

IV-177

東京都交通計画における主な課題と対応方針

運輸省 正会員 加藤新一郎

運輸省 蒲生 猛

1. はじめに

運輸省では、地方運輸局ごとに交通審議会を設置しており、関東運輸局管内においては関東地方交通審議会が「東京都における公共交通機関の維持整備計画」を審議している。今回は、この中から東京都の交通計画における基本的考え方とも言える「交通計画の課題と対応方針」について報告する。

2. 交通計画における課題と対応方針

(1) 都市構造の変化への対応

東京の都市構造は、業務機能の都心一点集中型から個性ある副都心と多摩の「心」の育成により複数の拠点を持つ多心型へ変化しようとしている。このような、新宿、渋谷、大崎、錦糸町・亀戸等の副都心や立川・八王子、横浜・川崎等の業務核都市の発展を図ることによる多核多心型都市構造の形成に寄与するため、これらを有機的に連結する環状方向を初めとした交通網の整備拡充が必要である。

① 東京臨海副都心開発への対応

東京臨海部地区では、「東京テレポート」を中核に国際化・情報化に対応した副都心としての都市機能が整備される予定であるが、都心から6kmという至近な距離にあるにもかかわらず、都心部との交通アクセスについては道路、鉄軌道ともに未整備の状況にある。現在、この地区へのアクセス交通として新交通システム、幹線道路が整備されつつあるが、これに加え、大崎を初めとした新宿方副都心群と臨海副都心の直結や東京湾岸広域ネットワーク・外環状ネットワークの形成のため、整備途上の京葉貨物線の整備が必要である。また、地域内交通の基幹として、新たなバスシステムの導入、さらには海上バスや通勤ターミナルまで含めた交通機関相互の整合性のとれたターミナルについても、整備の検討が必要である。

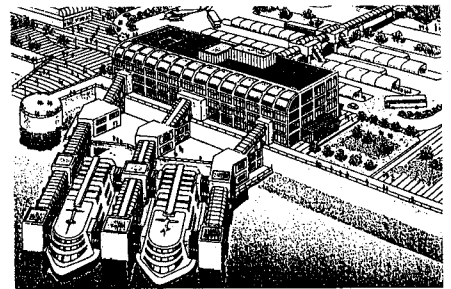


図-1 海上交通ターミナル整備イメージ

② 都庁新宿移転への対応

新宿副都心の概成に伴って、都心3区(千代田区・中央区・港区)の一点集中から新宿側へ分散発展するという動きが見られ、いわば人口重心の移動とも言える変化が見られる。さらに、都庁の移転により新宿を取り巻く業務関連交通の増加が予想される。これに対し、西新宿地区における交通アクセスの整備が必要であり、都庁前が駅となる地下鉄12号線の整備に加え、新宿駅と都庁を高頻度で往復するシャトルバスや西新宿地区内の循環バス等の運行が考えられる。

③ 西多摩・島しょ地域における対応

西多摩・島しょ地域においては、利用者の減少によるバス路線の採算性の悪化、観光シーズン中の道路混雑や旅客船・航空機の便数不足、狭隘な駅前広場等の問題が生じている。このため、バスフリー乗降制の導入の拡大、路線再編成による運行の効率化、輸送需要に応じた旅客船や航空機の便数設定、パークアンドライドの導入等により、地域住民の足の確保及び観光需要の喚起を図る必要がある。

(2) ゆとりと快適性の追求

これからの交通は輸送サービスの量的側面のみならず、利便性・快適性といった質的側面の向上を図る必要がある。このため、輸送力増強により混雑緩和を図ることに加え、乗り換えにおける不便の解消と混雑緩和のための鉄道相互乗入れや鉄道とバスの乗り換え利便等移動の連続性の向上を図ることが重要である。ま

