

平成 27 年 3 月 決定  
平成 31 年 2 月 改定  
令和 3 年 5 月 改定  
令和 4 年 10 月 改定

# 港湾局自転車通行空間整備計画

2022 年（令和 4 年）10 月

東京都港湾局

# 主な改定点

- 平成 31 年 2 月 自転車通行部分の舗装をインターロッキングからアスファルト舗装に変更
- 令和 3 年 5 月 整備状況等を踏まえた更新
- 令和 4 年 10 月 整備対象路線の追加

# 目次

1	整備の目的	
	(1) 背景	・・・ 1
	(2) 整備の目的	・・・ 1
2	整備方針	
	(1) 整備対象エリア	・・・ 2
	(2) 整備対象路線	・・・ 2
	(3) 整備形態の選定	・・・ 3
	(4) 整備形態の整備事例	・・・ 4
	(5) 自転車通行空間の整備の工夫	・・・ 5
3	海上公園のサイクリングルート	・・・ 6
4	整備計画	
	(1) 全体計画	・・・ 7
	(2) 2020年(オリンピック・パラリンピック開催前)までの完成路線	・・・ 8
	(3) 2030年度までに完成させる路線	・・・ 9
5	舗装及び標識・路面標示	
	(1) 自転車道の標識	・・・ 10
	(2) 自転車レーン(普通自転車専用通行帯)の路面標示	・・・ 10
	(3) 自転車通行部分の舗装	・・・ 10
	(4) 通行案内標識・路面標示シート等の設置	・・・ 11
6	その他計画に関連する取組	
	(1) 安全確保に向けた交通管理者との連携	・・・ 12
	(2) 交通ルールの遵守とマナーの向上	・・・ 12
	(3) 国や区などとの連携によるネットワーク化	・・・ 12
	(4) 自転車シェアリングとの連携	・・・ 12
	(5) 海上バス事業者との連携	・・・ 12
	(6) 用地活用の連携	・・・ 12
	(7) 無電柱化と合わせた整備の推進	・・・ 12
	(8) 街路樹との共存	・・・ 12
	(9) 関連計画との連携	・・・ 13

# 1 整備の目的

## (1) 背景

### 《臨海部の特性》

東京臨海部は、首都圏4,000万人の生活と経済活動を支える東京港を擁し、一大物流拠点として重要な役割を果たしているほか、都市開発や多くの海上公園の整備等により、産業基盤としての機能、生活基盤としての機能及びレクリエーションの場としての機能などを果たしている。

特に、臨海副都心については、MICE・国際観光拠点化の推進や個性豊かなウォーターフロントの都市景観の形成など、魅力向上に繋がる様々な取組を実施している。

さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の多くの競技会場が臨海部に整備され、大会を契機とした更なる発展に向けた取組も推進している。

また、臨海部には、臨海副都心を中心に国内外から多くの人々が訪れており、コロナ禍に伴う外出自粛等の影響はあるものの、今後も来訪者は増加すると予想されている。

### 《自転車を取り巻く状況》

都内の自転車保有台数は約770万台(2021年度 一般財団法人自転車産業振興協会)で、都道府県の中で最も多い。また、近年、環境にも優しく健康の増進にも繋がる交通手段として、自転車の利用が拡大しているさらに、新型コロナウイルス感染症を契機として、自転車は「密閉、密集、密接」の3密を避ける新しい日常に対応する有効な交通手段として注目されている。

複数の区市をまたぐ自転車シェアリングの広域利用の取組が広がり、臨海部においてもサイクルポートの設置数が増加するなど、自転車シェアリングの利用が進んでいる。

こうした状況の中、臨海部においても、歩行者の安全性確保を前提として、自転車が安全で快適に通行できる自転車通行空間の整備が求められている。

なお、東京港を擁する臨海部においては、首都圏を支える重要な物流道路も多く存在することから、歩行者や自転車の安全性を確保するとともに、物流機能を阻害しないよう十分配慮していくことが必要である。

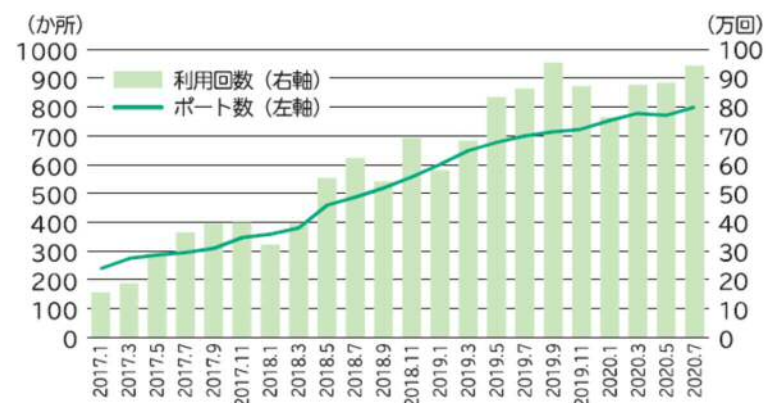
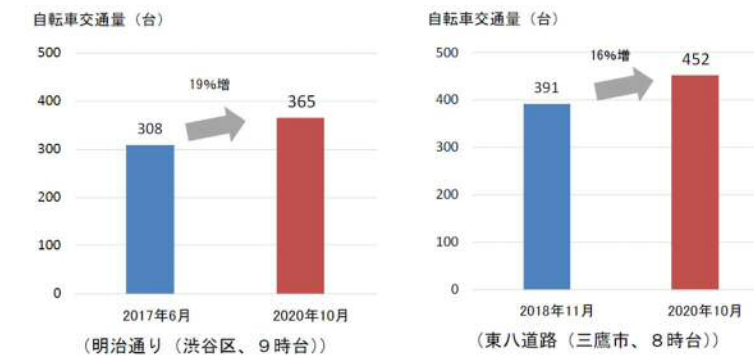


図1 ドコモ広域相互利用区域における利用回数及びサイクルポート数

出典：東京都環境基本計画 2022年9月

(参考) 新型コロナウイルス感染症拡大前後の自転車交通量の変化



出典：東京都自転車通行空間整備推進計画 2021年5月

## (2) 整備の目的

以下に示す『目標とする将来像』の実現に向け、自転車通行空間の整備を推進していく。

### 自転車通行空間の整備

#### 目標とする将来像

- 自転車を利用して、都心部等から臨海部を訪れることができる。
- 誰もが安全かつ快適に自転車を利用して臨海副都心内を移動することができる。
- 自転車そのものが観光資源としても活用され、国内外から訪れる多くの人々が、東京港のダイナミックな景観やレジャーを楽しむことができる。

## 2 整備方針

### (1) 整備対象エリア

自転車通行空間の整備対象エリアは、臨海副都心を中心とし、全ての港湾局管理の道路を包含するとともに主要な海上公園やオリンピック・パラリンピック開催時の主な競技会場を含む範囲とする。

