

**世界一の都市にふさわしい
利用者本位の交通体系を目指して**

**平成 27 年 1 月
東京の総合的な交通政策のあり方検討会**

はじめに

東京では、1964年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を一つの契機として、鉄道や道路など交通インフラの整備が推進され、都市の成長を支える基盤が構築された。高度経済成長や都市の拡大による人口流入を背景としたこれまでの交通政策は、増加する需要への対応に主眼が置かれてきたと言える。

しかし、国際的な都市間競争の激化や少子高齢化などの人口動態の変化、地球温暖化をはじめとする環境への意識の高まり、東日本大震災以降の防災機能の強化の緊急性など、東京を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。さらに、2020年には2度目の東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることが決定し、東京の都市づくりや交通政策に大きなインパクトを与えることは疑いない。

東京都では、「東京都長期ビジョン」が策定され、2020年大会の開催を起爆剤として、「世界の都市・東京」の実現を目指して、都市の改造を進めていくとしている。交通政策についても、2020年大会の開催時のもとより、成熟都市としてさらなる発展を実現するため、大会開催後も見据えた長期的な視点でランドデザインを描く必要がある。

本検討会では、こうした背景を踏まえ、高齢者や外国人など様々な利用者が円滑に移動できる交通体系を構築するため、交通手段別の検討を超えた「利用者視点による交通手段全体を捉える考え方」を重視し、量の充足を超えた「質の向上を図る総合的な交通政策のあり方」について議論を行い、提言としてとりまとめた。

東京が目指す「世界の交通体系」の道標となれば幸いである。

平成 27 年 1 月

東京の総合的な交通政策のあり方検討会 座長

岸井 隆幸

目 次

1. 目指すべき将来像	1
1.1. 将来像の設定	1
1.2. シナリオベースによる将来像の代表シーン	2
2. 東京の交通の現状と課題.....	6
2.1. 交通を取り巻く背景	6
2.2. 交通の現状と課題	9
3. 将来像の実現に向けた取組.....	19
3.1. 都市活動を支える主要な交通インフラの更なる充実	20
3.2. まちづくりと連携した交通結節機能の充実	22
3.3. 成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用	27

「東京の総合的な交通政策のあり方」検討の全体構成

< I. 目指すべき将来像 >

- ◆ 「世界一の都市・東京」にふさわしい「世界一の交通体系」が将来像
～世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を実現～

A「国際競争力」、B「安全・安心」、C「快適・便利」、D「豊かさ・環境」の観点

※概ね20年後の交通インフラを想定し、それを利用して移動する姿を描く

II. 東京の交通の現状と課題

- ◆ 利用者の視点から、交通インフラや様々な人々の一連の移動に着目し、交通の現状と課題を整理

【主要な交通インフラの現状】

・各交通手段では一定程度の水準を達成したが、「世界一」にはより一層の充実が必要

<鉄道> 高密度で正確、安全な鉄道ネットワークだが、駅の混雑等が発生

<道路> 都市計画道路、三環状道路等の整備率は約6割

<空港> 首都圏空港(羽田・成田)の容量は2020年代前半には満杯

【一連の移動に着目した交通の問題点】

- ・交通手段間の連携強化が必要(鉄道とバスの乗継不便など)
- ・道路空間等の利活用の工夫が必要(自転車と歩行者の輻輳など)

<取り巻く背景>

- ・国際的な都市間競争の激化
- ・人口動態の変化
- ・環境への意識の高まり
- ・防災機能の強化の緊急性
- ・ICTの進歩などの技術革新
- ・都市構造の転換

【「総合的な」観点】

交通インフラの充実に加え、交通手段間の連携強化、道路空間等の利活用の工夫により質の向上を図る観点から課題を抽出

交通インフラの更なる充実



交通手段間の連携強化

道路空間等の利活用の工夫

III. 将来像の実現に向けた取組

- ◆ 様々な主体が、課題解決に向けて取り組む内容について、合意形成やマネジメントを図る仕組みを提案

> 「交通結節機能の充実」

- ・まちづくりと連携した交通結節機能の充実

> 「成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用」

- ・歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出
- ・水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化

- ◆ 「交通インフラの更なる充実」、「交通結節機能の充実」、「成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用」に関する具体的な施策例を提示

※ 検討に際しては、多様な意見を反映させるためにヒアリングを実施
利用者、専門家から目指すべき将来像や目標、事業者からその実現可能性や課題などについてヒアリング

1. 目指すべき将来像

1.1. 将来像の設定

目指すべき将来像 : 「世界一の都市・東京」に相応しい「世界一の交通体系」

目標年次と内容 : 概ね20年後までに実現するグランドデザイン

将来の交通インフラとして、首都圏三環状道路、リニア中央新幹線の開通や羽田・成田両空港の機能強化などが実現しているものとする。



まず、以下の観点から代表的なシーンを取り上げ、シナリオベースで描く。

<世界一の交通体系>

- A: 国際競争力を支える交通体系
～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～
- B: 安全・安心な交通体系
～バリアフリー化や交通手段の確保等により、
高齢者や障害者を含め誰もが安心して利用できる～
- C: 快適で便利な交通体系
～混雑緩和やスムーズな乗換等により、
通勤通学者や子育て世代など誰もが快適・便利に利用できる～
- D: 豊かさを実感でき環境にもやさしい交通体系
～自転車の活用、歩行者中心の空間創出等により、
成熟した都市の魅力を実感でき、環境にもやさしい移動ができる～

1.2. シナリオベースによる将来像の代表シーン

A: 国際競争力を支える交通体系

～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～

【シーン例】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。
- 羽田空港では、水上バスに乗り、海上からの眺望を楽しみながら臨海部へ向かう航路が人気だ。
- 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。



B:安全・安心な交通体系

～バリアフリー化や交通手段の確保等により、
高齢者や障害者を含め誰もが安心して利用できる～

【シーン例】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。鉄道と道路が立体交差化されて踏切がなくなったので、最近では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。
- 駅前広場ではバスから駅までの経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、エレベーターが整備されたので障害を気にせず移動ができて安心だ。定期健診の後は、鉄道を利用して生涯学習講座に参加しよう。



C: 快適で便利な交通体系

～混雑緩和やスムーズな乗換等により、
通勤通学者や子育て世代など誰もが快適・便利に利用できる～

【シーン例】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。自転車を利用しているが、連続した走行空間が整備されて、快適に走れる。
- 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、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、表記も連続していて、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、雨が降り出したが駅出口からバス乗り場へ濡れずに移動できた。

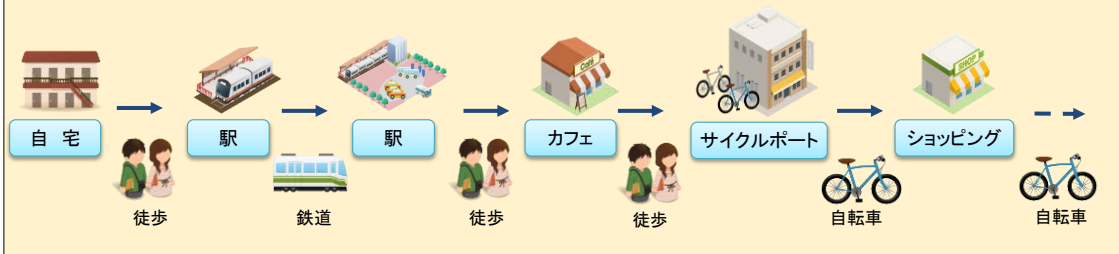


D:豊かさを実感でき環境にもやさしい交通体系

～自転車の活用、歩行者中心の空間創出等により、
成熟した都市の魅力を実感でき、環境にもやさしい移動ができる～

【シーン例】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道路を散策したが、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、買い物をしながら、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、歩行者や車の通行を気にせず、自転車を安全に快適に利用できるようになった。
- 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。



2. 東京の交通の現状と課題

2.1. 交通を取り巻く背景

国際的な都市間競争の激化、人口動態の変化、環境への意識の高まり、防災機能の強化の緊急性など、東京の交通を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。

