

目指すべき東京の将来像と検討の進め方 (一部更新)

令和3年2月15日

東京都 都市整備局

■ 都市内交通における目指すべき東京の将来像（2040年代）

『未来の東京戦略ビジョン』『都市づくりのグランドデザイン』を踏まえ、都市内交通における目指すべき東京の将来像は、以下の4つを想定する。

- 1 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現
- 2 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaS等の先端技術を活用したスムーズな移動の実現
- 3 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部の賑わい空間創出の実現
- 4 ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現



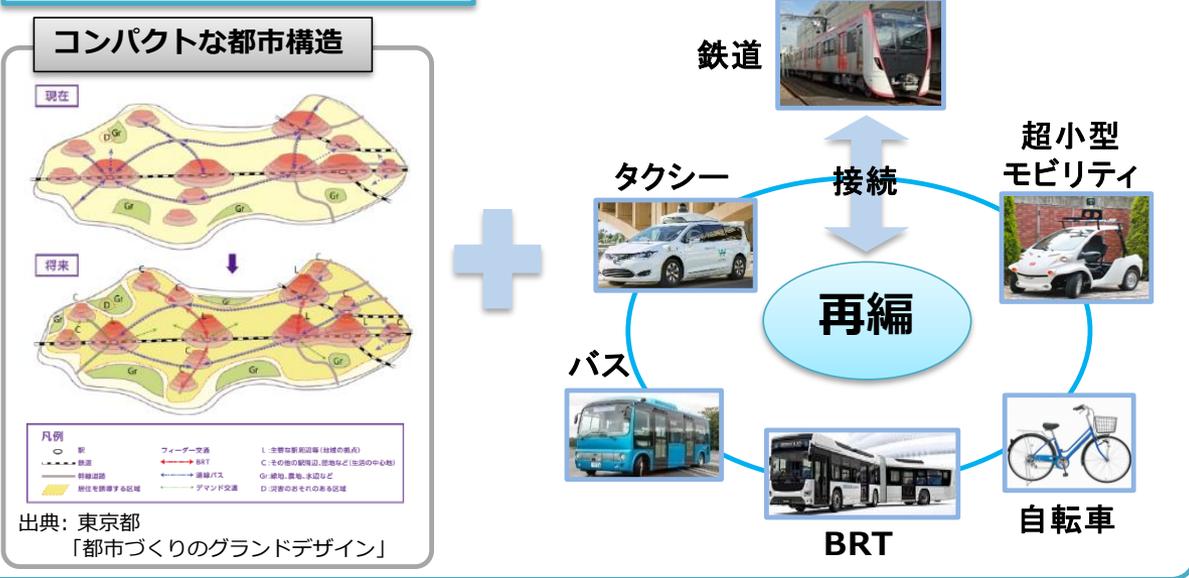
目指すべき東京の将来像と検討の進め方

1 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現

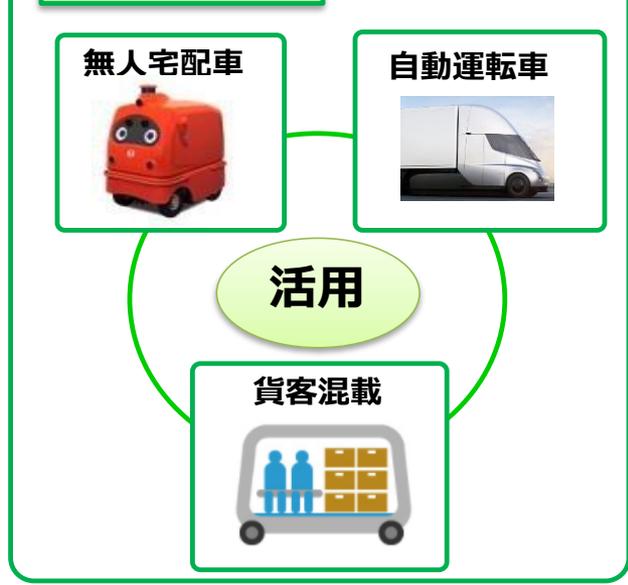
◆ 検討の方向性

- ① 主要な拠点における都市機能の集約化に伴い、バス・タクシー等の既存サービスと新たな交通サービスを駆使して、地域公共交通の再編による利便性向上を図る。
- ② 自動運転技術やIoTを活用して地域内の物流効率化を目指す。
- ③ 西多摩、島しょ等においては、地域のニーズに応えられる新たなモビリティを活用した交通サービスを整備する。

