

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!~

2021年(令和3年)5月







「東京都自転車活用推進計画」の改定にあたって

自転車は、誰もが気軽に利用でき、健康づくりにも資する身近な 交通手段です。環境負荷も少なく、今後、東京を車中心から人中心 の街へと変えていくためには、より一層、自転車を活用していく必 要があります。

一方、都内の自転車関連事故の発生件数は、ここ数年、増加傾向にあります。2020年には全事故に占める割合が40.6%となり、全国平均21.9%と比べて非常に高く、安全確保が重要な課題となっています。



さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大は、自転車を取り巻く社会情勢を大きく変えました。自転車は、「密閉、密集、密接」の3密を回避する交通手段であり、「新しい日常」が定着した社会にふさわしい乗り物と言えます。しかしながら、宅配デリバリーサービスの利用増加なども背景に、交通ルール、交通マナーに関する新たな課題も生まれてきました。

東京都は、現在、コロナ禍を乗り越えた先に、ただ元の東京に戻るのではなく、その経験を都市の持続的な発展に繋げる「サステナブル・リカバリー」の視点で政策を展開しております。自転車の活用に関しても、今ここで、その利点を伸ばし課題に着実に対処していくことが、将来にわたって安全で快適な都市を実現することに繋がっていきます。そのため、今般、「サステナブル・リカバリーに向けて、快適走行!」と銘打ち、今後10年間の施策を総合的に取りまとめ、「東京都自転車活用推進計画」を改定いたしました。

無電柱化事業など、まちづくりとも連携して自転車通行空間を確保しながら、これをネットワーク化し、安全・快適な利用環境を創出します。また、MaaSの実装も見据え、地域特性に応じた公共交通との連携を図ることで、自動車への依存度を低減し、CO₂排出量の削減や大気環境の改善にも貢献してまいります。交通事故を無くすには、歩行者、自転車、自動車がそれぞれ交通ルールを理解し、周囲への配慮を忘れないことも大切です。学校や家庭をはじめ、地域・社会全体で自転車の安全教育を進めてまいります。

2030 年度に向けて、誰もが安心して快適に自転車を利用できる環境を創り出すことで、都民の皆様の生活が一層充実するよう取り組んでまいります。

令和3(2021)年5月

東京都知事十一個下分子

目 次

第1章	概要	1
	の位置付け	
2 計画	の概要	. 2
(1)	計画の目的	. 2
(2)	計画の区域	. 2
(3)	計画の期間	. 2
(4)	関連する既定計画	. 3
第2章	現状と課題	10
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	10
(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	29
(1)	東京都内の自転車レースの開催状況	29
(2)	旅行者の推移・自転車観光の状況	31
4 自転	車関連事故の発生状況	34
(1)	東京都内の自転車関連事故の推移	34
(2)	東京都内の自転車関連事故の発生状況	35
(3)	東京都内の自転車事故の内訳	36
5 新技	術の進展とライフスタイルの変化への適応	40
(1)	MaaS の社会実装の進展	40
(2)	新たなモビリティ	42
(3)	新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新しい日常	43
6 現状	を踏まえた課題	49
	自転車活用推進に向けた積極的な取組	
	すべき将来像 ~誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり~.	
	的に取り組む事項	
	の内容	
(1)	自転車ネットワークの形成	54

(2) 自転車安全対策の強化	55
(3) 自転車シェアリングの広域利用促進	56
(4) 新しい日常への対応	57
第4章 実施すべき施策 5	58
1 環境形成 ~様々な場面で自転車が利用される将来~6	60
(1) 自転車通行空間等の計画的な整備推進	60
(2) 総合的な駐車施策の推進 6	65
(3) 自転車シェアリングの普及促進 6	68
(4) 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進7	72
(5) 放置自転車対策の推進7	74
(6) まちづくりと連携した総合的な取組の実施7	76
(7) 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進	78
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~7	79
(1) サイクルスポーツ振興の推進7	79
(2) 健康づくりの推進 8	80
(3) 自転車通勤等の促進 8	81
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〜8	82
(1) 国際的なサイクリング大会等の開催 8	82
(2) サイクリング環境の創出 8	84
(3) 観光への自転車の活用 8	85
4 安全・安心 ~安全・安心に自転車が通行できる将来~8	86
(1) 安全性の高い自転車普及の促進	86
(2) 自転車の点検整備の促進 8	86
(3) 自転車の安全利用の促進 8	87
(4) 学校における交通安全教育の推進 9	95
(5) 災害時における自転車の活用	95
第5章 自転車活用推進重点地区の設定9	
1 目的 9	
2 自転車活用推進重点地区のイメージ	
3 先行推進重点地区の選定	
ェ / 攻 × ノ4以/吐 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	υt
第6章 計画のフォローアップ 10)5

第1章 概要

1 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法(平成二十八年法律第百十三号)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、都市づくりや交通、健康、環境、観光等、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ます。

本計画の位置付けを図1-1に示します。

国の計画

自転車活用推進計画

都の総合的な計画

「未来の東京」戦略 都市づくりのグランドデザイン 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

都の自転車に関する計画

- <自転車通行空間の整備> 東京都自転車通行空間整備推進計画
- <自転車の安全利用の促進> 第11次東京都交通安全計画 東京都自転車安全利用推進計画

東京都自転車活用推進計画

区市町村の自転車活用推進計画

図 1-1 東京都自転車活用推進計画の位置付け

2 計画の概要

(1) 計画の目的

東京都は、少子高齢化や人口減少が進行する中においても、都市の持続的発展を可能とするために、集約型の地域構造への再編を進め、車中心から人中心の、居心地が良く歩きたくなる都市づくりを促進していくこととしています。

こうした将来の都市づくりにおいて、自転車は環境負荷低減や健康増進に寄与するだけでなく、重要な交通手段の一つであり、誰もが安全・安心・快適に利用できる環境づくりを 進めていくことが重要です。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、「密閉、密集、密接」の3密を回避し、感染症の拡大防止と社会経済活動の両立を図る新しい日常にも対応する、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強じんで持続可能な都市づくりを進める視点からも、自転車活用を推進していきます。

(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)とします。

(3) 計画の期間

自転車活用を推進するに当たり、中長期的な施策の効果発現を目指すとともに、本計画と 関連を有する各種計画との整合を図るため、期間は2030年度までとします。



(4) 関連する既定計画

表 1-1 国の計画

自転車活用推進計画(次期計画案)				
策定年月	2021 年度中	計画期間	2025 年度	
策定年月 概 要	(位自 大き できます できます できます できます できます できます できます できま	「ここのでは、」」では、「ここのでは、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、「ここのでは、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、「ここのでは、「ここのでは、」では、「ここのでは、」では、「ここのでは、「ここのでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、「このでは、」では、このでは、このでは、このでは、このでは、このでは、このでは、このでは、この	等をいるのでは、及び自転車ののは、及び自転車ののは、及びに、及びに、及びにののにはののでは、とのでは、ののでは、とのでは、とのでは、とのでは、とのでは、とのでは	
	21 災害時における自転車の活用。 22 損害賠償責任保険等への加入	•		

表 1-2 都の総合的な計画



都市づくりのグランドデザイン					
策定年月	2017年9月	計画期間	2040 年代		
概要	(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。 (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。 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 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 ・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、 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					
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ー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。				

表 1-3 都の自転車に関する計画

東京都自転車通行空間整備推進計画					
策定年月	2021年5月	計画期間	2030 年度		
概要	(背景・目的) 自転車は、通勤・通学や買い物、 な交通手段となっており、昨今の優別、密集、密接」の3密を避けた 転車利用ニーズが高まっての交通する。 その一方、都内の全ての交通する 全国平均の約2割と比べて高環境の倉 (整備の方法・目標) 国道や臨港道路など、他の道路でと間の連続的な整備に取り組む。 で、2030年に向けて新たに約600 km、東京都無電柱化推進計画に基 市計画道路の新設・拡幅の事業区 箇所について、おおむね200km)	建康増進や低炭 「新しいと 「新した」 「一、「一、「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、」 「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「一、「	素社会への意識の高まり、「密に対応した交通手段として、自車関連事故の割合は約4割で、利用が促進されていく中、よりている。 整備と連携して、自転車通行な、整備済みの約300kmに加える。 を整備済みの約300kmに加えるにおける優先整備区間約250と合わせて、おおむね150km、都関係者との協議等により可能な		

第 11 次東京都交通安全計画				
策定年月	2021 年 4 月	計画期間	2025 年度	
概要	(策定主旨) 交通事故の防止は、行政機関や、を挙げて取るになければならな施策に担るをしている。 交通事故のはまなければならな施策に推通事故による死傷者をゼロに近心な都市東京の実現を目指すでは、 (重視すべき視点)の第10次計画重視ができればないで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を目ればいるで、 第10次計画を対象をで、 第10次計画を対象をで、 第10次計画を対象をで、 第10次計画を対象をで、 第10次計画を対象をで、 第10次計画を対象を対象をで、 第10次計画を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を	関係民間団体 関係民間団体 製物を 関係を でを でを でを でを で で を で で を で で で で で で で	だけでなく都民一人一人が全力な課題であり、交通安全対策全、これに基づいて諸施策を強力には、交通事故のない安全・安生に、子供の交通安全確保等を、各課題に対応した各種の交通通事故死傷者の発生を抑制す	
	7 東京 2020 大会を踏まえた交通	安全		



東京都自転車安全利用推進計画				
策定年月	2021年5月	計画期間	2025 年度	
概要	(策定主旨) 東京都自転車の安全で適切な利用条例第十四号。以下「自転車安全利力き、自転車の安全で適正な利用の者、事業者等の取組を総合的に推進(実施事項) 自転車に関わる各主体(行政、自施する。 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3 放置自転車の削減 4 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	用条例」とい 促進に向けた する。 転車利用者、 育の推進	う。)第8条第1項の規定に基 東京都の施策及び自転車利用	

第2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5km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ます。

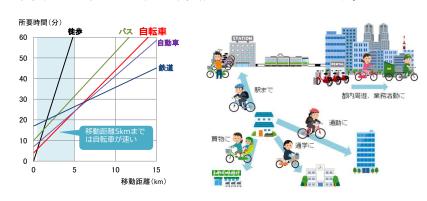


図 2-1 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

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820万台と、都道府県の中で最も多い状況です。

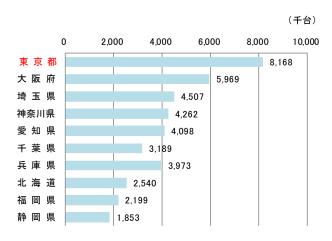


図 2-2 自転車保有台数(上位 10 都道府県)

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

36 36 86

• 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、埼玉県に次いで全国4番目に高い水準となっています。

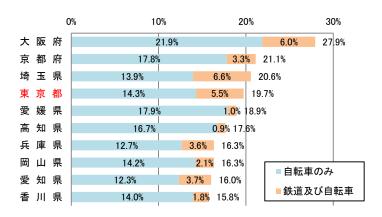


図 2-3 通勤・通学時の自転車利用割合(上位 10 都道府県)

資料:国勢調査(2010年 総務省)より作成

● 自転車は、手軽さ・経済性・速達性等の効率面を使う理由にしている人が多く、 次いで健康・ストレス解消といった心身の健康向上も多い状況です。

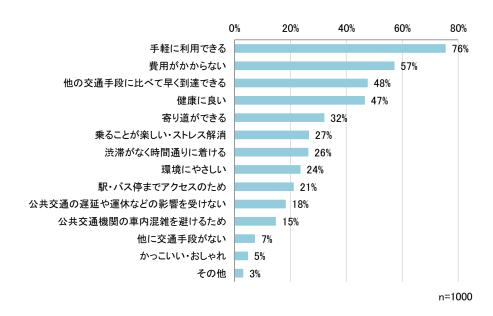


図 2-4 自転車を使う理由

資料:自転車利用者アンケート調査(2020年11月 都市整備局)

• 外出率は約77%で平成20年から約10%減少し、1日1人当たりトリップ数も減少しています。



図 2-5 外出率と1日1人当たりトリップ数の推移(東京都市圏)

資料:東京都市圏交通計画協議会記者発表資料(2019年11月)

