

東京都臨海部地域公共交通計画について

■ 目的

都市開発の進展や東京2020大会の開催に伴う開発により、新たな都市機能の集積が計画されている計画区域内において、都市づくりと整合した公共交通網を構築するために策定。

■ 対象区域

右図の 枠内（中央区・港区・江東区のそれぞれ一部）

■ 計画期間

平成28（2016）年度から**令和 7（2025）年度**まで

※根拠法（地域交通法）の改正に伴いR3に一部改定

■ 計画の進行管理

東京都・関係各区・交通事業者・学識経験者等で構成される**臨海副都心周辺地域における公共交通協議会**において、**計画目標の達成状況等の評価・分析を毎年実施**

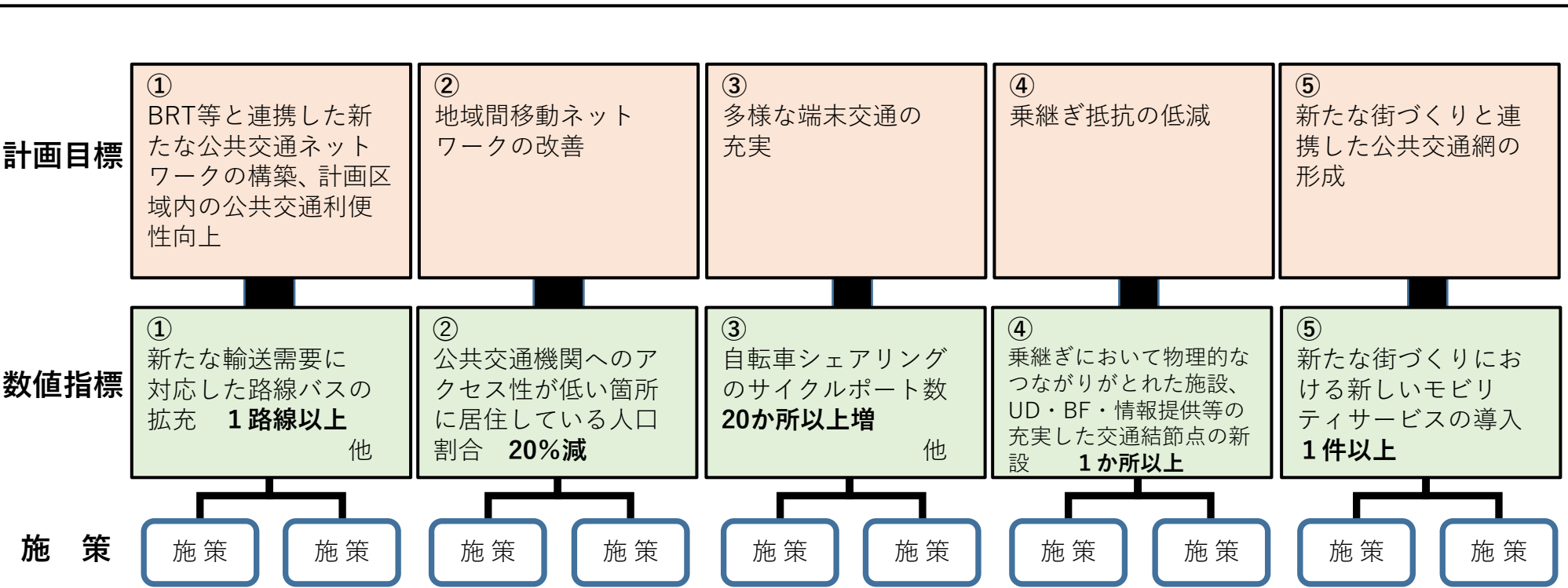


計画区域： 中央区、港区、江東区の一部

現計画の体系

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～

- 基本方針
- 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
 - ②不足する地域間移動ネットワークの構築
 - ③機能向上が必要な駅端末交通の充実
 - ④多様な来訪者が存在する地域特性を考慮したシームレスな交通体系の構築
 - 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創出



東京BRTの概況

■運行ルート

- 令和6年2月1日の選手村ルート運行開始により、当初計画していた路線(右図)が全て揃った

■主な区間の所要時間

- 勝どきBRT ➡ 新橋 … 約4分
- HARUMI FLAG ➡ 新橋 … 約11分
- 国際展示場 ➡ 新橋 … 約15分

■運行回数・輸送力(令和6年10月16日改正ダイヤをもとに計算)

	平 日		土 休 日	
	上り	下り	上り	下り
幹線ルート	81	85	70	74
	6,156	6,460	5,320	5,624
晴海・豊洲ルート	48	48	48	48
	3,648	3,648	3,648	3,648
選手村ルート	63	62	59	56
	4,788	4,712	4,484	4,256

