

## **第4章 計画の推進方針**

### **1 計画の推進体制と計画実施プログラム**

#### **(1) 推進体制**

本計画は東京都、関係3区、交通事業者、学識経験者等で構成する「臨海副都心周辺地域における公共交通協議会」において、計画区域の今後の公共交通の在り方に関する調査・検討結果を踏まえて策定したことから、計画の実施段階においても当協議会の構成員がそれぞれの役割を果たしながら、連携・協働してその推進に努める。

## (2) 計画実施プログラム

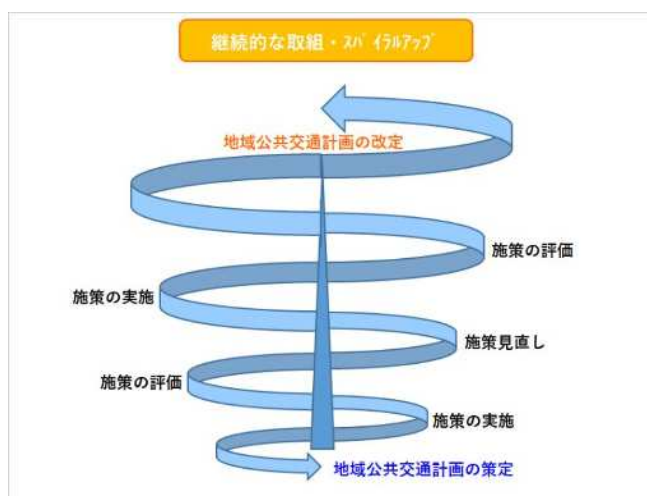
基本方針・計画目標	公共交通施策の目的	施策概要	2021年					2022年					2023年					2024年					2025年					2026年以降 (中長期的施策への展開)					
			2021年					2022年					2023年					2024年					2025年					2026年以降 (中長期的施策への展開)					
(1) 新たな基幹公共交通軸（BRT等）と連携した公共交通網の形成	施策①-1 BRTの着実な段階的整備	BRTの段階的な運行拡大を着実に実施し、臨海部各地区から都心部間のアクセス利便性を向上																															
	BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築	施策①-2 地域全体のバス網の充実にに向けた路線バスの拡充・再編																															
(2) 不足する地域間移動ネットワークの構築	施策② 駅アクセス性が低い箇所へのバス等の導入	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																															
計画区域内の公共交通利便性向上			必要に応じ導入																														
(3) 機能向上が必要な駅 端末交通の充実	施策③-1 ハード・ソフトによる端末交通支援	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・ソフト支援策の実施																															
	多様な端末交通の充実	施策③-2 自転車シェアリングの拡充																															
(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	施策④-1 交通結節機能の活用	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																															
	乗継ぎ抵抗の低減	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																														
		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																														
	施策④-4 UDタクシー乗り場の設置拡大	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																															
(5) まちづくりと一体となった新たなモビリティの創出	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、交通結節点を整備 (拠点整備に必要な交通施策の導入検討)																															
			新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成																														

## 2 計画の達成状況の評価

### (1) 計画を達成するため評価・見直し方法 (PDCA)

本計画の達成状況については、「臨海副都心周辺地域における公共交通協議会」において、本計画に位置付けられている公共交通施策の実施状況を確認・評価する。

また、計画期間満了時の令和7年度(2025年度)には、計画目標に基づく取組の評価・検討を行い、その評価結果を基に、本計画の更新の必要性について検討する。



施策実施・評価・見直しの流れ (PDCA のイメージ)

PDCA & CP		改定期間		計画期間			
		R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
Plan	計画策定	[Blue arrow from R2 start to R2 end]					
	施策の検討	[Blue arrow from R2 start to R2.5]					
Do	施策実施に向けた協議・調整	[Blue arrow from R2.5 to R3.5]					
	施策実施		[Blue arrow from R3 start to R7 end]				
Check	施策実施状況確認			[Blue arrow from R4 start to R7 end]			
	目標達成状況の評価				[Blue arrow from R5 start to R7 end]		
	施策実施有無の要因整理				[Blue arrow from R5 start to R7 end]		
Action	施策内容の見直し					[Blue arrow from R6.5 to R7 end]	
	目標値の再検討						[Blue arrow from R7 start to R7 end]
C & Plan	社会情勢・課題再整理					[Blue arrow from R6.5 to R7 end]	
	計画の改定						[Blue arrow from R7 start to R7 end]

