

## 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。また、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、沿線地区と都心とを結んでいる。しかし、豊海地区及び晴海地区では、鉄道やゆりかもめといった鉄軌道による公共交通機関は運行していない。

一方路線バスは、都心部と臨海部を乗継ぎなしで結んでおり、計画区域の東京駅、銀座、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、下図のとおりである。

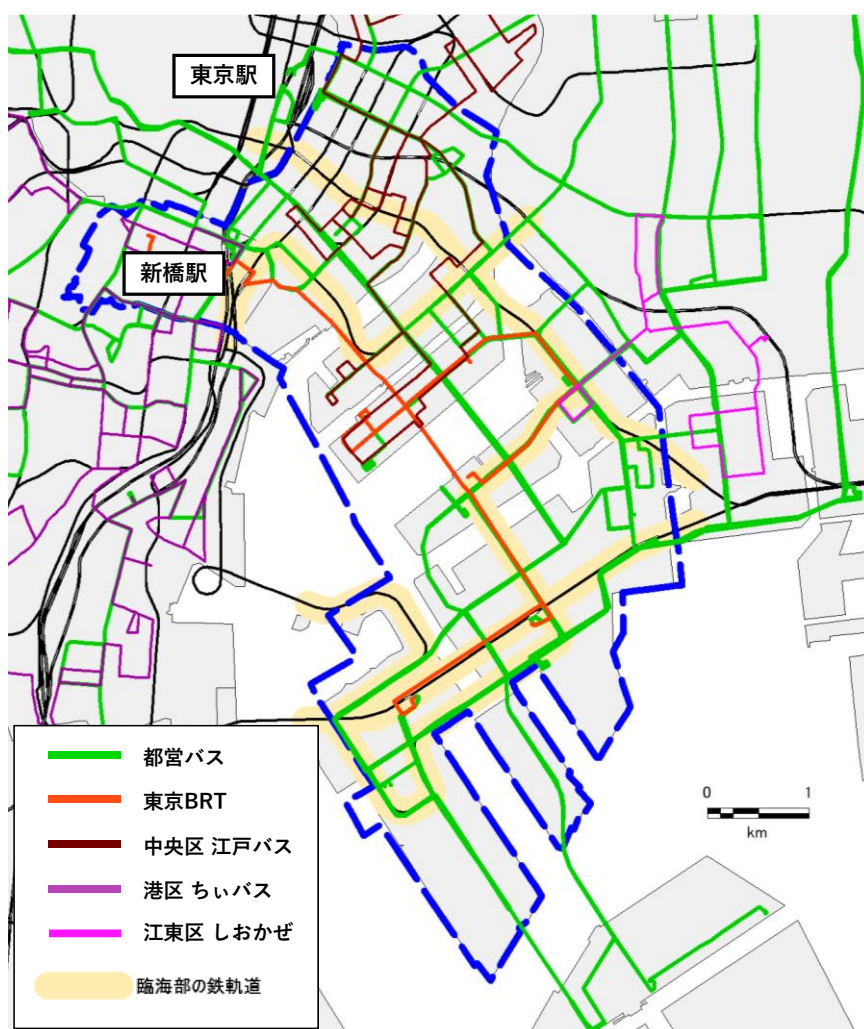


図 1-4-1 計画区域の公共交通網

注：都営バス路線については東京都「オープンデータ」を活用（令和7年4月時点）

## (2) 駅勢圏とバス停圏域

### ① 駅勢圏

計画区域における駅までの道路距離を 100m メッシュ単位で計測した。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。

