

5 交通の状況

(1) 公共交通網

計画区域に鉄道は11路線が乗り入れており、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、都心部と都心部間のアクセスでは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、これらの地区と都心とを結んでいる。しかし、豊海地区、晴海地区では、鉄道やゆりかもめといった輸送力・速達性の高い公共交通機関が通っていない。

路線バスは地域の重要な足として運行されているが、晴海通りの月島地区と晴海地区とを結ぶ混雑している道路を通っている。

コミュニティバスが都心部と勝どき、晴海、台場の地域で運行されており、鉄道と路線バスを補完したきめ細かなルートとなっている。

本計画区域におけるバスの輸送力は、下図のとおりである。

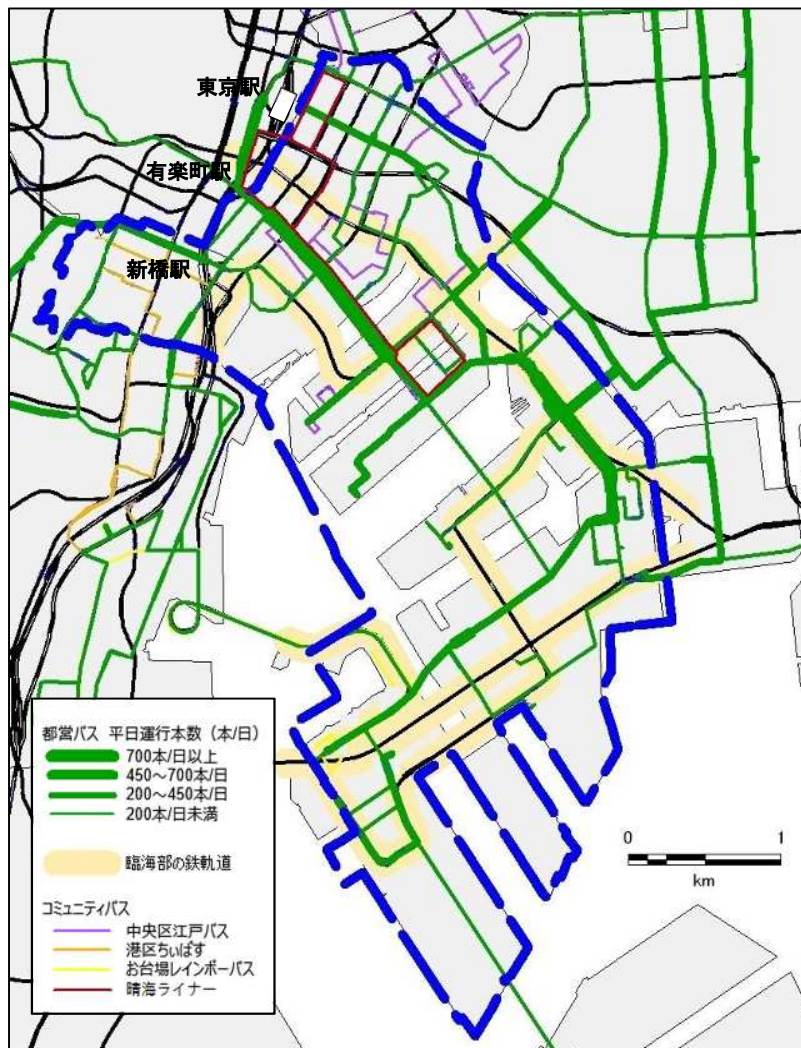


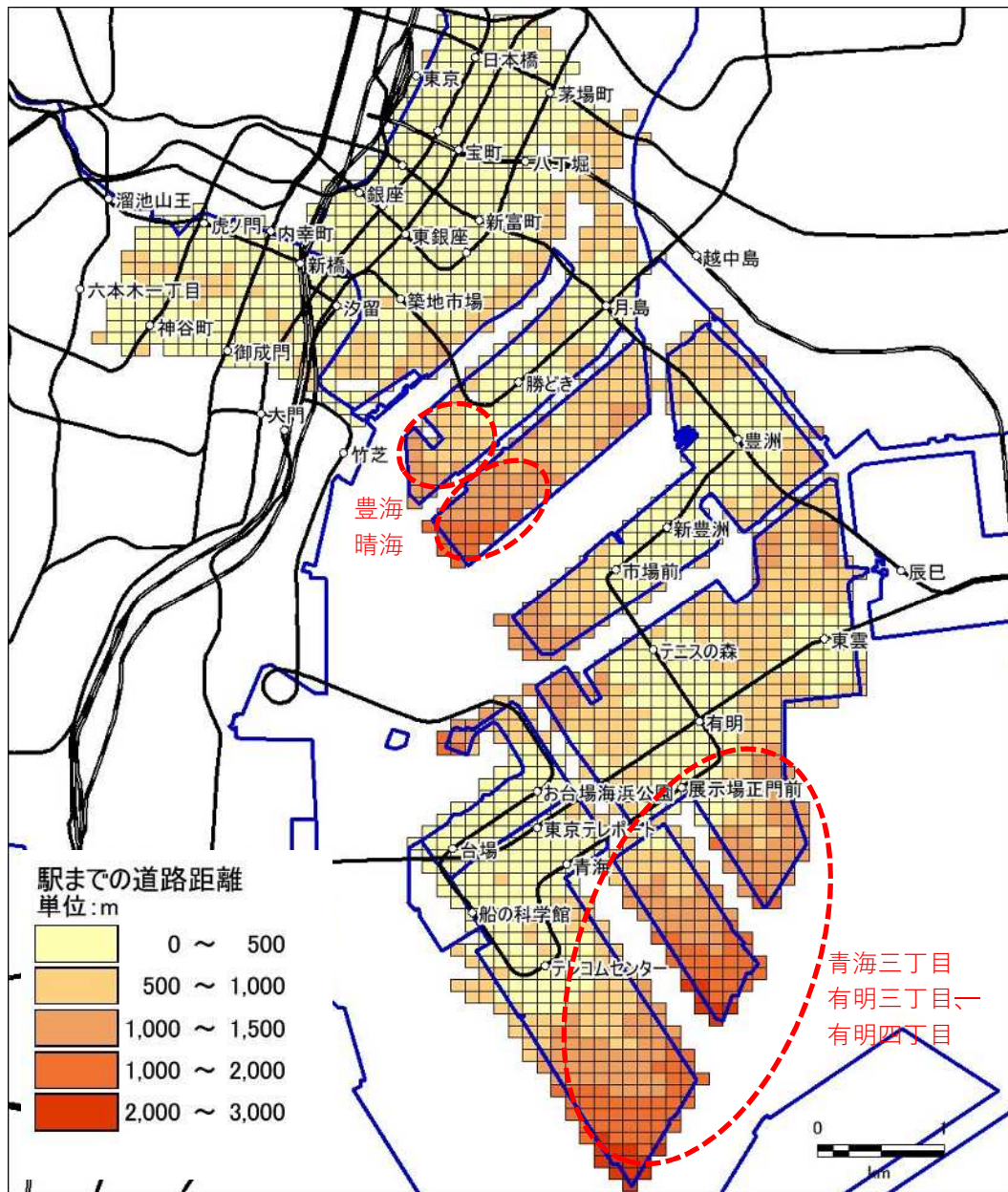
図 計画区域の公共交通網と輸送力

注：都営バス停留所位置、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2年3月時点）

(2) 駅勢圏とバス停圏域

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。都心部では 500m 程度で駅までアクセスできる地域が広がっている。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 を超える地域が見られる。臨海部南部の青海三丁目や有明三丁目、有明四丁目等、駅までの道路距離が 1,000m を超える地域があるが、これらの地域の土地利用状況は工業用地や屋外利用地・仮設建物である。

