

## 7. 東京臨海部における地域公共交通の課題の整理

### (1) 上位・関連計画における地域公共交通の役割（位置付け）整理

東京都及び中央区、港区、江東区それぞれの上位計画・関連計画に示されたまちづくりの方向性等を踏まえて、東京臨海部における「公共交通の役割」を示す。

- 集約型地域構造への再編等まちづくりの誘導・支援
- 日常生活における目的地への身近な移動手段の確保
- 高齢者や移動制約者等の外出支援
- 多様なニーズ（住民、来訪者、観光客）に対応した快適な移動環境の提供
- 短時間に大量に発生する輸送需要への対応

上位・関連計画		
東京都	「未来の東京」戦略ビジョン (R1年12月)	集約型の地域づくりへの転換が進む地域では、 <b>駅周辺で働き暮らせるまち</b> になっている 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、 <b>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</b>
	都市づくりのグランドデザイン (H29年9月)	・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り、「 <b>集約型の地域構造</b> 」への再編を目指す ・道路・交通ネットワークの充実・活用により、 <b>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</b> を目指す ・生活の中心地同士や地域の拠点、 <b>中核的な拠点との交流を促進</b> ・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、 <b>あらゆる人の自由な移動を確保</b> する ・交通弱者の移動への対応が求められ、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、 <b>快適に暮らせるまちの実現</b> を目指す
	集約型地域構造への再編指針 (H31年3月)	・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、 <b>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</b> ことが望ましい
	世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系 (H27年1月)	・国際競争力を支える交通体系：空港アクセス改善、 <b>海外出張者や外国人来訪者が快適に移動</b> できる ・安全安心な交通体系：B/F化や交通手段確保等、 <b>高齢者や障害者等誰もが安心して利用</b> できる ・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、 <b>誰もが快適・便利に利用</b> できる ・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、 <b>成熟した都市の魅力を実感でき、環境にもやさしい移動</b> ができる
	中央区総合交通計画 H24年6月	・地域間や地区内の移動の回遊性を高めることで、 <b>目的地へのアクセス性の改善</b> を図る ・ <b>人口増が見込まれる地区に対し、移動ニーズに適切に対応</b> できる公共交通の充実を図る ・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、更なる充実を図る
港区	港区まちづくりマスタープラン H29年3月	・多様な交通手段の連携による総合的・階層的な交通体系を構築する ・ <b>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</b> する ・幹線道路・生活道路それぞれの機能と役割を踏まえた道路ネットワークを構築する ・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・計画的に向上させる ・ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた“ <b>歩いて楽しいまち</b> ”の実現を目指す
江東区	江東区都市計画マスタープラン (令和3年度改定予定)	・環境負荷の低減や防災機能の向上を図るため、生活や産業活動を支える都市基盤としての道路・交通網を拡張、整備し、 <b>人やものの流れの円滑化</b> を図る ・都市としての一体性を高め、発展を続けるため、関係機関と連携して、地下鉄8号線の早期整備を実現する。 ・公共交通ネットワークが不十分なため、日常生活での移動に不便な地域が存在する。 <b>交通結節機能を充実させる必要</b> があり、新たな交通システムの導入も視野に入れ、関係機関とともに整備を進める ・歩道や駅などの交通結節点の整備に当たっては、ユニバーサルデザインに配慮し、 <b>円滑な移動</b> ができるようにする

