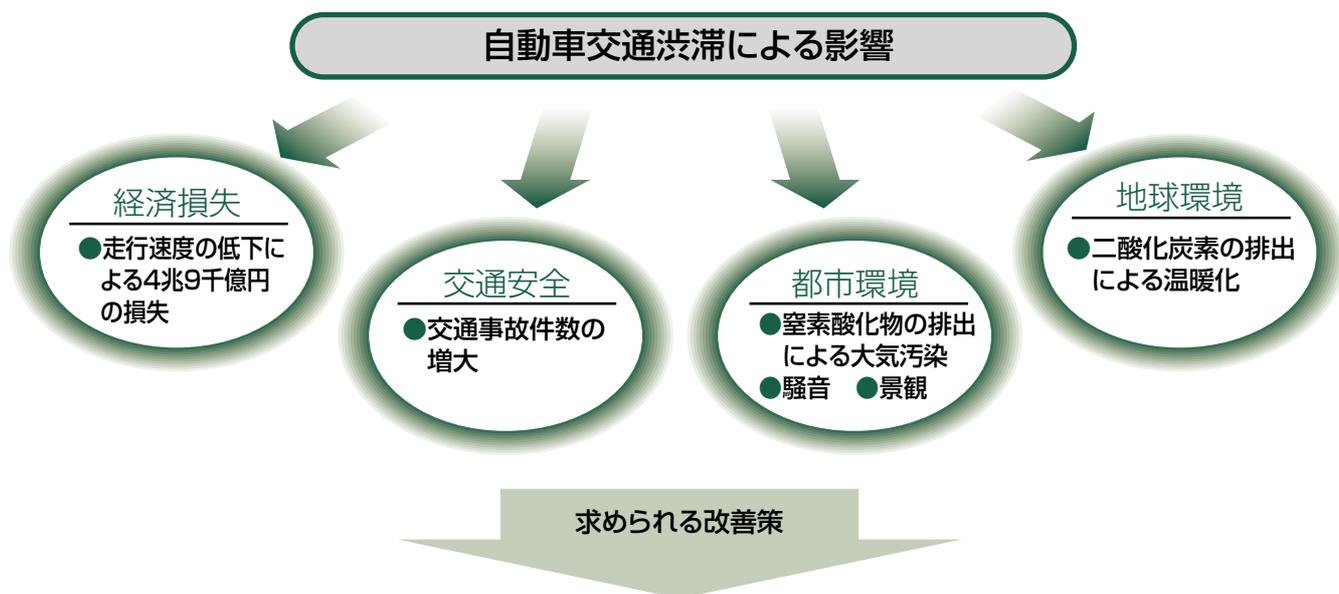


TDM東京行動プランの基本的な考え方

交通渋滞による経済損失や自動車交通に起因する都市環境及び地球環境への影響を改善していくことは、都民・事業者・行政に課せられた大きな課題です。

この課題に対して、これまで道路整備、公共交通機関整備、都市交通対策、自動車公害対策など様々な施策が実施されてきました。しかしながら、自動車交通需要の増大により、都内の交通渋滞は改善されておらず、また自動車の大型化、ディーゼル車比率の増加などにより、幹線道路沿道等における窒素酸化物等による大気汚染や道路交通騒音は厳しい状況にあります。

このような状態の悪化をくい止めるだけでなく、できる限り早く改善していくためには、道路、公共交通機関の整備もさることながら、TDMに向けた取組を、都民・事業者・行政が力を合わせて実行することが必要になっています。



円滑な都市交通の新たな展開

- 1 自動車に過度に依存した社会の見直し
- 2 都市交通システムの総合的な整備
- 3 都民・事業者の行動様式の変換と住民参加のしくみづくり
- 4 行動の^{けんいん}牽引目標としての交通改善目標の設定

都市は、高密度な空間に複合的な機能をもたせた集約型にすると、エネルギー消費量や交通移動量が少なくなり、効率が良くなるとされています。東京の持続的な発展に向けたまちづくりを進めるにあたって、「集積のメリット」に「環境整備」という視点を加え、効率の良い移動ができるまちを形成していくことが大切です。

このため、都市環境に配慮しながら、量から質への充実を図っていくことを都市整備の基本とし、既成市街地における既存の都市基盤ストックを活用して、都心とその周辺地域の再整備を進め、都心居住をバランス良く回復することが重要です。また、都心・副都心や多摩地域を含め、業務・商業・住宅が一体となり、活気ある空間としての職住近接や、情報化の進展に対応したSOHO※の形成を促進していくことが大切です。

