

港区総合交通計画（素案）の概要

1 港区総合交通計画の概要【本編P1～P9】

(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。

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。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」を策定しています。

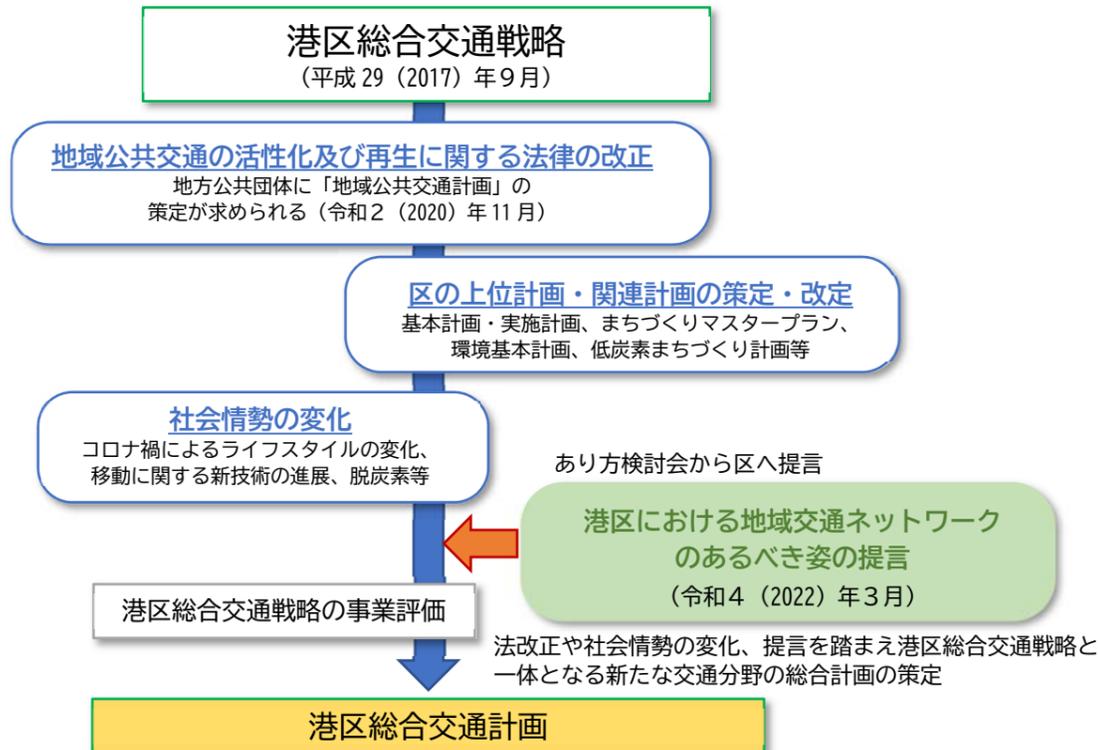
区は、上記の背景を踏まえ、将来を見据えて、交通に関する短期的施策と中・長期的施策を推進していく必要があります。そのため、「港区総合交通戦略」を見直し、地域交通のあり方を示します。

(2) 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、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（乗換）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。

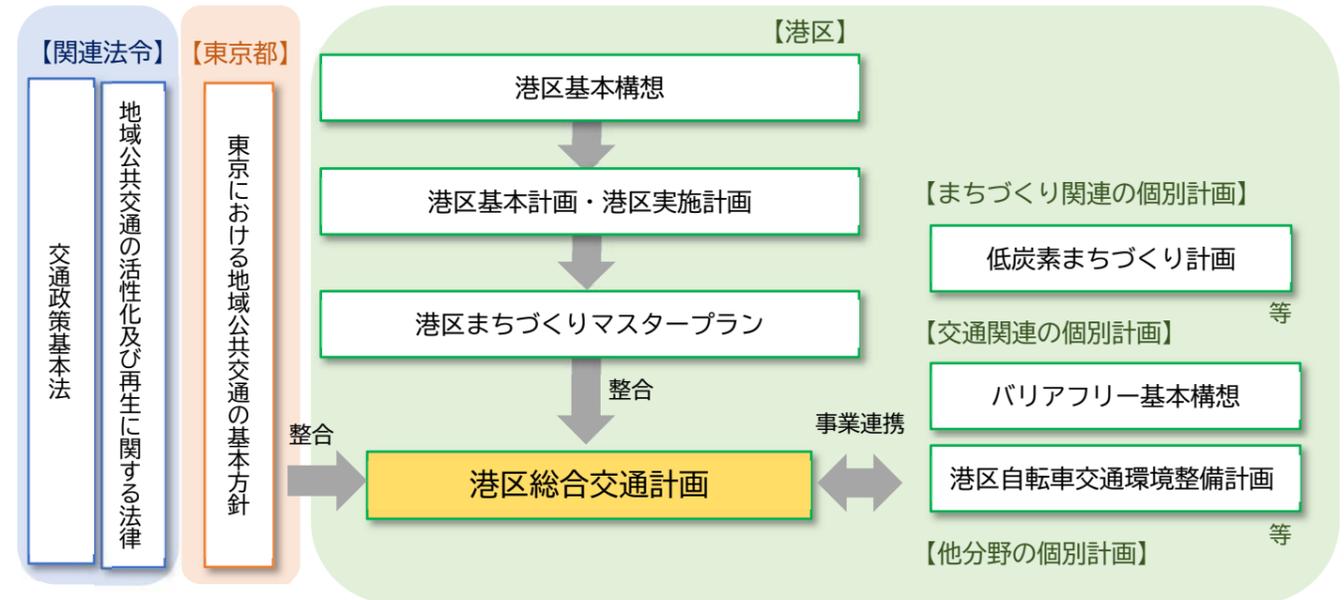
区では、この提言を「港区総合交通計画」に反映しています。



(3) 計画の目的・位置付け

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（2022）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、計画期間を設定した新たに「港区総合交通計画」（以下「総合交通計画」といいます。）として策定します。



(4) 計画の区域 港区内全域

(5) 計画の期間 令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までの10年間

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、計画の中間年である令和9（2027）年度に見直しを行います。

	年度										
	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)
上位計画	港区基本計画・実施計画 (R3~R8)					港区基本計画・実施計画					
	港区まちづくりマスタープラン (H29~R18)										
	▲ 必要に応じて見直し										
交通計画	港区総合交通計画 (R5~R14)										
	港区総合交通戦略 (H29~R4)				▲ 見直し						

2 港区の現状【本編P10～P59】

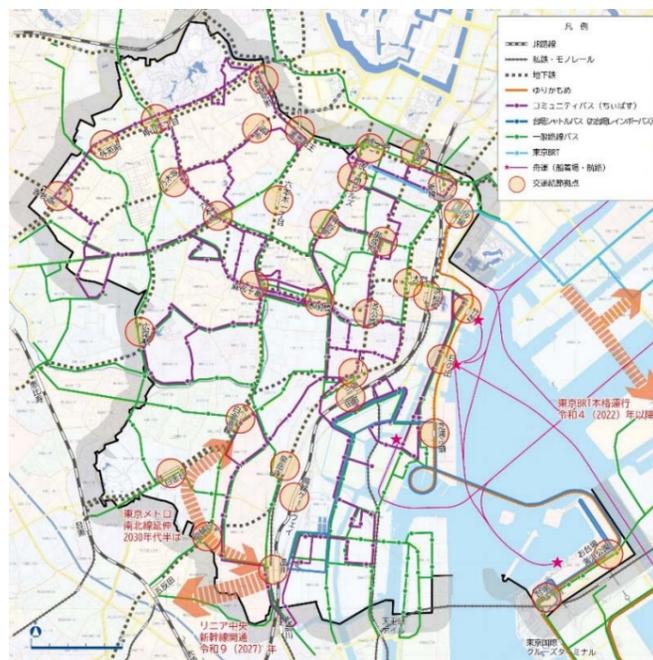
(1) 人口等

- 人口は26万人に達し、今後さらに増加すると推計されています。
- 昼間人口は夜間人口の4倍弱、開発動向から今後も増加することが予想されます。
- 令和13（2031）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。



(2) 鉄道、路線バス、地域公共交通

- 区内は交通結節点が充実しており、乗換をすれば区内の概ねの範囲を移動することが可能です。
- 港区コミュニティバス（ちいばす）は、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、検討すべき課題もあります。
- 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で自主運行が難しい状況となり、令和6（2024）年度まで区による運行補助事業スキームを延長しています。
- 自転車シェアリングは、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり利用者が増加しており、サイクルポートの設置が少ない地域については、特に重点的に整備を進める必要があります。

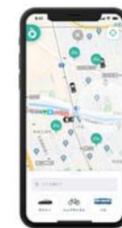


(3) 道路交通、自動車、自転車、歩行環境、舟運

- 都市計画道路の整備、歩行者空間のネットワーク化を進めています。
- 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策を推進しています。
- 自転車走行空間の整備、自転車等駐車場の整備と放置自転車対策に取り組んでいます。
- 東京都の舟運社会実験にあわせて水上交通と陸上交通との連携に取り組んでいます。
- パブリック空間を人中心の空間へ転換するウォークラブルなまちづくりを推進しています。

(4) 新制度、新技術等

- 大規模な開発が進む地区では「駐車場地域ルール」の策定と、駐車場の集約に向けた運用を開始しています。
- 区内の交通事業者の中には、Ma 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る事業者もあります。
- 短距離移動のための新たな車両やサービスがいくつかの自治体や事業者により、検討や導入が進められています。



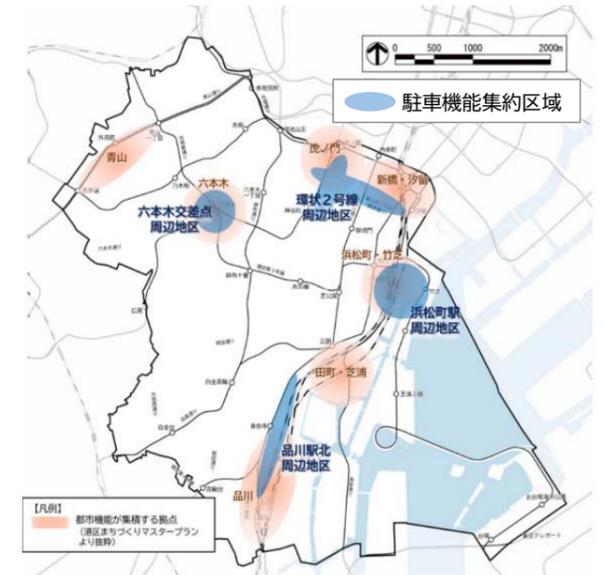
Ringo Pass

(JR東日本)



my!東京Ma a S

(東京メトロ)



(5) 区民アンケートからみる区内の移動状況

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

- 区内の移動目的は通勤・通学、買物、通院と様々な世代で様々な移動ニーズがあります。
- 新型コロナウイルス感染拡大に伴い生活様式が変化し、「趣味や余暇」、「買物」、「通勤・通学」が減少しました。一方で、近隣の生活圏内での移動が増加しています。
- 他人との接触を避けるために自動車や自転車等のパーソナルな交通手段の利用が増えています。
- 港区コミュニティバス（ちいばす）から鉄道や路線バス等、複数交通手段を乗り換えてもよいという意向があります。
- 地域公共交通（ちいばす・お台場レインボーバス・自転車シェアリング）に関する認知度は高いといえます。
- 台場シャトルバス（お台場レインボーバス）については、麻布地区や赤坂地区等、認知度が低い地区があります。

(6) 区内交通事業者の取組状況（事業者ヒアリング結果（令和3（2021）年6月～7月実施））

- 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。
- Ma 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、一部の事業者では新たなシステムの導入は費用面から難しいといった意向があります。
- 区に求めることとして、地域別の周知、乗換案内の充実、社会実験の支援が挙げられます。

3 港区の交通に関する課題【本編P60～P61】

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行く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、Ma a S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。

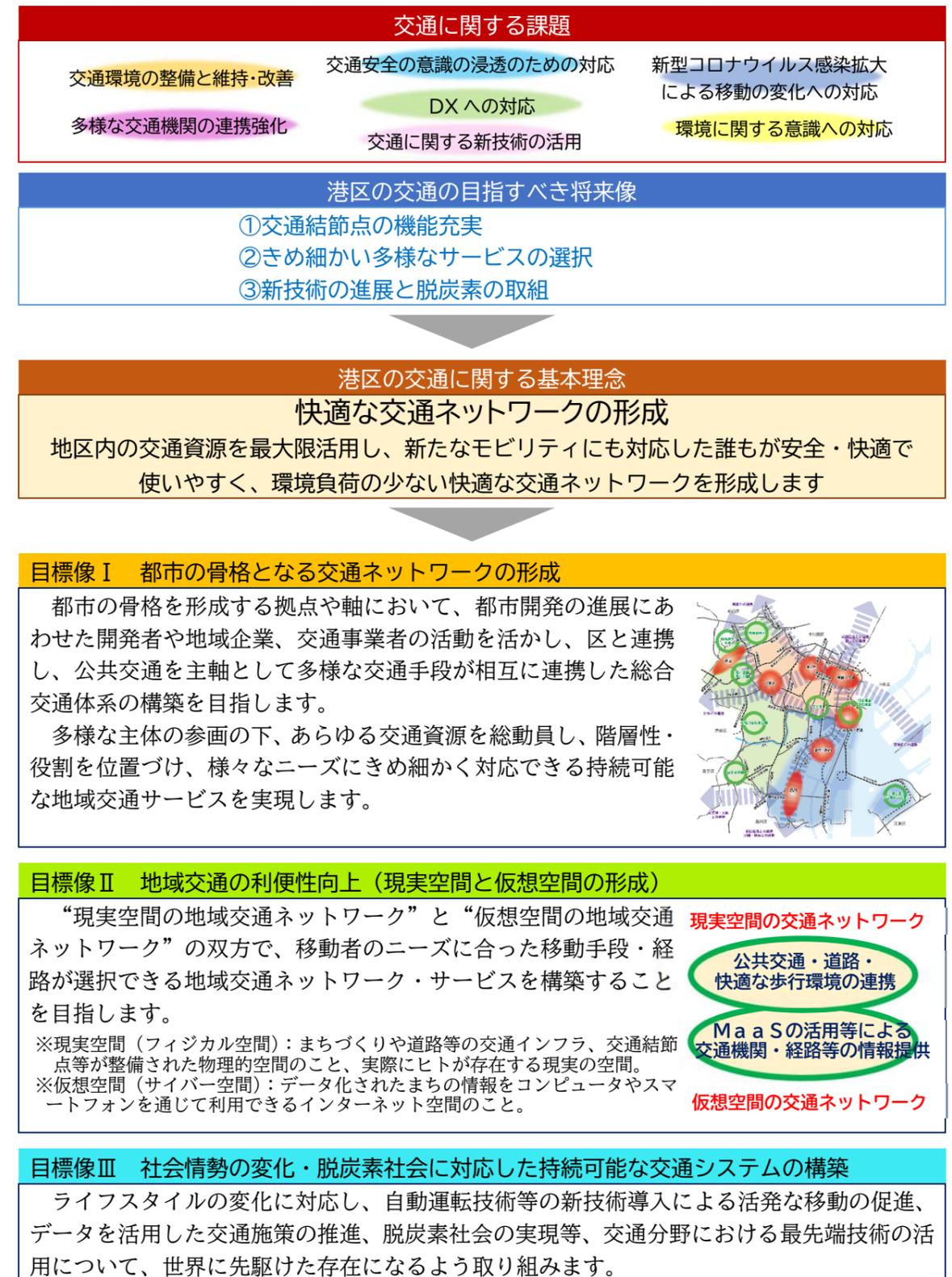
区民からは、自動運転等の新技術の実用性が高まることで、将来の地域交通サービスに期待されています。今後も進展する交通に関する新技術を活用していくことが求められます。

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～

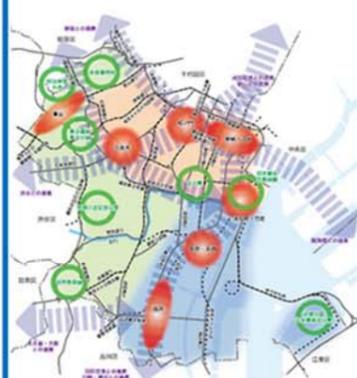
2050年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロを目指していく必要があります。また、区民からは、環境に優しい技術の導入が、将来の地域交通サービスに期待されており、区民の環境に関する意識は高いです。交通面でも環境負荷の軽減に対応していく必要があります。

4 目指すべき将来像と港区総合交通計画の基本方針【本編P62～P72】

「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以下の「基本理念」を掲げ、交通体系の望ましい姿を3つの「将来像」として掲げます。



5 港区総合交通計画の施策【本編P73～P96】

目指すべき将来像	基本方針	施策	事業	関連するSDGsゴール
<p>港区の交通に関する基本理念</p> <p>快適な交通ネットワークの形成</p> <p>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・快適で使いやすい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</p>		<p>(1) 公共交通ネットワーク施策</p> <p>施策① 鉄道等の広域交通需要への対応</p> <p>施策② 水上交通の充実</p> <p>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</p> <p>施策④ 交通安全の推進</p>	<p>○新駅整備にあわせた交通機能の充実</p> <p>○東京BRT本格運行に向けた連携</p> <p>○船着場へのアクセス性向上</p> <p>○舟運ツアー等のイベント実施</p> <p>○マイクロモビリティ等の短距離交通システムの充実</p> <p>○公共交通機関の利用促進に資する施設整備の推進</p> <p>○交通ルール・マナーの周知</p> <p>○指導・取締の実施</p>	<p>9 産業と雇用イノベーション</p> <p>11 持続可能な都市とコミュニティ</p> <p>17 パートナーシップ</p>
<p>目標像Ⅰ</p> <p>都市の骨格となる交通ネットワークの形成</p> 	<p>方針(1)</p> <p>移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり</p>	<p>(2) 地域公共交通施策</p> <p>施策⑤ 港区コミュニティバス(ちいばす)の改善</p> <p>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</p> <p>施策⑦ 自転車シェアリングの推進</p>	<p>○運行改善(ルート・ダイヤの見直し)</p> <p>○利用者サービスの充実(チケットのデジタル化等)</p> <p>○バス待ち環境の充実(上屋やベンチの設置等)</p> <p>○持続可能な運行体系の構築(料金体系の見直しの検討)</p> <p>○EVバスの導入促進</p> <p>○自主運行を目指した運行継続</p> <p>○収入確保策の推進、区民・企業との連携強化</p> <p>○利用者サービスの充実(チケットのデジタル化等)</p> <p>○FCバス(燃料電池バス)の導入検討</p> <p>○サイクルポートの設置</p> <p>○民間事業者と連携した区内全駅サイクルポートの設置</p> <p>○広域連携・強化</p> <p>○利用促進と利便性向上</p>	<p>7 持続可能なエネルギー</p> <p>9 産業と雇用イノベーション</p> <p>11 持続可能な都市とコミュニティ</p> <p>17 パートナーシップ</p>
<p>目標像Ⅱ</p> <p>地域交通の利便性向上(現実空間と仮想空間の形成)</p> <p>現実空間の交通ネットワーク</p> <p>公共交通・道路・快適な歩行環境の連携</p> <p>仮想空間の交通ネットワーク</p> <p>MaaSの活用等による交通機関・経路等の情報提供</p>		<p>(3) 自転車施策</p> <p>施策⑧ 自転車交通環境の整備</p> <p>施策⑨ 放置自転車対策の推進</p>	<p>○自転車ネットワーク・自転車走行空間の整備</p> <p>○子育て送迎ルート等の整備</p> <p>○利用者へのルールやマナーの周知</p> <p>○自転車等駐車場(民設民営を含む)の整備</p> <p>○放置禁止区域の拡大</p>	<p>9 産業と雇用イノベーション</p> <p>11 持続可能な都市とコミュニティ</p> <p>17 パートナーシップ</p>
	<p>方針(2)</p> <p>交通結節点(乗換)の利便性・快適性の向上</p>	<p>(4) 自動車施策</p> <p>施策⑩ 自動車交通環境の整備</p> <p>(5) 歩行者施策</p> <p>施策⑪ 快適に楽しく歩ける歩行環境の整備</p>	<p>○都市計画道路の整備</p> <p>○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)</p> <p>○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</p> <p>○運転免許証の自主返納の推進</p> <p>○歩行者環境整備(ウォークラブルなまちづくり)</p> <p>○歩道設置・改良</p> <p>○歩道のバリアフリー化</p> <p>○無電柱化の推進</p>	<p>7 持続可能なエネルギー</p> <p>9 産業と雇用イノベーション</p> <p>11 持続可能な都市とコミュニティ</p> <p>17 パートナーシップ</p>
<p>目標像Ⅲ</p> <p>社会情勢の変化・脱炭素社会に対応した持続可能な交通システムの構築</p>	<p>方針(3)</p> <p>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</p>	<p>(6) 交通結節点施策</p> <p>施策⑫ 交通結節点での乗換情報提供の充実</p> <p>施策⑬ 交通結節点のバリアフリー化</p> <p>施策⑭ 駅前広場・自由通路の整備</p> <p>(7) 新技術・環境施策</p> <p>施策⑮ MaaSを活用した新しい多様なサービスの提供</p> <p>施策⑯ 新技術・新モビリティの導入促進</p> <p>施策⑰ 脱炭素に向けた環境に配慮した車両の導入促進</p>	<p>○乗換案内表示の改善</p> <p>○ITを活用した交通結節点の情報提供の拡充</p> <p>○交通結節点のバリアフリー化状況調査及び交通機関間のバリアフリー化の推進</p> <p>○バリアフリー化に関する情報の発信</p> <p>○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)</p> <p>○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)</p> <p>○データの収集・共有・蓄積・交通サービスへの活用</p> <p>○区の事業とMaaSの連携</p> <p>○自動運転等の新技術の活用</p> <p>○交通不便地域における移動手段の導入促進</p> <p>○EVバスの導入促進(再掲)</p> <p>○FCバス(燃料電池バス)の導入検討(再掲)</p>	<p>7 持続可能なエネルギー</p> <p>9 産業と雇用イノベーション</p> <p>11 持続可能な都市とコミュニティ</p> <p>17 パートナーシップ</p>

