

(3) 圏域

- バスの圏域を 200mとした場合、京橋二丁目から銀座二丁目にかけて、日本橋本町や日本橋室町の一部、新大橋通り沿い、月島一丁目や晴海二丁目などに圏域外の地域があります。
- 平成 21 年 12 月に運行開始したコミュニティバス（江戸バス）により、本町二丁目や新大橋通り沿い、月島一丁目などがバスの圏域に入りました。

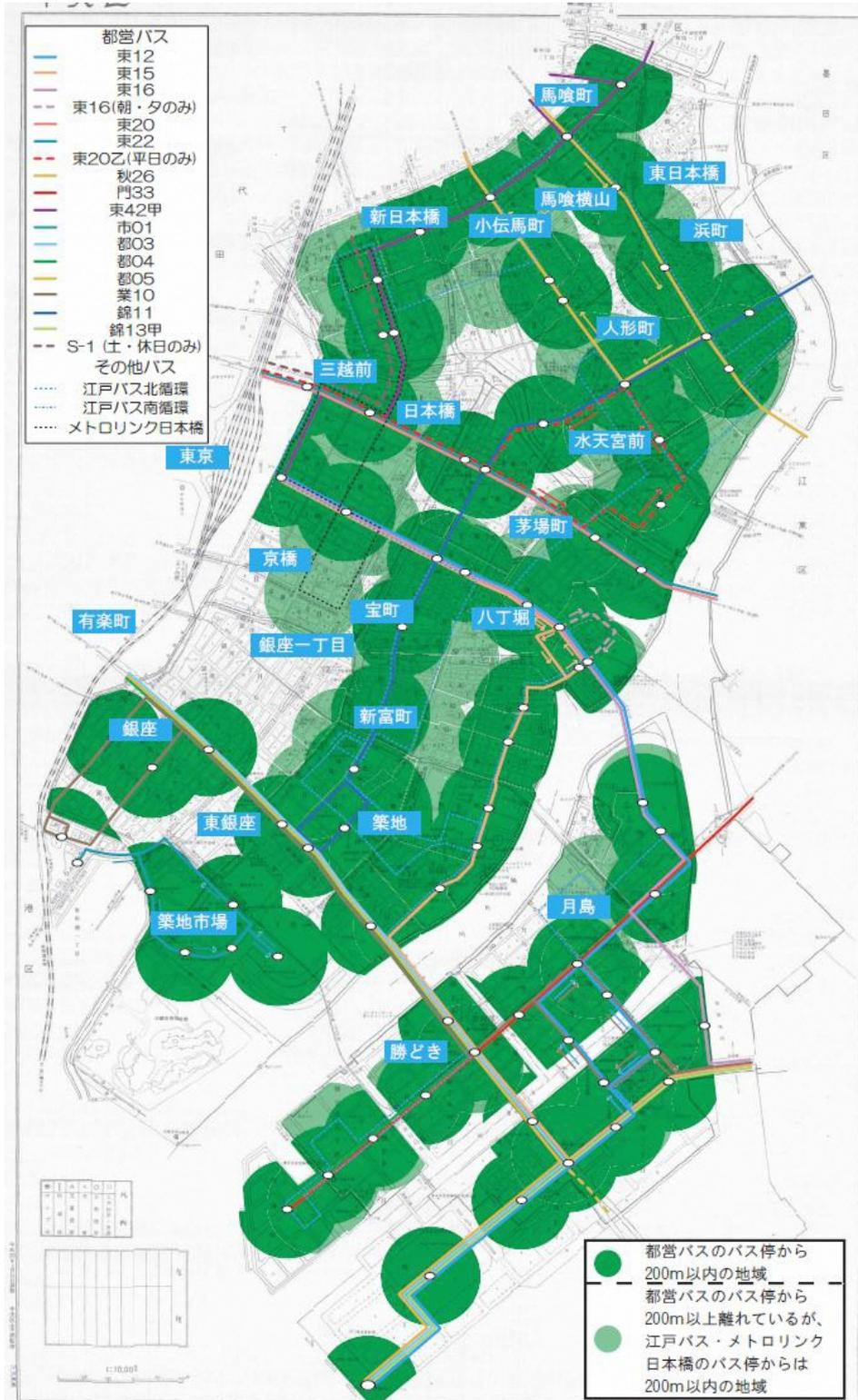
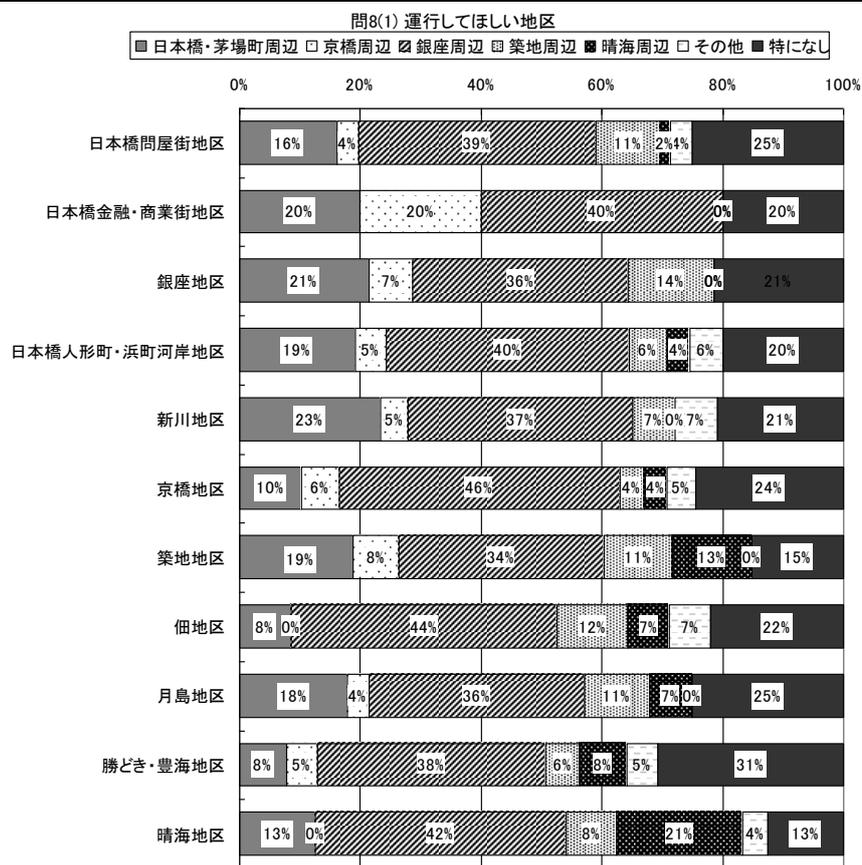