### (2) 評価の考え方

本計画の推進と適切な進捗管理及び目指す地域公共交通網の確実な形成に向け、基本的に短期的施策（おおむね5年(令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度))以内に行う施策)について、その達成状況の評価する。

施策目標を評価する指標については、以下の方針で設定する。

- ・東京都、関連3区、交通事業者などが定期的に収集できる定量的データを用い検証する
  - ・国や東京都等で公表する統計データ、交通データ等を用いて検証する
  - ・施策実施前後の運行実態データ（利用者数、駅間・停留所間所要時間等）、居住人口や就業人口等の統計データを用い、本計画においてGIS環境を用いて予算定した評価指標と比較検証する
- 具体的には、取組そのものの達成状況(アウトプット:どのぐらいの事業や施策が実施できたか)と、取組実施から得られる成果(アウトカム)により評価する(次ページ参照)。

### (3) 検証の目標

目標①	指標	指標の説明	現況	目標値 B R Tを想定して試算
計画区域内の公共交通利便性向上	計画区域の居住地から目的地までの加重平均時間（居住者人口あたりの平均所要時間）の短縮	Σ（100mメッシュの人口 <sup>*</sup> ×メッシュの目的地までの公共交通を利用した最短所要時間 <sup>**</sup> （徒歩を含む））÷計画区域の全人口 との算定により加重平均時間を求める。	新橋駅までの加重平均時間 31.6分 <sup>***</sup>  晴海5丁目までの加重平均時間 45.8分 <sup>***</sup>	新橋駅までの加重平均時間 27.0分 <sup>***</sup>  晴海5丁目までの加重平均時間 36.6分 <sup>***</sup>
		Σ（100mメッシュの将来人口×メッシュの目的地までの公共交通を利用した最短所要時間（徒歩を含む））÷計画区域の全将来人口 との算定により加重平均時間を求め、現況の加重平均時間と比較する。	新橋駅までの加重平均時間 35.7分 <sup>***</sup>	新橋駅までの加重平均時間 29.1分 <sup>***</sup>

※100mメッシュ人口：平成27年の国勢調査の500mメッシュデータ（総務省統計局）と平成26年度の100mメッシュ土地利用図から算定

※※公共交通を利用した最短所要時間：バス、鉄道、徒歩利用から最短を算定。徒歩速度は4km/hを想定。

バス速度は交通政策審議会で使用した都県別・東京駅からの距離帯別、駅からの距離帯別のバス速度で算出。バス待ち時間2分、バス乗継ぎ時間10分を考慮している。B R Tの速度は新交通と同程度20km/hを設定。

