

江東区臨海部都市交通ビジョン (案)

令和6年1月29日時点



スポーツと人情が熱いまち

江東区

区長挨拶

目次

第1章 はじめに.....	1
1.1 策定の目的.....	1
1.2 位置付け.....	1
1.3 目標年次.....	1
1.4 対象範囲.....	2
1.5 基本的な考え方.....	2
第2章 臨海部の現状と将来を見据えた視点.....	3
2.1 まちの特性.....	3
2.2 交通の状況.....	4
2.3 滞在・アクセス・回遊の状況.....	7
2.4 メガトレンド・交通関連技術の進展.....	9
2.5 まちの将来像.....	10
2.6 まちの将来像を見据えた都市交通の視点.....	13
第3章 臨海部の都市交通の目指す姿と基本方針.....	14
3.1 都市交通の目指す姿と基本方針.....	14
3.2 都市交通の目指す姿のイメージ.....	16
第4章 取組みとロードマップ.....	17
4.1 本ビジョンで示す取組みについて.....	17
4.2 取組みの内容.....	18
4.3 ロードマップ.....	27
4.4 取組み実施後の将来イメージ.....	29
4.5 今後の推進体制.....	32

第1章 はじめに

1.1 策定の目的

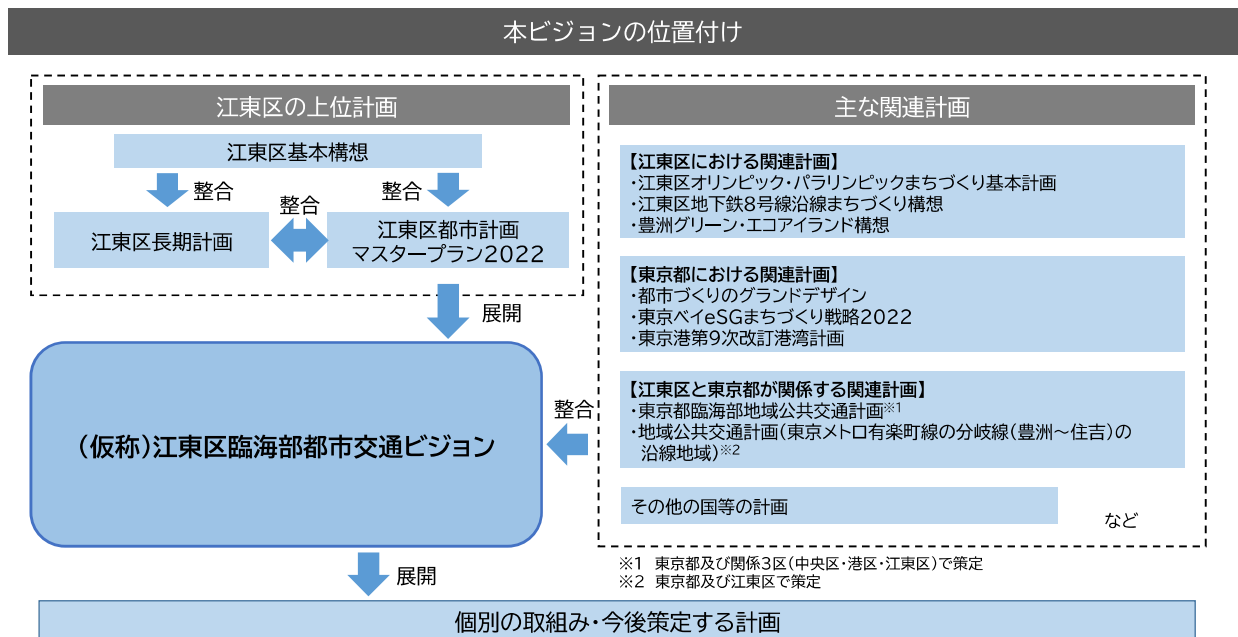
令和4年3月に、本区では「江東区都市計画マスタープラン2022」（以下、「都市計画マスタープラン」という。）を策定し、今後20年を見据えたまちづくりを進めるため、本区の将来都市像を「持続的に発展する共生都市」と設定しました。また、早期の実現に向けて取り組むべき三つの重要なまちづくり政策を重点戦略として位置付けています。

「(仮称)江東区臨海部都市交通ビジョン」（以下、「本ビジョン」という。）は、重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」を推進するために策定するもので、臨海部のアクセス性や回遊性の向上を図るために、本区臨海部の都市交通の目指す姿やその実現に向けた取組みの方針等を示すことを目的としています。

1.2 位置付け

本ビジョンは、本区臨海部の都市交通に対する区の方針を示すもので、都市計画マスタープラン等を上位計画とし、本区の「江東区オリンピック・パラリンピックまちづくり基本計画」や、東京都の「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」等の関連計画とも整合を図っています。

また、本ビジョンは個別の取組みの推進、今後策定する計画への反映等に活用していきます。



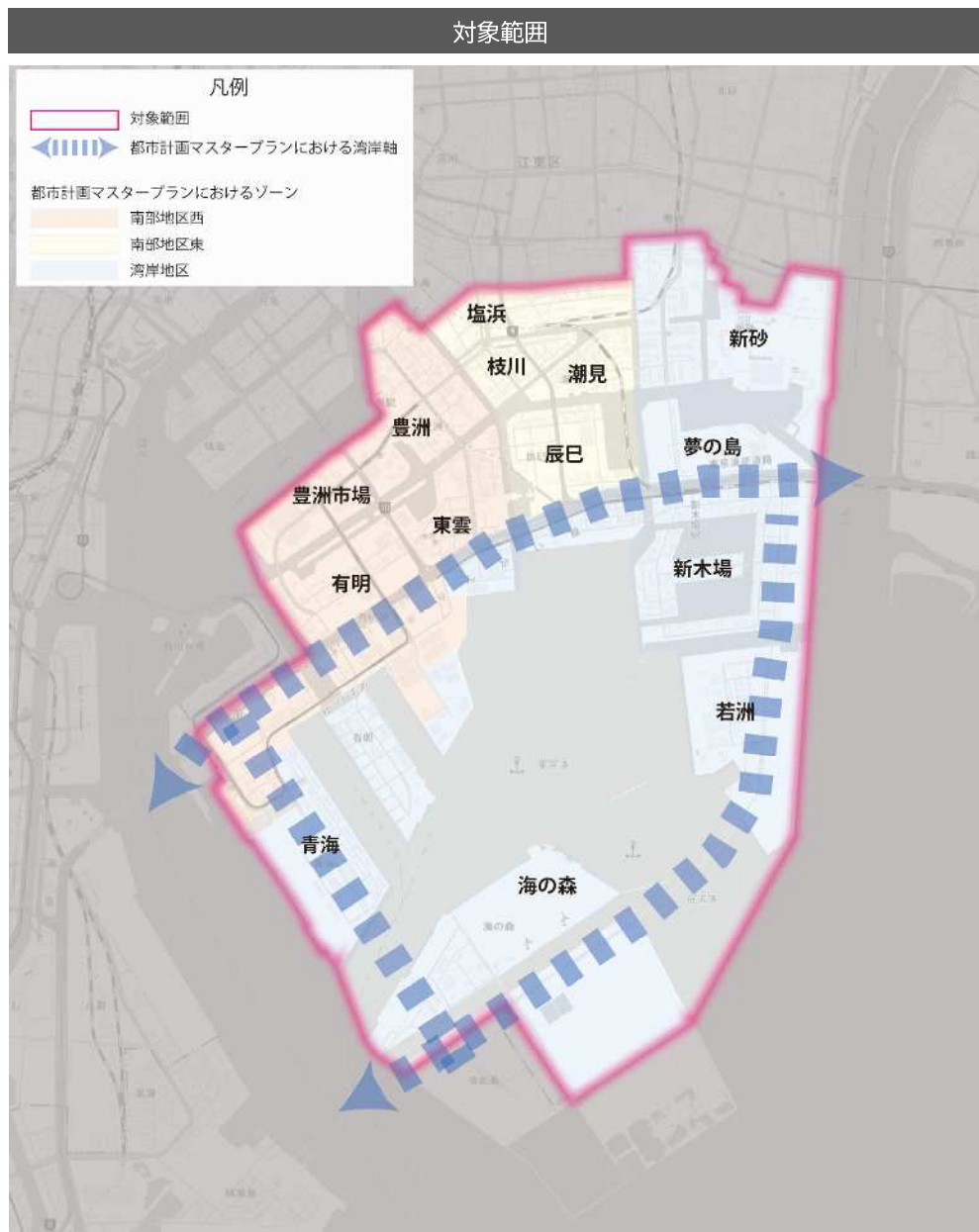
1.3 目標年次

本ビジョンは、都市計画マスタープランの重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」を推進するためのものであることから、都市計画マスタープランと同様に2040年代前半（概ね20年後）を目標年次として定めます。

なお、本区臨海部の中でも将来的に特に大きな変化が見込まれる海の森を含む中央防波堤エリアについては、更なる未来を見据え2050年代前半（概ね30年後）を目標年次とします。

1.4 対象範囲

本ビジョンでは、都市計画マスタープランの重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」における湾岸軸を中心に、都市計画マスタープランで示す、南部地区西（豊洲・豊洲市場・有明・青海・東雲）、南部地区東（潮見・辰巳・枝川・塩浜）、湾岸地区（新砂・新木場・夢の島・若洲・海の森を含む中央防波堤エリア）の三つのゾーンを臨海部と定義し、対象範囲とします。



1.5 基本的な考え方

本ビジョンは、上位・関連計画によるまちの将来像から、臨海部の都市交通の目指す姿を描くバックキャストの手法を取り入れており、メガトレンドや交通技術の進展等も踏まえながら、目指す姿を実現するための取組みを示します。

なお、本ビジョンに記載の取組みについては、区における個別の実施計画策定、実施主体への要望・働きかけを通じ、実現に向けたプロセスを進めていきます。

第2章 臨海部の現状と将来を見据えた視点

2.1 まちの特性

(1) 土地利用

各ゾーンで、土地利用の特性が異なります。

南部地区西

商業用地の土地利用割合が最も高く、次いで公共用地が多くなっています。

南部地区東

住宅の土地利用割合が最も高く、次いで工業用地が多くなっています。

湾岸地区

新木場周辺や青海（臨海副都心を除く）等では工業用地が多くを占めている一方、海の森や若洲では空地系用途が多くなっています。



出典：江東区土地利用現況調査（平成28年）を基に作成

(2) 公共施設・文化施設等の分布

各ゾーンによって、施設の分布が異なる様相が見られます。

南部地区西

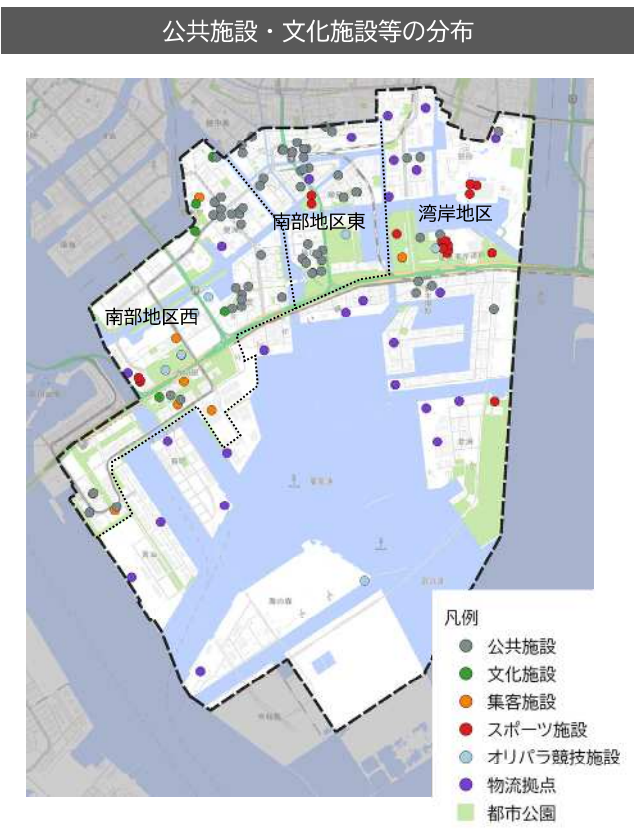
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会で使用された会場をはじめとしたスポーツ施設や、集客施設が多く立地しています。

