

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた自転車推奨ルートを取組について

1. 背景・目的

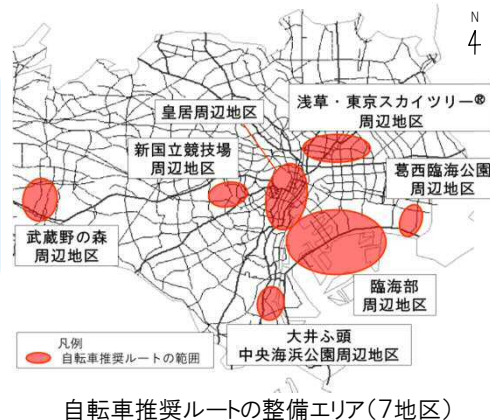
- これまで東京都では、「東京都自転車走行空間整備推進計画（平成24年10月）」等に基づき、都道において、自転車走行空間の整備を進めている。
- この取組に加え、**国道・都道・区市道等**の区別なく、自転車が走行しやすい空間を連続させ、より安全に回遊できるよう、**ネットワーク化した自転車推奨ルート**を設定し、国や区市等と整備していく。
- まず、**2020年大会の開催時**に、外国からの来訪者も含めて誰もが、大会の雰囲気や観光地のにぎわいを自転車で楽しめるよう、取組を進めていく。

2. 取組の概要

- 競技会場や主要な観光地の周辺**7地区**を対象に、**国・東京都・12区3市**^{※1}・**警視庁**で構成する検討会において、自転車推奨ルートを設定

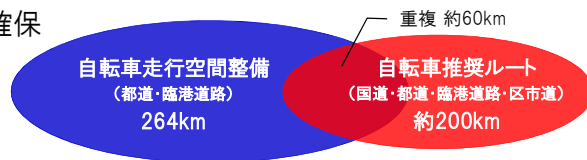
- ◇ 対象道路
国道、都道、臨港道路、区市道
- ◇ 事業規模
約200km
- ◇ 事業期間
平成27年度～平成31年度

※1千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、大田区、渋谷区、江戸川区、三鷹市、府中市、調布市



自転車推奨ルートの整備エリア(7地区)

- 都道や臨港道路における自転車走行空間の整備を進め、2020年大会開催までに整備延長を264kmとするとともに、自転車推奨ルートを整備することにより、**約400km**の自転車が走行しやすい空間を確保



3. 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、既に自転車走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ステーション位置などから選定

4. 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（普通自転車専用通行帯、自転車ナビマーク・ナビラインによる走行位置の明示等）

《 車道を活用した整備事例 》



普通自転車専用通行帯 (自転車レーン)



自転車ナビマーク・ナビラインの設置例

自転車ナビライン

自転車ナビマーク

※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

5. 区市道における支援

- 東京都が本年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

6. 今後の取組

- 今回設定したルートについて、検討会を継続し、実施スケジュールや整備手法等の具体的な協議を進め、今年度から事業を開始
- 自転車が走行しやすい空間のネットワークをより一層充実させるため、今回の知見をもとに、区市等との検討の進捗に合わせて取組を**都内全域へ展開**