

東京都臨海部地域公共交通計画

改 定 案

令和 8 年 3 月

東	京	都
中	央	区
港		区
江	東	区

目次

序章 計画の概要

1 改定の背景	1
2 計画の目的	1
3 計画の位置づけ	1
4 計画区域	2
5 計画期間	2

第1章 地域の現状と課題

1 地域の概況	3
2 都市づくりの方向（上位関連計画の整理）	5
3 人口の動向	13
4 交通の状況	16
5 移動の状況	31
6 東京臨海部における地域公共交通の課題の整理	36

第2章 基本方針及び目標の設定

1 基本方針の設定	38
2 計画目標の設定	48

第3章 公共交通施策

1 基本方針別の施策の方向性	50
2 施策内容と施策実施主体等の整理	51
3 地域公共交通特定事業	62

第4章 計画の推進方針

1 計画の推進体制	63
2 計画を達成するための評価・見直し方法（PDCA）	64

序章 計画の概要

1 改定の背景

「東京都臨海部地域公共交通計画 令和3年3月」（以下「既往計画」という。）策定においては、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）開催等をきっかけとした上位・関連計画改定並びに臨海部の交通ネットワーク及び移動サービスの展開状況を鑑み、基本方針、計画目標及び公共交通施策を取りまとめた。

その後、コロナ禍やその影響による働き方や生活様式の変容、都市開発による都市機能の集積、更には国内外来訪者の急増等による更なる公共交通サービスをはじめとする移動手段の確保が課題となっている。

このような情勢変化の中、臨海部及び都心部における現況・課題を再整理し、それら課題を改善するため、「東京都臨海部地域公共交通計画 令和8年3月」（以下「本計画」という。）にて、基本方針、計画目標及び公共交通施策を再構築し、取りまとめるものである。

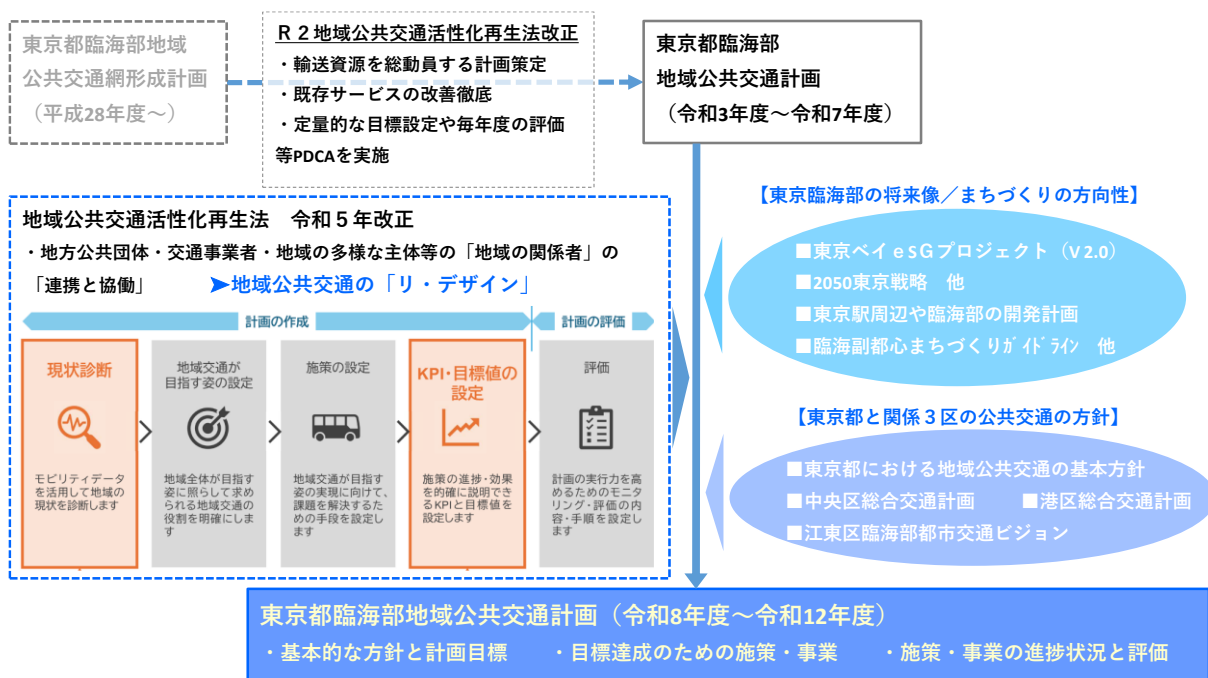
2 計画の目的

東京駅周辺、新橋・虎ノ門周辺の都心部及び勝どき、晴海、豊洲等の臨海部では、開発等により都市機能が集積するとともに、基幹交通となる東京BRTの路線サービス拡充が進展している。

本計画は、都市づくりの進展に伴う人々の移動需要の変化、訪日外国人を含めた来訪者の増大等に対応した移動サービスの提供を目指し、都市づくりと整合した公共交通網の構築を目的とし、臨海部及び都心部における公共交通のマスタープランとして改定するものである。

3 計画の位置づけ

本計画は、既往計画策定以降の法改正や上位計画の改定等を踏まえ、中央区、港区及び江東区（以下「関係3区」という。）の地域公共交通に関する計画と整合を図り、臨海部及び都心部における地域公共交通のあるべき姿を示すとともに、その実現に向けた取組を取りまとめるものである。



図序 1-1 計画の位置づけ

4 計画区域

東京臨海部の交通圏は、都心部、さらには都心部を通過点として周辺地域へと広がっている。そのため、隣接する都心部に加え、周辺へとつながる広域公共交通（JR 東日本、東京メトロ（東京地下鉄）、都営地下鉄（東京都交通局）、東京臨海高速鉄道等）との接続地点を含むエリアを、本計画の計画区域（以下「計画区域」という。）とする（下図参照）。



図序 1-2 計画区域

5 計画期間

令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とする。

なお、事業の実施、計画の達成状況の評価等を踏まえ、必要に応じて、計画を見直す。

第1章 地域の現状と課題

1 地域の概況

(1) 計画区域の地区区分

計画区域は、東京都区部の南東に位置し、関係3区の各一部を含むエリアで、都心を含み、東京湾や河川に面している。対象となる町名は、以下の表のとおりである。

表 1-1 計画区域に含まれる町名

区	町名	
	都心部	臨海部
中央区	八重洲、京橋、銀座、新富、入船、湊、明石町、築地、浜離宮庭園、八丁堀、新川、日本橋、日本橋茅場町、日本橋兜町	佃、月島、勝どき、豊海町、晴海
港区	虎ノ門、愛宕、西新橋、新橋、東新橋	台場
江東区		豊洲、東雲、有明、青海



なお、本計画の中では、上表及び左図に示すように、計画区域を「都心部」と「臨海部」に区分して称することがある。

図 1-1-1 計画区域に含まれる町名区分

(2) 地区の概要

計画区域の土地利用は、下図のとおりである。

町別に令和3年の土地利用割合を見ると、佃、月島、勝どき及び豊海町では集合住宅が、日本橋及び京橋では事務所建築物が多い。虎ノ門、西新橋及び銀座では商業系施設が、青海では倉庫・運輸関係施設が多く、有明では屋外利用地・仮設建物や未利用地が多い。

また、晴海の未利用地であった区域が集合住宅に変わり、有明ではスポーツ・興行施設や専用商業施設が増加している。

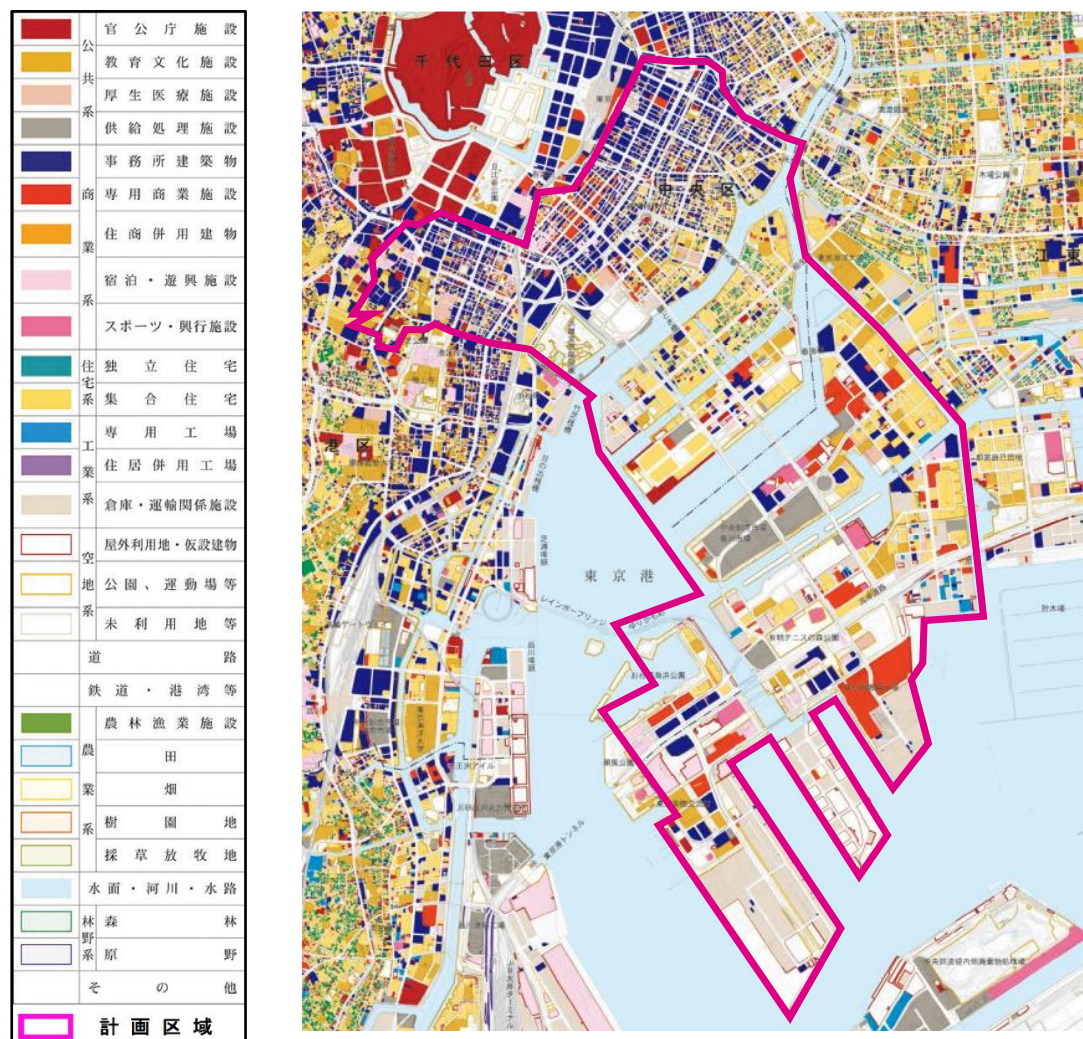


図 1-1-2 土地利用現況図

出典：東京都都市整備局「東京の土地利用 令和3年東京都区部」

2 都市づくりの方向（上位関連計画の整理）

ここでは、東京都及び関係3区の計画の中で、計画区域における公共交通施策に関する記述を中心に整理・抜粋し、都市づくりの方向性を確認する。

表 1-2-1 上位関連計画の体系

計画対象地域	計画名
東京都の計画	都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）
	2050 東京戦略（令和 7 年 3 月）
	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（令和 3 年 3 月改定）
	東京ベイ eSG プロジェクト（Version 2.0）（令和 7 年 3 月）
	東京における地域公共交通の基本方針（令和 4 年 3 月）
関係 3 区の計画	中央区総合交通計画 2022（令和 4 年 3 月改定・見直し）
	港区総合交通計画（令和 5 年 3 月）
	江東区臨海部都市交通ビジョン（令和 6 年 3 月）

各計画の概要を次ページ以降に整理する。

(1) 東京都の計画（広域的な計画）

① 都市づくりのグランドデザイン：平成 29 年 9 月

当該計画は、2040 年代の東京の都市の姿及びその実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す計画である。

計画区域と関連する国際ビジネス交流ゾーン（区部中心）や中枢広域拠点（おおむね環状第 7 号線内）における各戦略に沿った政策方針に対して、地域公共交通に関する主な取組を以下に整理した。

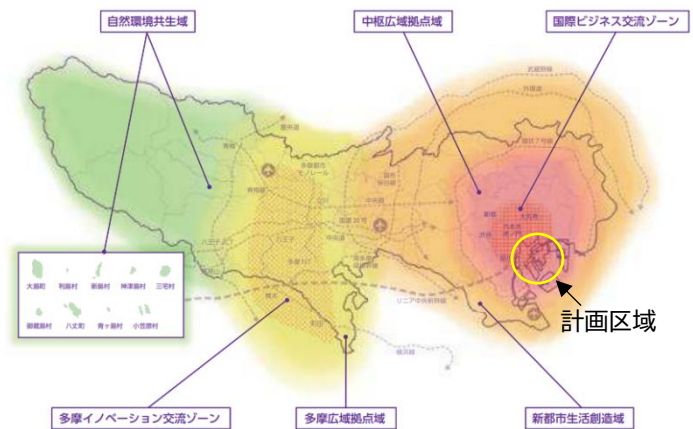


表 1-2-2 戦略と政策方針、具体的な取組

戦略		政策方針	地域公共交通に関連する具体的な取組
01	持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成	政策方針 3：際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる	取組 2：それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する ・「人の往来」に着目するとともに、 歩行や舟運、公共交通によるネットワーク化を進め、複数の拠点や地区間の回遊性の向上を図ります。
02	人・モノ・情報の自由な交流を実現	政策方針 8：鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる	取組 3：多様な交通モードにより自由自在な移動を実現する ・鉄道ネットワークを最大限生かし、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術を組み合わせ、駅を中心とした 誰もが移動しやすい交通環境を充実 します。 ・区部中心部では、 利便性の高い交通結節点の整備 を図り、既存の高密度な鉄道ネットワークと、短距離移動に適した小型モビリティ等の新たな交通モードを組み合わせることで、移動の利便性向上を図ります。 ・交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置の検討を進めます。
06	四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築	政策方針 26：水辺を楽しめる都市空間を創出する	取組 2：観光や身近な移動としての舟旅を定着させる ・舟旅の定着に向け、地元自治体や運航事業者と連携し、 東京港と河川を結ぶ航路の充実 を図ります。 ・水辺沿いの建築物の更新等に併せ、自転車シェアリングのサイクルポート設置を誘導します。
07	芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出戦略	政策方針 28：選ばれ続ける観光都市をつくる	取組 2：観光を誰もが快適に楽しめるようにする ・高齢者や障害者が快適に観光を楽しめるよう、 公共空間や公共交通へのユニバーサルデザインの導入 、バリアフリー化を進め、アクセシブル・ツーリズムを充実します。

② 2050 東京戦略：令和 7 年 3 月

当該計画は、「未来の東京戦略（令和３年３月）」の下で都が進めてきた取組の軌跡を振り返ること
で、その成果や課題を明らかにし、その振り返りを通じて、取組の進捗状況を客観的に把握・分析し、
新たな戦略における政策の改善・強化に繋げていく計画として、バージョンアップしたものである。

また、2050 年代に目指す姿として、新たな「ビジョン」を描き、バックキャストの視点で「ビジョン」を実現するための 2035 年に向けた「戦略」を定めるとしている。

ここでは、地域公共交通に関する主な取組を整理した。

表 1-2-3 地域公共交通に関連すると考えられる戦略・政策方針別の主な施策

戦略		政策方針	主な施策
09	共生社会 インクルーシブシティ東京は、多様な個性が輝きさらなる高みへ	4.ユニバーサルデザインのまちづくり	交通機関のバリアフリー化 都営地下鉄駅でのエレベーターを整備し、バリアフリールートを充実 情報のバリアフリー化 ・都内主要駅において、高齢者や外国人等に配慮した案内サインの統一化を促進 ・全ての人に伝わるよう、文字の大きさやフォント、図表やイラスト等に配慮した刊行物を作成する庁内及び区市町村の取組を促進
17	まちづくり・住まい 日本の成長を牽引し、人がいきいきと輝く都市・東京	2.人や地域の個性に着目した都市のり・デザイン	賑わい創出に向けた道路空間の利活用 ・歩行者の滞留・賑わい空間を創出する歩行者利便増進道路（ほこみち）の新規指定
18	インフラ・交通 世界一のインフラが、人をつなぎ、暮らしを支える	4.都市活動や都民生活を支える公共交通ネットワークの充実強化	乗り換えしやすい交通結節点の形成 ・駅まち一体開発の推進 ・区市町村と連携したデジタル技術の活用等による交通結節点の改善 暮らしを支える地域公共交通の充実・強化 ・都営バスでの自動運転技術の実装を目指し、都営バスのエリア内で実証実験を実施 ・都営バスを快適に利用できるようバス停留所の上屋・ベンチの整備を推進 移動の自由度を高める多様な交通モードの導入 ・東京 BRT の東京駅方面への延伸など検討路線の実現に向けた取組を推進 ・舟運ネットワークの形成に向けた航路拡大、利便性の向上等 ・コミュニティバス、デマンド交通、グリーンスローモビリティ等、地域ニーズに応じた移動手段導入への支援 ・バス運行データの共通化による MaaS 普及への支援
		6.次世代モビリティの社会実装	自動運転の社会実装 ・自動運転の社会実装を目指す区市町村や事業者等が行う社会受容性向上に資する取組への支援を強化 ・「バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン」を充実化 ・コミュニティバス等の自動運転化に向け、複数の地域において、公道走行を伴う検証を実施



計画区域内

图 1-2-1

戦略 18 インフラ・交通の施策
(6.次世代モビリティの社会実装)

- ③ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）：令和３年３月改定
当該計画では、都市計画法に基づく、広域的見地からの都市計画の基本的方針を定めている。
当該計画の中で地域公共交通に関連する主な方針は以下のとおりである。

【２ ゆとりある回遊性を支える都市施設】

AI、ICT、ビックデータや次世代モビリティシステムなどの先端技術や MaaS 等の交通サービスも生かしながら、移動の円滑化や混雑の緩和などの取組を推進し、**誰もが移動しやすい交通環境の充実**を図る。

表 1-2-4 地域公共交通に関する主な方針

	地域公共交通に関連する事項
① 骨格的交通基盤の整備	■道路ネットワーク まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車や歩行者の快適な通行空間の確保を図る
	■公共交通ネットワーク ・駅周辺の一体的な整備により、駅における交通結節点の機能強化やバリアフリー化を推進し、公共交通ネットワークの充実を図る ・区部中心部では、利便性の高い交通結節点の整備を図り、既存の高密な鉄道ネットワークと、 短距離移動に適した小型モビリティ等の新たな交通モード を組み合わせることで、移動の利便性向上を図る ・交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置を促進する
② 拠点機能を支える交通サービスの実現	・中心市街地の活性化、環境負荷の低減、高齢化への対応などを図るため、地域交通として、既存公共交通との連携を図りながら、コミュニティバスの運行、バスレーンの設置、バス案内システムの充実などによりバス利用の利便性を高める ・鉄道駅や観光地などにおける外国人のためのサイン案内など、 ユニバーサルデザインの視点に立った交通施設の整備 を促進する

④ 東京ベイ eSG プロジェクト（Version 2.0）：令和 7 年 3 月

当該計画は、ベイエリアを舞台に、50 年、100 年先を見据え、「自然」と「便利」が融合する持続可能な都市を創り上げることを目的とした構想である。以下に、東京ベイ eSG プロジェクトの今後の展望を整理した。

表 1-2-5 3 か年のアクションプラン（臨海副都心エリア）

プラン	施策内容
次世代モビリティの実装	自動運転の社会実装 人工衛星の位置情報システム（GPS）、車につけたカメラやセンサーなどを使い、周囲の状況を認知し、車をどう動かすかを人工知能（AI）など、システムが判断し、ハンドルやアクセルなどの操作指示を出すことにより、モビリティを自動で動かす技術
	臨海部や西新宿、多摩など、都内各地でレベル 2 自動運転による実証走行や通年運行を展開 今後、着実に取組のステップアップを図り、都内でのレベル 4 自動運転の社会実装を実現

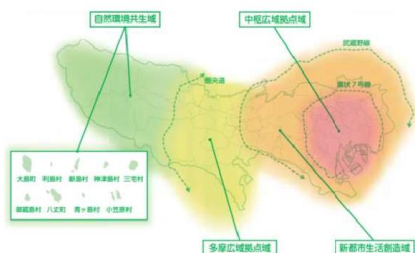
自動運転

- ・自動運転レベル 4 の早期実装に向け、2024 年 7 月ベイエリア（江東区・港区・品川区の一部）を「推進区域」に設定
- ・地元自治体と事業者とを結びつけ、関係者調整を円滑化、区域内で事業者が行う**社会受容性向上**に向けた取組を支援
- ・SusHi Tech Tokyo 2024、有明エリア・江東区内におけるイベント、羽田や西新宿における試乗会（延べ約 4,000 人参加）など、社会受容性の向上を推進



⑤ 東京における地域公共交通の基本方針：令和4年3月

当該計画は、地域特性に即した移動手段の充実と持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を促進し、高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現などに資する取組の基本方針を定めている。以下に臨海部が位置する中枢広域拠点に必要な方向性を整理した。



❖ 主に中枢広域拠点域のイメージ



図 1-2-2 中枢広域拠点域の目指すべき将来像イメージ

表 1-2-6 将来像の実現に向けた取組の視点と取組テーマ及びテーマ別の方向性

地域公共交通の視点	取組テーマ	方向性
視点1 都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する	②区市町村間連携	自転車等のシェアリングについて、利便性向上とさらなる普及に向けた施策や、安全な利用を実現する運用方策を検討していく
	④TDM・結節機能向上	シェアリング事業を行う自転車や超小型モビリティの、交通結節点周辺等への適正なポート設置促進策を検討していく
視点2 持続可能な社会の実現に資する、人と環境に優しい	⑤MaaS普及・データ利活用	交通に関するデータを蓄積し、地域の課題解決や利用者利便の向上に資する政策・計画立案に活用する方策を実施していく
視点3 地域のまちづくりに寄与する	⑥新技術導入促進	「スマート東京」先行実施エリアや、多摩イノベーション創出拠点において、新技術の都市実装を重点的に推進していく

(2) 関係3区の交通に関する計画

① 中央区総合交通計画 2022：令和4年3月

当該計画は、上位関連計画を踏まえ、徒歩、自転車、公共交通、自動車、物流等の交通全般に関する今後のあるべき姿を示している。



図 1-2-3 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

表 1-2-7 交通の目標と実現に向けた施策

交通の目標	施策	事業
目標 1：臨海部等の交通需要の増加に対応できる利便性の高い交通を実現する	施策 1 交通の骨格となる基盤の整備	事業 2：交通結節点の整備（築地市場跡地における交通結節点の整備、バスターミナル東京八重洲の整備） 事業 3：BRT の運行・ルート延伸
目標 2：地球にやさしい輸送手段への転換を促進し、環境負荷を軽減する	施策 2 まちの魅力を高める交通環境の整備	事業 7：快適な歩行環境の整備（街路環境の整備等） 事業 8：スマートモビリティの推進（カーシェアリングの導入促進）
目標 3：誰もが気軽に歩ける安全・安心な移動環境を整備する	施策 3 公共交通のサービス拡充	事業 9：江戸バスの運行改善（都営バスや東京 BRT 等の既存公共交通との乗り継ぎ利便性の向上） 事業 10：バス待ち環境の整備（上屋・ベンチ等の整備を推進） 事業 11：情報発信の充実（交通事業者による情報提供やサインの設置を促進、バスロケーションシステム等による情報提供）
目標 4：地域資源をつなぎ、まちの魅力を高める交通環境を形成する	施策 4 自転車利用環境の整備	事業 14：自転車通行空間の整備（自転車レーンや自転車ナビマーク・ナビライン等の整備） 事業 15：コミュニティサイクルの利用促進（サイクルポート拡大等）
	施策 5 人に優しい移動環境の整備	事業 17：鉄道駅のバリアフリー化（駅施設のバリアフリー化促進）

