

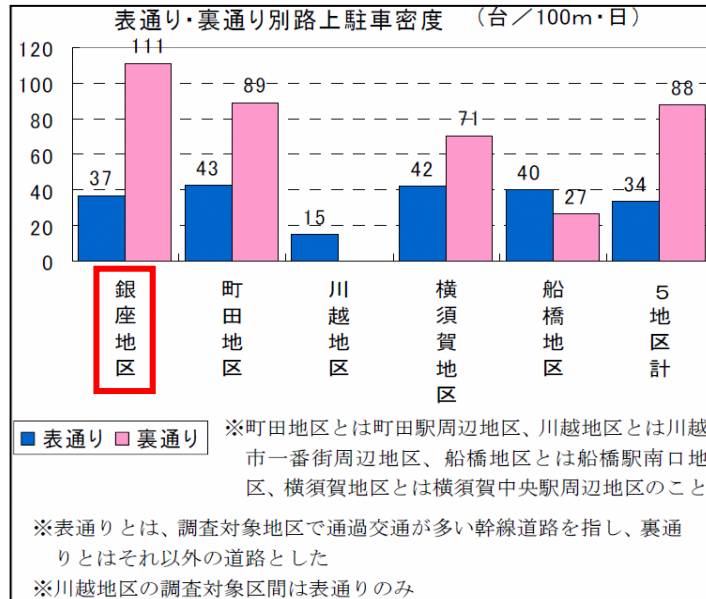
(2) 端末物流

- 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。 <table border="1" data-bbox="810 846 1444 981"> <tr> <td>7:00~10:00 【貨物集配車の駐車】 貨物集配車は駐車禁止を解除</td> <td>10:00~16:30 【一般乗用車等の駐車】 貨物集配車は外周の貨物用パーキングメーター利用による駐車</td> <td>16:30~19:30 【貨物集配車の駐車】 貨物集配車は駐車禁止を解除</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> 	7:00~10:00 【貨物集配車の駐車】 貨物集配車は駐車禁止を解除	10:00~16:30 【一般乗用車等の駐車】 貨物集配車は外周の貨物用パーキングメーター利用による駐車	16:30~19:30 【貨物集配車の駐車】 貨物集配車は駐車禁止を解除			
7:00~10:00 【貨物集配車の駐車】 貨物集配車は駐車禁止を解除	10:00~16:30 【一般乗用車等の駐車】 貨物集配車は外周の貨物用パーキングメーター利用による駐車	16:30~19:30 【貨物集配車の駐車】 貨物集配車は駐車禁止を解除						
								
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」

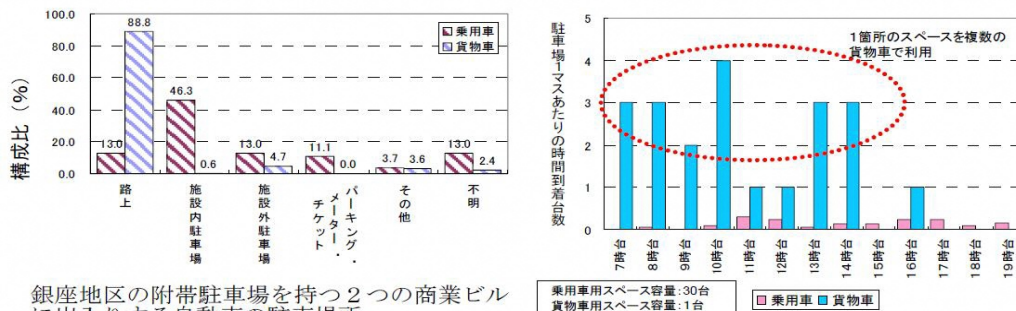


資料: 東京都都市圏交通計画協議会(H18.5)「端末物流対策の手引き」

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軽減

運輸部門のCO<sub>2</sub>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満たしているものの増加傾向にあります。CO<sub>2</sub>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3万台を超えており、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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量は、バスの3.4倍、鉄道の9.1倍になります。
- 60km/時で走行する場合のCO<sub>2</sub>排出量は、20km/時で走行する場合と比べ、約40%減少します。

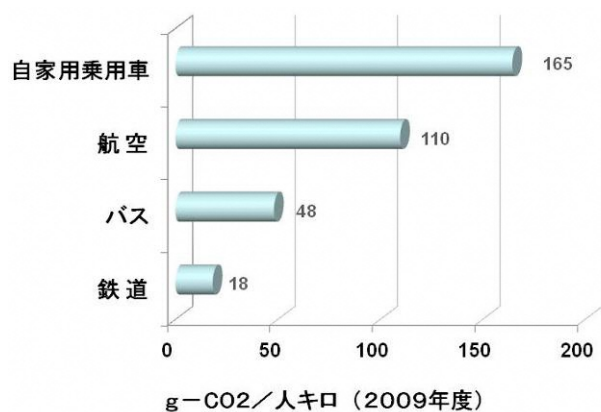


図 輸送機関別の二酸化炭素排出量

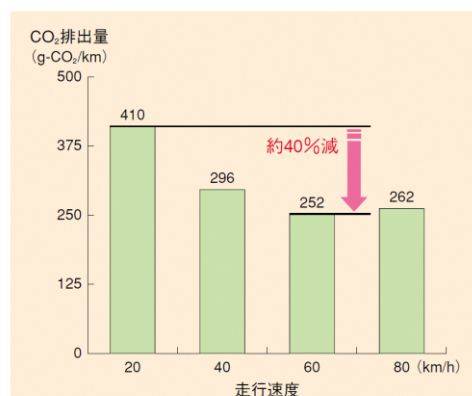


図 走行速度による二酸化炭素排出量の比較

## 【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21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、7駅が未整備または一部整備済となっており、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

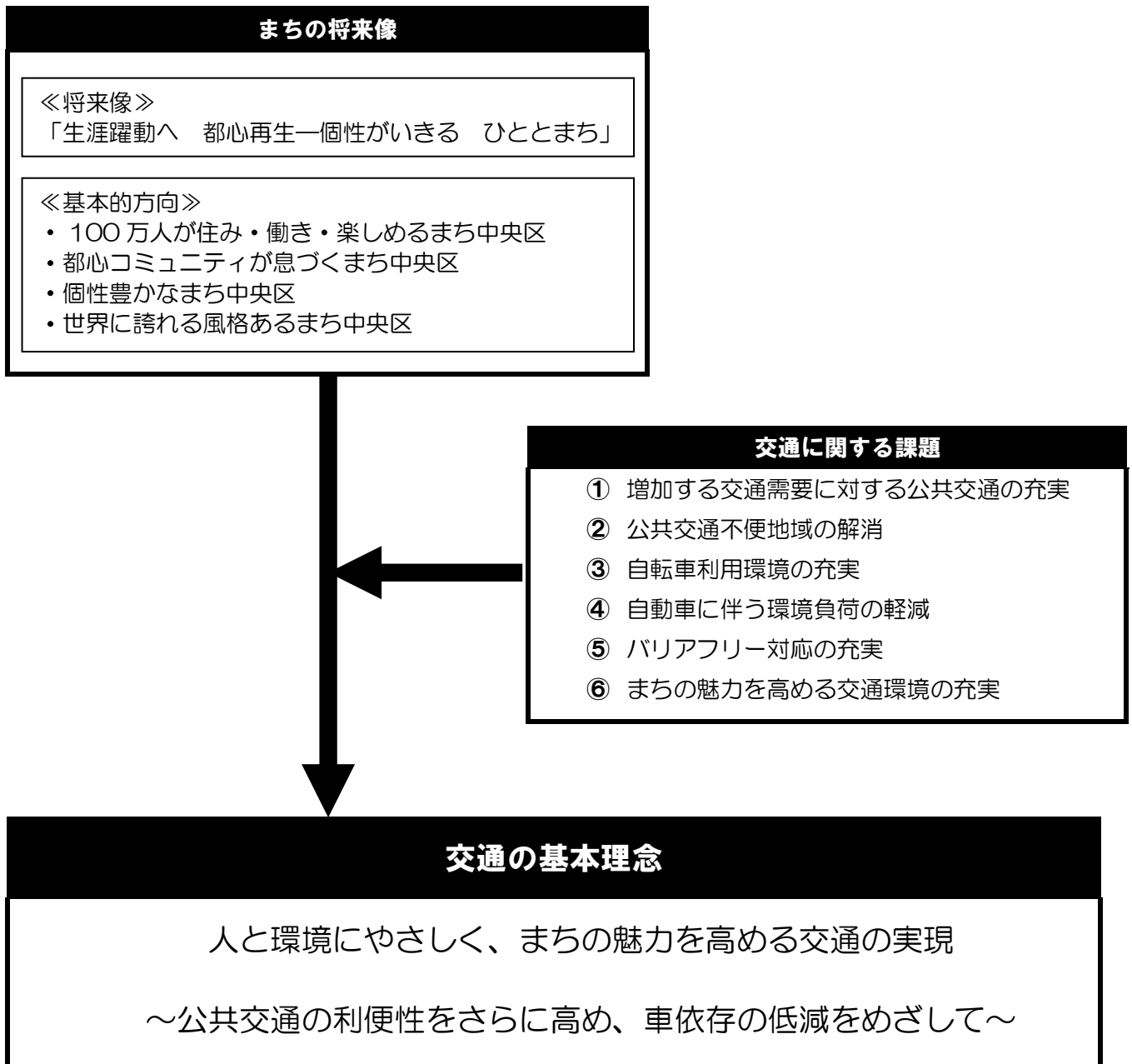
区内の小売業の商品販売額は都内第1位であり、銀座、日本橋をはじめ国内有数の商業地区を有しています。また、日本橋問屋街・築地市場・人形町や月島もんじゃ街・晴海トリトンスクエア等の特色ある商業施設のほか、劇場や美術館、史跡・旧跡、歴史的建造物などの文化施設も区内各地に多数存在しています。

