

## 5 バイエリアの交通利便性の向上・アクセス強化

### 1 概要

公共交通に対する更なる需要の増加が見込まれる臨海地域へのアクセスを強化するため、東京 2020 大会前から B R T\*を導入するなど、交通網を整備する。

また、自転車シェアリング\*の普及促進や自転車推奨ルート of 整備など、バイエリアの回遊性を高める自転車利用環境を整備する。

さらに、船着場の整備や、都心・臨海部・羽田を結ぶ航路等の定着に向けた社会実験の実施などにより、舟運活性化の取組を推進し、バイエリアの利便性の向上を図る。

### 2 レガシーの概要

B R Tや自動走行等の次世代交通システムの導入等により、臨海地域で増加する交通需要に対応するとともに、安全で快適なまちが実現する。

また、バイエリアにおける自転車通行空間のネットワーク化や公共交通との連携等により、自転車を利用して、誰もが自由で安全な移動をすることが可能となる。

さらに、水上交通ネットワークが形成され、船着場周辺ににぎわいが生まれることにより、身近な観光・交通手段としての舟運が定着する。

こうした取組が発展し、バイエリアの交通利便性が向上する。

利害関係者	バス事業者、道路管理者、交通管理者、舟運事業者 等
種別	街づくり
地理的範囲	東京都
期間	長期
実施主体	東京都
根拠	立候補ファイル、2020 年に向けた実行プラン、「未来の東京」戦略
関連する SDGs	3-保健、6-水・衛生、9-インフラ・産業化・イノベーション、10-不平等、11-持続可能な都市、13-気候変動、15-陸上資源

### 3 詳細な説明

#### (1) 背景

都は東京 2020 大会招致決定前から、バイエリアの交通利便性を向上させ

るため、広域幹線道路や臨海高速鉄道、臨海新交通「ゆりかもめ」の延伸などの交通インフラの整備に取り組んできた。

大会の開催にあたり、ベイエリアでは、競技施設や選手村の整備、さらには選手村跡地の開発が計画されており、交通需要の更なる増加が見込まれるため、それらに対応した交通網を整備する必要がある。

## (2) 時期

2014年度	「都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に関する基本方針－BRTを中心とした中規模な交通機関の必要性－」策定 ※都心から勝どきを経由して臨海副都心に至る地域について、東京2020大会を契機として予想される交通需要に適した、中規模な公共交通機関の整備に向けた都の考え方を示すもの
2015年度	「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画」策定 ※BRTの運行に必要な基本的な考え方を示すもの
	BRTの運行事業者の選定
	東京2020大会に向けた自転車推奨ルートの設定
	自転車シェアリングの広域相互利用を開始
2016年度	「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」策定 ※BRT事業の進め方や具体的な事業内容等について示したもの
	舟運の活性化に向けた社会実験及び民間による運航を促進するための環境整備を開始
2018年度	「都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画」改定 ※2016年度に策定した事業計画を周辺状況の変化を踏まえて改定
2020年度	BRTプレ運行（一次）開始

## (3) 実施主体

東京都

## (4) 実施方法

### ① 交通需要に柔軟に対応するため、BRTを導入するなど、交通網を整備

- BRTの運行に向け、「都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画」に基づき、地元調整、関係者（関係区、道路管理者、交通管理者、埋設企業等）と施設整備等の協議を実施するとともに、停留施設を設置するりんかい線の駅前広場（東京テレポート駅、国際展示場駅）を改修した。

○ 2020年10月からBRTのプレ運行（一次）を開始した。大会後、プレ運行（二次）を開始するとともに、2022年度以降、選手村まちびらき後に本格運行を開始する。なお、車両については、燃料電池車両を順次導入していく予定である。

<BRTプレ運行（一次）><sup>[1]</sup>



<BRTプレ運行（一次）><sup>[2]</sup>

※東京2020大会に伴う会場周辺の交通規制期間中  
(令和3年6月中旬から9月中旬)



<BRTプレ運行（二次）><sup>[3]</sup>  
東京2020大会後



<本格運行><sup>[4]</sup>

2022年度以降、選手村まちびらき後



<東京BRTの車両（イメージ）><sup>[5]</sup>



単車車両（燃料電池車両）



連節車両

[1] 東京BRTパンフレット（東京都）を基に一部加工

[2][3][4][5] 東京BRTパンフレット（東京都）

- BRTについては、内閣府が進める「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）」において開発が予定されている公共交通における「安全・安心」のための自動走行などの次世代都市交通システム（ART）技術を実証的に導入していく。
- 臨海部の開発状況にあわせ、迅速かつ柔軟に都営バス等のバス路線を拡充することで、交通需要に的確に対応していく。
- 環状第2号線の地上部道路を2020年3月に開通させた。
- 加えて、臨海部全体のアクセス利便性の向上に向け、鉄道ネットワークについても、交通政策審議会答申第198号を踏まえて、検討を深度化する。

