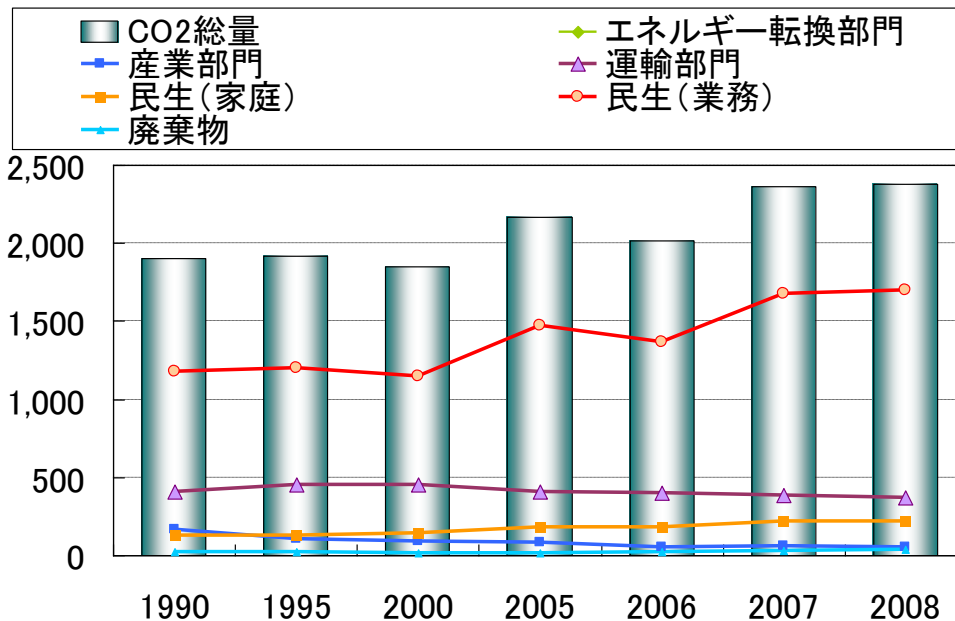


【参考】運輸部門による環境への影響について

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。

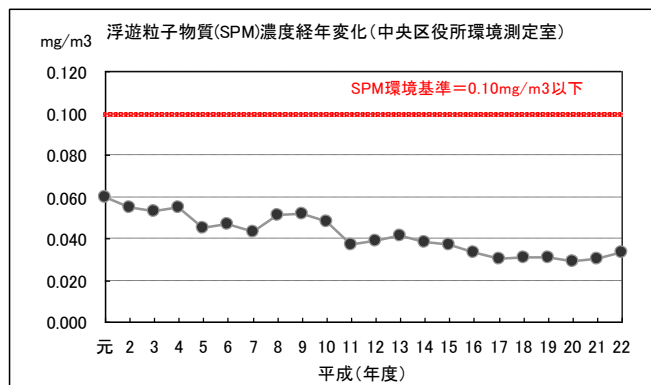
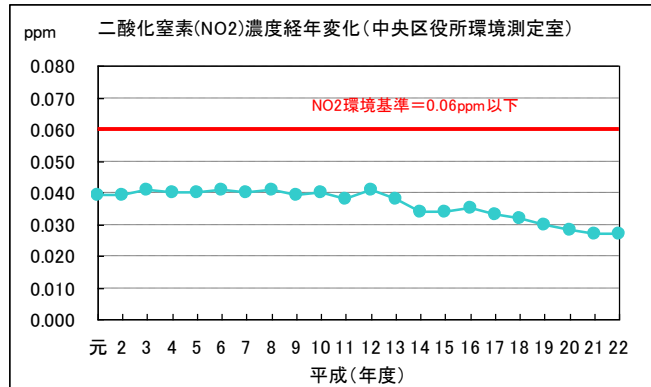


図 大気汚染物質(NO₂、SPM)の推移

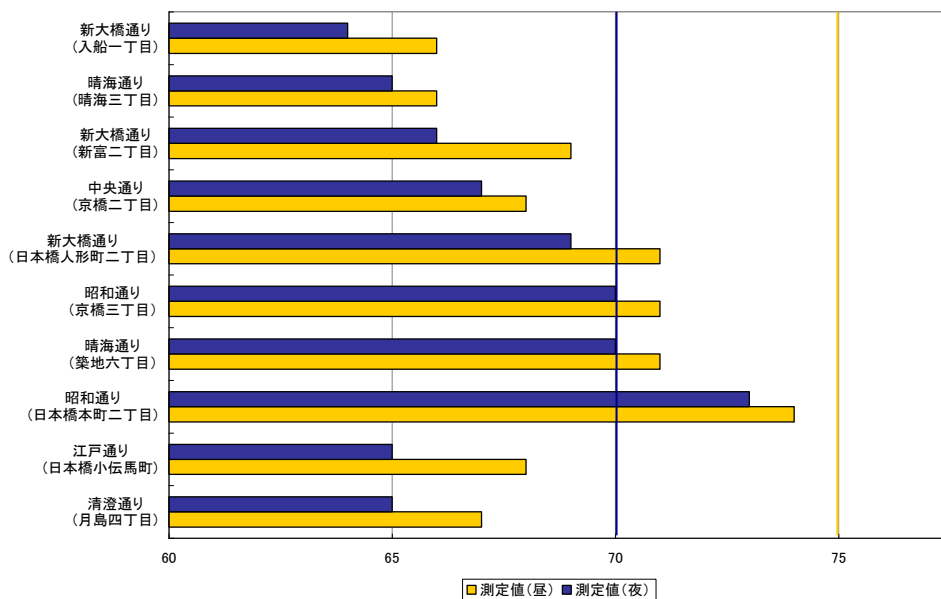
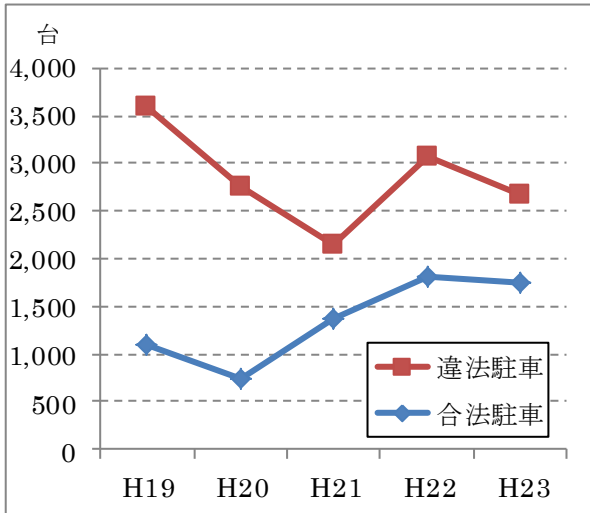


図 自動車騒音(平成 22 年度)