#### 役割

■集約型地域構造の構築等まちづくりへの誘導・支援

■日常生活における身近な移動手段の確保

■高齢者や移動制約者等の外出支援

■多様なニーズ（住民、従業者、来訪者）に対応した快適な移動環境の提供

■短時間に大量に発生する輸送需要への対応（鉄道駅や集客施設へのアクセス・イグレス※等）

※イグレス：主要な交通手段利用後に目的地に至るまでの交通のこと

■都市の魅力向上（移動しやすさ、にぎわい、環境への配慮等）

## (2) 問題点・課題の整理

### 1-1 地域の状況把握（計画区域におけるターゲット）

#### ① 将来人口の推移

##### 将来人口

計画区域では、未利用地の開発等により居住人口が増加し、中央区、港区及び江東区の3区合計の人口は、2040年まで増加傾向が継続している。

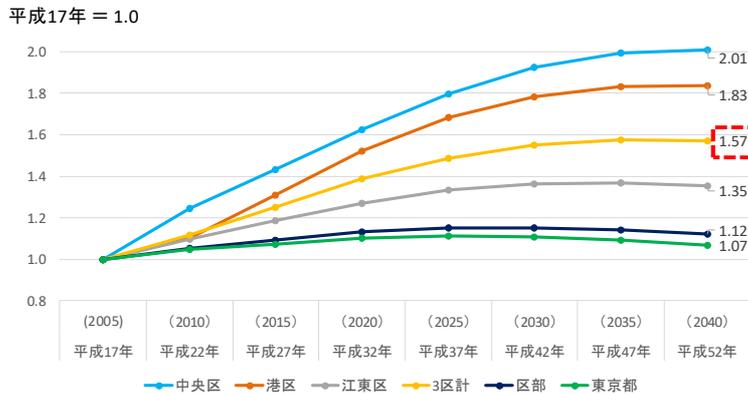
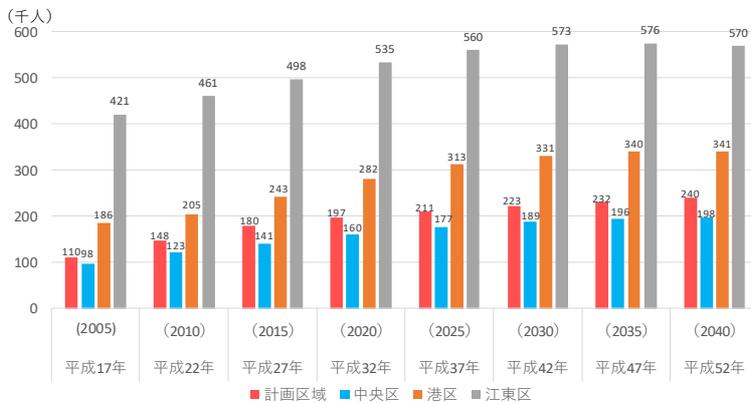


図 3区の人口推移<P.57再掲>

計画区域の人口推移について、国勢調査（2005年から2015年まで）の町丁目人口と、国土数値情報ダウンロードデータ（500mメッシュ別将来推計人口：平成30年国政局推計）から集計した将来夜間人口推移を以下に示す。



集計方法：平成27年国勢調査における町丁目人口と500mメッシュ人口との対応関係（500mメッシュに複数の町丁目がある場合にはメッシュ内面積比率で人口を按分）に基づき、2020年から2050年までの5年毎の500mメッシュ将来人口を計画区域で集計

図 計画区域と3区の将来夜間人口推移①

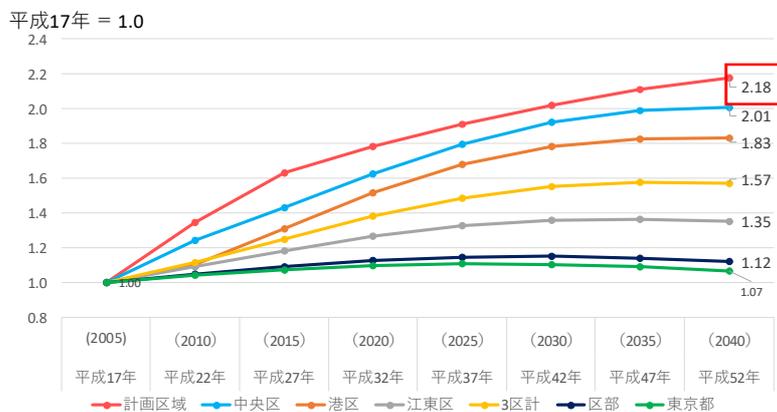


図 計画区域と3区の将来夜間人口推移②

2005 年を 1 とした人口推移を見ると、計画区域では将来人口の増加が著しい。

計画区域の将来夜間人口については、2020 年の人口を 197 千人と推計しているが、2019 年の住民基本台帳で常住人口が 203 千人であること（P.59 第 4 章（2）計画区域内の人口）、また、計画区域の将来人口は 2015 年の国勢調査の人口をベースに推計しており、開発人口等を見込んだ推計でないため、今後の計画区域の将来人口は推計人口よりも増加するものと考えられる。

### 高齢人口割合

2040 年の 3 区の高齢人口割合は 22.5%であり東京都区部の高齢人口割合 25.9%と比べて 3%程度低い。なお、計画区域の高齢人口割合は 2035 年まで 3 区合計及び東京都区部の割合よりも低いが、2035 年から 2040 年への変化の割合を見ると、3 区合計より増加率がやや多い傾向が見られる。

