

## 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 1-2-1 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プラン） （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）

各計画の概要を次ページ以降に整理する。



② 2050 東京戦略：令和 7 年 3 月

当該計画は、「未来の東京戦略（令和 3 年 3 月）」の下で都が進めてきた取組の軌跡を振り返ること  
で、その成果や課題を明らかにし、その振り返りを通じて、取組の進捗状況を客観的に把握・分析し、  
新たな戦略における政策の改善・強化に繋げていく計画として、バージョンアップしたものである。

また、2050 年代に目指す姿として、新たな「ビジョン」を描き、バックキャストの視点で「ビジョ  
ン」を実現するための 2035 年に向けた「戦略」を定めるとしている。

ここでは、地域公共交通に関する主な取組を整理した。

表 1-2-3 地域公共交通に関連すると考えられる戦略・政策方針別の主な施策

戦略	政策方針	主な施策
09 共生社会 インクルーシブ シティ東京 は、多様な個 性が輝きさら なる高みへ	4.ユニバー サルデザイ ンのまちづ くり	<b>交通機関のバリアフリー化</b> 都営地下鉄駅でのエレベーターを整備し、バリアフリールートを充実 <b>情報のバリアフリー化</b> ・都内主要駅において、高齢者や外国人等に配慮した案内サインの統一化を促進 ・全ての人に伝わるよう、文字の大きさやフォント、図表やイラスト等に配慮した刊 行物を作成する庁内及び区市町村の取組を促進
17 まちづくり・ 住まい 日本の成長を 牽引し、人が いきいきと輝 く都市・東京	2.人や地域 の個性に着 目した都市 のり・デザ イン	<b>賑わい創出に向けた道路空間の利活用</b> ・歩行者の滞留・賑わい空間を創出する歩行者利便増進道路（ほこみち）の新規指定
18 インフラ・交 通 世界一のイン フラが、人をつ なぎ、暮らしを支える	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	<b>乗り換えしやすい交通結節点の形成</b> ・駅まち一体開発の推進 ・区市町村と連携したデジタル技術の活用等による交通結節点の改善 <b>暮らしを支える地域公共交通の充実・強化</b> ・都営バスでの自動運転技術の実装を目指し、都営バスのエリア内で実証実験を実施 ・都営バスを快適に利用できるようバス停留所の上屋・ベンチの整備を推進 <b>移動の自由度を高める多様な交通モードの導入</b> ・東京 BRT の東京駅方面への延伸など検討路線の実現に向けた取組を推進 ・舟運ネットワークの形成に向けた航路拡大、利便性の向上等 ・コミュニティバス、デマンド交通、グリーンスローモビリティ等、地域ニーズに応 じた移動手段導入への支援 ・バス運行データの共通化による MaaS 普及への支援
	6.次世代モ ビリティの 社会実装	<b>自動運転の社会実装</b> ・自動運転の社会実装を目指す区市町村や事業者等が行う社会受容性向上に資する 取組への支援を強化 ・「バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン」を充実化 ・コミュニティバス等の自動運転化に向け、複数の地域において、公道走行を伴う検 証を実施



計画区域内

図 1-2-1  
戦略 18 インフラ・交通の施策  
(6.次世代モビリティの社会実装)

- ③ 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プラン）：令和3年3月改定  
 当該計画では、都市計画法に基づく、広域的見地からの都市計画の基本的方針を定めている。  
 当該計画の中で地域公共交通に関連する主な方針は以下のとおりである。

**【2 ゆとりある回遊性を支える都市施設】**

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ながら、移動の円滑化や混雑の緩和などの取組を推進し、**誰もが移動しやすい交通環境の充実**を図る。