上段：1日あたりの運行回数(単位：便)
下段：1日あたりの輸送力(単位：人)



BRT路線図

※輸送力は、単車車両の定員76人に便数を乗じて算出。
ただし、一部便は連節車両で運行されることから、実際には表中の数字以上の輸送力を有している。

■ 5つの計画目標に対して計7つの数値指標があり、それらの評価・分析を実施 ※令和3年度が評価初年度

計画目標	数値指標
① B R T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 ・ 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 ・ B R T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。	1 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 ○現況人口（H27人口） ・ 新橋駅までの加重平均時間 27.0分以下 ・ 晴海5丁目までの加重平均時間 36.6分以下 ○将来人口（晴海フラッグを考慮） ・ 新橋駅までの加重平均時間 29.1分以下 2 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 1路線以上
② 地域間移動ネットワークの改善 ・ 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	3 公共交通機関へのアクセス性が低い地域に居住している人口割合を減少 ・ アクセス性が低い地域の居住割合の減少 20%以上
③ 多様な端末交通の充実 ・ 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	4 駅端末公共交通機関分担率の向上 ・ 自動車以外の端末機関分担率の増加（センサス利用） 5 自転車シェアリングのサイクルポート数 ・ 計画期間後半で20か所
④ 乗継ぎ抵抗の低減 ・ 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	6 乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、UD・BF情報提供等の充実した交通結節点の新設 ・ 計画期間後半で1か所以上
⑤ 新たな街づくりと連携した公共交通網の形成 ・ 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	7 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 ・ まちづくりと連携した試行的導入1件以上

現計画の達成状況 【R6.10時点の各指標の値】

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			
1 計画区域内の公共交通利便性向上 居住地から目的地までの加重平均時間の短縮			
○現況人口			
・新橋駅までの加重平均時間	27.0分以下	➡	現状：29.2分
・晴海5丁目までの加重平均時間	36.6分以下	➡	現状：36.7分
○将来人口			
・新橋駅までの加重平均時間	29.1分以下	➡	現状：—（入居後に調査）
2 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充	1路線以上	➡	現状：4路線運行【達成】
計画目標② 地域間移動ネットワークの改善			
3 公共交通機関へのアクセス性が低い地域の居住している人口割合を減少			
・アクセス性が低い地域の居住割合の減少	20%以上	➡	現状：41.2%【達成】
計画目標③ 多様な端末交通の充実			
4 駅端末公共交通機関分担率の向上			
・自動車以外の端末機関分担率の増加（センサス利用）		➡	現状：—（調査が困難） （※ センサス調査項目から外れたため）
5 自転車シェアリングのサイクルポート数			
・計画期間後半で20か所		➡	現状：66か所【達成】
計画目標④ 乗継ぎ抵抗の低減（機能向上が必要な駅端末交通の充実）			
6 乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、UD・BF・情報提供等の充実した交通結節点の新設			
・計画期間後半で1か所以上		➡	現状：3か所【達成】
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			
7 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			
・まちづくりと連携した試行的導入1件以上		➡	現状：3件【達成】

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

○数値目標

1 計画区域の居住地から目的地までの加重平均時間の短縮

	【目標】	【現状】
① 新橋駅までの時間	4.6分短縮	→ 2.4分短縮〔当初31.6分 ⇒ 現在29.2分〕
② 晴海五丁目までの時間	9.2分短縮	→ 9.1分短縮〔当初45.8分 ⇒ 現在36.7分〕
③ 新橋駅までの時間※	4.3分短縮	→ — (R7年度に評価)

(※ R7年度の晴海フラッグのタワー棟入居後の人口分布を反映)



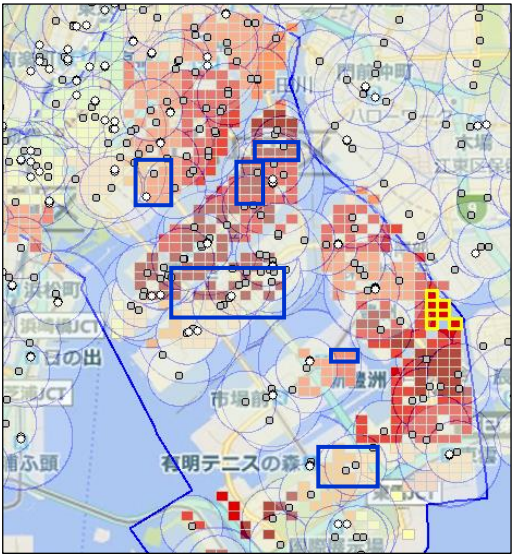
BRTによる所要時間短縮効果

2 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充

	【目標】	【現状】
1 路線以上	→	4 路線 目標達成! 〔BRT、JRバス関東〕

○達成状況・分析

- ・新橋までの時間については、東京BRT選手村ルート[※]の運行開始により、晴海五丁目地区を中心に**5～10分の短縮効果**が見られた。
- ・近年、新橋までのアクセスがもともと良い地域での人口増加が見られ、**人口で加重するという本指標の性質上**、BRT運行開始による時間短縮効果は、想定よりも小さくなっている。
- ・晴海五丁目までの時間については、選手村ルート[※]の運行開始により、**ほぼ目標通りの時間短縮効果**が生じた。

