

5 交通・物流ネットワークの形成

ヒトやモノの流れがスムーズな都市をつくろう

I 2020 年とその先の未来に向けて

- 三環状道路が約 9 割開通するなど、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を支える道路の整備を強化し、その後も首都東京の潜在力を最大限生かす骨格幹線道路などの道路ネットワークの充実を図り、東京の最大の弱点である渋滞を大きく改善することで、人やモノのスムーズな流れを実現する。
- 公共交通の更なる充実や次世代交通システム等の導入により、快適で利便性の高い都市の実現を目指す。
- 首都圏の産業と生活を支える東京港の再構築によって港湾機能を強化し、円滑な物流を実現する。
- 東京 2020 大会やその後の航空需要に応え、羽田空港の容量を拡大させるとともに空港アクセスを強化する。
- 区部・多摩地域の既設道路における自転車走行空間の整備を推進するとともに、都内全域において、国道、都道、区市道等の自転車走行空間のネットワーク化を進める。
- 大会開催時の観客輸送にも活用でき、大会後は観光での利用も期待できる舟運について、地元区や民間事業者とも連携し、定期航路での利用拡大を視野に、水上交通ネットワークを充実させる。

II 政策目標

1 道路ネットワークの形成

No.	政策目標		目標年次	目標値	
01	三環状道路の整備	整備率	2020 年度	約 9 割開通	
02		外環道（関越道～東名高速）	2020 年	開通	
03		圏央道	2020 年度	約 9 割開通	
04	中央道の渋滞対策	調布付近	2019 年	渋滞緩和	
05	首都高晴海線（豊洲～晴海間）		2017 年度	完成	
06	幹線道路ネットワークの形成	国道 357 号	2018 年度	東京港トンネル全線開通	
07		区部環状・放射道路	2020 年度	環状 95%、放射 96%整備	
08		多摩南北・東西道路	2020 年度	南北 89%、東西 74%整備	
09		区部環状・放射道路・多摩南北道路	2024 年度	おおむね完成	
10		多摩東西道路	2024 年度	約 8 割完成	
11		連続立体交差事業		2020 年度	404 か所の踏切を除却（累計）
12				2024 年度	446 か所の踏切を除却（累計）

2 公共交通の更なる充実と次世代交通システム等の導入

No.	政策目標	目標年次	目標値
01	鉄道ネットワークの事業化検討	2016 年度	検討などを進めるべきとされた路線を中心に検討開始
02	勝どき駅の大規模改良	2018 年度	供用開始
03	都心と臨海副都心の連絡強化	環状第 2 号線の整備状況に合わせて順次	B R T * の運行開始
04	自動運転技術を活用した都市づくりへの展開	2020 年度	都市における自動運転の活用方法を提示

3 東京港の物流機能強化

No.	政策目標	目標年次	目標値
01	外貿コンテナふ頭の整備	2017 年	中央防波堤外側に 2 バース供用
02		2025 年度	中央防波堤外側などに 7 バースを完了
03		2025 年度	610 万 T E U * に対応 (2012 年度比 1.3 倍) ※ 1
04	内貿ふ頭 (ユニットロードふ頭) 整備	2025 年度	10 バースを完了
05	臨港道路南北線及び接続道路の整備	2020 年	完了
06	東京港内のコンテナ車両の渋滞	2024 年度	解消

※ 1 東京港第 8 次改訂港湾計画による東京港のコンテナ取扱個数推計値

4 首都圏の空港機能強化

No.	政策目標	目標年次	目標値
01	年間発着枠の拡大	2020 年	羽田空港の国際線発着枠を年間約 3.9 万回拡大
02		2030 年代	空港容量の更なる拡大
03	羽田空港へのアクセス強化	2020 年	空港直行バスの充実

5 自転車利用環境の充実

No.	政策目標	目標年次	目標値
01	自転車走行空間*の整備	2020 年	優先整備区間等 264 km (累計) 自転車推奨ルート 約 200km (重複区間約 60km) 合計 約 400km
02	広域的なシェアサイクル*	2020 年	先行 4 区から順次周辺エリアへ拡大。 その他のエリアでの導入も検討

No.	政策目標	目標年次	目標値
03	自転車乗り入れの多い駅周辺での自転車ナビマーク*等の整備	2019 年度	100 地区

6 水上交通ネットワークの充実

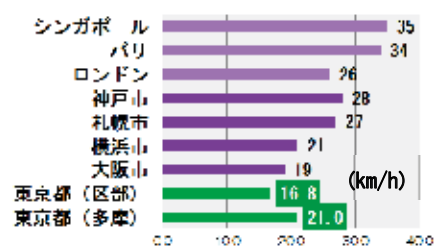
No.	政策目標	目標年次	目標値
01	東京の魅力を高める舟運の活性化	2020 年	都心・臨海部・羽田を結ぶ航路等が身近な観光・交通手段として定着

Ⅲ これまでの取組と課題

(東京の道路交通の現状)

- 東京の都市計画道路の完成率は約 6 割であり、区部における混雑時平均旅行速度は 16.8km/h とマラソンランナーよりも遅く、国内外主要都市と比較して依然として低い水準にある。

＜主要都市平均旅行速度＞

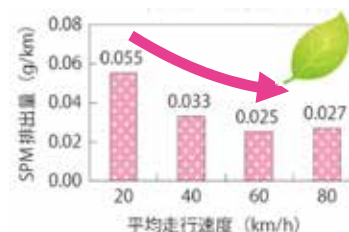


(出典) 「平成 22 年度道路交通センサス」・「自動車交通研究 2016」を基に作成

(三環状道路をはじめとする高速道路ネットワーク)

