

## 2-4 交通体系に関する整備方針

ここでは、交通体系の概況、課題と基本目標を踏まえ、以下の方針を示します。

- 1) 道路      2) 公共交通      3) 歩行者・自転車環境      4) 総合的交通管理

### 【基本的な考え方】

- ☞ 都市活動を支える道路網を形成します。
- ☞ 鉄道の連続立体交差事業\*や都県境橋梁の整備を進めます。
- ☞ メトロセブン構想を推進します。
- ☞ バスネットワークの充実を図ります。
- ☞ 安全で快適な歩行者空間を形成します。
- ☞ 自転車走行環境のネットワーク化を図ります。
- ☞ 情報技術を活用した総合的な交通管理を促進します。

### 1 概況

#### 1) 道路の整備状況

都市計画道路\*は、計画延長約129kmのうち、平成31(2019)年1月末で約102km(完成率79%)が完成しており、現在約13kmが事業中です。

#### 2) 公共交通ネットワークの状況

- 区内には東西方向の鉄道路線が5本あり、都市間の広域的なネットワークが形成されています。
- バスの路線は、鉄道駅を中心にネットワークが形成されています。
- 小岩駅周辺では市街地再開発事業\*、都営新宿線の一之江・瑞江・篠崎の各駅周辺では、土地区画整理事業\*が施行され、駅周辺の拠点性が向上しています。

<都市計画道路の整備状況と鉄道網>

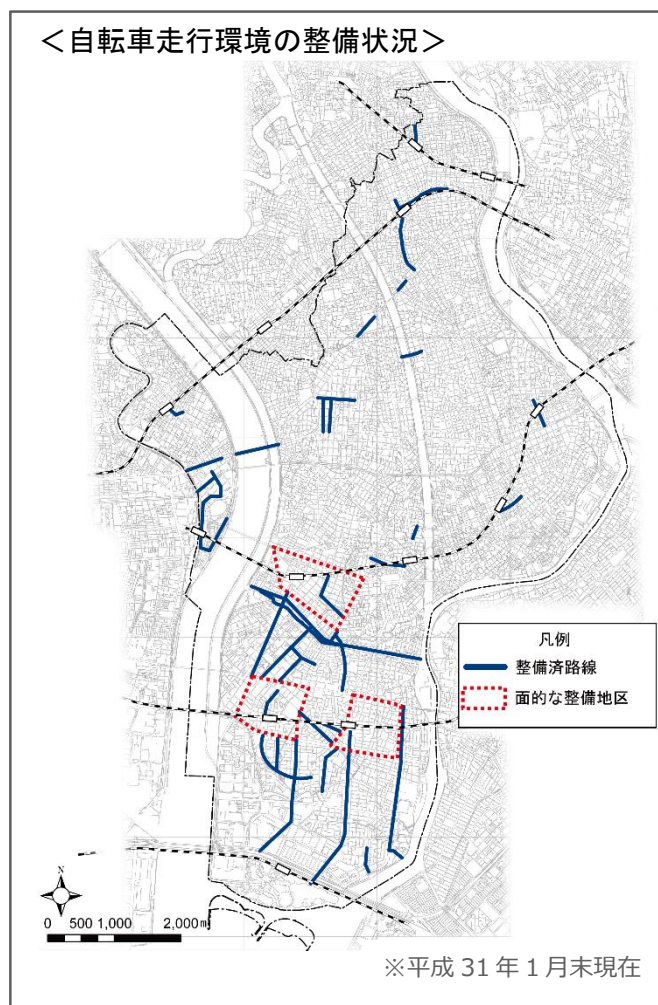


### 3) 自転車走行環境の整備状況

- 区内の自転車走行環境整備は、平成31(2019)年1月末で、国道・都道を含めて41,320mとなっています。  
(平成11(1999)年の1,740mから39,580m増加)
- 放置自転車ゼロのまちの実現を目指し総合自転車対策を進めており、平成31年1月末現在、区内の11駅で約51,000台の自転車収容台数を確保しています。
- 平成25(2013)年4月からレンタサイクル\* (eサイクル) を行っており、平成31年1月末現在、区内の11駅で利用可能です。

