

## 2 都市づくりの方向（上位関連計画の整理）

ここでは、以下に示す東京都、関係3区（中央区、港区及び江東区）及び地区レベルで定められた計画の中で、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 上位関連計画の体系

	計画名
(1) 東京都の計画 (広域的な計画)	1-1 「未来の東京」戦略ビジョン
	1-2 都市づくりのグランドデザイン
	1-3 集約型の地域構造への再編に向けた指針
	1-4 世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して
(2) 関係3区の計画 (全区的な計画)	2-1 中央区の計画
	2-1-1 中央区総合交通計画
	2-1-2 中央区まちづくりガイドライン・ビジョン
	2-2 港区の計画
	2-2-1 港区まちづくりマスタープラン
	2-2-2 港区総合交通戦略
	2-3 江東区の計画
	2-3-1 江東区都市計画マスタープラン（令和3年度改定予定） 2-3-2 江東区オリンピック・パラリンピックまちづくり基本計画
(3) 計画区域における 地区の計画	3-1 地区区分：中央区の地区別計画
	3-1-1 日本橋・東京駅前地区地区計画
	3-1-2 築地まちづくり方針
	3-1-3 豊洲・晴海開発整備計画
	3-2 地区区分：港区の地区別計画
	3-2-1 東京都心・臨海地域 (環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区) 整備計画
	3-2-2 虎ノ門駅南地区地区計画
	3-2-3 新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン
	3-3 地区区分：江東区の地区別計画
	3-3-1 東京都心・臨海地域 (豊洲・有明北・有明南・青海・東雲地区) 整備計画
	3-3-2 豊洲・晴海開発整備計画
	3-3-3 豊洲地区地区計画
	3-3-4 臨海副都心まちづくり推進計画
	3-3-5 臨海副都心まちづくりガイドライン—再改定—
	3-3-6 臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープラン
	3-3-7 臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン
3-3-8 臨海副都心有明北地区地区計画	

## (1) 東京都の計画(広域的な計画)

### 1-1 「未来の東京」戦略ビジョン：令和元年12月（東京都）

『「未来の東京」戦略ビジョン』は、2040年代に目指す東京の姿としての20の「ビジョン」、ビジョンの実現に向けた20の「2030年に向けた戦略」及び戦略実行のための「推進プロジェクト」を提示したものである。

交通ネットワークやまちづくりに関しては、「ビジョン10 最高の交通ネットワークが構築された便利で快適な東京」や「ビジョン11 高度な都市機能を維持・更新し、人が集い、憩う東京」が掲げられ、「人やモノの流れが最適化されている」、「人々が安全かつ自由にまち歩きを楽しむ」、「集約型の地域づくりへの転換が進む地域では、駅周辺で働き暮らせるまち」が、目指す2040年代の東京の姿として示されている。

ビジョンを実現するための戦略としては、「戦略9 都市の機能をさらに高める戦略」において、「公共交通のネットワークの更なる充実」を掲げ、具体的な戦略として以下の五つが示されている。

- 海外とのアクセス向上による国際競争力強化、多摩地域の活力・魅力向上、快適通勤の実現などに資する鉄道ネットワークの整備・充実等について、計画的に推進
- 都心と臨海地域とを結ぶBRTの運行を開始するとともに、東京駅・銀座ルートの新設、東京国際クルーズターミナル及び東京ビッグサイト方面への乗り入れに向けた検討を推進
- 地域の特性に応じた総合的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成を促進するとともに、最先端技術を活用し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市を実現
- 鉄道利用者が安全かつ自由に、快適に移動できるよう、ホームドアの整備やバリアフリールートの複数化・乗換ルートのバリアフリー化の促進、案内サインの統一化の取組などを広く展開
- 駅とまちが一体となった便利で賑わいのある交通結節点を創出

また、「戦略10 スマート東京・TOKYO Data Highway 戦略」においては、2030年に向けた政策目標として、広域的なデータ連携によるMaaSの実証、最先端モビリティ（無人自動運転車、空飛ぶクルマ等）の活用もうたわれている。

## 1-2 都市づくりのランドデザイン：平成29年9月（東京都）

「都市づくりのランドデザイン」は、2040年代の東京の都市の姿及びその実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す計画である。

### 【第4章 目指すべき新しい都市像 02 目指すべき都市構造】

第4章では、長期的な視点を持って、都市づくりを進めていくために、社会経済の大きな変化や国内外において東京が果たすべき役割などを踏まえ、都民・企業・行政など、幅広い関係者が、世代を超えて共有できる都市づくりの目標を示している。

#### (3) 地域的なレベルの都市構造

##### 1) 集約型の地域構造

主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、緑豊かな良質な環境を形成することで、「集約型の地域構造」への再編を目指します。

道路・交通ネットワークの充実・活用により、日常の移動の利便性を確保し、誰もが活動しやすいまちの実現を目指します。

それぞれの地域が、資源や個性を生かした魅力的な場をつくることで、人々が訪れ、様々な交流が行われるとともに、愛着が生まれるまちの実現を目指します。

##### 2) 地域構造の構成要素

###### ① 地域の拠点

利便性の高い道路・交通ネットワークを生かして、地域の個性やポテンシャルを引き出す都市づくりを誘導し、地域の魅力や活力の底上げを図っていきます。

###### ② 生活の中心地

道路・交通ネットワークの活用・充実により、生活の中心地同士や地域の拠点、中核的な拠点との交流を促進するとともに、バスや自転車に加えて最先端技術を活用した効率的なフィーダー交通の充実により、あらゆる人の自由な移動を確保します。

###### ③ 地域を支える都市基盤

地域の拠点や生活の中心地へのアクセスとなるフィーダー交通等、生活圏の身近な移動や交流を支える多様な公共交通や補助幹線道路、地区内道路を「地域を支える都市基盤」として位置付けます。

### 【第5章 都市づくりの戦略と具体的な取組 01 都市づくりの7つの戦略】

第5章では、第4章で示した目指すべき新しい都市像を実現するため、分野を横断する以下の七つの戦略を設定している。そのうち、計画区域と関連する国際ビジネス交流ゾーン（区部中心）や中核広域拠点（おおむね環状7号線内）を対象とした記述は以下のとおりである。

表 戦略と都市のイメージ、キープラン

戦略	将来の都市イメージ	都市イメージで示されている交通に関するキープラン
01 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成	（国際的なビジネス活動が繰り広げられている区部中心部）	・安全で快適な自動運転車 ・CO <sub>2</sub> を排出しない燃料電池バス
02 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現	（まちの顔としてにぎわう地下鉄駅周辺）	・自転車と一緒にのれるBRT ・駅近くに整備された自転車シェアリングのサイクルポート ・シェアできる小型モビリティ ・フィーダー交通として導入された燃料電池バス
04 あらゆる人々の暮らしの場の提供	（質の高い居住環境が充実した区部中心部）	・地下鉄駅間を無人で運行する便利なデマンド交通
06 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築	（水と緑がネットワーク化された潤いあふれる区部中心部）	・充実した舟運ネットワーク ・民間の観光船も発着し、にぎわいを生む防災船着場
07 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出戦略	（東京ならではの魅力を楽しめる夜の水辺）（多様な文化やスポーツが楽しめる公園）	・BRTステーションと隣接する自転車シェアリングのサイクルポート ・道路空間のリメイクで生み出された自転車専用レーン ・自動運転技術も活用しゆっくり沿道の景観を楽しむバス

また、七つの戦略に沿って取組を進めるに当たり、都民や民間事業者、区市町村など様々な関係主体と連携し、「都市づくりの挑戦」として将来目指すべき八つの状況を示している。そのうちの地域公共交通に関する記述が以下の「公共交通の空白地域 ▷解消」である。

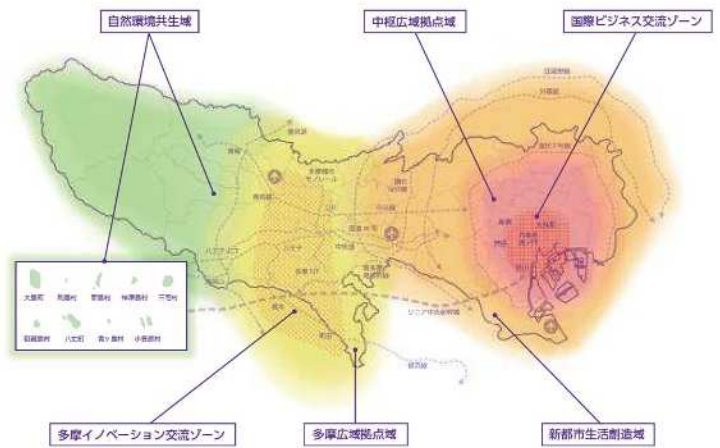


図 新たな地域区分

#### ・公共交通の空白地域 ▷解消

（現状）公共交通空白地域の人口 約40万人（2010年）

公共交通空白地域において、高齢者や障害者など交通弱者の移動の対応が求められています。

フィーダー交通、デマンド交通の導入、自動運転技術の活用などによる地域の公共交通の充実や、集約型の地域構造への再編を進めることで、快適に暮らせるまちの実現を目指していきます。

【第5章 都市づくりの戦略と具体的な取組 02 7つの戦略に沿った具体的な取組】

この節では、前節で設定した七つの戦略に沿った都市づくりの着実な実施に向け、戦略ごとに政策方針を掲げ、具体的な取組につなげている。ここでは、地域公共交通に関する政策方針と具体的な取組を抜粋する。