- 2015 年 3 月、首都高速道路中央環状線が全線開通し、新宿から羽田空港の所要時間が約 40 分から約 19 分に半減された。
- 外環道（関越道～東名高速）では、シールドマシンの発進に向け工事が本格化しており、残る用地の取得など整備推進を図る必要がある。さらに、環状道路としての機能を最大限発揮させるため、外環道（東名高速～湾岸道路）の計画を具体化する必要がある。
- 圏央道は 2014 年 6 月に都内区間が全線開通し、2015 年 10 月には埼玉県区間が全線開通したことで東名高速から東北道まで結ばれ、都心経由の交通が約 9 割から約 3 割に減少した。引き続き、早期の全線開通が必要である。
- また、2016 年 4 月から首都圏の高速道路において新たな料金体系として、料金体系の整理・統一及び起終点を基本とした継ぎ目のない料金が導入された。今後は、更なる一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けた取組が必要である。
- 中央道の渋滞対策として、2015 年 12 月に調布インターチェンジから三鷹バス停手前まで、付加車線が設置され、その効果が確認されたところであるが、三鷹バス停付近を先頭とした渋滞が残っているため、更なる対策を実施する必要がある。

＜SPM 排出量と走行速度の関係＞



(出典) 「国土交通白書 2016」
(平成 28 年 7 月 国土交通省)

(幹線道路ネットワーク)

- 2015年8月に多摩南北主要5路線の一つである調布保谷線が全線開通し、甲州街道から埼玉県境までの所要時間が約4割短縮され、並行する道路の交通量が最大約3割減少した。
- 2016年3月、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を策定し、今後10年間で優先的に整備すべき路線や新たに都市計画道路の検討が必要となる箇所などを選定した。今後、この整備方針に基づき、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的かつ効率的に道路ネットワークを形成していく必要がある。
- 国道357号において、2016年3月に東京港トンネル（西行き）が開通したが、東京港トンネル（東行き）及び多摩川トンネルの早期開通が必要である。また、国道20号八王子南バイパスや日野バイパス（延伸）などについても早期整備が必要である。

(連続立体交差事業)

- これまで43か所の事業で395の踏切を除却し、踏切による交通渋滞や踏切事故を解消してきた。
- 2015年8月に高架化が完了した京成押上線（押上駅～八広駅間）では、最大で380mあった明治通りの踏切による渋滞が解消されただけでなく、本事業を契機にまちづくりが進み、京成曳舟駅周辺の商業床面積が約50倍に増加し、にぎわいが創出されるなどの効果が得られている。
- これまで進めてきた連続立体交差事業で生まれた高架下空間では、駐輪場や保育所、観光案内所等、地域のニーズに応じた多様な活用が図られている。

<高架化による渋滞解消(京成押上線)>



<高架下空間の利活用>



- 事業を着実に推進するためには、関連事業との円滑な調整とともに地元自治体や鉄道事業者との連携が必要である。

(公共交通の更なる充実)

- 2016年4月に国土交通省の交通政策審議会の答申である「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が発表され、都が提示した「整備について優先的に検討すべき路線」をはじめとした、19路線全てが答申に位置付けられた。
- 各路線には、採算性や事業主体の確立、費用負担のあり方についての合意形成などの課題があり、事業化に向けての検討が必要である。
- 勝どき駅の大規模改良事業については、2018年度末の供用開始を目指し、着実に土木工事を実施しており、東京2020大会開催に向けて、確実に工事を完了させる必要がある。

(東京港の物流機能強化)

- 外貿コンテナふ頭については、中央防波堤外側に岸壁1バース整備を完了し、2バースについて整備を実施している。
- 東京港内の渋滞対策については、台切りシャーシー対策により放置禁止区域内の違法駐車がほぼ解消した。
- 2016年度から新たに制度を構築したフィーダー輸送補助や、JR貨物・はしけの各横持補助の運用により、交通混雑解消につなげていく。

(首都圏の空港機能強化)

- 2016年7月、国は、飛行経路の見直しに当たって、「環境影響等に配慮した方策」を示した。引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策に取り組む必要がある。
- また、深夜早朝便に対応するための羽田空港と主要ターミナル駅等を結ぶ深夜早朝アクセスバスについては、2014年度の国と都による実証運行に続き、2015年4月以降、国・都縣市等で構成する協議会の支援のもと、民間が主体となり7路線に拡大し運行している。
- 引き続き、更なる空港機能の強化に向けた取組を推進していく必要がある。

(自転車の利用環境)

- 自転車乗入れ台数が多い鉄道駅周辺の28地区において、自転車ナビマーク等の設置による自転車ネットワーク路線の整備を行った。
- また、都道や臨港道路等において、自転車走行空間の整備を進めるとともに、国道、都道、区市道等の自転車走行空間を連続させ、安全性や回遊性を高める自転車推奨ルートを、東京2020大会までに整備するよう、着実に事業を推進していく必要がある。

(水上交通ネットワーク)

- 定期航路の拡充を目的とした「運航に関する社会実験」を2016年9月に開始した。また、公共棧橋や防災船着場の一部について、舟運事業者への開放を実施している。
- これらの取組を引き続き実施し、利用者ニーズや運航課題を把握した上で、舟運事業者による航路の拡大を推進し、舟運を身近な観光・交通手段として定着させていく必要がある。