東京の交通の現状と課題を分析するにあたり、まずこれらの背景について整理する。

(1) 国際的な都市間競争の激化

(一財)森記念財団都市戦略研究所の「世界の都市総合ランキング」では、東京はロンドン、ニューヨーク、パリに次いで4位に位置付けられている。

この内訳を見ると、交通・アクセスでは10位であり、弱みとなっている。

＜民間による都市ランキング＞

	総合ランキング	交通・アクセス
ロンドン	1位	1位
ニューヨーク	2位	7位
パリ	3位	2位
東京	4位	10位
シンガポール	5位	8位

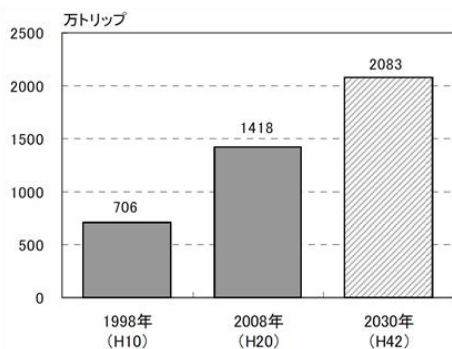
出典：(一財)森記念財団都市戦略研究所
世界の都市総合ランキング 2014

(2) 人口動態の変化

東京都市圏においては、高齢人口の増加に伴い高齢者トリップが2030年には1998年の約3倍に増加する見込みであり、対応が必要になってくる。

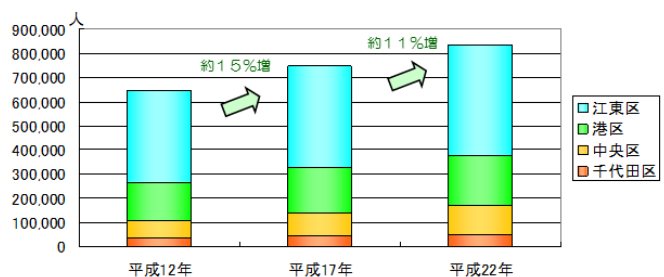
また、近年の都心居住の進展に伴い、江東区や港区等では人口増加が進んでいる。

＜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

＜都心部の人口推移＞



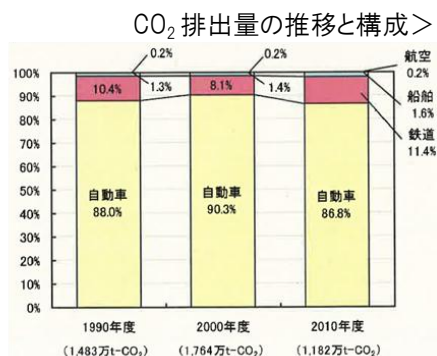
出典：国勢調査結果をもとに作成

(3) 環境への意識の高まり

都内の運輸部門のCO₂排出量のうち、自動車が約9割を占めている。

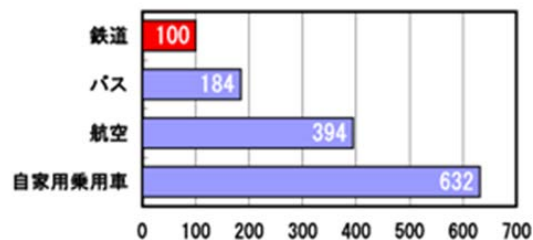
最近では、環境に配慮した自動車も普及しているが、「地球温暖化に配慮した移動」の必要性も長期にわたるテーマとなっている。

＜都内の運輸部門の交通機関別の



出典：東京都環境局資料

＜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)



出典：鉄道・運輸機構ホームページ

(4) 防災機能の強化の緊急性

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した。首都直下地震で発生する帰宅困難者数は東京都で約390万人と想定されている。

首都直下地震の緊迫性が指摘される中、緊急物資の輸送機能や防災拠点への複数ルート確保が必要とされている。

＜首都直下地震での帰宅困難者(想定)＞



出典：内閣府ホームページ

＜東日本大震災当日の駅の状況＞



出典：警視庁ホームページ

(5) ICTの進歩などの技術革新

現在、スマートフォンによる情報提供が行われているが、オープンデータの活用など、利用者向けの情報提供をさらに充実できる可能性が拡大している。

また、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も進展している。

さらに、燃料電池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も活用できる段階となっている。

＜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

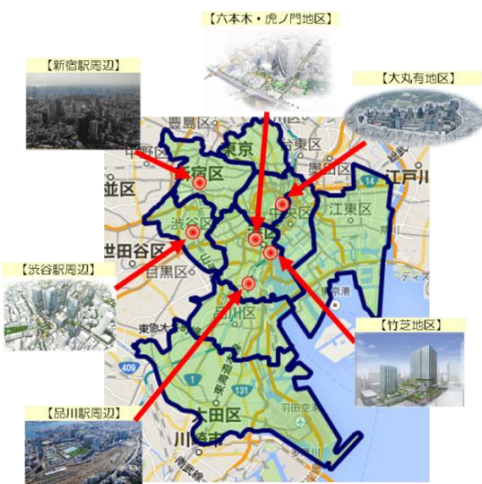
(6) 都市構造の転換

現在、都心では、国家戦略特別区域法に基づき国家戦略特別区域が指定され、国際的な経済活動拠点の形成が促進されている。センターコアエリアにおいては、六本木・虎ノ門地区をはじめとした開発プロジェクトが進められている。

また、社会経済情勢の変化等を踏まえ、平成26年12月に改定された「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」において、東京の都市構造として、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と再編することを目指すとされている。

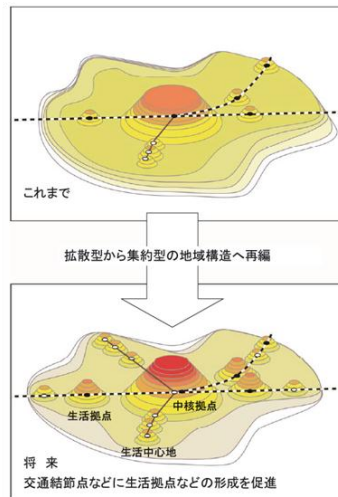
さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、主な会場が晴海地区の選手村を中心とした半径8km圏内にある「ヘリテッジゾーン」と「東京ベイゾーン」の2つのゾーンに配置される予定であり、臨海部も中心的な役割を担う計画となっている。

＜都内の国家戦略特別区域における主な開発プロジェクト＞



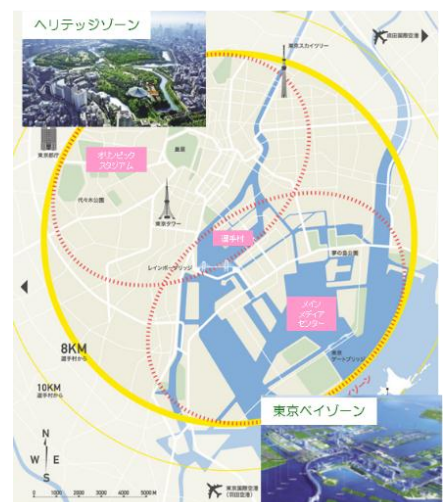
出典：「東京発グローバル・イノベーション特区」（提案書）をもとに作成

＜集約型の地域構造への再編のイメージ＞



出典：「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

＜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

2.2. 交通の現状と課題

(1) 主要な交通インフラの現状

<鉄道>

東京圏には、世界に類を見ない正確、安全なネットワークが構築されている。駅密度も1駅/km²を超え、海外の主要都市と比較しても遜色ないレベルとなっている。

しかし一方で、そもそも輸送人員が多い上に駅周辺の都市開発等による利用者増で、駅における乗降や乗換えで混雑が発生し、ゆとりを持って移動できない。旅客需要の集中による混雑の発生は、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。

また、数多くの事業者により整備・運営されているため、乗換え等が必ずしもわかりやすい構造とは言えない。さらに、東京都内の人身傷害事故の9割以上がホーム上で発生するなど、ホーム上での危険も未だ存在する。

<東京と海外の主要都市の駅密度の比較>

	駅密度(駅/km ²)
東京	1.06
ニューヨーク	0.88
ロンドン	0.52
パリ	3.39

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

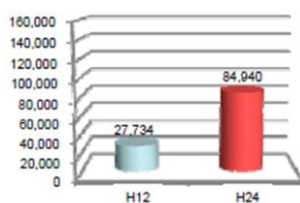
<世界の主要なターミナル駅の比較>

都市名	駅名	乗降客数(万人/日)	乗り入れ路線数	事業者数
東京	新宿※1	※2 341	11	5
	池袋	※2 259	8	4
	渋谷	※2 314	9	4
ニューヨーク	タイムズスクエア 42丁目	35	11	1
ロンドン	ウォータールー	51	6	2
パリ	北駅	81	11	4

※1:新宿駅及び新宿西口駅を対象(西武新宿駅、新宿三丁目駅は対象外)
 ※2:相互直通運転路線の乗降客数は一部重複集計
 ※3:新幹線等の高速鉄道も対象(特急列車は対象外)

