

歩行者や自転車に着目した道路空間の利活用 (道路空間活用WGのとりまとめ)

歩行者空間創出について

◇ 取組の背景 ◇

- 東京が成熟都市としての魅力を高めるためには、さまざまな人が集まるまちの中心部において、快適でゆとりある歩行者空間を創出していくことが重要である。
- 国内各地で歩行者空間創出の取組が進んでいる。東京都においても、例えば大手町、丸の内、有楽町地区では、地区内の道路を時間帯により通行止めとし、歩行者に配慮した空間を創出している。また、新虎通りでは、幅員の広い歩道を活かしてオープンカフェを展開するなど、快適な歩行空間を確保し、新たな賑わいを創出している。

◇ 歩行者空間の創出の取組の歴史 ◇

1970年代～ 歩行者天国の実施

- 北海道旭川市「平和通」で初めての社会実験 (S44)
- 銀座、新宿、池袋、浅草で実施 (S45)
- 北海道旭川市「平和通買物公園」で 恒久的歩行者天国の開設 (S47)
- 神奈川県横浜市「イセザキモール」恒久的歩行者天国の開設 (S53)
- 東京都八王子市「ユーロード」恒久的歩行者天国の開設 (S62)
- 日本橋「仲通り」(H27)

2000年代～ オープンカフェの実施

- 広島市「平和大通り」で公開空地を活用した初のオープンカフェ事業 (H10)
- 国による全国での社会実験実施 (H13～H17)
- 千代田区「丸の内仲通り」公開空地活用 (H16)
- 新宿区「モア4番街」道路占用許可の特例を初めて適用 (H24)
- 港区「新虎通り」(H26)
- 大丸有、新宿副都心、大崎、蒲田等で国家戦略特区による実施 (H27)

社会情勢

- 1960～70年代にかけて、自動車の急増が世界的問題となり、欧米をはじめとして市内中心道路を歩行者専用道路(カー・フリー・ゾーン)とする政策実施
- 日本でも自動車の急増による事故や環境問題への配慮により、道路交通を車優先から歩行者中心の交通への転換が求められる
- 都市の魅力創出、地域振興のための道路空間活用への期待が高まる
 - 「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」の策定 (H17)
 - 都市再生特別措置法の一部改正による「道路占用許可の特例制度」(H23)

◇ 目指すべき歩行者空間のイメージ ◇

構成要素

- 誰もが安全で快適に歩きやすい。
- 人が集い、楽しむ交流の場となる。
- 気軽に休息できる場所が確保されている。
- 迷わず分かりやすく回遊できる。

地区の例

ビジネスパーソンや観光客など
国内外の人が訪れる都心部

家族連れや高齢者などが集まる
ターミナル駅周辺



大手町、丸の内、有楽町地区



新宿 モア四番街



八王子 西放射線ユーロード

◇ 取組の方向性 ◇

- 2020年大会、更にはその先に向けて、さまざまな人が集まる都心部や主要なターミナル駅周辺などまちの中心部において、地元区市等と連携し、成熟社会にふさわしい賑わいのある歩行者空間の拡大を促進していく。

※ 都として目指すべき歩行者空間のイメージや、都の技術的支援の具体的な内容などについては、今後設置する区市と都の連絡会などを通じて、検討の深度化を図る。

(現時点で想定する都の技術的支援の内容)

- 荷捌きの集約化や路上駐車対策について、各地区に共通する課題への対応策についての提案、助言
- 区境を越えて案内サインを整備する場合の調整
- エリマネ団体、都、区などの様々な主体の案内サインが存在する場合の調整 など

具体的な進め方 (1)個々の地区での取組

- 池袋、新宿などでは、地元区市が2020年に向けて出来る項目から検討を行い、都も検討の場に参加し、各地区の取組に即して他地区の取組の現状や課題などの情報提供、改善策の提案などの助言、必要な調整への関与などの技術的支援を行う。

歩行者空間創出における検討項目(例)

歩行者空間計画

- 荷さばき集約化の検討
- 路上駐車削減の検討
- 車両の流入抑制に向けた交通量予測
- 道路管理者等との調整
- 駐車場整備計画の策定 など

サインの整備

- サインの配置計画
- 配置の連続性や情報の整合性に留意
- 様々な案内サインが存在する場合の調整
〔産労局の観光案内サインや誘導サイン〕
〔区やエリマネ団体独自のサイン〕 など

