

2.2.2 バス

(1) 路線網

○ バス交通は、都営バス（17系統）のほか、コミュニティバス（江戸バス 北循環・南循環）やメトロリンク日本橋が運行しています。

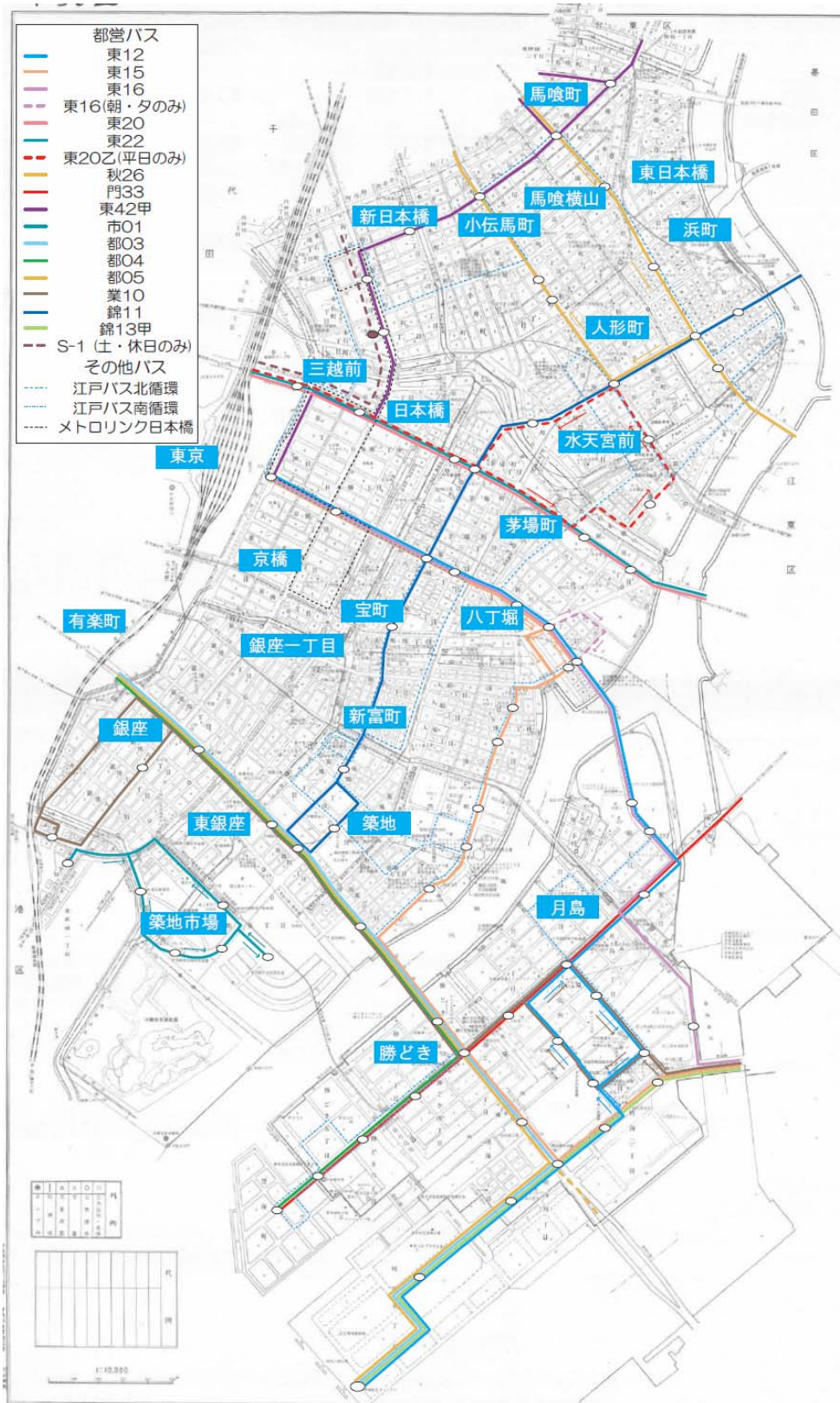


図 中央区内のバス路線

(2) 運行状況

- 都営バスの運行本数は、東西方向の晴海通りと八重洲通り、清澄通りが多くなっています。特に、晴海通りの運行本数が多く、ピーク時の東京、新橋方面は概ね1分30秒間隔（7時台に41本/時）で運行されています。
- 一方、区内を南北方向に結ぶ系統では、数少ないものの運行間隔が20分以上の路線も存在し、バスの系統によってサービスレベルが異なります。
- 区が運行するコミュニティバス（江戸バス）は、北循環と南循環の2路線で、20分間隔で運行されています。また、日本橋・京橋地区を巡るメトロリンク日本橋は、約10分間隔で運行されています。

表 中央区内各路線バスの系統、起終点および運行本数

中央区内路線バス 1日あたり運行本数

名称	系統	起点	主な経由地	終点	起点→終点			
					平日	土曜	休日	平日 ピーク時 (8時台)
都営バス	S-1	東京駅丸の内北口	上野公園山下・浅草雷門	両国駅(JR)	0	4	4	0
	市01 ^{※1}	新橋駅	築地中央市場(循環)	新橋駅	55	44	0	1
		新橋駅	国立がん研究センター(循環)	新橋駅	19	14	62	11
	都03*	四谷駅	銀座四丁目	晴海埠頭	33	18	17	3
	都04*	豊海水産埠頭	勝どき駅・銀座四丁目	東京駅丸の内南口	109	87	75	12
	都05*	晴海埠頭	銀座四丁目・有楽町駅	東京駅丸の内南口	114	82	73	12
		東京テレポート駅	有明テニスの森・銀座四丁目	東京駅丸の内南口	0	10	10	0
	業10*	新橋	銀座四丁目・豊洲駅・菊川駅	業平橋駅	93	78	71	8
	錦11	亀戸駅・錦糸町駅	新大橋・茅場町	築地駅	31	28	30	3
	東12	東京駅八重洲口	月島駅	晴海埠頭	32	29	29	3
	錦13甲	錦糸町駅	東陽三丁目・豊洲駅	晴海埠頭	44	46	37	4
	東15*	深川車庫	豊洲駅	東京駅八重洲口	47	42	39	3
	東16	東京駅八重洲口	月島駅・豊洲駅	東京ビッグサイト	97	55	48	11
		東京駅八重洲口	亀島橋	住友ツインビル前	15	0	0	6
	東20	東京駅丸の内北口	東京都現代美術館	錦糸町駅	21	21	20	0
	東20乙	東京駅丸の内北口	兜町	IBM箱崎ビル	2	0	0	2
	東22	錦糸町駅	東陽町駅・日本橋	東京駅丸の内北口	64	50	41	5
	秋26	葛西駅	境川・浜町中の橋	秋葉原駅	52	44	42	4
	門33	亀戸駅	業平橋・門前仲町	豊海水産埠頭	65	52	40	5
	東42甲	南千住車庫・南千住駅西口	東武浅草駅・浅草橋駅	東京駅八重洲口	34	38	34	6
南千住車庫・南千住駅西口		東武浅草駅・浅草橋駅	東神田	77	53	40	2	
江戸バス	北循環	中央区役所	呉服橋・馬喰横山駅・浜町(循環)	中央区役所	36	36	33	3
	南循環	中央区役所	佃・晴海・豊海町・勝どき橋(循環)	中央区役所	36	36	33	3
メトロリンク日本橋		東京駅八重洲口	新日本橋駅・京橋・宝町駅(循環)	東京駅八重洲口	60	60	60	0