## ② 回遊性を高める自転車利用環境の整備

- 「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき、都道や臨港道路等\*における自転車通行空間\*の整備を進める。
- 競技会場周辺などでは、国道、都道、区道の自転車通行空間を連続させた自転車推奨ルートを整備し、利用者の利便性と快適性を高める。この取組においては、区への補助制度により、技術面に加え、財政面を含めた支援を行い、区道における整備を促進する。
- 東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国や区などと連携し、自転車通行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組む。
- 海の魅力を体感しながら安全かつ快適にサイクリングを楽しめるよう、海上公園\*内のサイクリング環境整備の範囲を拡大する。
- 自転車シェアリングについて、利用者の利便性の向上を図るため、区や自転車シェアリング事業者等と連携し、利用エリアの広域化を推進する。

<車道を活用した整備事例><sup>[6]</sup>



<サイクルポート><sup>[7]</sup>



[6][7] 「未来の東京」戦略（東京都）

### ③ 船着場の整備等により舟運の活用を推進

- 「運航に関する社会実験」を通じ、利用者ニーズの把握及び実験結果等を検証するとともに、舟運に関する効果的なPR等を実施し、舟運事業者による定期的な航路の拡充を推進する。



＜舟運の通勤利用の社会実験＞<sup>[8]</sup>

- 新たな航路の創設促進等により、舟運を身近な観光・交通手段として活性化させるとともに、船着場や周辺のにぎわいを創出すること等により需要を喚起する。
- 水上交通の基点となる船着場では、公共棧橋の開放や防災船着場の活用を更に進めるとともに、地元区や関係機関と連携し、最寄駅や近隣施設からの案内サイン等の充実を図る。
- 日の出ふ頭に整備した船着場を舟運事業者に対し開放し、民間事業者が整備した船客待合所・賑わい広場の整備やイベント等と連携することで舟運の活性化を推進する。
- 人々が集い、にぎわう場所に新たな船着場を設置することにより、水辺の各拠点間を結ぶ水上交通ネットワークを充実させる。
- 日本橋川等への乗換拠点となる隅田川沿いの舟運ターミナルや、台場や日の出などでは、水辺空間との一体的な整備等により、新たな人の流れを創出し、水辺のにぎわいを活性化させる。
- 隅田川を軸として、橋梁から川沿いへのアクセス向上、テラスの連続化、夜間照明の整備等、東京湾・ベイエリアと都心を結ぶ水辺の動線の強化や、「にぎわい誘導エリア」\*におけるリーディングプロジェクトの展開などを推進する。
- 日本橋川・神田川のうち、多くの観光客が集まる場所において、水辺の景観形成を実施する。
- かわてらすやオープンカフェ等、特例占用制度の活用実績数の拡大による民間事業者の利活用促進により水辺のにぎわいを創出する。
- 海上公園について、新たな開園に向けた整備を進めるとともに、東京2020 大会競技会場や観客の移動経路となる既存公園について再整備を進める。
- 海上公園において、民間事業者と連携したにぎわいを創出する取組を推進する。

[8] 「未来の東京」戦略（東京都）

- 水と緑のネットワークを更に充実させるため、臨海地域や河川等の水辺空間の緑化を推進する。
- 2020年9月に臨海副都心地域に世界最大のクルーズ客船に対応可能な東京国際クルーズターミナルが開業した。海外のクルーズ誌への広告掲載や映像配信などにより東京と東京港の魅力について効果的に発信する。
- 東京国際クルーズターミナルの指定管理者と連携し、日本文化の紹介や歓迎行事等のおもてなしを行うとともに、ICT等を活用した円滑な客船受入オペレーションの実現を図る。

#### (5) 便益

以下の成果等により、臨海地域へのアクセス強化が図られ、ベイエリアの交通利便性が向上する。

また、自転車利用環境の整備により、歩行者・自転車・自動車の誰もが安心・安全に通行できるとともに、環境にやさしい自転車利用が促進され、CO<sub>2</sub>の削減に寄与するほか、人々の健康増進にもつながる。

さらに、観光スポット間の自転車での移動が容易になるとともに、船着場周辺に賑わいが生じることにより、観光振興にも寄与する。

- 都心と臨海地域の連絡強化のため、BRTが運行する。
- 環状第2号線が開通する。
- 自転車通行空間が整備される。
- 自転車シェアリングの利用エリアが拡大する。
- 東京の魅力を高める舟運が活性化し、都心・臨海部・羽田を結ぶ航路等が身近な観光・交通手段として定着する。
- 浅草、両国、佃・越中島、築地の4エリアで、隅田川における恒常的なにぎわいが創出される。
- 両国リバーセンターの供用が開始される。