しかし、買い物客や観光客など多くの来街者を集め、まちが活気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が残っています。

また、駐輪場整備や走行空間の確保、ルールやマナーの徹底など、増加する自転車利用への対応、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、環境負荷を軽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、臨海部（Ⅲゾーン）には、地下鉄駅が月島と勝どきの2駅ありますが、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おそれがあります。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、駅出入口の増設、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。また都市計画道路の整備等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CO<sub>2</sub>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を軽減するため、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、自動車から環境負荷の小さな交通への転換を図っていきます。また、自動車自体についても、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環境を整備する

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、まち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が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。

- 地区間や地区内の移動の回遊性を高めることで、目的地へのアクセス性の改善を図ります。
- 人口増加が見込まれる地区に対しては移動ニーズに適切に対応できる公共交通の充実を図ります。
- 地域特性を活かした水上交通についても、他区との連携を含め、更なる充実を図ります。

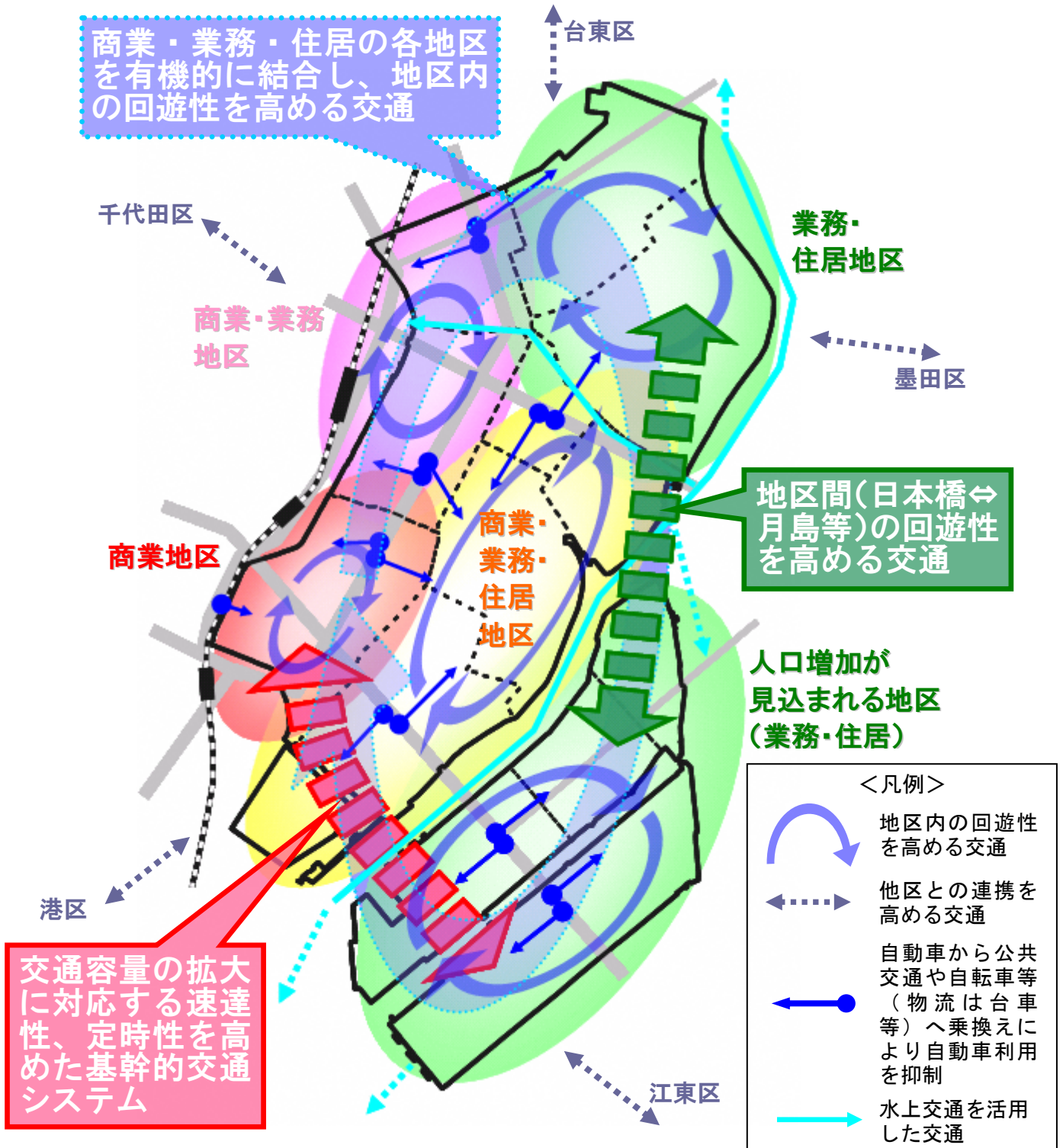
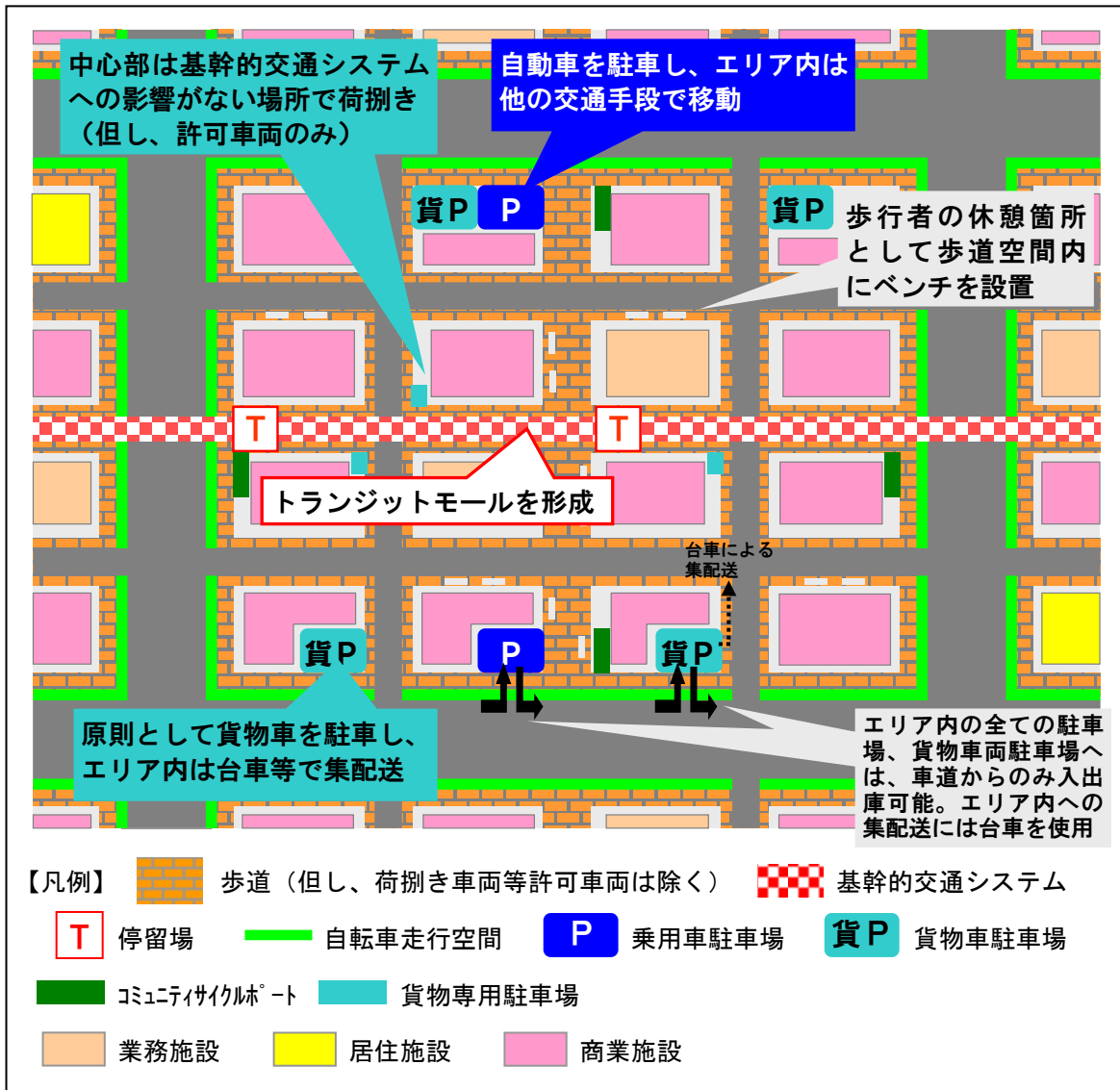