① 地域公共交通の利便性向上



② 物流の効率化



③ 新たなモビリティを活用した交通サービス

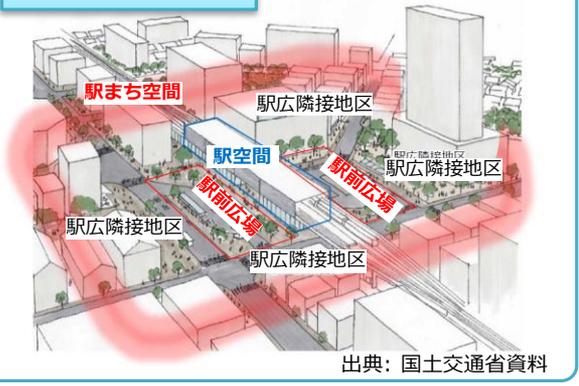


2 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaSなどの先端技術を活用したスムーズな移動の実現

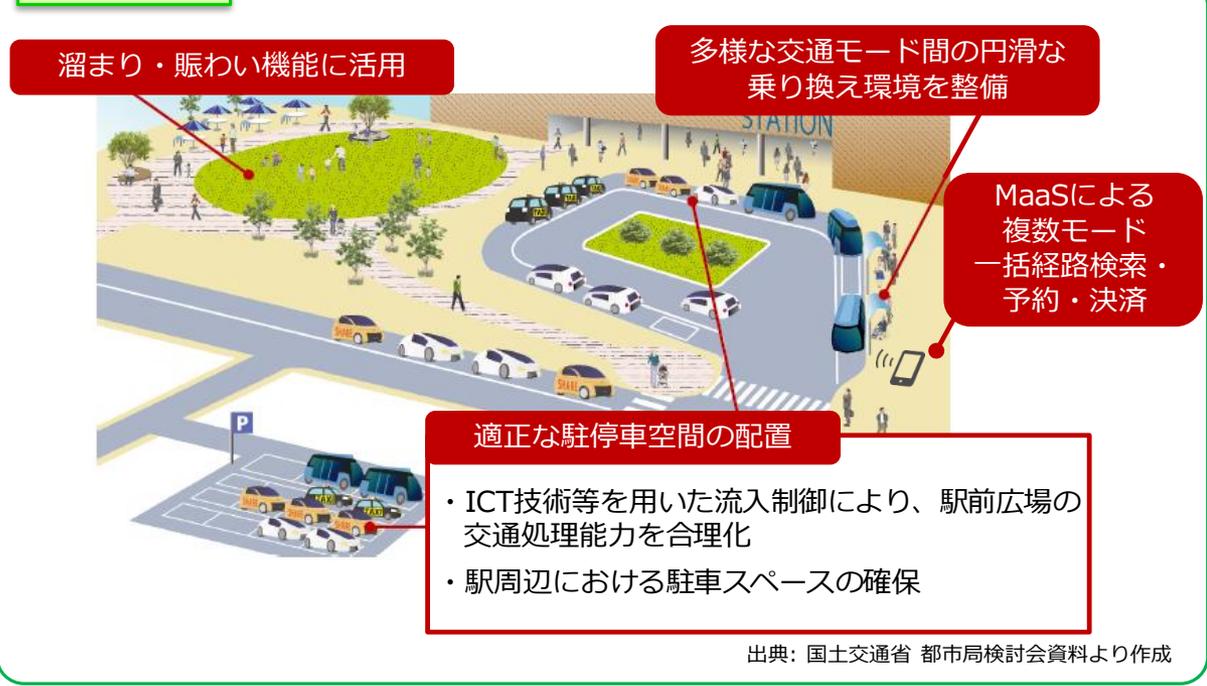
◆ 検討の方向性

- ① 主要な駅を中心として、CASE*やMaaS、新たなモビリティ等の普及を見込んだ駅まち空間の再構築を行う。 ※Connected(接続)、Autonomous(自立走行)、Shared(共有)、Electric(電動)の略
- ② 駐車場やバス・タクシーの待機スペースの合理化とICTを用いた流入制御により、利用しやすい駅前広場を整備する。
- ③ 5Gを活用した交通信号機の高度化等、先端技術を取り込んだ交通安全施設の社会実装を目指す。

