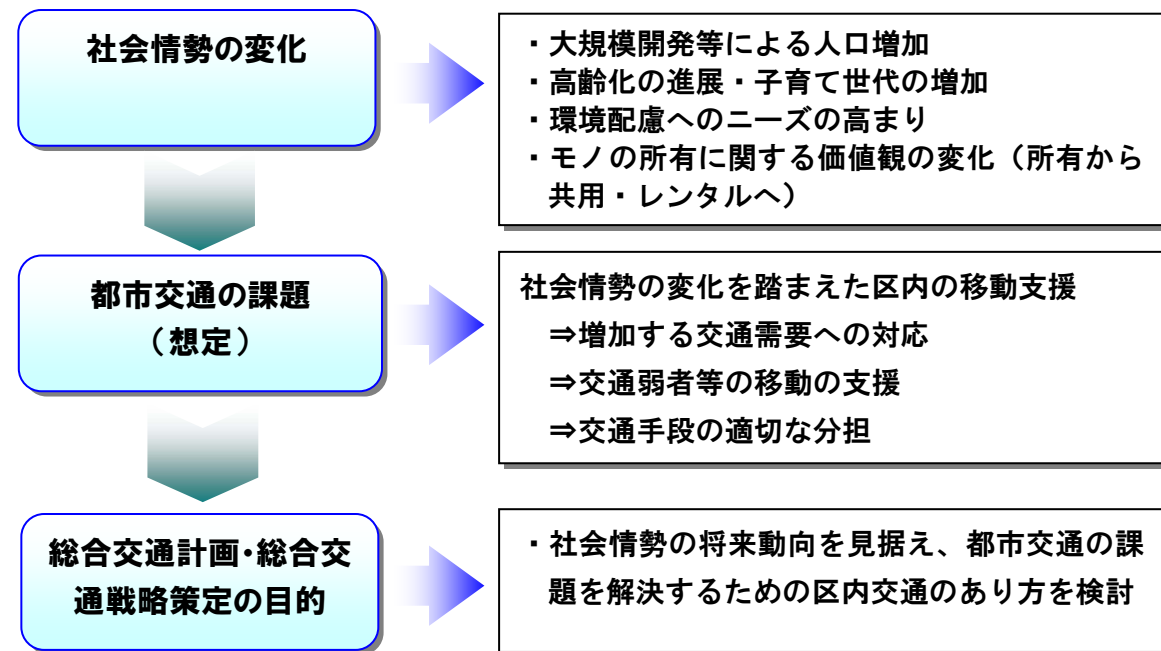


# 総合交通計画・総合交通戦略について

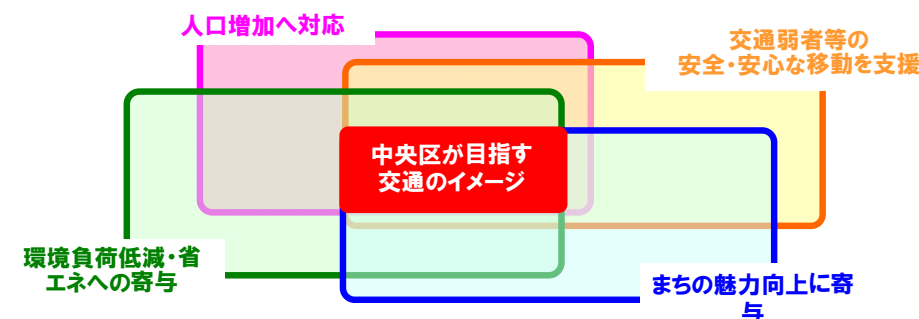
## I 総合交通計画・総合交通戦略の位置付けと調査方針

### I-1. 総合交通計画・交通戦略策定の目的



### I-2. 総合交通計画・総合交通戦略策定に当たっての着眼点

- (1) 増加する交通需要に対応可能な交通
  - ・大規模開発等に伴う人口増加への対応
- (2) 交通弱者等の安全・安心な移動を支援する交通
  - ・今後確実に進行すると予測される高齢化への対応
  - ・新規開発エリアを中心に増加している子育て世代の移動支援
- (3) 環境負荷低減・省エネに寄与する交通
  - ・二酸化炭素や大気汚染物質の排出の抑制
  - ・エネルギー消費量の抑制
- (4) まちの魅力向上に寄与する交通
  - ・江戸から引き継がれてきた文化や時代の最先端性など中央区の風格・個性を発揮



### I-3. 総合交通計画・総合交通戦略とは・・・

#### 総合交通計画とは

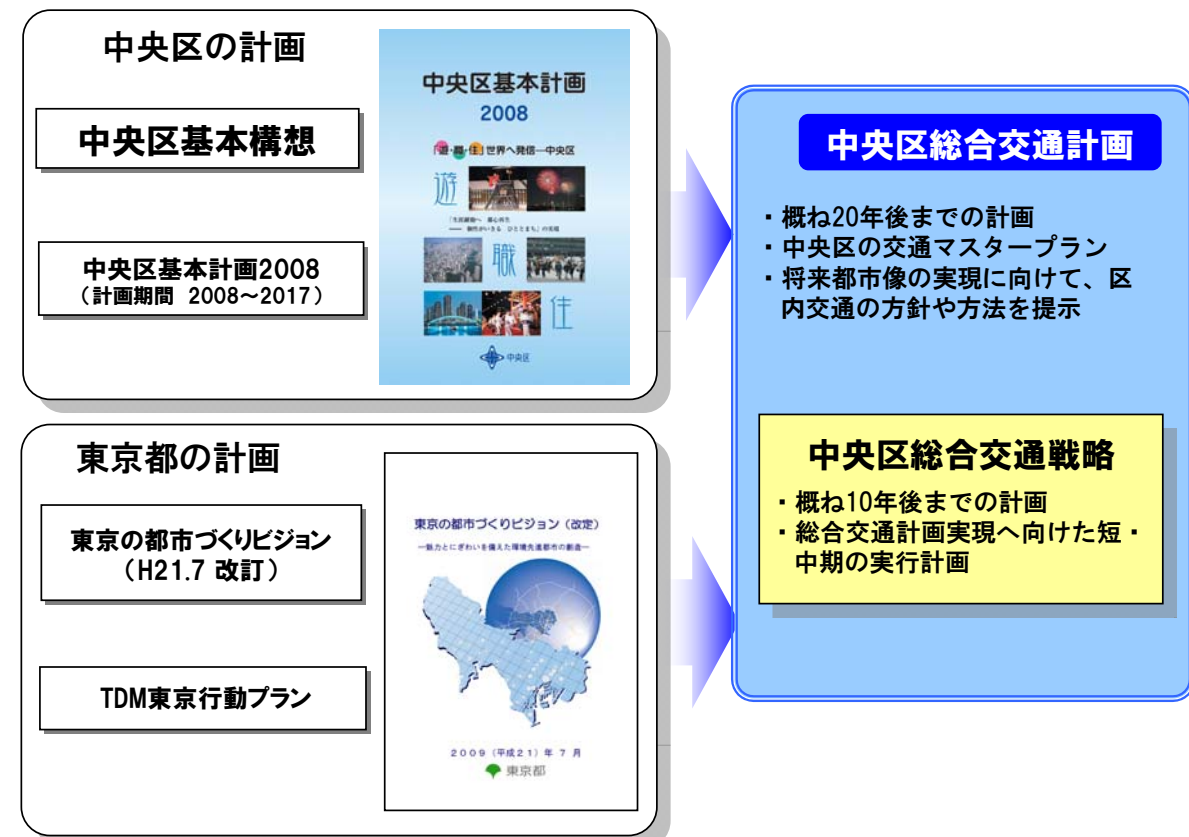
中央区の中長期を見越した交通のあるべき姿や方向性、その実現のための方針や方法の大枠を示す計画。いわゆる都市交通マスタープラン