図 バス停 200m圏域

(参考) コミュニティバスの運行ルートに対する要望

- 江戸バスの利用者アンケートによると、運行仕様・運行環境のうち「運行ルート」が最も重要視されており、改善要望として、「逆回りルートも運行してほしい」との意見が最も多くなっています。
- 運行してほしい地区については、どの居住地区でも、「銀座周辺」との回答が最も多くなっています。中でも京橋地区居住者は約50%と最も割合が高くなっています。
- 晴海地区居住者は、「晴海周辺」での運行を希望する割合が他の地区に比べて高くなっています。



※東京駅前地区については調査のサンプルが存在しない

図 コミュニティバスを新たに運行してほしい地区(居住地別)



出典: コミュニティバス利用実態意向調査(平成23年9月実施)

### 2.2.3 公共交通不便地域

○ 鉄道の駅勢圏外 300mと都営バス（片道 50 本/日以上、概ね 20 分間隔未満）のバス停 200m の圏域外を公共交通不便地域とした場合、晴海地区や日本橋地区などの一部地域が公共交通不便地域となっています。



図 公共交通不便地域

## 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、晴海、日本橋）。
- 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。既存の運河等を活用し、更なるネットワーク化およびサービスの充実が必要になっています。



## 2.2.5 道路

### (1) 整備状況

- 道路は、中央通り、昭和通り、新大橋通り、江戸通り、永代通り、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 23 区において最も高くなっています。
- 都市計画道路の整備率は 79%と高く、環状 2 号線が平成 27 年度末の完成を目指して整備しています。

