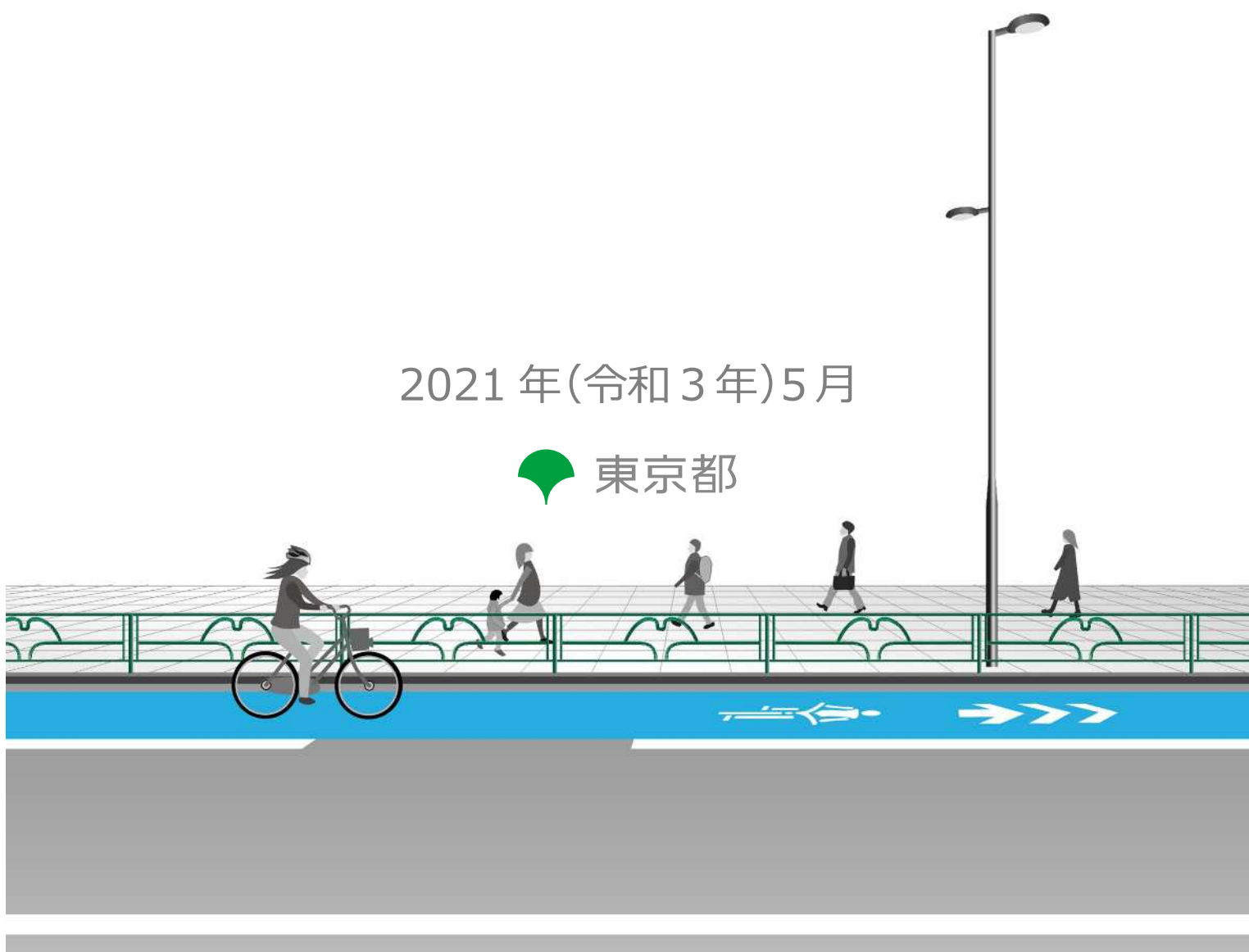

東京都自転車通行空間 整備推進計画

2021年(令和3年)5月

 東京都



「東京都自転車通行空間整備推進計画」の策定に当たって

自転車は、通勤・通学や買物など、都民生活の様々な場面で使われる身近で重要な交通手段であり、健康増進や環境意識の高まりなどを背景に、その利用ニーズが増加しています。昨今のコロナ禍において、自転車は「密閉、密集、密接」の3密を避ける新しい日常に対応する有効な交通手段として注目され、宅配デリバリーサービスなど自転車が利用される機会は一層拡大しています。

一方、都内の全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割に達し、全国平均と比べて高い状況になっています。

このため、誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境を創出することが重要となっています。

東京都はこれまで、2012年10月に策定した「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき、国や区市町村、交通管理者等と連携し自転車通行空間の整備を進めてきました。その結果、自転車交通量が多い区間や主な観光地の周辺等においては自転車通行空間が確保されつつありますが、昨今の自転車の移動手段としての重要性の高まりなどを踏まえ、整備を一層推進し、自転車の利用環境の更なる充実を図ることが必要です。

このため都は、既計画に続く新たな計画として「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定しました。

本計画では、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を目指し、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像（自転車ネットワーク）を新たに提示するとともに、今後10年間で優先的に整備する区間などについて取りまとめました。

自転車通行空間の整備は、それぞれの地域の道路特性を踏まえて実施することが重要です。引き続き、国や区市町村、交通管理者等と連携して、自転車通行空間の整備を一層推進してまいります。

令和3年5月

東京都建設局長 中島 高志

東京都自転車通行空間整備推進計画 目次

1. 計画策定の目的	1
1. 1 計画策定の目的	1
1. 2 本計画の位置づけ	2
2. これまでの取組	4
3. 自転車利用の現状	5
3. 1 自転車の利用状況	5
3. 2 自転車関連事故件数の推移	10
3. 3 コロナ禍に伴う「新しい日常」における自転車利用の変化	12
4. 自転車通行空間の整備方針・将来像	13
4. 1 広域的ネットワークの形成	14
4. 2 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化	15
4. 3 観光地等における回遊性向上	16
4. 4 サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上	17
5. 今後10年間の自転車通行空間の整備	18
5. 1 整備の方法・目標	18
5. 2 優先整備区間の選定	19
5. 3 優先整備区間における整備計画	21
5. 4 取組による整備効果	23
6. 自転車通行空間の整備手法	27
6. 1 整備形態の選定に関する基本的な考え方	27
6. 2 整備形態	28
6. 3 整備形態の選定フロー	31
6. 4 自転車通行空間の確保に向けた工夫	32
6. 5 道路空間の再編による自転車通行空間の確保	34
7. 事業推進に向けた方策	35
7. 1 国や区市町村等との連携による自転車ネットワークの形成	35
7. 2 交通管理者との連携	36

1. 計画策定の目的

1. 1 計画策定の目的

自転車は、通勤・通学や買物、サイクリングなど広く都民に利用される身近な交通手段となっており、東京都内の自転車保有台数は全国で最も多くなっている。

また、健康増進や低炭素社会への意識の高まりなどを背景に自転車利用ニーズは増加しており、都内では複数のサイクルポートで、どこでも自由に借りて返せる「自転車シェアリング」の利用が拡大している。さらに、コロナ禍に伴う外出自粛等による宅配需要の高まりや「密閉、密集、密接」の3密を避けた「新しい日常」に対応した交通手段として自転車利用が増加している。

その一方、都内の全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割で、全国平均の約2割と比べて高い状況となっている。今後、自転車の利用が増加していく中、より安全で快適な自転車の利用環境の創出が求められている。

自転車利用の安全性や回遊性をより高めるためには、連続した自転車通行空間の整備が重要である。東京都においては、これまでに「東京都自転車走行空間整備推進計画（2012.10）」^{※1}に基づき、国や区市町村等と連携し自転車通行空間の整備を進めてきた。

引き続き、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するために、国、都、区市町村、交通管理者等の関係機関が連携して、自転車通行空間の整備を推進する必要がある。

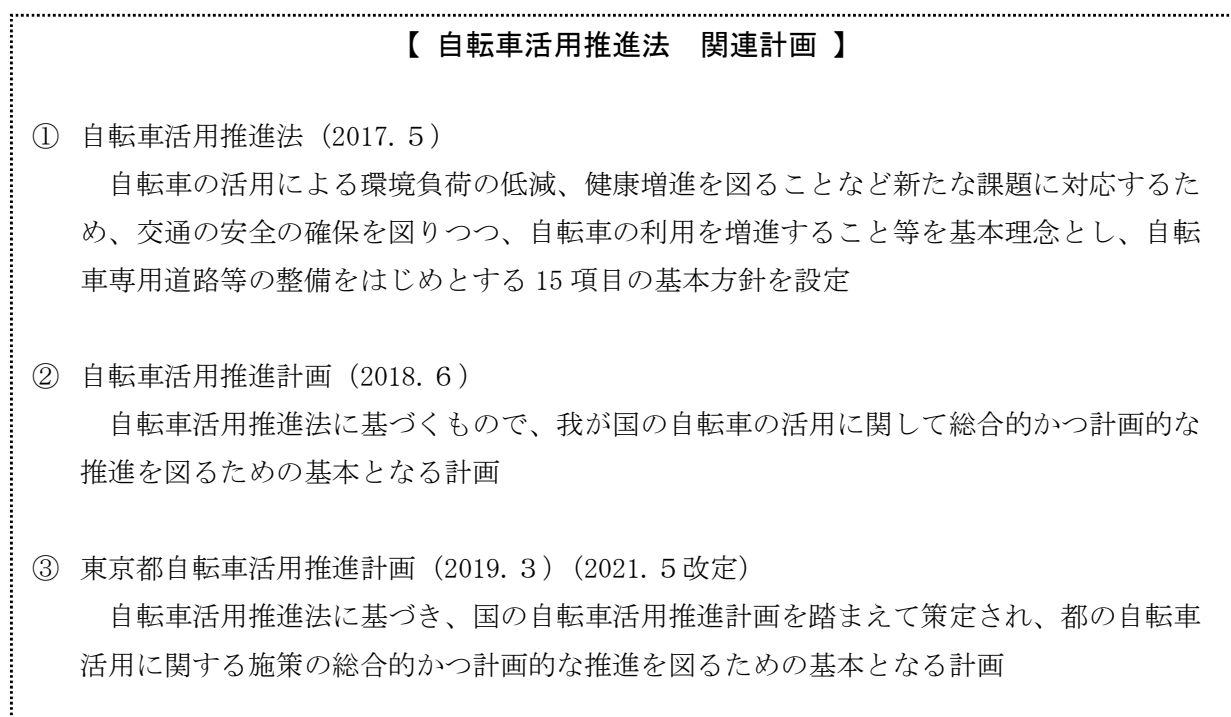
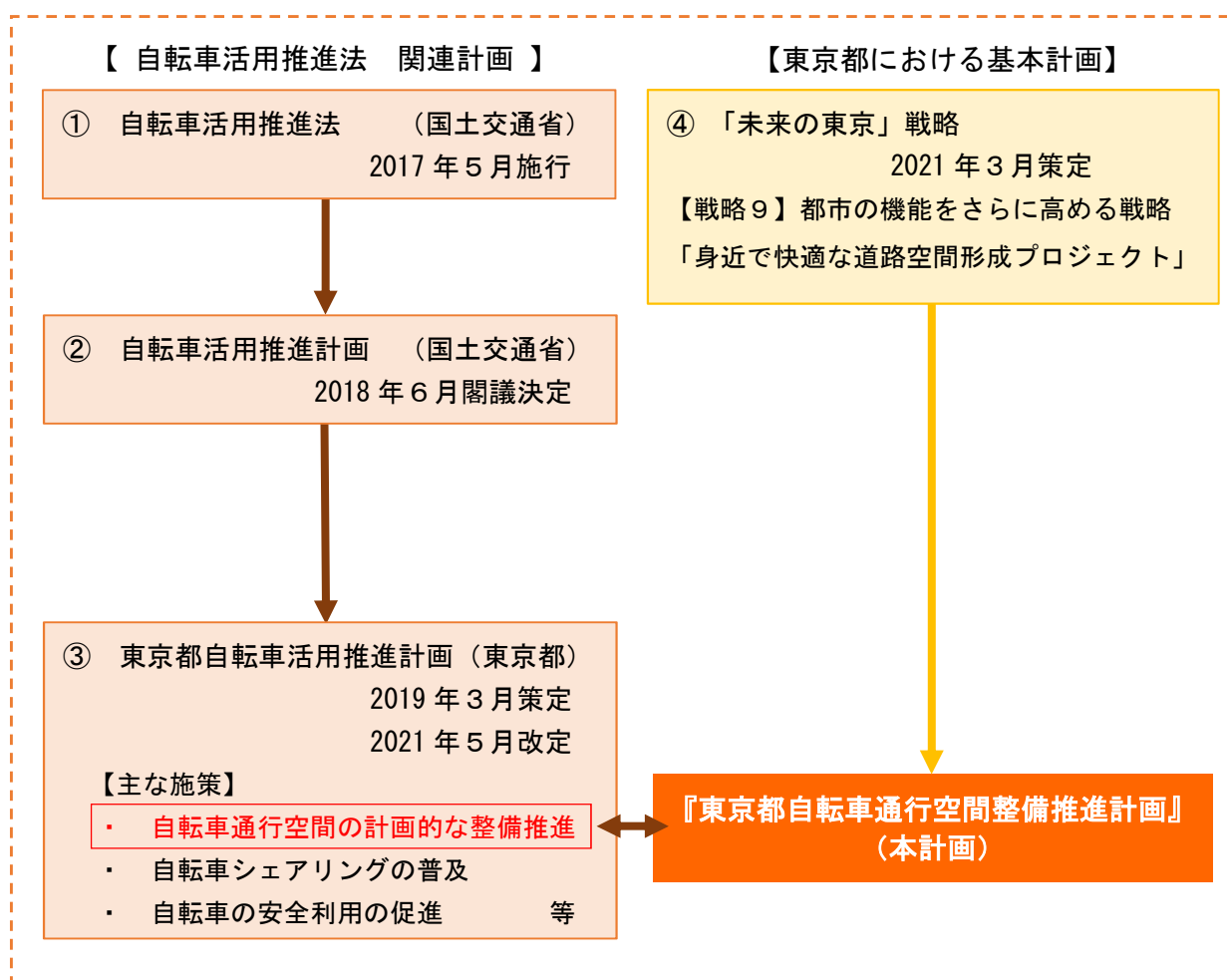
本計画は、2020年度までとなっている「東京都自転車走行空間整備推進計画（2012.10）」^{※1}に続く計画として策定したもので、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示するとともに、今後10年間における整備手法や整備計画を取りまとめたものである。

