

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及び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常住人口・従業員数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）の意識醸成にもつなげ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】

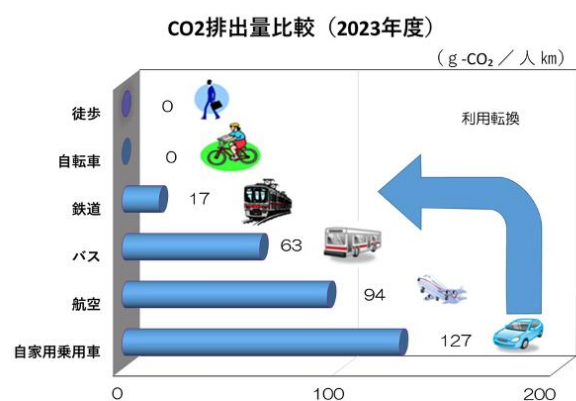
『利便性・快適性を兼ね備えた地域公共交通サービスの充実』

～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～

【副次的効用】

- ▶ 地域住民や来訪者などの交流促進・コミュニケーションの活性化
- ▶ 公共交通利用と駅・バス停からの徒歩や自転車等の端末移動による環境負荷軽減及びエネルギー消費による健康増進

図1 《CO2排出量の比較-1人を1キロメートル運ぶのに排出されるCO2》(2023年度)



出典：交通機関の種類とCO2排出量
(東京都環境局)

	浦和駅から 17時着の場合	電車	路線バス	クルマ
所要時間	46分	51分	30~50分 <small>※渋滞の可能性あり</small>	30~50分 <small>※渋滞の可能性あり</small>
かかる費用 (往復)	760円	720円	1,698円 <small>※みなんで相乗りすればお隣に1 半席の乗車料金+特急料金代</small>	1,698円
乗り換え回数	2回	0回	0回	0回
消費できる カロリー	111kcal	125kcal	84kcal	84kcal
CO ₂ 排出量	204g	484g	1,606g	1,606g

Point!
キックオフに確実に到着するのなら、電車を使うのが安心だ。
乗り換え時間は、買い物や休憩で楽しもう。

Point!
浦和美園まで1本でラクラクなのがバスの魅力。
駅からはみなんで歩いて、試合への気持ちを高めよう。

Point!
車を使う場合は、渋滞に注意だ。
またスタジアムに駐車場はないので、民間駐車場を探す必要がある。

出典：埼玉スタジアムへのアクセスプランから抜粋

地域公共交通のあるべき姿を実現していくための視点は、以下のとおりとする。

① 各公共交通機関の役割に応じた公共交通ネットワークの充実

増加が見込まれる交通需要への対応と、鉄道へのアクセスが不便な地域を解消するため、速達性・定時性の高い東京 BRT を更に充実させ、都心と臨海副都心との連携を強化するとともに、相互の交流を図り沿線地域の活性化を図る。

計画区域には、鉄道、ゆりかもめ、路線バス、コミュニティバスなどの多様な公共交通機関が存在し、さらに東京 BRT が加わり、輸送力、速達性、アクセス性及び短距離移動への対応といった多様な公共交通機関の特性を生かし、適切な役割分担の下に、都営バス、コミュニティバス及び駅端末交通機関を配置することが重要である。

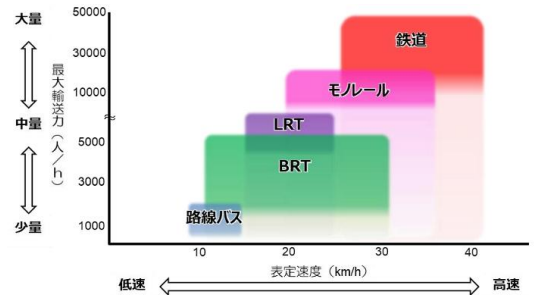


図 3-3 各公共交通機関の特徴³

資料_道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン(R4.09 国土交通省)

基本的には、速達性を生かした東京 BRT が、幹線的公共交通として計画区域の公共交通ネットワークの骨格を形成する。地域の足として重要な役割を担っている路線バスについては、鉄道、ゆりかもめ及び東京 BRT と連携し、地区内及び地区間の公共交通ネットワークを充実させる。

