

## 政策指針 6

## 誰もが円滑かつ快適に利用できる総合的な交通体系の構築

## 1 将来像

## 【オリンピック・パラリンピック開催時の東京の姿】

- 鉄道やバスなどのバリアフリー化やスムーズな乗換により、誰もが安心して快適に利用できる交通体系が実現している。
- 公共交通の利用促進や自転車の活用、歩行者に配慮した都市空間の創出等により、成熟した都市の魅力や生活の豊かさを実感でき、環境に配慮した交通体系が実現している。
- 空港や臨海部へのアクセスや案内表示が改善され、外国人旅行者も快適に移動できる環境が整っている。

## 【おおむね 10 年後の東京の姿】

- 東京の持続可能な発展を支える、人や環境にやさしい交通体系を実現することにより、東京が快適で利便性の高い都市となっている。

## 2 政策目標

## 【オリンピック・パラリンピック開催時（2020（平成 32）年）まで】

## ■外国人を含む誰もが分かりやすく利用しやすい交通体系を構築

## ◇東京を訪れる人々の交通利便性が向上

| 事 項            |                                                         | 目標年次    | 目標値                   |
|----------------|---------------------------------------------------------|---------|-----------------------|
| 安心して快適に利用できる交通 | 勝どき駅の大規模改良                                              | 2018 年度 | 供用開始                  |
|                | 地下鉄全駅でエレベーター等の整備による出入口からホームまで段差なく移動できるルート（1 ルート）の確保（再掲） | 2020 年度 | 完了                    |
|                | 駅ホームドア整備（再掲）                                            | 2020 年  | JR の千駄ヶ谷駅、信濃町駅などで完了※1 |
|                | 都営新宿線                                                   | 2019 年度 | 全 21 駅完了              |
|                | 東京メトロ銀座線                                                | 2018 年度 | 完了※2                  |
|                | 羽田空港へのアクセス強化（再掲）                                        | 2020 年  | 空港直行バスの充実             |

|                   |                              |       |         |                                  |
|-------------------|------------------------------|-------|---------|----------------------------------|
| 東京の活力と国際競争力を高める交通 | 交通結節機能の強化                    | 虎ノ門地区 | 2020 年  | 新駅設置及びバスターミナル供用開始、地下歩行者ネットワークの完成 |
|                   | 都心と臨海副都心の連絡強化                |       | 2019 年度 | BRT の早期導入                        |
| 東京の魅力を高める交通       | 歩行者に配慮した新たな都市空間の創出           |       | 2020 年  | 大丸有地区※3で実施                       |
|                   | 自転車走行空間*整備                   |       | 2020 年  | 264 km（累計）<br>（2012年度比約2倍）       |
|                   | 自転車乗り入れの多い駅周辺での自転車ナビマーク*等の整備 |       | 2019 年度 | 100 地区                           |
|                   | 広域的なシェアサイクル                  |       | 2020 年  | 臨海エリア等で展開                        |

※1 目標値について、具体化された2020年大会計画との整合を確保

※2 大規模改良工事を行う駅を除外

※3 千代田区大手町、丸の内、有楽町地区

### 【おおむね10年後（2024（平成36）年頃）まで】

#### ■利用者本位の総合的な交通体系を実現

#### ◇子供からお年寄りまで誰もが安心して快適に利用できる交通体系を実現

| 事 項               |                                         |                              | 目標年次    | 目標値                                   |
|-------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------|---------------------------------------|
| 安心して快適に利用できる交通    | 1日当たりの利用者数が3,000人以上の全ての駅における1ルートの確保（再掲） |                              | 2024 年度 | 完了※4                                  |
|                   | 駅のホームドア整備（再掲）                           | JR・私鉄の1日当たりの利用者数10万人以上の駅全78駅 | 2023 年度 | おおむね完了                                |
| 東京の活力と国際競争力を高める交通 | 交通結節機能の強化                               | 浜松町地区                        | 2027 年度 | バスターミナル等の再編・強化、JR、東京モノレール、都営地下鉄間の乗換改善 |
|                   |                                         | 八重洲地区                        | 2024 年度 | 東地区、北地区のバスターミナル整備                     |
| 東京の魅力を高める交通       | 歩行者に配慮した新たな都市空間の創出                      |                              | 2024 年度 | 対象地区の拡大                               |

