

東京都臨海部地域公共交通計画の 調査、分析、評価

令和4年4月27日（水）

東京都都市整備局

都心と臨海地域とを結ぶBRTの現状

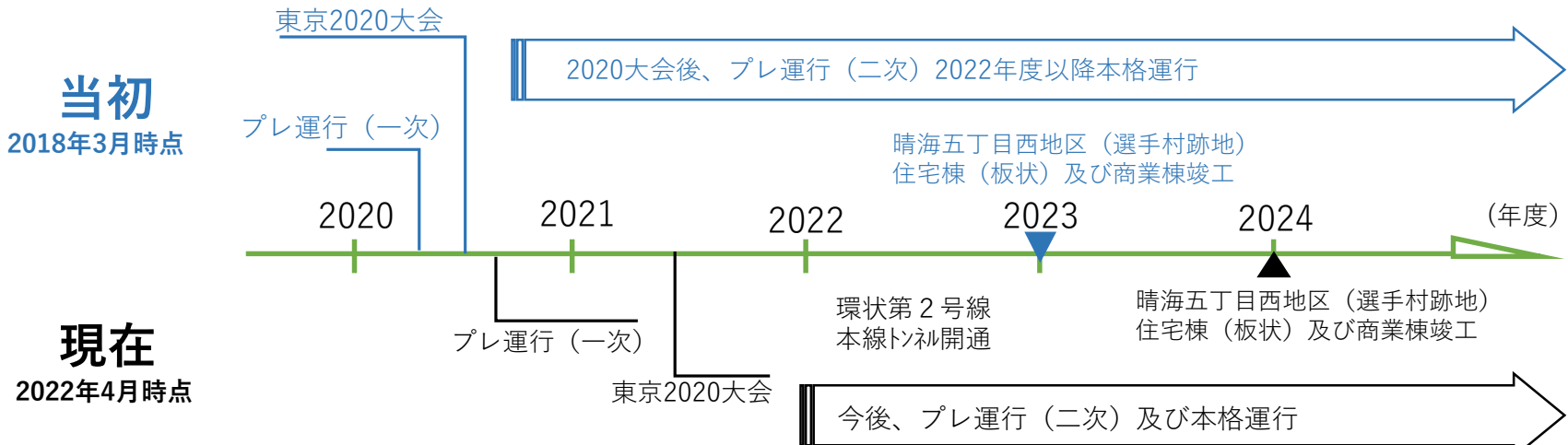
○事業概要

- ・ 都は、臨海地域における交通需要の増加に速やかに対応するため、都心と臨海地域とを結ぶBRTの整備を推進
- ・ 令和2年10月にプレ運行（一次）を開始
- ・ 今後、事業計画に位置付けたプレ運行（二次）及び本格運行を実施予定

○事業に関する直近の動き

- ・ 令和2年 10月 プレ運行（一次）開始
- ・ 令和3年 12月 プレ運行(二次)に必要な停留所の施設整備工事を起工、1月に不調
- ・ 令和4年 3月 速やかに工事可能な停留所（豊洲市場前、有明テニスの森、国際展示場）の整備を実施するための工事を起工、契約
- ・ 今後～ 他の停留所についても、整備
プレ運行（二次）のルートや開始時期については、決まり次第、都HPで周知

○スケジュール



都心と臨海地域とを結ぶBRTの現状

○運行ルート



東京都臨海部地域公共交通計画について

●位置付け

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの
国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて活性化再生法に基づく協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ね作成していくもの

●目的

本計画の臨海部（青字一点破線）の新たな開発等による都市づくりと整合した公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして策定

