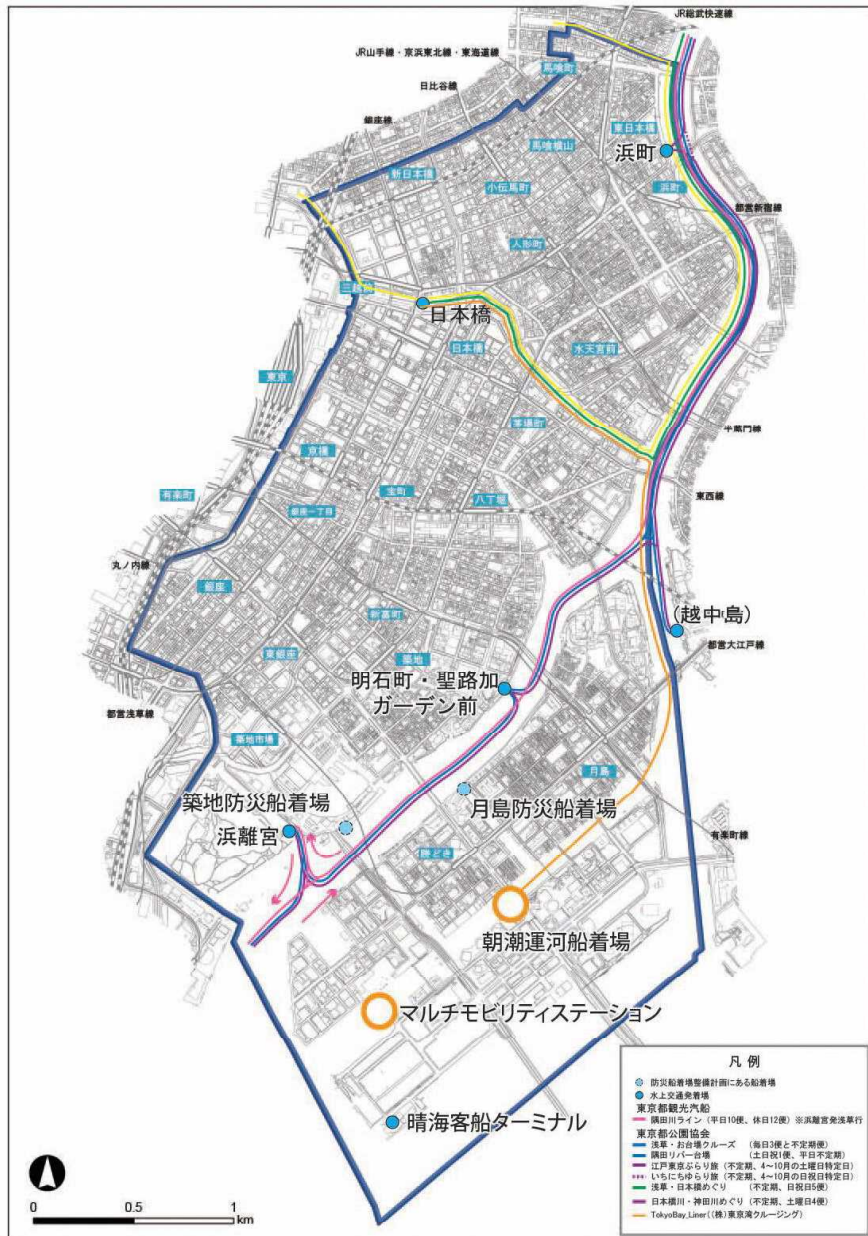


2.2.4 水上交通

(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、日本橋、朝潮運河)
- 運航頻度は不定期が多く、定期運航も他の陸上公共交通と比べて少ない状況となっています。そのため、既存の運河等を活用した更なるネットワーク化及びサービスの充実が必要になります。
- 防災船着場整備計画では、築地、月島に船着場の計画があります。また、晴海に整備が予定されているマルチモビリティステーションにも新たな船着場が計画されています。



資料：防災船着場整備計画 改訂版（東京都、平成 28 年 1 月）、通常運行ルート TOKYO CRUISE（東京都観光汽船（TOKYO CRUISE））（●年●月●日時点）、東京水辺ライン「水上バスで行こう！」運航コース（東京都公園協会）（●年●月●日時点）を基に作成

図 31 中央区内の観光ルートと乗降場所

2.2.5 コミュニティサイクル

- 中央区コミュニティサイクル事業は平成 27(2015)年 10 月に開始したサービス(令和 2(2020)年 3 月までは実証実験)であり、令和 2(2020)年 7 月時点で、東京都内11区(千代田・中央・港・新宿・文京・江東・品川・目黒・大田・渋谷・中野)全てのサイクルポートで貸出・返却をする広域相互利用が可能となっています。
- 都内 11 区における利用回数とサイクルポート数は平成 28(2016)年 1 月から令和 2(2020)年 7 月まで増加傾向にあり、サイクルポート数は今後も順次拡大する予定とされています。
- 中央区全域にサイクルポートが分布しており、その数は令和 2(2020)年時点で合計 59 箇所となっています。



図 32 中央区内のサイクルポート



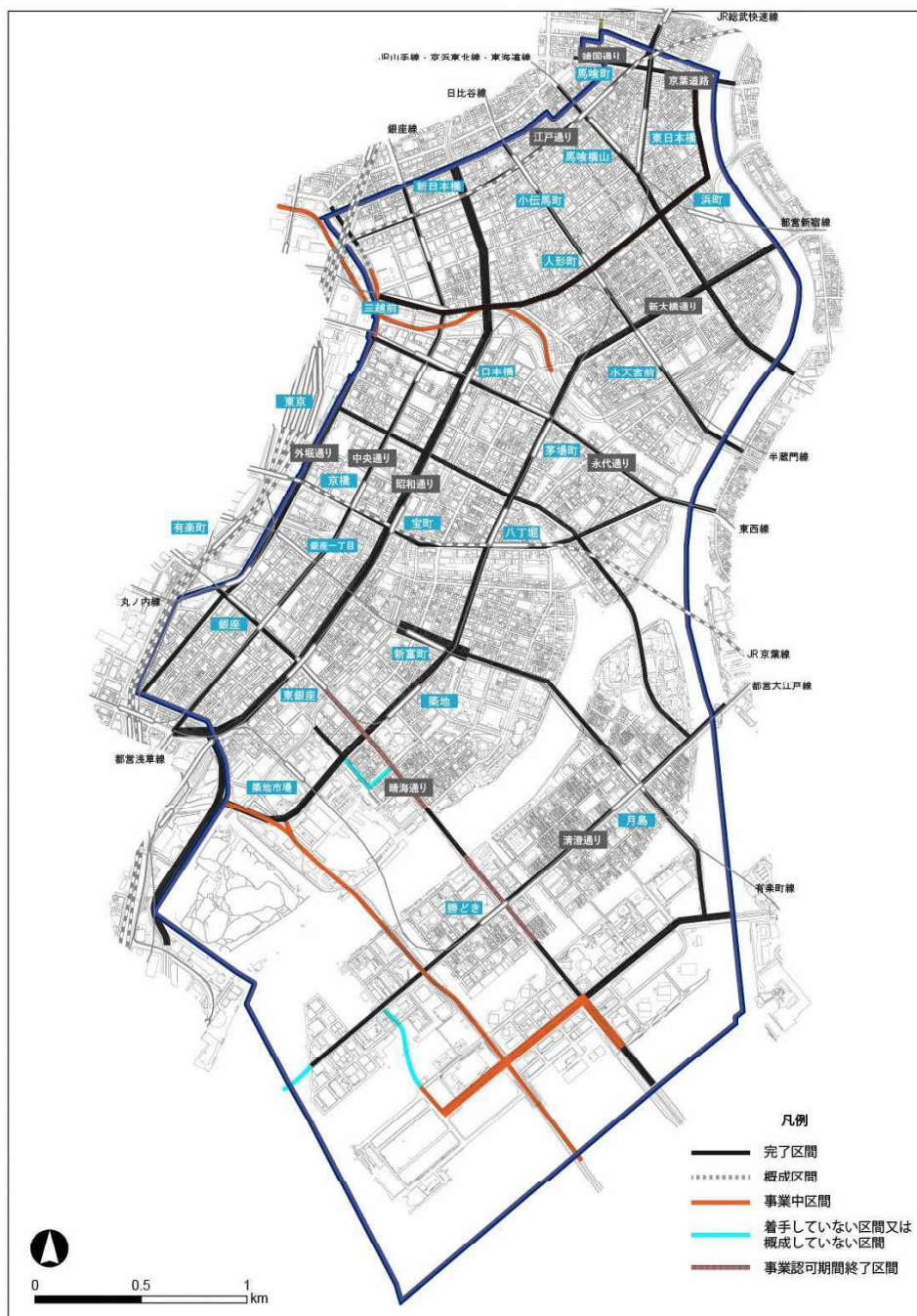
資料：東京都自転車通行空間整備推進計画（東京都、2021年（令和3年）5月）を基に作成
*ドコモ・バイクシェアの数値

