

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、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) 将来における地域公共交通のあるべき姿

臨海部の拠点性の拡大、公共交通利用機会の格差是正など、計画区域における交通課題の改善により、計画区域のポテンシャルを更に引き出して、様々な交流が生まれるよう国際競争力の強化を図るとともに、住民や従業者等の日常の移動利便性や快適性が確保される社会基盤を構築する。

【臨海部における地域公共交通のあるべき姿】

『誰もが快適・便利に移動できる公共交通網の実現』

～公共交通利用機会がさらに増大するモデル都市を目指して～

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BRTを導入し、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。

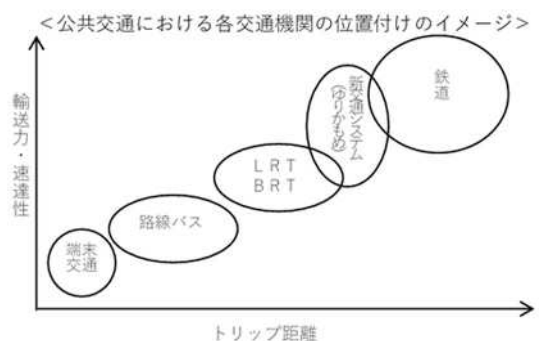
BRTは、開発が進む計画区域での交通需要に速やかに対応するために、東京2020大会前及び大会期間中に、虎ノ門ヒルズと晴海BRTターミナルの区間で先行的な運行を開始し、東京2020大会後には、有明や豊洲などへの運行系統を拡大する予定である。

また、環状第2号線本線開通後の本格運行時は、虎ノ門や新橋等の都心部と、勝どき、晴海、豊洲、有明等の臨海部を結ぶ。

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、更にBRTが加わることとなるため、輸送力、速達性、アクセス性、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、路線バスやコミュニティバス、駅端末交通機関を配置することが重要である。

基本的には、鉄道とゆりかもめ、速達性を生かしたBRTが、幹線的公共交通として計画区域の骨格を形成する。地域の足として重要な役割を担っている路線バスを、鉄道やゆりかもめ、BRTと連携して拡充・再編し、地区内及び地区間の公共交通網を充実させる。