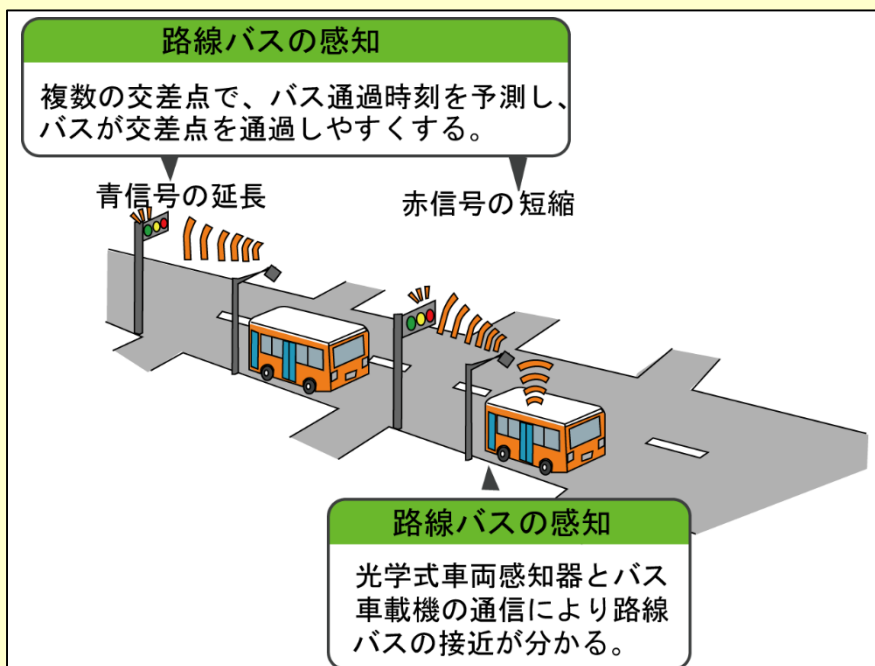
### 4) 交通管理の取り組み

急行路線バスである環七シャトルバスは、定時性を確保するため、信号待ちを減らす「公共車両優先システム(PTPS)\*」を導入しています。



#### 【公共車両優先システム (PTPS)】

公共車両優先システムは、バスが交差点を通過する際に信号の制御を行い、バスの運行を円滑にします。



## 2 課題と基本目標

### 1) 道路ネットワークを形成します

#### 《課題》

道路は、円滑な都市活動を支える重要な基盤であり、災害時には避難や緊急輸送の機能を担います。今後も都県境橋梁を含む都市計画道路\*の整備推進と老朽化した橋梁への対応が必要になります。また、区内の京成本線の3か所の踏切は、交通渋滞や地域分断の要因となっており、その解消が求められています。

#### 基本目標

都市計画道路整備や鉄道の連続立体交差事業\*など、平常時の円滑な交通と災害時の活動を支える道路ネットワークを形成します

#### 【鉄道の連続立体交差事業】

鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。この事業により、踏切遮断による交通渋滞の解消や、線路で分断された市街地の一体化を図ることができます。



渋滞の原因となっている京成本線の踏切（小岩地域）

### 2) 公共交通の充実を図ります

#### 《課題》

区内の鉄道はすべて東西方向であり、南北方向の交通機能の充実を図る必要があります。また、バスの利便性が低い地域の解消や東京2020大会を契機とした観光交通を支えるため、バスサービスの充実を図る必要があります。

#### 基本目標

南北交通の利便性向上とバスネットワークの形成により、公共交通の充実を図ります



### 3) 安全・快適な歩行者・自転車環境を形成します

#### 《課題》

高齢化の進展や東京2020大会を契機とした来訪者の増加を踏まえ、誰もが安全・快適に移動できる歩行者環境の形成が必要です。自転車が関与する事故が多い本区において、自転車走行環境の整備が求められます。