【 東京都における自転車通行空間整備に関わる主な計画 】

※1 東京都自転車走行空間整備推進計画（2012.10）

自転車利用の安全性・快適性を向上させるため、自転車交通量が多く事故の危険性がある区間などを「優先整備区間」と選定し、2020年度までに自転車通行空間を232km確保

1. 2 本計画の位置づけ



【東京都における基本計画】

④ 「未来の東京」戦略（2021. 3）

（策定主旨）

「人が輝く」を中心に、「安全安心」「世界をリードする」「美しい」「楽しい」「オールジャパンで進む」東京をベースとして、目指す2040年代の東京の姿である「ビジョン」を提示

この「ビジョン」を実現する2030年に向けた「戦略」と戦略実行のための「推進プロジェクト」によって、「3つのシティ」が進化し、「成長」と「成熟」が両立した未来の東京を実現

（戦略9 都市の機能をさらに高める戦略「身近で快適な道路空間形成プロジェクト」）

「新しい日常」等の社会情勢の変化などを踏まえ、安心して快適な自転車通行空間の整備や自転車の利用環境の充実を図るため、広域的な自転車ネットワークの形成や自転車シェアリングの普及等の取組を推進

2. これまでの取組

東京都はこれまで、2012年10月に策定した「東京都自転車走行空間整備推進計画」に基づき、既設道路において自転車交通量が多く事故の危険性がある区間や自転車乗入台数が多い駅周辺などを「優先整備区間」と定め、車道を活用した普通自転車専用通行帯（自転車レーン）や広い歩道を活用した自転車歩行者道など、地域の道路事情に応じた整備形態により、自転車通行空間の整備を進めてきた。

また、「優先整備区間」のほかに、都市計画道路の整備や道路改築等を行う際にも、自転車通行空間の整備を進めてきた。

さらに、2015年4月に、国道・都道・区市道等の区別なく、自転車が通行しやすい空間を連続させることで、より安全に回遊できるよう、東京2020大会会場や主な観光地の周辺7地区で「自転車推奨ルート」を設定し、面的な自転車通行空間の整備を推進してきた。

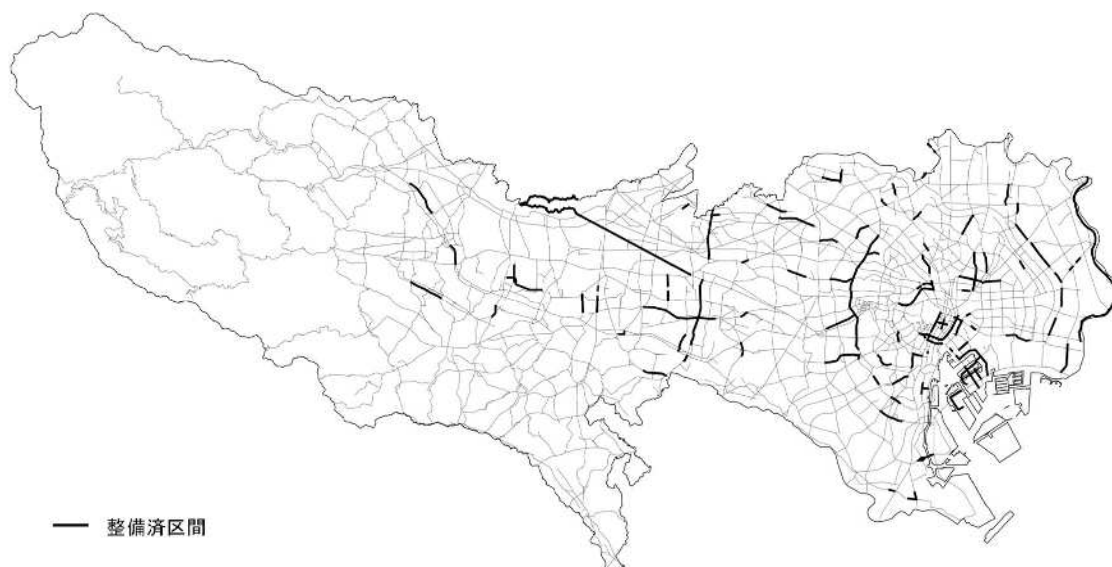


図 2-1 自転車通行空間の整備済区間（2019年度末）

表 2-1 自転車通行空間の整備実績（2019年度末）

整備形態	整備延長（施設延長）
自転車道	15 km
普通自転車専用通行帯（自転車レーン）	102 km
車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）	6 km
自転車歩行者道（構造的分離）	50 km
自転車歩行者道（視覚的分離）	88 km
水道敷や河川敷等を利用した自転車歩行者道	44 km
合計	305 km

3. 自転車利用の現状

3. 1 自転車の利用状況

(1) 交通手段に占める自転車の利用割合

関東圏^{※1}全体に比べ、東京都内では交通手段に占める自転車を利用する割合が大きくなっており、自動車を抜き、鉄道、徒歩に次ぐ第3位となっている。

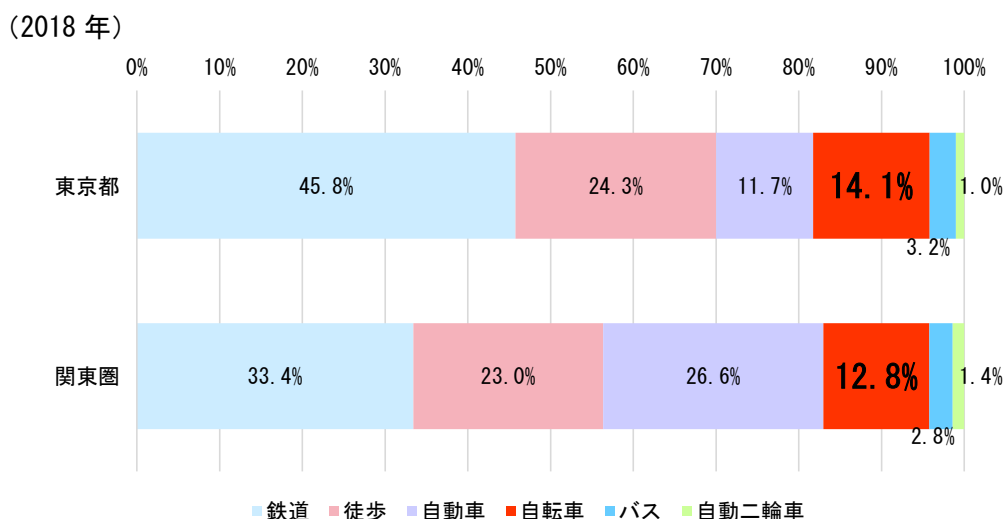


図 3-1 東京都と関東圏の交通手段に占める自転車の利用割合（全目的）

出典：国土交通省パーソントリップ調査（第6回東京都市圏）（2019年）より作成

※1 国土交通省パーソントリップ調査（第6回東京都市圏）の圏域（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県（南部））

交通手段としての自転車の割合は、東京都全体で14.1%、区部で13.2%、多摩地域で16.5%となっており、鉄道、徒歩、自動車とともに主要な交通手段の一つとなっている。

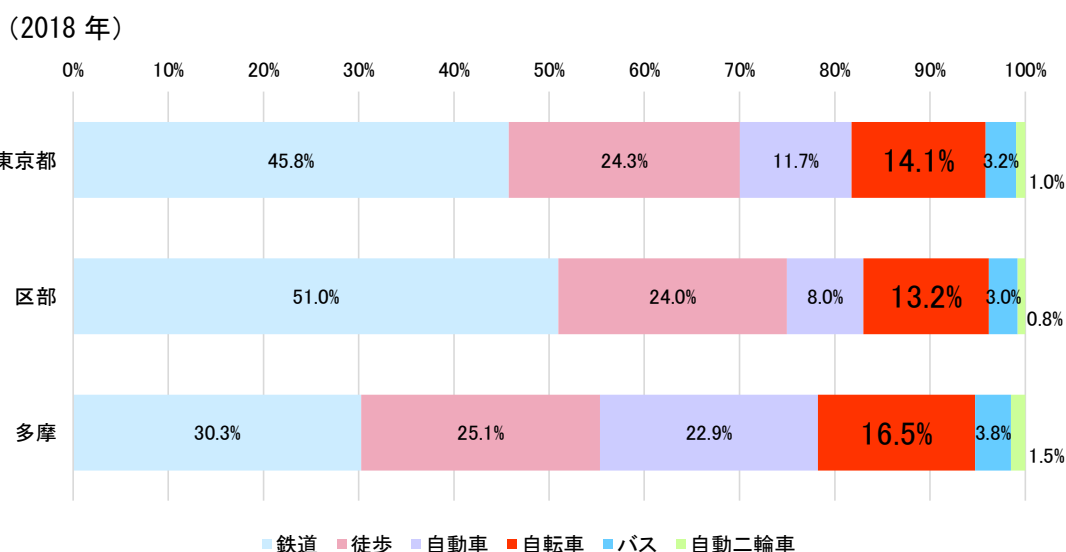


図 3-2 東京都における交通手段に占める自転車の利用割合（全目的）

出典：国土交通省パーソントリップ調査（第6回東京都市圏）（2019年）より作成

(2) 自転車の保有台数

東京都内の自転車保有台数は約 820 万台であり、全国で最も多い。

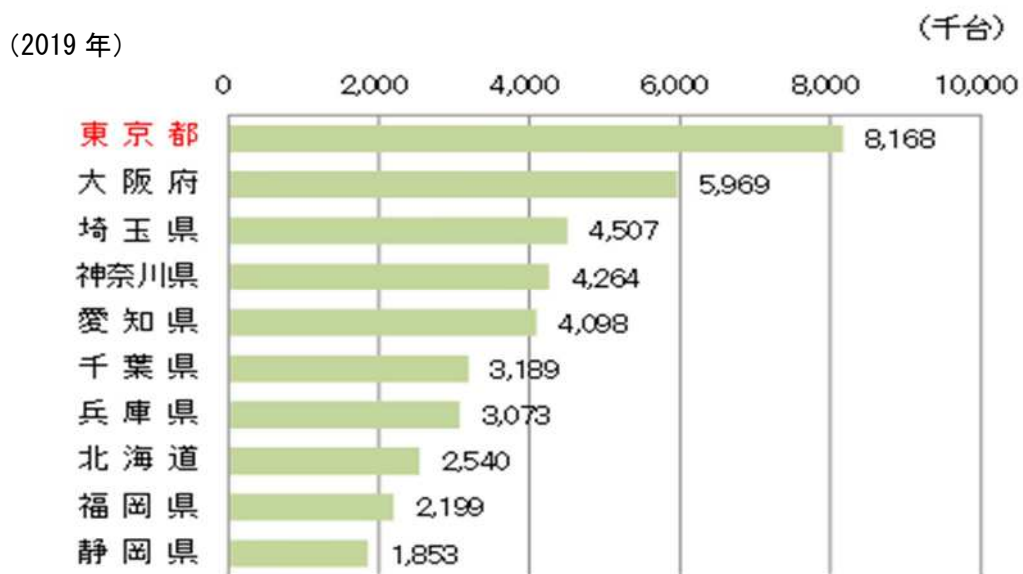


図 3-3 自転車保有台数 (上位 10 都道府県)

出典：自転車保有実態に関する調査報告書 (一般財団法人自転車産業振興協会 2019 年度)

(3) 自転車の移動距離

自転車は移動距離 5 km までは他の交通手段と比べて利便性の高い交通手段であり、通勤・通学、買物や駅までの利用等、幅広く活用されている。

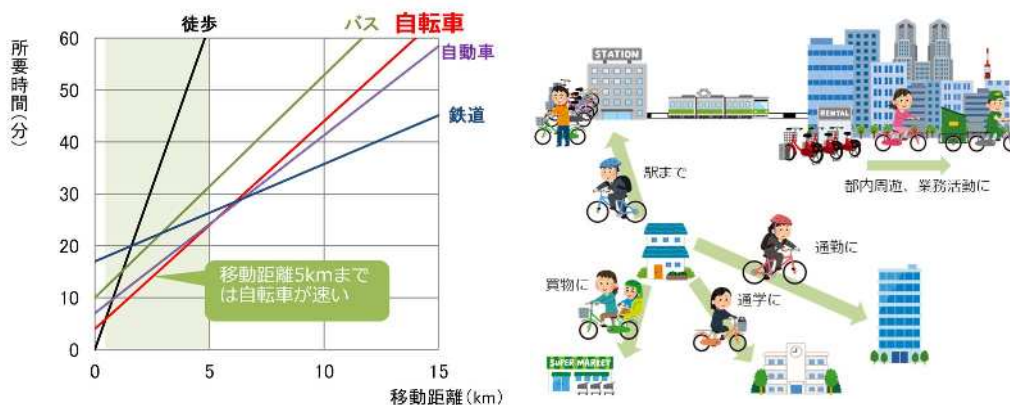


図 3-4 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料（国土交通省 2007年5月）

東京都における自転車の移動距離は、1～2kmのショートトリップが最も多く、9割以上の自転車利用が5km以内となっている。

(2018年)

