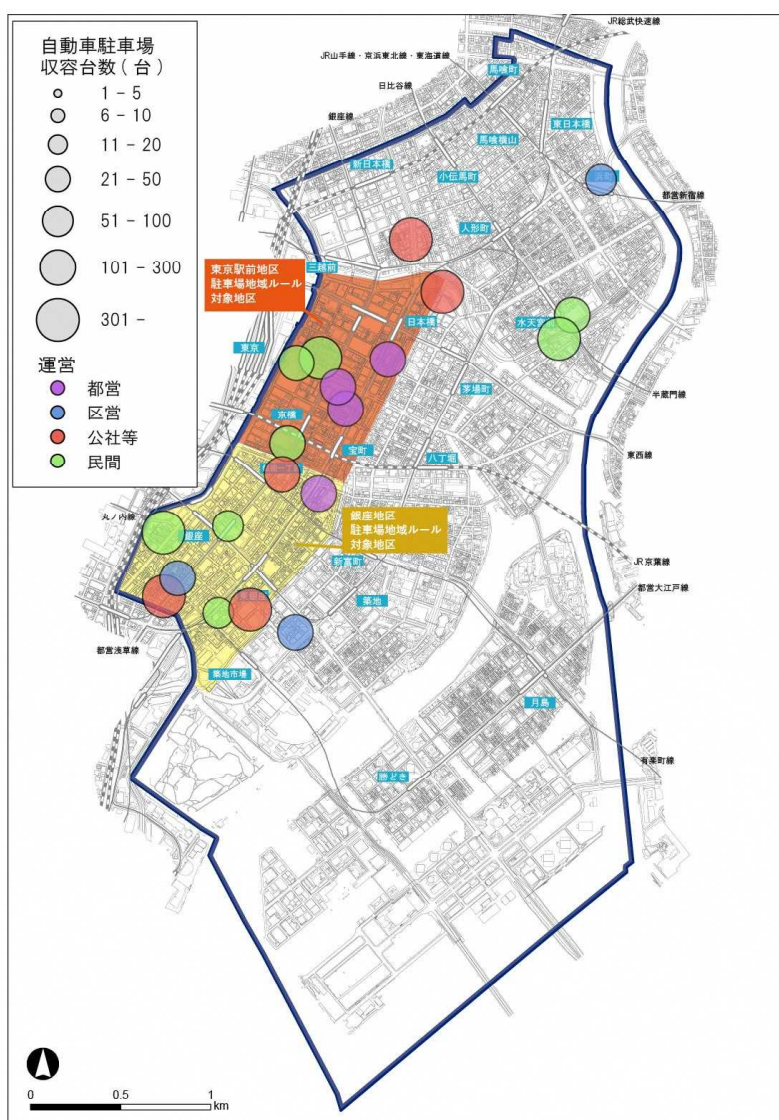


2.2.7 駐車場

- 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、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、平成 30(2018)年に地域独自のルール(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、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 44 都市計画駐車場配置・駐車場地域ルール対象地区

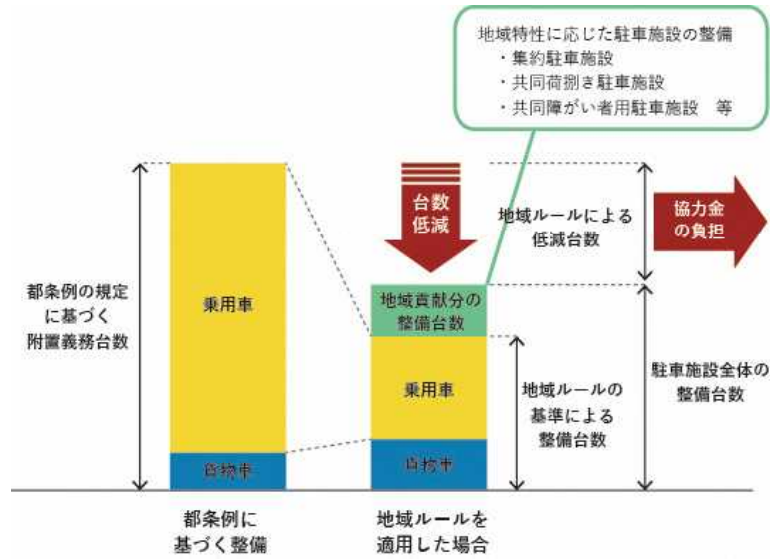


図 45 駐車場地域ルールにおける駐車施設の整備台数のイメージ

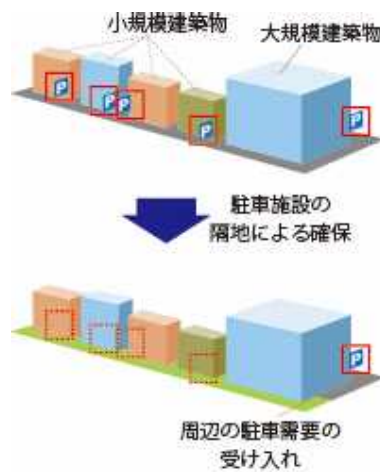
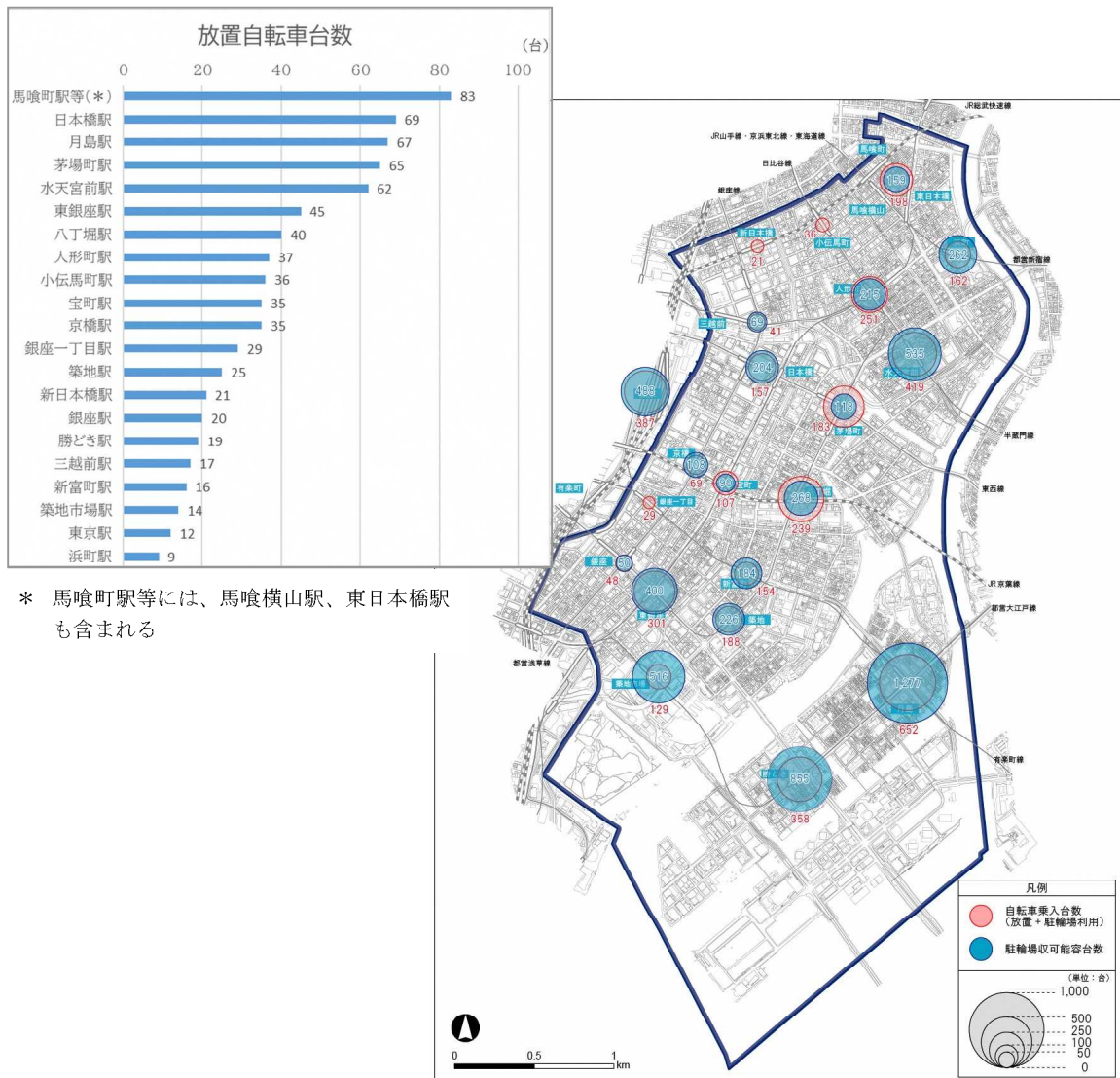