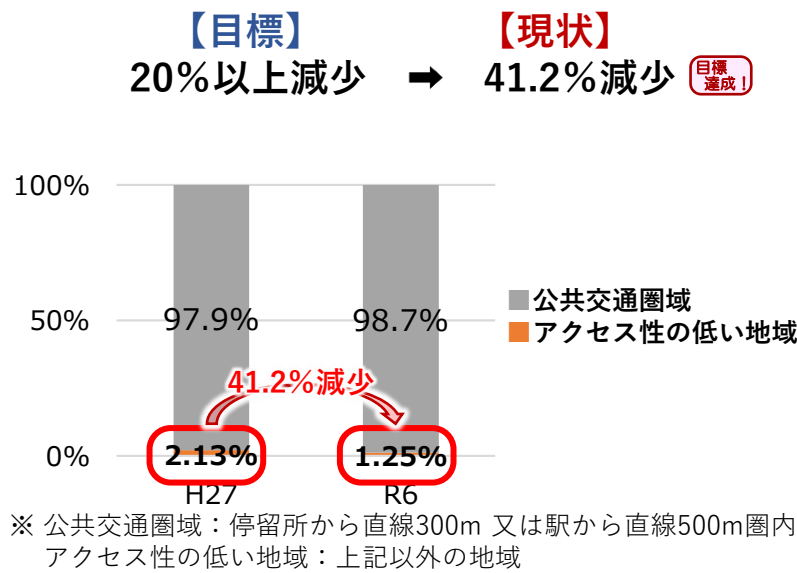


R 6 メッシュ人口と公共交通圏域
□ …H27と比較し人口が大きく増えた箇所

計画目標② 移動ネットワークの改善

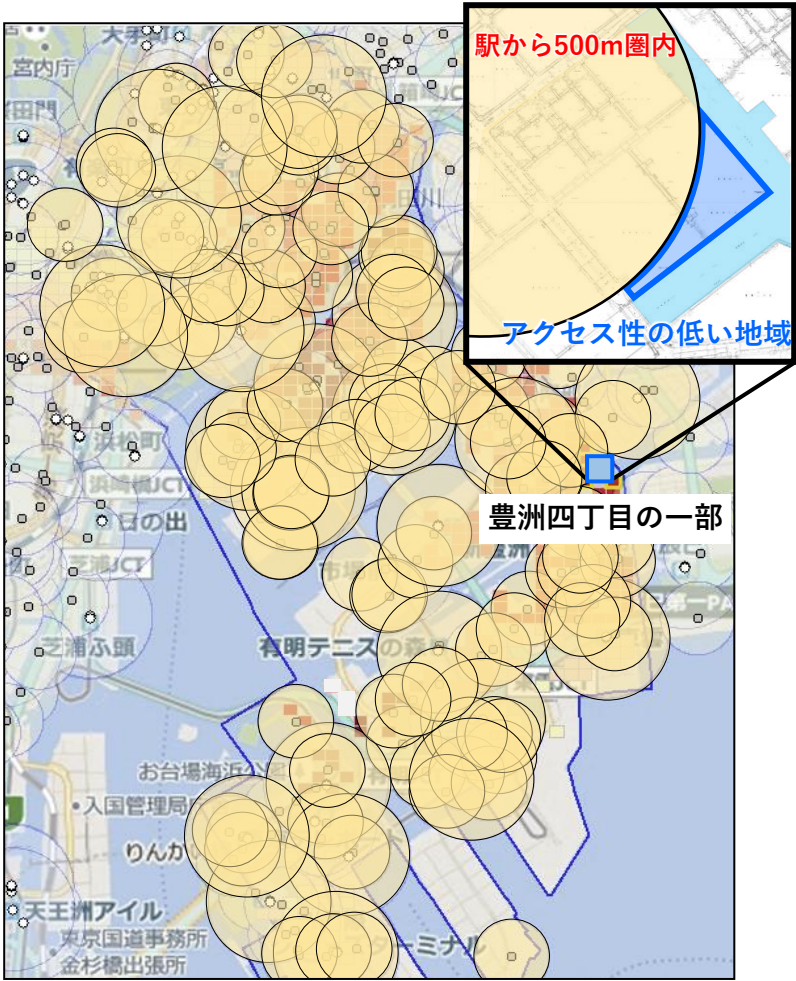
○数値目標

- ・アクセス性が低い地域の居住割合の減少



○達成状況・分析

- ・ BRTの運行等により、H27と比較してアクセス性の低い地域の人口は0.88ポイント（割合にして41.2%）減少し、目標に到達
- ・ 公共交通機関へのアクセス性の低い居住地域は、豊洲四丁目の一部のみとなっている（右図参照）



