

港区総合交通計画

Minato City Comprehensive Transportation Plan



令和5(2023)年3月

港区

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つこどもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60年8月15日

港 区

はじめに

港区は、約 26 万人の人々が暮らすまちであり、多くの企業や最先端の文化・商業施設、歴史の舞台となってきた文化遺産等の多彩な魅力をもち、ビジネスや観光を目的として、日々多くの来街者が活動しています。

区はこれまで、平成 29（2017）年に策定した「港区総合交通戦略」や個別計画に基づき、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通安全対策等の交通施策を推進してきました。

現在、区内では大規模な開発事業に伴い、品川、虎ノ門地区等において、都市機能が集積する拠点の形成が進められています。公共交通では、J R 高輪ゲートウェイ駅、東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅の開業、東京 B R T の開通もあり、新たな交通網が形成されるほか、リニア新幹線の開業や東京メトロ南北線の品川延伸も予定されています。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、テレワークや時差出勤といった新たな生活様式の定着等、交通に関する環境が変化しています。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正や新型コロナウイルス感染拡大の影響による新たな生活様式等の定着を踏まえ、アフターコロナを見据えた地域交通のあり方を検討するため、区は令和 3（2021）年に「港区における地域交通ネットワークのあり方検討会」を設置し、令和 4（2022）年 3 月に検討会での議論の成果をまとめた「港区における地域交通ネットワークのあるべき姿の提言」を受けました。

区はこのたび、「港区総合交通戦略」と「地域公共交通計画」を一つにした交通分野での総合計画として、令和 5（2023）年度から令和 14（2032）年度までの 10 か年を計画期間とする、「港区総合交通計画」を新たに策定しました。本計画で示す、新しい生活様式への対応や持続可能な交通手段を確保するための地域交通に関する方針に基づく各事業の着実な推進により、港区の交通の目指すべき将来像を実現してまいります。



本計画の策定にあたり、港区地域公共交通会議委員の皆様には熱意あるご審議をいただくとともに、区民の皆様から貴重なご意見をいただきました。改めて御礼申し上げます。

令和 5（2023）年 3 月

港区長

武井 雅 昭

目次

第1章 港区総合交通計画の概要.....	1
1 計画策定の背景.....	2
2 計画の目的・位置付け.....	9
3 計画の区域.....	9
4 計画の期間.....	9
第2章 港区の現状.....	11
1 港区を取り巻く状況.....	12
2 交通に関する現状.....	17
3 区内の移動状況.....	54
第3章 港区の交通に関する課題.....	63
第4章 目指すべき将来像と港区総合交通計画の基本方針.....	67
1 上位・関連計画の整理.....	68
2 港区の交通の目指すべき将来像.....	71
3 港区総合交通計画の基本方針.....	77
第5章 港区総合交通計画の施策.....	79
1 施策体系.....	81
2 基本方針を実現する具体的な施策.....	84
第6章 港区総合交通計画の推進体制・取組.....	109
1 計画の評価指標.....	110
2 港区総合交通計画推進に向けた取組.....	113
3 推進体制.....	114
参考資料.....	115
1 港区総合交通計画の検討体制.....	116
2 用語解説.....	126

第1章 港区総合交通計画の概要

第1章 港区総合交通計画の概要

1 計画策定の背景

区はこれまで、「港区総合交通戦略」や個別計画に基づき、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通安全対策等の交通施策を推進するとともに、地域交通の課題解決に向け、対策として港区コミュニティバス(ちいばす)の運行改善、乗合タクシーやグリーンスローモビリティの実証実験の実施、自転車シェアリングの推進等を実施してきました。

現在、区内では大規模な開発事業に伴い、品川、虎ノ門地区等において、都市機能が集積する拠点の形成が進められており、公共交通では、JR高輪ゲートウェイ駅、東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅の開業、東京BRTの開通もあり、新たな交通網も形成されています。また、今後もリニア中央新幹線、東京メトロ南北線品川延伸等の整備が予定されており、地域交通を含めた多様な交通手段の連携による総合的かつ階層的な交通体系を構築し、交通事業とまちづくりが連携した交通施策を推進していく必要があります。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、テレワークや時差通勤といった新たな生活様式の定着等、交通に関する環境が変化しています。

公共交通の利用者が減少しているなか、アフターコロナも見据え、継続的で安定的な運行を行うとともに、地域の交通手段を有効に活用し、移動の利便性向上に努めていく必要があります。

そのため、区は、地域交通ネットワークの構築と交通結節点の利便性の向上について、検討を行うため、令和3(2021)年4月に「港区における地域交通ネットワークのあり方検討会」を設置し、検討結果については、「港区における地域交通ネットワークのあり方検討会」から「港区における地域交通ネットワークのあるべき姿の提言」として受け取りました。

国では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正や新たなモビリティの推進、東京都では「東京における地域公共交通の基本方針」の策定を行っています。

区は、今後、将来を見据え、上記の背景を踏まえ、交通に関する短期的施策と中・長期的施策を推進していく必要があります。これらの状況を踏まえ、「港区総合交通戦略」を見直し、地域交通のあり方を示します。

(1) 国の動き

①法改正

全国的な人口減少、運転手不足の深刻化、公共交通を維持・確保するための公的負担の増加等により、地域の移動手段を維持することが困難になってきたことから、国は令和2(2020)年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正しました。

これにより、地方公共団体の主導で公共交通サービスを改善し、地域の交通資源を総動員する取組を推進すること等を盛り込んだ地域交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の策定を求められることになりました。

②新たなモビリティサービスの取組

国土交通省が主催する「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」では、MaaSを含む新たなモビリティサービス推進の取組方針を示しています。利用者にとっては、例えば、1つのスマートフォンアプリを立ち上げれば、全国津々浦々の交通手段の検索から予約・決済までができるようになり、さらには、病院、飲食店、行政サービス等の予約・決済も同時に行えるようになります。これにより、人々の外出や旅行等の移動に対する利便性が高まることで、移動・交流意欲の向上とともに、まちや地域全体も活性化し、豊かな生活を実現することが、日本版MaaSが目指すところであると示しています。

地域公共交通の
活性化及び再生
に関する法律



都市と地方の
新たなモビリティ
サービス懇談会



○MaaS（マース）

“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を一体的に一つのアプリで提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

各地域において、多様化している移動ニーズにきめ細やかに、対応するためには、MaaSのみならず、様々な特性を持つ新たな地域交通サービスの推進・普及が有効です。実証実験に対する支援等を通じて、デマンド交通やグリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転等の新たな地域交通サービスの推進を早急に図る必要があると示されています。

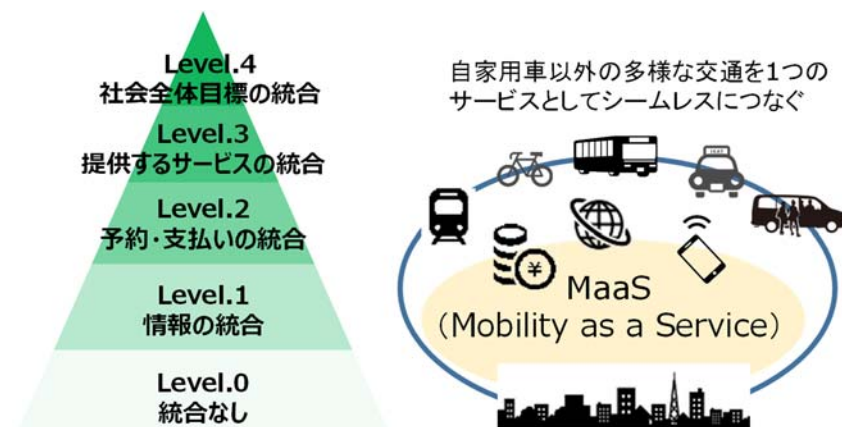
○デマンド交通

区域を設定し、その区域の移動需要に応じて、運行するバスやタクシー等の交通。

○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で、その車両も含めた総称。

▶日本版MaaSの実現



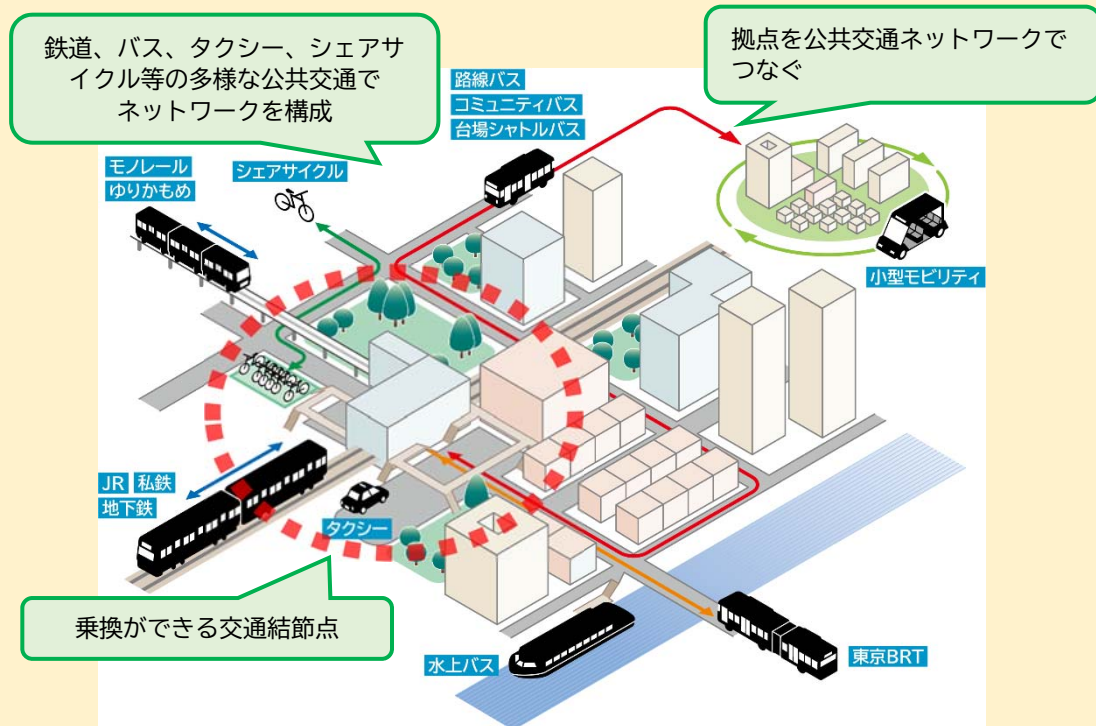
出典：森田哲夫・森本章倫 編著「図説 わかる都市計画」学芸出版社（令和3（2021）年）

コラム

現実空間（フィジカル空間）

現実空間（フィジカル空間）とは、まちづくりや道路等の交通インフラ、交通結節点等が整備された物理的空間のことで、実際にヒトが存在する現実の空間のことです。

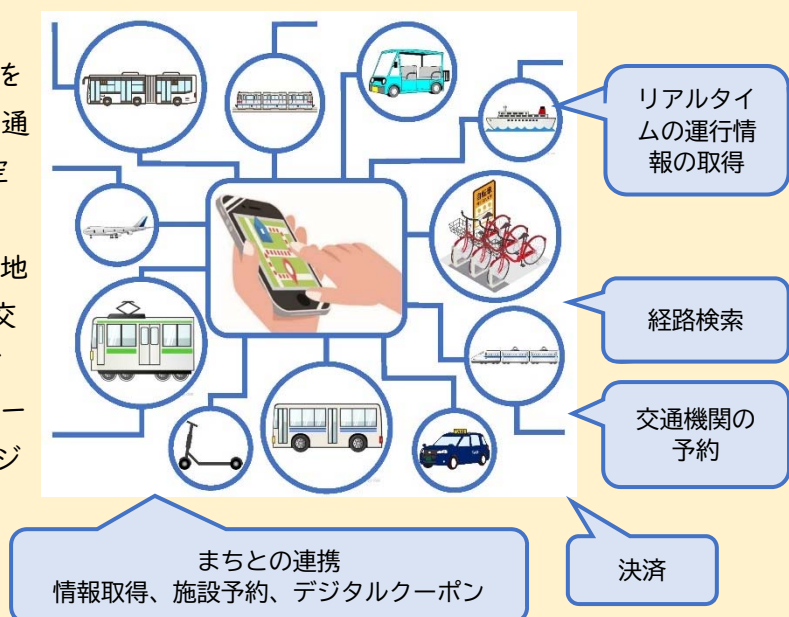
本計画における現実空間の地域交通ネットワークは、個性豊かな都市機能が集積する拠点が数多く点在し、その拠点間が高密度で利便性の高い公共交通でつながっているネットワークをイメージしています。



仮想空間（サイバー空間）

仮想空間（サイバー空間）とは、データ化されたまちの情報をコンピュータやスマートフォンを通じて利用できるインターネット空間のことです。

本計画における仮想空間の地域交通ネットワークは、多様な交通機関に関わる情報がつながり、誰もがアクセスできるインターネット上のネットワークをイメージしています。



（２）東京都の動き

①東京における地域公共交通の基本方針を策定

東京都の上位計画である「『未来の東京』戦略」、「都市計画区域マスタープラン」及び「都市づくりのグランドデザイン」に掲げた目指すべき都市像の実現や運転免許証返納者増加への対応等、地域交通に求められる役割は大きくなっています。

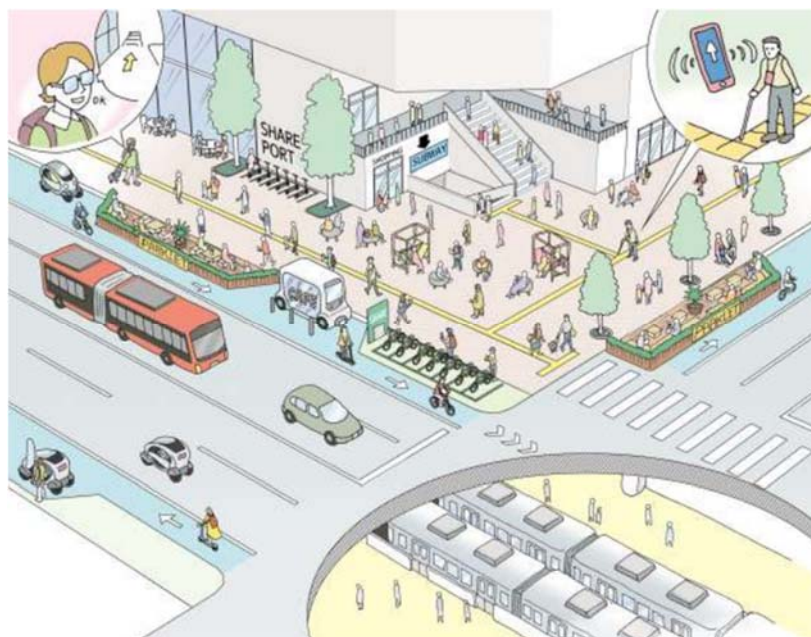
一方で、東京都の人口が令和7（2025）年をピークに減少が見込まれている中、新型コロナウイルス感染拡大を契機とした移動需要の減少、ライフスタイルの変化等の要因により、これまでと同様の地域交通サービスを維持していくことに大きな懸念が生じています。

このような背景の中、東京都では、令和4（2022）年3月に「東京における地域公共交通の基本方針」を策定しました。

②目指すべき将来像

東京都では都民・都内企業・交通事業者・行政等が共有すべき地域公共交通の理念を、「多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現」としています。港区が所在する環状7号線内側の地域における2040年代に目指す将来像は下図のように示されています。これに向けて東京都は、行政界を越えた取組や、組織を越えた連携、各区市町村に共通する取組等を進めることで、区市町村の取組をリードしていくこととしています。

▶ 目指すべき都心部の将来像イメージ



- ・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とともに、仮想空間と現実空間の整備を共に進めることにより駅等の交通結節機能が向上し、大量輸送と個人に寄り添うサービスとが両立している。
- ・カーブサイド（路肩側の車道空間のこと）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。

出典：東京都「東京における地域公共交通の基本方針」（令和4（2022）年3月）

『未来の東京』
戦略



都市計画区域
マスタープラン



都市づくりの
グランドデザイン



東京における
地域公共交通
の基本方針



（３）港区の都市・交通政策

①港区総合交通戦略

区では交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施するため、交通関係の諸課題全般に対応可能な計画として国の「都市・地域総合交通戦略要綱」に適合する「港区総合交通戦略」を平成 29（2017）年 9 月に策定しました。戦略では、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通安全対策等、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を掲げています。

②港区まちづくりマスタープラン

「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29（2017）年策定）では、今後の人口増加や外国人居住者の増加、都市開発の動向を踏まえて、将来都市像を「うるおいのある国際生活都市」と設定しています。交通関連の方針としては、公共交通ネットワークの整備と交通結節点の利便性向上、道路ネットワークの整備と交通の円滑化、快適に楽しく歩ける環境の整備を挙げています。

また、開発事業等を契機として、エリアマネジメント（住民・事業主・地権者等による地域主体のきめ細かなまちづくりの取組）等の手法を活用し、開発事業等の敷地内で行われる空間整備や様々な活動と、周辺地域の文化資源や魅力的なにぎわい、防災・防犯、エネルギーやまちづくり活動等を連携させることにより、地域の魅力や価値を向上させることとしています。

③港区環境基本計画

「港区環境基本計画」（令和 3（2021）年策定）では、直面している気候危機に立ち向かう行動を区民、事業者をはじめ、国や東京都とも連携して進め、「2050 年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロ」を達成し、「脱炭素社会」の実現に貢献することを基本目標の 1 つに定めています。

④ライフスタイルの変化と新技術

新型コロナウイルス感染拡大の影響は、人々の暮らしのデジタル化を急速に進め、現実空間が果たしてきた都市の生活を支える機能の一部が、仮想空間へと移行が進んでいます。今後、都市機能のあり方を検討するにあたっては、現実空間と仮想空間を一体的に捉える必要があります。

区では、既存の地域交通サービスの改善と利便性向上、交通不便地域等における移動手段の確保のために、タクシーを活用したデマンド交通や、低速の小さな電動車を用いたグリーンスローモビリティ等の新たな地域交通サービスの実証実験を行ってきました。今後も、進展している自動運転等の新技術を活用し、人間中心の豊かな生活と地域活力の創出に貢献する地域交通の実現を目指します。

港区総合交通
戦略



港区まちづくり
マスタープラン



港区環境基本
計画



⑤港区における地域交通ネットワークのあるべき姿の提言

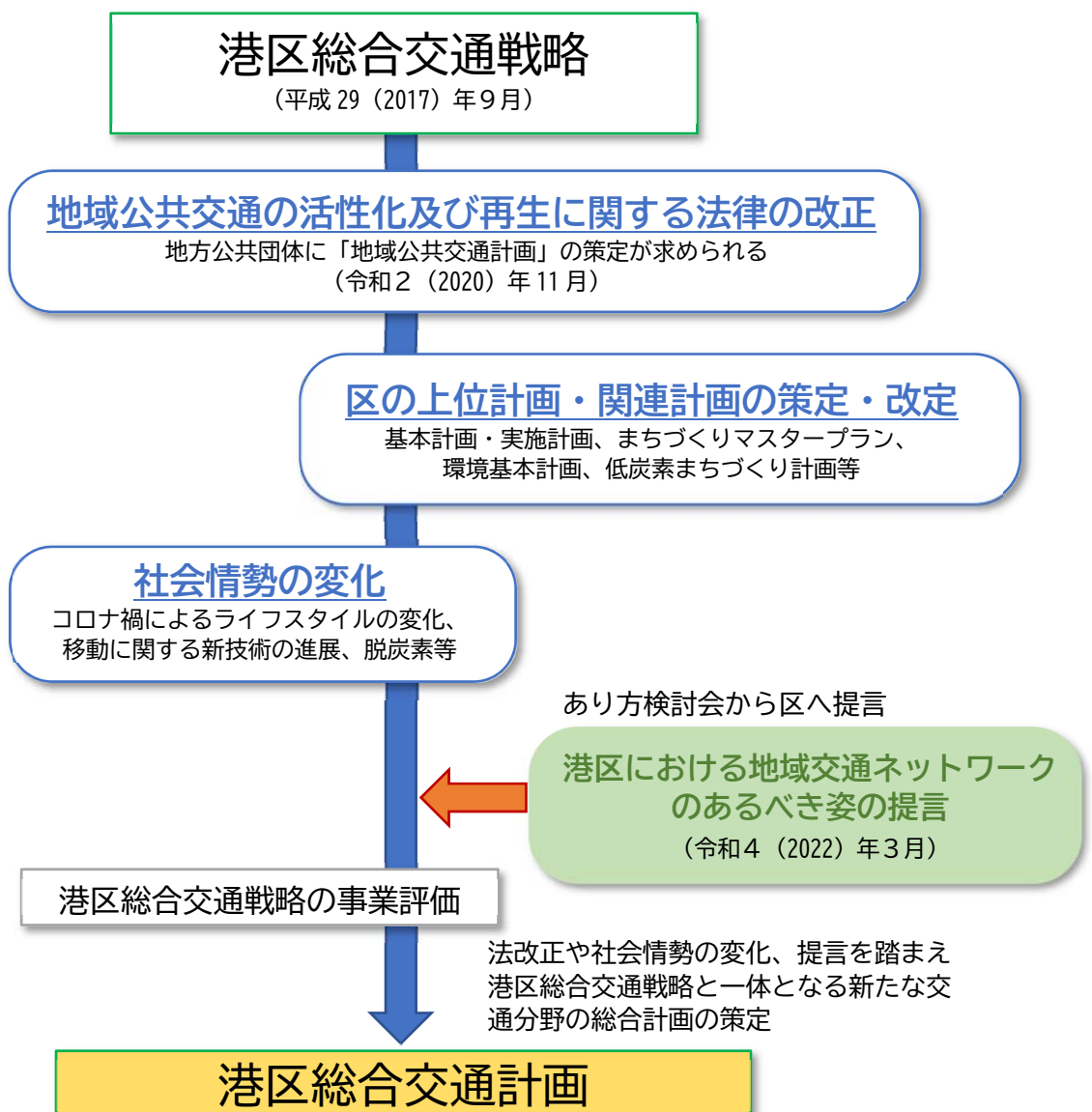
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正や新型コロナウイルス感染拡大の影響による新たな生活様式等の定着を踏まえ、地域交通ネットワークの構築と交通結節点の利便性の向上について検討するため、区は令和3（2021）年4月に「港区における地域交通ネットワークのあり方検討会」を設置しました。

令和4（2022）年3月に検討会での議論の成果をまとめた「港区における地域交通ネットワークのあるべき姿の提言」を区は受け取りました。

提言では、地域公共交通の方針として「移動者が“かしこい選択”をするための交通環境づくり」、「交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上」、「新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組」の3つの方針が示され、これらを一体的に取り組むことで区が目指すべき地域交通ネットワークを実現することとしています。

区は、この提言を「港区総合交通計画」に反映しています。

▶ 港区総合交通計画策定までの流れ

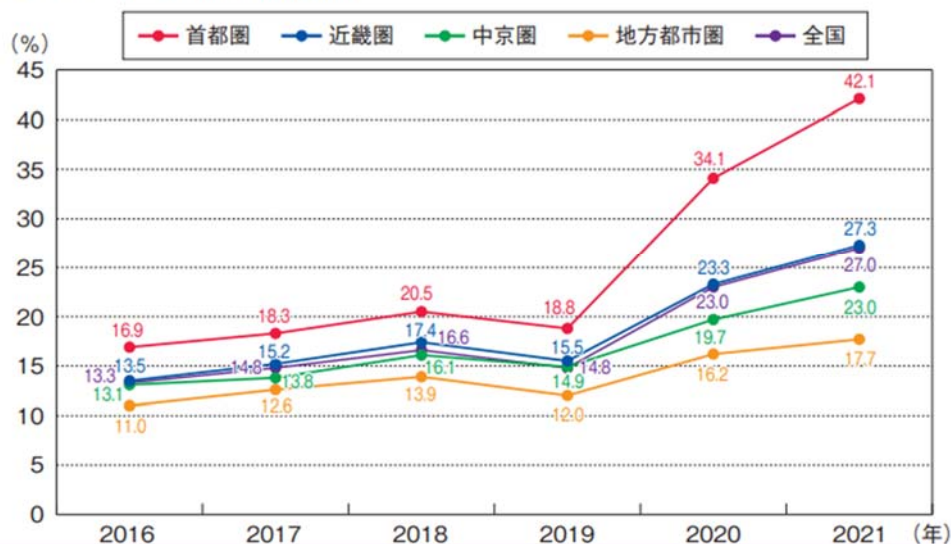


新型コロナウイルス感染拡大による地域交通への影響

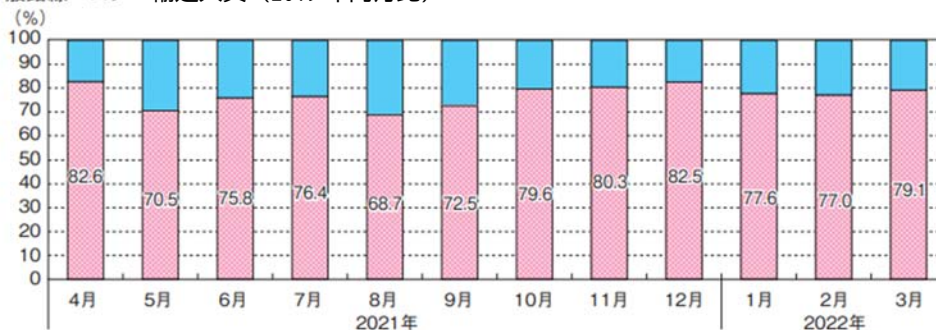
令和2(2020)年1月に国内初の感染が確認された新型コロナウイルス感染症は、風邪の原因微生物であるウイルスによる感染症で、高齢者や基礎疾患のある方は重症化しやすいものです。国や地方公共団体においては、マスク着用や手洗いといった基本的な感染対策の推進に加え、飲食店の時短営業及び酒類提供の停止とともに、外出・移動の自粛、イベント及び大規模集約施設への時短要請等の取組を進めてきました。

コロナ禍が長期化していることに伴い、人々の意識や生活様式にも変化が起きています。テレワークの普及により人流はコロナ前より低調な状況が続いており、公共交通の輸送人員はコロナ前と比較して、一般路線バスでは約7～8割、タクシーで約5～6割となっており、また鉄道では3割以上減少した事業者が約1～3割を占めています。一方、物流については通信販売の利用拡大等により宅配便取扱い個数は増加してきている等、交通・物流分野にも影響を与えています。

雇用型テレワーカーの割合 (2016-2021)



<一般路線バス> 輸送人員 (2019年同月比)



出典：国土交通省「令和4年版交通政策白書」

令和4年版
交通政策白書



2 計画の目的・位置付け

(1) 計画の目的

交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、新しい生活様式への対応や持続可能な交通手段を確保するための地域交通に関する新たな方針を示すとともに、港区コミュニティバス（ちいばす）、自転車シェアリングのほか、新たなモビリティ、MaaS等の新たな取組を進める必要があります。

また、令和2（2020）年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、各自治体において「地域公共交通計画」の作成に努めなくてはならなくなったことから、これまでの「港区総合交通戦略」の理念を引き継ぎ、「港区総合交通戦略」と「地域公共交通計画」とを一つにした交通分野での総合計画として、新たに計画期間を設定した「港区総合交通計画」として策定します。

(2) 計画の位置付け

本計画の位置付けを次頁に示します。

3 計画の区域

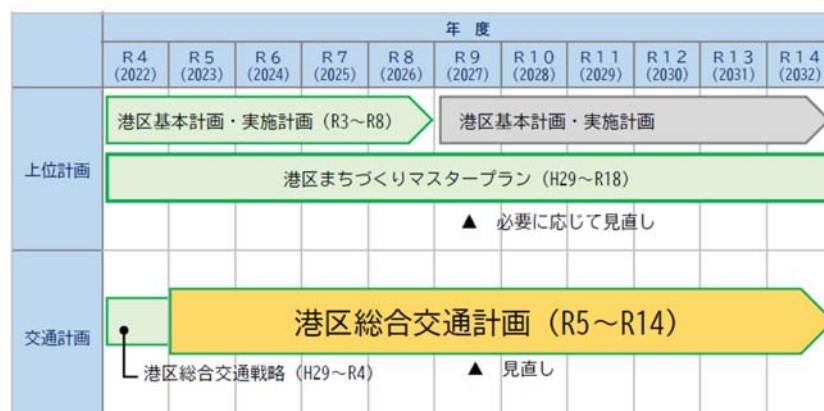
本計画の区域は港区内全域とします。

4 計画の期間

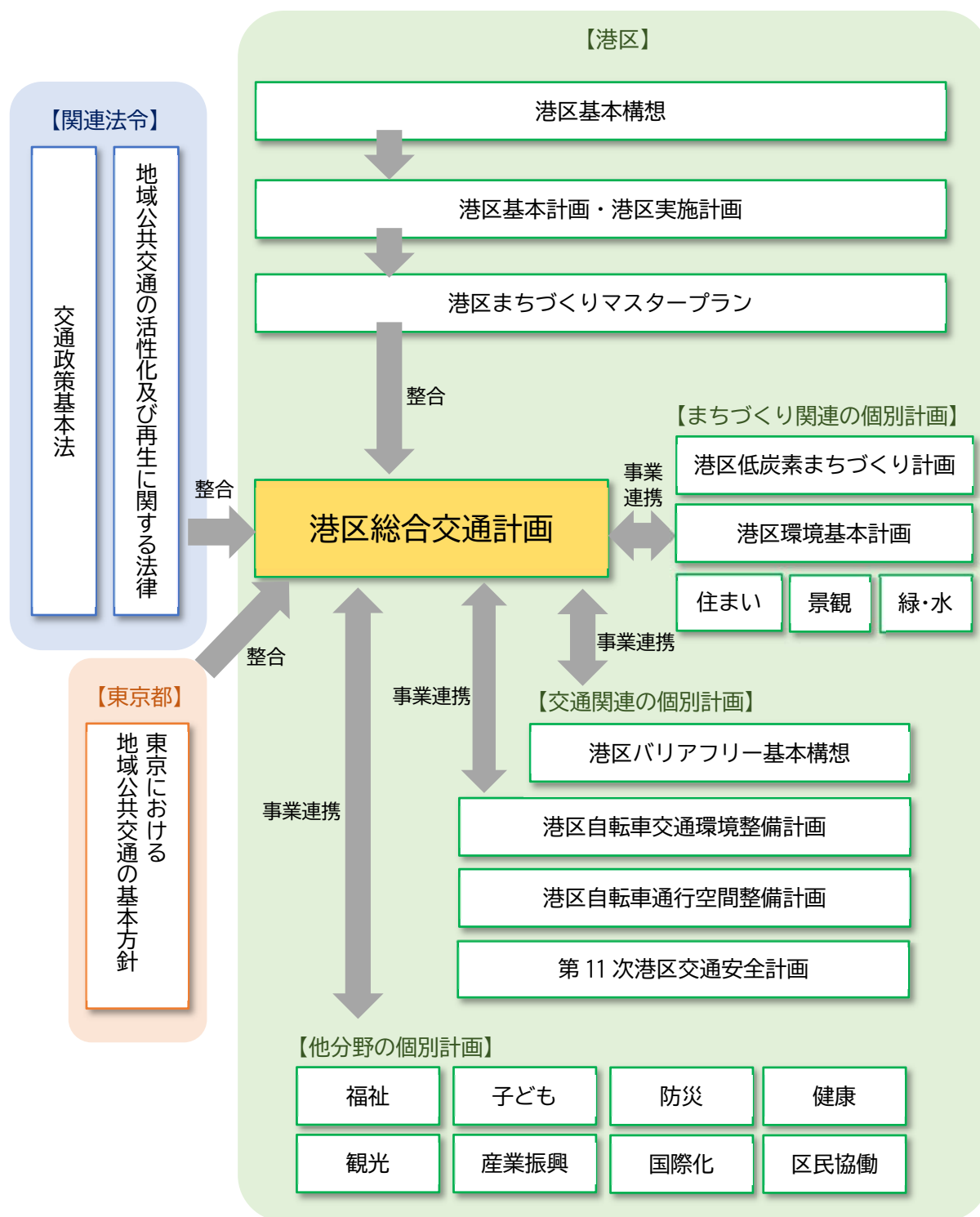
本計画の計画期間は、短期的課題の対応と区内の開発動向を見据えた中・長期的な課題に対応するため、令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までの10年間とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化を踏まえ、計画の中間年となる令和9（2027）年度に見直しを行います。

▶ 本計画と上位計画の計画期間



▶ 本計画の位置付け



第2章 港区の現状

第2章 港区の現状

1 港区を取り巻く状況

(1) 夜間人口、昼間人口、高齢化等

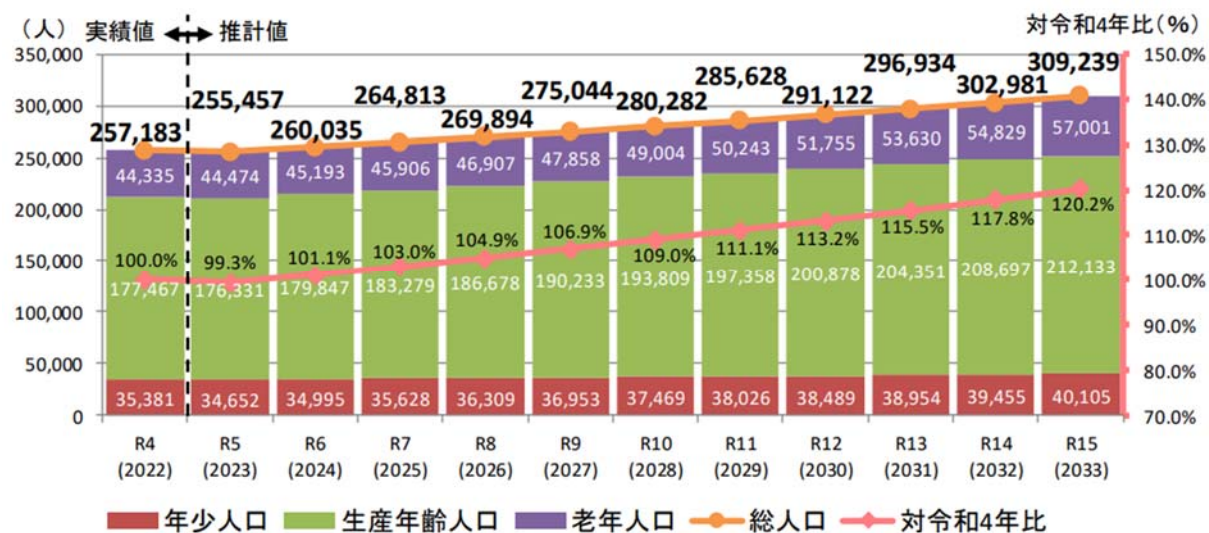
区の人口は、昭和34（1959）年に戦後最多の約25.6万人となり、その後は減少傾向に転じ、バブル経済下には地下高騰や業務地化に伴い、人口減少が加速しました。平成8（1996）年に15万人を割りこみましたが、大規模集合住宅の供給等が進み急激に人口が回復しました。平成21（2009）年には四半世紀ぶりに20万人台に回復し、令和4（2022）年10月1日現在は261,283人に達しています。今後さらに増加が予想されます。

また、昼間人口は、令和2（2020）年国勢調査では約97万人で、夜間人口の約4倍弱となっています。区内の開発動向から、今後も昼間人口が増加することが予想されます。

令和5（2023）年以降も、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）、高齢者人口（65歳以上）の全ての世代において増加すると推計されています。そのため、他自治体のように高齢化率が急速に上昇しないものの、令和15（2033）年の高齢者人口は現在よりも約2割増加すると推計されています。

将来的な区内の人口構成や昼間人口の動向を見据えながら、長期的な視点で道路や公共交通ネットワークの整備、交通結節点の利便性向上等、地域交通施策を展開していく必要があります。

▶ 将来人口推計値



（令和4（2022）年1月1日を基準日とした推計値）

出典：「港区人口推計」（令和4（2022）年3月）

(2) 商業、業務機能の集積と国際化

港区は全域が内閣府による「東京圏国家戦略特別区域」に指定され、産業の国際競争力の強化と国際的な経済活動の拠点の形成に取り組む地域と位置付けられています。

都心に位置する港区は千代田区、中央区等とともに商業、業務機能の集積が高度に進んでいます。特に事業所数が23区で最多となっており、昼間人口は約97万人を超えています。