南部地区東

居住地域として、都市公園や公共施設が多く立地しています。

湾岸地区

都市公園やスポーツ施設の他、物流拠点が多く立地しています。



出典：国土交通省「国土数値情報」等を基に作成

2.2 交通の状況

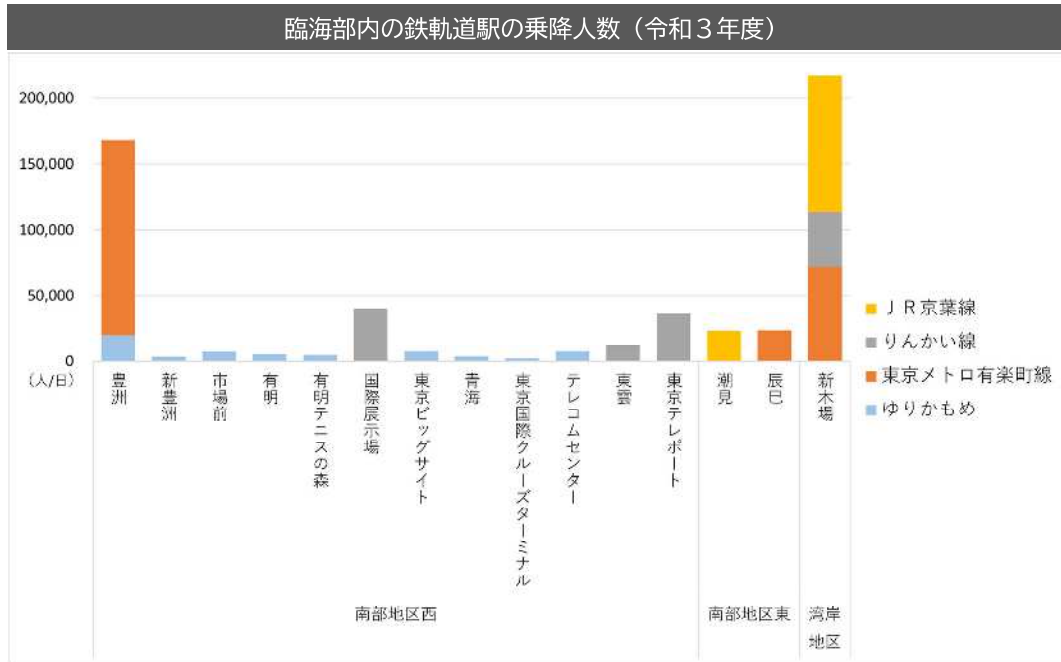
(1) 公共交通ネットワーク

JR線や地下鉄により東西方向を結ぶ鉄道は整備されているのに対し、南北方向を結ぶ鉄道が少ない状況にあり、路線バスが地域の重要な交通手段となっています。

その他の交通では、コミュニティサイクルや舟運が活用されており、地域内交通のみならず、臨海部と周辺地域を結ぶ交通手段となっています。



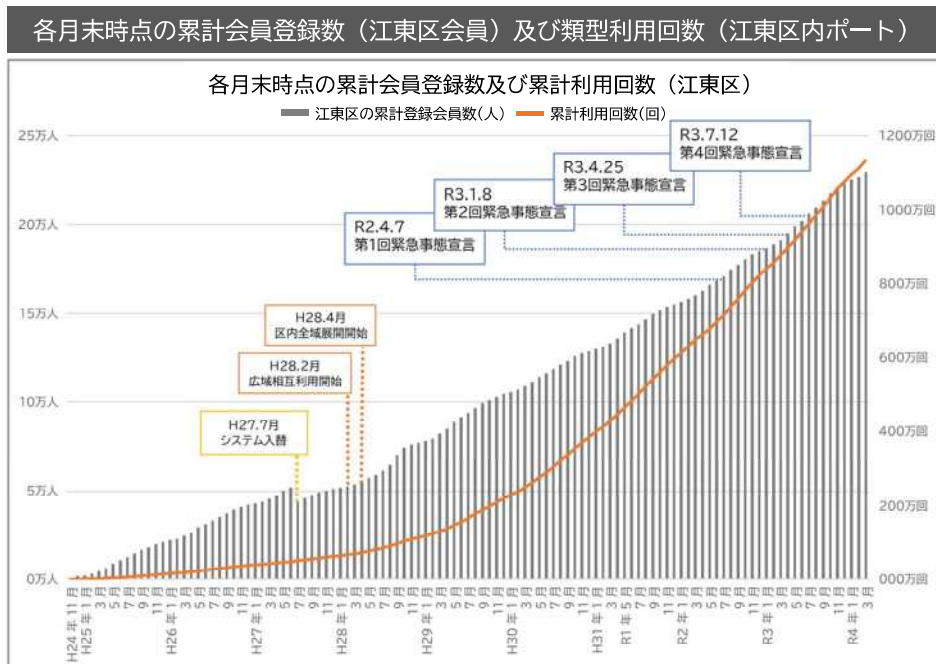
駅別の乗降人数を見ると、南部地区西は、ゆりかもめの駅が多数あるものの、各駅の乗降人数は2万人/日以下であるのに対し、東京メトロ有楽町線豊洲駅の乗降人数は約15万人/日と最も多くなっています。江東区臨海部内の鉄軌道駅の中で最も乗降人数が多いのは湾岸地区の新木場駅であり、3路線合計で約22万人/日以上が乗降しています。



出典：東京都「東京都統計年鑑 令和3年」を基に作成

※JR駅については乗車人員のデータのみで降車人員のデータがないため、乗車人員数の2倍を乗降客数として算出
 ※同一会社内の乗り継ぎは除く（ただし、都営地下鉄内の乗り継ぎは含む）

コミュニティサイクルの利用状況については、導入後会員登録者は増加しており、令和4年3月末までの江東区の累計会員数は約22.9万人、累計利用回数は1,100万回超となっています。



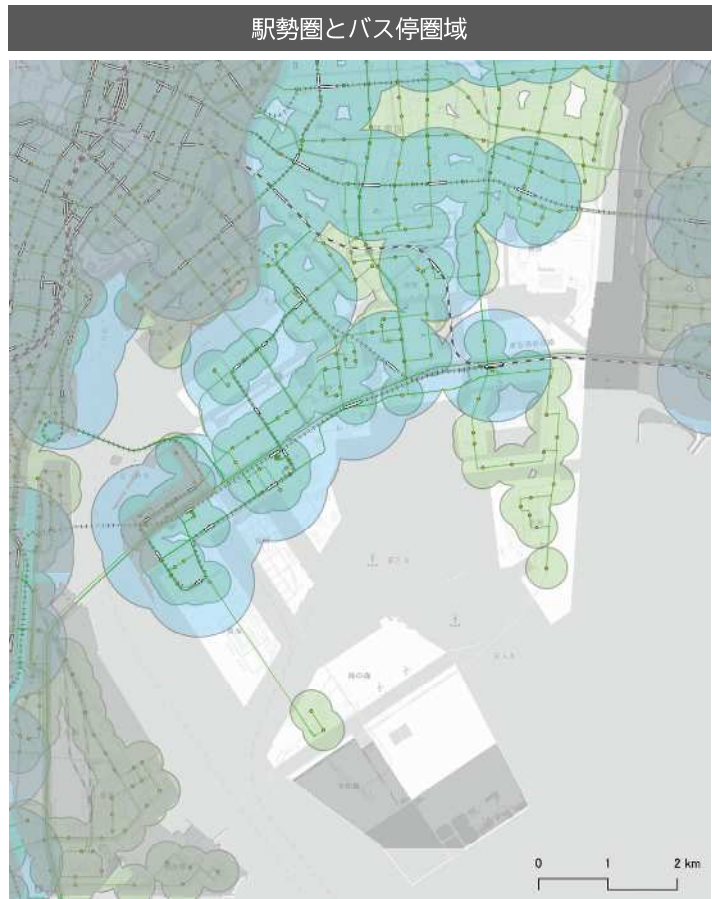
出典：江東区「江東区 自転車利用環境推進方針」（令和5年）を基に作成

(2) 駅勢圏とバス停圏域

南部地区西や南部地区東は、概ね駅勢圏及びバス停圏域内にあります。

一方、湾岸地区は移動需要が少ないエリアにおいて、一部、交通空白地域がある状況です。

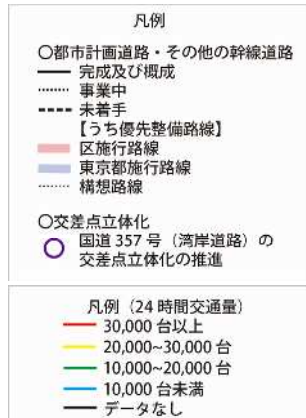
※本ビジョンにおいては、駅勢圏は鉄道駅から半径800m圏内、バス停圏域はバス停留所から半径300m圏内、交通空白地域は鉄道駅800m及びバス停留所300m圏外の地域としています。



出典：国土数値情報を基に作成

(3) 道路ネットワーク

臨海部は、本区北部とつながる明治通り、都心とつながる晴海通り、環状第2号線、臨港部をつなぐ東京港臨海道路など、大きな幹線道路が通っています。それら幹線道路に接続し千葉・東京・神奈川の臨海部の各都市を結ぶ臨海部を東西に走る湾岸道路は特に交通量が多く、一般車に加えて物流車両も多く通行している状況です。



出典：江東区都市計画マスタープラン2022を基に作成

2.3 滞在・アクセス・回遊の状況

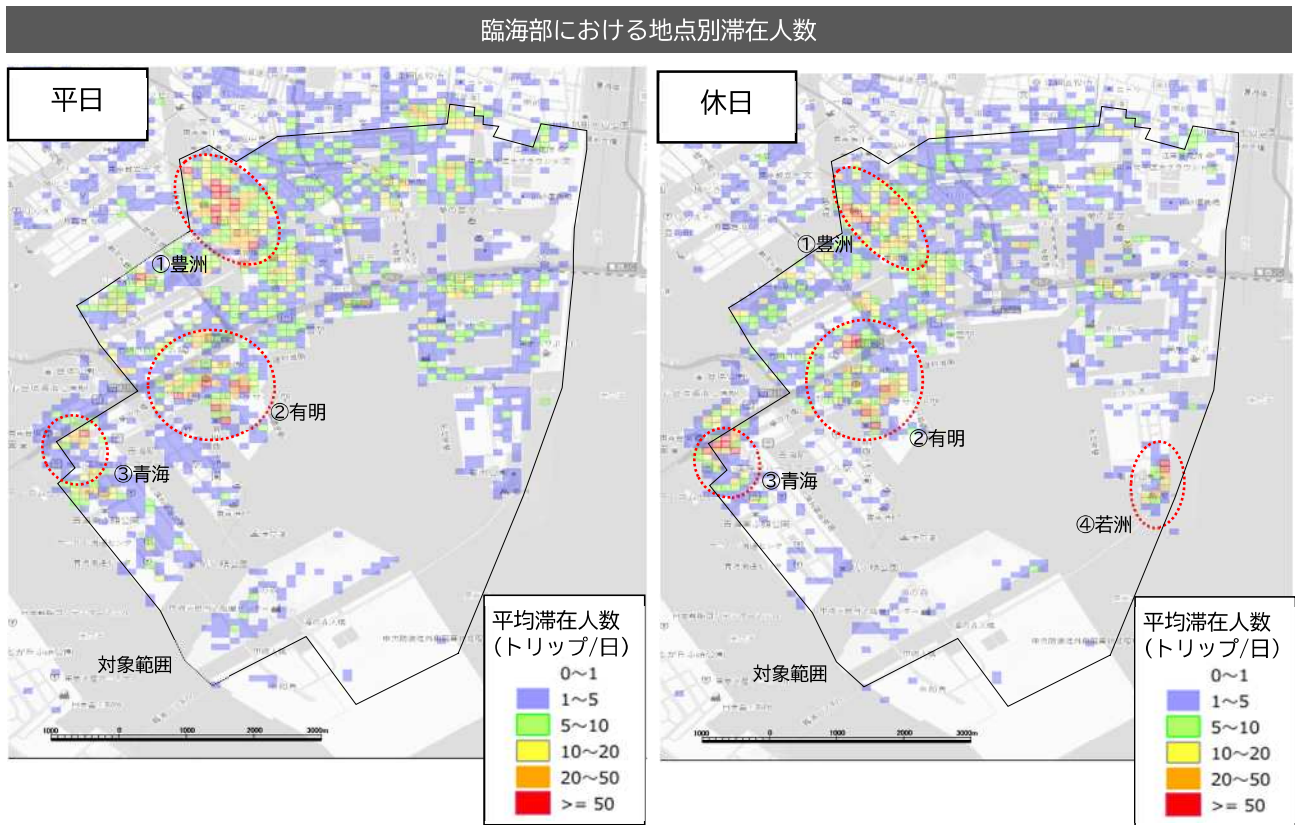
臨海部の滞在・アクセス・回遊の状況について、ビッグデータを活用した分析を行いました。

(1) 滞在の状況

平日・休日ともに豊洲・有明に滞在している人が多い状況です。平日は、事務所在地への滞在が多く就業目的での来訪が多いと推察される一方、休日は大型商業施設での滞在が多く、私事目的での来訪が多いと推察されます。

