

## 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。

表 4-1-1 協議会委員の構成（案）

	組織・役職（予定）	備考
学識経験者	協議会会長	1名
	委員	3名
国の機関	国土交通省 関東運輸局	
	国土交通省 都市局	
	国土交通省 物流・自動車局	
警視庁	交通部	
交通事業者	京成バス株式会社	
	東京 BRT 株式会社	
	ジェイアールバス関東株式会社	
	東京都交通局	自動車部 等
都市開発事業者 等	森ビル株式会社	
	清水建設株式会社	
	独立行政法人都市再生機構	
関係3区 等	中央区	環境土木部 等
	港区	街づくり支援部 等
	江東区	土木部 等
	千代田区	環境まちづくり部 等
東京都	中央卸売市場	
	産業労働局	
	建設局	道路管理部 等
	港湾局	臨海開発部 等
	都市整備局	都市基盤部 等

## 2 計画を達成するための評価・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）は以下のとおりである。

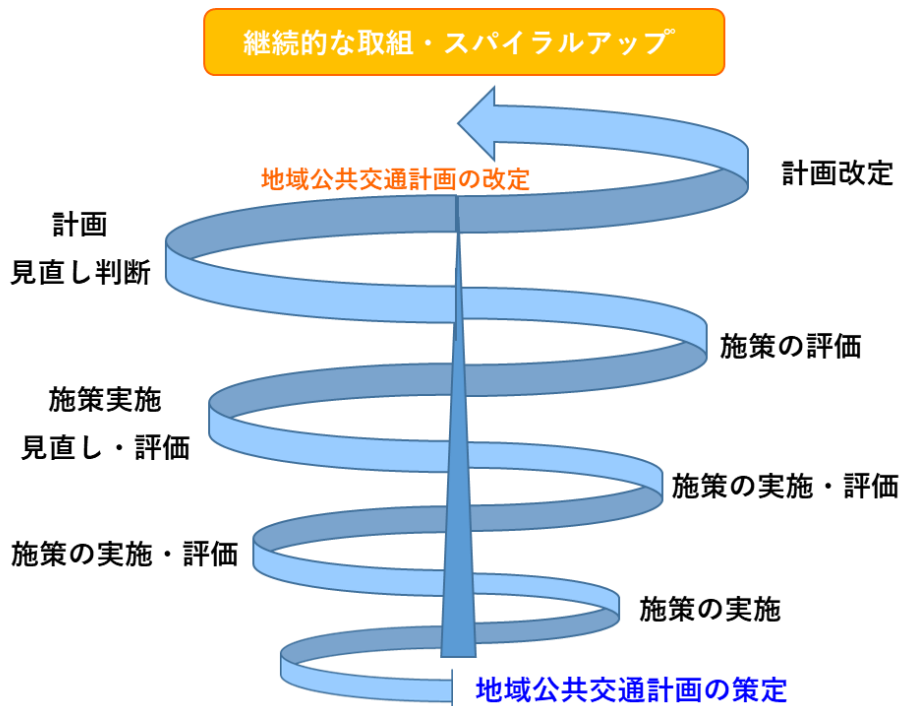


図 4-2-1 PDCA の仕組み

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）							→

## (1) 評価の考え方

本計画の推進と適切な進捗管理及び目指す地域公共交通計画の施策展開に向け、基本的に計画期間（令和8年度から令和12年度まで）に行う施策について、その達成状況を評価する。

施策目標を評価する指標については、以下の方針で検証する。

- ・東京都、関係3区、交通事業者などが定期的に収集できる定量的データを用い検証する。
- ・国や東京都等で公表する統計データ、交通データ等を用いて検証する。
- ・施策実施前後の運行実態データ（利用者数、駅間・停留施設間所要時間等）、居住人口、就業人口等の統計データを用い、本計画においてGIS環境を用いて予測算定した評価指標と比較検証する。

具体的には、取組そのものの達成状況（アウトプット：どのぐらいの事業や施策が実施できたか）と、取組実施から得られる成果（アウトカム）により評価する（49ページ及び50ページの計画目標における指標・目標値）。

### 【基本方針1 東京BRTを軸とした交通ネットワークの充実】

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：利用者ニーズに合わせたBRT及び路線バス等の運行適正化

