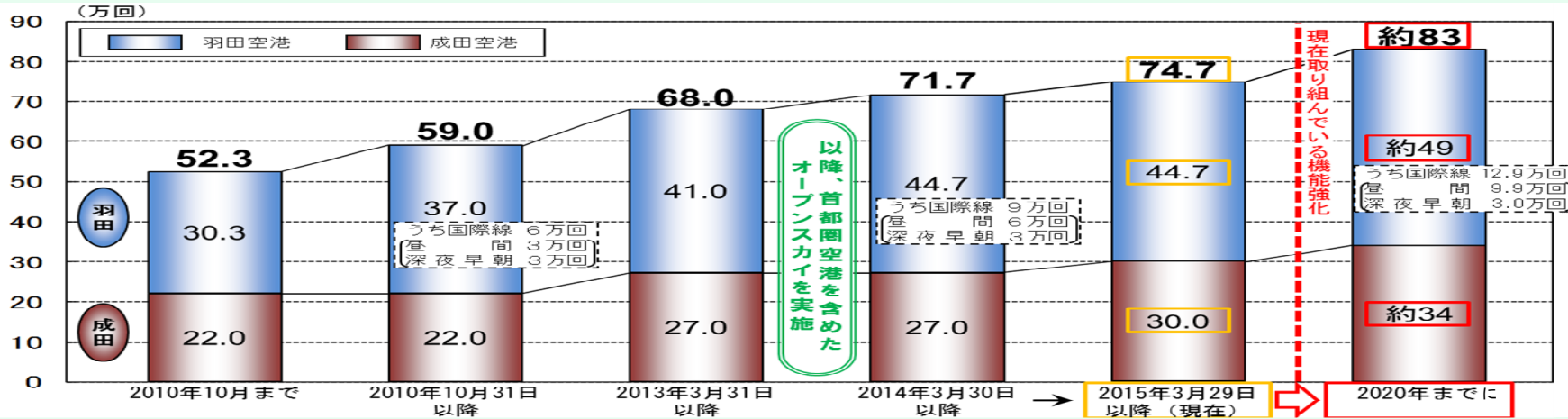


- 首都圏空港について、羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進める。
- 羽田空港では、騒音・落下物対策を講じるとともに、関係自治体、住民の方々への引き続きの丁寧な情報提供を行い、2020年夏ダイヤ（3月29日）より新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便する。
- 成田空港では、事業実施主体である成田国際空港株式会社と連携し、高速離脱誘導路の整備に取り組む。

### 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加



- ※1. いずれも年間当たりの回数。
- ※2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウント。
- ※3. 羽田空港の発着枠の中には、深夜早朝の国際線チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

### 首都圏空港機能強化技術検討小委員会(平成26年7月)をふまえた今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

空港	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の増設</li> </ul>
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化</li> <li>高速離脱誘導路の整備</li> <li>夜間飛行制限の緩和</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設</li> <li>夜間飛行制限の緩和</li> </ul>
合計	<p>計 +約4万回 【1日約50便】</p> <p>合計 約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日+約100便】</p>	<p>計 +約16万回</p> <p>合計 約100万回 (年間約83万回+約16万回)【1日+約200便】</p>

