

戰略編

6. 実施する施策・取り組み

6.1 施策・取り組み一覧

計画編では、基本理念、目標を実現するための施策を、主な取り組みとともに以下のとおり定めました。

戦略編では、各施策を『誰が』『何を』『いつまでに』実施するかを具体的に示していきます。

目標達成に向けて、今後取り組んでいく9つの施策を以下のとおり設定しました。

基本理念	目標	施策	主な取り組み
<p>人と環境にやさしく、まちの魅力を高める交通の実現 ↳公共交通の利便性をさらに高め、車依存の低減をめざして</p>	<p>〈目標1〉 臨海部の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する</p>	<p>基幹的交通システムの導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 中量輸送システムの導入
	<p>〈目標2〉 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する</p>	<p>交通施設の機能充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道のセミフラット化 ● 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備 ● 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置 ● バス車両の低床・ノンステップ化の推進
	<p>〈目標3〉 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>公共交通のサービス拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都営バス、江戸バスのサービス拡充（公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等） ● 福祉・子育てタクシー等の導入検討
	<p>〈目標4〉 地域資源（観光施設や商業施設）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通環境を実現する</p>	<p>自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進 ● 広幅員歩道への自転車歩行車道の整備 ● 車道への自転車走行空間の確保の検討
	<p>〈目標5〉 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>自動車・自転車等の共同利用システムの導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● カーシェアリングの導入促進 ● コミュニティサイクルの導入
	<p>〈目標6〉 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>歩行環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● トランジットモールの導入検討 ● 地下の歩行空間の充実
	<p>〈目標7〉 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>（業務車両の）駐車対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 共同配送の推進 ● 駐車スペースのタイムシェアリング ● 大型バス専用の駐車スペース ● タクシーのショットガン方式の検討
	<p>〈目標8〉 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>水上交通の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的水上交通ネットワークの創出 ● 船着場の整備推進
	<p>〈目標9〉 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>公共交通等に関する情報提供の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性向上に資する交通情報提供の促進




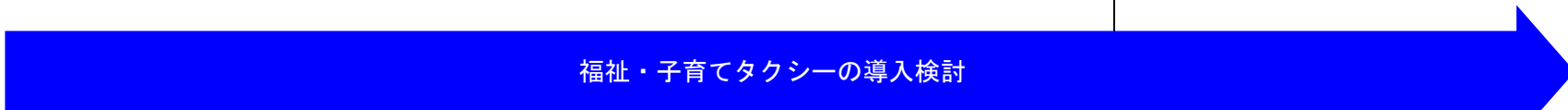


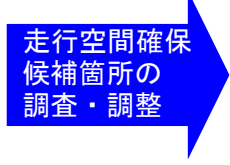
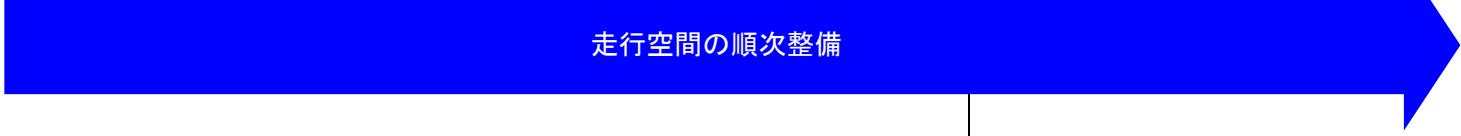
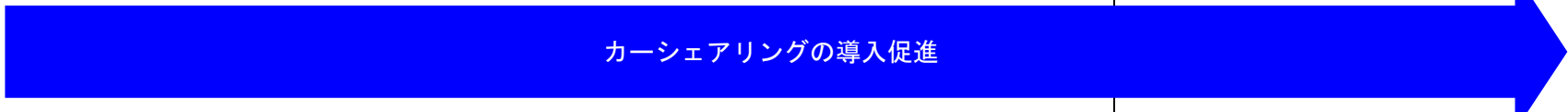

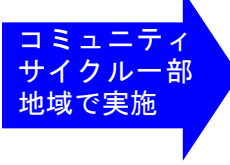







7. 事業プログラム

目標達成に向けて、今後取り組んでいく9つの施策について、実施主体、10年間のスケジュールについて具体的に示します。

本区は、高密度な商業・業務施設が集積しており、臨海地域も開発の進捗により夜間人口も増加するため、一定規模の交通需要は区内全域にわたって見込まれます。

そこで、施策の実施箇所は区内全域としましたが、緊急性の高い地域に対しては優先的に実施する計画としています。

施策名		平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度		平成 29 年度～33 年度	実施主体
基幹的交通システムの導入		<ul style="list-style-type: none"> 総合交通計画・総合交通戦略の検討（基幹的交通システムの導入は都心〔銀座〕～臨海地域〔晴海地区〕から優先的に実施）（区） 				<ul style="list-style-type: none"> 区 交通事業者
			<ul style="list-style-type: none"> ※基幹的交通システム導入の関連施策（（業務車両の）駐車対策） 			
交通施設の機能充実（道路・まち）						<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者（区・都・国）
						<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者（区・都・国） 交通事業者 開発事業者
都市計画道路の整備	環状第2号線					<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者（都）
	環状第3号線（新島橋架替）				<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者（区） 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 29 年度完了予定