出典：各鉄道会社ホームページ等をもとに作成

<勝どき駅の乗降人員の推移>



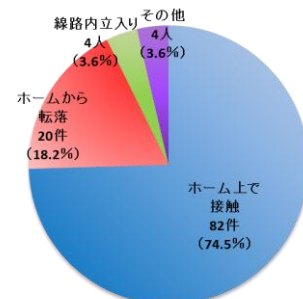
出典：国土交通省ホームページ

<ラッシュ時間帯の勝どき駅>



出典：東京都都市整備局資料

<東京都内の人身傷害事故の原因別発生状況(平成25年度)>



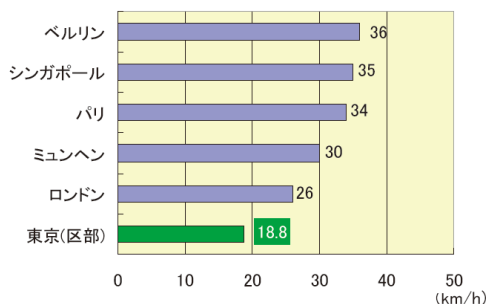
出典：関東運輸局資料をもとに作成

<道路>

これまで道路整備を進めてきているが、都市計画道路全体の整備率は約 6 割であり、海外の主要都市と比較すると、平均旅行速度は低い水準にある。東京都内の慢性的な渋滞により時間損失が生じ、CO₂排出量が増大している。

高速道路も、海外の主要都市が概ね完成しているのに対し、首都圏の三環状道路の整備率は約 6 割となっている。その結果、都心環状線を利用する交通の約 6 割が都心環状線沿線に用いない交通であるなど、通過交通が依然として多い。

<東京と海外の主要都市の平均旅行速度の比較>



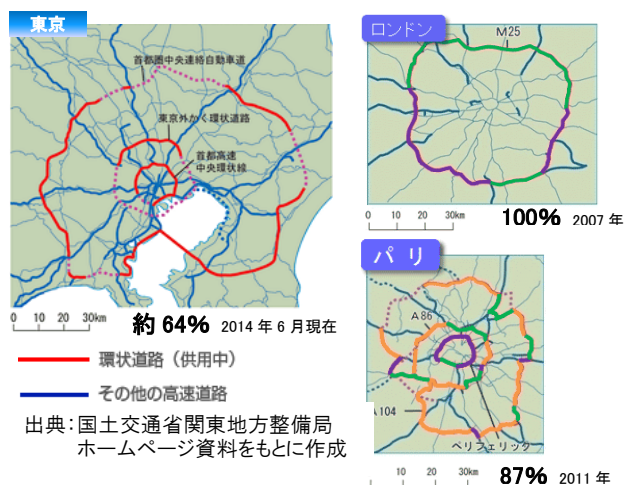
(資料)「自動車交通研究 2010(日本交通政策研究会)」

「平成 17 年度道路交通センサス」より作成

(備考)東京(区部)は 2005 年、その他の都市は 2000 年

出典:2020 年の東京

<東京と海外の主要都市の環状道路の整備状況>

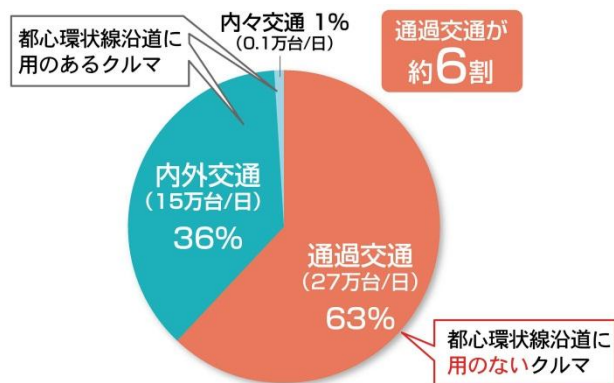


<東京 23 区における渋滞の状況(道路 1km あたりの渋滞損失時間)>



出典:国土交通省ホームページ

<都心環状線を利用する交通の内訳>



出典:国土交通省東京外かく環状国道事務所パンフレット(2014 年 10 月)

<空港>

東京からの国際線の就航都市数(羽田空港と成田空港の合計)は、世界の主要都市と比較すると少ない。

首都圏空港の年間発着枠については、平成 26 年度中に 75 万回に到達する計画になっているが、2020 年代前半には容量が満杯になる見込みである。

<世界の主要都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数>

都市名	就航都市数 (国際、国内)	総発着回数 [万回/年]	総旅客数 [百万人/年]
東京 (羽田、成田)	139(88、51)	75(※1)	91
ロンドン	365(351、14)	110	135
ニューヨーク	230(132、99)	118	106
パリ	279(255、24)	75	88
北京	233(97、136)	55	81
上海	205(83、122)	57	75

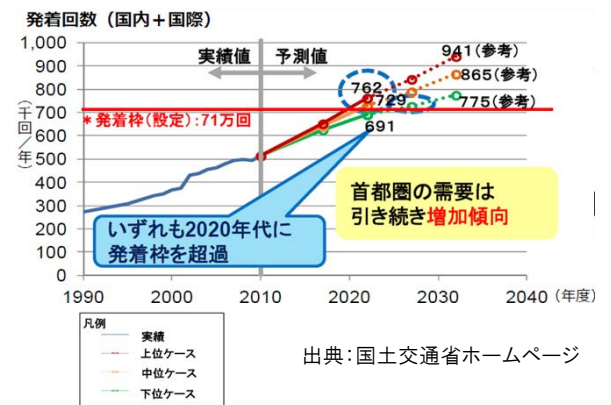
※1 平成 26 年度中に達成される首都圏空港容量

※2 発着回数、旅客数は 2011 年のデータ

就航都市数は 2013 年 8 月時点で、定期旅客便の直行便が就航している都市数

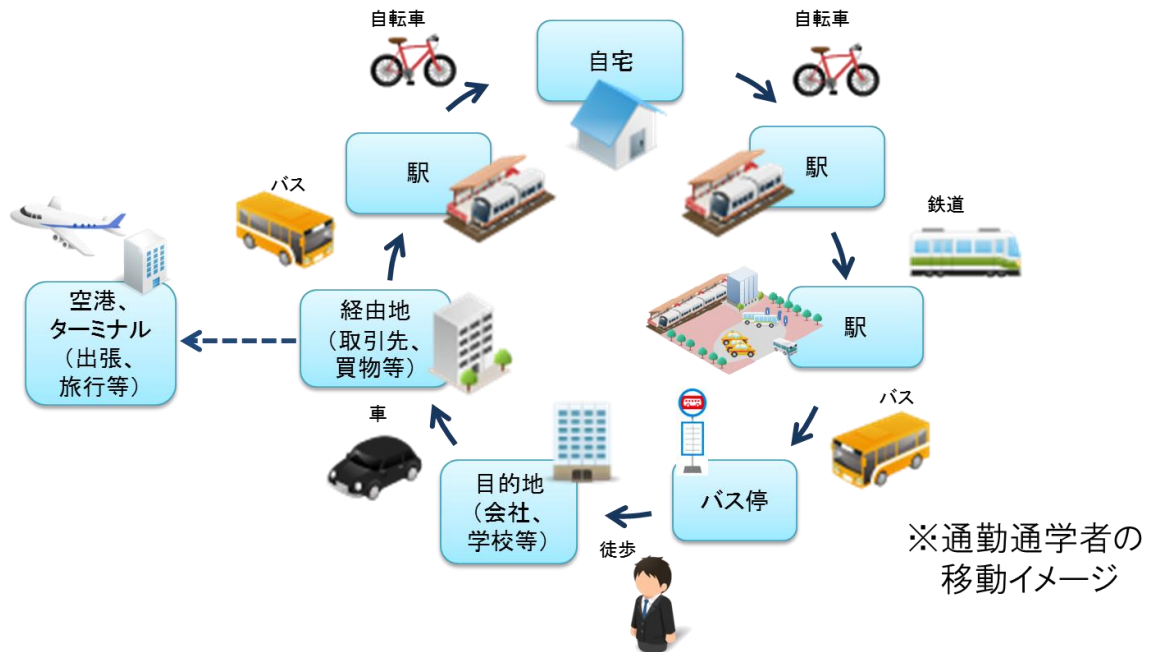
出典:国土交通省ホームページ資料をもとに作成

<首都圏空港の航空需要予測(発着回数)>



(2) 一連の移動に着目した交通の問題点

東京の代表交通手段である、鉄道、徒歩、自転車、自動車等に着目し、通勤通学者や業務、私事など様々な目的で移動する姿を想定して、交通の問題点を整理する。



<乗り継ぎのための施設が不十分> (鉄道相互、鉄道とバス等の乗継)

複数の鉄道事業者が乗り入れる駅において、高齢者や障害者等が乗換えの移動をする上で障害となる段差が存在する。

また、バス乗り場が駅前広場に集約されずに分散して設置されている、駅からバス乗り場までの経路に段差がある、雨をよけるための上屋が途切れているなど、鉄道とバス等との乗換利便性に問題が多い。