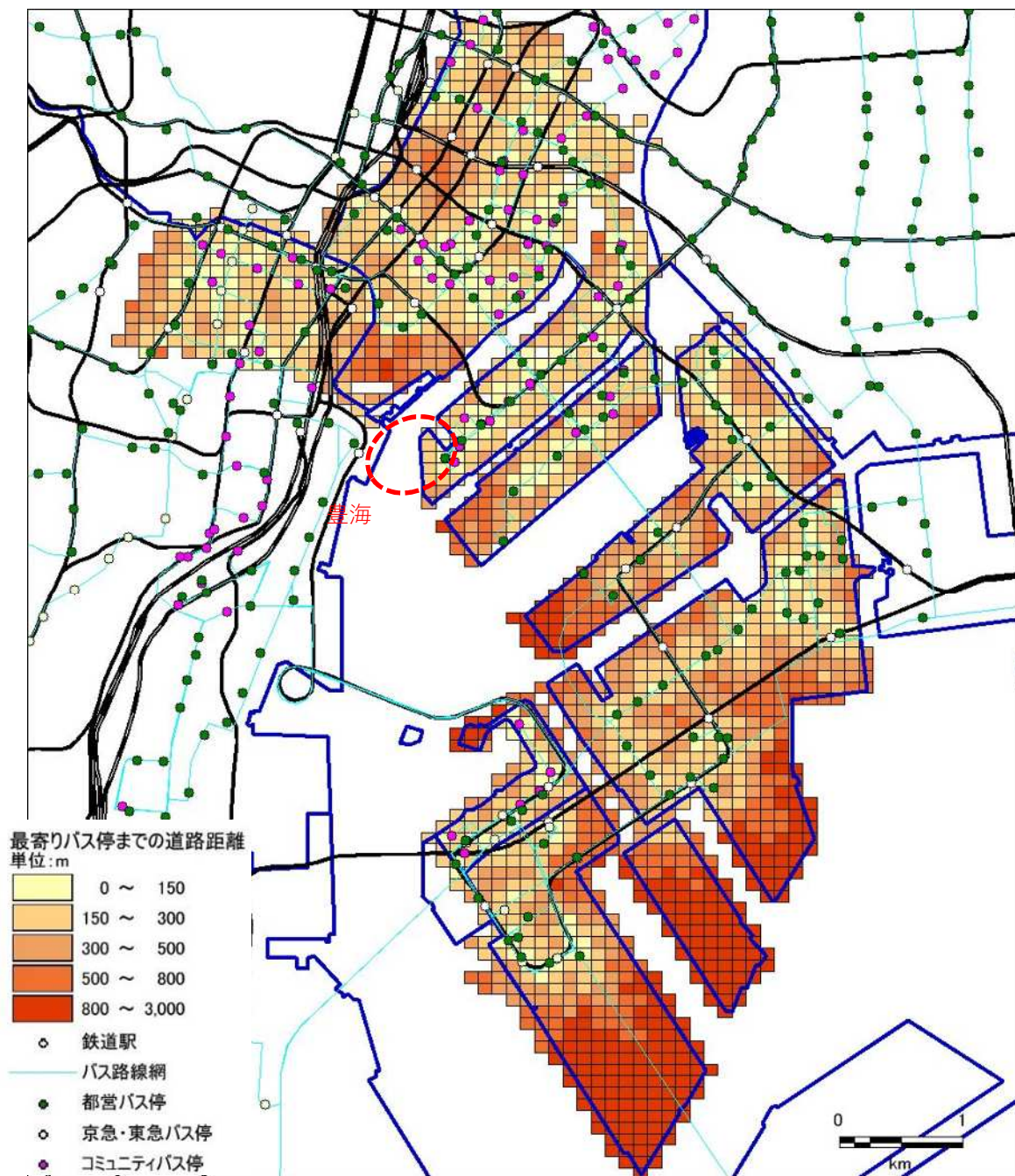
<駅勢圏>



令和2年3月時点

バスのネットワークを用いて停留所までの道路距離を100mメッシュ単位で計測した。
 豊海地区は鉄道の駅までの道路距離が1,000mを超えていたが、停留所までの道路距離は500m以内になっている。

<バス停圏>



注：都営バス停留所位置、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。

令和2年3月時点

(3) 将来的な公共交通網の計画

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として、東京 8 号線（有楽町線）の延伸、羽田空港アクセス線の新設、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。



※ 「未来の東京」戦略ビジョン」（令和元年12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、域内の需要を担うものを対象としているため、主に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。

②BRT計画

令和2年(2020年)10月1日にプレ運行(一次)を開始したBRT(バス高速輸送システム)は、環状第2号線を通行し、令和3年度(2021年度)に開催される東京2020大会の競技施設や選手村が整備される都心と臨海地域とを結ぶ新たな交通機関として、平成26年8月に基本方針が策定された。

その後、同年10月に京成バス株式会社と東京都交通局が事業協力者に選定され、平成27年(2015年)9月には京成バス株式会社が運行事業者に決定した。

さらに、平成28年4月には「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」(平成30年8月改定。以下「事業計画」という。)が公表された。

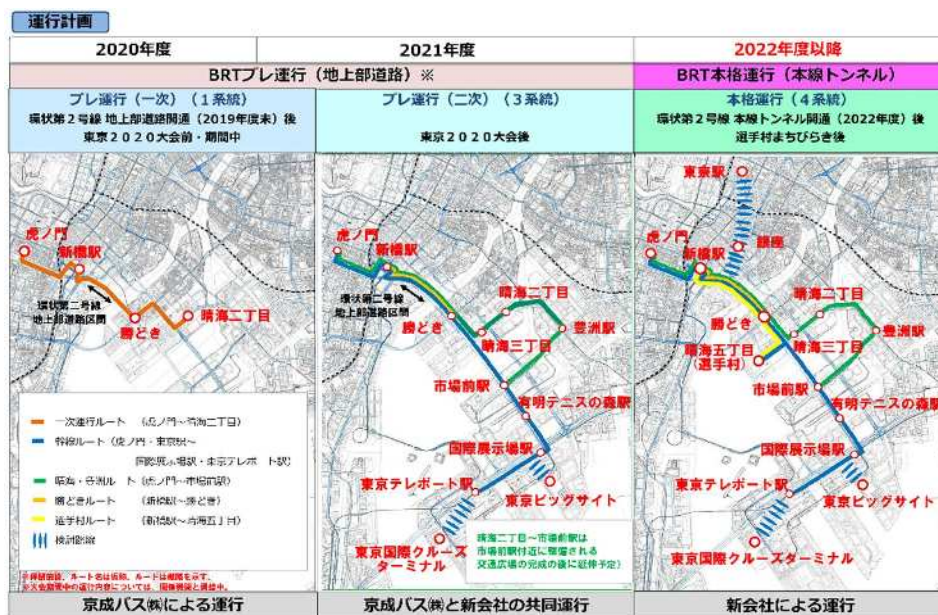
改定後の事業計画では、運行は周辺の整備状況に応じ、以下の3段階で順次拡大するとしている。

- ・令和元年度(2019年度)末の環状第2号線地上部道路の開通後から東京2020大会前に、虎ノ門～新橋駅～勝どき～晴海二丁目間の1系統で運行を開始する。
- ・東京2020大会終了後には3系統でプレ運行(二次)を開始する。
- ・環状第2号線の本線トンネルが開通し、選手村まちびらき後の令和4年度(2022年度)以降には、1系統増の4系統で本格運行を開始する。

BRTの1時間当たりの輸送力は、プレ運行(一次)開始時が平日ピーク時6便/時程度、平日日中及び土休日は4便/時程度、本格運行時は平日ピーク時20便/時程度、平日日中及び土休日は12便/時程度となる。車両は単車バス及び連節バスが使われ、単車バスは本格運行時に全てが走行時にCO2を排出しない燃料電池バスとなる。

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以上を目標にするとしている。

都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画(改定)の概要は、以下のとおりである。



※BRTプレ運行…将来的なBRT本格運行への円滑な転換を図るとともに、臨海地域の需要増に対応するため、環状第2号線本線トンネル開通前から行う先行的な運行

(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 2019 年度から 2021 年度を計画期間とする「東京都交通局経営計画 2019」において、都営地下鉄については、東京メトロなど他の事業者とも連携を図りつつ、乗換駅等でのエレベーター整備、バリアフリールート の複数化の検討を進めるとしている。

都営バスについては、今後の開発の進展に伴い増加が見込まれる都心部や臨海部等を中心にバス路線の拡充によるダイヤの見直し等を実施するとしている。

また、令和 2 年（2020 年）3 月 30 日に有明地区に新たな営業所である有明自動車営業所を開設した。さらに、駅からバス車内まで連続した情報案内を、途切れることなく多言語で提供している。

＜都営バスの取組＞

2016 年度からは燃料電池バスを先導的に導入しており、今後は水素ステーションの整備状況に合わせ、東京 2020 大会までに最大 70 両、2021 年度までに最大 80 両の導入を目指すとしている。

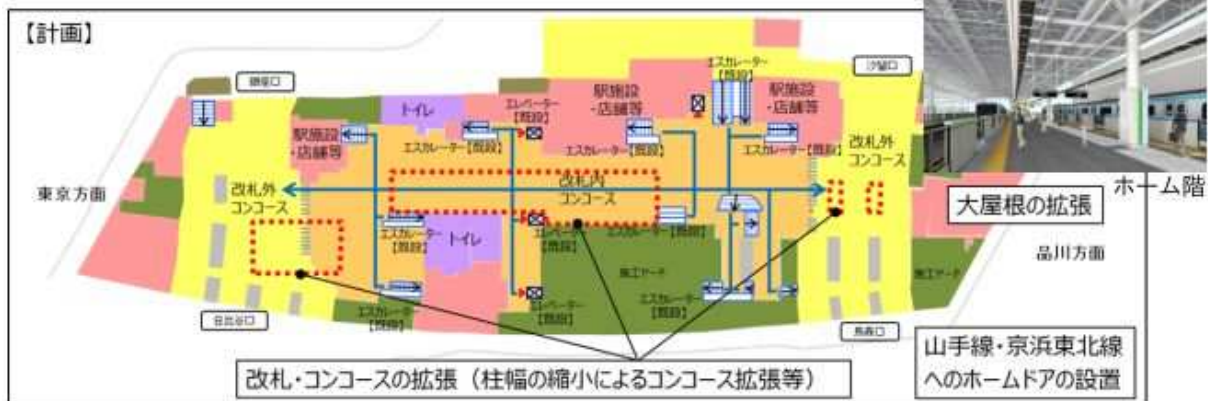


出典：「東京都交通局経営計画 2019」（平成 31 年 1 月、東京都交通局）

② JR 東日本

JR 東日本においては、東京 2020 大会に向けた取組として、新橋駅における駅改良工事（バリアフリー設備整備、東海道線ホームの拡幅、改札内外のコンコースの拡張及びホーム上の大屋根の拡張）を行っている。