※4 構造上、エレベーターの整備が困難な駅等を除外

### 3 到達状況・課題

#### (交通結節点での複雑な乗換や混雑)

- 東京では、高密度で安全な公共交通ネットワークが形成されているが、異なる交通事業者や施設管理者間の連携は必ずしも十分ではない。ターミナル駅では、路線数が多いために鉄道相互の乗換や歩行者経路が複雑で、さらに、バスやタクシー乗り場が分散し、案内サインも統一されていないなど、分かりづらい状況にある。
- 都営地下鉄全駅における1ルートの確保や都バスへのノンステップバスの導入など、公共交通のバリアフリー化は大きく進展してきた。今後は、2020年大会に向けて更なる取組を進めていくことが重要である。
- 外国人旅行者からは、交通事業者間の案内の違いや英語表記が少ない点に加え、スマートフォン利用時の接続環境が十分でないなど、必要な情報を入手しづらい点を指摘されている。
- 高齢者や外国人など様々な利用者にとって、安全で快適に移動できるようにするためには、利用者の視点に立った交通体系が求められている。

#### (東京の活力を高める交通)

- 都はこれまでも、都市の利便性を向上させるため、道路や鉄道などの交通インフラの整備に取り組んできた。例えば、18号答申\*に位置付けられた東京メトロ副都心線の整備では、5路線の相互直通運転の実現により新たな人の流れが生まれ、都市の活力を高めてきた。また、未着手路線である、JR中央線の複々線化、地下鉄8号線や多摩都市モノレール、地下鉄12号線などの路線についても、課題や今後の方向性等の検討を進めている。

#### <世界の主要なターミナル駅の比較>

|        | 駅名               | 乗降客数<br>(人/日) | 乗り入れ<br>路線数 | 事業者<br>数 |
|--------|------------------|---------------|-------------|----------|
| 東京     | 新宿               | 3,408,868     | 11          | 5        |
|        | 池袋               | 2,585,736     | 8           | 4        |
|        | 渋谷※1             | 3,144,266     | 9           | 4        |
| ニューヨーク | タイムズスクエア<br>42丁目 | 350,000       | 4           | 1        |
| ロンドン   | ウォータールー          | 507,766       | 7           | 2        |
| パリ     | 北駅               | ※2813,825     | 9           | ※32      |

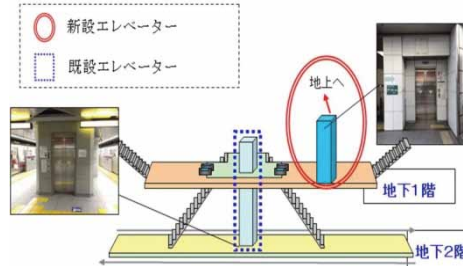
※1:相互直通路線の乗降客は重複

※2:地下鉄、RER、近郊鉄道のみを集計

※3:TGVホームに乗り入れるタリス・ユーロスターは集計せず

(資料)「東京の総合的な交通政策のあり方検討会(第3回)」(平成26年11月  
都市整備局)より作成

#### <地下鉄における1ルート確保のイメージ>



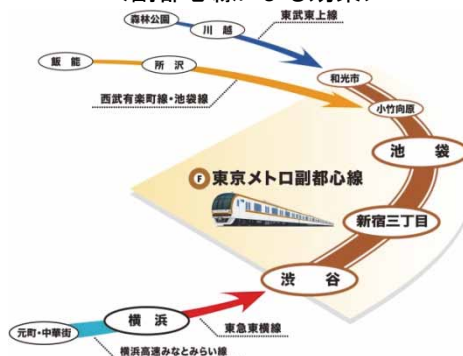
改札階から地上へ至るエレベーターを設置し、出入口からホームまで段差なく円滑に移動できるルート(1ルート)を確保

#### <外国人が感じた交通に関する課題>

- ・都内ではJRや私鉄、地下鉄など、路線が多く料金・ルートが分かりにくい
- ・駅構内での英語の案内表示が少ない
- ・乗り換えが複雑で、荷物を持つ移動が大変 など

(資料)「平成24年度 TIC利用外国人旅行者調査報告書」(平成25年3月  
日本政府観光局)より作成

#### <副都心線による効果>



副都心線の整備による相互直通運転の実現により、新宿や池袋といった都心の拠点と郊外のエリアを結ぶ新たなネットワークが形成され、人の流れが活性化

(出典) 東京地下鉄株式会社

- 今後は、2020 年大会開催や国家戦略特区の指定を契機に、世界中から人、企業、モノ、カネを呼び込み、ビジネスや観光を更に発展させることも重要となっている。このような国内外との活発な交流を支えていくためには、交通ネットワークの充実と併せて、拠点間の連携や空港利用をより便利にする取組が求められている。