鉄道は平成27年ネットワークのピーク時の運行本数、所要時間を使用。運行本数による乗車待ち時間、乗換移動やホームから改札までの移動時間も考慮している。

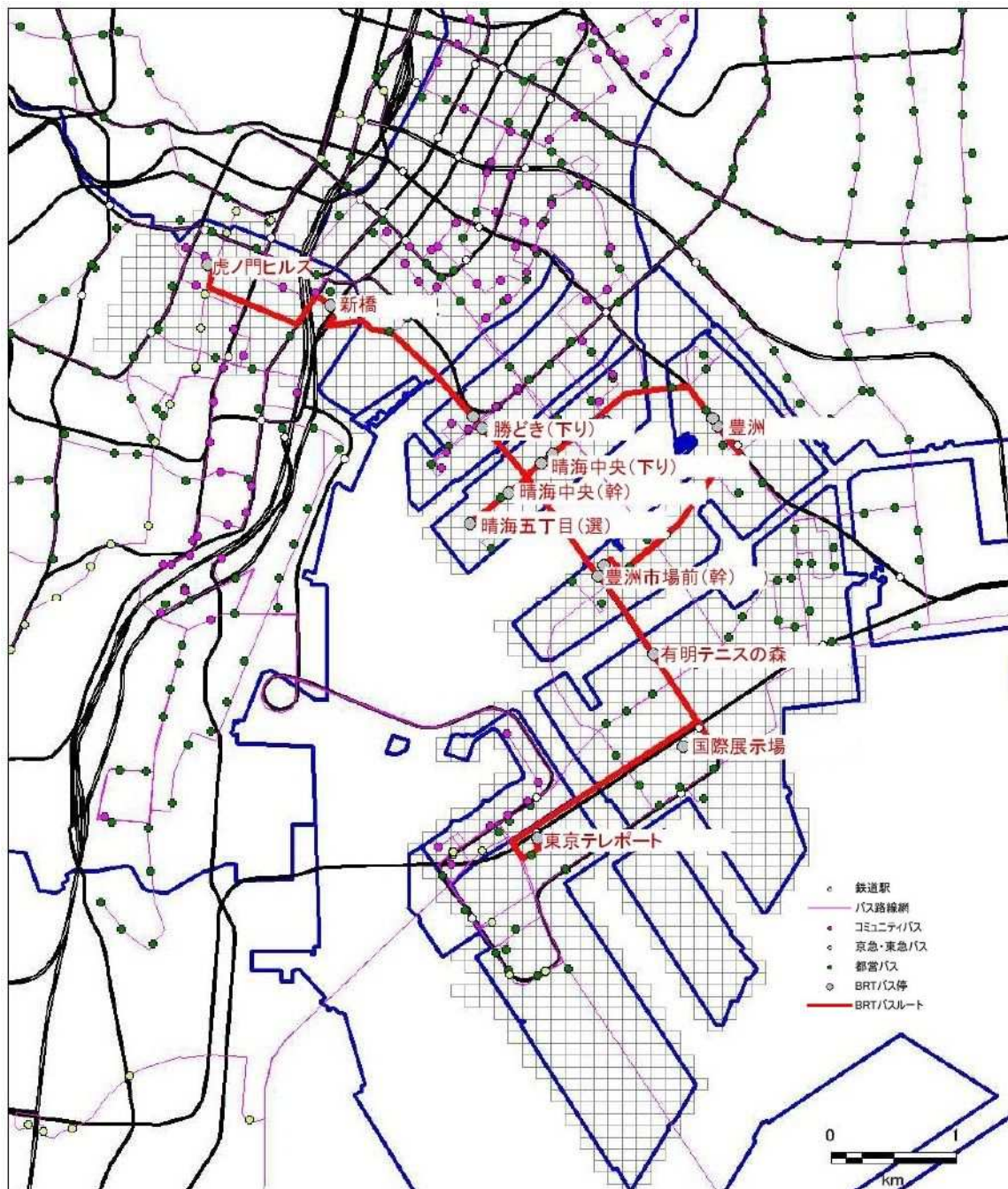
※※※効果が見られたメッシュでの加重平均時間値

<考え方>