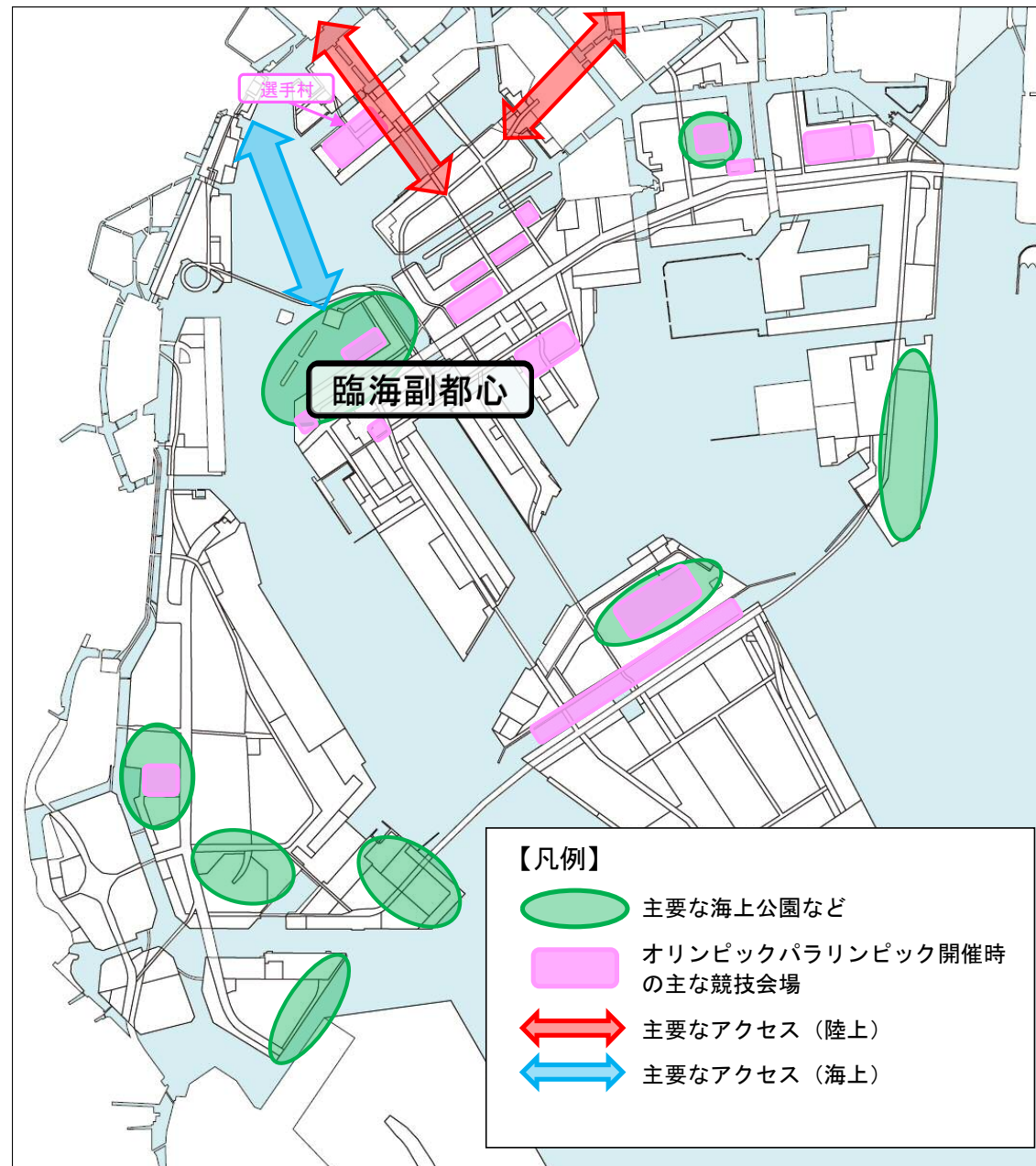


図2 自転車通行空間整備対象エリア

### (2) 整備対象路線

自転車通行空間の整備対象路線は、港湾局管理の道路のうち、これまで整備を進めてきた多くの都民や観光客が集まる臨海副都心内の道路や、オリンピック・パラリンピック競技会場及び主要な海上公園などの周辺道路に加え、既存の自転車通行空間と公園等をつなぐ道路や自転車通行空間の連続性を確保できる道路とする。

#### 【当初計画における選定の基本的な考え方】

- 臨海副都心内の全ての道路 ※1
- オリンピック・パラリンピック競技会場及び主要な海上公園をつなぐ主な道路
- 他の道路管理者との連携により自転車通行空間の連続性が確保できる道路

※1 沿道に集客施設などが立地していない一部の道路を除く

#### 【追加整備路線の選定の基本的な考え方】

- 既存の自転車通行空間と公園等をつなぐ道路
- 自転車通行空間の連続性を確保できる道路

なお、大型物流車両（コンテナ車）の通行が特に多いコンテナ埠頭背後の道路等については、安全性及び物流機能への影響を考慮し、整備対象路線としない。

整備対象路線及び整備対象外路線以外については、検討路線とし、今後、周辺開発状況等に応じて整備を検討していく。

また、東京ゲートブリッジ及び東京港海の森トンネルについては、自転車の通行方法（降車して通行可能とするなど）に関する管理・運営方針について、関係者との協議を含め、検討を進めている。

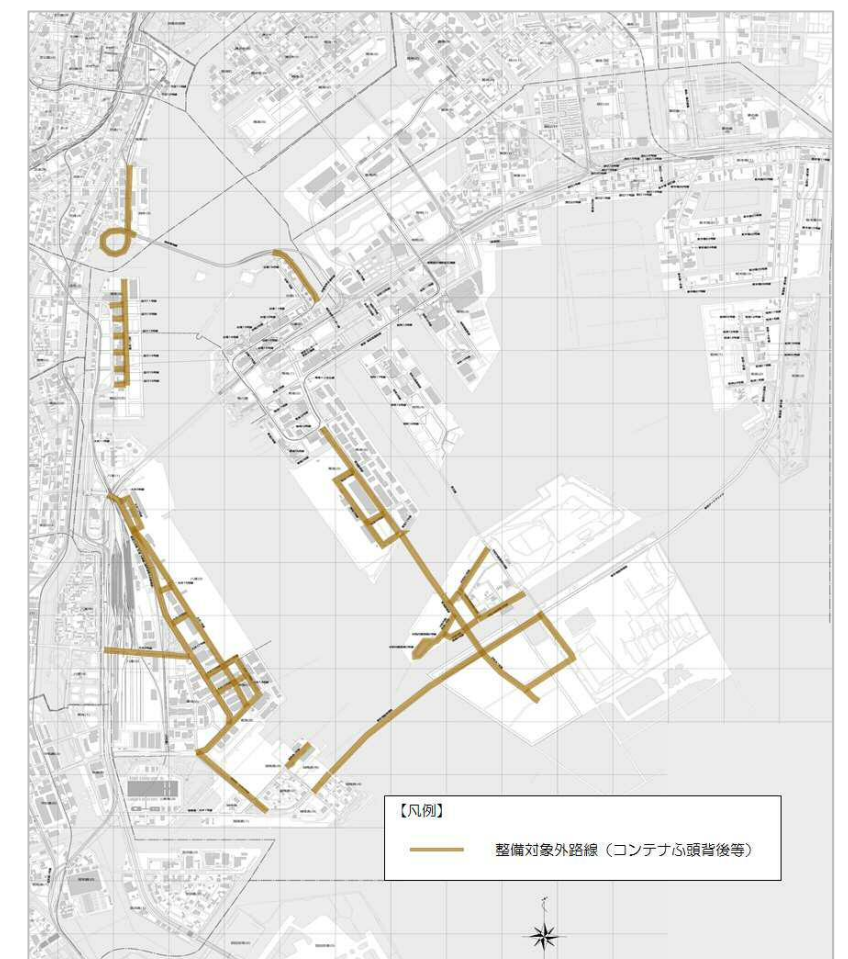


図3 自転車通行空間整備対象外路線

### (3) 整備形態の選定

自転車通行空間は、交通安全の観点から、歩行者、自転車、自動車を構造的に分離することが望ましい。しかし、既設道路には、十分な幅員が確保できず構造的に分離することが困難な道路もある。また、港湾局が管理する道路は、臨港道路のように、物流車両（大型車両）が多く走行するなどの特殊な利用特性を持つ道路も存在する。このため、道路の構造や利用状況など、臨海部の道路事情に応じて整備形態を選定していく。

