

東京の交通が目指すべき将来像と 政策目標について

平成26年8月26日

I. 論点整理

II. 目指すべき将来像

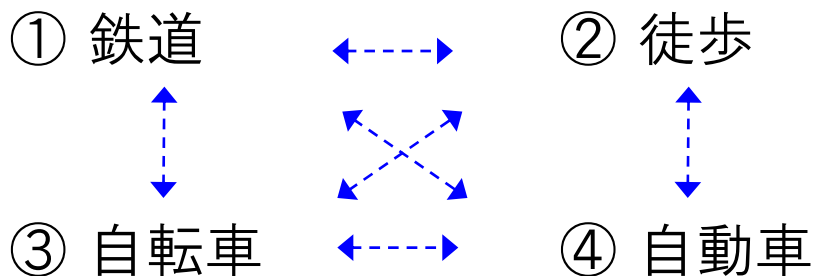
III. 政策目標

I . 論点整理

<現状・課題>

東京における代表的な交通手段に着目

※交通手段相互の連携や分担にも着目



※丸数字は代表交通手段分担率の順位

東京の都市機能の強化に着目

■ 空港

<交通を取り巻く背景>

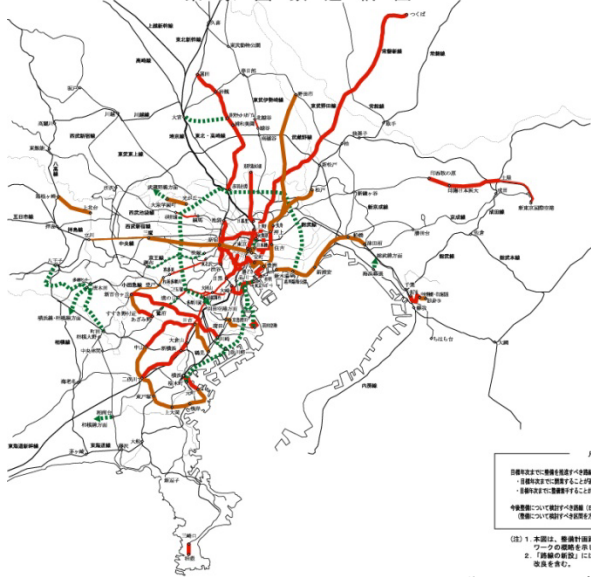
社会経済情勢の変化に着目

- 都市間競争
- 人口
- 環境
- 防災
- 技術革新
- 都市構造の転換

～鉄道(これまでの取組)～

- 東京圏の鉄道の整備は、運輸政策審議会答申を基に進められており、今日では、世界に類を見ない高密度で正確、安全なネットワークが構築されている。
- 都心部では環状方向路線である大江戸線の整備や相互直通運転の実施、臨海部や多摩地域のアクセス改善のため、ゆりかもめやりんかい線、多摩都市モノレールの整備が進められた。

<運輸政策審議会答申第18号における東京圏鉄道網図>



出典: 国土交通省ホームページ

ゆりかもめ



りんかい線



多摩都市モノレール

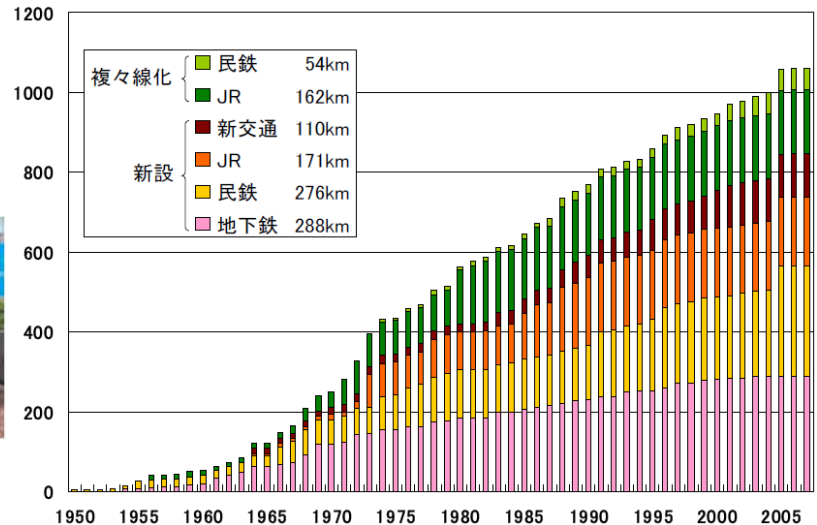


大江戸線



出典: 東京の都市整備2014

<東京圏の整備路線延長の推移>



出典: 国土交通省ホームページ

～鉄道(現状と課題)～

(1) 交通機関相互の乗継利便が不十分

- 交通機関を相互に乗り継ぐ場合、段差や距離があったり上屋が途切れている場合がある。
- 高齢者、障害者等に対するバリアフリー化として段差解消が不十分

＜新宿駅周辺 高速バス乗り場の状況＞



出典:「新宿駅南口地区基盤整備事業」
東京国道事務所

＜上屋が途切れている様子(新宿駅)＞

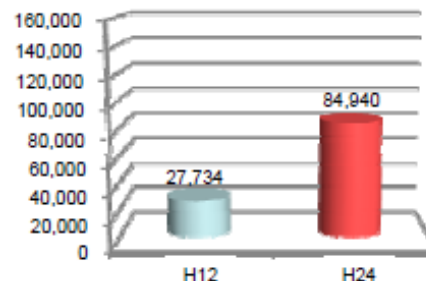


出典:東京都都市整備局資料

(2) 利用者増等に伴う駅や車内の混雑

- 新規路線の乗入や都市開発による利用者増に伴い、乗降や乗換で混雑が発生
- 旅客需要の集中による混雑により、ベビーカーや車椅子での外出、外国人旅行者の観光の妨げとなっている。

＜勝どき駅の乗降人員の推移＞



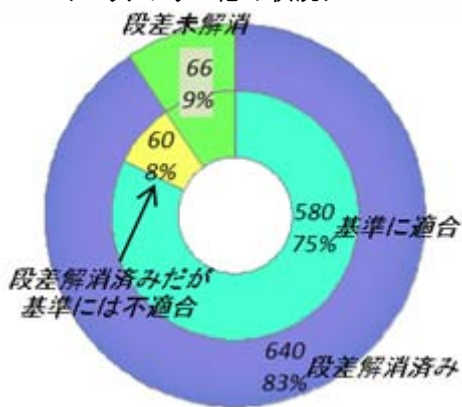
出典:国土交通省ホームページ

＜ラッシュ時間帯の勝どき駅＞



出典:東京都都市整備局資料

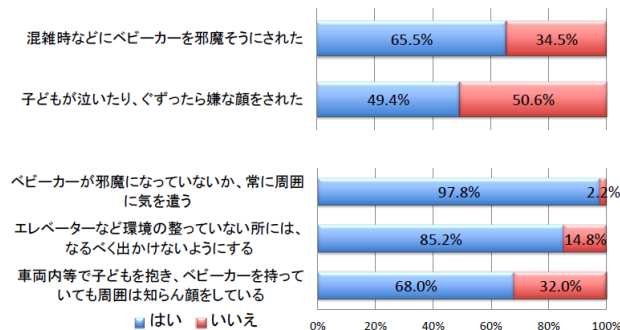
＜バリアフリー化の状況＞



出典:東京都都市整備局資料

＜乳幼児連れの外出時の意識＞

公共交通機関などでベビーカーを使っている際の周囲からの反応や、自分がしている周囲への対応



出典:国土交通省ホームページ

～鉄道(現状と課題)～

(3) 利用者へのわかりづらさ

- ターミナルでは、交通事業者間の案内サインの違いや商業ビルの広告等で乗換に必要な情報を認知しづらい「案内情報のノイズ化」が顕著な場合がある。
- 目的地まで複数の交通手段や経路が存在し、適切な選択が容易ではない。
- 相互直通運転の拡大やJRの直通運転の増加により、行き先や経路地、列車種別がわかりづらい。

新宿駅 <案内サインの状況> 羽田空港(参考)