表 戦略と政策方針、具体的な取組

戦略		政策方針	地域公共交通に関連する具体的な取組
01	持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成	政策方針 3：際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる	それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する ・「人の往来」に着目し、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を図ります。
02	人・モノ・情報の自由自在な交流を実現	政策方針 8：鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる	多様な交通モードにより自由自在な移動を実現する ・鉄道ネットワークを最大限生かし、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術を組み合わせ、駅を中心とした誰もが移動しやすい交通環境を充実します。 ・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、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を組み合わせることで、移動の利便性向上を図ります。 ・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の検討を進めます。
06	四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築	政策方針 26：水辺を楽しめる都市空間を創出する	観光や身近な移動としての舟旅を定着させる ・舟旅の定着に向け、地元自治体や運航事業者と連携し、東京港と河川を結ぶ航路の充実を図ります。 ・水辺沿いの建築物の更新等に併せ、自転車シェアリングのサイクルポート設置を誘導します。
07	芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出戦略	政策方針 28：選ばれ続ける観光都市をつくる	観光を誰もが快適に楽しめるようにする ・高齢者や障害者が快適に観光を楽しめるよう、公共空間や公共交通へのユニバーサルデザインの導入、バリアフリー化を進め、アクセシブル・ツーリズムを充実します。

### 1-3 集約型の地域構造への再編に向けた指針：平成 31 年 3 月（東京都）

「集約型の地域構造への再編に向けた指針」は、区市町村が、集約型の地域構造への再編に向けて、都市計画マスタープランの改定や立地適正化計画の作成などの取組を適切に進められるよう誘導を図ることを目的として策定された指針である。

#### 【1 (2) 指針の位置づけ】

本指針では、区市町村が集約型の地域構造への再編を適切に進めていくため、目指すべき集約型の地域構造の在り方を示すとともに、その実現に向けての検討に関する方針や誘導方策及び支援策を示す。

本指針のうち、法定計画に位置付けるべき内容については、今後、都市計画区域マスタープランの改定に反映する予定である。

これらも踏まえ、区市町村においては、将来に向けた地域づくりに取り組むに当たって、都市計画マスタープランを適切に改定するとともに、本指針を技術的な助言などとして、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画の作成などの取組に効果的に活用していただきたい。

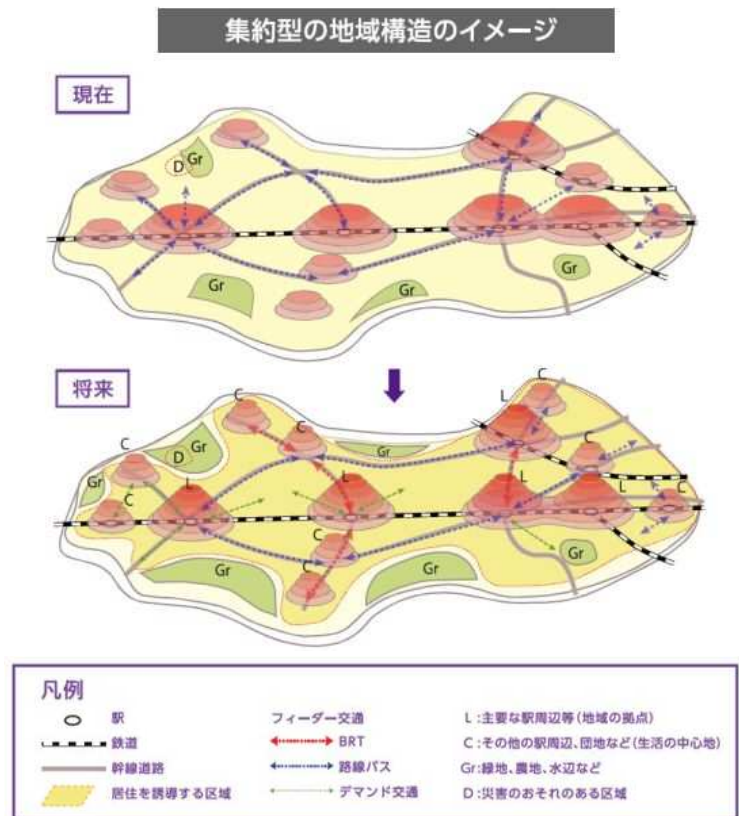
#### 【3 目指すべき集約型の地域構造の在り方】

今後、少子高齢化や人口減少が進行する中においても、効率的な公共インフラの維持・更新を行うなど、都市経営コストの効率化を図り、身近な地域で、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことのできる環境を実現することが必要である。

人口密度の動向、公共交通サービスの集積状況、高齢化の進展状況等を踏まえ、おおむね環状 7 号線外側の地域において、集約型の地域構造への再編に向け、以下の取組を推進する。

このため、主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、みどり豊かな良質な環境を形成する。

その際、それぞれの地域が持つ多様な個性や都市機能の集積、東京の強みである高密度な鉄道ネットワーク、市街地の水と緑の空間などを最大限に活用することで、にぎわいと魅力のあふれる持続可能なまちを実現していく。また、集約型の地域構造へ再編する中で、子育て期の女性や高齢者、障害者などの就業機会の増大、地域に応じたインフラや公共施設、行政サービスの見直しなども、併せて誘導していく。



#### 【4（2） 地域の状況に応じた立地適正化計画などの計画検討に係る留意点】

4章では、区市町村の行政界を超えて市街地が連担しているなどの東京の特性も踏まえ、区市町村が、集約型の地域構造への再編に向けて、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画の作成など、地域の状況に応じた計画検討に当たっての判断基準と検討に係る留意点を示している。

「(2) 地域の状況に応じた立地適正化計画などの計画検討に係る留意点」において、地域公共交通に関して以下の内容が記述されている。

##### ③地域の公共交通サービスの提供の在り方

鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術を組み合わせ、駅を中心とした誰もが移動しやすい交通環境を充実させることが望ましい。

このため、国の都市計画運用指針等を踏まえ、公共交通の確保等の施策に係る地域公共交通網形成計画の作成についても検討することが望ましい。

#### 1-4 世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して：平成 27 年 1 月

「世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して」は、高齢者や外国人など様々な利用者が円滑に移動できる交通体系を構築するため、交通手段別の検討を超えた「利用者視点による交通手段全体をとらえる考え方」を重視し、量の充足を超えた「質の向上を図る総合的な交通政策のあり方」について、東京の総合的な交通政策のあり方検討会が取りまとめた提言である。

目指すべき将来像では、世界一の交通体系として、四つの観点を示している。

##### 【1. 目指すべき将来像】

目指すべき将来像：「世界一の都市・東京」に相応しい「世界一の交通体系」

目標年次と内容：概ね 20 年後までに実現するグランドデザイン

将来の交通インフラとして、首都圏三環状道路、リニア中央新幹線の開通や羽田・成田両空港の機能強化などが実現しているものとする。

まず、以下の観点から代表的なシーンを取り上げ、シナリオベースで描く。

A：国際競争力を支える交通体系

～空港などへのアクセスが改善され、海外出張者や外国人来訪者も快適に移動できる～

B：安全・安心な交通体系

～バリアフリー化や交通手段の確保等により、高齢者や障害者を含め誰もが安心して利用できる～

C：快適で便利な交通体系

～混雑緩和やスムーズな乗換等により、通勤通学者や子育て世代など誰もが快適・便利に利用できる～

D：豊かさを実感でき環境にもやさしい交通体系

～自転車の活用、歩行者中心の空間創出等により、成熟した都市の魅力を实感でき、環境にもやさしい移動ができる～



### 【3. 将来像の実現に向けた取組】

目指すべき「世界の交通体系」の実現には、「交通インフラのさらなる充実」に加え、「交通結節機能の充実」、「道路空間・水辺空間の利活用」を推進することが必要であるとしており、それぞれを推進するための具体的な施策例の方向性を示している。そのうち、計画区域の公共交通に関する記述について抜粋する。

#### 3.1.都市活動を支える主要な交通インフラの更なる充実

混雑や渋滞を緩和し、広範な都市活動を支えるとともに、様々な状況や利用者ニーズに対応できるよう、交通インフラの充実・強化を図っていくことが必要である。

具体的な施策例は以下のとおりである。

##### 具体的な施策の方向性

###### 〈鉄道及び道路ネットワークの充実〉

- ・都市機能の集約に併せた拠点間の連携や国際競争力を高めるための空港アクセスの強化などの新たな視点も加味しながら検討し、次期の交通政策審議会答申に基づき、鉄道ネットワークを充実

###### 〈首都圏空港の機能強化とまちづくり〉

- ・今後、国際線を主とした需要増加を見据え、首都圏空港の容量拡大の実現
- ・空港機能のサポート、空港のポテンシャルの活用など、空港と一体となった魅力的なまちづくりの推進

###### 〈拠点間の円滑な移動の実現〉

- ・都心、空港、臨海部、品川、多摩など拠点間の円滑な移動の実現

###### 〈港湾機能の強化〉

- ・世界最大級の大型クルーズが着岸できる新客船ふ頭を臨海副都心に整備

#### 3.2.まちづくりと連携した交通結節機能の充実

駅や交通広場などの交通結節点では、交通事業者や施設管理者などが管理区分に応じて独自に管理、運営を行っている。継ぎ足して形成されてきた複雑な東京の交通結節点を、利用者の視点から使いこなせるように改善することが必要である。

##### (1) 乗継改善のための新たな連携の仕組み

〈都主導による「駅まちエリアマネジメント」の具体的推進〉

##### 具体的な施策の方向性

〈都市再生と連携したターミナル再編等による交通結節機能の強化〉

〈関係者間の連携による交通手段相互の円滑な乗継の実現〉

〈外国人をはじめ来訪者等の利便性向上に資する案内表記や通信環境の充実〉

〈バリアフリーの充実〉

〈安全で信頼性の高い公共交通の実現〉

〈郊外駅周辺のまちづくりとあわせた交通結節点の機能強化〉

〈深夜早朝を含めた空港アクセスの改善〉

〈舟運の利便性向上〉

### 3.3.成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用

成熟社会にふさわしい東京の魅力を高める交通手段の活用を図るため、歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出や、水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化等に取り組むことが必要である。

#### (1) 歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出

成熟社会においては、これまで十分配慮されてこなかった歩行者や自転車に着目することが重要である。良質な都市開発により質の高い歩行者空間を創出するとともに、歩行者と自転車利用者の安全性を確保した道路空間を実現することが必要である。