さらに、コミュニティバスが東京 BRT や都営バスと連携しつつ、地域のきめ細かなニーズに対応することで、計画区域における交通利便性の向上を図る。

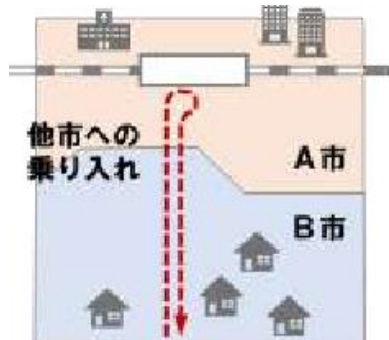
【参考 東京における地域公共交通の基本方針 での取組の方向性】

◆ 主に中核広域拠点域のイメージ



目指すべき将来像

- 左図：主に中核広域拠点域（臨海部が位置する地域）のイメージ
- ・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。
 - ・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。



複数区市町村で連携して運行するコミュニティ交通のイメージ

「重点取組期間（今後 5 年間）」で進める具体的取組

（広域連携バスの導入）

- ・行政と交通事業者を含む関係者で連携し、住民の生活圏に寄り添った生活交通・ラストワンマイル移動の充実により、利用者視点の行政界を感じさせない地域公共交通ネットワークを構築する。

資料_東京における地域公共交通の基本方針(令和 4 年 3 月)

② 交通手段間の連続性のある乗継ぎ

公共交通利用者が目的に合った交通手段や移動先を選択できるよう、交通機関同士の乗継抵抗を軽減した施設を整備することが重要である。

整備に当たっては、ハード面では、乗継移動の利便性向上やユニバーサルデザイン・バリアフリーへの対応等により、誰もが利用しやすい施設整備を目指す。ソフト面では、多様なニーズを有した人々への的確な情報提供と適切な案内誘導・接遇による環境・仕組みの構築、乗継コストの低減、ハード整備支援のための規制緩和、管理体制などについて対応していく。

