

第3章 公共交通施策

1 目標を達成するための公共交通に関連する施策

地域公共交通網形成計画の基本方針における、計画目標を達成するために必要な公共交通関連施策を整理する。なお、施策は東京2020大会開始後の拠点整備、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方（交通政策審議会）」、東京都や3区の上位計画、BRTの段階的運行拡大を踏まえ、短期及び中・長期の視点で整理する。

<新型コロナウイルス感染症の影響について>

令和元年度（2020年度）に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークの導入やオンライン授業の実施等、外出機会の減少から公共交通機関の利用者数が減少している。

都営バス利用者の状況を見ると、令和2(2020年)4月及び同年5月は前年比約4割減、同年6月以降は約2割減となっている。

新型コロナウイルス感染症がどの程度利用傾向に影響を与えるかについては、今後の感染拡大状況の推移や新しい生活様式での人の移動の状況を考慮しながら、回復状況等を慎重に見極める必要がある。また、今後の路線運営については事業者が需要の状況を慎重に見極めながら適切に対応していくこととなる。

そのため、新型コロナウイルス感染症の影響の推移によっては、本計画に記載の施策の実施時期等に影響を与える可能性も考えられる。

基本方針 計画目標	公共交通施策	
	短期（おおむね令和7年度まで）	中・長期（おおむね令和7年度以降）
<p>(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</p> <p>BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築</p>	<p>施策①-1 【BRTの着実な段階的整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ BRTの段階な運行拡大を着実に実施し、臨海部各地区から都心部間のアクセス利便性向上を目指す。 <p>施策①-2 【地域全体のバス網の充実に向けた路線バスの拡充・再編】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道やBRTと連携して、路線バスの拡充・再編を行い、地域全体の利便性を向上させるための公共交通網を構築する。 	<p>施策①- i 【BRTのネットワークの拡充】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ BRTの検討路線について、周辺開発や需要に合わせ、ルートや停留所等を検討する。 <p>施策①- ii 【地域全体のバス網の充実に向けた路線バスの拡充・再編】<再掲></p>
<p>(2) 不足する地域間移動ネットワークの構築</p> <p>地域間移動ネットワークの改善</p>	<p>施策② 【駅アクセス性が低い箇所へのバス等の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄軌道やBRT停留所までのアクセス性が低い箇所、都心部までの所要時間が長くなっている地域において、鉄道駅やBRT停留所にアクセスする循環・ピストン型のバス路線（コミバス等）を導入する。 	<p>施策② 【駅アクセス性が低い箇所へのバス等の導入】<再掲></p>
<p>(3) 機能向上が必要な駅端末交通の充実</p> <p>多様な端末交通の充実</p>	<p>施策③-1 【ハード・ソフトによる端末交通支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅勢圏を考慮した端末交通手段の充実又は多様な手段での結節を支援するハード・ソフト支援策を実施する。 <p>施策③-2 【自転車シェアリングの拡充】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の端末交通としての利用や、公共交通を補完する短距離交通手段として自転車シェアリングの導入を拡充する。 	<p>施策③- i 【短距離移動システムの試行】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅端末の短距離移動に対応し、最先端のICT等を駆使した多様な端末交通機関の導入を目指した社会実験を実施する。 <p>施策③- ii 【自転車シェアリングの拡充】<再掲></p>
<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>乗継ぎ抵抗の低減</p>	<p>施策④-1 【交通結節機能の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ BRT運行に併せ、他の鉄道やバス路線との乗継利便性、快適な待機環境を確保するため、都市再開発により整備される駅前広場やバスターミナル機能を交通結節点として有効に活用する。 	<p>施策④- i 【舟運との結節性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 臨海部と他地区とのアクセス性向上のため、臨海部の水辺環境を生かした舟運との連携を図る。

	<p>施策④-2 【BRT利用のシームレス化】 ・BRTの停留所では、利用者の乗降、バスの正着、他のバス路線との乗継、待機環境、情報提供など全てにおいて、利用しやすいシームレスな環境整備を実施する。</p> <p>施策④-3 【拠点駅でのシームレス化】 ・利用者が多い拠点駅においては、駅利用だけでなく、端末交通等他モードとの乗継利便性を向上させるハード・ソフト両面でのバリアフリー化を図る。</p> <p>施策④-4 【UDタクシー乗り場の設置】 ・UDタクシーを利用しやすい環境整備を行い、導入促進を図る。</p>	
<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>新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成</p>	<p>施策⑤ 【まちづくりと一体となった交通施策】 ・駅周辺整備や新規都市開発地区において、交通結節点整備を図る。 ・拠点整備に必要な交通施策の導入を検討する。</p>	<p>施策⑤-i 【新たな街づくりへの新しいモビリティサービスの導入】 ・自動運転技術を活用した移動サービスの実現に向けた支援を充実させる。 ・まちづくり計画への移動データの活用により新モビリティ導入可能性の検討に活用する。</p> <p>施策⑤-ii 【新たな交通拠点の形成】 ・駅周辺整備や新規都市開発地区における交通拠点形成の検討を行う。</p>

2 短期的施策の内容

施策①-1 BRTの着実な段階的整備	
施策の目的と概要	東京 2020 大会後の環状第 2 号線本線開通後に公共交通優先施策や運賃収受の工夫により停車時間の短縮などを図り、速達性・定時性が確保された本格運行を開始することにより臨海部各地区から都心部間のアクセス利便性向上を目指す。
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画で記載されている BRT の段階的な運行拡大について、条件を整理し、関係機関と調整する。 ・ハード・ソフトの両面から、車両、停留所、運賃収受方式などの対策を講じて速達性・定時性の確保を目指す。 ・東京 2020 大会後のプレ運行（二次）、本格運行それぞれの運行計画を実現するため、経路上の走行空間の確保、定時性を確保するための対策、誰もが利用しやすい停留所整備及び有効な情報発信サービスを実施する。 ・定時性・速達性を確保するための方策としては、公共交通優先システムの導入を目指す。
施策エリア、場所	「都心と臨海地域とを結ぶ BRT に関する事業計画（平成 30 年 8 月）」に記載されている右記の運行ルート
実施主体	東京都、運行事業者
実施時期	令和 2 年度以降本格運行開始まで