空間整備

- 路面のカラー舗装
- 段差解消、歩道の横断勾配改善
- 車止め、ハンプ、シケイン など

にぎわいの創出

- オープンカフェの実施
- マルシェ、イベント等の実施 など

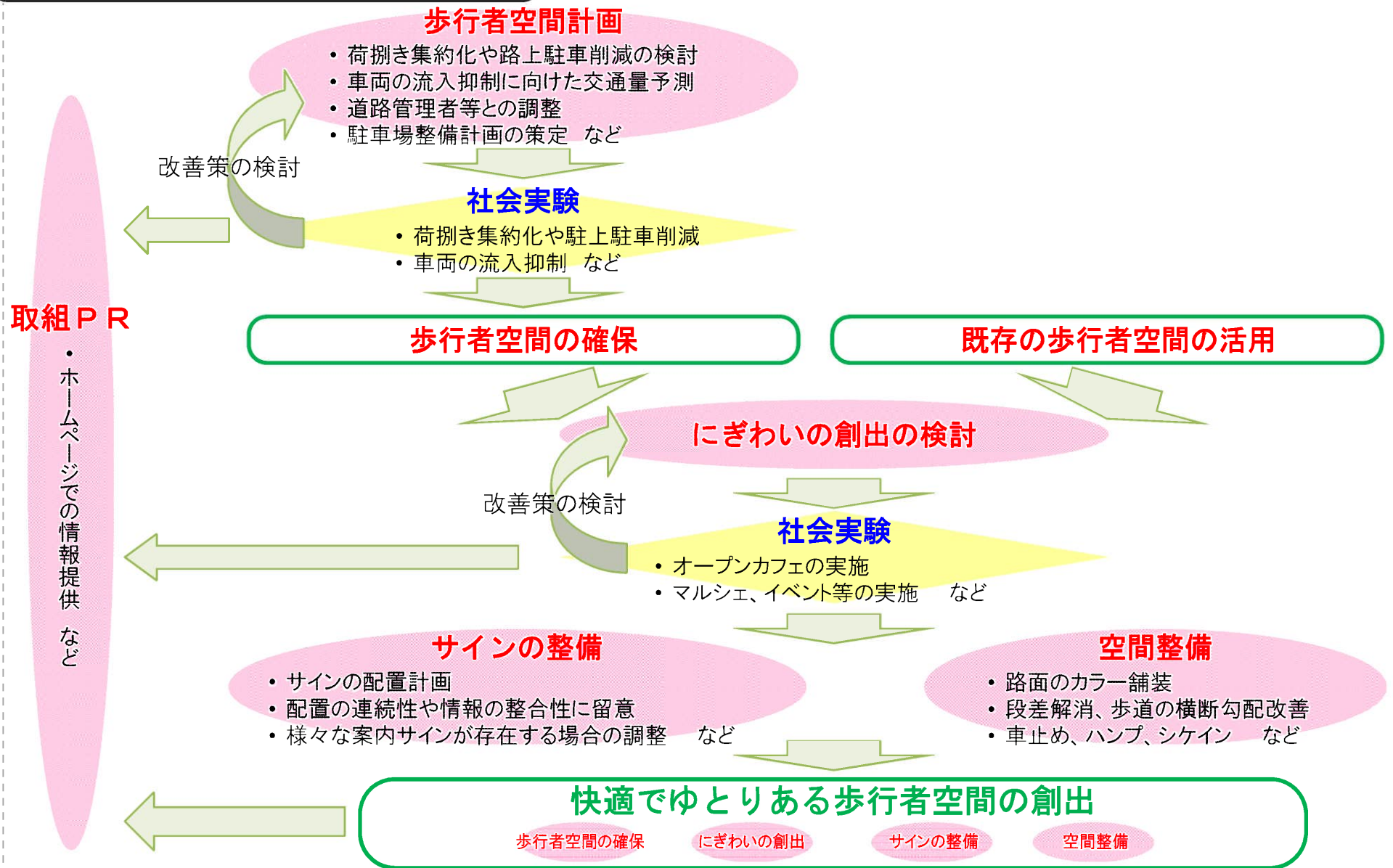
取組PR

- ホームページでの情報提供 など

地元商店街や
エリマネ団体との連携