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」

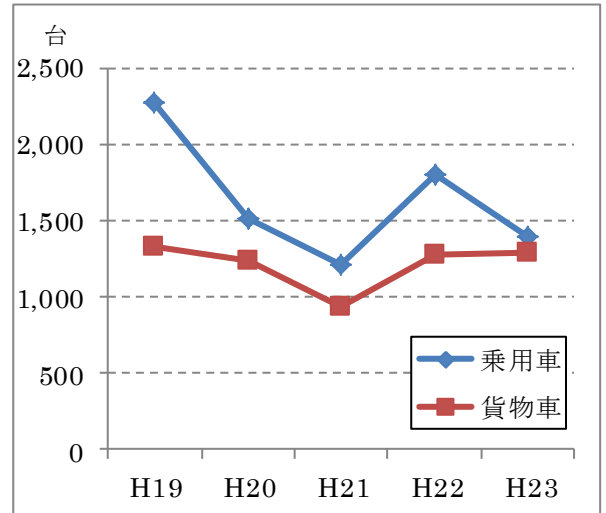
(3) 路上駐車

- 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。



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

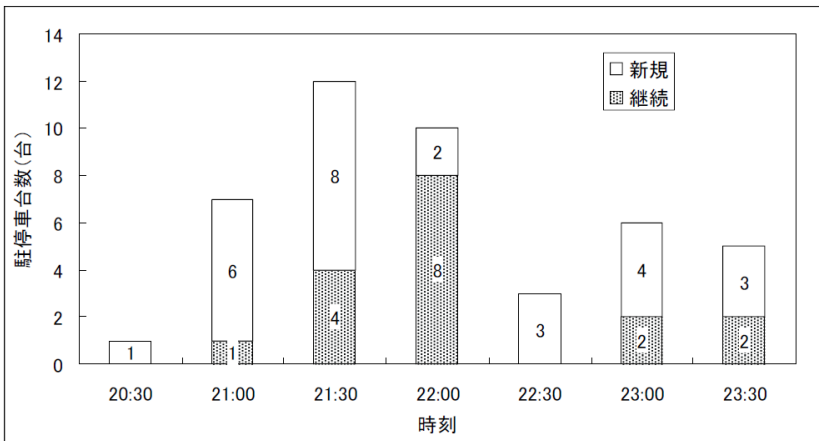


図 都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数

表 調査実施概要

調査日	平成 19 年 12 月 7 日 (金)
調査時間帯	20 時 30 分～23 時 30 分
調査方法	調査員が対象区域 (図 3.1) を 30 分おきに歩行巡回し、その際に駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録した (計 7 回の観測)。



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

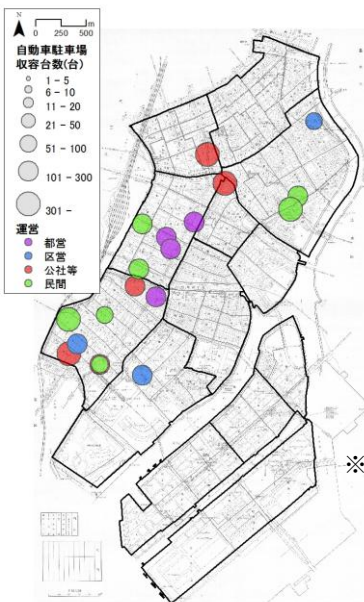
図 東京駅前地区におけるツアーバス駐停車台数



図 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とされています。



- ※ 同一番地である以下の駐車場は一つのものとして表示
- ・ 東銀座駐車場 (公社等と民間)
 - ・ 八重洲東と八重洲西駐車場 (ともに民間)