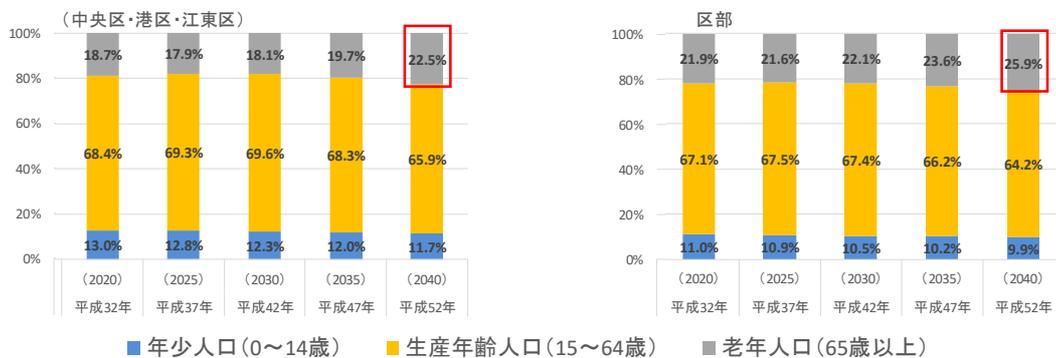


図 計画区域と 3 区の年齢構成比 < P.58 再掲 >



図 計画区域の年齢構成比 < P.58 再掲 >

以上のことから、計画区域では、今後の人口増による交通需要増大とともに、将来的に増加が予測される高齢者も含めた幅広い年齢層のニーズ対応など、「量と質」の両面における移動サービスを充実していく必要がある。

## ② 来街者（訪日外国人）の推移

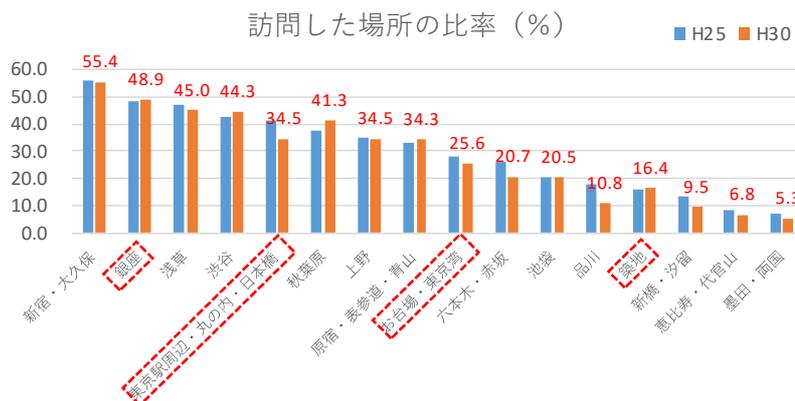
市街地開発は住居機能だけでなく、商業・業務機能の導入開発も進展し、日常的な従業者や従学者、業務目的での来訪者も増加している。

一方、訪日外国人の傾向を見ると、平成 30 年（1 月～12 月）に東京都を訪れた外国人旅行者数は約 1,424 万人と推計され、対前年比 3.4% 増、平成 25 年からの 5 年間では 109.1% 増となっている。



図 訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移 出典：「平成 30 年訪都旅行者数等実態調査」

また、訪日外国人が多く訪問する場所は、計画区域のうち、銀座、東京駅周辺が 30% 以上、お台場・東京湾が 25% 以上、築地が 15% 以上となっている（平成 30 年調査）。



出典：東京都産業労働局「平成 25 年及び平成 30 年国・地域別外国人旅行者行動特性調査」

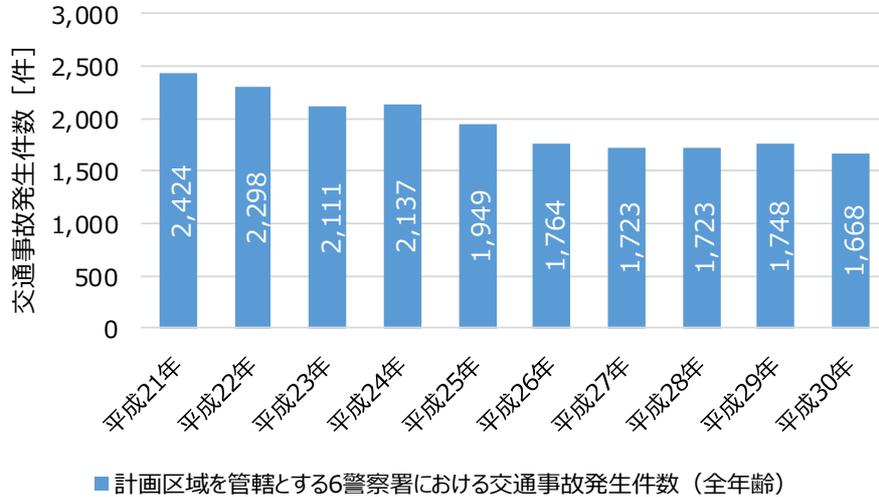
なお、日本政府観光局（JNTO）が発表した令和 2 年（2020 年）4 月から同年 10 月までの訪日外国人旅行者数（推計値）は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、月毎に見ると前年比約 99% 減となっており、前年比でほぼゼロに近い推移が続いている。