※平成24年2月現在の本数

※平日ピーク時は起点を8時台に出発する本数

※1:市01系統の「休日」は築地中央市場の休場日

*は晴海通り「勝どき橋南詰」バス停(右図断面)を通過する都営バス系統

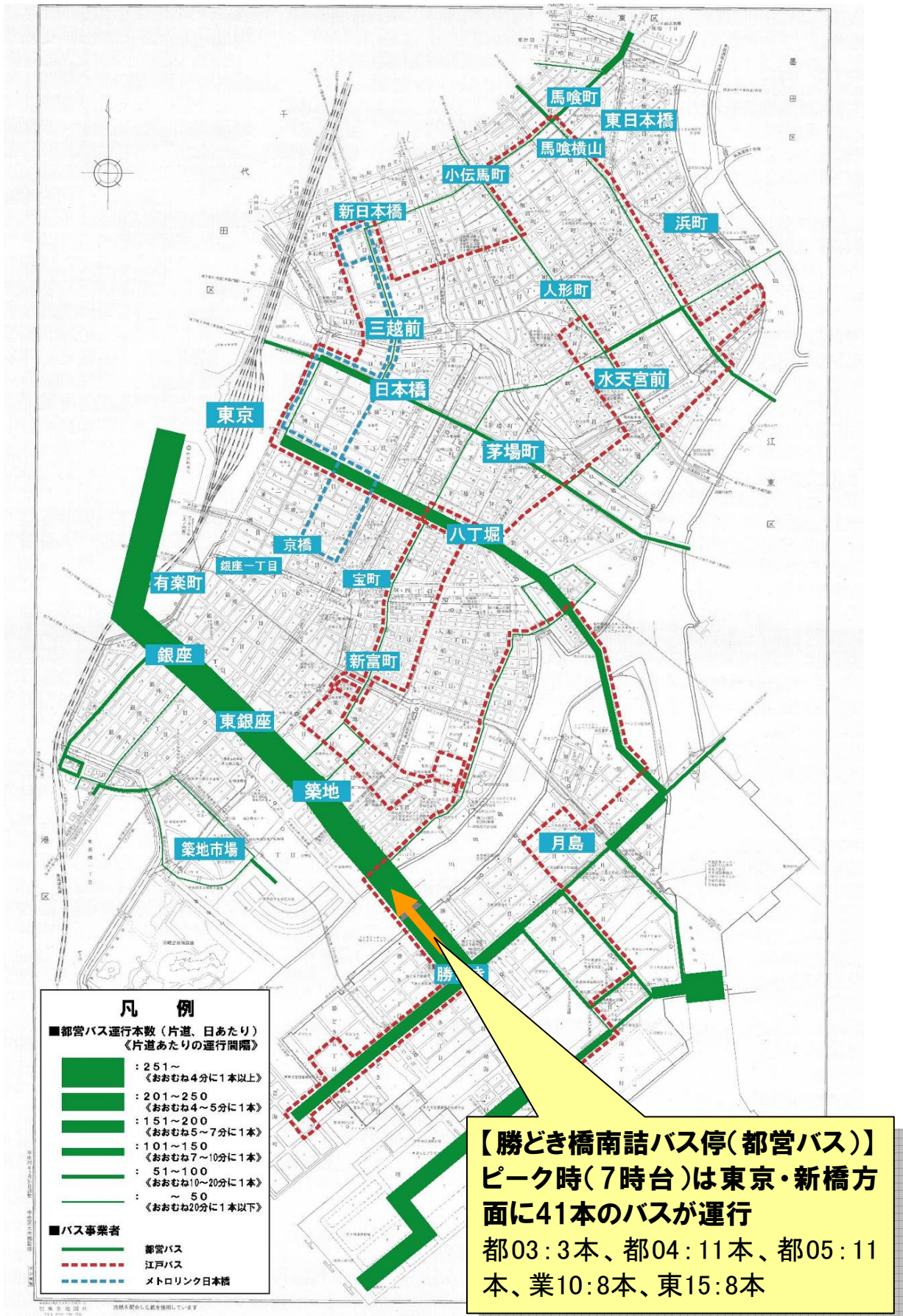


図 中央区内バスの運行本数(平日)

(3) 圏域

- バスの圏域を 200mとした場合、京橋二丁目から銀座二丁目にかけて、日本橋本町や日本橋室町の一部、新大橋通り沿い、月島一丁目や晴海二丁目などに圏域外の地域があります。
- 平成 21 年 12 月に運行開始したコミュニティバス（江戸バス）により、本町二丁目や新大橋通り沿い、月島一丁目などがバスの圏域に入りました。

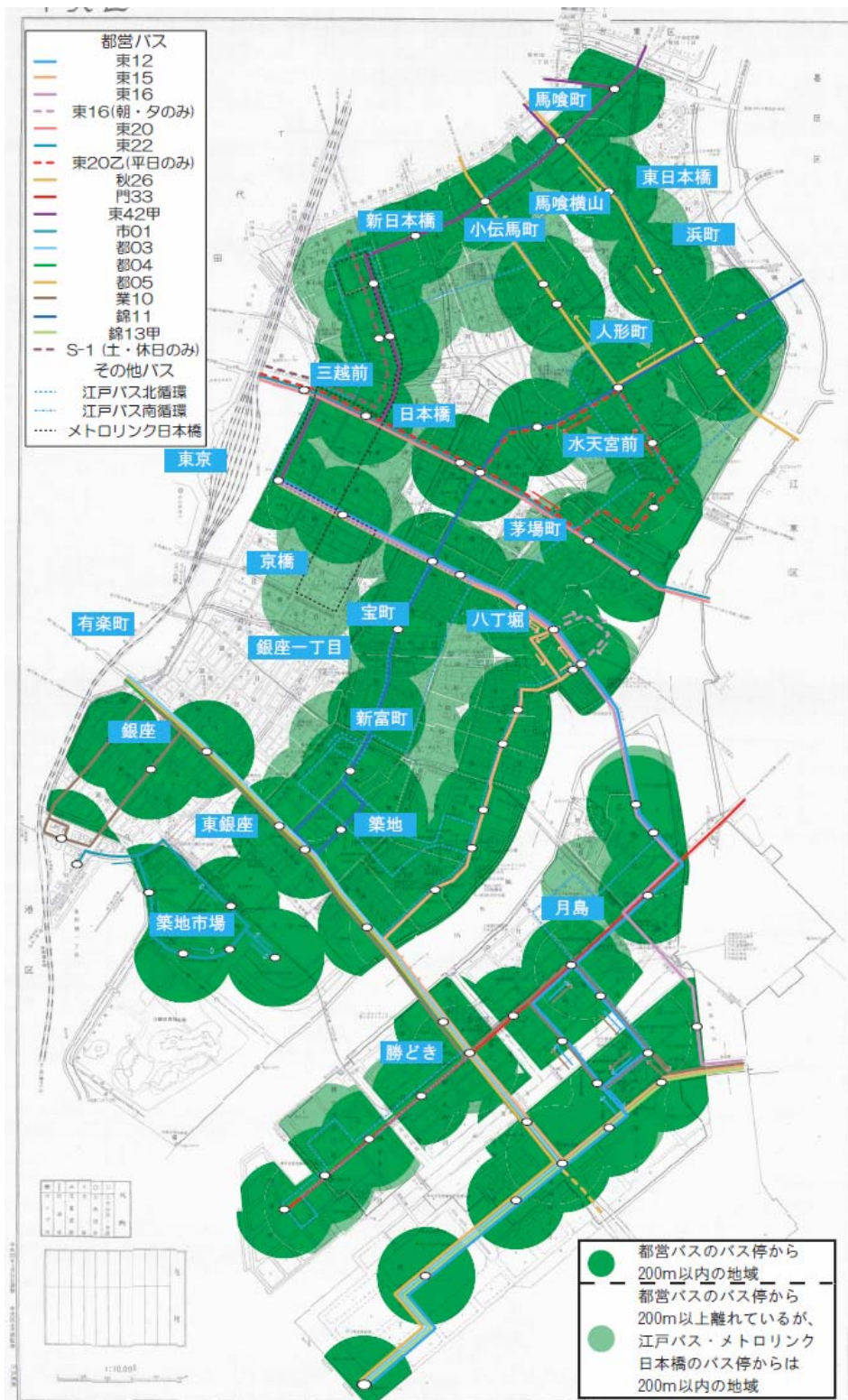
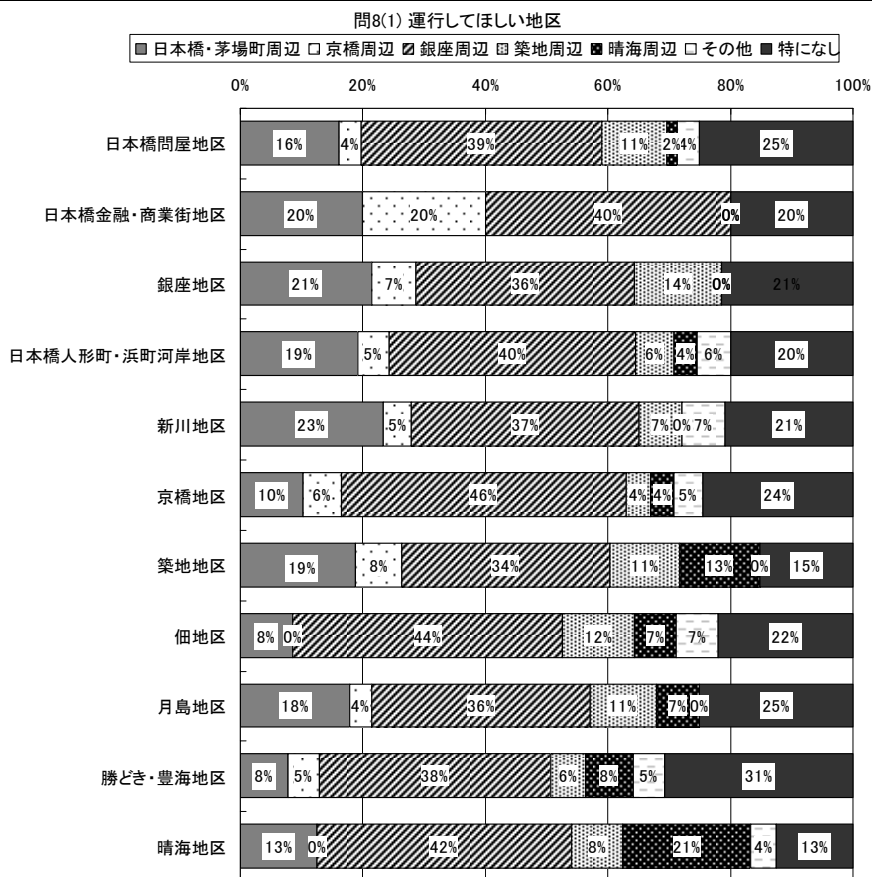