＜新橋駅における駅改良工事の内容＞



出典：東日本旅客鉄道株式会社「東京 2020 大会に向けた駅改良の工事計画について」（平成 29 年 6 月）

③ 東京メトロ

東京メトロでは、「2019年度（第16期）事業計画」（平成31年3月、東京地下鉄株式会社）において、東西線における混雑緩和及び乗降時間短縮による遅延防止のため、茅場町駅のホーム延伸を実施するほか、駅におけるバリアフリー設備の整備として、全ての駅におけるエレベーターによる1ルート確保、病院に近い駅や東京2020大会の競技会場最寄り駅等に複数ルートの整備、乗換ルートの整備を推進するとしている。

また、大規模な都市開発による駅周辺のまちづくりと一体となった鉄道施設の整備として、日比谷線虎ノ門ヒルズ駅の整備や銀座線虎ノ門駅のホーム拡幅、バリアフリー設備の整備を進めている。

<銀座線虎ノ門駅周辺開発と連携した駅改良のイメージ>

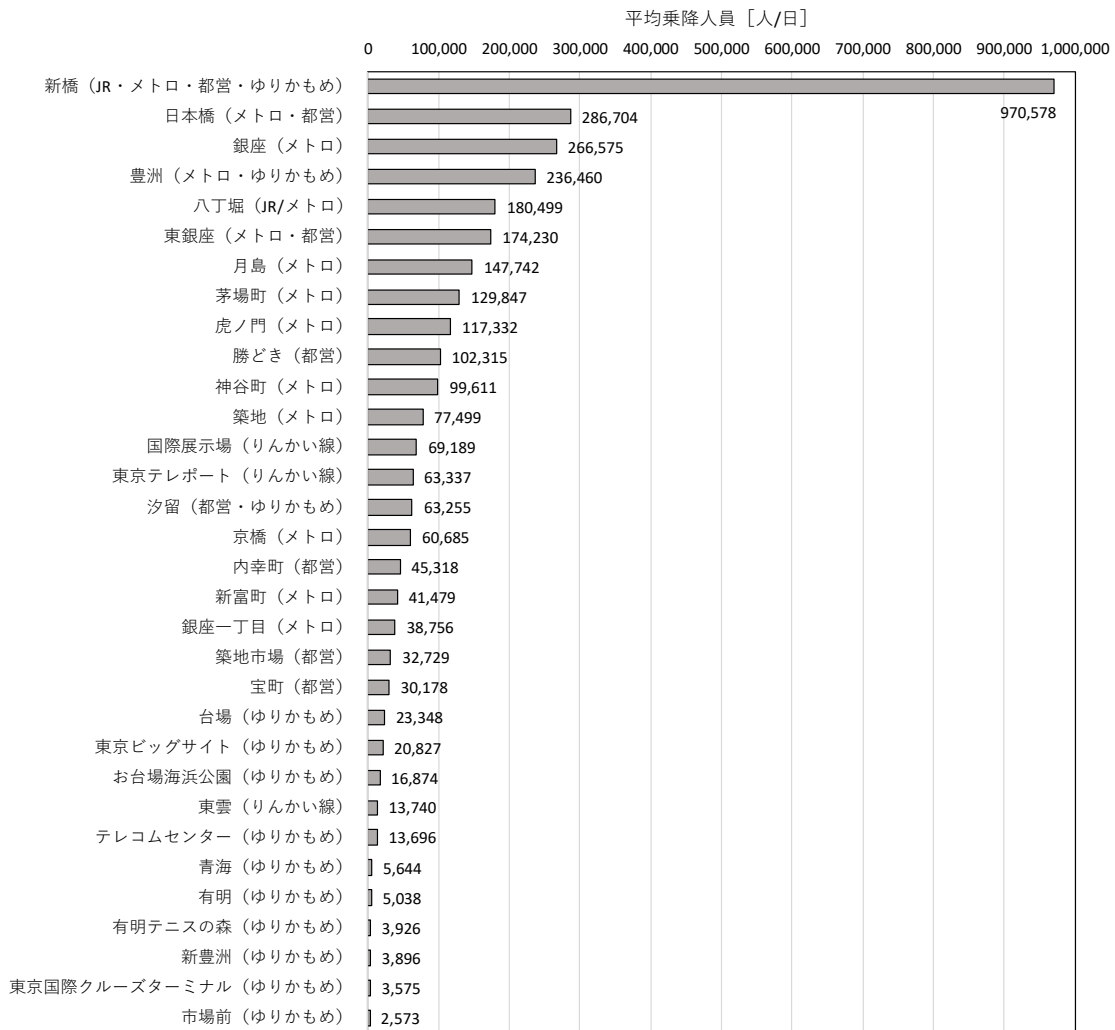


出典：東京地下鉄株式会社「東京メトロプラン2021 東京メトログループ中期経営計画」（平成31年3月）

(5) 鉄軌道駅の状況

計画区域には 12 路線、45 駅が立地している。1 日平均乗降人員は、新橋駅が約 97 万人と最も多く、次いで日本橋駅が約 29 万人、銀座駅が約 27 万人となっている。

< 駅別の 1 日平均乗降人員 >



出典：東京都「東京都統計年鑑（平成 29 年度）」（平成 31 年 4 月）

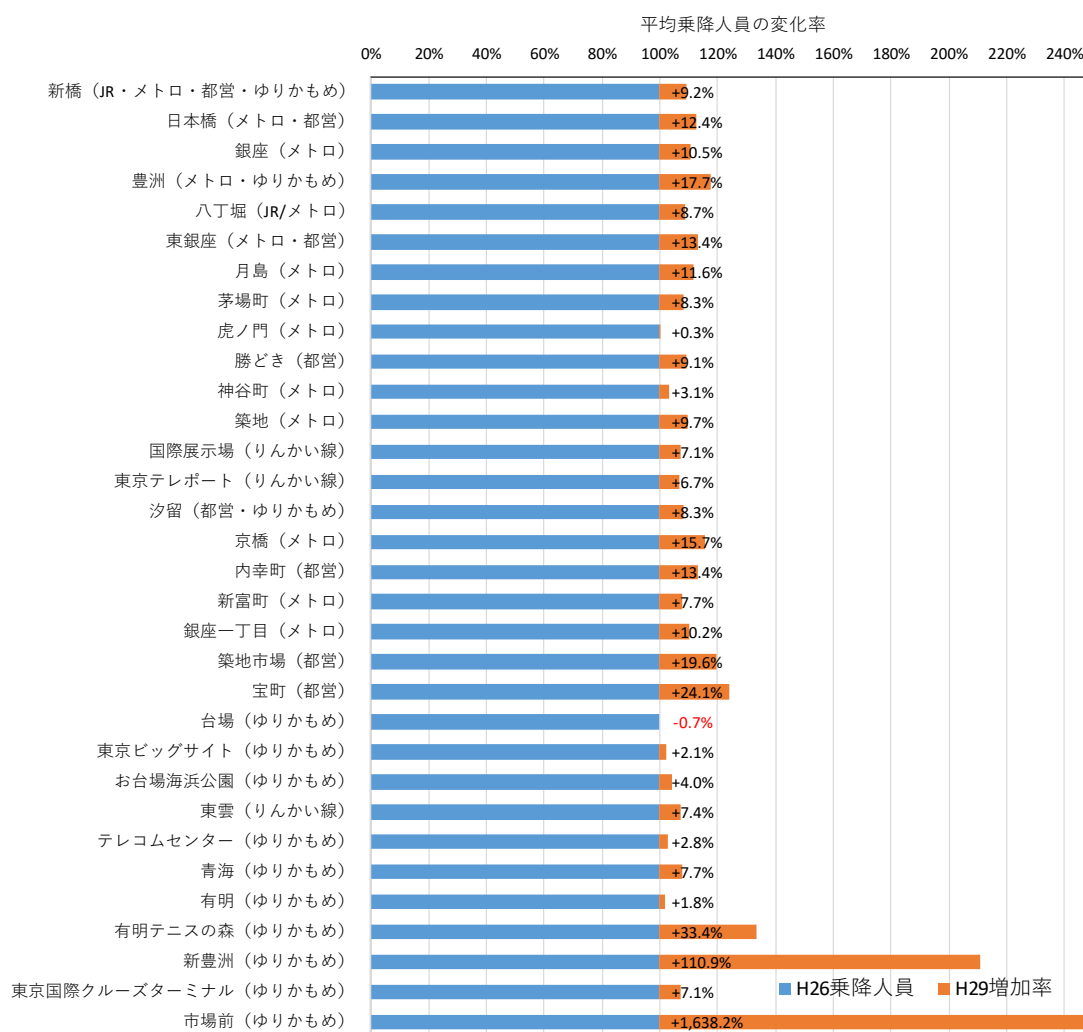
※複数の路線が乗り入れている駅は、路線別乗降人員を合算した。

平成 26 年度の 1 日平均乗降人員と比較したところ、ゆりかもめの台場駅を除く全ての駅で平均乗降人員が増加しており、新橋駅では乗降人員が約 8.2 万人増加している。

