

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた国土交通省の取組

平成31年2月25日

1. セキュリティの万全と安心確保

- 海上警備体制等の強化… 1
- テロ対策の推進… 2
- 安全・安心なサイバー空間の確立の促進… 3
- 大会を支える首都直下地震対策等の推進… 4
- 台風等に備えた水害対策の強化… 5
- 東京2020オリ・パラ開催期間における
渇水対策の強化… 6
- 台風等に備えた臨海部防災機能の強化… 7
- 気象に関する観測・予測技術の向上及び
気象情報の提供… 8

2. アスリート・観客等の円滑な輸送

- 首都圏空港の機能強化… 9
- 空港アクセスの改善
 - ・鉄道… 10
 - ・バス/タクシー… 11
- 道路輸送インフラの整備
 - ・首都圏3環状道路… 12
 - ・環状第2号線… 13
 - ・臨港道路南北線… 14
- 円滑な物流の確保… 15

3. 外国人受入れのための対策・訪日促進

- 外国人旅行者の訪日促進… 16
- オリンピック・パラリンピック後も見据えた訪日プロモーション
の戦略的高度化… 17
- 水辺環境の改善… 18
- 船を活用した快適な移動環境の整備推進… 19
- 東京湾における海の再生… 20
- 国際都市にふさわしい景観創出等のための無電柱化の推進… 21
- 歩きたくなる街の形成… 22
- オリパラを機に訪日する外国人旅行者の快適でストレスフリーな
旅行環境整備… 23
- オリパラを機に訪日する外国人旅行者の安全・安心の確保… 24
- 高速道路ナンバリング… 25
- 宿泊容量の供給確保および宿泊施設の情報提供… 26
- ホテルシップを利用した宿泊施設の供給確保… 27
- 手ぶら観光の推進… 28
- 自動走行技術の実用化… 29

4. 暑さ対策・環境問題への配慮等

- アスリート・観客の暑さ対策の推進… 30
- 燃料電池自動車の普及促進… 31
- 水素燃料電池船の実用化… 32

5. ユニバーサルデザイン・心のバリアフリー

- ユニバーサルデザインの推進… 33
- ICTを活用した行動支援の普及・活用… 34

6. その他

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を
契機とした図柄入りナンバープレートの交付… 35
- 建設分野における外国人材の活用に係る緊急措置… 36

概要

- 海上・臨海部のセキュリティの万全と安全安心の確保に全力を尽くす。
- 海上保安庁では、① **海上警備体制の強化**、② **海上活動の安全対策の強化**、③ **災害等対応体制の強化**、④ **後方支援体制の強化**、⑤ **情報収集・分析の強化** の5本柱で取組を推進。
- 海域の特性に応じた**警備体制構築を検討し、警戒要領を策定するとともに、海域の特性を把握するため船舶交通・競技海域の調査等**を実施



取り組むべき課題

	Point1	Point2	Point3
大会の特徴	海上・臨海部に競技会場等が多い	緊迫化する警備情勢の中での開催	首都において開催
課題	<ul style="list-style-type: none"> 海上・臨海部の競技が複数存在 臨海部に競技会場や選手村等存在 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトターゲットへのテロの増加 ドローン等の新たな機器の出現 	<ul style="list-style-type: none"> 物流経済の拠点となる海域における船舶交通への影響を配慮 観客、アスリート等が局所的に集まるため被害が拡大するおそれ
必要な対応	海上からのテロ攻撃への対応	新たなテロ脅威への対応	船舶交通の整流、自然災害等への対応、特性に応じた警備体制の検討

主な取組

伊勢志摩サミット等、過去の大規模警備の教訓・課題を踏まえつつ、関係機関と連携し、以下の取組を実施中～

1. 海上警備体制の強化

- 競技会場・臨海部重要施設等における警備体制の構築・強化
- 官民連携したテロ未然防止の取組の推進
- 水際対策の強化



2. 海上活動の安全対策の強化

航行安全対策指導

- 競技会場周辺海域における航行安全対策指導
- 小型船舶関連団体等との連携強化、協力体制の確立
- CR活動も視野に入れたマリーナや通航船舶等の実態調査・分析



3. 災害等対応体制の強化

- 災害等対応能力の向上・訓練等の実施
- 関係機関との連携強化の推進



4. 後方支援の強化

- 職員の暑さ対策
- 船艇・航空機への支援

GBIに設置するオーニング



航空機の整備



5. 情報収集・分析の強化

- 国内外の情報収集・分析等
- 警備対象海域の詳細データの収集・整理・警備用参考図の作製等



○オリンピック・パラリンピック東京大会等に向け、公共交通機関や所管施設におけるテロ対策を推進する。

現状の取組内容

(1) 分野共通の取組

- ✓ 交通機関におけるモード横断的・基礎的なテロ対処マニュアルの作成、国民の意識向上を図るための広報・キャンペーン、内閣官房の「国際テロ対策等情報共有センター」へのデータや知見の提供、テロ発生時における避難誘導や救護等の被害拡大防止対策の検討

(2) 分野毎の取組

● 航空分野

- ✓ ボディスキャナーや高性能X線検査装置等の先進的な保安検査機器の導入促進
- ✓ 一般区域の不審行動者を自動検知するなどの先進的警備システム導入の周知・普及