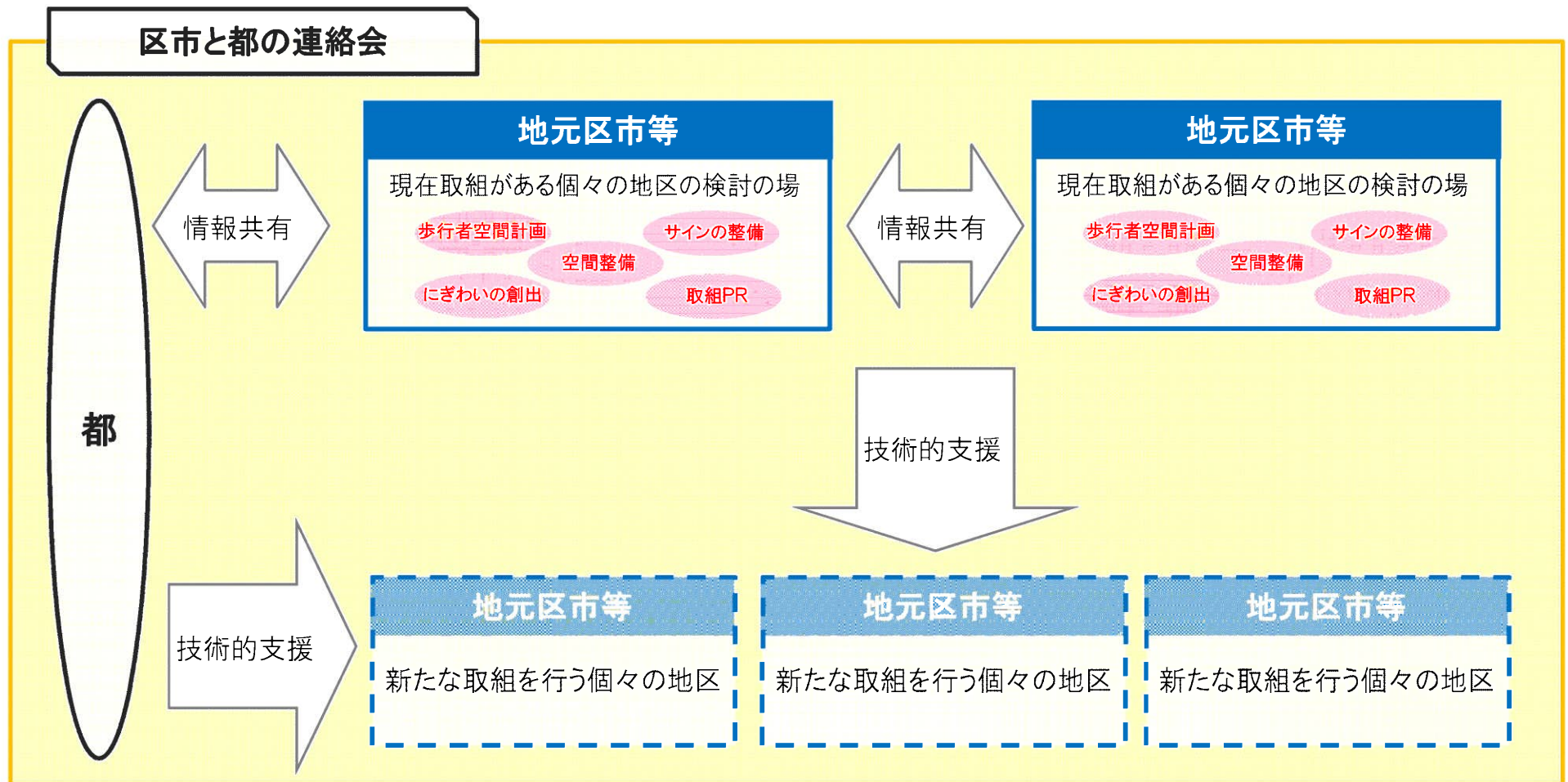
都の技術的支援

歩行者空間創出における検討フロー(例)



(2) 取組の拡大

- 区市と都の連絡会を設置し、この会を通じて、取組開始にあたって必要となる他地区の情報を提供することなどにより、現在取組が無い区市に対して、都が技術的支援を行い、取組の拡大を図る。