図 都市計画駐車場配置図

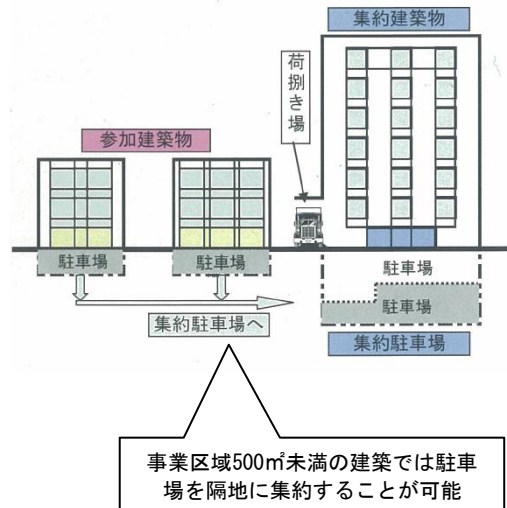


図 駐車場附置の銀座ルール

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

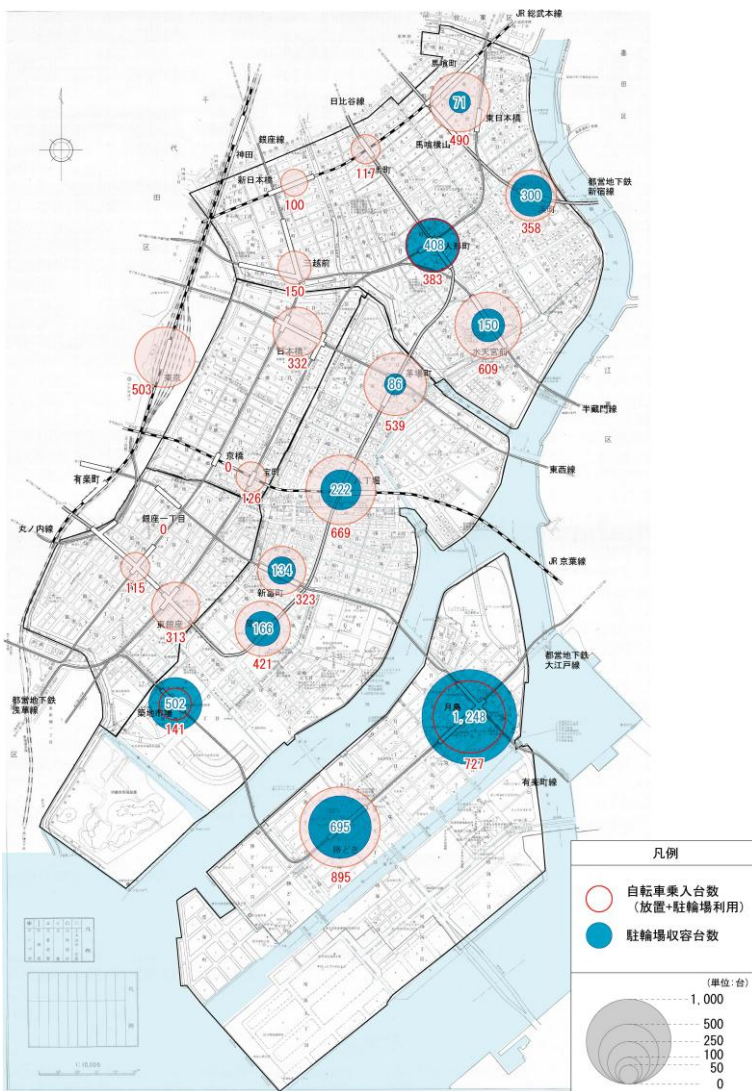


図 区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

(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

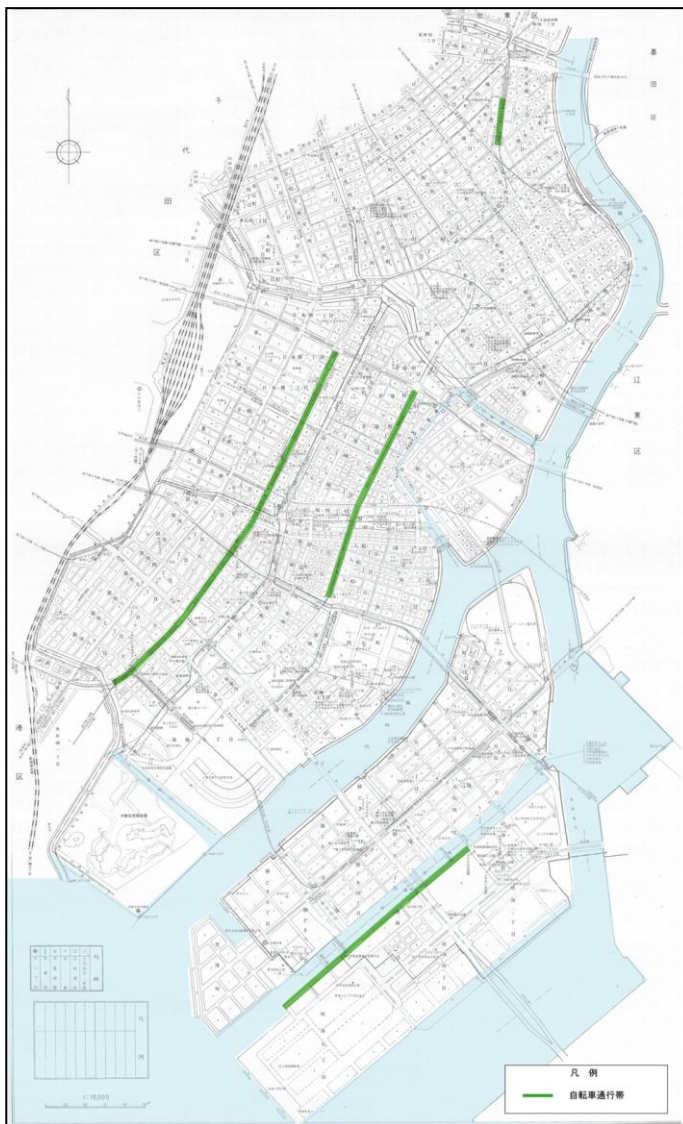
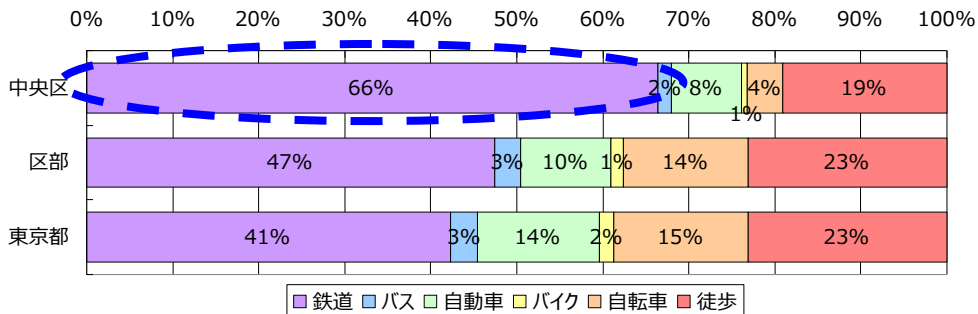


図 自転車通行帯

2.2.8 人の動き

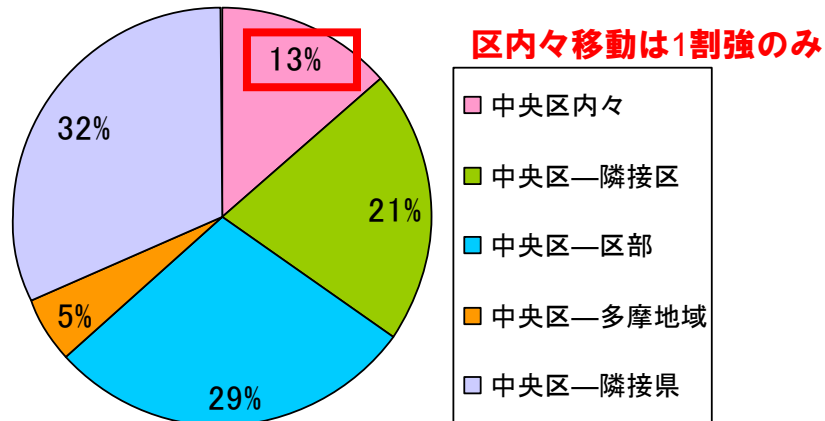
(1) 交通手段と発着地

- 中央区関連の移動(内々、内外移動)における利用交通手段は、東京都や区部と比較して、鉄道利用の割合が高い一方、バスや自転車、自動車の割合が低くなっています。
- 中央区関連の移動のうち、内々移動(中央区内を発着地とする動き)は13%であり、87%は内外移動(区外から・区外への移動)となっています。
- 区内外移動では大多数が鉄道利用なのに対して、区内の移動手段では徒歩が約7割を占め、以下、自転車12%、鉄道10%、自動車7%の順であり、バスは2%に留まっています。



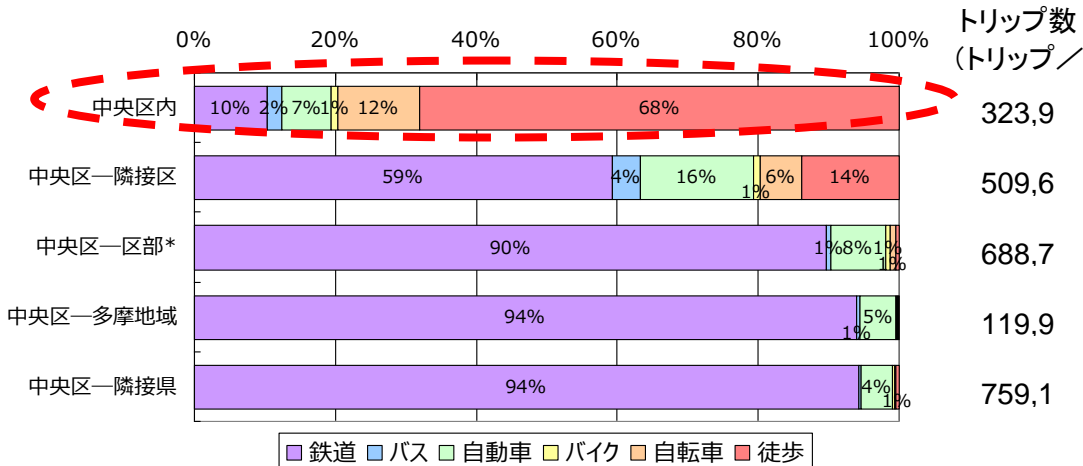
データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図 中央区と区部、東京都関連移動の代表交通手段の比較



データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図 中央区関連移動の発着地別内訳

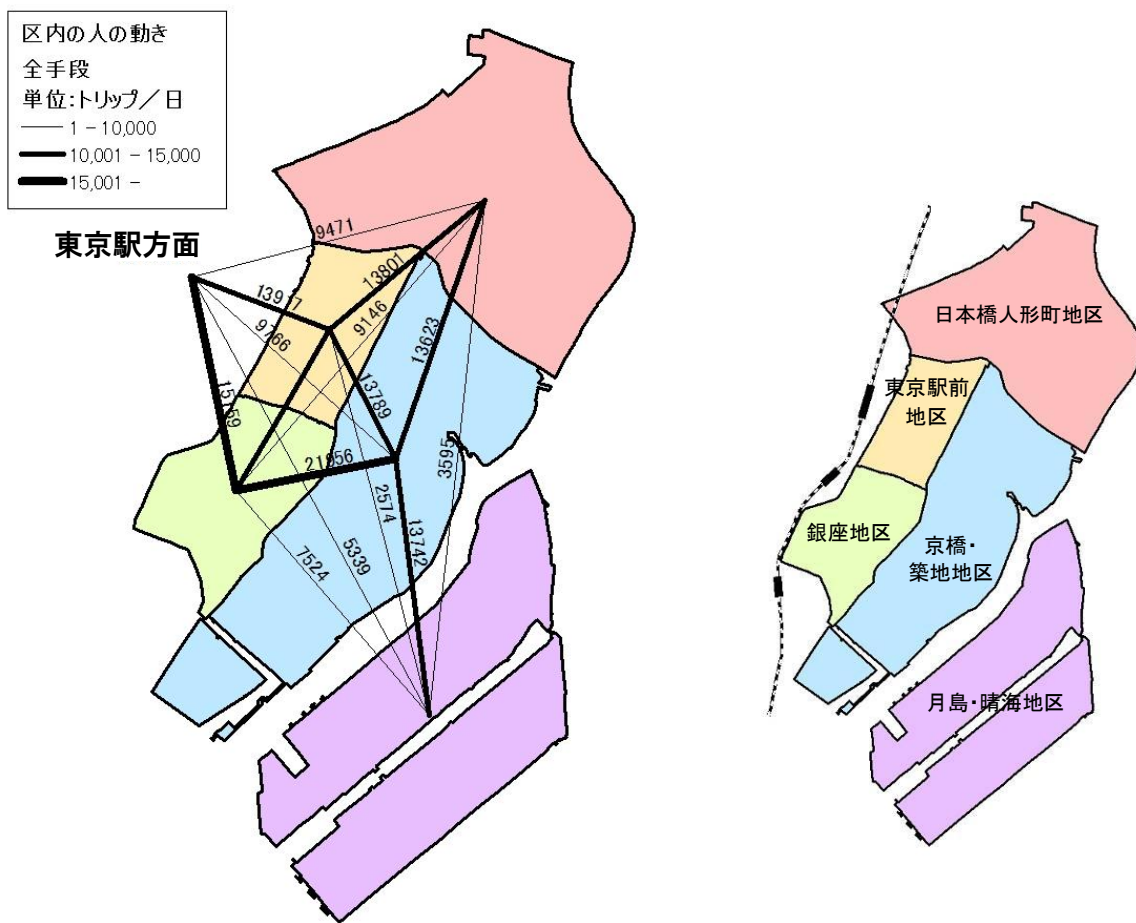


データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図 発着地別の代表交通手段別分担率

(2) 区内の人の動き

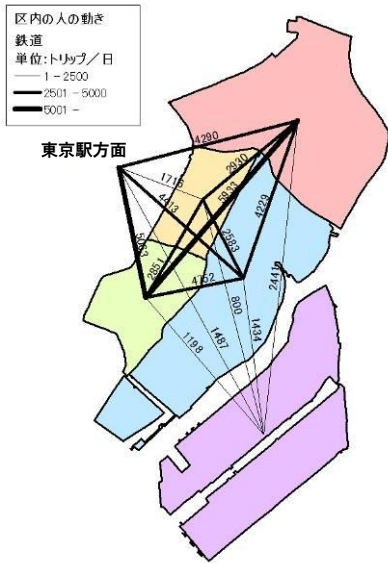
- 区内を発着地とする人の動きは、銀座地区を発着地とする移動が多く、特に銀座地区～日本橋人形町地区、東京駅方面間で多くなっています。
- 鉄道は銀座地区～日本橋人形町地区などの南北方向での利用が多い一方、月島・晴海地区を発着地とする利用は少なくなっています。
- バスは月島・晴海地区を発着地とする利用に偏っており、そのほかではあまり利用されていません。
- 自動車は京橋・築地地区を中心に偏りなく利用されています。
- 自転車は、日本橋人形町地区、京橋・築地地区、月島・晴海地区を発着地とする利用が多い一方、銀座地区、東京駅前地区での利用は少なくなっています。
- 徒歩は東京駅方面・銀座地区・東京駅前地区・京橋築地地区の各地区間での移動が多くなっています。



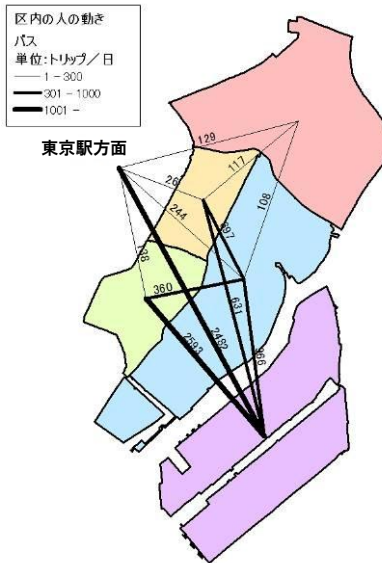
データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図 区内(東京駅を含むゾーン)での動き(全手段)