評価として示す指標

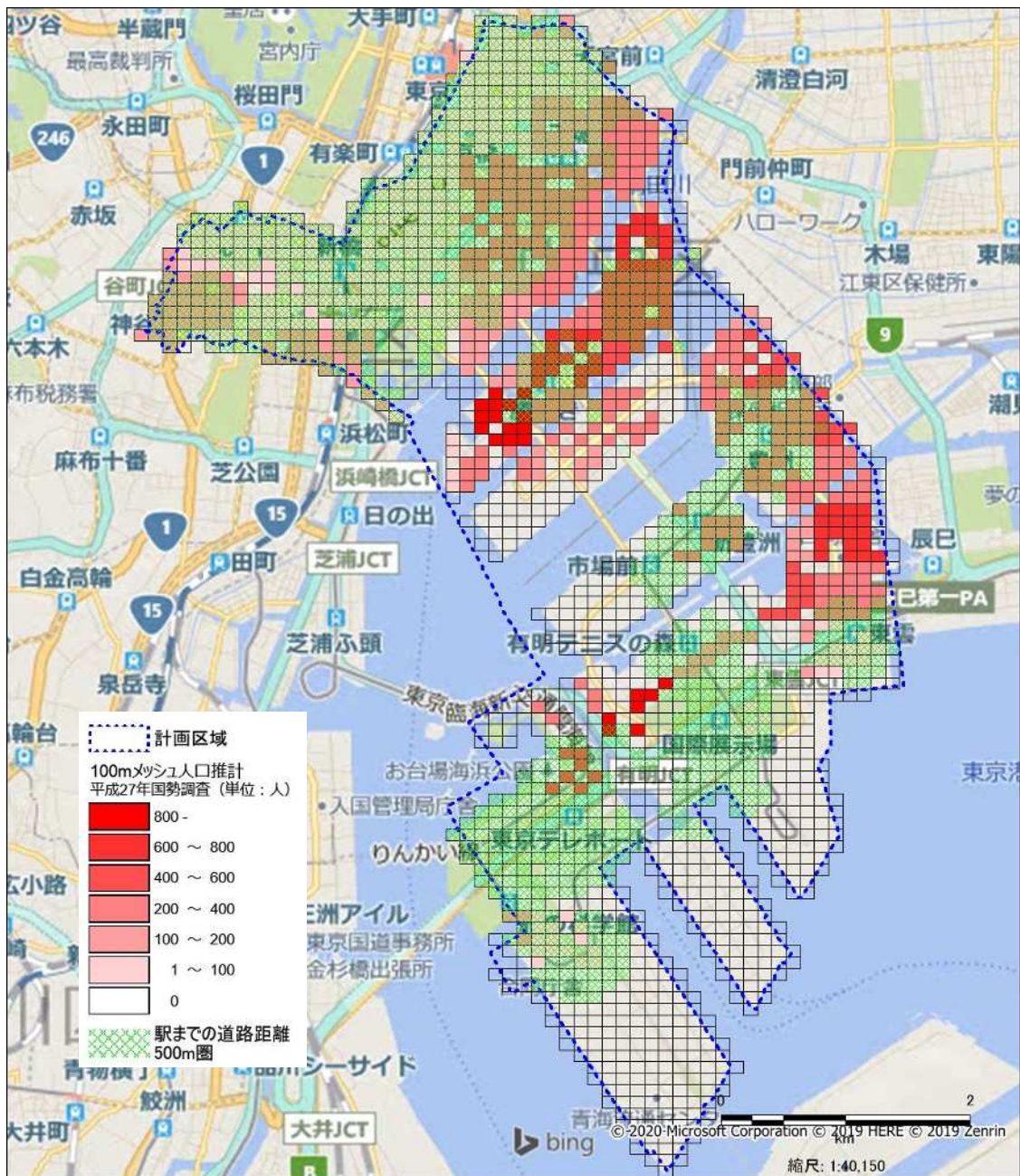
$$\text{加重平均所要時間} = \frac{\sum (\text{メッシュの人口} \times \text{メッシュから目的地まで公共交通を利用した所要時間})}{\text{対象地区の総人口}}$$

