

東京都臨海部地域公共交通計画の 調査、分析、評価について

令和6年1月23日（火）
東京都都市整備局

東京都臨海部地域公共交通計画の概要

■ 目的

都市開発の進展や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴う開発により、新たな都市機能の集積が計画されている計画区域内において、都市づくりと整合した公共交通網を構築するために策定する。

■ 計画期間

平成28 (2016) 年度から令和 7 (2025) 年度まで

※ 現計画は、令和 3 年 3 月改定

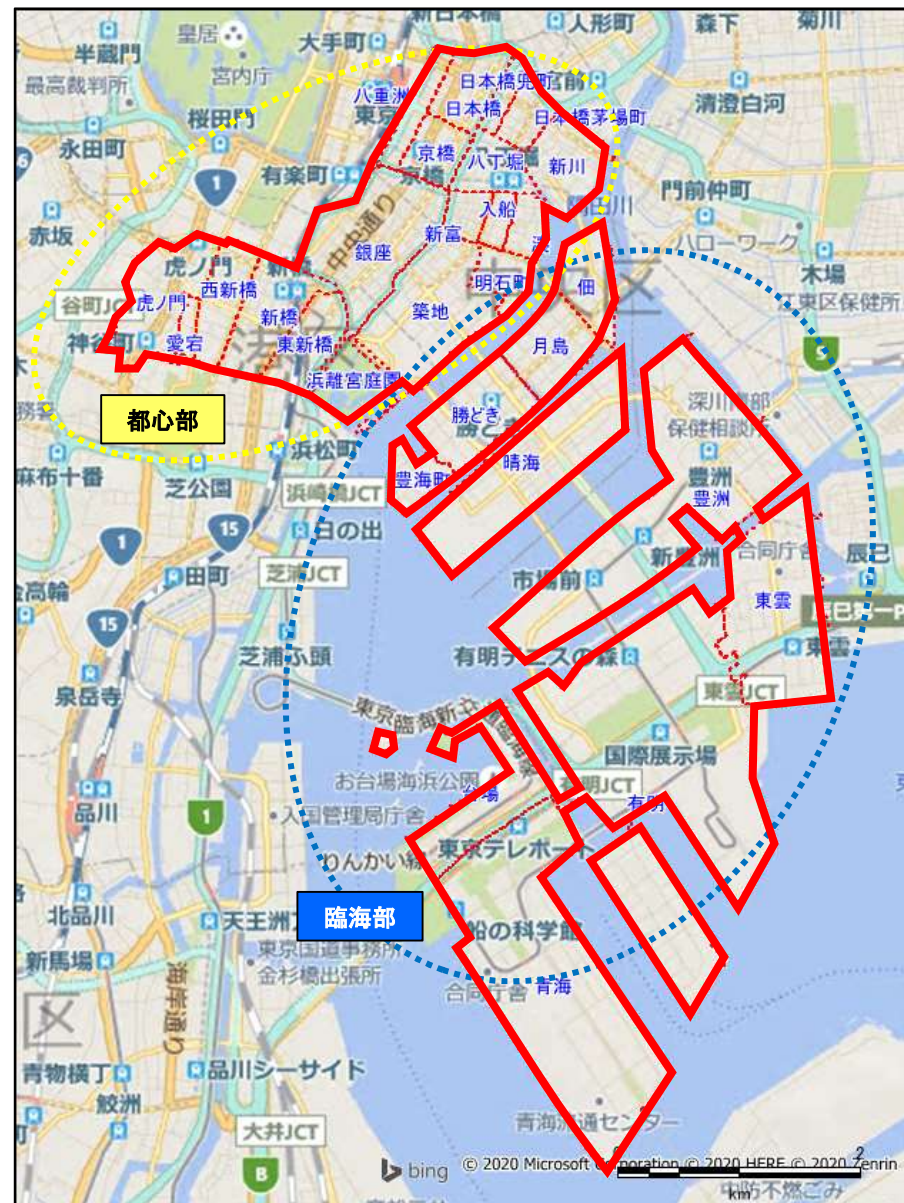
■ 計画区域

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との接続地点を含むエリアを、東京都臨海部地域公共交通計画の計画区域とする。

(右図参照)