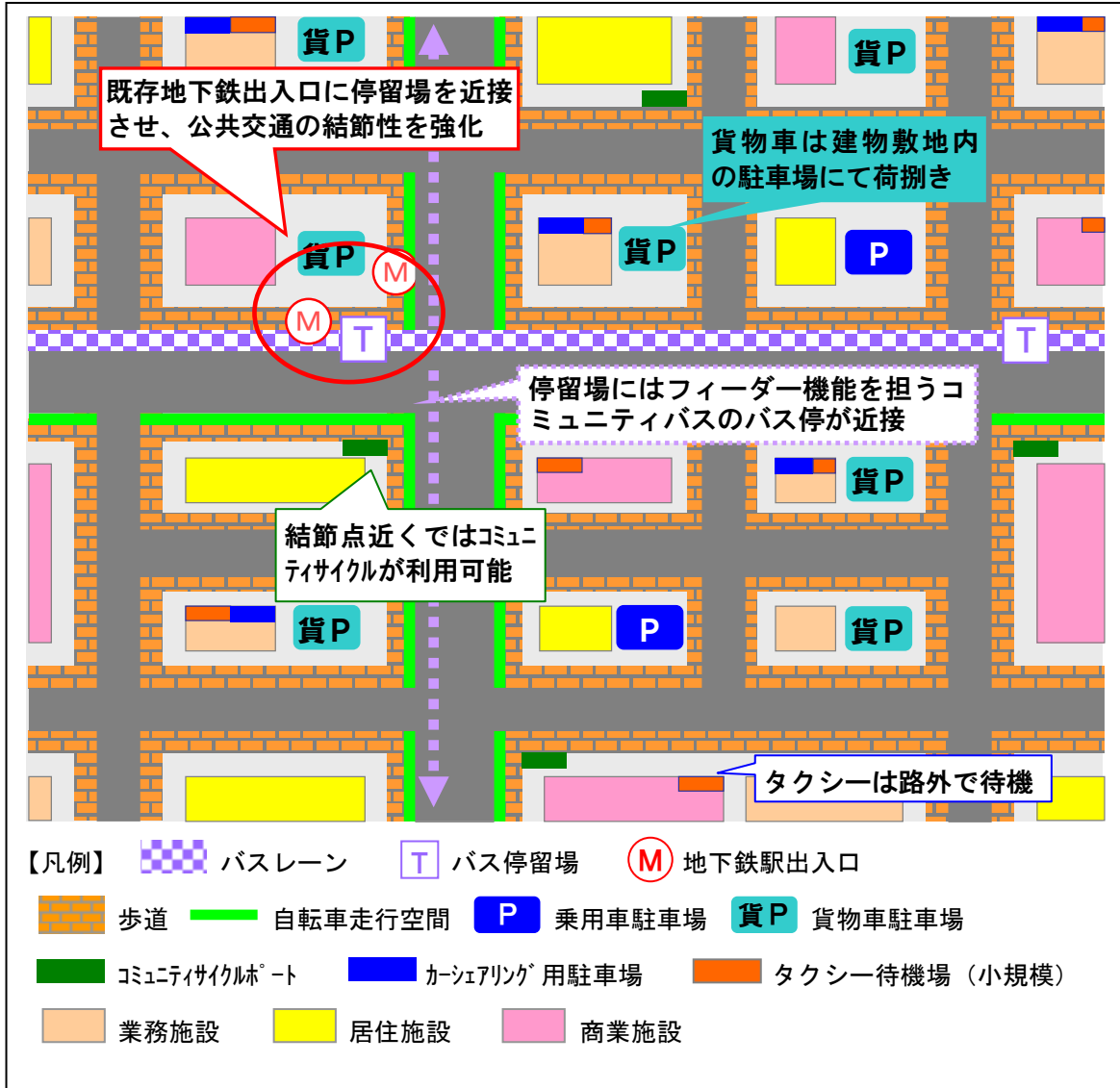
図 地域特性を踏まえた交通の目指す姿

#### 4.2.1 各地区が目指す交通まちづくりのイメージ

Iゾーン：商業集積地を中心に貨物車を含めた自動車流入が抑制されており、一部地域ではトランジットモールの形成により、来街者の歩行を公共交通が補完し、店舗間の回遊性を高めるとともに、街歩きを楽しめる快適な歩行環境が創出されています。さらに、自動車利用を抑制することで生まれた道路空間を活用してコミュニティサイクルポート（自転車貸出所）が設置されるなど、自転車での回遊性や歩行者の安全性も高まっています。

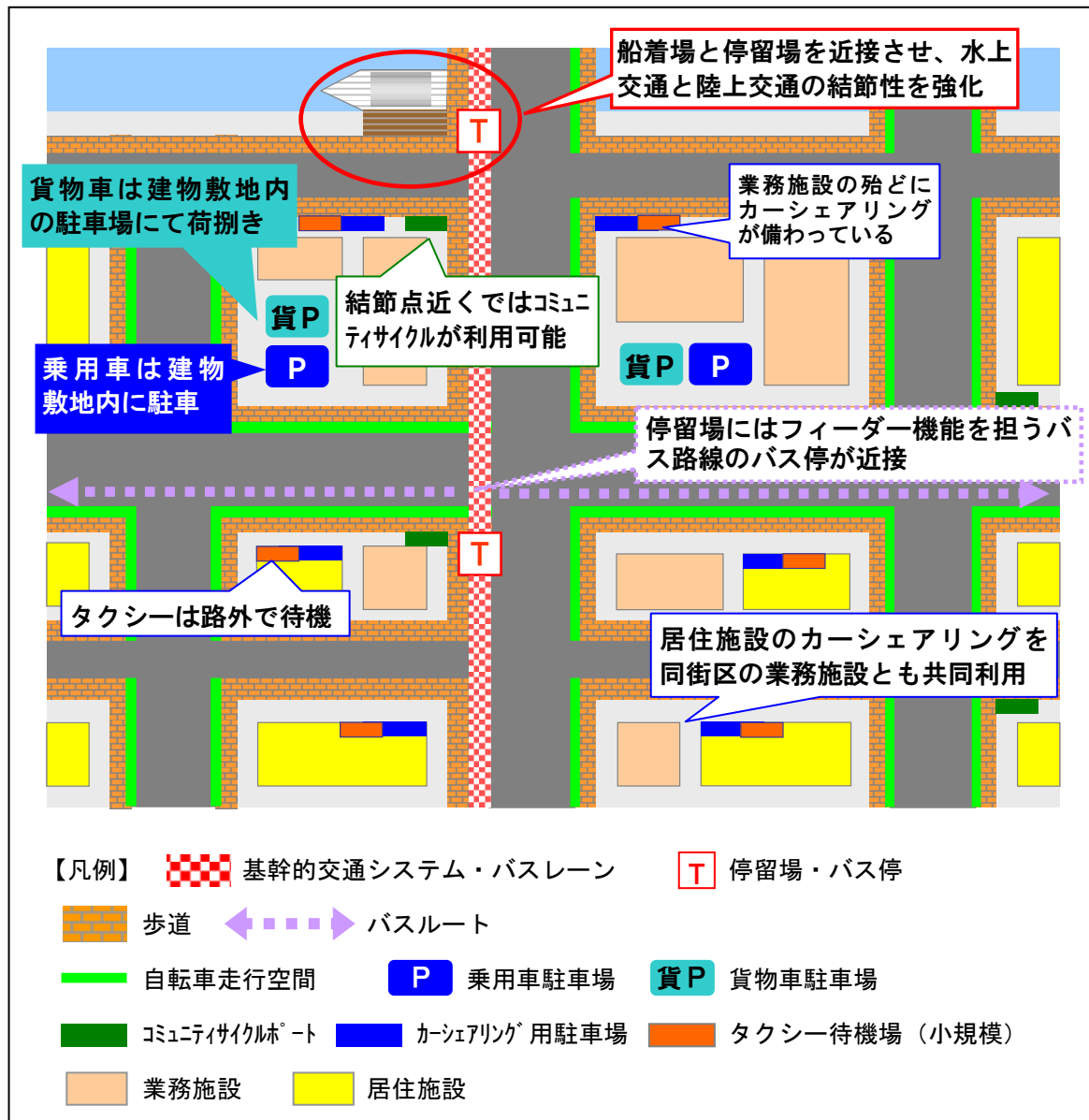


IIゾーン：商業・業務・住居の混在地区において、子育て世代や子供たち、高齢者などが徒歩やベビーカー、車椅子、自転車等で安全・安心に移動できる環境が確保されています。地区間移動では駐輪場の整備などにより、自転車と鉄道との乗り継ぎやコミュニティバスの利便性が向上し、公共施設等へのアクセスも容易になっています。また、地区内移動では快適な歩行環境が整備されています。



注) フィーダーとは：フィーダー（feeder）とは、河川の支流という意味です。ここでは、基幹的交通システムや既存の地下鉄駅から目的地をつなぐ交通手段を指します。

Ⅲゾーン：基幹的交通システムの整備により、臨海部と都心部間の移動における定時性や速達性が確保されています。また、船着場が整備され、観光やビジネスを目的とした定期航路の運行など、水上交通が活性化されています。さらに、水上交通と基幹的交通システムをはじめとする陸上交通との結節性が確保されるなど利便性の向上が図られています。



## 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9つの施策を以下のとおり設定しました。

基本 理念	目標	施策
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→	<b>〈目標1〉</b> ○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	基幹的交通システムの導入
	<b>〈目標2〉</b> ○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	交通施設の機能充実
	<b>〈目標3〉</b> ○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環境の整備	公共交通のサービス拡充
	<b>〈目標4〉</b> ○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	自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）
		自動車・自転車の共同利用システムの導入
		歩行環境の整備
		業務車両の駐車対策
		水上交通の拡充
		公共交通等に関する情報提供の拡充

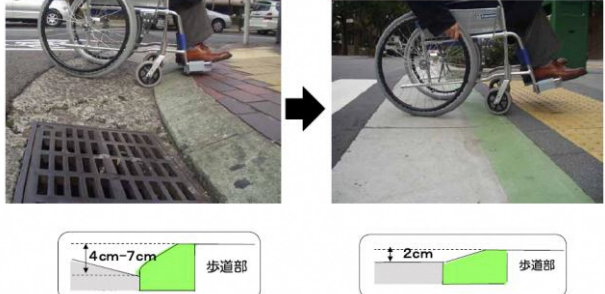


## 5.2 施策と取り組みの内容

施策	基幹的交通システムの導入
主に 対応する目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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環境を整備する</li> <li>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</li> </ol>
施策の概要	<p><b>【事業】中量輸送システムの導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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部を結ぶ基幹的な交通が必要となっています。</li> <li>・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。</li> <li>・速達性、定時性を確保するためには、専用の走行空間を確保することが望ましいですが、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（公共車両優先システム）などの交通管理システムの導入についても検討します。</li> <li>・障がい者、高齢者、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、整備費用なども踏まえ路面交通システムとします。</li> </ul> <div data-bbox="901 696 1425 1317" style="text-align: center;"> <p>(導入地区のイメージ)</p> </div>
主な実現課題	<p>(導入システムに関する検討課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定ルートの設定、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</li> <li>・事業実施者の選定方法・基準や役割の明確化</li> </ul> <p>(検討・整備スケジュールに関する課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路等社会基盤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</li> <li>・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</li> <li>・バス、地下鉄等の既存公共交通との連携調整</li> </ul>
主な取り組み事例	<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-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>(40～50 千人／時間) &lt;地下鉄&gt;</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(10～20 千人／時間) &lt;新交通システム等&gt;</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(4～9 千人／時間) &lt;LRT&gt;</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(4 千人／時間) &lt;BRT&gt;</p> </div> </div>