また、若洲は、平日に比べて休日の滞在が増える特徴があり、公園などへのレジャー目的での来訪が多いと推察されます。

なお、乗降人数の最も多い新木場駅周辺は滞在人数が少なく、他路線への乗り換えでの利用が多いことが推察されます。



■平日に滞在人数が多い地点

地点	主な建物の用途
① 豊洲	事務所 大規模商業施設
② 有明	事務所 集客施設
③ 青海	事務所 大規模商業施設

■休日に滞在人数が多い地点

地点	主な建物の用途
① 豊洲	大規模商業施設
② 有明	集客施設
③ 青海	大規模商業施設 広場・イベント会場
④ 若洲	公園

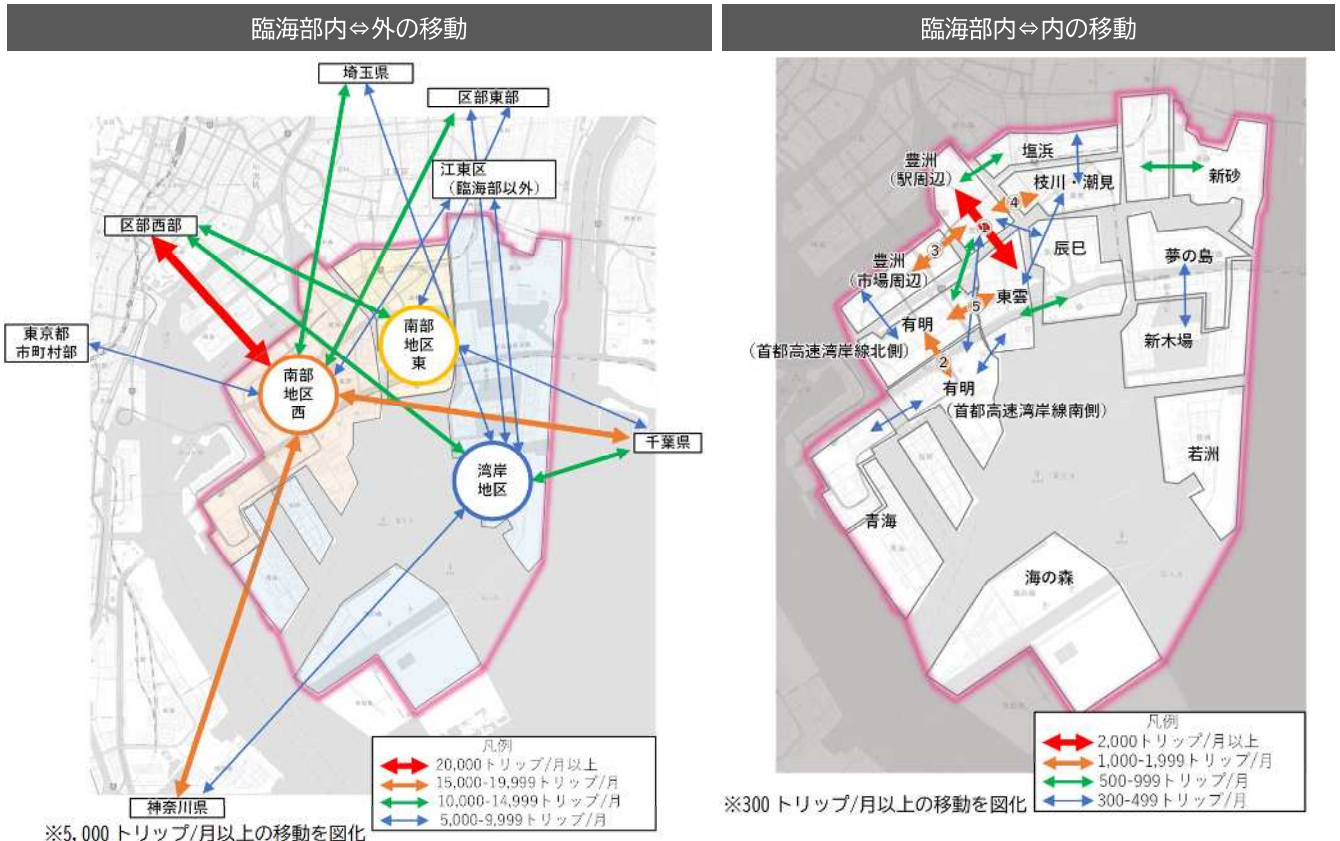
※株式会社 Agoop が提供・提携するスマートフォンアプリ利用者の GPS データから、臨海部（対象範囲）の同一地点（100mメッシュ）に15分以上滞在した人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所の位置情報は秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない。
 ※データ集計期間は令和5年5月（1か月間）

データ出典：株式会社 Agoop ポイント型流動人口データ

(2) アクセス・回遊の状況

臨海部内～外間の移動は、事務所や大型商業施設の多い南部地区西を発着とするトリップが最も多い状況です。また、臨海部内～外間の移動に関する特徴として、南部地区西、南部地区東及び湾岸地区のいずれのゾーンにおいても、区部西部とのトリップが最も多く、臨海部と区部西部との間に鉄軌道が整備されていることがその要因となっていると推察されます。

臨海部内の移動については、豊洲・東雲・有明等、南部地区西のゾーン内で回遊する動きが多くなっている一方で、青海や若洲では、周辺を回遊する動きが少なくなっています。



- 主な移動 (1,000トリップ/月以上)**
- ① 豊洲(駅周辺) ⇄ 東雲
 - ② 有明(首都高速湾岸線北側) ⇄ 有明(首都高速湾岸線南側)
 - ③ 豊洲(駅周辺) ⇄ 豊洲(市場周辺)
 - ④ 枝川・潮見 ⇄ 豊洲(駅周辺)
 - ⑤ 東雲 ⇄ 有明(首都高速湾岸線北側)

※区部東部：台東区、墨田区、荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区
 区部西部：江東区及び区部東部を除く特別区
 ※各ゾーンのトリップ数は四捨五入で端数処理した値を表記しており、各ゾーンのトリップ数を合算した値と合計トリップ数は一致しない。

※株式会社 Agoop が提供・提携するスマートフォンアプリ利用者の GPS データから、臨海部(対象範囲)の同一地点(100mメッシュ)に15分以上滞在した人を集計したもの。
 ※データ集計期間は令和5年5月(1か月間)
 ※臨海部内⇄外の移動の分析における「南部地区東」「南部地区西」「湾岸地区」の境界線は、分析の都合上、都市計画マスタープランにおけるゾーン区分と一部異なっている。(辰巳と東雲の首都高速湾岸線の南側の地域)

データ出典：株式会社 Agoop ポイント型流動人口データ

2.4 メгатレンド・交通関連技術の進展

(1) メгатレンド

メガトレンドとは、時代の大きな流れを指す言葉であり、本ビジョンの描く2040年頃には、人口減少や都市化、気候変動、デジタル技術の進展等、社会や経済が大きく変化することが想定されます。具体的には、各分野において以下のようなメガトレンドが挙げられています。

人口

総人口、生産年齢人口が減少し高齢化が更に進行、都市においては、都市部への若年層の流入が進み、都市部の更なる都市化が進むとされています。また、アジアや新興国での人口増加や経済振興を背景に、国内へのインバウンドや在留外国人が増加し、多様化が進むとされています。

環境・エネルギー面

気候変動抑制のための省エネや脱炭素への取り組みが進行するとともに、気候変動に伴う自然災害の激甚・頻発化や首都直下地震が予想されているため、こうした災害を予め見越した防災・減災対応が進むとされています。

技術面

デジタル技術の進展によってIoT[※]化が進行し、医療、エネルギー、交通など各分野での技術進歩が促進され、長寿命化、省エネ化、自動化が行われることが見込まれています。

※「IoT」とは、Internet of Thingsの略で「モノのインターネット」と呼ばれ、あらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値が生まれます。

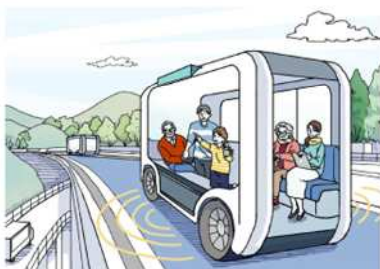
(2) 交通関連技術の進展

近年、自動運転や空飛ぶクルマ、Ma a S[※]等の新たな交通技術・サービスについて開発や実装に向けた検討が進められており、これらの技術・サービスの活用により、人々が自由に交通手段を選択できる環境の構築が期待されます。また、人中心の交通の実現に向けて、まちなかではウォーカーブルなまちづくりが推進されています。

※「Ma a S (Mobility as a Service)」とは、一人ひとり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・決済を一括で行うサービスのことです。

交通関連技術の進展

<自動運転（イメージ）>



出典：国土交通省
「2040年、道路の景色
が変わる」（令和2年）

<空飛ぶクルマ（イメージ）>



出典：経済産業省ウェブサイト
(https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/robot/181220uamroadmap.html)

<Ma a Sの概念図>



出典：国土交通省「Ma a S入門ガイドブック」
(令和4年)

2.5 まちの将来像

(1) 上位計画・関連計画におけるまちの将来像

上位・関連計画を整理すると、将来の臨海部は、最先端のテクノロジーの実装や、臨海部が持つ豊かな自然・観光資源を存分に活かしたまちづくりが進められ、広大なエリアに各々の魅力を持った拠点が存在する、国内外から多くの人を惹きつけるまちとなります。

また、来訪者のみならず居住者にとっても生活利便性の高いまちとなっているとともに、物流等の都市活動を支える機能も担うなど多面的な要素を合わせ持ち、それらが調和された持続可能なまちとなることがうかがえます。

そのほか、臨海部では、将来的な人口や自動車交通量の増加が見込まれています。

上位計画・関連計画におけるまちの将来像

江東区の計画におけるまちの将来像

都市計画マスタープラン

都市の将来像

持続的に発展する共生都市

ゾーン別の将来像

南部地区西

高度な都市機能を充実させ、新たな価値を創造する市街地

南部地区東

土地利用転換の誘導による快適でにぎわいのある市街地

湾岸地区

産業・物流機能、スポーツ・レクリエーションが調和する市街地

南部地区西：豊洲・豊洲市場・有明・青海・東雲
 南部地区東：潮見・辰巳・枝川・塩浜
 湾岸地区：新砂・新木場・夢の島・若洲・海の森

東京都の計画におけるまちの将来像

東京ベイeSGまちづくり戦略2022

ベイエリアの将来像

サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した都市

個別の拠点の将来像

AREA4

東京ベイeSGプロジェクトを推進し、「自然」と「便利」が融合する都市を先導するエリア

AREA5

交通利便性の向上を契機として発展するとともに、水辺を楽しめる都市空間が創出されるエリア

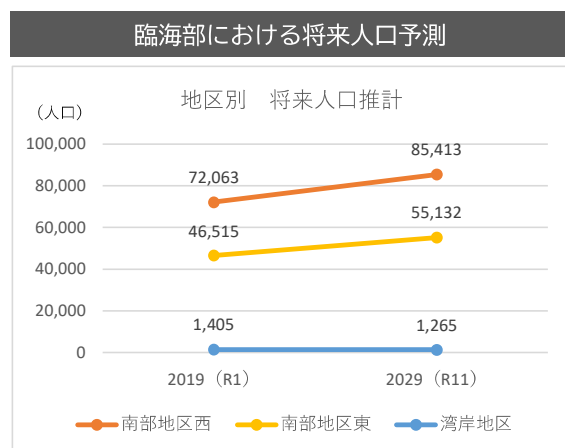
LEGACY ZONE

東京2020大会の競技施設を多く有し、にぎわい創出につながる面的に広がりあるレガシーを形成するエリア

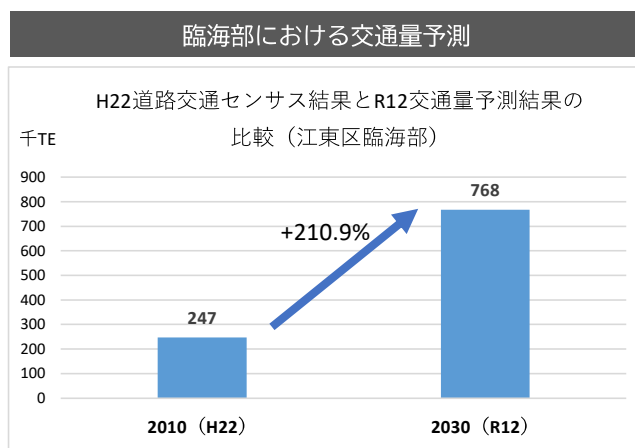
AREA 4：有明、青海、中央防波堤等
 AREA 5：豊洲、辰巳、東雲、潮見、中間新駅拠点、新木場等
 LEGACY ZONE：有明、辰巳、夢の島、若洲、中央防波堤等