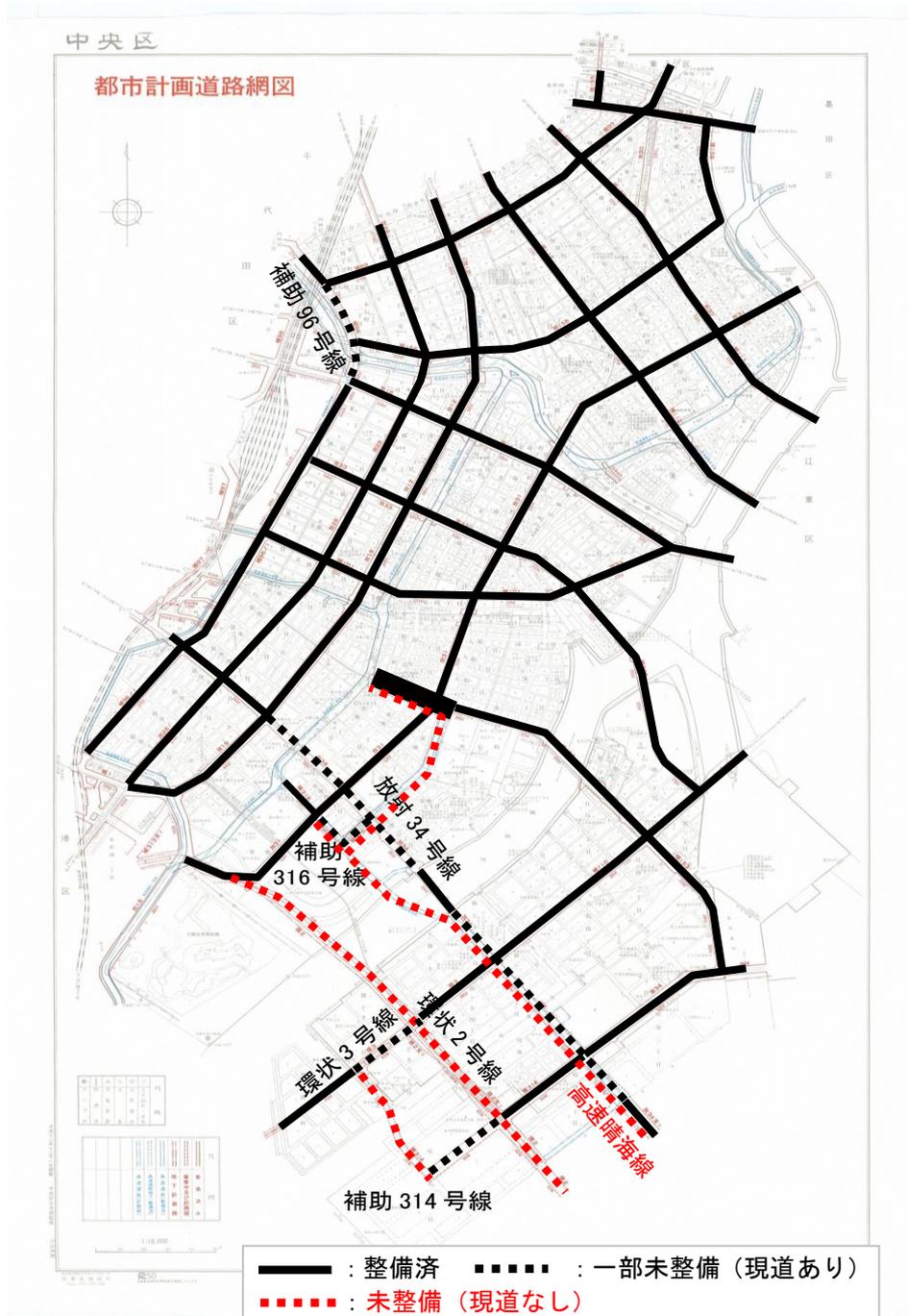


図 都市計画道路路線網図

## (2) 交通量

- 交通量は、昭和通り（3万9千台）や靖国通り（3万6千台）、永代通り（3万6千台）、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（7.9km/時）や八重洲通り（10.2km/時）、永代通り（10.8km/時）、外堀通り（12.5km/時）、晴海通り（15.2km/時）など、都区部の平均である16km/時を下回っており混雑しています。