### （都市空間の新たな利活用）

- 成熟した諸外国の都市では、歩行者空間の整備によりまちのにぎわいや魅力を創出するなど、生活の豊かさや快適さを実感できるまちづくりが進んでいる。東京においても、環状2号線新虎通りにおいて広幅員の歩道が実現し、丸の内仲通りでは通行止めと合わせたイベントが開催されるなど、歩行者中心の道路空間を創出する動きが進んでいる。
- 近年は、少子高齢社会への対応やユニバーサルデザインのまちづくりなど、高齢者や子育て世代、障害者を含む、全ての人が安心して安全に活動できる公共空間が求められている。特に、歩道では自転車と歩行者が輻輳<sup>ふくそう</sup>するなど、接触や事故が懸念されている。
- 2020 年大会を迎える東京は、成熟都市として、50 年先、100 年先を見据えた都市づくりが求められており、交通政策分野においても、東京の魅力をより高め、ゆとりや楽しさが感じられる、新たな取組が期待されている。

<「東京味わいフェスタ 2014(丸の内仲通り)」>



<歩道上で歩行者と自転車が輻輳している様子>



## 4 これからの政策展開

### 1 誰もが安心して快適に利用できる交通を実現

#### 1 交通結節点などにおける乗換改善や混雑緩和

- 乗換駅などの交通結節点では、交通事業者や施設管理者などの各主体が連携する仕組み（駅とまちのエリアマネジメント）を構築し、鉄道やバス、タクシー、自転車などの多様な交通手段を結び付ける、利用しやすく分かりやすい、シームレスな乗換を実現する。

<駅とまちのエリアマネジメント

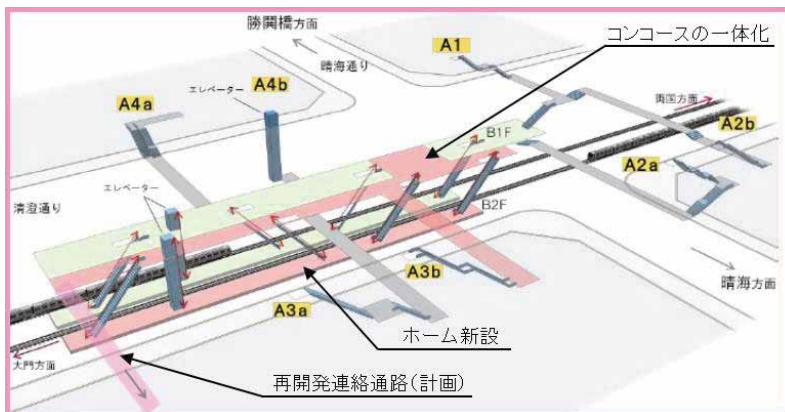
（駅まちエリマネ）>





- 2020年大会など人の流れが活発になる国際的なイベント開催に備え、公共交通の乗換改善や運行時間の拡大を進め、利用者の利便性を更に高める。また、周辺開発に伴う人口増加により混雑の激しい勝どき駅や、大会開催時に利用者増加が見込まれる競技会場周辺等の主要駅では、バリアフリー化などの駅施設の改良に取り組む。

#### ＜勝どき駅の大規模改良＞



選手村の最寄駅となる都営大江戸線勝どき駅では、2020年大会後も見据えてホームの1面増設や地下1階コンコースを拡張し、混雑を緩和

- 駅前広場の整備や駅の再開発と併せてバスやタクシー乗り場を集約・再編し、鉄道との乗換動線の改善やバス停留所への上屋設置、分かりやすい案内サインの充実などを一体的に進め、利用しやすい乗換環境を整える。
- 業務、商業、医療、福祉など多様な機能の駅への集約や、鉄道の連続立体交差化により生まれた高架下の空間を活用した生活サービス機能の充実などと併せて、基幹交通である鉄道とバスなどの地域交通との乗換をやすくし、徒歩や公共交通の利用による、駅を中心とした暮らしやすいまちづくりを促進する。

