東京都臨海部地域公共交通計画の概要

序章　計画の概要

１．改定の背景

「東京都臨海部地域公共交通計画　令和３年３月」（以下、「既往計画」という。）策定においては、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。）開催等をきっかけとした上位・関連計画改定、臨海部の交通ネットワークや移動サービスの展開状況を鑑み、基本方針、計画目標及び公共交通施策を取りまとめた。

その後、コロナ禍やその影響による働き方や生活様式の変容、都市開発による都市機能の集積、更には国内外来訪者の急増等によるさらなる公共交通サービスを始めとする移動手段の確保が課題となっている。

このような情勢変化の中、臨海部における現況・課題を再整理し、それら課題を改善するため、「東京都臨海部地域公共交通計画　令和８年３月」（以下、「本計画」という。）にて、基本方針、計画目標及び公共交通施策を再構築し、取りまとめるものである。

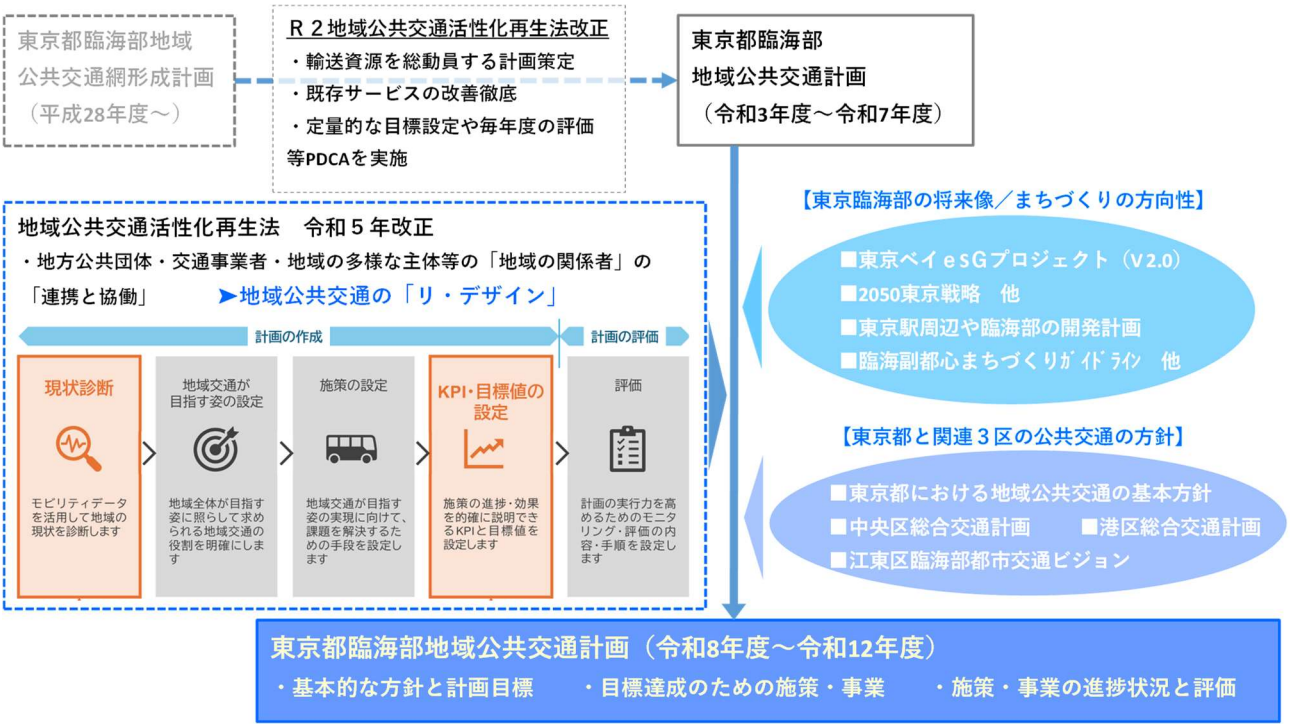
２．計画の目的

東京駅周辺、新橋・虎ノ門周辺の都心部、勝どき、晴海、豊洲等の臨海部では、開発等により都市機能が集積するとともに、基幹交通となる東京 BRT の路線サービス拡充が進展している。

本計画は、都市づくりの進展に伴う人々の移動需要の変化と、訪日外国人を含めた来訪者の増大等に対応した移動サービス提供を目指し、都市づくりと整合した公共交通網の構築を目的とし、臨海部及び都心部における公共交通のマスタープランとして改定するものである。

３．計画の位置づけ

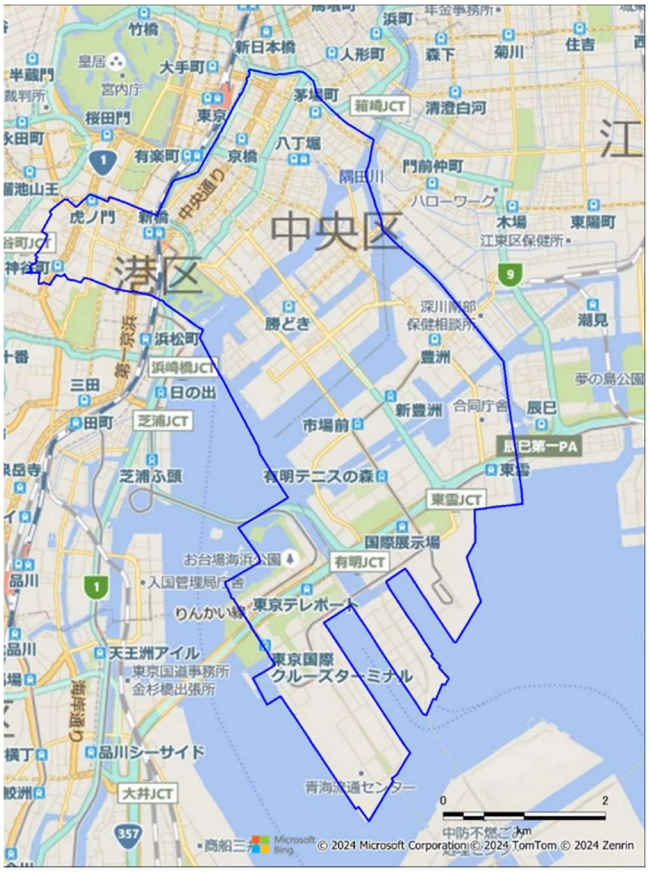
本計画は、既往計画策定以降の法改正や上位計画の改定等を踏まえ、中央区、港区及び江東区（以下、「関係 3 区」という。）の地域公共交通に関する計画と整合を図り、臨海部及び都心部における地域公共交通のあるべき姿を示すとともに、その実現に向けた取組を取りまとめるものである。