図 46 駐車場地域ルールにおける駐車施設の隔地・集約化のイメージ

2.2.8 自転車

(1) 駐輪場

- 区立駐輪場は、駅周辺に定期利用 4,190 台、一時利用 908 台分が整備されています(令和3年度区政年鑑(中央区、令和3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 47 区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

(2) 通行空間

- 晴海通りの一部の歩道では、歩行者と自転車の通行空間の間に植栽帯等を設け、両者を構造的に分離した自転車歩行者道が整備されています。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。
- 車道においては自転車ナビマーク・ナビラインを中心に自転車通行空間の整備が進められています。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局、平成28(2016)年7月)においては、自転車は「車両」とであるという大原則のもと、自動車の速度が高い道路は自転車と自動車を構造的に分離し、速度が低く自動車交通量が少ない道路では混在通行とし、その中間にあたる交通状況の道路では視覚的に分離することが推奨されています。



自転車歩行者道
(構造的分離)
晴海(中央区)



自転車歩行者道
(視覚的分離)
清杉通り(中央区)



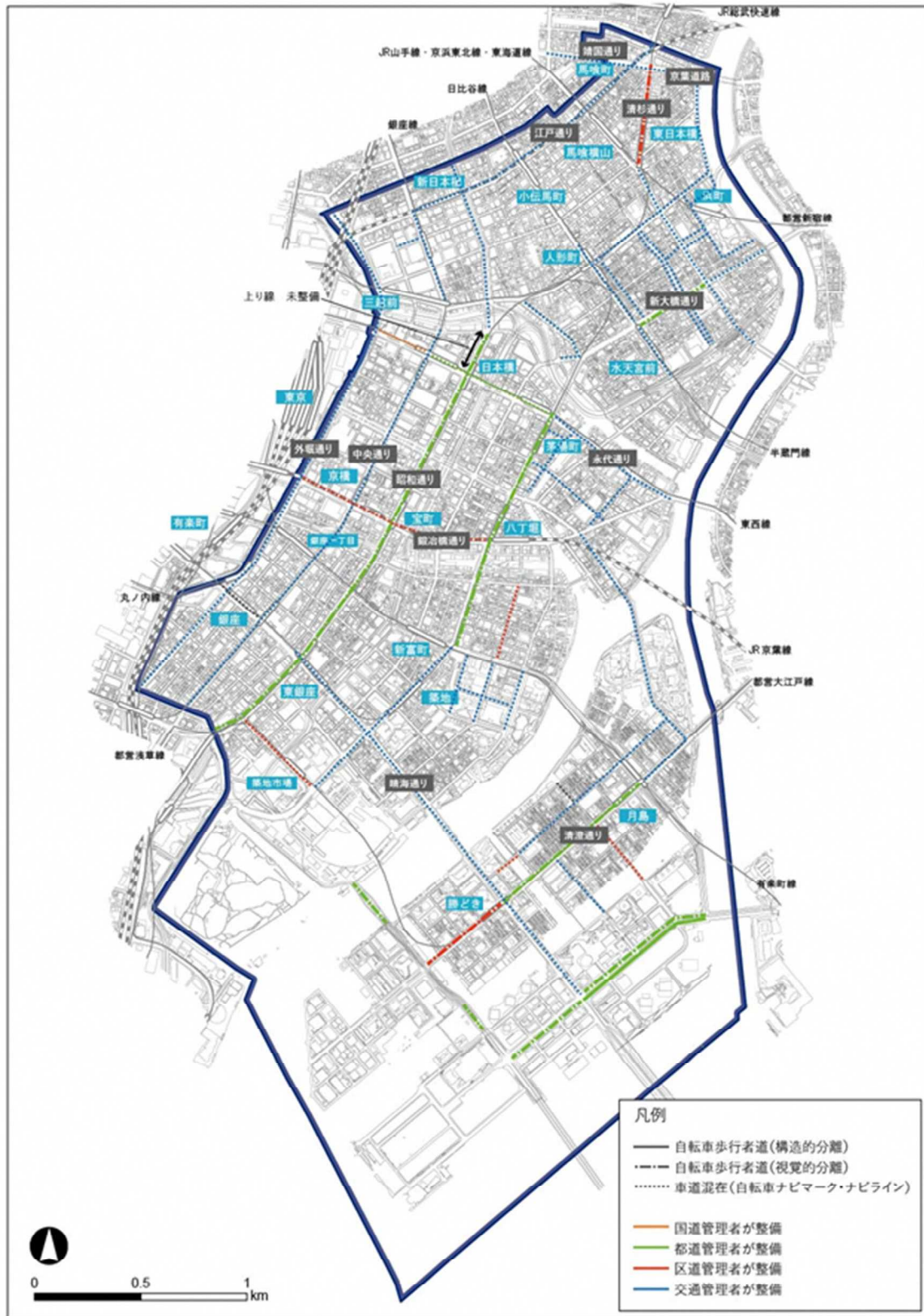
車道混在
(自転車ナビマーク・ナビライン)
鍛冶橋通り(中央区)



