4 | <p>心配事は何も解決されず、日本テレビが計画を出してからでない議論できないというのは理解できない</p> |
| 4 | <p>都市計画審議会、「(付帯)決議」を以って、千代田区当局に対し地区の融和を図るため実施を要請している事項の第一「(1)事業の具体化に当たっては、地区内の融和に向けて事業者・関係住民・関係機関などとともに真摯な努力を重ねること。」を中断されてしまうことが明らかになったから。</p> <p>その理由は、以下の通り：</p> <p>①アンケート結果では、「第2回シンポジウムは心配事の解消につながったか?」に対して、心配事は、「解消された」とした人は7.1%、解消されていないところがあると感じている人は78.6%(40.1+21.4+16.7)であったにも拘わらず、懸念事項の検討・協議を継続せず、次回シンポジウムでは日テレの基本計画を説明させるとの区当局の説明・回答が繰り返された。78.6%の人に解消されない心配事を抱えさせなが</p> |

ら、日テレの基本計画が出てくるのを待たせることは、地区住民を二分するような事態の継続に他ならない。「4. 心配事の解消議事要旨別紙資料 2」で、「心配の必要が低い」とされた心配事の中には、「心配事への見解」として、ファシリテーターなどからの、二番町の実情・実態を捨象した表面的な一般論を挙げて、解消方向の色分けの理由のような表現が含まれており、心配事として、検討・協議を続ける必要のある項目が残っている。

②環境影響についての心配事は、区は、日テレの基本計画が出てこないとこれ以上の話ができないと繰り返していることは、納得できない。当日一般参加者から述べられた意見に、耳を塞がず、聞き流さず、ご意見として承るだけでなく、言われていることを虚心坦懐に聞き取って、対応に取り組んで欲しい。さもないと、附帯決議に沿った対応を行っていないことになり、地域の二分状態は解消に向かわない。

・日テレが既に実施して、「番町の森」のサイトの奥深くに載せている環境影響調査の説明をテーマに心配事を語ることは、今すぐに(日テレの基本計画が出てくる前に)十分実施可能である。

・使用容積率・就業者数・周辺道路の交通量・交通渋滞交通事故の頻度や重度の関係は、建物の形の案が見えなくても、検討・協議が可能であることは、学識委員も認めるところである。また、日テレの資料で3つの交差点の交通量の見通しが示されているが、2003年の日テレの汐留移転前には頻繁に交通事故が発生していた場所、今現在日常的に渋滞が発生している場所は、これら3つの交差点ではないので、日テレが誤った、或いは、極めて不十分な前提条件認識のもとで基本計画を策定する可能性が危惧される。日テレに、心配事の内容をより具体的に詳しく理解してもらう為に、更に心配事の協議・検討を続けることで、日テレの基本計画策定の手戻りの発生を抑えることにも繋がり、まさしく、「与件整理」そのものである。

・ビル風については、現在のルールに基づいた環境影響調査結果(+対応策の策定と実施)は、近隣住民の実体験に基づく実際の体感覚とは大きく異なっていることが心配事なので、基本計画に先立って、今しっかり協議・検討することが重要であり、日テレにとっても、手戻りを避けて効率的に進められるはずである。基本計画では、ビル風や日照阻害の状態が判るとすると、基本計画とは、どのようなものなのかも、併せて、聞かせてもらいたい気がする。ビル風については、「現在のルールによる調査の範囲」の域に留まるままでは、地域の二分を解消する方向にはつながらない。第2回で、日テレから、「スタジオ棟のビル風が酷いことを知らなかった。至急、調査する。」といった趣旨のコメントがあったので、調査の結果、或いは、進捗、対策について、聞かせて欲しかった。スタジオ棟も、二番町日テレ跡地再開発の一部になるとの説明からすると、スタジオ棟は、当該計画の先行建設部分であり、実際に起こっているビル風被害についての対応が行われて然るべきとも考えられる。

③エリアマネジメントについては、広範な住民の参加が重要(不可避・本質)であるにも拘わらず、その住民に説明することなく決定し、住民には、決定後も一年半以上も説明する機会もなかったわけなので、「今回説明後、竣工までは急がないので、放置

| | |
|-------------|---|
| | しても構わない。」、「シンポジウムとは別の場で、話を進める。」などの説明に、違和感を感じた。エリアマネジメントのやり方によっては、エリマネ棟の在り方・設計・建て方・運用方法などが変わってくる可能性もあるならば、これも、基本計画の前に、公開の場で、協議・検討すべきと思われる。 |
| 無 回 答 | 何も建築計画が決まっていないので、あまり意義を感じなかった |
| 無 回 答 | ・ 模型：ビル高さのイメージが掴めた。日テレ通りが如何に狭いか良く判った。 ・ 議論：あまり建設的とは言えない。日テレの基本計画掲示無しでは、具体的議論は困難 ・ 区の姿勢：日テレに対し基本計画提出等に関しタイムスケジュール（期限）を明確に示すべきではないか？ |
| 無 回 答 | 基本的なことはできていたが、良いとも良くないとも言えない |

| | |
|----|--|
| Q5 | <p>未来の空間はイメージできましたか。</p> <p>1：イメージ通りだった 2：良くイメージできた 3：ある程度イメージできた 4：あまりイメージできなかった 5：全くイメージできなかった</p> <p>⇒そのように感じた理由</p> |
| 1 | <p>片側一車線の狭い日テレ通りに、6車線ある道幅の広い麴町大通り沿いと同一高さ80mの超高層ビルが建つ異様さ・恐ろしさを痛感した。2500㎡の空地が、どのようなデザインにしても、ほとんど日陰になることが視覚的にも確認できた。日テレが「番町の森」のサイトにあるプロモーションビデオに、陽当たりのよい芝生の広場ができるかのような映像が載せていることは、極めてミスリーディングであることと認識され、ミスリードされている。多くの住民が、竣工後に実は日陰のビリ風に曝される2500㎡の空地であることに気が付いて、騙されたと感じるようなことになると、地域の二分を更に長引かせることも懸念され、暗澹たる気持ちになった。ビル風の状況は、模型だけではイメージし難かった。模型を置くことに加えて、ビル風の状況が実感できるような工夫が欲しかった。また、周辺生活度道路を含めた、走行車両数などインフラにかかる負荷の増加も示せる工夫をしてもらえると、片落ちでない展示になったと思った。</p> |
| 2 | <p>・ 模型を囲んで説明を受けつつ参加者同士も会話できたことによって理解がより深まった。</p> <p>・ 周辺との比較によって、広場の広さの実感が湧き期待が持てた。</p> |
| 2 | 建物の大きさ、高さ、歩行空間からの見え方を良くイメージすることができた。 |
| 2 | ビル風が強くなることがはっきり予想された。建物の高さや形状で対策してほしい。 |

| | |
|---|--|
| 2 | 模型によりおおよそのイメージがわかった→圧迫感を感じる |
| 2 | 日テレ敷地内についてはイメージが湧きましたが、長年の懸案である日テレ沿道（市ヶ谷駅→麴町駅）全体像についての区役所のご尽力を期待する。 |
| 2 | 模型と図 |
| 2 | 夢のある未来空間だと思った。模型もありイメージしやすかった。坂の多い地域ですが、日テレさんが80mになるのはとても楽しみです。 |
| 2 | 必要と考える情報をいただけた |
| 2 | 模型をご用意いただけて良かった。歩行者の高さで見れば思った程の圧迫感はないように感じた。 |
| 2 | 広場との位置関係、日テレのイメージなど分かりやすかった。また、人の目線もカメラで再現してくれたのは良かった。高さも思ったよりも影響ないことが分かった。 |
| 2 | 坂の多い街なので、模型に坂があるととっても分かりやすかったかも。 |
| 2 | 模型で大きさのイメージが良くわかりました。数年前に日テレの方々のご説明「120mと150mは下から見るとあまり変わらないですよ」という言葉を日テレ通りまちづくり委員会での説明会で直に聞いて地元の皆様の「クレイジーだ!!」という感想にとっても共感していて紛糾するのもあたりまえだと思っていたので、実際に80mで落ち着き、模型から見ても120, 150に比べるとはるかに違和感なくなじむ内容で決められたのかなと思ひ安心しました。 |
| 3 | 模型を見て思ったより大きいビルになるなあと感じた |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・模型の前提が最新では無いのは問題 ・環境変化についての議論と区からの説明が全く不足している |
| 3 | 模型があるというのは視覚的に理解しやすくて良かった。 |
| 3 | もともと話は聞いていたので、模型を見てどの辺にどのくらいの大きさの建物ができるのか、よりイメージできた。 |
| 3 | 模型によって今後どのように番町が進化するのか目で見て考えられたから |
| 3 | 模型があったので、イメージしやすかった |
| 3 | 通りからの見え方が参考になった |
| 3 | 模型を使った説明で少しイメージできた。 |
| 3 | 立体図も見ることで |
| 3 | 緑や回遊性の方向性は理解できましたが、それを長期的に維持する管理ルールと実行体制が不明確なため生活空間としての具体像は十分に描けませんでした。 |
| 3 | 70年番町麴町に居住。5~10年単位で街並みが変わってきた |
| 4 | 基本計画ができてから次回というが、もう一度話し合う機会が絶対に必要 |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・日テレの計画が全く出ていなくてイメージできるわけがない ・住民説明会をして外堀を埋めて理解を得たとして、もう工事に入ろうとするのかなと思いました。 |
| 5 | エリアマネジメントにより、地域が解決していく前に計画が知りたいです。 |

