

各WGの検討経過と成果 及び 施策検討の方向

交通結節点WG

◇ 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

◇ アウトプットイメージ ◇

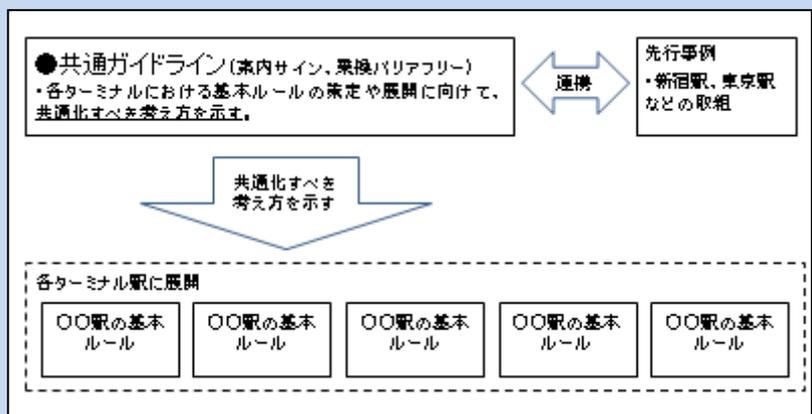
I ターミナル駅 共通ガイドライン等の策定

- 対象ターミナル駅の選定
- 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

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

＜共通ガイドラインの位置づけ＞



交通結節点WGの今年度の取組

2015年度	会議	内 容
8月26日 (水)	第1回WG	<ul style="list-style-type: none">・ 対象ターミナル駅の選定の考え方 (乗降客数、乗り入れ路線数など) ・ 共通ガイドラインイメージの提示 (渋谷駅、東京駅、池袋駅、新宿駅などの取組事例を参考)

ターミナル駅共通ガイドライン等の策定 ～共通ガイドラインイメージ(案)～

基本理念

<位置づけ>

ターミナル駅において、案内サインや乗換バリアフリーに関する基本とする考え方の共通化を図る。

<目 標>

- ・ 施設の所有者や管理者の違いがあっても連続した案内サインにより、迷うことなく移動できる。
- ・ 乗換動線上の段差を解消することを前提とするが、困難な箇所には案内サイン等により短い迂回距離で移動できる。

内 容

◇ 案内サインの指針

各ターミナルでの取組のうち、共通化すべきコンセプトや共通化すべき部分をガイドラインに盛り込む。 ※作業イメージ

渋谷駅	東京駅	池袋駅	新宿駅
<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点配置 ・ 動線設定 ・ 種類と表記ルール ・ 多言語表記ルール ・ ピクトグラム等の記号表記 ・ フォントの設定 ・ 色彩 ・ 表示高さ ・ 表示デザイン 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ニーズに応じたサイン配置 ・ 事業者間の連続性 ・ 表記等の統一化 ・ 利用頻度が高い施設の共有 ・ サインデザインの統一化 ・ 適切な情報量の表示 ・ 視覚的にわかりやすい表示 ・ 更新 ・ その他(非常時等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ サイン配置基準 ・ サイン掲出位置 ・ カラーシステム ・ 書体 ・ 文字組 ・ 国語表記基準 ・ 矢印の使用 ・ ピクトグラム ・ 誘導施設一覧 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多言語表記 ・ サインデザインの統一化 ・ サインの適正な配置 ・ 乗換案内と広告物の分離 ・ 施設案内と乗換案内の分離 ・ 事業者間の連続性 など

ガイドラインで対象とする駅
において共通化

◇ 乗換バリアフリーの指針

各ターミナルにおける方針や取組を横並びに整理し、盛り込むべき内容を整理する。

ターミナル駅共通ガイドライン等の策定 ~新宿駅での取組~

基本理念

国際都市新宿を更なる賑わいのある成熟した都市としていくため、今後の開発等を見据えつつ、2020年のオリンピック・パラリンピックの開催に向け、誰もがわかりやすく使いやすいターミナルの実現を目指す。

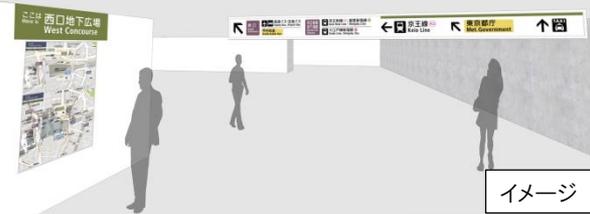
『①わかりやすく、②人に優しく、③もっと便利なターミナル』

① 事業者ごとに異なる案内サイン



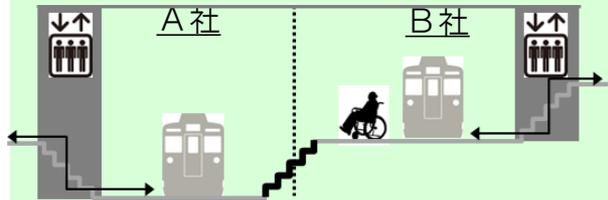
・ 事業者ごとに案内サインが異なる

<統一した案内サインイメージ>



・ 背景色、レイアウト、情報内容を統一

② 管理区分を超えたバリアフリー化



- ・ 管理区分をつなぐ箇所の段差
- ・ 迂回経路がわかりづらい



- ◇ 物理的なバリアの解消
- ◇ 積極的な迂回経路の案内

③ 外国人を含めた情報案内の充実

<統一したターミナルマップ>

- ・ 外国人対応 (多言語)
- ・ 全社統一



<ICTを活用したサービスの提供>



- ・ 現在地表示 (屋内外)
- ・ 経路探索

多言語による情報提供の強化

駅まちエリアマネジメントの推進方策 ～補助制度の創設～

事業目的

初めての人でもわかりやすく、利用しやすいターミナル駅の実現に向けて、複数の事業者の垣根を越えた、案内サインの連続性確保や表示内容の統一乗換えルートของ バリアフリー化等を確実に推進する。(2020年度まで)

対象駅と対象範囲

■ 対象駅の選定基準

- ① 協議会等が設置され2020年までの整備計画を策定できる駅
- ② 乗降客数20万人以上の駅
- ③ 複数の鉄道事業者による3路線以上の乗り入れ駅

①～③の全ての条件を満たす駅を補助対象とする

■ 補助メニュー

案内サインの改善



- ・案内サインの整備
- ・周辺案内板の整備

乗換経路のバリアフリー化



- ・エレベーターの整備
- ・点字ブロックの整備 など

I ターミナル駅共通ガイドライン等の策定

交通戦略まで

- ターミナル駅における共通ガイドラインの策定
- 共通化すべきターミナル駅の選定

交通戦略後

- 2020年までに共通化すべきターミナル駅の取組を推進

II 駅まちエリアマネジメントの推進方策

交通戦略まで

- ターミナル駅補助制度の適用

交通戦略後

- ターミナル駅補助制度の創設について交通戦略に盛り込み、申請のあった駅のうち選定基準をクリアする駅を対象駅として選定し、各駅で作成する整備計画に基づき補助を適用していく。
- まちづくりと連携した乗継改善の促進

道路空間活用WG

◇ 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)

◇アウトプットイメージ◇

I 歩行者空間創出戦略の展開

- 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
- 歩行者空間創出の取組促進・支援方策

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。

2015年度	WG 開催等	内 容	
		歩行者空間の創出	地域公共交通の改善
8月18日 (火)	第1回 WG	・「(仮称)ランブリング 東京」戦略の提案	<ul style="list-style-type: none"> ・「地区交通マネジメント」の方向性提示 ・「(仮称)東京交通政策担当者ネットワーク」形成について ・自転車利用に関する・各取組・施策及び各関連検討会議等の紹介
11月			・自転車歩行者インターネットアンケート調査実施
11月20日 (金)	第2回 WG	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間創出の手引・デザインガイドの骨子(案) ・手引・デザインガイドの今後の検討スケジュール 	<ul style="list-style-type: none"> ・「(仮)東京交通政策担当者ネットワーク」の立ち上げ ・自転車の利用実態の把握状況の報告 ・自転車の短距離交通としての位置づけの方向性提示
1月			・東京都 交通政策担当者ネットワークの形成
2月10日 (水)	第3回 WG	・歩行者空間創出の取組の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通にかかる問題把握 ・東京交通政策担当者ネットワークに対する地域公共交通問題についてのアンケート ・地区交通マネジメントの検討工程(案)