① 駅まち空間



② 駅前広場



③ 交通安全施設



3 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部の賑わい空間創出の実現

◆ 検討の方向性

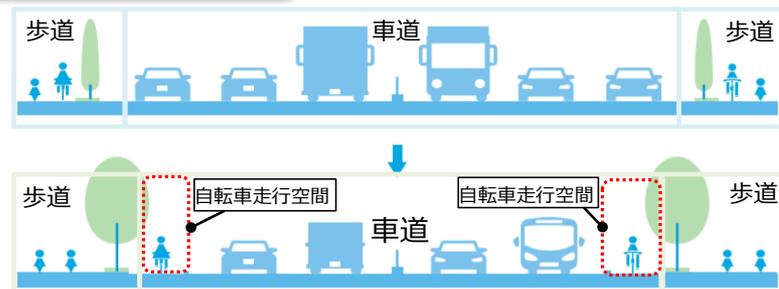
- ① 道路空間のリメイクにより、中心部では歩行者や自転車が通やすく賑わいを生み出す空間として整備する。
- ② 道路ネットワークの整備と自動運転車の普及により余裕の生じた車道部分に自転車通行空間を新たに整備して利用促進を図る。
- ③ カーブサイド（路肩側の車道空間）の利活用を見直し、昼間は人の移動、夜間は配送や車両待機等に活用するなど、道路空間の稼働率を向上させる。

① 歩行者中心の賑わい空間の創出



出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

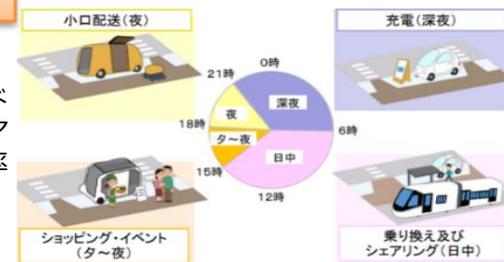
② 道路空間の再配分



出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」

③ カーブサイドの利活用

- 交通需要に応じたカーブサイドの利活用を図り、タイムシェアリングにより道路空間の稼働率を向上させる。



出典：国土交通省資料

4 ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現

◆ 検討の方向性

- ① 職住近接に対応するとともに、安全性・快適性・利便性を備えた駅まち空間の一体的な整備を行う。
- ② 自転車、歩行者の利用増加を見込み、自転車通行空間や歩行者空間の整備（新設、拡幅等）、駐輪場の整備（シェアサイクルポート含む）を行う。
- ③ 通勤・通学手段として自転車等の活用を図る。
- ④ ICTを活用し、バス等の混雑状況のリアルタイム情報や予測情報等を提供して混雑の見える化を推進する。

① 駅まち空間(再掲)



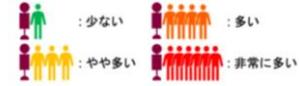
出典：国土交通省資料

④ 混雑の見える化



〇〇前（都庁方面）	
バスの時刻	混雑度
〇：〇〇	: 少ない

◆ 混雑度レベル



② 自転車・歩行者空間の整備

◆ 自転車の整備

自転車通行空間

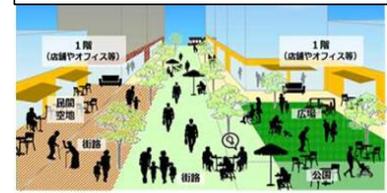


サイクルポート



◆ 歩行者空間の整備

まちなかウォークアブル



パーク・ストリート東京



出典：国土交通省資料