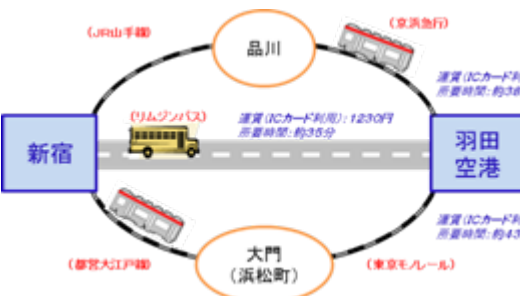
出典: 東京都都市整備局資料



出典: 東京都都市整備局資料

<行先がわかりづらい例(西武池袋線)>

<拠点間の移動の例: 新宿⇒羽田空港>



元町・中華街行



列車種別

- 西武池袋線: 快速急行
- 東京メトロ副都心線: 急行
- 東急東横線: 特急
- みなとみらい線: 特急

出典: 東京都都市整備局資料

(4) 様々な利用者に対応したサービスが不十分

- 外国人旅行者に対しては、多言語による案内や表記の充実が望まれている。
- 移動案内や経路選択に有効なWi-Fiなど通信環境が不十分

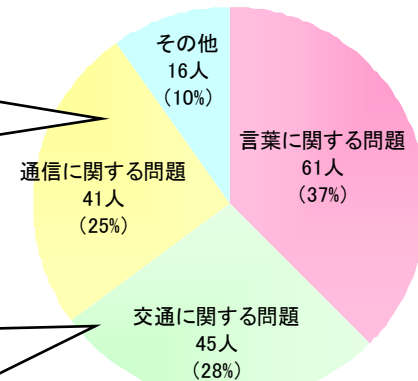
【通信に関する問題】

- ・インターネットアクセスできる場所が見つからない(多数)
- ・無料Wi-Fiが少ない(多数)
- ・Wi-Fi設備が少ない(多数) など

【交通に関する問題】

- ・都内にはJRや私鉄、地下鉄など路線が多く、料金ルートの分かりにくい(多数)
- ・駅構内で英語の案内表示が少ない(多数)
- ・英語のアナウンスが少ない など

<外国人が日本を旅行する上での障壁>



出典: 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会資料をもとに作成

<無料Wi-Fiの整備状況>

	整備済み	一部整備済み
空港	・成田空港 ・羽田空港	
公共交通機関	・都営バス (全車両)	・JRの主要駅 ・私鉄の一部
公共施設	・東京ビッグサイト ・国際フォーラム	
観光案内窓口	・東京観光情報センター ・観光案内窓口	
観光地・街頭		・観光地への旅行者動線など

出典: 東京都都市整備局資料

～道路交通(自動車)(これまでの取組)～

- モータリゼーションの進展等に伴い、東京では自動車交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生した。
- 都では、交通渋滞を緩和し広範な都市活動を支えるために、区部で環状方向、多摩で南北方向の都市計画道路の整備を優先的に推進してきた。また、三環状道路の整備により、都心への流入交通の迂回分散を図ってきた。さらに、踏切遮断による交通渋滞を解消するため、連続立体交差事業等を推進している。

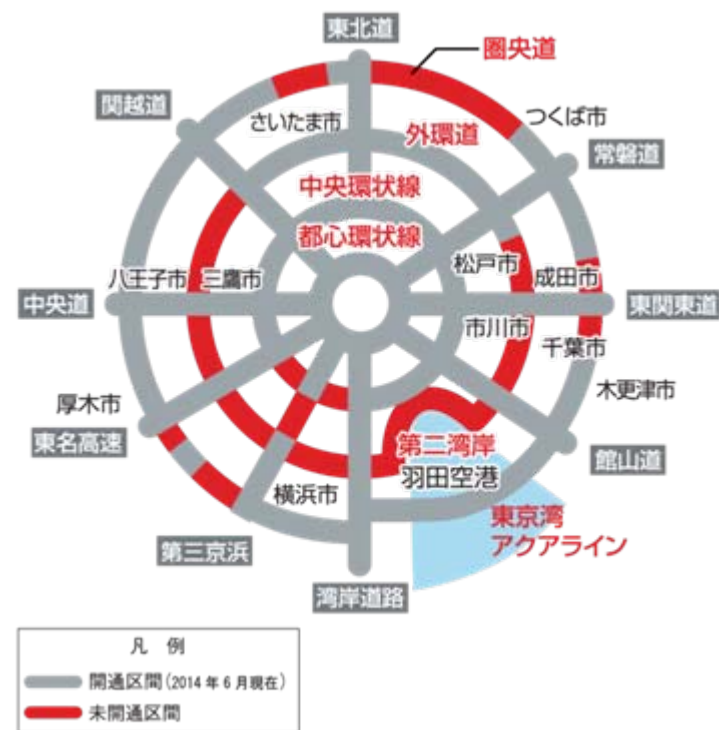
＜都市計画道路の整備状況＞



◆平成25年3月末現在

出典：東京都都市整備局資料

＜三環状道路の整備状況＞



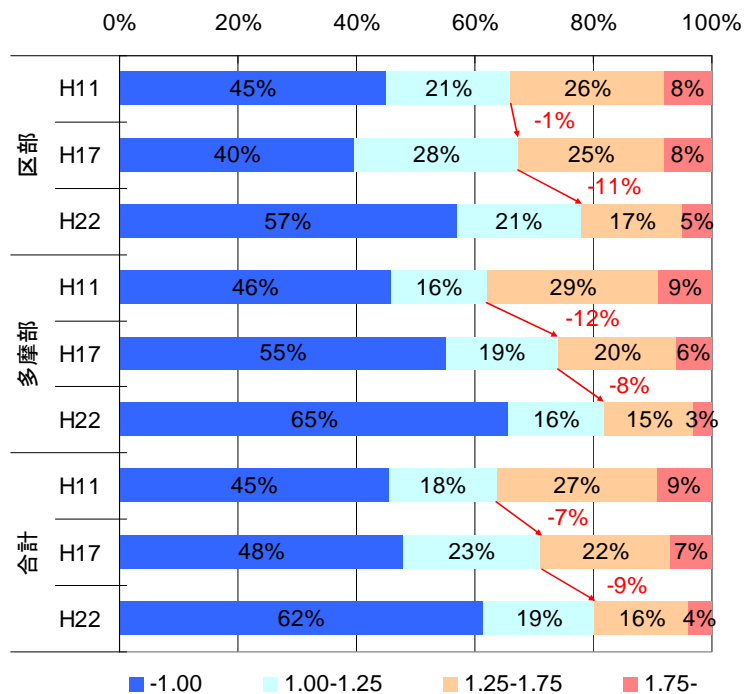
出典：国土交通省
東京外かく環状国道事務所
ホームページ資料に一部加筆

～道路交通(自動車)(現状と課題)～

(1) 依然として混雑の発生

- 混雑は減少傾向にあるものの、更なる混雑緩和が必要
- 都市計画道路の整備率は約6割に留まる。

<混雑度別延長割合の推移(一般道路のみ)>



混雑度(交通量と交通容量から算定される指標)

- 1.0未満: 円滑に走行が可能であり、渋滞は殆どない。
- 1.0~1.25: ピーク時に渋滞が発生。
- 1.25~1.75: ピーク時だけでなく、ピークを中心とした連続的な渋滞が発生。
- 1.75以上: 慢性的な混雑状態。

