

第5回自転車通行空間ネットワーク計画調整会議

日時：令和3年2月25日（木）

※書面開催

議事次第

I. 議題

- (1) 自転車通行空間ネットワーク計画調整会議設置要綱について 【資料1】
- (2) 「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」について 【資料2】
- (3) 「東京都自転車活用推進計画（案）」について 【資料3】
- (4) 「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」について 【資料4】
- (5) 自転車通行空間ネットワーク計画策定状況について 【資料5】
- (6) 自転車通行空間の整備事例の紹介 【資料6】

【配付資料】

- 資料1 ・自転車通行空間ネットワーク計画調整会議設置要綱
- 資料2-1 ・東京都自転車通行空間整備推進計画（案）について・報道発表資料
- 資料2-2 ・東京都自転車通行空間整備推進計画（案）の概要
- 資料3-1 ・東京都自転車活用推進計画（案）について・報道発表資料
- 資料3-2 ・東京都自転車活用推進計画（案）概要版
- 資料3-3 ・地方版自転車活用推進計画の策定について
- 資料4-1 ・東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画について
- 資料4-2 ・東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画について・報道発表資料
- 資料5 ・東京都内自治体の自転車通行空間ネットワーク計画策定状況
- 資料6 ・自転車通行空間整備事例

平成29年1月23日
令和元年11月11日改訂

自転車通行空間ネットワーク計画調整会議設置要綱

(名称)

第1条 本会は、自転車通行空間ネットワーク調整会議（以下「本会議」という。）と称する。

(趣旨)

第2条 自転車利用における安全性や快適性・回遊性の向上とともに、自転車利用者の更なる推進に資するため、計画的な自転車通行空間のネットワーク形成に向けた課題の整理や対応の検討、及び事業調整等を行うなど、自転車通行空間ネットワーク計画の策定及び実現に向けた連携・協力の促進を図る。

(所掌)

第3条 本会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 自転車利用・事故の状況等に関すること。
- (2) 政策や動向等に関すること。
- (3) 自転車ネットワーク計画の策定等に関すること。
- (4) その他必要と認められること。

(運営)

第4条 本会議は、別表1に示す会員により構成する。

2 本会議は、必要な関係者の参加を求め、意見を聴取することができる。

(調整部会の設置)

第5条 本会議で検討すべき内容に係る調整及び個別課題を検討するため、本会議の下に調整部会を設ける。

2 調整部会の構成は、別表2に示すとおりとする。

3 調整部会の円滑な運営を図るため、幹事を設ける。

4 幹事は、各エリアから1自治体とし、各エリアの代表として調整会議に出席する。

なお、幹事以外の自治体であっても、調整会議に出席することができる。

5 次期幹事は、自治体番号の若い順とし、輪番制として年度毎に次期幹事へ引き継ぐ。

(会議)

第6条 本会議は、非公開とする。

なお、本会議における資料および議事要旨については、会議終了後、公表するものとする。

(事務局)

第7条 本会議及び調整部会の事務局は、東京国道事務所、相武国道事務所及び東京都建設局道路管理部に置く。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、本会議で協議することとする。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成29年1月23日から施行する。
- 2 この要綱は、令和元年11月11日から施行する。

別表 1 (第 4 条関係)

(順不同)

所属・役職等		
会 員	国土交通省	関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課長
		関東地方整備局 相武国道事務所 交通対策課長
	東京都	建設局 道路管理部 安全施設課長
	警視庁	交通部 交通規制課 都市交通管理室長
	東京都	都民安全推進本部 総合推進部 交通安全課長
		都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長
		環境局 環境改善部 自転車環境課長
		港湾局 臨海開発部 開発整備課長
		港湾局 港湾整備部 計画課長
		建設局 第一建設事務所 補修課長
		建設局 第二建設事務所 補修課長
		建設局 第三建設事務所 補修課長
		建設局 第四建設事務所 補修課長
		建設局 第五建設事務所 補修課長
		建設局 第六建設事務所 補修課長
		建設局 西多摩建設事務所 補修課長
		建設局 南多摩東部建設事務所 補修課長
		建設局 南多摩西部建設事務所 補修課長
		建設局 北多摩南部建設事務所 補修課長
		建設局 北多摩北部建設事務所 補修課長
	区部Ⅰ エリア	千代田区 環境まちづくり部 環境まちづくり総務課長
		中央区 環境土木部 環境政策課長
		港区 街づくり支援部 土木課長
		新宿区 みどり土木部 交通対策課長
		江東区 土木部 交通対策課長
		品川区 防災まちづくり部 道路課長
		大田区 都市基盤整備部 都市基盤計画調整担当課長
		江戸川区 土木部 計画調整課長
	区部Ⅱ エリア	目黒区 都市整備部 みどり土木政策課長
		世田谷区 土木部 交通安全自転車課長
		渋谷区 土木部 道路課長
		中野区 都市基盤部 交通政策課長
		杉並区 都市整備部 杉並土木事務所長

別表 1 (第 4 条関係)

(順不同)

所属・役職等		
会 員	区部Ⅲ エリア	文京区 土木部 管理課長
		台東区 都市づくり部 交通対策課長
		墨田区 都市整備部 道路公園課長
		豊島区 都市整備部 土木管理課長
		北区 土木部 参事 土木政策課長事務取扱
		荒川区 区民生活部 生活安全課長
		板橋区 土木部 計画課長
		練馬区 土木部 交通安全課長
		足立区 都市建設部 交通対策課長
		葛飾区 交通安全対策担当課長
	多摩Ⅰ エリア	立川市 まちづくり部 交通対策課長
		武蔵野市 都市整備部 交通企画課 地域交通担当課長
		三鷹市 都市整備部 都市交通課長
		小金井市 都市整備部 交通対策課長
		小平市 都市開発部 交通対策課長
		東村山市 環境安全部 地域安全課長
		国分寺市 建設環境部 交通対策課長
		東大和市 都市建設部 土木課長
		清瀬市 都市整備部 道路交通課長
		東久留米市 都市建設部 道路計画課長
		武蔵村山市 都市整備部 交通企画・モノレール推進課長
		西東京市 まちづくり部 交通課長
	多摩Ⅱ エリア	八王子市 都市計画部 交通企画課長
		府中市 生活環境部 地域安全対策課長
		昭島市 都市整備部 交通対策課長
		調布市 都市整備部 交通対策課長
		町田市 道路部 道路政策課長
		日野市 まちづくり部 道路課長
		国立市 都市整備部 道路交通課長
		福生市 都市建設部 まちづくり計画課長
		狛江市 都市建設部 道路交通課長
		多摩市 都市整備部 道路交通課長
		稲城市 都市建設部 管理課長
		羽村市 都市建設部 土木課長
		瑞穂町 都市整備部 建設課長
		多摩Ⅲ エリア
	あきる野市 都市整備部 管理課長	
	日の出町 建設課長	
	檜原村 産業環境課長	
	奥多摩町 環境整備課長	

別表 2 (第 5 条関係)

(順不同)

所属等	
国土交通省	関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課
	関東地方整備局 相武国道事務所 交通対策課
東京都	建設局 道路管理部 安全施設課
警視庁	交通部 交通規制課
区部Ⅰ エリア	東京都 港湾局 臨海開発部 開発整備課
	東京都 港湾局 港湾整備部 計画課
	東京都 建設局 第一建設事務所 補修課
	東京都 建設局 第二建設事務所 補修課
	東京都 建設局 第三建設事務所 補修課
	東京都 建設局 第五建設事務所 補修課
	千代田区 環境まちづくり部 環境まちづくり総務課
	中央区 環境土木部 環境政策課
	港区 街づくり支援部 土木課
	新宿区 みどり土木部 交通対策課
	江東区 土木部 交通対策課
	品川区 防災まちづくり部 道路課
	大田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課
	江戸川区 土木部 計画調整課
	区部Ⅱ エリア
東京都 建設局 第三建設事務所 補修課	
目黒区 都市整備部 みどり土木政策課	
世田谷区 土木部 交通安全自転車課	
渋谷区 土木部 道路課	
中野区 都市基盤部 交通政策課	
杉並区 都市整備部 杉並土木事務所	
区部Ⅲ エリア	東京都 建設局 第四建設事務所 補修課
	東京都 建設局 第五建設事務所 補修課
	東京都 建設局 第六建設事務所 補修課
	文京区 土木部 管理課
	台東区 都市づくり部 交通対策課
	墨田区 都市整備部 道路公園課
	豊島区 都市整備部 土木管理課
	北区 土木部 土木政策課
	荒川区 区民生活部 生活安全課
	板橋区 土木部 計画課
	練馬区 土木部 交通安全課
	足立区 都市建設部 交通対策課
	葛飾区 都市整備部 交通政策課

別表 2 (第 5 条関係)

(順不同)

所属等	
多摩Ⅰ エリア	東京都 建設局 北多摩南部建設事務所 補修課
	東京都 建設局 北多摩北部建設事務所 補修課
	立川市 まちづくり部 交通対策課
	武蔵野市 都市整備部 交通企画課
	三鷹市 都市整備部 都市交通課
	小金井市 都市整備部 交通対策課
	小平市 都市開発部 交通対策課
	東村山市 環境安全部 地域安全課
	国分寺市 都市建設部 交通対策課
	東大和市 都市建設部 土木課
	清瀬市 都市整備部 道路交通課
	東久留米市 都市建設部 道路計画課
	武蔵村山市 都市整備部 交通企画・モノレール推進課
	西東京市 まちづくり部 交通課
多摩Ⅱ エリア	東京都 建設局 西多摩建設事務所 補修課
	東京都 建設局 南多摩東部建設事務所 補修課
	東京都 建設局 南多摩西部建設事務所 補修課
	東京都 建設局 北多摩南部建設事務所 補修課
	東京都 建設局 北多摩北部建設事務所 補修課
	八王子市 都市計画部 交通企画課
	府中市 生活環境部 地域安全対策課
	昭島市 都市整備部 交通対策課
	調布市 都市整備部 交通対策課
	町田市 道路部 道路政策課
	日野市 まちづくり部 道路課
	国立市 都市整備部 道路交通課
	福生市 都市建設部 まちづくり計画課
	狛江市 都市建設部 道路交通課
	多摩市 都市整備部 道路交通課
	稲城市 都市建設部 管理課
羽村市 都市建設部 土木課	
瑞穂町 都市整備部 建設課	
多摩Ⅲ エリア	東京都 建設局 西多摩建設事務所 補修課
	青梅市 都市整備部 土木課
	あきる野市 都市整備部 管理課
	日の出町 建設課
	檜原村 産業環境課
	奥多摩町 環境整備課

令和 3年 2月 12日
建設局

「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」の都民意見の募集について

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

一方、都内の全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は、全国平均と比べて高い状況となっており、コロナ禍に伴う外出自粛等による宅配需要の高まりや3密を避けた新しい日常に対応した交通手段として自転車利用が増加する中、安全で快適な自転車通行空間の整備が重要です。

このたび、現計画に続く計画として、「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定するに当たり、都民の皆様からのご意見を募集いたします。

皆様からいただいたご意見を参考に、本年春頃の取りまとめに向けて取り組んでまいります。

1 意見募集の対象

「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」

2 意見募集に関する資料の閲覧方法

- 建設局ホームページよりダウンロードできます。

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyoku/road/kanri/gaiyo/jitensya/jitensya.html>

- 建設局道路管理部安全施設課（都庁第二本庁舎7階南側、平日午前9時00分から18時15分まで）で閲覧できます。

建設局
ホームページ

3 募集期間及び提出方法

(1) 募集期間 令和3年2月12日(金曜日)から令和3年3月13日(土曜日)まで

(2) 提出方法

- 郵送（3月13日消印有効）又はEメールでご提出ください。
- 提出に当たっては、件名を『「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」への意見』と明記の上、①ご意見 ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤性別をご記入ください。
なお、②③④⑤の記入は任意です。
- 電話によるご意見は受け付けておりませんので、ご了承ください。

(3) 提出先

- 郵送：〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1
建設局道路管理部安全施設課
「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」意見募集担当行
- Eメール：S0000407(at)section.metro.tokyo.jp
（「S」はアルファベットの半角大文字。その後は、数字の「ゼロ」が4つ続きます。）
※迷惑メール対策のため、メールアドレスの表記を変更しております。お手数ですが、(at)を@に置き換えてご利用ください。

4 留意事項

- お寄せいただいたご意見は、個人情報を除き、公表させていただく場合があります。
- ご意見に対する個別の回答はいたしませんので、あらかじめご了承ください。
- Eメールの場合は、添付ファイルではなく、メール本文への記載をお願いいたします。データファイル等を添付された場合、情報セキュリティの都合上、開封いたしません。
- Eメールアドレス等はお間違えのないようお願いいたします。

【問い合わせ先】

建設局 道路管理部 安全施設課
(直通) 03-5320-5277 (都庁内線) 40-415

東京都自転車通行空間整備推進計画(案)の概要①

1. 計画策定の目的

- 自転車は、通勤・通学や買物等広く都民に利用される身近な交通手段
- 健康増進や低炭素社会への意識の高まりなどを背景に自転車利用ニーズが増加するとともに、都内では「自転車シェアリング」利用が拡大
- コロナ禍に伴う外出自粛等による宅配需要の高まりや3密を避けた「新しい日常」に対応する交通手段として自転車利用が増加
- 都内の交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割で、全国平均の約2割と比較し高い状況
- 本計画は、2020年度までとなっている「東京都自転車走行空間整備推進計画」に続く計画として策定し、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示するとともに、今後10年間の整備計画を取りまとめる

2. 自転車通行空間の整備方針・将来像

■ 都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保

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

◇4つの整備方針

(1) 広域的ネットワークの形成

(3) 観光地等における回遊性向上

(2) 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化

(4) サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上

◇2040年代の将来像(自転車ネットワーク)



- 自転車ネットワーク(都道、約1,800km)
- 自転車ネットワーク(臨港道路等)
- サイクリングコース等

3. 今後10年間の自転車通行空間の整備

- 整備済の約300kmに加えて、2030年度に向けて新たに約600km(累計約900km)の整備に取り組む

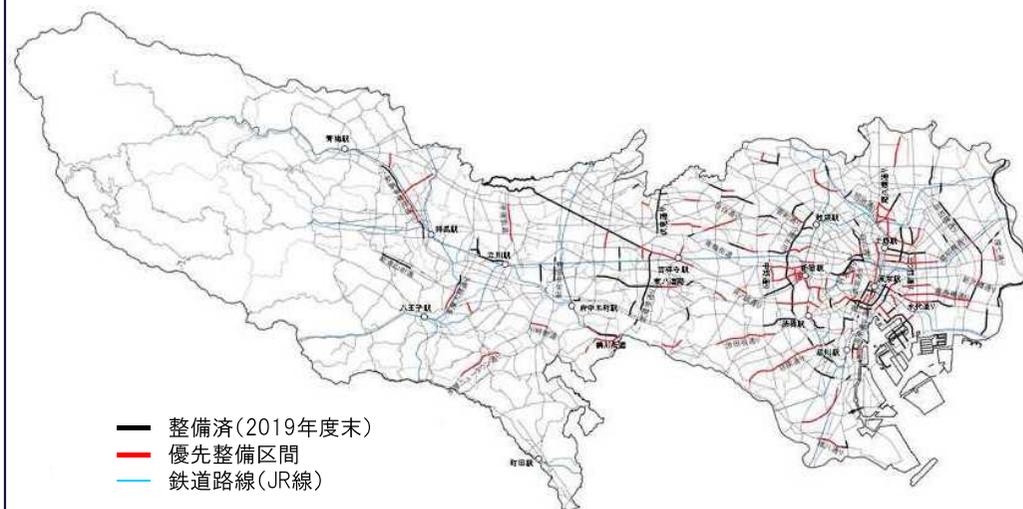
◇既設道路における整備

「優先整備区間」を選定し、約250kmの整備に取り組む

○優先整備区間選定の3つの視点

- (1) 既存の自転車通行空間との連続性
- (2) 区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性
- (3) 自転車交通量や事故の発生状況

○優先整備区間



- 整備済(2019年度末)
- 優先整備区間
- 鉄道路線(JR線)

○優先整備区間における10年間の整備計画

	2020年度末	10年間の整備計画	到達目標 2030年度末
施設延長 (km)	315*	250	565*

※整備見込み

◇各事業と合わせた整備

無電柱化事業に伴う路面整備に合わせて整備に取り組む(概ね150km)
都市計画道路の整備に合わせて整備に取り組む(概ね200km)

東京都自転車通行空間整備推進計画(案)の概要②

令和3年2月25日
道路管理部 安全施設課

4. 自転車通行空間の整備形態

■限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえ、車道の活用を基本とした普通自転車専用通行帯や車道混在など、地域の道路事情に応じた整備形態により整備

◇車道を活用した整備形態



普通自転車専用通行帯
(自転車レーン)
松原通り(調布市)



車道混在
(自転車ナビマーク・自転車ナビライン)
平和橋通り(江戸川区)

◇歩道を活用した整備形態



自転車歩行者道(構造的分離)
台場青海線(江東区)



自転車歩行者道(視覚的分離)
海岸通り(港区)

