

【都市戦略2】

高度に発達した利用者本位の都市インフラを備えた都市の実現



政策指針5 陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成

政策指針6 誰もが円滑かつ快適に利用できる総合的な交通体系の構築

政策指針5

陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成

1 将来像

【オリンピック・パラリンピック開催時の東京の姿】

- 三環状道路の約9割が開通するなど、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を支える道路交通ネットワークが形成されている。
- 首都圏空港の容量拡大や空港アクセスの改善により、外国人をはじめとする東京を訪れる人々の利便性が高まっている。

【おおむね10年後の東京の姿】

- 首都圏の広域的な道路ネットワークの整備が進展し、東京の最大の弱点である渋滞が大きく改善するとともに、日本の東西交通の迂回機能が強化され、災害時の物流、交通が確保されることにより防災力が向上している。
- 羽田空港の機能強化や東京港の再構築と併せて、陸・海・空を結ぶネットワークが更に強化され、国際競争力が向上している。

2 政策目標

【オリンピック・パラリンピック開催時（2020（平成32）年）まで】

■2020年大会の確実な運営を支える交通ネットワークを構築

- ◇首都圏の人やモノの流れを支える広域交通インフラの整備が進展
- ◇中央環状線の全線開通により、新宿から羽田空港間の所要時間が半減
(40分→20分)
- ◇関越道から東名高速間の所要時間が5分の1に短縮(60分(環8)→12分(外環))

事 項		目標年次	目標値
オリンピック・パラリンピック関連道路の整備	環状2号線、首都高速晴海線（豊洲～晴海間）等	2020年	開通
	整備率	2020年度	約9割開通
三環状道路の整備	中央環状線	2014年度	全線開通
	外環道（関越道～東名高速間）	2020年	開通
	圏央道	2020年	約9割開通
	圏央道内側エリアの高速道路料金体系	2016年度	一体的で利用しやすい料金体系の構築

中央道の渋滞対策	調布付近	2020年	完了
幹線道路ネットワークの形成	国道357号	2018年度	東京港トンネル開通
東京港の再構築	外貿コンテナふ頭の整備	2018年度	中央防波堤外側に3バースを完了
	臨港道路南北線及び接続道路の整備	2020年	完了
	大型クルーズ客船ふ頭の整備（再掲）	2019年	完了
首都圏の空港機能強化	年間発着枠	2020年	空港容量の拡大
	羽田空港へのアクセス強化	2020年	空港直行バスの充実

【おおむね10年後（2024（平成36）年頃）まで】

■陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークを強化

◇年間1億人を超える首都圏空港の航空旅客需要に対応

◇港湾機能の強化により、安定的で低コストな物流サービスが実現

事 項		目標年次	目標値
幹線道路ネットワークの形成	区部環状・放射道路	2024年度	おおむね完成
	多摩南北道路	2024年度	約8割完成
	多摩東西道路		
	連続立体交差事業	2024年度	446か所の踏切を除却（累計）
東京港の再構築	外貿コンテナふ頭の整備	2025年度	610万TEU*に対応（2012年度比1.3倍）※1
		2025年度	中央防波堤外側などに7バースを完了
	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
	東京港内のコンテナ車両の渋滞	2024年度	解消
首都圏の空港機能強化	年間発着枠	2030年代	空港容量の更なる拡大

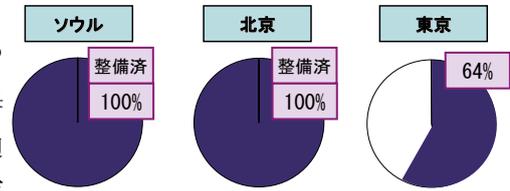
※1 東京港第8次改訂港湾計画による東京港のコンテナ取扱個数推計値

3 到達状況・課題

(道路ネットワークの重要性)

- 都は、環状8号線などの幹線道路の整備や鉄道の連続立体交差事業、渋滞が多発する交差点の改良など東京の最大の弱点である交通渋滞の解消に取り組んできた。2014年6月には、圏央道の都内区間が全線開通するとともに、関越道・中央道・東名高速が結ばれ、首都圏全体の交通・物流機能が大きく改善した。
- しかし、三環状道路と都市計画道路の整備率はいずれも約6割にとどまっており、また、都内には、いまだ約1,070か所の踏切が残されている。
- 首都直下地震などにおいて、政治・経済の中核である首都機能を堅持するためには、災害時に有効な代替ルートを確認していくことが重要となっている。
- さらに、拠点間相互や都市間の連携、効率的な物流、広域的な産業交流の活性化など、人やモノの流れをよりスムーズにし、都市の活力を高めていくためには、道路ネットワークを更に充実させ、これまでの道路整備効果を最大限引き出すことが求められている。