■ 達成状況の評価・検討

東京都、関係各区、交通事業者、学識経験者等で構成される「臨海副都心周辺地域における公共交通協議会」において、計画目標に基づく取組の達成状況等について、評価、検討を行う。



計画区域： 中央区、港区、江東区の一部

東京BRTの状況 ～プレ運行（二次）～

■プレ運行（二次）の概要

- ・ 令和5年4月1日よりプレ運行(二次)の運行を開始
- ・ プレ運行(一次)のルートを変更し「幹線ルート」、「晴海・豊洲ルート」を運行

○使用車両

- ・ 連節車：ハイブリッド1両
 - ・ 単車：F C10両・ハイブリッド1両・ディーゼル3両
- ⇒ 合計15両（※令和5年10月時点・予備車両含む）

○運行回数・輸送力

- ・ 運行回数：平日（上り）97便、（下り）97便
土休日（上り）95便、（下り）95便
- ・ 輸送力：平日（上り）7,948人/日、（下り）7,948人/日
土休日（上り）7,796人/日、（下り）7,796人/日
（※単車定員76人、連節定員112人に便数を乗じて算出）

○経路変更による所要時間の短縮

- ・ 環状2号線の汐留付近にて、地上からトンネルへ経路変更

勝どきBRT→新橋(上り) 所要時間：7～8分 ⇒ 4分
新橋→勝どきBRT(下り) 所要時間：7～8分 ⇒ 5～6分



■選手村ルート[○]の運行開始について (1月19日公表)

○運行開始日

令和6年2月1日(木曜日)

※ 運行事業者が認可申請中

○所要時間

HARUMI FLAG (晴海五丁目ターミナル) ⇒ 新橋 11分

○運行便数 (上下計)