＜ハード・ソフト一体となったバリアフリー対策の考え方のイメージ＞

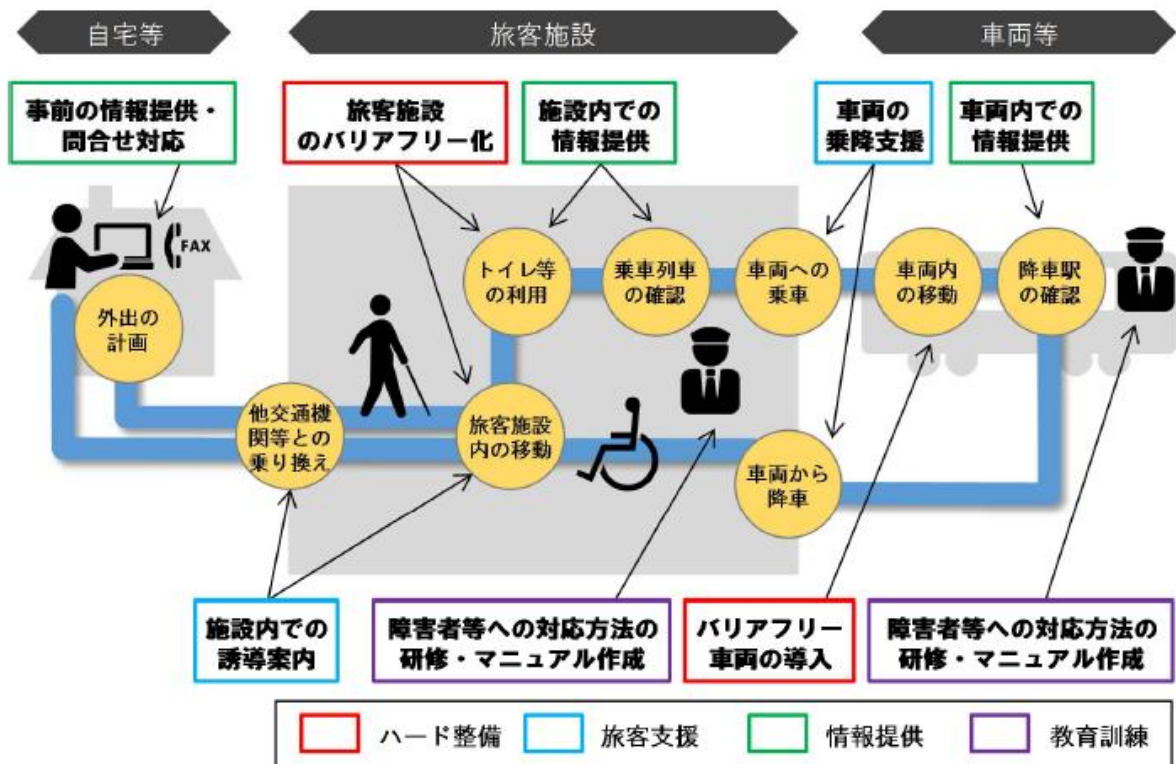


図 2-1-1 ハード・ソフト一体となったバリアフリー対策の考え方のイメージ

資料:公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画策定マニュアル(国土交通省 平成 31 年 3 月)

③ 道路における公共交通の地位向上

計画区域には、港湾、業務、商業、住居等の機能集積地が混在し、これに伴い公共交通車両、業務車両（社用・営業車及び貨物車）及び一般乗用車といった多様な道路交通が発生している。さらに、豊洲市場の開場により、市場関係者をはじめ、国内外から多くの来訪者があることから、今後、道路交通の需要が更に増加することが想定される。

また、幹線交通としての役割を有する東京 BRT 運行路線では、新橋や豊洲市場周辺などでの車両の路肩停車や特定交差点前後での速度低下が見られ、速達性の確保が求められている（東京 BRT 車両への GPS 機器搭載調査結果などより）。

今後は、多くの人を効率的に輸送することのできる公共交通について、道路交通上のバス優先施策や停留所での停車時間の短縮など、速達性・定時性を確保することで、公共交通利用促進につなげる。



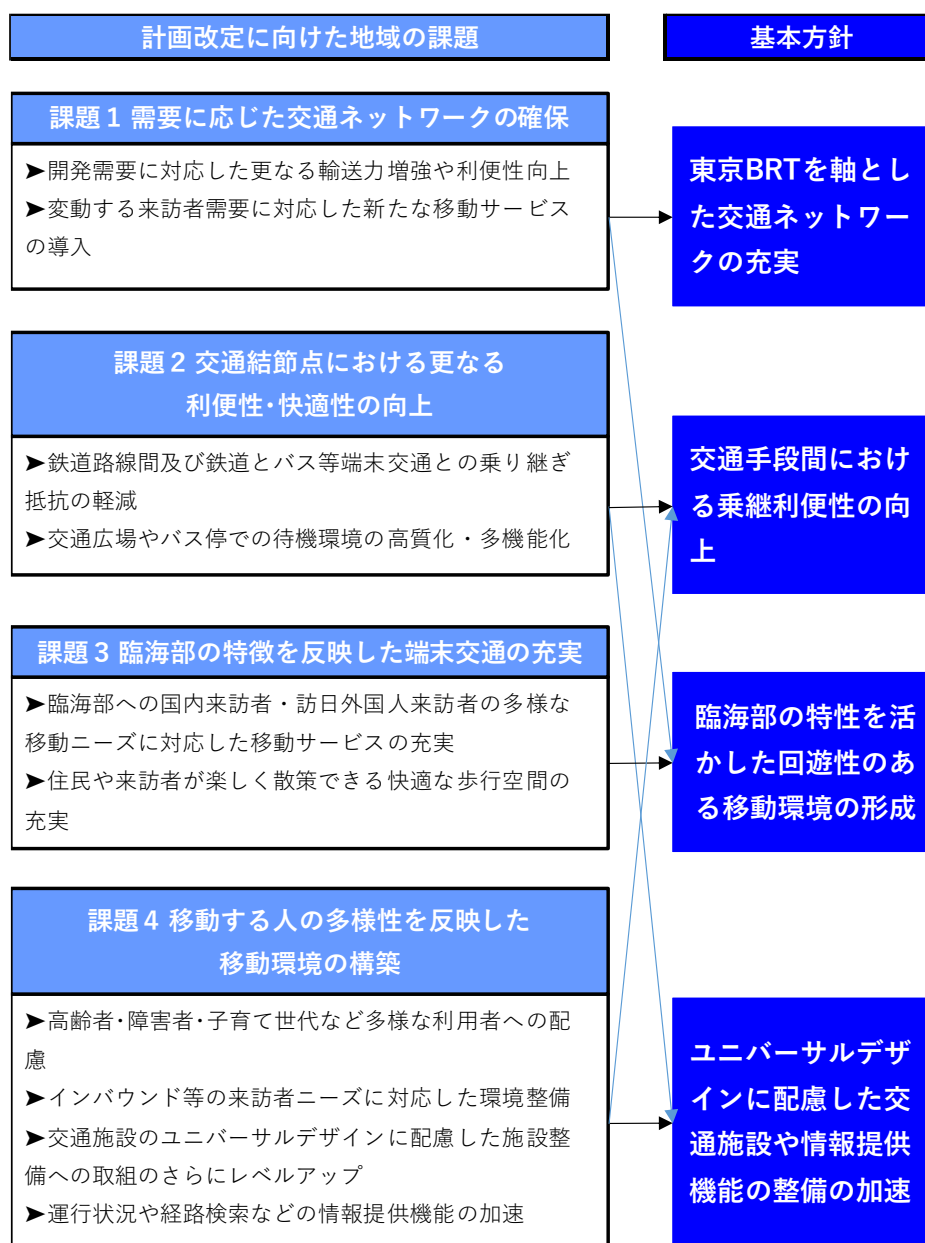
図 2-1-2 東京 BRT GPS 機器搭載調査結果※（令和 6 年 11 月 13 日実施）