<主要都市の環状道路の整備率>



(資料) 国土交通省資料より作成
(備考) 東京は2014年、北京は2009年
ソウルは2007年

<災害時の道路ネットワークの役割 (東日本大震災時の被災地への代替ルート)>



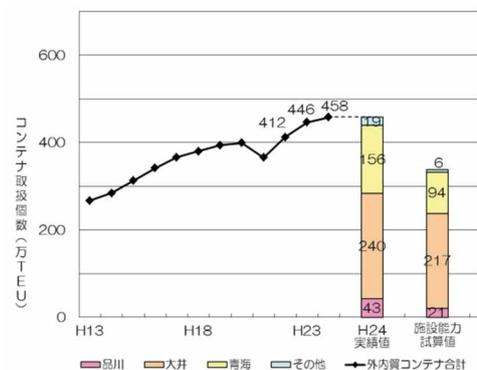
東日本大震災では東北道及び常磐道の機能が制限されたため、被災地への物資輸送などに日本海側の幹線道路網が重要な役割を果たした

(資料)「東京外かく環状道路(関越～東名)」
(2013年8月 国土交通省)より作成

(世界的な港湾物流への対応)

- 東京港では、大井・青海ふ頭での大型コンテナ船への対応や外貨貨物の増加に対応したふ頭機能の拡充など、港湾施設の整備を推進してきた。また、港湾物流の円滑化を図るため、東京港臨海道路の整備などの臨海部東西方向の道路ネットワーク強化や、コンテナ関連施設の増強にも取り組んできた。
- しかし、世界的な港湾物流の活発化に伴い就航が増えている10万DWT*級超の大型船への対応など、更なる港湾施設の増強

<東京港のコンテナ取扱個数>



東京港にはコンテナターミナルの施設能力(338TEU; 試算値)を超える貨物量458TEUが集中

が求められている。また、引き続き増加が見込まれるアジア貨物への対応や、ふ頭周辺の混雑緩和に取り組むことでふ頭機能を十分に発揮させ、東京港の競争力を高めることが必要となっている。

- さらに、東京港には、我が国のメインポートとしての役割を引き続き果たすとともに、横浜港、川崎港と連携した港湾サービスの向上も求められている。

(増大する航空需要への対応)

- 都は、再拡張事業に無利子貸付を行うなど、羽田空港の機能強化と国際化を促進し、羽田空港の国際線年間発着枠9万回を実現させ、成田・羽田空港合わせた年間発着枠は75万回に達する。
- また、国際線旅客ターミナルの拡張が2014年3月に完成し、さらに、12月にはC滑走路が延伸(3,000m→3,360m)されるなど、長距離国際便の更なる輸送力増強も期待されている。
- しかし、国の需要予測によれば、首都圏の空港容量は2020年代前半には限界に達すると見込まれている。2014年7月に出された「中間の取りまとめ(首都圏空港機能強化技術検討小委員会)」には、都心上空を飛行経路とする案を含む機能強化策が示され、国は、都県及び政令市等からなる協議会を設置し、具体化に向けた検討を進めている。増大する航空需要に対応するためには、2020年大会後も見据え、空港機能を更に強化していくことが求められている。
- また、羽田空港は都心に近く24時間利用できるにもかかわらず、深夜早朝時間帯の発着枠が十分に活用されていないなど、そのポテンシャルを生かすための取組も必要となっている。

<首都圏空港 空港容量>

	年間発着枠	就航先 (国際線:2014年夏ダイヤ)
羽田空港	44.7万回 (うち、国際線発着枠 9万回)	17か国・地域、25都市
成田空港	30万回	41か国・地域、100都市
計	74.7万回	