<b>想定される 施策実施効果</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○臨海部と都心部の公共交通の定時性の向上</li><li>○区内の交通手段が自動車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</li><li>○利用者が集中しているバス・鉄道(地下鉄)の混雑緩和</li><li>○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</li><li>○回遊性向上によるまちの魅力向上</li></ul>
-------------------------	--

<p><b>施策</b></p>	<p>交通施設の機能充実①（道路、まちとのつながり）</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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環境を整備する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】歩道のセミフラット化の推進</b>          ・道路管理者による、道路のセミフラット化を引き続き実施します。</p> <div style="text-align: center;">  <p>整備前：車道と歩道の段差が大きく、乗入れ部分で歩道が凸凹しているため、歩きにくい状態</p> <p>整備後：段差の小さい歩道（セミフラット型）にすることにより、車道と歩道の段差が小さくなり、高齢者やベビーカーなどでも、安心・安全に通行できるようになる</p> <p>車道      歩道                      車道      歩道</p> <p>図 セミフラット化の整備効果</p> </div> <p><b>【事業】公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備</b>          ・道路管理者、交通事業者、開発事業者などが連携し、再開発等の機会を捉え駅施設と道路や広場などをつなぐエレベーター・エスカレーターを設置するなど、交通施設とまちの一体的整備を引き続き促進します。</p> <p><b>【都市計画道路等の整備】</b>          ・臨海部と都心部との連絡強化及び勝どき地区における避難ルートの拡充など防災性の向上を図るため、現在事業中の環状第2号線については東京都が引き続き整備を行うとともに、区は環状第3号線に架かる新島橋の架け替えを実施します。</p>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策実施箇所の優先順位の設定に向けた調査・検討</li> <li>・建設費の低減、関係機関との費用負担等に係る合意形成 等</li> </ul>
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇道路・歩道のバリアフリー化の例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>東京都北区音無橋のエレベーター 出典：東京都北区 HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>歩道と車道の段差解消事例（神戸市） 出典：「神戸市みちの懇談会」第12回資料</p> </div> </div> <p>◇まちとのつながりを図った例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・銀座三越では、店舗の増床に合わせて、安全で快適な街歩きを楽しめるよう、地下鉄駅と一体的な歩行者空間の整備とバリアフリー化が図られています。</li> <li>・京橋三丁目1地区開発では、地下から地上への歩行者ネットワークの形成を図るため、地下鉄京橋駅に直結した地下広場の整備が計画されています。</li> </ul>
<p><b>想定される 施策実施効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者の回遊性の向上、高齢者や障がい者、ベビーカー利用の子育て世代をはじめとする区民の外出機会の増加と、来街者の増加</li> <li>○交通事故の減少</li> <li>○防災性の向上</li> <li>○交通渋滞の緩和</li> </ul>

<p><b>施策</b></p>	<p>交通施設の機能充実②（駅、バス）</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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環境を整備する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置</b></p> <p>○駅施設のバリアフリー化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームと地上とを結ぶエレベーター等の設置を促進します。</li> </ul> <p>○駅施設の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドアの設置を促進します。</li> <li>・ホームの拡張や延伸を促進します。</li> </ul> <p><b>【事業】 バス車両のノンステップ化の促進等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都営バスのノンステップ化を促進します。</li> <li>・バス事業者によるバス停での歩道とバス車両の段差の解消を促進します。</li> <li>・バス停での待ち時間の快適性を高めるため、バス事業者によるベンチ・上屋等の整備を推進します。</li> </ul>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<p>・建設費の低減、関係機関との費用負担等に係る合意形成 等</p>
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇東京都交通局の取り組み（計画）</p> <p><b>2 駅・停留所の快適性の向上</b></p> <div data-bbox="391 875 1220 1220"> <p>■大江戸線勝どき駅の大規模改良【新規】</p> <p>勝どき駅の混雑対策として、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を進めます。</p> <p>■トイレのグレードアップ【新規】</p> <p>清潔感と機能性を備えたトイレへの改良を計画的に進めます。</p> <p>■停留所における運行情報サービスの改善【新規】</p> <p>停留所におけるバス接近表示装置（簡易型）の増設や更新を進めるとともに、新型の情報表示装置の試験的導入を行います。</p>  <p>バス接近表示装置（簡易型）</p> </div> <p>資料：東京都交通局 HP</p> <p>◇エレベーター・エスカレーター・ホームドアの設置</p> <div data-bbox="406 1265 1380 1512">  <p>資料：東京都交通局 HP・東京メトロ HP</p> </div> <p>◇バス停での歩道とバス車両との段差解消の例</p> <div data-bbox="422 1556 582 1825">  <p>バスに備え付けられたスロープ</p> <p>資料：交通エコモビリティ財団 HP</p> </div> <p>◇バス停に設置した上屋・ベンチ</p> <div data-bbox="1061 1556 1396 1825">  <p>資料：東京都交通局</p> </div>
<p><b>想定される 施策実施効果</b></p>	<p>○駅の混雑緩和</p> <p>○高齢者、障がい者、ベビーカーを利用する子育て世代をはじめとする区民の外出機会の増加</p> <p>○鉄道およびバス利用者の利便性向上</p>

<p><b>施策</b></p>	<p>公共交通のサービス拡充</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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環境を整備する 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】江戸バス等のサービス拡充（公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者による路線バスのサービス改善を促進します。</li> <li>・民間バス事業者等による業務ビルや集合住宅専用のバス運行を促進します。</li> <li>・バス事業者による環境負荷の小さい電気バスやCNGバス、燃料電池バス等の導入を促進します。</li> </ul>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のサービス向上に伴う運営費の増大に対する経営採算性の確保</li> <li>・民間事業者参入時の既存バスネットワークとの整合性</li> <li>・環境配慮型バス車両の購入コストの低減</li> </ul>
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇「江戸バス」のルート変更</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年12月の運行開始後、平成23年1月に公共施設へのアクセス等を改善するために一部のルート・バス停位置を変更しています。</li> </ul> <p>◇民間事業者によるバス事業への参入例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マンションと鉄道駅とを結ぶバス事業 →朝日プラザガーデンシティ（グローバル交通）、タンタタウン アルポの丘（小田急バス）等</li> <li>・オフィスビルと鉄道駅とを結ぶバス事業 →住友不動産西新宿ビルシャトルバス（フジエクスプレス） LOOP-X、LOOP-M 専用バス（大新東）等</li> <li>・商業施設と鉄道駅とを結ぶバス事業 →アリオ亀有シャトルバス（京成バス）、IKEA 港北（日伸交通）等</li> </ul> <p>◇次世代バス車両の導入事例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="454 1361 842 1630" style="text-align: center;">  <p>非接触給電ハイブリッドバス (都バス)</p> </div> <div data-bbox="981 1361 1388 1630" style="text-align: center;">  <p>燃料電池バス (愛知県豊田市おいでんバス)</p> </div> </div>
<p><b>想定される 施策実施効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利便性の向上による高齢者等の外出機会の促進と、来街者の増加</li> <li>○CO2削減など環境負荷の低減</li> </ul>



<p><b>施策</b></p>	<p>自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）</p>									
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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環境を整備する</p>									
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進</b>          ・駐輪場未整備駅等への駐輪場整備を推進します。また、鉄道事業者に対して駐輪場設置を要請します。          ・通勤・通学利用に加え、買い物、業務、観光目的等、駐輪需要の拡大に対応するため、道路や公園等を利用した駐輪場の整備や、「中央区まちづくり基本条例」を通じた民間再開発での駐輪場の整備を引き続き推進します。</p> <p><b>【事業】 広幅員歩道への自転車歩行者道の整備</b>          ・東京都等と連携し、歩道幅員が広い道路に自転車歩行者道を整備するとともに、自転車走行空間の連続化やネットワーク化を推進します。</p> <p><b>【事業】 車道への自転車走行空間の確保の検討</b>          ・自転車の車道走行を促進する自転車ナビマーク設置の可能性について交通管理者と検討します。</p>									
<p><b>主な実現課題</b></p>	<p><b>（駐輪場）</b>          ・駐輪場整備候補地の調査・選定</p> <p><b>（走行空間）</b>          ・沿道のパーキングメーター、荷捌き車両、バス等と自転車動線の交錯への対応          ・自転車ナビマークの遵守          ・道路管理者、交通管理者、地元商店会、バス事業者、物流関係者等との合意形成 等</p>									
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇再開発事業での駐輪場整備          ・銀座三越では、再開発事業において、地下1階及び地下2階に合計192台収容の駐輪場を整備しました。</p> <div data-bbox="539 1211 1294 1462" data-label="Image"> </div> <p>出典:「中央区自転車利用のあり方検討 中間のまとめ」H23.11 中央区  <b>写真 銀座三越の再開発事業による駐輪場整備</b></p> <p>◇歩道上に駐輪スペースを確保した例          ・歩道を駐輪場スペースとして活用した区立駐輪場が地下鉄駅近傍に整備されています。</p> <table border="1" data-bbox="810 1599 1458 1738"> <caption>表 区内の駐輪場整備</caption> <thead> <tr> <th></th> <th>収容台数</th> <th>近傍の地下鉄駅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>清杉通り</td> <td>71台</td> <td>東日本橋・馬喰町・馬喰横山駅</td> </tr> <tr> <td>人形町通り</td> <td>113台</td> <td>水天宮前駅</td> </tr> </tbody> </table> <p>◇自転車ナビマーク          ・警視庁が、自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示する表示で、法定外表示です。          ・平成24年2月に、港区品川駅港南口地区と江戸川区西葛西地区に設置されました。</p> <div data-bbox="876 1767 1406 2011" data-label="Image"> </div> <p>資料：警視庁  <b>図 自転車ナビマークの一例</b></p>		収容台数	近傍の地下鉄駅	清杉通り	71台	東日本橋・馬喰町・馬喰横山駅	人形町通り	113台	水天宮前駅
	収容台数	近傍の地下鉄駅								
清杉通り	71台	東日本橋・馬喰町・馬喰横山駅								
人形町通り	113台	水天宮前駅								

