

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向上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。

<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ています。

他方、東京港第9次改訂港湾計画においては、中央防波堤外側地区等の一部の土地利用について、「利用形態の検討が必要な区域」と定められているところです。

本区としては、海の森エリアに多くの交通需要が生じることも見据え、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、今後の土地利用や開発状況に合わせて、交通アクセスの改善が図られるよう、最先端技術の活用も視野に入れながら、2050年代前半に向けて必要な取組みを実施していきます。

4.2 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」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	道路空間の再配分
24	バリアフリー・ユニバーサルデザイン化
25	交通安全対策
26	緊急輸送を含めた空飛ぶクルマの活用
27	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号線延伸の整備概要

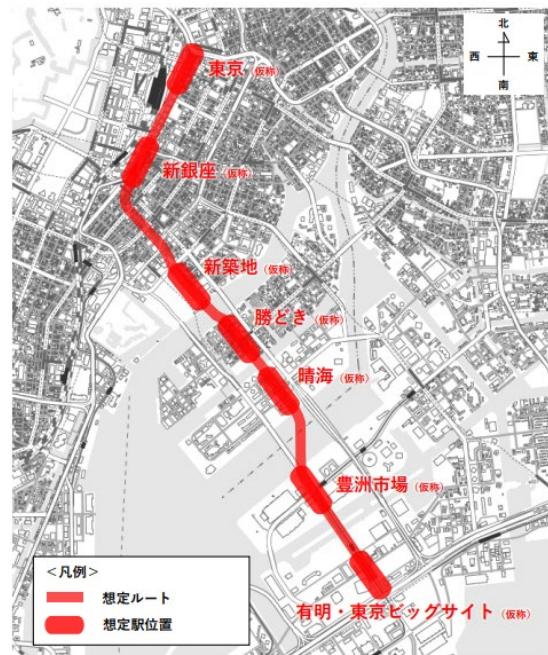
出典：江東区ウェブサイト

(<https://www.city.koto.lg.jp/397101/kurashi/kotsu/kokyo/53247.html>)

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。



都心部・臨海地域地下鉄の整備概要

出典：都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会「事業計画案」（令和4年）

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（仮称）の整備概要

出典：交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（平成28年）

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、新たなバス路線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：東京都交通局ウェブサイト
(<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/>)



東京BRT

出典：東京都都市整備局ウェブサイト
(<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/b rt/>)



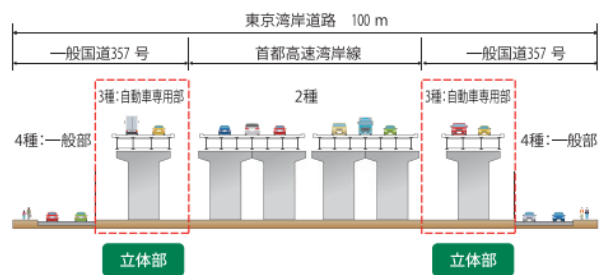
コミュニティバス「しおかぜ」

出典：江東区ウェブサイト
(<https://www.city.koto.lg.jp/470801/kurashi/kotsu/kokyo/13116.html>)

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」で優先整備路線に位置付けられ、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）

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、千葉県・東京都・神奈川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LRT※構想など、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。

※LRT：Light Rail Transitの略で、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと。

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

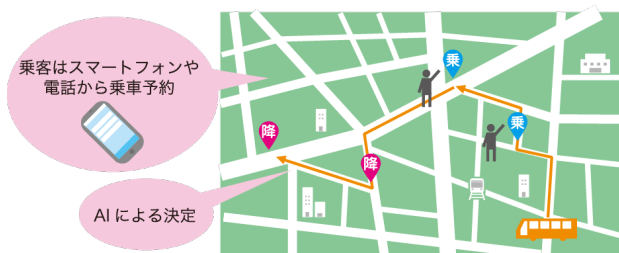
鉄軌道駅やバス停留所へのアクセスをはじめ、最寄り駅から目的地、あるいは地域内の回遊を担う端末の交通手段として、先端技術を活用したパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ、AIオンデマンド交通等、地域のニーズや特性を踏まえた端末交通の導入を促進します。



