

東京都臨海部地域公共交通計画（案）の概要

1 改定の背景

「東京都臨海部地域公共交通網形成計画※」（平成28年6月）策定後の計画区域内におけるまちづくりの状況変化等を踏まえ、現況・課題を再整理し、基本方針、計画目標及び公共交通施策を再度取りまとめる。

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」令和2年6月3日公布、同年11月27日施行）に伴い、計画名称を「東京都臨海部地域公共交通計画」と改める。

2 計画の目的

都市開発の進展や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴う開発により、新たな都市機能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する。

3 計画期間

平成28年度（2016年度）から令和7年度（2025年度）まで

4 計画区域

別紙1のとおり

5 目標を達成するための公共交通に関連する施策

別紙2のとおり

6 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として、臨海部BRTの整備等を位置づけ、実施するための計画を策定する。

7 計画の推進方策

東京都、関係3区（中央区、港区、江東区）、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、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。

8 計画の達成状況の評価

「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。

9 計画目標とその指標（詳細は別紙2参照）

目標① 計画区域内の公共交通利便性向上

指標1 計画区域の居住地から目的地までの平均時間（加重平均）
（居住者人口あたりの平均所要時間）の短縮

指標2 計画区域内のバス系統数の変化

目標② 公共交通へのアクセス性が低い箇所の改善

指標 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

目標③ 多様な端末交通の充実

指標1 駅端末の機関分担率の変化

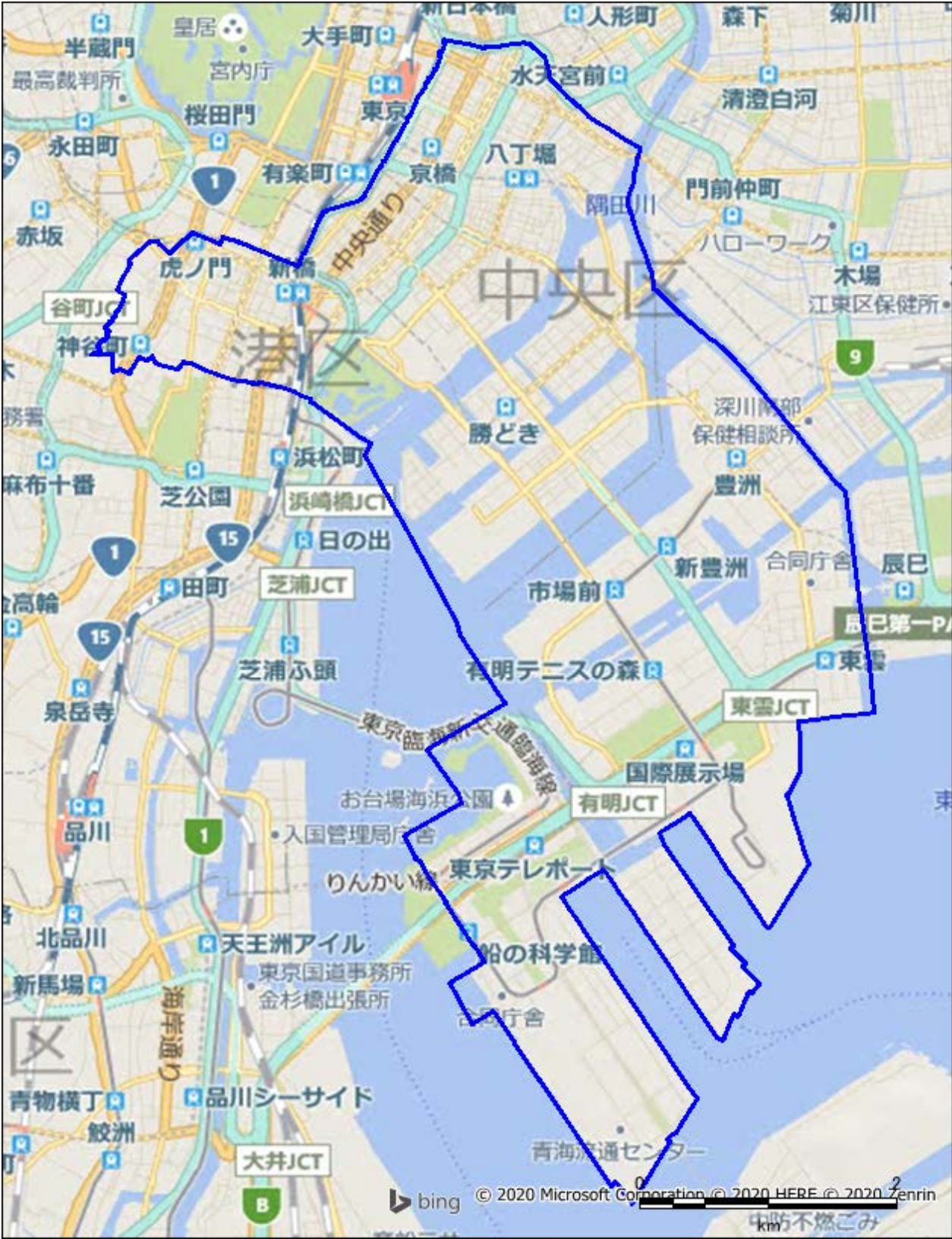
指標2 シェアサイクルポートの新設

目標④ 乗り継ぎ抵抗の低減

指標 交通結節点の新設

目標⑤ 新たなまちづくりと連携した公共交通網の形成

指標 新しいモビリティサービス等の試行的導入



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 【シェアサイクルの拡充】</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シェアサイクルの導入を拡充する。 	<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 【シェアサイクルの拡充】<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④-2 【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>(5) 地域資源を活かし、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】</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。