普通自転車専用通行帯
(自転車レーン)
白山通り(文京区)

資料：(左上・左下・右上) 中央区撮影
(右下) 第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議(国土交通省、令和2年9月)

図 48 自転車通行空間の事例

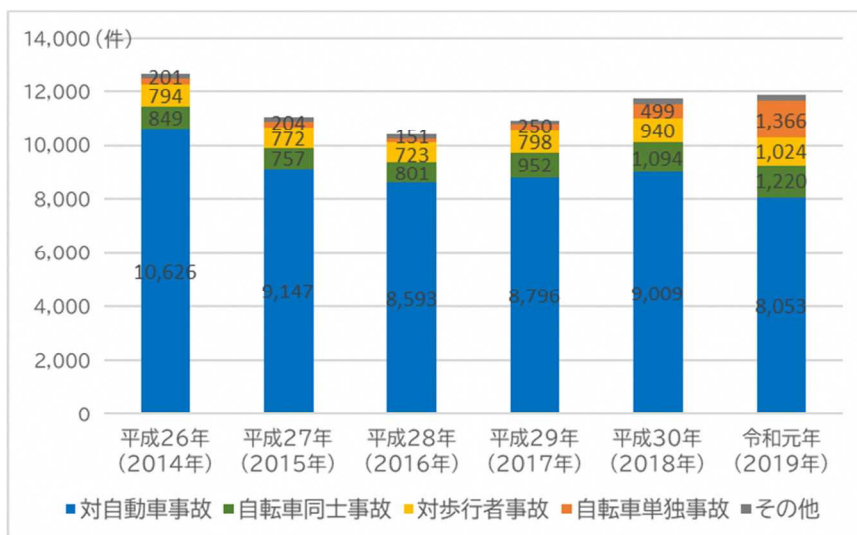


資料：自転車通行空間整備図（中央区、令和2年10月）

図 49 自転車歩道通行可路線、自転車通行帯等

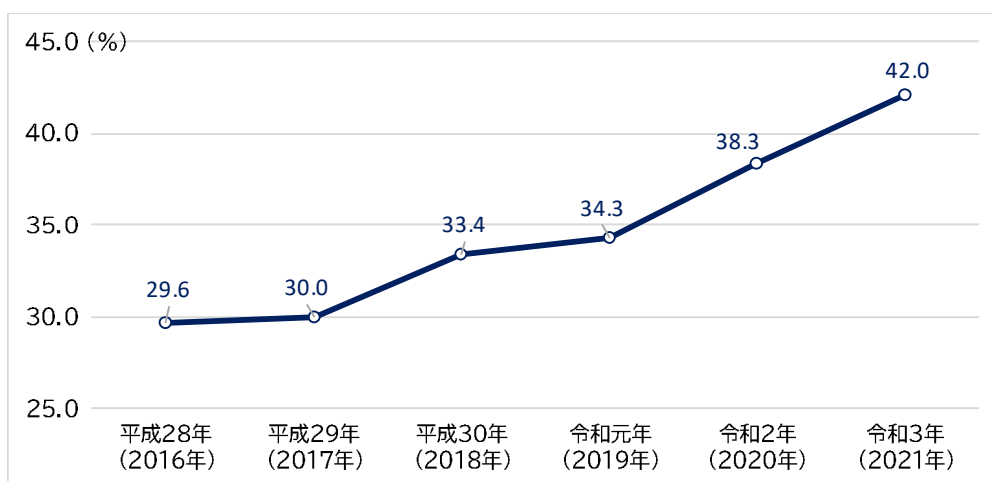
(3) 交通事故の発生状況

- 都内の自転車事故件数は近年では増加傾向にあり、特に、自転車単独事故や対歩行者事故が増加しています。一方で、対自動車事故は減少しています。
- 区内における交通事故の自転車関与率は年々増加しており、令和3(2021)年9月時点で42.0%となっています。
- 自転車事故は区内全域で発生しており、幹線道路やその交差点付近、特に銀座駅周辺及び勝どき駅周辺に集中しています。