基本的な考え方や具体的な施策の方向性は以下のとおりである。

#### (1)-1 質の高い歩行者空間の確保に向けた区市等の取組促進

〈歩行者空間に関する基本的な考え方〉

国際都市にふさわしい賑わいや、成熟社会の豊かさを実感できる環境を確保し、歩行者空間の価値を向上・多様化させる。

(賑わい) 道路など公共空間や公開空地を含めたまち全体で賑わいや魅力を創出して、国際都市にふさわしい賑わいを確保

(安全性・回遊性) 成熟社会において、高齢者を含めた全ての人々が、安全かつ安心して楽しみながら散策するなど豊かさを実感できる環境を創出

(快適性) 多彩な沿道利用との連携を図るとともに、緑豊かな空間を創造し、まちの価値や整備効果を向上

#### (1)-2 自転車活用の総合的な推進

〈東京における自転車活用に関する基本的な考え方〉

東京において自転車は生活に密着した交通手段であるだけでなく、環境にやさしく健康増進に役立ち、公共交通の補完的な利用も期待されるため、交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段の一つと位置づける。

東京の地域特性や都民の利用特性を踏まえ、以下の方策により、利用促進のための環境整備を進めつつ、東京にふさわしい自転車の活用を図る。

- ・連続した安全で快適な自転車通行空間の確保によるネットワークの形成
- ・シェアサイクルの活用
- ・自転車の交通ルール・マナーの徹底

#### (1)-3 自動車による環境負荷の低減

質の高い歩行者空間の確保に向けた区市等の取組促進、自転車活用の総合的な推進とあわせて、自動車による環境負荷を低減し、道路空間全体で環境改善に取り組むことが必要である。

〈自動車の効率的な利用や公共交通の走行環境改善〉

#### (2) 水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化

新たなにぎわいが生まれつつある水辺を東京の魅力的な移動空間として活用することも必要である。

- ・船着場と水辺空間を一体的に整備
- ・羽田空港と都心・臨海部を結ぶ航路の充実
- ・航路等が一目でわかるPR施策の展開

(2) 関係3区の計画（全区的な計画）

2-1 中央区の計画

2-1-1 中央区総合交通計画：平成 24 年 6 月

「中央区総合交通計画」は、増加する交通需要への対応、交通弱者等の移動の支援、交通手段の適切な分担などの都市交通課題を解決することを目的として策定された計画である。

【交通の基本理念】

人と環境にやさしく、まちの魅力を高める交通の実現  
～公共交通の利便性をさらに高め、車依存の低減をめざして～

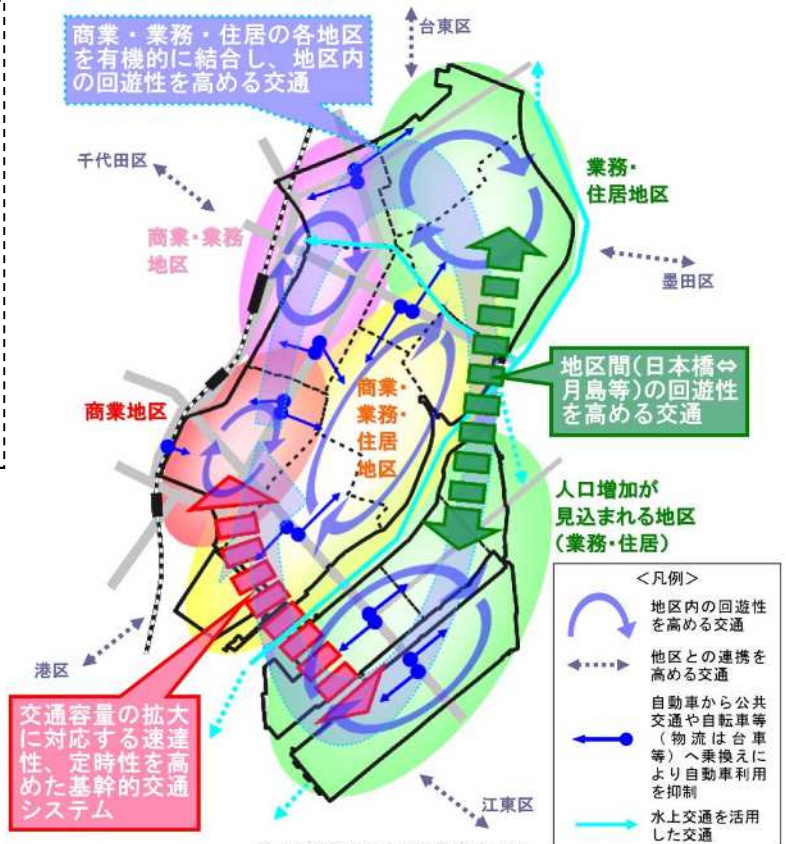
【目標】

- 《目標 1》臨海部の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する
- 《目標 2》自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を低減する
- 《目標 3》高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる環境を整備する
- 《目標 4》地域資源（観光や商業施設）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通環境を実現する

【中央区が目指す交通まちづくりのイメージ】

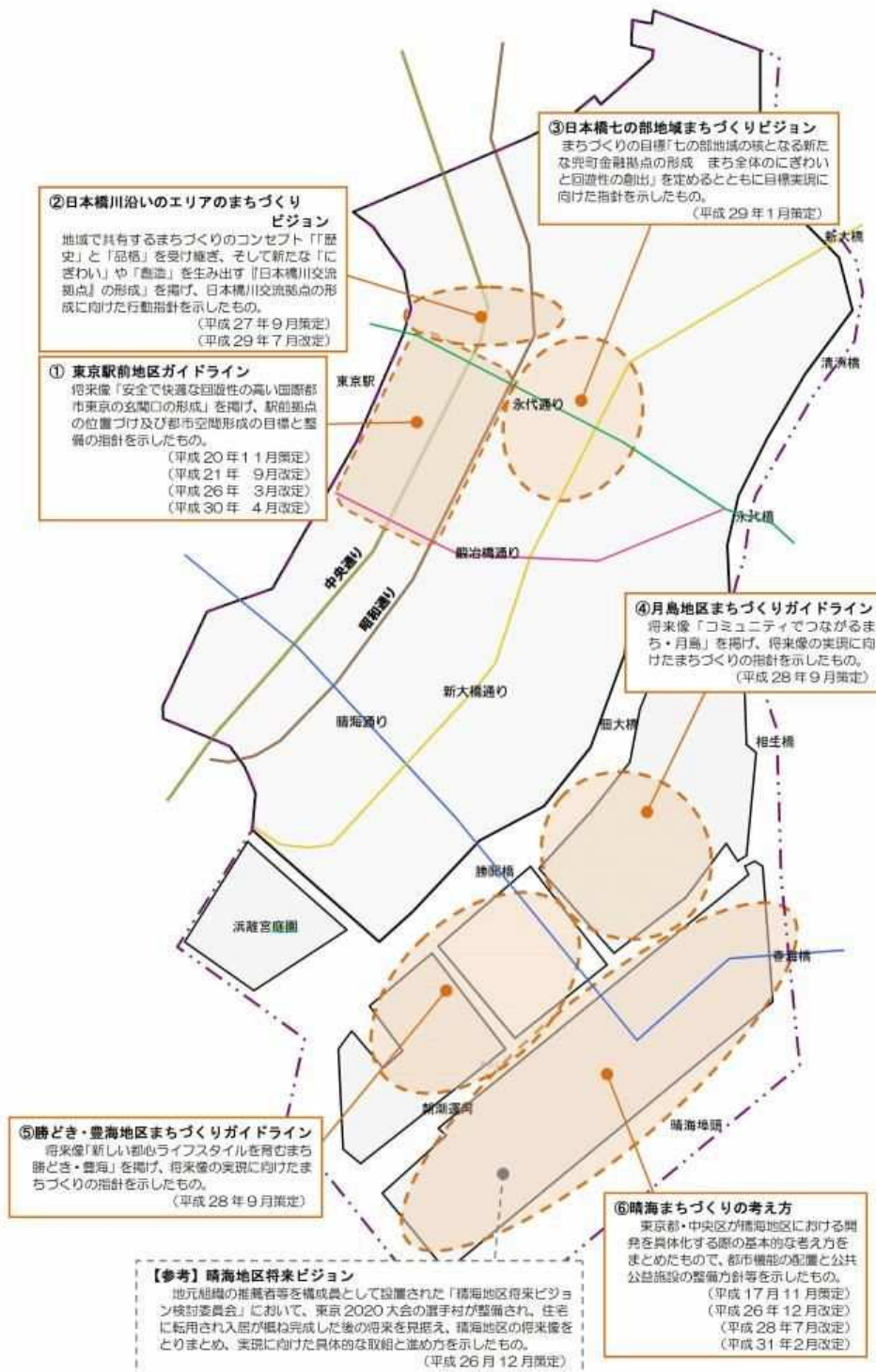
○現状および将来の地域特性を踏まえ、今後も人口の増加が見込まれる臨海部と都心部間と定時性や速達性が確保された交通手段で結ぶとともに、地域間や地区内の回遊性を向上させます。

- 地域間や地区内の移動の回遊性を高めることで、目的地へのアクセス性の改善を図ります。
- 人口増加が見込まれる地区に対しては移動ニーズに適切に対応できる公共交通の充実を図ります。
- 地域特性を活かした水上交通についても、他区との連携を含め、更なる充実を図ります。



## 2-1-2 中央区まちづくりガイドライン・ビジョン

中央区では以下のエリアにおいて、エリアの将来像とその実現に向けたまちづくりの指針等を示したまちづくりガイドライン・ビジョン等を策定している（詳細は、「3.地区の計画」で整理）。