IV 4か年の政策展開

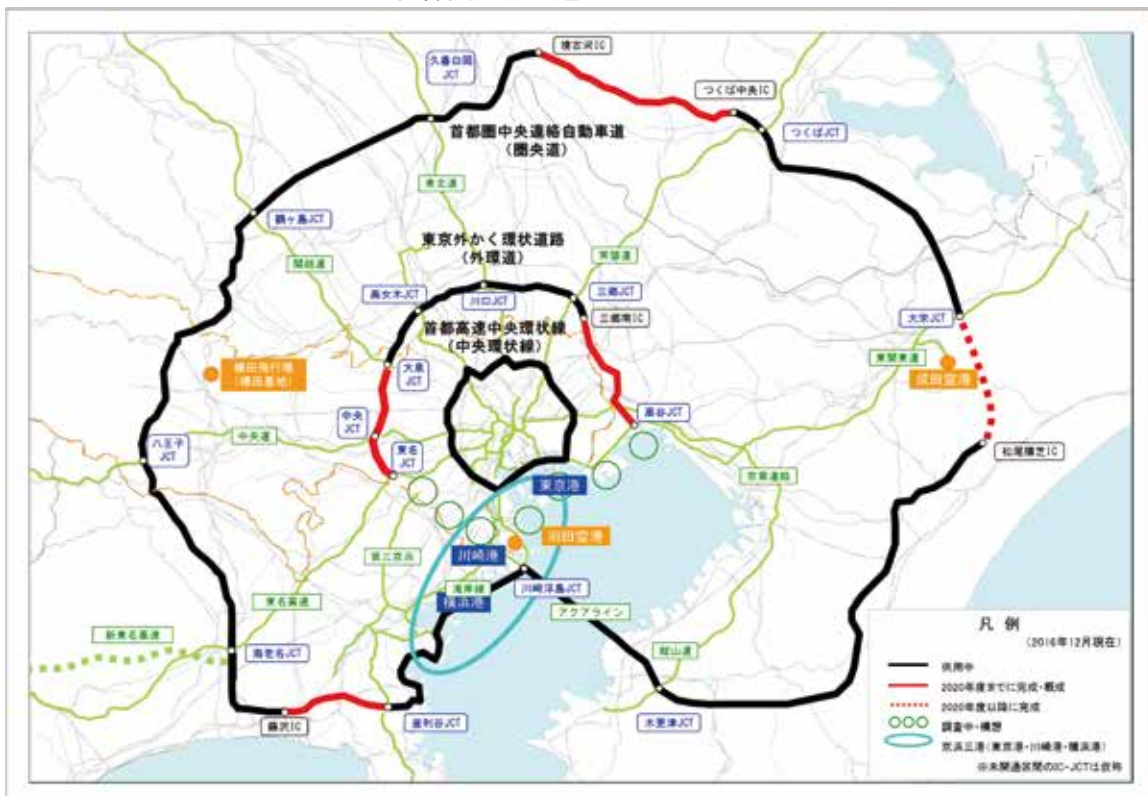
政策展開 1 道路ネットワークの形成

経済成長の促進、国際競争力の強化、環境改善に資する道路ネットワークの形成を推進していく。

1 三環状道路をはじめとする高速道路ネットワーク

- 渋滞解消による高い経済効果と迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層促進し、京浜三港や首都圏の空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを整備する。さらに、整備効果を十分に発揮させるため、三環状道路へのアクセス強化等に資する道路の整備を推進する。

<首都圏広域交通ネットワーク>



スマートシティ

- 外環道（関越道～東名高速）については、関越道から東名高速間の所要時間が約5分の1に短縮されるなどの効果が期待されており、東京2020大会までの開通を国に要望するとともに、都も用地取得など国を支援し整備を推進する。また、外環道（東名高速～湾岸道路）については、国や関係機関とともに、計画の早期具体化に向けて取り組む。
- 外環道の整備に併せ、中央・東名JCT（ジャンクション）周辺、青梅街道IC（インターチェンジ）や上石神井駅周辺などのまちづくりを促進する。
- 2016年4月に導入された首都圏における新たな高速道路料金体系について、導入後の影響を検証するとともに、混雑状況に応じた料金の導入等、更なる一体的で利用しやすい料金体系の実現を促進する。
- 中央自動車道の調布付近及び小仏トンネル付近等の渋滞対策や中央環状線のJCT改良などに、国や関係機関と連携して取り組む。
- 東京2020大会を支え、大会後も首都機能の最大化に寄与する首都高速晴海線（晴海～豊洲区間）を完成させる。

2 幹線道路ネットワーク

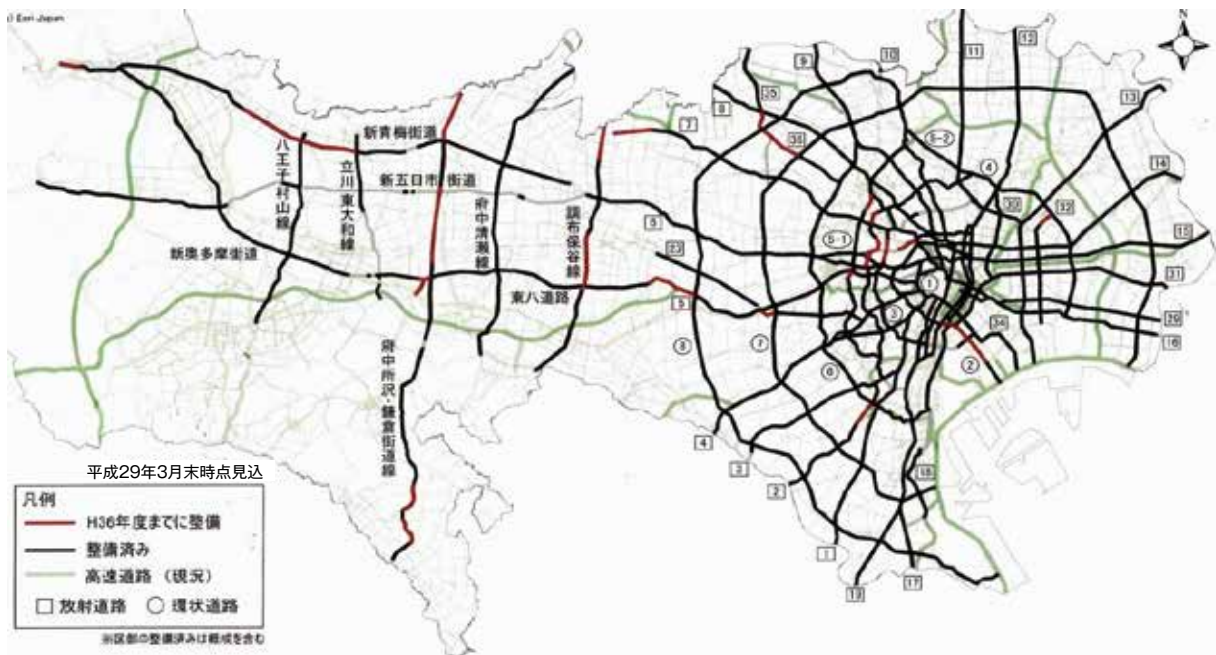
- 東京の防災力を高め、潜在力を引き出す幹線道路ネットワークを形成するため、区部放射・環状道路、多摩南北道路を2024年度までにおおむね完成させる。さらに、新青梅街道等の多摩東西道路の整備を重点的に推進し、多摩地域の利便性を格段に向上させる。
- 道路や橋梁の重点的な整備により都県境を越えた道路ネットワークを形成し、都市間連携を強化するとともに広域的な防災性を向上させる。特に、南多摩尾根幹線の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークの形成を目指す。
- 東京湾岸の広域的な道路ネットワークを形成する国道357号については、東京港トンネル（東行き）開通、多摩川トンネルの早期整備、その他未整備区間の早期事業着手や圏央道へのアクセス道路となる国道20号八王子南バイパスや日野バイパス（延伸）の早期整備など、首都圏の都市間連携を強化する国道の整備を促進する。
- 立川駅や八王子駅など、多摩地域の拠点駅周辺において道路整備を推進し、渋滞解消に取り組む。
- 抜け道となっている生活道路への車の流入を減らすため、幹線道路へ車を誘導する地域内の幹線道路を整備し、子供や高齢者、自転車通行などの安全性を高める。
- 東京の更なる発展を実現するため、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、優先整備路線の計画的な事業化に取り組み、整備を進め、都市活動を支える道路ネットワークの強化を図る。
- 「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の優先整備路線以外の路線を対象に、現在策定中の「都市づくりのグランドデザイン（仮称）」で示される東京の都市像を踏まえて、今後の都市計画道路のあり方を検討して

