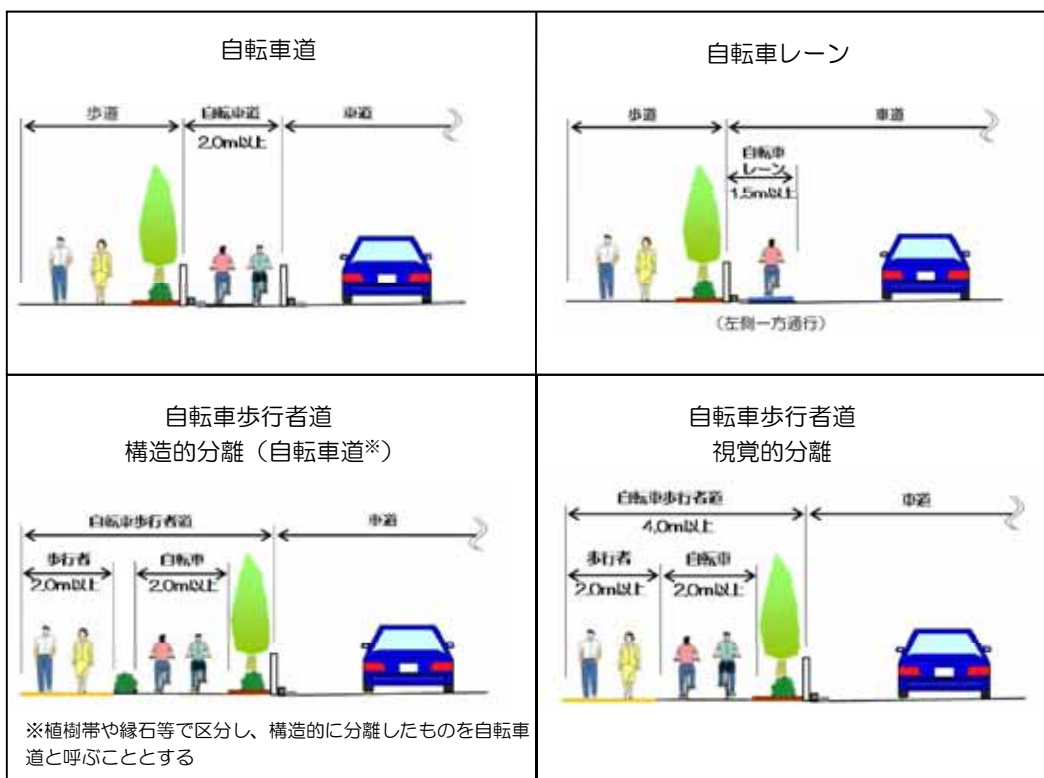


東京都自転車走行空間整備推進計画

＜整備手法の選定＞

自転車道や自転車レーンなどの整備手法と、車道幅員や歩道幅員などの道路構造、及び駐停車や荷捌きの需要など道路利用状況を踏まえ、車道の活用を基本とした整備手法の選定の考え方を示した。

整備手法のイメージ図



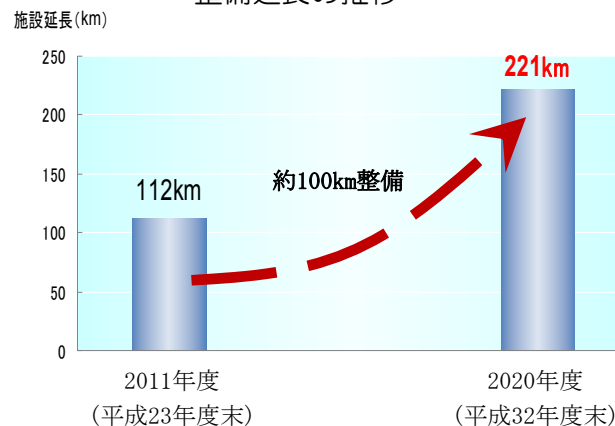
＜優先整備区間を選定する4つの視点＞

- 自転車交通量が多く事故の危険性がある区間
- 自転車乗り入れ台数が多い駅周辺の区間
- 複数の観光スポットや集客施設などを結び、自転車の利用促進が期待できる区間
- 既存の自転車走行空間と接続することで利便性が高まる区間