#### 基本 目標

人にやさしい道づくりや自転車走行環境のネットワーク化により、安全で快適な歩行者・自転車環境を形成します



歩道のバリアフリー化

### 4) 総合的な交通管理を促進します

#### 《課題》

過度な自家用車の利用は、地球温暖化や大気汚染などの環境への負荷、騒音、渋滞などを生んでいます。そのため、自家用車の抑制や自転車・公共交通への転換など自動車交通需要の適正化を図る必要があります。

#### 基本 目標

自家用車から自転車・公共交通への転換を促す仕組みづくりや情報技術の活用により、総合的な交通管理を促進します

### 3 交通体系に関する整備方針

#### 1) 道路

##### 都市の骨格となる道路ネットワークの形成

- 都市間・地域間の円滑な交通による都市の活力を生み出すとともに、災害時には安全な避難や救助活動を支えるなど、都市の骨格となる都市計画道路\*の整備を図ります。また、計画的・効率的に整備するため、東京都と連携して優先的に整備する路線を定めて事業の推進を図ります。
- 地域間を連絡する幹線道路は、各拠点を連携する道路の強化を図ります。また、土地区画整理事業\*や市街地再開発事業\*、国・東京都によるスーパー堤防整備と一体的なまちづくりなどが行われる地区では、これらと併せた幹線道路の整備を推進します。
- 都市の骨格となる道路は、沿道の土地活用を促進させる効果もあるため、道路整備と併せた沿道のまちづくりを促進します。また、道路整備と併せて沿道の建築物の高度利用を図るとともに、耐震化・不燃化を進め、避難道路や延焼遮断帯\*として形成します。

##### 交通分断の解消や円滑な交通の確保

- 都県境橋梁3橋（補助第143号線、補助第286号線、放射第16号線）の整備について、関係機関と協議を進め、早期実現を図ることにより、都市間連携の強化や円滑な交通を確保します。また、災害時には避難路や物資輸送路として活用します。
- 瑞江大橋、春江橋は、架橋から約60年が経過し、老朽化が進んでいるため、順次架け替えを実施していきます。また、鹿本橋は近接橋梁があることから、他の整備手法の検討も含め整理を行います。



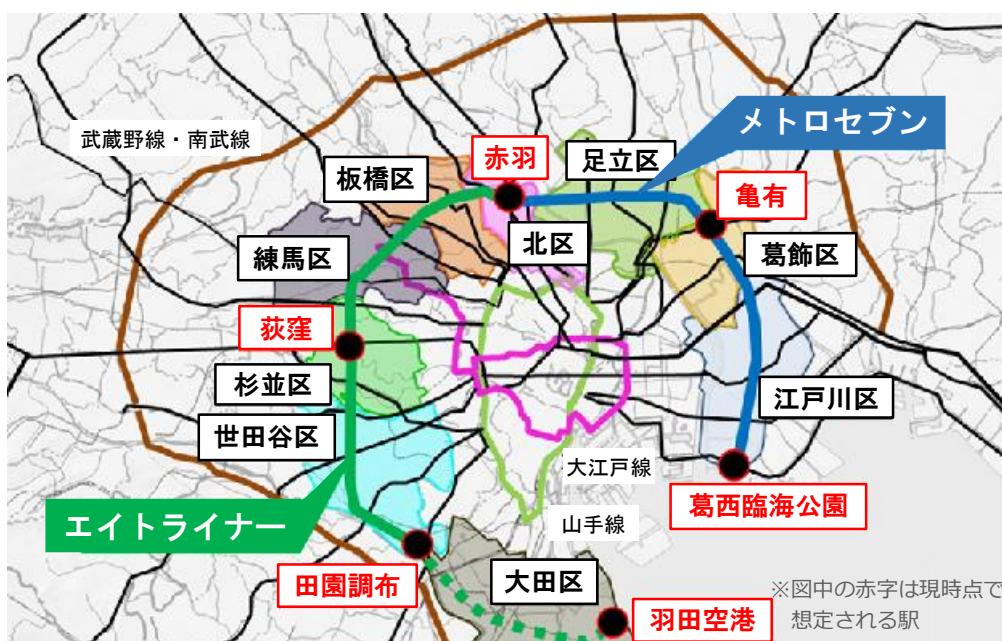
架け替えを予定している瑞江大橋

- 京成本線連続立体交差事業\*について関係機関と協議を進め、早期実現を図ることにより、地域分断の解消や安全で円滑な交通を確保します。
- 京葉道路小松川立体の整備促進や幹線道路での交差点改良\*などにより、交通混雑の緩和を図ります。