さらに、コミュニティバスが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。

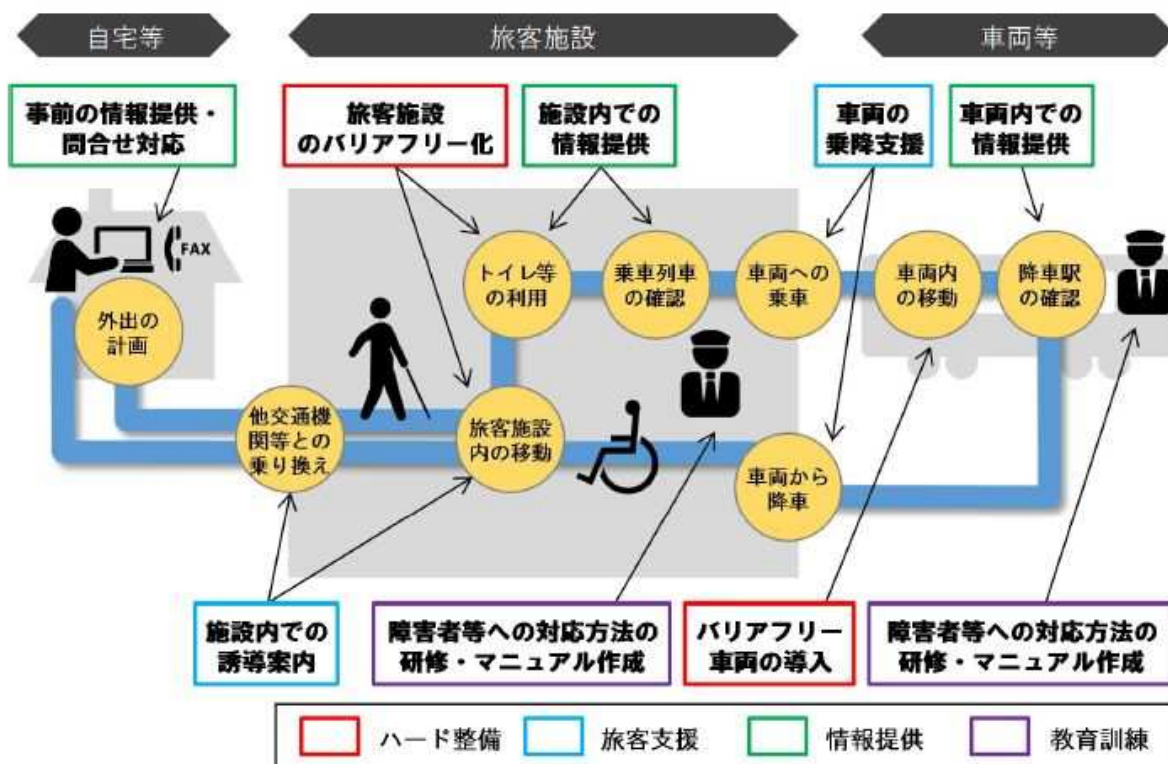


② 交通手段間の連続性のある乗り継ぎ

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に、交通機関同士の乗継ぎ抵抗を低減することが重要である。

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乗継ぎ施設整備を目指し、ソフト面では、乗継ぎ施設において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により、乗継ぎコストの低減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＞



出典：国土交通省「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」（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、住居等が混在し、これらに伴い公共交通機関、業務車両（一般と貨物車）、一般車両といった多様な道路交通がある。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街者があることから、今後、道路交通の需要が更に増加することが想定される。

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、道路交通上の優先施策や停留所での停車時間の短縮など、定時性の確保が難しいといったこれまでの利用者意識を改革し、その効用を高めることで、地域の回遊性及び活力の向上につなげる。

(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の観点から、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、以下に示す基本方針を設定する。

- ・新たな基幹公共交通軸（BRT等）と連携した公共交通網の形成
- ・不足する地域間移動ネットワークの構築
- ・機能向上が必要な駅端末交通の充実
- ・多様な来訪者が存在する地域の特性を考慮したシームレスな交通体系の構築
- ・地域資源を生かし、まちづくりと一体となった新たなモビリティの創出



① 新たな基幹公共交通軸（BRT等）と連携した公共交通網の形成

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、JR や地下鉄、ゆりかもめに加え、豊洲市場や東京 2020 大会後の選手村等の新たなまちづくり等の開発需要に対応した輸送力を備える基幹公共交通として、速達性と定時性を有する臨海部BRTが整備される。

既往の鉄軌道とともに新たな公共交通軸となるBRT及び路線バスのネットワークを最大限有効に活用し、都心部へのアクセス性と区域内移動の利便性を向上させる。



出典：東京都港湾局 HP「臨海部の交通ネットワーク」



出典：東京都都市整備局「都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画 2018年8月（改定）」

② 不足する地域間移動ネットワークの充実

臨海部では、既往の鉄軌道とBRTの幹線ネットワーク、フィーダー路線の充実を図るほか、臨海部からの連絡機能が不足している都心部へのアクセス性を高める移動手段として、路線バスの拡充・再編を行い、計画区域外も含めたいきめ細かなニーズに対応していく。

特に拠点整備や大規模住宅地開発により増加する交通需要への対応として、住民や来訪者の公共交通利用喚起が図られるよう、広域的なバス路線、地区レベルのバス路線等、多様な移動ニーズに対応したバスネットワークの拡張・再編や計画区域内での多様な交通モードとの連携を構築する。

<公共交通網のイメージ>



※都心：東京駅～新橋駅、虎ノ門

③ 機能向上が必要な駅端末交通の充実

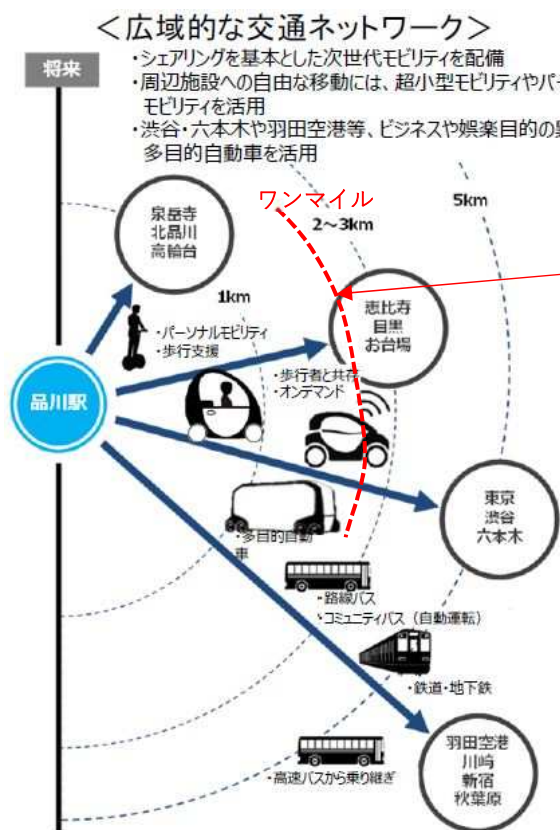
計画区域では、開発等による人口の増加・高密度化、訪日外国人等多様な来訪者の増大、大量需要発生に応じた自動車交通と鉄道主体の交通体系など、地域特性を背景に以下のような課題を抱えている。