● 海事分野

- ✓ 国際船舶・港湾保安法に基づく保安対策のほか、テロ対処訓練の実施、船内巡回警備の強化等の事業者による自主的な取組を支援



● 港湾分野

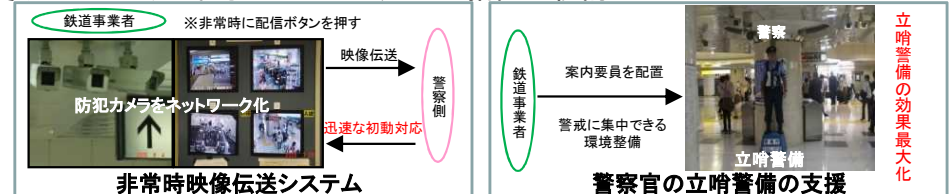
- ✓ 国際船舶・港湾保安法に基づく保安対策のほか、出入管理情報システムの導入拡大等

● 海上保安分野

- ✓ 海域の特性に応じた警戒要領等の策定、装備・資機材の整備による対処能力の向上等
- ✓ 海上・臨海部テロ対策協議会を活用した官民一体のテロ対策の推進

● 鉄道分野

- ✓ 警戒強化の対象駅の選定、警戒強化水準・期間の設定
- ✓ 非常時映像伝送システム等の導入拡大、警察官の立哨警備の支援等
- ✓ 更なるセキュリティ向上のための追加的措置の検討



● 自動車分野

- ✓ バス車内カメラ映像を営業所でリアルタイムに確認できるシステムの整備促進、バスターミナル等において不審者等を早期に発見するための先進的な警備システムの実証実験の実施
- ✓ テロ対応マニュアルの作成、好事例の横展開、警察機関等と共同のテロ対策訓練の実施等

● 重要施設(河川・道路・公園等)分野

- ✓ 不審物等への対策・点検の強化、テロ対処訓練の実施等

(3) 課題毎の取組

● クルーズ船

- ✓ 港湾における関係機関が連携して水際対策を推進
- ✓ 保安レベルの引き上げに準じた対応等関係局(海事・港湾・海保)で連携した追加措置の検討

● 車両突入

- ✓ レンタカー事業者への利用者の本人確認徹底等を指導
- ✓ 警察からの要請を踏まえ、観客が滞留するおそれがある主要交差点等について、防護柵やポラードを設置
- ✓ 公園管理者に対するイベント等における車両突入テロ対策の必要性の周知、取組の情報共有

● 宿泊施設

- ✓ 身元確認の徹底や住宅宿泊仲介業者等に対する適正な運営の確保の要請
- ✓ 違法民泊施設の取り締まり強化、関係機関の情報共有の推進、さらなる対策の検討

● サイバーセキュリティ

- ✓ 重要インフラ分野の安全ガイドラインの改訂、交通ISAC(仮称)の創設支援等を実施
- ✓ NISCが実施する重要サービス分野の事業者等に対するリスクアセスメントへの協力、サイバーセキュリティ対処調整センター等との連携体制構築等を推進



○所管する重要インフラ分野（航空、空港^(注1)、鉄道、物流分野）に対するサイバーセキュリティ対策として、以下に取り組む。

（注1）本年7月に重要インフラ分野として指定。

- ①航空、空港、鉄道、物流分野の安全ガイドラインの改訂・策定 → 重要インフラ事業者のサイバーセキュリティ対策を促進
- ②航空、鉄道、物流分野の事業者による情報共有等の体制である「交通ISAC^(注2)」（仮称）の創設に向けた支援
→ 重要インフラ事業者のサイバーセキュリティ対策を強化
- （注2）Information Sharing and Analysis Center
- ③内閣サイバーセキュリティセンター（NISC）が実施する分野横断的演習及び分野内訓練への参加・協力
→ 障害発生時の対応能力強化や関係主体間の連携強化

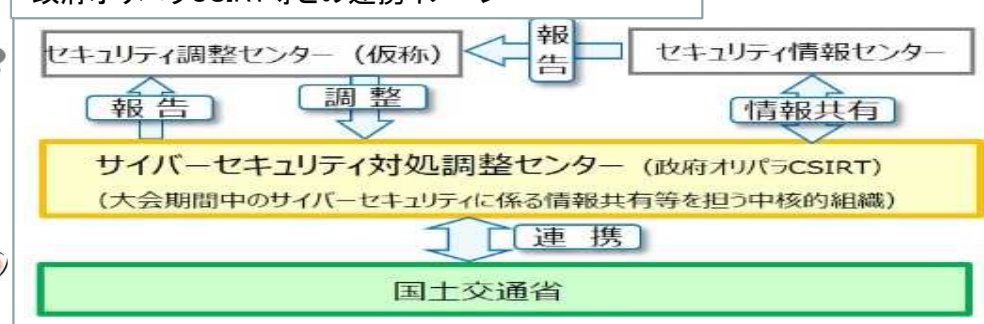
○また、2020年東京オリ・パラ競技大会に向けた対策として、以下に取り組む。

- ①NISCが実施する重要サービス分野^(注3)の事業者等に対するリスクアセスメントへの協力
（注3）大会運営に影響を与える可能性があるサービス分野を選定。国土交通省関係は、航空、空港、鉄道、物流、高速道路、バス、下水道、海上・航空交通管制、緊急通報、気象・災害情報の10分野。
- ②サイバーセキュリティ対処調整センター^(注4)等との連携体制の構築
（注4）大会期間中のサイバーセキュリティに係る情報共有等を担う中核的組織として、NISCが構築中。政府オリパラCSIRT。
- ③同大会に必要なサービスの提供を担う事業者^(注5)向けに国土交通省が作成した情報セキュリティ対策のチェックリストの活用促進
（注5）バス、バスターミナル、タクシー、鉄道、宿泊施設