※トンネルや遮蔽物等により、一部正常にデータを取得できていない区間がある。

(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

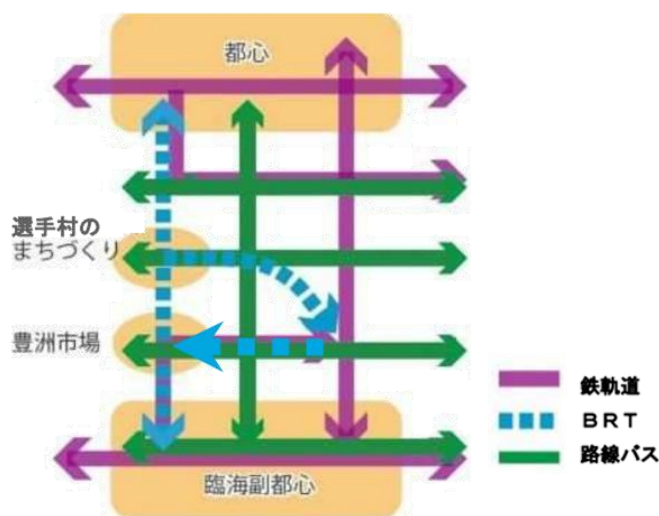


①東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実

令和6年2月から選手村ルートでの運行が開始し、当初計画されていた東京 BRT の全てのルートが整備され、既存の路線バスと共に、より充実した交通ネットワークが形成されてきている。

一方、計画区域内の開発に伴う人口増加や、訪日外国人を含む多様な来訪者の増加により、公共交通の利用も拡大している。また、イベント開催時などに交通需要が一時的に集中するケースが見られる。現状のネットワークだけでは十分に対応しきれていない課題が拡大していることから、こうした需要変動に柔軟に対応する仕組みが求められている。

このような状況から今後は、東京 BRT を軸に、その他路線バスや関係3区のコミュニティバス等の連携を深め、増加する交通需要や変動する多様な移動ニーズに対応できるよう、交通ネットワークの更なる充実を図る。



資料（上図）_計画区域の公共交通網のイメージ
（既往計画P121より抜粋）

また、拠点整備や大規模イベント開催により増加・変動する交通需要への対応として、地域公共交通だけでなく、集客施設やイベント主催者などと連携した移動サービスを視野に入れた施策展開を検討する。

