



# 東京の総合的な交通政策の あり方検討会（第1回）

平成26年5月30日



---

# 東京の交通に関する現状・問題意識

# ～交通ネットワークについて～

## <鉄道ネットワーク>

- 路線網は稠密だが輻輳しわかりにくい。
- 新規路線の乗入や都市開発による利用者増に伴い、乗降や乗換の不便な駅が存在
- バスなど他の交通モードとの連携が不十分

<東京の鉄道網>



出典: 東京都都市整備局資料

<周辺開発の進展に伴う駅構内の混雑(勝どき駅)>



出典: 東京都都市整備局資料

【参考】一体的な案内サイン(外国)

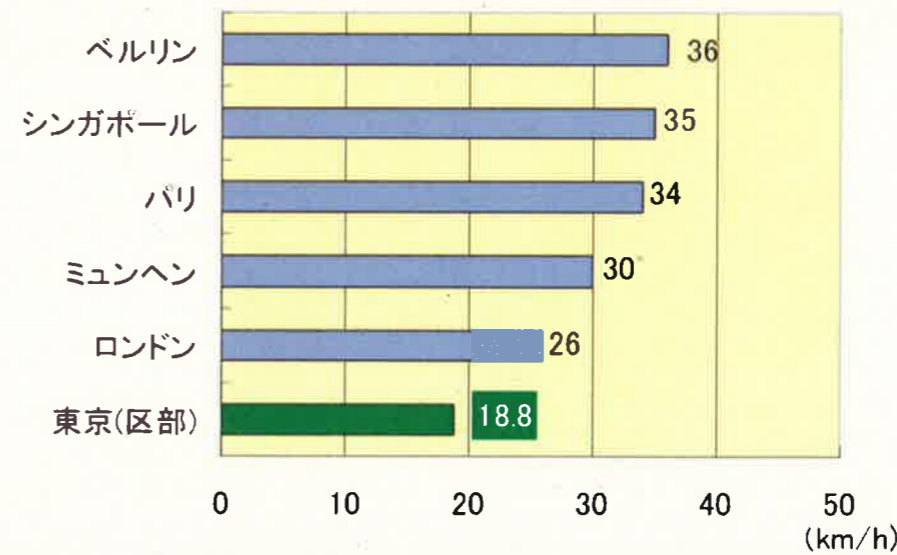


出典: 東京都都市整備局資料

## <道路ネットワーク>

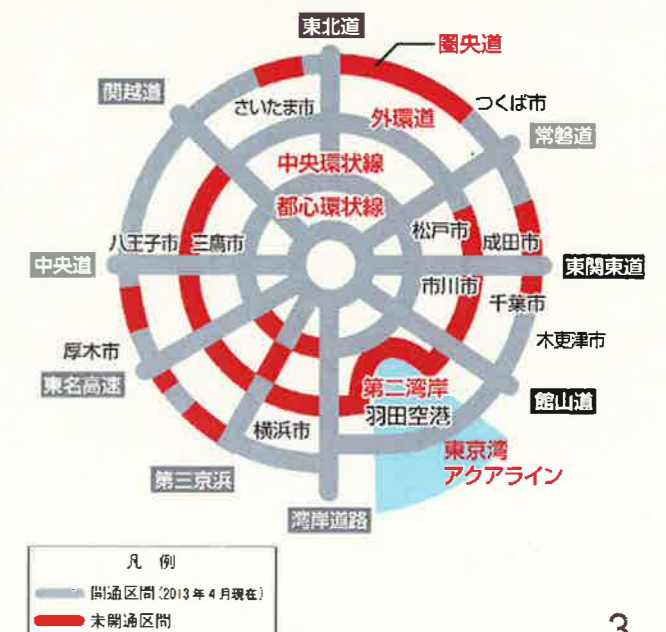
- 依然として混雑。都市計画道路の整備率は約6割に留まる。
- 三環状道路の整備推進による首都圏高速道路ネットワークの強化