#### 総合交通戦略とは

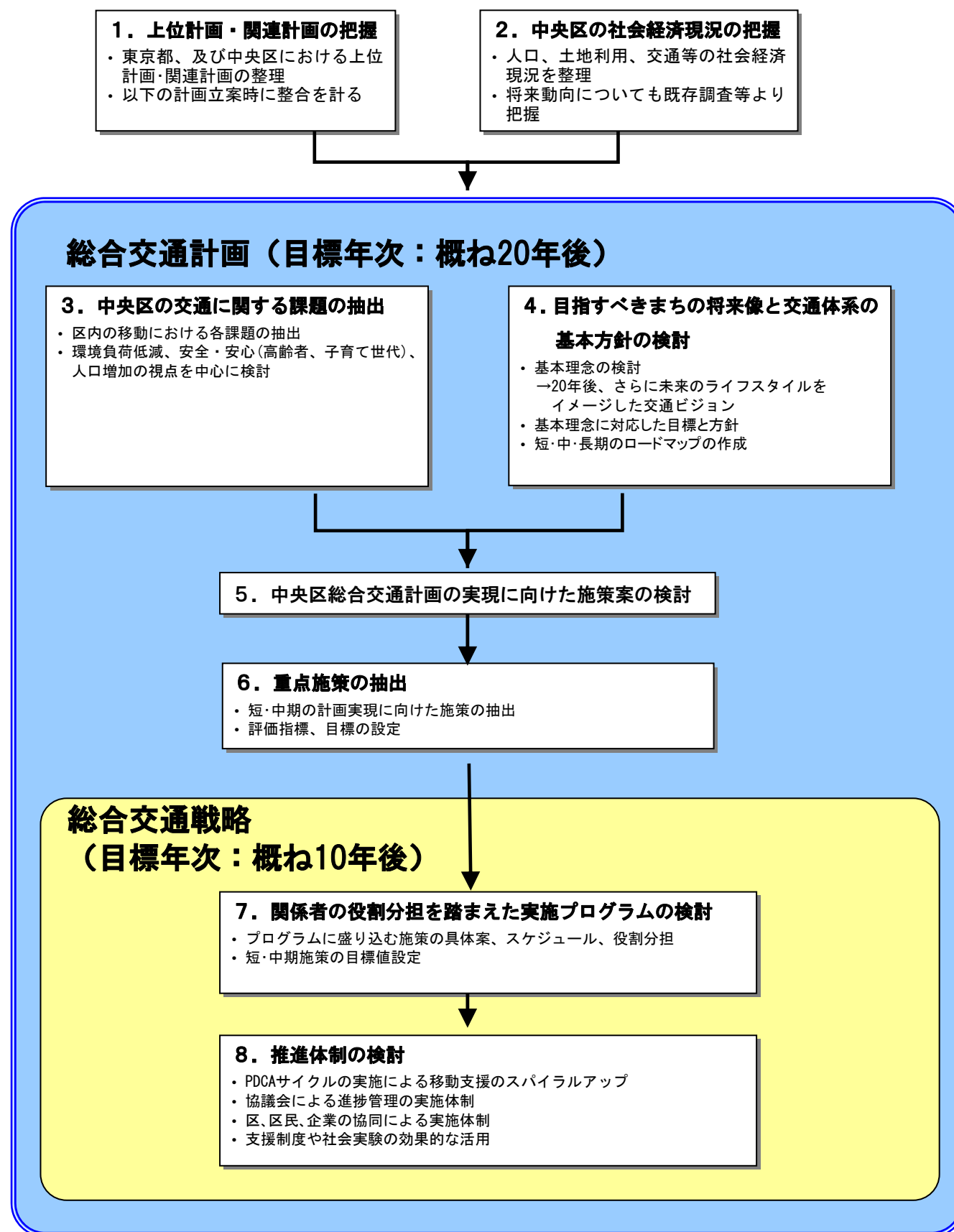
短・中期の間に実施すべき施策と、その役割分担等を示す実行計画。いわゆる都市交通アクションプラン

総合交通計画・総合交通戦略の策定にあたっては、中央区に住む人、働く人、訪れる人の移動と、中央区での物の移動を支援し、より良い中央区の交通のあり方を計画し、その実現に向けた実行計画を検討することを目的に、徒歩・自転車・公共交通および物流を対象とする。