※外出率とは、調査対象日に外出した人口÷人口

- 区部の自転車利用を目的別に見ると、通勤・通学目的は、横ばいとなっており、 業務目的は低下しています。
- また、私事の各目的はやや低下傾向が見られますが、送迎については増加しています。

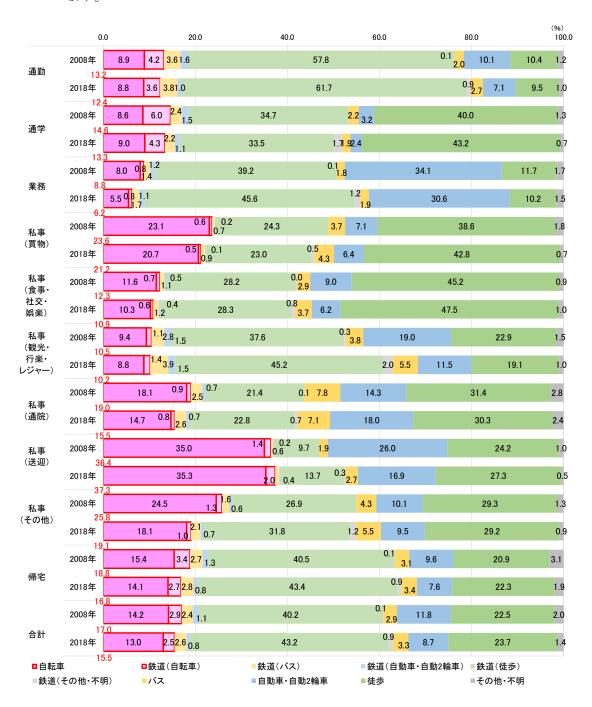


図 2-6 移動目的別の交通手段分担率の変化(区部)

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(2018年度)より作成

※鉄道(自転車)とは、主たる交通手段は鉄道だが、出発地から駅まで、あるいは駅から目的地まで 自転車を利用している移動 • 多摩部の自転車利用を目的別に見ると、区部同様に通勤・通学目的は、横ばいとなっており、業務目的は低下しています。私事についても区部同様に、各目的で低下傾向が見られる中で送迎については増加しています。

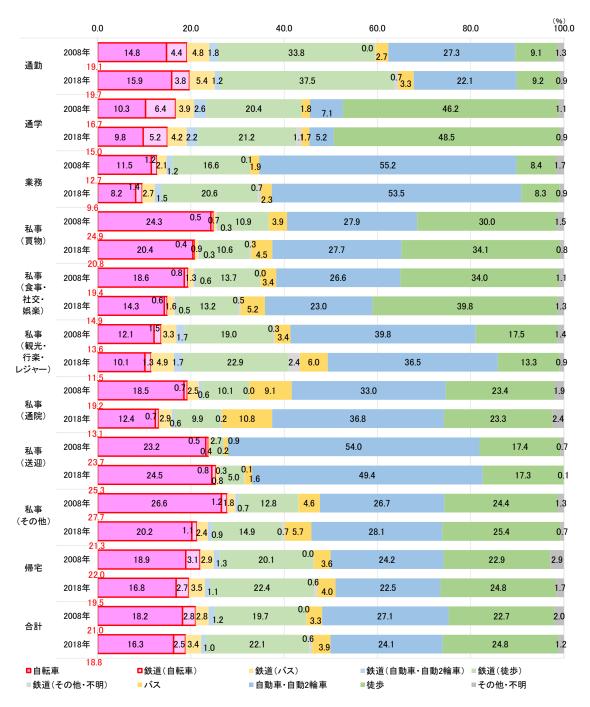


図 2-7 移動目的別の交通手段分担率の変化(多摩部)

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(2018年度)より作成

※鉄道(自転車)とは、主たる交通手段は鉄道だが、出発地から駅まで、あるいは駅から目的地まで 自転車を利用している移動 ● 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 をつくることが最も多くなっています。

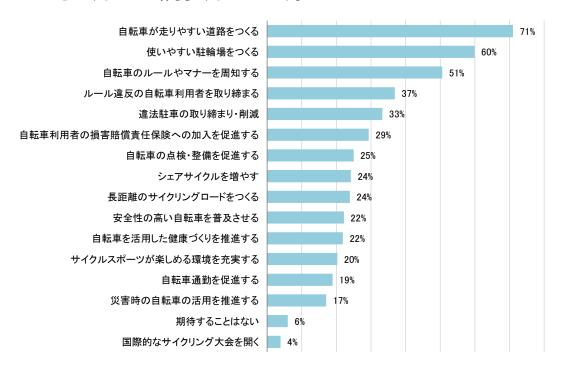


図 2-8 東京都に期待する取組

資料: 自転車利用者アンケート調査 (2020 年 11 月 都市整備局)

自転車通行空間の走りやすさは、自転車レーンや自転車道が8割以上の人が走り やすいと評価している一方、歩道や車道混在は5割未満となっています。

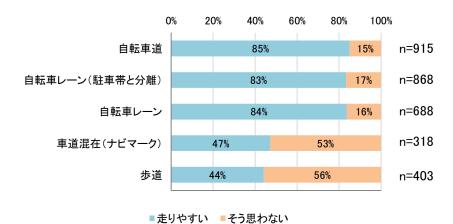


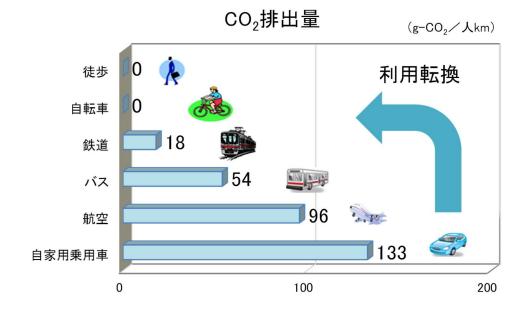
図 2-9 自転車通行空間の走りやすさ

資料:自転車利用者アンケート調査(2020年11月 都市整備局)

Column

自転車利用と CO₂削減

家庭から排出される CO₂ の 4 分の 1 が自動車から排出されています。今日の世界的な課題である気候変動対策、CO₂ 削減推進の観点から、自家用乗用車から低炭素な移動手段である自転車等への転換が望まれます。



資料:国土交通省データ(2018年度)より作成



(2) 東京都内の路上駐車の状況

東京都内の違法路上駐車台数は減少傾向ですが、いまだに区部では約4万台、多 摩では約1万台となっています。

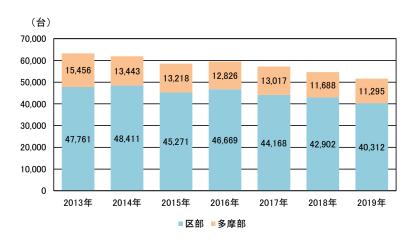
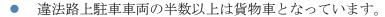


図 2-10 瞬間路上駐車台数(違法)の推移

資料:警視庁提供資料より作成

※ 瞬間路上駐車台数とは、平日昼間の一定時間内に一定基準以上の道路を対象として四輪車の 駐車台数を計測し算出したもの



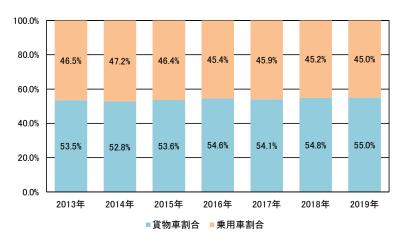


図 2-11 瞬間路上駐車(違法)の貨物車割合の推移

資料:警視庁提供資料より作成

※ 瞬間路上駐車台数の貨物車と乗用車の割合を示したもの

● 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ます。



図 2-12 自転車通行空間を塞いでいる駐車車両(世田谷区淡島通り)



(3) 東京都内の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、ポート数・利用回数ともに増加しています。

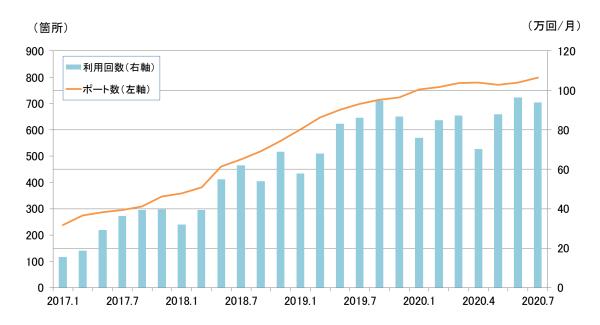


図 2-13 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移 (参考例:ドコモ・バイクシェア*)

資料:環境局データ

※ 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

● 自転車利用者アンケートでは、自転車シェアリングの利用サービスの向上について、 利用可能エリアの拡大やポートの増設、駅やバス停近くへのポート設置等の要望が多 い状況です。

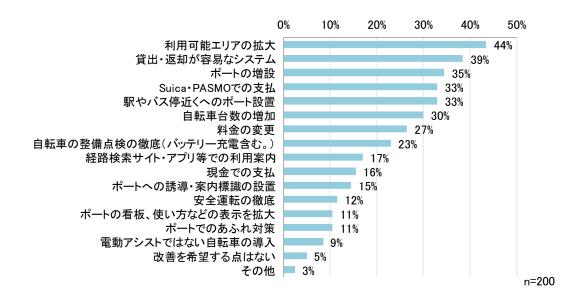


図 2-14 自転車シェアリングに対する改善希望

資料: 自転車利用者アンケート調査(2020年 11月 都市整備局)

(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*2台数は、自転車等駐車場の整備に伴い減少しており、1990年の約24万台から、2020年で約2.1万台(うち、自転車は約1.9万台)大きく減少しています。

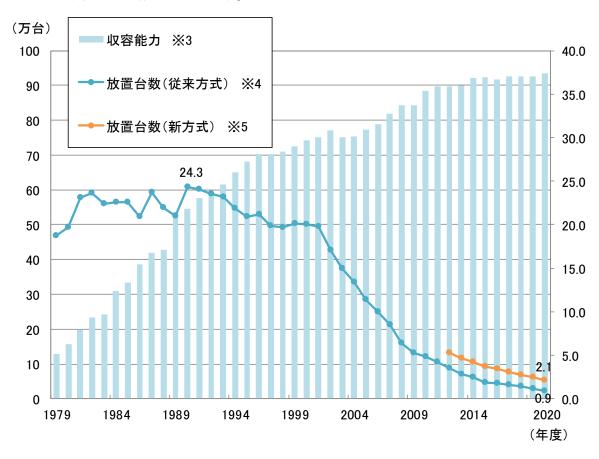


図 2-15 収容能力・放置台数の推移 資料:駅前放置自転車等の現況と対策(2020年度 都民安全推進本部)

- ※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、原動機付自転車及び自動二輪車に係る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

 放置自転車が100台以上ある駅の数は、2020年度時点で60駅あり、区部の割合 が高い状況となっています。

(駅数)

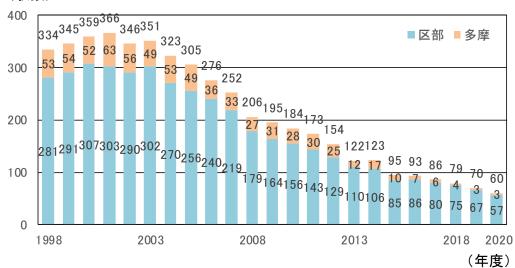


図 2-16 放置自転車が 100 台以上ある駅数の推移 資料:駅前放置自転車等の現況と対策(2020 年度 都民安全推進本部)

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が多くなっています。

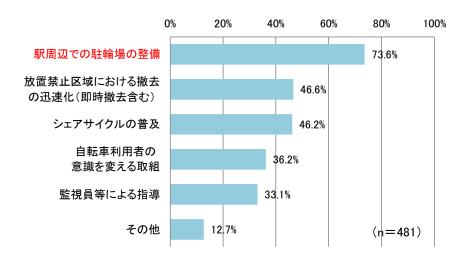


図 2-17 放置自転車を減少させるための有効な取組 資料: 都政モニターアンケート「自転車の安全で適正な利用」(2018 年度 生活文化局)

(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、狭小道路が多い状況です。

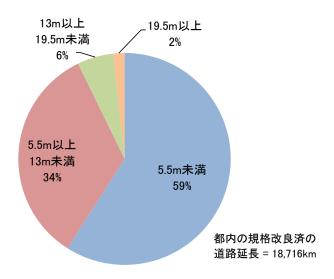


図 2-18 道路幅員別延長の構成比

資料:東京都道路現況調書(2020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ます。



図 2-19 まちづくりと一体となった自転車通行空間の整備(豊洲駅周辺)