いく。

- 環状第2号線については、築地市場が豊洲へ移転した後、地上部道路を整備し、東京2020大会に対応する。あわせて、大会の円滑な通行を確保するため、交通制御などのソフト対策を検討する。また、環状第2号線本線のトンネルも並行して整備し、東京2020大会後、早期に完成させる（築地市場の豊洲移転については271頁を参照）。

<都内の幹線道路ネットワーク>

(区部放射・環状道路、多摩南北・東西道路の整備状況)



3 連続立体交差事業の推進

- 西武新宿線(中井～野方間)等、都では4路線5か所において、道路と鉄道の連続立体交差化を推進しているほか、区施行の東武伊勢崎線の2か所に対して支援を行っている。事業実施により、多数の踏切を除却して道路ネットワーク形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や防災性の向上を図る。

<連続立体交差事業 事業箇所図>

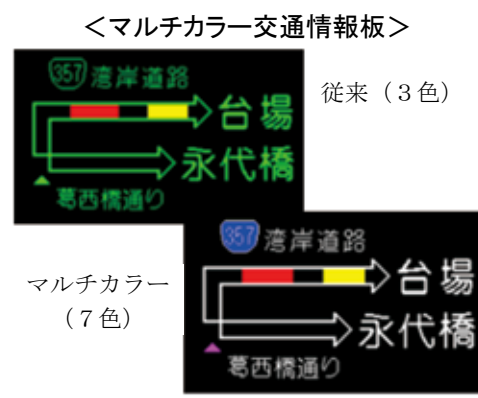
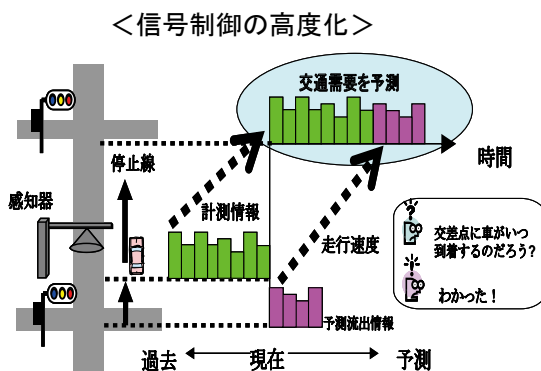


- 連続立体交差化により創出された鉄道の高架下空間等を保育所や商業施設等として活用することにより、地域の利便性を向上させる。
- いわゆる開かずの踏切*である西武新宿線(中井～野方)の7か所の踏切に

については、2020年度までの除却を目指す。これら踏切除却によって、交差する中野通りで発生している最大 410mの交通渋滞を解消するとともに、鉄道の立体化により創出される2万㎡以上の空間において、地域のニーズを踏まえた活用を促進する。

4 渋滞対策などの交通円滑化

- 多摩地域を中心として2015年3月に策定した「第3次交差点すいすいプラン*」に基づき、渋滞の発生しやすい交差点への右折レーン設置などにより、局所的な渋滞解消に取り組む。
- 信号制御の高度化や道路施設の改善といったこれまでの渋滞対策に加え、都内主要渋滞箇所を対象に、プローブ情報*の活用など先進的なITS*技術も取り入れた新たなハイパースムーズ作戦*を展開し、都内全域の渋滞を緩和する。
- 東京2020大会に関連する道路における信号機の多現示化や、アクセシブルルートにおける視覚障害者用付加装置の設置等を通して、道路交通の円滑化と、誰もが円滑かつ快適に利用できるバリアフリー化を推進する。
- 光ビーコン*の整備・活用による交通の円滑化及び安全運転支援や、バスの定時性・速達性を確保する公共車両優先システム（PTPS）の導入を推進する。
- 近年増加している観光バスの路上混雑（待機駐車等による渋滞）緩和を推進するため、地域の特色に応じた取組やキャンペーンによる啓発活動等、観光バス駐車対策を実施する。