### I-4. 総合交通計画・総合交通戦略策定の位置づけ

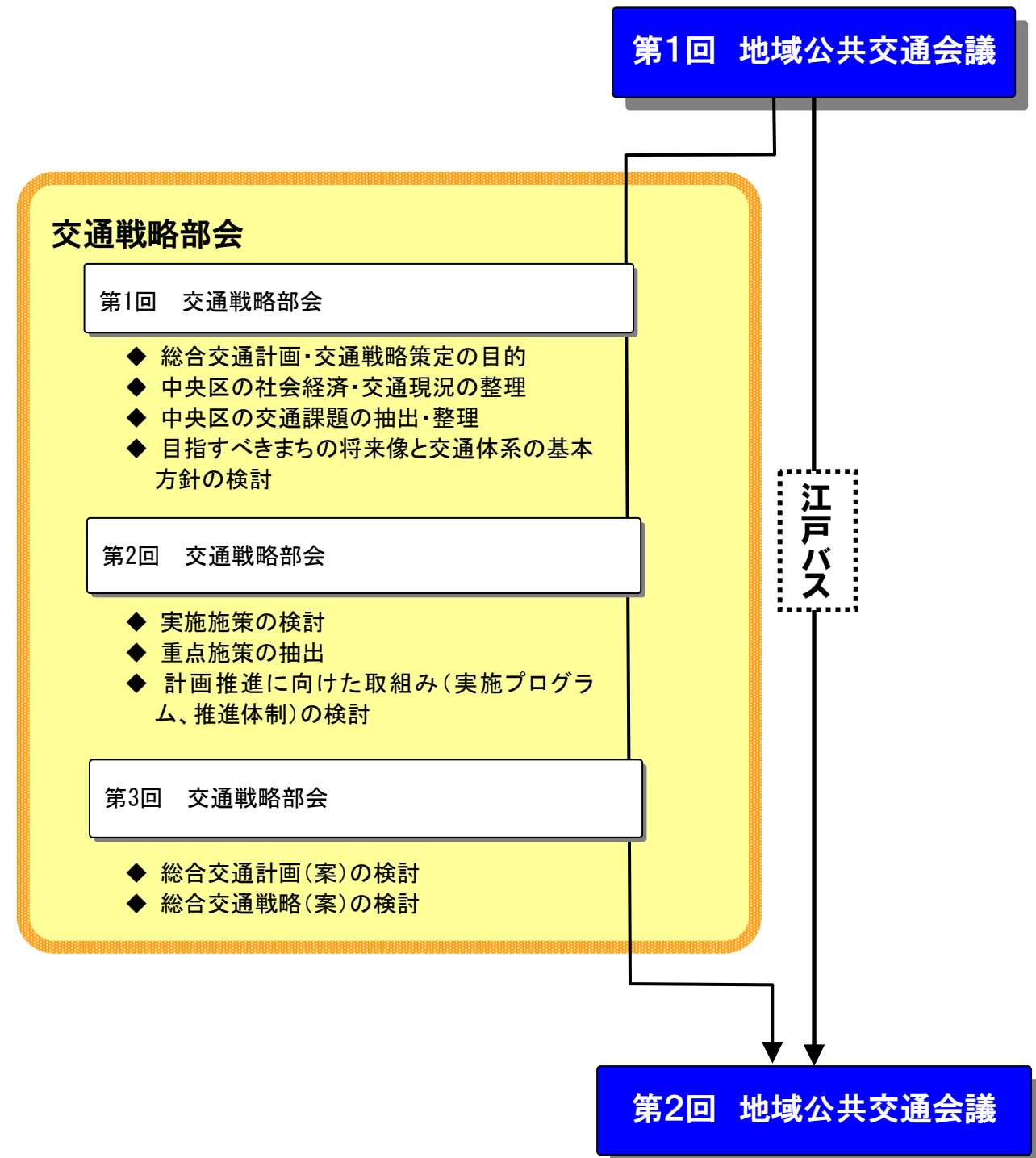


I-5. 総合交通計画・交通戦略策定の流れ



I-6. 総合交通計画・交通戦略策定の検討体制

○総合交通計画・交通戦略の策定に当たっては、交通戦略部会を設置して検討を行い、地域公共交通会議に諮るものとする



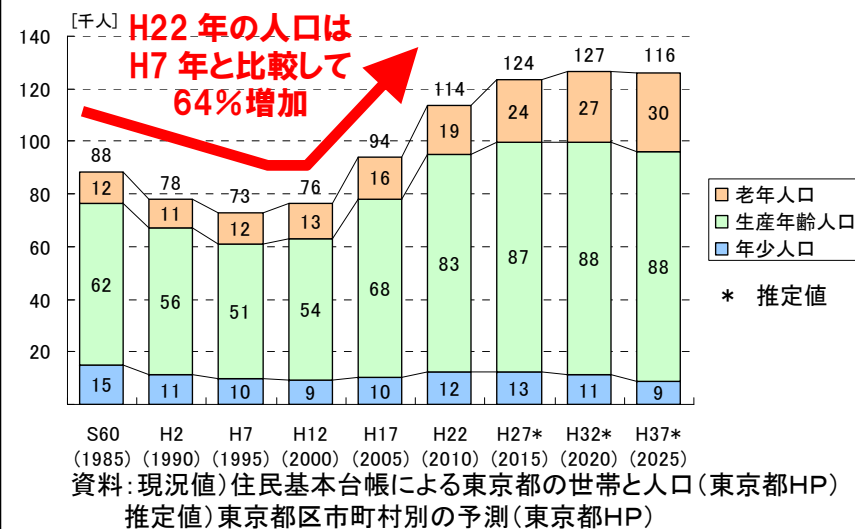
## // 中央区を取り巻く概況

## II-1. 中央区を取り巻く概況

## 東京都中央区の面積と人口

面積: 10.09km<sup>2</sup>  
人口: 11万9,620人<sup>注1</sup>

注1: 平成23年10月1日現在。中央区公表値(住基台帳ベース)



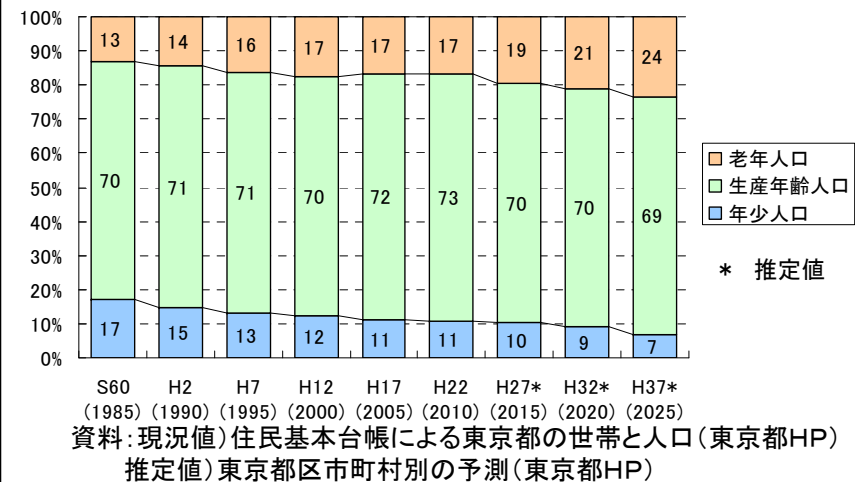
補足) 昼間人口(夜間人口に通勤通学等での流入人口を加え、流出人口を差し引いた人口)は約65万6千人<sup>注2</sup>

注2: 東京都昼間人口の予測(平成22年3月公表)

## 徐々に高まる高齢化

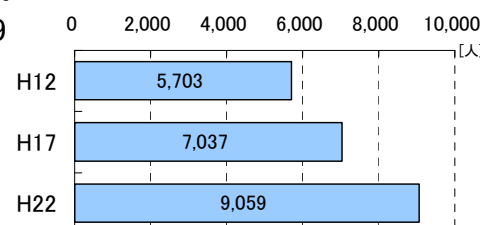
中央区の65歳以上の高齢化率(H22)・・・17%

・高齢者は量的にも割合的にも増加傾向を示す。



## 増加する子育て世代

・区内の子育て世代(0～9歳人口)は増加傾向。



## 日本を代表する商業地区

区内の事業所数 41,454 事業所(都内第2位)

従業員数 746,439人 (都内第3位)

出典: 平成21年度 東京都経済センサス

小売業の年間販売額 1兆4,730億4,200万円(都内第1位)

卸売業の年間販売額 40兆7,897億2,400万円(都内第2位)

出典: 平成19年 東京都商業統計

## 業務機能

- ・日本橋地区西北部の本石町・本町一帯、東京駅前の八重洲・日本橋・京橋・兜町一帯、昭和通り以西の広い範囲に集中
- ・隅田川方面にも拡大

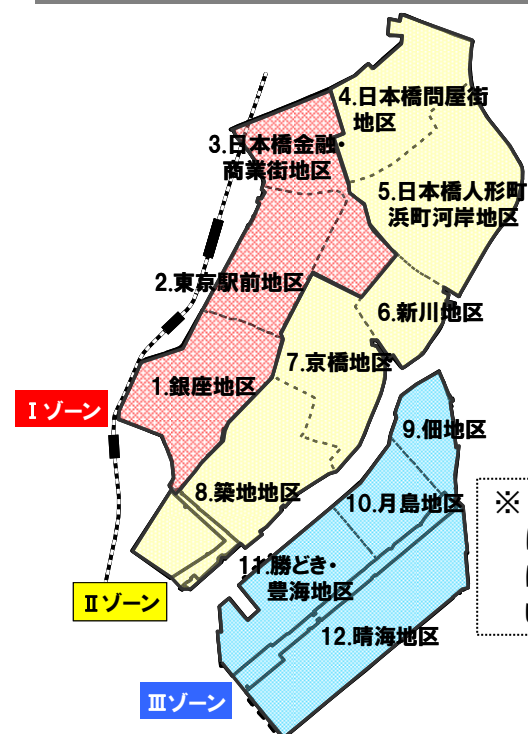
## 商業機能

- ・中央区全体に分布。特に日本橋・八重洲・銀座一帯に百貨店・娯楽業・飲食業が集中
- ・近年は銀座へのブランドショップの出店が増加
- ・日本橋の横山町・馬喰町・富沢町・堀留町一帯に繊維関連の卸売業が集中
- ・日本橋人形町や月島には特色ある商店街
- ・晴海に大規模な商業施設