<主要都市平均旅行速度>



出典: 2020年の東京

<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

【参考】主要都市の環状道路整備状況

東京: 61%、パリ: 85%  
北京、ソウル、ロンドン: 100%

出典: 国土交通省関東地方整備局ホームページ



# ～空港、自転車利用について～

## <空港>

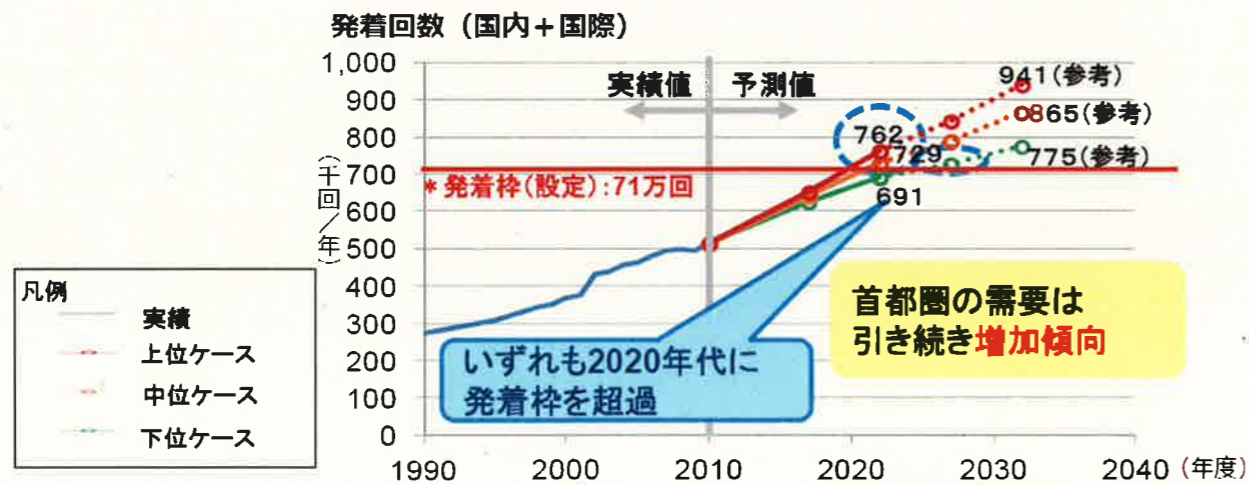
- 首都圏空港の年間発着枠は、段階的に拡大し、平成26年度中に75万回に到達(D滑走路供用前の約1.5倍)
- しかし、2020年代前半には空港容量が満杯になる見込み
- また、空港アクセスの一層の改善が必要

### <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 (羽田の滑走路供用前)	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
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
H26.3.30 以降	44.7万回 (9万回) 国際線3万回増枠	27万回	71.7万回
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)>