なお、道路の新設や拡幅を行う際には、道路の計画幅員や将来的な道路の利用状況等を勘案し、自転車通行空間の整備も含めた検討を行っていく。

図4に「道路の構造」及び「道路の利用状況」の要素を用いて整備形態を選定するための考え方を示す。

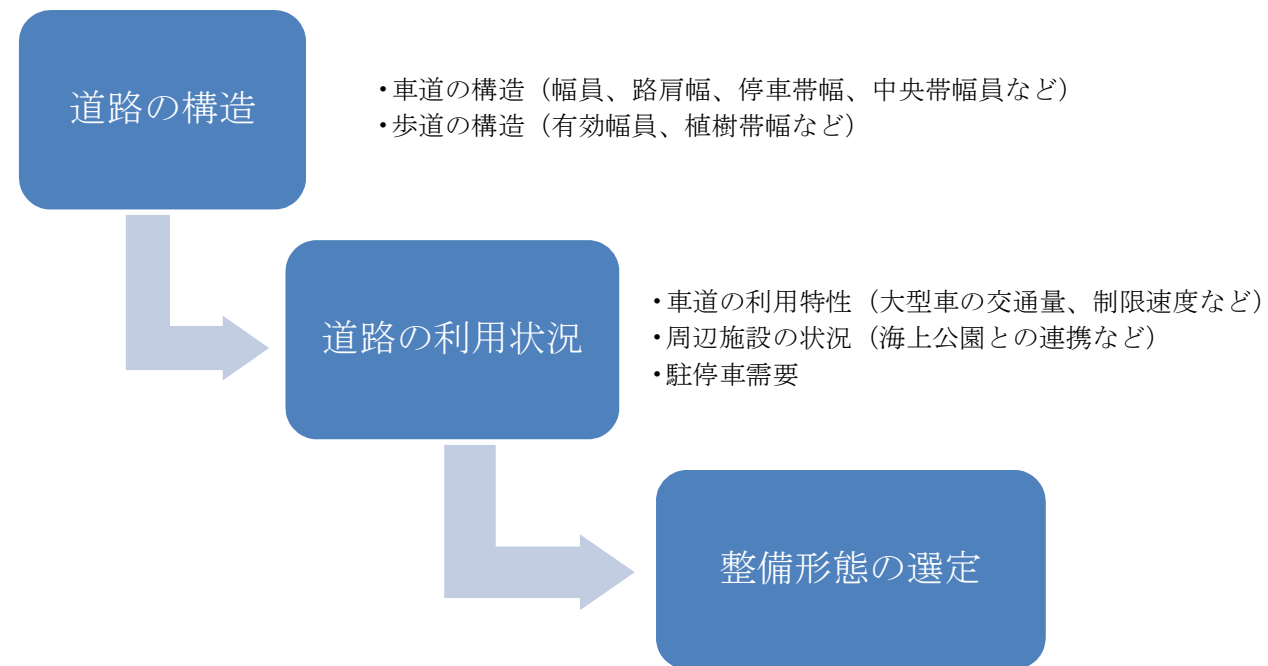


図4 自転車通行空間の整備形態の選定に関する基本的な考え方

「道路の構造」及び「道路の利用状況」を基に、図5に示すフローを基本として整備形態の選定を行い、交通管理者等との協議により最終的な決定を行う。

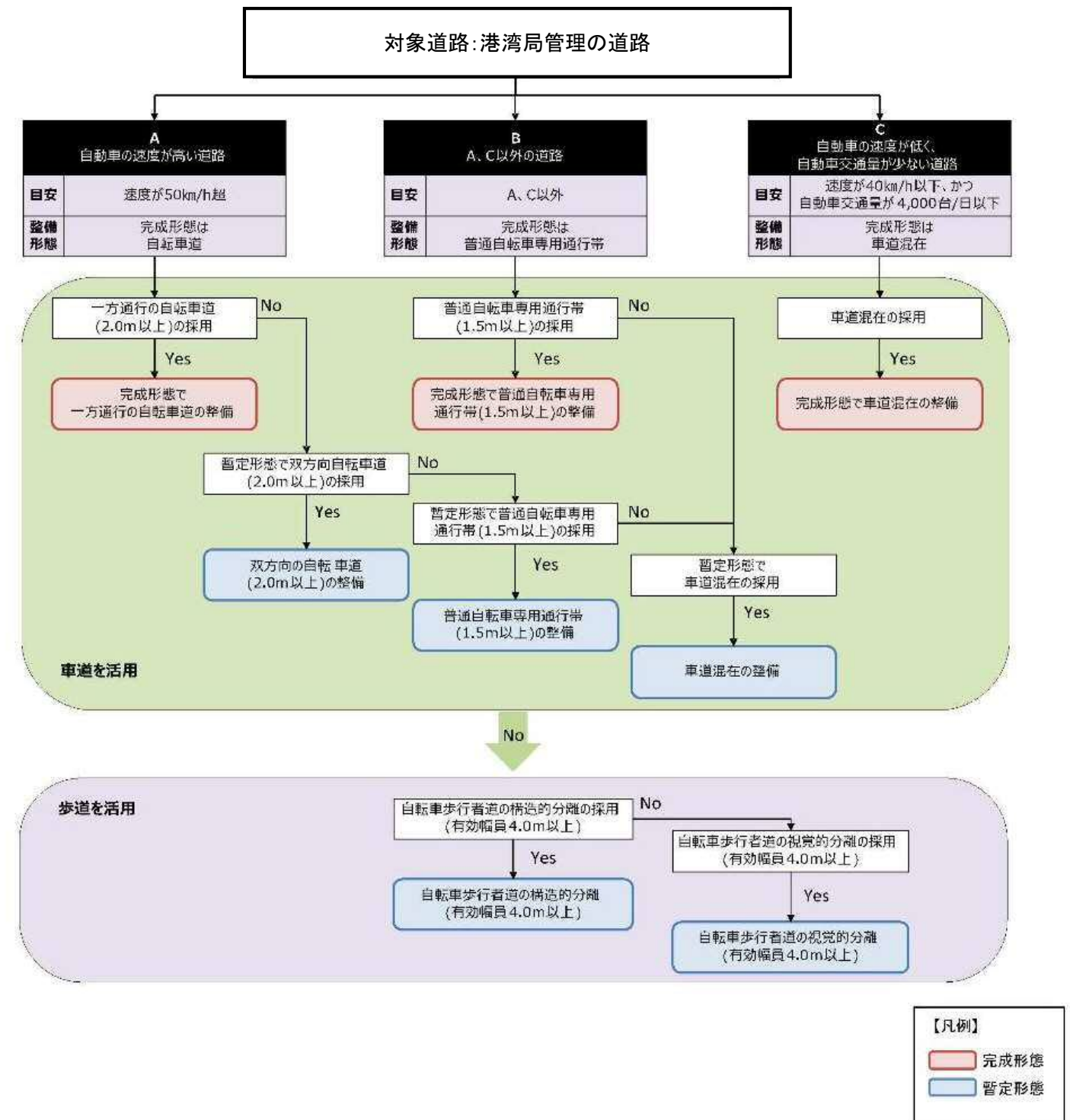


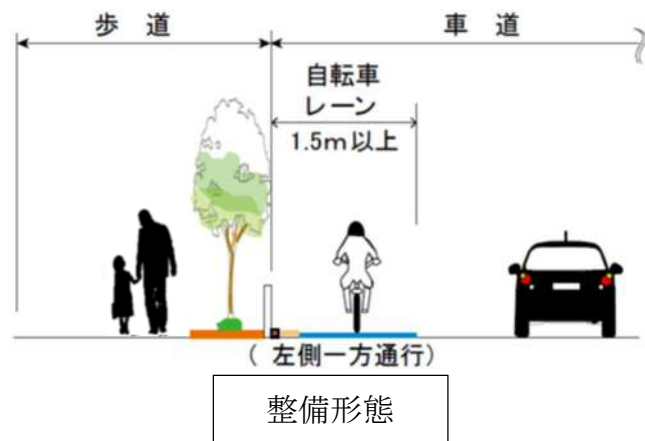
図5 自転車通行空間の整備形態の選定フロー

(4) 整備形態の整備事例

整備形態の整備事例を以下に示す。

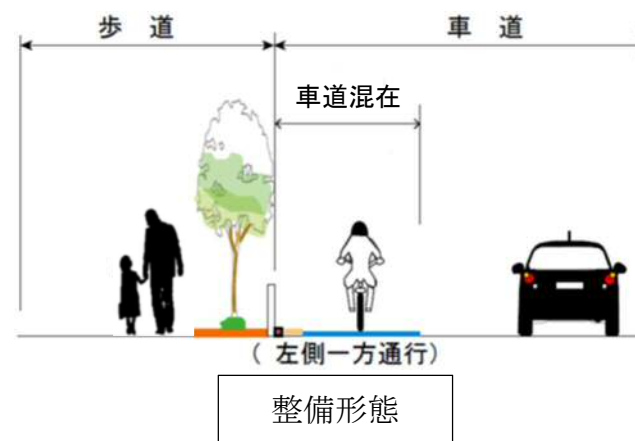
車道を活用した整備

普通自転車専用通行帯（自転車レーン）



東京都港区 台場15号線（港湾局管理道路）

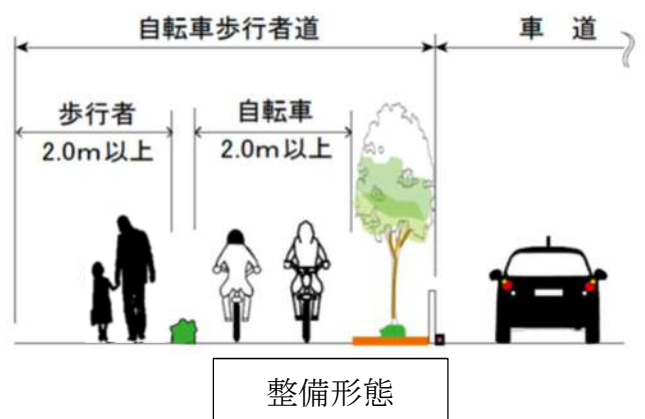
車道混在（自転車ナビマーク・ナビライン）



東京都港区 台場1号線（港湾局管理道路）

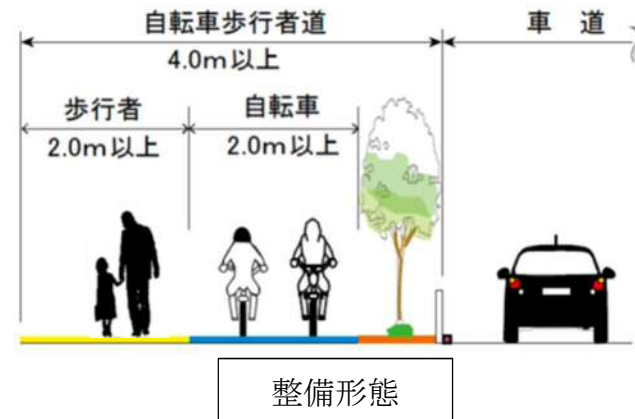
歩道を活用した整備

自転車歩行者道（構造的分離）



東京都江東区 青海縦貫線（港湾局管理道路）

自転車歩行者道（視覚的分離）



東京都江東区 青海・有明南連絡線（港湾局管理道路）

(5) 自転車通行空間の整備の工夫

自転車通行空間の整備に当たっては、限られた道路幅員の中で、歩行者、自転車、自動車の交通量や沿道の状況等を踏まえて、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進める。