図 33 都内 11 区のシェアサイクル利用回数・サイクルポート数の推移

2.2.6 道路

(1) 整備状況

- 道路は、中央通り、江戸通り、永代通り、昭和通り、新大橋通り、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%であり、23区で最も高くなっています(令和2年度特別区土木関係現況調査(特別区土木主管課長会、令和2年4月))。
- 都市計画道路の整備完成率は89%と23区で最も高く(令和2年都市計画現況調査(国土交通省、令和2年3月))、環状第2号線の地上部道路が令和2(2020)年に開通しています。また、首都高速道路日本橋区間の地下化の事業が進んでいます。

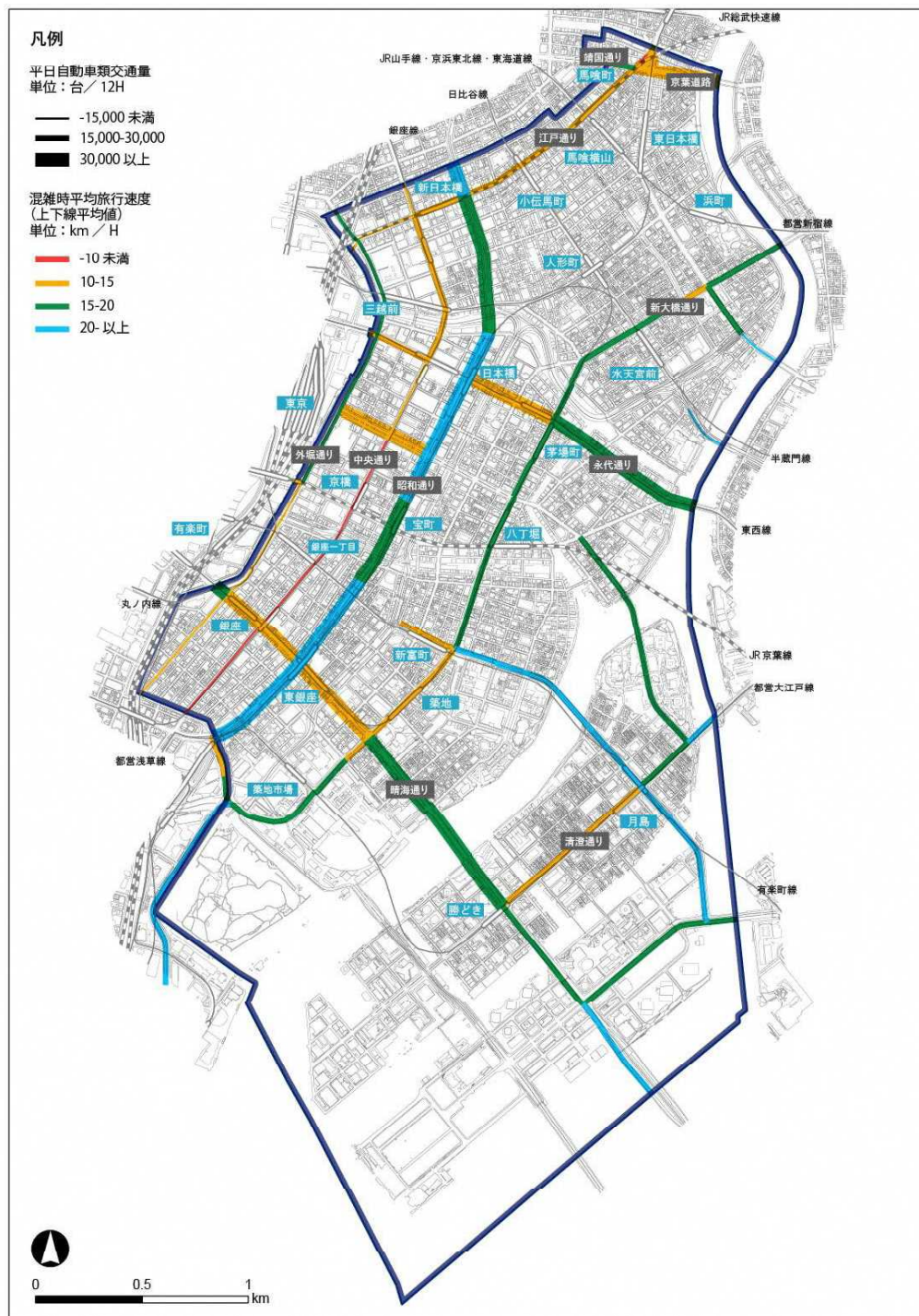


資料：都市計画施設図（令和2年8月現在）（中央区、令和2年8月）を基に作成

図 34 都市計画道路路線網図

(2) 交通量

- 交通量は、昭和通り(3万8千台)や京葉道路(2万8千台)、永代通り(3万2千台)、八重洲通り(3万3千台)、晴海通り(3万1千台)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(9.5km/時)や八重洲通り(10.8km/時)、永代通り(18.3km/時)、外堀通り(17.8km/時)、晴海通り(17.1km/時)などでは、23区内道路の平均である18.7km/時を下回っており、混雑しています。



資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表（国土交通省、平成 29 年 6 月）を基に作成

図 35 区内道路（一般道）の交通量と平均旅行速度

(3) 歩道のセミフラット化

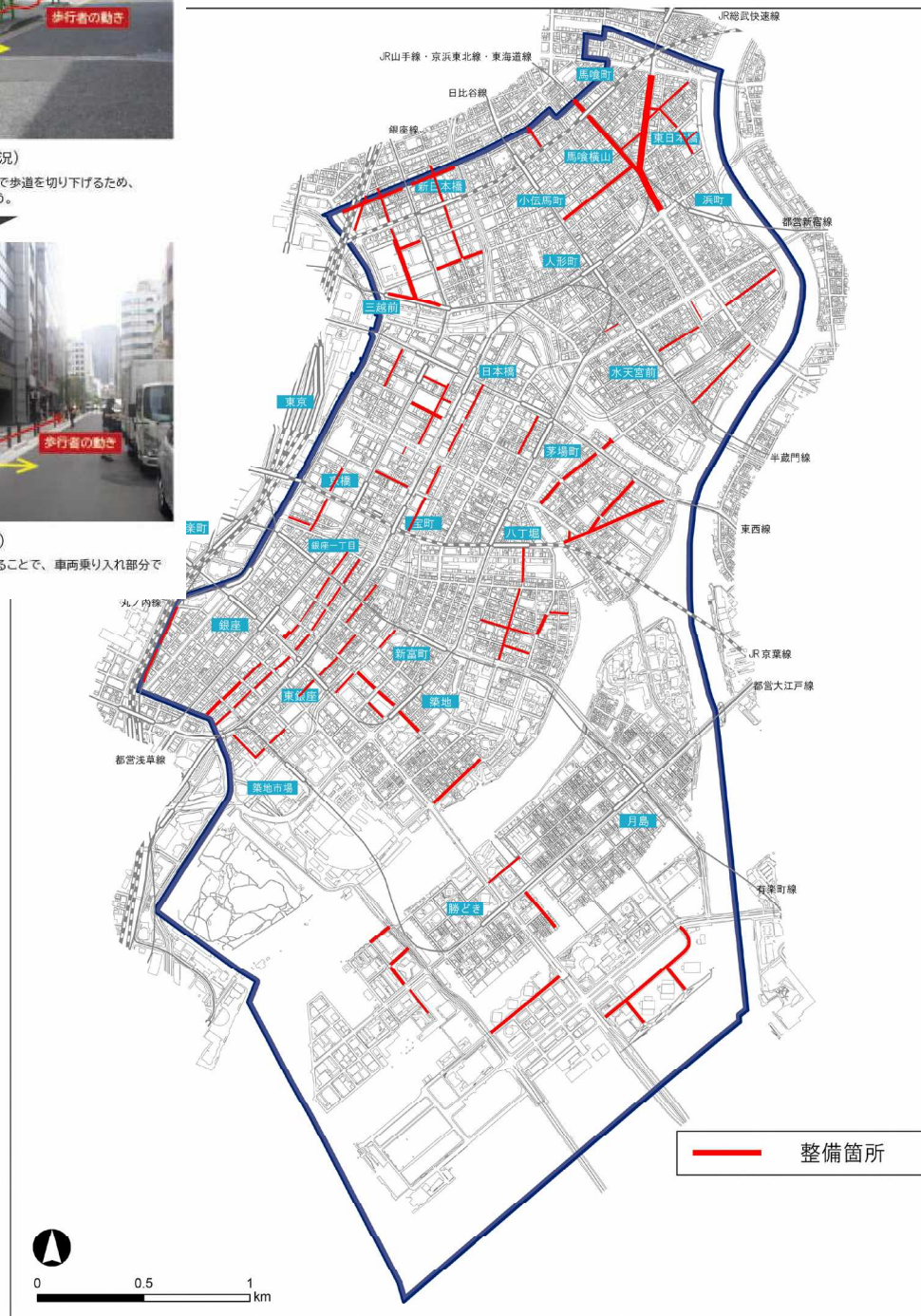
- 区道の歩道におけるセミフラット化は、これまでに約1割(歩道設置済み道路延長 75,794mのうち 7,514m)が整備されました。引き続き計画的に整備を進める必要があります。