上記の指標について、現況、BRT運行の2ケースで対象地区の平均所要時間を算出し、その変化量を評価する。



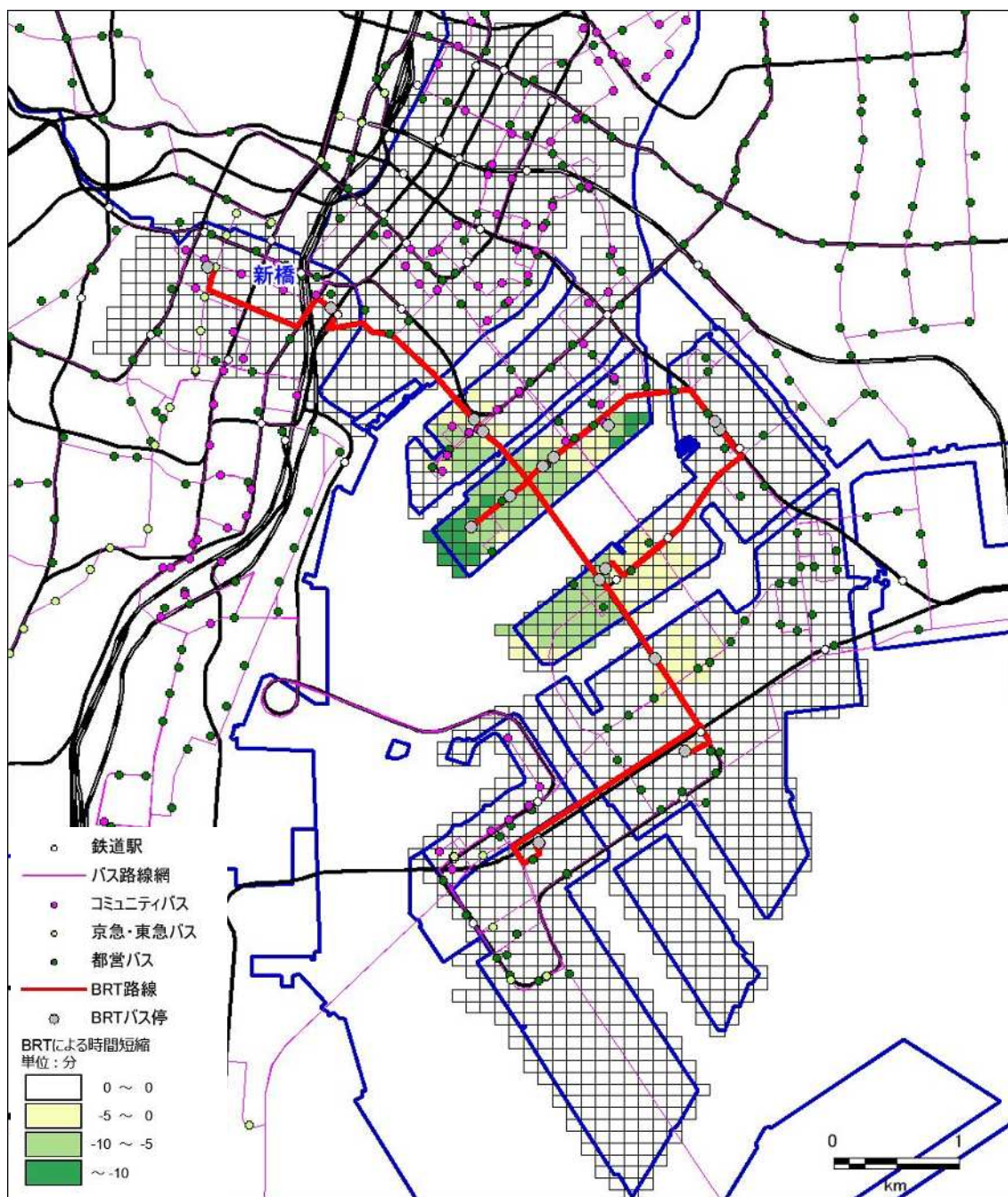


使用した 100m メッシュ人口は以下の図のとおりである。



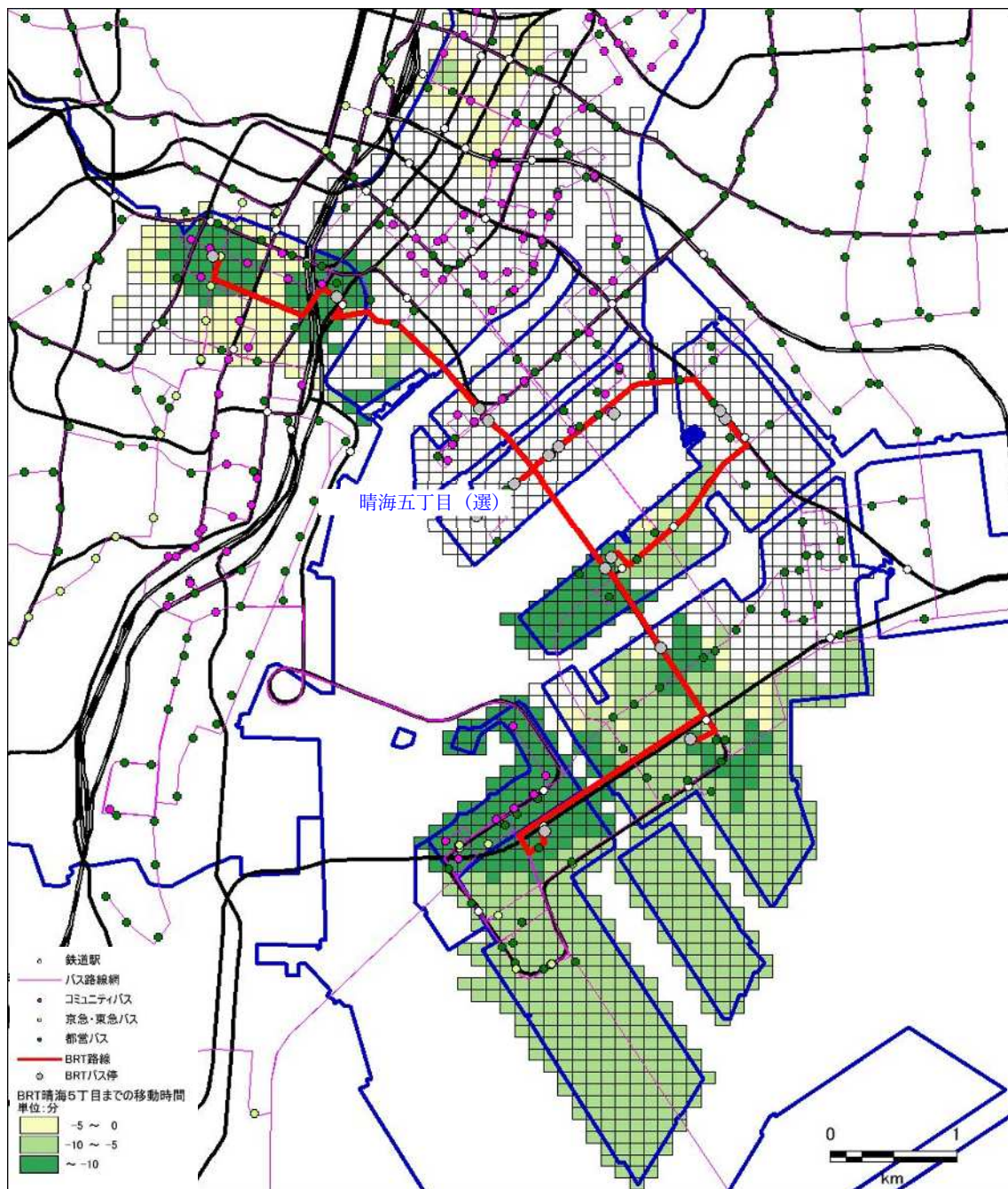
< B R Tを含めた公共交通を利用した場合の所要時間短縮効果：新橋駅まで >

新橋駅まで公共交通手段（徒歩を含む。）での最短の移動総時間で、B R Tを想定した場合と現況との時間差を下図に示す。





< B R Tを含めた公共交通を利用した場合の時間短縮効果：晴海五丁目まで >





目標①	指標	指標の説明	現況	目標値
計画区域内の公共交通利便性向上	計画区域内のバス系統数の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部と臨海部間を運行しているバス路線において、拡充された系統数を評価</li> <li>・BRTと路線バスで地域内のネットワークを充実させ、移動ニーズに対応する</li> </ul>	計画区域内で、都心部と臨海部間を運行している路線は複数存在	新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 1路線以上

目標②	指標	指標の説明	現況	目標値
公共交通アクセス性が低い箇所※の改善	公共交通機関へのアクセス性が低い箇所の居住人口割合の減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停留所・駅から離れた公共交通へのアクセス性が低い箇所※が存在するため、アクセス性が低い箇所※をカバーするよう公共交通ネットワークを構築し、アクセス性が低い箇所※人口の減少率を評価</li> <li>・バス停留所や鉄道駅までの徒歩アクセス（道路最短経路探索）で評価</li> <li>・バス停留所は300m、