(資料) 国土交通省資料より作成

(備考) 年間発着枠について、
羽田空港は2014年12月現在、
成田空港は2014年度末見込み

**<羽田空港 国際線就航都市
(2014年夏ダイヤ)>**



ロサンゼルスやパリ、シンガポールなど世界25都市に国際定期便が就航

<首都圏空港の航空需要予測>



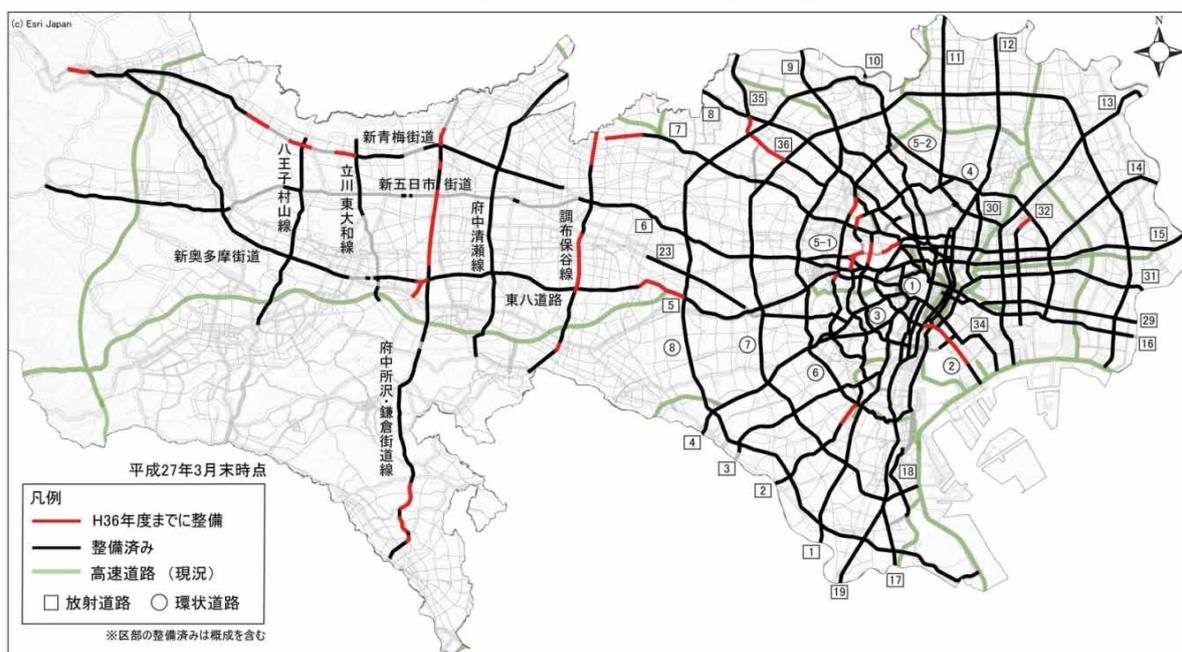
(備考) 71万回は首都圏空港の空港容量(約75万回)から、成田・羽田の貨物便の枠(約4万回)を除いたもの。また、航空需要は経済成長(GDP)等から予測。

赤色(上位ケース); 中位ケースより約+1%
黄色(中位ケース); 日本再興戦略で目標に掲げる経済成長率より設定
緑色(下位ケース); 中位ケースより約-1%

(出典)「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」資料(平成25年11月 国土交通省)

- 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、多摩南北道路をおおむね完成させる。さらに、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。
- 道路と鉄道の連続立体交差化を推進し、踏切を除却して道路ネットワークの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。
- 道路や橋梁^{りょう}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）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。
- 立川駅や八王子駅等、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とともに、市町村が実施する道路整備を支援して地域のまちづくりを促進する。
- 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、新たな都市計画道路の整備方針を策定し、都市活動を支える道路ネットワークの一層の強化に取り組む。

＜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）



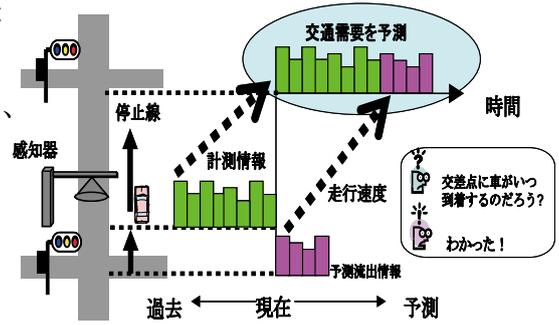
<連続立体交差事業 事業箇所図>



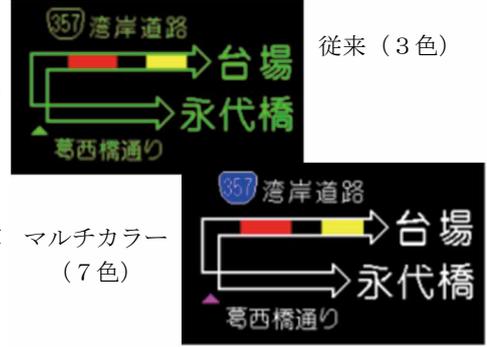
3 渋滞対策を推進し、道路交通を更に円滑化

- 多摩地域を中心とする新たな「第3次交差点すいすいプラン*」を策定し、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。
- 交差点に流入する交通量を予測して最適な信号制御を行うなど、先端技術を活用し、自動車の流れを更にスムーズにする。
- 新たな光ビーコン*の設置により詳細な交通情報をドライバーに提供することで交通を分散させるとともに、交通情報板のマルチカラー化も進め、渋滞解消と併せて安全運転の推進に取り組む。
- 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*の展開により、2020年大会輸送計画等とも整合を図りつつ、都内全域の渋滞解消を目指す。