出典:国土交通省「道路交通センサス(各年度版)」

(2) 都内には未だ多くの踏切が存在

- 都内には多くの踏切が残り、道路渋滞や踏切事故が発生

<踏切による道路渋滞>



<連続立体交差事業の例>



出典:踏切対策基本方針

～道路交通(自動車)(現状と課題)～

(3) 大型車交通の実態

➤ 都心においても大型車交通量が多い。

＜一般道における昼間12時間大型車交通量(H22)＞

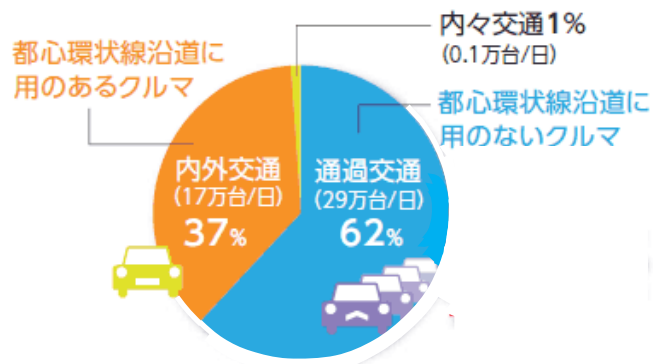


出典：国土交通省「平成22年度道路交通センサス」

(4) 通過交通の流入

➤ 都心に用のない通過交通が、依然として多い。

＜都心環状線を利用する交通の内訳＞

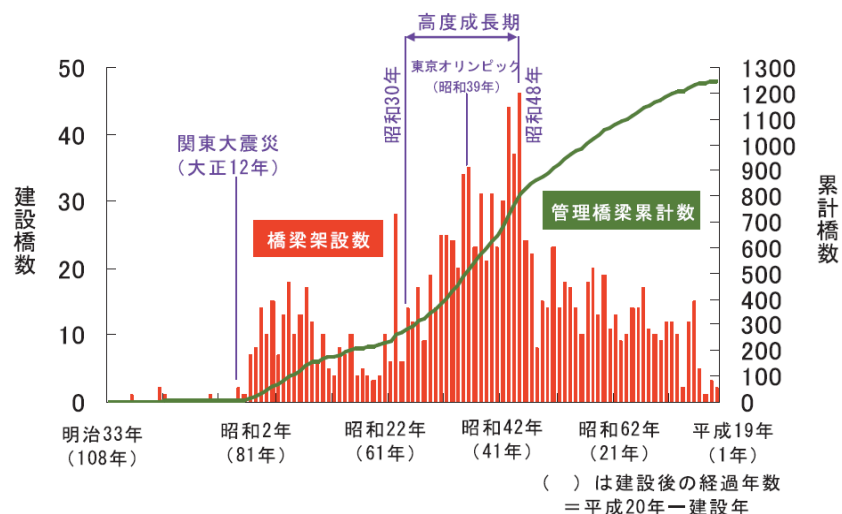


出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ資料に一部加筆

(5) インフラの更新の必要性

➤ 高度成長期に整備された道路構造物は高齢化し、更新時期を迎えている。

＜東京の橋梁建設分布＞



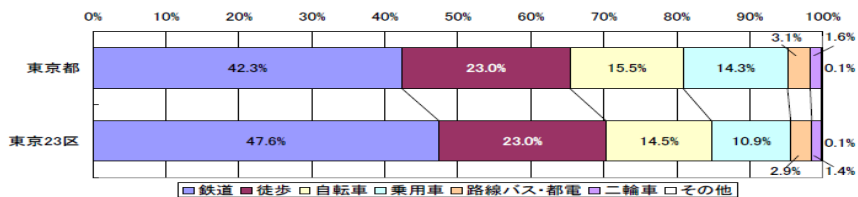
出典：東京都「橋梁の管理に関する中長期計画」(平成21年4月)

～道路交通(自転車)(現状)～

(1) 鉄道を中心とした公共交通が発達していることから、自宅や職場に近接する身近なエリア内での利用が多い。

- 鉄道、徒歩に次ぐ、代表交通手段
- 約2割が鉄道端末利用
- 9割以上が5km以内の利用

図 2-1-2 東京都における代表交通手段分担率

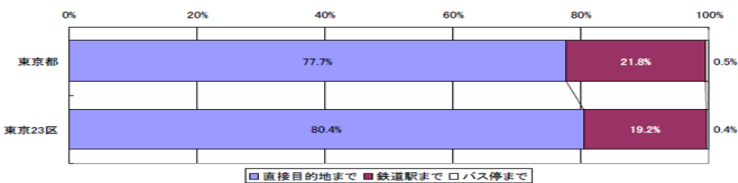


(注1) パーソントリップ調査：一定の調査対象区域内において「人の動き」(パーソントリップ)を調べる調査。移動の起点と終点、移動の目的、利用交通手段等から人の動きを明らかにする。

(注2) 代表交通手段の優先順位：1回の移動の中でいくつかの交通手段を用いている場合、主な交通手段の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車(自動二輪車・原付)→自転車→徒歩の順。

資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査のデータをもとに算出

図 2-1-3 自転車による移動の内訳



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査のデータをもとに算出

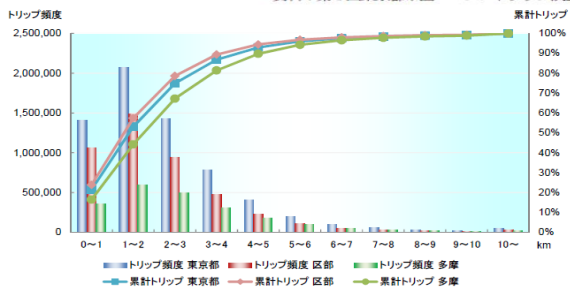


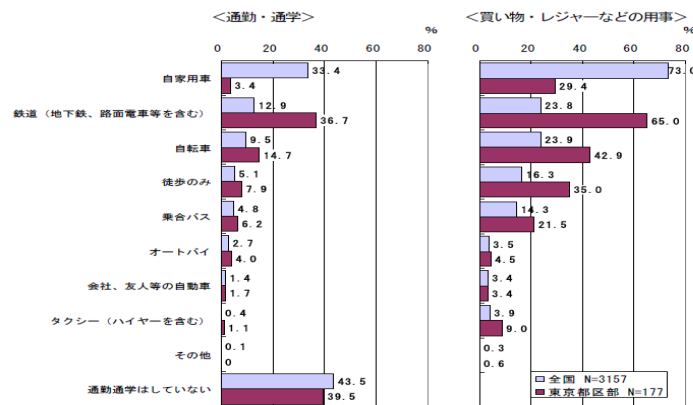
図 3-17 東京都における自転車の距離別のトリップ頻度

出典：「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」東京都市圏交通計画協議会

(2) 駅前など身近な商業経済活動が活発であるため、利用目的は、買い物が多い。

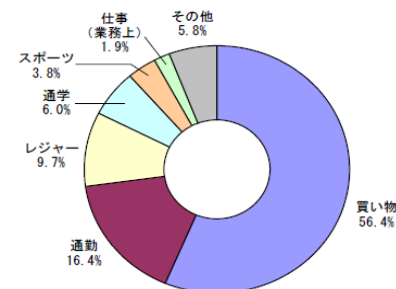
- 通勤・通学、レジャー等の用事で自転車を利用している人は鉄道に次ぐ第2の交通機関

図 2-1-7 普段利用する交通機関(複数回答)



資料：歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査(内閣府 平成21年7月)

図 2-1-6 自転車の利用目的(全国)



資料：自転車の利用実態調査(財団法人自転車産業振興協会 平成23年3月) N=30405

～道路交通(自転車)(課題)～

(1) 駐輪場の整備は進んできたが、
放置自転車問題の改善に向けた
継続的な取組が必要

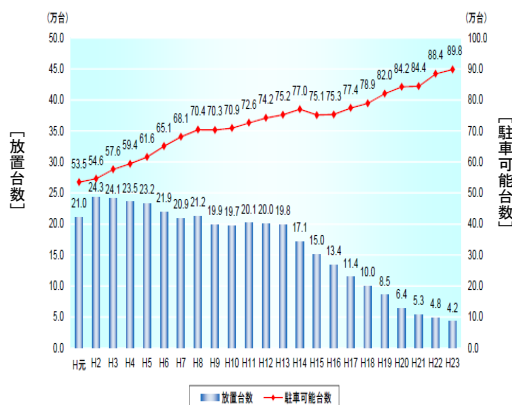


図 3-9 東京都内の駅周辺における放置台数と駐車可能台数
出典：「駅前放置自転車の現状と対策」東京都青少年・治安対策本部（平成 24 年 7 月）

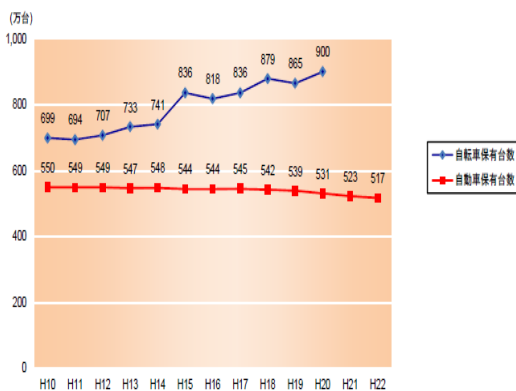


図 3-3 東京都における自転車・自動車の保有台数
出典：自転車保有台数は、自転車の国内市町村調査（社）日本自転車協会より抜粋（平成 20 年調査終了）
自動車保有台数は、国土交通省関東運輸局東京運輸支局

