

東京都 自転車活用推進計画

2019年3月

 東京都







目次

はじめに	1
第1章 総論	2
1 基本理念	2
(1) 計画の目的.....	2
(2) 計画の区域.....	2
(3) 計画の期間.....	2
2 計画の位置付け	3
(1) 計画の位置付け.....	3
(2) 関連する既存計画.....	4
第2章 目指すべき将来像.....	11
(1) 環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～.....	11
(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～.....	12
(3) 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～.....	13
(4) 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～.....	14
第3章 現状と課題	15
1 自転車の利用状況	15
(1) 東京都内の自転車の保有・利用状況.....	15
(2) 東京都内の路上駐車の状況.....	17
(3) 東京都内の自転車シェアリングの利用状況.....	19
(4) 東京都内の放置自転車の状況.....	21
(5) 東京都内の道路幅員の状況.....	23
2 自転車利用と健康	24
(1) 健康・体力の状況と自転車利用.....	24
(2) 東京都内の自転車通勤の状況.....	27
3 自転車と観光・国際交流.....	30
(1) 東京都内の自転車レースの開催状況.....	30
(2) 旅行者の推移・自転車観光の状況.....	32
4 自転車関連事故の発生状況.....	35
(1) 東京都内の自転車関連事故の推移.....	35
(2) 東京都内の自転車関連事故の発生状況.....	36

(3) 東京都内の自転車事故の内訳.....	37
第4章 実施すべき施策.....	39
1 環境形成	41
(1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進.....	41
(2) 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進.....	46
(3) 自転車シェアリングの普及促進.....	49
(4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進.....	52
(5) 放置自転車対策の推進.....	53
(6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施.....	55
2 健康増進	57
(1) サイクルスポーツ振興の推進.....	57
(2) 健康づくりの推進.....	58
(3) 自転車通勤等の促進.....	59
3 観光振興	60
(1) 国際的なサイクリング大会等の開催.....	60
(2) サイクリング環境の創出.....	62
(3) 観光に向けた自転車の活用.....	63
4 安全・安心	64
(1) 安全性の高い自転車普及の促進.....	64
(2) 自転車の点検整備の促進.....	65
(3) 自転車の安全利用の促進.....	66
(4) 学校における交通安全教育の推進.....	72
(5) 災害時における自転車の活用.....	72
(6) その他	73
第5章 計画のフォローアップ.....	74



はじめに

東京都の自転車保有台数は全国で最も多く、通勤・通学など広く都民に利用され、鉄道や自動車とともに都内における重要な交通手段の一つとなっている。

また、昨今の健康増進や低炭素への意識の高まりなどを背景に自転車利用ニーズは高まっており、都内では複数のサイクルポートのどこでも自転車を自由に借りて返せる「自転車シェアリング」が普及している。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3割を超え、全国平均の約2割と比べて高い状況となっている。今後ますます自転車の利用が促進されていく中で、より安全で快適な自転車環境の創出が求められている。

さらに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、国内外から多くの旅行者が東京を訪れることが見込まれるとともに、ロード、BMX等の自転車競技が開催され、国際的な自転車の大会を身近に体感することができる機会が訪れる。

このような中、2017年5月に自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が施行された。この法律では、第9条において、国は自転車活用推進計画の策定が義務付けられ、第10条において、都道府県は国の計画を勘案して都道府県自転車活用推進計画を策定するよう努めるものとされている。

これを踏まえ、国は2018年6月に自転車の活用の推進に関して基本となる計画として、2020年度を目標年次とした「自転車活用推進計画」を策定した。

本計画は、このような国の動きを踏まえ、東京都の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めたものである。

第1章 総論

1 基本理念

(1) 計画の目的

自転車は生活に密着した交通手段であるだけでなく、環境にやさしく、健康増進に役立ち、公共交通の補完的な利用も期待される。このため、自転車を交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段の一つとし、自転車を安全・安心して利用でき、誰もが気軽に楽しめる環境づくりを進めていくことを本計画の目的とする。

(2) 計画の区域

計画区域は、東京都全域※（区部及び多摩・島しょ）とする。

※ 区部は23区、多摩は26市3町1村

(3) 計画の期間

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて自転車活用を推進するとともに、本計画と関連を有する各種計画との整合を図るため、長期的な展望を踏まえつつ、計画期間は2020年度までとする。



2 計画の位置付け

(1) 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。また、本計画では自転車の活用の推進を図る上で必要な他の計画や関連施策との整合を図り、都の自転車施策の基本的な方向性を示すものである。

本計画の位置付けを図1-1に示す。

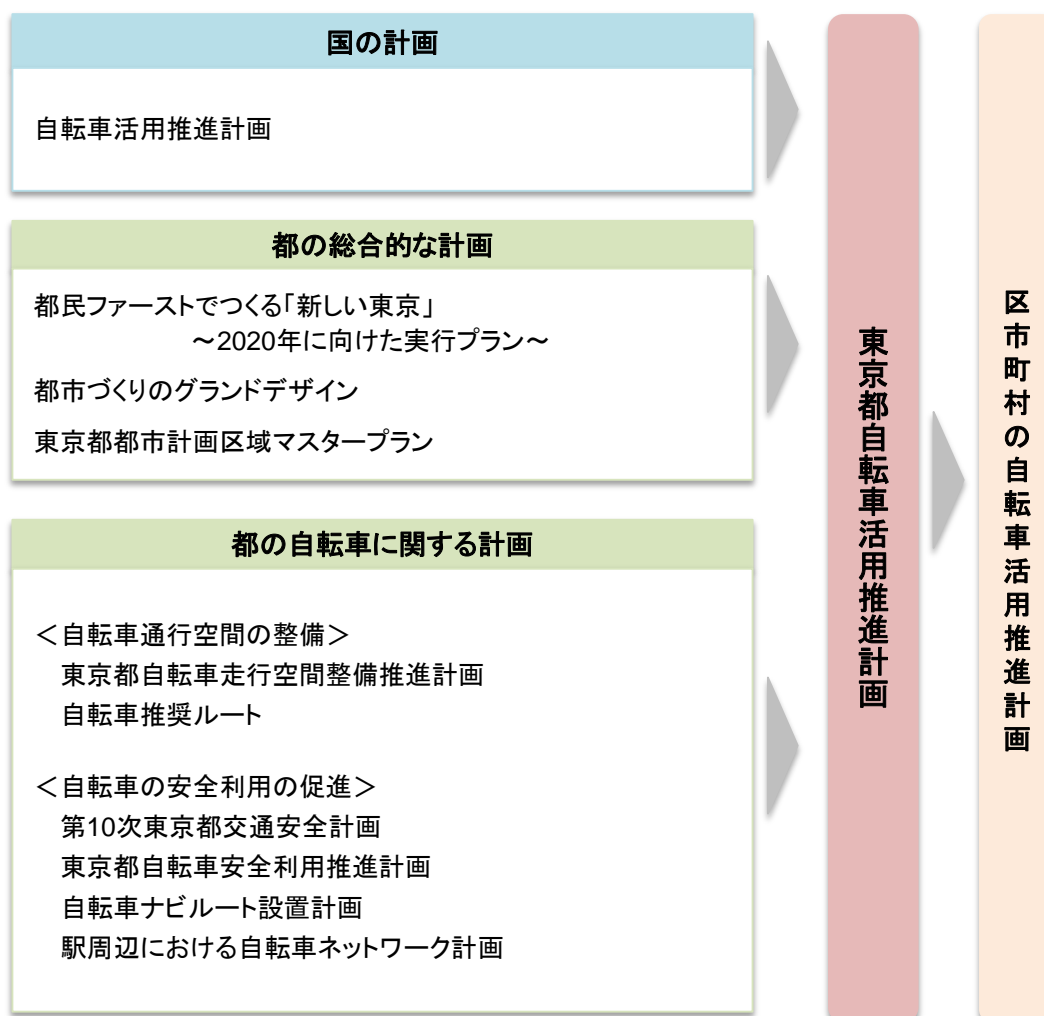


図 1-1 東京都自転車活用推進計画の位置付け

(2) 関連する既存計画

表 1-1 国の計画

自転車活用推進計画			
策定日	2018年6月8日	計画期間	2020年度まで
概要	<p>(位置付け) 法の基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的にのっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付ける。</p> <p>(目標及び施策) 以下の4つの目標達成のために、具体的に実施すべき施策を定める。</p> <p>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車通行空間の計画的な整備の促進 2 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 3 シェアサイクルの普及促進 4 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 5 自転車のIoT化の促進 6 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 <p>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 7 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 8 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 9 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 10 自転車通勤の促進 <p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 11 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 12 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 <p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 13 高い安全性を備えた自転車の普及促進 14 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 15 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 16 学校における交通安全教室の開催等の推進 17 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲） 18 災害時における自転車の活用の推進 		



表 1-2 都の総合的な計画

都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～			
策定年月	2016年12月	計画期間	2020年度まで
概 要	<p>(策定主旨) 「東京都長期ビジョン」が示す大きな政策の方向性を継承しつつ、都民ファーストの視点に立ち、大義ある政策を都民の共感を呼ぶ形で積極的かつ計画的に展開する。</p>		
	<p>(目標) 今後、都民と共に本プランを進めたその先に目指していくものは、以下の3点の「新しい東京」をつくることである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 誰もが安心して暮らし、希望と活力を持てる東京 2 成長を生み続けるサステイナブルな東京 3 日本の成長エンジンとして世界の中で輝く東京 <p>そして、「新しい東京」をつくるため、「セーフシティ」「ダイバーシティ」「スマートシティ」の3つのシティを実現し、東京の課題解決と成長創出のために、都の様々な政策を総動員して取り組んでいく。</p> <p>スマートシティ 政策の柱5「交通・物流ネットワークの形成」 政策展開5「自転車利用環境の充実」 通勤や買い物だけでなくビジネスや観光などの多様なニーズに対応する自転車について、公共交通が発達した東京にふさわしい利用環境を充実させる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車走行空間の整備 「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき自転車走行空間の整備を進め、東京2020大会開催までに、都道における整備延長を232kmとするとともに、臨港道路等において32kmを整備することで、合計で264kmとする。 競技会場周辺などの7地区では、国道、都道、区市道の自転車走行空間を連続させた自転車推奨ルート約200km（うち都道は約100km）を整備し、利用者の利便性と快適性を高める。この取組においては、区市への補助制度により、技術面に加え、財政面を含めた支援を行い、区市道における整備を促進する。 東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国や区市町村などと連携し、自転車走行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組む。 2 シェアサイクル 区市が取り組むシェアサイクルについて、区境を越えた相互利用を促進することで、現在の臨海部を中心とした都心区エリアから広域的に展開し、拡大を図る。 3 自転車利用者の安全確保 自転車の安全利用や放置削減に向けて、都による啓発活動に加え、自転車小売業者など事業者を含めた多様な主体による取組を促進し、利用者のルールやマナーを向上させ、自転車の安全で適正な利用を推進する。 都内全域の幹線道路に、自転車通行位置及び進行方向を明示する自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置することで、利用者への正しい通行位置・進行方向を周知するとともに、自動車ドライバーの自転車への保護意識を醸成する。 		

都市づくりのグランドデザイン			
策定年月	2017年9月	目標期間	2040年代
概要	<p>(位置付け) 2016年9月に東京都市計画審議会から示された答申「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」を踏まえ、目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す。</p> <p>(都市づくりの7つの戦略) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化した実行プランが目指す「新しい東京」の実現に向け、2040年代を見据え「活力とゆとりある高度成熟都市」を都市づくりの目標として、分野を横断する7つの戦略を設定し、先進的な取組を進めていく。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 3 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 4 あらゆる人々の暮らしの場の提供 5 利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 6 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 7 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出 <p>戦略2「人・モノ・情報の自由自在な交流を実現」 政策方針6「道路空間を再編（リメイク）し、ゆとりやにぎわいを生み出す」 ・道路ネットワークの形成により円滑な交通が実現する地域において、まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車や歩行者の快適な通行空間を実現する。</p> <p>政策方針8「鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる」 ・交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置の検討を進める。 ・自転車走行空間や駐輪場の整備、ルール・マナーの啓発などにより、自転車の利用環境を充実し、環境負荷低減や健康増進に寄与する自転車活用を推進する。</p>		



都市計画区域マスタープラン			
策定年月	2014年11月改定	計画期間	2025年
概要	<p>(目的) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針「都市計画区域マスタープラン」は、都市計画法第6条の2に基づき、都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定める。</p> <p>(基本戦略) 都市づくりビジョン(改定)で示した7つの基本戦略を基に、人口減少・少子高齢社会の到来、首都直下地震の切迫性、都市間競争の激化、地球環境問題の深刻化など、社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画区域マスタープランでは、以下を基本戦略とする。</p> <ol style="list-style-type: none">1 国際競争力及び都市活力の強化2 広域交通インフラの強化3 安全・安心な都市の形成4 暮らしやすい生活圏の形成5 都市の低炭素化6 水と緑の豊かな潤いの創出7 美しい都市空間の創出 <p>基本戦略5「都市の低炭素化」 (都市の低炭素化に関する主要な都市計画の決定方針) ・歩行者、自転車、自動車がそれぞれ安全で快適に行き交うことができる道路空間を確保するとともに、環境負荷の少ない交通手段として見直されている自転車の利用促進を図る。</p>		

表 1-3 都の自転車に関する計画

東京都自転車走行空間整備推進計画			
策定年月	2012年10月	計画期間	—
概要	<p>(背景・目的)</p> <p>自転車は広く都民に利用される重要な交通手段のひとつであり、買い物などの日常的利用や通勤・通学、サイクリングなど自転車利用が拡大している。一方で、全事故に占める自転車関連事故の割合は増加しており、自転車通行空間の整備に対する都民の期待が高まっている。</p> <p>そこで、自転車通行空間の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車が共に安全で安心して利用できる道路空間を創出していく。</p> <p>(優先整備区間の考え方)</p> <p>自転車通行空間の整備検討にあたり、歩行者、自転車が共に安全で快適に通行できる自転車通行空間の整備を効果的かつ効率的に推進していくため、下記の4つの視点に基づき、「優先整備区間」を選定。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車交通量が多く事故の危険性がある区間：自転車交通量が多く歩行者と自転車、又は自転車同士の事故の危険性がある区間 2 自転車乗入台数が多い駅周辺の区間：鉄道駅周辺の自転車乗入台数が多い駅周辺区間 3 複数の観光スポットや集客施設などを結び、自転車の利用促進が期待できる区間：集約能力が高い文化施設や歴史的施設、公園などを結ぶ自転車通行空間を整備することで、自転車の利用促進や地域振興への効果が期待できる区間 4 既存の自転車通行空間と接続することで利便性が高まる区間：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さらに高まる区間 <p>(整備方針)</p> <p>車道の活用を基本としつつ、普通自転車専用通行帯や、広い歩道内での構造的、視覚的分離など、地域の道路事情や交通事情に応じた整備手法により、整備を推進。</p>		



自転車推奨ルート			
策定年月	2015年4月	計画期間	東京2020大会まで
概要	<p>(背景・目的) これまで東京都は、2012年10月に「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定し、自転車通行空間の整備を進めてきた。 この取組に加え、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、より安全に回遊できるよう、ネットワーク化した自転車推奨ルートを設定し、国や区市等とともに整備に取り組んでいる。 東京2020大会の開催時に、外国からの来訪者も含めて誰もが大会の雰囲気や観光地のにぎわいを楽しめるよう取組を進めていく。</p> <p>(ルート選定の考え方) 各区市の自転車ネットワーク計画等の対象路線や、既に自転車通行空間が整備された路線、ネットワーク機能を確保するために必要な路線、自転車シェアリングのサイクルポート位置などから選定。</p> <p>(整備方針) 車道の活用を基本に、東京の道路事情や交通事情に応じた整備手法とする。早期にネットワーク機能を発現させることを優先し、広い歩道も一部活用。測量・調査等の結果、整備が難しい場合には、代替のルートも検討。</p> <p>(区市道における支援) 東京都が2015年4月に創設した補助制度等により、技術面に加え、財政面を含めた支援を強化し、区市道における整備を促進。</p>		

第10次東京都交通安全計画			
策定年月	2016年4月	計画期間	2020年度まで
概要	<p>(策定主旨) 都内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、都内の交通安全のさらなる向上を図る。 人優先、人命尊重の理念に立ち、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全安心な都市東京の実現を目指す。</p> <p>(重点課題等) 重点的に取り組むべき以下の「重点課題」を定め、各課題に対応した各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制する。 また、取組を推進するに当たって、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通安全の確保や、高度道路交通システム（ITS）の活用も進めていく。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 高齢者の交通安全の確保 2 自転車の安全利用の推進 3 二輪車の安全対策の推進 4 飲酒運転の根絶 		