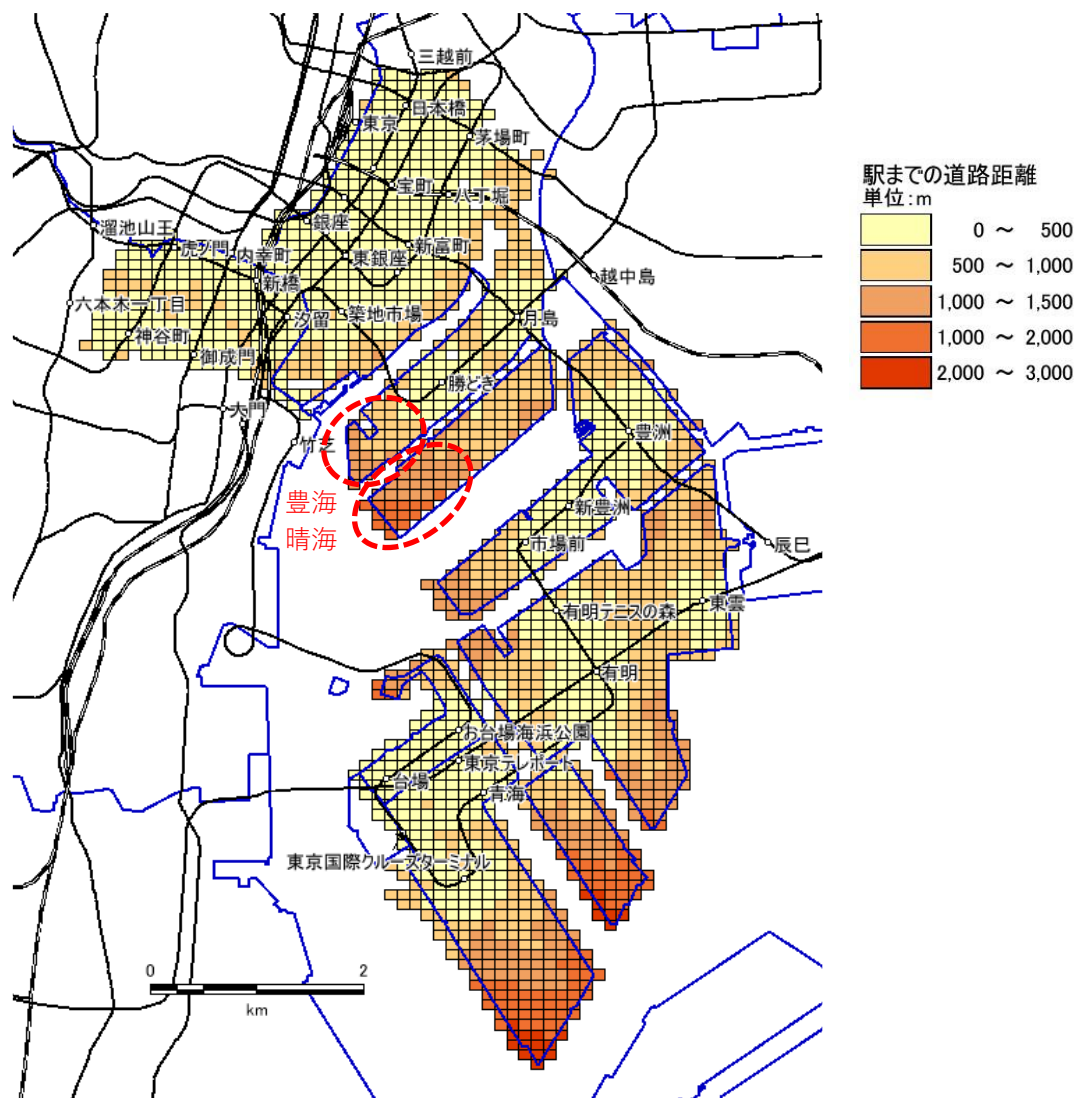


図 1-4-2 鉄道駅までの道路距離

#### <道路距離の算出>

駅までの道路距離、バス停までの道路距離（次ページ参照）は以下のように算出している。

- ・メッシュの中心（100mメッシュ単位）から駅・バス停まで、道路の利用を想定し、最短となる距離を算出

## ② バス停圏域

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）。

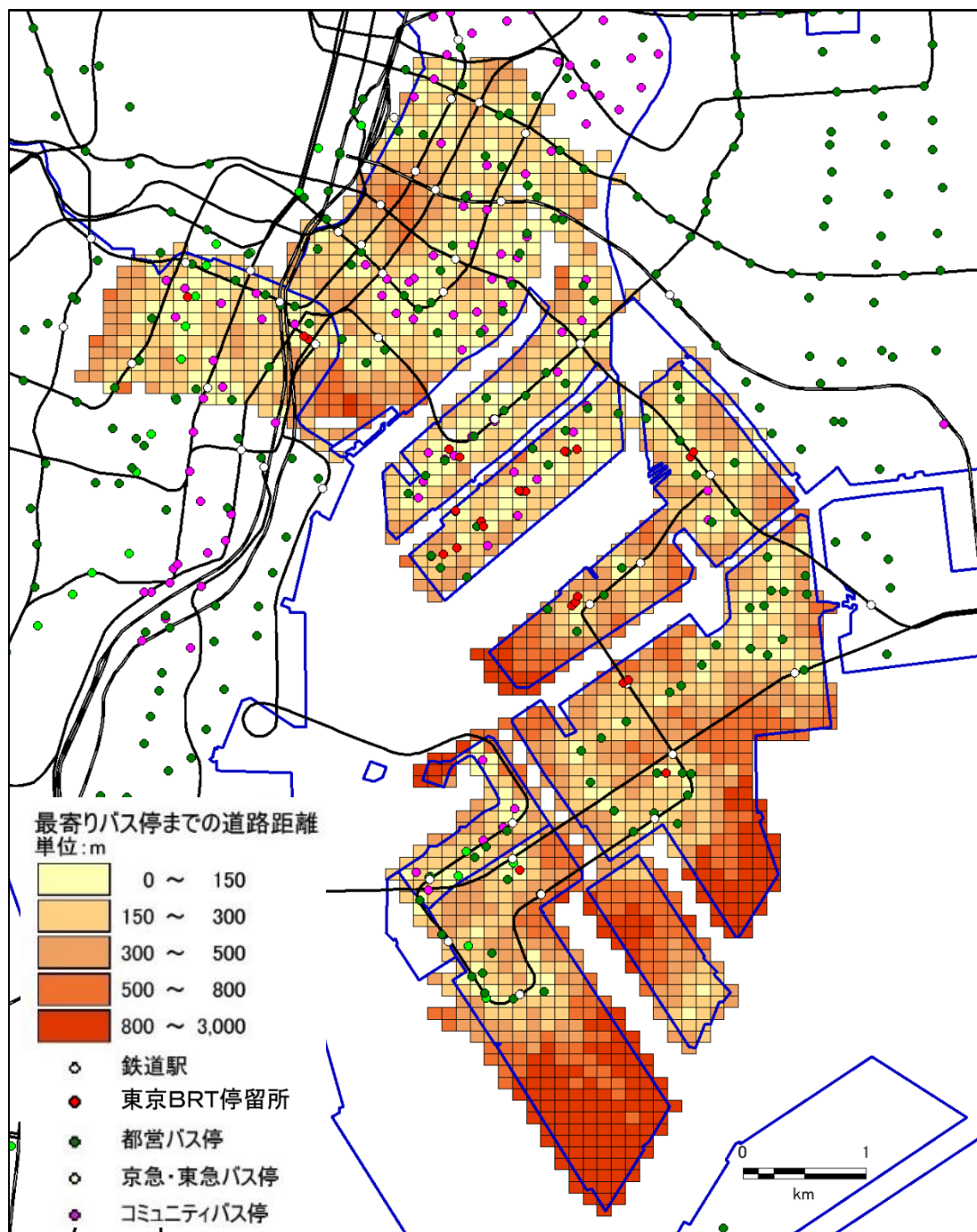


図 1-4-3 バス停留所までの道路距離

注：都営バス停留所位置及び都営バス路線については、東京都「オープンデータ」を活用。

また、利用できる停留所については、平日運行のバス路線がある停留所を対象にしている。

### (3) 将来的な公共交通網計画の進捗状況

#### ① 鉄道計画

計画区域における鉄道計画としては、平成 28 年 4 月 20 日に国が公表した交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」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のうち、本計画に関連のあるものとして、東京 8 号線（有楽町線）の延伸、都心部・臨海地域地下鉄構想などの路線が位置付けられている。