平日 104便/日

土休日 91便/日

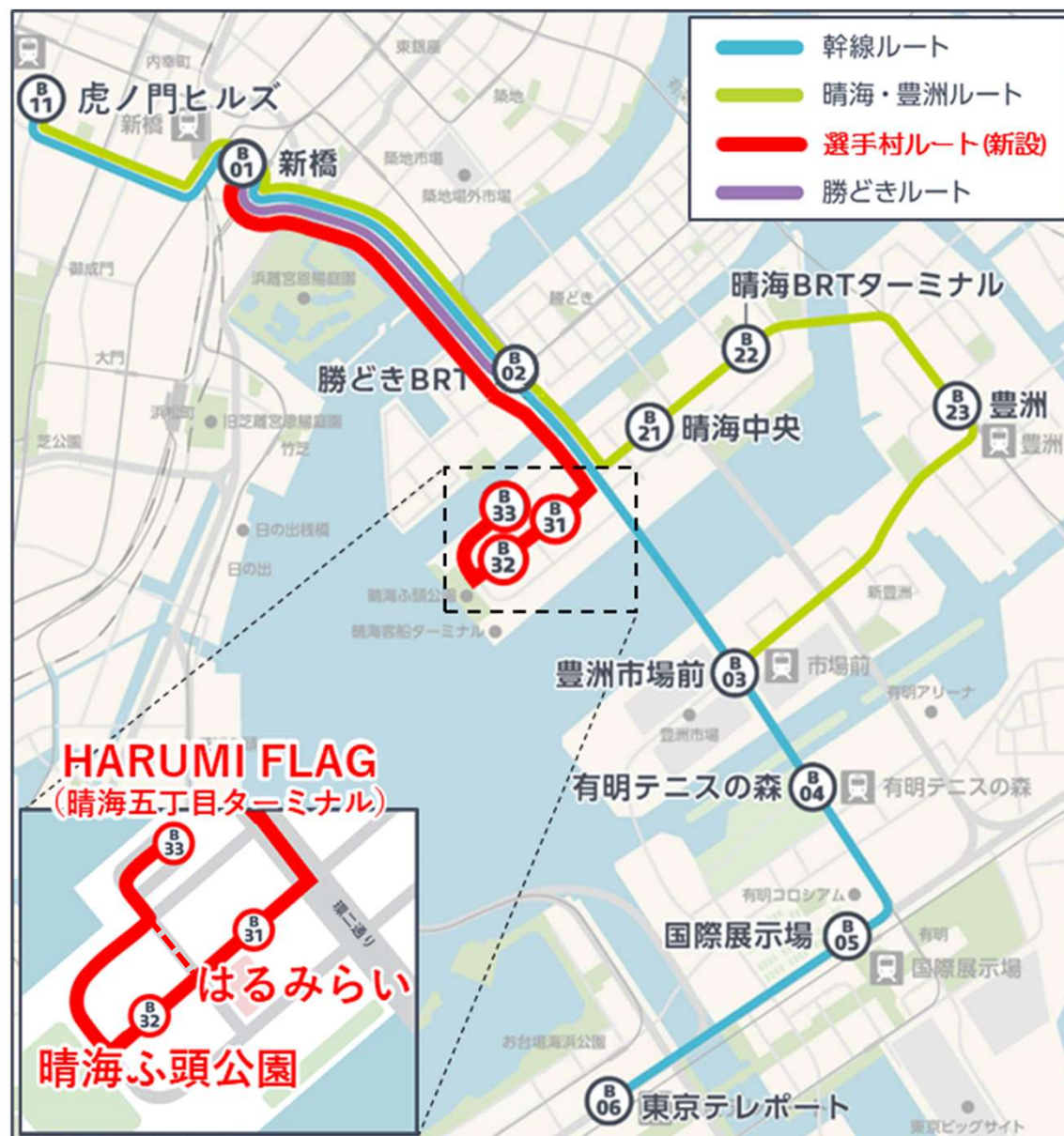
- ・ 平日ピーク時 10分間隔
- ・ その他の時間帯 概ね15~20分間隔

※ 時刻表等の詳細は運行事業者のHP
<https://tokyo-brt.co.jp/caution/396>

○運行事業者

(主体) 東京BRT株式会社

(支援) 京成バス株式会社



※はるみらい 中央区立晴海地域交流センターの名称

地域公共交通計画に掲げられている目標

■ 5つの計画目標に対して計7つの数値目標があり、それらの評価・分析を実施

※令和3年度が評価初年度

計画目標	数値目標
<p>① BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築、計画区域内の公共交通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れた地域が存在する「勝どき・豊海地区」と「晴海五丁目地区」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の整備により、都心部と臨海部間のアクセス利便性向上を目指す ・BRT等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。 	<p>1 計画区域内の公共交通利便性向上 計画区域の居住地から目的地までの加重平均時間（居住者人口あたりの平均所要時間）の短縮 ○現況人口（H27人口） ・新橋駅までの加重平均時間 27.0分以下 ・晴海5丁目までの加重平均時間 36.6分以下 ○将来人口（晴海フラッグを考慮） ・新橋駅までの加重平均時間 29.1分以下</p> <p>2 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 1路線以上</p>
<p>② 地域間移動ネットワークの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れた地域が存在する臨海部において、開発に対応した新たな公共交通ネットワークの構築により、公共交通アクセス性が低い箇所の改善を目指す 	<p>3 公共交通機関へのアクセス性が低い地域に居住している人口割合を減少 ・アクセス性が低い地域の居住割合の減少 20%以上</p>
<p>③ 多様な末端交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道駅へのアクセス性向上を目指す ・短距離移動に対応した多様な末端交通機関の充実を目指す 	<p>4 駅末端公共交通機関分担率の向上 ・自動車以外の末端機関分担率の増加（センサス利用）</p> <p>5 自転車シェアリングのサイクルポート数 ・計画期間後半で20か所</p>
<p>④ 乗継ぎ抵抗の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点では乗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 	<p>6 乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、UD・BF情報提供等の充実した交通結節点の新設 ・計画期間後半で1か所以上</p>
<p>⑤ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たなまちづくりに伴い、駅・拠点アクセスや、まちづくりエリア内の回遊性が向上する公共交通の導入を目指す 	<p>7 新たな街づくりにおける新しいモビリティサービスの導入 ・まちづくりと連携した試行的導入 1件以上</p>