5. 自転車通行空間の確保に向けた工夫

■交通状況や道路構造基準に関する条例等で規定する最小幅員を考慮しつつ、中央帯等の幅員を見直し、自転車通行空間として必要な幅員の確保を検討



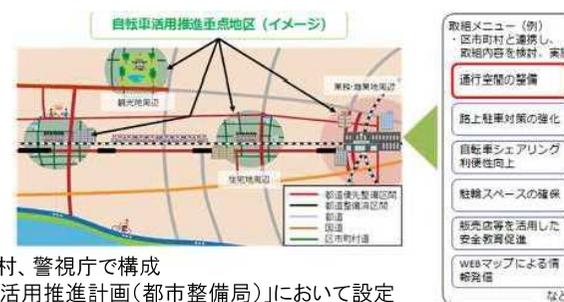
整備前



整備後

6. 国や区市町村等との連携による自転車ネットワークの形成

■「自転車通行空間ネットワーク計画調整会議※1」の開催
■「自転車活用推進重点地区※2」における自転車通行空間の整備推進



7. 交通管理者との連携

■駐停車車両を考慮した自転車通行空間の整備検討
■道路利用者に対する注意喚起看板等の設置検討





令和3年2月12日
都市整備局

「東京都自転車活用推進計画（案）」について

都民の皆様のご意見を募集します

～誰もが安全・安心・快適に自転車を利用できる環境を創出～

都では、自転車活用推進法及び国の自転車活用推進計画を踏まえて、「東京都自転車活用推進計画」を2019年3月に策定し、都内における自転車活用に関する施策の推進を図ってまいりました。

本計画は、2020年度までの計画期間となっていることから、引き続き自転車活用推進を図っていくことや、新型コロナ危機の状況を踏まえた新しい日常への対応も加え、誰もが自転車を活用しやすい環境の創出を目指して計画の改定を進めています。

この度、「東京都自転車活用推進計画（案）」をとりまとめましたので、以下の通り、都民の皆様からご意見を募集いたします。

今後、お寄せいただいたご意見を踏まえ、来年度早期を目途に計画を改定する予定です。

1 ご意見の募集について

- (1) 意見募集の対象 「東京都自転車活用推進計画（案）」（詳細は下記 URL に掲載）
※概要版は別添資料を参照してください。
- (2) 募集期間 令和3年2月12日（金曜日）から令和3年3月13日（土曜日）まで
（当日消印有効）
- (3) 閲覧場所 ・東京都都市整備局ホームページ
(https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/katsuyo_suishin.html#pabukome)
- (4) 提出方法 ・郵送、Eメールのいずれかの方法でお送りください。
・提出に当たっては、①件名「東京都自転車活用推進計画（案）への意見」、②氏名（法人名）、③住所（所在地）、④性別、⑤年齢、⑥職業、⑦ご意見を記入してください。
- (5) 宛 先 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 交通戦略担当
郵 送 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
Eメール S0000178(at)section.metro.tokyo.jp
注）・迷惑メール対策のため、メールアドレスの表記を変更しています。
お手数ですが(at)を@に置き換えて御利用下さい。
・頭文字「S」は、アルファベット半角大文字。その後、数字の「ゼロ」が4つ続きます。



2 留意事項

- ・送付住所、Eメールアドレスはお間違えのないようお願いいたします。
- ・ご意見は日本語で記載してください。
- ・頂いたご意見の要旨や対する都の見解については、後日、都市整備局ホームページで公表しますので、その旨ご了承ください。
- ・メールアドレス等、電子機器の性質上得られた個人情報に関するデータは、個人情報漏洩防止のため、集計後、消去いたします。

(問い合わせ先)

都市整備局 都市基盤部 交通企画課
内線 30-491
直通 03-5388-3385



東京都自転車活用推進計画（案） 概要版



1. 概要

1. 計画の位置づけ

- 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、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。

2. 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る。
- 将来の都市づくりにおいて、自転車を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として、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。
- 新型コロナ危機を契機として、「密閉、密集、密接」の三密を回避し、感染症の拡大防止と経済社会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靱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く。

3. 計画の区域

- 東京都全域（区部及び多摩・島しょ）とする。

4. 計画の期間

- 自転車活用を推進するにあたり、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年度までとする。



東京都自転車活用推進計画の位置付け

2. 目指すべき将来像



【環境形成】

- 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
- 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
- 地域特性に応じた公共交通との連携による、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
- 大規模再開発や無電柱化事業等のまちづくりと連携した自転車通行空間の確保による、自転車利用環境の整備推進・活発な都市活動の実現 等

【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リススポーツを楽しめる環境の創出
- 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 等

【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実感
- 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、自転車競技が身近に体感できる機会の創出 等

【安全・安心】

- 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
- 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できる環境の向上 等

3. 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関わる動向を踏まえ、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の推進
- 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



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・促進とあわせて、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



自転車事故
（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さらなる普及

- 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



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及び駐輪環境の充実、郊外等の居住地近隣の自転車利用環境の充実



自転車通勤

4. 実施すべき施策



1. 環境形成 ～様々な場面で自転車を利用される将来～

- 自転車通行空間等の計画的な整備推進
- 総合的な駐車施策の推進
- 自転車シェアリングの普及促進
- 地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進
- 放置自転車対策の推進
- まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- 多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備促進



自転車通行空間等の整備推進

2. 健康増進 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～

- サイクルスポーツ振興の推進
- 健康づくりの推進
- 自転車通勤等の促進



海上公園内サイクリングルートの整備

3. 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～

- 国際的なサイクリング大会等の開催
- サイクリング環境の創出
- 観光への自転車の活用



おすすめ自転車ルートを紹介

4. 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

- 安全性の高い自転車普及の促進
- 自転車の点検整備の促進
- 自転車の安全利用の促進
- 学校における交通安全教育の推進
- 災害時における自転車の活用



ヘルメット着用啓発リーフレット

5. 自転車活用推進重点地区の設定



【目的】

- 地区別の課題に対応したさまざまな施策をパッケージ化し、都や区市等の関係主体が連携して、より良い自転車利用環境の早期実現を図る
- 継続的に各地区への展開を推進する

【取組方針】

- 通行空間等の整備や、交通事故・放置自転車等の課題解決を図るべく一定の範囲を重点地区として設定
- 地区別に関係主体（国、都、区市等）が協働して集中的に取組実施
- 期間は取組開始から概ね10年間（開始後5年程度で中間評価）



【自転車活用推進重点地区の選定（案）】

- 地区特性に応じ、大きく「業務・商業地」、「住宅地」、「観光地」の3つのケースを想定
- 現在、先行的に取組む「先行推進重点地区（仮称）」を調整中
- 計画改定後、先行推進重点地区の具体的な取組メニューを検討していくとともに、重点地区の拡大についても検討

6. 計画のフォローアップ



- 自転車活用を推進するため、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う。また、検証結果を踏まえて、2025年度の中間見直し、2030年度以降の次期計画の検討を行う。
- 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、広く都民への取り組み状況の共有を行う。

指標・目標値の一覧

	施策	指標	現況値	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	305km (2019年度)	約565km (2030年度)
		自転車通行空間の臨港道路等	26km (2019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)
	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	23,322台 (2019年度)	15,000台以下 (2025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)
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	—	HP閲覧数の増加 (2030年度)
安全・安心	自転車の安全利用の促進	自転車乗用中死者数	34人 (2019年)	18人以下 (2025年)
		自転車関連事故件数	11,874件 (2019年)	7,000件以下 (2025年)

地方版自転車活用推進計画の策定について

自転車活用推進法

○自転車活用推進法制定（平成28年法律第113号、H29.5.1施行）

基本理念

- ・自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- ・自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- ・国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- ・公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携**等に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

出典：国土交通省「自転車活用推進法の施行について」

○自転車活用推進計画（H30.6.8～R3.3まで）

改定作業中：次期「自転車活用推進計画」の骨子

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001384439.pdf>

○法第10条より、「都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、都道府県自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない」とされている。

○東京都自転車活用推進計画（H31.3.27～R3.3まで）

改定作業中：「東京都自転車活用推進計画（案）」

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/katsuyo_suishin.html#pabukome

○法第11条より、「市町村は、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画を勘案して、市町村自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない」とされている。

地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の促進

○防災・安全交付金の重点配分

自転車活用推進法に基づく 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備 に対して防災・安全交付金により重点的に支援。

【歩行者と分離された自転車通行空間の整備の例】



<自転車道>



<普通自転車専用通行帯>



<車道混在>

○シェアサイクルの導入促進に係る特例措置

自転車活用推進法に基づく 市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業 で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備について、固定資産税の特例措置を創設。

【シェアサイクルの導入促進に係る特例措置】

<シェアサイクルポート
(札幌市)>

<登録機>



<充電装置>

<ラック>

出典：国土交通省「令和3年度道路関係予算概算要求概要」

○【参考1】・地方版自転車活用推進計画策定済み自治体数は93（全国）
・自転車ネットワーク計画策定済み自治体数は203（全国）
（令和2年9月末時点、国土交通省「令和3年度道路関係予算概算要求概要」より）○【参考2】・シェアサイクル本格導入都市数は、5年間で75都市
（H27.3末時点）から158都市（H31.3末時点）に増加
（国土交通省「令和3年度道路関係予算概算要求概要」より）○【参考3】国土交通省自転車活用推進計画ホームページ
（策定済みの自転車活用推進計画や策定の手引き（案）が掲載）
http://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/

東京 2 3 区内における直轄国道の
自転車通行空間の整備計画

令和 3 年 2 月

国土交通省 関東地方整備局

東京国道事務所

目次

I. はじめに	1
I-1. 背景	1
○自転車通行空間整備を取り巻く状況	1
○東京国道事務所の管理路線	1
○自動車の交通状況	1
○自転車の交通状況	1
○自転車の事故状況	2
I-2. 自転車通行空間の整備状況	2
○直轄国道における自転車通行空間の整備状況	2
I-3. 目的	2
II. 自転車通行空間の整備方針	3
○整備計画	3
○整備形態	4
III. 今後の整備推進に向けた工夫	4
IV. ネットワーク形成の考え方	5
○整備を進める上で留意する区間	5
○東京 23 区内における地方公共団体との連携	5
V. 自転車通行空間の継続した環境整備	5
○安全性の向上・ネットワーク構築のための継続する取組み	5
○整備計画のフォローアップ	5

I. はじめに

I-1. 背景

○自転車通行空間整備を取り巻く状況

- ・自転車活用推進本部（本部長：国土交通大臣）においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところである。
- ・また、ポストコロナの新しい生活様式も見据え、自転車利用者の増加への対応として、自転車通行空間の整備を推進する必要がある。
- ・一方で、東京 23 区内の直轄国道のこれまでの整備状況をみると、約 10 年間で 17km の整備に留まっており、自転車通行空間の整備が進んでいない状況である。そのため、自転車利用の安全性確保のために自転車通行空間の整備を加速することが必要である。

○東京国道事務所の管理路線

- ・当事務所では、東京都 23 区内の国道 1 号、4 号、6 号、14 号、15 号、17 号、20 号、246 号、254 号、357 号の管理を行っており、管理路線の延長は計約 164km である。

○自動車の交通状況<別添 p3>

- ・直轄国道はいずれの路線も自動車交通量が 30,000 台/24h と自動車の利用が多い区間が見られ、特に国道 246 号は 50,000 台/24h を超え最も多く、次いで国道 4 号が約 49,000 台/24h となっている。
- ・大型車混入率をみると、国道 357 号は約 4 割、国道 357 号以外の路線は約 2 割未満となっている。

○自転車の交通状況<別添 p4>

- ・直轄国道の放射軸路線は自転車交通量が 2,000 台/12h と利用が多い区間が多々見られるが、国道 357 号は自転車交通量が少ない状況となっている。
- ・また、緊急事態宣言中において、通常時と比較すると自転車交通量が増加傾向の地域があった。

○自転車事故状況<別添 p5>

- ・単路部の自転車事故の発生箇所は、車道上で約 5 割、歩道上で約 2 割となっており、車道、歩道ともに自動車との事故が多い状況である。

I - 2. 自転車通行空間の整備状況

○直轄国道における自転車通行空間の整備状況<別添 p6>

- ・東京 23 区の直轄国道の管理延長約 164km のうち、放射軸の直轄国道（国道 1 号、4 号、6 号、14 号、15 号、17 号、20 号、246 号、254 号、357 号バイパス）の延長は約 144km である。
- ・管理延長のうち、自転車通行空間が整備済みの区間（自転車専用通行帯等）、自転車の通行が規制されている区間（トンネル部等）、道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）がある。
- ・残る区間は約 104km であり、この区間を対象に自転車の走行の安全性・円滑性の向上のための検討が求められる。

I - 3. 目的

- ・これらの背景を踏まえ、東京国道事務所では、東京 23 区内における自転車通行空間の整備計画を立案するため、昨年 7 月に有識者の参画による「自転車通行空間整備計画検討会」を立ち上げ、今後概ね 3 年間における自転車通行空間の整備計画について検討してきたところである。
- ・本整備計画は、自転車の走行の安全性・円滑性の向上を念頭に置いたうえで、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、今後概ね 3 年間における東京 23 区内における直轄国道等に係る整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示すものである。
- ・具体的には、東京 23 区内の放射軸として広域な移動を担う路線である直轄国道において、早急に交通の安全性・円滑性の向上を図るため、早期の自転車ネットワークの構築を目指すものとする。

Ⅱ. 自転車通行空間の整備方針

○整備計画<別添 p7>

- ・管理路線(延長約 164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道 1・4・6・14・15・17・20・246・254・357 号バイパス)を対象路線とする。
- ・対象路線のうち、自転車通行空間が整備済みの区間(自転車専用通行帯等)や自転車通行規制区間(トンネル部等)、道路の拡幅事業等が進行中の区間(他事業の区間)を除いた延長約 104km を整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、自転車通行空間の確保に取り組む。
- ・延長約 104km のうち、現状の道路状況等を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、今後概ね 3 年間で整備する。(整備延長:約 60km 想定)(別添 p8)
- ・連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。(別添 p11, 12)
- ・都心に比較的近い区間からの整備を基本とするが、事故が多い区間や駅周辺などの多くの自転車利用の更なる増加が想定される区間については、早期の整備が図られるよう検討や関係機関等との協議調整を行い、整備を進める。
- ・交差点における自転車の通行方法や安全対策については、個別に検討し、関係機関と協議調整を行い、整備を進める。
- ・駐停車需要の大きな区間においては、停車帯を併設した自転車通行帯の整備を行う。その後、地元や関係機関との合意形成が可能な区間については完成形態である一方通行自転車道の可能性を検討し、整備を進める。(別添 p11)

※国道 357 号は交通量約 30,000 台/24h、大型車両の混入率が約 4 割であること、自転車利用が少ないこと等を踏まえ、整備計画対象路線から除外することとした。

○整備形態＜別添 p9, p10, p11, p12＞

- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている整備形態にて整備する。
- ・しかしながら現地の道路状況等を踏まえ、まずは早期に自転車通行空間を確保するため、今後概ね 3 年間では、安全性の確保を前提とした上で、下記②、③の整備形態を基本として、自転車通行空間の連続性にも配慮しつつ整備を進める。
- ・なお、暫定形態による整備となる区間については、将来的には地元・関係機関との合意形成を得て、完成形態の整備を目指す。
- ・連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間について、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら推進する。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている整備形態

- ①自転車道
- ②自転車専用通行帯
- ③車道混在（矢羽根）

Ⅲ. 今後の整備推進に向けた工夫＜別添 p13＞

- ・これまでは、現地測量、図面等の作成に多くの時間を要していた。
- ・作業期間を短縮するために、今後は MMS（モバイルマッピングシステム）測量により、現地作業を最小限に抑え、測量データから図面等を作成し、作業の効率化を図る。
- ・同時に、整備推進に向けた実施体制の確保を図るため、民間技術力の導入及び人員強化を行う。

IV. ネットワーク形成の考え方

○整備を進める上で留意する区間<別添 p14, p15>

- ・ 自転車通行規制区間等の整備が困難な区間（トンネル部、渡河部）は代替路や自転車歩行者道（緊急避難措置）等による途切れない自転車ネットワークの確保に取り組む。
- ・ 現状、道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）は、事業の進捗と併せ、自転車通行空間を整備する。

○東京 23 区内における地方公共団体との連携<別添 p16>

- ・ 各放射軸に接続する道路やビジネス拠点周辺等の主要拠点間を結ぶ道路を東京都と連携し自転車ネットワークの形成に向けた検討、協議、調整を進める。
- ・ また、区と連携することにより、自転車ネットワークの形成が可能となる地域については、当該区と連携し、検討、協議、調整を進めるとともに、自転車ネットワーク計画が未策定の区については、計画の策定を促す。

V. 自転車通行空間の継続した環境整備

○安全性の向上・ネットワーク構築のための継続する取組み

- ・ 道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）では、進行中の事業と併せ、自転車通行空間を整備する。
- ・ 暫定形態による整備となる区間については、将来的には地元・関係機関との合意形成を得て、完成形態の整備を目指す。
- ・ 整備済みの区間においても交通の安全性・円滑性をモニタリングし、課題が残る区間については個別に検討し、関係機関と協議調整を行い、更なる交通の安全性・円滑性の向上のための検討を進める。

○整備計画のフォローアップ

- ・ 整備計画策定後における自転車通行空間整備について、整備完了後も「整備後の効果検証」、「継続的なモニタリング」や「利用しやすい環境づくり」等について、継続的に取り組む。