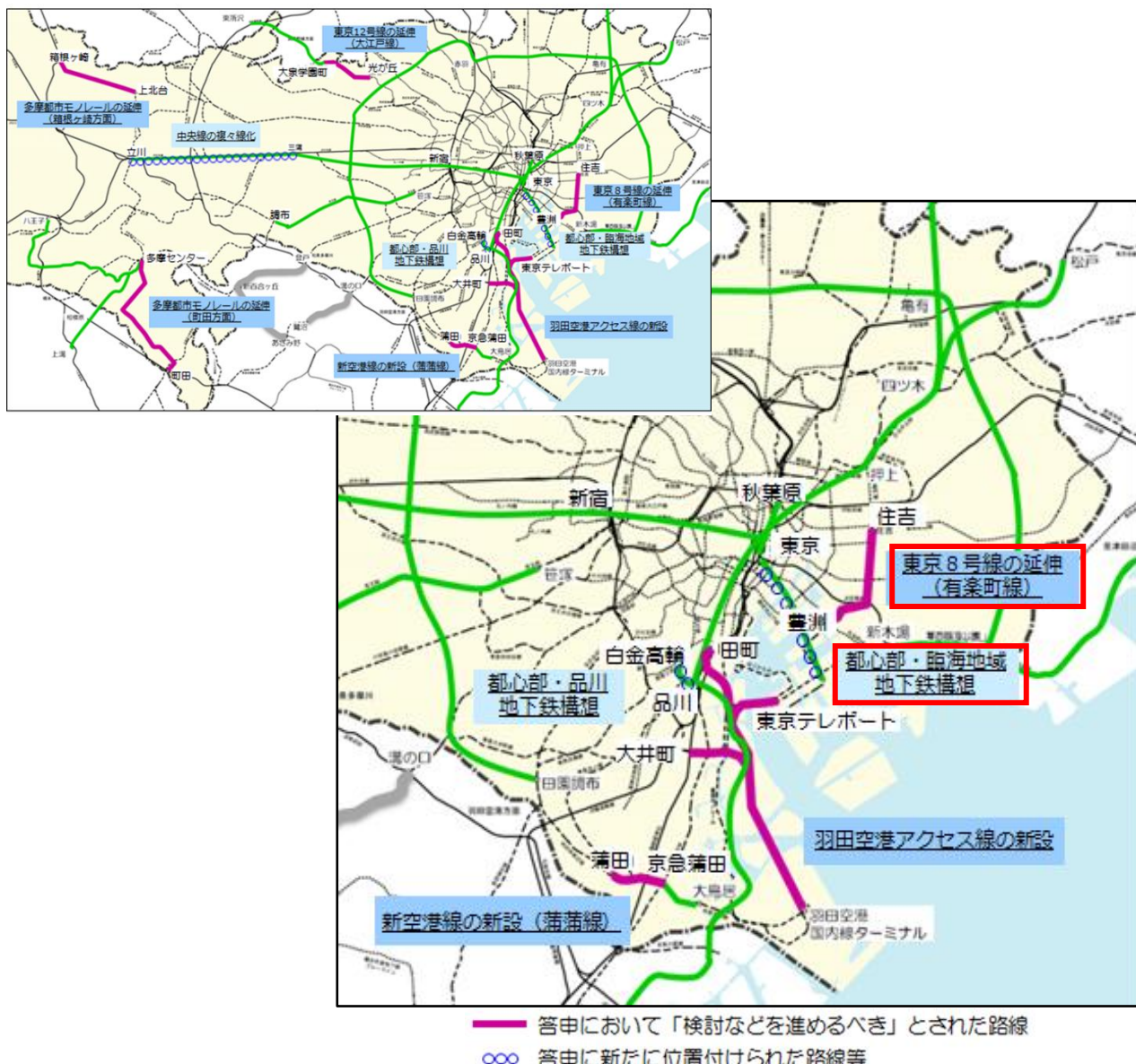


図 1-4-4 交通政策審議会答申第 198 号に位置付けられた路線

出典：「未来の東京」戦略 version up 2024」（令和 6 年 1 月、東京都）を基に作成

なお、本計画において対象とする公共交通は、計画区域内の需要を担うものであり、主に計画区域内外の需要を担う鉄道や船舶等は対象から除外している。

<東京メトロ有楽町線の延伸>

東京都及び江東区は、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や東京メトロ東西線等の混雑緩和及び駅の利便性向上等、鉄道ネットワークの充実を図るため、令和4年12月に「地域公共交通計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）の沿線地域）」及び「地域公共利便増進実施計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）の沿線地域）」を策定した。これらの計画の中では、「東京メトロ有楽町線の延伸」及び「東京メトロ豊洲駅改良」の実施を明記しており、鉄道ネットワークの拡充・強化が期待される。