渋滞や事故情報のマルチカラー化を進め、ドライバーの視認性を向上

<ゾーン30地区の例>



5 歩行者空間の整備

- 歩行者の通行を優先し、通過交通を抑制するゾーン30*地区の拡大や、地区内の荷捌き車両への対応などに取り組み、より安全な歩行者空間を確保する。

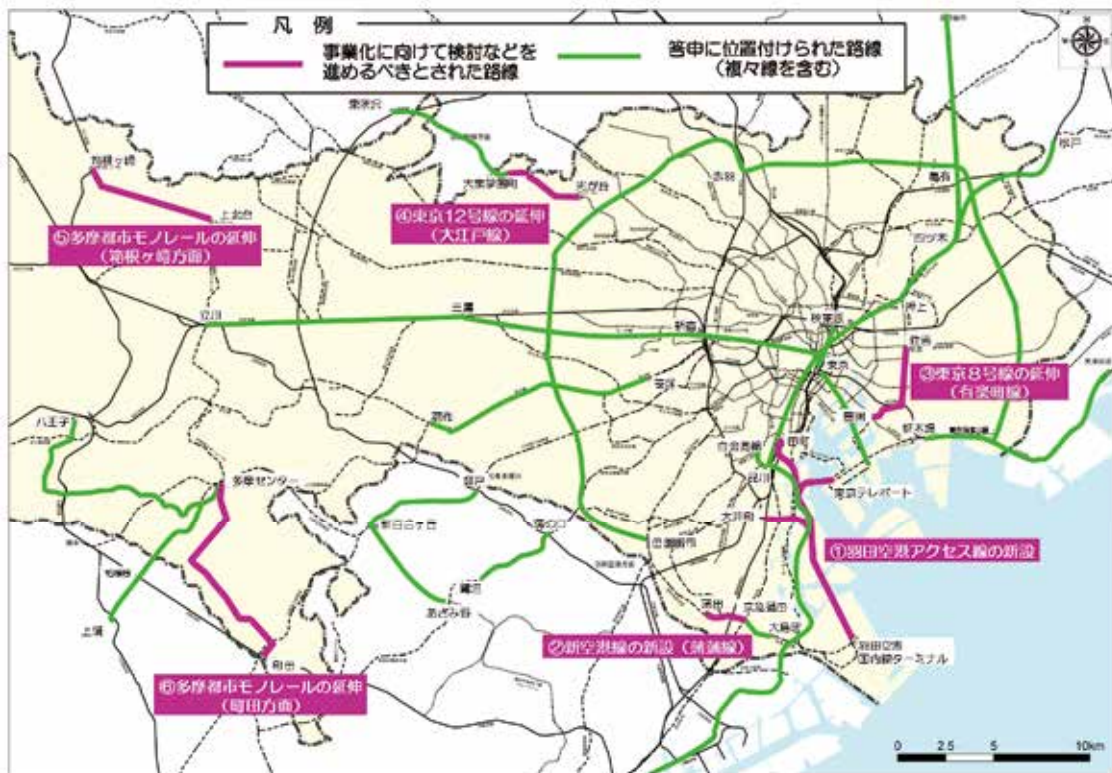
スマートシティ

鉄道ネットワークの更なる充実に加え、交通結節点において、鉄道やバス、タクシー、自転車などの多様な交通手段を結び付ける、利用しやすく分かりやすい、シームレスな乗換を実現する。また、公共交通に対する更なる需要の増加が見込まれる臨海副都心へのアクセスを強化するため、BRTの運行に向けた検討と調整を行うとともに、運行に当たっては、自動走行等の次世代都市交通システム（ART）技術の実証的な導入を図る。

1 鉄道ネットワークの充実

- 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において事業化に向けて検討などを進めるべきとされた6路線を中心に、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者とともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施する。

＜事業化に向けて検討などを進めるべきとされた路線(6路線)＞



2 鉄道駅での乗換環境等の充実

- 誰もが安心して快適に利用できる交通の実現に向け、乗換駅等の交通結節点では、交通事業者や施設管理者などの各主体が連携する仕組み（駅とまちのエリアマネジメント）を構築する。
- 周辺開発に伴う人口増加により混雑の激しい勝どき駅の大規模改良を行うとともに、東京

＜勝どき駅の大規模改良＞



選手村の最寄駅となる都営大江戸線勝どき駅では、東京 2020 大会後も見据えてホームの1面増設や地下1階コンコースを拡張し、混雑を緩和

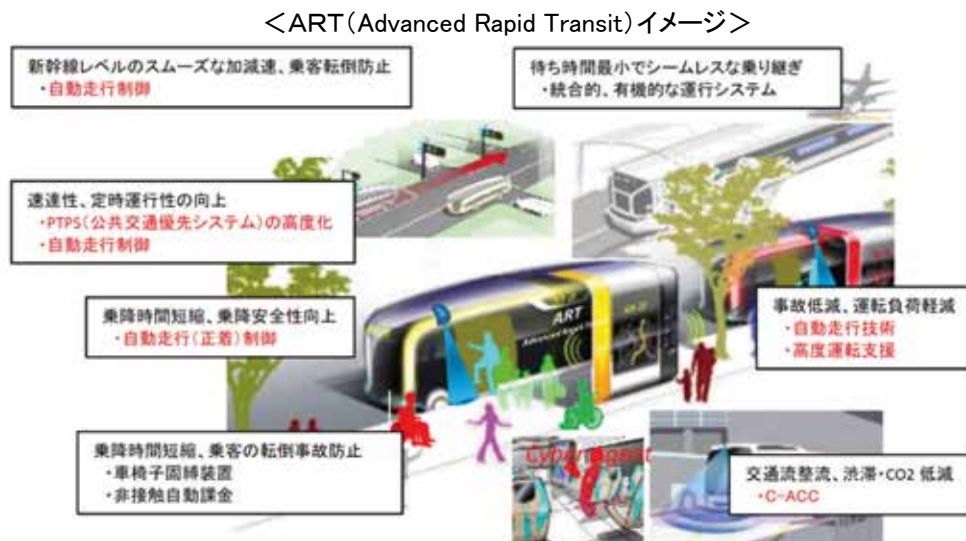
スマートシティ

2020 大会競技会場周辺等の主要駅では、バリアフリー化などの駅施設の改良に取り組む。

- 都営地下鉄において、外国人旅行者が、乗換に必要な情報等をスムーズに入手できるよう、駅構内に加え、車内における無料Wi-Fi環境を整備する。

3 都心と臨海副都心とを結ぶBRTの整備

- BRTの運行に向け、2016年4月に策定した「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」に基づき、地元調整、関係者（関係区、道路管理者、交通管理者、埋設企業者）と施設整備等の協議を実施するとともに、停留施設を設置するりんかい線の駅前広場（東京テレポート駅、国際展示場駅）の改修を推進する。これらに加え、環状第2号線の整備状況に合わせて、BRTの運行を、順次開始する。
- BRTの運行に当たり、内閣府が進める「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」において開発が予定されている公共交通における「安全・安心」のための自動走行などの次世代都市交通システム(ART)技術を実証的に導入していく。



(出典)「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた科学技術イノベーションの取組に関するタスクフォース事業計画」(内閣府)