表 1-2-4 地域公共交通に関する主な方針

	地域公共交通に関連する事項
① 骨格的交通基盤の整備	<b>■道路ネットワーク</b> まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車や歩行者の快適な通行空間の確保を図る
	<b>■公共交通ネットワーク</b> ・駅周辺の一体的な整備により、駅における交通結節点の機能強化やバリアフリー化を推進し、公共交通ネットワークの充実を図る ・区部中心部では、利便性の高い交通結節点の整備を図り、既存の高密な鉄道ネットワークと、 <b>短距離移動に適した小型モビリティ等の新たな交通モード</b> を組み合わせることで、移動の利便性向上を図る ・交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置を促進する
② 拠点機能を支える交通サービスの実現	・中心市街地の活性化、環境負荷の低減、高齢化への対応などを図るため、地域交通として、既存公共交通との連携を図りながら、コミュニティバスの運行、バスレーンの設置、バス案内システムの充実などによりバス利用の利便性を高める ・鉄道駅や観光地などにおける外国人のためのサイン案内など、 <b>ユニバーサルデザインの視点に立った交通施設の整備</b> を促進する

④ 東京ベイ eSG プロジェクト（Version 2.0）：令和7年3月

当該計画は、ベイエリアを舞台に、50年、100年先を見据え、「自然」と「便利」が融合する持続可能な都市を創り上げることを目的とした構想である。以下に、東京ベイ eSG プロジェクトの今後の展望を整理した。

表 1-2-5 3か年のアクションプラン（臨海副都心エリア）

プラン	施策内容
次世代モビリティの実装	<b>自動運転の社会実装</b> 人工衛星の位置情報システム（GPS）、車につけたカメラやセンサーなどを使い、周囲の状況を認知し、車をどう動かすかを人工知能（AI）など、システムが判断し、ハンドルやアクセルなどの操作指示を出すことにより、モビリティを自動で動かす技術
	臨海部や西新宿、多摩など、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 今後、着実に取組のステップアップを図り、都内でのレベル4自動運転の社会実装を実現

**自動運転**

- ・自動運転レベル4の早期実装に向け、2024年7月ベイエリア（江東区・港区・品川区の一部）を「推進区域」に設定
- ・地元自治体と事業者とを結びつけ、関係者調整を円滑化、区域内で事業者が行う**社会受容性向上**に向けた取組を支援
- ・SusHi Tech Tokyo 2024、有明エリア・江東区内におけるイベント、羽田や西新宿における試乗会（延べ約4,000人参加）など、社会受容性の向上を推進



⑤ 東京における地域公共交通の基本方針：令和4年3月

当該計画は、地域特性に即した移手段の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などに資する取組の基本方針を定めている。以下に臨海部が位置する中枢広域拠点で必要な方向性を整理した。

✧ 主に中枢広域拠点域のイメージ

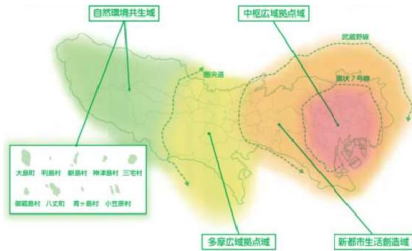
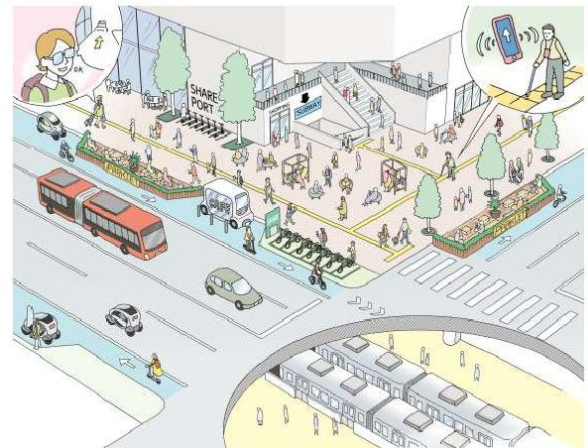