## 2) 公共交通

### 南北方向の基幹的な公共交通軸の形成

- 南北方向の基幹的な公共交通軸となる新規鉄道（メトロセブン）は、環状7号線の沿線地域相互のアクセス利便性の向上となるほか、首都直下地震など災害時における鉄道ネットワークの代替経路の確保や都心へ向かう鉄道路線の混雑の一部緩和、羽田空港や成田空港へのアクセス性の向上、自動車に起因する温室効果ガスの削減など、利便性や環境面で様々な効果が期待されるため、その実現に向けて、東京都や関係区と連携しながら、積極的に推進していきます。
- メトロセブン実現までの南北交通の改善に向けた短期的な取り組みとして、環七シャトルバス（シャトル☆セブン）により利便性の維持・向上を図ります。



区部周辺部環状公共交通（メトロセブン・エイトライナー）のルート

#### 【メトロセブン構想の実現に向けた取り組み】

##### □活動経過

- 平成 6（1994）年 5月 江戸川区・葛飾区・足立区が一体となり、「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」設立
- 平成 9（1997）年 4月 エイトライナー促進協議会（世田谷区他5区で構成）と連携して、メトロセブンとエイトライナーをつなぐ環状線「区部周辺部環状公共交通」の実現に向けた活動開始
- 平成 12（2000）年 1月 国の運輸政策審議会答申第 18号において、「区部周辺部環状公共交通（仮称）」が「今後整備について検討すべき路線」に位置づけ
 

付帯条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長大路線であり、早期に優先着工区間を決定</li> <li>・羽田空港方面は他路線の整備状況などを踏まえて検討</li> </ul>
------	--
- 平成 12（2000）年 8月 東京都、関連9区により「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」が設立され、課題解決に向けた調査開始