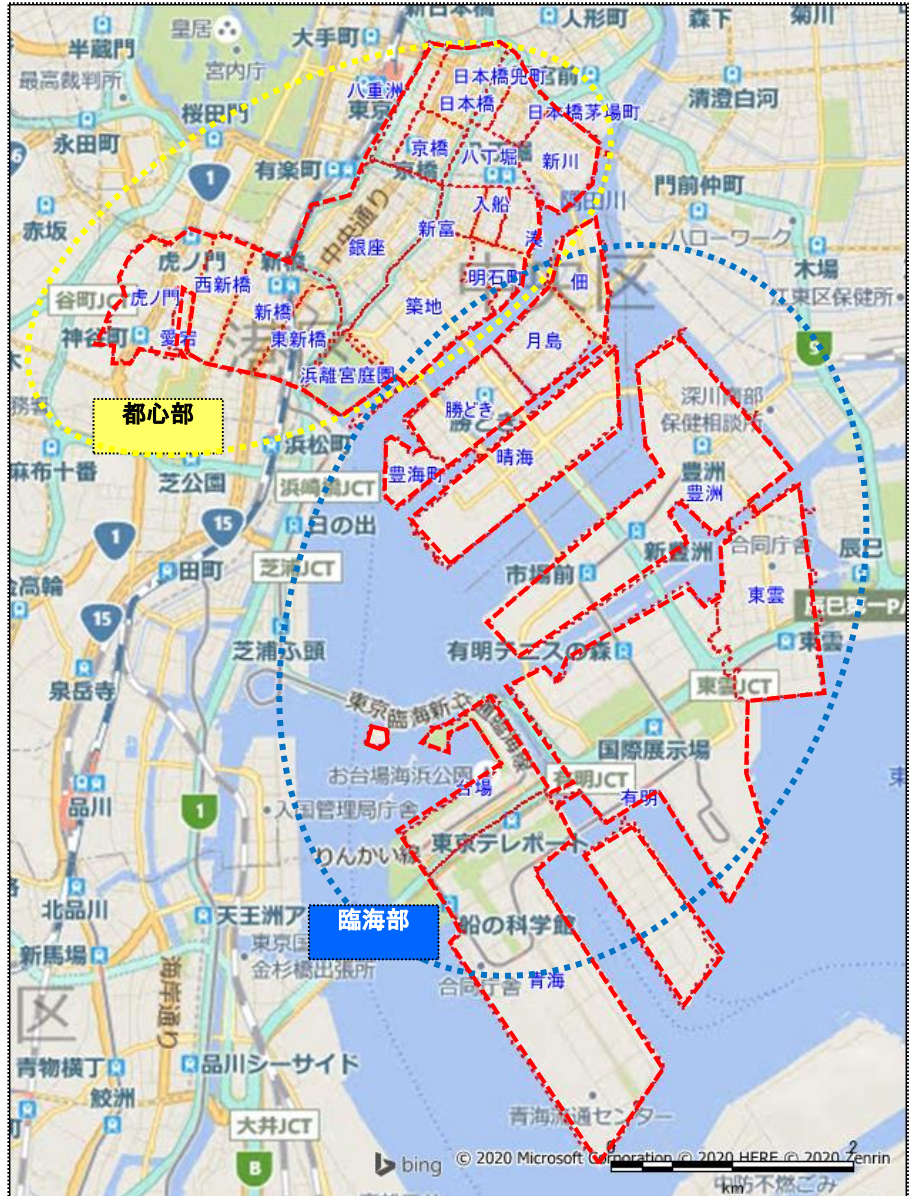
●計画期間

平成28年度から令和7年度までの10年間
（令和2年度に改定）

●策定主体

東京都、中央区、港区、江東区

●計画区域 中央区、港区、江東区の一部



東京都臨海部地域公共交通計画の概要

●基本方針・計画目標、公共交通施策

基本方針	計画目標	数値目標	公共交通施策	
			短期（～R7年度）	中・長期（R7年度～）
<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>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</p> <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。 	<p>目標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</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現況人口 <u>新橋駅までの加重平均時間 27.0分</u> <u>晴海5丁目までの加重平均時間 36.6分</u> ●将来人口 <u>新橋駅までの加重平均時間 29.1分</u> <p>新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充 <u>1路線以上</u></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>計画目標② 地域間移動ネットワークの改善</p> <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。 	<p>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 <u>20%以上減少</u></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>計画目標③ 多様な端末交通の充実</p> <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。 	<p>目標③ 駅端末公共交通機関分担率の向上 <u>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</u></p> <p>自転車シェアリングのサイクルポート数 <u>計画期間後半で20か所</u></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す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>

