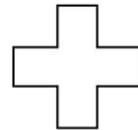


戦術の策定

(ワーキンググループの設置)

(1) WGの位置づけと進め方

(1) 都市活動を支える
主要インフラの更なる充実



(2) まちづくりと連携した
交通結節機能の充実

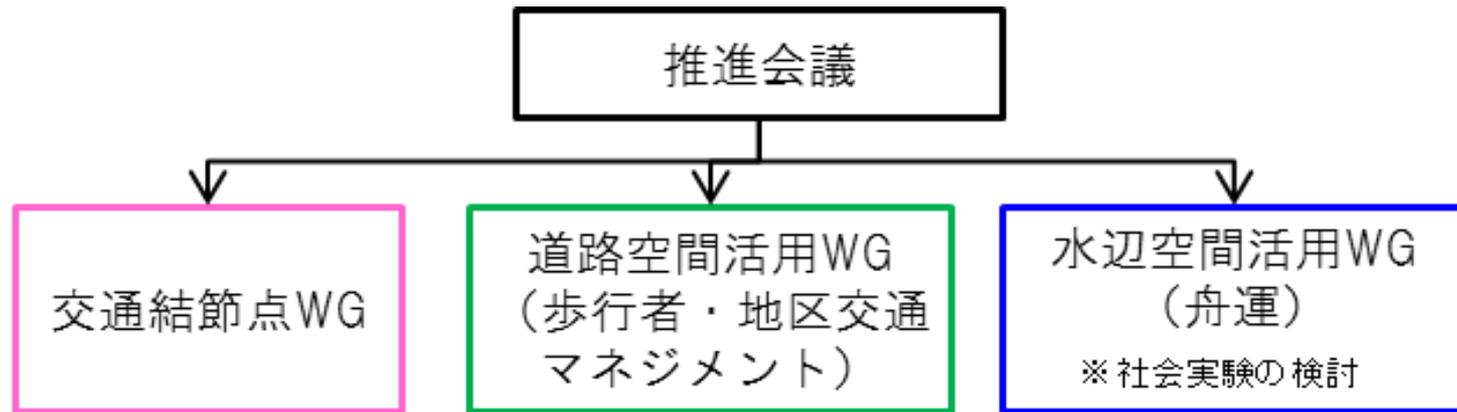
(3) 成熟社会にふさわしい
道路空間・水辺空間の利活用

戦術検討のための3WG
(交通結節点・道路空間活用・水辺空間活用(舟運)) を設置

※主要インフラの充実については、別途検討

◇ 位置づけ

推進会議の下部には戦術を検討するためのWGを設置する。推進会議及び各WGにおける検討状況は相互に連携することとする。



※「新宿ターミナル協議会」と連携

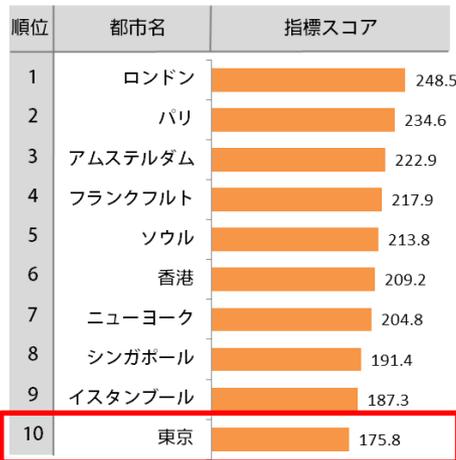
◇ 進め方

1. 年3回程度で実施することを想定。
2. 各回のWG資料や意見交換の要旨については、ホームページ等で公開するなどして、広く意見を聴く。
3. WGで決定した事項については、各主体が具体的に実施することを前提とし、取組施策等の内容、実施主体、実施時期(ロードマップ)を決める。

(2) 東京の交通の現状と問題点

交通を取り巻く背景

<民間による都市ランキング (交通・アクセス)>

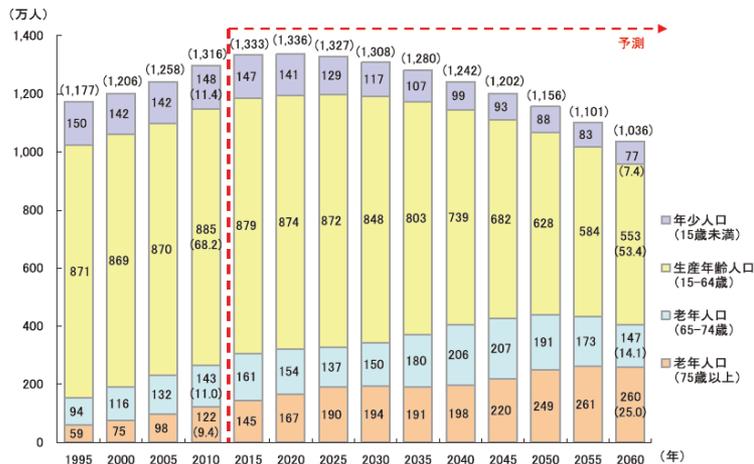


出典：(一財)森記念財団都市戦略研究所 世界の都市総合ランキング2014

<都市ランキング(交通・アクセス)評価指標の定義>

指標グループ	指標	定義	東京の順位 (指標スコア)
国際交通ネットワーク	国際線直行便就航都市数	対象都市を出発地もしくは到着地とする航空便(直行便のみ、かつ貨物便を除く)の輸送実績を有する都市の合計数。	25 (22.7)
	国際線直行貨物便就航都市数	対象都市を出発地もしくは到着地とする航空貨物便(直行便のみ)の輸送実績を有する都市の合計数。	14 (30.2)
国際交通インフラキャパシティ	国際線旅客数	対象都市の主要国際空港の年間旅客数。原則として年間100万人以上の旅客数がある空港を対象。	13(28.8)
	滑走路本数	対象都市の主要国際空港における長さ2,000m以上の滑走路の合計本数。原則として年間100万人以上の旅客数がある空港を対象。	4 (62.5)
都市内交通サービス	公共交通(鉄道)の駅密度	対象都市の行政区域内にある鉄道駅数を行政区域の面積で除した値。 ・乗換駅は、乗り入れ路線1つごとに1駅とする。 ・同一駅名であっても路線名が異なる場合は、路線ごとに駅数をカウントする。 ・軽量軌道輸送機関のうち、専用軌道を走行するものは対象とする。 ・長距離高速鉄道、およびヨーロッパのトラムは除外する。 ・近郊列車のうち、都市内の輸送にも利用されているものは対象とした。	5 (31.5)
	公共交通の充実・正確さ	対象都市在住・在勤者に対するウェブアンケートと有識者アンケートの結果に基づくスコア。	1 (50.0)
	通勤・通学の利便性		6 (41.5)
交通利便性	都心から国際空港までのアクセス時間	対象都市の主要国際空港から都心部までの最短所要時間。公共交通機関を利用した場合の時間とする。	31 (63.5)
	人口当たり交通事故死亡者数	人口100万人当たりの年間交通事故死亡者数。	3 (97.5)
	タクシー運賃	対象都市内でタクシーに乗車し、5kmまたは3マイル走行した場合の運賃(米ドルベース)。	35 (27.4)