特に、ゆりかもめの新豊洲駅と市場前駅は 3 年間で乗降人員が大幅に増加しており、新豊洲駅で 2.1 倍、市場前駅で 17.4 倍となっている。

また、各鉄道事業者の平成 26 年度からの平均変化率は 5%～10% 程度であり、豊洲駅や築地市場駅、有明テニスの森駅などでも大幅な増加が見られる。

<平均乗降人員の変化（平成 26 年度値から平成 29 年度値への増加率）>



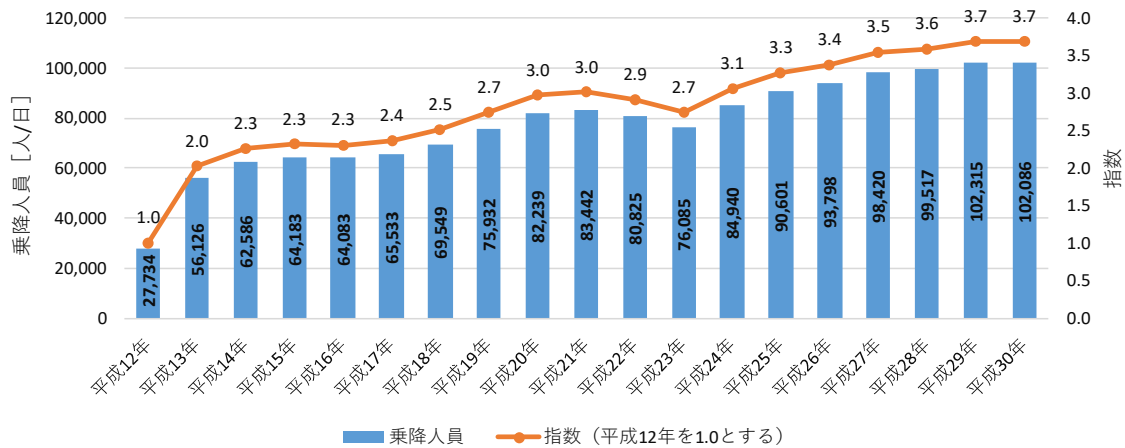
出典：各社 HP による平成 26 年度値、ゆりかもめは「東京都統計年鑑（平成 25 年度）」

※図中の数字は平成 26 年度から 29 年度への増加率

勝どき駅は平成12年度の開業以来、1日平均乗降人員が増加しており、平成29年度、30年度には約10万人と開業当初の3.7倍となっている。

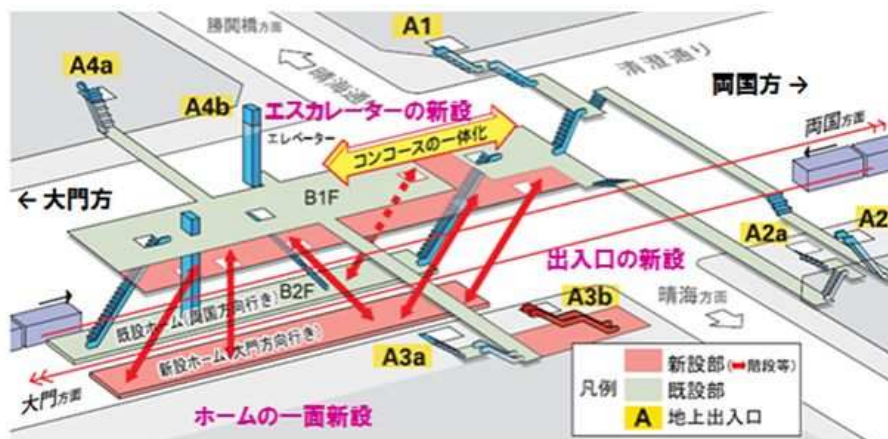
朝のラッシュ時の駅混雑が激しいことから都営大江戸線勝どき駅では、大規模改良工事として、大門方面行ホームの新設、地下1階のコンコースの新設及び拡幅、出入口の新設が進められてきた。平成31年2月11日から、新設ホーム、コンコース、出入口の供用が開始された。これにより、ホーム上やコンコースの混雑緩和による安全性の向上や列車の定時性の確保、ホームと地上出入口における移動の円滑化が図られた。

<都営大江戸線勝どき駅の1日平均乗降人員の推移>



出典：東京都交通局データ

<勝どき駅の改良事業概要図>

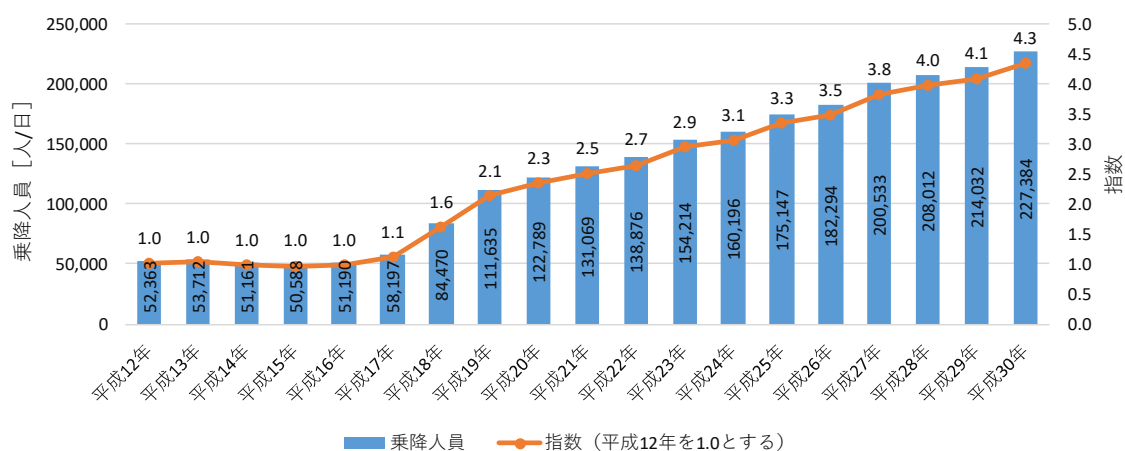


出典：東京都交通局「平成31年2月11日 大江戸線勝どき駅の新設ホームを供用開始し、混雑緩和と利便性の向上を図ります！」(平成30年12月7日)

また、東京メトロ有楽町線豊洲駅においても1日平均乗降人員が増加しており、平成17年度までは5万人前後で推移していたが、ゆりかもめ豊洲駅が開業した平成18年度には8.4万人と大幅に増加した。さらに、駅周辺では、オフィスビルや高層マンション等の大規模開発が進められたことで、乗降人員は更に増加し、平成29年度には約21万人と平成12年度の4.1倍となっている。平成30年10月より豊洲市場での取引が開始されたことにより、利用者数が更に増加した。

平成25年度には、豊洲駅の改良工事が終了し新改札口などが供用されたが、令和2年度は、さらに、ららぽーと方面改札において改札機が増設されている。

＜東京メトロ有楽町線豊洲駅の1日平均乗降人員の推移＞



出典：関東交通広告協議会

＜改札機が増設された有楽町線豊洲駅ららぽーと方面改札＞



(6) 鉄軌道駅のバリアフリー化等の状況

計画区域内の鉄道駅におけるバリアフリー化の状況としては、下表のとおりである。鉄道駅における段差解消について、東京メトロでは、全ての駅におけるエレベーターによる1ルート確保を目標に掲げている。

また、平成30年3月に移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドラインが改正され、鉄道駅における移動等円滑化基準に基づく整備内容として、

線路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅は、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路を、それぞれ一以上設けなければならない。ただし、鉄道駅の規模、利用状況、出入口の設置状況その他の鉄道駅の状況を勘案して高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと当該鉄道駅の所在を管轄する地方運輸局長が認める場合についてはこの限りではない。

と定められた。

ただし書については、以下のいずれかの要件を満たす鉄道駅の場合に該当する。

- ①線路が3線以下の規模であること（通過線等旅客扱いを行わない線路を含む）
- ②利用状況は、1日当たりの乗降人数が10万人未満であること
- ③出入口の設置状況は、移動等円滑化された経路を構成する出入口から、線路等を挟んだ各側へ容易に移動できる場合であること

計画区域内の鉄道駅のうち、この基準に該当する駅は、JR新橋駅などがある。

表 計画区域内の鉄軌道駅のバリアフリー化の状況

	段差が解消されている駅	多機能トイレ
バリアフリー化の状況	45 駅	43 駅

※各社 HP に掲載された情報を参考に集計

計画区域内の一部の駅（新橋駅、豊洲駅、国際展示場駅、東京テレポート駅、東雲駅）には駅前広場が設置されている。それらのタクシー乗り場については、案内サインや誘導ブロック設置等、一定のバリアフリー化はされているが、ユニバーサルデザインタクシー（以下「UD タクシー」という。）乗り場は設置されていない。