鉄道駅は所要時間10分以上で評価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り停留所までのアクセス性が低い箇所※が晴海、豊洲周辺に存在</li> <li>・鉄道駅までのアクセス時間が10分以上の地域が晴海周辺に存在</li> </ul>	BRTの運行や新たな公共交通サービスによりアクセス性が向上する居住人口が20%増加

※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

目標③	指標	指標の説明	現況	目標値
多様な端末交通の充実	駅端末の機関分担率の変化	大都市交通センサスにおける、駅端末機関分担率について、平成27年調査と令和7年調査の集計結果によりバスの駅端末機関分担率の変化を評価（中間値として令和2年度実施予定であったセンサスの調査結果による評価も実施）	計画区域におけるバス分担率は、中央区3%、港区1%、江東区8%	平成27年センサスから令和2年度実施予定であったセンサス及びその次の回に実施されるセンサスでバス分担率が向上
	サイクルポートの新設	令和3年度以降のサイクルポート新設数を集計評価	計画区域におけるサイクルポート数は、中央区39か所、港区23か所、江東区44か所	計画期間後半でサイクルポートの新設20か所

目標④	指標	指標の説明	現況	目標値
乗り継ぎ抵抗の低減	交通結節点の新設	乗継ぎに当たりバリアフリー、情報提供等の充実した交通結節点の新設等があった箇所数を集計	—	計画期間後半で1か所以上

目標⑤	指標	指標の説明	現況	目標値
新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成	新しいモビリティサービス等の試行的導入	新たなまちづくり等に合わせ、新しいモビリティサービス等が導入された実績を集計・整理	社会実験のフィールドとして臨海部が活用されている。	新しいモビリティサービス等の試行的導入が1件以上なされる。