図 バス停 200m圏域

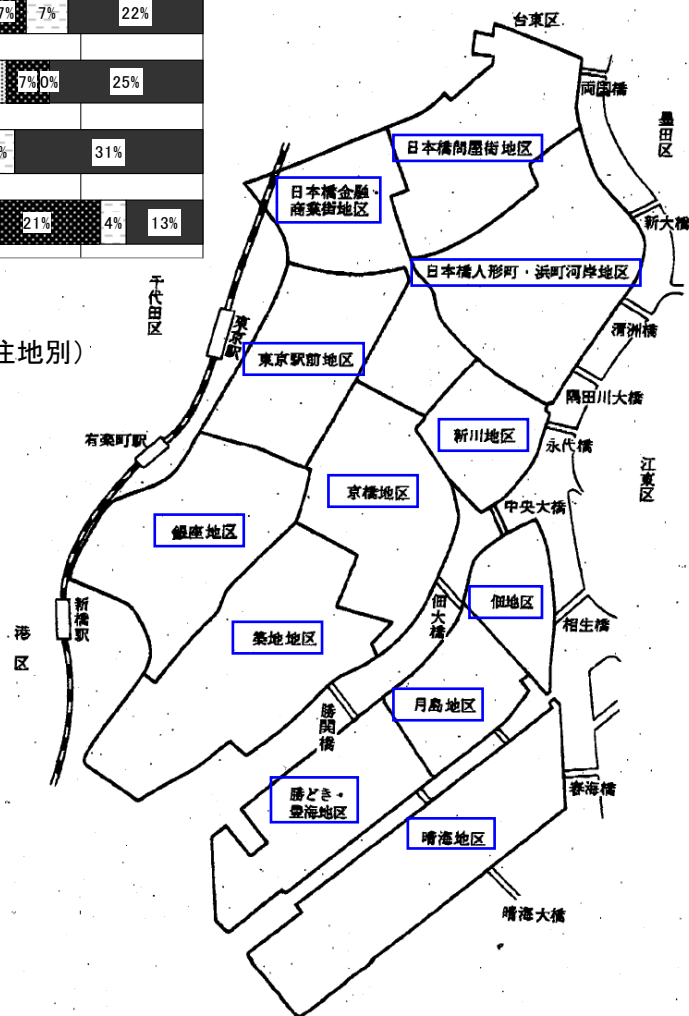
(参考) コミュニティバスの運行ルートに対する要望

- 江戸バスの利用者アンケートによると、運行仕様・運行環境のうち「運行ルート」が最も重要視されており、改善要望として、「逆回りルートも運行してほしい」との意見が最も多くなっています。
- 運行してほしい地区については、どの居住地区でも、「銀座周辺」との回答が最も多くなっています。中でも京橋地区居住者は約 50%と最も割合が高くなっています。
- 晴海地区居住者は、「晴海周辺」での運行を希望する割合が他の地区に比べて高くなっています。



※東京駅前地区については調査のサンプルが存在しない

図 コミュニティバスを新たに運行してほしい地区(居住地別)



出典: コミュニティバス利用実態意向調査(平成 23 年 9 月実施)

2.2.3 公共交通不便地域

○ 鉄道の駅勢圏外 300mと都営バス（片道 50 本/日以上、概ね 20 分間隔未満）のバス停 200m の圏域外を公共交通不便地域とした場合、晴海地区や日本橋地区などの一部地域が公共交通不便地域となっています。

