

東京都臨海部 地域公共交通網形成計画

平成 28 年 6 月

東	京	都
中	央	区
港		区
江	東	区

目次

序章 計画の概要	1
1 目的	1
2 計画区域	1
3 計画期間	1
第1章 地域の現状と課題	3
1 地域の概況	3
2 都市づくりの方向（上位関連計画の整理）	4
3 東京 2020 大会の開催概要	11
4 人口の動向	13
5 交通の状況	18
6 移動の状況	28
7 公共交通に関する課題	30
第2章 基本方針と目標	32
1 将来のあるべき姿	32
2 基本方針	35
3 計画目標	40
第3章 公共交通施策	41
1 公共交通施策	41
2 地域公共交通特定事業	52
第4章 計画の推進方策	54
1 推進体制	54
2 実施プログラム	54
3 計画の達成状況の評価方法	55
（付図）	56

序章 計画の概要

1 目的

勝どき地区、晴海地区、豊洲地区、臨海副都心等の東京都臨海部では、都市開発による都市機能集積が進んでいる。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の開催に伴い、東京都臨海部では、競技施設立地、選手村整備、更には選手村跡地の開発による新たな都市機能集積が計画されている。

これらの都市づくりと整合した公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして、東京都臨海部地域公共交通網形成計画を策定するものである。

2 計画区域

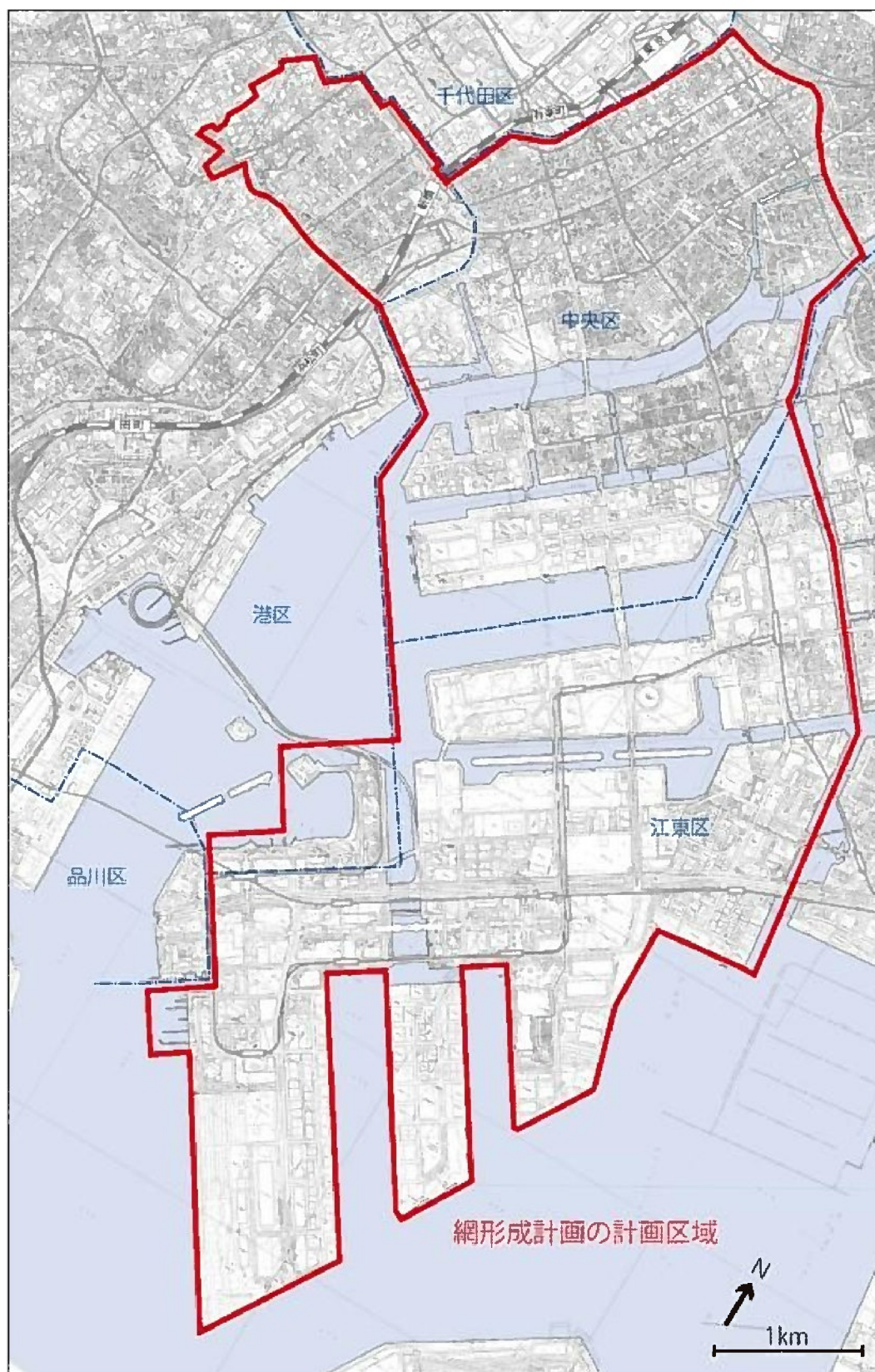
本計画は、勝どき地区、晴海地区、豊洲地区、臨海副都心等の東京都臨海部における公共交通網の構築を目的とする。東京都臨海部の交通圏は、都心部とのつながり、更には都心部を通過点として周辺地域へと広がっている。そのため、隣接する都心部を含むとともに、周辺へとつながる広域公共交通（JR、東京メトロ、都営地下鉄、東京臨海高速鉄道等）との接続地点を含むエリアを計画区域とする（次ページ図参照）。

3 計画期間

2016 年度（平成 28 年度）から 2020 年度（平成 32 年度）までの 5 年間とする。

なお、事業の実施、計画の達成状況の評価等を踏まえ、必要に応じて、計画を見直していきます。

<計画区域>



町名：<中央区>八重洲、京橋、銀座、新富、入船、湊、明石町、築地、浜離宮庭園、八丁堀、新川、
日本橋、日本橋茅場町、日本橋兜町、佃、月島、勝どき、豊海町、晴海
<港区>虎ノ門、愛宕、西新橋、新橋、東新橋、台場
<江東区>豊洲、東雲、有明、青海

第1章 地域の現状と課題

1 地域の概況

計画区域は、東京都区部の南東に位置し、中央区、港区、江東区の一部を含むエリアで、都心に近接している。

また、東京湾や河川に面している。

勝どき地区や月島地区では、集合住宅が、晴海地区や豊洲地区では、商業系施設、業務系施設、集合住宅等が立地している。一方で、豊洲地区や有明地区など、いまだ土地利用が図られていないところがあり、今後の都市開発の進展が見込まれる。

<土地利用現況図>



出典：「東京の土地利用 平成23年東京都区部」東京都、平成23年度土地利用現況調査に基づき作成したもの

2 都市づくりの方向（上位関連計画の整理）

「東京都長期ビジョン」では、東京 2020 大会を契機に、ユニバーサルデザイン、洗練された街並み、高度な都市インフラに支えられた快適性、安全・安心を備える未来型都市を目指すことを将来像に掲げている。

また、「東京の都市づくりビジョン」では、環状メガロポリス構造を実現し、鉄道網等の都市インフラを基軸にコンパクトな市街地を形成することを位置付けている。

関係区、地区の計画では、東京 2020 大会において、競技場の整備が計画されていることなどから、土地利用計画等の改定が進められており、公共交通網の充実やバスターミナル等が計画されている。

<上位関連計画の体系>

【東京都の計画】

東京都長期ビジョン

東京の都市づくりビジョン

世界一の都市にふさわしい
利用者本位の交通体系を目指して

【関係区の計画】

中央区総合交通計画

港区まちづくりマスタープラン

江東区都市計画マスタープラン

【地区の計画】

豊洲・晴海開発整備計画

臨海副都心まちづくり推進計画

有明北地区まちづくりマスタープラン

豊洲1～3丁目地区まちづくり方針

国家戦略特別区域計画
(虎ノ門駅南地区地区計画)
(日本橋・東京駅前地区地区計画)

都市再生緊急整備地域、アジアヘッドクォーター特区
(東京都心・臨海地域)

<上位関連計画での位置付け>

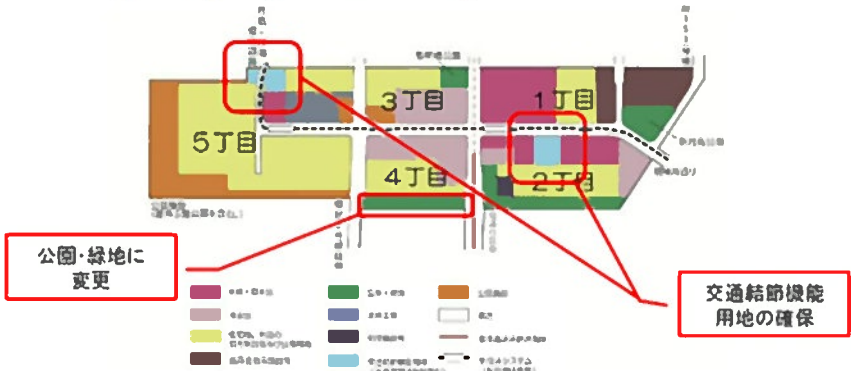
【東京都の計画】

計画名	都市づくり・交通体系の方向
東京都長期ビジョン (策定：平成26年12月) (目標：おおむね10年後)	○東京の将来像 I. 史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現 II. 課題を解決し、将来にわたる東京の持続的発展の実現 ○オリンピック・パラリンピックによりもたらされるレガシー（街づくり） ・ユニバーサルデザイン先進都市の実現 ・新たな未来型都市の誕生 ・世界一の都市にふさわしい街並みの形成 ・高度な都市インフラに支えられた世界一便利で快適な都市の形成 ・世界一の安全・安心な都市の実現
東京の都市づくりビジョン (改定：平成21年7月) (目標：平成37年まで)	○東京がめざす都市構造 ・環状メガロポリス構造の実現により、多様な機能集積を生かしつつ、社会的、経済的に一体となっている圏域全体の機能を最大限に発揮させることにより、国際競争力を備えた魅力ある首都への再生を図る。 ・身近な圏域においては、社会経済の長期的な展望を踏まえ、充実した鉄道網など既存の都市インフラを生かしつつ、駅などを中心に都市機能を一層集約し、高齢者を含めて誰もが暮らしやすい、コンパクトな市街地への再編を推進する。
世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して (策定：平成27年1月) (目標：おおむね20年後)	○「世界一の都市・東京」にふさわしい「世界一の交通体系」 ・空港などへのアクセスが改善され、海外出張者や外国人来訪者も快適に移動できる。 ・バリアフリー化や交通手段の確保等により、高齢者や障害者を含め誰もが安心して利用できる。 ・混雑緩和やスムーズな乗換等により、通勤通学者や子育て世代など、誰もが快適・便利に利用できる。 ・自転車の活用、歩行者中心の空間創出等により、成熟した都市の魅力を実感でき、環境にもやさしい移動ができる。

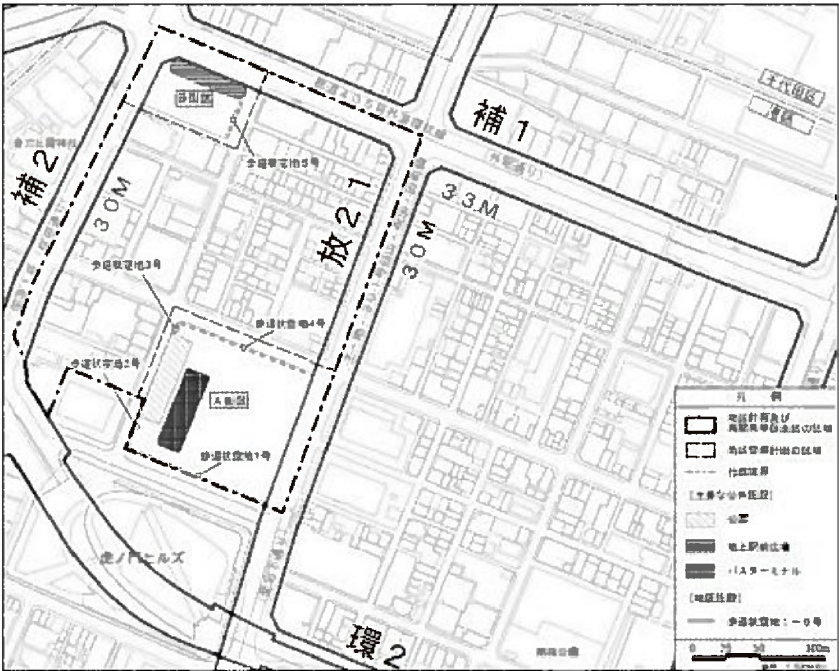
【関係区の計画】

計画名	都市づくり・交通体系の方向
中央区総合交通計画 (策定：平成24年6月) (目標：平成33年まで)	○基本理念 ・ 人と環境にやさしく、まちの魅力を高める交通の実現 ～公共交通の利便性を更に高め、車依存の低減をめざして～ ○目標 ・ 臨海部の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する。 ・ 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する。 ・ 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる環境を整備する。 ・ 地域資源（観光施設や商業施設）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通環境を実現する。
港区まちづくりマスタープラン (策定：平成19年4月) (目標：おおむね20年後)	○将来都市像 ・ やさしさとかがやきの生活都心 ○快適な道路・交通体系のあるまちづくり ・ 鉄道・地下鉄・バスなどの適切な役割分担に基づく、交通ネットワークの形成を目指す。 ・ 地域の実情に応じた交通体系整備に向けて、地域交通のあり方について検討を進める。 また、臨海部において水上交通に対応した護岸を創出する。 ・ 駅前広場空間の整備や、地下街などの有効利用を図り、公共交通を中心としたアクセス性の向上を図る。 ・ JR 駅東西のアクセス性の向上を図る。
江東区都市計画マスタープラン (策定：平成23年3月) (目標：おおむね20年後)	○安全で快適な交通ネットワーク ・ 南北都市軸の主要な公共交通機関である地下鉄8号線が未整備なため、都市核相互の結びつきが、特に南北方向に弱く、既成市街地と南部地区などの地域間相互の交流、連携を大きく阻害している。都市としての一体性を高め、区が未来に向かって発展を続けるために、関係機関と連携して、地下鉄8号線の早期整備を実現する。 ・ 公共交通のネットワークが不十分なため、日常生活での移動に不便な地域が存在する。バスなどの公共交通網や鉄道駅での交通結節機能を充実させる必要があり、新たな交通システムの導入検討も視野に入れ、関係機関とともに整備を進める。

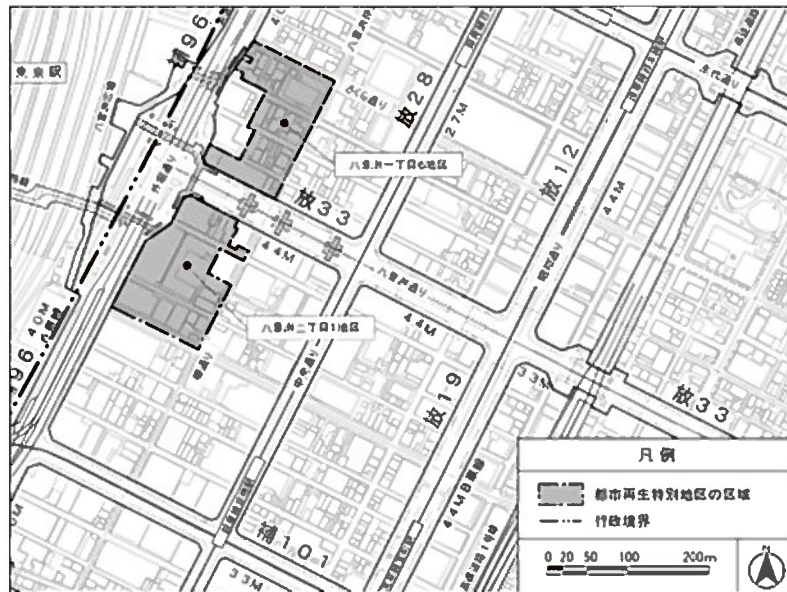
【地区の計画】

計画名	都市づくり・交通体系の方向
豊洲・晴海開発整備計画（豊晴計画） （策定：平成2年6月、改定：平成9年4月、平成14年9月（再改定案）、平成26年3月、平成28年3月） （東京都港湾局）	○豊洲地区、面積約110ha、開発フレーム：居住人口13,000人程度、就業人口44,000人程度 - 新市場の整備に当たっては、市場本来の目的を果たすこととはもとより、まちづくりに調和した市場整備を進めるなど、地域のニーズに積極的に応えていくことのできる市場機能の充実を図る。 ○晴海地区、面積約107ha、開発フレーム：居住人口43,000人程度、就業人口36,000人程度 - 都心と臨海副都心とを結ぶBRTの導入に併せて、路線バス、自転車シェアリング等も利用できる複合的なターミナル施設等を整備するため、晴海二丁目及び五丁目に、交通結節機能用地を確保する。 - また、晴海四丁目の住宅地（宅地内緑地）を公園・緑地に変更する。 - 晴海一丁目から五丁目までの連続したにぎわい空間を形成するため、地区の中央に東西方向のにぎわい軸を設定し、にぎわい軸沿いの建物の低層部には商業施設等を誘導する。 - 燃料電池や水素供給設備の導入等、水素エネルギーの活用を進め、環境に優しいまちづくりを進める。 - 開発に併せて自転車シェアリングのステーションを確保するなど、自転車の利活用を促進する。 
臨海副都心まちづくり推進計画（策定：平成9年3月）・臨海副都心まちづくりガイドライン（策定：平成2年4月、改定：平成27年8月） （東京都港湾局）	- 水辺の広々とした眺望に恵まれたウォーターフロントの特性をいかして、水に親しめる施設を整え、住み、働き、学び、遊ぶ人のだれもが自然とふれあい、憩える緑豊かな都市空間を創造していく。 - 職・住・学・遊の機能が複合した魅力あるまちづくりを推進するとともに、観光の視点に立ったにぎわい豊かなまちづくりを進めていく。また、職と住を適切に配置するとともに、商業機

	能のほか、医療、福祉、教育、文化、スポーツ・レクリエーション、アミューズメントなどの多様な機能を総合的に配置することで、子供から高齢者までだれもがいきいきと豊かな都市生活をおくれるまちとしていく。 ・ 省資源・省エネルギーに努め、水質の浄化やまちの緑化を進めるなど環境保全型の都市づくりを推進する。また、魅力ある都市景観を形成し、都市生活のアメニティの向上を図っていく。 ・ 地震等の自然災害に備えたまちづくりを進め、誰もが安全に暮らせるまちとするとともに、隣接する港湾機能を活用して、既成市街地の災害対策活動の支援基地としての広域的防災拠点づくりを推進していく。
有明北地区まちづくりマスタープラン（策定：平成11年11月）・有明北地区まちづくりガイドライン（策定：平成14年3月、改定：平成26年7月） （東京都港湾局）	○有明北地区、面積141ha、開発フレーム：居住人口38,000人程度、就業人口14,000人程度（人口フレームは誘導水準） ・ 有明北地区は、臨海副都心のなかで主として居住機能を担う地区として期待されている。このため、まちづくりに当たっては、ウォーターフロントの魅力や地区内の緑等を生かしながら、地区全体に主として良好な住環境を有する住宅の立地を誘導する。 ・ また、住宅とともに、商業、業務、サービス、公共公益、文化、レクリエーション等の多様な機能の導入を誘導し、これらの機能がバランスよく複合した新たな市街地を形成していく。 ・ 一方、既に立地している物流や工業等の施設については、その継続を前提としながら地権者等の意向も踏まえ、まちづくりを進めていくものとする。
豊洲1～3丁目地区まちづくり方針 （策定：平成13年10月） （東京都都市整備局）	○面積約60ha、開発フレーム：居住人口22,000人程度、就業人口33,000人程度（平成17～平成20年程度） ○開発コンセプト ・ 次世代型の産業・業務拠点 ・ 水辺に開かれた賑わい空間 ・ 魅力的な都市型の居住空間 ・ 臨海部における交通結節拠点 ○公共交通等の整備方針 ・ 地区内道路のほか、豊洲橋の拡幅などにより、適切な交通ネットワークを確保 ・ 荷さばきや駐車車両の円滑な処理のため、敷地内に地下車路等の導入を検討 ・ 駅へのアクセスや晴海通りの横断、水際の散策など安全で快適な歩行者ネットワークを確保