また、限られた道路幅員の中で自転車通行空間を確保し、安全性や快適性を向上させるために、海上公園と一体となった空間整備や交差点部での二段階右折時に自転車が待機するためのポケットの設置などを行っていく。

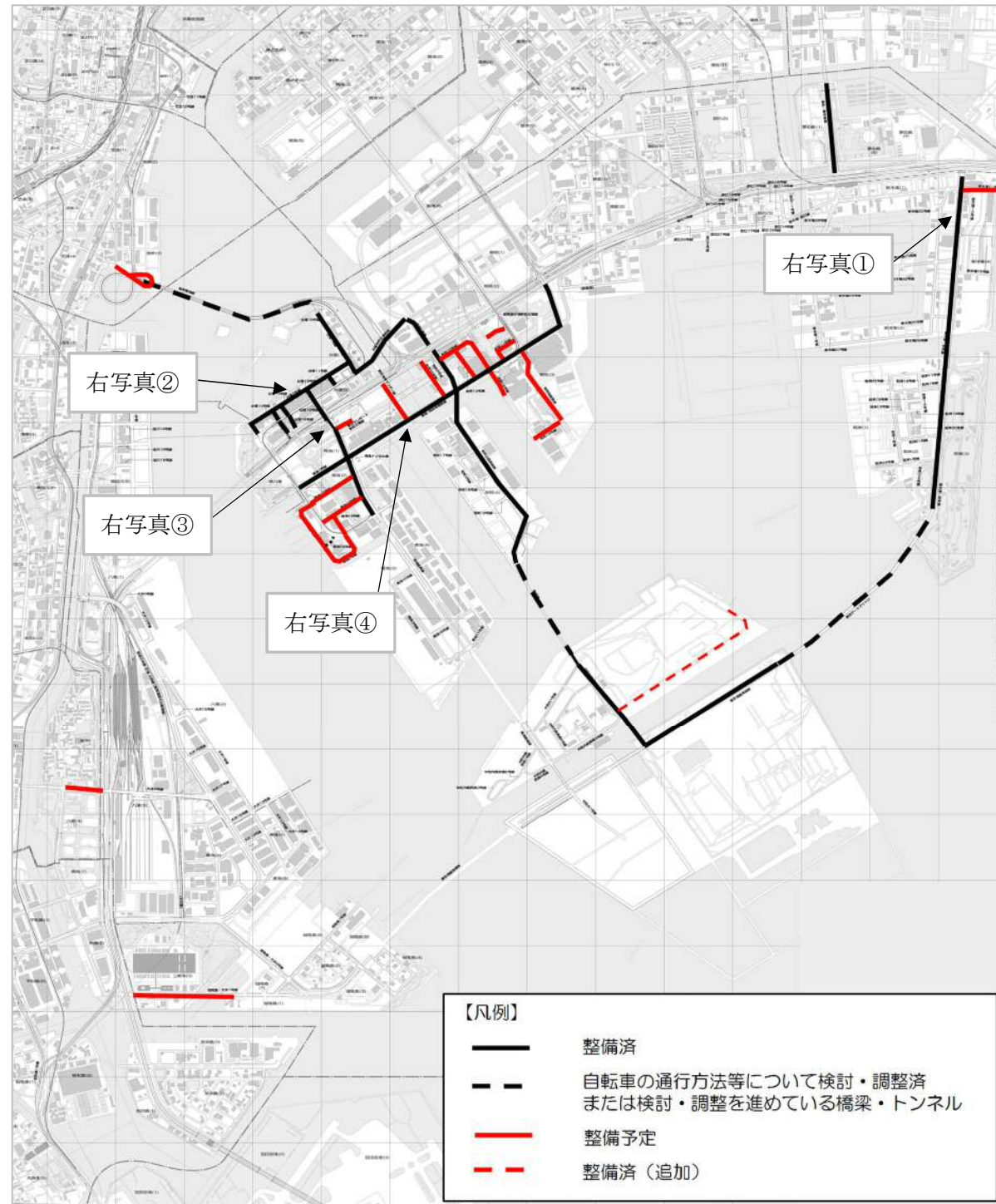
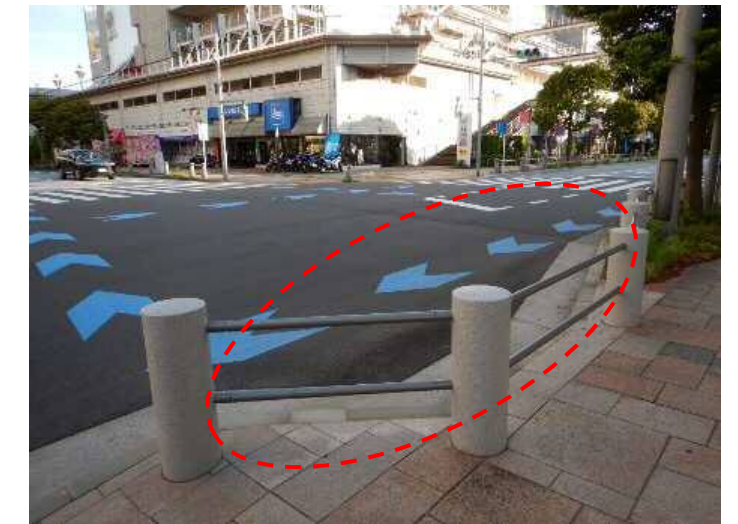


図6 港湾局自転車通行空間 整備箇所



①海上公園との一体整備  
新木場・若洲線（江東区）



②二段階右折ポケットの設置  
台場2号線（港区）



③整備形態が変化する箇所における看板設置  
青海縦貫線（江東区）



④橋梁上の空間整備  
青海・有明南連絡線（江東区）

### 3 海上公園のサイクリングルート

海上公園は従来から園路における自転車利用が可能であるが、海の魅力を体感しながら安全かつ快適にサイクリングを楽しめるようサイクリングルートの整備に取り組む。

具体的には、公園外の道路の自転車通行空間との連続性の確保や、園内における歩行者との共存を念頭に、必要な幅員を確保した舗装、休憩スポットやビュースポットの設定、あるいは、わかりやすいサイン等の整備などを進めていく。