## 工業機能

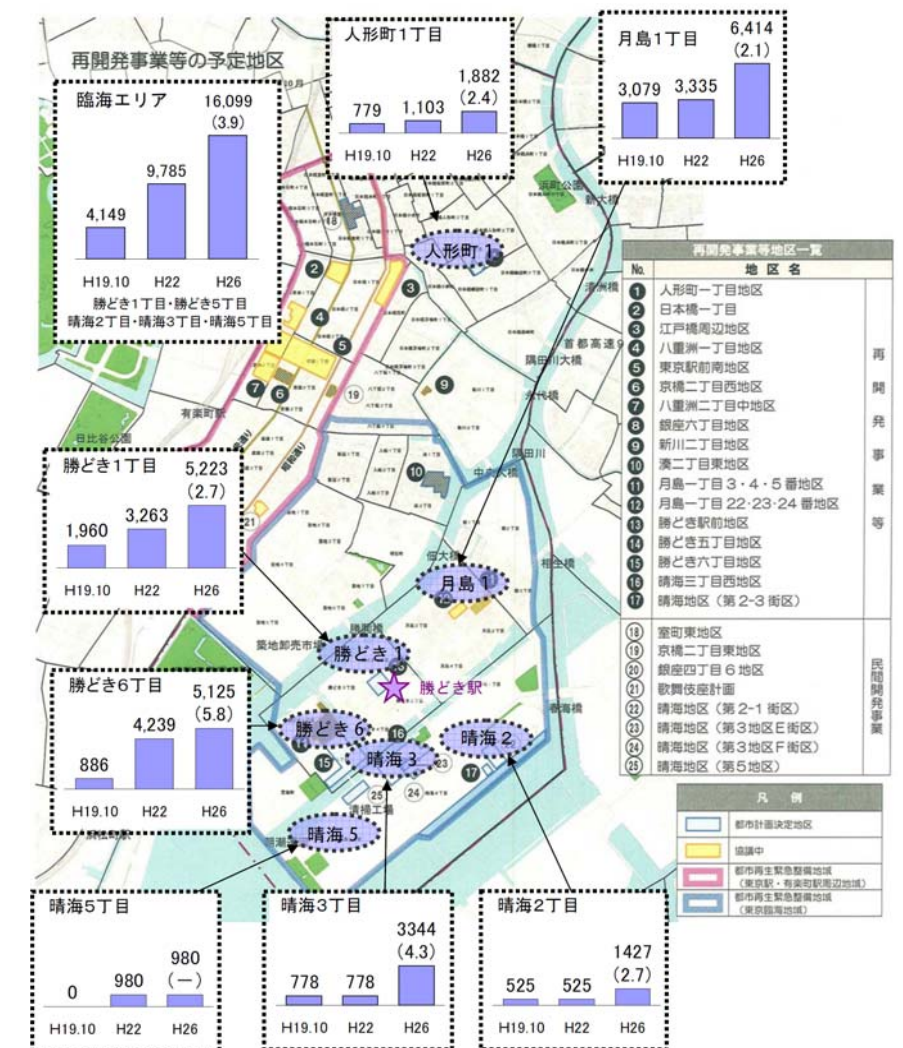
- ・中央区の東半分に分布。特に入船・湊・八丁堀・などに、印刷・製本など都心立地型の製造業
- ・築地地区に、食品工業が多数立地
- ・月島地域は大規模な鉄工業・機械工業のほとんどが区外に移転し、現在は小規模な工場が点在

出典: 中央区基本計画 2008



## 区内における大規模開発の進行と計画

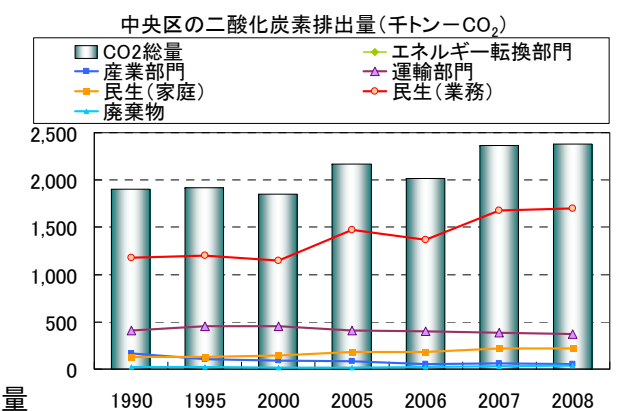
・区内の各地区で開発が進行しており、勝どき・晴海地区に比較的集中。



資料: 区内公共交通のあり方調査 報告書(平成20年3月 中央区)等より作成  
図1 平成26年までの住宅開発等による地区別人口増の見込み

## 中央区に関わる環境問題

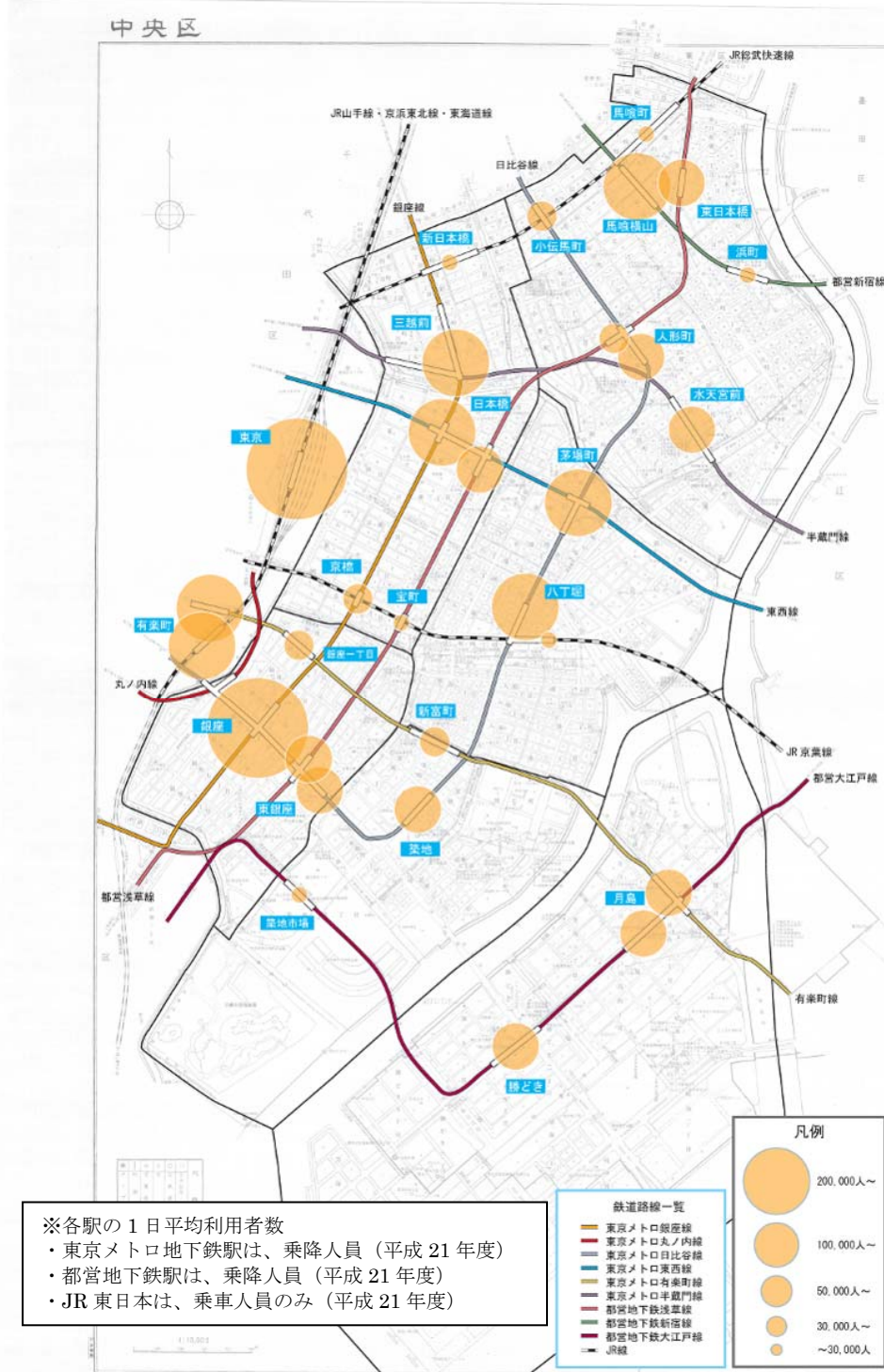
- ・中央区からのCO<sub>2</sub>排出量は増加傾向にあり、運輸部門からの排出割合は民生・業務部門に次いで多い。
- ・都心部でのヒートアイランド現象や都市型集中豪雨の頻度増加の傾向もみられる。