交通ISAC（仮）のイメージ



政府オリパラCSIRT等との連携イメージ



大会を支える首都直下地震対策等の推進

- 2020年東京オリ・パラ開催を一つの目標として、各対策の推進に全力で取り組むためロードマップをとりまとめ。
- 上記や近年の地震対応等を踏まえ、国土交通省首都直下地震対策計画を2019年1月に改定。

ロードマップの概要

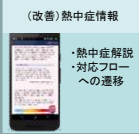
構成	1. 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催をどう支えるか	2. 首都直下地震における国土交通省のミッションと主な対応	ロードマップ数 53
主なロードマップ	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人を含む旅行者の安全確保のための情報提供や避難誘導等 ・大会会場や会場までのインフラ被害を軽減する ・迅速な復旧活動を行う ・会場等への交通手段の迅速な確保 ・安全を確保するための避難対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅・建築物の耐震化 ・列車や航空機の安全対策 ・国土交通省の総合力を活かした災害支援助物資等の輸送 ・海岸・河川堤防等の整備、水門等の確実な操作等 ・あらゆる手段による迅速なインフラ復旧 	



ロードマップ例

○外国人を含む旅行者の安全確保のための情報提供や避難誘導等

2018年度中に「Safety tips」の共通APIの公開を実施

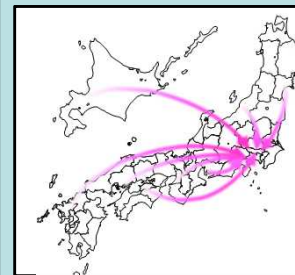


	～2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度以降
旅行者への情報提供	アプリの機能向上	アプリの普及促進	共通API公開	オリパラ開催	
		共通API化を検討			
		パンフレットの活用により、旅行会社において災害発生に適切に対応できる体制整備を促進			

○迅速な復旧活動を行う

2017年度中にICTの導入、適正配置や充実

TEC-FORCEの動員計画



○ 関係機関と連携した実動訓練の実施



○ ICT技術の活用



TEC-FORCE及び災害対策用機械を「最大限動員し、TEC-FORCE活動を展開

	～2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度以降
TEC-FORCEの充実・強化	TEC-FORCE活動計画の策定			オリパラ開催	
	訓練を実施	TEC-FORCE活動計画に基づく実動訓練を実施			
	ICTの導入、適正配置や充実	ICTを活用したTEC-FORCE活動の高度化・効率化	新たなICT等により継続的に強化		

- 東京オリ・パラ大会組織委員会の具体的な実施内容や政府全体の対策等と整合を図りながら、国土交通省の総力を挙げて対応し、首都地域の防災対策に万全を期す。

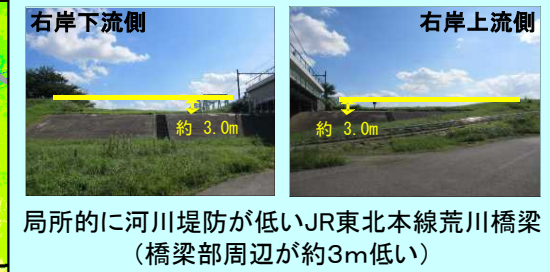
台風等に備えた水害対策の強化

- 局所的に低い堤防の嵩上げや水門等の耐震対策等を推進。沿川住民約300万人の安全性を向上させるとともに、地下鉄など交通網の浸水リスクを低減。
- 局地的な大雨等に対応するため、雨水貯留管等の下水道整備を支援。
- 氾濫が発生した場合でも、排水ポンプ場を確実に稼働させるため、耐水化対策を推進。
- 荒川下流域の浸水想定区域内の全市区を対象とした多機関連携型の水害対応タイムラインの試行版を作成・運用開始。

平成31年度末までの 主な水害対策実施箇所

【凡例】

荒川の対策	
高潮堤防の整備区間	オレンジ色
橋梁部の堤防整備箇所	紫色
堤防の耐震対策区間	赤色
排水機場の耐水化箇所	ピンク色
水門等の耐震対策箇所	黒色
堤防強化対策箇所	青色
隅田川、中川、旧江戸川の対策	
堤防の耐震対策区間	赤色
水門等耐震対策区間	黒色
排水機場耐震対策箇所	黒色
下水道整備箇所	黄色



【完了箇所凡例】

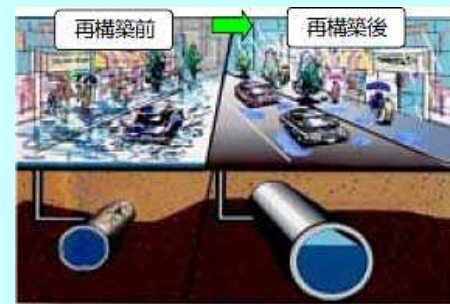
堤防の整備完了	黒色
水門・機場の対策完了	黒色
下水道施設整備完了	黄色

※平成31年1月末時点

地盤標高(T.P.m)