#### ＜まちづくりと連携した駅再生 (国分寺駅北口地区)＞



再開発手法により駅周辺を高度利用し、業務・商業・住居等の機能集約と併せて交通広場を整備し、駅利用者の利便性を向上  
(資料) 国分寺市ホームページより作成

#### ＜鉄道とバスの乗換改善 (都営新宿線 一之江駅)＞



交通量の多い環七通りの反対車線側にエレベーターを新設し、鉄道とバスとの乗換を改善

## 2 高齢社会に対応したバリアフリーの充実

- 2020 年大会開催を見据え、J R 千駄ヶ谷駅や信濃町駅など競技会場周辺等の主要駅においてホームドア整備を促進するとともに、都営新宿線や東京メトロ銀座線（大規模改良工事を行う駅を除く。）のホームドア整備を完了させる（再掲：64 頁参照）。
- J R・私鉄の 1 日当たりの利用者数が 10 万人以上の駅を優先してホームドア整備を促進し、2023 年度までにおおむね完了する（再掲：64 頁参照）。
- 東京メトロ日比谷線、千代田線の各駅へのホームドア導入を促進するとともに、都営浅草線については相互直通運転各社と連携を図り、ホームドア整備に向けた取組を進める（再掲：64 頁参照）。
- 国や地元自治体、事業者との連携により、エレベーター等の整備を促進し、1 日当たりの利用者数が 3,000 人以上の全ての駅（構造上、エレベーターの整備が困難な駅等を除く。）で 1 ルートを確保する。さらに、乗換時等においても、円滑に移動できるよう乗換ルートや 2 ルート目の整備を促進する（再掲：64 頁参照）。

<ホームドア整備>



（出典）東京地下鉄株式会社

## 3 東京を訪れる人の利便性の向上

- 多様な交通機関が乗り入れ、利用者の多いターミナル駅や、外国人利用者が多い空港アクセスとなる駅、競技会場周辺の最寄駅などを対象に、各主体や交通機関以外とも連携し、案内サインの多言語対応や表示の工夫などに取り組み、外国人旅行者が快適に移動できる環境を整備する（再掲：72 頁参照）。
- 外国人利用者が多い駅や鉄道などの交通機関では、目的地までのルート検索や複雑な乗換がスムーズにできるよう、連続したWi-Fiなどの通信環境を整える。

<一体的な案内サイン(パリ・リヨン駅)>



## 2 東京の活力を高め、国際競争力を向上させる交通インフラを充実

### 1 都市づくりとの連携による交通結節点の機能強化

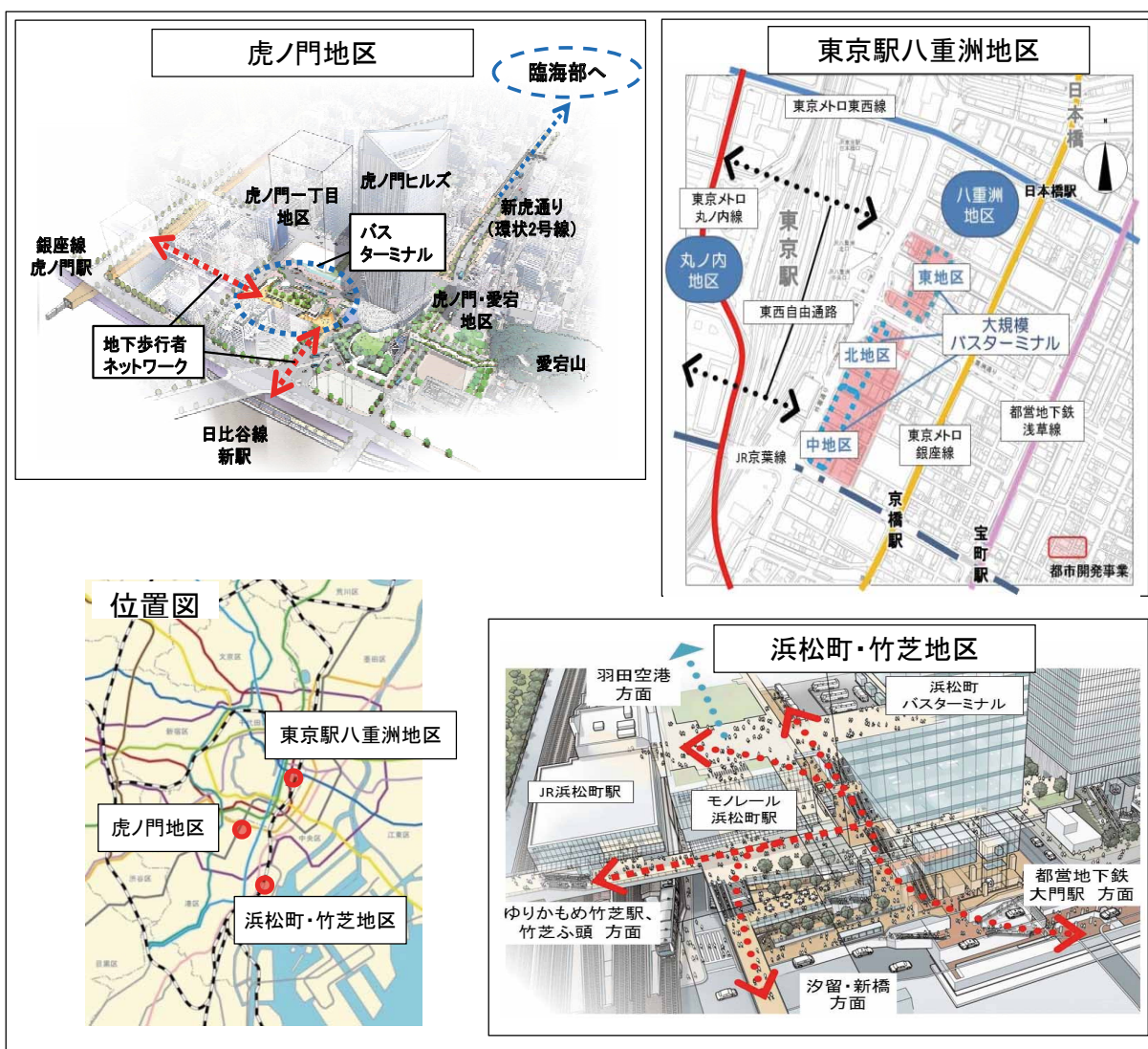
- 国家戦略特区など世界とつながる地区では、都市再生との連携により都心の拠点や空港、臨海部との結び付きをより強め、国際都市にふさわしい交通結節点を形成し、円滑に移動できる質の高い交通サービスを提供する。
- 虎ノ門地区では、都市開発と連動した環状 2 号線や新たなバスターミナル、地下鉄日比谷線新駅の整備と併せて、既存駅（虎ノ門駅）と結ぶ地下歩行者ネ