## II-2. 中央区の交通に関する概況

### ＜中央区の鉄道路線網＞

- 中央区内の鉄道は、JR 東日本、東京メトロ、都営地下鉄の3事業者12路線（27駅）により、運営・運行されている。
- 鉄道路線網は、隅田川以西で11路線27駅と比較的充実しているが、隅田川以东では2路線3駅と地域により充実度異なる。



注)異なる路線でも駅名が同一であれば、1駅とした。 資料:東京都HP

図3 中央区内の鉄道駅の利用者数

### ＜鉄道サービスと利用状況の現状＞

- 鉄道網はI・IIゾーン（隅田川以西）では比較的高密度で整備されているが、そのほとんどが地下駅であり、上下移動を要する。
- 中央区に関わる鉄道駅では、Iゾーンの乗降客数が最も多く、とりわけ東京駅と銀座駅が多い。
- 乗降客数の推移では、IIIゾーンは顕著な伸びを示し、とりわけ勝どき駅の増加が大きい。

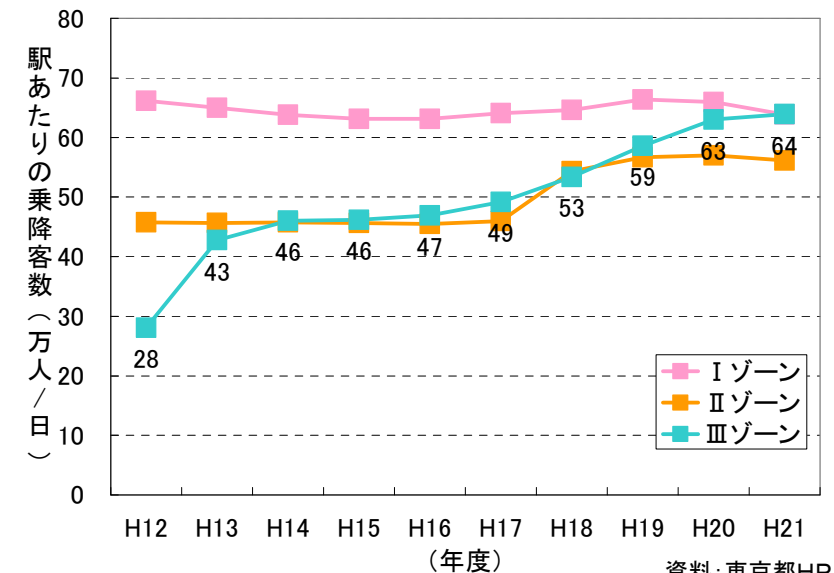


図4 ゾーン別1駅あたり乗降客数

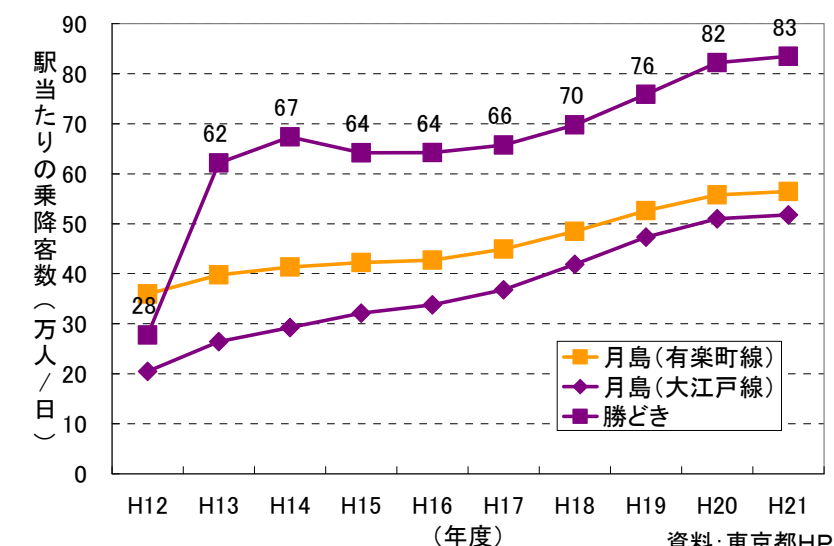


図5 IIIゾーン内の駅別乗降客数

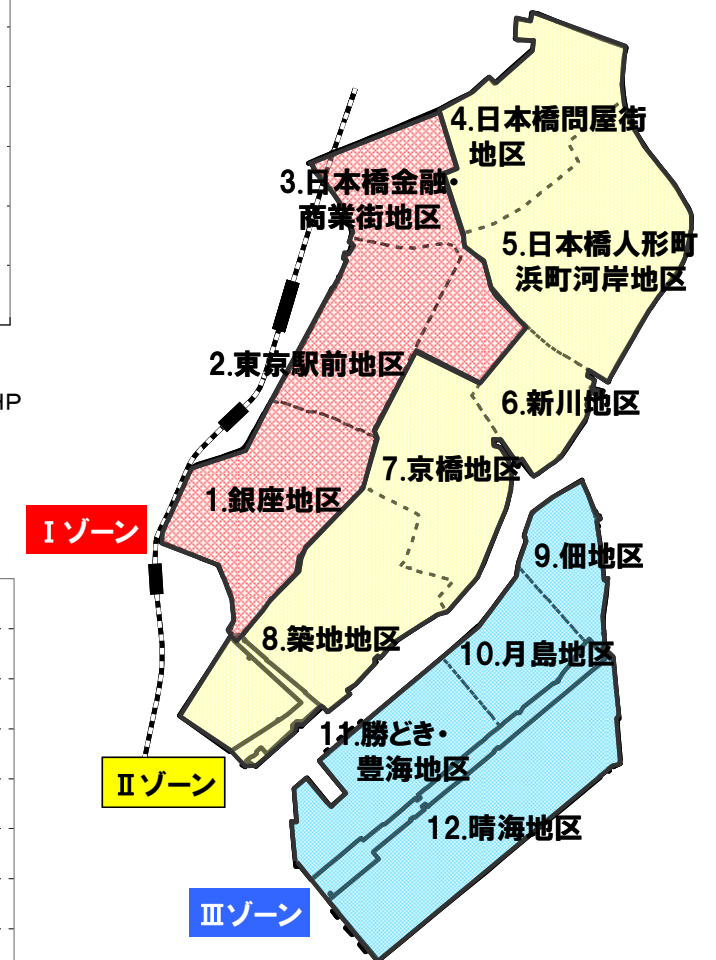
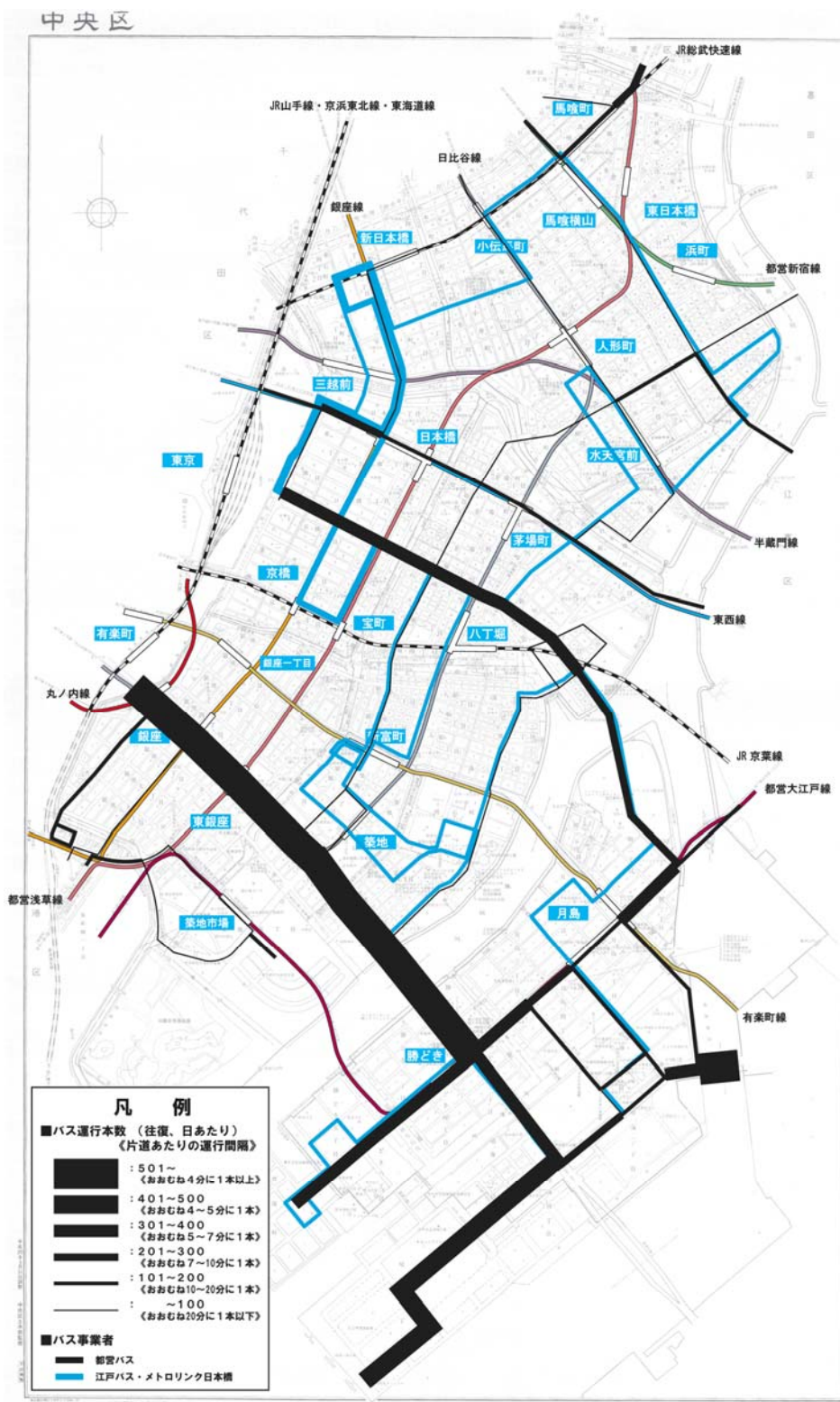


図6 中央区のゾーン区分図

### ＜バスサービスの状況＞

- 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）やメトロリンク日本橋が運行されている。
- 区内の都営バスの運行は、晴海通りと八重洲通りが運行本数が多い主要経路であり、利用者が多い区間であると推測される。
- 特に、晴海通りの運行本数は多く、平日平均概ね 4 分に 1 本以上の頻度で運行されている。



資料：都バスHP

図7 中央区内都バス各系統の運行本数(平日)

### ＜公共交通不便地域＞

- 鉄道の駅勢圏（地下鉄駅の上下移動を考慮し、100 または 200m の駅勢圏を設定）は、主として鉄道網が充実している地区の大部分をカバーしているが、駅勢圏に含まれない地区も点在しており、とりわけ晴海地区が大きい。
- 鉄道駅・バス停（江戸バス・メトロリンク日本橋除く）から 100 または 200m 以上離れた公共交通不便地域は、晴海、銀座、月島、日本橋などの各地区に点在している。
- 鉄道網に加え、バス網を考慮すると、公共交通不便地域は減少する。



鉄道の駅勢圏は、地下鉄駅の上下移動を考慮し、100 または 200m の駅勢圏を設定

図8 都市交通体系\_交通空白地域(鉄道のみ)



駅又はバス停（江戸バス・メトロリンク日本橋除く）から 200m 又は、地下鉄の上下移動を考慮して 100m 以上離れている地域

図9 都市交通体系\_交通空白地域(鉄道、バス)

＜中央区内の道路交通＞

- 道路網の整備状況は、日本橋を中心に幹線道路が整備され、また晴海地区を結ぶ晴海通りも幹線道路として機能している。
- 道路の利用状況は、中央区内の幹線道路の平日朝ラッシュ時の速度は、23区平均18km/時に比べて低い状況になっている。