5~4
4~3
3~2
2~1
1~0
0~1
1~2
2~3
3~4
4~5
5~6
6~7
7~8
8~9
9~10
10~12
12~15
>15

大規模地下街を有する新橋駅周辺等の地区において、下水道施設の再構築等により、75mm/hの降雨に対する浸水安全度向上



下水道施設の再構築(イメージ)



※実施箇所及び対策区間については、照査の結果変わらうる可能性がある。
※堤防の耐震対策区間については、精査により一部見直している。

- 国家的なイベントである東京オリンピック・パラリンピック（オリ・パラ）開催に向けて、限りある水資源のより一層効果的かつ計画的な活用を推進し、渇水が予測される場合でも水の安定的な供給に万全を期す。
- 国、1都6県による協議会を設立した。今後、関係機関が取り組む施策を行動計画として取りまとめていく予定。

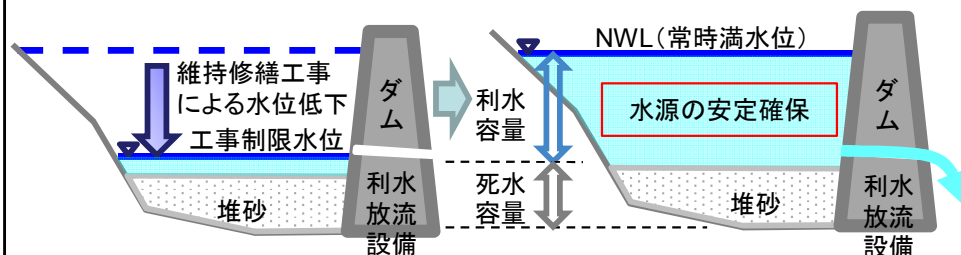
・2019年秋頃に行動計画を取りまとめ、オリ・パラ開催時に渇水が発生した場合における大会への影響の最小化を図る。

【渇水対応行動計画における対策のイメージ】

➤ 行動計画は、①大会開催前までの対策、②大会期間中に水不足が予測された段階での対策に分けて作成。

①大会開催前までの対策（例）

○ダム貯水位を下げている工事の制限



貯水位を下げる必要がある維持修繕工事の実施時期を調整することでダムの利水容量を最大限活用（イメージ）

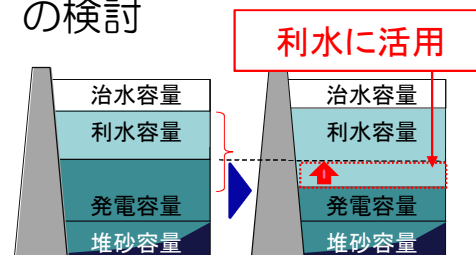
○既存導水路の一層の活用



利根川の水を江戸川へ導水する北千葉導水路の活用

②大会期間中に水不足が予測された段階での対策（例）

○ダムの用途外容量活用の検討



発電事業者に緊急時の放流協力を要請し、ダムの発電容量を活用（イメージ）

○公共施設の節水（雨水等の活用）



雨水を活用した植物への散水

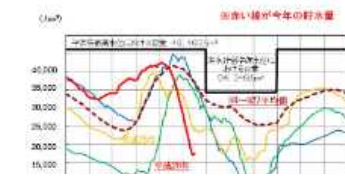
○早期の節水の呼び掛け



情報掲示板等による節水広報



【節水にご協力を】首都圏に水を供給する利根川上流8ダムの貯水量は、平成4年以降の同時期として最小の状況です。本日から利根川水系で10%の取水制限を実施しています。節水にご理解とご協力をお願いします。



SNS等による節水広報

台風等に備えた臨海部防災機能の強化

- 東京オリンピック・パラリンピックの競技の多くは、東京の臨海部において実施予定。
- 台風時の高潮対策等として、臨海部に来訪する多数の外国人観光客等の安全を確保するための海岸保全施設整備や高潮特別警戒水位の検討支援など、臨海部の防災機能の強化を推進。

※東京都オリンピック・パラリンピック準備局ホームページを基に国土交通省港湾局作成



- 選手村
IBC/MPC (国際放送センター/メインプレスセンター) : 東京ビッグサイト
- ⑧有明アリーナ(バレーボール(バレーボール))
 - ⑨有明体操競技場(体操)
 - ⑩有明アーバンスポーツパーク(自転車競技(BMX)、スケートボード)
 - ⑪有明テニスの森(テニス)
 - ⑫お台場海浜公園(水泳(マラソンスイミング)、トライアスロン)
 - ⑬潮風公園(バレーボール(ビーチバレーボール))
 - ⑭青梅アーバンスポーツパーク(バスケットボール、スポーツクライミング)
 - ⑮大井ホッケー競技場(ホッケー)
 - ⑯海の森クロスカントリーコース(馬術(総合馬術・クロスカントリー))
 - ⑰海の森水上競技場(カヌー(スプリント)、ボート)
 - ⑱カヌー・スラロームセンター(カヌー(スラローム))
 - ⑲夢の島公園アーチェリー場(アーチェリー)
 - ⑳東京アクアティクスセンター(水泳(競泳、飛込、アーティスティックスイミング))
 - ㉑東京辰巳国際水泳場(水泳(水球))