施策名		平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	実施主体
交通施設の機能充実（鉄道・バス）	鉄道		<ul style="list-style-type: none"> 勝どき駅のホーム・出入口の増設（平成 27 年度末完了予定） 		・鉄道事業者
	バス				・バス事業者
公共交通のサービス拡充		・江戸バスのサービス運行内容変更検討			・区 ・バス事業者
					・タクシー事業者
自転車利用の基盤整備（駐輪場）			 		・区 ・民間事業者
自転車利用の基盤整備（走行空間） （・広幅員歩道への自転車歩行者道の整備 ・車道への自転車走行空間の確保の検討）			 		・道路管理者（区・都・国） ・交通管理者
自動車・自転車等の共同利用システムの導入	自動車				・民間事業者
	自転車	・自転車利用のあり方検討（コミュニティサイクルの導入を重点施策に）（区）	  		・区 ・民間事業者
歩行環境の整備					・道路管理者（区・都・国） ・交通管理者
			    		

施策名	平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	実施主体
歩行環境の整備				<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者 (区・都・国)
(業務車両の) 駐車対策 ・共同配送の推進 ・駐車スペースのタイムシェアリング ・大型バス専用の駐車スペース ・タクシーのショットガン方式の検討				<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者 (区・都・国) 交通管理者 運送事業者 商業事業者
水上交通の拡充 ・広域的な水上交通ネットワークの創出 ・船着場の整備推進	<ul style="list-style-type: none"> 日本橋川での観光船の運行開始 			<ul style="list-style-type: none"> 水上交通事業者
公共交通等に関する情報提供の拡充				<ul style="list-style-type: none"> 区 交通事業者

7.1 平成 24 年度の取り組み(案)

今後取り組んでいく 9 つの施策における平成 24 年度に取り組む内容について整理します。

(1) 基幹的交通システムの導入

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた基幹的交通システムの導入基本計画の策定に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

【調査・検討項目 [案]】

- 候補となるシステムの抽出
- ルートの検討
- 需要予測
- 事業費の検討
- 経営採算性の検討
- 整備効果の検討
- 事業主体・事業スキームの検討
- 関係機関（道路管理者、交通管理者、運送事業者等）との協議

(2) 交通施設の機能充実

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた以下の事項の検討・調査を行い、既に着手している道路整備事業を継続的に実施します。

a) 道路、まちとのつながり

i) 歩道のセミフラット化

- 引き続き道路工事の機会を捉えて整備

ii) 都市計画道路の整備

○環状第 2 号線

- 引き続き整備

○環状第 3 号線（新島橋架替）

- 新島橋の工事着手

b) 駅・バス

i) 駅へのエレベーター設置

- 引き続き各事業者にて整備

ii) バス停におけるベンチ・上屋等の整備

- 具体的な設置個所の検討

(3) 公共交通のサービス拡充

既往調査にて検討された江戸バスの運行改善内容について、短・中期に実施すべき施策として位置付けした上で継続的に実施していくほか、路線バスを含め、更なる改善に向けた諸課題に対する取り組みを実施します。

a) 江戸バスの運行改善

- 利用者アンケートの実施
- 運行改善策の検討

b) 民間事業者によるバス事業

- 参入可能性の検討

(4) 自転車利用の基盤整備

本区において既に調査している自転車利用に関する調査結果を活用しつつ、短・中期に実施すべき施策について実施に向けた詳細な検討を進めていきます。

a) 駐輪場の整備

- 駐輪場整備候補地の調査
- 整備優先順位の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

b) 走行空間の整備

- 自転車走行空間の整備に向けた調査
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

(5) 自動車・自転車等の共同利用システムの導入

本区において既に調査している自転車利用に関する調査結果を踏まえ、短・中期に実施すべき施策について実施に向けた詳細な検討を進めていきます。

- 事業の組み立て、先行着手地区、規模等の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

(6) 歩行環境の整備

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた歩行環境の改善に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

a) 街路環境整備（シンボルロード整備）

- 引き続き基本計画 2008 に基づく計画路線を整備

b) 地下の歩行空間の充実（ネットワーク拡充）に関する検討

- 再開発等の機会を捉え整備を促進

(7) （業務車両の）駐車対策

本計画（中央区総合交通計画）において示された基幹的交通システムの導入に係る（業務車両の）駐車対策を優先するものとし、以下の事項の調査・検討等に着手します。

a) 荷捌き交通対策

- 荷捌き交通の効率的処理対策の検討
- 効率的処理対策に関する実現可能性の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、物流事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

b) 大型バス対策

- 再開発事業による整備

c) タクシー対策

- ショットガン方式による対策検討
- 関係主体（民間等事業者、タクシー事業者、交通管理者、道路管理者等）による協議

(8) 水上交通の拡充

短中期に実施すべき施策として位置付けされた水上交通の拡充に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