<東京都の年齢階級別人口の推移>



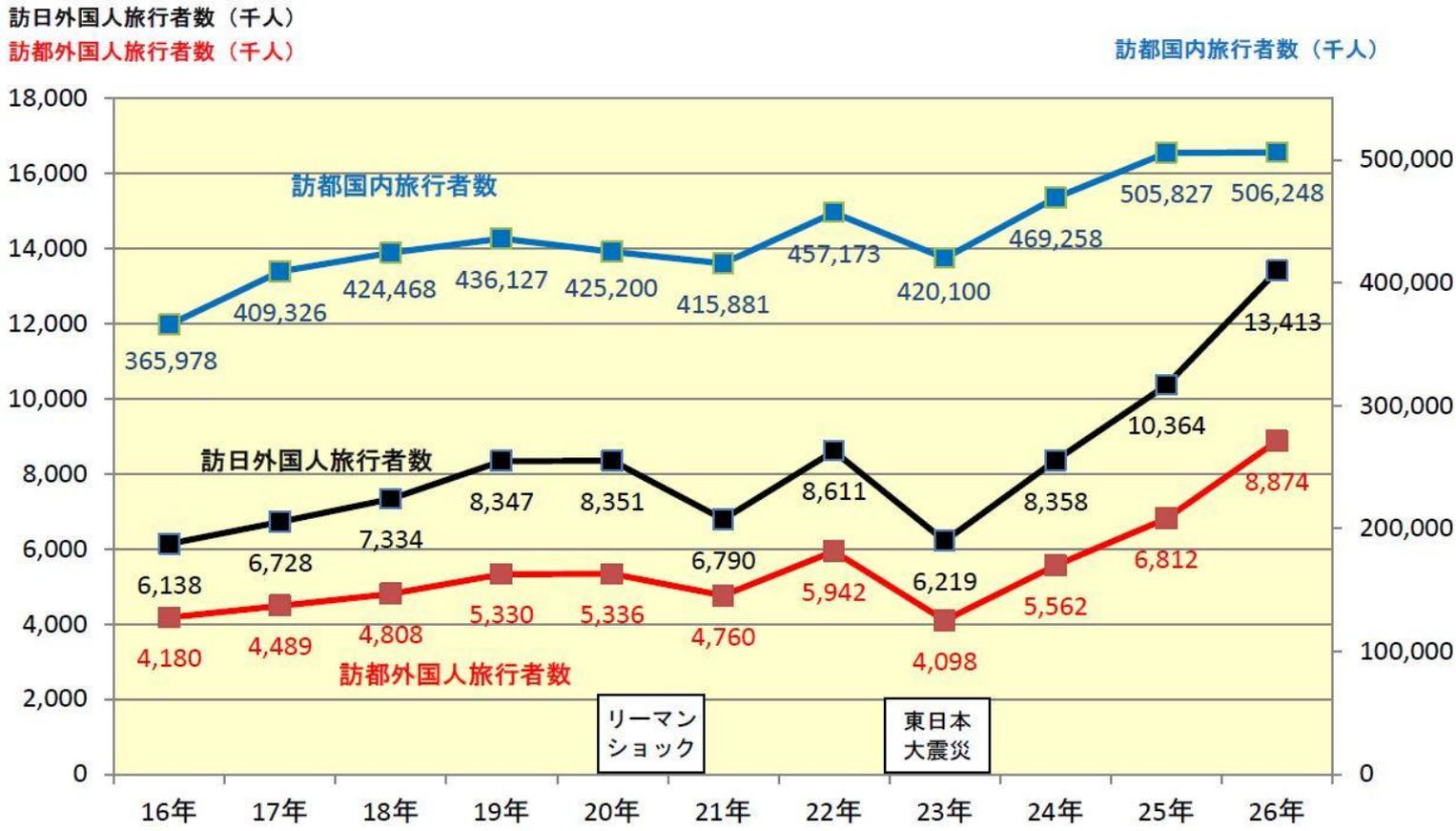
出典：東京都長期ビジョン

<概ね20年後までに実現する主な交通インフラ>



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。

《訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移》



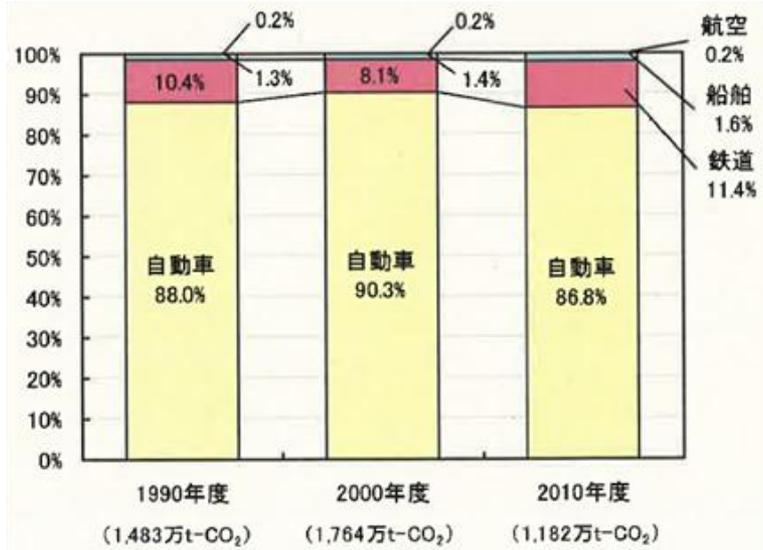
出典：(公財)東京観光財団
 訪日外国人旅行者数
 訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数

「訪日外客数」(JNTO)
 「東京都観光客数等実態調査」(東京都)

交通を取り巻く背景

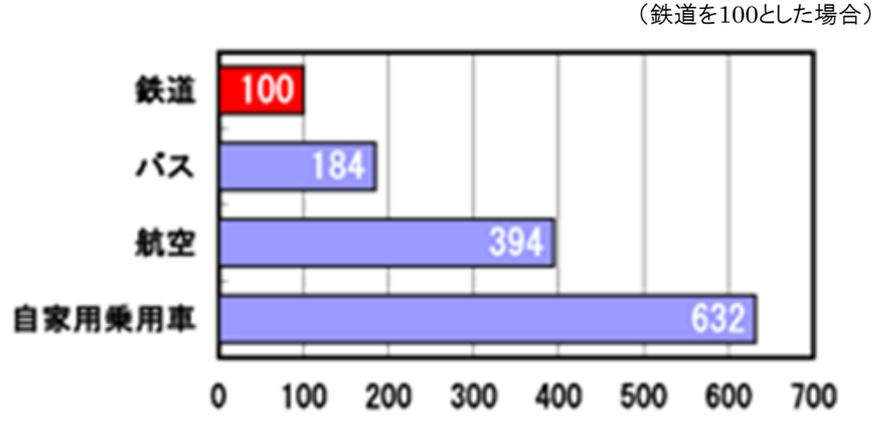
■ 環境への意識の高まり

＜都内の運輸部門の交通機関別のCO₂排出量の推移と構成＞



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）＞



出典：鉄道・運輸機構ホームページ

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。

交通結節点の現状

- ◆ 東京圏の鉄道は、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。
- ◆ 海外の主要都市と比較すると、多くの事業者により整備・運営され、輸送人員も多い。

＜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(23区)	1.07
ニューヨーク	0.88
ロンドン	0.50
パリ	3.39

出典：(一財)森記念財団都市戦略研究所
世界の都市総合ランキング2014

＜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	鉄道 事業者数	バス 路線数	バス 事業者数
東京	新宿※1	※2341	11	5	38	5
	池袋	※2259	8	4	42	4
	渋谷	※2314	9	4	58	6
	東京	※4242	15	3	22	2
	上野	※449	12	3	14	2
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)
 ※4:平成24年度都市交通年報を基に作成