江東区および東京都の計画における各地区の将来像		
南部 地区西	豊洲	商業・居住・業務・行政などの多様な都市機能が充実し、持続的に発展する安全安心な次世代都市
	豊洲市場	優れた景観と環境に配慮しつつ、日本の食文化の発信により活気を創出し、国内外から人を呼び込む国際観光都市
	有明	M I C E 関連施設・スポーツ・エンターテインメント・ホテル機能の誘導により、国際競争力を有する活力とにぎわいのある安全なまち
	東雲	環境や防災性に配慮した安全で快適なまち
	青海	先端技術によるイノベーション都市として、にぎわいと集客力のある拠点
南部 地区東	枝川・塩浜 (中間新駅拠点)	多様な人々が訪れ交流でき、水辺に囲まれた安らぎとにぎわいが調和したまち
	潮見	水辺に囲まれた環境を活かし、住環境との調和を図りながら、駅周辺に活力とにぎわいをもたらす拠点
	辰巳	駅周辺を中心に交流・利便施設、公共施設が充実した職住近接地区として多様な世代がにぎわう都市
湾岸 地区	新木場	広域的な交通結節機能のポテンシャルを活かしつつ、環境に配慮した産業拠点
	夢の島	水辺空間を活かした新たなレクリエーション空間を有し、スポーツの中心地として新たな伝統を育むまち
	新砂	水辺と緑を生かした環境を備えた都市機能と物流機能のバランスの取れたまち
	若洲	多様なアクティビティが展開されるスポーツとレクリエーションによる交流拠点
	海の森を含む 中央防波堤エリア	テクノロジーの大規模な実験エリアの創出に向けたプロジェクトが展開されるエリアと豊かな自然が感じられるパークエリア

※都市計画マスタープラン、江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想及び東京ベイ e S G まちづくり戦略2022から主なものを記載しています。



出典：江東区長期計画における将来人口の推計を基に作成



出典：江東区道路網整備計画における将来の自動車交通量推計の整理結果を基に作成

※H22 道路交通センサスにおける江東区5・6・7区の合計値

(2) 関連事業・開発動向

臨海部の交通に関連する主な事業や開発動向として、以下が挙げられます。

鉄道ネットワーク

豊洲駅と住吉駅を結ぶ地下鉄8号線の延伸の開業目標が2030年代半ばとされているとともに、東京駅（仮称）と有明・東京ビッグサイト駅（仮称）を結ぶ都心部・臨海地域地下鉄については、2040年までの実現を目指す取組み※¹とされています。そのほか、東京テレポート駅と羽田空港を結ぶ羽田空港アクセス線（仮称）の「臨海部ルート」の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化が国の交通政策審議会答申第198号に位置付けられており、東京テレポート駅において羽田空港アクセス線（仮称）とりんかい線の相互直通運転、新木場駅において京葉線とりんかい線の相互直通運転を行うとされています。

道路ネットワーク

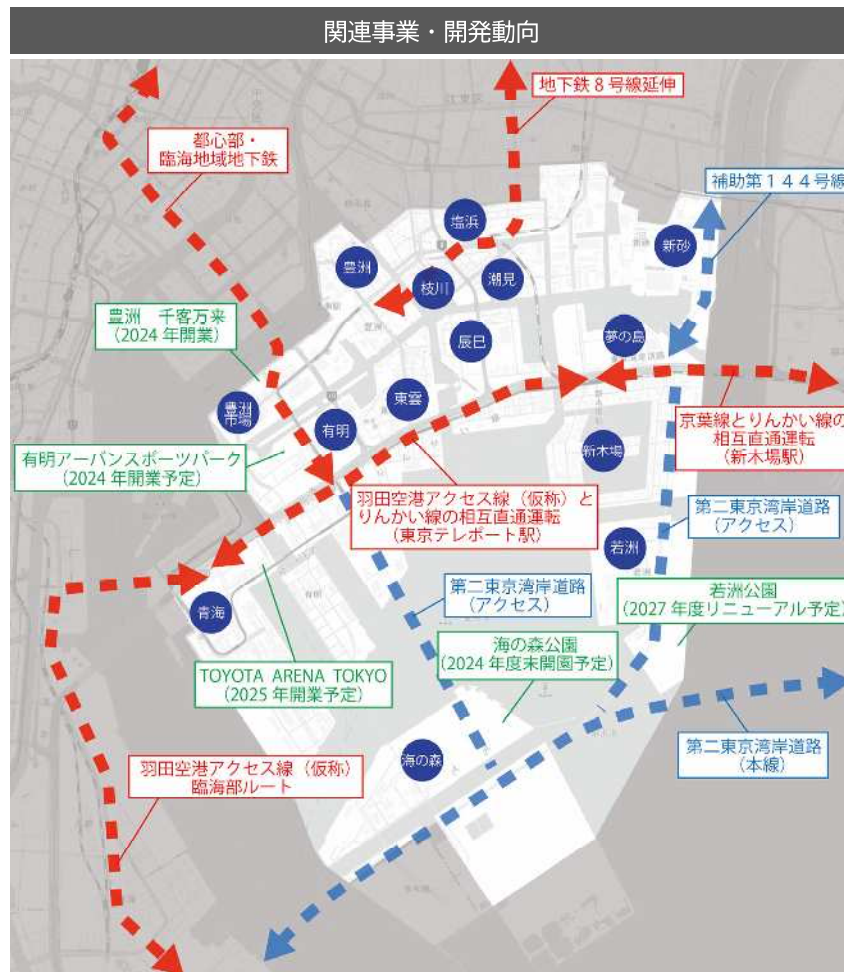
新砂三丁目～夢の島を結ぶ補助第144号線が令和7年度までに事業着手する優先整備道路に指定されているほか、三環状道路などと一体的な道路ネットワークを形成する第二東京湾岸道路が中長期的な将来の実現を目指す取組み※²とされています。

主な開発動向

豊洲市場場外エリアに創設の「豊洲 千客万来」の2024年2月開業をはじめ、2024年度末の海の森公園の開園や2027年度の若洲公園リニューアルなどが予定されており、国内外から来訪者の増加が見込まれます。

※1 東京バイエSGまちづくり戦略2022において、「区分B：2040年までの実現を目指す取組（取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む）」とされています。

※2 東京バイエSGまちづくり戦略2022において、「区分C：中長期的な将来の実現を目指す取組」とされています。



2.6 まちの将来像を見据えた都市交通の視点

上位・関連計画で描かれている将来の臨海部に必要な都市交通を実現するために、まちの将来像を見据えた都市交通の視点を整理しました。

整理した視点は、「増加する移動需要への対応」・「利便性・安全性への配慮」・「新たな交通技術の活用」の三つで、臨海部のまちと交通の現状のほか、臨海部で予定されている関連事業と開発動向、メガトレンドや交通関連技術の進展も考慮しています。

まちの将来像
・国内外からの来訪者がさらに増加しているまち
・広大なエリアに交流拠点や都市機能が充実しているまち
・新たな技術を取り入れた最先端の都市が形成しているまち

まちの将来像を見据えた都市交通の視点



関連事業・開発動向	メガトレンド	交通関連技術の進展
・新たな鉄道の開業	・インバウンドが増加	・自動運転や空飛ぶクルマ、MaaS等の新たな交通技術・サービスの開発・実装
・大規模公園の開園や集客施設の開業	・生産年齢人口が減少	
	・自然災害の激甚・頻発化	
	・気候変動抑制への対応	

まちと交通の現状		
まちの特性	交通の状況	滞在・アクセス・回遊の状況
・集客施設やスポーツ施設等が立地	・区内の南北方向の移動手段は主に路線バス	・平日・休日ともに豊洲・有明への滞在が多い
・将来人口は増加と予測	・湾岸地区は一部に交通空白地域が存在	・区部西部との移動が多い
		・エリア間を回遊する移動は少ない

第3章 臨海部の都市交通の目指す姿と基本方針

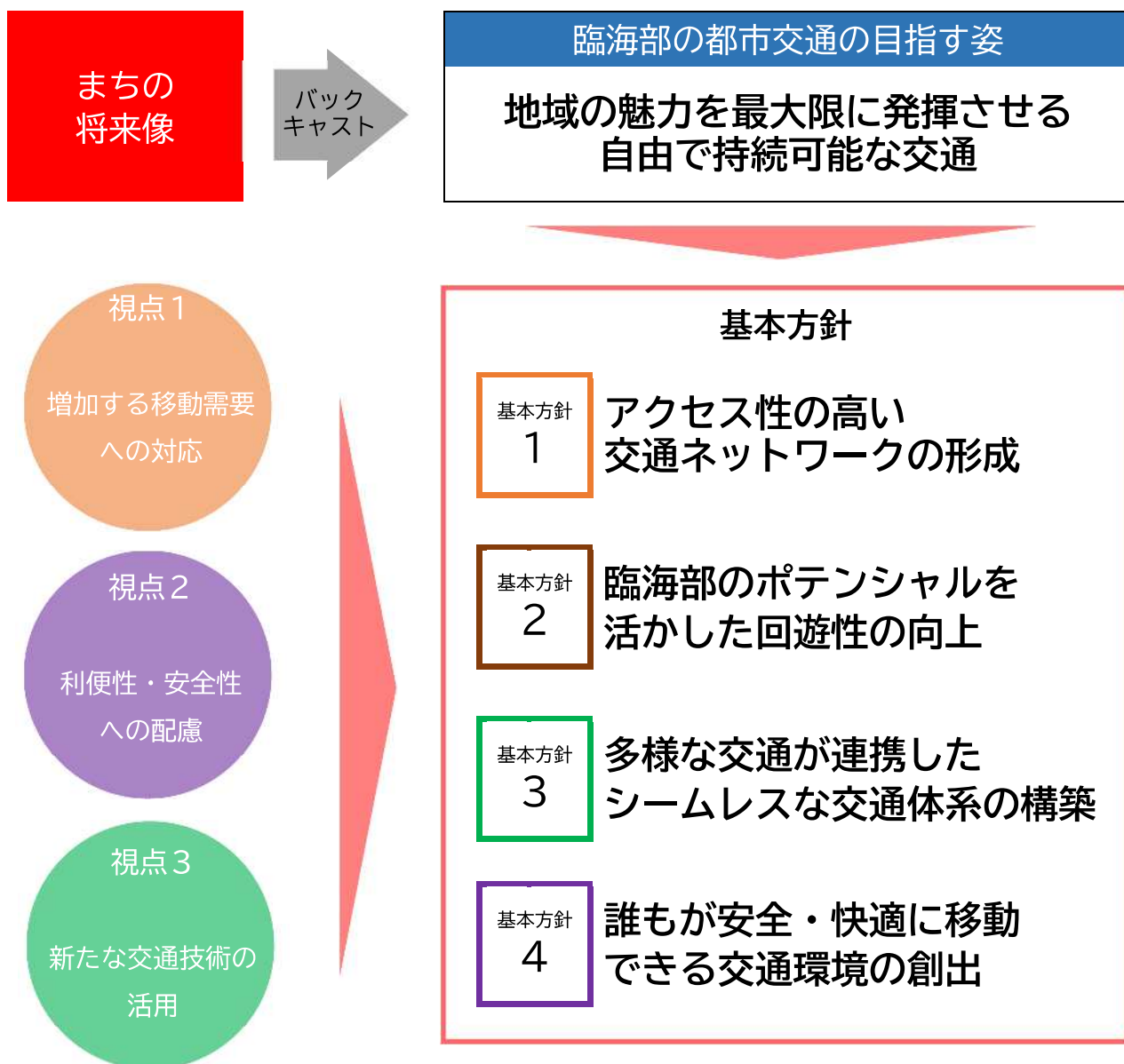
3.1 都市交通の目指す姿と基本方針

本ビジョンは、上位・関連計画で描かれている将来の臨海部に必要な交通を検討するバックキャストの手法を取り入れています。

今後、臨海部では、地域の持つポテンシャルを活用したまちづくりがさらに進展し、今以上に多様かつ多くの人々が集う地域になることが想定されます。

そのため本区では、まちの将来像に相応しい臨海部の都市交通として、地域の特性や魅力を活かしたまちづくりの支えになるとともに、誰もが安全・快適に臨海部とのアクセスや臨海部内の回遊が可能で、多様な交通を自由に選択できる「人中心」の交通を目指すこととし、その目指す姿を「地域の魅力を最大限に発揮させる自由で持続可能な交通」と掲げます。