４．計画区域と計画期間

東京臨海部の交通圏は、都心部、さら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、隣接する都心部に加え、周辺へとつながる広域公共交通（JR 東日本、東京メトロ（東京地下鉄）、都営地下鉄（東京都交通局）、東京臨海高速鉄道等）との接続地点を含むエリアを、本計画の計画区域（以下、「計画区域」という。）とする。（右図参照）

計画期間は、令和８年度から令和 12 年度までの５年間とし、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す。



第１章　地域の現状と課題

１．地域の概況

(1)人計画区域の地区区分

計画区域は、東京都区部の南東に位置し、関係３区の各一部を含むエリアで、都心を含み、東京湾や河川に面している。対象となる町名は、以下の表のとおりである。

表 1-1　計画区域に含まれる町名

区	町名	
	都心部	臨海部
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

なお、本計画の中では、上表及び右図に示すように、計画区域を「都心部」と「臨海部」に区分して称することがある。

2．都市づくりの方向（上位関連計画の整理）

ここでは、東京都及び関係３区の計画の中で、計画区域における公共交通施策に関する記述を中心に整理・抜粋し、都市づくりの方向性を確認する。

表 1-2　上位関連計画の体系

計画対象地域	計画名
東京都の計画	都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年９月）
	2050 東京戦略（令和７年３月）
	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針_都市計画区域ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ（令和３年３月改定）
	東京ベイ eSG プロジェクト（Version 2.0）（令和７年３月）
	東京における地域公共交通の基本方針（令和４年３月）
関係３区の計画	中央区総合交通計画 2022（令和４年３月改定・見直し）
	港区総合交通計画（令和５年３月）
	江東区臨海部都市交通ビジョン（令和６年３月）

3．人口の動向

(1)関係３区の人口

計画区域に当たる関係 3 区の人口は増加傾向にある。東京都による将来人口推計（東京都区市町村別人口の予測－統計データ－（令和５年３月））によると、中央区及び港区は令和 27 年(2045 年)、江東区では令和 17 年(2035 年)まで人口増加が続く。

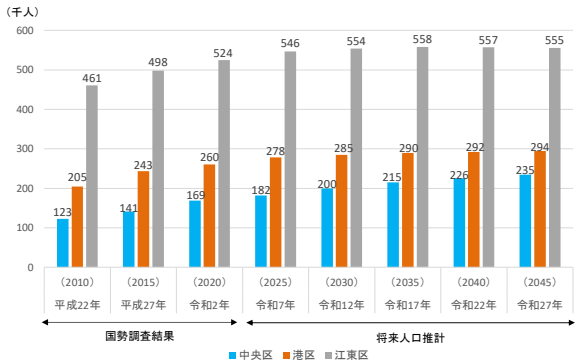


図 1-1　関係３区の人口推移

4．交通の状況

(1)公共交通網

計画区域には、鉄軌道が 12 路線乗り入れており、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、都心部と臨海部間のアクセスでは、一部の地域で乗継ぎが必要である。

一方路線バスは、都心部と臨海部を乗継なしで結んでおり、計画区域の東京駅、銀座や築地、豊洲、有明等を利用する人の重要な足となっている。

東京 BRT は、従来の路線バスよりも高い輸送力・速達性を有する交通機関として、虎ノ門・新橋といった都心部と、晴海、豊洲、有明などの臨海部の間の輸送を担っている。

計画区域における東京 BRT 及び都営バス等の路線網は、次頁図のとおりである。

(2)駅勢圏とバス停圏域

計画区域における都心部の居住地や就業地等については、駅までの道路距離が 500m 未満の地域がほとんどである。

一方、臨海部では、豊海地区や晴海五丁目等、駅までの道路距離が 1,000m を超える地域が一部見られる。

バスのネットワークを用いた停留所までの道路距離を 100m メッシュ単位で計測すると、豊洲や勝どき、晴海などの居住者が多い地域及び虎ノ門などの昼間人口が多い地域でおおむね 500m 以内になっている（下図参照）。