目標達成状況の評価（計画目標①）

計画目標① BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築、計画区域内の公共交通利便性向上

○数値目標

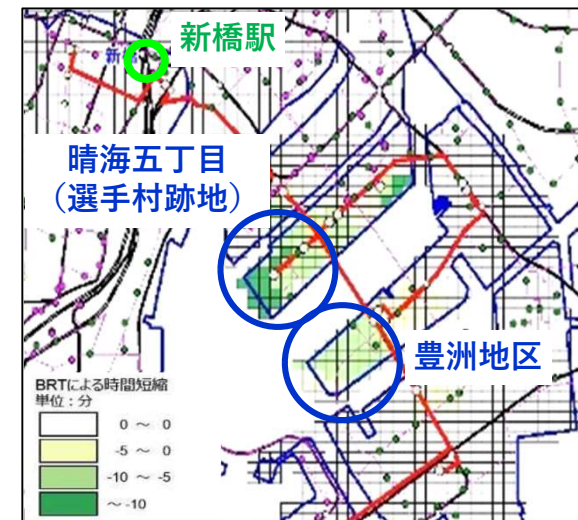
- 1 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 **1 路線以上**
- 2 計画区域の居住地から目的地までの加重平均時間の短縮
 - ・ 現況人口（H27人口）
 - ① 新橋駅までの時間 **4.6分短縮**（31.6分 ⇒ 27.0分以下）
 - ② 晴海五丁目までの時間 **9.2分短縮**（45.8分 ⇒ 36.6分以下）
 - ・ 将来人口（R7年度の晴海フラッグのタワー棟入居後）
 - ③ 新橋駅までの時間 **4.3分短縮**（33.4分 ⇒ 29.1分以下）

○現在の状況

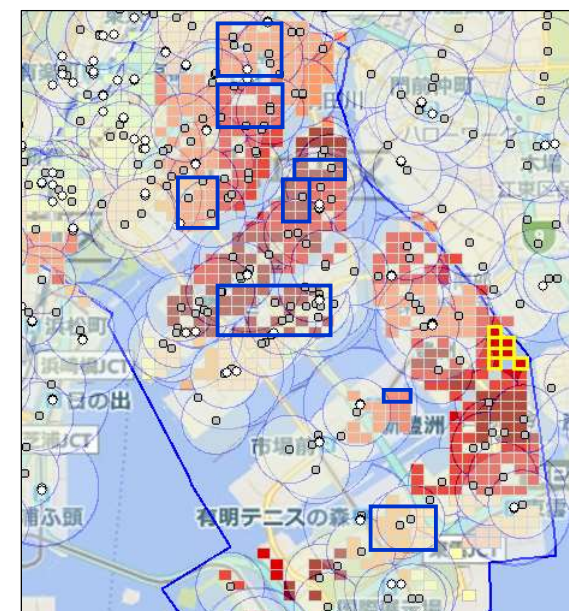
- 1 路線バスの拡充 **2 路線** 目標達成!〔R5.4～東京BRTが運行〕
- 2
 - ① 新橋駅までの時間 **2.5分短縮**〔31.6分 ⇒ 29.1分〕
 - ② 晴海五丁目までの時間 **—**（※選手村ルート開始後に評価）
 - ③ 新橋駅までの時間 **—**（※R7年度以降に評価）

○達成状況・分析

- ・ プレ運行(二次)により、豊洲地区を中心に**5～10分の短縮効果**が見られたが、区域全体としては**2.5分の短縮に留まっている**
- ・ 近年、**BRT沿線以外の地域**において人口の増加がみられるため、人口により加重平均時間を算出するという本指標の性質上、BRTが運行したことによる時間短縮効果は、想定よりも小さくなった
- ・ 選手村ルートの運行により、晴海五丁目地区で時間短縮が見込まれる