(2) 自転車走行空間の整備は進んできたが、
街中では狭い道路が交差し、車道に
連続して十分な幅を確保することが困難な
ケースも多い。

＜整備された自転車レーン(旧玉川水道道路)＞



出典：東京都自転車走行空間整備推進計画

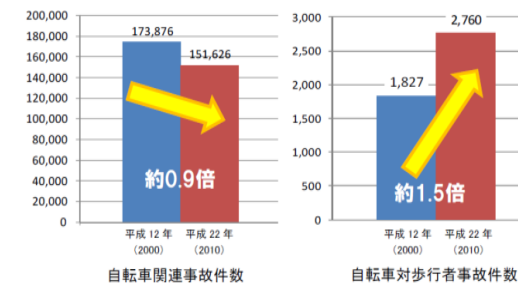
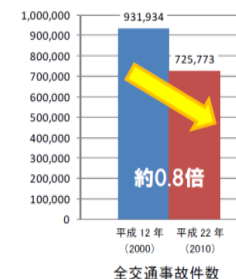
＜自転車利用の様子(都内)＞



出典：記者発表資料（警視庁、国土交通省
東京国道事務所、東京都建設局）

(3) 自転車通行可の歩道が多く、
歩行者と自転車が輻輳し、交通
安全の確保が課題

図 12 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向



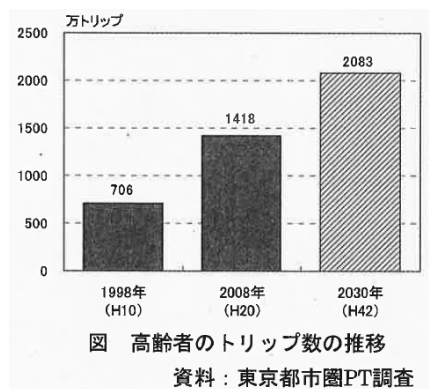
【出典：平成 22 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

～道路交通(徒歩)(現状と課題)～

(1) 安全で快適な歩行空間の確保の必要性

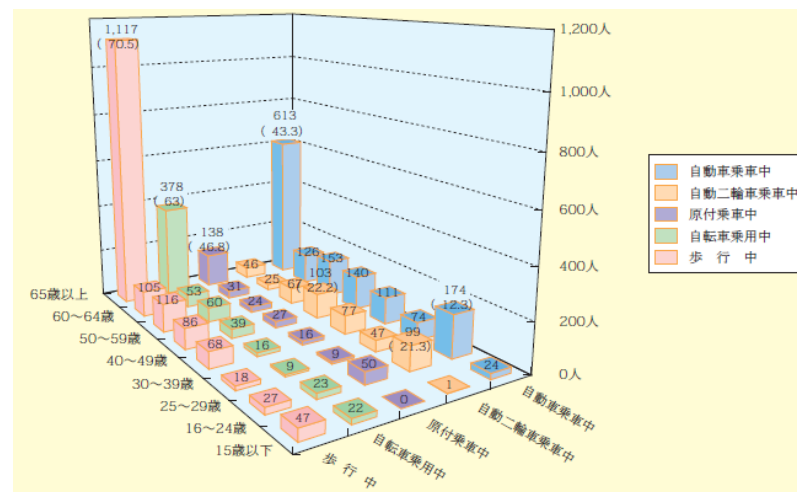
➤ 高齢者、障害者等の外出支援、街の回遊性向上に向け、安全で快適な歩行空間の更なる確保が必要である。

＜高齢者のトリップ数の推移＞



出典：東京都市圏PT調査

＜平成25年中の状態別・年齢別
交通事故死者数＞



出典：平成26年度版 交通安全白書(内閣府)

～空港（現状と課題）～

(1) 空港容量について

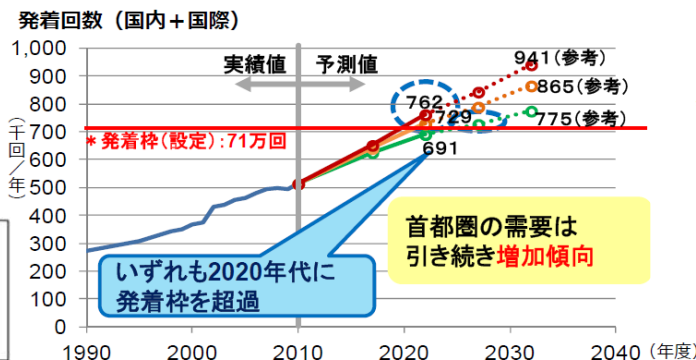
- 首都圏空港の年間発着枠は、段階的に拡大し、平成26年度中に75万回に到達(D滑走路供用前の約1.5倍)する。
- しかし、2020年代前半には空港容量が満杯になる見込み

＜首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加＞

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.30 まで	39万回 (6万回)	25万回	64万回
H26.3.29 まで	41万回 (6万回)	27万回	68万回
H26.3.30 以降	44.7万回 (9万回)	27万回	71.7万回
	国際線3万回増枠		
最終形 (H26年度中)	44.7万回 (9万回)	30万回 3万回増枠	74.7万回

出典：国土交通省ホームページ

＜首都圏空港の航空需要予測(発着回数)＞

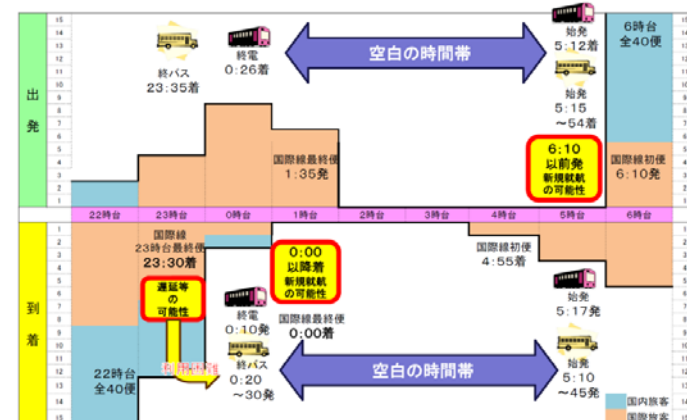


出典：国土交通省ホームページ

(2) 空港アクセスについて

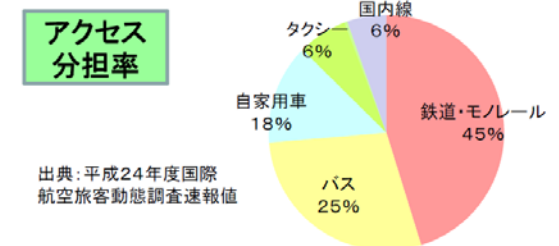
- これまで、羽田空港へは京急の延伸、成田空港へは成田新高速鉄道の整備などが実現
- 都心に近く24時間利用可能な羽田空港のポテンシャルを活かすため、空港アクセスの更なる強化が必要
- 特に、深夜早朝時間帯の到着便・出発便が増加した場合、空港アクセスの空白の時間帯への対応が必要

＜羽田空港アクセスの現況＞



出典：国土交通省ホームページ

＜羽田空港のアクセス分担率＞



出典：平成24年度国際航空旅客動態調査速報値

出典：国土交通省ホームページ

～取り巻く背景(都市間競争、人口)～

<国際的な都市間競争の激化>

- 東京は民間による都市ランキングで上位だが競争が激しい
- 外国人旅行者は料金やルートの分かりづらさや不十分な通信環境に不満

世界の都市総合カランキング2013 (一財)森記念財団 都市戦略研究所		HOT SPOTS:BENCHMARKING GLOBAL CITY COMPETITIVENESS EIU及びシティグループ	
1	ロンドン		ニューヨーク
2	ニューヨーク		ロンドン
3	パリ	都市から国際空港までのアクセス時間 31位	シンガポール
4	東京		香港
5	シンガポール		パリ
6	ソウル		東京

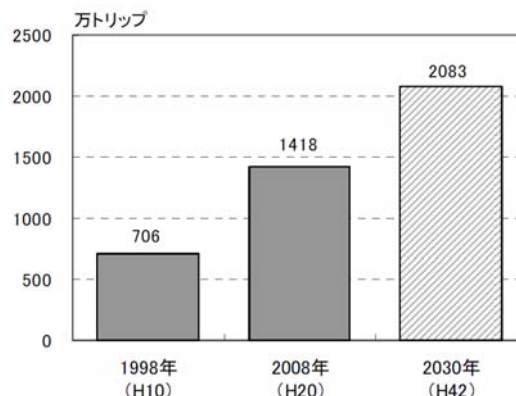
出典：(一財)森記念財団 都市戦略研究所
世界の都市総合カランキング2013

出典：EIU及びシティグループ
GLOBAL CITY COMPETITIVENESS

<人口動態の変化>

- 高齢人口の増加に伴う高齢者トリップ増への対応が必要
- 都心居住の進展に伴いトリップの変化の可能性(駅乗降数、交通手段など)