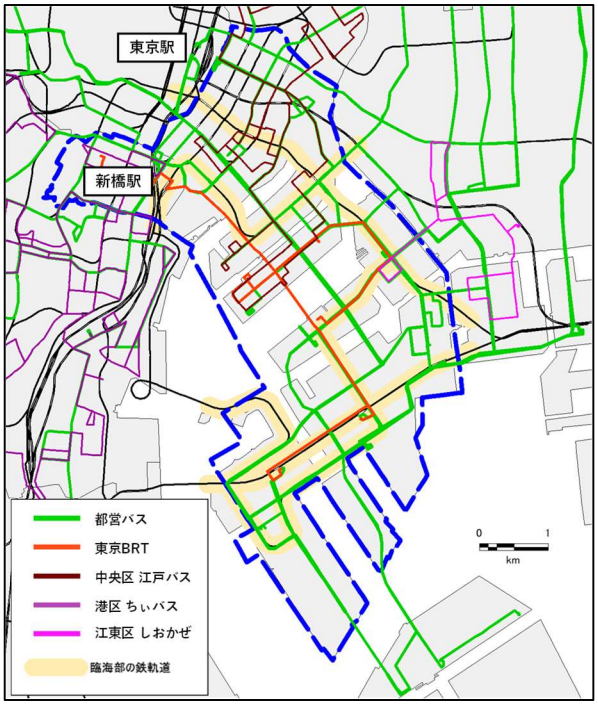


図 1-2 計画区域の公共交通網

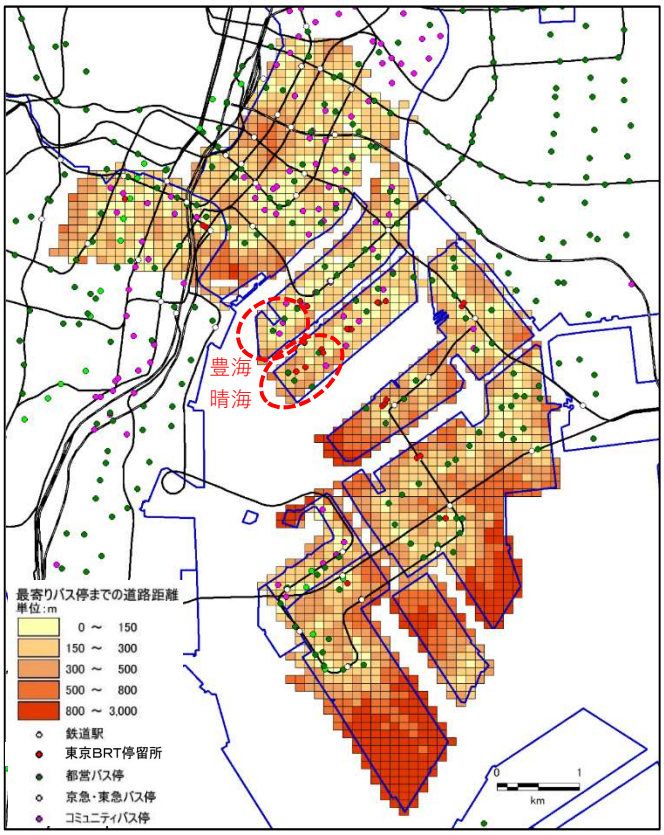


図 1-3 バス停留所までの道路距離（令和 6 年 4 月時点）

(3)将来的な公共交通網計画の進捗状況

①東京 BRT

都では、環状第 2 号線を中心に、都心と臨海地域とを結ぶ公共交通機関である東京 BRT の整備を進めている。令和 6 年 2 月には当初計画されていた全てのルートの運行が開始された。

さらに、事業計画に位置付けられている「検討路線」のうち、東京駅方面への延伸については、令和 8 年度の運行開始に向けて関係機関と協議・調整を進めている。

その他、東京ビッグサイト方面及び東京国際クルーズターミナル方面の検討路線については、関係機関と連携し、実現の可能性について検討を進める。

図 1-4 東京 BRT 検討路線

5．移動の状況

(1)計画区域内の交通機関分担率

平成 30 年の東京都市圏パーソントリップ調査における計画区域内移動（3 地域間：銀座・新橋・虎ノ門等、勝どき・晴海等、豊洲・有明等）における利用する交通手段の比率（交通機関分担率）を検証した。

交通機関分担率は銀座・新橋・虎ノ門等と勝どき・晴海等間では鉄道の分担率が約 55%程度となっているが、勝どき・晴海等と豊洲・有明等間では約 9 %となっている。バスは逆の傾向にあり、勝どき・晴海等と豊洲・有明等間の移動における分担率のほうが高くなっている。

平成 20 年調査結果と比較すると、勝どき・晴海等と豊洲・有明等の臨海部間の移動においては、自転車とバスの分担率が上昇しているが、その背景には、近年の自転車シェアリングの拡大が要因として考えられる。

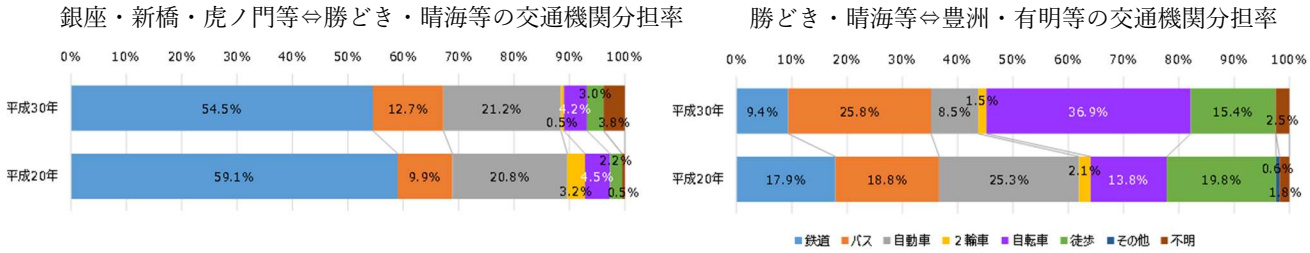


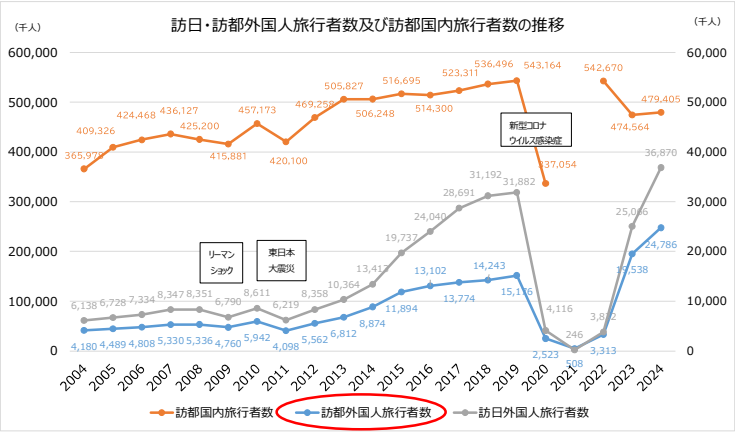
図 1-10　交通機関分担率（H30・H20）

(2)計画区域の施設集積地区における来訪者等の推移

①訪都外国人の推移

令和 6 年の訪都外国人は約 2,479 万人と推計され、対令和元年比 63.3%増で、過去最多を記録している

また、訪都外国人が多く訪問する場所は、計画区域のうち、銀座及び東京駅周辺・丸の内・日本橋が 51%以上、お台場・東京湾及び築地が 14%以上となっている（令和 6 年調査）。