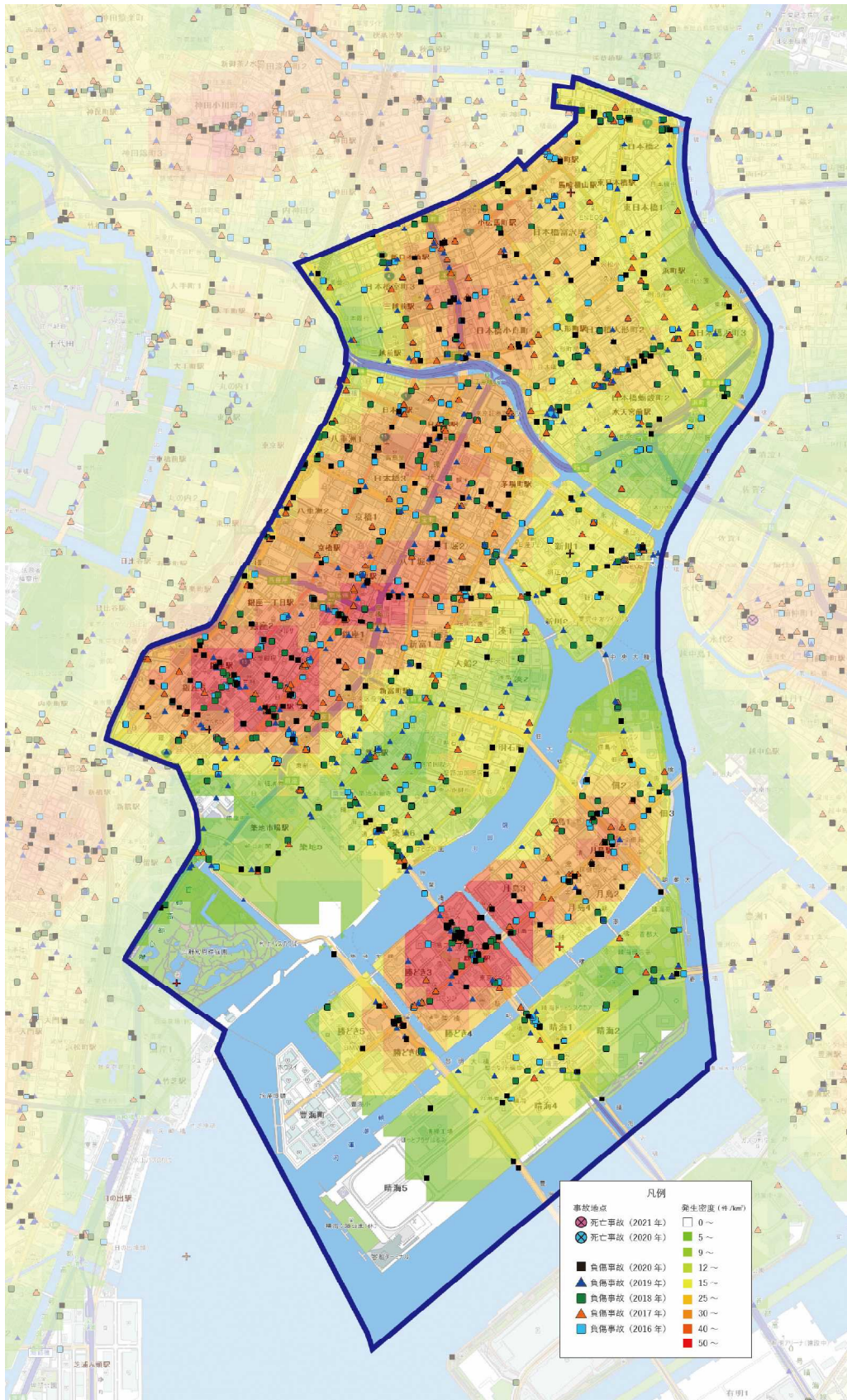
資料：警視庁交通年鑑 令和元年版（一般道路）（警視庁、令和2年9月）を基に作成

図 50 区内における自転車事故の相手別発生件数



資料：区市町村別各種交通事故発生状況（警視庁、2021年9月）を基に作成
 ※令和3(2021)年は9月末現在

図 51 区内における交通事故の自転車関与率



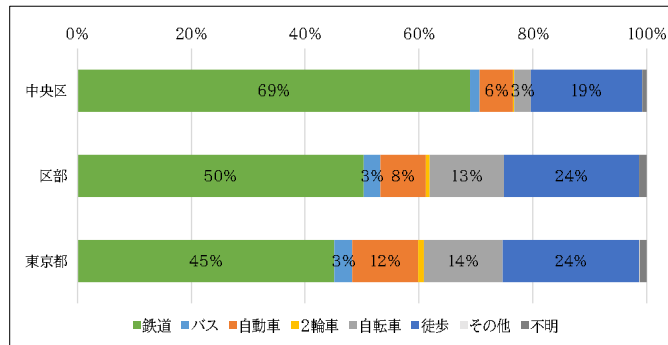
資料：交通事故発生マップ 事故状況別マップ（一般道路）（警視庁、2021年6月）を基に作成
 ＊事故発生密度は、2020年中に発生した事故に基づき、カーネル密度推定法（周辺の事故発生状況を加味して1km²当たりの発生件数に換算）により算出

図 52 区内における自転車事故の発生地点

2.2.9 人の動き

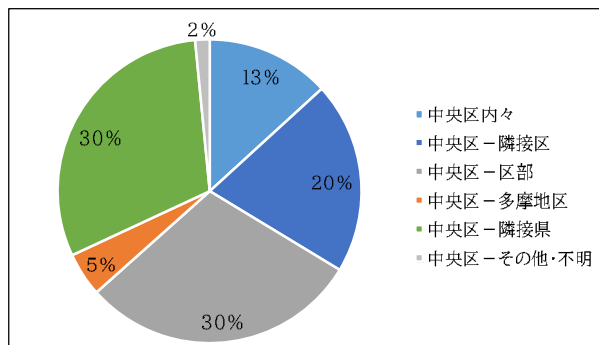
(1) 交通手段と発着地

- 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。
- 内々移動では徒歩が約7割、内外移動では鉄道が大多数を占めています。また自動車のトリップ数について見ると、内々移動よりも内外移動の方が多く見られます。



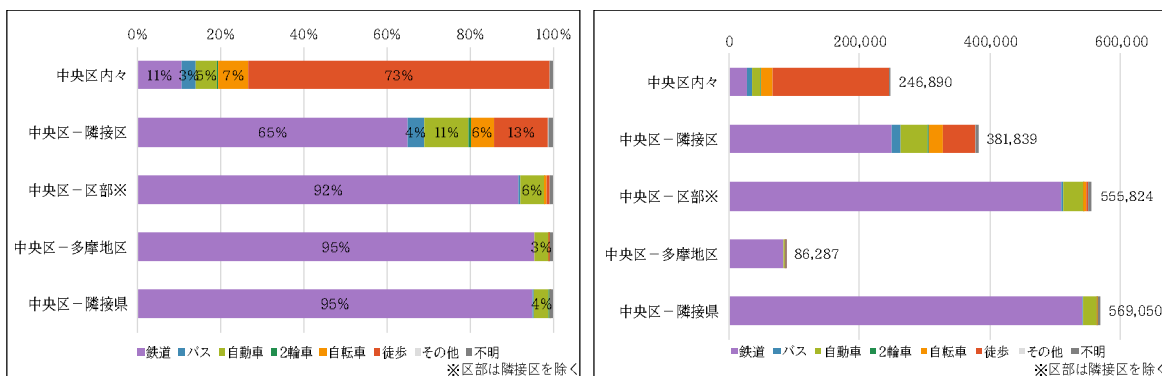
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成
* 各対象エリア内に発着地又は着地のあるトリップを対象