【別添】

東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画

【別添】

東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画

1. 自転車通行空間整備に関する背景・目的
2. 自動車・自転車の交通状況
3. 自転車の事故状況
4. 直轄国道における自転車通行空間の整備状況
5. 整備計画
 - ・東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間
 - ・整備延長
6. 整備形態
7. 今後の整備推進に向けた工夫
8. ネットワーク形成の考え方

■ 整備計画策定の背景

自転車活用推進本部(本部長:国土交通大臣)においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところである。

また、ポストコロナの新しい生活様式も見据え、自転車利用者の増加への対応として、自転車通行空間の整備を推進する必要がある。

一方で、東京23区内の直轄国道のこれまでの整備状況をみると、約10年間で17kmの整備に留まっており、自転車通行空間の整備が進んでいない状況である。そのため、自転車利用の安全性確保のために自転車通行空間の整備を加速することが必要である。

■ 整備計画策定の目的

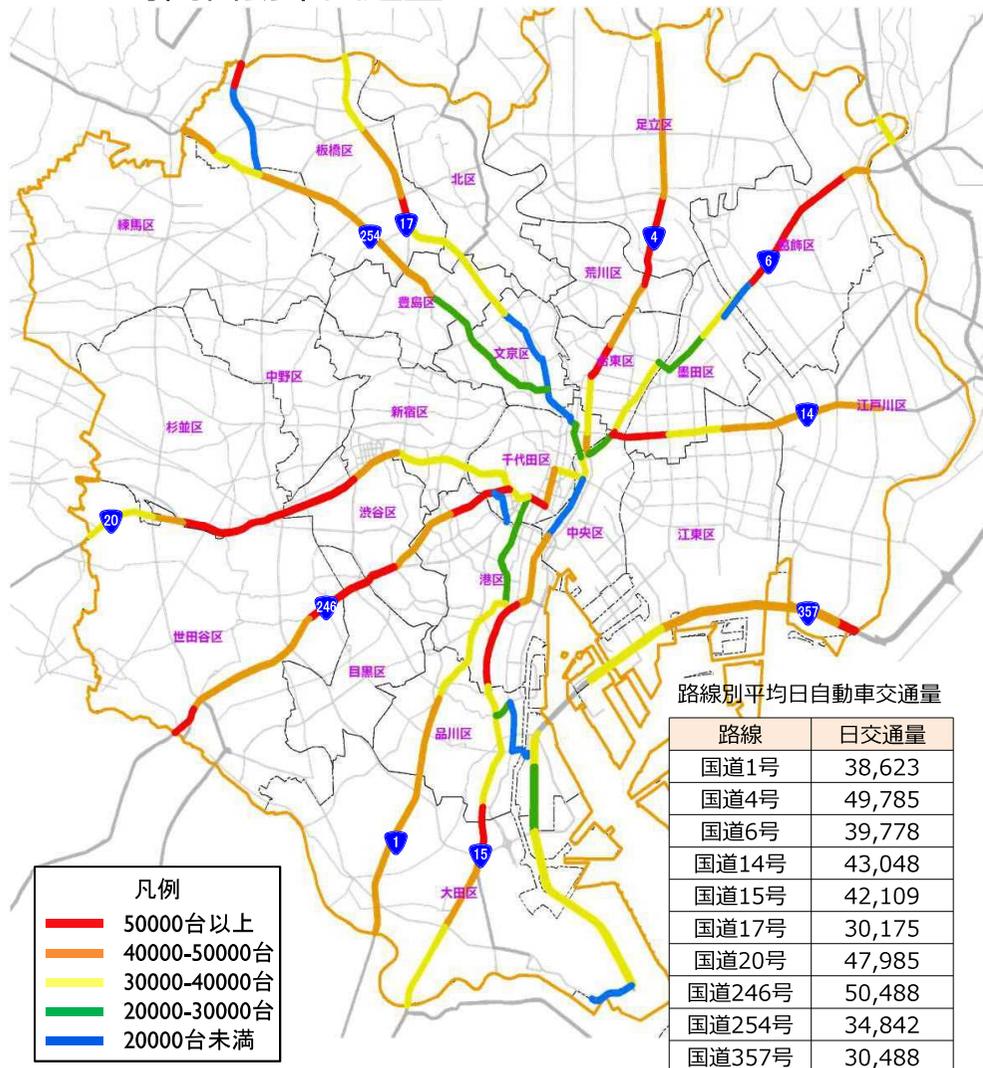
本整備計画は、自転車の走行の安全性・円滑性の向上を念頭に置いたうえで、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、今後概ね3年間における東京23区内における直轄国道等に係る整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示すものである。

具体的には、東京23区内の放射軸として広域な移動を担う路線である直轄国道において、早急に交通の安全性・円滑性の向上を図るため、早期の自転車ネットワークの構築を目指すものとする。

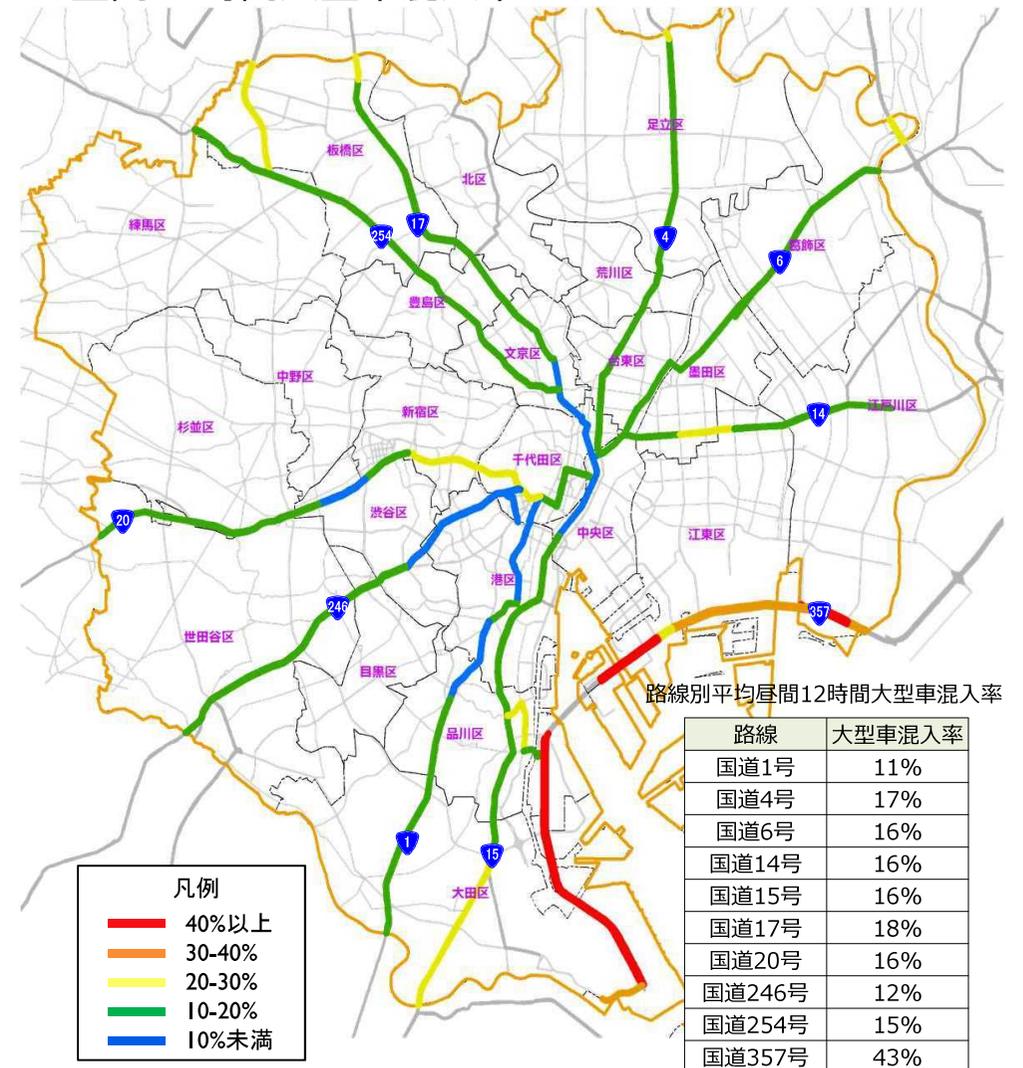
2. 自動車の交通状況

- 直轄国道はいずれの路線も自動車交通量が30,000台/24hと自動車の利用が多い区間が見られ、特に国道246号は50,000台/24hを超え最も多く、次いで国道4号が約49,000台/24hとなっている。
- 大型車混入率をみると、国道357号は約4割、国道357号以外の路線は約2割未満となっている。

■ 24時間自動車交通量



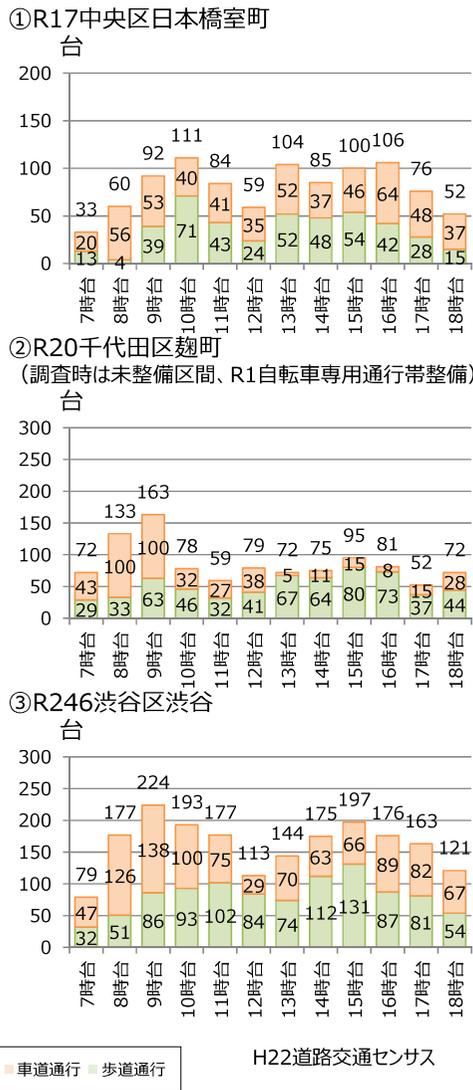
■ 昼間12時間大型車混入率



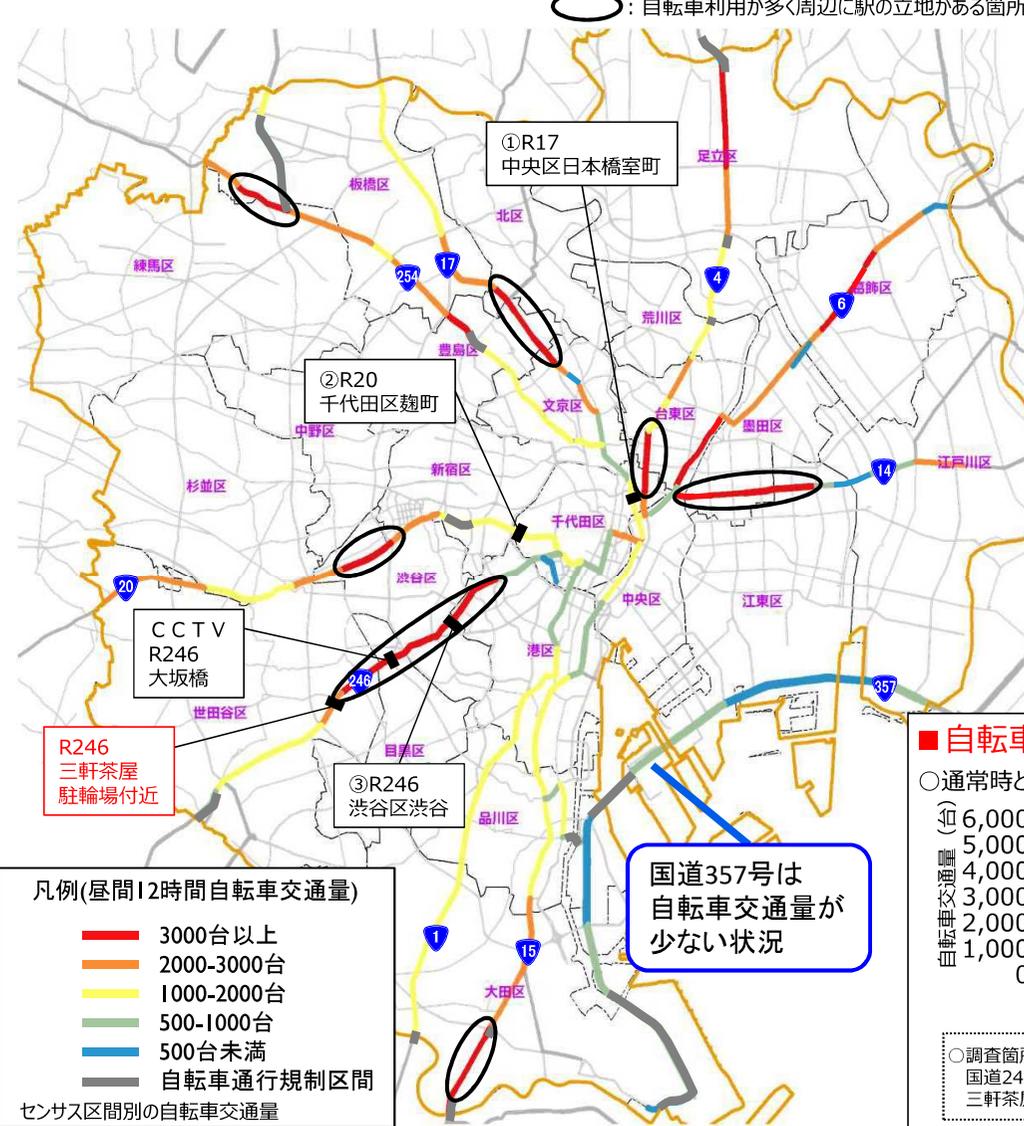
2. 自転車の交通状況

- 直轄国道の放射軸は2,000台/12hなど多く利用されているが、国道357号は利用台数が少ない状況。
- 自転車交通量の多い箇所は、沿線に駅の立地や住宅団地、主要施設等がある。
- 時間別では通勤時間の利用が多く、走行位置はCCTVによる最新の観測では車道走行が多い状況。
- 国道246号三軒茶屋の観測では、通常時よりも緊急事態宣言中の方が交通量が多く、需要が増加傾向。

■ 時間帯別自転車交通量(H22) (上り車線)

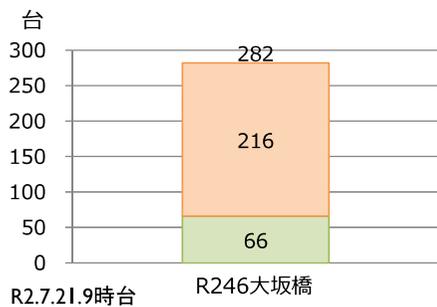


■ 昼間12時間自転車交通量



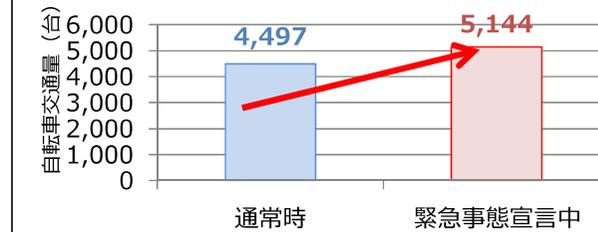
CCTVによる交通量

R246 大坂橋上り方向9時台(未整備区間)



■ 自転車交通量調査結果 (R246三軒茶屋)

○ 通常時と緊急事態宣言中の12時間交通量の推移



○ 調査箇所 国道246号 三軒茶屋駐輪場付近

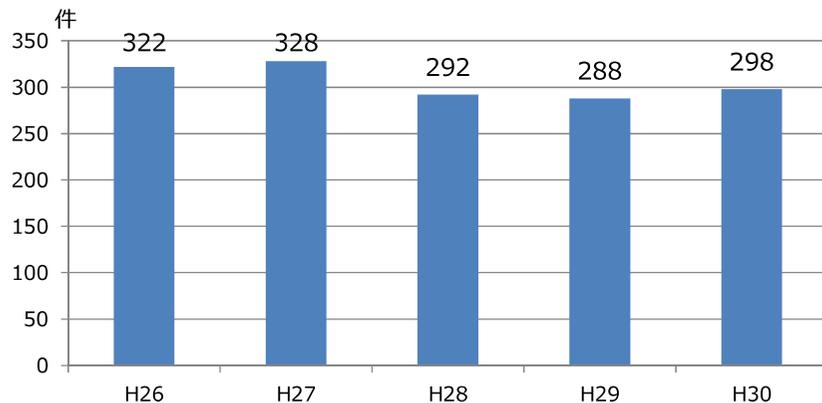
○ 調査時期 通常時：令和元年11月5日(火) 緊急事態宣言中：令和2年5月25日(月)