＜2020年度までの整備計画＞

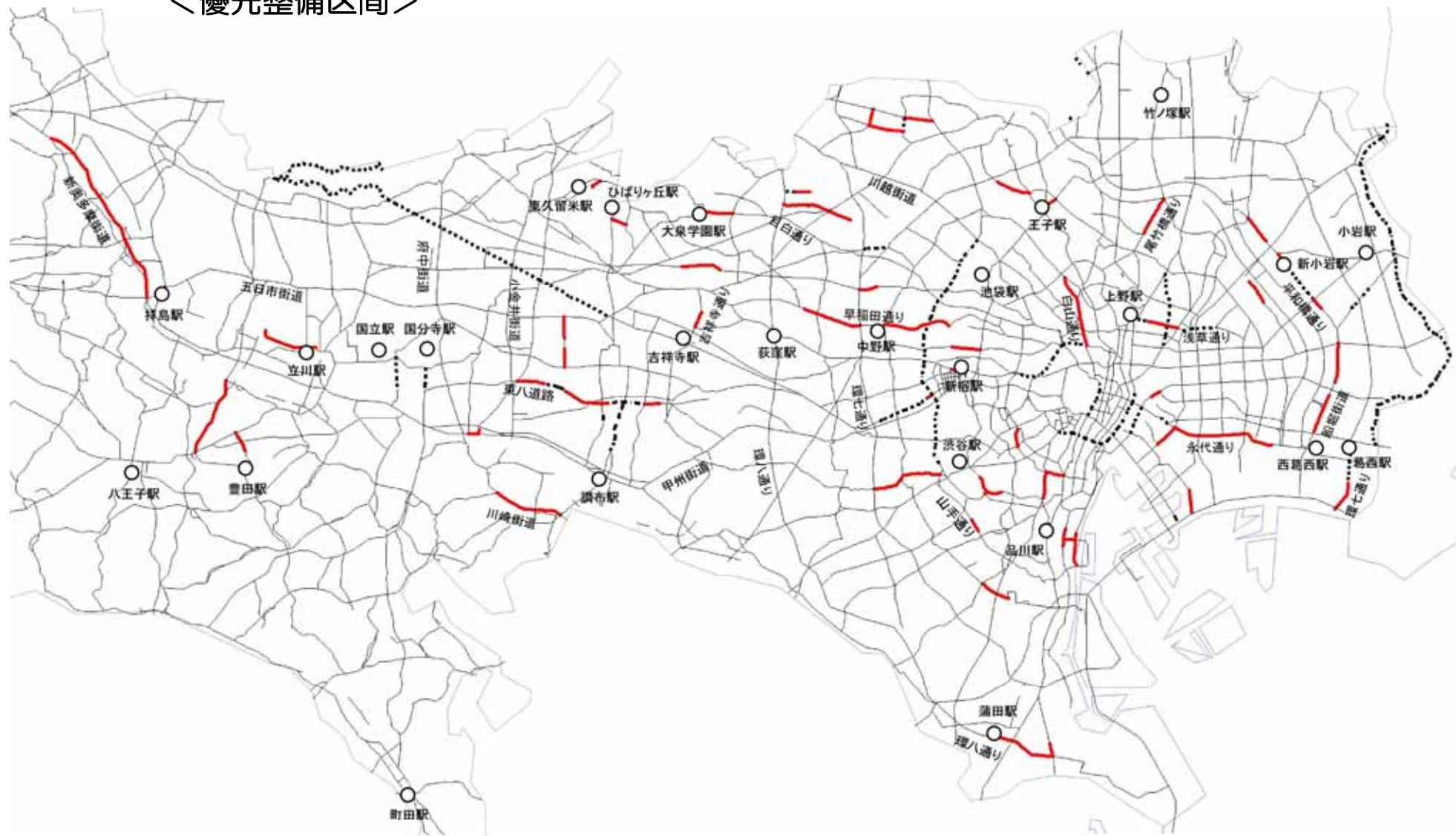
- 既設道路
 - ・2020年度までに約100kmを整備
 - ・自転車交通量が多い平和橋通り（葛飾区）、上野と浅草・東京スカイツリーといった観光スポットを結ぶ浅草通り（台東区）、既存の自転車走行空間と接続することで利便性が高まる東八道路（三鷹市等）などを整備
- 新設・拡幅道路等
 - ・都市計画道路の整備など、道路の新設・拡幅を行う際は、自転車走行空間の整備に取り組む

整備延長の推移





東京都自転車走行空間整備推進計画

＜優先整備区間＞



凡例

	優先整備区間
	平成23年度までの整備済み箇所

※優先整備区間150kmを記したものであり、このうち約100km を2020年度までに整備する。