今後、計画区域では、増加する居住者への配慮とともに、通勤・通学目的、アフターコロナの買物や観光目的等の来訪者、訪日外国人など、幅広い多様な層のニーズに対応した公共交通網の形成やサービス等の支援策を充実していく必要がある。

## 1-2 公共交通の利用機会増大傾向

### ③ 事故発生状況

計画区域における交通事故発生件数は、年々減少しており、平成21年からの10年間で交通事故が約30%減少している。

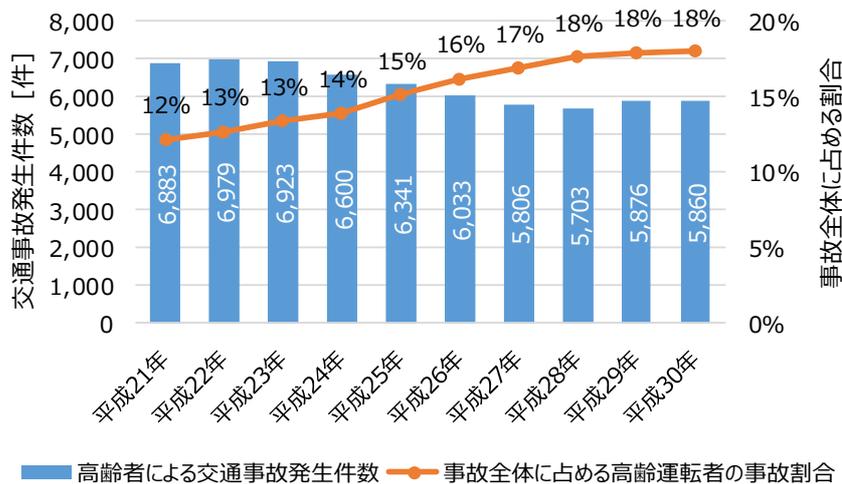


※中央警察署、築地警察署、月島警察署、愛宕警察署、東京湾岸警察署、深川警察署

出典：警視庁「警視庁の統計」

図 計画区域における交通事故発生件数の推移

東京都における高齢者による交通事故発生件数は6千件程度で推移しているものの、交通事故全体に占める高齢者による事故発生件数の割合は増加傾向にあり、平成30年では18%となっている。



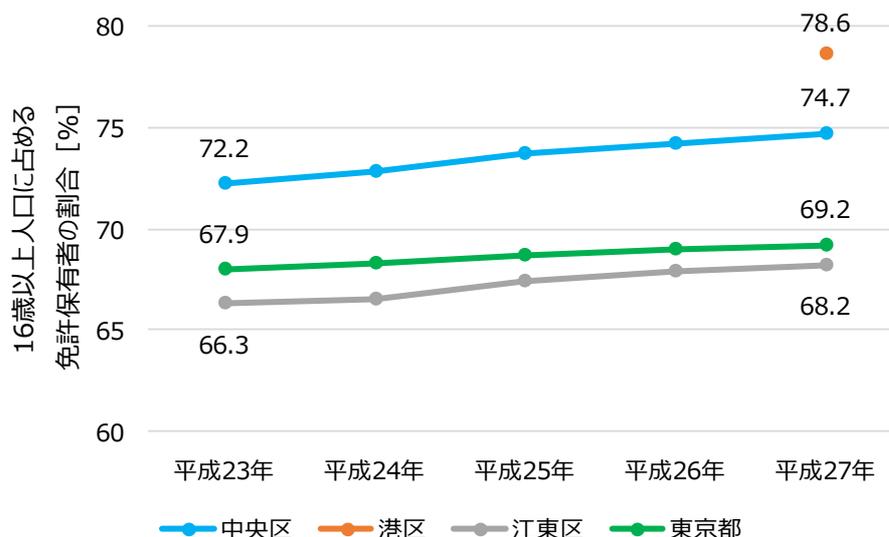
出典：警視庁「警視庁の統計」より作成

図 東京都における高齢者による交通事故発生件数の推移

#### ④ 運転免許保有状況と自動車保有台数

経年で特別区別の免許保有者数のデータを得られた中央区と江東区について、16歳以上の人口に占める免許保有者の割合の推移を見ると、免許保有率は緩やかに上昇しており、平成23年からの5年間で2ポイント程度上昇している。