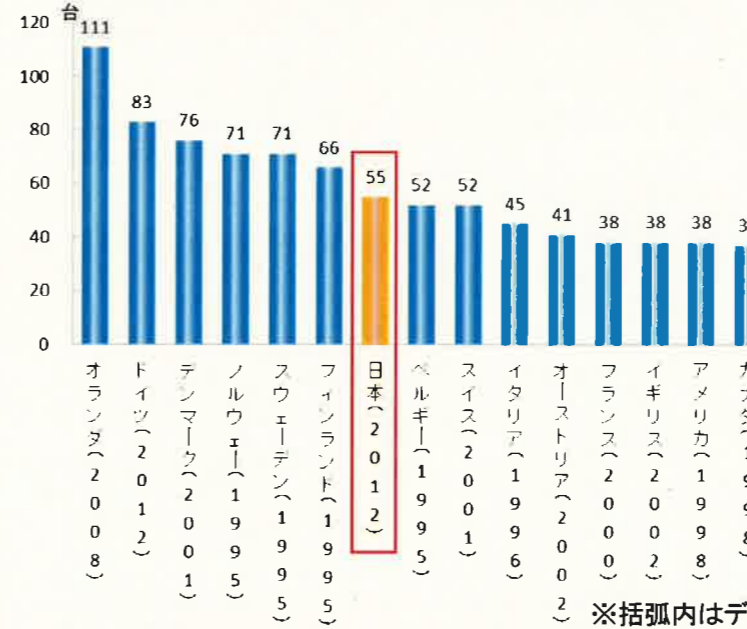


出典:国土交通省ホームページ

## <自転車利用>

- 日本の自転車保有は、世界と比較しても高い
- 買い物など日常生活の足としての利用が多い

### <人口百人当たりの自転車保有台数>



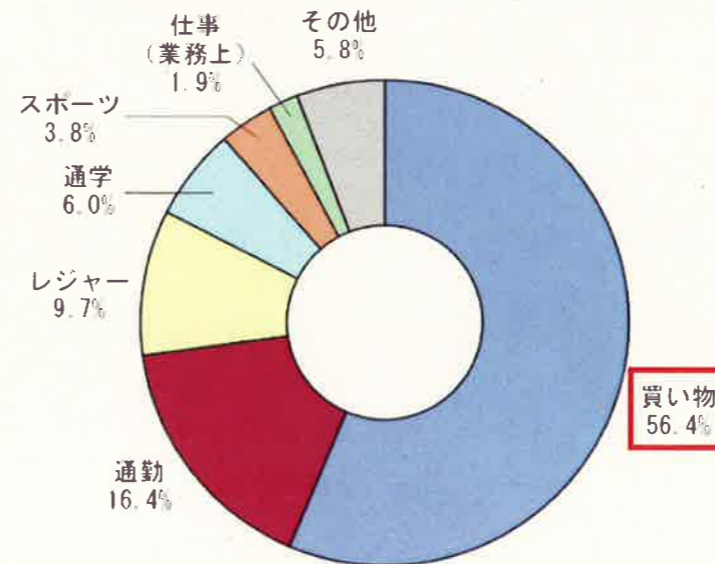
### <自転車利用の様子(都内)>



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)

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

### <自転車の利用目的(全国)>



出典:東京都自転車総合政策検討委員会報告書

### 【参考】自転車利用の様子(外国)



アムステルダム(オランダ)

出典:安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会資料(国土交通省、警察庁)