| | |
|-----|---|
| 5 | <p>そもそも心配事が何一つ解決できていないし、解決しようという気もないように見える</p> |
| 無回答 | <p><模型によってイメージが把握できたところ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・巨大感があり、恐ろしいと思いました。日テレの冊子か何かにあったイメージ図では広場が広々として、その後ろにビルが薄く描かれていましたが、まったく違います。 ・周りの道路が狭いのがよくわかりました。同じくらいの高さの建物は広い道路沿いにあり、異質なことが明確にわかりました。 <p><イメージが把握できなかったところ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日陰、ビル風、人流、交通量、騒音などはわかりません。 ・ビルの高さを下げると、幅が増すと説明があったが、容積率を下れば高さを下げられるのではないか。 |

| | |
|----|---|
| Q6 | <p>エリアマネジメントの基本的な事項について理解できましたか。</p> <p>1：良くわかった 2：ある程度わかった 3：あまりわからなかった 4：全くわからなかった</p> <p>⇒そのように感じた理由</p> |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介、質疑で理解が深まった ・今後、さらに理解を深める機会があること、エリマネの具体内容については住民を含めみんなで検討できる機会が別途あることに安心した。 |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> ・事例を紹介して頂けたので、エリアマネジメントの基本的な役割の理解が進んだ |
| 1 | <p>三大要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点 エリマネ棟 ・財務 ・人手の確保 |
| 1 | <p>簡潔なご説明でいらっしゃいました</p> |
| 1 | <p>事例に合わせて、この地域の特性に合わせた在り方を皆さんで検討してください、という先生の意見が一貫としていてよかった。</p> |
| 2 | <p>ある程度分かったと思うのですが、自分が分かったつもりになっているだけかも。ただ、エリアマネジメントという仕掛けを作ることによって地区保全を地区に係わる人々が運営していくと。植栽でも何でも維持していくには人手も金も必要。昔のように自分の家の事や地域を各自でやるという時代でもないし新しい仕組みは必要と思います。</p> |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> ・恐らく番町地域のエリマネは、他の事例があまり参考にならないであろう ・公平性が Must ・課題解決の solution になるか？ ・住民参加が必須 ・イベント志向になるべきではない |

| | |
|---|--|
| | ・公園が議論の中心となるべきではない |
| 2 | 良いとは思いますが、ボランティアとして負担が多いと思った |
| 2 | いろいろな活動があって興味深いと思いました。番町でも何か楽しい活動が行えれば良いなと思います。 |
| 2 | エリアマネジメントが設定可能なのか？疑問があります。住民全員にどうリサーチするのか。関心のない人、関心のある人もいる。 |
| 2 | 説明する必要な資料が一通りそろっていたので、話を以前よりも理解できた人が増えたと思う。 |
| 2 | 資料も分かりやすく、重要なところが簡潔に書かれていたから。 |
| 2 | 資料が分かりやすかった。 |
| 2 | 様々な形があり、地域の特徴に応じて活動内容が違うことがわかった。 |
| 2 | 事例を挙げられたことによる |
| 2 | この企画が現代の地域社会でうまくいくとは思えない |
| 2 | 若者を中心にこういう活動が出来たらいいなと思った。各町会に説明に行ったら？町会（二番町、四番町、六番町）には意見をきいてもいいかも。大学生や高校生を中心に！未来のことを考えるなら未来を生きる子どもたちを中心にしたら良いと思う。 |
| 2 | 地域における課題が掲げられているが、そもそもそれが誤っている広場（イベントを行うような広場）は不要であり、低層部の商業機能もそんなに必要ではない。それよりも番町エリアになじまない景観となることに反対。違法駐車・たばこのポイ捨てなどそういったマイナスの影響がでないところへの対応を強化して欲しい。また、外から自転車が並んでいるような景観とならないようマネジメントをお願いしたい。 |
| 2 | 他の地域の事例を用いてエリアマネジメント活動を説明していただいたので分かりやすかった。一方、番町地域でのエリマネについてはまだイメージが湧きづらかった。 |
| 2 | 概念がやや抽象的でわかりづらい部分もあったが、具体的なケーススタディもあったので、やや理解が深まったように思う。 |
| 2 | エリアマネジメントの概念は理解できましたが、ごみ・ポイ捨て・放置自転車・喫煙・騒音といった現実的な問題がどこまで対象に含まれてどのように是正されるのかが明確ではありませんでした。 |
| 2 | 参加していない方が文句を言っている感じがしました。子供たちがたくさん喜んでいて顔が見られました。工夫が必要ということも分かりました。 |
| 2 | カタカナの意味は分かり切れていないと思いますが、様々な他の地域の事例などを見てなんとなくわかったような気になりました。 |
| 3 | 必要性が不明。自治体の仕事 |
| 3 | 具体的なイメージがまだ湧かなかった |
| 3 | これまでのエリアマネジメントの悪い例、天下り企業が独占、既成企業が推進 |
| 4 | 区の担当が内容を理解しているのか疑問に感じた |

| | |
|-----|--|
| 4 | 必要な意味が理解できない。そこに区の補助金とか天下りが発生したりするのかと思うと残念 |
| 4 | 住民主体なので、住民の参加が重要とも言われたが、参加したい人が参加すればよく、参加しない人の権利も守られないわけではないとも言われた。住民への説明なしに導入前提でエリマネ棟建設が都市計画決定されたということになると認識された。住民は、知らなかったところで、負荷を強いられることが決まっていたということなら、衝撃は大きい。番町のような地域の先行事例は見当たらず、そもそもそれぞれの地域で最適なものにしてゆくものであり、番町(二番町)でも、地域固有のものをつくり上げてゆくものであるなどと言われて、困惑した。参加者からの閉会直前の「目くらましのように聞こえる。」との発言があったが、私を含めて、多くの参加者が同様に感じたと思われる。 |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・遊びのような感じがする。法的、財源的、人的資源的に地方自治体がやるべきことだと思う。 ・自治会を英語にただけではないか。町会やマンションコミュニティは自治会の性格も兼ねているからそれで十分。 |
| 無回答 | 日テレの敷地にエリアマネジメントの建物の必要性はあまりないと思います。保育園・四番町図書館・児童園の建て替え、いきいきプラザは老人向けと番町地区は足りていると思うからです。静かな住環境において人が集まる拠点は不要です。企画は、住民やデベロッパーなど任せで、見切り発車の施設は不要だと思います。 |

| | |
|----|--|
| Q7 | <p>イベントに限らず、地域の価値向上を目標とするエリアマネジメントに参加したいと感じましたか。</p> <p>1：既に参加したことがある 2：是非参加したい 3：興味のある内容には参加してみたい 4：現時点では参加したいと思わない ⇒そのように感じた理由</p> |
| 1 | 負担が多い |
| 1 | ・地域の価値向上につながるイベント。活動には参加していきたい。 |
| 2 | 住民と企業などが力を合わせて街を作る必要があるため |
| 2 | ・住民が当事者として参加すべきと思うから |
| 2 | 番町地区というのは、都心にあって特別な地区だと思います。昔からの住民の方々もある程度町の変化を受けていただきたいと思います。 |
| 2 | 竣工前のエリマネの在り方についても住民、区、日テレ、他企業と協力できる体制づくりに期待し参加したい。 |

| | |
|---|--|
| 2 | 地域に貢献したい |
| 2 | 町づくりなどの団体を立ち上げ予定なので、ぜひ参加したいと思った。幼稚園、小学校のPTAをもっと巻き込んでもいいと思う。 |
| 2 | そもそも番町エリアに賑わいは必要ない。住民は静かで安全な住環境を一番に望んでいる。一部の方（二番町町会）が勝手に賑わいを求めているのでそれを地域の課題としていることに疑問を感じる。イベントも行わないでほしい。そういう声をあげていきたい。 |
| 3 | 関わりたい気持ちはあるが、介護などで今は忙しい |
| 3 | 勉強になる |
| 3 | 地域の活動に参加することが自らの生活の視野を広げることにつながると理解したから |
| 3 | 自分の住んでいる地域のことに関心を持っていきたいと思っています。 |
| 3 | 地域の価値向上とは何か？についての合意形成は難しいとは思いますが、議論を深める必要を感じずる。 |
| 3 | 環境教育とか広場を通じた活動で多世代、多様な人々の変化ができる活動に参加してみたい |
| 3 | 日テレの盆踊りの会は良いと思う |
| 3 | 住民として快適な生活、番町らしい雰囲気維持継続のため、内容次第で参加したい |
| 3 | KPI・SLAが明文化され、定期的なレビューを通じて未達時に是正できる仕組みが前提であれば、住民として関与したいと感じました。 |
| 3 | どういうものなのか、まだ理解できていません。 |
| 4 | 日比谷エリマネの反省はあるのでしょうか？ここをきちんとして欲しい。現在の番町の森のような進め方になるのではと心配。エリアマネジメント手法をとるかどうか。エリアマネジメントを採用しない選択もある。別のまちづくり手法も検討して欲しい。 |
| 4 | 今日の説明を聞いて参加したくなくなりました |
| 4 | イベントが迷惑 |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・もともと誰も望んでいなかった「広場」、そこから「イベント」、そしてそれを管理するためか、収益を上げるためかよくわからない「エリマネ棟」と、どんどん勝手に盛り込まれてきています。 ・これらのものは、作られれば人が来て、それなりに評価され、定着してしまいますが、もともと地域で望まれたものではありません(日テレの方も「やりたい人がいるから」と、需要が先にあったのではないと発言されています)。コミュニティを醸成するという建前のものが、むしろ地域を分断する種になっています。もともとプライバシーを重視し、民生委員も入り込めないような土地柄のところにコミュニティセンターを自主的に作れというのは無理があります。やりたい人がやればよいというのは、コミュニティ醸成になりません。超高層化許可の引き換え条件としては皆に均等 |