※⑮⑯は、高台にあるため、浸水が想定されない箇所。
※防護ラインは主な海岸保全施設の位置を示したもの。

東京オリンピックの競技場等と海岸保全施設の位置

【東京港海岸の海岸保全施設整備】

- 東京港海岸保全施設整備計画に基づく海岸保全施設の整備を防災・安全交付金により支援。

【高潮特別警戒水位の検討支援】

- 「東京都における高潮特別警戒水位検討委員会」において高潮特別警戒水位の設定に係る検討を支援。



陸閘(東京港海岸)

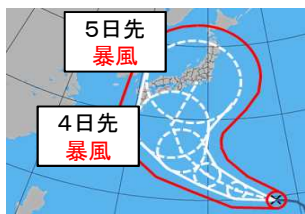
○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な運営のため、**台風・集中豪雨等に係る観測・予測技術を向上させ、情報の利活用を推進**することにより、**大会の円滑な運営を支援**

台風・集中豪雨対策

○観測・予測基盤の強化、安定的な運用



○台風強度予報の強化

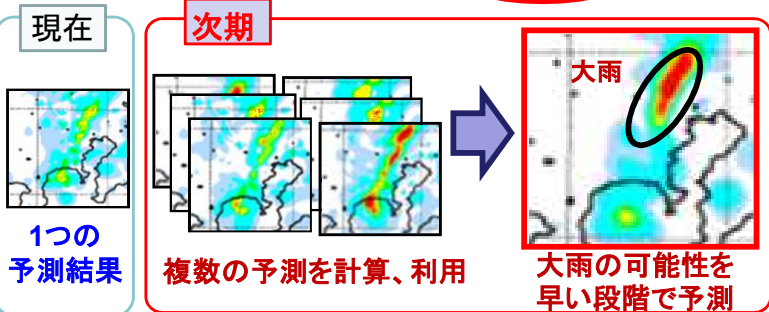


H30年度末運用開始

・現在 3日先 → 次期 5日先 延長

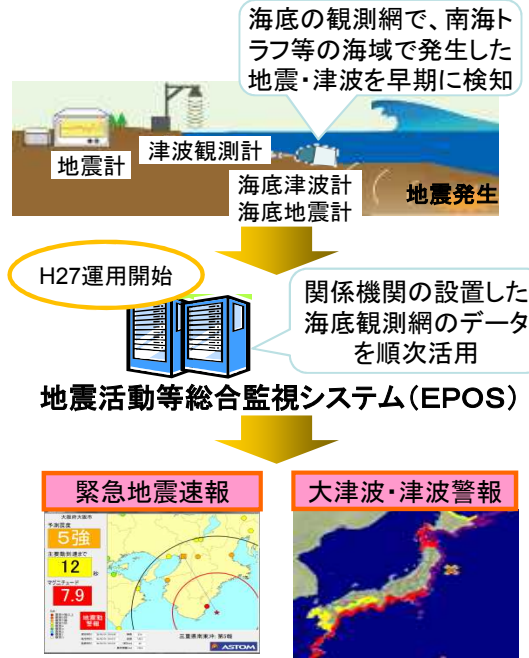
台風接近時における大会の防災対応について、より早期の意思決定に貢献

○新たな大雨予測手法の導入



地震・津波対策

○津波観測情報、緊急地震速報の迅速化



大会の円滑な運営支援・気象情報の利活用促進

- 大会組織委員会の「気象センター」に気象庁職員を派遣し、民間気象事業者とともに的確な競技運営の判断等を支援
- 民間気象事業者や研究機関のデータの活用も促進

暑さ対策

○2週間気温予報

日付		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		週間天気予報(従来)							(7-11)	(8-12)	(9-13)	(10-14)	(11-15)
東京	最高(°C)								34	34	33	33	32
	最低(°C)								27	27	26	25	24