2 自転車利用と健康

(1) 健康・体力の状況と自転車利用

10 代や 50 代以上と比較して、20 代から 40 代の運動頻度が少なくなっています。

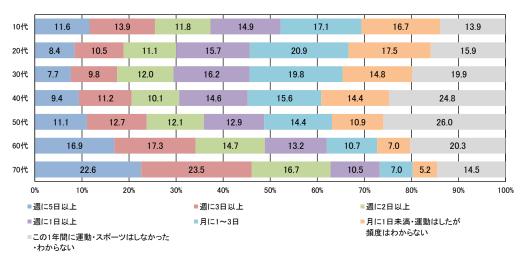


図 2-20 年代別運動頻度

資料:2019 年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」(2019 年 スポーツ庁)

• スポーツや運動を行っている人は、道路や公園など身近な場所の活用が多くなっています。

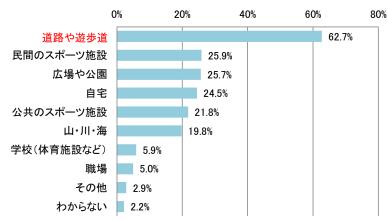


図 2-21 スポーツ・運動を行った場所※

資料: 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ます。
- 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割程度となっています。

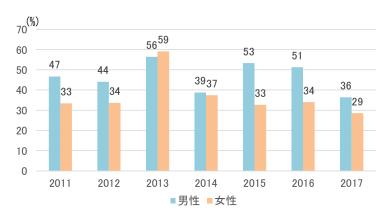


図 2-22 運動習慣者割合※1

資料: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 強度となっています。



図 2-23 運動種類別の運動強度(メッツ**2)

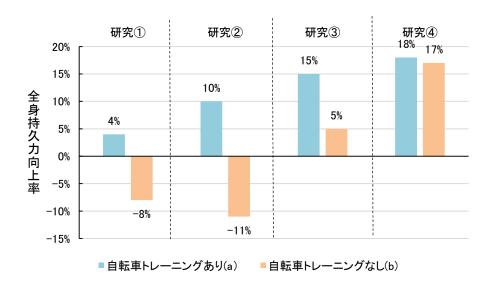
資料:健康づくりのための身体活動基準 2013 (厚生労働省) より作成

- ※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。

Column

自転車利用による健康増進の効果事例

海外の研究事例では、自転車トレーニングにより全身持久力に関する指標(VO_{2max}、VO_{2peak})が向上している例が多く、高い全身持久力は、非感染疾患、がん、心血管疾患、死亡リスクの低減と関連すると報告されています。



研究①: ニュージーランドの研究(2010) 研究②: イギリスの研究(2014) 研究③: デンマークの研究(2011) 研究④: チリの研究(2017)

自転車トレーニングによる全身持久力向上率(海外の研究事例)

資料:自転車運動トレーニング及び自転車利用と健康効果

文献レビュー(丸橋・川上・齋藤、2018 年度厚生労働科学研究費補助金研究報告書)

※全身持久力の単位が $V0_{2max}$ または $V0_{2peak}$ かつトレーニング内容の情報が明らかなものを抜粋して掲載



(2) 東京都内の自転車通勤の状況

● 通勤に自転車を利用している人は20歳以上でおおむね1~2割となっています。

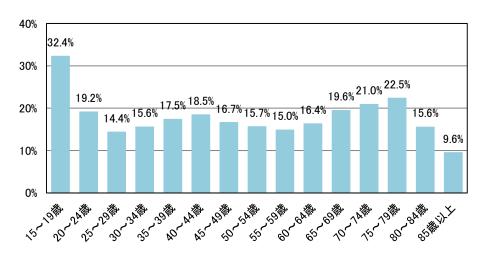


図 2-24 通勤時の自転車分担率

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(2018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約6 割となっています。

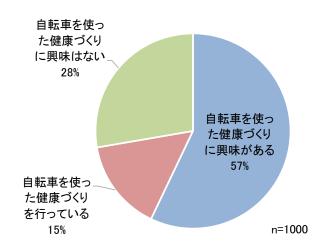


図 2-25 自転車による健康づくりの意向

資料:自転車利用者アンケート調査(2020年11月 都市整備局)

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ました。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ます。



自転車通勤者向けサービス施設(HIBIYA RIDE)

資料: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ました。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ずら防止など、自転車通勤者をサポートしています。









自転車通勤者向け自転車ロッカー(B-box)

資料: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、UCI公認の大会としてツアー・オブ・ジャパンが開催されています。

表 2-1 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	2019 年 開催時期	実施主体
	ツアー・オブ・ジャパン (UCI公認 ^{※3})	千代田区	5月※4	自転車月間推進協議会
ロードレース*1	明治神宮外苑 大学クリテリウム	新宿区	(2020 年) 2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**4	公益財団法人日本自転車 競技連盟
	稲城クロス	稲城市	(2020 年) 10 月	稲城クロス実行委員会
	東京ヒルクライム NARIKI ステージ	青梅市	5月※4	東京ヒルクライム実行委員会
	東京ヒルクライム HINODEステージ	日の出町	4月※4	日の出町肝要の里イベント 実行委員会
ヒルクライム**2	東京ヒルクライム HINOHARAステージ	檜原村	10 月**4	KFCトライアスロンクラブ 青梅市トライアスロン協会
	東京ヒルクライム OKUTAMAステージ	奥多摩町	7月※4	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**4	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レースと記載している。

^{※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ほか、レースの格付けとランキング制度の運営を行っている。

^{※4 2020}年の各大会は、新型コロナウイルス感染症の拡大により中止

よく観戦されるスポーツは野球、サッカー、マラソンとなっています。

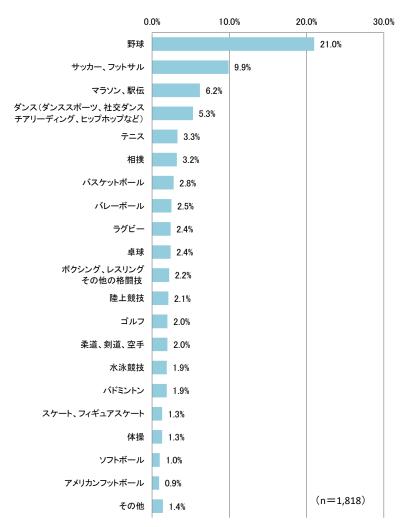


図 2-26 この 1 年間に実際に観戦したスポーツ*

資料: 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)

※ 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、2019年は約5.4億人と増加しています。 また、外国人旅行者数は、2011年以降、大きく増加しており、2019年は約1.5千万人となっています。ただし、2020年は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により国内・外国人旅行者ともに大幅な減少が見込まれます。



図 2-27 訪都旅行者数の推移

資料:東京都観光客数等実態調査(2020年6月 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ます。

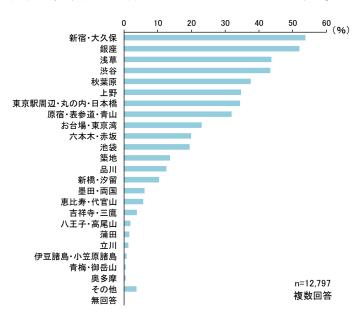
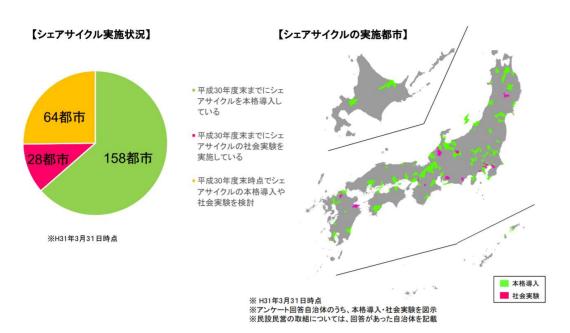


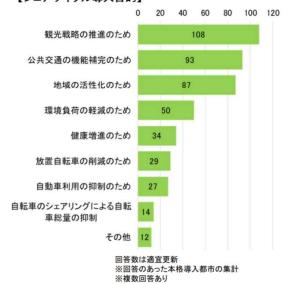
図 2-28 訪都外国人旅行者が訪問した場所

資料:国·地域別外国人旅行者行動特性調査報告書(2020年6月 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ます。



【シェアサイクル導入目的】



N=158(本格導入都市)、複数回答

図 2-29 自転車シェアリングの導入状況・理由

資料:全国シェアサイクル会議資料(2020年11月 国土交通省)

Column

東京都内における外国人向けサイクリングツアー

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 行われています。

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ます。





(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

資料: TOKYO BY BIKE 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

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ます。



B.B.BASE の写真

資料:JR 東日本ホームページ

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、2010年に19,891件でしたが、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、横ばい傾向にあります。

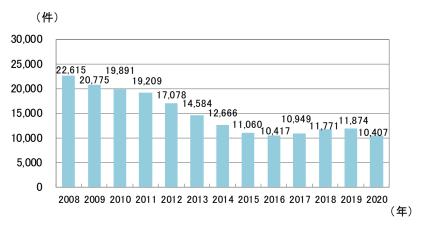


図 2-30 東京都における自転車関連事故件数の推移

資料:交通統計・交通事故発生状況(警視庁)より作成

自転車関連事故が全事故に占める割合は2010年に36.2%でしたが、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おります。

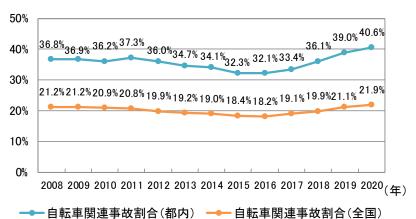


図 2-31 自転車関連事故割合の推移

資料: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(警視庁)より作成

※ 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したが、2017年より減少傾向にあります。

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、 増加傾向にあります。

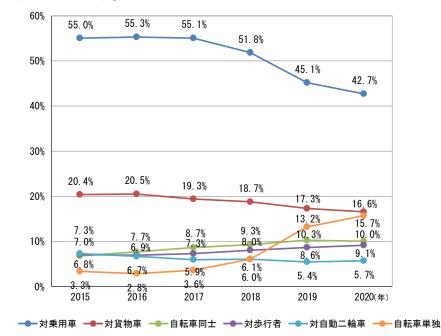


図 2-32 東京都における自転車関連事故の相手当事者別構成比

資料:警視庁提供資料より作成

• 自転車乗用中の死亡事故の損傷部位では頭部が約7割を占めており、負傷事故では脚部が約4割、腕部が約2割の順となっています。

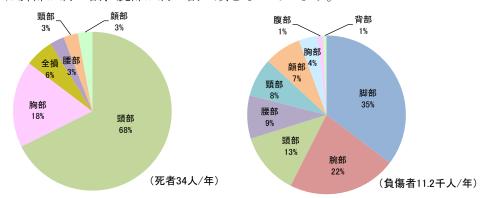


図 2-33 自転車乗用中死者及び負傷者の損傷主部位別構成比

資料:警視庁提供資料(2019年)より作成

(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歳以上が高くなっています。

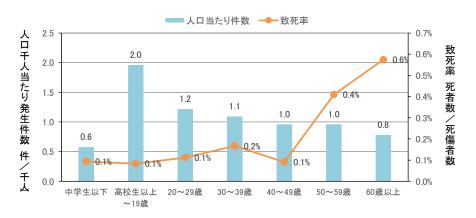


図 2-34 自転車事故発生件数と致死率※

資料:東京都及び警視庁提供資料より作成

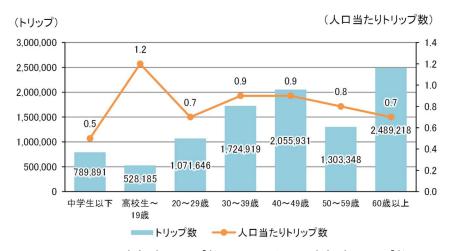


図 2-35 自転車トリップ数と人口当たりの自転車トリップ数

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(2018年度)より作成



● 自転車事故の発生状況としては、出会い頭が最も多く、次いで右左折時が多くなっています。

(発生件数/年)