<大規模施設やイベント送迎>

事例：幕張メッセでの大規模イベント開催時には、送迎バス等による運行が実施され、混雑緩和だけでなく、スムーズな移動も可能となる。会場から離れた幕張本郷駅や津田沼駅等へのイベント主催者が運行する有料・無料シャトルバス及び空港からの送迎バスでのアクセスを可能としている。

※ZOZO マリナスタジアム送迎バスの乗場案内

お帰りの際

ZOZOマリナスタジアムバス乗り場案内図



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

計画区域は、選手村跡地開発による大規模住宅地整備及び MICE・国際観光拠点整備に伴い、商業・業務施設、文化・娯楽施設、研究開発施設等の高次都市機能が集積し、常住人口、従業員数及び訪日外国人等の来訪者が増加している。

また、安全性や快適性を考慮した機能的な道路ネットワークと広幅員道路の整備、防災機能を備えた公園等オープンスペースの確保等、安全・安心でゆとりある都市基盤が整備されているとともに、計画区域内では今後も市街地再開発や都市拠点整備が継続して進展していくことから、これらの新たなまちづくりと連携し、計画区域内移動の利便性・快適性を更に向上させて、都市機能の魅力を拡大できるよう、ICT を活用した多様なシェアリングモビリティや自動運転技術の導入等、新たな移動サービスの展開拡大、歩行空間の確保、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度活用の検討など、計画区域内でのラストワンマイル移動の充実と回遊性の向上を実現していく。