東京都が平成29(2017)年9月に示した「都市づくりのグランドデザイン」においては、港区の全域が高密度な道路・交通ネットワークを生かして国際的なビジネス・交通機能や業務・商業等の複合機能を有する「中枢広域拠点域」に位置付けられ、さらにその中でも、国内はもとより海外ともつながる広域的な交通の要衝に位置していることから、日本と東京の活力をけん引する地域である「国際ビジネス交流ゾーン」にも位置付けられています。

区内には観光地も多く立地しており、国内外からビジネスや観光等により多様な人が集まる地域特性を有しています。訪日外国人等、来訪者のさらなる増加に向けた受け入れ態勢の整備が必要です。

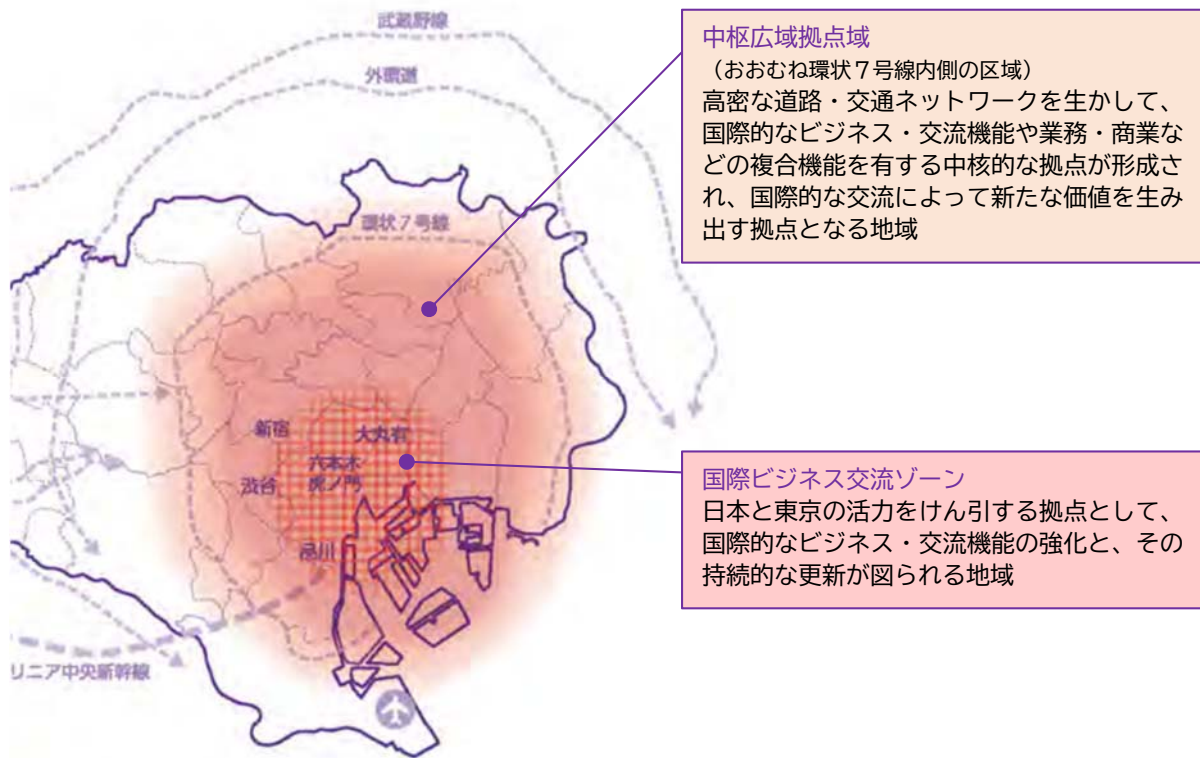
こうした中で国際化・観光まちづくりの促進に向けた地域交通ネットワークの整備が必要になっています。

▶ 港区周辺における商業、業務機能集積、宿泊機能比較

地域	昼間人口 (人)	夜間人口 (人)	昼夜比 (%)	面積 (km ²)	人口密度		企業数 (箇所)	民間		旅館・ホテル	
					昼間人口 (人/ km ²)	夜間人口 (人/ km ²)		事業所数 (箇所)	従業員数 (人)	施設数 (箇所)	客室数 (室)
千代田区	903,780	66,680	1,355%	11.66km ²	77,511	5,719	13,467	31,065	942,339	130	17,589
中央区	633,390	169,179	374%	10.21km ²	62,036	16,570	17,052	35,745	755,348	186	23,969
港区	972,673	260,486	373%	20.37km ²	47,750	12,788	17,007	37,116	989,196	266	31,200
新宿区	793,528	349,385	227%	18.22km ²	43,553	19,176	13,878	32,274	651,285	362	22,403
文京区	353,648	240,069	147%	11.29km ²	31,324	21,264	5,812	13,018	206,165	43	3,084
台東区	307,176	211,444	145%	10.11km ²	30,383	20,914	10,607	22,770	227,175	539	21,305
墨田区	281,971	272,085	104%	13.77km ²	20,477	19,759	6,671	15,492	153,761	269	6,333
江東区	633,813	524,310	121%	42.99km ²	14,743	12,196	6,973	18,024	356,931	108	10,543
品川区	582,156	422,488	138%	22.84km ²	25,488	18,498	7,968	20,123	371,830	114	8,540
目黒区	301,801	288,088	105%	14.67km ²	20,573	19,638	4,710	11,389	122,466	28	1,307
大田区	722,027	748,081	97%	61.86km ²	11,672	12,093	12,556	29,497	349,551	86	9,660
渋谷区	551,344	243,883	226%	15.11km ²	36,489	16,141	13,652	29,816	515,503	250	7,215
豊島区	412,070	301,599	137%	13.01km ²	31,673	23,182	7,690	18,962	259,658	314	12,942

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」・「平成28年経済センサス」、東京都福祉保健局「令和3年度年報（福祉・衛生行政統計）」から作成

▶ 目指すべき新しい都市像の地域区分

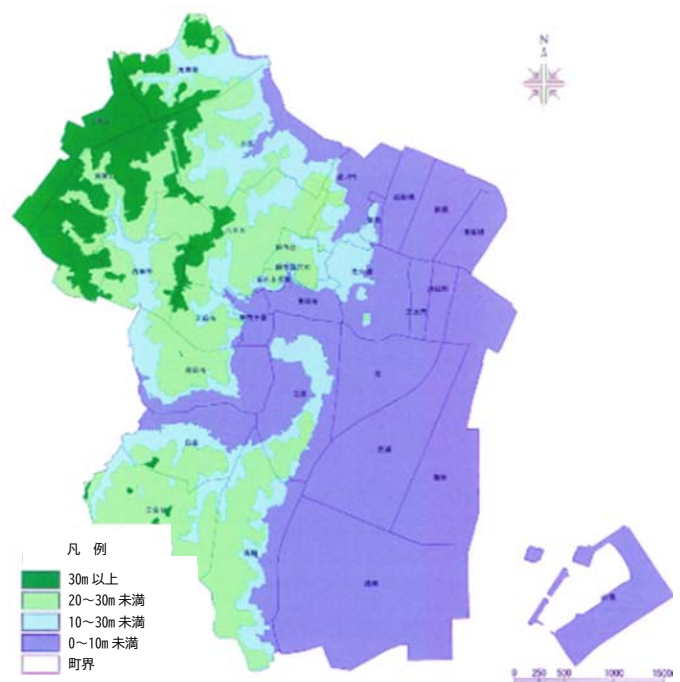


出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」（平成29（2017）年9月）を基に作成

（3）土地利用の状況

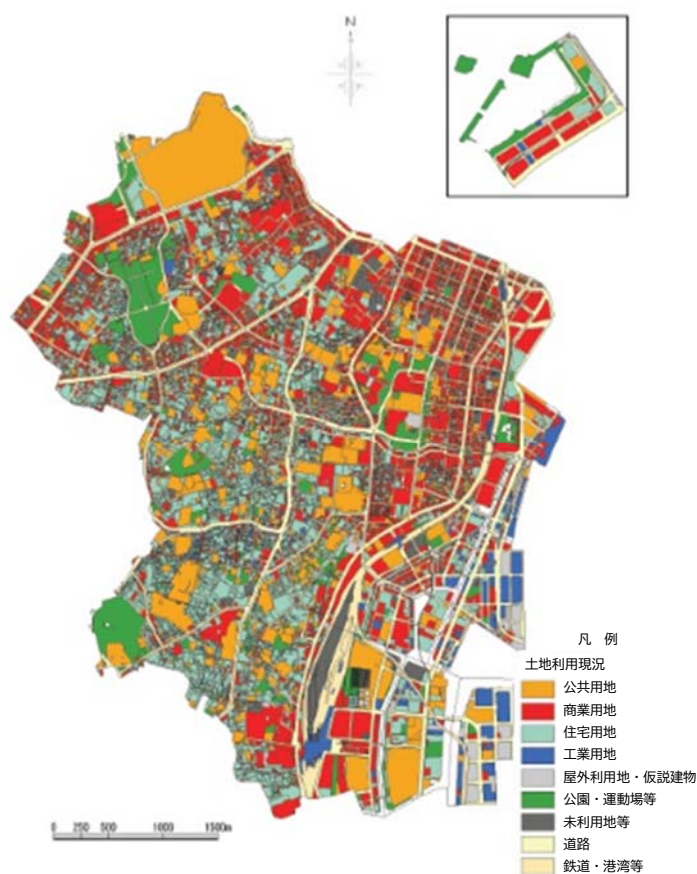
新橋駅や浜松町駅周辺、外堀通りや第一京浜（国道15号線）沿道等の区の北東部や東部の地域に商業用地が多くみられます。南青山や麻布、白金、高輪等の区の西部を中心に住宅用地が多く見られ、土地の高低差があり坂の多い地形となっています。

▶ 地形

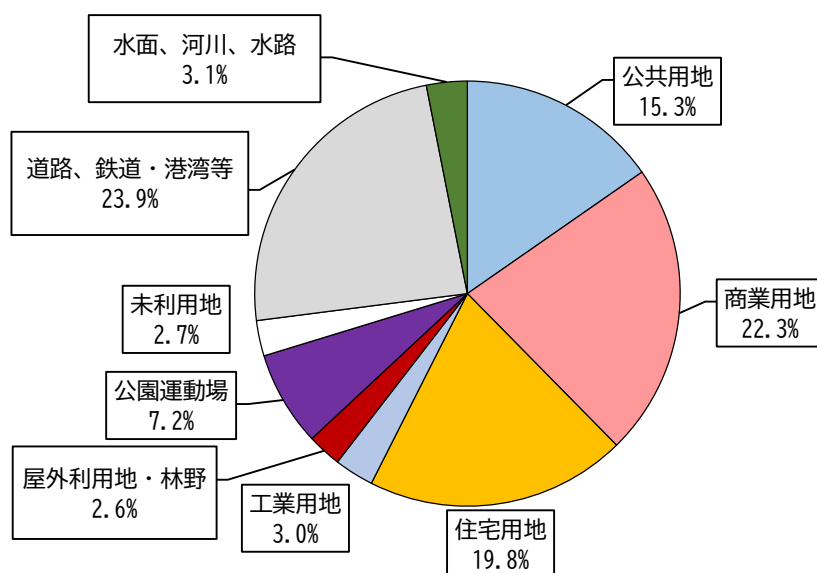


出典：「港区の土地利用」（平成28（2016）年）

▶ 土地利用現況図（平成 28（2016）年度）



港区の土地利用現況（平成 28（2016）年現在）



港区の土地面積構成比（平成 28（2016）年現在）

出典：「港区の土地利用」（平成 28（2016）年）

(4) 開発事業等

民間事業者等により、都市開発諸制度を活用した開発事業が活発に行われています。特に近年は、都市再生の取組により、都市計画の特例（都市再生特別区域による容積率緩和等）等の緩和措置の制度ができたことも背景に、大規模な土地利用転換が増加しています。

▶ 大規模な土地利用転換等の区域



出典：「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29（2017）年 3 月）

▶ 東京都市計画 都市再開発の方針に関する地区

地区	対象地区
芝地区	竹芝・日の出・芝浦ふ頭地区、汐留地区、愛宕地区、環状二号線新橋・虎ノ門地区、三田小山町地区
麻布地区	六本木・虎ノ門地区、六本木一丁目西地区、南麻布四丁目地区、西麻布三丁目北東地区
赤坂地区	北青山三丁目地区、神宮外苑地区
高輪地区	白金一丁目東部北地区、白金一丁目西部中地区
芝浦港南地区	臨海副都心地区、田町駅東口地区、品川駅・田町駅周辺地域

①計画から見た港区

また、自動車、自転車、歩行者それぞれがより安全で快適な道路空間となるよう、幹線道路と生活道路それぞれの役割に応じた道路ネットワークの整備を推進しており、都市計画道路については、交通の円滑化や防災性の向上を図るとともに、拠点相互の連携を強化するため、計画的に整備を推進しています。

【凡例】

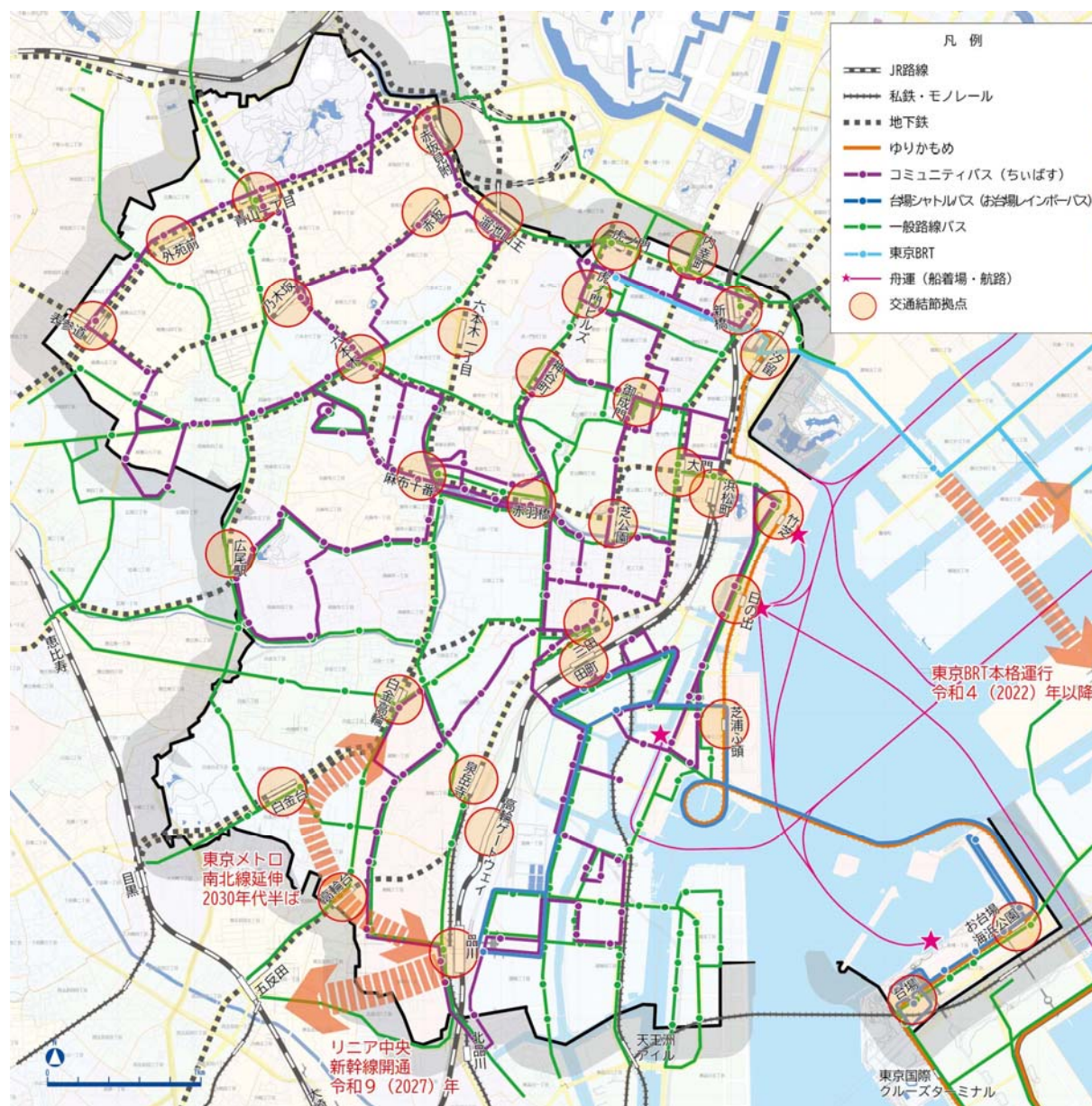
- 都市機能が集積する拠点
- 広域連携軸
- 拠点を結ぶ鉄道
- 拠点を結ぶ幹線道路
- 区界

17

②公共交通ネットワーク

区内の公共交通ネットワークは鉄道・地下鉄・バス・舟運等の既存の公共交通網に加え、令和2（2020）年3月にJR東日本の新駅「高輪ゲートウェイ駅」が、同年6月に東京メトロ日比谷線の新駅「虎ノ門ヒルズ駅」が開業し、さらに同年10月に虎ノ門・新橋と東京臨海副都心を結ぶ東京BRTがプレ運行を開始する等、新たな公共交通が整備されました。今後は拠点となる交通結節点での円滑な移動や乗換ができるネットワークの構築が期待されています。

▶公共交通ネットワークの状況



③交通結節点

区内の鉄道駅においては、路線バスやタクシー、カーシェアリング、自転車シェアリング等、鉄道以外の交通手段に乗り換える選択肢が複数あり、鉄道駅等での乗換により、概ね区内を公共交通機関で移動することができます。

▶交通結節点の状況（令和4（2022）年10月時点）

駅名	鉄道					タクシー 駅前のりば	路線バス			カーシェアリング	自転車シェアリング ポート
	J R	メトロ	都営	モレール	ゆりかもめ		都営バス	ちいばす	台場シャトルバス		
新橋	○	○	○	—	○	○	○	○	—	○	○
汐留	—	—	○	—	○	—	—	○	—	○	—
内幸町	—	—	○	—	—	—	○	○	—	○	○
虎ノ門	—	○	—	—	—	—	○	○	—	—	○
神谷町	—	○	—	—	—	—	○	○	—	○	○
御成門	—	—	○	—	—	—	○	○	—	○	○
芝公園	—	—	○	—	—	○	○	○	—	○	○
三田	—	—	○	—	—	—	○	○	—	○	○
大門	—	—	○	—	—	—	○	—	—	○	○
浜松町	○	○	○	○	—	—	○	—	—	—	○
田町	○	—	○	—	—	○	○	○	○	○	○
虎ノ門ヒルズ	—	○	—	—	—	○*	○	○	—	—	○
赤坂見附	—	○	—	—	—	○	—	○	—	○	○
青山一丁目	—	○	○	—	—	—	○	○	—	○	○
外苑前	—	○	—	—	—	○*	—	○	—	○	○
赤坂	—	○	—	—	—	○*	—	○	—	○	○
乃木坂	—	○	—	—	—	○	○	○	—	○	○
溜池山王	—	○	—	—	—	○	○	○	—	○	○
六本木	—	○	○	—	—	○	○	○	—	○	○
六本木一丁目	—	○	—	—	—	○	○	—	—	○	○
お台場海浜公園	○	—	—	—	○	—	○	—	○	○	○
品川	○	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○
表参道	—	○	—	—	—	—	○	○	—	○	—
麻布十番	—	○	○	—	—	—	○	○	—	○	○
広尾	—	○	—	—	—	—	○	○	—	○	○
台場	—	—	—	—	○	—	○	—	○	—	○
白金高輪	—	○	○	—	—	○*	○	○	—	○	○
泉岳寺	—	—	○	—	—	—	○	—	—	○	○
赤羽橋	—	—	○	—	—	—	○	○	—	○	○
白金台	—	○	○	—	—	—	○	—	—	○	○
高輪台	—	—	○	—	—	—	○	—	—	○	○
竹芝	—	—	—	—	○	○	○	○	—	○	○
日の出	—	—	—	—	○	—	○	○	—	○	○
芝浦心頭	—	—	—	—	○	—	○	○	—	○	○
高輪ゲートウェイ	○	—	○	—	—	○	—	—	—	—	○

○：乗換可能な交通機関

タクシー駅前のりば以外は乗換可能な距離を300m（徒歩4～5分）とする

*：駅出入口に隣接している施設のタクシーのりば

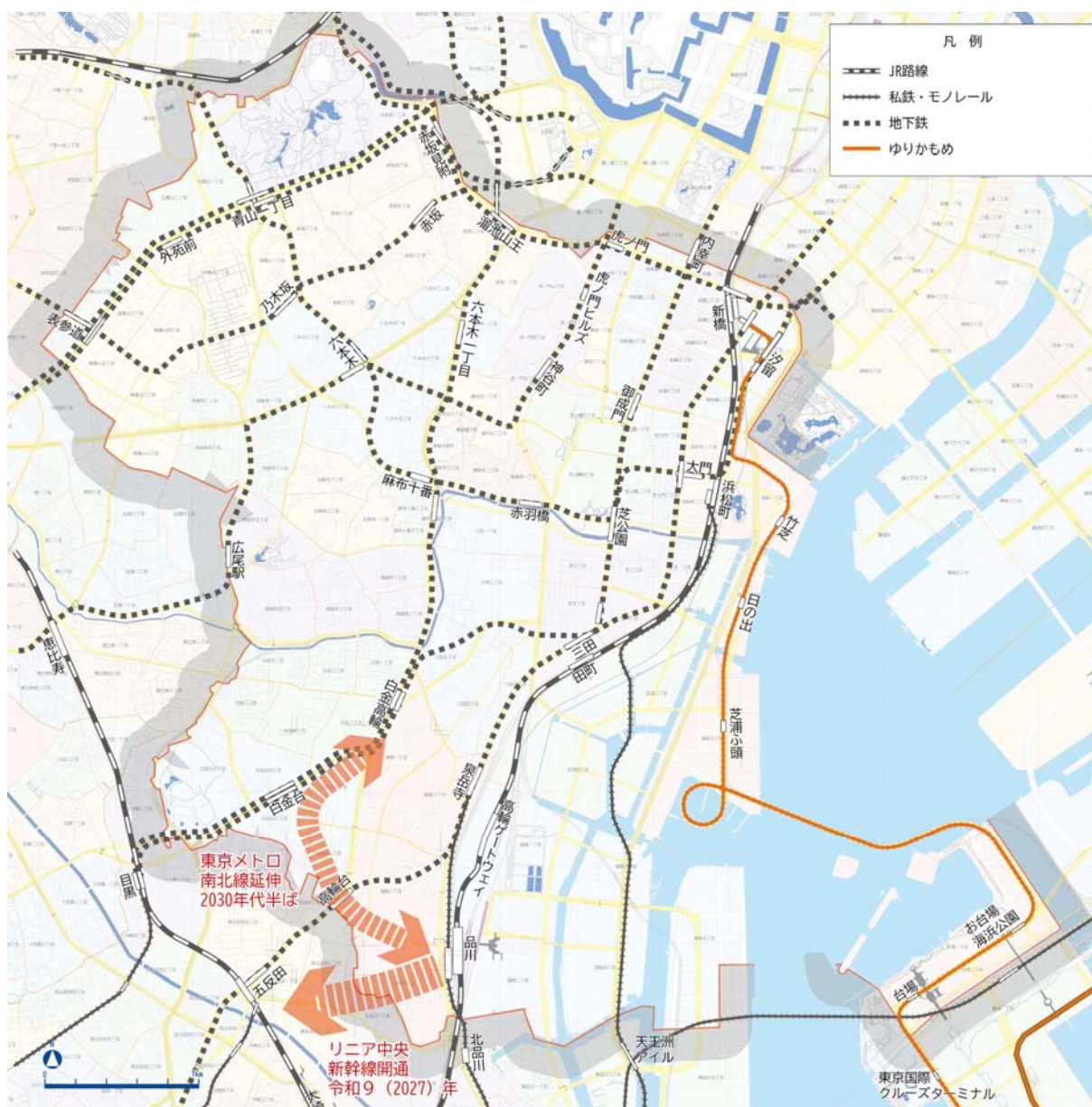
(2) 鉄道

①路線網

区内にはJR 5 駅、京浜急行 2 駅、東京メトロ 17 駅、都営地下鉄 15 駅、東京モノレール 1 駅、ゆりかもめ 7 駅があり、18 路線が運行されています。

さらに令和 9（2027）年にリニア中央新幹線の開通、2030 年代半ばに東京メトロ南北線品川延伸が予定されています。

▶鉄道路線網（令和 4（2022）年 10 月時点）

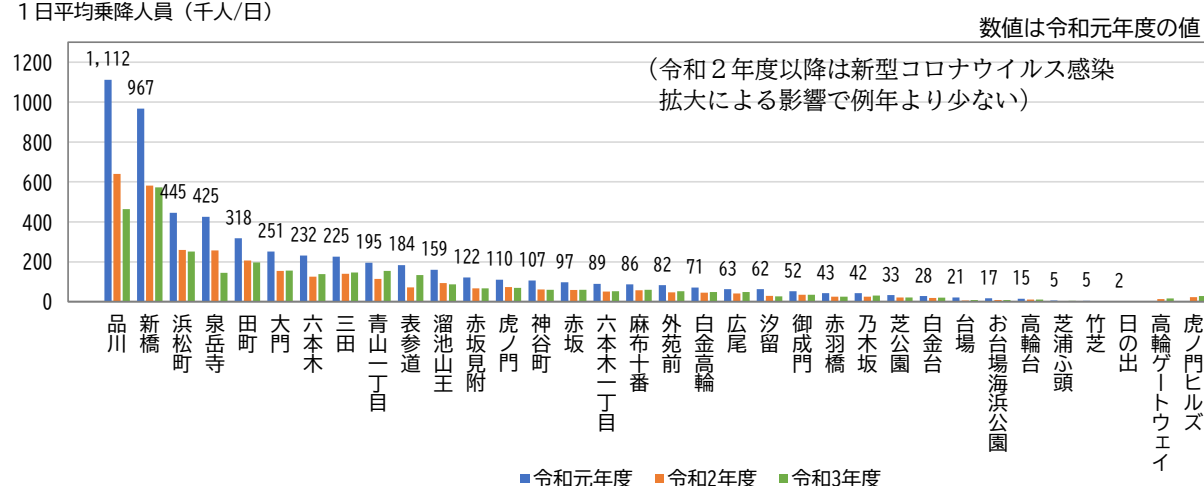


②乗降人員

令和元（2019）年度の駅別の1日平均乗降人員は品川駅が1,112千人/日と最も多く、次いで新橋駅が967千人/日、浜松町駅が445千人/日です。令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染拡大による影響で、いずれの駅も対令和元（2019）年度比で約6～7割となっています。

▶鉄道駅の一日常乗降人員（令和元（2019）～令和3（2021）年度）

1日平均乗降人員（千人/日）



出典：各社ホームページ、J R東日本の公表数値は乗車人員（降車客含まず）なので2倍している
 高輪ゲートウェイ駅は令和2（2020）年3月、虎ノ門ヒルズ駅は令和2（2020）年6月暫定開業のため
 令和元（2018）年度掲載なし
 令和3（2021）年度は品川駅と泉岳寺駅の一部乗降者数が令和5（2023）年2月時点で未公表のため加
 算されていない

③構想路線

平成28（2016）年4月には国土交通省の交通政策審議会により、令和12（2030）年を目途とした新たな鉄道整備の答申が出されました。この中では港区に関わる路線新設と駅の拠点化プロジェクトが以下のとおり位置付けられ、一部事業化が進められています。

国土交通省 交通政策審議会答申（平成28（2016）年4月）

【事業化路線】

都心部・品川地下鉄（白金高輪－品川）

京浜急行品川駅の改良（地平化、2面4線化、東西自由通路延伸、踏切除去）

浜松町駅（羽田空港アクセス路線と他路線との乗換拠点、歩行者通路整備等による乗換改善）

【構想路線】

都心直結線（押上－新東京－泉岳寺、京浜急行と相互直通運転）

羽田空港アクセス線の新設（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート－東京貨物ターミナル付近－羽田空港）及び京葉線・りんかい線相互直通運転化

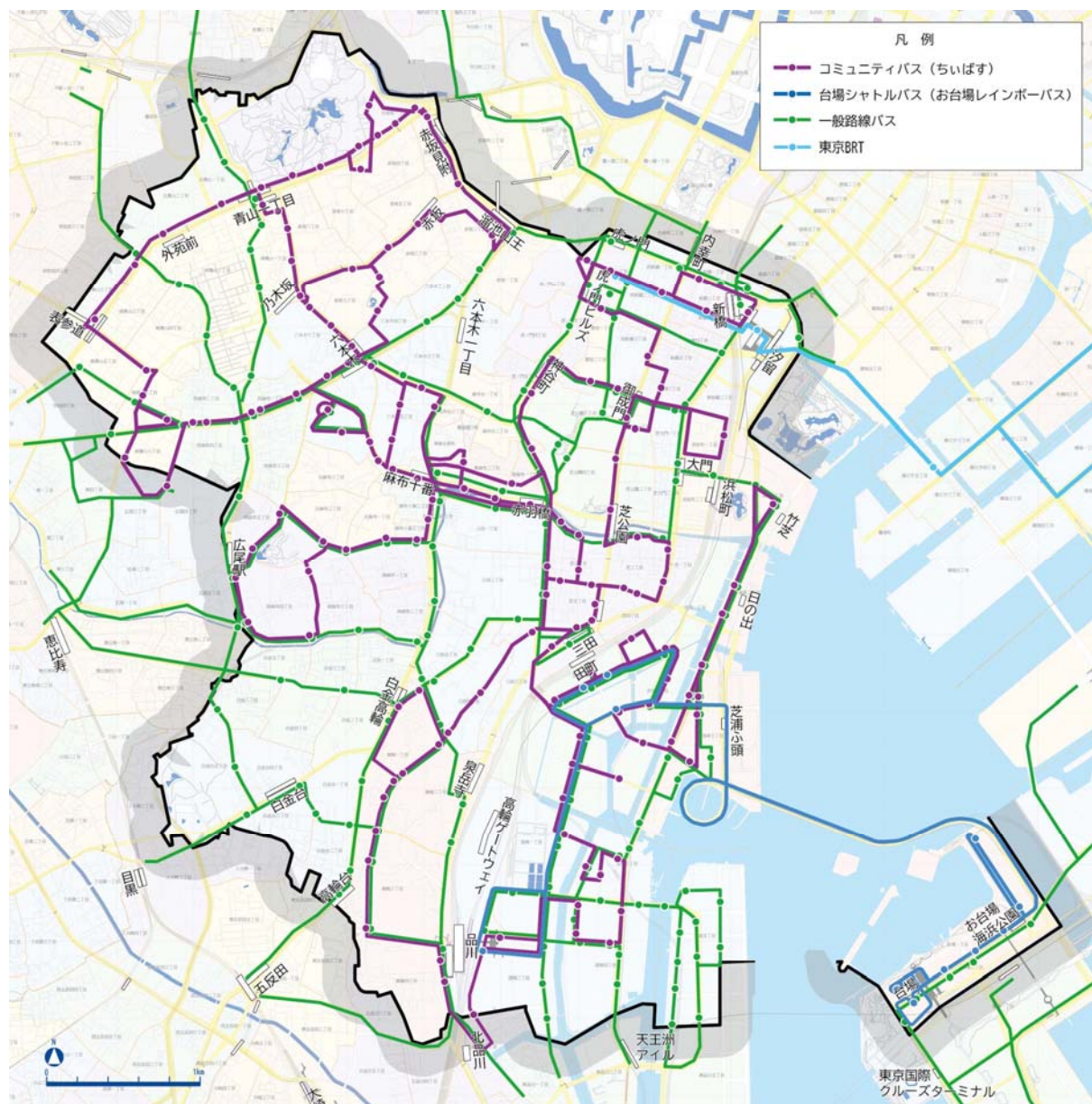
東海道貨物支線旅客併用化（品川・東京テレポート－浜川崎－桜木町）



(3) 路線バス

バス交通は都営バスと東急バスのほか、東京BRTが運行しています。また、地域公共交通として、港区コミュニティバス（ちいばす）と台場シャトルバス（お台場レインボーバス）が運行しています。

▶ バス路線網（令和4（2022）年10月時点）



コラム

東京BRT

東京都では、虎ノ門ヒルズから新橋、勝どきを経由して臨海副都心に至る地域において、選手村の後利用をはじめとした東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とする開発に伴う交通需要に対応するため、令和2(2020)年10月よりBRTのプレ運行(一次)を開始しました。

BRTとは「Bus Rapid Transit」の略で、連節バス、ICカードシステム、道路改良等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有し、かつ、柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした、新たな都市交通システムを指しています。環状第2号線本線トンネル開通以降に本格運行への移行が進められています。

連節バス



本格運行として
予定している
ルート



東京BRT
(東京都)



出典：東京都ホームページ

（４）地域公共交通

①港区コミュニティバス（ちいばす）

都営バス路線再編後の区民の日常生活の足を確保するため、平成 16（2004）年 10 月から 2 路線（田町、赤坂）で運行を開始しました。その後、平成 22（2010）年に公共施設、病院や商店街等の生活関連施設を結び、地域交通のネットワークを構築するため新たに 5 路線（芝、麻布、青山、高輪、芝浦港南）を追加し、平成 24（2012）年に本格運行に移行しました。



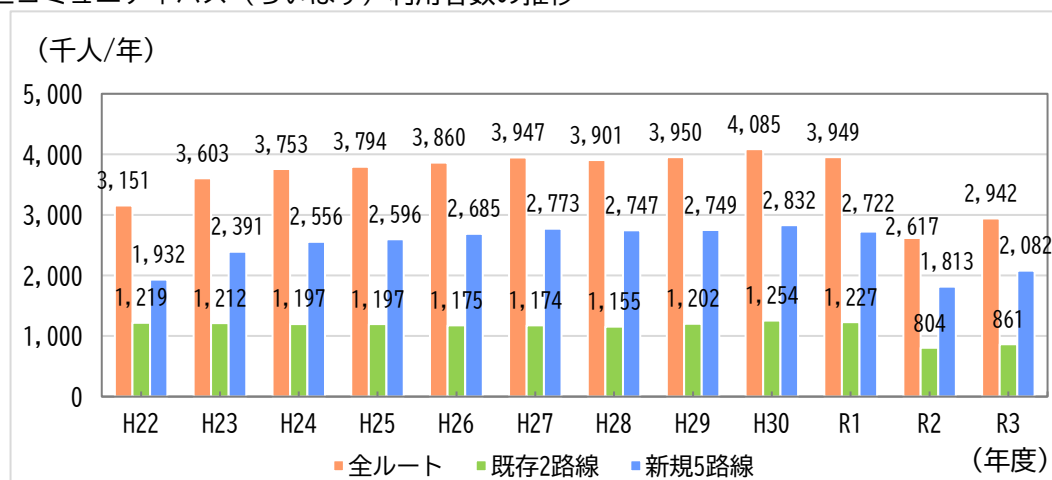
現在は 7 路線（8 ルート（田町ルート、赤坂ルート、芝ルート、麻布東ルート、麻布西ルート、青山ルート、高輪ルート、芝浦港南ルート））で運行しています。本格運行から 10 年が経過し、港区コミュニティバス（ちいばす）は地域活動の活性化、高齢者や障害者等の社会参加の促進、福祉サービスの向上、子育て支援、地球温暖化への対応等の区民の幅広いニーズに対応しています。区内の地域交通として重要な役割を果たす一方、事業採算性の改善や低収支率ルートへの対応、新たな需要に対応した路線再編等、事業継続において検討すべき課題もあります。

ア 利用状況

利用者数は、平成 28（2016）年度を除き、平成 30（2018）年度まで増加していましたが、令和元（2019）年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う影響により、利用者が減少しています。