例えば、新宿駅でも、JR から地下鉄への乗換経路上で段差が解消されていない箇所や、バス乗り場が周辺に分散しており、駅からバス乗り場までの上屋が途切れている状況等が見られる。

<段差の様子(新宿駅)>



出典：東京都都市整備局資料

<新宿駅周辺 高速バス乗り場の状況>



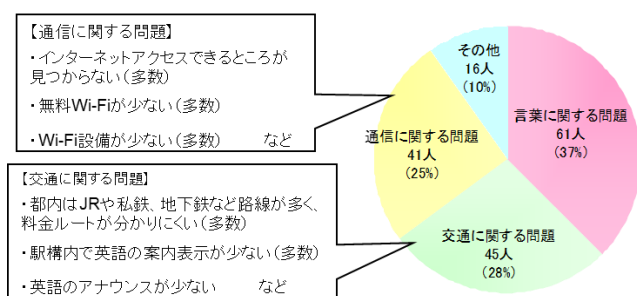
出典：「新宿駅南口地区基盤整備事業」
東京国道事務所

＜移動経路の選択が困難＞（鉄道相互、鉄道とバス等の乗継）

東京の鉄道網やバス路線網は非常に高密度であるため、目的地まで複数の交通手段や経路が存在し、検索ツール無しでは適切な選択が容易ではない。

外国人旅行者からは、「多言語による案内の充実」が望まれている。また、移動案内や経路選択の情報を入手するのに有効なWi-Fi通信環境も不十分である。

＜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 ・都営地下鉄、東京メトロの一部 ・私鉄の一部
公共施設	・東京ビッグサイト ・東京国際フォーラム	
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

＜案内情報のノイズ化＞（鉄道相互、鉄道とバス等の乗継）

東京における多くのターミナル駅には複数の鉄道・バス事業者が乗り入れるとともに、駅ビルや地下街など多くの商業施設が集積している。このため、交通事業者間の案内サインの違いや商業施設の広告等の混在により、外国人来訪者等が都市内を移動する際、乗換に必要な情報がわかりにくい(「案内情報のノイズ化」)。

＜案内サインの状況＞



出典：東京都都市整備局資料

＜世界の主要な駅における交通手段別の事業者＞

	駅名	地下鉄	鉄道 (LRT, 近郊、郊外鉄道)	バス
東京	新宿	東京メトロ 東京都交通局	小田急電鉄 京王電鉄 JR東日本	8事業者
ニューヨーク	タイムズスクエア 42丁目	MTA	該当なし	MTA
ロンドン	ウォータールー	TfL	National Rail**	TfL
パリ	北駅	RATP	RATP SNCF	RATP

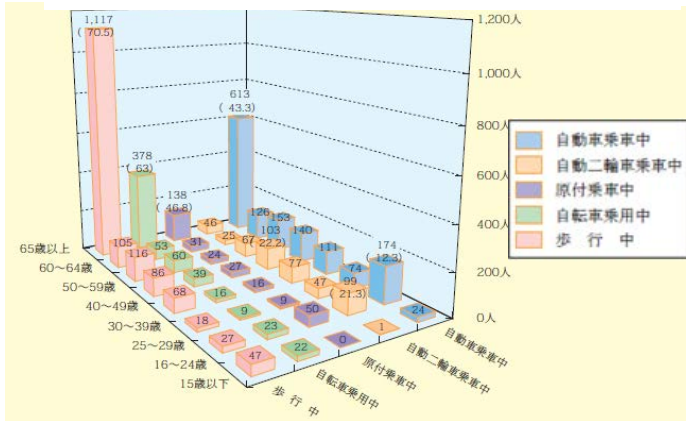
※線路と駅は国鉄が管理するが、運行は民間が実施

出典：各鉄道会社ホームページ等をもとに作成

＜安全・快適な歩行者空間が不十分＞（道路空間の多様な利用）

状態別・年齢別の交通事故死者数を見ると、65歳以上の死亡者、とりわけ歩行中の65歳以上の死者数が極めて多くなっている。高齢者のトリップ数が増加傾向にあり、今後さらなる増加が見込まれることを考えれば、高齢者、障害者等の外出支援、街の回遊性向上に向け、安全で快適な歩行者空間の更なる確保が必要である。

＜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）

＜快適な歩行者空間の例（高松市丸亀町商店街）＞



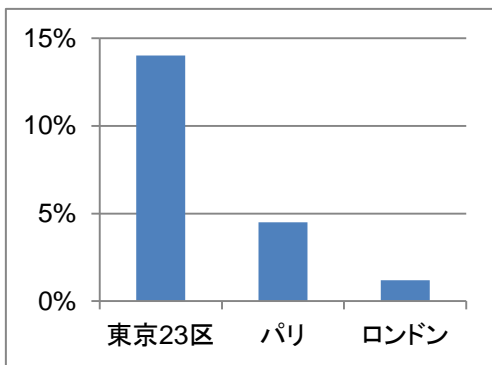
出典：東京都都市整備局資料

＜自転車と歩行者の輻輳等による交通事故の危険性＞（道路空間の多様な利用）

東京において、自転車は生活に密着した身近で重要な交通手段となっている。しかし、自転車と歩行者の輻輳など、依然として交通事故の危険性が高い。

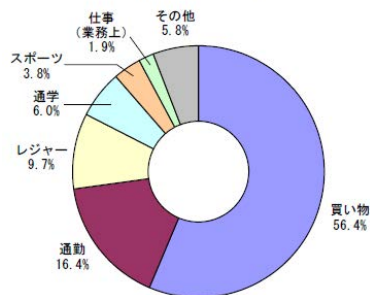
なお、東京における自転車の利用は各地域でそれぞれ特徴がある。また、都内では、江東区、千代田区、港区等でシェアサイクルが実施されている。

＜自転車分担率の海外比較＞



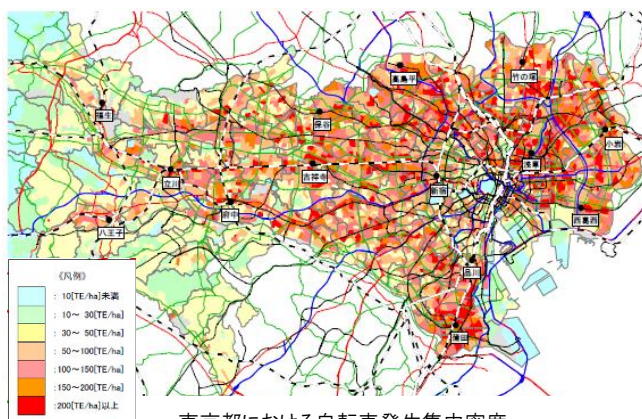
資料：国土交通省資料から都市整備局作成

＜自転車の利用目的(全国)＞

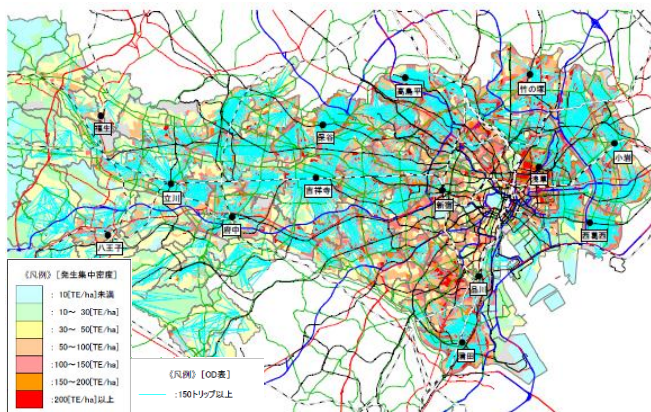


資料：自転車の利用実態調査

(財団法人自転車産業振興協会 平成23年3月)N=30405



東京都における自転車発生集中密度と自転車の移動状況



東京都における自転車発生集中密度と自転車の移動状況

※出発する移動と到着する移動間を結び図化

・周辺区部の主要駅及びその周辺へ向かうショートトリップが多い

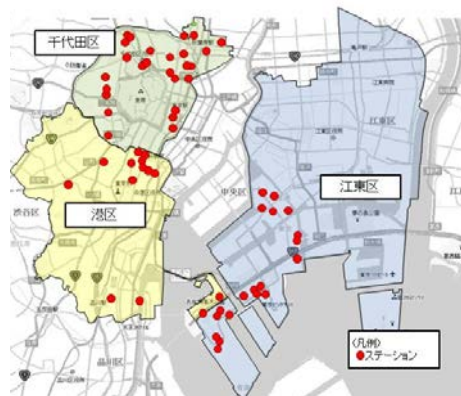
資料：「東京都自転車走行空間整備推進計画」東京都建設局 15

＜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)

＜シェアサイクルステーションの全体配置図＞



出典：東京都環境局資料

<空港アクセスが不十分>(鉄道・バス等と飛行機の乗継)