- ・ 交通需要への対応と混雑緩和
- ・ 移動ニーズの多様化や高齢者や移動制約者等潜在需要への対応
- ・ 多様な人々の移動利便性の向上

児童や学生等の若年層、子育て世代、高齢者までの幅広い世代の人々のみならず、障害者や外国人などいろいろな属性の人々が公共交通を利用しており、それぞれの特性やニーズに適したモビリティを選択できることが望まれる地域となっている。

一方、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展する中で、様々な移動支援サービスが展開しており、移動に関する様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。

このようなことから、居住地や主要な目的施設から鉄軌道やBRTへアクセスするための多様な端末交通手段が、最新の情報通信技術や仕組みを活用し生まれていく可能性があり、多様な交通の結節を支援する必要がある。



出典：これからのモビリティサービス (国土交通省)



出典：GAZOO ホームページ



図 ラストワンマイルのイメージ

出典：更なる自動走行技術の活用について (経済産業省)

<フランスグルノーブルの実証実験の様子>

- ・特徴：ステーション間のワンウェイ／ラウンドトリップ利用可、目的地のステーションをあらかじめ予約可、スマホを活用した予約／貸出
- ・実証参加者：トヨタ自動車、EFD Sodetrel、シェアリング組合、市・広域自治体
- ・規模：車両 70 台 (COMS、i-Road)、ステーション数市内 27 箇所
- ・期間：平成 26 年(2014 年)10 月から 3 年間

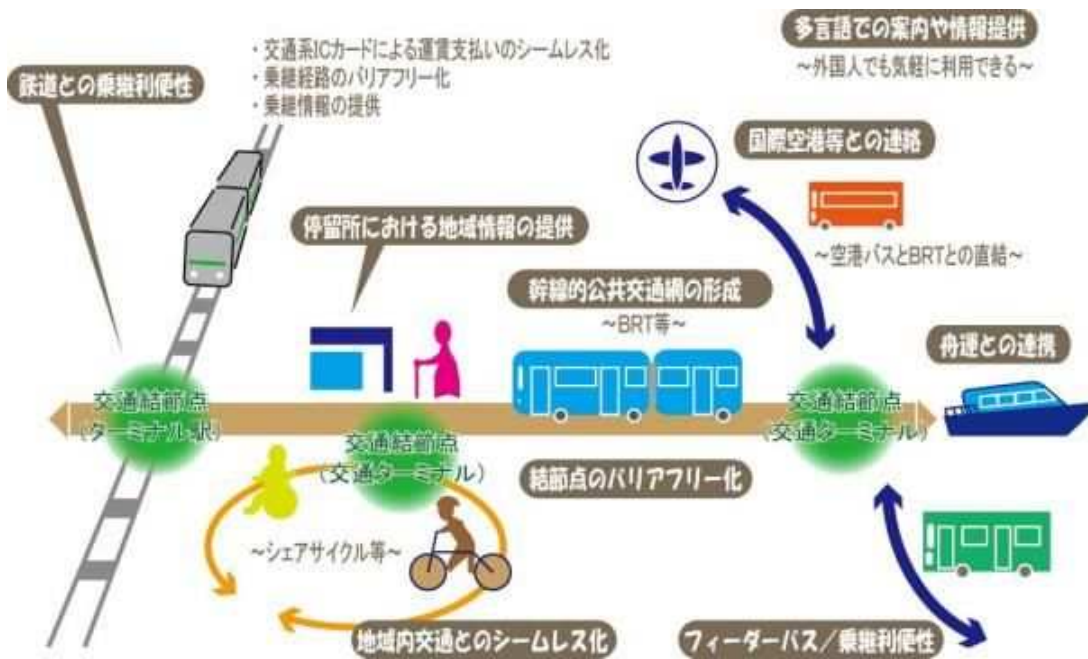
④ 多様な来訪者が存在する地域の特性を考慮したシームレスな交通体系の構築

①から③までに示したように、鉄軌道や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、乗換利便性の向上を図る必要がある。