東京都自転車安全利用推進計画			
策定年月	2016年4月改定	計画期間	2020年度まで
概要	<p>(策定主旨) 東京都自転車安全利用条例第8条第1項の規定に基づき、自転車の安全で適正な利用の促進に向けた東京都の施策及び自転車利用者、事業者等の取組を総合的に推進する。</p> <p>(実施事項) 自転車に関わる各主体（行政、自転車利用者、事業者等）は、次の取組を実施する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車の安全利用の実践 2 自転車の安全利用に関する教育の推進 3 放置自転車の削減 4 安全な自転車利用環境の整備等 5 安全性の高い自転車の普及 6 自転車事故に備えた措置 7 悪質・危険な自転車利用者に対する対処 		

自転車ナビルート設置計画			
策定年	2016年	計画期間	2018年度まで
概要	<p>(主旨) 幹線道路における自転車交通の整序化を図るため、一般国道及び都道を対象に自転車ナビマーク、自転車ナビラインを整備する。</p> <p>(整備目的・内容) 一般国道及び都道を対象に、車道左側端への自転車ナビマークの設置、主要交差点への自転車ナビラインの設置を推進し、自転車の通行位置をわかりやすくするとともに自転車利用者の交通ルールの遵守、自動車運転者に対する自転車への保護意識をそれぞれ高めることで、自転車が関与する交通事故を減少させ、安全な道路交通環境を創り出す。</p>		

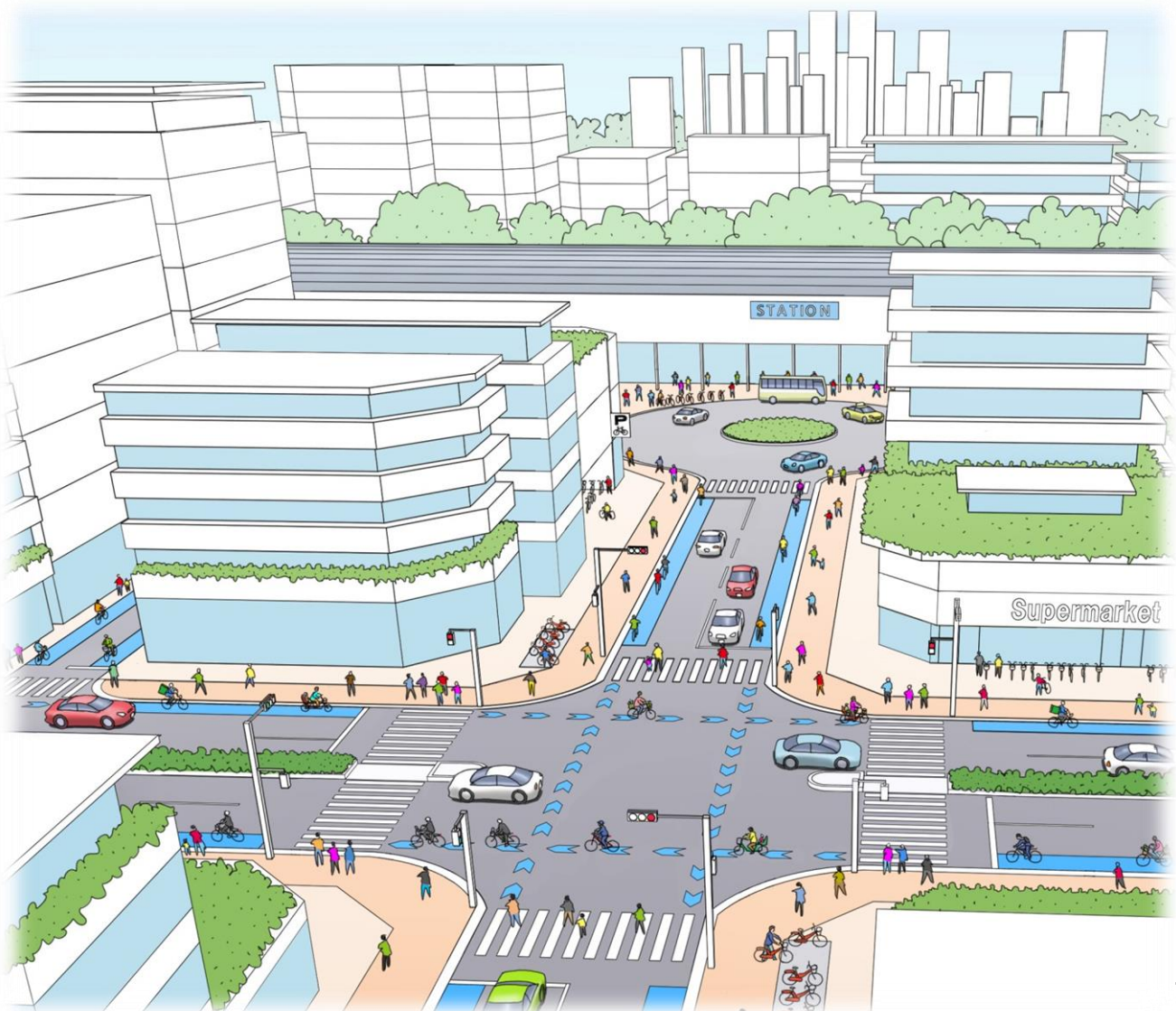
駅周辺における自転車ネットワーク計画			
策定年	2011年	計画期間	2019年度まで
概要	<p>(主旨) 自転車が集中する駅周辺における自転車交通の整序化を図るため、駅周辺の自転車交通量が多い道路を対象に自転車ナビマーク等を整備する。</p> <p>(整備目的・内容) 駅周辺において、自転車交通量の多い道路を対象に自転車ナビマーク、自転車ナビライン等を整備して自転車の通行方法を明示することなどにより、自転車交通の整序化を図る。</p>		

第2章 目指すべき将来像

国が策定した自転車活用推進計画の四つの目標を踏まえて、都の実情に応じた目指すべき将来像を示す。

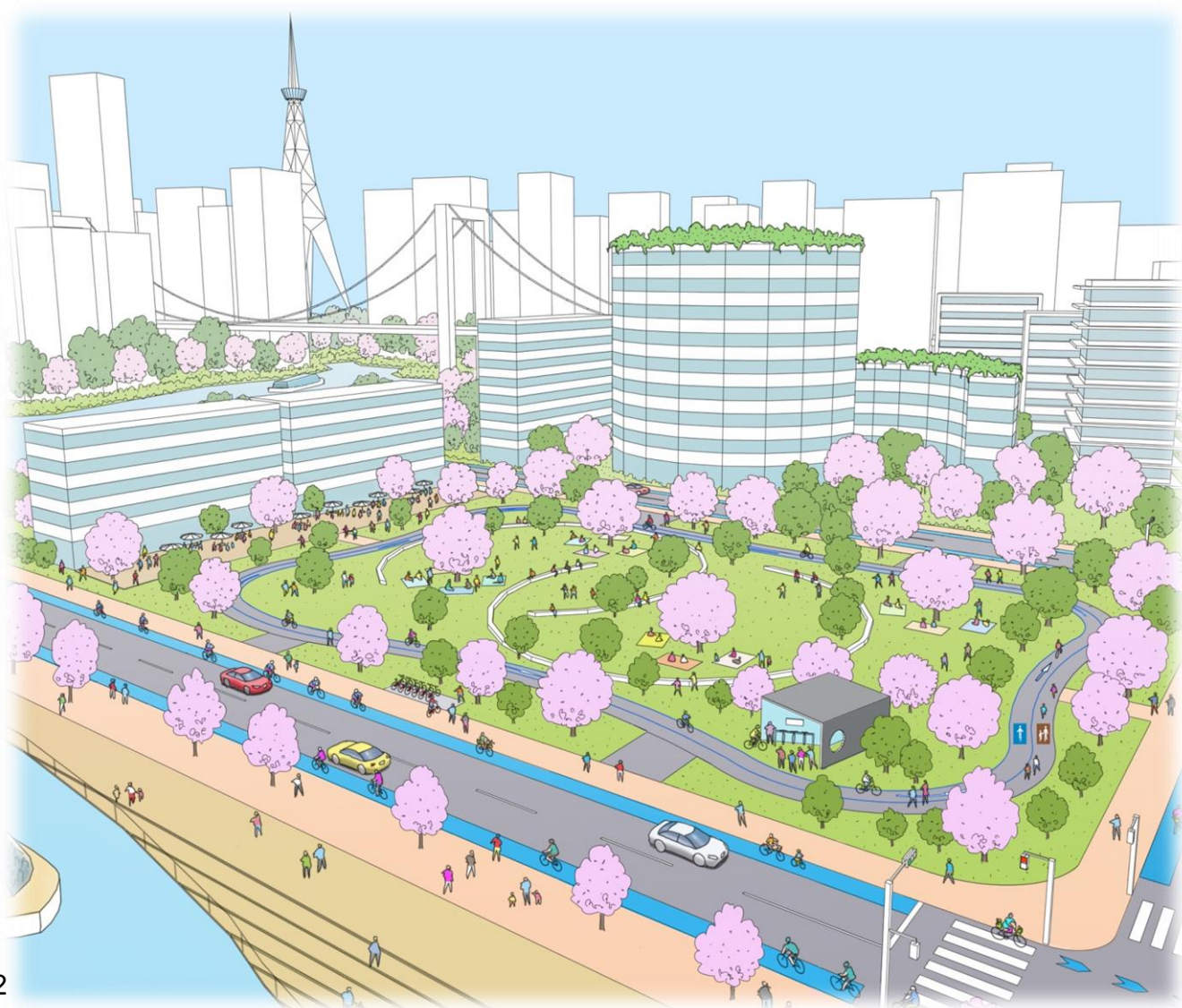
(1) 環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～

- 地域特性に応じて公共交通との連携を図ることにより、誰もが使いやすく自由な移動を可能とする自転車環境の創出を目指します。
- 地域が互いに連携し自転車通行空間をネットワーク化することで、安全で快適な自転車利用環境の創出を目指します。
- CO₂フリー社会の実現に向け、自転車利用が進み、自動車交通の依存度が低減することで、誰もが環境に配慮した移動手段を活用できる社会の実現を目指します。
- 地域を結ぶ道路を活かすため、まちづくりと連携することで、自転車通行空間の創出を図り、活発な都市活動の実現を目指します。



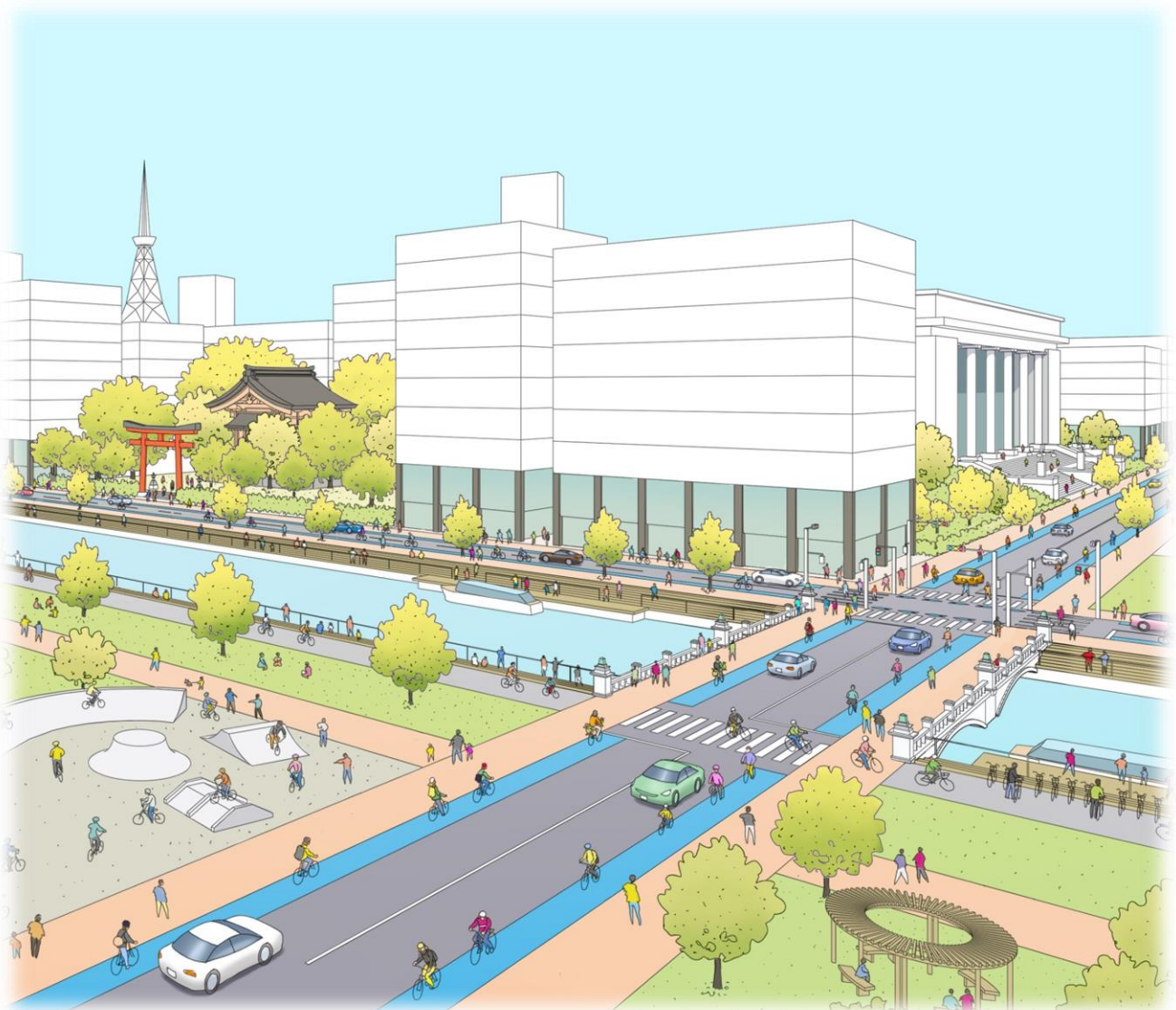
(2) 健康増進 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～

- 公園の多目的活用が進み、四季折々の東京の魅力を体感しながらサイクリングスポーツを楽しむことができる環境の創出を目指します。
- 日常生活や余暇において、楽しみながら運動をすることにより心身の健全な発達を図るため、身近な場所におけるサイクリング環境の創出を目指します。
- ライフスタイルの多様化に合わせて、あらゆる人々が自転車を利用しやすい環境を提供することにより、住み、働き、余暇を楽しむことができる都市を目指します。



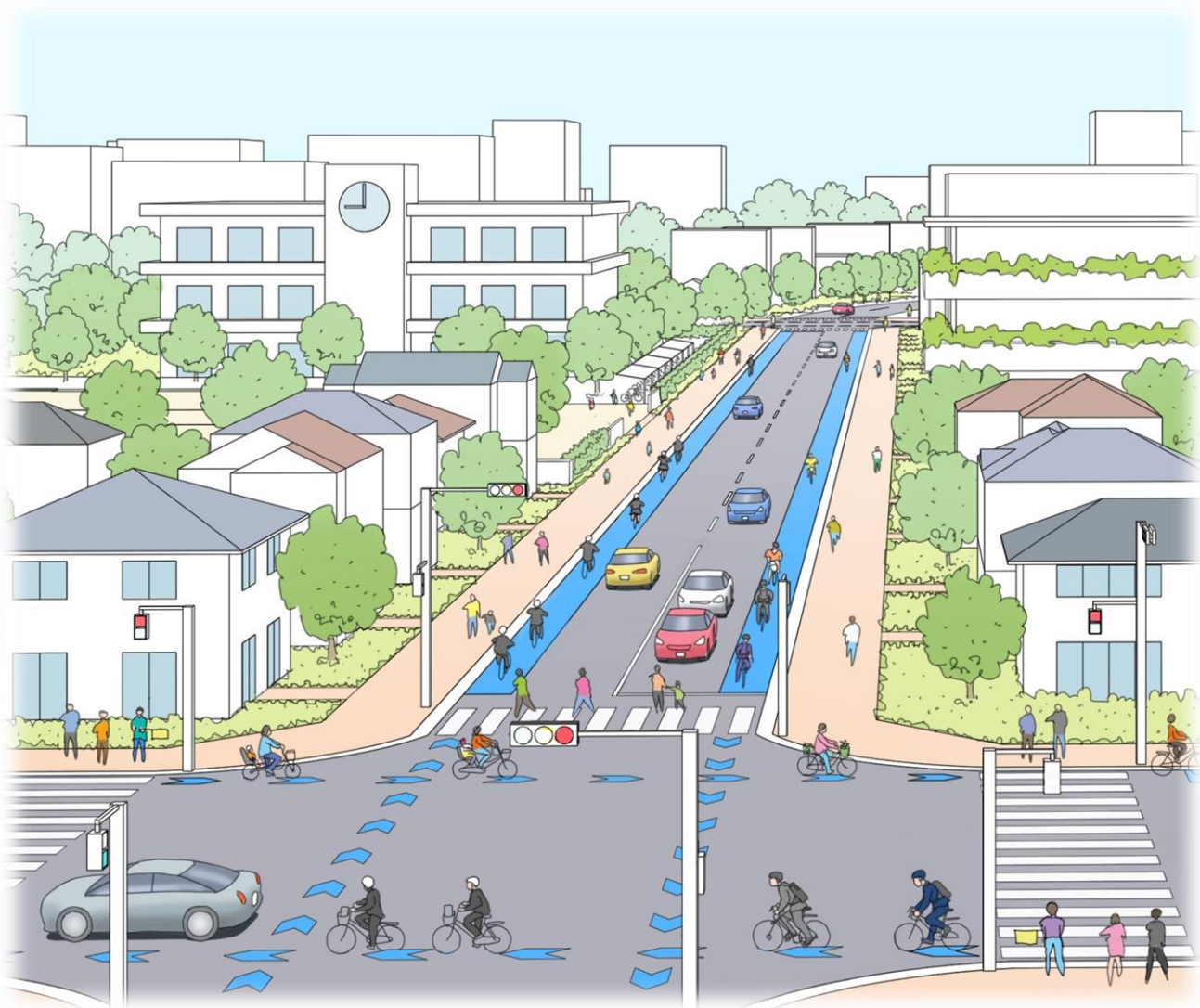
(3) 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～

- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、自転車競技がより身近に体感できる機会の誘致促進を目指します。
- 歴史的な街並みや文化・芸術施設、水辺空間などが融合した都市を自転車で巡ることにより、東京を訪れた国内外の人々が様々な魅力を感じられることを目指します。
- 国内外から訪れる観光客がサイクリングルートを利用したエコツーリズムやサイクルスポーツを楽しめる環境の創出を目指します。
- サイクリングイベント等を通じて、自転車の魅力を広めるとともに、東京ならではの魅力を楽しめる機会の創出を目指します。



(4) 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

- 自転車で安全・快適に移動できるよう、歩行者・自転車・自動車がお互いの交通ルールを理解し、尊重する交通環境の形成を目指します。
- 学校、家庭、地域・社会が全体で自転車利用の安全教育を進めることで、誰もが安全・安心して自転車利用をできる環境の向上を目指します。
- 災害時にも全ての人々が応急対策活動に配慮しながら、自転車を適切に利用することができる*社会を目指します。





第3章 現状と課題

1 自転車の利用状況

(1) 東京都内の自転車の保有・利用状況

- 自転車は移動距離 5 km までは他の交通手段と比べ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。

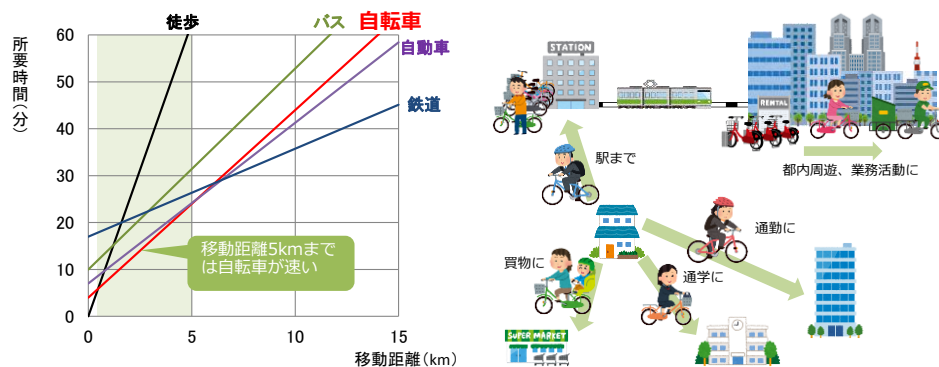


図 3-1 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

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

- 自転車保有台数は約 830 万台と、都道府県の中で最も多い。

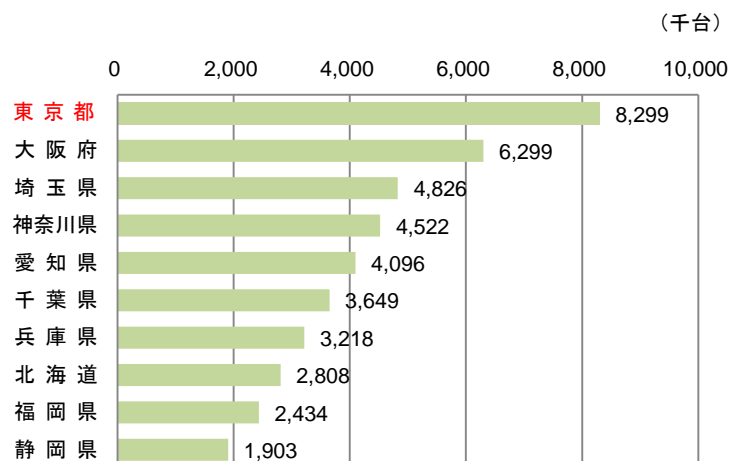


図 3-2 自転車保有台数(上位 10 都道府県)

出典：自転車保有実態に関する調査報告書
(2012年 一般財団法人自転車産業振興協会)

- 通勤・通学時の自転車利用割合は約 20%であり、大阪府、京都府、埼玉県に次いで 4 番目に高い水準となっている。

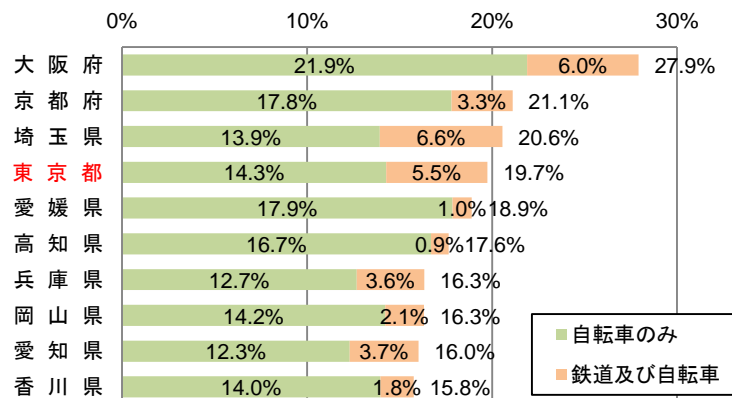


図 3-3 通勤・通学時の自転車利用割合(上位 10 都道府県)

出典：国勢調査（2010 年）

- 自転車利用に関して、東京都に期待する取組としては、自転車が走りやすい道路をつくるのが最も多い。

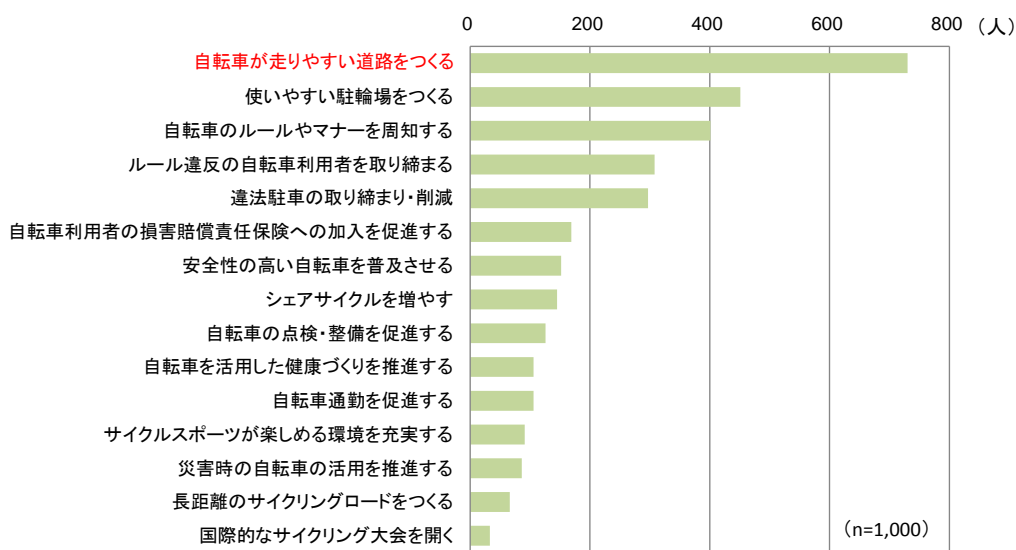


図 3-4 東京都に期待する取組

資料：都市整備局調査（2018 年度）

<課 題>

- ✓ 多くの自転車利用者が走りやすい自転車通行空間の整備



(2) 東京都内の路上駐車状況

- 東京都内の違法路上駐車台数の経年変化は少なく、区部では約 4.4 万台、多摩では約 1.3 万台となっている。

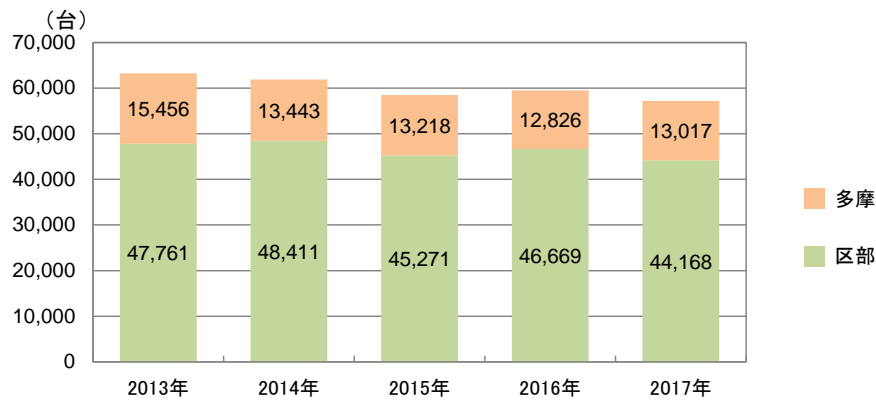


図 3-5 瞬間路上駐車台数(違法)の推移

資料：警視庁の統計より作成

- 違法路上駐車車両の半数以上が貨物車となっている。

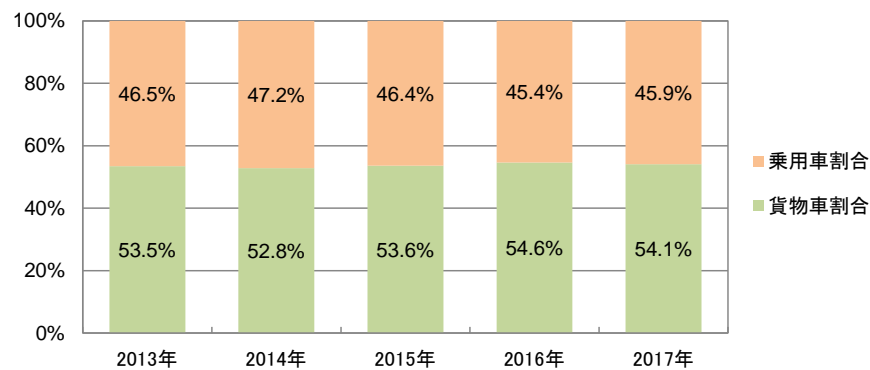


図 3-6 瞬間路上駐車(違法)の貨物車割合の推移

資料：警視庁の統計より作成

- 自転車通行空間に駐車する車両が見られ、通行の支障となっている。



図 3-7 自転車通行空間を塞いでいる駐車車両

<課題>

- ✓ 円滑な自転車通行環境の確保に向けた路上駐車車両の削減



(3) 東京都内の自転車シェアリングの利用状況

- 2018年4月現在、9区で行政区域を越えた自転車シェアリングの利用が可能となる広域相互利用が実施されており、ポート数・利用回数ともに増加している。

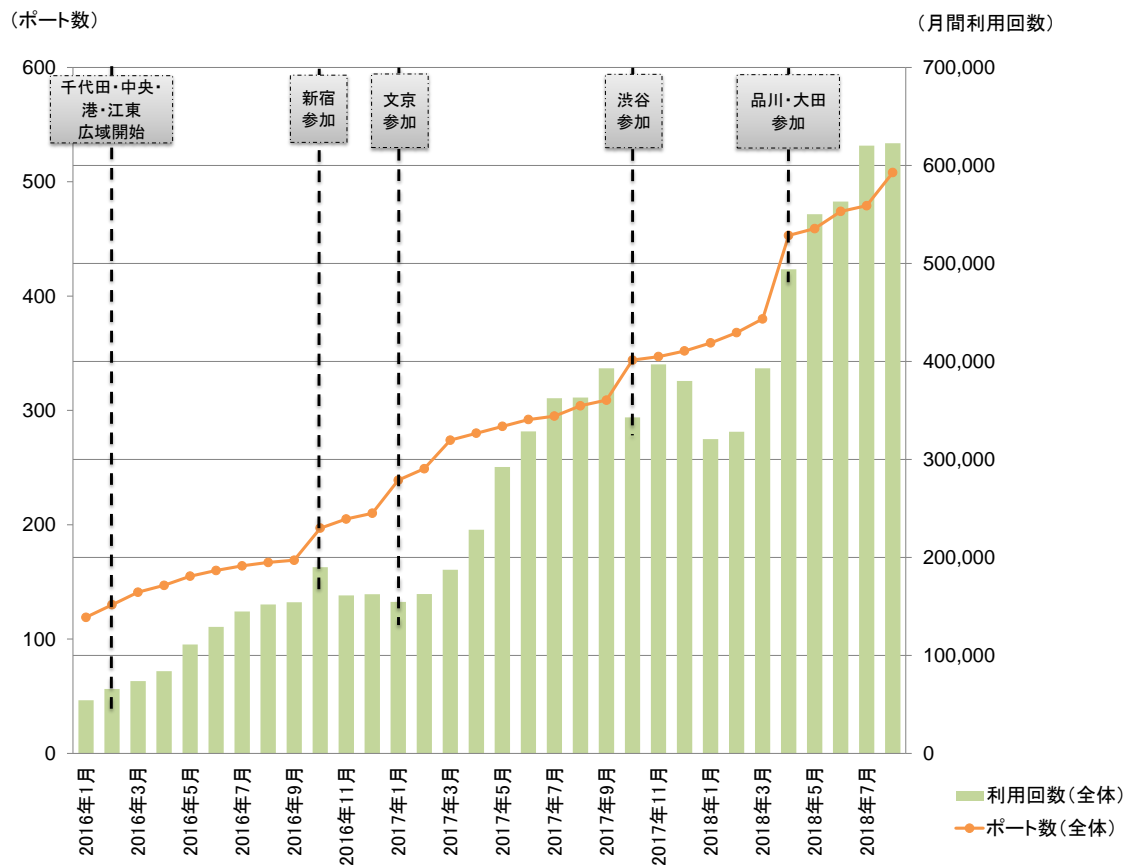


図 3-8 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移

資料：環境局データより作成

- 利用者アンケートでは、エリアの拡大やポートの増設、駅やバス停へのポート設置等の要望が多く、利用サービス向上への期待は高い。

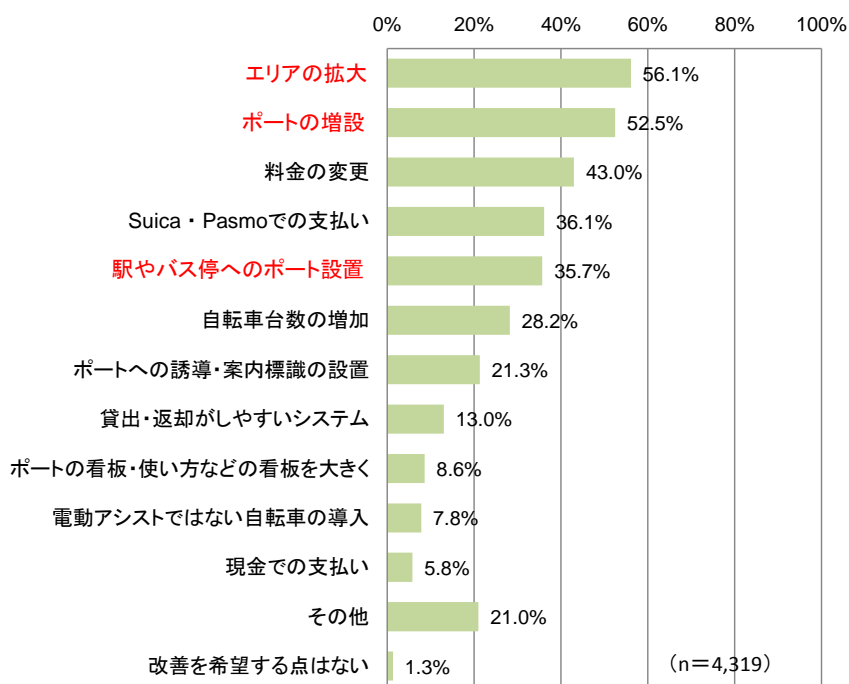


図 3-9 自転車シェアリングに対する改善希望

出典：自転車シェアリング広域相互利用・利用者アンケート
(2016年12月 環境局)