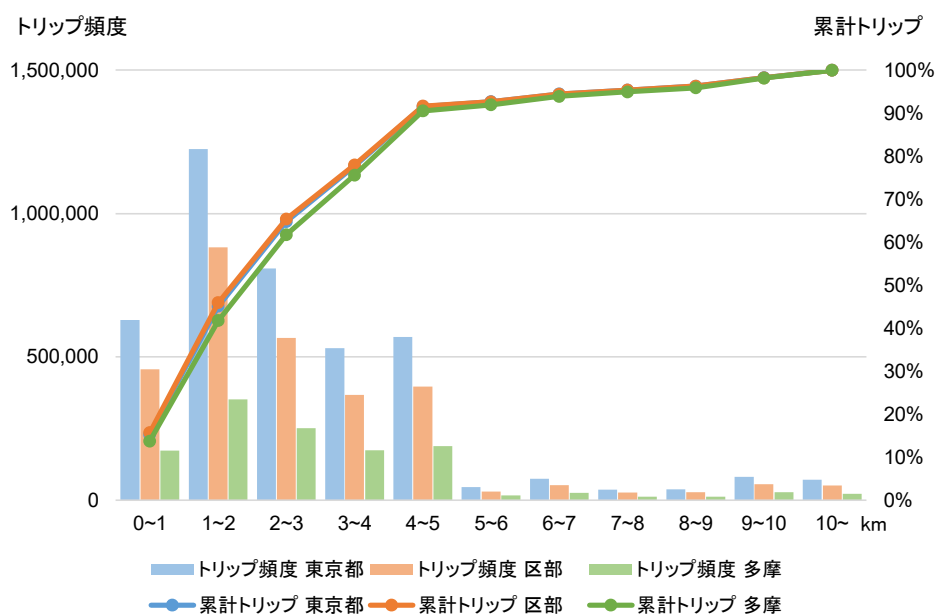


図 3-5 東京都における自転車の距離別のトリップ頻度

出典：国土交通省パーソントリップ調査（第6回東京都市圏）（2019年）より作成

※ 代表交通手段が自転車のトリップ（自転車で直接目的地まで移動するトリップ）について、トリップ時間と公道における平均旅行速度（9.6km/h）より算出

(4) 自転車の利用目的

東京都における自転車利用目的の上位は、「通勤」や「私事（買物）」であり、全体の5割を占めている。

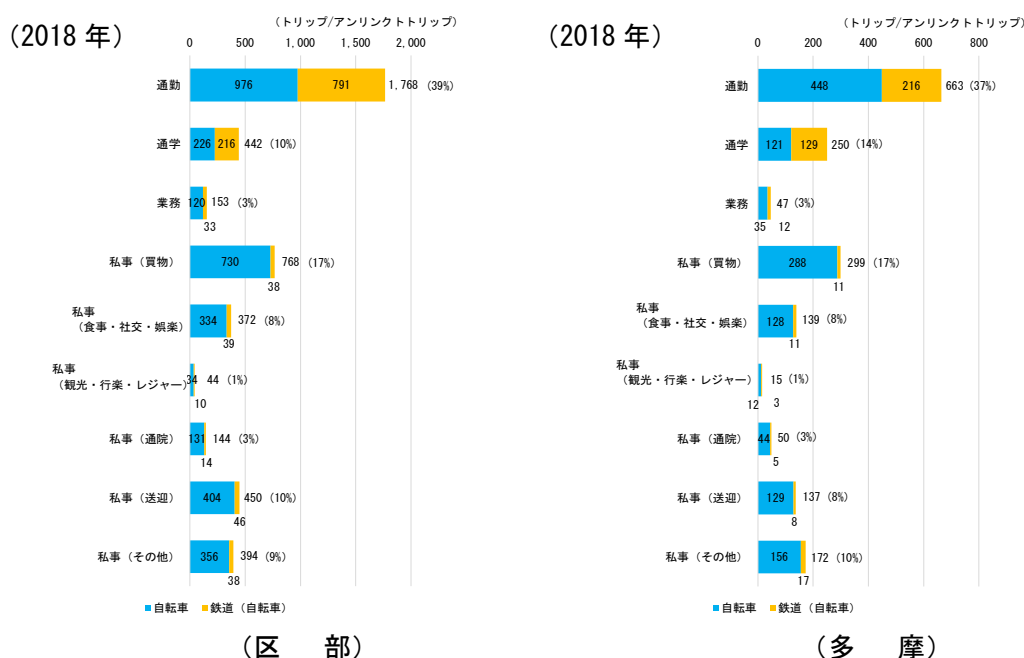


図 3-6 移動目的別の自転車交通量

出典：国土交通省パーソントリップ調査（第6回東京都市圏）（2019年）より作成

(5) 自転車等の放置台数

駅周辺における自転車等※1の放置※2台数は、自転車等駐車場の整備に伴い減少しており、ピーク時の1990年約24.3万台から、2020年で約2.1万台（うち、自転車は約1.9万台）と大きく減少している。



図 3-7 自転車等の放置台数の推移

出典：駅前放置自転車等の現状と対策（東京都民安全推進本部 2020年度）

- ※1 自転車等とは、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車をいう
- ※2 自転車等の放置とは、自転車等が自転車等駐車場以外の道路（駅前広場等の公共の場所を含む。）に置かれ、利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態をいう
- ※3 収容能力とは、自転車等駐車場の整備計画上の収容予定台数をいう
- ※4 従来方式においては、自転車100台以上、原動機付自転車と自動二輪車については合わせて50台以上のみを計上
- ※5 新方式においては、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車1台から計上

(6) 自転車シェアリングの利用状況

都内では複数の区市において自転車シェアリングが導入され、行政区域を越えた利用が可能となる広域相互利用が実施されており、近年、ポート数・利用回数ともに増加している。

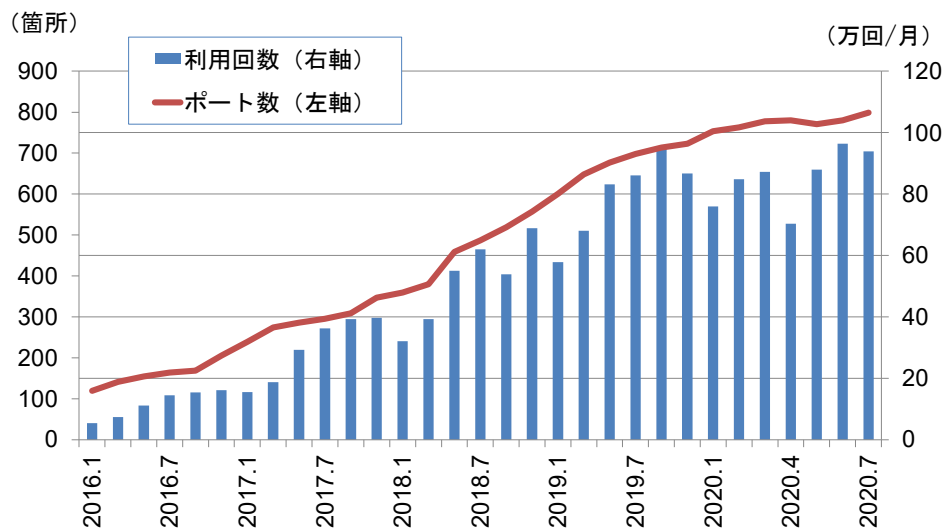


図 3-8 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移
(参考例：ドコモ・バイクシェア※1)

出典：東京都環境局データ

※1 2020年7月時点で都内11区(千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区)にて広域相互利用を実施

3. 2 自転車関連事故件数の推移

(1) 自転車関連事故の発生状況

都内における自転車が関係する交通事故の件数は、2010年に19,891件であったが、2020年には10,407件と10年でほぼ半減しているものの、2015年以降は、横ばい傾向である。

一方、自転車が関係する交通事故の全交通事故に占める割合は、2010年に36.2%であったが、2020年には40.6%と増加しており、全国平均21.9%と比べ約2倍と高い割合を占めている。

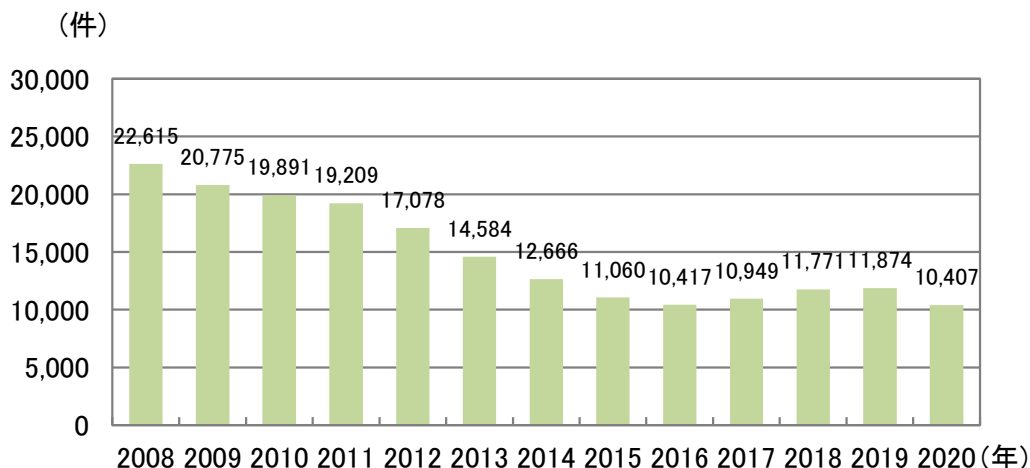


図 3-9 東京都における自転車関連事故件数の推移

出典：交通統計・交通事故発生状況（警視庁）より作成

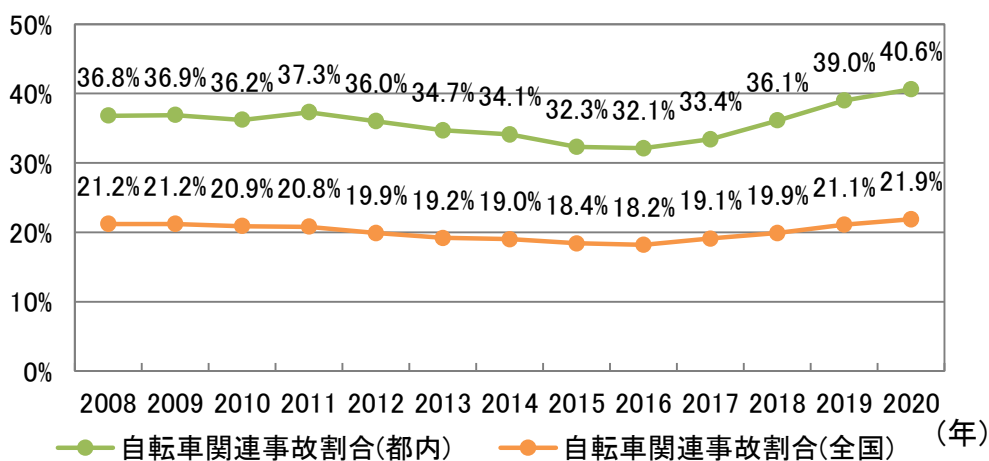


図 3-10 自転車関連事故割合の推移

出典：交通統計・交通事故発生状況（警視庁）

道路の交通に関する統計（警察庁）より作成

(2) 相手当事者別の自転車関連事故発生状況

自転車と乗用車の事故の割合は、2015年から2017年の3年間でほぼ横ばいであったが、2017年より減少傾向にある。

一方、自転車単独の事故、自転車同士の事故や自転車と歩行者との事故の割合は、増加傾向にある。

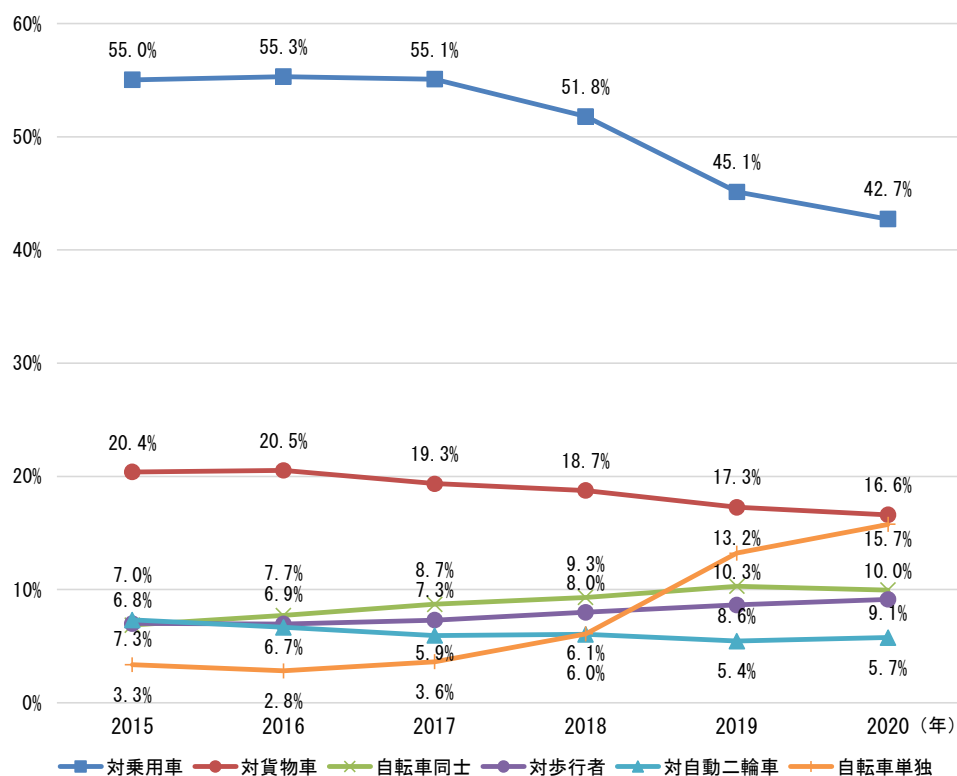


図 3-11 東京都における自転車関連事故の相手当事者別構成比

出典：警視庁提供資料より作成

3. 3 コロナ禍に伴う「新しい日常」における自転車利用の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大前後の自転車交通量の変化