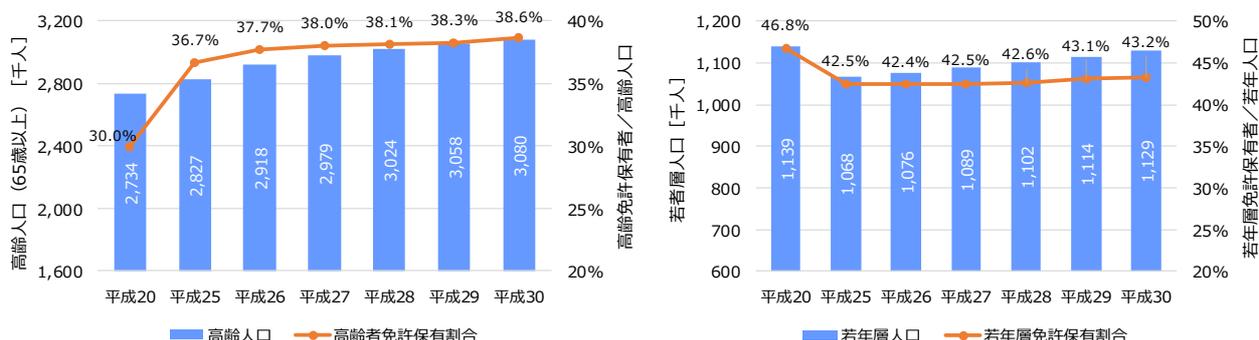
また、東京都全体と2区を比較すると、中央区は東京都全体よりも5ポイントほど高いところ、江東区では1ポイント程度下回ったところでそれぞれ推移している。港区については、平成27年時点では、2区及び東京都全体より高い保有状況となっている。



出典：中央区「第10次中央区交通安全計画」、港区「第10次 港区交通安全計画」、江東区「第10次江東区交通安全計画」、警視庁「警視庁の統計」、東京都総務局統計部「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」から作成

図 港区と江東区における免許保有率の推移

また、東京都全体の高齢者や若年層の人口増加傾向と、高齢者や若年層における免許保有率を比較すると、人口の伸びよりも免許保有率の伸びが小さくなっている。

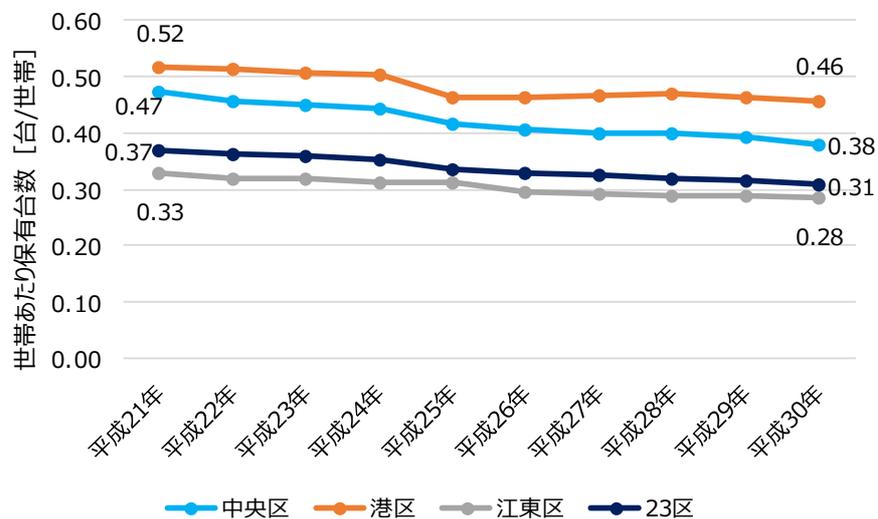


※免許保有割合：対象となる年齢層の免許保有者数／対象となる年齢層の人口  
 ※高齢者：65歳以上、若年層：16歳～24歳

出典：警察庁「運転免許統計」、東京都総務局統計部「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」

図 東京都における高齢者と若年層の人口推移、高齢者と若年層の免許保有割合の推移

3区における一世帯当たりの自動車保有台数の推移を比較すると、平成21年からの10年間で自動車保有台数は漸減している。3区を比較すると、平成27年時点の免許保有率の高さは、港区、中央区、江東区の順となっており、江東区は23区平均よりも保有台数が少なくなっている。