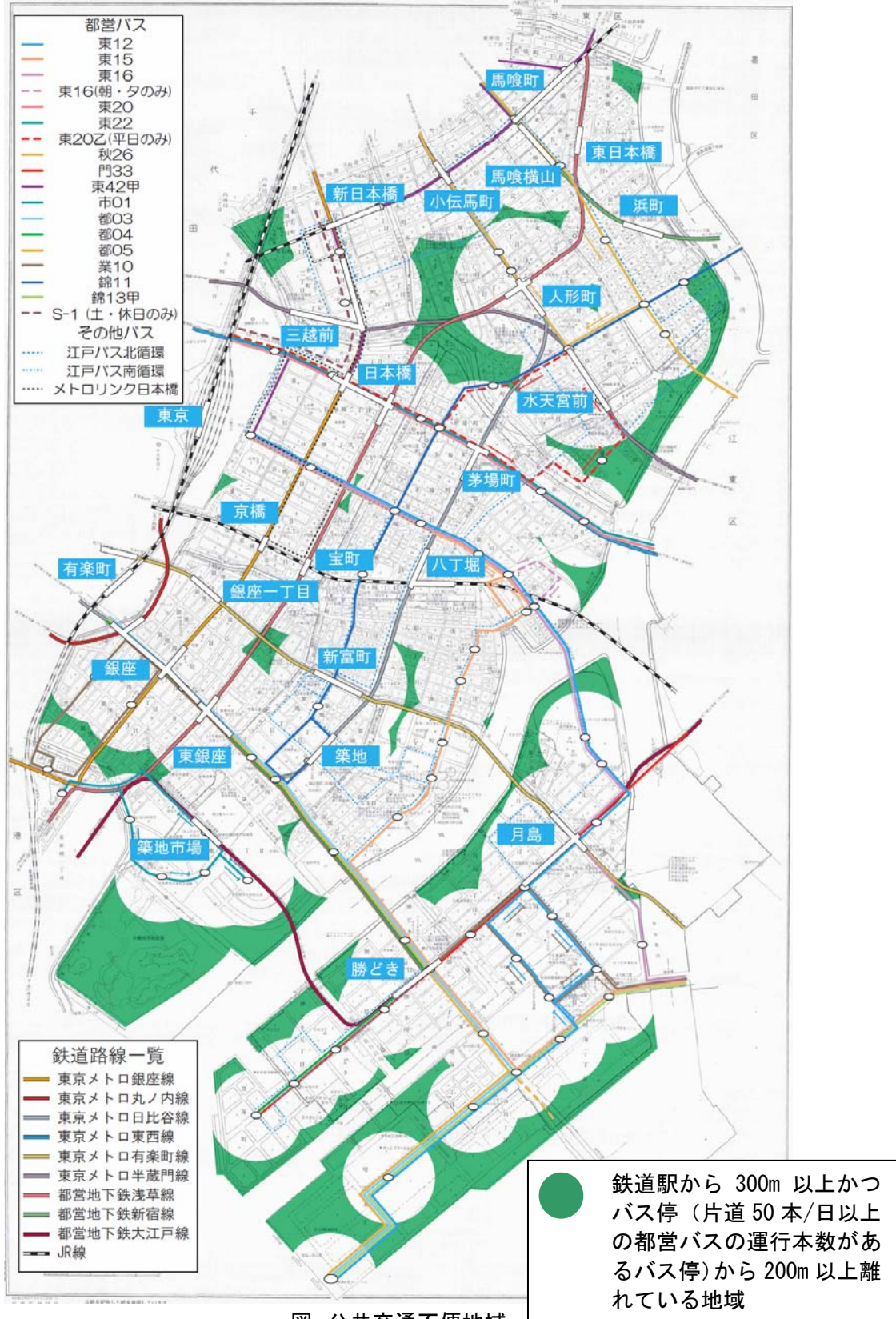


図 公共交通不便地域

2.2.4 水上交通

(1) 運行状況

- 隅田川及び日本橋川等を活かした水上交通として「観光船」が運航されています（区内の乗降場所は、浜町、明石町・聖路加ガーデン前、浜離宮、晴海、日本橋）。

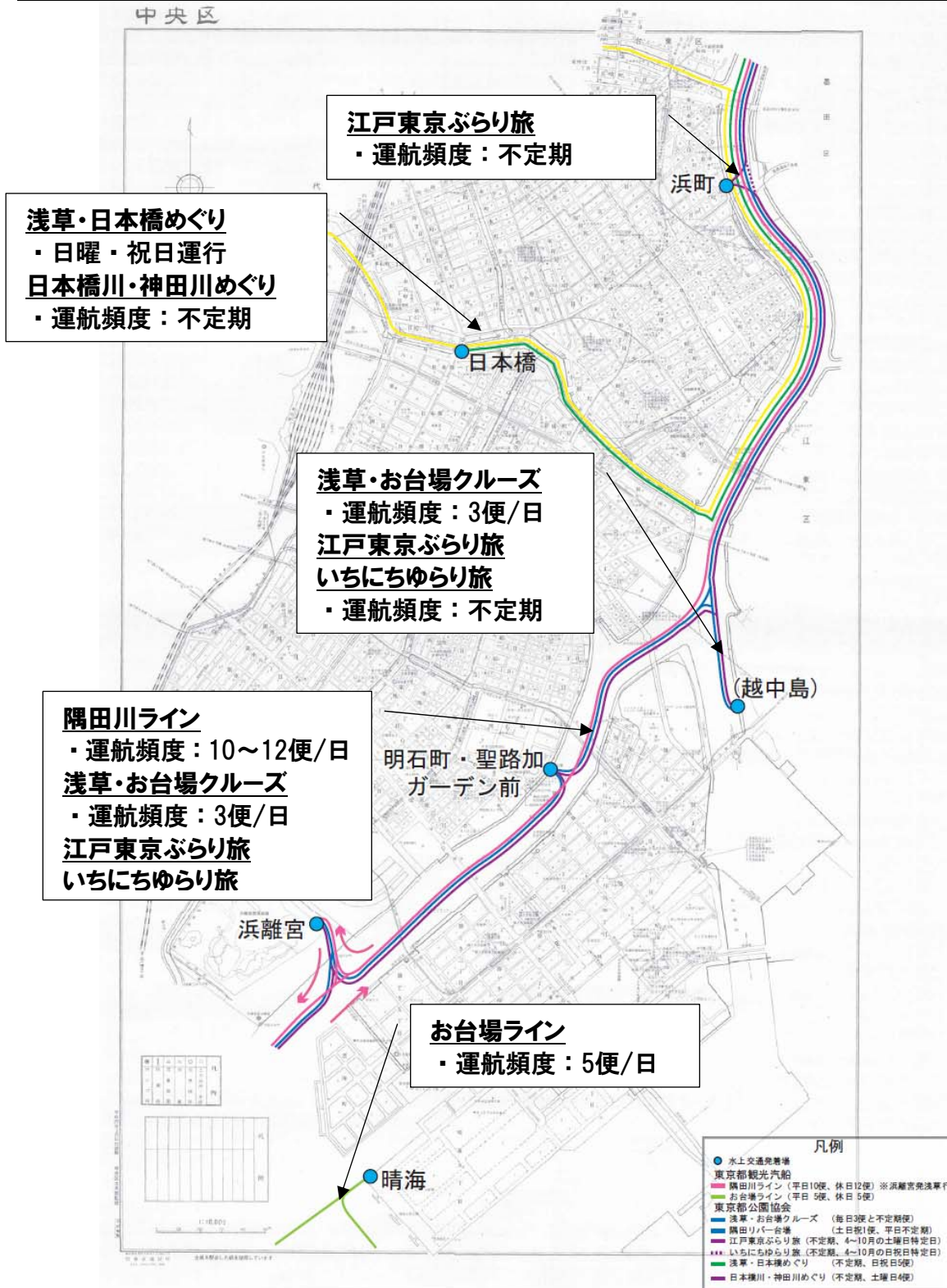


図 中央区内の観光ルートと乗降場所

2.2.5 道路

(1) 整備状況

- 道路は、中央通り、昭和通り、新大橋通り、江戸通り、永代通り、晴海通りなどの国道や都道のほか、区道が網の目のように整備されており、道路率は約 29%で 23 区において最も高くなっています。
- 都市計画道路の整備率は 79%と高く、環状 2 号線が平成 27 年度末の完成を目指して整備しています。