図 1-2-2 中枢広域拠点域の目指すべき将来像イメージ

表 1-2-6 将来像の実現に向けた取組の視点と取組テーマ及びテーマ別の方向性

地域公共交通の視点	取組テーマ	方向性
視点1 都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する	②区市町村間連携	自転車等のシェアリングについて、利便性向上とさらなる普及に向けた施策や、安全な利用を実現する運用方策を検討していく
	④TDM・結節機能向上	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を検討していく
視点2 持続可能な社会の実現に資する、人と環境に優しい	⑤MaaS普及・データ利活用	交通に関するデータを蓄積し、地域の課題解決や利用者利便の向上に資する政策・計画立案に活用する方策を実施していく
視点3 地域のまちづくりに寄与する	⑥新技術導入促進	「スマート東京」先行実施エリアや、多摩イノベーション創出拠点において、新技術の都市実装を重点的に推進していく

## (2) 関係3区の交通に関する計画

### ① 中央区総合交通計画 2022：令和4年3月

当該計画は、上位関連計画を踏まえ、徒歩、自転車、公共交通、自動車、物流等の交通全般に関する今後のあるべき姿を示している。

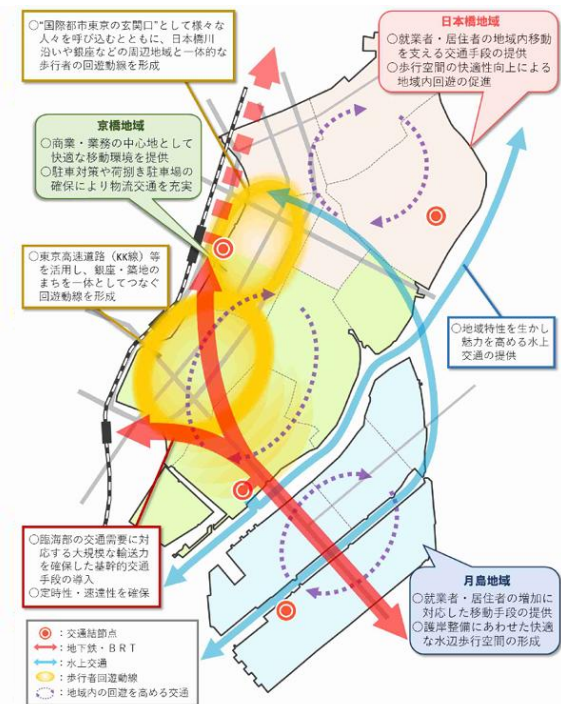


図 1-2-3 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

表 1-2-7 交通の目標と実現に向けた施策

交通の目標	施策	事業
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	施策 1 交通の骨格となる基盤の整備	事業 2：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、バスターミナル東京八重洲の整備） 事業 3：BRT の運行・ルート延伸
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	施策 2 まちの魅力を高める交通環境の整備	事業 7：快適な歩行環境の整備（街路環境の整備等） 事業 8：スマートモビリティの推進（カーシェアリングの導入促進）
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	施策 3 公共交通のサービス拡充	事業 9：江戸バスの運行改善（都営バスや東京 BRT 等の既存公共交通との乗り継ぎ利便性の向上） 事業 10：バス待ち環境の整備（上屋・ベンチ等の整備を推進） 事業 11：情報発信の充実（交通事業者による情報提供やサインの設置を促進、バスロケーションシステム等による情報提供）
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	施策 4 自転車利用環境の整備	事業 14：自転車通行空間の整備（自転車レーンや自転車ナビマーク・ナビライン等の整備） 事業 15：コミュニティサイクルの利用促進（サイクルポート拡大等）
	施策 5 人に優しい移動環境の整備	事業 17：鉄道駅のバリアフリー化（駅施設のバリアフリー化促進）

