

道路・公共交通機関の整備

自動車の交通流を円滑にすることにより、交通渋滞が緩和され、走行速度が増し、経済コストの低減と排ガスの排出量削減につながっていきます。

東京の道路率は、区部でも15%程度で、都市計画道路の整備率も50%程度にとどまっており、また、東京圏の地域を相互に結ぶ高規格幹線道路のネットワーク整備も遅れています。

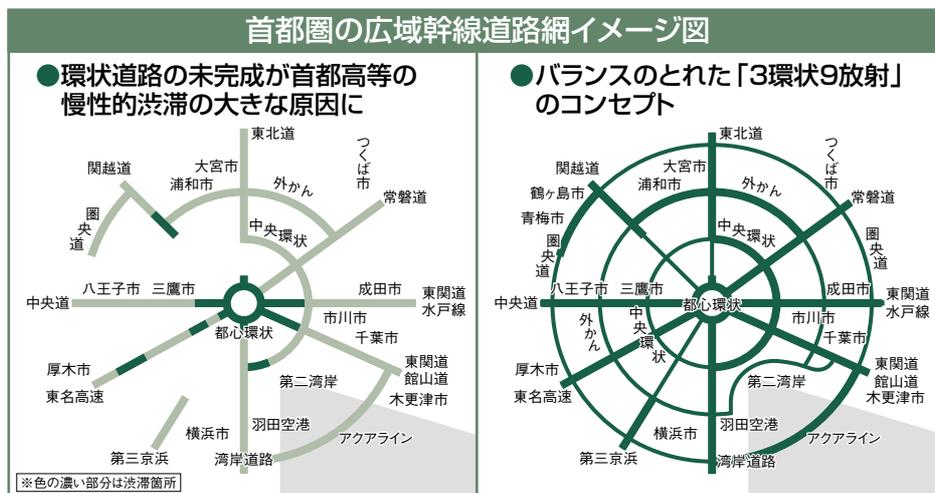
そのため、首都圏中央連絡自動車道や東京外かく環状道路、首都高速中央環状線のいわゆる「3環状」を整備するとともに、区部環状・多摩南北方向道路などを重点に、都市の骨格を形成する幹線道路ネットワークを整備していく必要があります。

さらに、自動車の利便性を高めつつ、弊害を少なくしていくためには、公共交通機関への利用転換が重要です。そのためには、幹線交通としての鉄道・地下鉄・新交通システム等と地域交通としてのバスなどを体系的に整備するとともに、他の交通機関からの乗り換えなどの際の利便性の向上施策を総合的に推進することが重要になってきます。

快適な交通環境を生み出していくには、こうした道路・公共交通機関の整備の「容量の拡大」と、それを都民、事業者が効率的に利用していく「需要の調整」を効果的に組み合わせることが重要です。

既存道路の有効利用、代替交通手段の改善、結節性の強化等があってはじめてTDMが有効に機能し、効果が発揮できるのです。

道路混雑の緩和に向けたみちづくり



出典：東京のみちづくり

道路の整備等

道路・公共交通機関の整備①

【環状・南北方向道路の整備を行います】

- いわゆる3環状道路を整備促進していきます
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)、東京外かく環状道路(外かん)及び首都高速中央環状線(中央環状)のいわゆる3環状道路の整備促進を図っていきます。
- 区部環状・多摩南北方向道路を整備していきます
著しい渋滞に見舞われている箇所を中心に、区部環状、多摩南北方向などの幹線道路の整備を重点的に進めていきます。
- 東京港の沖合埋立地を東西に結び、臨海部の交通円滑化を図る東京港臨海道路の整備を進めます。

【連続立体交差事業を推進します】

- JR中央線(三鷹～立川)、西武池袋線(練馬～中村橋)等の連続立体交差事業を推進します。

【橋梁を整備します】

- 多摩川の中流部橋梁(多摩水道橋・多摩川原橋など)の整備を行っています。

【交差点を改良します】

- 右折車線を確保する「交差点すいすいプラン100」を推進していきます。

【リバーシブルレーン※の整備を推進します】

- リバーシブルレーンの整備をより一層行っていきます。

※) リバーシブルレーン

交通量の多い時間帯等により、進行方向が変化する車線のこと

公共交通機関の整備・利便性の向上

道路・公共交通機関の整備②

【地下鉄等公共交通機関を整備します】

- 大江戸線（都営地下鉄12号線）環状部を平成12年（2000年）12月に開業します。なお、4月には新宿～国立競技場間が部分開業します。
- 都営地下鉄三田線及び営団地下鉄南北線が平成12年（2000年）9月、目黒まで延伸します。
- 常磐新線（秋葉原～つくば）の整備を促進します。
- 東京臨海高速鉄道副都心線を平成12年（2000年）度に天王洲まで、平成14年（2002年）12月に大崎まで延伸します。
- 営団地下鉄半蔵門線の押上までの延伸、営団地下鉄13号線の事業を促進します。