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 資料4」
(令和2年)



グリーンスローモビリティの例
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)



AIオン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。

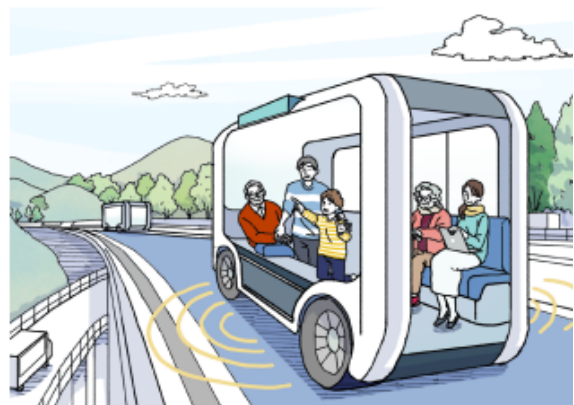


コミュニティサイクル
出典：江東区ウェブサイト
(<https://www.city.koto.lg.jp/470901/kurashi/kotsu/kokyo/ccs.html>)

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、臨海部を活用した実証実験や自動運転車に対する理解促進の取組みに連携・協調することで、その後の社会実装を促進します。

自動運転車の実装により、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

新たな鉄道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。緑陰の充実等、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にぎわい空間の創出や、滞留を促すベンチの設置など、居心地よく歩きたくなる「ウォーカブルな空間」の整備を検討します。

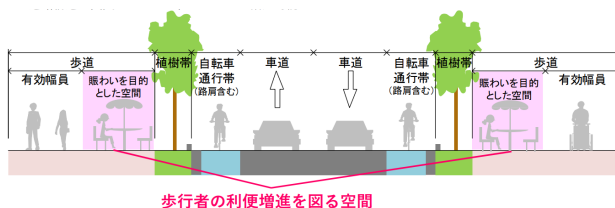
※ほこみち制度：にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度。「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」として指定した道路では、歩道等の中に歩行者の通行空間を確保しながら、歩行者の利便増進を図る空間として利便増進誘導区域を定めることで、テーブルやイスの設置、イベントへの活用など多様な道路空間の活用が可能となる。



潮風の散歩道

出典：江東区ウェブサイト

(<https://www.city.koto.lg.jp/011502/kuse/koho/houdou/r04/r0503/r050309hakumokuren.html>)



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を踏まえ、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、平時における観光促進やにぎ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。



