

第11回 臨海副都心周辺地域における公共交通協議会

日 時：令和6年12月4日（水） 13:00～14:00

議 事 次 第

1 開 会

2 挨拶

3 議 事

- ・ 東京都臨海部地域公共交通計画の改定について

協議会限り・一部事後公表

4 その他

5 閉 会

<資料>

資料1：東京都臨海部地域公共交通計画の改定について

事前送付

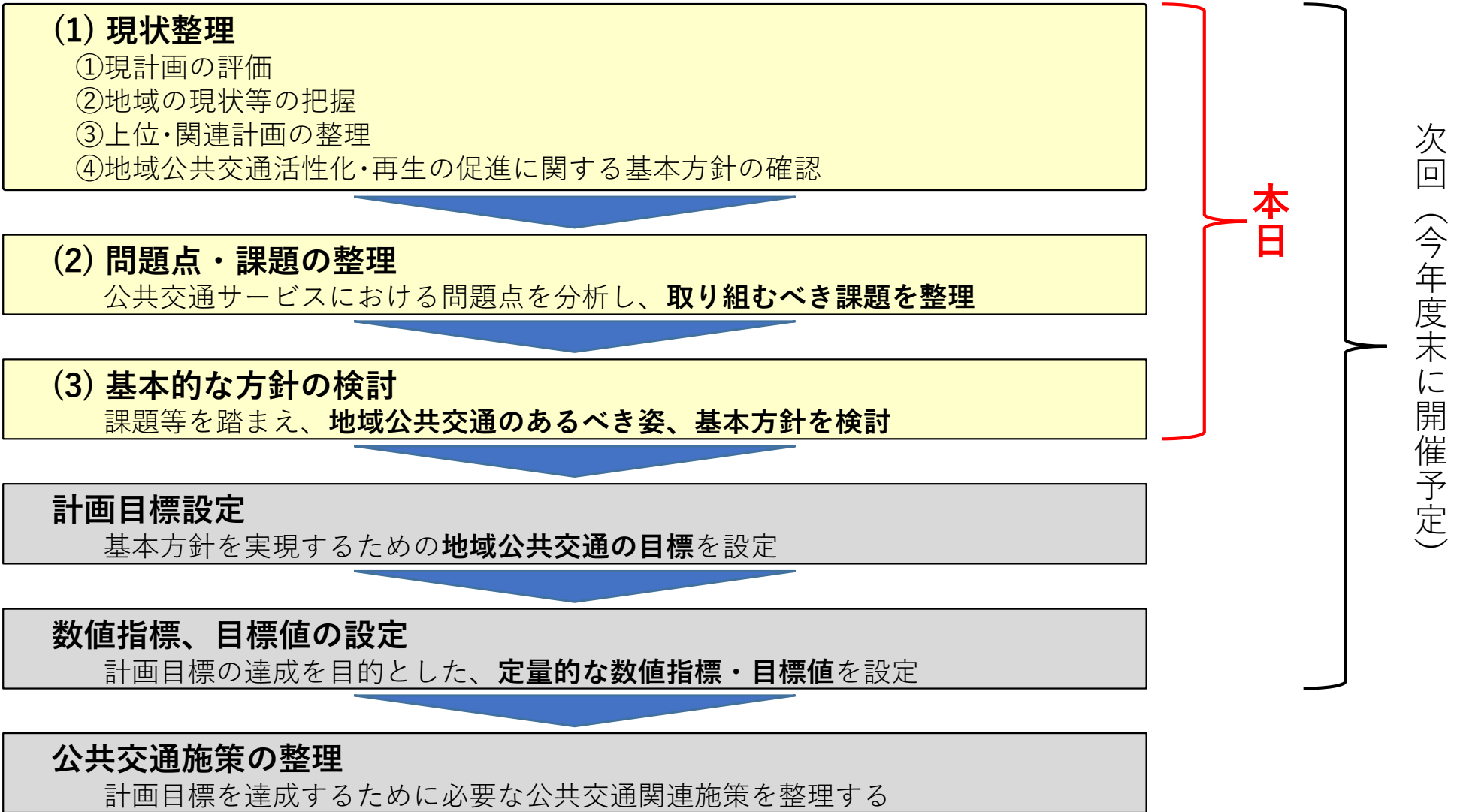
東京都臨海部地域公共交通計画の改定について

○検討の方向性とフロー

■改定の背景

○現計画期間が令和7年度末に満了を迎えることから、これまでの計画目標の達成状況を総括するとともに、現況・課題を再整理し、それに合った基本方針・計画目標などを、以下の検討フローに基づき取りまとめる。

■検討フロー



参考：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

(1) 地域公共交通計画改定に向けて

- ①現計画の概要
- ②現計画の体系
- ③東京BRTの概況

(2) 現状整理

- ①現計画の達成状況
- ②地域の現状等 ※
- ③上位・関連計画 ※
- ④地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針 ※

(3) 問題点・課題の整理

- ①計画改定に向けた課題(案) ※

(4) 基本的な方針の検討

- ①臨海部における地域公共交通のあるべき姿(案) ※
- ②基本方針(案) ※


本日も議論いただきたい内容

(1) 地域公共交通計画改定に向けて ～①現計画の概要～

■ 目的

都市開発の進展や東京2020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。

■ 対象区域

右図の  枠内（中央区・港区・江東区の一部）

■ 計画期間


平成28 (2016) 年度から **令和 7 (2025) 年度** まで

※根拠法（地域交通法）の改正に伴いR3に一部改定

■ 計画の進行管理

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、**計画目標の達成状況等の評価・分析を毎年実施**



計画区域： 中央区、港区、江東区の一部

(1) 地域公共交通計画改定に向けて ～②現計画の体系～

臨海部における地域公共交通のあるべき姿

『誰もが快適・便利に移動できる公共交通網の実現』
～公共交通利用機会がさらに増大するモデル都市を目指して～

基本方針

- ①新たな基幹公共交通軸 (BRT等)と連携した公共交通網の形成
- ②不足する地域間移動ネットワークの構築
- ③機能向上が必要な駅端末交通の充実
- ④多様な来訪者が存在する地域特性を考慮したシームレスな交通体系の構築
- ⑤地域資源を生かし、まちづくりを支援する新たなモビリティの創出