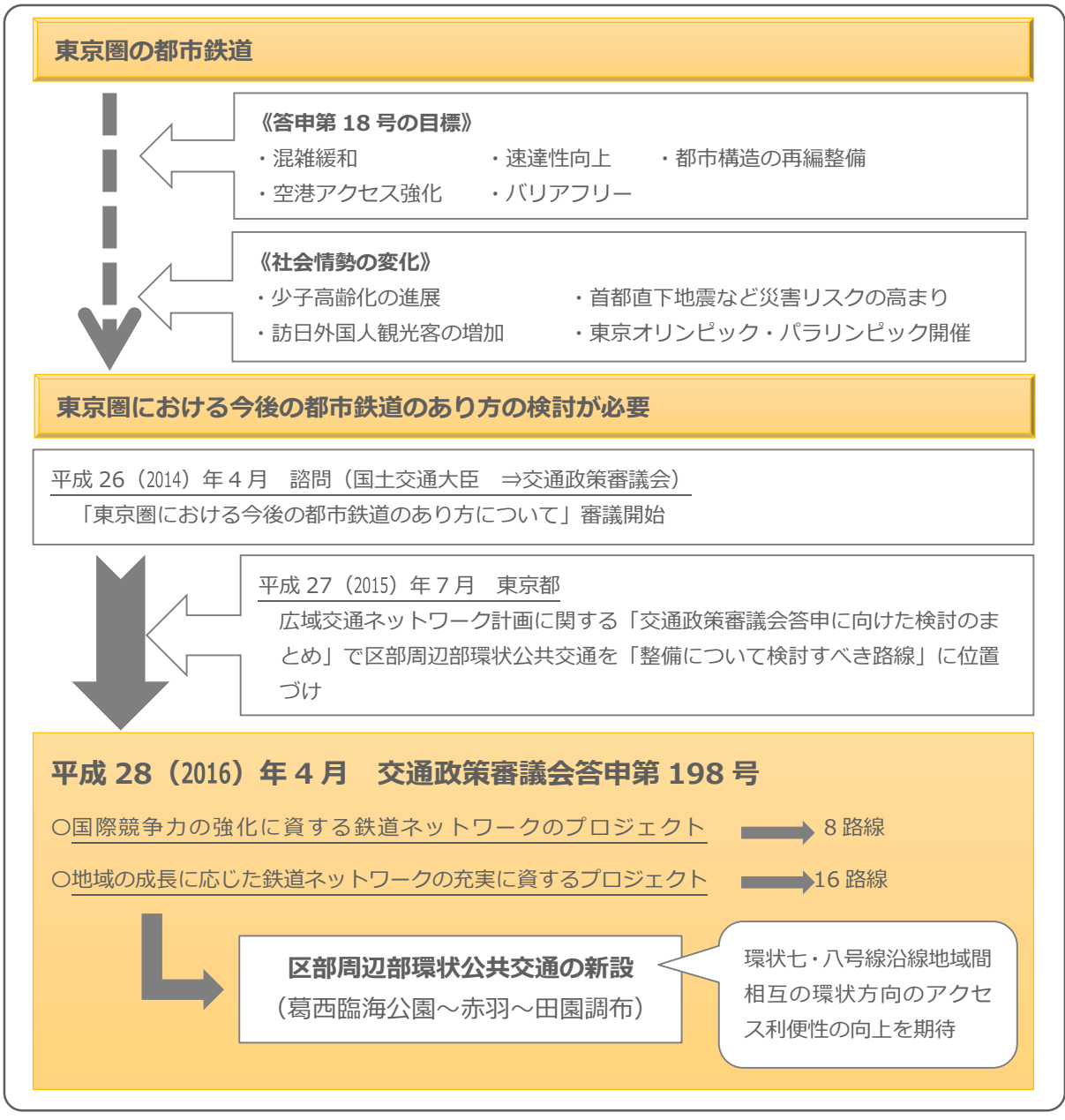


- 平成 13（2001）年以降
  - ・総会 毎年実施
  - ・大臣への要請活動 平成 13 年～平成 19（2007）年  
※平成 17（2005）年除く  
平成 27（2015）年
  - ・合同促進大会 平成 13 年～平成 16（2004）年
  - ・都区連絡会による調査 毎年実施
- 平成 27（2015）年 7 月 東京都が発表した、広域交通ネットワーク計画に関する「交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ」に区部周辺部環状公共交通が「整備について検討すべき路線」に位置づけ
- 平成 28（2016）年 4 月 国土交通省の交通政策審議会から「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」答申第 198 号が公表され、区部周辺部環状公共交通は、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけ



メトロセブン促進協議会総会の様子

<鉄道を取り巻く環境の変化>



## 鉄道駅における交通結節機能の維持・向上

- 京成本線連続立体交差事業\*について関係機関と協議を進め、早期実現を図ることにより、地域分断の解消や安全で円滑な交通を確保します。京成小岩駅では、京成本線連続立体交差事業の検討に併せた駅前広場の整備など周辺整備を進めます。
- 駅周辺でのまちづくりの機会を捉え、駅前広場、自転車駐車場、歩行者施設などの整備を充実させ、乗り換えの利便性の向上を図ります。
- 鉄道駅へアクセスする徒歩、自転車、バスなどの交通が、安全かつ円滑になるよう道路整備を進め、駅を中心とした交通ネットワークの充実を図ります。
- 既存鉄道の利便性向上を図るため、更なるバリアフリー\*化や輸送力の増強、ホームドア\*設置などの安全対策を各鉄道事業者に働きかけます。