#### 4 事実と数字

都心と臨海地域の連絡強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画」改定（2018年8月）</li> <li>・名称「東京BRT」を決定（2018年11月）</li> <li>・シンボルマーク、停留施設、車両等のデザインを決定（2019年1月）</li> <li>・2020年度のプレ運行開始に向けて停留施設やターミナルの設計を実施</li> <li>・プレ運行（一次）の運行開始日等について公表</li> </ul>
--------------	---

	<p>(2020年2月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の発生状況を踏まえ、2020年5月24日(日)から予定していたプレ運行を延期</li> </ul> <p>2020年10月1日(木)、プレ運行(一次)開始</p>
環状第2号線の整備	環状第2号線(豊洲～築地)の地上部道路が開通 (2020年3月)
自転車通行空間の整備	優先整備区間等約257km整備完了(累計) 自転車推奨ルート約164km整備完了(累計)
自転車シェアリングの利用拡大	都内19区7市において、広域利用が可能な自転車シェアリングを実施(2021年1月時点)
東京の魅力を高める舟運の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺付近の回遊スポット、舟運サービスと繋がる船着場周辺の回遊スポット等の情報収集</li> <li>・PRのための冊子「OZマガジン特別編集」を発行、東京舟運HPの掲載情報の拡充、東京舟運SNSアカウントによるイベント等の告知</li> <li>・夜間の企画便「日本橋シアトリカルツアー スペシャルクルーズ」、日の出小型船ターミナルのイベントと連携した企画便の実施</li> <li>・「ハシダンシ」コンテンツを活用した水辺ラインとのコラボ企画実施</li> <li>・舟旅通勤の社会実験「真夏のらくらく舟旅通勤」を実施</li> <li>・社会実験に伴うアンケート調査実施及び集計結果解析、「舟運の交通利用に関する調査業務委託」の実施</li> <li>・イベント等と連携した企画便の運航</li> <li>・船着場に係る案内サインの検討、試行設置(竹芝、有明、日の出)</li> <li>・船着場の増設に向け、お台場整備完了、海の森整備着手、その他(6カ所)で調査等を実施</li> <li>・公共棧橋の開放(累計6カ所)(2021年4月時点)</li> <li>・防災船着場の一般開放(累計6カ所)(2021年4月時点)</li> <li>・小型船ターミナル等整備完了(日の出)</li> </ul>
隅田川における恒常的なにぎわい創	各エリアのにぎわいづくりに向けて、関係機関と調整等を実施

出を推進	
両国リバーセンター整備	両国リバーセンター整備完了（2020年11月時点）

（表中、個別に記載のない事項は2020年3月までの実績）

## 5 用語説明

BRT	Bus Rapid Transit の略。連節バス、ICカードシステム等の採用により、路面電車や新交通システムと比較して遜色のない輸送力と機能を有し、かつ、柔軟性を備えた新たな公共交通システム
自転車シェアリング	地域内に複数配置されたサイクルポートにおいて自由に貸出・返却できる貸し自転車で、利用者は借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートにも返却することができる自転車の共同利用サービス。シェアサイクルともいう
自転車通行空間	車道の一部を利用した自転車レーンの設置や、歩道内で植栽帯や舗装の色などにより歩行者と自転車を分離する手法などで整備される自転車の通行部分
臨港道路等	道路法上の道路ではなく、港湾法第2条第5項第4号に掲げる臨港交通施設に位置づけられる港湾施設で、東京都港湾管理条例に基づき告示された港湾の管理上必要な施設として整備し管理する道路。また、港湾局の埋立地造成に際して整備された埋立道路（東京都臨海地域開発規則に規定する道路予定地）を含む
海上公園	都民が海や自然とふれあい、レクリエーションを楽しめる場として、東京都海上公園条例に基づき、埋立地を公園として整備したもの。海浜公園、ふ頭公園、緑道公園がある
にぎわい誘導エリア	4エリア（浅草、両国、佃・越中島、築地）

## 6 参考文献

- ・2020年に向けた東京都の取組－大会後のレガシーを見据えて－（PR版）
- ・2020年に向けた東京都の取組－大会後のレガシーを見据えて－（本編）
- ・都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～
- ・「3つのシティ」の実現に向けた政策の強化（平成30年度）

- ・「3つのシティ」の実現に向けた政策の強化（2019年度）
- ・「3つのシティ」の実現に向けた政策の強化（2020年度）
- ・「未来の東京」戦略
- ・都市づくりのグランドデザイン
- ・東京都自転車活用推進計画