	海上・水上バス発着所を設置し、臨海副都心等への海上交通の起点に
国家戦略特別区域計画	○虎ノ門駅南地区地区計画（平成 29 年 2 月着工予定） - 環状第二号線の整備によるアクセス性の向上を契機として、新たな交通拠点となるバスターミナルや、虎ノ門駅における地上・地下駅前広場等の施設整備を誘導し、広域的な交通結節機能の強化を図る。 - 東京メトロ日比谷線新駅として虎ノ門新駅（仮称）が整備される（平成 26～平成 34 年度）。  ○日本橋・東京駅前地区地区計画（平成 30 年 1 月着工予定） - 高整備水準にある交通基盤施設等を生かしつつ、建築物の計画的な更新を誘導し、商業・業務機能と居住機能が適切に調和した活力ある都心複合機能の更新を図るとともに、日本橋川や歴史的建築物等を活かした魅力ある都心景観や連続性に配慮した街並みの形成など、都心再生に資する日本橋・東京駅前地区の再構築を目指す。 - 都市再生特別地区（八重洲一丁目 6 地区及び八重洲二丁目 1 地区）は、国家戦略特別区域法に基づく東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針において、目標として、世界で一番ビジネスしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、創業分野等における企業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出することとしており、東京圏の区域計画（素案）

では、東京駅と空港及び地方へのアクセスを強化する大規模地下バスターミナルの整備、国際医療施設、国際ビジネス交流等の拠点整備することとなっている。



都市再生緊急整備地域、アジアヘッドクォーター特区

○東京都心・臨海地域（平成 23 年 11 月指定、東京都）

- ・ 特定都市再生緊急整備地域の制度を活用し、アジアヘッドクォーター特区として、民間プロジェクトに対するインセンティブにより、魅力的な都市空間を実現する。
- ・ 都市基盤の強化（環状 2 号線、首都高晴海線延伸、都市開発事業を通じた鉄道駅改良やバスターミナルの整備、地上・地下の歩行者ネットワークの拡充）。

3 東京 2020 大会の開催概要

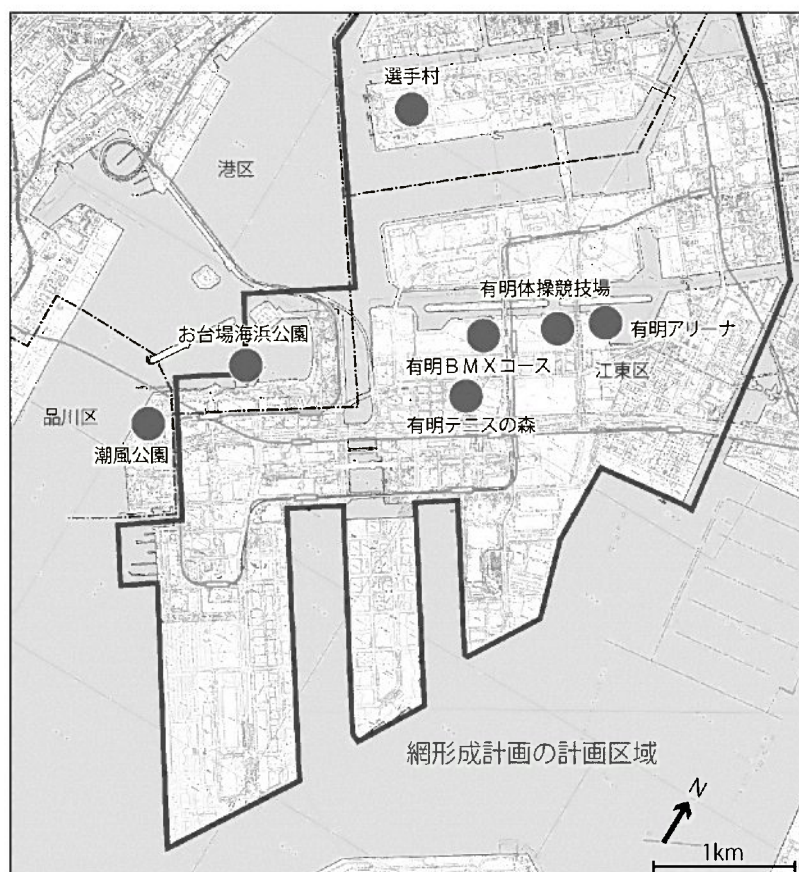
東京 2020 大会では計画区域内に複数の競技会場が立地する見込みであり、開催時には、観客・スタッフ等の円滑な輸送が必要となる。

また、開催後は選手村跡地において約 5,650 戸の住宅が建設される予定であることから、居住者の通勤・通学をはじめとした日常生活における移動手段の確保が必要となる。

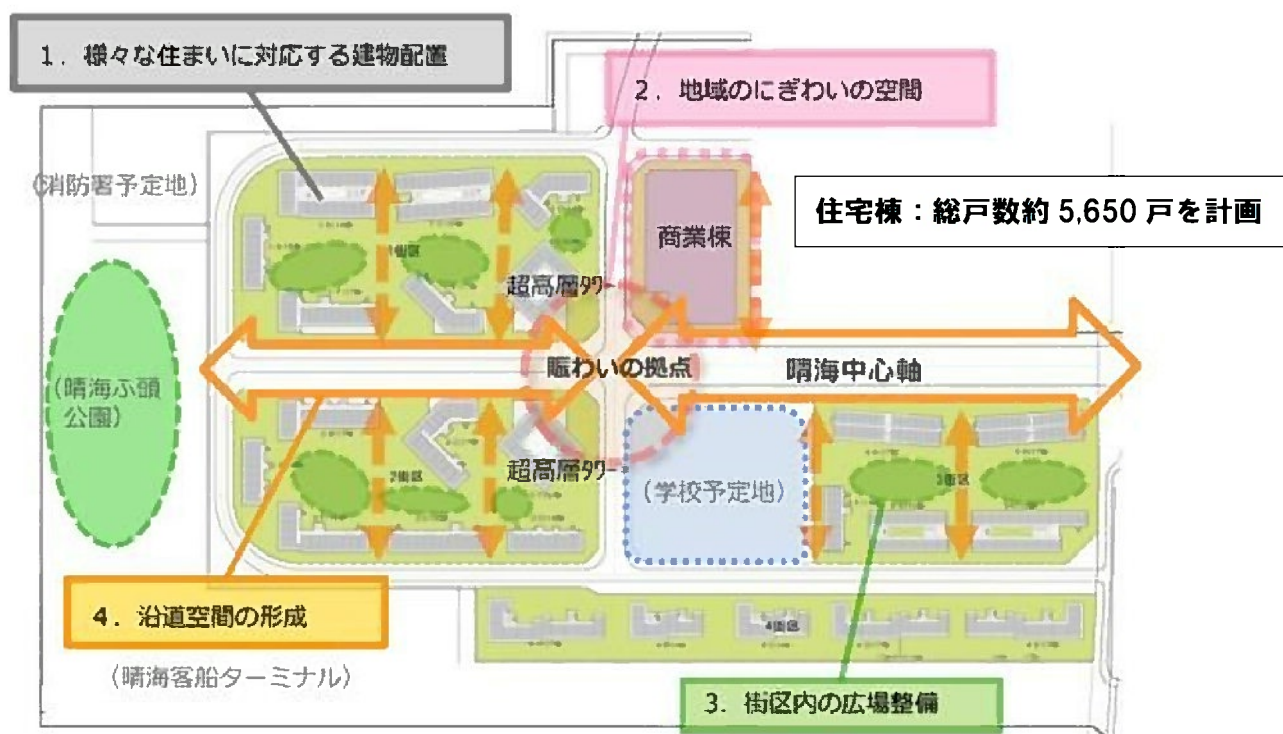
<計画区域内での東京 2020 大会の競技会場等>

会場	競技／種別	
	オリンピック	パラリンピック
有明アリーナ	バレーボール（インドア）	車椅子バスケットボール（決勝）
有明体操競技場	体操	ボッチャ
有明テニスの森	テニス	車いすテニス
お台場海浜公園	水泳（マラソン 10km） トライアスロン	トライアスロン
潮風公園	バレーボール（ビーチバレー ボール）	—
有明 BMX コース	自転車競技（BMX）	—
選手村	大会関係者等宿泊施設	大会関係者等宿泊施設

出典：TOKYO2020-東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会ホームページ



<選手村跡地の開発計画>



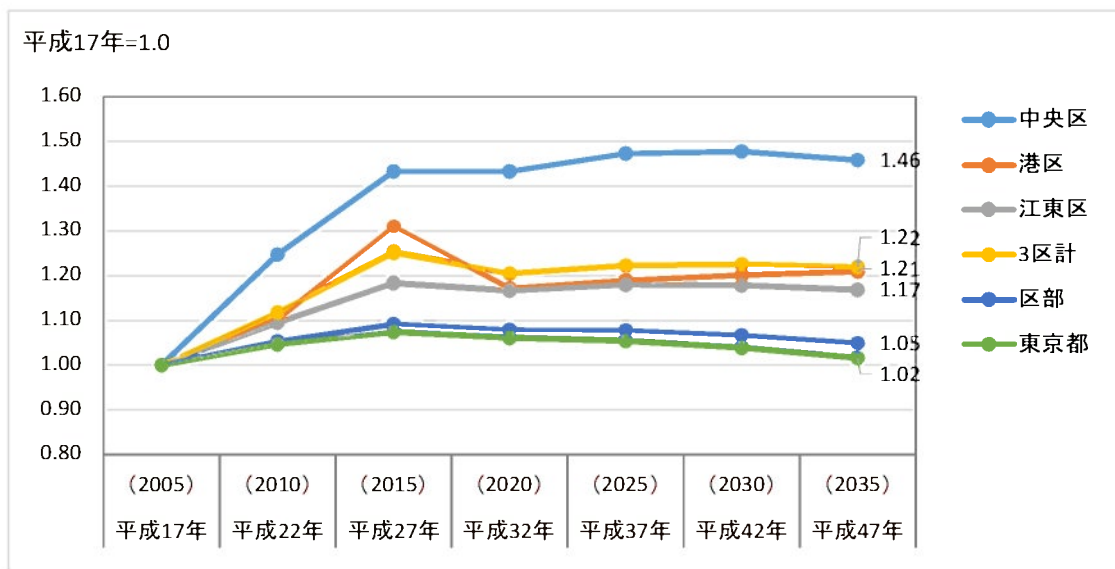
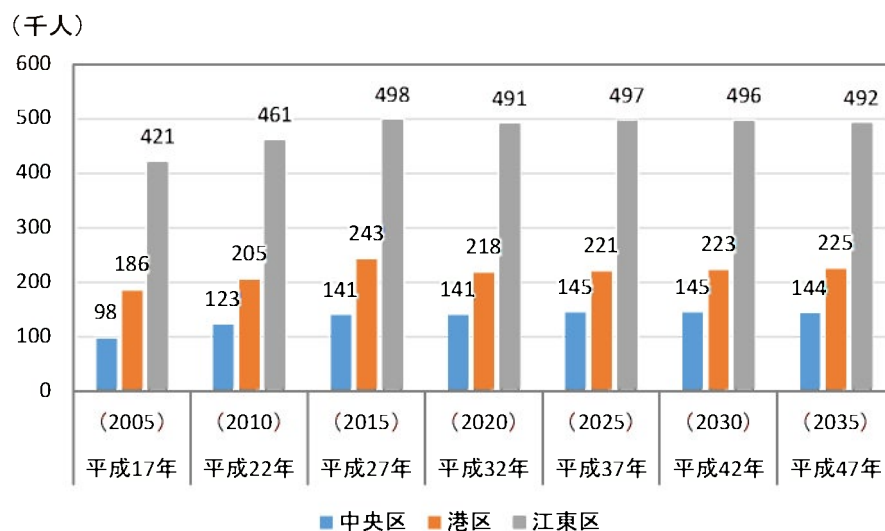
出典：平成 26 年 12 月 19 日公表資料（オリンピック・パラリンピック準備局、都市整備局）

4 人口の動向

(1) 関係区の人口

計画区域に当たる中央区、港区、江東区の人口は増加傾向にある。将来人口推計によると、港区では、平成47年まで人口増加が続き、平成17年対比で1.46倍になると推計されている。

<中央区、港区、江東区の人口の推移>



出典：「平成17年、22年、27年国勢調査結果」（総務省統計局）

(<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/index.htm>)

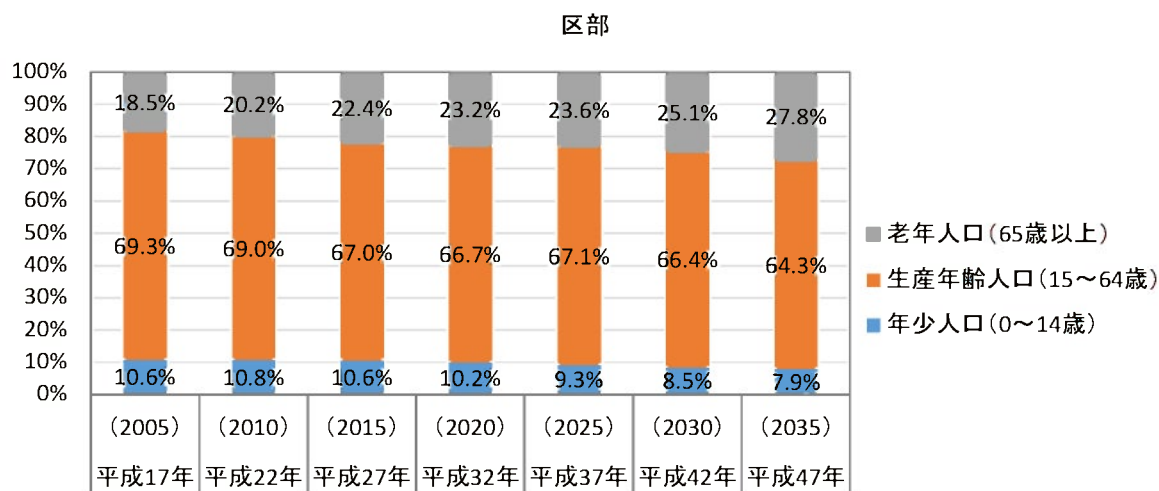
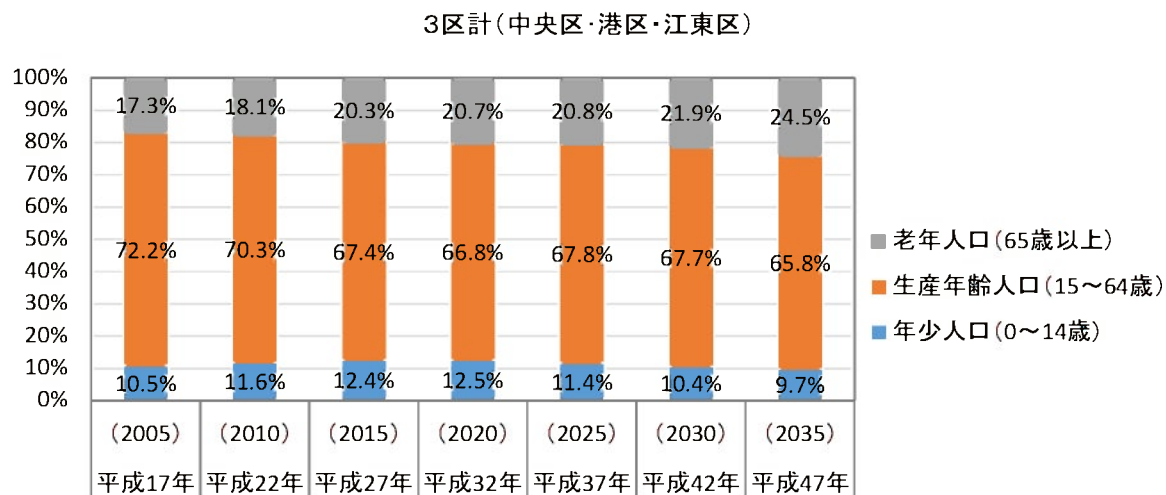
(<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/index.htm>)

(<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.htm>) を加工して作成

平成32年以降は「東京都区市町村別人口の予測—統計データ—（平成24年3月）」の予測値

3区の年齢構成を見ると、年少人口割合はほぼ横ばいであるが、生産年齢人口の割合が減少するとともに、老年人口の割合が増えている。老年人口は、平成47年で24.5%を占めると推計されている。これは、区部の老年人口の割合27.8%に比べて低い数値となっている。

<中央区、港区、江東区の年齢構成比>



出典：「平成17年、22年国勢調査結果」（総務省統計局）

(<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/index.htm>)

(<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/index.htm>) を加工して作成

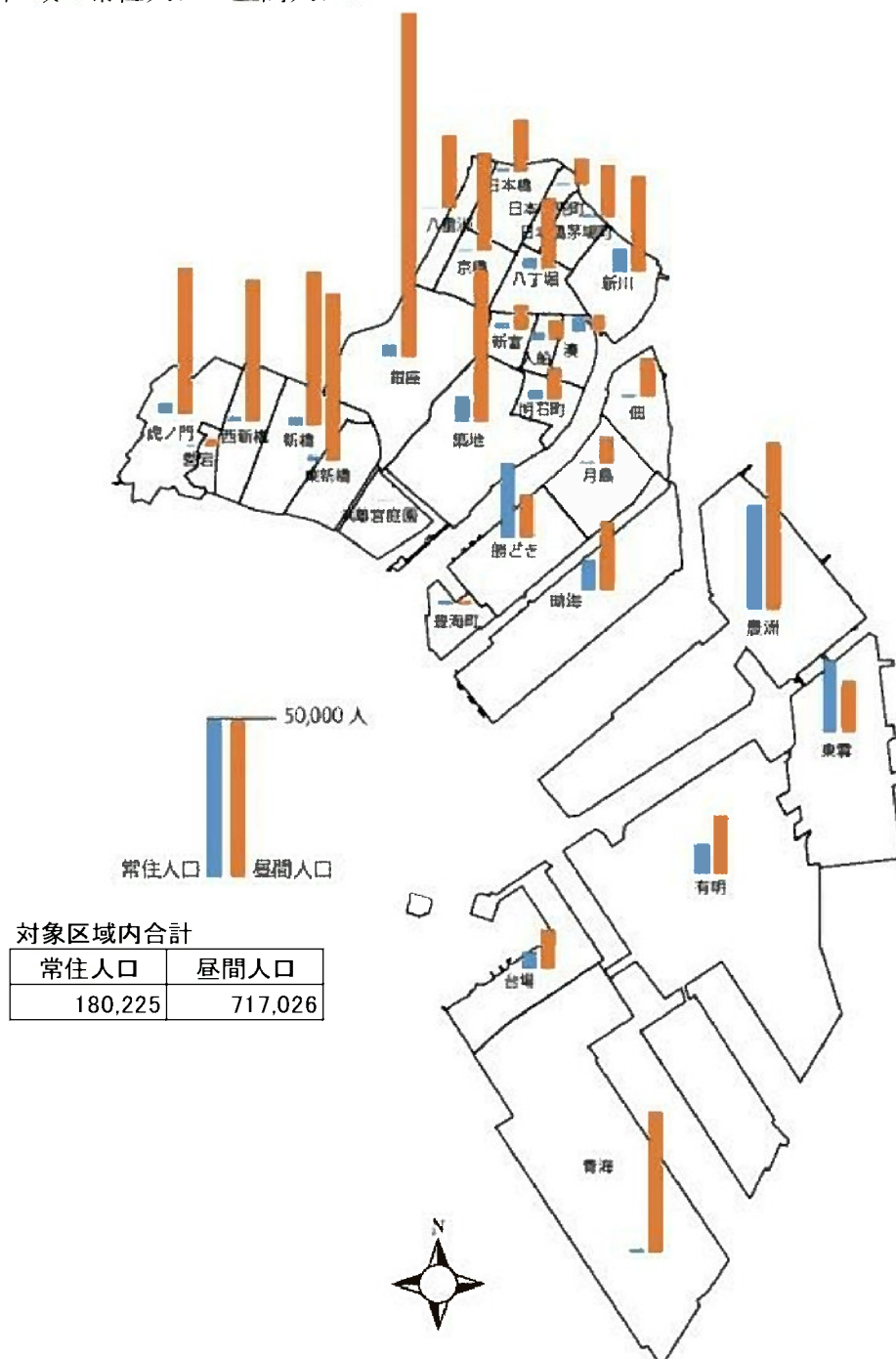
平成27年以降は「東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測（平成25年3月）」の予測値