東京都臨海部地域公共交通計画の概要

●基本方針・計画目標、公共交通施策

基本方針	計画目標	数値目標	公共交通施策	
			短期（～R7年度）	中・長期（R7年度～）
<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機能向上が必要な駅端末交通の充実</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> <p><u>計画期間後半で1か所以上</u></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④-2 【BRT利用のシームレス化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>施策④-3 【拠点駅でのシームレス化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>施策④-4 【UDタクシー乗り場の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>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シビリティ向上のため、臨海部の水辺環境を生かした舟運との連携を図る。
<p>(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> <p><u>まちづくりと連携した試行的導入1件以上</u></p>	<p>施策⑤ 【まちづくりと一体となった交通施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>施策⑤-ii 【新たな交通拠点の形成】</p> <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拠点形成の検討を行う。

■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

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、数値目標① 計画区域内の公共交通利便性向上
 計画区域内の公共交通利便性向上

《計画目標詳細》

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

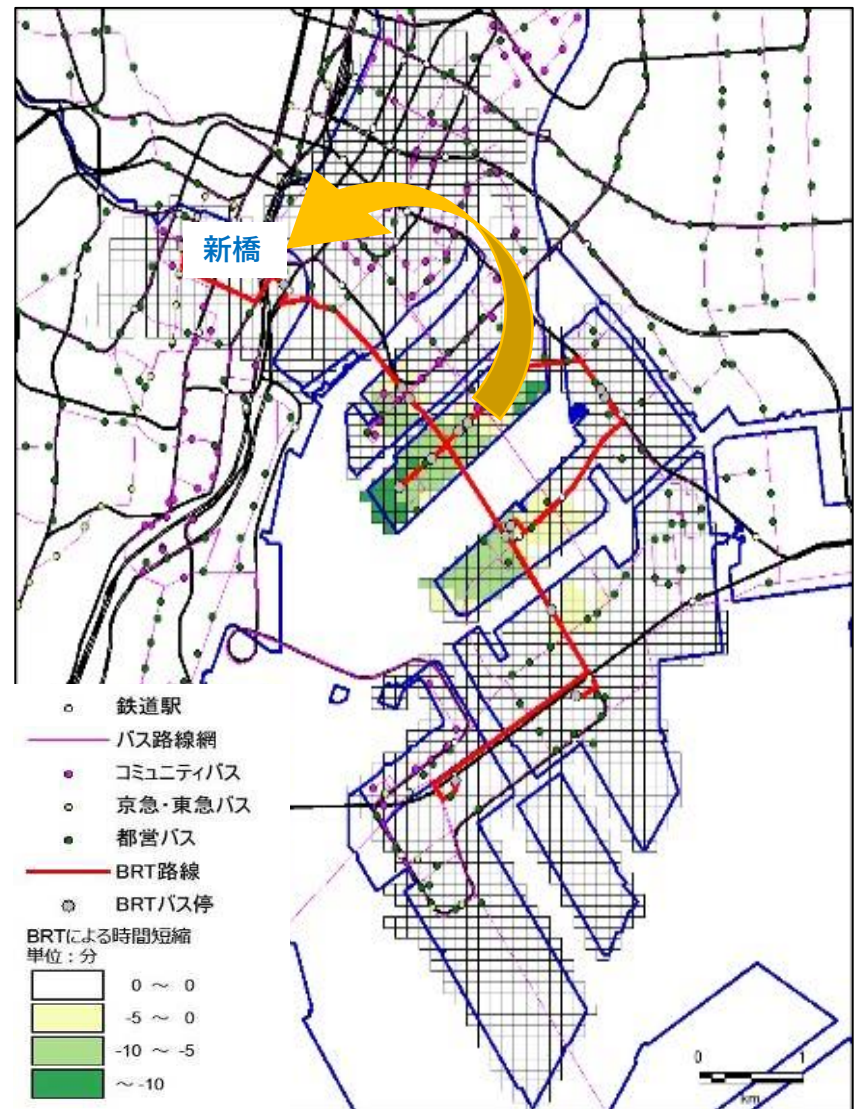
《検証方法》

下記算出式により加重平均時間を算出

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

算出に当たっては、「BRT運行なし」、「BRT運行あり」の2パターンに分け対象地区の平均所要時間を算出し、その変化量を評価

BRT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



東京都臨海部地域公共交通計画の調査、分析、評価

■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

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、数値目標① 計画区域内の公共交通利便性向上
 計画区域内の公共交通利便性向上