出典：各鉄道会社、バス会社ホームページ等をもとに作成

交通結節点の現状

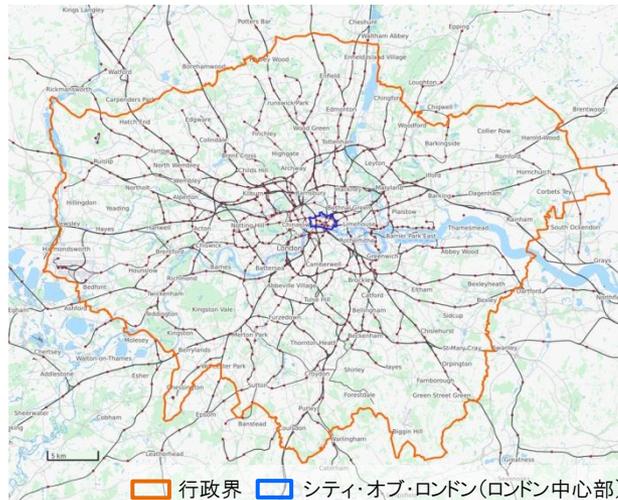
＜東京の鉄道網＞



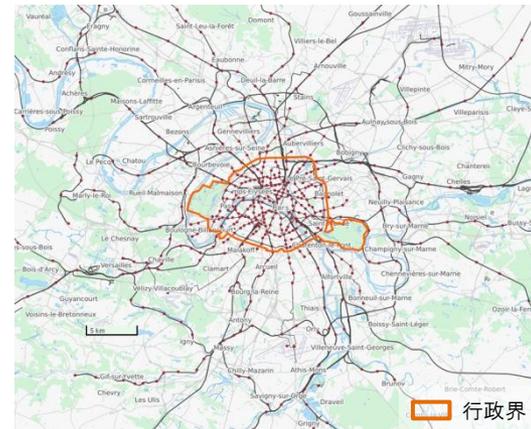
＜ニューヨーク市の鉄道網＞



＜ロンドンの鉄道網＞



＜パリ市の鉄道網＞



出典: OpenStreetMap

交通結節点の現状(案内サイン)

◆ 乗換のための案内サインが設置者ごとに異なる。

＜案内サインの状況(新宿駅)＞



出典:東京都都市整備局資料

＜設置者ごとに異なる周辺案内図(新宿駅)＞



出典:東京都都市整備局資料

＜設置者ごとに異なる案内サイン(新宿駅)＞



出典:東京都都市整備局資料

交通結節点の現状(バリアフリー、利便性)

- ◆ 乗換経路上に段差が存在しているなど、バリアフリー対応が不十分。
- ◆ 連続した上屋の設置や共通のマップの作成など、更なる利便性の向上が必要。

＜乗換動線上の段差(新宿駅)＞



新宿駅
(小田急線⇄都営線)

出典:東京都
都市整備局資料

＜途切れている上屋(新宿駅)＞



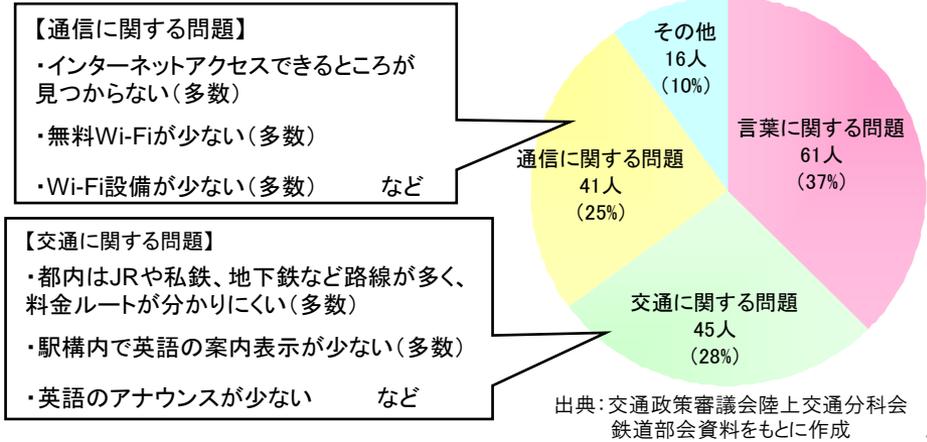
出典:東京都
都市整備局資料

＜途切れている誘導ブロック＞



出典:東京都
都市整備局資料

＜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

道路空間活用（歩行者空間創出の現状）

- ◆ 歩行者空間創出の通年化や荷捌きの調整など、共通課題に対する情報共有の場が無い。
- ◆ 回遊性の向上・賑わいの創出のための取組のネットワーク化、歩行者の視点からみた空間の質を高めるデザインなどの取組が不足している。

池袋



【検討主体】 現庁舎周辺まちづくりビジョン連絡会 等

<ターミナル駅周辺の取組>



秋葉原



【検討主体】 千代田区 等

新宿



【検討主体】 環境改善委員会
新宿駅前商店街振興組合

渋谷



【検討主体】 東急電鉄
街区マネジメント組織

都心エリア
(大丸有、日本橋など)