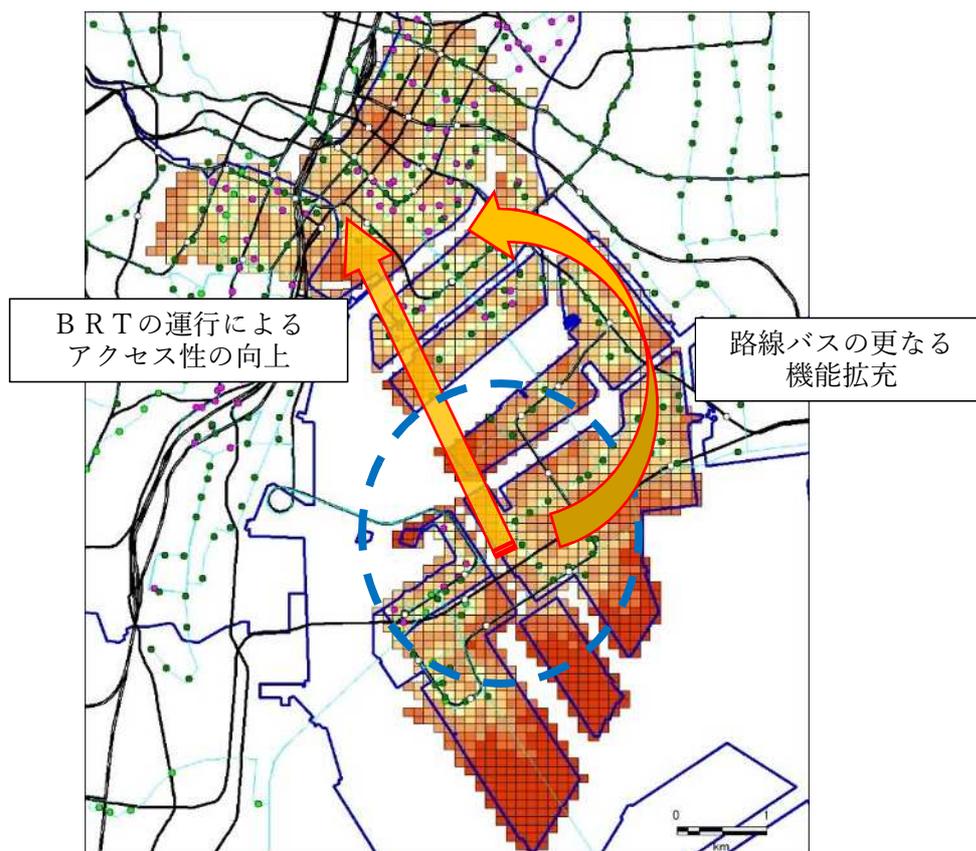
施策①-2 地域全体のバス網の充実に向けた路線バスの拡充・再編	
施策の目的と概要	鉄道やBRTと連携して、路線バスの拡充・再編を行い、地域全体の利便性を向上させるための公共交通網を構築する。
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やBRTと連携して、将来の開発や交通結節点等の整備に合わせて、地域全体の利便性を向上させる公共交通網を構築出来るよう、路線バスの拡充・再編とユニバーサルデザイン等のサービスの充実を図る。 ・東京2020大会後の選手村のまちづくりなど、臨海地域を中心に急増する輸送需要に対応するため、路線を拡充する。
施策エリア 施策系統	<p>○BRTの需要動向により将来的に運行計画の検討を行う対象(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスのうち、都心と臨海地域を結ぶ路線など <p>The diagram illustrates a transportation network connecting the city center (都心) and the Rinkai副都心 (臨海副都心). It shows three main types of routes: railroads (鉄軌道) represented by purple lines, BRT (BRT) represented by blue dashed lines, and bus routes (路線バス) represented by green lines. The routes are organized into a grid-like structure with horizontal and vertical lines. Key locations are marked: 都心 (City Center) at the top, 選手村のまちづくり (Athlete Village) in the middle, 豊洲市場 (Toyosu Market) below it, and 臨海副都心 (Rinkai副都心) at the bottom. A legend on the right identifies the colors: purple for 鉄軌道, blue dashed for BRT, and green for 路線バス.</p>
実施主体	バス事業者
実施時期	令和2年度～令和7年度 (BRT全路線運行開始後)

a. 計画区域内を運行するバスネットワーク検討の方向性

都心と臨海地域とを結ぶ路線については、BRT運行開始後の利用者動向に応じ、必要に応じて拡充・再編等の運行計画の検討を行う。

(例)・都心部とのアクセス利便性向上の余地がある臨海部から新橋・虎ノ門周辺の地域へは、BRTの運行開始前後を比較するとアクセス性が向上する。

・臨海部から、東京駅・日本橋駅周辺の地域へは、引き続き路線バスが重要な役割を果たすため、更なる機能拡充を図る。



施策② 駅アクセス性が低い箇所へのバス等の導入	
施策の目的 と概要	鉄軌道やBRT停留所までのアクセス性が低い箇所、都心部までの所要時間が長くなっている地域において、鉄道駅やBRT停留所にアクセスする循環・ピストン型のバス路線（コミュニティバスや短距離移動等）の導入検討を必要に応じ実施する。
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じ、バスネットワークとメッシュデータから判断できる停留所及び鉄軌道駅へのアクセス性が低い箇所（次ページ以降の評価結果を参照）におけるコミュニティバスやフィーダー交通の新設・再編等を検討する。 ・駅へのアクセス性が低い箇所で、移動所要時間の長さだけでなく、人口集積（特に高齢者数）や来訪者が多いと考えられる箇所等が検討対象として考えられる。 ・その他、臨海部の拠点となるエリアにおいて、本計画における各区内の他の拠点と比較し駅へのアクセス性が低い箇所等なども検討対象として考えられる。
施策エリア 施策路線	鉄軌道駅アクセス性が低い箇所のコミュニティバスやフィーダー交通
実施主体	中央区、江東区、港区、バス事業者等
実施時期	令和3年度～

a. 公共交通利用性が低い地域の分析

<最寄り停留所までのアクセス性が低い地域（停留所までのアクセス距離による評価）>

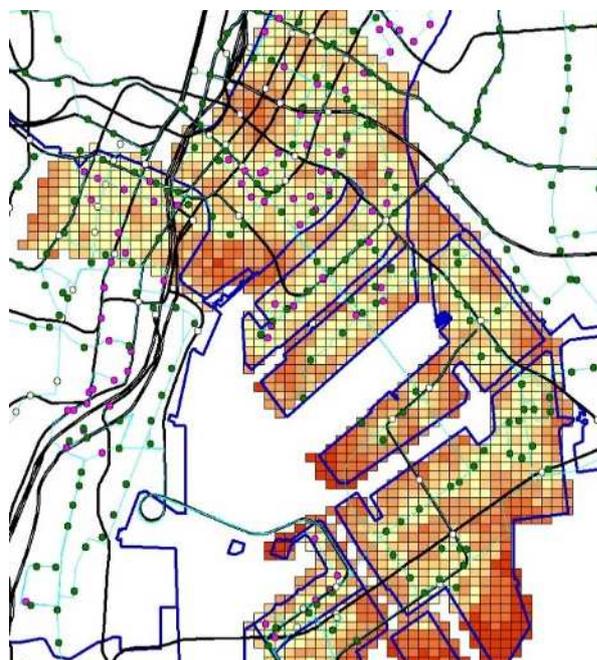


図 バス停圏域、停留所位置、路線(P.55 再掲)

最寄りバス停までのアクセス距離が300m^{*}以上の地域（100mメッシュ単位）が臨海部に広く分布
特に銀座・京橋の一部、晴海五丁目（選手村周辺）、豊洲六丁目の一部では、バス停へのアクセス性が低い。
※当計画における「バス停までのアクセス性が低い」の定義…バス停300m圏



<最寄り駅までのアクセス性が低い箇所（駅アクセス距離（道路最短経路）500m 圏による評価）
 100m メッシュ人口に、最寄り駅から道路距離 500m 圏域を重ねると、比較的人口集積が見られる地区
 区では、佃、勝どきの南側、有明、東雲の一部が最寄り駅から 500m 圏外となり、鉄軌道駅までの距離
 が離れている地域となっている。

将来的には東京 2020 大会の選手村となる晴海五丁目については、将来的な居住者や来訪者が増大す
 ることが予想されるが（青丸点線範囲）、現況では駅へのアクセス性が低い箇所となっている。