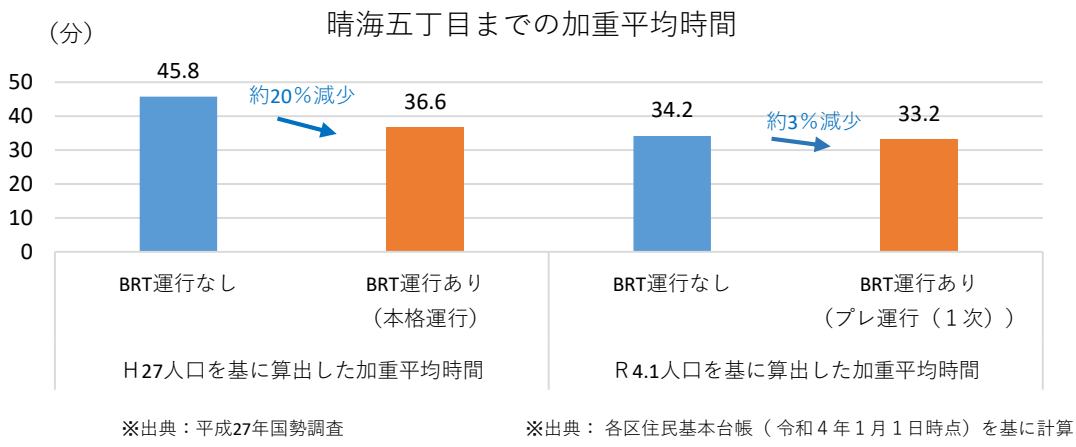
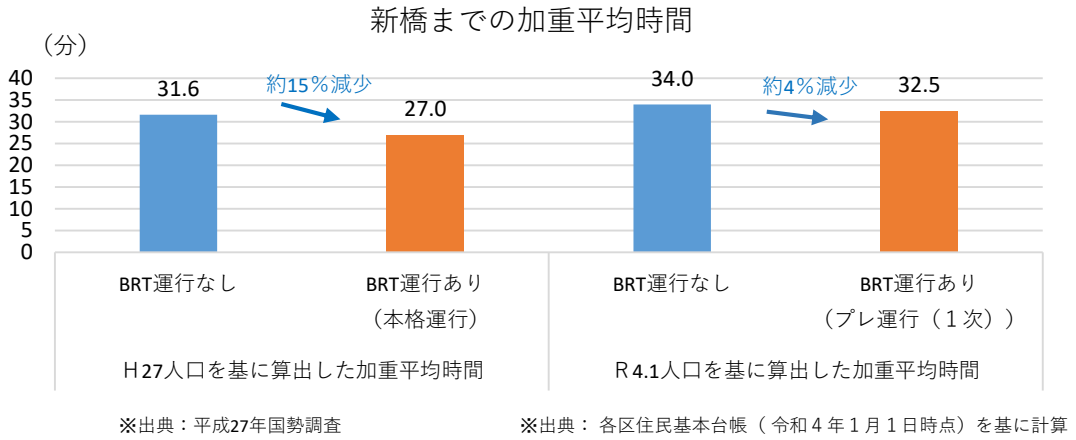
《施策内容》

- ・短期（R7年度まで）
- 施策①-1 【BRTの着実な段階的整備】**
- ・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。



- ・長期（R7年度から）
- 施策①- i 【BRTのネットワークの拡充】**
- ・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。