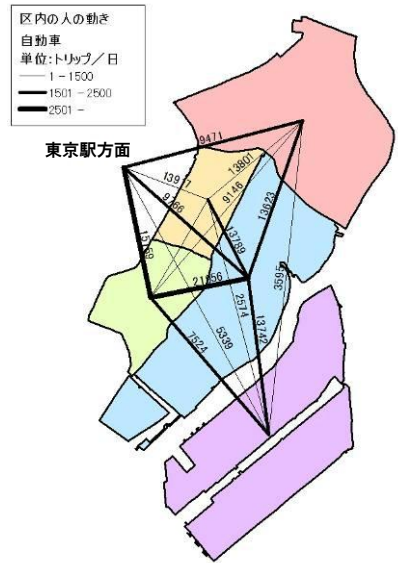
鉄道



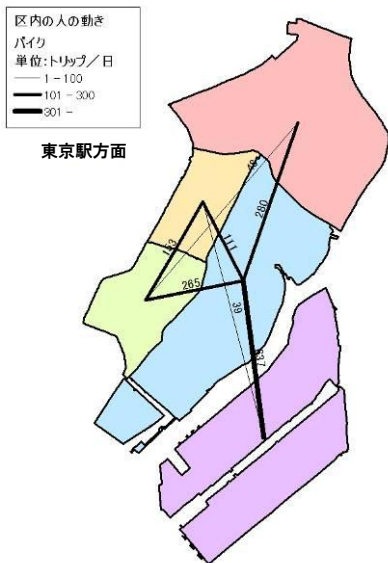
バス



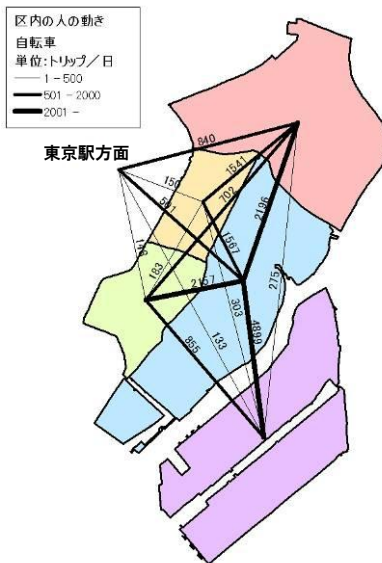
自動車



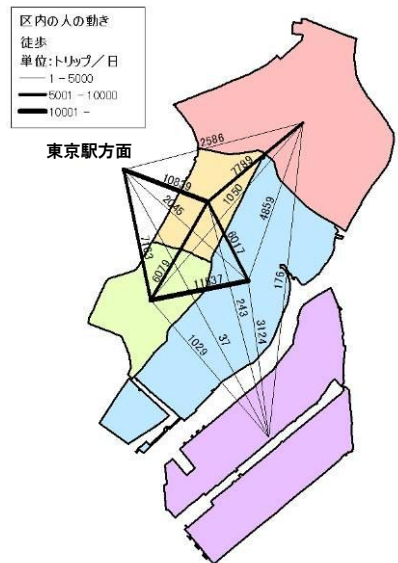
バイク



自転車



徒歩



データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図 区内交通手段別の人の動き(交通手段別)

2.2.9 物流

(1) 貨物車交通

- コンテナ車等のうち、特に大型貨物車の通行が可能な道路（高さ・重さ指定道路）は、区内の幹線道路の多くが指定されています。
 - ・中央通り：全ての大型貨物車が走行可
 - ・昭和通り：高さ指定のみ
 - ・晴海通り：晴海地区～築地交差点間は全ての大型貨物車が走行可
(但し、築地交差点より西の区間は高さ指定のみ)
 - ・新大橋通り：全ての大型貨物車が走行可
- 一般道では海岸通りや晴海通りで、大型車混入率が20%を超え、大型車の通行が多いです。

◆重さ指定道路
 高速自動車国道または道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、**総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じて最大25トンとする道路**。(幅、長さ、高さの最高限度は一般的制限値と同じ)

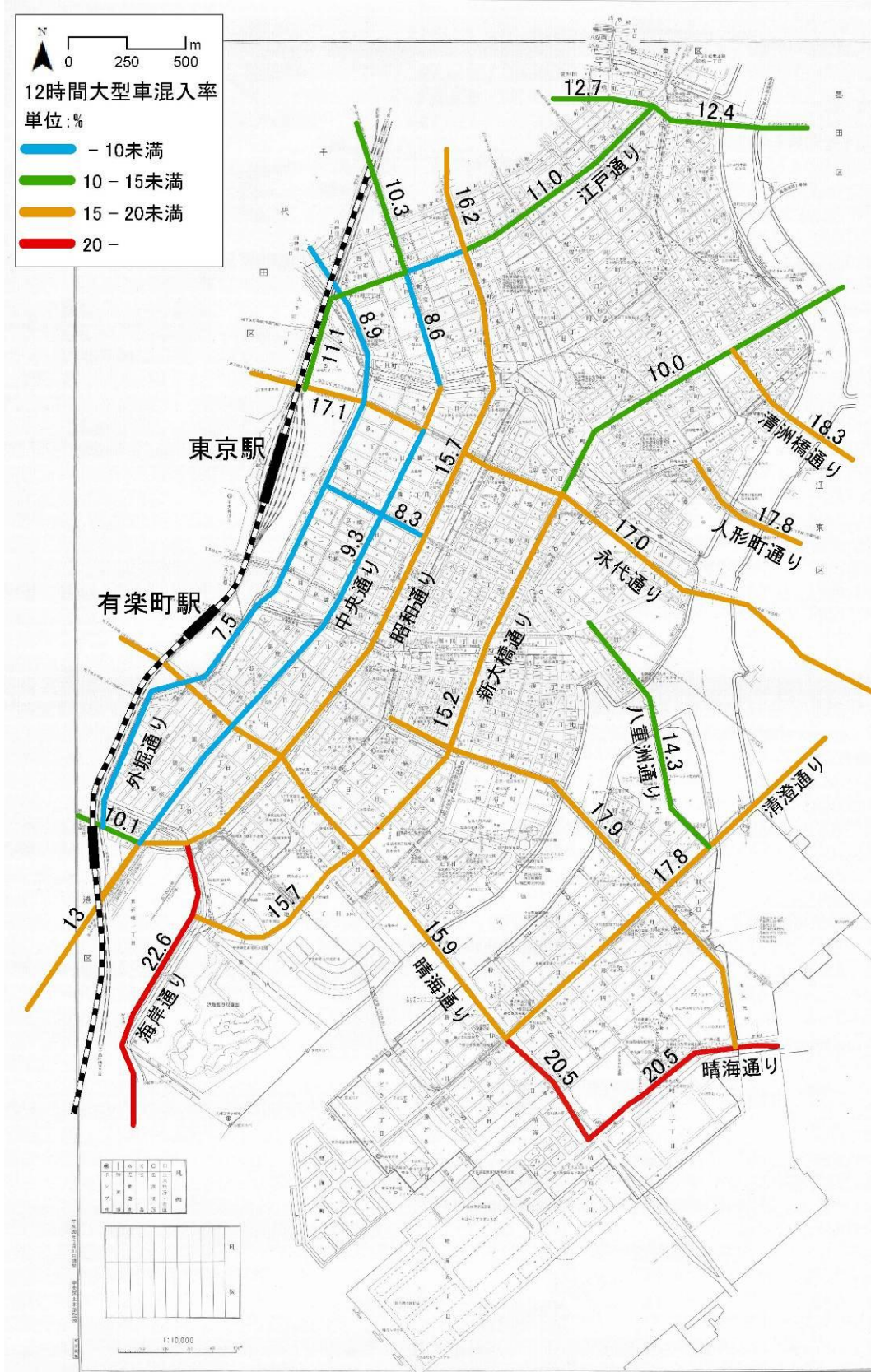
◆高さ指定道路
 高さ指定道路とは道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路で