道路空間活用（歩行者空間創出の現状）

大丸有



【検討主体】大丸有 公的空間活用委員会 等

日本橋



【検討主体】中央区、地元事業者 等

＜都心エリアの取組＞



新橋・虎ノ門



【検討主体】新虎通りエリアマネジメント協議会 等

銀座



【検討主体】中央区 等

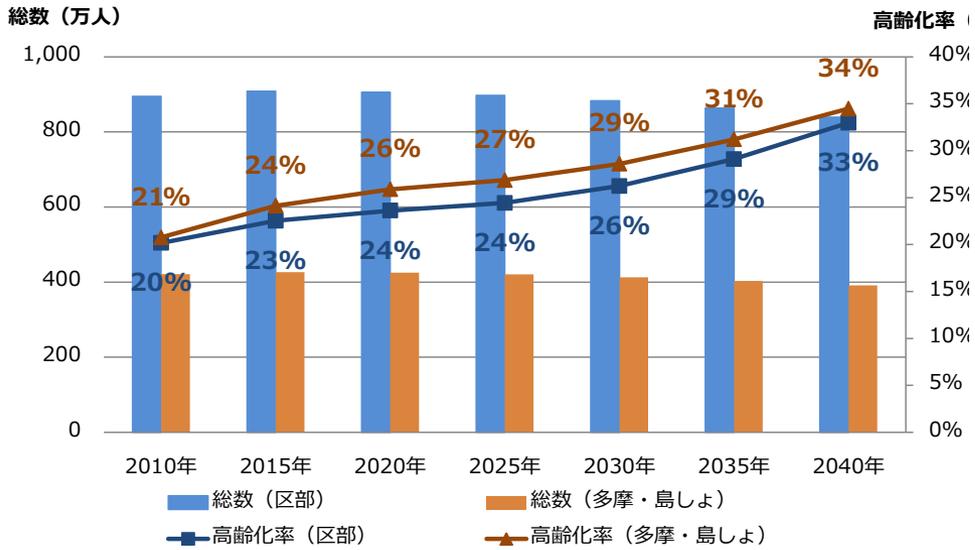
虎ノ門

新橋

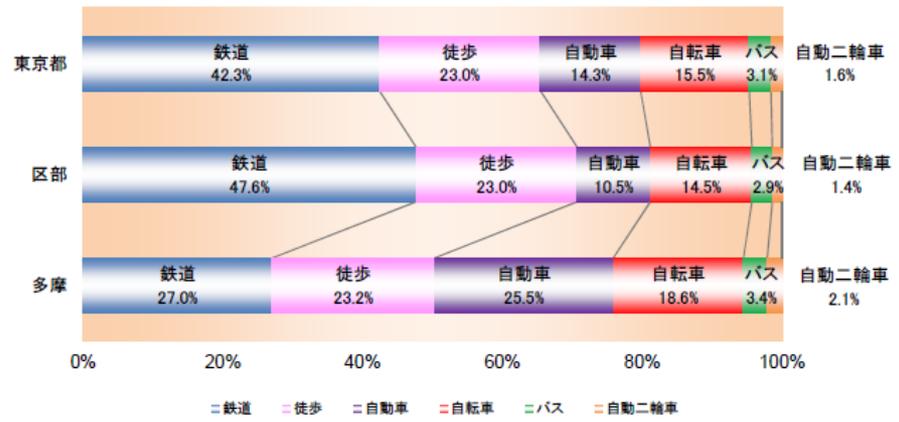
道路空間活用（地区交通マネジメント）

- ◆ 人口減少、高齢化に伴う変化に、交通としての対応が必要。
- ◆ 多摩地区では区部より早期に人口減少、高齢化が進むが自動車分担率が高い。

＜東京都 地域別人口総数と高齢化率の推計結果＞



＜交通手段別分担率(区部、多摩、都全域、全国)＞



出典:「第五回東京都市圏パーソントリップ調査(平成22年度)」
東京都市圏交通計画協議会

資料: 国立社会保障・人口問題研究所「男女・年齢(5歳)階級別の推計結果(平成25年3月)」より作成

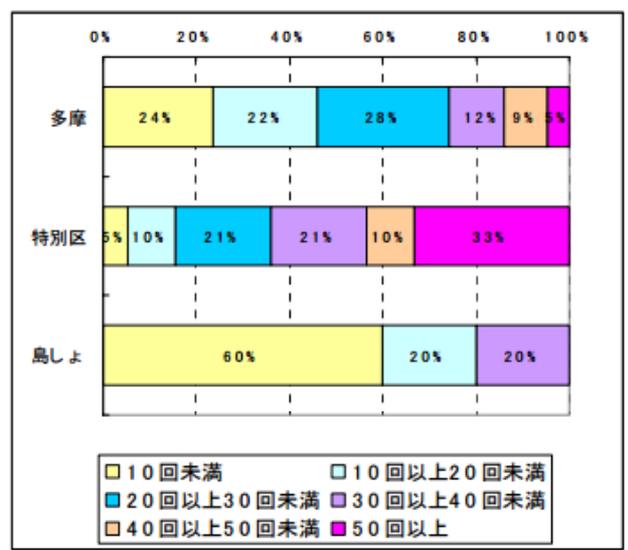
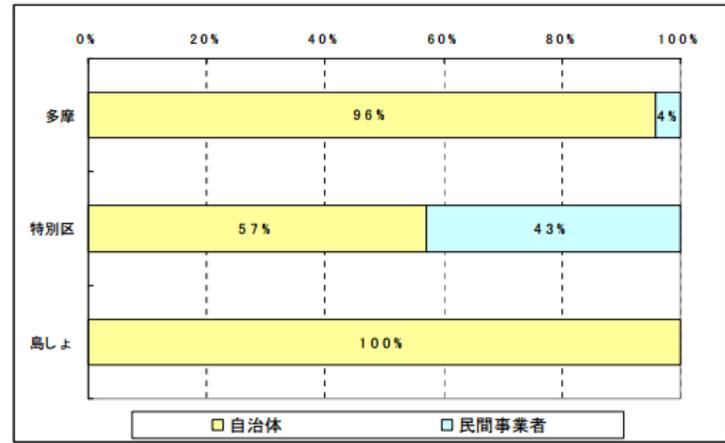
道路空間活用（地区交通マネジメント）

◆ 「暮らしの交通」である地域交通の確保の困難さが指摘されている。

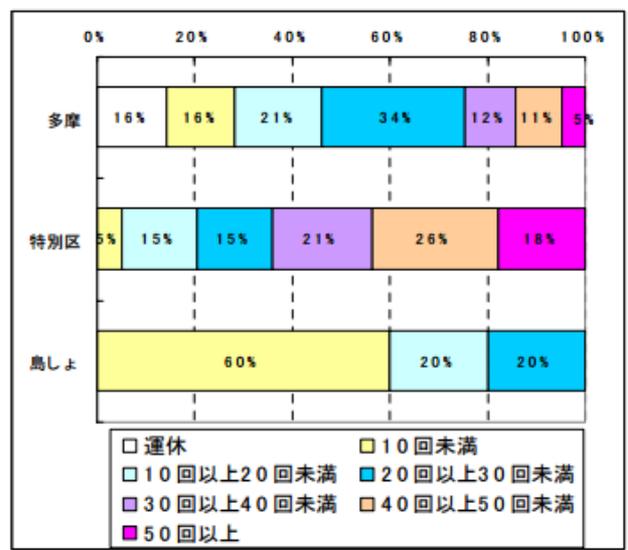
＜多摩地域 アンケート調査＞

コミュニティバスの課題

多摩地域でのコミュニティバス運営主体は96%自治体となっており、民間事業者の運営が23区に比べて少ない。また、運行回数は23区では50回以上が多いのに対し、多摩地域では10回以下～30回未満が主となっている。



運行回数・平日（路線別集計）



運行回数・土日（路線別集計）

道路空間活用（地区交通マネジメント）

◆ 生活の足としての自転車の重要性は認識されているが、交通体系のなかでの位置づけがされていない。

■ 自転車利用促進の現在の取組状況

- ルール・マナーの向上・・・
東京都自転車安全利用推進計画
- 走行空間の確保・・・
自転車走行空間の整備と自転車推奨ルートの設定（東京都）
- 自転車シェアリング・・・
千代田区、港区、江東区、中央区
（平成27年10月開始予定）で取組

