2015年4月7日

報道関係者各位

東京を自転車シティに！「+1 LANE PROJECT」

都知事宛て提言書全文を都庁に提出
都心全域と五輪施設をつなぐ自転車レーン網整備を

特定非営利活動法人自転車活用推進研究会（品川区上大崎　理事長：小林成基　以下「自活研」）は、東京都心全域と2020年東京オリンピック・パラリンピック主要施設を網羅する自転車レーン網（注）「TOKYOサイクルネットワーク」の構築を提唱する都知事宛て提言書を、4月7日、視覚障がいパラリンピアン有志のみなさんなど6団体から寄せられた賛同メッセージ等とともに東京都庁に提出し、星野宏充・建設局道路管理部長により受理されました。

2014年2月の東京都知事選において、自活研は立候補者に東京の自転車環境整備の公約を求めるオンライン署名キャンペーン「新都知事とつくろう、TOKYO自転車シティ」（ http://cycle-tokyo.com ）を実施し、当選した舛添要一現都知事など得票上位3名を含む6候補者から公約・賛同の回答を得るなどの成果を上げました。
「+1 LANE PROJECT」（ http://plusonelane.tokyo ）は「新都知事とつくろう、TOKYO自転車シティ」で高まった自転車環境整備の機運をさらに盛り上げるため、走行空間整備の提唱にフォーカスして2014年11月にスタート、サイト公開と同時に提言の骨子を掲載したところ、賛同を示す「いいね！」ボタンが提言書提出時点で35,000回以上クリックされるなど多くの支持を集めていました。

提言書（ http://plusonelane.tokyo/file/purpose-book.pdf ）は、提言の部とQ&Aの部それぞれ本文と要約（別紙）、および参考資料集から成っています。
Q&Aの部では「多額のコストがかかるのでは？」「東京の道は狭くて余裕がないのでは？」「車道走行は危険なので自転車歩行者道を中心に整備すべきでは？」といった、誤解の多い、かつ自転車交通政策を論じる上で欠かせない論点を広く網羅しています。

自活研は今後も都庁との継続的な意見交換を行い、「TOKYO自転車シティ」の実現を図っていきます。

注）ここでいう自転車レーンとは、車道上の自転車レーンの他、車道歩道との構造分離・進行方向の規制・交差点での連続性が担保された自転車道も含みます。

以上

施設課所管事業箇所図
平成26年3月末現在

＜特定非営利活動法人　自転車活用推進研究会とは＞
内外の自転車政策の調査・研究と、我が国における総合的自転車政策確立のための提言取りまとめを目的として活動するNPO法人です。
発足当初から「自転車活用推進議員連盟」と密接に連携し、自転車関連諸法の改正あるいは新法の骨格を模索して精力的な活動を行っています。
2000年9月に財団法人社会経済生産性本部が事務局となって発足し、2006年3月に同法人から独立、同年7月に特定非営利活動法人としての認証を東京都から受けました。

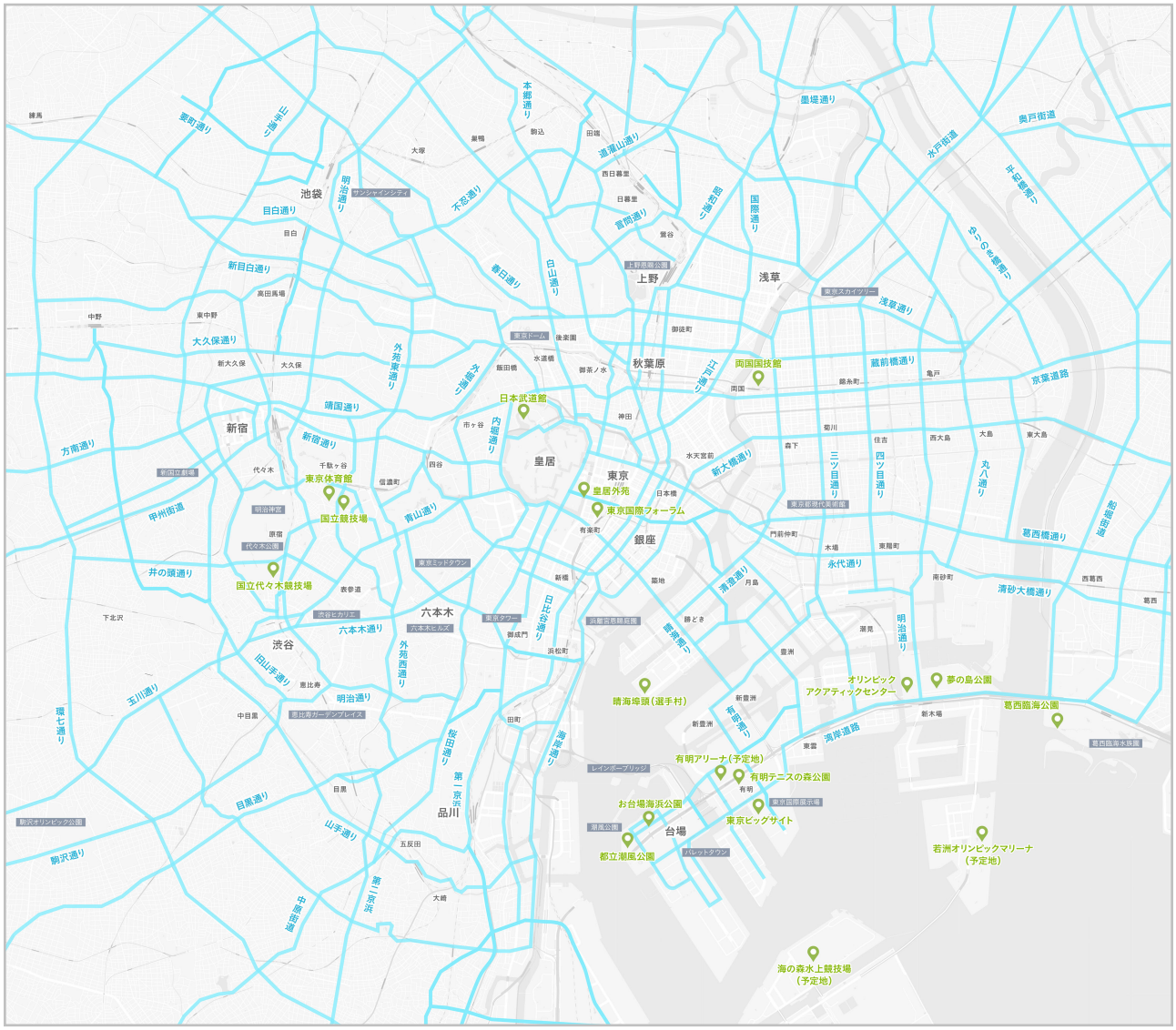
＜本件に関するお問い合わせ先＞
自転車活用推進研究会　理事長　小林成基　kobayashi@cyclists.jp 080-3918-2932
同　事務局長　内海潤　jun.utsumi@gmail.com 090-5301-3207
キャンペーン運営責任者　小林正樹　masakikoba@gmail.com 090-2165-7927