《目標値の検証》



《達成状況・分析》

- ・プレ運行（一次）開始後は、本格運行に比べ割合は少ないものの、減少
- ・BRTの運行システムの増加により、更なる地域への便益の拡大が期待

■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

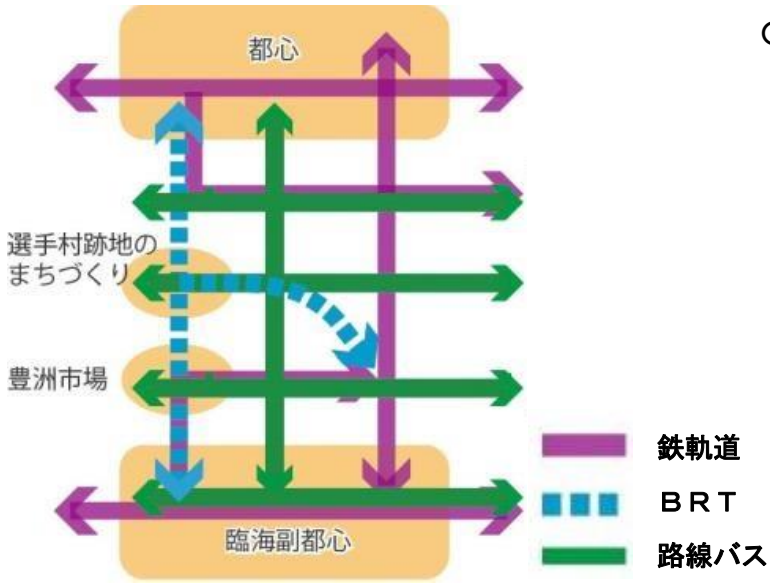
計画目標① BRT等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築、 数値目標① 新たな輸送需要に対応した路線バスの拡充（1路線以上）
 計画区域内の公共交通利便性向上

《施策内容》

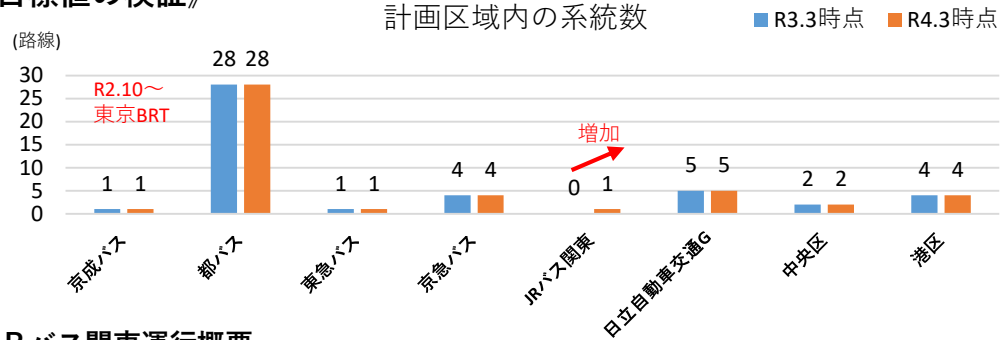
①短期（R7年度まで）

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】

- ・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。



《目標値の検証》



○JRバス関東運行概要

東京駅から国際展示場駅・東京ビッグサイト・東京港フェリーターミナル間が乗り換えなしで利用できる路線が運行（途中で停留所なし）

- ・運行開始日 令和3年12月20日
- ・運行頻度：1日13往復（毎日運行）
- ・停留所：東京駅八重洲南口、日本橋口、国際展示場駅（りんかい線）、東京ビッグサイト、東京港フェリーターミナル

・運賃

		東京ビッグサイト	東京港フェリーターミナル
	国際展示場駅	210	210
東京駅	400	400	400

		東京ビッグサイト	東京港フェリーターミナル
	国際展示場駅	210	210
東京駅	400	400	400

※小児半額

※小児半額

《達成状況・分析》

- ・JRバス関東は東京駅～国際展示場駅・東京ビッグサイト・東京港フェリーターミナル線をR3.12より運行を開始
- ・その他の系統については、変化は見られない
- ・利便増進計画策定後は、路線網や運賃等について、新規路線事業者との調整を図る。