注) 図中の数値: 12時間交通量, 混雑時平均旅行速度  
資料: H22 道路交通センサス

図 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。

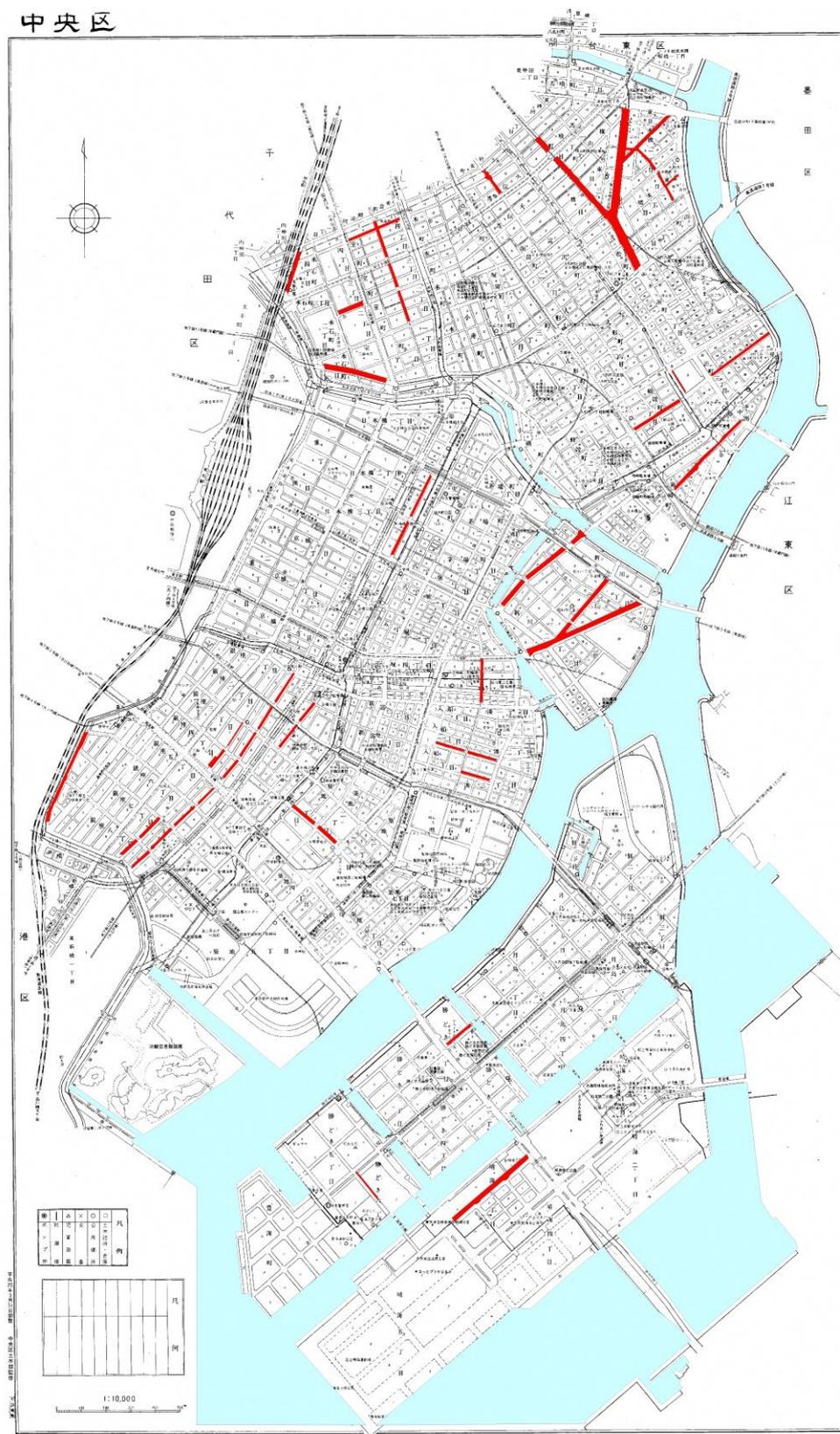


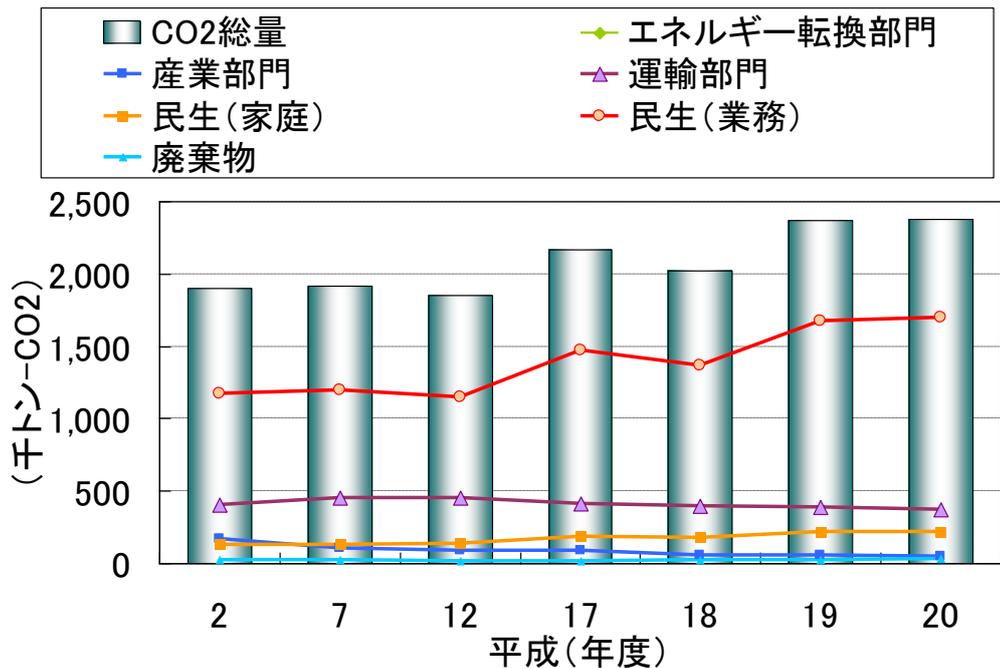
図 区道のセミフラット構造の整備状況(平成 24 年 3 月現在)

【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、平成3年の1,901[千トン-CO2]に対して、平成20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（NO<sub>2</sub>）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濃度は環境基準を満たしているものの増加傾向にあります。
- 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。

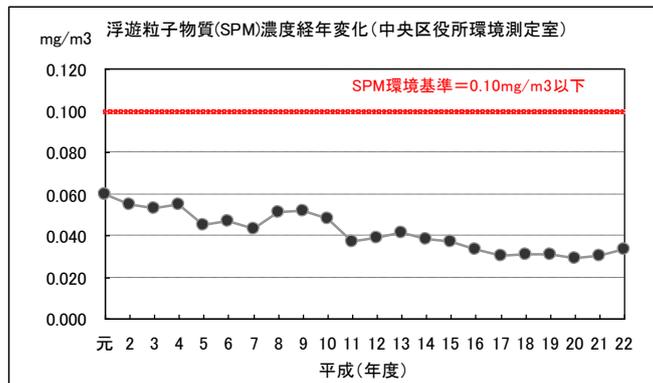
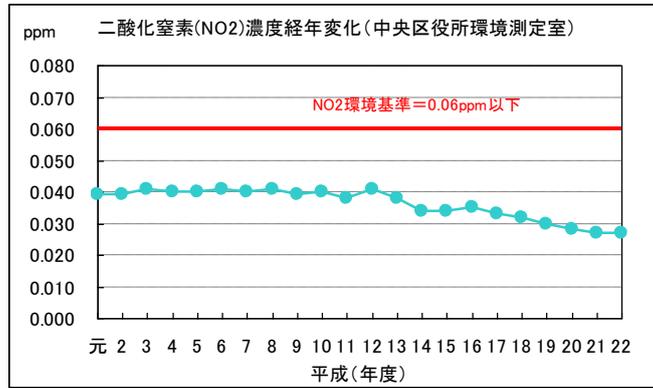


