

基幹的交通システム導入の基本的考え方

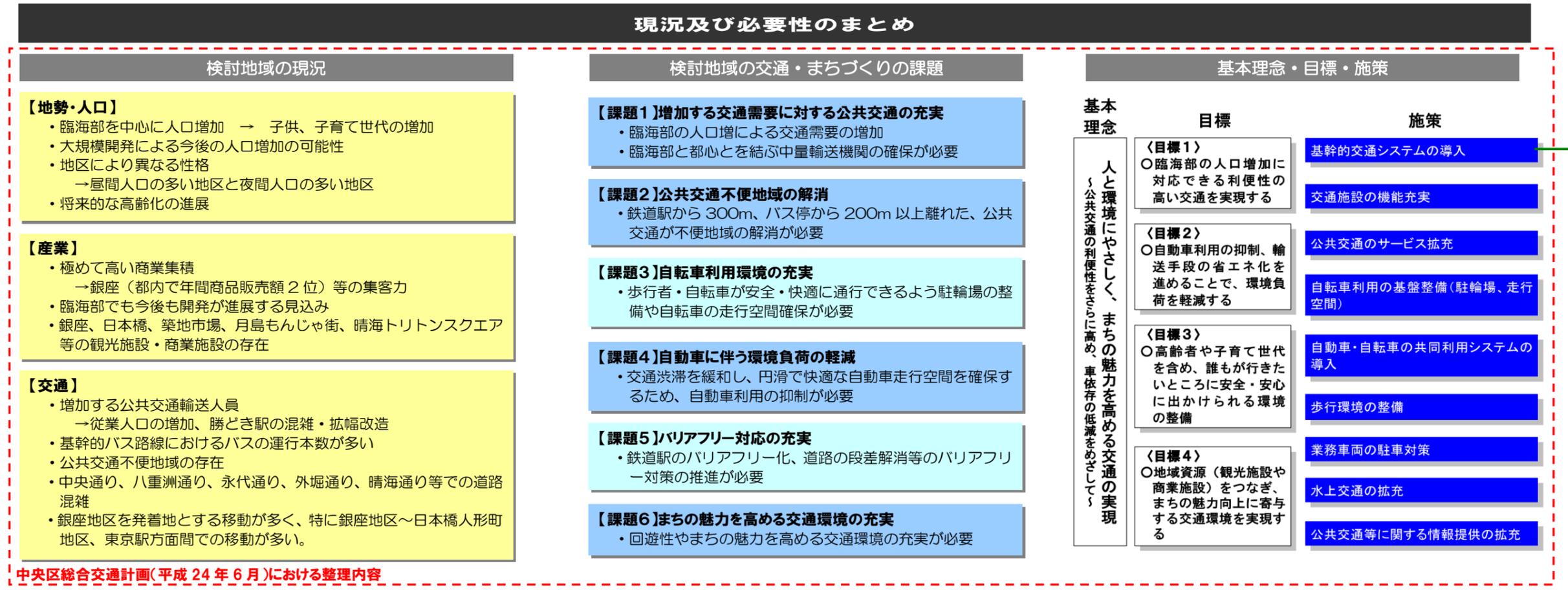


中央区

1. 基幹的交通システム導入の必要性

- 東京都は世界を代表する国際都市であり、また日本を代表する都市である。中央区にはその東京の魅力を伝える多くの資源が存在している。また、12万人を超える人々が居住・生活する地域であるとともに、事業所等の従業者が他地域から流入することなどにより60万人を超える昼間人口を抱え、都心の業務機能や都市活動を支える地域でもある。本地域における基幹的交通システムの検討にあたっては、上記「グローバルな観点」と「ローカルな観点」の2つから、その必要性の議論が必要である。
- 以下に、検討地域の交通・まちづくりの課題を踏まえた基幹的交通システムの必要性（求められる交通システム）を整理する。