出典：国土交通省関東運輸局「東京都市区町村別保有車両数」、  
東京都総務局統計部「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」

図 3区における世帯当たり自動車保有台数の推移

### ⑤ 高齢者へのバス利用支援の状況

東京都シルバーパス事業の指定団体である一般社団法人東京バス協会では、高齢者（70歳以上）の積極的な社会参加を支援するため、都内の路線バス（高速バス、一部自治体コミュニティバス等を除く。）と都営交通をフリーで利用できるシルバーパス（毎年10月1日から翌年9月末日まで）を発行している。

シルバーパス利用者は70歳以上の人の約45%が利用し、平成30年度には100万枚以上発行されている。

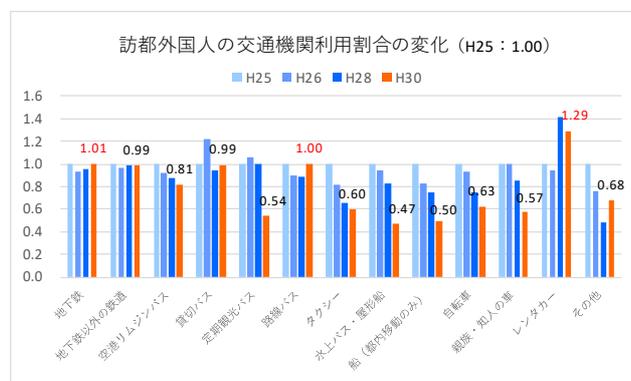
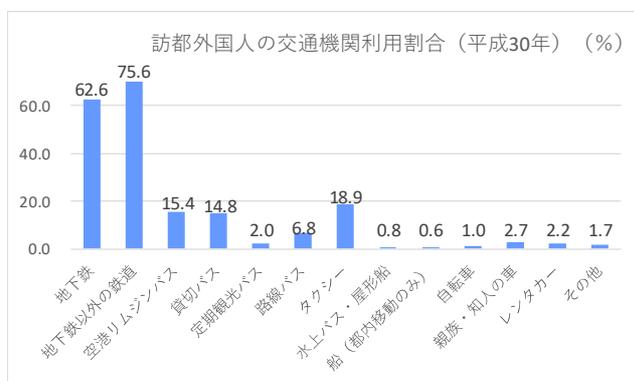
	期間	シルバーパス発行枚数	住民基本台帳70歳以上人口	シルバーパス取得率
平成27年度	H27/10/01～H28/09/30	986,898	2,133,354	46%
平成30年度	H30/10/01～H31/09/30	1,033,004	2,334,318	44%