施工前
マウントアップ方式の歩道（現況）
駐車場や枝道等の車両乗り入れ部分で歩道を切り下げるため、上下の変動が多い歩道となってしまう。



施工後
セミフラット方式の歩道（計画）
車道と歩道をおおむね同じ高さにするこで、車両乗り入れ部分で歩道の上下の変動を小さくする。



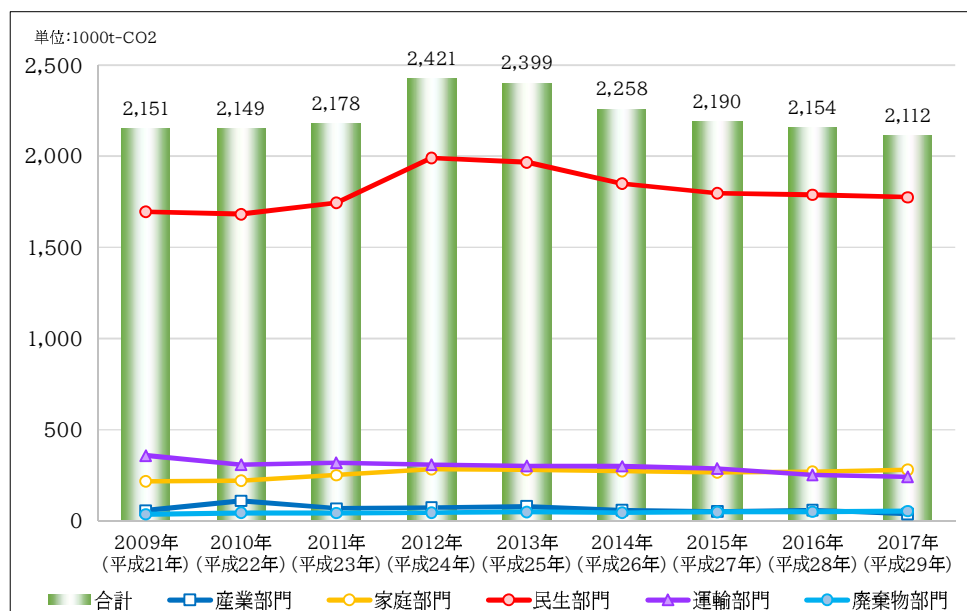
資料：区で推進している道路事業（中央区、2020年5月）
セミフラット整備箇所図（中央区、2020年9月）を基に作成

図 36 区内歩道のセミフラット化の整備状況

(4) 運輸部門における環境への影響について

a) 二酸化炭素の排出状況

- 中央区での CO2 排出量は、ピーク時にあたる平成 24(2012)年の 2,421[千トン-CO2] に対して、平成 29(2017)年では 2,112[千トン-CO2]と約 13%減少しています。
- 産業部門をはじめ、多くの部門で CO2 の排出量は減少傾向にあります。家庭部門、廃棄物部門においては、増加傾向となっています。



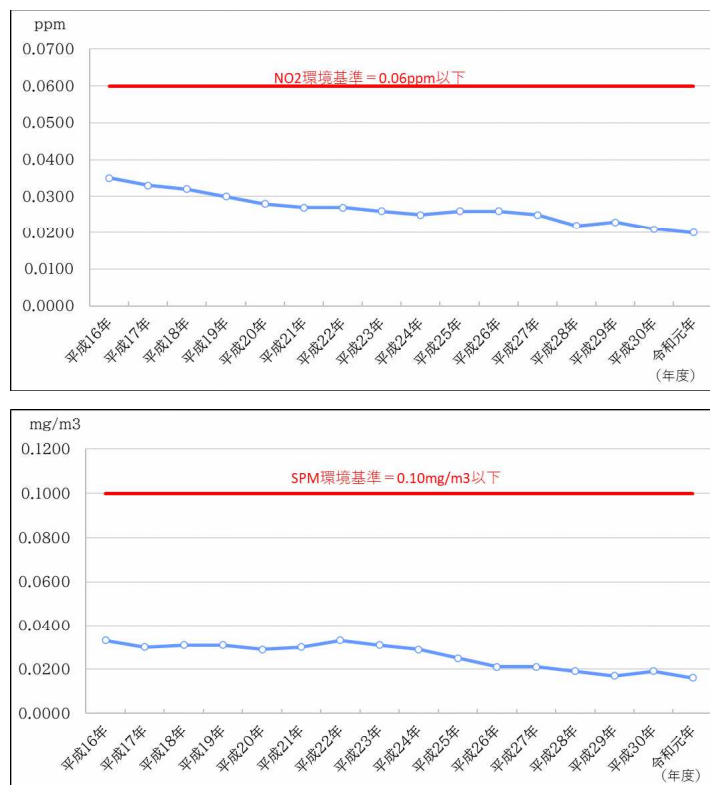
資料：特別区の温室効果ガス排出量（1990年度～2017年度）
（オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」、2020年3月）を基に作成

図 37 中央区の二酸化炭素の排出状況

b) 大気汚染及び自動車騒音の状況

- 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)は環境基準を下回るなど大気汚染は改善されています。
- 自動車騒音は、測定している区内 11 地点全てで、各地点の要請限度※(昼:75dB 夜:70dB)よりも小さな値となっています。

※ 環境省令で定める限度で、その限度を超えていることにより、道路周辺の生活環境が著しく損なわれる場合は、都知事は公安委員会に交通規制等の措置をとるよう要請するもの



資料：環境測定データ集 令和元年度（中央区環境土木部、令和3年2月）

図 38 大気汚染物質（NO₂、SPM）の推移

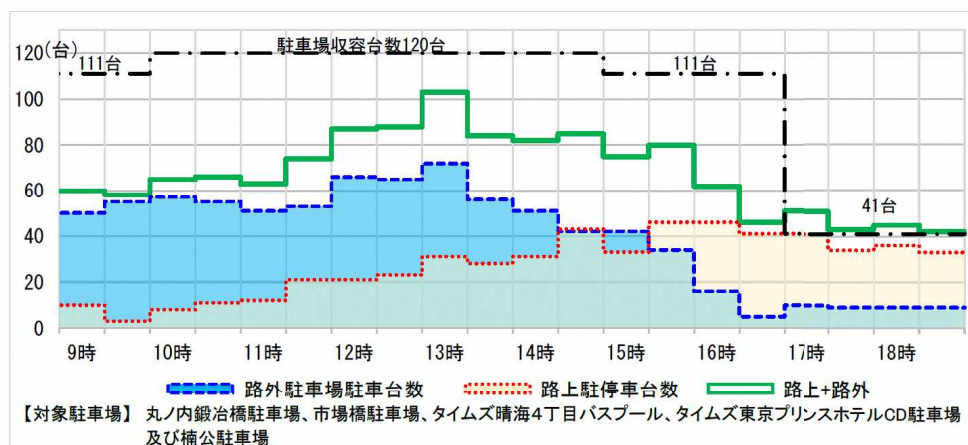


資料：環境測定データ集 令和元年度（中央区環境土木部、令和3年2月）

図 39 自動車騒音

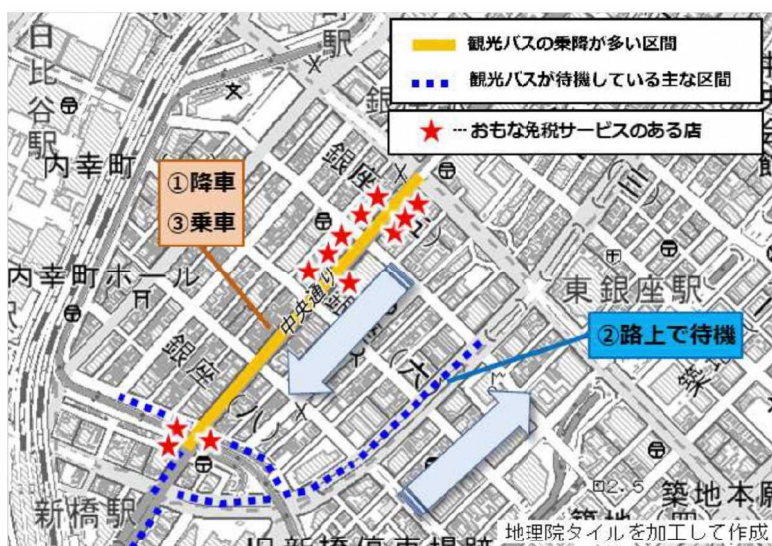
(5) 観光バス等の路上駐車

- 銀座エリアでは夕方の時間帯における観光バスの収容台数が不足しています。
- 銀座や東京駅前などでは、観光バスの路上駐車が多く見られることから、銀座六丁目バス乗降所など、観光バス向けの乗降所の整備が進められています。
- 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、駐車場の設置等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：駐車場利用状況調査、路上駐車調査（東京都、平成 30 年）