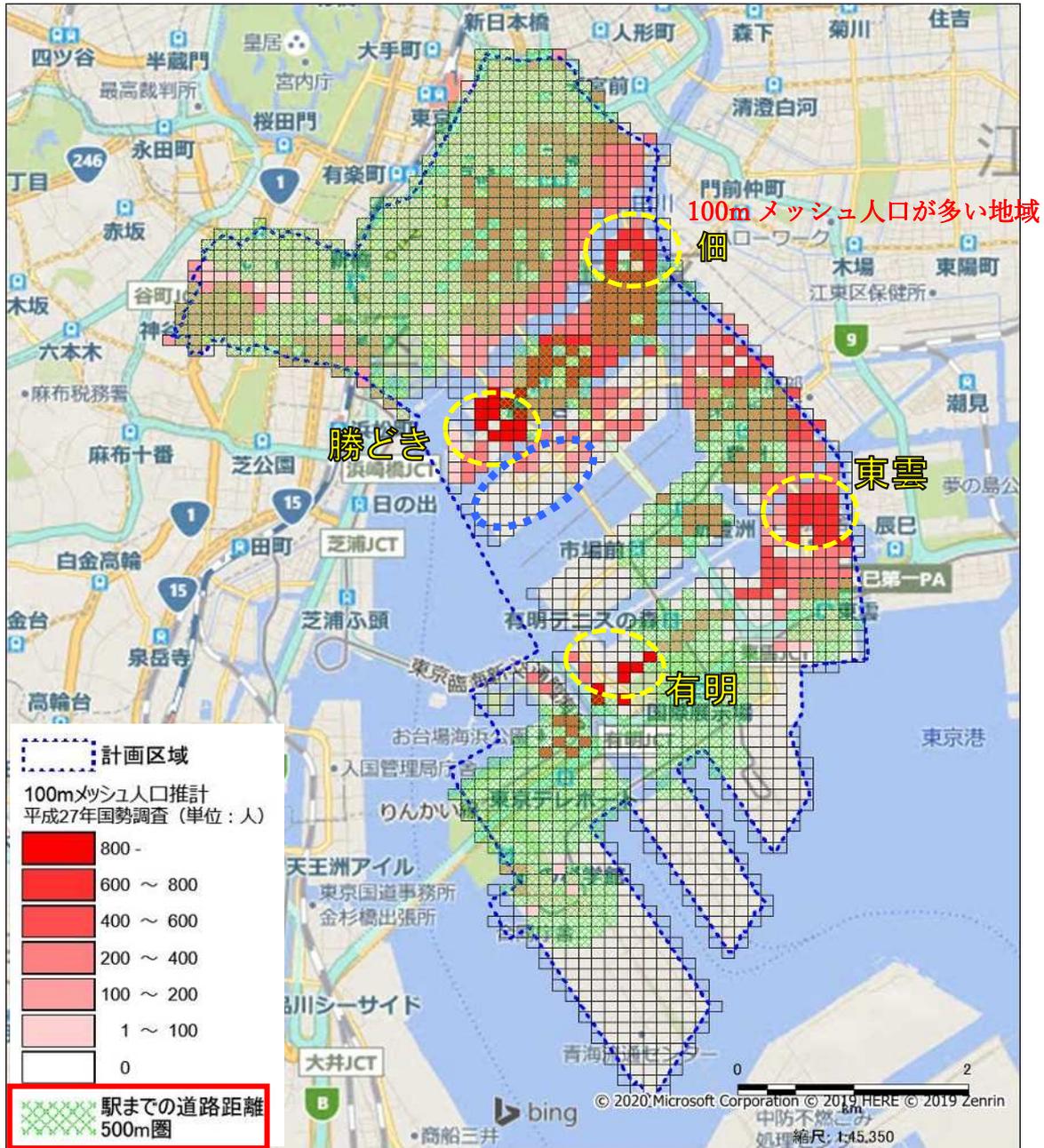
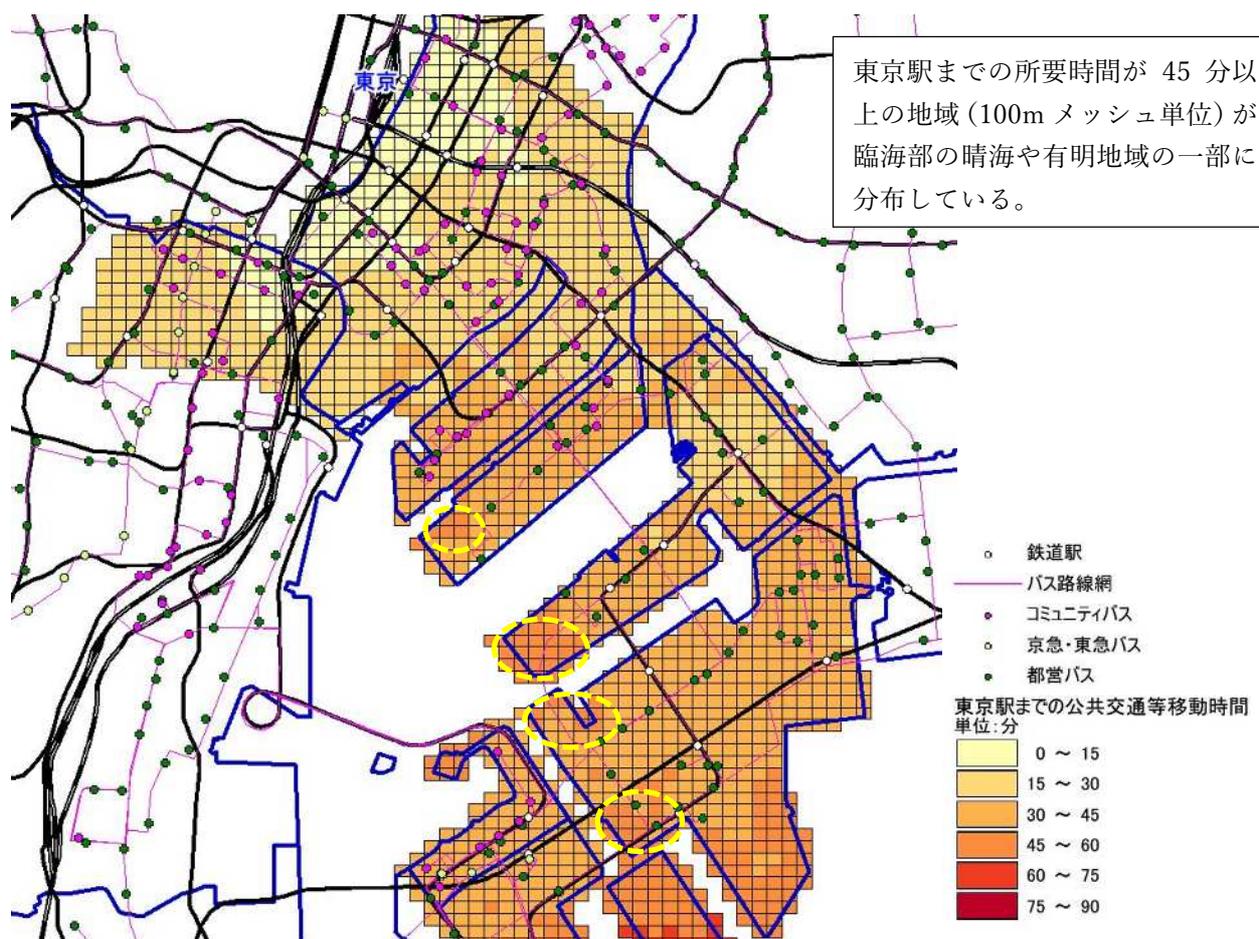