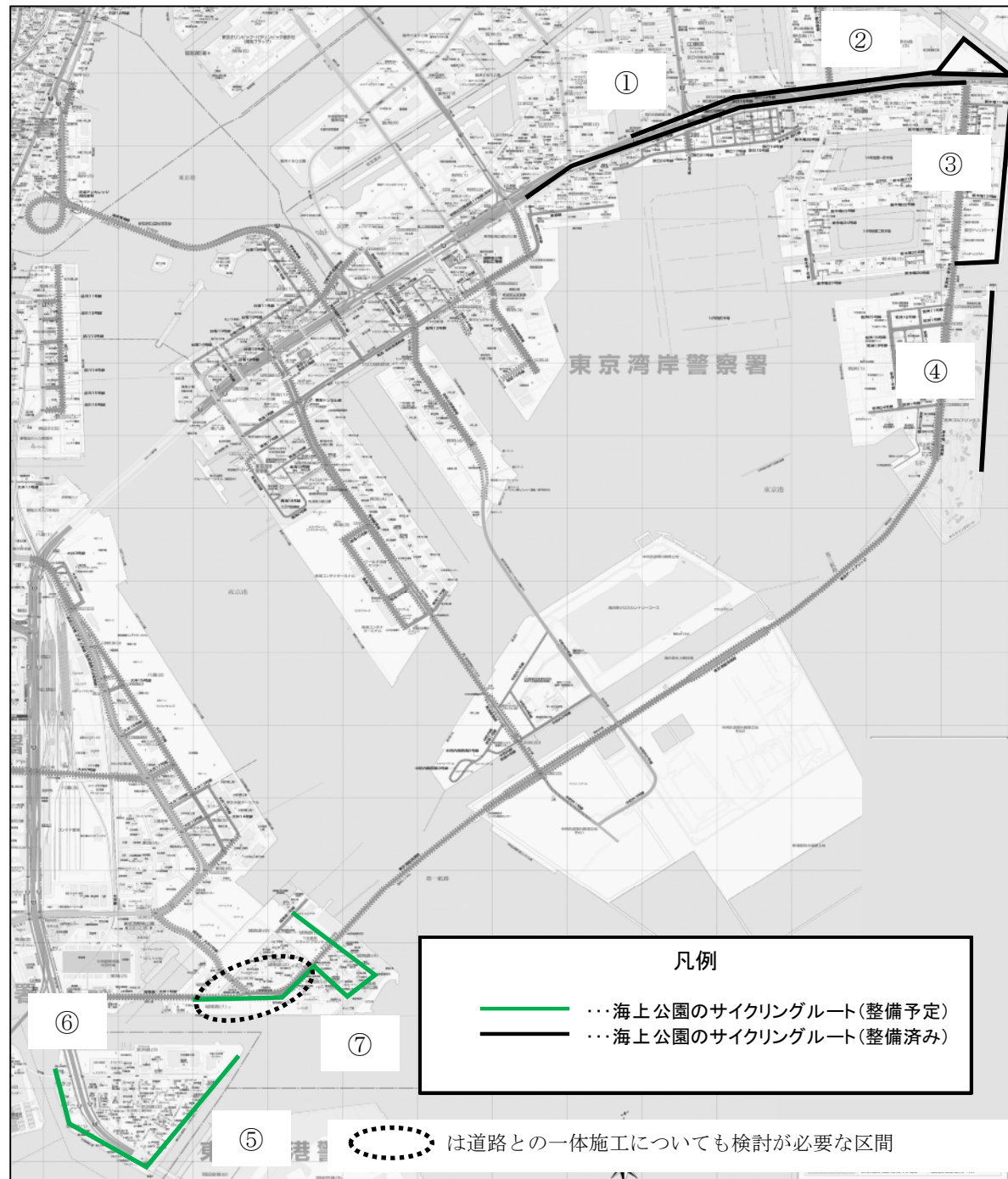


図7 海上公園のサイクリングルート整備箇所

東部地区の①辰巳の森緑道公園、②夢の島緑道公園、③新木場緑道公園、④若洲海浜公園に整備を行った。

南部地区の⑤京浜島つばさ公園、⑥京浜島緑道公園、⑦城南島海浜公園等は順次整備を進めていく。



海沿いの樹林広場に新設された  
快適な休憩施設  
(③新木場緑道公園)



東京ヘリポートを望むビュースポットに新  
設された休憩施設  
(③新木場緑道公園)

サイクリングの楽しさを演出する  
デザインの注意サイン  
(②夢の島緑道公園)



# 4 整備計画

## (1) 全体計画

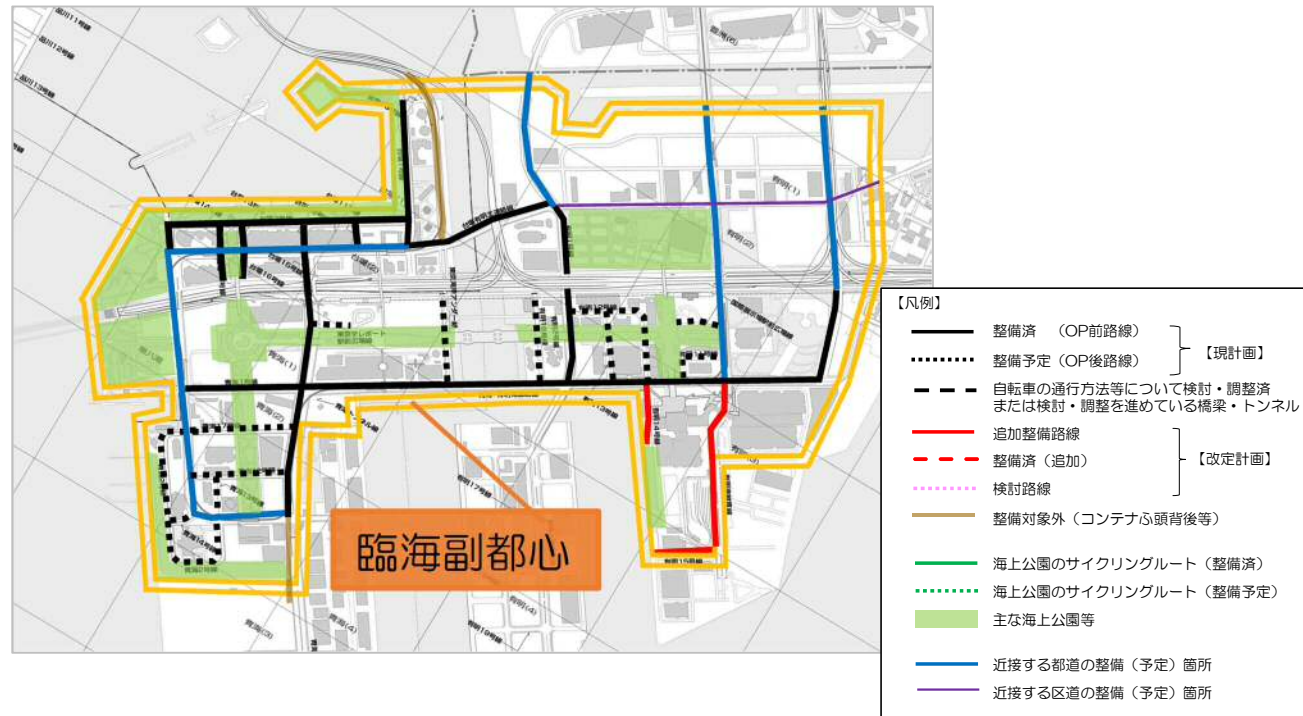


図8 自転車通行空間整備対象路線《臨海副都心》

表1 自転車通行空間整備計画

	2020年OPまでに完成	OP終了後 ～2030年度までに完成		計
		当初計画	追加	
臨海副都心内	15.2km	10.5km	2.9km	28.6km
臨海副都心外	16.7km	2.1km	3.3km	22.1km
計	31.9km	12.6km	6.2km	50.7km

※1 レインボーブリッジ及び中防内6号線は、本計画延長に含んでいない。

表2 海上公園のサイクリングルート整備計画 (施設延長)