② 港区総合交通計画：令和5年3月

当該計画は、計画策定の背景、7つの交通に関する課題を踏まえて、交通体系づくりの基本的な考え方として交通体系の望ましい姿を3つの「将来像」として掲げている。これを踏まえて「快適な交通ネットワークの形成」を基本理念とし、3つの「目標像」と、目標像を実現するための3つの「基本方針」を掲げ、交通施策を総合的に推進していくとしている。

【港区の目指すべき将来像と基本方針】

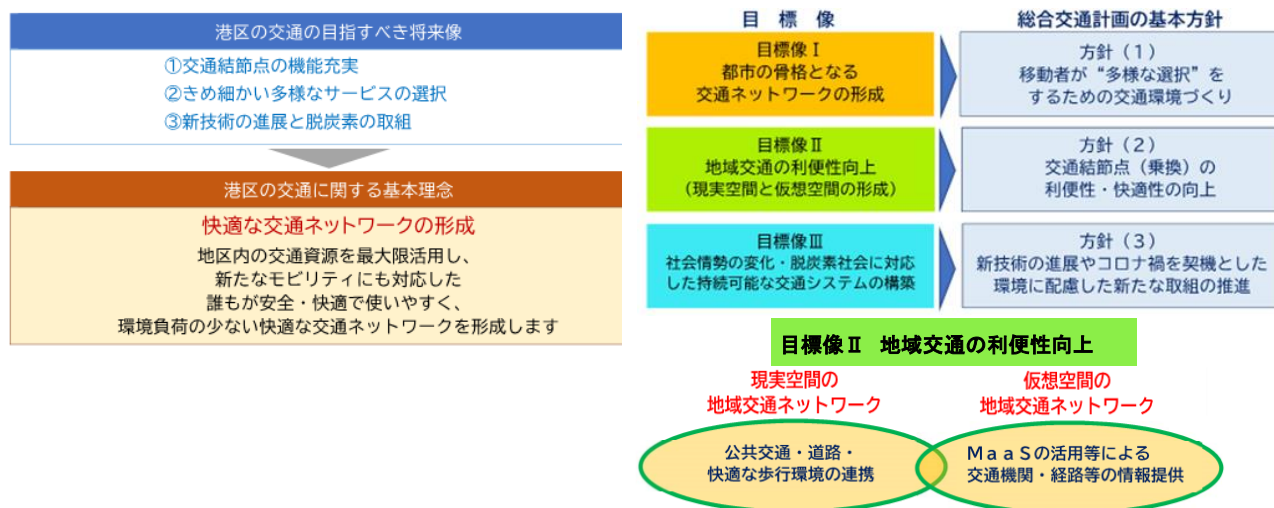


表 1-2-8 【方針(1)～(3)の新規事業】

公共交通ネットワーク施策	施策③ 超小型モビリティ等の短距離交通システムの充実
地域公共交通施策	施策⑤⑥ 未就学児運賃の無料化
	施策⑤⑥ 利用者サービスの充実(チケットのデジタル化等)
	施策⑦ 民間事業者と連携した区内全駅サイクルポートの設置
自転車施策	施策⑧ 子育て送迎ルートの整備
交通結節点施策	施策⑤ スマートバス停の導入
	施策⑫ ITを活用した交通結節点の情報提供の拡充
	施策⑬ バリアフリー化に関する情報の発信
新技術・環境施策	施策⑮ データの収集・共有・蓄積・交通サービスへの活用
	施策⑮ 区の事業とMaaSの連携

③ 江東区臨海部都市交通ビジョン：令和6年3月

当該計画は、臨海部のアクセス性や回遊性の向上を図るために、臨海部の都市交通の目指す姿やまちの将来像を見据えた都市交通の視点、その実現に向けた方針等を示している。



図 1-2-4 【左図 まちの将来像を見据えた都市交通の視点】【右図 臨海部の都市交通の目指す姿】

表 1-2-9 【基本方針と取組み】 臨海部の回遊性向上やシームレスな交通体系構築に関する方針を抜粋

基本方針		取組み	主な取組み
1	アクセス性の高い交通ネットワークの形成	2 都心部・臨海地域地下鉄の整備 4 バス交通の充実	2 東京駅（仮称）と有明・東京ビッグサイト駅（仮称）を結ぶ都心部・臨海地域地下鉄の整備を推進 4 区内の地域公共交通の基軸である既存のバス交通の維持・充実に努めつつ、臨海部の開発状況やニーズ等を踏まえ、新たなバス路線について民間事業者との連携も含めた検討を行うなど、バス交通の更なる充実に努める
2	臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上	8 端末交通の導入 9 コミュニティサイクルの活用 11 魅力的な歩行空間の創出	8 最寄り駅から目的地、あるいは地域内の回遊を担う端末の交通手段として、先端技術を活用したパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ、AI オンデマンド交通等、地域のニーズや特性を踏まえた端末交通の導入を促進 9 今後の開発等による需要の変化や利用状況に応じてコミュニティサイクルポートを増設するなど、コミュニティサイクルの活用を促進 11 土地利用転換や街区再編と合わせて、水辺や緑等を活かした歩行空間を創出。緑陰の充実等、歩行者が快適に移動できる環境の整備を推進
3	多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築	14 鉄軌道駅における交通結節機能の強化 15 モビリティハブの整備 18 デジタル技術を活用した案内誘導システムの導入	14 新たな鉄道の開業に伴う来訪者の増加や新たな技術を活用した多様なモビリティの導入が想定されることから、鉄軌道駅における路線バスやパーソナルモビリティ等の二次交通手段との乗換利便性の向上を促進 15 バス停留所周辺等においてもコミュニティサイクルや AI オンデマンド交通等の複数の交通手段の乗換えを可能とする乗換拠点（モビリティハブ）の整備を促進 18 音声案内や多言語案内、スマートフォンアプリでの AR 表示など、最新のデジタル技術を活用した効果的な案内誘導システムの導入により、運行情報や乗換案内等の情報案内の充実
4	誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出	23 道路空間の再配分 24 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化	23 人中心の道路空間とするために、物流機能に配慮しつつ、歩道拡張や歩道設置など地域の実情に応じた道路構造を検討。また、将来的な自動運転車の普及を見据えれば、一般車と自動運転車の走行空間を構造的に分離するための自動運転専用空間や車線幅員の縮小についても検討が必要。なお、道路空間の再配分によって整備が可能となるカーブサイド（路肩側の道路空間）については、昼間はにぎわい空間を生み出す店舗等の滞留空間とし、夜間は配送車両の荷さばき駐車空間とするなど、多目的利用ができるフレキシブルゾーンとしての活用を期待 24 多様な人々が集う臨海部において、誰にとっても移動負担の少ない環境の整備を図るため、建築物や道路等の連続性を確保した面的・一体的なバリアフリー化とともに、ユニバーサルデザインの視点に基づく取組みを推進



乗換拠点（モビリティハブ）のイメージ
出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年）

3 人口の動向

(1) 関係3区の人口

計画区域に当たる関係3区の人口は増加傾向にある。東京都による将来人口推計（東京都区市町村別人口の予測－統計データ－（令和5年3月））によると、中央区及び港区は令和27年（2045年）、江東区は令和17年（2035年）まで人口増加が続き、令和2年（2020年）対比では、令和27年（2045年）には中央区で1.39倍、港区で1.13倍、江東区では1.06倍になると推計されている。

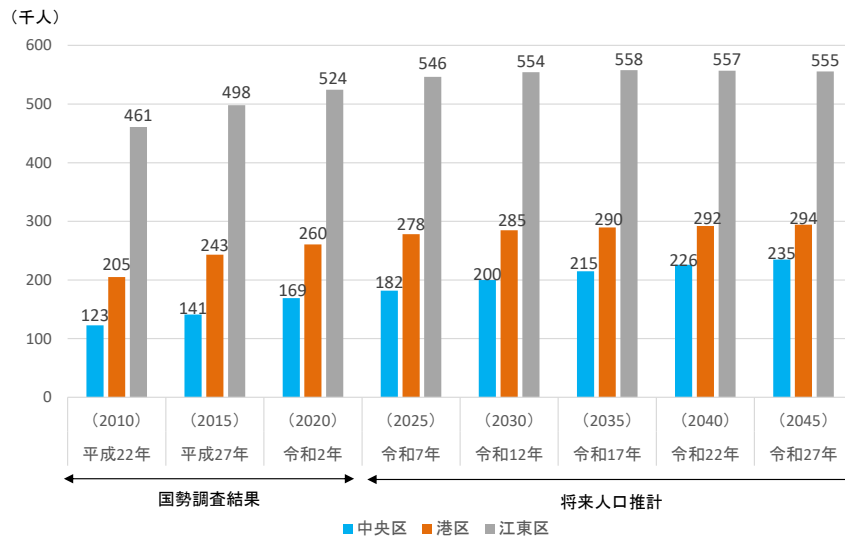


図 1-3-1 関係3区の人口推移

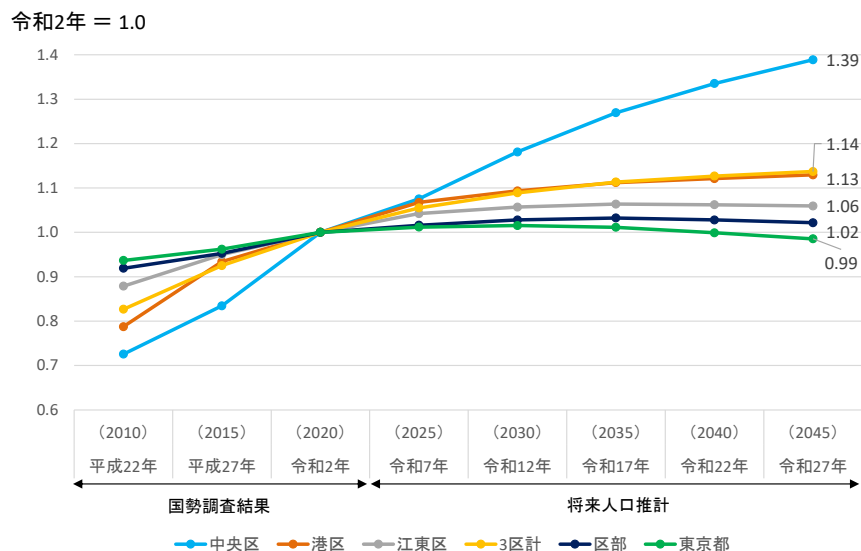


図 1-3-2 3区別、都計、区部計及び3区計の人口変化率（2020基準）

出典：総務省統計局「平成22年、27年、令和2年国勢調査結果」

令和7年以降は「東京都区市町村別人口の予測－統計データ－（令和5年3月）」の予測値

年齢構成を見ると、関係3区では、年少人口の割合は令和2年（2020年）まで、生産年齢人口の割合は令和7年（2025年）まで増加傾向にあるが、以降はそれぞれ減少傾向にある。老年人口の割合は令和12年（2030年）までほぼ一定であるが、以降は増加し令和27年（2045年）で26.5%を占めると推計されている。

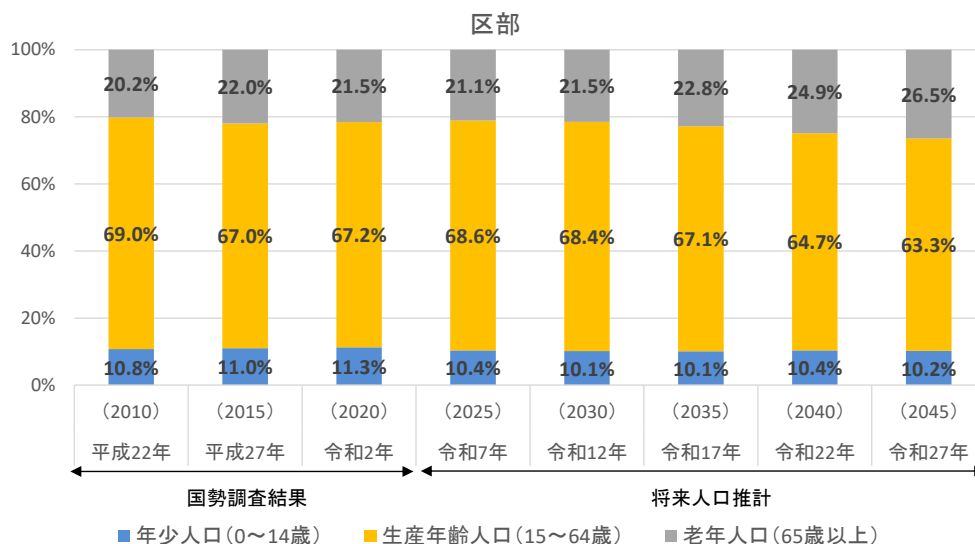


図 1-3-1 関係3区の年齢構成比

出典：総務省統計局「平成22年、27年、令和2年国勢調査結果」、

令和7年以降は「東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測（令和6年3月）」の予測値

（2）計画区域内の人口

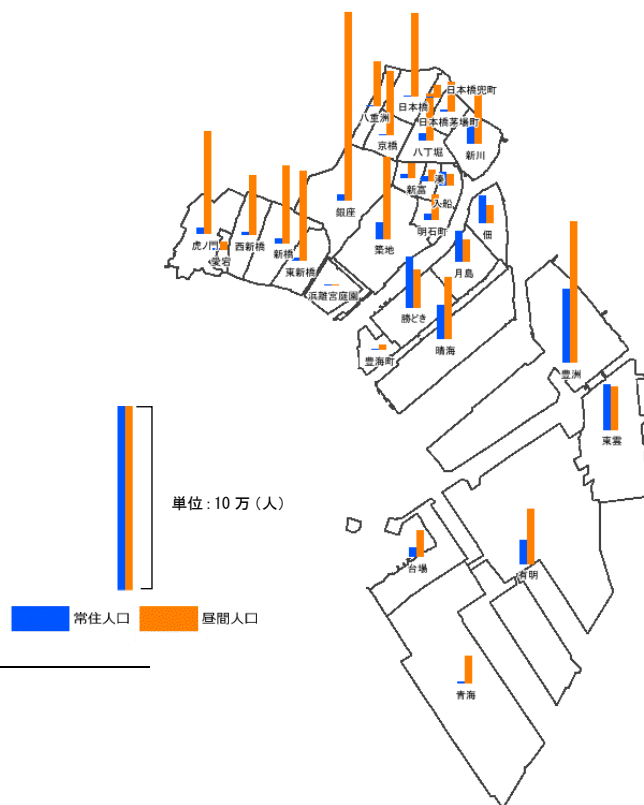
<計画区域の常住人口・昼間人口>

計画区域内の常住人口は約22万人、昼間人口は約80万人となっている。昼間人口は常住人口の3.6倍となっており、地域外からの流入が多い。なお、地域別に見ると、勝どき、月島、佃及び東雲のように昼間人口よりも常住人口の方が多地域もある。

対象区域内合計（人）

常住人口	昼間人口
221,717	799,768

図 1-3-2 地域別の常住/昼間人口



図データの出典

常住人口：各区の住民基本台帳（令和6年1月）

昼間人口：令和2年国勢調査

<計画区域の開発事業等による常住人口及び従業員数の見込み>

計画区域内では八重洲、虎ノ門、月島等で再開発が予定されており、常住人口及び従業員数ともに増加が見込まれる。これに伴って今後、公共交通に対する需要が更に増加することが想定される。

想定年次：①現況、②将来（長期）

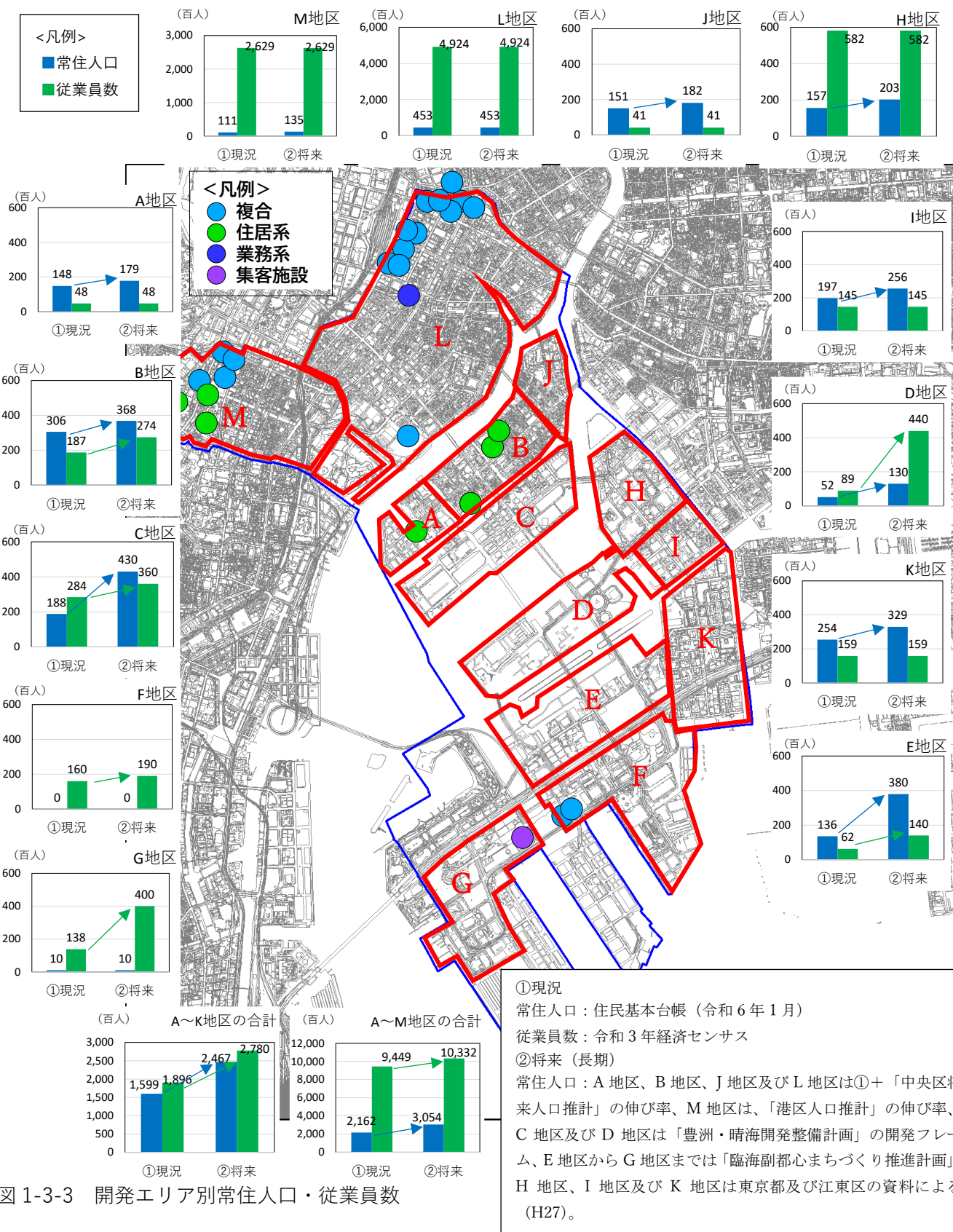


図 1-3-3 開発エリア別常住人口・従業員数

4 交通の状況

(1) 公共交通網

計画区域には、鉄軌道が12路線乗り入れており、臨海部と都心部及び周辺地域とを結ぶ広域公共交通としての役割を担っているが、都心部と臨海部間のアクセスでは、一部の地域で乗継ぎが必要である。また、ゆりかもめは臨海副都心及び豊洲地区の都市活動を支える重要な交通機関として、沿線地区と都心とを結んでいる。しかし、豊海地区及び晴海地区では、鉄道やゆりかもめといった鉄軌道による公共交通機関は運行していない。

一方路線バスは、都心部と臨海部を乗継ぎなしで結んでおり、計画区域の東京駅、銀座、築地、豊洲、有明等を利用する人の重要な足となっている。

東京 BRT は、従来の路線バスよりも高い輸送力・速達性を有する交通機関として、虎ノ門・新橋といった都心部と、晴海、豊洲、有明などの臨海部の間の輸送を担っている。

計画区域における東京 BRT 及び都営バス等の路線網は、下図のとおりである。

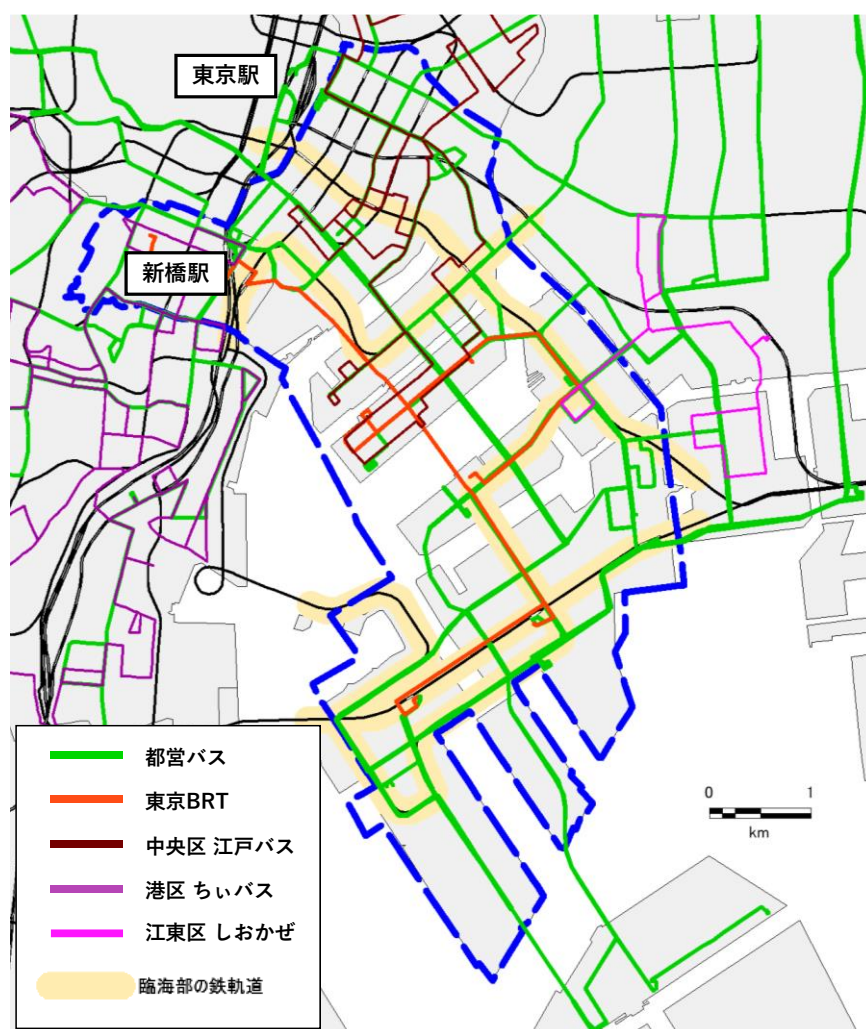


図 1-4-1 計画区域の公共交通網

注：都営バス路線については東京都「オープンデータ」を活用（令和7年4月時点）

(2) 駅勢圏とバス停圏域

① 駅勢圏

計画区域における駅までの道路距離を 100m メッシュ単位で計測した。計画区域における都心部の居住地や就業地等については、駅までの道路距離が 500m 未満の地域がほとんどである。