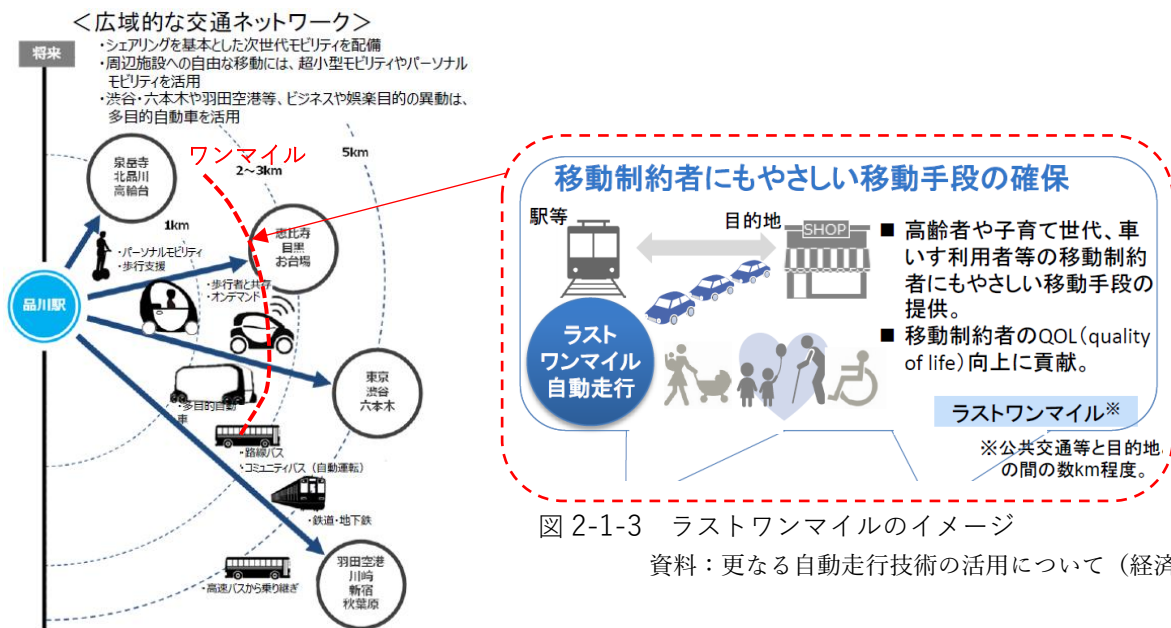


図 2-1-3 ラストワンマイルのイメージ

資料：更なる自動走行技術の活用について（経済産業省）

資料：これからのモビリティサービス（国土交通省）



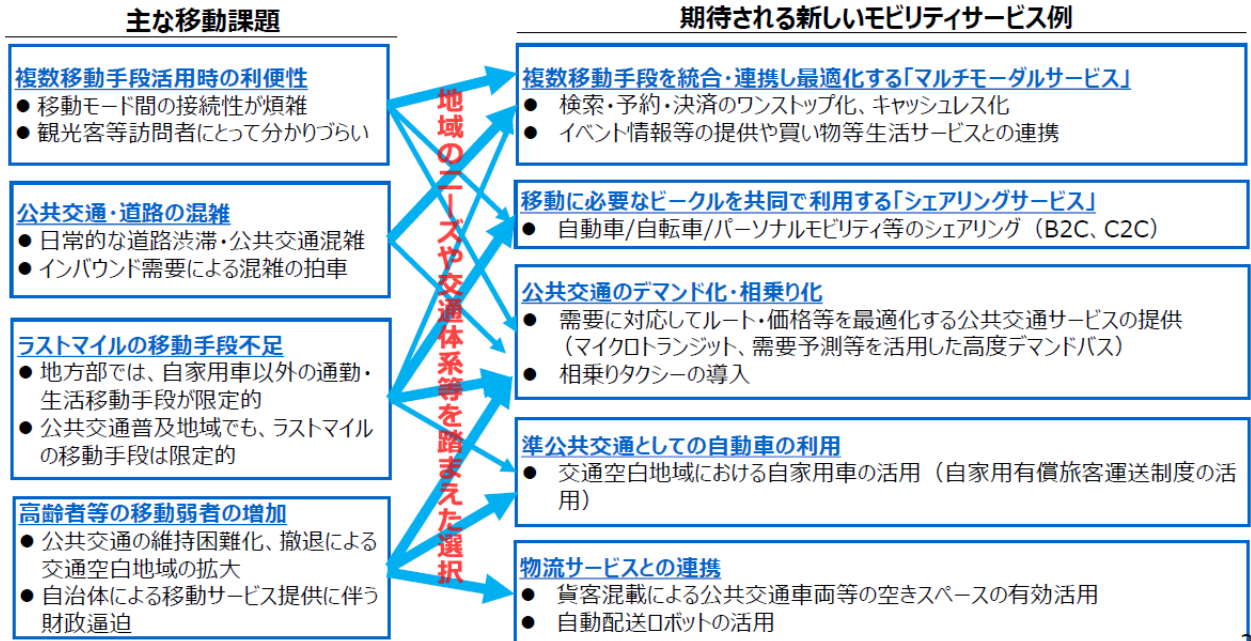
右図 高輪ゲートウェイの自動走行モビリティ

資料：自動運転ラボ

左図 北十間川周辺公共空間利用プロジェクト

資料：歩行者空間創出の先進事例（東京都 都市整備局）

<地域特性と新しいモビリティサービスの適用可能性>



地域のニーズや交通体系等を踏まえた選択

資料：新しいモビリティサービスの活性化に向けて（経済産業省）

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

(シームレスな交通体系)

①②で示すように、鉄軌道や東京 BRT と連携する各交通手段が一体的に機能し、利便性・快適性を更に拡大できるよう、鉄道駅構内の移動や交通結節点での乗継ぎ等において、交通施設のバリアフリー化が進展し、ユニバーサルデザインの理念に基づいた交通施設整備や案内誘導等の情報発信といったハード・ソフト面での展開が拡大してきている。

特に、鉄軌道の車両や旅客施設においては、プラットホームの安全性確保、昇降施設やスロープの整備拡大などにより、駅全体としてのアクセシブルなルートが確保され、バリアフリー化が進展している。

しかし、鉄道とバスや自転車等の交通モード間の連携やバリア解消は、交通機関同士の連携不足等によって遅れている。「2050 東京戦略」における 2035 年に向けて取り組む戦略や関係 3 区の関連計画でも示されている、「ユニバーサルデザインのまちづくり」及び「シームレスな交通体系の構築」が実現できるよう、交通モード間の乗継環境改善及び案内誘導・情報発信等のユニバーサルデザインに配慮した環境整備を、交通事業者や道路管理者と調整を図りながら加速していく必要がある。