② 港区総合交通計画：令和5年3月

当該計画は、計画策定の背景、7つの交通に関する課題を踏まえて、交通体系づくりの基本的な考え方として交通体系の望ましい姿を3つの「将来像」として掲げている。これを踏まえて「快適な交通ネットワークの形成」を基本理念とし、3つの「目標像」と、目標像を実現するための3つの「基本方針」を掲げ、交通施策を総合的に推進していくとしている。

【港区の目指すべき将来像と基本方針】

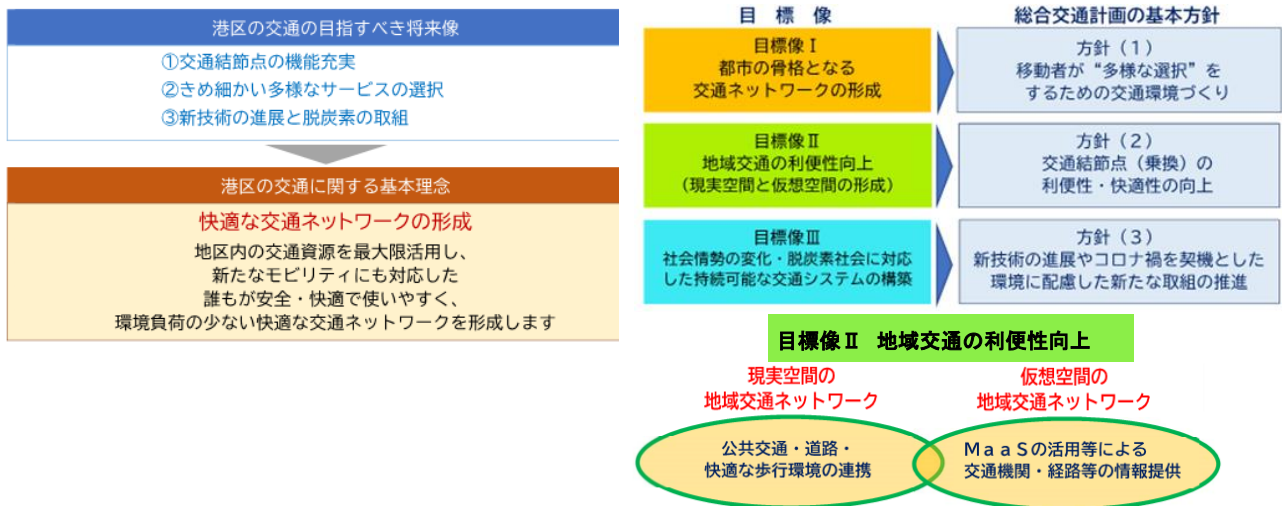


表 1-2-8 【方針(1)～(3)の新規事業】

公共交通ネットワーク施策	施策③ 超小型モビリティ等の短距離交通システムの充実
地域公共交通施策	施策⑤⑥ 未就学児運賃の無料化
	施策⑤⑥ 利用者サービスの充実（チケットのデジタル化等）
	施策⑦ 民間事業者と連携した区内全駅サイクルポートの設置
自転車施策	施策⑧ 子育て送迎ルートの整備
交通結節点施策	施策⑤ スマートバス停の導入
	施策⑫ ITを活用した交通結節点の情報提供の拡充
	施策⑬ バリアフリー化に関する情報の発信
新技術・環境施策	施策⑮ データの収集・共有・蓄積・交通サービスへの活用
	施策⑮ 区の事業とMaaSの連携