(2) 計画区域内の人口

計画区域内の常住人口は約 18 万人、昼間人口は約 72 万人となっている。昼間人口は常住人口の 4 倍となっており、地域外からの流入が多い。

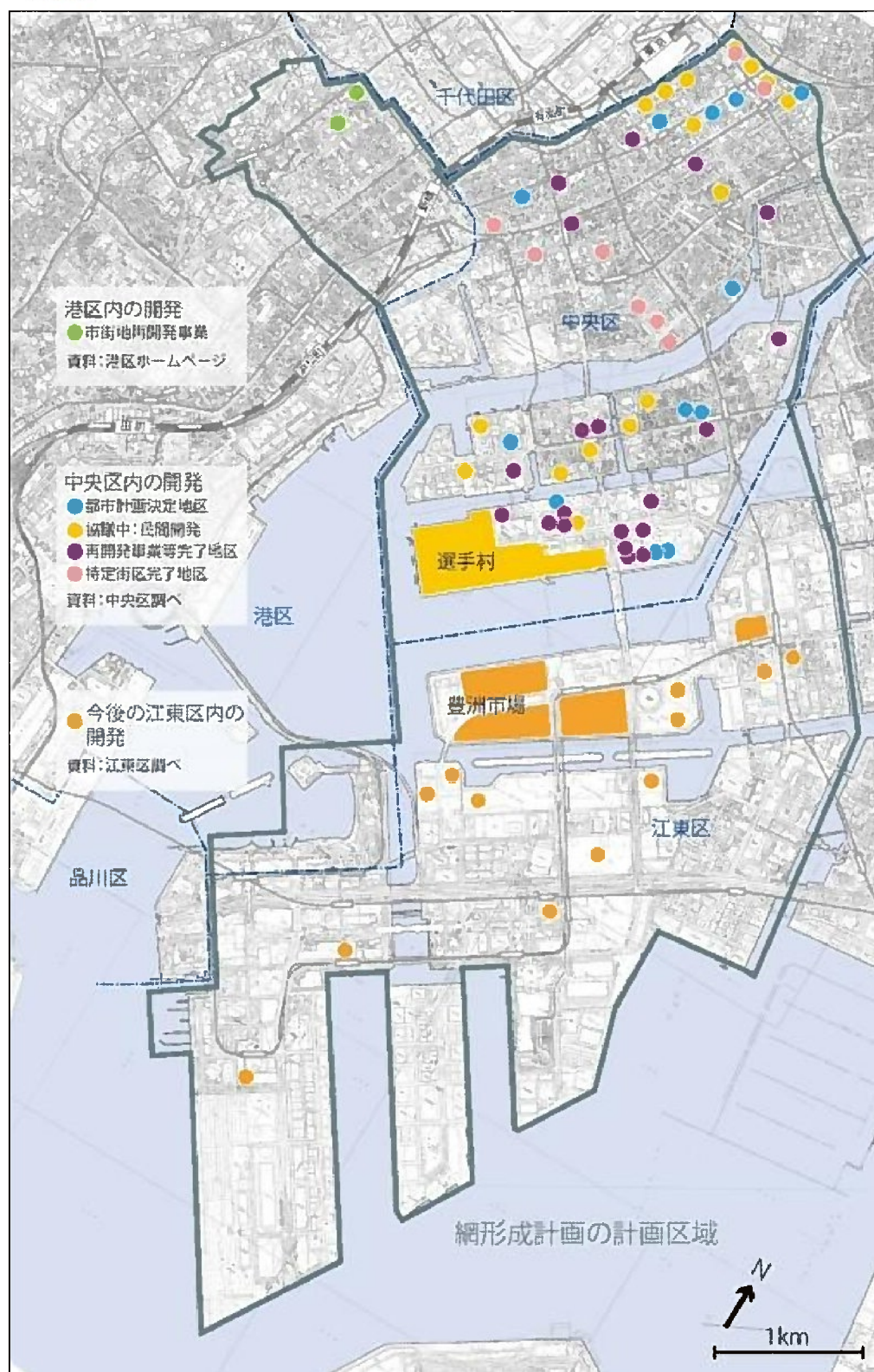
なお、地域別に見ると、勝どきや東雲のように昼間人口よりも常住人口の方が多い地域もある。

<計画区域の常住人口・昼間人口>



計画区域内では、選手村跡地やその他の臨海部で開発が予定されており、将来的には常住人口、就業人口共に 10 万人以上の増加が見込まれる。今後、公共交通に対する需要が更に増加することが想定される。

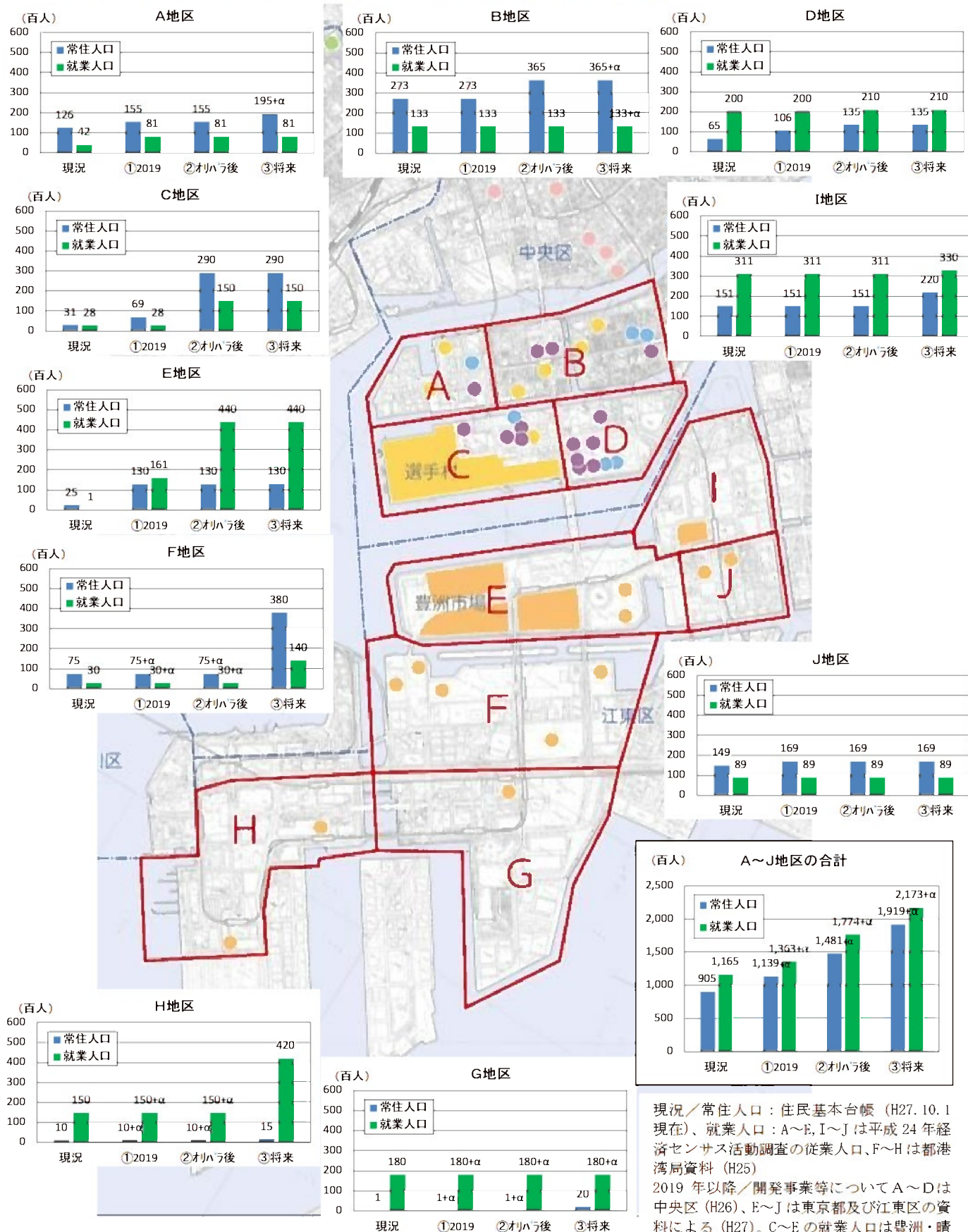
<開発計画図>



※平成 26 年度時点、完了地区も含む。

<臨海部の開発事業等による常住人口及び就業人口の見込み>

想定年次：現況、①2019年（BRT開業時）、②オリハラ後（選手村開発後）、③将来（長期）



5 交通の状況

(1) 公共交通網

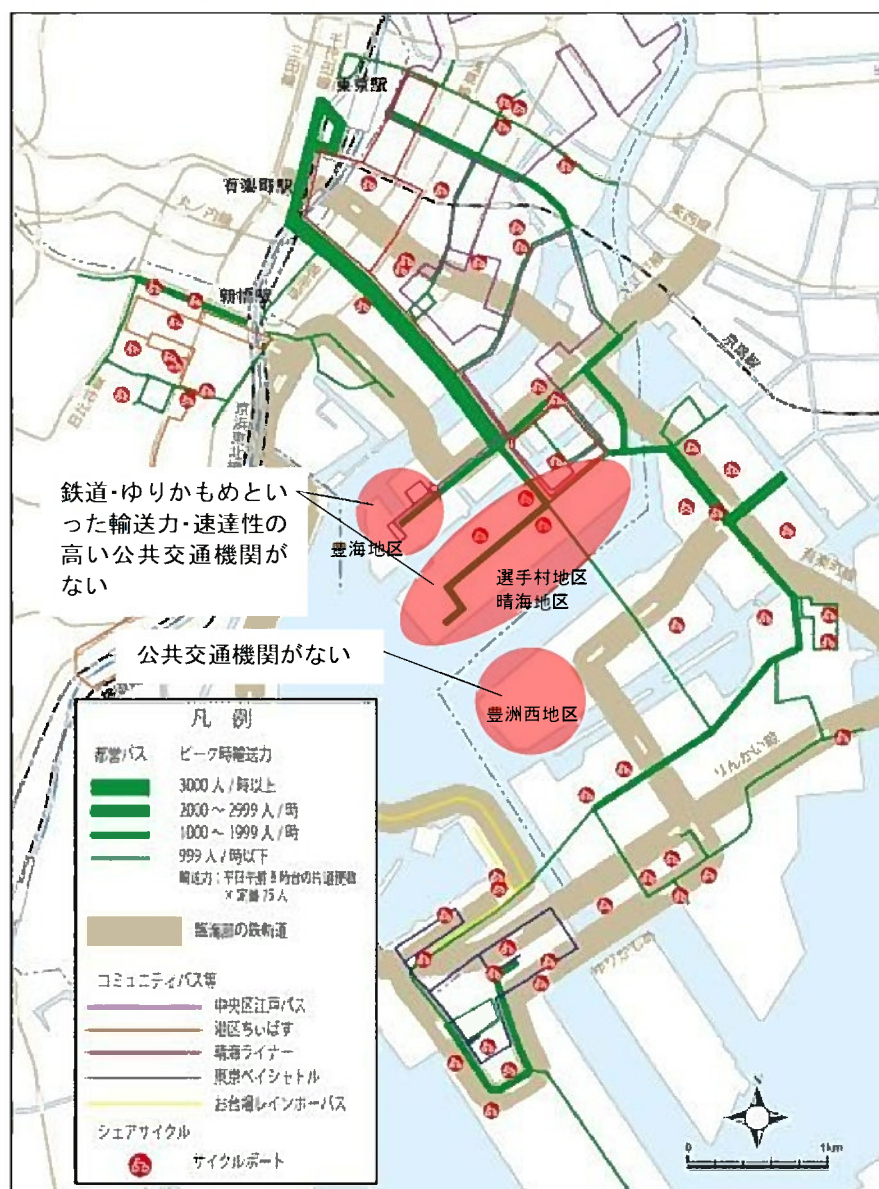
鉄道は11路線が乗り入れており、臨海部と都心部及び周辺地域とを結ぶ広域公共交通としての役割を担っているが、都心部と臨海副都心間のアクセスでは乗り継ぎが必要である。ゆりかもめは臨海副都心及び豊洲地区の都市活動を支える重要な交通機関として、これらの地区と都心とを結んでいる。しかし、豊海地区、選手村地区、晴海地区では、鉄道やゆりかもめといった輸送力・速達性の高い公共交通機関が通っていない。

路線バスは地域の重要な足として運行されているが、晴海通りの月島地区と晴海地区とを結ぶ混雑している道路を通るなど、鉄道のような速達性の高いルートとなっていない。

また、豊洲西地区の一部の地域には公共交通機関が通っていない。

コミュニティバスが都心部と勝どき、晴海、台場の地域で運行されており、鉄道と路線バスを補完したきめ細かなルートとなっている。

<計画区域の公共交通網と輸送力>



駅勢圏とバス停圏域を見ると、勝どき・豊海地区と選手村地区では駅勢圏から離れた地域がみられ、路線バスが主な交通手段になっている。しかし、交通結節点等のバス乗り継ぎ施設は設置されていない。

<地区区分図、駅勢圏・バス停圏>



※地区は以下のように設定

- 月島地区：佃、月島及び勝どき一丁目～四丁目
- 勝どき・豊海地区：勝どき五丁目～六丁目及び豊海町
- 晴海地区：晴海一丁目～三丁目、四丁目の一部及び五丁目の一部
- 選手村地区：晴海四丁目の一部及び五丁目の一部
- 豊洲西地区：豊洲五丁目の一部、六丁目（豊洲・晴海開発計画の豊洲地区）
- 豊洲北地区：豊洲一丁目～三丁目まちづくり方針（H13.10）の対象地区
- 豊洲南地区：豊洲四丁目、五丁目の一部（豊洲西地区と豊洲北地区以外の豊洲地区）
- 東雲地区：東雲
- 以下は臨海副都心の4区分：有明北地区、有明南地区、台場地区、青海地区
- 以下は平成20年東京都市圏パーソントリップ調査の小ゾーンの区分：虎ノ門地区、新橋地区、銀座地区、日本橋地区、茅場町地区、築地地区、新富地区

なお、東京都における今後の鉄道ネットワークの在り方等を示した「広域交通ネットワーク計画について《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》」(平成 27 年 7 月・東京都)では、「整備について優先的に検討すべき路線」として東京 8 号線延伸(豊洲～住吉)と JR 東日本羽田アクセス線が、「整備について検討すべき路線」として都心部・臨海地域地下鉄構想が、計画区域において位置付けられている。

また、平成 28 年 4 月 20 日に、国が公表した「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトとして、前記路線が位置付けられている。

(2) 公共交通事業者の計画

東京都交通局では、「経営計画 2016」(計画期間は平成 28 年度～平成 33 年度)において、都営バスについて、豊洲市場の開場や東京 2020 大会後の選手村のまちづくりなど、臨海地域を中心に急増する輸送需要に対して路線を拡充するとともに、新たな営業所を設置している。

また、都営バスに燃料電池バスを先導的に導入することで、燃料電池バスの普及を図り、水素社会の実現に貢献するとしており、平成 33 年度までに 80 両導入することを目標としている。都営地下鉄に関しては、周辺の開発により乗降客が大幅に増加している大江戸線の勝どき駅について、ホームの増設やコンコースの拡張等の大規模改良工事を進めている。

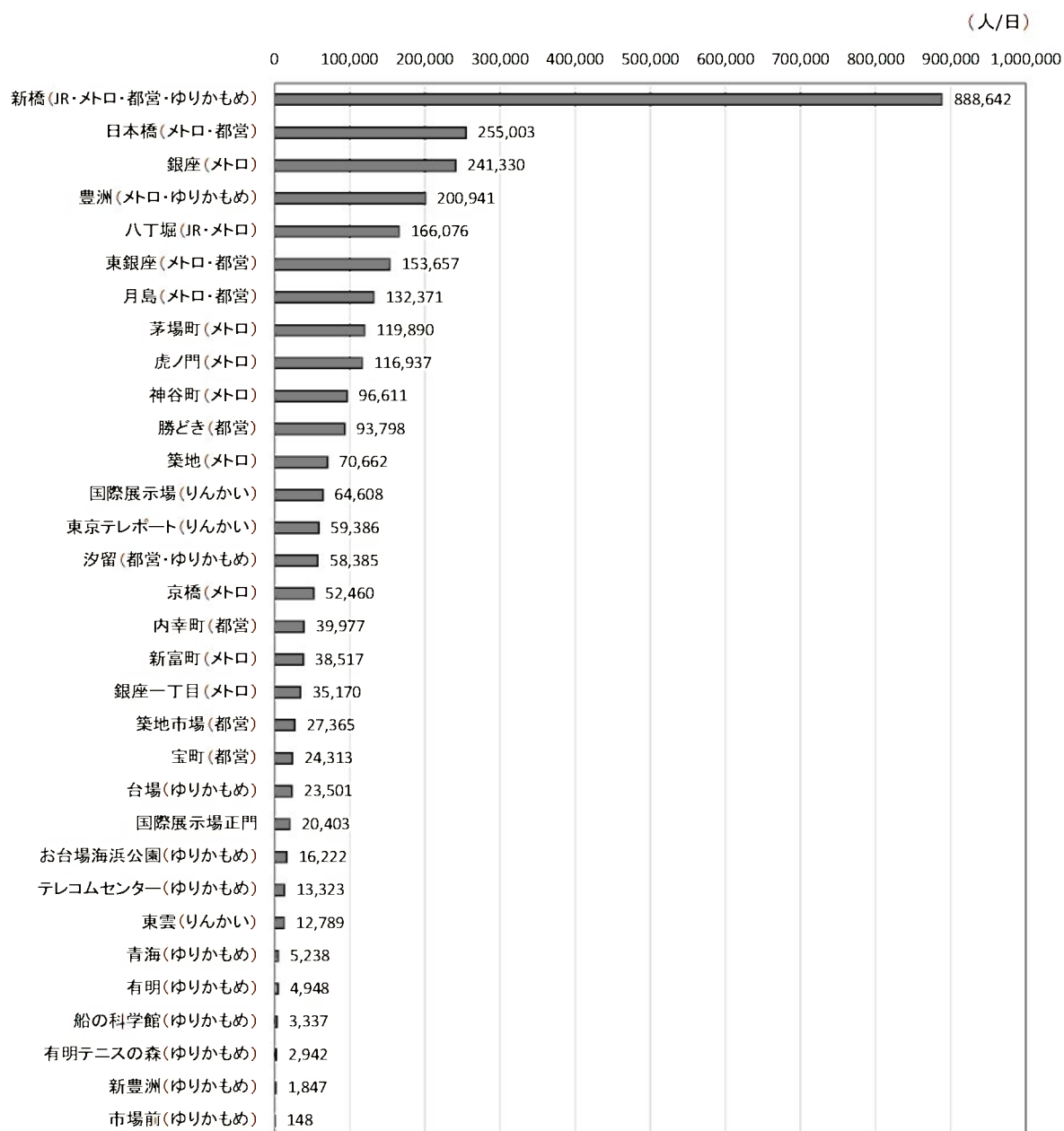
JR では、新橋駅において南北コンコースの一体化や東海道線ホームの拡張を行い、混雑緩和を図る工事を進めている。同時に、老朽化した屋根を大屋根に架け替えるとともに、各ホームとコンコースとを結ぶエレベーターを設置する。

東京メトロでは、「平成 27 年度事業計画」において、全駅へのエレベーターによる 1 ルート整備を加速させるとともに、病院に近い駅や東京 2020 大会競技場周辺などで複数ルートを整備するほか、乗換ルートの整備を進めるとしている。

(3) 鉄軌道駅の状況

計画区域には 11 路線、45 駅が立地している。1 日平均乗降人員は、新橋駅が約 89 万人と最も多く、次いで日本橋駅が約 26 万人、銀座駅が約 24 万人となっている。