H31.6運用開始

熱中症に対し早期に分かりやすく注意を呼びかけ

○高温に関する気象情報の改善等による熱中症対策の強化

- ・熱中症対策のための気象情報の効果的な提供や活用等に関する調査
- ・詳細な気温分布予報の提供

○熱中症に関する情報発信

英語版熱中症ポータルサイト等による情報発信の強化

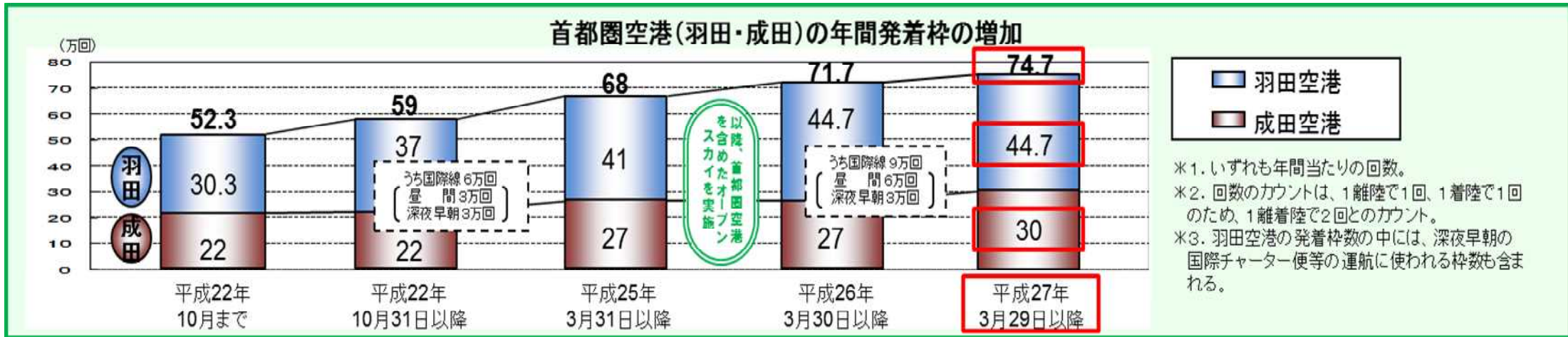


外国人等に対する情報提供

○気象庁ホームページの充実等により、外国語による情報提供を強化



- 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、飛行経路の見直しに必要な航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策・落下物対策等を着実に進めるとともに、引き続き説明会を開催する等、丁寧な情報提供を行う。
- 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等に取り組む。



首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(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"> 滑走路処理能力の再検証 滑走路運用・飛行経路の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 高速離脱誘導路の整備 夜間飛行制限の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> 既存滑走路の延長 滑走路の増設 夜間飛行制限の緩和
合計	約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日+約100便】	約100万回 (年間約83万回+約16万回) 【1日+約200便】

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

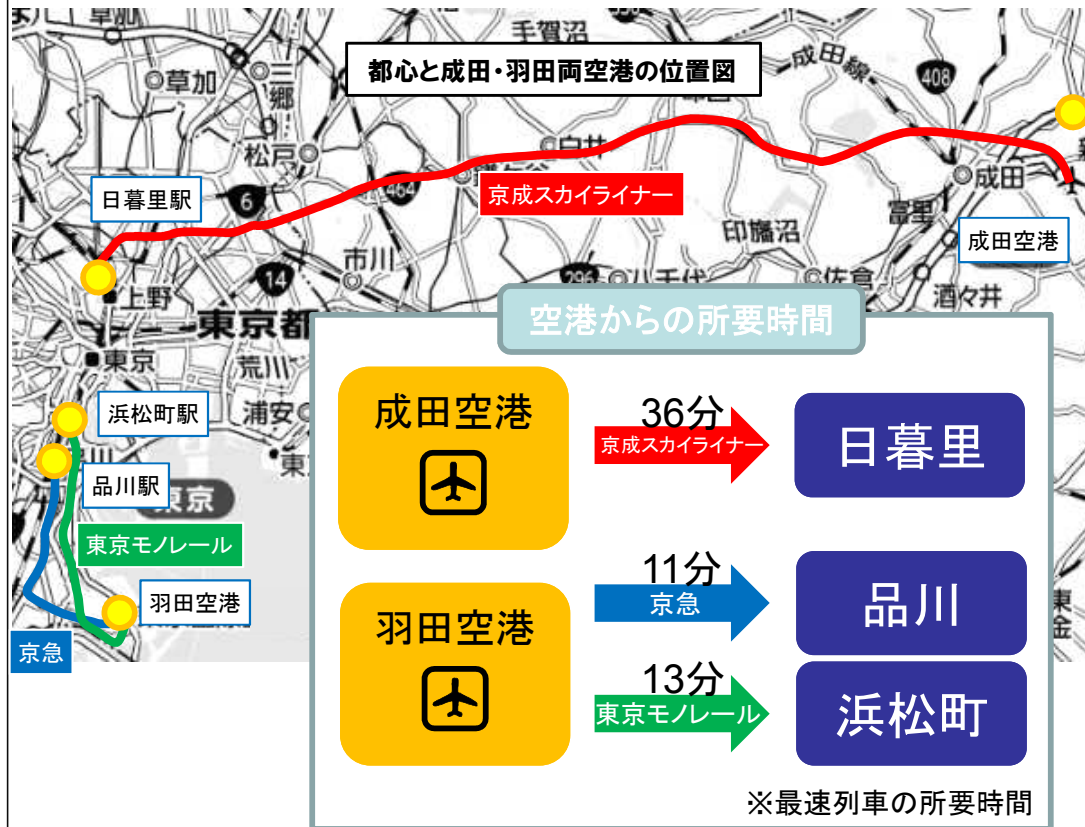
(1) 現国際線ターミナルの拡充
 (2) 第2ターミナルの拡充
 (2-1) 国際線対応施設の整備
 (2-2) 国内線対応施設の整備

※第2ターミナルへの国際線対応施設の整備に伴い「国際線ターミナル」を「第3ターミナル」に名称変更予定(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