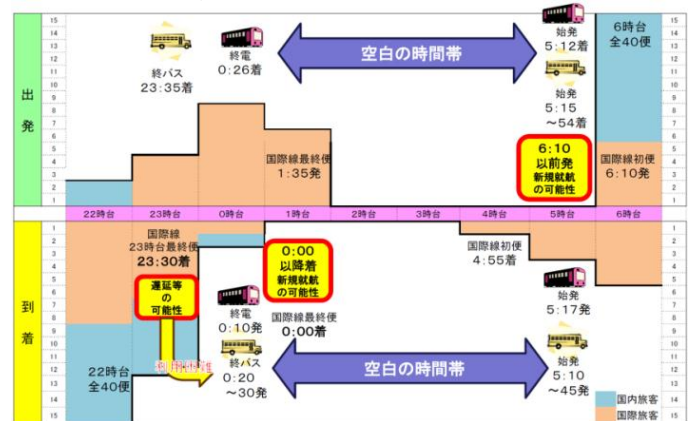
海外の主要な空港と比較しても都心に近く、24 時間利用可能な羽田空港のポテンシャルを活かすため、空港アクセスの更なる強化が必要である。特に、深夜早朝時間帯の発着枠を有効活用することが重要であることから、公共交通による空港アクセスがなくなっている空白の時間帯への対応が必要である。

<東京と海外の主要な空港の都心からの距離>

東京	羽田: 16km 成田: 66km
ロンドン	ロンドンシティ: 10km ヒースロー: 24km ガトウィック: 43km ルートン: 約50km スタンステッド: 51km
ニューヨーク	ラガーディア: 15km J.F.ケネディ: 24km ニューアーク: 25km
パリ	オルリー: 14km シャルル・ド・ゴール: 25km

出典:国土交通省ホームページ資料、
航空政策基本方針をもとに作成

<羽田空港の深夜早朝時間帯の発着便と
交通アクセスのイメージ>



出典:国土交通省ホームページ

<舟運の活用が不十分>(水辺空間)

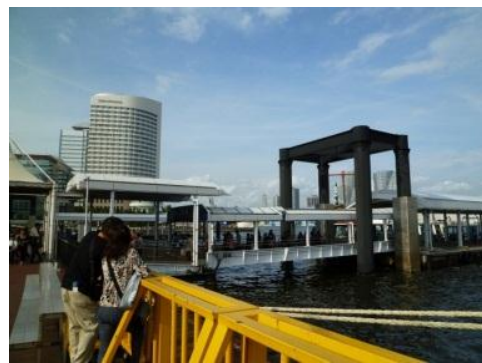
河川では、防災用に整備した船着場を平常時に観光船や周遊船等に開放するなど舟運振興に取り組んでいる。また、東京港では、客船ターミナルや船客待合所が設置され、日の出を基点に舟運ルートが形成されている。しかし、舟運ルートが限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、気軽な交通手段としての利用が限定的である。舟運に関する市民の認知度も未だ高いとは言えないことから、「まちと舟運」の連携強化が求められている。

<都内河川で航行する水上バスと防災船着場>



出典:東京都建設局資料

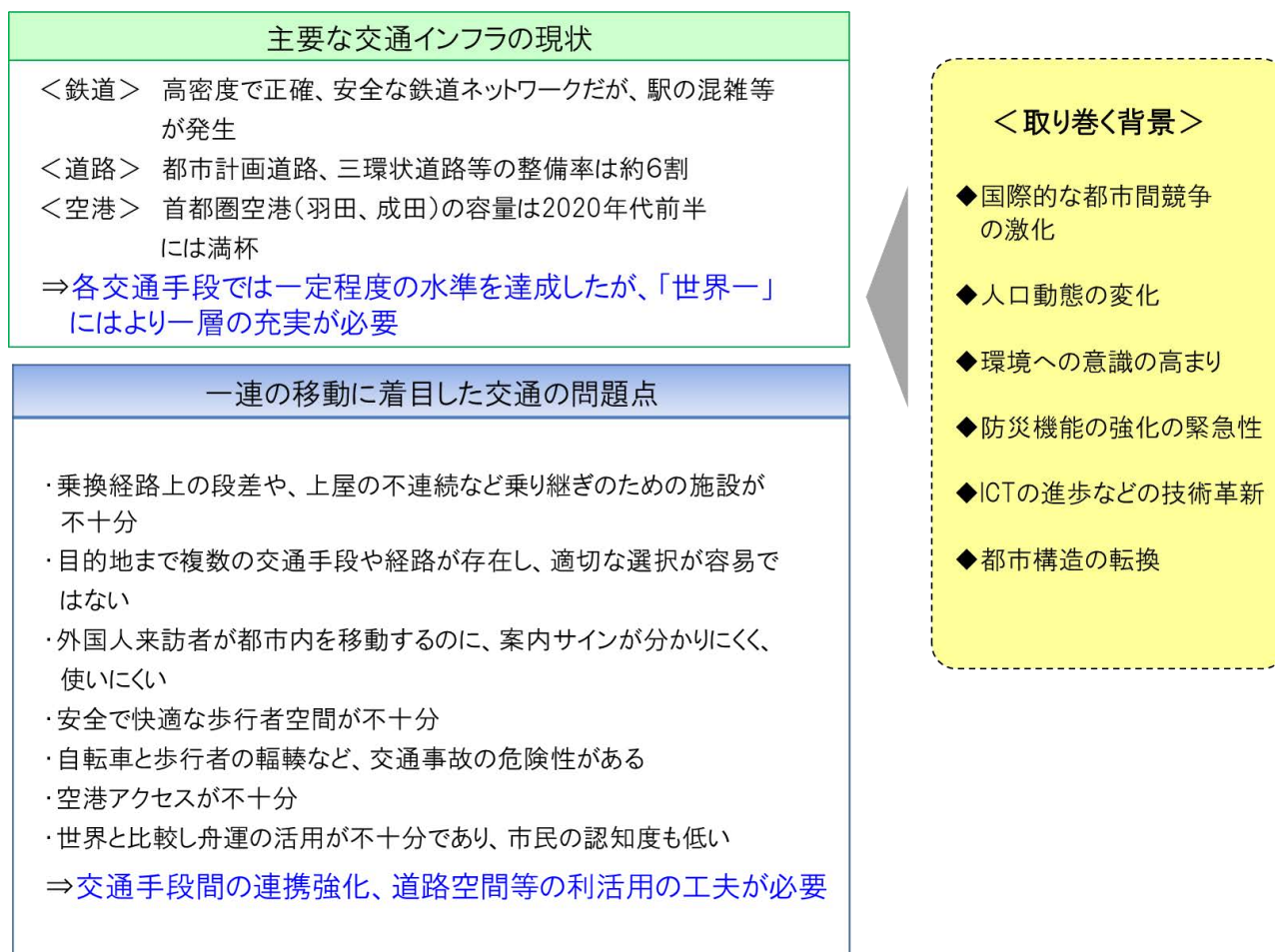
<東京港日の出橋>



出典:東京都港湾局資料

(3) 現状と課題の整理

以上、主要な交通手段は一定程度の水準による整備を達成しているが「世界一」を目指すには未だ必ずしも十分とは言えず、また、利用者の視点から一連の移動に着目して交通を捉えると「交通手段間の連携強化」や「道路空間等の利活用の工夫」が必要である。



「交通手段間の連携強化」や「道路空間等の利活用」については、複数の交通手段が交わる次のような「交通結節点」から考える。

例えば、鉄道とバスの乗り継ぎは交通広場で処理され、自動車や自転車や徒歩は共に道路空間を利用する。そこで、駅など次表の交通結節点に着目して課題を抽出した。

	鉄道	自動車	自転車	徒歩	バス	飛行機	船舶
鉄道	駅	交通広場				空港ターミナル	船着場、客船ターミナル
自動車	交通広場	道路空間を利用(または、交通広場・駐車場・駐輪場・バス停等)					
自転車							
徒歩							
バス							
飛行機	空港ターミナル						
船舶	船着場、客船ターミナル						