出典：中央区「まちづくりガイドライン・ビジョン等」（令和 2 年 10 月）

①東京駅前地域のまちづくりガイドライン（平成20年11月策定、平成21年9月、平成26年3月、平成30年4月改定）

将来像を『安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口』の形成とし、交通結節点の機能強化を基本的な考え方として掲げている。

その中で、都市空間形成の五つの目標の一つとして「目標1\_国際都市東京の活力を創出する機能集積」を掲げ、以下の機能集積を目指している。

国際都市東京の活力を創出する  
機能集積

国際業務・商業機能

文化・交流・観光機能

交通支援機能

生活・コミュニティ機能


防災・環境機能

**◆交通支援機能**

- 東京駅前地区において、国際都市東京の玄関口として国際空港や各地方都市からの交通アクセスを強化するバスターミナルを整備
- 公共交通機関間のスムーズな乗り換え空間の整備や、多言語対応など、利便性を向上する交通結節機能を強化
- 安全で快適な回遊性の高い環境づくりに資する、駐車場等の整備や放置自転車問題を改善する駐輪場の整備など、環境にやさしい交通手段の利用促進
- 本地域に相応しい駐車施設整備の基準を有した駐車場地域ルールの導入

<導入機能の例>

バスターミナル、広場、タクシー乗降所、駐輪・駐バイク場、電気自動車充電施設、集約駐車場、共同荷捌き駐車場など



バスターミナル      駐バイク場

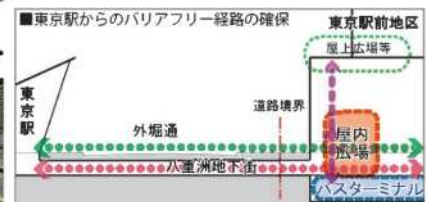
駐輪場      電気自動車充電施設

さらに、「目標2\_安全で円滑な都市基盤の強化と回遊性の高いネットワークの形成」も目標に掲げられ、「東京駅前地区の重層的な基盤整備の考え方」において、バスターミナルの整備を明記している。

### 3. バスターミナルの整備

#### バスターミナル

- 国際都市東京の玄関口として有するべきターミナル機能を形成するとともに、駅前の道路環境の改善、駅前景観の向上を図るため、再開発地区の街区間で連携しながらバスターミナルを民間敷地内において整備する。
- 空港直結バスや各地方都市と結ぶ高速乗合バスの集積、さらには都市観光に資する観光バスの発着場など、広域交通の結節点としての機能の導入・強化を目指す。
- これまでの検討経緯を踏まえ、バスバース数に関しては東京駅前地区で20バース以上の乗降・待機スペースの確保を誘導する。
- 上記のバスターミナルは、都市計画法に基づく都市施設等とする。
- サインの共通化や総合案内・チケットカウンターを設置等により、利用者の利便性の向上を図る。
- 東京駅前地区に整備するバスターミナルについては一体的な運営により、利便性の高い施設とする。



②日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2017（平成29年7月）

まちづくりのコンセプトとして、『「歴史」と「品格」を受け継ぎ、そして新たな「にぎわい」や「創造」を生み出す『日本橋川交流拠点』の形成』を掲げ、五つの行動指針を示している。「【行動指針1】多様な活動が生まれるまち」では、魅力的で『行きやすいまち』の中で、水辺空間を活用した交通拠点機能の導入が提示されている。また、コンセプト実現化に向けた取組として、日本橋川交流拠点の玄関口にふさわしい広場・舟運利用施設の設置が示されている。

③日本橋七の部地域まちづくりビジョン（平成 29 年 1 月）

まちづくりの目標として「七の部地域の核となる新たな兜町金融拠点の形成\_まち全体のにぎわいと回遊性の創出」を掲げられており、にぎわいの創出に必要な導入機能として、観光客のアクセスに対応する交通機能（バス等の駐車場の確保）が示されているほか、回遊性創出のための歩行者優先の環境づくりについては、コミュニティサイクルの整備や自転車推奨ルート整備が示されている。

④月島地区まちづくりガイドライン（平成 28 年 9 月）

将来像を「コミュニティでつながる月島」とし、五つのまちづくり指針の一つに「指針 4 つながりのあるまちの形成」掲げている。その「つながりのあるまちの形成」では、新たな交通手段によるネットワークの形成として、水上交通の導入やコミュニティサイクルの利用促進が示されている。

⑤勝どき・豊海地区まちづくりガイドライン（平成 28 年 9 月）

将来像を「新しい都心ライフスタイルを育むまち 勝どき・豊海」とし、将来像の実現に向けた五つのまちづくりの指針の一つとして「指針 1 都心エリアや地区内を繋ぐ交通ネットワークが整ったまち」を掲げている。

その指針の中では、都心エリアへのアクセス性の強化を目標に、基幹的交通システムの整備として、「BRT 整備と連携し、地区内交通（既存のバス、コミュニティサイクル等）との接続整備を図る」としている。また、地区内の回遊性を高める「道路ネットワーク」の強化を目標に、自転車推奨ルートである清澄通りや環状第 2 号線沿い、及び駅や BRT の停留所には、コミュニティサイクルポートを整備するとしている。

⑥晴海まちづくりの考え方（平成 17 年 11 月策定、平成 26 年 12 月、平成 28 年 7 月、平成 31 年 2 月改定）

『つながる・暮らす・交わる・憩う・支える』のキーワード毎に取組の方向性を示している。

○つながる（広域交通）

- ・ BRT
- ・ 地下鉄新規路線の導入
- ・ 水上バスの誘致

○晴海まちづくりの考え方

- ・ 歩行者ネットワークの概念において交通結節機能を示している

## 2-2 港区の計画

### 2-2-1 港区まちづくりマスタープラン：平成 29 年 3 月

「港区まちづくりマスタープラン」は、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取組の考え方を示すことを目的として港区が平成 29 年 3 月に改定した計画である。

#### 【第 3 章 1 まちづくりの基本理念 2 将来都市像（目指すべきまちの姿）】

平成 19 年計画において定めた理念を継承しつつ、将来都市像と目指すべきまちの姿を設定している。

##### ●まちづくりの基本理念

人にやさしい良質な都市空間・居住環境を皆で維持し、創造し、運営していく

##### ●将来都市像

「うるおいある国際生活都市」－歴史と未来が融合する魅力と活力あふれる清々しいまち－

##### ●目指すべきまちの姿

住み続けられるまち 个性的で多様な魅力があるまち 世界的に開かれた国際的なまち  
安全・安心なまち 持続可能なまち

#### 【第 4 章 全体構想まちづくりの方針】

第 4 章では、目指すべきまちの姿の実現に向けて、港区全体のまちづくりの方針を分野別に 8 つ示している。このうち、交通に関わる方針 3 において、五つの基本的な考え方が示されている。

#### 【まちづくりの方針 方針 3 快適な道路・交通ネットワークの形成 一道路・交通一】

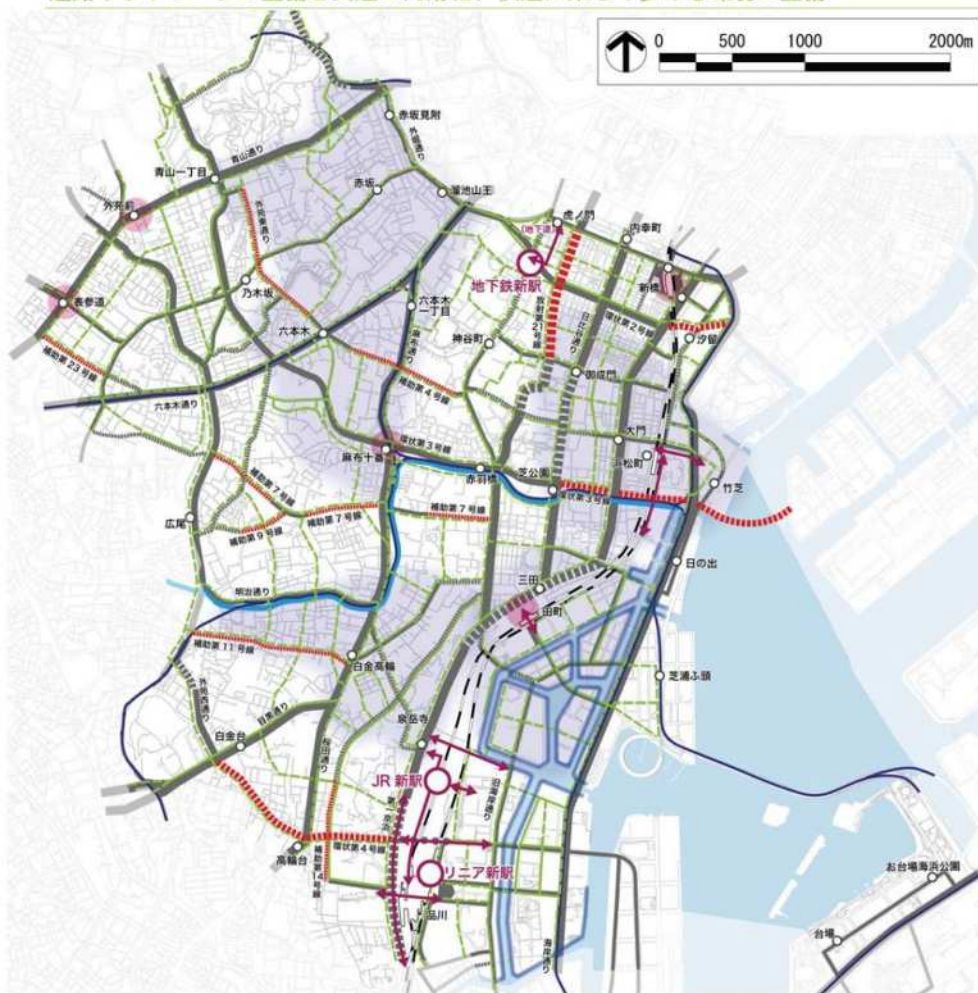
##### ●基本的な考え方

- ・リニア中央新幹線の開業や新駅設置などの広域交通ネットワークの強化を含め、多様な交通手段の連携による総合的で階層的な交通体系を構築します。
- ・主要駅は、今後もビジネスや観光などによる利用者がさらに増えると見込まれるため、駅へのアクセスや乗換えなどの利便性を高め、交通結節機能を強化します。
- ・幹線道路と生活道路それぞれの機能と役割を踏まえた計画な整備を推進し、適正な道路ネットワークを構築します。
- ・交通や環境の分野にとどまらず、健康増進や観光なども視野に入れ、自転車の利用環境を総合的かつ計画的に向上させます。
- ・バリアフリー空間のネットワーク化を進めるとともに、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、歩いて楽しいまちを目指し、楽に移動できる快適な歩行空間を形成します。