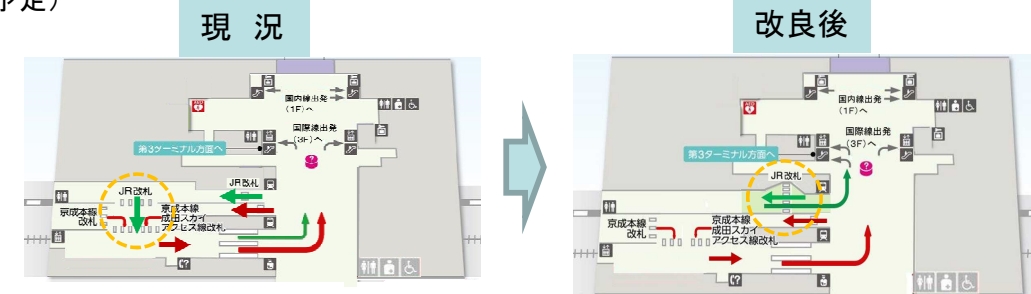
外国人対応

【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

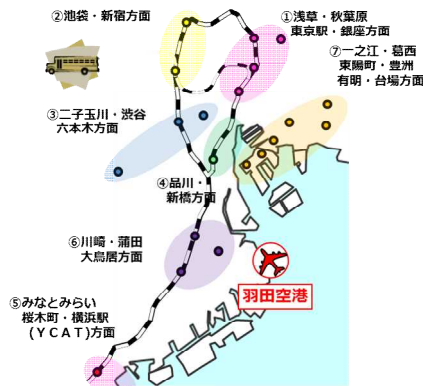
【空港第2ビル駅(成田空港)の二重改札解消】
JR線利用者は、JRの改札機を通過後、更に京成側の改札機を通過しなければならなかった(二重改札)。下図のとおり改良することで二重改札を解消(2019年度中供用開始予定)



- 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。



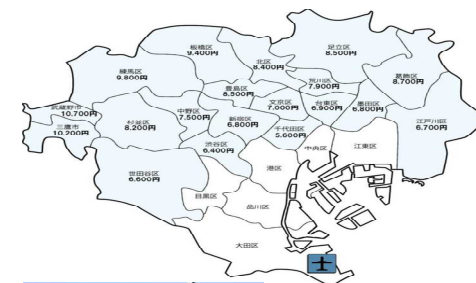
平成30年度
深夜早朝アクセスバス運行路線（7路線）



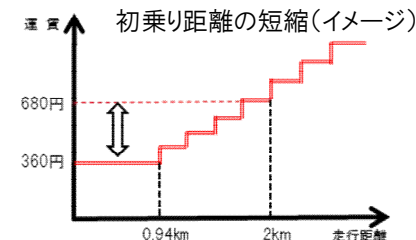
- 平成31年度予算と2年間延長された税制により、事業者のバリアフリー車両の導入を促進。

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。
- 平成31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。
- 高齢化等により、近距離の移動に対するタクシーの潜在需要が見込まれることから、初乗り距離を短縮し、これらの需要に対応（平成29年1月）。



トヨタのUDタクシー
(平成29年発売)
(平成31年3月に
改良型発売予定)



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。



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

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。

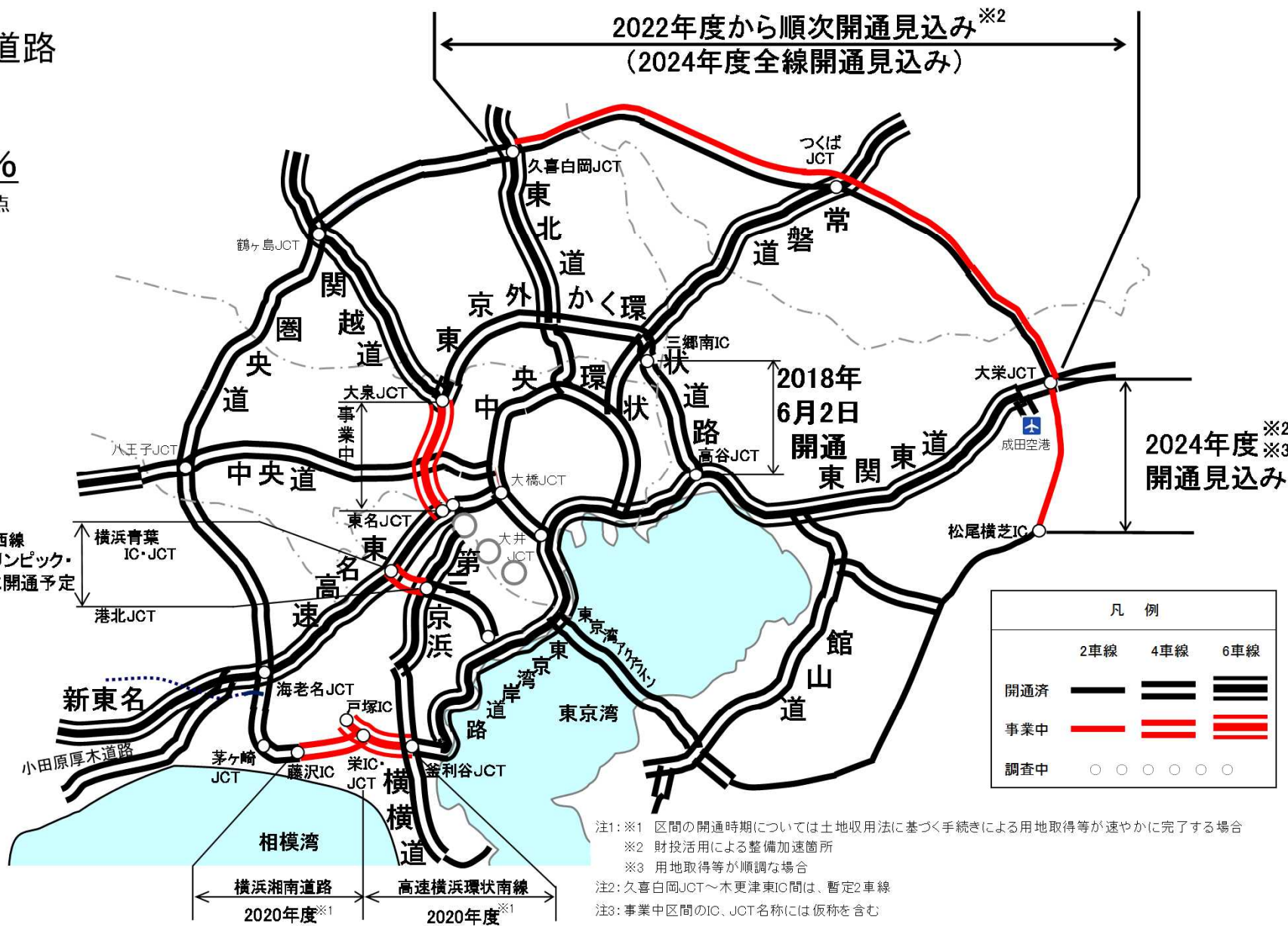
○ 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催に資する首都圏3環状道路について、地元
の協力を得ながら整備を推進