渋谷区の明治通り、三鷹市の東八道路において、新型コロナウイルス感染症が広がる前後で自転車交通量の調査結果を比較したところ、ともに新型コロナウイルス感染症拡大後に1.2倍程度に増加している。

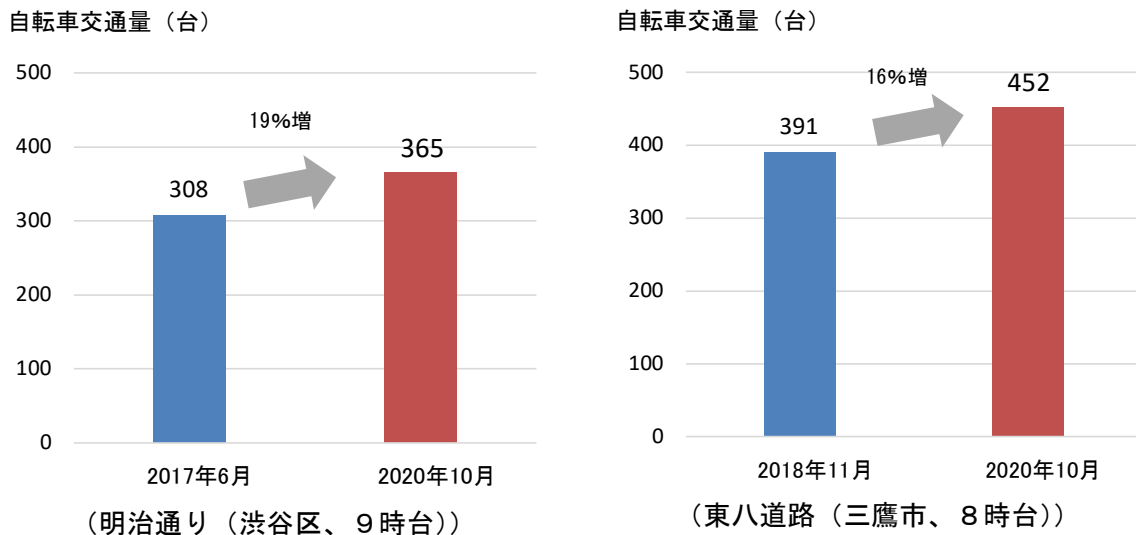


図 3-12 新型コロナウイルス感染症拡大前後の自転車交通量の変化

(1時間あたりピーク時間交通量)

調査：東京都建設局

(2) 自転車販売の動向

全国小売店100店舗平均の自転車販売台数は、緊急事態宣言が発出された2020年4月以降、前年(2019年)、前々年(2018年)の数値を上回っている。

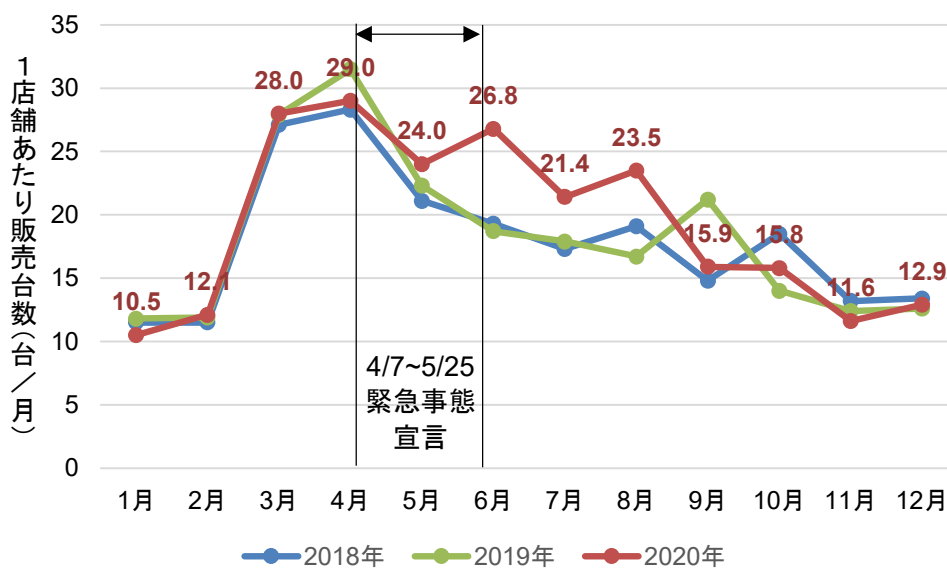


図 3-13 1店舗あたりの自転車販売台数 (全国小売店100店舗平均)

出典：一般社団法人 自転車産業振興協会 国内販売動向調査

4. 自転車通行空間の整備方針・将来像

都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保

4つの整備方針に基づき、2040年代までに自転車通行空間約1,800km（都道）の整備を目指す。

(1) 広域的ネットワークの形成



(2) 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化



(3) 観光地等における回遊性向上



(4) サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上

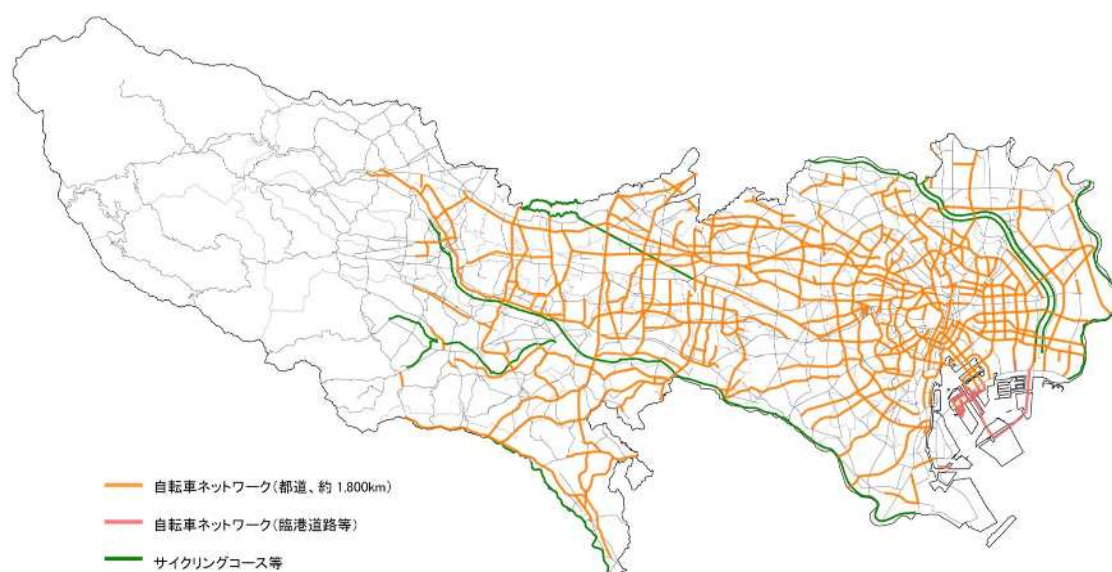


図 4-1 2040年代の将来像（自転車ネットワーク）

4. 1 広域的ネットワークの形成

都内の拠点間を結ぶ自転車通行空間の整備を推進し、広域的ネットワークを形成する。

【将来像】

- センター・コア・エリア※¹内の移動が円滑化
- 地域間の移動が円滑化
- 区部と多摩とのアクセスが向上

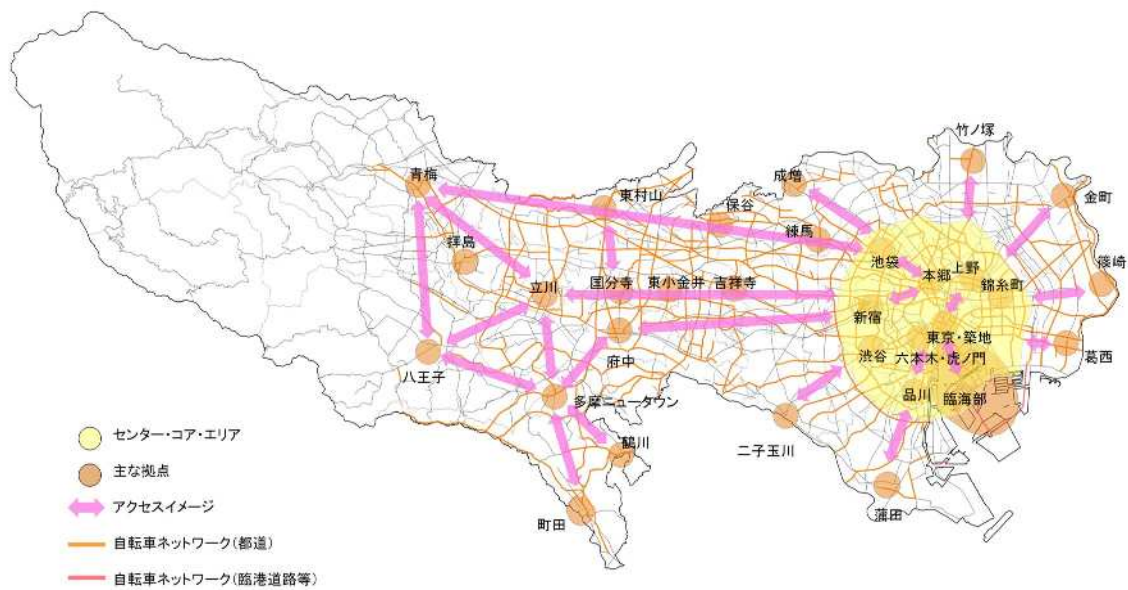


図 4-2 広域的ネットワークの形成（イメージ図）

※1 センター・コア・エリアは、概ね首都高速中央環状線の内側エリアをいう

4. 2 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化

主要駅周辺、ビジネス拠点で自転車通行空間の整備を推進し、移動の円滑化を図ることで利便性を向上させる。

【将来像】

○通勤・通学、買物等、駅周辺への移動が円滑化

鉄道駅周辺の自転車乗入台数（実収容台数^{※1}+放置台数^{※2}）の多い上位100駅周辺

○ビジネス拠点内における回遊性が向上

ビジネス・国際交流拠点を形成する東京・築地エリア、羽田やリニアの玄関口として国内外の広域結節・国際交流拠点である品川エリアなど、ビジネス拠点10箇所（東京・築地、臨海部、池袋、新宿、品川、六本木・虎ノ門、渋谷、本郷、上野、錦糸町）

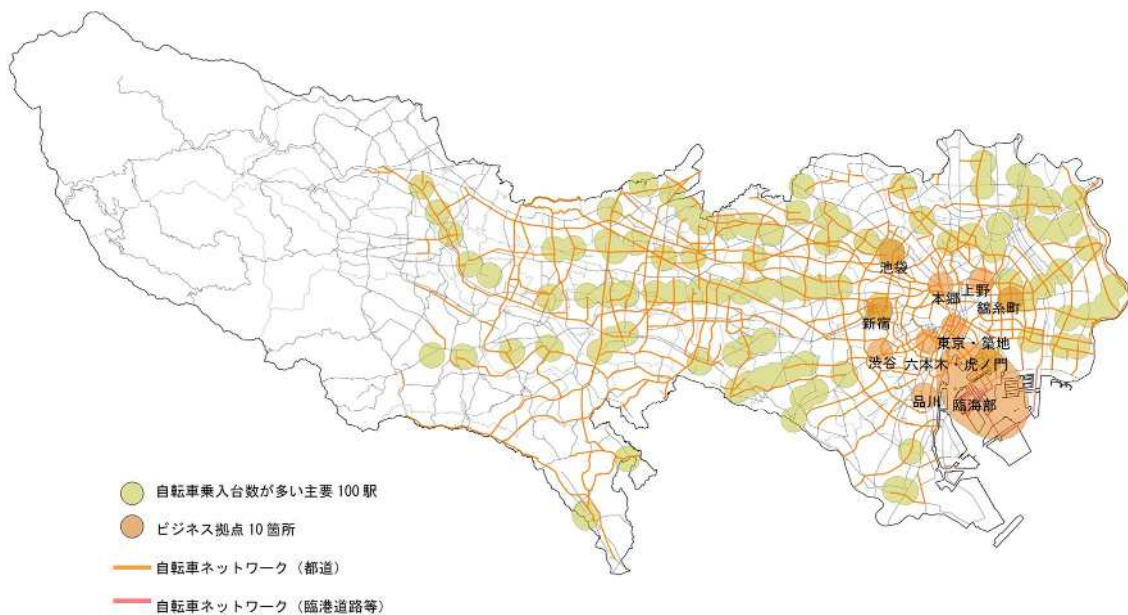


図 4-3 自転車乗入台数が多い主要駅100駅^{※3}・ビジネス拠点10箇所

※1 実収容台数は、自転車等駐車場に実際に駐車している台数をいう

※2 放置台数は、駅周辺における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置台数をいう

※3 出典：「駅前放置自転車の現況と対策」東京都都民安全推進本部（2019年度）を基に作成

4. 3 観光地等における回遊性向上

観光地等周辺において自転車通行空間の整備を推進し、移動を円滑化することで観光振興に寄与する。

【将来像】

○観光地等における回遊性が向上

高層ビルが立ち並び日本随一の繁華街・オフィス街からなる新宿・大久保エリア、昔ながらの街並みや江戸情緒が味わえる浅草エリアなど、多くの外国人旅行者が訪れる観光地等周辺 12 箇所（新宿・大久保、東京・銀座、上野・浅草、渋谷、原宿、秋葉原、臨海部、六本木・赤坂、本郷、大井、葛西臨海公園、武蔵野の森）