基本的な考え方を受けて、三つの取組の方向性と 12 の主な取組が示されている。

- (1) 公共交通ネットワークの整備と交通結節点の利便性向上
  - ・ 広域公共交通と地域特性に応じた交通体系の構築
  - ・ 交通結節点の機能強化
  - ・ バス利用環境の向上
  - ・ 舟運の活性化
- (2) 道路ネットワークの整備と交通の円滑化
  - ・ 都市の骨格となる幹線道路網の整備
  - ・ 自転車の利用環境の整備
  - ・ 身近な生活道路の安全性の確保
  - ・ 駐車施設の適正配置
- (3) 快適に楽しく歩ける環境の整備
  - ・ バリアフリー空間のネットワーク化
  - ・ 高低差に配慮した歩行空間の整備による魅力の向上
  - ・ 楽しく歩ける環境の整備
  - ・ 電線類地中化の推進
  - ・ 交通安全対策の推進

道路ネットワークの整備と交通の円滑化、快適に楽しく歩ける環境の整備



【凡例】		
	高速道路	
	都市計画道路 (完成)	
	都市計画道路 (早期に整備する部分)	
	都市計画道路 (未完成)	
	都市計画道路 (構想線)	
	面的な自転車ネットワークを構成する路線 (実線は整備済、破線は未整備)	
	水辺の散歩道の連続化	
	新駅設置計画	
	駅周辺の主な都市基盤整備	
	バリアフリー化など先導的に歩行環境の充実を図る地域 (バリアフリー重点整備地区)	
	自転車等駐車場の整備など駐輪対策を重点的に行う箇所	
	JR 線	
	私鉄・地下鉄	
	古川	



## 2-2-2 港区総合交通戦略：平成 29 年 9 月

「港区総合交通戦略」は、交通政策基本法に基づき交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施するため、交通関係の諸課題全般に対応可能な計画として、必要な交通施策、まちづくり施策を定め、実施プログラムを示すとともに「快適な道路・交通ネットワークの形成」の実現に向け、交通事業と街づくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進することを目的として、港区が平成 29 年 9 月に策定した計画である。

### 【2.2 港区の交通に関する現状と課題】

#### (1) 公共交通ネットワーク

##### ①大規模開発・新駅・新線に伴う新たな交通需要

駅を中心とした交通結節点としての拠点整備が行われ、乗り換え利便性の改善や駅のバリアフリー化、バスやタクシー乗場の整備、自転車駐り場、自転車シェアリングのポートの整備や、ちいばす、台場シャトルバスのルート改善等を検討していく必要があります。

##### ②交通不便地域の解消

区では、鉄道駅に対しては、駅ごとに異なるホーム階までの移動距離（水平・垂直方向）を考慮することやバス停に対しては、バスの運行頻度、さらには地勢的に高低差を含むか否かなどを考慮した上で、白金地域、赤坂地域、海岸地域など3つの地域を交通不便地域として設定しました。これらの地域について課題を整理し、移動サービスのあり方と対応策を検討していきます。

#### (2) 道路交通

#### (3) 鉄道

##### ①主要ターミナル駅におけるサインの統一化、②交通結節機能の強化

#### (4) 大規模輸送システム

##### ①BRT導入

#### (5) 地域交通

##### ①港区コミュニティバス（ちいばす）、②台場シャトルバス、③自転車シェアリング、④カーシェアリング（ワンウェイ型、EVシェアリング、超小型モビリティなど）

#### (6) 自転車

##### ①自転車ネットワーク、自転車通行空間、②放置自転車等対策

#### (7) 舟運

##### ①舟運の活性化に向けた社会実験（東京都）、②運河の防災船着き場を開放する社会実験（東京都）

#### (8) 移動円滑化（港区バリアフリー基本構想）

#### (9) 電線類地中化の推進

### 【3.2 目指すべき将来都市像】

「快適な道路・交通ネットワークの形成」

### 【3.3 港区総合交通戦略の目標】

#### (1) 総合交通戦略の目標

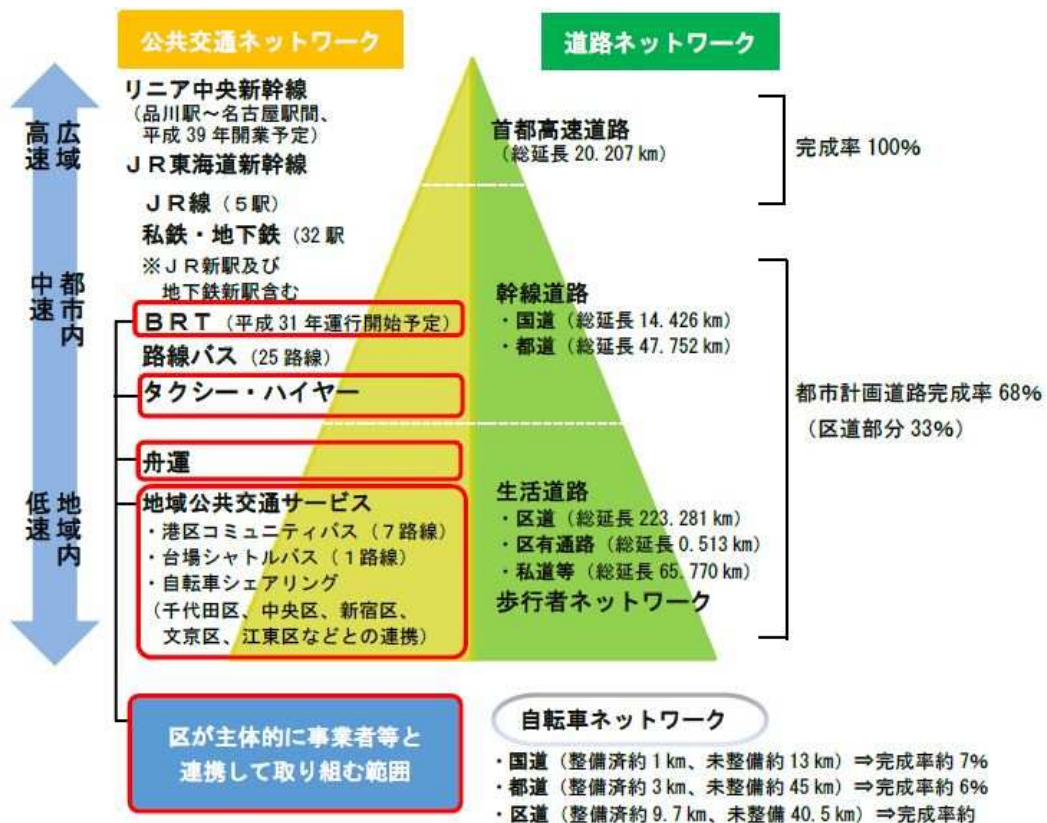
戦略1：公共交通ネットワークの整備と交通結節点の利便性向上

戦略2：道路ネットワークの整備と交通の円滑化

戦略3：快適に楽しく歩ける環境の整備

#### (2) 交通の階層性

交通手段の適切な役割分担とは、自動車と公共交通のバランスを取り、階層的に機能を分担することを意味します。道路ネットワークから見た階層性は、車両の移動機能を最大限に高めた高速道路から、歩行者空間と一体となった生活道路に至るまで、段階的なピラミッド構造を有しています。一方、公共交通ネットワークから見た階層性も、都市間を高速で移動するリニア中央新幹線から、地区内の移動を助ける港区コミュニティバスまで、同様の構造を有しています。この二つのネットワークの適切なバランスによって望ましい都市交通体系が形成されます。



## 2-3 江東区の計画

### 2-3-1 江東区都市計画マスタープラン（令和2年度改定予定）

令和2年3月に策定された長期計画では、「都市計画」の項において、都市づくりに関し、以下のとおり、「将来都市像」及び公共交通ネットワークを含む「将来都市構造」を示している。