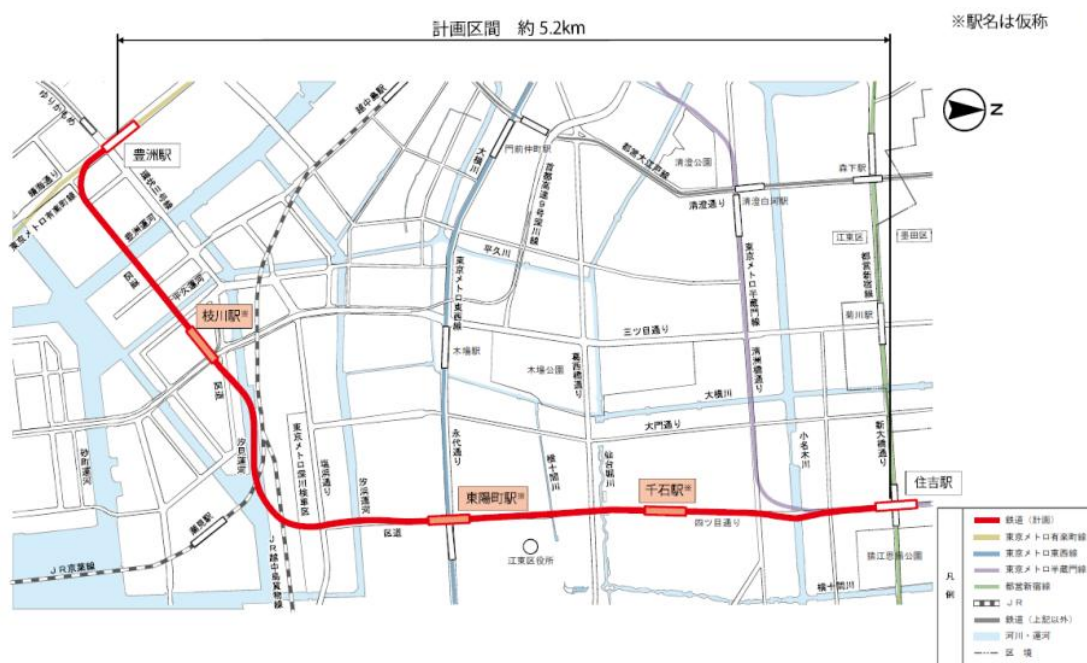


図 1-4-5 地域公共交通計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）の沿線地域）  
出典：東京都・江東区（令和4年12月）

### <都心部・臨海地域地下鉄>

都心部・臨海地域地下鉄について、交通政策審議会答申第 371 号では、「今後、臨海部の都市づくりとともに、常磐新線 (TX) 延伸との接続も含め、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」と示され、東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022 では、「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」が期待されている。想定ルートや駅位置も公表され、起終点駅を含め 7 駅の設置 (東京、新銀座、新築地、勝どき、晴海、豊洲市場及び有明・東京ビッグサイト (全て仮称)) が示されている。

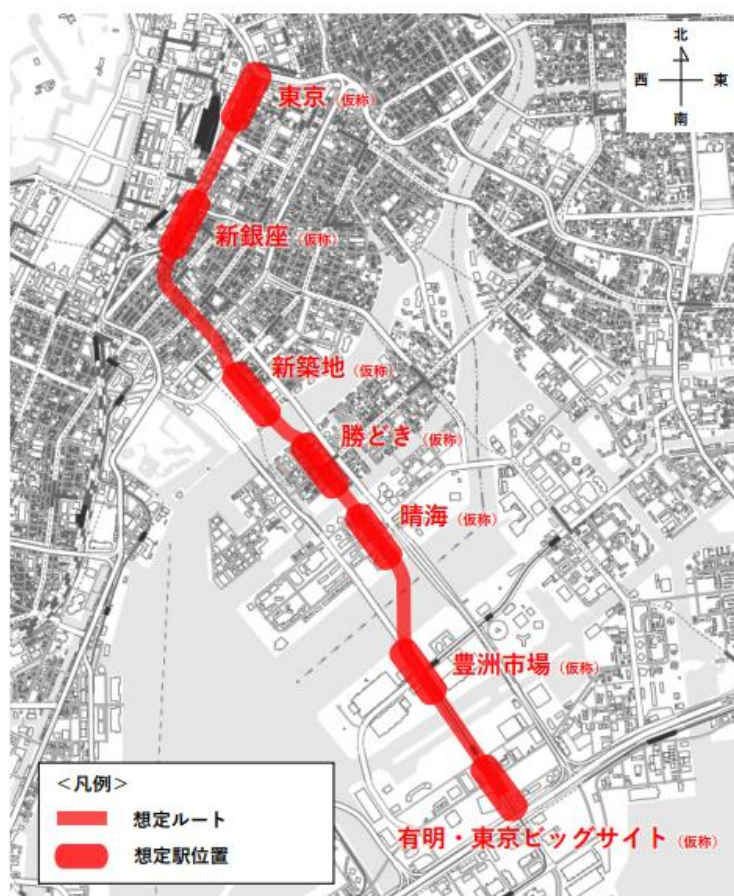


図 1-4-6 都心部・臨海地下鉄の想定ルート及び駅位置

出典：都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会  
事業計画案 (令和 4 年 11 月)

