

6 東京臨海部における地域公共交通の課題の整理

これまでの内容から、臨海部における地域公共交通の役割、人口動態、交通の状況（公共交通（バス及び舟運）、道路整備及び自転車利用環境）、交通機関利用の動向を踏まえ、計画区域における地域公共交通に関する課題を整理する（次ページ参照）。

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

- ▶ 鉄道とバス等の末端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末端交通の充実

- ▶ 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