＜別紙＞提言要約

世界の多くの国・都市が自転車の活用を促す政策を導入し、自転車走行空間を整備しています。しかし、東京都の自転車走行環境は、都内の自転車レーンの総延長がニューヨークやロンドンの100分の1程度であるなど、極めて貧弱です。自転車の多くは歩行者を脅かしながら歩道を走っており、自転車対歩行者の事故の4割が歩道上で発生しています。

そこで私たちは、2020年までに、東京の都心全域とオリンピック・パラリンピック施設を網羅する自転車走行空間網（車道上の自転車レーンまたは車道歩道からの構造的分離・進行方向の規制・交差点等での連続性の担保がなされた自転車道）「TOKYOサイクルネットワーク（案）」を構築することを提唱します。本プランをウェブサイト上で公開したところ、これまで賛同ボタンが3万回以上クリックされています。

【TOKYOサイクルネットワークプラン】



＜別紙＞Q&A要約

Q1. 多額のコストがかかるのでは？
試算によると、仮に総延長500kmを整備したとしても直接工事費は数十億円オーダー（東京都年間予算の0.1%前後）に収まります。

Q2. 東京都には既に自転車走行空間を221kmに倍増させる計画があるので十分では？
質・量ともに不足です。現計画では断続的な優先整備区間が定められているのみで、ネットワークをなしていません。また、既設区間には、走行空間としてカウントすべきでない自転車歩行者道が59km、河川敷等の自転車道が44km含まれています。

Q3. 「2020年までに」は性急では？
ロンドンの事例があるとおり、オリンピック・パラリンピックは東京にとって自転車インフラを拡充する極めて貴重なチャンスです。

Q4. 東京の道は狭くて余裕がないのでは？
いいえ。都内の国道・都道の幅員などの状況を分析すると、1メートル以上のスペースがある区間が約1,300km、1.5メートル以上のスペースがある区間が約900kmあります。
また、幅員に余裕がない区間でも、矢羽根型ピクトグラム等の整備によって自転車の走行空間を確保することが可能です。

Q5. 車道走行は危険なので自転車歩行者道を中心に整備すべきでは？
自転車が歩道を「走る」のは違法であり、自転車歩行者道は「走行空間」と捉えるべきではありません。超高齢化社会の到来もふまえて歩道を歩行者のための空間に戻すためにも、自転車走行空間は車道上または車道歩道双方から分離されたスペースに確保すべきです。また、事故率の観点では車道が歩道より危険という理解は正しくありません。

Q6. 東京都区部の自転車分担率は14%と高いので、これ以上の促進策は不要では？
確かに分担率は比較的高いですが、その8割が3km以内、9割超が5km以内のショートトリップであり、トリップ距離を伸ばす余地も大いにあります。

Q7. 自転車利用を促すと放置自転車問題が深刻化するのでは？
都内では駅周辺の駐輪場のキャパシティは十分余裕があるにも関わらず大量の撤去が発生しており、需要と供給のミスマッチが見てとれます。欧州諸国によく見られる小規模分散型の駐輪スペース群の整備などの対策が有効です。

Q8. 自転車ばかり優遇するのは不公平では？
自転車に優しい街づくりは歩行者・クルマにも優しい街づくりでもあります。 昨年末の都民アンケートでも8割の回答者が自転車走行空間の拡充を希望した他、日本自動車工業会も自転車レーンの拡充を訴えるレポートを出しているなど、自転車環境整備は社会的なコンセンサスといってよいでしょう。