<高齢者トリップの推移(東京都市圏)>

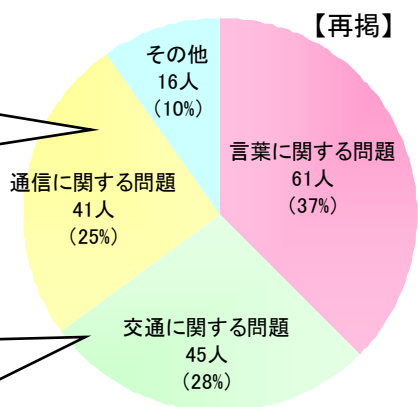


出典：東京都市圏交通計画協議会
ホームページ

<外国人が日本を旅行する上での障壁>

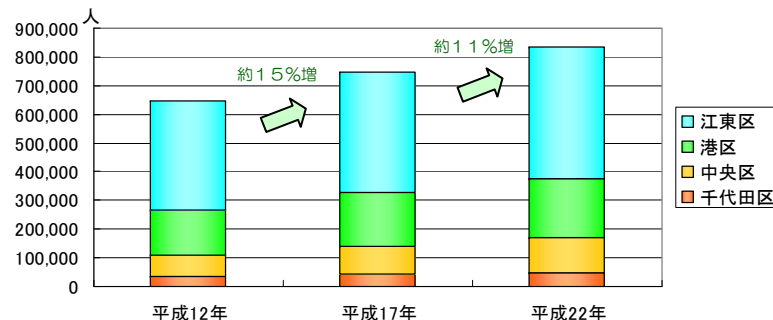
- 【通信に関する問題】
- ・インターネットアクセスできる場所が見つからない(多数)
 - ・無料Wi-Fiが少ない(多数)
 - ・Wi-Fi設備が少ない(多数) など

- 【交通に関する問題】
- ・都内は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(多数)
 - ・駅構内で英語の案内表示が少ない(多数)
 - ・英語のアナウンスが少ない など



出典：交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会資料をもとに作成

<都心部の人口推移>



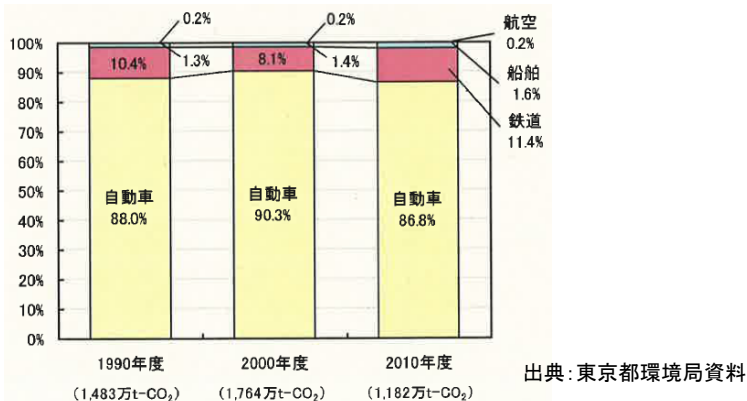
出典：国勢調査結果をもとに作成

～取り巻く背景(環境、防災)～

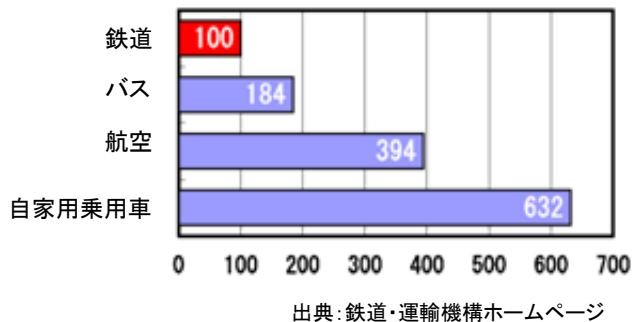
<環境への意識の高まり>

- 従来の自動車はCO₂排出量やエネルギー消費量が大きい
- 地球温暖化防止に配慮した移動の必要性

<都内の運輸部門の交通機関別のCO₂排出量の推移と構成>



<1人を1km運ぶのに消費するエネルギー(2007年度)> (鉄道を100とした場合)



<防災機能の強化>

- 東日本大震災では鉄道停止に伴い大量の帰宅困難者が発生
- 緊急物資の輸送機能や防災拠点への利便性確保が必要
- オリンピック・パラリンピックを見据え、テロへの対策も含めてバランスのある危機管理が必要

<首都直下地震での帰宅困難者(想定)>



<東日本大震災当日の駅の状況>



出典: 警視庁ホームページ

～取り巻く背景（ICTの進歩などの技術革新）～

- ビックデータの活用などICTを活用した利用者向け情報提供の充実
- 新たなタイプのホームドアなど安全性の向上に資する技術開発の進展
- 燃料電池自動車や自動走行システムなど、環境にやさしく安全性の向上を実現する自動車先端技術の活用

＜スマートフォンによる情報提供の充実＞



出典：東京メトロ資料より作成

＜新たなホームドアの開発＞



出典：国土交通省ホームページ

＜燃料電池自動車＞



(写真提供)トヨタ自動車株式会社

～取り巻く背景(都市構造の転換)～

- 国家戦略特区の指定等により国際的な経済活動拠点の形成を促進
- 身近な圏域では、交通結節点などを中心に市街地を集約型の地域構造へ再編(「都市計画区域マスタープラン」の改定)
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応

<センターコアにおける主な開発プロジェクト>

【六本木・虎ノ門地区】



【新宿駅周辺】



【大丸有地区】



【渋谷駅周辺】



【竹芝地区】

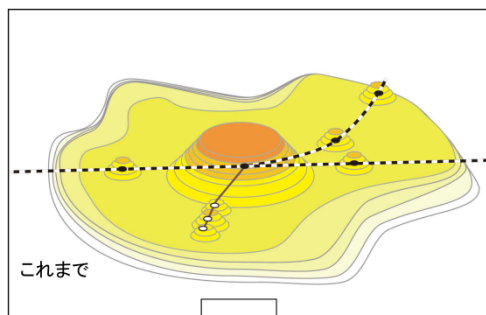


【品川駅周辺】

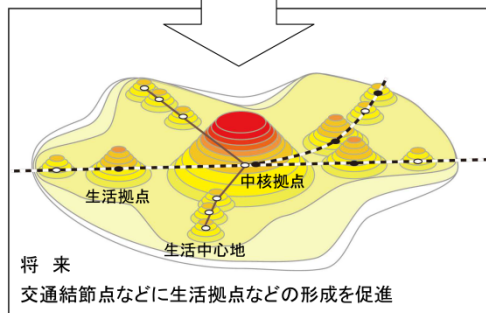


出典:「東京発グローバル・イノベーション特区」(提案書)

<集約型の地域構造への再編のイメージ>



拡散型から集約型の地域構造へ再編



出典:「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」原案

<2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会>



出典:大会組織委員会ホームページ、立候補ファイル

<鉄道>

- バス乗り場の分散や、段差・不連続な雨よけなどにより、乗換利便性が阻害
- 新規路線の乗入や都市開発による利用者増に伴い、乗降や乗換で混雑
- ターミナルでは、移動や乗換に必要な情報を認知しづらい
- 多言語での案内やWi-Fiなど通信環境が不十分

<自動車・自転車・徒歩>

- 都心部では、依然として道路混雑が発生
- 自転車と歩行者が輻輳し、交通安全の確保が課題
- 高齢者等の外出支援、街の回遊性向上に向け、安全で快適な歩行空間の更なる確保が必要

<空港>

- 首都圏空港(羽田、成田)の容量は、主に国際線需要の増加に伴い、2020年代には満杯の見込み
- 空港容量拡大に対応する空港アクセスの充実が必要

<取り巻く背景>

- ◆国際的な都市間競争の激化
- ◆少子高齢化や都心回帰の進展
- ◆環境への意識の高まり
- ◆防災機能の強化
- ◆ICTの進歩など技術革新
- ◆国家戦略特区の指定、集約型地域構造への再編
- ◆2020年オリンピック・パラリンピック開催