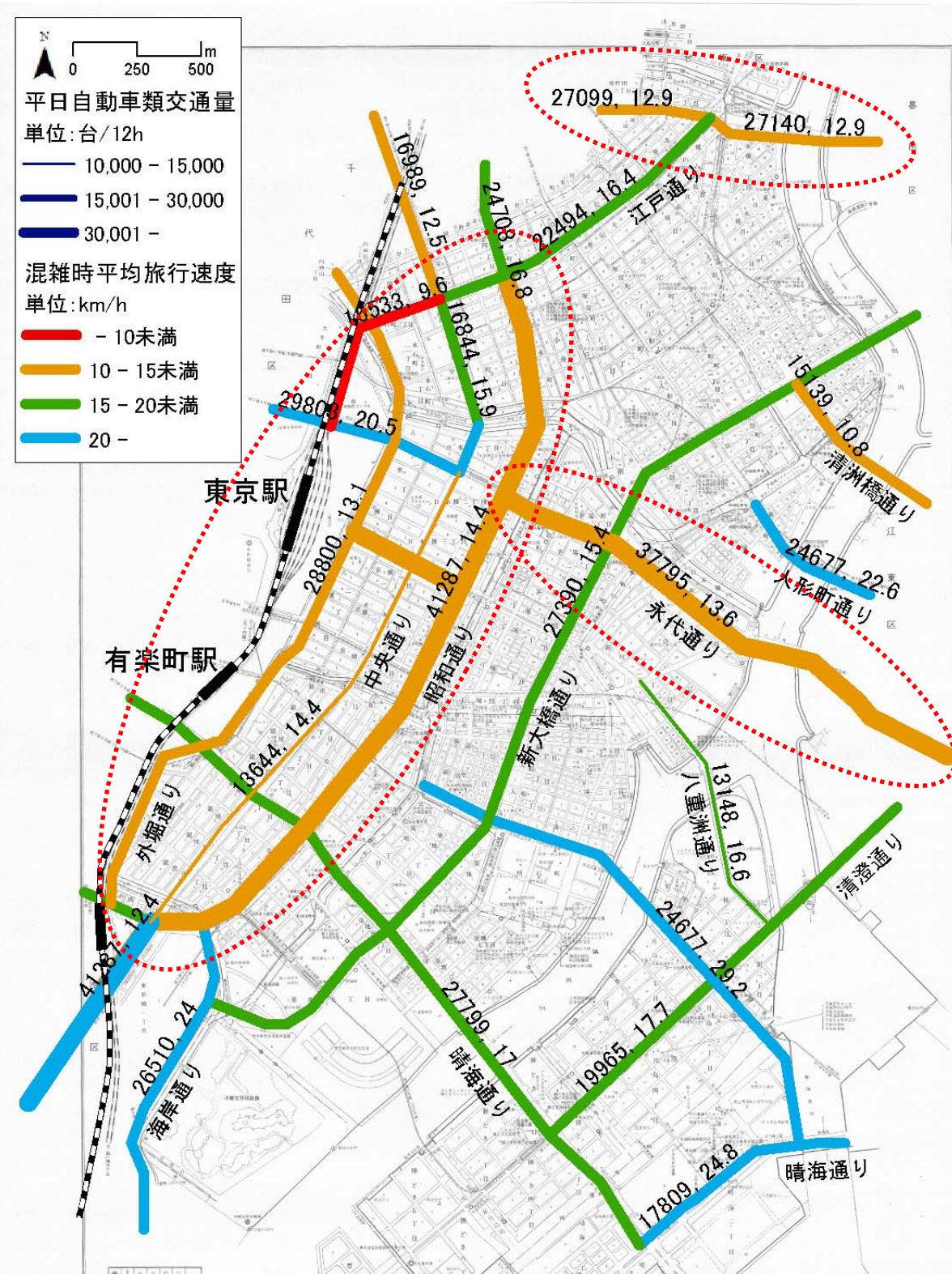


図10 区内道路(一般道)の交通量と平均旅行速度

資料: H17道路交通センサス

＜中央区内の自転車交通＞

- 区立駐輪場は11駅周辺に19箇所整備されているが、日本橋や銀座には整備されていない。
- 一方、駐輪場が整備されていても収容台数が不足しており、放置自転車が多い駅もある。