一方、臨海部では、豊海地区や晴海五丁目等、駅までの道路距離が 1,000m を超える地域が一部見られる。

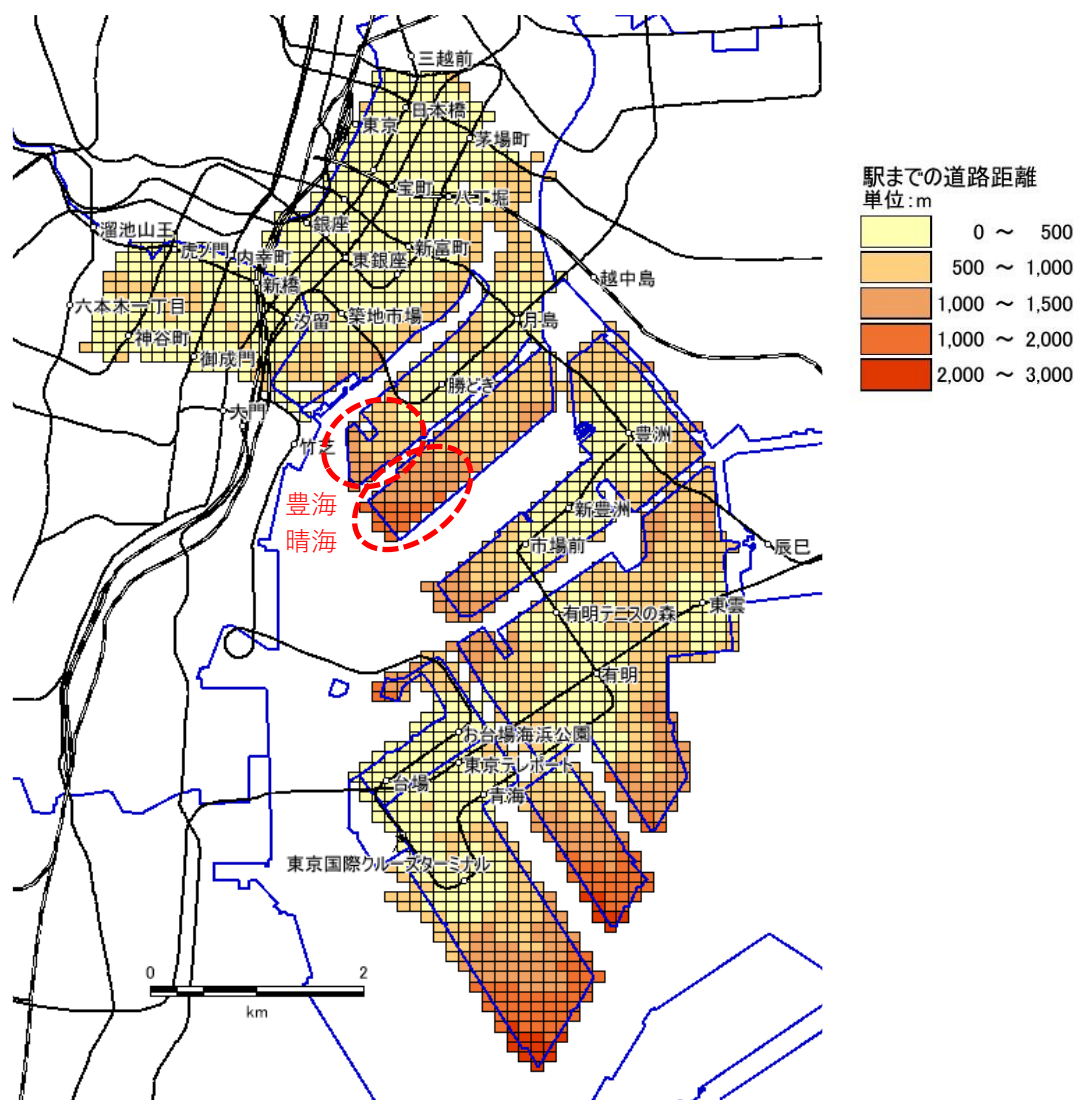


図 1-4-2 鉄道駅までの道路距離

<道路距離の算出>

駅までの道路距離、バス停までの道路距離（次ページ参照）は以下のように算出している。

- ・メッシュの中心（100mメッシュ単位）から駅・バス停まで、道路の利用を想定し、最短となる距離を算出

② バス停圏域

バスのネットワークを用いた停留所までの道路距離を 100m メッシュ単位で計測すると、豊洲や勝どき、晴海などの居住者が多い地域及び虎ノ門などの昼間人口が多い地域でおおむね 500m 以内になっている（下図参照）。

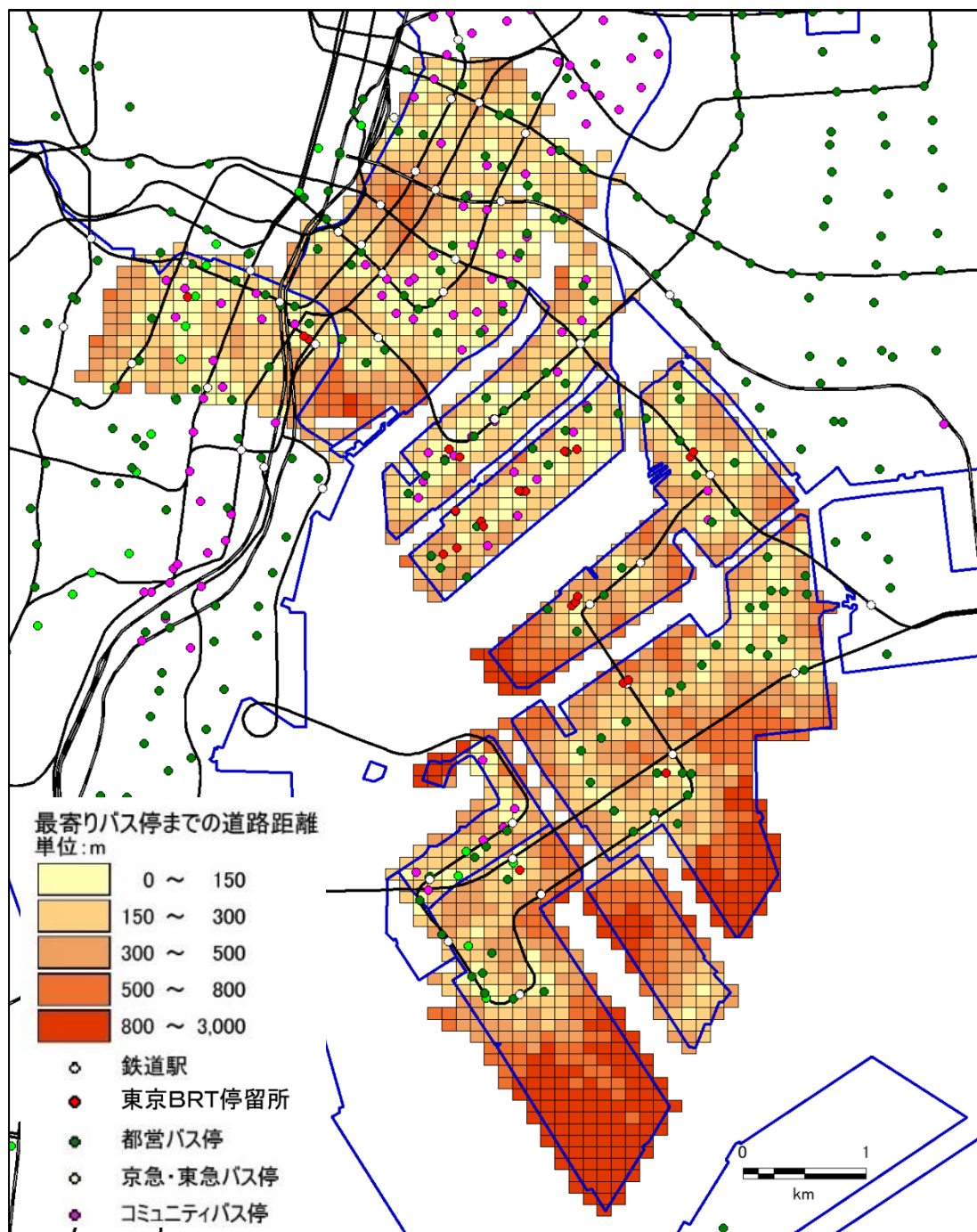


図 1-4-3 バス停留所までの道路距離

注：都営バス停留所位置及び都営バス路線については、東京都「オープンデータ」を活用。

また、利用できる停留所については、平日運行のバス路線がある停留所を対象にしている。

(3) 将来的な公共交通網計画の進捗状況

① 鉄道計画

計画区域における鉄道計画としては、平成 28 年 4 月 20 日に国が公表した交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトのうち、本計画に関連のあるものとして、東京 8 号線（有楽町線）の延伸、都心部・臨海地域地下鉄構想などの路線が位置付けられている。

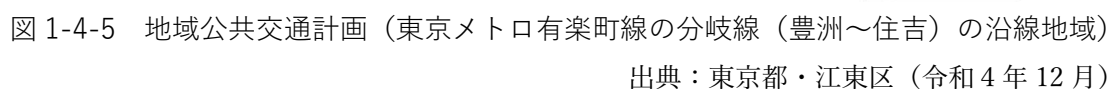


図 1-4-4 交通政策審議会答申第 198 号に位置付けられた路線

出典：「未来の東京」戦略 version up 2024」（令和 6 年 1 月、東京都）を基に作成

なお、本計画において対象とする公共交通は、計画区域内の需要を担うものであり、主に計画区域内外の需要を担う鉄道や船舶等は対象から除外している。

東京都及び江東区は、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や東京メトロ東西線等の混雑緩和及び駅の利便性向上等、鉄道ネットワークの充実を図るため、令和4年12月に「地域公共交通計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）の沿線地域）」及び「地域公共利便増進実施計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）の沿線地域）」を策定した。これらの計画の中では、「東京メトロ有楽町線の延伸」及び「東京メトロ豊洲駅改良」の実施を明記しており、鉄道ネットワークの拡充・強化が期待される。



<都心部・臨海地域地下鉄>

都心部・臨海地域地下鉄について、交通政策審議会答申第 371 号では、「今後、臨海部の都市づくりとともに、常磐新線（TX）延伸との接続も含め、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」と示され、東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022 では、「区部中心部と開発が進む臨海地域とをつなぐ基幹的な交通基盤、言わば背骨としての役割」が期待されている。想定ルートや駅位置も公表され、起終点駅を含め 7 駅の設置（東京、新銀座、新築地、勝どき、晴海、豊洲市場及び有明・東京ビッグサイト（全て仮称））が示されている。

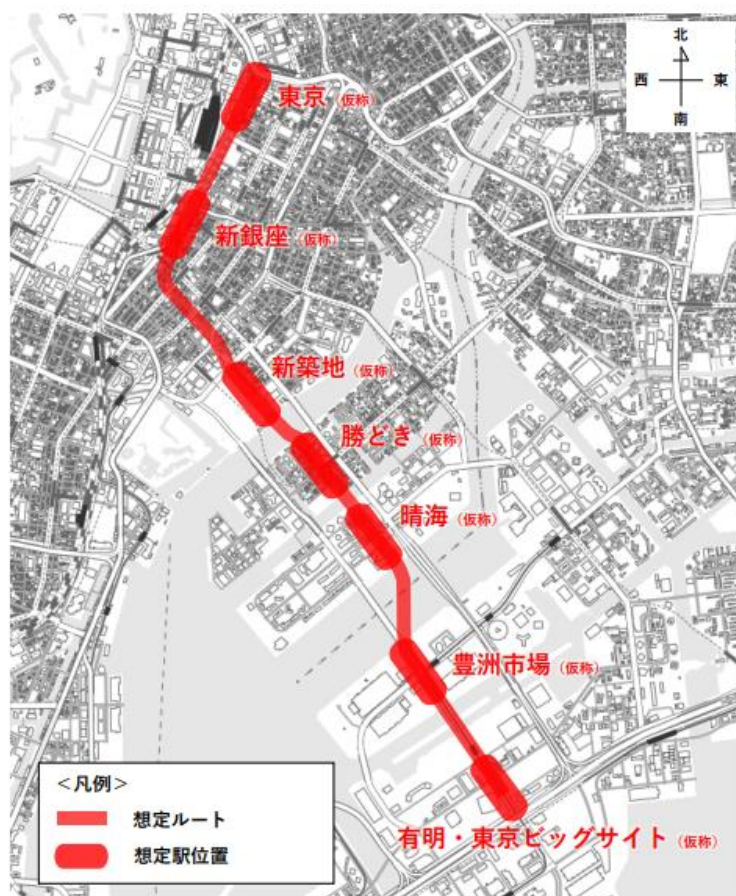


図 1-4-6 都心部・臨海地下鉄の想定ルート及び駅位置

出典：都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会
事業計画案（令和 4 年 11 月）

② 東京 BRT

都では、環状第2号線を中心に、都心と臨海地域とを結ぶ公共交通機関である東京 BRT の整備を進めている。令和2年10月よりプレ運行（一次）として、虎ノ門から新橋を経て晴海に至るルートの運行を開始し、令和5年4月にプレ運行（二次）として、ルートに有明・豊洲方面へ拡大した。令和6年2月には、選手村ルートの運行を開始し、当初計画した全てのルートが揃うこととなった。

さらに、検討路線に位置づけられている東京駅方面への延伸については、令和8年度の運行開始に向けて、運行事業者や地元区と協議、調整を進めている。

その他、東京ビッグサイト方面及び東京国際クルーズターミナル方面の検討路線については、関係機関と連携し、実現の可能性について検討を進める。

事業計画において、本格運行時のピーク時間帯の輸送力は、1時間あたり片道5,000人程度を目指すこととされている。車両は単車バス及び連節バスが使われ、単車バスは水素を燃料とする燃料電池バスを主に使用している。

表定速度については、プレ運行時は路線バス並の11～15km/h程度、本格運行時はLRTや新交通システム並みの20km/h以上を目標にしている。



図 1-4-7 東京 BRT の路線図

(4) 公共交通事業者の計画

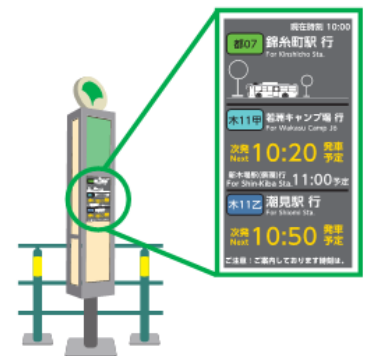
① 東京都交通局

東京都交通局では令和7年度から令和9年度を計画期間とする「東京都交通局経営計画2025」の中で、リモートワークの定着や少子化の進展等に伴う輸送需要の減少、担い手不足や物価高騰など、事業運営に影響を及ぼしかねない課題を抱える中、以下の「取組の方向」を示している。

- ・誰もが利用しやすい施設・設備の整備に計画的に取り組むとともに、新たな技術を活用しながら情報案内や移動サポート等のサービスをより効率的・効果的に提供します
- ・お出かけのきっかけづくりや地域の魅力向上に取り組むとともに、新たなサービスの創出や駅のリニューアル等により、移動に伴う利便性や快適性の向上を図ります

また、計画期間における具体的な取組みとして以下の内容を示している。

- ・施設や車両の利便性・快適性向上
- ・バリアフリー化を推進するとともに、駅や停留所、車両等の快適性向上に努め、誰もが円滑に移動できる、より利用しやすい公共交通機関を目指す
- ・バリアフリールート of 充実（鉄道）
- ・停留所上屋・ベンチの整備 等
- ・誰もが便利に安心して利用できるよう、スマートフォンやデジタルツール等を活用した分かりやすい情報案内に努める
- ・バスにおける旅客案内の充実（バス運行情報、車内中央部次停留所表示装置）
- ・多言語案内支援（AI 翻訳機導入）



バス接近表示装置（イメージ）

② 東京メトロ

東京メトロでは、まちづくりとの一体整備による虎ノ門駅のホームの拡幅、新改札の設置・地下駅前広場の整備が令和2年に完了し、令和5年7月には虎ノ門ヒルズ駅の拡張工事も完了した。

「2025～2027 中期経営計画」では、駅でのエレベーター整備による複数のバリアフリールートの整備を掲げており、築地駅では令和8年度に完了予定としている。

また、有楽町線豊洲・住吉間の延伸に関し、2030年代半ばの開業を目指して、各種手続に必要となる調査・設計の深度化を図るとしている。

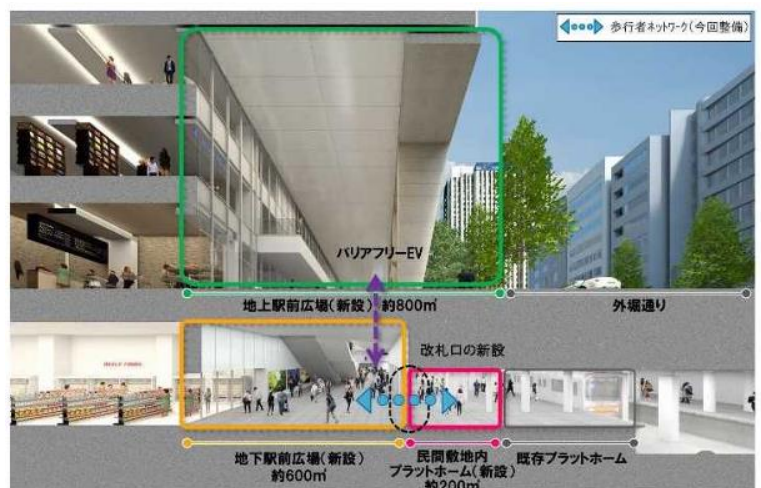


図1-4-8 地上広場と連続した空間（地下駅前広場整備）

出典：国交省資料_都市再生特別地区都市計画素案の概要

（５） 鉄軌道駅等でのバリアフリー化の状況

① 駅構内や駅周辺における施設のバリアフリー化の状況

東京メトロや都営地下鉄の駅では、バリアフリーの取組が進展し、令和６年３月時点のホームドア整備率をみると、都営地下鉄では１００％、東京メトロでは９５．５％に達している。

■都内における主な鉄軌道事業者別ホームドア整備駅数及び整備率
(令和６年３月現在)

鉄軌道事業者	都内の駅数	整備駅数	整備率
東日本旅客鉄道	140	58	41.4%
東京地下鉄	133	127	95.5%
東京都（地下鉄）	95	95	100.0%
東京臨海高速鉄道	7	5	71.4%
ゆりかもめ	16	16	100.0%

出典：東京都都市整備局資料を抜粋

一方、鉄道駅のバリアフリールート（１ルート）の整備状況は、都営地下鉄で９７．９％、東京メトロで９８．５％となっており、現在では利用者の多い駅（１日当たりの乗降客数が１０万人以上又は４線以上の線路が入るような大規模な駅）におけるバリアフリールートの複数化（右図参照）を進めている。

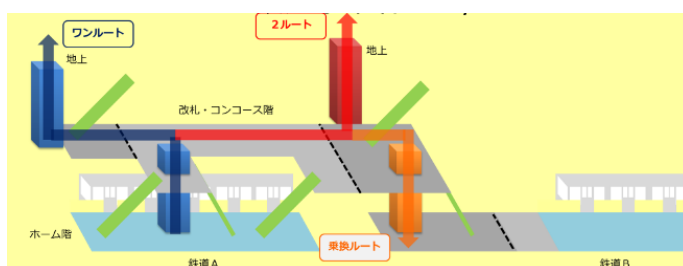


図 1-4-9 バリアフリールート整備イメージ

出典：鉄道バリアフリーに関する優先整備の考え方
(東京都都市整備局：令和元年９月)

② 多言語対応の状況

東京メトロでは、東京 2020 大会を契機にインクルーシブデザイン（誰にとっても使いやすいデザイン）が徹底され、多言語表記、点字、触知案内、音声案内など、あらゆるユーザーを想定した「見える・聞こえる・触れる」表示方法が用いられている。

また、「東京 2025 デフリンピック」を契機に、令和 7 年 4 月から、駅構内のアナウンスを多言語化する「みえるアナウンス」を全駅に順次導入している。

「みえるアナウンス」とは、駅構内のアナウンスを 4 言語に文字化するサービスで、駅構内に設置された専用パネル「トリガーボード」に、スマートフォンをかざすか QR コードを読み取ると、「おもてなしガイド for Biz」が起動し、放送したアナウンス内容をスマホの言語設定に対応した言語で表示する仕組みとなっている。



図 1-4-10 みえるアナウンスの仕組み

東京都交通局でも東京 2020 大会を契機に、外国人旅行者等が公共交通機関を円滑に利用できるよう多言語対応の案内表示を促進している。また、音声認識やキーボード入力した内容を翻訳・字幕表示できる「翻訳対応透明ディスプレイ（右写真）」について、令和 6 年 2 月から導入を開始（浅草駅等 7 駅に設置）し、令和 7 年 9 月からは新宿三丁目駅等 8 駅拡大し、合計 15 駅に導入されている。



図 1-4-11 翻訳対応透明ディスプレイ

(6) 道路の混雑状況等

令和3年の混雑時旅行速度について、都心部と臨海部を比較すると、全体的に都心部の旅行速度が低く、特に東京や新橋などの主要駅の周辺では速度が低い。都心部では、交通量は昭和通りが多い。混雑時旅行速度は昭和通りで高く、中央通りで低くなっている。臨海部では、都心方面へのアクセス道路になる環状第2号線及び有明通りのどちらも旅行速度は高い。