図 大気汚染物質(NO<sub>2</sub>、SPM)の推移

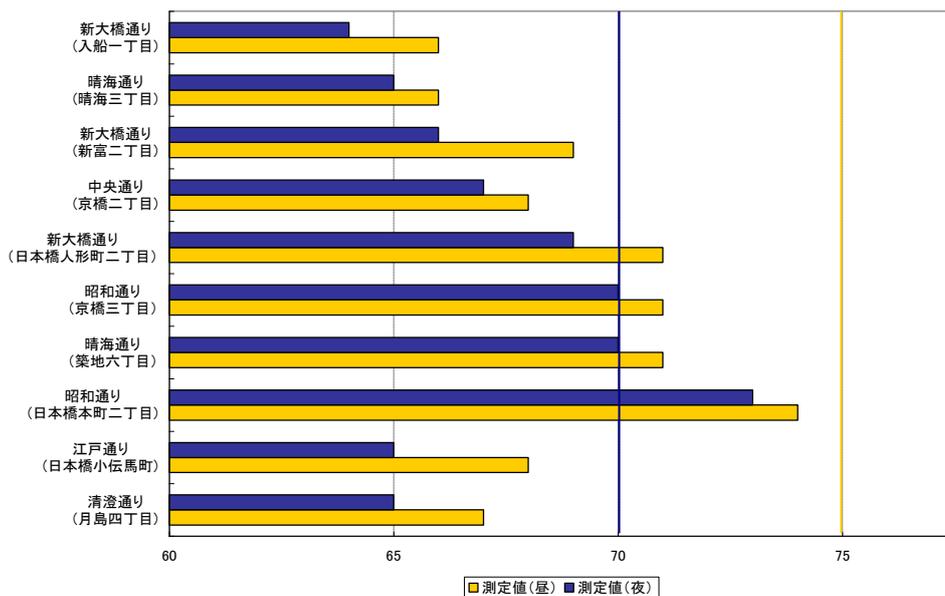
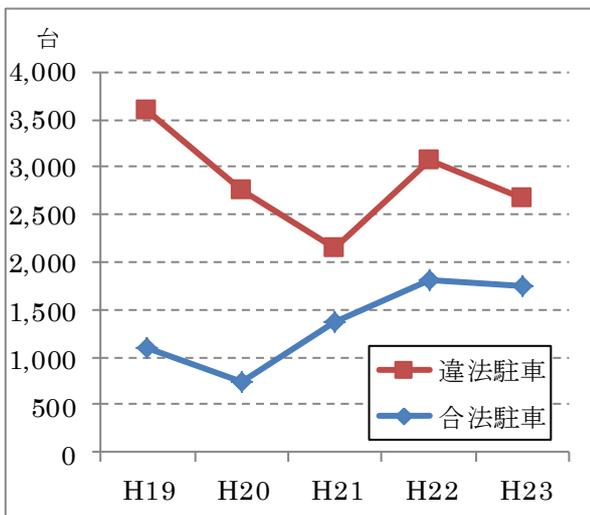


図 自動車騒音(平成 22 年度)

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」

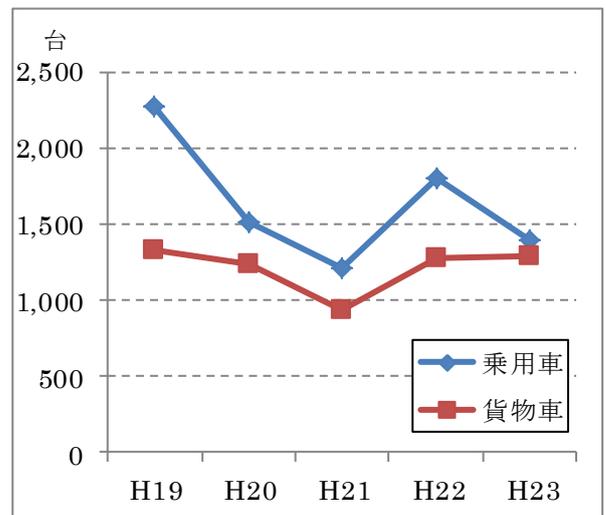
#### (4) 路上駐車

- 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。
- 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、駐輪場の設置その他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: 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