| | |
|-------------|--|
| | <p>に貢献できるものでなければならぬはずだ。(イベントは反対も多く、均等な貢献にはなりません)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・番町ではマンションの管理費と一緒に町会費が取られることが多く、町会もしっかりしている印象を受けます。大体のマンションは価値向上に熱心で管理がしっかりしており、ワンルームマンションも少ないので地域が荒れていることもありません。これと重複しておせっかいをいただく必要はないと思います。 ・ましてや、運営費をイベント収入に頼るならイベントがなるべく多いほうがよいとなりかねません。とんでもないことです。エリマネ棟はやめていただきたい。土日は静かに暮らしたいです。 ・250mの半径の住民の生活を豊かに、とも謳われていますが、イベントによっては4割が地下鉄で帰って行きます。中古車売り場のような「のほり旗」が立ったり、番町にふさわしくない、「普通の公園でできないこと」をどうしてここでわざわざやるのか、やや憤りを感じています。 ・収益を図る方向の団体に「うるさいのでやらないで」と進言するために参加することは大変な負担ですし、事実上無理です。またもや分断になります。最初からやめておいたほうがよいです。 ・町会も神田地区とは違った活動形態ではあるが、割合きちんと活動していると思う。これ以上のものはいらない。近隣と関わらなくて済むので都心に住んでいるとか、特に番町はプライバシーを重視する人も多いので、仮に、個人情報登録するなどとなると大変な抵抗があると思う。(町会に要援護者名簿などはすでにあるはず)。 ・なぜ日テレ再開発にエリマネ棟が組み込まれたのか、何のためなのか、ずっと説明がされないまま、「皆さんで考えてください」と言われ、なんなのか、と思った。番町のようなところのエリマネの例がないということは不要ということではないか。実験台にされるのはかなわない。 ・公民館のようなものを作る意図なら、区が貸借契約を結び、区が運営するなり、委託してください。企業に頼ると、企業の要請にはノーと言うべき時も言いにくくなる。権益、運営主体の偏りも起きがち。 ・以前のシンポジウムでは日テレ通り振興会？沿道まちづくり協議会に関わってもらうようなことを聞いた気がする。これらは沿道の商業関係の方が多く、250m内の住民とは異なる。団体に運営に関わってもらうと、比重がおかしくなるのではないか。 |
| 無 回 答 | よくわからない |
| 無 回 答 | <p>住民は知らなかった時点で、住民に負荷のかかる(かも知れない)ことが決まっていたことに、憤慨している。取りやめてもらいたいが、「既に行った都市計画決定の中に位置づけられている」ということを理由にやめられないとしたら、参加したいとは思わないが、知らないところで、一部のイベント業者等の暴走で不本意な状況にならないように、見張り続けねばならなくなったと思っている。</p> |

| | |
|----|---|
| Q8 | 地域をよりよくしていくため、多様なメンバーと意見交換を行う場が番町地域に必要と感じましたか。 1：とてもそう思う 2：そう思う 3：あまり思わない 4：全く思わない ⇒そのように感じた理由 |
| 1 | マンションが増え個人で顔を合わせる機会が少ないため |
| 1 | これまであまりにそれが欠けていたから |
| 1 | いろいろな価値観、意見があることは当然ですが皆で意見交換を重ねていくことで合意形成を作っていくことが大事だと思います。 |
| 1 | エリマネは早めに検討を動かすべきとの説明と基本計画が見えてからとの話と完ぺきに矛盾していると思います。 |
| 1 | よく分からない質問をする方もいらっしゃるので、円滑な地域活動を推進するために必要なのかも（同意者を集める） |
| 1 | 当然ですが、タックスパイヤーとしての権利です |
| 1 | 皆の意見、具体化が必要と感じた |
| 1 | 民間事業者・行政・住民・地域の学校が同じテーブルで運用状況を検証し是正できなければ、エリアマネジメントは形骸化すると思います。 |
| 2 | 町会、子供が小さいときはPTAいろいろボランティアはやってきた。新しい住民がすごく増えて今までの不文律ルールが通じないと感じることは多い。その融和についてのひとつの手段がエリアマネジメントになると私は思うのですが・・・。 |
| 2 | 多様な意見を持った人々の住んでいる地域と理解しました。自分とは異なる意見を持ったグループの人たちにもリスペクトを持つルールを設定いただきたい。 |
| 2 | 無関心であることは地域が荒れてしまうと思うから |
| 2 | マンション住民が多く、日々の接点が少ない。防災や災害発生時に住民同士の共助が必要と思うため |
| 2 | 現在参加している方々が年齢層高めなので、もう少し若者の意見や作戦を聞きたい。幼稚園や小学校の保護者の意見があっても良いのでは？と思った。 |
| 2 | 絆をもう少し増やしたい。 |
| 2 | 実際に意見を述べている住民が実際に自分で活動して欲しい。 |
| 2 | あくまでも住民の意見をわきまえて進めるなら良いと思います。 |
| 2 | 情報交換ができる。 |
| 2 | 千代田区には特別支援学校がなく、障がいのある人と触れ合う機会が少なく、知らないから怖いとされているので、触れ合う機会のあるイベントを8回開催しました。地域の企業、高齢者、こどもが楽しみにしてくれるイベントになってきました。 |
| 3 | 町会の活性化が大切 |
| 3 | 意見を言う方は言うだけでなく行動もしていただきたいと思いました。 |

| | |
|-------------|---|
| 3 | 要望は日テレには伝えているので、今回のようにフェーズ毎に適切に行われることが必要 |
| 3 | 多様なという割には私のような年代の人がほとんどいなかったもので、このようなことを行うたびにどんどん意見が偏ってしまう気がしたから。 |
| 3 | 既にこのような場は十分にあると思うから |
| 3 | 日テレも無茶はせぬだろう |
| 3 | 先祖代々の番町地区にお住まいの方と最近住み始めた方とでは考え方はかなり開きがあるのではないかと想像されます。長く住んでいる方は、あまり変化を求めないので？最近住み始めた方は、かきまぜるだけかきまぜてまた転居される可能性が高いのではないかと。この地域の開発はとても難しいと思います。 |
| 3 | 番町エリアの住民は、静かで落ち着いた住環境を望んでいます。一部の町会（二番町町会などの住民があまり参加していない）が掲げる「にぎわい」を地域課題と位置づけ、それを根拠に現行ルールを変更して進める再開発は認めない。意見交換を行う場を作るという名目でさらに日テレに都合の良い再開発が進むことに反対する。 |
| 3 | 多様なメンバーというところが少し引っ掛かります。様々なお立場の方がいらっしゃると思いますが、番町はやはり日本一の住宅地ということで住民の方々のご意見を最も尊重することが千代田区としても地域の価値を守ることになるのではと思います。 |
| 4 | エゴイストの地域 |
| 無 回 答 | やりたい方がやればよいのではないかと。 ただ、現在、区の後援が乱発されている印象がある。主体がはっきりしなかったり、商業的なものに後援をつけるのはよくない。 |

| | |
|----|--|
| Q9 | Q8で「とてもそう思う」・「そう思う」とお答えした方にお伺いします。 意見交換の方法について、ご意見があればお教えください。 |
| | マンション同志の交流会などあればどうか。イメージはパリの隣人祭？マネジメント棟をそんなことにも使えないか。 |
| | 地域のイベント |
| | テーマを定めたワークショップの開催など |
| | 定期的に支所などでミニシンポジウムを行って開催していただければ良いなと思います。 |
| | 今回のようなシンポジウム定期的に週末に |
| | リモート会議システム（zoom、teams など）を活用することも1つの方法だと思います。 |
| | 大変ではあるが、このようなシンポジウムの機会を |
| | 第1, 2, 3回のシンポジウムを定期的にでも不定期的にでも続けるべき |
| | 定期的な地域での開催 |
| | ミーティングの場、団体を設置していただいて良いと思います。 |
| | 不満や不安な意見だけでなくアイデアや前向きな意見が聞きたい。人に作ってもらう街じゃなく自分たちで作る街みたいな形。若者の意見が聞きたい。 |

| |
|--|
| ちゃんと中立の立場で今日のように先生がいらっしやると建設的な議論になると感じる。 |
| 「前向きな」意見交換ができない方が本日もいたかと思えます。そういった方が発言することで、様々な方との意見交換ができないと感じます。「前向きな」メンバーの意見を聞きたいと思えます。 |
| 様々なステークホルダーを踏まえた議論を促進するための場を定期的に設けるのが有効かかと思った。オンラインでもオフラインでも。 |
| 予め意見質問・回答取りまとめをし、それを前提に集合した会が必要 |
| 千代田区で子どもを育てるには、地域の開発に地域住民として関わるべきだと考えるため |
| 年2回程度、ごみ、駐輪、騒音、人流などについて KPI・SLA の達成状況を確認し、未達成時には是正を議論できる公式なレビューの場を設けて欲しいです。単なる報告会ではなく、検証と改善を目的とした場が必要です。 |
| 数か月に一度の会合 |