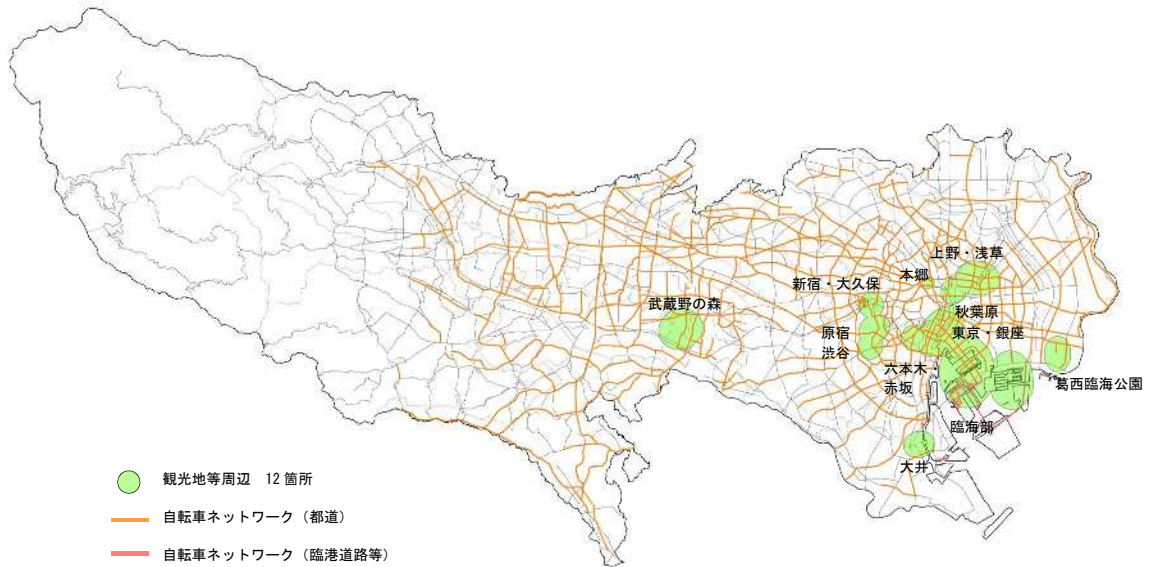


図 4-4 観光地等周辺 12 箇所



東京都庁（新宿区）



浅草寺（台東区）

図 4-5 多くの外国人旅行者が訪れる東京の観光地

4. 4 サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上

サイクリングコース等や都立公園へアクセスする自転車通行空間の整備を推進することで、スポーツやレクリエーション等を目的とした自転車の利用環境を創出し健康増進に寄与する。

【将来像】

○サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上

多くの自転車利用者に活用されている主なサイクリングコース等6路線（たま リバー50キロ、多摩湖自転車歩行者道、江戸川区自転車歩行者専用道路、境川ゆっくりロード、浅川ゆったりロード、荒川緊急用河川敷道路^{※1}）や都立公園（70箇所）



図 4-6 サイクリングコース等6路線・都立公園70箇所

※ サイクリングコースは、歩行者等も利用する道路のため、自転車は、歩行者やその他利用者を優先して通行する。

※1 荒川緊急用河川敷道路は、一般開放しているため、自転車は、歩行者やその他利用者を優先して通行する。



江戸川区自転車歩行者専用道路（江戸川区）

多摩湖自転車歩行者道（小平市）

図 4-7 スポーツ・レクリエーションを目的とした自転車歩行者道

5. 今後 10 年間の自転車通行空間の整備

5. 1 整備の方法・目標

国道や臨港道路など、他の道路管理者等による整備と連携して、自転車通行空間の連続的な整備に取り組む。都道においては、年間の整備ペースを大幅に増加させ、整備済みの約 300km に加えて、2030 年度に向けて新たに約 600 km（累計約 900km）の整備に取り組む。

なお、この他、沿道、交通状況等の変化や関連する計画を踏まえ、必要に応じて自転車通行空間の整備を検討する。

（1）既設道路における整備

既設道路においては「優先整備区間」を選定し、約 250km の整備に取り組む。

（2）各事業と合わせた整備

以下の計画に基づく事業と合わせて整備を進めていく。

○ 無電柱化事業に伴う路面整備に合わせた整備

東京都無電柱化推進計画に基づく無電柱化と合わせて、概ね 150km の整備に取り組む。

○ 都市計画道路の整備（新設・拡幅）に合わせた整備

都市計画道路の新設・拡幅の事業区間において、関係者との協議等により可能な箇所について、概ね 200km の整備に取り組む。



図 5-1 自転車通行空間整備に取り組む区間

- ※ 整備形態については、関係者との協議等により決定する。
- ※ 都道のうち都市計画道路の新設・拡幅事業等は、各事業計画に基づき整備を実施している。
- ※ 事業期間は、用地取得状況等の現場条件による。
- ※ その他、臨港道路等において、累計約 45 km の自転車通行空間の整備に取り組む。
- ※ 自転車通行空間の整備が困難な区間においては、状況に応じて代替ルート等を検討する。

5. 2 優先整備区間の選定

既設道路においては、道路状況や地域特性を踏まえつつ、計画的かつ効果的に自転車通行空間を整備していくため、以下の3つの視点に基づき、2030年度までに優先して整備する区間（以下「優先整備区間」という。）を選定する。

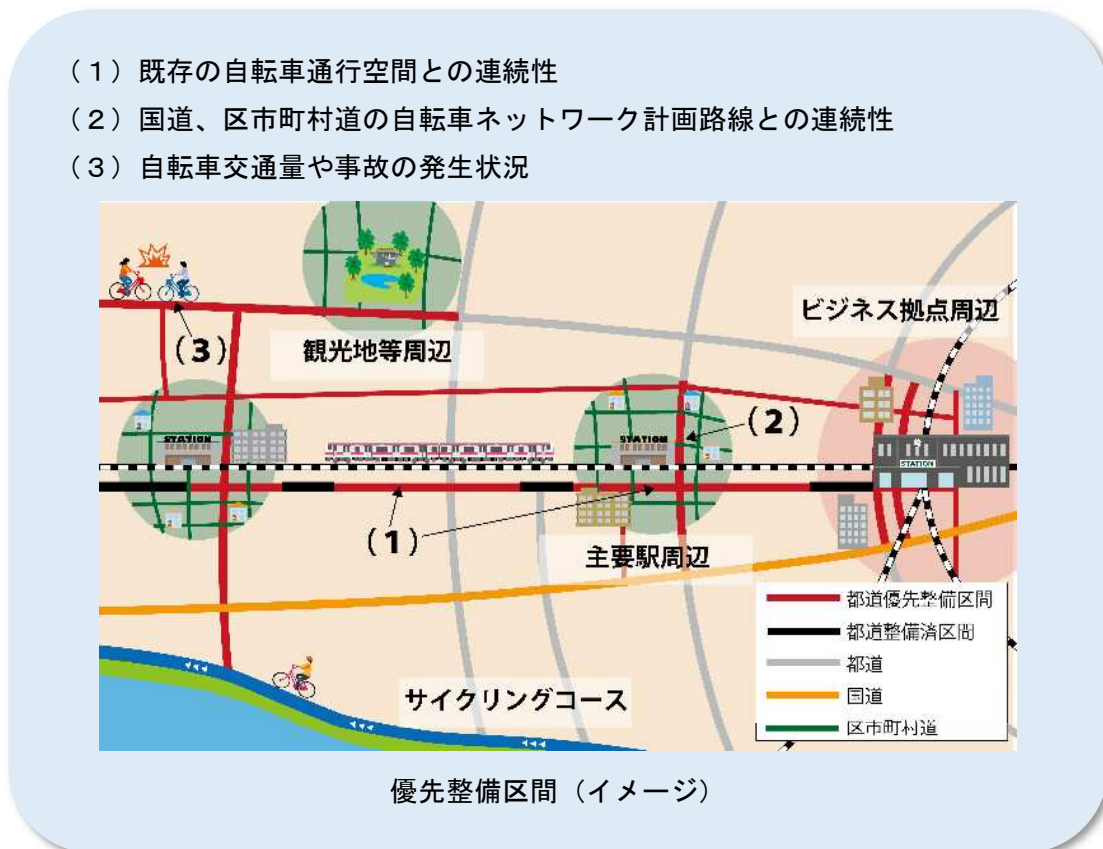


図 5-2 優先整備区間選定の3つの視点

(1) 既存の自転車通行空間との連続性

既存の自転車通行空間と接続することにより、自転車通行空間の連続性が形成され、自転車交通の利便性が更に高まる区間を優先的に整備する。

(2) 国道、区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性

国道や各区市町村の自転車ネットワーク計画路線と接続することにより、自転車通行空間の連続性が形成され、自転車交通の利便性が更に高まる区間を優先的に整備する。

なお、近年、区市町村の自転車ネットワーク計画策定が進んでいることから、今後、区市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられる都道についても、適宜、各区市町村と連携し自転車通行空間の整備に取り組む。

(3) 自転車交通量や事故の発生状況

自転車交通量が多く、事故の危険性がある区間を優先的に整備する。

(自転車発生集中度^{※1}が6,000T.E./日以上、自転車事故件数5件/年以上)

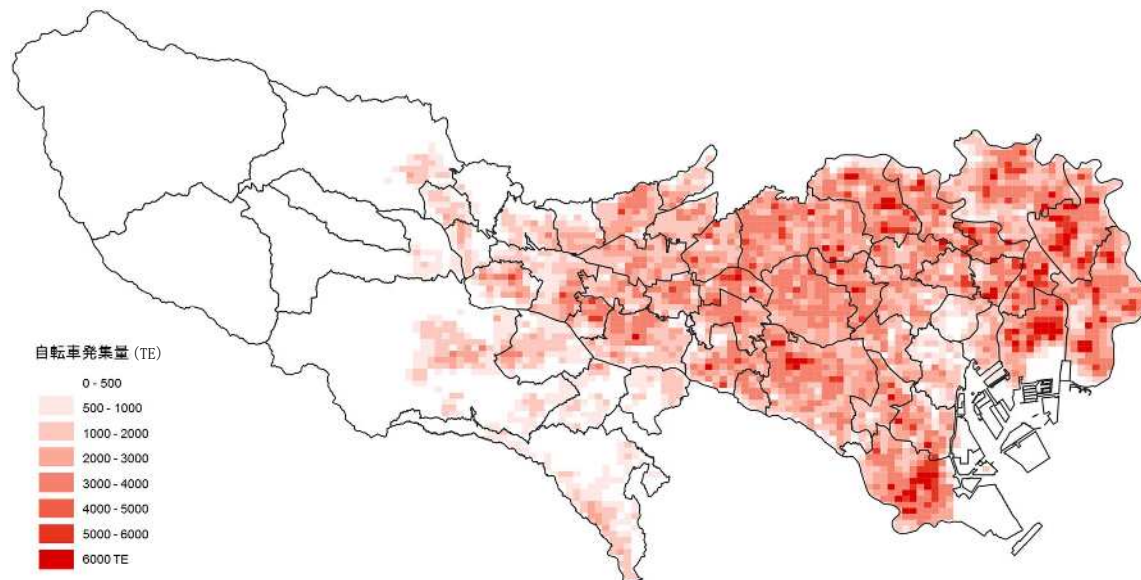


図 5-3 都内自転車発生集中度^{※1} (2018)

出典：国土交通省パーソントリップ調査（第6回東京都市圏）（2019年）より作成

※1 ある地域において、出発する移動と到着する移動を合計したもの

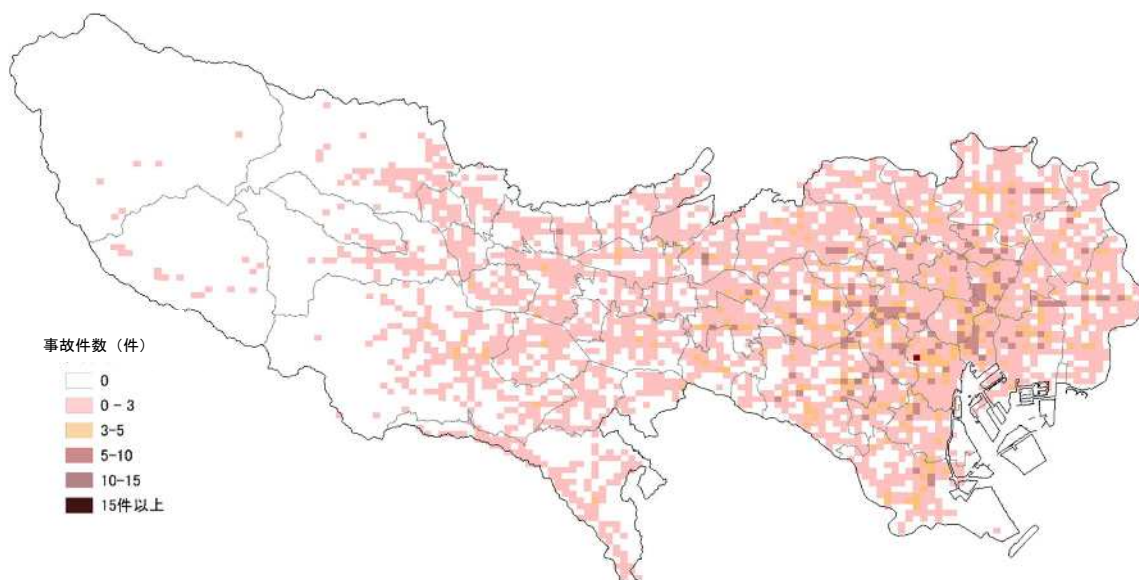


図 5-4 都内自転車事故件数 (2015年～2019年)