舟旅通勤（日本橋～豊洲航路）の使用船

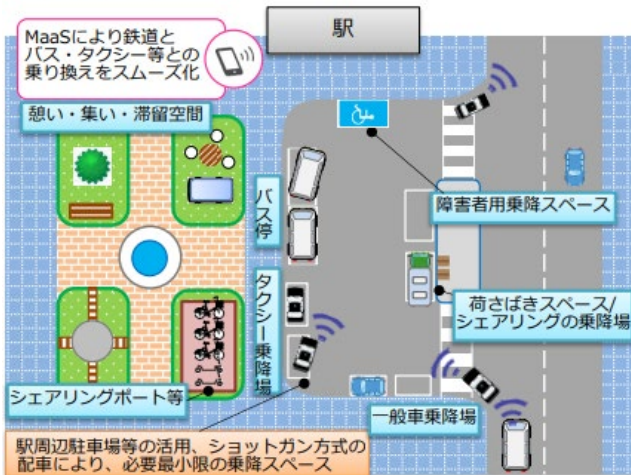
©観光汽船興業（株）

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

新たな鉄道の開業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＞

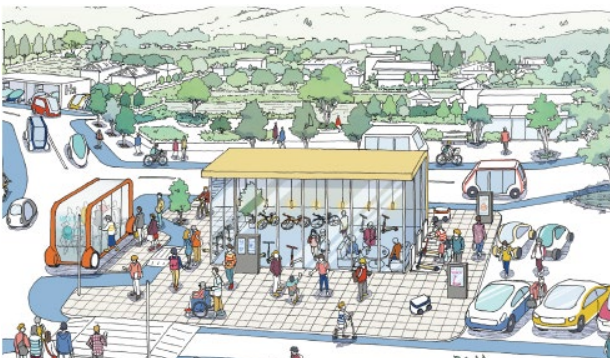


駅前広場の再整備のイメージ

出典：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、路線バスのバス停留所周辺等においてもコミュニティサイクルやAIオン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。



乗換拠点(モビリティハブ)のイメージ

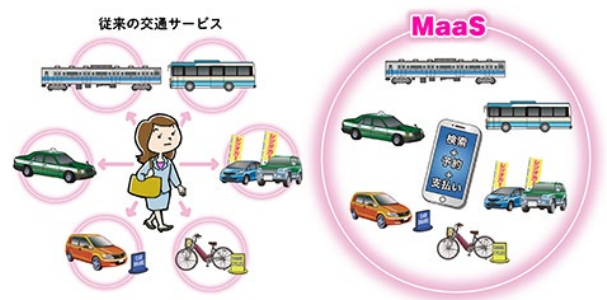
出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(令和2年)

16 新駅周辺等における自転車駐車場の整備

地下鉄8号線の延伸及び都心部・臨海地域地下鉄の整備に係る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、新たなモビリティを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.government.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：Augmented Realityの略語で、ICT技術の一つ。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みが各地で展開されている。



デジタル技術を活用した案内誘導のイメージ

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年）

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によるイベント開催時の交通分散や駐車場の円滑利用など）により、イベント開催時における交通需要の時間的集中や公共交通・道路の混雑の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

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等）※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、昨今国内外で実証実験が進められている走行中給電※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気モーターの2つの動力を搭載して走行する。

※走行中給電：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資料2」（令和3年）

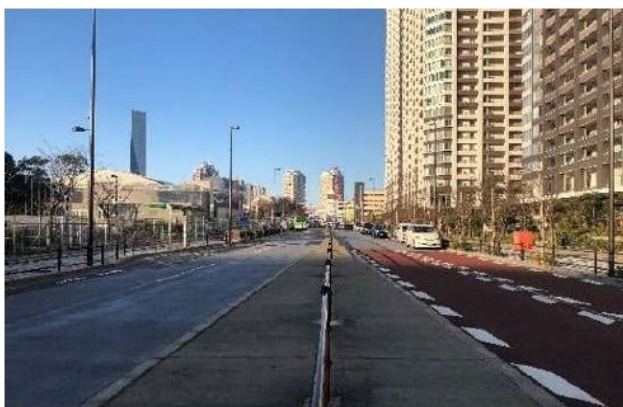
基本方針4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出