| | |
|-----|---|
| Q10 | 今回のシンポジウムを踏まえ、改めて思い描く番町地域の将来像などがあればお教えください。 |
| | 江戸時代からあまり変わらないということは道路が狭いということ。車の通るところと徒歩(+準じる)が優先のところを分けていってもよいのではないか。 |
| | 持続的に社会を維持するために、住民は自分の利益ばかり考えることを改めるべき。 |
| | エリアマネジメント＝「イベントや」という考え方は、危険だな、思い込みだなど思いました。「イベントや」でないエリマネをやっていくことは可能だと思いました。広場や(部室?)施設の使い方のルール作りなど。 |
| | 歴史と伝統をとり分け重視するべきである。 |
| | 日テレのスタジオ棟の風害で住宅環境が壊された。今後の計画に教訓とすべし。 |
| | 多くの方に地域の活動に参加してほしいと思いました。 |
| | 番町地区は歴史的な文教地区です。いろいろ再開発はあるかと思いますが、土地の性格として落ち着いた文化的なエリアの雰囲気は守られていくと思います。 |
| | 地区計画が適切に履行されることを望む。 |
| | 地域の人々が主体となって、エリアの価値を高める活動を進める。地域のつながりと当事者意識の高い住宅地。 |
| | 大規模開発は麴町大通り沿い限り、一筋内側に入れば、落ち着いて街並みが続くような街づくりを目標にするのがやはり良いと思います。 |
| | これから未来を担う私たちのような若者が中心となったこのような場がなければ、あまりよくならないのでは?と思った。もっと若者向けにこのイベント?シンポジウムを行うべきだと思った。もっと若者が中心となったまちづくりをしてほしい。 |

| |
|--|
| 若い世代にも地域活動へ参加したいと思わせるような、全員が参加しやすい場を提供できるような地域。 |
| 基本は静かな住宅街、文教地区。それをサポートする地域の為の商業。 |
| まちの新棟代謝の観点からその時代に応じて建物の建て替えも必要だと思う。山王祭は江戸時代から続く祭礼でもあり、将来世代につないでいきたい。 |
| 落ちついた文教地区であってほしいと思うが、駅の周辺は活気と華やかさがあって良いと思う。静と動のバランスのとれた魅力的な地域であってほしい。 |
| 将来を担うもっと若い方々の参加を勧誘された方がよろしいかと思いました。10代、20代、30代、40代に対して探求して頂きたいです。 |
| 日テレ開発を進めていくことが重要と思います。遅れると日テレ撤退により弊害の方がよろしくないと思います。 |
| 街の活性化に向けて住民と店舗、ワーカーが「良いまち」と思えるヒューマンスケールの街づくりを番町で進められたら良いと思います。 |
| 番町地区の静かな住環境が保たれている街に高層ビルがある。住民と働く人が安心して過ごせる地域をイメージしたいです。 |
| 土日などでも活気があり、品があり、笑顔があり、な地域にしたい。人にやさしく動物（ペットにも）にやさしい街。新スポットになるような、裏原宿ならぬうら千代田とか。若者もお年寄りも生活できる街が理想かな。エリマネのことでいろいろな意見が出ましたが、外部を排除したい！よそ者は入ってくるな！静かに暮らしたい！って言っているように聞こえる。この意見の年齢層が高めで新しさがなくガッカリ。でもこういう意見も大切だよなと思う。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな建物は、周辺の住環境と調和することを最優先とし、建物は外観に十分な緑を取り入れた自然で落ち着いた景観とする ・ テナントは番町の品格にふさわしい質の高い店に限定し、地域の静けさと文化的価値を損なわないこと ・ 駐車場、駐輪場は外部から視認されていない計画とし、街並みへの影響をおさえる ・ ゴミ問題や違法駐輪の発注を防ぐ観点から過度な人の集中や賑わいを生むイベントは、開催せず、静かな住環境の維持を前提とした運営をする。 |
| 区や事業者頼みでは実現できるとは言い切れない。最新の事情が良く判った。 |
| 日テレさんの高さ制限を80mより60m、他の日テレ通りの建物と揃えると良いと思います。 |
| 高さや規模は前提として受け入れた上で、番町らしい品格と静けさが美しい緑と実効性ある運用ルールによって長期的に守られる街を望みます。建設計画だけでなく、完成後の管理と公式ガバナンスが制度として担保されることが不可欠だと考えます。 |
| 閑静な住宅街 |
| 千代田区では、障害のある人たちの選択肢が少なく「障害のある人が働くカフェ」が出来たら優しい街になると思います。地域の子どもの高齢者による見守りが必要。障害がある子どもがいる方の相談先が必要。 |

周辺の年 20 回近くある学校行事や説明会(これは文教地区だからよい)による音や来訪者に加えて、広場でのイベントが行われ、土日は家にいられなくなる。「イベントがあればあったでいい」と「休まらないのでやめてほしい」の分断が続いたままの将来像しか描けなかった。高齢者が伝統を重視して後ろ向きになっているようにも言われているが、子や孫が住むことが多い。「番町」だから代々住み続けるのであって、「利便性」という言葉が全面に出た普通の街は、子や孫も望んではない。

「利便性」と言っても、経済性により、店舗等がずっと続く保証はない。(四谷のコモレの 100 均やドラッグストアも閉鎖された。)利便性が必ずしも保証されない超高層複合ビルが建ってしまう一方で、「超高層ビルがなく、品格があり治安が良く、夜と休日は静かという番町ではなくなってしまう」と思った。

※申込みの際に同意いただいた「番町次世代シンポジウムの進め方に関するルール」に反すると判断した回答や質問に無関係なご意見については掲載しておりません。

特別区道の通称名の設定について

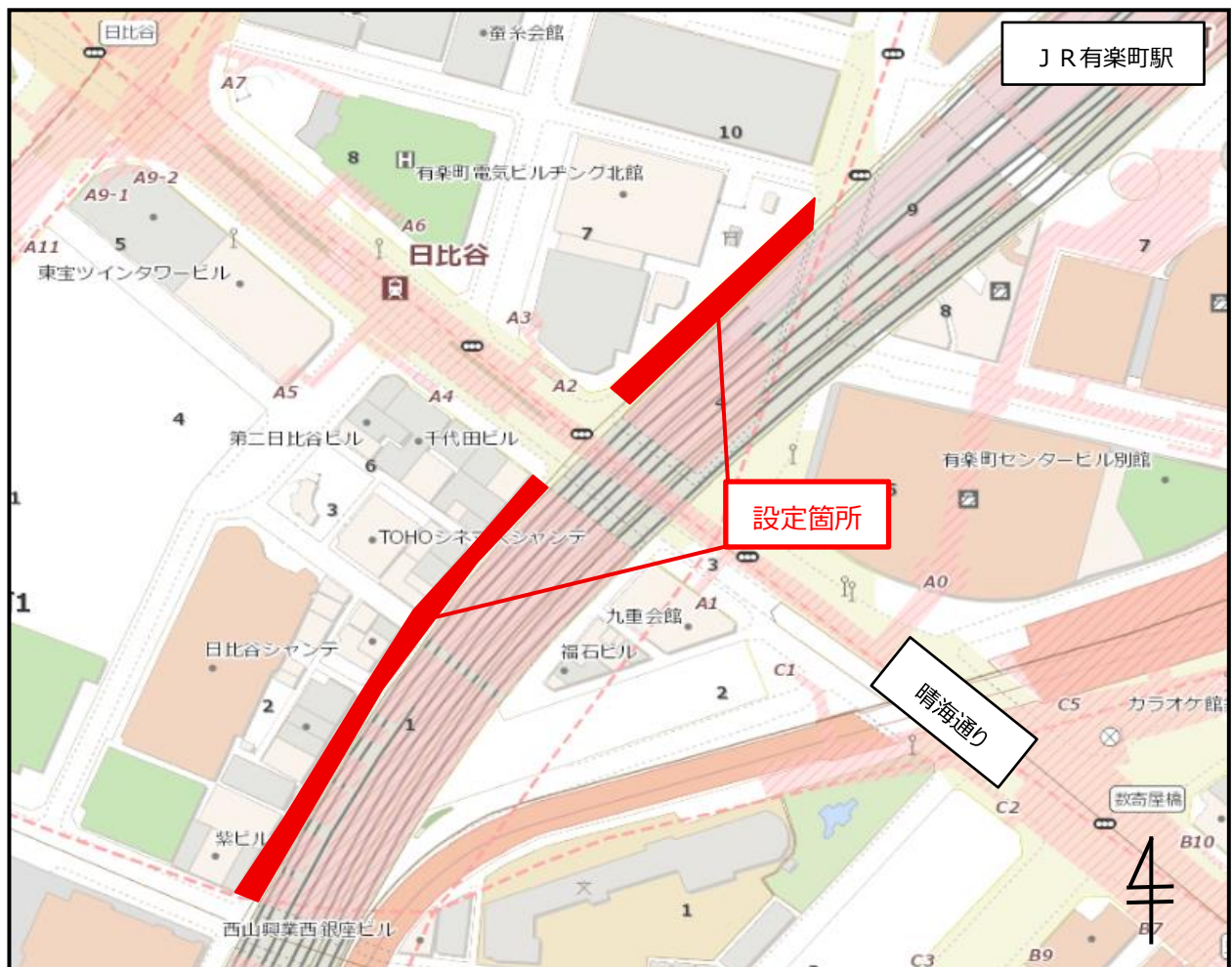
1 概要

- ・申請者 日比谷100年通り商店会
- ・通称名 日比谷100年通り（ひびやひゃくねんどおり）
英語表記：Hibiya 100nen-dori St.
- ・区 間 有楽町一丁目14番地先～有楽町一丁目3番地先
- ・路 線 特別区道千第121・140号の各一部（延長：約274m 幅員：約8～11m）
- ・名称由来 JR線有楽町駅ガード沿いの通りは、100年以上の歴史があることから、平成31年2月14日の商店会設立総会にて全会一致で「日比谷100年通り商店会」の名称が決定された。