また、臨海部の都市交通の目指す姿を実現するための基本方針として、第2章で整理した「まちの将来像を見据えた都市交通の視点」を踏まえた四つの方針を設定します。



基本方針

1 アクセシ性の高い交通ネットワークの形成

利便性向上による来訪者の増加や、新たな開発等に伴い将来増加する需要に対応した区域内・区域外間の輸送力を確保します。

2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上

臨海部の拠点間をつなぐ交通手段や、拠点周辺を移動できる交通手段の確保により、臨海部内全域の回遊を促進します。

3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築

既存公共交通や新たなモビリティ等の多様な交通手段をハード・ソフト両面でシームレスに接続させることにより、利便性の高い交通体系を実現します。

4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出

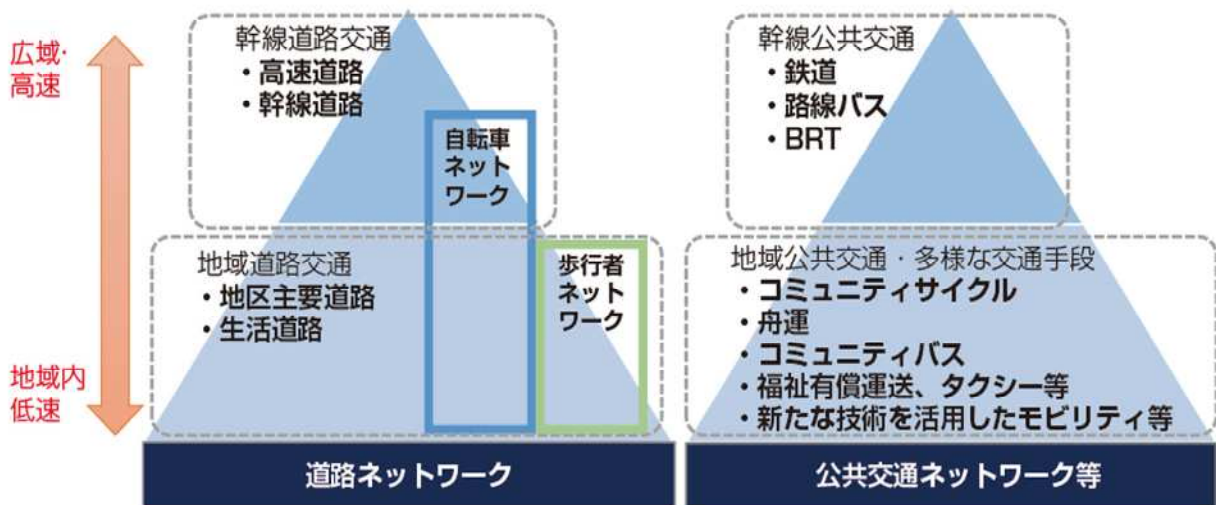
居住者・通勤者・国内外からの来訪者等のあらゆる人々と物が安全・快適に移動できる交通環境を整備します。

なお、これら四つの基本方針に基づいた取組みを進める際には、環境負荷低減や災害時のリダンダンシー[※]の確保に留意することとします。

[※]自然災害等による障害発生時に、一部区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている状態

区内の交通体系については都市計画マスタープランにおいて示しており、臨海部の都市交通の目指す姿や基本方針を踏まえながら、交通体系の強化・充実を図ります。

区内の交通体系

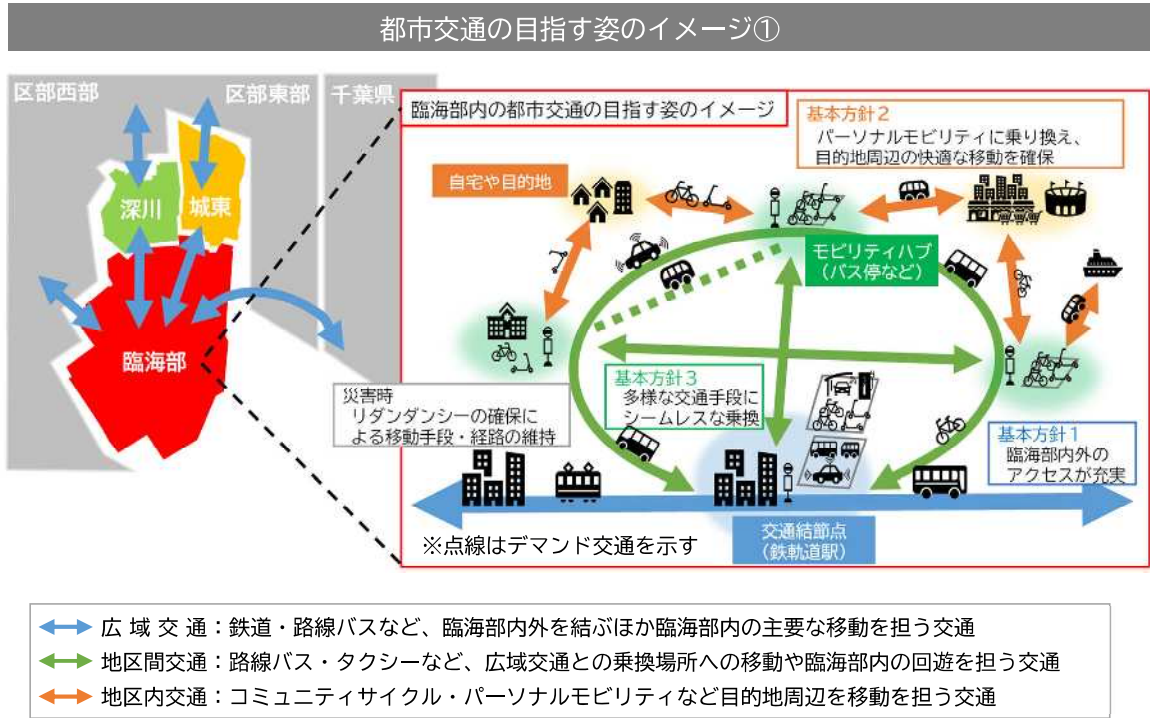


出典：都市計画マスタープラン

3.2 都市交通の目指す姿のイメージ

臨海部内外を結ぶ鉄道等の広域交通、臨海部内を結ぶ路線バス等の地区間交通、自宅や目的地周辺の移動を担うパーソナルモビリティをはじめとした地区内交通の充実により、アクセス性・回遊性を向上させるとともに、これら多様な交通手段のシームレスな接続を図ります。

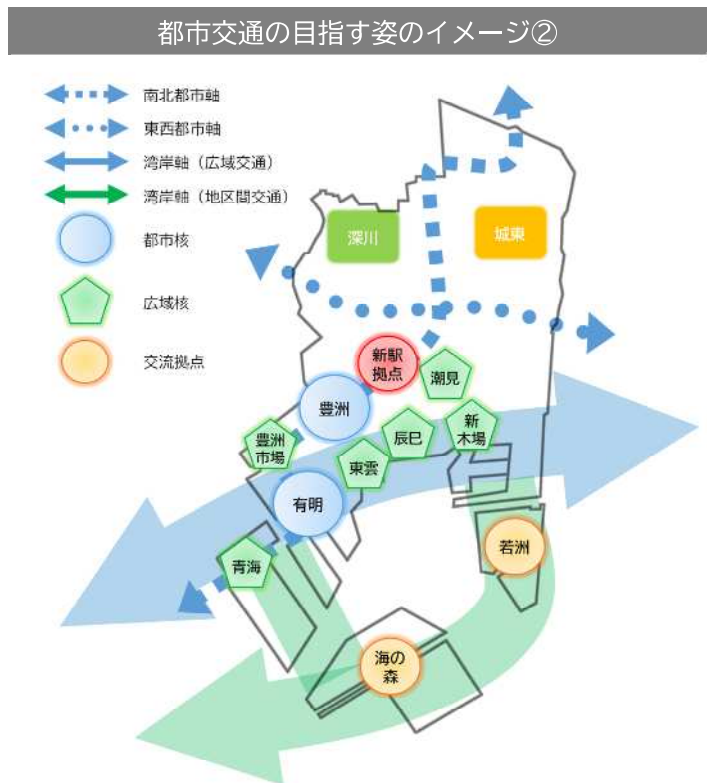
安全性や快適性にも配慮し、出発地から目的地まで、誰もが自由に多様な手段や経路で移動できる都市交通を目指します。これにより、平時の移動の自由度を高めるとともに、災害時のリダンダンシーの確保にも努めます。



将来の臨海部の都市交通においては、都市核・広域核における交通結節機能の強化や多用な交通手段に導入により、湾岸軸※を強化し、臨海部内及びその周辺地域を自由に移動できる環境を形成します。

また、地下鉄8号線の延伸や都心部・臨海地域地下鉄の整備等により南北都市軸が強化され、臨海部と深川・城東地域等とのアクセス性が向上します。

※軸：都市機能や拠点が連なる、公共交通・幹線道路ネットワーク



第4章 取組みとロードマップ

4.1 本ビジョンで示す取組みについて

(1) 対象とする取組み

本ビジョンで示す取組みは、既存計画への記載の有無や実施主体を問わず、臨海部の都市交通の目指す姿の実現に向けて将来的に取り組むことが望ましいと区として考えるものを対象としています。

そのため、目標年次以降も事業中あるいは検討中となる可能性のある取組みについても対象としています。

(2) 想定する実施時期

各取組みの実施時期の目安について、短期・中期・長期に区分しています。

短期は概ね5年後まで、中期は臨海部の交通利便性に大きく寄与する地下鉄8号線の延伸の開業目標である2030年代半ばまで、長期は本ビジョンの目標年次である2040年代前半（概ね20年後）としています。

(3) 取組みを進める際の留意事項

各取組みを進める際には、関係者との連携を図るとともに、本区の将来都市像である「持続的に発展する共生都市」に資するよう、環境負荷の低減や災害時のリダンダンシー確保に留意します。

なお、長期的なビジョンであるため、社会情勢の変化や新たなモビリティサービスの動向等にも柔軟に対応しながら取り組んでいきます。

4.2 取組みの内容

各基本方針に基づき、以下の取組みを推進します。

なお、いずれの取組みについても、必要な関係者との連携・調整を図ることを前提としているため、それぞれの取組みの内容に「関係者との連携を図ること」については記載していません。

No.	取組み
基本方針1 アクセス性の高い交通ネットワークの形成	
1	地下鉄8号線の延伸
2	都心部・臨海地域地下鉄の整備
3	羽田空港アクセス線（仮称）の整備
4	バス交通の充実
5	幹線道路の整備
6	第二東京湾岸道路の整備
7	臨海部と城東地域を結ぶ南北交通の充実
基本方針2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上	
8	端末交通の導入
9	コミュニティサイクルの活用
10	自動運転バス等の導入
11	魅力的な歩行空間の創出
12	自転車通行空間の整備・維持
13	舟運の活用
基本方針3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築	
14	鉄軌道駅における交通結節機能の強化
15	モビリティハブの整備
16	新駅周辺等における自転車駐車場の整備
17	Ma a Sの導入
18	デジタル技術を活用した案内誘導システムの導入
19	交通需要マネジメントの導入
20	環境負荷を低減する交通環境の整備
基本方針4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出	
21	計画的な道路の改修・整備
22	道路の無電柱化
23	バリアフリー・ユニバーサルデザイン化
24	道路空間の再配分
25	カーブサイドの整備
26	交通安全対策
27	緊急輸送等における空飛ぶクルマの活用
28	多様な交通を活用した災害時の移動手手段の確保

基本方針1 アクセス性の高い交通ネットワークの形成

1 地下鉄8号線の延伸

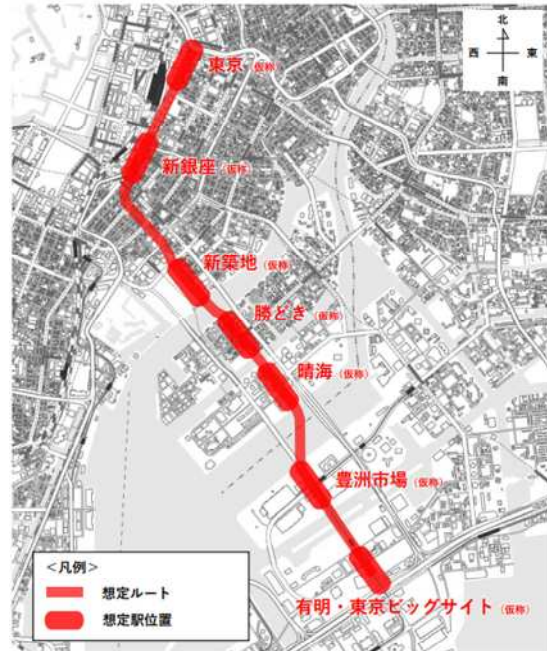
豊洲駅と住吉駅を結び、区南北のアクセス利便性の向上や周辺路線の混雑緩和等に寄与する本路線について、2030年代半ばの開業目標に向けて事業が計画どおりに進むよう着実な推進を図ります。

本路線の整備により、周辺路線で輸送障害が発生した場合にも、代替ルートが確保されます。



地下鉄8号線の整備概要

総事業費 約2,690億円
 開業目標 2030年代半ば
 事業者 東京メトロ
 路線延長 約5.2km



都心部・臨海地域地下鉄の整備概要

出典：都心部・臨海地域地下鉄 事業計画検討会「事業計画案」（令和4年）

2 都心部・臨海地域地下鉄の整備

都心部と臨海部とのアクセス利便性の向上等を図るため、東京駅（仮称）と有明・東京ビッグサイト駅（仮称）を結ぶ都心部・臨海地域地下鉄の整備を推進します。

また、区は、本路線の中央防波堤エリア（海の森）への延伸を将来的な構想として位置付けるよう東京都に対して要望しており、関係機関との協議等、その実現に向けた取組みを推進します。