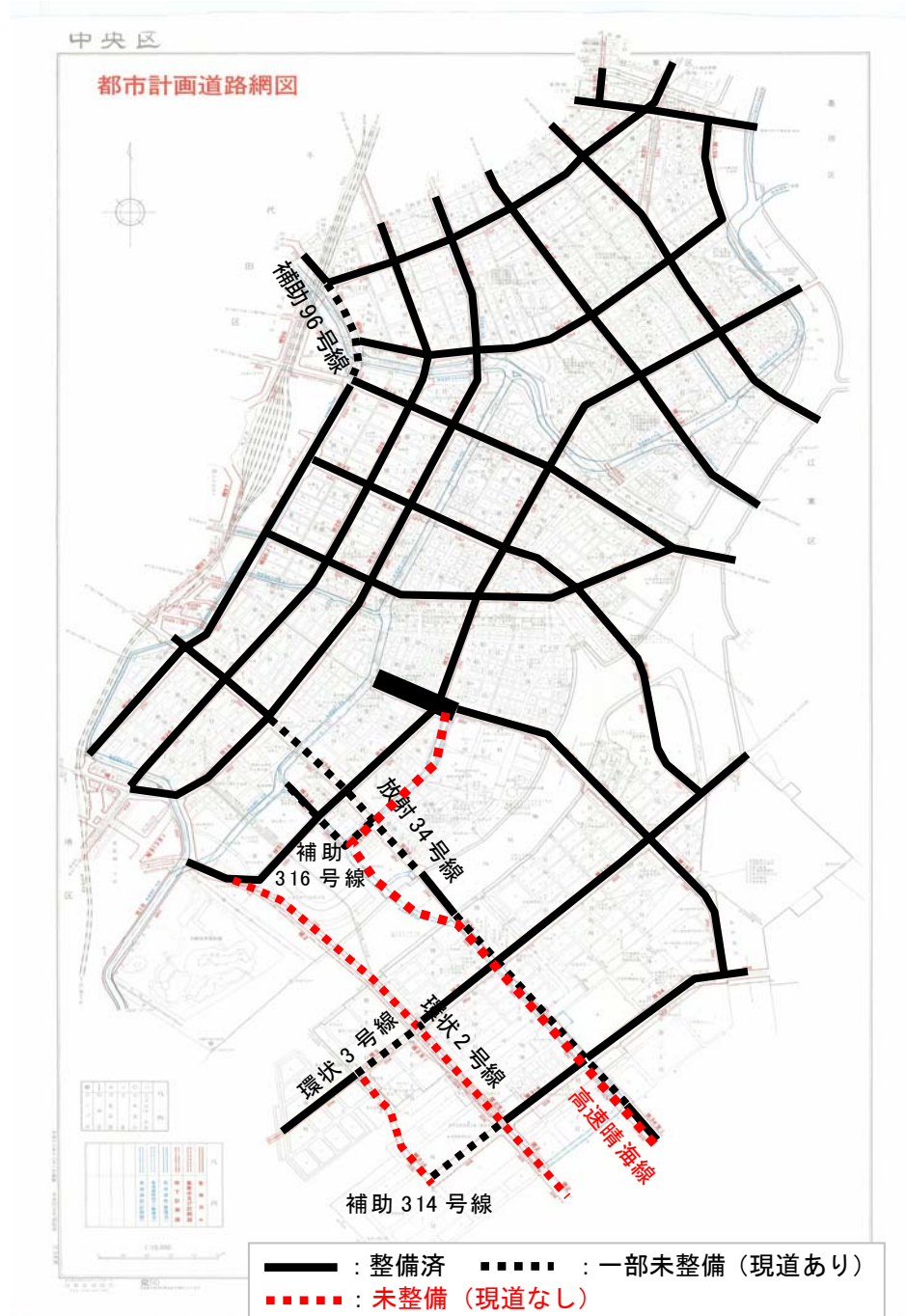
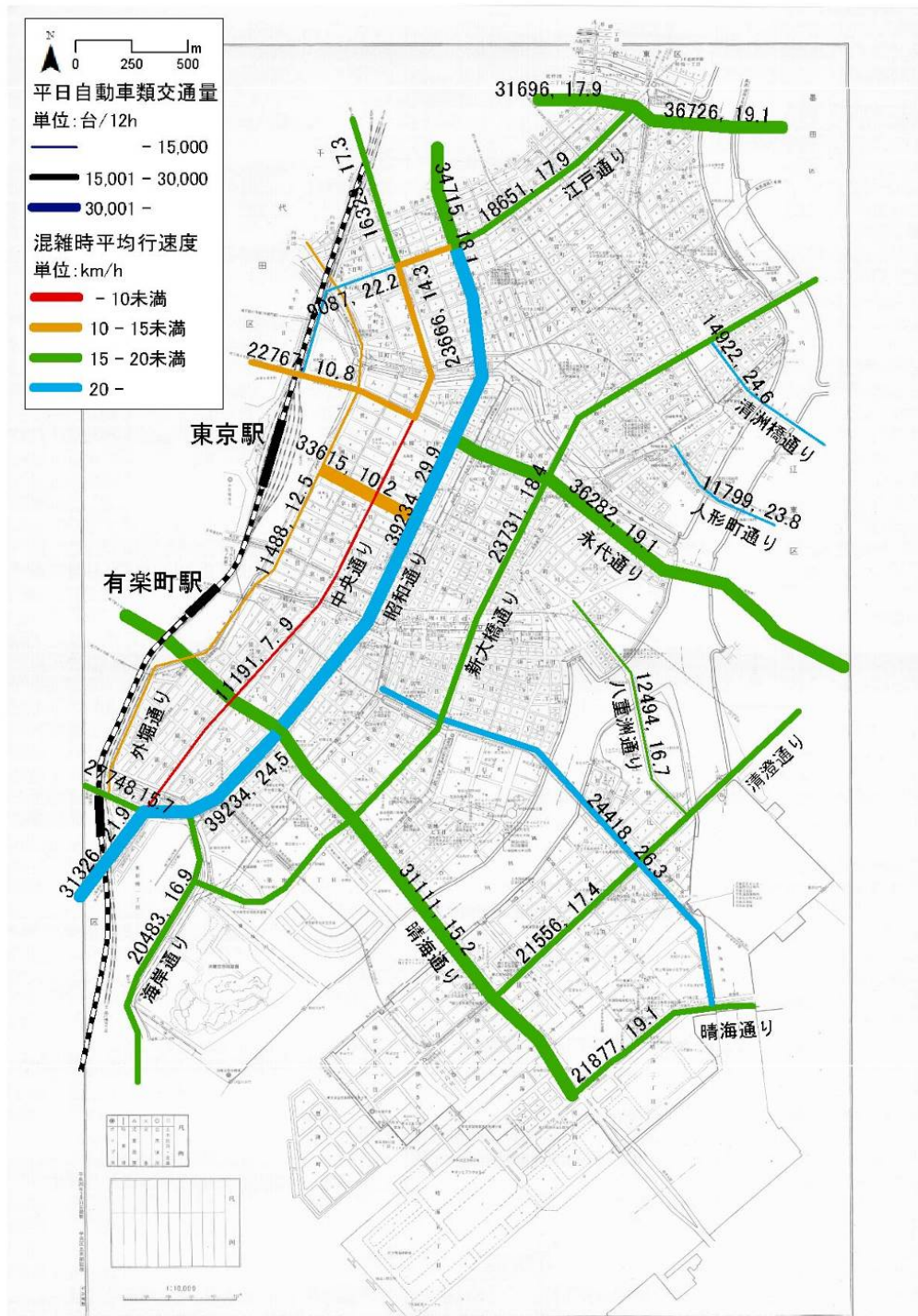


図 都市計画道路路線網図

(2) 交通量

- 交通量は、昭和通り（3.9万台）や靖国通り（3.6万台）、永代通り（3.6万台）、八重洲通り（3.3万台）、晴海通り（3.1万台）などの路線が多くなっています。
- 混雑時の平均旅行速度は、中央通り（7.9km/時）や八重洲通り（10.2km/時）、永代通り（10.8km/時）、外堀通り（12.5km/時）、晴海通り（15.2km/時）など、都区部の平均である16km/時を下回っており混雑しています。