本商店会は、地域の治安や環境の悪化の声を受け、区や警察署、有楽町商店会等と連携し、地域の健全化を目的として設置されたものであり、現在は客引き行為も減少し、安全・安心な環境が確保されるとともに、商店会の賑わい創出に繋がっている。

地域の歴史と商店会の活動を後世に引き継ぐため、本商店会の名称とするよう申請があったものである。

2 位置図



3 今後のスケジュール（予定）

- ・区広報及びHP掲載 令和8年3月20日
- ・通称名板の設置 令和8年度

五十通りの道路整備について

1. 工事概要

工事件名:歩道拡幅工事「五十通り」(第9号)

工事場所:千代田区神田小川町三丁目7番5号先～千代田区神田錦町一丁目8番先

道路延長:348.9m

道路幅員:11.0m

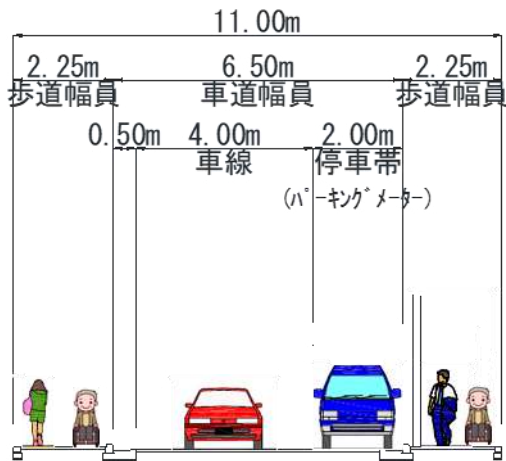
【位置図】



2. 整備概要

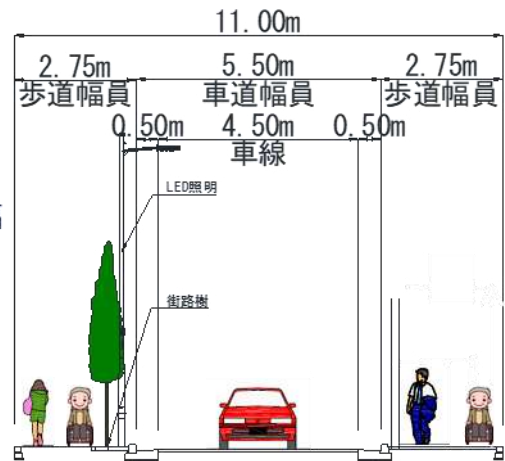
- ・歩道の拡幅(両側 50cmの拡幅)
- ・バリアフリー化
- ・歩道の保水性ブロック舗装
- ・街路樹の新植
- ・街路灯のLED化
- ・老朽化した車道舗装の打ち換え

【現況断面図】



【計画断面図】

両側歩道
50cm拡幅



3. スケジュール(予定)

| 年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|------|--------------------------|-------|---------|-------|
| 協議会 | ①9/19 ②11/13 ③2/13 | ④5/23 | | |
| 道路整備 | 関係機関協議 (警察・都道・埋設) | | 設計・契約手続 | |
| | | | 工事 | |

ウォーカブルなまちづくり及びエリアマネジメントの取組みについて

1 令和7年度ウォーカブルなまちづくりの活動について

千代田区都市計画マスタープランが示す将来像「つながる都心」の実現に向け、千代田区ならではのウォーカブルなまちづくりを推進するため、令和4年6月に「千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン」を策定した。

今年度は、ウォーカブルなまちづくりに向けた本格実施として、17件の提案のうち14件を採択し、実施に向けた支援を行った。（各活動の詳細は下記のとおり）

採択した活動（14件）

| No | 活動名称（開催場所） | 実施日 | 活動内容 |
|----|---|---------------|--|
| ① | びしょ濡れ逃走バトル逃暑中（麴町小学校等） | 8月17日、25日 | <ul style="list-style-type: none"> 水鉄砲大会及び夜散歩イベントを実施し、世代間交流の場を創出 上記以外にもプレイメントや他団体と連携した事業を実施 |
| ② | “学校に行きたくなる”通学路ガーデン化プロジェクト（Step2）（早稲田通り等） | 10月14日～31日 | <ul style="list-style-type: none"> 昨年度同様に通学路のプレイストリート化やフラッグ設置により、子どもが楽しくなるような空間を創出 車の速度抑制を目的として、道路上に路面標示を設置 |
| ③ | 番町・麴町エリア 民間敷地で“つなぐ”プロジェクト（麴町二丁目「パーチ」） | 10月6日～10日 等 | <ul style="list-style-type: none"> オープンスペースの活用方法について検討する機会を創出 人工芝の敷設や壁のペンキ塗り等のアイデアを試行的に実施 |
| ④ | タワー飯田橋通りウォーカブルプロジェクト（タワー飯田橋通りの一部・飯田橋三丁目広場等） | 11月21日 | <ul style="list-style-type: none"> 通過動線である道路空間に人工芝やキッチンカーを設置し、様々な団体と連携して滞留空間を創出 公開空地や広場を活用し、回遊性を向上 |
| ⑤ | 神保町ワクワク魅力新発見2025（専修大学・周辺道路） | 12月6日 | <ul style="list-style-type: none"> 区内の学生主体で居心地の良い空間を創出 地域を回遊する企画を実施し、地域コミュニティを活性化 |
| ⑥ | 錦あわじプロジェクト～令和7年神田祭パネル展～（神田スクエアや近隣の飲食店等） | 9月19日～11月16日 | <ul style="list-style-type: none"> 神田スクエアや近隣の店舗等に神田祭の写真を点在させ、まちを周遊するスタンプラリーを実施 在勤・在学者とのつながりもでき、関心をもてるまちへと変化 |
| ⑦ | 神田錦町「ご縁日」2025～錦に恋して～（ちよだプラットフォームスクウェア広場等） | 9月26日 | <ul style="list-style-type: none"> 在住・在勤・在学者の交流不足という地域課題に対し、つながる場を創出 綱引き大会など参加型・共創型の企画により、地域への愛着を醸成 |
| ⑧ | KANDAフェス2025（神田外語学院本部ビル等） | 10月1日～14日 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の団体や学生の活動の発表の場を設け、地域のつながりを強化 広場の継続的な創出により開放的な滞留空間を創出 |
| ⑨ | 路上実験イベントなんだかんだ～動くが集まる日～（神田ポートビルや周辺道路等） | 11月3日 | <ul style="list-style-type: none"> 例年実施している活動からさらに公開空地等活用する場を拡大し、滞留空間の創出に加えて、回遊性を向上 新たな取組として、路上駐車帯にキッチンカーを設置 |
| ⑩ | 回遊と滞留空間の分離による魅力あるまちづくり（外神田一丁目の区道） | 10月5日、12日 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の休憩スポットが少ないという課題に対し、ベンチを設置し滞留空間を創出 |
| ⑪ | 神田和泉町町会こども縁日のタバ（和泉会館前道路） | 8月30日 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の子どもが楽しめる場を創出し、地域のつながりを強化 |
| ⑫ | 鍛冶式ウォーカブルプロジェクト2（鍛冶町二丁目） | 10月16日、17日 | <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車帯を活用して、朝昼夕の時間帯ごとに異なるプログラムを実施し、滞留空間を創出 |
| ⑬ | ちよだ家プロジェクト（岩本町一丁目の通路、有楽町二丁目高架下） | 11月30日、12月13日 | <ul style="list-style-type: none"> 地域課題のある通路でワークショップ等子ども向けイベントを開催し、明るく賑わいのある空間を創出 未活用であった歩道で作品の展示会を実施し、滞留空間を創出 |
| ⑭ | （仮称）GREEN UP TOKYO | 開催に至りませんでした。 | |

2 (仮称)ウォーカブル交流会の開催について

今年度採択して活動を実施した団体の活動発表・交流の場として、ウォーカブル交流会を開催する。

(1) 開催日時

令和8年4月13日(月)18時30分~20時30分

(2) 開催場所

千代田区役所4階401・402・403会議室

3 令和8年度ウォーカブルなまちづくりの活動の募集予定について

今年度に引き続き、下記のとおりウォーカブルなまちづくりの活動を募集する予定である。

(1) 募集期間

令和8年3月20日(金)~令和8年5月7日(木)

(2) 活動の採択数(予定)

15件程度

(3) 活動期間

採択後(令和8年6月中)~令和8年12月末

(4) 活動への支援内容

- 1 実施場所確保に関する関係者とのコーディネート
- 2 活動費用の支援:上限額30万円(税込)
- 3 区広報紙やHP、SNSでの情報発信

4 令和8年度エリアマネジメント活動団体の認定制度の開始予定について

今年度はウォーカブルなまちづくりとエリアマネジメントの支援を一体的に検討してきた。12月に策定した「エリアマネジメントのすすめ」に基づき、試行的にエリアマネジメント活動団体の認定制度を開始し、持続的にウォーカブルな活動が実施できるよう支援を行う予定である。試行実施にあたっては認定したエリアマネジメント活動団体が複数回実施するウォーカブルな活動に対して、資金や手続き面での支援内容を検証する。

(1) 募集期間

令和8年3月20日(金)~令和8年5月7日(木)

(2) 団体の認定数(予定)