3. 自転車の事故状況

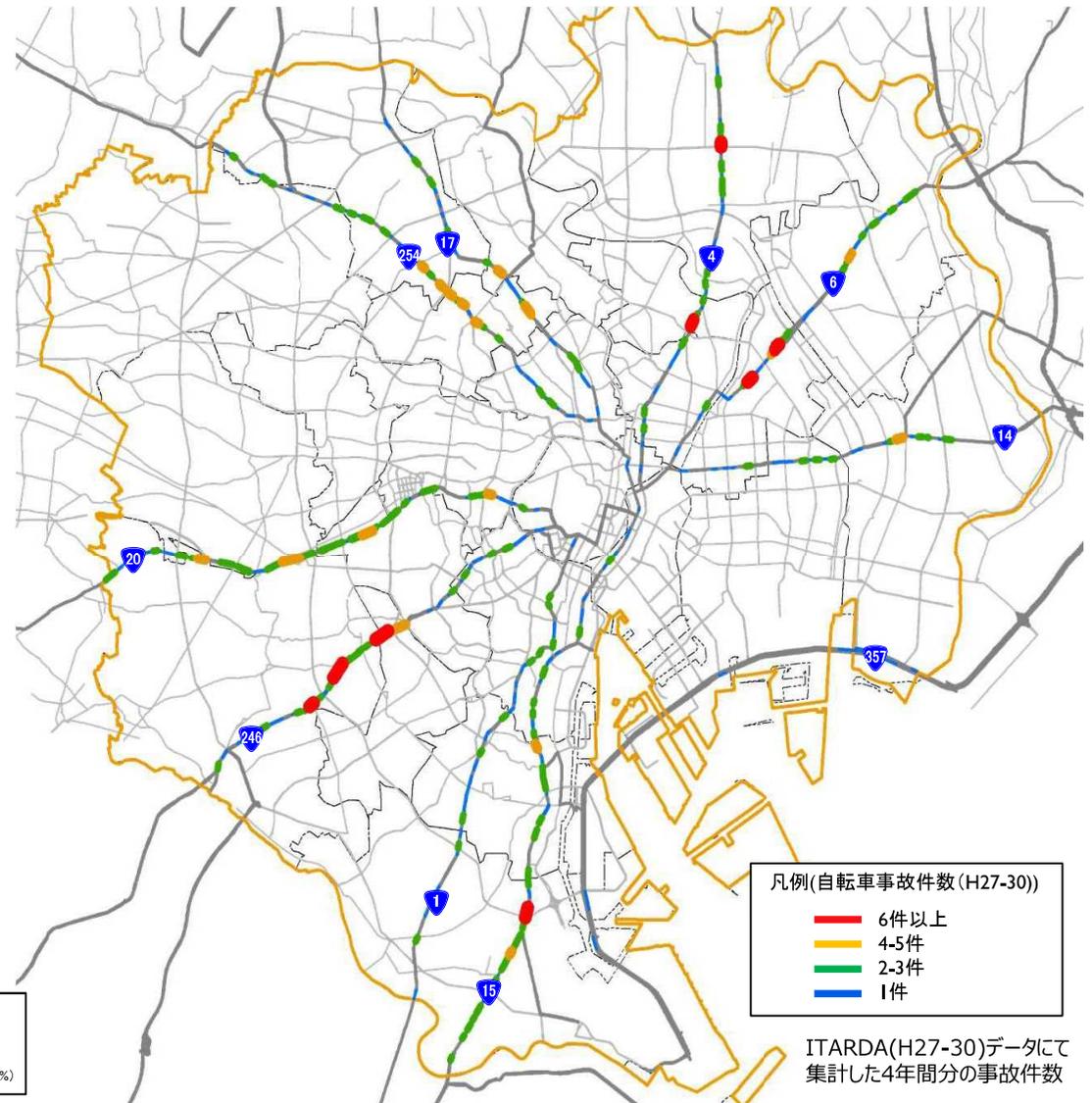
- 単路部の事故件数は、H27以降で減少し、H29からH30で微増。
- H30の単路部の事故発生箇所は、車道上で約5割、歩道上で約2割となっており、車道・歩道ともに自動車との事故が多い状況。
- H27～30の単路部の事故発生状況は、国道4号、6号、15号、246号で事故の多い箇所がある。

■ ITARDAによる直轄国道の自転車事故件数

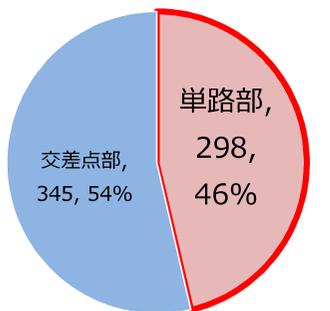
○ 単路部の自転車事故件数の経年変化



■ 単路部の自転車事故発生状況 (H27~30)

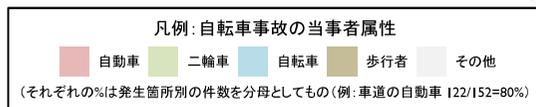
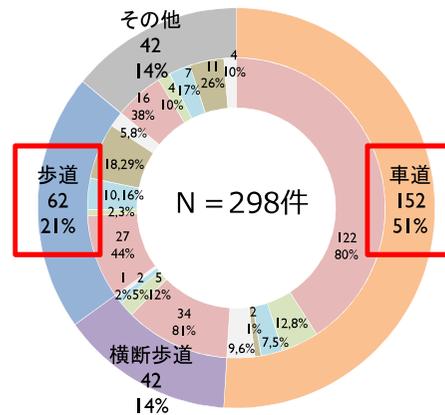


○ H30の自転車事故



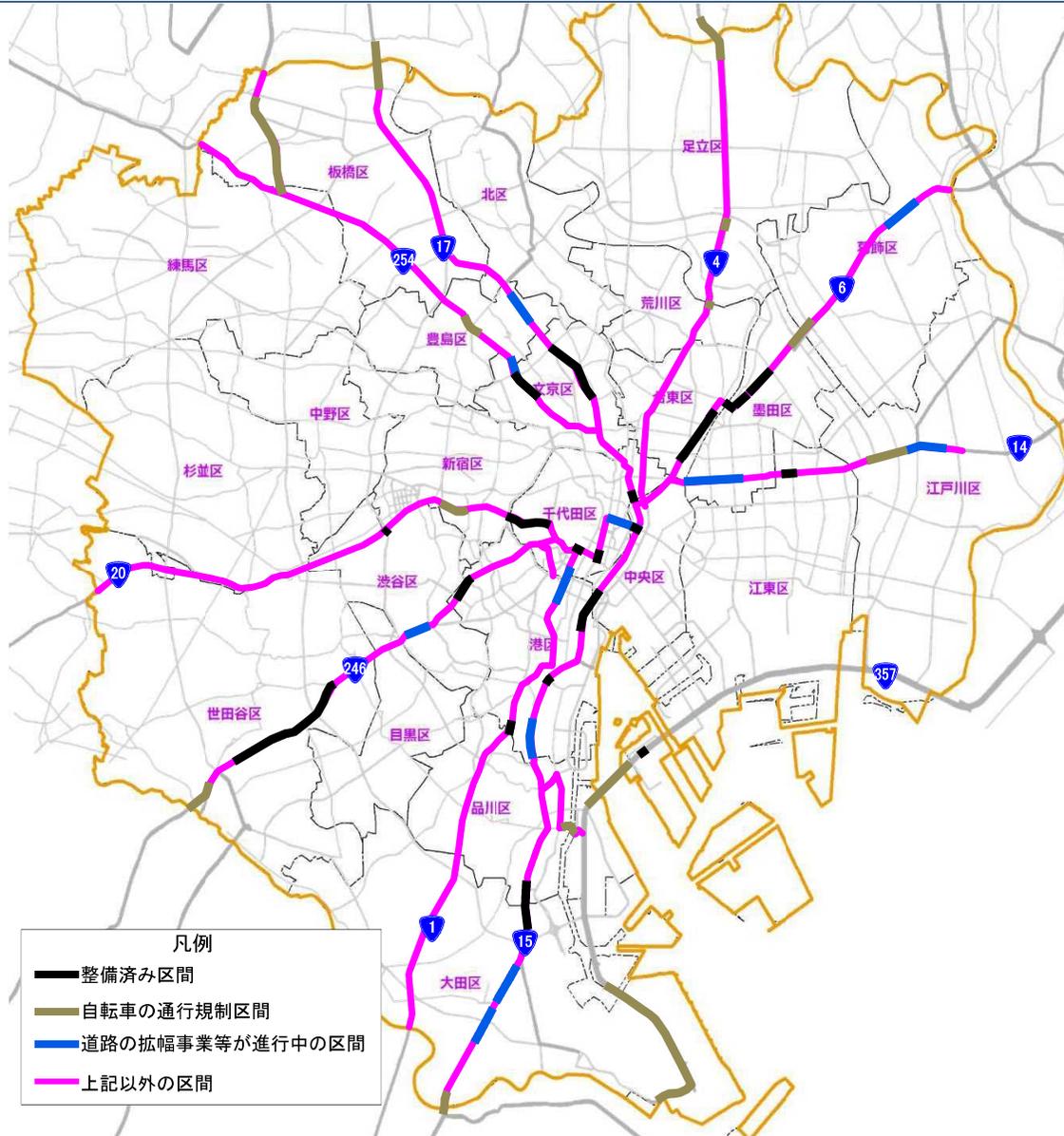
N = 643件

○ 単路部の事故発生箇所内訳



4. 直轄国道における自転車通行空間の整備状況

- 東京23区の直轄国道の管理延長約164kmのうち、放射軸の直轄国道（国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号、357号バイパス）の延長は約144kmである。
- 管理延長のうち、自転車通行空間が整備済みの区間（自転車専用通行帯等）、自転車の通行が規制されている区間（トンネル部等）、道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）がある。



凡例
— 整備済み区間
— 自転車の通行規制区間
— 道路の拡幅事業等が進行中の区間
— 上記以外の区間

整備済み区間：車道混在(矢羽根)

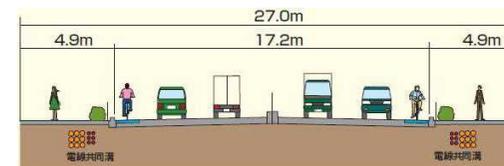


自転車の通行規制区間



道路の拡幅事業等が進行中の区間

国道254号小日向拡幅など



東京国道事務所HP事業概要

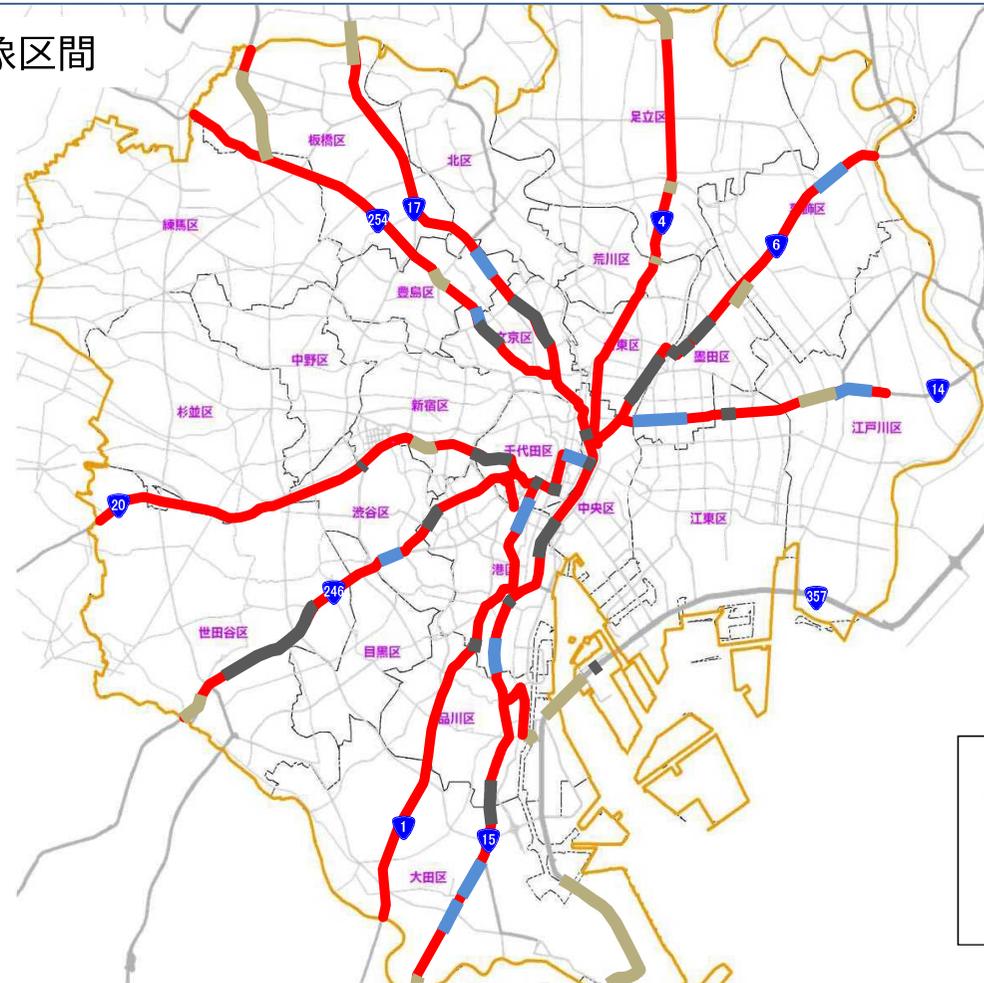
5. 整備計画(東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間)

- 管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス)を対象路線とする。
- 対象路線のうち、整備済みの区間や自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除いた延長約104kmを整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、自転車通行空間の確保に取り組む。
- 延長約104kmのうち、現状の道路状況等を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)
- 連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。【p.11,12参照】

■ 自転車通行空間 整備検討対象区間

単位: km

路線名	合計
国道1号	15.6
国道4号	12.6
国道6号	8.9
国道14号	4.6
国道15号	11.7
国道17号	12.5
国道20号	13.5
国道246号	8.6
国道254号	13.4
国道357号BP	2.5
合計	103.9

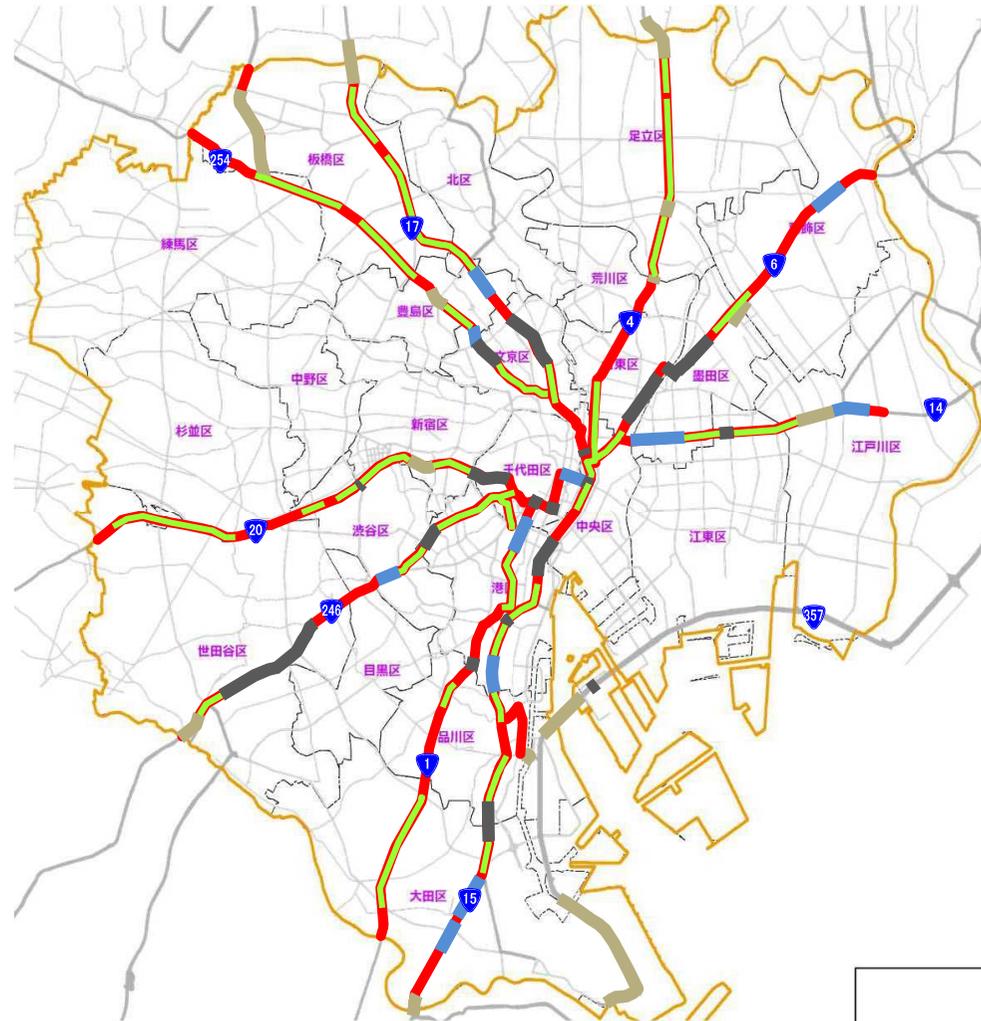


凡例

- 整備検討対象区間
- 整備済み区間
- 自転車の通行規制区間
- 道路の拡幅事業等が進行中の区間

5. 整備計画(整備延長)