※) SOHO (スモール・オフィス、ホーム・オフィス)

住所の近くでの小さな事務所の開設や在宅勤務などによる職住近接型の職場形態

求められる改善策

1 自動車に過度に依存した社会の見直し

●自動車交通量の調整・抑制

経済と環境の調和により、東京の持続可能な発展を図るため、自動車交通の利便性や経済性をより効率的にしていく必要があります。本当に必要な自動車交通を優先させていくように、車種・場所・時間等の条件を検討しながら、交通量を適切に調整・抑制していくことが必要です。

●人間本位の都市交通体系をめざして

道路などの整備・改修にあたっては、今までの自動車依存の生活形態やまちの構造をより一層見直して、幹線道路においては、人間の行動に配慮しつつ自動車の利便性を向上させ、生活道路においては、歩行者や自転車の交通に十分配慮していくことが必要です。駅、駐車場など、その他の交通空間^{※1}を含めて、人間本位の都市交通体系を構築し、快適な都市空間やゆとりある生活を実現していくことが求められています。

2 都市交通システムの総合的な整備

自動車交通量を調整・抑制していくためには、その代替の受け皿となる公共交通機関の利便性・快適性の向上、ユニバーサルデザイン^{※2}を取り入れた乗りやすく使いやすい施設の整備の推進、情報技術の活用による利便性の向上を進めていかなければなりません。

※1) 交通空間

道路や通路、駅前広場、駐車場などの主に人々やものの移動に使われる立体的な場所を意味する。

※2) ユニバーサルデザイン

障害者、高齢者、健常者の区別なく、誰もが分け隔てなく「使える」「通れる」「住める」ように、商品や施設等の設計、デザインをしようというもの。

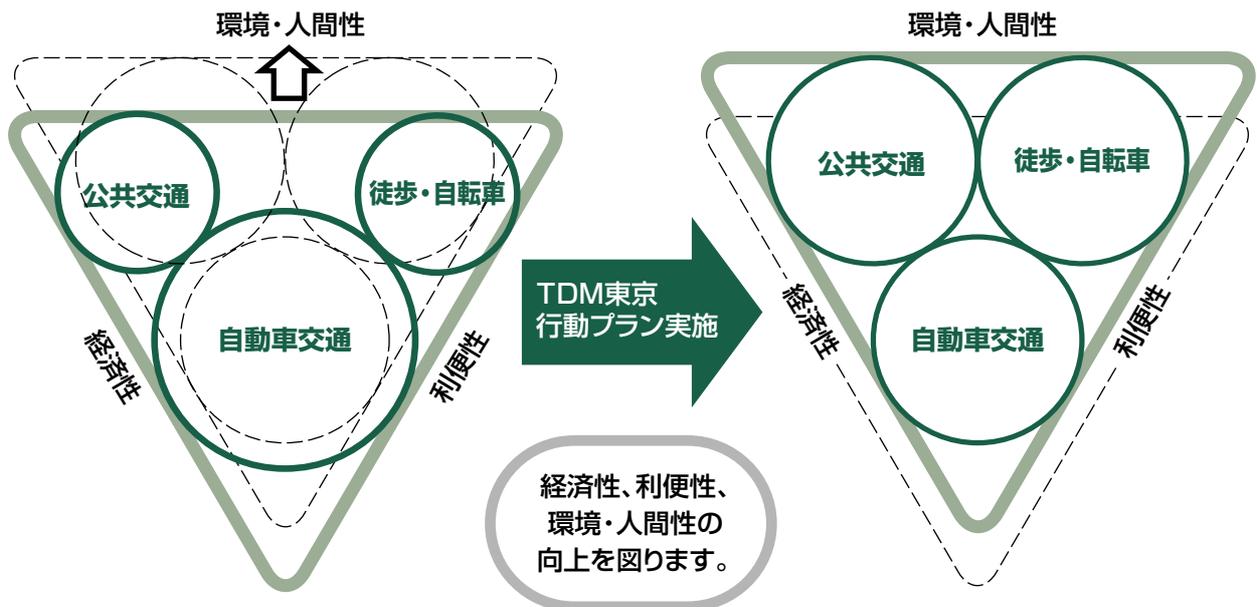
3 都民・事業者の行動様式の変換と住民参加のしくみづくり

都民・事業者にとって、働きやすく住みやすい都市を形成していくためには、交通空間に人間性を取り戻す施策を展開していかなければなりません。このためには、都民・事業者の一人ひとりが、その行動を大きな力と認識し、個人個人のライフスタイルや社会経済システムを見直して、転換を促していく責任をもつことが大切です。また、行政も住民と協働して、事業を進めていく方式を積極的に取り入れる必要があります。