図 駅までの道路距離 500m 圏

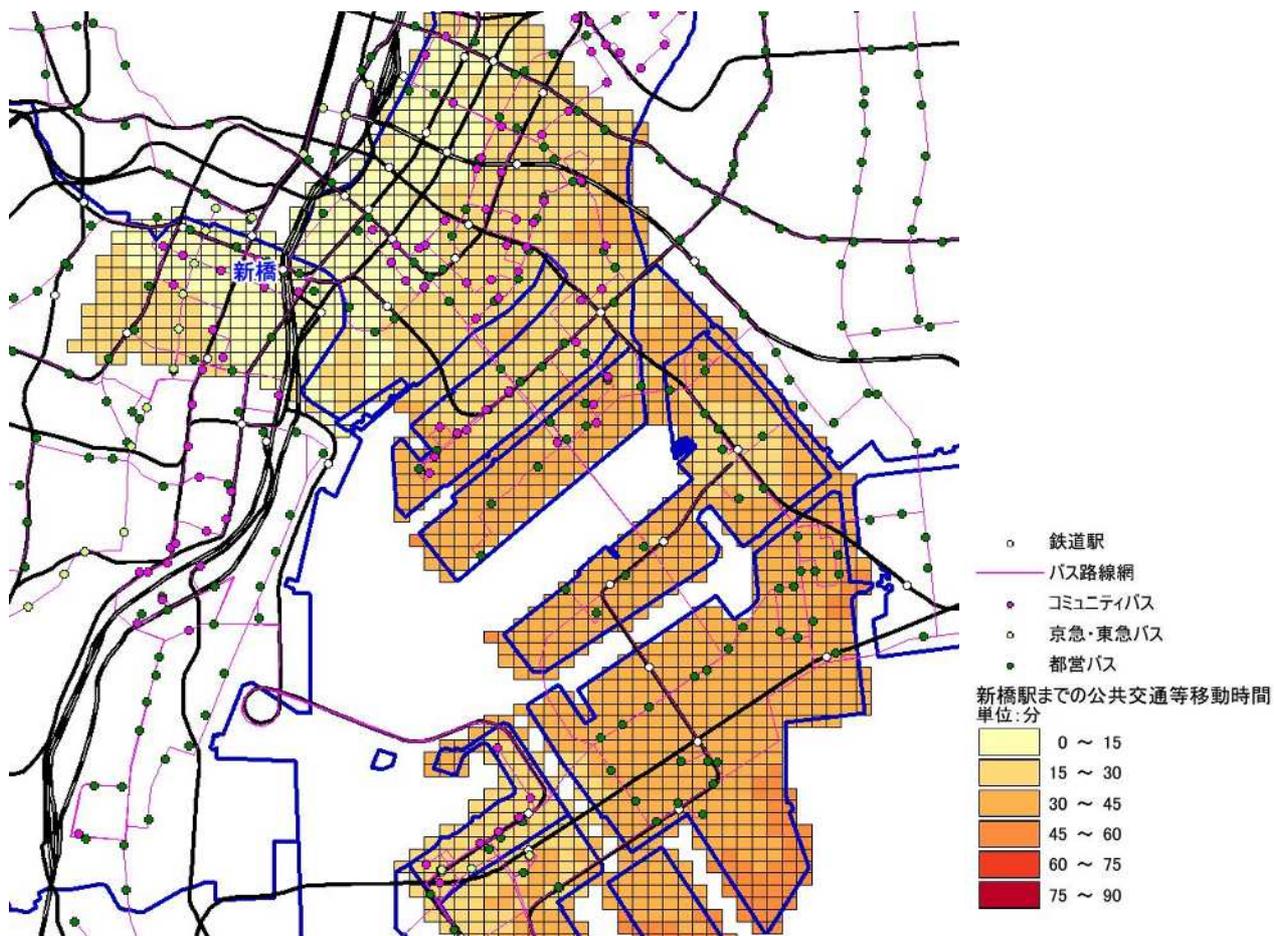
<主要な拠点駅（東京駅）まで公共交通（徒歩含む。）を利用した場合の所要時間による評価>



<図：東京駅までの公共交通等移動時間>

- ・臨海部から東京駅までは、ゆりかもめや有楽町線等、交通機関を乗り継いで向かうルートがあるほか、バスによるダイレクトアクセスも可能である。特に東京駅までは路線バス路線も多い。
- ・BRTの運行開始後は新橋駅へのアクセス利便性は現在より向上することが推察されるため、BRTに乗り込んだのち新橋駅経由で交通機関を乗り継ぐルートが生まれる。
- ・そのため、一部の地域では路線バスとBRTとの乗り継ぎを活用して、東京駅までのアクセス時間短縮を図れる箇所が想定される。

<主要な拠点駅（新橋駅）まで公共交通（徒歩含む。）を利用した場合の所要時間による評価>



<図：新橋駅までの公共交通等移動時間>

- ・現状において臨海部は新橋駅への45分圏域にあるが、将来的にはBRTにより新橋駅へのアクセス利便性が更に向上する。このBRTの効果を更に計画区域内に広く波及させるためには、BRTの停留施設にアクセスしやすい交通手段が必要となる。

b. 公共交通利用へのアクセス性が低い箇所における地域公共交通網の導入・再編の例

公共交通利用へのアクセス性が低い箇所における公共交通ネットワーク充実に向けた新たなバス路線整備に向け、BRTの運行によるアクセス性が低い箇所の分布変化に対応した路線拡充・再編を行うための考え方（例）

- ・公共交通利用へのアクセス性が低い箇所への新たなバス路線は、BRTとの役割分担、BRTと結節する路線を検討
- ・その結果、公共交通利用へのアクセス性が低い箇所の分布がどのように変化するのかを確認し、アクセス性が高まるエリアの人口集積や将来的な人口集積を優先した路線の導入・再編を実施