- **現状の道路状況等**を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、**今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)**



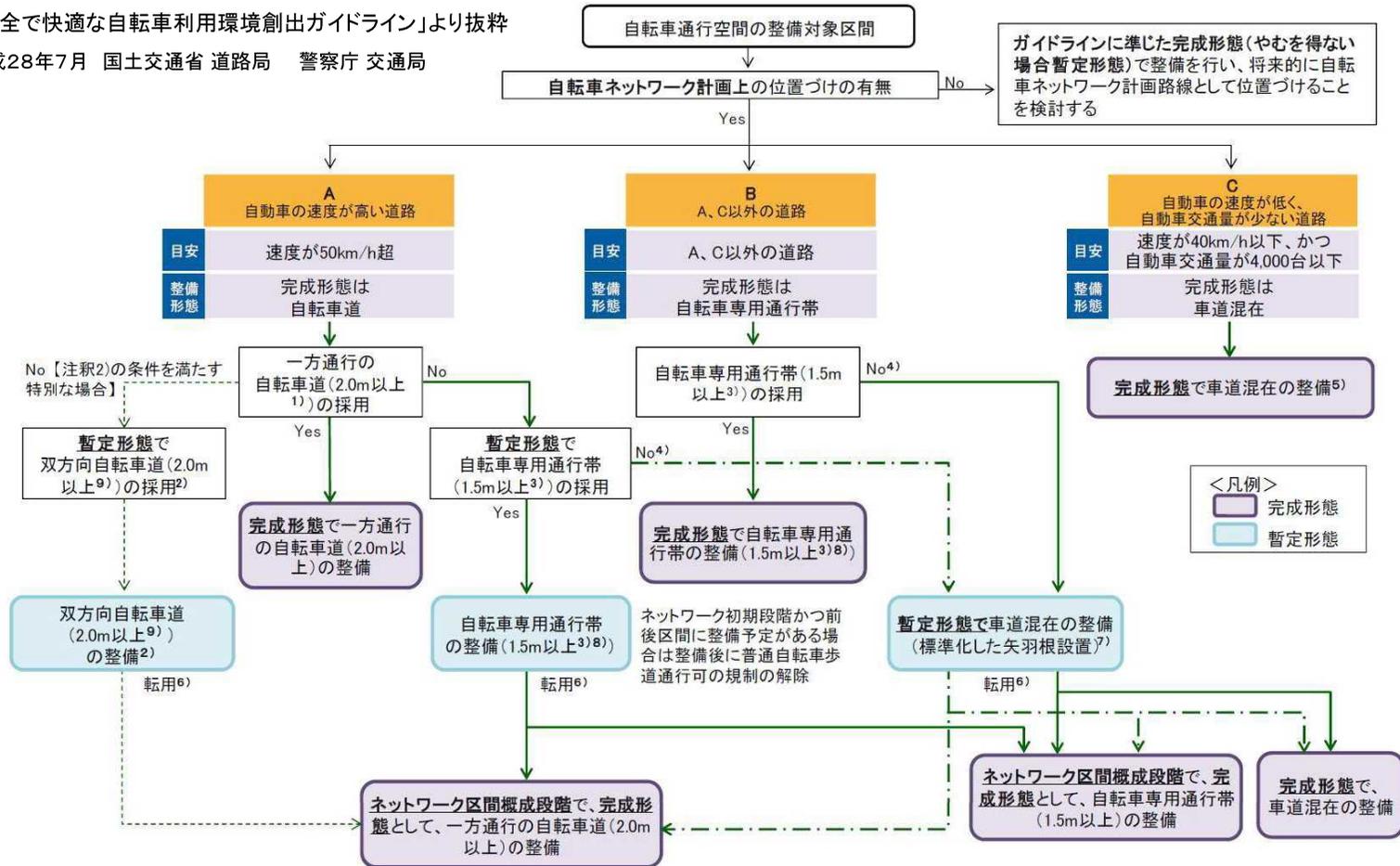
※連続した整備が可能な区間

航空写真による現時点の想定のため、今後、精度の高い測量図による詳細な確認や関係機関との協議等を踏まえ、精査していく

凡例	
	連続した整備が可能な区間(整備延長:約60km想定)
	整備検討対象区間
	整備済み区間
	自転車の通行規制区間
	道路の拡幅事業等が進行中の区間

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、現状の道路構造を踏まえ整備形態を検討。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より抜粋
平成28年7月 国土交通省 道路局 警察庁 交通局

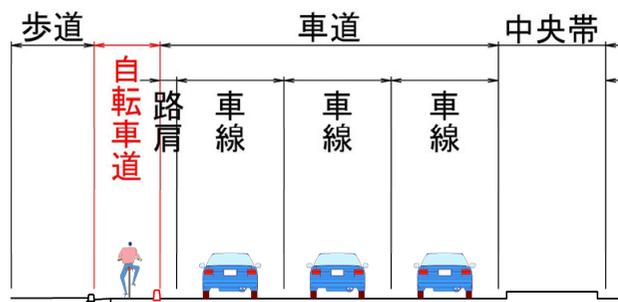


1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通ずる自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 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、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

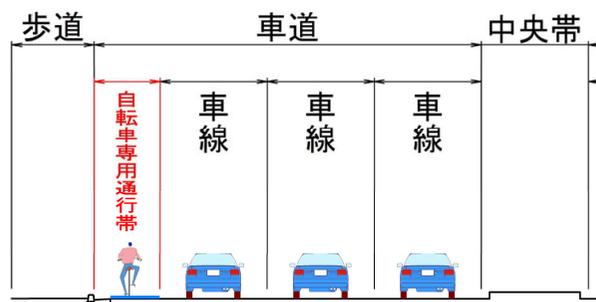
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている以下の3形態にて整備する。
- 現地の道路状況等を踏まえ、まずは早期に自転車通行空間を確保するため、今後概ね3年間では、安全性の確保を前提とした上で、下記②、③の整備形態を基本として、自転車通行空間の連続性にも配慮しつつ整備を進める。
- なお、暫定形態による整備となる区間については、将来的には地元・関係機関との合意形成を得て、完成形態の整備を目指す。

① 自転車道

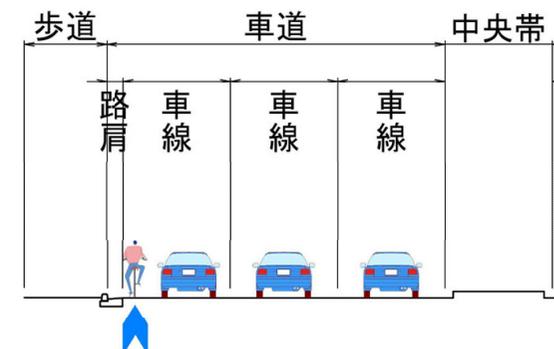


※自転車道は、構造物等で車道および歩道を物理的に分離された整備形態である。

② 自転車専用通行帯



③ 車道混在 (矢羽根)

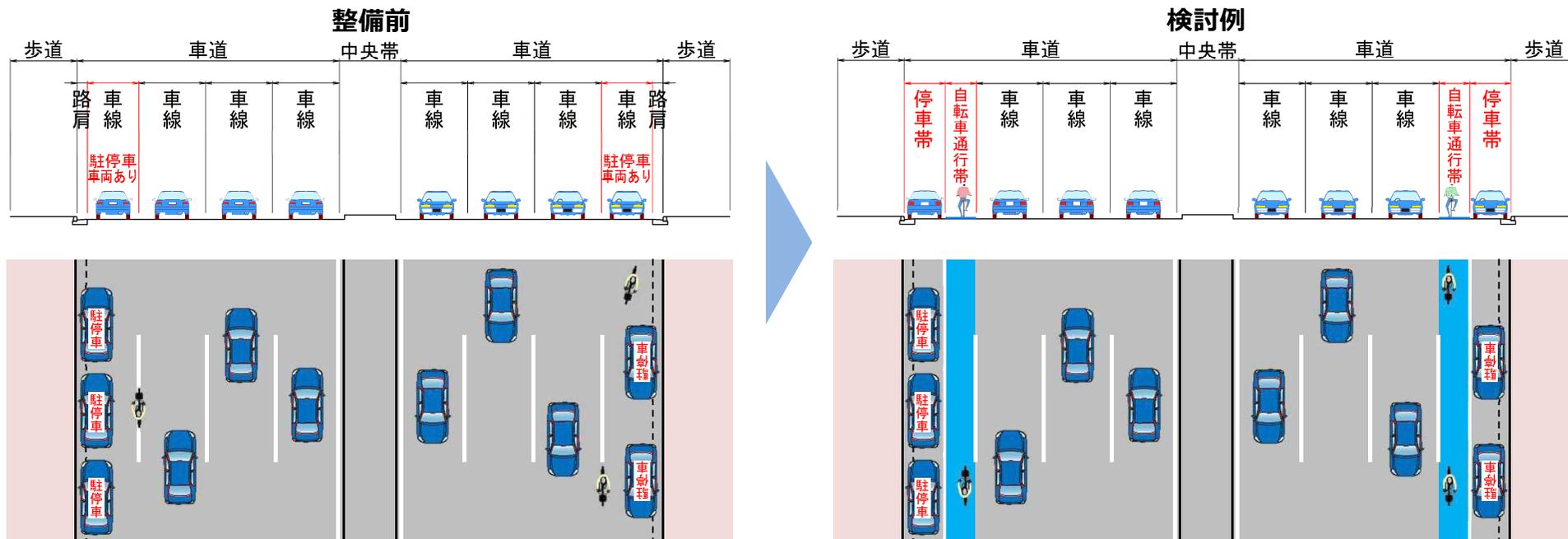


※自動車と自転車が同一車線内で走行可能な空間を確保する。
 ※現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な区間においては、道路空間の再配分の可能性の検討及び試行的な実施等により空間確保を推進する。

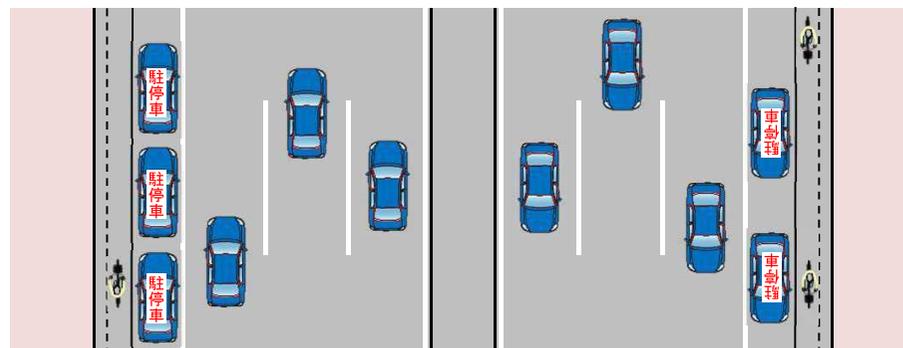
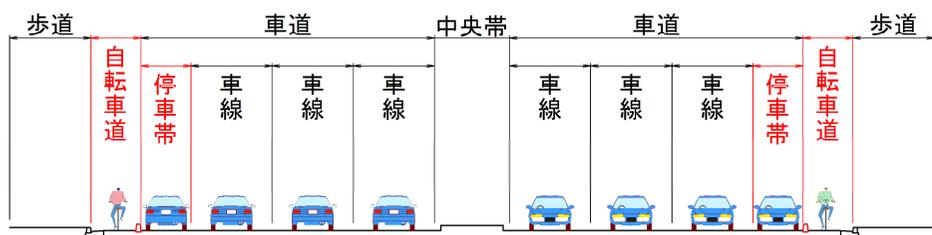
現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な場合の検討例①

◆車線の再配分による自転車通行空間と停車帯との併設整備

- 駐停車車両により第一車線が走行車線として使われていない箇所において、自転車通行空間整備と駐停車対策の両立を図るため、第一車線を削減し自転車通行帯および停車帯の併設を暫定形態の安全性向上策として実施予定。