3 羽田空港アクセス線（仮称）の整備

臨海部と羽田空港を結ぶ羽田空港アクセス線（仮称）の臨海部ルート（仮称）の整備について、りんかい線との相互直通運転化も含めて促進します。

また、臨海部と千葉方面とのアクセス利便性の向上に資する、りんかい線と京葉線との相互直通運転化についても促進します。



羽田空港アクセス線の整備概要

出典：東京空港整備事務所HP

(<https://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/haneda/01-gaiyou/rail/index.html>)

4 バス交通の充実

区内の地域公共交通の基軸である既存のバス交通の維持・充実を図りつつ、臨海部の開発状況やニーズ等を踏まえた新たなバス路線の検討について、民間事業者との連携も含めた検討を行うなど、バス交通の更なる充実を図ります。



都営バス

出典：東京都交通局 HP
(<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/>)



東京BRT

出典：東京都都市整備局 HP
(<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/brt/>)



コミュニティバス「しかぜ」

5 幹線道路の整備

「東京における都市計画道路の整備方針」で優先整備道路に位置付けられ、交通・物流ネットワークの強化に資する補助第144号線の事業化に向けた取組みを推進します。

また、臨海部の開発に伴う交通量の増加に対応するため、湾岸道路（国道357号）の辰巳交差点・東雲交差点・有明二丁目交差点の立体化を推進します。



湾岸道路の立体化（標準横断面図）

出典：川崎国道事務所「川崎国道事務所 事業概要」（令和5年）
(https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000852712.pdf)

6 第二東京湾岸道路の整備

海の森の開発等が進むとともに、人流・物流の需要増加が予測されることを踏まえ、三環状道路などと一体的な道路ネットワークを形成し、東京都・千葉県間の広域的な交流連携を促す第二東京湾岸道路の整備を促進します。

7 臨海部と城東地域を結ぶ南北交通の充実

区の「長期的な構想」に位置付けているJR越中島貨物線を活用した亀戸～新木場間のLR Tの導入など、臨海部と城東地域を結ぶ南北交通の充実に向けた取組みを検討します。

基本方針2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上

8 端末交通の導入

鉄軌道駅やバス停等へのアクセスをはじめ、最寄り駅から目的地、あるいは地域内の回遊を担う端末の交通手段として、先端技術を活用したパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ、AIデマンド交通等、地域のニーズに応じた端末交通の導入を推進します。



パーソナルモビリティの例
出典：国土交通省 令和2年度第1回
車両安全対策検討会



グリーンスローモビリティ
出典：国土交通省「グリーンスローモビリティの
導入と活用のための手引き」（令和3年5月）



AIデマンド交通のイメージ
出典：国土交通省「先進モビリティサービス（MaaS・AI
オンデマンド交通）の導入に係る事例集」（令和4年）

9 コミュニティサイクルの活用

臨海部内の各々の魅力を持った拠点間の移動や拠点周辺の回遊性の向上を図るため、今後の開発等による需要の変化や利用状況に応じてコミュニティサイクルポートを増設するなど、コミュニティサイクルの活用を推進します。

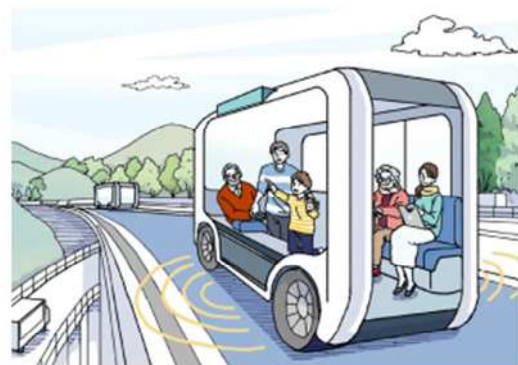


コミュニティサイクル

10 自動運転バス等の導入

開発が進む自動運転バス・タクシーについて、臨海部の広大なエリアを活用した社会実験やその後の社会実装を促進します。

自動運転車両の実装により、交通事故の削減や渋滞の緩和に加え、公共交通の担い手不足の解決にも寄与することが期待されます。



自動運転車のイメージ
出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年）

1.1 魅力的な歩行空間の創出

新たな地下鉄の開業や開発等をきっかけにした土地利用転換や街区再編と合わせて、水辺や緑等を活かした歩行空間を創出します。緑道や散歩道等の歩行者が快適に移動できる環境の整備を進めるとともに、散歩道へのスロープの設置や散歩道同士をつなぐアンダーパスの整備などにより水辺の回遊性の向上を図ります。

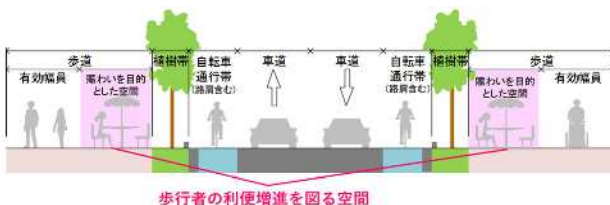
また、駅前空間等では、ほこみち制度[※]を活用した歩道と沿道店舗等が一体となるような賑わい空間の創出や、滞留を促すベンチの設置など、居心地よく歩きたくなる「ウォークブルな空間」の整備を検討します。

※ほこみち制度：賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度。「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」として指定した道路では、歩道等の中に歩行者の通行空間を確保しながら、歩行者の利便増進を図る空間として利便増進誘導区域を定めることで、テーブルやイス、イベントなど多様な道路空間の活用が可能となる。



潮風の散歩道（辰巳運河）

出典：江東区「江東区みどりの基本計画」（令和2年）



ほこみち制度を活用した歩行者の利便増進を図る空間創出のイメージ

出典：国土交通省「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の詳細説明」

1.2 自転車通行空間の整備・維持

臨海部において、環境負荷の少ない自転車の利用を促進するため、今後の開発や土地利用転換等の道路環境の変化も踏まえた自転車通行空間の整備を検討します。

また、整備済の自転車ナビマーク・ナビラインの補修等、安全な通行環境を保つための維持管理を行います。

そのほか、サイクリングロードの充実により、臨海部での移動そのものを楽しめるようになることが期待されます。



自転車ナビマーク・ナビライン

出典：江東区「江東区自転車利用環境推進方針」（令和5年）

1.3 舟運の活用

海や運河に囲まれている臨海部の特徴を活かして航路の充実や新たな船着場の整備を検討するなど、舟運の活用を促進します。

舟運の活用により、平常時における観光促進や賑わい創出のみならず、災害時における輸送手段としての役割も期待されます。



舟運通勤（日本橋～豊洲航路）の使用船（観光汽船興業（株）アーバンランチ）

出典：東京都都市整備局 HP

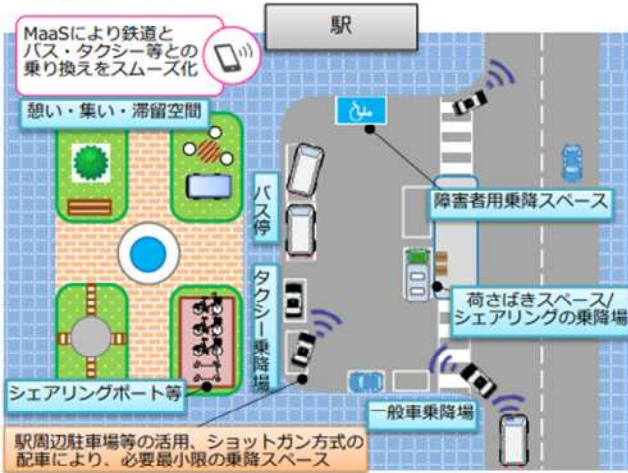
(<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2023/10/06/21.html>)

基本方針3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築

14 鉄軌道駅における交通結節機能の強化

鉄道新線の開通に伴う来訪者の増加や新たな技術を活用した多様なモビリティの導入が想定されることから、鉄軌道駅における路線バスやパーソナルモビリティ等の二次交通手段との乗換利便性の向上を促進します。

＜将来イメージ＞



駅前広場の再整備イメージ

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市交通の在り方」（令和4年）

15 モビリティハブの整備

目的地までの移動が円滑になるよう、鉄軌道駅における大きな交通結節点だけではなく、路線バスのバス停周辺等においてもコミュニティサイクルやデマンド交通等の複数の交通手段の乗換えを可能とする乗換拠点（モビリティハブ）の整備を促進します。



様々な交通モードの接続・乗換拠点のイメージ

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年）

16 新駅周辺等における自転車駐車場の整備

地下鉄8号線の延伸に伴う中間新駅の整備やそれに伴う周辺開発等、地域の需要の変化に応じた自転車駐車場の整備を推進します。

17 MaaSの導入

外国人旅行者など臨海部を訪れる多様な人々が不自由なくスムーズに移動できる環境を創出するため、新たなモビリティも含む多様な交通手段の検索・予約・決済を一括で行えるサービスであるMaaSの導入を促進します。



MaaSのイメージ

出典：政府広報オンライン (<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201912/1.html>)

18 デジタル技術を活用した

案内誘導システムの導入

音声案内や多言語案内、スマートフォンアプリでのAR表示※など、最新のデジタル技術を活用した効果的な案内誘導システムの導入により、運行情報や乗換案内等の情報案内の充実を図ります。

※AR表示：AR (Augmented Reality) とは ICT 技術の一つで、現実世界に文字、図形、音声などのデジタル情報を重ねる技術のこと。近年AR技術を活用して、観光地周辺の観光施設情報や店舗情報などを魅力的に分かりやすく伝える取組が各地で展開されている。



デジタル案内やスマホアプリ等による多言語の案内イメージ
出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(令和2年)

19 交通需要マネジメントの導入

大規模なイベント施設が多く立地している臨海部においては、交通需要マネジメントの導入(デジタル技術の活用等によるイベント時の交通分散や駐車場の円滑利用など)により、イベント開催時の交通需要の集中や公共交通・道路の混雑緩和が期待されます。

20 環境負荷を低減する交通環境の整備

交通モビリティにおける脱炭素化を図るため、次世代自動車(EV・FCV・PHV)※への普及を促すよう水素ステーションやEV充電設備、再生エネルギーの給電スタンドの設置拡大を促進します。

また、昨今国内外で実証が進められている路上走行給電※等の新たな技術についても、今後の技術進展により将来的な導入が期待されます。

※EV：電気自動車のことで、電気をエネルギー源とし、モーター(電動機)を動力源として車を駆動させる

FCV：燃料電池自動車のことで、水素、メタノール、エタノールなどの化学反応によって発電した電気エネルギーでモーターを回して走る仕組み

PHV：プラグインハイブリッド自動車のことで、外部からの充電が可能であり、ガソリンエンジンと電池モーターの2つの動力を搭載して走行する

※路上走行給電：道路面に埋設した送電システムから走行中の車にワイヤレスで給電する技術



大規模水素ステーション

出典：経済産業省 第27回水素・燃料電池戦略協議会
「今後の水素ステーション政策の方向性について」

基本方針4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出

2.1 計画的な道路の改修・整備

快適な道路ネットワークを確保するため、老朽化した道路インフラの長寿命化修繕を計画的に推進します。

また、大規模災害時の啓開路線※や輸送路の確保を目的として、避難所等との接続に配慮した道路整備を図ります。

※緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救助ルートを開けること



幹線道路の例

出典：江東区「江東区道路網整備計画」（令和4年）

2.2 道路の無電柱化

歩行者や車椅子利用者にとって安全で快適な歩行空間を創出するため、道路の無電柱化を段階的に推進します。

道路の無電柱化により、車椅子利用者等も移動しやすくなるとともに、地震や台風などの災害時に電柱倒壊による道路閉塞を防止し、避難や救助活動の円滑化が図られることが期待されます。



無電柱化による歩行空間の確保

出典：江東区「江東区無電柱化推進計画」（令和2年）

2.3 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化

多様な人が集う臨海部において、誰にとっても移動負担の少ない環境の整備を図るため、建築物や道路等の連続性を確保した面的・一体的なバリアフリー化とともに、ユニバーサルデザインの視点に基づく取組みを推進します。