注) 図中の数値: 12時間交通量, 混雑時平均旅行速度
資料: H22 道路交通センサス

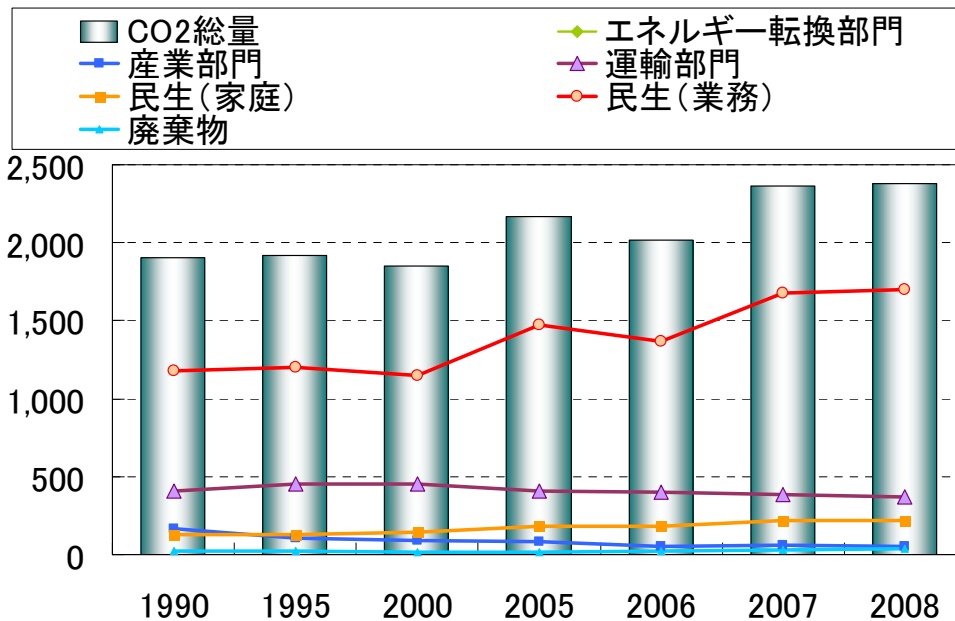
図 区内道路(一般道)の交通量と平均旅行速度

【参考】運輸部門による環境への影響について

日本全体の二酸化炭素総排出量のうち、運輸部門からの排出は約 2 割を占め、そのうち約 9 割が自動車からの排出となっています。

a) 二酸化炭素の排出状況

- 中央区での CO2 排出量は、1990 年の 1,901[千トン-CO2]に対して、2008 年には 2,382[千トン-CO2]と約 25%増加しています。
- 運輸部門の排出量は横ばい傾向ですが、民生（業務）部門に次いで排出量（全排出量の 15.6%）が多くなっています。



オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」(2011)、
「特別区の温室効果ガス排出量(1990 年度～2008 年度)」より作成

図 中央区の温室効果ガスの排出状況

b) 大気汚染及び自動車騒音・道路交通振動の状況

- 都のディーゼル規制などの取組みにより、二酸化窒素（NO₂）や浮遊粒子状物質（SPM）などは環境基準を下回るなど大気汚染は改善されています。しかし、光化学オキシダントは環境基準を満たしていません。
- 自動車騒音は、測定している区内 10 地点のうち日本橋本町二丁目の昭和通りの夜間に要請限度を超えています。

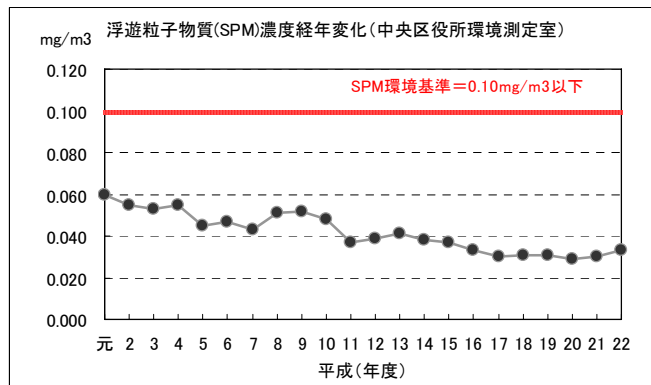
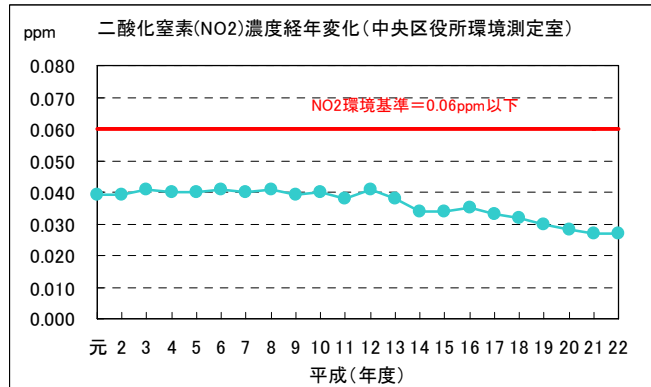


図 大気汚染物質(NO₂、SPM)の推移

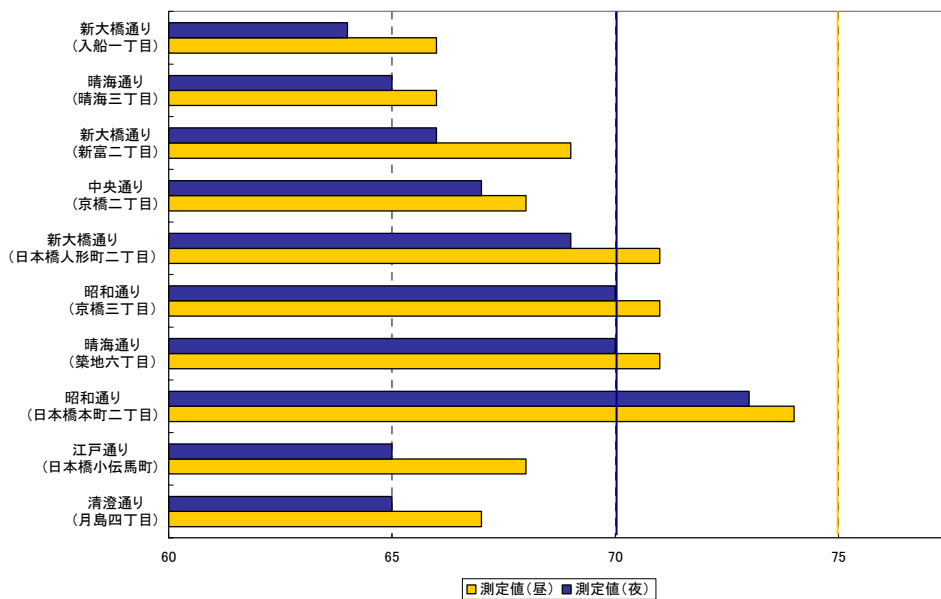
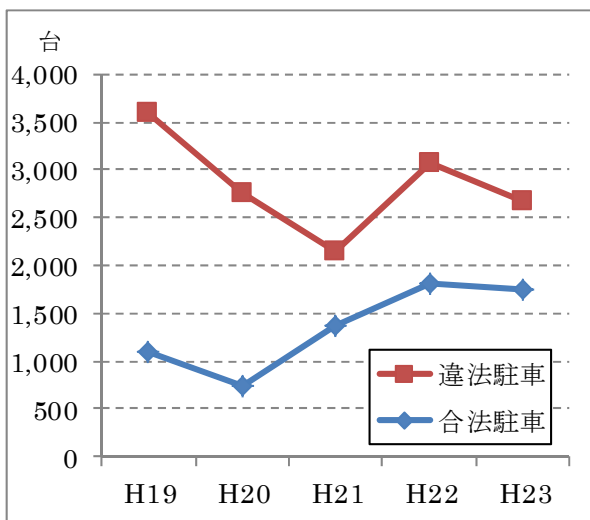


図 自動車騒音(平成 22 年度)