<b>想定される 施策実施効果</b>	○放置自転車の解消と、安全・安心な歩道の確保 ○自動車利用から自転車への転換の促進
-------------------------	--



<p><b>施策</b></p>	<p>自動車・自転車の共同利用システムの導入①（自動車）</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】カーシェアリングの導入促進</b>          ・自動車交通量を削減するため、民間事業者によるカーシェアリングを促進します。また、電気自動車等環境負荷が少ない自動車の利用が図られるよう取り組みます。          ・集合住宅等でのカーシェアリングの導入を促進します。</p>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実効性のあるカーシェアリング事業の促進に向けた導入条件の調査・検討</li> <li>・カーシェアリングと公共交通との連携可能性の調査・検討</li> <li>・電気自動車を用いる場合、電気自動車や充電設備等付帯設備の普及に資する費用負担等に係る合意形成</li> </ul>
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇集合住宅における住民向けのカーシェアリング          ・集合住宅において、開発事業者が運営する住民向けのカーシェアリングが行われています。</p> <p style="text-align: center;">彩都カーシェアリングシステム</p> <p style="text-align: center;"><b>便利とエコのバランスを考えた、これからのシステム</b> SAITO STYLE CLUB</p> <p style="text-align: center;">彩都カーシェアリングシステムについて</p> <p style="text-align: center;">カーシェアリングは、“彩都”の住民同士で車をシェアすることで、環境負荷を低減しようという彩都スタイルの実践システム。車は持たず、便利でおトクな先進のカーライフスタイルを提案しています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="363 1032 810 1312"> </div> <div data-bbox="847 887 1465 1312"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="363 1328 826 1388"> <p>出典：カーシェアリングジャパン「カレコ」HP  <b>民間のEVカーシェアリング</b></p> </div> <div data-bbox="847 1328 1465 1388"> <p>出典：阪急阪神東宝グループHP  <b>集合住宅でのカーシェアリング（大阪府茨木市）</b></p> </div> </div>
<p><b>想定される 施策実施効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車利用の抑制による環境負荷の低減</li> <li>○回遊性向上によるまちの魅力向上</li> </ul>

<p><b>施策</b></p>	<p>自動車・自転車の共同利用システムの導入②（自転車）</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】コミュニティサイクルの導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の共同利用を促進するため、コミュニティサイクルの導入を検討します。</li> <li>・集合住宅での自転車の共同利用となるサイクルシェアリングの導入を促進します。</li> </ul> <p><b>■ コミュニティサイクル導入イメージ</b></p> <p>《施設間の整備》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設間は、自転車走行空間を整備し、レンタサイクルが走行する空間を確保</li> </ul> <p><b>貸出システムイメージ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・専用ICカードでタッチすると自転車のロックが解除される無人のシステム</li> </ul> <p><b>図 中央区のコミュニティサイクル導入イメージ</b></p>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<p>○貸出拠点の配置計画、需要予測、採算性、整備効果等の各検討、事業主体等事業の仕組みの検討</p>

**主な取り組み事例**

◇富山市コミュニティサイクル（シクロシティ富山）

- ・事業主体である民間事業者が、屋外広告を活用して、独立採算でコミュニティサイクルを実施しています。
- ・通勤、業務、私事利用などに対して、短距離の自動車利用からの転換や中心市街地の回遊性の強化と活性化を目的としています。



出典:「中央区自転車利用のあり方検討 中間のまとめ」 H23.11 中央区

◇都内の自治体が運営するコミュニティサイクル

- ・世田谷区および渋谷区ではコミュニティサイクルが導入されています。
- ・世田谷区の運営するコミュニティサイクル「がやリン」では、チャイルドシート付電動アシスト自転車を導入しています。

◇都内タワーマンションにおけるサイクルシェアリング

- ・都内タワーマンションでは、住民向けのサイクルシェアリングが実施されています。
- ・マンション管理組合による運営であり、電動アシスト自転車も導入されています。

2.2 調査結果概要 2 運営主体：マンション管理組合

施設	マンション内で運営のシェアリングシステム
場所	都内 複数路線乗入駅より徒歩3分
戸数	約420戸（地上40階程度のタワーマンション）
登録者数	47名
1日平均利用者	10名
稼働時間	24時間
利用料金	年間3,000円
導入機種（台数）	
シティ車	8台
電動補助自転車	12台

※ご協力頂いたマンション様、管理組合様の御希望によりお名前は伏せております。写真は当該マンションにシステムを供給している株式会社フルタイムシステム様よりご提供頂きました。



出典：サイクルシェアリングの利用実態調査報告書 平成22年3月 財団法人日本自転車普及協会  
マンションにおけるサイクルシェアリングの事例



**想定される施策実施効果**

- 自動車利用から自転車への転換が促進されることによる渋滞の緩和、CO2削減など、環境負荷の低減
- 自転車総量の削減に伴う放置自転車の削減
- 回遊性向上によるまちの魅力向上

<p><b>施策</b></p>	<p>歩行環境の整備</p>	
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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環境を整備する 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>	
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】 街路環境の整備</b> ・街路環境整備事業等により、緑化やバリアフリー化、ベンチや休憩スペースの設置、案内標識の充実などを引き続き実施します。</p> <p><b>【事業】 トランジットモールの導入検討</b> ・銀座や日本橋などの商業地において、トランジットモールなどによる自動車の進入抑制を行うことにより、安全に楽しく歩ける環境整備を検討します。</p> <p><b>【事業】 地下の歩行空間の充実</b> ・再開発などを通じて、地下鉄駅等とつながる地下通路を整備するなど、まちづくりと一体となった歩行者ネットワークの拡充が図られるよう取り組みます。</p>	
<p><b>主な実現課題</b></p>	<p>・荷捌き車両等への対策、自転車動線と歩行者動線との交錯への対策 ・対象地区における道路管理者、交通管理者、地元商店会、交通事業者、物流関係者等との合意形成</p>	
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇街路環境整備（シンボルロード整備）事業 ・快適な道路環境や美しさや潤いのある道づくりを図るため、既存の道路での歩道の拡張、カラー化や街路樹の連続化・多層化、街路灯の整備など一体的に景観整備を行っています。</p> <p>◇トランジットモール(ドイツ・フライブルグ) ・街路の一部を原則として自動車進入を禁止し、公共交通と歩行者のみが通行できる空間（トランジットモール）とすることで、安心して歩ける空間となっています。</p> <p>◇東京駅前地区の地下空間整備イメージ 大規模開発に合わせ、地上・地下を結ぶバリアフリー動線や地下広場等の組み合わせによる連続的な空間整備を行うことで、地上と連携した安全で利便性・快適性の高い地下歩行者ネットワークの形成を誘導します。</p> <p>出典：東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2009 中央区</p>	 <p>清杉通りにおけるシンボルロードの整備</p>    <p>自然光の差し込む明るい地下広場</p>  <p>緑の感じられる潤いある地下通路</p>  <p>バリアフリー動線を備えたサンクン広場</p>

<b>想定される 施策実施効果</b>	○安全・安心・快適な歩行環境の確保 ○回遊性向上によるまちのにぎわい創出
-------------------------	---



<p><b>施策</b></p>	<p>業務車両の駐車対策</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】 荷捌き駐車スペースの整備促進</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>「中央区まちづくり基本条例」を活用して、再開発事業等の機会を捉え事業地内への荷捌きスペースの整備を促進します。</li> </ul> <b>【事業】 荷捌き駐車スペースの効率的な運用</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>商業集積地では、複数の運送事業者による共同配送や一部の地区で実施されている駐車スペースのタイムシェアリングなどにより、荷捌き駐車スペースの効率的な運用が図られるよう取り組みます。</li> </ul> <b>【事業】 大型バス専用の駐車スペースの整備促進</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>商業集積地やターミナル駅周辺において、観光客等の乗降に伴う大型バス停車による渋滞等道路交通への影響を抑制するため、再開発事業等の機会を捉え、事業地内に大型バスが利用できる駐車スペースの整備を促進します。</li> </ul> <b>【事業】 タクシーのショットガン方式の検討</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>商業業務集積地区におけるタクシー待機列による道路交通への影響を抑制するため、ショットガン方式等効果的な対策についてタクシー業界や関係機関により検討します。</li> </ul> </p>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<p><b>【荷捌き交通対策】</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>協議会を設置した上での関係主体（道路管理者、交通管理者、地元商店会、開発事業者、物流事業者等）との調整 等</li> </ul> <b>【大型バス対策】</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>区内の大型バス駐停車に関する基礎調査と駐車スペースの設置可能性の調査・検討</li> <li>関係機関（道路管理者、交通管理者、開発事業者、バス事業者等）との合意形成 等</li> </ul> <b>【タクシー対策】</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>区内のタクシー待機列に関する適切な対応施策の調査・検討</li> <li>タクシー事業者等関係機関との合意形成 等</li> </ul> </p>
<p><b>主な取り組み 事例</b></p>	<p>◇ビル地下などでの荷捌きスペースの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代田区新丸ビル等では地下部に荷捌きスペースを設置しています。</li> <li>東品川インターシティや汐留シオサイトでは、街区単位で地下に貨物車の荷捌き空間が整備されています。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出典：端末物流対策の手引き～まちづくりの中での物流への取り組み～ 平成18年5月東京都市圏交通計画協議会</p>