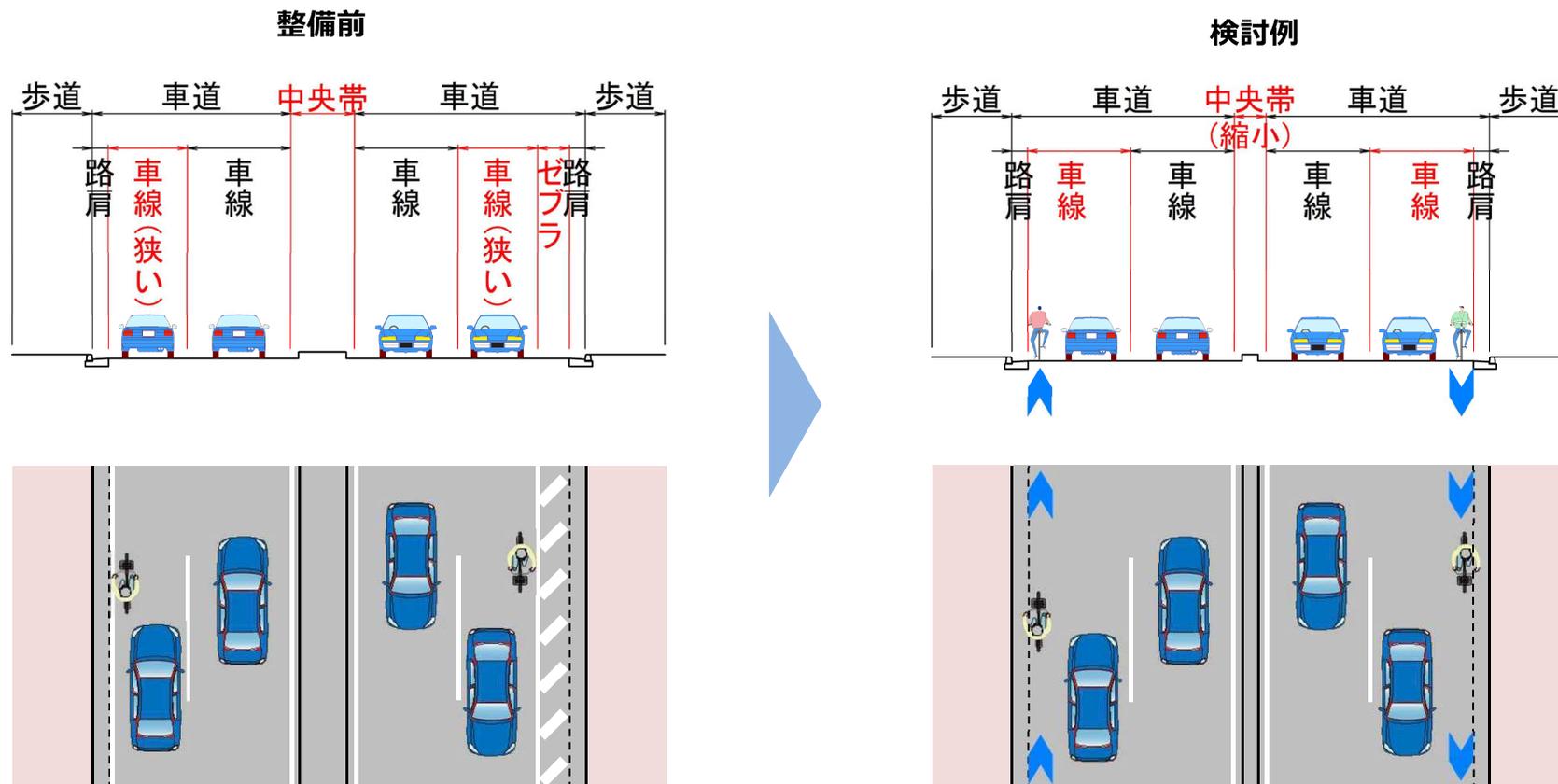


- 自転車通行帯での整備後、地元や関係機関との合意形成が可能な区間については完成形態である自転車道整備の可能性も検討。



◇車道空間の再配分による自転車通行空間の確保

- 交差点における交通事故の安全対策の改良と併せて、中央分離帯やゼブラ等の縮小による再配分を行い自転車通行空間の確保を検討。

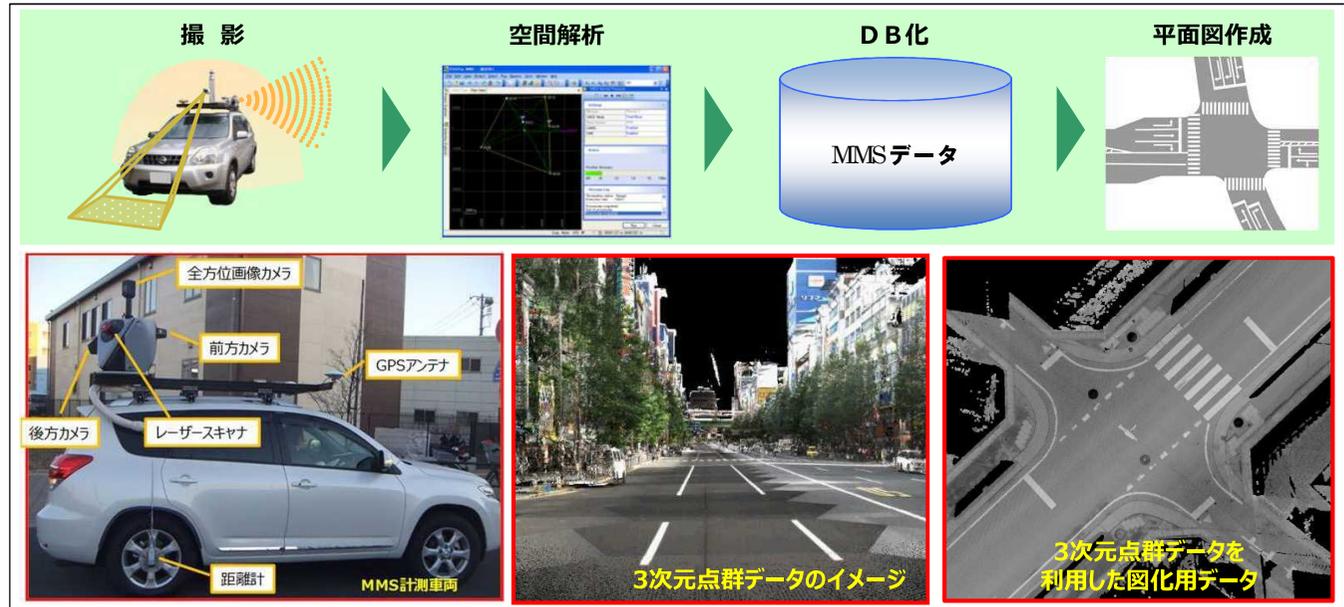


※自動車と自転車が同一車線内で走行可能な空間を確保する。

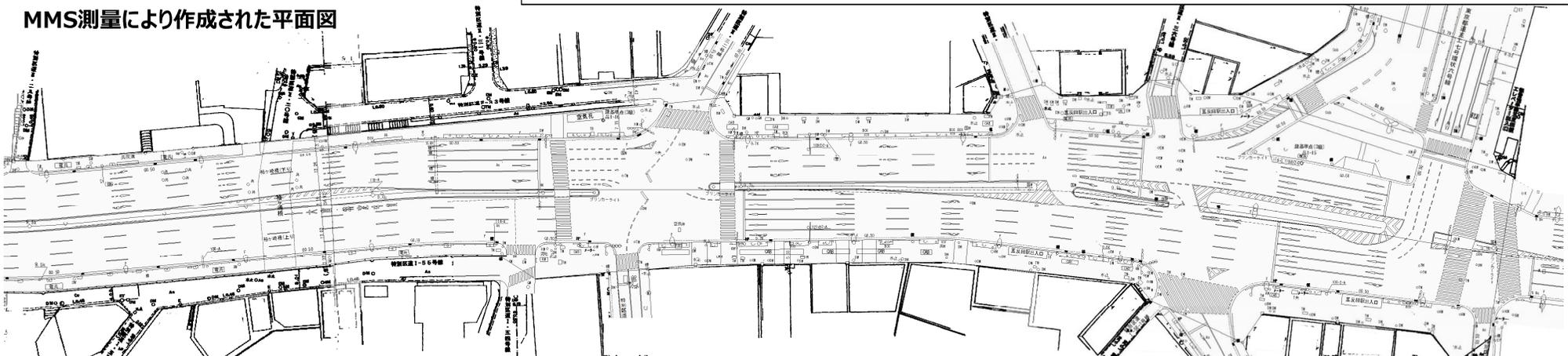
※現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な区間においては、道路空間の再配分の可能性の検討及び試行的な実施等により空間確保を推進する。

7. 今後の整備推進に向けた工夫【ICT技術(MMS測量)の活用】

- これまでは、現地測量、図面等の作成に多くの時間を要していた。
- 作業期間を短縮するために、今後はMMS（モバイルマッピングシステム）測量により、現地作業を最小限に抑え、測量データから図面等を作成し、作業の効率化を図る。
 - MMSは自動車にレーザ計測装置及び全方位カメラなどを搭載した移動計測システム。
 - 道路上を法定速度で走りながら3次元点群データの取得により、道路空間を高精度に計測するとともに、計測データを用いて、公共測量作業規程に基づいた平面図を作成することが可能。
 - なお、現地の写真データや3次元点群データを基礎データとして、今後の道路管理にも活用。



MMS測量により作成された平面図

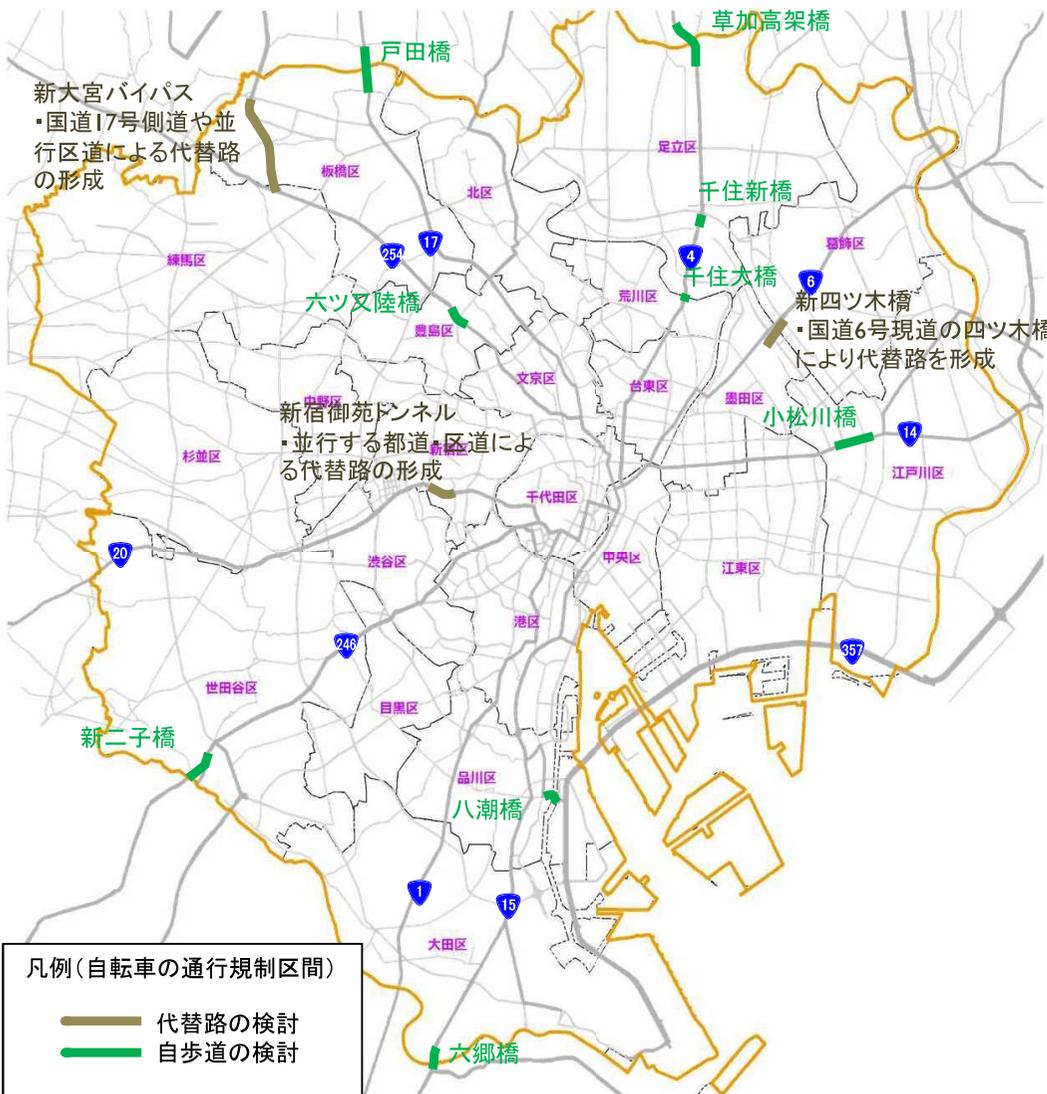


8. ネットワーク形成の考え方【整備を進める上で留意する区間】

➤ 自転車通行規制区間等の整備が困難な区間（トンネル部、渡河部）は代替路や自転車歩行者道(緊急避難措置)で整備。

■ 整備検討対象路線における自転車の通行規制区間の位置図

→トンネル・橋梁・渡河部等の区間は通行規制区間に指定



①代替路の形成が可能な区間 (自転車通行規制区間の代替路の事例)

- 自転車通行空間の整備が困難な区間は、周辺の国道・都道・区道と連携したネットワークを検討
- 直轄国道と接続する箇所では、自転車が円滑に行き来できるように留意する



②代替路の形成が困難な区間

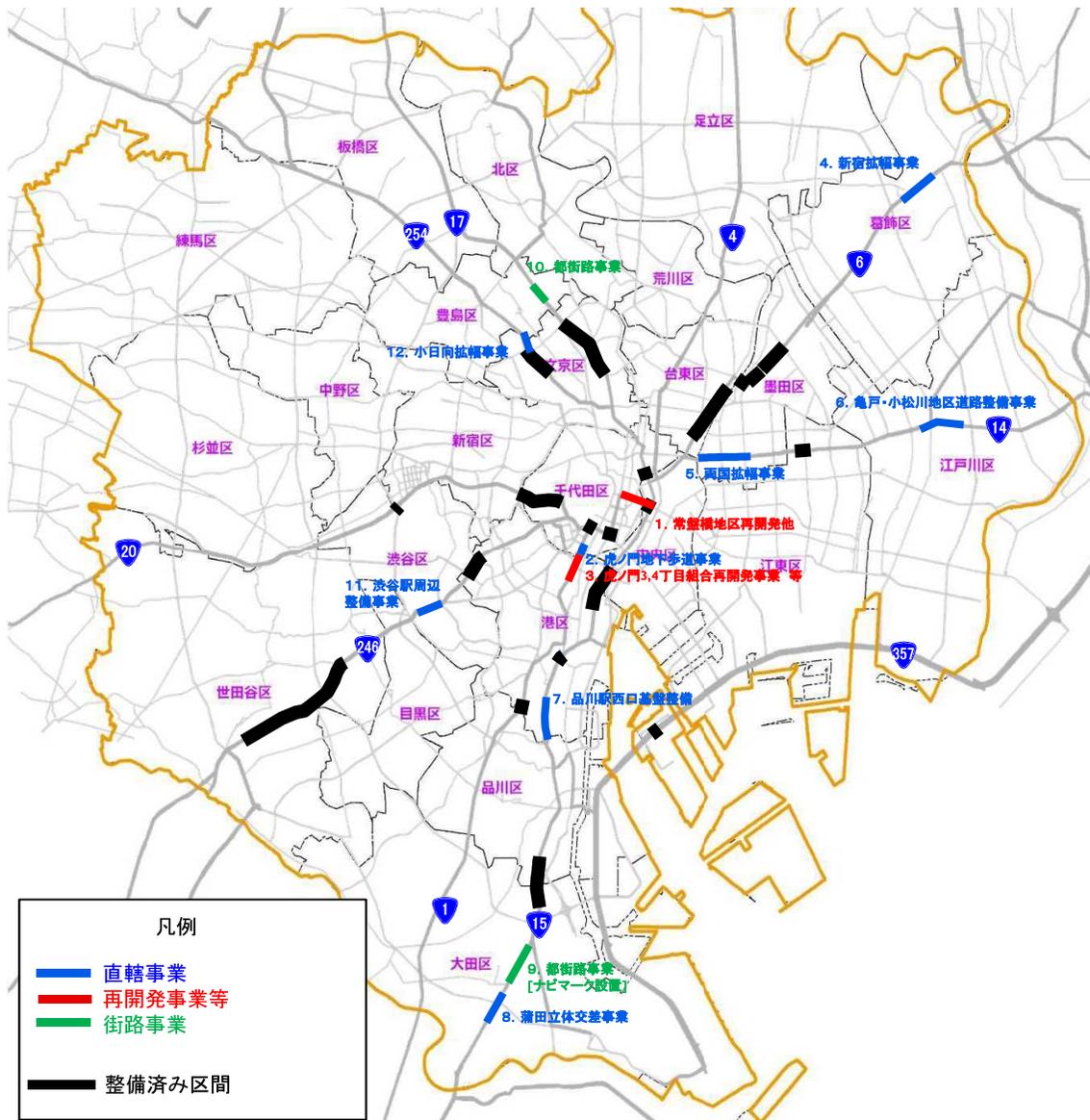
- 渡河部などの迂回距離が大きく、代替路の形成が困難な区間は緊急避難措置として整備形態を自転車歩行者道等としての運用を検討



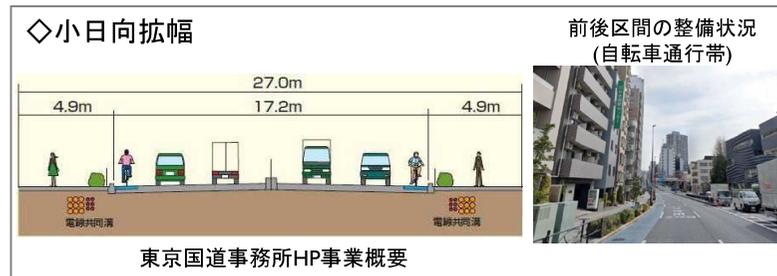
8. ネットワーク形成の考え方【整備を進める上で留意する区間】

- 直轄国道上では、**道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）**がある。
- 上記の区間では、**事業の進捗と併せ、自転車通行空間を整備する。**

■ 道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）



■ 検討イメージ



No	路線名	事業名	事業区分
1	国道1号	常盤橋地区再開発他	再開発等
2	国道1号	虎ノ門地下歩道	直轄
3	国道1号	虎ノ門一・二丁目地区 第一種 市街地再開発事業	再開発等
4	国道6号	新宿拡幅	直轄
5	国道14号	両国拡幅事業	直轄
6	国道14号	亀戸・小松川地区道路整備事業	直轄
7	国道15号	品川駅西口基盤整備	直轄
8	国道15号	蒲田立体交差事業	直轄
9	国道15号	放射第19号線	街路
10	国道17号	放射第9号線	街路
11	国道246号	渋谷駅周辺整備	直轄
12	国道254号	小日向拡幅事業	直轄

8. ネットワーク形成の考え方【東京23区内における地方公共団体との連携】 16

■ 都道・区道との連携による自転車ネットワークの形成

- 23区内の自転車通行空間ネットワークの形成を図るため、各放射軸に接続する自転車通行空間の整備促進が必要

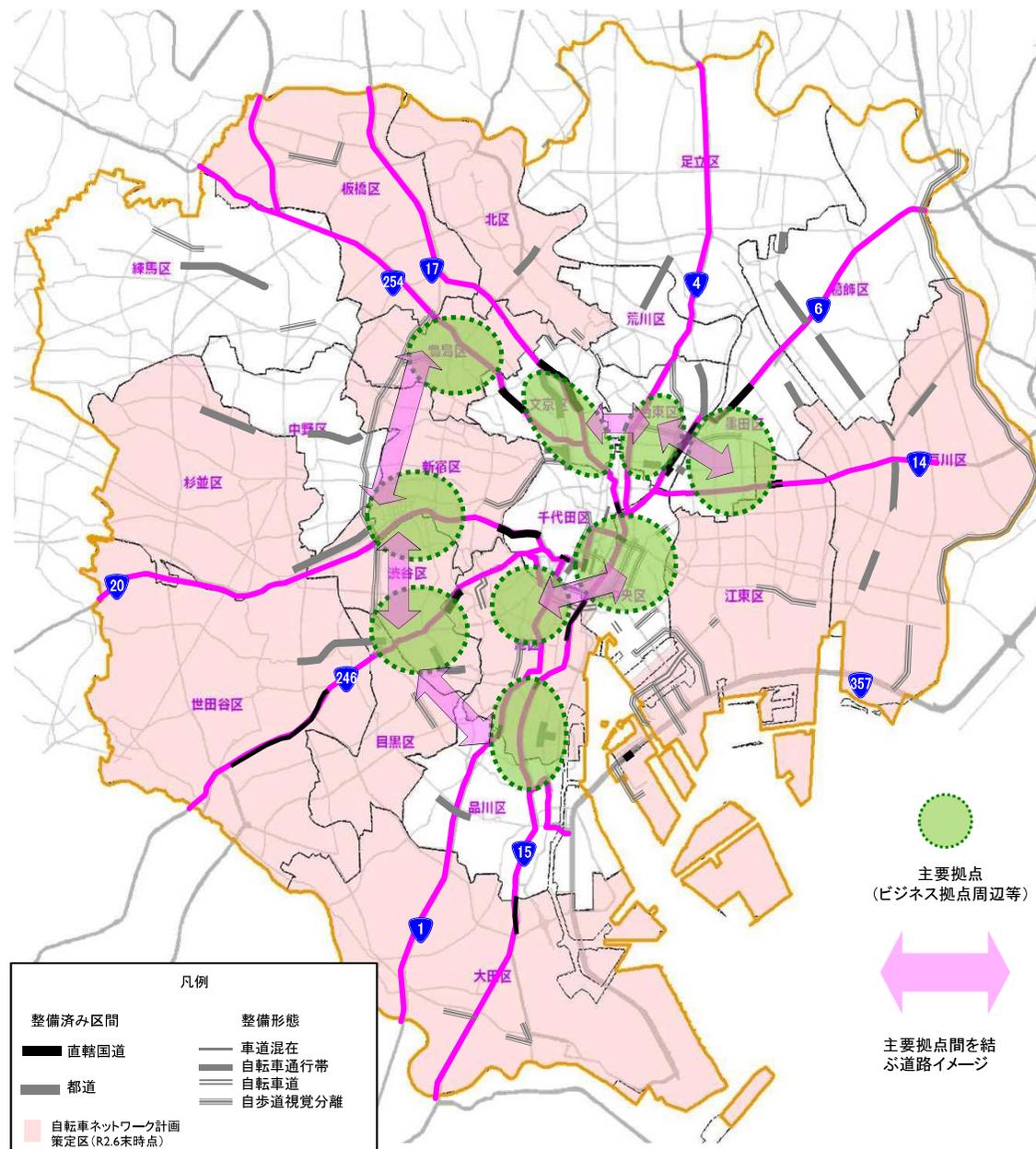


◇ 都との連携

- 各放射軸に接続する道路やビジネス拠点周辺等の主要拠点間を結ぶ道路を東京都と連携し自転車ネットワークの形成に向けた検討、協議、調整を進める。

◇ 区との連携

- 区と連携することにより、自転車ネットワークの形成が可能となる地域については、当該区と連携し、検討、協議、調整を進めるとともに、自転車ネットワーク計画が未策定の区については、計画の策定を促す。