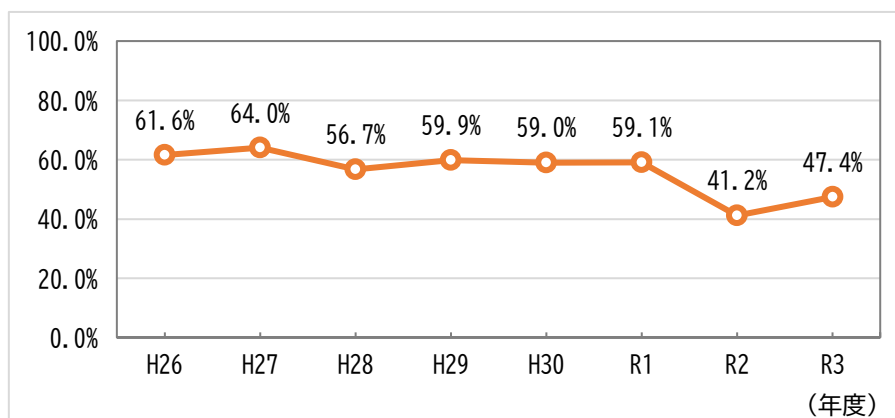
運行経費に対する運行収入の割合である収支率をみると、全ルートの平均では令和元（2019）年度まではほぼ横ばいとなっています。平成 26（2014）年度から令和元（2019）年度までは、ルート設定の条件である収支率 50%を超えていましたが、令和 2（2020）年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で低下し、令和 3（2021）年度は 47.4%となっています。

▶ 港区コミュニティバス（ちいばす）利用者数の推移



※ 既存2路線：田町、赤坂 新規5路線：芝、麻布、青山、高輪、芝浦港南

▶ 港区コミュニティバス（ちいばす）収支率の推移



イ 区の財政負担

港区コミュニティバス（ちいばす）の運行にあたり、誰もが利用できる地域交通手段であること、また平成19（2007）年度に事前の区民アンケート調査結果で、ちいばすの運賃100円に対して92%が「適当である」と回答したことから、1回乗車する毎に100円を徴収することで実証運行を開始しました。運賃100円のほか、港区コミュニティバス乗車券（70歳以上の高齢者、障害者、妊産婦等が無料）、定期券、台場シャトルバス（お台場レインボーバス）との共通1日乗車券を導入しています。

港区コミュニティバス乗車券は令和3（2021）年度に年間約107万回使われており、これによる区の支出額は1億708万円/年となっています。港区コミュニティバス（ちいばす）の運行に対する令和3（2021）年度の財政負担額は、運行経費補助（赤字分の補助）金額とコミュニティバス乗車券（無料乗車券）の区負担分を合わせ、3億8,891万円/年となっています。

ウ これまでの運行改善策

移動実態調査や利用者アンケート調査等の各種調査結果をもとに、地域の移動ニーズに合った運行を目指して、経路変更（ルートの延伸・変更・分割）やダイヤ改正等の運行改善策を実施してきました。その他にも運行事業者と連携して、以下に示す主な取組を行っています。

実施年	取組内容
平成 25（2013）年	麻布ルートを東西 2 ルートに分割 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）との共通一日乗車券の導入
平成 26（2014）年	芝ルートの一部をプラザ神明経由に変更
平成 27（2015）年	E V バスの導入
平成 28（2016）年	芝、芝浦港南ルートをみなとパーク芝浦へ延伸 当日乗継券の導入（田町駅東口⇄みなとパーク芝浦区間）
令和 2（2020）年	麻布東ルート、芝浦港南の経路変更及びダイヤ改正
令和 3（2021）年	新たなバスロケーションシステム「ちいばすナビ」の導入

コラム

港区コミュニティバス（ちいばす）のEVバス（電気バス）

港区コミュニティバス（ちいばす）では4台のEVバスを導入しています。EVバスは、これまでのディーゼルエンジンに代わり、バッテリー（蓄電池）に蓄えた電気でモーターを回転させて走行します。これにより、温室効果ガスの一つである二酸化炭素を削減でき、環境負荷の低減効果があるだけでなく、低騒音走行のため騒音の軽減効果もあります。



バスロケーションシステム「ちいばすナビ」

港区コミュニティバス（ちいばす）の現在地、車内混雑の状況、停留所への到着予測時刻や遅延・運休情報等の運行状況が把握できるスマートフォンアプリ「ちいばすナビ」を配信しています。運行中のバスの位置・運行情報の他、経路検索、バス乗継案内、乗りたいバスの今の運行時間の案内、行きたい施設までのバスと徒歩経路の案内、今いる場所から近くのバス停の案内を利用することができます。



出典：ちいばすナビ便利な使い方ガイド

ちいばすナビ
便利な使い方
ガイド



②台場シャトルバス（お台場レインボーバス）

台場シャトルバス（お台場レインボーバス）は、台場地域から田町駅・品川駅への移動手段の確保のため、平成 24（2012）年 4 月に、台場地域の住民、企業、バス運行事業者及び港区で構成する「台場シャトルバス運営協議会」による運営により、運行を開始しました。



しかし、継続条件の運行開始から 5 年目までの黒字化が実現せず、当協議会は平成 29（2017）年 3 月末に解散しています。

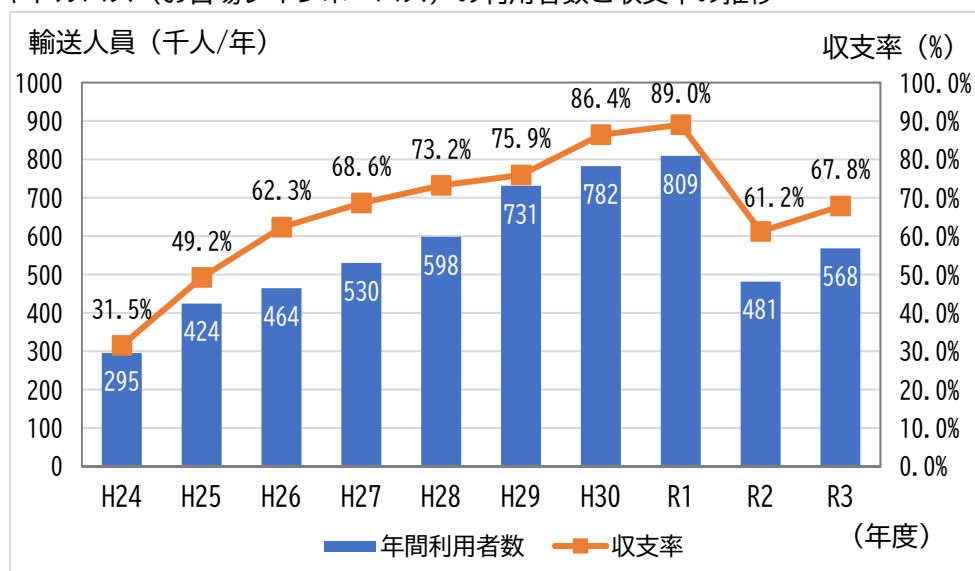
その後、同年 4 月からは 5 年以内の黒字化達成までは区が運行事業者を支援するスキームで、新たに運行を開始しましたが、令和 3（2021）年度には、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、5 年間での黒字化が達成できず、自主運行が難しい状況となり、さらに支援期間を 3 年間延長しています。

ア 利用状況

令和元（2019）年度まで利用者は増加傾向にあり、収支率は 89.0%にまで達しました。

しかし、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、それまで利用の多かったビジネス・観光等の減少により、利用者は大幅に減少しました。令和 3（2021）年度は、収支率が 67.8%と改善しましたが、コロナ前の令和元年度の状況までは回復していない状況です。

▶ 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の利用者数と収支率の推移



イ 区の財政負担

台場シャトルバス（お台場レインボーバス）は台場地域の重要な移動手段であることから、平成 29（2017）年度から上限額を設けたうえで、運行に関する経費の赤字分を補助する運行経費補助や車両購入補助を行っています。また、港区コミュニティバス乗車券（70 歳以上の高齢者、障害者、妊産婦等が無料）、定期券、港区コミュニティバス（ちいばす）との共通 1 日乗車券を導入しています。

港区コミュニティバス乗車券は令和 3（2021）年度に年間約 11 万回使われており、これによる区の支出額は約 2,450 万円/年となっています。台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の運行に対する令和 3（2021）年度の財政負担額は、運行経費補助（赤字分の補助）金額とコミュニティバス乗車券（無料乗車券）の区負担分を合わせ、7,953 万円/年となっています。

ウ これまでの運行改善策

運行開始から平成 29（2017）年度までの 5 年間は「台場シャトルバス運営協議会」により運行改善等を実施してきました。協議会解散後は、移動実態調査や利用者アンケート調査等の各種調査結果をもとに、運行事業者と区が連携して経路変更やダイヤ改正の他、様々な運行改善策を実施してきました。また、地域企業が広告スポンサーとして協賛しています。

実施年	取組内容
平成 25（2013）年	キャッシュレス決済「iD」の導入
平成 29（2017）年	2つのルートを統合して全便品川駅港南口発着に変更
令和元（2019）年	消費税増税に合わせて運賃を 210 円から 220 円に変更
令和元（2019）年	バスロケーションシステム「見えバス」の導入
令和 3（2021）年	MaaS アプリ「Ringo Pass」導入

バスロケーションシステム「見えバス」

地図上で台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の現在位置がわかるバスロケーションシステム「見えバス」をスマートフォンアプリとインターネット上で配信しています。地図上に表示されたバスやバス停をクリック（タップ）すると時刻表を表示させることができます。

「見えバス」の画面例



MaaSアプリ「Ringo Pass」を使ったキャッシュレス乗車

JR東日本が提供するMaaSアプリ「Ringo Pass」を使って、車内に設置したNFCタグ※にスマートフォンをタッチすることで運賃を支払うことができるサービスの実証実験を令和3（2021）年9月から行っています。

これまで交通系ICカードの利用ができて、現金での利用が中心だった台場シャトルバス（お台場レインボーバス）において、キャッシュレスでの乗車が可能になりました。

※ NFCタグ

ICチップを内蔵するシールやカード状の媒体で、スマートフォンのNFCリーダーモードでNFCタグにタッチするだけで様々なサービスが利用できます。費用を抑えながら省スペースでの設置が可能です。



見えバス



Ringo Pass



③自転車シェアリング

放置自転車対策や環境負荷の低減、区民の利便性向上、地区内の回遊性を高め、観光振興や商店街振興等の関連する施策の推進等を目的として、平成26（2014）年10月に実証実験を開始しました。

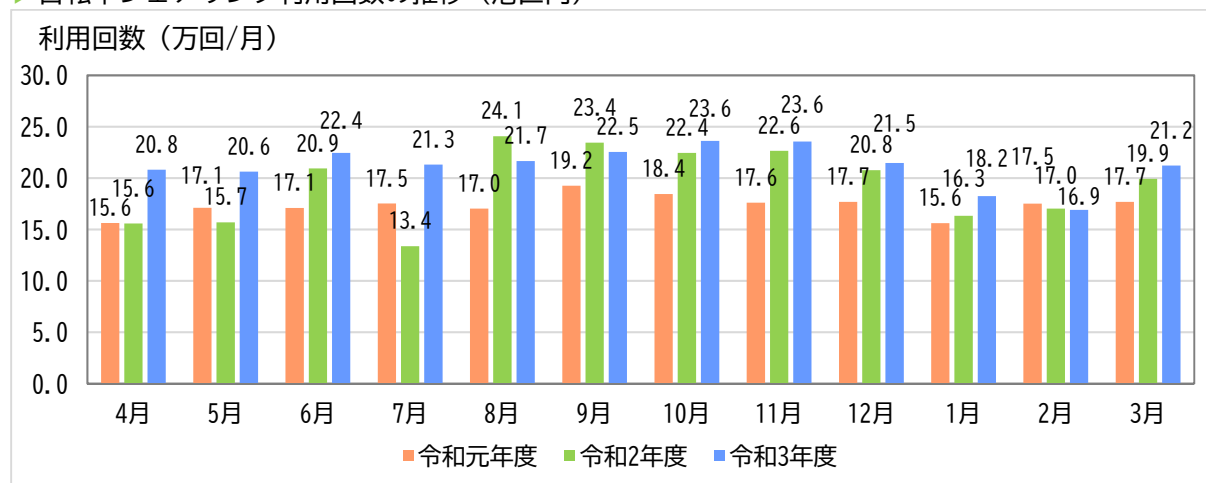
平成28（2016）年2月には、他区との広域連携事業を開始し、令和2（2020）年4月から本格実施に移行しています。



ア 利用状況

新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、混雑した電車通勤を避ける等の理由により、自転車の利用が増加しています。こうした状況から今後も、引き続きニーズが増加することが予想されています。令和4（2022）年3月末時点では、港区外でも利用できる広域連携の利用登録をした会員は約100万人、うち港区登録者は約18万人で、港区内だけで月に20万回以上も利用されています。

▶自転車シェアリング利用回数の推移（港区内）



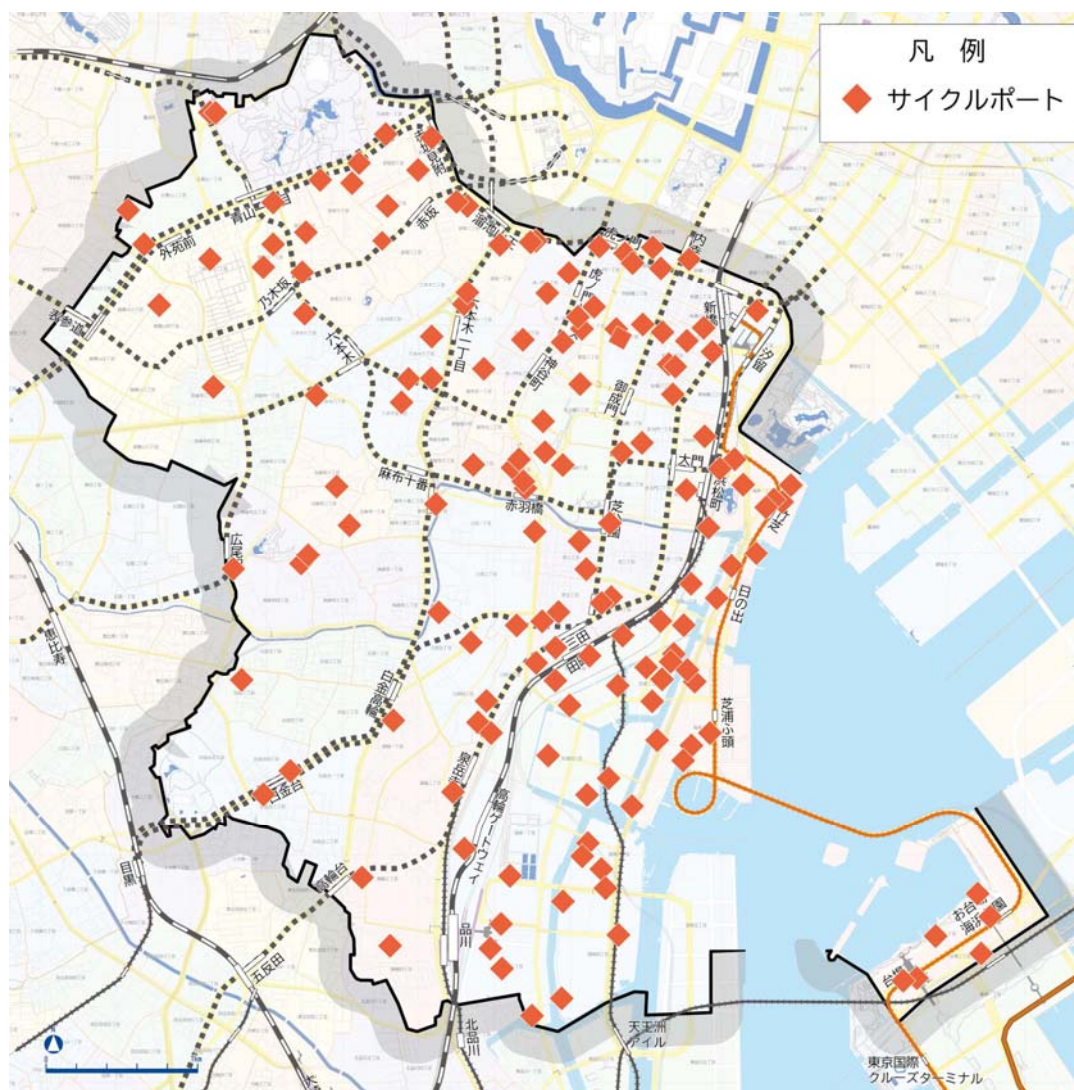
イ 自転車シェアリングのサイクルポート（自転車シェアリング専用置場）の設置状況

港区内のサイクルポート数は、区内に均一配置できるよう300mメッシュに1つのサイクルポートを整備するという目標のもとで、設置目標を170か所としています。令和4（2022）年10月現在で154か所と、着実に増加しています。

新橋・浜松町・芝浦港南地域等は、多くの場所でサイクルポートから半径300mでカバーされています。一方、白金・白金台・高輪地域等は、サイクルポートから半径300mエリアでカバーできていない場所も多く、この地域においては利便性が高いとは言えない状況です。

自転車シェアリングのネットワークを構築するため、サイクルポートの設置が少ない地域について重点的に整備を進める必要があります。

▶ サイクルポートの設置状況（令和4（2022）年10月時点）



ウ これまでの事業改善策

これまでサイクルポートの拡大に加え、サービス水準の向上のため、購入から年数の経過している自転車やバッテリーを計画的に更新するとともに、自転車の効率的な再配置やきめ細かなメンテナンス等に取り組んできました。

また、令和3（2021）年4月から、自転車に取り付ける端末機器を改良してスマートフォンアプリを使ったQRコード読み込みで開錠できるようになりました。非電動アシスト自転車やパーソナルモビリティ等に搭載できるため、連携したシェアリングサービスの展開が期待できます。

▶ シェアサイクルの新型端末機器



出典：ドコモ・バイクシェア

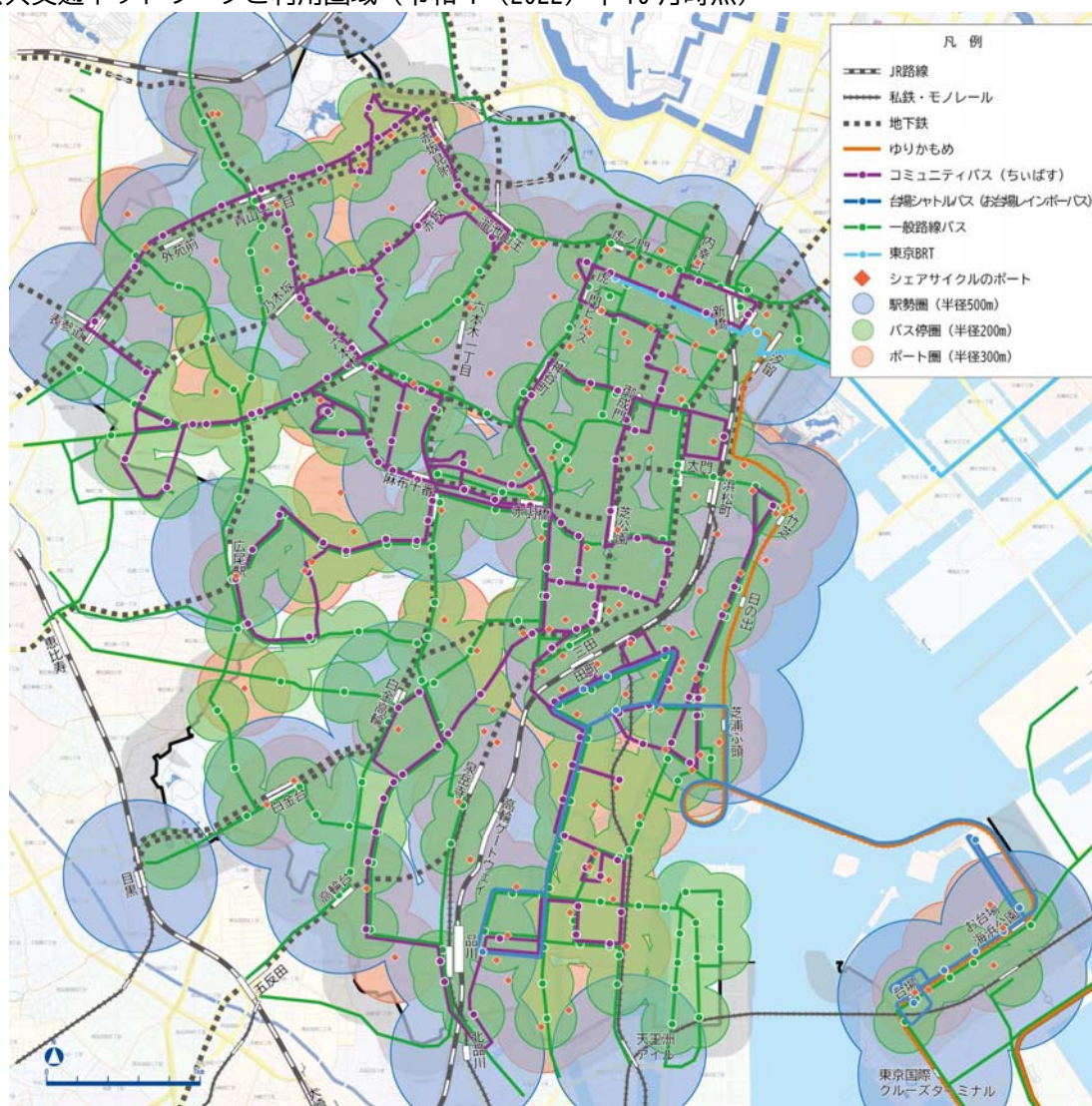
(5) 公共交通利用圏域

①利用圏域

「港区総合交通戦略」では、鉄道駅から半径 500m とバス停から半径 200m に入らない地域を交通不便地域と定めています。

公共交通利用圏域について、この定義に当てはめ、鉄道駅から半径 500m とバス停から半径 200m、自転車シェアリングのサイクルポートから半径 300m とすると、概ね全区域がカバーされています。

▶公共交通ネットワークと利用圏域（令和4（2022）年10月時点）



②交通不便地域

利用圏域を鉄道駅から半径 500m とバス停から半径 200m のほかに、自転車シェアリングの半径 300m を含めた場合、ほぼ地域交通の利用圏域はカバーされています。しかしながら、白金・白金台地域のように、狭あい道路が多く、港区コミュニティバス（ちいばす）等の地域公共交通の導入が困難であり、地勢的に高低差を含む高齢者等の移動に配慮が必要な地域があります。

(6) 道路整備

①道路インフラの整備

道路ネットワークの整備については、自動車、自転車、歩行者それぞれがより安全で快適な道路空間となるよう、幹線道路と生活道路それぞれの役割を踏まえた計画的な整備を推進しています。また、適正な道路空間を構築し交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支えるとともに、拠点相互の連携を強化するため、都市計画道路の整備を計画的に推進することとしています。

▶道路ネットワークの整備状況



出典：「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29（2017）年 3 月）

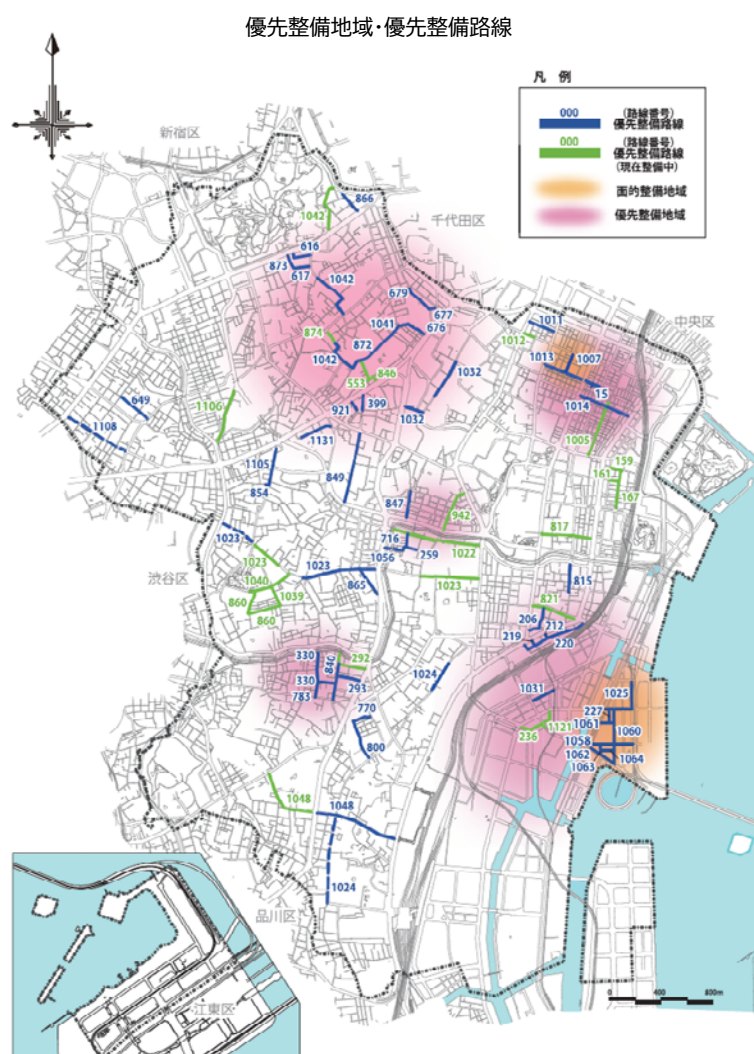
②無電柱化の推進

区は、令和4（2022）年3月に「港区無電柱化推進計画」を策定し、災害時の避難や緊急車両の通行空間確保と、安全・安心で快適な歩行者の移動と魅力ある街並みの形成を図るため、電線類地中化を計画的に進めています。

区内の国道や都道の無電柱化の整備状況は、国道については、延長約15kmの全てにおいて、都道については、延長約49kmのうち約43kmにおいて無電柱化が完了しています。区道の整備状況は、道路延長約219km（トンネル、橋梁部を含む）のうち約56kmが無電柱化を完了しており、無電柱化率は約25%となっています。また、国道、都道、区道を合わせた区全体の無電柱化率は約40%となっています。

港区無電柱化推進計画の目標では、令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10年間で、無電柱化事業を9km完了するとしています。

▶ 無電柱化計画



※ 優先整備路線のうち、--- (青点線) については、都市計画道路の優先整備路線であり、都市計画道路との同時施行により整備を進めます。

※ 優先整備地域のうち、面的整備地域 (黄色) については、優先整備路線に合わせ、周辺道路も含め効率的に整備を進めます。

港区無電柱化
推進計画



出典：「港区無電柱化推進計画」（令和4（2022）年3月）

(7) 自動車

①公共駐車場とカーシェアリング

区は、違法な駐車対策や道路交通の円滑化、歩行者の安全性を高めるために、公共駐車場として、麻布十番公共駐車場と品川駅港南口公共駐車場を整備しています。

低炭素まちづくりを推進する観点からも、民間事業者が、公共駐車場や民間施設を含め、カーシェアリングの普及を促進しています。

②駐車場地域ルール

区内の交通渋滞による自動車からの二酸化炭素排出量の削減や、車両出入口を減らすことによる安全・快適な歩行環境の創出、さらに公共交通の利用促進を図ることと併せて、駐車施設の集約化を推進しています。

大規模開発により都市機能が集積する環状2号線周辺地区、六本木交差点周辺地区、浜松町駅周辺地区、品川駅北周辺地区では、地域の実情に応じた駐車施設の附置義務基準を定めることが可能となる制度「駐車場地域ルール」を策定しています。

③環境施策

区では「港区環境基本計画」(令和3(2021)年3月策定)に基づき、環境負荷の少ない交通まちづくりに向けて自動車からの二酸化炭素排出削減対策に取り組んでいます。

東京都では「ゼロエミッション東京戦略2020 Update&Report」(令和3(2021)年3月策定)において、二酸化炭素排出量を2050年までに実質ゼロとする計画を示しています。一層深刻化する気候危機に立ち向かう行動を後押しする目標の1つとして、都内乗用車新車販売を100%非ガソリン化することを掲げています。

▶公共駐車場



麻布十番公共駐車場



品川駅港南口公共駐車場

出典：タイムズ24株式会社ホームページ

駐車場地域ルール



ゼロエミッション
東京戦略2020
Update&Report



▶ 公道上に社会実験として設置されたEV充電施設（横浜市内）



（令和3（2021）年6月～令和4（2022）年3月）

出典：国土交通省「令和4年度国土交通白書」

④歩行者の安全対策と荷捌き施策

品川駅港南口地区では、歩行者交通動線から分離された車両交通動線の確保や、物流や荷捌き等のため、地下空間を有効に活用した地下車路ネットワークを整備しています。

新橋駅周辺等の小規模な飲食店等が集積する地域においては、路上の共同荷捌きスペースを設ける等、物流を効率化する取組が行われています。

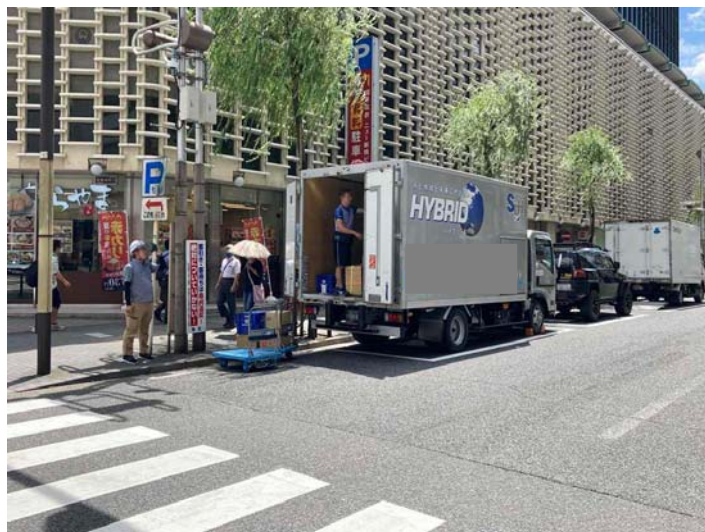
▶ 品川インターシティの地下車路ネットワーク



JR品川駅の東口にある品川インターシティでは、3棟ある超高層棟のそれぞれの地下2階に荷捌きのための駐車施設が設けられており、一般車両の駐車場や車寄せとともに地下車路によってネットワーク化されています。

出典：品川インターシティホームページ、駐車場管理センター資料

▶ 新橋駅周辺の荷捌きスペース



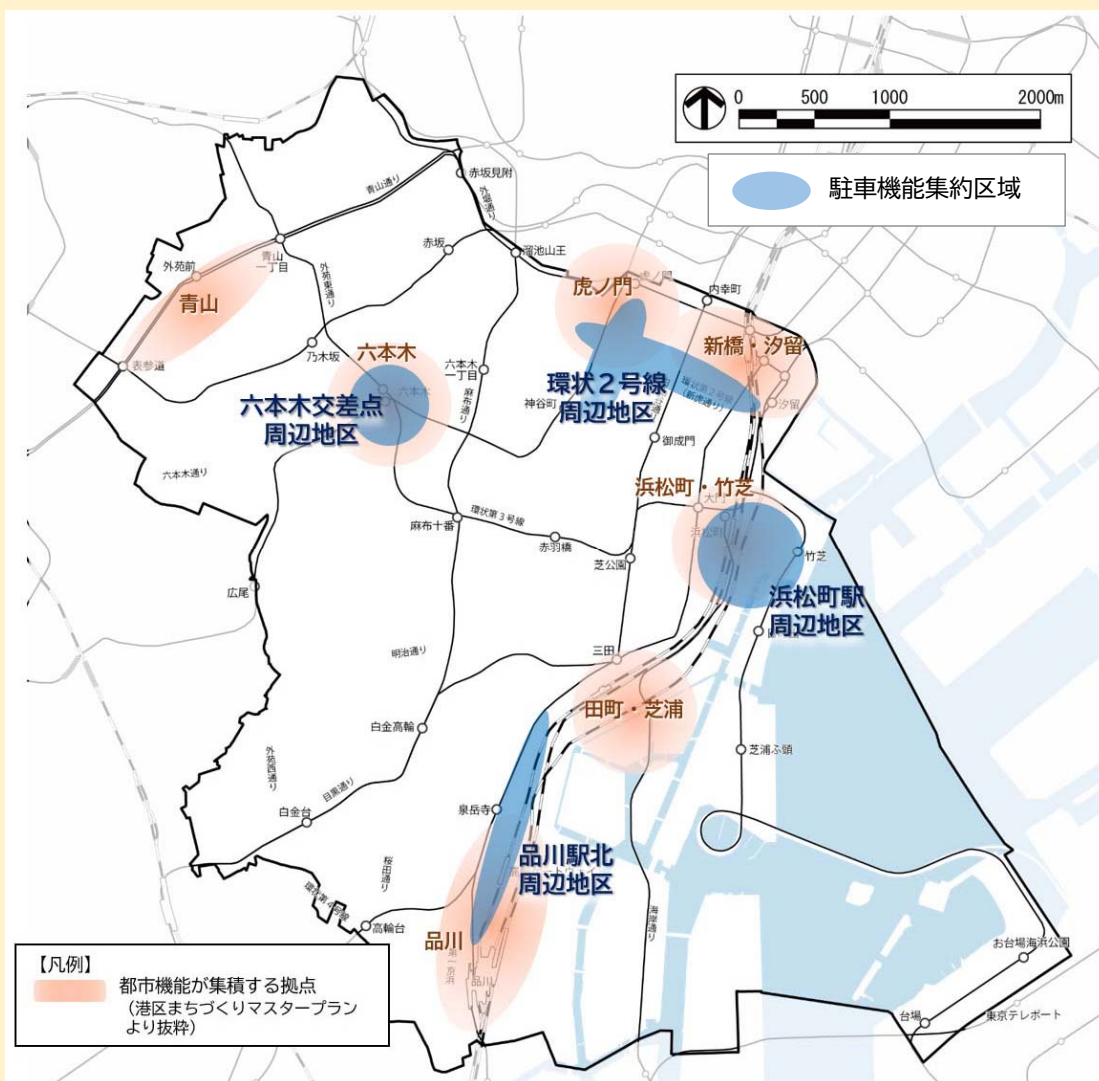
新橋駅周辺の貨物車専用の路上駐車施設

コラム

大規模開発に伴う駐車場地域ルールへの推進

「駐車場地域ルール」とは、「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき、区が「低炭素まちづくり計画」を策定し、駐車機能集約区域等を位置付けた場合、当該区域において、地域の実情に応じた駐車施設の附置義務基準を定めることが可能となる制度です。大規模開発により都市機能が集積する環状2号線周辺地区、六本木交差点周辺地区、浜松町駅周辺地区、品川駅北周辺地区の4つの地区で策定しています。

大規模開発等まちづくりの機会を捉えて、「駐車場地域ルール」を活用し、開発事業者に対し、最新技術を導入した都市の低炭素化への取組を働きかけていく等、区内の二酸化炭素排出量を削減し、様々な施策を展開することが可能となります。過度な駐車施設整備による都市空間活用効率低下や不要な駐車需要の呼び込みの抑制、渋滞解消、駐車場を探すうろつき交通・停め直し等の交通環境悪化の低減、歩行者の安全性低下の解消、貨物車駐車施設の不足による違法路上駐車に起因する交通環境の悪化の解消等の効果があります。



駐車機能集約区域：「港区低炭素まちづくり計画」において記載されている4つの区域

出典：「港区低炭素まちづくり計画 駐車機能集約化編」（令和3（2021）年6月）

駐車機能集約区域における低炭素化に資する取組のイメージ



交通広場の整備



駅周辺の開発等歩道と一体となった民有地の歩行空間整備



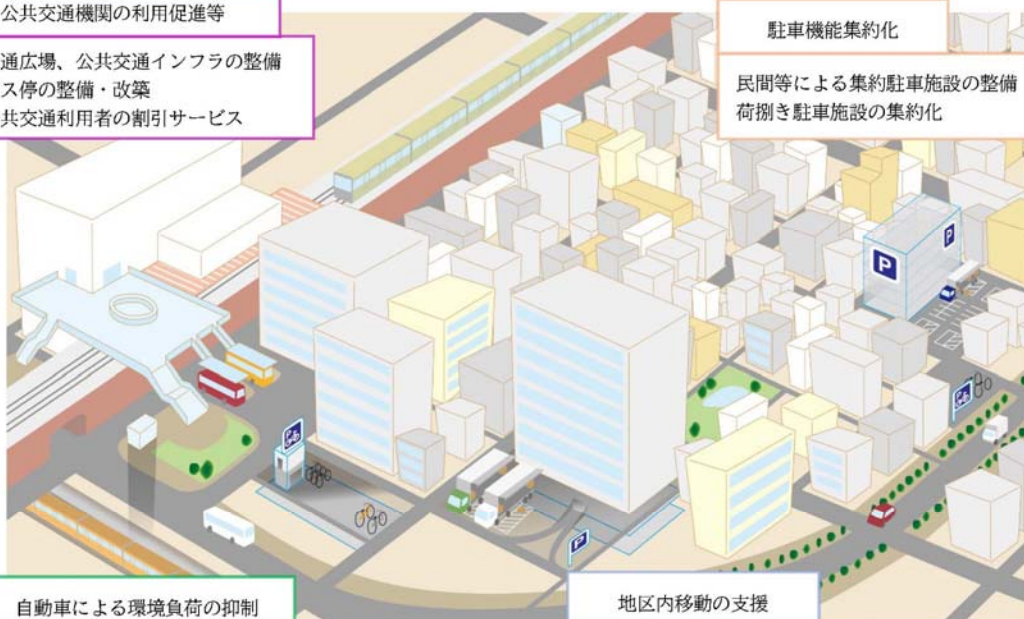
共同荷捌き施設

公共交通機関の利用促進等

- ・交通広場、公共交通インフラの整備
- ・バス停の整備・改築
- ・公共交通利用者の割引サービス

駐車機能集約化

- 民間等による集約駐車施設の整備
- 荷捌き駐車施設の集約化



自動車による環境負荷の抑制

- ・共同荷捌き、共同集配の実施
- ・EVバス導入
- ・EV充電器・水素ステーションの設置
- ・カーシェアリングの導入

地区内移動の支援

- ・自転車走行空間整備
- ・自転車シェアリングポート、駐輪場の整備
- ・次世代パーソナルモビリティ等新たな交通モードの導入



EVバスの導入
(港区コミュニティバス)



カーシェアリングの導入



自転車シェアリングポートの整備

出典：「港区低炭素まちづくり計画 駐車機能集約化編」（令和3（2021）年6月）

港区低炭素まちづくり計画
駐車機能集約化編



（8）自転車

①自転車ネットワーク、自転車通行空間

平成 29（2017）年の「自転車活用推進法」の施行により、全国的に自転車活用の動きが活発化する中で、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、自転車交通が増えており、自転車専用通行帯等の自転車利用環境の整備が進められています。

区では、平成 25（2013）年 3 月に策定した「港区自転車利用環境整備方針」に基づき、国道、都道、区道を含めた全長約 112km を自転車通行空間整備路線と位置付け、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた整備を推進しています。

▶ 自転車施設、自転車通行空間の整備状況



芝浦地区の自転車専用通行帯



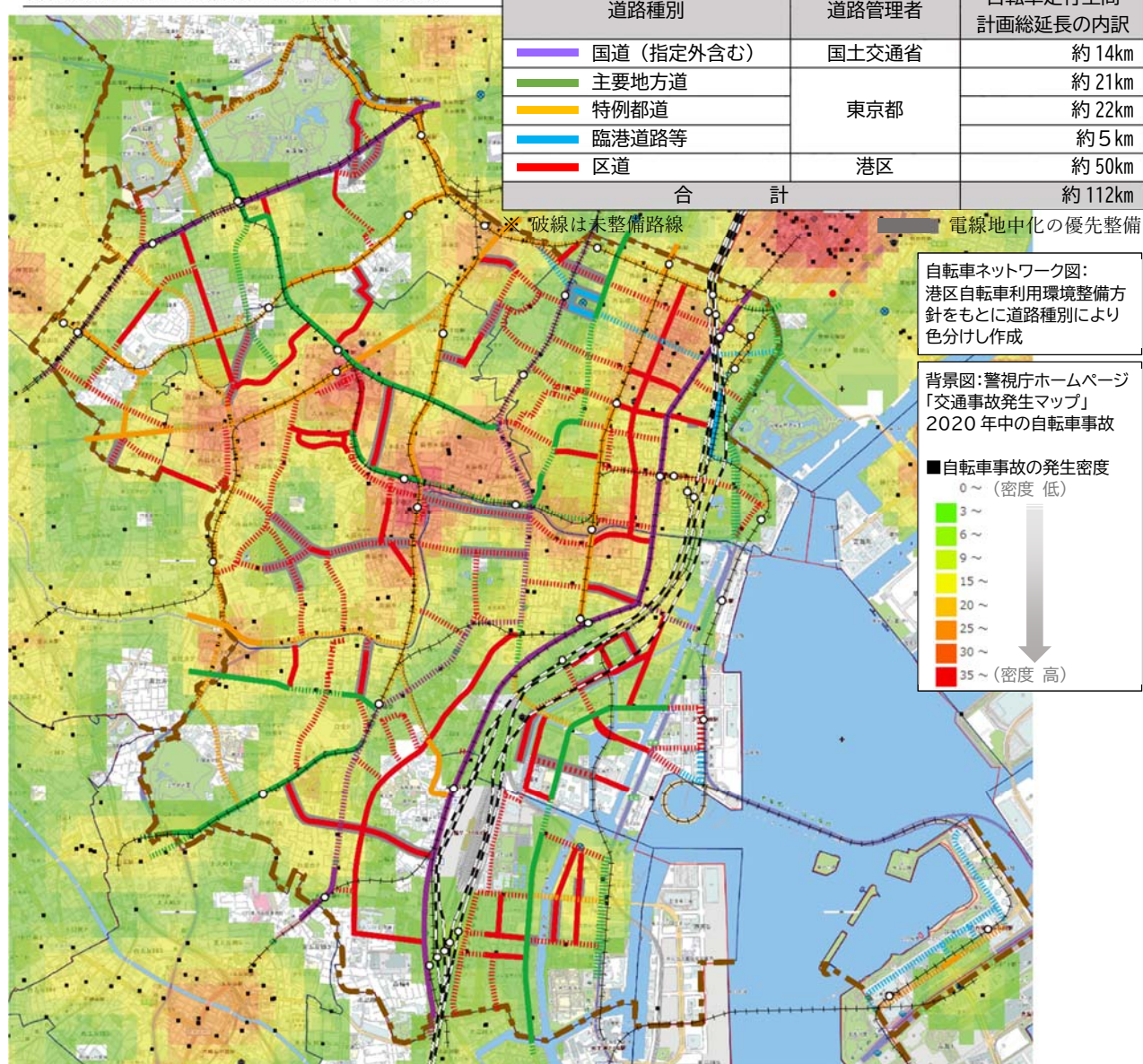
こうなん星の公園自転車駐車場

安全で快適な
自転車利用環境
創出ガイドライン



▶ 自転車通行空間の整備状況

自転車通行空間の整備路線と関連計画・事故現状



出典：「港区自転車交通環境整備計画」（令和 4（2022）年 3 月）

港区自転車交通
環境整備計画



②放置自転車対策

放置自転車対策は、鉄道駅周辺への自転車駐車場の整備とともに、放置禁止区域の指定や自転車の撤去活動と合わせた取組を進めてきました。

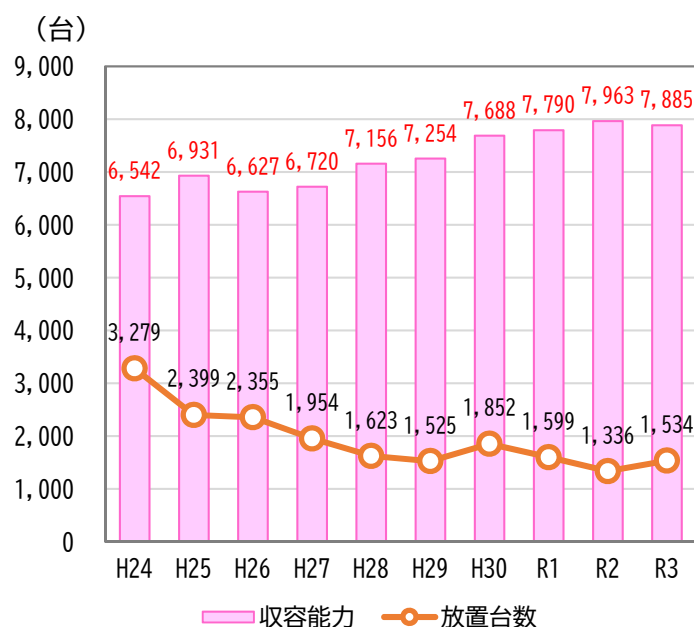
区内の駅前放置自転車台数は減少傾向にあります。鉄道駅周辺を中心に依然として放置自転車が目立つ状況が見られ、令和3（2021）年度は1,534台（東京都「令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」）ありました。

区民や来街者、周辺企業等の自転車利用者のニーズに合った利用しやすい区営自転車等駐車場の整備や改善、区営自転車等駐車場の不足するエリアでの民間自転車等駐車場の活用、ソーラーパネル設置をはじめとする自然エネルギーの活用等の環境に配慮した施設管理や災害対策等の自転車等駐車場の運営を行っています。

▶ 浜松町駅北口自転車等駐車場

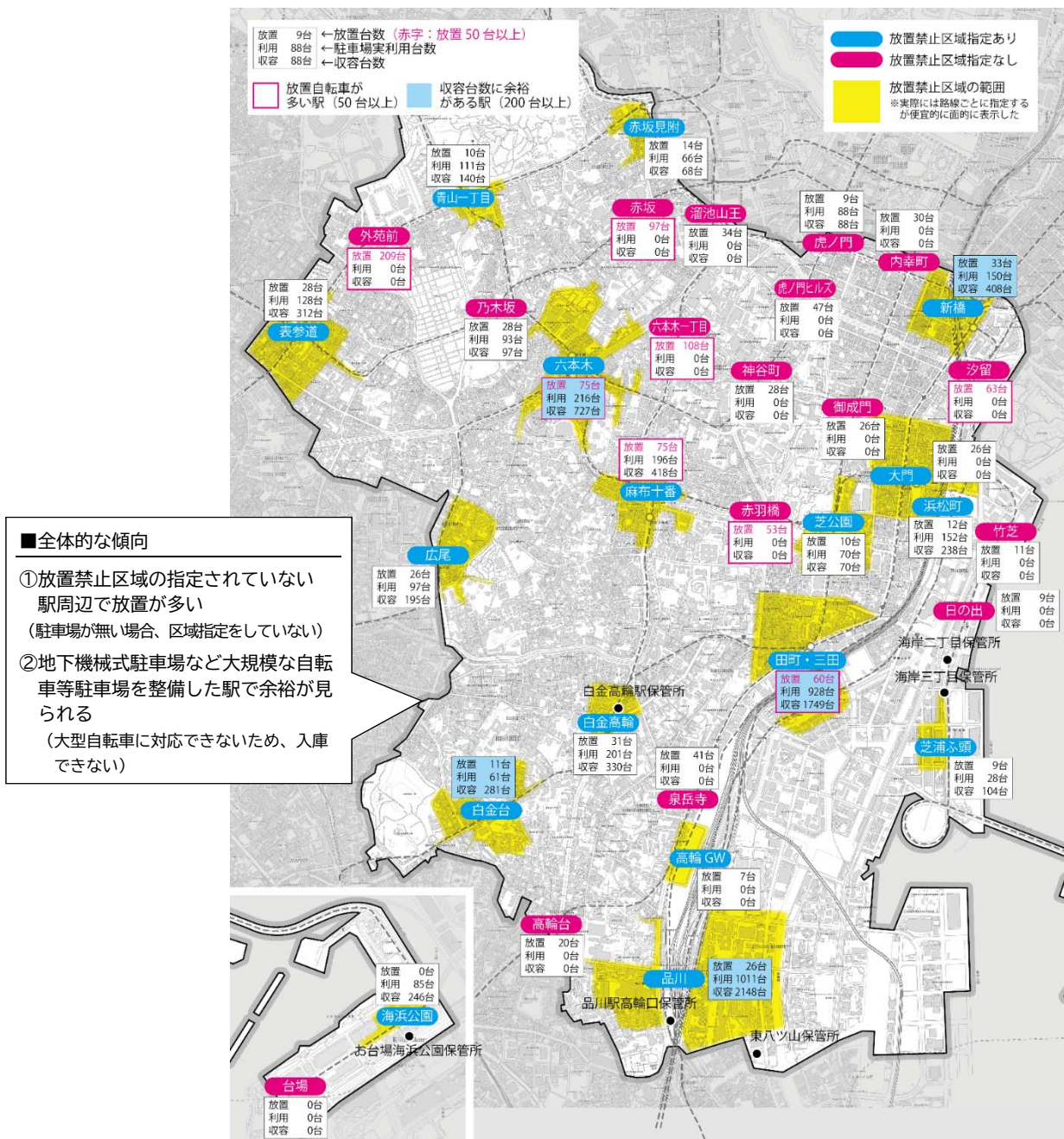


▶ 区内自転車等駐車場の収容台数と放置台数の推移



出典：東京都「駅前放置自転車等の現況と対策」各年調査結果

▶ 駅前放置自転車台数



出典:「港区自転車交通環境整備計画」(令和4(2022)年3月)

(9) 舟運

区は、平成29(2018)、30(2019)年に観光政策の一環で、港区観光協会と連携して、芝浦運河等において、観光ボランティアによるガイド付きの舟運ツアーを実施しました。

また、竹芝Marine-Gateway Minato協議会が、水辺の魅力を体感することができるイベントとして、令和3(2021)年3月には竹芝地区において、舟運ツアーを実施しています。

東京都では、舟運を公共交通の一部として位置付け、身近な観光・交通手段として定着させるため、防災船着場を試験的に開放する等、駅等へのアクセス性の高い船着場を増やす社会実験を実施しています。

▶これまでの舟運活性化の取組（東京都）

	2016年度 ～2017年度	2018年度	2019年度
新規航路の開拓	○社会実験の実施 ・2016年度（浅草～天空橋など3航路） ・2017年度（臨海部の循環など5航路）	○社会実験の成果 3航路で民間による運航が開始 ○水上交通ネットワークの構築に向けた基礎調査実施（人の移動の状況や有効な航路の抽出など）	○都内で初めて朝の通勤等の交通手段として船を利用した社会実験を実施 ○舟運の交通利用に関する調査実施（水上交通ネットワークの事業性の検討など）
認知度の向上	○舟運のHP（東京舟旅）の開設 ○ポスターの掲示、パンフレットの作成、配布 	○PR動画の作成、放映 ○るるぶ「東京舟旅」の作成、配布 ○乗換案内Visitにより、舟運情報を発信 	○「OZmagazine」とタイアップしたパンフレットを作成、配布 ○ホームページ上での臨時便等の予約を拡充 
魅力の向上	○水辺のイベントの開催 ○企画便の運航	○企画便の運航（「ハジゲン」クルーズなど3種類）	○企画便の運航（「シアトル」クルーズなど3種類）
利便性の向上	○案内サインの現状調査、設置（天王洲など2箇所）	○案内サインの設置（吾妻橋など6箇所）	○更新の機会に合わせて案内サインの整備（箇所）

出典：東京都 水辺空間活用（舟運）ワーキンググループ 第9回資料（令和3（2021）年3月）

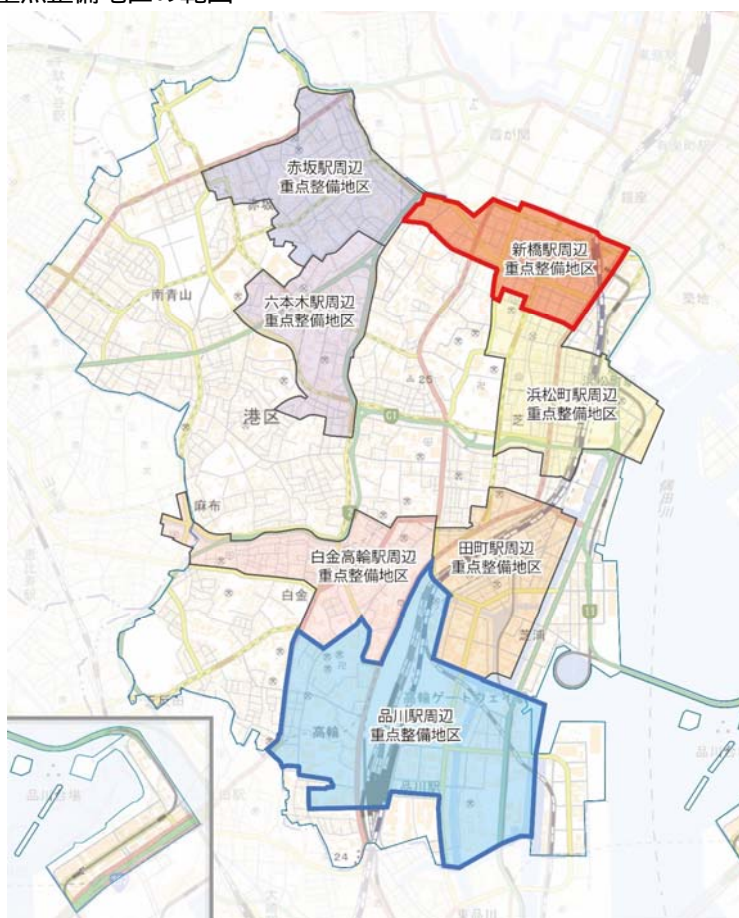
(10) 移動等円滑化（港区バリアフリー基本構想）

区は、「バリアフリー基本構想」を令和3（2021）年3月に策定し、誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、いきいきと元気に暮らせる都市空間を形成するとともに、お互いを尊重し、共生する社会の実現をめざして、バリアフリー化を推進しています。

「バリアフリー基本構想」では、下図に示す7つの駅周辺を重点整備地区に指定し、重点整備地区の公共交通機関や道路、公園、建築物、交通安全施設等について、具体的に実施すべき整備内容や、整備時期の目安を示した「特定事業計画」を策定しており、これを基に、各事業者や施設管理者が各施設の特性や事業スケジュールに沿って事業を実施しています。

鉄道駅では障害者、高齢者、外国人等の移動制約者が複数の公共交通機関を利用して円滑に移動できるよう、一体的なバリアフリー化を進めてきました。現在はバリアフリースイレの整備や1ルート以上のエレベーターの整備は全ての路線で整備されています。また、現在整備が進められているホームドアの設置は令和3（2021）年度末で82.8%の路線が整備済みとなっています。

▶ バリアフリー重点整備地区の範囲



出典：「港区バリアフリー基本構想」（令和3（2021）年3月）

港区バリアフリー
基本構想



港区バリアフリー
基本構想
特定事業計画



(11) ウォーカブルなまちづくり

国土交通省は、ウォーカブルなまちづくりと総称される「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を推進しています。街路や公園、広場、民間空地等の官民の公共空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、多様な人々の出会い・交流を通じた新たな価値の創出や人間中心の豊かな生活を実現することが主な狙いとなっています。

ウォーカブルなまちづくりは、歩行環境のみならず、みどりの空間や公共空間等、都市空間全般において推進されています。駅周辺では駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的に捉え、利便性・快適性・安全性・地域性が高いゆとりある空間の形成が求められています。また、低炭素まちづくりのみならず、にぎわい創出や健康まちづくり等、様々な視点で取り組まれており、新型コロナウイルス感染拡大をきっかけに、さらなる強化が求められるようになりました。

区においても、地域の声を聞き、開発事業者と連携しながらウォーカブルなまちづくりに取り組んでいく必要があります。

▶ 新虎通り沿道エリアの将来イメージ



出典：「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」（令和元（2019）年7月）

▶ 駅まち空間のイメージ



出典：国土交通省「駅まちデザインの手引き」（令和3（2021）年9月）

ウォーカブル
ポータルサイト
（国土交通省）



(12) 新技術等

①M a a Sの推進

区内には、J R東日本をはじめ、東京メトロ、都営地下鉄、京浜急行電鉄、東京モノレール、ゆりかもめといった鉄道網のほか、都営バス等が運行され、交通網が整備されています。これらの交通事業者は、検索・予約・決済が一括でできるM a a Sアプリの活用等、新たなサービスの導入に向けた検討を進めています。

▶ 区内交通事業者におけるM a a Sの取組



Ringo Pass
(J R東日本)



my!東京MaaS
(東京メトロ)

「他社乗換」をタップすると連携しているアプリの路線が選択できる



鉄道12社局公式アプリ連携

出典：各社ホームページ、12社連携アプリキャンペーンサイト

▶ システム連携の内容

システム名	開発者	機能	連携している交通事業者
Ringo Pass	東日本旅客鉄道株式会社	・探す：タクシー配車、シェアサイクルのポート ・乗る：複数のアプリを個別に登録する必要なくバスとタクシー、シェアサイクルが利用できる ・支払う：キャッシュレス、JRE POINT の利用	・バス：お台場レインボーバス、神津島村営バス ・タクシー：kmタクシー、大和自動車交通、チェッカーキャブ ・シェアサイクル：株式会社ドコモ・バイクシェア、ハローサイクル
my!東京MaaS	東京地下鉄株式会社	・パーソナライズド検索：エレベータールート検索、雨に濡れないルート検索等 ・リアルタイム検索：リアルタイムな運行情報・列車位置、運転見合わせ回避経路 ・更なるネットワークの連続性の追求：多様なモビリティ、沿線地域のサービスとの連携 ・駅構内乗換ルート：東京メトロと都営地下鉄の乗換	・鉄道：東京メトロ、都営地下鉄 ・バス：都バス、台東区循環バス「めぐりん」 ・タクシー：ジャパンタクシー、S.RIDE ・シェアサイクル：株式会社ドコモ・バイクシェア、ハローサイクル ・航空：ANA
鉄道12社局公式アプリ連携	鉄道12社局	・列車走行位置 ・時刻表	・鉄道12社局公式アプリの連携 (JR 東日本、東京メトロ、東急電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京成電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、東京都交通局、新京成電鉄)

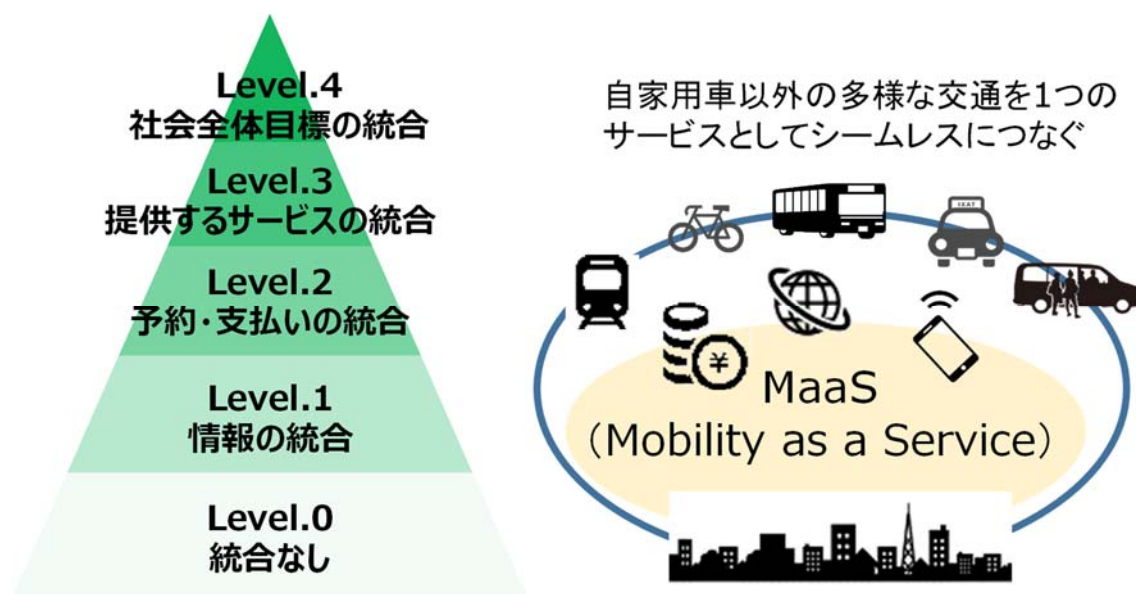
その他、公共交通オープンデータ協議会：協議会に参画する交通事業者のデータを、一般の開発者や販売会社等にワンストップで提供している。(時刻表、列車位置情報、駅等の構内図等)

出典：各社ホームページ、令和4(2022)年10月時点

東京臨海副都心では東京臨海副都心まちづくり協議会を中心にまちづくりが進められており、観光客を対象にした東京都公募によるMaaS実証実験を令和2（2020）年1月に実施しました。交通渋滞の解消や交通が不便な地域への快適な移動、観光スポットへの輸送や回遊率の向上等を目的にしたものです。エリア専用のスマートフォン用アプリケーションにより利用者は、（1）複数の交通機関を対象にした最適経路の探索・提案、（2）オンデマンド型シャトルの配車依頼、（3）鉄道とシェアサイクルでのキャッシュレス決済、（4）観光スポット等の情報やクーポンの提供等のサービスを受けることが可能になります。経路検索条件やGPS（全地球測位システム）による移動データ等を収集し分析、そこから観光客の行動の変化やニーズを把握し、MaaSの商用化に向けた課題解決や新たなサービス創出を図るものです。

MaaSは、その進捗度合いに応じて、レベル0からレベル4までの5段階に区分することができます。レベル1から3までは、対象となる交通機関間の情報や予約・決済を統合するレベルです。一方で、レベル4は、個々の移動者の移動の最適化にとどまらず、社会全体の目標に向けて交通事業者や行政等が連携する段階です。

▶ MaaSのレベル



出典：森田哲夫・森本章倫 編著「図説 わかる都市計画」学芸出版社（令和3（2021）年）

②新たなモビリティとサービス

自動運転やA I オンデマンド運行等の新しいモビリティサービスや1～2人乗りの小型電動自動車等の超小型モビリティ、電動キックボードや次世代型電動車いす等の歩行を支援するパーソナルモビリティ等、身近な生活圏内での移動に資する短距離移動のための車両やサービス内容が多様になっています。

▶自動運転バス



東京臨海副都心の実証実験
トヨタ e-Palette
出典：東京都ホームページ
(令和4(2022)年2～3月)



新宿駅西口の営業ルート
自動運転バスの実証実験
出典：東京都ホームページ
(令和4(2022)年1月)



茨城県境町の運転席のない
自動運転車両
(令和2(2020)年11月開始)

▶超小型モビリティ



1人乗りの小型電動自動車
(令和元(2019)年東京モーターショー)



道路上のカーシェアリング実験
出典：国土交通省資料
(平成28(2016)年～29(2017)年)

▶デマンド型交通



あきる野市のデマンド交通
(令和4(2022)年3月実証実験開始)



オンデマンド方式の予約アプリの例
出典：MONET Technologies 株式会社ホームページ

都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会



自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方(東京都)新たなモビリティの種類について



コラム

最後のひと区間の移動を支援するパーソナルモビリティのシェアリングサービス

到着した駅等から目的地となる建物までの移動、または敷地内や建物内での移動において、電動キックボードや次世代型電動車いす等のパーソナルモビリティの導入が進んでいます。

高齢者や障害者だけでなく、誰もがそのわずかな距離を移動することに負担感なく、より快適な移動手段とするために、歩行を支援するパーソナルモビリティのシェアリングサービスがあります。

○電動キックボードのシェアリングサービス

電動キックボードは地面を蹴って走る従来のキックボードにバッテリーやモーター、ブレーキ等が取り付けられたものです。電動なので環境負荷が少なく、コンパクトな形状で小回りが利き、体力を消耗することなく楽々と移動できます。地域内のビルからビルへの移動等、短時間で短距離の移動を目的としたシェアリングサービスが都市部を中心に普及しています。

電動キックボードの普及と同時に交通事故や交通違反行為が発生しています。現行の道路交通法では主に「原動機付自転車」又は「小型特殊自動車」に該当するものの、これまでと違った新たな乗物であることから、原動機付自転車とは異なった交通ルールを定める必要があることや安全利用の促進等、交通事故を無くすことが課題となっています。

そのため、新たな交通ルールを適用する改正道路交通法が令和4(2022)年4月に公布され、令和5(2023)年7月1日に施行される予定となっています。改正道路交通法では、大きさや速度制限の規格にあった電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」の位置付けとなります。



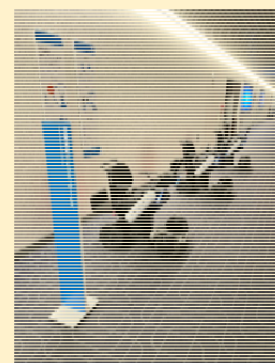
電動キックボード

出典：(左) 株式会社 Luup
(右) 株式会社 mobby ride

○自動運転電動車いすのシェアリングサービス

自動運転システムが導入された次世代型電動車いすのシェアリングサービスが、観光地や空港内で実施されています。羽田空港では保安検査場から搭乗ゲートまでの長い道のりを、自動運転の電動車いすで乗客を運ぶサービスを令和2(2020)年6月から実施しています。

電動車いすに設置されたタッチ画面で行き先の搭乗ゲートを選ぶと、車いすが自動的に動いて目的地まで運んでくれます。国内線に搭乗する乗客なら誰でも無料で利用可能です。



羽田空港の自動運転電動車いす
シェアリングサービス

パーソナルモビリティ
安全利用官民協議会
(警察庁)



グリーンスローモビリティの実証実験

港区では、短距離・低速度の地域公共交通として令和3(2021)年11~12月に2つのエリアで国土交通省の支援制度を活用したグリーンスローモビリティ(速度 20km/h 未満の電動車)の実証実験を実施しました。予約状況や利用状況、利用者アンケート結果から運行上の課題を整理し、地域交通課題への適合性を評価しました。

1 実施目的

○浜松町・竹芝エリア

竹芝地区の周遊性、浜松町を中心とした東西の移動の可能性を検証

○高輪・白金・白金台エリア

高輪地区の高齢者の移動手段及びコミュニティサービスの可能性を検証

2 実施時期

・浜松町・竹芝エリア 令和3(2021)年11月12日~11月22日

・高輪・白金・白金台エリア 令和3(2021)年11月24日~12月6日

3 使用車両

・ゴルフカートタイプ(4人乗り) 2台

4 運行方法

○浜松町・竹芝エリア

・予約アプリを利用したオンデマンド方式

・アプリで予約を行い乗車

○高輪・白金・白金台エリア

・定時定路で1時間に1便程度

・ホームページや区有施設で予約を行い乗車

5 利用料金

・実証実験での実施のため無料



グリーンスローモビリティ(国土交通省)



③交通安全

ア 交通事故件数及び交通事故死傷者数の推移

事故件数の推移は、平成28（2016）年から令和元（2019）年まではほぼ横ばいでしたが、令和2（2020）年以降は新型コロナウイルス感染拡大による交通量の減少に伴い、交通事故件数及び交通事故死傷者数は減少しましたが、令和4年は再び増加しています。

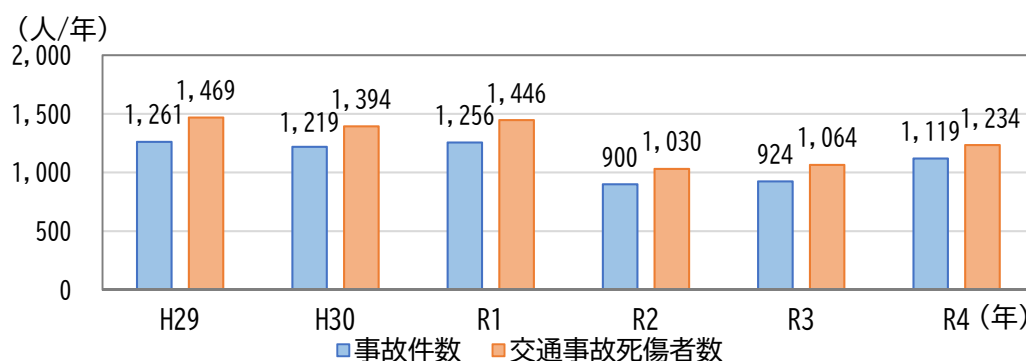
イ 新たなモビリティサービスの普及

令和2（2020）年以降の新型コロナウイルス感染拡大の影響により、新しい生活様式が定着する中で、デリバリー目的の自転車利用者の増加、電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの導入が進みました。新たな交通需要とともに、交通手段が拡大され、それに伴う事故も発生しています。

ウ 高齢者の運転免許自主返納

今後、運転免許を有する高齢者は増加すると予測されていますが、年齢を重ねるに従って運転能力や判断能力が低下してくることは避けられません。高齢者自身の運転能力の認識や安全運転の再確認を講習等で促し、あわせて運転免許の自主的な返納を推奨しています。

▶ 港区の交通事故件数及び交通事故死傷者数の推移



出典：警視庁 区市町村別交通人身事故発生状況

▶ 自転車事故防止キャンペーン



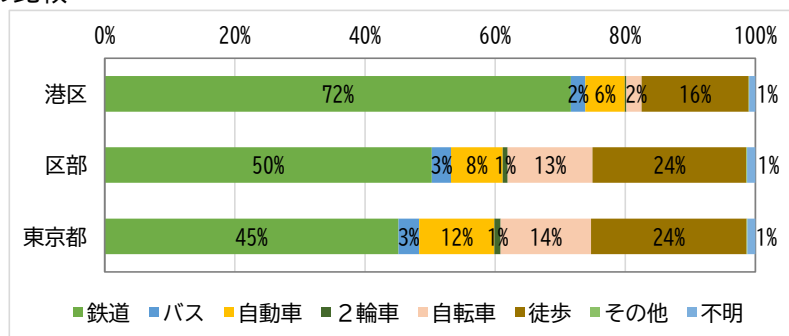
3 区内の移動状況

(1) 人の動き

① パーソントリップ調査からみる移動状況

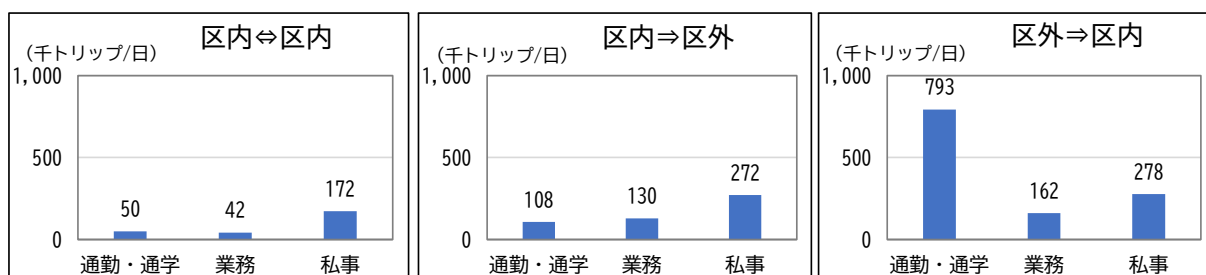
東京都市圏パーソントリップ調査によると港区関連の移動（区内に出発地または目的地のある移動）における利用交通手段は、区部全体や東京都全体と比較して、鉄道の割合が高く、自動車や自転車の割合が低くなっています。港区関連の移動のうち、区外から区内への通勤・通学での移動量は、区内から区外への移動量の7倍以上となっています。区内から区内への移動では買い物や娯楽等の私事目的が最も多く、徒歩が約6割を占めています。またバスと自転車の割合は区外への移動よりも区内移動のほうが高くなっています。

▶ 代表交通手段の比較



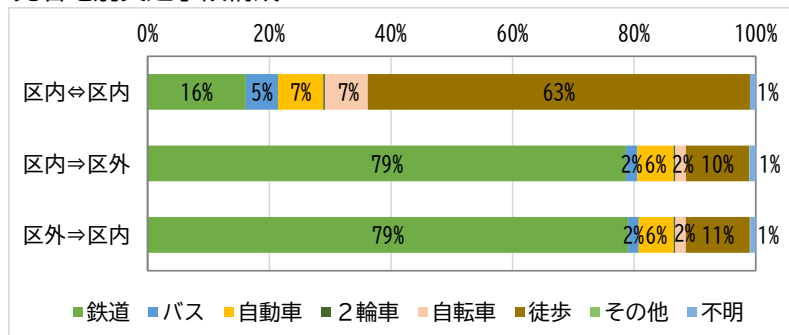
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年）を基に作成、区部と東京都には港区を含む

▶ 港区関連移動の発着地別目的構成



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年）を基に作成、帰宅を除く

▶ 港区関連移動の発着地別交通手段構成



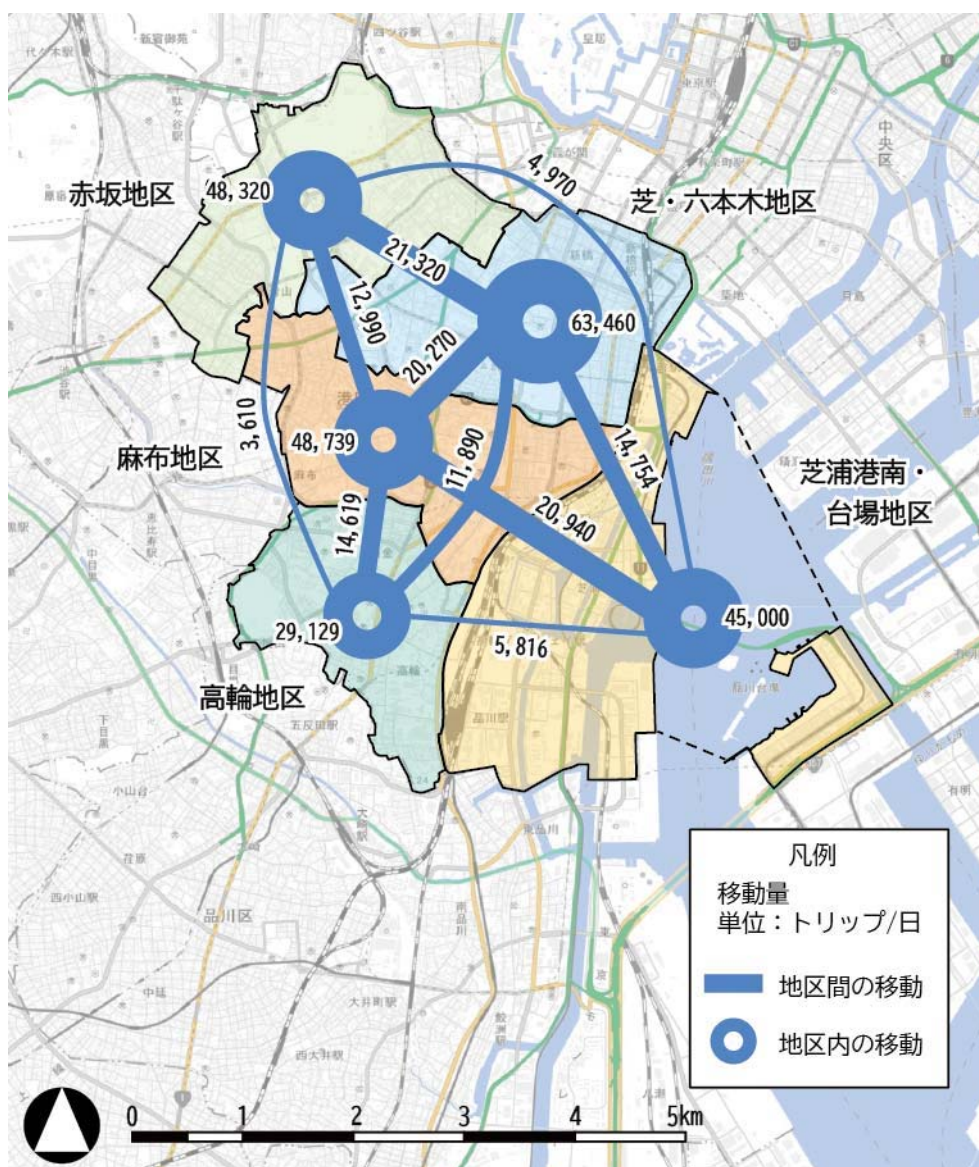
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年）を基に作成

②パーソントリップ調査からみる区内の人の動き

区内を5つの地区に分けて、区内を発着地とする人の動きをみると、同じ地区内を発着地とする比較的距離の短い移動が多くなっています。特に芝・六本木地区内での移動が他地区よりも多い傾向がみられます。

地区間では赤坂～芝・六本木地区間、麻布～芝浦港南・台場地区間、麻布～芝・六本木地区間の移動が多くみられます。一方で、赤坂～高輪地区間と赤坂～芝浦港南・台場地区間、高輪～芝浦港南・台場地区間の移動は少ない傾向がみられます。

▶ 区内の人の動きと移動量



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年）、地理院地図を基に作成
地区はパーソントリップ調査の計画基本ゾーン、地区の名称は仮定



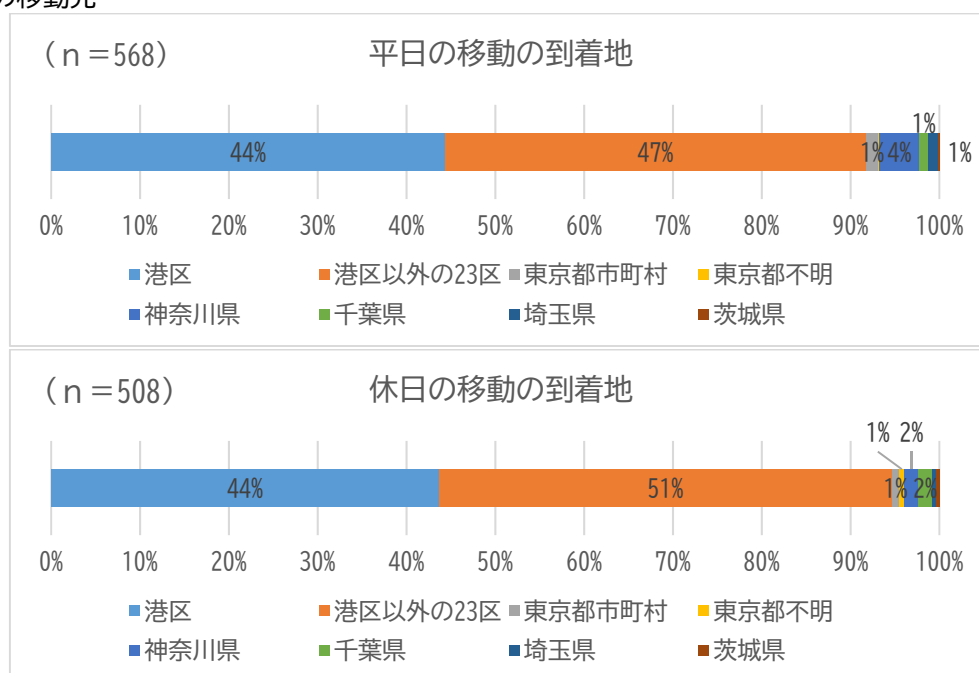
（２）区民アンケートからみる区内の移動状況

区民の移動実態、地域交通の利用状況、新型コロナウイルス感染拡大に伴う移動特性への影響等を把握するために令和３（２０２１）年６月に区民アンケートを実施しました。

①区民の移動特性

区民は平日、休日ともに４割が区内、５割が区外へ移動しています。

▶平休別の移動先



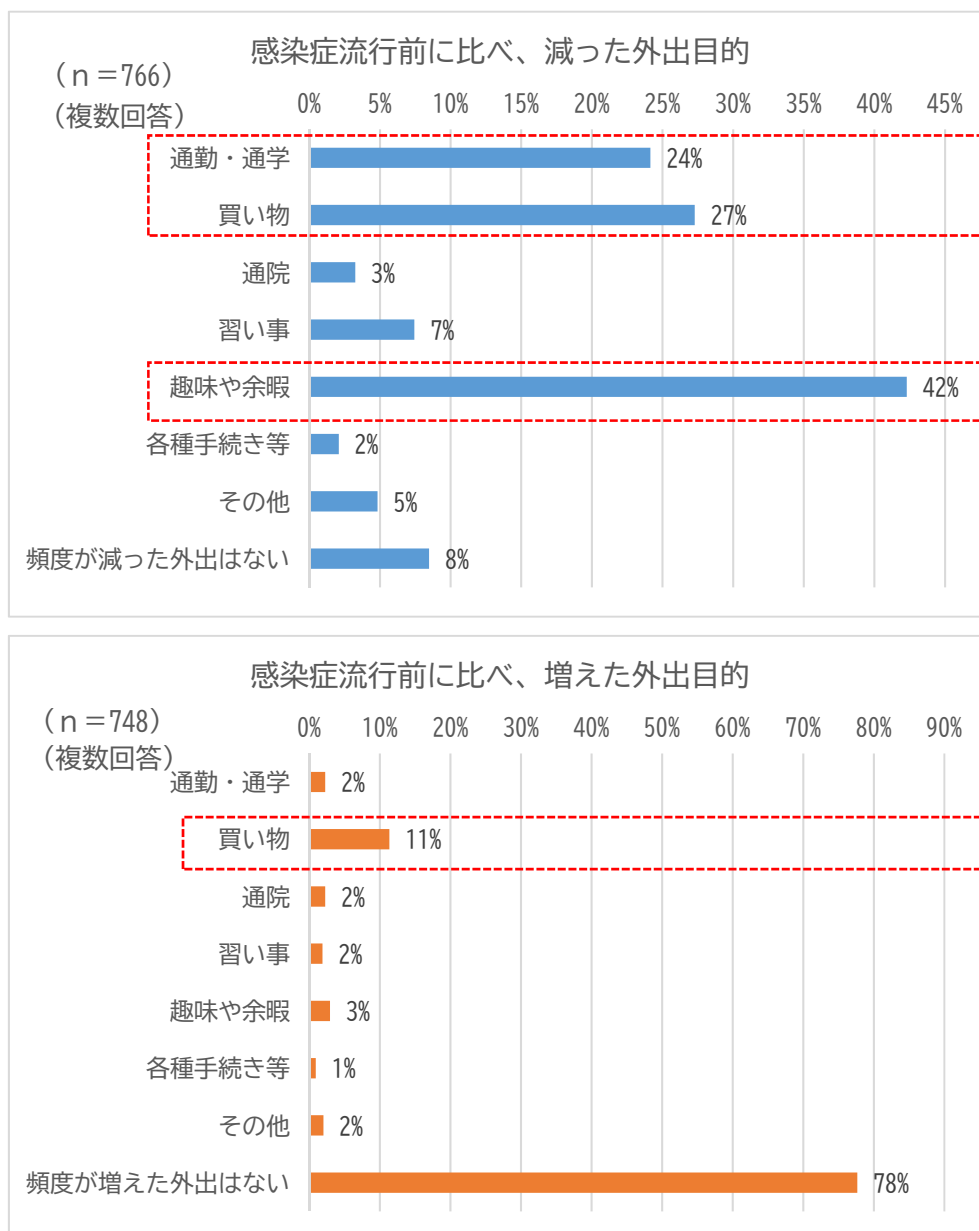
出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和３（２０２１）年６月実施）

②新型コロナウイルス感染拡大に伴う移動の変化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、人々の生活、移動に大きな影響がありました。通勤・通学の他に趣味や余暇、買い物での移動が減少しています。

一方で、買い物については外出が増えたと回答した人もいます。テレワーク等により、これまで日常生活で遠くまで移動していた人が、生活圏内での移動が増えていると考えられます。

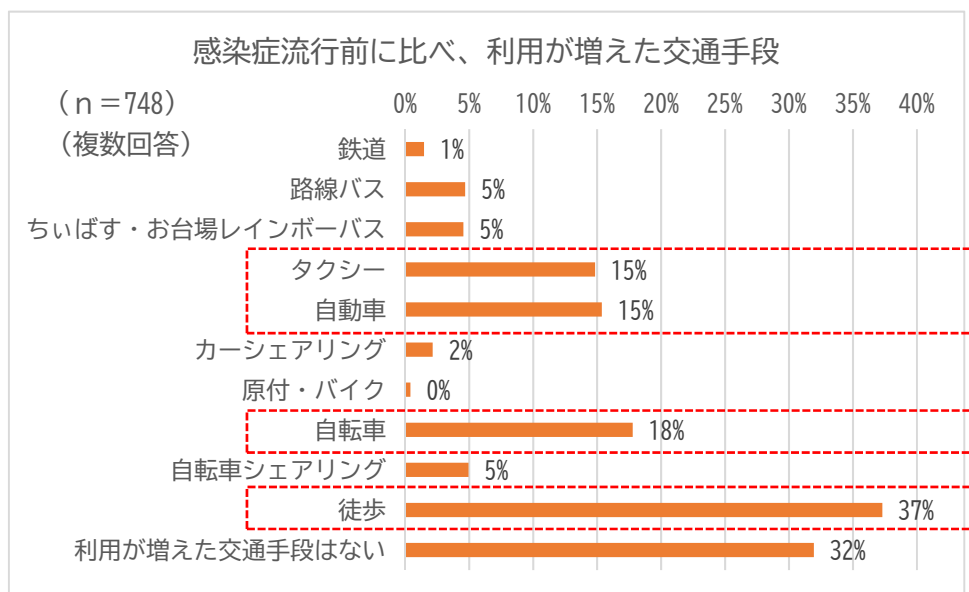
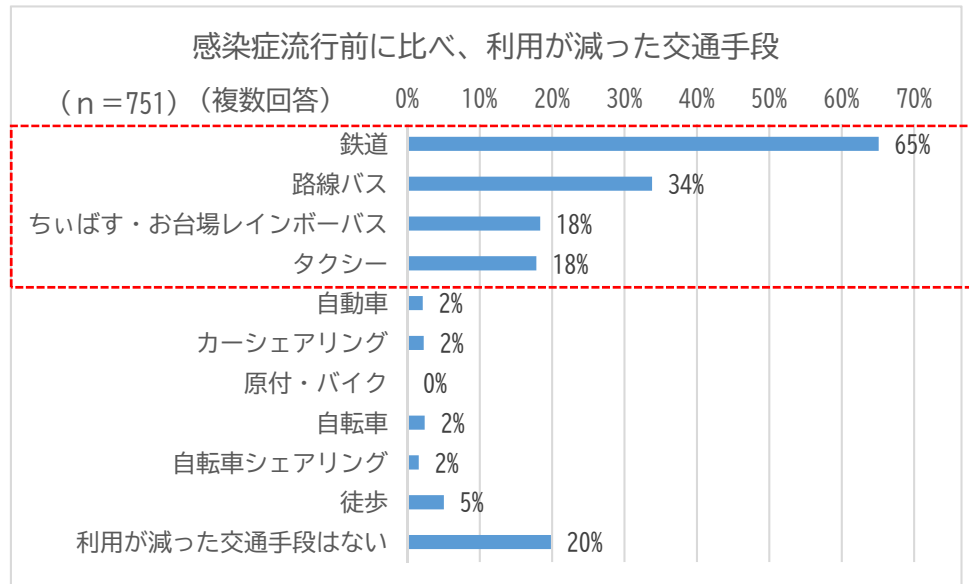
▶新型コロナウイルス感染拡大前後の外出変化



出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和3（2021）年6月実施）

感染の心配から新型コロナウイルス感染拡大当初は「鉄道」、「路線バス」「ちいばす・お台場レインボーバス」、「タクシー」といった公共交通の利用が減少しました。自転車や徒歩等、あるいは自家用車等の代替する交通手段の利用が増えました。

▶ 新型コロナウイルス感染拡大前後の交通手段変化

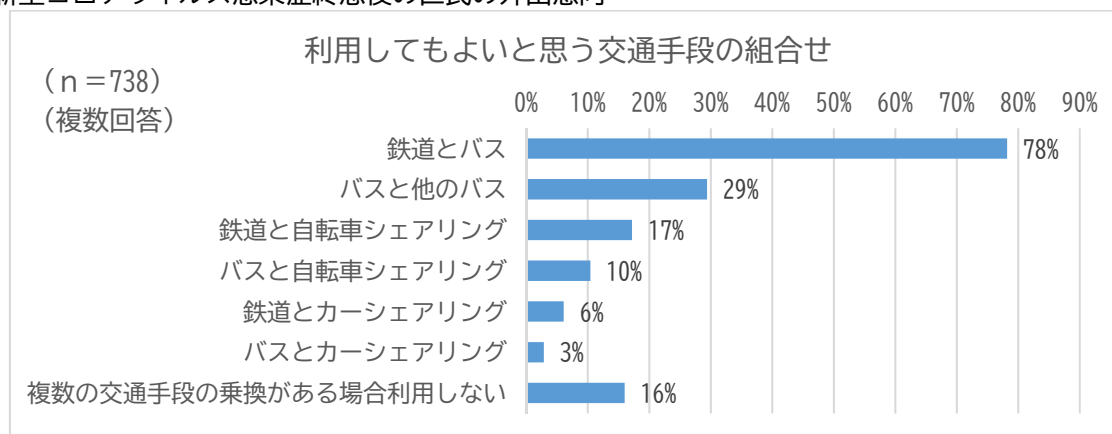


出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和3（2021）年6月実施）

③複数交通機関の乗換ニーズ

鉄道とバスだけでなく、バスと他のバス、鉄道と自転車シェアリング等、複数の交通手段を利用してもよいという意向があり、乗換利便性の向上が求められています。

▶新型コロナウイルス感染症終息後の区民の外出意向

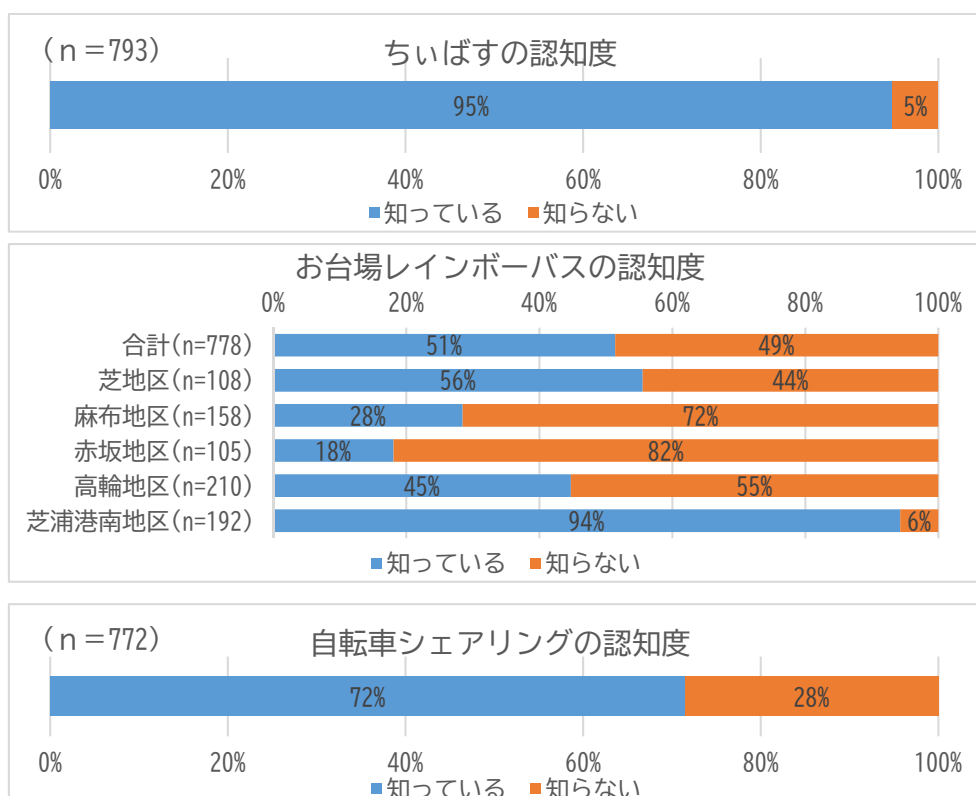


出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和3（2021）年6月実施）

④地域公共交通の認知度

地域公共交通の認知度はちいばすが約9割、お台場レインボーバスが5割、自転車シェアリングが7割です。芝浦港南地区ではお台場レインボーバスの認知度が約9割です。

▶地域公共交通の認知度

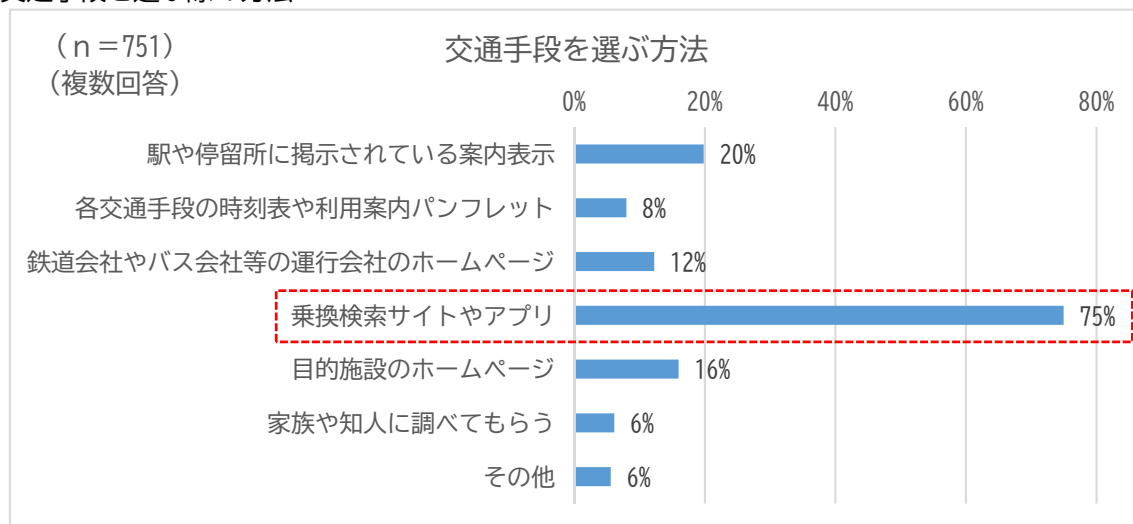


出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和3（2021）年6月実施）

⑤検索システム等の情報活用ニーズ

交通手段を選ぶ方法としては「乗換検索サイトやアプリ」を利用の方が8割となっています。これは年齢に関係なく、利用意向が高いです。

▶交通手段を選ぶ際の方法

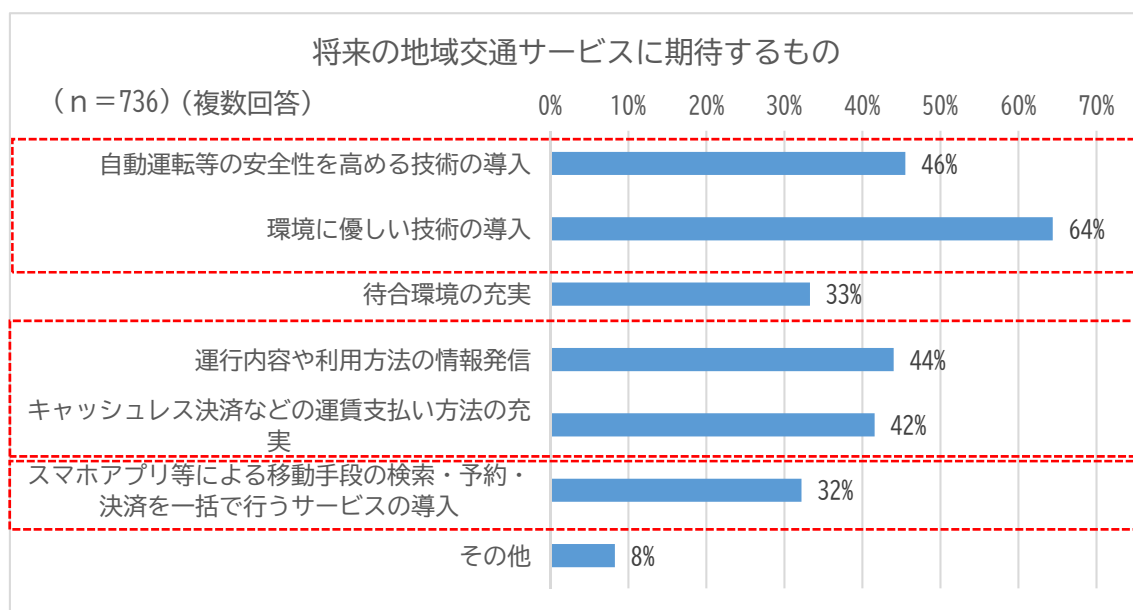


出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和3（2021）年6月実施）

⑥将来の地域交通サービスに期待すること

将来の地域交通サービスには、環境に優しい技術や安全性を高める技術の導入が期待されています。また、情報発信や運賃支払い方法の充実も期待されています。Ma a Sの取組（スマートフォンアプリ等による移動手段の検索・予約・決済を一括で行うサービスの導入）は3割が期待しています。

▶将来の地域交通サービスに期待すること



出典：港区地域交通サービスに関する区民アンケート（令和3（2021）年6月実施）

(3) 区内交通事業者の取組状況(交通事業者ヒアリング結果)

区内の交通事業者に対して利用者の状況や維持・拡充に向けた課題、M a a Sの取組状況等について、令和3（2021）年6月にヒアリングを実施しました。

いずれの事業者も新型コロナウイルス感染拡大の影響で利用者が7～8割になっている現状から、アフターコロナの想定が難しく、維持に向けた取組に重点を置いています。

各事業者において他の交通機関との連携が進められています。その取組の一つとして、M a a Sに関連して他の交通機関との連携やオープンデータ化が進みつつある一方で、一部の事業者からは新たなシステムの導入は費用面から難しいといった回答がありました。

港区に求めることとして地域別の周知、乗換案内の充実、社会実験の支援、交通ターミナルの整備に関する回答がありました。

▶ 鉄軌道事業者の状況

①利用者の状況	● コロナ禍前の7～8割、通勤利用は戻る傾向にある ● コロナ禍前の水準への回復は期待できない ● ピーク時間帯の利用者が減少、時間シフトが見られる ● いずれの時間帯も利用者が減少
②公共交通サービスの維持・拡充に向けた課題	● 時間変動料金の導入を検討 ● アプリでまちの魅力を発信するため施設等の情報提供が必要 ● 移動需要創出のため地域活性化の取組の共同実施を要望 ● 混雑緩和のための啓発活動を要望 ● 車内装置やホームページでの情報発信
③他の交通機関との連携可能性	● 複数の交通手段を一つのアプリで管理できるサービスを展開、都営地下鉄、都営バス、タクシー、自転車シェアリングと連携したサービスを提供 ● 都営交通と東京メトロが連携し「駅構内ナビゲーション機能」を提供 ● 連絡している他社や新交通各社会議等を通じて適宜情報共有を実施
④M a a Sの取組状況	● アプリの拡充により仮想交通経済圏の構築を目指す ● 利用者にはポイントで還元 ● 施設との連携を促進したい ● 駅情報、運行情報等をオープンデータで提供している ● 東京都M a a S社会実装モデル構築に関する実証事業に参画
⑤その他、計画事業等	● 港区コミュニティバス（ちいばす）との連携 ● ホームドア整備 ● 港区には各社の事業活動を情報発信してほしい ● 港区には臨海地域における盛り上げ策を積極的に展開してほしい

令和3（2021）年6月時点

▶ 路線バス・タクシー・地域公共交通事業者の状況

①利用者の状況	● コロナ禍前に対してバスは6～8割、タクシーは5割 ● 利用者減少により減便している路線あり ● 自転車シェアリングは通勤・通学による利用回数が増加 ● 今後もテレワークやリモート会議の増加でコロナ禍前より減少すると予想
②公共交通サービスの維持・拡充に向けた課題	● 運転手不足 ● 路線の見直し等により現在の赤字に早急な対応が必要 ● アプリ等の新サービス導入による経費増加 ● 虎ノ門と新橋間の速達性を確保するための工夫が必要（東京BRT） ● 区民、業務、観光客といったターゲット別のPRが必要
③他の交通機関との連携可能性	● 鉄道事業者のアプリと連携している ● 路線バスは港区コミュニティバス（ちいばす）との連携・役割分担ができている ● 鉄道・路線バス・地域公共交通の乗換等の連携を希望 ● 品川駅での新幹線との接続ダイヤの可能性を検討中（台場シャトルバス） ● 駅等の交通結節点でのサイクルポート設置を推進（自転車シェアリング） ● 短距離交通との競合性、安全性が課題
④MaaSの取組状況	● 他の交通事業者とのMaaSの取組に向けた検討は進めている ● 施設予約との連携は声かけがあれば参加したい ● 新たなバスロケーションシステム、車内混雑情報提供システムを導入 ● 現在のシステム基盤を軸に他の交通機関との連携は可能 ● 自社システムやアプリは費用面で導入検討に至っていない事業者あり
⑤その他、計画事業等	● より効率的・効果的なルート改善およびダイヤ改正の継続検討 ● 開発においてバス運行に必要な交通広場空間、乗降場の確保 ● EVバスの車両更新時の補助、充電設備の設置場所が課題 ● 路線バスの自動運転の導入はまだ遠い先のことと認識している ● 細街路を走行するタクシーでの自動運転の導入は難しい ● 利用者が減少している中での新たな設備等への投資は困難 ● 虎ノ門バスターミナルの活用 ● 区民における認知度が低い、地域ごとに認知度向上策が必要（台場シャトルバス） ● SNSを活用した情報発信 ● 港区には社会実験の支援を求める（自転車シェアリング）

令和3（2021）年6月時点

第3章 港区の交通に関する課題

第3章 港区の交通に関する課題

区内交通の現状、区民アンケートや交通事業者ヒアリングの実施結果を踏まえ、アフターコロナを見据えたこれからの地域交通ネットワークに関する課題を抽出しました。

課題① 交通環境の整備と維持・改善 ～充実した多様な交通機関の活用～

鉄道・地下鉄・バス・舟運・自転車シェアリング等により、区内公共交通ネットワークは充実しています。

一方で、白金・白金台地域のように狭あい道路が多く、港区コミュニティバス（ちいばす）等の地域公共交通の導入が困難であり、高齢者や障害者等の移動に配慮が必要な地域があります。

また、交通に係わる人材不足や交通機関の利用者減等の課題解決に向け、多様な主体の参画を求め、交通手段の維持・改善をしていく必要があります。

課題② 交通安全の意識の浸透のための対応

～新たなモビリティの利用者の安全意識の向上～

新しい生活様式が定着する中で、自転車利用者の増加や電動キックボード等の新たなモビリティの導入が進み、新たな交通需要とともに交通手段が拡大され、それに伴う事故も発生しています。

また、運転免許を有する高齢者は増加すると予測されており、運転能力や判断能力が低下してくることは避けられません。

こうした社会の変化を的確に捉えた新たなモビリティ等に対する交通安全の取組が必要です。

課題③ 新型コロナウイルス感染拡大による移動の変化への対応

～ウィズコロナでの公共交通機関の維持、アフターコロナでの変化への対応～

区内の人の移動については、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、外出機会の減少、公共交通の利用の減少等の変化が起こっています。一方で、自動車や自転車といった移動手段の利用の増加、時差通勤等の移動時間帯の変化があります。

交通事業者は、利用者数がコロナ禍前の水準に回復することは見込めないながらも、将来を見据え、新たな利便性向上のためのシステム導入、路線やダイヤの見直し等により、利用者数の回復に向けた施策に取り組んでおり、今後もこのような変化に対応した公共交通を維持していくことが求められます。

課題④ 多様な交通機関の連携強化

～多様な交通機関を有する交通環境を活かすための連携～

区内には複数の交通機関があり、これらを組み合わせて利用することで、多様な選択により、移動が可能となります。

区内の交通資源を有効に活用していくために、多様な交通機関を活用し、一人ひとりにとって利便性の高い交通手段を選択できる交通環境を整えていくとともに、交通機関と連携し、交通結節点の機能・利便性の向上やバリアフリー化をさらに充実していく必要があります。

課題⑤ DXへの対応 ～データ提供の充実やキャッシュレス化の推進～

区民アンケートにより、区民の8割が乗換検索サイトやアプリを利用していることが分かりました。

また、将来の地域交通サービスに期待することとして、情報発信やキャッシュレス決済等の運賃支払い方法の充実があり、MaaSの活用等、さらなるデジタル化の推進をしていく必要があります。

課題⑥ 交通に関する新技術の活用 ～自動運転、電気自動車等の新技術の活用～

近年、新技術の取組が進展し、自動運転や電気自動車等の新技術の開発が進んでいます。

区民からは、自動運転等の新技術の実用性が高まることが、将来の地域交通サービスに期待されています。今後も進展する交通に関する新技術を活用していくことが求められます。

課題⑦ 環境に関する意識への対応

～交通面での環境負荷の軽減の意識の高まりへの対応～

2050年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロを目指していく必要があります。また、区民からは、環境に優しい技術の導入が、将来の地域交通サービスに期待されており、区民の環境に関する意識は高いです。交通面でも環境負荷の軽減に対応していく必要があります。



第4章 目指すべき将来像と 港区総合交通計画の基本方針

第4章 目指すべき将来像と港区総合交通計画の基本方針

1 上位・関連計画の整理

(1) 港区まちづくりマスタープラン

「港区まちづくりマスタープラン」は「市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法第18条の2）」として平成29（2017）年3月に策定した計画であり、港区の街づくり分野の最上位の計画です。おおむね20年後を見据えたまちの将来像や目指すべき方向性、地域特性に応じたまちづくりの方針や取組の考え方を示しています。

まちづくりの方針3「快適な道路・交通ネットワークの形成」において「公共交通ネットワークの整備と交通結節点の利便性向上」、「道路ネットワークの整備と交通の円滑化」、「快適に楽しく歩ける環境の整備」の3つの取組の方向性を示しています。

また、目標設定に当たっては、関連計画である「港区低炭素まちづくり計画」及び「港区バリアフリー基本構想」に掲げる交通環境の整備も考慮する必要があるとしています。

まちづくりの基本理念

人にやさしい良質な都市空間・居住環境を皆で維持し、創造し、運営していく

将来都市像

「うるおいある国際生活都市」
～歴史と未来が融合する 魅力と活力あふれる 清々しいまち～

5つのまちの姿

- 住み続けられるまち
- 世界的で多様な魅力があるまち
- 世界に開かれた国際的なまち
- 安全・安心なまち
- 持続可能なまち

まちづくりの方針3「快適な道路・交通ネットワークの形成」の基本的な考え方

- リニア中央新幹線の開業や新駅設置等の広域交通ネットワークの強化を含め、多様な交通手段の連携による総合的で階層的な交通体系を構築します。
- 主要駅は既に多くの利用があり、今後も昼間人口の増加によりさらなる利用者増が見込まれるため、駅へのアクセスや乗換等の利便性を高め、交通結節機能を強化します。
- 幹線道路と生活道路それぞれの機能・役割を踏まえて計画的な整備を推進し、適正な道路ネットワークを構築します。
- 健康増進や観光等への活用も視野に入れて、自転車の利用環境を向上させます。
- バリアフリー空間のネットワーク化を進めるとともに、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、増加する高齢者にとっても、歩いて楽しいまちを目指し、楽に移動できる快適な歩行空間を形成します。

港区まちづくり
マスタープラン



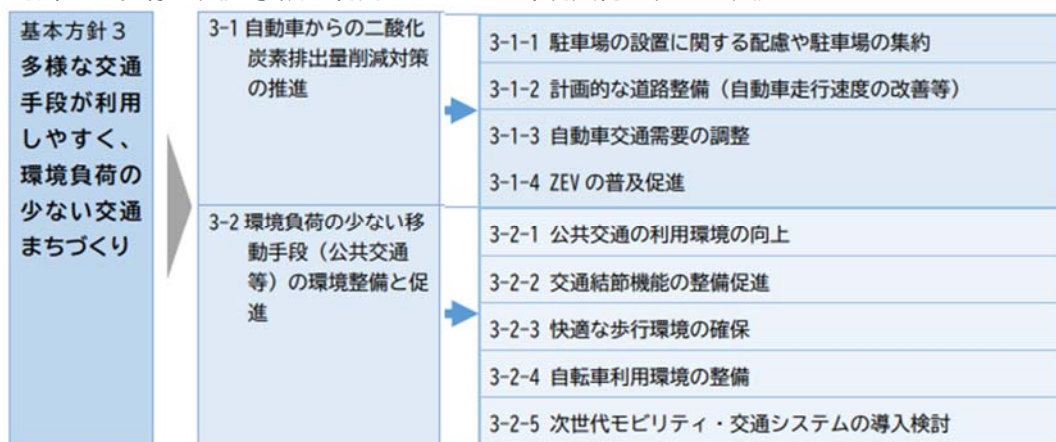
(2) 港区低炭素まちづくり計画

「港区低炭素まちづくり計画」は「都市の低炭素化の促進に関する法律」の規定により国が定めた「都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針」に基づき、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までを計画期間として令和3（2021）年6月に策定しています。

「快適で 安心な うるおいある 持続可能な環境都心 みなと」を「めざすべきまちの将来像」に掲げ、実現に向けた3つの基本方針を設定しています。基本方針3「多様な交通手段が利用しやすく、環境負荷の少ない交通まちづくり」では9つの取組を示しています。

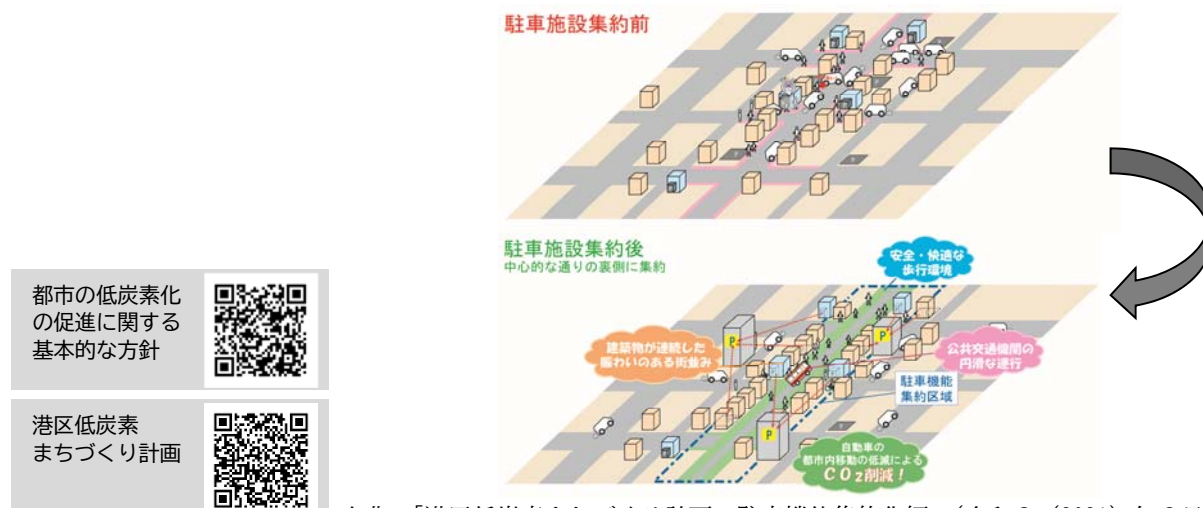
また、施策の一つである「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」の具体的な内容について別途定める「駐車機能集約化編」を令和3（2021）年6月に策定しています。都市内の非効率な自動車の移動の低減による二酸化炭素排出量の削減や、車両出入口による歩道分断箇所の減少による安全・快適な歩行環境の創出、さらに連続する街並みの形成と土地の有効活用を図るため、公共交通の利用促進を図ることと併せて、駐車施設の集約化を推進していくとしています。

▶ 基本方針3 多様な交通手段が利用しやすく、環境負荷の少ない交通まちづくり



出典：「港区低炭素まちづくり計画」（令和3（2021）年6月）

▶ 駐車施設の集約化の意義（イメージ）



出典：「港区低炭素まちづくり計画 駐車機能集約化編」（令和3（2021）年6月）

(3) 港区バリアフリー基本構想

平成 19 (2007) 年 4 月と平成 26 (2014) 年 9 月、令和 3 (2021) 年 3 月に「港区バリアフリー基本構想」を策定しています。「誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、いきいきと元気に暮らせる都市空間を形成するとともに、お互いを尊重し、共生する社会の実現」を基本理念に掲げ、5つの駅（浜松町駅・赤坂駅・六本木駅・白金高輪駅・田町駅）周辺に加えて、新たに2つの駅（新橋駅・品川駅）周辺を重点整備地区に指定し、バリアフリー化に向けた整備促進に取り組んでいくこととしています。

▶ バリアフリーの基本方針

3-1. 基本理念

バリアフリー法に基本理念が条文化(共生社会の実現、社会的障壁の除去の追加)されたことを踏まえ、区民にわかりやすい表現に改め、世界に認められるバリアフリー社会をめざします。

誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、
いきいきと元気に暮らせる都市空間を形成するとともに、
お互いを尊重し、共生する社会の実現

3-2. 基本方針

これまでの基本方針を推進することに加え、策定の課題と視点を踏まえ、基本理念の実現に向けて、以下の3つの基本方針を踏まえた取組を推進していきます。

基本方針①

誰もが利用しやすく、国際化にも配慮した
ユニバーサルデザインによる多様なニーズへの対応

【方向性】

ユニバーサルデザインの対象となる取組の範囲は広いため、港区バリアフリー基本構想におけるユニバーサルデザインの考え方を整理し、事業に取り組むことで、一人ひとりの多様性が尊重され、社会参加ができる環境を形成します。

基本方針②

利便性・安全性を向上したバリアフリーの
更なる加速化

【方向性】

重点整備地区と特定事業について追加を行い、更なるバリアフリー化を推進します。また、港区の特徴である坂道や水辺空間について歩きやすさ等のアクセシビリティの向上を継続して推進します。

基本方針③

多様な世代の人々がお互いを助けあう
心のバリアフリーの推進

【方向性】

バリアフリーのキーワードのひとつである「心のバリアフリー」はまだ広く認知されていません。更に心のバリアフリーを推進することでハード面の整備だけでなく思いやりの心を育てるため、これからの港区に必要な新たな取組を整理します。

出典：「港区バリアフリー基本構想」（令和3（2021）年7月更新）

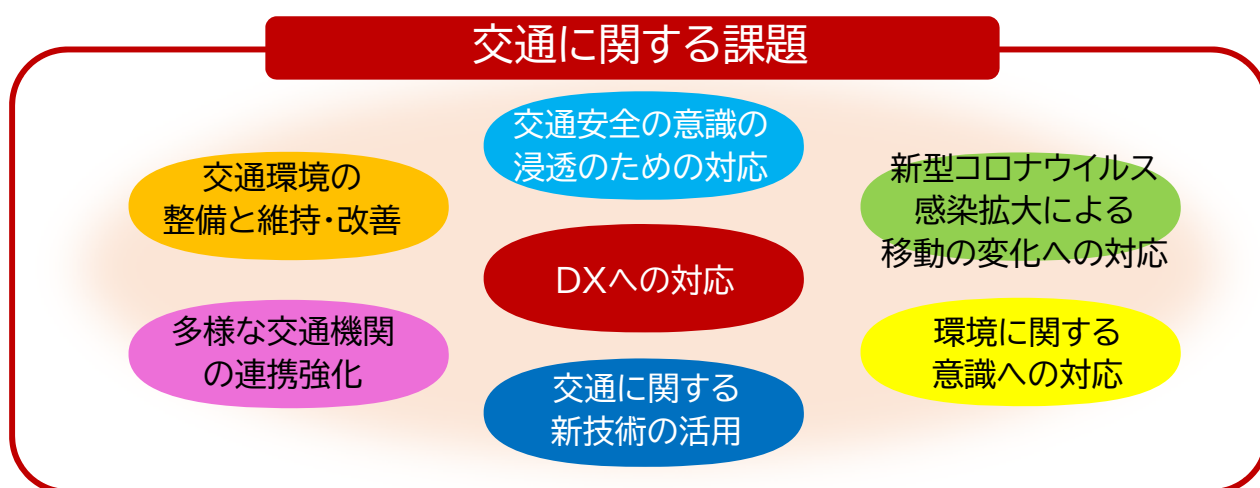
港区バリアフリー
基本構想



2 港区の交通の目指すべき将来像

「港区まちづくりマスタープラン」で位置付けられている将来都市像「うるおいある国際生活都市」と計画策定の背景、交通の課題を踏まえて、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」として掲げます。

また、区が目指す脱炭素社会の実現、DXの推進や自動運転社会を見据えた都市づくり等、交通政策のみならず、都市、環境政策も含む多様な政策分野の取組を連携して進めることで実現を目指していきます。



港区の交通の目指すべき将来像

交通結節点の機能充実

区内の交通結節点においては、高密な鉄道・バスネットワークを補完する充実したコミュニティ交通（ちいばす、お台場レインボーバス）、自転車シェアリング等のシェアモビリティサービスが充実するとともに、現実空間と仮想空間の整備を共に進めることで交通結節機能が向上しており、大量輸送と個人のニーズにあったサービスとが両立している。

きめ細かい多様なサービスの選択

ラストワンマイル移動手段の充実や外出機会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、区民等の様々な人の活動を、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。

新技術の進展と脱炭素の取組

あらゆる交通手段が脱炭素化され 2050 年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロが実現している。

自動運転によるモビリティと環境に優しい技術の導入や環境負荷の軽減ができている。

港区の交通に関する基本理念

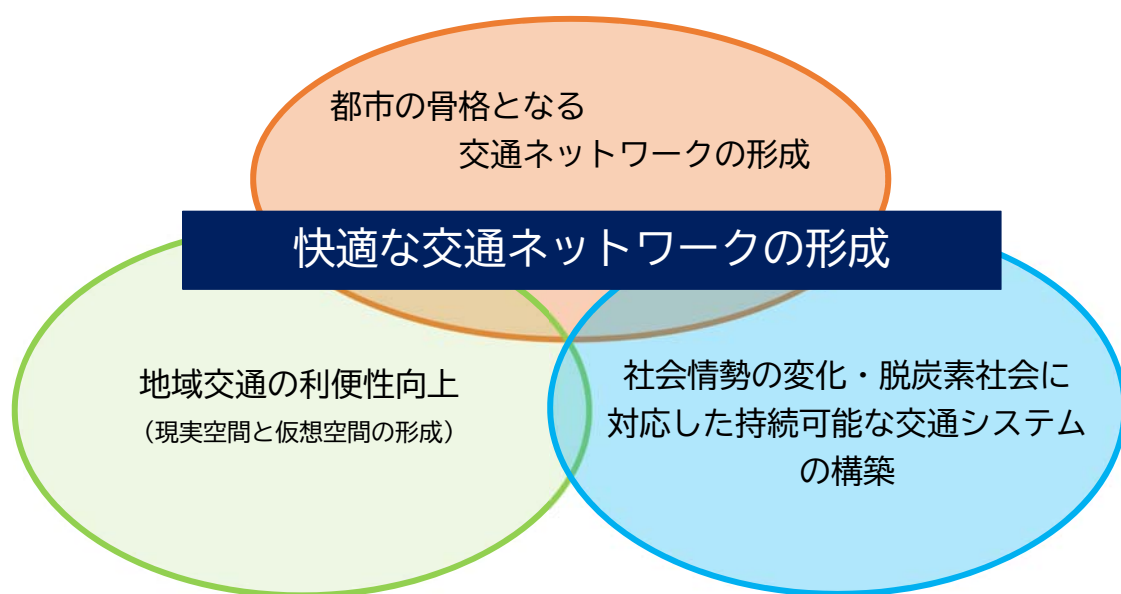
快適な交通ネットワークの形成

地区内の交通資源を最大限活用し、
新たなモビリティにも対応した
誰もが安全・快適で使いやすく、環境負荷の少ない
快適な交通ネットワークを形成します

少子高齢化や新しい生活様式の定着等、交通を取り巻く環境が大きく変化する中、利用者のニーズにあった移動手段を確保します。高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全・快適で使いやすく、地球環境に配慮した移動手段の整備を推進し、区内の温室効果ガスの排出実質ゼロを目指します。

また、将来を見据えた持続可能な地域交通サービスの提供に加え、シェアリングサービスや自動運転技術等の導入により活発な移動の促進や、交通移動データを活用したさらなる利便性の向上等、交通分野における最先端技術の活用について、港区の地域特性を活かした施策を推進します。

これらにより、多様な主体の参画のもと、民間の交通資源等をフル活用し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、交通ネットワークを形成します。



目標像Ⅰ

都市の骨格となる交通ネットワークの形成

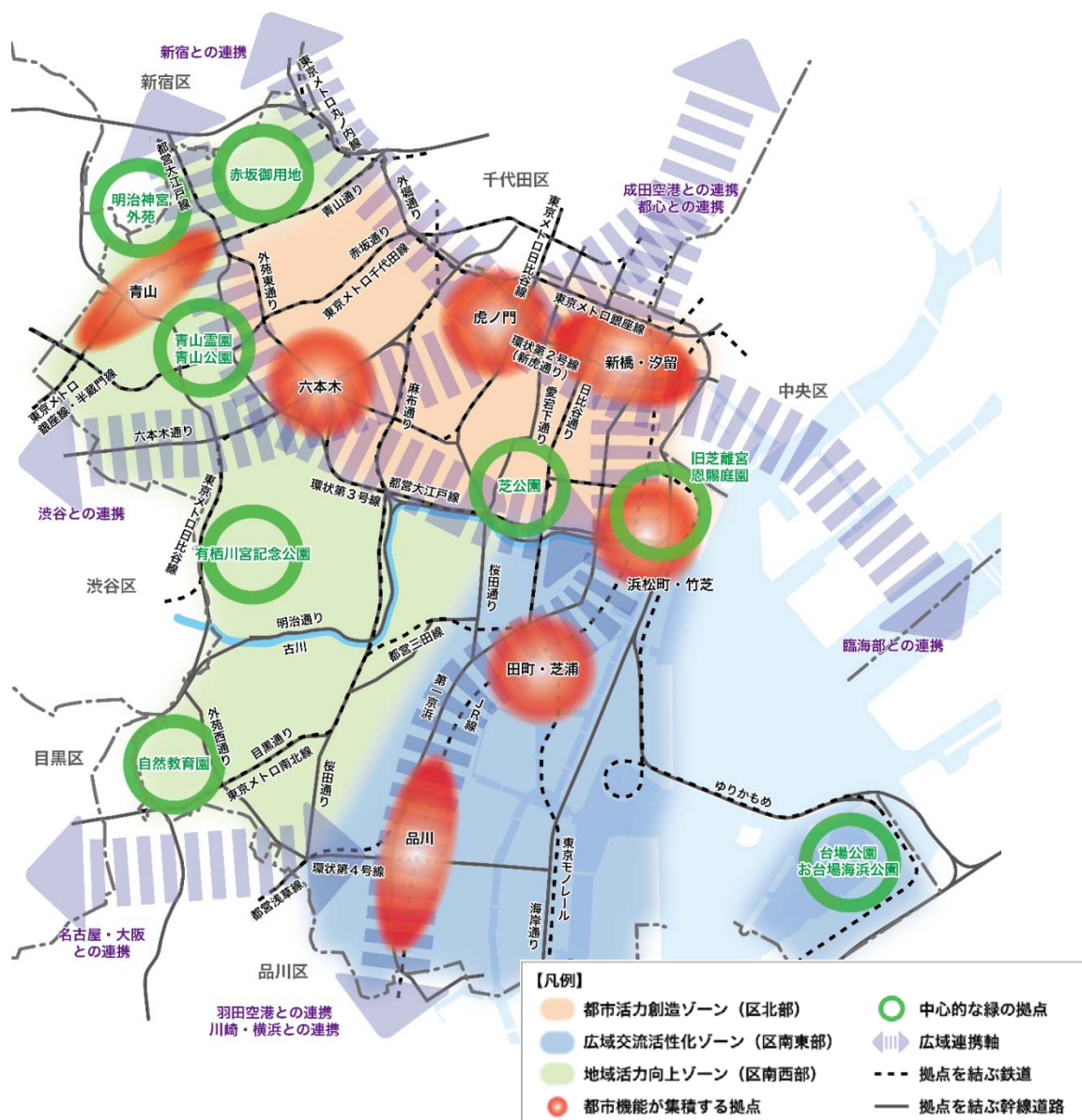
①拠点間を結ぶ高密度で利便性の高い交通ネットワークの形成

「港区まちづくりマスタープラン」に示す、将来の都市構造は、まちの中心となる拠点や軸を位置付け、将来の都市の骨格を示すものであり、港区の街づくりの方針等の前提となっています。

「港区まちづくりマスタープラン」では、広域的な視点から見た港区の位置付けを踏まえ、都市再生の緊急性や地域特性により区を3つのゾーンに分け、土地の利用、活用、保全や市街地環境等に関するゾーンの整備方針を示しています。

また、港区は個性豊かな都市機能が集積する拠点や自然環境が豊かな緑の拠点も数多く点在し、その拠点間が高密度で利便性の高い地域交通ネットワークでつながっているという特徴があります。

▶ 港区が目指す将来都市構造図



②階層性・役割のもと多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の形成

まちの中心となる拠点や軸に沿って、今後も都市開発が進み、開発事業者や地域企業、交通事業者の活動が進展していきます。企業・事業者の取組を活かし、区と連携し、公共交通を主軸として多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の形成を目指します。

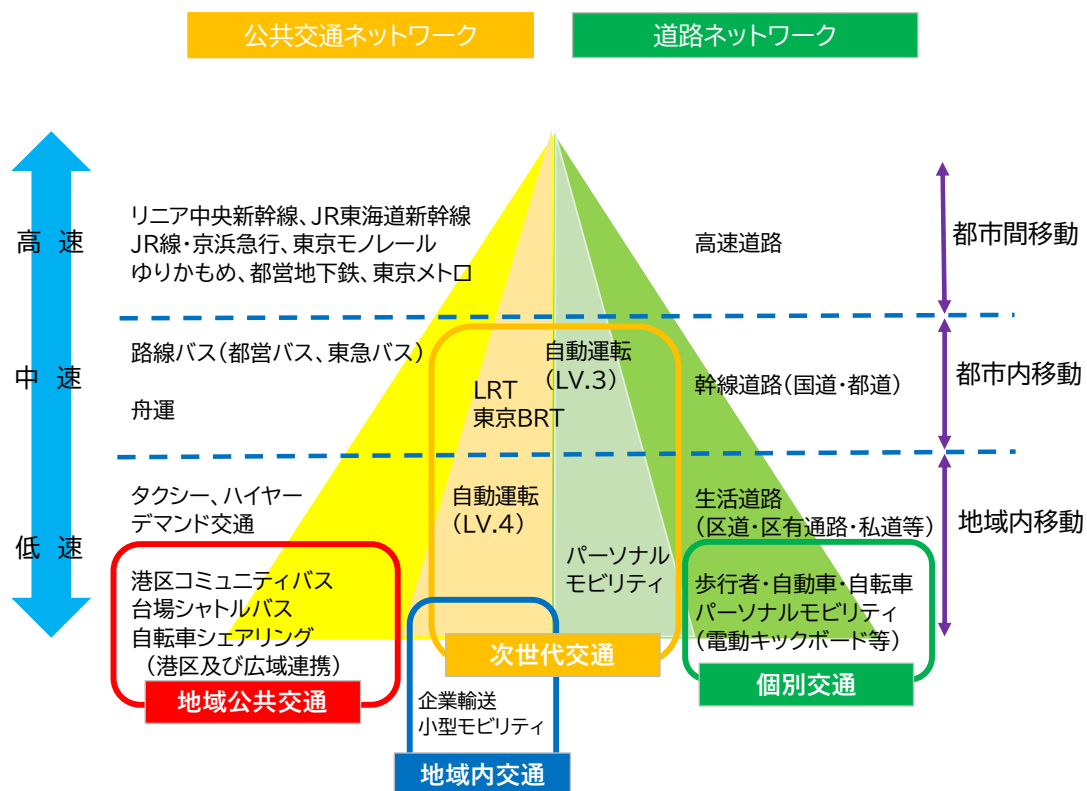
港区では、多様な活動が行われ、その目的に応じて、人々が移動しています。

移動の利便性を確保するためには、複数の選択肢の中から、高齢者や障害者等、誰もが移動しやすく、個人がベストな交通手段や経路を選択できる地域交通ネットワークが必要になります。

そのために、多様な主体の参画のもと、あらゆる交通資源を総動員し、利用者の様々なニーズにきめ細かく対応できる持続可能な地域交通サービスを実現します。それぞれの交通事業者が事業性を確保しながら、港区において重層的な地域交通ネットワークを維持していくためには、役割を明確にし、連携を図っていく必要があります。

また、区は、交通事業者だけでは対応できない地域公共交通について対応を進めていきます。下図のような階層性と役割を位置付け、交通機関のバランスを保つことが考えられます。地域内移動においては、例えば商業・業務集積地と住宅地等で一律に同じサービスを提供するのではなく、地域特性とニーズにあわせた地域交通サービスを提供することが必要です。

▶ 港区都市交通体系の階層図



目標像Ⅱ

地域交通の利便性向上（現実空間と仮想空間の形成）

区内は多様な交通機関が重層的に整備されており、移動目的や移動する区間によって、交通手段や経路を選択できる恵まれた交通環境があります。これは、鉄道、バス、自転車シェアリング等との乗換により“現実空間の地域交通ネットワーク”を形成しています。

一方で、区民アンケートでも把握できたように、移動者はインターネットを介した交通情報を踏まえて、交通手段や経路を選択しています。また、近年は、M a a Sのサービスが展開され、移動を一つのサービスとするための情報技術が確立しつつあります。このようなことを踏まえると、“仮想空間の地域交通ネットワーク”も重要になります。

これらを踏まえて、港区が目指すべき姿として、現実空間と仮想空間の双方の地域交通ネットワークを充実させることで、移動者のニーズに合った交通手段と経路が選択できる地域交通ネットワーク・サービスを提供します。

○現実空間の地域交通ネットワークに関する区の役割

移動者のニーズにあった交通手段と経路が選択できる地域交通ネットワーク・サービスを実現するために、交通結節点の利便性確保を進めます。

また、より一層の交通事業者間の連携を図っていくために、利用者ニーズの把握、港区コミュニティバス（ちいばす）等の区が関与する交通事業の改善や事業者間の調整を行います。

○仮想空間の地域交通ネットワークに関する区の役割

区民及び来訪者の移動範囲は、区を跨ぎ広域に行われています。港区内で閉じた情報提供よりも、移動の実態にあった広域的な範囲で、交通情報を提供すべきであると考えます。

そこで、区は、東京都や隣接区、交通事業者へ働きかけを行うことにより、M a a Sの体制づくりを推進していきます。

“現実空間の地域交通ネットワーク”と“仮想空間の地域交通ネットワーク”の双方で、移動者のニーズに合った移動手段・経路が選択できる地域交通ネットワーク・サービスを構築することを目指す

現実空間の
地域交通ネットワーク

仮想空間の
地域交通ネットワーク

公共交通・道路・
快適な歩行環境の連携

M a a Sの活用等による
交通機関・経路等の情報提供

新型コロナウイルス感染拡大の影響が長引く中、移動自粛により公共交通をはじめ、利用者が減少したままの状態が続いています。このままでは、提供するサービスが低下する可能性があります。新型コロナウイルス感染拡大の影響がなくなった状況（アフターコロナ）では、完全にコロナ禍前の状態に戻るとは言えませんが、少なくとも、アフターコロナのライフスタイルと移動の状況が把握できるまでは、重要な公共交通の路線については維持することが望まれます。

そこで、鉄道とバス、タクシー、自転車シェアリング等の異なる交通事業者間の連携、港区と交通事業者との連携により、地域公共交通事業を継続する必要があります。

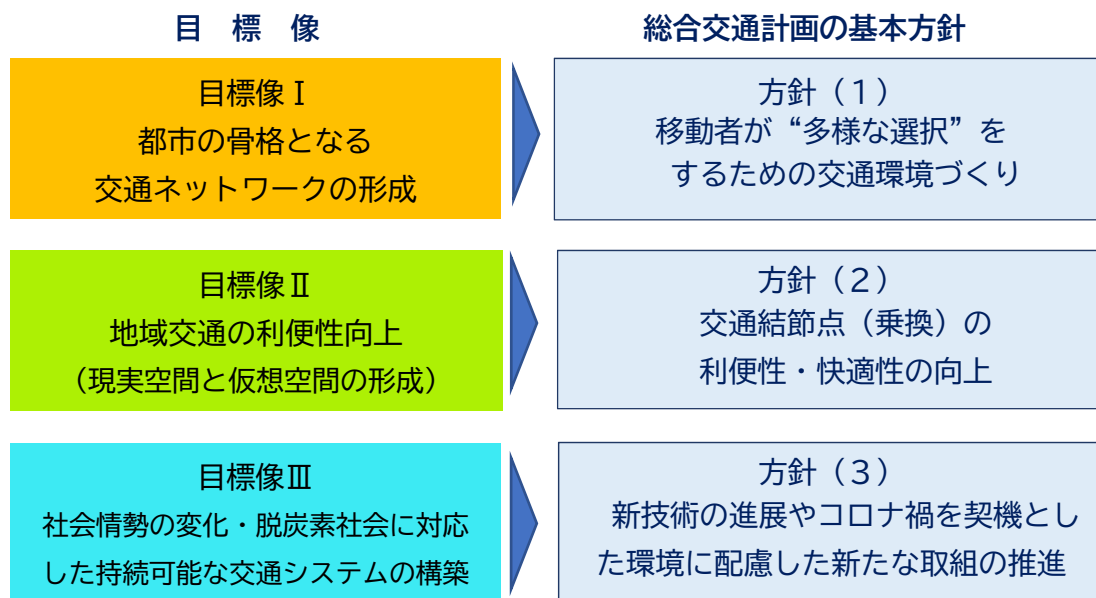
コロナ禍では、人々は遠出を避け、近いエリアで日常生活をする努力をしています。その結果、身近な生活圏内での短距離の移動が増えています。

アフターコロナにおいても自転車シェアリングの提供や自動運転技術等の導入による活発な移動の促進、データを活用した交通施策の推進等、交通分野における最先端技術の活用について、世界に先駆けた存在になるよう取り組みます。

また、区は令和3（2021）年に「港区環境基本計画」を策定し、国と東京都とも連携し、2050年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロを目指します。安全性、脱炭素社会の両輪を実現した持続可能な交通システムの構築を目指します。

3 港区総合交通計画の基本方針

目標像を実現するために港区総合交通計画の基本方針として以下の3点を掲げ、各取組を総合的に進めていきます。



方針（１） 移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり

高齢者や障害者等をはじめ、誰もが利用しやすい交通環境の形成を目指し、道路や鉄道、路線バス、それを補完する港区コミュニティバス（ちいばす）等を充実するとともに交通結節点の機能が向上し、大量輸送と個人のニーズにあったサービスとを両立させます。徒歩や自転車、あるいは超小型モビリティ等の短距離交通システムを充実させていくために、区は関係機関への働きかけや調整を行っていきます。

重点事業

公共交通ネットワーク施策	施策① 新駅整備にあわせた交通機能の充実
	施策④ 交通ルール・マナーの周知
地域公共交通施策	施策⑤ （ちいばす）運行改善（ルート・ダイヤの見直し）
	施策⑥ （お台場レインボーバス）自主運行を目指した運行継続
自転車施策	施策⑨ 自転車等駐車場（民設民営を含む）の整備
自動車施策	施策⑩ 駐車場の集約

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

方針（２） 交通結節点（乗換）の利便性・快適性の向上

地域交通ネットワークにおいては、交通機関をつなぐ交通結節点の利便性向上を区の役割と考え、推進していきます。あわせて、国際生活都市にふさわしい交通結節点における分かりやすい乗換の情報提供に向けて、交通機関間の乗換経路や所要時間、高齢者や障害者等に配慮したバリアフリー化された経路についての駅等の案内表示の改善や整備、案内・情報の多言語化、現実空間と仮想空間の適切な役割分担による連携について検討します。

重点事業

交通結節点施策	施策⑫ 乗換案内表示の改善
	施策⑬ 港区バリアフリー基本構想の公共交通特定事業の推進
	施策⑭ 駅前広場整備

新規事業

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

方針（３） 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組の推進

新しい生活様式と環境への配慮を踏まえ、交通における新技術の活用を推進します。

また、MaaSについては、短中期的には移動者のニーズに合った移動手段・経路が選択できる地域交通ネットワーク・サービスの提供、長期的にはカーボンニュートラル等の都市政策・交通政策の実現のために活用することを目指します。

重点事業

新技術・環境施策	施策⑯ 交通不便地域における移動手段の導入促進
	施策⑰ EVバスの導入促進
	施策⑰ FCバス（燃料電池バス）の導入検討

新規事業

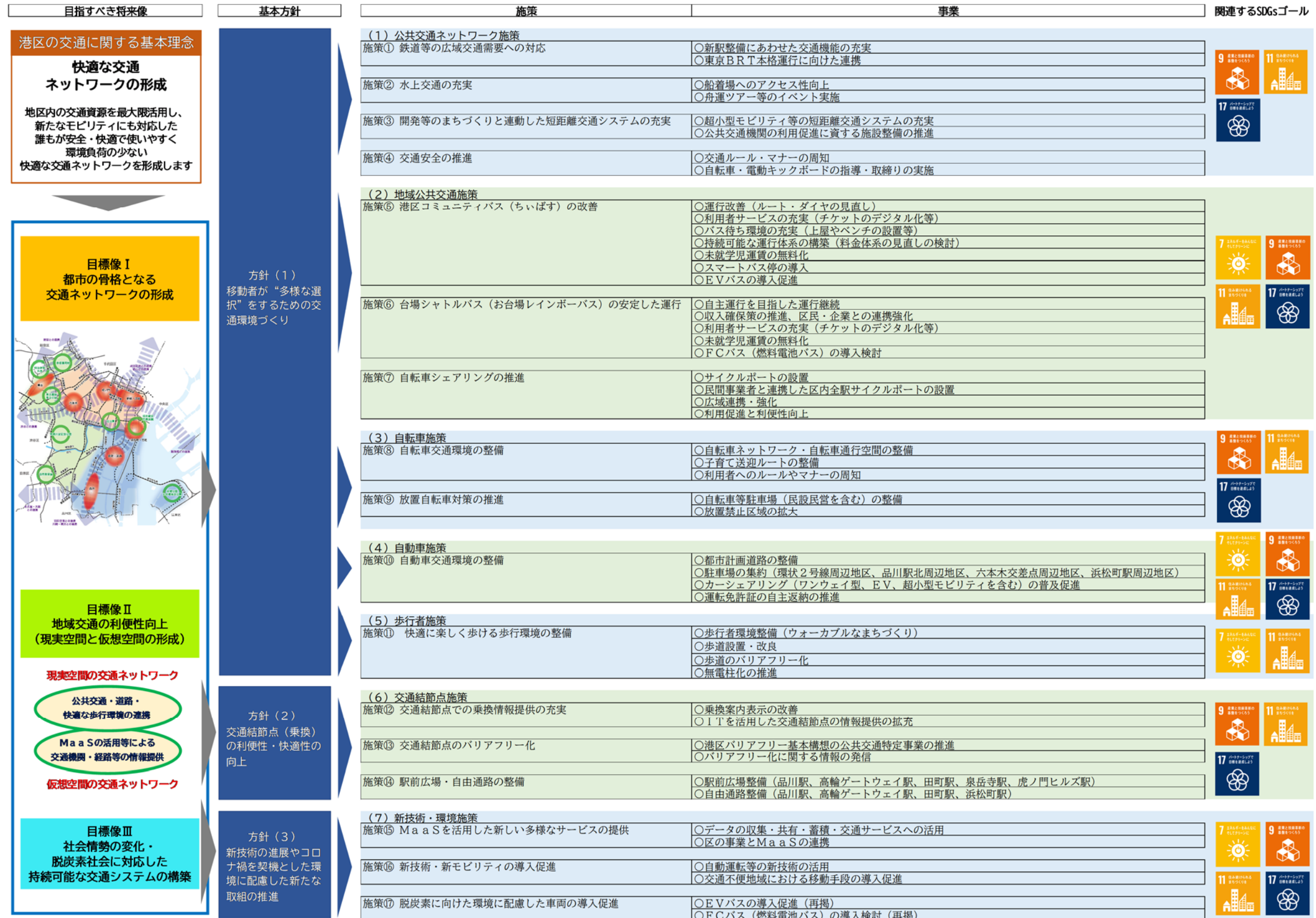
新技術・環境施策	施策⑮ データの収集・共有・蓄積・交通サービスへの活用
	施策⑮ 区の事業とMaaSの連携

第5章 港区総合交通計画の施策



第5章 港区総合交通計画の施策

1 施策体系



OSDGsの推進

SDGsが掲げる「誰一人取り残さない」社会の実現に向けて、国や地方自治体、企業、教育・研究機関、NPO等、様々な主体により積極的な取組が展開されています。SDGsが掲げる目標や方向性は地域課題の解決に資するものであることから、区は、本計画において政策や施策とSDGsとの関連を明らかにし、SDGsの目標を踏まえて区政を推進していきます。

▶SDGsの17目標（ゴール）



出典：国際連合広報センターホームページ

2 基本方針を実現する具体的な施策

各施策に基づく事業について、その事業スケジュールと実施主体、活動評価指標を具体的に示します。

(1) 公共交通ネットワーク施策

施策① 鉄道等の広域交通需要への対応



区内の公共交通ネットワークは、鉄道・地下鉄・バス・舟運等、既存の公共交通網に加え、J R高輪ゲートウェイ駅と東京メトロ日比谷線虎ノ門ヒルズ駅の開業、東京都臨海部を繋ぐ東京B R Tの運行が開始しました。

今後、東京メトロ南北線品川延伸とリニア中央新幹線の開業が予定されていることから、新たな広域交通需要に対応して乗換や乗継等の交通機能の充実を図ります。

主な事業

- 新たな広域交通の整備にあわせて、様々な交通との連携を強化して、乗換や乗継の交通利便性の向上を図ります。
- 東京B R Tの本格運行に向けて、区は関係者協議等へ積極的に協力します。

▶東京B R T



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
新駅整備にあわせた交通機能の充実						継続	区・交通事業者
東京B R T本格運行に向けた連携						継続	区・東京都・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
東京B R T本格運行	未実施	導入	運行継続

施策② 水上交通の充実



区内に4箇所の舟運の船着場と9箇所の防災船着場があります。交通事業者と東京都による既存の船着場や防災船着場を利用した舟運の取組が進められています。

観光的側面が多い交通手段ですが、今後の動向を注視するとともに舟着場への移動手段を検討します。

主な事業

- 水辺空間の整備にあわせて、船着場から他の交通機関までのアクセス性を向上させ、水上交通と陸上交通との連携を図ります。
- 防災船着場を試験的に開放する等、東京都で実施している舟運の活性化に向けた社会実験を支援します。また、舟運ツアー等、水辺の魅力を体感することができるイベントを実施します。

▶ 竹芝地区船着場（ウォーターズ竹芝前）



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
船着場へのアクセス性向上	実施					見直し	区・東京都・施設管理者
舟運ツアー等のイベント実施	実施					継続	区・地域・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
駅と船着場を結ぶ交通手段の確保	2路線 (ちいばす・都営バス)	継続	増加

施策③ 開発等のまちづくりと連動した短距離交通システムの充実



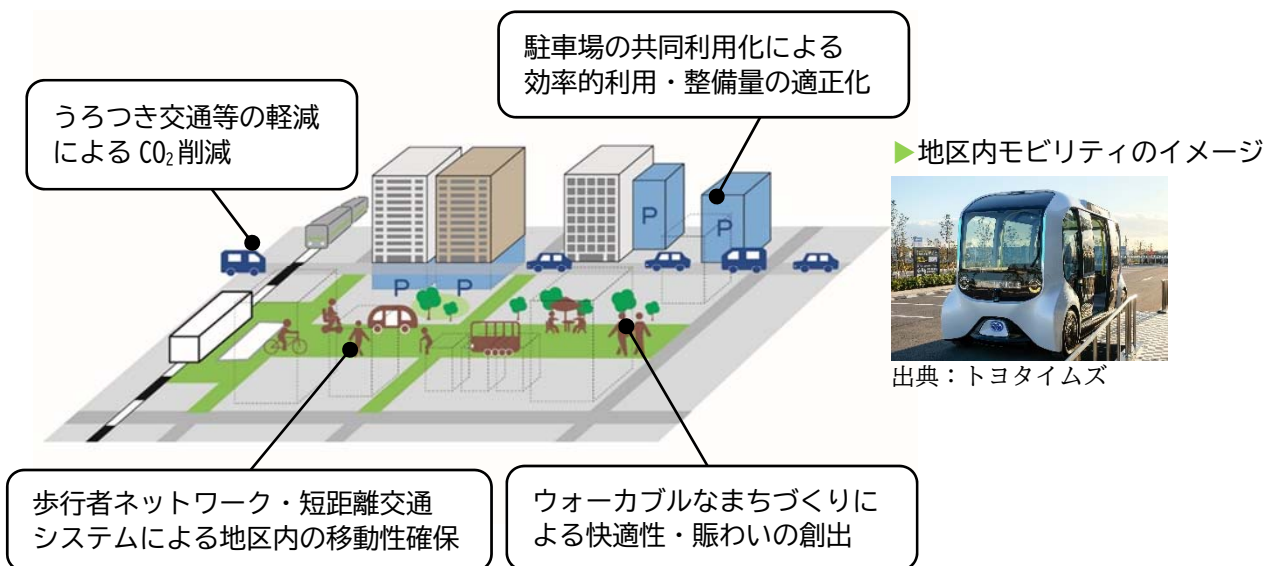
品川や虎ノ門等の都市機能が集積する拠点の形成や都市開発が進展しています。都市機能が集積する区域において、地域の実情に応じた駐車施設の附置義務基準を定めることが可能となる制度「駐車場地域ルール」の策定を進めています。

今後も、地域や開発事業者と連携して、地域内の移動手段や空間形成の充実を図ります。

主な事業

- 「駐車場地域ルール」の運営組織や開発事業者、交通事業者、区等が連携して、超小型モビリティやパーソナルモビリティといった新たな短距離交通システムの充実や、駐車施設の集約化と共同荷捌き施設の整備を推進します。
- 公共交通機関の利用促進につながる施設整備の推進や、地域と開発事業者の協力による地域内の移動手段や空間形成の充実に向けた働きかけを行います。

▶ 都市開発にあわせた交通機能誘導のイメージ



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
超小型モビリティ等の短距離交通システムの充実	企業との連携					検証・実施	区・地域・開発事業者・交通事業者
公共交通機関の利用促進に資する施設整備の推進	促進					継続	区・地域・開発事業者・交通事業者

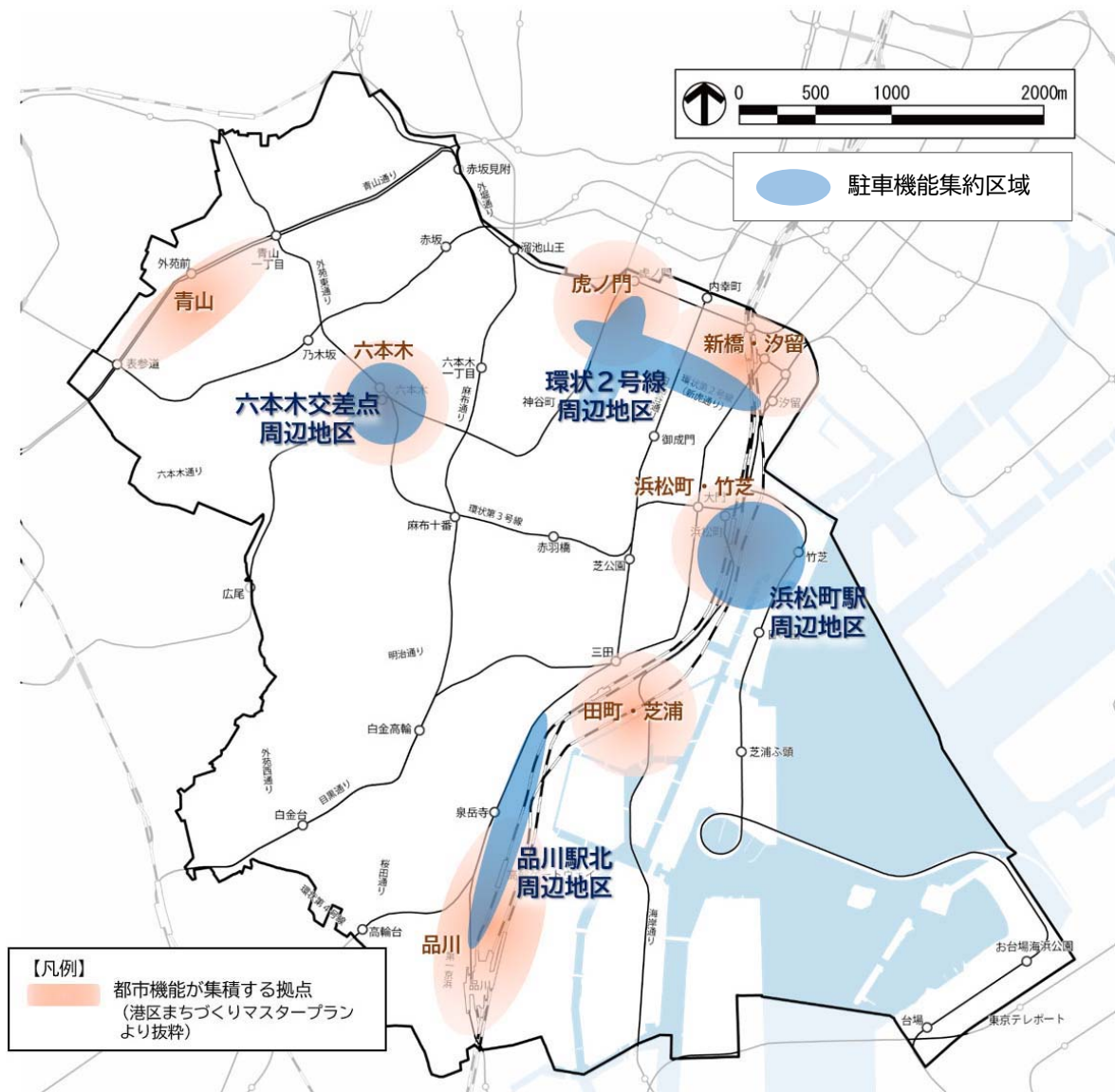
活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
駐車機能集約区域における 短距離交通システムの導入	未実施	検討・推進	構築

駐車場地域ルール



▶ 駐車機能集約区域



低炭素まちづくり計画において記載されている4つの区域

出典：駐車場地域ルールの概要（パンフレット）

施策④ 交通安全の推進



区内における道路交通の安全に関する諸施策の大綱として、「交通事故のない世界一安全なまち港区」の実現を目指しています。

新型コロナウイルス感染拡大により、交通量が減少したこともあり交通事故件数は減少しているものの、新しい生活様式が浸透する中で、デリバリー目的の自転車利用者の増加、電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの導入により、交通手段が拡大され、それに伴う事故の増加が懸念されています。

また、自転車等利用者のヘルメット着用の交通ルールや利用マナーの周知を進めるとともに、高齢者の運転免許自主返納等、社会の変化を的確に捉えた交通安全の取組を行政機関、各事業者、交通関係団体等、区民が一体となって総合的かつ効果的な対策を推進します。

主な事業

- 自転車利用者や電動キックボード利用者に対して、指導取締りとともに交通ルールや利用上のマナーを周知します。
- 利用者だけでなく、新たなモビリティサービスを提供する事業者や販売店に対して交通ルールや利用上のマナーを周知します。

▶交通安全啓発品配布の様子



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
交通ルール・マナーの周知	実施					継続	区・交通事業者
自転車・電動キックボードの指導・取締りの実施	実施					継続	交通管理者・区

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
交通事故死傷者数	1,064人／年	1,000人／年以下	1,000人／年以下

第11次港区
交通安全計画



(2) 地域公共交通施策

施策⑤ 港区コミュニティバス（ちいばす）の改善



港区コミュニティバス（ちいばす）は、地域活動の活性化、高齢者や障害者等の社会参加の促進、子育て支援、防災対策（災害時の協力協定）、地球温暖化への対応等の区民の幅広いニーズに対応しています。

区内の地域交通として重要な役割を果たす一方、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、利用者が減少していることから、運行経費に対する区の財政負担も増加しています。事業採算性の改善や新たな需要に対応した路線再編等、事業継続に向けた課題があることから、利用者サービスの向上や利用者増につながる取組を実施しながら、運行改善に向けた取組を実施します。

主な事業

- 生活スタイルの変化や新たな需要に対応するため、地域の声や特性を踏まえつつ、バスロケーションシステム（ちいばすナビ）から取得する利用データ等を活用し、利用実態を把握しながら、必要な運行改善を実施していきます。
- デジタルチケットやMaaSを活用したキャッシュレス化や他の交通機関との連携等、利用者サービスの充実を図ります。
- バス停留所へのベンチや上屋の設置等を計画的に行い、令和5（2023）年度から5年間で設置可能な場所への設置完了を目指し、バス待ち環境を向上します。
- 安定的な運行を維持していくため、利用者増につながる取組の実施や料金体系の見直しを検討します。
- デジタルサイネージを使ってバスの時刻表だけでなく、その他のお知らせや広告などを表示できるスマートバス停を導入します。緊急時の情報発信や複数交通手段の情報提供が可能となり、利用者の利便性向上につながります。
- 営業所への充電設備の設置等の環境整備を進めるとともに、環境に配慮したEVバスの導入を促進します。

▶ 港区コミュニティバス（ちいばす）



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
運行改善 （ルート・ダイヤの見直し）	実 施					見直し	区・交通事業者
利用者サービスの充実 （チケットのデジタル化等）	実 施					見直し	区・交通事業者
バス待ち環境の充実 （上屋やベンチの設置等）	推 進					見直し	区・交通事業者
持続可能な運行体系の構築 （料金体系の見直しの検討）	検討・調整	実施・検証				見直し	区・交通事業者
未就学児運賃の無料化	実 施					継続	区・交通事業者
スマートバス停の導入	実証実験後、順次導入					検証	区・交通事業者
E Vバスの導入促進	導入	技術進展にあわせて導入促進					区・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
港区コミュニティバス（ちいばす）の利用者数	294 万人/年	400 万人/年	480 万人/年
港区コミュニティバス（ちいばす）の全路線の収支率	47.4%	50%	50%以上

港区基本計画・
港区実施計画



港区低炭素
まちづくり計画



施策⑥ 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の安定した運行



台場シャトルバス（お台場レインボーバス）は、平成 24（2012）年から台場シャトル協議会により運行を開始しています。その後、台場シャトル協議会が撤退し、交通事業者単独での運行が困難であったため、平成 29（2017）年度からは5年間を期間として自主運行を目指すことを前提に、区による運行補助事業スキームを開始しました。

令和元（2019）年度まで、利用者は増加傾向にあり、収支率は 89%にまで達していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者が大幅に減少し、自主運行が難しい状況となりました。今後、令和 4（2022）年度から令和 6（2024）年度までの3年間で自主運行ができるよう、区は運行の支援を行い、自主運行を目指していきます。

主な事業

- 令和 7（2025）年度以降の自主運行を目指した運行継続のための支援を継続します。
- 自主運行を目指し、収入確保のため、地域や企業と連携し、サポーター制度等の地域出資の仕組みを検討します。
- デジタルチケットやMaaSを活用したキャッシュレス化や他の交通機関との連携等、利用者サービスの充実を図ります。
- FCバス（燃料電池バス）について、導入を促進します。

▶ 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
自主運行を目指した運行継続	実施		見直し			見直し	区・交通事業者
収入確保策の推進、区民・企業との連携強化	推 進					見直し	区・地域・交通事業者
利用者サービスの充実 （チケットのデジタル化等）	検討	実 施					交通事業者
未就学児運賃の無料化	実施						区・交通事業者
ＦＣバス（燃料電池バス）の導入検討	検討	技術進展にあわせて導入促進					区・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和 3 年度末)	令和 9 年度目標	令和 14 年度目標
台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の利用者数	57 万人/年	90 万人	増加
台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の収支率	67.8%	100%以上	改善

施策⑦ 自転車シェアリングの推進



平成 26（2014）年 10 月から、放置自転車対策、環境負荷の低減、区民の利便性向上等を目的として事業を開始して以降、利用者は着実に増加し、令和 4（2022）年 3 月末時点で利用会員（港区）は 18 万人を超えています。

新しい生活様式に対応する地域交通サービスとして、引き続き利用ニーズが増加することが予想されることから、自転車シェアリングを拡充するとともに、他区への相互乗り入れや他の交通機関、地域等との連携を推進します。

主な事業

- 区内 170 か所以上にサイクルポートを設置します。また、サイクルポート不足地域の解消や利用ニーズに応じたサイクルポートの適正配置や高密度化に取り組みます。
- 鉄道駅や観光施設、民間ビル等と連携し、積極的なサイクルポート設置を進めることで、住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人が気軽に自転車を活用できる環境をつくれます。
- 広域連携を強化し、他事業者との連携等、事業拡大に向けた柔軟な仕組みづくりを検討します。
- 自転車シェアリングを活用した観光ルートの開発や拠点駅での案内強化等によるインバウンド利用者の取り込みや、M a a S を活用した他交通機関との連携による利用促進をしていきます。

▶自転車シェアリング



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
サイクルポートの設置	実施						区・交通事業者
民間事業者と連携した区内全駅サイクルポートの設置	実施						区・交通事業者
広域連携・強化	実施						区・東京都・連携区・交通事業者
利用促進と利便性向上	実施						区・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和 3 年度末)	令和 9 年度目標	令和 14 年度目標
自転車シェアリングの年間利用回数	240 万回/年	500 万回/年 (令和 8 年度)	増加
自転車シェアリングの利用回数の増加(回転率)	3.8 回転/日・台	5.3 回転/日・台	増加

港区自転車交通
環境整備計画



港区基本計画・
港区実施計画



(3) 自転車施策

施策⑧ 自転車交通環境の整備



自転車利用は環境負荷が少ないことや、健康にも良いことから、区は自転車の積極利用を勧めています。港区で活動する全ての人が、日常生活や余暇の楽しみ等の様々な場面で「快適に・便利に・安全に」自転車を活用できる環境づくりを目指します。

主な事業

- 国、東京都と連携して、路線ごとに適切な形式での自転車通行空間を選定し、自転車ネットワークの整備を継続します。
- 子ども乗せ自転車を使って通園する保護者の安全な通行を支援し、また同じ道路を通行する歩行者、自動車への周知を図るため新たな子育て送迎ルートを設定し、モデル施設と連携し、先行的に整備します。子育て送迎ルートの内容を次頁に示します。
- 自転車の活用シーンの多様化に合わせて自転車を安全に利用できるよう、ルール・マナーの周知を徹底します。

▶ 自転車歩行者道



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
自転車ネットワーク・自転車通行空間の整備						整備	区・国・東京都・交通管理者
子育て送迎ルートの整備						整備	区
利用者へのルールやマナーの周知						実施	区・地域

活動評価指標

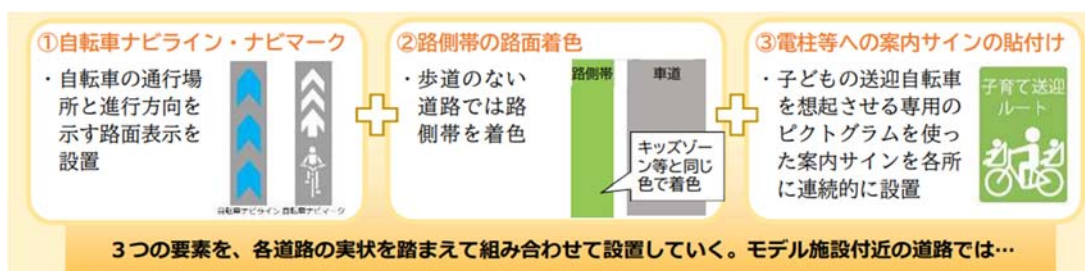
活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
自転車通行空間の整備延長 (自転車ネットワーク)	26.7 km	37.3km	47.8 km
自転車通行空間の整備延長 (誘導ルート)	0.0 km	6.4 km	12.8 km

港区自転車通行
空間整備計画



● 子育て送迎ルートでの対策イメージ

- ・ 子育て送迎ルートは、子育て施設への自転車による送迎だけでなく、徒歩での送迎や、子育て施設の施設外活動等の様々な場面で、子どもと保護者、保育士等の安全な通行を守るためのルートとなります。
- ・ そのため、①自転車が安全に、正しく車道を通行できること、②路側帯や歩道を通行する歩行者が安心して通行できること、③子育て等の送迎が行われる道路を周知することを念頭に以下の3つの対策を組み合わせることを基本とします。
- ・ この取組に合わせて、自転車走行部分の通行を阻害する路上駐停車車両の抑制対策を徹底することが必要です。



■具体的な対策イメージ① 歩道のない生活道路

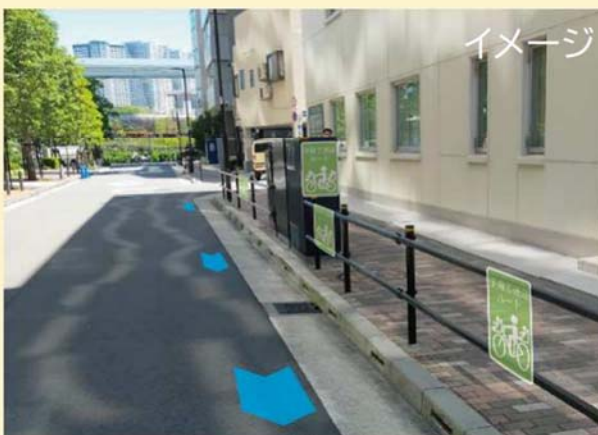
- ・ 歩道のない道路では、歩行者が通行する路側帯内側に特定の色（図では緑色）で路面を着色し、連続性を持たせる。
- ・ 電柱などを活用し、当該区間が【子育て送迎推奨ルート（仮称）】であることを明示する。
- ・ 自転車の路側帯内の通行を抑制するよう、車道側に自転車ナビライン・ナビマークを配する。
- ・ 路側帯部分や自転車走行環境部分に路上駐停車車両が発生しないように、抑制対策を徹底する。
- ・ キッズゾーンと重複する区間では、とくに安全に配慮した周知・啓発を並行して実施する。



※上記のイメージ(案)は、交通管理者との調整は未了です。

■具体的な対策イメージ② 歩道と車道が分離された道路

- ・ 柵や電気設備の地上機器などを活用し、当該区間が【子育て送迎推奨ルート（仮称）】であることを明示する。
- ・ 自転車を車道通行に誘導するため、車道側に自転車ナビライン・ナビマークを表示する。
- ・ 自転車走行部分に路上駐停車車両が発生しないように、抑制対策を徹底する。



※上記のイメージ(案)は、交通管理者との調整は未了です。

出典：「港区自転車交通環境整備計画」（令和4（2022）年3月）

施策⑨ 放置自転車対策の推進



区内の駅前放置自転車台数は減少傾向にありますが、繁華街の多いところでは依然として放置自転車が目立つ状況にあります。放置自転車等対策重点箇所を中心とした自転車等駐車場の整備とともに、放置禁止区域の指定や撤去活動と併せて、放置自転車対策に取り組めます。

主な事業

- 区と鉄道事業者等が連携して、放置自転車等対策重点箇所を中心とした自転車等駐車場の整備とともに、放置禁止区域の指定や撤去活動と併せて放置自転車対策に取り組めます。
- 自転車等駐車場の整備にあわせて放置禁止区域を拡大します。

▶ こうなん星の公園自転車駐車場



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
自転車等駐車場（民設民営を含む）の整備	整備						区・地域 交通事業者
放置禁止区域の拡大	実施						区・地域

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
区営自転車等駐車場、民設民営自転車等駐輪場の収容台数	7,885 台	8,300 台 (令和8年時点)	8,800 台 (令和13年時点)
放置自転車数	1,534 台	660 台 (令和8年時点)	0 台 (令和13年時点)

港区自転車交通
環境整備計画



(4) 自動車施策

施策⑩ 自動車交通環境の整備



安全に自動車を利用できる環境づくりと適正な自動車利用を推進します。

都市機能が集積する区域において、地域の実情に応じた駐車施設の附置義務基準を定めることが可能となる制度「駐車場地域ルール」を活用して駐車施設の適正化を図ります。

主な事業

- 交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支え、拠点相互の連携を強化するため都市計画道路整備を計画的に推進します。
- 駐車施設を適正に配置するとともに「駐車場地域ルール」に基づき駐車施設の集約化と共同荷捌き施設の整備を促進します。
- マイカーからカーシェアリングへの行動転換により低炭素まちづくりの実現を図るため、カーシェアリングの普及を促進します。
- 高齢者が自動車を運転することによる事故を防ぐため、代替手段を整備するとともに運転免許証の自主返納を推進します。

▶カーシェアリング



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
都市計画道路の整備	整備						区・国・東京都
駐車場の集約（環状2号線周辺地区、品川駅北周辺地区、六本木交差点周辺地区、浜松町駅周辺地区）	検討・整備						区・地域
カーシェアリング（ワンウェイ型、EV、超小型モビリティを含む）の普及促進	検討・普及拡大						区・国・東京都・交通事業者・地域
運転免許証の自主返納の推進	推進						区・交通管理者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
カーシェアリングのステーション数	340ステーション (R4.6時点)	増加	増加
運転免許証自主返納件数	869件(R3年中)	増加	増加

駐車場地域ルール



(5) 歩行者施策

施策⑪ 快適に楽しく歩ける歩行環境の整備



歩行者が安全かつ快適に移動できるためには、歩行者空間の整備を進め、交通安全対策を強化することが必要です。また、歩いて楽しい空間の創出により、観光や地域の振興にもつなげ、まちのにぎわいを創出していきます。特に駅と周辺市街地をつなぐ「駅まち空間」においては人中心の都市空間形成を推進します。

主な事業

- 歩行者の移動しやすい環境づくりの必要性が高い地域や道路区間において、地域・開発事業者と連携して歩いて楽しい空間の創出を図ります。
- 歩道の設置・改良を推進します。
- 歩道のバリアフリー化を推進します。
- 災害時の避難や緊急車両の通行空間を確保するとともに、歩行者の安全・安心で快適な移動と魅力ある街並み形成を進めるため無電柱化を推進します。

▶ 歩いて楽しい空間の創出（新虎通り）



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
歩行者環境整備（ウォーカブルなまちづくり）	地域・開発事業者と連携して検討・実施						区・交通管理者・地域・開発事業者
歩道設置・改良	実施						道路管理者
歩道のバリアフリー化	実施						道路管理者
無電柱化の推進	実施						道路管理者・電線類設置事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
港区バリアフリー基本構想の道路特定事業の進捗率	84.9%	89.0% (令和8年度)	89.0% (令和12年度)
無電柱化の延長	114km	116.5km (令和8年度)	123km (令和13年度)

港区無電柱化
推進計画



(6) 交通結節点施策

施策⑫ 交通結節点での乗換情報提供の充実



駅構内や駅を出てからのバス停や自転車シェアリングのサイクルポート等への経路は、上下移動や一般道路上の移動があり、分かりにくい箇所もあります。

国際生活都市にふさわしい交通結節点における分かりやすい乗換の情報提供に向けて、交通機関間の乗換経路や所要時間、バリアフリー化された経路について、駅等の案内表示の統一化、改善や整備、案内・情報の多言語化、現実空間と仮想空間の適切な役割分担による連携について検討します。

主な事業

- 交通結節点における乗換案内表示について、改善が必要なところは、改良や整備に向けて施設側へ働きかけます。乗換案内の情報提供の構築に向けて、現実空間と仮想空間の連携の仕方、範囲、役割分担を検討し、的確な情報提供の実現を目指します。
- 区内交通事業者ではオンラインでの乗換検索、乗換情報やバリアフリー情報の提供が充実しつつあります。情報提供の仕方について交通事業者と連携し、サイトの接続や港区ホームページに掲載する情報の範囲について検討します。

▶ デジタルサイネージのバス案内（新橋駅）



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
乗換案内表示の改善							区・施設管理者
	改善、改良等を施設側へ働きかけ						
I Tを活用した交通結節点の情報提供の拡充							交通事業者
	実 施						

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
デジタルサイネージを活用したバス案内の設置	1箇所	増加	増加

施策⑬ 交通結節点のバリアフリー化



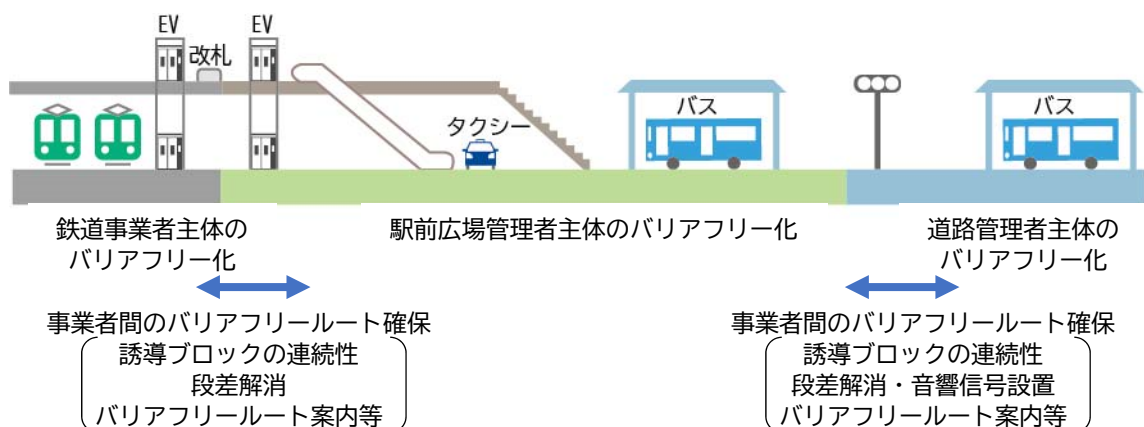
交通機関の車両や乗り場のバリアフリー化は交通事業者の努力により進展しています。一方で、交通機関の乗換を行う際には、一般の道路等を経路にする場合もあり、それらのバリアフリー化も合わせて推進します。

主な事業

- 異なる交通機関、鉄道駅・駅前広場・道路を横断する経路のバリアフリー化の状況に応じて、必要などころにはバリアフリー化を推進します。
- バリアフリーに関する情報を収集し、港区バリアフリーマップに掲載します。



▶交通機関間のバリアフリー化推進のイメージ



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
港区バリアフリー基本構想の公共交通特定事業の推進	推進						区・施設管理者 交通事業者
バリアフリー化に関する情報の発信	情報発信、更新の継続						区・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
港区バリアフリーマップへ駅周辺のバリアフリー情報の掲載	掲載	更新	更新
ホームドア整備路線の割合※	82.8%	91%	100%

※駅ごとに路線数でカウント、64路線を全数とする

港区バリアフリー基本構想
特定事業計画



施策⑭ 駅前広場・自由通路の整備

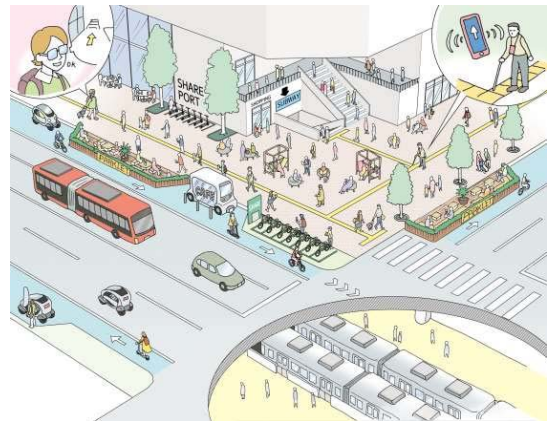


駅の新設や新路線の開業、駅周辺の再開発等が進展しており、それに合わせた駅の改良や駅前広場の整備、自由通路の整備を推進し、交通機能の充実を図ります。また、国では駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的に捉え、利便性・快適性・安全性・地域性が高いゆとりある空間の形成を推進しており、区においても駅まち一体で必要な機能を満たした空間を計画します。

主な事業

- 駅前広場の整備においては、路線バスやタクシー、東京BRT、港区コミュニティバス（ちいばす）、サイクルポート等の地域公共交通を集約できるように配慮し、複数の交通機関間の乗換が円滑に行えるよう交通広場としての機能を充実します。
- 品川駅、高輪ゲートウェイ駅、田町駅、浜松町駅の自由通路を整備するとともに、案内サイン統一化やデジタル乗換案内提供の充実を図ります。

▶ 駅前広場等の将来像



出典：東京都「東京における地域公共交通の基本方針」（令和4（2022）年3月）

事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
駅前広場整備 （品川駅、高輪ゲートウェイ駅、田町駅、泉岳寺駅、虎ノ門ヒルズ駅）							区・施設管理者
	整備						
自由通路整備 （品川駅、高輪ゲートウェイ駅、田町駅、浜松町駅）							区・施設管理者
	整備						

(7) 新技術・環境施策

施策⑮ MaaSを活用した新しい多様なサービスの提供

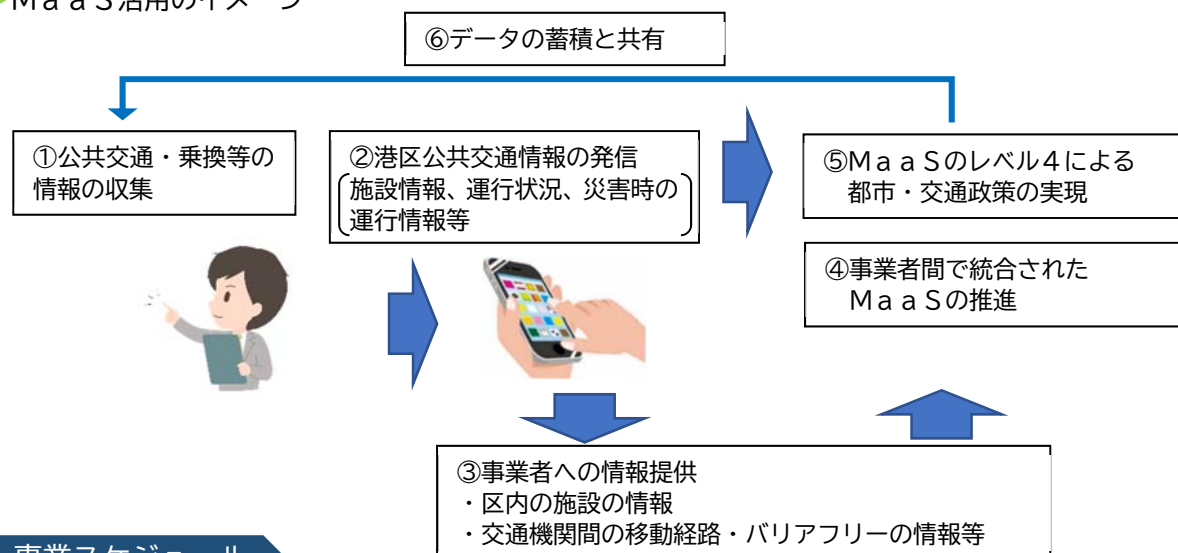


区内では複数の交通事業者で独自のアプリを運用しており、港区コミュニティバス（ちいばす）と台場シャトルバス（お台場レインボーバス）ではバスロケーションシステムを導入しています。これらのシステムを活用した新しい多様なサービスの提供可能性を検討します。

主な事業

- 区はMaaS事業者、交通事業者と連携してMaaSを推進していきます。
MaaSによって得られるデータを収集・蓄積し、関係者間で共有するとともに地域交通サービスへ活用していきます。
- 観光振興や商店街振興等の区の課題に一致した場合に、民間事業者や交通事業者等と連携してMaaSを推進していきます。

▶ MaaS活用のイメージ



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
データの収集・共有・蓄積・交通サービスへの活用	実施					見直し	区・交通事業者
区の事業とMaaSの連携	検討	実施				見直し	区・施設管理者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
モデル地域におけるMaaS実証実験	実施	実施	検証

施策⑩ 新技術・新モビリティの導入促進



自動運転等の公共交通に係る新技術の社会実験等を通じて、地域公共交通としての導入可能性・効果を検証して、区全体への普及を推進します。

主な事業

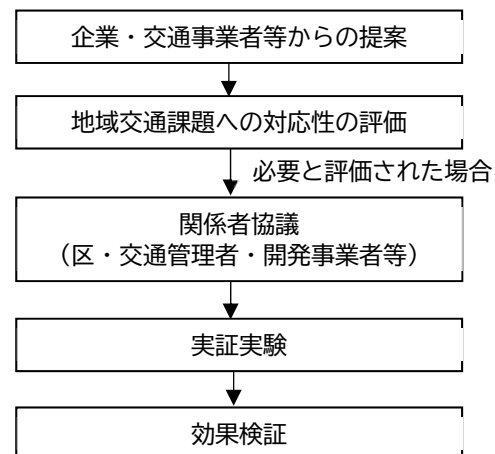
- 開発が進む自動運転、超小型モビリティや電動キックボード等のパーソナルモビリティ、MaaSを活用した運行方式等について、企業や交通事業者による実証実験等を支援し、地域公共交通としての導入可能性・効果を検証します。
企業や事業者からの事業提案については、交通課題の対応性を評価し、関係者協議や実証実験、効果検証といった導入に向けた手順に基づき検討を進めます。
走行空間については車と人の適切な分担を踏まえ道路空間の再配分について検討します。
- 交通不便地域等の地域課題を解決するために、新たなモビリティの導入に向けて、区は関係機関への働きかけや調整を行っていきます。

▶ 多目的モビリティ

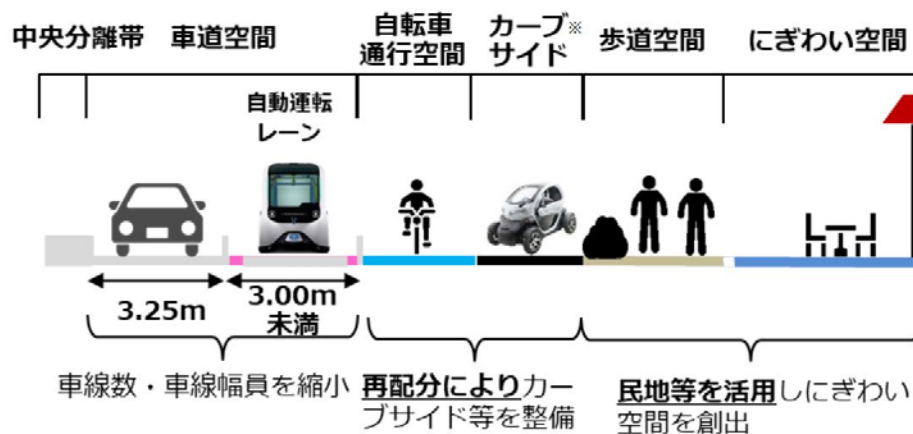


出典：次世代モビリティネットワークの検討
国土交通省資料

▶ 推進の手順



▶ 道路空間再配分の将来イメージ



※カーブサイド：路肩側の車道空間のこと。歩行者の滞留空間やにぎわい空間、配送車両の荷さばきスペースなど多目的利用ができる空間としての活用を検討する。

出典：東京都「東京都自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」（令和4（2022）年3月）

事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
自動運転等の新技術の活用	検討・協力					見直し	区・交通事業者・開発事業者
交通不便地域における移動手段の導入促進	調整・社会実験実施					見直し	区・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況(令和3年度末)	令和9年度目標	令和14年度目標
自動運転に関する社会実験の実施	未実施	実施	検証
短距離交通システムに関する社会実験の実施	実施	実施	検証

施策⑰ 脱炭素に向けた環境に配慮した車両の導入促進



令和3（2021）年に「港区環境基本計画」を策定し、2050年までに区内の温室効果ガスの排出実績ゼロを目指して、各種施策に取り組んでいます。地域交通においても温室効果ガス排出削減に向けて、環境に配慮した車両の導入について、積極的に取り組めます。

主な事業

- 港区コミュニティバス（ちいばす）は小型バス車両であることからE Vバスの導入について、区の財政支援や航続距離等の技術進展を見据えながら推進します。
- 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）は大型バス車両であることからF Cバス（燃料電池バス）の導入について、区の財政支援等により推進します。

▶ ちいばすで運行している新型E Vバス



事業スケジュール

事業	事業計画（年度）						実施主体
	R5	R6	R7	R8	R9	R10～R14	
E Vバスの導入促進（再掲）	導入	技術進展にあわせて導入促進					区・交通事業者
F Cバス（燃料電池バス）の導入検討（再掲）	検討	技術進展にあわせて導入促進					区・交通事業者

活動評価指標

活動評価指標名	現況（令和3年度末）	令和9年度目標	令和14年度目標
港区コミュニティバス（ちいばす）E Vバス運行による二酸化炭素排出削減量	18.7t-CO ₂ /年	27.3t-CO ₂ /年	32.2t-CO ₂ /年 （令和12年度）

港区低炭素
まちづくり計画





第6章 港区総合交通計画の推進体制・ 取組

第6章 港区総合交通計画の推進体制・取組

1 計画の評価指標

「港区総合交通計画」の3つの方針については、一体的な取組により地域交通ネットワークを実現する必要があることから、方針に沿った数値指標と目標値を定め、後述する推進体制により毎年度その達成状況を検証します。

(1) 数値指標と目標値

方針とそれに係る主な施策に関する数値指標及び目標値を下表のとおり定めます。なお、数値指標の設定には以下の点を考慮します。

○上位計画、関連計画との整合

庁内関係部署・関係機関等と連携して施策を推進するため、上位計画・関連計画と整合したものとします。

○データ入手の容易性と継続性

毎年度、継続して評価することができるよう交通事業者等から入手可能なデータや定期的に実施されている調査、統計資料を活用します。

方針	数値指標	目標値 (令和14年度)
(1) 移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり	(1)-① 港区コミュニティバス（ちいばす）の利用者数 (標準指標)	480万人/年
	(1)-② 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の収支率 (標準指標)	100%以上
(2) 交通結節点（乗換）の利便性・快適性の向上	(2)-① 自転車シェアリングのサイクルポートがある駅（選択指標）	35駅（全駅）
	(2)-② ホームドア整備済み路線の割合 (選択指標)	100%
(3) 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組の推進	(3)-① 新技術の導入検討件数 (選択指標)	1件以上
	(3)-② 港区コミュニティバス（ちいばす）EVバス運行による二酸化炭素排出削減量 (選択指標)	32.2t-CO ₂ /年