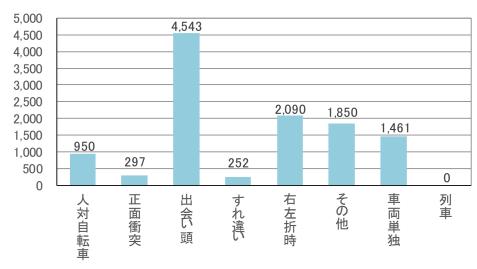


図 2-36 自転車事故発生状況の分類

資料:警視庁提供資料(2020年)より作成

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2,034件と最も多く、次いで交差点安全進行義務違反が1,099件となっています。

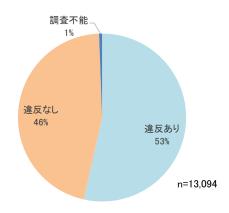


図 2-37 自転車側の違反の有無

資料:警視庁提供資料(2019年)より作成

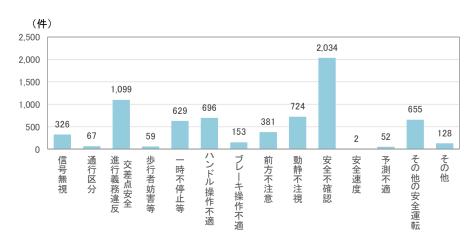


図 2-38 自転車事故時の違反内容

資料:警視庁提供資料(2019年)より作成



• よく見かけるルール違反としては、歩道や車道の通行に関することや、交差点での一時不停止、イヤホン装着や傘さし運転、携帯電話を走行中に利用する運転が挙げられています。

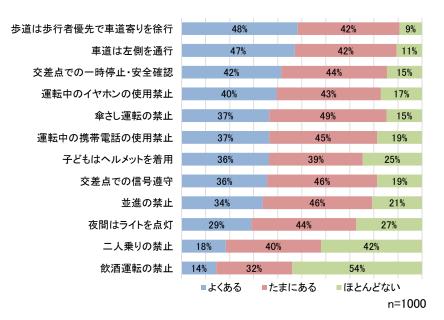


図 2-39 よく見かけるルール違反

資料: 自転車利用者アンケート調査 (2020年 11月 都市整備局)

5 新技術の進展とライフスタイルの変化への適応

(1) MaaS の社会実装の進展

● 海外では、複数の交通手段をシームレスに利用できる、マルチモーダルモビリティサービス「MaaS」が展開されており、国内でも社会実装が進みつつあります。



図 2-40 大都市型 MaaS(東京地下鉄)

資料:東京地下鉄ホームページ

• 自転車についても、自転車シェアリングが MaaS の一つのコンテンツとして活用されつつあります。



図 2-41 複数手段を組み合わせた経路情報案内(鉄道+自転車シェアリング、mixway)

資料:ヴァル研究所



図 2-42 東京都の MaaS のモデル実証実験(臨海副都心エリアの回遊性向上)

資料:東京都戦略政策情報推進本部ホームページ

(2) 新たなモビリティ

 IT 技術の進展や交通社会におけるニーズの多様化を背景として、自転車利用環境 に影響を与える可能性がある新たなモビリティの進展が図られています。例えば、 西新宿地区では、「西新宿地区のスマートシティ化の推進に向けた連携協定」を締 結し、電動キックボードの適切な走行条件などについて検討する実証実験を行っ ています。



電動・小型・一人乗りの電動マイクロモビリティのシェアサービス「LUUP(ループ)」を展開する株式会社Luup(本社:東京都渋谷区、代表取締役社長兼CEO:岡井大輝、以下「Luup」)と、一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会(所在地:東京都新宿区、理事長:伊藤滋、以下「環境改善委員会」)は、2020年9月24日に「西新宿地区のスマートシティ化推進に向けた連携協定」を締結し、日本初となる電動キックボード公道実証を行うことをお知らせします。

本連携協定は、次に掲げる事項に関する企画、実施等について連携 し、協力することを前提に締結されました。

- (1) 西新宿地区における電動キックボードを用いた実証実験と将来的な電動キックボードシェアリングサービスの導入
- (2) 西新宿地区におけるシェアサイクルサービスの導入
- (3) 西新宿地区のスマートシティ化への相互協力

本連携協定に基づく取り組みの第一弾として、政府認可を得た上での実施は日本初となる電動キックボードの公道実証を西新宿地区にて実施します。Luupは、産業競争力強化法に基づく「新事業特例制度」を用いた電動キックボードの公道での実証実験を2020年の10月中旬以降から予定しています(注1)。本実証を通して、西新宿エリアに在動の人々に新しい移動手段を体験いただくと同時に、電動キックボードの適切な走行条件を検討していきたいと考えています。将来的にはスマートシティの実現に向けて、電動キックボードのみならず、小型電動アシスト自転車のシェアサービスの導入も予定しています。

(注1) 本実証実験は、今後申請する新事業活動計画が、規制所管大臣の同意を得て主務大臣に認定されることを条件に実施するものです。新事業活動計画の認定は10月中旬以降を予定しています。

図 2-43 電動キックボード公道実証について

資料:一般社団法人 新宿副都心エリア環境改善委員会



図 2-44 日本での電動キックボード走行風景



(3) 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新しい日常

新型コロナウイルス感染症の拡大前から、自宅での活動時間が増加し、外出率が減少しており、通勤・通学・買物等の生活に変化が生じています。



※ 緊急事態宣言中(2020年4月16日から5月13日まで)

図 2-45 自宅での活動時間と外出率の変化(東京都市圏)

資料:新型コロナ生活行動調査(国土交通省)より作成

• 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う活動場所の変化として、自宅周辺の近距離の活動が増えています。

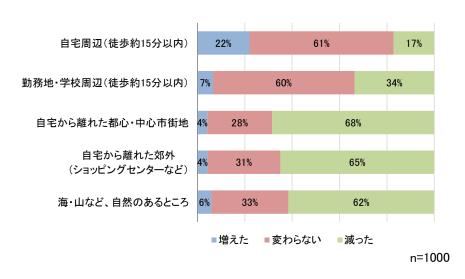


図 2-46 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出場所の変化

資料:自転車利用者アンケート調査(2020年11月 都市整備局)

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、「自転車利用を増やしたい」と「やや自転車利用を増やしたい」の合計が約4割と多く、自転車利用のきっかけにつながっています。

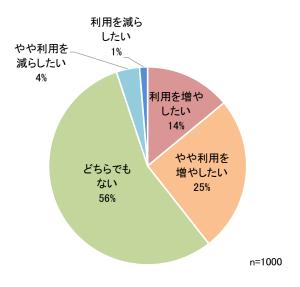


図 2-47 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用への意識の変化 資料:自転車利用者アンケート調査(2020年11月 都市整備局)

• 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車利用の「距離が伸びた」が 24% と「距離が減った」の 17%より多く、新たな目的地への移動に、自転車が活用され つつあることが考えられます。

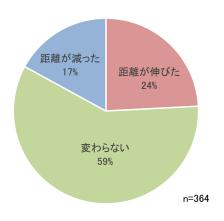


図 2-48 新型コロナウイルス感染症の拡大前後の自転車利用距離変化 資料:自転車利用者アンケート調査(2020年11月 都市整備局)

● 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車販売台数は増加傾向になっています。2020年12月は、2019年12月と比較して1.5倍の販売台数となっています。

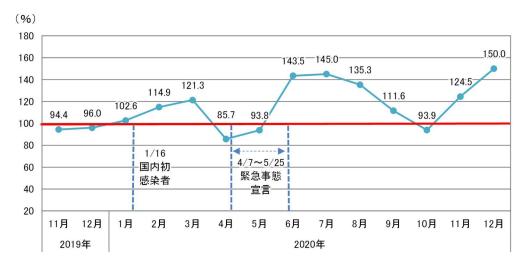


図 2-49 自転車販売の動向(前年同月比)

資料:サイクルベースあさひ

• 外食デリバリー*の 2020 年の市場規模は、前年と比べ 4 割以上の増加が見込まれており、それに伴う自転車による宅配も増加していると考えられます。

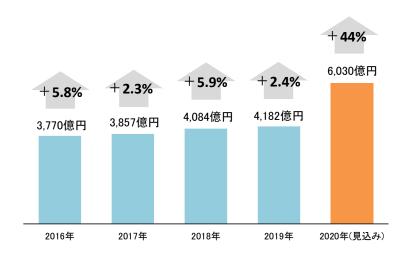


図 2-50 出前市場規模の推移

資料:外食・中食 調査レポート (2020 年 12 月、npd プレスリリース)

※小売店、弁当・総菜店、自動販売機、学食・社食を除くレストラン業態(宅配ピザ含む。)における宅配

自転車宅配サービス配達員に安全講習 警視庁、事故など受け

警視庁によると、自転車の配達員の事故が、都内では2020年7月から11月までに75件あった。8月には、豊島区で自転車宅配サービスの配達員が歩行者にぶつかり、逃走する事件が発生。男は11月に道路交通法違反(ひき逃げ)と重過失傷害の疑いで書類送検された。ほかにも配達員が死亡する事故や、首都高に進入する事案も起きている。

このような状況を受けて、警視庁は12月16日、主要6社の自転車の配達員40人を集め、複数の事業者向けの取り組みとしては全国で初めて、安全運転のポイントを教える講習会を開いた。配達員による交通違反や事故が深刻で都民から苦情も寄せられており、今後も必要に応じて開催するという。



図 2-51 自転車宅配サービス配達員向け安全講習会の様子

資料:朝日新聞デジタル (2020年 12月)

Column

海外の大都市における自転車の施策

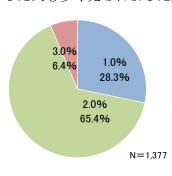
海外の都市では、元々自転車施策を推進していましたが、新型コロナウイルス感 染症の拡大を契機に既存の施策を更に加速し、自転車利用を促進しています。

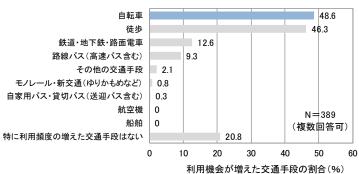
	ロンドン	パリ	ニューヨーク
の拡大前の自転車施策新型コロナウイルス感染症	 2008年 サイクル・スーパーハイウェイ整備開始 (郊外から都心までの自転車専用道路) 2018年<u>サイクリングアクションプラン</u>を策定(自転車道から400m以内に住むロンドン市民9%→2024年までに28%、2041年までに70%) 	 2015年 Plan Velo 2015- 2020を策定 全交通に占める自転車利用 の割合を、2020年までに 5%から15%に上げる。 自転車走行空間延長を 2020年までに700kmから 1,400kmと2倍にする 	 2007年 PlaNYCを策定 2013年までの間に644km の自転車通行空間を整備 (物理的分離を伴わないも のも含む) 2018年における<u>物理的に</u> 保護された自転車走行空間 の総延長は772km
新型コロナウイルス感染症の	 ロンドン市長は一時的な 自転車レーンを市内に急 きょ設置 2020年5月6日発表した 「ストリートスペース フォーロンドン」計画に より、2020年夏までに、 既存の160kmの自転車網 に30kmの常設自転車レー ンを追加整備する予定 	かねてからの自転車利用推進計画を前倒しで導入する考え 2020年5月11日、650kmの「コロナ・パイク・レーン」の計画を策定※ ※総費用は5億ユーロ(600億円)、総距離のうち45%は既存自転車レーンを活用	 2020円4月27日市議会で、 160kmの歩行空間確保を約束(公園及び隣接道路 (100km)自転車レーン (16km)他を含む)。
自転車通行状況	資料: Experience London HP	資料: parisnavi.com	資料:一般財団法人計量計画研究所

Column

震災後に利用機会の増えた交通手段の事例

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 した人も多く見られました。





東日本大震災以前と比べた 自動車の月当たり走行距離の変化 ※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

調査方法:WEBアンケート調査

回答者 :全サンプルのうち、普通自動車を利用している1,377人

東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段※

資料: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)