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。

※啓開路線：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を目的とした路線



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

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

道路の無電柱化により、車椅子使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。



＜整備前＞ 無電柱化による歩行空間の確保のイメージ

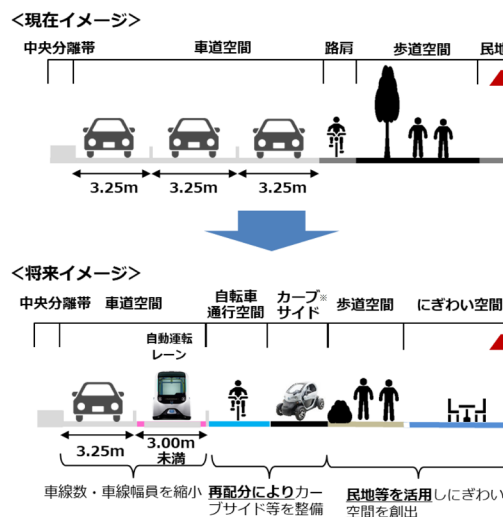
出典：江東区「江東区無電柱化推進計画」（令和2年）

2.3 道路空間の再配分

人中心の道路空間とするために、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。

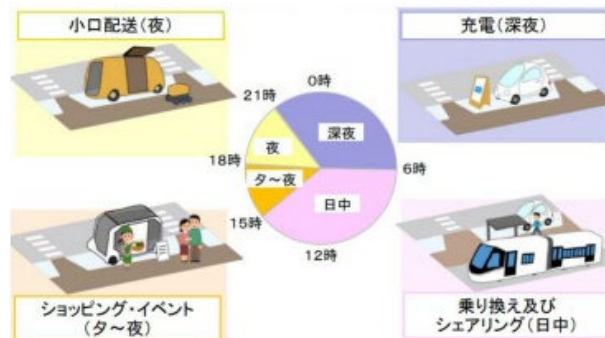
また、将来的な自動運転車の普及を見据えれば、一般車と自動運転車の走行空間を構造的に分離するための自動運転専用空間や車線幅員の縮小についても検討が必要です。

なお、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）については、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。



道路空間の再配分のイメージ

出典：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年）



カーブサイドの活用方法のイメージ

出典：国土交通省「第5回自動運転に対応した道路空間に関する検討会 資料2」（令和2年）

24 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化

多様な人々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のイメージ

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）を基に作成

25 交通安全対策

歩行者が安全に通行できるよう、防護柵等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及びゾーン30プラスの推進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

出典：江東区ウェブサイト
(<https://www.city.koto.lg.jp/470901/kurashi/kotsu/kotsuanzen/shisaku/20170222.html>)

26 緊急輸送を含めた空飛ぶクルマの活用

臨海部を舞台に展開されている実証実験や空飛ぶクルマに対する理解促進の取組みに連携・協調することで、空飛ぶクルマの社会実装を促進します。

空飛ぶクルマは、レクリエーションとして移動そのものを楽しむことができるほか、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ます。



空飛ぶクルマのイメージ

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)