出典：警視庁提供資料より作成

5. 3 優先整備区間における整備計画

(1) 計画期間

整備計画期間は、2021年度から2030年度までの10年間とする。

(2) 整備目標

2030年度までに250kmの整備に取り組む。

表 5-1 10年間の整備計画

	2019年度末	2020年度末	10年間の整備計画 2021年度～2030年度	到達目標 2030年度末
施設延長 (km)	305	320*	250	570

※ 整備見込み

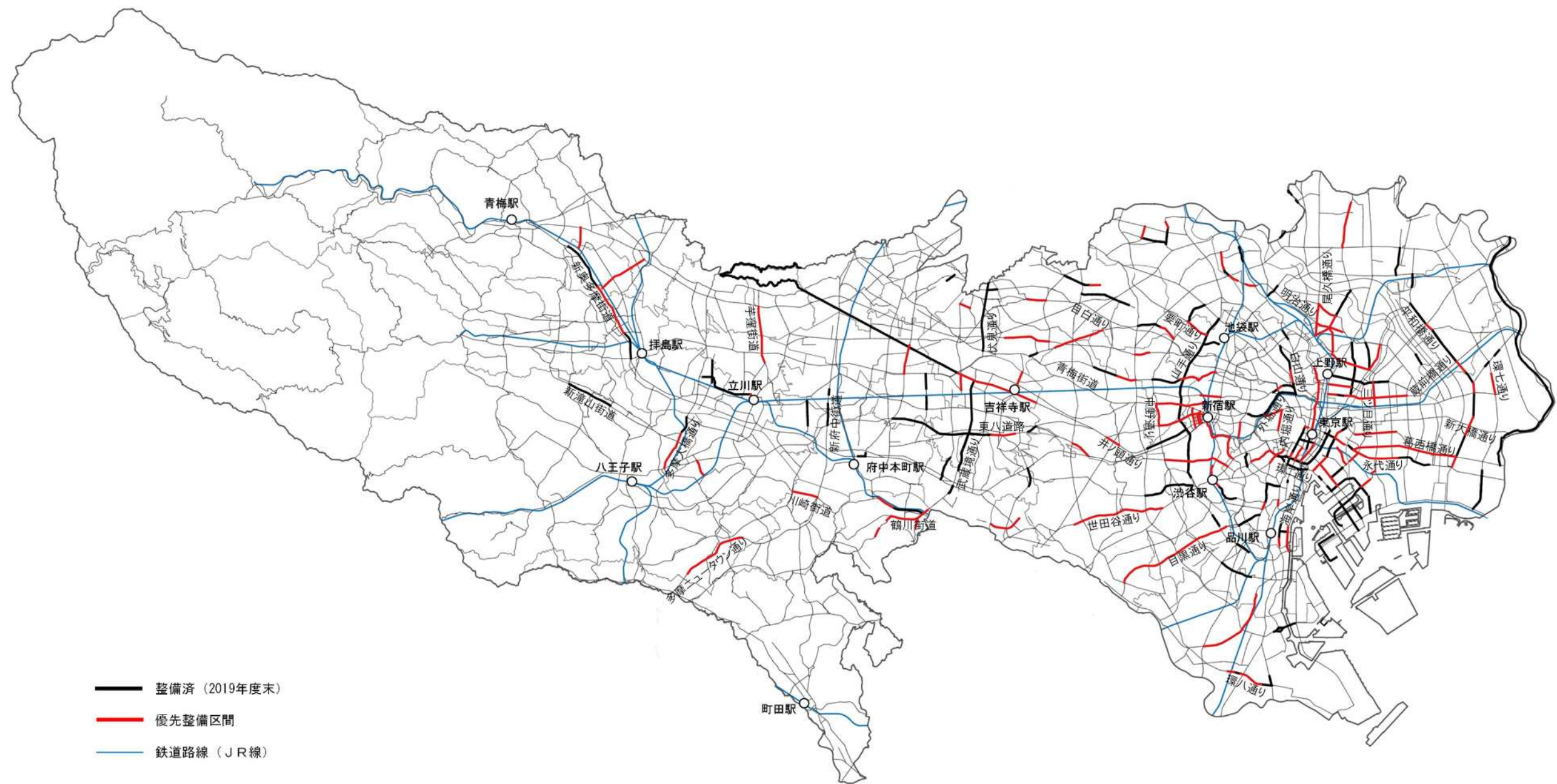


図 5-5 優先整備区間

5. 4 取組による整備効果

(1) 広域的ネットワークの形成

拠点間において自転車通行空間の連続性が確保され、地域間の移動が円滑化

- | | | | |
|---------------|--------------|-----------|--------------|
| ① 上野⇄竹ノ塚 | (尾竹橋通り) | ⑤ 新宿⇄中野 | (山手通り・早稲田通り) |
| ② 東京⇄葛西 | (永代通り・葛西橋通り) | ⑥ 吉祥寺⇄多摩湖 | (井ノ頭通り) |
| ③ 六本木・虎ノ門⇄臨海部 | (環二通り) | ⑦ 福生⇄青梅 | (新奥多摩街道) |
| ④ 大井⇄蒲田 | (池上通り) | ⑧ 区部⇄多摩 | (東八道路) |

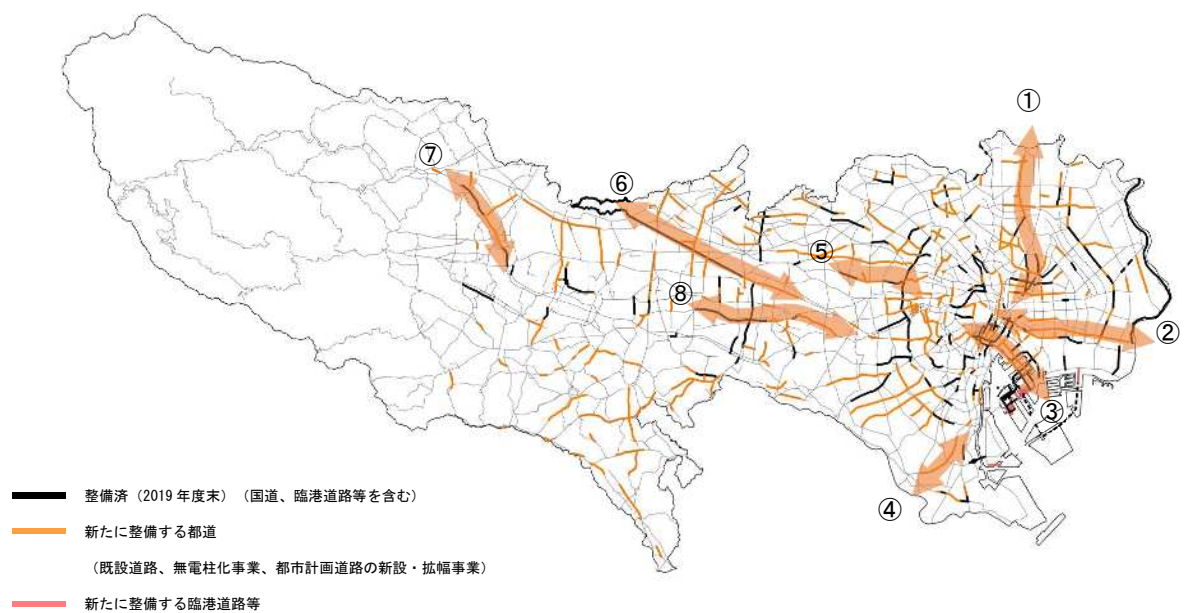


図 5-6 広域的ネットワークの形成

(2) 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化

- ① 主要駅周辺（自転車乗入台数の多い駅） 30箇所
（竹ノ塚駅、光が丘駅、吉祥寺駅、福生駅 等）
- ② ビジネス拠点 10箇所
（東京・築地、臨海部、池袋、新宿、品川、六本木・虎ノ門、渋谷、本郷、上野、錦糸町）

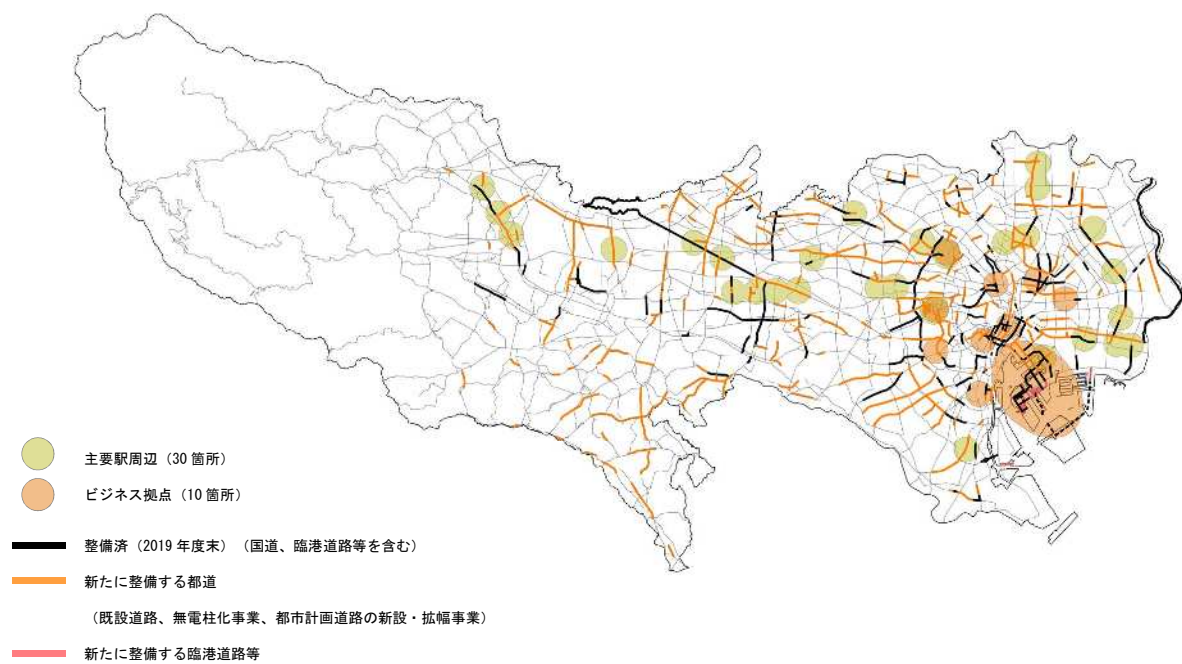


図 5-7 主要駅周辺 30箇所・ビジネス拠点 10箇所

(3) 観光地等における回遊性向上

① 観光地等周辺 12箇所

(新宿・大久保、東京・銀座、上野・浅草、渋谷、原宿、秋葉原、臨海部、
六本木・赤坂、本郷、大井、葛西臨海公園、武蔵野の森)

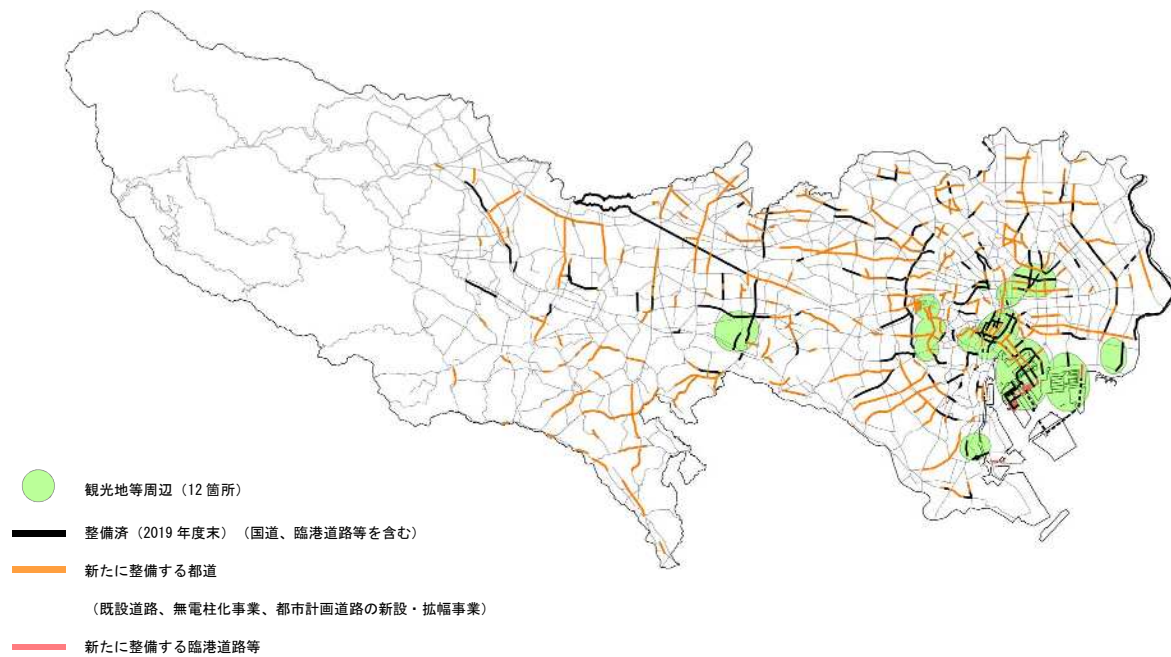


図 5-8 観光地等周辺 12箇所

(4) サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上

- ① サイクリングコース等 6 路線
(多摩湖自転車歩行者道、たま リバー50 キロ 等)
- ② 都立公園周辺 30 箇所
(駒沢公園、小金井公園 等)