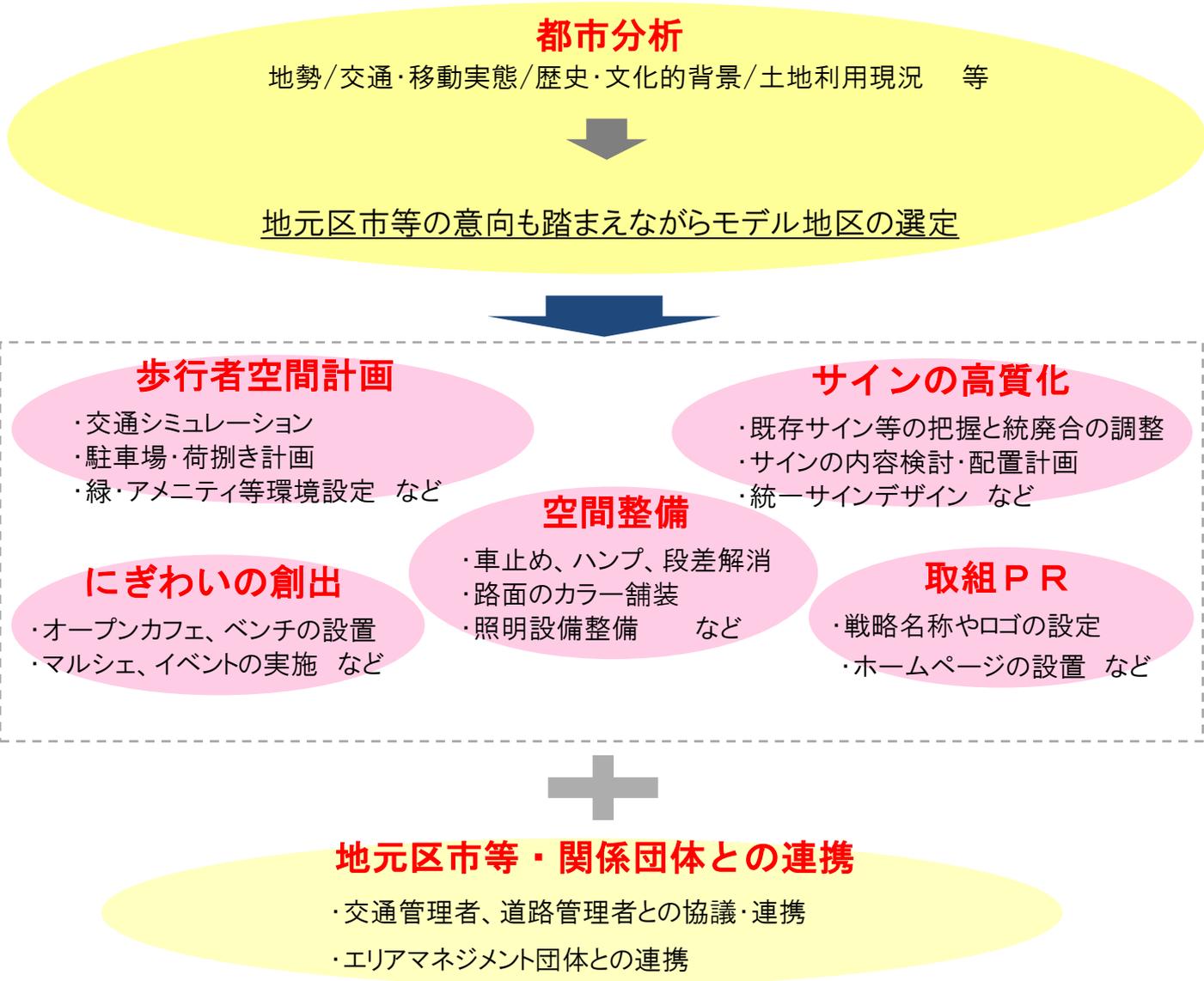
I 歩行者空間創出戦略の展開

- 歩行者空間創出事業の創成
- 手引書・デザインガイドの骨子作成

II 地域公共交通の改善

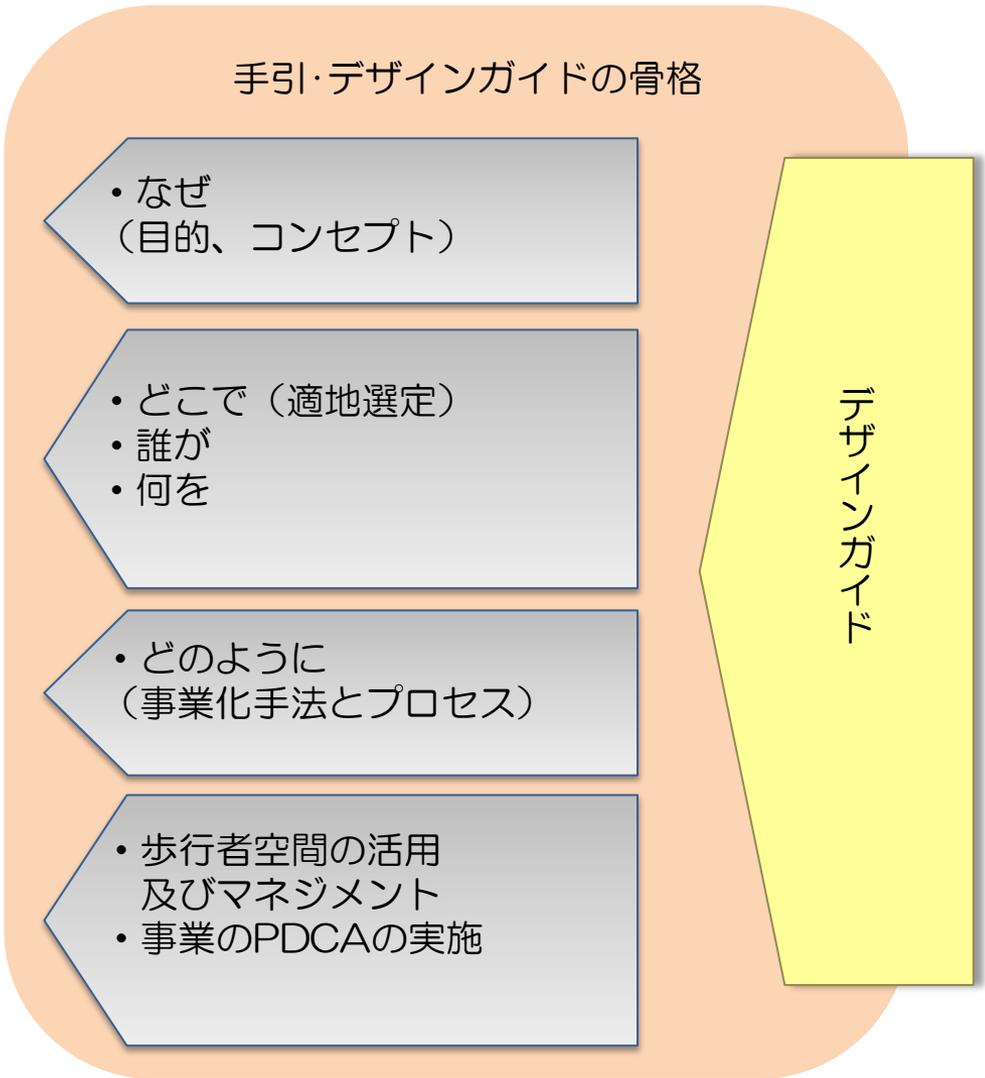
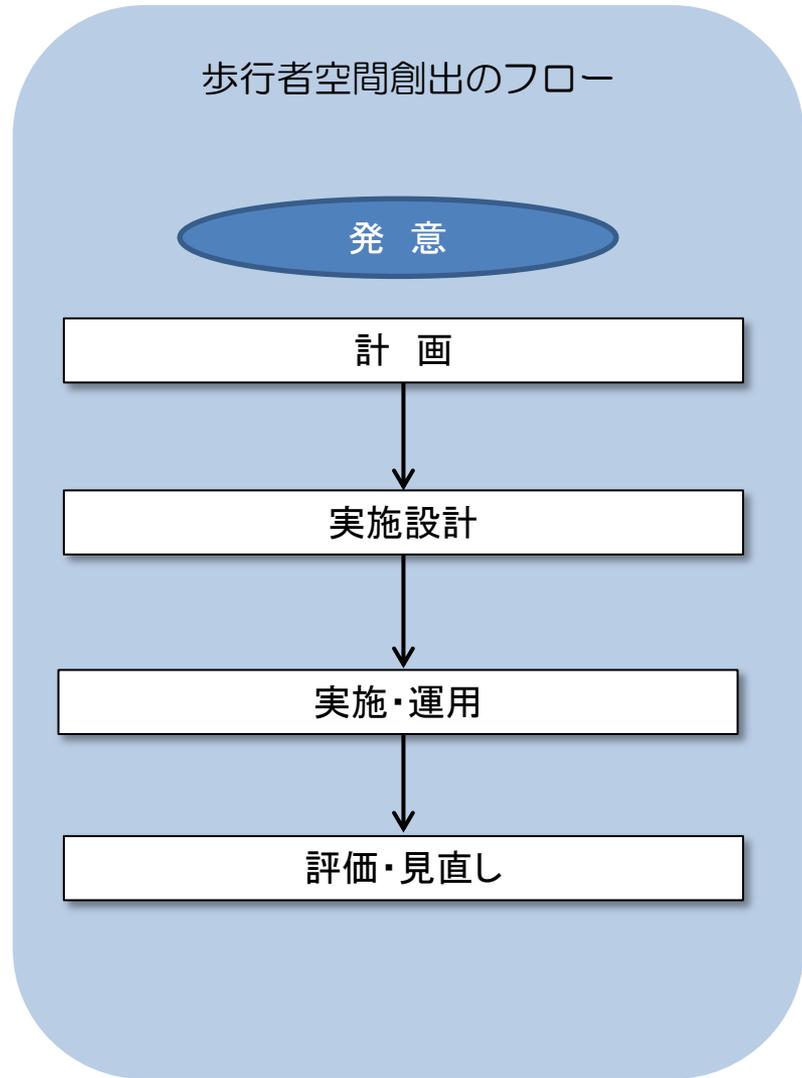
- 自転車を短距離交通モードとして交通体系へ位置づけを行うための整理・分析
- 区市町村の交通政策担当者ネットワークの形成
- 既往調査、資料等からの地域交通の現況と問題把握