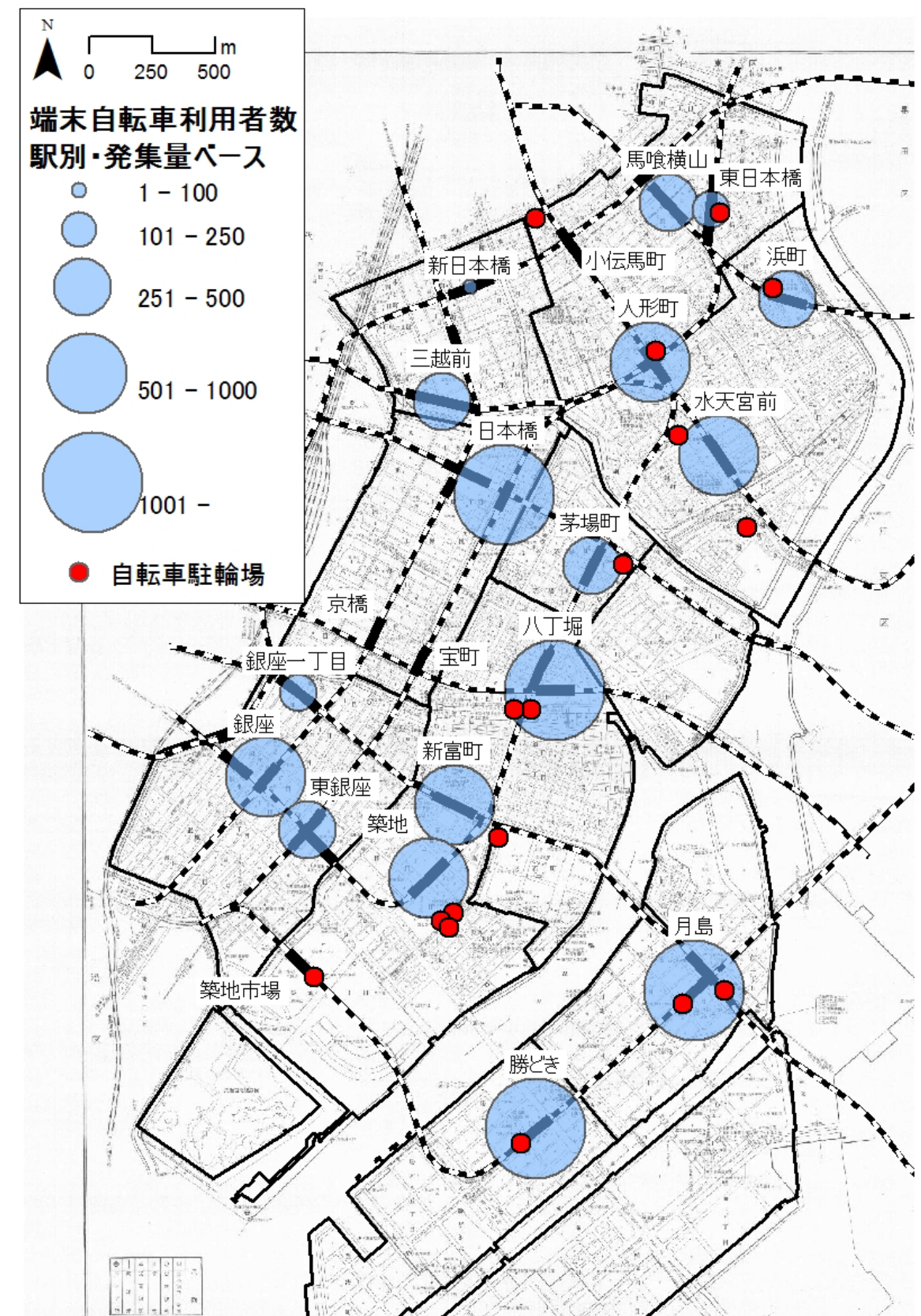


図11 区内駅を利用する人の自転車利用人数と自転車駐輪場位置図

/// 中央区の交通に関する課題

## 公共交通不便地域の解消

◆晴海、銀座、月島、日本橋各地区に点在

公共交通不便地域：

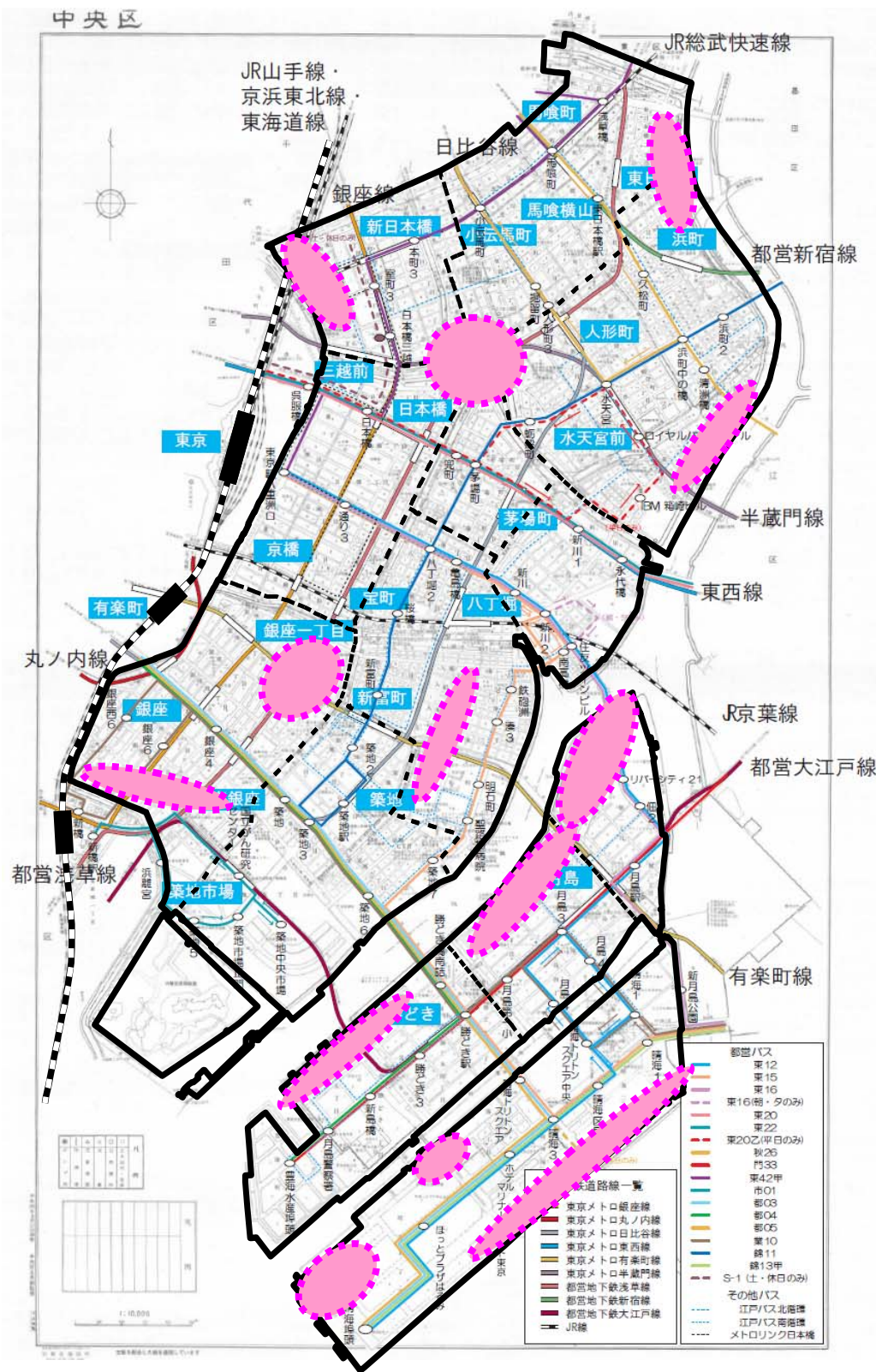


図12 中央区における公共交通不便地域

## 再開発地域等人口急増地区における移動手段の確保

- ◆ 再開発事業等により勝どき・豊海、晴海、月島各地区の将来人口は現況人口（平成19年）と比較して軒並み増加。
- ◆ 上記地区で鉄道乗降客数は増加傾向を示している。（「勝どき駅」の利用者数の多さが顕著）
- ◆ とりわけ上記地区における移動手段・交通手段が手薄であるのが現状である。

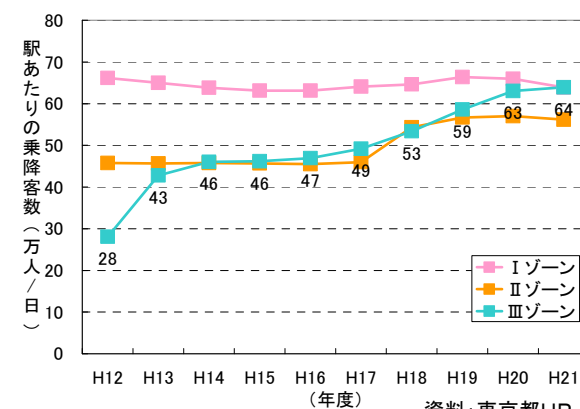


図13 ゾーン別1駅あたり乗降客数[再掲]

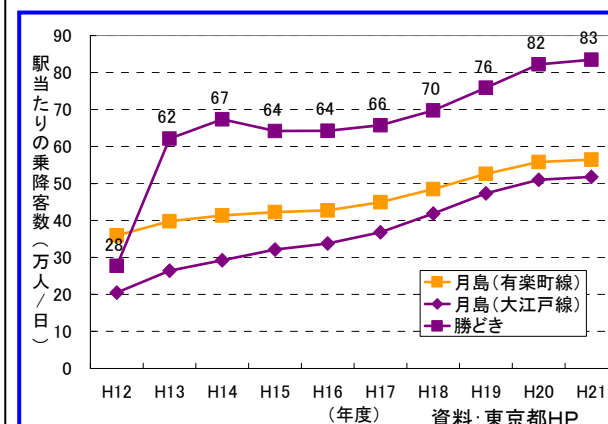


図14 IIIゾーン内の駅別乗降客数[再掲]

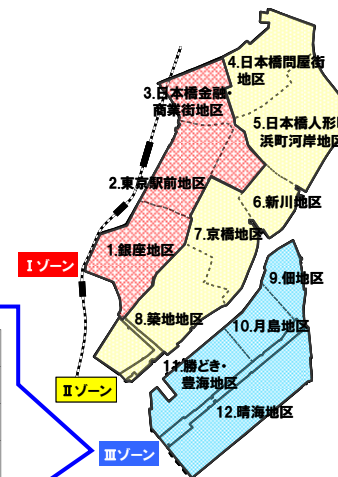


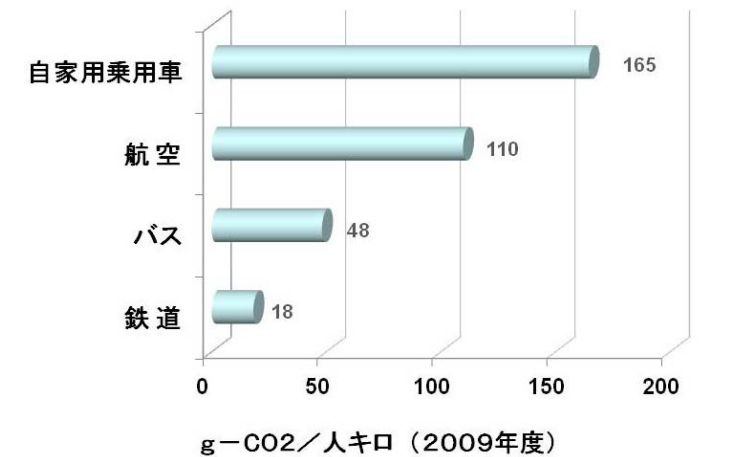
図 中央区のゾーン区分図