## ② 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2年10月よりプレ運行（一次）として、虎ノ門から新橋を経て晴海に至るルートの運行を開始し、令和5年4月にプレ運行（二次）として、ルートに有明・豊洲方面へ拡大した。令和6年2月には、選手村ルートの運行を開始し、当初計画した全てのルートが揃うこととなった。

さらに、検討路線に位置づけられている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、運行事業者や地元区と協議、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。

事業計画において、本格運行時のピーク時間帯の輸送力は、1時間あたり片道5,000人程度を目指すこととされている。車両は単車バス及び連節バスが使われ、単車バスは水素を燃料とする燃料電池バスを主に使用している。

表定速度については、プレ運行時は路線バス並の11~15km/h程度、本格運行時はLRTや新交通システム並みの20km/h以上を目標にしている。



図 1-4-7 東京 BRT の路線図

## (4) 公共交通事業者の計画

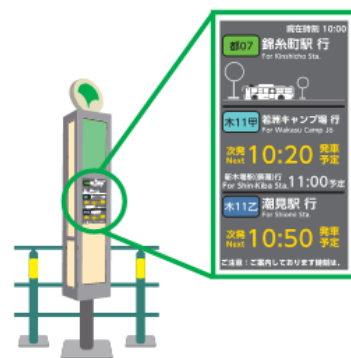
### ① 東京都交通局

東京都交通局では令和7年度から令和9年度を計画期間とする「東京都交通局経営計画2025」の中で、リモートワークの定着や少子化の進展等に伴う輸送需要の減少、担い手不足や物価高騰など、事業運営に影響を及ぼしかねない課題を抱える中、以下の「取組の方向」を示している。

- ・誰もが利用しやすい施設・設備の整備に計画的に取り組むとともに、新たな技術を活用しながら情報案内や移動サポート等のサービスをより効率的・効果的に提供します
- ・お出かけのきっかけづくりや地域の魅力向上に取り組むとともに、新たなサービスの創出や駅のリニューアル等により、移動に伴う利便性や快適性の向上を図ります

また、計画期間における具体的な取組みとして以下の内容を示している。

- ・施設や車両の利便性・快適性向上
- ・バリアフリー化を推進するとともに、駅や停留所、車両等の快適性向上に努め、誰もが円滑に移動できる、より利用しやすい公共交通機関を目指す
- ・バリアフリールート of 充実（鉄道）
- ・停留所上屋・ベンチの整備 等
- ・誰もが便利に安心して利用できるよう、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に努める
- ・バスにおける旅客案内の充実（バス運行情報、車内中央部次停留所表示装置）
- ・多言語案内支援（AI翻訳機導入）



バス接近表示装置（イメージ）

### ② 東京メトロ

東京メトロでは、まちづくりとの一体整備による虎ノ門駅のホームの拡幅、新改札の設置・地下駅前広場の整備が令和2年に完了し、令和5年7月には虎ノ門ヒルズ駅の拡張工事も完了した。

「2025～2027 中期経営計画」では、駅でのエレベーター整備による複数のバリアフリールートの整備を掲げており、築地駅では令和8年度に完了予定としている。

また、有楽町線豊洲・住吉間の延伸に関し、2030年代半ばの開業を目指して、各種手続に必要となる調査・設計の深度化を図るとしている。

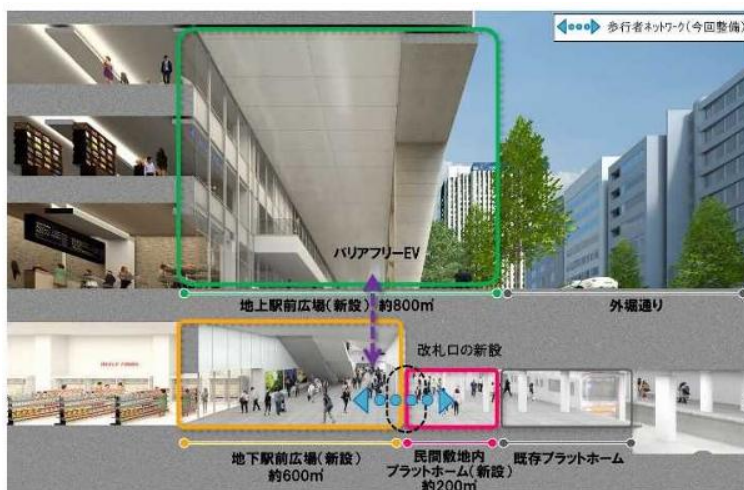


図 1-4-8 地上広場と連続した空間（地下駅前広場整備）

出典：国交省資料\_都市再生特別地区都市計画素案の概要

## (5) 鉄軌道駅等でのバリアフリー化の状況

### ① 駅構内や駅周辺における施設のバリアフリー化の状況

東京メトロや都営地下鉄の駅では、バリアフリーの取組が進展し、令和6年3月時点のホームドア整備率をみると、都営地下鉄では100%、東京メトロでは95.5%に達している。

■都内における主な鉄軌道事業者別ホームドア整備駅数及び整備率  
(令和7年3月現在)