※ 関東、関西、宮城、広島において、2011年5月から6月までに調査



6 現状を踏まえた課題

第2章での課題一覧を以下の表に取りまとめます。

表 2-2 現状を踏まえた課題一覧

女 Z-Z 列州之山 67.7.2 所应 克					
項目	現状	課題			
1-(1) 東京都内の自	・ 通勤・通学や買物等の日常生活で利用され	・ 自転車の保有・利用状況			
転車の保有・	る自転車であるが、十分な自転車利用環境	に対応した環境を整備			
利用状況	は整っていない。	する必要がある。			
1-(2) 東京都内の路	・ 都内ではいまだに約 5 万台が路上駐車して	・ 自転車の通行に支障と			
上駐車の状況	おり、半数以上が貨物車	なる駐車車両への対策			
	・・自転車通行空間に駐車する車両が見られ、	を行う必要がある。			
	通行に支障				
1-(3) 東京都内の自	・ 利用可能エリアの拡大への改善要望が多	・ 自転車シェアリングに			
転車シェアリ	ν _ν ,	ついて、利便性の向上を			
ングの利用状	・ポートの増設や公共交通機関との連携につ	図る必要がある。			
况	いても要望が多い。				
1-(4) 東京都内の放	· 都内でいまだに 70 駅で 100 台以上の自転車	・ 放置自転車を減らす取			
置自転車の状	が放置	組を推進する必要があ			
况	In I Water the State of the Sta	3.			
1-(5) 東京都内の道	・ 都内の道路の6割が幅員5.5m未満の狭小道	・ 道路幅員の状況を考慮			
路幅員の状況	路	した自転車の通行空間			
		を確保する必要がある。			
2-(1) 健康・体力の	・ 自転車は健康づくりのためのツールとして	・自転車を利用した健康			
状況と自転車	有効であるにもかかわらず、運動頻度の向	づくりの増進を図る必			
利用	上には活用されておらず、20歳代から40歳	要がある。			
- (-) -t- t-tm t -t-	代はおよそ7割が週に2日以下の運動頻度				
2-(2) 東京都内の自	・ 通勤に自転車を利用している人は20歳以上	・ 自転車通勤利用のニー			
転車通勤の状	で 1~2 割	ズに応じた環境の創出			
況	detection of the desired to a second of the	を図る必要がある。			
3-(1) 東京都内の自	・ 都内でも自転車レース・イベントは開催さ	・自転車をより身近に体			
転車レースの	れているが、観戦した人はほとんどいない。	感できる取組を実施す			
開催状況		る必要がある。			
3-(2) 旅行者の推	・観光都市として自転車による周遊環境等の	・ 国内外の旅行者が自転			
移・自転車観	PRが目立たない。	車で観光を楽しめる環			
光の状況		境を整備するとともに、			
4_(1) 古古郷内のウ	· 自転車関連事故件数は2017年以降微増傾向	PR する必要がある。 ・ 自転車の安全利用の促			
4-(1) 東京都内の自 転車関連事故		単を図る必要がある。 進を図る必要がある。			
転単関連争似 の推移		世を凶る必安かめる。			
(7)推移 4-(2) 東京都内の自	国平均より高い。 ・ 自転車関連事故は対乗用車が最も多く、次	・ 死亡事故に応じた有効			
4-(2) 東京都内の自 転車関連事故		・ 死し事故に応した有効 な対策を図る必要があ			
転車関連争成の発生状況	いで貨物車が多い。 ・ 死亡事故では約7割が頭部を損傷				
の発生状况 4-(3) 東京都内の自	・ 発し事故では初て割が頭部を損傷・ 自転車事故件数は 20 歳以下で多く、致死率	る。 ・ 自転車利用のルール・マ			
転車事故の内	・ 日転単事政件数は 20 歳以下で多く、致死率 は 50 歳以上で上昇	・ 自転車利用のルール・マーナーについて、周知徹底			
	は 50 歳以上で上弁 ・ 自転車事故の約半数が自転車側の違反が原				
訳	・ 日転車争成の約千数か日転車側の違反が原 因	を図る必要がある。			
5-(3) 新型コロナウ	· 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新	· 新たな生活スタイルに			
イルス感染症	たな生活スタイルにおいて、自転車活用の	おける自転車等利用環			
の拡大に伴う	進展に対する環境が十分整っていない。	境を整備する必要があ			
新しい日常		見を登149 の必安かのる。			
材 しい日 吊		る。			

第3章 自転車活用推進に向けた積極的な取組

車中心から人中心の都市づくりを進めていく中で、自転車は重要な交通手段の一つです。 また、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした新しい日常に対応するため、自転車 の活用推進について目指すべき将来像を示します。

1 目指すべき将来像

~誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくり~

【環境形成】

- 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とともに、通勤や買物、宅配 や観光等、様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを確保するなど、安全で快適な自 転車利用環境の創出を目指します。
- CO₂排出量の削減や大気環境の改善を図るため、自転車利用が進み、自動車交通への依 存度が低減した、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利用環境の創出を目指します。
- 大規模再開発や無電柱化事業等のまちづくりと連携し、自転車通行空間を確保することにより、自転車利用環境の整備推進を図り、活発な都市活動の実現を目指します。
- 路外駐車場・荷さばき用駐車スペースの整備や違法駐車の重点的な取締り等を組み合わせた、総合的な駐車マネジメントを推進することにより、自転車の車道通行における安全確保を目指します。
- 自転車シェアリングの利便性の向上を図り、交通体系の中で重要な役割を果たす交通 手段の一つとしてその普及を目指します。
- 新しい日常に対応した自転車利用環境整備の推進を目指します。
- 電動キックボード等の新たな移動手段や MaaS 等の新たな移動サービスを活用する上で、 安全性や連携に配慮した推進を図ることにより、自転車を快適に利用できる環境整備 を目指します。

【健康増進】

- 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ルスポーツを 楽しむことができる環境の創出を目指します。
- 日常生活(通勤等)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。

【観光振興】

- 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。
- 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創出を目指します。
- 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、東京の魅力を再発 見する機会の創出を目指します。

【安全・安心】

- 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。
- 自転車関連の交通事故が少なくなるよう、自転車利用者に対して軽車両の運転者としての自覚を身に付ける教育の場の形成を目指します。

※ 震災時の移動を除く(東京都震災対策条例(平成十二年東京都条例第二百二号)第51条)

2 積極的に取り組む事項

● 目指すべき将来像や近年の自転車にかかわる動向を踏まえ、主に自転車ネットワークの形成、自転車安全対策の強化、自転車シェアリングの広域利用の促進、新しい日常への対応の4点の課題について積極的に取り組みます。

(1) 自転車ネットワークの形成

利用促進のための通行空間を整備しネットワーク化を図る

- 区市町村の自転車ネットワーク計画策定の促進
- 国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通 行空間の整備を推進
- 主要駅やビジネス拠点、観光地等で整備を推進
- 広域的なネットワークの形成に向けた整備推進



図 3-1 普通自転車専用通行帯(自転車レーン)

(2) 自転車安全対策の強化

増加傾向にある自転車事故への対策

- 機会を捉え、様々な年齢、利用形態等の人々を対象 に安全教育の場を設置
- 自転車通勤者・シェアリング利用者等の新たな自 転車利用者層への啓発機会の創出
- 自転車通行環境の整備・促進と合わせた、広報啓発・安全教育・指導取締り等の取組を通じた自転車利用者のルール順守意識の醸成



図 3-2 自転車事故(イメージ) 資料:警視庁交通安全情報

(3) 自転車シェアリングの広域利用促進

自転車シェアリングの更なる普及を図るため広域利用を促進

- 利用エリアの広域化に向けた事業者間の連携の 推進
- 自転車シェアリングと鉄道、バス等の公共交通 との連携強化
- 中長期的には、MaaS による複数の交通機関とシェアリングサービスのシームレスな利用環境構築



図 3-3 自転車シェアリング

(4)新しい日常への対応

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用環境整備

- 自転車利用者の増加に伴う、自転車通勤企業の推奨、自転車シェアリングの普及や 広域利用の推進、保険加入促進、日常の運動機会創出としてのサイクリングの推進、 観光への自転車の活用
- 就労形態や生活様式の多様化に合わせ、自転車乗入台数が多い鉄道駅周辺やビジネス拠点における自転車通行空間の整備、駐輪環境の充実及び郊外等の居住地近隣の自転車利用環境の充実





図 3-4 自転車通勤

3 施策の内容

「2 積極的に取り組む事項」で示した課題について、具体的な施策の内容を示します。

(1) 自転車ネットワークの形成

日常的な自転車利用に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした新たな需要にも対応するため、自転車通行空間の連続的な整備によるネットワーク化を推進します。

施策	主な内容
自転車通行空間の	連続的な普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間を確保
計画的な整備推進	し、自転車ネットワークの形成に向けて計画的に整備を推進
総合的な駐車対策の	自転車通行空間確保に資する総合的な駐車対策実施による
実施	路上駐停車車両の整序化
地域のニーズに応じ た自転車駐車場の整 備促進	地域のニーズ、自転車ネットワークや観光拠点との整合に配慮した駐車場の整備・運用の推進
まちづくりと連携した	大規模開発、生活道路対策、無電柱化事業等の他事業と連
総合的な取組の実施	携した自転車通行空間整備の推進

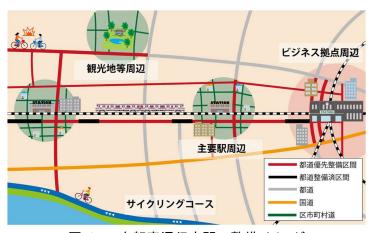


図 3-5 自転車通行空間の整備イメージ

資料:建設局



(2) 自転車安全対策の強化

近年増加傾向にある自転車事故の効果的な対策により、安全・安心で良好な道路交通環境を実現します。

施策	主な内容
放置自転車対策の推進	放置自転車対策の広報・啓発
自転車の安全利用の促 進	通行ルールの周知、安全教育の推進、自転車利用者に対 する指導・取締り活動の推進
学校における交通安全 教育の推進	交通安全教室の開催や通学路周辺の安全点検の実施
自転車損害賠償保険へ の加入促進	新たな需要に対応した保険加入の啓発



図 3-6 自転車事故(イメージ) 資料:警視庁交通安全情報





図 3-7 自転車安全教室(町田市)

資料:町田市 HP

(3) 自転車シェアリングの広域利用促進

利用が増加している自転車シェアリングの更なる普及を図るため、広域利用を促進します。

施策	主な内容
自転車シェアリングの広 域利用推進	複数事業者等との連携の下、広域利用を推進する事業手 法について検証
シームレスな利用環境 の構築	MaaS による複数の交通機関とシェアリングサービスのシームレスな利用環境を構築







図 3-8 自転車シェアリング実施自治体 MAP(2021年1月)

(4) 新しい日常への対応

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う3密回避の生活様式と自転車を活用した新たな活動に対応した自転車利用環境を推進します。

施策	主な内容
自転車通行空間の計画的な 整備推進	連続的な普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間を確保し、自転車ネットワークの形成に向けて計画的に整備を推進
自転車シェアリングの広域 利用推進	複数事業者等との連携の下、広域利用を推進する事業手 法について検証
地域のニーズに応じた自転 車駐車場の整備促進	地域のニーズ、サテライトオフィス・シェアオフィスへの対応、 自転車ネットワークや観光拠点との整合に配慮した駐車場 の整備・運用の推進
サイクルスポーツ振興の推進	公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出
自転車通勤等の促進	自転車通勤の環境整備・促進及び民間事業者における自 転車駐車場の整備
観光への自転車の活用	自転車を活用した観光振興を支援
自転車損害賠償保険への加 入促進	新たな需要に対応した保険加入の啓発





世田谷区淡島通り

中野区山手通り

図 3-9 自転車での通勤風景

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します。

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 自転車通行空間を安全・適正に利用するための各種対策の推進

----(2)総合的な駐車施策の推進

- ① 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの確保
- ② 路上駐停車需要への対応
- ③ 違法駐車の重点的な取締り
- ④ 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 広域利用の推進
- ② サイクルポート用地確保の支援
- ③ 鉄道・バス等の公共交通との連携強化
- ④ 安全利用の促進

--- (4)地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進

① ニーズに対応した自転車駐車場の整備

----(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 自転車の速度抑制による自転車にも優しいまちづくり
- ③ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

--- (7)多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進

- ① 新しい日常に対応した自転車通勤等の環境整備・促進
- ② 新たなモビリティへの対応
- ③ 都の自転車施策のわかりやすい情報発信

2. 健康増進

--- (1)サイクルスポーツ振興の推進

① 海上公園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 サイクリングイベント等の広報周知

----(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 自転車マップの更新・充実
- ③ オープンデータ化の検討