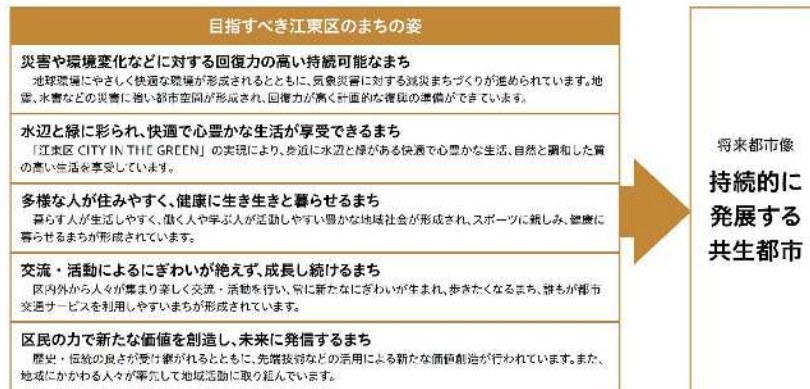
#### 【第3章 計画の視点・前提】

#### 3 都市計画

この長期計画では、「江東区都市計画マスタープラン」に定める将来都市像と将来都市構造に基づき、都市づくりを進めていきます。















#### 将来都市像

基本構想に掲げる江東区の将来像「みんなでつくる伝統、未来 水彩都市・江東」の実現に向けて「目指すべき江東区のまちの姿」と「将来都市像」を示します。

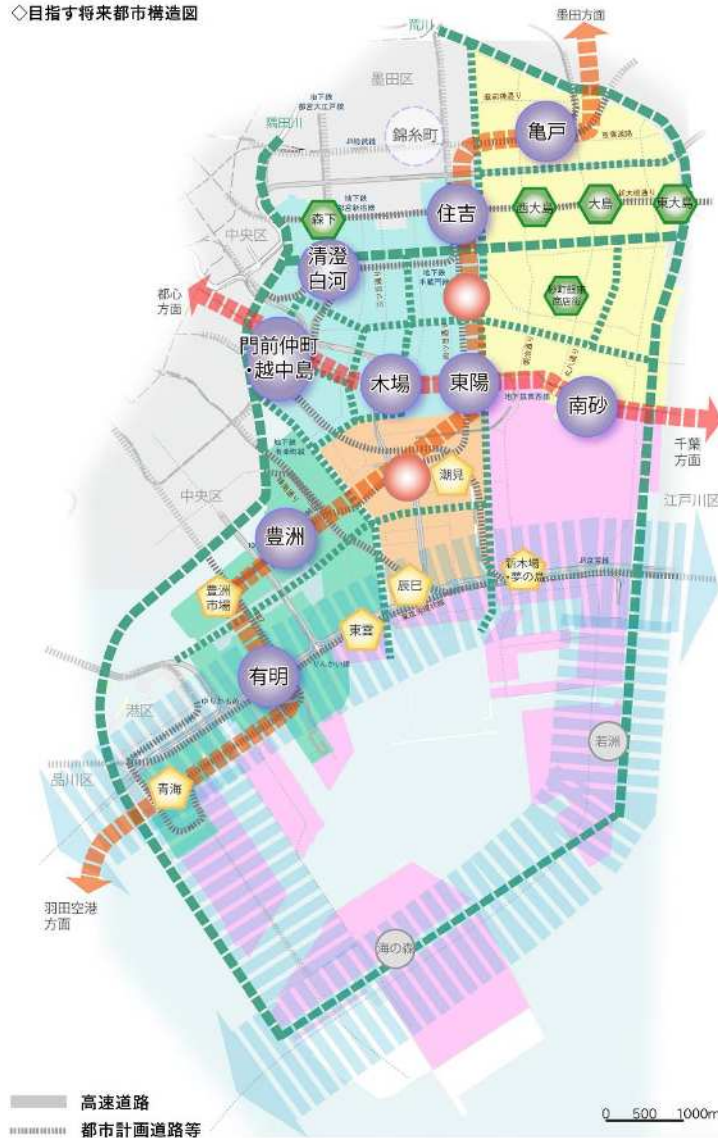


## 将来都市構造

区民の生活と活動を支える都市基盤や都市機能を計画的かつ的確に誘導するため、広域性、地域性、交流性などを踏まえ、拠点（核）、軸、ゾーンを示します。

拠点	 都市核	広域性と地域性の両方の機能を併せ持つ拠点
	 広域核	区内外の人を区内に呼び込む「交通利便・広域交流」機能（広域性）が集積する拠点
	 地域核	区民の「生活利便・生活交流」機能（地域性）が集積する拠点
	 交流拠点	交流性の観点から、他の拠点の広域性を向上させるポテンシャルを有する拠点
	 新駅拠点	地下鉄8号線延伸に伴い、新駅を中心としたまちづくりが必要になる拠点
軸	 都市軸	拠点間連携や周辺地域との広域連携を強化し、その機能を高めながら都市の活力や魅力を広げるため、都市の骨格を表す軸を位置付けます。
	 水彩軸	主に河川・運河とその周辺において水辺と緑のネットワークが形成されている軸を位置付けます。
	 湾岸軸	東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーや国際観光資源、産業・物流・埠頭機能、交通基盤施設などの集積がみられる臨海地域を貫く軸を位置付けます。
	 公共交通ネットワーク	拠点間の連携や周辺地域との広域連携の強化を促進するものとして、鉄道路線などを示します。
ゾーン	 歴史と文化、多様な都市機能が調和する複合市街地（深川北部地区、深川南部地区）	
	 良好な住環境の誘導を推進する複合市街地（城東北部地区、城東南部地区）	
	 高度な都市機能を集積し、新たな価値を創造する複合市街地（南部地区西）	
	 土地利用転換の誘導による快適でにぎわいのある複合市街地（南部地区東）	
	 産業・物流機能、スポーツ・レクリエーションが調和する市街地と港湾・埠頭地区（湾岸地区）	

◇目指す将来都市構造図



## 2-3-2 江東区オリンピック・パラリンピックまちづくり基本計画：平成 27 年 6 月

「江東区オリンピック・パラリンピックまちづくり基本計画」は、江東区ではオリンピック・パラリンピックの開催に向けて、数多くの施設や交通インフラ、公園や緑地など様々な施設整備や運用の取組が行われていくが、これらを一過性のもので終わらせることなく、末永く未来に継承していくこと、及びオリンピック・パラリンピック開催に当たり、駅や競技場周辺だけでなく、広範囲でユニバーサルデザインの視点に立った快適なまちづくりを加速させる必要があることから、オリンピック・パラリンピック開催後を見据えた江東区の都市像を示すことを目的として、江東区が平成 27 年 6 月に策定した計画である。

### 【計画の構成】

この計画は、右図に示すような、目指すべき都市像、江東湾岸エリアの 3 つのゾーンと目標、江東湾岸エリアの 10 視点とその方針の 3 層構成となっている。

### 【地区の現状と課題】

江東区海岸エリアにおける 3 つのゾーンにおいて挙げられている公共交通に関する課題は以下の通りである。

#### ・有明北・有明南・豊洲地区

今後は市場の移転や千客万来施設の開業により来訪者の増加が見込まれます。

#### ・辰巳・夢の島・新木場地区

辰巳・夢の島地区では、辰巳の森海浜公園や夢の島公園など、規模の大きなレクリエーション施設が充実していますが、施設同士を結ぶ動線が確保されていません。また、新木場地区とは、鉄道及び高速道路で分断され、両地区を結ぶ直接的な動線の整備が課題となっています。

#### ・若洲・中央防波堤地区

今後は若洲海浜公園と海の森公園との連携を強化し、江東湾岸エリアの回遊性を高めていく必要があります。



## 【公共交通に関する視点および実施案】

公共交通に関する視点としては、「視点 9 多様な交通手段が確立されたまち」があり、安全で円滑な輸送の実現、南北方向の交通軸の分断解消、周遊活動を支えるための交通システムの導入の検討の3つが掲げられている。

また、方針内の公共交通に関する実施案としては、視点 3 の方針 1 において、水上交通ネットワークの整備やそれを支える水上タクシー等の棧橋・繫留施設整備が挙げられている。

### 交通

#### 視点 9. 交通

### 多様な交通手段が確立されたまち

都心や南北方面などの交通網の強化と、人流と物流の分離、水上交通や自転車の活用により、快適かつ円滑で移動が楽しめるまちとします。

#### 方針 1 オリピック・パラリンピックレガシーとして、安全で円滑な輸送の実現を目指します

##### 【江東湾岸エリア全体の実施案】

- ◆コミュニティサイクルの導入推進
- ◆人流と物流のバランスのとれた交通計画の推進
- 自転車利用環境の整備・充実

##### 【3つのゾーンの実施案】

- ◆ユニバーサルデッキの導入
- ◆都市型ロープウェイの導入
- 超小型モビリティの導入促進
- 新木場歩行者デッキの導入



コミュニティサイクル

#### 方針 2 南北方向の交通網を整備し、区内の骨格となる交通軸の分断解消を目指します

##### 【3つのゾーンの実施案】

- 地下鉄 8 号線（豊洲～住吉間）の延伸



地下鉄 8 号線

#### 方針 3 区内や周辺地域との連携を高めると共に周遊活動を支えるための交通システムの導入を検討し、交通ネットワークの確立を目指します

##### 【江東湾岸エリア全体の実施案】

- ◆区内各地と江東湾岸エリアを結ぶバス路線の充実
- バスターミナルの整備
- 水上交通ネットワークの整備（水上バスステーション、水陸両用バス用スロープ整備）
- 水上タクシー等の棧橋・係留施設整備
- 観光バスルートの誘致

##### 【3つのゾーンの実施案】

- 都心と臨海副都心を結ぶ BRT の運行
- 区東部を南北に結ぶ中量交通システムの導入



水上交通

### 水辺

#### 視点 3. 水辺

### 水辺と日常生活がともにあるまち

区民や来訪者が水に触られる場所や機会を創出し、水辺を日常的な憩いや賑わいと交通の結節点として最大限活用したまちとします。

#### 方針 1 緑と一体となった水辺空間のネットワーク化と運河に向けたまちづくりを進めます

##### 【江東湾岸エリア全体の実施案】

- 水上交通ネットワークの整備（水上バスステーション、水陸両用バス用スロープ整備）
- 水上タクシー等の棧橋・係留施設整備
- 水辺空間の積極的利用による運河に向けたまちづくりの推進
- 親水公園の活用と回遊性の向上



棧橋・係留施設

### (3) 東京都臨海部における地区の計画

本計画地域における地区別の計画としては、以下が挙げられる。

#### ■地区区分

地区区分	町名	地区区分
中央区Ⅰ	八重洲、京橋、銀座、八丁堀、日本橋、日本橋兜町	都心部
中央区Ⅱ	日本橋茅場町、新川、新富、入船、湊、明石町、築地、浜離宮庭園	都心部
中央区Ⅲ	佃、月島、勝どき、豊海町、晴海	臨海部
港区	虎ノ門、愛宕、西新橋、新橋、東新橋	都心部
江東区	豊洲、東雲、有明、青海、台場（港区）	臨海部