UD タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」であり、誰もが普通に使える一般のタクシーである。

(7) 道路の混雑状況等

平成 27 年道路交通センサスにおいて、都心部では晴海通りの銀座駅周辺では 3 万台以上/12h と交通量が多いだけでなく、混雑時旅行速度が 10 km/h 未満となっている。中央通りや海岸通りの汐留周辺においても混雑時旅行速度が 10 km/h 未満となっているが、交通量は 3 万台/12h を下回っている。

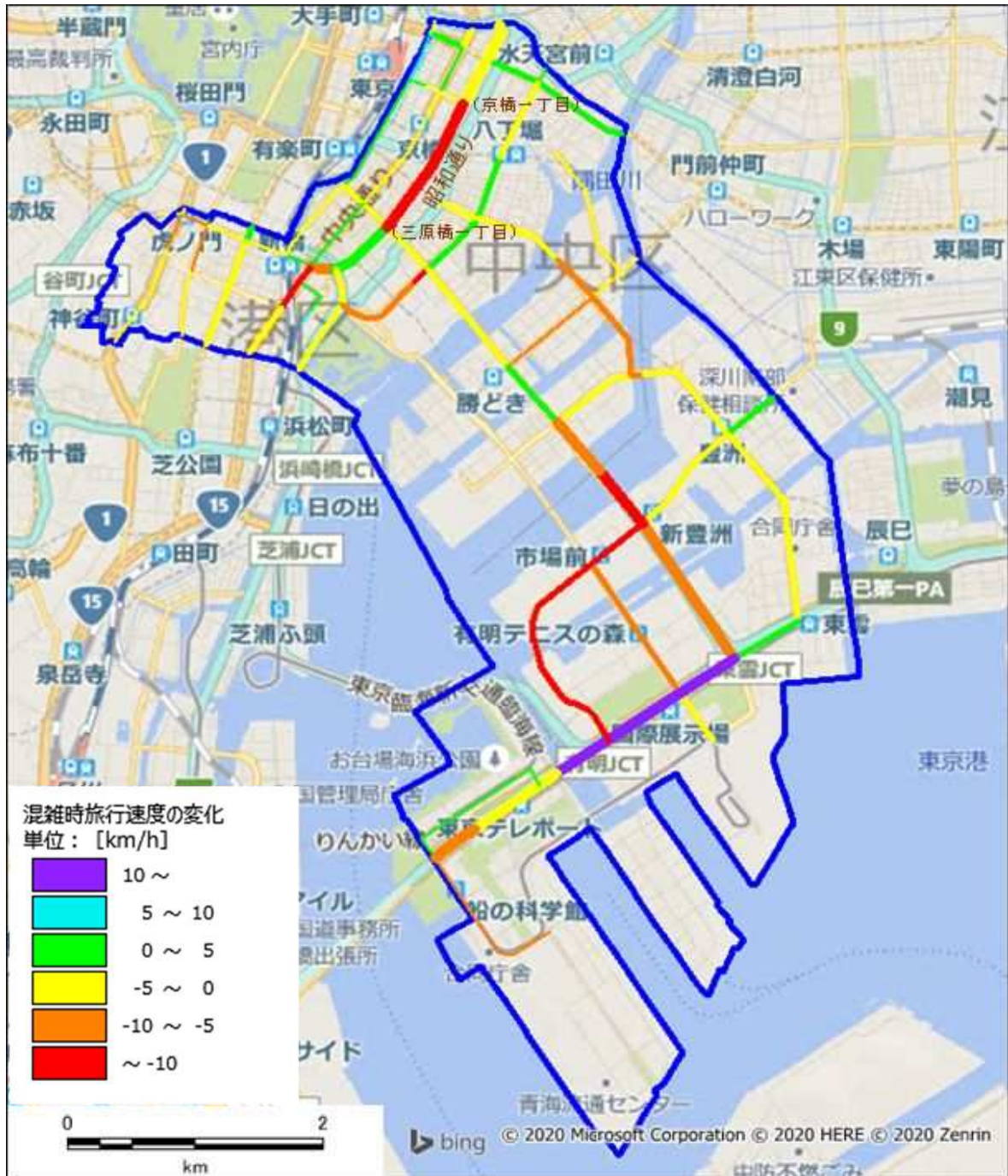
臨海部においては、月島・勝どき・晴海周辺、豊洲～東雲、豊洲市場周辺において、混雑時旅行速度が 15 km/h を下回っている。



※H27 道路交通センサスから作成

図 道路の旅行速度と交通量

混雑時旅行速度について、平成 27 年度と平成 22 年度の道路交通センサスを比較すると、都心部では、虎ノ門駅付近や新橋駅周辺、築地市場周辺、昭和通り（三原橋交差点～京橋一丁目交差点）において、5 km/h 以上旅行速度が低下している。臨海部では、月島駅付近、新豊洲駅から豊洲市場付近において 5 km/h 以上旅行速度が低下しているほか、旅行速度が低下している区間が多いことが分かる。

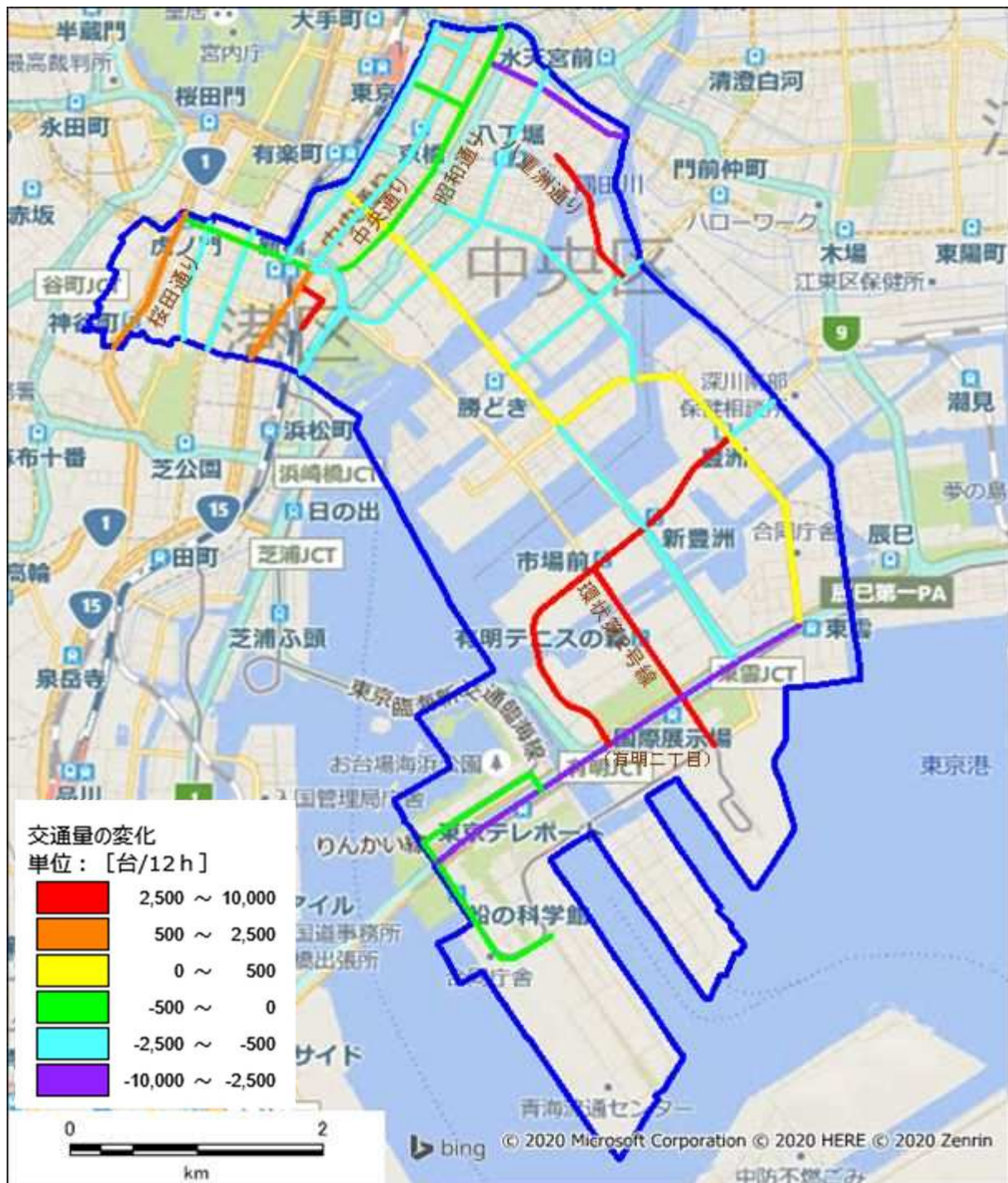


※ H22、H27 道路交通センサスから作成

図 旅行速度の変化

自動車類の平日 12 時間交通量について、平成 27 年度と平成 22 年度の道路交通センサスを比較すると、都心部では、桜田通りや新橋・汐留付近、八重洲通りにおいて 500 台以上交通量が増加している。一方、都心部を南北に結ぶ中央通りや昭和通りは、交通量が減少している。