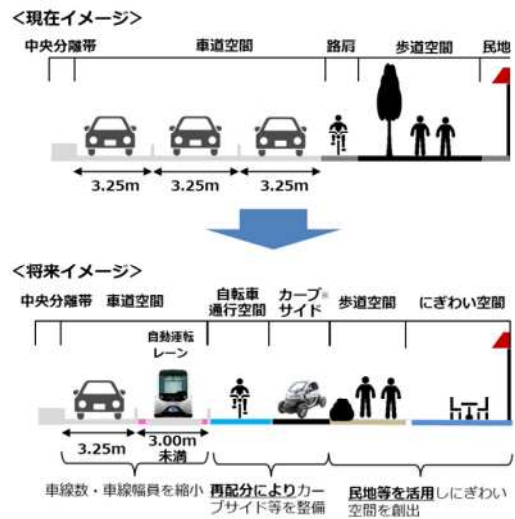
バリアフリー環境の整備イメージ

出典：国土交通省「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（令和3年）

2.4 道路空間の再配分

人中心の交通環境とするために、物流機能に配慮しつつ、歩道拡張や歩道設置など地域の実情に応じた道路構造を検討します。

また、将来的な自動運転車両の普及を見据えれば、一般車と自動運転車の走行空間を構造的に分離するための自動運転専用空間についても検討が必要です。

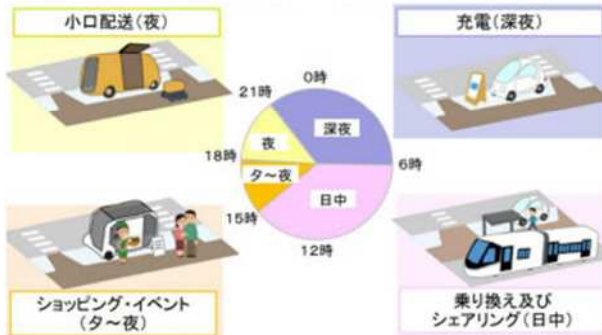


道路空間再配分の将来イメージ

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市交通の在り方」（令和4年）

25 カーブサイドの整備

道路空間の再配分によって整備が可能となるカーブサイド（路肩側の道路空間）について、昼間にはぎわい空間を生み出す店舗等の滞留空間とし、夜間は配送車両の荷さばき駐車場の空間とするなど、多目的利用ができるフレキシブルゾーンとしての活用が期待されます。



カーブサイドの活用方法

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市交通の在り方」（令和4年）

26 交通安全対策

歩行者が安全に通行できるように、ガードレールの設置や注意喚起のためのカラー舗装、生活道路におけるゾーン30の整備や道路標識の超高輝度化など、安全な道路環境を形成します。

また、交通安全教育の実施をはじめ、違法駐車抑制や飲酒運転根絶に向けた啓発活動等の交通安全対策を推進します。



小学生自転車安全教室

27 緊急輸送等における空飛ぶクルマの活用

広大な埋立地で未利用地が多い臨海部という地域特性を活かし、最先端テクノロジーの実装するエリアとして、空飛ぶクルマの社会実験を促進します。

空飛ぶクルマは、災害時の人命救助や物資輸送等の緊急輸送としての活用が期待されるほか、平常時でもレクリエーションとして移動そのものを楽しむことが期待されます。



空飛ぶクルマ

出典：経済産業省ウェブサイト（再掲）

28 多様な交通を活用した

災害時の移動手段の確保

臨海部は、深川・城東地域に比べ地盤が高いほか、ゆとりある土地利用が進められオープンスペースも多く、東京臨海広域防災公園を有していることなどから、臨海部への交通手段を確保することが、本区全体の防災力の向上につながります。

一つの交通手段が被災により不通になった場合でも臨海部内外の移動が可能となるよう、多様な交通を選択できる環境を整備し、災害時におけるリダンダンシーを確保します。

また、空飛ぶクルマやドローンなど、新たな技術の活用を促進し、災害時における人や物の移動の円滑化を図ります。

4.3 ロードマップ

基本方針に基づく各取組みについて、目標年次である2040年代前半までにどのようなステップで実施していくかを整理しました。

なお、ロードマップにおける実施時期は目安で、特に取組みを加速していく期間を示したものであり、実施時期として示していない期間についても適宜検討等を行っていきます。

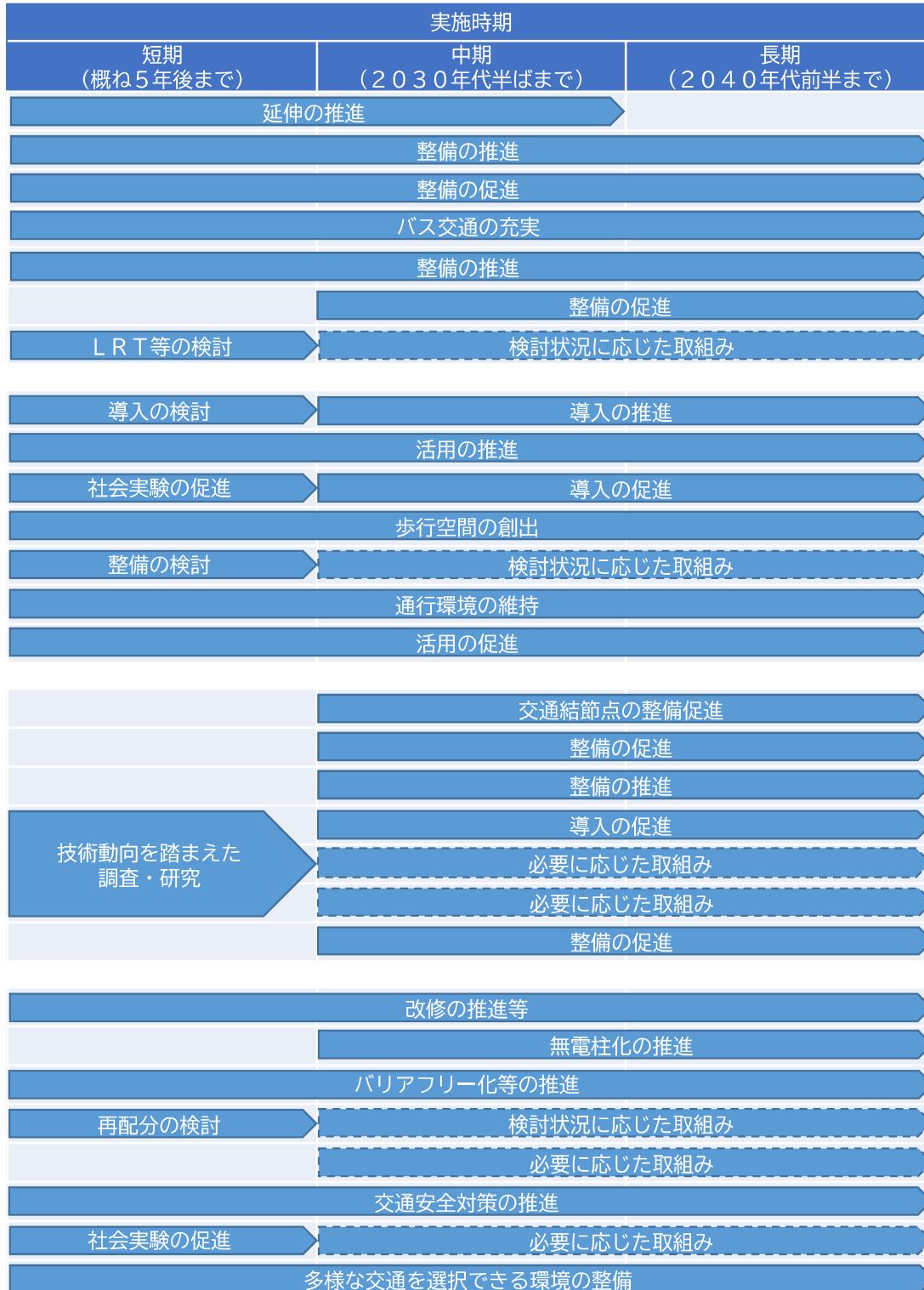
臨海部の都市交通の目指す姿	基本方針	No.	取組み
地域の魅力を最大限に発揮させる自由で持続可能な交通	基本方針1 アクセス性の高い交通ネットワークの形成	1	地下鉄8号線の延伸
		2	都心部・臨海地域地下鉄の整備
		3	羽田空港アクセス線（仮称）の整備
		4	バス交通の充実
		5	幹線道路の整備
		6	第二東京湾岸道路の整備
		7	臨海部と城東地域を結ぶ南北交通の充実
	基本方針2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上	8	端末交通の導入
		9	コミュニティサイクルの活用
		10	自動運転バス等の導入
		11	魅力的な歩行空間の創出
		12	自転車通行空間の整備・維持
		13	舟運の活用
	基本方針3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築	14	鉄軌道駅における交通結節機能の強化
		15	モビリティハブの整備
		16	新駅周辺等における自転車駐車場の整備
		17	Ma a Sの導入
		18	デジタル技術を活用した案内誘導システムの導入
		19	交通需要マネジメントの導入
		20	環境負荷を低減する交通環境の整備
	基本方針4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出	21	計画的な道路の改修・整備
		22	道路の無電柱化
		23	バリアフリー・ユニバーサルデザイン化
		24	道路空間の再配分
		25	カーブサイドの整備
		26	交通安全対策
		27	緊急輸送等における空飛ぶクルマの活用
		28	多様な交通を活用した災害時の移動手手段の確保

<海の森を含む中央防波堤エリアにおける取組みについて>

海の森が属する中央防波堤エリアは、東京ベイeSGプロジェクト（Version1.0）において、2050年以降『世界の玄関口として人々が交流する「海と緑と調和した都市」』として位置付けられ、多くの交通需要が生じることが見込まれます。

そのため、区は、都心部・臨海地域地下鉄の中央防波堤エリア（海の森）への延伸を将来的な構想として位置付けるよう東京都に対して要望しています。

本エリアにおいては、世界の玄関口として十分なアクセス性や回遊性が備えられるよう、最先端の技術も活用しながら、2050年代前半に向けて必要な取組みを実施していきます。



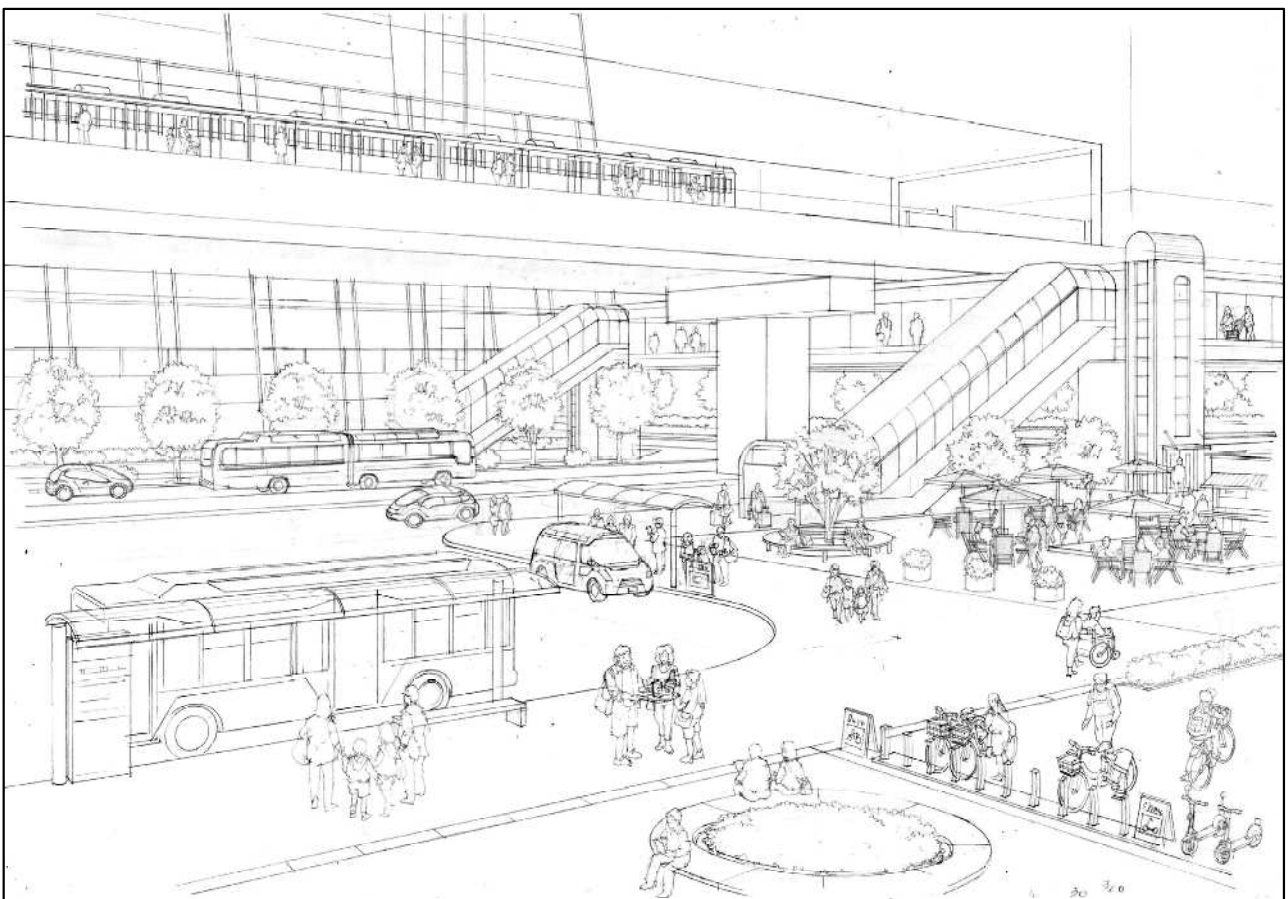
4.4 取組み実施後の将来イメージ

(1) 鉄軌道駅周辺エリアの将来イメージ

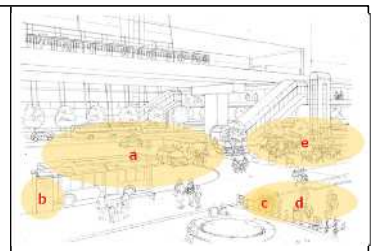
<将来想定される人の動き（例）>

- 羽田空港から鉄道を利用して訪れた外国人が、デジタル技術を活用した案内表示によって迷うことなく二次交通手段に乗り換え、目的地であるMICE施設やホテルに向かっている。
 - 東京駅から鉄道を利用して訪れた観光客が、事前にMa a Sアプリで予約したコミュニティサイクルを駅前で借りて、臨海部内の観光を楽しんでいることに加え、散策する人や休憩する人などへも十分なスペースが確保されている。
 - 周辺の商業施設で買い物をした居住者が、デマンド交通を利用して区内の自宅に向かっている。
 - 駅前の広場では、オープンカフェ等が設置され多くの人で賑わっている。
- ◇ 災害時に交通機関が停止した場合も、交通結節点としてコミュニティサイクルやパーソナルモビリティ等の代替移動手段により、避難場所へ移動することができる。