歩行者空間創出戦略の展開 ～歩行者空間創出事業の創成



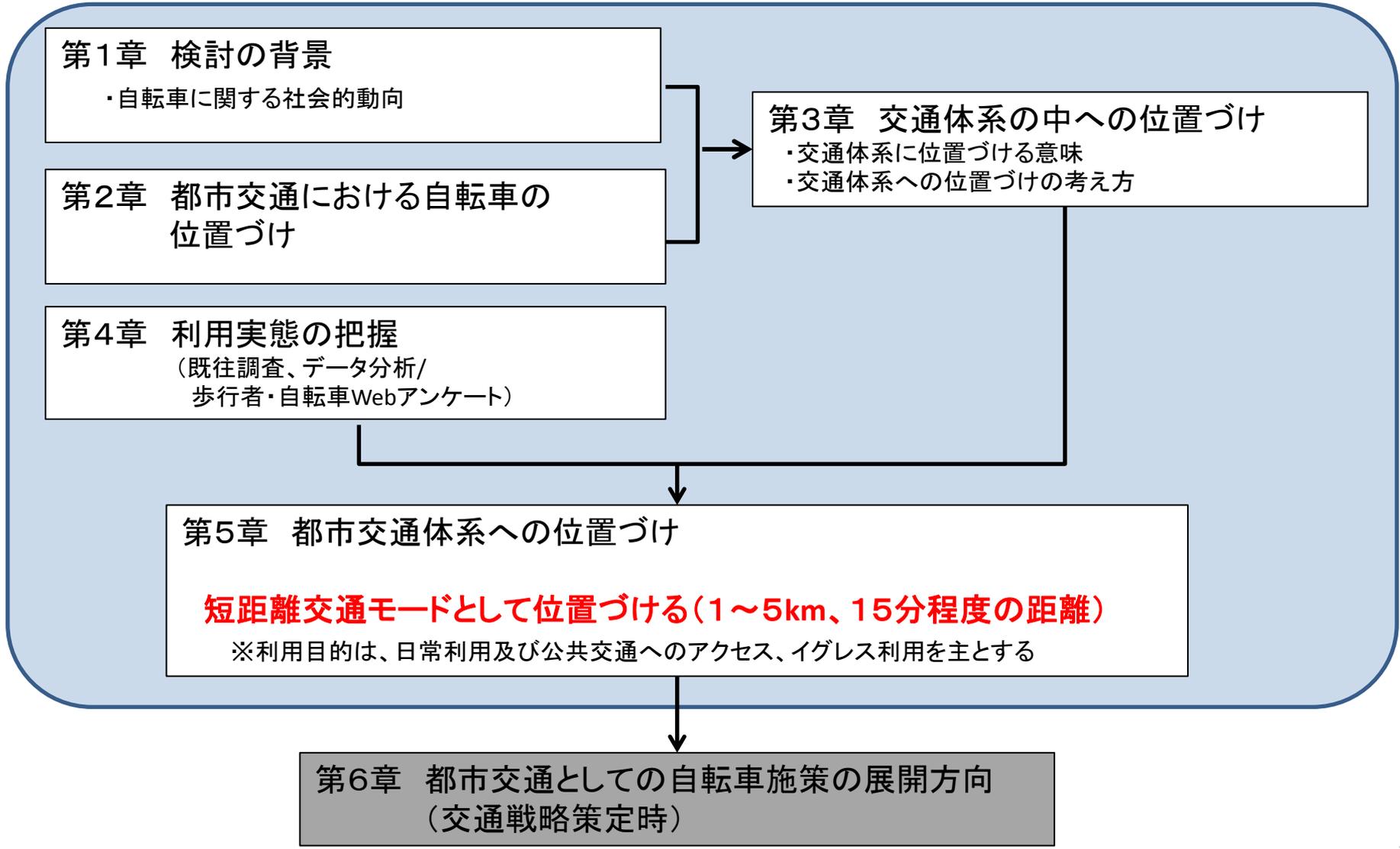
歩行者空間創出戦略の展開 ～手引書・デザインガイドの骨子

■ 歩行者空間の創出の手引・デザインガイドの骨格



地域公共交通の改善 ～自転車の交通体系への位置づけ

■ 自転車を交通体系へ位置づけるためのフロー



地域公共交通の改善 ～地域交通の現況と問題把握

■ 東京都の地域公共交通に関わる現況と問題のまとめ

〈現況〉

- 鉄道の乗降客数が新宿駅だけで341万人/日など世界の大都市と比較して突出している。
- 昼間人口比率の高い都心3区を中心に公共交通の分担率が5割を超え、その他の区部においても公共交通に徒歩を加えた分担率が7割を超える。
- さらに、公共交通と徒歩に自転車を加えた分担率は、多摩地域の一部を除き多くの区、市部で約7割を超える。
- 自動車の分担率が約5割を超えるのは、人口密度が相対的に低い西多摩郡や一部の市に限られている。
- コミュニティバス等は、公共交通不便地域の解消等を目的に19区、24市、3町村で運行している。

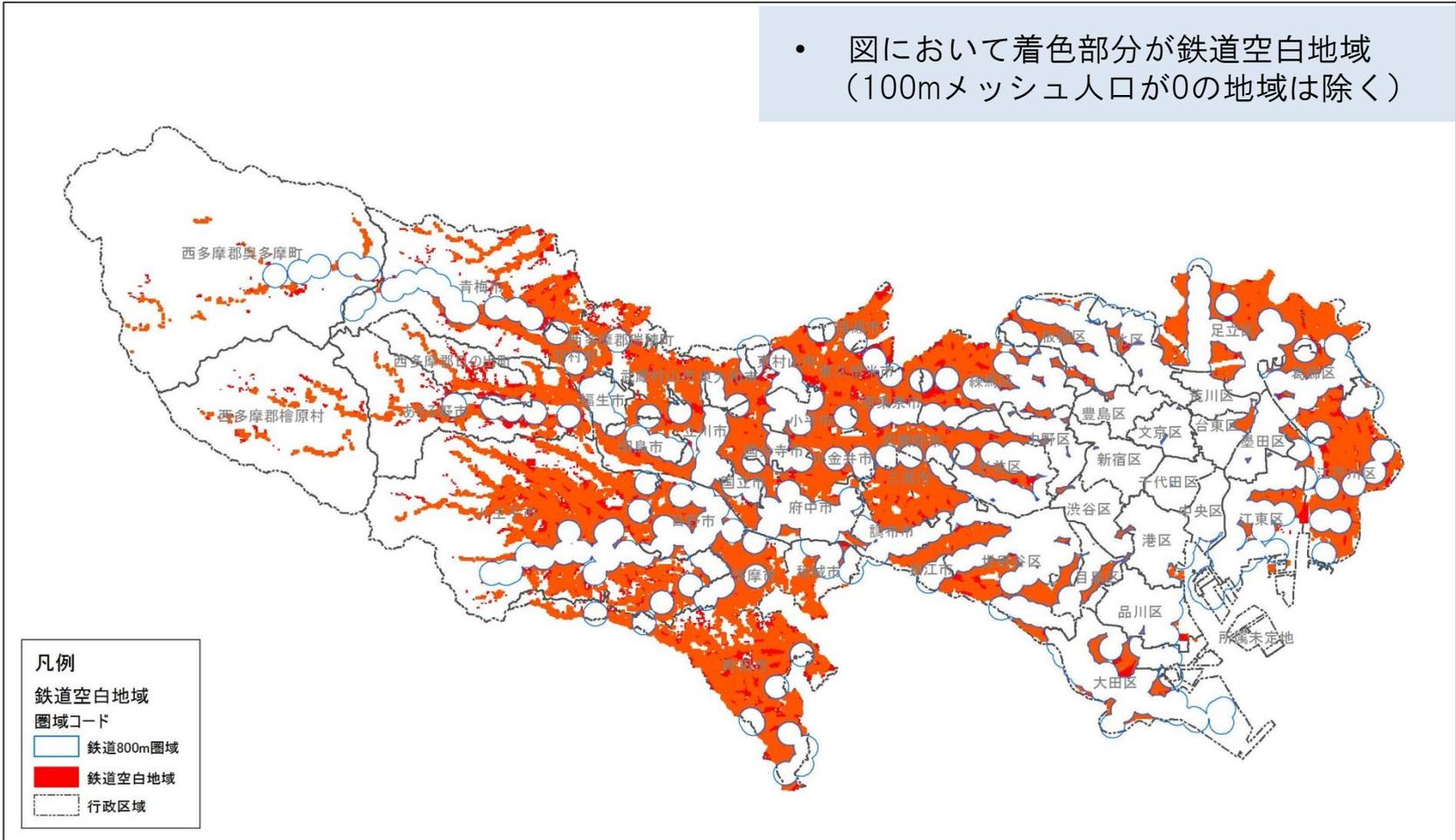
【問題】

- 都内の公共交通空白地域の多くは、行政境に存在。
- 公共交通空白地域には都民の約3%が居住、商業床面積の約1%が存在。一部の移動制約や買物難民等への対応が課題。公共交通空白地域に学校や病院が立地している比率は多摩地区が高くなっている。
- 自動車分担率が高い区市町村では、高齢者の外出頻度（トリップ原単位）が低い。
- 都内の混雑時旅行速度は全国に比べ遅い。
- 多摩地域では高齢者の自動車分担率が高く、高齢になっても自動車を利用せざるを得ない状況。
- 多くの自治体が地域公共交通に関する課題として、交通渋滞、交通不便地域、放置自転車等を挙げている。
- 各自治体の交通課題への対策として自動車交通の抑制・分散・円滑化を挙げている。
- さらに公共交通の充実や利用促進、歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備などを課題への対策に挙げている区市町村も多い。