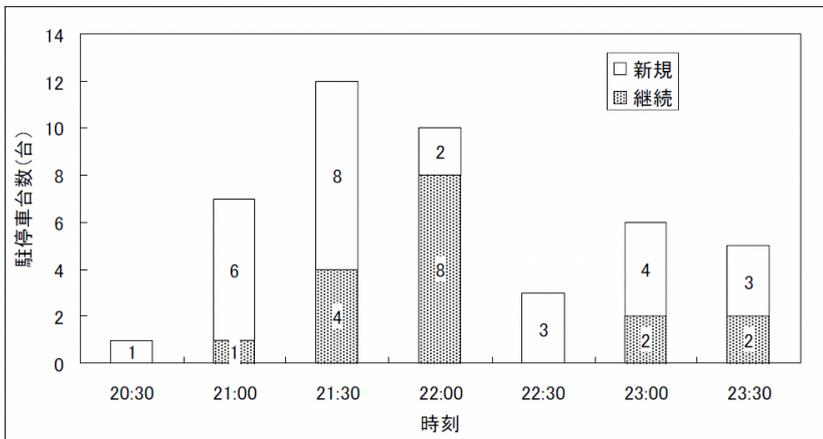


図 都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数



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 中央通りにおける大型バスの駐停車状況



図 晴海トリトンスクエア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かとされています。
- 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※」に基づき駐車場整備を進めています。

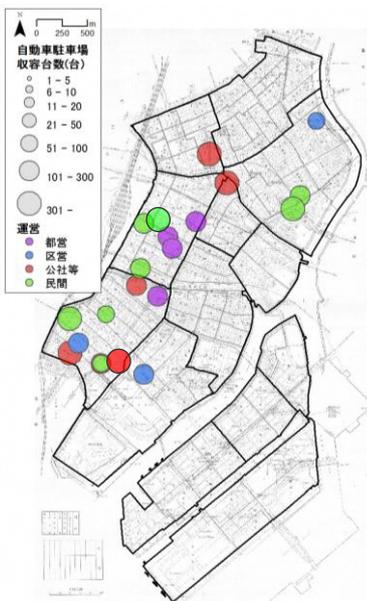


図 都市計画駐車場配置図

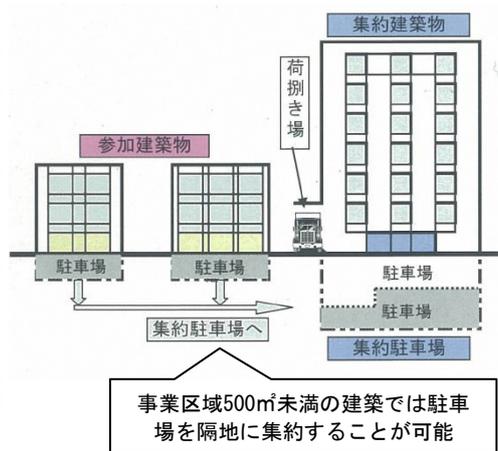


図 駐車場附置の銀座ルール

※中央区まちづくり基本条例は、開発事業がまちづくりを進めていく上で重要な役割を果たすことを踏まえ、関係者の責務や事業計画に反映すべき事項、住民協議による開発事業の進め方などの基本となる事項をまとめ、区民の意見等を踏まえたより良好な計画による開発事業を推進することにより、本区の基本構想に示す区の将来像の実現を目指すための条例です。特定街区、都市再生特別地区等の都市開発諸制度を活用した開発事業、敷地面積が3,000㎡以上の開発事業が対象となります。

## 2.2.7 自転車

### (1) 駐輪場

- 区立駐輪場は、区内 28 駅のうち 16 駅周辺に 19 か所計 3,981 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 12 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 11 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 5 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	
勝どき駅	88
月島駅	80
東京駅	349
合計	3,838