交通結節点に着目して抽出した課題は以下の通りである。

特に、施策の展開において相互に利害の反するトレードオフの関係になる事項等については、課題解決に向けて考慮すべき事項として整理した。

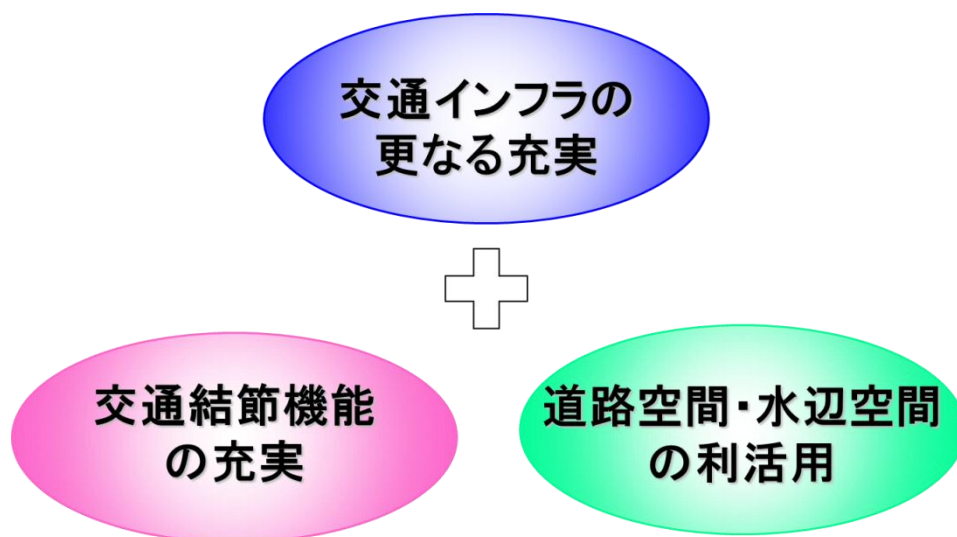
駅(鉄道相互) 交通広場(鉄道とバスなど)	<ul style="list-style-type: none"> ■乗降や乗換における混雑 ■段差などにより乗換利便性が阻害 ■多言語での案内や通信環境の連続した整備が不十分 【考慮すべき事項】 <ul style="list-style-type: none"> ◆交通事業者と交通広場管理者が管理区分に応じて独自に空間整備、管理運営
道路空間 (自動車、自転車、徒歩など)	<ul style="list-style-type: none"> ■依然として慢性的な渋滞が発生 ■自転車と歩行者が輻輳 ■安全で快適な歩行者空間が不十分 【考慮すべき事項】 <ul style="list-style-type: none"> ◆道路空間の大幅な拡大には限界あり ◆成熟社会にふさわしい自転車や歩行者への配慮
空港ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ■空港容量拡大に対応した、空港アクセスの起点となるバスターミナルが不十分 ■深夜早朝時間帯の発着枠拡大に対応した空港アクセスバスが不十分
船着場、客船ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ■世界と比較し活用が不十分、市民の認知度も低い 【考慮すべき事項】 <ul style="list-style-type: none"> ◆東京の舟運は個別事業者の努力による運営 ◆水辺における歴史的資源、新たな魅力的スポットの登場

なお、乗換えをさらに便利にするという利用者視点に立った交通体系の構築には、「経営」「料金」「費用負担」等は重要な要素である。しかし、東京では諸外国と異なり、鉄道やバスなどは複数の交通事業者により独立して運営されていることから、これらへの対応には相当な議論が必要である。

3. 将来像の実現に向けた取組

これまで見てきたように、目指すべき「世界一の交通体系」の実現には、「交通インフラの更なる充実」に加え、「交通結節機能の充実」、「道路空間・水辺空間の利活用」を推進することが必要である。

本章では、「交通結節機能の充実」や、「歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出」、「水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化」等の取組について、今後検討すべき具体的な施策の方向性を提示する。



3.1. 都市活動を支える主要な交通インフラの更なる充実

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、交通インフラの充実・強化を図っていくことが必要である。

具体的な施策例は以下のとおりである。

具体的な施策の方向性

<鉄道ネットワークの充実>

- 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検討し、次期の交通政策審議会答申に基づき、鉄道ネットワークを充実

<道路ネットワークの充実>

- 三環状道路の確実な整備とともに、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の構築
- 高速道路網の有効活用(中央道等の渋滞対策、スマートICの整備)
- 高速道路構造物の老朽化対策(首都高速道路の老朽化対策等)
- 都市計画道路の計画的・効率的な整備(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の計画的な推進
- 防災性の向上に向けた特定整備路線の整備推進、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化等

<東京の主要な幹線道路網>

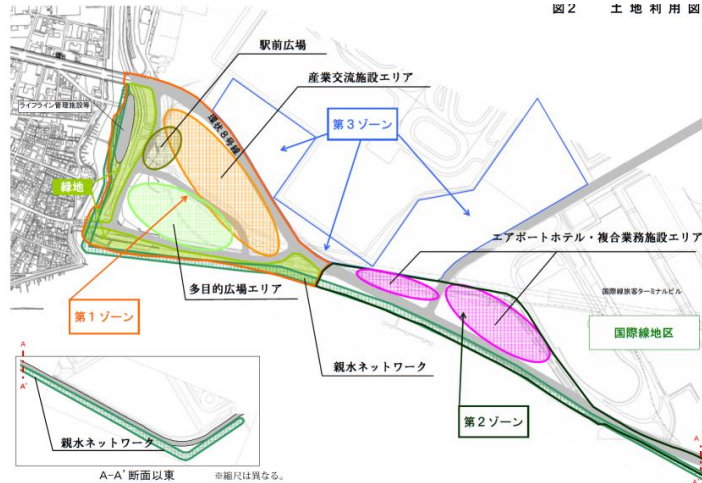


出典:「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

<首都圏空港の機能強化とまちづくり>

- 今後、国際線を主とした需要増加を見据え、首都圏空港の容量拡大の実現
- 空港機能のサポート、空港のポテンシャルの活用など、空港と一体となった魅力的なまちづくりの推進

<土地利用図>

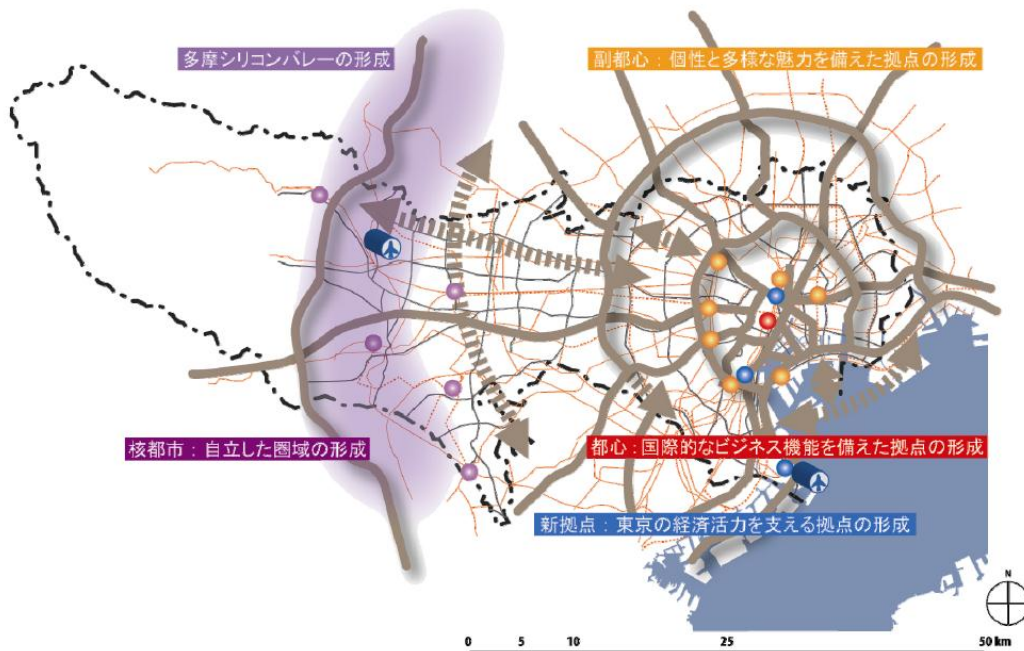


出典：羽田空港跡地まちづくり推進計画

<拠点間の円滑な移動の実現>

- 都心、空港、臨海部、品川、多摩など拠点間の円滑な移動の実現

<経済活力を高める拠点の形式>



出典：東京の都市づくりビジョン(改定)(東京都)

<港湾機能の強化>

- 世界最大級の大型クルーズが着岸できる新客船ふ頭を臨海副都心に整備

3.2. まちづくりと連携した交通結節機能の充実

駅や交通広場などの交通結節点では、交通事業者や施設管理者などが管理区分に応じて独自に管理、運営を行っている。継ぎ足して形成されてきた複雑な東京の交通結節点を、利用者の視点から使いこなせるように改善することが必要である。

(1) 乗継改善のための新たな連携の仕組み

交通結節点を利用者の視点で使いやすいものとするためには、まず関係者間の壁を乗り越える必要があり、交通事業者や施設管理者など多様な関係者が、駅や交通広場等における連続した案内表記や乗換ルート of 改善に集中的・継続的に協調して取り組むための新たな仕組み(「駅まちエリアマネジメント」)が必要である。