そのためには、あらゆる人が適切な情報を簡単に受け取れるよう、多様な障害者特性、増加する訪日外国人のニーズへの対応等、様々な移動制約者に配慮した施設整備や効果的な情報発信を目指す必要がある。

< 情報提供において配慮すべき事項 >

【情報提供において配慮すべき事項】

<p>① 視覚情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 情報内容、表示方法、表示位置 ・ 「色相」、「明度」、「彩度」色の3要素の使い分け（※裏表紙参照） ・ 実線、破線などの線の使い分け ・ 斜線、塗りつぶしなどによる面の表現方法の使い分け ・ 照明や発光ダイオードなどにおける今後の研究を踏まえた検証が必要 	<p>② 音声情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スピーカーの位置や音量について、視覚障害者との共同作業による細かな調整が必要 ・ 音色等の配慮 <p>③ 触覚情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 触覚情報には情報量の限界があることから、音声情報等との併用を考慮する必要がある。
--	---

< 最先端のユニバーサルデザイン（羽田空港） >



案内板にスマホやタブレット端末をかざすと、紐付けられている情報が端末に表示される。

資料：EE Times Japan

< 交通事業者における情報発信等ユニバーサルデザインの取組 >

- ・ 誰もが利用しやすい施設・設備整備の取組
 - ・ 新たな技術を活用した情報案内や移動サポート
 - ・ 施設・設備におけるバリアフリーの推進
 - ・ デジタルデバイスによる便利でスマートな御案内
 - ・ 心のバリアフリーや乗車マナーの浸透



▲エレベーターによる1ルート確保



▲翻訳対応透明ディスプレイ

左：エレベーターによる1ルート確保
右：翻訳対応透明ディスプレイ

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を定め、その達成状況を評価するために指標及び目標値を設定する。

計画目標	【指標・目標値】
基本方針(1) 東京BRTを軸とした公共交通ネットワークの充実	
<p>計画目標①</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市開発進展による居住者や就業者の増加、計画区域への就業者や観光客等の来訪者による需要の増加・変動に対応した輸送力の確保を図り、都心部と臨海部間のアクセス利便性向上を目指す。 ・都心部と臨海部を結ぶ東京BRT及び都営バスを軸としつつ、イベント等主催者や集客施設管理者と連携することにより、計画区域内の「需要の変動・飽和状態」に対応した移動サービス確保を目指す。 	<p>指標・目標値①</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに合わせた東京BRT及び路線バス等の運行適正化 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	
<p>計画目標②</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点では、乗継経路の案内誘導の充実、乗継利便性の高い基盤整備や情報提供等を充実させて乗継抵抗を小さくすることを目指す。 ・バス遅延等の運行情報や乗継可能な他路線のダイヤ等の提供により、更なる利用促進を図る。 ・東京BRTや路線バス等の利用時に快適に待機できる環境整備を目指す。 	<p>指標②</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報発信や停留施設の改善による乗継ぎの円滑化及び快適性の向上
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	
<p>計画目標③</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京BRTや路線バス等との結節が可能な場所でのシェアサイクル等との連携を拡大する。 ・道路空間や公開空地などを活かした多様なモビリティの導入や、快適で連続性のある歩行回遊空間を確保する。 ・回遊性向上では、臨海部特有の舟運（船着場）と水辺空間を有効に活用した歩行空間ネットワークを構築する。 ・最新の情報提供環境と自動運転等最新の技術を反映した地域回遊性向上に貢献する次世代モビリティを導入する（実証含む）。 	<p>指標・目標値③</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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**

- ・ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備を一層推進するとともに、利用者ニーズを踏まえた情報提供の充実を目指す。
- ・多様な来訪者の特性に合わせ誰もが安心安全に移動できる環境を整備するほか、公共交通施設等を中心にサービスの提供、分かりやすい情報提供等を推進し、快適に移動できる環境の整備を目指す。

指標・目標値④

- ・多様な移動制約者などに配慮した施設や案内の工夫
1件