参考: 国土交通省道路局HP、「重さ指定道路、高さ指定道路とは」、
http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000023.html

資料: 国土交通省(H22.4)「車両制限令の指定道路地図」
<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/shiteidouro/tokusya/q02-c/index.html>

図 重さ指定道路・高さ指定道路分布



データ: H22 道路交通センサス

図 区内一般道の大型車混入率

(2) 端末物流

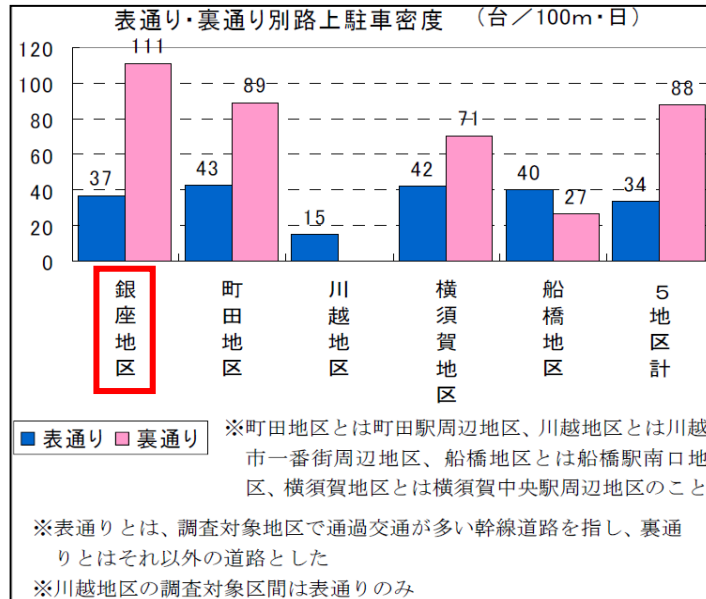
- 中央区内では、商業施設や事務所が多数立地していることから、貨物・荷物の集配送や搬出といった『端末物流』量が多くなっています。
- 中央区では、この端末物流に関わる路上駐車である『路上荷捌き駐車』も多く、これまで様々な取り組みを実施してきています。

表 中央区で実施されている端末物流対策の施策事例

施策	実施場所	概要
既存駐車場（一時貸し）の転用による荷捌きスペースの確保	パーク 24 と ヤマト運輸（東京地区）	コインパーキングのパーク 24 の施設を荷捌きに活用している。
貨物車の駐車時間のタイムシェアリング	日本橋 横山町	トラックと乗用車の集中時間を分離し、駐車需要を平準化するため、タイムシェアリングを実施している。
空き店舗の活用による共同荷受け施設の確保	宅配事業者のデポ（ヤマト運輸のサテライトデポ）	地区内に 1 ヶ所のストックポイントとして整備し、活用されている。ここから各配送先には台車等を用いて集配送される。
百貨店の代表一括納品	日本橋（三越）	貨物車をアクセスできる納入業者を指定（納品代行業者）し、個別の事業者はそれらの納品代行業者の集約拠点まで輸送する。



資料: 東京都都市圏交通計画協議会(H18.5)「端末物流対策の手引き」

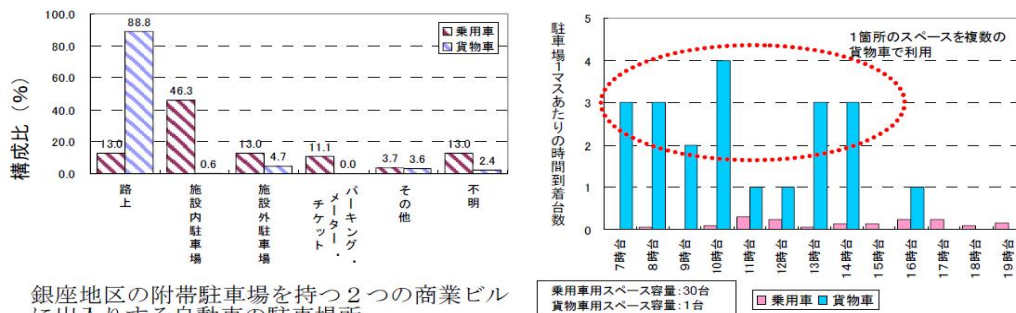


資料: 東京都都市圏交通計画協議会 (H18.5) 「端末物流対策の手引き」

図 地区別の路上駐車密度

○銀座地区

- ・ 商業ビルへの自動車の需要は貨物車の方が多いが、供給量が少ないため、貨物車の荷捌きが路上で行われることになるなど、乗用車と貨物車の駐車スペースの供給量のアンバランスになっており、適切なたまり機能の確保がされていない。



銀座地区の附帯駐車場を持つ2つの商業ビルに出入りする自動車の駐車場所

【地区の魅力の低下】

- ・ 銀座地区では、裏道等における荷捌き駐車を含め、路上駐車をまちの魅力を下げる要因として位置づけ、まちぐるみの駐車対策を行っている。
- ・ 貨物車については、対応がまだ不十分であり、路上で荷捌き駐車が発生するような状況となっている。

【解決の方向性】

- ・ 中小規模の商業ビルにおいても駐車場が確保できるように附置義務駐車場の隔地・集約整備のルールを制定したところであり、貨物車と乗用車の需要実態にあった確保ができるよう隔地・集約駐車場の荷捌き利用が考えられる。
- ・ また、全ての荷捌きを集約駐車場で収容することは難しいため、利用する可能性のある貨物車を見極め、可能性の低い貨物車については、既存のパーキングメーター等を活用した路上駐車空間的な分離などが考えられる。

資料: 東京都都市圏交通計画協議会 (H18.5) 「端末物流対策の手引き」

図 銀座地区での路上駐車に関する過去の検討

3. 中央区の交通に関する課題

「2. 中央区の社会経済現況」で整理した中央区の交通を取り巻く概況や交通の現況を踏まえ、中央区の交通に関する課題を抽出しました。

【課題1】 増加する交通需要に対する公共交通の充実

区内には、地下鉄やバスが網の目のように運行しているなど公共交通網が発達しています。また、各運行事業者において、需要に応じたダイヤ改正を進めているほか、大江戸線勝どき駅では駅構内の混雑緩和を目的としたホーム増設などの改良工事が行われています。

しかし、晴海や勝どきなどの臨海部は、人口増加に伴う交通需要が増加しているにもかかわらず鉄道の空白地域となっており、公共交通機関は路線バスに限られています。また、今後も大規模な再開発事業などから人口が大幅に増加することが予想され、勝どき駅や駅周辺の混雑状況は一層激しくなることが懸念されます。