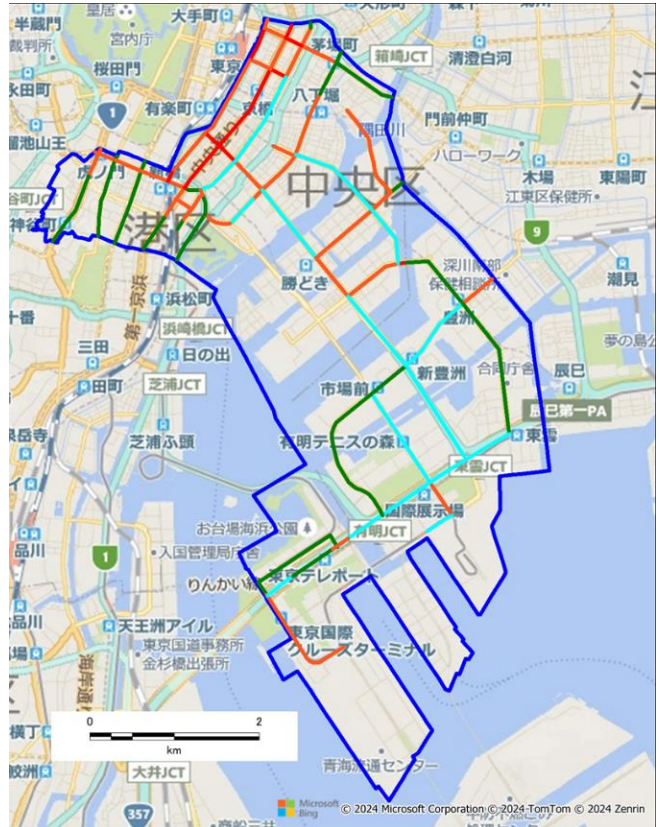


図 1-4-12 混雑時旅行速度 ※R3 道路交通センサスから作成

(7) 道路の整備状況等

令和3年道路交通センサスにおいて、都道等の道路幅員は、4車線以上の多車線道路が多くなっている。

特に都心部の昭和通り、晴海通り及び東京駅周辺の道路は多車線道路となっているとともに、臨海部の幹線道路のほとんどが4～8車線の多車線道路で構成されている。

なお、右図には高速道路を除いた路線を表記している。

ランク	車線数	色
1	1車線	紺色
2	2車線	青色
3	3～4車線	黄緑色
4	4～7車線	茶色
5	8車線以上	赤色

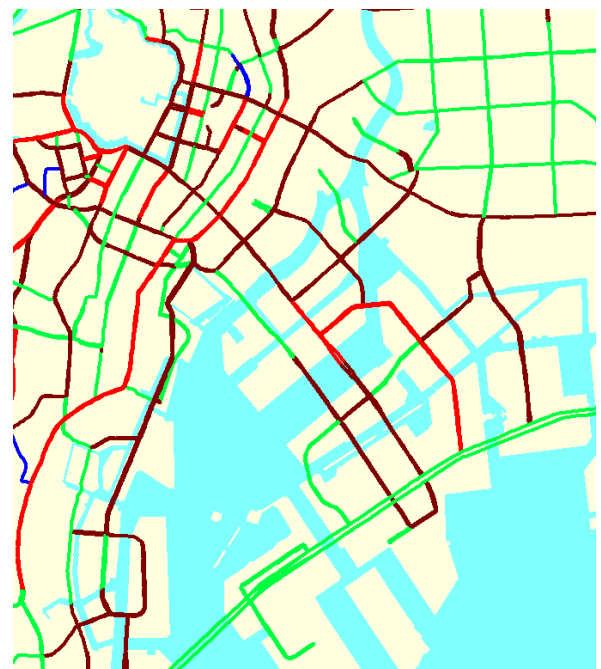
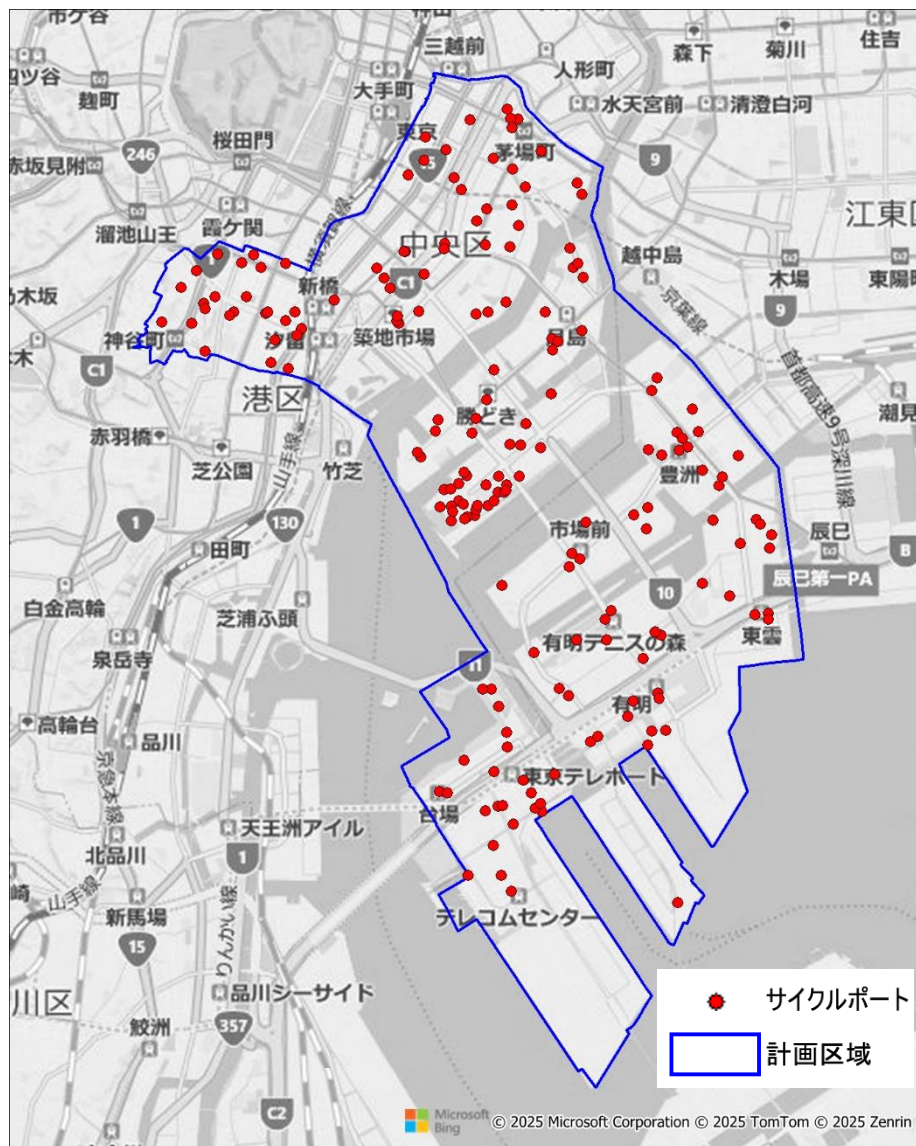


図 1-4-13 道路（高速道路除く）の車線数

(8) 自転車シェアリングの状況

計画区域内のサイクルポートの位置図は下図に示すとおりである。計画区域内には令和7年10月現在、188箇所のサイクルポートが設置されている。



また、地区別のサイクルポート数は下表に示すとおりである。

晴海地区では HARUMI FLAG の入居開始に合わせて、サイクルポートの整備が進んでおり、サイクルポート数及び1km²当たりのサイクルポート数が最も多い。夜間人口千人当たりのポート数としては八重洲地区が最も多く、昼間人口千人当たりのポート数としては青海地区が最も多い。

表 1-4-1 地区区分別サイクルポート数

地区	サイクル ポート数	1km ² 当たり のサイクル ポート	夜間人口千 人当たりの ポート数	昼間人口千 人当たりの ポート数
八重洲	1	5.6	23.81	0.04
京橋	4	17.9	17.54	0.11
銀座	5	5.7	1.44	0.05
新富	2	16.0	0.88	0.24
入船	1	10.6	0.34	0.15
湊	3	20.8	0.40	0.47
明石町	1	5.8	0.28	0.07
築地	9	10.8	0.98	0.20
浜離宮庭園	0	0.0	0.00	0.00
八丁堀	3	12.3	0.77	0.12
新川	4	10.6	0.41	0.13
日本橋	1	3.5	3.29	0.02
日本橋茅場町	3	18.5	2.21	0.19
日本橋兜町	1	9.7	1.38	0.14
佃	4	12.5	0.27	0.40
月島	5	12.8	0.30	0.41
勝どき	6	11.9	0.19	0.28
豊海町	2	11.6	4.42	0.68
晴海	30	28.8	1.18	0.88
虎ノ門	8	14.6	2.25	0.14
愛宕	1	14.3	0.94	0.21
西新橋	7	22.5	4.58	0.21
新橋	9	19.5	3.09	0.21
東新橋	2	6.4	0.99	0.04
台場	9	14.7	1.63	0.61
豊洲	22	11.0	0.54	0.28
東雲	11	9.6	0.43	0.46
有明	20	5.9	1.45	0.66
青海	14	5.6	14.80	0.92

サイクルポート数：「バイクシェアサービス（東京広域）」（令和7年10月17日現在）

夜間人口：住民基本台帳人口（令和7年1月1日現在）

昼間人口：令和2年国勢調査による昼間人口

(9) 舟運の状況

東京港においては、隅田川や晴海周辺地域で5事業者が定期航路を運航している。計画区域内の船着場としては、明石町・聖路加ガーデン前、浜離宮、朝潮運河、豊洲、お台場海浜公園などがある。令和7年5月からは、五反田～天王洲航路の運航（月曜日から金曜日までの夕方）も始まった。

表 1-4-2 東京港における定期航路

運航事業者	運航区間
東京都公園協会	両国リバーセンター～お台場海浜公園など
東京都観光汽船	浅草～お台場海浜公園など
観光汽船興業	日本橋～豊洲など
東京湾クルージング	晴海～日の出
ジール	五反田～天王洲

(令和7年9月時点)

(10) 水素ステーションの設置状況

令和7年9月現在、都内には20か所(30基)の水素ステーションが設置されており、その全てを民間の事業者が運営している。下図表に示すとおり、臨海部周辺に4か所(9基)の水素ステーションが整備されている。

No	ステーション名称	所在地
1	ENEOS 東京晴海水素ステーション	中央区晴海
2	イワタニ水素ステーション東京有明	江東区有明
3	東京ガス豊洲水素ステーション	江東区豊洲
4	岩谷コスモ水素ステーション有明自動車営業所	江東区有明

水素ステーションの設置：水素情報館東京スイソミル
(公益財団法人東京都環境公社) 一部改変



図 1-4-15 ステーション位置図

また、令和7年4月1日から運用を開始した岩谷コスモ水素ステーション(右写真参照)は、東京都交通局有明自動車営業所内に設置されており、国内初となるバス営業所内水素ステーションである。東京都交通局では営業所内水素ステーションの運用開始を機に、都営バスにおいて燃料電池バスの導入を更に拡大し、ゼロエミッション東京の実現に貢献するとしている。



＜都市開発により創出された交通結節点整備（HARUMI FLAG 内）＞

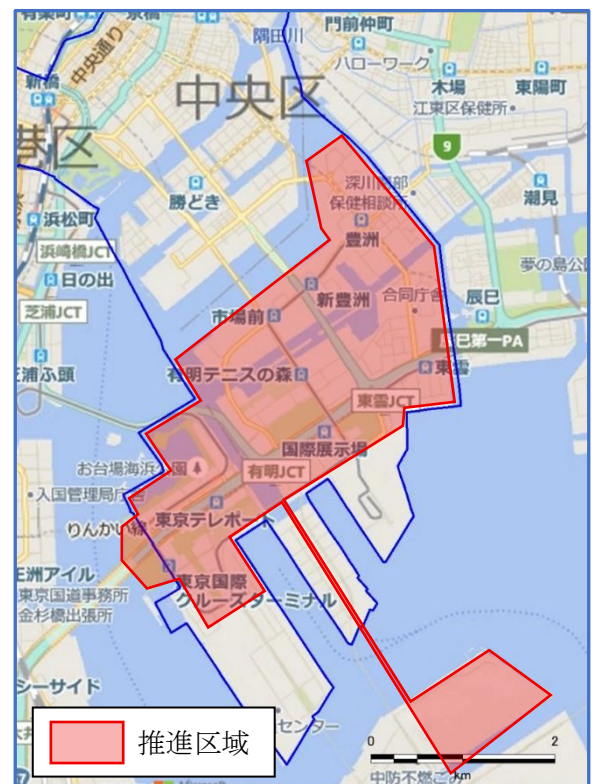
また、道路等の都市基盤整備を実施し、東京 BRT、路線バス、舟運等が発着可能な交通結節点として、マルチモビリティステーションを整備した（令和 6 年 2 月に「晴海五丁目ターミナル」として供用を開始、船着場は令和 6 年 5 月 8 日に供用を開始）。



（12）自動運転の実装に向けた状況

自動運転レベル 4 の社会実装にあたっては、有人運転（レベル 2）による実証などを行い、安全性や技術水準を確保した上で、取組を進めている。

また、東京都は、公共交通に自動運転車両を導入し、レベル4自動運転による運行を目指す事業に対し、その経費の一部を補助するなど、公共交通への自動運転技術の導入を促進しており、臨海部の交通ネットワークや移動サービスの充実・強化に努めている。



5 移動の状況

(1) 計画区域内の交通機関分担率

平成30年の第6回東京都市圏パーソントリップ調査の結果を用いて、計画区域内移動（下表の3地域間）における交通手段の比率（交通機関分担率）を検証した。

参考：各ゾーン（地域区分）に含まれる町丁目

銀座・新橋・虎ノ門等	
0021	八重洲、京橋、日本橋
0022	銀座
0023	日本橋兜町、日本橋茅場町、八丁堀、新川、新富、入船、湊、明石町、築地、浜離宮公園
0031	虎ノ門、愛宕、六本木、麻布台、麻布狸穴町、麻布永坂町、東麻布、西新橋、新橋、東新橋、浜松町、芝大門、芝公園
勝どき・晴海等	
0024	佃、月島、勝どき、豊海、晴海
豊洲・有明等	
0346	豊洲、東雲、有明、青海

計画区域内の交通機関分担率は、銀座・新橋・虎ノ門等と勝どき・晴海等間では鉄道の分担率が約55%程度となっているが、勝どき・晴海等と豊洲・有明等間では約9%となっている。バスは逆の傾向にあり、勝どき・晴海等と豊洲・有明等間の移動における分担率のほうが高くなっている。

第5回（平成20年）調査結果と比較すると、勝どき・晴海等と豊洲・有明等の移動においては、自転車及びバスの分担率が上昇している。自転車の分担率が上昇している背景には、近年の自転車シェアリングの拡大が要因として考えられる。

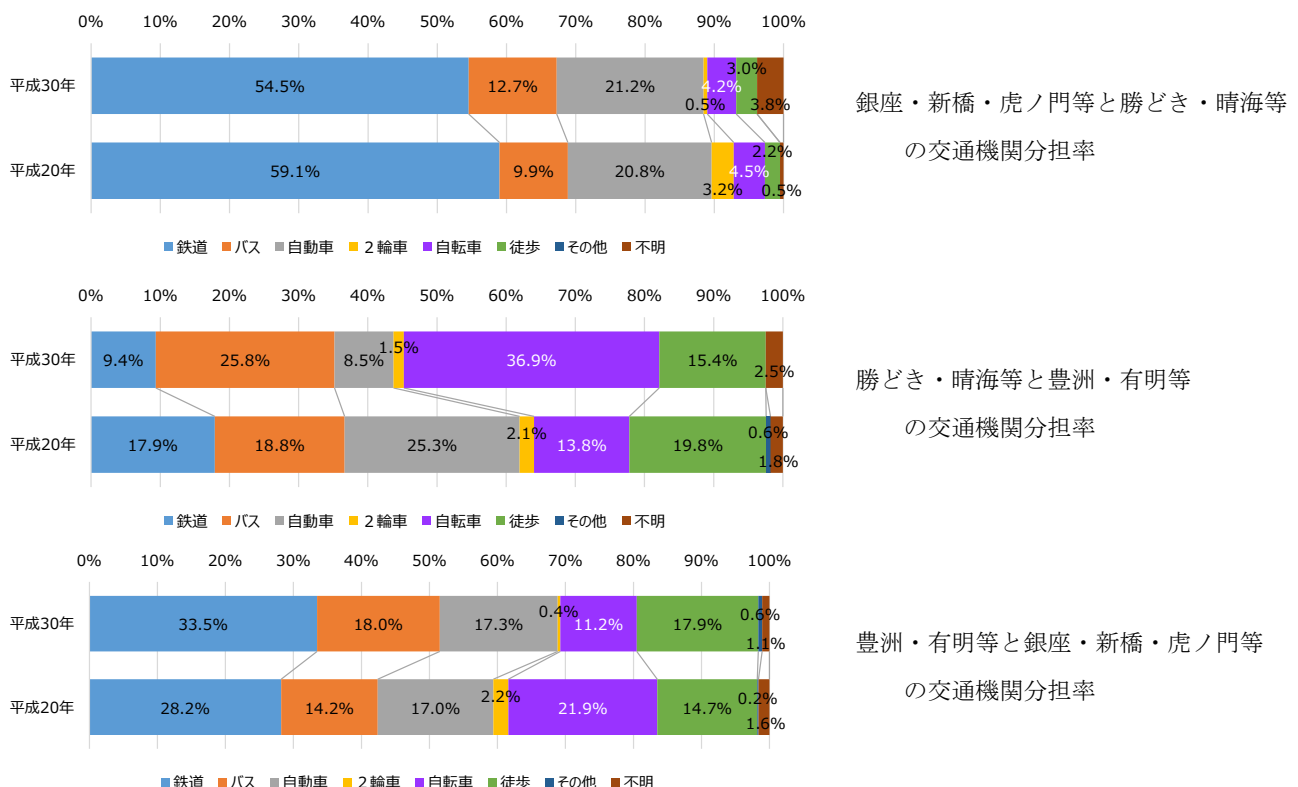


図 1-5-1 交通機関分担率（H30・H20）

出典：（上）第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

出典：（下）第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

(2) 計画区域の施設集積地区における来訪者等の推移

①高齢者へのバス利用支援の状況

東京都シルバーパス事業の指定団体である一般社団法人東京バス協会では、高齢者(70歳以上)の積極的な社会参加を支援するため、都内の路線バス(高速バス、一部自治体コミュニティバス等を除く。)と都営交通を無料で利用できる東京都シルバーパス(毎年10月1日から翌年9月末まで)を発行している。70歳以上の都民の約45%が東京都シルバーパスを利用し、平成30年度には100万枚以上発行されている。

②訪都外国人※の推移

令和6年の訪都外国人は約2,479万人と推計され、対令和元年比63.3%増で、過去最多を記録している。

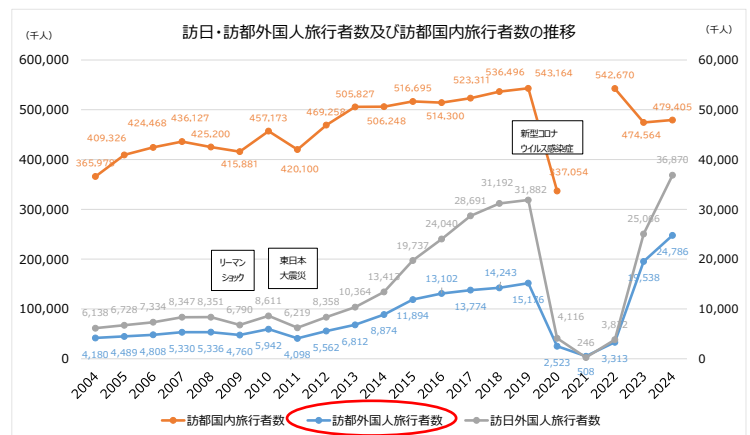


図 1-5-2 旅行者の推移

出典：東京都産業労働局「令和2年、4年、5年、6年訪都旅行者数等実態調査」

また、訪都外国人が多く訪問する場所は、計画区域のうち、銀座及び東京駅周辺・丸の内・日本橋が51%以上、お台場・東京湾及び築地が14%以上となっている(令和6年調査)。

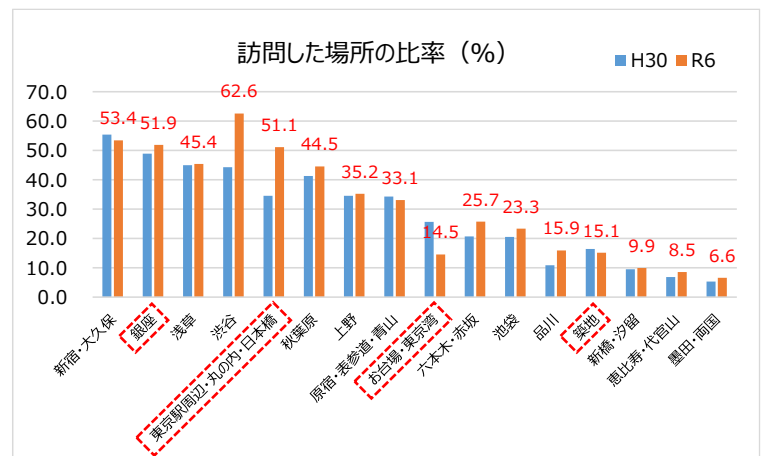


図 1-5-3 訪都外国人の訪問場所比率

出典：東京都産業労働局「平成30年及び令和6年国・地域別外国人旅行者行動特性調査」

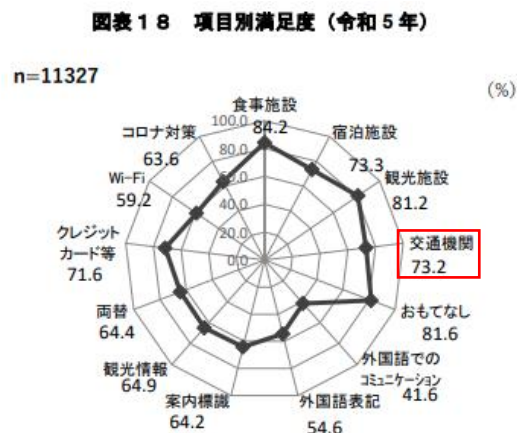
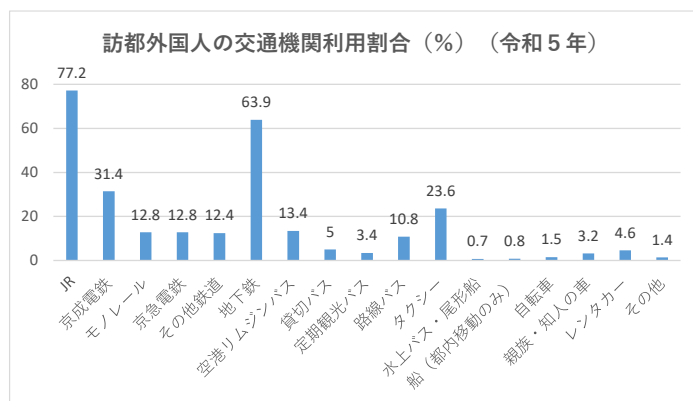
なお、日本政府観光局(JNTO)が発表した令和6年(2024年)1月から同年8月までの訪日外国人旅行者数(推計値)は、7か月連続で同月過去最高を更新している。また、令和元年(2019年)比では8.4%増となっており、新型コロナウイルス感染症流行以前を超える水準まで増加している。

訪都外国人：東京都を訪れた外国人旅行者を訪都外国人と表す

③訪都外国人の公共交通利用状況及び公共交通利用におけるニーズ

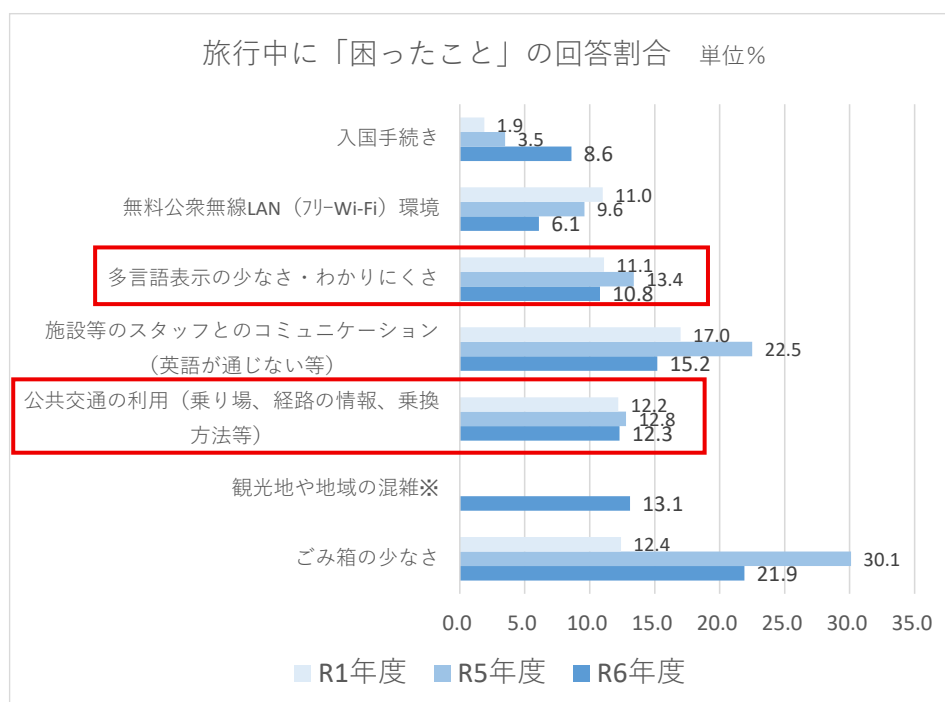
令和5年（2023年）に東京都を訪れた外国人旅行者の交通機関利用割合をみると、「JR」及び「地下鉄」が多くなっており、鉄道以外ではタクシーの利用割合が高い。