◇貨物車用の駐車スペースの設置

- ・貨物車用のパーキングメーターが設置されています。
- ・事業者と行政・警察の協力により、コインパーキングを荷捌き駐車場として活用しています。



貨物車用のパーキングメーター



この駐車場は、荷さばき対策協力駐車場です。  
 東京都・警視庁  
 駐車場の管理規程にしたがって、  
 ご利用ください。

駐車場を利用できるのは、  
**管理規程に示す基準**に該  
 当するサイズの  
 荷さばき車に限りです。

コインパーキングでの「荷さばき可能駐車場」案内看板

(出典：東京都道路整備保全公社 HP)

◇大型バス専用の駐車スペースの設置

- ・京橋二丁目西地区及び銀座六丁目 10 地区の再開発の都市計画決定に際して、大型バス対応の駐車スペースの設置が盛り込まれています。

◇ショットガン方式の導入による客待ちタクシーの待機列の解消

- ・駅周辺等における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場（第1プール）から離れた大規模タクシープール（第2プール）を活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整することで待機列を解消します。



<スマートプレートを活用したショットガンシステムの概要>

<ショットガンシステム開始前後の千葉駅周辺の状況>

<開始前の駅前の渋滞列>



<開始後の駅前の状況>



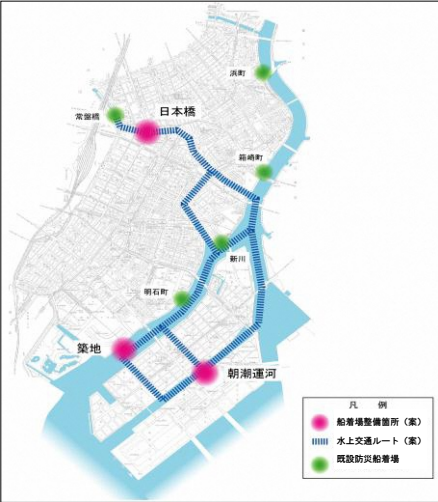

<第2タクシープール（千葉市役所）  
 で待機するタクシー群>


資料：国土交通省

主な取り組み事例

想定される施策実施効果

○渋滞の緩和や CO2 削減など環境負荷の軽減

<p><b>施策</b></p>	<p>水上交通の拡充</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】水上交通ネットワークの創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水上交通事業者により日本橋船着場を活用した区内及び近隣区との水上交通の拡充を図ります。</li> <li>羽田空港、横浜、浦安など広域ルートによる水上交通ネットワークの導入を検討します。</li> </ul> <p><b>【事業】船着場の整備推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>朝潮運河や築地に、水上交通の拠点となる船着場の整備を推進します。</li> <li>陸上交通との結節性を高めることにより、水上交通の利便増進を図ります。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出典：区内公共交通のあり方報告書 H20.3 中央区  <b>図 水上交通ルート(案)(左)、広域的な水辺空間連携のイメージ(右)</b></p>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定ルートの設定、運航計画の策定、需要予測、事業採算性、整備効果など拡充可能性の検討</li> <li>関係機関（道路管理者、河川管理者、水上バスほか交通事業者等）との合意形成 等</li> </ul>

<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇日本橋船着場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年 4 月、日本橋の滝の広場に整備され、東京都公園協会が運航するカワセミによる「浅草・日本橋めぐり」、「日本橋川・神田川めぐり」など、多くの観光船が発着し、にぎわいが創出されています。</li> </ul> <p>資料：日本橋経済新聞 HP</p>  <p>◇広島市内遊覧水上バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 3 年に広島市が出資し、水上バスを運行する第 3 セクターを設立し、出資した民間会社とともに元安川に船着場を整備しています。</li> <li>平成 14 年に第 3 セクターの解散に伴い、事業を(株)アクアネット広島が引き継ぎ遊覧事業を実施し、平成 15 年から世界遺産航路（原爆ドームから宮島）を不定期便として運航、平成 17 年に定期事業運航を開始し、現在に至っています。</li> <li>特に、民間に引き継がれてから始められた世界遺産航路は人気があり、事業の安定化に役立ち、河川内での遊覧事業を支えるまでに至っています。</li> </ul> <p>資料：国土交通省利根川河川事務所 HP</p>   <p>原爆ドーム前を航行するすいすい号</p>  <p>宮島（厳島港）の乗り場</p> <p>◇イベント水上バス（落語家と行くなにわ探検クルーズ（大阪市））</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>落語家の案内で、道頓堀や大阪市中心公会堂などを川から楽しめるクルーズで、一本松株式会社が運行しています。</li> <li>貸し切りも可能なほか、クリスマスや納涼など各種イベントも実施しています。</li> </ul> <p>資料：一本松海運株式会社</p>
	<p>想定される施策実施効果</p>



<p><b>施策</b></p>	<p>公共交通等に関する情報提供の拡充</p>
<p><b>主に 対応する目標</b></p>	<p>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環境を整備する 4.地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>
<p><b>施策の概要</b></p>	<p><b>【事業】 利便性向上に資する情報提供の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や障がい者を含めた すべての人々にとって、わかりやすく、より有効な形で、交通機関の運行状況や混雑状況、乗換経路や施設案内などができるように、交通事業者による情報提供やサインの設置を促進します。</li> </ul> <div data-bbox="399 548 1452 1276" style="text-align: center;"> <p><b>歩行者移動支援システムの構成</b></p> </div> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省 HP</p>
<p><b>主な実現課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内における公共交通等に関する情報提供の推進に向けた調査・検討</li> <li>建設費の低減、工事における旅客安全性・利便性確保、施工空間の確保など</li> </ul>
<p><b>主な取り組み事例</b></p>	<p>◇駅でのバス乗り場・時刻表案内、バス内における鉄道運行情報システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>愛知県豊田市駅には、駅を発着する鉄道、バスの発車案内（時刻、乗り場）を提供する総合情報案内板が設置されています。（左下図）</li> <li>神奈川中央交通では、バス車内において、接続する他社鉄道の運行情報をリアルタイムで提供しています。（右下図）</li> </ul> <div data-bbox="446 1646 853 1960" style="text-align: center;"> <p>出典：豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」</p> </div> <div data-bbox="997 1646 1372 1948" style="text-align: center;"> <p>＜連絡バス車内に設置するリアルタイムバスと鉄道（小田急線）の運行情報提供システム画面＞ 出典：神奈川中央交通HP</p> </div>

◇モビリティサポートモデル事業

- ・国土交通省では、平成21年度より、地域の様々な課題に対応するため、ユビキタス技術（※）等を活用して、あらゆる歩行者が移動に関する情報を入手できる環境を、街づくりの中に構築することを目指した先進的な取組みを支援するモビリティサポートモデル事業を実施しています。
- ・平成22年度には、「『東京ユビキタス計画・銀座』実施協議会」がモデル事業の選定を受けています。

<p><b>○目的、実施概要等</b></p> <p><b>目的</b> 本実験は、地下を含む商業地において無線マーカー等を活用した音声案内により、視覚障害者が目的地への確に移動することができ、移動の際にまちを楽しむことを支援するための情報提供について検証することを目的とする。</p> <p><b>対象</b> 視覚障害者（基本的に一人歩きをする方）</p> <p><b>検証内容</b> 視覚障害者にサービスを体験していただき、下記の項目を検証する。                  ✓視覚障害者が単独で、初めてでも不自由なく歩けるために、必要な支援情報                  ✓視覚障害者がスムーズに移動できるための提供位置、タイミング等                  ✓実用化へ向けて、開発、整備すべき課題を検証する                  ✓店舗情報等にてまち歩きを楽しむことができるか</p>	<p><b>実施風景</b></p> <p>路上マーカー 横断歩道前における情報提供 視覚障害者専用ブロックの無い歩道における歩行の状況 階段前における歩行の状況 地下通路における歩行の状況 ヒアリング状況</p>
--	---

出典：国土交通省 HP

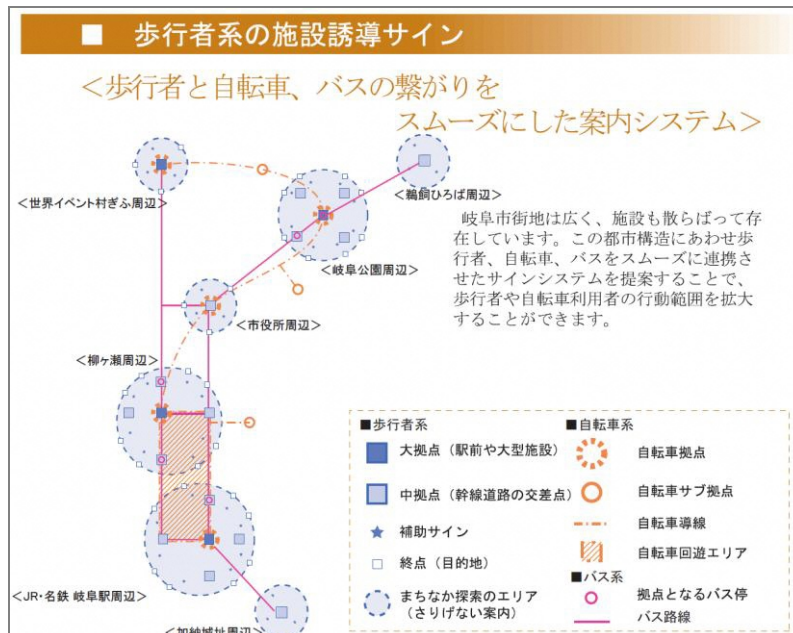
銀座地区での「平成22年度モビリティサポートモデル事業」の概要と実施風景

注) ユビキタス技術とは：実空間のモノや人と、仮想空間に存在するデータを、ICタグ等によって結びつけることにより、ICタグ等を介して、実空間の場所やモノと、仮想空間にある様々なデータを結びつけて、実在する対象物に関連した情報を提供するものです。