<課題>

- ✓ 広域相互利用エリアの拡大、ポートの増設や公共交通機関との連携による自転車シェアリングの利用環境の向上



(4) 東京都内の放置自転車の状況

- 駅周辺における自転車等^{※1}の放置台数は、自転車等駐車場の整備に伴い減少しており、ピーク時の約 24.3 万台から、2017 年時点では約 3.1 万台（うち、自転車は約 2.9 万台）と大きく減少している。

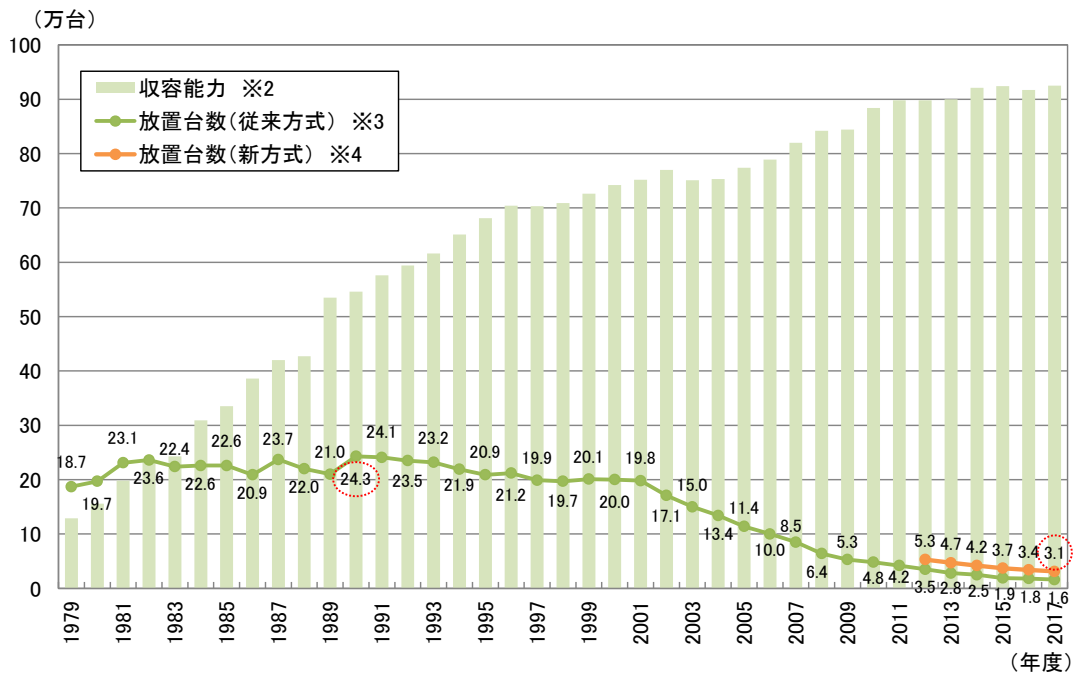


図 3-10 収容能力・放置台数の推移

出典：駅前放置自転車等の現況と対策
(2017 年度 青少年・治安対策本部)

※1 自転車等とは、自転車、原動付自転車及び自動二輪車をいう。

※2 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。

※3 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

※4 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

- 放置自転車が100台以上ある駅の数、2018年3月時点で86駅あり、区部の割合が高い状況となっている。

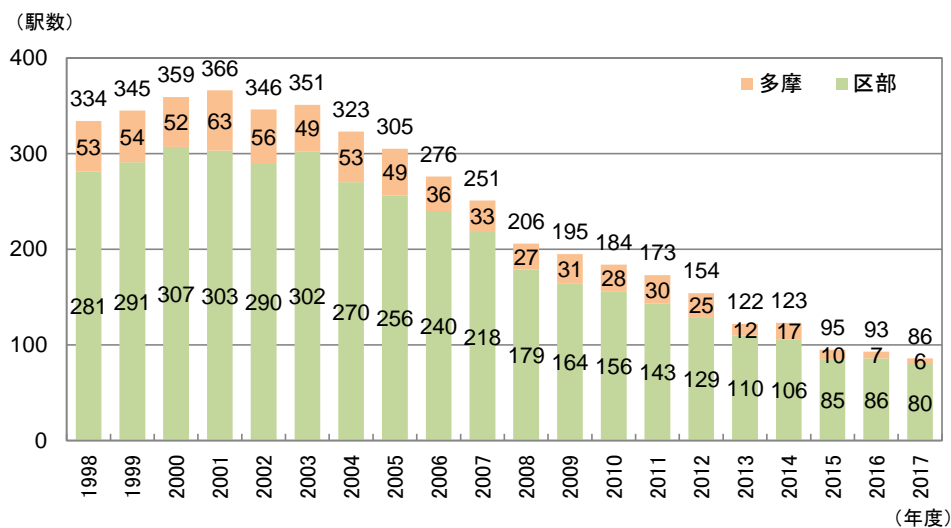


図 3-11 放置自転車が100台以上ある駅数の推移

出典：駅前放置自転車等の現況と対策
(2017年度 青少年・治安対策本部)

- 放置自転車対策として、駅周辺での自転車駐車場整備を求める要望は多い。

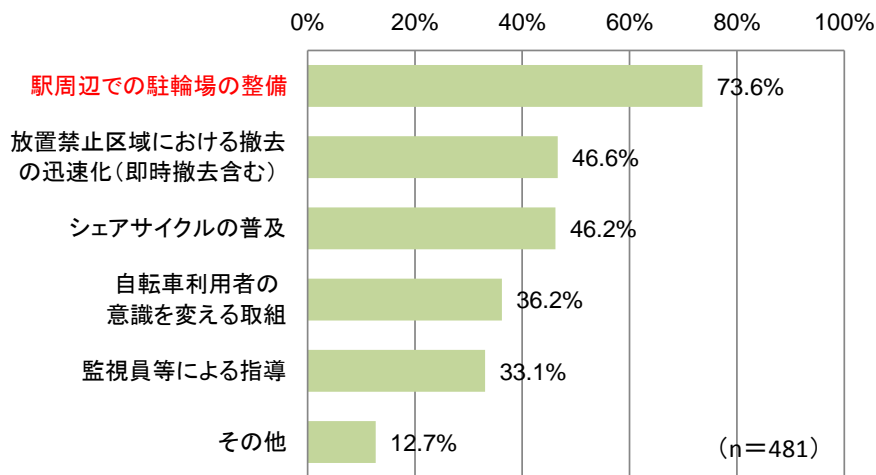


図 3-12 放置自転車を減少させるための有効な取組

出典：都政モニターアンケート「自転車の安全で適正な利用」
(2018年度 生活文化局)

<課題>

- ✓ 放置自転車の削減に向け、地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備
- ✓ 鉄道事業者等との連携による駅周辺の自転車駐車環境の充実

(5) 東京都内の道路幅員の状況

- 東京都内の道路は、幅員 5.5m 未満の道路が約 6 割となっており、狭小道路が多い。

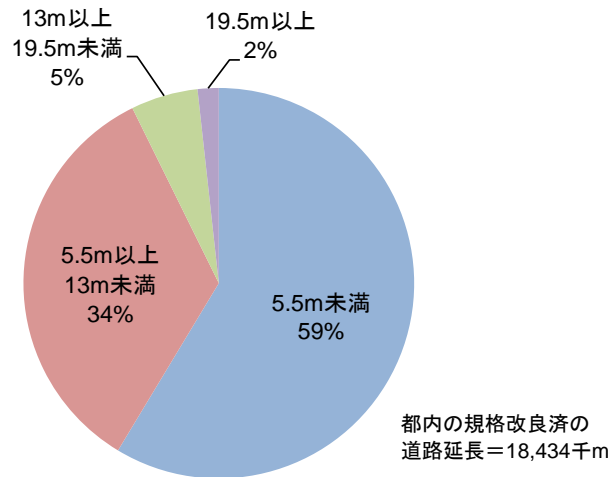


図 3-13 道路幅員別延長の構成比

資料：東京都道路現況調書（2017 年度 建設局）より作成

- まちづくりと一体となり、自転車通行空間が整備されている。



図 3-14 まちづくりと一体となった自転車通行空間の整備（江東区有明）

<課題>

- ✓ まちづくりと連携した、自転車通行空間等の一体的な整備

2 自転車利用と健康

(1) 健康・体力の状況と自転車利用

- 世論調査によると、20代から50代にかけての運動習慣に減少傾向が見られる。

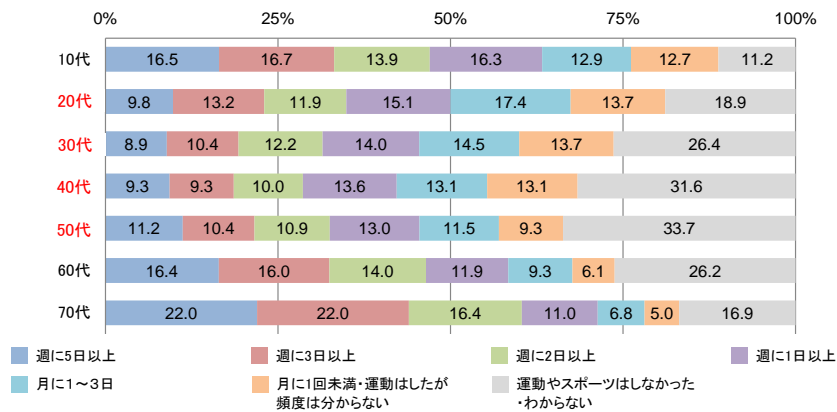


図 3-15 年代別運動頻度

出典：スポーツの実施状況等に関する世論調査
(2017年11月～12月 スポーツ庁)

- 道路や公園など身近な場所で、スポーツや運動を行う人が多い。

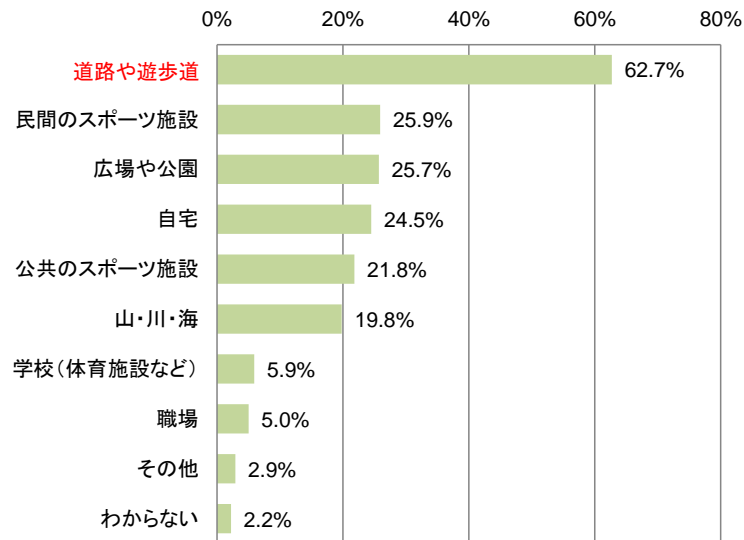


図 3-16 スポーツ・運動を行った場所※

出典：都民のスポーツ活動・パラリンピックに関する世論調査
(2018年度 生活文化局)

※ この1年間にスポーツや運動を行ったと答えた人が行った場所



- 「健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）」において、30 分以上の運動を週 2 日以上行う運動習慣をもつことで、生活習慣病及び生活機能低下等のリスクの低減効果が高まることが報告されている。
- 国民健康栄養調査によると、都民の運動習慣者（1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上実施し、1 年以上継続している者）の割合は男女ともに 4 割弱となっている。

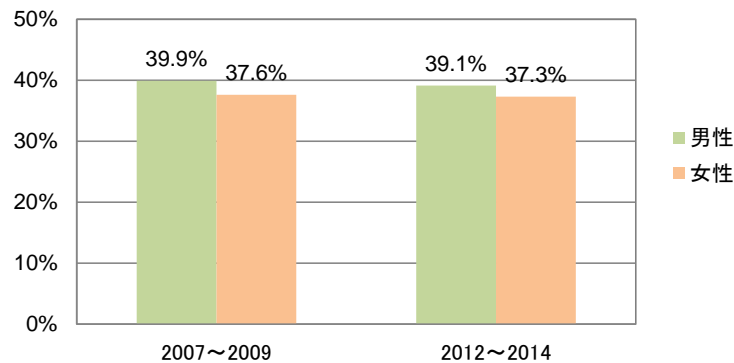


図 3-17 運動習慣者割合^{※1}

出典：国民健康栄養調査（厚生労働省）

- 自転車は利用の仕方によって身体活動への運動強度が異なり、自転車に乗る（通勤）と卓球は同程度の強度となっており、サイクリングとランニングは同程度の強度となっている。

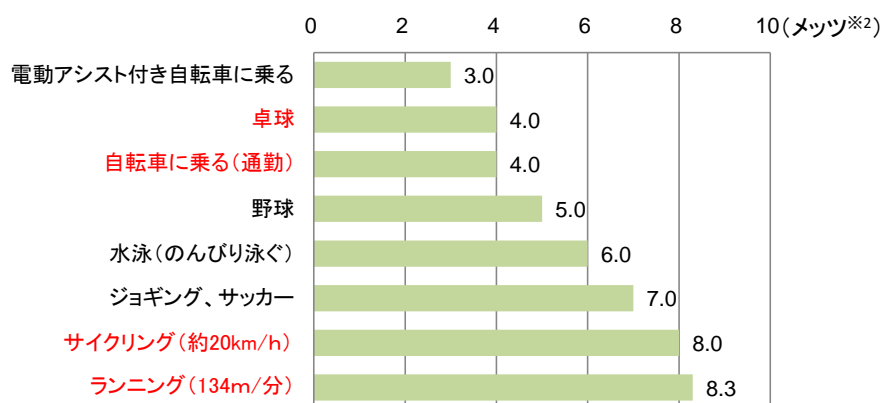


図 3-18 運動種類別の運動強度(メッツ^{※2})

資料：健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）より作成

※1 東京都の 20 歳以上の者のうち、1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上実施し 1 年以上継続している者が占める割合

※2 メッツとは、身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位で、座って安静にしている状態が 1 メッツ、普通歩行が 3 メッツに相当する。

<課 題>

- ✓ 身近な場所で気軽にサイクルスポーツを行える環境の整備
- ✓ 生活習慣病の予防に向けた習慣的な運動の促進



(2) 東京都内の自転車通勤の状況

- 通勤時の自転車利用は25歳以上では約2割となっている。

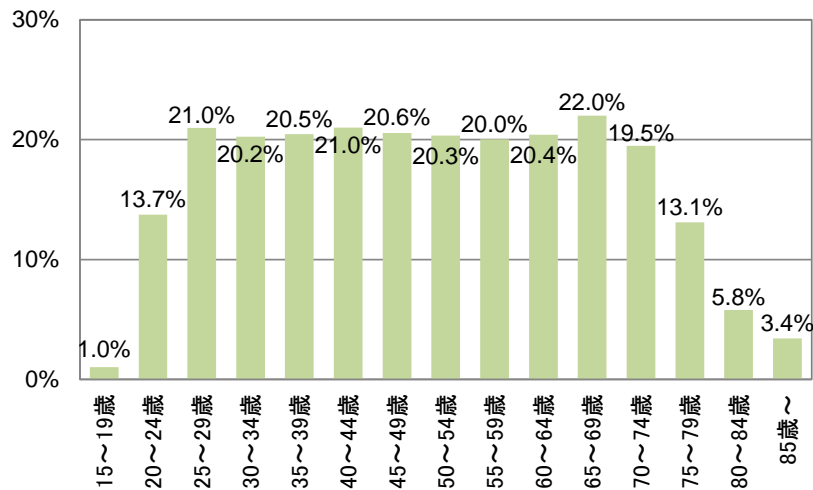


図 3-19 通勤時の自転車分担率

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（2008年度）

- サイクリングや自転車通勤等、自転車を使った健康づくりに興味がある人は多い。

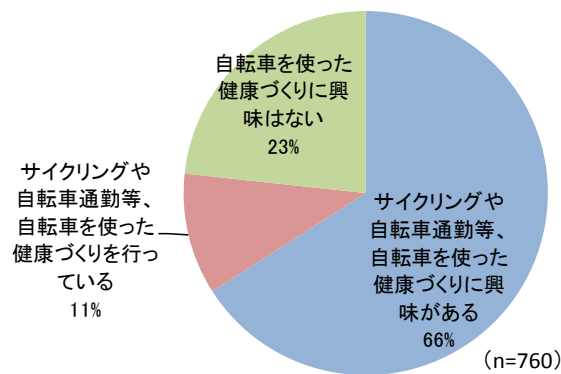


図 3-20 自転車を使った健康づくりへの興味※

資料：都市整備局調査（2018年度）

※ 健康づくりに興味があると回答した者を対象

- 東日本大震災時を契機として、改めて自転車の有効性が注目され、自動車から転換した人も多い。

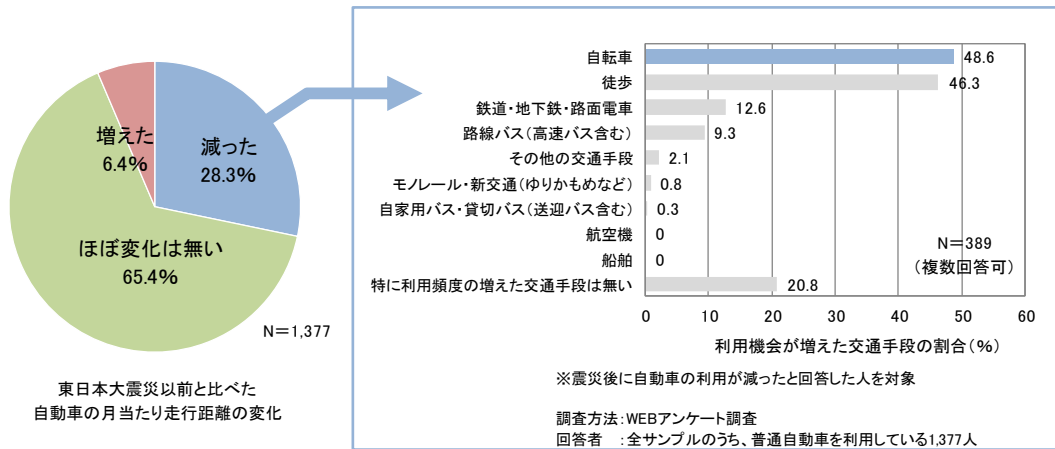


図 3-21 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段※

出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査
(日本モビリティ・マネジメント会議)