②長期（R7年度から）

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】（同上）

■基本方針（2）不足する地域間移動ネットワークの構築

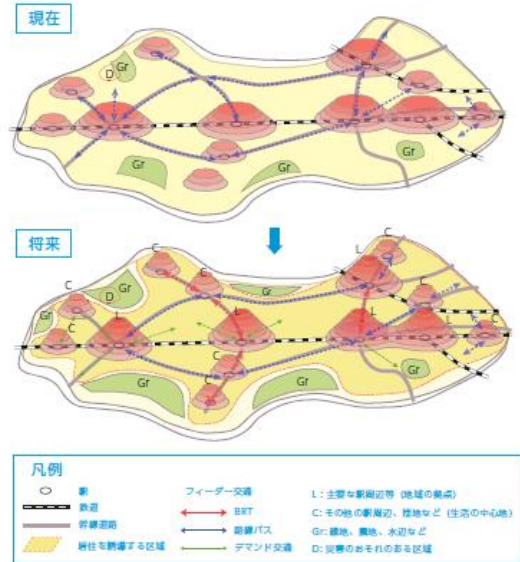
計画目標② 地域間移動ネットワークの改善 数値目標② 公共交通機関へのアクセス性が低い箇所に居住している（居住が予定されている）人口割合の減少【20%以上減少】

《施策内容》

①短期（～R7年度）

施策②【駅アクセス性が低い箇所へのバス等の導入】

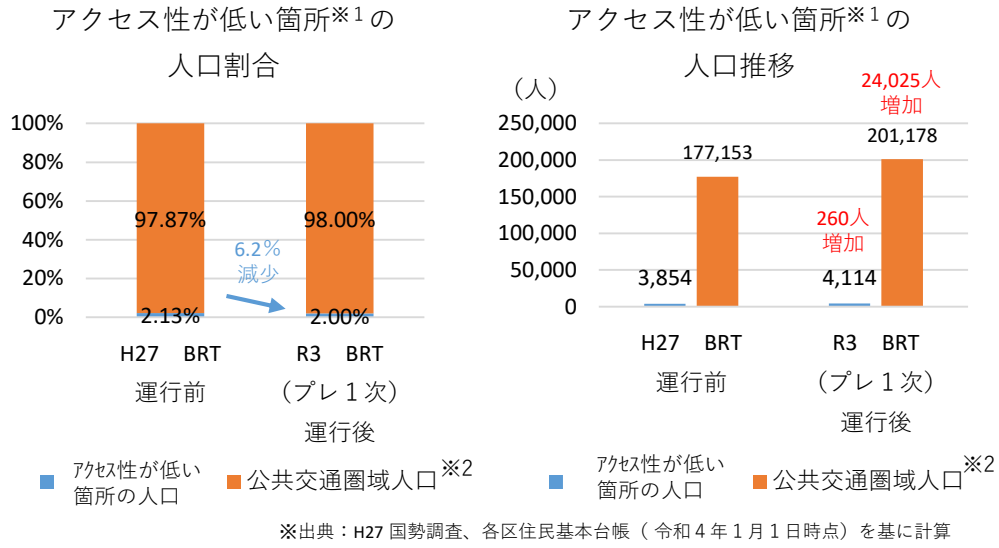
・鉄軌道やBRT停留所までのアクセス性が低い箇所、都心部までの所要時間が長くなっている地域において、鉄道駅やBRT停留所にアクセスする循環・ピストン型のバス路線（コミバス等）を導入する。



②長期（R7年度～）

施策②【駅アクセス性が低い箇所へのバス等の導入】（同上）

《目標値の検証》



※1 アクセス性が低い箇所：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

※2 公共交通圏域：計画区域のうちアクセス性が低い箇所以外の地域

《達成状況・分析》

・既存バス停等と新たに開通した東京BRTプレ一次の停留所圏域は概ね重複しているものの、周辺の人口推移により、若干減少したものと想定

■基本方針（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 数値目標③ 駅端末公共交通機関分担率の向上

(H27セグからR2セグ及びその次の回に実施されるセグでバス分担率が向上)