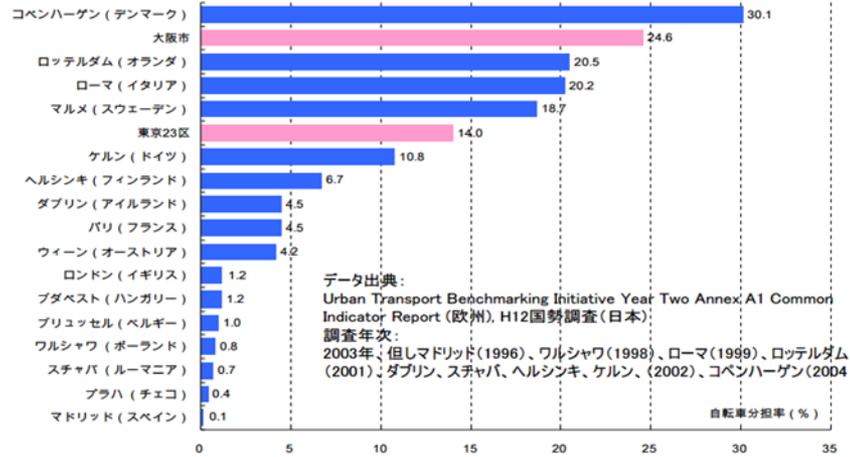
<自転車分担率>

世界他先進都市との比較

（アムステルダム、ロンドン、パリ、コペンハーゲン、北京、上海）

◆ 主な欧州諸都市と比較しても東京や大阪の自転車分担率は比較的高い。

■ 自転車分担率の海外比較

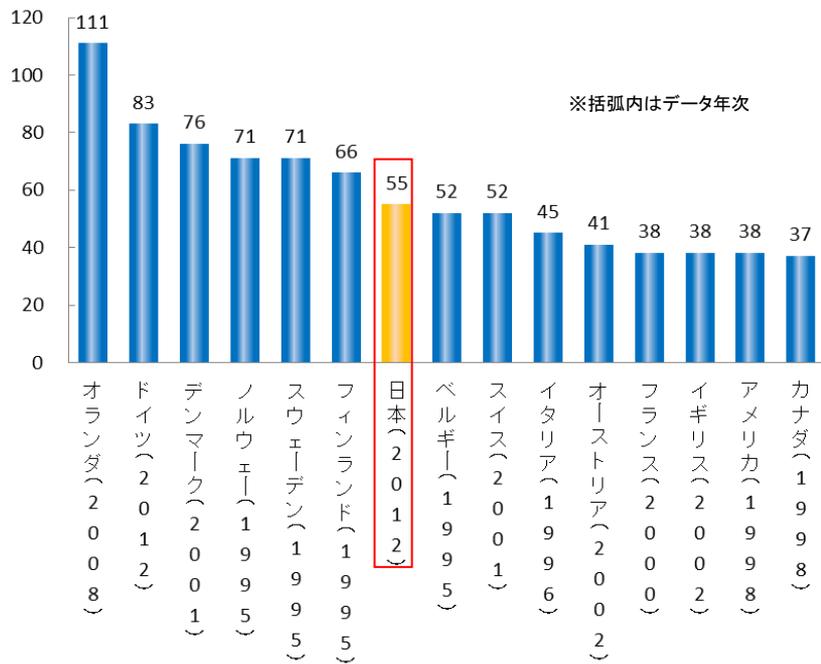


データ出典:
Urban Transport Benchmarking Initiative Year Two Annex A1 Common Indicator Report (欧州), H12国勢調査 (日本)
調査年次:
2003年、但しマドリッド(1996)、ワルシャワ(1998)、ローマ(1999)、ロッテルダム(2001)、ダブリン、スチャバ、ヘルシンキ、ケルン、(2002)、コペンハーゲン(2004)

出典: 国土交通省HP

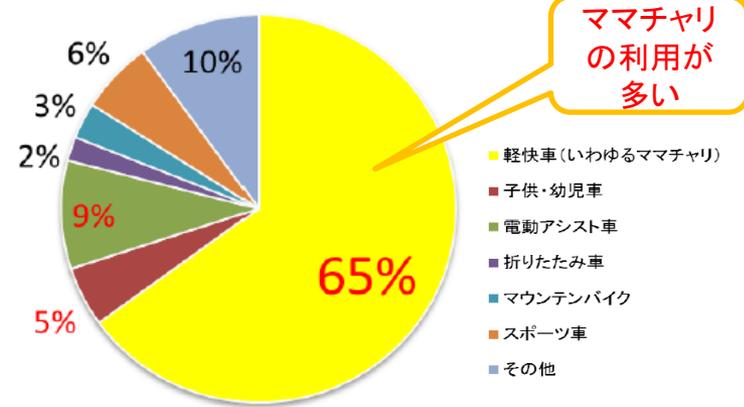
道路空間活用 (地区交通マネジメント)

＜人口百人当たりの自転車保有台数＞



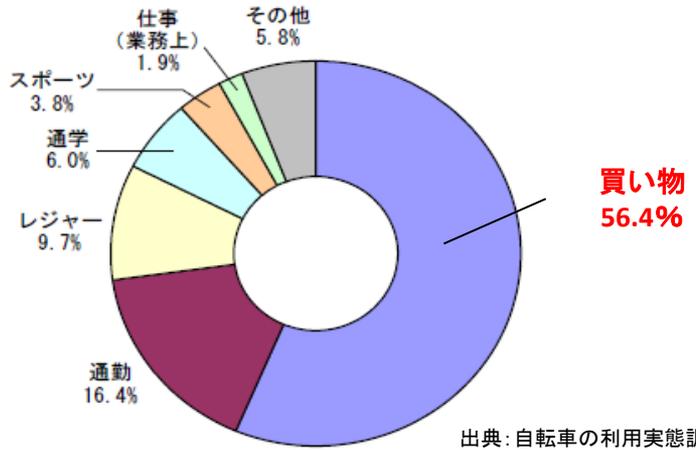
出典: 自転車統計要覧((一財)自転車産業振興協会)をもとに作成

＜南関東における自転車販売台数割合(H25)＞



出典: 自転車産業振興協会

＜自転車利用目的(全国、東京、23区、多摩地区)＞



出典: 自転車の利用実態調査を一部加筆
(財団法人自転車産業振興協会 平成23年3月
N=30405)

水辺空間活用(舟運)の現状

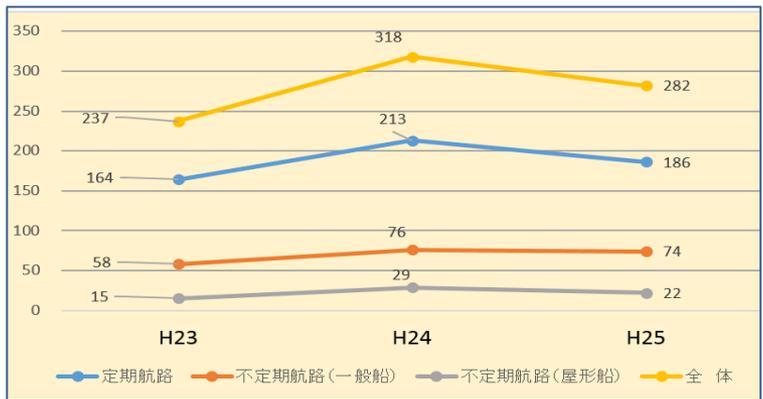
- ◆ 舟運ルートが限られている。
- ◆ 気軽な交通手段としての利用が限定的。
- ◆ 船着場と後背地との連携が不十分。
- ◆ 舟運に関する市民の認知度が低いことから活用が不十分。

■平成25年度の利用者数

定期航路	約186.4万人/年
不定期航路	約 73.8万人/年
屋形船	約 21.7万人/年
合計	約282万人/年

出典：国土交通省関東運輸局 運航実績報告書データ

■H23～25年度の利用者数の推移



出典：国土交通省関東運輸局 運航実績報告書データ

一般旅客定期航路事業の運航事業者と保有船舶	
公園協会水辺ライン	大型船：3 中型船：1
東京都観光汽船(株)	大型船：9
観光汽船興業(株)	中型船：2 小型船：1
(株)ケーエムシー	大型船：3 中型船：2 小型船：1

不定期航路事業の運航事業者と保有船舶	
(株)シール	大型船：1 中型船：5
(株)東京湾クルージング	中型船：3 小型船：3
(株)ガレオン	小型船：1
NPO 江戸東京再発見コンソーシアム	小型船：1
NPO あそんで学ぶ環境と科学倶楽部	小型船：1
江戸前汽船(株)	中型船：1 小型船：2

屋形船事業者の組合と組合員数等	
屋形船東京都協同組合	組合員数：35
東京湾遊漁船業協同組合	組合員数：20 (うち屋形船は17)
東京観光遊漁船協議会	会員数：非公開