鉄軌道の車両や旅客施設においては、プラットフォームの安全性確保、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んでいる。

一方で、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の進展は遅れており、東京2020大会のレガシーや事業者間の連携機会を契機に、将来的にシームレスな交通体系が実現できるよう、交通モード間の乗継ぎ環境を必要に応じ改善・整備していく必要がある。

<交通機関相互の乗り継ぎ利便性向上のイメージ>



<交通結節点のユニバーサルデザインのイメージ>



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



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

出典：東京の総合的な交通政策のあり方検討会

「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)

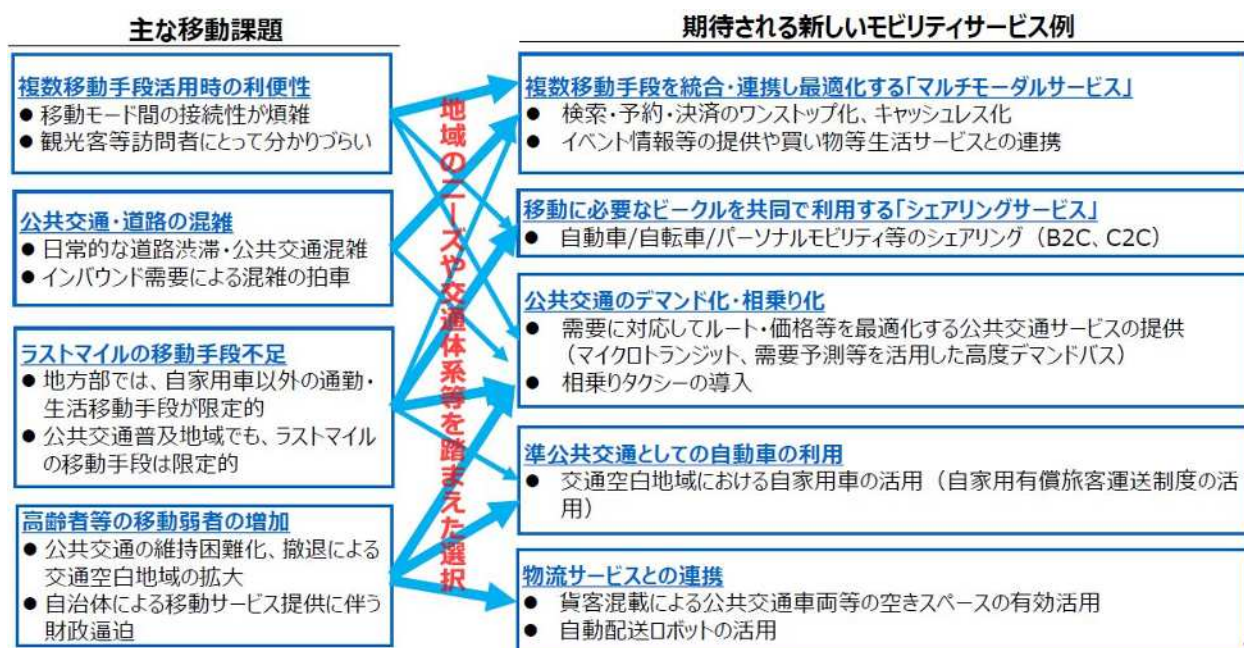
⑤ 地域資源を生かし、まちづくりを支援する新たなモビリティの導入

計画区域には、東京 2020 大会施設やM I C E・国際観光拠点整備が予定されている。それに伴い、居住機能の拡大、多様な人々が訪れる商業・業務施設や文化・娯楽施設、研究開発施設等の立地が進展する。そのため、都市拠点として高次都市機能が集積した当区域への来訪者の増加が見込まれる。