➡ 令和2年度予定していたセンサスはコロナの影響により実施を見合わせたため、今年度及びセンサス実施年度以外の年度は以下の方法で検証する。

《施策内容》

①短期（～R7年度）

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・ソフト支援策を実施する。

開発中・コンセプトカー



ウイングレット (TOYOTA) セグウェイ (セグウェイ JAPAN)
移動支援ロボット



NISSAN New Mobility CONCEPT (日産)
2人乗りの超小型モビリティ

市販されている車両



シニアカー (ホンダ)
電動車いす
歩道を走行

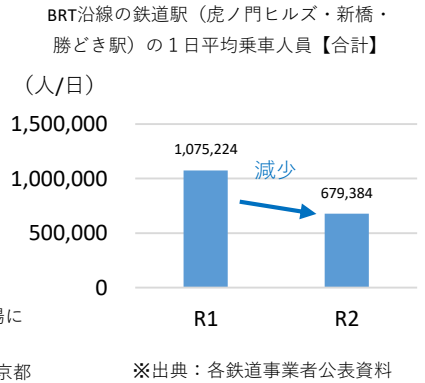
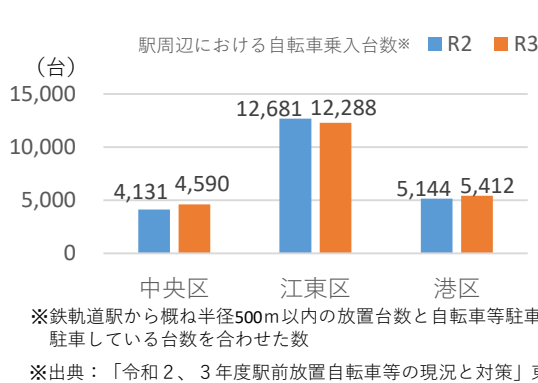
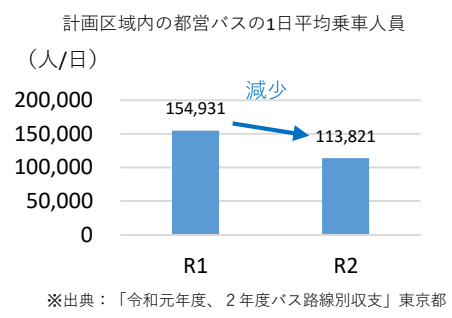
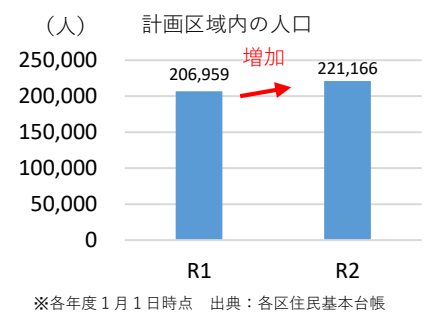


EV neo (ホンダ) コムス (トヨタ車体)
原付二輪・四輪
車道を走行

出典 国土交通省資料

《目標値の説明・検証》

人口、臨海部周辺の都営バス及び鉄道の利用状況及び東京BRTの利用状況の推移を計測し、バス分担率の傾向を把握する。



②長期（R7年度～）

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。

《達成状況・分析》

・ 緊急事態宣言発令による外出機会の減少やテレワークの増加などにより、公共交通全般において利用率が低調傾向と推測
・ 駅までの自転車の利用についてはおおむね横ばい

■基本方針（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

数値目標③ 自転車シェアリングのサイクルポートの新設
(計画期間後半でサイクルポートの新設20か所)