資料：平成 23 年区調査

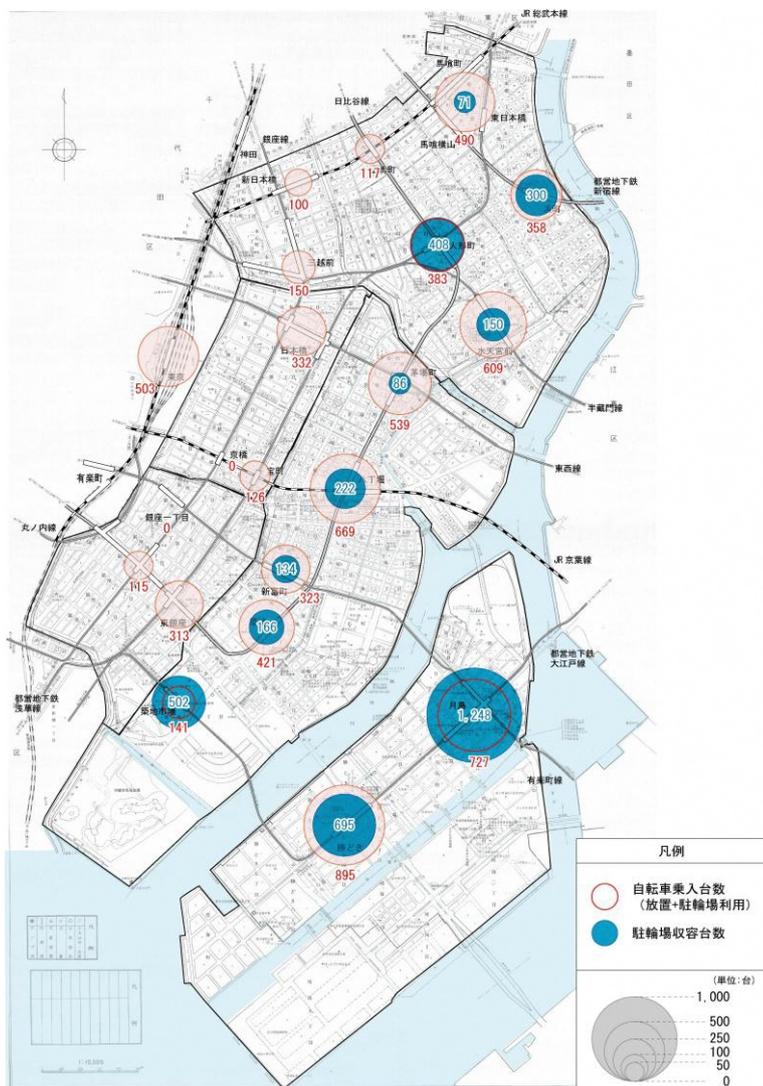


図 区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

## (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、銀座地区の中央通りを除いて「自転車歩道通行可」となっています。これらの歩道では、歩行者、自転車両者にとって安全・快適な環境な通行環境の確保が必要となっています。
- 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が、連続化・ネットワーク化の充実を図る必要があります。なお、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

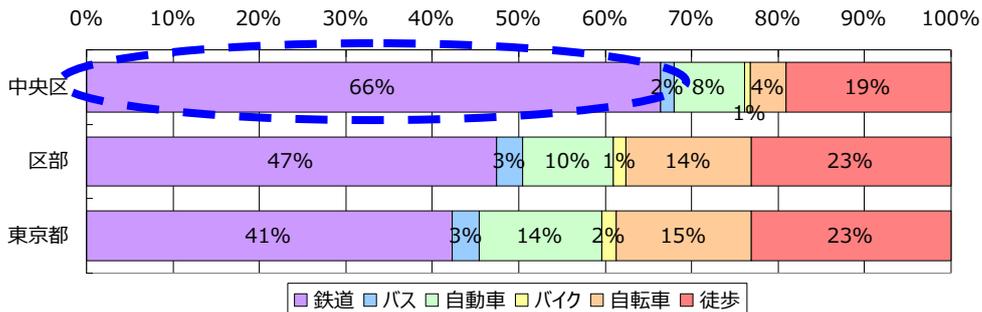


図 自転車通行帯等

## 2.2.8 人の動き

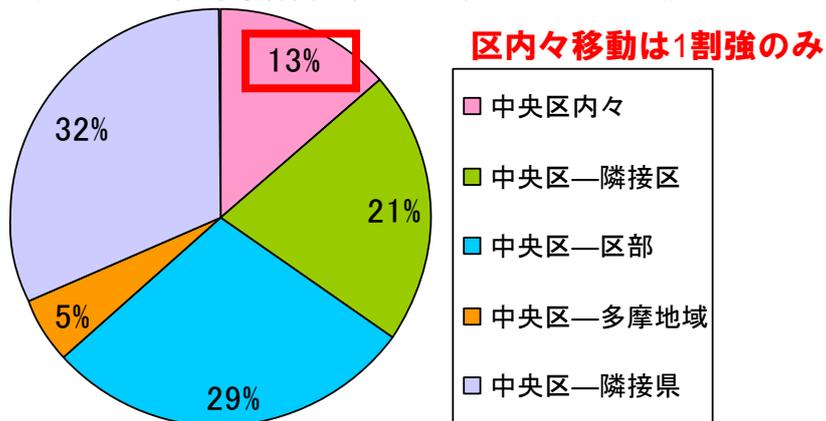
### (1) 交通手段と発着地

- 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。



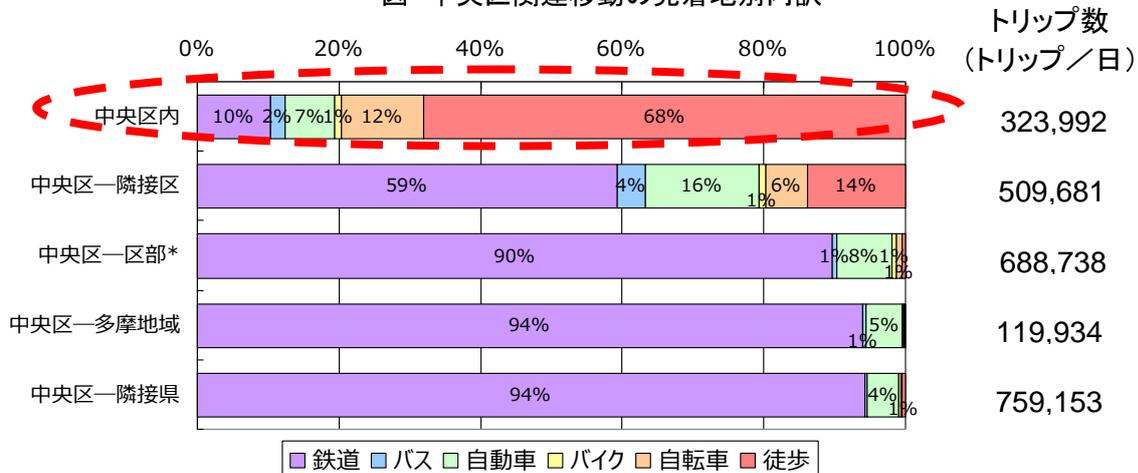
データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