鉄軌道事業者	都内の駅数	整備駅数	整備率
東日本旅客鉄道	140	63	45.0%
東京地下鉄	133	127	95.5%
東京都(地下鉄)	95	95	<b>100.0%</b>
東京臨海高速鉄道	7	5	71.4%
ゆりかもめ	16	16	<b>100.0%</b>

出典：東京都都市整備局資料を抜粋

一方、鉄道駅のバリアフリールート(1ルート)の整備状況は、都営地下鉄で97.9%、東京メトロで98.5%となっており、現在では利用者の多い駅(1日当たりの乗降客数が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(右図参照)を進めている。

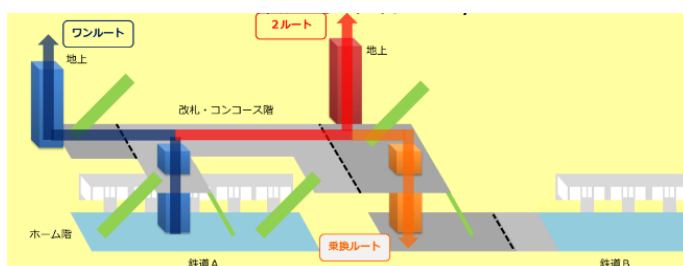


図 1-4-9 バリアフリールート整備イメージ

出典：鉄道バリアフリーに関する優先整備の考え方  
(東京都都市整備局：令和元年9月)

## ② 多言語対応の状況

東京メトロでは、東京 2020 大会を契機にインクルーシブデザイン（誰にとっても使いやすいデザイン）が徹底され、多言語表記、点字、触知案内、音声案内など、あらゆるユーザーを想定した「見える・聞こえる・触れる」表示方法が用いられている。

また、「東京 2025 デフリンピック」を契機に、令和 7 年 4 月から、駅構内のアナウンスを多言語化する「みえるアナウンス」を全駅に順次導入している。

「みえるアナウンス」とは、駅構内のアナウンスを 4 言語に文字化するサービスで、駅構内に設置された専用パネル「トリガーボード」に、スマートフォンをかざすか QR コードを読み取ると、「おもてなしガイド for Biz」が起動し、放送したアナウンス内容をスマホの言語設定に対応した言語で表示する仕組みとなっている。



図 1-4-10 みえるアナウンスの仕組み

東京都交通局でも東京 2020 大会を契機に、外国人旅行者等が公共交通機関を円滑に利用できるような多言語対応の案内表示を促進している。また、音声認識やキーボード入力した内容を翻訳・字幕表示できる「翻訳対応透明ディスプレイ（右写真）」について、令和 6 年 2 月から導入を開始（浅草駅等 7 駅に設置）し、令和 7 年 9 月からは新宿三丁目駅等 8 駅拡大し、合計 15 駅に導入されている。



図 1-4-11 翻訳対応透明ディスプレイ

## (6) 道路の混雑状況等

令和3年の混雑時旅行速度について、都心部と臨海部を比較すると、全体的に都心部の旅行速度が低く、特に東京や新橋などの主要駅の周辺では速度が低い。都心部では、交通量は昭和通りが多い。混雑時旅行速度は昭和通りで高く、中央通りで低くなっている。臨海部では、都心方面へのアクセス道路になる環状第2号線及び有明通りのどちらも旅行速度は高い。