### 羽田空港機能強化(4万回対応)に必要な施設整備事業

- 国直轄事業
- ①航空保安施設整備 ②誘導路新設
  - ③進入灯整備 ④CIQ施設整備 等

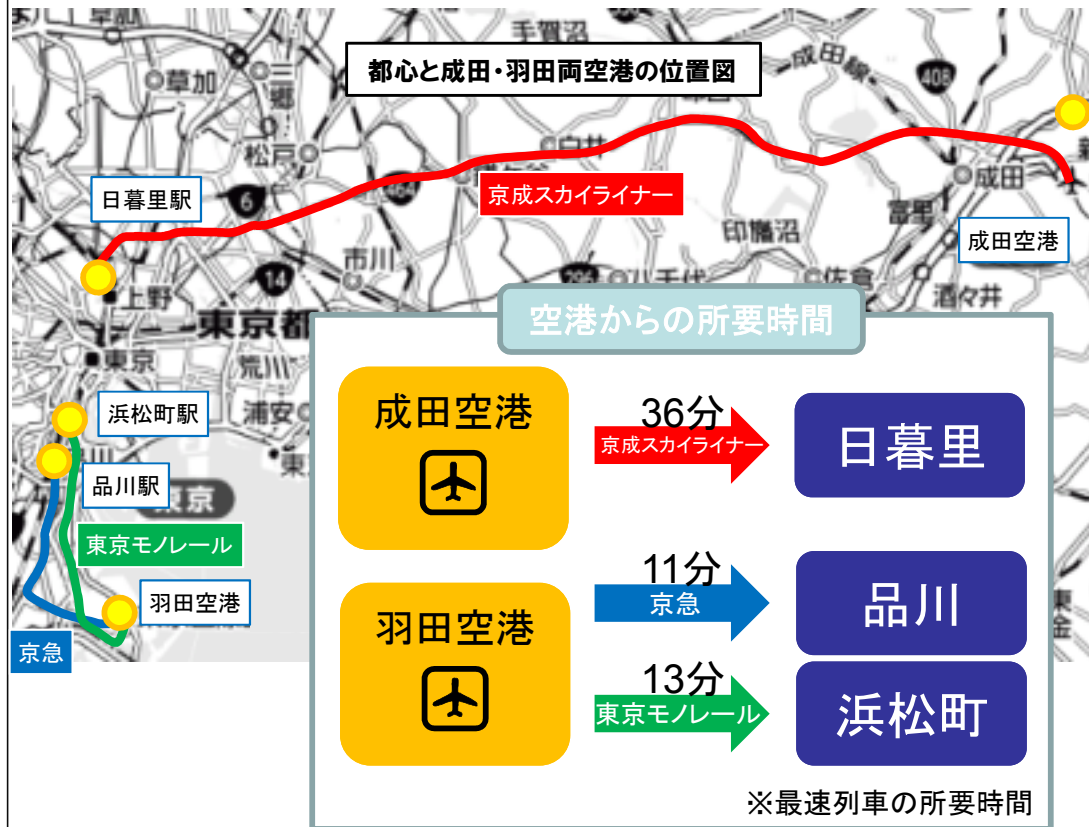


- 民間事業 旅客ターミナル
- 国際線
  - 国内線
  - 拡充箇所
  - (1) 現国際線ターミナルの拡充
  - (2) 第2ターミナルの拡充
    - (2-1) 国際線対応施設の整備
    - (2-2) 国内線対応施設の整備
- ※第2ターミナルにおける国際線対応施設の整備に伴い「国際線ターミナル」から「第3ターミナル」に名称変更を予定(2020年3月末予定)

○平成28年4月に取りまとめがなされた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（交通政策審議会答申）を踏まえ、関連駅におけるバリアフリー化等を推進する。

成田空港、羽田空港ともに、空港アクセス鉄道の輸送力には余裕がある。また、速達性の向上も随時図られている。このため、現行のインフラで対応可能。

東京圏の都市鉄道ネットワークの機能を最大限発揮するため、2020年までに空港の最寄り駅や空港アクセス乗換駅について、更なるバリアフリー化や外国人対応等による結節駅の高度化を推進。



**取組事例**

**バリアフリー**

【大容量のエレベーター】  
京急 羽田空港国際線ターミナル駅  
30人乗りEVが上下線ホームで計7基

**外国人対応**

【多言語表記】  
東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅  
日本語より英語の方が大きい運賃表

**利便性向上**

【空港第2ビル駅(成田空港)の二重改札解消】  
JR線利用者は、JRの改札機を通過後、更に京成側の改札機を通過しなければならなかった(二重改札)。下図のとおり改良することで二重改札を解消(2019年度中供用開始予定)