<都主導による「駅まちエリアマネジメント」の具体的推進>

まちづくりと連携して乗継改善を促進するため、新宿駅、渋谷駅、池袋駅など主要ターミナルについては、都が主導して協議体の設置等に取り組む。

あわせて、地元自治体と連携したマネジメントを通じ、ソフト施策の推進や維持管理の工夫等を図るなど、多様な関係者の調整協議を促進する。

<駅まちエリアマネジメント>



関係者の調整協議を促進する仕組み (イメージ)

- ・案内サイン等の施設整備・改良への支援メニュー
 - ・維持管理、協議会運営を支援する規制緩和
 - ・各協議組織(駅)ごとに、状況に応じた乗換改善 など
- ※先行事例(新宿駅など)をもとに、2020年大会に向けて他の駅でも展開

この新たな仕組み「駅まちエリアマネジメント」等により、関係者の調整協議を促進し、まちづくりと連携した交通結節機能の充実に向けた施策を展開する。

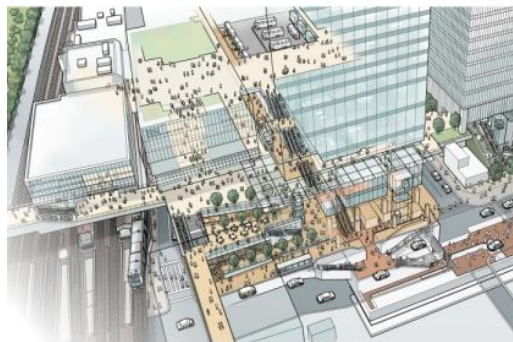
なお、具体的な施策の方向性は以下のとおりである。

具体的な施策の方向性

<都市再生と連携したターミナル再編等による交通結節機能の強化>

- 渋谷駅、品川駅、新宿駅などターミナル駅における、周辺まちづくりと合わせた、乗継のシームレス化や交通広場等の再編
- 都市開発と連携した新駅の整備(虎ノ門)や鉄道とバス等の乗継改良(浜松町駅)
- 駅改良工事、BRT導入等による混雑緩和の推進

<浜松町駅都市再生特別地区>

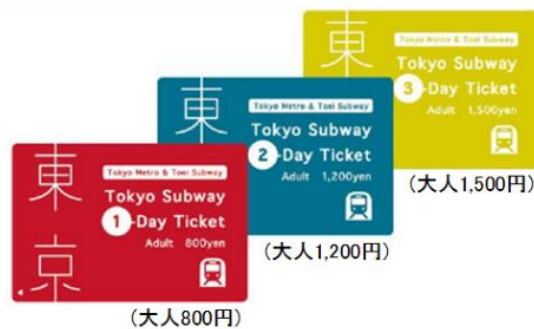


出典:東京都都市整備局資料

<関係者間の連携による交通手段相互の円滑な乗継の実現>

- 鉄道からバスなどを雨天時でも濡れずに乗り継ぐための上屋の整備
- バス乗り場の集約・再編による利便性の向上
- 拠点駅での、終電・終バス等の運行接続の改善、運行時間の拡大
- 外国人観光客にも利用しやすい共通乗車券等の導入

<旅行者向けメロ・都営共通乗車券>



出典:東京メロホームページ

＜外国人をはじめ来訪者等の利便性向上に資する案内表記や通信環境の充実＞

- 案内表記の多言語対応や連続性の確保、デジタルサイネージの活用
- 移動経路の選択に有効な Wi-Fi 環境や先進的なICT活用による通信環境の構築
- オープンデータ等の活用による、事故発生時の対応など利用者向けの運行情報の提供の充実

＜コンコースデジタルサイネージ＞



出典：東京メロ 平成 26 年度事業計画

＜バリアフリーの充実＞

- 乗換駅などの特に移動の利便性向上が必要な駅において乗換ルートや2ルート目の整備を推進
- 競技会場周辺の主要駅、JR・私鉄の利用者数が 10 万人以上の駅におけるホームドア整備を促進
- ベビーカーや車椅子利用者も安心して移動できるよう、幅の広い改札口の適切な確保

＜ホームドアの整備＞



出典：東京メロ 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＞

- 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、駅等における対策を充実

＜都営地下鉄・東京メトロ合同帰宅困難者対応訓練＞



出典：東京メトロ安全報告書 2014

＜郊外駅周辺のまちづくりとあわせた交通結節点の機能強化＞

- 市街地整備事業等による交通広場の整備
- 連続立体交差事業により生まれた空間等を活用した生活サービス機能の確保
- 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し、駅を中心とした生活拠点を結ぶことにより、集約型地域構造を実現

＜国分寺駅北口市街地再開発事業＞



出典：国分寺市ホームページ

＜深夜早朝を含めた空港アクセスの改善＞

- 深夜早朝便にも対応したアクセスバスの充実
- 国家戦略特区を活用したバスターミナルの整備(虎ノ門、八重洲)
- 空港側のバスターミナルの改善(案内サイン等)

＜空港アクセスバスの実証運行＞



(平成 26 年 10 月 26 日

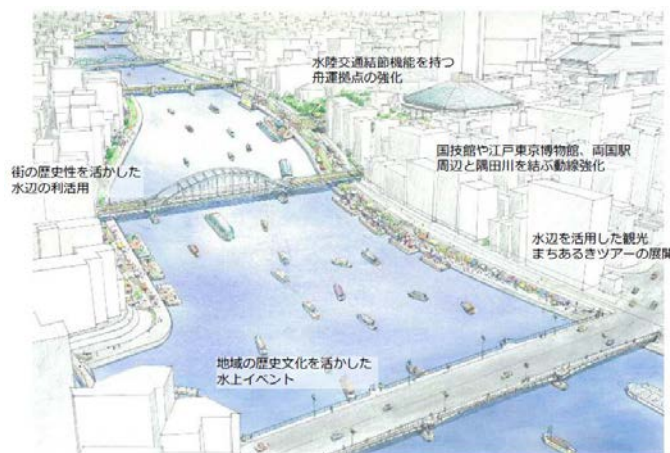
～平成 27 年 3 月 31 日)

出典：国土交通省ホームページ

＜舟運の利便性向上＞

- 日本橋川などを航行する小型船舶への乗換え機能や水陸交通結節機能を持つ舟運ターミナルの整備
- 船着場から鉄道駅までのアクセス動線の強化等による乗継改善

＜取組イメージ＞



出典：新たな水辺整備のあり方検討会

3.3. 成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用

成熟社会にふさわしい東京の魅力を高める交通手段の活用を図るため、歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出や、水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化等に取り組むことが必要である。

(1) 歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出

成熟社会においては、これまで十分配慮されてこなかった歩行者や自転車に着目することが重要である。良質な都市開発により質の高い歩行者空間を創出するとともに、歩行者と自転車利用者の安全性を確保した道路空間を実現することが必要である。

地区によっては既存の道路の活用により、このような取り組みが可能になる。さらに道路整備を推進し、地区内の通過交通を排除することは、このような空間の創出一層促進することとなる。

しかし、街路事業等により道路空間を大幅に拡大することには、物理的・時間的な制約がある。このため、実現に向けた新たな取組として、区市町村や交通管理者等と連携し、交通ネットワークやまちづくりに留意しつつ、限られた道路空間の最適な利活用についての合意形成を実現し、地区レベルの交通政策を推進する仕組み(以下、「地区交通マネジメント」)が必要である。

<地域の協働による「地区交通マネジメント」の推進>

質の高い歩行者空間の確保に向けた区市等の取組を促進するため、区市町村や交通管理者、エリアマネジメント団体等と連携を図りながら、荷捌き対応等の課題検証や、駐車場の活用などの解決策の提示等を通じて、施策の展開拡大に取り組む。

具体的には、先行して取り組んでいる大丸有地区を検討対象とし、他地区へ展開する。

また、自転車活用を総合的に推進するため、広域的な計画や施策との整合を図り、自転車利用の快適性や利便性をさらに向上させるとともに、歩行者及び自転車利用者の安全性を確保する取組を展開する。

基本的な考え方や具体的な施策の方向性は以下のとおりである。

(1)-1 質の高い歩行者空間の確保に向けた区市等の取組促進

＜歩行者空間に関する基本的な考え方＞

国際都市にふさわしい賑わいや、成熟社会の豊かさを実感できる環境を確保し、歩行者空間の価値を向上・多様化させる。

(賑わい)

- 道路など公共空間や公開空地を含めたまち全体で賑わいや魅力を創出して、国際都市にふさわしい賑わいを確保

(安全性・回遊性)

- 成熟社会において、高齢者を含めた全ての人々が、安全かつ安心して楽しみながら散策するなど豊かさを実感できる環境を創出

(快適性)