現況及び必要性のまとめ

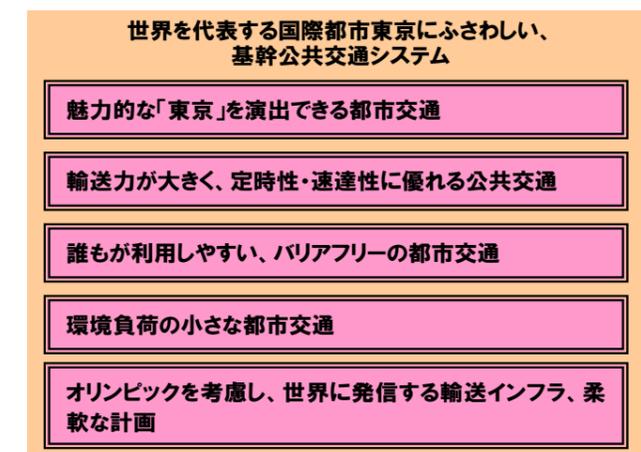


中央区総合交通計画(平成24年6月)における整理内容

本検討において考慮すべき追加要素

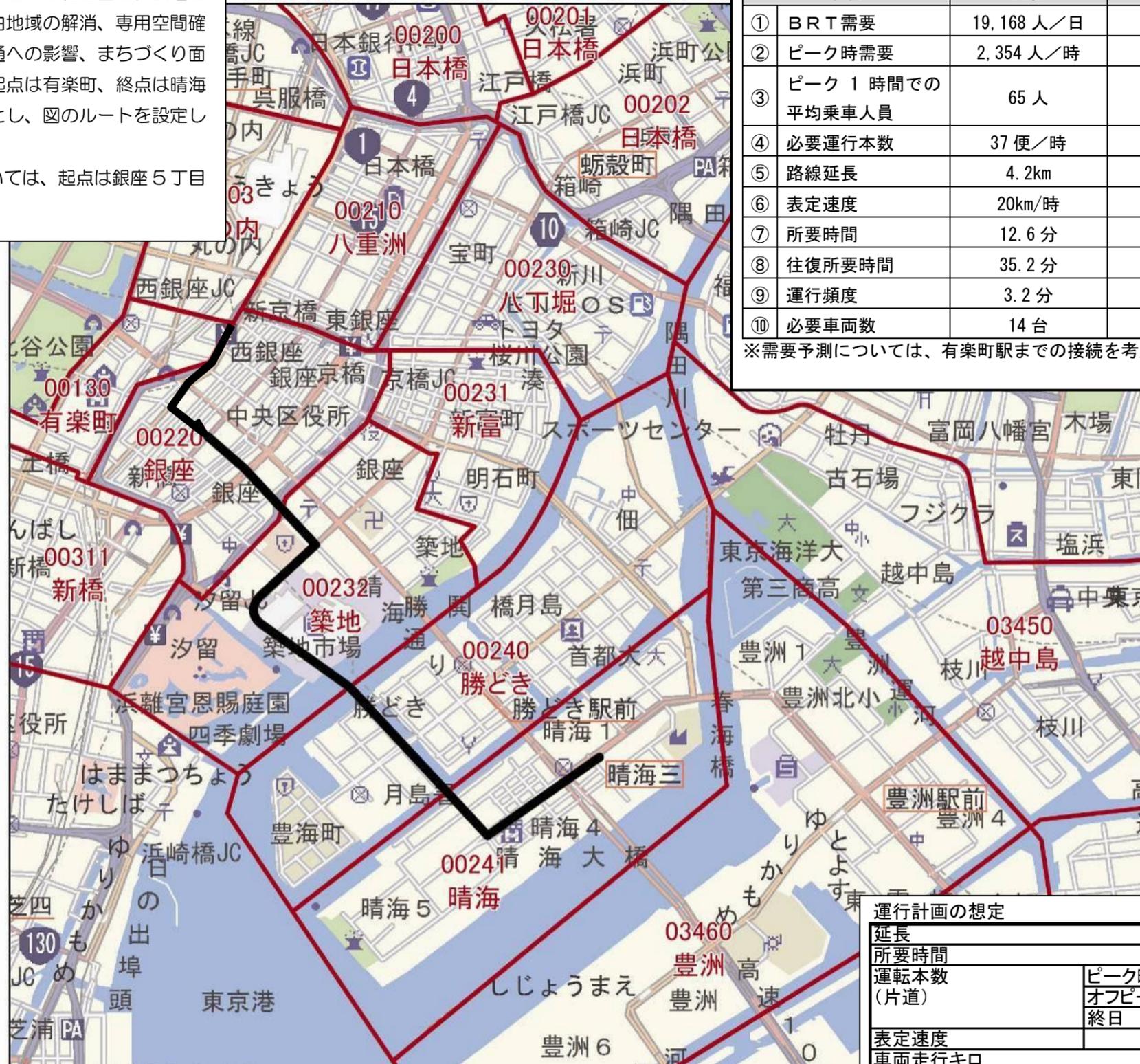


必要性(求められる基幹的交通システム)



2. 導入ルートと需要予測

- 中央区総合交通計画で示された軸を基に、鉄道との結節、公共交通の空白地域の解消、専用空間確保の可能性、自動車交通への影響、まちづくり面での効果等を考慮し、起点は有楽町、終点は晴海トリトンスクエア付近とし、図のルートを設定した。
- ただし、初期段階においては、起点は銀座5丁目付近としている。



項目	内容	計算式	備考
①	BRT需要	19,168人/日	往復
②	ピーク時需要	2,354人/時	左記により設定
③	ピーク1時間での平均乗車人員	65人	130*0.5 定員数130人に対し、現況のバスと同様に低減率0.5と仮定
④	必要運行本数	37便/時	②/③ 往復
⑤	路線延長	4.2km	
⑥	表定速度	20km/時	
⑦	所要時間	12.6分	⑤/⑥*60 片道
⑧	往復所要時間	35.2分	⑦*2+10 往復+折返し10分
⑨	運行頻度	3.2分	60/(⑧/2)
⑩	必要車両数	14台	⑧/⑨+3 余裕台数+3台

※需要予測については、有楽町駅までの接続を考慮して算出した

延長	4.2 km
所要時間	12.6 分
運転本数 (片道)	ピーク時 20 本/時 オフピーク時 15 本/時
表定速度	20 km/h
車両走行キロ	2436 km/日 899 千km/年

3. 事業スキーム・採算性

■事業のイメージ

- 中央区が国の補助金も活用しつつ、BRT の運行に必要な基盤整備等を行う。
- 中央区は、事業者の募集、選定等を行い、選定された事業者と事業契約を締結する。
- 事業者は乗合バス事業の開始に必要な手続き等を行うとともに、補助金も活用して車両の購入を行い、バス事業を開始する。
- 事業者は利用者からの運賃収入や付帯事業の収入により独立採算により事業を維持する。