BRTによる所要時間短縮効果



R5メッシュ人口と公共交通圏域
□…H27と比較し人口が大きく増えた箇所

目標達成状況の評価（計画目標②）

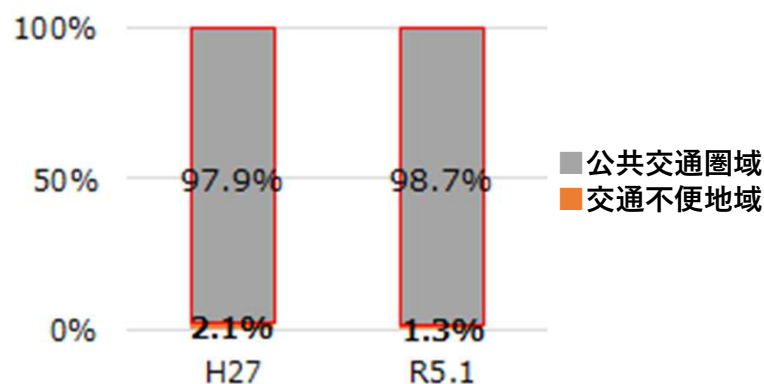
計画目標② 地域間移動ネットワーク改善

○数値目標

- ・アクセス性が低い地域の居住割合の減少 **20%以上**

○現在の状況

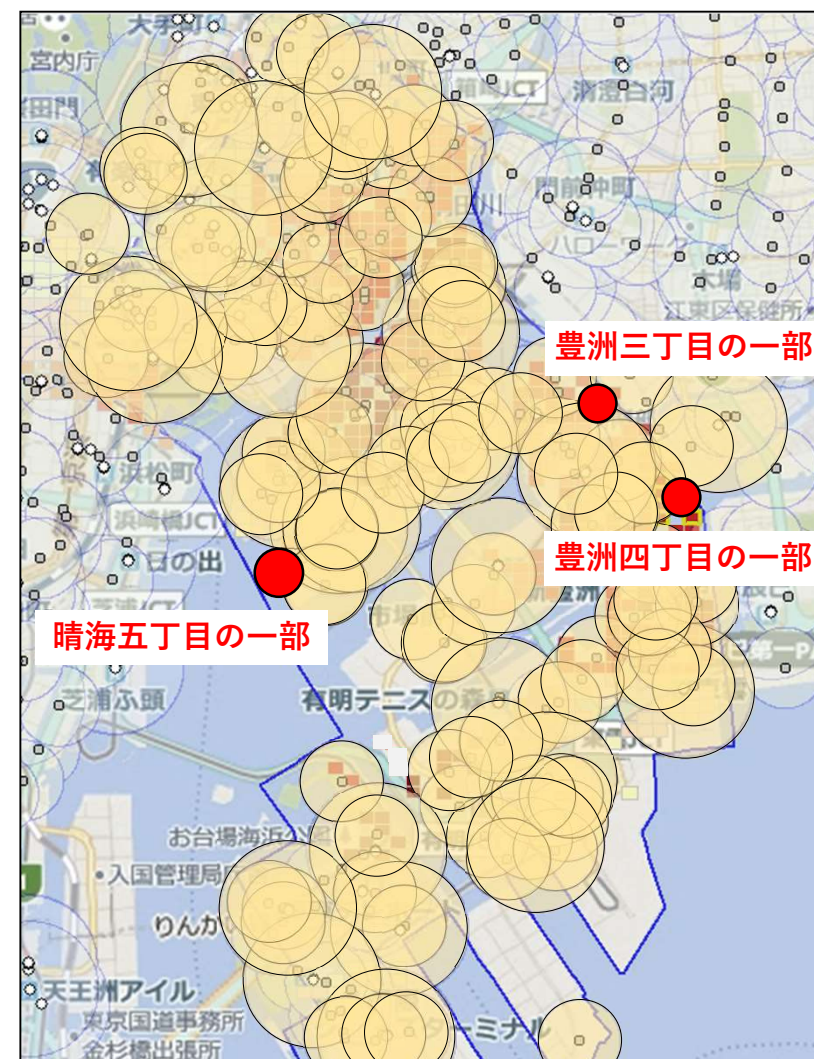
- ・居住割合の減少（令和5年10月時点）：**38.1%** 目標達成!