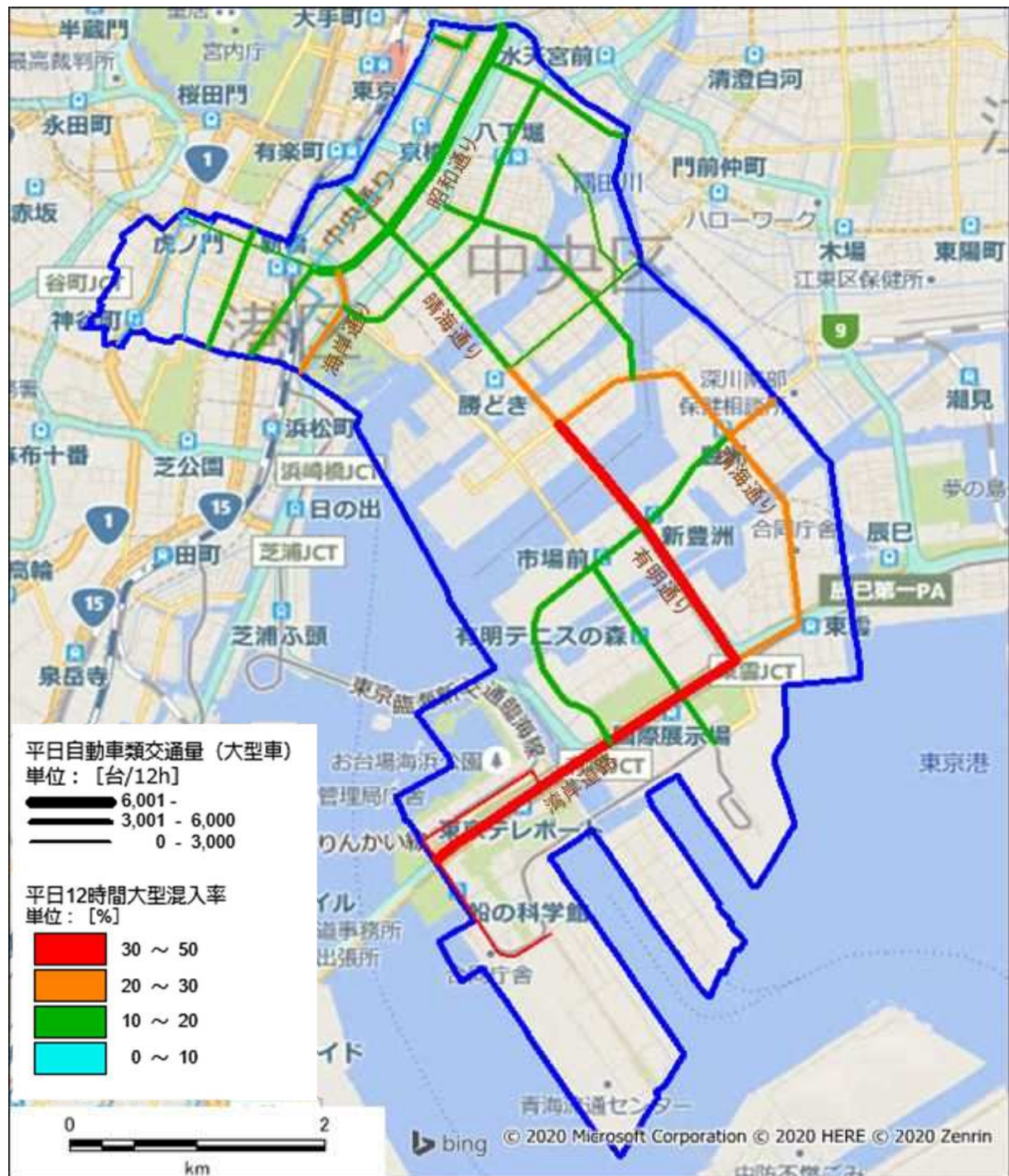
臨海部においては、豊洲駅～豊洲市場～有明二丁目交差点の区間と、環状第 2 号線（市場前駅～東京ビッグサイト）において 2,500 台以上の交通量の増加が見られる。



※H22、H27 道路交通センサスから作成

図 交通量の変化

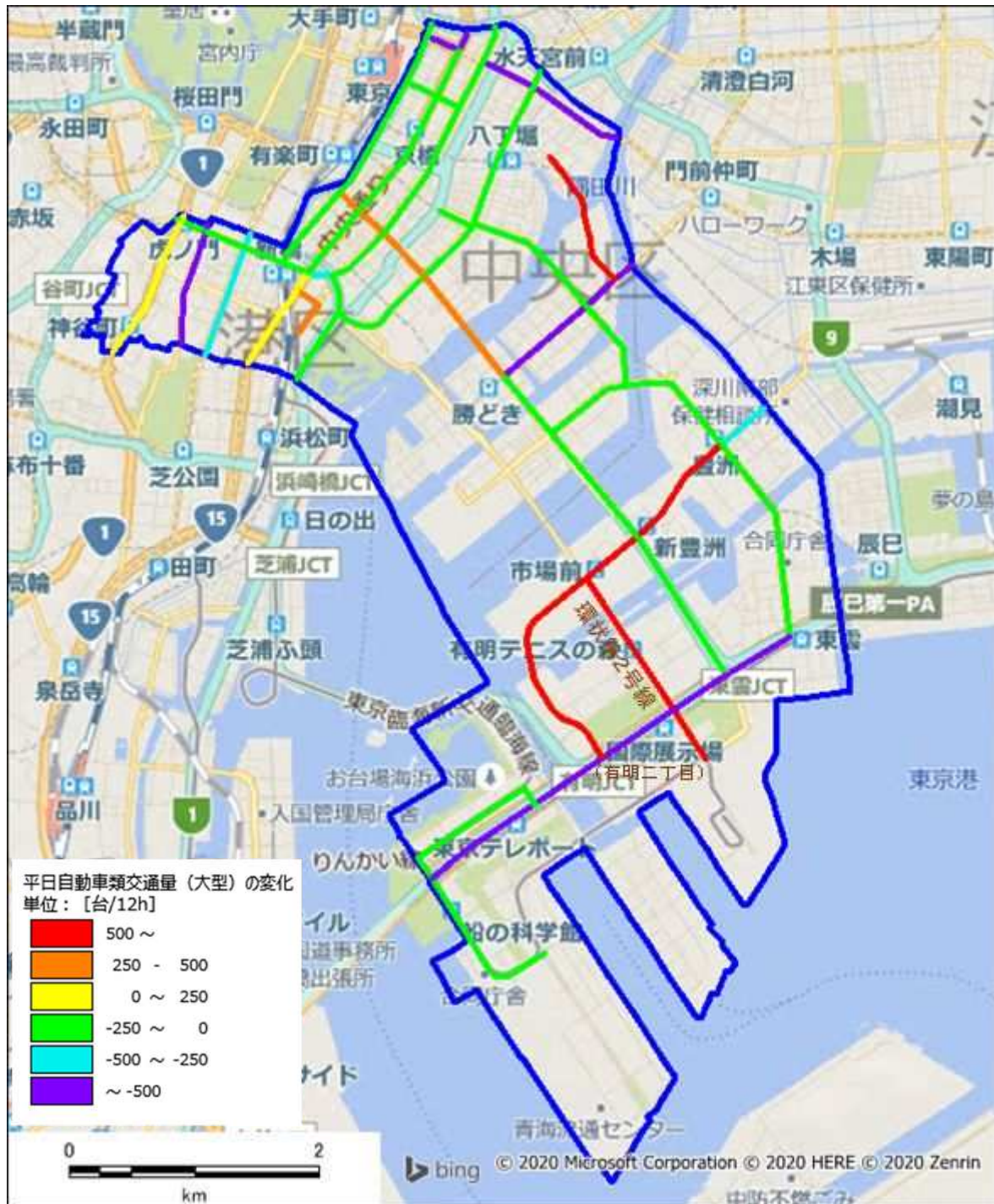
平成 27 年道路交通センサスの大型車の平日 12 時間交通量は、湾岸道路が約 1 万台と最も多く、有明通りと昭和通りが 6,000 台以上となっている。また、晴海通り（勝どき駅以南）、有明通り、湾岸道路、海岸通りでは、他の道路よりも大型車混入率が高くなっている。



出典：H27 道路交通センサスから作成

図 大型車交通量と混入率

大型車の平日 12 時間交通量について、平成 27 年度と平成 22 年度の道路交通センサスを比較すると、臨海部において、豊洲駅～豊洲市場～有明二丁目交差点の区間と、環状第 2 号線（市場前駅～東京ビックサイト）において 2,500 台以上の交通量の増加が見られ、平成 27 年度時点で建設中であった豊洲市場に出入りする車両が多くを占めるものと推測される。