- 多彩な沿道利用との連携を図るとともに、緑豊かな空間を創造し、まちの価値や整備効果を向上

具体的な施策の方向性

- 賑わいの創出
 - ・オープンカフェ等の設置
- 安全性・回遊性の確保
 - ・既存駐車場の再配置など地域ルールを活用、荷捌きへの対応
 - ・段差解消によるバリアフリー化
 - ・ゾーン 30 の整備・拡大、必要に応じた車両の通行止め
 - ・自転車走行空間の整備による歩行者との動線の分離
- 快適性の確保
 - ・電線類の地中化による無電柱化
 - ・緑豊かな街路樹の整備拡充
- 沿道まちづくりとの連携
 - ・「東京のしゃれた街並みづくり推進の条例」を活用した店舗等の誘導
 - ・地区計画等に基づく沿道建築物でのファサードの統一

＜東京味わいフェスタ 2014＞



出典：東京都都市整備局資料

(1)-2 自転車活用の総合的な推進

<東京における自転車活用に関する基本的な考え方>

東京において自転車は生活に密着した交通手段であるだけでなく、環境にやさしく健康増進に役立ち、公共交通の補完的な利用も期待されるため、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。

東京の地域特性や都民の利用特性を踏まえ、以下の方策により、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。

- ・ 連続した安全で快適な自転車走行空間の確保によるネットワークの形成
- ・ シェアサイクルの活用
- ・ 自転車の交通ルール・マナーの徹底

<シェアサイクル(港区)>



出典：東京都環境局資料

具体的な施策の方向性

<連続した安全で快適な自転車走行空間の確保によるネットワークの形成>

- 車道の活用を基本に、東京の道路事情に応じた整備形態により、自転車走行空間を確保する。
- 東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国、区市等と連携し、国道、都道、区市道等の自転車走行空間を連続させた自転車推奨ルートの整備を促進し、そのネットワーク化を図る。
- 自転車推奨ルートの整備とともに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省、警察庁)」に基づく区市等の自転車ネットワーク計画の策定・実現に向けた、積極的な協同・支援を行う。

<自転車走行空間(渋谷区幡ヶ谷 旧玉川水道道路)>



出典：東京都建設局資料

<シェアサイクルの活用>

- 公共交通が発達した都心部において、各区が取り組むシェアサイクル事業を都が支援しながら、公共交通との連携や公共交通を補完する交通手段としての定着を推進する。
 - ・ ステーション充実の支援(公開空地等の活用)や区市町村補助制度、認知度向上に向けた情報発信等による支援
- 業務・商業拠点が区境を越えて分布する都心部から、区境を意識しないで利用できるシェアサイクルの広域的な相互利用を展開する。

<シェアサイクル(江東区)>



出典:東京都環境局資料

<自転車の交通ルール・マナーの徹底>

- 自転車利用者に対する交通ルール・マナー遵守の啓発
 - ・ 自転車走行空間の整備と同時に現場でルール・マナー遵守の啓発活動を実施
 - ・ 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車シミュレータ交通安全教室や事業者を対象とした講習会を開催するなど社会全体での自転車安全利用の取組を促進
- 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの推進
 - ・ 「自転車の運転による交通の危険を防止するための講習」制度(道交法改正により平成 27 年 6 月までに施行)
- 放置自転車対策の実施
 - ・ 自転車の放置防止に関する広報啓発

<自転車シミュレータ交通安全教室>



出典:東京都青少年・治安対策本部資料

(1)-3 自動車による環境負荷の低減

質の高い歩行者空間の確保に向けた区市等の取組促進、自転車活用の総合的な推進とあわせて、自動車による環境負荷を低減し、道路空間全体で環境改善に取り組む必要がある。

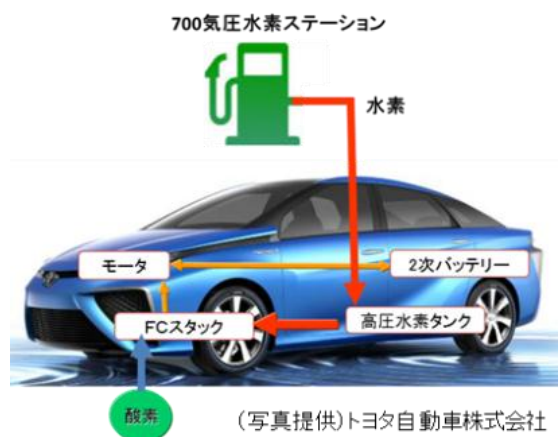
具体的な施策の方向性は以下のとおりである。

具体的な施策の方向性

<自動車の効率的な利用や公共交通の走行環境改善>

- 自動車からの環境負荷を低減する燃料電池車などの導入の促進(公用車、社用車等への導入(都、区市町村、水素関連企業での燃料電池車率先導入))
- カーシェアリングなどを活用し環境負荷低減を図るなど、自動車の効率的な利用の促進
- バスなど公共交通車両の円滑な運行を実現する、PTPSなどのITS技術の活用

<燃料電池自動車>



(2)水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化

新たなにぎわいが生まれつつある水辺を東京の魅力的な移動空間として活用することも必要である。

基本的な考え方や具体的な施策の方向性は以下のとおりである。

<舟運の活性化に関する基本的な考え方>

舟運に関する民間事業者の取組拡大や利用者の利便性向上に資する環境を実現する。

具体的な施策の方向性

- 船着場と水辺空間を一体的に整備(船着場を活かした水辺のにぎわい拠点の形成、水辺の回遊動線の形成)
- 羽田空港と都心・臨海部を結ぶ航路の充実
- 航路等が一目でわかるPR施策の展開

<水辺の賑わいイメージ>



出典：新たな水辺整備のあり方検討会

おわりに

今回は、東京における成熟社会にふさわしい交通政策を考える上で、これまであまり議論されてこなかった「利用者の視点」を軸にとりまとめた。

鉄道や道路などの主要な交通インフラの整備が一定水準まで進んできた東京では、これらをいかに使いこなすかが重要視される時代を迎えている。様々な交通手段を使いこなす主体は市民や企業であり、各手段を賢く選択できるための仕組みを整える必要がある。

利用者にとって何が改善されるのかを分かりやすく示して理解を得た上で、便利さや快適さを実感してもらい、利用した意見を再度反映するなど、継続的に改善していくことが必要である。

利用者の視点による交通体系の構築に向けたキーワードは「連携」である。今回とりまとめた内容は、東京都だけで推進できるものではなく、交通機関を運営する交通事業者や、公共空間を整備・管理する主体の協力が欠かせない。駅やバス停など交通手段相互を結合するためには周辺のまちづくりと連携する必要があり、民間施設管理者などこれまで交通に関わりの薄かった関係者の調整が必要である。

なお、多様な関係者の合意形成を図り、短期間で目に見える成果をあげるためには、都の求心力、実行力が不可欠である。区市町村の果たす役割が大きい身近な地域の交通施策についても、先導的なモデルを示したり、区市町村の取り組みを支援したりするなど、これまで以上に区市町村と連携すべきである。今後、都は様々な主体が連携し施策を展開していくための具体的な道筋を示していかなければならない。

さらに、利用者にとって交通を一層使いやすくするためには、料金・運賃の改善や、施策展開に伴う関係者の費用負担、PPPなど民間活力の導入等も重要なポイントである。これらについては、今後、都のみならず幅広い関係者で議論を進めるべきである。

最後に、世界一の都市にふさわしい交通体系を実現するため、今回とりまとめた内容が関係者で共有され、数多く実行されることを願うものである。

「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」委員名簿

座長	岸井隆幸	日本大学大学院理工学研究科教授
副座長	安藤立美	東京都副知事
副座長	前田信弘	東京都副知事
委員	屋井鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
委員	竹内健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
委員		東京都政策企画局計画部長
委員		東京都青少年・治安対策本部治安対策担当部長
委員		東京都オリンピック・パラリンピック準備局輸送担当部長
委員		東京都都市整備局長
委員		東京都都市整備局技監
委員		東京都都市整備局理事
委員		東京都都市整備局企画担当部長
委員		東京都都市整備局都市づくり政策部長
委員		東京都都市整備局景観・プロジェクト担当部長
委員		東京都都市整備局都市基盤部長
委員		東京都都市整備局交通政策担当部長
委員		東京都都市整備局航空政策担当部長
委員		東京都環境局都市地球環境部長
委員		東京都建設局道路保全担当部長
委員		東京都建設局道路計画担当部長
委員		東京都港湾局開発調整担当部長
委員		東京都交通局企画担当部長
委員		警視庁交通部交通規制課長
委員		警視庁交通部交通管制課長

世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して
平成27年1月

編集 東京の総合的な交通政策のあり方検討会
発行 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話番号 (03) 5388-3385