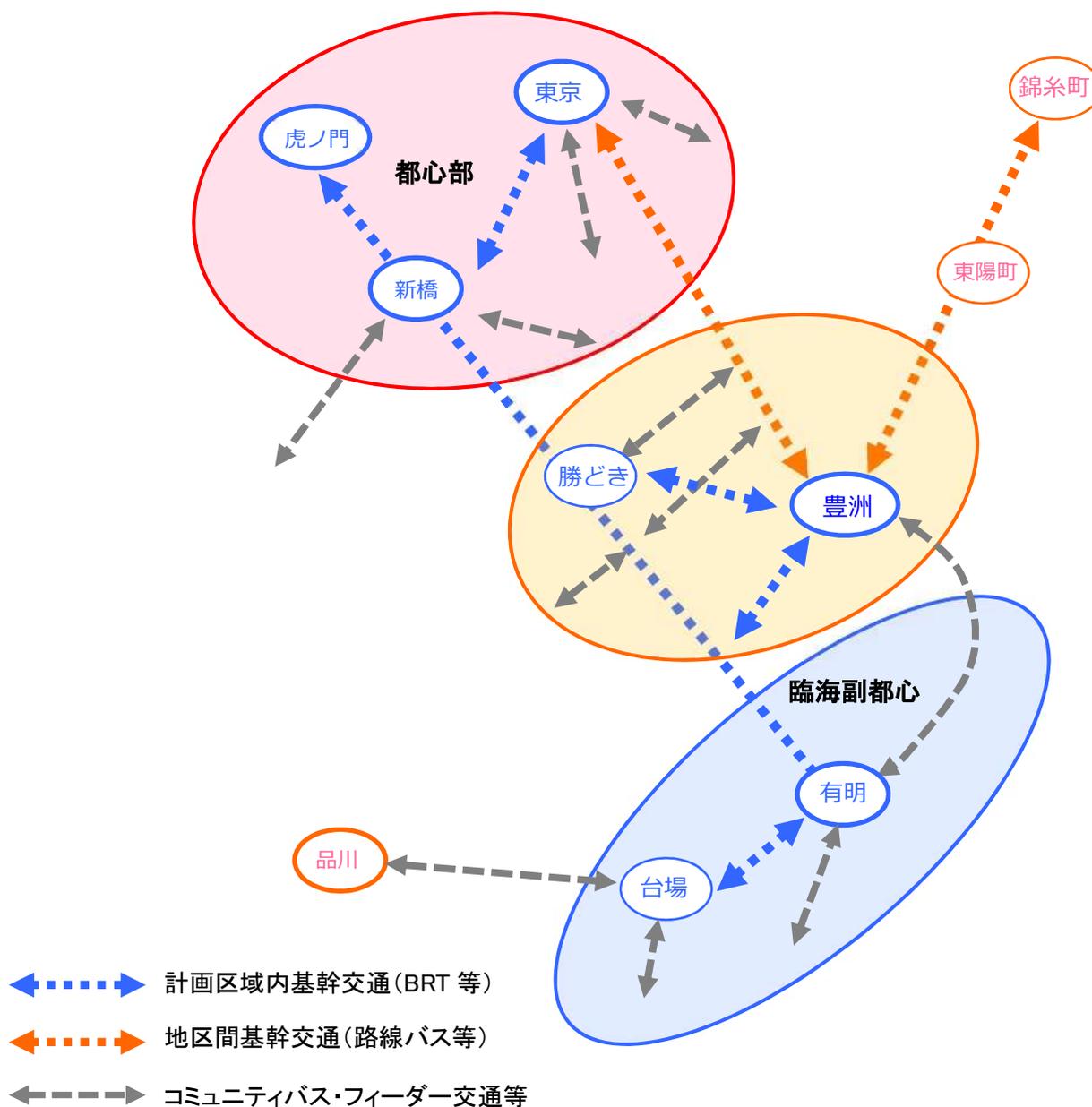


図 計画区域の再編と計画区域外の再編イメージ

施策③-1 ハード・ソフトによる端末交通支援	
施策の目的 と概要	<p>駅勢圏を考慮した端末交通手段の充実又は多様な交通の結節を支援するハード・ソフト支援策を実施する。</p>
施策の内容	<p>○超小型モビリティやカーシェアリング等の展開支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、乗り捨て可能なカーシェアリングについて、有楽町、新富町、新川、新橋駅、勝どき、豊洲、青海にステーションが設置され、実証実験が実施された。 ・また、戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「自動運転（システムとサービスの拡張）」実証実験において、多様なタイプの自動運転車両による実証・デモ（乗用車、小型モビリティ等）が実施される予定である。 ・このように、臨海部は新たな交通モードの実験の場として活用されているため、超小型モビリティ、カーシェアリングサービスの展開可能性がある地域あることから、これらの導入を図る。 <p>○ソフト支援策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車シェアリングやバス利用実態等の移動データと、人口や来訪者等の様々な統計・調査データを組み合わせることが可能な都市交通データプラットフォームを交通事業者（利用実態、利用特性）、自治体（都、3区）、民間（シェアリングサービス、集客施設等）が連携して整備し、端末交通の展開を随時見直して、有効な施策を導入する。
施策エリア	お台場、青海地区等
実施主体	未定
実施時期	令和3年度以降

a. 公共交通利用へのアクセス性が低い箇所における端末交通支援策

【臨海部の都市基盤を活用した超小型モビリティの実証実験の実施】

臨海副都心では、自動運転や MaaS の実証実験が展開されている。

(事例) 東京都が公募した「MaaS の先行的なモデルとなる実証実験」において、「東京臨海副都心エリア専用の MaaS アプリによる回遊性の向上」が採用され、令和 2 年 (2020 年) 1 月から同年 2 月にかけて、臨海副都心エリアで以下のような実証実験を行った。

東京臨海副都心エリアにおける、交通渋滞の解消や交通不便地域の快適な移動と、観光客の観光スポットへのスムーズな輸送や回遊率の向上という課題に対し、以下の機能を搭載した多言語対応の専用 MaaS アプリを提供した。

- ① マルチモーダル経路探索エンジンによる、鉄道などの公共交通機関とデマンド型シャトル、シェアサイクルを組み合わせたシームレスで最適な経路提案
- ② デマンド型シャトル (無料) の提供
- ③ 鉄道、シェアサイクルのキャッシュレス決済
- ④ おすすめの観光スポットなどの記事や観光施設情報、クーポンの提供によるエリアの新たな魅力の発信

また、2021 年 1 月から、「東京臨海副都心における With コロナ時代の観光 MaaS 実証実験」として、「エリアまでの移動利便性の向上」・「エリアでの回遊性向上」の解決に加え、With/After コロナでの移動需要減少に対する課題「エリアへの安全安心なおでかけ“喚起”」も解決する MaaS が再度同地域で行われる。

- ① 特設サイトでの、お台場のイベントと連携した VR/AR 体験
- ② 混雑回避を可能とする交通・施設の混雑情報を提供
- ③ おでかけスポット情報、クーポンやマルチモーダルルート検索の提供
- ④ ゆりかもめ・りんかい線の 1 日券・バイクシェアの決済

また、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム (S I P) 第 2 期「自動運転 (システムとサービスの拡張)」として、安全で快適な自動運転社会の実現を目指し、東京臨海部において一般道の交通インフラからの信号情報や高速道路の合流支援情報等を活用したインフラ協調型の自動運転の実証実験が行われる予定である (新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年 (2020 年) 夏から延期)。

臨海副都心地域においては、高精度 3 次元地図情報や ITS 無線路側機による信号灯火色情報等を提供する環境を整備している。

実施スケジュール：2019 年 10 月 15 日～2020 年度末 (予定)

実証実験場所・実験概要：以下参照

(1) 信号実証実験

○無線通信による信号情報利用の有効性を実交通環境下で検証

- ・信号灯火色情報と車載センサの2重系による、信号現示情報認識の精度向上
- ・信号灯火色の残秒数情報によるグリーンマゾーン*回避

*黄色表示中に停止線を通過できず、かつ急減速などは停止できないタイミング



【期待される成果】

- ドライバーへの信号情報提供の有効性の確認
- 交通インフラの設置条件の見極め、優先順位付け
- 実証を踏まえた標準仕様の確定



○信号情報提供用
ITS無線路側機

(事例) 超小型モビリティについて

超小型モビリティは現在、様々な自治体が特区制度等を活用して実証実験を行われている、全国 35 都道府県知事が集まる「高齢者にやさしい自動車開発推進知事連合」において、パーソナルモビリティ等を活用した社会システムの構築に向けての取組が始まっている。



図 超小型モビリティの分類（走行形態別） 出典 国土交通省資料

平成 24 年(2012 年)6 月に国土交通省が発表した「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」では、パーソナルモビリティを以下のように定義している。

パーソナルモビリティを『超小型モビリティ』という呼称を使い「自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両」と定義された。

さらに、それは「2 人乗りの超小型モビリティ」「原動機付自転車（電動二輪車、超小型電動自動車）」「電動車いす」「移動支援ロボット（立ち乗り型）」の四つに分類された。

施策③-2 自転車シェアリングの拡充	
施策概要	公共交通との連携が取れた交通網を確立するために、公共交通の端末交通としての利用や、公共交通を補完する短距離交通手段として自転車シェアリングの導入を拡充する。
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年 2 月から千代田区・中央区・港区・江東区の 4 区で区境を越えて相互乗入ができる「広域相互利用」を実施してきた。現在は相互利用できる区が増加し、新宿区・文京区・品川区・目黒区・大田区・渋谷区・中野区を加えた 11 区において、自転車シェアリング広域相互利用を実施している。 ・サイクルポートの整備を促進し、利用促進を図るとともに、促進する地区では走行空間を踏まえたネットワーク形成を図る。 ・サイクルポートの充実や認知度向上に向けた情報発信等を引き続き行う。
施策エリア	中央区、港区、江東区
実施主体	中央区、港区、江東区
実施時期	令和 3 年度～