※：大型船は20 t 以上 中型船は20 t 未満で定員13人以上 小型船は定員12人以下
出典：運航事業者ホームページを参考に作成

水辺空間活用(舟運)の現状

◇ 船着場のアクセス環境 ◇

定期航路等で利用されている船着場を事例として抽出してみても、船着場のアクセス環境にはかなりの差がある。

○最寄り駅とのアクセスに優れている船着場

- ・浅草:1分
- ・両国:2分
- ・パレットタウン:1分
- ・有明:2分
- ・日本橋:1分
- ・天空橋:2分

○最寄り駅から徒歩10分以上の船着場

- ・桜橋:14分
- ・浜離宮:11分
- ・芝浦アイランド:11分
- ・羽田空港:12分

船着場名	最寄り駅		ルート 距離(m)	徒歩 時間(分)
	駅名	路線		
両国	両国駅	JR総武線	193	2
	両国駅	都営大江戸線	484	6
浜町	浜町駅	都営新宿線	248	3
日本橋	三越前	東京メトロ半蔵門線・銀座線	103	1
	日本橋	東京メトロ東西線／都営地下鉄浅草線	137	2
吾妻橋	浅草駅	東武スカイツリーライン	404	5
	浅草駅	東京メトロ銀座線	367	5
	浅草駅	都営浅草線	458	6
	本所吾妻橋	都営浅草線	569	7
浅草	浅草駅	東武スカイツリーライン	227	3
	浅草駅	東京メトロ銀座線	104	1
	浅草駅	都営浅草線	260	3
浅草・二天門	浅草駅	東武スカイツリーライン	297	4
	浅草駅	東京メトロ銀座線	472	6
	浅草駅	都営浅草線	651	8
桜橋	浅草駅	東武スカイツリーライン	1,096	14
	浅草駅	東京メトロ銀座線	1,241	16
おしなり公園	押上駅	東京メトロ半蔵門線／都営浅草線	212	3
	押上駅	東京メトロ半蔵門線／都営浅草線	280	4
	とうきょうスカイツリー駅	東武スカイツリーライン	430	5
明石町	築地駅	東京メトロ日比谷線	582	7
越中島	越中島駅	JR京葉線	417	5
	門前仲町駅	東京メトロ東西線	726	9
浜離宮	築地市場駅	都営大江戸線	1,033	13
	新橋駅	JR山手線	1,259	16
	新橋駅	ゆりかもめ／都営浅草線・大江戸線	1,097	14
	汐留駅	ゆりかもめ	917	11
お台場海浜公園	台場駅	ゆりかもめ	558	7
	お台場海浜公園駅	ゆりかもめ	537	7
	東京テレポート駅	りんかい線	742	9
有明	国際展示場正門駅	ゆりかもめ	128	2
パレットタウン	青海駅	ゆりかもめ	54	1
	東京テレポート駅	りんかい線	455	6
青海	船の科学館駅	ゆりかもめ	482	6
葛西臨海公園	葛西臨海公園駅	JR京葉線	681	9
	豊洲駅	ゆりかもめ	632	8
豊洲	豊洲駅	東京メトロ有楽町線	498	6
	竹芝駅	ゆりかもめ	302	4
竹芝	浜松町	JR山手線・京浜東北線／東京モノレール	781	10
	大門駅	都営浅草線・大江戸線	915	11
日の出	日の出駅	ゆりかもめ	218	3
	浜松町	JR山手線・京浜東北線／東京モノレール	837	10
芝浦アイランド	田町駅	JR山手線・京浜東北線	850	11
	三田駅	都営浅草線	950	12
天空橋	天空橋駅	京浜急行空港線	120	2
	天空橋駅	東京モノレール	215	3
羽田空港	羽田空港国際線ターミナル	京浜急行空港線	950	12
	羽田空港国際線ビル	東京モノレール	1000	13

※都市整備局調査

水辺空間活用(舟運)の現状

◇ 舟運に関する情報発信の課題 ◇

○船着場についての情報発信

- 最寄駅から船着場までの案内サインがわかりにくい場合がある。
- 船着場における航路や運航ダイヤの表示方法に統一性がない。
- 船着場における名称表示方法や周辺の観光情報が限定的。

○運航情報等の情報発信

- 航路とダイヤ、料金などの情報は各事業者が個別に発信しているため、舟運全体を一覧できない。
- 不定期航路等も含め、毎回更新する情報提供が必要。



(3) 海外の主要先進都市における 総合交通戦略と戦術(具体施策)

ロンドン市

	ロンドン市
総合交通政策・戦略プラン 名称	The Mayor 's Transport Strategy 2009 交通戦略
作成主体	グレーターロンドンオーソリティ(GLA)、ロンドン市交通局(TFL)
大目標	ロンドンの交通システムは、そのすべての人々や企業のためにアクセスの機会を提供する、最高の環境基準を達成することにより、21世紀の都市交通の課題に取組みへのアプローチで世界をリードする。
目標	<ul style="list-style-type: none">・経済成長と人口増加への対応・生活の質の向上・安全安心の向上・快適性や利用しやすさの確保・バリアフリー・気候変動への対応(二酸化炭素の削減)・ロンドンオリンピックの輸送を補助する
上位計画等との関係(政策的位置付)	2000年交通法に基づくLTP(Local transport plan)の策定が原則だが、例外的にロンドンは地域実行計画(LIP)を策定
対象交通モード	鉄道、地下鉄、バス、タクシー・ハイヤー、コミュニティ交通、道路網、運河舟運、空港・航空機
施策内容	<ul style="list-style-type: none">・各鉄道路線、地下鉄やトラムの接続・結節整備によるネットワーク整備・自転車利用や歩行者空間整備の促進・ブルーリボンネットワーク(テムズ川等の河川、運河を活用した舟運利用の活性化)
指標	(参照:アウトプット指標の例)