---

# 東京の交通を取り巻く背景



# ～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4位。
- 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

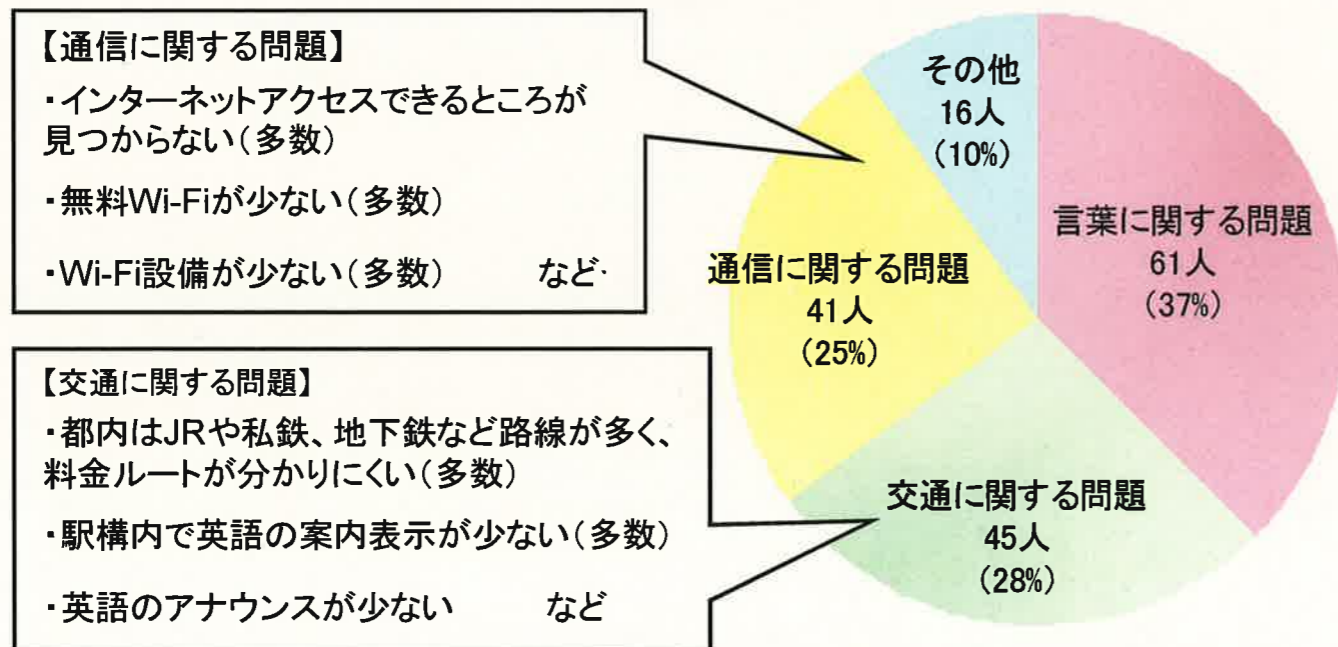
### <民間による都市ランキング>

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2013

1. ロンドン
2. ニューヨーク
3. パリ
4. 東京
5. シンガポール

東京の内訳  
都心から国際空港までのアクセス時間・・・31位

### <外国人が日本を旅行する上での障壁>

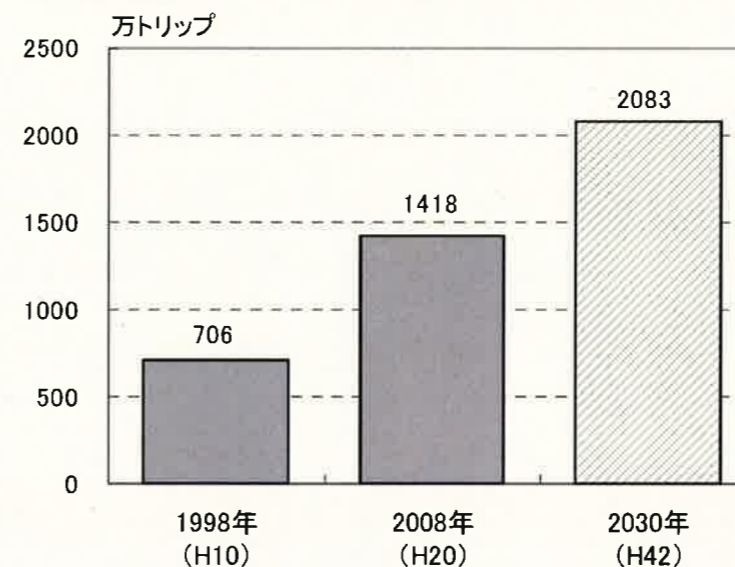


出典：交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会資料をもとに作成

## <人口動態の変化>

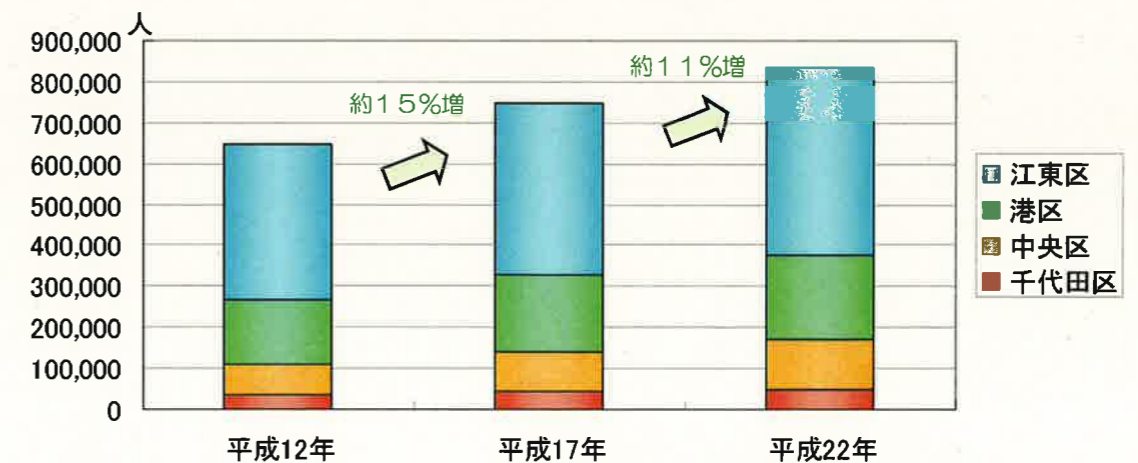
- 高齢人口の増加に伴う高齢者トリップ増への対応が必要
- 都心居住の進展に伴いトリップの変化の可能性(駅乗降数、交通手段など)