ットワークを整備し、都内各地や羽田空港、臨海部とつながる新たなハブを形成する。

- 東京駅八重洲地区では、点在するバス乗り場を集約し、空港直行バスと地方都市に向かう高速バス等を連絡させ、東京駅ともつながることでJRや地下鉄との乗換利便性も向上させた、広域交通の一大ターミナルを形成する（再掲：226頁参照）。
- 浜松町・竹芝地区では、浜松町駅周辺の再開発により、JR、モノレール、都営地下鉄、バス、タクシーとの乗換を改善するとともに、竹芝方面や汐留方面と一体的につながる歩行者デッキを整備し、空港、鉄道、バス、舟運を結ぶ乗換拠点を形成し、人の流れをスムーズにする。

#### ＜都市づくりと連携した交通結節点の機能強化＞



## 2 交通ネットワークの更なる充実

- 羽田空港に近く、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、JR、京急線の乗換改善や泉岳寺駅の機能強化、品川駅、新駅、泉岳寺駅を結ぶ歩行者ネットワークの整備などに取り組むとともに、駅周辺道路の整備や駅前広場

の再編・整備を進め、国内外の広域交流拠点としての品川駅周辺の拠点性を更に高める（再掲：227 頁参照）。

- 環状2号線や国道357号東京港トンネル、臨港道路南北線などの整備を進めるとともに、都バス等のバス路線の充実や事業協力者とともにBRT\*の早期運行を目指し、豊洲新市場や開発の進む臨海副都心へのアクセスを高める。
- 再開発によるバスターミナル整備と連動した空港直行バスの充実などにより都心と空港を結ぶ公共交通の利便性を高めるほか、京浜臨海部につながる国道357号多摩川トンネルなどの整備を促進させ、利用者の増加が見込まれる羽田空港へのアクセスを飛躍的に向上させる（再掲：100 頁参照）。
- 東京圏の鉄道ネットワークについては、都市機能の集約に併せた拠点間の連携や、国際競争力を高めるための空港アクセスの強化などの新たな視点も加味しながら、課題や方向性等を整理の上、国に対して都の考え方を示し、次期の交通政策審議会答申に基づき、その充実に取り組む。