### ⑥ 訪日外国人の公共交通利用状況と公共交通利用におけるニーズ

平成30年（2018年）に訪日した外国人が、東京都に訪れた際に利用した交通機関は、鉄道の利用割合が高く、次いでタクシーの利用割合が高くなっている。

平成25年（2013年）以降における訪都時の利用交通機関の変化を見ると、レンタカーの利用割合が最も増加しており、地下鉄と路線バスも安定的に利用されている。

一方、定期観光バス、タクシー、舟運は利用割合が減少している。

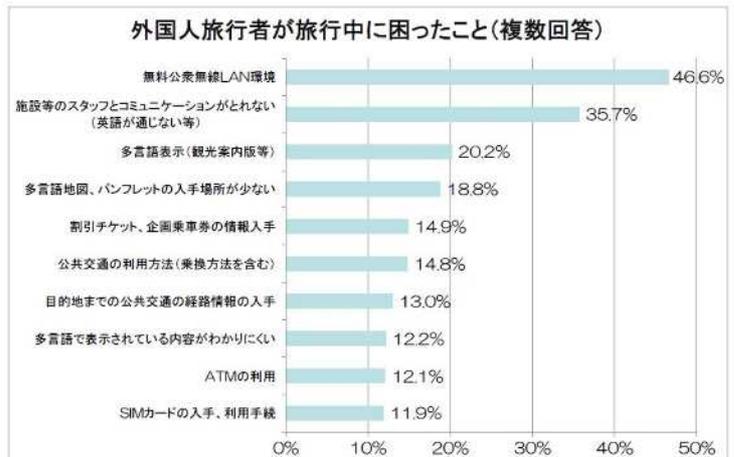


さらに、回答者の項目別満足度（右図）において、「交通機関」は78%の満足度となっている。



出典：各年の「国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書」（東京都産業労働局観光部）

一方、観光庁が実施した「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関する現状調査」（平成 28 年 1 月）では、受入環境に関する不便・不満の中で、公共交通に関連する項目としては、「コミュニケーションがとれない（35.7%）」、「公共交通の利用方法（14.8%）」、「目的地までの公共交通の経路情報の入手（13.0%）」、「多言語で表示されている内容がわかりにくい（12.2%）」が挙げられている。



出典：観光庁「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関する現状調査」（平成 28 年 1 月）

以上のことから、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、舟運）、道路整備、自転車利用環境）の現状、交通機関利用の動向を踏まえ、計画区域における人々の交通行動に関する課題を整理した（1-3 現状の整理と課題の把握 参照）。

※課題を検討するために意識すべき地域公共交通網の具体的展開(取組)

- ・拠点間移動サービスの高度化
- ・計画区域内移動サービスの拡大
- ・交通結節機能の強化
- ・交通手段相互の円滑な乗継の実現
- ・公共交通機関との連携強化等自転車シェアリングの更なる活用促進
- ・舟運の利便性向上(羽田空港と都心・臨海部を結ぶ航路の充実、通勤や業務移動目的への対応)
- ・移動制約者や外国人をはじめ来訪者等の利便性・快適性向上に資する案内表記や通信環境の充実



1-3 現状の整理と課題の把握

■現状の整理と課題の把握

現状	
1. 上位関連計画	地域公共交通の役割
1-1東京都の全体計画 (都市づくりのグランドデザイン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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り、「集約型の地域構造」への再編を目指す。</li> <li>・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す。</li> <li>・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す。</li> </ul>
1-2集約型地域構造への再編指針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
1-3世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際競争力を支える交通体系：空港アクセス改善、海外出張者や外国人来訪者が快適に移動できる。</li> <li>・安全・安心な交通体系：バリアフリー化や交通手段確保等、誰もが安心して利用できる。</li> <li>・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、誰もが快適・便利に利用できる。</li> <li>・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実感でき、環境にもやさしい移動ができる。</li> </ul>
1-4関連3区の計画	別ページ参照
2. 人口の動向	現状の整理
2-1臨海部3区の人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和17年(2035年)時点の将来人口は、計画策定時の将来人口から更に248,000人増加が見込まれている。</li> </ul>
2-2地区別人口の推移	<ul style="list-style-type: none"> <li>・月島、佃地区では常住人口が大幅に増加し、その他地区でも大きな変化がみられる地区がある。</li> </ul>
2-3開発計画人口変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・選手村跡地等晴海地区や有明地区等、開発により将来的に人口が増大する可能性がある地区が存在する。</li> </ul>
2-4来訪者の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
3. 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年(2011年)と平成28年(2016年)の土地利用変化に着目すると、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。</li> </ul>
4. 交通の状況	現状の整理
4-1公共交通網の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部において、鉄道駅及びバス停までのアクセス性が比較的低い箇所が、豊海地域等の一部に分布している。</li> </ul>
4-2将来の公共交通計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTの本格運行開始により、都心部と臨海部のアクセス性が向上(幹線ルート(虎ノ門、新橋、晴海、東京テレポート間)に、停留施設11か所設置)</li> <li>・鉄道の将来計画では、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ている。</li> <li>・都バスでは、バス路線の拡充によるダイヤの見直しを実施するとともに、水素ステーションの整備に合わせ、燃料電池バス車両の導入を目指している。</li> <li>・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を進めるとしている。</li> </ul>
4-3鉄道利用状況及びバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅のバリアフリー化は促進されているが、利用者数の多い駅は、駅を挟んだ両側の市街地に通じるバリアフリー化されたルートを確認しなければならない。</li> <li>・駅前広場は一部の駅での整備に止まっているほか、UDタクシー乗場も限られている。</li> </ul>
4-4道路交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状第二号線の暫定供用により渡河部の混雑度が緩和し旅行速度が向上している。優先整備路線の整備促進により更なるネットワークの強化を図っている。</li> </ul>
4-6自転車交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルポート設置が拡大し、計画区域内で106か所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を図っていることから、広域的な自転車シェアリング利用を促進している。</li> </ul>
4-5舟運の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浅草や日の出、お台場等を繋ぐ定期航路と不定期航路が観光需要に対応しているが、近年通勤など日常的な交通手段としての舟運利用の取組が始まっている。</li> </ul>
5. 移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区別の人口や従業人口が増加していることに加え、公共交通の分担率も上昇している。</li> </ul>