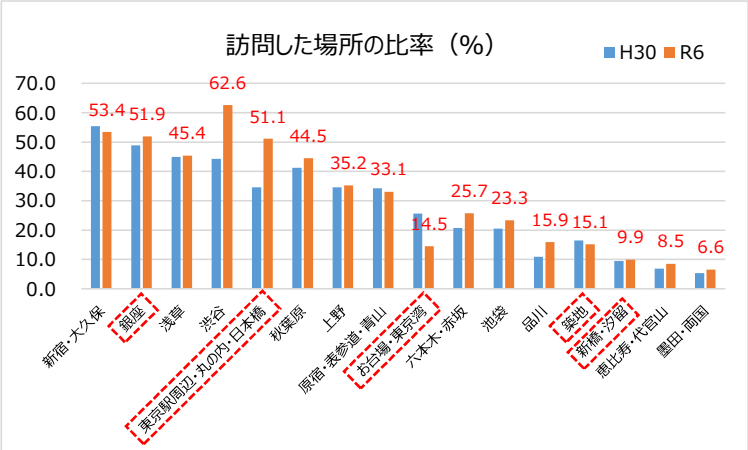


図 1-11（上）旅行者の推移

図 1-12（下）訪都外国人訪問場所比率

６．東京臨海部における地域公共交通の課題の整理

１．上位関連計画	地域公共交通に関連する戦略等の方向性
都市づくりのグランドデザイン	・**誰もが移動しやすい**交通環境の充実、**利便性の高い交通結節点整備**及び公共空間や公共交通への**ユニバーサルデザインの導入**（課2）（課4） ・歩行や舟運、公共交通によるネットワーク化を進め、**複数の拠点や地区間の回遊性の向上**（課3）
2050東京戦略 2035年に向けた戦略	・**戦略09（共生社会）**4.ユニバーサルデザインのまちづくり（課4）　・**戦略18（インフラ・交通）**6.次世代モビリティの社会実装（課3） ・**戦略18（インフラ・交通）**4. 都市活動や都民生活を支える公共交通ネットワークの充実強化（課1）
都市計画区域マスタープラン	・都市計画の決定方針の一つに「ゆとりある**回遊性を支える都市施設**」を掲げ、「AI、ICT、ビックデータや**次世代モビリティシステム**などの先端技術やMaaS等の交通サービスも生かし、移動円滑化や混雑緩和等の取組を推進し、**誰もが移動しやすい交通環境の充実**を図る」ことを示している。（課4）
東京ベイｅＳＧプロジェクトV2.0	・2050年に向けた2035年までの戦略として、「**来訪者の回遊性を一層高める**ため、自動運転車両等の**次世代モビリティを運行**」及び「臨海部や西新宿など、都内各地で**レベル２自動運転による実証走行や通年運行**を展開」を掲げている。（課3）
東京における地域公共交通の基本方針	・**移動手段充実**と持続可能な**地域公共交通ネットワークの形成**を促進し、高齢者や障害者をはじめ、**誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現**を掲げ、2040年代の都市交通環境の実現に資する取組の基本方針の「取組テーマ」では、「取組④シェアリング事業を行う**自転車や超小型モビリティの交通結節点周辺等への適正なポート設置**促進策検討」を示している。（課1）（課4）
中央区総合交通計画2022（令和４年３月）	・**臨海部等の交通需要増加に対応できる利便性の高い交通実現**を掲げ、「**江戸バスの運行改善**（東京BRT等既存公共交通との乗り継ぎ利便性の向上）」、「**交通結節点の整備**（築地市場跡地における交通結節点の整備等）」及び「**BRTの運行・ルート延伸**」を掲げている。（課1）（課2）
港区総合交通計画（令和５年３月）	・計画の基本方針では、「移動者が**”多様な選択”をするための交通環境づくり**」及び「**交通結節点（乗換）の利便性・快適性の向上**」を掲げ、具体的な施策展開として「**超小型モビリティ等の短距離交通システムの充実**」及び「ITを活用した交通結節点の**情報提供の拡充**」を示している。（課2）（課4）
江東区臨海部都市交通ビジョン（令和６年3月）	・都市交通の視点として、「**増加する移動需要への対応**」、「利便性・安全性への配慮」及び「新たな交通技術の活用」を示し、基本方針として、「アクセス性の高い交通ネットワーク形成」、「**臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上**」、「**多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築**」及び「誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出」を掲げている。（課1）（課2）（課3）（課4）

２．人口の動向	現状の整理（課題１～４との関連性）
2-1臨海部3区の人口	・2035年時点の将来人口は、2020年の計画策定時人口から更に**110,000人増加が見込まれている。**（課1）
2-2地区別人口	・**中央区、港区及び江東区の人口は増加傾向**にあり、2035年人口は対2020年で中央区1.39倍、港区1.13倍、江東区1.06倍になると推計されている。（課1）
2-3開発計画人口変化	・八重洲、虎ノ門、月島等で開発が予定されており、**将来的には常住人口、従業員数ともに10万人前後の増加が見込まれる。**（課1）
2-4来訪者の状況	・**昼間人口は常住人口の3.6倍であり、地域外からの流入が多い。**（課1）（課3）
３．土地利用	・商業・業務地、住宅地（特に集合住宅）、未利用地等の変化が晴海地区や新豊洲地区で存在し、**夜間人口や昼間人口が増大**している。（課4）