27 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。

そのため、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。

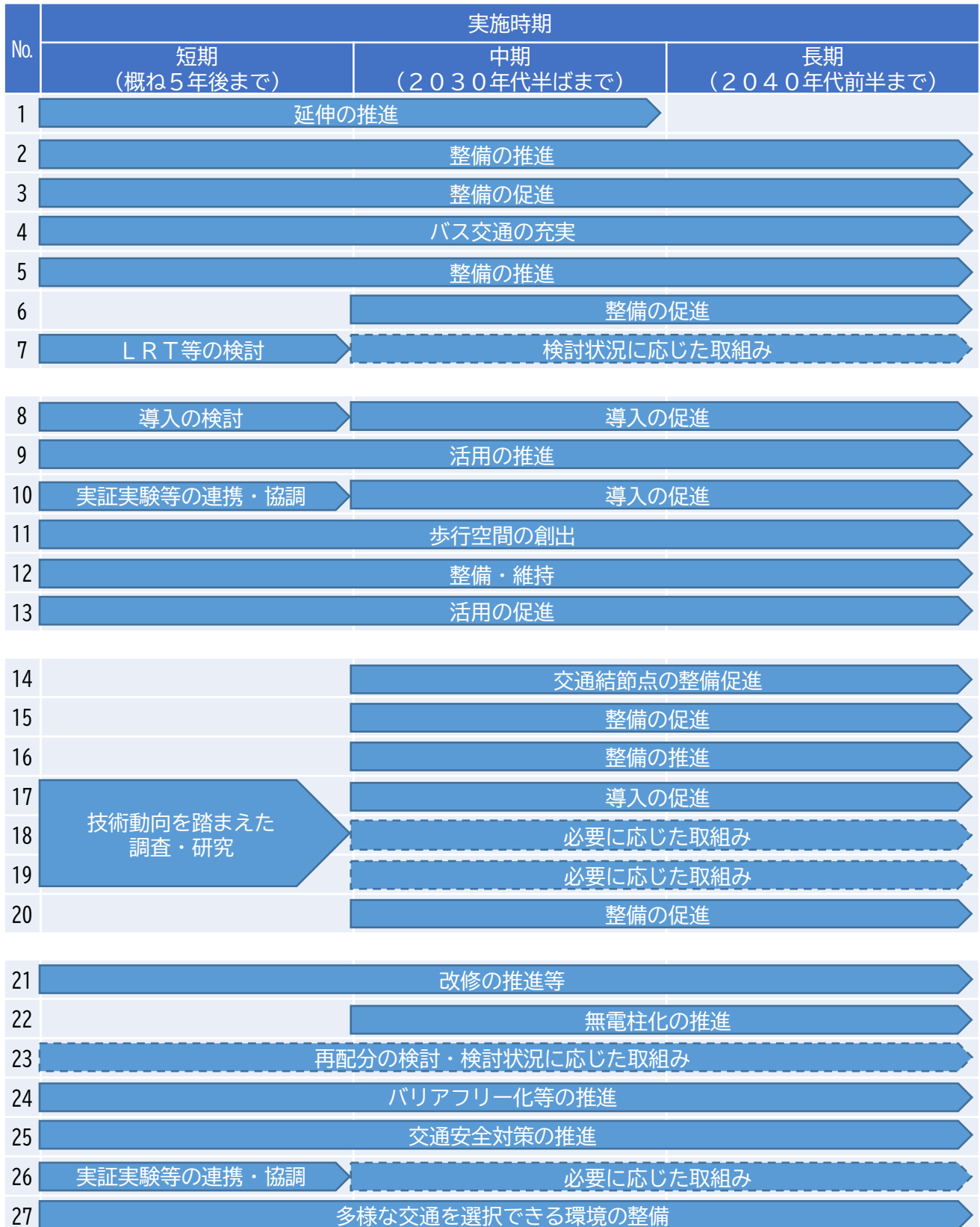
4.3 ロードマップ

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。

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	道路空間の再配分
		24	バリアフリー・ユニバーサルデザイン化
		25	交通安全対策
		26	緊急輸送を含めた空飛ぶクルマの活用
		27	多様な交通を活用した災害時の移動手手段の確保