図 40 観光バス駐車場の需給バランス（銀座エリア）

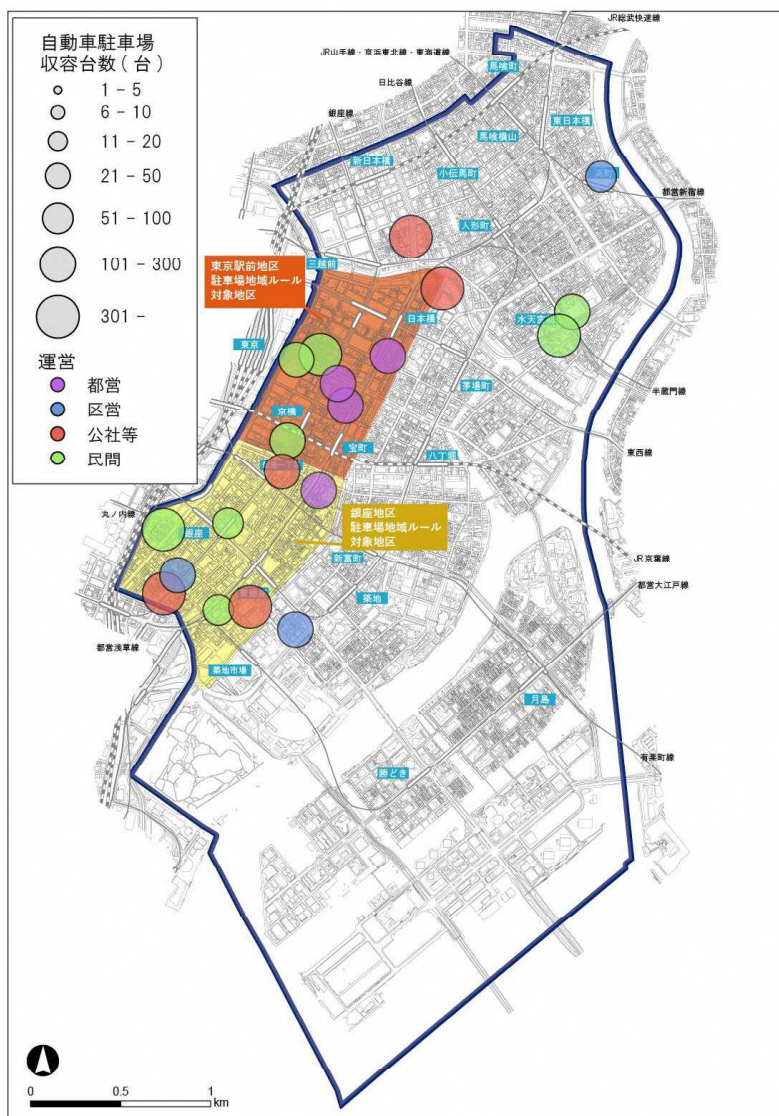


資料：路上駐車調査（東京都、平成 30 年）

図 41 銀座エリアにおける観光バスの駐停車状況

2.2.7 駐車場

- 区内には公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、「中央区駐車場整備計画」、「銀座地区駐車場整備計画」、及び「東京駅前地区駐車場整備計画」を策定し、駐車場に関する施策などを定めています。
- 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、都条例に基づく附置とは別に駐車場整備を進めています。
- 東京駅前では、平成 30(2018)年に、乗用車の駐車施設の供給が過剰であること、一方で貨物車の駐車施設が不足していること等の地域課題に対応するため、東京都駐車場条例に基づく駐車施設整備について、地域独自のルール(駐車場地域ルール)を策定しました。また、平成 15(2003)年から駐車場地域ルールを運用している銀座地区では、その利用実態を踏まえ、地域ルールの内容を変更していくことを検討しています。



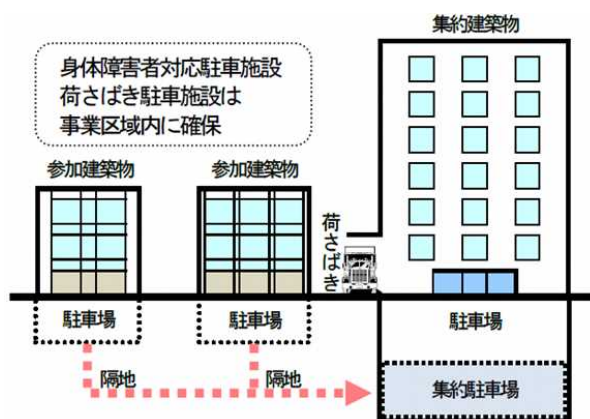
資料：自動車駐車場年報 令和元年度版（2019）（国土交通省 都市局 街路交通施設課、2019年）を基に作成

図 43 都市計画駐車場配置・駐車場地域ルール対象地区

地域ルール	
用途	単位面積
百貨店その他の店舗の用途に供する部分	250㎡
特定用途（百貨店その他の店舗を除く。）及び非特定用途に供する部分 （当該用途に供する部分の床面積の合計が2,000平方メートル以下の場合）	430㎡
特定用途（百貨店その他の店舗を除く。）及び非特定用途に供する部分 （当該用途に供する部分の床面積の合計が2,000平方メートルを超える場合）	750㎡
（参考）都条例	
用途	単位面積
百貨店その他の店舗の用途に供する部分	250㎡
特定用途（百貨店その他の店舗を除く。）に供する部分	300㎡
非特定用途に供する部分	300㎡ （共同住宅にあっては350㎡）

資料：東京駅前地区駐車場地域ルールの策定について（中央区、令和2年4月）

図 44 駐車場付置義務駐車場東京駅前ルール



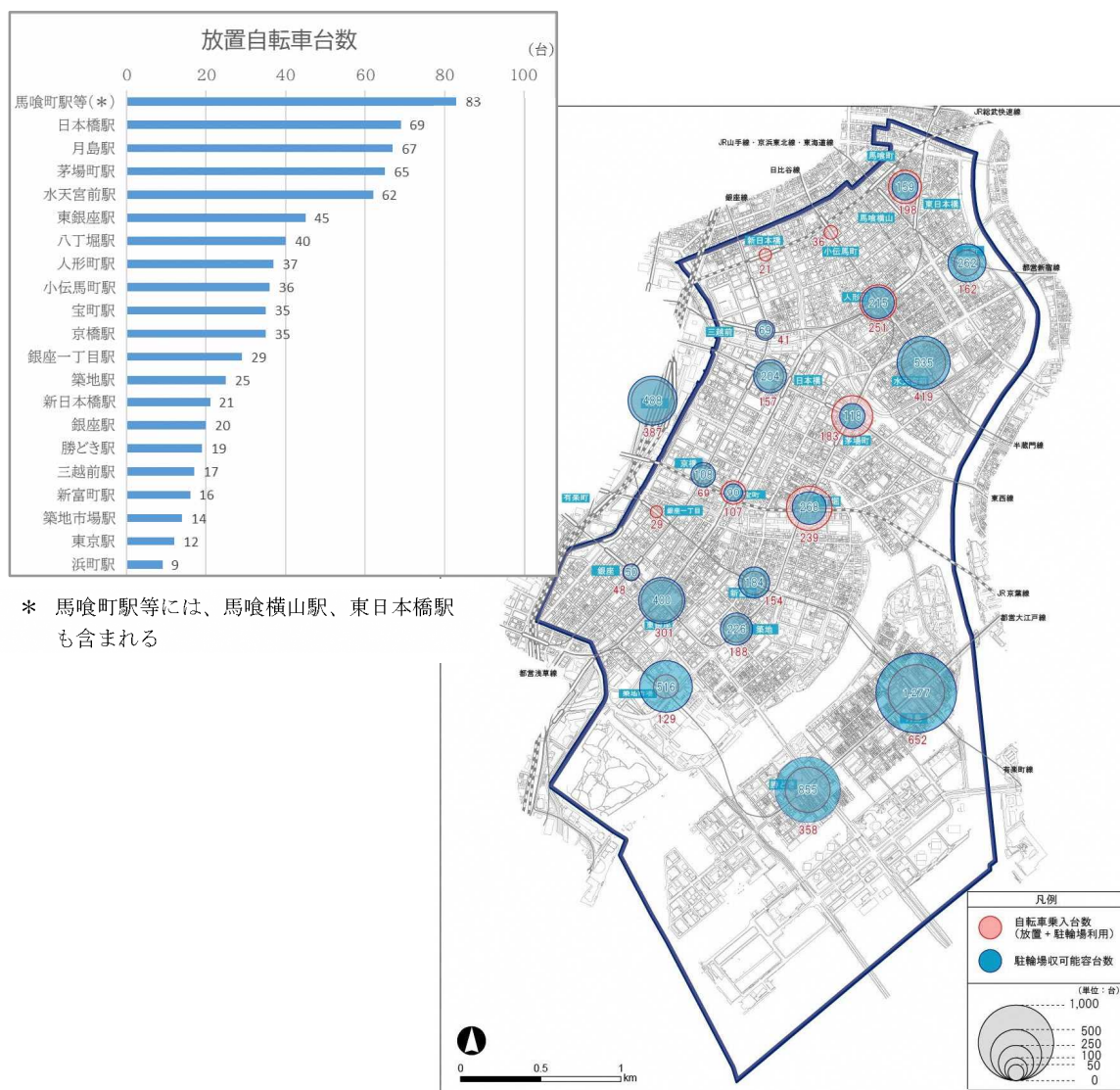
資料：中央区附置義務駐車施設整備要綱 銀座地区 駐車施設の地域ルール（中央区都市整備部建築課、平成30年7月）