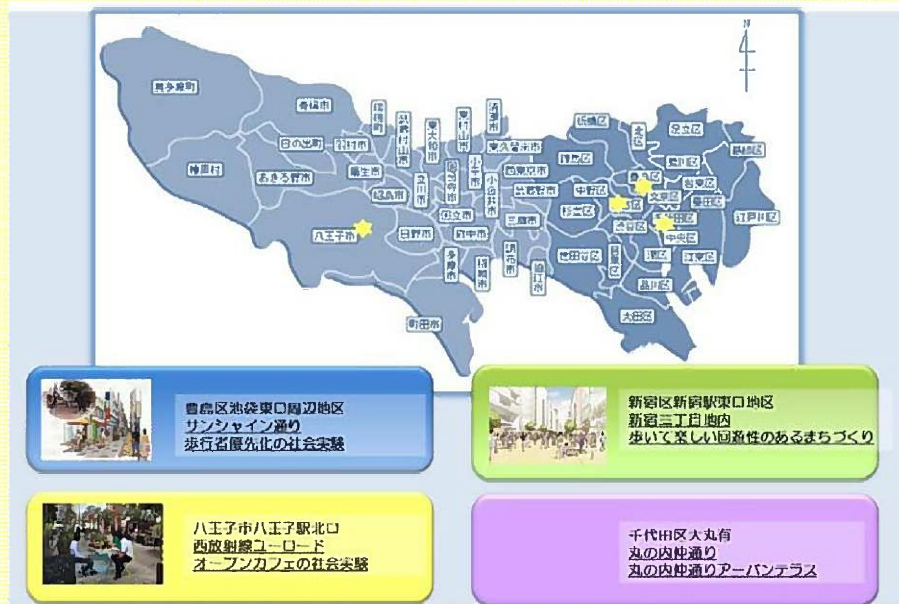


(3) 地区間連携による共同PR

- 都は、歩行者空間創出に取り組む民間団体などとの連携による共同PRを行う。

都による民間団体などとの連携

- 各イベント（丸の内仲通り、日本橋仲通り、新虎通りなど）や、各地区の取組（社会実験など）を都市整備局HPに掲載する。
- 打ち水などの各イベントを同時期に開催するための調整や、それらをウォークイベントのルートに組み入れることへの働きかけなど、イベントと連携したPRを行う。



ホームページのイメージ



打ち水イベントの例

(出典:ECOZZERIA(大丸有サステナブルポータル)HP)



打ち水イベントの例

(出典:打ち水大作戦2016HP)



ウォークイベントの例(出典:TOKYOウォークHP)

自転車施策について

◇ 取組の背景・概要 ◇

- 自転車は、健康の維持や増進にもなる身近な交通手段であり、環境に優しく、誰もが使いやすい交通体系を構築するため、一層活用することが重要である。
- 現在、ルール・マナーの向上や自転車走行空間のネットワーク化、自転車シェアリングの活用などに取り組んでいる。
- 2020年大会に向けて、関係者間で連携しながら、これらの施策を総合的に推進し、東京にふさわしい自転車利用環境を充実させていく。

◇ 各施策の内容 ◇

◎ 関係者間が連携して施策を推進するため、各自転車施策を整理する。

1. 自転車利用のルール・マナーの周知徹底

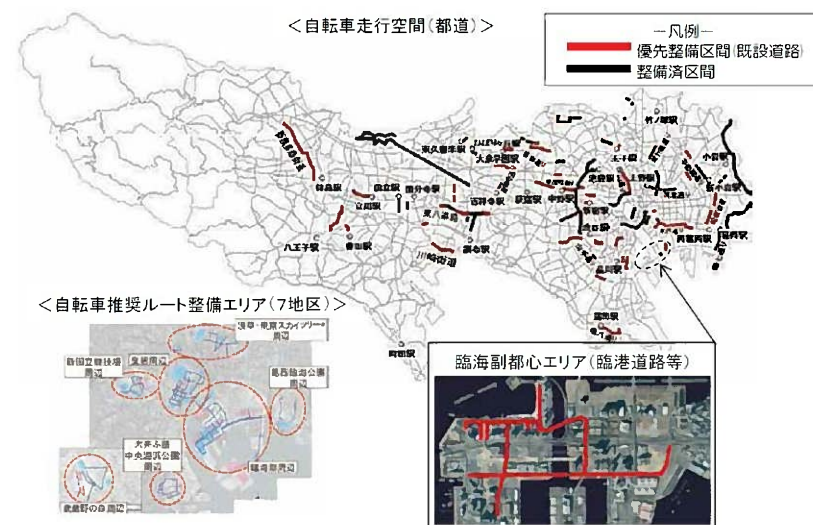
- 自転車の安全利用や放置削減に向けて、都による啓発活動に加え、自転車小売業者など事業者を含めた多様な主体による取組を促進し、利用者のルールやマナーを向上させ、自転車の安全で適正な利用を推進する。