＜臨海副都心 道路ネットワーク＞



大型クルーズ客船ふ頭イメージ



### 3 東京の魅力を更に高める新たな交通政策の展開

#### 1 歩行者に配慮した新たな都市空間を創出

- 国際都市・東京の新たな魅力を創り出すため、区市町村とも連携し、東京シャゼリゼプロジェクト\*などの取組を更に進め、ゆとりや豊かさが感じられ、ビジネス環境の価値も高める歩行者に配慮した都市空間を創出する。さらに、地元自治体や地域団体等と連携し、循環バス\*やシェアサイクル\*などを活用して新たな人の流れを創り出すなど、地域の個性や特色を生かしたまちづくりにも取り組む。
- 都市開発により創出された公開空地やターミナル駅の再編に併せて整備された駅前広場などでは、都市の貴重な空間となるよう、道路と一体的な歩行者空間として確保する。
- 環状2号線新虎通りなどの無電柱化された幅員の広い歩道では、統一感のある街路灯や緑あふれる街路樹、ファサード\*を統一した沿道建築物などを誘導し、洗練された、落ち着いた

＜歩行者に配慮した都市空間のイメージ＞



＜新虎通りのオープンカフェ＞





きのある街並み形成と併せて、オープンカフェの展開などにより、東京の新たな顔となる、にぎわいを創出する（再掲：128 頁参照）。

- 競技会場や主要駅周辺では無電柱化とバリアフリー化を一体的に進め、誰もが歩きやすい道路空間を整備するほか、沿道状況を勘案したシームレスな歩道の整備や、道路用地を有効活用した休憩スペースの設置などにより、成熟都市にふさわしい道路づくりに取り組む（再掲：67 頁参照）。
- 歩行者の通行を優先し、通過交通を抑制するゾーン 30\*地区の拡大や、地区内の荷捌き車両への対応などに取り組み、より安全な歩行者空間を確保する。

#### <シームレスな歩道の整備のイメージ>

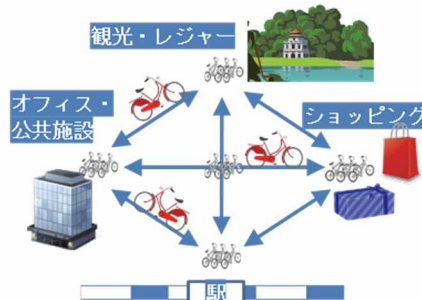


都道と接続する生活道路等との交差点を歩道化するなど、連続した歩行空間を確保

## 2 総合的な自転車政策の展開

- 通勤や買い物だけでなくビジネスや観光などの多様なニーズに対応する自転車について、公共交通が発達した東京にふさわしい利用環境を充実させる。
- 都道や臨港道路\*等において自転車走行空間を新たに 127 km整備し、2020 年大会に向けて総延長を倍増させる（累計内訳：都道 232 km、臨港道路等 32 km）。また、競技会場周辺などの7地区では、国道、都道、区市道などをつないで自転車が走行しやすい空間を連続させた自転車推奨ルートを整備し、利用者の利便性と快適性を高める。
- 区市が取り組むシェアサイクルについて、区境を越えた相互利用ができるよう取組を促進させることで、臨海部を中心とした都心区から広域的に展開し、周辺エリアへの更なる拡大を図る。
- 自転車の乗り入れの多い駅周辺における自転車ナビマーク等重点地区での取組や、自転車の安全利用や放置削減に向けた啓発活動の充実などにより、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促進する。

#### <シェアサイクルのイメージ図>



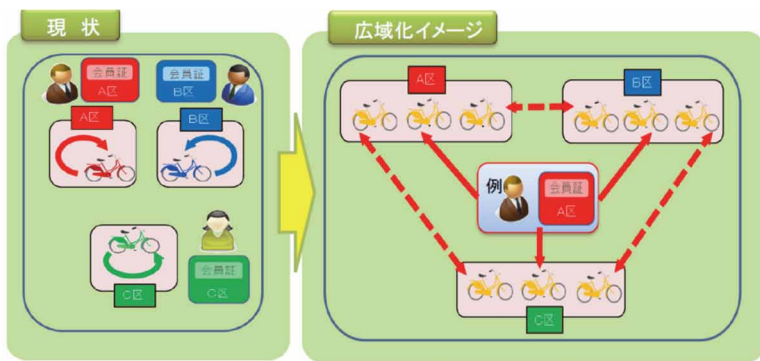
#### <シェアサイクル普及に向けた都の取組>

| シェアサイクルの促進策                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓「自転車シェアリング連絡会」を設置し、地元自治体とノウハウや情報を共有</li> <li>✓サイクルステーション設置への支援等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市開発により生じた公開空地など、利便性の高い場所の活用に向けた規制緩和</li> <li>・設置費に対する補助制度や自転車に対する広告物の規制緩和 など</li> </ul> </li> </ul> |
| <p>地元自治体や事業者の取組を後押し</p>                                                                                                                                                                                                                              |