----(3)観光への自転車の活用

① 観光への自転車の活用

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 自転車損害賠償保険等への加入促進
- ⑤ 自転車運転者講習制度の着実な運用
- ⑥ 交通安全教育に必要な知識の習得
- ⑦ 高齢者向けの安全教育の推進
- ⑧ 行政職員のルール遵守
- ⑨ 自動車運転者等に対する教育の実施
- ⑩ 事業者における安全教育の推進
- ⑪ 自転車利用者に対する指導・取締り活動の推進
- ⑩ 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
- ③ 歩行者保護の意識を醸成する啓発活動の推進

---(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 通学路及びその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

第4章における凡例(60ページから95ページまで)

(継続実施)

…既存計画・事業に基づき、引き続き実施する施策

新規実施) …新たに実施する施策

積極的な取組)…第3章自転車活用推進に向けた積極的な取組に挙げた施策

1 環境形成 ~様々な場面で自転車が利用される将来~

(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

 「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づき、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、車道の活用を基本とした自転車レーンなど、地域の 道路事情に応じた整備形態により整備を進めます。

なお、車道での整備が困難な場合においては、歩道を活用とした「暫定形態」として、 自転車歩行者道の整備をしていきます。 (継続実施) (積極的な取組)

- 自転車通行空間をネットワーク化することが重要であることから、国、都、区市町村 が連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進します。 (継続実施) (積極的な取組)
- 様々な機会を捉え、区市町村の自転車活用推進計画策定を働きかけ、自転車ネットワークの形成やニーズに対応した自転車駐車場整備等を促進します。 新規実施







自転車道(江東区京葉道路) 普通自転車専用通行帯(調布市松原通り) 車道混在(江戸川区平和橋通り) 図 4-1 車道を活用した整備形態





自転車歩行者道(構造的分離)(江東区台場青海線) 自転車歩行者道(視覚的分離)(港区海岸通り) 図 4-2 歩道を活用した整備形態 資料:建設局

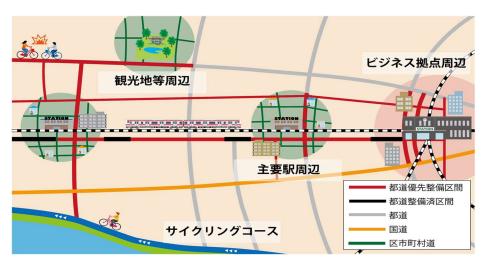


図 4-3 自転車通行空間の整備イメージ(再掲)

資料:建設局

■東京都自転車通行空間整備推進計画

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、自 転車交通量が多く事故の危険性がある区間など約250kmを「優先整備区間」に選定 しました。

2030年度に向けて、整備済延長と合わせて、都道における整備延長を累計約570kmの整備に取り組みます。

■臨港道路等における自転車通行空間の整備について

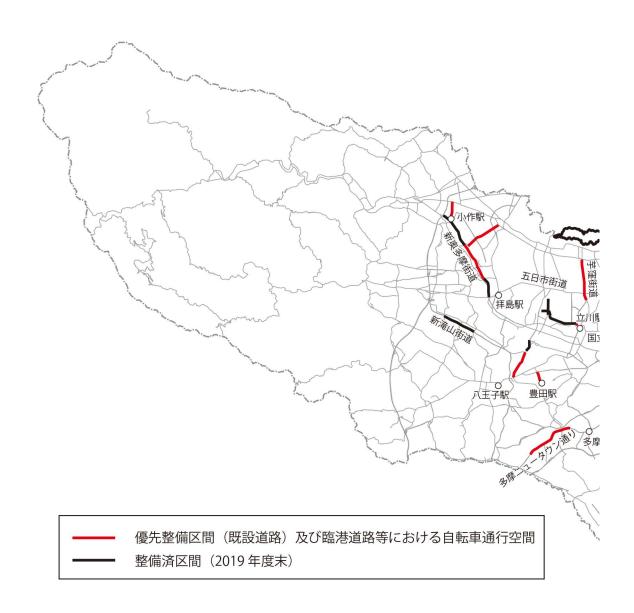
2030 年度に向けて、整備済延長と合わせて、臨港道路等における整備延長を累計約 45km の整備に取り組みます。

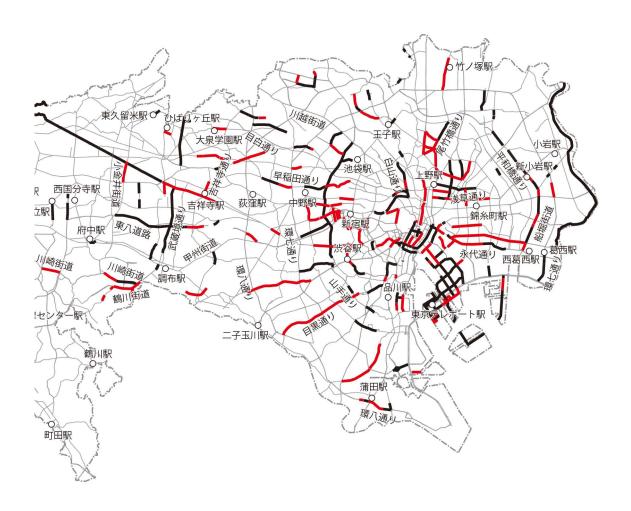
「(1) 自転車通行空間の計画的な整備推進」に関する指標

施策	指標	現況値	目標値	目標年度
	自転車通行空間の優先整 備区間(都道)	320km (2020 年度 [※])	約 570km	2030 年度
自転車通行空間の整備	自転車通行空間の臨港道 路等	32km (2020 年度 [※])	約 45km	2030 年度
区市版自転車活用推進 計画の策定促進	区市版自転車活用推進計 画の策定促進	2 区市 (2021 年 1 月)	49 区市	2030 年度

※ 整備見込み

■東京都自転車通行空間整備推進計画における優先整備区間等





② 自転車通行空間を安全・適正に利用するための各種対策の推進

路面表示や自転車ピクトグラムについては、自転車利用者やドライバー等に誤解を与えないように分かりやすい誘導・案内を行うため、統一されたデザインにより通行位置や進行方向を示します。(継続実施) (積極的な取組)

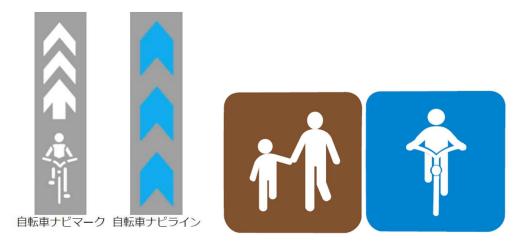


図 4-4 自転車ナビマーク・自転車ナビラインの形状と自転車歩行者道における表示

- 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します。(継続実施) 積極的な取組
- 自転車関連事故を防止するため、必要に応じて、交差点における一時停止や正し い通行方法を促す交通安全対策を推進します。 (新規実施)





図 4-5 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)

(2) 総合的な駐車施策の推進

① 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの確保

- 路上での荷さば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「荷さばき可能駐車場」を確保します。 (継続実施)
- 駐車対策の基本的な考え方やその対策事例をまとめた「総合駐車対策マニュアル」に基づき、区市町村と連携して、自転車通行空間確保にも資する総合的な駐車対策を実施します。(継続実施)



図 4-6 荷さばき可能駐車場

• 都内総合駐車場案内サイト「s-park」を活用し、「荷さばき可能駐車場」 の位置や満空情報等の利用案内を実施します。継続実施



図 4-7 都内総合駐車場案内サイト「s-park」

資料:都内総合駐車場案内サイト「s-park」

- 駐車場地域ルール*検討などの機会を捉え、共同荷さば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します。(継続実施)
 - ※ 駐車場地域ルールとは、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。

② 路上駐停車需要への対応

• 道路状況・沿道状況を踏まえ、整備空間が確保できる区間については、交通規制 の工夫も合わせ、路上駐停車の影響を受けない自転車通行空間の整備を図りま す。(継続実施)



図 4-8 国道 15号(第一京浜)

※自転車通行空間の左側に貨物車用駐車ベイを設置



※普通自転車専用通行帯の右側に駐車枠を設置



(撤去前)



(撤去後)

図 4-10 普通自転車専用通行帯の整備事例

※ 利用率の低いパーキング・メーターを撤去

資料:一般社団法人東京駐車協会ホームページ

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

駐車禁止 です

警視庁 〇〇警察署 東京都 〇〇建設事務所

図 4-11 WEB での違法駐車抑止のための広報啓発活動、駐車禁止の注意喚起看板 (参考)

③ 違法駐車の重点的な取締り

自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。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します。

継続実施)積極的な取組

「取締り活動ガイドライン」に沿った指導取締りを始め、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します。 (継続実施)

4 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します。 (継続実施)

(3) 自転車シェアリングの普及促進

① 広域利用の推進

近年、地域の交通手段として利用が拡大している自転車シェアリングの一層の普及を図るため、複数事業者等との連携の下、広域利用を推進します。

新規実施積極的な取組



図 4-12 自転車シェアリング実施自治体 MAP(2021年1月)

② サイクルポート用地確保の支援

• 自転車シェアリングの普及に不可欠な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しま す。 (継続実施)



図 4-13 サイクルポートの設置例(東京テレポート駅前)

③ 鉄道・バス等の公共交通との連携強化

● 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 の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を実施する自治体と連携して取り組みます。 また、中長期的には、MaaS による複数の交通機関とシェアリングサービスのシームレスな利用環境を構築します。 (継続実施) (積極的な取組)



図 4-14 自転車シェアリングの案内サイン例(都営大江戸線 都庁前駅)

◆ 晴海五丁目西地区(選手村)の大会後の交通施設





・ 導入する機能イメージ





BRT



図 4-15 マルチモビリティステーション

資料:東京都

※ BRT、路線バス、水上交通などが利用できる複合型ターミナルにサイクルポートを設置することで、他の交通機関と連携しやすい環境が創出される。

④ 安全利用の促進

• 自転車シェアリングの安全な利用を促すため、自治体等と連携して、交通ルール や自転車の安全利用について周知します。 (継続実施)



図 4-16 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」



- 自転車シェアリングの利用者に対して、自転車貸付事業者や行政*等が、安全教室の開催や、会員申込時や貸出時に、自転車に関する交通ルール・マナーやヘルメット着用の必要性等について周知し、利用者が自転車を安全に利用するよう啓発します。そのうち、電動アシスト自転車の利用者に対しては、法令基準や車体の重さなど電動アシスト自転車の特性を踏まえた安全な乗り方について周知し、利用者が自転車を安全に利用するよう啓発します。 (継続実施)
- 行政^{*}は、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、自転車貸付事業者と連携した安全教室の開催等により、レンタサイクル、自転車シェアリングの利用者に対する教育を支援します。 また、業界団体と連携して、自転車貸付事業者に対して安全利用や交通事故に関

する情報を提供することなどにより、レンタサイクル、自転車シェアリングの利用者に対する教育を支援します。 **継続実施**

※ 行政とは、東京都、警視庁、国及び区市町村を示す。

「(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
広域利用の促進	広域利用が可能な自転車 シェアリングを実施する自 治体数	19 区 7 市 (2021 年 1 月)	自治体数 の増加	2030 年度

(4) 地域の二一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します。 (継続実施) (積極的な取組)





図 4-17 中野四季の森公園地下自転車駐車場

- 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例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し ます。
 継続実施
- 自転車駐車場の整備に当たっては、駅前の長時間、商業施設・配達先の短時間等のニーズ、サテライトオフィス・シェアオフィスへの対応、自転車ネットワークや観光拠点との整合を勘案し、利用環境に配慮した駐車場となるよう区市町村に働きかけます。
 継続実施
 積極的な取組
- 自転車駐車場の整備に関し、公有地等における用地確保、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・協力を行います。 また、鉄道事業者は、行政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(昭和五十五年法律第八十七号)に基づき積極的に協力します。 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します。 (継続実施)



- 自転車駐車場の満空情報の提供等による自転車駐車場の有効活用策について、区 市町村に働きかけます。 新規実施
- ・ 様々な機会を捉え、自転車駐輪場の整備主体である区市町村に対し、都は自転車活用推進計画の策定を働きかけ、自転車ネットワークの形成やニーズに対応した自転車駐車場整備等を促進します。(再掲)(60ページ参照) 新規実施