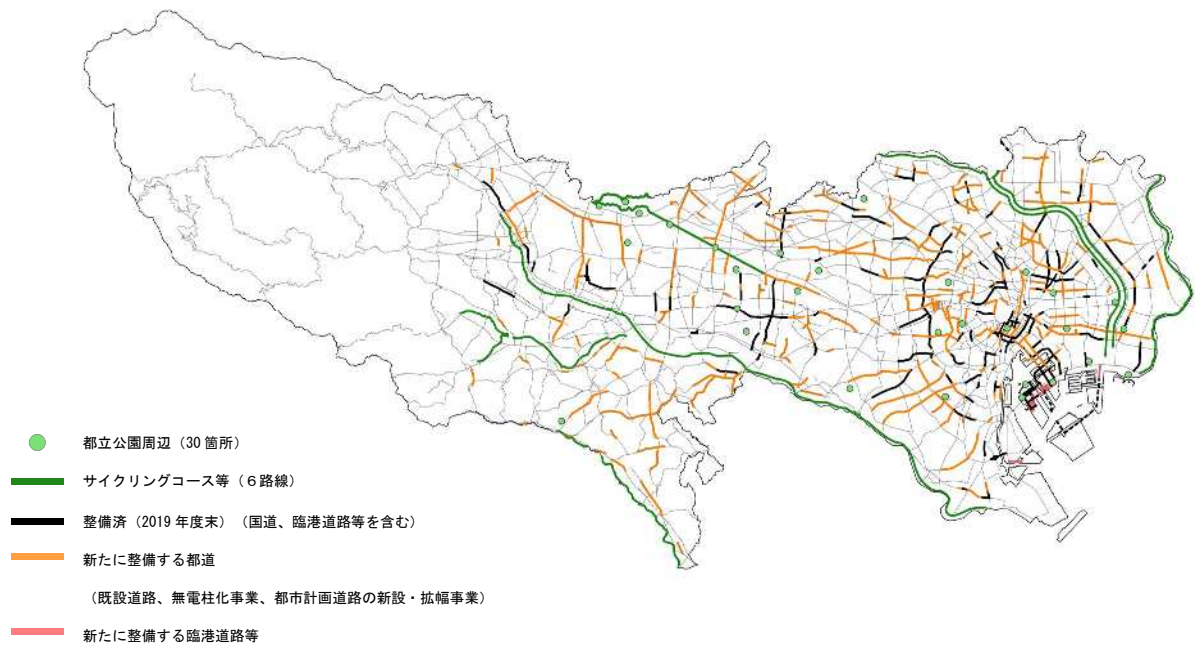


図 5-9 サイクリングコース等 6 路線・都立公園周辺 30 箇所

6. 自転車通行空間の整備手法

6. 1 整備形態の選定に関する基本的な考え方

自転車通行空間の整備に当たっては、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進める。

整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局）（2016. 7）」等に基づき、車道の活用を基本に自転車通行空間の整備を進める。

一方、道路構造や交通状況等により車道を活用した整備が困難な箇所が少なくない。このような状況や前後区間の整備形態との連続性を踏まえつつ、車道での整備が困難な場合においては、歩道を活用した「暫定形態」として自転車歩行者道（構造的分離、視覚的分離）の整備をすることで、早期に連続した自転車通行空間の整備を進める。

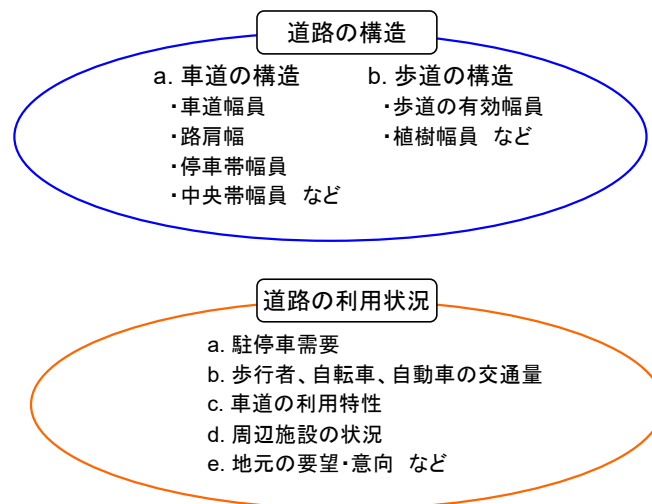


図 6-1 整備形態を選定するうえで考慮すべき要素

【 自転車通行空間整備に関わる主な技術的基準等 】

① 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2016. 7 改定）

「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間の設計の考え方などを提示

② 都道における道路構造の技術的基準に関する条例（2019. 12 改正）

1 自転車通行帯の規定

自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」を新たに定め、「自転車通行帯」の設置要件を規定

2 自転車道の設置要件

「設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの」を追加

6. 2 整備形態

自転車通行空間の整備形態は、以下のとおりとする。

(1) 車道を活用した整備形態

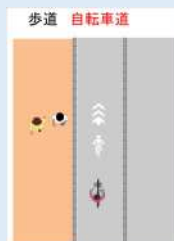
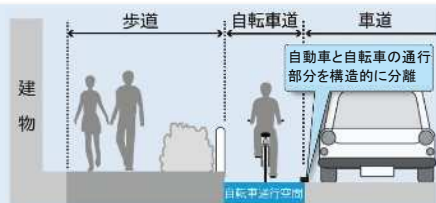
①自転車道

▶基本的な考え方

縁石や柵等の工作物によって自動車等と構造的に分離された自転車通行空間を確保する。

▶基本的な通行の仕方

自転車は自転車道を通行する。



歩行者は…
歩道を通行します。

自転車は…
自転車道を通行します。

②普通自転車専用通行帯(自転車レーン)

▶基本的な考え方

交通規制によって自転車のみが通行できる車線を指定し、自動車等と視覚的に分離された自転車通行空間を確保する。

▶基本的な通行の仕方

自転車は普通自転車専用通行帯（自転車レーン）を通行する。

※道路標識により自転車の歩道通行が認められている場合のほか、13歳未満又は70歳以上の人、身体が不自由な人、安全のためやむを得ない場合は、歩道を通行できる。



歩行者は…
歩道を通行します。

自転車は…
車道にある普通自転車専用通行帯(自転車レーン)を通行します。

③車道混在(自転車ナビマーク・自転車ナビライン)

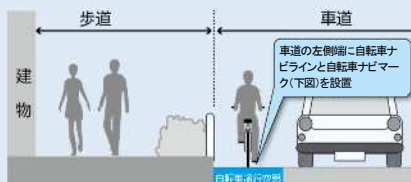
▶基本的な考え方

自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。

▶基本的な通行の仕方

道路交通法及び交通の方法に関する教則に従い、車道の左側端に寄って通行する。

※道路標識により自転車の歩道通行が認められている場合のほか、13歳未満又は70歳以上の人、身体が不自由な人、安全のためやむを得ない場合は、歩道を通行できる。



歩行者は…
歩道を通行します。

自転車は…
車道の左側端に寄って通行します。(自転車ナビマーク・自転車ナビライン上)

(2) 歩道を活用した整備形態

① 自転車歩行者道(構造的分離)

▶ 基本的な考え方

歩道を通行する自転車を、植栽や柵などで構造的に分離することにより、歩行者の安全を図るとともに自転車の通行空間を確保する。

▶ 基本的な通行の仕方

自転車は、歩道内の構造的に分離された自転車通行部分を通行、又は車道の左側端に寄って通行する。



歩行者は…
歩道内の歩行者通行部分を通行します。

自転車は…
歩道内の自転車通行部分を通行、又は車道の左側端に寄って通行します。

② 自転車歩行者道(視覚的分離)

▶ 基本的な考え方

歩道を通行する自転車を、舗装の色分けとピクトグラムを用いた標識・路面表示で視覚的に分離することにより、歩行者の安全を図るとともに自転車の通行空間を確保する。

▶ 基本的な通行の仕方

自転車は、歩道内の視覚的に分離された自転車通行部分を通行、又は車道の左側端に寄って通行する。



歩行者は…
歩道内の歩行者通行部分を通行します。

自転車は…
歩道内の自転車通行部分を通行、又は車道の左側端に寄って通行します。

(3) 自転車通行空間の整備事例



普通自転車専用通行帯
松原通り（調布市）



車道混在
平和橋通り（江戸川区）

図 6-2 車道を活用した整備事例



自転車歩行者道（構造的分離）
台場青海線（江東区）



自転車歩行者道（視覚的分離）
海岸通り（港区）

図 6-3 歩道を活用した整備事例

6. 3 整備形態の選定フロー

自転車通行空間の整備形態の選定に当たっては、下図に示す選定フローを参考に検討する。整備形態の選定に際しては、自動車の速度と交通量を勘案して選定した「完成形態」を基本とする。

道路構造や交通状況等により「完成形態」での整備が困難な場合には、車道通行する自転車の安全性を考慮し、車道を活用した「暫定形態」による整備を検討する。

車道での整備が困難な場合には、歩道を活用した「暫定形態」として自転車歩行者道（構造的分離、視覚的分離）による整備を検討する。

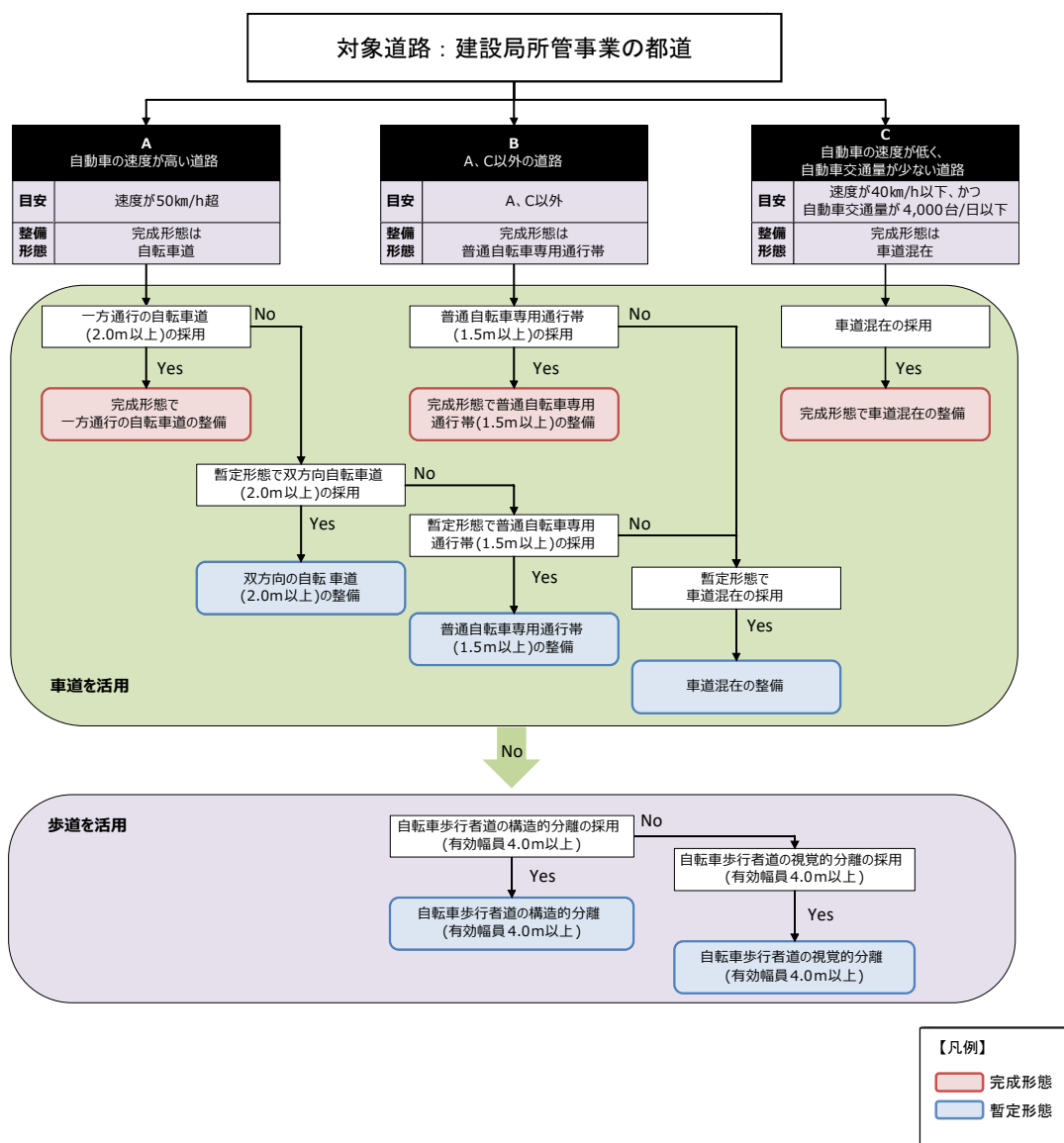


図 6-4 車道通行を基本とし暫定形態を考慮した整備形態の選定フロー

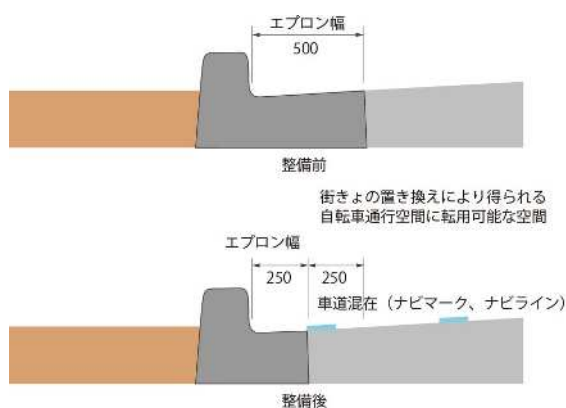
6. 4 自転車通行空間の確保に向けた工夫

自転車通行空間の整備に当たっては、限られた道路幅員の中で、歩行者、自転車、自動車の交通量や沿道の状況等を踏まえて、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進める。限られた道路幅員の中で自転車通行空間を確保するために、中央帯や車線の幅員及び街きよエプロン幅など道路の構造を見直し、整備形態を検討する。