**現況**

**改良後**

- 羽田空港と都心部の駅等とを結ぶ深夜早朝アクセスバスの運行（平成26年10月開始）や、タクシーの新たな定額運賃（平成27年3月適用）等、引き続きサービス充実に取り組む。

## バスアクセスの充実

○羽田空港の深夜早朝時間帯の利用促進に向けては、平成26年度より空港と都心方面を結ぶアクセスバスの運行を開始し、路線数の拡大や深夜便の運行本数の増便など運行拡充を図るとともに、平成30年度からはバス事業者の自主運行により運行を継続しているところ。

○羽田及び成田空港のアクセスバスにおいて、リフト付きバスを導入した実証運行を実施し、中間取りまとめを作成中。

○令和元年度予算と2年間延長された税制により、事業者のバリアフリー車両の導入を促進。



平成30年度 深夜早朝アクセスバス運行路線（7路線）



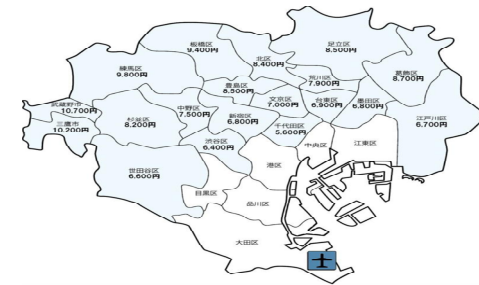
## タクシーの利便性向上

○首都高中央環状品川線開通を機に、羽田空港の新しい定額運賃の適用を開始（平成27年3月）。新たな区割り等により、外国人旅行者の宿泊・訪問が多いエリアについて割安な運賃を実現。

○UDタクシーの普及促進を進めるとともに、自治体等によるUDタクシー専用のりばや専用レーンの設置などの取組を促進。

○令和元年度予算と2年間延長された税制により、事業者のバリアフリー車両の導入を促進。実車を用いた研修の実施を要件化。

○令和元年度予算により、無料Wi-Fi、キャッシュレス等の導入を支援。



トヨタのUDタクシー（平成29年発売）（平成31年3月に改良型発売）



## BRTの導入

○東京都では、2020年のオリンピック・パラリンピックを契機とする交通需要の増加に素早くかつ柔軟に対応することや、水素技術をはじめとした最先端技術を取り入れるなど、高い技術で裏付けされた社会システムとして、都心から臨海地域に至る地域を結ぶBRTを整備する計画。

○平成27年4月「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画」策定。同9月に運行事業者に京成バス(株)を選定、同11月に京成バスと基本協定(\*)を締結。

○平成28年4月「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」策定。

○平成30年8月「都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画」として上記事業計画を改定。

環状2号線本線トンネル開通（2022年度）後の本格運行に向け、2020年度内にプレ運行を開始。以後段階的に系統の追加、輸送力の増強を図る予定。同計画に基づくBRT事業の推進に、国土交通省も引き続き協力。



運行開始から大会期間中の運行ルート

出典：都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画（2018年8月[改定]）より

○ 東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時における円滑な通行の確保のため、首都高速道路等の道路輸送インフラ整備を推進