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

② 地域間移動ネットワークの改善

③ 多様な端末交通の充実

④ 乗継ぎ抵抗の低減

⑤ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成

数値指標

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**
他

② 公共交通機関へのアクセス性が低い箇所に居住している人口割合 **20%減**
他

③ 自転車シェアリングのサイクルポート数 **20か所以上増**
他

④ 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 **1か所以上**

⑤ 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 **1件以上**

施策

施策 施策

施策 施策

施策 施策

施策 施策

施策 施策

(1) 地域公共交通計画改定に向けて ～③東京BRTの概況～

■ 運行ルート

- ・ 令和6年2月1日の選手村ルート運行開始により、当初計画していた路線(右図)が全て揃った

■ 主な区間の所要時間

- ・ 勝どきBRT → 新橋 … 約4分
- ・ HARUMI FLAG → 新橋 … 約11分
- ・ 国際展示場 → 新橋 … 約15分

■ 運行回数・輸送力 (令和6年10月16日改正ダイヤをもとに計算)

	平日		土休日	
	上り	下り	上り	下り
幹線ルート	81	85	70	74
	6,156	6,460	5,320	5,624
晴海・豊洲ルート	48	48	48	48
	3,648	3,648	3,648	3,648
選手村ルート	63	62	59	56
	4,788	4,712	4,484	4,256

上段：1日あたりの運行回数 (単位：便)

下段：1日あたりの輸送力 (単位：人)



BRT路線図

※輸送力は、単車車両の定員76人に便数を乗じて算出。
ただし、一部便は連節車両で運行されることから、実際には表中の数字以上の輸送力を有している。

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～

■ 5つの計画目標に対して計7つの数値指標があり、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	数値指標
<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</p> <p>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</p> <p>○現況人口（H27人口）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○将来人口（晴海フラッグを考慮）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新橋駅までの加重平均時間 29.1分以下 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アクセス性が低い地域の居住割合の減少 20%以上
<p>③ 多様な端末交通の充実</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端末交通機関の充実を目指す 	<p>4 駅端末公共交通機関分担率の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車以外の端末機関分担率の増加（センサス利用） <p>5 自転車シェアリングのサイクルポート数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画期間後半で20か所
<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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画期間後半で1か所以上
<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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと連携した試行的導入1件以上

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～ 【R6.10時点の各指標の値】

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：29.2分
 - ・晴海5丁目までの加重平均時間 36.6分以下 → 現状：36.7分
 - 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：4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：41.2%【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）
(※ センサス調査項目から外れたため)
- 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：66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：3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：3件【達成】

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～

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 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

	【目標】	→	【現状】	
① 新橋駅までの時間	4.6分短縮	→	2.4分短縮	〔当初31.6分 ⇒ 現在29.2分〕
② 晴海五丁目までの時間	9.2分短縮	→	9.1分短縮	〔当初45.8分 ⇒ 現在36.7分〕
③ 新橋駅までの時間※	4.3分短縮	→	—	(R7年度に評価)

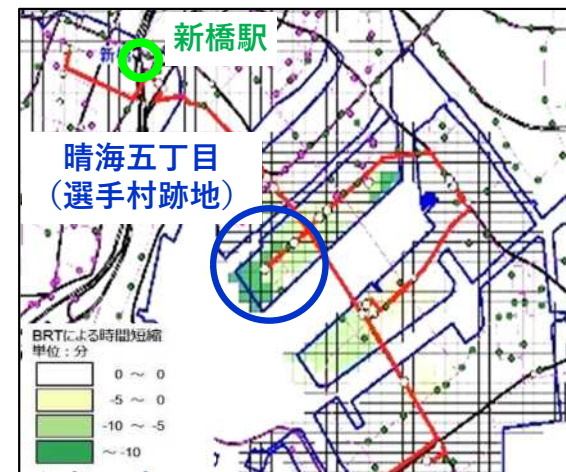
(※ R7年度の晴海フラッグのタワー棟入居後の人口分布を反映)

2 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充

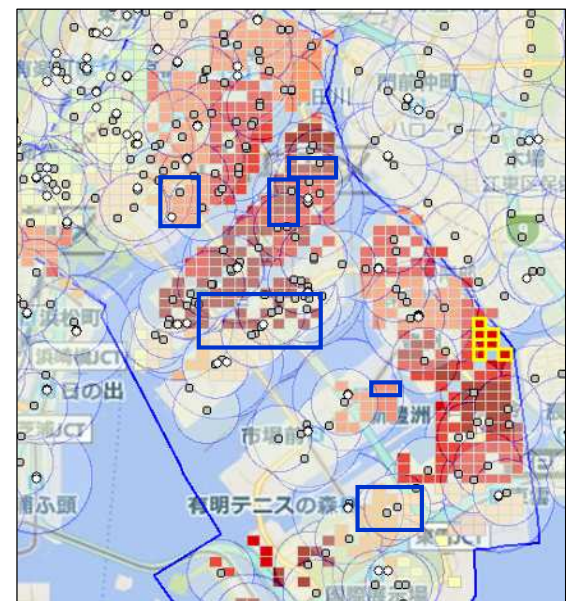
	【目標】	→	【現状】	
1 路線以上	→	4 路線	目標達成!	(BRT、JRバス関東)

○達成状況・分析

- ・ 新橋までの時間については、東京BRT選手村ルート¹の運行開始により、晴海五丁目地区を中心に**5～10分の短縮効果**が見られた。
- ・ 近年、新橋までのアクセスがもともと良い地域での人口増加が見られ、**人口で加重するという本指標の性質上**、BRT運行開始による時間短縮効果は、想定よりも小さくなっている。
- ・ 晴海五丁目までの時間については、選手村ルート¹の運行開始により、**ほぼ目標通りの時間短縮効果**が生じた。