2団体※過去に区で実施したウォーカブル事業に採択された団体

(3) 団体の認定期間

1年間

(4) 活動期間

認定後(令和8年6月中)~令和8年12月末

(5) 活動の実施件数

2件以上

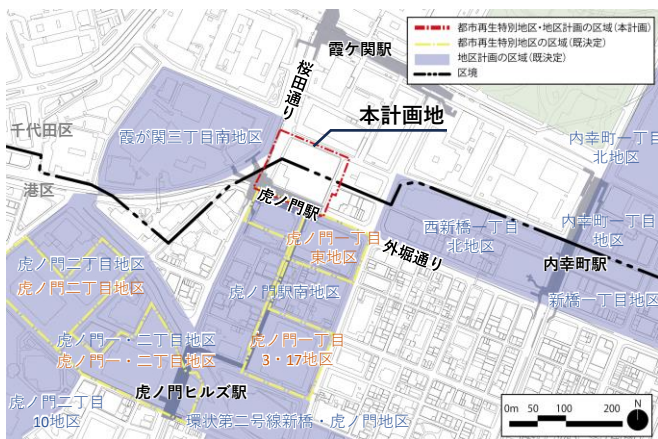
(6) 活動への支援内容

- 1 公共空間等の使用に関する手続きの調整
- 2 活動費用の補助:上限額50万円(税込)
- 3 エリアマネジメント活動のPR及び知名度の向上
- 4 コーディネータ派遣

霞が関・虎ノ門地区のまちづくりについて

1. 計画概要

■位置図



■地区の主な課題

虎ノ門駅北側の混雑、狭小な駅空間

- 虎ノ門駅南側では駅まち一体の整備が進んでいるが、虎ノ門駅北側は未整備の状況。
- 北東改札付近ではホームやラチ外コンコース、駅出入口等が狭小な空間となっており、利用者の混雑がみられる。
- エレベーター等のバリアフリー動線も不足。

緑のネットワークの断絶

- 計画地周辺では緑のネットワークが断絶している。
- 計画地周辺の緑被率は約16.9%で、千代田区全体の緑被率約23%に比べて低い状況。



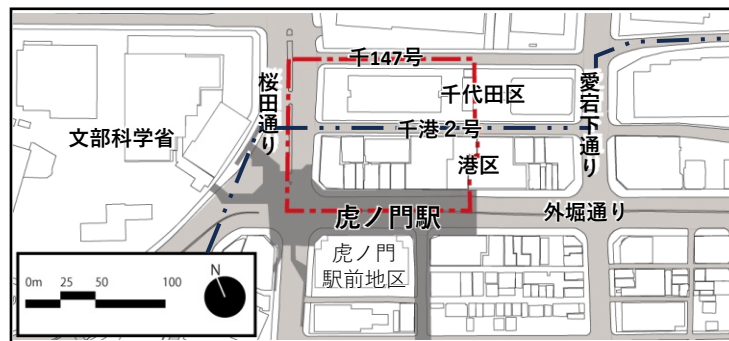
■まちづくりの経緯

| | |
|---------|--------------------------------------|
| 平成27年3月 | 「(仮称)虎ノ門駅北地区 街の将来を考える地権者の会」設立及び勉強会開始 |
| 平成28年3月 | 「(仮称)虎ノ門駅北地区まちづくり協議会」設立 |
| 平成29年3月 | 「虎ノ門・霞が関地区地権者勉強会」設立 |
| 平成31年1月 | 「虎ノ門・霞が関地区市街地再開発準備組合」設立 |
| 令和5年9月 | 特定都市再生緊急整備地域の区域拡大 |
| 令和8年2月 | 霞が関・虎ノ門地区 都市再生特別地区の提案 |

■計画概要

| | | | |
|-----------|--|--------------------|----------|
| 計画地 | 東京都千代田区霞が関一丁目、港区虎ノ門一丁目 | | |
| 地域地区 | 商業地域/防火地域 | 指定建ぺい率/指定容積率 | 80%/800% |
| | 地区全体 | A地区 | B地区 |
| 区域面積 | 約1.4ha | 約1.2ha | 約0.2ha |
| 計画容積率 | 約1550% | 約1600% | 約1000% |
| 敷地面積 | 約8,070㎡ | 約7,320㎡ | 約750㎡ |
| 延べ床面積 | 約161,200㎡ | 約151,800㎡ | 約9,400㎡ |
| 主要用途 | 事務所、店舗、駐車場等 | 事務所、店舗等 | |
| 最高高さ | 約179m | | 約60m |
| 階数 | 地上28階、地下4階 | 地上12階、地下2階 | |
| 工期(新築～竣工) | 2031年度～2036年度 | 2026年度～2029年度 | |
| 事業手法 | 都市再生特別地区(都)地区計画(区) ※国家戦略特区制度の活用により内閣府決定 | 都市再生特別地区(都)地区計画(区) | |

■現況図



■配置計画図



第50回 東京圏国家戦略特別区域会議 東京都提出資料

国際競争力強化の実現に資する都市再生の推進：都市再生プロジェクト追加

東京都は、これまで、国際競争力の強化に資する53の都市再生プロジェクトを都市計画法の特例等の対象としており、今回、新たに2つのプロジェクトを追加。

今後、区域計画の認定（都市計画法の特例活用）に向け、関係者の協議・調整を進める。

プロジェクト
に追加

都市計画法の
特例活用

工事
着工

【霞が関・虎ノ門地区】

事業主体：中央日本土地建物㈱、東洋不動産㈱

<コンセプト>

- 地域のシンボルとなる緑豊かな駅まち広場や、外濠の歴史を継承したウォーカブルな緑道を整備し、新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成
- 霞が関の官庁街と近接した立地特性を生かし、官民連携によるスタートアップ等の企業を支援するビジネス支援施設を整備し、国際競争力を強化



<配置図>



<緑豊かな地上地下一体の駅前広場の整備イメージ>

2. 都市再生への貢献

1 新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点形成する都市基盤の整備

- (1) 駅まち一体の都市基盤整備による虎ノ門駅周辺のラストワンマイルとなる交通結節機能の強化
- (2) 虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成
- (3) 外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォークラブルなネットワーク形成

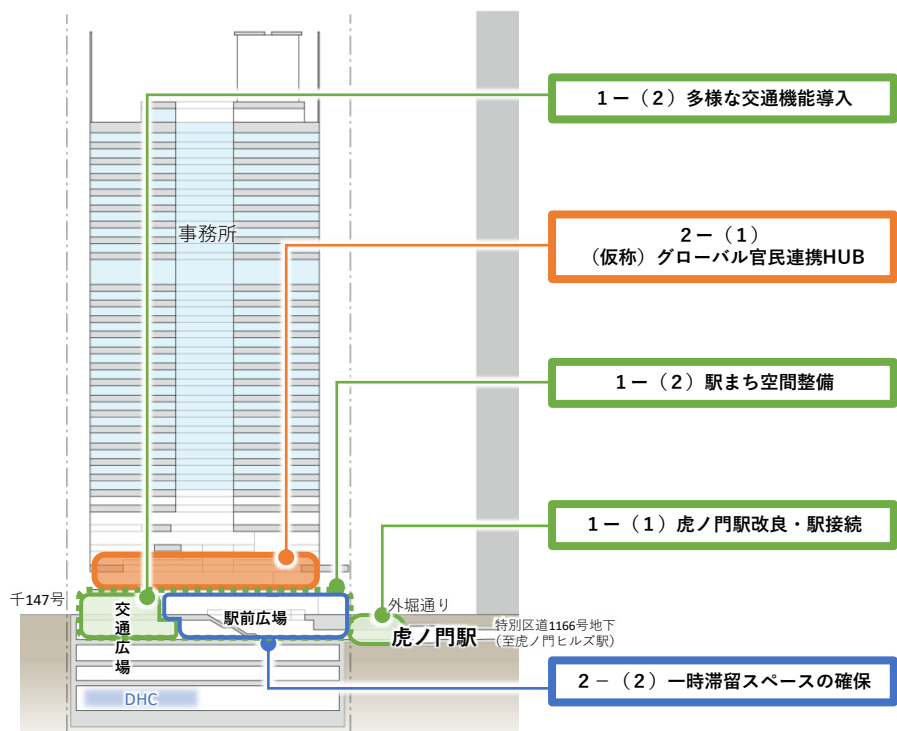
2 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

- (1) 国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する「(仮称)グローバル官民連携HUB」の整備
- (2) 既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高めるスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

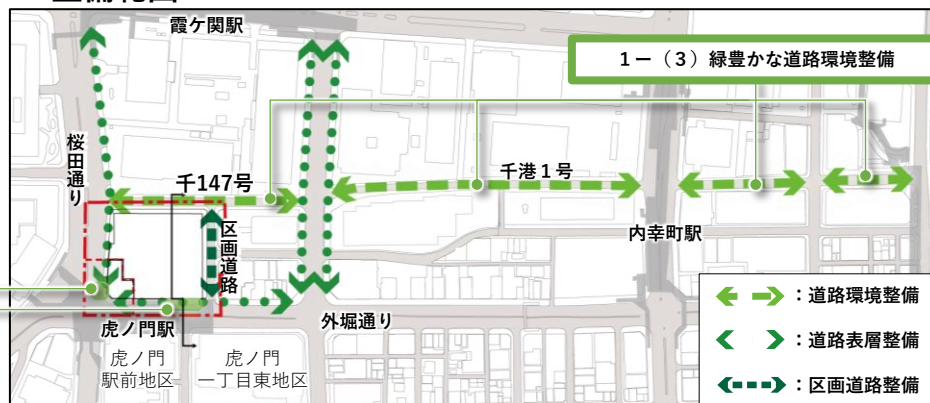
3 環境への取り組みと防災機能強化

- (1) 環境負荷低減に向けた取り組み
- (2) 駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区に相応しい防災性の確保