図 53 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 54 中央区関連移動の発着地別内訳

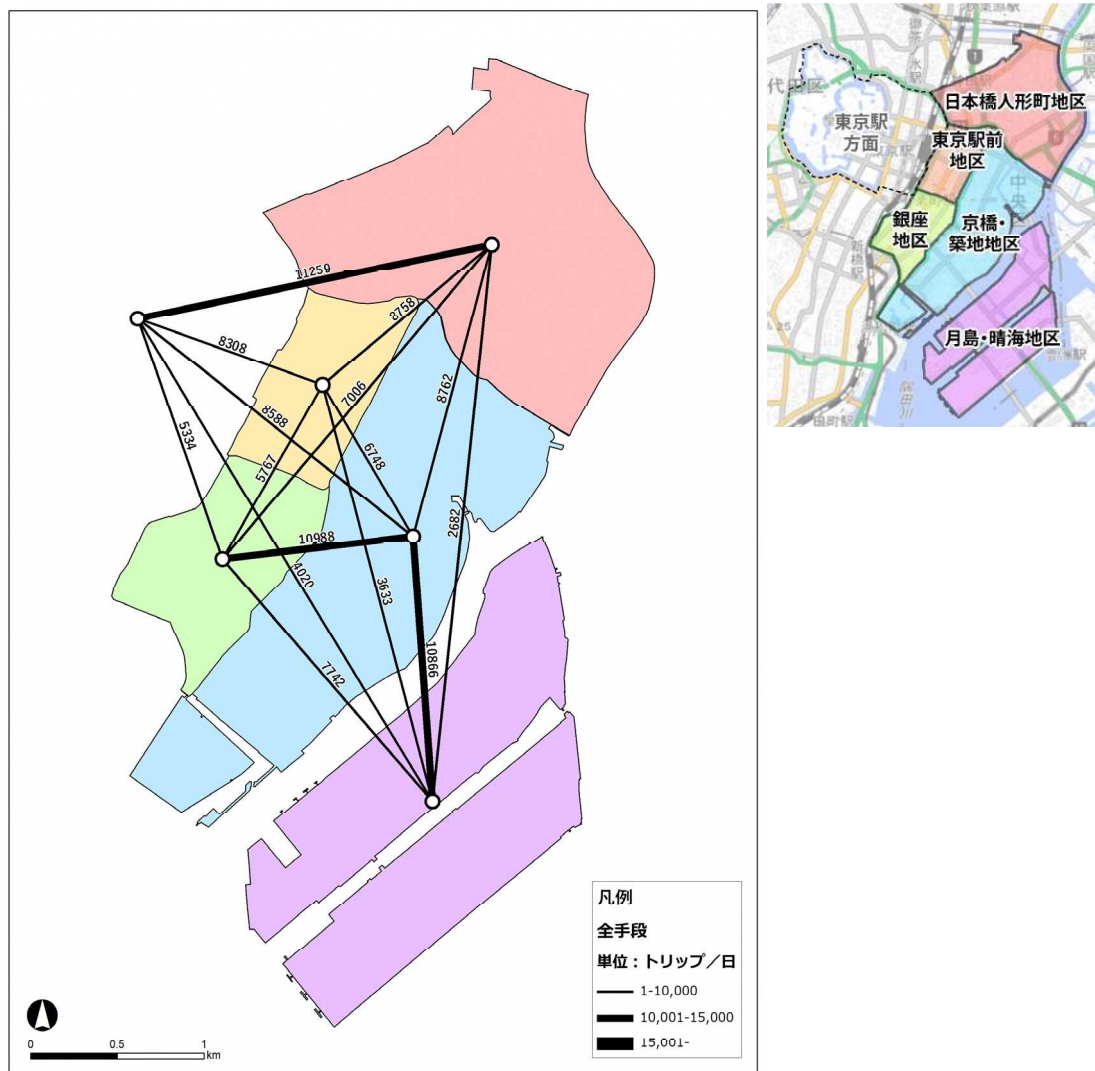


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図 55 発着地別の代表交通手段別の分担の状況（左：分担率・右：トリップ数）

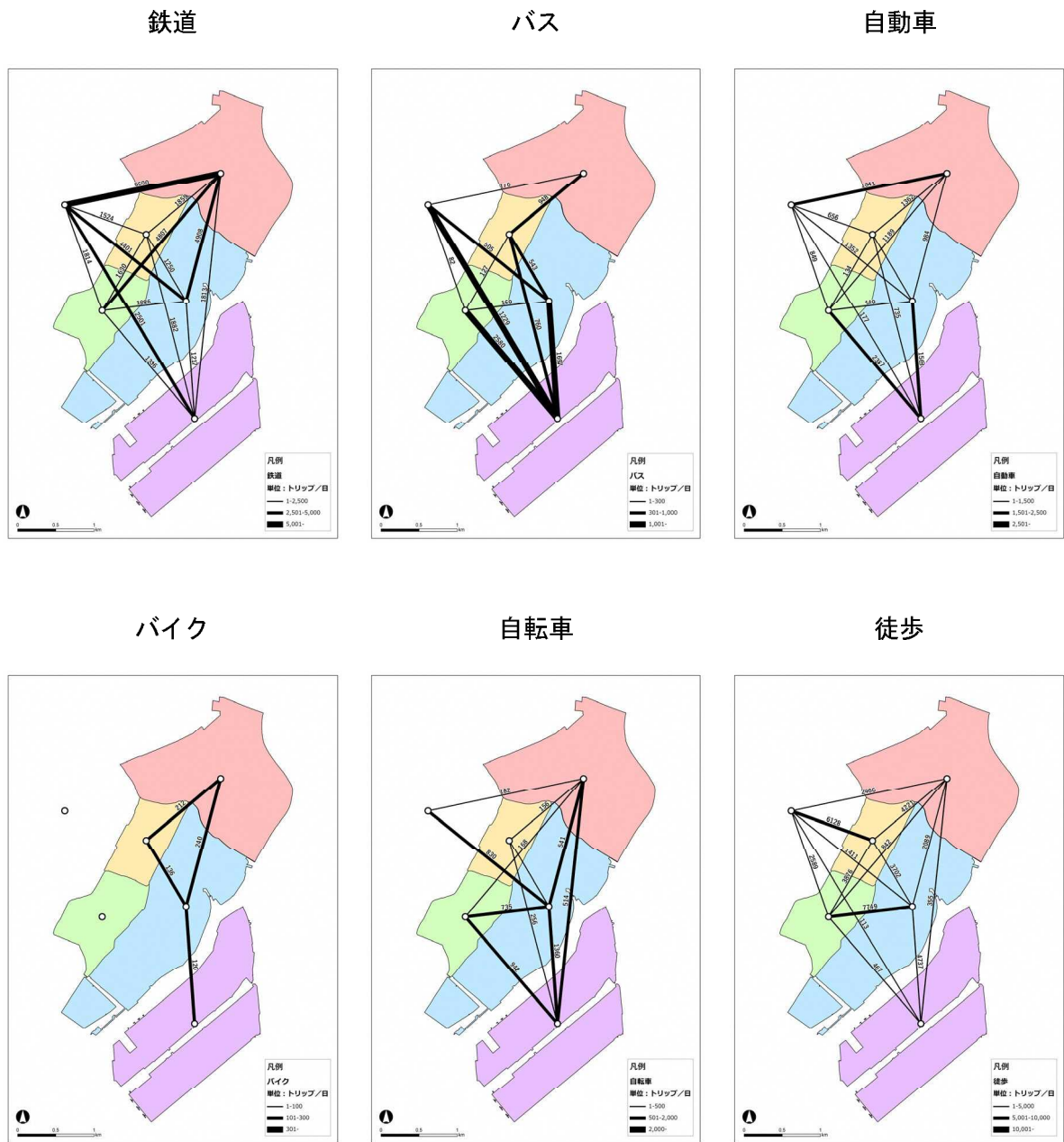
(2) 区内の人の動き

- 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 56 区内（東京駅を含むゾーン）での動き（全手段）