４．交通の状況	現状の整理
4-1公共交通網	・計画区域では、住居や商業・業務施設が集積する地域はおおむね駅やバス停までのアクセス性は高いが、豊海地区や晴海五丁目等の一部に駅までの道路距離が1kmを超える地域が見られる。
4-2将来的な公共交通網計画の進捗状況	・BRTの本格運行開始以降、幹線ルート（虎ノ門、新橋、晴海、東京テレポート間）運行で都心部と臨海部のアクセス性が向上、**今後東京駅延伸ルート運行により、臨海部と銀座や築地等の都市拠点とのアクセス性が更に向上**する。（課1） ・東京８号線延伸（豊洲～住吉）と羽田アクセス線が「優先的に検討すべき路線」として位置付けられ、都心部・臨海地域地下鉄構想などの路線の位置付けもある。
4-3公共交通事業者の計画	・都交通局は、**バリアフリー化推進、駅や停留所、車両等における情報案内や移動サポート等のサービス提供**により、利便性及び快適性向上を図るとしている。（課2） ・スマートフォンやデジタルツール等を活用した**分かりやすい情報案内**として、バスでの **旅客案内の充実及び多言語案内支援**を掲げている。（課4）
4-4公共交通事業者の計画（バリアフリー化の状況）	・鉄道駅のバリアフリールート整備率は、都営地下鉄で97.9%、東京メトロで98.5%となっており、利用者の多い駅（1日当たり乗降客数10万人以上又は4線以上の線路が入るような大規模な駅）における**バリアフリールートの複数化を進めている。**（課4） ・関係３区では、ユニバーサルデザインの取組として、駅、バス停及び主要施設周辺での**施設の更なるバリアフリー化やバリアフリーマップ等の発行を展開**している。（課2）（課4）
4-5道路の混雑状況	・環状第２号線の開通で晴海～汐留間等の旅行速度が高くなり、同区間を走行する東京BRTの所要時間短縮が見られるが、**都心部側では旅行速度が遅い区間が残存**している。（課1）
4-6自転車交通（自転車シェアリングの状況）	・既往計画策定以降、**サイクルポート設置箇所が拡大**し、計画区域内で188か所（R7年10月現在）のサイクルポートが設置されている。区域を越えた利用促進により、駅周辺だけでなく **広域的なシェアサイクル利用を促進**している。（課3）
4-7舟運の状況	・浅草や日の出等をつなぐ**定期航路のほか、不定期航路が観光需要に対応**している。現在夕方以降で、日本橋～豊洲間の運航が継続しており、令和7年度から五反田～天王洲間の運航が開始（課3）
５．移動の状況	・都心部と勝どき・晴海等間の移動では、平成20年から平成30年にかけて、**鉄道及びバスの分担率が向上**している。また、臨海部の **居住者・来訪者が令和4年以降増加傾向にある。**（課1）

地域公共交通計画改定に向けた課題

課題１ 需要に応じた交通ネットワークの確保

➤開発需要に対応した更なる輸送力増強及び利便性向上

➤変動する来訪者需要に対応した新たな移動サービス導入

課題２ 交通結節点における更なる利便性・快適性向上

➤鉄道とバス等の端末交通との乗継抵抗の軽減

➤交通広場やバス停での待機環境の高質化・多機能化

課題３ 臨海部の特性を反映した端末交通の充実

➤臨海部への国内来訪者・訪日外国人来訪者の多様な移動ニーズに対応した移動サービスの充実

➤住民や来訪者が楽しく散策できる快適な歩行空間の充実

課題４ 移動する人の多様性を反映した移動環境構築

➤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

➤ユニバーサルデザインに配慮した施設整備への取組の更なるレベルアップ

➤運行状況や経路検索などの情報提供機能の加速

第２章　基本方針及び目標の設定

１．基本方針の設定

上位・関連計画における地域公共交通の役割への対応、地域公共交通の課題改善の観点から、将来的な地域公共交通のあるべき姿を示し、地域公共交通網の形成における基本方針を設定する。

(1)臨海部における地域公共交通のあるべき姿

計画区域では、都心部及び臨海部の都市開発等による居住人口・就業人口の増加や訪日外国人を含む来訪者増加など、地域公共交通としての課題を踏まえ、移動の利便性及び快適性の確保など、地域公共交通全体で移動サービス水準を向上させることが必要である。

また、ユニバーサルデザインに配慮した交通施設などにより公共交通の利便性を向上し、公共交通の利用を促すことで環境負荷を軽減させるとともに、公共交通利用促進と歩行空間の回遊性向上に伴う地域住民や来訪者などの交流促進及び健康増進（副次的効用）の意識醸成にも繋がる地域形成を目指し、あるべき姿を以下のとおりとする。

【臨海部における地域公共交通のあるべき姿】

『利便性・快適性を兼ね備えた地域公共交通サービスの充実』

～公共交通の利用促進により、人や環境にもやさしい魅力ある地域を目指して～

(2)基本方針の設定

地域公共交通の役割への対応、地域公共交通の課題改善及び計画区域における将来のあるべき姿の具現化を図る視点から、既往計画で示した基本方針を以下のとおり見直した。

・東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実　　・交通手段間における乗継利便性の向上
・臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成
・ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速

２．計画目標の設定

基本方針に対応して目指すべき**計画目標**は以下のとおりであり、計画目標の達成状況を評価するための**指標・目標値（主に数値指標）**を設定する。

計画目標	数値指標
基本方針(1)　東京ＢＲＴを軸とした公共交通網の充実	
計画目標① **臨海部で増加する移動需要に応じたモビリティの確保・充実**	**指標・目標値①** ・利用者ニーズに合わせた東京 BRT 及び路線バスの運行適正化　**5 件** ・集客施設と連携した需要集中への対応　**3 件** ・東京 BRT 及び路線バス等の合計利用者数の増加　**令和 7 年度比 5%増**
基本方針(2) 交通手段間における乗継利便性の向上	
計画目標② **様々な交通モード間の乗継円滑化と快適性向上に向けた取組の推進**	**指標②** ・情報発信や停留施設の改善による乗継の円滑化と快適性の向上
基本方針(3) 臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成	
計画目標③ **臨海部の地域資源や先端技術を活用した移動しやすい環境形成の促進**	**指標・目標値③** ・シェアサイクルのポート数の増加（継続調査）**30 か所** ・まちづくりと連携した回遊性向上に寄与する歩行者空間の創出 **4 件**
基本方針(4) ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速	
計画目標④ **高齢者や障害者等の移動制約者や訪日外国人など、多様な人々の移動利便性の向上**	**指標・目標値④** ・多様な移動制約者に配慮した施設や案内の工夫 **1 件**