	2020年OPまでに完成	OP終了後 ～2024年度までに完成	計
サイクリングルート	7.5km	4.0km	11.5km

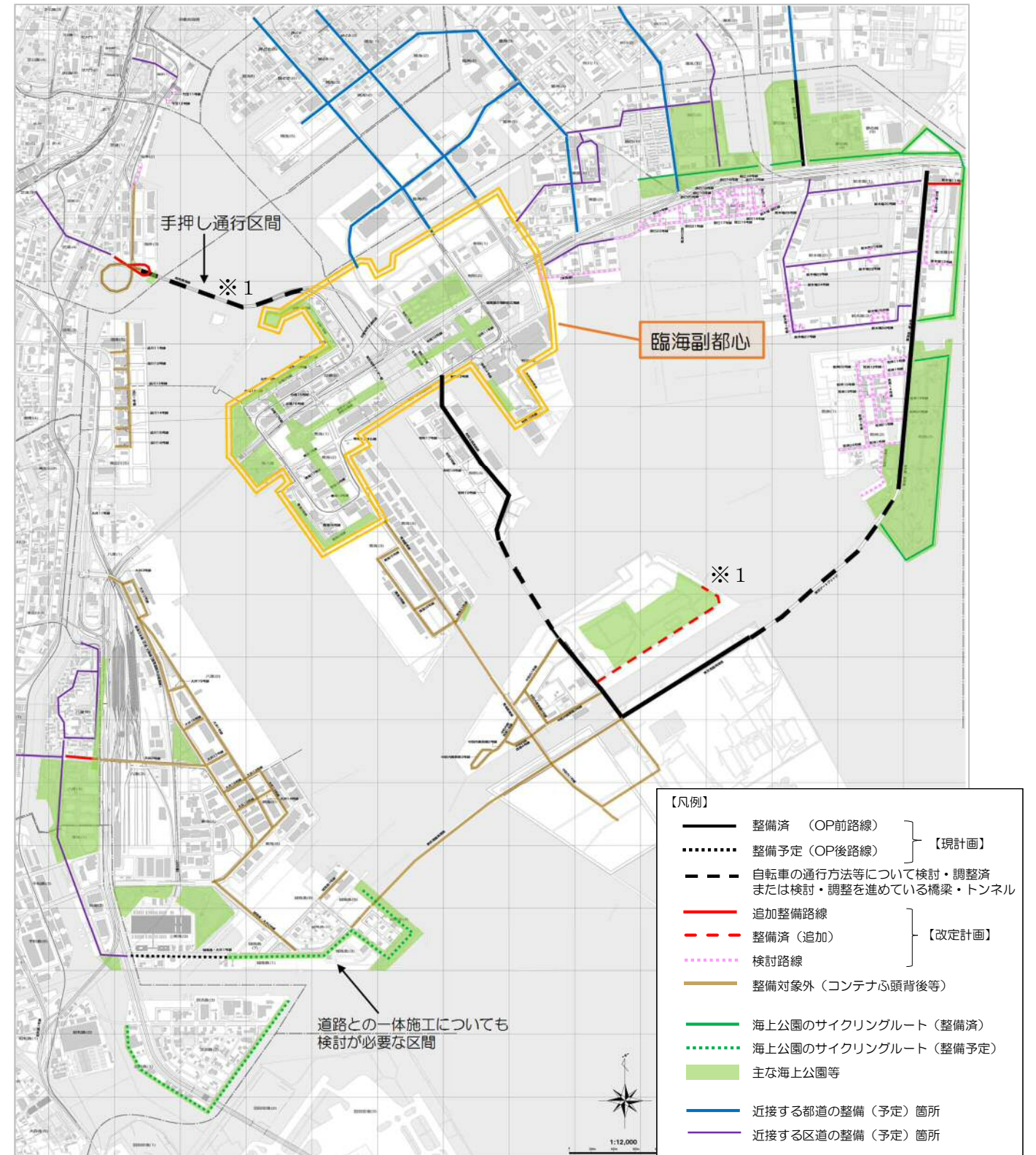


図9 自転車通行空間整備対象路線《臨海副都心外》

※2 整備対象路線は、交通管理者協議等により変更されることがある。

(2) 2020年(オリンピック・パラリンピック開催前)までの完成路線

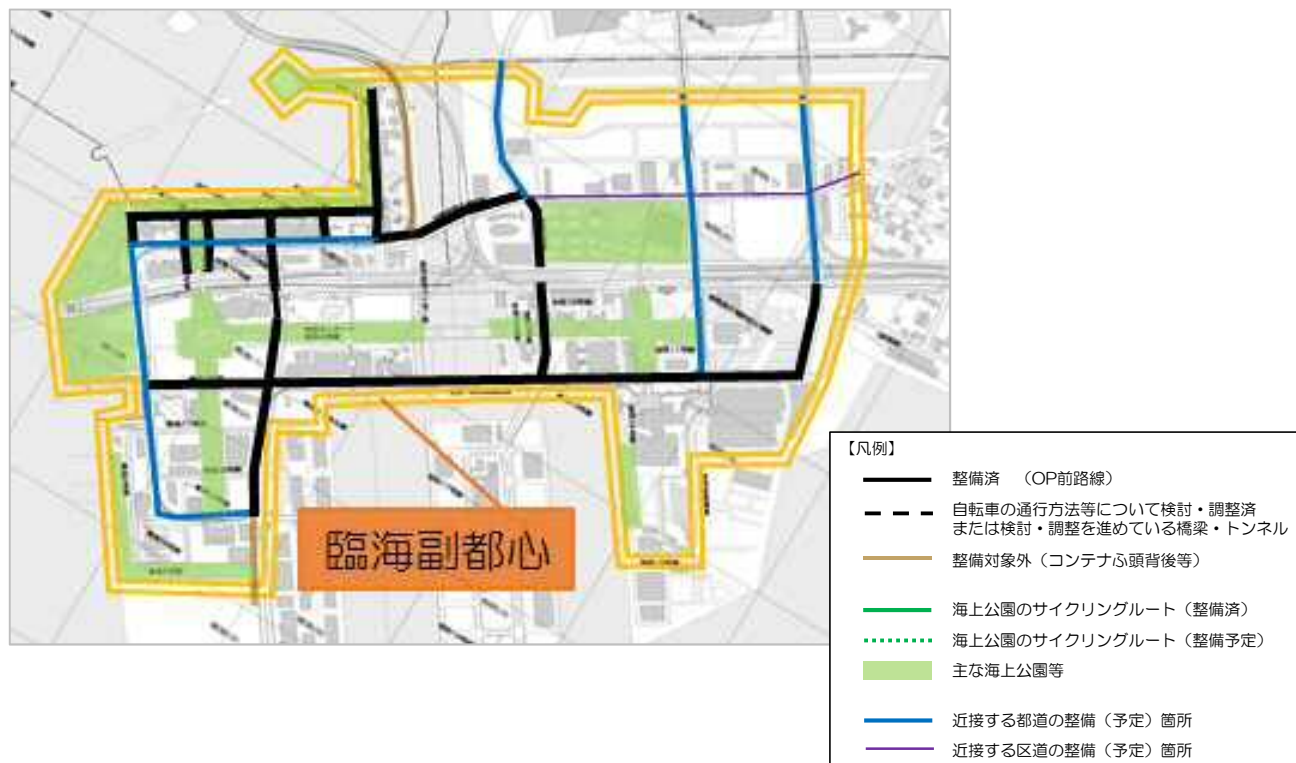


図10 2020年OPまでに整備した路線<臨海副都心>

表3 自転車通行空間整備計画

(施設延長)

	2020年OPまでに完成	OP終了後 ~2030年度までに完成	計
臨海副都心内	15.2km	13.4km	28.6km
臨海副都心外	16.7km	5.4km	22.1km
計	31.9km	18.8km	50.7km

※1 レインボーブリッジ及び中防内6号線は、本計画延長に含んでいない。

表4 海上公園のサイクリングルート整備計画 (施設延長)