◇岐阜市での中心市街地サイン計画

- ・岐阜市では、中心市街地の様々な公的サインを整備することにより、市域全体の活性化と個性化を図っています。
- ・来訪者にとってわかりやすい方向案内や施設案内を再整備することにより、スムーズな移動を進めるとともに、個性的なサインの設置により、市民のコミュニティ意識の向上を狙ったものです。

主な取り組み事例



出典：岐阜市「岐阜市サイン計画 概要版」

岐阜市中心市街地でのサイン計画における、歩行者系の施設誘導サイン計画

想定される施策実施効果

- 高齢者や障がい者など区民の外出機会の増加
- 回遊性の向上による賑わいの創出





# 戦 略 編



## 6. 実施する施策・取り組み

### 6.1 施策・取り組み一覧

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。

基本理念	目標	施策	事業
<p>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</p>	<p>〈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</p>	<p>基幹的交通システムの導入</p> <p>交通施設の機能充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中量輸送システムの導入</li> <li>● 歩道のセミフラット化</li> <li>● 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備</li> <li>● 都市計画道路等の整備</li> <li>● 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置</li> <li>● バス車両のノンステップ化の促進等</li> </ul>
	<p>〈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</p>	<p>公共交通のサービス拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 江戸バス等のサービス拡充（公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等）</li> </ul>
	<p>〈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環境を整備する</p>	<p>自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進</li> <li>● 広幅員歩道への自転車歩行車道の整備</li> <li>● 車道への自転車走行空間の確保の検討</li> </ul>
	<p>〈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</p>	<p>自動車・自転車の共同利用システムの導入</p> <p>歩行環境の整備</p> <p>業務車両の駐車対策</p> <p>水上交通の拡充</p> <p>公共交通等に関する情報提供の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● カーシェアリングの導入促進</li> <li>● コミュニティサイクルの導入</li> <li>● 街路環境の整備</li> <li>● トランジットモールの導入検討</li> <li>● 地下の歩行空間の充実</li> <li>● 荷捌き駐車スペースの整備促進</li> <li>● 荷捌き駐車スペースの効率的な運用</li> <li>● 大型バス専用の駐車スペースの整備促進</li> <li>● タクシーのショットガン方式の検討</li> <li>● 水上交通ネットワークの創出</li> <li>● 船着場の整備推進</li> <li>● 利便性向上に資する情報提供の促進</li> </ul>

## 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9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。

(今後の関係機関協議などにより変更の可能性があります。また、中央区以外の関係機関が実施するもので、計画が公表されているものを含まず。)

事業プログラム(その1)

施策名	事業	平成23年度まで	平成24年度～28年度	平成29年度～33年度	平成34年度～	実施主体
基幹的交通システムの導入	中量輸送システムの導入	総合交通計画の検討(区)		LRT運行準備	LRT運行開始(事業者)	区 交通事業者
			※基幹的交通システム導入の関連施策(業務車両の駐車対策) 基幹的交通システム導入路線への対策検討(区) -> 基幹的交通システム導入路線への対策実施 -> 他地域へ拡大			
交通施設の機能充実(道路・まちとのつながり)	歩道のセミフラット化の推進	歩道のセミフラット化の一部区間の整備実施(道路管理者)	道路改修に合わせた歩道のセミフラット化の継続実施			道路管理者(区・都・国)
	公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備	公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備の一部実施(道路管理者、交通事業者、開発事業者)	公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備の継続実施			道路管理者(区・都・国) 交通事業者 開発事業者
	都市計画道路等の整備	都市計画道路の79%が整備済(道路管理者)	環状第2号線 隅田川橋りょう～晴海：本設道路整備 築地市場内：仮設道路整備 築地市場内：本設道路整備 暫定ルートによる開通 平成27年度全線開通予定			道路管理者(都)
			環状第3号線(新島橋架替) 新島橋架替整備 ・平成29年度完了予定			道路管理者(区)





事業プログラム(その2)

施策名	事業	平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	平成 34 年度～	実施主体
交通施設の機能充実 (鉄道・バス)	・ 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置	・ 28 駅中 21 駅においてバリアフリー動線を確保 (鉄道事業者)	<p>・ 勝どき駅のホーム・出入口の増設 (平成 27 年度末完了予定)</p> <p>駅へのエレベーター設置</p>			・ 鉄道事業者
	・ バス車両のノンステップ化の促進等	<p>・ 都営バスのノンステップ化の促進 (平成 23 年度までに全車両の 98% のノンステップ化)</p> <p>・ バス停におけるベンチ・上屋等の整備</p>	<p>都営バスのノンステップ化完了</p> <p>バス停におけるベンチ・上屋等の整備の継続実施</p>			・ バス事業者
公共交通のサービス拡充	・ 江戸バス等のサービス拡充 (公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等)	<p>・ 江戸バスの運行開始</p> <p>・ 江戸バスの運行内容変更、サービス改善検討 (区)</p>	<p>湊、入船からのルート変更による乗り継ぎ時間の短縮、アクセス性の向上、土日祝の銀座方面への延伸 (H24.7 実施)</p> <p>江戸バスの運行改善 (随時)</p>		江戸バスの運行改善の継続実施	・ 区 ・ バス事業者
		・ メトロリンク日本橋 (地元企業の協賛による無料巡回バス) が運行中	<p>民間バス事業者等によるバス事業の検討・実施</p> <p>継続実施</p>			・ 民間事業者
自転車利用の基盤整備 (駐輪場)	・ 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進	<p>・ 区内 28 駅中 16 駅周辺に駐輪場を整備 (区)</p> <p>・ 銀座三越に民間駐輪場を整備 (民間事業者)</p>	<p>駐輪場整備地の調査・選定</p> <p>駐輪場の順次整備</p>			・ 区 ・ 民間事業者
自転車利用の基盤整備 (走行空間)	<p>・ 広幅員歩道への自転車歩行車道の整備</p> <p>・ 車道への自転車走行空間の確保の検討</p>	<p>・ 昭和通り、新大橋通り、清杉通りの一部を視覚的に分離する自転車歩行者道として整備 (道路管理者、交通管理者)</p>	<p>走行空間整備候補箇所の調査・調整</p> <p>走行空間の順次整備</p>			・ 道路管理者 (区・都・国) ・ 交通管理者
自動車・自転車の共同利用システムの導入	・ カーシェアリングの導入促進	・ カーシェアリングについては、民間事業者が実施、新築マンションでも導入されている	<p>カーシェアリングの導入促進</p>			・ 民間事業者
	・ コミュニティサイクルの導入	・ 自転車利用のあり方検討 (コミュニティサイクルの導入を重点施策に) (区)	<p>コミュニティサイクルの導入に向けた調査</p> <p>コミュニティサイクルー部地域で実施</p> <p>他地域へ拡大</p>			・ 区 ・ 民間事業者
歩行環境の整備	・ 街路環境の整備	・ 街路環境の整備について、これまでに都は晴海通りや外堀通りで実施、区は鍛冶橋通りや清杉通り、清澄通り等で実施	<p>街路環境の整備 (道路改修に合わせて順次)</p>			・ 道路管理者 (区・都・国) ・ 交通管理者



事業プログラム(その3)

施策名	事業	平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	平成 34 年度～	実施主体	
歩行環境の整備	・トランジットモールの導入検討		トランジットモールの実現可能性の検討 → トランジットモール社会実験(区・事業者) → トランジットモールエリアへの快適性等向上施設の整備	トランジットモールの本格運用	他地域へ拡大	・道路管理者(区・都・国) ・交通管理者 ・交通事業者	
	・地下の歩行空間の充実		地下の歩行空間の充実				・道路管理者(区・都・国)
業務車両の駐車対策	・荷捌き駐車スペースの整備促進		再開発等で整備促進				・区 ・開発事業者 ・商業事業者
	・荷捌き駐車スペースの効率的な運用	・民間による共同配送の推進 ・駐車スペースのタイムシェアリングの実施	基幹的交通システム導入路線への対策検討(区) → 基幹的交通システム導入路線への対策実施	他地域へ拡大			・道路管理者(区・都・国) ・交通管理者 ・運送事業者 ・商業事業者
	・大型バス専用の駐車スペースの整備促進	・これまでに京橋二丁目西地区・銀座六丁目10地区で都市計画決定し、停車スペース確保を計画に盛り込み済み	再開発等で整備		運用		・都、区 ・開発事業者 ・商業事業者
	・タクシーのショットガン方式の検討	・平成21年1～2月、平成22年12月～平成23年1月の2回にわたり、銀座地区でショットガン方式の社会実験を実施	対策の内容、ルール等の検討 関係機関協議の実施	実施			・都、区 ・(財)東京タクシーセンター ・ビル事業者など
水上交通の拡充	・水上交通ネットワークの創出	・隅田川ライン、お台場ライン、浅草・お台場クルーズ、日本橋と浅草二天門間などが運航中	水上交通ネットワークの創出	継続実施			・水上交通事業者
	・船着場の整備推進	・日本橋船着場の整備		朝潮運河・築地等での整備推進			・区
公共交通等に関する情報提供の拡充	・利便性向上に資する情報提供の促進		銀座地区のサインについて検討	実施		他地域へ拡大	・区 ・交通事業者