### <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

### <都心部の人口推移>



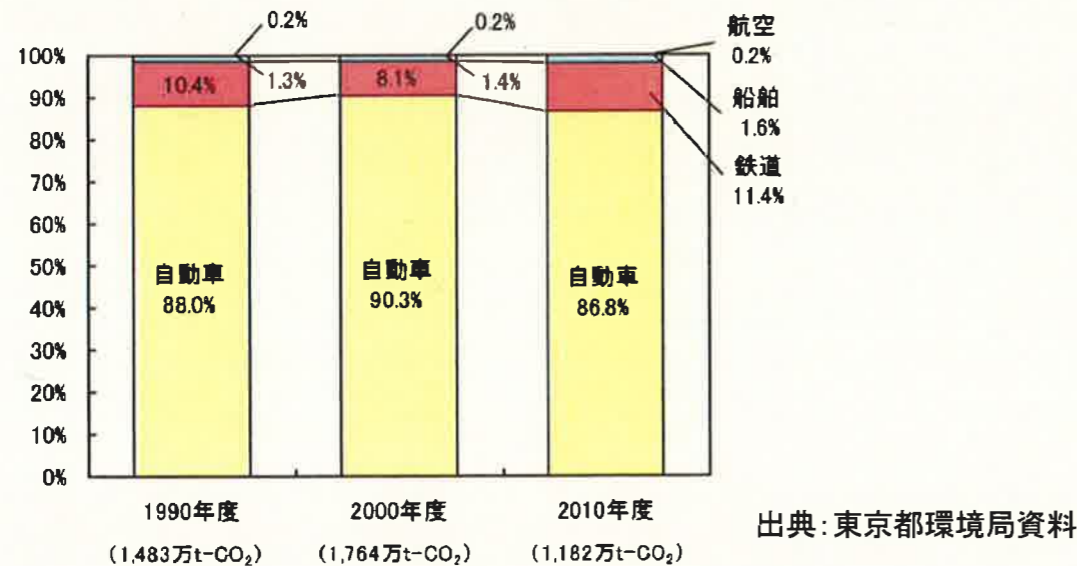
出典：国勢調査結果をもとに作成

# ～環境、防災～

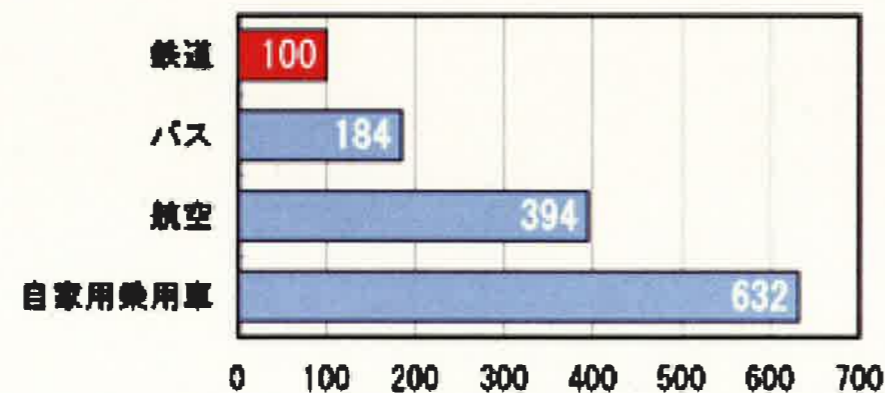
## <環境への意識の高まり>

- 従来の自動車はCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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