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

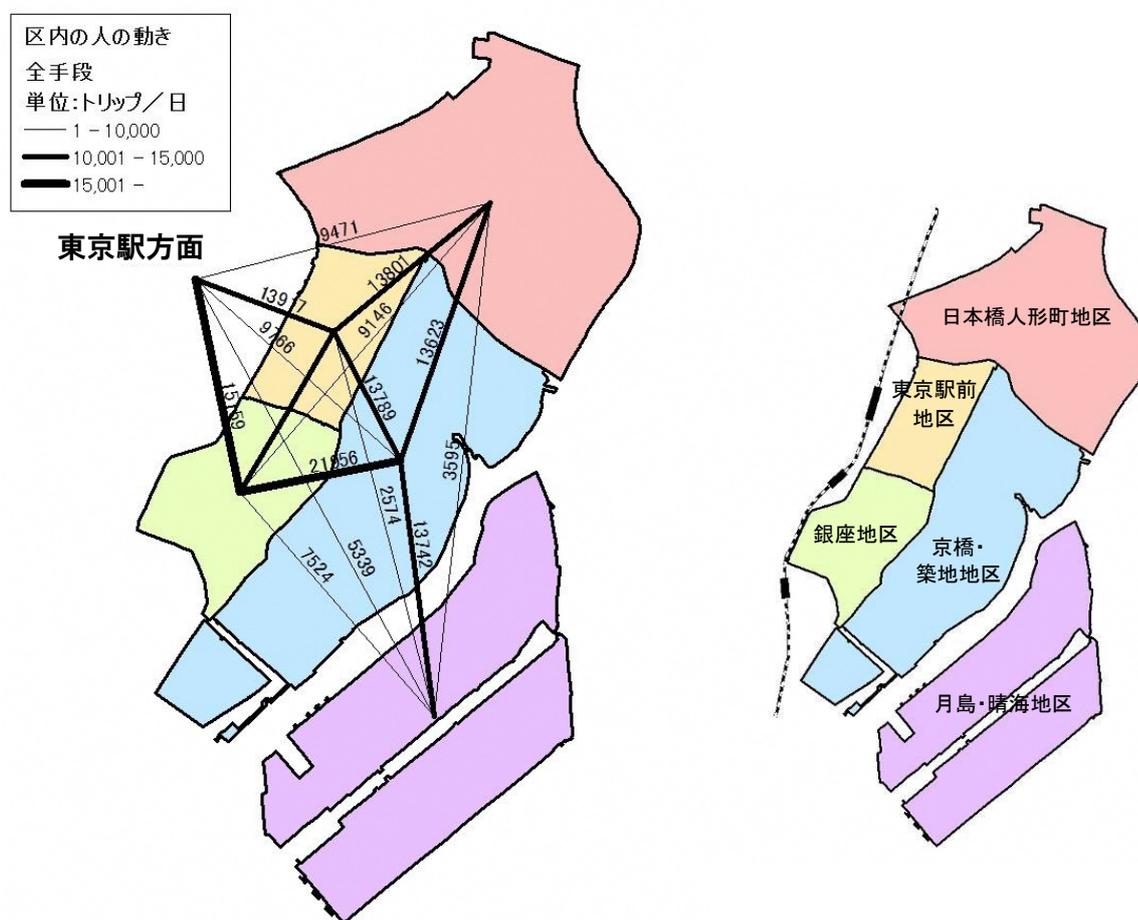


データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

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。
- 自動車は京橋・築地地区を中心にどの地区でも利用されています。
- 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)

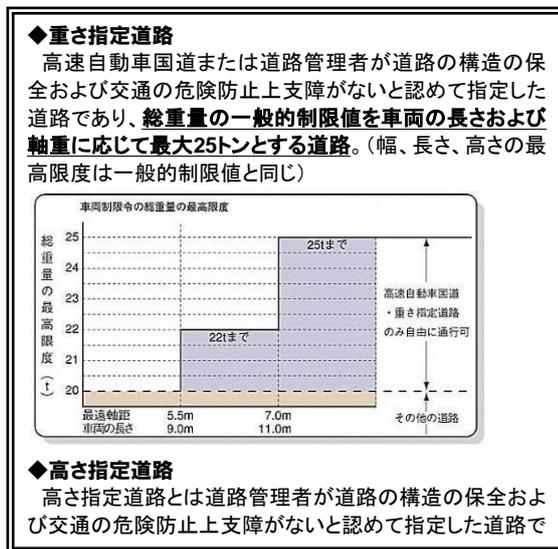
図 区内(東京駅を含むゾーン)での動き(全手段)



## 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%を超えています。



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](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