ホームドアの設置例（船堀駅）

## 区民生活の利便性を高めるバス交通の充実

- 利用者の実態を踏まえ、駅及び地域拠点を中心としたバスネットワークの充実を図ります。
- バス事業者との協議・連携によりバス利用における不便地域の解消を目指します。
- 都市計画道路\*の整備進展やまちづくりと併せて、バス路線の見直しや効率的な運行について調整を行うとともに、区内各地の区民施設が利用しやすくなるバスルートの検討を進めます。
- 区民にとって、快適で使いやすく、環境にやさしいバス交通とするため、車両の改善や環境対応車両の導入、上屋・ベンチ・手すり・行き先表示・音声誘導装置\*などバス停留所の環境整備について、各バス事業者に働きかけます。
- 生活に密着した公共交通であるミニバス・コミュニティバス\*については、交通事業者と連携しながら導入の可能性を検討します。

### 【ミニバス・コミュニティバス】

交通空白地域や不便地域の解消などを図るため、行政などが主体的に計画し、運行するバスのことです。行政などが直接運営する場合と、民間業者へ委託する場合があります。



## 観光を支える公共交通の充実

- 鉄道駅やバス停、車両内においてデジタルサイネージ\*など情報通信技術を活用して公共交通の運行情報や沿線の観光情報などを提供するシステムの導入について、各バス事業者に働きかけます。



デジタルサイネージを活用した情報提供システム（例）

- 高齢者や障害者が快適に観光を楽しめるよう、公共交通へのユニバーサルデザイン\*の導入、バリアフリー\*化を進め、アクセシブル・ツーリズム\*を充実します。
- 東京 2020大会開催などの機会を捉え、周辺自治体と連携しながら、バス交通の充実を図るとともに、災害時にも機能する水上交通システムの導入について、防災船着場\*の有効活用も含めて検討します。

### 【デジタルサイネージ】

屋外・店頭・公共空間・交通機関などの場所で、電子的なディスプレイを使って情報を発信するシステムの総称です。

### 【アクセシブル・ツーリズム】

障害者や高齢者などが積極的に参加できる旅行のことです。

## 3) 歩行者・自転車環境の推進

- 障害者、熟年者、子ども、外国人など誰もが安心して利用できる歩行環境を整備するため、無電柱化、視覚障害者誘導用シート・ブロック\*や歩行者ネットワークの充実など、誰にもやさしい道づくりを推進します。
- 住宅地においては、ゾーン 30\*の導入や自動車の速度を低減させる工夫などにより、歩行者・自転車、自動車が共存できる生活道路の形成を図ります。

### 【ゾーン 30】

住宅地など区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を組み合わせ、自動車の走行速度や通り抜けを抑制します。

- 河川沿い、親水公園・親水緑道などを活かして、散策を楽しむことができる歩行者環境を形成します。
- 河川沿いを活かしたサイクリングロードの充実、ブルーレーン\*や自転車ナビマーク\*などの整備により、自転車走行空間のネットワーク化を図ります。
- 観光活用を見据えて、レンタサイクル\*の充実を図ります。
- 自転車の安全な利用を促すため、走行ルールやマナーなどの普及啓発に取り組みます。



自転車走行環境の整備事例

#### 4) 総合的交通管理の促進

- 公共交通の利便性向上や自転車走行環境の形成を図りながら、自動車利用の抑制を促す交通需要マネジメント\*の取り組みを進めます。また、公共交通の利用意識の醸成を図りながら、区民・事業者と連携したモビリティマネジメント\*を推進します。
- 関係機関と協議しながら、歩車分離式信号機\*への変更や信号調整、交通規制見直しなどにより、交通安全と交通の円滑化を図ります。
- 駅周辺の商業施設が集積する地区では、共同荷捌き駐車場\*の確保など、物流車両による路上駐車を抑制する仕組みを検討します。
- 環境保全などの視点も含めて、電気自動車などの次世代自動車\*を活用したカーシェアリング\*の普及について検討します。
- 今後は、人工知能技術の交通分野での応用が期待されることから、技術開発の動向を踏まえて、自動運転システムなどの新技術の導入を促進していきます。また、国や東京都と連携しながら、自動車の走行情報に関する膨大なデータ（ビッグデータ）を活用した交通安全対策に取り組みます。



# 交通体系に関する 整備方針図