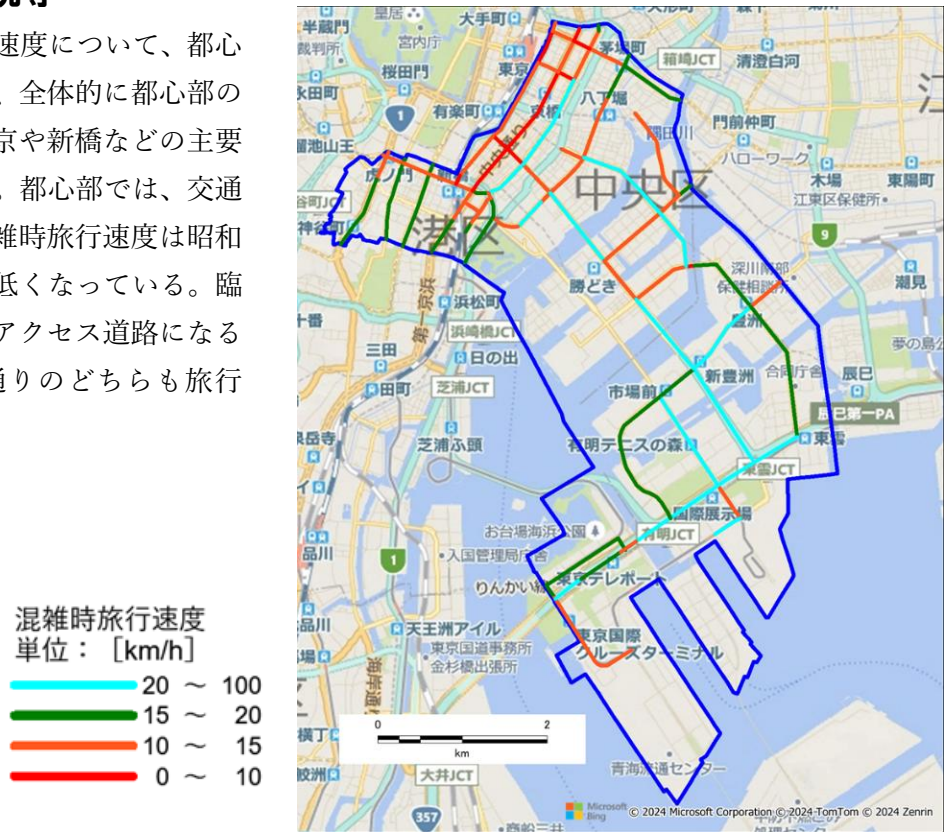


図 1-4-12 混雑時旅行速度 ※R3 道路交通センサスから作成

## (7) 道路の整備状況等

令和3年道路交通センサスにおいて、都道等の道路幅員は、4車線以上の多車線道路が多くなっている。

特に都心部の昭和通り、晴海通り及び東京駅周辺の道路は多車線道路となっているとともに、臨海部の幹線道路のほとんどが4～8車線の多車線道路で構成されている。

なお、右図には高速道路を除いた路線を表記している。



図 1-4-13 道路（高速道路除く）の車線数

## (8) 自転車シェアリングの状況

計画区域内のサイクルポートの位置図は下図に示すとおりである。計画区域内には令和7年10月現在、188箇所のサイクルポートが設置されている。

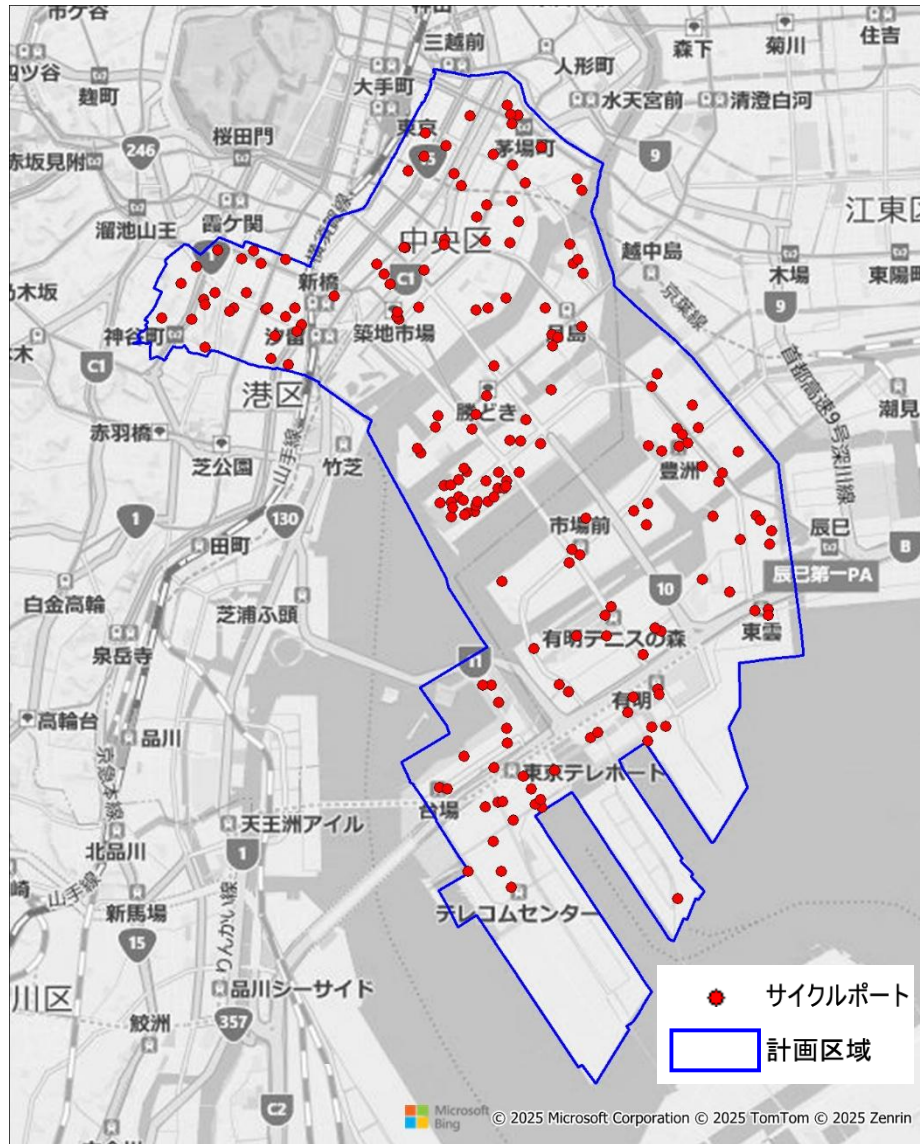


図 1-4-14 計画地区内のサイクルポート

出典：「バイクシェアサービス（東京広域）」（令和7年10月17日現在）から作成

また、地区別のサイクルポート数は下表に示すとおりである。

晴海地区では HARUMI FLAG の入居開始に合わせて、サイクルポートの整備が進んでおり、サイクルポート数及び1km<sup>2</sup>当たりのサイクルポート数が最も多い。夜間人口千人当たりのポート数としては八重洲地区が最も多く、昼間人口千人当たりのポート数としては青海地区が最も多い。