このため、臨海部と都心とを結ぶ中量輸送機関の確保が必要です。

【課題2】 公共交通不便地域の解消

コミュニティバス（江戸バス）の運行により、既存のバス路線では圏域外となっていた地域の一部がバス圏域に入り、区内の公共交通不便地域は減少しました。しかし、依然として日本橋地域や晴海地区などの一部には鉄道駅から300m、バス停から200m以上離れた、高齢者や子育て世代にとっては公共交通が不便と感じる地域が残っております。また、交通不便地域とは異なるものの、日本橋地域と月島地域との移動や公共施設などへの移動に不便な地域もあります。今後、さらなる高齢化の進展や子育て世代の増加も見込まれていることから、交通不便地域等を解消する必要があります。

【課題3】 自転車利用環境の充実

駅周辺に通勤・通学者用の駐輪場の整備を進めていますが、駐輪場用地の確保が難しいことにより放置自転車の減少が進んでおらず、安全な歩行空間ばかりでなく、まちの景観も損ねています。また最近では、健康志向や環境意識の高まりから、買物や観光、レジャー、ビジネスなどでの自転車利用も増えており、業務・商業地域においても放置自転車が問題となっています。

さらに、自転車の交通事故の増加や、ルールやマナーを守らない走行により歩行者の安全が損なわれています。このため、歩行者・自転車が安全・快適に通行できるよう駐輪場の整備を進めるとともに、自転車の走行空間を確保する必要があります。

【課題4】自動車に伴う環境負荷の低減

運輸部門のCO₂排出量は中央区全体の約16%であり、そのほとんどが自動車からの排出です。また、自動車の排気ガスによる大気汚染は近年改善されておりますが、光化学オキシダント濃度は環境基準を上回っています。CO₂や大気汚染などの環境負荷を低減し、環境にやさしいまちを形成していくため、自動車利用を抑制する必要があります。

また、区内の幹線道路は、昭和通りや永代通り、晴海通りなどの昼間12時間交通量が3万台を超えています。また、中央通りや八重洲通り、永代通りなどで混雑時平均旅行速度が東京都区部平均値(16km/時)を下回っています。そのため交通渋滞を緩和し、円滑で快適な自動車走行空間を確保する面からも、自動車利用の抑制が求められています。

(参考)輸送機関別、走行速度によるCO₂排出量の比較

- 一人の人が自家用乗用車で1km移動する際のCO₂排出量は、バスの3.4倍、鉄道の9.1倍になります。
- 走行速度が60km/時の場合CO₂排出量は20km/時の場合の4割減となります。

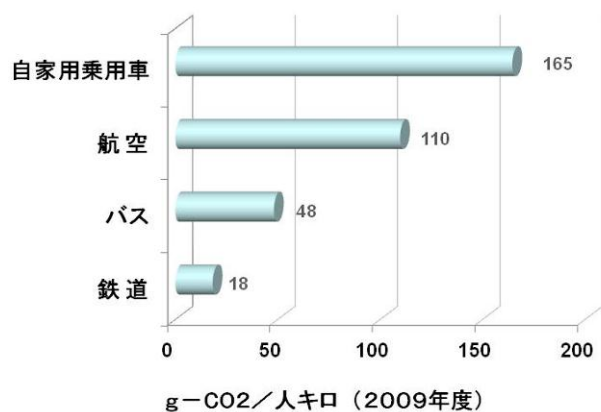
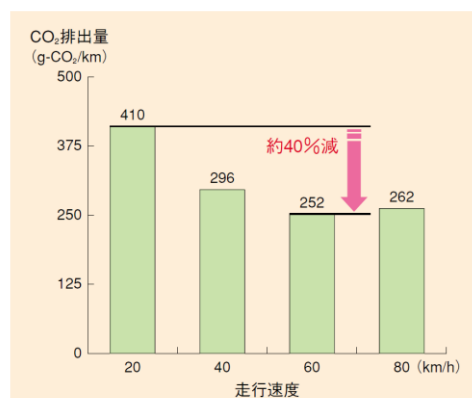


図 輸送機関別の二酸化炭素排出量



資料:国土交通省

図 走行速度による二酸化炭素排出量の比較

【課題5】バリアフリー対応の充実

区内の鉄道駅においては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、エレベーターやエスカレーターなどの整備を積極的に進めており、現在区内28駅中20駅が整備済みと成っています。しかし用地確保が困難などの理由から、8駅が一部整備済、未整備となっており、引き続き整備を進める必要があります。