さらに、回答者の項目別満足度（右図）において、「交通機関」は約73%の満足度となっている。



出典：「国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書」（東京都産業労働局）

一方、観光庁が令和元年度、令和5年度、令和6年度に実施した「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関する現状調査」では、受入環境に関する不便・不満の中で、公共交通に関連する項目として、「公共交通の利用」及び「多言語表示の少なさ・わかりにくさ」等が挙げられており、令和6年度では、「公共交通の利用（12.3%）」及び「多言語表示の少なさ・わかりにくさ（10.8%）」となっており、令和元年度と大きな変化は見られない。



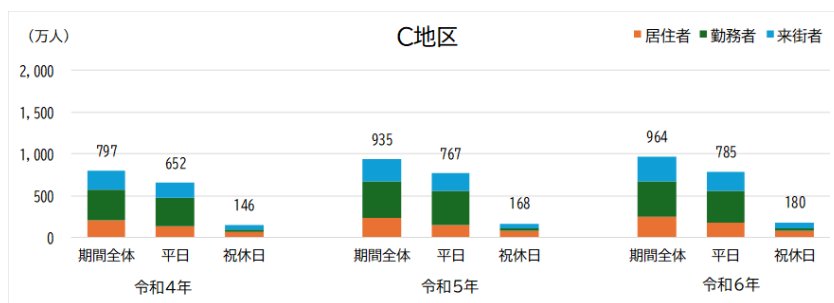
観光庁「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関する現状調査（各調査年の結果）」より作成

（出典：観光庁HP 令和7年4月18日更新）

上記の様に訪日外国人が増加していることに加え、臨海部における都市開発進展による居住人口の増加や、イベント開催時の計画区域への来訪者が国内外問わず増加していることが想定され、計画区域内の大規模開発地及び大規模イベント等が開催されるエリアにおいて、居住者数及び来訪者数等がどのように変化しているかを把握した。

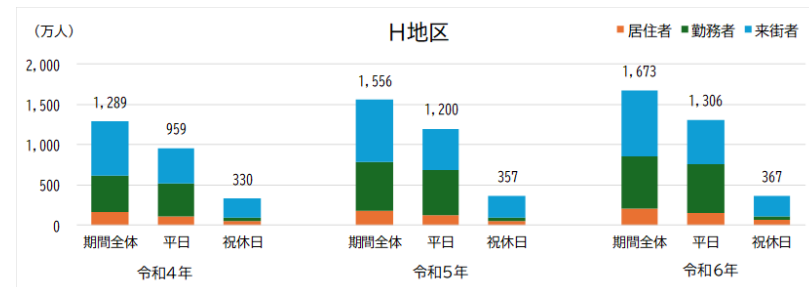
その結果、計画区域内の以下のような施設集積地区では、過去3年間（令和4年～令和6年）で居住者及び来訪者が増加している（モバイルビッグデータ（KDDI）による集計結果）。

【晴海（C地区）】



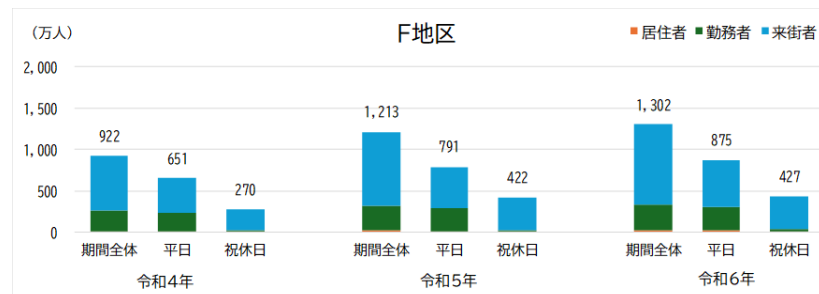
HARUMI FLAG の入居開始やシティホテルのリニューアルオープン（共に令和6年1月）も影響し、居住者及び来訪者が増加

【豊洲（H地区）】



豊洲駅周辺の業務施設や大規模店舗整備の影響もあり、令和5年以降来訪者が増加

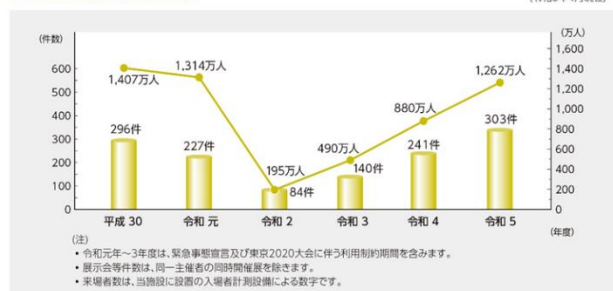
【有明南部（F地区） 東京ビッグサイト立地地区】



東京ビッグサイトが立地する地区で、大規模イベントの開催等の影響で、令和5年以降来訪者が急増

◆ 展示会等利用件数・来場者数

(令和6年4月現在)



参考：東京ビッグサイトの来場者数の推移
(展示会等利用件数／来場者数)

出典：東京ビッグサイト HP

6 東京臨海部における地域公共交通の課題の整理

これまでの内容から、臨海部における地域公共交通の役割、人口動態、交通の状況（公共交通（バス及び舟運）、道路整備及び自転車利用環境）、交通機関利用の動向を踏まえ、計画区域における地域公共交通に関する課題を整理する（次ページ参照）。

1. 上位関連計画	地域公共交通に関連する戦略等の方向性
都市づくりのグランドデザイン	・ 誰もが移動しやすい交通環境の充実、利便性の高い交通結節点整備 及び公共空間や公共交通への ユニバーサルデザインの導入 （課2）（課4） ・ 歩行や舟運、公共交通によるネットワーク化を進め、 複数の拠点や地区間の回遊性の向上 （課3）
2050東京戦略（案） 2035年に向けた戦略	・ 戦略09（共生社会） 4.ユニバーサルデザインのまちづくり（課4） ・ 戦略18（インフラ・交通） 6.次世代モビリティの社会実装（課3） ・ 戦略18（インフラ・交通） 4. 都市活動や都民生活を支える公共交通ネットワークの充実強化（課1）
都市計画区域マスタープラン	・ 都市計画の決定方針の一つに「ゆとりある 回遊性を支える都市施設 」を掲げ、「AI、ICT、ビックデータや 次世代モビリティシステム などの先端技術やMaaS等の交通サービスも生かし、移動円滑化や混雑緩和等の取組を推進し、 誰もが移動しやすい交通環境の充実 を図る」ことを示している。（課4）
東京ベイ e SG プロジェクトV2.0	・ 2050年に向けた2035年までの戦略として、「 来訪者の回遊性を一層高める ため、自動運転車両等の 次世代モビリティを運行 」及び「臨海部や西新宿など、都内各地で レベル2自動運転による実証走行や通年運行 を展開」を掲げている。（課3）
東京における地域公共交通の基本方針	・ 移動手段充実 と持続可能な 地域公共交通ネットワークの形成 を促進し、高齢者や障害者をはじめ、 誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現 を掲げ、2040年代の都市交通環境の実現に資する取組の基本方針の「取組テーマ」では、「取組④シェアリング事業を行う 自転車や超小型モビリティの交通結節点周辺等への適正なポート設置促進策検討 」を示している。（課1）（課4）
中央区総合交通計画 2022（令和4年3月）	・ 臨海部等の交通需要増加に対応できる利便性の高い交通実現 を掲げ、「 江戸バスの運行改善 （東京BRT等既存公共交通との乗り継ぎ利便性の向上）」、「 交通結節点の整備 （バスターミナル東京八重洲の整備等）」及び「 BRTの運行・ルート延伸 」を掲げている。（課1）（課2）
港区総合交通計画 （令和5年3月）	・ 計画の基本方針では、「移動者が” 多様な選択 ”をするための 交通環境づくり 」及び「 交通結節点（乗換）の利便性・快適性の向上 」を掲げ、具体的な施策展開として「 超小型モビリティ等の短距離交通システムの充実 」及び「ITを活用した交通結節点の 情報提供の拡充 」を示している。（課2）（課4）
江東区臨海部都市交通ビジョン（令和6年3月）	・ 都市交通の視点として、「 増加する移動需要への対応 」、「利便性・安全性への配慮」及び「新たな交通技術の活用」を示し、基本方針として、「アクセス性の高い交通ネットワーク形成」、「 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上 」、「 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築 」及び「誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出」を掲げている。（課1）（課3）（課4）

2. 人口の動向	現状の整理（課題1～4との関連性）
2-1臨海部3区の人口	・ 2035年時点の将来人口は、2020年の計画策定時人口から更に 110,000人増加が見込まれている 。（課1）
2-2地区別人口	・ 中央区、港区及び江東区の人口は増加傾向 にあり、2035年人口は対2020年で中央区1.39倍、港区1.13倍、江東区1.06倍になると推計されている。（課1）
2-3開発計画人口変化	・ 八重洲、虎ノ門、月島等で開発が予定されており、 将来的には常住人口、従業員数ともに10万人前後の増加が見込まれる 。（課1）
2-4来訪者の状況	・ 昼間人口は常住人口の3.6倍であり、地域外からの流入が多い 。（課1）（課3）
3. 土地利用	・ 商業・業務地、住宅地（特に集合住宅）、未利用地等の変化が晴海地区や新豊洲地区で存在し、 夜間人口や昼間人口が増大 している。（課4）

4. 交通の状況	現状の整理
4-1公共交通網	・ 計画区域では、住居や商業・業務施設が集積する地域はおおむね駅やバス停までのアクセス性は高いが、豊海地区や晴海五丁目等の一部に駅までの道路距離が1kmを超える地域が見られる。
4-2将来的な公共交通網計画の進捗状況	・ BRTの本格運行開始以降、幹線ルート（虎ノ門、新橋、晴海、東京テレポート間）運行で都心部と臨海部のアクセス性が向上、 今後東京駅延伸ルート運行により、臨海部と銀座や築地等の都市拠点とのアクセス性が更に向上 する。（課1） ・ 東京8号線延伸（豊洲～住吉）と羽田アクセス線が「優先的に検討すべき路線」として位置付けられ、都心部・臨海地域地下鉄構想などの路線の位置付けもある。
4-3公共交通事業者の計画	・ 都交通局は、 バリアフリー化推進、駅や停留所、車両等における情報案内や移動サポート等のサービス提供 により、利便性及び快適性向上を図るとしている。（課2） ・ スマートフォンやデジタルツール等を活用した 分かりやすい情報案内 として、バスでの 旅客案内の充実及び多言語案内支援 を掲げている。（課4）
4-4公共交通事業者の計画（バリアフリー化の状況）	・ 鉄道駅のバリアフリールート整備率は、都営地下鉄で97.9%、東京メトロで98.5%となっており、利用者の多い駅（1日当たり乗降客数10万人以上又は4線以上の線路が入るような大規模な駅）における バリアフリールートの複数化を進めている 。（課4） ・ 関係3区では、ユニバーサルデザインの取組として、駅、バス停及び主要施設周辺での 施設の更なるバリアフリー化やバリアフリーマップ等の発行を展開 している。（課2）（課4）
4-5道路の混雑状況	・ 環状第2号線の開通で晴海～汐留間等の旅行速度が高くなり、同区間を走行する東京BRTの所要時間短縮が見られるが、 都心部側では旅行速度が遅い区間が残存 している。（課1）
4-6自転車交通（自転車シェアリングの状況）	・ 既往計画策定以降、 サイクルポート設置箇所が拡大 し、計画区域内で188か所（R7年10月現在）のサイクルポートが設置されている。区域を越えた利用促進により、駅周辺だけでなく 広域的なシェアサイクル利用を促進 している。（課3）
4-7舟運の状況	・ 浅草や日の出等をつなぐ 定期航路のほか、不定期航路が観光需要に対応 している。現在夕方以降で、日本橋～豊洲間の運航が継続しており、令和7年度から五反田～天王洲間の運航が開始（課3）
5. 移動の状況	・ 都心部と勝どき・晴海等間の移動では、平成20年から平成30年にかけて、 鉄道及びバスの分担率が向上 している。また、臨海部の 居住者・来訪者が令和4年以降増加傾向にある 。（課1）

地域公共交通計画改定に向けた課題

課題1 需要に応じた

交通ネットワークの確保

▶開発需要に対応した更なる輸送力増強及び利便性向上

▶変動する来訪者需要に対応した新たな移動サービス導入

課題2 交通結節点における更なる

利便性・快適性向上

▶鉄道とバス等の端末交通との乗継抵抗の軽減

▶交通広場やバス停での待機環境の高質化・多機能化

課題3 臨海部の特性を反映した

端末交通の充実

▶臨海部への国内来訪者・訪日外国人来訪者の多様な移動ニーズに対応した移動サービスの充実

▶住民や来訪者が楽しく散策できる快適な歩行空間の充実

課題4 移動する人の多様性を

反映した移動環境構築

▶高齢者、障害者、子育て世代など多様な利用者への配慮

▶インバウンド等の来訪者ニーズに対応した環境整備

▶ユニバーサルデザインに配慮した施設整備への取組の更なるレベルアップ

▶運行状況や経路検索などの情報提供機能の加速

第2章 基本方針及び目標の設定

1 基本方針の設定

上位・関連計画における地域公共交通の役割への対応及び地域公共交通の課題改善の観点から、将来的な地域公共交通のあるべき姿を示し、地域公共交通網の形成における基本方針を設定する。

（1）臨海部における地域公共交通のあるべき姿

計画区域では、都心部及び臨海部の都市開発等による常住人口・従業員数

の増加や訪日外国人を含む来訪者増加など、地域公共交通としての課題を踏まえ、移動の利便性及び快適性の確保など、地域公共交通全体で移動サービス水準を向上させることが必要である。

また、ユニバーサルデザインに配慮した交通施設などにより公共交通の利便性を向上し、公共交通の利用を促すことで環境負荷を軽減させるとともに、公共交通利用促進と歩行空間の回遊性向上に伴う地域住民や来訪者などの交流促進及び健康増進（副次的効用）の意識醸成にもつながる地域形成を目指し、あるべき姿を以下のとおりとする。

【臨海部における地域公共交通のあるべき姿】

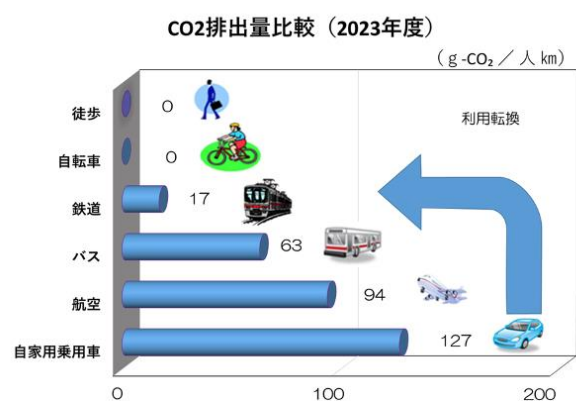
『利便性・快適性を兼ね備えた地域公共交通サービスの充実』

～公共交通の利用促進により、人や環境にもやさしい魅力ある地域を目指して～

【副次的効用】

- ▶ 地域住民や来訪者などの交流促進・コミュニケーションの活性化
- ▶ 公共交通利用と駅・バス停からの徒歩や自転車等の端末移動による環境負荷軽減及びエネルギー消費による健康増進

図1 《CO2排出量の比較1人を1キロメートル運ぶのに排出されるCO2》（2023年度）



出典：交通機関の種類とCO2排出量
(東京都環境局)

浦和駅から 17時着の場合	電車	路線バス	クルマ
所要時間	46分	51分	30～50分 ※渋滞の可能性
かかる費用 (往復)	760円	720円	1,698円 ※平均的な駐車料金 + 駐車ガソリン代
乗り換え 回数	2回	0回	0回
消費できる カロリー	111kcal	125kcal	84kcal
CO ₂ 排出量	204g	484g	1,606g

Point!

キックオフに
確実に到着する
なら、電車を使う
のが安心だ。

乗り換え時間は、
買い物や休憩で
楽しもう。

Point!

浦和美園まで
1本でラクラク
なのがバスの魅力。

駅からはみんなで
歩いて、試合への
気持ちを高めよう。

Point!

車を使う場合は、
渋滞に注意だ。

またスタジアムに
駐車場はない
ので、民間駐車場
を探す必要がある。

出典：埼玉スタジアムへのアクセスプラン
から抜粋

地域公共交通のあるべき姿を実現していくための視点は、以下のとおりとする。

① 各公共交通機関の役割に応じた公共交通ネットワークの充実

増加が見込まれる交通需要への対応と、鉄道へのアクセスが不便な地域を解消するため、速達性・定時性の高い東京 BRT を更に充実させ、都心と臨海副都心との連携を強化するとともに、相互の交流を図り沿線地域の活性化を図る。

計画区域には、鉄道、ゆりかもめ、路線バス、コミュニティバスなどの多様な公共交通機関が存在し、さらに東京 BRT が加わり、輸送力、速達性、アクセス性及び短距離移動への対応といった多様な公共交通機関の特性を生かし、適切な役割分担の下に、都営バス、コミュニティバス及び駅端末交通機関を配置することが重要である。

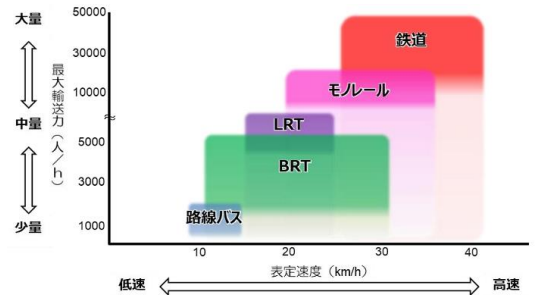


図 3-3 各公共交通機関の特徴³

資料_道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン(R4.09 国土交通省)

基本的には、速達性を生かした東京 BRT が、幹線的公共交通として計画区域の公共交通ネットワークの骨格を形成する。地域の足として重要な役割を担っている路線バスについては、鉄道、ゆりかもめ及び東京 BRT と連携し、地区内及び地区間の公共交通ネットワークを充実させる。

さらに、コミュニティバスが東京 BRT や都営バスと連携しつつ、地域のきめ細かなニーズに対応することで、計画区域における交通利便性の向上を図る。

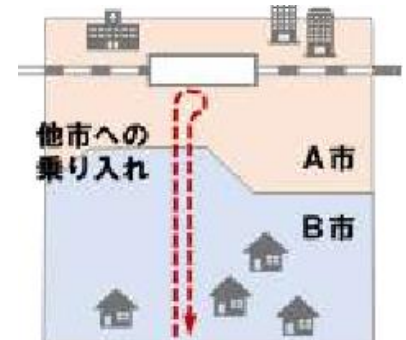
【参考 東京における地域公共交通の基本方針 での取組の方向性】

◆ 主に中枢広域拠点域のイメージ



目指すべき将来像

- 左図：主に中枢広域拠点域（臨海部が位置する地域）のイメージ
- ・鉄道、路線バスや、それらを補完するコミュニティ交通、シェアモビリティサービスが充実する。
 - ・カーブサイドも活用した、ラストワンマイル移動手段の充実やアクティビティの場の創出にも支えられ、人が集うにぎわいの場が開かれている。
 - ・ビジネスパーソン、インバウンド等の来街者、住民など様々な人の活動を、便利で安全で快適なユニバーサルデザインの移動手段が支えている。



複数区市町村で連携して運行するコミュニティ交通のイメージ

「重点取組期間（今後 5 年間）」で進める具体的取組

（広域連携バスの導入）

- ・行政と交通事業者を含む関係者で連携し、住民の生活圏に寄り添った生活交通・ラストワンマイル移動の充実により、利用者視点の行政界を感じさせない地域公共交通ネットワークを構築する。

資料_東京における地域公共交通の基本方針(令和 4 年 3 月)

② 交通手段間の連続性のある乗継ぎ

公共交通利用者が目的に合った交通手段や移動先を選択できるよう、交通機関同士の乗継抵抗を軽減した施設を整備することが重要である。

整備に当たっては、ハード面では、乗継移動の利便性向上やユニバーサルデザイン・バリアフリーへの対応等により、誰もが利用しやすい施設整備を目指す。ソフト面では、多様なニーズを有した人々への的確な情報提供と適切な案内誘導・接遇による環境・仕組みの構築、乗継コストの低減、ハード整備支援のための規制緩和、管理体制などについて対応していく。

＜ハード・ソフト一体となったバリアフリー対策の考え方のイメージ＞

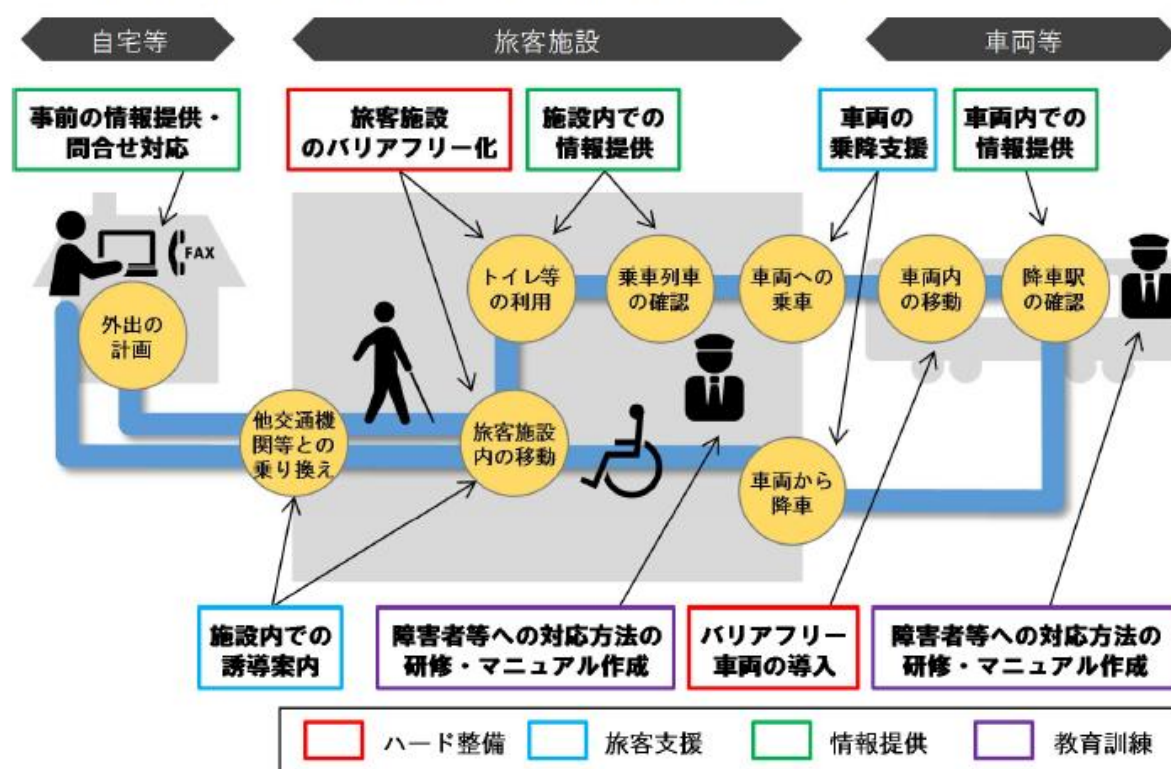


図 2-1-1 ハード・ソフト一体となったバリアフリー対策の考え方のイメージ

資料:公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画策定マニュアル(国土交通省 平成 31 年 3 月)