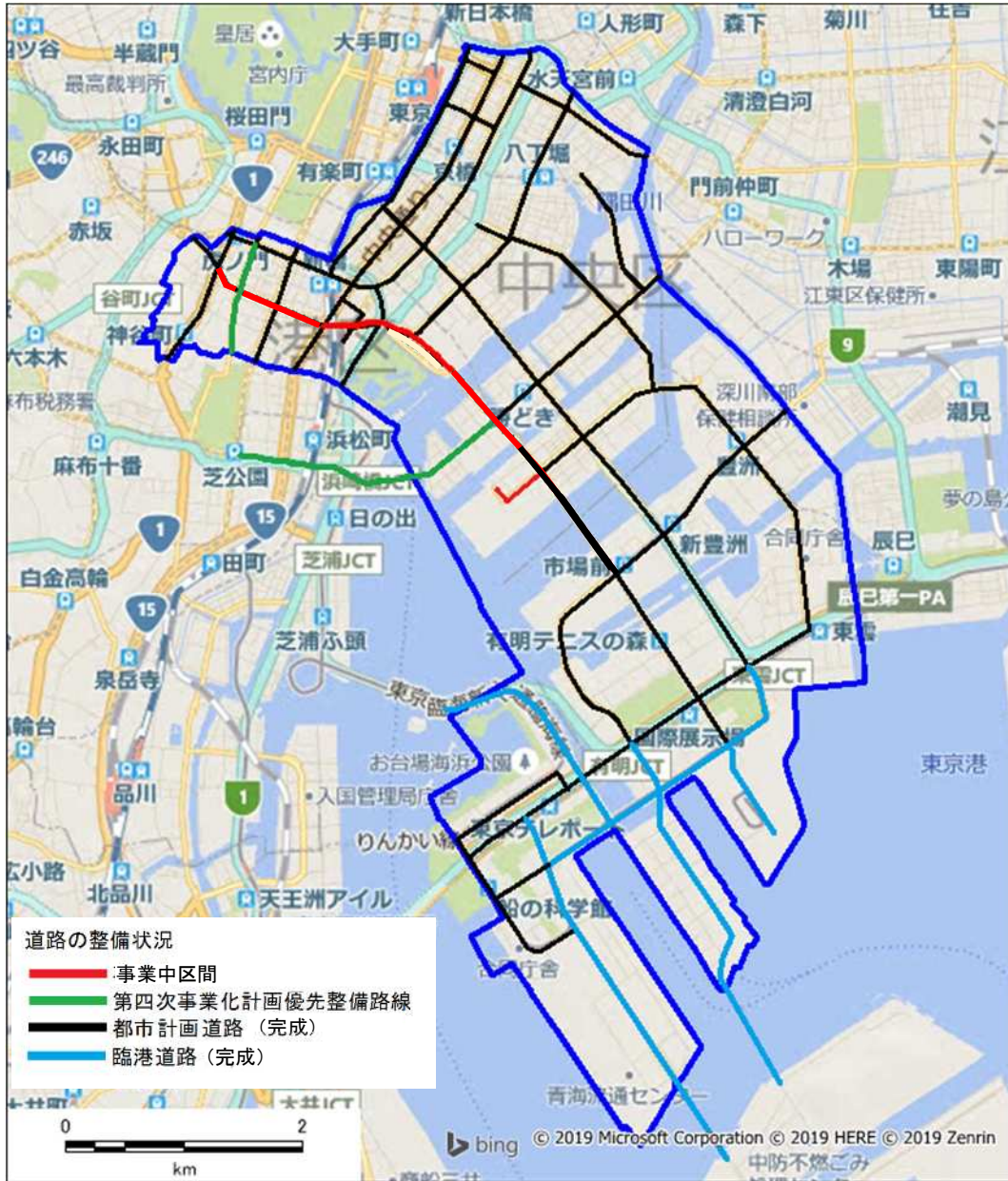


出典：H22、H27 道路交通センサスから作成

図 大型車交通量の変化

(8) 道路の整備状況

計画区域で事業中である道路は、環状第2号線の黎明大橋～虎ノ門間である。都市計画道路の整備は進んでいるが、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において優先整備路線となっている路線や、「東京港湾計画書」における臨港道路（既定計画）に指定されている道路がある。



出典：東京都都市整備局「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成28年3月）
東京都建設局「「東京都市計画道路環状第2号線地上部道路開通」パンフレット」（令和2年3月）
東京都港湾局「東京港港湾計画書一改訂一」（平成26年11月）

図 都市計画道路等の整備状況

計画区域の南側では、東京港の円滑かつ効率的な道路ネットワークを拡充・強化するため、臨港道路南北線及び接続道路（「東京港海の森トンネル」、「海の森大橋」）の整備が進められ、令和2年（2020年）6月に開通した。

○位置図

○海の森大橋

（令和元年12月13日名称決定）

<橋梁概要>
 計画線形式：単車線二ールセンローゼ橋(アーチ橋)
 支間：長：249.5m
 字道：幅：約6.300ト

○東京港海の森トンネル

（令和元年12月13日名称決定）

<トンネル概要>
 工法：沈没トンネル工法
 フォレスト区数：7区（1区あたり134m）
 総延長：2,459.5m（掘削高さ含む）

1. 開通について

- > 日時
令和2年6月20日（土曜日）正午（12時00分）
- > 開通区間
10号地その2地区（江東区有明四丁目）～中央防波堤外側地区（同区海の森三丁目地先）約3.7キロメートル

出典：東京都港湾局「東京港臨港道路南北線及び接続道路の開通について」（令和2年6月8日）

図 臨港道路南北線及び接続道路

また、環状第2号線の豊洲～築地間の暫定開通により、所要時間の短縮等のストック効果が得られている。

<環状第2号線暫定開通効果>

1. 環状第2号線（豊洲～築地）開通約1ヶ月後の利用状況 別紙1

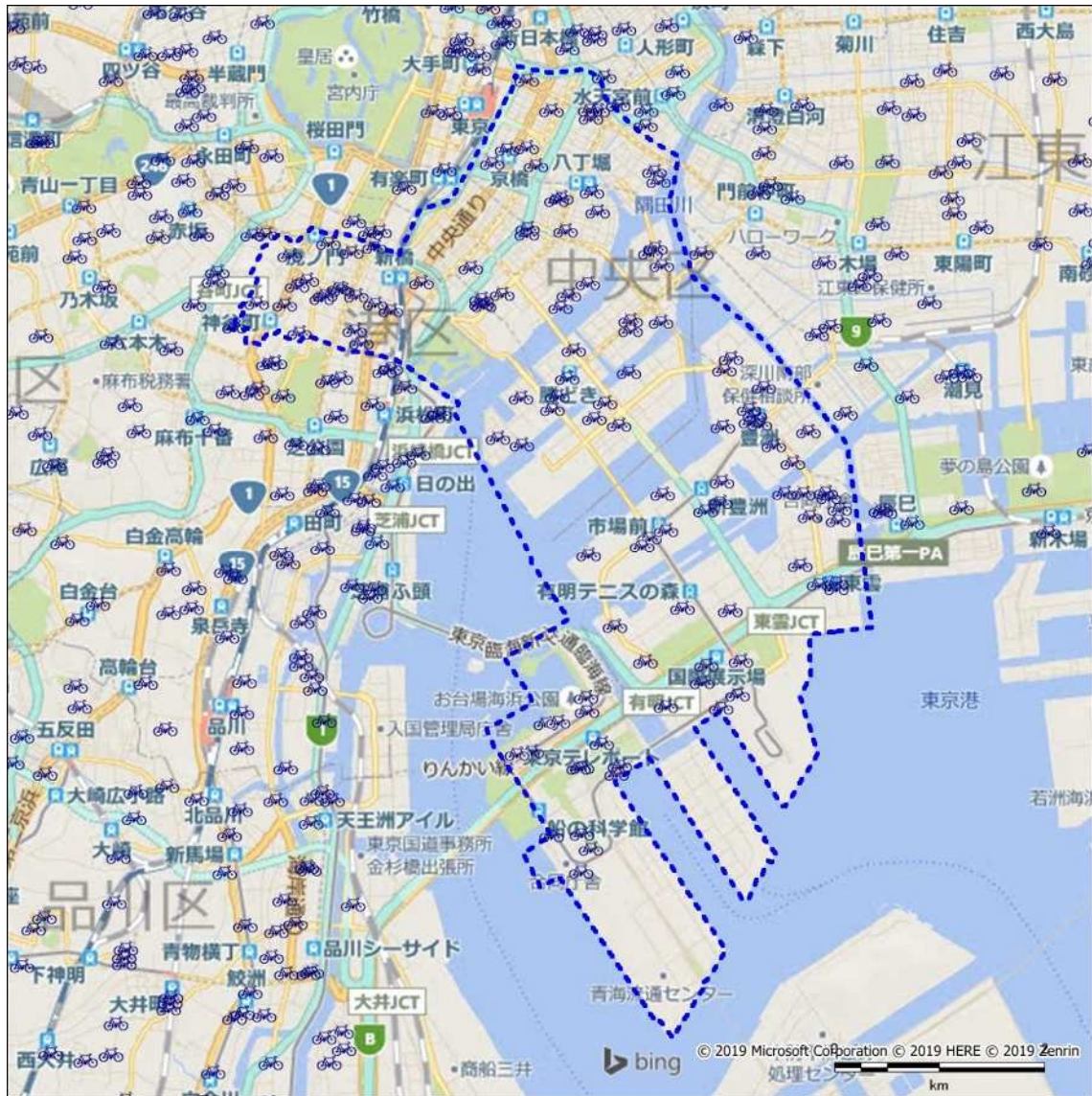


※調査日
 【開通前】平成30年9月25日(火)7:00～平成30年9月26日(水)7:00
 【開通後】平成30年12月6日(木)7:00～平成30年12月7日(金)7:00