※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。

※各取組みは臨海部の各地域で一律・同時期に実施するものではなく、地域の特性等を踏まえて実施していきます。



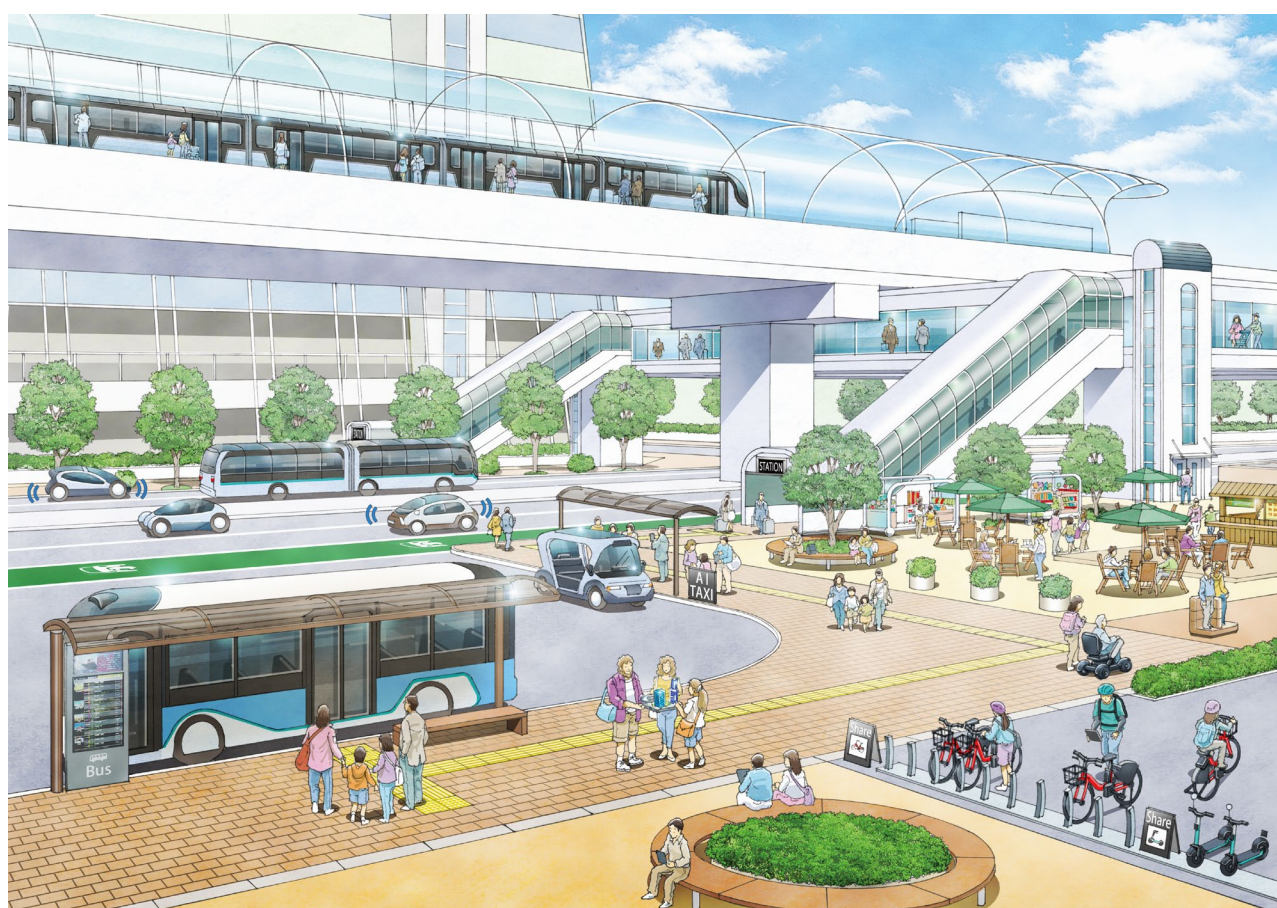
4.4 取組み実施後の将来イメージ

(1) 鉄軌道駅周辺エリアの将来イメージ

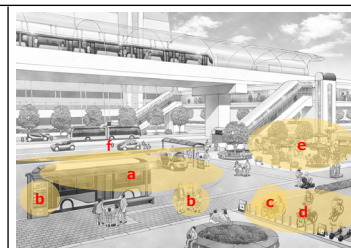
<将来想定される人の動き（例）>

- 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関連施設やホテルに向かっている。
 - 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。
 - 駅周辺で買い物をした居住者が、路線バスやAIオンデマンド交通を利用し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にぎわっており、散策する人や休憩する人のための十分なスペースが確保されている。
- ◇ 災害時に交通機関が停止した場合も、交通結節点となっていることからコミュニティサイクルやパーソナルモビリティ等により、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
 - f 環境負荷を低減する交通環境の整備



(2) 居住エリアの将来イメージ

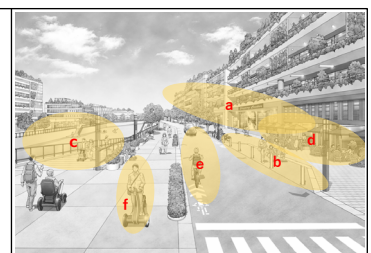
<将来想定される人の動き（例）>

- ベビーカーを押す家族や車椅子使用者が、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にぎ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を、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
 - b 道路空間の再配分
 - 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 自転車通行空間の整備・維持
 - f 端末交通の導入