< 駅別の 1 日平均乗降人員 >



出典：各社 HP による平成 26 年度値、ゆりかもめは「東京都交通年鑑」による平成 25 年度値、JR は 1 日平均乗車人員を 2 倍している。

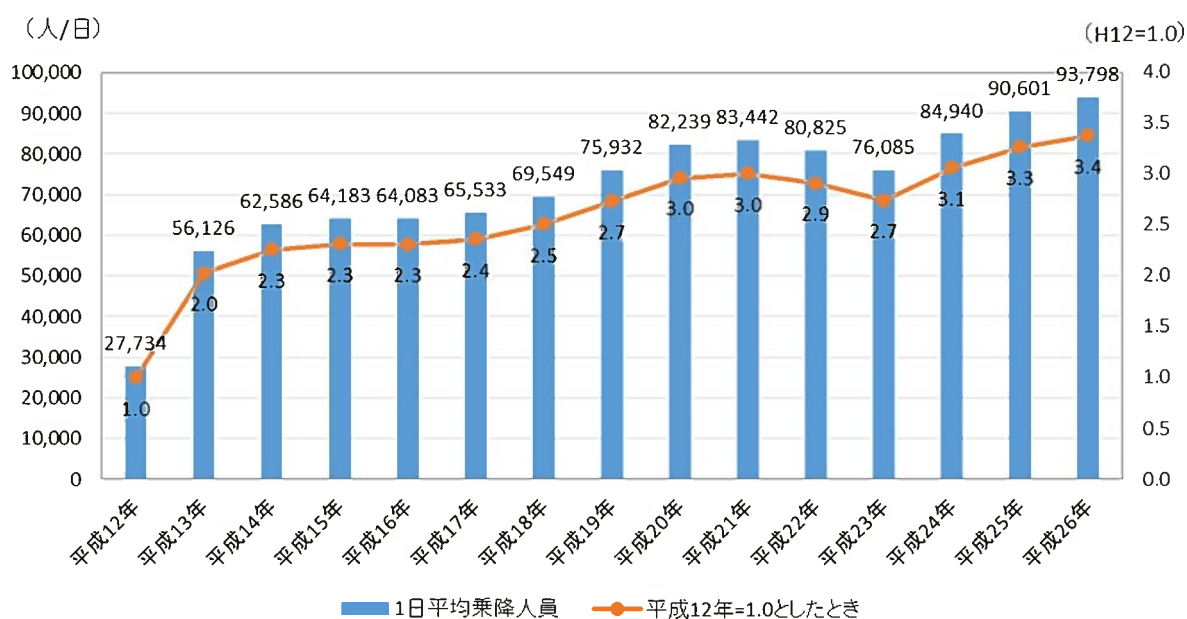
複数路線が乗り入れている駅は、路線別乗降人員の合算値

朝のラッシュ時における駅混雑の激しい都営大江戸線の勝どき駅では現在、利用者の利便性・安全性向上と列車運行の定時性確保のため、大規模改良工事を進めている。

勝どき駅は、平成12年度の開業以来、1日平均乗降人員は増加を続けており、当初は約2.8万人であったが、開業後に晴海アイランドトリトンスクエアをはじめとしたオフィスビルや高層マンションの大規模開発が相次ぎ、現在（平成26年度）は約9.4万人と開業当初の3.4倍となっている。

今後、選手村跡地の開発や臨海部の未利用地での開発が予定されており、当該地区の居住者の移動や立地するオフィスへの通勤等により、朝夕のピーク時には一層の混雑が予想される。

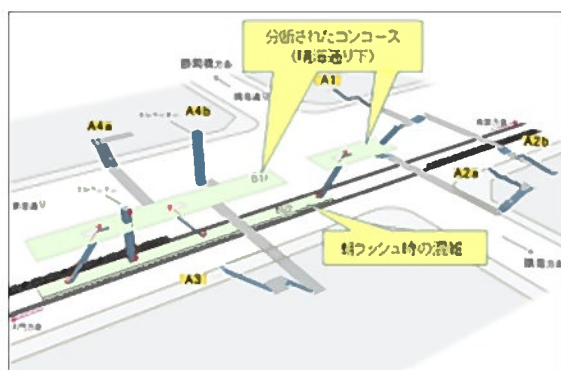
<都営大江戸線勝どき駅の1日平均乗降人員の推移>



出典：東京都交通局データ

<勝どき駅の大規模改良工事>

現在



完成計画

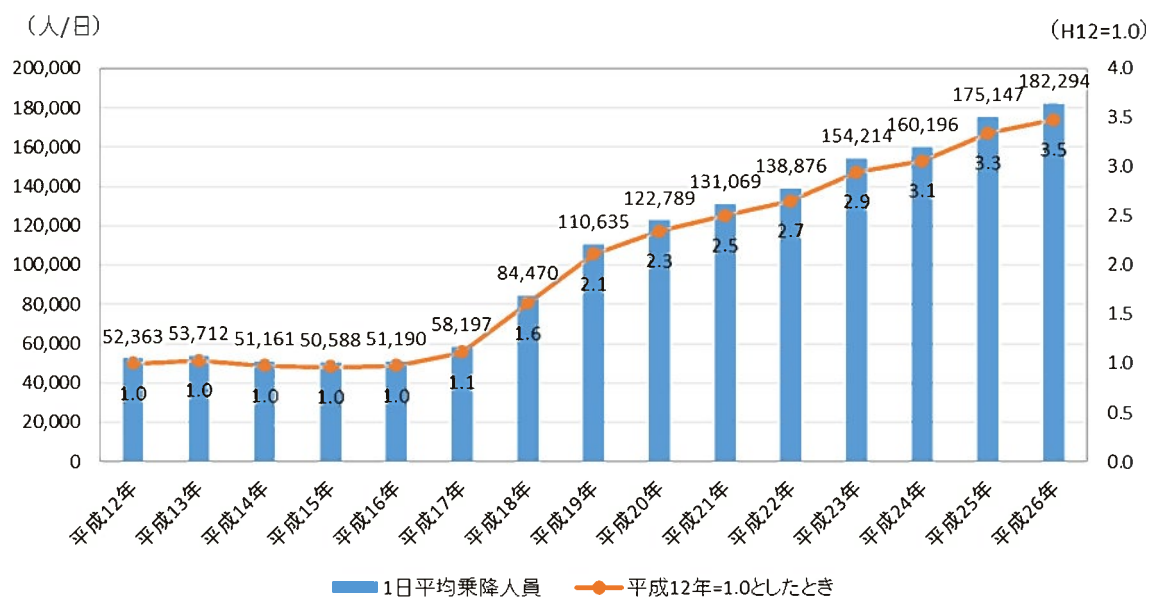


出典：東京都交通局 HP

東京メトロ有楽町線の豊洲駅の一日平均乗降人員は、平成17年度までは5万人前後で推移していたが、ゆりかもめ豊洲駅が開業した平成18年度に約8.4万人と大幅に増加した。駅周辺では、オフィスビルや高層マンションの大規模開発が進められたことで乗降人員は増加を続け、現在（平成26年度）は約18.2万人となっている。

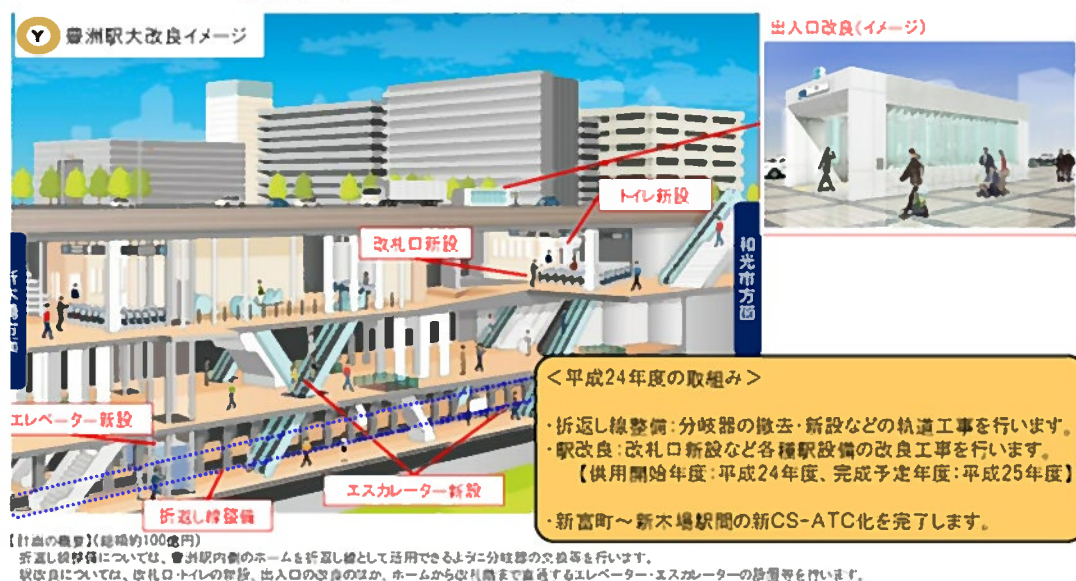
駅の混雑緩和に向けて、改札口の新設や出入口の改良、ホームから改札階まで直通するエレベーター・エスカレーターを設置等の大規模改良工事が行われ、平成25年度に供用を開始した。

<東京メトロ有楽町線豊洲駅の1日平均乗降人員の推移>



出典：関東交通広告協議会

<東京メトロ有楽町線豊洲駅の大規模改良工事>



出典：東京メトロ資料（平成24年度事業計画）

(4) 鉄道駅のバリアフリー等の状況

計画区域内の鉄道駅については、バリアフリー化（1ルート確保、多機能トイレ等の設置）がされている駅が多い。JR新橋駅は、段差の解消がされていないものの、現在、改良工事が実施されている。

なお、計画区域内の一部の駅（新橋駅、豊洲駅、国際展示場駅、東京テレポート駅、東雲駅）に駅前広場が設置されている。それらのタクシー乗り場については、案内サインや誘導ブロック等の一定のバリアフリー化はされているが、ユニバーサルデザインタクシー（以下「UDタクシー」という。）乗り場は設置されていない。

UDタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、誰もが普通に使える一般のタクシーである。「東京都長期ビジョン」（平成26年12月策定）の事業展開として、東京2020大会を契機としたタクシー輸送におけるバリアフリー化と更なる低炭素化等を推進するため、環境性能が高いUDタクシーの導入を支援し、普及促進を図っている。

<計画区域内鉄道駅のバリアフリー状況>

	段差が解消 されている駅 (1ルート確保)	多機能トイレ 誰でもトイレ等 の設置状況
バリアフリーの状況 (計画区域内全45駅)	44 駅 (98%)	43 駅 (96%)

※JR 東日本ホームページ、東京メトロホームページ、東京都交通局ホームページ、ゆりかもめホームページ、りんかい線ホームページを参考に事務局にて集計

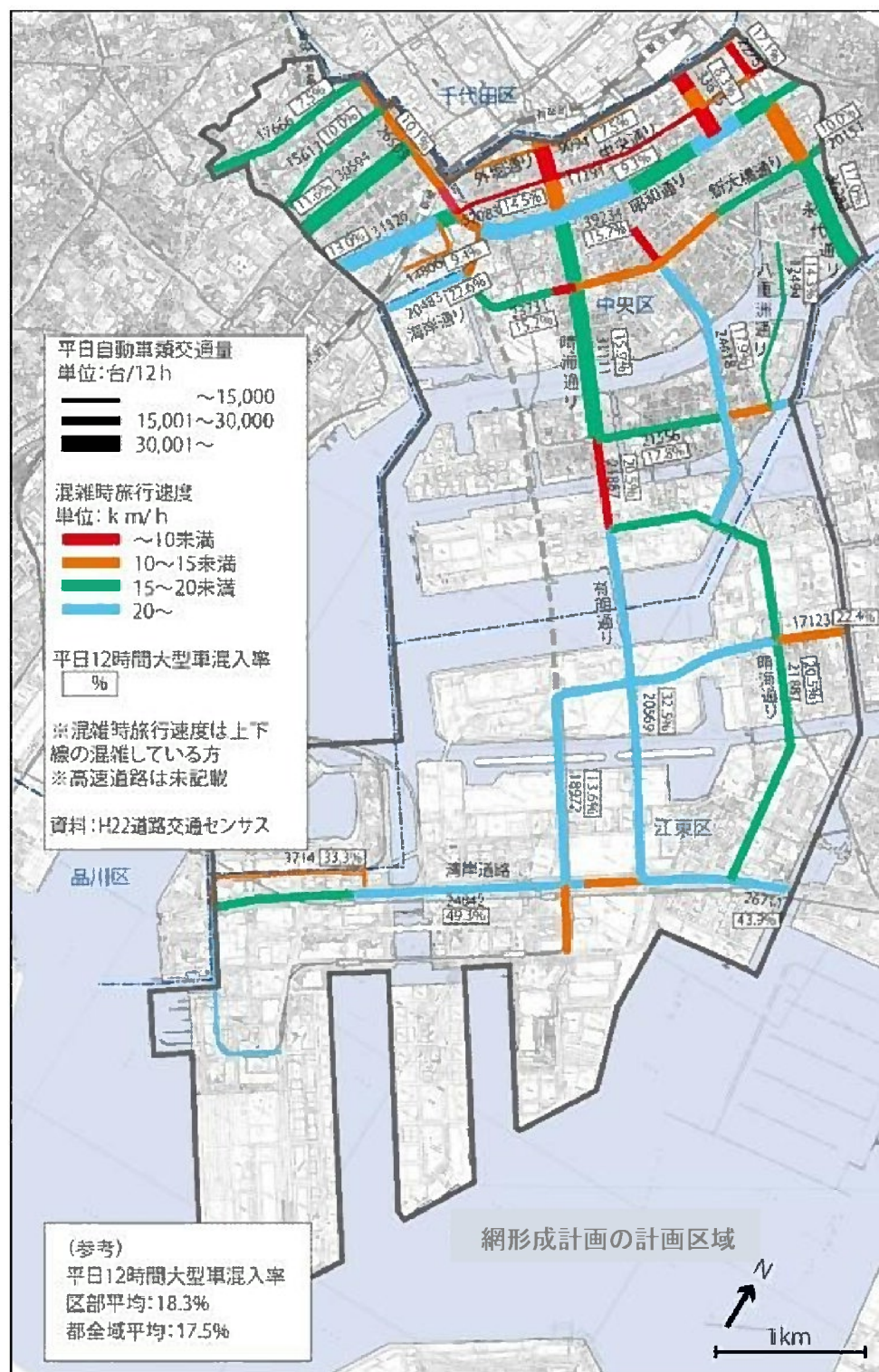
※1ルート確保とは、公共交通移動等円滑化基準第4条に適合している駅を指す。

(5) 道路の混雑状況等

計画区域では、特に都心部と晴海通りの勝どき地区、晴海地区とを結ぶ区間において道路交通混雑が発生しており、道路容量を増やすとともに、公共交通を利用した移動も促進していく必要がある。

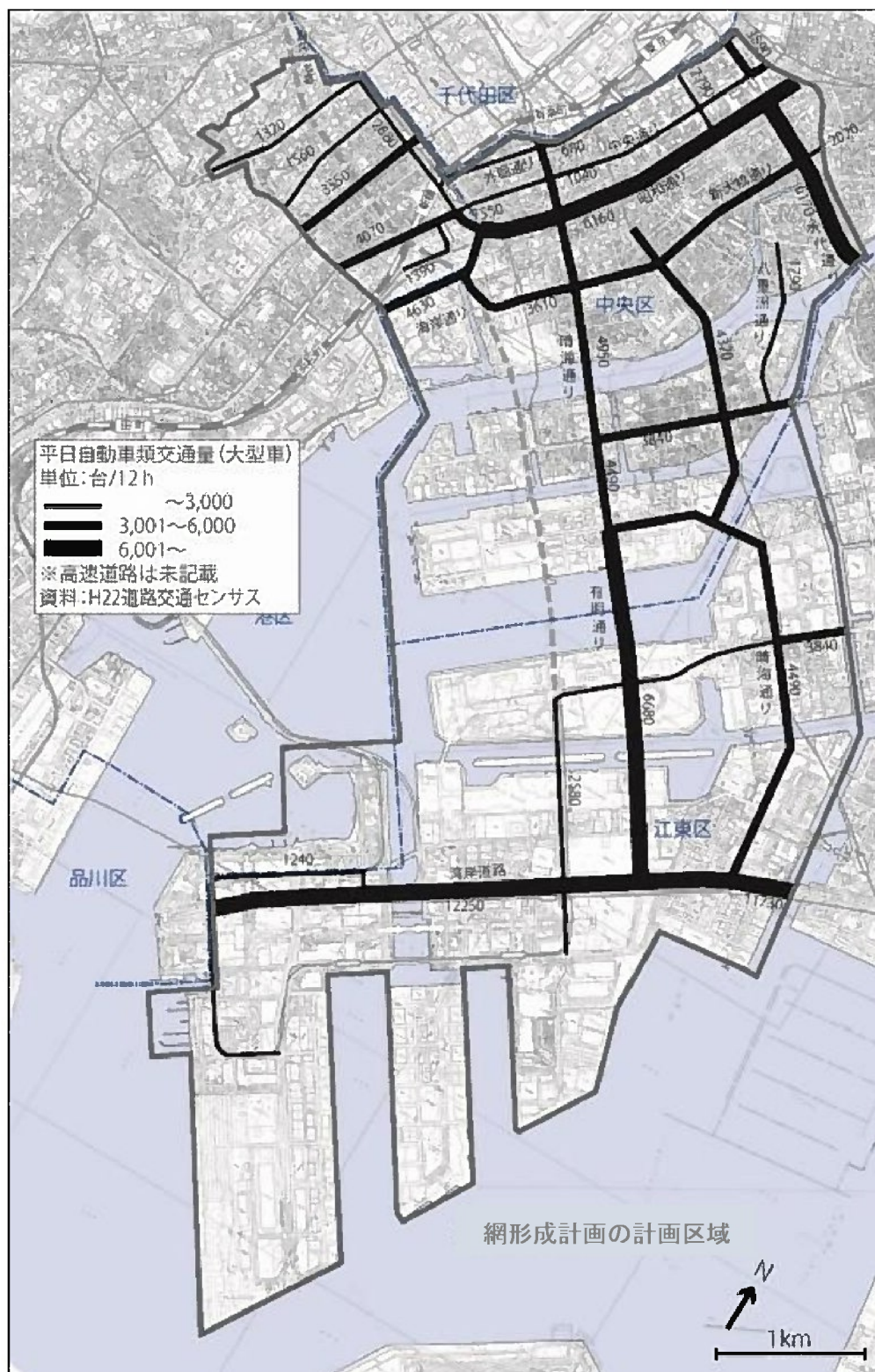
また、晴海通りや有明通り、湾岸道路、海岸通りでは、区部平均と比較して大型車混入率が高くなっている。

<道路の混雑状況と大型車混入率>



大型車の12時間交通量は、湾岸道路が約1.2万台と最も多く、次いで有明通り、昭和通り、永代通りで約6千台となっている。計画区域を東西南北に貫通する道路で、大型車交通量が多い傾向にある。

<大型車交通量>



(6) 道路の整備状況

計画区域の西側を南北に結ぶ環状2号線の整備が進められており、豊洲市場開場後できるだけ速やかに暫定開通する予定である。これにより、都心部と臨海副都心間の自動車での移動が円滑になると想定される。