図 45 駐車場付置義務駐車場銀座ルール

2.2.8 自転車

(1) 駐輪場

- 区立駐輪場は、駅周辺に定期利用 4,248 台、一時利用 850 台分が整備されています(令和 2 年度区政年鑑(中央区、令和 2 年))。また、駅周辺の広幅員の歩道上には民設民営の一時利用駐輪場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 3 駅、乗入台数に対して収容可能台数が不足している駅が 5 駅、乗入台数以上の収容可能台数を確保しているのは 13 駅となっています。
- 放置自転車は、馬喰町駅等、日本橋駅、月島駅、茅場町駅、水天宮前駅などで多くなっています。そのうち、馬喰町駅等、茅場町駅では乗入台数が収容可能台数を超えています。
- 区は平成 30(2018)年に銀座全域で放置自転車実態調査を行い、夕方 17 時台に確認された放置自転車は約 1,900 台となっています(自転車利用環境調査委託報告書(中央区、平成 30(2018)年))。



資料：令和 2 年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都、令和 3 年 3 月）を基に作成

図 46 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

- 区道に設置されている歩道(全区道の5割近く、幅員11m以上の道路ではほとんどの路線に歩道が設置)では、銀座の中央通りを除いて「自転車歩道通行可」となっています。
- 昭和通り、新大橋通り、清杉通り、清澄通りの一部の歩道では、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。
- 車道においては、ナビライン・ナビマークを中心に自転車走行空間の整備が進められています。
- 今後はそれぞれの走行空間の連続化・ネットワーク化を図っていく必要があります。



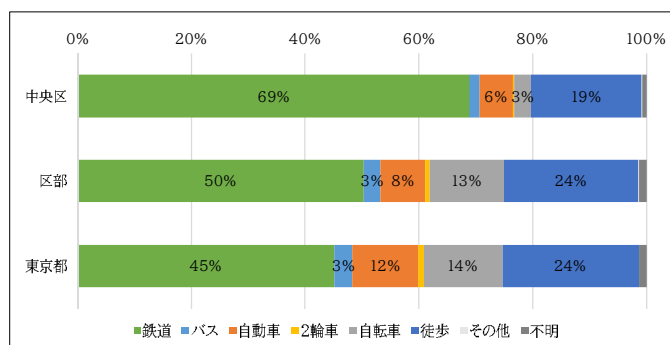
資料：(写真) 第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 自転車の活用に関する現状について (国土交通省、令和2年9月)
(図) 自転車通行空間整備図(中央区、令和2年10月)

図 47 自転車歩道通行可路線、自転車通行帯等

2.2.9 人の動き

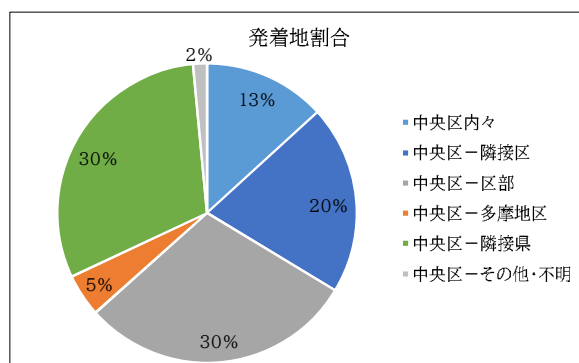
(1) 交通手段と発着地

- 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。
- 内外移動では大多数が鉄道利用なのに対して、内々移動では徒歩が約7割を占め、以下、鉄道11%、自転車7%、自動車5%の順であり、バスは3%に留まっています。



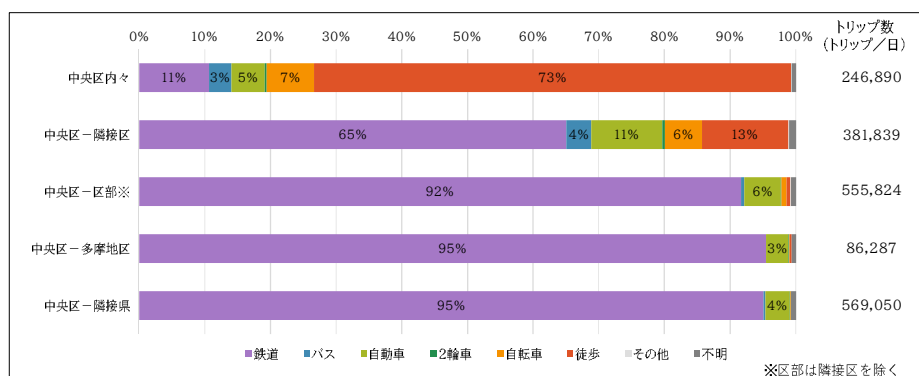
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図48 中央区と区部、東京都関連移動の代表交通手段の比較