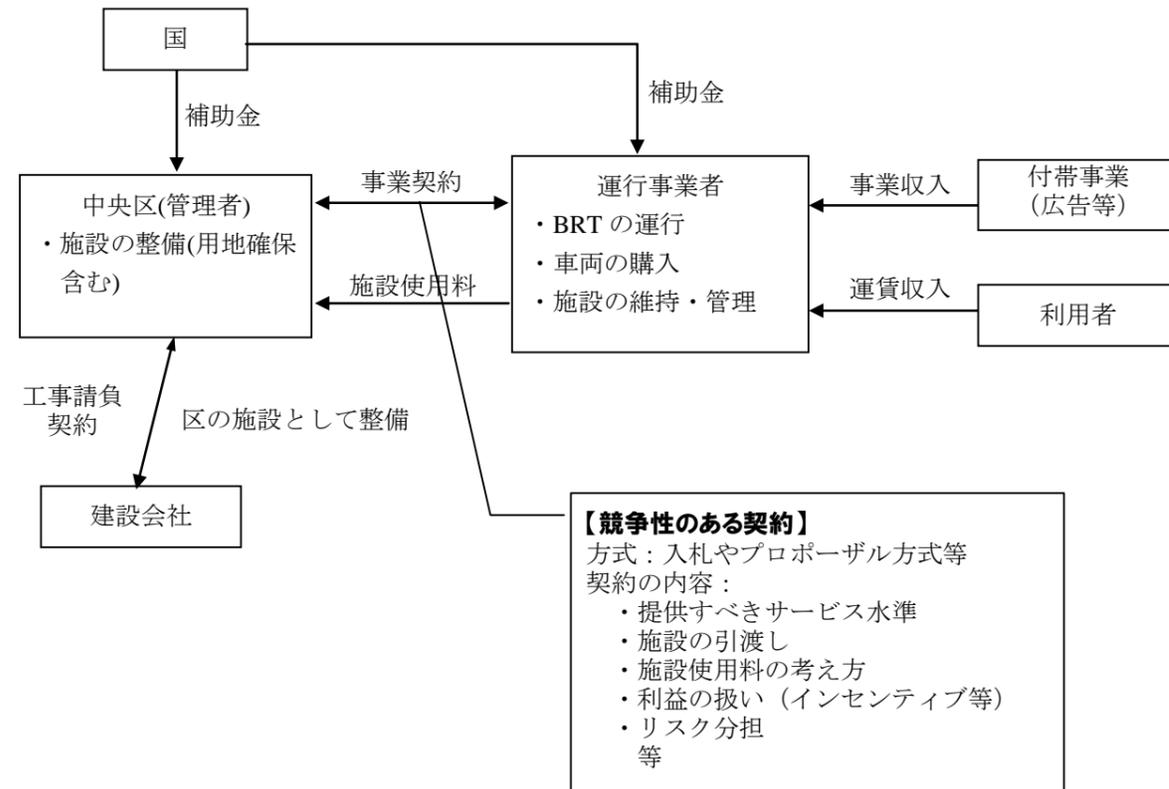


図 事業のスキームイメージ

収支試算

費目	金額(百万円)	算定諸元
運輸収入	運賃収入	792 運賃200円、需要15497人/日 実収率(70%)
	運輸雑収	40 運輸収入の 5%
	運輸収入計	831
運営費	705	792.43 円/車両走行キロ
収支	127	

4. 事業効果

基幹的な公共交通の整備により、以下の効果が期待できる。

4.1 交通

(1) 増加する臨海部の交通需要への対応

臨海部での開発の進展等により、基幹的な公共交通の沿線において 85,126TE/日の発生集中量の増加が予想され、これらの輸送に対して、既存バス等での輸送では飽和状態になることが想定される。

臨海部と都心とを結ぶ新たな中量輸送機関を整備することで、このような交通需要の増加に対し、公共交通機関としての対応が図られる。

(2) 公共交通の空白地域の解消

臨海部（勝どき、豊海・晴海）や銀座 7 丁目、8 丁目の公共交通空白地域の解消に寄与し、公共交通のサービス向上が図られる。

(3) 定時性・速達性の向上

専用空間を持つ BRT や LRT の整備により、既存のバス交通に比べ定時性・速達性が向上し、利用者の利便向上が図られる。

4.2 まちづくり

(1) 回遊性の向上

銀座・築地を接続し、さらに臨海部エリアとも接続することで、地域の回遊性が向上する。回遊性が向上することにより、約 1.0 千人～2.0 千人の需要が期待され、まちの魅力向上、集客力の向上、賑わいの向上に寄与する。

(2) 築地市場移転跡地のまちづくりへの寄与

都心部及び臨海部と築地エリアを接続するルート設定と停留場の設置により、築地市場移転跡地及び場外市場への交通アクセスが充実し、中央区における今後のまちづくりの重要課題である築地市場移転跡地のまちづくりの促進に寄与する。