第３章　公共交通施策

１．基本方針別の施策の方向性

計画目標を達成するための基本方針別の施策内容と施策実施主体を以下に整理した。

【基本方針 1】東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実

施策の方向性と施策内容　《施策１-１》東京 BRT の着実な段階整備

東京駅方面、東京ビッグサイト方面、東京国際クルーズターミナル方面への延伸

➤事業性などを検証し、東京 BRT の段階的な運行拡大を目指す

①検討路線へのルート延伸による多様なニーズへの対応

・東京駅方面への延伸に向けて、運行ルートや停留所位置などを検討し、早期実現に向けて関係機関と調整

・ビッグサイトと東京国際クルーズターミナル方面の検討路線は、引き続き検討

②東京 BRT の速達性・定時性の確保に資する取組

・PTPS（公共交通優先システム）や信号機の調整、停車時間短縮への取組など、さらなる速達性・定時性の確保を目指す

実施主体：交通事業者、東京都

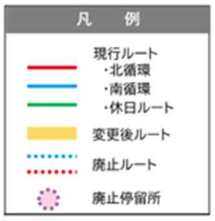
施策の方向性と施策内容　《施策 1-２》東京 BRT 及び路線バスの輸送力確保

➤東京 BRT 及び路線バス等の交通需要に応じた輸送力の確保を図る

③ダイヤ改定等による多様な利用者ニーズへの対応

・臨海部の居住者や来訪者等の増加等に対応した輸送力確保や交通の分散のため、交通需要推移に対応したダイヤ改定や路線再編等を検討

・利用者減少に伴うバス路線維持に課題があった場合、路線維持のための減便等対応も検討



【江戸バスルート変更例（令和６年４月）】

実施主体：交通事業者、東京都、関係３区

施策の方向性と施策内容　《施策 1-３》集客施設との役割分担による移動手段の確保

➤急増する来訪者需要に対して、関係者が連携し、臨時的な移動手段導入の仕組みを検討する

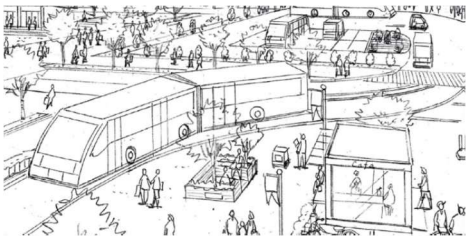
④来場者や帰宅客への情報提供など、分散誘導への取組

⑤集客施設と連携した需要集中への対応

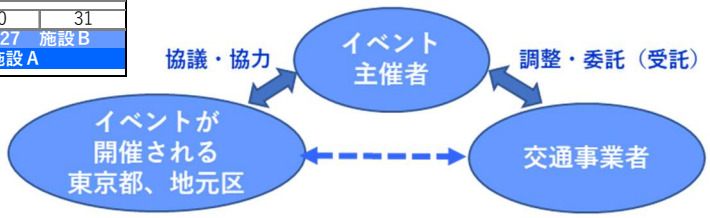
- イベント主催者、施設管理者、都と区が連携し、イベントカレンダーから来訪者需要を適切に把握
- イベント主催者と施設管理者が、交通事業者（バス、送迎サービス）と調整し、イベント来訪者需要に応じた送迎サービスを実施
- 必要に応じて、イベントが開催される東京都、地元区は、送迎サービスに関する調整等を実施する。

■集客施設のイベントカレンダー共有イメージ

月	火	水	木	金	土	日
27	28	29	30	10/1	2	3
	○○フードセレクション_施設B					
4	5	6	7	8	9	10
			○○モーターショー－2027　施設A			
○○国際見本市　施設B						
11	12	13	14	15	16	17
				○○デジタルショー　施設A		
			○○デザインフェスタ2027　施設B			
18	19	20	21	22	23	24
	○○DX_EXPO2027　施設B				アニメフェス施設C	
			○○先端化学材料素材展2027			
				アニメフェス　施設A		
25	26	27	28	29	30	31
				○○ビジネス2027　施設B		
			○○フェスTokyo2027　施設A			



・イベント毎の来場者特性の把握
・来場者数の想定（ピーク/オフピーク）



・来訪者が移動しやすい環境づくり
・関係機関との調整

・利用者数等に応じた運行計画
・効率的な輸送形態の提案
・安全な運行サービス

実施主体：交通事業者、イベント主催者、東京都等

【基本方針２】交通手段間における乗継利便性の向上

施策の方向性と施策内容　《施策２-１》他の交通モードへの乗換情報の充実

➤開発により増加する人口・従業者、急増する来訪者への交通手段選択に有効な情報提供を目指す

⑥交通機関の動的情報の一元化　　⑦設管理者や交通モード間の枠を超えた乗継利便性向上に資する案内の充実

- 臨海部で運行する交通事業者の動的情報を一元化し、地域住民や来訪者に対して、「移動手段」、「移動時間帯」の選択に有効な情報提供ツールを検討し、乗継利便性の向上を目指す。

施策イメージ（とやまロケーションシステム）

実施主体：東京都、交通事業者、関係３区等

施策の方向性と施策内容　《施策２-２》多様な端末交通との結節機能拡充

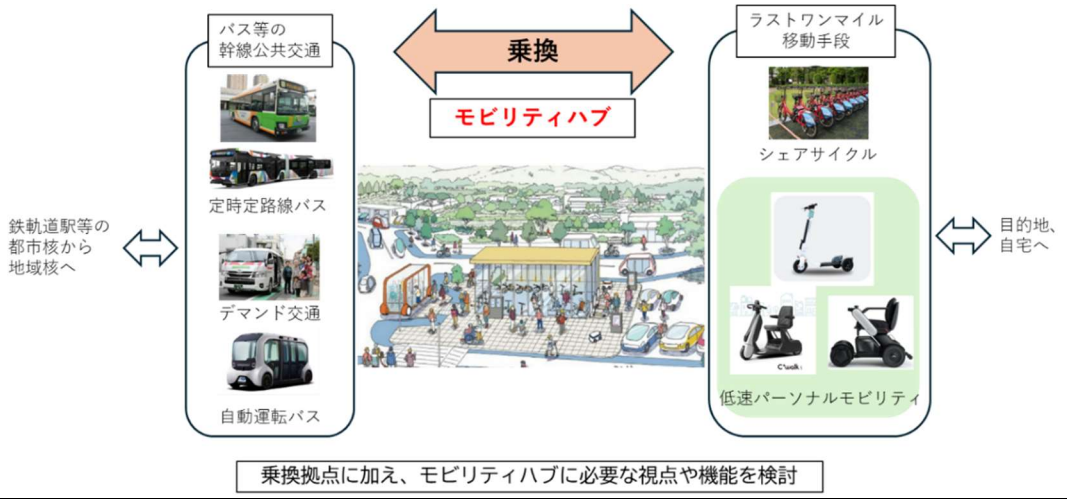
➤多様な交通モードの結節と街のにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備を目指す