### 6.3 平成 24 年度の取り組み

今後取り組んでいく 9 つの施策について、平成 24 年度に取り組む内容について整理します。

#### (1) 基幹的交通システムの導入

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた基幹的交通システムの導入基本計画の策定に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

##### 【調査・検討項目 [案]】

- 候補となるシステムの抽出
- ルートの検討
- 需要予測
- 事業費の検討
- 経営採算性の検討
- 整備効果の検討
- 事業主体・事業スキームの検討
- 関係機関（道路管理者、交通管理者、運送事業者等）との協議

#### (2) 交通施設の機能充実

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた以下の事項の検討・調査を行い、既に着手している道路整備事業を継続的に実施します。

##### a) 道路、まちとのつながり

###### i) 歩道のセミフラット化

- 引き続き道路改修に合わせた歩道のセミフラット化の継続実施

###### ii) 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備

- 引き続き整備

###### iii) 都市計画道路の整備

###### ○環状第 2 号線

- 隅田川橋りょう～晴海の本設道路整備、築地市場内の仮設道路整備を引き続き実施

###### ○環状第 3 号線（新島橋架替）

- 新島橋の工事着手

##### b) 鉄道・バス

###### i) 駅へのエレベーター設置

- 引き続き各事業者にて整備

###### ii) 都営バスのノンステップ化

- 引き続き都営バスによる実施

###### iii) バス停におけるベンチ・上屋等の整備

- 具体的な設置個所の検討

#### (3) 公共交通のサービス拡充

既往調査にて検討された江戸バスの運行改善内容について、短・中期に実施すべき施策として位置付けした上で継続的に実施していくほか、路線バスを含め、更なる改善に向けた諸課題に対する取り組みを実施します。

#### a) 江戸バスの運行改善

- 南循環から北循環への乗り継ぎ時間を短縮するため、新富二丁目で乗り継ぎが可能となるようルートを変更。
- 湊、入船から中央区役所・銀座へアクセス可能とするため、ルート変更と併せて入船三丁目のバス停を設置。
- リハポート明石等へのアクセス性の向上を図るため、南循環のルートを変更。
- 利用者の要望を踏まえ、土・日・祝のみ銀座方面への延伸。

#### b) 民間事業者によるバス事業

- 民間事業者による参入の検討・実施

### (4) 自転車利用の基盤整備

本区において既に調査している自転車利用に関する調査結果を活用しつつ、短・中期に実施すべき施策について実施に向けた詳細な検討を進めていきます。

#### a) 駐輪場の整備

- 駐輪場整備候補地の調査・選定

#### b) 走行空間の整備

- 自転車走行空間の整備候補箇所の調査・調整
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

### (5) 自動車・自転車の共同利用システムの導入

本区において既に調査している自転車利用に関する調査結果を踏まえ、短・中期に実施すべき施策について実施に向けた詳細な検討を進めていきます。

#### a) 自動車

- 民間事業者によるカーシェアリングの導入促進

#### b) 自転車

- コミュニティサイクルの導入に向けた調査

### (6) 歩行環境の整備

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた歩行環境の改善に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

#### a) 街路環境整備

- 道路改修に合わせて順次整備

#### b) 地下の歩行空間の充実

- 再開発等の機会を捉え地下の歩行空間の充実を図る

### (7) 業務車両の駐車対策

本計画（中央区総合交通計画）において示された基幹的交通システムの導入に係る業務車両の駐車対策を優先するものとし、以下の事項の調査・検討等に着手します。

#### a) 貨物車対策

- 開発等の機会を捉え、荷捌き駐車スペースの整備促進
- 荷捌き交通の効率的な運用の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、物流事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議



**b) 大型バス対策**

- 再開発等で整備

**c) タクシー対策**

- ショットガン方式による対策の内容、ルール等の検討
- 関係主体（民間等事業者、タクシー事業者、交通管理者、道路管理者等）による協議

**(8) 水上交通の拡充**

短中期に実施すべき施策として位置付けされた水上交通の拡充に向け、以下の事項の調査・検討を水上交通事業者が実施する。

- 水上交通ネットワークの創出

**(9) 公共交通等に関する情報提供の拡充**

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた公共交通等の情報提供の拡充に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

- 銀座地区のサインについて検討
- 関係主体（民間等事業者、交通事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

## 7. 計画推進に向けた取組・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。

#### 7.1.1 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。

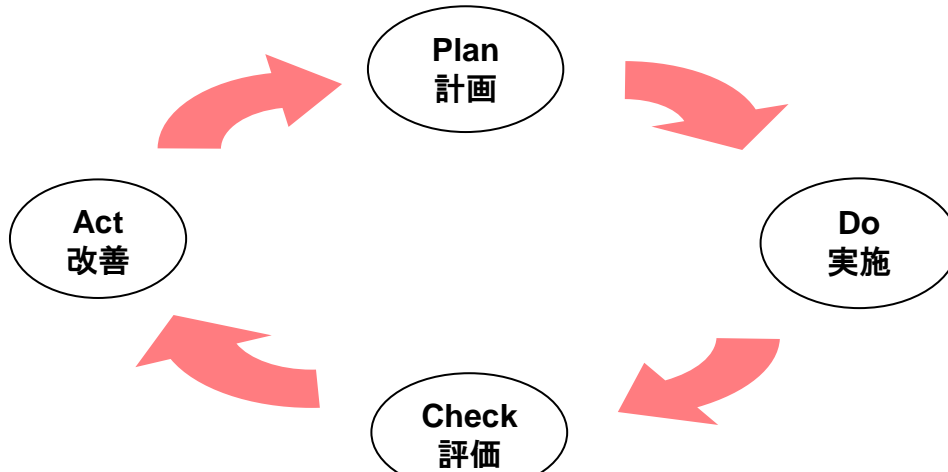


図 PDCA サイクル

### 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。

#### 7.2.1 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

# 参 考 資 料



資料1 「交通戦略部会」構成員名簿

区分	氏名又は役職	
学識経験を有する者	国立大学法人東京大学准教授	大森 宣暁
道路管理者	国土交通省東京国道事務所交通対策課長	第1回～第3回 三澤 伸吾 第4回 上田 誠
	東京都建設局第一建設事務所管理課長	根津 忠士
交通管理者	警視庁交通部交通規制課交通技術担当管理官	椎名 康雄
	警視庁中央警察署交通課長	岡部 光治
	警視庁築地警察署交通課長	櫻井 文博
	警視庁久松警察署交通課長	成井 正司
	警視庁月島警察署交通課長	三浦 節子
鉄道事業者	東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部渉外・工事調整担当課長	安達 光成
	東京都交通局電車部営業課長	第1回～第3回 内山 裕道 第4回 熊川 浩美
一般乗合旅客自動車運送事業者	第1回～第3回 東京都交通局自動車部計画課事業改善担当課長	新山 富弥雄
	第4回 東京都交通局自動車部計画課計画課長	西川 善宣
一般乗用旅客自動車運送事業者	社団法人東京乗用旅客自動車協会業務第一部長	金子 常雄
一般貨物自動車運送事業者	社団法人東京都トラック協会総務部長	正岡 芳郎
住民又は旅客の代表	京橋地域町会連合会会長	第1回～第3回 山田 光男 第4回 油矢 博
	日本橋地域町会連合会会長	第1回～第3回 柴田 亨 第4回 安西 暉之
	月島地域町会連合会会長	第2回～第4回 沖 義康
	中央区観光協会会長	古屋 勝彦
関係行政機関	国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課長	第1回～第3回 中西 賢也 第4回 尾上 佑介
	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	安部 文洋
	東京都都市整備局都市基盤部街路計画課長	佐々木 健
中央区長又はその指名する者	企画部副参事（都心再生・計画担当）	内田 知子
	区民部商工観光課長	守谷 澄男
	環境土木部環境政策課長	第1回～第3回 有賀 重光 第4回 田村 嘉一
	環境土木部道路課長	中野 良彦
	環境土木部副参事（交通安全対策・特命担当）	第1回～第3回 元國 浩



		第4回 脇野 勲
	都市整備部都市計画課長	第1回～第3回 田村 嘉一 第4回 望月 秀彦
	都市整備部地域整備課長	第1回～第3回 望月 秀彦 第4回 平野 照雄

## 資料2 「交通戦略部会」審議経過

回数	開催年月日	検討事項
第1回	平成23年11月28日	(1) 地域公共交通会議及び交通戦略部会の設置について ①中央区地域公共交通会議及び交通戦略部会の趣旨について ②中央区地域公共交通会議設置要綱及び交通戦略部会設置要綱について (2) 総合交通計画・総合交通戦略の策定について ①総合交通計画・総合交通戦略策定の位置付けと調査方針等について ②中央区の社会経済・交通現況の整理について ③中央区の交通課題の抽出・整理について ④目指すべきまちの将来像と交通体系の基本方針について (3) 今後のスケジュールについて
第2回	平成23年12月19日	(1) 総合交通計画・総合交通戦略の策定について ①目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討 ②中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討 ③重点施策の抽出 ④関係者の役割分担を踏まえた実施プログラムの検討 ⑤推進体制の検討 (2) 今後のスケジュールについて
第3回	平成24年2月22日	(1) 総合交通計画・総合交通戦略の策定について ①中央区総合交通計画(案)の検討 (2) 今後のスケジュールについて
第4回	平成24年5月24日	(1) 「中央区総合交通計画(案)」に対する意見と区の対応について (2) 今後のスケジュールについて