数値指標は国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（令和4（2022）年3月）では、「標準指標」「推奨指標」「選択指標」に分類されて、以下のように示されています。

標準指標：地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましい。

推奨指標：「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」等、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政等の公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することを推奨。

選択指標：地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実情に合わせて適切なものを設定。

(2) 段階的な目標値の設定

数値指標	R 4 (推計)	目標値					
		R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	10 年後 R 14
(1)-① 港区コミュニティバス（ちいばす）の利用者数（標準指標）	300 万人/年	360 万人/年	380 万人/年	380 万人/年	400 万人/年	400 万人/年	480 万人/年
(1)-② 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の収支率（標準指標）	81.6%	92%	98%	100% 以上	100% 以上	100% 以上	100% 以上
(2)-① 自転車シェアリングのサイクルポートがある駅（選択指標）	28 駅	30 駅	32 駅	34 駅	35 駅	35 駅	35 駅 (維持)
(2)-② ホームドア整備済み路線の割合（選択指標）	82.8%	83%	83%	89%	89%	89%	100%
(3)-① 新技術の導入検討件数（選択指標）	—	—	—	—	—	1 件以上	1 件以上 (検証・見直し)
(3)-② 港区コミュニティバス（ちいばす）EVバス運行による二酸化炭素排出削減量（選択指標）	18.7 t-CO ₂ /年	20.1 t-CO ₂ /年	21.4 t-CO ₂ /年	22.8 t-CO ₂ /年	24.1 t-CO ₂ /年	25.5 t-CO ₂ /年	32.2 t-CO ₂ /年

(3) 目標値の算出方法

第5章で示した各施策を推進することにより、目標値を以下のように算出します。年次ごとの目標値を設定し、毎年度達成状況を検証することで評価します。

○指標設定の前提

- (1)－①、②は、動向により数値に変動要素が高く、利用状況や外的要因に成果が左右されやすいもの。
- (2)－①、②、(3)－①、②は、計画を確実に推進することで成果がでるもの。

(1)－① 港区コミュニティバス（ちいばす）の利用者数（標準指標）

利用者数は運行事業者からの提供データとします。

目標値は「港区基本計画・実施計画」（令和3（2021）年3月）で設定している令和8（2026）年度の数値400万人/年を引用することで整合を図ります。

(1)－② 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）の収支率（標準指標）

補助事業スキーム後の運行事業者による自主運行を目指すため、収支率100%を目標値とします。収支率は運行事業者からの提供データとします。

(2)－① 自転車シェアリングのサイクルポートがある駅（選択指標）

全ての駅にサイクルポートを設置することを令和9（2027）年度までの目標値とし、以降も全駅でのサイクルポート設置を維持することを目標にします。

(2)－② ホームドア整備済み路線の割合（選択指標）

区内の鉄道駅別路線数64を母数として、ホームドアが設置された路線数を分子として割合を算出します。

この方法で算出すると現状では53路線で設置済みのため82.8%となります。目標としては令和14（2032）年度までに全駅での設置を目指します。中間の年度については、交通事業者の整備計画を踏まえて設定します。

都営地下鉄は令和5（2023）年度までに全ての駅での整備完了を目指しています。東京メトロは令和6（2024）年度までに1日10万人以上の駅、令和7（2025）年度までにすべての駅での整備完了を目指しています。

(3)－① 新技術の導入検討件数（選択指標）

新技術の社会実験等、公共交通に関する新技術の導入事例数を指標とします。

今後5年間で導入可能性について具体的な検討を行うことを目標とするため、目標値は令和9（2027）年度に1件以上と設定します。

(3)－② 港区コミュニティバス（ちいばす）EVバス運行による二酸化炭素排出削減量（選択指標）

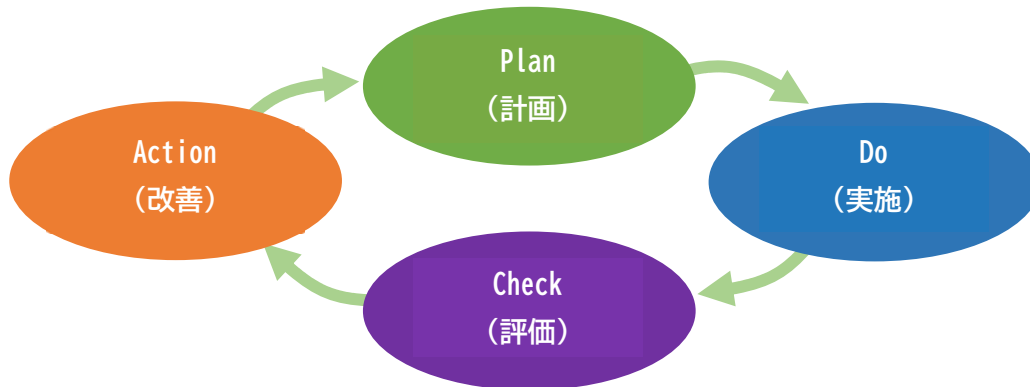
通常車両（ディーゼルバス）の走行1kmあたりの二酸化炭素排出量にEVバスの走行距離をかけた合わせたものを二酸化炭素削減量として算出します。

目標値は「港区低炭素まちづくり計画」（令和3（2021）年6月）で設定している令和12（2030）年度の数値32.2t-CO₂/年を引用することで整合を図ります。

2 港区総合交通計画推進に向けた取組

「港区総合交通計画」の着実な推進や港区の現在及び将来的な交通に関わる諸問題に対応するため、各施策の推進や仮想空間を通じて得られるデータを元に、P（Plan：計画）、D（Do：実施）、C（Check：評価）、A（Action：改善）サイクルを実施して、目標達成に向け絶えず取組の評価・改善を行っていきます。

▶ PDCAサイクル

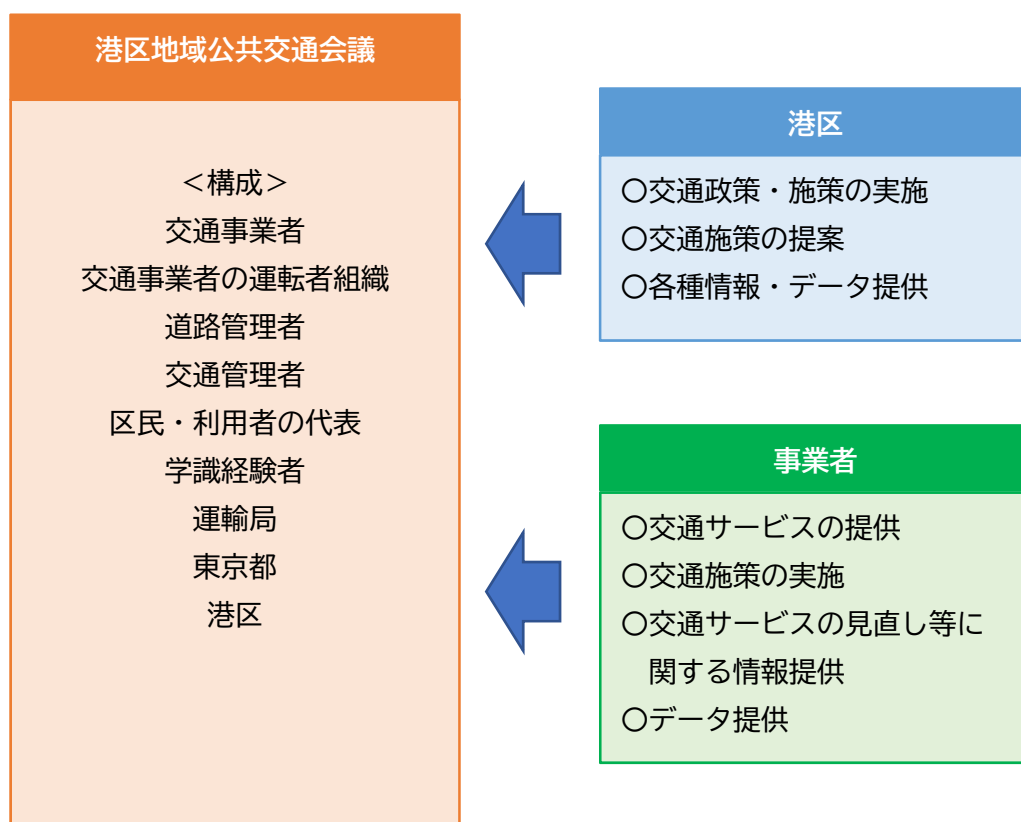


3 推進体制

「港区総合交通計画」の推進にあたっては、区をはじめ、交通事業者や、道路管理者、交通管理者等の交通政策に係わる関連機関が、それぞれ当事者意識を持ち、積極的に各施策を実施することで目指すべき将来像の実現につながります。

そこで、「港区総合交通計画」の推進を図る体制として、「港区地域公共交通会議」において進捗等を管理するものとします。

▶ 推進体制



○港区地域公共交通会議とは

道路運送法の規定に基づき、地域における交通需要に応じた区民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、港区地域公共交通会議を設置しています。

参考資料

参考資料

1 港区総合交通計画の検討体制

○港区地域公共交通会議 設置要綱

平成20年9月1日
20港環計第945号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における交通需要に応じた区民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、港区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議し、その結果を区長に報告する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃・料金等に関すること。
- (2) バス等の旅客輸送を提供すべき地域、区間に関すること。
- (3) 交通会議に運営方法その他交通会議が必要と認める事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

(構成)

第3条 交通会議は、次に掲げる者で区長が委嘱し、又は任命する委員35人以内をもって構成する。

- (1) 街づくり支援部にすることを担任する副区長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4) 区民又は利用者の代表
- (5) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (7) 道路管理者
- (8) 交通管理者
- (9) 学識経験者

2 会長は、前項各号に定める委員のほか、必要と認めるときは臨時に委員を指名することができる。

3 第1項第2号、第3号及び第5号から第8号までに掲げる委員については、同一の団体又は機関に所属する代理人を交通会議に出席させることができる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 交通会議に会長を置く。

2 会長は、街づくり支援部に関することを担任する副区長とし、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(運営)

第6条 交通会議は、会長が招集する。

2 交通会議の議事は、出席委員の過半数以上で決し、可否同数のときは会長が決するところによる。

3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して交通会議への出席を求め、その意見を聴くことができる。

4 交通会議は、原則として公開とする。

(作業部会)

第7条 交通会議は、協議事項の検討について必要があると認めるときは、作業部会を置くことができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(守秘義務)

第9条 委員は、員会の審議において知り得た秘密を漏らしてはならない。

その職を退いた後も、また、同様とする。

(連絡・通報窓口)

第10条 地域公共交通に関する相談、苦情等に対応するため、以下のとおり連絡・通報窓口を定める。

港区地域公共交通に係る相談又は通報窓口

港区街づくり支援部地域交通課地域交通係

連絡先：TEL 03-3578-2111（内線2212）

FAX 03-3578-2369

(庶務)

第11条 交通会議の庶務は、街づくり支援部地域交通課地域交通係において処理する。

(委任)

第12条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り、定める。

付 則

この要綱は、平成20年9月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

○港区地域公共交通会議 委員名簿

	要綱第3条の交通会議の構成員	役職	部署		委員氏名
1	(1) 街づくり支援部に関することを担任する副区長	会長	港区	副区長	野澤 靖弘
2	(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	委員	東京都交通局 自動車部	計画課長	若田 瑞穂
3	〃	委員	株式会社フジエクスプレス	取締役社長	茂木 一郎
4	〃	委員	株式会社k mモビリティサービス	所長	岡本 眞一 (令和5年2月まで) 木村 隆 (令和5年3月から)
5	(3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者	委員	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会	専務理事	門井 正則
6	〃	委員	一般社団法人東京バス協会	専務理事	二井田 春喜
7	(4) 区民又は利用者の代表	委員	港区議会	議長	清原 和幸 (令和4年7月まで) ゆうき くみこ (令和4年8月から)
8	〃	委員	港区議会 交通・環境等対策特別委員会	委員長	風見 利男
9	〃	委員	港区老人クラブ連合会	会長	久保 一雄 (令和4年7月まで) 岩井 江美子 (令和4年8月から)
10	〃	委員	港区心身障害児・者団体連合会	会長	堀 信子
11	〃	委員	港区商店街連合会	会長	須永 達雄
12	〃	委員	港区観光協会	会長	渡邊 仁久
13	(5) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者	委員	国土交通省関東運輸局 東京運輸支局	首席運輸企画専門官(輸送担当)	清家 裕之
14	(6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	委員	東京都交通運輸産業労働組合協議会	バス部会 幹事	佐藤 尚宣
15	(7) 道路管理者	委員	港区街づくり事業担当	部長	岩崎 雄一
16	〃	委員	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課	交通対策課長 建設専門官	大野 貴史 (令和4年7月まで) 池田 勝彦 (令和4年8月から)
17	〃	委員	東京都第一建設事務所	管理課長	小林 実
18	〃	委員	港区街づくり支援部土木管理課	課長	杉谷 章二
19	(8) 交通管理者	委員	警視庁 交通部 交通規制課	課長代理	藤平 忠晴
20	〃	委員	警視庁 愛宕警察署	交通課長	富田 幸男 (令和5年2月まで) 小崎 和人 (令和5年3月から)
21	〃	委員	警視庁 三田警察署	交通課長	利光 徹 (令和5年2月まで) 平 修一 (令和5年3月から)
22	〃	委員	警視庁 高輪警察署	交通課長	青木 政博
23	〃	委員	警視庁 麻布警察署	交通課長	飯島 健輔
24	〃	委員	警視庁 赤坂警察署	交通課長	野澤 紀久乃 (令和5年2月まで) 古永 英記 (令和5年3月から)
25	〃	委員	警視庁 東京湾岸警察署	交通課長	鳴海 俊太郎 (令和5年1月まで) 小林 憲司 (令和5年2月から)
26	(9) 学識経験者	副会長	東京海洋大学	名誉教授	高橋 洋二
27	〃	委員	国士舘大学 理工学部	教授	寺内 義典
28	事務局		港区街づくり支援部地域交通課	課長	佐藤 雅紀

○港区地域公共交通会議 交通計画部会 設置要領

令和4年5月26日

4港街地第305号

(設置)

第1条 港区地域公共交通会議設置要綱（平成20年9月1日20港環計第945号）第7条の規定に基づき、港区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の円滑な運営を図るため、港区地域公共交通会議交通計画部会（以下「交通計画部会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通計画部会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) その他交通会議で検討の必要があると認める事項

(構成)

第3条 交通計画部会は、次に掲げる者で区長が委嘱し、又は任命する委員15人以内をもって構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 街づくり事業担当部長
- (3) 交通事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 道路管理者
- (5) 交通管理者
- (6) その他の会議の運営上必要と認められる者

2 会長は、前項各号に定める委員のほか、必要と認めるときは臨時に委員を指名することができる。

3 第1項第3号から第5号までに掲げる委員については、同一の団体又は機関に所属する代理人を交通計画部会に出席させることができる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 交通計画部会に会長を置く。

2 会長は、学識経験者をもって充て、会務を統括する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(運営)

第6条 交通計画部会は会長が招集する。

2 交通計画部会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長が決するところによる。

3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して交通計画部会への出席を求め、その意見を聞くことができる。

(守秘義務)

第7条 委員は、会議において知り得た秘密を漏らしてはならない。

その職を退いた後も、また、同様とする。

(庶務)

第8条 交通計画部会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

2 交通計画部会は、必要に応じて、交通会議と同時に開催できるものとする。

(委任)

第9条 この要領に定めるもののほか、交通計画部会の運営に関し必要な事項は、会長が交通計画部会に諮り、定める。

付 則

この要領は、令和4年5月26日から施行する。

○港区地域公共交通会議 交通計画部会 委員名簿

	要領第3条の部会構成員	役職	部署		委員氏名
1	(1) 学識経験者	委員	早稲田大学 理工学術院	教授	森本 章倫
2	//	委員	日本大学 理工学部	教授	小早川 悟
3	(2) 街づくり事業担当部長	委員	港区 街づくり事業担当	部長	岩崎 雄一
4	(3) 交通事業者の代表者 又はその指名する者	委員	東京都交通局 自動車部 計画課	課長	若田 瑞穂
5	//	委員	株式会社フジエクスプレス	常務取締役	藤森 直登
6	//	委員	株式会社k mモビリティサービス	部長	秋 秀利
7	//	委員	株式会社ドコモ・バイクシェア	取締役	小澤 克年 (令和5年1月まで)
			株式会社ドコモ・バイクシェア シェアリング事業部	部長	松本 剛 (令和5年2月から)
8	(4) 道路管理者	委員	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課	建設専門官	池田 勝彦
9	//	委員	東京都 第一建設事務所 管理課	課長	小林 実
10	//	委員	港区 街づくり支援部 土木管理課	課長	杉谷 章二
11	(5) 交通管理者	委員	警視庁 愛宕警察署 交通課	課長	富田 幸男 (令和5年2月まで)
12	事務局		港区 街づくり支援部 地域交通課	課長	佐藤 雅紀

○港区地域交通検討会 設置要綱

平成14年6月1日

14港街計第68号

(設置)

第1条 港区内の公共交通の再編整備に対応し、高齢者、障害者のみならず、誰もが利用しやすい、港区の地域特性にあった港区らしい地域交通サービスについて検討を行うため、港区地域交通検討会（以下「検討会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 検討会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域交通サービスの課題の整理に関する事。
- (2) 地域交通サービスのあり方に関する事。
- (3) 地域交通サービスの実現に向けた基本方針に関する事。
- (4) 実現化計画及び行動化計画の概略の検討に関する事。
- (5) その他交通計画策定等に関し必要な事項

(組織)

第3条 検討会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、街づくり事業担当部長をもって充て、会務を統括する。
- 3 副会長は、街づくり支援部長をもって充て、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 4 委員は、別表第1に掲げる者をもって充てる。

(会議)

第4条 検討会は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して会議への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(作業部会)

第5条 検討会の運営を補佐するため、検討会に作業部会を置く。

- 2 作業部会の名称及び検討事項は、別表第2に掲げるとおりとする。
- 3 作業部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって構成し、それぞれ別表第2に掲げる者をもって充てる。
- 4 部会長は、会務を統括する。
- 5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(庶務)

第6条 検討会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

- 2 地域交通作業部会及び自転車シェアリング作業部会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、検討会及び作業部会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

付 則

この要綱は、平成14年6月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成17年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成18年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成18年9月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成24年5月24日から施行する。

付 則

この要綱は、平成27年2月5日から施行する。

付 則

この要綱は、平成29年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、令和3年4月1日から施行する。

○港区地域交通検討会 委員名簿

役 職		氏 名
会長	街づくり事業担当部長	岩 崎 雄 一
副会長	街づくり支援部長	冨 田 慎 二
委員	芝地区総合支所 まちづくり課長	香 月 佑 介
	芝浦港南地区総合支所 管理課長	増 田 裕 士
	産業・地域振興支援部 産業振興課長	中 林 淳 一
	産業・地域振興支援部 観光政策担当課長	桑 原 砂 美
	保健福祉支援部 高齢者支援課長	鈴 木 雅 紀
	保健福祉支援部 障害者福祉課長	小 笹 美 由 紀
	子ども家庭支援部 子ども家庭課長	白 井 隆 司
	街づくり支援部 都市計画課長	野 口 孝 彦
	街づくり支援部 土木管理課長	杉 谷 章 二
	環境リサイクル支援部 環境課長	大 浦 昇
	企画経営部 企画課長	西 川 杉 菜
	企画経営部 財政課長	山 越 恒 慶
	教育委員会事務局 学校教育部 学務課長	佐々木 貴 浩
事務局	街づくり支援部 地域交通課長	佐 藤 雅 紀
	街づくり支援部 地域交通課 地域交通係	

○策定経緯

本計画は、以下の経緯で策定しました。

年	月日	内容
令和4年 (2022年)	5月26日	第24回港区地域公共交通会議 ・港区総合交通計画（骨子案）について ・港区総合交通計画検討体制について
	7月4日	令和4年度第1回港区地域交通検討会 ・港区総合交通戦略の事業評価について ・港区総合交通計画（素案）について
	7月21日	第1回港区地域公共交通会議交通計画部会 ・港区総合交通戦略の事業評価について ・港区総合交通計画（素案）について
	8月29日	第25回港区地域公共交通会議 ・港区総合交通計画（素案）について
	12月21日 ～1月23日	パブリックコメント
令和5年 (2023年)	1月13、18日	区民説明会
	2月3日	第2回港区地域公共交通会議交通計画部会 ・パブリックコメントの実施状況について ・港区総合交通計画（素）について
	3月6日	第26回港区地域公共交通会議 ・パブリックコメントの実施状況について ・港区総合交通計画（案）について

2 用語解説

あ行	
新たなモビリティ	自転車シェアリング、カーシェア、デマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転等の「新型輸送サービス」を総称したもの。
アプリ	特定の目的を持って作られた専用のソフトウェア。
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。
ウィズコロナとアフターコロナ	ウィズコロナは新型コロナウイルス感染症拡大を警戒しながら経済活動を進めていこうとする期間。アフターコロナは新型コロナウイルス感染症拡大の影響がなくなった状況。
ウォーカブル	ウォーカブルは、「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、文字通り「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感をもっている。国土交通省では、コンパクトシティをより進化させた取組のひとつとして「居心地が良く、歩きたくなる」まちなか～ウォーカブルなまちなかの形成～を推進している。
オープンデータ	機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータのこと。
温室効果ガス	太陽の光は、地球の大気を通過し、地表面を暖める。暖まった地表面は、熱を赤外線として宇宙空間へ放射するが、大気はその熱の一部を吸収する。これは、大気中に熱（赤外線）を吸収する性質を持つガスが存在するためである。このような性質を持つガスを「温室効果ガス（Greenhouse Gas）」と呼ぶ。大気中の温室効果ガスが増えると、温室効果が強くなり、より地表付近の気温が上がり、地球温暖化につながる。
オンデマンド型	利用者の予約により、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。
オンデマンド型シャトル	配車アプリを活用し、利用者の予約により運行するシャトルサービスのこと。
か行	
カーシェアリング	登録を行った会員同士で、自動車を共同で利用するシステムのこと。
カーブサイド	路肩側の車道空間のこと。

カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。令和2（2020）年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」※から、植林、森林管理等による「吸収量」※を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味する。 ※人為的なもの。
仮想空間（サイバー空間）	データ化されたまちの情報をコンピュータやスマートフォンを通じて利用できるインターネット空間のこと。
キャッシュレス決済	お札や小銭等の現金を使用せずにお金を払うこと。
狭あい道路	主に、幅員が4m未満である狭い私道等。
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で、その車両も含めた総称。
現実空間（フィジカル空間）	まちづくりや道路等の交通インフラ、交通結節点等が整備された物理的空間のこと。実際にヒトが存在する現実の空間。
広域連携事業	区では、自転車シェアリングの広域的な連携を進め、令和4年10月時点で、14区（港区、千代田区、中央区、江東区、新宿区、文京区、渋谷区、大田区、品川区、目黒区、中野区、杉並区、練馬区、墨田区）で相互利用ができる。
公共交通利用圏域	港区では、駅勢圏は半径500m、バス停圏は半径200m、自転車シェアリングの利用圏域はサイクルポートから半径300mとして設定。
交通事故	道路交通法第2条第1項に規定されている道路上において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通による人の死傷、または、物的損害を伴った事故。
高齢化率	総人口に占める65歳以上人口の割合。
高齢者人口	年齢別人口の65歳以上の人口。
国家戦略特別区域	国家戦略特別区域法第2条に基づき、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために、規制改革等の施策を総合的かつ集中的に推進する区域のこと。港区は、平成26（2014）年5月に全域が東京圏国家戦略特別区域に指定された（東京圏：東京都、神奈川県、千葉県及び成田市（平成29（2017）年3月現在））。
コミュニティバス	市区町村等が主体的に計画し、地域住民の移動手段を確保するために運行される乗合バス。
コロナ禍	新型コロナウイルス感染症が招いた危機的・災厄的な状況のこと。社会的・政治的・経済的な、混乱・不安・損失等を総称した言い方。

さ行	
細街路	主に建築基準法第 42 条第 2 項が定める最低幅員 4m 未満の道路（2 項道路）を指す。
サイクルポート	自転車シェアリングの自転車を貸出・返却するための専用の自転車置場。
時差通勤	交通機関の混雑する時間帯（ピーク）を避けた通勤方法。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ること。
次世代モビリティ	車における情報通信技術の活用、自動運転、シェアリング、EV（電気自動車）化、車体の小型化等、技術の進展や社会情勢の変化に応じて新たな概念へと進展するモビリティのこと。
自然エネルギー	太陽光や熱、風力、潮力、地熱等の自然現象から得られるエネルギー。石油や石炭等のいわゆる化石燃料が枯渇性の不安を抱えるのに対して、主に太陽が照りつづける限り枯渇の心配がないことから、「再生可能エネルギー」ともいわれる。
自転車シェアリング	拠点となる自転車置場（サイクルポート）を街中に複数設置し、自転車を自由に貸出・返却できる自転車の共同利用サービスのこと。通勤や通学、観光等の多様な使われ方が期待されるとともに、渋滞緩和や自動車利用の減少による二酸化炭素排出量の削減を図る。
自転車通行空間	自転車は車道を走行することを原則とし、構造や交通規制による歩行者、自転車、自動車の分離や、自転車の走行場所と進行方向を示す路面表示等により、自転車の走行する空間を整備する手法。
自転車等駐車場	一定の区画を限って設置される、自転車及び 50cc 以下の原動機付自転車の駐車のための施設。
重点整備地区	バリアフリー法に基づく基本構想に定める地区。バリアフリー化のための事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として区市町村が定めるもの。
新型コロナウイルス感染症	人に感染する「コロナウイルス」として新たに見つかった「新型コロナウイルス（SARS-CoV-2）」による感染症。令和 2（2020）年より急速に世界中で感染拡大した。
生活関連施設	バリアフリー法で定義する高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の施設。
生産年齢人口	年齢別人口の 15 歳以上 64 歳以下の人口。

た行	
大規模開発	住宅地や商業施設、公共施設等を一体のものとして開発するもの。
宅配	主に荷物や食料品等を各戸、あるいは特定の場所に配達するサービス。
脱炭素社会	地球温暖化の最たる原因である二酸化炭素の排出量をゼロに抑えることに成功した社会のこと。
地球温暖化	人間の活動が活発になるにつれて、大気中に含まれる二酸化炭素(CO ₂)等「温室効果ガス」が大気中に放出され、地球全体の平均気温が上昇している現象のこと。
駐車場地域ルール	一定エリアにおいて車の出入りを減らし、歩行者のための空間の快適性を向上させるために、駐車場を集約する区域等を「駐車場地域ルール」に位置付け、地域の実情に応じて独自の条例に定めることができる。
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。小型電動自動車等。
低炭素まちづくり計画	「都市の低炭素化の促進に関する法律」の規定により国が定めた「都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針」では、エネルギー使用の削減やヒートアイランド現象の緩和につながり、環境への負荷が小さく、緑豊かなまちづくりを進めること等の都市の低炭素化を図るための目標が示されている。この方針に基づき、作成した計画。
デジタルサイネージ	屋外や公共交通機関、店頭、公共的な空間等、あらゆる場所でディスプレイ等の電子的な表示を使って情報を発信するシステムの総称。ネットワークに接続することで即時に情報を配信するのが特徴です。街なかにある大型ビジョンや駅、空港、ショッピングセンターはもちろん、エレベーターや病院、コミュニティバスや電車の車内等にも急速に活用が広がっている。
デジタルチケット	スマートフォン一つで「購入」から「利用」まで完結する、新しい形のチケット。
テレワーク	ICT（情報通信技術）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方。
電線類地中化	道路上から電柱や電線を地下に収容する無電柱化の手法の一つ。
電動キックボード	キックボード（車輪付きの板）に取り付けられた電動式のモーター（原動機（定格出力0.60kw以下））により走行する乗り物。
東京都市圏パーソントリップ調査	東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関が相互に協力・調整し、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部を対象に行った、人の移動に関する調査。10年毎に実施され、最新は平成30（2018）年の調査。
東京BRT	東京の臨海地域における交通需要の増加に速やかに対応し、地域の発展を支える新しい公共交通機関。

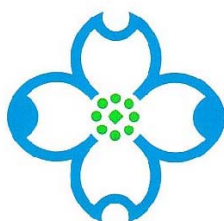
東京臨海副都心	「台場地区」「青海地区」「有明北地区」「有明南地区」の4地区からなる。全て埋立て地で、行政は江東区、港区、品川区と三つの区に跨り、面積は442haを誇る。
特定事業	バリアフリー法に基づき基本構想に記載する事業のことで、事業の内容、実施者、対象施設、整備時期の目安を示したもの。公共交通特定事業、道路特定事業、建築物特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、交通安全特定事業及びその他事業に分類される。
特定事業計画	バリアフリー法に基づき基本構想に記載された特定事業に関し、関係する事業者が作成する実行計画。
都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）	都市計画法第6条の2に基づき、広域的見地から都市計画の基本的な方針を定めるもので、広域行政を担う自治体が長期的な視点に立って都市の将来像を明瞭にし、その実現に向けての道筋を示しています。東京都では、平成26（2014）年12月に、目標年次を平成37（令和7（2025））年とするおおむね10年間の方針を策定している。区市町村は、東京都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即して、地域に密着した都市計画の方針（市町村の都市計画に関する基本的な方針）を策定することとされている。
都市計画道路	都市計画法第11条に基づき位置や構造等を決定している道路のことです。都市計画道路は、主に交通機能に着目して、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4つに分類される。都市計画道路が計画されている区域では、将来的に道路整備が円滑に進むように、土地の形質変更や建築物の建築に際して一定の制限がかかっている。
トリップ	ある目的（例えば、通勤や買物等）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。
な行	
年少人口	年齢別人口の14歳以下の人口。
は行	
パーソナル	個人用の、小型で手軽な等の意。
パーソナルモビリティ	電気キックボードや次世代型電動車いす等の歩行を支援するもの。
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目し、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動を把握する調査。調査により「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。
バスターミナル	自動車ターミナル法第2条第4項、第6項では、乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場等の一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つものをいう。

バスロケーションシステム	バスが、今どのあたりを走っているか、最寄りの時刻表がどうなっているのか等、パソコンや携帯電話等から調べることができるもの。
バブル経済	不動産や株式等の資産価格が実体経済とかけ離れて高騰すること。価格上昇の根拠が乏しく、下落基調に転じると過熱状態が一気にしぼんで持続性に欠けることから、泡（バブル）になぞらえられる。日本では1980年代から低金利を背景に地価が高騰し、株価も急伸した。平成2（1990）年3月の大蔵省（当時）通達で不動産向け融資を抑制する総量規制を導入したことを契機に、資産価格は急落し、バブルは崩壊。後に「失われた10年」と呼ばれる長期不況に突入した。
バリアフリー化	障害者等が社会生活をしていく上で物理的、社会的、制度的、心理的、情報面等、すべての障壁（バリア）となるものを除去すること。 【関連】港区バリアフリー基本構想・特定事業計画
バリアフリースイレ	車いす使用者が利用できる広い空間が確保され、さらに足の不自由な人、乳幼児同伴者、オストメイト用流し等の多様な利用者に対応した設備を設けたトイレ。
附置義務	「港区自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づく、集客施設等への自転車等駐車場設置の義務。
防災船着場	災害時において、医療・緊急物資や応急対応職員の輸送等、運河や河川が緊急輸送経路として活用できるように、避難場所等に隣接して整備された船着場のこと。
放置禁止区域	自転車等の放置が著しく、通行の障害が恒常的で、区民の安全で快適な生活環境が阻害されているとして区長が自転車等の放置を禁止する区域。
放置自転車	道路、駅周辺等の公共の場所に置かれている自転車又は原動機付自転車で、利用者が自転車等から離れていて、直ちに移動することのできない状態。
ホームドア	ホーム上の利用者への安全対策の一つで、線路内への転落事故や列車との接触事故を未然に防ぐため、駅のホームで線路に面する部分に設置された可動式の開口部を持った仕切り。
ま行	
緑の拠点	環境保全、防災、景観、レクリエーションの機能について、複数の役割を担っている公園・緑地や民有地の緑のこと。規模が大きく、複数の拠点から重要な役割を果たしているものは、中心的な緑の拠点として位置付けている。拠点の持つ機能をより高めていくため、拠点周辺においては積極的に緑の保全・創出を行う。 【関連】港区緑と水の総合計画

無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線等をまとめて収容する電線共同溝等の整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線等により道路から電柱をなくすこと。
や行	
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、障害の有無、国籍等の個人の様々な状況や能力に関係なく、可能な限り初めから多くの人々が利用できるように製品や建築物、環境をデザインすること。高齢者や障害者にやさしいバリアフリーの概念を一步進め、誰もが暮らしやすい環境を計画する考え方。
ら行	
リニア中央新幹線	全国新幹線鉄道整備法の基本計画路線に位置付けられている「中央新幹線」を、時速 500km で走行する超電導リニアモーターカーにより、東京都を起点に、甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近を主な経過地として、終点大阪市までを結ぶ新幹線のこと。
連節バス	連節部により結合された2つの堅ろうな車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、前車室と後車室の連結及び切り離しが路上等作業設備のない場所で行えない構造の自動車であって、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造のもの。
A～Z	
A I	Artificial Intelligence の略。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータで模倣したソフトウェアやシステムのこと。人間の使う自然言語を理解したり、論理的な推論を行ったり、経験から学習したりするコンピュータプログラム等のこと。
A I オンデマンド交通	A I を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
B R T	Bus Rapid Transit の略。連節バス、I C カードシステム、道路改良等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした、新たな都市交通システムのこと。
D X	Digital Transformation の略。「I C T（情報通信技術）の浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念。区では「誰一人取り残さない、人に優しいデジタル化」を進め、快適な区民生活を実現するため、高齢者、障害者、町会・自治会、事業者等、あらゆる面からデジタル技術の活用支援を行っている。
E V バス（電気バス）	E V バスは Electric Vehicle バスの略。ディーゼルエンジン等の内燃機関を搭載せず、給電した電気エネルギーを動力源としてモーターで駆動するバス。

F Cバス(燃料電池バス)	F CバスはFuel Cell Vehicle バスの略。水素タンクに充填された水素と空気中の酸素の化学反応によって発生した電気を使い、モーターを回して走るバス。走行時に二酸化炭素や有害な排気ガスを排出せず、走行音も静かなので都市環境の改善にも有効。
G P S (全地球測位システム)	Global Positioning System の略。全地球的測位システム。衛星航法(G N S S) の候補システムの一つで、既に米国が 24 個打ち上げている周回衛星システム。
I Cカードシステム	事業主や運行形態の異なる交通機関を、あたかも同一会社線のように一枚の I Cカードで乗り継いでいけるようにしたシステムのこと。
M a a S (マース)	Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
N P O	Non-Profit Organization または Not-for-Profit Organization の略。市民(区民)が行う自由な社会貢献活動として、営利を目的としない民間組織のこと。 ここでは、特定非営利活動促進法(平成 10(1998)年 3 月公布)に基づく団体を指す。
S D G s	持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)の略。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。
S N S	Social Networking Service の略。登録された利用者同士が交流できるインターネット上の会員制サービス。

区 の 木

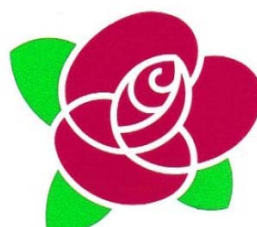


ハナミズキ

区 の 花



アジサイ



バラ



港区のマークは、昭和24年7月30日に制定しました。旧芝・麻布・赤坂の3区を一丸とし、その象徴として港区の頭文字である「み」を力強く、図案化したものです。

刊行物発行番号 2022257-5087

港区総合交通計画

令和5（2023）年3月発行

編集・発行：港区街づくり支援部地域交通課
港区芝公園一丁目5番25号
03-3578-2111（代表）
<https://www.city.minato.tokyo.jp>