また、道路についても、セミフラット化を進めるなど段差解消を図っていますが、引き続きバリアフリーの確保化を推進する必要があります。

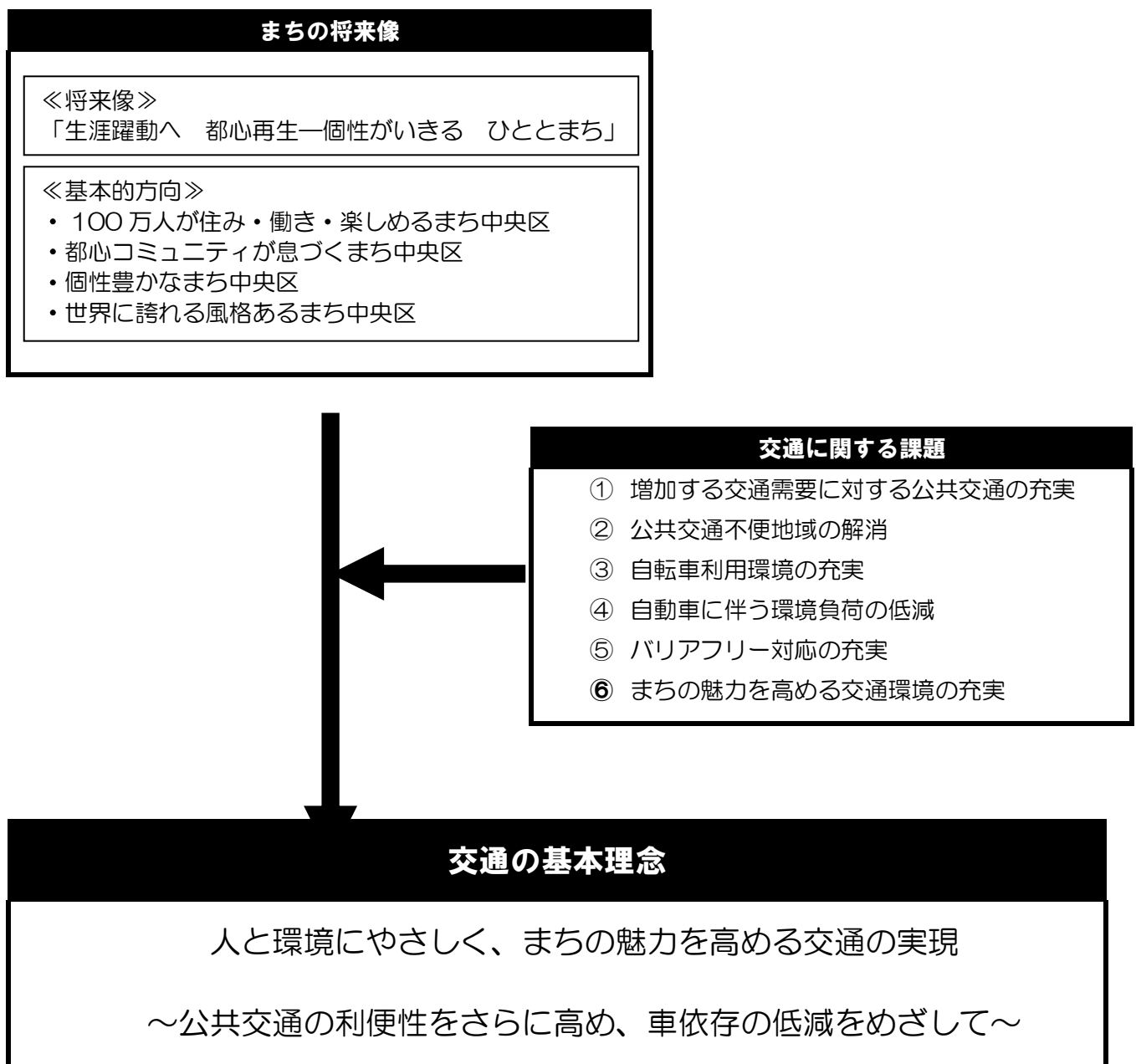
【課題6】まちの魅力を高める交通環境の充実

区内の小売業の商品販売額は都内第1位であり、銀座、日本橋をはじめ国内有数の商業地区を有しています。また、日本橋問屋街・築地市場・人形町や月島もんじゃ街・晴海トリトンスクエア等の特色ある商業施設のほか、劇場や美術館、史跡・旧跡、歴史的建造物などの文化施設も区内各地に多数存在しています。

買い物客や観光客など多くの来街者を集め、まちが活力に満ち発展していくためには、回遊性やまちの魅力を高める交通環境の充実が必要です。

4. 交通の基本理念・目標及びまちの将来イメージ

- 中央区では、平成 10 年 6 月に策定した基本構想において、21 世紀を展望した将来像「生涯躍動へ 都心再生—個性がいきる ひととまち」を描き、4つの基本的方向を定めています。本計画では、この目指すべきまちの将来像と、これまでに抽出した現時点における交通に関する様々な課題を踏まえ、車から公共交通中心の社会への移行を目指し、誰もが安全・安心・快適に移動できる魅力的な都市の実現に向けて、交通の基本理念を以下のとおりとしました。



【交通の基本理念】

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～

都心に位置する中央区は、地下鉄や都営バスなどの公共交通機関が発達しております。また、平成 21 年 12 月からコミュニティバスである江戸バスを運行し、交通環境の充実が図られているところです。しかし、人口増加が著しい晴海や日本橋の一部に公共交通不便地域も残っています。

また、増加する自転車利用に対する駐輪場の確保など放置自転車対策や走行空間の確保、ルールやマナーの徹底などの自転車利用の促進や高齢者や子育て世代など交通弱者を含めたすべての人々に利用しやすいバリアフリーなどの対応も求められています。

まちの特徴としては、中央区は江戸開府以来、日本の文化・商業・情報の中心として栄え、歴史と文化を引き継ぎながら、常に時代の先端をリードする活気と賑わいのあるまちとして発展してまいりました。区内には銀座、築地、日本橋、月島などの商業施設や歌舞伎座、明治座などの劇場をはじめ、映画館や美術館などの文化施設などが集積しています。これら区の豊富な資産を十分に活用し、まちの魅力を高める交通の実現が望まれます。

21 世紀は環境の世紀といわれ、待ったなしの地球温暖化や都市部のヒートアイランド現象など環境への対応は不可欠であります。鉄道やバスなどの公共交通機関の充実を図るとともに、自転車などの利用を促進し、化石燃料を使用する車の利用を可能な限り抑制するなど、環境負荷を低減していく必要があります。

これらの考えから、本計画における交通の基本理念を「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」とします。

4.1 目標

基本理念の実現に向けて、具体的な施策が目指す方向性を示すため、以下の4つを目標とします。

《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

今後も人口増加が見込まれる中、現在都心部と臨海部（晴海地区）を結ぶ公共交通機関は路線バスに限られています。しかし、路線バスは定時性・速達性・輸送力などに課題があります。また、現在臨海部（Ⅲゾーン）には、地下鉄駅が月島と勝どきの2駅しかありませんが、朝夕の通勤時間帯を中心に混雑が激しく、安全で円滑な旅客流動に支障をきたす恐れがあります。そこで、定時性・速達性に優れるとともに一定の輸送力を確保できる交通手段の導入を図り、利用者の選択肢を広げることにより、交通需要の分散を図っていきます。

あわせて、出入口の増設、バス路線の運行見直しなど、既存交通施設の充実を図ります。また都市計画道路等の整備を進めることにより、公共交通の利便性を高め、快適な区内移動を実現していきます。

《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

中央区は他の地域と比べ公共交通を利用する人の割合が高くなっています。しかし、日本有数の業務商業の集積地域であることから、幹線道路の自動車交通量は多く、渋滞による速度低下もあります。こうしたことから運輸部門からのCO₂排出量は部門別で2番目に多くなっています。

交通における環境負荷の低減を図るため、鉄道やバスなどの利便性をさらに高めるとともに自転車の利用を促進することなどにより、自動車から他の環境負荷の小さな交通に転換を図っていきます。また、自動車については、共同利用の促進や電気自動車の普及などにより、環境負荷を軽減していきます。

《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

本区では、今後も高齢者や子育て世代などの「交通弱者」の増加が予想されており、これらの人たちへの対応が求められています。また、公共交通へのアクセスが不便と感じる地域があることから、これまでも取り組んでいるバリアフリー施策を引き続き推進するとともに、既存交通サービスの充実を図っていきます。

あわせて、区内を循環運行しているコミュニティバス（江戸バス）の充実を図るとともに、区内を運行する公共交通の一元的な情報提供など、来街者を含む誰もが安全・安心・快適に移動できる環境を整備していきます。

《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

本区には銀座や日本橋、築地、月島など多くの観光資源があります。これらの資源を活用し地域の活性化を図っていくためには、地区間・地域内の回遊性を高める交通環境の整備が必要です。誰もが気軽に乗り降りができ、既存交通などとの連携が図られた交通を提供するとともに、地域間・施設間を結ぶ交通を充実していきます。また、交通そのものが観光資源の一つとなるよう、魅力的なものにしていくとともに、街歩きを促進するために歩行環境の向上を図ります。

4.2 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

- 現状および将来の地域特性を踏まえ、今後も人口の増加が見込まれる臨海部と都心部間を定時性や速達性の確保された交通手段で結ぶとともに、地域間や地区内の回遊性を向上させます。

<中央区の地域特性を踏まえた交通の目指す姿>