記者発表資料

ポストコロナの社会に向け自転車通行空間の整備を加速します
～ 東京23区内における自転車通行空間の整備計画を策定 ～

自転車活用推進本部(本部長:国土交通大臣)では、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところです。

また、ポストコロナの新しい生活様式も見据え、自転車利用者の増加への対応として、自転車通行空間の整備を推進する必要があります。

そこで、東京国道事務所では、昨年7月に有識者の参画による「自転車通行空間整備計画検討会」を立ち上げ、今後概ね3年間における自転車通行空間の整備計画について検討して参りました。この度、整備計画を取りまとめましたのでお知らせします。

<整備計画のポイント>

- ◆管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス)を対象路線とする。
- ◆対象路線のうち、約104km※1において、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、自転車通行空間の確保に取り組む。

【実施内容】

- ・現状の道路状況等を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、今後概ね3年間で整備する。(整備延長:約60km想定)
- ・連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。(P4、5参照)

- ◆自転車通行空間の整備にあたっては、ICT技術(MMS測量)の活用等により、現地作業を最小限に抑え、測量データから図面等を作成し、作業の効率化を図る。
- ◆都や区とも連携し、自転車ネットワークの形成に向けた検討、協議、調整を進める。

※1)自転車通行空間が整備済みの区間、自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除く延長

○関連資料:「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」

(東京国道事務所ホームページ <https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00177.html>)

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、都庁記者クラブ

問い合わせ先

関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課長 課長補佐	よしだ 吉田 さいとう 西東	ゆきお 幸男 としろつ 俊郎	TEL. 048-600-1342 (直通) FAX. 048-600-1385
東京国道事務所 副所長 交通対策課	課長	かすや 粕谷 ごみ 五味	ひでお 日出夫 やすまさ 康真	TEL. 03-3512-9090 (代表) FAX. 03-3512-9889

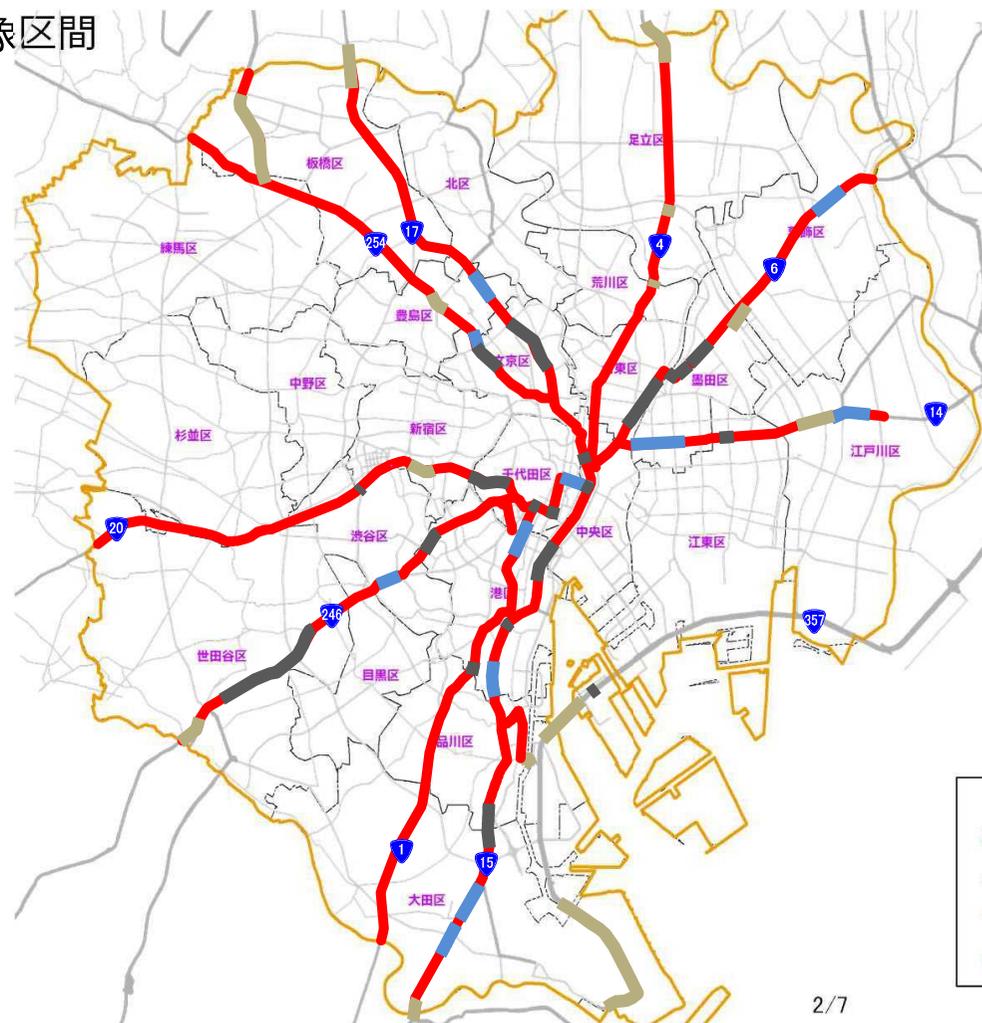
東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間

- 管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線（国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス）を対象路線とする。
- 対象路線のうち、整備済みの区間や自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除いた延長約104kmを整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、**自転車通行空間の確保に取り組む**。
- 延長約104kmのうち、**現状の道路状況等**を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、**今後概ね3年間で整備**する。（整備延長：約60km想定）
- 連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。

■ 自転車通行空間 整備検討対象区間

単位: km

路線名	合計
国道1号	15.6
国道4号	12.6
国道6号	8.9
国道14号	4.6
国道15号	11.7
国道17号	12.5
国道20号	13.5
国道246号	8.6
国道254号	13.4
国道357号BP	2.5
合計	103.9



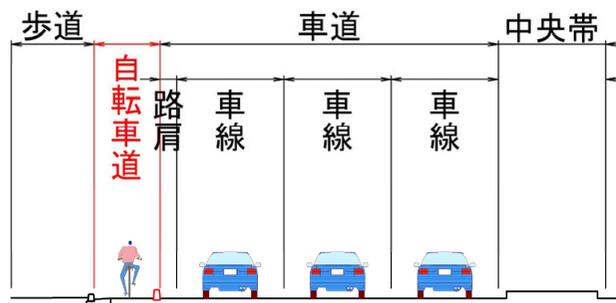
凡例

■	整備検討対象区間
■	整備済み区間
■	自転車の通行規制区間
■	道路の拡幅事業等が進行中の区間

整備形態

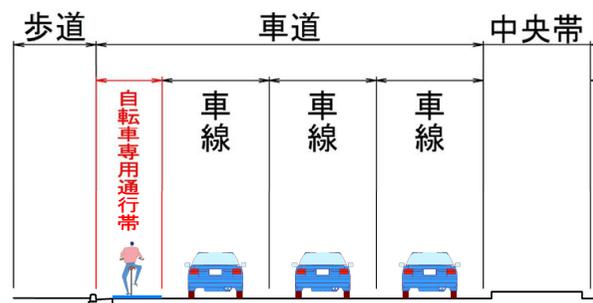
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている以下の3形態にて整備する。
- 現地の道路状況等を踏まえ、まずは早期に自転車通行空間を確保するため、今後概ね3年間では、安全性の確保を前提とした上で、下記②、③の整備形態を基本として、自転車通行空間の連続性にも配慮しつつ整備を進める。
- なお、暫定形態による整備となる区間については、将来的には地元・関係機関との合意形成を得て、完成形態の整備を目指す。

①自転車道

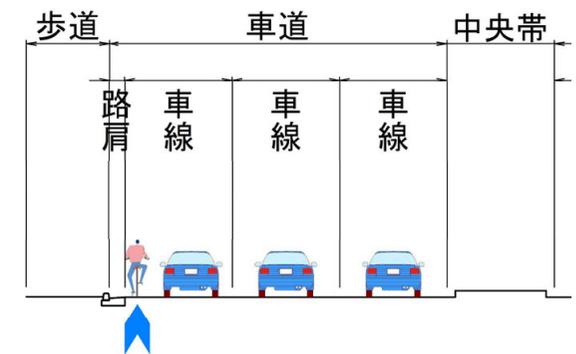


※自転車道は、構造物等で車道および歩道を物理的に分離された整備形態である。

②自転車専用通行帯



③車道混在(矢羽根)

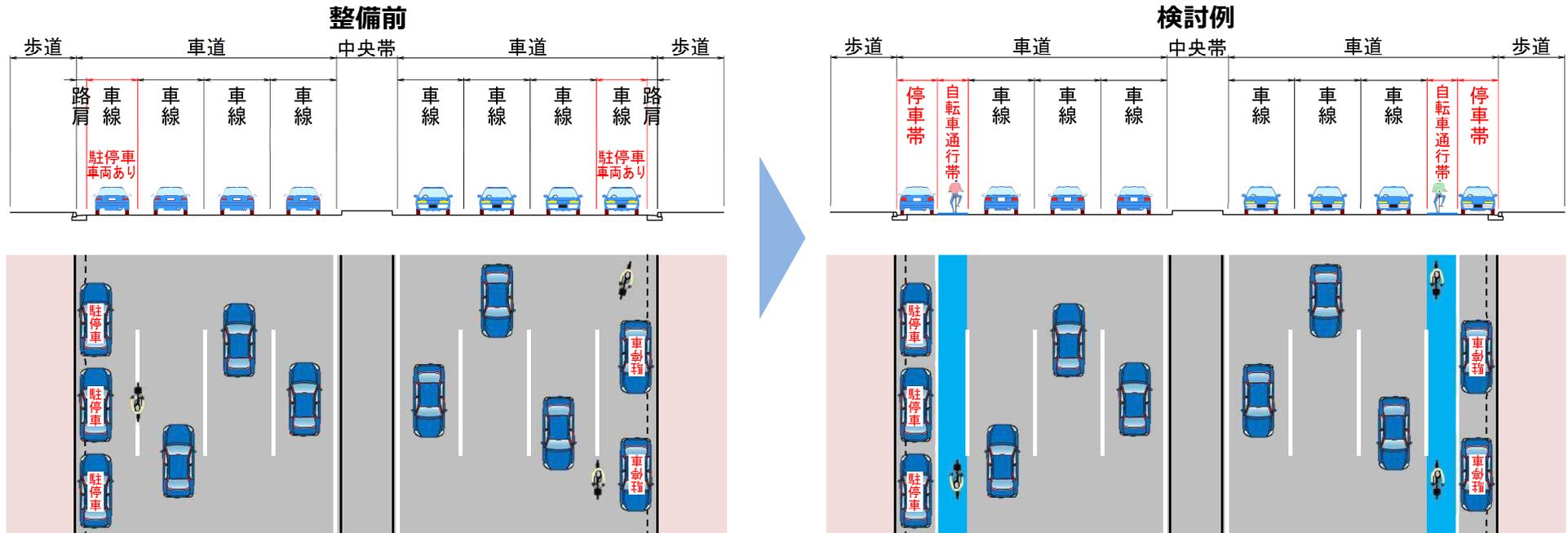


※自動車と自転車が同一車線内で走行可能な空間を確保する。
※現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な区間においては、道路空間の再配分の可能性の検討及び試行的な実施等により空間確保を推進する。

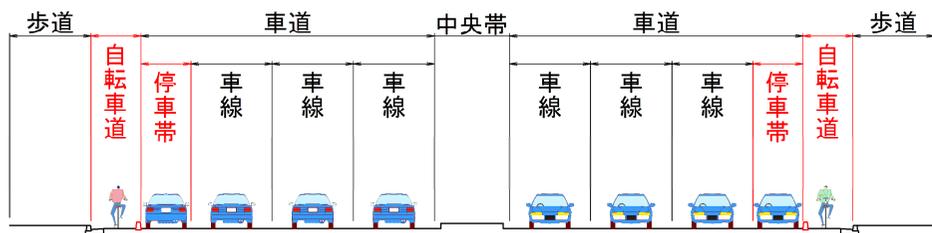
現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な場合の検討例①

◇車線の再配分による自転車通行空間と停車帯との併設整備

- 駐停車車両により第一車線が走行車線として使われていない箇所において、自転車通行空間整備と駐停車対策の両立を図るため、第一車線を削減し自転車通行帯および停車帯の併設を暫定形態の安全性向上策として実施予定。



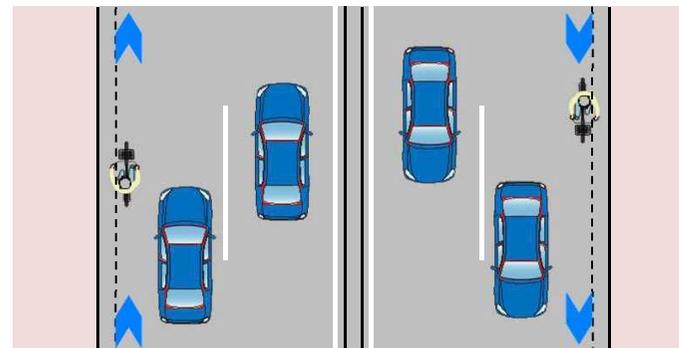
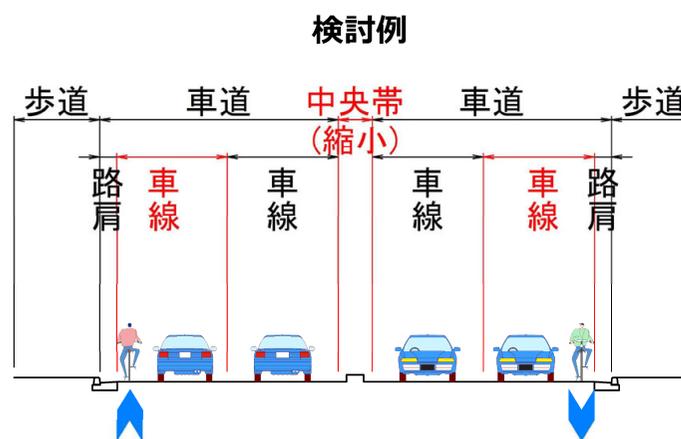
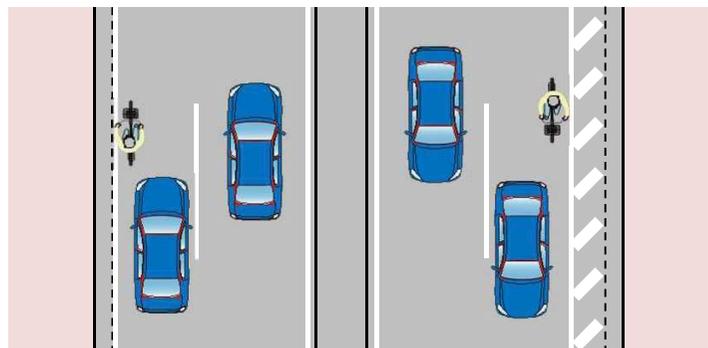
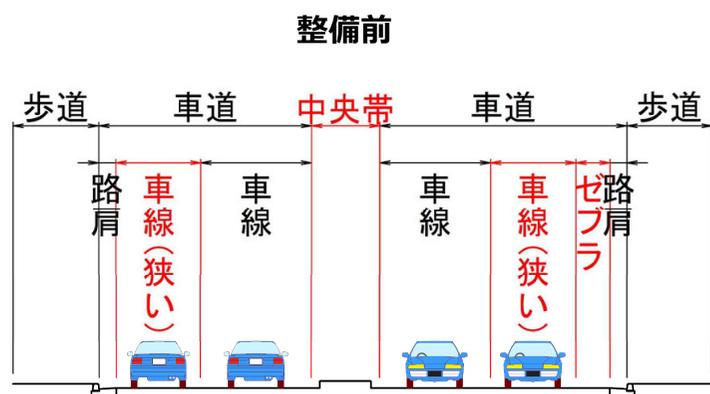
- 自転車通行帯での整備後、地元や関係機関との合意形成が可能な区間については完成形態である自転車道整備の可能性も検討。