4 行動の^{けんいん}牽引目標としての交通改善目標の設定

TDMは行政のみならず、都民・事業者・自動車関係業界などの参加・協働によって進めていくべきものです。当面は目標値を達成できたか否かという結果よりも、達成に向けて人々の力を結集していくための「行動の^{けんいん}牽引目標」として提示していくことに大きな意義があり、将来的には具体的な達成目標値を設定して、努力することが望まれます。

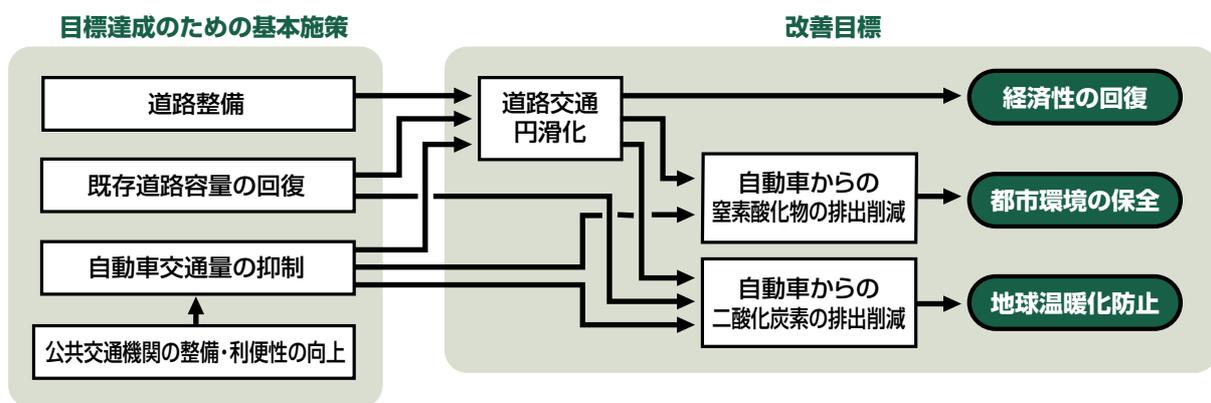
自動車依存型社会から都市交通協調型社会への転換



目標値設定の考え方

交通改善に関する3つの目標を達成するために、道路交通円滑化を道路整備、既存道路容量の回復、自動車交通量抑制を通じて実現を図ります。これら施策の適切な組み合わせによって、経済性の回復のみならず、都市環境の保全、地球温暖化防止についても目標の実現をめざします。

こうした施策推進のための「行動の牽引目標」として改善目標値を設定します。



●道路交通円滑化と環境の改善にむけて

東京都区部の混雑時平均旅行速度は18.5km/hですが、これを25km/hに改善することにより、乗車時間が26%短縮される一方、窒素酸化物及び二酸化炭素の排出量削減にも大きな効果が見込まれます。

しかし、道路整備の進展にもかかわらず、東京都区部一般道路の過去14年間の混雑時平均旅行速度は、ほぼ横這いです。この理由の一つとして、道路整備以上の割合で、自動車の利用が増加したことが考えられます。

こうしたことから、道路整備は既定計画に基づいて着実に整備すると同時に、自動車交通需要の増勢が変わらないことを前提として、平成22年（2010年）に東京都区部の混雑時平均旅行速度の平均値を25km/hに向上し、あわせて窒素酸化物および二酸化炭素排出削減目標を達成するための自動車交通量の抑制と既存道路容量の有効利用をめざしていきます。

なお、多摩地域については、南北道路や公共交通機関等の整備を通じて、交通システムのより一層の改善を図り、現在の混雑時平均旅行速度の向上をめざしていきます。

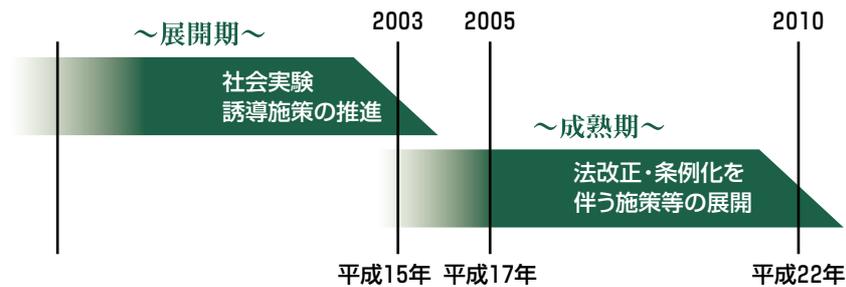
交通改善目標値の設定と環境の改善

「TDM東京行動プラン」では、

- 平成15年(2003年)まで(TDM施策の展開期)に、
東京都区部の混雑時平均旅行速度を20km/h以上
- 平成22年(2010年)まで(TDM施策の成熟期)に、
東京都区部の混雑時平均旅行速度を25km/h以上