BRTによる所要時間短縮効果



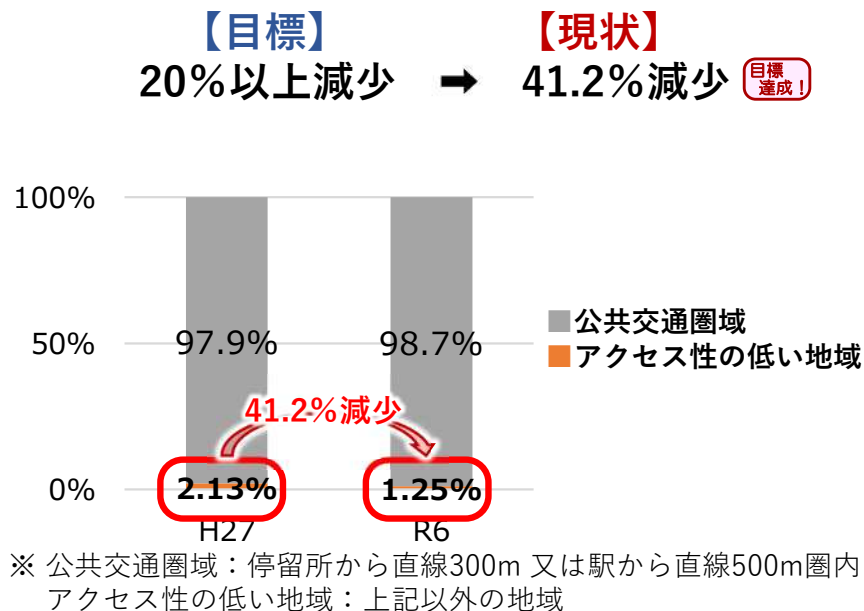
R6メッシュ人口と公共交通圏域
□ …H27と比較し人口が大きく増えた箇所

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～

計画目標② 移動ネットワークの改善

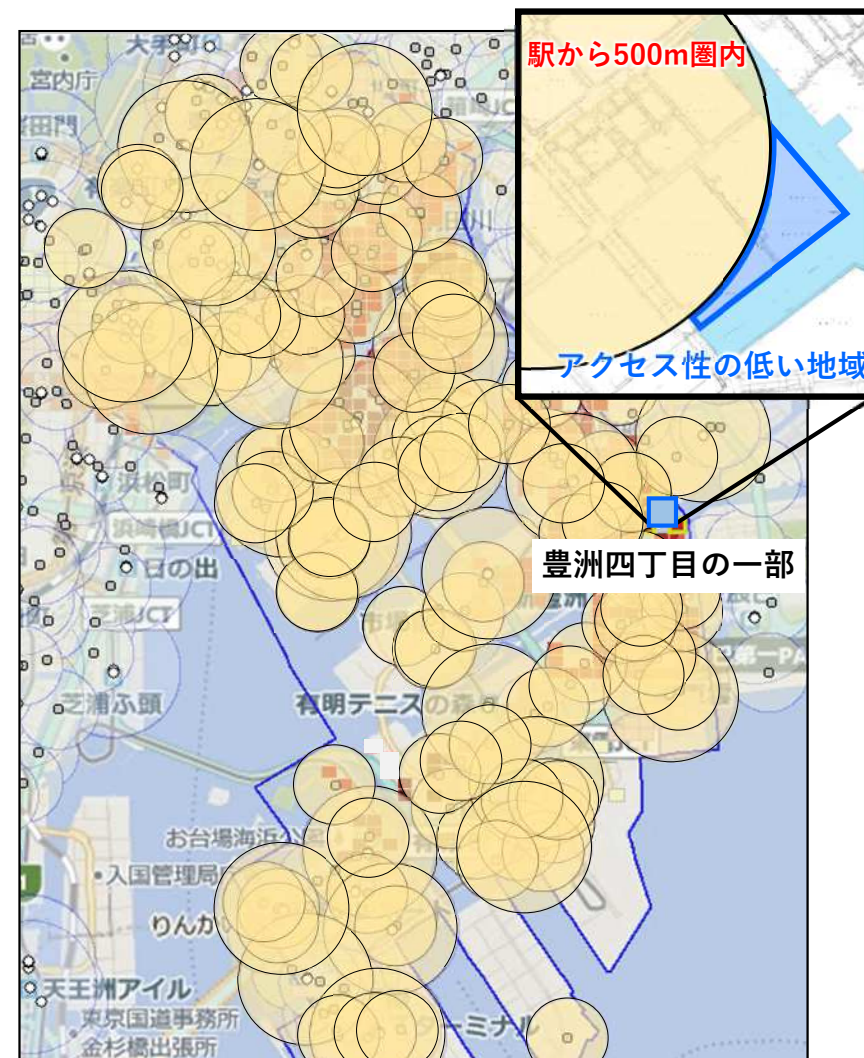
○数値目標

- ・ アクセシ性が低い地域の居住割合の減少



○達成状況・分析

- ・ BRTの運行等により、H27と比較してアクセシ性の低い地域の人口は0.88ポイント (割合にして41.2%) 減少し、目標に到達
- ・ 公共交通機関へのアクセシ性の低い居住地域は、豊洲四丁目の一部のみとなっている (右図参照)



駅勢圏、バス停圏図

- …公共交通の利便性が高い地域 (駅500m以内またはバス停300m圏内)
- …アクセシ性の低い地域の概ねの位置

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～

計画目標③ 多様な末端交通の充実

○数値目標

1 駅端末公共交通機関分担率の向上

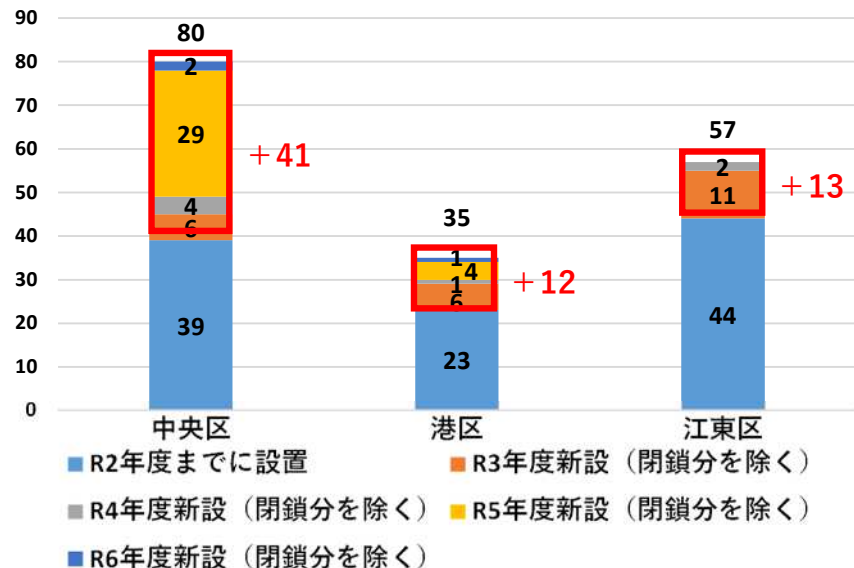
【目標】 自動車以外の端末機関分担率増加 → 【現状】 —
 (※ センサス調査項目から外れたため評価困難)

2 自転車シェアリングポート数の増加

【目標】 20か所以上増加 → 【現状】 66か所増加 目標達成!