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図49 中央区関連移動の発着地別内訳

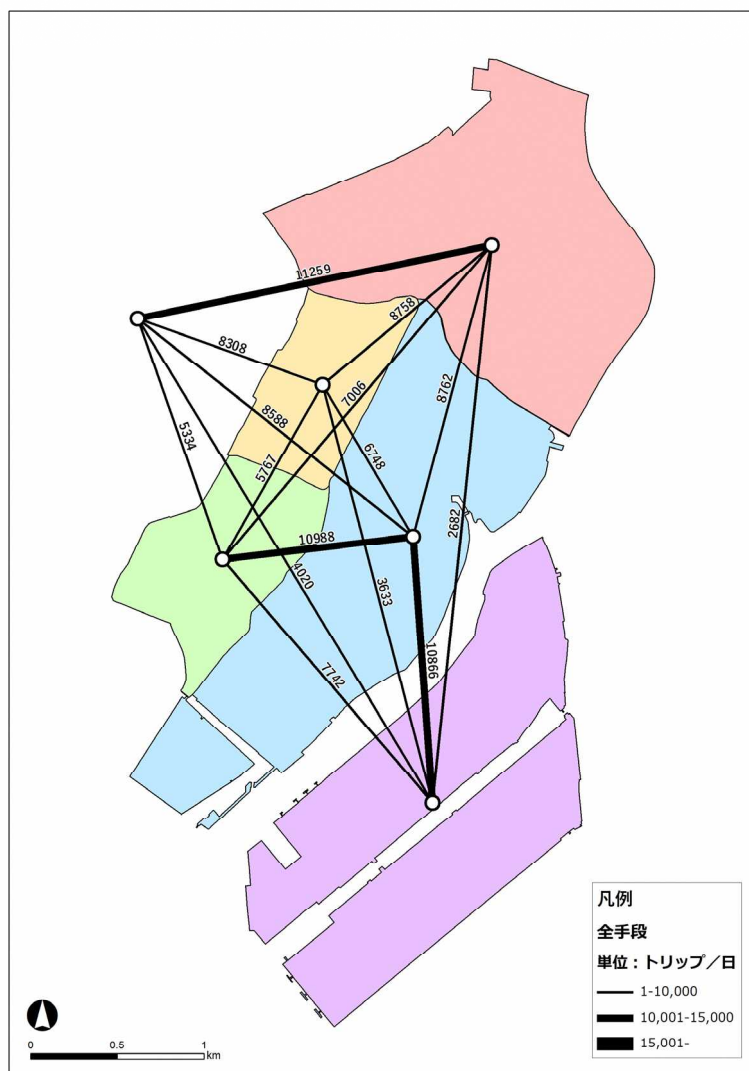


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図50 発着地別の代表交通手段別分担率

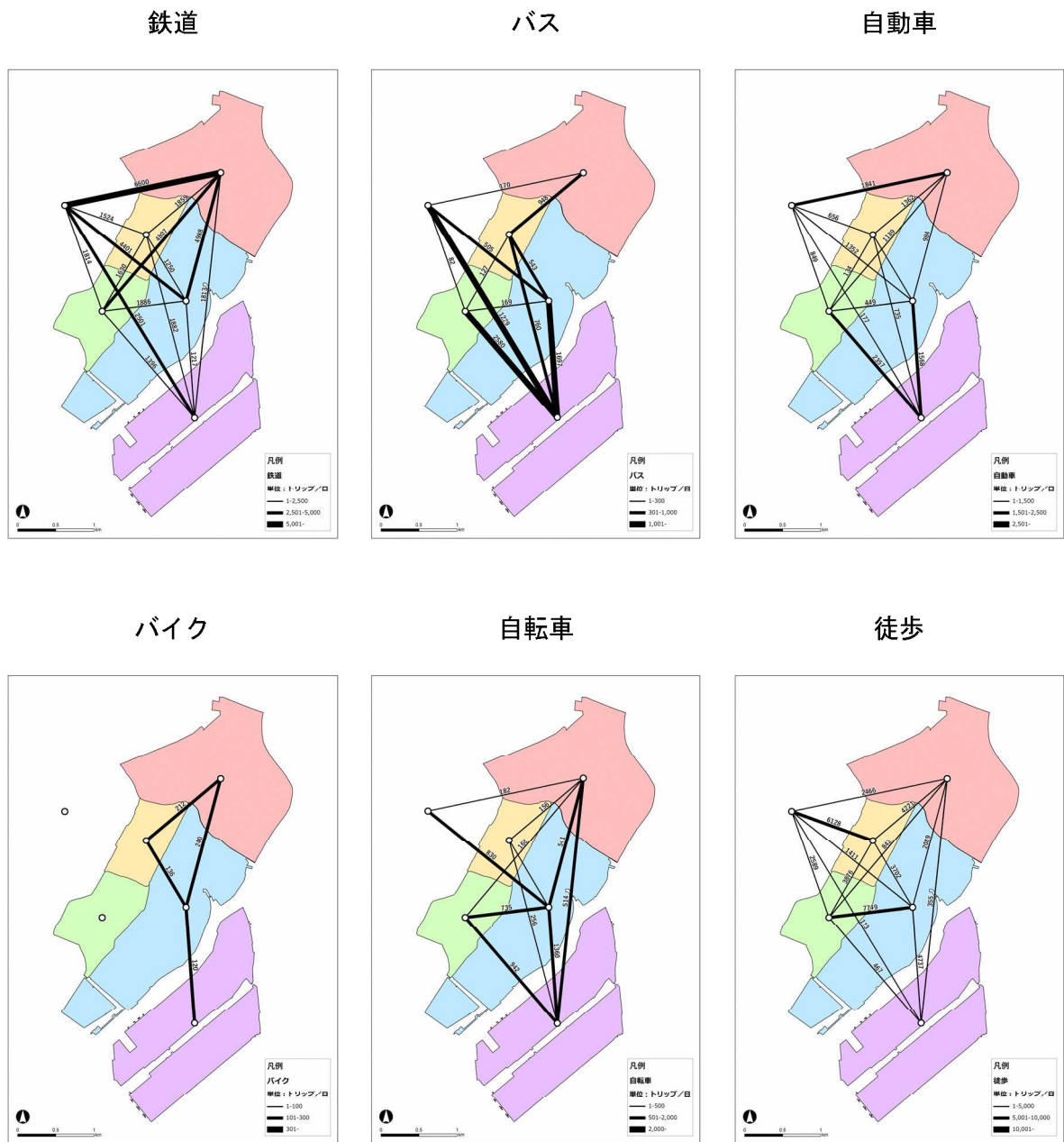
(2) 区内の人の動き

- 区内を発着地とする人の動きは、東京駅方面～日本橋人形町地区間の他、京橋・築地地区を中心に、銀座地区、月島・晴海地区への移動が多くなっています。
- 交通手段別にみると、鉄道では東京駅方面および、日本橋人形町地区などの南北方面を発着地とする利用が多い一方、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。また、バスは月島・晴海地区を発着地とする利用が多く、そのほかの地区での利用は少なくなっています。自転車での移動に関しては、京橋・築地地区を中心に、日本橋人形町地区、月島・晴海地区、銀座地区などへの移動が多くなっています。



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図 51 区内（東京駅を含むゾーン）での動き（全手段）



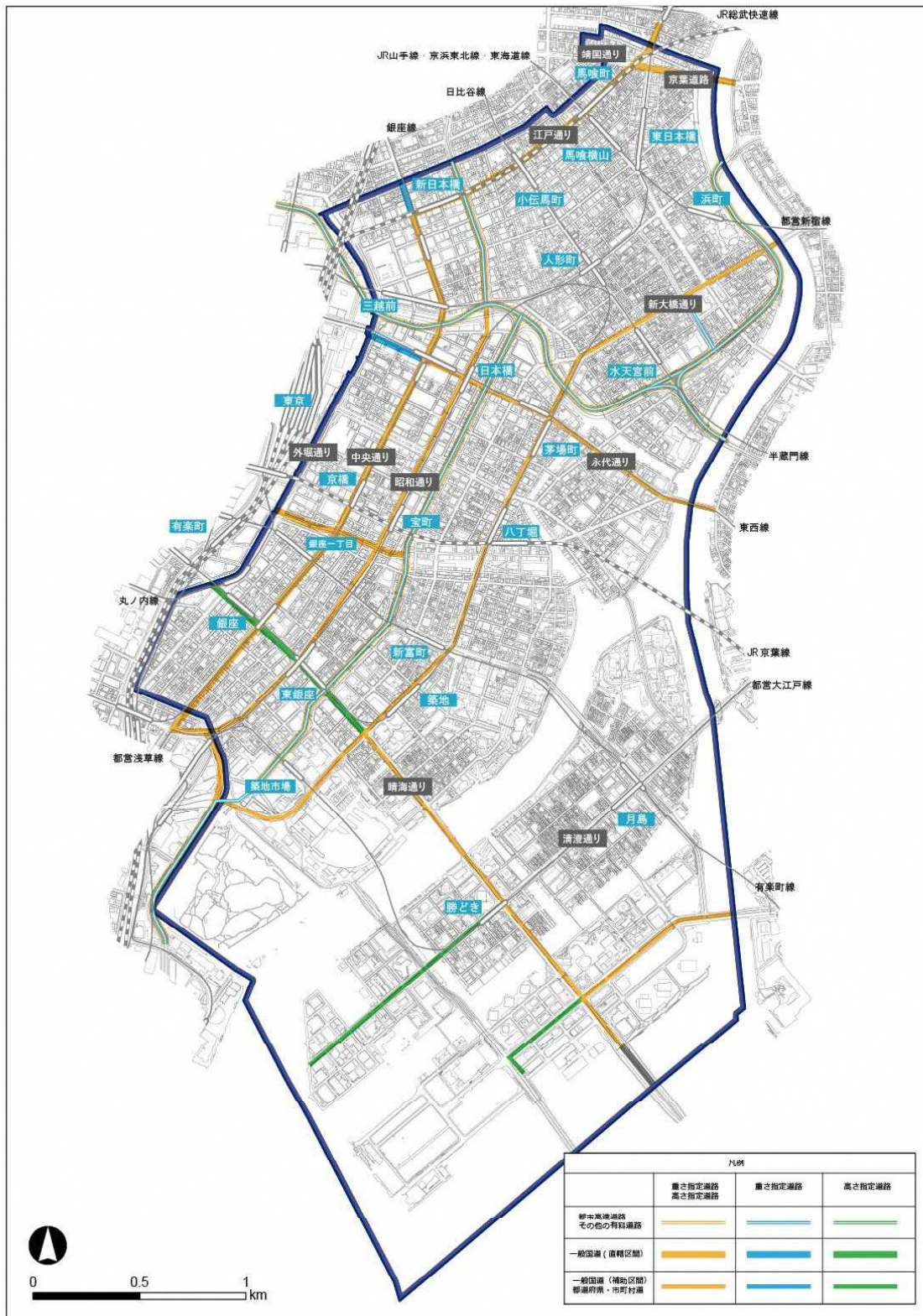
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図 52 区内交通手段別の人の動き（交通手段別）

2.2.10 物流

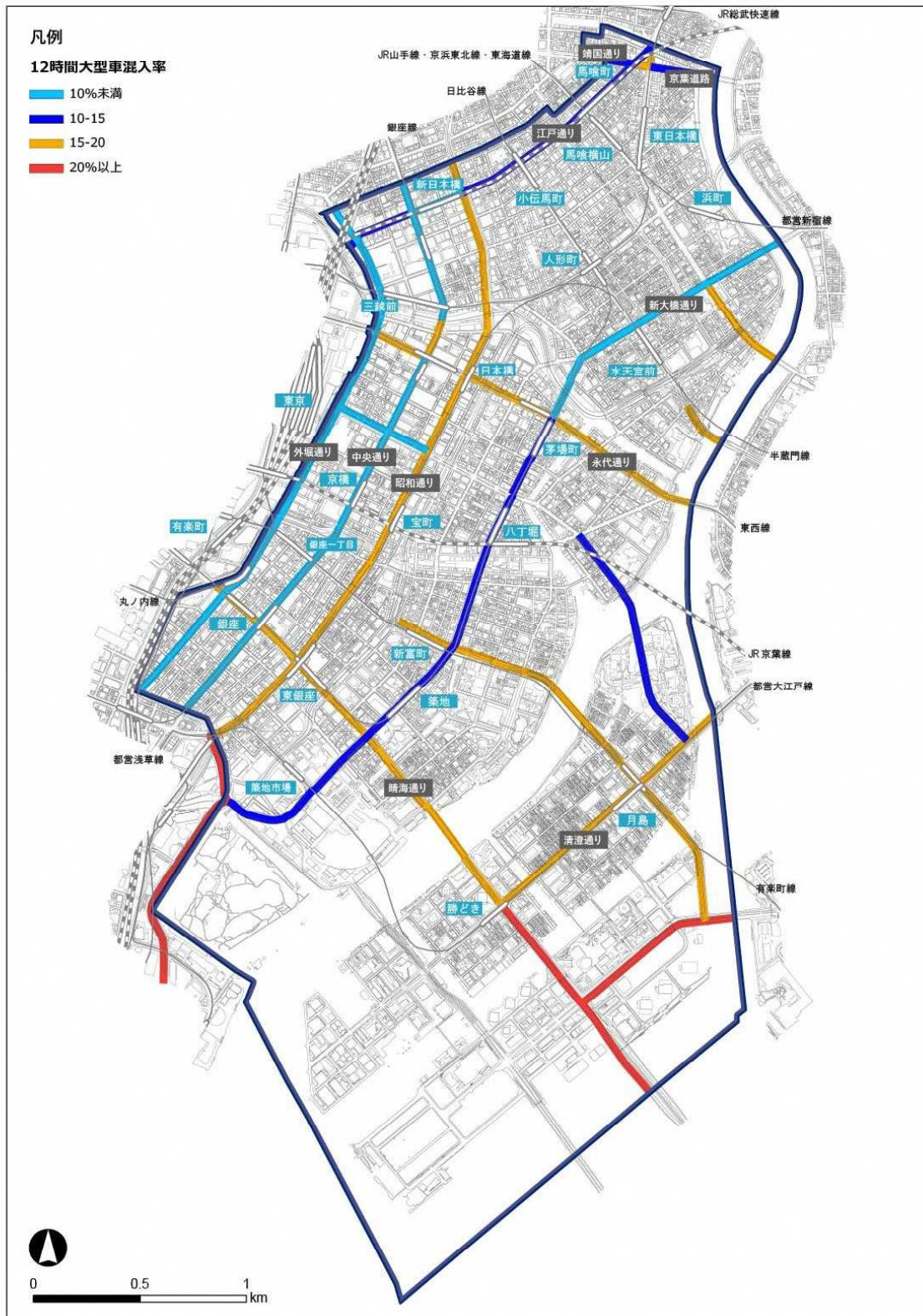
(1) 貨物車交通

- 区内の幹線道路の多くが、高さ・重さ指定道路(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)に指定されています。
 - ・ 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～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
- 晴海通りの一部区間では、大型車混入率が20%を超えています。