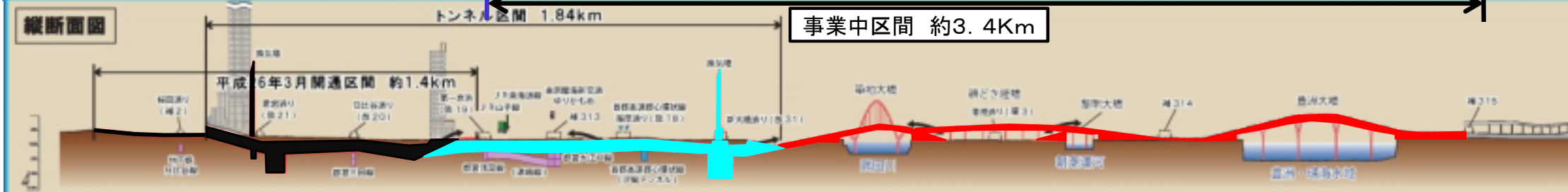


# 道路輸送インフラの整備(環状第2号線)

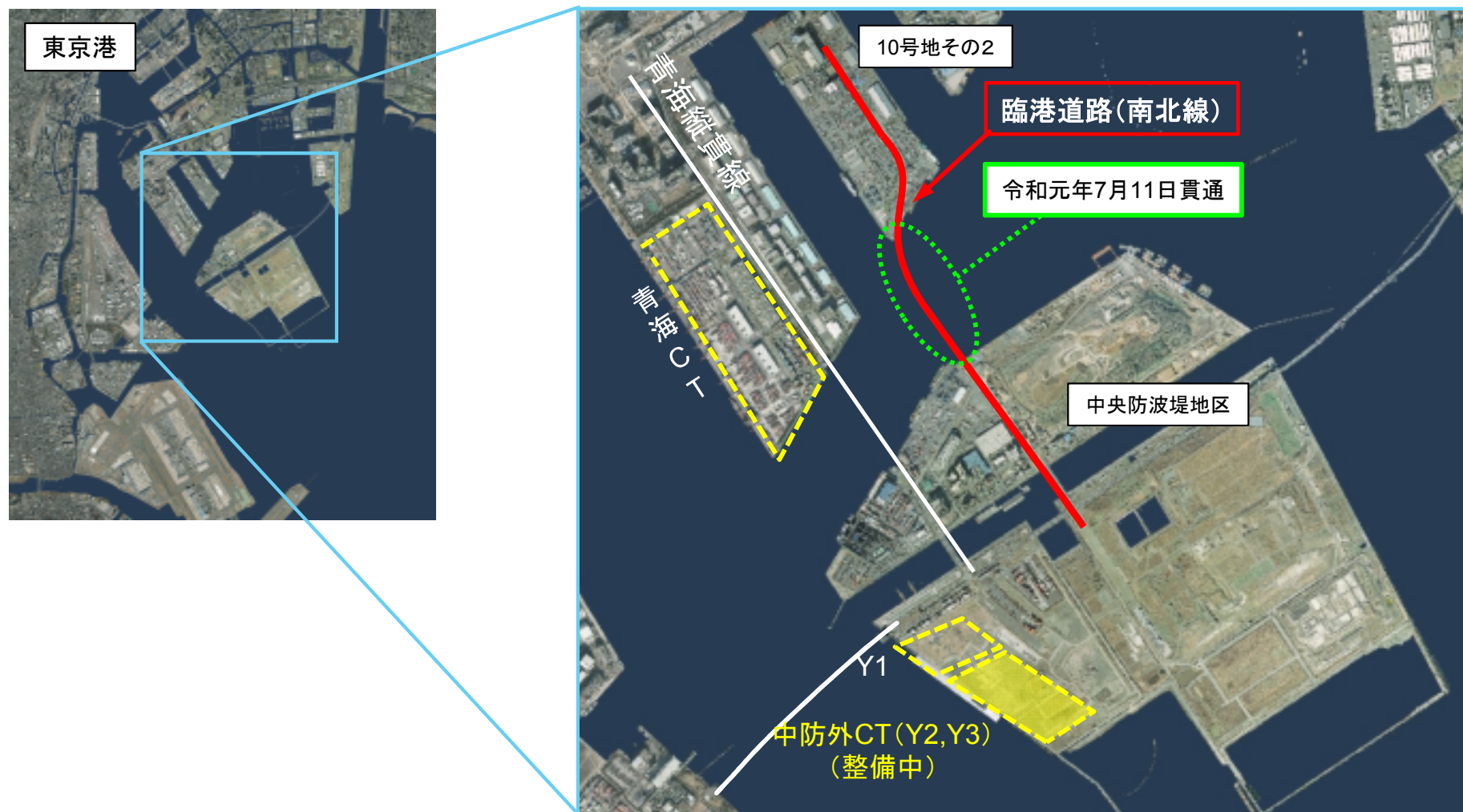
○東京オリンピック・パラリンピックにおける選手村へのアクセス道路として活用予定

○スケジュール

- ・2018年10月 市場移転
- ・ // 11月 暫定迂回道路で暫定開通
- ・2019年度末 地上部道路開通
- ・2020年7~9月 東京オリンピック・パラリンピック競技大会
- ・2022年度 本線(地下トンネル)開通



- 国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一翼を担う東京港において、中央防波堤地区の開発に伴う将来交通量需要の増大に対応し、円滑な物流を確保するため、中央防波堤地区と有明側を結ぶ主動線として、臨港道路(南北線)を整備中。
- 10号地その2～中央防波堤地区間について、令和元年7月11日に沈埋トンネルが貫通。引き続き、オリンピック・パラリンピック前の供用開始に向け、整備を推進。



- 大会期間中等の物流に関して、大会の円滑な運営と市民生活や経済活動の安定の両立を図ることを基本として、関係省庁、関係業界団体等と連携。
- 混雑緩和に向けて物流面に対応していくためには、荷主企業等関係者と物流事業者の連携が必要不可欠であり、今後も働きかけを継続していく。

## 混雑緩和に向けた輸送量の抑制を図るための取組例

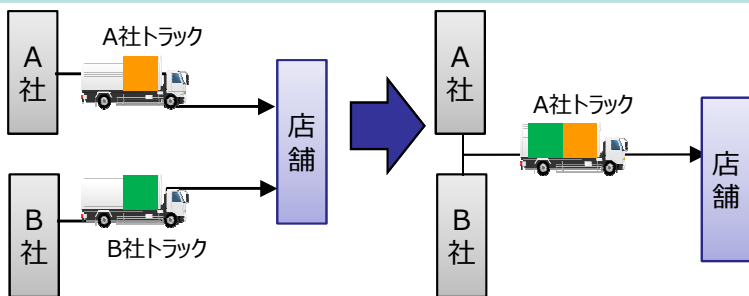
### ① 宅配便の再配達削減

- 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組