<都市計画道路等の整備状況>



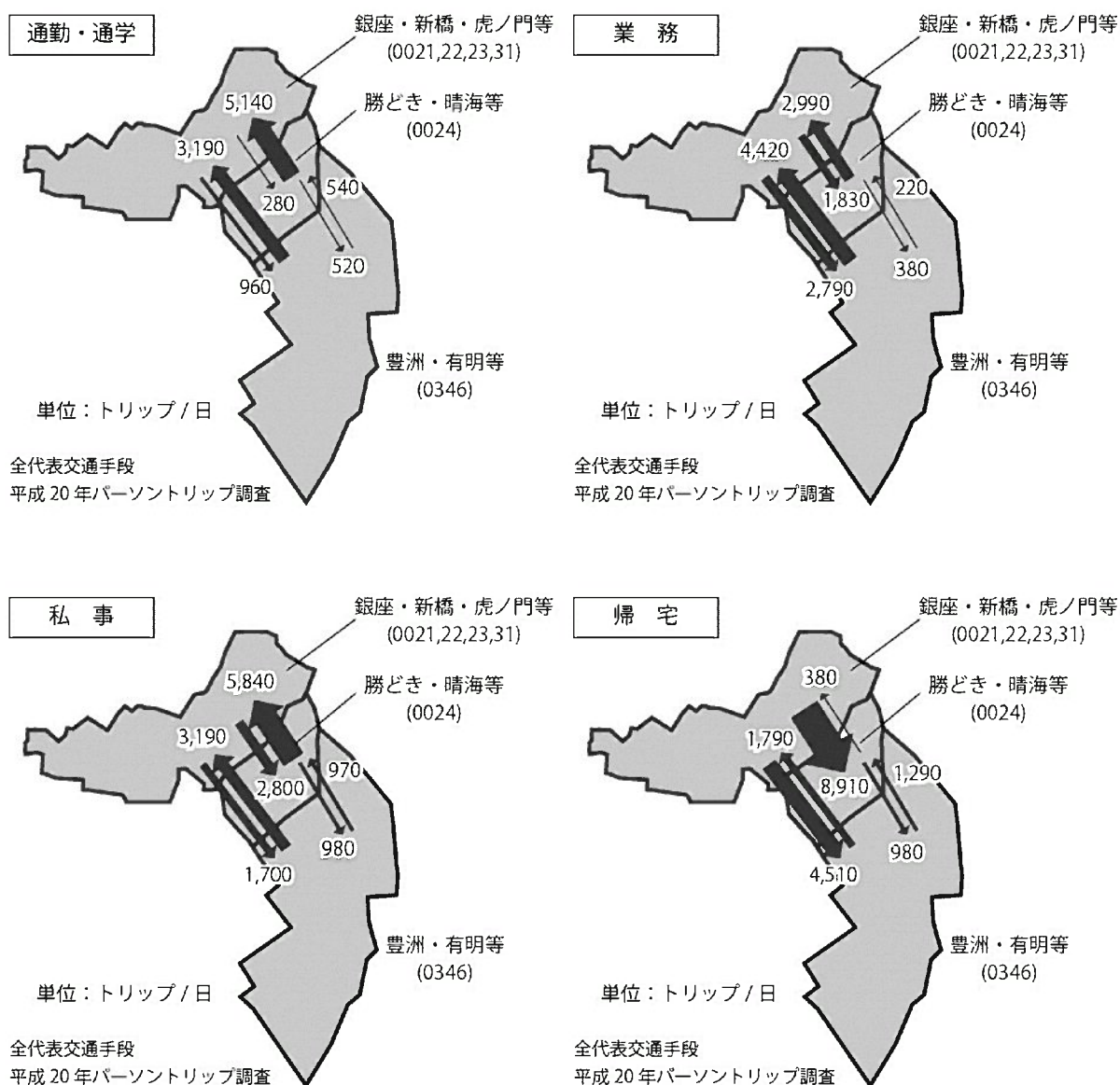
出典：東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（H28. 3）、
東京港港湾計画書－改訂－（H26. 11）から作成

6 移動の状況

対象地区内の移動の状況として、平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査の計画基本ゾーンによる目的別交通を見ると、勝どき・晴海等ゾーンと豊洲・有明等ゾーンといった臨海部から銀座・新橋・虎ノ門等ゾーンといった都心部への移動が多い。

帰宅以外での目的別の交通では、勝どき・晴海等ゾーンから銀座・新橋・虎ノ門等ゾーンへは私事目的が最も多く、豊洲・有明等ゾーンから銀座・新橋・虎ノ門等ゾーンへは業務目的が最も多い。

<計画区域に関連する分布交通>

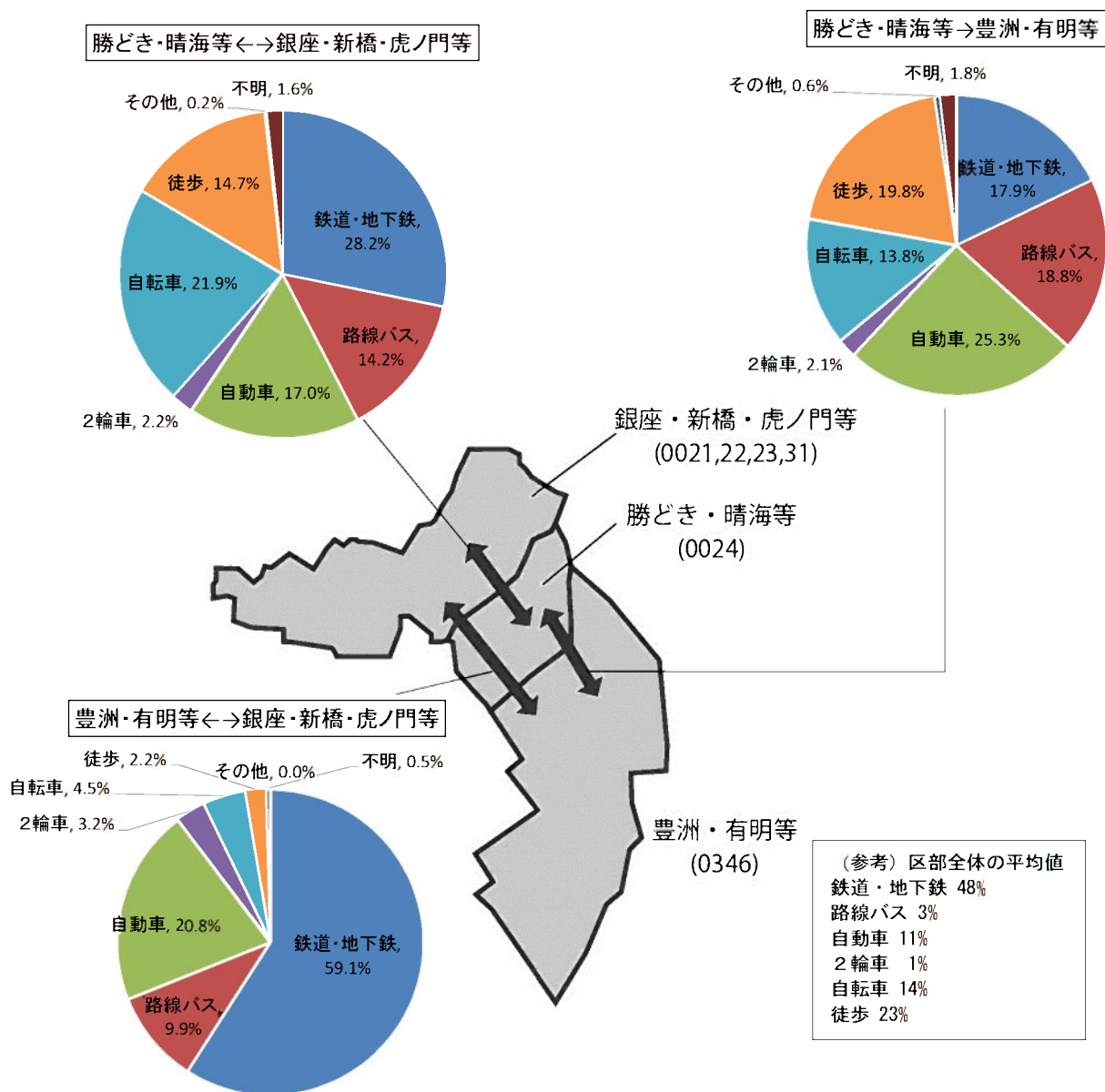


※都心 3 区：千代田区、中央区、港区（0021～0024, 0031 の地域を除く。）

（ ）内は計画基本ゾーン番号

鉄道・地下鉄の分担率は、勝どき・晴海等ゾーンと豊洲・有明等ゾーンとを結ぶ移動で2割と最も低く、次いで勝どき・晴海等ゾーンと銀座・新橋・虎ノ門等ゾーンとを結ぶ移動で3割となっており、区部全体の平均値 48%と比較して低い。勝どき・晴海等ゾーンと豊洲・有明等ゾーンとを結ぶ臨海内の移動は、自動車が 25.3%と最も高い割合を占めている。

<分布交通の代表交通手段分担率の比較>

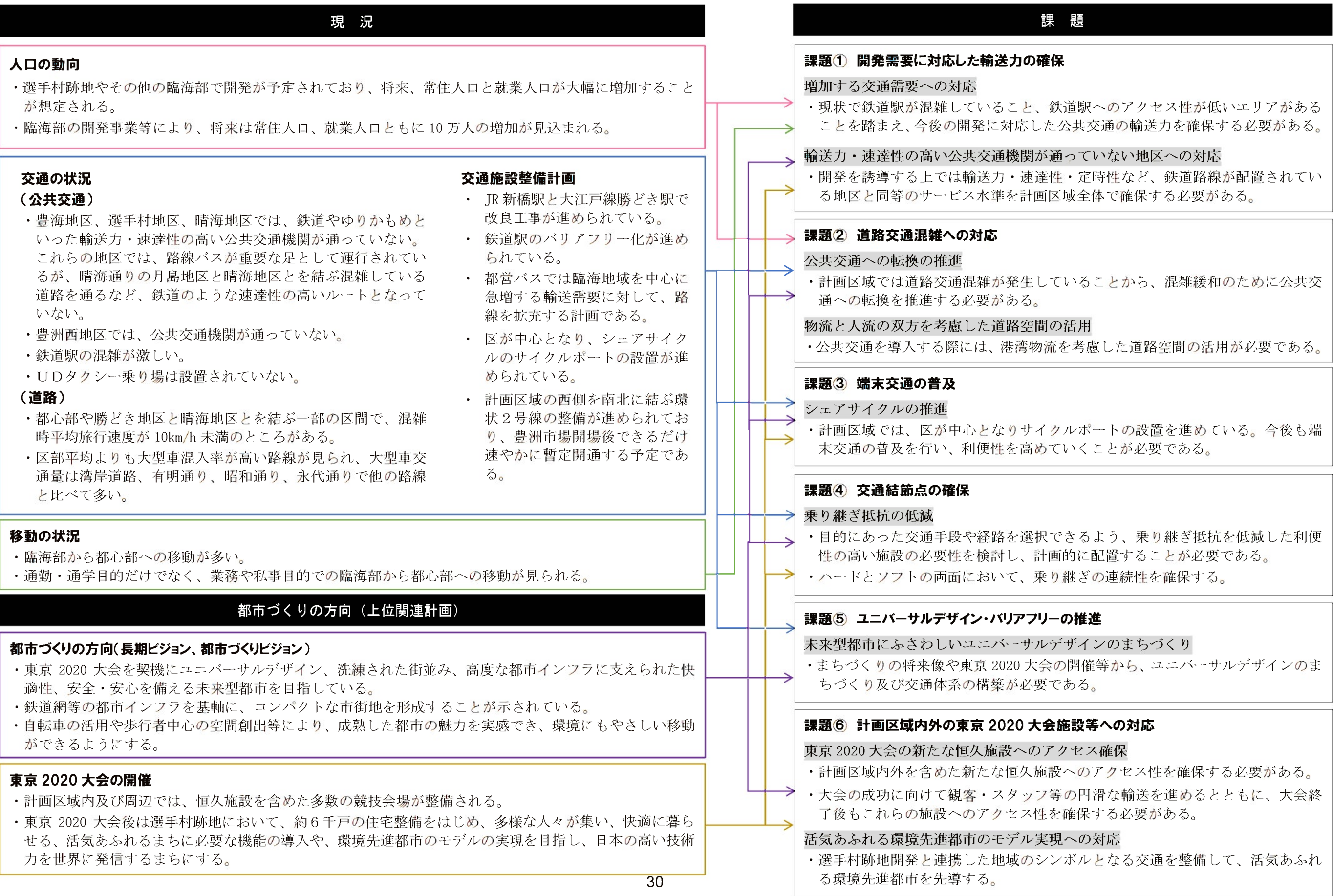


※都心3区：千代田区、中央区、港区 （ ）内は計画基本ゾーン番号

出典：平成20年東京都都市圏パーソントリップ調査、計画基本ゾーン

7 公共交通に関する課題

地域の現況や交通状況、上位計画・関連計画の整理を踏まえて、地域における公共交通の課題を以下のように整理する。



第2章 基本方針と目標

1 将来のあるべき姿

誰もが快適・便利に移動できる公共交通網の実現

(1) 公共交通網の在り方

将来のまちづくりや東京2020大会の開催を踏まえ、それに対応した輸送力と速達性を備える公共交通網を形成するとともに、端末交通等の地域内交通の充実、交通機関相互の乗り継ぎ利便性の確保により、シームレスな交通体系を構築する。

公共交通網の形成においては、以下の二つの視点を基本とする。

①公共交通機関の役割に応じた公共交通網の充実

増加する交通需要への対応と、鉄道へのアクセスが不便な地域を解消するため、速達性・定時性の高いBRTを導入し、都心と臨海副都心との連携を強化するとともに、相互の交流を図り沿線地域の活性化を図る。

BRTの導入により、計画区域では鉄道、ゆりかもめ、BRT、路線バス、コミュニティバスなど、多様な公共交通機関が存在する。輸送力、速達性、路線選定の柔軟性といった各公共交通機関の特性を生かし、適切な役割分担の下に、これらの路線を配置することが重要である。基本的には、鉄道とゆりかもめ、速達性を生かしたBRTが、幹線的公共交通として計画区域の骨格を形成する。地域の足として重要な役割を担っている路線バスを、鉄道やゆりかもめ、BRTと連携して拡充・再編し、地区内及び地区間の公共交通網を充実させる。さらに、コミュニティバスが地域のきめ細かなニーズに対応することで、計画区域における交通利便性の向上を図る。

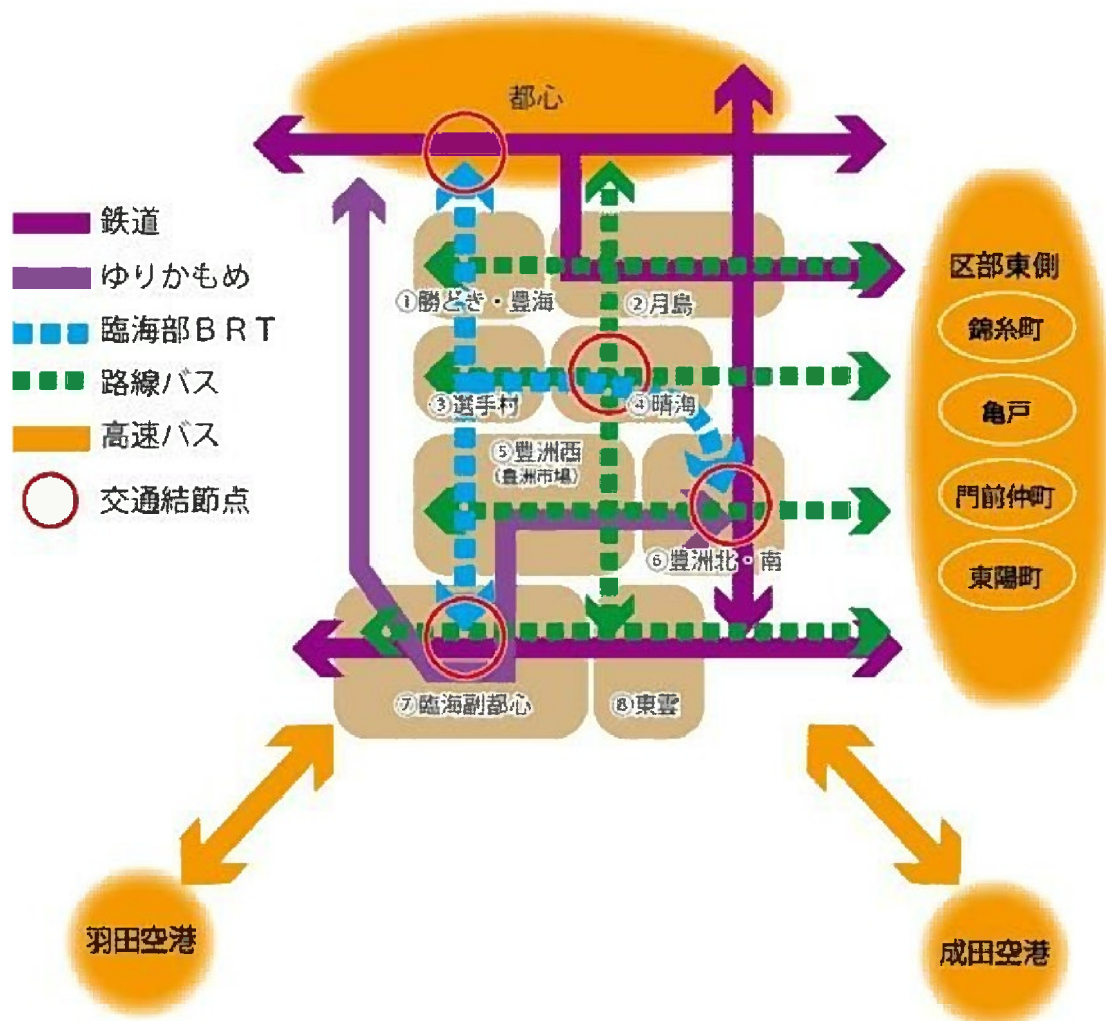
路線や輸送力等のサービス水準の設定においては、曜日や時間帯によって異なる交通需要に適切に対応していく。

また、環境とユニバーサルデザイン・バリアフリーに配慮し、より安全かつ快適なまちづくりの実現を目指す。

②交通手段間の連続性のある乗り継ぎ

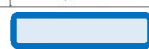
利用者が目的に合った交通手段や移動先を選択できるよう、交通手段同士の乗り継ぎ抵抗を低減した施設を整備する。整備に当たっては、ハード面とソフト面での連続性が重要である。ハード面では、乗り継ぎの近さ、分かりやすさ、ユニバーサルデザイン・バリアフリーへの対応、快適さ、溜まりや安らぎといった高齢者等への優しさのある施設を目指す。ソフト面では、乗り継ぎに合わせた時刻表の調整、乗り継ぎ割引、ハード面を支えるための規制の緩和、管理体制などについて対応していく。

<公共交通網の整備方針イメージ図>



<地区別方面別の公共交通機関の対応状況>

方面		都心 (新橋)	区部東側	地区間	羽田空港 成田空港
地区	①勝どき・豊海	路線バス	路線バス	路線バス	高速バス
	②月島	鉄道	鉄道・路線バス	路線バス	
	③選手村	路線バス	路線バス	路線バス	
	④晴海	路線バス	路線バス	路線バス	
	⑤豊洲西 (豊洲市場)	ゆりかもめ		路線バス	
	⑥豊洲北・南	鉄道・ ゆりかもめ	路線バス	路線バス	
	⑦臨海副都心	ゆりかもめ	鉄道・路線バス	路線バス	
	⑧東雲	鉄道	鉄道・路線バス	路線バス	
交通の 目的	平日	通勤・通学、業務、日常利用、帰宅、観光			業務、観光
	休日	日常利用、帰宅、観光			観光