③ 江東区臨海部都市交通ビジョン：令和6年3月

当該計画は、臨海部のアクセス性や回遊性の向上を図るために、臨海部の都市交通の目指す姿やまちの将来像を見据えた都市交通の視点、その実現に向けた方針等を示している。

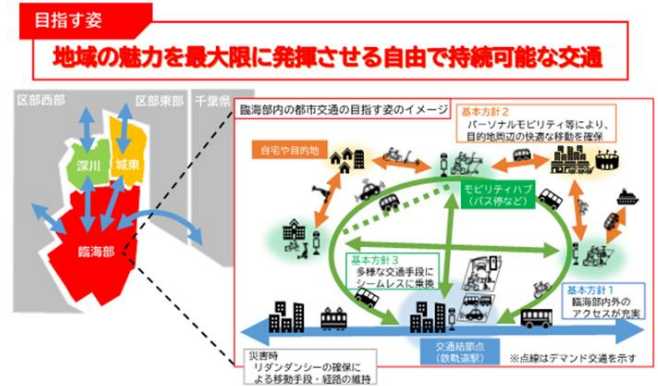


図 1-2-4 【左図 まちの将来像を見据えた都市交通の視点】【右図 臨海部の都市交通の目指す姿】

表 1-2-9 【基本方針と取組み】 臨海部の回遊性向上やシームレスな交通体系構築に関する方針を抜粋

基本方針	取組み	主な取組み
1	<b>アクセス性の高い交通ネットワークの形成</b> 2 都心部・臨海地域地下鉄の整備 4 バス交通の充実	2 東京駅（仮称）と有明・東京ビッグサイト駅（仮称）を結ぶ都心部・臨海地域地下鉄の整備を推進 4 区内の地域公共交通の基軸である既存のバス交通の維持・充実を図りつつ、臨海部の開発状況やニーズ等を踏まえ、新たなバス路線について民間事業者との連携も含めた検討を行うなど、バス交通の更なる充実を推進
2	<b>臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上</b> 8 端末交通の導入 9 コミュニティサイクルの活用 11 魅力的な歩行空間の創出	8 最寄り駅から目的地、あるいは地域内の回遊を担う端末の交通手段として、先端技術を活用したパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ、AI オンデマンド交通等、地域のニーズや特性を踏まえた端末交通の導入を促進 9 今後の開発等による需要の変化や利用状況に応じてコミュニティサイクルポートを増設するなど、コミュニティサイクルの活用を推進 11 土地利用転換や街区再編と合わせて、水辺や緑等を活かした歩行空間を創出。緑陰の充実等、歩行者が快適に移動できる環境の整備を推進
3	<b>多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築</b> 14 鉄軌道駅における交通結節機能の強化 15 モビリティハブの整備 18 デジタル技術を活用した案内誘導システムの導入	14 新たな鉄道の開業に伴う来訪者の増加や新たな技術を活用した多様なモビリティの導入が想定されることから、鉄軌道駅における路線バスやパーソナルモビリティ等の二次交通手段との乗換利便性の向上を促進 15 バス停留所周辺等においてもコミュニティサイクルやAI オンデマンド交通等の複数の交通手段の乗換えを可能とする乗換拠点（モビリティハブ）の整備を促進 18 音声案内や多言語案内、スマートフォンアプリでのAR表示など、最新のデジタル技術を活用した効果的な案内誘導システムの導入により、運行情報や乗換案内等の情報案内の充実
4	<b>誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出</b> 23 道路空間の再配分 24 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化	23 人中心の道路空間とするために、物流機能に配慮しつつ、歩道拡張や歩道設置など地域の実情に応じた道路構造を検討。また、将来的な自動運転車の普及を見据えれば、一般車と自動運転車の走行空間を構造的に分離するための自動運転専用空間や車線幅員の縮小についても検討が必要。なお、道路空間の再配分によって整備が可能となるカーブサイド（路肩側の道路空間）については、昼間はにぎわい空間を生み出す店舗等の滞留空間とし、夜間は配送車両の荷さばき駐車空間とするなど、多目的利用ができるフレキシブルゾーンとしての活用を期待 24 多様な人々が集う臨海部において、誰にとっても移動負担の少ない環境の整備を図るため、建築物や道路等の連続性を確保した面的・一体的なバリアフリー化とともに、ユニバーサルデザインの視点に基づく取組みを推進



乗換拠点（モビリティハブ）のイメージ  
出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年）