③ 道路における公共交通の地位向上

計画区域には、港湾、業務、商業、住居等の機能集積地が混在し、これに伴い公共交通車両、業務車両（社用・営業車及び貨物車）及び一般乗用車といった多様な道路交通が発生している。さらに、豊洲市場の開場により、市場関係者をはじめ、国内外から多くの来訪者があることから、今後、道路交通の需要が更に増加することが想定される。

また、幹線交通としての役割を有する東京 BRT 運行路線では、新橋や豊洲市場周辺などでの車両の路肩停車や特定交差点前後での速度低下が見られ、速達性の確保が求められている（東京 BRT 車両への GPS 機器搭載調査結果などより）。

今後は、多くの人を効率的に輸送することのできる公共交通について、道路交通上のバス優先施策や停留所での停車時間の短縮など、定時性・速達性を確保することで、公共交通利用促進につなげる。



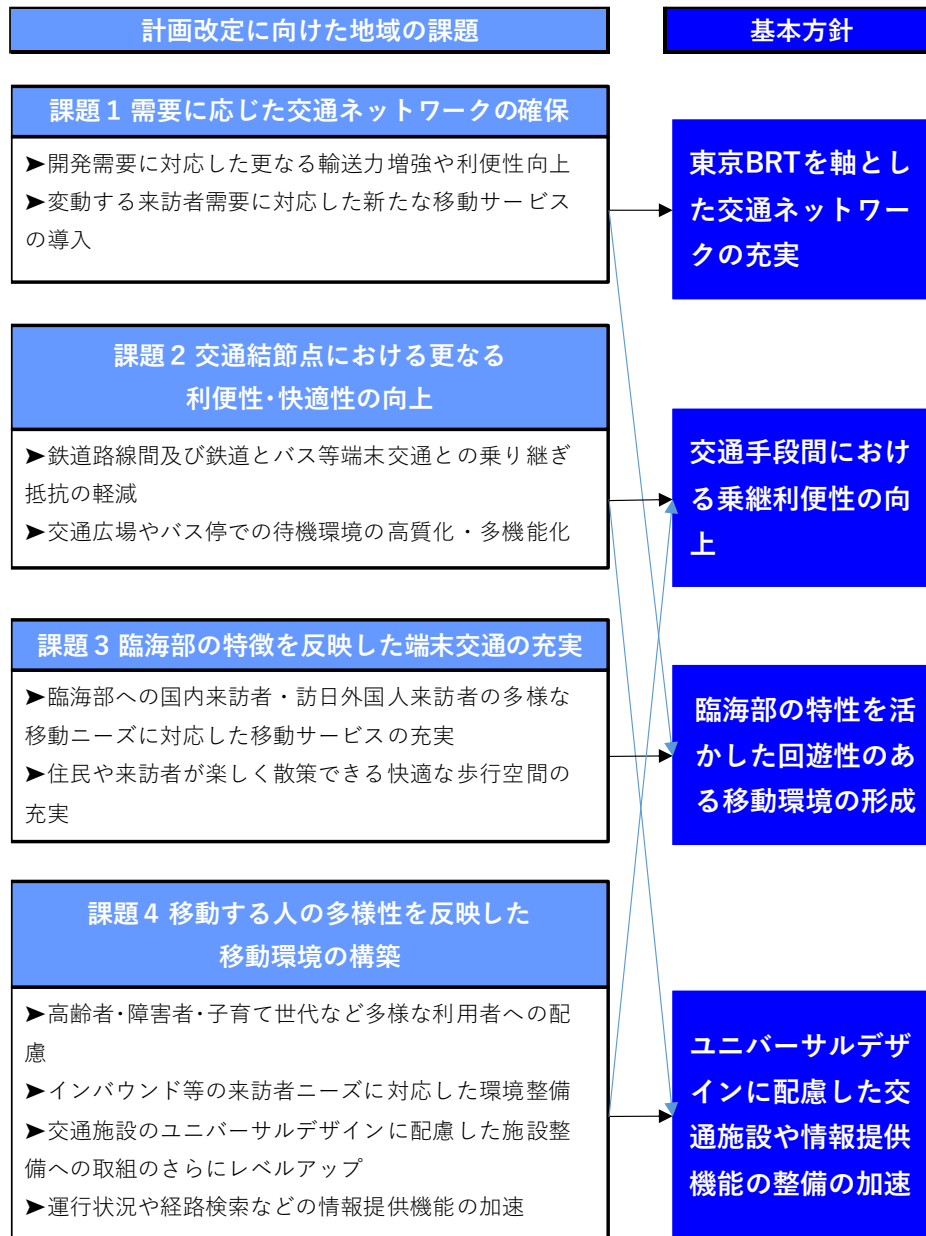
図 2-1-2 東京 BRT GPS 機器搭載調査結果※（令和 6 年 11 月 13 日実施）

※トンネルや遮蔽物等により、一部正常にデータを取得できていない区間がある。

（２）基本方針の設定

地域公共交通の役割への対応、地域公共交通の課題改善及び計画区域における将来のあるべき姿の具現化を図る視点から、既往計画で示した基本方針を以下のとおり見直した。

- ・東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実
- ・交通手段間における乗継利便性の向上
- ・臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成
- ・ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速

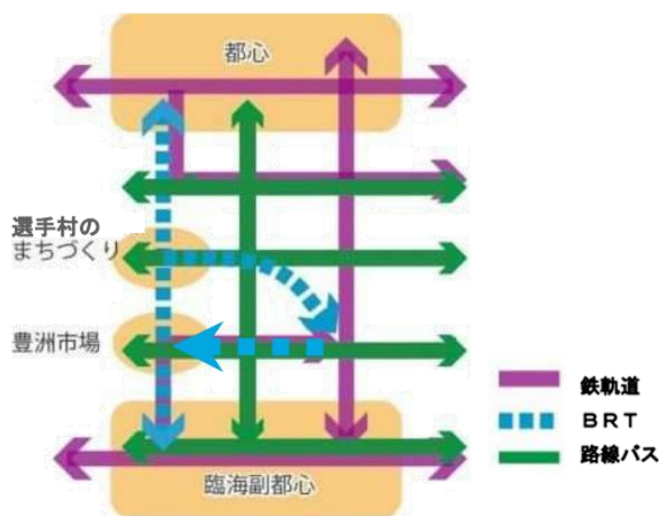


①東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実

令和 6 年 2 月から選手村ルートでの運行が開始し、当初計画されていた東京 BRT の全てのルートが整備され、既存の路線バスと共に、より充実した交通ネットワークが形成されてきている。

一方、計画区域内の開発に伴う人口増加や、訪日外国人を含む多様な来訪者の増加により、公共交通の利用も拡大している。また、イベント開催時などに交通需要が一時的に集中するケースが見られる。現状のネットワークだけでは十分に対応しきれていない課題が拡大していることから、こうした需要変動に柔軟に対応する仕組みが求められている。

このような状況から今後は、東京 BRT を軸に、その他路線バスや関係 3 区のコミュニティバス等の連携を深め、増加する交通需要や変動する多様な移動ニーズに対応できるよう、交通ネットワークの更なる充実を図る。



資料（上図）「計画区域の公共交通網のイメージ」（既往計画 P121 より抜粋）

また、拠点整備や大規模イベント開催により増加・変動する交通需要への対応として、地域公共交通だけではなく、集客施設やイベント主催者などと連携した移動サービスを視野に入れた施策展開を検討する。

<大規模施設やイベント送迎>

事例：幕張メッセでの大規模イベント開催時には、送迎バス等による運行が実施され、混雑緩和だけではなく、スムーズな移動も可能となる。会場から離れた幕張本郷駅や津田沼駅等へのイベント主催者が運行する有料・無料シャトルバス及び空港からの送迎バスでのアクセスを可能としている。

※ZOZO マリンスタジアム送迎バスの乗場案内

お帰りの際

ZOZO マリンスタジアムバス乗り場案内図



②交通手段間における乗継利便性の向上

計画区域では、幹線交通を東京 BRT が担っており、それを補完する形で都営バスやコミュニティバスが計画区域内の主要な移動手段として機能している。

近年では、虎ノ門ヒルズやミチノテラス豊洲のような大規模な市街地開発や、晴海五丁目ターミナルのように臨海部の公的用地を活用した、鉄道駅へのアクセスや交通ネットワーク間の乗継ぎを支える交通結節点の整備が進んでいる。しかし、一部の東京 BRT 発着場所などの交通施設における結節機能は、限定的となっている。

さらに、近年のシェアサイクルや舟運など多様な交通モード普及により、既存の交通結節点以外でも、交通モード間の乗継利便性向上が必要となっており、鉄道とバス、その他の交通モード・移動手段同士の乗継ニーズに対応した「結節機能向上」が必要となっている。

特に高齢化進展、子育て世代や障害者等の多様な人々の移動、訪日外国人等の来訪者増加等それぞれのニーズに対応し、乗継抵抗の軽減及び待機環境の高質化は必要な環境整備である。今後は交通事業者、大規模開発事業者、公有地管理者等が連携した「交通広場」の整備・機能向上・再生のほか、比較的コンパクトな乗継拠点となる「モビリティハブ（マルチモビリティステーション）」の整備及び「バス待ち環境の更なる高質化」により、鉄道とバス、さらにはシェアリングサービスとの相互乗換えの実現・拡大を目指す。

＜ユニバーサルデザインや新たな交通結節点の整備イメージ＞



ベンチや手すり、視覚障害者誘導用ブロックなど、利用者に配慮したバス停留所の事例（バス待ち環境高質化）

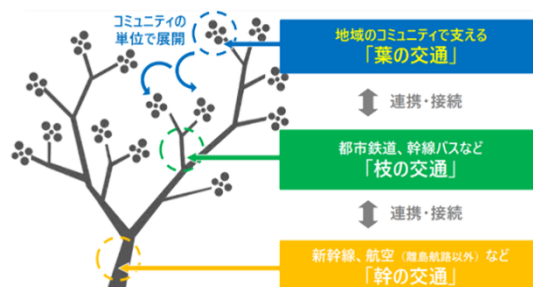
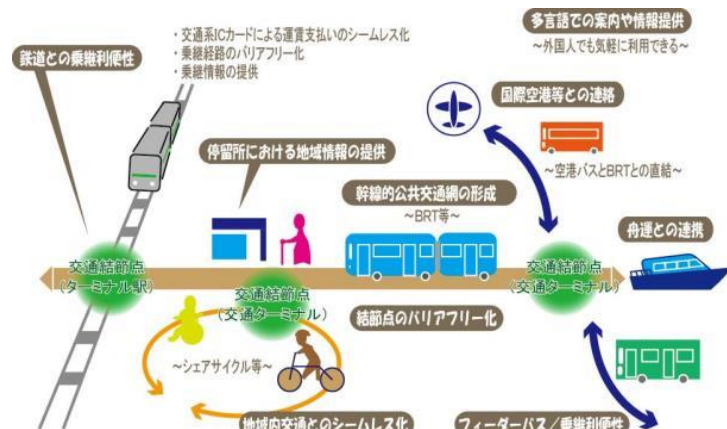
資料：UD マスタープラン（令和 5 年 3 月 江戸川区）



駅周辺におけるマルチモビリティステーションや次世代
モビリティ等誰もが移動しやすい交通環境のイメージ

資料：多摩のまちづくり戦略（令和 7 年 3 月 東京都）！

＜交通機関相互の乗り継ぎ利便性向上のイメージ＞



(出典：国交省資料)

既往計画の第2章(2)基本方針の設定での資料

資料：東京都臨海部地域公共交通計画

③臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成

計画区域は、選手村跡地開発による大規模住宅地整備及び MICE・国際観光拠点整備に伴い、商業・業務施設、文化・娯楽施設、研究開発施設等の高次都市機能が集積し、常住人口、従業員数及び訪日外国人等の来訪者が増加している。

また、安全性や快適性を考慮した機能的な道路ネットワークと広幅員道路の整備、防災機能を備えた公園等オープンスペースの確保等、安全・安心でゆとりある都市基盤が整備されているとともに、計画区域内では今後も市街地再開発や都市拠点整備が継続して進展していくことから、これらの新たなまちづくりと連携し、計画区域内移動の利便性・快適性を更に向上させて、都市機能の魅力を拡大できるよう、ICT を活用した多様なシェアリングモビリティや自動運転技術の導入等、新たな移動サービスの展開拡大、歩行空間の確保、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度活用を検討など、計画区域内でのラストワンマイル移動の充実と回遊性の向上を実現していく。

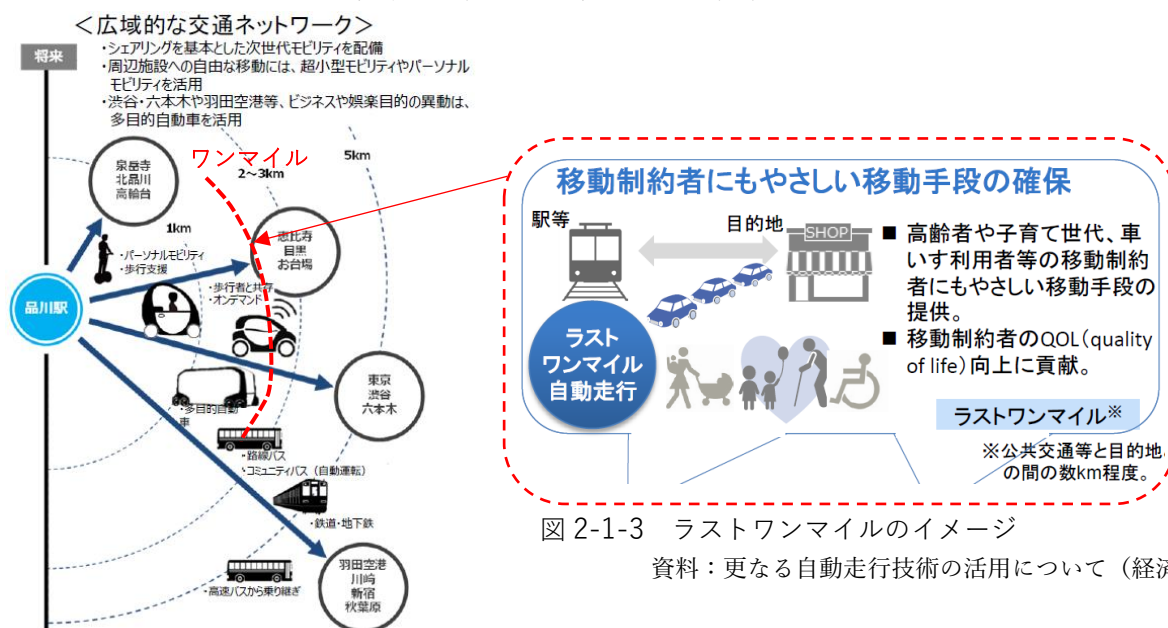


図 2-1-3 ラストワンマイルのイメージ

資料：更なる自動走行技術の活用について（経済産業省）

資料：これからのモビリティサービス（国土交通省）



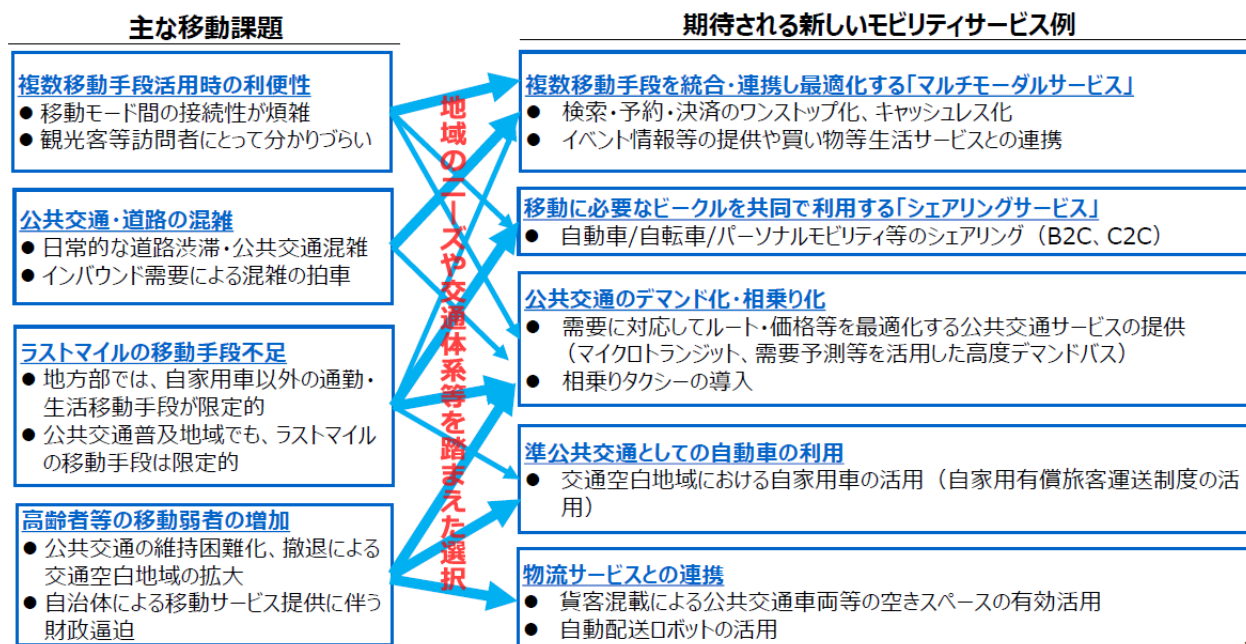
右図 高輪ゲートウェイの自動走行モビリティ

資料：自動運転ラボ

左図 北十間川周辺公共空間利用プロジェクト

資料：歩行者空間創出の先進事例（東京都 都市整備局）

＜地域特性と新しいモビリティサービスの適用可能性＞



資料：新しいモビリティサービスの活性化に向けて（経済産業省）

④ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速

(シームレスな交通体系)

①②で示すように、鉄軌道や東京 BRT と連携する各交通手段が一体的に機能し、利便性・快適性を更に拡大できるよう、鉄道駅構内の移動や交通結節点での乗継ぎ等において、交通施設のバリアフリー化が進展し、ユニバーサルデザインの理念に基づいた交通施設整備や案内誘導等の情報発信といったハード・ソフト面での展開が拡大してきている。

特に、鉄軌道の車両や旅客施設においては、プラットフォームの安全性確保、昇降施設やスロープの整備拡大などにより、駅全体としてのアクセシブルなルートが確保され、バリアフリー化が進展している。

しかし、鉄道とバスや自転車等の交通モード間の連携やバリア解消は、交通機関同士の連携不足等によって遅れている。「2050 東京戦略」における 2035 年に向けて取り組む戦略や関係 3 区の関連計画でも示されている、「ユニバーサルデザインのまちづくり」及び「シームレスな交通体系の構築」が実現できるよう、交通モード間の乗継環境改善及び案内誘導・情報発信等のユニバーサルデザインに配慮した環境整備を、交通事業者や道路管理者と調整を図りながら加速していく必要がある。

そのためには、あらゆる人が適切な情報を簡単に受け取れるよう、多様な障害者特性、増加する訪日外国人のニーズへの対応等、様々な移動制約者に配慮した施設整備や効果的な情報発信を目指す必要がある。

< 情報提供において配慮すべき事項 >

【情報提供において配慮すべき事項】		
① 視覚情報	② 音声情報	
・ 情報内容、表示方法、表示位置	・ スピーカーの位置や音量について、視覚障害者との共同作業による細かな調整が必要	
・ 「色相」、「明度」、「彩度」色の 3 要素の使い分け（※裏表紙参照）	・ 音色等の配慮	
・ 実線、破線などの線の使い分け	③ 触覚情報	
・ 斜線、塗りつぶしなどによる面の表現方法の使い分け	・ 触覚情報には情報量の限界があることから、音声情報等との併用を考慮する必要がある。	
・ 照明や発光ダイオードなどにおける今後の研究を踏まえた検証が必要		

< 最先端のユニバーサルデザイン（羽田空港） >



案内板にスマホやタブレット端末をかざすと、紐付けられている情報が端末に表示される。

資料：EE Times Japan

< 交通事業者における情報発信等ユニバーサルデザインの取組 >

- ・ 誰もが利用しやすい施設・設備整備の取組
- ・ 新たな技術を活用した情報案内や移動サポート
- ・ 施設・設備におけるバリアフリーの推進
- ・ デジタルデバイスによる便利でスマートな御案内
- ・ 心のバリアフリーや乗車マナーの浸透



▲エレベーターによる1ルート確保



▲翻訳対応透明ディスプレイ

左：エレベーターによる 1 ルート確保
右：翻訳対応透明ディスプレイ

2 計画目標の設定

基本方針に対応して目指すべき計画目標を定め、その達成状況を評価するために指標及び目標値を設定する。

計画目標	【指標・目標値】
基本方針(1) 東京BRTを軸とした公共交通ネットワークの充実	
計画目標① 臨海部で増加する移動需要に応じたモビリティの確保・充実 <ul style="list-style-type: none"> 都市開発進展による居住者や就業者の増加、計画区域への就業者や観光客等の来訪者による需要の増加・変動に対応した輸送力の確保を図り、都心部と臨海部間のアクセス利便性向上を目指す。 都心部と臨海部を結ぶ東京 BRT 及び都営バスを軸としつつ、イベント等主催者や集客施設管理者と連携することにより、計画区域内の「需要の変動・飽和状態」に対応した移動サービス確保を目指す。 	指標・目標値① 東京 BRT と他の路線バス等との連携を深め、交通ネットワークを充実 <div> ・利用者ニーズに合わせた東京 BRT 及び路線バス等の運行適正化 5 件 </div> 臨海部の需要集中に応じた移動サービスの導入対応 <div> ・集客施設と連携した需要集中への対応 3 件 </div> 東京 BRT の延伸や路線バス等の運行適正化などによるバス利用喚起 <div> ・東京 BRT 及び路線バス等の合計利用者数の増加 令和 7 年度比 5 %増 </div>
基本方針(2) 交通手段間における乗継利便性の向上	
計画目標② 様々な交通モード間の乗継円滑化と快適性向上に向けた取組の推進 <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点では、乗継経路の案内誘導の充実、乗継利便性の高い基盤整備や情報提供等を充実させて乗継抵抗を小さくすることを目指す。 バス遅延等の運行情報や乗継可能な他路線のダイヤ等の提供により、更なる利用促進を図る。 東京 BRT や路線バス等の利用時に快適に待機できる環境整備を目指す。 	指標② <div> ・情報発信や停留施設の改善による乗継ぎの円滑化及び快適性の向上 </div>

基本方針(3) 臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成

計画目標③

臨海部の地域資源や先端技術を活用した移動しやすい環境形成の促進

- ・東京 BRT や路線バス等との結節が可能な場所でのシェアサイクル等との連携を拡大する。
- ・道路空間や公開空地などを活かした多様なモビリティの導入や、快適で連続性のある歩行回遊空間を確保する。
- ・回遊性向上では、臨海部特有の舟運（船着場）と水辺空間を有効に活用した歩行空間ネットワークを構築する。
- ・最新の情報提供環境と自動運転等最新の技術を反映した地域回遊性向上に貢献する次世代モビリティを導入する（実証含む）。