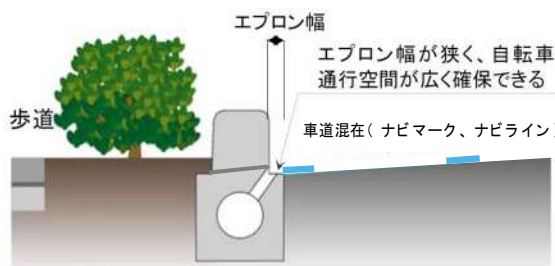
なお、中央帯や車線等の見直しを行う場合には、現地の交通状況や維持管理を踏まえて検討するとともに、関係機関等と協議を十分に行う。

(1) エプロン幅の狭い街きよ等の採用事例

付加車線などで局所的に自転車通行空間の確保が困難な区間においては、現地の交通状況や維持管理などを踏まえつつ、エプロン幅が500mmの街きよを250mmの街きよ等に置き換えることにより、自転車通行空間として必要な幅員を確保した。



エプロン幅の狭い街きよ（参考）



導水ブロック（参考）



牛込小石川線（文京区）



船堀街道（江戸川区）

図 6-5 整備事例

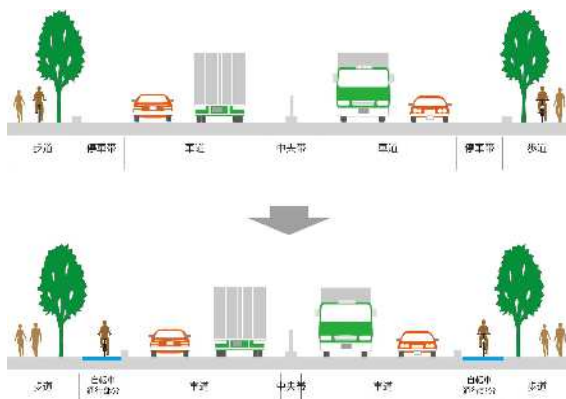
(2) 幅員の見直しによる整備事例

交通状況や道路構造基準に関する条例等で規定する最小幅員を考慮しつつ、中央帯や停車帯等の幅員を見直すことにより、自転車通行空間として必要な幅員を確保し自転車歩行者道（構造的分離）を整備した。



※ 地理院タイルを加工して作成

整備箇所



整備イメージ



整備前



整備後

東八道路（調布市、三鷹市）

図 6-6 整備事例

6. 5 道路空間の再編による自転車通行空間の確保

三環状道路や都市計画道路のネットワーク化による整備効果（交通の円滑化）を生かしつつ、道路幅員構成の再編による自転車通行空間の確保について検討する。

現時点で実施が可能な箇所として、必要な車道幅員が確保されておらず安全性に問題があり、4車線から2車線に変更しても交通状況への影響がない井ノ頭通り（武蔵野市）、船堀街道（江戸川区）において、先行的に実施する。

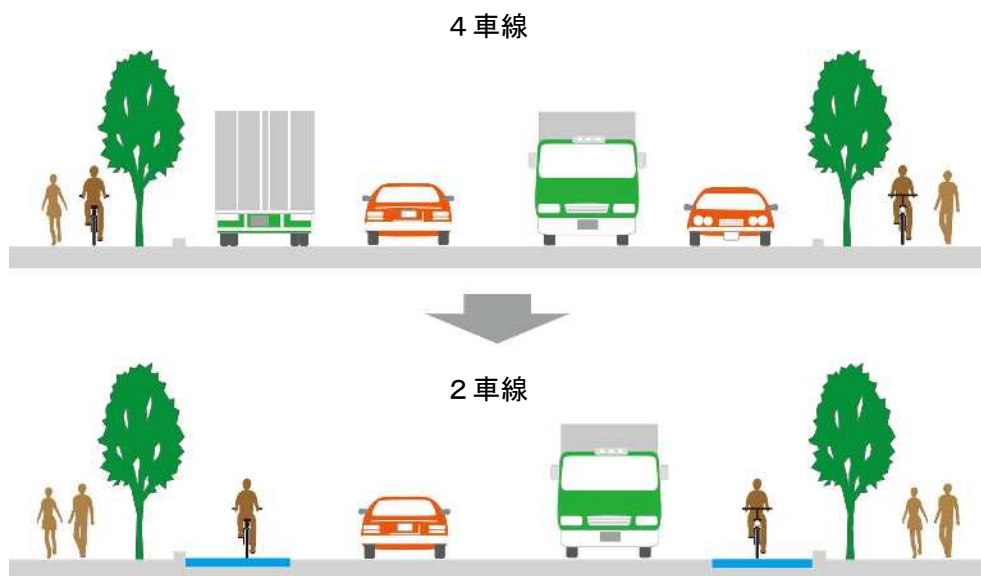


図 6-7 道路空間の再編イメージ



井ノ頭通り（武蔵野市）



船堀街道（江戸川区）

※ 地理院タイルを加工して作成

図 6-8 道路空間再編の先行実施区間

7. 事業推進に向けた方策

7. 1 国や区市町村等との連携による自転車ネットワークの形成

(1) 自転車通行空間ネットワーク計画調整会議の開催

都内における自転車通行空間の整備は、都道だけでなく、国道や区市町村道の自転車通行空間が連続してネットワークを形成することで、利用者の安全性や快適性が向上する。自転車通行空間の整備状況や整備予定箇所、各区市町村の取組等に関する情報共有・意見交換の場として、国、都、区市町村、警視庁で構成する「自転車通行空間ネットワーク計画調整会議」を開催し、連携を更に強めていく。

(2) 自転車活用推進重点地区における自転車通行空間の整備推進

「東京都自転車活用推進計画（2021. 5 改定）」において、「自転車シェアリングの普及促進」、「放置自転車対策の推進」、「自転車通行空間等の計画的な整備推進」等、各地区に適した様々な施策をパッケージ化し、自転車通勤や自転車観光、安全・安心な自転車利用など、より良い自転車利用環境の創出に向けて、国、都、区市町村が協働で集中的な環境整備を実施する「自転車活用推進重点地区」を設定する。本地区は、行政区域に関わらず、業務・商業地や住宅地、観光地等、様々な地域特性を勘案しつつ設定し、自転車通行空間の整備等、各種の取組を推進する。

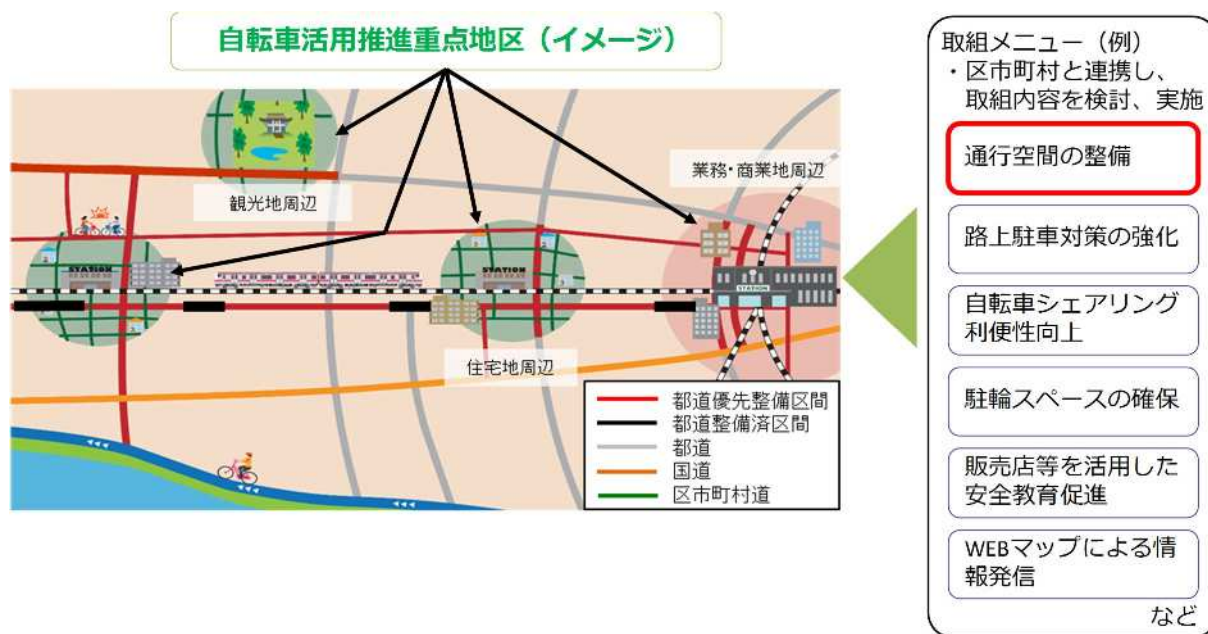


図 7-1 自転車活用推進重点地区のイメージ

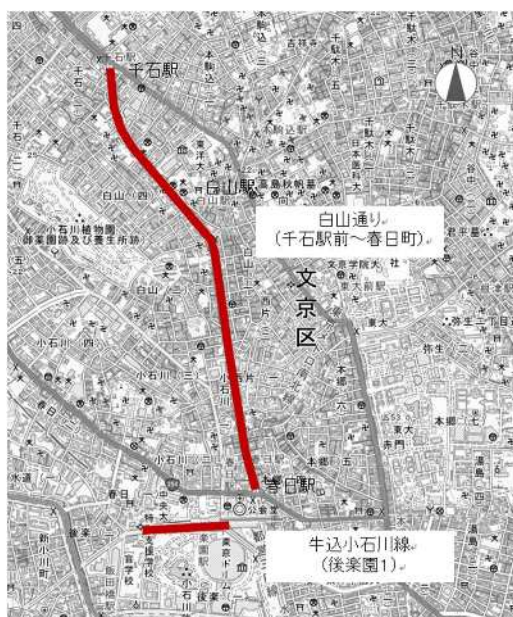
7. 2 交通管理者との連携

誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の整備に当たっては、現場における様々な課題の解決に向け、関係法令を踏まえつつ、交通管理者との連携が不可欠である。特に、駐停車車両の多い区間や交通事故の危険性が高い交差点部等については、道路管理と交通管理の両面から以下のような取組を参考に協議を重ね、地域の道路交通状況に応じた交通安全対策を検討する。

(1) 駐停車車両を考慮した自転車通行空間の整備

駐停車車両は自転車の安全な通行に影響を及ぼすおそれがあるため、短時間の貨物の積卸しなど、駐停車需要を考慮した自転車通行空間整備が必要である。

例えば、時間制限駐車区間（パーキング・メーター等）の交通規制が実施されている路線においては、周辺駐車場の整備状況や路上駐車の需要に応じ、交通管理者と協議の上、パーキング・メーター等の撤去や規模の縮小、車道における駐車スペースと自転車通行空間の併設など、現地の状況に応じて検討する。

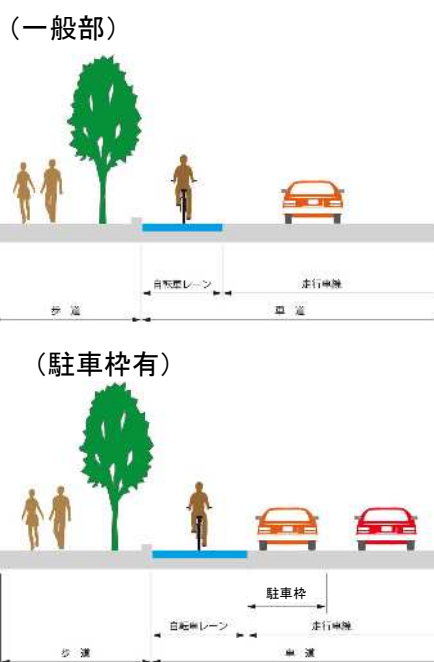


※ 地理院タイルを加工して作成

整備箇所



牛込小石川線（文京区）



整備イメージ



白山通り（文京区）

図 7-2 整備事例

(2) 道路利用者に対する注意喚起看板等の設置

普通自転車専用通行帯や車道混在による自転車通行空間の整備に当たっては、違法駐車によって自転車の安全な通行が妨げられることがないように、交通管理者との連携を図ることが重要である。整備に合わせた駐車取り締まりの強化を図るため、交通管理者との情報共有に努めるとともに、必要に応じて自動車運転者の駐車マナー向上を図る注意喚起看板の設置を検討する。

また、自転車利用者に対しては、自転車関連事故の危険性が高い箇所において、信号遵守や歩行者保護等の自転車利用ルールを周知する看板の設置などを検討する。



図 7-3 駐車禁止の注意喚起看板（参考） 図 7-4 信号遵守に関する周知看板（参考）



※ 自転車通行空間の整備が困難な区間においては、自転車利用のルール周知看板の設置を検討する。

図 7-5 普通自転車歩行者通行可の歩道における自転車利用のルール周知看板（参考）

東京都自転車通行空間整備推進計画

令和3年5月 発行

編集・発行 東京都建設局道路管理部安全施設課
〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 (03) 5320-5277 (ダイヤル)