(事例) サイクルポートの設置例
(東京テレポート駅前)



(事例) 走行空間に接続するようにサイクルポートを配置している。近くにバス停や LRT の駅がある (アメリカ・ポートランド)

自転車シェアリングについて

自転車については「公共交通とともに公共性を有するモビリティである」(「自転車活用推進計画」(国土交通省 平成 30 年 6 月))とされているが、公共交通の補完的役割を果たす交通手段と考えられている。ただし、自転車シェアリングについては公共性が高いことから、現在国土交通省で「シェアサイクルの公共的な交通としての在り方」が検討されている。

また、「東京都自転車活用推進計画」(東京都 平成 31 年 3 月)では、「公共交通の補完的な利用も期待されるため、自転車を交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段の一つ」と考え方を示しているため、本計画では自転車シェアリングを「交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段」として公共交通の補完的な役割があるとして、その拡充を公共交通施策の一つと位置付けている。

施策④-1 交通結節機能の活用	
施策概要	BRT運行に併せ、他の鉄道やバス路線との乗継利便性、快適な待機環境を確保するため、都市再開発により整備される駅前広場やバスターミナル機能を交通結節点として有効に活用する。
施策の内容	<p>○既往の交通広場を活用した結節機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRT運行に併せ、他の鉄道やバス路線との乗継利便性、快適な待機環境を確保するため、都市再開発により整備される駅前広場やバスターミナル等を交通結節点として有効に活用する。 <p>○舟運との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の舟運航路及び将来的な舟運航路の拡張を見据えて、交通広場と船着場との連携強化を図る施策（ハード・ソフト）導入の検討を行う。
施策エリア	虎ノ門、東京駅、豊洲、晴海・お台場・青海地区等
実施主体	施設整備者、施設管理者
実施時期	令和3年度以降

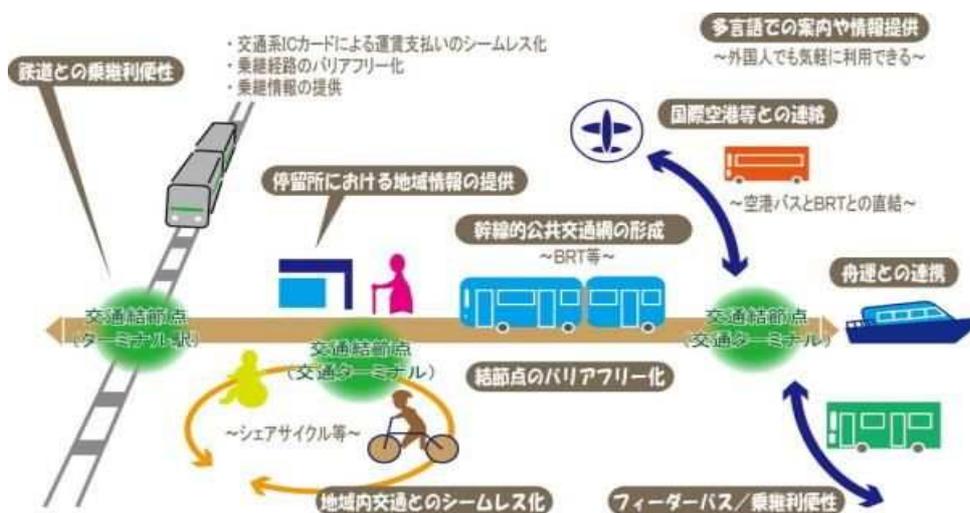


図 交通結節機能活用のイメージ



図 交通結節機能活用のイメージ

(出典：清水建設株式会社ホームページ)

a. 交通広場、ターミナルの活用及び機能の見直し

BRT運行開始に合わせて改修された交通広場、及び現在事業主体が整備中の交通広場やターミナルの結節機能を活用していく。

既存の交通広場等については、BRT運行開始後の広場利用者の動線、平日・休日、時間帯別の利用者別（住民・来訪者等）、交通モード別の利用実態に照らして、必要に応じ、車両のバース・プールの配置、交通処理機能、安全性確保の観点から改善可能な見直しを実施する。

その際は、鉄軌道と他の交通モードとの乗換え利便性・快適性において改善が必要となる「アクセシブルでインクルーシブ」な結節環境を創出していく。

また、自転車シェアリングや超小型モビリティ等の端末交通や舟運の導入・拡大に伴い、連携強化に必要な空間整備や情報発信についても継続的に取り組んでいく。

b. BRT乗入れを想定しているターミナルの活用

< BRTルートと交通結節点 >



図 虎ノ門ヒルズビジネスタワーのバスターミナル（出典：森ビル株式会社 プレスリリース）

(事例) 交通広場整備後のバリアフリー化の改善

- 江戸川区、東京都、JR 東日本の連携により、葛西臨海公園駅前・公園・バスターミナルの歩道勾配を改善し、移動円滑化を実現した事例
- 東京 2020 大会会場（葛西臨海公園はカヌー・スラローム会場）のアクセシブルルートとして駅～バスロータリー～公園の勾配を 5% 以内にする必要があり、駅、公園、バスターミナルの接点で 20cm のかさ上げを実施した。



改善前
駅構内側の路面がバスターミナル・公園側の路面より最大で 45cm 高く、傾斜のきついスロープとなっている。



改善後
出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(国土交通省：平成 31 年 3 月)

(事例) 自転車交通との連携

東京都では、東京 2020 大会会場や主要観光地の周辺において、自転車がより安全に回遊できるよう、国道、都道、区市道等の自転車が走行しやすい空間を連続させ、ネットワーク化を図る自転車推奨ルートを設定している。

豊洲駅前の晴海通りも推奨ルートに指定されており、自転車が走行しやすい空間確保と併せ、交通結節点における更なる駐輪施設やサイクルポートの拡大等利用しやすさ向上等により、公共交通利用を促進させることも考えられる。



図 東京都建設局「自転車推奨ルート（臨海部周辺地区）」
(平成 27 年 4 月)

施策④-2 BRT利用のシームレス化	
施策概要	BRTの停留所では、利用者の乗降、バスの正着、他のバス路線との乗継、待機環境、情報提供など全てにおいて、利用しやすいシームレスな環境整備を実施する。
施策の内容	<p>○停留施設整備の実施</p> <p>■地域のシンボル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留施設は、地域のシンボルとなるような機能・構造を目指す。 →上屋の設置、情報提供機能、高齢者への配慮など <p>■停留施設の設備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベンチ、情報案内板、情報表示装置、デジタルサイネージ、券売機等の設置を検討する。 <p>■プラットホームの乗り降り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・標準的なプラットホームの仕様は、車椅子の方がスムーズに乗り降りできるように、一部プラットホームをかさ上げするなど、バリアフリーに配慮した計画とする。 <p>■洗練されたデザイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シンボル性を持ち、次世代都市交通の象徴として統一感のあるデザインを検討していく。 <p>○ソフト面でのバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の発車到着時刻に合わせた時刻表の調整や、デジタルサイネージ等による停留施設での乗り継ぎ情報の提供、車内での他の公共交通の運行情報の提供、多言語での情報提供、様々な案内情報提供など、BRTの利用に当たって全ての方々が利用しやすくする。 ・多様な決済・乗車確認手段の提供など
施策エリア	BRTの停留施設
実施主体	東京都、運行事業者
実施時期	令和2年度～令和7年度