表 1-4-1 地区区分別サイクルポート数

地区	サイクルポート数	1km <sup>2</sup> 当たりのサイクルポート	夜間人口千人当たりのポート数	昼間人口千人当たりのポート数
八重洲	1	5.6	23.81	0.04
京橋	4	17.9	17.54	0.11
銀座	5	5.7	1.44	0.05
新富	2	16.0	0.88	0.24
入船	1	10.6	0.34	0.15
湊	3	20.8	0.40	0.47
明石町	1	5.8	0.28	0.07
築地	9	10.8	0.98	0.20
浜離宮庭園	0	0.0	0.00	0.00
八丁堀	3	12.3	0.77	0.12
新川	4	10.6	0.41	0.13
日本橋	1	3.5	3.29	0.02
日本橋茅場町	3	18.5	2.21	0.19
日本橋兜町	1	9.7	1.38	0.14
佃	4	12.5	0.27	0.40
月島	5	12.8	0.30	0.41
勝どき	6	11.9	0.19	0.28
豊海町	2	11.6	4.42	0.68
晴海	30	28.8	1.18	0.88
虎ノ門	8	14.6	2.25	0.14
愛宕	1	14.3	0.94	0.21
西新橋	7	22.5	4.58	0.21
新橋	9	19.5	3.09	0.21
東新橋	2	6.4	0.99	0.04
台場	9	14.7	1.63	0.61
豊洲	22	11.0	0.54	0.28
東雲	11	9.6	0.43	0.46
有明	20	5.9	1.45	0.66
青海	14	5.6	14.80	0.92

サイクルポート数：「バイクシェアサービス（東京広域）」（令和7年10月17日現在）

夜間人口：住民基本台帳人口（令和7年1月1日現在）

昼間人口：令和2年国勢調査による昼間人口

## (9) 舟運の状況

東京港においては、隅田川や晴海周辺地域で5事業者が定期航路を運航している。計画区域内の船着場としては、明石町・聖路加ガーデン前、浜離宮、朝潮運河、豊洲、お台場海浜公園などがある。令和7年5月からは、五反田～天王洲航路の運航（月曜日から金曜日までの夕方）も始まった。

表 1-4-2 東京港における定期航路

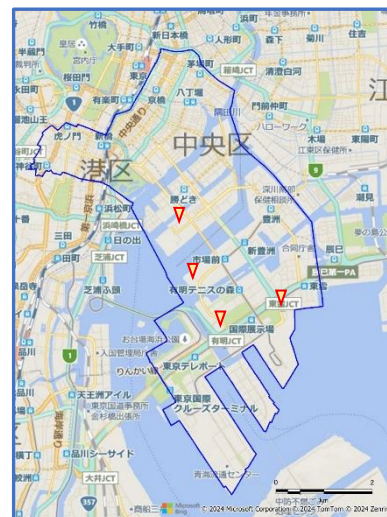
運航事業者	運航区間
東京都公園協会	両国リバーセンター～お台場海浜公園など
東京都観光汽船	浅草～お台場海浜公園など
観光汽船興業	日本橋～豊洲など
東京湾クルージング	晴海～日の出
ジール	五反田～天王洲

(令和7年9月時点)

## (10) 水素ステーションの設置状況

令和7年9月現在、都内には20か所(30基)の水素ステーションが設置されており、その全てを民間の事業者が運営している。下図表に示すとおり、臨海部に4か所(9基)の水素ステーションが整備されている。

No	ステーション名称	所在地
1	ENEOS 東京晴海水素ステーション	中央区晴海
2	イワタニ水素ステーション東京有明	江東区有明
3	東京ガス豊洲水素ステーション	江東区豊洲
4	岩谷コスモ水素ステーション有明自動車営業所	江東区有明



▽ 計画区域内水素ステーション  
— 計画区域



左図 水素ステーションの設置  
：水素情報館東京スイソミル  
(公益財団法人東京都環境公社) 一部改変

図 1-4-15 計画区域内(臨海部)のステーション位置図

また、令和7年4月1日から運用を開始した岩谷コスモ水素ステーション(右写真参照)は、東京都交通局有明自動車営業所に設置されており、国内初となるバス営業所内水素ステーションである。東京都交通局では営業所内水素ステーションの運用開始を機に、都営バスにおいて燃料電池バスの導入を更に拡大し、ゼロエミッション東京の実現に貢献するとしている。



## (11) 大規模開発整備に伴う交通モード間連携の状況

<都市開発により創出された交通結節点整備（HARUMI FLAG 内）>

東京都は東京 2020 大会の選手村整備（令和元年 12 月選手村完成）と大会後のレガシーとなるまちづくりを進めるため、平成 28 年 4 月に晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業に着手した。

また、道路等の都市基盤整備を実施し、東京 BRT、路線バス、舟運等が発着可能な交通結節点として、マルチモビリティステーションを整備した（令和 6 年 2 月に「晴海五丁目ターミナル」として供用を開始、船着場は令和 6 年 5 月 8 日に供用を開始）。



図 1-4-16 マルチモビリティステーション 出典：東京都都市整備局

## (12) 自動運転の実装に向けた状況

東京都では、自動運転技術を活用した都市づくりを推進しており、計画区域の一部を「推進区域」と設定し、自動運転レベル 4 の社会実装に向けて、社会受容性向上の取組の他、行政手続や関係者調整等を効率化するなど、事業者等が進める自動運転の早期の社会実装を支援している。

自動運転レベル 4 の社会実装にあたっては、有人運転（レベル 2）による実証などを行い、安全性や技術水準を確保した上で、取組を進めている。

また、東京都は、公共交通に自動運転車両を導入し、レベル 4 自動運転による運行を目指す事業に対し、その経費の一部を補助するなど、公共交通への自動運転技術の導入を促進しており、臨海部の交通ネットワークや移動サービスの充実・強化に努めている。