駅勢圏、バス停圏図

- …公共交通の利便性が高い地域
（駅500m以内またはバス停300m圏内）
- …アクセス性の低い地域の概ねの位置

計画目標③ 多様な端末交通の充実

○数値目標

1 駅端末公共交通機関分担率の向上

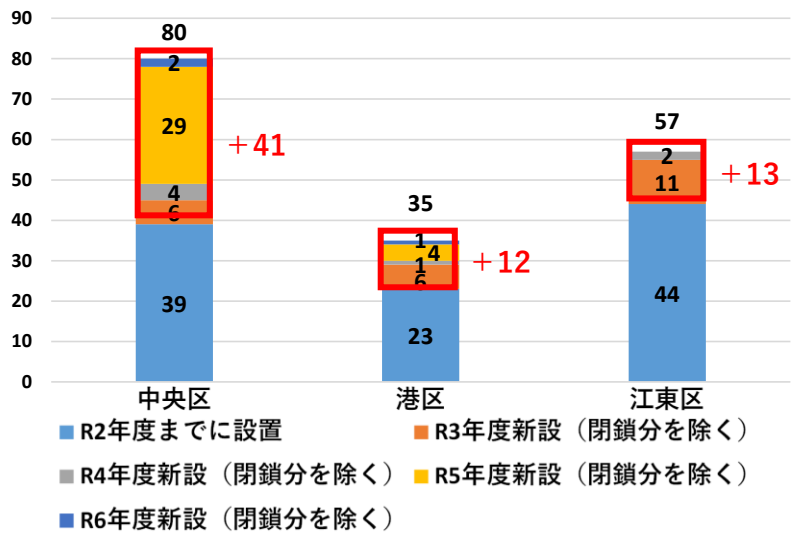
【目標】 自動車以外の端末機関分担率増加 → 【現状】 —
(※ センサス調査項目から外れたため評価困難)

2 自転車シェアリングポート数の増加

【目標】 20か所以上増加 → 【現状】 66か所増加 目標達成!

○達成状況・分析

・中央区では、**選手村跡地**を中心にシェアサイクルのポート整備が進んだことから、R5・R6で31か所増加。
各区のポート数はグラフのように推移しており、今後も緩やかに増加すると推察。



計画区域内のシェアサイクルのポート数 (令和6年8月20日時点)
(ドコモ・バイクシェアHPより事務局作成)



シェアサイクルのポートの設置例
(出典：港区HP)

計画目標④ 乗継ぎ抵抗の低減

○数値目標

- ・ 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

【目標】 1 か所以上 → 【現状】 3 か所 目標達成! (虎ノ門ヒルズ・ミチノテラス豊洲・晴海五丁目ターミナル)

○達成状況・分析

- ・ 虎ノ門ヒルズ (R 2. 6 ~)
BRTや高速バスが発着するバスターミナルが2つの地下鉄駅と結節し、多方面への移動が円滑化。
- ・ ミチノテラス豊洲 (R 4. 2 ~)
ゆりかもめ市場前駅に直結。駅との間での連続的な情報提供、UD・BFに配慮。
- ・ 晴海五丁目ターミナル (R 6. 2 ~)
バスターミナル(東京BRT・都バス・江戸バス)、駐輪場、シェアサイクルのポートが一体的に整備されたほか、隣接地には船着場も設けられた。



ミチノテラス豊洲に到着するBRT



晴海五丁目ターミナル

計画目標⑤ 新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成

○数値目標

・ 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

【目標】
1 件以上 → 【現状】
3 件 目標達成! [BRT・シェアサイクル・舟運]

○達成状況・分析

- ・ 豊洲市場周辺では、「ミチノテラス豊洲」の開業により、ゆりかもめ以外にもBRT・空港連絡バス・シェアサイクルといった移動手段が新たに選択可能となった。
- ・ 「晴海五丁目ターミナル」では、バスターミナル・シェアサイクルのポートが一体的に整備。隣接する船着場では、令和6年5月より晴海～日の出間を運航。



晴海五丁目から出港する船
(画像提供：(株)東京湾クルージング)



船上から晴海五丁目を望む



晴海五丁目から約5分で日の出へ
(出典：東京都報道発表資料)