## 高齢者・子育て世代等の安心・快適な移動支援

- ◆ 高齢者の外出時の障害は、「階段、段差、傾斜や歩道の狭さ」が最多の回答、次いで「公共交通が利用しにくい」が続く(全国対象)。
- ◆ 高齢者のみならず子育て世代に対しても、乳幼児や幼児、小児と一緒に安心して安全に区内を移動できるような交通、移動環境の整備、支援が必要。

## 環境負荷の低減に資する公共交通の利用促進

- ◆ 自動車分担率を低減させるため、環境負荷の小さい公共交通の利用促進を図ることが課題である。



資料:国土交通省  
図15 輸送機関別の二酸化炭素排出量原単位

## 区内公共交通の利便性を更に向上

- ◆ 区内公共交通は比較的充実しているが、一部では乗換え利便性が充分でない箇所もある。
- ◆ 乗継ぎによる抵抗感を減らし、公共交通のネットワーク性を改善すべく、駅・停留所の結節性、接続ダイヤ、総合的な情報提供・案内、使いやすい運賃など、事業者間や行政の総合調整が望まれる。

## 商業地域における回遊行動を促進する移動支援の増進

- ◆ 区内の短距離移動では、上下移動を伴う地下鉄は必ずしも便利とは言えない。
- ◆ 商業地域における回遊性を向上させ、更なる回遊行動を促進するために、容易に利用できる移動手段の確保が望まれる。

## 自転車の利用ニーズを踏まえた基盤整備

- ◆ 環境に優しくまた経済的な自転車の需要は増加傾向にある一方、受け皿となる駐輪場は不足している。
- ◆ ユーザー側・都市側双方のニーズを踏まえた適切な基盤整備を検討していく必要がある。