#### <公開空地を活用したサイクルステーション(港区)>

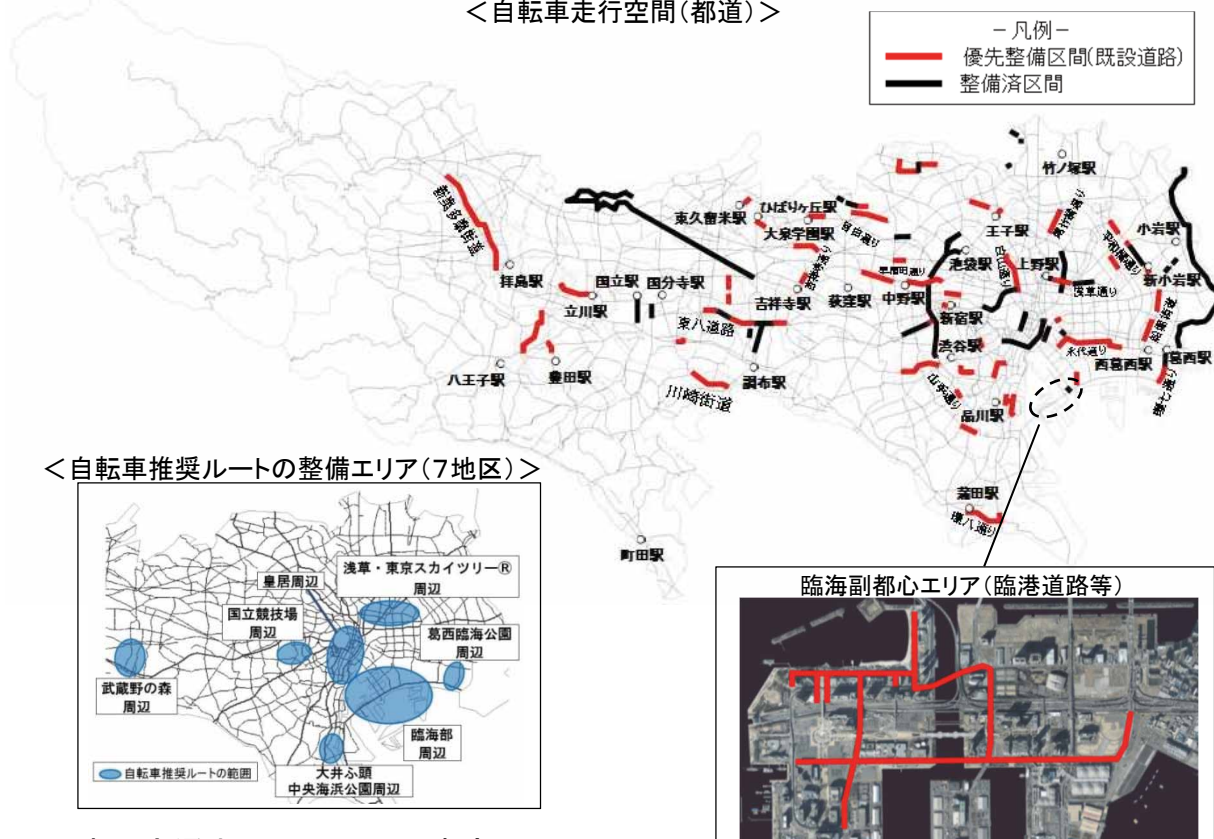


### ＜広域的なシェアサイクルのイメージ＞



区境を越えてもスムーズな  
利用ができる仕組みを構築

＜自転車走行空間(都道)＞



### 3 水上交通ネットワークの充実

- 大会開催時の観客輸送にも活用でき、大会後は観光での利用も期待できる舟運について、地元区や民間事業者とも連携し、定期航路での利用拡大を視野に、水上交通ネットワークを充実させる。特に、多くの観光客が利用する羽田空港と都心や臨海部の間を、東京の水辺空間の魅力を高める舟運ルートとして更なる活用を図る（再掲：232 頁参照）。
- 水上交通の基点となる船着場では、公共棧橋の開放や防災船着場の活用を更に進めるとともに、地元区や関係機関と連携し、最寄駅や近隣施設からの案内サインやバリアフリーの充実を図るなど、舟運をより便利で快適なものとする。特に、日本橋川などへの乗換拠点となる隅田川沿いの舟運ターミナルや、豊洲新市場に隣接する新たな船着場などでは、水辺空間との一体的な整備により、新たな人の流れを創り出し、水辺のにぎわいを活性化する（再掲：128、232 頁参照）。