BRTの導入



路線バスの拡充・再編

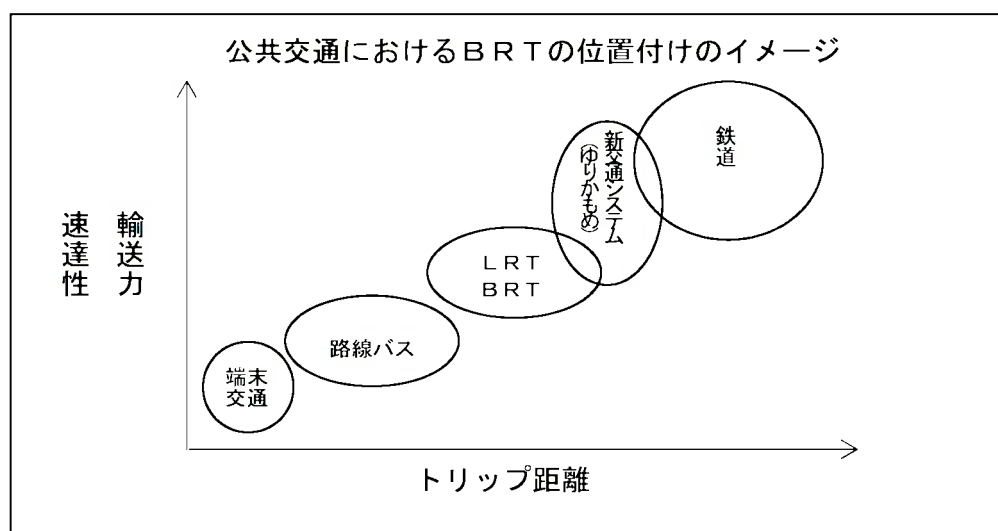
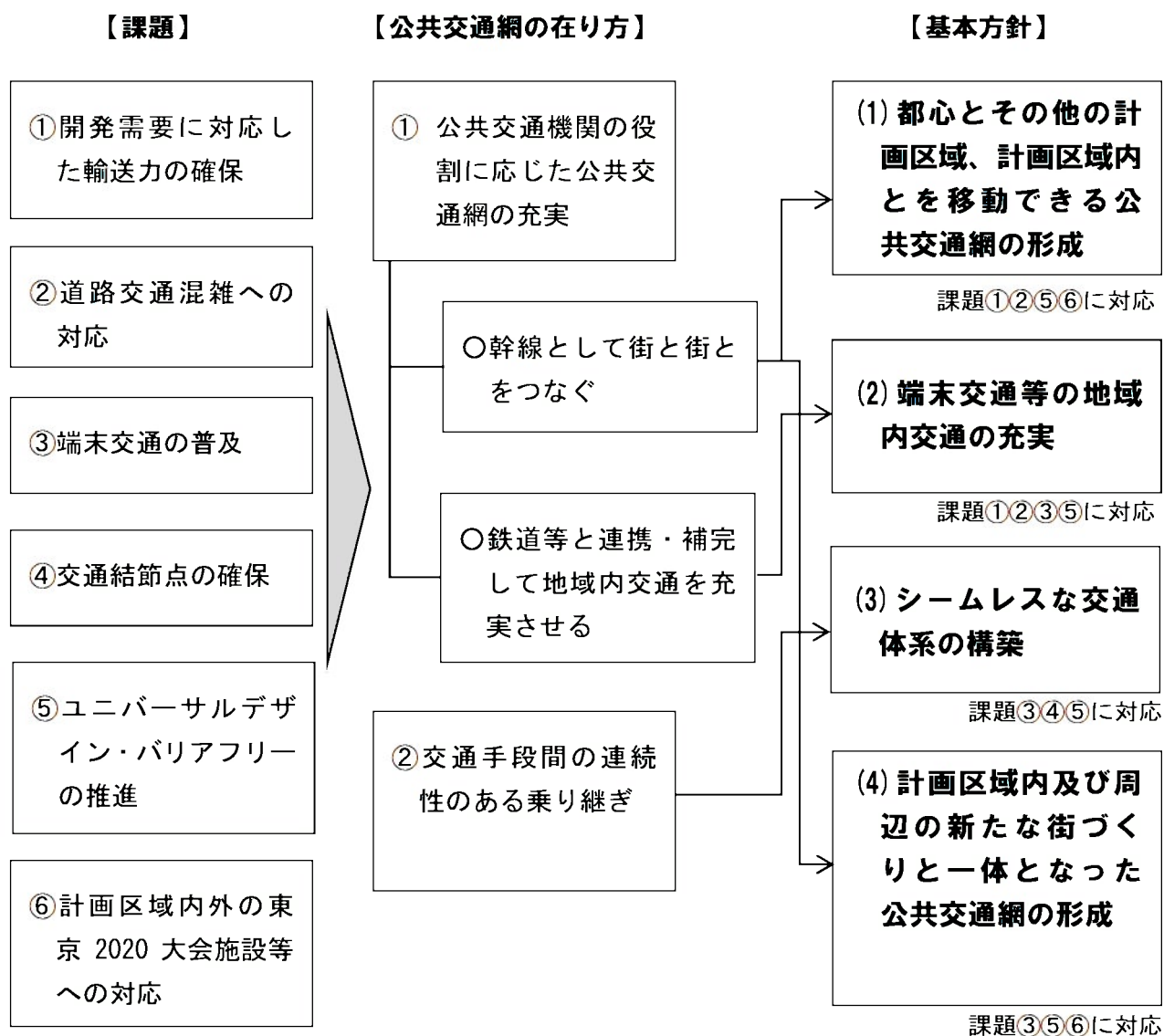
（２）道路における公共交通の地位向上

計画区域には、港湾、業務、商業、住居等が混在し、これらに伴い公共交通機関、業務車両（一般と貨物車）、一般車両といった多様な道路交通が発生している。さらに、豊洲市場の開場により、市場関係者をはじめ、国内外から多くの来街者が見込まれることから、今後、道路交通の需要が更に増加することが想定される。

多くの人を効率的に輸送することのできる公共交通について、道路交通上の優先施策や停留所での停車時間の短縮など、定時性が悪いといったこれまでの利用者意識を改革し、その効用を高めることで、地域の回遊性及び活力の向上につなげる。

2 基本方針

将来のあるべき姿の実現、課題への対応の視点から基本方針を設定する。



(1) 都心とその他の計画区域、計画区域内を移動できる公共交通網の形成

豊洲市場や東京 2020 大会選手村跡地等の開発に対応した輸送力を備える公共交通網を形成する。臨海副都心と都心部及び周辺地域とを結ぶ広域公共交通としての鉄道とゆりかもめに加え、選手村跡地等の新たな街づくりの地域と臨海副都心及び都心部とを結ぶ幹線的公共交通として、速達性と定時性を有する臨海部 B R Tを整備する。

鉄道、ゆりかもめ、臨海部 B R Tと連携して路線バスの拡充・再編を行い、計画区域内のきめ細かなニーズに対応していく。

<公共交通網のイメージ>

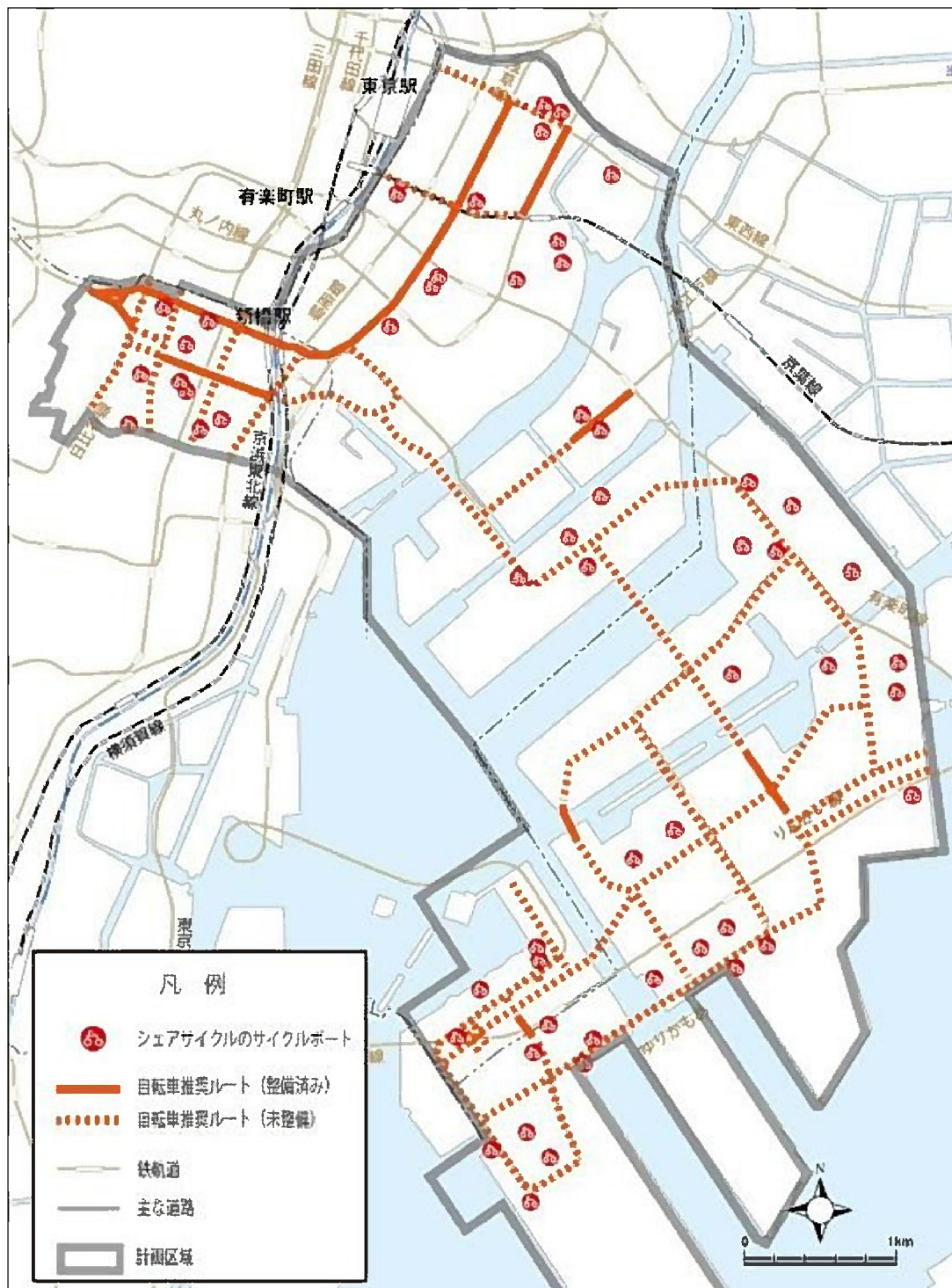


※都心：東京駅～新橋駅、虎ノ門

（２）端末交通等の地域内交通の充実

公共交通からの乗り継ぎ、目的地まで移動できるシェアサイクル等の端末交通の導入・普及を行い、短距離移動の利便性を向上させる。

＜サイクルポートと自転車推奨ルートの位置＞



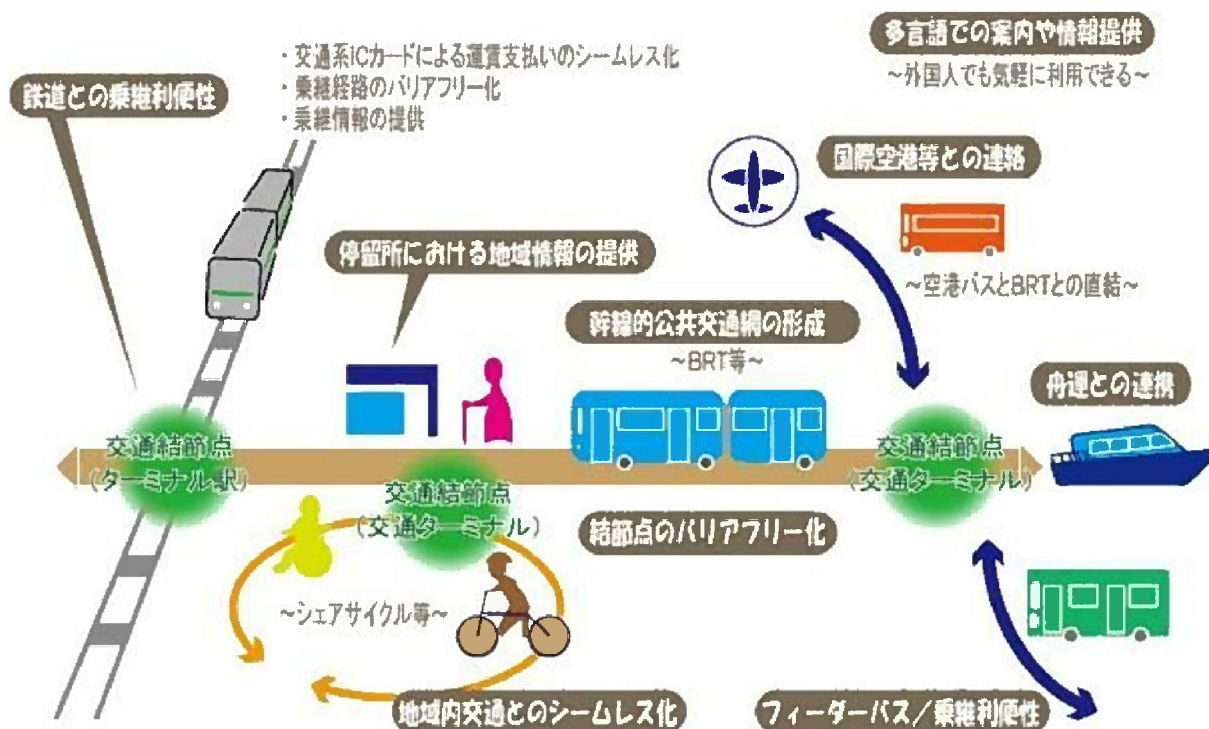
※シェアサイクルのサイクルポート：平成 28 年 3 月時点

※自転車推奨ルート：自転車が行きやすい空間を連続させ、ネットワーク化を図る自転車推奨ルートを設定し、国や区市等と整備に取り組んでいく（平成 27 年 4 月、東京都が設定）。

(3) シームレスな交通体系の構築

公共交通、端末交通、あるいは高速バス等の広域公共交通など、様々な交通機関相互の乗り継ぎ利便性を向上させるため、ユニバーサルデザインに配慮したソフト・ハードの充実を図る。

<交通機関相互の乗り継ぎ利便性向上のイメージ>



<交通結節点のユニバーサルデザインのイメージ>



バリアフリー化や交通手段の確保等により、高齢者や障害者を含め誰もが安心して利用できる



空港などへのアクセスが改善され、海外出張者や外国人来訪者も快適に移動できる

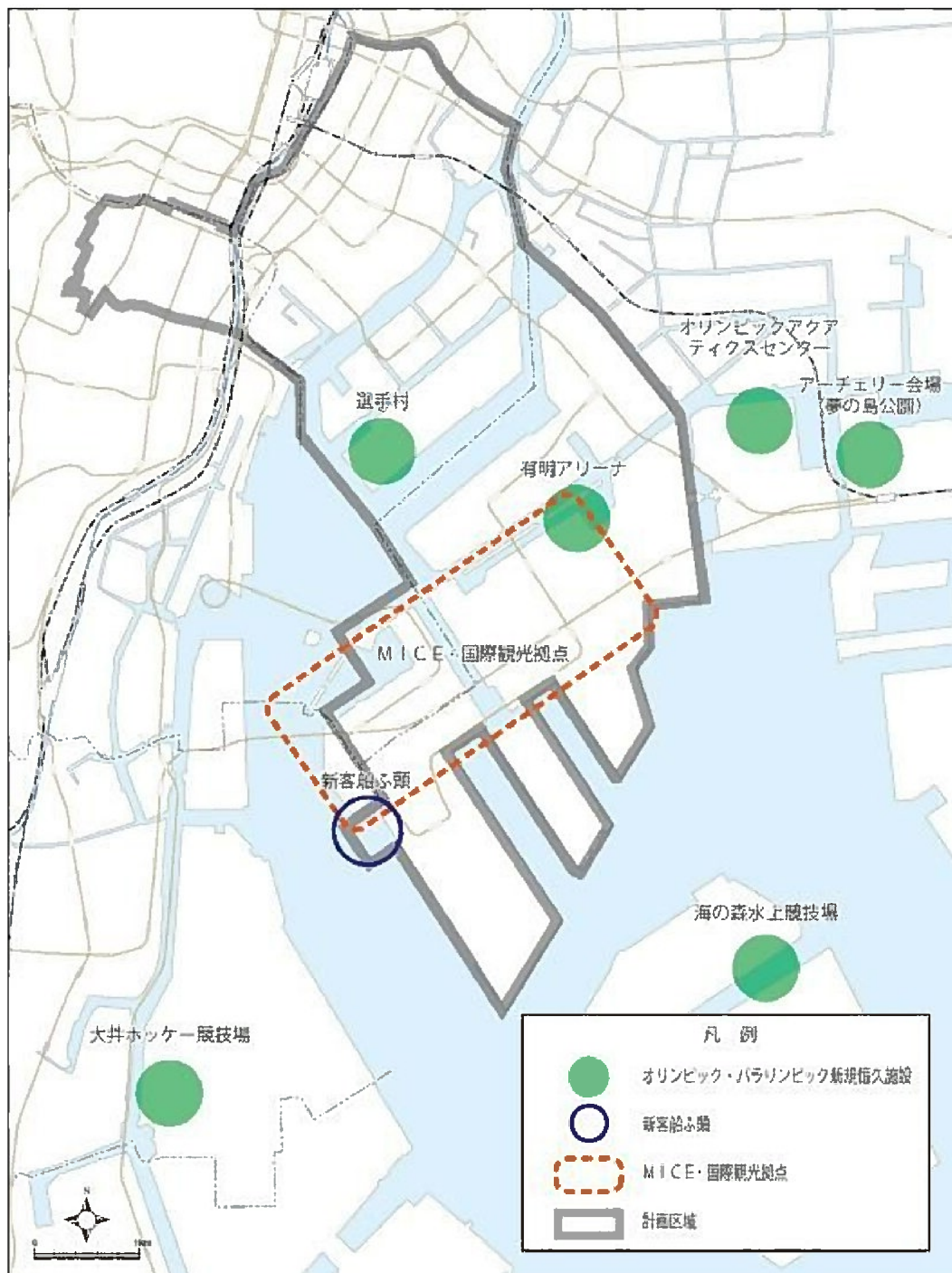
出典：「世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して」

東京の総合的な交通政策のあり方検討会、H27.1

（４）計画区域内及び周辺の新たな街づくりと一体となった公共交通網の形成

東京 2020 大会施設やM I C E・国際観光拠点など、計画区域内及びその周辺の新たな都市拠点や施設へのアクセス性を確保し、居住、業務、商業、観光、交流などの都市機能の魅力を計画区域内外に広めていくような公共交通網を形成する。

<新たな都市拠点や恒久施設の位置>



※M I C E：企業等の会議 (Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行 (インセンティブ旅行) (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称

3 計画目標

基本方針に対応して目指すべき計画目標を定め、その達成状況を評価するために数値目標を設定する。

基本方針	計画目標	数値目標
(1) 都心とその他の計画区域、計画区域内を移動できる公共交通網の形成	計画目標① 都心とその他の計画区域、計画区域内のアクセス利便性向上 ・鉄道駅から離れた地域が存在する「勝どき・豊海地区」*と「選手村地区」*において、開発に対応した輸送力・速達性・定時性を有する幹線的公共交通を都心と臨海副都心とを結ぶ路線の整備により、各地区から都心、各地区間のアクセス利便性向上を目指す。 ※1章5(1)の地区区分図を参照 ・鉄道、ゆりかもめ、臨海部BRTと連携した路線バスの拡充・再編により計画区域内の移動ニーズに対応する。	目標① 都心への所要時間 勝どき～新橋：約10分以下 国際展示場～新橋：約25分以下 ・BRTの停留所間の所要時間 ・平成22年道路交通センサスの区部一般道平均の混雑時旅行速度を15.7km/h、各停留所乗降時間を30秒と仮定して算出 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 1路線以上
(2) 端末交通等の地域内交通の充実	計画目標② 端末交通・内々交通の充実 ・幹線的公共交通へスムーズに乗り継ぐことができ、各地区を移動できるよう全ての地区で端末交通の充実を目指す。 ・計画区域内の活動が活発に行われるよう内々交通の充実を目指す。	目標② シェアサイクルのサイクルポートの新設 20か所以上
(3) シームレスな交通体系の構築	計画目標③ 乗り継ぎ抵抗の低減 ・交通結節点では乗り継ぎ利便性の高い設備や情報等を充実させて乗り継ぎ抵抗を小さくする。	目標③ 乗り継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、情報提供等の充実した交通結節点の新設 1か所以上
(4) 計画区域内及び周辺の新たな街づくりと一体となった公共交通網の形成	計画目標④ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成 ・計画区域内だけでなく周辺も含めた新たな街づくりへアクセスできる公共交通網の形成を目指す。	目標④ 新たな街づくりへの公共交通路線の新設 1路線以上