地域公共交通の改善 ～地域交通の現況と問題把握

■ 鉄道空白地域（鉄道圏800m）

- 図において着色部分が鉄道空白地域（100mメッシュ人口が0の地域は除く）



凡例

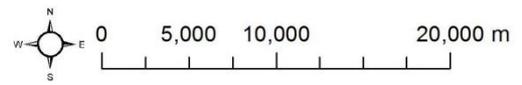
鉄道空白地域

圏域コード

鉄道800m圏域

鉄道空白地域

行政区域



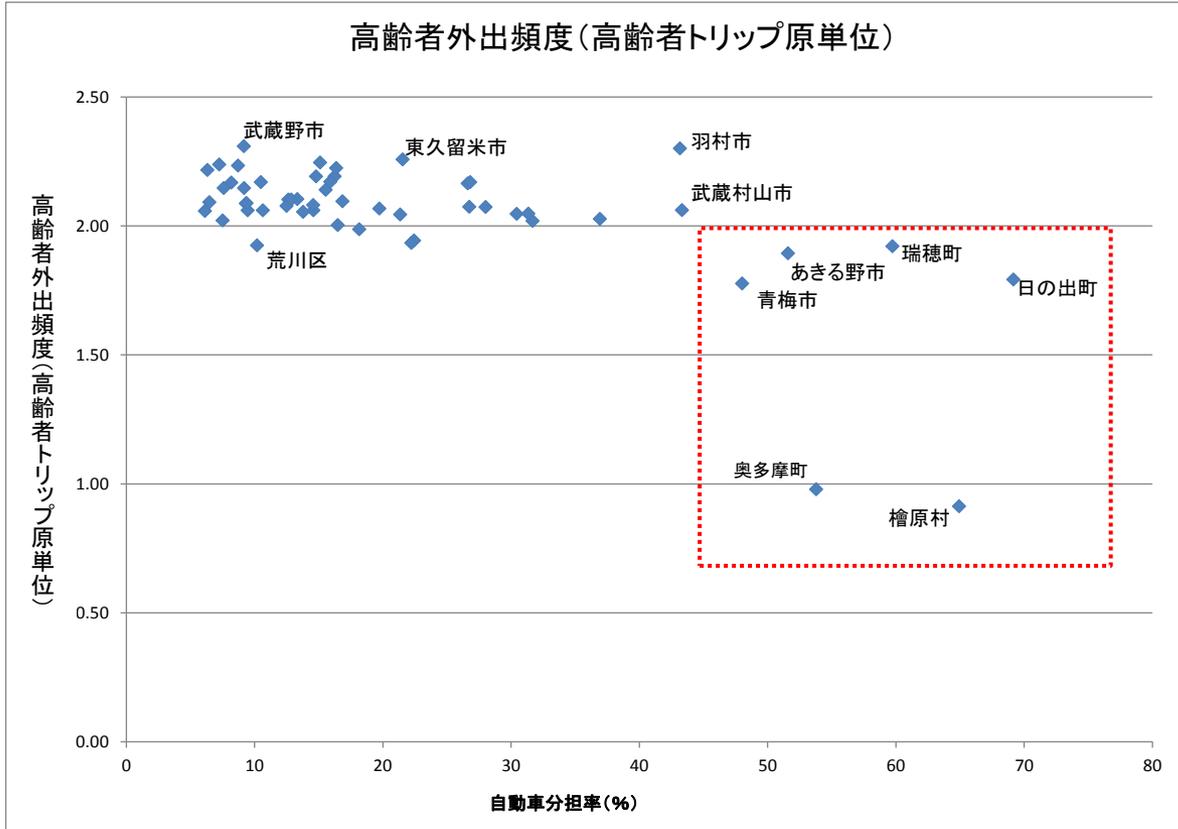
資料:国交省国土数値情報(鉄道駅、バス停データ)、平成22年国勢調査メッシュ人口を基に作成

地域公共交通の改善 ～地域交通の現況と問題把握

■ 高齢者のトリップ原単位

- 自動車分担率が高い地区では、高齢者の外出頻度（トリップ原単位）が低い傾向がある。

＜高齢者のトリップ原単位と自動車分担率の関係＞

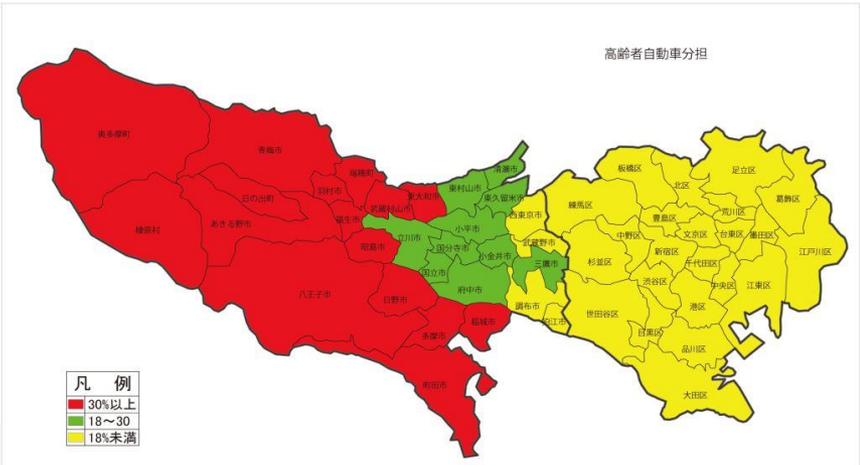


資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

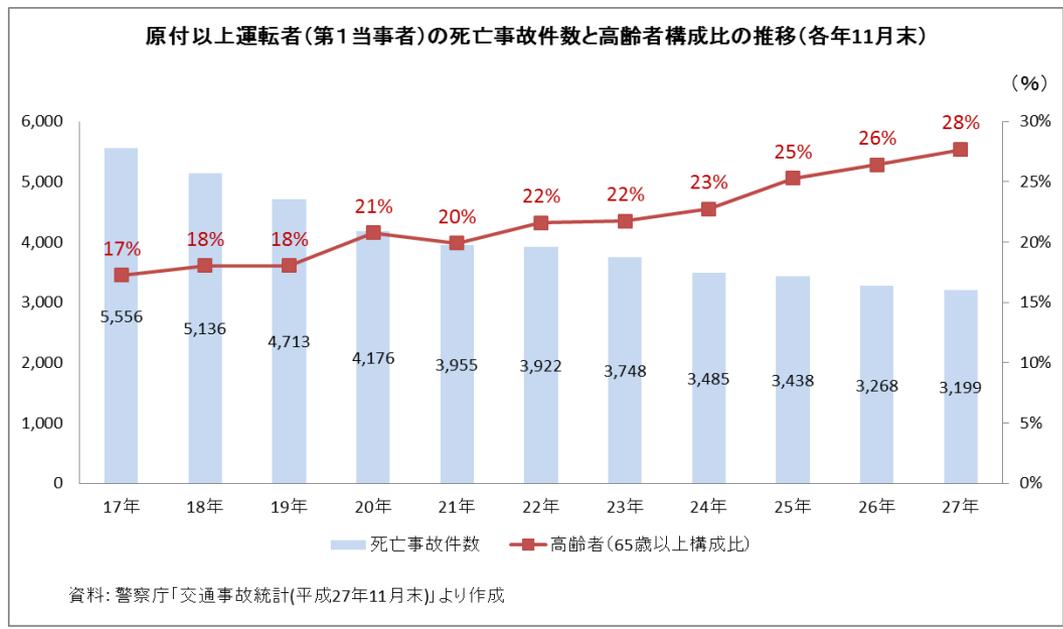
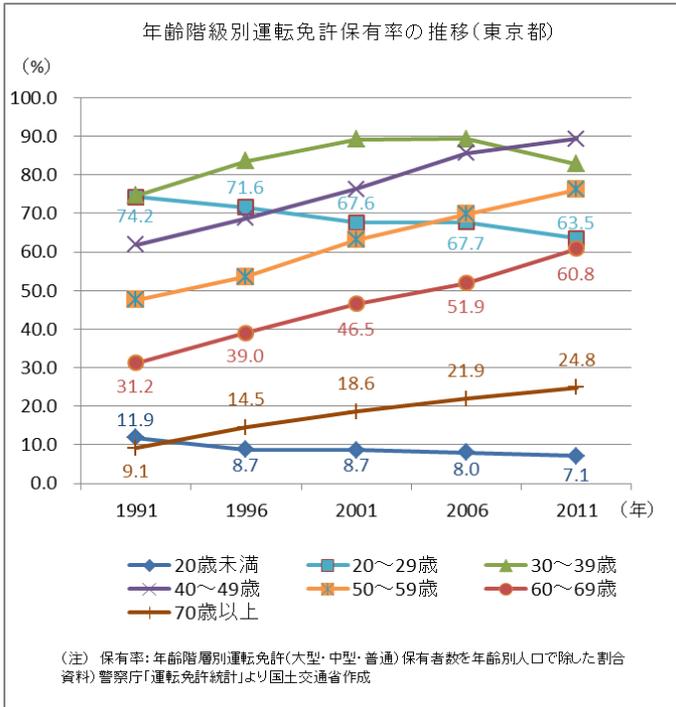
■ 自家用車利用の状況と問題