<課題>

- ✓ 自転車利用環境の改善による自転車通勤の促進

※ 関東、関西、宮城、広島において、2011年5月～6月に調査

Column

自転車通勤者向けサービスの事例

2013年2月、大規模自転車パーキング施設「HIBIYA RIDE」が千代田区の日比谷公園にオープンした。自転車収容台数117台、更衣室、ロッカー、シャワーを完備しており、自転車通勤をしているビジネスパーソンをサポートしている。



自転車通勤者向けサービス施設(HIBIYA RIDE)

出典：東日本高速道路（株）

2016年5月、自転車通勤者向け自転車ロッカー「B-box」が新宿駅東南口にオープンした。ロッカーのみならず、付近には管理室や防犯カメラもあり、自転車の盗難やいたづら防止など、自転車通勤者をサポートしている。



自転車通勤者向け自転車ロッカー(B-box)

出典：B-box 公式ホームページ

3 自転車と観光・国際交流

(1) 東京都内の自転車レースの開催状況

- 東京都内で開催されている自転車レースは、ロードレース、ヒルクライムが行われており、国際レベルの大会はツアー・オブ・ジャパンとなっている。

表 3-1 東京都内で開催されている主な自転車レース等の大会

	レース・イベント名	開催場所	2018年 開催時期	実施主体
ロード ^{※1}	ツアー・オブ・ジャパン (UCI公認 ^{※3})	千代田区	5月	自転車月間推進協議会
	明治神宮外苑 大学クリテリウム	新宿区	3月	日本学生自転車競技連盟
	全日本マスターズ・ タイム・トライアル	大島町	10月	公益財団法人日本自転車 競技連盟
	稲城クロス	稲城市	(2019年) 2月	稲城クロス実行委員会
ヒルクライム ^{※2}	東京ヒルクライム HINODEステージ	日の出町	4月	日の出町肝要の里イベント 実行委員会
	東京ヒルクライム HINOHARAステージ	檜原村	10月	KFCTライアスロンクラブ 青梅市ライアスロン協会
	東京ヒルクライム OKUTAMAステージ	奥多摩町	7月	東京ヒルクライム実行委員会
	大島三原山 ヒルクライム大会	大島町	10月	東京都自転車競技連盟

資料：各ホームページより

※1、※2 自転車競技におけるロードレースは、主に舗装された道路を自転車で走り、ゴールの順番や所要時間を争う競技であり、このうち山・丘陵の上り坂に設定されたコースを走るものをヒルクライムと呼ぶ。ここでは区別するため、それ以外のレースをロードと記載している。

※3 UCI（国際自転車競技連合）とは、スイスに本部を持つ自転車競技の国際統括団体であり、競技に関する規則を執行している他、レースの格付けとランキング制度の運営を行っている。



- 実際に自転車レース・イベントを観戦した人はほとんどいない。

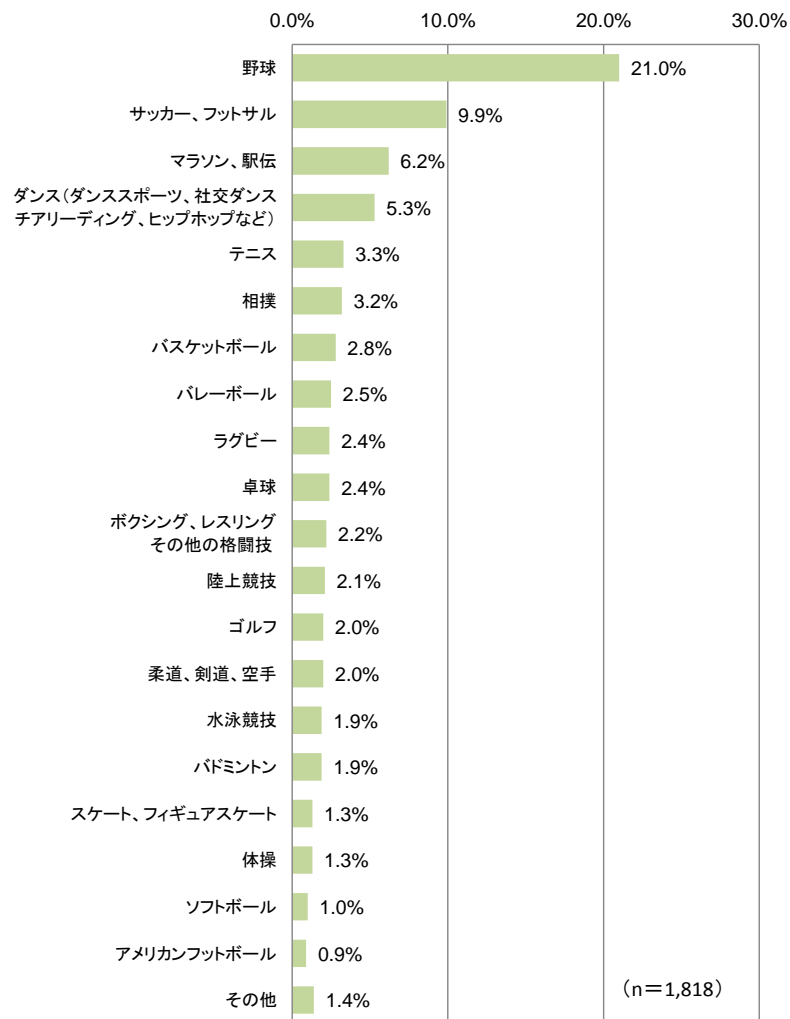


図 3-22 この1年間に実際に観戦したスポーツ※

出典：都民のスポーツ活動・パラリンピックに関する世論調査
(2018年度 生活文化局)

<課 題>

- ✓ サイクリング大会等の開催を通じて、自転車の魅力を身近に体感できる機会の創出

※ 1年間にスタジアム・体育館・沿道などで実際に観戦したスポーツ

(2) 旅行者の推移・自転車観光の状況

- 東京都を訪れる国内旅行者数は、2017年は約52,331万人と増加している。また、外国人旅行者数は、2011年以降、大きく増加しており、2017年は約1,377万人となっている。

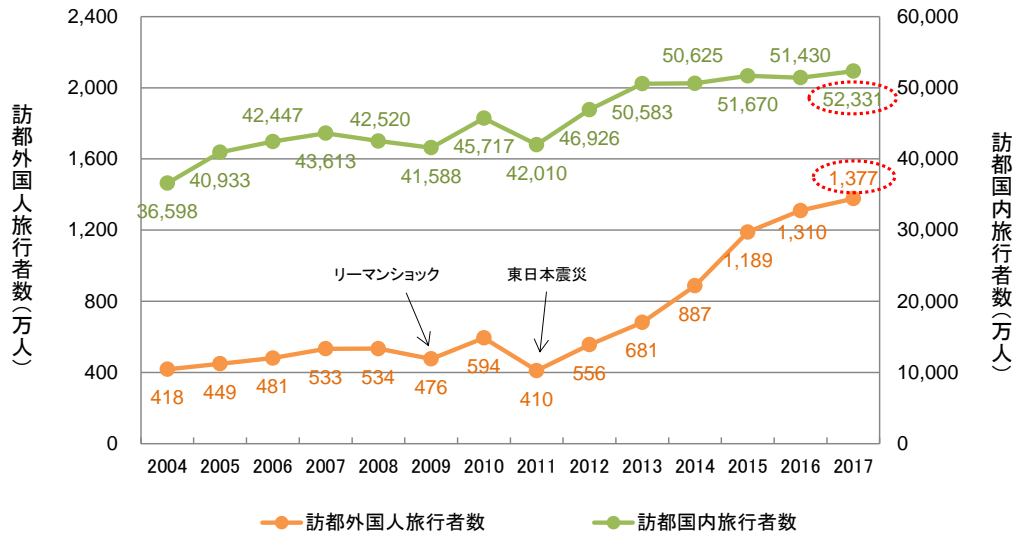


図 3-23 訪都旅行者数の推移

出典：東京都観光客数等実態調査（2017年 産業労働局）

- 外国人旅行者は、新宿・大久保や銀座をはじめとした区部を多く訪問している。

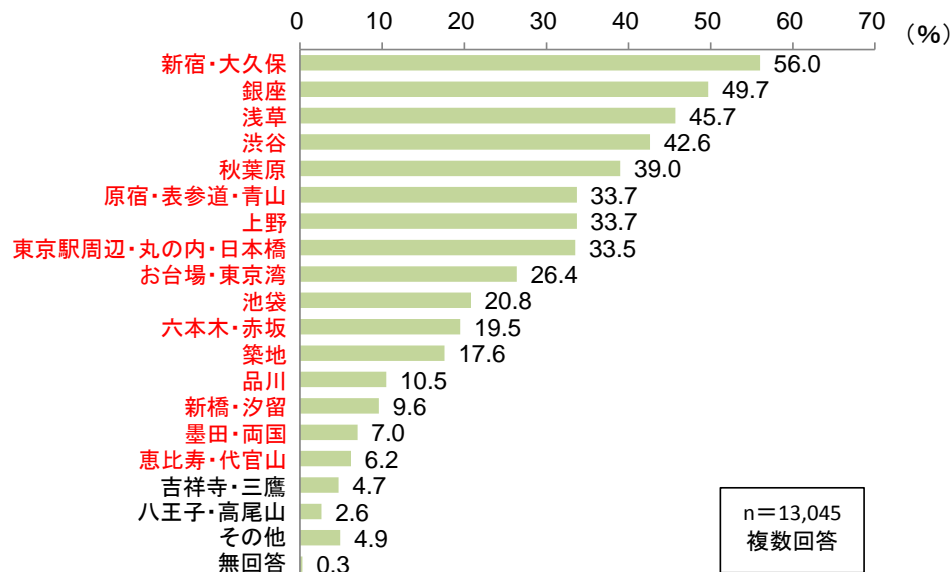


図 3-24 訪都外国人旅行者が訪問した場所

出典：国別外国人旅行者行動特性調査（2017年 産業労働局）



- 京都市、金沢市等、多くの観光都市では、観光戦略の推進を目的に自転車シェアリングの導入やサイクリングロード等を整備している。

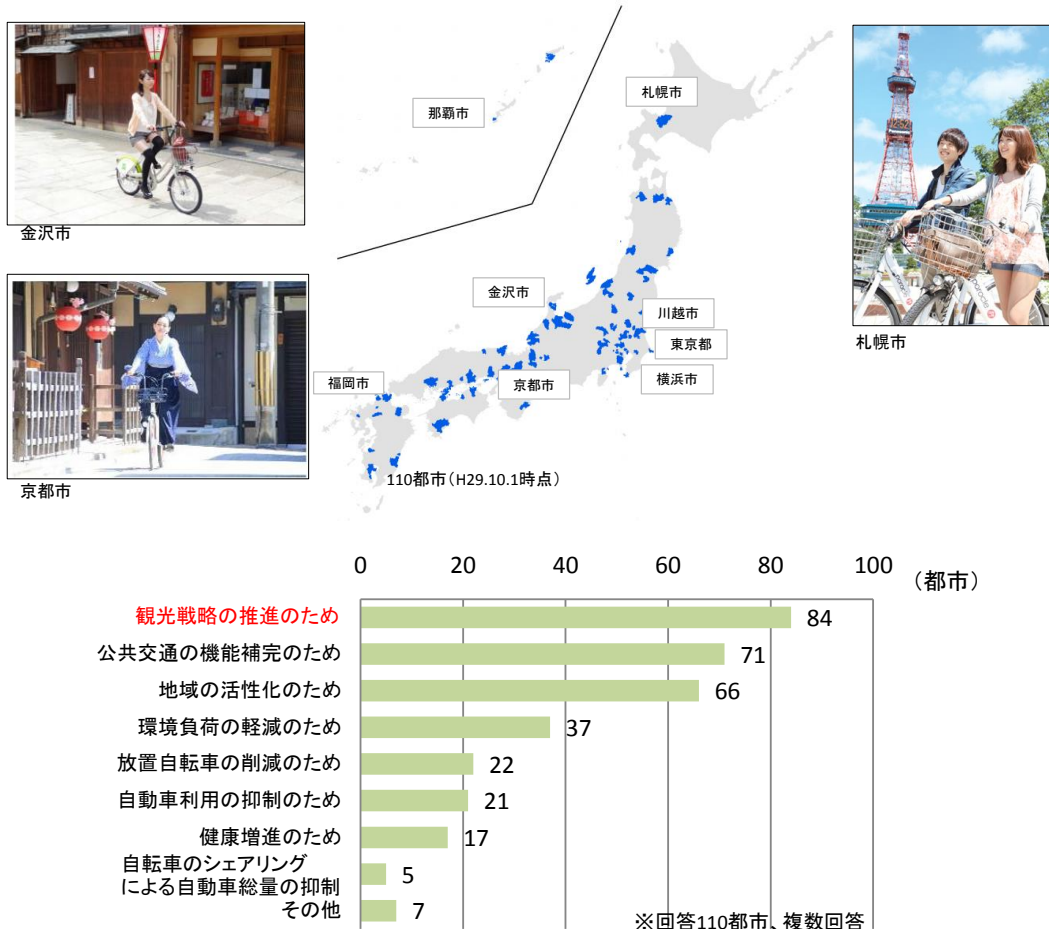


図 3-25 自転車シェアリングの導入状況・理由

出典：第8回全国コミュニティサイクル担当者会議資料
 (2018年3月 国土交通省)
 写真は各ホームページより

<課題>

- ✓ 訪都旅行者がサイクリングによる観光を気軽に楽しめる環境の創出
- ✓ 観光都市として周遊環境の充実に向けたサイクリングロード等の整備

Column

東京都内における外国人向けサイクリングツアーの事例

都内では、外国人向けに、観光地を自転車で巡るガイド付きサイクリングツアーが行われている。また、電動アシストの自転車シェアリングを活用した外国人向けのサイクリングツアーも実施されており、外国語のHP等でツアー情報を発信している。



(Tokyo Great Cycling Tour)



(サイクリングホリデー東京)

外国人向けサイクリングツアーの事例

出典：Wasei ホームページ、Cyclist ホームページ

東京都内近郊のサイクルトレインの事例

自転車を折りたたまずにそのまま乗車できる列車「B. B. BASE」が、週末に両国駅を発着して房総方面に運行されており、自転車で気軽に観光ができる。

B.B.BASE BOSO BICYCLE BASE



自転車を解体せず、そのまま車内のサイクルラックへ搭載。

愛車と一緒に乗車して、サイクルラックに固定するだけ。簡単に愛車との旅が楽しめる。



大切な愛車をしっかり固定。

①前・後輪を
サイクルラックに
収納し固定。



②さらにフレームを
ペダルで固定。

サイクルラック
搭載可能自転車

タイヤサイズ	18～24インチ	18～21インチ	100mm以下
タイヤ幅	50mm以下	32～35インチ	1100mm以下
ハンドル幅	600mm以下	26インチ	1110mm以下
重量	15kg以下	27.5～28インチ・700C	1130mm以下
前輪とダウンチューブの距離	5cm以上	29インチ	1180mm以下