- 水上交通ルートの拡充について検討
- 水上交通事業者との協議

(9) 公共交通等に関する情報提供の拡充

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた公共交通等の情報提供の拡充に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

- 銀座地区の公共サインについて検討
- 関係主体（民間等事業者、交通事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

8. 計画推進に向けた取組・推進体制

8.1 計画推進に向けた取組み

本計画の着実な推進に向け、「PDCA サイクルの実践による評価・改善」に取り組めます。

8.1.1 PDCAサイクルの実践による評価・改善

本計画の実行により、中央区の抱える現状の交通課題や将来の課題へ対応し、中央区の交通の基本理念を達成するには、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映・改善（Act）の PDCA サイクルの実践により、目標達成に向け絶えず取組みを評価・改善していきます。

交通に関わる計画を実施していく上では、交通基盤整備とそれを利用する利用者の行動変革が必要ですが、特に基盤整備にあたっては、時間を要する場合があります。しかしその間に社会経済情勢の変化や利用ニーズの変化、技術革新も予想されることから、取組みにおいては途中段階での評価や見直しが不可欠と考えます。そのためには、各種施策の事前評価や、実施した事業の整備効果を的確に把握・評価することで、計画の継続的な改善に取り組めます。

なお、計画の推進に当たっては先駆的な事業の推進を通して、効率的・効果的な施策展開を図り、中央区の他の各分野における中・長期計画との連携を図りつつ、円滑な事業推進を進めていきます。

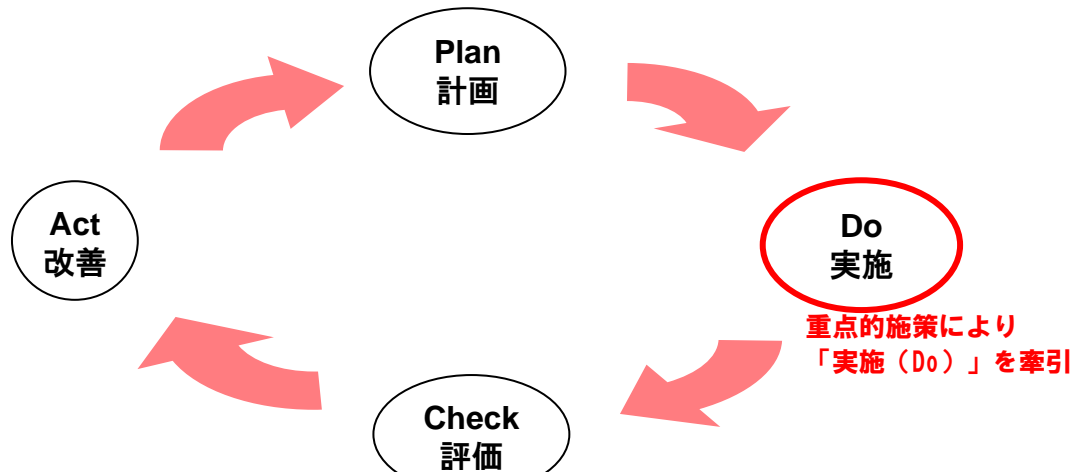


図 PDCA サイクル

8.2 推進体制

中央区都市総合交通戦略の推進体制として、区民・地元企業を含めた関係者の共働を実施します。

8.2.1 区民・地元企業を含めた関係者の共働

中央区における質の高い交通の実現には、行政や区内を運行・運営する既存交通事業者のみならず、区民や地元企業の一人ひとりが、自ら当事者であるとの認識を持ち、区内の交通ライフスタイル、クルマや社会、環境との関わり方を見つめ直しながら積極的に参加・連携していくことが必要であると考えます。

そこで、行政、区民・地元企業、交通事業者が「中央区の交通の基本理念と目標」を共有し、実現に向けて共働して取り組んでいきます。

なお、区民や地元企業の意識を高め、共働に導いていくための取組みとして、モビリティ・マネジメントを推進します。

注) モビリティ・マネジメントとは：渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み

出典：社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP