

港区総合交通戦略

平成29年(2017年)9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子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

《元号に関する表記上の注意点》

本計画発行時点（平成30年3月）では、新元号が定められていないため、平成31年以降の元号についても「平成」又は「H」を使用しています。

新元号が定められた際は、読替えをお願いします。

— 目 次 —

第1章 港区総合交通戦略の概要

- 1.1 港区総合交通戦略とは・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1.2 港区総合交通戦略の背景・目的・・・・・・・・・・・・ 3
- 1.3 港区総合交通戦略の位置付け・・・・・・・・・・・・ 4
- 1.4 対象区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 1.5 目標年次（計画期間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

第2章 港区の現状

- 2.1 港区を取り巻く状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- 2.2 港区の交通に関する現状と課題・・・・・・・・・・・・ 15
 《大規模開発・新駅・新線に伴う新たな交通需要／交通不便地域の解消》

第3章 目指すべき将来都市像と港区総合交通戦略の目標

- 3.1 上位・関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
 《まちづくりマスタープラン／低酸素まちづくり計画／バリアフリー基本構想》
- 3.2 目指すべき将来都市像・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
 《方針図・公共交通ネットワーク／道路ネットワーク》
- 3.3 港区総合交通戦略の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35
 《交通の階層性》

第4章 港区総合交通戦略の実現に向けた施策

- 4.1 施策の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
- 4.2 実施する施策パッケージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
- 4.3 実施プログラム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43

第5章 港区総合交通戦略推進に向けた推進体制・取組

- 5.1 推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
- 5.2 港区総合交通戦略推進に向けた取組・・・・・・・・・・・・ 47

用語解説・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48

参考資料1 港区総合交通戦略検討協議会について・・・・・・・・・・・・ 50

参考資料2 港区総合交通戦略検討協議会設置要綱・・・・・・・・・・・・ 51

参考資料3 都市・地域総合交通戦略要綱・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 53

参考資料4 関連する主な計画等一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 54

参考資料5 港区地域交通サービスに関する区民アンケート集計結果・・・・・・・・ 55

第1章 港区総合交通戦略の概要

1.1 港区総合交通戦略とは

港区総合交通戦略は、都市・地域総合交通戦略要綱（国土交通省）に定められた「都市・地域総合交通戦略」として作成した計画で、進展する超高齢化社会への対応、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等が連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市の実現を図る観点から、交通事業と街づくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものです。

都市・地域総合交通戦略要綱

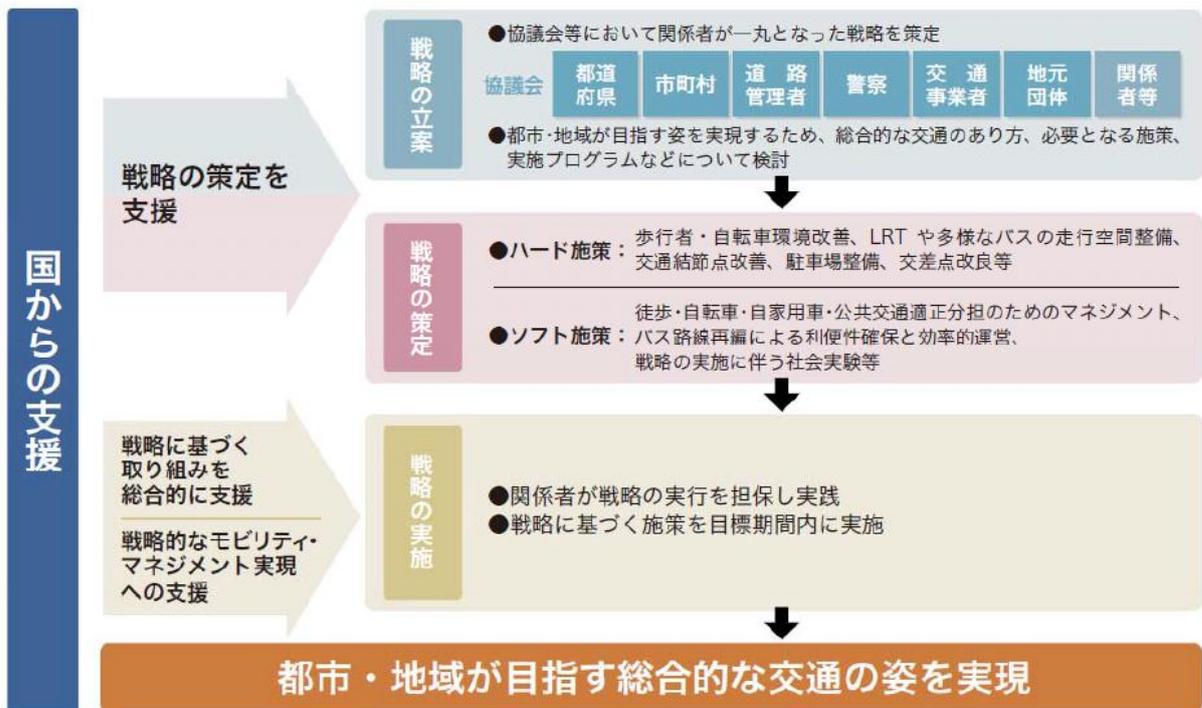
平成21年3月16日
都市・地域整備局長

第一 目的

この要綱は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、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の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ（平成26年8月、国土交通省）

国が認定した総合交通戦略に対しては、戦略に係る施策・事業に対し、予算措置その他の総合的支援を受けることができます。



都市・地域総合交通戦略に対する支援策（国土交通省 HP より）

1.2 港区総合交通戦略の背景・目的

これまで区は、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通安全対策など個別計画に基づく施策を推進してきました。

現在区内では、虎ノ門、品川など都市機能が集積する拠点の形成や、公共交通では、リニア中央新幹線、JR・地下鉄の新駅・新線、BRT など新たなネットワークが形成される計画となっており、地域交通を含めた多様な交通手段の連携による総合的・階層的な交通体系の構築が必要となっています。

また、区の将来人口は平成 48 年に約 30.4 万人に達し、その後も概ね 30 万人を維持する見込みで、これに伴い高齢者人口も増加します。

今後、交通事業と街づくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進することが必要です。

従来交通政策に関する基本的な法律・計画は制定されておらず、個別法に基づき個々に施策を推進していたことから、国は、交通政策の推進に当たっての基本理念を打ち立て、政策を策定・実行していく体制を構築するため交通政策基本法を施行（平成 25 年 12 月）しました。

交通政策基本法第九条第一項には、「地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」と定められており、同法第三十二条では、「地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。」とされています。

また、区は、平成 29 年 3 月に「港区まちづくりマスタープラン」を改定し、まちづくりの方針の一つとして「快適な道路・交通ネットワークの形成」を掲げ、「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」や「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」といった取組の方向性を示しました。

区は、交通政策基本法に基づき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」を策定し、必要な交通施策、まちづくり施策を定め、実施プログラムを示すとともに「快適な道路・交通ネットワークの形成」の実現に向け、交通事業と街づくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進していきます。

1.3 港区総合交通戦略の位置付け

港区総合交通戦略は、まちづくり分野の上位計画である「港区まちづくりマスタープラン」の方針に適合し、区の交通関連の個別計画の上位計画として策定します。

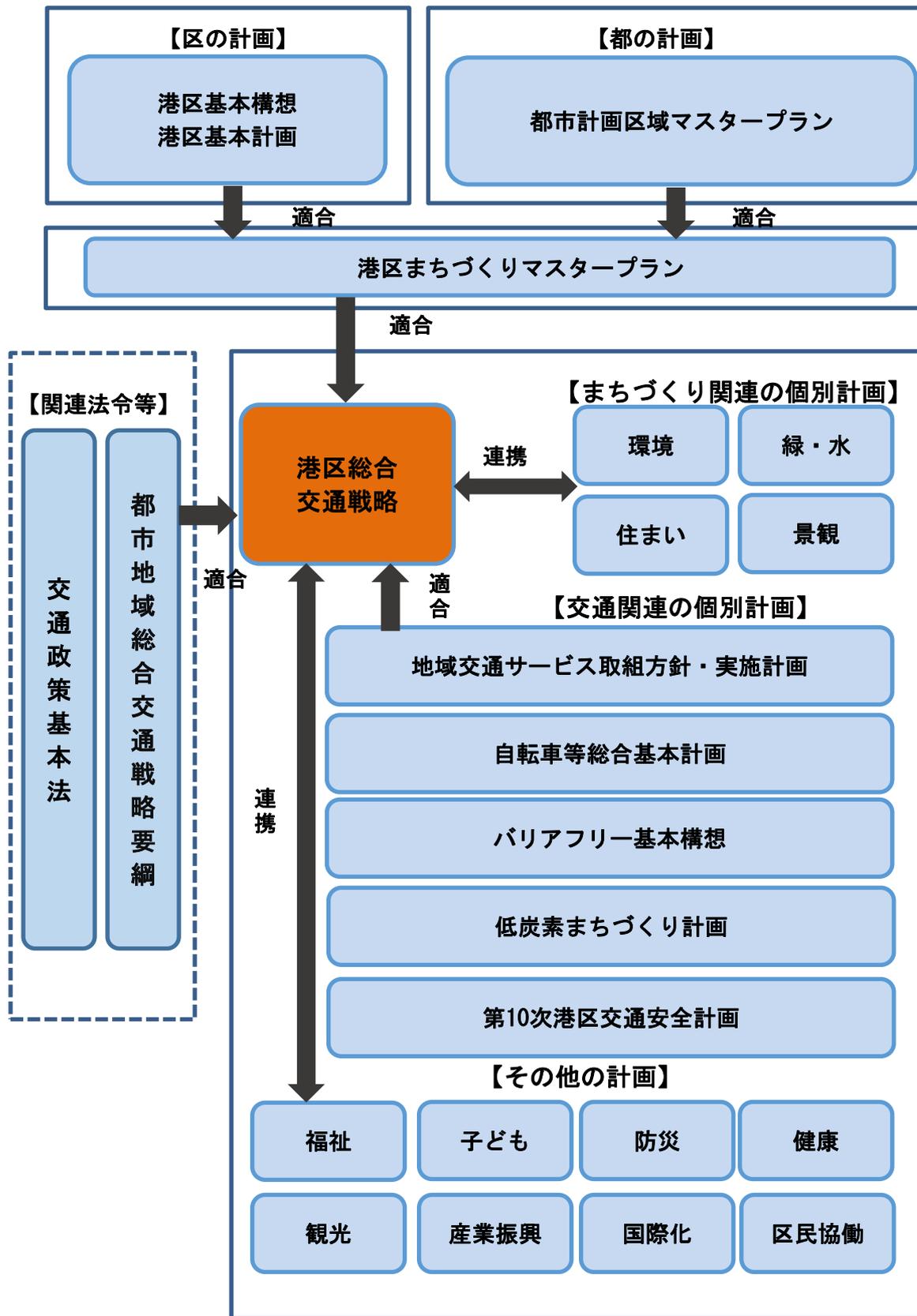


図 1-1 戦略の位置付け

1.4 対象区域

港区総合交通戦略の対象地は、港区全域とします。ただし、BRT などのように新たな大規模輸送システム等、施策効果が広範囲に及ぶような広域的な施策については、東京都・周辺区等の関係機関と連携を図り実施していきます。

また、交通に関する既存の関連計画・個別計画の中で社会的ニーズの高い施策は、港区総合交通戦略でも重点施策と位置づけ、優先的に取り組みます。

1.5 目標年次（計画期間）

平成29年3月に策定された「港区まちづくりマスタープラン」の計画期間が概ね20年に対して、港区総合交通戦略はマスタープランの次期見直しサイクルに合わせ10年を計画期間とします。そのうち平成29年度からの4年を前期期間、それ以降を後期期間として扱います。

また、平成33年3月改定予定の「港区基本計画」の後期計画期間の終了年次であり、かつ東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催年である平成32年度までを、短期的な課題を解決する期間として、施策についてのPDCAの1サイクルとします。施策の実施に当たっては、再度区民アンケートを実施するなど、常に進捗や効果について管理・評価しながら、必要に応じて見直しを行います。

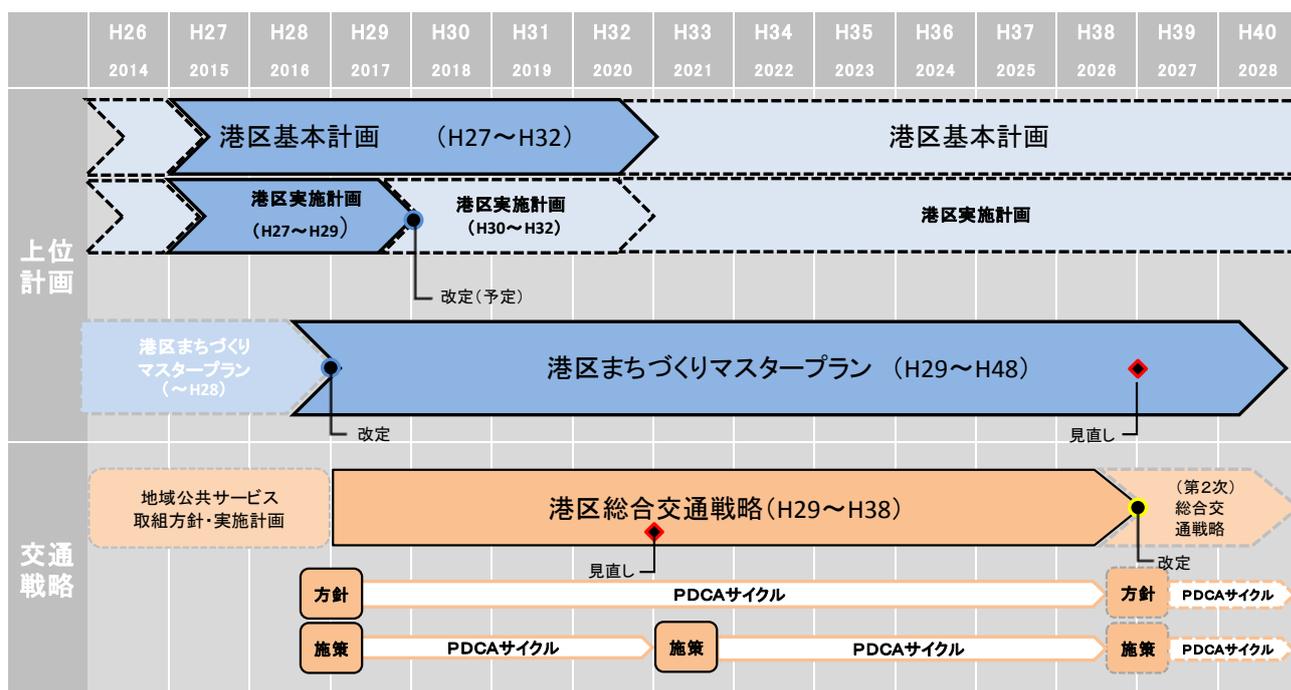


図 1-2 目標年次（計画期間）

第2章 港区の現状

2.1 港区を取り巻く状況

【夜間人口、昼間人口、高齢化等】

区の人口は、昭和34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価高騰や業務地化に伴い、人口減少が加速しました。区の人口は、平成8年に15万人を割りこみましたが、大規模集合住宅の供給などが進み急激に人口が回復しました。平成21年度には四半世紀ぶりに20万人台に回復し、平成29年8月1日現在、区の人口は252,531人に達しています。今後さらに増加が予想されます。(図2-1)

また、昼間人口は、平成22年国勢調査では減少したものの、平成27年調査では約94万人と増加しており、夜間人口の4倍弱になっており、区内の開発動向から、近い将来100万人を超えることも予想されます。(図2-2) これに伴い、区内の鉄道駅の乗降客数も増加しています。(図2-3)

さらに、港区政策創造研究所の平成29年3月の推計によると、引き続き区内の人口は増加を続け、平成48年をピークとして、年少人口、生産年齢人口、高齢者人口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、高齢者人口は現在よりも40%強増加すると推計されています。(図2-5)

そのため将来的な区内の人口構成や区外からの流入人口を見据えた配慮を行いながら、長期的な視点で交通ネットワーク整備、交通結節点の利便性向上等の施策を展開していきます。

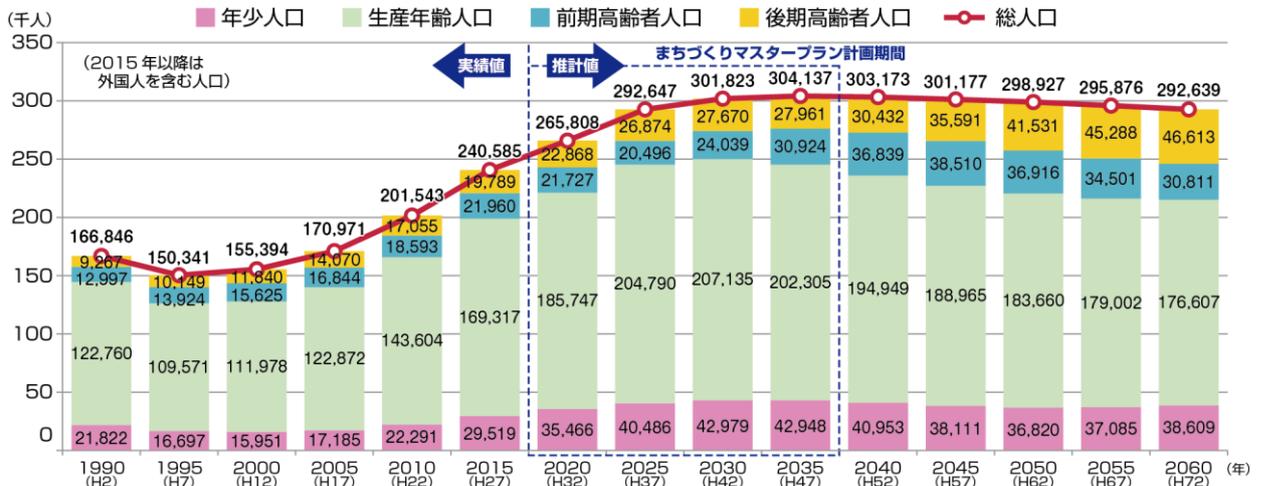


図2-1 将来人口の推計結果

(「港区まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「特別区統計情報システム」より作成)

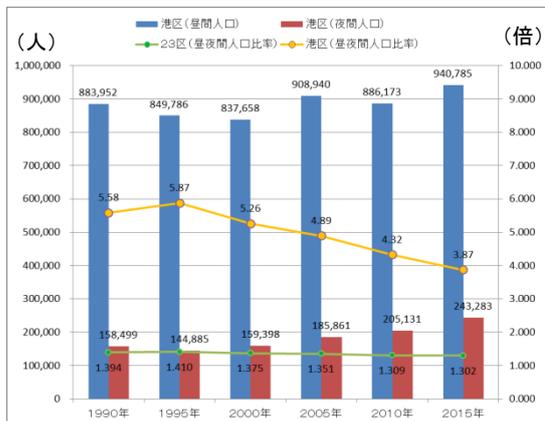


図2-2 昼夜間人口の推移(「国勢調査」データより作成)

(人/日)

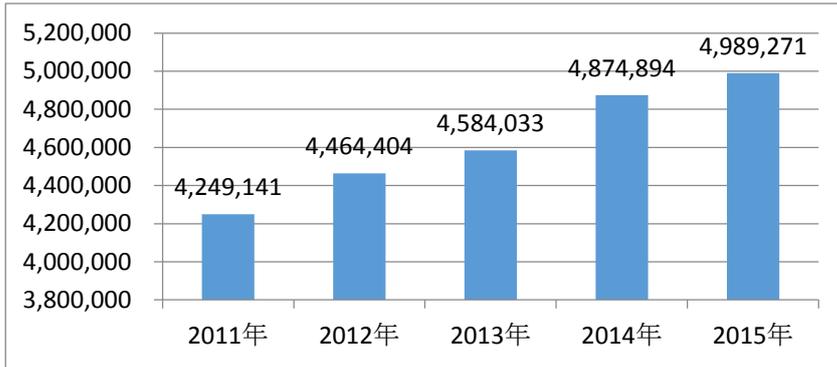


図2-3 港区内駅乗降客数（33駅合計）（人/日）
 （「国土数値情報」駅別乗降客数データより作成）

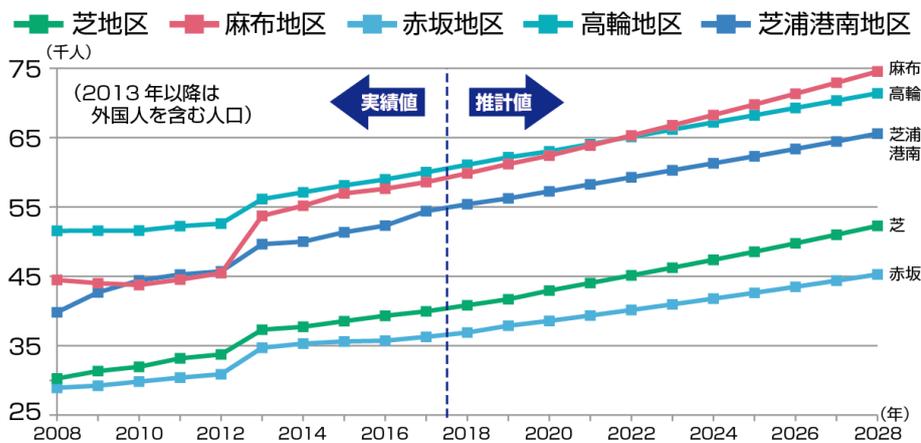


図2-4 地区別人口の推移
 （「住民基本台帳」、「港区人口推計」/平成29年3月より作成）

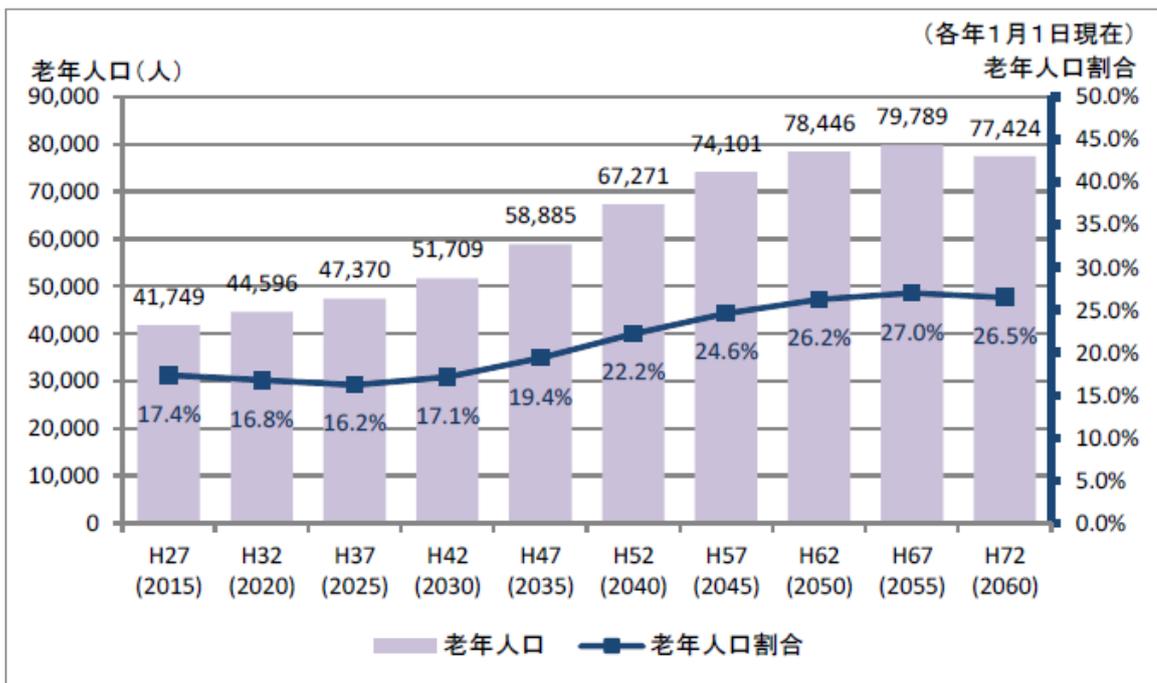
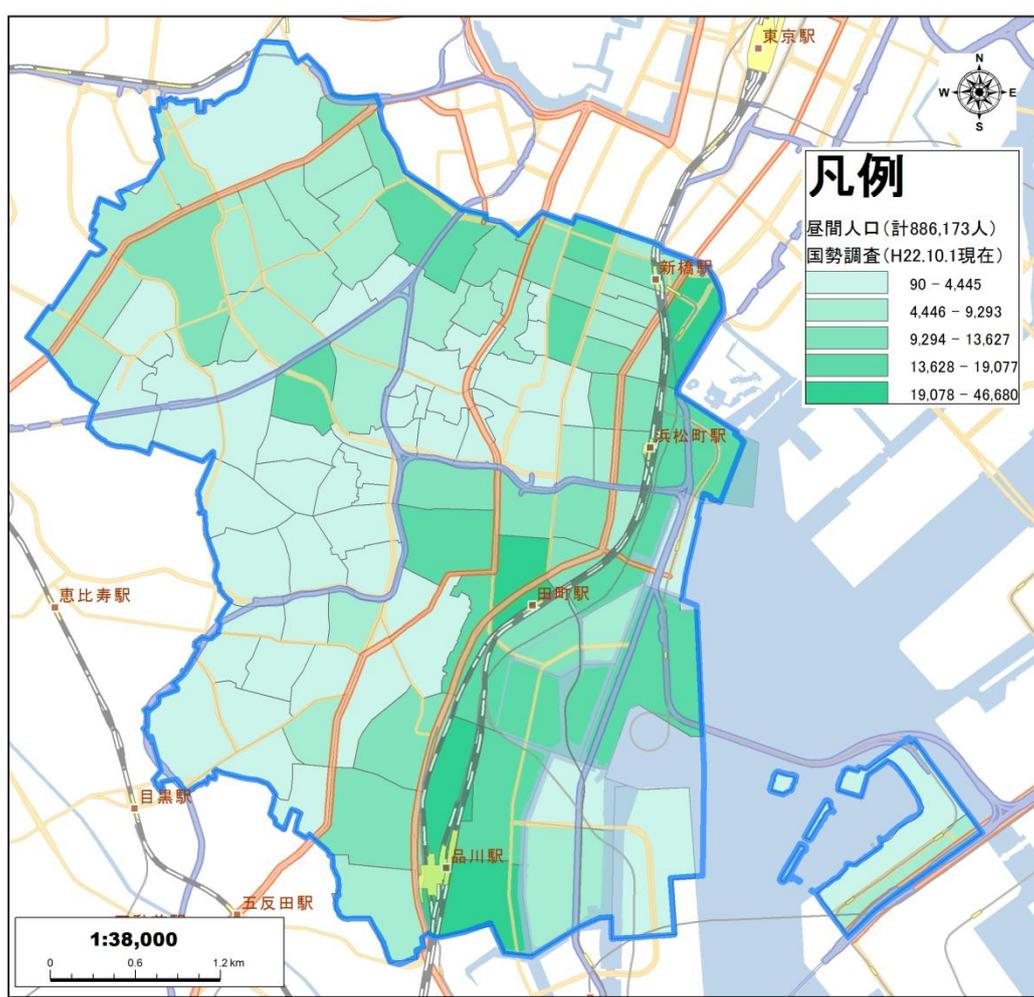


図2-5 老年人口と老年人口割合の推計結果
 出典：港区まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）



©IPASCO ©INCREMENT P ©財団法人日本デジタル道路地図協会

図 2-6 港区昼間人口分布(町丁目別)平成 22 年国勢調査に基づき作成
※平成 27 年国勢調査の町丁目別昼間人口は未発表のため平成 22 年のデータを使用

(人口・人数は人/企業数・施設数はか所/客室数は室)

地域	昼間人口	夜間人口	昼夜比 総数	面積	人口密度		企業数	民間		ホテル	
	総数	総数			昼間人口	夜間人口		事業所数	従業員数	施設数	客室数
千代田区	853,068	58,406	1,461%	11.64km ²	73,288	5,018	15,346	33,904	952,841	47	11,032
中央区	608,603	141,183	431%	10.18km ²	59,784	13,869	18,867	37,749	750,039	64	11,334
港区	940,785	243,283	387%	20.34km²	46,253	11,961	18,919	39,198	1,002,027	71	19,649
新宿区	775,549	333,560	233%	18.23km ²	42,542	18,297	14,563	33,387	654,483	36	8,359
文京区	346,132	219,724	158%	11.31km ²	30,604	19,427	6,620	14,165	216,954	18	2,327
台東区	303,931	198,073	153%	10.08km ²	30,152	19,650	11,740	24,305	240,584	76	6,677
墨田区	279,181	256,274	109%	13.75km ²	20,304	18,638	7,489	16,745	170,426	21	2,558
江東区	608,532	498,109	122%	39.94km ²	15,236	12,471	7,711	18,807	360,215	21	5,754
品川区	544,022	386,855	141%	22.72km ²	23,945	17,027	8,863	21,370	403,584	45	7,123
目黒区	293,832	277,622	106%	14.70km ²	19,989	18,886	5,290	12,035	133,033	11	919
大田区	693,865	717,082	97%	59.46km ²	11,669	12,060	13,818	31,066	359,410	7	1,594
渋谷区	539,109	224,533	240%	15.11km ²	35,679	14,860	13,749	28,476	496,273	56	4,994
豊島区	417,146	291,167	143%	13.01km ²	32,063	22,380	8,372	19,782	271,272	21	4,691

表 2-1 港区周辺区における商業、業務機能集積、宿泊機能比較
平成 27 年国勢調査、平成 26 年経済センサス及び東京都福祉保健局平成 27 年度年報(福祉・衛生行政統計) 14-1 表から港区政策創造研究所作成

【商業、業務機能の集積と国際化】

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。特に港区は事業所数が23区で最多となっており、従業員数は100万人を超えています。(表2-1)

平成29年9月の東京都による「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「中枢広域拠点域」に位置づけられています。さらにその中でも、特に高度な都市機能が集積している地域であり、充実した鉄道・道路ネットワークを生かし国際的なビジネス・交流機能の強化とその持続的な発展が図られる「国際ビジネス交流ゾーン」に含まれています。

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、国家として、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こととされています。

ホテル数、客室数も23区中最大となっています。(表2-1) 港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。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技の会場でもあり、開催を契機に今後さらに港区を訪れる人が増える見込みです。訪日外国人等、来訪者のさらなる増加に向けた受け入れ体勢の整備が必要です。

こうした中で交通結節の機能強化、国際化・観光まちづくりの促進などが必要になっています。

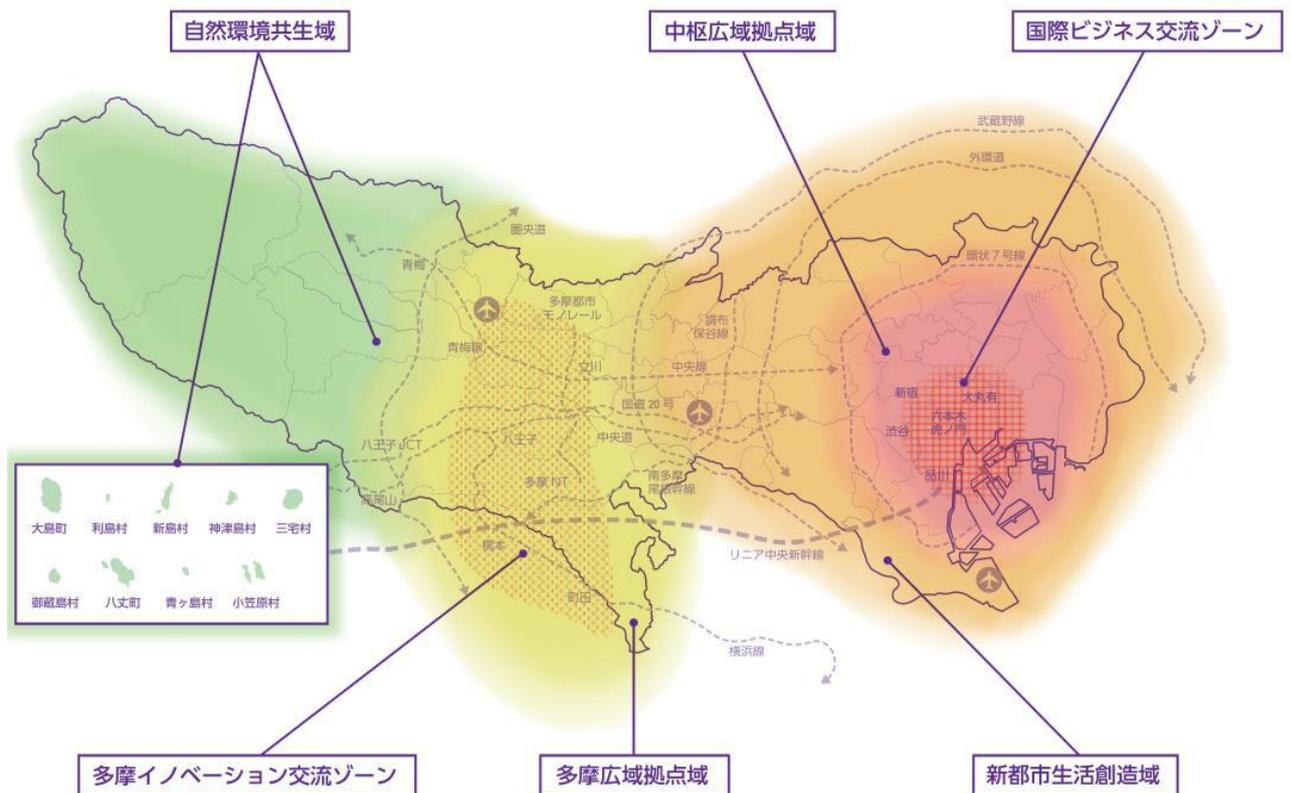


図2-7 4つの地域区分と2つのエンジンゾーン
出典：都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）

【土地利用の状況】

用途地域別の土地面積では、商業地域が最も多く、次いで第一種中高層住居専用地域となっています。区全体としては、商業地域、近隣商業地域、準工業地域の占める割合は54%、住居系地域の占める割合は46%となっており、職住のバランスのとれた土地利用となっています。

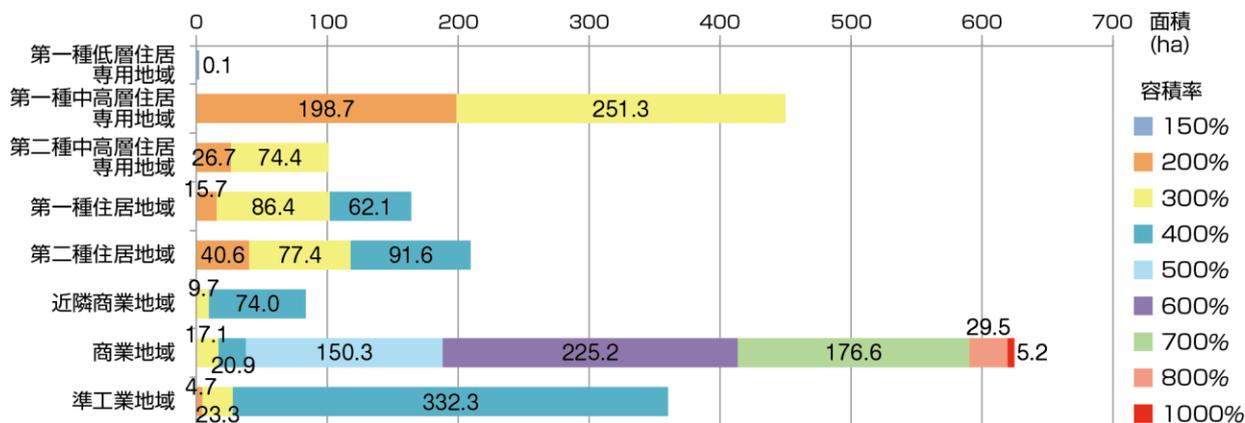


図 2-8 用途地域別土地面積（平成 23 年度 10 月現在「土地利用現況調査」より作成）
港区まちづくりマスタープラン（平成 29 年 3 月）

新橋駅や浜松町駅周辺、外堀通りや第一京浜（国道15 号線）沿道など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、高輪など区の西部を中心に住宅用地が多く見られます。また、区の西部には公園・運動場などの土地利用も見られることから、ゆとりある生活環境が形成されている状況がうかがえます。

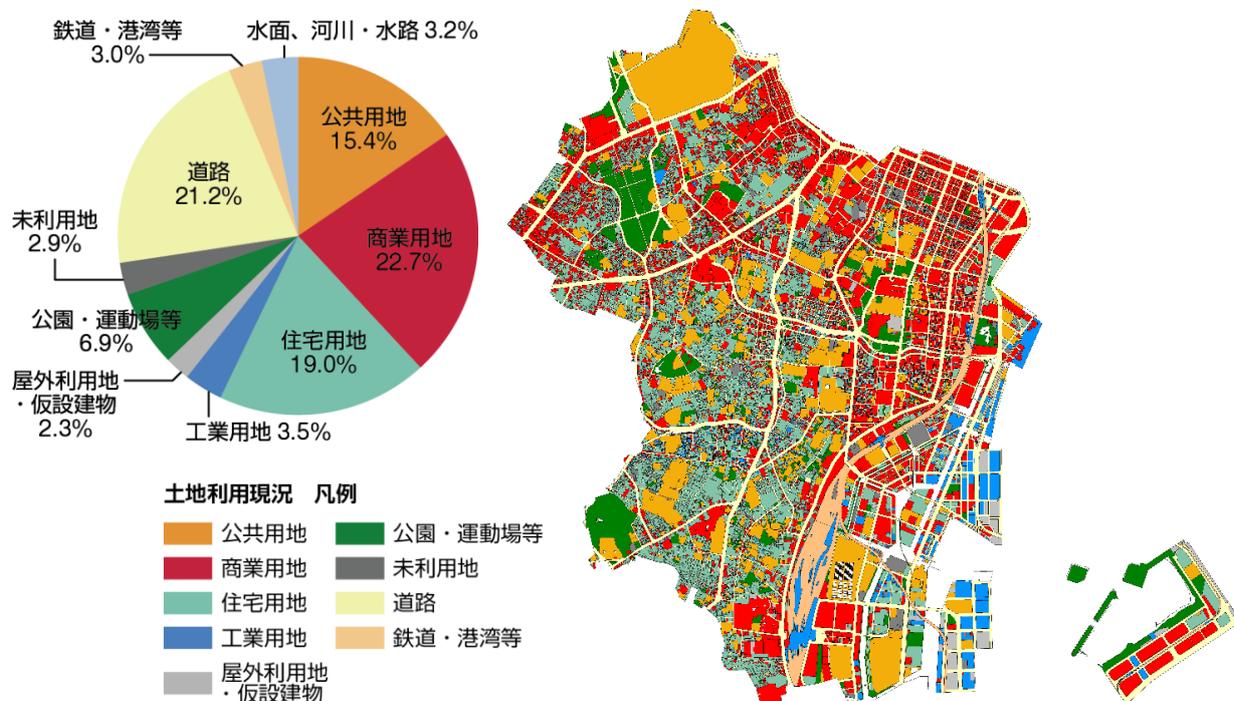


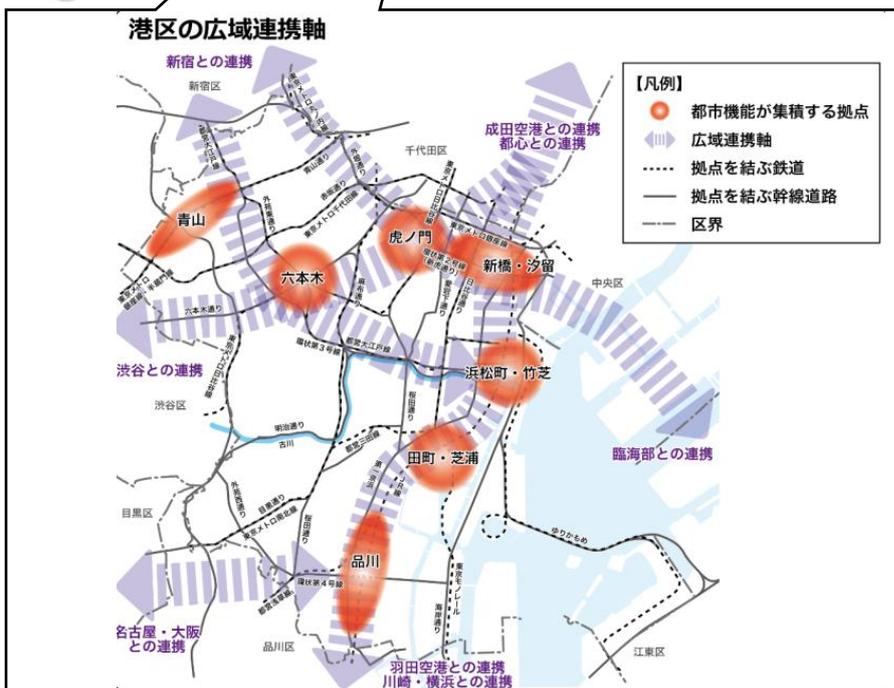
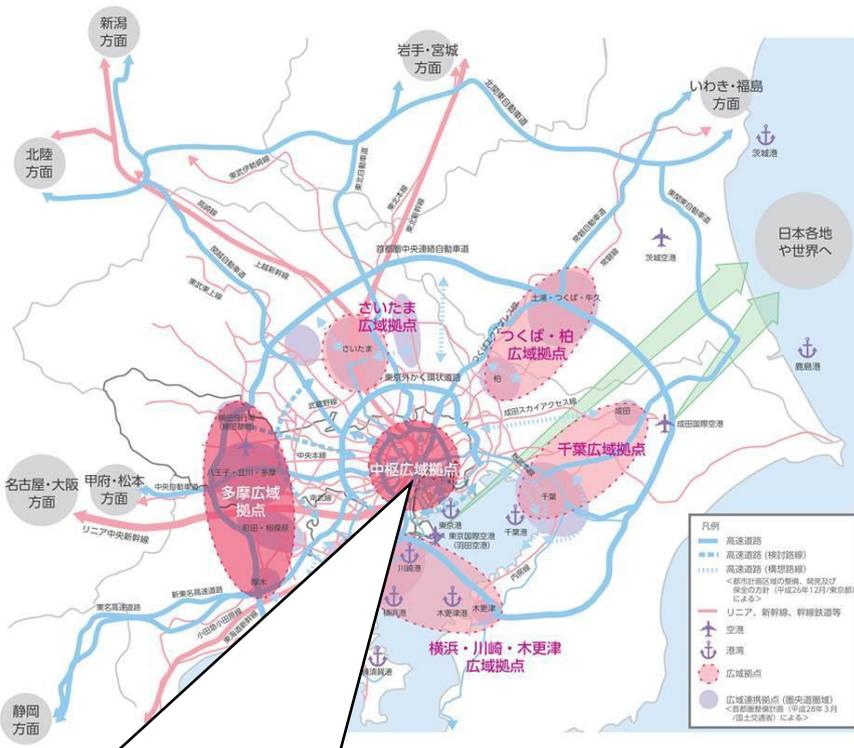
図 2-9 土地利用現況図（平成 23 年度）
出典：「港区の土地利用」（平成 25 年 3 月）

【広域計画から見た港区】

都市計画区域マスタープランにおいては、東京が目指すべき将来像として、東京圏の交通ネットワーク、とりわけ国際的な交通アクセスに不可欠な空港・港湾や環状方向の広域交通基盤を強化して、圏域内の活発な交流を実現するとともに、業務、産業、文化、住居、防災など多様な都市機能を地域や拠点が分担し、広域連携により東京圏全域で一体的な機能を発揮する「環状メガロポリス構造の実現」を掲げています。

リニア中央新幹線や空港、広域公共交通、道路網によって、海外や名古屋・大阪、川崎・横浜方面等、多様な圏域とつながることにより人・モノが流動する特性をふまえ、区内の拠点の都市機能、基盤を充実させ、それぞれの圏域との機能連携や交流等を推進する事が必要です。

広域的なレベルの都市構造イメージ（交流・連携・挑戦の都市構造）



上図：「都市づくりのグラ
ンドデザイン」／東
京都・平成 29 年 9
月 の都市構造図
より作成

下図：「港区まちづくりマ
スタープラン」（平
成 29 年 3 月）

図 2-10 広域的な道路・交通ネットワークの中での港区の広域連携軸の位置付け

【広域的な位置づけを踏まえた港区の将来都市構造】

港区は、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ネットワークでつながっているという特徴があります。これらをさらに強化するため、拠点と軸の整備が必要です。

港区が目指す将来都市構造（ゾーン・拠点・軸）を、図2-11に示しました。

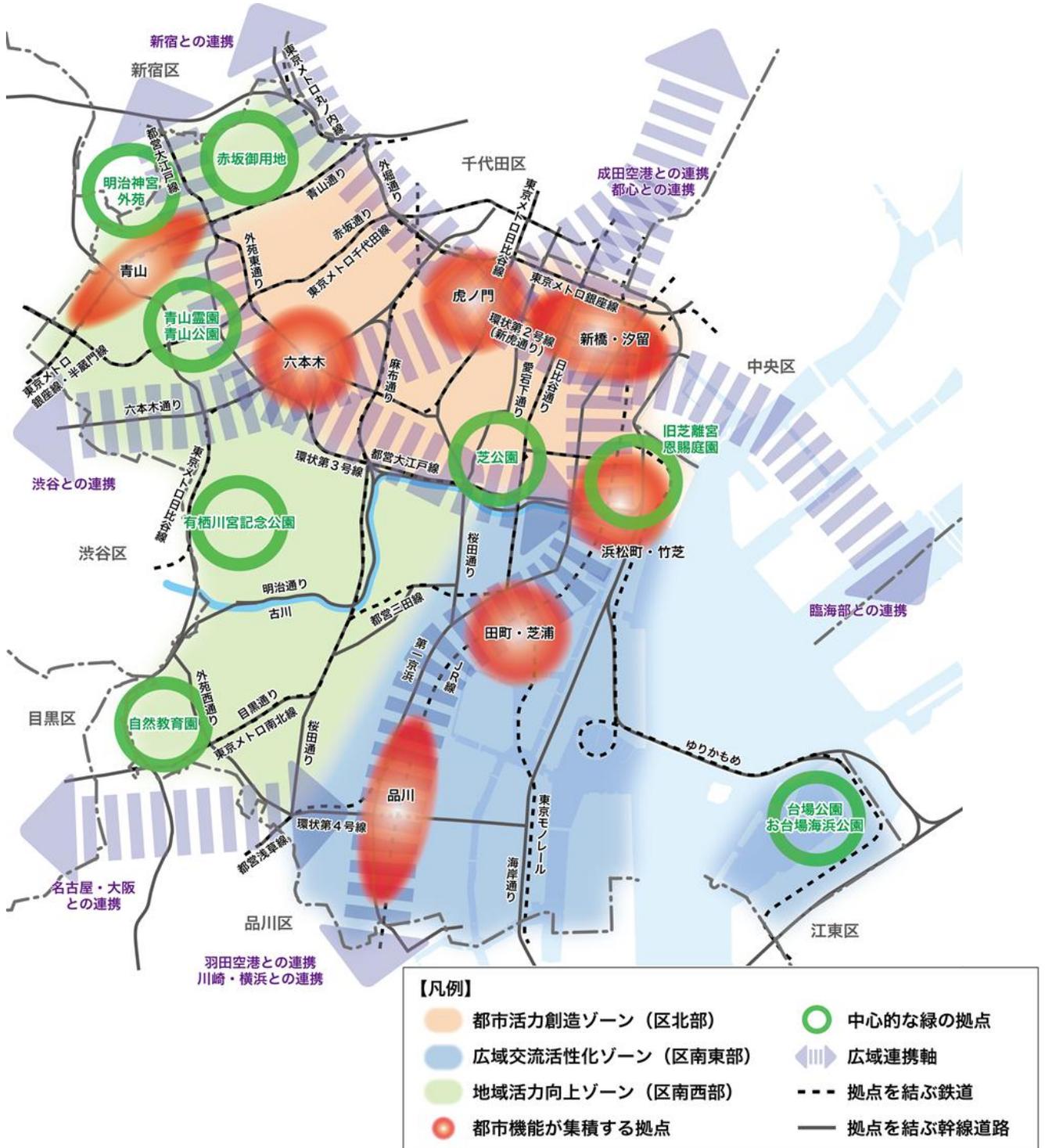


図 2-11 港区が目指す将来都市構造
港区まちづくりマスタープラン（平成 29 年 3 月）

【港区内の状況：交通ネットワーク】

（１）広域公共交通ネットワーク

東京都23区のほぼ中心に位置する港区は道路ネットワーク、鉄道・地下鉄・バスをはじめとする公共交通ネットワークが高水準に整備されています。

平成28年4月には国土交通省の交通政策審議会により、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ました。

- ① 都心直結線（押上－新東京－泉岳寺、京浜急行と相互直通運転）
- ② 羽田空港アクセス線（大井町・田町・臨海副都心－羽田空港、埼京線・りんかい線・上野東京ラインと直通運転）
- ③ 都心部・品川地下鉄構想（白金高輪－品川）
- ④ 東海道貨物支線旅客併用化（品川・東京レポーター桜木町）
- ⑤ 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）
- ⑥ 浜松町駅（拠点整備、歩行者通路整備等による乗換改善）

このほか、田町～品川間の新駅の設置、日比谷線虎ノ門新駅の設置、東京都臨海部を繋ぐBRTの導入、リニア中央新幹線の開業等が区内では進行しています。

（２）道路ネットワーク

道路ネットワークでは、環状2号線（新虎通り）や補助第7号線などの都市計画道路の整備が進んでいます。引き続き「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、優先整備路線を中心に東京都など関係機関と連携・調整を図りながら、計画的かつ着実に整備を推進することが必要です。

（３）地域交通ネットワーク

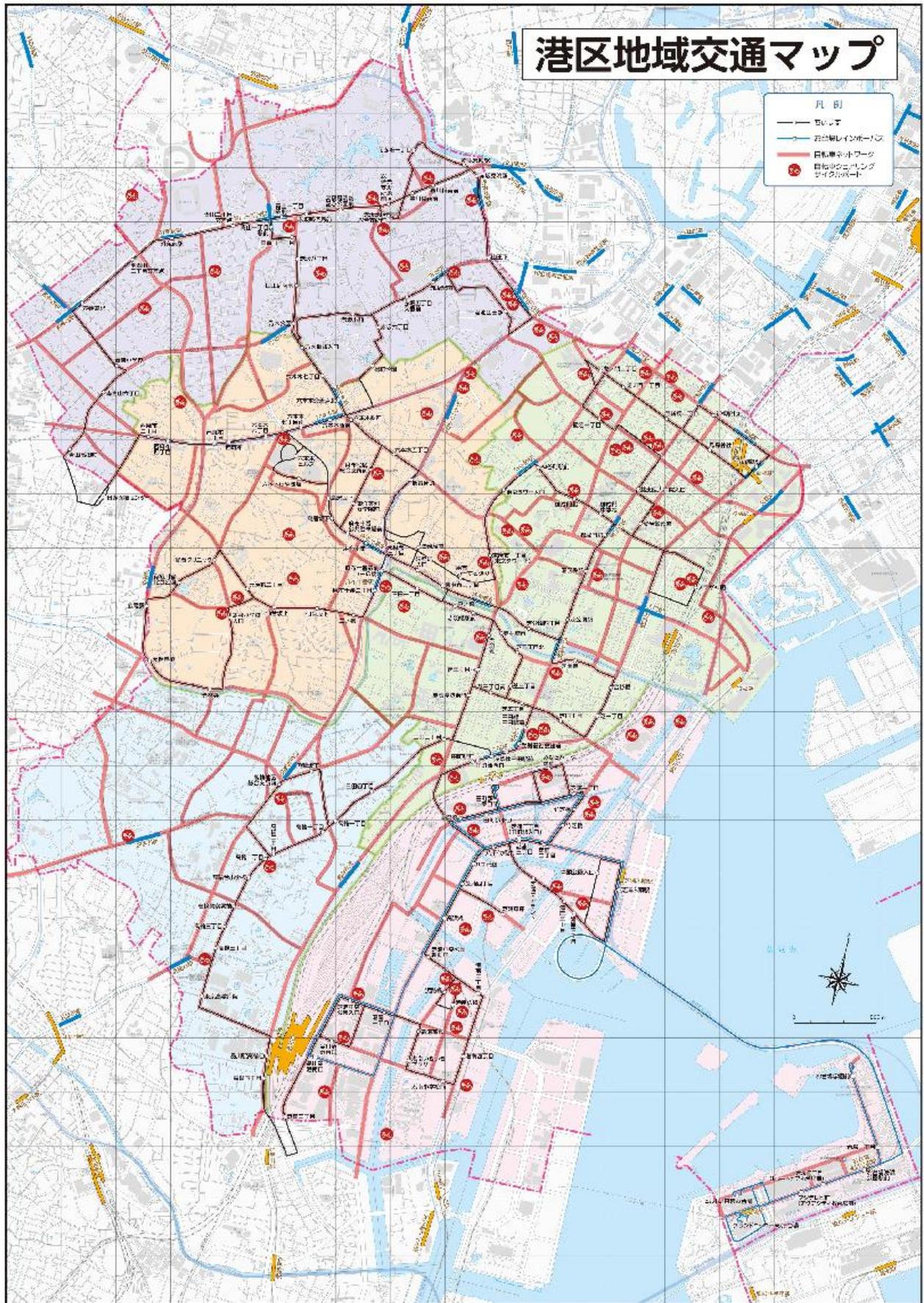
港区コミュニティバス（ちいばす）は、新規サービスとして、平成16年から区内2路線でスタートし、その後平成22年から新規5路線の実証運行、本格実施を経て平成28年8月現在、7路線（8ルート）で運行しています。今後、路線やダイヤなどの見直しなどの改善や、EVバスの導入と拡大などを講じながら、地域交通サービスとして充実を図る必要があります。

台場シャトルバスは、地域住民、企業、運行事業者及び区から構成される運営協議会での検討を経て、平成24年から台場と品川駅・田町駅間で運行を開始し、台場地区の区民や周辺企業、観光客などの移動の利便性が高まっています。平成29年4月からは新たな事業スキームによる運行を開始しました。

自転車シェアリング事業については、日常の移動や観光での活用、健康増進など多様なニーズを踏まえ、平成26年10月から実証実験を開始しました。平成28年2月からは千代田区・中央区・江東区との四区広域連携により、区域を超えた広域相互利用を開始し、利便性を向上させています。平成28年10月には新宿区、平成29年1月には文京区が参加し、平成29年10月には渋谷区の参加も決まり、広域連携による利便性はさらに高まっています。

（４）各階層の交通ネットワークの連携

既存や今後整備される予定の広域公共交通ネットワークに加え、地区内の移動を助ける地域交通として港区コミュニティバスや自転車シェアリングとの連携を図り、各交通手段の適切な役割分担に基づく総合的かつ階層性を考慮した交通体系の構築を目指します。



・図2-12 港区地域交通マップ
(港区作成)

2.2 港区の交通に関する現状と課題

(1) 公共交通ネットワーク

①大規模開発・新駅・新線に伴う新たな交通需要

ア) 品川駅北周辺地区

○JR東日本新駅（駅前広場）整備

田町駅から約1.3km、品川駅から約0.9kmの位置に、山手線と京浜東北線2面4線による新駅が平成32年に暫定開業し、新駅広場の整備が予定されています。また新駅の東側には連絡通路が整備され、港南地区と繋がる予定です。

○都営地下鉄泉岳寺駅改良

山手線新駅を含む品川駅周辺の開発に伴い、泉岳寺駅はホーム拡幅等の改良を平成36年までに、また、駅前では再開発と、駅前広場の整備が行われる予定になっており、将来は地下鉄新線の構想もあります。

○品川駅前北口広場整備

リニア中央新幹線開業による広域交通の新たな交通需要に対し、広域的な交通結節点の形成を図る予定で、広場は平成39年に完成予定で、将来的には、広場、タクシープール、高速バス等乗り場等の整備が検討される予定です。

イ) 品川駅西口地区

○品川駅前西口広場整備

品川駅周辺開発の一環として、国道15号拡幅等と併せた地域的な交通結節点として機能強化し、立体道路制度を活用し、国道15号線（第一京浜）の上に歩行者デッキを整備して高輪地区と繋ぐことや、バス・タクシー乗降場の集約などが予定されており、将来的には、広場、路線バス乗り場、タクシープール等の整備が予定され、平成39年を目途に整備が検討される予定です。

ウ) 品川駅街区地区

○京急連続立体交差計画

京浜急行品川駅の大幅な改良が検討されており、駅を現在の高架から地上化し、八ツ山橋での補助149号線の踏切廃止等が検討され、それに伴う東西自由通路の延伸が検討される予定です。

エ) 虎ノ門四丁目地区

平成30年度竣工予定で、この計画に伴い幅員12mの地区幹線道路を整備し、日比谷線神谷町駅からの地下歩行者通路を整備し、駅前広場約2,000㎡が整備されます。

オ) 竹芝地区

平成32年度竣工予定で、地区内から浜松町駅に接続する歩行者デッキを整備し、地区内からゆりかもめ竹芝駅、竹芝ふ頭までをデッキ上で結び、バリアフリー化が行われる予定です。

カ) 虎ノ門一丁目地区

平成31年度竣工予定で、銀座線虎ノ門駅のプラットホームを拡充し、地下駅前広場約600㎡、地上前広場約800㎡を整備し、地区内と銀座線虎ノ門駅及び日比谷線新駅を結ぶ地下歩行者通路を整備し、BRTの利用を想定したバスターミナルが整備されます。

○東京メトロ日比谷線新駅整備

神谷町駅と霞ヶ関駅との間に新駅が設置されます。新駅は平成32年に暫定開業の予定です。

キ) 三田三・四丁目地区

平成35年度竣工予定で、三田エリアと芝浦エリアを連結する歩行者デッキを整備し、高低差のある道路間をバリアフリーで連結する歩行者通路が検討されています。

ク) 虎ノ門・麻布台地区

平成34年度竣工予定で、幹線道路を結ぶ南北・東西の地区幹線道路を整備し、日比谷線神谷町駅と南北線六本木一丁目駅を結ぶ歩行者ネットワークの構築や地下鉄連絡広場が検討されています。

ケ) 新橋駅周辺地区

都市機能が集積する拠点として再整備が検討されており、新橋駅の交通結節機能の強化を図ることや、それに合わせた東西広場の再整備などが検討されています。

コ) 虎ノ門一・二丁目地区

東京メトロ日比谷線新駅とまちが一体となった新たな交通結節拠点の整備が検討されています。

サ) 浜松町駅西口地区

世界貿易センタービルの建替えを含めた3街区にわたる再開発で、それに伴うJR、モノレール、地下鉄、バス及びタクシーの交通利便性を増進した立体的動線や駅前の集散空間の形成による交通結節機能の強化が予定されており、歩行者と自動車を立体的に分離するとともに、バリアフリー歩行者ネットワークの整備が検討されています。

シ) 田町駅東口北地区

ゆとりある駅前空間や歩行者空間の整備など、交通結節機能の強化を通じた地域交通の拠点が形成されます。これに合わせて歩行者デッキの整備、交通広場が予定されています。

以上の計画に伴い、駅を中心とした交通結節点としての拠点整備が行われ、乗り換え利便性の改善や駅のバリアフリー化、バスやタクシー乗場の整備、自転車駐車場、自転車シェアリングのポートの整備や、ちいばす、台場シャトルバスのルート改善等を検討していく必要があります。

②交通不便地域の解消

第30回港区世論調査（平成28年3月）では、交通の取り組みについて55.5%が「十分」と回答しています。一方、29.9%が不十分と回答しており、赤坂地区38.8%、芝浦港南地区30.9%と多くなっています。

また、アンケート調査では、「地域サービスに求められるもの」として、「公共施設への移動を便利にする」が55%、「移動の負担が大きい人の移動を助ける」が50%、「乗り継ぎの不便な移動をカバーする」が44%、「最寄りの鉄道駅、バス停までの移動を助ける」が39%と上位を占めています。

○交通不便地域の定義

公共交通の利用圏域は、駅勢圏は半径500m、バス停圏は半径200mとして設定しています(図2-13 公共交通の利用圏域)。

今回、鉄道駅に対しては、駅ごとに異なるホーム階までの移動距離（水平・垂直方向）を考慮することやバス停に対しては、バスの運行頻度、さらには地勢的に高低差を含むか否かなどを考慮した上で、白金地域、赤坂地域、海岸地域など3つの地域を交通不便地域として設定しました。

ア) 白金・白金台地域

白金・白金台地域は、地下鉄や都バス路線が存在してはいるものの、ちいばすの路線がなく、きめ細かい公共交通機関が比較的少ない地域です。土地利用が住居系中心であり、幹線道路以外へのちいばすの乗り入れが困難な状況にあります。高齢者住宅が多く、高齢者人口が最も多い地区ですが、特に白金台には坂道が多く、高齢者等の移動には課題があります。

イ) 赤坂地域

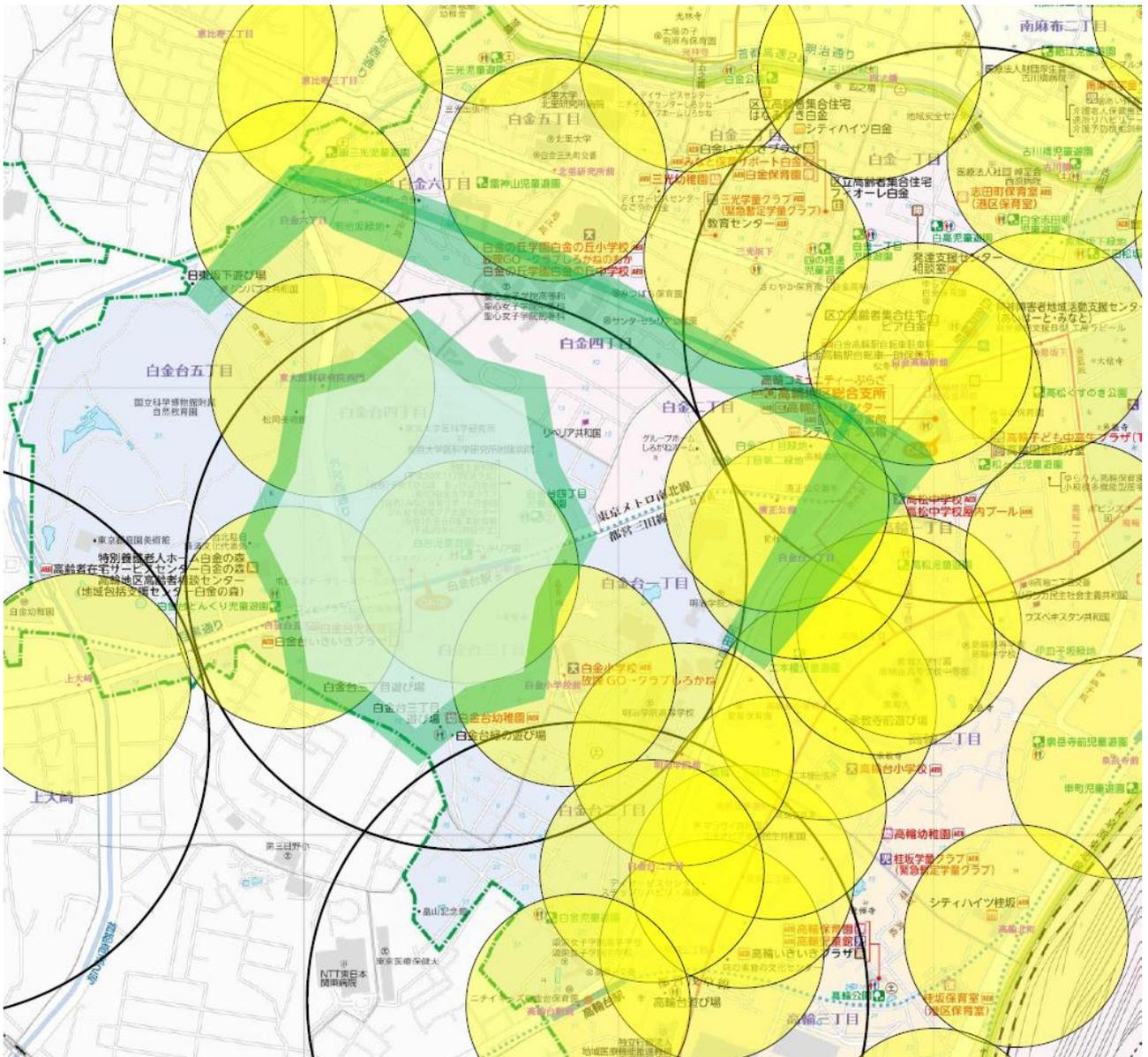
外堀通りや青山通り、外苑東通り等の幹線道路に囲まれた赤坂地域は、その内側の幹線道路に面していない一部の住宅地区に公共交通機関が少ないところがあり、また坂道が多く高齢者等の移動に課題があります。

ウ) 海岸地域

海岸1～3丁目にはゆりかもめが運行していますが、料金が高く、新橋または台場地域のみと繋がる路線であるため、区内各方面とのアクセスとしては十分とは言えない状況です。また、浜松町に至る交通手段として都バスの路線がありますが、1時間に1本程度の運行頻度となっています。

さらに、ケイエム観光バスによるk mフラワーバスも浜松町への交通手段でしたが、運行に伴う採算が取れず、平成29年5月末で路線廃止されました。

区では、交通不便地域について課題を整理し、移動サービスのあり方と対応策を検討していきます。



凡例
 黒円：駅勢圏半径500m
 黄丸：バス停圏半径200m
 緑色：高低差がある地域

図2-14 高低差を考慮した駅勢圏
 (平成29年港区作成)

(2) 道路交通

①道路インフラの整備

道路ネットワークを構築していくため、都市計画道路の整備を進めます。また安全かつ快適に歩けるよう、歩行者空間のネットワーク化を進めます。

このほか、街の美観と安全性の強化のため、電線類地中化の推進を行います。平成26年3月に策定した「港区電線類地中化整備方針」では、平成35年度を目途に約15kmの優先整備路線について電線類地中化の完了を目指すとしています。平成26年度末までに約6kmの整備が完了しており、平成32年度までに約4kmを整備する予定となっています。

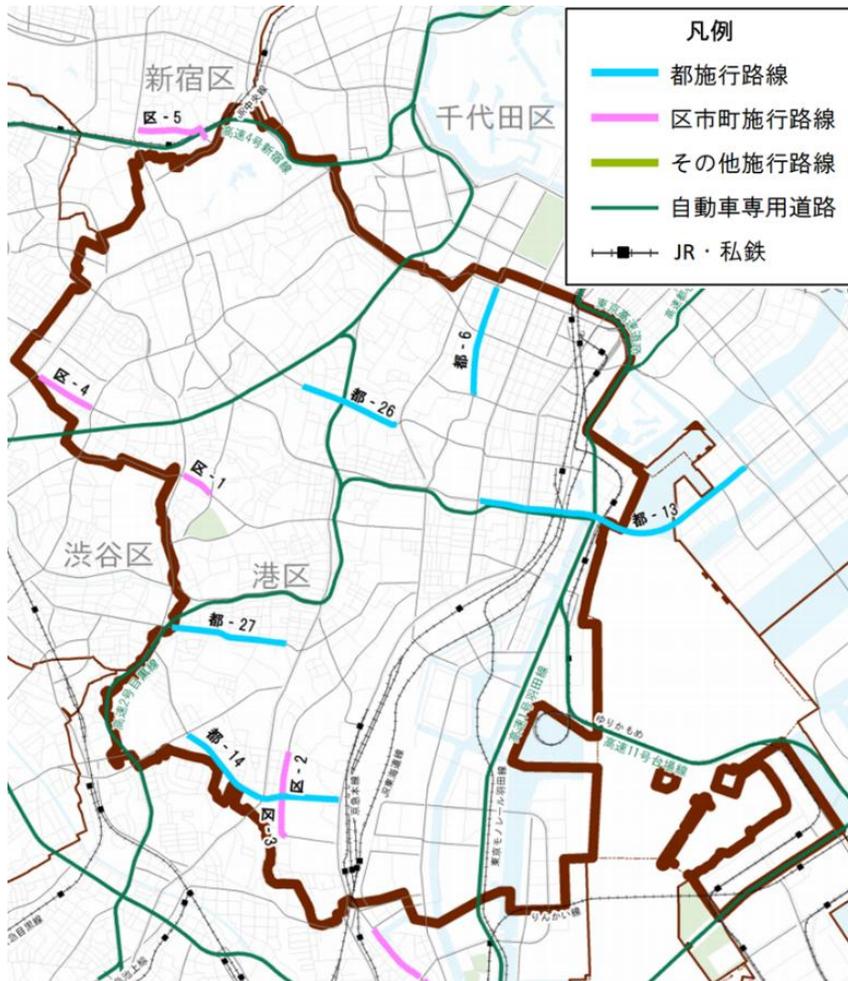


図 2-15 第四次事業化計画における港区内優先整備路線（位置図）

出典：第四次事業化計画（平成 27 年）

②ICT及びIoTを活用した交通安全

アンケート調査では、区民の68%が運転免許証を持っており、その内の20%が高齢者（65歳以上）となっています。

第10次港区交通安全計画（28～32年度）では、「高齢者の交通安全の確保」を重点課題の1番目に掲げており、道路交通環境の整備とともに高齢者の交通安全対策を講じる必要があります。また主な取組として、運転免許証の自主返納支援事業を挙げており、実施を検討します。

また、進展が著しい自動運転技術等の動向やIoTデバイスを交通安全に活用するなどの動向を注視し、区内の交通安全に活用する方法を検討します。

単位（人）

区分/年次	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
事故件数（件）	1,899	1,730	1,541	1,421	1,315	1,170	
死者数（人） （うち高齢者）	3 (0)	5 (2)	5 (0)	7 (2)	5 (2)	4 (1)	
負傷者数	重傷者数	21	14	16	9	9	20
	軽傷者数	2,107	1,953	1,737	1,614	1,506	1,301
	合計 （うち高齢者）	2,128 (147)	1,967 (137)	1,753 (148)	1,623 (159)	1,515 (143)	1,321 (121)

表 2-2 港区の交通事故の推移
（「港区交通安全概要」より作成）

（3）鉄道

①主要ターミナル駅におけるサインの統一化

現在、JR4駅において、先行事例である新宿駅等での取組を参考に、サイン統一化について検討を行うこととしています。

誰もが安心して快適に過ごせるように道路などの公共施設、駅の様な公共交通機関及びその周辺施設も含めて、連続的な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、案内標識やサインの充実が求められます。

平成29年7月開催の港区バリアフリー推進協議会で「(仮称) 駅まち会議」の設置による検討を提案し、承認されました。

「(仮称) 駅まち会議」は鉄道事業者、道路管理者、施設管理者、区、東京都、国により構成され、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、主要ターミナル駅での案内サインの統一化のために駅ごとに設置される会議体です。

②交通結節機能の強化

区内では新駅の設置や新路線の開業、駅周辺の再開発等が多く予定されており、それに合わせた駅の改良や駅前広場の整備、歩行者通路の整備が見込まれています。駅の拠点化に伴い、交通結節機能を強化していくことが求められ、利便性の向上やバリアフリー等を進めていく必要があります。アンケート調査では、乗り換え時の不便として、駅での階段の昇降の困難さ、分かりにくさ、バス停での上屋やベンチがないことを理由とする意見が多く見られ、これらの解消を図ります。

(4) 大規模輸送システム

①BRT導入

区内で計画されているBRTに関連して、「東京都臨海部地域公共交通網形成計画」（平成28年6月）に対応した交通結節機能の強化を進めます。

「東京都臨海部地域公共交通網形成計画」では、勝どき地区、豊洲地区、臨海副都心等の東京都臨海部における都市開発による都市機能の集積と、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、東京臨海地域では競技施設の立地、選手村の整備、更には選手村跡地の開発による新たな都市機能集積が計画されています。

新橋・虎ノ門地区では東京臨海地域と連携し、より利便性の高い交通ネットワークの一環としてBRTを活用します

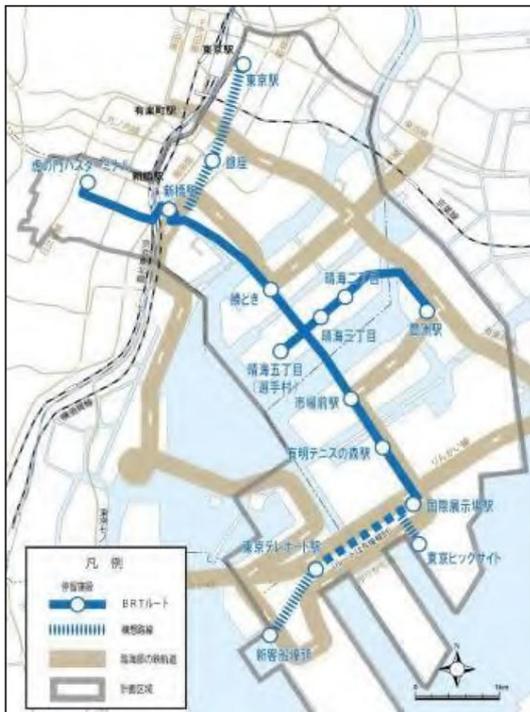


図 2-16 臨海部 BRT のルート案

出典：東京都臨海部 地域公共交通網形成計画（平成 28 年 6 月）

(5) 地域交通

①港区コミュニティバス（ちいばす）

平成29年3月末現在、7路線8ルートで運行しており、平成28年度の利用者数は、合計で3,901,185人、対前年度比で1%程度減少しています。

アンケート調査では、認知度は94%で、62%が利用している一方、26%が「利用する必要がない」と回答しています。また「運行間隔」は、「適当である」が20~36%、「もう少し短くしてほしい」が14~27%となっており、各ルートにより差が出ています。

収支率50%以上の早期達成を目標としていますが、平成27年度では、麻布東ルートが21%、芝ルートが33%と目標を下回っています。

麻布東及び芝ルートは、観光施策、商店街振興との連携を図るなど利用者数増加に向けた対応が求められます。路線再編・運行改善など交通まちづくりの検証も踏まえ見直しが必要です。

また、青山ルートや高輪ルートは日常の買い物での利用率が高くなっています。

路線を永続的、安定的に運行を継続していくためには、収支率を改善する等、健全な運営体制の維持が必要です。その中では区民はもちろん、観光客等の来街者の利用増進を図ることが必要です。

リニア中央新幹線の開業、JR・地下鉄の新駅や新線の整備、BRT、泉岳寺駅改良に伴う乗降客数の倍増、品川駅北口・西口の整備など、広域公共交通機関における各種整備に伴うルート改善や運行改善が必要です。

②台場シャトルバス

台場シャトルバスは、平成24年4月から田町ルート及び品川ルートの2路線で運行を開始しました。ちいばすとは異なり、車両購入費のみを補助し、料金を都バス等と同様の210円に設定することで、運行開始後5年以内での収支率100%を目指してきました。平成28年度の利用者数は、田町ルートが195,317人、品川ルートが402,639人となっており、対前年度比で13%程度増加していますが、収支率は67%となっています。このように事業採算性が当初の想定よりも低く、収支率100%を確保することができず、平成29年度以降の民間単独での運行ができなかったため、台場シャトルバス運営協議会による運営は平成28年度末までとしました。

一方、平成27年度の利用者は台場地域住民が36%を占めており、台場地域の日常生活を支える交通手段として定着しているため、平成29年4月から区が5年間の時限措置として運行経費を補助する新たなスキームにより5年間の運行事業を継続することとしました。

今後は、運行改善や事業の効率化、来街者の通勤や観光での利用促進なども図りながら、平成33年度までに黒字化を達成し、その後の自立かつ安定した運行事業の継続を目指します。

アンケート調査では、「知っている」が47%、「知らない」が48%となっており、区民への周知が必要です。また、「利用する必要がない」が53%で、芝浦港南地区でも30%が「利用する必要がない」と回答しています。

ルート改善（ルート統合）や運行改善を図り、品川駅及び田町駅からの通勤利用者等の利便性を向上させる必要があります。また、田町駅東口バス停のロータリー内への移動など周知を図るための取組が必要です。

永続的、安定的に運行を継続していくためには、収支率を改善する等、健全な運営体制の維持が必要です。広く路線の周知を高め、観光客等の来街者の利用増進を図ります。

③自転車シェアリング

自転車シェアリングは、平成26年10月に港南エリア、環状2号線周辺エリア及び六本木エリアにおいて実証実験を開始し、その後、実証実験エリアを区内全域に拡大しました。

さらに、平成28年2月から港区を含む4区での広域相互利用実験を開始しました。

平成28年度末時点でのポート数は63か所、自転車台数は1,710台まで拡大しました。これらの取り組みにより、会員登録者数は25,097人、累計利用回数は455,445回で、回転数は2.24回転/日となっており、自転車シェアリングは端末交通としての可能性を感じさせるまでに成長してきました。

アンケート調査では、「登録済み」が6%で、その半数が芝浦港南地区となっており区民を対象とした周知を図る必要があります。

また、広域相互利用や利用者増を踏まえ、端末交通としての位置付けを明確にし、実証実験から本格実施へと展開していく必要があります。

今後も周知を図り、利用促進を図ります。また、利便性を高めるためポートの整備を進めるとともに、利用者が快適に走行できる自転車走行区間ネットワークを構築していきます。また、利用者への安全運転の周知を徹底し、交通安全を維持していくとともに、自転車シェアリング事業の社会への受け入れ体制を強化します。

④カーシェアリング（ワンウェイ型、EVシェアリング、超小型モビリティなど）

タイムズ24、オリックスレンタカーなど民間事業者によるカーシェアリング事業が区内においても実施されています。また、ワンウェイ型のEVカーシェアリング実証実験がトヨタ+タイムズ24により、港区、千代田区、中央区、江東区のエリアで行われていますが、区内のポート整備は3か所にとどまっています。また、アンケート調査では、「登録済み」が7%となっており、周知を図る必要があります。

区は、低炭素まちづくりを推進する観点からも、カーシェアリングの周知策について早急に検討し、普及拡大を図ります。



タイムズ24、国による超小型モビリティ実証実験の様子

(6) 自転車

① 自転車ネットワーク、自転車走行空間

自転車ネットワークは、港区自転車利用環境整備方針において下図のように道路管理者別々に定め、平成33年度以降の早期に整備を完了することを目標に掲げています。

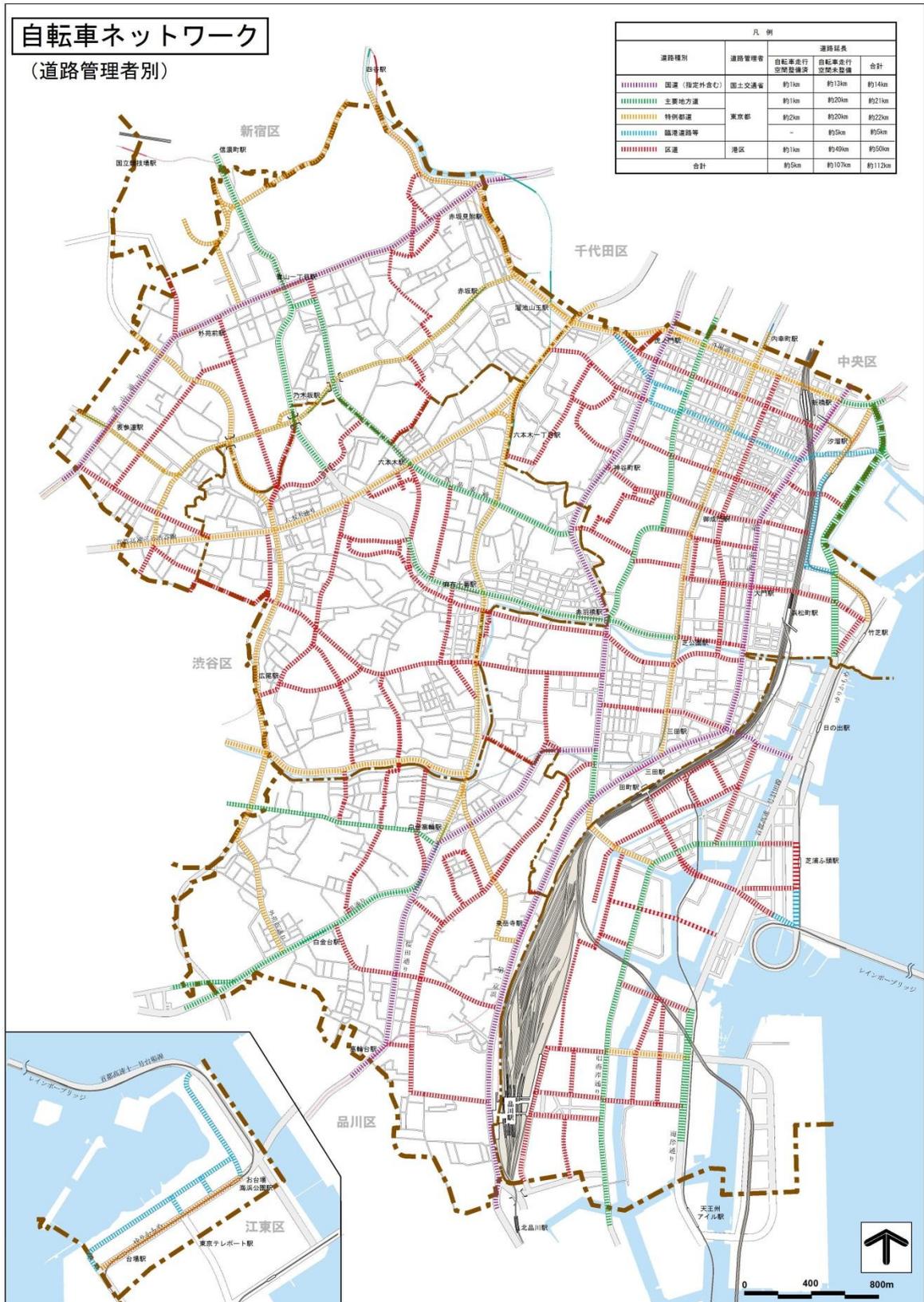


図2-17 自転車ネットワーク (道路管理者別)

出典：港区自転車利用環境整備方針 (平成 25 年 3 月)

自転車ネットワークは道路延長約 102 km で構成されており、このうち約 50 km を区が管理しています。

自転車走行空間の整備としては、各年度 3 km、平成 32 年度末までに 25 km を整備する目標（港区基本計画）となっています。

アンケート調査では、「自転車保有」が 55% となっており、自転車走行空間の整備による自転車ネットワークの構築を早期に完了する必要があります。

港区自転車利用環境整備方針では、平成 32 年度までの中期計画の中で優先整備路線の整備を行い、平成 33 年度以降の長期計画の中で自転車ネットワークの整備を完了することとしています。

自転車ネットワークの構築においては、自転車走行空間を整備します。歩道や車道と分離された自転車道の整備、自転車専用通行帯の整備、路面への自転車ナビマークの表示、交差点における自転車の安全走行の確保等を行っていきます。

② 放置自転車等対策

放置自転車等対策は、港区自転車等総合基本計画（平成 20 年 3 月）に基づき、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合わせて取組を進めてきました。

駅前放置自転車台数（各年 5 月 31 日現在）は、平成 19 年が 6,132 台だったのに対し、平成 28 年は 1,604 台と 1/4 に減っています。

現行の港区基本計画では、自転車等駐車場の整備目標を平成 29 年度末に 13 箇所としていますが、30～32 年度は「検討」となっています。実際には、一の橋公園の整備の遅れと、JR 工事に伴う本芝公園への設置が見送られたことにより 11 か所の整備にとどまっています。

第 30 回港区民世論調査（平成 28 年 3 月）では、自転車対策への取組について約 60% が不十分と回答しています。居住地区別では、芝地区が 64.7%、赤坂地区が 63.6% で不十分という回答が多くなっています。

自転車等駐車場の整備目標について、港区自転車等総合基本計画では、「平成 28 年度までに駅乗り入れ台数の 70% 以上を確保する」としており、これまでの取組により 70% 以上を確保してきましたが、表参道駅や外苑前駅など対策が進んでいない箇所も存在しています。このため、新たな計画期間と計画目標の設定が必要です。

また、六本木一丁目駅や赤坂駅、芝公園駅など、放置自転車等対策重点箇所以外にも対策が必要な箇所があります。

さらに、JR 東日本新駅や東京メトロ新駅、都市機能が集積する拠点形成など新たな視点による対策も必要となっています。

（7）舟運

① 舟運の活性化に向けた社会実験（東京都）

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などし、駅などへのアクセス性の高い船着場を増やします。

② 運河の防災船着場を開放する社会実験（東京都）

船着場など水辺空間の整備と併せて、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。

(8) 移動等円滑化（港区バリアフリー基本構想）

①主な整備目標と進捗状況（港区バリアフリー基本構想）

バリアフリー化する対象施設	平成32年度末までの目標	進捗状況（平成29年3月）
鉄軌道駅	3,000人以上を原則100% 可能な限りバリアフリー化	1ルート以上のバリアフリールートの確保は32年度までに100%、現在進捗率86%
ホームドア等	可能な限り設置を促進	32年度までに、浜松町、田町を除く駅でのホームドア設置完了予定
車両	約70%	32年度までに100%
バス	3,000人以上を原則100% 可能な限りバリアフリー化	100%
バスターミナル	約70%	100%
ワンステップバス	約70%	100%
リフト付きバス	約25%	—
道路	原則100%（重点整備地区内）	79%
路外駐車場	約70%（特定路外駐車場）	—
信号機等	原則100%	83%

②特定事業計画と進捗状況

特定事業名	平成32年度末までの目標	進捗状況（平成29年3月）
公共交通特定事業	原則100%	86%
道路特定事業	原則100%	79%
都市公園特定事業	原則100%	59%
建築物特定事業	原則100%	57%
交通安全特定事業	原則100%	83%
心のバリアフリー特定事業	原則100%	62%

(9) 電線類地中化の推進

区道の道路延長 223 kmの内 46 kmが地中化されており、整備率は約 20%です。区では、電線共同溝方式による地中化を進めており、歩道幅員 2m未満の路線が区道の 7 割近くあるため、これらの路線では、地中化率が約 9%にとどまっている現状です。

地中化を進めるには、関係機関との協議や支障となる埋設部の撤去など、多くの時間と費用を要すことから、工期短縮や工事費の縮減など整備の効率化が課題です。また、狭い歩道での地上機器の設置が困難なことから、機器の縮小など、新たな技術開発が必要で、電力会社などの開発動向を注視していきます。

区では、平成 26 年 3 月に「港区電線類地中化整備基本方針」を改定し、平成 35 年度を目標に、約 15 kmの優先整備路線を定め、整備を進めています。また、区内における開発においては、事業者の公共貢献として開発周辺の地中化を指導するとともに、平成 28 年 12 月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」を踏まえた、補助金制度はじめ新たな取り組みへの制度の創出等の動向に注目しています。

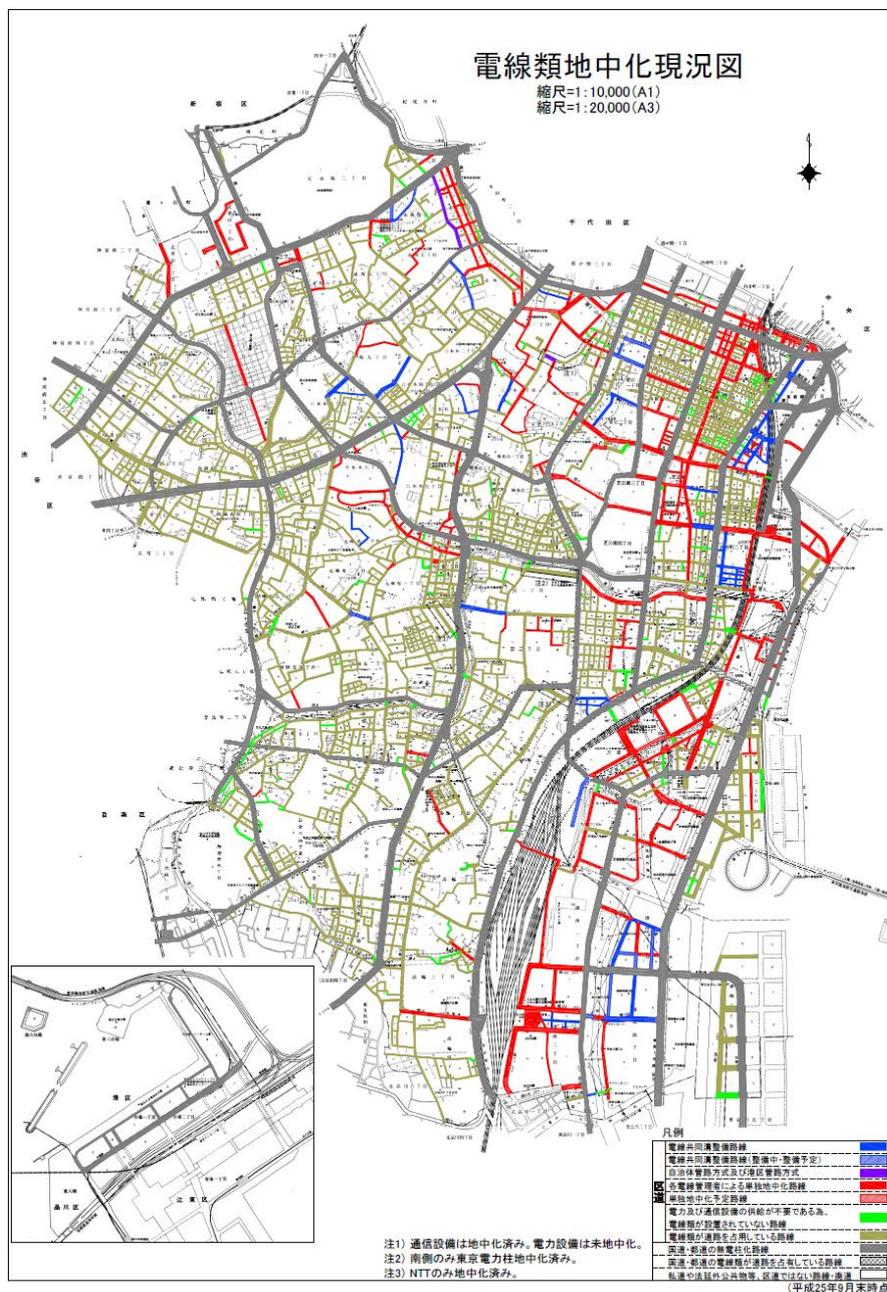


図2-18 電線類地中化現況図

出典：港区電線類地中化整備基本方針（平成 26 年 3 月）

第3章 目指すべき将来都市像と港区総合交通戦略の目標

3.1 上位・関連計画の整理

(1) まちづくりマスタープラン

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

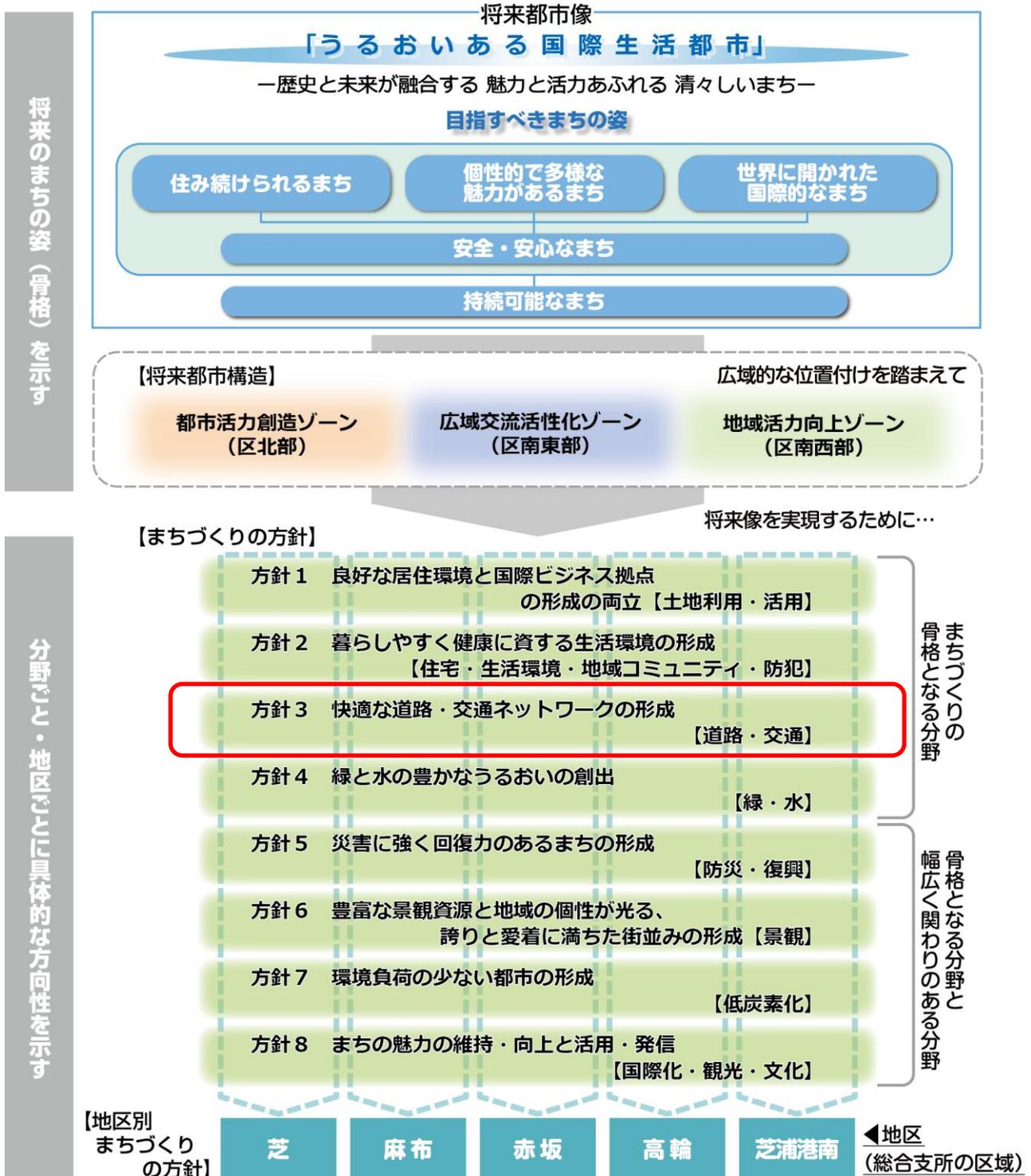


図 3-1 分野ごとのまちづくり方針
港区まちづくりマスタープラン (平成 29 年 3 月)

まちづくりマスタープランでは、まちづくりの基本理念のもと、「うるおいある国際生活都市」を目指してまちづくりを行っていくことを掲げています。そして、この将来像を構成する「目指すべきまちの姿」の実現に向け、分野別にまちづくりの方針を示しています。

【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

～多様な暮らしが生まれ、住み続けられる国際生活都市～

個性的で多様な魅力があるまち

～地域の個性と多様な魅力がいかされ、創造的な都市活動が育まれる国際生活都市～

世界に開かれた国際的なまち

～国際的な活気にあふれる、世界に開かれた国際生活都市～

安全・安心なまち

～災害に強く、犯罪・事故防止にも配慮された安全・安心な国際生活都市～

持続可能なまち

～いつまでも魅力的な国際生活都市～

【まちづくりの方針】

まちづくりマスタープランでは、将来都市像を構成する「目指すべきまちの姿」の実現に向け、分野別に8つのまちづくりの方針を示しています。この中の「方針3 快適な道路・交通ネットワークの形成」で、基本的な考え方を示しています。

そのうえで、「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」といった取組の方向性を示しています。

＜基本的な考え方＞

- リニア中央新幹線の開業や新駅設置など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・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、楽に移動でき快適な歩行空間を形成します。

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ります。

(2) 港区低炭素まちづくり計画

「人にやさしく かがやくまち 環境都心 みなと」を将来像に掲げ、港区コミュニティバス等の公共交通のさらなる充実、快適な歩行環境、自転車利用環境の整備等により、住む人、働く人、訪れる人が、便利で快適な生活や様々な都市活動を行うことができるまちの実現をめざしています。

そして、低炭素まちづくりの実現に向け3つの基本方針を設定しています。基本方針3では、「利便性の高い公共交通網を活かした、環境負荷の少ない交通環境の実現」を掲げ、8つの導入施策を示しています。

基本方針3 利便性の高い公共交通網を活かした、環境負荷の少ない交通環境の実現

施策3. 環境に配慮した交通環境の整備

コミュニティバスや自転車の利用や電気自動車の普及を促進し、二酸化炭素の排出量を減らしつつ、子どもや高齢者、障害を持つ人々にとっても快適に移動できるまちを目指します。

また、大規模な開発が実施された地域や今後の開発が見込まれる地域を中心に、歩行者に配慮した環境整備や駐車場の集約化を進め、安心・安全なまちづくりに取り組みます。

(1) 港区コミュニティバス「ちいばす」・台場シャトルバス「お台場レインボーバス」の運営・運行と利用促進
(2) 自転車利用環境の整備（自転車走行空間整備、自転車等駐車場の整備、自転車シェアリング実証実験）
(3) クリーンエネルギー自動車の普及促進
(4) 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約
(5) 快適な歩行環境の確保
(6) 道路交通の円滑化に向けた都市計画道路整備の推進
(7) カーシェアリング制度の普及促進
(8) BRT（バス高速輸送システム）の導入

図 3-2 施策3 環境に配慮した交通環境の整備

出典：港区低炭素まちづくり計画（平成27年10月）

(3) 港区バリアフリー基本構想

「やさしさとかがやきの生活都心をめざして、誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、生き活きと元気に暮らせる都心空間の形成」を基本理念に掲げ、「浜松町駅周辺地区」、「赤坂駅周辺地区」、「六本木駅周辺地区」、「白金高輪駅周辺地区」、「田町駅周辺地区」の5地区を重点整備地区としバリアフリー化に向けた整備促進に取り組んでいます。

また、平成27年3月には、5つの重点整備地区を実施区域とした鉄道事業者や道路管理者による事業計画とともに、区内全域を実施区域としたバス事業者や東京都公安委員会による事業計画を示した「特定事業計画」を策定し、バリアフリー事業を推進しています。



2-2-2 基本方針など

(1) 基本理念

やさしさとかがやきの生活都心をめざして、誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、生き活きと元気に暮らせる都心空間を形成します

(2) 基本方針

- ① 交通結節点や公共施設等を中心とするバリアフリー空間を形成します
 - ・高齢者、障害者等誰もが安全、安心、快適に暮らせるまちづくりを支援します。
 - ・多様な関係事業者との協働により交通結節点の利便性向上、乗継の円滑化を図ります。
 - ・開発計画等とも連動しながらまちの歩行空間の創出・再生を図ります。
- ② 高台地における坂道へのやさしさを提供します
 - ・坂道へのバリアフリー対策を推進します。
 - ・地域交通サービス等と連携して坂道の移動を支援します。
- ③ 水辺空間のバリアフリー化による生活の豊かさや利便性の向上を図ります
 - ・生活利便性の向上や健康増進への寄与に向けて運河沿いや古川沿いの散歩道等のバリアフリー化を推進します。
 - ・観光客の利便性を高めるために水上交通施設のバリアフリー化を推進します。
- ④ ユニバーサルデザイン・国際化を目指した多様なニーズに対応します
 - ・誰もが安全・円滑に自立移動できる連続的な空間を形成します。
 - ・案内や誘導サインのユニバーサルデザイン化、多言語化を図ります。
 - ・国籍や民族、文化、言語、宗教など多様な違いにも配慮した多文化共生といった視点も視野に入れて、国際化を目指したバリアフリー化の事業を推進していきます。
- ⑤ マナー・モラルの向上や心のバリアフリーの促進を図ります
 - ・放置自転車、放置看板、自転車通行に関する利用者のマナーやモラルの向上を図ります。
 - ・鉄道やバス等公共交通機関のベビーカーや多機能トイレの利用しやすさへの環境づくりを図ります。
 - ・社会教育や体験学習の場等を通じて事業者、区民のバリアフリーに対する組織的な意識啓発を促進します。
 - ・手助けや協力を自然に、自発的に行えるよう、人と人が互いを思いやる心を育てます。

図 3-3 重点整備地区と基本方針

出典：港区バリアフリー基本構想（平成26年9月）

3.2 目指すべき将来都市像

港区総合交通戦略で目指すべき将来都市像は、「快適な道路・交通ネットワークの形成」された状態です。既存の公共交通網に加え、新規路線や新駅の設置により公共交通ネットワークが整備され、拠点となる交通結節点では乗継利便性の向上や駅前広場・自由通路の整備、駅のバリアフリー化等を図られ、区民等の利便性が向上します。都市計画道路、自転車走行空間、自転車等駐車場の整備により道路ネットワークが構築され、交通の円滑化が図られます。身近な生活道路の安全性の確保と歩行空間のバリアフリー化、電線類の地中化、水辺の散歩道の連続化等により、快適に楽しく歩ける環境が整備された状態です。この将来都市像を、公共交通ネットワークと道路ネットワークの観点から図示したものが、図3-4と図3-5です。



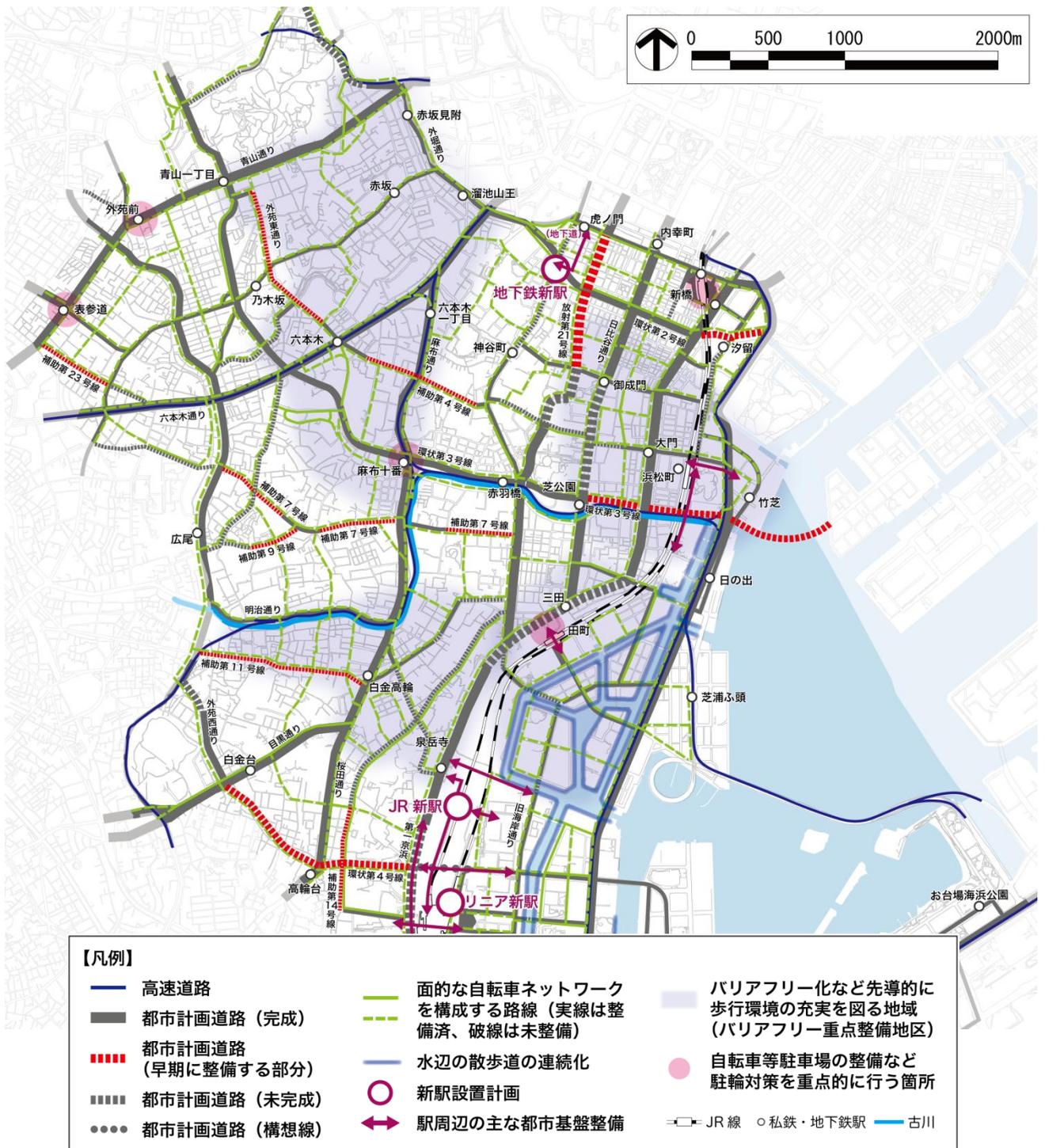


図 3-5 方針図・道路ネットワーク
 道路ネットワークの整備と交通の円滑化、快適に楽しく歩ける環境の整備
 港区まちづくりマスタープラン（平成 29 年 3 月）

3.3 港区総合交通戦略の目標

(1) 総合交通戦略の目標

本計画では、目指すべき将来都市像である「快適な道路・交通ネットワークの形成」を実現するために、戦略目標として、以下の3点を掲げ、各取組を総合的に進めていきます。

【戦略1】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

鉄道・地下鉄・バス・舟運など、各交通手段の適切な役割分担に基づく、公共交通ネットワークを形成し、総合的・階層的な交通体系を構築します。

円滑に移動や乗換・乗継ができる環境の整備方針を推進するとともに、駅と街をより強く連携させることで、交通結節点の利便性を高め、物流や観光などの活性化を図ります。

また、公共交通機関が比較的少ない地域への対応や、港区コミュニティバス等既存事業の持続的な運行に向けた運行改善策等を検討します。

【戦略2】道路ネットワークの整備と交通の円滑化

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機能分担を推進し、階層性のある道路空間を構築します。また、それぞれの道路整備を確実に推進し、適正な道路ネットワークの早期実現を図ります。

日常の移動や観光での活用、健康増進などを踏まえ、自転車の利用環境の充実を図ります。駐車施設を適正に配置することによって、道路交通の円滑性や安全性を高めます。

【戦略3】快適に楽しく歩ける環境の整備

誰もが安全で快適に移動できるよう、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た案内標識などを整備します。

歩行者の安全性や利便性を高めるとともに、沿道と一体となって魅力的な歩行空間をつくることによって、「楽しく歩けるまち」が実感できる空間整備を推進します。

(2) 交通の階層性

徒歩、自転車、自動車、公共交通等の各交通手段が連携し、適切な役割分担のもと望ましい都市像の実現を図るために、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に取り組みます。

交通手段の適切な役割分担とは、自動車と公共交通のバランスを取り、階層的に機能を分担することを意味します。道路ネットワークから見た階層性は、車両の移動機能を最大限に高めた高速道路から、歩行者空間と一体となった生活道路に至るまで、段階的なピラミッド構造を有しています。

一方、公共交通ネットワークから見た階層性も、都市間を高速で移動するリニア中央新幹線から、地区内の移動を助ける港区コミュニティバスまで、同様の構造を有しています。この二つのネットワークの適切なバランスによって望ましい都市交通体系が形成されます。図3-6に港区の有する交通手段を当てはめた都市交通体系の階層図を示します。

図3-6のような都市交通の階層性を考慮することは、上位計画・関連計画と連携する上で重要です。例えば、平成39年に品川駅～名古屋駅間で開業予定のリニア中央新幹線のような都市間交通や、平成31年度に運行開始が予定されているBRTのような都市内交通では、計画自体が広域に及び、実施主体が東京都や交通事業者であるため、港区として取り組むべきは、乗り入れが予定されている交通結節点の機能強化等の新交通導入の波及効果に対応するような施策です。

一方、港区コミュニティバスのような地区内交通では港区が主体となり取り組むことが出来ます。このように港区が各計画にどういった立場で取り組むのかを常に意識していきます。

下図に示す、公共交通ネットワークとしての、港区コミュニティバス、台場シャトルバス、自転車シェアリングにタクシーを加えた地区内移動及び道路ネットワークとしての生活道路が、区が主体となって取り組む対象となります。地区内移動を担う地域公共交通サービスの推進に当たっては、港区地域公共交通会議を始めとした関連機関との調整のもとで実施していきます。

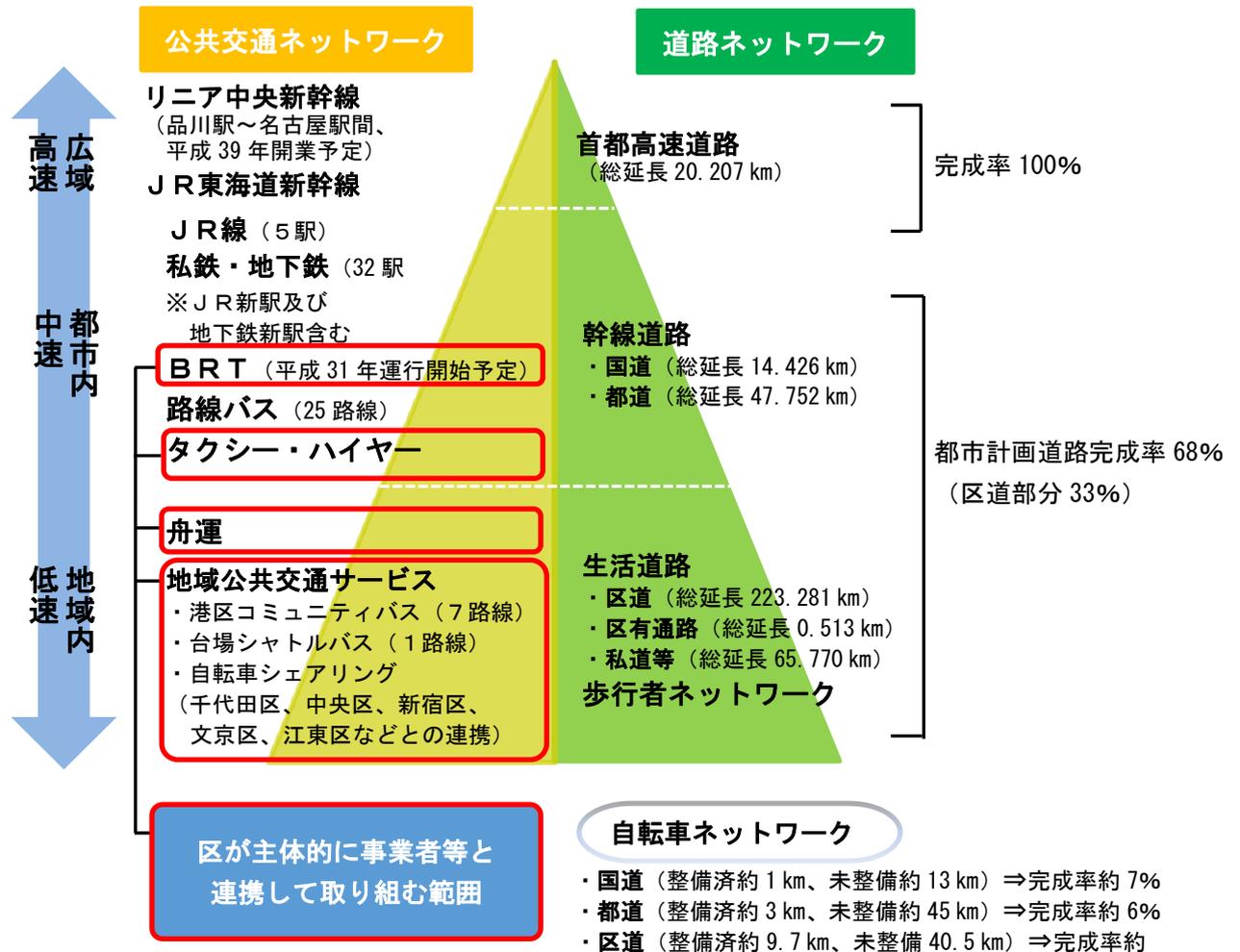


図 3-6 港区都市交通体系の階層図
港区まちづくりマスタープラン (平成 29 年 3 月) に加筆

各戦略間の関係性と交通の階層性について

区は目指すべき将来都市像を、公共交通ネットワークと道路ネットワークとに分け、それぞれが広域交通から地域内交通までの階層性を有しているものと捉えています。その構成をもとにして掲げた3つの戦略は、相互に補完し合い、有機的に重なることによって、全てが港区総合交通戦略の目標である「快適な道路・交通ネットワークの形成」の実現につながっていきます。

戦略1と戦略2・3は、公共交通ネットワークと道路ネットワークとが連携・補完し合い、区全体の有機的な交通ネットワークが形成されることで関係しています。また、戦略1で交通結節点の利便性を高め、戦略3で歩行者ネットワークを構築することにより、公共交通機関と徒歩とを組み合わせ、楽しみながら移動でき、街も賑わうことにつながります。道路ネットワークでは戦略2と戦略3の実施によって、人と車両とがうまく共存し、安全で安心して区内を移動できる環境が整います。

第4章 港区総合交通戦略の実現に向けた施策

4.1 施策の設定

本計画では、戦略ごとに施策パッケージを設定し、それぞれに実施プログラムを組んでいくこととします。また、施策パッケージの設定には、その契機となる必要性や社会情勢等、様々な事象が関わり合いながら施策の決定に至った経緯を分かるように明示します。

この戦略と施策と実施プログラムは、相互に関連しているため、施策の設定においてその相関を記載し、全体が総合交通戦略の目的に繋がっていることを明らかにします。

【施策の契機となる様々な事象】

- ・交通ネットワークの構築（目指す都市構造が機能することに結び付くこと）
- ・利便性・円滑性（便利で支障なく確実に移動できて目的に適っていること）
- ・住民意識とニーズ（実際に求められていることとそれを実現すること）
- ・環境への負荷低減（交通から地球環境に配慮すること）
- ・観光と地域振興（快適性と楽しさから集客と地域振興につなげること）
- ・バリアフリーの実現（誰もが等しく利用でき地域や社会への参加に結び付くこと）
- ・交通安全の維持（安心して安全に移動できること）
- ・危機管理への貢献（非常時に交通施設が地域に対してできること）

戦略1：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

施策パッケージ①：公共交通施策

- 既存の交通ネットワークに加え、リニア中央新幹線の開業や新駅の設定、BRTの導入、舟運の活性化などの広域公共交通の充実に併せて、港区コミュニティバスや自転車利用との連携を強化することで更に交通利便性の向上を図り、総合的・階層的な交通体系を構築します。
- 公共交通の拠点となる駅においては、乗換えや乗継ぎの利便性の向上を図るとともに、空港や客船ターミナル、栈橋へのアクセスを強化します。
- 広域公共交通機関や身近な公共施設へのアクセス性を高めるため、地域の実情に応じた交通体系を整備します。
- 港区内観光の周遊性の向上を図るとともに、ちいばすの収支率の向上を目指します。
- ちいばす・台場シャトルバスの運行改善の継続
- 交通不便地域の解消を目的に、既存交通手段の工夫や新規交通手段導入の検討及び実証運行を行ないます。

施策パッケージ②：交通結節点施策

- 駅周辺の都市機能の更新に併せて、駅機能の改善や充実に併せて、駅へのアクセスや乗換え、乗継ぎの利便性を向上させます。空間を立体的に有効活用した駅前広場空間や道路、歩行者通路の整備、自転車シェアリングポートの設置などにより、多様な交通手段を便利に使いこなせるよう交通結節点を形成します。
- 主要なターミナル駅などでは、様々な交通機関の円滑な乗換えや乗継ぎが可能となるよう、案内・誘導サインの統一化を推進します。
- 駅やその周辺では、子育て支援施設やコミュニティ機能、広場空間、防災機能を確保するなど、駅とまちがより強く一体となるまちづくりを推進します。
- 地下鉄駅周辺では、周辺の開発事業等に併せて、通路機能だけでなく、休息や憩いの

場となる空間として、まちに顔を向けた整備を推進します。

- JR 駅では、周辺の開発事業等に併せて、東西のアクセス性を向上させ、陸側と海側の連続性を高め、移動の円滑化を図ります。
- バス利用時の環境改善のため、バス停屋根やベンチを整備し、運行情報配信などの案内システムの充実などを図ります。
- 再開発や駅の設置等に伴う駅前広場や自由通路の整備は各プロジェクトの進捗に応じて継続的に実施します。
- 主要駅の利便性向上を目指す「駅まち会議」を平成 31 年度まで実施します。
- バス停のベンチ・上屋の設置を平成 30 年度までに実施します。

戦略 2：道路ネットワークの整備と交通の円滑化

施策パッケージ①：自転車施策

- 安全で快適な自転車の利用環境を形成するため、自転車ネットワークを構築するとともに、鉄道駅や自転車等駐車場、自転車シェアリングポートなどの施設に至る自転車走行空間を整備します。走行空間の整備に当たっては、自動車と自転車、歩行者それぞれの快適性や安全性を高めます。
- 鉄道駅や集客施設などにおける適正な自転車等駐車場の確保を推進するとともに、自転車等放置禁止区域の指定など、放置自転車対策を推進します。
- 開発事業者などが整備した自転車等駐車場について、区との協定による公共的管理運営を行うなど、自転車等駐車場施策の新たな手法を検討します。
- 自転車シェアリングは、公共交通を補完する末端交通手段と位置付け、公共交通からの乗継ぎなどの利便性の向上を図ります。また、ビッグデータの分析などにより、ポートの適正配置を進めるとともに、広域相互乗入れを拡大・継続し、移動の利便性を更に向上させます。
- 自転車ネットワークの整備を継続し自転車走行区間を平成 32 年度までに 25km 整備します。
- 自転車シェアリングのポート数を平成 29 年度中に 170 か所とし、31 年度から本格実施に移行します。
- 平成 32 年度までに区立自転車駐車場 3 か所と民間の恒久自転車駐車場 1 か所を整備するとともに、29 年度中に民間の暫定自転車駐車場 3 か所の増設を検討し、33 年度までに整備します。

施策パッケージ②：自動車施策

- 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します。
- 身近な生活道路では、歩道の設置や自転車走行空間の整備など、歩行者と自転車の安全性に強く配慮した整備を推進します。
- 道路幅員が狭く歩道の設置が困難な道路では、通過する自動車の交通量や速度を抑制させる安全対策、歩行者優先の安全な通行空間の確保など、交通事故防止のための整備を行います。
- 道路交通の円滑性及び歩行者の安全性を高めるため、駐車施設を適正に配置します。
- 地域特性や交通需要に応じて、駐車施設の附置台数の適正化や荷捌き施設の配置のあり方、駐車施設の集約化を検討します。
- 違法な駐車や駐輪対策のため、開発事業等に併せて自動車駐車場及び自転車等駐車場の設置を推進します。
- 各都市計画道路の整備を継続的に進め、環状 2 号線・品川駅北周辺地区の駐車場集約

を平成 30 年度までに検討し 31 年度から運用します。

○カーシェアリングの普及促進

○運転免許証の自主返納支援事業を平成 29 年度に検討し 30 年度から実施します。

戦略 3：快適に楽しく歩ける環境の整備

施策パッケージ①：歩行者施策

- 道路などの公共施設や公共交通機関及びその周辺の民間施設も含めて、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、案内標識やサインの充実、連続的なバリアフリー空間のネットワーク化を推進します。
- 鉄道駅など公共交通機関においては、複数の移動円滑化経路を設け、周辺も含めて連続的・面的なバリアフリー化を推進します。
- 坂道や階段部などにおいても、バリアフリー対策を推進するとともに、地域交通サービスなどと連携して円滑な坂道の移動を推進します。
- 運河や古川などの水辺の散歩道や、水上交通施設とその周辺のバリアフリー化を推進します。
- 競技場・観光施設周辺の歩道のバリアフリー化と坂道等へのベンチの設置を継続的に実施します。
- 主要な駅の周辺や地形による高低差の大きい地域においては、地下空間の利活用やデッキレベルでのネットワークを形成し歩行者の利便性を高めるとともに、地域特性をいかしてゆとりやうらおい、にぎわいのある空間として整備し、歩行空間の魅力を高めます。
- 街路樹で彩られた並木道や水辺の散歩道の整備などにより、個性的で魅力ある歩行空間を創出します。
- 開発事業等においては、民有地と歩道の一体的な整備を行い、快適で質の高い歩行空間の形成に併せて、人々が交流できる場や気軽に休むことのできるオープンスペースなどを確保します。
- 平成 32 年度までに歩道設置・改良を 86,548m 整備します。
- 歩行者の安全な移動と魅力ある街並みの形成や、災害時の避難や緊急車両の通行空間の確保のため、電線類地中化を推進します。電線地中化は、平成 32 年度までに、10,409m の整備します。
- 交通安全に配慮した、歩道及び自転車走行空間の整備やわかりやすい案内標識・サインなどの設置、高齢者や障害者などにやさしい交差点改良などを推進します。
- タクシーが関与する事故の防止や自転車利用者などの交通安全のマナー・ルールの遵守の徹底、浸透に向けた対策を強化し、交通安全施策を推進します。

4.2 実施する施策パッケージ

3つの戦略の中に5つの施策をパッケージとして位置付け実施します。施策の推進にあたっては、必要経費の是非と実施手段の選択や費用対効果を常に検証したうえで実施することとします。なお、区として重点的に取り組むべき施策については、**重点**マークを表示しています。

(1) 戦略1：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

①公共交通施策

港区コミュニティバスと台場シャトルバスの運行を安定的に継続していくためには、利用者の増進策による収支の向上を図る必要があります。そのための施策としては、特に区外からの観光客の増進が考えられます。例えば、「ちいばす」の土休日の余剰車両を活用した区内の観光地を巡るルートの設定や、観光地であり東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の会場でもある台場地域へのアクセスに台場シャトルバスの利用を促す施策を早急に検討します。

また、区内における交通不便地域である白金・白金台地域において、新しい地域交通手段について、さまざまな手段の可能性を検証し、導入に向けた検討を行います。実証運行の上、赤坂や海岸地域への導入拡大も検討します。

新しい交通手段の検討に当たっては、区の特長である繁華街等におけるタクシーの普及状況や、アプリを活用した配車システムの普及、相乗りマッチングアプリによる実証実験が都内で平成29年度から開始される状況などICTの進展に伴うタクシー利活用の効率化を踏まえ、地域交通の手段として活用促進することを早急に検討します。

一方で、タクシーに関しては、区内全体で40%、愛宕、赤坂、麻布警察署管内での交通事故関与率が50%を超えている状況を早急に改善するため、タクシー関与の交通事故減少を目指し、タクシーの待合施設（タクシープール等）の設置などタクシーの安全対策についても早急に検討を行います。

また、港区コミュニティバスについては、アンケート結果からも、早発便の運行に関する要望が8%上昇していることや、区民意見でも保育園への送迎、通学での需要に基づく要望が多いことを踏まえ、早期に実施します。

このほか、芝浦港南地域では運河における水辺の空間を活かした交通機関として、舟運の導入についても検討を進めます。

重点

○ちいばすの運行（運行改善、観光・商店街振興ルート）

重点

○台場シャトルバスの運行（運行改善、観光利用の推進）

重点

○新規交通手段の導入（検討、実証運行）

②交通結節点施策

港区では JR をはじめとした鉄道や地下鉄、バス等がネットワークを形成しており、それらの乗換駅では交通結節点としての役割が高まっています。特に JR の 4 駅は乗降客数が非常に多く、品川駅と新橋駅は多くの路線が乗り入れる全国でも有数のターミナル駅となっています。また、品川駅では今後、リニア中央新幹線の開業や羽田空港国際化にともなう全国、海外との玄関口としての役割が高まり、京浜急行の駅改造などが予定されています。また、新橋は現在駅の改装工事中であり、田町、浜松町両駅では駅前での再開発が進められています。さらに山手線や日比谷線に設置される新駅も、新たな交通結節点としての役割を担うこととなります。

これらの公共交通機関はそれぞれの役割に応じて、都市間交通、都市内交通、地域内交通とが有機的に結び付き、乗り換えの円滑化による利便性を向上していく必要があります。これらの乗換駅に当たる交通結節点の機能を強化することにより、都市機能の効率化と地域の発展につなげていくため、具体的には以下のような施策を検討し、実施していきます。

重点 ○駅前広場整備

重点 ○自由通路整備

○主要ターミナル駅の乗り換え利便性の向上（案内サインの統一）

○バス停改善など（広告付きバス停上屋、ベンチの設置）

（２）戦略２：道路ネットワークの整備と交通の円滑化

①自転車施策

手軽に乗ることができ、環境にやさしく、健康増進にもつながる自転車は、都市における末端交通として見直されてきています。区では自転車の利用促進のため、ハード、ソフト両面での施策を進めていきます。具体的には以下のような施策を検討していきます。

重点 ○自転車ネットワークの整備

重点 ○自転車走行空間の整備

○自転車シェアリングの推進

○サイクルポートの設置

重点 ○自転車等駐車場の整備（区立、民間（暫定）、民間（恒久））

重点 ○自転車利用者へのルールやマナーの周知徹底

②自動車施策

区内の自動車の交通分担率は高く、また路外駐車場が相当数整備されているため、これに伴う交通上の課題が存在します。

特に、タクシーは相当数が区内を走行しているため、区内交通事故のうち約 40%がタクシー関与のものとなっています。渋滞緩和、低炭素まちづくり、交通安全の観点から自動車施策を検討していく必要があります。

具体的には以下のような施策を検討していきます。

○都市計画道路の整備

重点 ○駐車場の集約（環状 2 号線周辺地区、品川駅北周辺地区、西新橋一丁目北地区）

○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

重点 ○免許証の自主返納支援事業

○タクシー関与の交通事故減少策の検討

(3) 戦略3：快適に楽しく歩ける環境の整備

①歩行者施策

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により、歩行者の安全を確保する必要があります。

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。

歩行者空間の整備に当たっては、歩行者専用道路の整備に加え、港区基本計画、港区バリアフリー基本構想に計上している「止まり木」事業及び民間設置による広告付きバス停上屋設置事業をさらに推進することで、高齢者等にとっても休息を取りながらの歩行距離の延長が図れるような環境を整備します。

具体的には以下のような施策を検討していきます。

○歩道環境整備

○歩道設置・改良

○歩道のバリアフリー化

重点

○電線類地中化の推進

○坂道等へのベンチの設置（止まり木ベンチ）

重点

○バリアフリー化（2020年に向けた競技会場・区内観光地から周辺駅への移動円滑化、港区バリアフリー基本構想に基づく重点整備地区内の生活関連経路の整備と周知）

4.3 実施プログラム

(1) 戦略実施期間

戦略実施期間は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催される平成 32 年度までの 4 年間で前期期間とし、短期間で解決すべき課題の解決を図ります。

その後の平成 33 年度から平成 38 年度までを後期期間として、中長期に解決すべき課題の解決と 4 年目での施策の見直し等を実施します。

(2) 事業実施計画

施策パッケージで構成する港区総合交通戦略について、施策の実施期間を示します。

なお、←--→ で示す項目の具体的な内容については、区の最上位計画である港区基本計画の見直しに合わせて、具体的に検討します。

【戦略 1】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

①公共交通施策

	取 組	事業計画（年度）				
		H29	H30	H31	H32	H33～
重点	ちいばすの運行改善	検討	7 路線・8 ルートの改善策の実施			
重点	ちいばすの運行 (観光・商店街振興)	検討	実施			
重点	台場シャトルバスの運行改善	1 路線改善策の検討・実施（毎年）				
重点	新規交通手段の導入 ※1	検討	実証運行			実施

※1 白金・白金台地域への導入に向けた検討に取り組みます。

②結節点施策

	取 組	事業計画（年度）				
		H29	H30	H31	H32	H33～
重点	駅前広場整備（品川駅、品川新駅、泉岳寺駅、メトロ新駅）	協議		整備		
重点	自由通路整備（品川駅、品川新駅、田町駅、浜松町駅）	協議		整備		
	主要ターミナル駅の乗換利便性の向上（案内サインの統一）	検討	整備		継続	
	バス停のベンチ・上屋の設置	民間設置 50か所設置		継続		

【戦略3】快適に楽しく歩ける環境の整備

①歩行者施策

取組	事業計画（年度）				
	H29	H30	H31	H32	H33～
歩道設置・改良		86,548m完了			継続
生活関連経路のバリアフリー化		100%完了			対象拡大
重点 競技場・観光施設周辺の歩道のバリアフリー化		調査・点検・整備		対象拡大	
重点 電線類地中化の推進		10,409m完了			継続
坂道等へのベンチの設置 (止まり木ベンチ)	調査・検討		整備		

第5章 港区総合交通戦略推進に向けた推進体制・取組

5.1 推進体制

港区総合交通戦略の推進にあたり、市民団体、企業をはじめ、学識経験者、交通事業者、道路管理者、交通管理者、まちづくり活動団体など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、積極的に参加・連携することが質の高い交通計画の実現につながります。そのため「(仮) 港区総合交通戦略運営協議会」を組織します。

また、施策の具体的な取組に対する専門的な検討を行う必要があるため「(仮) 港区総合交通戦略運営協議会」の下部組織に「ワーキンググループ」を設置して、施策を推進していきます。新たな地域交通の導入に当たっては、地域住民を中心としたワークショップ等を開催し、ニーズの適切な把握に努めます。

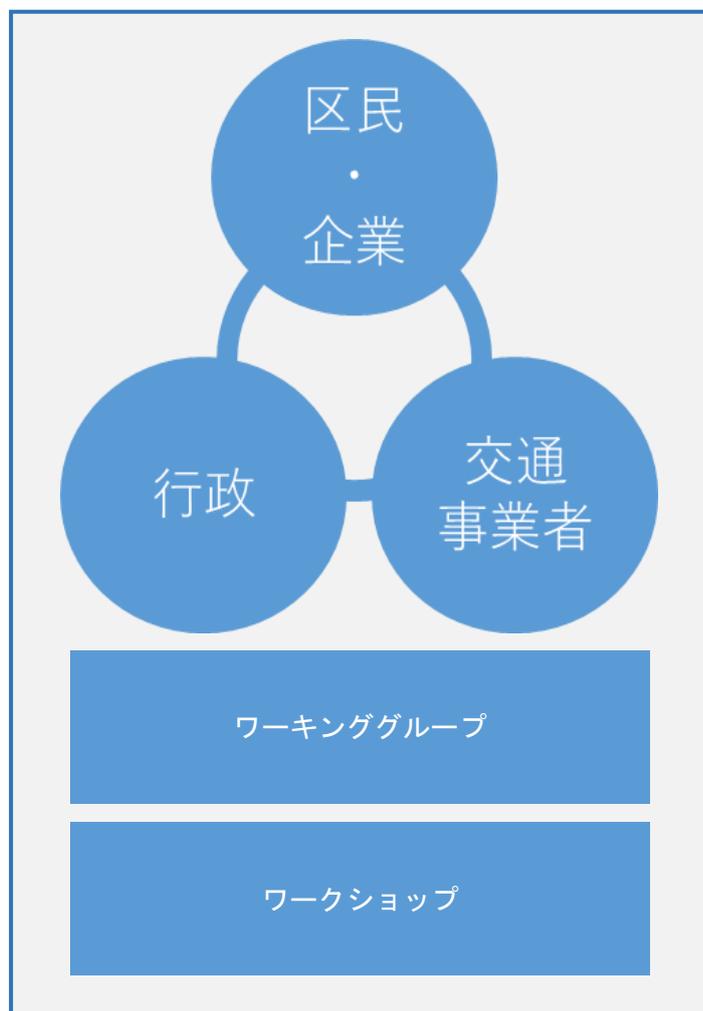


図 5-1 運営協議会(イメージ図)

5.2 港区総合交通戦略推進に向けた取組

港区総合交通戦略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にPDCAサイクルを実践します。P (Plan: 計画)、D (Do: 実施)、C (Check: 評価)、A (Action: 改善) により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。

交通の基盤整備においては、時間を要する場合があるためその間に社会情勢の変化や利用者ニーズの変化等が予想されます。このことから実施施策においても途中段階での見直しが必要となります。そのため各施策の事前の評価、実施した事業の効果を把握・評価することで継続的な改善に取り組みます。

なお、港区総合交通戦略の推進に当たっては、東京都の交通計画及び港区の各分野における計画と連携を図りつつ、円滑な事業促進を図ります。

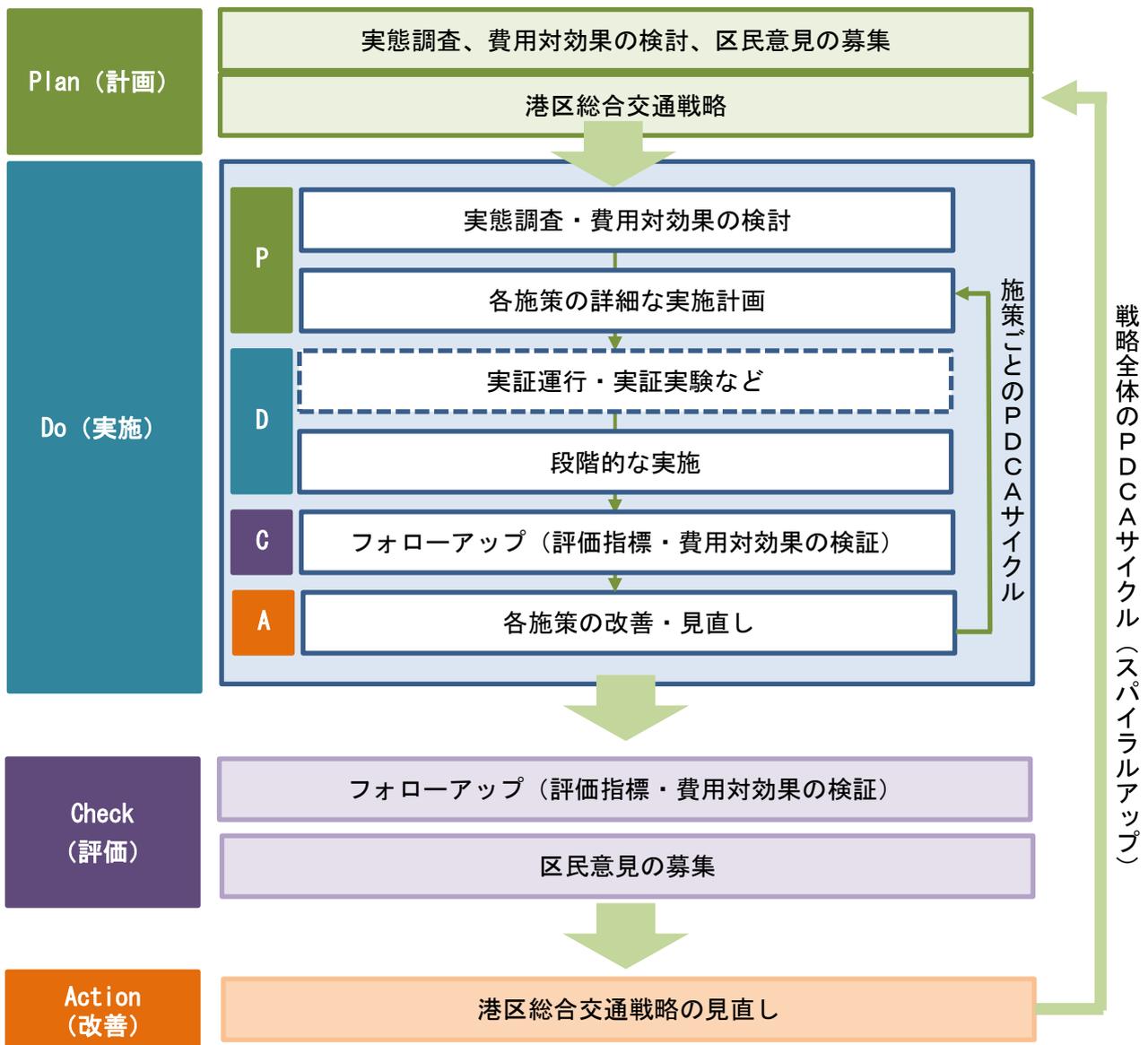


図 5-2 PDCA サイクル

用語解説

あ行

移動円滑化経路

移動円滑化とは、高齢者、障害者等の移動または施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上または施設の利用上の利便性及び安全性を向上させることをいいます。移動円滑化経路とは、移動円滑化の措置がとられた経路のことをいいます。国土交通省の移動等円滑化整備ガイドラインでは、バリアのないルートの確保、わかりやすいルートの確保、安全で使いやすい施設・設備の3要素を統合的にとらえて計画し整備を行うことが重要だとされています。

オープンスペース（公開空地等）

公園・緑地や水辺、広場等の公共的な空間や、道路空間と連続した民有地で、一般に開放され自由に通行または利用することのできる、開放的で広がりのある空間をいいます。オープンスペースの一つである公開空地は、建築基準法第59条の2に定められた総合設計制度に基づいて設けられたものです。

か行

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をいいます。港区は、平成26年（2014年）5月に全域が東京圏国家戦略特別区域に指定されました（東京圏：東京都、神奈川県、千葉市及び成田市（平成29年3月現在））。

さ行

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です。通勤や通学、観光など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ります。

た行

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

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確にし、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年（2014年）12月に、目標年次を平成37年とするおおむね10年間の方針を策定しています。

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（区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ます。

都市計画道路

都市計画法第11条に基づき位置や構造など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つに分類されます。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ます。

は行

バリアフリー

段差などの障壁を取り除いて移動をしやすくすることをいいます。港区ではバリアフリー法に基づき、高齢者や障害者、子育て世代、妊産婦などの移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、港区バリアフリー基本構想を策定し、歩行空間の確保や施設・設備を利用する際のバリアを取り除く取組を推進しています。

【関連】港区バリアフリー基本構想・特定事業計画

ピクトグラム

一般的に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれる、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号の一つです。道路交通標識、空港や駅の案内板、非常口の表示など、誰が見てもすぐに意味がわかるデザインとして制作され、利用されます。

や行

ユニバーサルデザイン

年齢、性別、障害の有無、国籍など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をいいます。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です。

用途地域

都市計画法第8条の3に定められた地域地区の一つで、地域ごとのまちづくりの将来像を見据え、都市計画区域内の土地を住宅、商業、工業など市街地の特性によって大まかな土地利用の方向を12種類の典型的な地域として示すものです。法律または条例に基づいて、建築物の用途などについて制限がなされ、目標とする土地利用が実現されます。

英字

BRT

Bus Rapid Transit の略で、バス高速輸送システムのことです。連節バスの採用等により、通常の路線バスと比べて速達性・定時性に優れ、電車と遜色のない輸送力と機能の確保が可能となる大規模輸送システムです。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて臨海部の競技施設や選手村、環状第2号線周辺では開発事業などまちづくりが活発に進められており、東京都はこうした一帯の交通需要の増加に対応するため、都心と臨海副都心を結ぶBRTの導入を予定

しています。港区内では新橋駅と虎ノ門にステーション（停留施設）が設置される予定です。

【関連】東京都臨海部地域公共交通網形成計画
都心と臨海副都心とを結ぶ BRT に関する基本計画・事業計画

ICT

Information and Communication Technology の略で、情報通信技術のことです。エネルギーの面的な活用の推進や、交通渋滞の緩和など、まちづくりの様々な面で ICT を用いた取組が実践されています。

IoT

Internet of Things の略で、「もののインターネット」のことです。様々な「もの（物）」がインターネットに接続され、それは単に繋がるだけではなく、情報交換することにより相互に制御する仕組みです。自転車シェアリングの自転車に組み込まれたデバイス等がこの例に当たります。

参考資料 1 港区総合交通戦略検討協議会について

(1) 構成員名簿

区分	協議会での 役職	役職	氏名
学識経験者	座長	早稲田大学理工学術院教授	森本章倫
	副座長	日本大学理工学部教授	大沢昌玄
交通管理者	委員	警視庁愛宕警察署交通課長	鈴木朗弘
		警視庁高輪警察署交通課長	成井正司
交通事業者		株式会社フジエクスプレス取締役社長	野出直輝
		ケイエム観光バス株式会社シティバス事業部長	畑洋一郎
		株式会社ドコモ・バイクシェア営業推進部長	武田有紀
港区		事務局	港区特定事業担当部長 港区街づくり事業担当部長 (H29. 4. 1～)
	港区街づくり支援部交通対策担当課長 港区街づくり支援部地域交通課長 (H29. 4. 1～)		西川克介

(2) 検討経緯

開催回	開催年月日	検討事項
第1回	平成28年8月30日	・区内の交通に関する課題・状況報告
第2回	平成28年11月8日	・上位計画・関連計画の整理 ・区内の交通に関する課題・状況 ・区内地域交通サービスに関するアンケート項目
第3回	平成28年12月13日	・区内地域交通サービスに関するアンケート調査実施 ・区内の交通に関する課題整理
第4回	平成29年1月27日	・港区総合交通戦略（素案）のフレーム検討 ・区内地域交通サービスに関するアンケート調査報告
第5回	平成29年2月14日	・港区総合交通戦略（素案）の検討
第6回	平成29年3月28日	・港区総合交通戦略（素案）の検討
第7回	平成29年7月14日	・港区総合交通戦略（案）の検討

参考資料 2 港区総合交通戦略検討協議会設置要綱

平成 28 年 8 月 30 日

28 港街土第 2476 号

(目的)

第 1 条 港区における新たな地域交通サービスの導入、既存地域交通網の再編等地域交通に係る諸課題を解決するため、将来を見据えた交通施策の基本方針となる「港区総合交通戦略」を策定するため、港区総合交通戦略検討協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 「港区総合交通戦略」の策定に向けた検討に関すること。
- (2) その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第 3 条 協議会は、次に掲げる者で区長が委嘱し、又は任命する委員 8 人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者 2 人以内
- (2) 交通事業者 3 人以内
- (3) 愛宕警察署交通課長
- (4) 高輪警察署交通課長
- (5) 街づくり事業担当部長

(座長及び副座長)

第 4 条 協議会に座長及び副座長を置く。

- 2 座長は、委員の互選により選出し、会務を統括する。
- 3 副座長は、委員のうちから座長が指名する。
- 4 副座長は、座長を補佐し、座長に事故があるときは、その職務を代理する。

(運営)

第 5 条 協議会は、座長が招集する。

- 2 座長は、必要があると認めるときは、委員以外のものに対して協議会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(部会)

第 6 条 協議会は、所掌事項の検討について必要があると認めるときは、部会を置くことができる。

- 2 部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって構成する。
- 3 部会長、副部会長及び部会員は、会長が指名する。
- 4 部会長は、部会を招集し、会務を総括する。
- 5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故のあるときは、その職務を代理する。
- 6 部会長は、必要があると認めるときは、部会員以外の者に対して部会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 協議会及び部会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、座長が別に定める。

付 則

この要綱は、平成28年8月30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。

参考資料3 都市・地域総合交通戦略要綱

平成21年3月16日
都市・地域整備局長

第一 目的

この要綱は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、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の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

第二 協議会

1. 地方公共団体は、都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）に基づく取組を進めようとする場合、関係機関・団体等から構成される協議会を設置することができる。
2. 協議会は、必要があると認めるときは、利用者、地域住民の代表その他必要な者の意見を聴くことができる。
3. 前項の都市を管轄する地方整備局等は、協議会に対し必要な助言その他の援助を行うものとする。

第三 総合交通戦略の策定

1. 地方公共団体又は協議会（以下「協議会等」という。）は、次の各号に掲げる事項を定めた総合交通戦略の作成を行うことができる。
 - (1) 都市における現状及び課題
 - (2) 都市が目指す将来像
 - (3) 総合交通戦略の区域
 - (4) 総合交通戦略の目標
 - (5) 目標達成に必要となる施策・事業
 - (6) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム
 - (7) 推進体制
 - (8) その他必要な事項
2. 協議会等は、前項により策定された戦略を、国土交通大臣に申請し、認定を受けることができる。
3. 国土交通大臣は、前項の申請を受けた場合において、総合交通戦略が次の各号に定める全ての要件に該当すると認められる場合は、当該戦略を認定するものとする。
 - (1) 戦略に基づく施策・事業に関係する多様な実施主体により策定されていること
 - (2) 戦略の目標が、都市が目指す将来像にふさわしいものであること
 - (3) 必要となる施策・事業が前号の将来像の実現に十分なものであること
 - (4) 実施プログラム、推進体制が適切であること
4. 国土交通大臣は、前項の規定により当該計画の認定をしたときは、協議会等に通知するものとする。

第四 支援措置

1. 国は、協議会等に対して、第三3項により認定した戦略に係る施策・事業に対し、予算措置その他の総合的支援を講じるものとする。

参考資料4 関連する主な計画等一覧

	種別	計 画 名	策定年月
区	計画	港区自転車等総合基本計画	平成 20 年 3 月
区	計画	港区地域交通サービス取組方針・実施計画	平成 20 年 10 月 平成 21 年 3 月
国	要綱	都市・地域総合交通戦略要綱	平成 21 年 3 月
区	計画	港区自転車利用環境整備方針	平成 25 年 3 月
国	法	交通政策基本法施行	平成 25 年 12 月
区	計画	港区電線類地中化整備基本方針	平成 26 年 3 月
都	計画	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (都市計画区域マスタープラン)	平成 26 年 12 月
区	計画	港区バリアフリー基本構想・特定事業計画	平成 26 年 9 月 平成 27 年 3 月
区	計画	港区基本計画・実施計画	平成 27 年 1 月
区	計画	港区低炭素まちづくり計画	平成 27 年 10 月
都・区	計画	東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）	平成 28 年 3 月
国	答申	東京圏における今後の都市鉄道の在り方について（国土交通省 交通政策審議会）	平成 28 年 4 月
都	計画	都心と臨海副都心とを結ぶ B R T に関する基本計画・事業計画	平成 27 年 4 月 平成 28 年 4 月
都・区	計画	東京都臨海部地域公共交通網形成計画	平成 28 年 6 月
都	答申	2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について（東京都・都市計画審議会）	平成 28 年 9 月
区	計画	第 10 次 港区交通安全計画	平成 29 年 2 月
区	計画	港区まちづくりマスタープラン	平成 29 年 3 月
区	計画	港区総合交通戦略	平成 29 年 9 月

参考資料5 港区地域交通サービスに関する区民アンケート集計結果

1 区民アンケートの実施概要

策定にあたり「港区地域交通サービスに関する区民アンケート」を実施しました。

(1) 対象

- 住民基本台帳から無作為抽出による10歳以上の区民3,000人
うち日本人住民2,500人、外国人住民500人

(2) 実施方法

- 郵送配布、郵送回収
- 日本語、英語の2か国語で実施

(3) 実施期間

- 平成28年12月8日から12月22日まで

(4) 発送数

- 3,000通（日本人2,500通、外国人500通）
未達分を除く有効対象数：日本人2,465通、外国人481通、合計2,946通

(5) 回収状況

- 702通（日本人648通、外国人54通）
回収率23.4%（未達分を除く有効回収率23.8%）

(6) 調査項目

- 個人属性、平日トリップ、港区コミュニティバスについて、台場シャトルバスについて、地域交通サービスに対する意向、地域交通についての意見（自由記述）

2 集計結果

別冊資料を参照

区の木



ハナミズキ

■ミズキ科

北米原産 外来種

落葉広葉樹

区の花



アジサイ

■ユキノシタ科

日本（関東南部）原産

落葉広葉樹 1.5~2.0m



バラ

■バラ科

日本、中国、欧州原産

常緑落葉低木つる



港区のマークは、昭和24年7月30日に制定されました。

旧芝・麻布・赤坂の三区を一丸とし、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 29360-5087

港区総合交通戦略

平成29年(2017年)9月

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

電話 03-3578-2111 (代表)

<http://www.city.minato.tokyo.jp>