## <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



# ～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】

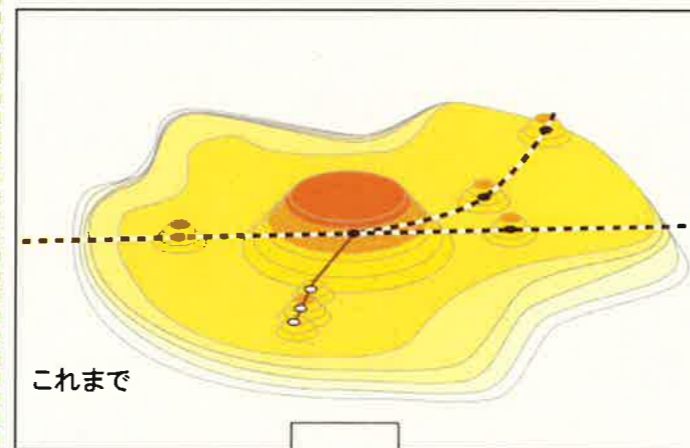


【品川駅周辺】

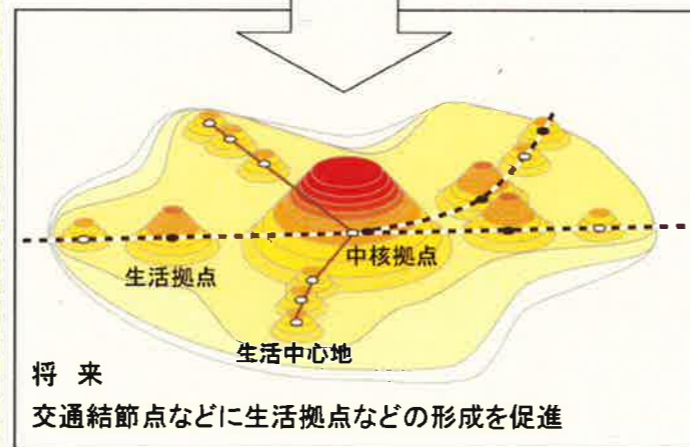


出典:「東京発グローバル・イノベーション特区」(提案書)

## ＜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＞





---

# 交通が目指すべき方向性(論点)

- ① 利用者の視点から
- ② 都市づくりとの連携により
- ③ 2020年大会を目指して



# ① 利用者の視点から ～国際競争力の強化～

## <拠点間の円滑な移動の実現>

- 空港、臨海部、リニア中央新幹線への円滑なアクセスの実現
- ミッシングリンクを含む未完の道路ネットワークの整備

## <外国人来訪者も快適に移動できる交通>

- 表記やサービスの改善により不便なく利用できる公共交通の実現(多言語表記、通信環境の整備など)
- 歩いて楽しくなる観光都市にふさわしい道路空間の整備

<首都圏の交通ネットワーク>



出典:2020年の東京

<駅名の英語表記(都庁前駅)>



出典:東京都都市整備局資料

## <東京シャンゼリゼプロジェクト>

広幅員道路にオープンカフェ等を展開

<イメージ図>



出典:「東京発グローバル・イノベーション特区」(提案書)



# ① 利用者の視点から ～安全・安心・快適な暮らし～

## <誰もがスムーズに安心して利用できる交通>

- 高齢者を含め多様な人々が不便なく移動できる交通施設の整備(バリアフリー化の推進、ホームドアの整備促進など)
- 交通機関の違いを意識させないスムーズな乗継の実現

<ホームドアの整備>



出典:東京メトロ  
平成26年度事業計画

【参考】バスとLRTの同一ホームでの乗換(外国)

ナント(フランス)