## コラム

## L R T ・ B R T の運用事例

昭和 40 年代の急速なモータリゼーションやバスや地下鉄への転換により、日本各地で次々に路面電車が廃止されていきましたが、近年では、道路交通を補完し、人や環境にやさしい乗り物として再評価する動きが広がっています。こうした流れの中で、平成 18 年には、富山市に日本初の本格的な L R T が導入されました。

＜富山ライトレール＞



L R T とは、Light Rail Transit の略で、低床式車両の活用や軌道、停留所の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。特に、郊外の鉄道への乗り入れやバス停と停留場の共有化等を進めることで、より利用しやすい公共交通ネットワークの構築が図れるのが特徴です。

＜接続バス＞



同様の輸送システムに、バスを利用した B R T があります。B R T とは、Bus Rapid Transit の略で、接続バスの採用や専用走行空間の整備等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有するバスシステムを言います。通常の路線バスと比べると、定時性に優れ、より多くの輸送量を確保できるのが特徴です。

ナント（フランス）やクリチバ（ブラジル）に先行運用事例がありますが、日本でも、東日本大震災による津波で被災した J R 気仙沼線、大船渡線の仮復旧に B R T システムを導入したことで有名になりました。

東京都でも、事業協力者とともに都心と臨海副都心を結ぶ B R T の導入が検討されており、2019 年度の運行開始に向けた取組が進められています。かつての「路面電車」のように、「B R T」という言葉を身近に聞ける日も近いかもしれません。



## 2020 年大会開催までのロードマップ

| 項目               |                 | 2014 年度<br>まで<br>(見込み) | 2015 年度  | 2016 年度 | 2017 年度              | 2018 年度      | 2019 年度 | 2020 年度 |
|------------------|-----------------|------------------------|----------|---------|----------------------|--------------|---------|---------|
| 自転車走行空間の整備       | 自転車推奨ルート<br>の整備 | 検討                     |          |         | 実施設計・整備              |              |         |         |
|                  | シェアサイクル         | ガイドラインの策定、<br>都区連絡会の設置 |          |         | 区境を越えた相互利用の検討・導入拡大   |              |         |         |
| 都心と臨海部を結ぶ公共交通    | BRT             | 事業協力者公募・決定             | 事業者公募・決定 |         | 車両準備                 | 運行開始<br>(予定) |         |         |
|                  | 路線バス            | 調査                     |          |         | 新規路線等の拡大検討           |              |         |         |
| 都営大江戸線勝どき駅の大規模改良 |                 | 工事実施                   |          |         | ホームの増設及びコンコースの一体化の推進 |              | 供用開始    |         |

テストイベント

2020 年大会開催

### 自転車で東京のライフスタイルを変える

- ロンドン、パリ、ニューヨークなどでは、シェアサイクルの普及が進むなど、自転車が市民や観光客の足として広く活用されています。
- 東京においても、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定を契機に、安全で快適な自転車利用環境の整備を進めていきます。
- 自転車利用を、より気軽に便利なものとしていくことで、外出先での移動や休日の過ごし方など、東京が新たなライフスタイルを楽しめる街となっています。

#### 【これからの自転車利用スタイル】

- ◇ 自転車が安全に通行できる道路空間が整備されるとともに、シェアサイクルが都内各地に拡大しています。
- ◇ こうした環境が整うことで、ビジネス、観光・ショッピングなど、様々なシーンでの自転車の活用が広がっています。
- ◇ また、健康志向や環境への配慮により、自転車利用が更に普及しています。

＜シェアサイクル ステーション＞



### 自転車利用が進んだ東京の姿

#### ＜ビジネスでは…＞

- ・ 自転車通勤を推奨する企業も増え、通勤時の自転車利用が身近なものになっています。
- ・ 近距離での商談には、専ら自転車が利用されています。
- ・ 東京に出張で訪れたビジネスパーソンも、シェアサイクルを手軽に利用しています。

#### ＜観光・ショッピングでは…＞

- ・ 東京を訪れた人は、自転車を利用して、東京スカイツリー®や浅草周辺、原宿・表参道・渋谷周辺など、都内の有名観光地を自由に巡ることができています。
- ・ 自動車ですぐに訪れた人は、自転車に乗り換えることで、臨海副都心や丸の内、秋葉原でのショッピング、上野の美術館・博物館巡りなど、休日の楽しみ方が増えています。