※ 公共交通圏域：停留所から直線300m 又は駅から直線500m圏内
交通不便地域：上記以外の地域

○達成状況・分析

- ・BRTの運行等により、H27と比較して**交通不便地域の人口は0.8ポイント（割合にして38.1%）減少**し、目標に到達
- ・計画区域内には、依然として一部に交通不便地域が見られる



- …公共交通の利便性が高い地域（駅500m以内またはバス停300m以内）
- …交通不便地域の概ねの位置

目標達成状況の評価（計画目標③）

計画目標③ 多様な端末交通の充実

○数値目標

- 1 駅端末公共交通機関分担率の向上
- 2 自転車シェアリングポート数の増加

自動車以外の端末機関分担率 増加
20箇所以上

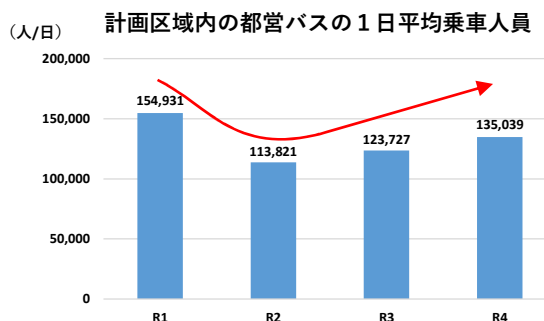
○現在の状況

- 1 駅端末公共交通機関分担率
- 2 自転車シェアリングポート数

—（※ R3の大都市交通センサスの調査項目から外れたため、評価が困難）
30箇所増加 目標達成!

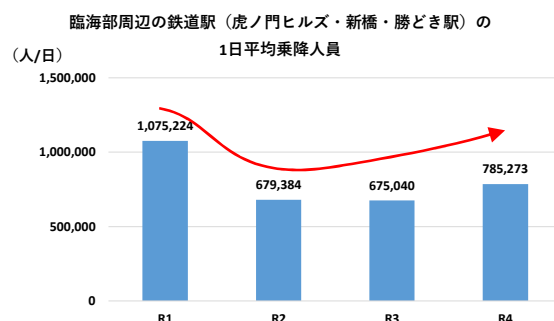
	H27	R3
中央区	3%	—
港区	1%	—
江東区	8%	—

駅端末の移動手段のうちバスの分担率
(センサスデータより)



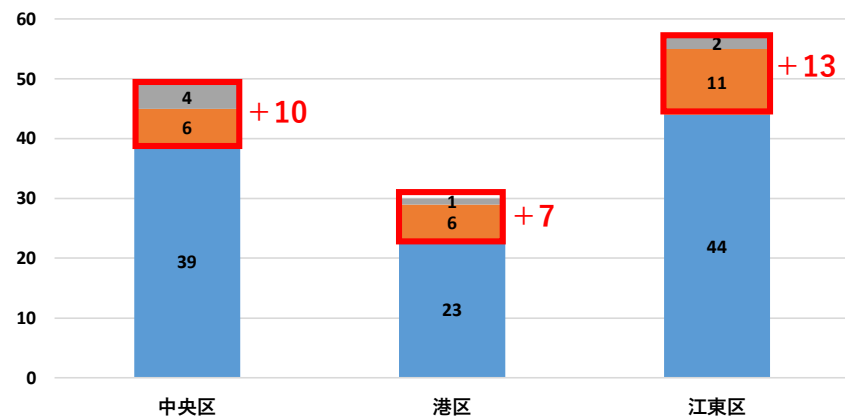
出典：東京都交通局 令和元年度～令和4年度「系統別バス利用状況」
(※公表データは系統ごとに集計されたものであるため、計画区域外の停留所における乗車人員も一部含まれている)

※乗車人員がR2を底に大きく下がっているのは、コロナ禍の影響と思われる



出典：各鉄道事業者公表資料

(ヶ所) 自転車シェアリングのサイクルポート数



■ R2年度までに設置 ■ R3年度新設 (閉鎖分を除く) ■ R4年度新設 (閉鎖分を除く)

○達成状況・分析

- ・ コロナ禍での外出の減少やテレワークの増加などにより、公共交通全般において利用者数が減少
- ・ 現在は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には戻っていない
- ・ 各区が自転車シェアリングを推進しており、今後もポート数は緩やかに増加すると考えられる