データ:中央区環境土木部(平成 23 年 10 月)「環境測定データ集 平成 22 年度」

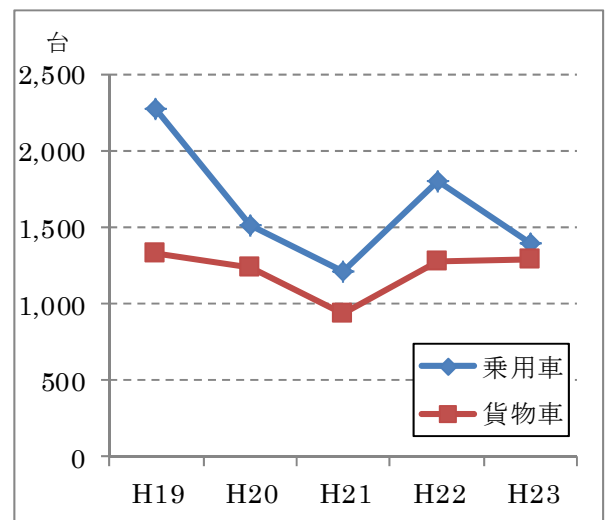
(3) 路上駐車

- 平成 18 年の道路交通法改正に伴い、区内の路上駐車台数は違法駐車が増加する一方、合法駐車が増加傾向にあります。
- 違法駐車のうち、乗用車の台数は減少していますが、貨物車の台数は横ばいになっており、貨物車が利用しやすい駐車場が不足していると考えられます。
- 銀座地区や東京駅前地区などでは、観光バスやツアーバスの路上駐車が多く見られます。
- 大規模オフィスビル、大規模病院周辺などでは客待ちタクシーの路上駐車が多く見られます。
- 駐車対策に関する条例として、「中央区まちづくり基本条例」において、開発事業者が開発計画を策定する際に、駐車場の設置、駐輪場の設置その他の交通対策に関する事項を反映することが定められています。



資料: 自治体別駐車概要 (警視庁交通部)

図 区内の合法・違法別駐車台数の推移



資料: 自治体別駐車概要 (警視庁交通部)

図 区内の車種別違法駐車台数の推移

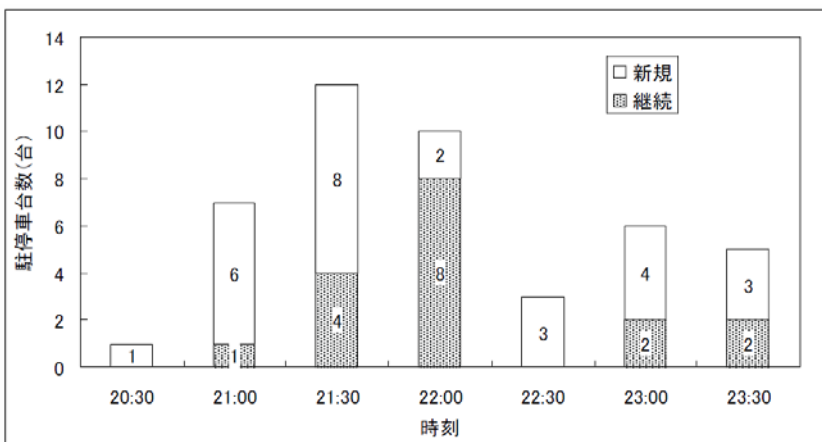


図 都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数



図 調査対象地区 (図中の四角で囲まれた区域)

出展: 大都市における観光バス駐車問題の発生構造とその対策に関する研究調査報告書
財団法人 東京都道路整備保全公社

図 東京駅前地区におけるツアーバス駐停車台数



図 中央通りにおける大型バスの駐停車状況



図 晴海トリトンスクエア前のタクシー駐車状況



図 聖路加病院前のタクシー駐車状況

2.2.6 駐車場

- 区内には区営及び民営の都市計画駐車場が 20 か所整備されています。
- 区内は、明石町と月島地域を除き駐車場整備地区に指定されており、地区内で建築物を計画する場合、東京都駐車場条例に基づき附置義務駐車場を整備する必要があります。
- 銀座地区においては、独自の地域ルールが定められており、一定規模未満の建築では普通車について隔地駐車場に集約することができるかとされています。
- 区では、大規模開発の機会を捉えて「中央区まちづくり基本条例※」に基づき駐車場整備を進めています。

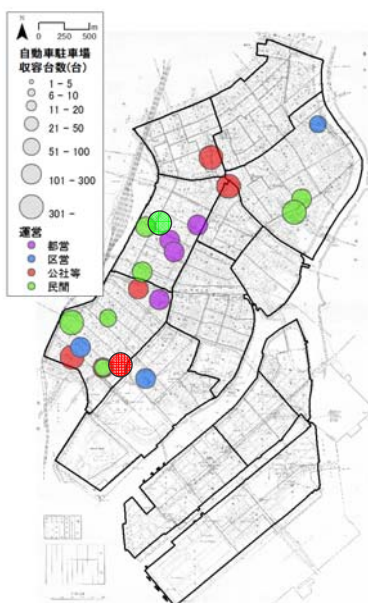


図 都市計画駐車場配置図

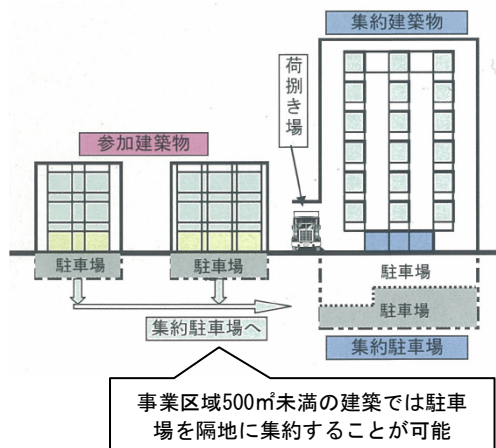


図 駐車場附置の銀座ルール

※中央区まちづくり基本条例は、開発事業がまちづくりを進めていく上で重要な役割を果たすことを踏まえ、関係者の責務や事業計画に反映すべき事項、住民協議による開発事業の進め方などの基本となる事項をまとめ、区民の意見等を踏まえたより良好な計画による開発事業を推進することにより、本区の基本構想に示す区の将来像の実現を目指すための条例です。特定街区、都市再生特別地区等の都市開発諸制度を活用した開発事業、敷地面積が3,000㎡以上の開発事業が対象となります。

2.2.7 自転車

自転車利用は人口増加や健康志向への高まりなどから近年増加しています。

(1) 駐輪場

- 区立駐輪場は、区内 27 駅中約 4 割にあたる 11 駅周辺に 19 か所計 3981 台分が整備されています。また、民間駐輪場として、銀座三越の再開発事業に合わせて 192 台分が整備されています。
- 一方、適地がないなどで未整備の駅が 16 駅、整備されていても乗入台数に対して収容台数が不足している駅が 7 駅となっており、乗入台数以上の収容台数を確保しているのは 4 駅のみとなっています。
- 整備されている駅はⅡゾーンとⅢゾーンのみであり、Ⅰゾーンには整備されていません。
- 放置自転車は水天宮前駅・東京駅・東銀座駅・茅場町駅・日本橋駅、三越前駅、八丁堀駅、人形町駅などで多くなっています。

表 駅前放置自転車台数

銀座駅	73
東銀座駅	260
銀座一丁目駅	78
築地駅	185
築地市場駅	59
新富町駅	172
京橋駅	84
宝町駅	81
八丁堀駅	219
茅場町駅	234
新日本橋駅	69
小伝馬町駅	119
三越前駅	224
日本橋駅	228
水天宮前駅	439
人形町駅	216
浜町駅	191
馬喰町駅	390
馬喰横山駅	
東日本橋駅	88
勝どき駅	
月島駅	80
東京駅	349
合計	3,838