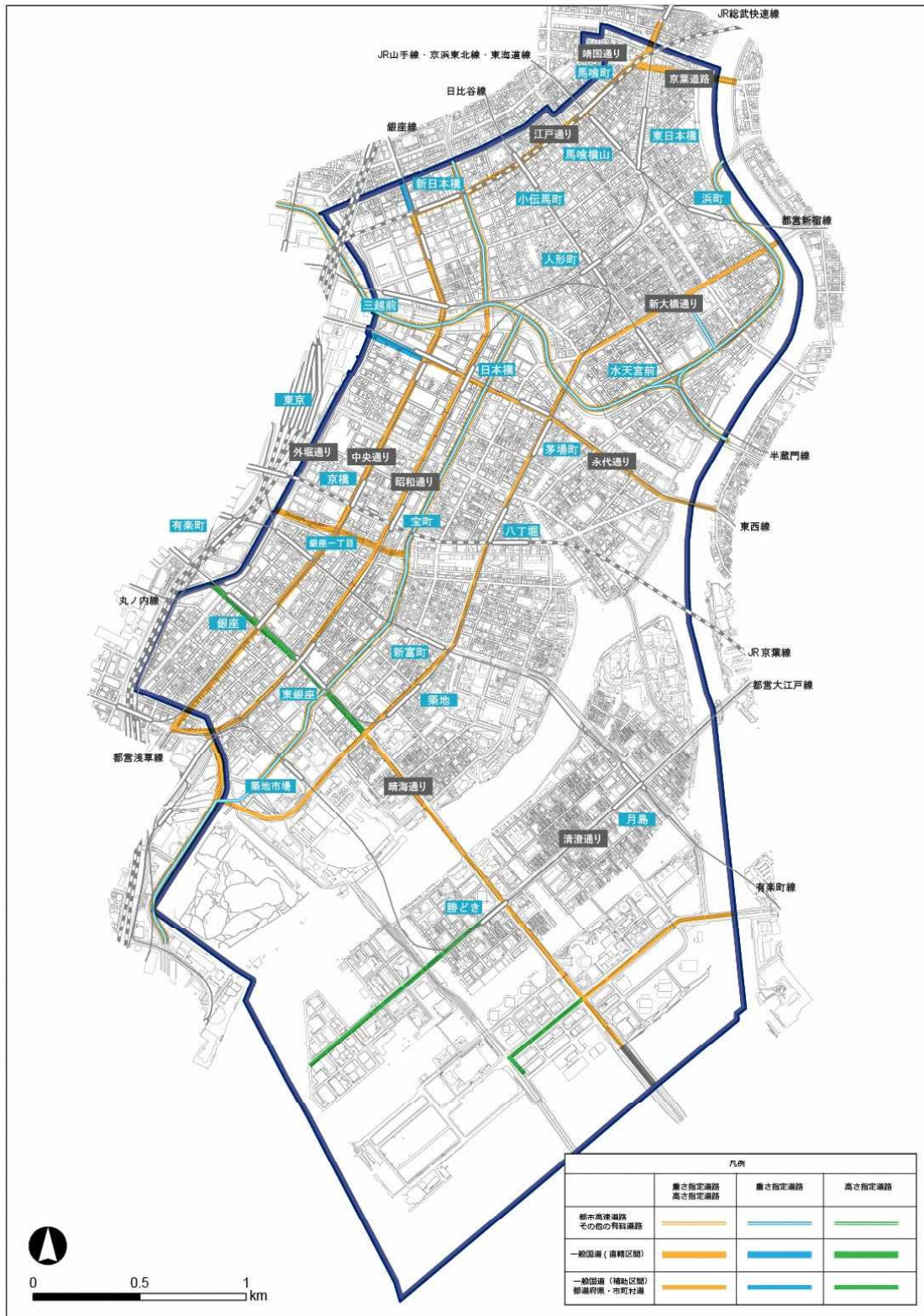
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成30年）を基に作成