4 自動運転技術の活用に向けた取組

- 自動運転技術が普及した社会を見据えた都市づくりへの展開に向け、都市の道路交通や道路空間に与える影響や効果、活用方法などについて、国や自動車メーカーなどと連携を図りながら、調査・検討を進めていく。
- 羽田空港周辺地域等を活用した実証実験の実施など、自動運転システムの社会実装を加速化するための具体的な方策について、調査・検討を進めていく。

政策展開 3 東京港の物流機能強化

港湾施設の増強を図るとともに、ふ頭周辺の混雑緩和などに取り組むことで東京港の物流機能を強化していく。

1 ふ頭機能の強化

- 首都圏の産業と生活を支える東京港を再構築し、国内外の物流拠点機能を更に強化することで、610万TEUのコンテナ貨物量に対応する。
- 船舶の大型化や増大するアジア貨物等に対応するため、中央防波堤外側などに新たなコンテナふ頭を7バース整備するとともに、大井、青海、品川の既存ふ頭を再編し、東京港の国際物流機能を強化する。
- 海上輸送の機能強化と併せて国内物流のモーダルシフト*を促進するため、品川、10号地その2などの既存の内貿ふ頭10バースを再編整備し、ユニットロード*機能を強化する。

＜東京港の再構築＞



2 交通混雑対策

- 中央防波堤外側埋立地につながる臨港道路南北線及び接続道路や臨海部の東西を結ぶ国道357号東京港トンネルなどの整備を促進し、東京港を支える道路ネットワークを強化する。
- 大井地区や中央防波堤外側におけるバン・シャーシープール*の整備や違法駐車への規制などにより交通混雑対策を推進する。
- 大井車両待機場におけるETC等を活用した待機時間等の「見える化」や、コンテナターミナルの外に24時間利用可能な貨物の一時保管場所（ストックヤード）を設置する実証実験の実施など、物流の円滑化に向けた取組を推進していく。

＜臨海部道路ネットワーク＞



＜東京港の全景 イメージ図＞



3 京浜三港の連携

- 京浜三港間の連携を推進するとともに、健

スマートシティ

全な競争関係の下でサービス向上策やコスト削減策を展開し、欧米と日本を結ぶ国際基幹航路の維持のみならず、アジア地域を結ぶ航路の拡充を図る。

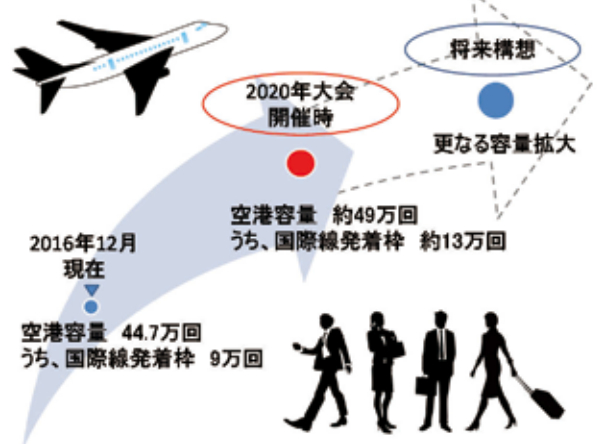
政策展開 4 首都圏の空港機能強化

東京 2020 大会開催に伴う利用者の増加やその後の航空需要も見据え、羽田空港の更なる機能強化及び横田基地の軍民共用化を推進し、首都圏の空港機能強化を図る。

1 羽田空港の機能強化

- 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進し、首都圏の活力を高める国際的な拠点空港とする。
- 2020 年までの空港容量の年間約 3.9 万回拡大に向け、国に対して、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策の取組とともに、新飛行経路の運用に必要な施設整備の推進を求めていく。
- 長期的な航空需要の増加に対応するため、2020 年以降の更なる機能強化の検討についても、国に求めていく。また、首都圏空域の効率的な運用に向け、横田空域の全面返還を国に求めていく。
- 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に位置付けられた空港アクセス路線の課題解決に向けた検討を進めるとともに、国道 357 号多摩川トンネル等の空港とつながる広域幹線道路の整備及び交通結節点における乗り継ぎ円滑化、深夜早朝時間帯の空港アクセスバスの利便性向上を国に求めていく。
- 首都圏におけるビジネス航空*利用を促進するため、駐機スポットの増設など、一層のビジネス航空の受入体制強化を国に働きかける。
- 羽田空港跡地について、国や地元区と連携して、2020 年の概成を目指し、空港と一体となった魅力的なまちづくりを促進していく。