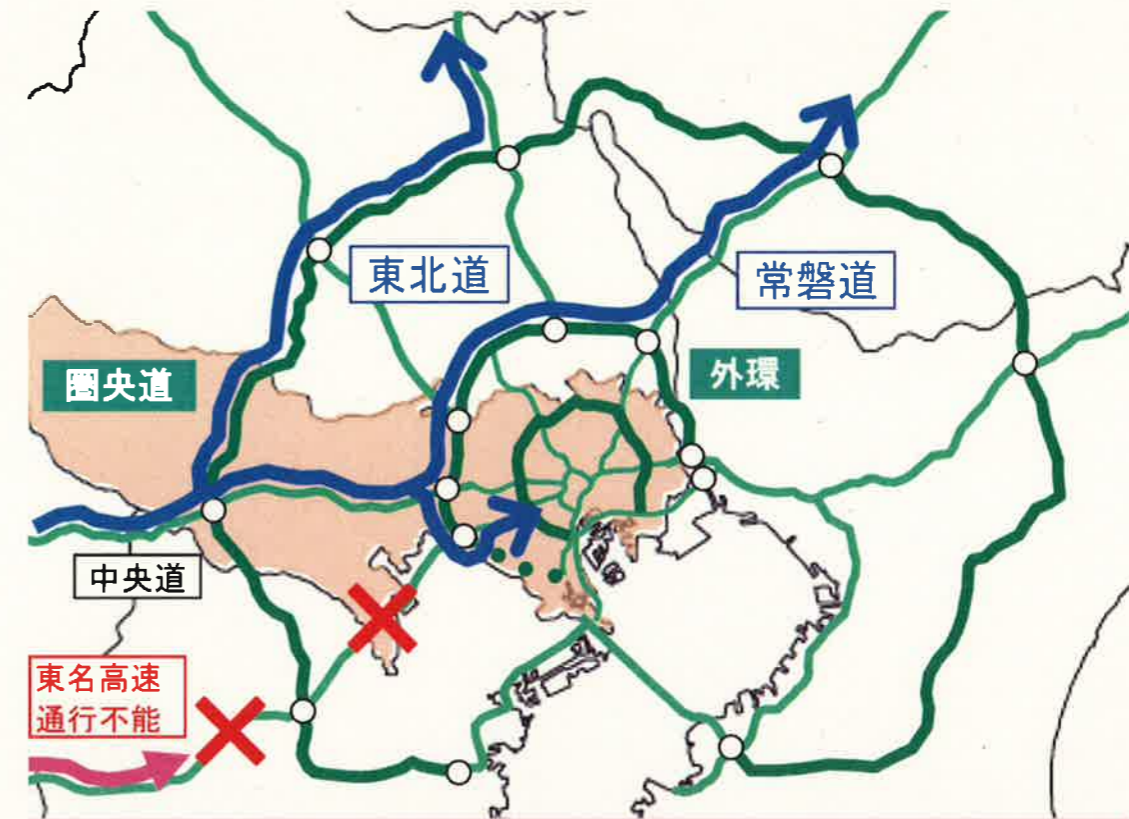


出典:国土交通省ホームページ

## <災害に強い安全な交通>

- 大震災等の発生時に輸送機能を維持し、都民の安全を守る交通の実現

<三環状道路による迂回路の確保>



三環状道路が**東西交通の要**として、大規模地震発生時等の物流・交通をバックアップ

出典:2020年の東京



# ① 利用者の視点から ～省エネの推進・環境負荷の低減～

## <自動車の効率的な利用や公共交通への利用転換>

- 環状道路への迂回分散を促進する高速料金施策
- 道路における公共交通の優先策
- 燃料電池自動車など環境負荷の小さい自動車の普及促進

### <PTPS(公共車両優先システム)>



道路上に設置された光ビーコンにより車両情報を識別し、特定車両が交差点を通過する際に、優先的な信号制御を行う

出典:「2020年の東京」へのアクションプログラム2013

### <燃料電池自動車>

700気圧水素ステーション



酸素

(写真提供)トヨタ自動車株式会社

## <公共交通が発達した東京にふさわしい自転車の活用>

- 公共交通の端末利用を想定したシェアサイクル
- 観光目的の短距離の移動における自転車利用
- 安全な走行空間の確保

### <コミュニティサイクル(江東区)>



一定の地域内



ステーション

出典:江東区ホームページ



## ② 都市づくりとの連携により

### <開発と集積が進むセンターコアエリアを支える交通>

- 交通結節機能の更なる充実に向けたターミナル駅の再生
- 都市再生と連携した交通施設やサービスの改善

### <集約型地域構造への再編に資する交通>

- 業務、商業、医療・福祉など多様な機能の駅への集約
- 誰もが徒歩や公共交通の利用で暮らせる生活圏の形成

### <都市再生と連携した新駅の整備(虎ノ門地区)>

虎ノ門交通結節拠点のイメージ



【容積率・用途等土地利用  
規制の緩和】

⇒新駅整備をはじめとする公共施設の整備を、  
複数の開発プロジェクトが協力して行うこと  
を評価し、容積率を緩和

環状第2号線整備を契機に、東京の新たな  
ビジネス拠点を創出するため、  
日比谷線新駅の整備や周辺開発を一体的に進め、  
虎ノ門エリアをトータルでリニューアル

3

出典:「東京発グローバル・イノベーション特区」  
(プレゼンテーション資料)

### <駅上部を活用して設置された総合病院(大岡山駅)>



出典:東京都都市整備局資料

### <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



### ③ 2020年オリンピック・パラリンピック大会を目指して

#### <2020年大会を目指しての重点的な取組>

- 会場周辺の公共交通施設について優先的に利便性の改善

#### <更なるバリアフリー化の推進>

エレベーターによるワンルートの確保



出典:東京メトロ中期経営計画

#### <外国人旅行者への情報提供>

ウェルカムボードの設置



出典:東京メトロホームページ

駅名の英語表記(都庁前駅)(再掲)



出典:東京都都市整備局資料

#### <中長期を見据えての実験的な取組>

- 期間や地域を限定し、モデル的に実施

- ・自動車利用を抑制するためのパークアンドライドの実施
- ・大会時の主要な公共交通の24時間運行
- ・IC乗車カードと観戦チケットの統合

など

(立候補ファイルより)

※観客、会場スタッフは公共交通機関を利用



出典:立候補ファイル