臨海部では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・安心な都市基盤が整備されている。

計画区域内及びその周辺では今後も引き続き都市整備が進展していくことから、これらの新たなまちづくりを支援することで、区域内移動の利便性・快適性を更に向上させて、都市機能の魅力が計画区域内外に渡って広まるよう、都市基盤を有効活用しながら、民間等による既往の公共交通機関とは異なる概念のモビリティの可能性を想定する等、新たなモビリティの導入を促進していく。

<地域特性と新しいモビリティサービスの適用可能性>



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)

<自動運転により目指す社会>

- 自動運転技術は、これからの日本における**新しい生活の足**や、**新しい移動・物流手段**を生み出す「**移動革命**」を起こし、多くの社会的課題を解決して我々に「**豊かな暮らし**」をもたらすものとして大きな期待。

より安全かつ円滑な道路交通社会の実現

- 交通事故の抑止
- 交通渋滞の緩和

より多くの人や物が自由に移動できる社会の実現

- 高齢者等の移動制約者の移動手段確保
- 物流の効率化

ドライバー不足の解消やきめ細かな移動サービスの提供

- 職業ドライバー不足の解消
- きめ細かな移動サービスの提供



自動運転推進の意義

- ・自動運転システムは、**成長戦略**として大きな意義を有するとともに、交通量の多い東京において、交通渋滞や交通事故、高齢者をはじめとする移動制約者の増加、深刻化するドライバー不足の問題など、**様々な都市課題を解決できるポテンシャル**を有している。
- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、自動運転など我が国の**最先端技術を国内外に発信するショーケース**を構築するとともに、**2020 年以降のレガシー**としていく。

出典：東京都政策企画局「自動運転に関する東京都の取組」

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数値目標を設定する。

基本方針	計画目標	数値目標
(1) 新たな基幹公共交通軸（BRT等）と連携した公共交通網の形成	計画目標① BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築、計画区域内の公共交通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れた地域が存在する「勝どき・豊海地区」と「晴海五丁目地区」において、開発に対応した輸送力・速達性・定時性を有する幹線的公共交通の整備により、都心部と臨海部間のアクセス利便性向上を目指す。 ・BRT等と連携した路線バスの拡充・再編により計画区域内の移動ニーズに対応する。 	目標① 計画区域内の公共交通利便性向上 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 計画区域内居住地から都心（新橋駅、東京駅）までの平均所要時間、居住人口を加味した所要時間（居住人口当たり）の短縮 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画におけるBRTの設定速度と交通政策審議会答申で用いたバスの速度、各停留所までのアクセス時間を道路距離、バスネットワークを考慮して設定 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 1路線以上 </div>
(2) 不足する地域間移動ネットワークの構築	計画目標② 地域間移動ネットワークの改善 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れた地域が存在する臨海部において、開発に対応した新たな公共交通ネットワークの構築により、公共交通アクセス性が低い箇所※の改善を目指す。 	目標② 公共交通機関へのアクセス性が低い箇所に居住している（居住が予定されている）人口割合の減少 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 20%以上減少 </div>
(3) 機能向上が必要な駅端末交通の充実	計画目標③ 多様な端末交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道駅へのアクセス性向上を目指す。 ・短距離移動に対応した多様な端末交通機関の充実を目指す。 	目標③ 駅端末公共交通機関分担率の向上 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 大都市交通センサスにおける自動車以外の端末機関分担率の増加 </div> 自転車シェアリングのサイクルポートの新設 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 計画期間後半で20か所 </div>

※当計画において、バス停留所300m圏外又は鉄道駅からの所要時間10分以上の地域

<p>(4) 多様な来訪者が存在する地域の特性を考慮したシームレスな交通体系の構築</p>	<p>計画目標④ 乗継ぎ抵抗の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点では乗継ぎ利便性の高い設備や情報等を充実させて乗り継ぎ抵抗を小さくする。 	<p>目標④</p> <p>乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、情報提供等の充実した交通結節点の新設</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p>計画期間後半で1か所以上</p> </div>
<p>(5) 地域資源を生かし、まちづくりと一体となった新たなモビリティの創出</p>	<p>計画目標⑤ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たなまちづくりに伴い、駅・拠点アクセスや、まちづくりエリア内の回遊性が向上する公共交通の導入を目指す。 	<p>目標⑤</p> <p>新たな街づくりにおける新しいモビリティサービスの導入</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p>まちづくりと連携した試行的導入1件以上</p> </div>