- 全国で、死亡事故件数は減少傾向であるが、その内高齢ドライバーによる事故の比率は増加。
- 東京都における30代以下の若年層の免許保有率は減少傾向であるが、40代以上の中高年齢層では増加傾向。
- 東京都において多摩地域で高齢者の自動車分担率が高い傾向がある。

<高齢者の自動車分担率>



資料：平成20年東京都圏パーソナルトップ調査結果を基に作成

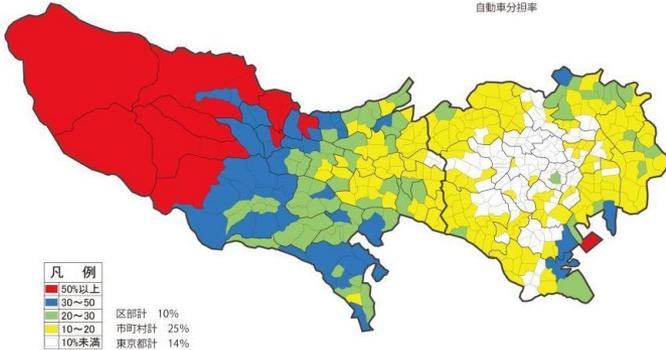


地域公共交通の改善 ～地域交通の現況と問題把握

■ 交通利用の状況

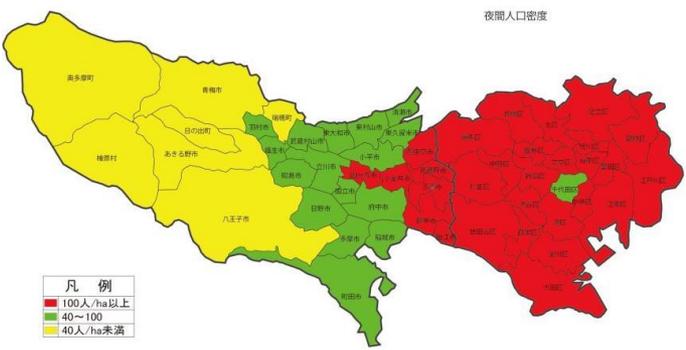
- 多摩地域では自動車分担率が高い傾向があるが、西東京市・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市等の区部に近い市では自動車分担率が比較的低い。
- 夜間人口密度が低い地域は自動車分担率が高い傾向がみられる。

＜小ゾーン別全目的自動車分担率＞



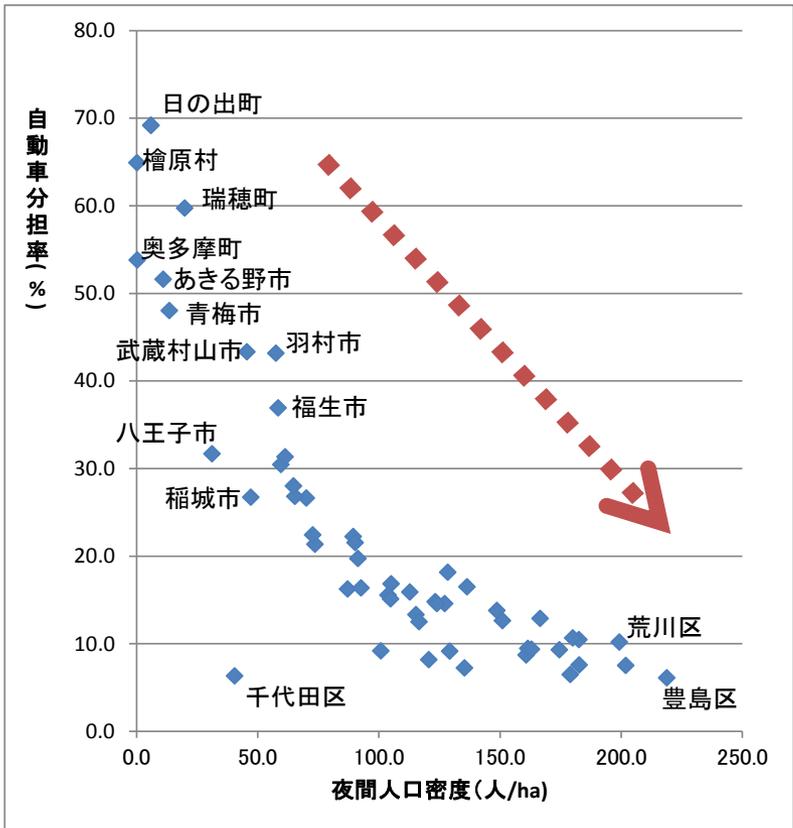
資料:平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

＜区市町村別夜間人口密度ランク図＞



資料:平成22年国勢調査結果を基に作成

＜自動車分担率と夜間人口密度の関係＞



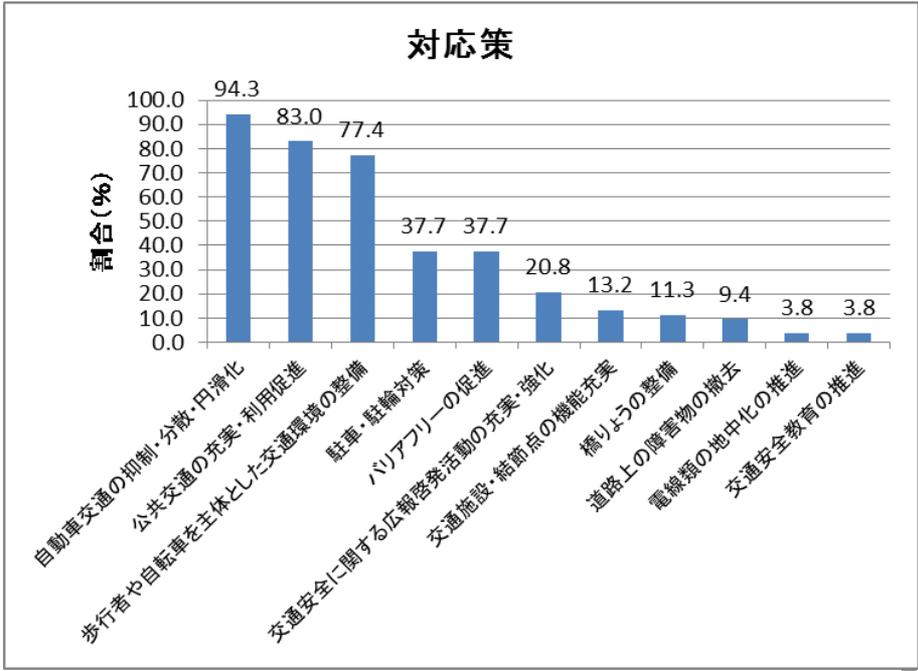
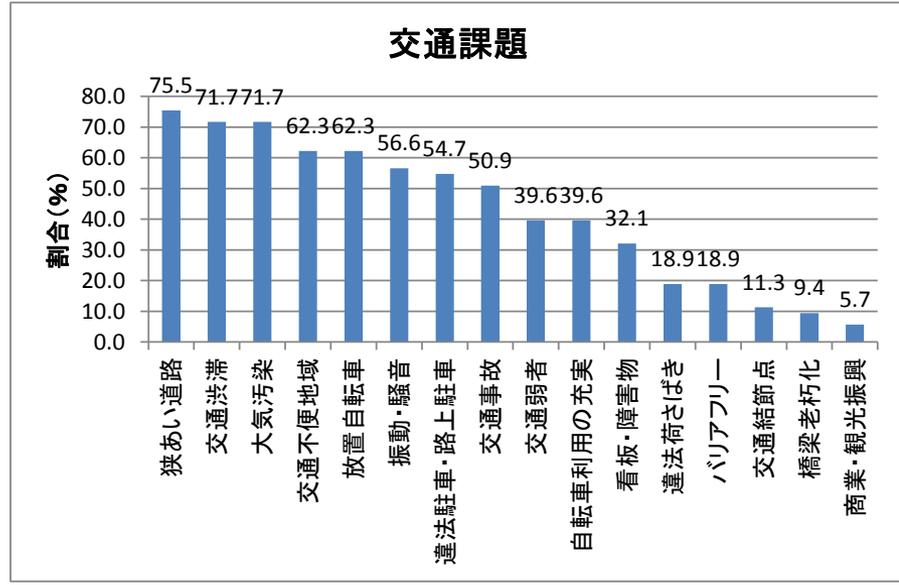
資料:平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果、平成22年国勢調査結果を基に作成

地域公共交通の改善 ～地域交通の現況と問題把握

東京都下区市町村の交通課題

東京都下の区市町村で策定している都市計画マスタープラン、交通マスタープラン、総合交通計画等で指摘されている交通課題と対応策を整理した

- 交通課題としては、1 狭あい道路、2 交通渋滞、3 大気汚染、4 交通不便地域、5 放置自転車の順に多くなっている。
- 交通課題への対応策としては、1 自動車交通の抑制・分散・円滑化、2 公共交通の充実・利用促進、3 歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備、4 駐車・駐輪対策、5 バリアフリーの促進の順に多くなっている。