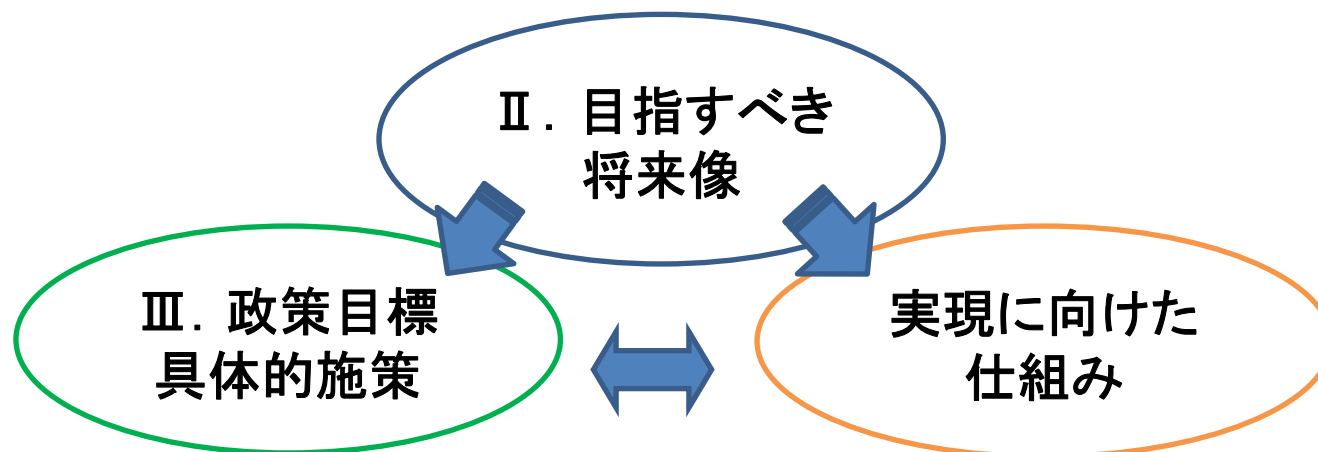
Ⅱ. 目指すべき将来像

現状と課題(鉄道、自動車・自転車・徒歩、空港)

交通を取り巻く背景

- 交通モード別から**利用者視点への転換**
- ネットワークの充実に加え、**有機的な連携による質の向上**

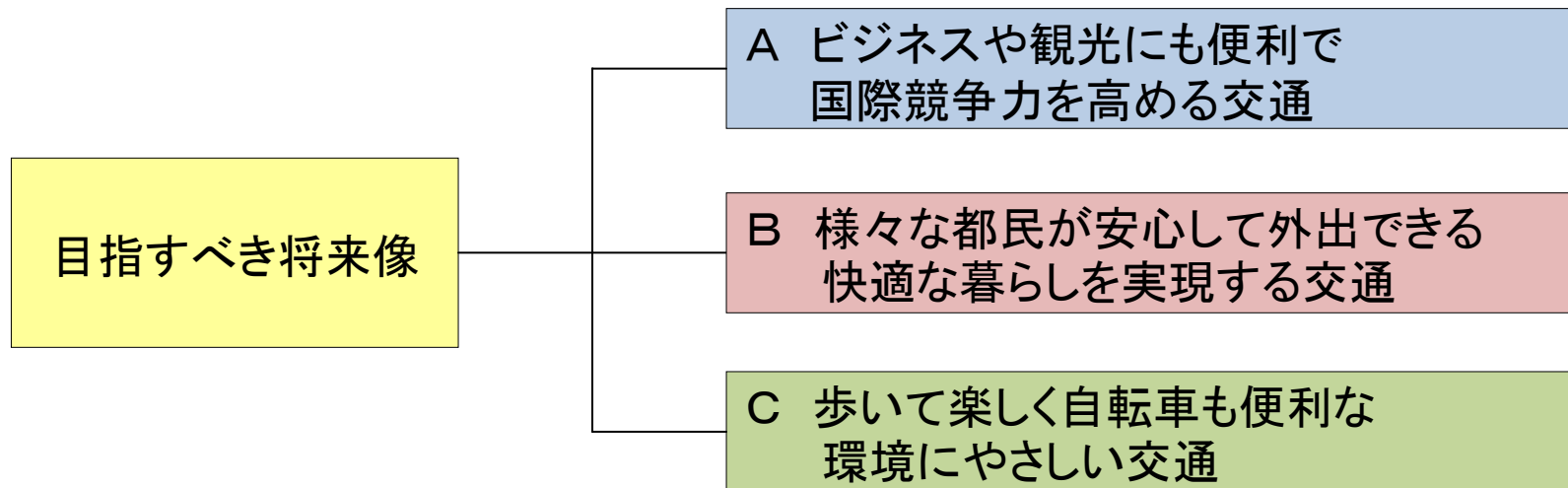
東京の活力・魅力・成長を支える利用者本位の交通体系



目指すべき将来像の考え方

【設定方針】

- 東京の活力・魅力・成長を支える視点から、
A「国際競争力」、B「安全・安心・快適」、C「環境」を切り口とする。
- 利用者の視点による立場でシナリオベースとし、特徴的なシーン別に設定する。



【設定年次】

- 概ね20年後を設定年次とし、大きなランドデザインを描くこととする。

A. 国際競争力を高める交通

～空港などへのアクセスが改善され、海外出張者や外国人来訪者も快適に移動できる～

【想定シーン】ビジネスマンの海外出張

- 大きな荷物を抱えての海外出張では、国際線が一層増加し、自宅にも近い羽田空港を選択した。
- 空港までは、今回は乗換のないリムジンバスを利用した。昔は深刻だった交通渋滞が緩和され、時間も読めるようになった。
- 帰路は、フライト時間の関係で成田空港に到着し、鉄道を利用したが、案内サインもすっきりし、ターミナル駅での乗換もスムーズになっていた。
- 機内で知り合った外国人旅行者も、多言語表示のデジタルサイネージやWi-Fiを利用して、迷うことなく品川駅で乗り換え、リニア中央新幹線を利用して名古屋へ向かった。

<シナリオ設定におけるポイント>

- 羽田空港と成田空港は、居住地や勤務地など利用者のニーズに応じて選択可
- 羽田、成田の首都圏空港の容量拡大により、国際線の発着が一層増加
- 空港まで鉄道やリムジンバスなど様々な交通手段が複数経路で存在
- 三環状道路や都市計画道路の整備により交通渋滞が緩和
- ターミナルの再生により、同一レベルでの乗換などバリアフリーが充実
- 案内サインは多言語表記で分かりやすく、Wi-Fiも市街地での利用が実現



出典：東京国際空港ターミナル株式会社

A. 国際競争力を高める交通

B. 快適な暮らしを実現する交通

～混雑緩和やスムーズな乗換等により、誰もが快適・便利に利用できる～

【想定シーン】子育てする女性の社会での活躍

- 駅空間を活用して開設された保育所に、今日は私が子供を預け、都心にある会社へ向かった。同時に開業したスーパーでは、特売をしているので帰りに寄ってみよう。
- 電車の本数が増え、鉄道の混雑が緩和された。また、ターミナル駅も改修され、ストレスなく快適に乗換できるようになった。
- 会社は新しい地下鉄駅とつながっていて、雨の日でも便利だ。入社前に身だしなみを整えるために駅の化粧室を利用したが、清潔で使いやすかった。
- 午後からは、多摩にある研究所まで出張した。初めての場所だったが、表記も簡潔であり、迷うことなく時間どおりに到着できた。鉄道からバスへの乗継ではダイヤも接続しており、また、雨が降っていたが駅出口からバス乗り場へ濡れずに移動できた。

<シナリオ設定におけるポイント>

- 駅空間には、保育所等の生活サービス機能が充実
- 複々線化により鉄道の輸送力が増強
- 都市再開発とあわせたターミナル駅の改修や、鉄道の新駅整備
- 情報ノイズ化の解消による、わかりやすい案内サイン
- ダイヤが接続した交通モード間の乗継が実現
- 連続した雨よけの整備などにより、乗り換え利便性が向上

<イメージ図>



B. 快適な暮らしを実現する交通

～バリアフリー化や交通手段の確保等により、誰もが安心して利用できる～

【想定シーン】 郊外に住み、元気に暮らすリタイヤした世代

- 自然豊かな風景を見ながら、コミュニティバスで駅まで来た。鉄道が高架化されて踏切がなくなったので、最近は大渋滞でイライラすることもなくなった。今日は、駅にできた新しい病院で定期健診を受ける予定だ。
- 駅前広場ではバスと道路の段差が解消され、車椅子を利用する私も安全に乗降できるようになった。駅では、エレベーターやホームドアが整備されたので安心だ。定期健診の後には、鉄道を利用して生涯学習講座に参加しよう。