首都圏3環状道路 整備率

現状 82%

※平成30年12月末時点

2022年度から順次開通見込み^{※2}
(2024年度全線開通見込み)



高速横浜環状北西線
2020年の東京オリンピック・
パラリンピック迄に開通予定

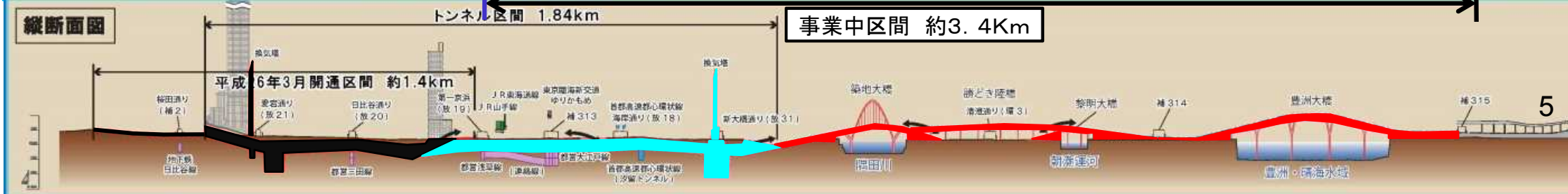
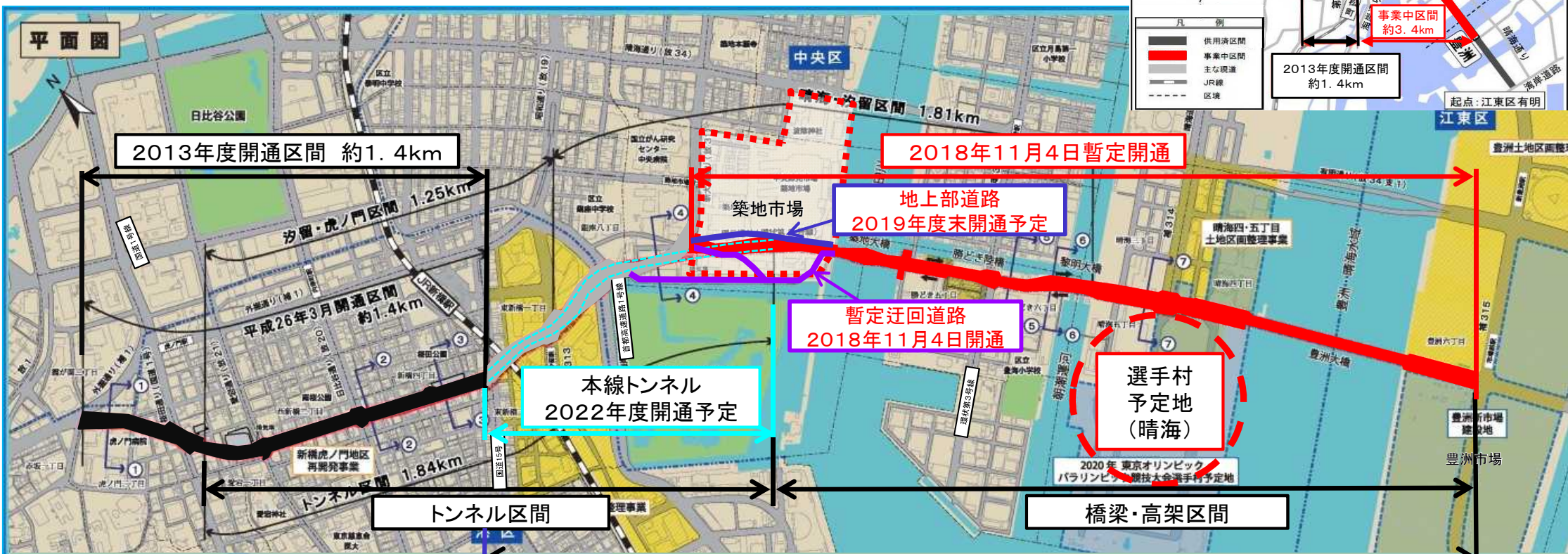
相模湾
横浜湘南道路^{※1}
2020年度
高速横浜環状南線^{※1}
2020年度

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、オリンピック・パラリンピック前の供用開始に向けて、臨港道路(南北線)を整備中。