計画目標④ 乗継ぎ抵抗の低減

○数値目標

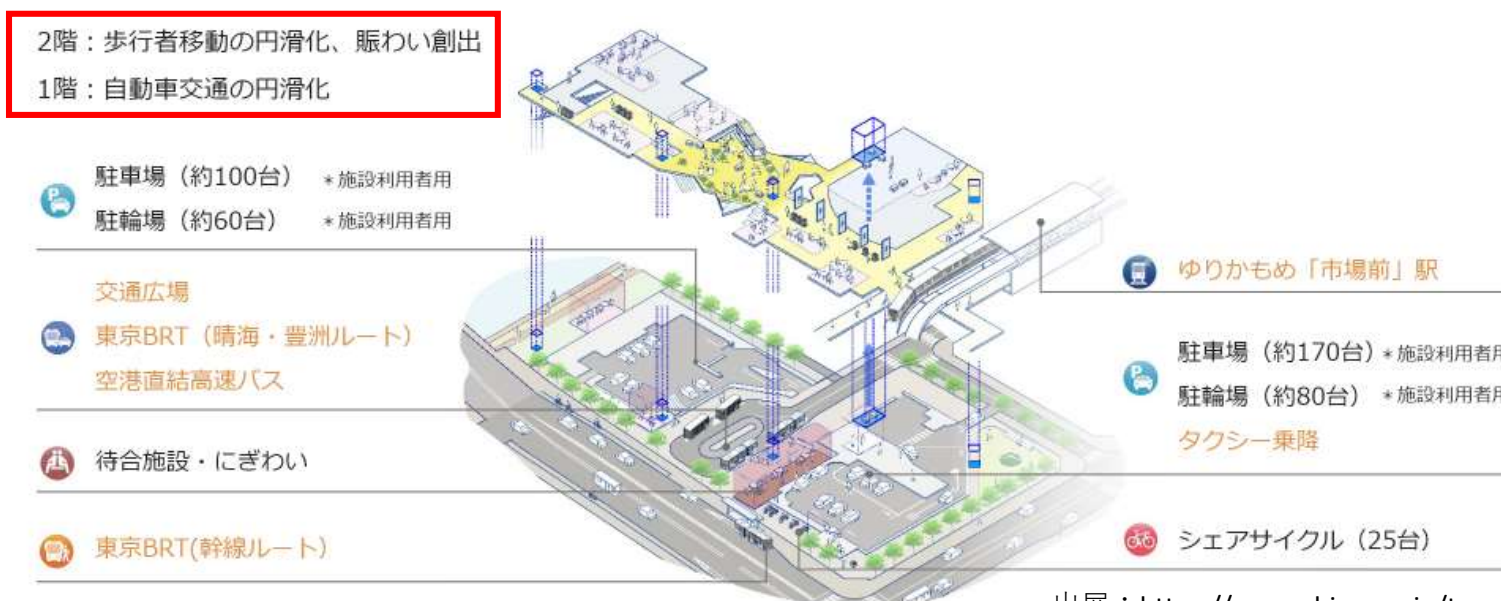
- ・乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、ユニバーサルデザイン、バリアフリー、情報提供等の充実した交通結節点の新設 計画期間後半 1か所以上

○現在の状況

- ・交通結節点の新設 **1か所整備** 目標達成!（豊洲MiCHiの駅）

○達成状況・分析

- ・ゆりかもめの豊洲市場前駅に直結する交通結節点「豊洲MiCHiの駅」が整備
- ・駅との間で連続的に情報が提供されている他、UDやBFに配慮した交通結節点となっている