資料：大型車誘導区間の指定道路及び重さ・高さ指定道路の状況（ガイドマップ）（国土交通省）
 （●年●月●日時点）を基に作成
 ＊重さ指定道路：総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸距に応じて最大 25 トンとする道路
 ＊高さ指定道路：高さの一般的制限値を 4.1m とする道路

図 53 重さ指定道路・高さ指定道路分布



資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省、平成 27 年）、
 基盤地図情報 基本項目（国土地理院、2020 年 10 月）を基に作成

図 54 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、これまで様々な取組みを実施してきています。

取組	取組内容	イメージ			
既存パーキングメータの枠の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 既存パーキングメータの駐車枠を拡大すること等によって貨物車の駐車を可能とした。 設置場所の特性に応じて、貨物車の駐車の多いパーキングメータでは、連続駐車の利用可能な時間を変更している（1時間を40分・20分とするなど）。 	<p>パーキングメータの駐車枠を拡大して貨物車用パーキングメータを運用(銀座)</p>			
荷さばき車両（貨物車等）の駐車のタイムシェアリング	<ul style="list-style-type: none"> 日本橋横山町の間屋街では、道路構造が狭いところへ多くのトラックが集中し、路上荷さばきが発生して混雑が悪化していた。 しかし、路上荷さばきの受け皿として、路外に荷さばきスペースを確保することが困難であった。 そこで、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た。 	<table border="1"> <tr> <td>7:00~10:00 【貨物車駐車の駐車】 貨物車駐車は駐車禁止を解除</td> <td>10:00~18:30 【一般乗用車等の駐車】 貨物車駐車は通常の貨物用パーキングメータ利用による駐車</td> <td>18:30~19:30 【貨物車駐車の駐車】 貨物車駐車は駐車禁止を解除</td> </tr> </table> <p>< 施策導入前 > < 施策導入 ></p> <p>時間帯区分と取組実施区間の状況(日本橋横山町)</p>	7:00~10:00 【貨物車駐車の駐車】 貨物車駐車は駐車禁止を解除	10:00~18:30 【一般乗用車等の駐車】 貨物車駐車は通常の貨物用パーキングメータ利用による駐車	18:30~19:30 【貨物車駐車の駐車】 貨物車駐車は駐車禁止を解除
7:00~10:00 【貨物車駐車の駐車】 貨物車駐車は駐車禁止を解除	10:00~18:30 【一般乗用車等の駐車】 貨物車駐車は通常の貨物用パーキングメータ利用による駐車	18:30~19:30 【貨物車駐車の駐車】 貨物車駐車は駐車禁止を解除			
附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及	<ul style="list-style-type: none"> 中小ビルにおける駐車場整備の負担を軽減、あわせて附置義務台数分の駐車場確保を狙う施策。 建物に義務づけられている駐車場確保について、隔地に集約して整備できるように工夫した制度(荷さばき駐車施設を含む)。 中小ビルは協力金を拠出し、大型ビルの建て替え時等に大型ビル内に附置義務駐車場台数の駐車場整備を行う。大型ビルは協力金から附置義務駐車場整備の補助を受ける。 	<p>集約駐車場の基本イメージ</p>			

資料：端末物流対策の手引き～まちづくりと一体となった物流対策の推進～荷捌き施策事例編
 ※一部、警視庁へのヒアリングにより情報を加筆修正している
 (東京都市圏交通計画協議会、平成27年12月)を基に作成

3. 中央区の交通に関する課題

これまでに整理した結果をもとに、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。

(1) 増加する交通需要への対応【課題1】

中央区は、地下鉄やバス路線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、各運行事業者による需要に応じたダイヤ改正が進められているほか、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ました。さらに、定時性・速達性に優れた BRT のプレ運行も開始され、本格運行開始に向けて更なる輸送力の向上が期待されています。

一方で、晴海や勝どきなどの臨海部は、人口増加等に伴って交通需要が増加しているにもかかわらず、依然として鉄道の空白地域となっています。また、築地市場跡地や晴海においては、今後も大規模な再開発事業により交通需要の増加が続くと見込まれています。

このため臨海部においては、より一層の輸送力の確保が長期的な課題となっています。

(2) 公共交通へのアクセス改善【課題2】

コミュニティバス（江戸バス）の運行開始により、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ました。しかし、日本橋地域や隅田川沿い、晴海などの一部には高齢者や子育て世代にとって公共交通へのアクセスが不便な地域が残されています。

特に、晴海では新たな公共施設の整備も計画されていることから、既存の公共交通の運行ルートの見直しや連携の強化により、公共交通不便地域におけるアクセス改善に向けた更なる対応が必要です。

(3) 自転車利用環境の充実【課題3】

中央区はこれまで、新たな駐輪場の整備やコミュニティサイクルの利用促進など、駅周辺の放置自転車対策に多角的に取り組んできているものの、依然として一部の駅では多数の放置自転車が発生しています。

また、東京都は令和3年5月に「東京都自転車活用推進計画」及び「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定し、誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境を創出するとしています。そのためには、交通管理者・道路管理者間が連携して自転車走行空間の充実を図るとともに、そのネットワーク化・連続化を進めていく必要があります。

(4) 自動車利用に伴う環境負荷の軽減【課題4】

中央区は他の地域と比べて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、幹線道路では自動車交通量が多く、運輸部門からのCO₂排出量は、区の排出量の約1割を占めています。CO₂や大気汚染物質などによる環境負荷を低減するためには、ガソリン車の利用を抑制していく必要があります。

さらに、主要な幹線道路の一部区間においては混雑時平均旅行速度が東京都区部の平均値を下回っており、また、基準値に近い自動車騒音が計測されている地域もあることから、混雑緩和や周辺環境への影響の改善も求められています。

(5) 駅や道路などのバリアフリー化【課題5】

区内の鉄道駅では、「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、エレベーターなどの整備が積極的に進められており、現在、区内28駅中27駅でバリアフリー経路が整備済みとなっています。

また、道路についても、歩道のセミフラット化など段差解消を進めています。

本区においては今後も高齢者や子育て世代等の増加が見込まれることから、引き続きバリアフリー経路の充実に向けて取り組み、すべての人にやさしい、「交通弱者」を生まない移動環境を整えていくことが必要です。

(6) まちの回遊性・魅力向上【課題6】

中央区は、銀座、日本橋をはじめ、日本橋問屋街・築地場外市場・人形町やもんじヤストリート等の伝統ある商業地区を有し、小売業の商品販売額は都内第1位となっています。また、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に多数存在しています。

一方、区内には河川や掘割、高架道路が巡り、徒歩による気軽な行き来を難しくしている地域もあります。

これらの商業・観光・文化資源を効果的につなぎ、まちの魅力をさらに高めるため、地区間・地域内の回遊性を高めるような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、中央区基本構想で位置付けられている将来像「輝く未来へ橋をかける ー 人が集まる粋なまち」を描き、基本的な方向性を定めています。