「(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
区市版自転車活用推進	区市版自転車活用推進	2 区市	49 区市	2030 年度
計画の策定促進	計画の策定促進	(2021年1月)		

(「(1)自転車通行空間の計画的な整備推進」に関する指標再掲)

(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します。

継続実施

都が把握している事業者等による取組

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

▶ 駐輪場情報 (CSVファイル、最終更新日:令和2年11月18日)

※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。

図 4-18 自転車駐車場情報の提供

資料: 自転車駐車場情報の提供(都民安全推進本部)

 駅周辺における自転車等の放置台数や収容台数等について調査を実施し、結果を 取りまとめ公表することで区市町村等の放置自転車対策に役立てます。 また、放置自転車対策の規制、撤去、処分や自転車等駐車場の整備の現況等について、区市町村、関係団体等に情報提供を行います。



- 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います。 (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ります。 (継続実施)
- 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います。 (継続実施)



図 4-19 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	19,487 台 (2020 年度)	15,000 台以下	2025 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、歩行者、自転車、自動車の誰もが快適・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します。継続実施 積極的な取組



図 4-20 晴海五丁目西地区整備イメージ

② 自動車の速度抑制による自転車にも優しいまちづくり

• 自動車の走行速度を30キロメートル毎時以下に抑制するゾーン30の整備等の生活道路対策を推進し、自転車が安全に通行できる環境整備を行います。

継続実施し積極的な取組



図 4-21 ゾーン 30 の対策イメージ

資料:警視庁



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みます。 (継続実施) (積極的な取組)





(整備前)

(整備後)

図 4-22 自転車通行空間の整備事例(墨田区浅草通り)

※自歩道の視覚的分離による整備前後

• 「無電柱化加速化戦略」に基づき、区市町村の連続した自転車通行空間の整備に 有効な路線における、無電柱化に必要な支援を検討します。 (新規実施)

「(6) 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	364 区域 (2019 年度)	460 区域	2025 年度

(7) 多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進

① 新しい日常に対応した自転車通勤等の環境整備・促進

- 「新しい日常」等の社会情勢の変化を踏まえ、利用環境の充実、安全な環境の確保を図るため、以下に示すような施策を推進します(通行空間、駐輪環境、自動車運転者に対する啓発等)。
 積極的な取組)
 - 自転車通行空間の計画的な整備推進(60ページ参照)
 - 自転車シェアリングの普及促進(68ページ参照)
 - 地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進(72ページ参照)
 - サイクルスポーツ振興の推進(79ページ参照)
 - 自転車通勤等の促進(81ページ参照)
 - 観光への自転車の活用(85ページ参照)
 - 自転車損害賠償保険等への加入促進 (91 ページ参照)
- 都内企業が働き方改革等に伴い自転車通勤環境を導入する際に、融資制度による 支援を行い、整備を促進します。継続実施

② 新たなモビリティへの対応

新たなモビリティの進展など、今後の社会情勢の変化に対応しながら、自転車利 用環境が良好に保たれるよう、制度設計を含めた必要な検討を進めます。新規実施

③ 都の自転車施策の分かりやすい情報発信

• 都の自転車施策をまとめた東京都白転車活用推進計画 HP を作成して、広く都民への取組状況の共有を行います。 新規実施



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~

(1) サイクルスポーツ振興の推進

① 海上公園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します。 (継続実施) (積極的な取組)



図 4-23 海上公園内サイクリングルートの整備

「(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 一トの整備	7.5km (2019 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掛ける等の広報啓発を実施します。継続実施



図 4-24 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

従業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します。(継続実施)

FENCIL

株式会社ペンシル



従業員の健康増進の観点からエコ通動を奨励し、通動自転車購入・補助制度の導入や法人自転車購入、駐輪場の賃貸契約、港区自転車シェアリング(レンタサイクル)のご用を送し、国土交通省の「エコ通動機良事業所」に認定されている。また、ソフトボール、フットサル、テニス、ワークアットなどさまざまなスポーツの部活動を実施、用具購入やグラウンド使用料の補助、SNSや社内報での紹介など部活動を積極的に推進を損している。

地球を楽しくしたい

ライトウェイプロダクツジャパン株式会社



安全講習会の開催や、自転車消耗品手当を支給

毎日の通勤に公共交通機関に代わり、自転車通勤を推奨している。

ている。 また、自転車通動へ取組みたくなる自転車通動規定を作成。自転車安全利用管理者を定め、自転車の安全利用に関する講習を実施。自転車通動をする従業員には、特別通勤手当・当・自転車保険への加入補助手当・消耗品の購入補助手当を支給。警視庁に協力し、より配車を安全に利用できる自転車通動規定は、無料で公開し、他社での導入も推奨している。

(2018年度)

(2019年度)

図 4-25 自転車通勤を推奨している企業の例

資料: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 について検討します。 (継続実施)

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します。

継続実施)(積

積極的な取組

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~

(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 *プリースタイル、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ます。

(継続実施)



図 4-26 ロードレースコース(東京 2020 オリンピック競技大会)

[※] 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。



図 4-27 BMXレーシング(東京 2020 テストイベント READY STEADY TOKYO)



図 4-28 会場予定地(有明アーバンスポーツパーク)

資料: ©Tokyo 2020

② サイクリングイベント等の広報周知

都民が自転車をより身近に体感できる機会を創出するため、サイクリングイベント等の広報周知を行います。新規実施

(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します。(継続実施)



図 4-29 サイクリングコースの紹介 資料:スポーツ TOKYO インフォメーション

② 自転車マップの更新・充実

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します。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します。 (継続実施)



図 4-30 自転車マップ HP

資料:東京都ホームページ

③ オープンデータ化の検討

自転車通行空間の整備状況などについて、オープンデータ化を検討します。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	自転車マップの更新・充実	約 30 閲覧/日 (2021 年2月 [※])	HP 閲覧数 の増加	2030 年度

※ 2020年10月から2021年2月までの期間



(3) 観光への自転車の活用

① 観光への自転車の活用

- 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」等で行います。 (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た電動 アシスト自転車の活用支援など、地域で取り組む自転車を活用した観光振興を支援します。 (継続実施) (積極的な取組)

4 安全・安心 ~安全・安心に自転車が通行できる将来~

(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(昭和四十六年公安委員会規則第九号)に示された自転車の積載制限について、周知を図ります。 (継続実施)

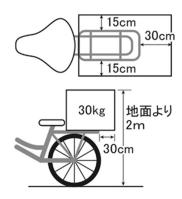


図 4-31 自転車への積載制限

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掛け等により、普及啓発を図ります。 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します。継続実施
- 年に1回程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行うよう、関係 団体と連携し普及啓発を図るほか、自転車の定期的な点検整備や安全な利用を促進する事業に取り組む区市町村を補助します。
 新規実施

日常的な点検整備のポイント バンドルにがたつきはないですか? サドルの高さは適切ですか? がたつきはないですか? 反射材はしっかり光を反射しますか? ブレーキはよく効きますか? ライトは明るく 点灯しますか? スタンドにがたつきはないですか? チェーンはよく回転しますか? タイヤの空気圧は適切ですか?

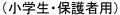
図 4-32 日常的な点検整備のポイント

(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します。(継続実施)







(高齢者用)



(幼児の保護者用(英語版))

図 4-33 自転車安全利用リーフレット

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

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いま す。 (継続実施)



図 4-34 自転車安全利用 TOKYO キャンペーン

• 社会全体での自転車安全利用を推進するために、都と協定を締結した事業者・団体等や学生などのボランティアと連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。

また、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います。

継続実施



東京都が実施する自転車シミュレータを活用した交通安全教室等の受講者に、 「自転車安全利用宣言証」を交付し、自転車利用者が自覚して行動する気運を醸成します。(継続実施)



自転車安全利用宣言証(表)

(裏)

図 4-35 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 運を醸成します。(継続実施)



図 4-36 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」を交付します。

また、事業者(サービスのプラットフォームを提供する事業者を含みます。)を 通じて配達員に対する講習会を開催するなど自転車の安全利用を促進します。

継続実施

• 事業者に対する指導や各種キャンペーンを通じ、自転車通勤・シェアリング利用者・宅配等、ライフスタイルの変化による新たな自転車利用者層・利用形態に対する啓発活動を推進します。 新規実施 積極的な取組

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ります。継続実施





図 4-37 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、人口当たりの自転車 事故発生件数が多い高校生や、死者数の多い高齢者への更なる周知・啓発の強化 を図ります。 (継続実施) (積極的な取組)
- 学校等と連携して高校生に対するヘルメット着用のルール化の促進や対象に応じた媒体を活用した啓発により、ヘルメット等の着用を促進します。
 また、リーフレットやDVD等の視聴覚教材をホームページに掲載するなどして、事業者の業務や通勤で自転車を利用する従業者等に対するヘルメット着用促進を支援します。
 新規実施



4 自転車損害賠償保険等への加入促進

• 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、高額の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します。特に自転車通勤・通学・事業利用等の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新たな需要に対応した保険加入の啓発、企業・学校と連携した周知を図ります。(継続実施) 積極的な取組)

⑤ 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ります。 (継続実施)

(6) 交通安全教育に必要な知識の習得

- 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します。継続実施
- 事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車安全利用TOKY Oセミナーなどの講習会を開催するなど、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います。講習会の開催に当たっては、リモートでの開 催を行うなどにより、新型コロナウイルス感染症拡大の状況下においても受講し やすい環境を整えます。
 - また、警視庁と連携して自転車安全利用モデル企業や自転車安全利用推進事業者など社内での自転車安全利用に取り組む事業者の拡大を図ります。 (継続実施)
- 自転車を用いて飲食物等を配達するデリバリーサービス事業者の団体と連携して、交通ルールやマナーなど必要な情報や教材の提供や、自転車月間等の機会を 捉えた自転車の安全利用に係る啓発活動等を行います。 (新規実施)



図 4-38 自転車安全利用 TOKYO セミナー

⑦ 高齢者向けの安全教育の推進

• 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、重大事故につながりやすい高齢者向けの安全対策を検討します。

継続実施(積極的な取組)

高齢者を対象とした区市町村主催の交通安全イベント等において、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を開催します。

また、運転免許返納者を始めとした高齢者を対象に、事故情報の提供や交通ルールに関する講義、電動アシスト自転車体験など実技を組み合わせた講習会の開催や自転車の安全利用に関する情報提供を行います。 新規実施 積極的な取組



図 4-39 高齢者向け自転車安全利用講習会



⑧ 行政職員のルールの遵守

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します。継続実施

9 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ます。 (継続実施)
- 貨物車等を利用する事業者に対し、車両の死角の確認等の安全対策を推進するよう働きかけます。 (新規実施)

(10) 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、講習会を開催します。

(継続実施) (積極的な取組)

• 自転車安全利用に係る責任者や教育担当者(以下「自転車安全利用推進者」という。)を選任した事業者をホームページに掲載するとともに、研修講師の派遣など従業者に対する教育を支援します。 (継続実施)

⑪ 自転車利用者に対する指導・取締り活動の推進

- 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します。
 - 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します。 (継続実施) (積極的な取組)
- ライフスタイルの変化による新たな自転車通勤者やデリバリー等の自転者利用者の通行状況など、地域の実情に応じた街頭活動を実施するとともに、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指導警告を推進します。

② 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・啓発活動を促進します。(継続実施)
- 警視庁等と連携し、自転車利用者に対して安全利用に関する街頭での啓発に取り 組みます。 (継続実施)

③ 歩行者保護の意識を醸成する啓発活動の推進

• 自転車と歩行者が安全に通行できるよう自転車利用者に対して歩行者保護の意識 を醸成する各種啓発活動を推進します。 新規実施

「(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		目標値	目標年度
白転車の字合利用の促進	自転車乗用中死者数	34 人 (2020 年)	18 人以下	2025 年
自転車の安全利用の促進	自転車関連事故件数	10,407 件 (2020 年)	7,000 件以下	2025 年



(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(自転車シミュレータ、交通公園の活用等)を警視庁と連携して開催するなど、効果的な教育を推進します。 (継続実施) 積極的な取組)