■断面構成図



■整備範囲



■整備イメージ

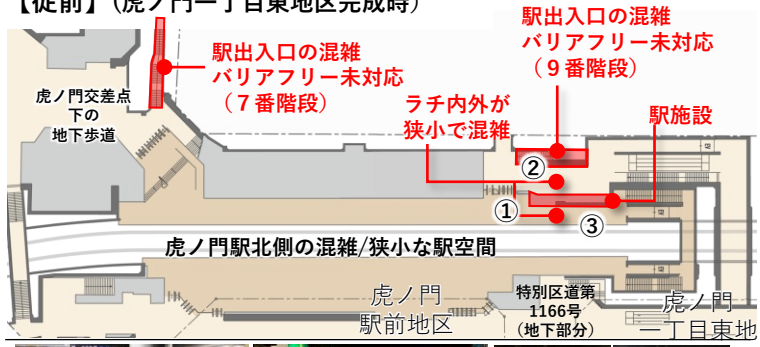


3. 新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点形成する都市基盤の整備

1 - (1) 駅まち一体の都市基盤整備による虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化

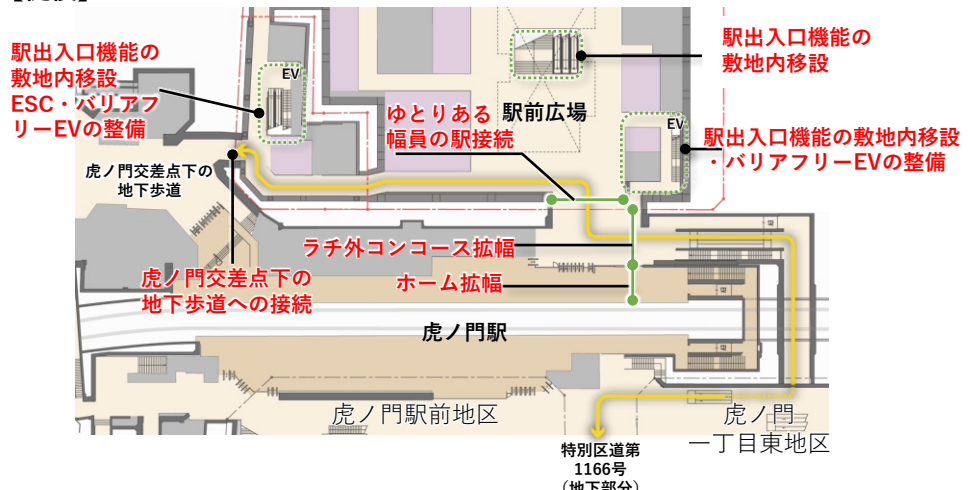
- 駅出入口及び駅施設の敷地内移設等によって虎ノ門駅北側のラチ外コンコース拡幅・ホーム拡幅等の駅改良を実施。
- 虎ノ門駅や虎ノ門交差点下の地下歩道と接続する、地上に至るバリアフリー動線を計画地内に整備。
- 虎ノ門交差点下の地下歩道と特別区道1166号（地下部分）を計画地内を介して接続し、先行開発により整備されてきた虎ノ門ヒルズ駅からつながる地下歩行者ネットワークを延伸。

【従前】（虎ノ門一丁目東地区完成時）



駅まち一体の都市基盤整備による虎ノ門駅周辺の交通結節機能を形成する。

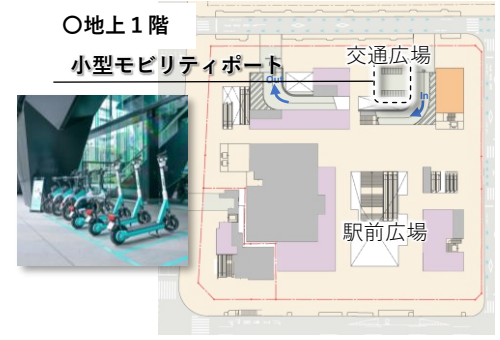
【従後】



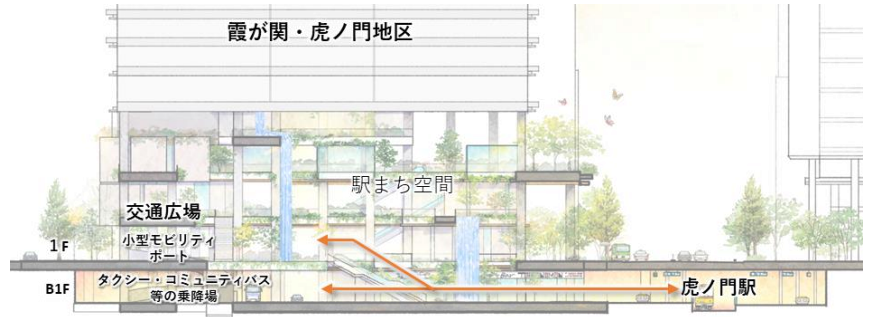
1 - (2) 虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成

- まちの玄関口である駅前広場において、緑豊かで快適な屋内空間を整備。駅前広場は、クールスポットや災害時の一時滞留スペースとしても機能。
- かつて水と緑の景観を形成していた外堀の歴史性をふまえた、潤いある駅前景観を形成。
- 虎ノ門駅とシームレスに接続し、多様な人々の移動を支える、タクシー・コミュニティバス等の多様な交通機能を備えた交通広場を整備。

交通結節機能強化に資する多様な導入機能



鉄道と多様なモビリティをシームレスに接続する交通結節拠点の形成



3. 新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点形成する都市基盤の整備

1 - (3) 外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かなウォーカブルなネットワーク形成

- 外堀跡における緑ある道路環境整備を通じて、周辺の緑のネットワークとつながる東京の新しい緑のネットワークを形成。
- ウォーカブルな歩行者空間の形成により、周辺の駅等との接続性を強化。
- 街路樹・植栽帯整備による緑陰空間の拡大や舗装の工夫によるヒートアイランド現象への対応等の環境配慮を図る。

■Tokyo Sky Corridor(KK線)等周辺の緑と連携したネットワークの形成

○外堀跡周辺の現況

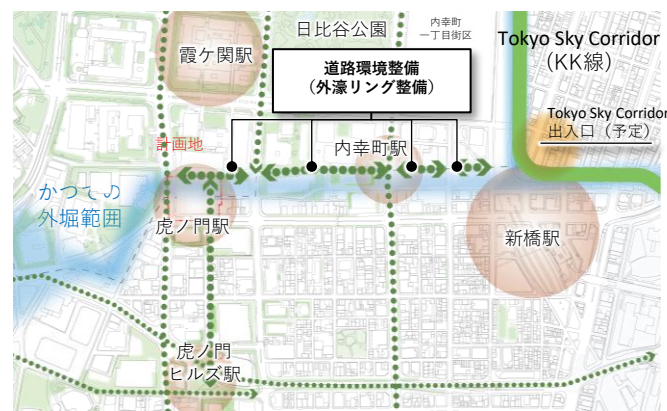
江戸城外堀跡について、先行開発やTokyo Sky Corridor (KK線)再生方針等により、緑のネットワークが形成されつつあるが、新橋・虎ノ門エリアについては、緑が断続。



○現地の様子



○ウォーカブルなネットワーク形成のイメージ



○空間イメージ



■イメージパース (計画地南西側から)



○虎ノ門駅側(地下)から見た緑豊かな駅まち空間の様子



4. 地区計画（素案）概要

・都市再生特別地区（霞が関・虎ノ門地区）の提案に伴い、霞が関・虎ノ門地区地区計画についても都市計画決定を行う

■地区計画決定概要

- ・土地利用の方針
- ・地区施設の整備の方針
- ・建築物等の整備の方針
- ・その他当該区域の整備、開発及び保全に関する方針
- ・地区施設の配置及び規模
- ・建築物等に関する事項

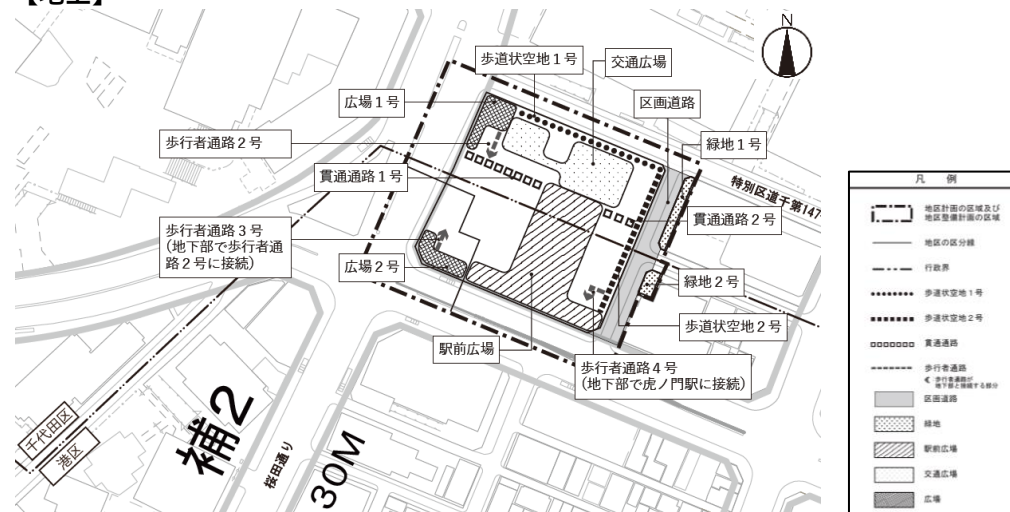
目指すべき将来像実現に向けた方向性について記載

- ・ 駅とまちをつなぐ駅前広場や交通広場を整備し、駅を中心とした交通結節機能を強化する
- ・ 街区再編により緑豊かで安全かつ快適な歩行者空間を整備することで魅力ある駅前空間を創出し、災害対応力を向上する
- ・ 地区の歴史性や立地特性を生かした広場や緑地を整備し、緑豊かなうまいのある都市空間を形成する