<信号制御の高度化>



<マルチカラー交通情報板>



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

2 東京港の物流機能を強化

1 東京港を再構築し、港湾機能を強化

- 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。



2 道路ネットワークの強化や渋滞対策により、東京港の物流を効率化

- 中央防波堤外側と接続する臨港道路南北線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強化などの渋滞対策を推進し、港湾物流を円滑化する。



3 京浜三港の連携を進め、国際競争力を強化

- 京浜三港間の連携を推進するとともに、健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、アジア地域とを結ぶ航路の拡充を図る。

＜東京港の全景 イメージ図＞

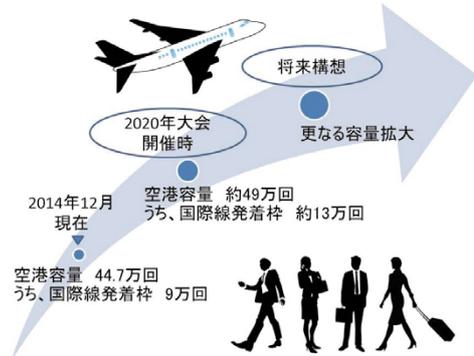


3 首都圏の空港機能を強化

1 国際的な拠点空港として羽田空港を機能強化

- 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、国や関係自治体と連携し、都心上空を飛行経路とする案について、国による丁寧な説明と正確な情報提供により関係区市の理解を得た上で、空港容量の拡大と国際便増便に取り組む。
- 乗り入れ要望の多い昼間時間帯の国際線増枠に向けて、需要動向を踏まえた国内線からの振替検討や、深夜早朝時間帯を生かした国際線の就航拡大を国に求める。
- 国、事業者と連携し、主要ターミナル駅と空港を結ぶ直行バスなどの公共交通アクセスを充実させ、都心に近く、24時間利用可能な羽田空港の利便性を最大限に高める。
- 首都圏におけるビジネス航空*利用を促進するため、入国手続きの簡素化などの運用改善を国に求めるなど、C I Q*機能を備えた専用動線を生かすことでビジネス航空の受入体制を強化する。
- 羽田空港のポテンシャルを一層引き出すため、「羽田空港跡地まちづくり推進計画（平成22年10月）」に基づき、国や地元区と連携し跡地利用の具体化に取り組むとともに、国道357号多摩川トンネルなど空港とつながる広域交通インフラの整備を促進する。

<羽田空港の機能強化のイメージ>



（出典）「首都圏空港機能強化技術検討小委員会（中間のまとめ）」（平成26年7月国土交通省）

<羽田空港の公共交通アクセス充実のイメージ>



2 横田基地の軍民共用化を実現し、首都圏の空港機能を強化

- 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。
- 2020年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れ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。

コラム

ラウンドアバウト

2014年9月に道路交通法が改正され、信号機のない環状交差点「ラウンドアバウト」のルールが定められました。都内では唯一、多摩市桜ヶ丘に設置されています。

ラウンドアバウトを整備するには、交通量が少なく、道路構造上の条件に合う交差点を選ぶ必要がありますが、正面衝突が起こりにくく、信号機がないため災害時などに停電しても交通制御ができるという長所を生かし、今後の普及も期待されています。

今後は、地域のランドマークにもなるラウンドアバウトが、少しずつ見られるようになるかもしれません。

<ラウンドアバウト(多摩市桜ヶ丘)>



(写真提供) 多摩市

2020年大会開催までのロードマップ

項目		2014年度 まで (見込み)	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
オリンピック・パラリンピック 関連道路の整備	環状2号線 (新橋～豊洲間)	工事			工事			→ 開通
	首都高速 晴海線(豊洲～晴海間)	工事		工事	→ 開通			
	臨港道路 南北線及び 接続道路の 整備	調査・設計	→ 調査・ 設計		工事			→ 開通
大型クルーズ客 船ふ頭の整備		調査・設計	→ 設計			→ 岸壁工事等		完了