た、快適性向上のため通勤ライナー型列車の拡充や車両の冷房化の推進、駅施設の整備など輸送サービスの向上が必要である。

① 混雑緩和対策の積極的推進

通勤通学問題には、東京都心部への人流の一極集中に伴う混雑の問題と、住宅地の遠隔化に伴う通勤通学時間の増加の問題がある。これに対して、鉄道にあっては通勤通学時の混雑を緩和するとともに通勤通学時間短縮を図るべく、抜本的な輸送力増強策として新線建設・複々線化を進める一方、列車の増発・長編成化、スピードアップ、既存の貨物線を活用した通勤ルートの新設などとともに、ラッシュ時における混雑緩和のために時差通勤促進策の検討も必要である。

② 高齢化社会への対応

高齢化社会の到来に対応して、公共交通機関をできるだけ身体的・精神的に負担がかからず、かつ安全に利用できるよう必要な対策を講ずることは、重要な課題となってきた。今後の交通施設整備にあたっては、分かりやすさに加え特に垂直移動対策には十分に配慮することとし、鉄道駅におけるエスカレーター等の計画的な設置や段差の解消（スロープ化）、バス車両の超低床・ワイドドア化等をさらに推進する必要がある。

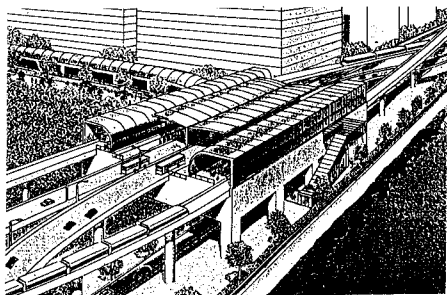


図-2 垂直移動を減少させるバストゥレールシステムイメージ

③ 空港アクセスの向上と国際化への対応

国際交流や海外旅行者の増大により、成田・羽田の各国際空港の利用客は今後とも増加が予想され、また、コムーター空港の利用も活発化すると考えられる。これに対し、利便性が高く利用者のニーズにあった空港アクセスの整備が必要である。さらに交通機関を利用する人すべてに、より分かりやすく利用しやすいものとするとともに、外国人が一人で日本中旅行ができるような交通表示、運行情報システム等の整備を緊急に図る必要がある。

④ 技術革新・情報化への対応

近年最も急速に発展しつつある技術分野は、コンピュータや制御システム等情報・電子技術系分野と超電導やセラミックス等の物質・材料系分野である。交通技術はこれらを初めとする技術が組合わせた総合技術であり、こうした技術革新を交通分野にも取り入れ、多様な質の向上とサービス改善を図る必要がある。

例えば、地下鉄建設費低減のためのリニア・メトロや都市新バスシステム、総合案内システム、ストアードフェア方式等運賃のカード化等の検討が必要である。この場合、これらのソフトの共通化により開発費等のコストダウンを図ることも検討するべきである。また、総合案内システム等については利用者の求める情報を即時に提供すること、誰もが分かりやすく操作できる機器とすることなど細かな心配りが必要である。

（3） 交通事業経営の安定

公共交通機関を維持整備し、利用者の求める良好なサービスを提供していくには、交通事業経営の安定が重要な要素である。この経営上問題となる主な事項として、鉄道の輸送力増強要請に伴う複々線化・新線建設やサービス改善のための施設改良に当たって巨額の設備投資が必要となり、この償還による後年度負担が経営を圧迫する等初め種々あるが、事業者は今後とも引き続き一層の効率化に努めるとともに、利用の拡大策等により収入の増大を図る必要がある。また、利用者はサービスに見合った適度な負担を行うことが必要であり、国及び地方公共団体は公共交通の地域における公共性・重要性を考慮し、交通事業者に対する助成や税の軽減等の拡大策を講じるとともに、交通整備財源確保のための検討も必要である。

3. おわりに

東京は、日本の首都だけでなく世界のT O K Y Oとして、情報・金融・文化等様々な面で世界をリードしていく国際都市として、今後もその役割りは増大していくものと予想される。この期待に対して、東京の抱える課題は多く通勤混雑等交通問題もその一つである。今回報告する課題と対応方針は交通計画の一端であり、今後利用者の意見及び関係行政機関・各事業者等の協力を得て、さらに利用しやすい公共交通機関を目指し検討していきたい。