＜羽田空港の機能強化のイメージ＞



＜羽田空港の交通アクセス充実＞



2 横田基地の軍民共用化

- 羽田・成田空港の機能を補完し、首都圏西部地域の航空利便性の向上に資する横田基地の軍民共用化について、日米協議を進展させるよう国に求める。

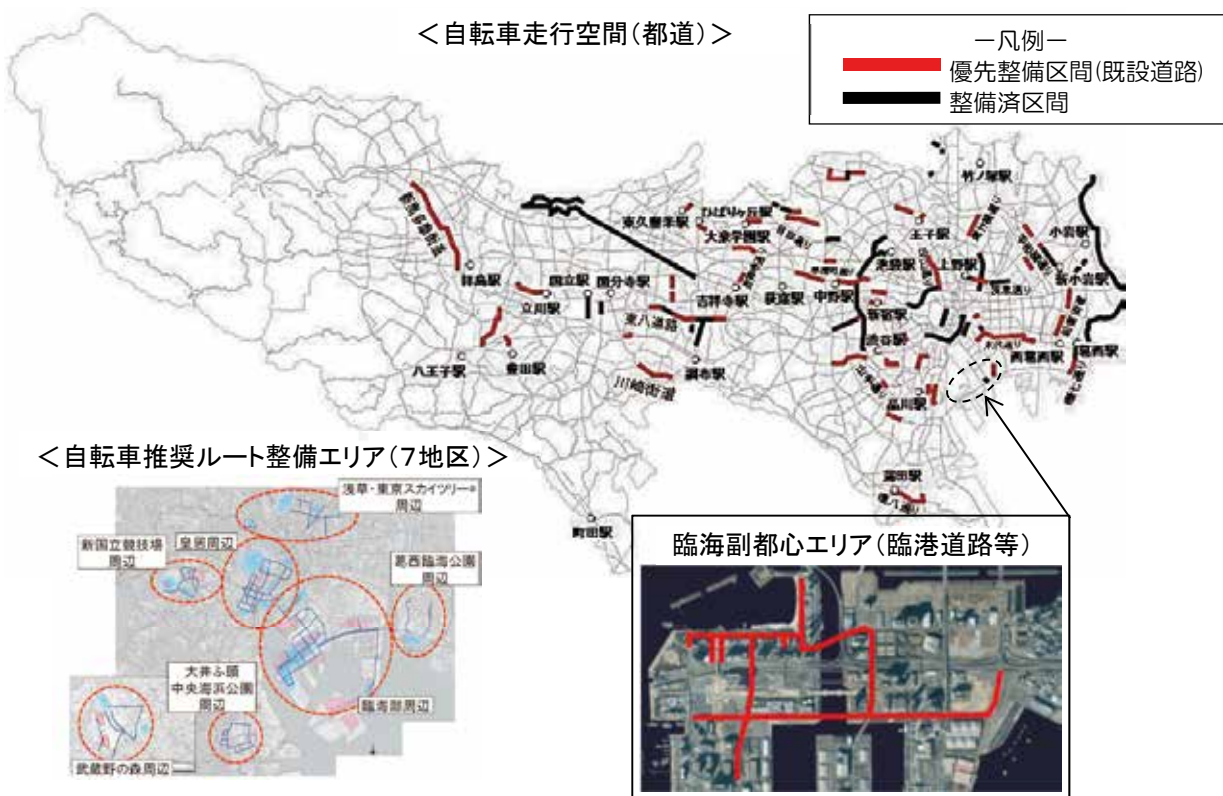
- 東京 2020 大会開催に伴う多くの来訪者への対応やその後の航空需要も見据え、横田基地でのビジネス航空の受入を含めた民間航空の利用を国に働きかけるなど、共用化の実現を目指す。

政策展開 5 自転車利用環境の充実

通勤や買い物だけでなくビジネスや観光などの多様なニーズに対応する自転車について、公共交通が発達した東京にふさわしい利用環境を充実させる。

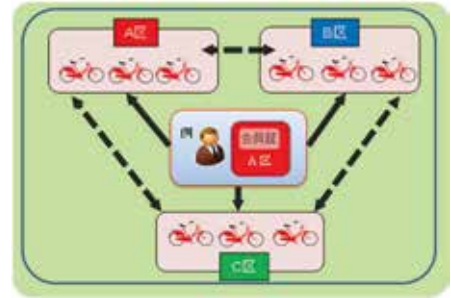
1 自転車走行空間の整備

- 「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき自転車走行空間の整備を進め、東京 2020 大会開催までに、都道における整備延長を 232km とするとともに、臨港道路等において 32km を整備することで、合計で 264km とする。
- 競技会場周辺などの 7 地区では、国道、都道、区市道の自転車走行空間を連続させた自転車推奨ルート約 200km（うち都道は約 100km）を整備し、利用者の利便性と快適性を高める。この取組においては、区市への補助制度により、技術面に加え、財政面を含めた支援を行い、区市道における整備を促進する。
- 東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国や区市町村などと連携し、自転車走行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組む。



スマートシティ

<シェアサイクル>



区境を越えてもスムーズな利用ができる仕組み

2 シェアサイクル

- 区市が取り組むシェアサイクルについて、区境を越えた相互利用を促進することで、現在の臨海部を中心とした都心区エリアから広域的に展開し、拡大を図る。

3 自転車利用者の安全確保

- 自転車の安全利用や放置削減に向けて、都による啓発活動に加え、自転車小売業者など事業者を含めた多様な主体による取組を促進し、利用者のルールやマナーを向上させ、自転車の安全で適正な利用を推進する。
- 都内全域の幹線道路に、自転車通行位置及び進行方向を明示する自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置することで、利用者への正しい通行位置・進行方向を周知するとともに、自動車ドライバーの自転車への保護意識を醸成する。

政策展開 6 水上交通ネットワークの充実

大会開催時の観客輸送に活用可能であり、大会後は観光での利用も期待できる舟運について、地元区や民間事業者とも連携し、定期航路での利用拡大を視野に、水上交通ネットワークを充実させる。

1 東京の魅力を高める舟運の活性化

- 「運航に関する社会実験」を通じ、利用者ニーズ等を検証するとともに、舟運に関する効果的なPR等を実施し、舟運事業者による定期航路の拡充を推進する。
- 新たな航路の創設促進等により、水上バスや屋形船、水上タクシー等の舟運を身近な観光・交通手段として活性化させるとともに、船着場や周辺のにぎわいを創出すること等により需要を喚起する。
- 周辺の再開発の進展などにより更なるにぎわいが期待される場所では、地域とも連携しつつ、人が集まり、多様な航路が結節する舟運拠点を整備する。
- 水上交通の基点となる船着場では、公共棧橋の開放や防災船着場の活用を更に進めるとともに、地元区や関係機関と連携し、最寄駅や近隣施設からの案内サインやバリアフリーの充実を図る。