※割合は東京都下で計画を策定している区市町村(53区市町村)に対する比率

I 歩行者空間創出戦略の展開

交通戦略まで

- 区市等との共同社会実験実施
- 統一的なサインデザインの検討
- 都が実施するモデル地区の場所の案

交通戦略後

モデル地区において区市等と協働して歩行者空間の具現化を推進

II 地域公共交通の改善

交通戦略まで

- 区市町村へのアンケートを行い課題を把握し、地区交通マネジメントのテーマを検討
- 自転車を交通体系に位置づける

交通戦略後

区市町村や民間等とともに課題解決にむけた検討を進める

舟運活性化WG

舟運活性化WGの検討範囲

○ 本ワーキングは、「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」の提言に掲げた、水辺空間の魅力向上に向けた舟運活性化に関する施策の方向性（下記）に基づき、その実現のための具体的な方策を検討するものである。

＜水辺空間の魅力向上に向けた施策の方向性＞

- ◆ 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
- ◆ 船着場と水辺空間の一体的な整備（中長期的）



○ 施策の方向性の具体的な検討にあたって対象とする範囲は、羽田空港、臨海部、都心周辺部とする。

＜検討範囲＞



舟運活性化WG 今年度の取組 WG開催日程と議題

2015年度	WG 開催等	内 容
8月5日(火)	第1回 WG	<ul style="list-style-type: none"> ・本ワーキングの位置づけ ・舟運の現状と課題
11月～12月	調査運航	<ul style="list-style-type: none"> ・都民公募による調査運航を実施 ・11月3日、12月5日、12月6日の3日間で、羽田空港船着場から浅草・二天門船着場までのコース等計5コースで運航 ・乗船者に対し、アンケートによる意向調査を実施、
12月21日(月)	第2回 WG	<ul style="list-style-type: none"> ・調査運航の実施結果報告 ・課題と施策展開の方向性について ・来年度の社会実験について
1月29日(金)	第3回 WG	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験等について

I 調査運航の実施

II 2020年に向けた羽田空港から都心までの舟運ルートを検討

III 舟運・水辺空間活性化 全体施策について(案)

I 調査運航の実施

以下のとおり、調査運航を開催(計275人参加)

○都民公募コース

・A~Eの5コースは合計3,105人の応募(男性47.2%、女性52.8%)

20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上
2.8%	10.3%	21.9%	25.6%	27.6%	11.8%

・A~Eの5コースの合計181人参加

・アンケート回収数合計181件

○その他コース参加者

・国内プレス、海外プレス、大使館、旅行会社

・MICE関係者など 合計94人参加

○乗船前後のオプションツアー

・都民公募コースは墨田区、大田区、台東区の主催によるまちあるきツアー等を開催した(合計20人参加)

※A・Bコースについては当日強風のため代替ルートで実施

都民公募コースの運航ルート



インバウンド関係者/MICE関係者体験コースの運航ルート



	コース	船着場【発】	経由	船着場【着】	運航日	所要時間	運航距離	使用船舶	応募人数	参加人数	参加率	オプションツアーの参加人数	
①	Aコース	吾妻橋(12:30)	-	羽田空港(15:00)	11/20(金)	2:30	33km	クルーズ船(中型)	504人	34人	85%	両国まちあるきガイドツアー(有料)	乗船前 7人
	Bコース	羽田空港(15:30)	-	吾妻橋(18:00)	11/20(金)	2:30	33km	-	374人	32人	80%	スカイツリー入場券・買物券付案内(有料)	下船後 1人
	Cコース	有明(10:00)	天王洲	天空橋(11:30)	12/5(土)	1:30	15km	-	476人	38人	95%	おおたオープンファクトリー(無料)	下船後 11人
	Dコース	天空橋(14:00)	日本橋	浅草・二天門(16:20)	12/6(日)	2:20	24km	-	1,091人	38人	95%	浅草散策役者ガイド(有料)	下船後 0
	Eコース	浅草・二天門(16:30)	-	天空橋(18:20)	12/6(日)	1:50	21km	-	680人	39人	97.5%	Walking with Ninja(有料)	乗船前 1
							小計		3,105人	181人	90.5%	小計	20人
②	インバウンド関係者コース	浅草・二天門(12:10)	-	浜離宮(14:10)	11/7(土)	2:00	24km	クルーズ船(中型)	-	-	-	-	-
		浜離宮(14:25)	-	浅草・二天門(16:20)	11/7(土)	2:00	24km	-	-	-	-	-	-
③	MICE関係者等体験コース	有明(14:45)	-	羽田空港(15:15)	11/24(火)	0:30	16km	クルーズ船(小型)	-	-	-	-	-
		天空橋(16:00)	-	有明(17:30)	11/24(火)	1:30	15km	屋形船(大型)	-	-	-	-	-
		有明(18:45)	隅田川	有明(20:45)	11/25(水)	2:00	23km	屋形船(中型)	-	-	-	-	-
		有明(14:30)	-	羽田空港(15:10)	12/1(火)	0:40	16km	クルーズ船(小型)	-	-	-	-	-
		天空橋(15:30)	-	有明(17:00)	12/1(火)	1:30	15km	屋形船(大型)	-	-	-	-	
										合計 94人			

都民公募コース(11月20日、12月5日・6日)のアンケートの結果

1. 全体評価

○各コースの満足度は総じて高い(大満足・満足の合計は66.6%~94.1%)
 ○回答者が妥当と考える乗船料金は、1,500~2,000円程度
 ○運航時間は「長い」との回答が多い(適正時間の回答は75~95分程度)
 ○運航時期については全コース共に「通年」との回答が約6割

船着場・所要時間	参加者属性	全体の満足度 ※()内は大満足と満足の合計	運航時間評価	妥当料金	本コースの妥当な運航時期
Aコース 吾妻橋 ↓ 羽田空港 (2時間30分)				平均金額 約2,200円 (500~7,000円) (中央値2,000円)	
Bコース 羽田空港 ↓ 吾妻橋 (2時間30分)				平均金額 約2,200円 (1,000~4,000円) (中央値2,000円)	
Cコース 有明 ↓ 天空橋 (1時間30分)				平均金額 約1,500円 (700~3,000円) (中央値1,200円)	
Dコース 天空橋 ↓ 浅草二天門 (2時間20分)				平均金額 約2,000円 (500~3,500円) (中央値2,000円)	
Eコース 浅草二天門 ↓ 天空橋 (2時間10分)				平均金額 約1,950円 (800~5,000円) (中央値1,575円)	

都民公募コース(11月20日、12月5日・6日)のアンケートの結果

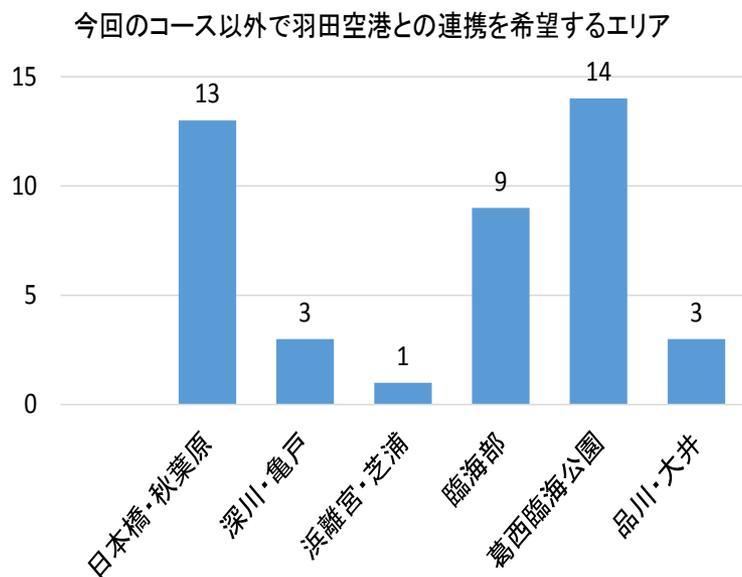
2. 羽田空港との連携エリア

(1) 羽田エリアを起終点とする運航コースの需要

○今回、羽田エリアを起終点とする全コースの募集数計200人に対して応募者は合計3,105人(応募倍率15倍)と非常に人気が高い

(2) 今回のコース以外で希望する連携エリア

○今回のコース以外で羽田空港エリアと航路連携を希望するエリアは隅田川軸、臨海部、京浜運河軸、内部河川軸など各所におよんでいる



3. 航路上の施設・場所の評価

(1) 魅力を感じた施設・場所について

○各コース参加者が魅力を感じた施設・場所の上位4位まではレインボーブリッジを筆頭にその周辺の場所や景観に集中

○京浜運河の景観、運河沿いのモノレール、可動橋にも魅力を感じている

順位	魅力を感じた施設・場所	票数
1	レインボーブリッジ	122
2	東京タワーと高層ビル群	68
3	永代橋	53
4	お台場	35
5	東京スカイツリー	36
6	可動橋	33
7	清洲橋	29
8	勝鬨橋	27
9	運河沿いのモノレール	24
10	京浜運河の景観 晴海旅客線ターミナル	22

(2) ライトアップが望まれる施設・場所について

○夜間運航のBコースとEコース参加者の指摘では、両国船着場周辺と蔵前橋および周辺の親水テラス、清洲橋周辺親水テラス両岸に集中している

○B、Eコースの航路だけに関係するものとして、豊洲大橋、浜離宮なども指摘されている

順位	ライトアップが望まれる施設・場所	票数
1	親水テラス(中央区:浜町公園近傍)	18
2	両国船着場周辺の景観	16
3	親水テラス(江東区:浜町公園対岸)	15
4	親水テラス(台東区:蔵前橋近傍)	14
5	親水テラス(墨田区:蔵前橋近傍)	13
6	蔵前橋	13
7	親水テラス(中央区:清洲橋近傍) 親水テラス(江東区:清洲橋近傍)	11