ロンドン市

<街中のサイン>

↓ Legible London計画に沿ったサイン



↓ 種々の主要観光施設等への徒歩時間距離



↓ 路面に示された案内。ラインを辿っていくと到達できる



↑ 地下鉄、バス停、船着場の他に、トイレや主要ホテルの場所も明示されている



↑ 上が地下鉄、下が船着場の案内

<自転車利用促進のための取組>



↑ 自転車専用レーン。左側はシェアバイクのポート



↑ 道路左側の自転車専用レーンと、交差点における車より前方に設定された自転車停車線



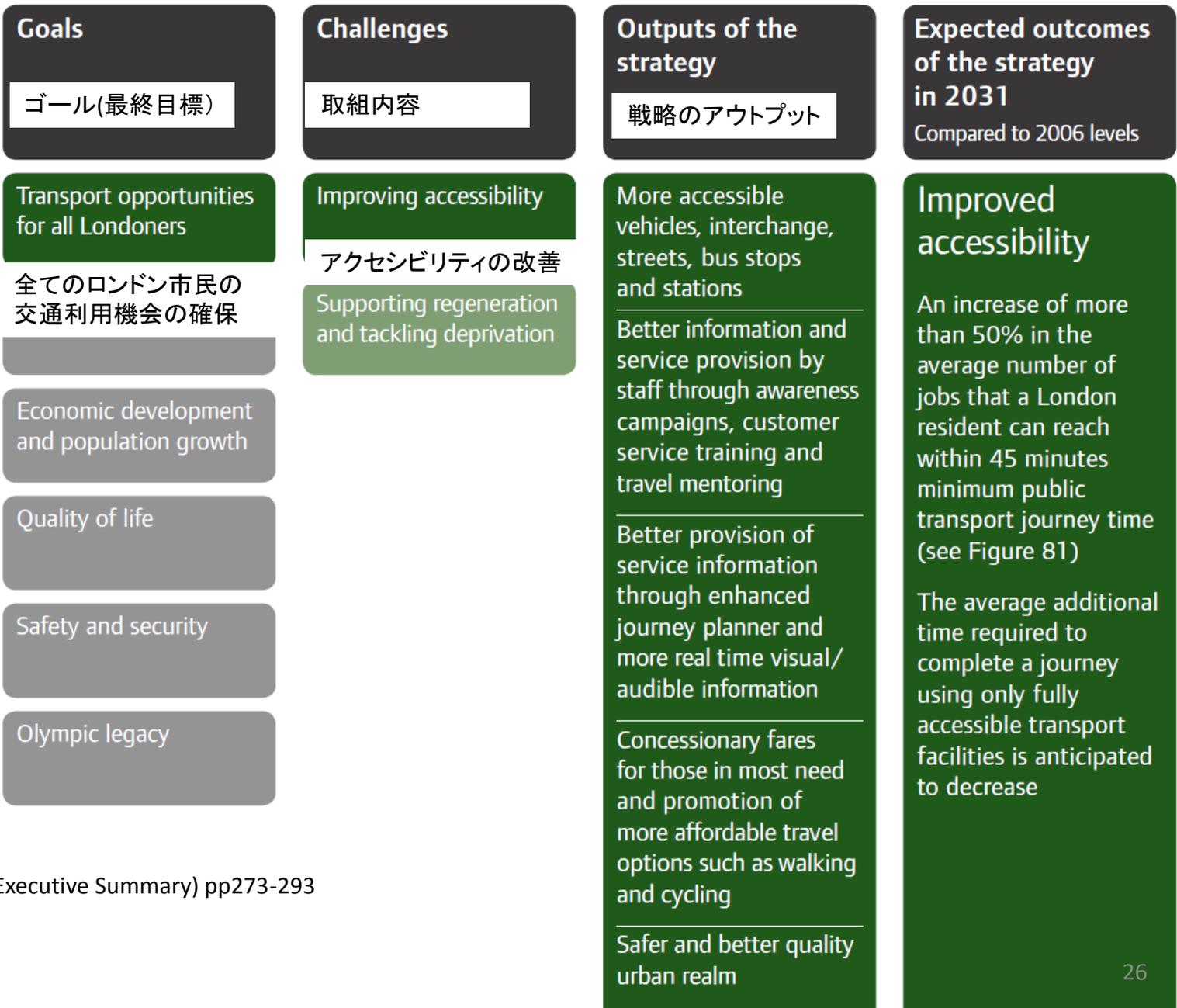
← 自転車用の案内サイン

Figure 80: How the strategy will improve accessibility

アクセシビリティの向上戦略

2031年時点の期待されるアウトカム成果(2006年比較)

アウトプット指標の例



Mayor's Transport Strategy (Executive Summary) pp273-293

	パリ市
総合交通政策・戦略プラン 名称	パリ交通計画PDP(Plan de Déplacements de Paris) 2007 (※大目標は PDUIF(パリ都市圏交通計画2000))
作成主体	パリ市
大目標	持続発展可能なモビリティサービスの提供のための <ul style="list-style-type: none"> ・人口集積地域における、自動車交通量を減少させ、公共交通を提供する ・公共交通が占める割合を増やす ・都市交通手段としての徒歩と自転車の再復興への推進
目標	(人の移動に関する数値目標) 自動車交通の減少と、その他の交通利用の向上
上位計画等との関係(政策的位置付)	国内交通基本法(LOTI)によって、都市交通計画(PDU)が制定されるが、その適用範囲外としてパリ市が独自に作成。ただし、基本的にPDUのイルドフランス圏の延長線上のものとする。
対象交通モード	鉄道、バス、舟運、交通結節、徒歩、自転車
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通に代わる代替手段(公共交通)の発展 ・自動車交通量の削減 ・物流移動の簡易化 ・住宅用の駐車場の支持 ・公共空間の管理と整備
指標	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通、タクシー、自転車、徒歩による交通手段分担率の向上(80%(2013年)、83%(2020年)) ・公共交通の利用者の増加(2013年に20%の増加(対2001年で+190万人)、2020年に30%の増加(対2001年で+280万人)) ・自動車の減少(キロあたり自動車数を対2001年で26%減少(2013年)、40%減少(2020年)) ・バリアフリー整備率を対2001年で15%向上(2013年)、25%(2020年) ※バリアフリー整備率は2001年時点で27%以下(Enquetes globales Transpot)



↑ シェア・バイク(ベリヴ)



↑ 自転車専用レーン



↑ 交差点における車より前方の自転車停車位置。また広告掲示によってバス停施設の整備費が捻出されている。



↑ シェア電気自動車(オートリブ)

ニューヨーク市

	ニューヨーク市
総合交通政策・戦略プラン 名称	Sustainable Streets Strategic Plan for the New York City Department of Transportation 2008
作成主体	ニューヨーク市交通局(New York City Department of Transportation、DOT)
大目標	NYを世界でもっとも住みやすく、働きやすく、遊びやすく、子育てをしやすい場所にする。
目標	<ul style="list-style-type: none">・改善されたモビリティと交通選択・安全なストリート(街路)・きれいな環境・気候変動への影響の削減
上位計画等との関係(政策的位置付)	都市公共交通法(1964),総合陸上輸送効率化法(1991)に基づく交通法(TP)を制定
対象交通モード	鉄道、バス、自転車、歩行者
施策内容	<ul style="list-style-type: none">・安全の向上・モビリティの改善・世界レベルのストリート(街路)の整備・インフラストラクチャーの整備・緑化推進・グローバルリーダーシップ
指標	Introduction(目標) Contents(政策部分) Policies&Actions(施策レベルに近い) (次スライド参照)



↑ 水上タクシー



↑ 見通しが良く、乗換等がわかりやすい駅として有名なグランドセントラル駅

ride the city new york

where from?

where to?

Safer route

From the Ride the City blog:

- A Bicycle Built for Two Billion (5 weeks 2 days ago)
- Cranksgiving - Nov 22nd (33 weeks 6 days ago)
- Pumpkin Pedaller (35 weeks 4 days ago)
- Las Bicletas (1 year 1 week ago)
- Ride the City - Fort Collins, CO (1 year 3 weeks ago)

Read more »

2014 Sale ShoesPic Up to 85% off Women Shoes Shop Now

<http://www.ridethecity.com/nyc>

← シェアサイクルのポート位置 (自転車利用の為にポータルサイトが整備されている)

ACTIONS

アクション

2007-2009

2010 AND BEYOND

2010以降

Lead Divisions

Supporting Divisions or Agencies

Action outside DOT

管轄部局

支援部局

交通局以外のアクション

アウトプット指標の例

BUS RAPID TRANSIT

BRT整備

Implement Bus Rapid Transit

- Launch two BRT corridors.
- Finalize testing and implement queue jumps and traffic signal priority (TSP) in BRT Corridors
- Initiate legislative campaign for authorization of bus-camera enforcement system

- Launch three additional BRT Corridors. (2011)

Planning and Sustainability, Traffic

External Affairs, Traffic

Legislative approval of bus lane cameras; implementation with NYC Transit

BETTER BUS LANES

バスレーン整備

Improve streets for existing bus network

- Launch 2 new Midtown bus priority corridors with NYC Transit
- Test new bus-priority elements (e.g. "soft-separation", colored lanes, and bus signal priority)
- Address bus hot spots through queue jumps, signal improvements, and other measures
- Construct 15 new sidewalks adjacent to bus stops
- Identify underperforming bus routes

- Implement bus stop improvements, including 2,300 bus shelters, and 37 raised concrete bus stops under elevated train stations

Planning and Sustainability

Traffic, Sidewalks, SIM, CSFF

Funding, NYC Transit

PARKING MANAGEMENT

駐車場マネジメント

Manage curbside parking more effectively

- Launch pilot parking program aimed at greater curbside vacancy rates
- Complete conversion of all multi-space meters to accept credit cards

- Expand commercial parking pricing districts

Planning and Sustainability

Traffic, BCs

Manage municipal lots more effectively

- Develop a demonstration project to provide real-time space availability information in municipal parking lots

- Develop and pilot an in-vehicle device for use in the municipal parking fields in lieu of existing quarterly permits
- Introduce a cell phone payment option for use in municipal parking fields

Traffic

BICYCLING

自転車関連施策

Make bicycling safer and more convenient

- Test new lane designs and expand implementation of designs that work
- Install 37 bicycle parking shelters and 800 City Racks
- Complete installation of 200 bicycle lane miles by 2009
- Install 15 additional miles of protected on street bike lanes
- Pursue indoor bicycle parking legislation at City level
- Install 5000 City Racks (1600 annually)

- Continue rapid expansion of bike network
- Install 30 additional miles of protected on-street bike lanes
- Continue City Racks installations using new designs

Traffic

Planning and Sustainability, CSFF, External Affairs, BCs

Funding, legislative action

モビリティ(移動性)