	2020年OPまでに完成	OP終了後 ~2024年度までに完成	計
サイクリングルート	7.5km	4.0km	11.5km

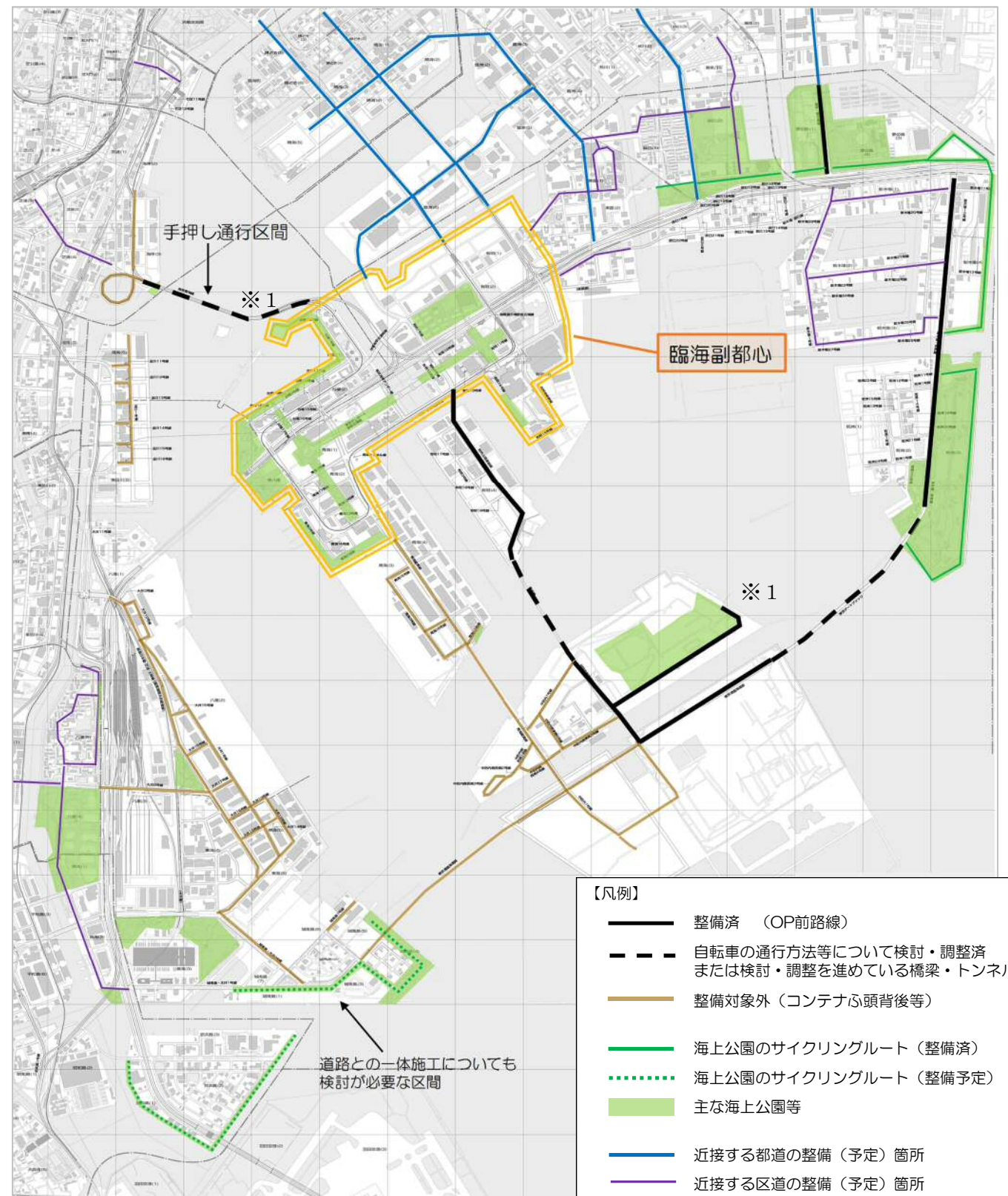


図11 2020年OPまでに整備した路線<臨海副都心外>

(3) 2030年度までに完成させる路線

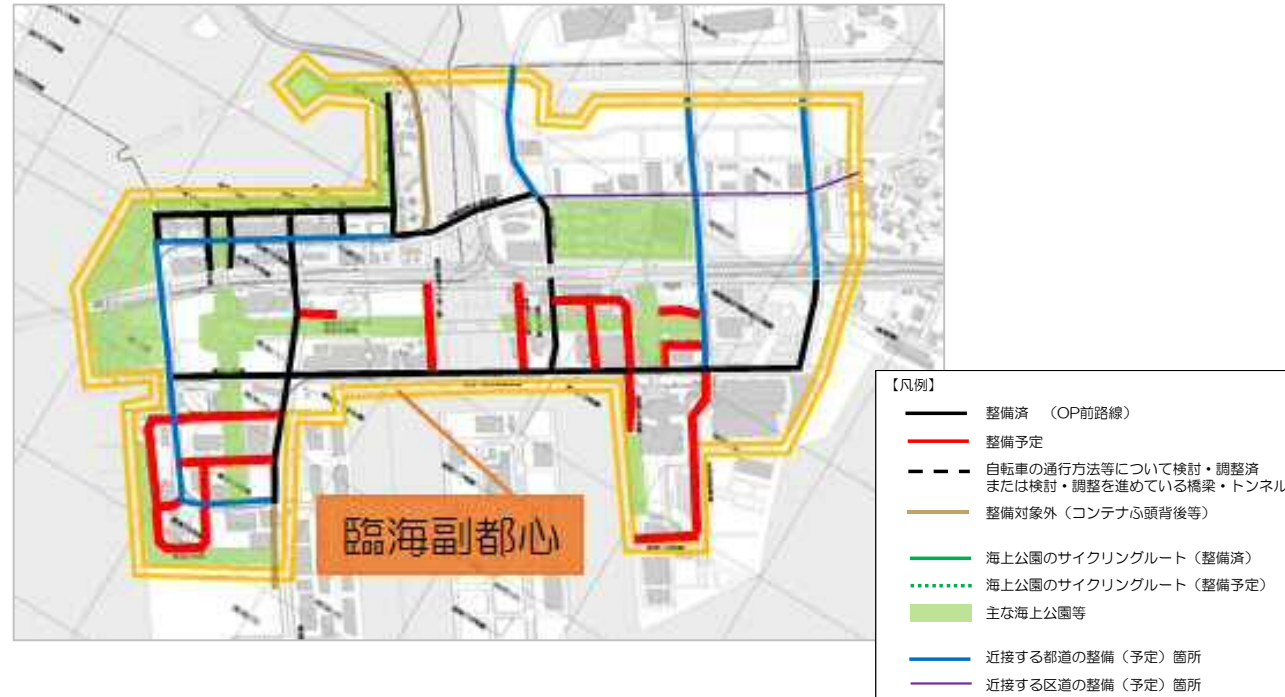


図12 2030年度までに整備する路線《臨海副都心》

表5 自転車通行空間整備計画

	(施設延長)		
	2020年OPまでに完成	OP終了後 ~2030年度までに完成	計
臨海副都心内	15.2km	13.4km	28.6km
臨海副都心外	16.7km	5.4km	22.1km
計	31.9km	18.8km	50.7km

※1 レインボーブリッジ及び中防内6号線は、本計画延長に含んでいない。

表6 海上公園のサイクリングルート整備計画

	(施設延長)		
	2020年OPまでに完成	OP終了後 ~2024年度までに完成	計
サイクリングルート	7.5km	4.0km	11.5km

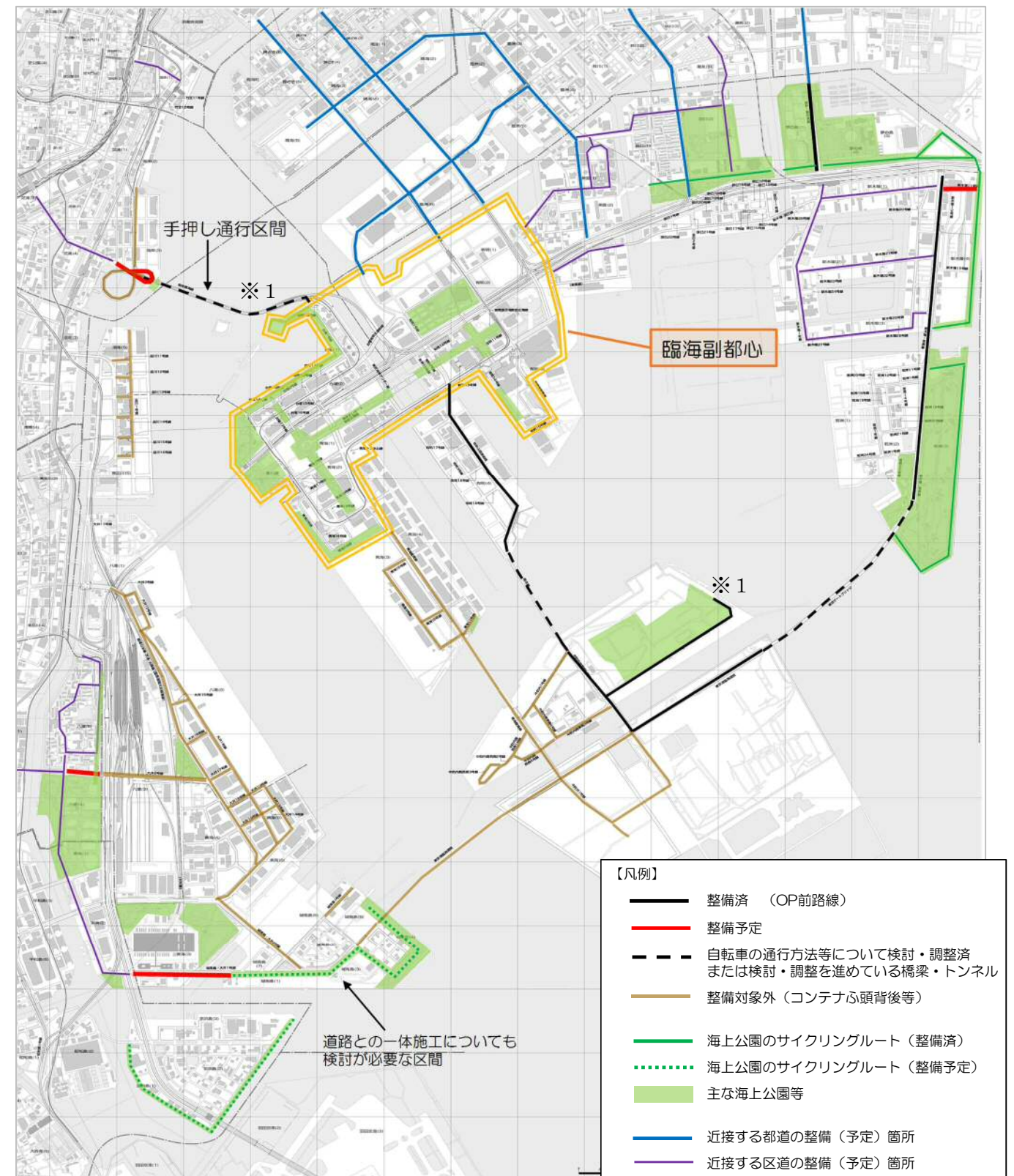


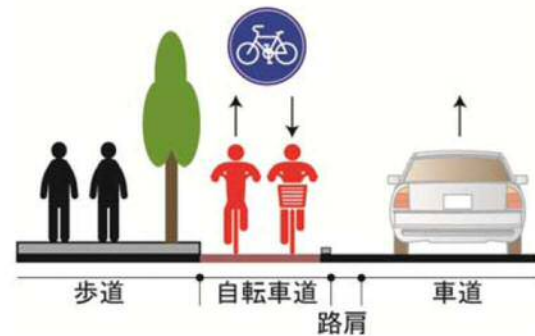
図13 2030年度までに整備する路線《臨海副都心外》

※2 整備対象路線は、交通管理者協議等により変更されることがある。

## 5 舗装及び標識・路面標示

### (1) 自転車道の標識

自転車道については、自転車道の前面又は自転車道内の必要な地点に、規制標識「自転車専用」(325の2)を設置する。これにより、自転車道においては、普通自転車以外の車両及び歩行者の通行が禁止されることとなる。また、同時に、自転車は自転車道のみ通行可能となり、歩道及び車道を通行することは禁止となる。



自転車道の規制標識

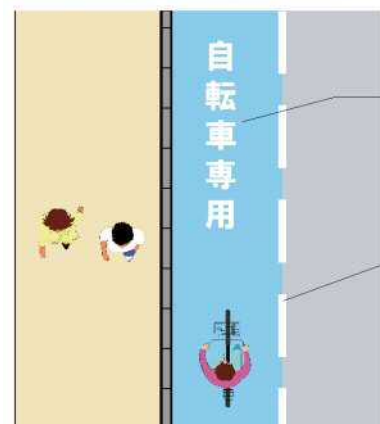


規制標識  
「自転車専用」(325の2)

### (2) 自転車レーン（普通自転車専用通行帯）の路面標示

自転車レーンは、自転車と自動車とが並走するため、安全性を重視し自転車通行部分を視覚的に認識しやすい路面標示とする。また、停車時などブレーキ使用時に自動車との接触を避けるため、樹脂系すべり止め舗装の採用など走行性にも配慮を行う。