○達成状況・分析

- 中央区では、**選手村跡地**を中心にシェアサイクルのポート整備が進んだことから、R5・R6で31か所増加。各区のポート数はグラフのように推移しており、今後も緩やかに増加すると推察。



計画区域内のシェアサイクルのポート数 (令和6年8月20日時点)
 (ドコモ・バイクシェアHPより事務局作成)



シェアサイクルのポートの設置例
 (出典：港区HP)

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～

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

【目標】 1か所以上 → 【現状】 3か所 目標達成! (虎ノ門ヒルズ・ミチノテラス豊洲・晴海五丁目ターミナル)

○達成状況・分析

- ・虎ノ門ヒルズ (R 2. 6～)
BRTや高速バスが発着するバスターミナルが2つの地下鉄駅と結節し、多方面への移動が円滑化。
- ・ミチノテラス豊洲 (R 4. 2～)
ゆりかもめ市場前駅に直結。駅との間での連続的な情報提供、UD・BFに配慮。
- ・晴海五丁目ターミナル (R 6. 2～)
バスターミナル(東京BRT・都バス・江戸バス)、駐輪場、シェアサイクルのポートが一体的に整備されたほか、隣接地には船着場も設けられた。



ミチノテラス豊洲に到着するBRT



晴海五丁目ターミナル

(2) 現状整理 ～①現計画の達成状況～

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

【目標】
1 件以上 → **【現状】**
3 件 目標達成! (BRT・シェアサイクル・舟運)

○達成状況・分析

- ・ 豊洲市場周辺では、「ミチノテラス豊洲」の開業により、ゆりかもめ以外にもBRT・空港連絡バス・シェアサイクルといった移動手段が新たに選択可能となった。
- ・ 「晴海五丁目ターミナル」では、バスターミナル・シェアサイクルのポートが一体的に整備。隣接する船着場では、令和6年5月より晴海～日の出間を運航。



晴海五丁目から出港する船
(画像提供：(株)東京湾クルージング)



船上から晴海五丁目を望む



晴海五丁目から約5分で日の出へ
(出典：東京都報道発表資料)

(2) 現状整理 ～②地域の現状等～

■関係3区の概況

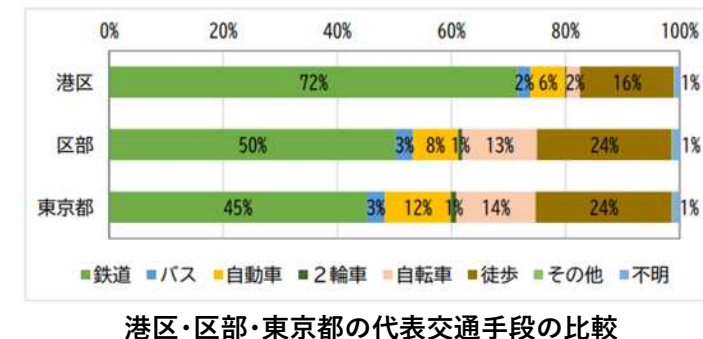
〔中央区〕 (出典：中央区「中央区総合交通計画2022」p.4,5,6,8) (現況人口は中央区HPより)

- 人口は令和6年11月1日時点で186,965人。
- 令和12年には20万人を上回ると予測。特に、勝どき・晴海を中心に人口増加が見込まれる。
- 高齢化率は令和2年時点で15%であり、全国平均(28%)と比較して低い。
- 昼間人口は約60万人で、当面同程度の規模で推移し、将来的には緩やかに減少していくものと予想。
- 河川部を除く区全域が市街化区域であり、土地利用の用途地域区分は大半が商業地域となっている。



〔港区〕 (出典：港区「港区総合交通計画」p.12,13,54、一部要約) (現況人口は港区HPより)

- 人口は令和6年11月1日現在で268,197人
- 事業所数は23区で最多であり、昼間人口は約97万人で、夜間人口の4倍弱。区内の開発動向から、今後も増加と予想。
- PT調査によると、港区関連の移動における利用交通手段は、鉄道の割合が高く、自動車や自転車の割合が低い。



〔江東区〕 (出典：江東区「江東区都市計画マスタープラン2022」p.187,189、一部要約) (現況人口は江東区HPより)

- 南部地区西(豊洲・東雲・有明・青海)*の人口は令和6年11月1日時点で約80,512人。
- 高齢化率は令和元年時点で10.0%で、今後も低い水準が続く見込み。
- 昼間人口は平成7年から平成27年の10年間で約3.4倍の増加。
(H7:約3.6万人 → H27:約12.3万人)
- 土地利用は、住居系・商業系・公共系の割合が増加。



*南部地区西の区域は、正確には「豊洲・東雲・有明・青海(臨海副都心以外の首都高速道路湾岸線以南を除く)」である

土地利用現況の変化(南部地区西)

(2) 現状整理 ～②地域の現状等～

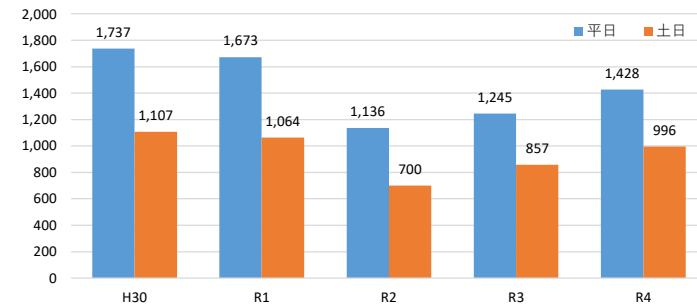
■計画区域の交通

〔中央区〕

- 鉄道の駅勢圏300mと都営バス（片道51本/日以上）のバス停200mの圏域外を公共交通不便地域と捉え、晴海・湊・明石町・日本橋地域の一部などが該当（出典：中央区「中央区総合交通計画2022」p.26）
- コミュニティバス「江戸バス」を2ルート運行
 - ・令和6年春のまちびらきに合わせ、晴海五丁目までルートを延伸
 - ・利用状況は、令和4年度時点で令和元年度比80%以上に回復

江戸バス

ルート：北循環・南循環の計2ルート / 時間帯：概ね7時頃～19時頃 / 運行間隔：終日20分間隔 / 運賃：100円（大人・子供同額）



江戸バスの利用者数

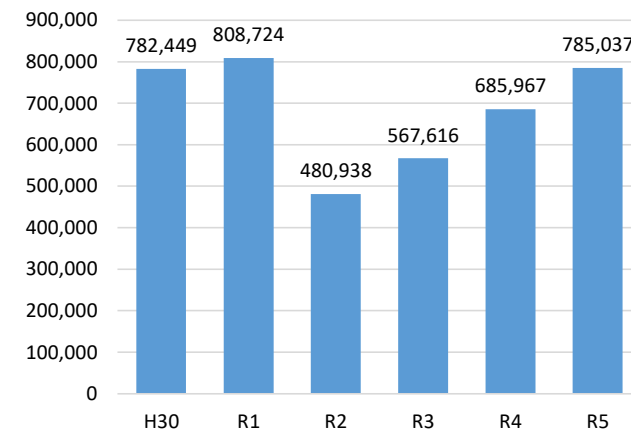
（令和5年度第2回中央区地域公共交通会議資料2より事務局にて作成）

〔港区〕

- 駅勢圏500mとバス停圏200mの外側を交通不便地域と定めている
- そこにシェアサイクルのポート圏300mを重ねると、区内ほぼ全域をカバー（出典：港区「港区まちづくりマスタープラン」p.52）
- 品川駅・田町駅と台場地区とを結ぶ「お台場レインボーバス」を運行
 - ・利用状況は、令和5年度時点で令和元年度比97%程度まで回復

お台場レインボーバス

時間帯：6時台～22時台 / 運行間隔：終日概ね10～20分間隔 / 運賃：大人220円・子供110円



お台場レインボーバスの利用者数

（港区行政資料集令和6年度（2024年度）版p.52より事務局作成）

〔江東区〕

- JR線や地下鉄により東西方向を結ぶ鉄道は整備されているのに対し、南北方向を結ぶ鉄道が少なく、路線バスが地域の重要な交通手段となっている。
- その他の交通では、コミュニティサイクルや舟運が活用されており、地域内交通のみならず、臨海部と周辺地域を結ぶ交通手段となっている。

しおかぜ

ルート：木場・辰巳・豊洲の計3ルート
時間帯：9時台～17時台
運行間隔：概ね50～60分間隔
（豊洲ルートは120分間隔）
運賃：100円（大人・子供同額）

■東京BRTの新橋～勝どきBRT間における速達性・定時性

○速達性

新橋～勝どきBRT間の距離を、日中の時刻表上の所要時間で除した速度

上り	下り
25.50 km/h	22.02 km/h

○定時性

新橋～勝どきBRT間において、時刻表上の到着時刻から2分以内に到着した便数の割合（運行事業者提供資料より計算）

上り	下り
98.7%	87.0%

(2) 現状整理 ～③上位・関連計画～

■第2次交通政策基本計画（抜粋）

R3.5閣議決定【目標年次：令和7年度】



〔基本方針：誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保〕

- 国、地方公共団体、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協働して、**地域の実情に応じた**創意工夫や努力を重ねることにより、**あらゆる人の**日常生活に必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保する。
- まちづくりと十分に連携して**交通政策を進めることにより、**公共交通や自転車等の利用を促進**し、環境に優しく魅力的な都市の形成を目指す。
- バリアフリー化**や**訪日外国人旅行者向けの移動環境整備**等を推進し、**誰もが**快適に移動できる環境を整える。
- 企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、**混雑緩和**等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。
- 様々な移動ニーズに対応できる**MaaSの普及**や、更なる**バリアフリー化の推進**など利用者サービスの**高度化**に取り組むことにより、**すべての人が移動しやすい環境**を整備し、外出の促進を図る。
- モビリティの選択肢を幅広く提供する**ことにより、移動利便性の向上や積極的な外出機運の創出を目指す。
- グリーンスローモビリティに代表される歩行支援型の低速移動サービスについて、低速走行に対する地域の理解と協力を得つつ普及が進むよう、車両や道路利活用、既存交通機関との連携等のあり方を一体的に検討する。
- 訪日外国人旅行者**やワーケーション等による地方滞在者が、公共交通を利用して、**ストレスフリー**で快適に移動できる環境の整備を進める。

◆公共交通機関における 訪日外国人受入環境整備



外国語等による情報提供



公衆無線LANの整備

◆周回・周遊を促す仕組み



地域内の周遊バスチケットの販売促進

(画像出典：国土交通省「第2次交通政策基本計画の概要」p.4)

(2) 現状整理 ～③上位・関連計画～

■都市づくりのグランドデザイン (抜粋)

H29.9策定【目標年次：2040年代】

都

〔地域の将来像〕

○勝どき・月島・晴海・豊洲・東雲

- ・都市基盤の整備や土地利用の転換が進み、外国人を含む様々な人々に対応した住宅、宿泊、商業、文化施設等が集積し、質の高い住環境と水辺や下町風情とが調和した、魅力のある拠点が形成
- ・選手村は東京2020大会後、多様な人々に対応した住宅や生活利便施設などが立地するとともに、水素エネルギーが活用された、大会のレガシーが感じられる都市型居住ゾーンが形成
- ・豊洲は、東京、そして日本の中核市場のある地域として、活気やにぎわいのある拠点が形成

○有明・台場・青海

- ・交通結節性やアクセス性が強化され、業務、商業、居住、教育、宿泊、MICE関連施設などが高度にバランスよく集積し、観光客やビジネスパーソン、研究者、留学生などにぎわう拠点が形成
- ・新客船ターミナルの整備により、多くの大型クルーズ客船が寄港することで、観光の拠点が形成
- ・水上交通が活性化するとともに、りんかい線やゆりかもめなどとの交通結節機能が強化

○環状2号線沿道

- ・緑が充実した快適な都市空間が形成され、商業や文化などの多様な機能の立地が進むとともに、BRT等により、臨海部と虎ノ門等とを結ぶ公共交通が充実し、交流が活性化

東京ならではの魅力を楽しめる夜の水辺



(出典：都市づくりのグランドデザイン パンフレット)

(2) 現状整理 ～③上位・関連計画～

■東京都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(抜粋)

R3.3改定【目標年次：2040年代】

都

(出典：p.78)

－ サステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくり －

○地域の将来像

[虎ノ門] 環状第2号線の開通を契機に、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、**交通結節機能を強化**

[築地] 東京湾、隅田川、陸からの交通ルートが交差する要所にあることを生かし、**舟運、バス、地下鉄**などのインフラから成る広域交通結節点を形成

[豊洲] 環状第2号線沿道では、みどりが充実した快適な都市空間を形成し、商業や文化などの多様な機能の立地が進むとともに、**BRT等により、臨海部と区部中心部とを結ぶ公共交通が充実し、交流を活性化**

■東京における地域公共交通の基本方針

(抜粋)

R4.3策定【目標年次：2040年代】

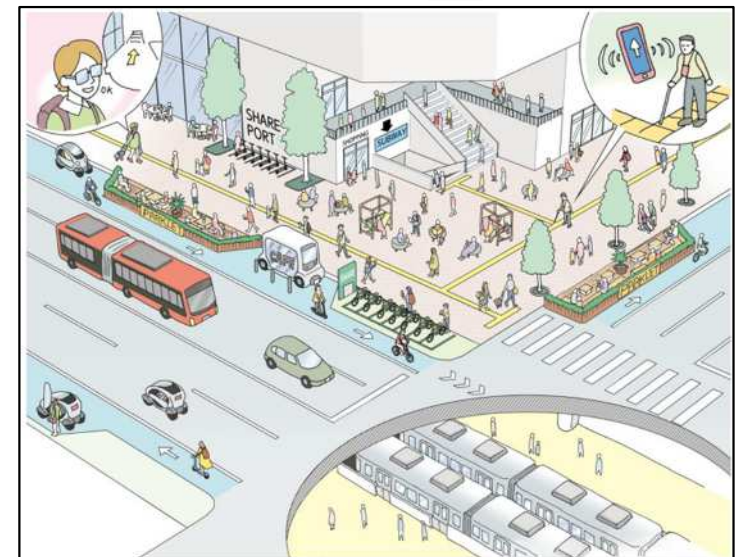
都

(出典：p.24)

○鉄道、路線バスや、それらを補完するコミュニティ交通、シェアモビリティサービスが充実するとともに、サイバー空間とフィジカル空間の整備を共に進めることにより駅等の**交通結節機能が向上し、大量輸送と個人に寄り添うサービスとが両立している。**

○カーブサイドも活用した、**ラストワンマイル移動手段の充実**やアクティビティの場の創出にも支えられ、人が集うにぎわいの場が開かれている。

○ビジネスパーソン、インバウンド等の来街者、住民など様々な人の活動を、便利で安全で快適な**ユニバーサルデザインの移動手段**が支えている



中核広域拠点域のイメージ

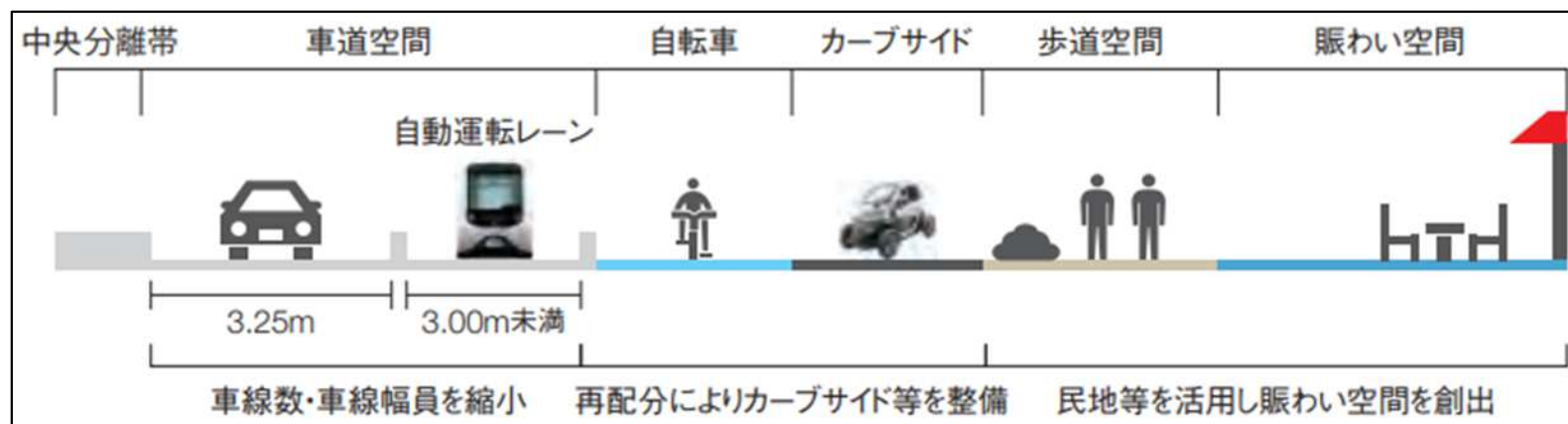
(2) 現状整理 ～③上位・関連計画～

■東京ベイeSGまちづくり戦略2022 (抜粋)

R4.3策定【目標年次：2040年代】

都

- 都心部・臨海地域地下鉄の新設
 - ・区部中心部と開発が進む臨海地域とをつなぐ**基幹的な交通基盤**、言わば背骨としての役割
- 首都高速晴海線延伸
 - ・**都心と臨海部の連携強化**とともに、臨海部などの交通分散や利便性向上に寄与する
首都高速晴海線延伸の早期事業化に向けた取組を促進
- 自動運転社会を見据えた都市づくり
 - ・**自動運転車の普及**とともに、路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者空間の創出を実現
 - ・カーブサイドでは、地域のニーズや時間帯に応じて荷さばき車両や超小型モビリティ等のシェアリングサービスの乗降スペース、歩行者の滞留空間や賑わい空間等で多目的利用ができる空間として活用
- 東京BRT
 - ・東京ベイエリアにおける**交通需要の増加に速やかに対応**し、地域の発展を支える新しい公共交通機関として、区部中心部とベイエリアとを結ぶ**東京BRTの運行を推進**



カーブサイドの整備イメージ

(出典：東京都「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」 p.58)

(2) 現状整理 ～③上位・関連計画～

■中央区総合交通計画2022 (抜粋) R4.3策定【目標年次：2031年度】



〔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〕

目標1：臨海部等の交通需要の増加に対応できる利便性の高い交通を実現する

大規模な再開発事業が見込まれる臨海部において、**定時性・速達性に加え、大規模な輸送力を確保できる基幹的交通手段の導入**を推進するとともに、**交通手段の効果的な連携**を図ることにより、利便性と快適性を兼ね備えた公共交通網を実現します。

目標2：地球にやさしい輸送手段への転換を促進し、環境負荷を軽減する

自動車の混雑緩和や周辺環境への影響の改善に向けて、鉄道や路線バス、BRTなどの公共交通網の更なる充実を図るとともに、**自転車利用環境を整備**し、また自動車の共同利用や、電気自動車の普及を推進することで、**環境負荷の小さい輸送手段への転換**を図っていきます。

目標3：誰もが気軽に歩ける安全・安心な移動環境を整備する

全てのひとにやさしい移動環境を整えていくために、鉄道駅や交通結節点、路線バス・コミュニティバスの車両など、不特定多数の交通を担う施設や車両を中心に、**より一層のバリアフリー化**を推進するとともに、再開発などの機会を捉え、不特定多数の人が集まる施設周辺の経路の移動円滑化を図ります。
また、歩車道の分離や歩道の段差解消により、誰もが安心して歩くことのできる歩行環境を整備していきます。

目標4：地域資源をつなぎ、まちの魅力を高める交通環境を形成する

本区の豊かな商業・文化・観光資源を最大限に活かすため、**公共交通と端末交通や水上交通などの連携を強化**するとともに、歩行空間の連続化、まちの回遊性向上を図ります。

また、旺盛な商業活動を支える荷捌き機能の充実を含む総合的な駐車対策に取り組むとともに、シンボルロードや連続化された水辺環境を整備し、まち歩きが楽しくなるような魅力的な歩行空間を創出していきます。



中央区が目指す交通まちづくりのイメージ
(出典：中央区「中央区総合交通計画2022」p.56)

(2) 現状整理 ～③上位・関連計画～

■江東区臨海部都市交通ビジョン (抜粋)

R6.3策定【目標年次：2040年代前半】



〔目指す姿：地域の魅力を最大限に発揮させる自由で持続可能な交通〕

基本方針1 アクセス性の高い交通ネットワークの形成

まちの魅力向上による来訪者の増加や、新たな開発等に伴い将来増加する移動需要に対応した**臨海部内外を結ぶ輸送力**を確保します。

基本方針2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上

臨海部の拠点間をつなぐ交通手段や、拠点周辺を移動できる交通手段の確保により、**臨海部内の回遊**を促進します。

基本方針3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築

既存公共交通や新たなモビリティ等の多様な交通手段をハード・ソフト両面で**シームレスに接続**させることにより、利便性の高い交通体系を実現します。

基本方針4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出

居住者・通勤者・国内外からの来訪者等の**あらゆる人々と物が安全・快適に移動できる交通環境**を整備します。

都市交通の目指す姿のイメージ

臨海部内外を結ぶ鉄道等の**広域交通**、臨海部内を結ぶ路線バス等の**地区間交通**、自宅や目的地周辺の移動を担うパーソナルモビリティをはじめとした**地区内交通**の充実により、アクセス性・回遊性を向上させるとともに、これら多様な**交通手段のシームレスな接続**を図ります。

安全性や快適性にも配慮し、出発地から目的地まで、誰もが自由に**多様な手段や経路で移動できる**都市交通を目指します。これにより、平時の移動の自由度を高めるとともに、災害時のリダンダンシーの確保にも努めます。

将来の臨海部の都市交通においては、都市計画マスタープランにおける都市核・広域核の**交通結節機能強化**や多様な交通手段の導入により、湾岸軸を強化し、臨海部内及びその周辺地域を自由に移動できる環境を形成します。

また、地下鉄8号線の延伸や**都心部・臨海地域地下鉄**の整備等により南北都市軸が強化され、臨海部と深川・城東地域等とのアクセス性が向上します。



都市交通の目指す姿のイメージ②

(出典：江東区「江東区臨海部都市交通ビジョン」p.16)

(2) 現状整理 ～④地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針～

■地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針 (抜粋) R5.10変更 国

…交通とまちづくりとの関連を明確化させた方針
(地域公共交通計画を検討する上で留意することとされている)

〔地域公共交通の活性化及び再生の目標〕

(1)住民、来訪者の移動手段の確保

- ・ 自家用自動車による移動に比べて遜色のない**シームレスな運送サービス**を確保する
- ・ 日常生活上不可欠な移動に加え、その他様々な活動のための外出を容易にする
- ・ 高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、**地域公共交通のバリアフリー化**についても一層進めていく

(2)地域社会全体の価値向上

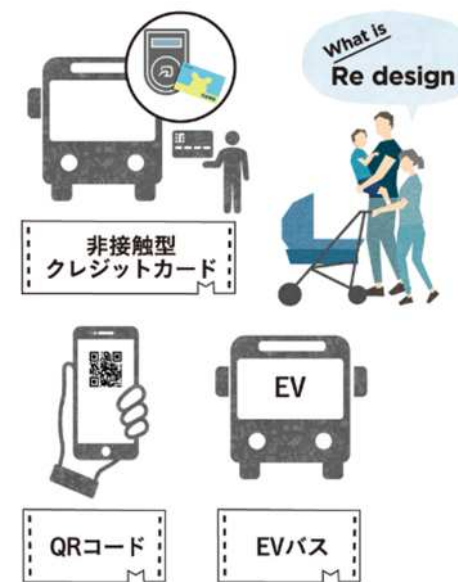
- ・ **拠点同士あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通を充実**させ、利用者のニーズに合致した運送サービスを提供する
- ・ 観光旅客等の**来訪者の移動の利便性**や周遊性を向上させる
- ・ 近年の**訪日外国人観光客の急増**を踏まえ、**多言語表記による情報提供機能の強化**や、公衆無線LANその他インターネット環境の充実、キャッシュレス決済の導入など、公共交通におけるインバウンドのニーズに対応した環境の整備
- ・ 環境負荷の低減を図るため、公共交通の利用促進及び**公共交通自体の更なる低炭素化**