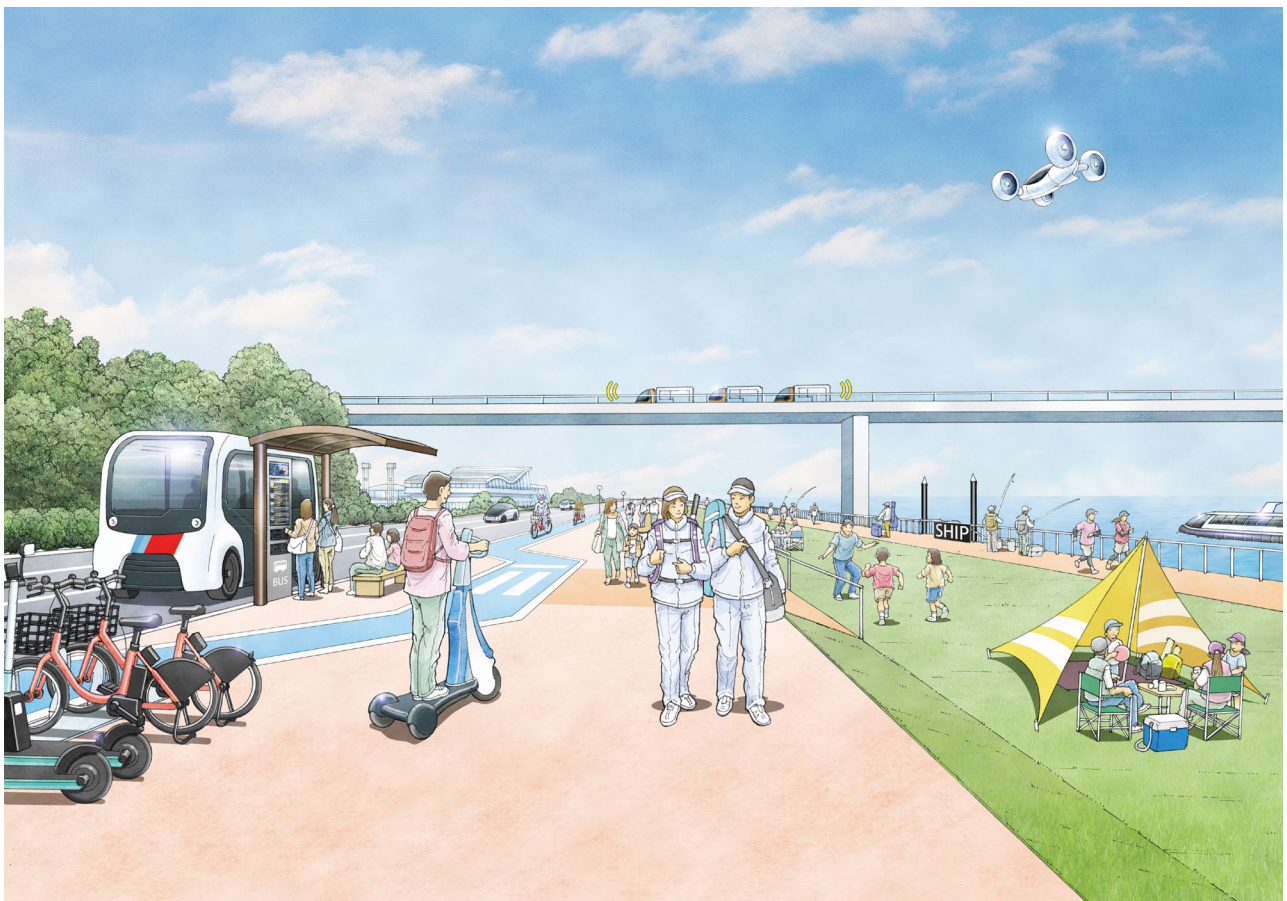


(3) スポーツ・レクリエーションエリアの将来イメージ

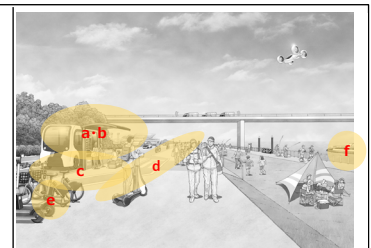
<将来想定される人の動き（例）>

- 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場所として活用できるとともに、モビリティハブが整備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