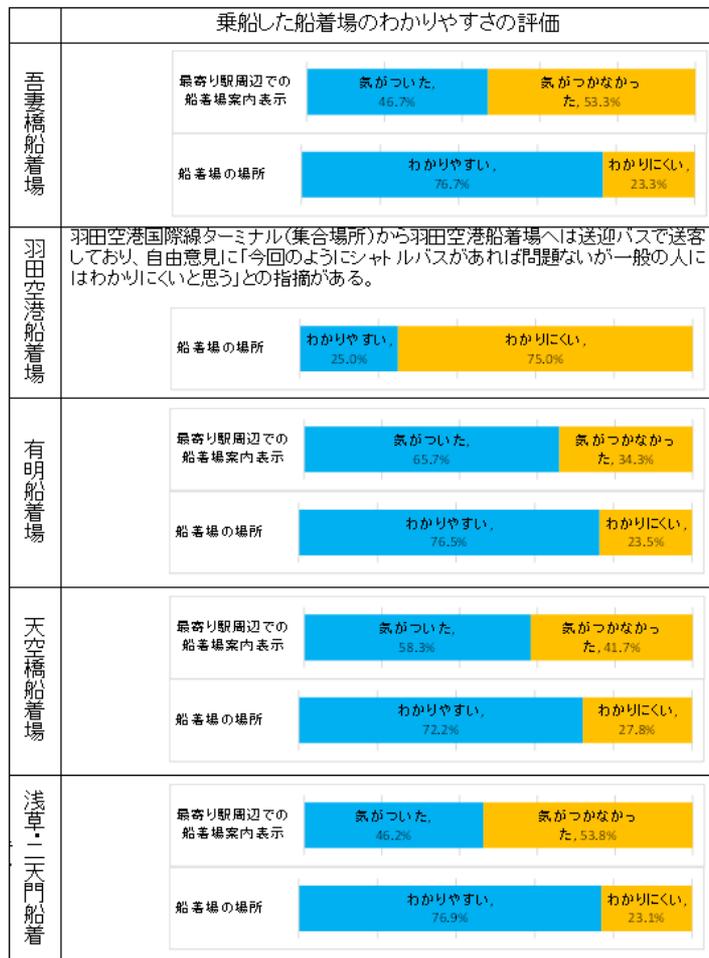
※ 豊洲大橋(※Bコースのみの航路) 12
 ※ 浜離宮(※Eコースのみの航路) 11

都民公募コース(11月20日、12月5日・6日)のアンケートの結果

4. 船着場のわかりやすさ

○最寄り駅での船着場案内表示に「気がつかなかった」との回答が約35%～54%

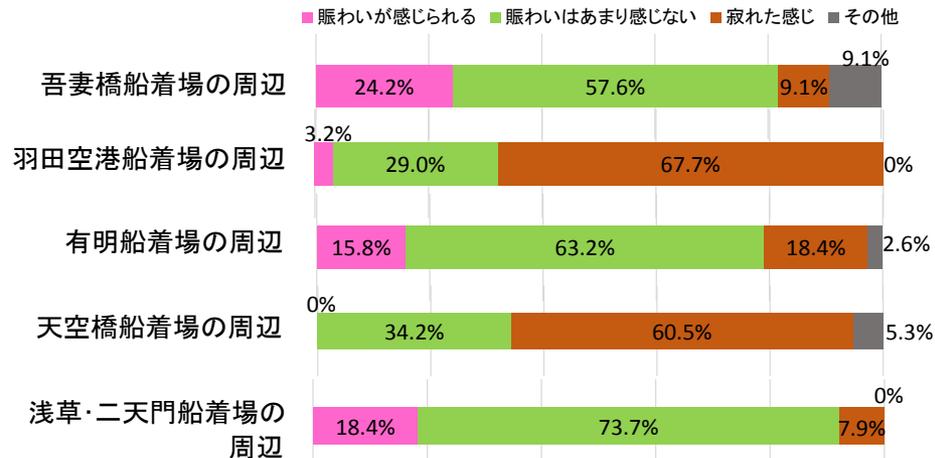
○船着場の場所が「わかりにくい」との回答は約23%～75%



※今回の乗船者には事前に詳細な地図を配布

5. 船着場の周辺の影響

○羽田空港と天空橋の船着場周辺の影響について、「寂れた感じ」との印象を受けた回答が60.5～67.7%



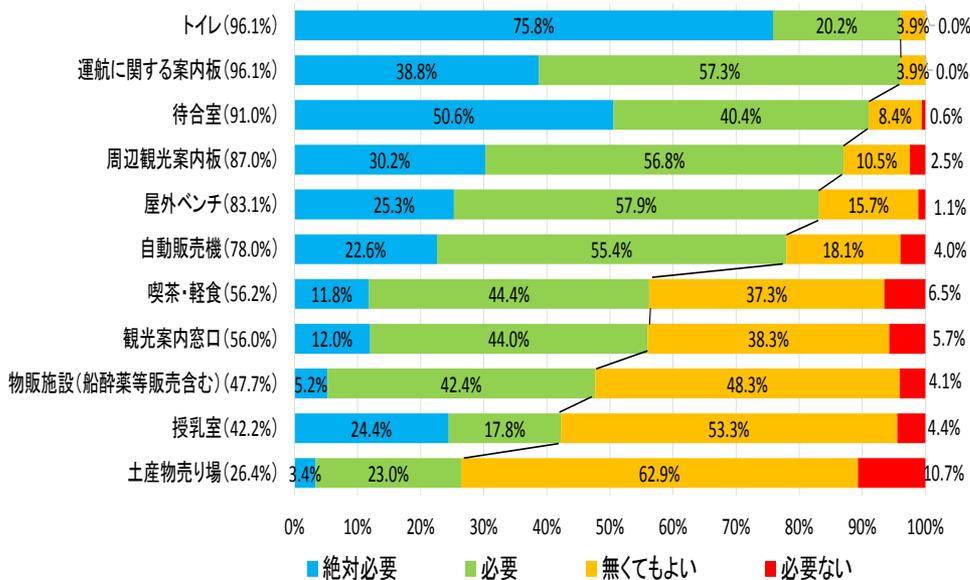
都民公募コース(11月20日、12月5日・6日)のアンケートの結果

6. 利用者にとって必要な船着場のあり方について

(1) 船着場の必要施設

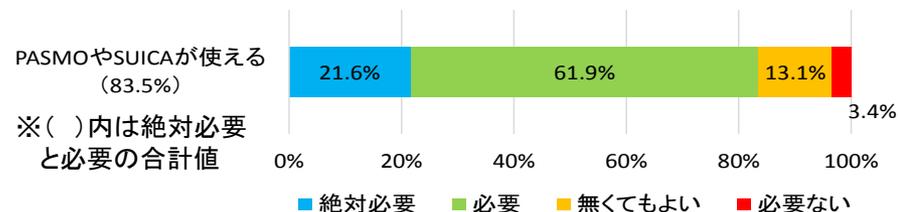
- トイレは約75%が絶対必要と回答
- 運航に関する案内板、待合室、屋外ベンチは80%~90%以上の回答（絶対必要と必要の合計）
- 自動販売機（飲料等）の要望も高い