【新交通システム・都市モノレールを整備します】

- 多摩都市モノレールの多摩センター～立川北間が平成12年（2000年）1月に開業しました。また、日暮里・舎人線の整備、ゆりかもめの延伸をしています。

【バスの利便性を向上します】

- 大江戸線（都営地下鉄12号線）環状部の開業にあわせ、利用しやすい都バスネットワークを再構築するとともに、交通結節点における乗り換え利便性の向上やバス停における情報提供の充実、弾力性・柔軟性のある運行等の新たなバスサービスを実施し、利便性向上を図ります。
- 都バスにおいて、バスロケーションシステム※を充実します。
- 路線バスの定時性、迅速性を確保するため、引き続きバスレーンを設置し、バスレーンキープ作戦を推進します。
- 路線バスが優先的に交差点を通過でき、バス利用者などの利便性が向上するPTPS（公共車両優先システム）を整備しています。〈P.32/ 重点施策参照〉

【乗り降りしやすい公共交通機関を推進します】〈P.36, P.37/ 重点施策参照〉

※) バスロケーションシステム

運行中のバスの位置や行き先をコンピュータで管理し、バス接近状況表示や主要停留所までの所要時分等の提供を行うシステム

【マルチモーダルで選択性のある交通をつくります】

- 陸上輸送から海上輸送への転換を図るため、ユニットロードターミナル※など東京港の整備を進めます。
- 隅田川・荒川等の防災船着場等や東京港の海上輸送基地を整備し、平常時の活用も検討していきます。
- 都の発注工事における建設副産物のリサイクルにあたっては、鉄道や舟運など運搬手段の最適化を図るマルチモーダル化を推進していきます。

※) ユニットロードターミナル

コンテナ輸送など貨物の積み降ろし作業を効率的に行うための埠頭

コラム⑧

東京都では、都市基盤整備公団とともに多摩ニュータウン造成地から亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業地内の「大島小松川公園」に建設発生土を日本貨物鉄道（JR貨物）の土砂運搬用コンテナにより運搬しています。



コラム⑨

平成27年（2015年）を計画目標年次とする東京圏の鉄道整備計画を策定した運輸政策審議会答申第18号が平成12年（2000年）1月27日に出されました。この答申では、既設路線の改良等を整備計画に位置づけるとともに、新規整備路線として18路線233km、新規検討路線として10路線165kmを計画しており、鉄道の利便性向上をめざしています。また、鉄道等の公共交通機関は、TDMの受け皿として、積極的役割を果たすことを期待されています。



都民・事業者・行政の協働による行動計画の推進

円滑な都市交通を実現するには、都民・事業者・行政がそれぞれの役割を自覚し、適切に役割を分担し、行動に移していかなければなりません。そのために、何をすればよいのか、TDMの視点に着目して、次頁から都民や事業者の方々の取組を提案します。

これは、平成10年(1998年)度に都が実施したモデル試行の実績などを踏まえ、行政や都民・事業者などの実施主体別に具体的な行動を示したものとなっています。

【参考】都のおこなったモデル試行事業（平成10年（1998年）度）

モデル試行事業	手法・実施時期	モデル試行の内容
マイカー通勤対策	パーク & ライド： 11月2日～13日	【練馬駅駐車場】マイカー通勤をしている人を対象として、駐車場に車を止めて鉄道やバスなどに乗り換えてもらう。
	小型シャトルバス： 11月24日～29日	【JR東急蒲田と京急蒲田駅間】両駅間をシャトルバスで結び、公共交通機関相互の連絡性・利便性を高める。
業務目的対策	①タイムシフト：11月1日～14日 ②デイスフト：11月1日～14日 ③流入調整： 11月24日～30日（土・日を除く）	【中央区】 ①《タイムシフト》交通量が多い平日の10時から11時の時間帯を避けてもらうよう協力を呼びかける。 ②《デイスフト》交通量が多い五・十日を避けてもらうよう呼びかける。 ③《流入調整》プレートナンバー末尾の数字により車の利用調整を行う。
物流対策	路外荷さばき場の整備： 11月4日～20日（土・日を除く）	【港区】路外荷さばき施設を10スペース設置し、試行対象地区での荷捌き目的の貨物車両を一定時間を無料として誘導する。
買物・レジャー対策	買物循環バス： 10月17日～11月14日までの 土・日・祭日	【立川駅北口】立川市の広域防災基地に約450台の臨時駐車場を確保し、立川駅北口の商業・レジャー施設までバスを運行する。

行政が行うこと

交通需要を調整する手法

公共交通への転換促進に向けた施策展開

【パーク&ライドの検討・モデル事業化を行います】～P.40/重点施策参照～

- 首都圏でのパーク&ライドを検討しています。

【循環バスやシャトルバスの運行を進めます】

- 区市町村や民間団体が主体となって、循環バスやシャトルバスの運行を進めていきます。

交通を円滑にする施策展開

【道路交通システムの高度情報化を推進します】～P.32,33/重点施策参照～

- 公共交通機関の路線バスを走りやすくします。
- 交通情報をより一層的確にお知らせします。
- 信号制御の高度化により、交通の円滑化を図ります。
- ETCを首都高速道路等に導入します。

【駐車マネジメントを推進します】～P.28-31/重点施策参照～

【企業保有車の自宅持ち帰りの自粛を呼びかけます】～P.44/重点施策参照～

- 自宅持ち帰り車両の自粛の本格実施に向け、調査を行います。

【端末物流対策及び物流の効率化施策を推進します】～P.45/重点施策参照～

- 物流効率化の総合的な推進を図ります。
- 端末物流対策のための社会実験を実施します。

自動車利用を抑制する施策展開

【ロードプライシングの導入をめざします】～P.42,43/重点施策参照～

都民・事業者の皆さんも行動してください

交通需要を調整する手法

《都民の皆さんへの提案》

【公共交通を利用しましょう】

- 近距離・少人数での自動車使用を自粛する。
- 自動車の相乗りをしたり、公共交通へ乗り換える。
- パーク&ライドを利用する。
- 循環バスやシャトルバスを利用する。

【効率的に自動車を利用しましょう】

- マイカーではなく、タクシー、レンタカーを利用する。
- 混雑する区間・時間帯を避けて、自動車を利用する。
- 許可された区間以外での駐車・停車をしない。
- 駐車場が利用できない所へは車で行かない。
- 企業保有車の自宅持ち帰りを自粛する。

【違法駐車を防止しましょう】

- 違法駐車の防止に向け、都民参加のあり方についてみんなで考え、提案しましょう。

《事業者の皆さんへの提案》

【公共交通を利用しましょう】

- 社内規定やルールを定める。
 - ・自動車利用の必要がない業務交通での自動車使用禁止
 - ・マイカー通勤の自粛
 - ・マイカー通勤者からの駐車料金徴収
 - ・フレックスタイムや休日の分散など勤務体制の変更

【効率的に自動車を利用しましょう】

- 業務車両の搬入時間をピーク時間帯を避けて調整する。
- フレックスタイムや休日の分散など勤務体制を変更する。
- 業務車両の走行ルート合理化および情報化を行う。
- 駐車違反の防止を社内規定やルールにより徹底する。
- 企業保有車の事業所周辺での保管場所を確保し、確実に保管する。
- 荷物はまとめて運ぶ、または営業用貨物へ転換する。
- 前倒し・後倒しなど計画的・効率的な発注・納品を推進する。
- 団体、業界、複数企業による共同輸配送を推進する。

行政が行うこと

人間性が活かされた交通空間の形成

環境負荷の少ない交通体系の形成

【低公害車の導入を促進します】

- 事業者の低公害車導入を指導・促進していきます。

【自動車使用に関する東京ルールを展開します】～P.34,35/重点施策参照～

【ディーゼル車の走行対策を行います】

- 「ディーゼル車NO作戦」を展開していきます。

みんなが安心して出かけられる交通空間の形成

【交通事業者とともに乗り換えの利便性の向上をめざします】～P.36,37/重点施策参照～

- 関東地区の20の鉄道事業者が共通の乗車カードシステムを導入していきます。
- 地下鉄などの案内表示を充実します。
- 鉄道駅にエレベーター等を設置し、利便性の向上を図ります。
- 既存建築物を改築し、バリアフリー化を図っていきます。
- ノンステップバスの導入を進めます。

【自転車道網や駐輪場の整備を促進します】～P.38,39/重点施策参照～

- 自転車道網検討委員会において、自転車道網を検討しています。
- 駐輪場の整備を促進していきます。

地域交通や交通量の低減に配慮したまちづくり

【まちづくり計画との連携を図ります】

- 東京都は地元の意向に応じて、地域交通のあり方を主体的に考えたモデル地区の整備など、个性的でバランスのとれたまちづくりを支援していきます。

【効率の良い移動ができるまちづくりを進めます】

- 集約型の都市づくり、都心居住、SOHOの形成などにより、職住近接を促進していきます。

事業を支える都民・事業者・行政の協働のしくみづくり

【都民参加方式の充実を進めます】

- 都民意見・広報広聴制度の充実を図っていきます。

【都庁率先実行行動を推進します】

- エコ・アップ計画と連携し、都バスの低公害化を進めるとともに庁有車の低公害化と使用の自粛等を推進していきます。

【自己啓発のためのしくみづくりを進めます】

都民・事業者の皆さんも行動してください

人間性が活かされた交通空間の形成

《都民の皆さんへの提案》

【都内では自動車をできる限り使わないようにしましょう】

- 自動車での通勤や買物をやめ、自転車やバス・鉄道をもっと利用する。
- 自動車の使用量はできる限り減らして、環境への影響を最小にする。
- 配送の時間やジャスト・イン・タイム※¹に依存しない生活を行う。
- ディーゼル乗用車には乗らない、買わない。

【もっと自転車を活用しましょう・短い距離は歩きましょう】

- 身近な交通手段として短距離の移動に便利で健康にもよく、環境にやさしい自転車の利用を促進する。
- さらに短い距離は、歩くなどの工夫をする。

【TDMにみんなで取り組みましょう】

- 地域（自治会、管理組合、PTAなど）ごとにTDMの仕組みをつくり、普及・実行していく。

《事業者の皆さんへの提案》

【環境負荷の少ない自動車を選択して使用しましょう】

- 低公害・低燃費あるいはワンランクダウン※²な自動車を選ぶ。
- ディーゼル車の使用を減らす。
- メーカーは環境負荷の少ない自動車を率先して開発し、普及する。

【もっと自転車を活用しましょう】

- 事業所への自転車の配備、駐輪場、更衣施設の設置を行う。
- 通勤・業務目的での自転車利用時の手当を支給・優遇する。

【TDMにみんなで取り組みましょう】

- 企業、団体および業界ごとのTDMに関する仕組みをつくり、普及・実行していくとともに、社員教育を実施する。

【効率の良い移動ができる勤務形態で職住近接を進めましょう】

- 通勤や移動を減少できるSOHOを導入し、業務の効率化を図る。
- 業務の効率化と従業員の福利厚生のために、都心居住など職住近接を推進する。

※1) ジャスト・イン・タイム

使用したいときに、品物を間に合うように届けること。一括搬入システムの導入などで改善が進んでいるものの、配送頻度が増加する等の問題点がある。

※2) ワンランクダウン

必要規模に応じた自動車を使用するなど、「大は小をかねる」をやめること

1. 東京都の交通需要マネジメントに向けた取組経過

- 平成9年(1997年)2月: **「生活都市東京構想」の策定**
「総合的な交通需要管理」を重点事業として位置づけ
- 平成9年(1997年)4月24日: **交通需要マネジメント連絡調整会議設置**
(平成11年10月「交通需要マネジメント推進会議」に改称)
庁内横断的な協力・推進体制として関係9局・庁の部長級で構成
- 平成9年(1997年)7月～平成10年(1998年)3月: **ケーススタディ調査**
・東京の渋滞等の特性の分析と実施すべき手法
・都民、業界などとの合意形成の進め方
・平成10年度に実施するモデル試行の地域・対象業種など
- 平成9年(1997年)10月7日: **東京都交通需要マネジメント検討会議設置**
構成:学識経験者、国の関係省庁、区・市、都関係局・庁
目的:情報の交換、問題点や施策の検討
- 平成10年(1998年)2月: **「循環型社会づくりのための行動計画素案」の作成**
持続可能な都市の形成に向けたTDMの推進を提案
- 平成10年(1998年)11月: **「エコロジー東京」の策定**
都民・事業者・行政のTDMへの取組を具体的に提起
- 平成10年(1998年)11月: **「生活都市東京の展開―改訂重点計画」の策定**
「交通需要マネジメントの視点に着目した交通施策の推進
(活力とゆとりに満ちた都市づくり)」を重点課題と位置づけ
- 平成10年(1998年)10月～11月: **モデル試行の実施**
①マイカー通勤(パーク&ライド、シャトルバス)
②業務目的(オフタイム、オフデイ、オフナンバー)
③物流(路外荷さばき場)、④買物レジャー(パーク&バスライド)
- 平成11年(1999年)3月: **「円滑な都市交通の新たな展開～TDM東京行動プラン～骨子」策定**
TDMの取組の理念、現状、課題、基本的考え方、基本目標、施策の総合的な推進の方向などについて基本的な骨格を定めた。
- 平成11年(1999年)7月: **「意見報告書」を東京都交通需要マネジメント検討会議が知事に提出**
「TDM東京行動プラン～骨子」に対する検討会議からの意見を取りまとめ知事に報告

- 平成11年(1999年)11月: 「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン案」策定
東京におけるTDM施策(9つの重要施策)と都民・事業者の行動プランについての案を公表し、都民・事業者・関係機関などから、意見・提案を受けていくこととした。
- 平成11年(1999年)11月: 「危機突破・戦略プラン」の策定
「戦略1:東京の経済力の掘り起こし」では、「苗10:TDMの視点を重視した都市交通対策の推進」、「戦略3:健康で快適に暮らせる都市環境の創出」では、「苗19:新たな経済的手法の導入」に位置づけ
- 平成12年(2000年)1月: 「TDM東京行動プラン案に対する意見交換会」開催
公募した都民等24名によるプラン案についての自由な意見交換を行った。
- 平成12年(2000年)2月: 「TDM東京行動プラン」策定

2. 交通需要マネジメント推進会議設置要綱

制定 平成9年4月24日
9政計画第16号
改正 平成9年9月18日
9政政循第13号
平成11年10月5日
11政政循第20号

(設置・目的)

第1条 この要綱は、関係部局が相互に協力し、総合的な交通需要の管理に取り組むことにより、都内において、都市交通の円滑化や安全性の確保、大気汚染の改善などを図ることを目的として、交通需要マネジメント推進会議(以下「推進会議」という。)を設置し、その組織運営について、必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 推進会議は、東京における「総合的な交通需要マネジメント」及びこれに関連する施策、実施方法などについて、検討し実施するものとする。

(組織)

- 第3条 推進会議は、別表1に掲げる職にある者をもって構成する。
- 委員の任期は、所掌事務が終了するまでの間とする。
 - 推進会議に会長を置き、政策報道室循環型社会づくり担当部長の職にあるものを充てる。
 - 会長は、推進会議を代表し、会務を主宰する。

「TDM東京行動プラン」関連資料

- 5 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 6 会長は、必要と認める時は、別表1に掲げる職にある者以外の者を推進会議の構成員に加えることができる。

（推進会議の運営）

第4条 推進会議は、会長が招集し、その議長になる。

- 2 推進会議の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

（意見の聴取）

第5条 推進会議は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。

（幹事会）

第6条 推進会議の検討を補佐するため、推進会議に幹事会を置く。

- 2 幹事会は、別表2に掲げる職にある者をもって構成する。
- 3 幹事会に座長を置き、政策報道室循環型社会づくり担当部長の職にある者を充てる。
- 4 座長は、幹事会を主宰する。
- 5 第4条及び前条の規定は、幹事会について準用する。
- 6 推進会議において、必要と認める場合は、別表2に掲げる職にある者以外の者を幹事会員とすることができる。

（庶務）

第7条 推進会議及び幹事会の庶務は、政策報道室政策調整部、都市計画局施設計画部、環境保全局大気保全部、建設局道路建設部及び警視庁交通部都市交通対策課において処理する。

（その他の事項）

第8条 この要綱に定めるもののほか、推進会議の運営に関して必要な事項は、会長が推進会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成9年4月24日から施行する。

附 則

この要綱は、平成9年9月18日から施行する。

附 則

この要綱は、平成11年10月5日から施行する。

「TDM東京行動プラン」関連資料

	別表1(推進会議)	別表2(幹事会)
政策報道室	◎循環型社会づくり担当部長	◎循環型社会づくり担当部長 ○政策調整部循環型社会づくり担当課長 政策調整部副参事(政策調整担当) 計画部計画担当課長
生活文化局	交通安全対策担当部長	交通安全対策室総合調整担当課長
都市計画局	施設計画部長	交通企画課長 街路計画課長 多摩道路振興担当課長
環境保全局	参事(自動車交通量対策担当)	自動車公害対策室長 自動車公害対策室自動車交通量対策担当課長
労働経済局	商工振興部長	流通産業振興課長
建設局	道路建設部長	総務部副参事(計画担当) 道路管理部管理課長 道路管理部安全施設課長 道路建設部計画課長 道路建設部特定路線事業化担当課長
港湾局	港営部長	港営部振興課長 港湾整備部計画課長
交通局	経営企画室長	総合計画担当課長
警視庁	交通部都市交通対策課長	交通部都市交通対策課管理官 交通部交通規制課管理官 交通部交通管制課管理官

※ ◎印は会長 ○は副会長