(3) 開発エリアへのアクセス向上

銀座 6 丁目の再開発エリアなど、今後の需要の集中が想定されるエリアに対するアクセスが向上し、集客力の向上や賑わいの創出に寄与する。

4.3 社会・経済

(1) 東京の魅力向上

デザイン性に優れた車両の導入、質の高い停留場の整備、トランジットモール空間の整備等、公共交通機関として魅力的で高質なシステムを導入することで、世界を代表する都市である東京の魅力向上に寄与する。

(2) 観光の活性化

主要な観光地となっている銀座・築地等を接続するとともに、路線がわかりやすく乗りやすい魅力的な公共交通を整備することで、外国人を含む観光客の利用が期待され、観光客の移動の利便性や回遊性が向上することで、観光の活性化に寄与する。

(3) 環境負荷の軽減

定時性・速達性に優れ利便性の高い中量輸送システムを新たに導入することで、自家用車からの転換や公共交通輸送の効率化が図られ、自家用車利用の抑制、交通渋滞の緩和等による環境負荷の軽減が図られる。

(4) 歩行環境の改善

基幹的交通システム整備により、自転車からの転換により歩道上での放置自転車抑制が図られ、歩行環境の改善に寄与する。

4. 今後の取組み

4.1 事業実施計画の作成

事業の実現化に向けて、以下に示す課題解決を図るために基本的考え方について深度化するとともに、国、道路管理者、交通管理者、交通事業者、地元等の関係者との協議・調整を進めるとともに、事業実施計画を作成する。

【事業実現化に向けた課題】

① 定時性・速達性確保に向けた検討

既存の道路空間における専用走行路の確保方策、優先信号の導入等に向けて、法制度の解釈や関係機関との調整・協議が必要である。

② 周辺交通への影響の検討

今年度は、道路空間再編に伴う交通容量低下による影響を簡便な方法で検討している。今後は、交通量推計やマイクロシミュレーションによる周辺交通への影響検討を行う必要がある。また、主要な交差点については、最適な信号現示パターンの検討、交差点需要率等の算出により交差点処理能力の検討が必要である。

③ 荷捌きへの影響検討

今年度は、荷捌きへの影響とその対策として交差道路側のパーキングメーター活用等の可能性を示した。今後は、周辺の荷捌き状態の実態について把握するために、ヒアリング調査等を行う必要がある。そのヒアリング結果に基づき、必要な対策検討、関係機関との協議等を行う必要がある。

④ 地下埋設物への影響検討

将来的にLRTへ移行する場合、地下埋設物への影響が懸念される。現況の地下埋設物の把握、コスト縮減や周辺交通への影響に配慮した移設計画等の検討が必要である。

⑤ 既存橋梁の耐力検討

将来的にLRTへ移行した場合の既存橋梁への影響把握が必要である。その検討結果を踏まえ、必要に応じて対策案の立案・検討を行う必要がある。

⑥ 経営採算に関する検討の深度化と整備効果の検討

上記の運行計画、事業手法、事業主体の検討の深度化に合わせて、運賃水準、収支及び経費、収支採算性の深度化が必要である。

また、今年度は定性的な整備効果を整理しているが、費用便益比(B/C)を含めて定量的な整備効果の検討が必要である。

4.2 運行事業者の募集・選定

事業実施計画の作成及び関係者協議が整った段階で、運行事業者を募集・選定する。

4.3 段階的な整備の推進

基幹的な公共交通の導入においては、BRTからLRTへの段階的な移行を想定している。

また、BRTの整備においても、当初は本基本的考え方によるルートで整備を行い、将来的には東京方面等への延伸を視野に入れた段階的な整備を想定する。

BRTのルート延伸にあたっては、本区だけでなく隣接区との調整が必要となることから、今後関係する隣接区と協議・調整を進める。