※自転車形状によっては搭載できないものもございます。

B.B.BASE の概要

出典：JR 東日本千葉支社ホームページ



4 自転車関連事故の発生状況

(1) 東京都内の自転車関連事故の推移

- 自転車関連事故の発生件数※は、2008年に22,615件であったが、2017年には10,949件と半減している。

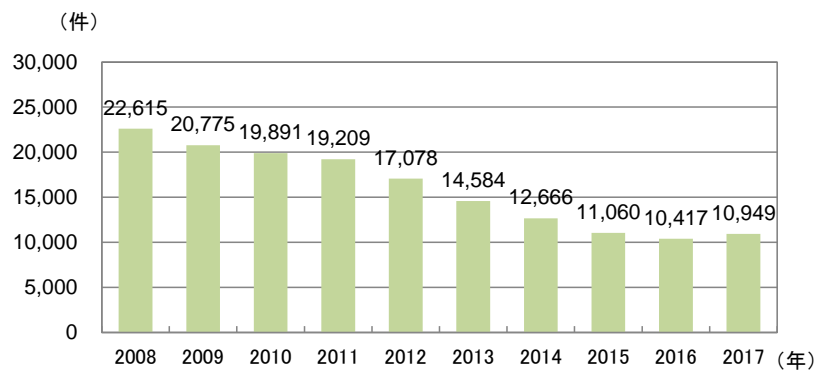


図 3-26 自転車関連事故件数の推移

資料：警視庁の統計より作成

- 自転車関連事故が全事故に占める割合は、2017年で33.4%であり、全国平均の19.1%と比べて高い傾向にある。

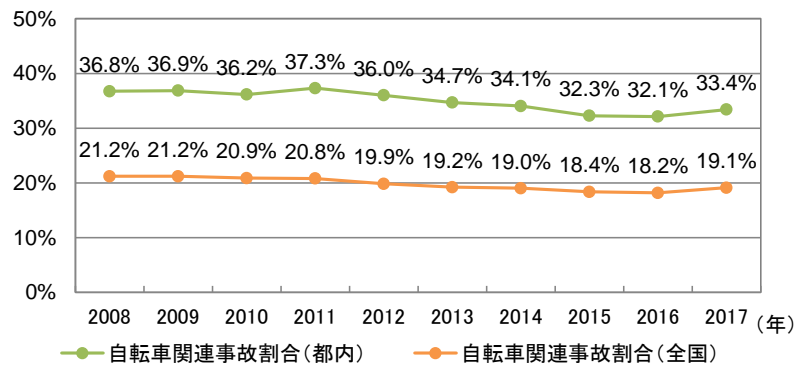


図 3-27 自転車関連事故割合の推移

資料：警察庁及び警視庁の統計より作成

<課題>

- ✓ ルール・マナーの周知・啓発等による自転車事故の減少

※ 自転車関連事故の発生件数とは、自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車相互事故は1件として計上する。

(2) 東京都内の自転車関連事故の発生状況

- 自転車関連事故の相手当事者は対乗用車が最も多く、次いで対貨物車となっており、自動車との事故の割合が高い。

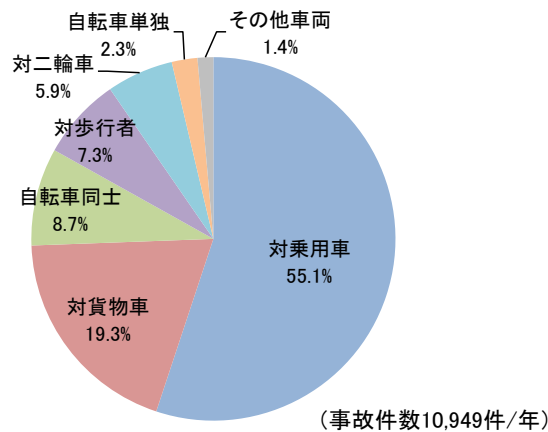


図 3-28 自転車関連事故の相手当事者別構成比

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

- 自転車乗用中の死亡事故の損傷部位では頭部が約8割を占めており、負傷事故では脚部が約4割、腕部が約2割と多い。

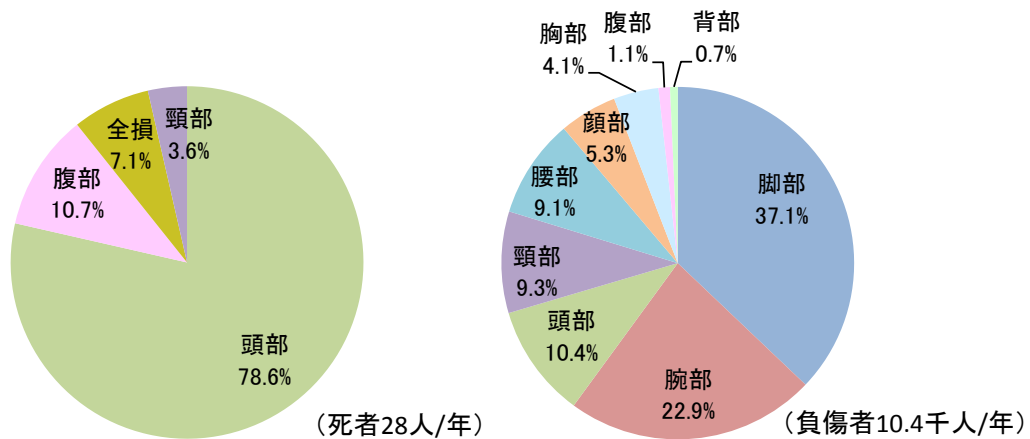


図 3-29 自転車乗用中死者及び負傷者の損傷主部位別構成比

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

- ✓ 自転車関連事故の減少に向けたドライバーへの注意喚起やルールの周知
- ✓ 死亡事故の減少に向けたヘルメット等安全対策器具の普及啓発



(3) 東京都内の自転車事故の内訳

- 年齢層別の人口千人当たりの自転車事故発生件数は、「高校生以上～19歳」の層に多く、致死率については50歳以上が高い。

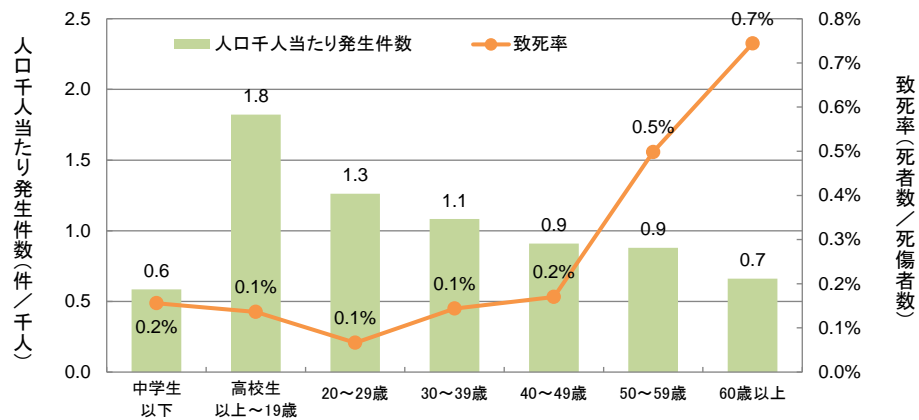


図 3-30 自転車事故発生件数と致死率※

資料：東京都及び警視庁の統計より作成

- 自転車事故の事故類型では、出会い頭が最も多く、次いで右左折時が多い。

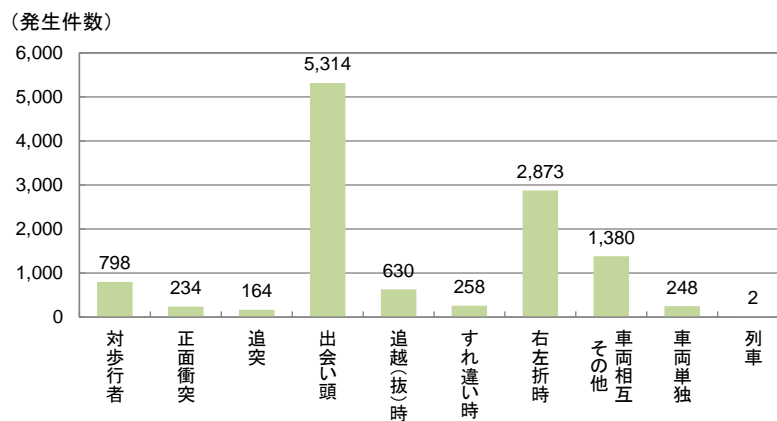


図 3-31 自転車事故発生状況の分類

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

※ 2015年～2017年の平均値

- 自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、半数近くにおいて、自転車側に何らかの違反があり、違反内容の内訳としては安全不確認が1,827件と最も多く、次いで交差点安全進行義務違反（1,094件）が多い。

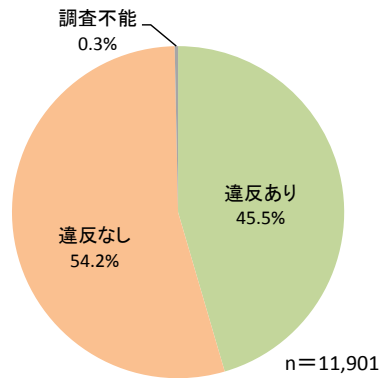


図 3-32 自転車側の違反の有無

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

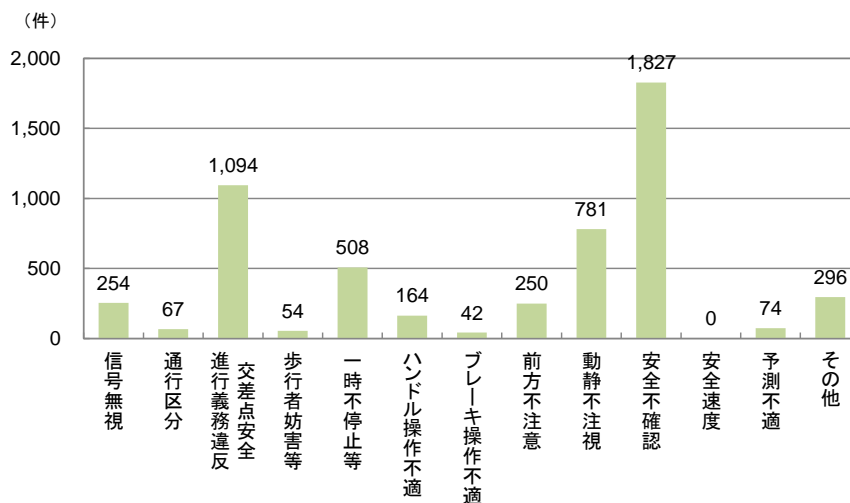


図 3-33 自転車事故時の違反内容

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

<課題>

- ✓ 自転車の交通ルール遵守に向け、年齢に応じた安全教育の実施
- ✓ 未成年の自転車事故防止に向け、学校教育における自転車の交通ルール・マナーの周知
- ✓ 交通違反の防止を図るため、自転車利用者に対するルール遵守の広報、街頭指導、取締り強化



第4章 実施すべき施策

目指すべき将来像の実現に向けて、実施すべき施策を示す。

1. 環境形成

--- (1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進

- ① 自転車通行空間等の整備
- ② 道路標識・道路標示の適切な設置・運用

--- (2) 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進

- ① 路外駐車場や荷捌き用駐車スペースの確保
- ② パーキング・メーター等の撤去の検討
- ③ 駐車禁止等の規制実施
- ④ 違法駐車 of 積極的な取締り
- ⑤ 駐車監視員による放置車両の確認

--- (3) 自転車シェアリングの普及促進

- ① 自転車シェアリングの利用促進
- ② サイクルポート用地確保の支援
- ③ 鉄道駅周辺へのサイクルポート設置等の推進
- ④ 広域相互利用エリアの拡大

--- (4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進

- ① ニーズに対応した自転車駐車場の整備
- ② 鉄道事業者等との連携

--- (5) 放置自転車対策の推進

- ① 放置自転車対策の広報・啓発

--- (6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施

- ① まちづくりと連携した自転車施策の推進
- ② ゾーン30や狭さく等によるまちづくりの実施
- ③ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

2. 健康増進

--- (1) サイクルスポーツ振興の推進

- ① 公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出

--- (2) 健康づくりの推進

- ① 健康増進の広報啓発

--- (3) 自転車通勤等の促進

- ① 自転車通勤の広報啓発
- ② 地方公共団体の庁舎における自転車駐車場の整備
- ③ 民間事業者における自転車駐車場の整備

3. 観光振興

---- (1)国際的なサイクリング大会等の開催

- ① 国際的なサイクリング大会等の開催

---- (2)サイクリング環境の創出

- ① サイクリング環境に関する情報提供
- ② 自転車マップの作成

---- (3)観光に向けた自転車の活用

- ① 観光に向けた自転車の活用

4. 安全・安心

---- (1)安全性の高い自転車普及の促進

- ① 自転車の積載制限に関する啓発

---- (2)自転車の点検整備の促進

- ① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

---- (3)自転車の安全利用の促進

- ① 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知
- ② 交通安全意識、ルール・マナー向上を図る広報啓発
- ③ ヘルメット等の安全対策器具の広報啓発
- ④ 自転車運転者講習制度の着実な運用
- ⑤ 交通安全教育に必要な知識の習得
- ⑥ 高齢者向けの安全教育の推進
- ⑦ 行政職員のルールの遵守
- ⑧ 自動車運転者等に対する教育の実施
- ⑨ 事業者における安全教育の推進
- ⑩ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施
- ⑪ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

---- (4)学校における交通安全教育の推進

- ① 交通安全教室の開催
- ② 通学路周辺の安全点検の実施

---- (5)災害時における自転車の活用

- ① 災害時における自転車の活用

---- (6)その他

- ① 自転車損害賠償保険への加入促進

継続実施 …既存計画・事業に基づき、引き続き実施する

新規実施 …新たに実施する

検討 …次期計画策定に向けて検討する

1 環境形成

(1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進

① 自転車通行空間等の整備

- 「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき、歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、交通管理者と連携して、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手法により整備を進める。 継続実施

<車道を活用>



自転車道



普通自転車通行帯(自転車レーン)



車道混在(自転車ナビマーク・自転車ナビライン)

<歩道内で整備>



自転車歩行者道(構造的分離)



自転車歩行者道(視覚的分離)

図 4-1 自転車通行空間の整備手法

■ 東京都自転車走行空間整備推進計画

自転車利用の安全性や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 154km を「優先整備区間」に選定。

東京 2020 大会までに都道における整備延長を累計 232km とする（優先整備区間等 120km＋計画策定時点における整備済区間 112km）。

対象道路	都道
事業規模（優先整備区間）	154km
計画目標	東京 2020 大会までに 232km 整備完了

■ 臨港道路等における自転車通行空間の整備について

東京 2020 大会開催前までに、臨港道路等を 32km 整備する。

■ 自転車推奨ルート

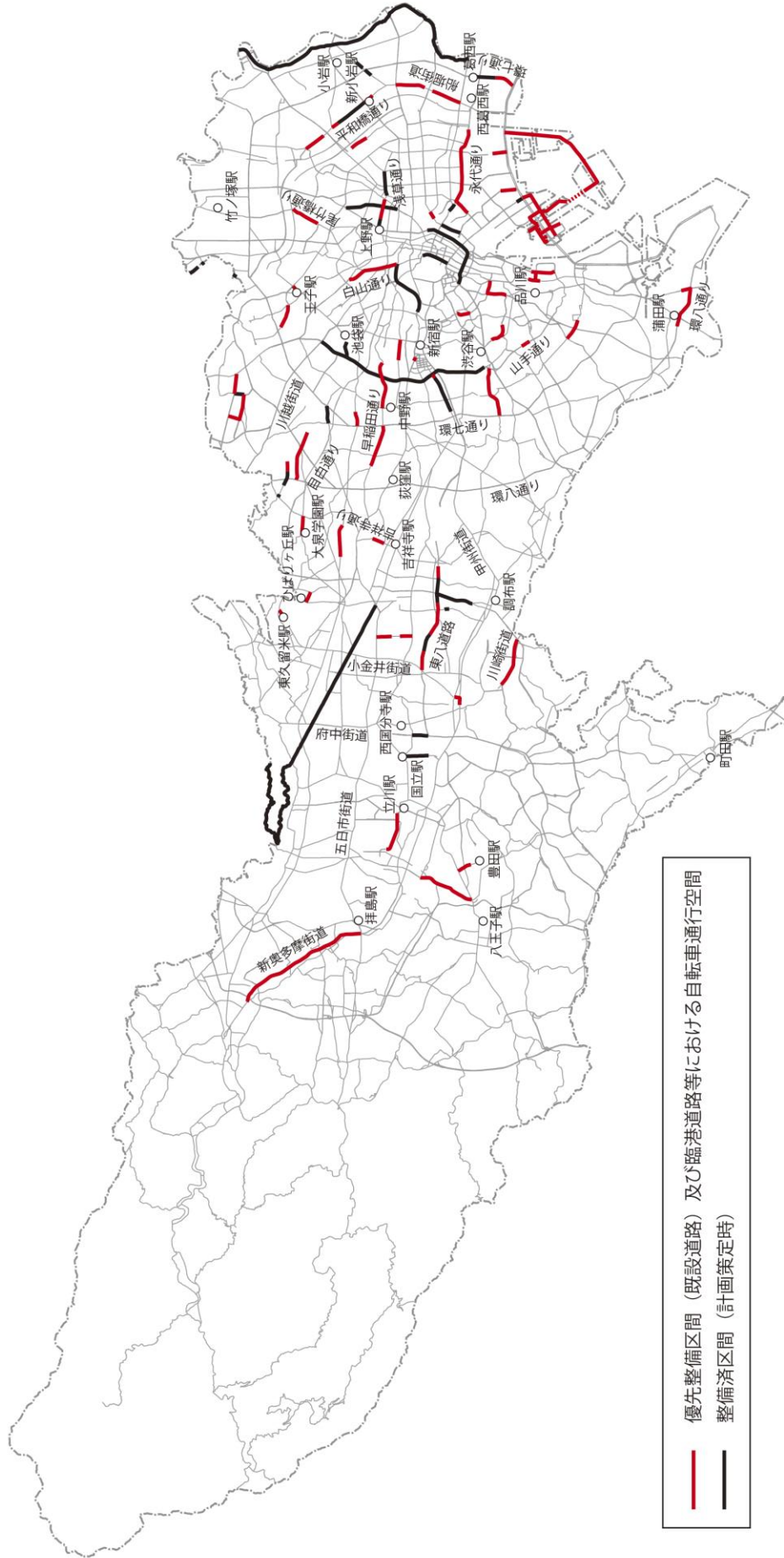
競技会場や主要な観光地の周辺 7 地区を対象に、国・東京都・区市・警視庁で構成する検討会において、自転車推奨ルートを設定。