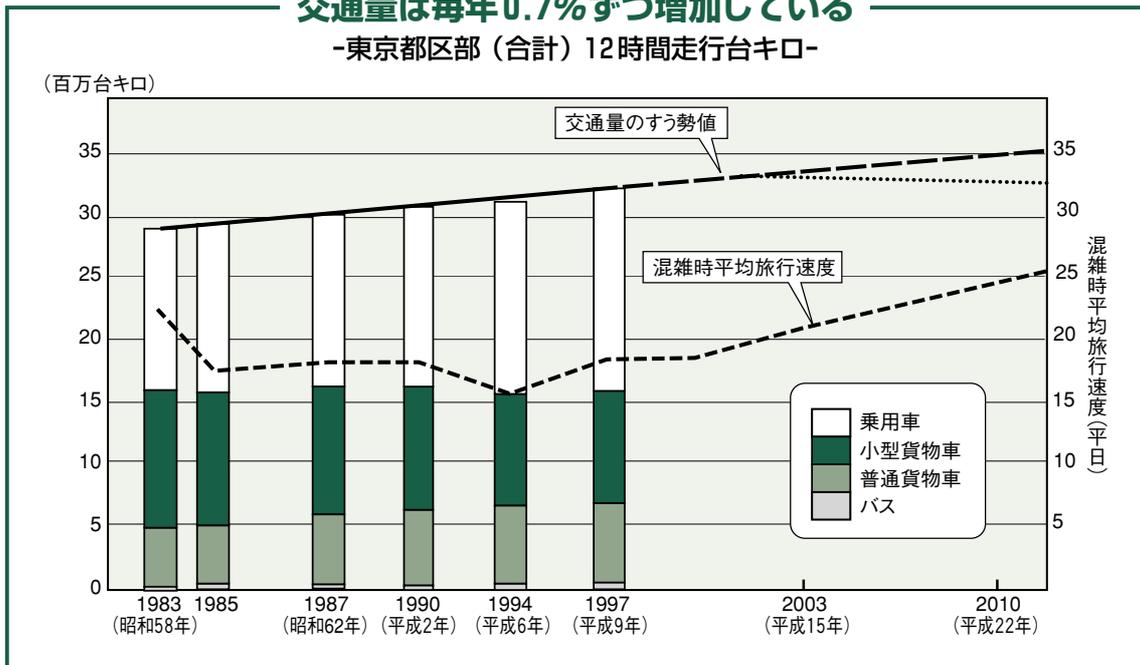
にすることをめざしていきます。

このために東京都区部の交通量を、平成22年(2010年)まで現状(平成9年時点)の水準に維持・抑制します。また窒素酸化物については概ね2,000t/年、二酸化炭素排出量についても同じく概ね20万t/年削減が見込まれます。



交通量は毎年0.7%ずつ増加している

-東京都区部(合計)12時間走行台キロ-



資料：道路交通センサス(平成9年度まで)より作成

～関連する行政計画について～

●危機突破・戦略プラン《平成11年（1999年）11月》

【政策指標：混雑時平均旅行速度】

東京都内における混雑時平均旅行速度を、平成17年（2005年）に、25km/hにする。

平成17年（2005年）の都内の自動車交通量については、需要調整施策を講じない場合のすう勢値から、約3～5％程度の削減を図り、ほぼ平成9年（1997年）の交通量に相当する値に抑制することを目指します。

●東京都自動車公害防止計画《平成9年（1997年）6月》

【目標】平成17年（2005年）度までに二酸化窒素の環境基準の達成を目指すとともに浮遊粒子状物質の環境基準達成率の向上及び騒音の環境基準の達成を目指します。

【考え方】都民、事業者、区市町村、国等と一体となって、その推進を図るものです。

目標達成のための窒素酸化物排出量と削減目標（島しょを除く都内全域）

	平成12年度	平成17年度
現状のまま推移した場合の排出量（A）	39,500トン	35,800トン
目標を達成するための排出量（B）	33,100	28,100
必要削減量（A－B）	6,400	7,700
（低公害車の普及促進）	(1,700)	(2,700)
（その他物流・人流・交通量対策）	(4,700)	(5,000)