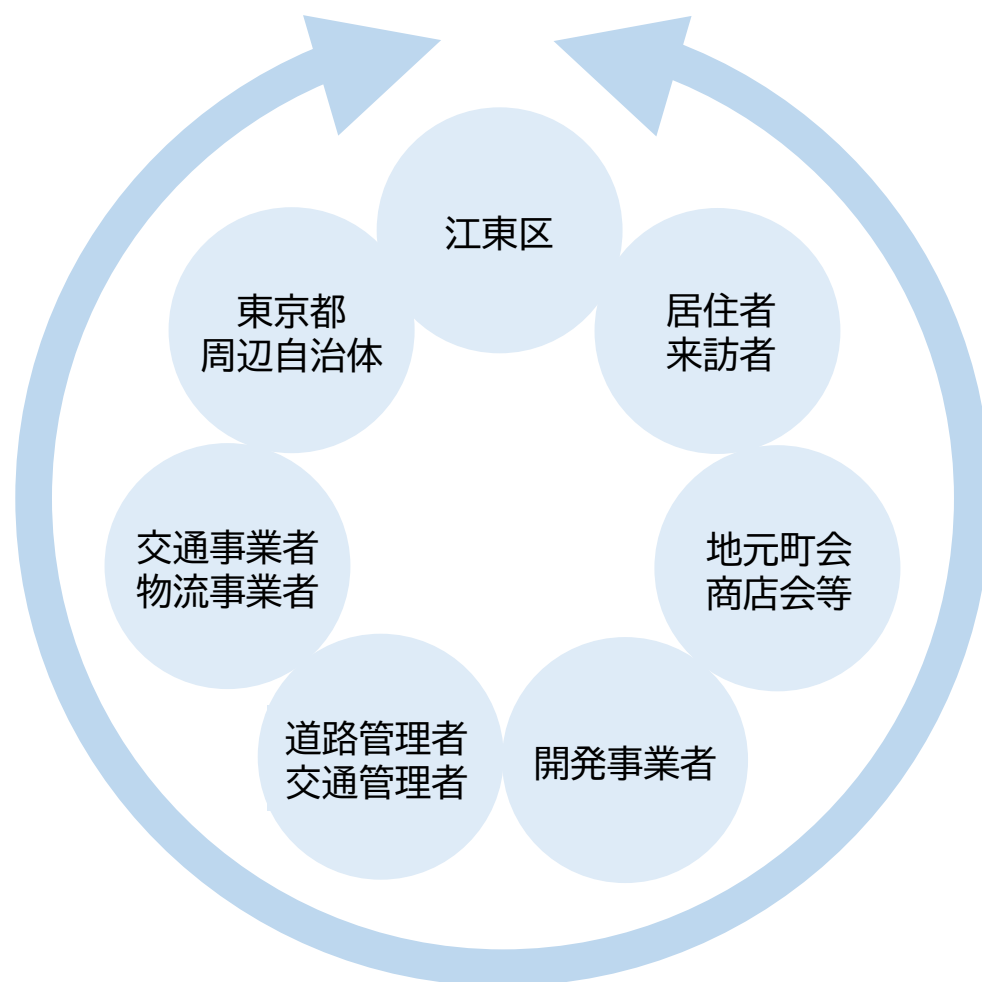
4.5 今後の推進体制

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



まちづくりに関わる多様な主体と連携・協力