対象道路	国道、都道、臨港道路等、区市道*
事業規模	約 200km
計画期間	東京 2020 大会まで

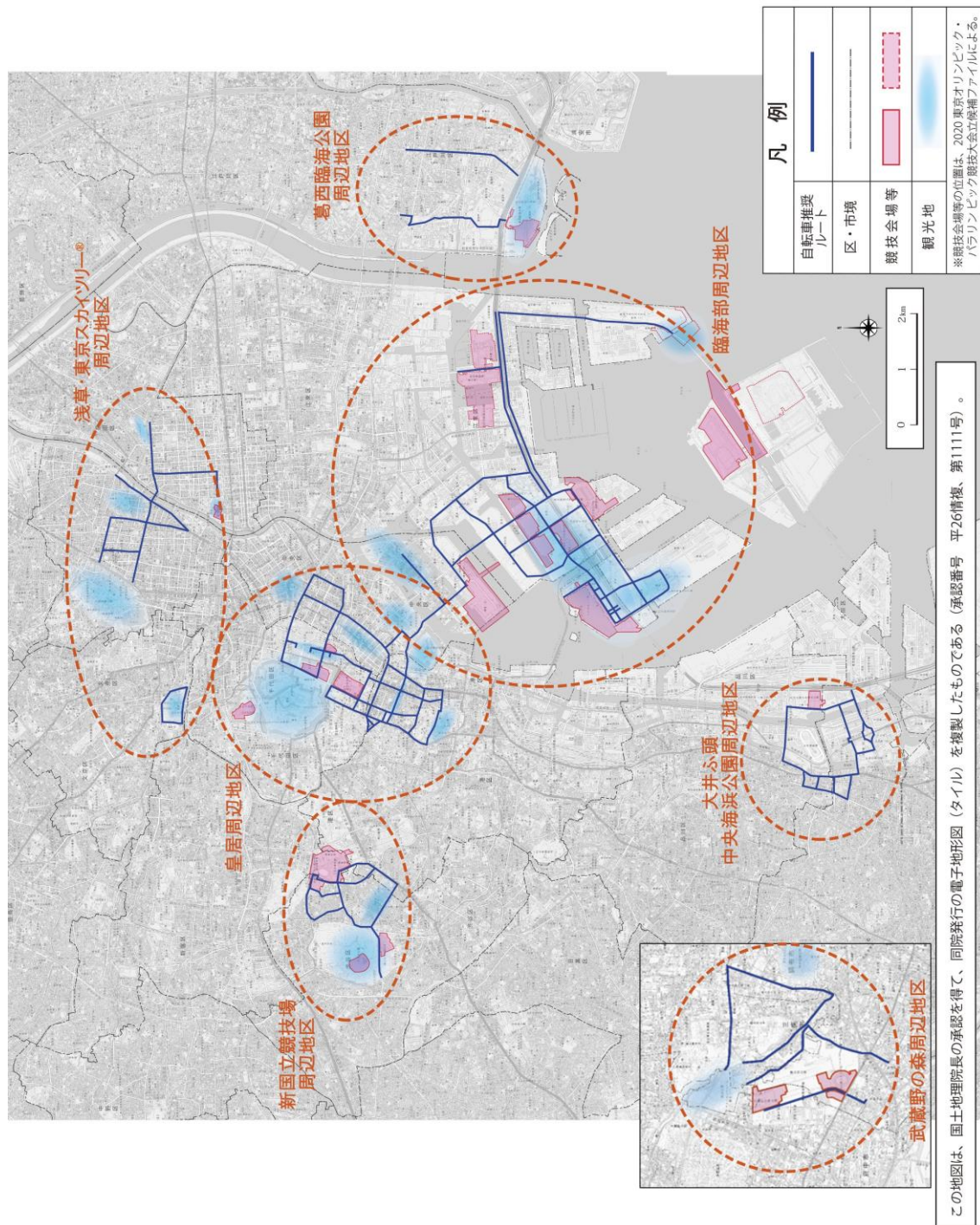
※ 千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、大田区、渋谷区、江戸川区、三鷹市、府中市及び調布市



■ 東京都自転車走行空間整備推進計画における優先整備区間 (154km) ・整備済区間 (112km) 及び臨港道路等 (32km) における自転車通行空間



■ 自転車推奨ルート^①の整備エリア（7地区）



② 道路標識・道路標示の適切な設置・運用

- 自転車通行空間の整備においては、統一された標識・路面標示等により、歩行者や自転車利用者に分かりやすい誘導・案内を行う。特に、自転車の通行位置及び進行方向を示すピクトグラム等は、東京都内においては自転車ナビマーク及び自転車ナビラインを用いる。 継続実施

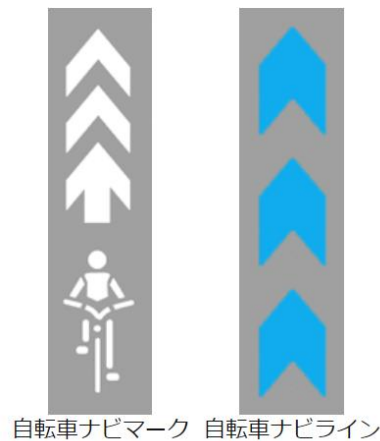


図 4-2 自転車ナビマーク・自転車ナビラインの形状

- 生活道路における歩行者・自転車利用者の交通事故防止のために、道路標識の超高輝度化等の整備等の各種交通事故対策を推進する。 継続実施

「(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
自転車通行空間の整備	自転車通行空間の優先整備区間等	192km (2017年度)	232km	東京2020大会まで
	自転車通行空間の臨港道路等	0km (2017年度)	32km	東京2020大会まで
	自転車推奨ルート	73km (2017年度)	200km*	東京2020大会まで

※ 優先整備区間及び臨港道路等との重複区間約60kmを含む。

(2) 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進

① 路外駐車場や荷捌き用駐車スペースの確保

- 路上での荷捌き行為を解消するため、駐車場事業者の協力を得て、コインパーキングを活用した「荷捌き可能駐車場」を確保する。 継続実施



図 4-3 荷捌き可能駐車場

- 都内総合駐車場案内サイト「s-park」を活用し、「荷捌き可能駐車場」の位置や満空情報等の利用案内を実施する。 継続実施

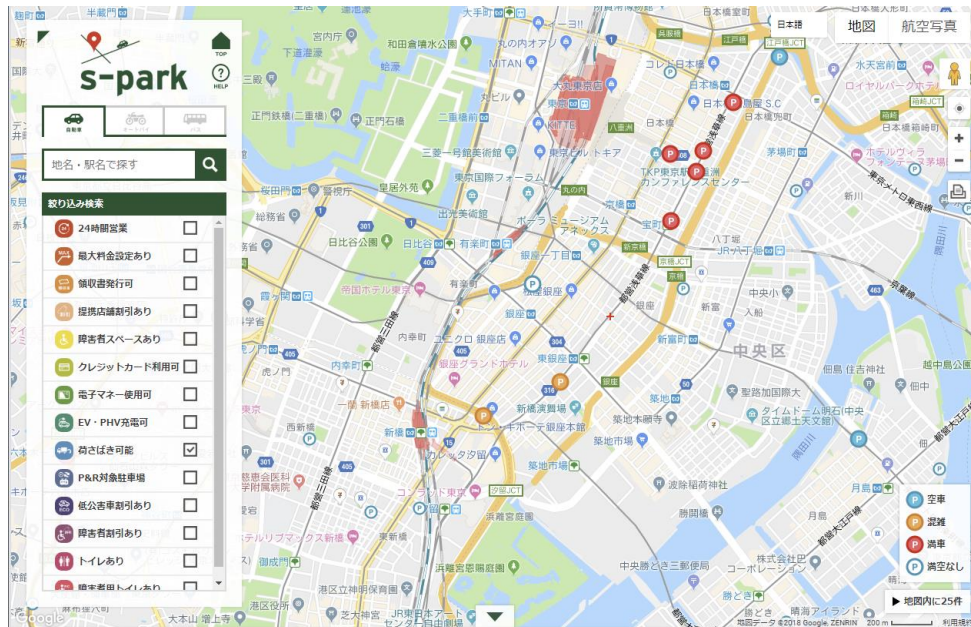


図 4-4 都内総合駐車場案内サイト「s-park」

出典：都内総合駐車場案内サイト「s-park」



- 駐車地域ルール※検討などの機会をとらえ、共同荷捌きスペースの整備など、路上駐車の削減に向けた技術的助言を実施する。 **継続実施**

② パーキング・メーター等の撤去の検討

- 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を検討する。 **検討**



(撤去前)



(撤去後)

図 4-5 自転車専用通行帯の整備事例

出典：一般社団法人東京駐車協会ホームページ

③ 駐車禁止等の規制実施

- 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態等や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。 **検討**

④ 違法駐車の積極的な取締り

- 自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化する。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、自転車レーン等の設置路線を重点路線等に指定する。 **継続実施**

※ 駐車地域ルールとは、東京都駐車場条例による一律の附置義務駐車場の整備ではなく、各地区の特性に応じた駐車施設の附置に関するルールを定めたもの。

- 「取締り活動ガイドライン」に沿った指導取締りをはじめ、地域交通安全活動推進委員の方々や関係機関・団体等と協力して、違法駐車抑止のための広報啓発活動を展開するなど、放置駐車等の追放対策を推進する。 継続実施

違法駐車をなくすためには

ドライバーの方へ

駐車場を利用しましょう（行き先地の駐車場を確認しましょう）

- ・ 四輪車の方は
 - [S-park \(外部サイト\)](#)
都内駐車場案内 公共財団法人 東京都道路整備保全公社
- ・ 二輪車の方は
 - [S-park for riders \(外部サイト\)](#)
都内時間貸オートバイ駐車場案内 公益財団法人 東京都道路整備保全公社
- ・ パーキング・メーター、パーキング・チケットを利用しましょう

> [パーキング・メーター](#)

運送業者の方へ

- ・ 荷物の積み下ろしは、駐車施設、荷捌き場を利用しましょう
- ・ 貨物用パーキング・メーターを利用しましょう
- ・ タクシーの客待ちは指定された場所で行いましょう

□ [S-park \(外部サイト\)](#)

商業施設関係者の方

- ・ 荷受け時間が集中しないようにしましょう
- ・ 荷捌き場所や来店者用の駐車場所を確保しましょう

図 4-6 WEB での違法駐車抑止のための広報啓発活動

⑤ 駐車監視員による放置車両の確認

- 駐車監視員を活用し、放置駐車を行った者又は放置車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進する。 継続実施

(3) 自転車シェアリングの普及促進

① 自転車シェアリングの利用促進

- 近距離の移動に適した環境にやさしい交通手段である自転車の利用を促進するため、自転車シェアリングの普及啓発を行う。あわせて、自転車シェアリングを実施する自治体と連携して、交通ルールや自転車の安全利用について周知する。

継続実施



図 4-7 リーフレット「自転車シェアリングの安全で快適な利用案内」

② サイクルポート用地確保の支援

- サイクルポートの拡充のため、公有地等における用地確保について、自転車シェアリング事業に取り組む自治体を支援する。 継続実施



図 4-8 サイクルポートの設置例(東京テレポート駅前)

③ 鉄道駅周辺へのサイクルポート設置等の推進

- 公共交通機関との連携を図るため、鉄道事業者等に駅周辺へのサイクルポート設置協力を働きかけるとともに、駅等における自転車シェアリングの案内サイン設置に向け、自転車シェアリング事業に取り組む自治体と連携して実施する。

継続実施



図 4-9 自転車シェアリングの案内サイン例



④ 広域相互利用エリアの拡大

- 区市町村が実施する自転車シェアリング事業について、行政区域を越えた利用が可能となる広域相互利用エリアの拡大に向け、取組を支援する。 継続実施



図 4-10 広域相互利用エリア 9 区(2018 年 4 月)

「(3) 自転車シェアリングの普及促進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
広域相互利用エリアの拡大	広域相互利用に参加する自治体数	9区 (2018年4月)	エリア拡大	2020年度

(4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進

① ニーズに対応した自転車駐車場の整備

- 交通安全施設等整備事業を活用して、国庫補助、都補助等により区市町村の都市計画自転車駐車場等の整備を促進する。 **継続実施**
- 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（以下「自転車安全利用条例」という。）及び東京都自転車安全利用推進計画に基づき、顧客等による自転車の駐車需要を生じさせている事業者や自転車通勤を認めている事業者による自転車等の駐車場所の確保等の取組を推進する。 **継続実施**
- 自転車駐車場の整備にあたっては、様々な工夫により、利用者にとって使いやすい駐車場にする。 **検討**

② 鉄道事業者等との連携

- 自転車駐車場の用地確保に関し、鉄道事業者や道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行う。
また、鉄道事業者は、行政^{※1}から自転車駐車場の設置に協力を求められたときは、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき積極的に協力する。 **継続実施**
- 各種業界団体等を通じて、自転車安全利用条例を始めとした関係法令の周知、自転車駐車場の整備に関する助言、効果的な事例の紹介等を行い、小売業者、鉄道事業者等による自転車駐車場の整備を促す。 **継続実施**

「(4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
自転車駐車場の整備促進	自転車駐車場の整備台数 ^{※2}	888,610 台 (2017 年度)	900,000 台	2020 年度

※1 行政とは、東京都、警視庁、国及び区市町村を示す。

※2 原動付自転車及び自動二輪車を除く。



(5) 放置自転車対策の推進

① 放置自転車対策の広報・啓発

- インターネット等で地図情報を提供している事業者に都内の自転車駐車場の情報を提供することにより、自転車利用者による自転車駐車場の利用を促進する。

継続実施

都が把握している事業者等による取組
<ul style="list-style-type: none">● ヤフー株式会社 Yahoo!JAPANが提供する「Yahoo! ロコ」において、パソコンやスマートフォンを使った検索、ルート案内等が可能（平成25年4月1日から）● パイオニア株式会社 サイクルナビゲーション"ポタナビ"において、地図上の表示、検索、詳細情報表示等が可能（平成25年4月1日から）● 株式会社ゼンリン 練馬区住宅地図（書籍）から順次駐輪場を反映（平成25年5月上旬から）● 株式会社ナビタイムジャパン スマートフォン向けアプリケーション"自転車NAVITIME"等において、駐輪場の検索、ルート案内等が可能（平成25年5月20日から）● イサナドットネット株式会社 スマートフォン向けアプリケーション"駐輪場検索-東京都版-"において、駐輪場の検索、ルート案内等が可能（平成25年5月21日から）● 電気通信大学大学院（大須賀研究室） 駐輪場と放置自転車を同時に確認することができる「放置自転車マップ」において、都が提供する駐輪場情報を活用
公開データ
<p>▶ 駐輪場情報（CSVファイル、最終更新日：平成30年6月5日）</p>
<p>※顧客向け駐輪場等の利用者が限定されているもの以外の駐車場で、都が区市町村を通じて把握した公営・民営の駐輪場の情報を提供しています。駐輪場の箇所の追加や利用条件等の情報の更新は、随時行います。</p>

図 4-11 自転車駐車場情報の提供

- 放置自転車対策の基礎資料を作成し、規制、撤去、処分や自転車等駐車場の整備の現況等について、都民、区市町村、関係団体等に情報提供する。 継続実施
- 放置自転車の撤去がより効果的かつ効率的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行う。 継続実施