2. 自転車利用者の安全確保

- 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。

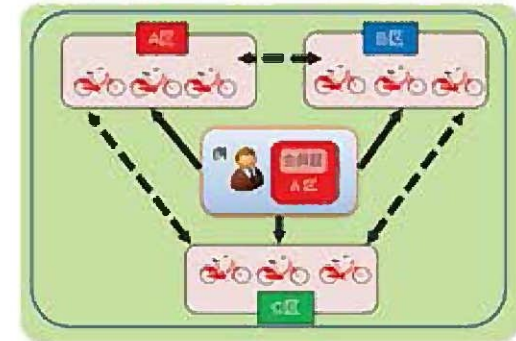
3. 自転車走行空間の整備

- 「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。



4. 自転車シェアリング

- 区市が取り組む自転車シェアリングについて、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。



区境を越えてもスムーズな利用ができる仕組み

- 鉄道との乗り換えが円滑な駅前（道路など）でのステーションの拡大や、交通事業者の協力を得て広告掲出によるPRを実施するなど、公共交通機関との連携を強化し、公共交通の端末交通としての利用を促進する。

◇ 各施策の取組内容、成果、目標 ◇

※1：平成26年末時点のデータ
 ※2：平成27年末時点のデータ
 ※3：平成28年末時点のデータ

取組内容	これまでの成果			2020年に向けた目標
	項目	平成26年度末	平成28年度末(見込み)	
1. 自転車利用のルール・マナーの周知徹底 (1) 平成28年4月「自転車安全利用推進計画」を改定 ・ 自転車利用のルール・マナーの普及啓発 ・ 放置自転車対策 (2) 平成29年2月 改正「自転車安全利用条例」が施行	事故件数	12,666件 ^{※1}	10,417件 ^{※3}	8,000件以下
	死者数	38人 ^{※1}	36人 ^{※3}	20人以下
	放置台数	38,557台 ^{※1}	33,830台 ^{※2}	20,000台以下
2. 自転車利用者の安全確保 (1) 鉄道駅周辺において、自転車ナビマーク等の設置による自転車ネットワーク路線の整備 ・ 区市道から幹線道路(国道・都道)に拡大	整備地区数	15地区	48地区	100地区で完了
3. 自転車利用の安全性や快適性を確保する自転車走行空間の整備 (1) 平成24年10月「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定 ・ 自転車交通量が多く事故の危険性が高い区間などで整備 (2) 平成27年4月「自転車推奨ルート」の設定 ・ 国道・都道・区市道等の自転車走行空間を連続させネットワーク化 ・ 東京2020大会会場などの周辺7地区でルートを設定 (3) 都内全域でのネットワーク化に取り組む	自転車走行空間の整備	137km	175km	264km整備完了
	自転車推奨ルートの整備	—	71km	
4. 区と連携した自転車シェアリングの普及 (1) 平成28年2月「広域的な自転車シェアリング」の広域相互利用開始 ・ 江東区、千代田区、港区、中央区の4区で開始	広域的な自転車シェアリング実施地区	3区(各区で実施) (江東、千代田、港)	6区 (広域相互利用) (江東、千代田、港、中央、新宿、文京)	エリア拡大
① ステーション拡大に向けて道路・公開空地等の活用 ・ 鉄道との乗り換えが円滑な駅前(道路等) ・ 海上バス乗り場付近(海上公園等) ・ 利用者のニーズにあった場所(公開空地等) ② 事業の持続性を担保するため、ステーションの利用案内看板を利用した屋外広告物の掲出 ・ 平成28年3月 広告物審議会特例小委員会の承認を受けて、利用案内板の裏面に第三者広告の表示が可能へ ③ 認知度向上・公共交通機関との連携強化するため、交通事業者との連携 ・ 平成27年度交通局や民間の交通事業者の協力を得て広告掲出等のPRを実施 ④ 自転車シェアリングにおけるルール・マナーの普及啓発 ・ 各区及び運営事業者、青少年・治安対策本部と連携し、「自転車シェアリングの安全で快適な利用案内」の作成				取組の更なる展開

◇ 自転車活用推進法 ◇

- 「自転車活用推進法」が平成28年12月16日公布された。今後施行の上、国は「自転車活用推進計画」を策定する予定である。
- 都は「自転車活用推進計画」を勘案し、区域の実情に応じた「東京都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。(第十条)
- 今後、政府が定める「自転車活用推進計画」の動向を踏まえ、都としても適切に対応していく。