資料：平成 23 年区調査

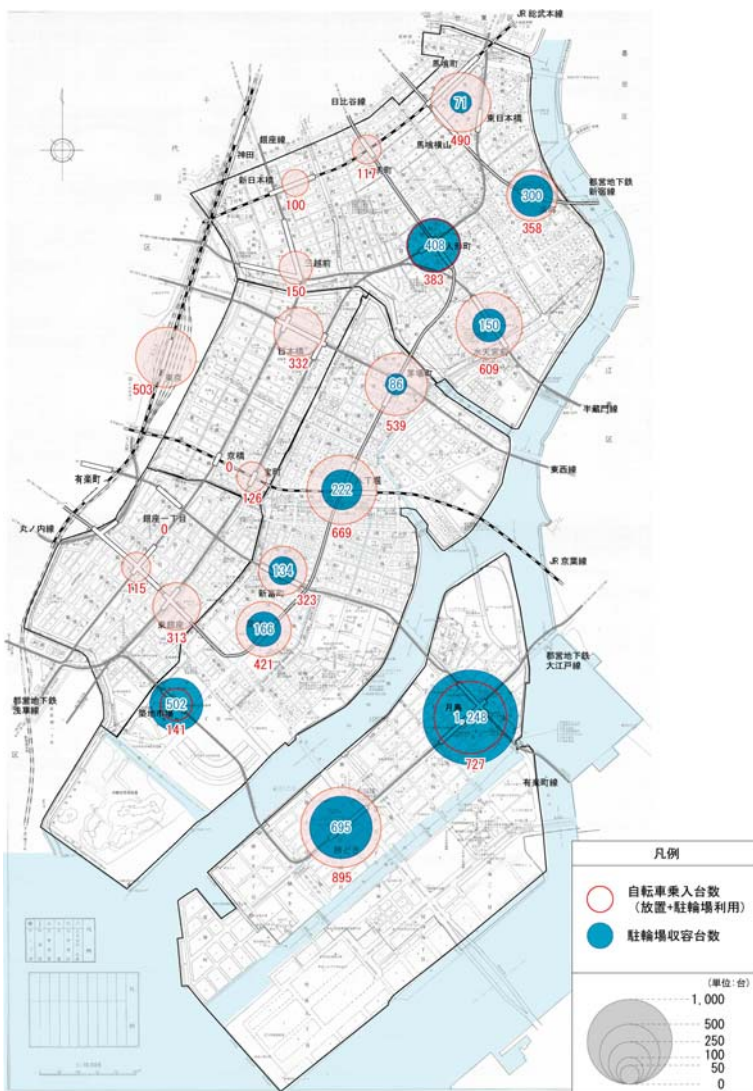


図 区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

(2) 走行空間

- 区道のうち5割近くの道路に歩道が設置されており、幅員11m以上の道路ではほとんどの路線に歩道が設置されています。また、銀座地区の中央通りを除く、区内のほとんどの歩道が「自転車歩道通行可」となっており、歩道に歩行者と自転車が混在している状況です。
- 昭和通り、新大橋通り、清杉通りの一部に、舗装を着色し、視覚的に分離する自転車歩行者道が整備されています。また、晴海一丁目、三丁目、五丁目の朝潮運河沿いは、道路法の規定による自転車歩行者専用道路に指定されています。

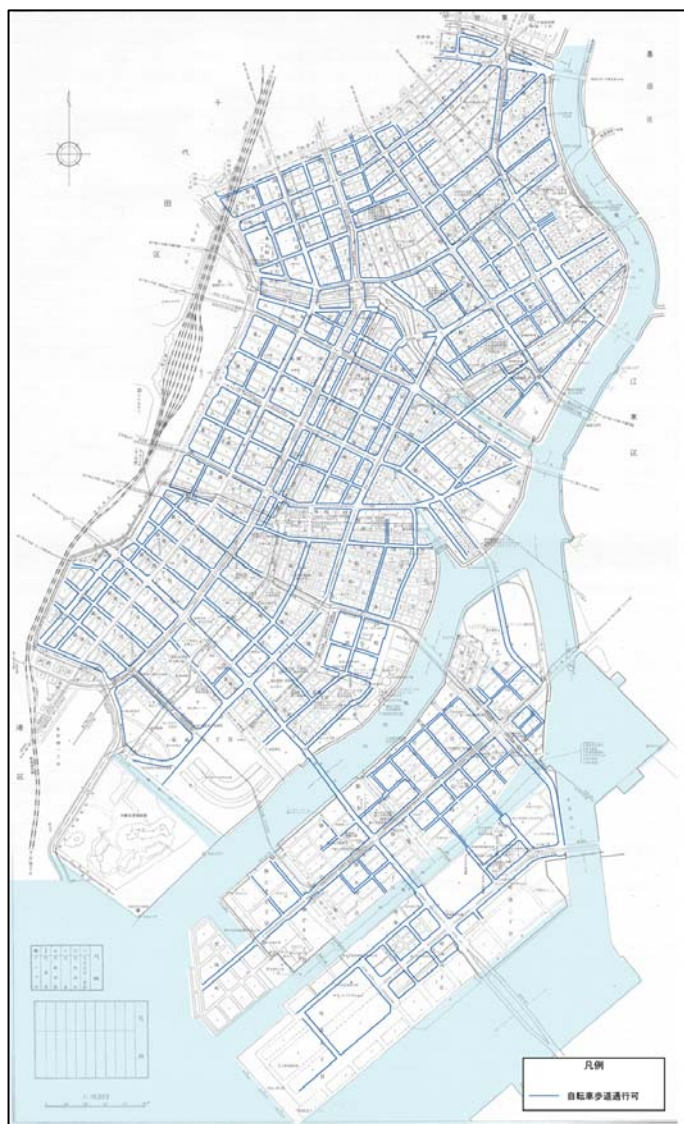


図 自転車歩道通行可路線

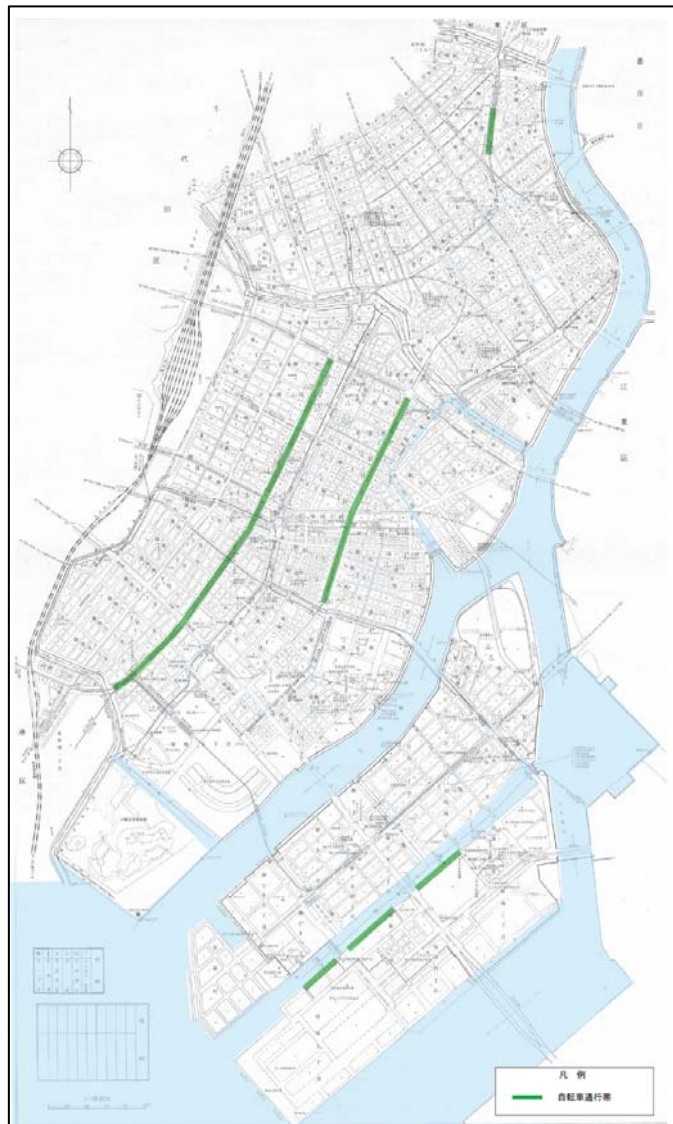


図 自転車通行帯