(3)安全・安心で質の高い運送サービスの提供等

- ・ 誰もが安全・安心に利用できる運送サービスの提供を実現するため、公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化に積極的に取り組む
- ・ 複数の公共交通の**乗継利便の向上**が重要であり、**鉄道・軌道・バス・旅客船等の乗降場を近接して配置**するほか、**快適な乗換拠点**の整備、公共交通同士の連携やパークアンドライド等の推進がより求められる
- ・ 公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、定時性の確保、速達性の向上

(4)新たな技術やサービスの活用による利便性向上

- ・ スマートフォンによる**運行状況や経路検索の提供**、**案内標識の多言語表記**
- ・ データに基づく議論を促進するため、各事業者の持つ運行情報などのデータについて積極的に共有を図る



交通分野におけるDXやGXを推進する事業

(出典：国土交通省「みんなでつくる持続可能な公共交通 地域公共交通のり・デザイン」)

(3) 問題点・課題の整理 ～計画改定に向けた課題(案)～

① 現計画の評価

- ・公共交通網や交通結節点の整備など、現計画の目標は概ね達成

→達成状況を勘案

② 地域の現状

- ・BRTの当初計画路線が揃い、交通網の充実が図られた
- ・公共交通利用が徐々に回復傾向
- ・区域内の人口は当面増加と予測

→地域の実状を考慮

③ 上位計画 関連計画

- (主な視点)
- 交通結節、多様な交通手段、ユニバーサルデザイン、インバウンド、シームレス、etc...

→各計画の共通課題を抽出

④ 地域公共交通 活性化・再生の 促進に関する 基本方針

- ・情報提供機能の強化
- ・快適な乗継拠点
- ・低炭素化

→国の方針を確認

計画改定に向けた課題(案)

主な課題認識

- 変動する移動需要・需要集中への対応
- 都心部と臨海部間の交通利便性の維持・確保
- 公共交通機関相互の乗継利便性の向上
- 公共交通の到着を待つ環境の快適性の向上
- 鉄道駅やBRT停留施設からのラストワンマイルの移動手段の選択肢を充実
- EVバス、舟運、シェアサイクル等のモードを組み合わせ、ベイエリアならではの地区内交通ネットワークを充実
- 高齢者・障害者・子育て世代など多様な利用者への配慮
- インバウンド等の来訪者ニーズに対応した環境整備
- 運行状況や経路検索などの情報提供の高度化

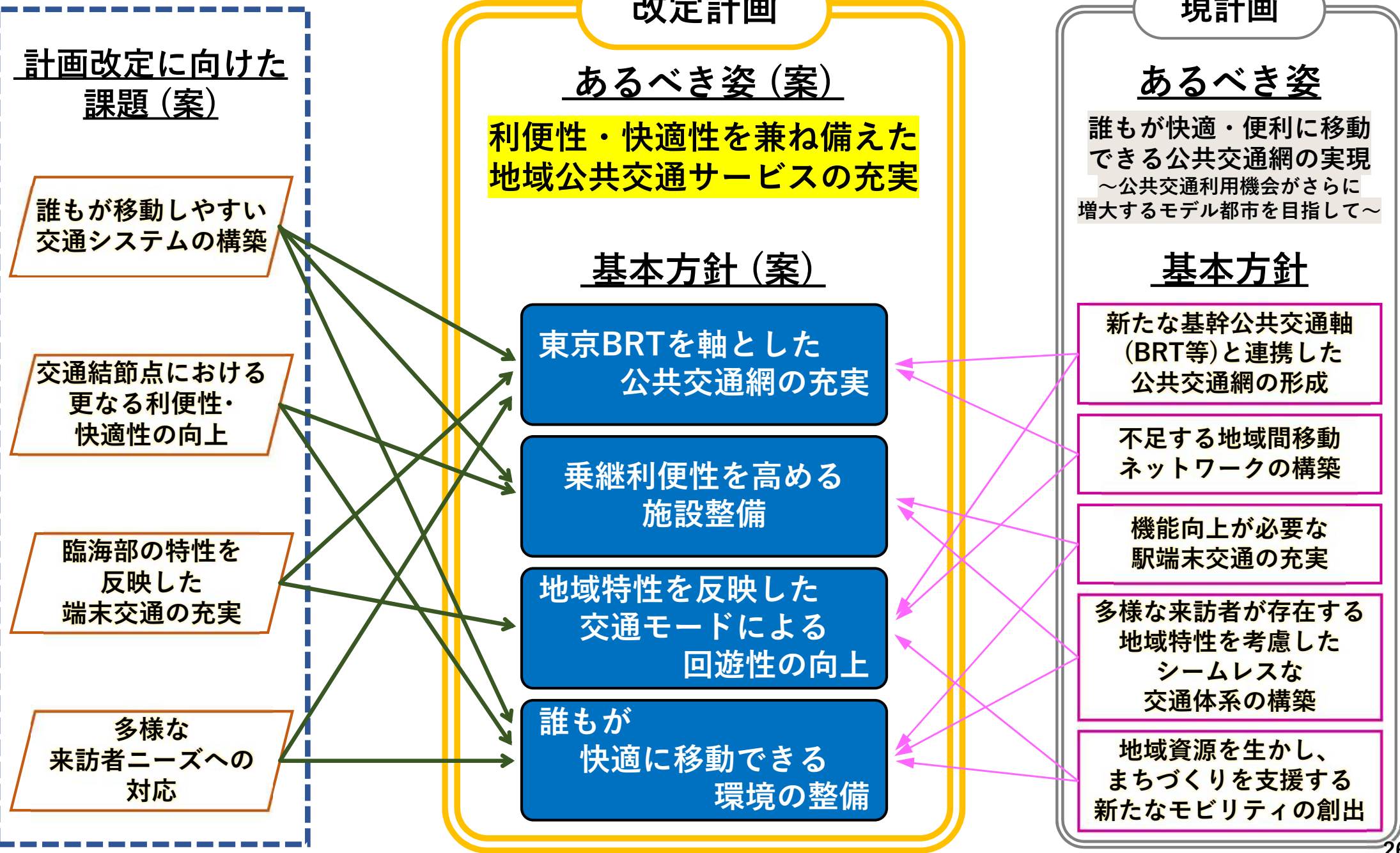
誰もが移動しやすい交通システムの構築

交通結節点における更なる利便性・快適性の向上

臨海部の特性を反映した端末交通の充実

多様な来訪者ニーズへの対応

(3) 基本的な方針の検討



○計画改定に向けたスケジュール（予定）