歩道 自転車専用通行帯



道路標示「専用通行帯  
(109の6)」の設置

道路標示「車両通行帯  
(109)」の設置

自転車レーンの道路標示



自転車レーンの整備事例

### (3) 自転車通行部分の舗装

自転車道や自転車歩行者道の自転車の通行部分の舗装については、走行性を考慮してアスファルト舗装(黒色)を原則とする。

ただし、道路修景上やむを得ない路線については、インターロッキングブロック等による舗装を使用することも可能とし、その場合は寒色系(青系)の色を基本に歩行者の通行部分と明確に分離できる色とする。なお、インターロッキングブロック等による舗装の設計に当たっては、車乗り入れ部における基礎構造の補強など、不陸対策を検討することとする。

また、既設の自転車歩行者道がアスファルト舗装の場合でインターロッキングブロック等による舗装に打替える予定がない路線については、歩行者の通行部分と明確に分離できるよう歩行者の通行部分を着色することを原則とする。



自転車走行部分がアスファルト舗装の整備事例



道路修景上やむを得ない場合の整備事例



自転車歩行者道がアスファルト舗装の整備事例

(4) 通行案内標識・路面標示シート等の設置

自転車歩行者道の整備においては、通行案内標識と路面標示を現地の状況に応じて適切に組み合わせて設置し、通行者の誘導を図る。

なお、今後は、外国旅行者等が必要な情報を入手することができるよう、標識等の多言語対応についても検討していく。

表7に通行案内標識の設置方法を示す。

表7 自転車歩行者道の通行案内標識


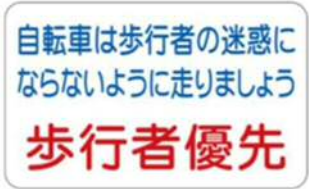
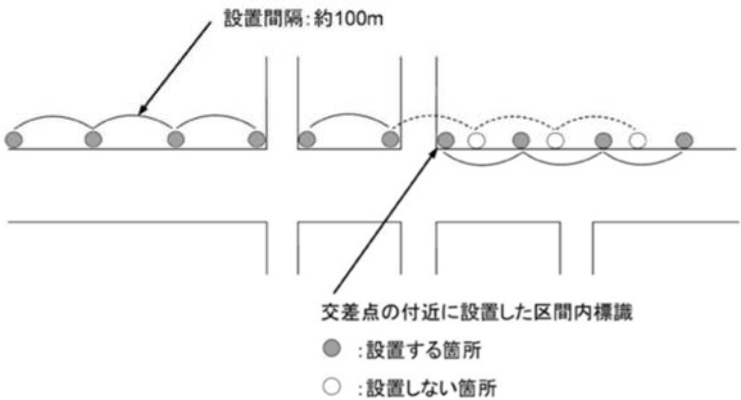




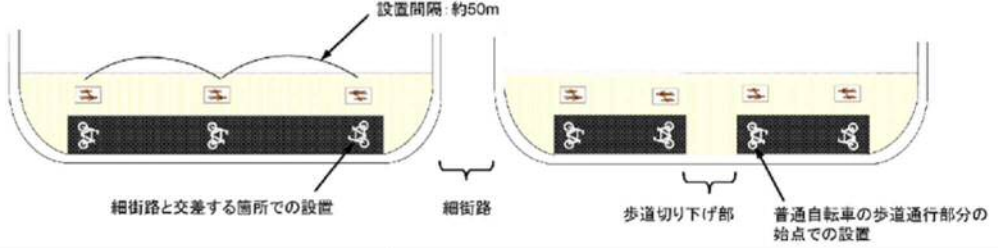


通行案内標識		
標識板	<ul style="list-style-type: none"> <li>・絵文字（ピクトグラム）は統一する。</li> <li>・案内標識の色は、歩行者通行部分は、茶色系、自転車通行部分は青色系を原則とする。</li> </ul>	
文字表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内標識は、両面絵文字もしくは文字表示と組み合わせてのいずれかを選択。</li> </ul>	
標識の設置間隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内標識の設置間隔は、概ね 100m 程度とする。</li> <li>・交差点などでは、配置間隔に係らず区間内の案内標識を設置する。</li> </ul>	
	 <p>● : 設置する箇所 ○ : 設置しない箇所</p>	

表8に路面標示の設置方法を示す。

表8 自転車歩行者道の路面標示

路面標示			
		歩行者通行部分	自転車通行部分
ペイント式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面標示は、ペイント式もしくは貼付式とする。</li> <li>・絵文字（ピクトグラム）は右図を標準とする。</li> <li>・安全性や視認性を考慮して設置する。</li> </ul>		
貼付け式（シート型）			
設置間隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設置間隔は、概ね 50m 程度とする。</li> <li>・細街路と交差する箇所や自転車通行帯の始点では、50m以下であっても路面標示を設置する。</li> <li>・視覚障害者が多く利用する道路については、歩行者通行部分に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。設置場所及び設置方法については「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」（平成 31年 3月 東京都）によること。</li> </ul>		
補助標示シート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のマナー向上を図るため、必要に応じ路面標示と合わせて補助シートを設置する。</li> </ul>		

## 6 その他計画に関連する取組

### (1) 安全確保に向けた交通管理者との連携

港湾局が管理する道路には、首都圏を支える重要な物流道路として機能し、大型車両が多く走行するなどの特殊な利用特性を持つ道路が多い。

このため、自転車通行空間の整備に当たっては、歩行者、自転車の安全性確保に向けて特段の配慮が必要となる。加えて、物流機能を阻害しないよう配慮していくことも必要である。

港湾局が管理する道路において自転車通行空間を適切に推進していくためには、交通管理者等との連携を特に強化し、十分な協議・調整を図っていかなければならない。

### (2) 交通ルールの遵守とマナーの向上

安全で快適な自転車利用を実現するためには、自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの向上が不可欠であり、2015年6月には道路交通法の改正に伴い、悪質な自転車利用者に対する安全講習制度が全国で導入されている。また、駐輪施設の整備などの自転車利用環境の充実も重要である。

このため、自転車利用者に対するルールの周知や駐輪場の整備等に向け、今後も警視庁や地元区などの関係部署と連携・協力していく。

### (3) 国や区などとの連携によるネットワーク化

臨海部における自転車通行空間の整備にあたっては、海上公園のサイクリングルートなどとの連携に加え、国道や区道などの自転車通行空間との連続性を確保するなど、ネットワークを充実させることにより、安全性や利便性を高め臨海部の魅力向上を図っていく。

### (4) 自転車シェアリングとの連携

近年、環境にも優しく健康の増進にもつながる交通手段として、自転車の利用が拡大するとともに、自転車シェアリングの広域利用の取組も広がっている。

各区が進める海上公園内へのサイクルポート設置など、自転車シェアリングサービスの取組への支援や連携により、臨海部における良好な自転車利用環境の整備を推進していく。



臨海部における  
自転車シェアリングサービス

### (5) 舟運との連携

水上バスなど舟運との連携により、陸と海との自転車通行空間の連続性を確保するとともに、海上から見る個性豊かなウォーターフロントの都市景観や、東京港のダイナミックな景観を楽しむ舟運ルートをサイクリングなどと組み合わせた観光資源として推奨するなど、臨海部の更なる魅力向上への取組を推進していく。

#### [舟運との連携の具体例]

- ・船着場に近接したサイクルポートの設置
- ・船着場への自転車の乗り入れが可能なアプローチの整備
- ・自転車の持込みを可能とする船舶や観光ルートの推奨 など



自転車利用者の乗船状況



船内に駐輪されている自転車

### (6) 用地活用の連携

道路に沿って位置している海上公園において、海上公園用地の一部と道路用地をあわせ、自転車通行空間を一体施工することにより、より安全性や快適性の高い整備形態での整備を図っていく。

### (7) 無電柱化と合わせた整備の推進

個性豊かなウォーターフロントの都市景観や、東京港のダイナミックな景観は、臨海部の大きな魅力となっている。その魅力を更に向上させるため、無電柱化と合わせて、自転車通行空間の整備も実施していく。

## (8) 街路樹との共存

臨海部の魅力のひとつでもある豊かな緑の保全に向け、歩道空間における街路樹の充実も重要である。限られた道路空間の中で、自転車通行空間と街路樹の共存が図れるよう整備形態を検討していく。

また、自転車通行空間の整備に合わせて、横断歩道部や車乗り入れ部の前後において中高木の再配植を行うなど、視距の確保に向けた取組も検討していく。

## (9) 関連計画との連携

「東京都自転車活用推進計画（2021年5月改定）」において、「自転車シェアリングの普及促進」、「自転車通行空間整備等の計画的な整備推進」等をパッケージ化し、自転車通勤や観光への自転車利用など、より良い自転車利用環境の創出に向けて、国、都、区が協働で集中的に環境整備を実施する「自転車活用推進重点地区」が設定された。

さらに、自転車活用推進重点地区において、先行的に取り組む「先行推進重点地区」として、「晴海・豊洲・有明等地区」が選定された。今後は関係者が連携して整備計画の検討などの取組を進めていく。