- ◆ 総合交通戦略として、目標年次や、大目標(ビジョン)、目標、取組内容(戦術)の設定とともに、具体的な成果目標値(数値目標)を設定している。
さらに主体の役割についても設定している。
- ◆ 取組の対象として、全ての交通モード(鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車、歩行者、船舶、航空等)を対象とし、交通モードごとに目標を設定している。さらに、ビジョン実現のための重点テーマを設定している。
- ◆ 歩行者空間創出(賑わい、安全・安心空間)と環境配慮政策は共通しており、複数の交通モードをまたがった取組を設定している(例:道路空間再配分と駐車場整備計画の連携等)
- ◆ 設定した目標値に対して、定期的(毎年)時点評価を実施し、結果を公表するとともに取組内容の見直しを実施するなど、確実なPDCAを遂行している。

(3) 各WGの設置趣旨・

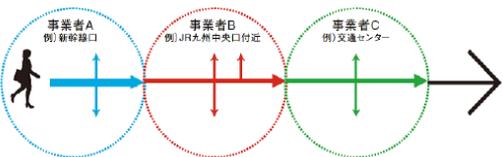
アウトプットイメージ

◇ 設置趣旨 ◇

- ・ 初めての人でも利用しやすく、分かりやすいターミナルの実現
- ・ 主要な乗換駅における鉄道からバス、利便施設等への円滑なアクセスの実現

★ 各地区・各施策の取組内容を把握し、これらの動きを支援する施策とする
(交通結節点においては)
東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、博多駅、横浜駅、大阪駅等……各地の取組を参考に

<管理者をまたいでも連続した案内サイン(博多駅)>



<段差解消のための昇降機(新宿駅)>



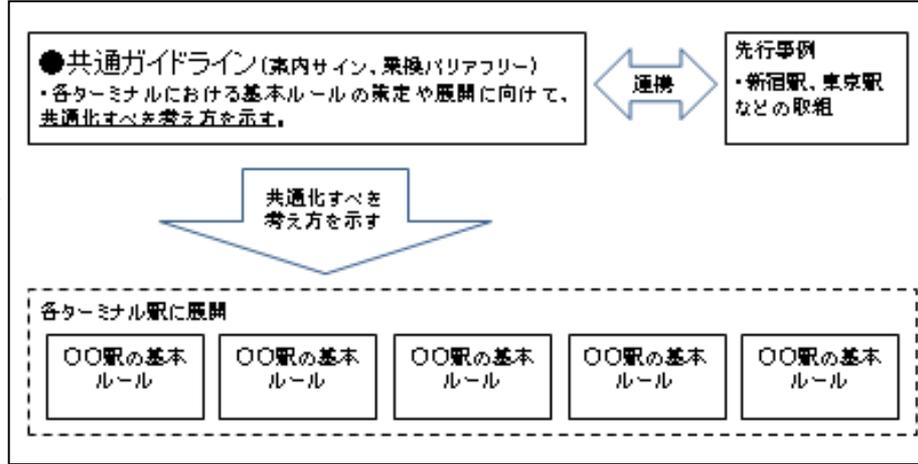
<共通の周辺案内図と駅構内図(横浜駅)>



I ターミナル駅 共通ガイドライン等の策定

- 対象ターミナル駅の選定
交政審の対象駅を参考としながら、各種統計データ・指標にもとづき、2020年をターゲットとした東京としての戦略的選定
- サインの共通ガイドラインの策定
- 乗換に関するバリアフリー指針の策定

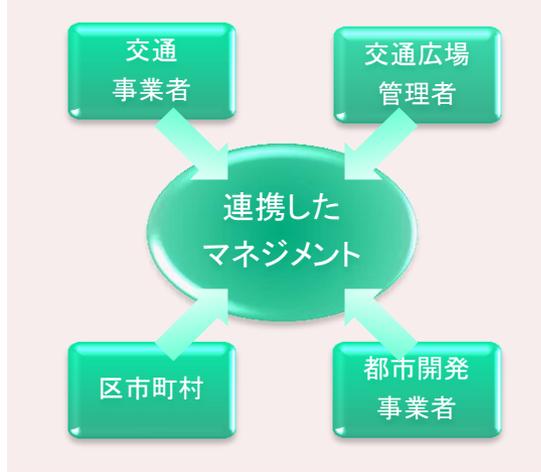
＜共通ガイドラインの位置づけ＞



II 駅まちエリアマネジメントの推進方策

- 鉄道事業者、施設管理者、区市等による協議会への支援策
- 上記ガイドライン等に沿った整備への支援策
- 継続的に維持管理していくための指針

駅とまちのエリアマネジメント(駅まちエリマネ)



III その他の利便性向上策

- 連絡ダイヤの改善(拠点開発や乗継に合わせた対応等)
- 運賃関係の工夫(博物館入館料との共通乗車券等)

◇ 設置趣旨 ◇

- ・ 安心して寛ぎ、滞留できる歩行者空間の創出とネットワーク化
 - ・ 地域公共交通の改善をめざした、地区レベルの交通政策(地区交通マネジメント)の検討 (※ 自転車の利活用促進のため、交通体系における自転車の位置づけも合わせて検討)
- ★ 歩行者空間創出、自転車利用等各地区・各施策の取組内容を把握し、これらの動きを支援する施策とする

<歩行者空間(シャンゼリゼ通り(パリ))>



<便利な案内(ロンドン)>



<シェアサイクル(ロンドン)>



道路空間活用WG (アウトプットイメージ)

I 「東京ウォークラブルシティ戦略(仮称)」の展開

- 歩行空間のネットワーク化方策
- 歩行空間の魅力向上支援方策
(デザインガイド等の作成)
- 歩行者空間創出の取組促進・支援方策
(手引書等の作成)

II 東京都の地区交通マネジメントの方向性

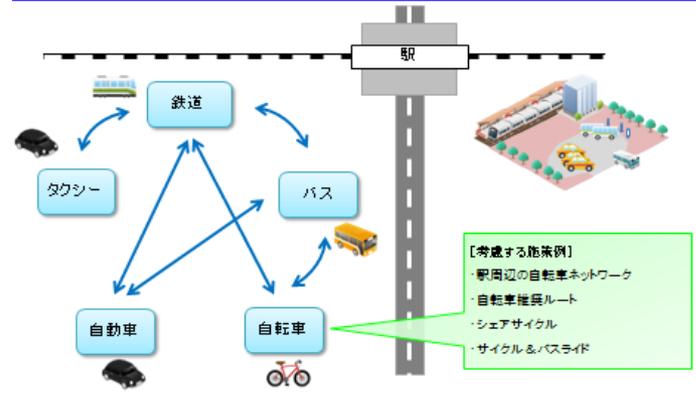
- 地域交通の実情にあわせた、複数の交通モードの組合せのデザインと維持運営方法の方向性の検討
- 自転車の利用実態をふまえ、短距離交通機関として交通体系に組み込み、利便性を向上

〈サインによる歩行者空間の連続性確保〉



出典: Legible London Yellow Book

地区レベルの交通政策について



様々な交通手段を適切に活用する区市の取組を促進するため、「道路空間活用WG」において、課題を吸い上げ、しくみづくりを検討

水辺空間活用(舟運)WG

◇ 設置趣旨 ◇

- ・ 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、水辺空間の魅力向上に向けた、舟運の活性化に取り組む
- ・ 観光要素を加味した航路の充実の検討

<水上バス、水辺の賑わい(コペンハーゲン)>



<乗船場、案内サイン(ロンドン)>



水辺空間活用(舟運)WG (アウトプットイメージ)

- I 羽田空港と都心・臨海を結ぶ航路の充実
- II 舟を利用した観光ルートへの拡充
- III 航路や運航時間等一目でわかるPR施策の展開
- IV 船着場と水辺空間の一体整備 (中長期的)
 - ・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

<わかりやすい案内(ロンドン)>



<水辺の賑わい(コペンハーゲン)>



<舟運マップ(ロンドン)>