指標・目標値③

シェアリングサービス拡大の中、更なる利用促進を目指したポート数の増加

- ・シェアサイクルのポート数の増加（継続調査）
30 か所

計画区域内での再開発や拠点整備に伴い、快適な歩行空間を形成

- ・まちづくりと連携した回遊性向上に寄与する歩行者空間の創出 **4 件**

基本方針(4) ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速

計画目標④

高齢者や障害者等の移動制約者や訪日外国人など、多様な人々の移動利便性の向上

- ・ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備を一層推進するとともに、利用者ニーズを踏まえた情報提供の充実を目指す。
- ・多様な来訪者の特性に合わせ誰もが安心安全に移動できる環境を整備するほか、公共交通施設等を中心にサービスの提供、分かりやすい情報提供等を推進し、快適に移動できる環境の整備を目指す。

指標・目標値④

視覚情報（表示の内容、方法、位置、色相、明彩度などの表現の使い分け）、音声情報（音源発信の位置、音量、音質等、音声内容のわかりやすさ）及び触覚情報（点字ブロック、触知案内板等）の充実
多言語対応の案内の充実

- ・多様な移動制約者などに配慮した施設や案内の工夫
1 件

第3章 公共交通施策


1 基本方針別の施策の方向性

計画目標を達成するための基本方針別施策を下表で整理した。

基本方針	施策の方向性	施策内容
基本方針1 東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実 東京 BRT の定時性・速達性の確保や機能向上に資する取組	《施策1-1》 東京 BRT の着実な段階整備	① 検討路線へのルート延伸による多様なニーズへの対応
		② 東京 BRT の定時性・速達性の確保に資する取組
	《施策1-2》 東京 BRT 及び路線バス等の輸送力確保 《施策1-3》 集客施設との役割分担による移動手段の確保	③ ダイヤ改正等による多様な利用者ニーズへの対応
		④ 来場者や帰宅客への情報提供など、分散誘導への取組 ⑤ 集客施設と連携した需要集中への対応
基本方針2 交通手段間における乗継利便性の向上	《施策2-1》 他の交通モードへの乗換情報の充実	⑥ 交通機関の動的情報の一元化
		⑦ 施設管理者や交通モード間の枠を越えた、乗継利便性向上に資する案内の充実
	《施策2-2》 多様な端末交通との結節機能拡充 《施策2-3》 バス待ち環境の改善	⑧ 多様な交通モードの結節とまちのにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備 ⑨ 停留施設改善等によるバス待ち環境の快適性向上
基本方針3 臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成	《施策3-1》 自転車シェアリング等の拡充	⑩ シェアサイクル等と、東京 BRT や路線バスといった他の交通機関との連携強化による回遊性向上
	《施策3-2》 開発に伴う空間整備と連携した歩行空間の確保	⑪ 道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大
	《施策3-3》 自動運転技術を活用した移動サービスの実現	⑫ 自動走行や次世代モビリティ等の実装促進
基本方針4 ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速	《施策4-1》 ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備の更なる推進	⑬ ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備
	《施策4-2》 急増するインバウンドへの多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供	⑭ 多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供

2 施策内容と施策実施主体等の整理

【基本方針1】東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実

施策 1-1 東京 BRT の着実な段階整備						
施策内容	<p>○事業計画で検討路線と位置付けられている東京駅方面、東京ビッグサイト方面、東京国際クルーズターミナル方面への延伸について、事業性などを検証し、東京 BRT の段階的な運行拡大を目指す。</p> <p>【施策内容】</p> <p>① 検討路線への運行ルート延伸による多様なニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部の人口増加に伴い、都心部と臨海部間のアクセス利便性向上などを図ることから、東京駅方面への延伸については、運行事業者や地元区と協議、調整を進めている。さらに、東京ビッグサイト方面及び東京国際クルーズターミナル方面の検討路線については、関係機関と連携し、実現の可能性に関して検討を進める。 <p>② 東京 BRT の定時性・速達性の確保に資する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・より多くの人を効率的に輸送するために、PTPS（公共交通優先システム）や信号機の調整、停車時間短縮への取組など、さらなる定時性・速達性の確保を目指す。 					
						
実施主体	交通事業者、東京都					
実施時期	施策事業	2026	2027	2028	2029	2030 以降
	①検討路線への運行ルート延伸による多様なニーズへの対応	<div>東京駅方面延伸への協議、運行開始（2026 年度予定）</div> <div>需要推計等実現可能性の検討及び運行開始に向けた協議</div>				
	②東京 BRT の定時性・速達性の確保に資する取組	調査・検討及び関係者協議				

施策 1-2 東京 BRT 及び路線バス等の輸送力確保

○東京 BRT 及び路線バス等の交通需要に応じた輸送力の確保を図る。

【施策内容】

③ ダイヤ改定等による多様な利用者ニーズへの対応

- ・臨海部の居住者や来訪者等の増加、それに伴う地域住民の移動への支障など、これらに対応した輸送力確保や交通の分散のため、東京 BRT 及び路線バス等の交通需要推移に対応したダイヤ改定や路線再編等を検討する。
- ・なお、利用者減少に伴いバス路線の維持に課題があった場合には、継続的な路線維持のため、減便等の対応も検討する。



【江戸バスルート変更例（令和6年4月） 出典：中央区4/11 プレスリリース】

実施主体 交通事業者、東京都、関係3区

実施時期

施策事業	2026	2027	2029	2029	2030 以降
③ダイヤ改定等による多様な利用者ニーズへの対応	交通需要に応じて随時実施				

施策 1-3 集客施設との役割分担による移動手段の確保

○沿線住民がバスを利用できるよう、急増する来訪者需要に対して、イベントを開催する施設等と交通事業者が連携し、臨時的な移動手段の導入の仕組みを検討する。

【施策内容】

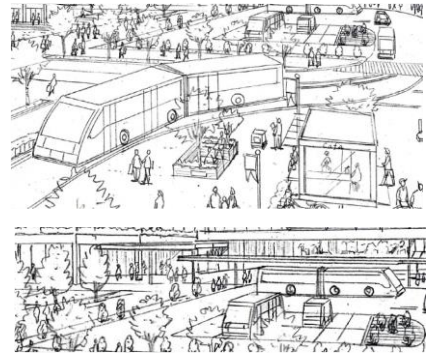
④ 来場者や帰宅客への情報提供など、分散誘導への取組

⑤ 集客施設と連携した需要集中への対応

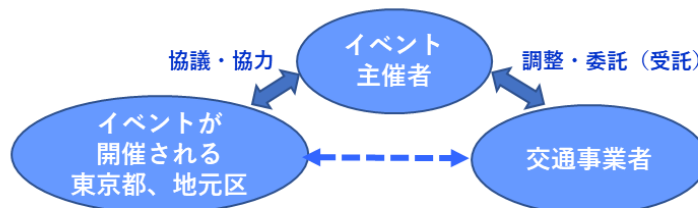
- ・臨海部のイベント主催者、集客施設管理者、東京都及び施設が立地する区が連携し、イベントカレンダーなどを共有して来訪者需要を適切に把握する。
- ・イベント主催者及び集客施設管理者が、交通事業者（バス事業者及び送迎サービス事業者）と調整し、イベント来訪者需要に応じた送迎サービスを実施する。
- ・必要に応じて、イベントが開催される東京都、地元区は、送迎サービスに関する調整等を実施する。

■東京ビッグサイトイベントカレンダー（2026年10月）のイメージ

月	火	水	木	金	土	日
28	29	30	31	10/1	2	3
	〇〇フードセレクション					
4	5	6	7	8	9	10
	〇〇国際見本市（東展示棟）			〇〇モーターショー2026		
11	12	13	14	15	16	17
			東京デジタルショー	デザインフェスタ2026		
18	19	20	21	22	23	24
	バックオフィスDXPO東京26		JAPAN HomeShow2026	ケミカルマテリアル		
25	26	27	28	29	30	31
			WellnessTokyo2026	癒しフェア2026		



- ・イベント毎の来場者特性の把握
- ・来場者数の想定（ピーク/オフピーク）



- ・来訪者が移動しやすい環境づくり
- ・関係機関との調整

- ・利用者数等に応じた運行計画
- ・効率的な輸送形態の提案
- ・安全な運行サービス









イベント送迎バス隊列（臨海部）

実施主体 交通事業者、イベント主催者、東京都等

実施時期

施策事業	2026	2027	2028	2029	2030 以降
④来場者や帰宅客への情報提供など、分散誘導への取組	必要な情報検討・収集		情報発信方法の検討・実施		
⑤集客施設と連携した需要集中への対応	サービス提供に向けて関係者と協議				

【基本方針2】交通手段間における乗継利便性の向上

施策 2 - 1 他の交通モードへの乗換情報の充実						
施策内容	○都心部や臨海部で展開する大規模開発に伴う常住人口・従業員数の増加への対応及び急増する来訪者への交通手段選択に寄与するために有効な情報提供を目指す。					
	【施策内容】					
	⑥ 交通機関の動的情報の一元化					
	⑦ 施設管理者や交通モード間の枠を越えた、乗継利便性向上に資する案内の充実					
	・ 臨海部で運行する交通事業者の動的情報を一元化し、地域住民や来訪者に対して、「移動手段」及び「移動時間帯」の選択に有効な情報提供ツールを検討し、乗継利便性の向上を目指す。					
	施策イメージ（とやまロケーションシステム）					
	<div><div>とやまロケーションシステム Toyama Vehicle Location System</div><div><div> ルート検索 (電車・バス検索)</div><div> 路線検索</div><div> My設定</div><div> 駅・バス停検索</div><div> 最寄り駅・バス停 (駅・バス地図)</div><div> 宝箱 (マップ)</div></div><div><div>・ 富山地方鉄道路線バス ・ 大山コミュニティバス ・ 八尾コミュニティバス ・ 山田コミュニティバス ・ まいどはやバス ・ 呉羽いきいきバス ・ 水橋ふれあいコミュニティバス ・ 婦中コミュニティバス ・ 堀川南地域本郷町循環線</div><div><div>利用イメージ(スマートフォンの場合)</div><div><div>路線の運行状況</div><div>21便 16:20 富山駅前 発 3分遅れ 16:56の到着です。10秒後に自動更新 ← 前の運行 現在の運行 次の運行 → 到着予定 定刻 停留所名 16:52 ★ 藤の木台 16:53 ★ 大島新町 16:53 ★ 町村二丁目 3分遅れ ★ 運行マップ 16:57 16:54 ★ 町村 16:58 16:55 ★ 町村西口 トップ 運行状況 マップ 時刻表</div><div><div>運行マップ</div><div>全線図を見る 3分遅れ 藤の木循環 富山駅前 行き ノンステップバス 5分を通過。 町村 5分を通過。 バス停留所の位置をスマートフォンで確認可能 (QRコードより)</div></div></div></div></div></div>					
実施主体	東京都、交通事業者、関係3区等					
実施時期	施策事業	2026	2027	2028	2029	2030 以降
	⑥交通機関の動的情報の一元化	調査・検討				
	⑦施設管理者や交通モード間の枠を越えた、乗継利便性向上に資する案内の充実	調査・検討				

施策 2-2

多様な端末交通との結節機能拡充

<div> <div>施策内容</div> </div>	<div> <div>○多様な交通モードの結節と街のにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備を目指す。</div> <div> <div>【施策内容】</div> <div> <div>⑧ 多様な交通モードの結節とまちのにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備</div> <div> <div>・ 既往の駅前広場とは異なるコンパクトな交通結節点として、活用できる敷地規模と道路空間に応じ、以下の機能を兼ね備えた「モビリティハブ」の整備を目指す。</div> <div> <div>➢ ラストワンマイルをケアするシェア型小型（パーソナル）モビリティとバス等多様な移動手段間の接続</div> <div>➢ 歩行空間を有効に活用した回遊・休息空間</div> </div> </div> </div> <div> <div>■ モビリティハブのイメージ（江東区提供資料）</div> <div> <p>The diagram illustrates a 'Mobility Hub' as a central point of connection. On the left, a box labeled 'バス等の幹線公共交通' (Main Public Transport such as Buses) contains images of a bus, a tram, and a train. On the right, a box labeled 'ラストワンマイル移動手段' (Last Mile Mobility) contains images of a community bicycle, an e-scooter, and an e-kicker. A large double-headed arrow labeled '乗換' (Transfer) and 'モビリティハブ' (Mobility Hub) connects these two boxes. Below this, a central illustration shows a vibrant urban scene with people walking, cycling, and using various transport modes. To the left of the central scene, a double-headed arrow points to the text '鉄軌道駅等の都市核から地域核へ' (From urban core to regional core). To the right, a double-headed arrow points to the text '目的地、自宅へ' (To destination, home). At the bottom, a box states '乗換拠点に加え、モビリティハブに必要な視点や機能を検討' (In addition to transfer hubs, consider perspectives and functions needed for a mobility hub).</p> </div> </div> </div></div>					
	<div> <div>実施主体</div> <div>開発事業者、関係3区、東京都、交通事業者等</div> </div>					
<div> <div>実施時期</div> </div>	<div> <div>施策事業</div> </div>	2026	2027	2028	2029	2030以降
	<div> <div>⑧多様な交通モードの結節とまちのにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備</div> </div>	<div> <div>社会実証・導入検討・需要に応じた整備</div> </div>				

施策 2-3	バス待ち環境の改善					
<p>施策内容</p>	<p>○東京 BRT や路線バス等の停留所や交通結節点などにおいて、バスを待つ時の快適性を確保する環境改善及び施設整備を目指す。</p> <p>【施策内容】</p> <p>⑨ 停留施設改善等によるバス待ち環境の快適性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住者や来訪者が利用する交通結節点や停留所において、上屋やベンチ設置だけでなく、以下のようなバス待ち環境の整備を検討し、利用者ニーズに応える。 <ul style="list-style-type: none"> ▶バス時刻表・乗換情報・バス接近情報 ▶運行案内等のデジタルサイネージ ▶快適な待合空間（Wi-Fi・USB ポート、暑さ対策など） <p>■ 施策イメージ（バス停近接の待合空間、情報発信、暑さ対策等）</p> <div data-bbox="379 851 769 1196"> <p>高速バスのりば</p> <p>BRTバス停前の待合室・トイレ</p> <p>トイレ</p> <p>ミチノテラス豊洲内の交通広場</p> </div> <div data-bbox="783 851 1412 1102"> <p>冷暖房付シェルター</p> <p>バス停止屋</p> <p>民有地活用のバス待ち環境整備(八王子市)</p> </div> <div data-bbox="347 1261 821 1529"> <p>浦安市役所敷地内バス停デジタルサイネージ</p> </div> <div data-bbox="898 1124 1351 1563"> <p>ミスト付バス停(曙橋駅 都交通局)</p> </div>					
実施主体	交通事業者、東京都、関係3区					
実施時期	施策事業	2026	2027	2028	2029	2030 以降
	⑨停留施設改善等によるバス待ち環境の快適性向上	協議・調整・整備				

【基本方針3】臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成

施策 3-1 自転車シェアリング等の拡充						
施策内容	<p>○開発が進む臨海部で増加するシェアサイクルポートを引き続き拡大し、他の交通機関との連携を強化し回遊性の向上を目指す。</p> <p>【施策内容】</p> <p>⑩ シェアサイクル等と、東京 BRT や路線バスといった他の交通機関との連携強化による回遊性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 臨海部における公共交通の末端交通としての利用や、公共交通を補完する短距離移動手段として今後も利用需要が期待されるシェアサイクル等の導入を拡充する。 令和3年度から令和6年度までの自転車シェアリングのサイクルポート数は、HARUMI FLAG 等の大規模開発地で急増しており、開発が進む臨海部では今後も利用需要が期待される。 <p>■サイクルポートの設置状況</p>  <p>■サイクルポートのイメージ</p>  <p>出典:「バイクシェアサービス(東京広域)」 (令和7年10月17日現在)から作成</p>					
	<p>実施主体 関係3区、設置事業者</p>					
実施時期	施策事業	2026	2027	2028	2029	2030以降
	⑩シェアサイクル等と、東京 BRT や路線バスといった他の交通機関との連携強化による回遊性向上	シェアサイクルポート設置継続				

施策 3-2

開発に伴う空間整備と連携した歩行空間の確保

<div> <div>施策内容</div> </div>	<div> <div>○道路の歩道空間と開発に伴う公開空地などを活かし、連続性の高い歩行回遊ネットワークを創出することで、計画区域内の回遊性向上を目指す。</div> <div> <div>【施策内容】</div> <div> <div>⑪ 道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大</div> <div> <div>・臨海部における広幅員の歩道空間と、都市開発区域内のパブリック空間（通路、広場、公園内園路、民間空地等）をウォークブルな空間として連続性を確保し、地域全体の回遊性を高める。</div> <div>・回遊性向上により、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成し、人々の出会い・交流の活性化、過度な自動車利用を控えることによる健康の増進や環境への配慮など、“モビリティマネジメント”を推進し、コミュニケーション等を通して、自動車に過度に依存することのない豊かで健康的な生活を実現できる都市形成の一助とする。</div> </div> </div> </div> </div>					
	<div> <div> <div>「居心地が良く歩きたくなるまちなか」</div> <div> <div>Walkable</div> <div>歩きたくなる</div> <div>居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。</div> </div> <div> <div>Eye level</div> <div>まちに開かれた1階</div> <div>歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えと、人は歩いて楽しくなる。</div> </div> <div> <div>Diversity</div> <div>多様な人の多様な用途、使い方</div> <div>多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。</div> </div> <div> <div>Open</div> <div>開かれた空間が心地よい</div> <div>歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。</div> </div> </div> <div> <div>出典：国土交通省</div> <div>都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会</div> </div> </div>					
	<div> <div> <div>■ 開発敷地内の空間を活用した回遊空間の施策イメージ</div> <div> <div> <div>月島三丁目北地区(出典：住友不動産)より作成</div> </div> <div> <div>商店街</div> </div> </div> <div> <div>■ 人々の多様な交流に資する歩行空間を活用した施策イメージ</div> <div> <div></div> </div> </div> </div> </div>					
<div>実施主体</div>	<div>都市開発事業者、東京都、関係3区等</div>					
<div>実施時期</div>	<div>施策事業</div>	<div>2026</div>	<div>2027</div>	<div>2028</div>	<div>2029</div>	<div>2030 以降</div>
	<div>⑪道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大</div>	<div>開発計画における歩行空間情報の共有・整備</div>				

施策 3-3

自動運転技術を活用した移動サービスの実現

○臨海部の地域性や道路環境（幅員等）の優位性を活かし、自動運転技術の進展を見据えた次世代モビリティの実装を目指す。

【施策内容】

⑫ 自動走行や次世代モビリティ等の実装促進

- ・ 都では、2040 年代の自動運転サービス普及を見据え、2030 年頃までに都内 8 地区において先行的に自動運転サービスの導入を目指している。地域公共交通施策においても、計画区域におけるレベル 4 自動運転サービスの先行的な社会実装を推進する。



自動運転技術の移動サービス実証(MONET Technologies(株))

- また、「⑪ 道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大」に伴い、人とモビリティの共存を踏まえた移動体験を創出する、グリーンスローモビリティや自動走行モビリティなどの実装促進に協力する。



高輪ゲートウェイの自動走行モビリティ(ゲキダンイイノ合同会社)

実施主体	東京都、関係3区、自動運転事業者等
------	-------------------

実施時期

施策事業

2026

2027

2028

2029

2030 以降

⑫自動走行や次世代モビリティ等の実装促進

実証実験への協力・環境整備等

【基本方針4】ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速

施策 4-1 ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備の更なる推進

<p>施策内容</p>	<p>○施策 1 から3までで展開する施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策全てにおいて、ユニバーサルデザインに配慮した施策を展開し、年齢、障害の有無等にかかわらず全ての人が計画区域内を快適に移動できる環境実現を目指す。</p> <p>【施策内容】</p> <p>⑬ ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京 BRT、路線バス、コミュニティバス、シェアリングサービス等の端末交通など、多様な公共交通の乗入れがある施設（交通広場、ターミナル、主要バス停等乗り継ぎが生じる施設）において、誰もが利用しやすいような、ユニバーサルデザインや多言語対応等の施設整備を目指していく。 ・特に複数の移動手段間の乗継ぎがある交通広場等では、適切な案内誘導サイン、バリアフリー環境その他高度な情報発信等ハード・ソフト整備を推進する。 <div data-bbox="347 913 865 1675"> <p>表記の統一性、表現の一貫性を確保する</p> <ul style="list-style-type: none"> 共通の表記集を作成する 掲載する情報のルールを決める 各社の制約条件を踏まえた共通ルールを定め、統一的なサインを整備する <p>動線に対し適切に配置する</p> <ul style="list-style-type: none"> 主な動線に対する配置方法のルールを決める 案内サインに対する商業広告の配置のルールを決める <p>ソフト対策</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー対応が可能な施設をサインや共通のバリアフリーマップにより積極的に案内する <p>ハード対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗り換えの主な動線上にある段差等の障害に対し、可能な限りエレベーターまたはスロープ等を整備する 視覚障害者誘導用ブロック等を乗り換えの主な動線上に連続的に設置する </div> <div data-bbox="890 922 1391 954"> <p>ターミナルの構造に適した共通のサイン体系構築</p> </div> <div data-bbox="896 963 1337 1232"> </div> <div data-bbox="880 1254 1216 1576"> </div> <div data-bbox="1232 1272 1417 1456"> </div> <div data-bbox="1248 1473 1407 1581"> <p>都営バスベビーカー安全ご利用ガイド (都交通局)</p> </div> <p>ユニバーサルデザインの対応方針 (新宿ターミナル協議会資料)</p>
-------------	--

施策 4-2	急増するインバウンドへの多言語対応の案内充実及び動的情報（運行情報）の提供
--------	---------------------------------------

施策内容	○臨海部では、外国人観光客の増加とともに、多言語対応の重要性が一層高まっていることから、観光施設だけでなく交通施設においても多言語に対応した情報提供の充実を目指す。																																						
	【施策内容】																																						
	⑭ 多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供																																						
	<ul style="list-style-type: none">多言語化に対応したデジタルサイネージやバスロケーションシステム、同時翻訳ディスプレイなど、情報提供サービス実装を推進する。停留所、運行ルート、時刻表など静的データだけではなく、遅延情報、到着予定時間など動的データについても多言語化に対応した案内機能（スマートバス停など）の整備を推進する。																																						
			<table border="1"><thead><tr><th colspan="4">INFORMATION</th></tr><tr><th>時間 time</th><th>車線 route</th><th>経由・目的地 via・destination</th><th>所要時間 duration</th></tr></thead><tbody><tr><td>15:16</td><td>SS08 京成バス</td><td>葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー</td><td>約10分後 about 10 min</td></tr><tr><td colspan="4">via・departure "Tokyo DisneySea" 東京迪士尼海洋 京成迪士尼海洋 迪士尼</td></tr><tr><td>15:36</td><td>SS07 京成バス</td><td>葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー</td><td>約30分後 about 30 min</td></tr><tr><td colspan="4">via・departure "Tokyo DisneySea" 京成迪士尼海洋 東京迪士尼海洋 迪士尼</td></tr><tr><td>15:46</td><td>SS08 京成バス</td><td>葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー</td><td>約40分後 about 40 min</td></tr><tr><td colspan="4">via・departure "Tokyo DisneySea" 東京迪士尼海洋 京成迪士尼海洋 迪士尼</td></tr></tbody></table>					INFORMATION				時間 time	車線 route	経由・目的地 via・destination	所要時間 duration	15:16	SS08 京成バス	葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー	約10分後 about 10 min	via・departure "Tokyo DisneySea" 東京迪士尼海洋 京成迪士尼海洋 迪士尼				15:36	SS07 京成バス	葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー	約30分後 about 30 min	via・departure "Tokyo DisneySea" 京成迪士尼海洋 東京迪士尼海洋 迪士尼				15:46	SS08 京成バス	葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー	約40分後 about 40 min	via・departure "Tokyo DisneySea" 東京迪士尼海洋 京成迪士尼海洋 迪士尼			
INFORMATION																																							
時間 time	車線 route	経由・目的地 via・destination	所要時間 duration																																				
15:16	SS08 京成バス	葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー	約10分後 about 10 min																																				
via・departure "Tokyo DisneySea" 東京迪士尼海洋 京成迪士尼海洋 迪士尼																																							
15:36	SS07 京成バス	葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー	約30分後 about 30 min																																				
via・departure "Tokyo DisneySea" 京成迪士尼海洋 東京迪士尼海洋 迪士尼																																							
15:46	SS08 京成バス	葛西臨海公園駅 東京ディズニーシー	約40分後 about 40 min																																				
via・departure "Tokyo DisneySea" 東京迪士尼海洋 京成迪士尼海洋 迪士尼																																							
	<p>京成バスによるスマートバス停導入事例 (小岩駅、葛西駅)</p>																																						
	<table border="1"><thead><tr><th>区分</th><th>フォーマット名</th><th>対象とする情報</th></tr></thead><tbody><tr><td>静的データ</td><td>GTFS-JP</td><td>停留所、路線、便、時刻表、運賃 等</td></tr><tr><td>動的データ</td><td>GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT</td><td>遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等</td></tr></tbody></table>		区分	フォーマット名	対象とする情報	静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等	動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等	<p>多言語による動的 情報(遅延情 報等)の表示</p>																											
区分	フォーマット名	対象とする情報																																					
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等																																					
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等																																					
実施主体	交通事業者等																																						
実施時期	施策事業	2026	2027	2028	2029	2030 以降																																	
	⑭多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供	関係機関と連携・検証・促進等																																					