(事例) 正着性を高める縁石の例
(東京BRT新橋停留施設)



(事例) 新橋駅における乗換案内サイン



施策④-3 拠点駅のシームレス化	
施策概要	利用者が多い拠点駅においては、駅利用者だけでなく、端末交通等他モードと乗り継ぎ利便性を向上させるハード・ソフト両面でのバリアフリー化を図る。
施策の内容	<p>○交通機関同士の乗換経路のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRTとの乗継ぎが可能となる駅については、明確で分かりやすい乗換経路とし、高齢者・障害者が可能な限り単独で乗換えができるようバリアフリー化を行う。 ・乗換経路のバリアフリー化は、施設ごとにバラバラに行われることがないように、経路全体で一体的に検討を行う。 <p>○拠点駅の乗換経路のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場や交通広場がある駅では、路線バス・コミュニティバス等との乗換経路について、バリアフリーの視点から再点検を行う。 <p>○ソフト面でのバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デジタルサイネージ等による乗り継ぎ情報の提供、BRTやバス車内での他の公共交通の運行情報の提供、多言語での情報提供、ユニバーサルデザイン等を推進する。
施策エリア	利用者の多い駅
実施主体	施設管理者
実施時期	令和2年度～令和7年度

（事例）複数事業者乗り入れ駅における案内サインの統一

横浜駅においては、横浜市主導で横浜駅に乗り入れている鉄道事業者（JR東日本、東急電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、横浜高速鉄道及び横浜市交通局）と協働し、駅構内の案内サインを統一している。



出典：国土交通省資料

施策④-4 UD タクシー乗り場の設置	
施策概要	誰もが利用しやすい移動手段である UD タクシーを利用しやすい環境整備を行い、導入促進を図る。
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、車椅子使用者、ベビーカー使用者、妊娠中の方、大きな荷物を持った方など、誰もが利用しやすい移動手段としての UD タクシー車両の導入を促進するため、交通結節点に UD タクシー乗り場の導入可能性を検証する。 ・施設内での UD タクシー乗り場までの移動経路はバリアフリー化されたものとし、多様な利用者が使いやすい乗り場となるようにする。
施策エリア	利用者の多い駅等、交通結節点
実施主体	施設管理者
実施時期	令和 2 年度以降 継続的に促進

(事例) UD タクシー乗り場 (横浜駅東口)

横浜駅東口タクシー乗り場では、平成 25 年 (2013 年) 6 月 28 日から UD/EV タクシー専用レーンの運用を開始した。一番手前のレーンを UD/EV 専用レーンとし、優先配車を行っている。誰もが使いやすい、また、環境負荷の少ないタクシーの普及促進を図り、一般タクシーを含め、利用者がタクシーを選択することが可能となることで、利用者利便の更なる向上が期待される。



出典：関東運輸局、横浜市 プレスリリース資料 (平成 25 年)

施策⑤ まちづくりと一体となった交通施策	
施策概要	臨海部の駅周辺整備や新規都市開発等のまちづくりと連携した公共交通利用促進策の導入等の取組を実施し、地域全体で公共交通利便性の向上を目指す。
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺整備や新規都市開発地区における交通結節点整備 ・ 拠点整備に必要な公共交通利用促進施策の導入 ・ 交通に関するまちづくりイベントの開催（公共交通利用促進策）
施策エリア	駅周辺地区、都市開発事業（再開発や跡地利用計画）を実施する地区等
実施主体	中央区、江東区、港区、都市開発事業者、住民、企業や店舗
実施時期	令和3年度～令和7年度

a. 新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成

○都市・交通政策との整合化

- ・ 東京都や3区のまちづくり計画、交通計画等都市・交通政策との整合がとれたサービス向上

○多様なモード間の交通結節点整備や利用促進策

- ・ 乗換抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善
- ・ 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点整備や利用促進策の導入

■新たな開発と連動した公共空間の創出

新たな開発により生み出される公共空間を活用し、乗り継ぎ利便性が向上する環境整備を促進させる。

具体的には、異なる交通手段同士がスムーズに利用できるよう、発車時刻を連携・連動させる等、乗換え・乗り継ぎに要する時間や労力を減らして、移動にかかる負担を減らすことで、公共交通利用促進を図る。

■公共交通利用促進策

全国の自治体では、情報発信や停留所環境改善、他の交通モードとの乗継利便性向上策等、公共交通利用促進策が実施されている。

都営バスでは平成25年度から、Wi-Fiを利用して高速・大容量のインターネット通信をバス車内で行えるサービスを開始している（都内のバス事業者で初）。また、都内の公共施設や旅客施設等主要スポットでもフリーWi-Fiサービスが展開している。

今後は旅客施設だけでなく、交通広場等の交通結節点で、観光案内標識やデジタルサイネージを活用したサービスを拡大し、公共交通利用促進につなげる。

臨海部では、東京テレポート駅の交通広場内の観光案内板とデジタルサイネージの2か所でフリーWi-Fi利用環境が整備されている。



図 交通広場における FREE_Wi-Fi 設置事例

(東京都HP「TOKYO FREE Wi-Fi」から(令和2年10月1日現在))

また、港区ではお台場レインボースタンドの利用促進策として、バスマップ等広報ツールの作成、企業等訪問による路線案内の配布や広報への協力依頼、まちづくりイベントとのタイアップしたPRを実施し、利用促進に関する継続的な計画立案、実態調査に基づく運行改善策の検討などの活動を行っている。

■イベントとタイアップしたPR活動

日にち	イベント名	活動内容
平成29年8月25、26日	お台場夏まつり	回数券の寄付(2000円10セット)
平成29年6月30日	Kissポート財団主催、お台場ナイトマラソン	回数券の寄付(2000円9セット)



■簡易版バスマップ(英語版)の作成



図 港区の利用促進策

出典：港区「台場シャトルバス運行に関する調査検証等支援業務報告書」

3 中長期的施策の展開

施策①- i

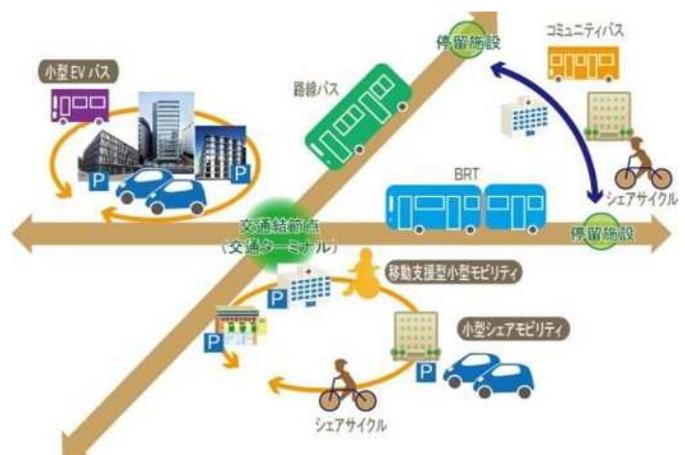
【BRTのネットワークの拡張】

- ・ 検討路線として位置付けられている環状第2号線～東京駅間への延伸、東京ビッグサイト、東京国際クルーズターミナルへの接続については、周辺開発や需要に合わせ、ルートや停留所等を検討し環境が整い次第、早期の実現を目指す。