現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な場合の検討例②

◇車道空間の再配分による自転車通行空間の確保

- 交差点における交通事故の安全対策の改良と併せて、中央分離帯やゼブラ等の縮小による再配分を行い自転車通行空間の確保を検討。



※自動車と自転車が同一車線内で走行可能な空間を確保する。

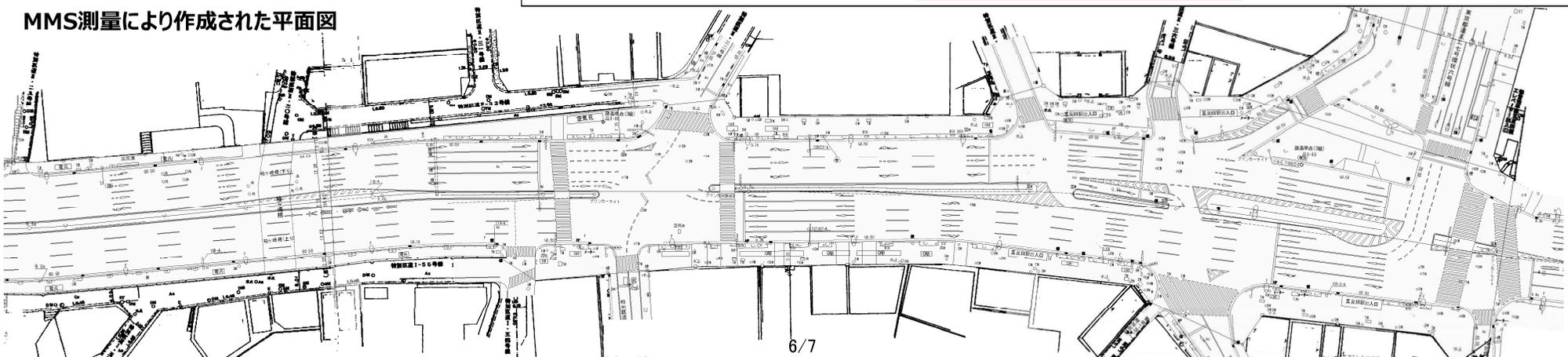
※現状の道路状況等では自転車通行空間の確保が困難な区間においては、道路空間の再配分の可能性の検討及び試行的な実施等により空間確保を推進する。

早期整備に向けた取り組み【ICT技術(MMS測量)の活用】

- これまでは、現地測量、図面等の作成に多くの時間を要していた。
- 作業期間を短縮するために、今後はMMS（モバイルマッピングシステム）測量により、現地作業を最小限に抑え、測量データから図面等を作成し、作業の効率化を図る。
 - MMSは自動車にレーザ計測装置及び全方位カメラなどを搭載した移動計測システム。
 - 道路上を法定速度で走りながら3次元点群データの取得により、道路空間を高精度に計測するとともに、計測データを用いて、公共測量作業規程に基づいた平面図を作成することが可能。
 - なお、現地の写真データや3次元点群データを基礎データとして、今後の道路管理にも活用。



MMS測量により作成された平面図



東京23区内における地方公共団体との連携

■ 都道・区道との連携による自転車ネットワークの形成

- 23区内の自転車通行空間ネットワークの形成を図るため、各放射軸に接続する自転車通行空間の整備促進が必要

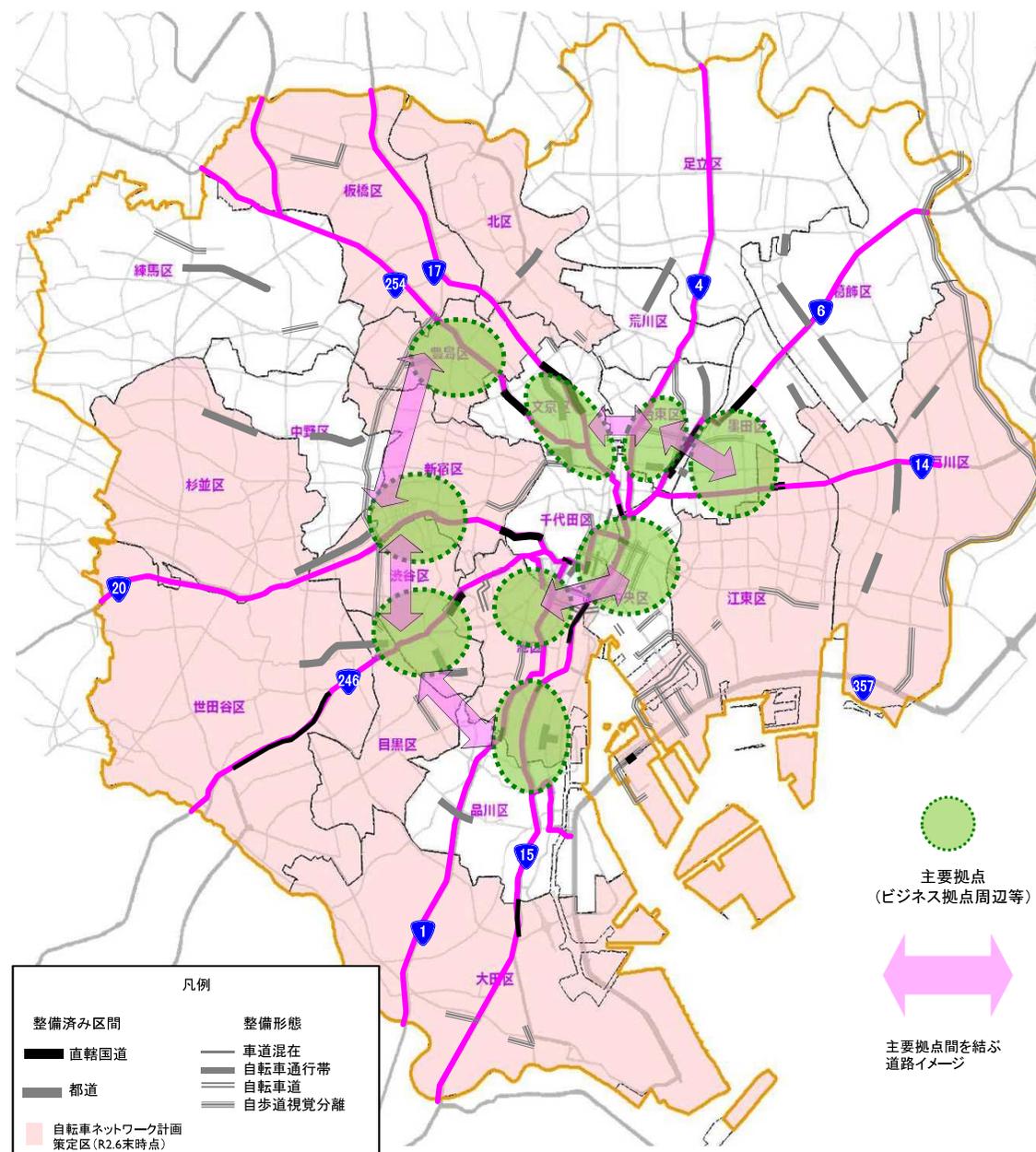


◇ 都との連携

- 各放射軸に接続する道路やビジネス拠点周辺等の主要拠点間を結ぶ道路を東京都と連携し自転車ネットワークの形成に向けた検討、協議、調整を進める。

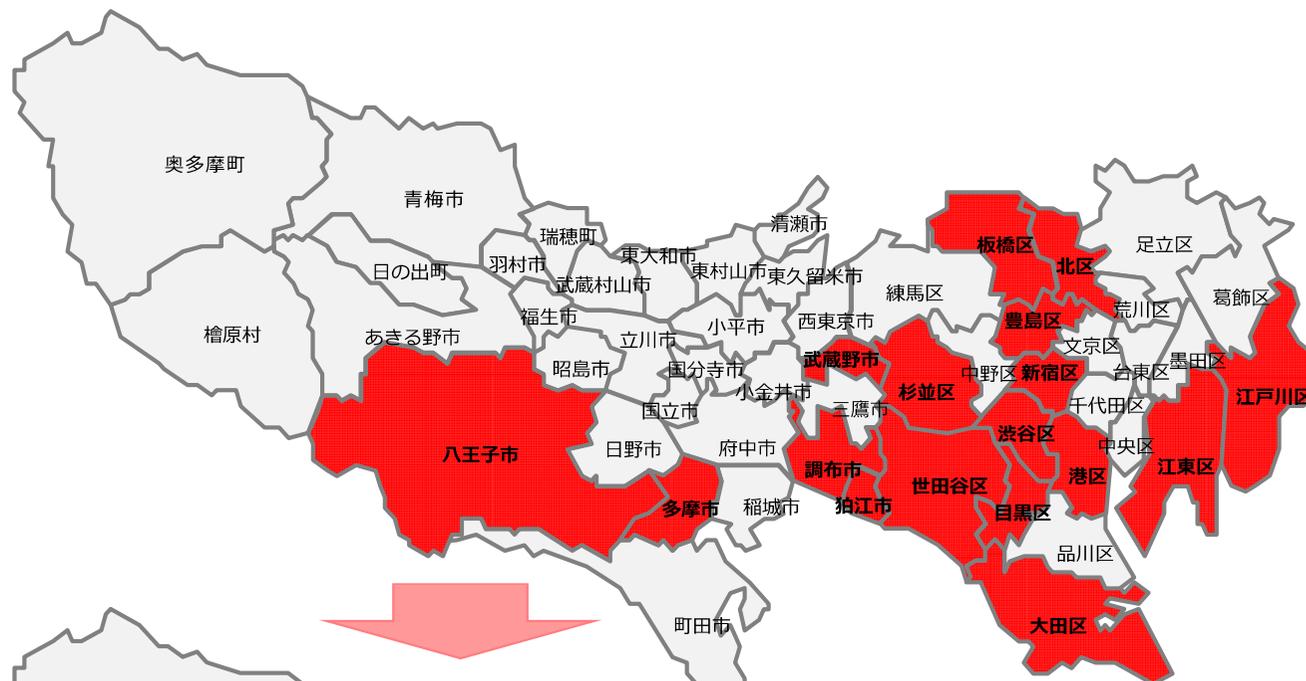
◇ 区との連携

- 区と連携することにより、自転車ネットワークの形成が可能となる地域については、当該区と連携し、検討、協議、調整を進めるとともに、自転車ネットワーク計画が未策定の区については、計画の策定を促す。



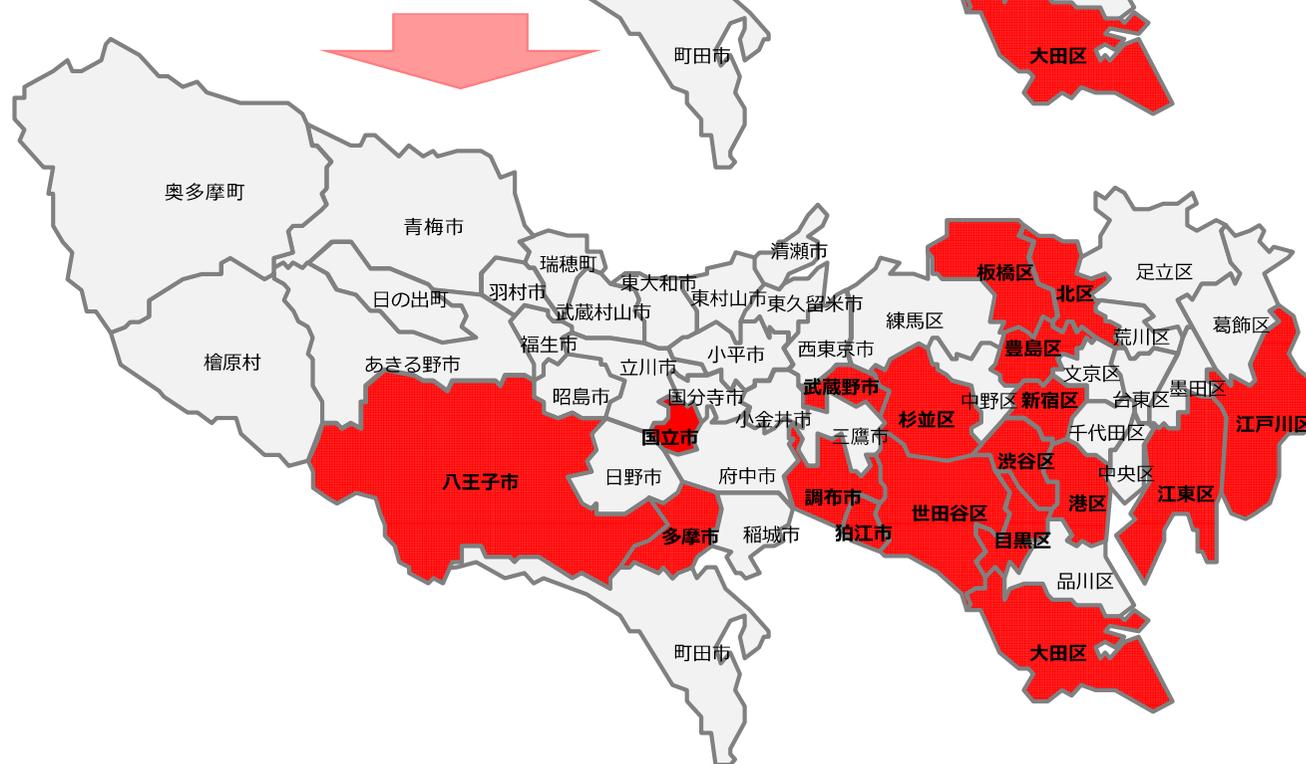
R1.11

策定済み
17自治体



R3.2

策定済み
18自治体



※島しょ除く53自治体を対象

東京都内直轄国道の自転車通行空間整備事例

国道254号 春日町交差点～小日向四丁目付近

位置図



整備形態：普通自転車専用通行帯（自転車レーン）
整備時期：令和2年度

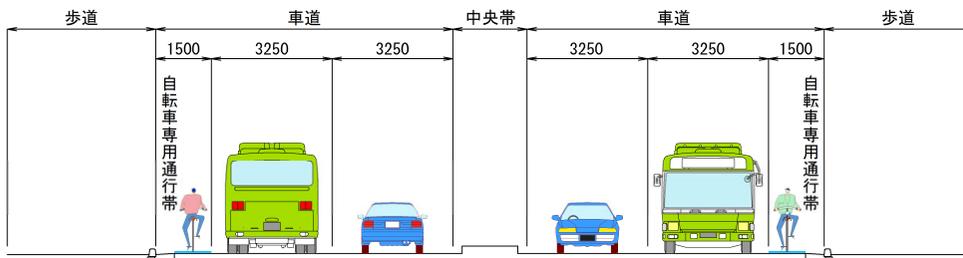
- 歩道幅員が広いいため、歩道上を高速で通行する自転車が見受けられることから、自転車通行空間の整備により、車道へ自転車を誘導。

- 幅広の路肩を活用して、自転車専用通行帯を整備。
- バス専用通行帯との併設整備。



整備状況

【標準横断面図】 (mm)



- 車道を通行する自転車が交差点で2段階右折をするときに安心して待てるように、**右折ポケット**を設置。



※ 車道幅員に余裕がある場合は、自転車専用通行帯となりますが、交差点内や車道幅員上無理な区間については車道混在（矢羽根）です。

東京都内直轄国道の自転車通行空間整備事例

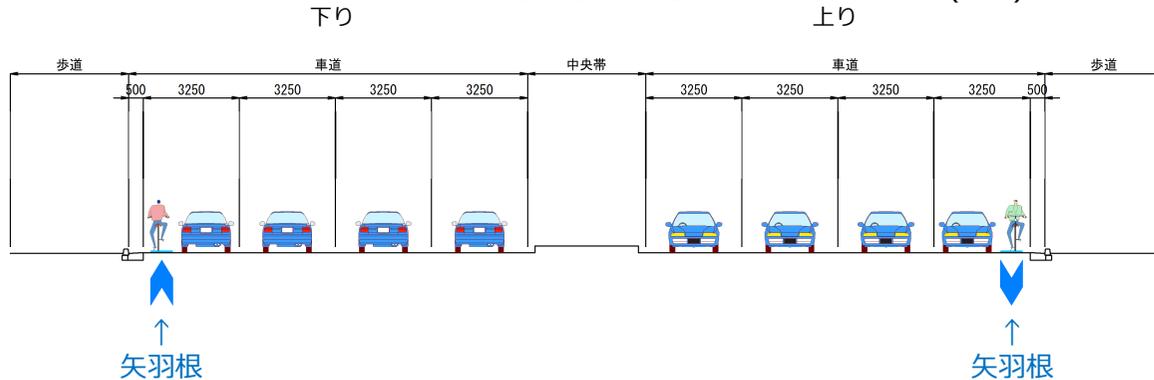
国道20号 大原交差点～鎌倉街道入口交差点

位置図



整備状況

【標準横断面図】 (mm)



整備形態：車道混在
整備時期：令和2年度

・片側4車線道路であり、車道の左側端（第1車線の路肩付近）を通行する自転車が多く見受けられる。

・自転車通行空間として車道混在の矢羽根を整備。
・事故に対する注意喚起を行っている交差点付近にも自転車通行空間整備により、事故の抑制を期待。

