

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。

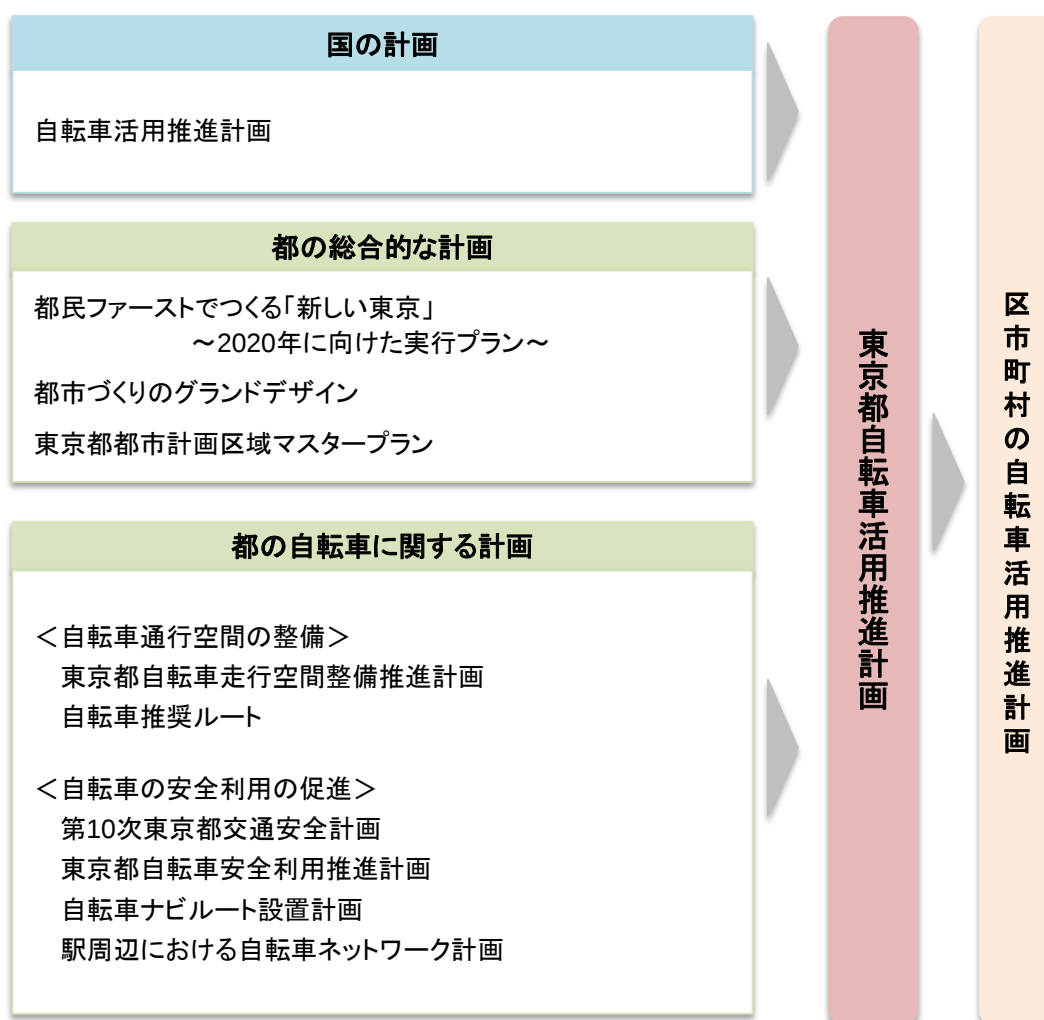


図 1-1 東京都自転車活用推進計画の位置付け

(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	(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。 (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。 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 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 I o T 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 目標 2 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 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 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 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 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 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	(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。 (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。 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 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。 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。 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	(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。 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。		



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	(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。 (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。 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 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。		

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	(背景・目的) 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。 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。 (優先整備区間の考え方) 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。 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 (整備方針) 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。		



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	（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。 （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。 （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。 （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。		

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	（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付け、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。 （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。 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	(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。 (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。 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	(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。 (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。		

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	(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。 (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。		