② 通学路及びその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、通学路及びその周辺における定期的な交通安全点検等を行うことによって、通学児童の安全確保に向けた着実かつ効果的な取組を進めます。特に、近年増加傾向にある自転車事故に対して、区市町村・教育機関等の関係者と協働での対策強化を実施します(自転車事故増加要因の情報共有、合同点検・対策検討等)。

継続実施(積極的な取組)

(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

- 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が見込まれるため、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します※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います。
- ※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)

第5章 自転車活用推進重点地区の設定

1 目的

- 東京都の自転車施策は多岐にわたっており、各施策を個別に見た場合、適用ケースや施策の相乗効果が理解しづらいです。
- このため、自転車通勤や自転車観光、安全・安心な自転車利用など、自転車活用 推進の重点地区を選定し、各地区に適した様々な施策をパッケージ化すること で、より良い自転車利用環境の創出につなげることを目的とします。国、都、区 市町村や民間企業等、各関係主体の協働によって各施策の早期実現を促進し、都 民への理解を促すとともに、他地区への展開を図ります。

2 自転車活用推進重点地区のイメージ

• 一定の範囲の地区において、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」を設定します。

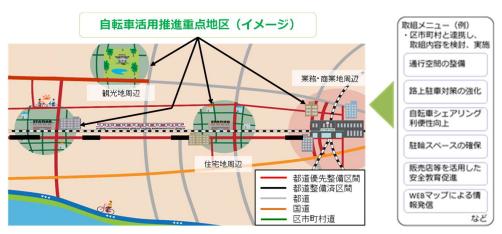


図 5-1 自転車活用推進重点地区のイメージ

■自転車活用推進重点地区による効果

自転車活用推進重点地区を設定し、行政区域にかかわらず、複数主体が各施策を連携 して集中実施することで、自転車利用環境の早期実現が可能となり、施策の相乗効果が 理解されやすくなります。

また、早期実現が図られることで、充実した自転車利用環境を住民・来訪者に実体験 してもらい、自転車の活用可能性を考えてもらうきっかけづくりにつなげます。



■自転車活用推進重点地区の選定方針

都内における地域特性について、大きく「業務・商業地」、「住宅地」、「観光地」の三つを想定しつつ、以下の四つの選定方針を勘案して、国、区市町村と調整を図り選定していきます。

- ① 自転車政策に取り組んでいる(予定を含む。)区市町村(自転車ネットワーク計画の策定状況、区市町村版自転車活用推進計画の策定意向等)
- ② 都の自転車利用環境の整備実施予定がある地区(自転車通行空間の整備等)
- ③ 自転車利用が多い鉄道駅・地区、自転車事故や放置自転車が多い等の課題を抱える地区
- ④ 自転車通行空間の整備が進んでいる地区、自転車の利用により観光周遊や健康増進・魅力向上が期待できる地区

■自転車活用推進重点地区の実施

上の方針に基づき、選定した地区について、国、都、区市町村等の各関係主体と協働で整備計画を策定して順次取組を実施していきます。

なお、整備計画については、各地域の実情に応じた自転車施策のパッケージ化を行うこと、歩行者や自動車交通に配慮した総合的な視点での自転車利用環境の構築を行うことを念頭に検討します。

■自転車活用推進重点地区の拡大

引き続き、多様な地区特性に応じた調整・検討を進め、順次、自転車活用推進重点地 区を拡大していきます。

(1) 業務・商業地における自転車活用推進重点地区のイメージ

駅前やビジネス街等の業務・商業地において、自転車通行空間の整備を進めるとともに 様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを用意するなど、安全で快適な自転車利用環境 創出に向けて、次のような施策をパッケージ化して実施することを想定しています。

- 駅周辺への連続した自転車通行空間を 整備
- ・歩行者・自動車と分離され、かつ必要な駐停車需要との両立を図った安全で快適な自転車通行環境を創出(ニーズに対応した路外駐車場・荷さばきスペースの確保と違法駐車取締りを組み合わせた総合的な駐車施策)

• 鉄道利用者・駅周辺のオフィス・商業施設へ

の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場を整備

転車駐車場整備により、放置自転車を削減

ニーズに対応したサイクルポートの導入、自

- ・大規模再開発・無電柱 化等とあわせて道路空 間やオープンスペース を創出し、自転車通行 空間整備、自転車シェ アリングの導入、まち づくりと連携した総合 的な取組を実施
- 鉄道・駅周辺のオフィス・商業施設へのアクセス手段の充実として、サイクルポートを導入

• 通行環境、駐輪環

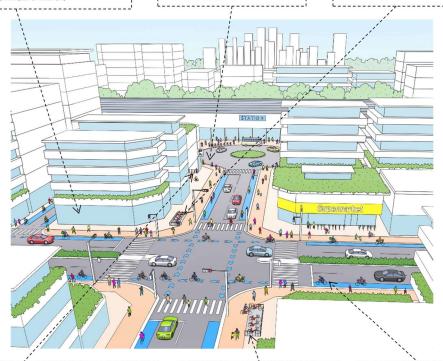
境、サイクルポー

ト等の利用環境の

充実を図り、企業

等と連携して自転

車通勤を促進



• 自転車利用者増加に対応

して、ルール・マナー遵

守の啓発や取締りの推進

等の安全対策を都内全域

で実施

図 5-2 業務・商業地における自転車活用推進重点地区のイメージ

(2) 住宅地における自転車活用推進重点地区のイメージ

住宅地や、その内部にある学校や商店街等の周辺において、自転車通行空間の整備を進めるとともに幅広い層に自転車安全利用を啓発するなど、安全・安心な自転車利用環境創出に向けて、次のような施策をパッケージ化して実施することを想定しています。

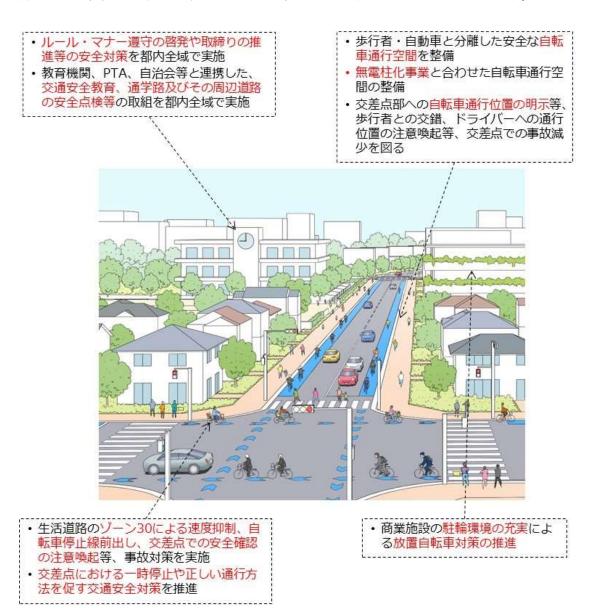


図 5-3 住宅地における自転車活用推進重点地区のイメージ

(3) 健康増進・観光振興等を目的とした自転車活用推進重点地区のイメージ

主に観光地周辺での自転車移動や自転車のレジャー利用等、自転車の活用を推進すると ともに、自転車安全利用を啓発するなど、様々な魅力を楽しむことのできる環境創出に向 けて、次のような施策をパッケージ化して実施することを想定しています。

- 拠点間を結ぶ連続した自転車通行空間を整備
- 運動不足解消に向けたサイクリング等の自転車を活用した健康 増進を促進
- ・ 自転車シェアリング広域利用や周 辺観光施設を示したおススメルート等のWEBマップによる情報発 信、多言語案内(観光周遊、交通 ルール)を実施



- ・観光地主要駅、公園駐車場等、周遊手段の 充実として、サイクルポートを設置
- ・MaaSによる複数の交通機関とシェアリングサービスのシームレスな利用環境を構築
- ・サイクリング、自転車シェアリング等の自転車利用者増加に対応して、ルール・マナー遵守の啓発や取締りの推進等の安全対策を都内全域で実施

図 5-4 健康増進・観光振興等を目的とした自転車活用推進重点地区のイメージ

3 先行推進重点地区の選定

「2 自転車活用推進重点地区のイメージ」で示した自転車活用推進重点地区について、 先行的に取り組む三箇所を以下のとおり選定しました。

(1) 新宿地区

業務・商業地におけるターミナルの再編や西新宿のまちづくりに合わせて、自転車通行 空間の整備や駐輪場の増設、シェアリングのサイクルポートの整備等、シームレスな移動 の実現を目指します。



出典:国土地理院地図を東京都が加工して作成

※ 地区の詳細な対象範囲については、既に実施されている取組等を踏まえ、引き続き、調整していく。

図 5-5 先行推進重点地区(新宿地区)

(2) 吉祥寺・三鷹・武蔵境地区

駅周辺に連続的に広がる住宅地や駅前の業務・商業地を含めて、駅や商店街、通学路等の安全点検や路上駐車対策、自転車通行空間の整備等、まちづくりと連携した取組を実施し、安全・安心な自転車利用環境の実現を目指します。



※ 地区の詳細な対象範囲については、既に実施されている取組等を踏まえ、引き続き、調整していく。

図 5-6 先行推進重点地区(吉祥寺・三鷹・武蔵境地区)

(3) 晴海・豊洲・有明等地区

オリパラ後の居住地区**も含めた晴海・豊洲などの住宅地や、有明など観光施設が集まる 臨海部において、多言語案内や自転車通行空間の確保等、住みやすく、余暇や観光を楽しめ るまちの実現を目指します。



出典:国土地理院地図を東京都が加工して作成

- ※ 地区の詳細な対象範囲については、既に実施されている取組等を踏まえ、引き続き、調整していく。
- ※ 「オリパラ後の居住地区」は選手村を想定

図 5-7 先行推進重点地区(晴海·豊洲·有明等地区)

4 今後の取組

先行推進重点地区においては、国、区市町村と連携しながら、2021年(令和3年)度に整備計画の検討を行います。引き続き、2022年(令和4年)度から具体の取組を実施します。

また、他の地区での実施についても、地区特性に応じた調整・検討を進め、順次、重点地区を拡大していきます。

第6章 計画のフォローアップ

自転車活用を推進するため、国、区市町村や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います。

また、検証結果を踏まえて、2025年(令和7年)度の中間見直し、2030年(令和12年) 度以降の次期計画の検討を行います。

また、都の自転車施策をまとめた東京都自転車活用推進計画 HP を作成して、広く都民への取組状況の共有を行います。

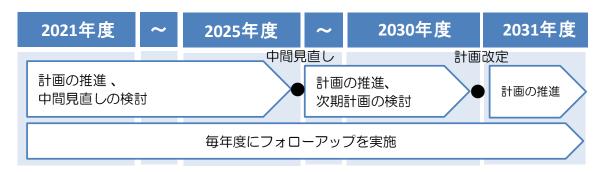


図 6-1 スケジュール

表 6-1 指標・目標値の一覧

	施策	指標	現況値	目標
	自転車通行空間の	自転車通行空間の優先 整備区間(都道)	320km (2020 年度 ^{※1})	約 570km (2030 年度)
	整備	自転車通行空間の臨港 道路等	32km (2020 年度 ^{※1})	約 45km (2030 年度)
理技术是	区市版自転車活用 推進計画の策定促 進	区市版自転車活用推進 計画の策定促進	2 区市 (2021 年 1 月)	49 区市 (2030 年度)
環境形成	広域利用の促進	広域利用が可能な自転 車シェアリングを実施す る自治体数	19区7市 (2021年1月)	自治体数の増加 (2030 年度)
	放置自転車対策の 推進	駅前放置自転車台数	19,487 台 (2020 年度)	15,000 台以下 (2025 年度)
安全対策の実施	安全対策の実施	ゾーン 30	364 区域 (2019 年度)	460 区域 (2025 年度)
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	7.5km (2019 年度)	11.5km (2024 年度)
観光振興	自転車マップの作成	自転車マップの更新・充 実	約 30 閲覧/日 (2021 年2月 ^{※2})	HP 閲覧数の増加 (2030 年度)
	自転車の安全利用	自転車乗用中死者数	34 人 (2020 年)	18 人以下 (2025 年)
安全·安心	の促進	自転車関連事故件数	10,407 件 (2020 年)	7,000 件以下 (2025 年)

※1 整備見込み

※2 2020年10月から2021年2月までの期間