施策③- i : 短距離移動システムの試行

- ・ 駅端末の短距離移動に対応し、最先端のICT等を駆使した多様な端末交通機関の導入を目指した社会実験を実施する。
- ・ コミュニティバス等では対応しきれない地域や区境を越えた短距離移動、自転車シェアリングの利用が困難な人の移動ニーズにも対応できるような、利便性が高く、少人数での短距離移動に適した超小型モビリティ等の新たな公共交通の導入を図る。
- ・ まずは、BRTの端末交通としてモデル地区等で実証実験を行い、普及・PRを推進する。
- ・ 自動運転の普及など新しい時代に適応し、最先端の自動走行システムを活用した様々な実証実験を推進する。



施策④-i：舟運との結節性向上

- ・臨海部と他地区とのアクセス性向上のため、臨海部の水辺環境を生かした舟運と陸上公共交通機関との連携を図る。
- ・船着場との陸上公共交通機関の接続を推進する。

〈朝の交通手段としての舟運の取組（社会実験）〉

- ・舟運が身近な観光・交通手段として定着し、水辺のにぎわいを創出する取組推進の一環として、令和元年(2019年)7月から同年8月に、朝の交通手段としての舟運活用の有効性を検証するための社会実験が行われた。
- ・通勤時間帯である午前7時30分から午前9時まで、日本橋と朝潮運河（勝どき）の間を15分間隔で無料で運航し、通勤以外も含め8日間で2800人以上の利用者があった（以下写真参照）。



施策⑤－i

【新たな街づくりへの新しいモビリティサービスの導入】

■施策③－iの試行的運用

- ・自動運転バス・タクシー等、自動運転技術を活用した移動サービスの実現に向けた支援を充実させるとともに、試乗会等の開催など自動運転の社会実装に向けた気運を醸成する。
- ・まちづくり計画への移動データの活用
自転車シェアリング等の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備し、新しいモビリティ導入可能性の検討に活用する。

施策⑤－ii

【新たな交通拠点の形成】

■新たな開発と連動した公共空間の創出

- ・新たな拠点整備が予定されている地域に対応した交通拠点形成の検討を行う。

<例>築地まちづくり方針（東京都）

■ゾーニングイメージ

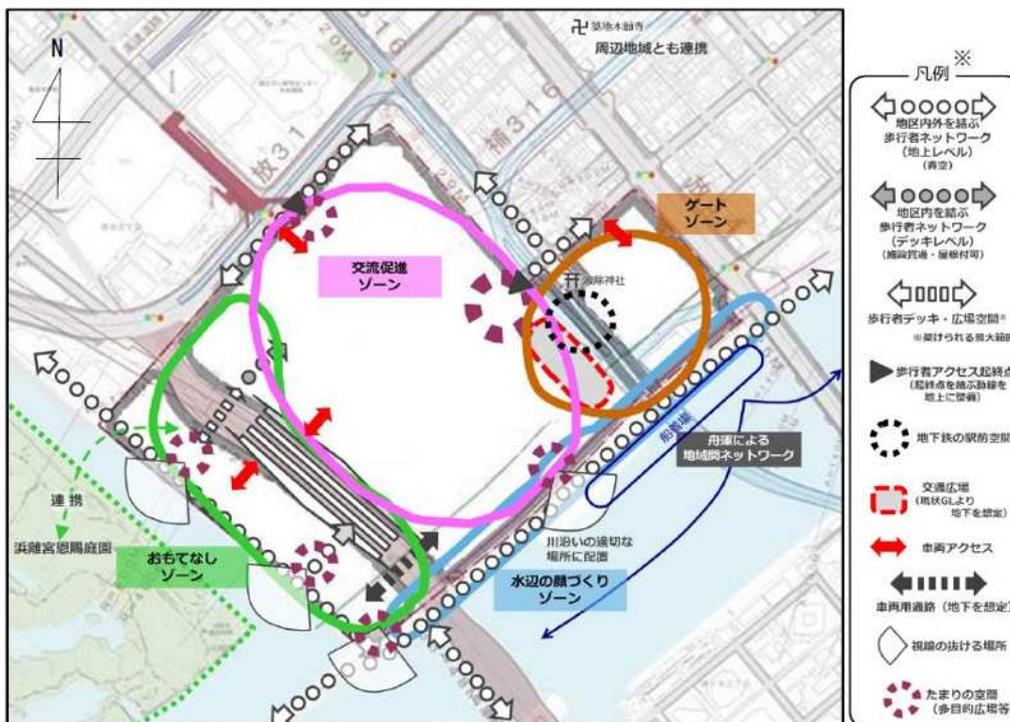


図 ゾーニングイメージ（出典：築地まちづくり方針_東京都）

・東京都の「築地まちづくり方針」（平成31年3月）では、留意事項として「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の乗り入れ可能性について考慮する」となっている。

<例>トランジットセンター

- ・近年は、新たな都市開発計画の中で、図書館や公民館、医療施設、育児施設や保育所などの公共施設を併設し、住民同士の交流の場や行政サービス提供の場として活用するケースが多くなっている。
- ・このような民間開発と公共機関が連携したまちづくりにおいて、施設を活用し、トランジットセンター等を設け、多くの人々が公共交通を快適に利用できる拠点を形成する。

■トランジットセンター

交通結節点としての必要機能である、バスの乗り継ぎ拠点、他の交通モードからの乗換拠点としての機能に加えて、乗降客、バス待ち客のためのサービス機能が導入された施設。

【セールスフォース・トランジット・センター (Salesforce Transit Center)】

2018年8月、サンフランシスコのダウンタウンに、3ブロックの広さを誇る新しい公共交通機関施設(市内の交通網をつなぐ巨大なターミナル)がオープン

着工から8年の歳月をかけて完成した、長さ440メートル、幅50メートルの大きさを誇る、地上4階、地下2階の巨大な建物で、1階部分がメインロビー、2階部分がレストランやショッピングスペース、3階部分がバスターミナル、4階部分が空中庭園となっている。



図 トランジットセンターの断面図
出典：平成27年度NUIレポート
(名古屋都市センター)

4 地域公共交通特定事業

本計画に基づき、令和3年度以降は地域公共交通特定事業を実施するための計画を策定する。

(1)対象事業

対象事業となる公共交通施策として「①臨海部BRTの整備」と「②BRTとの機能分担によるバス再編」を位置付け、令和2年度以降に東京都が「利便増進実施計画」を、BRT事業者が「道路運送高度化実施計画」を策定する。

<地域公共交通特定事業の対象施策>

基本方針	計画目標	公共交通施策
(1)新たな基幹公共交通軸（BRT等）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	公共交通施策① BRTの着実な段階的整備 公共交通施策② 路線バスの拡充・再編

利便増進実施計画

- ・東京都
- ・令和2年度以降策定予定

道路運送高度化実施計画

- ・BRT事業者
- ・令和2年度以降策定予定

(2)事業内容

将来の開発や東京2020大会の開催を踏まえ、臨海部と都心部、計画区域内を移動できる公共交通網の形成を目指す。

選手村等の新たなまちづくりにより、勝どき・豊海地区と晴海五丁目地区では鉄道路線が配置されている地区と同等又はそれ以上の常住人口・就業人口の増加が想定されている。

豊洲市場周辺地域では就業人口の大幅な増加が見込まれているが、都心へは乗り継ぎ等が必要であるため、到着に一定の時間を要する。

これらの地区では、環状第2号線の整備に合わせて、鉄道やゆりかもめと同等の輸送力・速達性を有するBRTを整備する。

路線バスについては、鉄道やBRTと連携して拡充・再編することで、広域的な交通需要に対応するとともに、計画区域内のきめ細かい輸送サービスを行う。

(3)事業の効果

BRTの整備及び路線バスの拡充・再編により、計画区域内の各地区から都心への移動の速達性が高まり、計画区域内の移動の利便性も向上する。