目標達成状況の評価（計画目標⑤）

計画目標⑤ 新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成

○数値目標

- ・新たな街づくりにおける新しいモビリティサービスの導入
まちづくりと連携した試行的導入 1件以上

○現在の状況

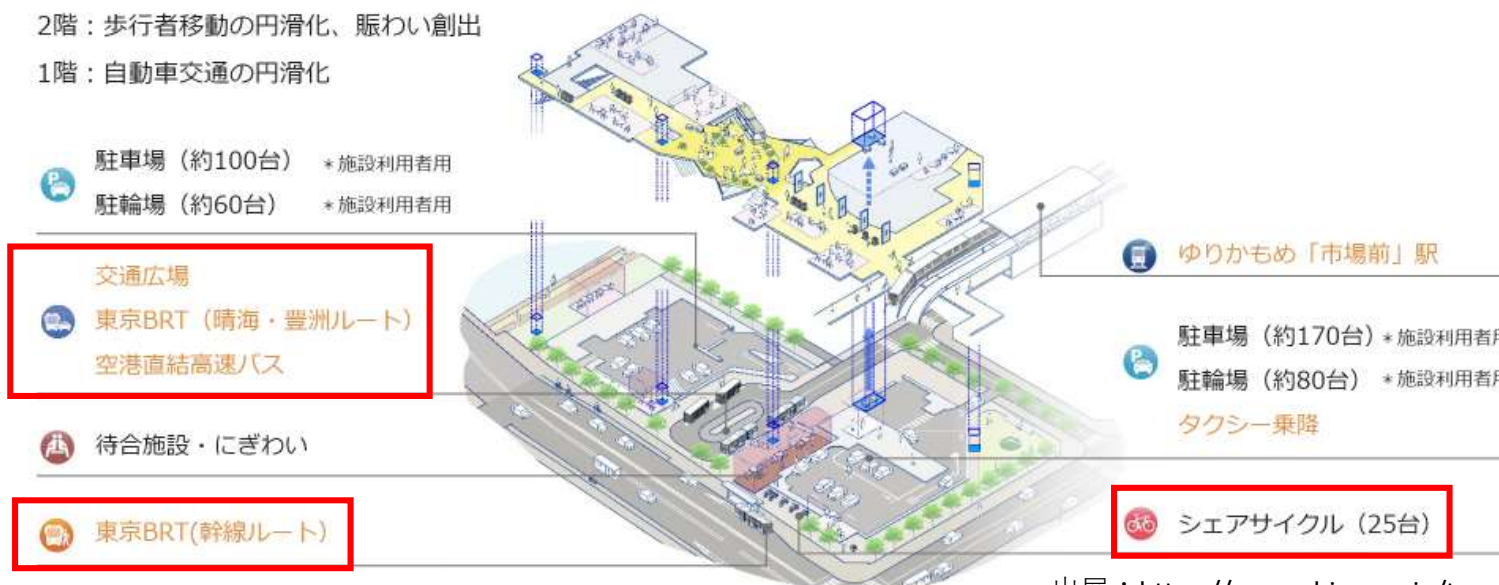
- ・新しいモビリティサービス **2件導入** 目標達成!
(豊洲MiCHiの駅：バス・シェアサイクル)



豊洲MiCHiの駅

○達成状況・分析

- ・令和4年4月に「豊洲MiCHiの駅」が開業し、様々な交通手段が結節（下図参照）
- ・令和6年2月には、選手村跡地にて「晴海五丁目ターミナル」が供用開始予定であり、地域の移動の幅の広がりが期待される



計画目標① BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築、計画区域内の公共交通利便性向上

- 1 計画区域内の公共交通利便性向上** 居住地から目的地までの加重平均時間の短縮
- 現況人口
 - ・新橋駅までの加重平均時間 27.0分以下 → **現状 : 29.1分**
 - ・晴海5丁目までの加重平均時間 36.6分以下 → **現状 : — (運行後に調査)**
 - 将来人口
 - ・新橋駅までの加重平均時間 29.1分以下 → **現状 : — (入居後に調査)**
- 2 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充** 1路線以上 → **現状 : 2路線運行【達成】**

計画目標② 地域間移動ネットワークの改善

- 3 公共交通機関へのアクセス性が低い地域の居住している人口割合を減少**
- ・アクセス性が低い地域の居住割合の減少 20%以上 → **現状 : 38.1%【達成】**

計画目標③ 多様な端末交通の充実

- 4 駅端末公共交通機関分担率の向上**
- ・自動車以外の端末機関分担率の増加 (センサス利用) → **現状 : — (調査が困難)**
- 5 自転車シェアリングのサイクルポート数**
- ・計画期間後半で20か所 → **現状 : 30か所【達成】**

計画目標④ 乗継ぎ抵抗の低減 (機能向上が必要な駅端末交通の充実)

- 6 乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、UD・BF・情報提供等の充実した交通結節点の新設**
- ・計画期間後半で1か所以上 → **現状 : 1か所【達成】**

計画目標⑤ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成

- 7 新たな街づくりにおける新しいモビリティサービスの導入**
- ・まちづくりと連携した試行的導入 1件以上 → **現状 : 2種類【達成】**