《施策内容》

①短期（～R7年度）

施策③-2【自転車シェアリングの拡充】

- ・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。



虎ノ門ヒルズ



メブクス豊洲

②長期（R7年度～）

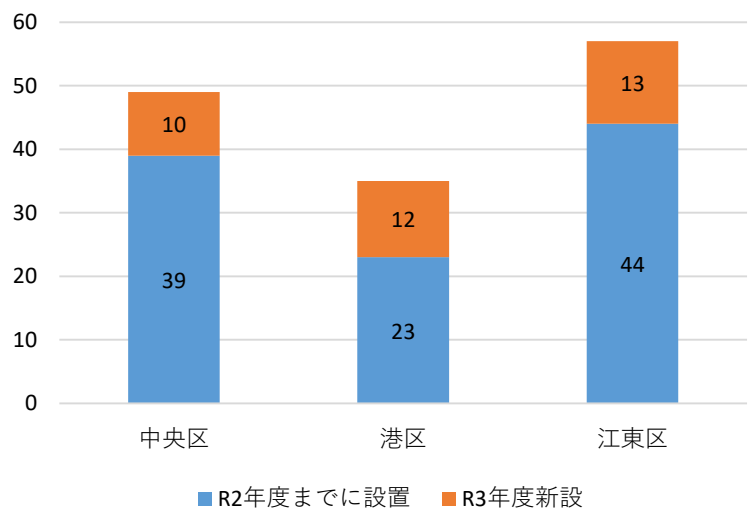
施策③-ii【自転車シェアリングの拡充】（同上）

《達成状況・分析》

- ・新設箇所について、駅周辺（台場駅）やオフィス（東京虎ノ門グローバルスクエア）などの施設に増加している傾向が見受けられる。
- ・同様の施設を中心として、今後、サイクルポートの設置が期待される。

《目標値の検証》

(か所) 自転車シェアリングのサイクルポート数



※出典：bike share serviceHPを基に計算

東京都臨海部地域公共交通計画の調査、分析、評価

■基本方針（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

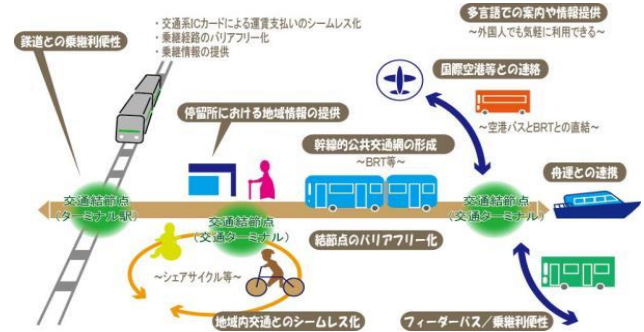
計画目標④ 乗継ぎ抵抗の低減 数値目標④ 乗継ぎにおいて物理的なつながりがとれた施設、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、情報提供等の充実した交通結節点の新設（計画期間後半で1か所以上）

《施策内容》

①短期（～R7年度）

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する。



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。

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】

- ・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。



UDタクシー乗り場（横浜駅東口）

②長期（R7年度～）

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の連携を図る。

《目標値の検証》

バスターミナル機能を核とした交通広場等を有する「ミチノテラス豊洲」が整備された。（2021年8月竣工）



■豊洲MiChiの駅

交通広場には、都心と接続する東京BRT（バス高速輸送システム）、羽田・成田空港と接続する高速バスが乗り入れる予定。

出典：清水建設HPから抜粋



建物外観



交通広場

《達成状況・分析》

- ・今後、東京BRTの本格運行に合わせて晴海五丁目地区のまちづくりとあわせ、マルチモビリティステーションの整備が予定
- ・晴海二丁目において、晴海BRTターミナル（暫定）として利用を開始し、今後、晴海BRTターミナル（本設）を予定

■基本方針（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

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**

数値目標⑤ **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（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。）**

《施策内容》

①短期（R7年度まで）

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。

②長期（R7年度から）

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】

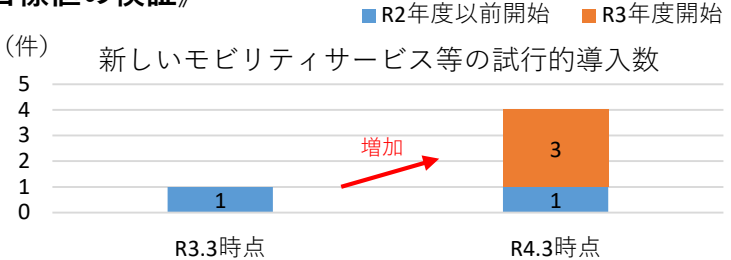
- ・自動運転技術を活用した移動サービスの実現に向けた支援を充実させる。
- ・まちづくり計画への移動データの活用により新モビリティ導入可能性の検討に活用する。

施策⑤-ii【新たな交通拠点の形成】



出典：築地まちづくり方針_東京都

《目標値の検証》



R2年度以前開始



R3年度開始



《達成状況・分析》

- ・計画区域では、自動運転や電動キックボードシェアリングサービスの実証実験が開始された。
- ・新しいモビリティサービスの活用の機運が高まっている。