- 行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置が道路交通法に違反する行為であることやその撤去・保管等に多大なコストが生じていることの周知を含めて、自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図る。

放置自転車削減を一層効果的に推進するため、インターネット、デジタルサイネージ等の広報手法も活用し、キャンペーンの周知を行う。 継続実施



図 4-12 キャンペーンのポスター、広報動画

「(5) 放置自転車対策の推進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
放置自転車対策の推進	駅前放置自転車台数	28,956 台 (2017 年度)	20,000 台以下	2020 年度

(6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施

① まちづくりと連携した自転車施策の推進

- 官民が一体となった大規模再開発等のまちづくりを検討する際、居住者・来訪者、自動車・自転車・歩行者の誰もが快適・安心に過ごせるように、自転車通行空間や自転車駐車場に配慮した計画となるよう支援する。 継続実施



図 4-13 晴海五丁目西地区整備イメージ

② ゾーン 30 や狭さく等によるまちづくりの実施

- まちづくりに合わせて生活道路における通行区分を明確にするための路側帯のカラー舗装化、自動車通行速度を 30km/h 以下に抑制する“ゾーン 30”の整備、自転車の停止位置の前出し等、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備する。 継続実施



図 4-14 ゾーン 30 の対策イメージ

③ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

- 無電柱化事業に合わせて自転車通行空間の確保が可能な場合は、自転車通行空間の整備に取り組んでいく。 継続実施



図 4-15 自転車通行空間の整備事例(墨田区業平、浅草通り)

「(5) まちづくりと連携した総合的な取組の実施」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
安全対策の実施	ゾーン 30	336 箇所 (2018 年度)	360 箇所	2020 年

2 健康増進

(1) サイクルスポーツ振興の推進

① 公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出

- 海上公園内にサイクリング環境を整備し、仕事帰りや休日に身近にスポーツを楽しめる環境の創出を推進する。 継続実施



図 4-16 海上公園内サイクリングルート整備

「(1) サイクルスポーツ振興の推進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
身近なスポーツ環境の創出	海上公園内サイクリングルートの整備	2.0km (2017年度)	11.5km	2024年度

(2) 健康づくりの推進

① 健康増進の広報啓発

- 健康づくりポータルサイト「とうきょう健康ステーション」において、生活習慣病の予防や生活習慣の改善を図るために、ウォーキングやサイクリング等の日常生活における習慣的な運動を呼びかける等の広報啓発を実施する。 継続実施



図 4-17 とうきょう健康ステーション

(3) 自転車通勤等の促進

① 自転車通勤の広報啓発

- 社員のスポーツ活動を推進する取組やスポーツ分野における社会貢献活動を実施している企業等を認定する「東京都スポーツ推進企業認定制度」において、自転車通勤を推奨している企業についても「東京都スポーツ推進企業」として認定し、取組内容をホームページ等で紹介する。 継続実施



(2016 年度)



(2017 年度)

図 4-18 自転車通勤を推奨している企業の例

出典：東京都スポーツ推進企業 取組事例集

② 地方公共団体の庁舎における自転車駐車場の整備

- 都の施設へ自転車で来訪される方や自転車通勤者が利用する自転車駐車場の整備について検討する。 検討

③ 民間事業者における自転車駐車場の整備

- 事業者は、敷地内における自転車の駐車場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務用スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のための自転車の駐車場所の確保を推進する。 継続実施

3 観光振興

(1) 国際的なサイクリング大会等の開催

① 国際的なサイクリング大会等の開催

- 東京 2020 オリンピック競技大会では、都内において自転車競技（ロード、BMX※ フリースタイル、BMXレーシング）が開催予定であり、ロード（ロードレース）のコースは、武蔵野の森公園がスタート会場に、BMXフリースタイル及びBMXレーシングは、有明アーバンスポーツパークが会場になっている。 **新規実施**



図 4-19 ロードレースコース(東京 2020 オリンピック)

※ BMX（ビーエムエックス）とは、バイシクル・モトクロスのことであり、オートバイのモトクロスの影響を受けてアメリカで誕生した競技である。



Photo by tokyo2020/Shugo TAKEMI

図 4-20 BMXレーシング(リオ 2016 オリンピック)



図 4-21 会場予定地(有明アーバンスポーツパーク)

(2) サイクリング環境の創出

① サイクリング環境に関する情報提供

- スポーツTOKYOインフォメーション（東京都のスポーツ情報ポータルサイト）において、都立公園や区市町村のサイクリングコースの紹介を行い、都内で楽しめる場所の情報提供を実施する。 **継続実施**



図 4-22 サイクリングコースの紹介

出典：スポーツTOKYOインフォメーション

② 自転車マップの作成

- 自転車利用者の利便性向上に向けて、自転車シェアリングのポート位置とその周辺の観光施設や自転車駐車場の位置等を記載した自転車マップを作成する。また、マップの情報更新・コンテンツ充実等、WEBやアプリ等による情報発信方法を検討する。 **新規実施**

「(2) サイクリング環境の創出」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
自転車マップの作成	自転車マップの作成	—	作成	2019年度



(3) 観光に向けた自転車の活用

① 観光に向けた自転車の活用

- 旅行者の観光地における快適な移動手段の一つとして、自転車に関する情報発信を東京の観光公式サイト「GO TOKYO」等で行う。 **継続実施**
- 多摩・島しょ地域における観光客の移動アクセス手段の更なる充実に向けて、電動アシスト自転車の活用を支援する。また、多摩地域においては、シェアサイクルを活用した実証実験を行い、広域的な観光スポットをめぐる交通手段としての有効性を検証する。 **新規実施**

4 安全・安心

(1) 安全性の高い自転車普及の促進

① 自転車の積載制限に関する啓発

- 東京都道路交通規則に示された自転車の積載制限について、周知を図る。

継続実施

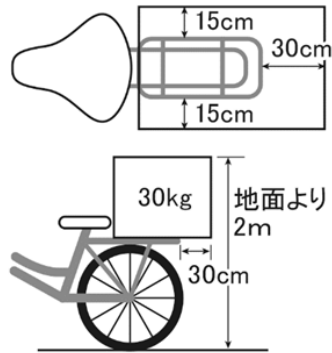


図 4-23 自転車への積載制限

資料：東京都道路交通規則より作成



(2) 自転車の点検整備の促進

① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

- 日常的・定期的に、点検整備すべき項目や方法等を示した「東京都自転車点検整備指針」に基づくホームページでの呼びかけ等により、普及啓発を図る。

継続実施

- 自転車利用者等による点検整備が行われるよう、「東京都自転車点検整備指針」で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した教材を公表する。
また、定期的な点検整備について、関係団体等と連携し、普及啓発を図る。

継続実施



図 4-24 日常的な点検整備のポイント

(3) 自転車の安全利用の促進

① 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールへの周知

- 自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、自転車利用者、行政、事業者、学校、保護者などの関係者による自転車安全教育を推進する。

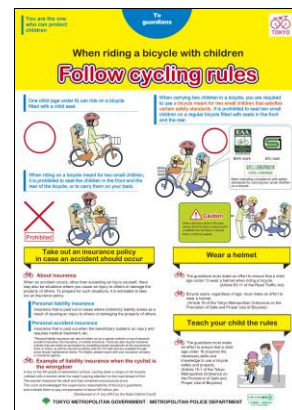
継続実施



(小学生・保護者用)



(高齢者用)



(幼児の保護者用(英語版))

図 4-25 自転車安全利用リーフレット

② 交通安全意識、ルール・マナー向上を図る広報啓発

- 行政は、全国交通安全運動、自転車安全利用TOKYOキャンペーン、駅前放置自転車クリーンキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン等の中で、交通ルール・マナーの周知を都内一斉に行うことにより、効果的な啓発活動を行う。

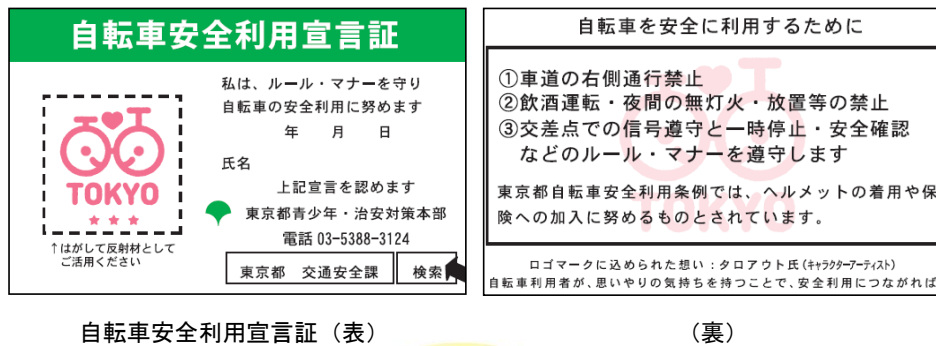
継続実施



図 4-26 自転車安全利用 TOKYO キャンペーン



- 自転車安全利用PRサポーターである「東京交通少年団」と連携し、子供の視点から自転車の安全利用を訴えかけるなど、効果的な啓発活動を行う。 継続実施
- 東京都が実施するセミナーや自転車シミュレータ交通安全教室の受講者等に、自転車安全利用を推進するロゴマークをレイアウトした反射材シール付の「自転車安全利用宣言証」を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高める。 継続実施



自転車安全利用宣言証（表）

（裏）

図 4-27 自転車安全利用宣言証

- 自転車安全利用宣言証の協賛企業等と連携し、交通安全教室等の受講者に対する特典制度の普及啓発に努め、都民が自覚して自転車の安全利用のため行動する気運を醸成する。 継続実施



図 4-28 自転車安全利用協力企業用ステッカー

- 自転車の安全利用に積極的に取り組む企業の拡大を図るため、従業員の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定し、「指定書」を交付する。 継続実施

③ ヘルメット等の安全対策器具の広報啓発

- 自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図る。

継続実施



図 4-29 ヘルメット着用啓発リーフレット

- 行政は、ヘルメット着用による頭部保護の必要性について、人口当たりの事故発生件数の多い高校生や事故による死者数の多い高齢者をはじめとした自転車利用者に、広報啓発等を行い、社会全体でのヘルメット着用の気運醸成を図る。

継続実施

④ 自転車運転者講習制度の着実な運用

- 自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に反復して行った者に対して自転車運転者講習の受講を命令する制度（自転車運転者講習制度）の周知及び適切な運用により、悪質・危険な自転車利用者を減らし、自転車の安全利用推進を図る。

継続実施

⑤ 交通安全教育に必要な知識の習得

- 行政は、保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、保護者も対象とした安全教室の開催等により保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援する。

継続実施



- 事業者による従業員への教育が適切に実施されるよう、自転車安全利用TOKYOセミナーなどの安全教室を開催するなど、事業所内における自転車安全利用に係る責任者等の人材育成を行う。 **継続実施**



図 4-30 自転車安全利用 TOKYO セミナー

⑥ 高齢者向けの安全教育の推進

- 行政は、老人クラブ、シルバー人材センター等と連携するなどし、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車の安全利用に関する知識・技能を身に付けさせる。

継続実施



図 4-31 高齢者向け自転車安全利用講習会

⑦ 行政職員のルールへの遵守

- 業務で自転車を利用する行政職員は、他の自転車利用者の模範となるように自転車を安全で適正に利用する。 **継続実施**

⑧ 自動車運転者等に対する教育の実施

- 自動車運転免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車に関する交通ルール・マナーを併せて教える。 **継続実施**

⑨ 事業者における安全教育の推進

- 事業者による従業員への自転車安全教育が広く推進されるよう、従業員の自転車安全利用に関する事業者の責任、自転車に関する交通ルールや効果的な安全教育の方法等を内容とした事業者向け自転車安全利用研修用動画の活用を促進するとともに、各主体の取組が普及、定着するよう、講習会を開催する。 **継続実施**
- 自転車安全利用に向けて従業員の研修等を行う「自転車安全利用推進者」を選定し、安全利用の取組を推進する事業者を「自転車安全利用推進事業者」とし、様々な支援を行う。 **継続実施**

⑩ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施

- 交通ルール・マナーを守らない自転車通行に対しては自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化する。また、信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施する。 **継続実施**

⑪ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

- 一般財団法人東京都交通安全協会と連携して、地域交通安全協会、地域事業者等のボランティアを対象とした「自転車安全教育指導員養成講習」を開催して指導者を養成し、地域、事業所等における自転車安全利用の指導・啓発活動を促進する。 **継続実施**



- 「自転車安全利用指導員※」による街頭における効果的な啓発・指導を行う。

継続実施

「(3) 自転車の安全利用の促進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
自転車の安全利用の促進	自転車乗用中死者数	28人 (2017年)	20人以下	2020年中
	自転車関連事故件数	10,949件 (2017年)	8,000件以下	2020年中

※ 自転車安全利用指導員とは、自転車の交通ルール・マナーの向上を図ることを目的に、自転車による信号無視や一時不停止など交通事故に直結しやすい違反行為の未然防止に努めるとともに、違反行為をした自転車利用者等に対して啓発や指導を行うもの。

(4) 学校における交通安全教育の推進

① 交通安全教室の開催

- 学校において、幼児・児童・生徒・学生が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、それぞれの発達の段階に配慮しつつ、交通安全を含む安全教育を総合的・体系的に推進することを目的とした「安全教育プログラム」（東京都教育委員会作成）等を参考として、参加・体験・実践型の安全教室^{※1}を行政と連携して開催するなど、効果的な教育を推進する。**継続実施**

② 通学路周辺の安全点検の実施

- 教育委員会、警察、道路管理者、保護者及び地域住民が連携して、通学路における定期的な交通安全点検等を行うことによって、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を進める。**継続実施**

(5) 災害時における自転車の活用

① 災害時における自転車の活用^{※2}

- 災害時における職員の参集に当たっては、電車等の公共交通機関の利用が困難となることを見込まれるため、状況に応じて自転車も活用し、各職員が最も早く到着可能な手段により参集する^{※2}。**継続実施**

※1 参加・体験・実践型の安全教室とは、スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感させるスケアード・ストレイト方式による安全教室、街中での自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレータを活用した交通安全教室などをいう。

※2 都内に震度6弱以上の地震が発生した場合に実施される交通規制について、自転車は、環状第7号線から都心方向への車両流入禁止の対象車両から除外（ただし、災害発生直後の第一次交通規制における「緊急自動車専用路」及び第二次交通規制における「緊急交通路」上は通行禁止）。



(6) その他

① 自転車損害賠償保険への加入促進

- 自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車安全利用条例及び東京都自転車安全利用推進計画に基づき、保険事業者による自転車損害賠償保険の普及を進めるとともに、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険への加入等を推進する。 継続実施

第5章 計画のフォローアップ

関係部局等を委員とする協議会を設置し、各年度において、施策の取組状況の把握、目標の指標の達成度の検証を行う。また、検証結果を踏まえて、2021年度以降の次期計画の検討を行う。

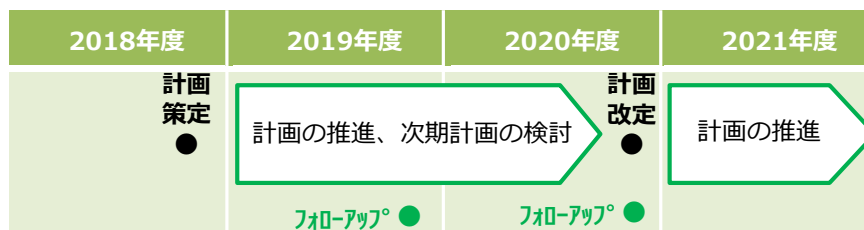


図 5-1 スケジュール

表 5-1 指標・目標値の一覧

	施策	指標	現況数字	目標
環境形成	自転車通行空間の整備	自転車通行空間の優先整備区間等	192km (2017年度)	232km(東京2020大会まで)
		自転車通行空間の臨港道路等	0km (2017年度)	32km(東京2020大会まで)
		自転車推奨ルート	73km (2017年度)	200km ^{※1} (東京2020大会まで)
	広域相互利用エリアの拡大	広域相互利用に参加する自治体数	9区 (2018年4月)	エリア拡大
	自転車駐車場の整備促進	自転車駐車場の整備台数 ^{※2}	888,610台 (2017年度)	900,000台
	放置自転車対策の推進	駅前放置自転車台数	28,956台 (2017年度)	20,000台以下
	安全対策の実施	ゾーン 30	336箇所 (2018年度)	360箇所
健康増進	身近なスポーツ環境の創出	海上公園内サイクリングルートの整備	2.0km (2017年度)	11.5km (2024年度)
観光振興	自転車マップの作成	自転車マップの作成	—	作成
安全・安心	自転車の安全利用の促進	自転車乗用中死者数	28人 (2017年)	20人以下
		自転車関連事故件数	10,949件 (2017年)	8,000件以下

※1 優先整備区間及び臨港道路等との重複区間約60kmを含む。

※2 原動付自転車及び自動二輪車を除く。