※（ ）内は絶対必要と必要の合計値



(2) 船に乗る際のサービス

- 乗船料金の支払いをICカードで利用したい要望が高い



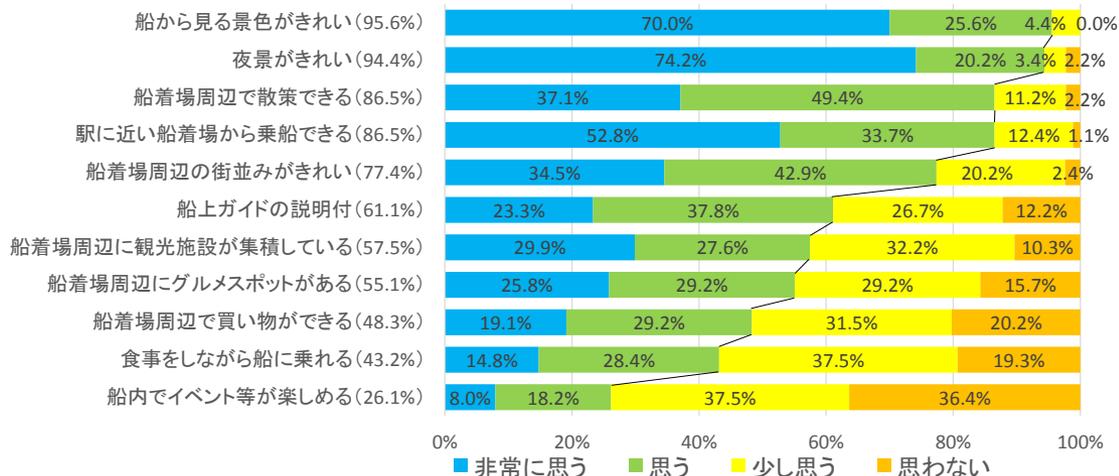
都民公募コース(11月20日、12月5日・6日)のアンケートの結果

7. 船に乗りたくなる動機について

(1) 女性が乗りたくなる条件

女性参加者の回答の上位は以下のとおり

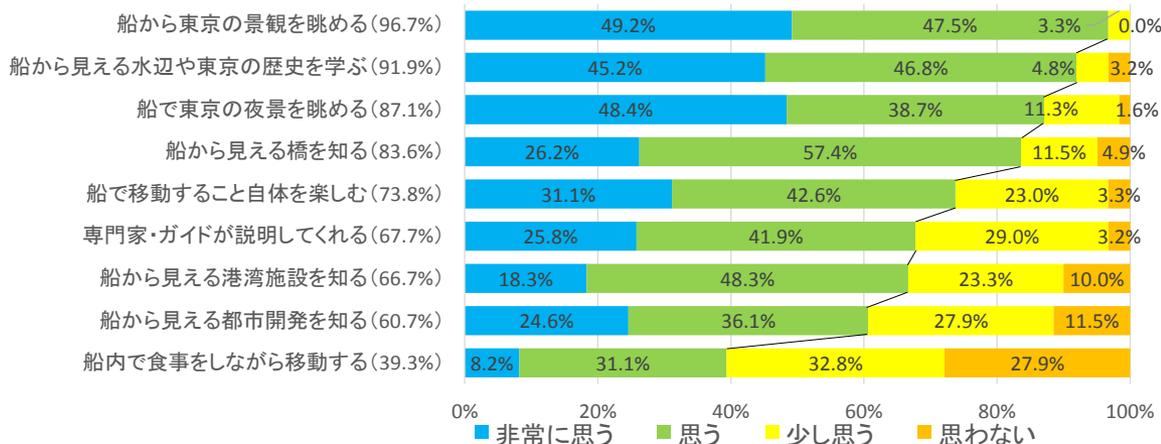
- ① 船からの景色がきれい
- ② 夜景がきれい
- ③ 船着場周辺で散策ができる
- ④ 駅から近い船着場から乗船できる
- ⑤ 船着場周辺の街並みがきれい



(2) 高齢者が乗りたくなる条件

60歳以上の参加者の回答の上位は以下のとおり

- ① 船から東京の景観を眺める
- ② 船から見える水辺や東京の歴史を学ぶ
- ③ 船で東京の夜景を眺める
- ④ 船から見える橋を知る
- ⑤ 船で移動すること自体を楽しむ

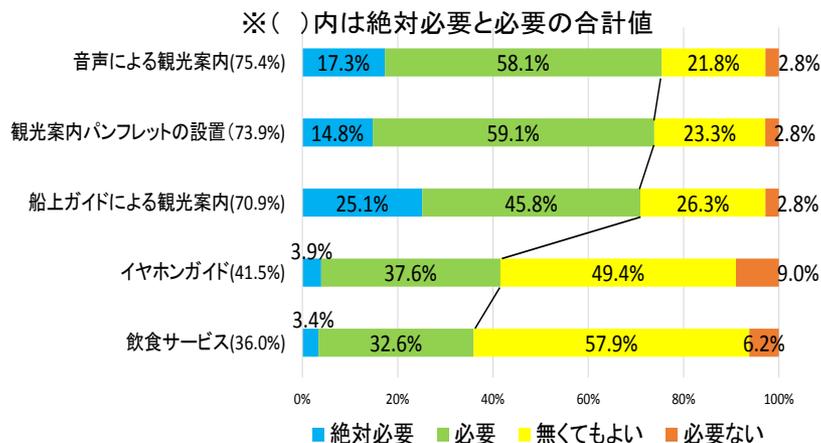


都民公募コース(11月20日、12月5日・6日)のアンケートの結果

8. 船内でのサービス等について

(1) 船内サービスの必要性

- 音声による観光案内または船上ガイドによる観光案内は70%以上が必要と回答
- 絶対必要という回答は船上ガイドの方が25.1%と音声案内より高い
- 船内での観光案内のパンフレットの設置の必要性も73.9%と高い



<その他意見>イヤホンガイドであれば観光案内を聞きたい人と景色だけ楽しみたい人が選択できる

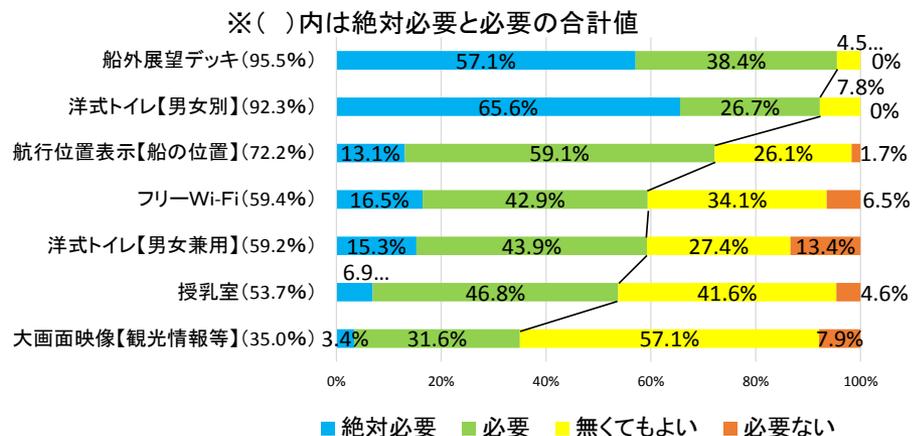
(2) 船上ガイドとその内容について

自由回答形式でガイディング内容の要望は下記の意見が多い

- 水辺と街との関係について歴史的背景を含めた説明
- 船から見える景色の説明(建物、施設、橋梁など)
- 船から見える観光スポットの案内
- 船からしか見られない見どころやガイドブックにない情報

(3) 船の施設(装備)の必要性

- 船外展望デッキの必要性を指摘する回答が95.5%と高い
- トイレは洋式で男女別の必要性の指摘が92.3%であり、そのうち絶対必要との回答は65.6%と全項目中で最も高い
- 船の現在位置を知る航行位置表示も72.2%必要と回答



<その他意見>Wi-Fiがあれば各自で船の位置が確認できる
大画面映像での観光案内は外国人観光客には必要

II 2020年に向けた羽田空港から都心までの舟運ルートへの検討

■ 航路の「軸」の設定

○ 東京舟運の活性化に向け、「軸」となる航路を設定
積極的なPRを通し、舟運の認知度を上げる

○ 「軸」設定のポイント

【羽田空港】 羽田空港は東京の空の玄関口 (年間乗降客数 7400万人(※1))

【臨海部】 MICE関連施設・宿泊・商業施設の集積、観光拠点、新たな住宅地集積地
(臨海副都心の年間来訪者 5540万人(※2))

【都心】 観光資源の活用促進、隅田川軸における都心部との結節点
(浅草・向島エリアの年間観光客数6600万人(※3))

羽田(羽田空港、天空橋)～臨海部(有明、日の出、お台場海浜公園等)～都心(浅草二天門、吾妻橋、両国、日本橋)
を結ぶ航路の設定

多様な形態の舟運事業者(クルーズ船、屋形船、水上タクシー等)による
継続的な社会実験の実施

(※1) 出典：「空港利用状況ガイド集計表 H26年度」(国土交通省)

(※2) 出典：東京都港湾局ホームページ

(※3) 出典：「北十間川水辺活用検討業務委託報告書(H26年度)」(墨田区)

Ⅲ 舟運・水辺空間活性化 全体施策について(案)

○ 2020年東京大会を目途に、舟運・水辺空間の活性化を目指し、各種取組を実施

運航に関する社会実験の実施

- ・羽田～臨海部～都心を結ぶ航路による社会実験の実施
- ・羽田空港と両国・浅草エリアを結ぶ縦軸と、日本橋と臨海部を結ぶ横軸の航路を設定

※運航に関する社会実験で使用する
船着場を中心に施策展開

新たな水辺景観の創出

- ・夜間の魅力向上を目指し、航路上のライトアップの計画の策定、適地調査
- ・海辺の公園や、運航に関する社会実験の航路沿いでライトアップケーススタディ

船着場の賑わい創出

- ・船着場に隣接するカフェなどの賑わい誘導施設の導入や船着場でのイベント開催
- ・地元区との取組と連携し、複合的な賑わいを創出

船着場を起点としたサイン計画

- ・船着場から鉄道駅や近隣の文化・観光施設までの案内を充実し、まちの回遊性向上
- ・船着場の統一ロゴマークの公募、選定

観光・文化施設や他の交通機関との連携

- ・乗船券と他の交通機関や観光・文化施設との共通利用券の企画・販売
- ・交通系ICカードの導入検討

水辺空間・舟運活性化全体のPR、情報提供

- ・各種取組全体のPR計画の策定、実施
- ・多様な運航航路を一覧できる情報提供の実施

船舶の運航実験と、船着場・船着場周辺の賑わい創出などに関する施策の実験的取組を並行して実施することで、舟運の活性化を効果的に推進

舟運を、「水の都・東京」にふさわしい交通手段として定着させる

I 舟運運航に関する社会実験の実施

- 羽田～臨海部～都心を結ぶ航路による社会実験の実施
- 羽田空港と両国・浅草エリアを結ぶ縦軸と、日本橋と臨海部を結ぶ横軸の航路を設定

II 舟運に関する社会実験で使用する船着場を中心に施策展開

- 船着場を起点としたサイン計画(交通戦略策定までの地区選定を目標とする)
- 水辺空間・舟運活性化全体の情報提供