課題
<b>課題A 公共交通網の充実</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 開発需要に対応した公共交通網が不足しており、開発需要に対応した更なる輸送力増強や利便性向上が必要</li> <li>▶ BRTの供用開始という新たな輸送力増強策と連携した移動サービスの向上が必要</li> </ul>
<b>課題B 公共交通を支援する道路空間</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 計画区域では混雑時に交通渋滞が発生していることから、混雑緩和のために自動車交通から公共交通への転換の推進が必要</li> <li>▶ 公共交通の移動で日常の利便性を確保するための道路空間の活用が必要</li> </ul>
<b>課題C 臨海部の特徴を反映した端末交通の普及</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 通勤通学、買物等の目的で外出する住民や従業者の駅端末の利便性が低い地域があり、日常生活の移動を支える短距離移動への対応が必要</li> <li>▶ 買物や趣味・娯楽、観光等で訪れる人々の安全・安心な移動を確保するため、臨海部への多様なニーズに対応した移動サービスが必要</li> </ul>
<b>課題D 交通結節点の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 目的にあった交通手段や経路を選択できるよう、乗り継ぎ抵抗を低減できる交通結節点を計画的に配置することが必要</li> <li>▶ 交通モード間の乗換利便性が低い駅があり、多様な来訪者がある臨海部の駅周辺では、来訪者のニーズに応じた快適で安全な交通結節施設の整備(ハード、ソフト)が必要</li> </ul>
<b>課題E ユニバーサルデザイン・バリアフリーの推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 乗降客の多い駅では新たな移動等円滑化への対応が求められており、旅客施設における更なるバリアフリー化が必要</li> <li>▶ 国内・訪日外国人来訪者、高齢者や障害者、子育て世代等の多様な人々の移動円滑化を図るため、ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備が必要</li> </ul>
<b>課題F 東京2020大会以降のレガシーの継承・活用</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 東京2020大会をきっかけにした成果を未来につなげるためのまちづくりが求められており、交通施策と都市空間整備の連携による更なる魅力向上が必要</li> <li>▶ Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおける成果を生かしていくため、安全・安心な移動環境整備を更に拡大し、ユニバーサルデザインの取組の更なるレベルアップが必要</li> </ul>

課題
<b>課題A 臨海地域の公共交通網の充実</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 開発需要に対応した更なる輸送力増強や利便性向上</li> <li>▶ 新たな輸送力増強策と連携した移動サービスの向上</li> </ul>
<b>課題B 公共交通を支援する多様な道路空間の活用</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 自動車交通から公共交通への転換促進を図る施策が必要</li> <li>▶ 交通モード間の連携を促進する駅前広場等の道路空間の利便性向上が必要</li> </ul>
<b>課題C 臨海部の特徴を反映した端末交通の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 日常生活の移動を支える短距離移動への対応が必要</li> <li>▶ 臨海部への国内・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が必要</li> </ul>
<b>課題D 臨海部の移動快適性や安全性の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 旅客施設における更なるバリアフリー化が必要</li> <li>▶ 多様な来訪者がある臨海部の駅周辺では、来訪者のニーズに応じた快適で安全な交通結節施設の整備(ハード、ソフト)が必要</li> </ul>
<b>課題E 東京2020大会以降のレガシーの継承・活用</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 交通施策と都市空間整備の連携による更なる魅力向上</li> <li>▶ 安全・安心な移動環境整備の拡大</li> <li>▶ 交通施設のバリアフリー水準の底上げ(ユニバーサルデザインに配慮した施設整備への取組を更にレベルアップ)</li> </ul>
<b>課題F 東京2020大会以降のレガシーの継承・活用</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 交通施策と都市空間整備の連携による更なる魅力向上</li> <li>▶ 安全・安心な移動環境整備の拡大</li> <li>▶ 交通施設のバリアフリー水準の底上げ(UDに配慮した施設整備への取組を更にレベルアップ)</li> </ul>