第3章 公共交通施策

1 公共交通施策

目標達成のための公共交通施策について、計画目標ごとに具体的な取組を整理する。

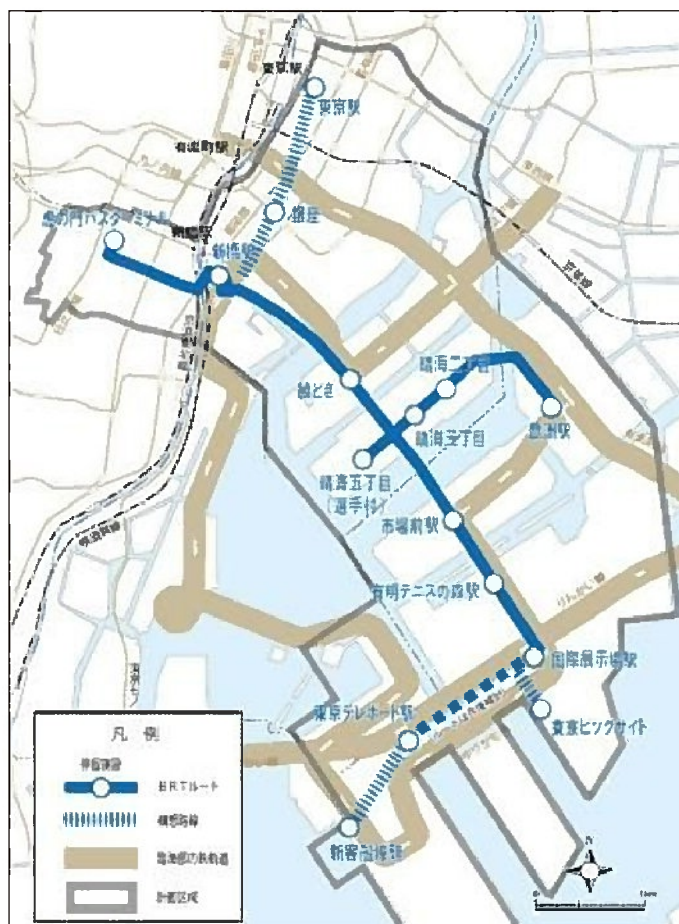
基本方針	計画目標	公共交通施策
(1) 都心とその他の計画区域、計画区域内を移動できる公共交通網の形成	① 都心とその他の計画区域、計画区域内のアクセス利便性向上	公共交通施策① 臨海部BRTの整備
		公共交通施策② 路線バスの拡充・再編
(2) 端末交通等の地域内交通の充実	② 端末交通・内々交通の充実	公共交通施策③ シェアサイクルの拡充
		公共交通施策④ コミュニティバスの活用
		公共交通施策⑤ 小型モビリティ等の新たな内々交通機関の導入
(3) シームレスな交通体系の構築	③ 乗り継ぎ抵抗の低減	公共交通施策⑥ 新設・改修による交通結節点の整備
		公共交通施策⑦ 乗り継ぎ利便性の向上策
		公共交通施策⑧ UDタクシー乗り場の設置
		公共交通施策⑨ 舟運と陸上公共交通機関とのつながり
(4) 計画区域内及び周辺の新たな街づくりと一体となった公共交通網の形成	④ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成	公共交通施策⑩ 選手村跡地開発等への公共交通路線の新設

公共交通施策① 臨海部BRTの整備

目的	将来の開発や東京 2020 大会の開催を踏まえ、増加する交通需要に対応し、また、鉄道駅へのアクセス性が低いエリアにおいて、鉄道路線が配置されている地区と同等のサービス水準を確保するため、都心と臨海副都心とを結ぶ速達性・定時性の高いBRTを導入する。
内容	都心と臨海副都心との往復ルートを基本として、勝どき、晴海、豊洲などの特性を踏まえ、地域の需要に合わせた複数系統で運行する。 鉄道やゆりかもめ、路線バス、コミュニティバス等の他の公共交通やシェアサイクル等との連携を図り、臨海部で効率的な交通体系を構築する。ハード・ソフトの両面から、車両、停留施設、運賃収受方式などの対策を講じて速達性・定時性の確保を目指す。 東京 2020 大会を契機として次世代交通のモデルになるよう、施設や車両のユニバーサルデザイン、燃料電池バス、次世代交通技術の導入、トータルデザイン、多言語対応等を講じる。
実施主体	東京都、BRT事業者
スケジュール	平成 28 年度 地域公共交通再編実施計画、道路運送高度化実施計画の策定 平成 31 年 運行開始 平成 32 年度 本格運行

< 臨海部BRTのルート案 >

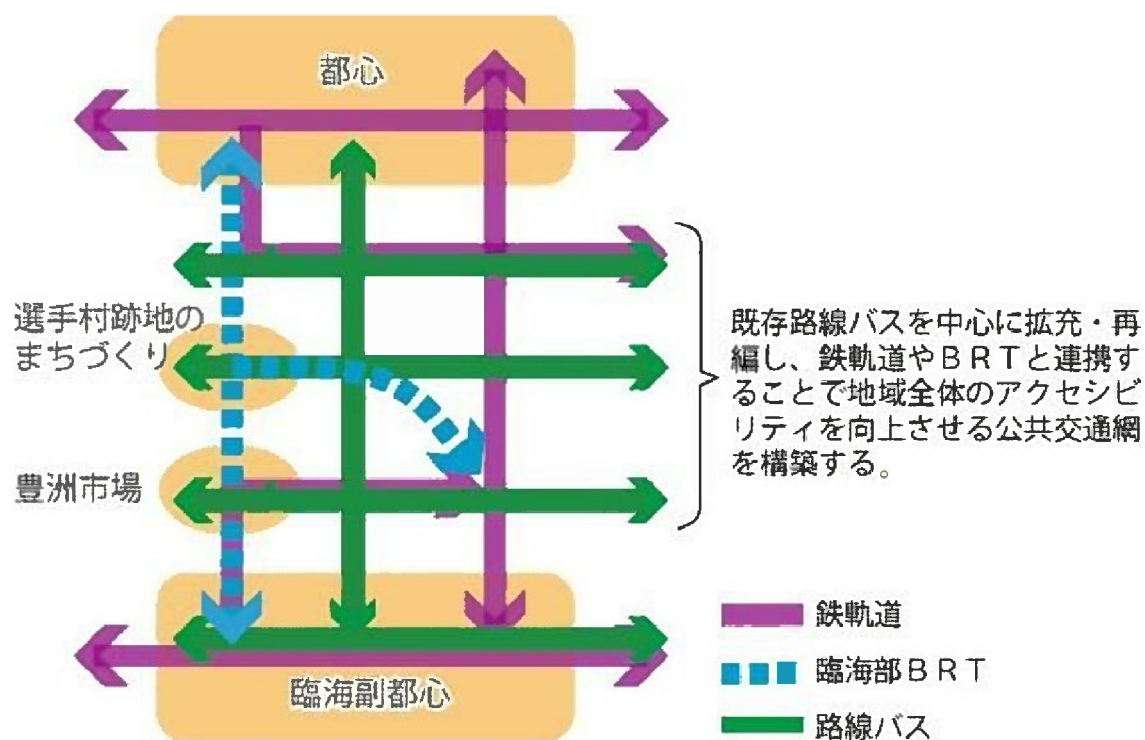
※停留施設名は仮称



公共交通施策② 路線バスの拡充・再編

目的	鉄道や臨海部BRTと連携して路線バスの拡充・再編を行い、地域全体のアクセシビリティを向上させる公共交通網を構築する。	
内容	将来の開発や道路整備、交通結節点等の整備に合わせて、路線バスの拡充・再編とユニバーサルデザイン等のサービスの充実を図る。 豊洲市場の開場や東京2020大会後の選手村跡地のまちづくりなど、臨海地域を中心に急増する輸送需要に対し路線を拡充する。	
実施主体	バス事業者	
スケジュール	平成28年度	一部拡充・再編（豊洲市場対応） 地域公共交通再編実施計画の策定
	平成29年度以降	バス路線の拡充・再編に着手 （関係機関との協議により運行経路を見直す。）

<路線バスの拡充・再編のイメージ>



公共交通施策③ シェアサイクルの拡充

目的 計画区域では区が中心となりシェアサイクルのサイクルポートの設置が進められていることを踏まえ、公共交通と連携の取れた交通網を確立するために、公共交通の末端交通としての利用や、公共交通を補完する短距離交通手段としてシェアサイクルの導入を拡充する。

内容 自転車シェアリングを先駆的に取り組む4区（千代田区・中央区・港区・江東区）と都とは、平成27年3月に「基本協定」を締結している。この協定に基づき、各区でサービス提供中のシェアサイクルの相互利用の実現に向けて平成28年2月から4月まで、相互利用実験を実施し、適切なサイクルポートの配置や、スムーズに貸出・返却ができる運営体制について検証を行い、本格的な相互利用への移行を検討する。

サイクルポートの充実や認知度向上に向けた情報発信等を行う。

実施主体 中央区、港区、江東区

スケジュール 平成28年2月以降 4区広域実験実施

（千代田区・中央区・港区・江東区）

<シェアサイクルのイメージ>



出典：「世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して」東京の総合的な交通政策のあり方検討会、H27.1

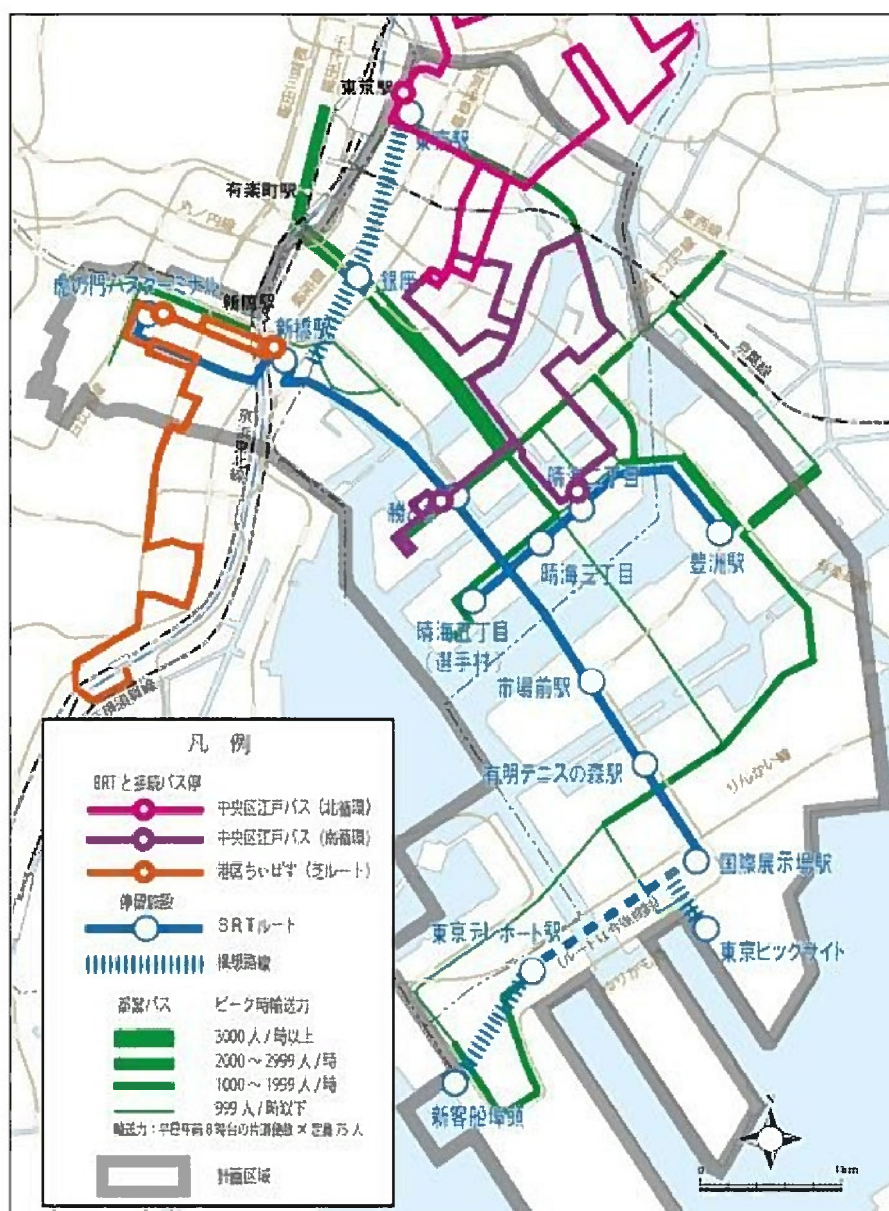


サイクルポート（東雲駅前）

公共交通施策④ コミュニティバスの活用

目的	各区で導入されているコミュニティバスは重要な地域内交通であり、鉄道やゆりかもめ、BRT、路線バスを補完し、誰もが自由に移動できる交通環境を実現する。
内容	コミュニティバスの利便性を地域全体に波及させるため、コミュニティバスとBRTや既存公共交通との乗り継ぎ利便性を確保する。 相互の発車・到着時刻に合わせた時刻表の調整や、車内ディスプレイによる乗換案内情報の提供、多言語対応、ユニバーサルデザイン等を推進する。
実施主体	中央区、港区、バス事業者、BRT事業者
スケジュール	平成 28 年度以降 継続的に実施

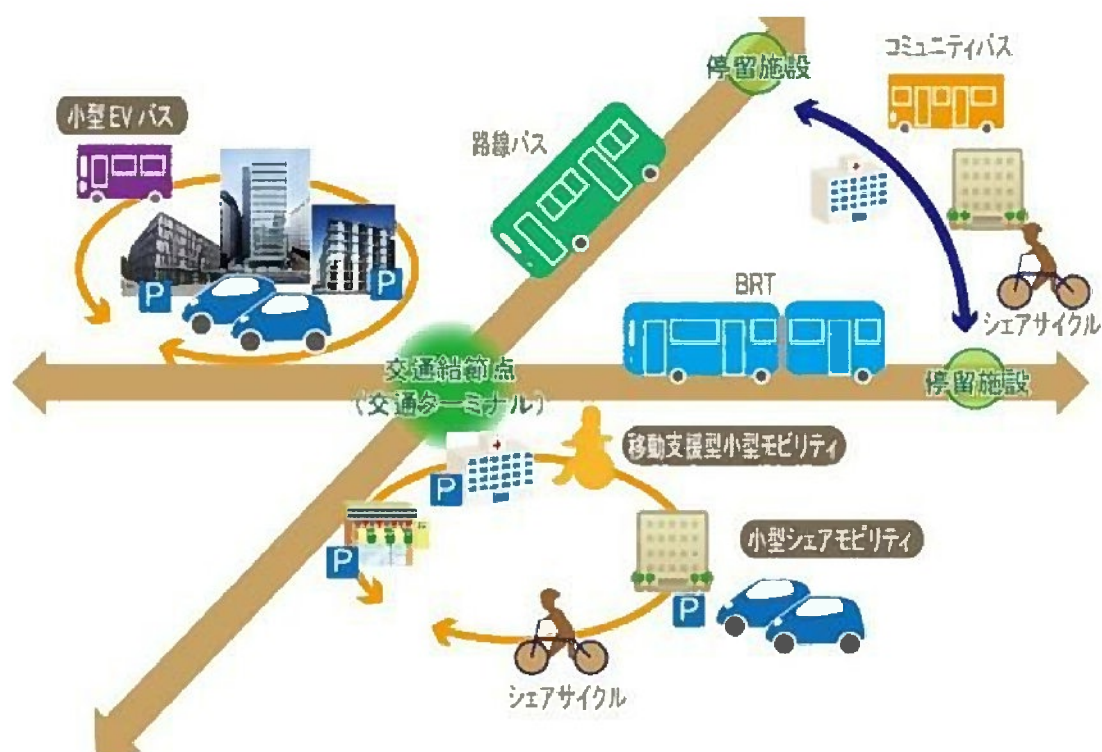
<臨海部BRT・路線バスとコミュニティバスの連携>



公共交通施策⑤ 小型モビリティ等の新たな内々交通機関の導入

目的	計画区域内の各地区内といった短距離移動の利便性を高めることで、内々交通の需要を喚起して地域活性化を図るため、コミュニティバスやシェアサイクルに加えて、小型モビリティ等の新たな交通機関の導入を図る。
内容	コミュニティバス等では対応しきれない地域や区境を越えた短距離移動、シェアサイクルの利用が困難な方の移動ニーズにも対応できるような、利便性が高く、少人数での短距離移動に適した小型モビリティ等の新たな公共交通の導入を図る。 まずは、BRTの端末交通としてモデル地区等で実証実験を行い、普及・PRを推進する。
実施主体	未定
スケジュール	平成 30 年度以降 検討、実証実験

<新たな内々交通機関のイメージ>



公共交通施策⑥ 新設・改修による交通結節点の整備

目的	多様な公共交通の連携や既存交通との乗り継ぎなど、利用者への移動手段選択の多様性を提供するため、利便性の高い交通結節点を新設・改修により整備する。
内容	BRT整備に併せて鉄道との結節点や、鉄道駅から離れている地区等に交通結節点を整備する。 交通結節点ではBRT、路線バス、コミュニティバスやシェアサイクル等の端末交通など、多様な公共交通の乗入れを推進するとともに、誰もが利用しやすいようユニバーサルデザインや多言語対応等の施設を整備する。 新橋駅と豊洲駅についても、将来的にはBRTと既存鉄軌道との乗り継ぎ利便性向上を目指す。
実施主体	施設整備者、施設管理者
スケジュール	平成31年度以降 供用開始

<BRTルートと交通結節点>



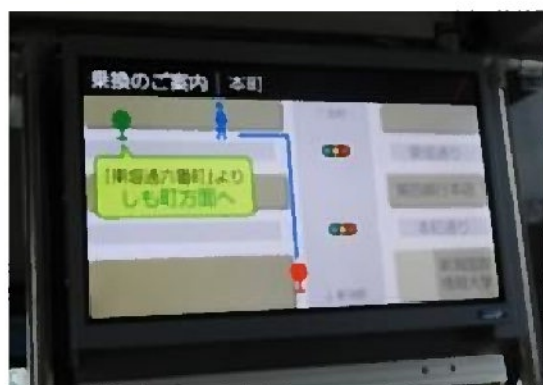
公共交通施策⑦ 乗り継ぎ利便性の向上策

目的	多様な公共交通の連携を図るために乗り継ぎ利便性を向上し、シームレスな公共交通網を構築する。
内容	鉄道とBRT、路線バス、コミュニティバス等の相互の乗り継ぎ利便性を確保する。 鉄道の発車・到着時刻に合わせた時刻表の調整や、デジタルサイネージ等によるBRT停留施設での乗り継ぎ情報の提供、BRTやバス車内での他の公共交通の運行情報等の提供、多言語表示、ユニバーサルデザイン等を推進する。
実施主体	BRT事業者、バス事業者、鉄道事業者
スケジュール	平成31年度以降 実施

<乗り継ぎ情報提供等の事例>



バス車内での鉄道乗継情報（左写真）と観光情報（右写真）の提供
（墨田区内循環バス）



BRT 車内でのバス乗り継ぎ案内の提供
（新潟市 BRT）



BRT 停留施設での鉄道運行情報の提供
（新潟市 BRT）

公共交通施策⑧ UDタクシー乗り場の設置

目的	鉄道やBRT等と連携して出発地から目的地まで、誰もが利用しやすいバリアフリー化が図られた交通環境を創出するため、UDタクシーを利用しやすい環境を整備して導入促進を図る。
内容	高齢者、車いす使用者、ベビーカー使用者、妊娠中の方、大きな荷物を持った方など、誰もが利用しやすい移動手段としてのUDタクシー車両の導入を促進するため、交通結節点におけるUDタクシー乗り場の導入可能性を検証する。
実施主体	施設管理者
スケジュール	平成28年度以降 継続的に促進