#### ■地区別の関連計画一覧

地区区分	開発計画・拠点整備名称	
中央区Ⅰ	日本橋・東京駅前地区地区計画	中央区
中央区Ⅱ	築地まちづくり方針	東京都都市整備局
中央区Ⅲ	豊洲・晴海開発整備計画	東京都港湾局
港区	東京都心・臨海地域整備計画 （環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）	東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会会議環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区部会
	虎ノ門駅南地区地区計画	東京都都市整備局
	新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン	港区
江東区	都心・臨海地域整備計画 （豊洲・有明北・有明南・青海・東雲地区）	東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会会議豊洲・有明北・有明南・青海・東雲地区部会
	豊洲・晴海開発整備計画	東京都港湾局
	豊洲地区地区計画	東京都都市整備局
	臨海副都心まちづくり推進計画	東京都港湾局
	臨海副都心まちづくりガイドラインー再改定ー	東京都港湾局
	臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープラン	東京都港湾局
	臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン	東京都港湾局
臨海副都心有明北地区地区計画	東京都都市整備局	

### 3-1 地区区分：中央区の地区別計画

#### 3-1-1 日本橋・東京駅前地区地区計画（令和元年10月 都市計画変更決定）

本計画では、国家戦略都市計画建築物等整備事業として、八重洲一丁目及び八重洲二丁目において、東京駅と空港及び地方へのアクセスを強化する大規模地下バスターミナル、国際医療施設、国際ビジネス交流等の拠点を整備するとされている。

#### 【地区施設及びその他の公共施設の整備の方針】

街区の再編を行う場合においては、八重洲口駅前広場のターミナル機能を補完するため、道路の拡幅等による駅前広場の充実、また、バスターミナルや公共駐車場など、地域に必要な公共施設の整備を図り、都市機能の強化を積極的に進める。

都市計画第7号八重洲一丁目バスターミナルを次のように決定する。

種別	名称		位置	面積	備考
	番号	ターミナル名			
バスターミナル	第7号	八重洲一丁目バスターミナル	中央区八重洲一丁目地内	約0.5ha	階層 地下1層（地下1階） 駐車場所数 約7バース 一般自動車ターミナル
		立体的な範囲			

都市計画第8号八重洲二丁目バスターミナルを次のように変更する。

種別	名称		位置	面積	備考
	番号	ターミナル名			
バスターミナル	第8号	八重洲二丁目バスターミナル	中央区八重洲二丁目地内	約1.0ha	階層 地下1層（地下2階） 駐車場所数 約13バース 一般自動車ターミナル
		立体的な範囲			

#### 地区計画 計画図

出典：「東京圏 区域図 別紙36」（令和2年6月10日、内閣府）

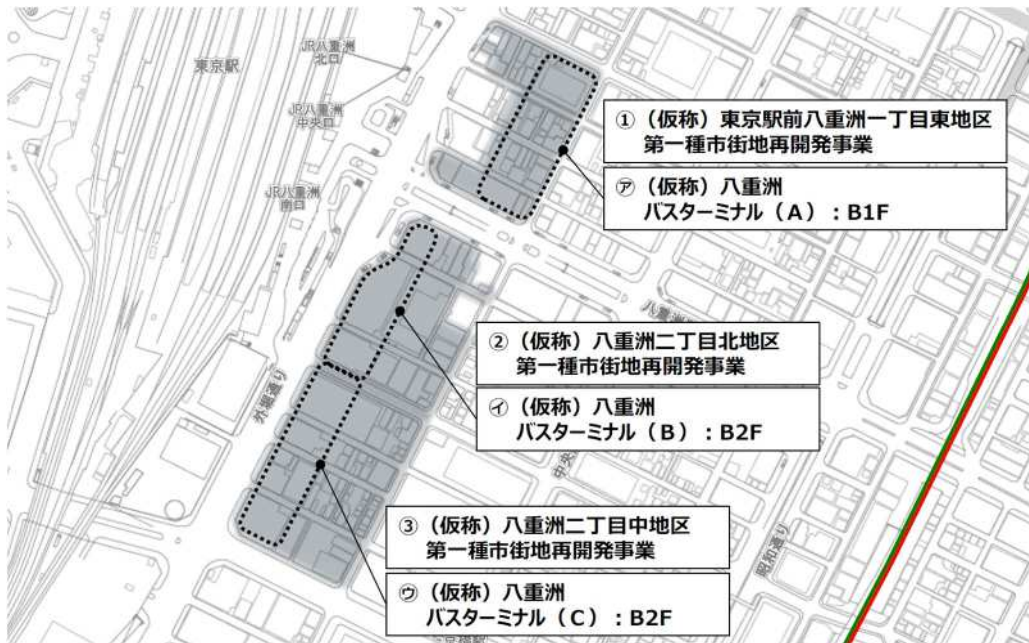


図 整備計画区域図

出典：「東京都心・臨海地域（八重洲地区）整備計画」

（最終更新日:令和2年4月8日、東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会 八重洲地区部会）



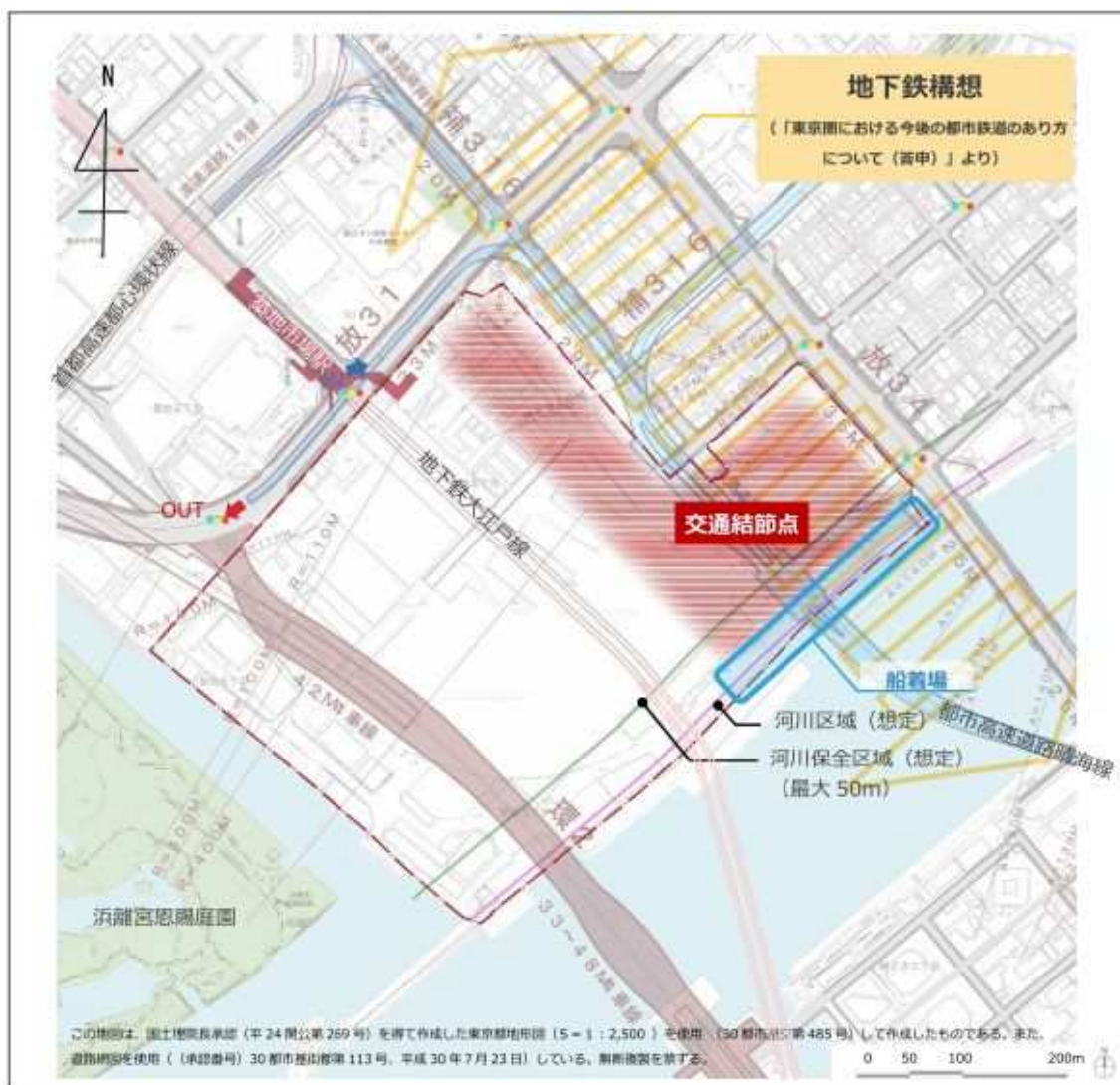
### 3-1-2 築地まちづくり方針（平成 31 年 3 月策定（東京都都市整備局））

「築地まちづくり方針」は、平成 30 年 5 月に提言された「築地まちづくりの大きな視点」を踏まえ、行政として築地再開発の将来像や方向性、進め方を示すことを目的に、策定された計画である。「第 3 章分野別の方針\_第 1 節都市基盤整備の方針」において、公共交通に関する記述がある。