6 港区総合交通計画の推進体制・取組【本編P97～P101】

(1) 数値指標と目標値

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、方針に沿った主な施策の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。

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な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
(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（令和14年度）
	(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（令和9年度）
(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）（令和9年度）
	(2)-② ホームドア整備済み路線の割合（選択指標）	100%（令和14年度）
(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（令和9年度）
	(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）	32.2kg-CO ₂ （令和14年度）

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。

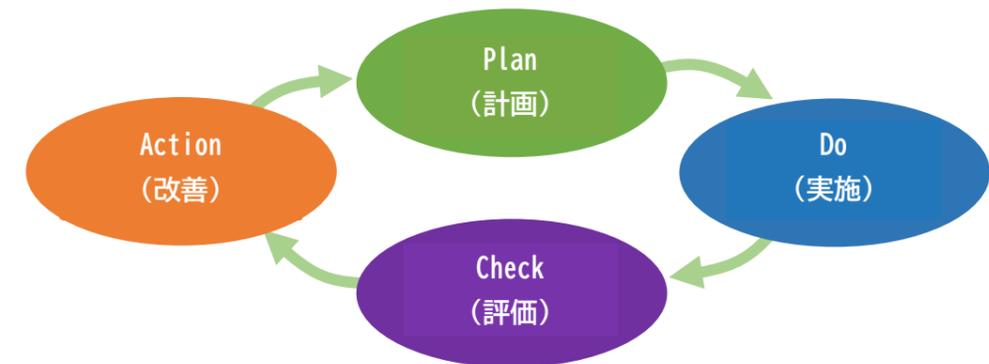
標準指標：地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましいとされています。

推奨指標：「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」等、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のため、積極的に設定することが推奨されています。

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するものとされています。

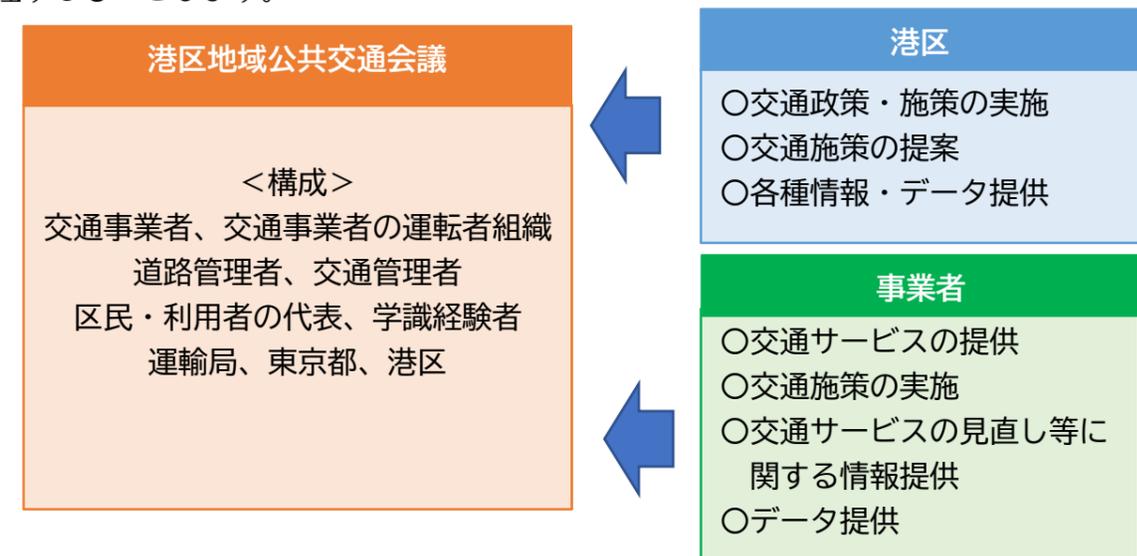
(2) 「港区総合交通計画」推進に向けた取組

「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り組みの評価・改善を行っていきます。



(3) 推進体制

「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。



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。