<UDタクシー乗り場の事例>

横浜駅東口UD/EVタクシー専用レーン設置乗り場

■設置場所
神奈川県横浜市西区高島2丁目（横浜駅東口タクシープラザ）

■運用時間
9時～21時





川崎駅UDタクシー乗り場

■設置場所
神奈川県川崎市川崎区駅前本町26-1

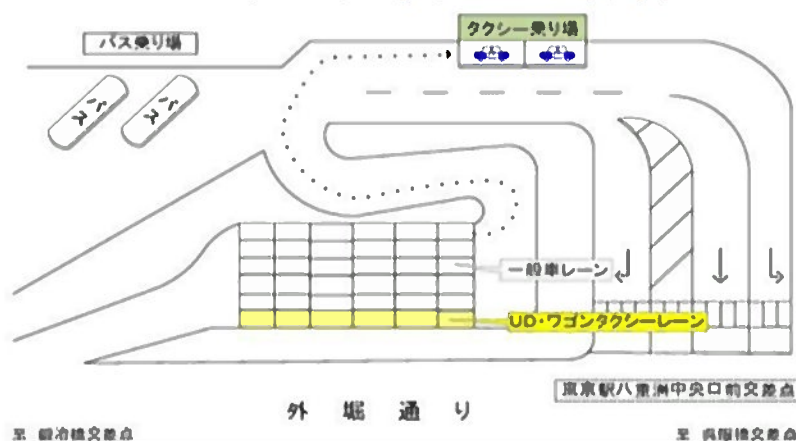
■運用時間
24時間

横浜駅東口タクシー乗り場では、平成25年6月28日からUD/EVタクシー専用レーンの運用を開始した。一番手前のレーンをUD/EV専用レーンとし、優先配車を行っている。誰もが使いやすい、また、環境負荷の少ないタクシーの普及促進を図り、一般タクシーを含め、利用者がタクシーを選択することが可能となることで、利用者利便の更なる向上が期待される。

また、川崎駅東口・西口タクシー乗り場でも、平成25年7月よりUDタクシー対応の乗り場が整備され、運用開始された。

出典：関東運輸局 https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/ud-group.html

<タクシー待機所におけるUDタクシーレーンの事例>



東京駅八重洲口前タクシー乗り場（待機所）ではUD・ワゴンタクシーレーンを1レーン（6台分）設置

出典：関東運輸局プレスリリース資料（H27.9）

公共交通施策⑨ 舟運と陸上公共交通機関とのつながり

目的	水辺に囲まれた地域特性を生かし、舟運による計画区域外からのアクセス性を高めるために舟運と陸上公共交通機関との連携を図る。
内容	船着場との陸上公共交通機関の接続を推進する。
実施主体	東京都
スケジュール	平成 28 年度以降 舟運事業の進捗に合わせて検討

<舟運活性化の事例>

東京都では、舟運活性化に向けた取組の一環として様々な対象者向けに調査運航を実施しており、都民向けには平成 27 年 11 月と 12 月の 3 日間で五つのコースを運行した。隅田川や臨海部、羽田空港等、東京の要所を巡り、それぞれの見どころを案内するとともに、アンケート調査を行った。



- Aコース (H27.11.20 実施)
東京クルージング～東京スカイツリー、レインボーブリッジ、羽田空港
- Bコース (H27.11.20 実施)
マジックアワー&ナイトクルージング～東京スカイツリー、レインボーブリッジ、羽田空港



- Cコース (H27.12.5 実施)
ウォーターフロントを知る～有明から羽田エリア



- Dコース (H27.12.6 実施)
運河探訪～船で巡る江戸から現代
- Eコース (H27.12.6 実施)
舟夜会・水辺の歴史にふれる～隅田川から海老取川を巡る

公共交通施策⑩ 選手村跡地開発等への公共交通路線の新設

目的	住宅・業務・商業などの大規模な複合開発や、東京 2020 大会後の選手村跡地開発など、新たな街づくりによる交通需要へ対応した公共交通を整備する。
内容	計画区域内外における大規模開発や東京 2020 大会後に整備される選手村跡地等の開発状況に応じて、BRT選手村シャトル導入や路線延伸、既存路線バスの拡充・再編などを開発側と協力して公共交通を整備する。 選手村跡地開発では、BRT等のターミナルとなるマルチモビリティステーションを中心として、カーシェアやシェアサイクルの共通ポートや船着場等の整備により、交通結節点としての機能を強化し、域内の交通利便性を向上させる。 また、カーシェアやシェアサイクルの導入により環境負荷の軽減を図る。サインデザインの統一やバリアフリー対応を図り、高齢者や外国人など、誰もが移動しやすい環境を整備する。
実施主体	BRT事業者、バス事業者
スケジュール	平成 32 年度以降 大規模開発等に合わせて導入

<選手村シャトルルート案>



2 地域公共交通特定事業

本計画に基づき、平成 28 年度以降は地域公共交通特定事業として、道路運送高度化事業及び地域公共交通再編事業を実施するための計画を策定する。

(1) 対象事業

対象事業となる公共交通施策として「①臨海部 B R T の整備」と「②路線バスの拡充・再編」を位置付け、平成 28 年度以降に東京都が「地域公共交通再編実施計画」を、B R T 事業者が「道路運送高度化実施計画」を策定する。

<地域公共交通特定事業の対象施策>

基本方針	計画目標	公共交通施策	
(1) 都心とその他の計画区域、計画区域内を移動できる公共交通網の形成	① 都心とその他の計画区域、計画区域内のアクセス利便性向上	公共交通施策① 臨海部 B R T の整備 公共交通施策② 路線バスの拡充・再編	地域公共交通再編実施計画 ・ 東京都 ・ 平成 28 年度策定予定
(2) 端末交通等の地域内交通の充実	② 端末交通・内々交通の充実	公共交通施策③ シェアサイクルの拡充 公共交通施策④ コミュニティバスの活用 公共交通施策⑤ 小型モビリティ等の新たな内々交通機関の導入	道路運送高度化実施計画 ・ B R T 事業者 ・ 平成 28 年度策定予定
(3) シームレスな交通体系の構築	④ 乗り継ぎ抵抗の低減	公共交通施策⑥ 新設・改修による交通結節点の整備 公共交通施策⑦ 乗り継ぎ利便性の向上策 公共交通施策⑧ U D タクシー乗り場の設置 公共交通施策⑨ 舟運と陸上公共交通機関とのつながり	
(4) 計画区域内及び周辺の新たな街づくりと一体となった公共交通網の形成	⑤ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成	公共交通施策⑩ 選手村跡地開発等への公共交通路線の新設	

（２）事業内容

将来の開発や東京 2020 大会の開催を踏まえ、計画区域と都心、計画区域内を移動できる公共交通網の形成を目指す。選手村跡地開発等の新たな街づくりにより、勝どき・豊海地区と選手村地区では鉄道路線が配置されている地区と同等又はそれ以上の常住人口・就業人口の増加が想定されている。豊洲市場周辺地域では就業人口の大幅な増加が見込まれているが、都心へは乗り継ぎ等により所要時間がかかる。これらの地区では、環状 2 号線の整備に合わせて、鉄道やゆりかもめと同等の輸送力・速達性を有する B R Tを整備する。

路線バスについては、鉄道や B R Tと連携して既存路線バスを中心に拡充・再編することで、広域的な交通需要に対応するとともに、計画区域内のきめ細かい輸送サービスを行う。

（３）事業の効果

B R Tの整備及び路線バスの拡充・再編により、計画区域内の各地区から都心への移動の速達性が高まり、地域内の移動の利便性も向上する。

第4章 計画の推進方策

1 推進体制

本計画は東京都、関係区、交通事業者、学識経験者等で構成する「臨海副都心周辺地域における公共交通協議会」において、計画区域の今後の公共交通の在り方に関する調査・検討結果を踏まえて策定したことから、計画の実施段階においても当該協議会の構成員がそれぞれの役割を果たしながら、連携・協働してその推進に努める。

2 実施プログラム

公共交通施策	H28 年度	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度
公共交通施策① 臨海部 B R T の整備	計画	施設整備・ 新会社設立等	運行開始	本格運行	
公共交通施策② 路線バスの拡充・再編	計画、一部 拡充・再編	拡充・再編に着手			
公共交通施策③ シェアサイクルの拡充	広域 実験	実験結果の状況により延長の可能性あり			
公共交通施策④ コミュニティバスの活用	継続的に実施				
公共交通施策⑤ 小型モビリティ等の新たな 内々交通機関の導入	検討	実証実験	実用化検討		
公共交通施策⑥ 新設・改修による交通結節点 の整備	計画・準備				
公共交通施策⑦ 乗り継ぎ利便性の向上策	計画・準備				
公共交通施策⑧ UD タクシー乗り場の設置	継続的に促進				
公共交通施策⑨ 舟運と陸上公共交通機関と のつながり	舟運事業の進捗に合わせて検討				
公共交通施策⑩ 選手村跡地開発等への公共 交通路線の新設	計画				

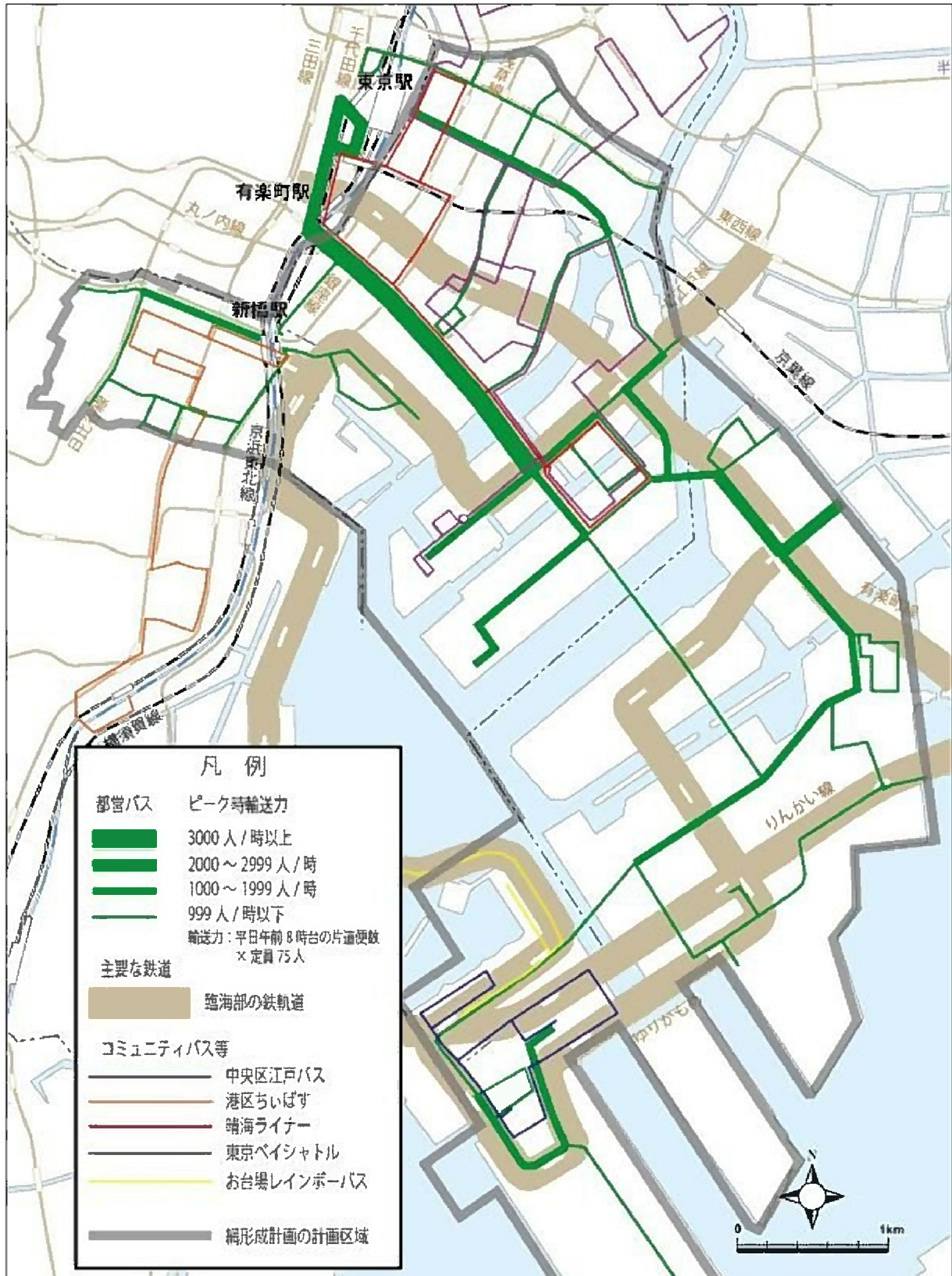
3 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況については、「臨海副都心周辺地域における公共交通協議会」を年1回以上開催し、本計画に位置付けられている公共交通施策の実施状況を確認・評価する。

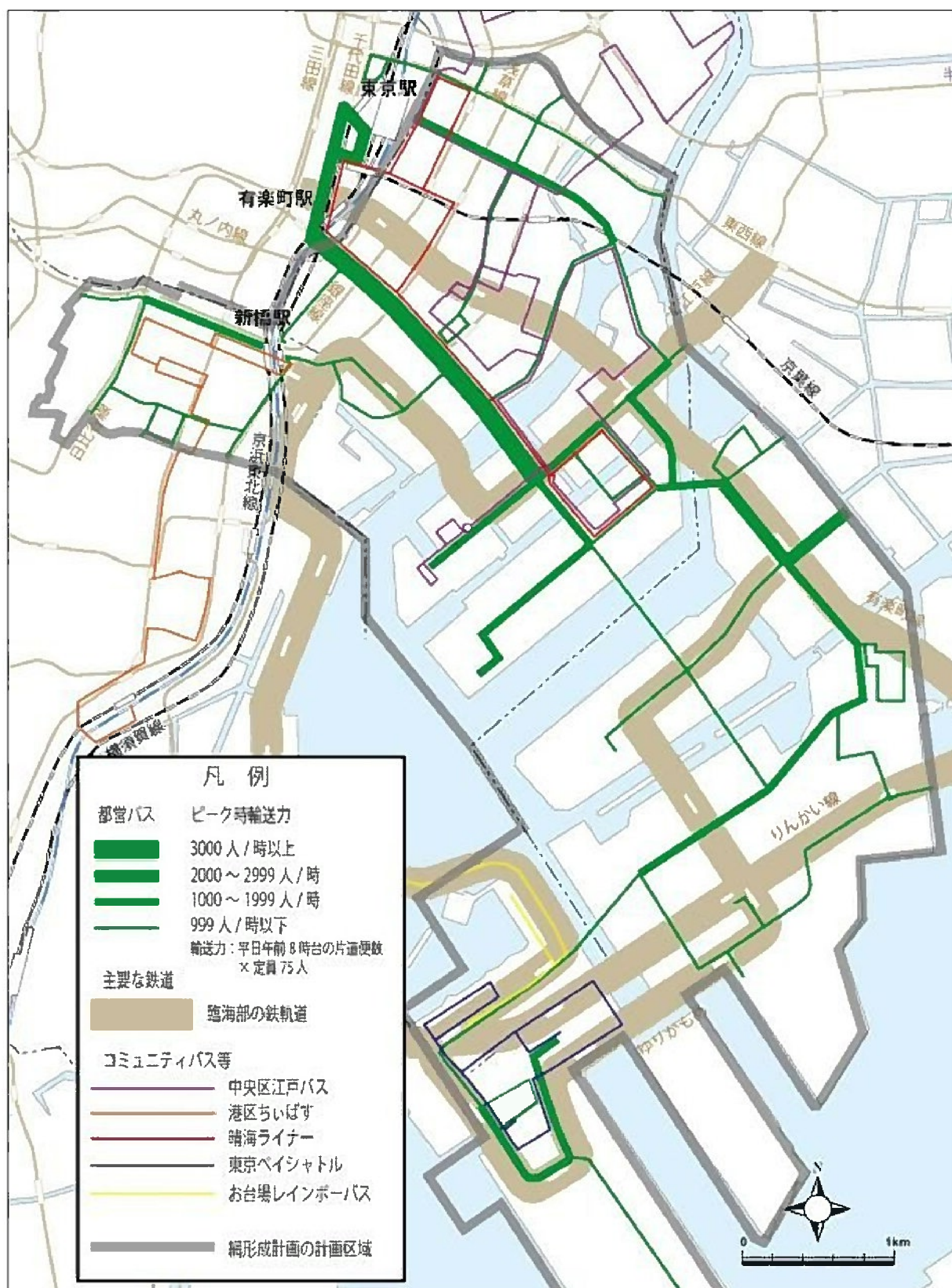
また、計画期間満了時の平成32年度には、計画目標に基づく取組の評価・検討を行い、その評価結果を基に、本計画の更新の必要性について検討する。

(付図)

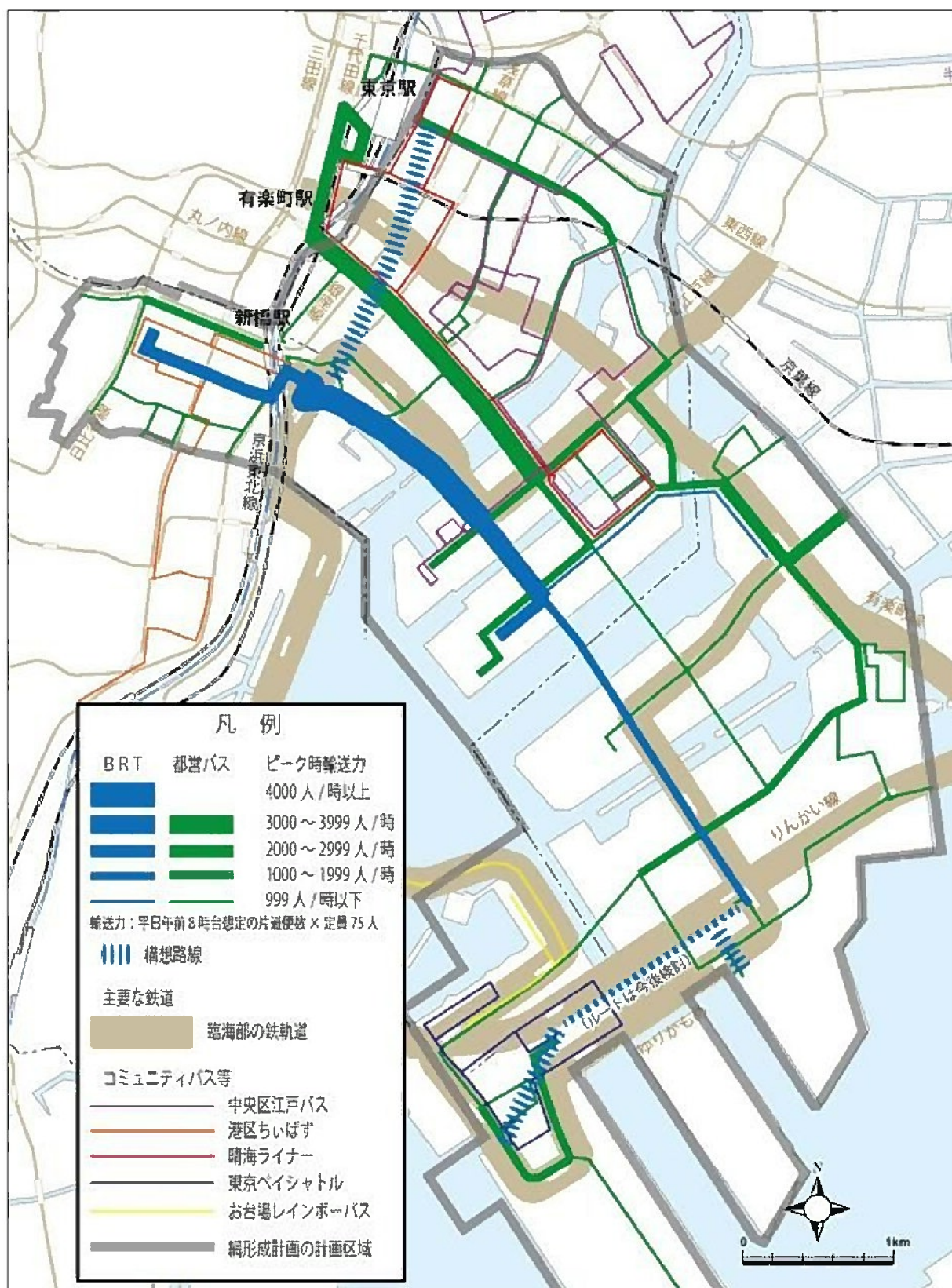
1 現況交通体系



2 一部拡充・再編路線付加交通体系



3 将来交通体系



その他、路線バスの拡充・再編を予定