図 57 区内での代表交通手段別の人の動き

2.2.10 物流

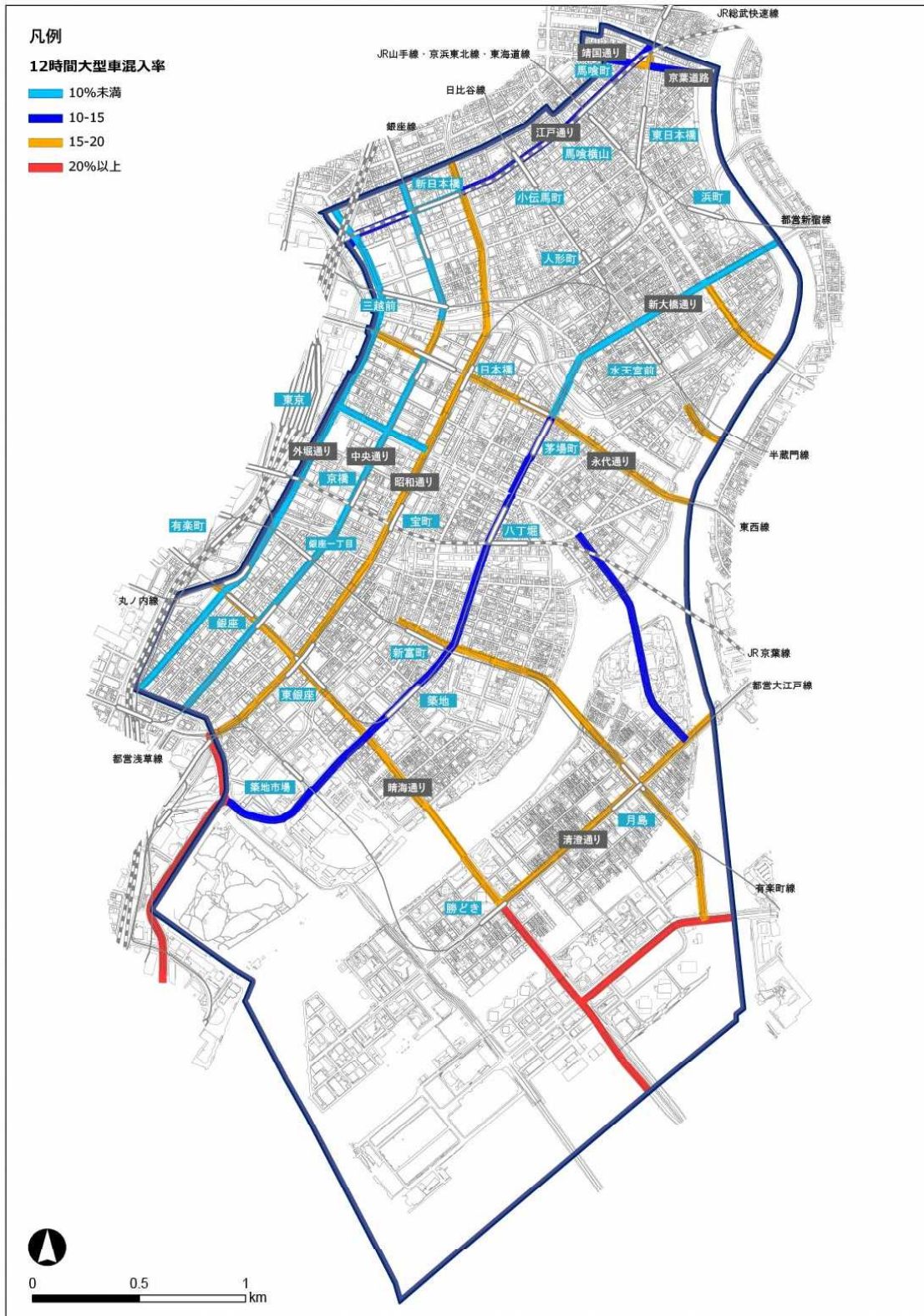
(1) 貨物車交通

- 区内の幹線道路の多くが、高さ指定道路・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:高さ指定道路・重さ指定道路
 - ・ 昭和通り:高さ指定道路・重さ指定道路
 - ・ 晴海通り:晴海～築地交差点間は高さ指定道路・重さ指定道路(但し、築地交差点より西の区間は高さ指定道路)
 - ・ 新大橋通り:高さ指定道路・重さ指定道路
- 大型車混入率は晴海通りと昭和通りで大きくなっています。
- 今後、環状二号線の整備により晴海通りの大型車の通過交通が減少することが期待されます。



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）
 （2021年3月時点）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 58 重さ指定道路・高さ指定道路分布



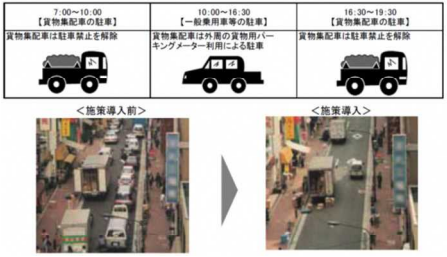
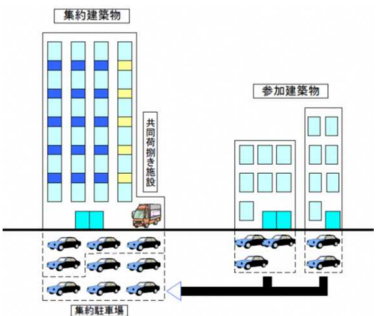
資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省、平成 27 年）、
 基盤地図情報 基本項目（国土地理院、2020 年 10 月）を基に作成

図 59 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います。

表 8 端末物流に関わる取組

取組	取組内容	イメージ
<p>既存パーキングメータの枠の拡大</p>	<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>
<p>荷さばき車両（貨物車等）の駐車のタイムシェアリング</p>	<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。 	 <p>時間帯区分と取組実施区間の状況（日本橋横山町）</p>
<p>附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及</p>	<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・速達性に優れた東京 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、自転車の安全利用の観点からは、未だ整備途上にある自転車通行空間の更なる充実により、自転車と歩行者、自動車の通行空間の分離を進めるとともに、そのネットワーク化・連続化を図る必要があります。

(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 26 駅でエレベーターによる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) 荷捌き駐車を中心とした物流交通への対応【課題6】

中央区は、銀座や日本橋など全国有数の商業集積地を有しており、その旺盛な商業活動を支える物流機能の充実が重要な課題となっています。特に荷捌き駐車場の不足は、商業活動の効率低下を招くとともに、路上荷捌きによる円滑な道路交通の阻害、自転車・歩行者との交錯による安全性の低下、歩行空間の魅力低下など多くの副次的な問題をももたらしています。

健全で効率的な物流機能と、全ての人にとって安全で快適な道路空間を両立させるためには、地域全体の荷捌き需要や建物の利用状況、道路状況などに配慮しながら、荷捌き機能の適正配置を図ることが必要です。

(7) まちの回遊性・魅力向上【課題7】

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・人形町やもんじや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おり、人々の回遊を促す資源が豊富であるといえます。

一方、区内には観光バスの乗降施設が少なく、観光地の表通りでの路上駐車はまちの景観にも影響を与えています。また、区内を巡る河川や掘割、高架道路が徒歩による気軽な行き来を妨げている地域もあります。

本区の豊富な商業・観光・文化資源を最大限に生かすためには、にぎわいある美しいまちの景観を守るとともに、既存の都市基盤を活かした歩行者ネットワークの創出に取り組み、回遊性の更なる向上を図る必要があります。