#### 【第 1 節 都市基盤整備の方針】

##### 1 交通結節点の形成に係る方針

地下鉄など基本交通インフラ整備の具体化、舟運ネットワークを活用・強化、船着場や将来の地下鉄構想との連携の可能性を見据えた交通結節機能の確保等が挙げられている。

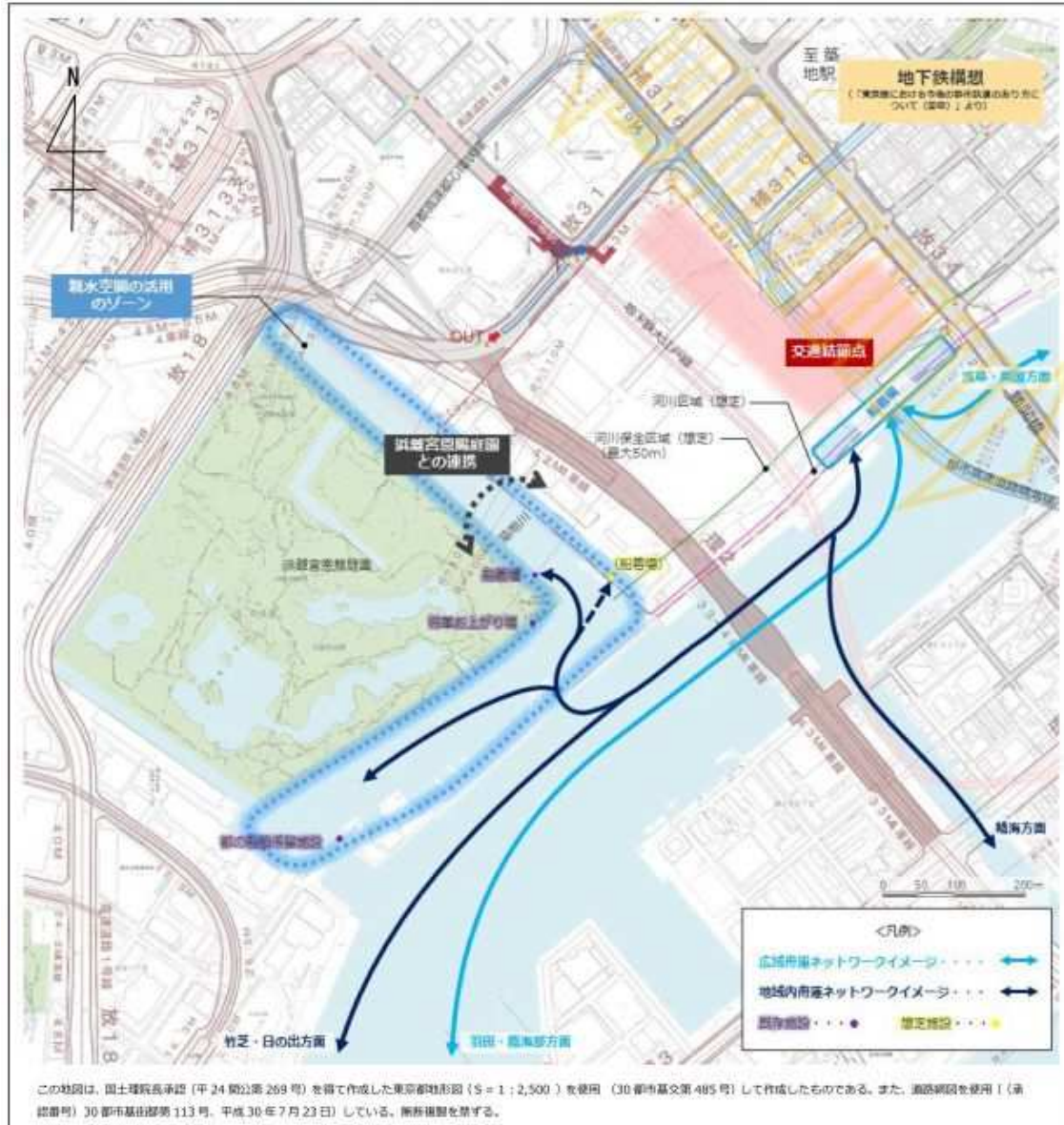


#### 留意事項

- ・都市高速道路晴海線へのアクセスについて調整を行う必要がある
- ・都心部・臨海地域地下鉄構想の駅については、築地市場駅との関係、舟運等との連携に配慮する。
- ・交通広場などについては、観光バスの需要にも対応できるようにするとともに、BRT（Bus Rapid Transit）の乗り入れの可能性について考慮する。

## 2 舟運に係る方針

舟運ネットワークを活用・強化し、両国・浅草・日本橋や羽田空港などとの連携を積極的に図ること、他の広域性の高い交通インフラ等との効果的な連携等が挙げられている。



### 3-1-3 豊洲・晴海開発整備計画（平成 14 年 9 月再改定、平成 28 年 3 月一部改定（東京都港湾局））

「豊洲・晴海開発整備計画」は、大規模な未利用地の多い豊洲・晴海地域において、活力ある複合市街地の形成を目指し、平成 2 年 6 月に策定された計画で、平成 14 年 9 月には築地市場の豊洲移転を受けた 2 度目の再改定を行った。平成 28 年 3 月には、晴海地区に東京 2020 大会の選手村が整備され、大会後には住宅地域に生まれ変わることから、大会後のレガシーを見据えたまちづくりを進めていくため、晴海地区の土地利用計画において以下のような改定がなされた。主な改定内容は以下の 5 点である。

#### 1 土地利用計画の見直し

都心と臨海副都心とを結ぶ B R T の導入にあわせて、路線バス、自転車シェアリング等も利用できる複合的なターミナル施設等を整備するため、晴海二丁目及び五丁目に、交通結節機能用地を確保する。また、晴海四丁目の住宅地（宅地内緑地）を公園・緑地に変更する。

#### 2 生活利便性の向上やにぎわいの創出

晴海一丁目から五丁目までの連続したにぎわい空間を形成するため、地区の中央に東西方向のにぎわい軸を設定し、にぎわい軸沿いの建物の低層部には商業施設等を誘導する。また、地区の利便性を向上させるため、晴海五丁目北側に船着場を配置する。

#### 3 公園緑地の創出

水辺の魅力を最大限に活用するため、晴海ふ頭公園とあわせて、開放的な緑地・広場を拡充するとともに、にぎわい機能を配置する。また、晴海二丁目において公園緑地を位置付け、水辺の周遊路を確保する。

#### 4 その他

##### (1) 水素等新エネルギーの活用

燃料電池や水素供給設備の導入等、水素エネルギーの活用を進め、環境に優しいまちづくりを進める。

##### (2) 自転車の利活用の促進

開発にあわせて自転車シェアリングのステーションを確保するなど、自転車の利活用を促進する。

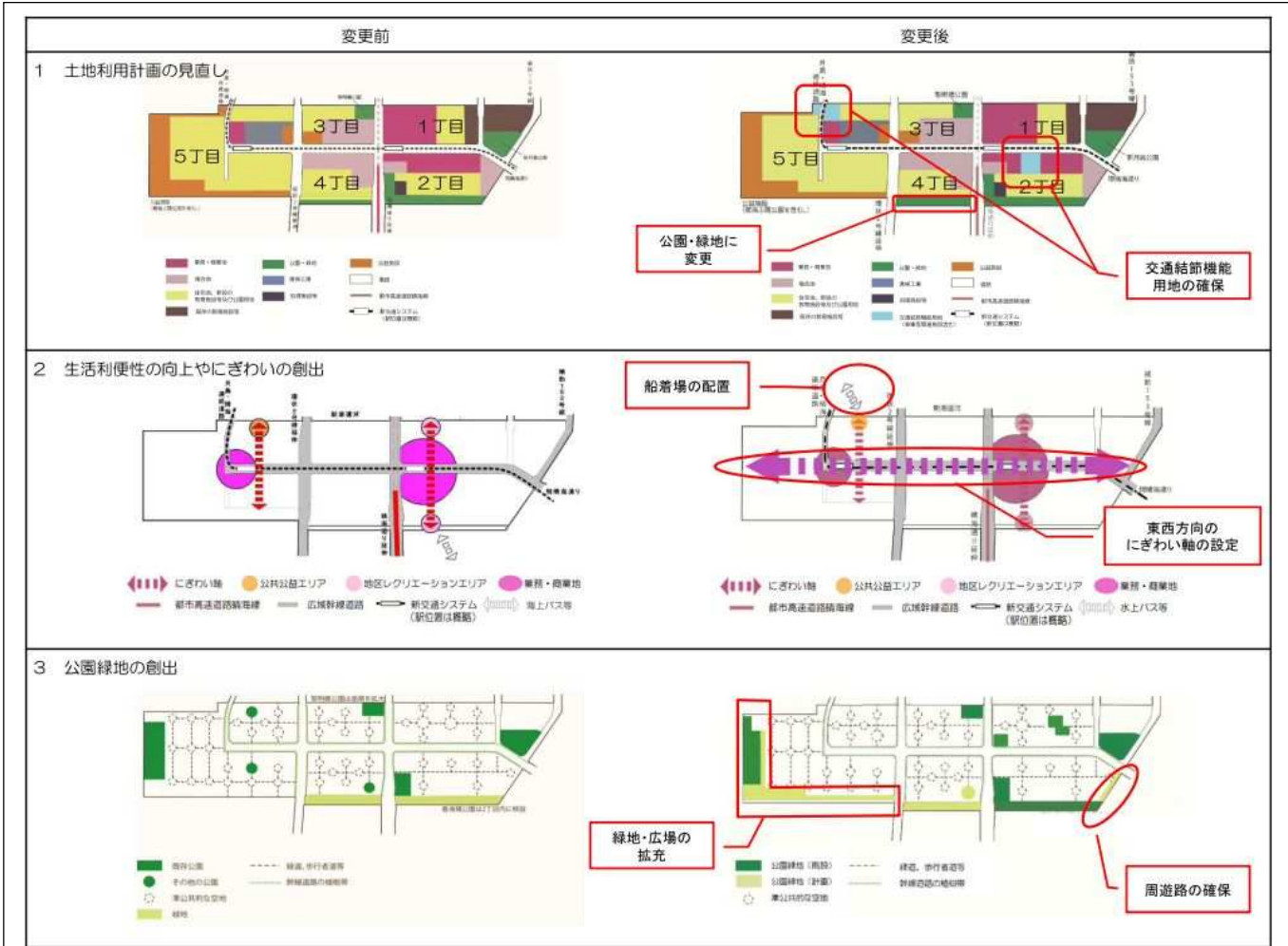


図 平成 28 年 3 月の一部改訂における改訂箇所