  - ・オープン型宅配ボックスの設置促進
- 消費者（受取人）の受取への積極的参加の推進のための環境整備
  - ・COOL CHOICEできるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン



### ② 共同輸配送

- 複数事業者の連携による共同輸配送でトラック走行量削減



### ③ 平準化

- 共同輸配送や定曜日配送により輸送量を平準化することにより、トラック走行量を削減

定曜日による平準化

発荷主	着荷主	月	火	水	木	金	土	日	平均稼働率
A社	Z社	○	○	●	○	○	○	-	60%
B社		○	○	○	○	○	○	-	38%
C社		○	○	○	○	○	○	-	37%
D社		○	○	○	○	○	○	-	60%
トラック台数		2	2	2	2	2	2	2	

## 夏の試行（7/24, 26）における企業の取組例

- ・配送先での待機時間削減、付帯作業削減等の納品条件の緩和
- ・混雑時間を外す等の納品時間の変更、配送ルートの変更
- ・集荷時間の繰り上げ

## 今後の課題・対応

- （物流事業者等の課題意識（ヒアリング結果））
- 輸送量の抑制は物流事業者の取組みだけでは実現が難しく、荷主企業等関係者の理解を得ることが必要不可欠
  - 交通規制の具体的内容につき早期に周知を受けることで、（物流事業者と）荷主等との間で具体的な対策の検討が可能となる

（今後必要な対応）

- 東京都・業界団体等と連携し、大会期間中に予想される課題について、品目別等具体的に把握
- 経産省等と連携し、荷主企業等関係者に対して物流事業者との連携を促す等の要請を実施するとともに国土省より物流事業者へ働きかけ