<シナリオ設定におけるポイント>

- 駅までは、自動車や自転車に加えて路線バスやコミュニティバスなどの交通手段を確保
- 郊外部では、駅を中心とした集約型の都市構造が実現
- 駅及びその周辺には、生活サービス機能が充実
- 鉄道高架化など、踏切対策の着実な推進
- 駅前広場の改修によるバスの利便性向上
- 駅には、エレベーターによるバリアフリーも実現



C. 環境にやさしい交通

～自転車の活用、歩行者中心の空間創出等により、環境にやさしい移動ができる～

【想定シーン】 臨海部をサイクリングで楽しむ休日

- 地下鉄を降り、オープンカフェなどがあるシャンゼリゼ通りのような歩行者モールを散策した。夏でも木陰のおかげで涼しく心地よい。
- 午後からは、隣の区でも返却可能なシェアサイクルを利用して、買い物を楽しみながら、臨海部まで行ってみよう。使いやすそうなので、今度仕事で出かける時にも使ってみようか。
- 最近、自転車走行空間の整備が進んだことで、自転車利用が安全で快適になった。
- また、自動運転による燃料電池車をよく見かけるようになった。

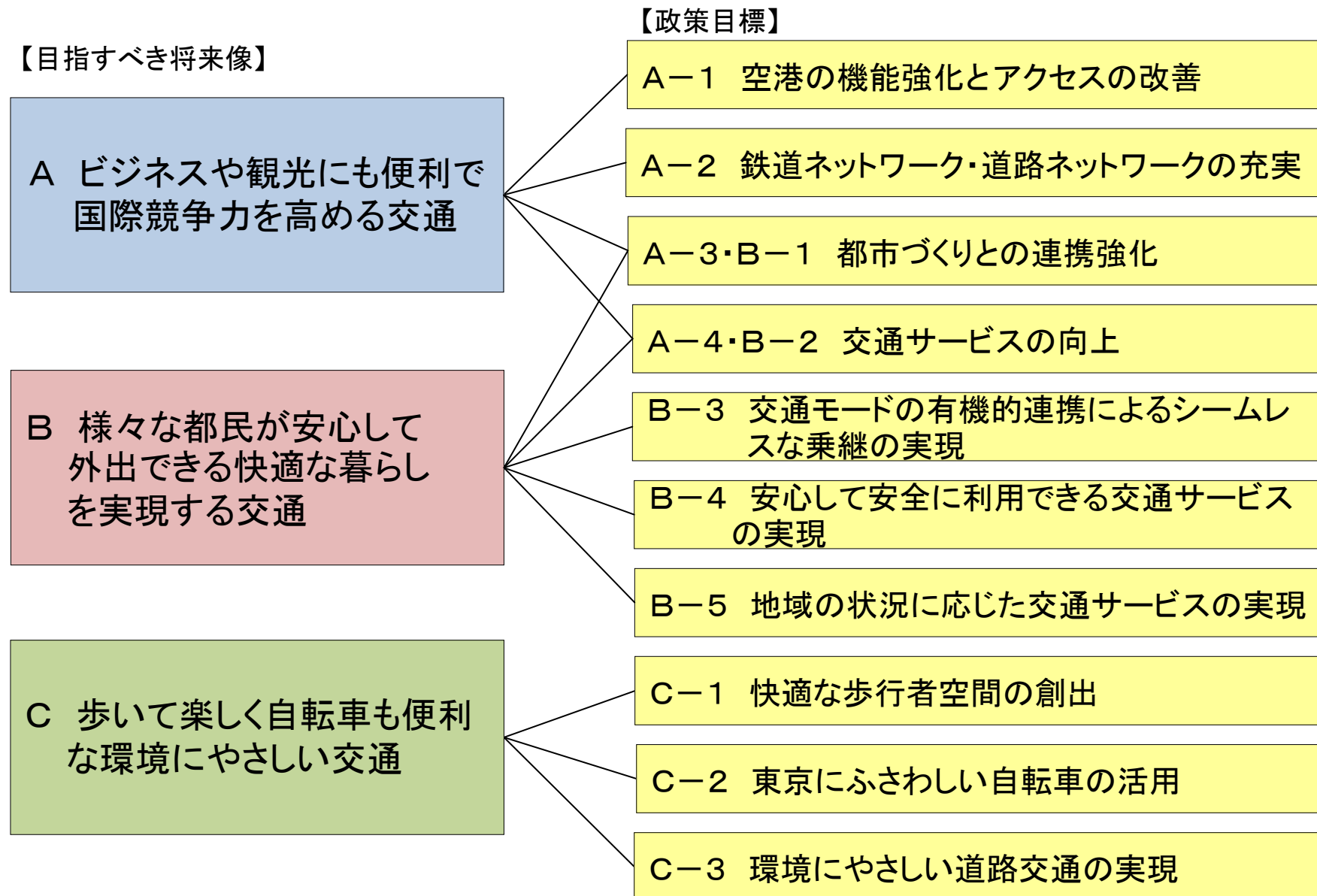
<シナリオ設定におけるポイント>

- 自動車に依存せず、快適に安心して歩行できる歩行者モールが整備
- 沿道には、オープンカフェをはじめ商業施設の設置も盛ん
- シェアサイクルが広域的に展開され、地下鉄駅の近くから利用可能
- 三環状道路等の整備により、都心部の交通渋滞が緩和
- 連続した自転車走行空間が整備
- まちづくりと連携して水素ステーションの設置が進み、燃料電池車が普及
- 技術革新による自動走行システムの実用化

<イメージ図>



Ⅲ. 政策目標



A-1. 空港の機能強化とアクセスの改善

- 羽田空港と成田空港がそれぞれの強みを活かし、機能強化することで、居住地や目的など利用者ニーズに応じた選択を可能とする。
- 深夜早朝を含め、空港アクセスを充実させることにより、都心に近く24時間利用可能な羽田空港のポテンシャルを活かす。

＜首都圏空港の機能強化＞

- 今後、国際線を主とした需要増加を見据え、羽田、成田の首都圏空港の容量拡大を実現する。



＜空港アクセスの改善＞

- 24時間利用可能である羽田空港において、特に深夜早朝について、就航便に対応したアクセス強化を図る。
- 駐車場の繁忙期の広報活動による混雑緩和など、自動車によるアクセスも改善する。
- 国道357号東京港トンネル等の整備を促進する。

A-2. 鉄道ネットワーク・道路ネットワークの充実

- 混雑や渋滞を緩和し、広範な都市活動を支えるとともに、様々な状況や利用者ニーズに対応できるようネットワークの充実・強化を図る。

＜鉄道ネットワークの充実＞

- 審議会答申に位置づけられた路線等を含む、今後の鉄道ネットワークのあり方などについて検討を進める。(国の審議会において、次期答申を平成27年度中にとりまとめ予定)



＜道路ネットワークの充実＞

- 三環状道路の着実な整備とともに、圏央道内側エリアにおける一体的で利用しやすい料金体系により、高速道路網の有効活用を促進する。
- 都市計画道路の計画的・効率的な整備を進める。(次期事業化計画の策定)
- 道路と鉄道の立体化など、交差点における踏切対策を計画的に推進する。



A-3・B-1. 都市づくりとの連携強化

- 都市再生と連携したターミナル再生や、周辺まちづくり等と連携した交通施設整備により交通結節機能を強化する。
- 特に、国際的な経済活動の拠点を形成し、国際競争力の強化に資する地区では、国家戦略特区を活用し、円滑に移動できる高質な移動環境を整備する。
- 2020年大会開催はもとより、豊洲新市場の開場や大会後の開発により、更なる来訪者が見込まれる臨海部へのアクセスを改善する。

＜ターミナル等の機能改善＞

➤ 渋谷駅、品川駅、新宿駅などターミナル駅では、周辺まちづくりと合わせた再編に伴い、シームレス化や交通広場の再編など交通結節機能の強化を図る。

＜臨海部へのアクセスの改善＞

➤ 都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通の導入を図る。

＜国際的なビジネス拠点の交通＞

- 国家戦略特区を活用し、都市再開発にあわせ、鉄道の新駅やバスターミナルを整備するなど、利便性の向上を図る。
- 国際的なビジネス拠点としての優位を確保すべく、空港等へ円滑に移動できる手段を実現する。

＜都市再生と連携した新駅の整備(虎ノ門地区)＞



出典:「東京発グローバル・イノベーション特区」(提案書)より作成

＜品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014(案) 将来像を実現するための主な事業＞



出典:(仮称)品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014(案)