3 地域公共交通特定事業

本計画に基づき、令和 8 年度以降に地域公共交通特定事業として、地域公共交通利便増進実施計画を策定する。

(1) 対象事業

対象事業となる公共交通施策として「東京 BRT のネットワーク再編（延伸）」及び「東京 BRT との機能分担によるバス路線再編」を位置付け、令和 8 年度以降に東京都が交通事業者と連携し、「地域公共交通利便増進実施計画」及び「道路運送高度化実施計画」を策定する。

表 3-3-1 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	
新たな基幹公共交通軸（東京 BRT 等）と連携した公共交通網の形成	計画目標① 増加する移動需要に対応した東京 BRT の路線拡大・機能増強	公共交通施策① 東京 BRT の着実な段階的整備	<div></div> 地域公共交通利便増進実施計画 <ul style="list-style-type: none"> ・東京都 ・東京 BRT 事業者 ・バス事業者 ・令和 8 年度以降策定予定
	計画目標② 多様な移動需要に対応するため、東京 BRT と路線バス等の連携・強化を図る公共交通ネットワーク再編	公共交通施策② 東京 BRT との機能分担によるバス路線再編	<div></div> 道路運送高度化実施計画 <ul style="list-style-type: none"> ・東京 BRT 事業者 ・令和 8 年度以降策定予定

(2) 事業内容

将来の都市開発計画に伴う人口や来訪者の増加状況を踏まえ、計画区域内を移動できる公共交通網の更なる機能向上を目指す。

HARUMI FLAG 等の大規模開発等の新たなまちづくりにより、勝どき・豊海地区と晴海地区では常住人口・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や来訪者の大幅な増加が見込まれるが、都心へのアクセスは複数の交通手段の乗継ぎにより一定の時間を要する。これらの地区では、環状第 2 号線の整備とともに、鉄道やゆりかもめと同等の輸送力・速達性を有する東京 BRT が展開している。

路線バスについては、鉄道や東京 BRT と連携し、それぞれの役割分担を踏まえて既存バスを中心に路線再編することで、広域的な移動需要に対応するとともに、コミュニティバスについては計画区域内のきめ細かい輸送サービスを提供する。

(3) 事業の効果

東京 BRT の整備及び路線バス等の拡充・再編により、計画区域内の各地区から都心部への移動の速達性が高まり、計画区域内の移動の利便性向上が期待できる。

第4章 計画の推進方針

1 計画の推進体制

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」（以下「協議会」という。）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ており、本計画の実施段階においても協議会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。

表 4-1-1 協議会委員の構成（案）

	組織・役職（予定）	備考
学識経験者	協議会会長	1名
	委員	3名
国の機関	国土交通省 関東運輸局	
	国土交通省 都市局	
	国土交通省 物流・自動車局	
警視庁	交通部	
交通事業者	京成バス株式会社	
	東京 BRT 株式会社	
	ジェイアールバス関東株式会社	
	東京都交通局	自動車部 等
都市開発事業者 等	森ビル株式会社	
	清水建設株式会社	
	独立行政法人都市再生機構	
関係3区 等	中央区	環境土木部 等
	港区	街づくり支援部 等
	江東区	土木部 等
	千代田区	環境まちづくり部 等
東京都	中央卸売市場	
	産業労働局	
	建設局	道路管理部 等
	港湾局	臨海開発部 等
	都市整備局	都市基盤部 等

2 計画を達成するための評価・見直し方法（PDCA）

本計画の目標達成状況は、年に1回以上開催する協議会において、計画に位置付けた公共交通施策の実施・進捗状況を確認・評価する。

また、計画期間満了時の令和12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。

なお、計画目標の達成状況評価（PDCAの仕組み）は以下のとおりである。

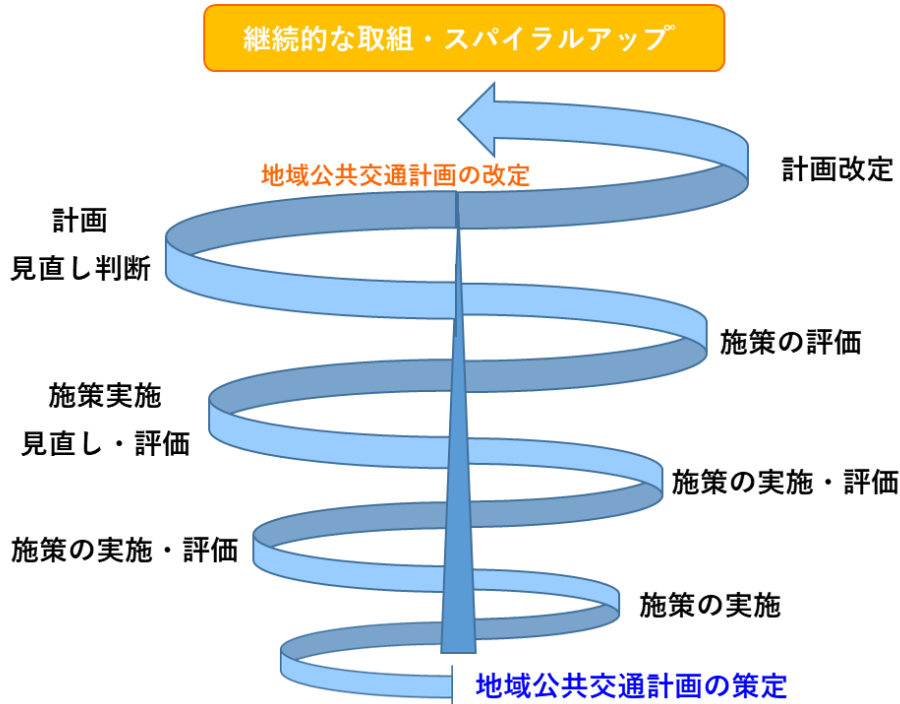


図 4-2-1 PDCA の仕組み

表 4-2-1 PDCA の計画期間

PDCA & CP		改定期間		計画期間				
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
Plan	現状・課題更新、方針・目標設定	→						
	目標設定精査、施策の検討		→					
Do	施策実施に向けた協議・調整		→					
	施策実施			→				
Check	施策実施状況確認				→			
	目標達成状況の評価				→			
	施策実施有無の要因整理					→		
Action	施策内容の見直し						→	
	目標値の再検討						→	
C & Plan	社会情勢・課題再整理						→	
	計画の再改定（改定の必要性、改定実施）							→

（１）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計画の施策展開に向け、基本的に計画期間（令和 8 年度から令和 12 年度まで）に行う施策について、その達成状況を評価する。

施策目標を評価する指標については、以下の方針で検証する。

- ・東京都、関係 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・停留施設間所要時間等）、居住人口、就業人口等の統計データを用い、本計画において GIS 環境を用いて予測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（49 ページ及び 50 ページの計画目標における指標・目標値）。

【基本方針 1 東京 BRT を軸とした交通ネットワークの充実】

計画目標① 臨海部で増加する移動需要に応じたモビリティの確保・充実

指標：利用者ニーズに合わせた BRT 及び路線バス等の運行適正化

目標値：5 件

施策	施策内容	目標値の考え方
1－1 東京 BRT の着 実な段階的整備	①検討路線へのルート 延伸による多様なニ ーズへの対応 ②東京 BRT の定時性・ 速達性の確保に資す る取組	<ul style="list-style-type: none"> ・東京駅方面への延伸など、東京 BRT の運行ルート拡充 系統数 ・定時性・速達性に寄与する取組実施件数（PTPS 整備 や信号機の調整、バス停停車時間の短縮など）
1－2 東京 BRT 及び 路線バス等の輸 送力確保	③ダイヤ改正等による 多様な利用者ニーズ への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内を運行する路線の新設・再編と運行便数や 時間帯を改正した系統数を集計 ・適正化実施後の評価は、利用者数の増減をもって実施 ・「運行適正化」の件数計上の対象は、<u>路線新設・需要に 応じた便数の変更</u>※・運行時間帯の拡大・急行便の設定 等を想定 <p>※需要に応じたダイヤ改正は、増便・減便にかかわらず 1 件とカウ ント（なお、需要に応じて増便したものの効果が出ずに減便した 場合は、その減便分はカウントしない） ※需要と関係のないダイヤ改正（運転手不足による減便など）はカ ウントしない。増便したものの利用者数が増加しなかった場合 は、その増便分はカウントしない。</p>

指標：集客施設との連携による需要集中への対応

目標値：3件

施策	施策内容	目標値の考え方
1－3 集客施設との役割分担による移動手段の確保	④来場者や帰宅客への情報提供など、分散誘導への取組 ⑤集客施設と連携した需要集中への対応	・定時定路線運行では対応が難しい特定の移動需要（大規模イベント開催時や集客施設の需要）に対して、適切な移動手段を確保した取組件数

指標：バス運行適正化に伴うバス利用者数の増加

目標値：令和7年度比5%増

施策	施策内容	目標値の考え方
—	—	・東京 BRT、都営バス及びコミュニティバスの利用者数合計値の増加率（%） ・（各年利用者数－R7 年度バス利用者数）÷ R7 バス利用者数（%）

【基本方針2 交通手段間における乗継利便性の向上】

計画目標② 様々な交通モード間の乗継ぎの円滑化と快適性向上に向けた取組の推進

指標：情報発信や停留施設の改善による乗継ぎの円滑化と快適性の向上

目標値：—（進捗報告）

施策	施策内容	指標の考え方
2－1 他の交通モードへの乗換情報の充実	⑥交通機関の動的情報の一元化 ⑦施設管理者や交通モード間の枠を越えた、乗継利便性向上に資する案内の充実	・各対象施策について、現在の進捗や取組状況を協議会で報告し、各協議会委員から計画目標に対して定性的な達成状況評価（PDCA）を実施
2－2 多様な端末交通との結節機能拡充	⑧多様な交通モードの結節とまちにぎわい創出に寄与するモビリティハブの整備	
2－3 バス待ち環境の改善	⑨停留施設改善等によるバス待ち環境の快適性向上	

【基本方針 3 臨海部の特性を活かした回遊性のある移動環境の形成】

計画目標③ 臨海部の地域資源や先端技術を活用した移動しやすい環境形成の促進

指標 : シェアサイクルポート数の増加

目標値 : 30 か所増設

施策	施策内容	目標値の考え方
3-1 自転車シェアリング等の拡充	⑩シェアサイクル等と、東京 BRT や路線バスといった他の交通機関との連携強化による回遊性向上	・令和 8 年度以降のシェアサイクルポート新設数を集計（関係 3 区と協定を締結している自転車シェアリング事業者による新設数を対象）

指標 : まちづくりと連携した回遊性向上に寄与する歩行者空間の創出

目標値 : 4 件

施策	施策内容	目標値の考え方
3-2 開発に伴う空間整備と連携した歩行空間の確保	⑪道路空間や公開空地などを活かした歩行回遊空間の拡大	・大規模開発などに伴い、敷地内通路や公開空地等を活かした歩車道空間が整備され、地域全体の回遊性が向上した件数

指標 : 自動運転技術を活用した移動サービスの促進

目標値 : —（進捗報告）

施策	施策内容	目標値の考え方
3-3 自動運転技術を活用した移動サービスの実現	⑫自動走行や次世代モビリティ等の実装促進	・自動走行や次世代モビリティ等の進展や、実証実験の取組状況などについて、協議会構成員に対して協議会で報告し、必要に応じて移動サービス実現に必要な環境整備などを確認する。

【基本方針４ ユニバーサルデザインに配慮した交通施設や情報提供機能の整備の加速】

計画目標④ 高齢者や障害者等の移動制約者や訪日外国人など、多様な人々の移動利便性の向上

指標：多様な移動制約者などに配慮した施設整備や案内の工夫

目標値：１件

施策	施策内容	目標値の考え方
４－１ ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備の更なる推進	⑬ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備	・これまで都、関係３区及び交通事業者が展開・継続してきたユニバーサルデザインに配慮した施設整備や案内誘導等を整備した件数
４－２ 急増するインバウンドへの多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供	⑭多言語対応の案内充実及び動的情報(運行情報)の提供	・デジタルサイネージによる多言語化やスマートバス停などによる動的情報(運行情報)を整備し、的確な多言語案内を整備した件数

【用語集】

用語	意味
■ア行	
I C T	Information and Communication Technology（情報通信技術）の略で、パソコンやスマートフォン等、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称
アクセシビリティ	ある場所から目的地まで、どれだけ簡単にかつ効率的に移動できるかを表す指標であり、様々な交通手段を利用した「到達しやすさ」とも言える。指標としては、到達の時間・距離、移動手段の選択性・多様性、公共交通であれば、運行本数、運賃及び乗換回数が指標となる。
移動制約者	高齢者・障害者より幅広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、様々な移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動が困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。 訪日外国人増加の中では、公共交通機関等における多言語対応の推進が必要とされており、訪日外国人も対象となる概念ともいえる。
インクルーシブデザイン	誰にとっても使いやすいデザイン
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のことで、特に外国人の訪日旅行者を指す。
ウォークアブル	「歩く」の walk と「～ことができる」の able を組み合わせた「歩きやすい」という意味を持つ造語。国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」と定義しており、人々が快適に歩けるような都市空間の形成を目指している。
駅勢圏	駅を利用する需要の存在が期待できる地理的な範囲のことで、鉄道の旅客需要を予測する手法として導入された概念
オープンスペース	市街地内の広場や公開空地に加え、都市開発で生まれる民有地内の建物が建築されていない空間
■カ行	
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス及び車両のこと。走行中に二酸化炭素や排気ガスを出さないため、ガソリン車と比較して環境負荷が低い。
公開空地	1971 年創設の「総合設計制度」において、ビルやマンションなどの敷地内に設けられた、一般の人が自由に出入りできる空間の呼称。当該制度では、敷地内に一定以上の公開空地を有する等の条件を満たす建築物について、容積率の「上乘せ」や高さ制限の「緩和」を与えて、開発者に公開空地を促す狙いもある。
広域公共交通	複数の自治体が連携した都市圏間をつなぐ幹線的公共交通の概念。策定する交通計画の対象範囲によりその対象は様々だが、本計画では、都県間をつなぐ公共交通を想定している。
公共交通マスタープラン	都市の交通に関する課題を解決するために、公共交通サービスの状況や移動実態把握に基づいて策定される総合的な計画の呼称。公共交通機関、交通結節点（乗換地点など）、道路網等の実態を把握し、長期的な都市圏全体の交通政策の在り方を提案する計画

交通政策審議会答申 371 号	国の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会で、令和 2 年に国土交通大臣から交通政策審議会になされた諮問第 371 号「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」の審議が行われ、まとめられた答申
交通モード	交通手段、輸送方式のことで、徒歩、自転車、クルマ（自家用車など）、タクシー、バス、鉄道などすべての移動手段を指す。
心のバリアフリー	様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションを取り、支え合うこと。
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバス
混雑時旅行速度	道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）において、道路の一定区間距離を旅行時間で除した値である旅行速度において、混雑時間帯（道路の上下線いずれかで、平日は朝夕のラッシュ時で最も混雑している時間帯）の調査結果
■サ行	
サイクルポート	シェアサイクルの貸出・返却拠点
次世代モビリティ	超小型モビリティ（パーソナルモビリティ）や、自動運転走行の二つの要素を含めた新たなモビリティのことで、AI や IoT などの最新テクノロジーを活用し、従来の交通手段やシステムを進化させた、新しい移動手段やサービスの総称
信用乗車	乗客が乗車券を自己管理することで駅員や乗務員による運賃の収受や乗車券の改札を省略する方式で、複数のドアから乗降する方式の連節車両（広島や宇都宮の LRT）で導入されている方式
GPS 機器	全世界的な衛星測位システム（Global Positioning System）を搭載した機器で、高精度に位置や時刻情報を取得できる。
シェアリングモビリティ	車両を個人で所有することなく、車や自転車などを複数の利用者で共有して利用できるサービスで、電車やバスなど従来の公共交通だけでは移動しにくかった地域をカバーする移動手段
シームレス	シームレスとは「継ぎ目のない」という意味で、乗継ぎ等の交通ターミナルの歩行や乗降に際し、「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
自転車シェアリング（シェアサイクル）	誰もが手軽に利用できる自転車のレンタルシステムのこと。地域内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用でき、借りた場所でなくても自転車を返却できる。
スパイラルアップ	らせん状に継続的に改善を重ね、成長していく過程で、PDCA サイクル（計画・実行・評価・改善）を繰り返し、改善で得た経験や教訓を生かして次のレベルアップを目指すこと。
スマートバス停	デジタルサイネージ等を活用し、公共交通機関の時刻表、路線図、バス接近表示等のリアルタイム情報を更新・表示できる機能を持つ停留所
就業人口	総務省の労働力調査では、15 歳以上人口を従業者（収入を伴う仕事をしている者）、休業者（仕事も持っていないながら病気などの為に休んでいる

	者)、完全失業者、非労働力人口に分類し、その「従業者」と「休業者」を合せた者を就業者としている。
従業員数	従業地で働いている人の人口
常住人口（夜間人口）	一定の地域に居住（常住）している人口で、「居住者」の数を示す数値
水素ステーション	燃料電池自動車（FCV）に水素を供給する施設で、ガソリンスタンドの水素版
ゼロエミッション東京	世界の平均気温上昇をできるだけ抑え、2050 年の世界の CO ₂ 排出実質ゼロに貢献する東京都の目標
タ行	
大会後のレガシー	東京 2020 オリンピック・パラリンピックの大会開催に向けたハード・ソフトの取組を、大会後には都市のレガシーとして、ハード・ソフト両面にわたる多面的な取組を推進し、都民の豊かな生活につなげていく概念
多言語対応	多様な主体が表示、標識、様々な情報提供等の多言語対応に取り組むことにより、外国人旅行者が円滑に移動し、安心して快適に滞在できる都市環境の向上を目指すことへの対応。多言語とは、英語、中国語（簡体字・繁体字）、韓国語の 4 言語を指す。
昼間人口	一定の地域に昼間に居る人口
デジタルサイネージ	屋外、店頭、公共空間、交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称
デジタルデバイス	スマートフォンやタブレット端末など。
東京都市圏パーソントリップ調査	10 年に 1 度、東京都市圏に居住する人を対象に、人、日時、目的、出発地及び目的地、移動手段等についてサンプル調査を実施し、対象圏域における 1 日の全ての動きを捉えるもの。この結果から、鉄道、自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合などを求めることができる。
動的情報	国土交通省の経路検索の充実とバスロケデータの利活用では、動的情報「GTFS リアルタイム」としており、ルート of 最新情報（遅延・発着時刻予測及び通過）、車両位置情報（緯度経度等）、運行情報（運行情報の概要及び影響（運休、う回等））を示している。
道路交通センサス	国土交通省道路局が主体となって定期的 to 実施している、道路交通に関する全国規模の調査。一般交通量調査及び道路交通起終点調査を実施し、調査結果は、道路の使われ方、道路整備の現状等を把握し、道路計画の策定や道路の維持・修繕等に活用している。
ナ行	
乗継拠点	バスの幹線から支線などへの乗換地点のこと
ハ行	
バスロケーションシステム	GPS 等を用いて、バスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム
HARUMI FLAG	中央区晴海で、2020 東京オリンピック・パラリンピックの選手村跡地で整備された大規模まちづくり事業のタウンネームで、約 5,600 戸の分譲住宅・賃貸住宅と商業施設を含めた 24 棟の建設事業

バリアフリー	高齢者や障害者などが社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除く（フリー）こと。物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面でのバリアなど、全てのバリアを取り除くという考え方
バリアフリールート	高齢者や障害者を含む誰もが安全かつ円滑に移動できるように、段差の解消や設備の設置などによって整備された経路のこと。
ハード・ソフト施策	平成 30 年にバリアフリー法が改正され、公共交通事業者等が、バリアフリーに関するハード・ソフト取組計画の作成、提出及び公表並びに取組状況等の報告及び公表を行う制度が創設された。ハード整備の主なものは旅客施設及び車両のバリアフリー化、ソフト施策の主なものは情報提供及び旅客支援としての誘導案内が挙げられる。
B R T	Bus Rapid Transit の略。輸送力の大きなバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム
B R T の事業計画	「都心と臨海副都心とを結ぶ B R T に関する事業計画」で、BRT の運行事業者として決定した京成バス（株）と東京都都市整備局が取りまとめた計画で、BRT 事業の進め方や具体的な事業内容を示したもの。
P T P S	Public Transportation Priority System の略。交通管制システムと連携してバス優先の信号制御を行うシステムで、公共車両優先システムのこと。
P D C A	プロジェクト実行に際し、「計画を立て（Plan）、実行し（Do）、その評価（Check）に基づいて改善（Action）を行う工程を継続的に繰り返す」仕組み（考え方）
マ行	
M I C E	企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字を使った造語
マルチモビリティステーション（モビリティハブ）	バス、カーシェア、シェアサイクル、舟運等様々な交通手段（モビリティ）が集積し、移動の目的に合わせたモビリティの選択・乗換えが自由でスムーズに行える場所で、既往の駅前広場（交通広場）とは異なり、駅以外の場所で展開する比較的コンパクトな空間で、複数のシェアサービスや小型モビリティが利用できる場所
モバイルビッグデータ	スマートフォン等のモバイルデバイスから取得される位置情報データ
モビリティマネジメント	一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化すること（行動変容）を促す、コミュニケーション施策（交流・体験等）や情報発信を中心とした交通政策
ヤ行	
ユニバーサルデザイン	まちづくりにおいて、高齢者や障害者をはじめ誰もが分け隔てなく快適に利用できるよう、形状や機能を設計・開発することで、バリアフリーの考え方を更に進めた考え方

ラ行	
ラストワンマイル	最寄り駅やバス停から自宅までの区間など、最終目的地までのワンマイル（約 1.6km）程度の区間のことを言う。
レベル 4 自動運転サービス	運転の自動化に伴う 5 段階に分かれたレベルで、自動運転レベル 4 は、「特定条件下（場所や天候、速度）などにおける完全自動運転のレベル」で、自動運転システムが主体となって車を操縦し制御を行うレベル。なお、レベル 5 が完全自動運転（ドライバーズフリー）で、常にシステムが全ての運転を行うレベル。