鉄軌道駅周辺エリアの将来イメージ（2040年代前半）



- 図で表す取組み
- a 鉄軌道駅における交通結節機能の強化
 - b デジタル技術を活用した案内誘導システムの導入
 - c コミュニティサイクルの活用
 - d 末端交通の導入
 - e 魅力的な歩行空間の創出

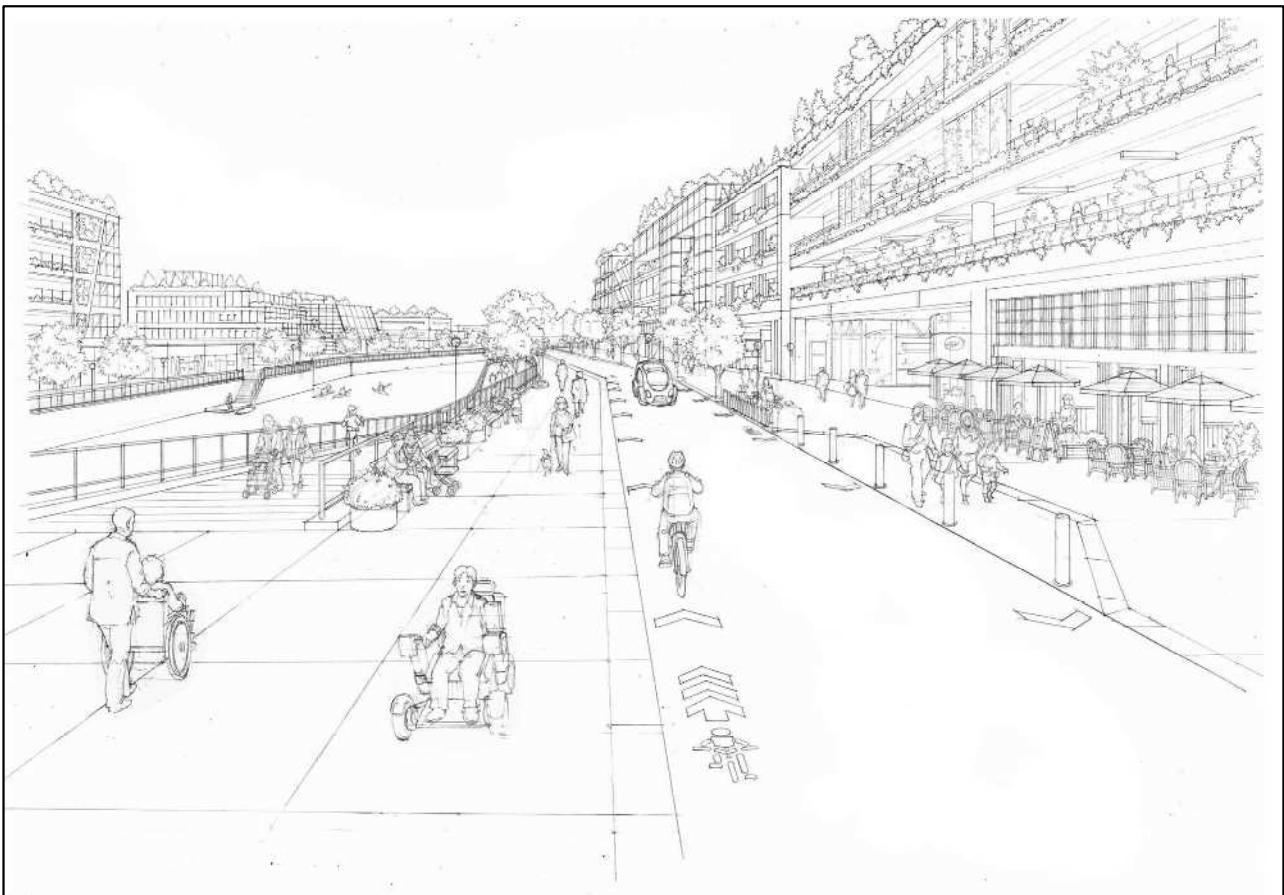


(2) 居住エリアの将来イメージ

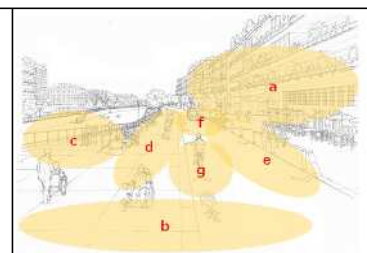
<将来想定される人の動き（例）>

- ベビーカーを押す家族や車椅子利用者が、スロープを利用して水辺を散策したり、無電柱化された広々とした歩道では、居住者が安全に散歩をしている。
 - 沿道のカフェと一体となった賑わいある歩道空間にテーブルやベンチ等が設置され、憩いや交流の場として観光客や居住者が居心地よく滞在している。
 - 時間帯に応じた柔軟な活用ができる路肩空間では、昼間は歩道として歩行者が利用している。
 - 居住者が、自転車やパーソナルモビリティを利用し、最寄りの駅まで移動している。
- ◇ 災害時、無電柱化された道路空間は、倒壊した電柱が避難や救出活動の妨げになることがない。また、ユニバーサルデザインが取り入れられた広い歩行空間は、要配慮者の避難を円滑にするとともに、延焼火災の防止にも寄与する。

居住エリアの将来イメージ（2040年代前半）



- | | | |
|---------|----------------------|-----------------|
| 図で表す取組み | a 道路の無電柱化 | f 端末交通の導入 |
| | b 道路空間の再配分 | g 自転車通行空間の整備・維持 |
| | c バリアフリー・ユニバーサルデザイン化 | |
| | d 魅力的な歩行空間の創出 | |
| | e カーブサイドの整備 | |



(3) スポーツ・レクリエーションエリアの将来イメージ

<将来想定される人の動き（例）>

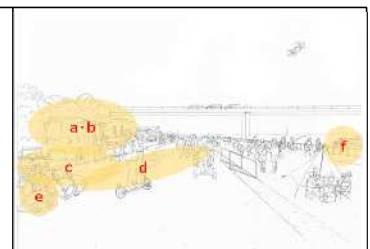
- 鉄道駅から自動運転バスで公園エリアに訪れた家族が、釣りやデイキャンプを楽しんでいる。
- テニス大会への出場者が、自動運転バスを降りて近くのスポーツ施設へ徒歩で向かっている。
- バス停に設置されているサイクルポートでコミュニティサイクルに乗り換え、海沿いの魅力を体感しながらサイクリングを楽しんでいる。
- 道路空間の再配分により交通手段別に走行空間が分かれており、幅広い歩道と滞留空間が確保されているため、こどもも安心して歩いている。

◇ オープンスペースとなっていることから災害時に避難先として活用ができるとともに、モビリティハブが設置されているためその後の移動手段の確保が円滑になる。また、空飛ぶクルマや舟運により、地上の交通インフラに左右されることなく、治療が必要な患者や物資を輸送できる。

スポーツレクリエーションエリアの将来イメージ（2040年代前半）



- 図で表す取組み
- a バス交通の充実
 - b 自動運転バス等の導入
 - c モビリティハブの整備
 - d 自転車通行空間の整備・維持
 - e コミュニティサイクルの活用
 - f 舟運の活用



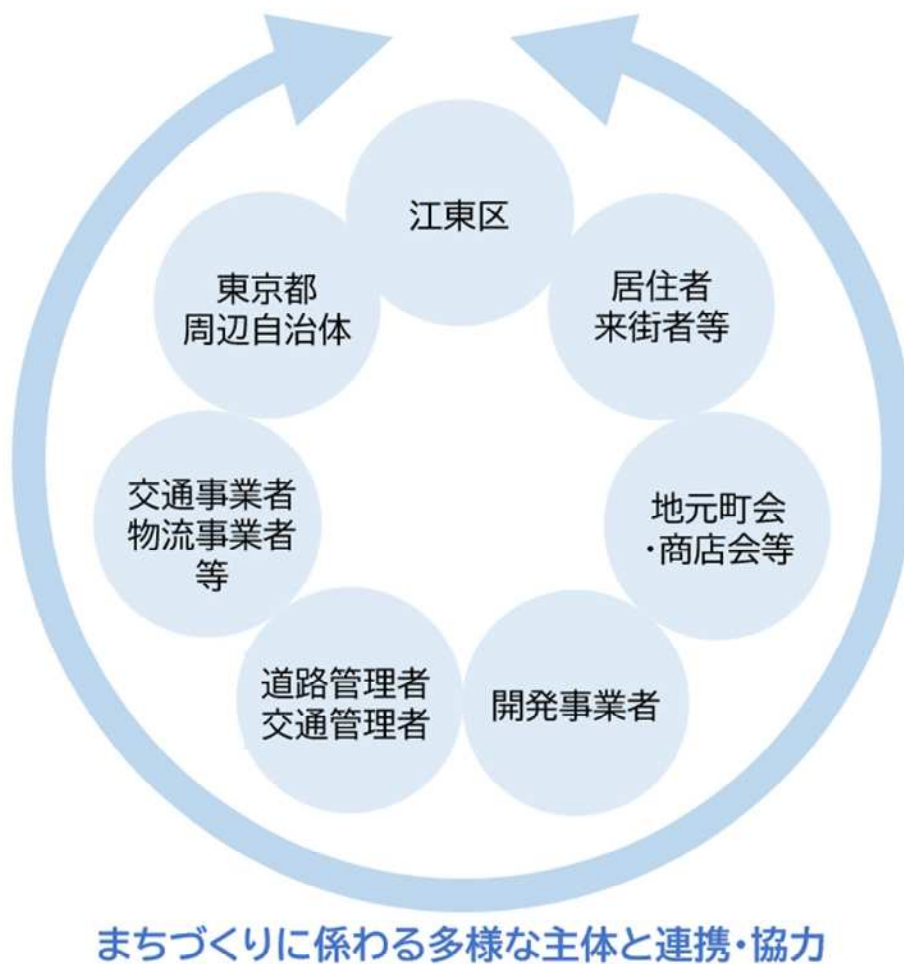
4.5 今後の推進体制

臨海部の都市交通の目指す姿の実現に向けては、目指す姿をはじめ基本方針等を東京都や交通事業者等の関係者と共有することが必要となるため、区として本ビジョンの周知に努めていくとともに、多様な関係者と連携・協力を図りながら各取組みを進めていきます。

また、自動運転等の新たな技術を活用したモビリティサービスが普及しつつあるなど、交通を取り巻く環境が変化していく一方で、長期的なビジョンであることから、社会情勢の変化や新たなモビリティサービスの動向等にも柔軟に対応しながら取り組んでいきます。

本ビジョンを指針として、誰にとっても快適で利用しやすい「地域の魅力を最大限に発揮させる自由で持続可能な交通」を実現し、「未来の臨海部のまちづくり」を推進していきます。

都市交通の目指す姿の実現に向けた推進体制のイメージ



江東区臨海部都市交通ビジョン

令和6年3月 印刷物登録番号（ ） 号

編集発行：江東区 都市整備部 都市交通輸送計画担当
東京都江東区東陽4-11-28
電話 03(3647)9111(代表)

本ビジョンで使用している地図は、国土地理院の地理院タイルを加工して作成したものです