⑧多様な交通モードの結節とまちのにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備

・既往の駅前広場とは異なるコンパクトな交通結節点として、活用できる敷地規模と道路空間に応じ、以下の機能を兼ね備えた「モビリティハブ」の整備を目指す。

- ➢ *ラストワンマイルをケアするシェア型小型（ﾊﾟｰｿﾅﾙ）モビリティとバス等多様な移動手段間の接続*
- ➢ *歩行空間を有効に活用した回遊・休息空間*

■モビリティハブのイメージ



実施主体：開発事業者、関係３区、東京都、交通事業者等

施策の方向性と施策内容　《施策２-３》バス待ち環境の改善

➤東京 BRT や路線バス等の停留所や交通結節点でのバス待ち環境改善及び施設整備を目指す

⑨停留施設改善等によるバス待ち環境の快適性向上

・居住者や来訪者が利用する交通結節点や停留所において、上屋やベンチ設置だけでなく、以下のようなバス待ち環境の整備を検討し、利用者ニーズに応える。

➤バス時刻表・乗換情報・バス接近情報　　➤運行案内等のデジタルサイネージ

➤快適な待合空間（Wi-Fi・USB ポート、暑さ対策など）

■施策イメージ（バス停近接の待合空間、情報発信、暑さ対策等）

ミチノテラス豊洲内の交通広場

浦安市役所敷地内バス停デジタルサイネージ

ミスト付バス停
（曙橋駅_都交通局）

実施主体：交通事業者、東京都、関係３区

【基本方針３】臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成

施策の方向性と施策内容　《施策３-１》自転車シェアリング等の拡充

➤シェアサイクルポートを引き続き拡大し、他の交通機関との連携を強化し回遊性の向上を目指す

⑩シェアサイクル等と、東京 BRT や路線バスといった他の交通機関との連携強化による回遊性向上

・臨海部における公共交通の端末交通としての利用や、公共交通を補完する短距離移動手段として今後も利用需要が期待されるシェアサイクル等の導入を拡充する。

・令和３～６年度の自転車シェアリングのサイクルポート数は HARUMI FLAG 等の大規模開発地で急増しており、開発が進む臨海部では今後も利用需要が期待される。

■サイクルポートの設置状況

■サイクルポートのイメージ

実施主体：関係３区、設置事業者

施策の方向性と施策内容　《施策３-２》開発に伴う空間整備と連携した歩行空間の確保

➤道路の歩道空間と開発に伴う公開空地などを活かし、連続性の高い歩行回遊ネットワークを創出することで、計画区域内の回遊性向上を目指す

⑪道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大

・臨海部における広幅員の歩道空間と、都市開発区域内のパブリック空間（通路、広場、公園内園路、民間空地等）をウォーカブルな空間として連続性を確保し、地域全体の回遊性を高める。

・回遊性向上により、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成し、人々の出会い・交流の活性、また過度な自動車利用の減少による健康の増進や環境への配慮など、モビリティマネジメントを促進させ、豊かで健康的な生活を実現できる都市形成の一助とする。

月島三丁目北地区

商店街

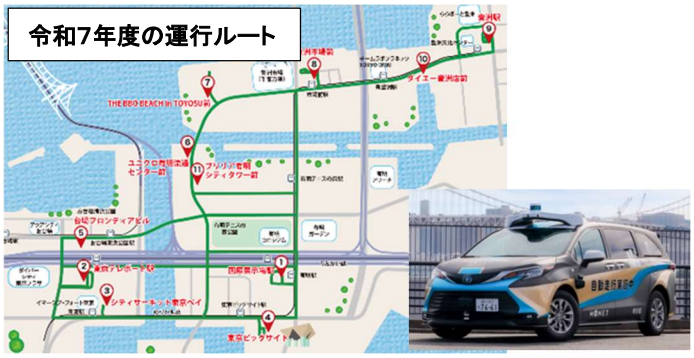
実施主体：都市開発事業者、東京都、関係３区等

施策の方向性と施策内容　《施策３-３》自動運転技術を活用した移動サービスの実現

➤臨海部の地域性や道路環境（幅員等）の優位性を活かし、自動運転技術の進展を見据えた次世代モビリティの実装を目指す

⑫自動走行や次世代モビリティ等の実装促進

・都では、2040 年代の自動運転サービス普及を見据え、2030 年頃までに都内８地区において先行的に自動運転サービスの導入を目指している。地域公共交通施策においても、計画区域におけるレベル４自動運転サービスの先行的な社会実装を推進する。



自動運転技術の移動サービス実証

・「⑪道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大」に伴い、人とモビリティの共存を踏まえた移動体験を創出する、グリーンスローモビリティや自動走行モビリティなどの実装促進に協力する。