●地球環境保全東京アクションプラン《平成10年（1998年）3月》

平成22年（2010年）度における二酸化炭素排出量の削減目標を、平成2年（1990年）度に対する比率で6％減とします。

削減目標の達成に向け、省エネルギーや新・未利用エネルギーの導入をはじめとするエネルギー施策や森林の保全・育成、省資源、廃棄物対策の推進、TDMの推進等による円滑な都市交通の確保等に、都民、NPO、事業者などとともに取り組みます。

注）窒素酸化物等の削減量については、前頁の数値と推計方法や対象地域等が異なります。

●ディーゼル車 NO 作戦ステップ 2 《平成 11 年（1999 年）12 月》
～都内の空気をきれいにするために、都民・事業者の皆さんと一っしょにすすめます～

《ディーゼル車排ガスに挑む 9 つの施策》

条例化による義務づけ

1. 大型貨物車やバス等へのディーゼル微粒子除去装置 (DPF) の装着義務づけ
2. ガソリン車等と同等の排出ガス基準を満たさないディーゼル車の使用制限、代替義務づけ
3. より低公害な自動車の使用促進
4. 自動車に関する環境情報の公開と説明の義務づけ

制度改革の早期実現

5. 軽油優遇税制の是正
6. 軽油硫黄分規制の強化と新長期規制の前倒し実施
7. 東京の走行実態と乖離した排出ガス試験方法の是正
8. 車検制度の環境面での充実と黒煙規制の強化

長期戦略の確立

9. 燃料電池車やモーダルシフトをも展望した長期戦略の確立

施策の全体体系

快適な交通環境を生み出していくには、道路・公共交通機関等の整備の「容量の拡大」を進めながらも、それを都民、事業者が効率的に利用していく「需要の調整」を積極的に行っていくことが重要です。また、都市および地球環境への負荷の抑制や高齢社会の到来に対応していくためには、「交通空間に人間性を取り戻すための施策」をあわせて講じていくことが必要です。

このような取組にあたっては、「都民・事業者・行政の協働」が重要であり、そのための仕組みづくりも進めていかなければなりません。

TDM施策の体系

施策の柱	施策の方向	施策・事業
交通需要を調整する手法の推進	公共交通への転換を促す施策	<input type="checkbox"/> 運賃の総合的処理の検討 <input type="checkbox"/> 鉄道とバスのネットワーク構築（わかりやすい表示等）
		<input type="checkbox"/> パークアンドライドの検討、モデル事業化 <input type="checkbox"/> 循環バスやシャトルバスの運行
	交通を円滑にする施策	<input type="checkbox"/> 交通管制システムの高度化 <input type="checkbox"/> ITSの普及
		<input type="checkbox"/> 駐車マネジメントの推進 <input type="checkbox"/> 企業所有車の自宅持ち帰りの自粛 <input type="checkbox"/> デボや路外荷捌き場の整備及び物流の効率化施策の構築
自動車利用を抑制する施策		<input type="checkbox"/> ロードプライシングの導入 <input type="checkbox"/> 走行規制の検討
交通空間に人間性を活かす施策		<input type="checkbox"/> 自動車使用に関する東京ルールの確立 <input type="checkbox"/> ディーゼル車の走行対策 <input type="checkbox"/> バリアフリー施策との協調 <input type="checkbox"/> 自転車道路網や駐輪場の整備 <input type="checkbox"/> まちづくり計画との連携
事業を支える都民・事業者・行政の協働のしくみづくり		<input type="checkbox"/> 都民参加方式の充実 <input type="checkbox"/> 都庁率先実行行動の推進 <input type="checkbox"/> 自己啓発のためのしくみづくり
道路・公共交通機関の整備	道路の整備等	<input type="checkbox"/> 区部環状・多摩南北方向道路の整備 <input type="checkbox"/> 連続立体交差事業の推進 <input type="checkbox"/> 橋梁の整備 <input type="checkbox"/> 交差点改良 <input type="checkbox"/> バスレーン等の整備
	公共交通機関の整備・利便性向上	<input type="checkbox"/> 地下鉄等公共交通機関の整備 <input type="checkbox"/> 新交通モノレールの整備
		<input type="checkbox"/> バリアフリー構造の推進
		<input type="checkbox"/> 港湾施設等の整備 <input type="checkbox"/> 舟運の復活（防災船着場等の平常時利用）