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。

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～

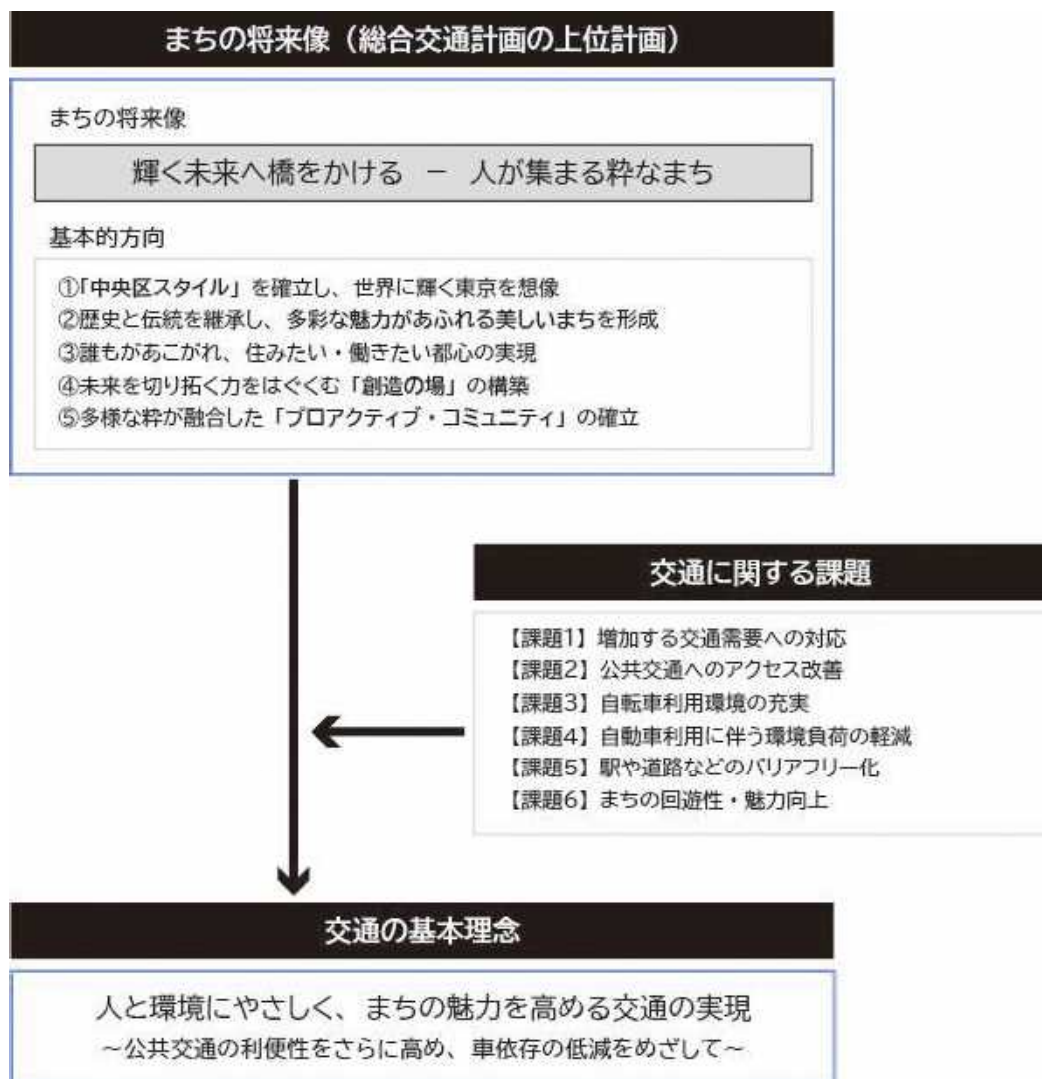


図 55 交通の基本理念・目標及びまちの将来イメージ

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 :
臨海部等の交通需要の増加に対応できる利便性の高い交通を実現する

臨海部の輸送力の確保に向けて、定時性・速達性に加えて、大規模な輸送力を確保できる基幹的交通手段の導入を推進するとともに、交通モードの効果的な連携を図ることにより、利便性と快適性を兼ね備えた公共交通網を実現します。

目標 2 :
地球にやさしい輸送手段への転換を促進し、環境負荷を軽減する

自動車の混雑緩和や周辺環境への影響の改善に向けて、鉄道や路線バス、BRTなどの公共交通網の更なる充実を図るとともに、自転車利用環境を整備し、また自動車の共同利用・貨物等の共同配送や、電気自動車の普及を推進することで、環境負荷の小さい輸送手段への転換を図っていきます。

目標 3 :
だれもが気軽に歩ける安全・安心な移動環境を整備する

すべての人にやさしい移動環境を整えていくために、鉄道駅や交通結節点、路線バス・コミュニティバスの車両など、不特定多数の交通を担う施設や車両を中心に、より一層のバリアフリー化を推進するとともに、再開発などの機会を捉え、不特定多数の人が集まる施設周辺の経路の移動円滑化を図ります。

また、歩車道の分離や歩道の段差解消により、だれもが安心して歩くことのできる歩行環境を整備していきます。

目標 4 :
地域資源をつなぎ、まちの魅力を高める交通環境を形成する

本区の豊かな商業・文化・観光資源を最大限に活かし、まちの魅力を高めるため、公共交通機関と端末交通や舟運の連携を強化するとともに、まち歩きが楽しくなるような魅力的な歩行空間を整備し、新たなまちの賑わいを創出していきます。

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が確保された交通手段で結ぶとともに、地域の回遊性を向上させ、誰もが安全・安心・快適に移動できる魅力的な都市の実現を目指します。

今年度の検討で記載することを想定

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策

5.1 施策の設定

目標達成に向けて、今後取り組んでいく7つの施策を以下のとおり設定しました。



今年度の検討で重点施策を検討して記載することを想定

5.2 施策と事業の内容

以下は過年度の事業内容 更新を想定

<p>施策</p>	<p>基幹的交通システムの導入</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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 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 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 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を実現する
<p>施策の概要</p>	<p>【事業】中量輸送システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区内には比較的高密な公共交通網が整備されていますが、人口増加が続くなか都心部と臨海地区を結ぶ基幹的交通が必要となっています。 ・区と交通事業者（未定）が主体となり、都心部（銀座）と臨海部を結ぶ人と環境にやさしい交通手段として中量輸送システムの導入を検討します。 ・速達性、定時性を確保するためには、専用の走行空間とすることが望まれますが、自動車交通への影響を踏まえ、優先レーンの対応についても検討します。併せて、PTPS（公共交通優先信号）などの交通管理システムの導入についても検討します。 ・障がい者、高齢者及び子育て世代等、交通弱者にとっても抵抗なく利用できるとともに、整備期間、整備費用なども視野に路面交通システムとします。 <div data-bbox="884 898 1410 1525" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">（導入地区のイメージ）</p>
<p>主な実現課題</p>	<p>（導入システムに関する検討課題）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定ルート設定、事業費、需要予測、事業採算性、整備効果などの検討による導入システム選定 ・事業実施者の選定方法・基準や役割の明確化 <p>（検討・整備スケジュールに関する課題）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共インフラの整備計画や勝どき・晴海地区の開発計画等、当施策を検討・実行する上でポイントとなる、他計画のスケジュールの確認

	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関（道路管理者、交通管理者、地元商店会、既存交通事業者、物流関係者、国・都・隣接各区等）との調整 ・バス、地下鉄等の既存公共交通との連携調整
<p>主な取り組み事例</p>	<p>【中量輸送システムの例】（概ねの輸送力） ※路線バス ～3千人／時間</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>(40～50 千人／時間) <地下鉄></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(10～20 千人／時間) <新交通システム等></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(4～9 千人／時間) <L R T ></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(4 千人／時間) <B R T ></p> </div> </div>
<p>想定される施策実施効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○臨海部と都心部の公共交通の定時性の向上 ○区内移動の交通手段を自動車利用から転換することによる、交通渋滞の緩和や沿道環境の改善、自動車からの CO2 排出削減 ○利用者が集中しているバス・鉄道(地下鉄)の混雑緩和 ○高齢者をはじめとする区民の外出機会の増加や、来街者の増加 ○回遊性向上によるまちの魅力向上

戰略編

6. 実施する施策と事業

6.1 施策と事業一覧

計画編では、基本理念、目標を実現するための施策を設定し、事業の内容を整理しました。戦略編では、各施策に基づく事業について、『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。

今年度の検討で記載することを想定

6.2 事業プログラム

目標達成に向けて、今後取り組んでいく7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。

今年度の検討で記載することを想定

6.3 令和4年度の事業（短期プログラム）

今年度の検討で記載することを想定

7. 計画推進に向けた取り組み・推進体制

7.1 計画推進に向けた取り組み

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。

(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り組みを評価・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、取り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。

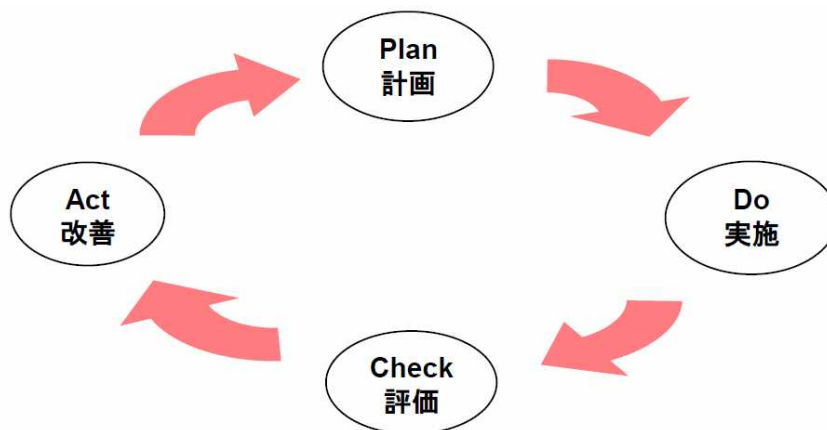


図 PDCA サイクル

(2) KPIによる評価

計画進捗管理としてPDCAサイクルを効果的・効率的に実践した計画進捗管理を可能にするため、計画の評価には数値指標 (KPI) を設定し改善することとします。

7.2 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。

7.3 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り組みとして、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のことです。

出典：社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP

8. 施策・事業の評価

今年度の検討で記載することを想定

参 考 资 料

資料1 中央区地域公共交通会議・交通戦略部会 構成員名簿

資料2 審議経過

今年度の検討で記載することを想定