高輪ゲートウェイの自動走行モビリティ
（ゲキダンイイノ合同会社）

実施主体：東京都、関係３区、自動運転事業者等

【基本方針４】ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速

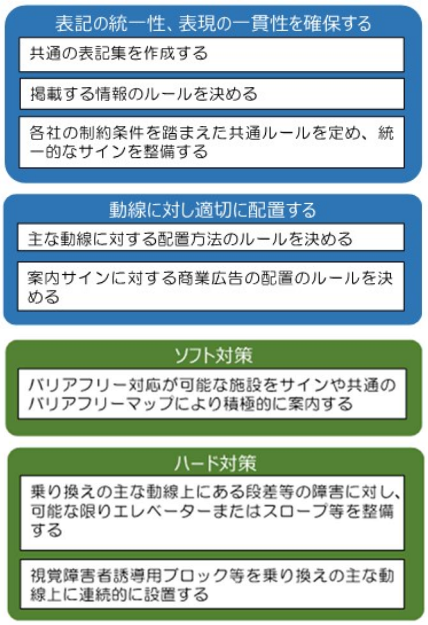
施策の方向性と施策内容　《施策４-１》ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝに配慮した交通施設整備の更なる推進

➤施策 1～3 で展開する施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策全てにおいて、ユニバーサルデザインに配慮した施策を展開し、年齢、障害の有無等に関わらず全ての人が計画区域内を快適に移動できる環境実現を目指す

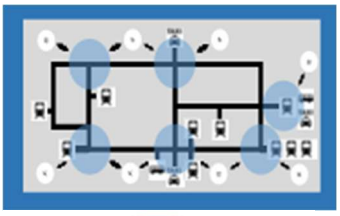
⑬ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備

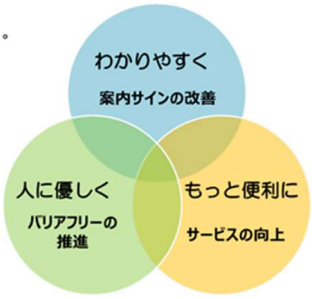
・東京 BRT、都営バス、コミュニティバス、シェアリングサービス等の端末交通など、多様な公共交通の乗入れがある施設（交通広場、ターミナル、主要バス停等乗り継ぎが生じる施設）において、誰もが利用しやすいような、ユニバーサルデザインや多言語対応等の施設整備を目指していく。

・特に複数の移動手段間の乗り継ぎがある交通広場等では、適切な案内誘導サイン、バリアフリー環境、その他高度な情報発信等ハード・ソフト整備を推進する。



ユニバーサルデザインの対応方針 （新宿ターミナル協議会資料）





都営バスベビーカー安全ご利用ガイド（都交通局）

実施主体：開発事業者等

施策の方向性と施策内容　《施策４-２》急増するインバウンドへの多言語対応の案内充実及び動的情報（運行情報）の提供

➤臨海部では、外国人観光客の増加とともに、多言語対応の重要性が一層高まっていることから、観光施設だけでなく交通施設においても多言語に対応した情報提供の充実を目指す

⑭多言語対応の案内充実、動的情報(運行情報)の提供

・多言語化に対応したデジタルサイネージやバスロケーションシステム、同時翻訳ディスプレイなど、情報提供サービス実装を推進する。

・停留所や運行ルート、時刻表など静的データだけではなく、遅延情報や到着予定時間など動的データについても多言語化に対応した案内機能（スマートバス停など）の整備を推進する。

京成バスによるスマートバス停導入事例　（小岩駅、葛西駅）

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム　略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等

多言語による動的情報（遅延情報等）の表示

実施主体：交通事業者等

第４章　計画の推進方針

１．計画の推進体制

本計画は、東京都、関係３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」（以下、「協議会」という。）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ており、本計画の実施段階においても協議会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．計画を達成するため評価・見直し方法（PDCA）

本計画の目標達成状況は、年に１回以上開催する協議会において、計画に位置付けた公共交通施策の実施・進捗状況を確認・評価する。

また、計画期間満了時の令和 12 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。

なお、計画目標の達成状況評価（PDCA の仕組み）は以下の通り。

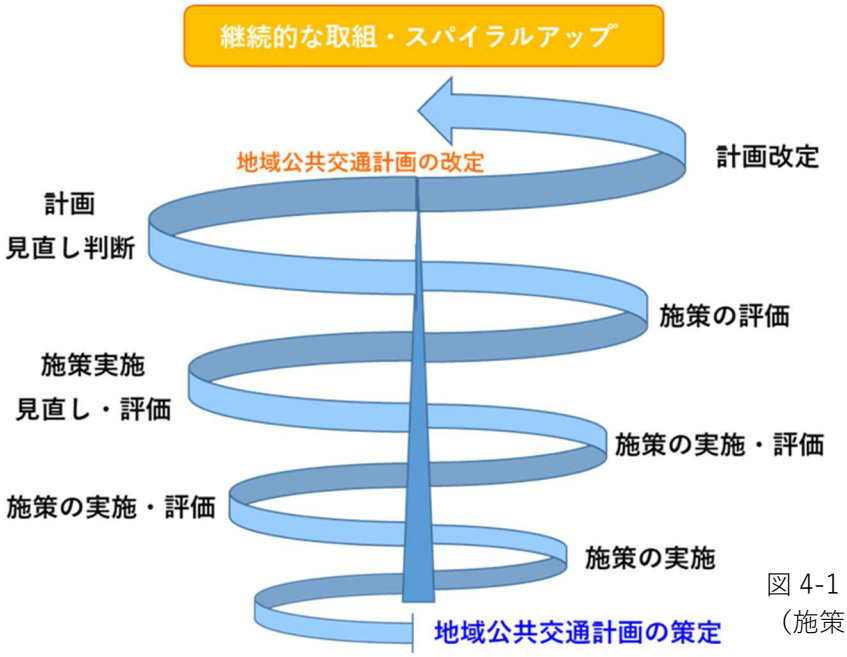


図 4-1　PDCA の仕組み
（施策実施・評価・見直しの流れ）

表 4-2-1　PDCA の計画期間

PDCA＆CP		改定期間		計画期間				
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
Plan	現状・課題更新、方針・目標設定							
	目標設定精査、施策の検討							
Do	施策実施に向けた協議・調整							
	施策実施							
Check	施策実施状況確認							
	目標達成状況の評価							
	施策実施有無の要因整理							
Action	施策内容の見直し							
	目標値の再検討							
C＆Plan	社会情勢・課題再整理							
	計画の再改定（改定の必要性、改定実施）							