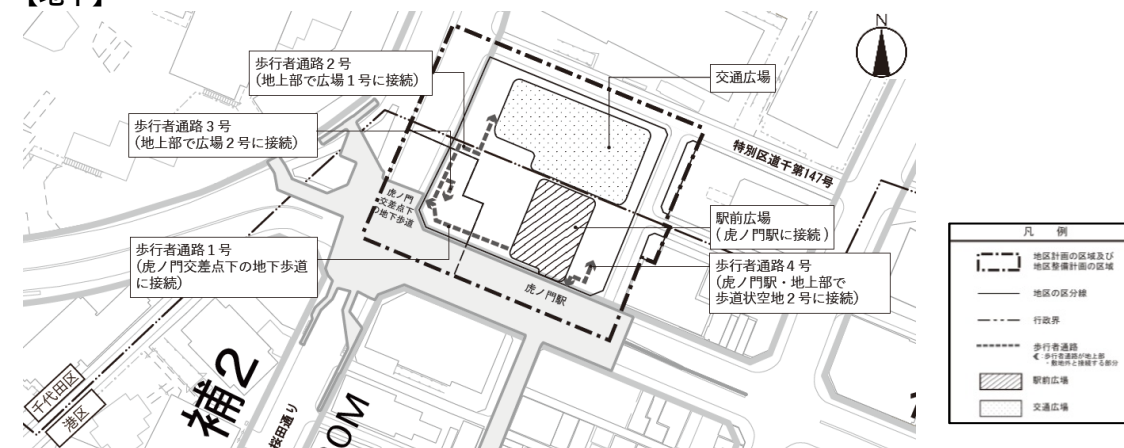
・地区施設の配置及び規模

| 名称 | 規模 | 備考 | |
|------------|------------------|--|----|
| 道路 区画道路 | 幅員:10.5m、延長:約85m | 新設 | |
| その他の公共空地 | 駅前広場 | 面積:約2,300㎡ (地上約1,420㎡・地下約880㎡・ピロティ、昇降施設、階段含む。) | 新設 |
| | 交通広場 | 面積:約1,400㎡ (地上約350㎡・地下約1,050㎡・車両出入口、スロープ含む。) | 新設 |
| | 広場1号 | 面積:約200㎡ (ピロティ含む。) | 新設 |
| | 広場2号 | 面積:約160㎡ (ピロティ含む。) | 新設 |
| | 貫通路1号 | 幅員:4.0m、延長:約30m | 新設 |
| | 貫通路2号 | 幅員:4.0m、延長:約5m | 新設 |
| | 歩行者通路1号 | 幅員:4.0m、延長:約40m (地下。地下部で虎ノ門交差点下の地下歩道に接続する。) | 新設 |
| | 歩行者通路2号 | 幅員:3.0m、延長:約55m (地下、地下。昇降施設を含む。地上部で広場1号に接続する。) | 新設 |
| | 歩行者通路3号 | 幅員:3.0m、延長:約15m (地下、地下。昇降施設、階段を含む。地上部で広場2号、地下部で歩行者通路2号に接続する。) | 新設 |
| | 歩行者通路4号 | 幅員:1.5m、延長:約20m (地下、地下。昇降施設、階段を含む。地上部で歩道伏空地2号、地下部で虎ノ門駅に接続する。) | 新設 |
| | 歩道伏空地1号 | 幅員:2.0m、延長:約40m (ただし、交通広場の車両出入口は除く。) | 新設 |
| | 歩道伏空地2号 | 幅員:3.5m、延長:約55m | 新設 |
| | 緑地1号 | 約150㎡ | 新設 |
| | 緑地2号 | 約80㎡ | 新設 |

【地上】



【地下】

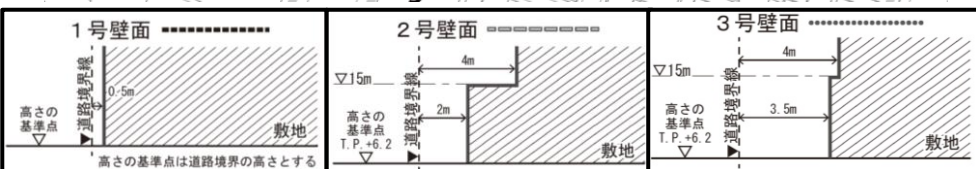
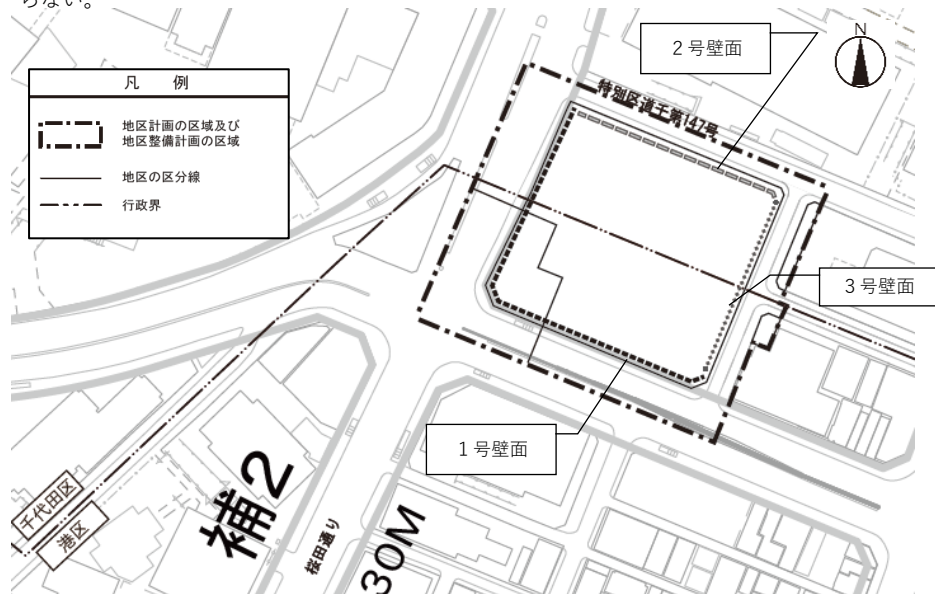


4. 地区計画（素案）概要

・建築物等に関する事項

< 壁面の位置の制限 >

建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図3に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。



< 壁面後退区域における工作物の設置の制限 >

壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域においては、門、柵、塀、広告物等の交通を妨げるようなものを設置してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当するものはこの限りではない。

- 1 歩行者の通行に配慮した緑化施設及びこれに付帯するもの
- 2 駐車場の出庫注意灯、案内板等で建築物の管理上必要なもの

■スケジュール（予定）

- 令和8年3月26日 ・千代田区都市計画審議会報告
- 令和8年4月以降 ・16条説明会（港区合同開催）
素案の公告・縦覧、意見書提出期間
- ・案の公告・縦覧、意見書提出期間
- ・千代田区都市計画審議会審議

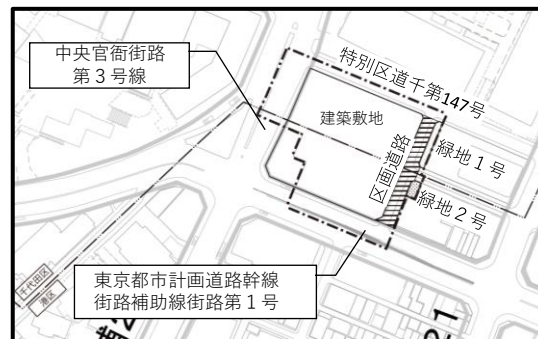
5. 第一種市街地再開発事業（素案）概要

■名称及び区域

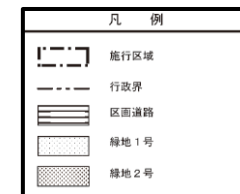
名称：霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業
面積：約1.2ha

■公共施設の配置及び規模

- ・幹線街路：東京都市計画道路幹線街路補助線街路第1号
中央官街路第3号線
- ・区画道路：特別区道千第147号 幅員7.0m（全幅員14m）、延長約105m
区画道路 幅員10.5m、延長約85m
- ・緑地：緑地1号 面積約150㎡
緑地2号 面積約80㎡



【公共施設の配置】



■建築物の整備

| | |
|--------------|----------------------|
| 建築面積 | 約6,400㎡ |
| 延べ面積(容積対象面積) | 約151,800㎡（約117,200㎡） |
| 主要用途 | 事務所、店舗、駐車場等 |
| 建築物の高さの限度 | 高さ：180m |

■建築敷地の整備

| | |
|--------|---|
| 建築敷地面積 | 約7,400㎡ |
| 整備計画 | 地下鉄虎ノ門駅周辺の交通結節機能強化を図るため、駅前広場や交通広場等を整備、特別区道千第147号及び区画道路の沿道に歩道状空地を整備するとともに、歩行者通路や貫通通路を整備する。 |
| 参考 | 都市再生特別地区及び地区計画区域内にあり。 |