目標値：5件

施策	施策内容	目標値の考え方
1-1 東京BRTの着 実な段階的整備	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 ②東京BRTの速達性・ 定時性の確保に資す る取組	・東京駅方面への延伸など、東京BRTの運行ルート拡充 系統数 ・速達性・定時性に寄与する取組実施件数（PTPS整備 や信号機の調整、バス停停車時間の短縮など）
1-2 東京BRT及び 路線バス等の輸 送力確保	③ダイヤ改正等による 多様な利用者ニーズ への対応	・計画区域内を運行する路線の新設・再編と運行便数や 時間帯を改正した系統数を集計 ・適正化実施後の評価は、利用者数の増減をもって実施 ・「運行適正化」の件数計上の対象は、 <u>路線新設・需要に 応じた便数の変更</u> <sup>*</sup> ・運行時間帯の拡大・急行便の設定 等を想定  ※需要に応じたダイヤ改正は、増便・減便にかかわらず1件とカウ ント（なお、需要に応じて増便したものの効果が出ずに減便した 場合は、その減便分はカウントしない） ※需要と関係のないダイヤ改正（運転手不足による減便など）はカ ウントしない。増便したものの利用者数が増加しなかった場合 は、その増便分はカウントしない。

指標：集客施設との連携による需要集中への対応

目標値：3件

施策	施策内容	目標値の考え方
1-3 集客施設との役割分担による移動手段の確保	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	・定時定路線運行では対応が難しい特定の移動需要（大規模イベント開催時や集客施設の需要）に対して、適切な移動手段を確保した取組件数

指標：バス運行適正化に伴うバス利用者数の増加

目標値：令和7年度比5%増

施策	施策内容	目標値の考え方
—	—	・東京 BRT、都営バス及びコミュニティバスの利用者数合計値の増加率（%） ・（各年利用者数－R7 年度バス利用者数）÷ R7 バス利用者数（%）

## 【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ぎの円滑化と快適性向上に向けた取組の推進

指標：情報発信や停留施設の改善による乗継ぎの円滑化と快適性の向上

目標値：—（進捗報告）

施策	施策内容	指標の考え方
2-1 他の交通モードへの乗換情報の充実	⑥交通機関の動的情報の一元化 ⑦施設管理者や交通モード間の枠を越えた、乗継利便性向上に資する案内の充実	・各対象施策について、現在の進捗や取組状況を協議会で報告し、各協議会委員から計画目標に対して定性的な達成状況評価（PDCA）を実施
2-2 多様な端末交通との結節機能拡充	⑧多様な交通モードの結節とまちにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備	
2-3 バス待ち環境の改善	⑨停留施設改善等によるバス待ち環境の快適性向上	

【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 : シェアサイクルポート数の増加

目標値 : 30 か所増設

施策	施策内容	目標値の考え方
3-1 自転車シェアリング等の拡充	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	・令和8年度以降のシェアサイクルポート新設数を集計（関係3区と協定を締結している自転車シェアリング事業者による新設数を対象）

指標 : 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

目標値 : 4 件

施策	施策内容	目標値の考え方
3-2 開発に伴う空間整備と連携した歩行者空間の確保	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	・大規模開発などに伴い、敷地内通路や公開空地等を活かした歩車道空間が整備され、地域全体の回遊性が向上した件数

指標 : 自動運転技術を活用した移動サービスの促進

目標値 : —（進捗報告）

施策	施策内容	目標値の考え方
3-3 自動運転技術を活用した移動サービスの実現	⑫自動走行や次世代モビリティ等の実装促進	・自動走行や次世代モビリティ等の進展や、実証実験の取組状況などについて、協議会構成員に対して協議会で報告し、必要に応じて移動サービス実現に必要な環境整備などを確認する。

【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：多様な移動制約者などに配慮した施設整備や案内の工夫

目標値：1件

施策	施策内容	目標値の考え方
4-1 ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備の更なる推進	⑬ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備	・これまで都、関係3区及び交通事業者が展開・継続してきたユニバーサルデザインに配慮した施設整備や案内誘導等を整備した件数
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	⑭多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供	・デジタルサイネージによる多言語化やスマートバス停などによる動的情報(運行情報)を整備し、的確な多言語案内を整備した件数