<水上交通ネットワーク>



V 年次計画

	2016年度まで (見込み)	年次計画				4年後の 到達点	
		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度		
三環状道路をはじめとする 高速道路ネットワーク	三環状道路の整備率 約8割		三環状道路の整備促進		→	約9割開通	
	外環道	東京2020大会までの開通を国に要望 用地取得の支援(関越道～東名高速)				→	開通
		計画の早期具体化(東名高速～湾岸道路)				→	計画具体化を 推進
	圏央道		圏央道の整備促進		→	約9割開通	
中央道の渋滞対策とし て、調布付近で付加車線 を設置	調布付近の事業促進		ラグビー ワールド カップ 2019™		→	調布付近の 渋滞緩和	
	小仏トンネル付近等の事業促進				→		
三環状関連の幹線道路	放5、放7	用地・工事			3か所 事業化	19か所で 整備促進 優先整備路線 7か所中 3か所事業化	
	三鷹3・4	12他 測量・設計・用地					
区部環状道路 93% 放射道路 94%	12路線 22km で整備推進	環状6 (上目黒他)	1か所 事業化		→	環状 95% 放射 96% 2か所事業化	
	環4(夏目坂) 事業化	完成					
多摩南北道路 76% 東西道路 69%	7路線 29km で整備推進	1か所事業化	府中所沢 鎌倉街道線 (本町田) 完成		1か所事業化	南北 89% 東西 74% 2か所事業化	
都県境を越えた道路の 検討・事業着手	西東京 3・3・14 他 1か所事業化					19か所で 整備推進 2か所完成 優先整備路線 13か所中 4か所事業化	
		2か所事業化		2か所完成			
南多摩尾根幹線の 整備推進		南多摩尾根幹線の検討や整備推進			→	整備推進	
多摩地域の拠点駅周辺道 路の用地取得・工事		立川 3・2・38 等で整備推進			→	整備推進	
地域内の幹線道路の用地 取得・工事	2か所事業化	1か所事業化	4か所事業化	6か所事業化	→	13か所事業化 23か所完成	
	5か所完成	5か所完成	5か所完成	8か所完成			
国道 357号 東京港トンネル(西行き) 開通	東京港トンネル(東行き) の整備促進				→	2018年度東京 港トンネル (東行き)開通	
	国道20号八王子南バイパス、多摩川トンネルなどの 整備促進				→		

1

幹線道路ネットワーク

	2016年度まで (見込み)	年次計画				4年後の 到達点	
		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度		
1	連続立体交差事業の推進 連続立体交差事業で 395か所の踏切を除却	都施行路線 4路線5か所 で整備推進			西武新宿線 7か所の 踏切除却	404か所の踏切 除却(累計)	
		区施行路線1路線 2か所で整備	促進		東武伊勢崎線 2か所の踏切除却		
		J R埼京線(十条駅付近)、京急本線(品川～北品川) 西武新宿線(野方～井荻)、西武新宿線(井荻～東伏見) で事業化準備				事業化推進	
		鉄道の高架下空間等 の整備が進展			こ駐輪場や保育所等の 整備が進展	高架下空間等 の整備推進	
1	渋滞対策などの交通円滑化	23か所の交差点改良が 完成・一部完成	6か所	5か所	4か所	8か所	46か所で 完成・一部完成
		需要予測信号制御15か所 導入	15か所	15か所	8か所		競技会場周辺 導入完了
		信号機の多現示化 導入検討	5か所	20か所	20か所		競技会場周辺 導入完了
		光ビーコン整備20か所	16か所	20か所	20か所	20か所	光ビーコン96 か所整備完了
		P T P S整備20か所	20か所	20か所	20か所	20か所	P T P S100か 所整備完了
1	歩行者空間の整備	ゾーン30 260か所に導入	ゾーン30の整備推進			360か所完了	
2	鉄道ネットワークの充実	「東京圏における 今後の都市鉄道のあり方 について」にて検討など を進めるべきとされた 路線を中心に検討開始	事業スキーム等の検討			誰もが快適に 利用でき、環境 負荷の少なく、 信頼性の高い 交通ネットワ ーク形成が 促進	
			関係者間の調整				
	鉄道駅での乗換環境等の 充実	勝どき駅の整備	ホーム増設及び コンコース拡張		エスカレーター増設 及び既設ホーム改修	2018年度末 供用開始	
2	都心と臨海副都心とを結ぶBRTの整備	「都心と臨海副都心とを 結ぶBRTに関する事業 計画」、「東京都臨海部地 域公共交通網形成計画」 を策定	BRTの運行開始に向けた準備・施設整備			環状第2号線 の整備状況に 合わせて順次 運行開始	
			「戦略的イノベーション 創造プログラム(SIP) 次世代都市交通WG」に 参加し、国と連携	国などと連携し、自動運転を活用した都市の交通に 与える影響や活用方法等について検討			自動運転技術 が普及した社 会を見据え、都 市づくりへの 展開を開始
			基礎調査		検討		

	2016年度まで (見込み)	年次計画				4年後の 到達点		
		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度			
3 東京港の物流 機能強化	ふ頭機能 の強化	中防外コンテナふ頭 岸壁1バース完成	中防外コンテナふ頭を整備推進 1バース完成		→	中防外 2バース完成		
		ユニットロードふ頭 岸壁2バース完成	品川ユニットロードふ頭等 を整備推進		→	3バース完成		
	交通混雑 対策	ストックヤード実証実験 を開始	ストックヤード実証実験		→	ゲート前混雑 の平準化を 促進		
臨港道路南北線等 基礎工事		トンネル・橋梁工事		→	2020年完成			
4	羽田空港の機能強化	国際線発着枠 年間9万回	羽田空港の機能強化による 効果について調査	更なる機能強化の あり方検討	→	2020年までに 国際線発着枠 を年間約3.9万 回拡大し、12.9 万回に増加		
	横田基地の軍民共用化	日米協議の実施	アウトプット ↓ 都民への情報提供 (羽田空港の機能強化の効果) 国による地元への情報提供に協力	→	→	日米協議の 進展		
5	自転車走行空間の整備	自転車走行空間 優先整備区間等で 175km整備	18km	20km	19km	(大会開催後) (14km)	→	東京2020大会 までに232km 整備完了
		自転車走行空間 臨港道路等で 整備計画を策定	約5km	約6km	約21km	(大会開催後) (2km)	→	東京2020大会 までに 32km整備完了
	自転車推奨ルート 71km整備	32km	56km	39km	3km	→	東京2020大会 までに 約200km 整備完了 (優先整備区 間及び臨港道 路等との重複 区間約60kmを 含む)	
シェアサイクル	シェアサイクルが 4区で広域実験開始	更に拡大		→	→	エリア拡大		
自転車利用者の安全確保	自転車ナビ マーク・ナビ ラインの 整備	駅周辺重点 地区で整備 推進	52地区で実施		→	→	100地区で完了	
6 東京の魅力を高める舟運 の活性化	運行に関する社会実験の 開始	航路の拡充 案内サインの検討等		→	→	都心・臨海部・ 羽田を結ぶ航 路等が身近な 観光・交通手段 として定着		
	防災船着場の整備・ 利活用 (河川)	2か所で整備	→	利活用検討	→	→	2か所完了 検討結果を ふまえ実施	
	船着場の増設検討 (東京港)	設計・整備		→	→	3か所増設		