出典：東京都建設局「環状第2号線（豊洲～築地）暫定開通による効果」（平成31年2月14日）

(9) 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を下図に示す。



🚲 サイクルポート

📐 計画区域

図 計画地区内のサイクルポート

出典：「東京自転車シェアリング ポートマップ/Tokyo Bike Share Station Map」（令和2年10月現在）から作成

また、地区別のサイクルポート数を下表に示す。

サイクルポート数としては豊洲が多く、面積当たりとしては日本橋茅場町が多く、夜間人口当たりとしては京橋、昼間人口当たりとしては青海が多い。

図 地区区分別サイクルポート数

地区	サイクルポート数	km2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ポート数
銀座	1	1.1	0.28	0.01
月島	2	5.1	0.12	0.16
勝どき	5	9.9	0.18	0.26
新川	2	5.3	0.23	0.07
新富	2	16.0	0.92	0.21
晴海	4	3.8	0.28	0.13
築地	8	9.6	0.99	0.18
佃	2	6.2	0.13	0.21
日本橋	1	3.5	2.92	0.03
日本橋兜町	0	-	-	-
日本橋茅場町	3	18.5	2.27	0.19
入船	1	10.6	0.40	0.15
八重洲	1	5.6	9.62	0.04
八丁堀	1	4.1	0.28	0.05
浜離宮庭園	0	-	-	-
豊海町	1	5.8	0.66	0.49
湊	1	6.9	0.16	0.19
明石町	0	-	-	-
京橋	4	17.9	13.79	0.12
東雲	11	9.6	0.46	0.49
豊洲	16	8.0	0.42	0.25
有明	8	2.4	0.86	0.33
青海	9	3.6	8.74	0.67
虎ノ門	7	12.7	2.17	0.14
新橋	6	13.0	2.35	0.14
西新橋	5	16.1	3.56	0.15
台場	4	6.5	0.71	0.26
東新橋	1	3.2	0.50	0.02
愛宕	0	-	-	-

サイクルポート数：「東京自転車シェアリング ポートマップ/Tokyo Bike Share Station Map」（令和2年10月現在）

夜間人口：平成31年住民基本台帳人口

昼間人口：平成27年国勢調査による昼間人口

(10) 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、東京ビッグサイト、パレットタウンがある。

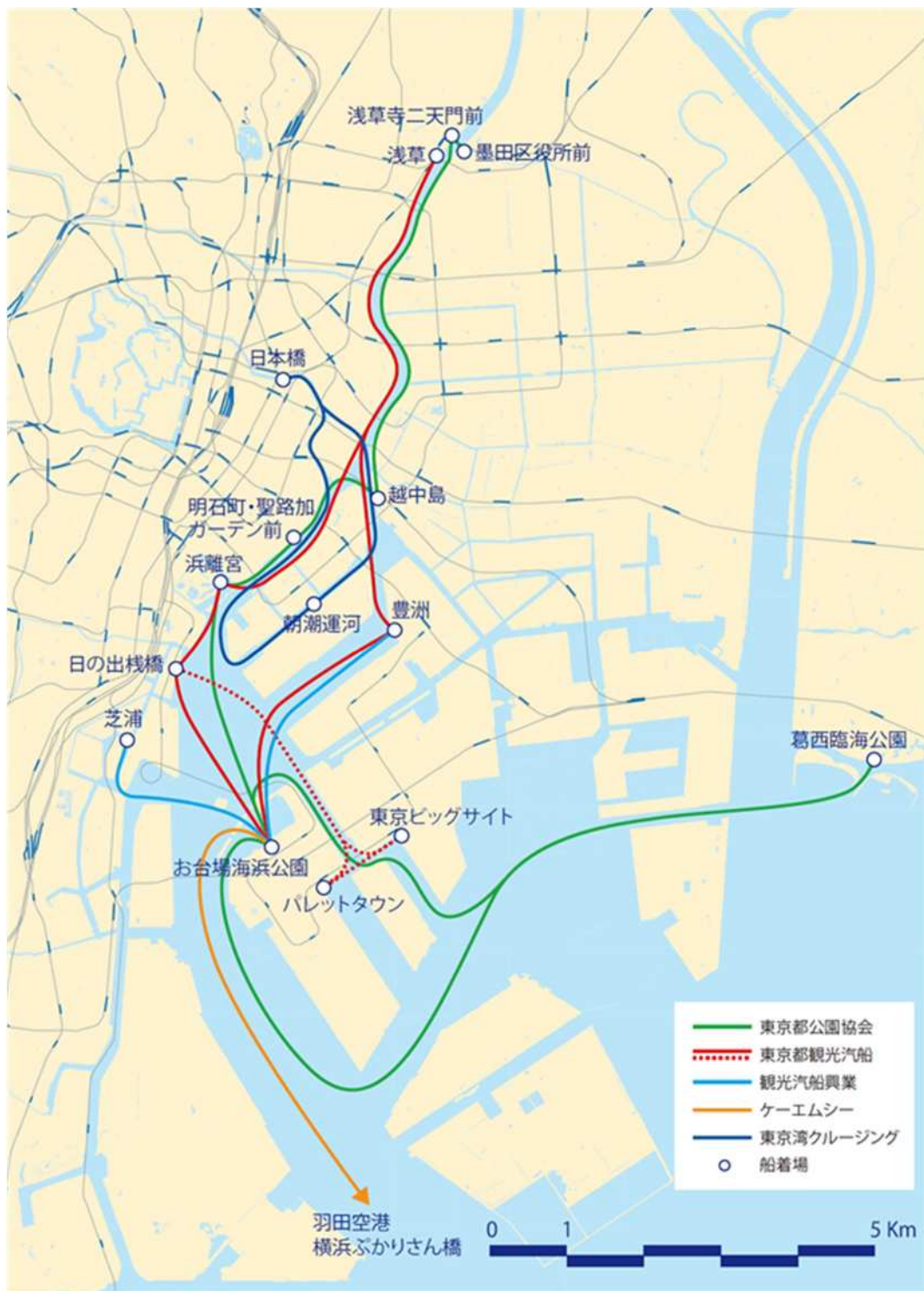
運行頻度の高い区間は浅草付近からお台場海浜公園にかけてであり、約 20 往復ほどとなっている。

<東京港における定期航路>

運航事業者	コース名	運航区間	最大運航本数 (本/日)	
			往路	復路
東京都 公園協会	浅草・お台場クルーズ	墨田区役所前～お台場海浜公園	5	5
	浅草・葛西クルーズ	墨田区役所前～葛西臨海公園	1	0
	葛西・浅草クルーズ	葛西臨海公園～浅草寺二天門前	1	0
	葛西・お台場周遊	葛西臨海公園～お台場海浜公園	2	2
東京都 観光汽船	ホタルナ	浅草～お台場海浜公園	4	4
	ヒミコ	浅草～お台場海浜公園	4	3
	エメラルダス	浅草～お台場海浜公園	4	4
	隅田川ライン	浅草～日の出棧橋	18	17
	お台場ライン	日の出棧橋～お台場海浜公園	10	10
	東京ビッグサイト・パレットタウンライン	日の出棧橋～東京ビッグサイト	7	7
観光汽船 興業	アーバンランチ	豊洲～お台場海浜公園	7	8
	アーバンランチ	お台場海浜公園～芝浦	7	8
ケーエムシー	リザーブドクルーズ	横浜ふかりさん橋～羽田空港～お台場海浜公園	1	1
東京湾クルージング	東京湾ライナー	朝潮運河～日本橋	2	2
合計			73	71

(平成 30 年 12 月時点)

<東京港で運航されている定期航路>



出典：「船着場に係る案内サイン整備に関する計画等調査業務委託報告書」

(平成 31 年 3 月、東京都都市整備局)

また、令和元年7月から同年8月にかけて東京都が主体となって船による通勤の社会実験を行った（通勤時間帯の午前7時半から午前9時まで。無料で運航）。

社会実験で運行されたルートは、勝どき駅付近の朝潮運河船着場から日本橋駅、三越前駅付近の日本橋船着場までで、所要時間は30分から40分程度となっている。

<舟運社会実験のパンフレット>

出典：東京都都市整備局、建設局、港湾局「日本橋～朝潮運河間の舟運による社会実験の実施について」（令和元年6月21日）

当該社会実験の結果は、8日間（1日14便）で乗船人数が2,834人となり、乗船率（40人定員に対する乗船者数）が63%となった。



乗船人数計：2,834人 乗船率：63% (2,834 / 4,480)