＜品川駅周辺の基盤整備とまちづくりのイメージ＞



品川駅北周辺地区での新しいまちづくりの誘導

出典:2020年の東京

A-4・B-2. 交通サービスの向上

- ▶ 外国人を含む様々な利用者の利便性向上に資するよう、交通サービスの改善を図る。

<分かりやすさの改善>

- ▶ 移動経路の選択に有効なWi-Fiなどの通信機能の利用環境を整備する。
- ▶ ビックデータを活用し、事故発生時の対応など利用者向けの運行情報の提供を充実する。
- ▶ 多言語対応を推進するとともに、案内表示等を改善する。

(代表ルートの表示、案内情報の適正化、デジタルサイネージの活用、行先表示の改善など)

<利用しやすさの向上>

- ▶ ビジネス・観光拠点にアクセスする交通機関の運行時間を拡大する。
- ▶ ダイヤ改正、駅改良工事等により混雑緩和を推進する。

<駅名の英語表記(都庁前駅)>



出典: 東京都都市整備局資料

<コンコースデジタルサイネージ>



<案内表示の多言語対応>

出典: 東京メトロ
平成26年度事業計画



出典: 東京都都市整備局資料

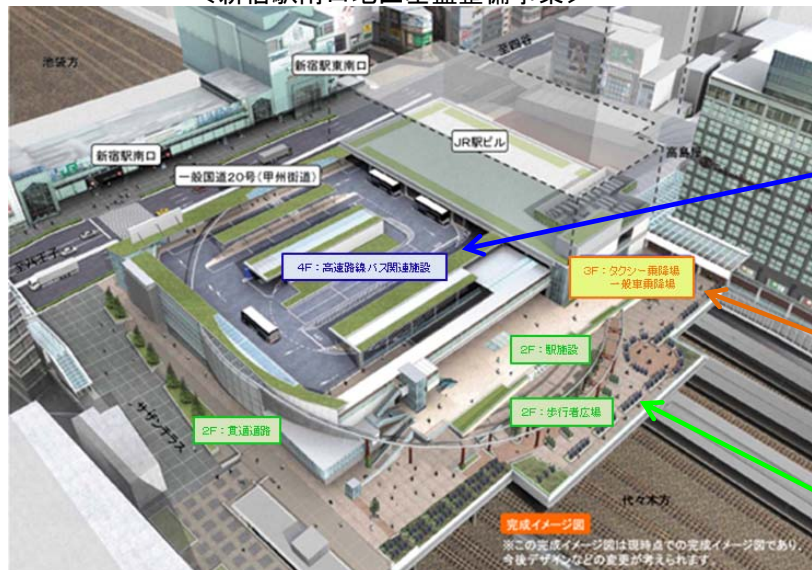
B-3. 交通モードの有機的連携によるシームレスな乗継の実現

- 事業者間の調整により、鉄道やバスなど様々な交通モードを駅などで有機的につなぎ、複数の交通機関のシームレスな乗継を実現する。

＜ターミナル再生による乗継の改善＞

- バスやタクシーなどの乗り物を集約・再編し、乗継の利便性を抜本的に改善する。

＜新宿駅南口地区基盤整備事業＞



＜様々な交通モードの円滑な乗継＞

- 鉄道相互、鉄道からバスなどの乗継1ルート
の整備、雨天時でも濡れずに乗り継ぐための
上屋の整備等により、連続性を確保する。
- バス乗り場の集約・再編による利便性の向
上を図る。
- 拠点駅では、終電・終バス等の運行接続を
改善する。
- 外国人観光客にも利用しやすい共通乗車券
等を導入する。



4F

高速バス
関連施設



3F

バス乗降場
一般乗降場



2F

歩行者広場
駅施設

出典：「新宿駅南口地区基盤整備事業」東京国道事務所より作成

B-4. 安心して安全に利用できる交通の実現

- バリアフリーの充実を図り、誰でも自立して移動できる交通体系を実現する。
- 施設の高齢化に対応した機能更新を進めるとともに、首都直下地震やテロなどにも考慮し、防災機能の強化を図る。

<高齢者、障害者等の円滑な移動>

- エレベーターの整備などにより、誰もがスムーズに移動できるバリアフリー環境を実現する。
- ホーム上の転落防止のため、ホームドアの整備を進める。
- ベビーカーや車椅子利用者も安心して移動できるよう、段差解消、幅の広い改札口の適切な確保を推進する。

<ホームドアの整備>



出典：東京メトロ平成26年度事業計画

<安全で信頼性の高い公共交通の実現>

- 高齢化した構造物の対策を計画的に進める。
- 自然災害やテロを含めた様々なリスクへの対応を強化するため、複数の交通機関が連携して対策を充実する。

<高架橋柱耐震補強工事>



出典：東京メトロ平成26年度事業計画

B-5. 地域の状況に応じた交通サービスの実現

- 人口減少社会等を見据え、集約型地域構造の実現に向け、郊外など地域のニーズや状況に応じた利便性を確保する。
- 駅周辺のまちづくりや連続立体交差事業とあわせて交通結節点の機能を強化する。

＜地域の状況に応じた利便性の確保＞

- 人口減少や超高齢化社会を見据えて、集約型地域構造の実現に向け、生活拠点を公共交通で結ぶなど利便性を確保する。
- 各地域におけるニーズや実情を踏まえ、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシーなど様々な交通手段を適切に活用する。



出典：国土交通省ホームページ

＜商業・業務・住宅等で構成される複合ビル(八王子駅)＞



出典：八王子市ホームページ

＜交通結節点の機能強化＞

- 駅周辺のまちづくりや自由通路の整備を促進し、回遊性を確保する。
- 連続立体交差事業により生まれた空間等を活用して生活サービス機能を確保する。

- オープンカフェや街並みを楽しみながら散策できる、質の高い歩行者空間を創出する。
- 良好な景観や街路樹の緑陰による快適性に加えて、歩行者の安全性を確保する。

＜質の高い歩行者空間の創出＞

- オープンカフェなどを活用し、街のにぎわいを創出する質の高い歩行者空間を創出する。
- ベンチや上屋を設置するなど、利便性向上に資する歩行者空間を実現する。

＜歩行者の快適性・安全性の確保＞

- 無電柱化の推進や緑豊かな街路樹の整備・拡充を図ることで、良好な景観や夏でも涼しい空間を創出する。
- 歩行空間の創出に併せ、自動車・自転車などの動線の分離、貨物輸送との棲み分けを図るなど、歩行者の安全性を確保する。

- 東京の地域特性や都民の利用特性を踏まえ、利用促進のための環境整備を進めつつ、東京にふさわしい自転車の活用を図る。
- シェアサイクルについては、公共交通を補完する交通手段として適切な活用を図る。

<東京における自転車の活用>

- 公共交通が発達しており、駅前など身近な商業経済活動が活発な東京の地域特性を踏まえて活用する。
- 環境にやさしく健康増進に役立つだけでなく、公共交通の補完的な利用も期待される自転車を、交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段の一つと位置づける。

<利用促進のための環境整備>

- 歩行者の安全確保のため、自転車との分離を図る。
- 車道の活用を基本に、車道の幅員など道路事情に応じた自転車レーン等により、安全で快適な自転車走行空間を実現する。
- 安全を確保する利用者の意識づけを図るため、利用マナーやルールを徹底する。

<シェアサイクルの活用>

- 鉄道、バス等公共交通と連携した利用や、公共交通の補完としての利用を促進する。
- より高い回遊性の実現のために、区境を意識せず使えるよう、広域的展開を推進する。

- ▶ フリンジ駐車場等を活用して、渋滞の緩和を目指す。
- ▶ 公共交通やシェアサイクルの利用を促進する。
- ▶ 環境にやさしい燃料自動車等の導入を促進する。

＜フリンジ駐車場や公共交通等の利用＞

- ▶ フリンジ駐車場等、渋滞箇所の周辺駐車場を活用するとともに、公共交通の利用を促進することにより自動車の流入を減らす。
- ▶ 鉄道やバスなど公共交通の円滑な運行を実現するため、PTPSなどのITS技術を活用する。
- ▶ シェアサイクルなど、共通して利用できる新たな交通手段を活用し、自動車からの転換を図る。

＜環境にやさしい自動車の活用＞

- ▶ 自動車からの環境負荷を低減した燃料電池車などの導入を促進する。
- ▶ カーシェアリングなどを活用し、環境負荷低減を図る等、自動車の効率的な利用を促進する。