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、交通の基本理念を以下のとおりとしました。

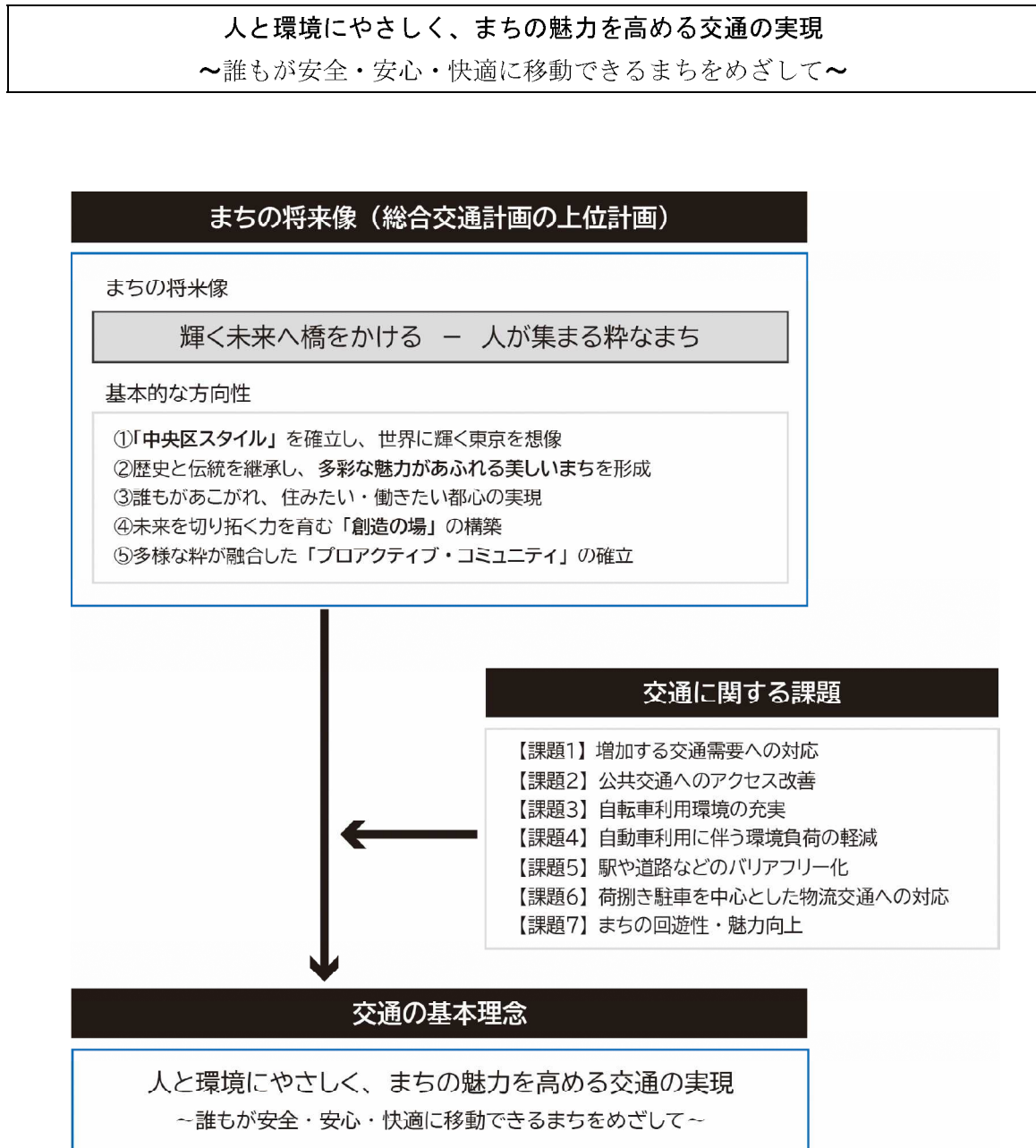


図 60 交通の基本理念

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

大規模な再開発事業が見込まれる臨海部において、定時性・速達性に加え、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、交通手段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すため、公共交通と端末交通や水上交通などの連携を強化するとともに、歩行空間の連続化、まちの回遊性の向上を図ります。

また、旺盛な商業活動を支える荷捌き機能の充実を含む総合的な駐車対策に取り組むとともに、シンボルロードや連続化された水辺環境を整備し、まち歩きが楽しくなるような魅力的な歩行空間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。



図 61 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策

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。



図 62 中央区総合交通計画の施策体系

戰略編

6. 実施する施策と事業

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。

施策1 交通の骨格となる基盤の整備

事業1 地下鉄新線の導入

目標①・② **新規** 継続

- 勝どき、豊海町や晴海などの臨海部における大規模開発や、東京2020大会後の選手村の大規模住宅供給による交通需要の急激な増加に対応するため、平成28年4月の交通政策審議会の答申で位置付けられた都心部・臨海地域地下鉄構想の早期事業化に向けて、関係自治体と連携を図りながら国や東京都に働きかけを行っていきます。



資料：都心・臨海地下鉄新線構想
(中央区、2021年7月)

図63 地下鉄新線の構想区間

<主な実現課題>

- ・事業主体を含めた事業計画について十分な検討が必要
- ・地下鉄新線と常磐新線（つくばエクスプレス）延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について検討が必要

表8 事業スケジュール

令和3年度まで	令和4年度～8年度	令和9年度～13年度	実施主体
検討調査の実施	事業計画の検討		国・都・区 ・交通事業者

表9 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
地下鉄新線の早期事業化	検討	継続

事業2 交通結節点の整備

目標①・④

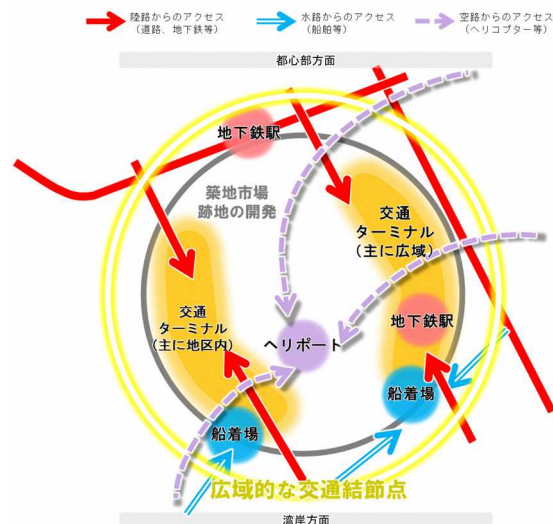
新規 継続

築地市場跡地における交通結節点の整備

- 東京・湾岸エリアと都心を結ぶ、陸路・水路・空路の交通の要となり得る立地特性を生かし、東京都心を支える広域的な交通結節点が戦略的に形成されるよう、東京都や開発事業者等と連携していきます。

<主な実現課題>

- ・都・区・交通事業者・開発事業者間の連携



資料：中央区築地まちづくりの考え方
(中央区、令和3年10月)

図 64 築地市場跡地における東京都心を支える広域的な交通結節点のイメージ

表 10 事業スケジュール

令和3年度まで	令和4年度～8年度	令和9年度～13年度	実施主体
築地まちづくり方針の策定	検討の継続		都・区・ 交通事業者 開発事業者

表 11 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
交通結節点の整備	検討	継続

マルチモビリティステーションの整備

- 晴海地区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関して、BRT を中心とする公共交通やコミュニティサイクルなど多様な交通手段へ乗り継ぎができ、誰もが利用しやすい交通結節機能を備えた施設となるよう、東京都や関係機関と連携を図ります。



資料：東京都都市整備局ホームページ（令和3年8月時点）

図 65 晴海五丁目西地区交通施設とマルチモビリティステーションイメージ

<主な実現課題>

- ・整備内容・維持管理等に関する道路管理者・交通管理者・交通事業者間の協議調整

表 12 事業スケジュール

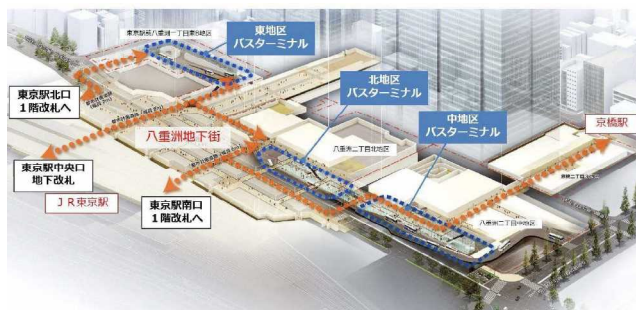
令和3年度まで	令和4年度～8年度	令和9年度～13年度	実施主体
施設整備	整備	供用開始	都・区 ・交通事業者

表 13 重要業績評価指標（KPI）

重要業績評価指標（KPI）	現況	目標
マルチモビリティステーションの整備	工事着工	整備完了（令和5年度）

(仮称)八重洲バスターミナルの整備

- 交通結節機能の改善・充実に向けて、国、東京都、警視庁及び交通事業者等と連携しながら、国際都市東京の玄関口である東京駅として有するべき交通結節機能の強化や、東京駅周辺の道路上等に散在している高速乗合バス等の発着する停留所の集約などを図るため、開発事業等を通じた段階的な八重洲バスターミナルの整備を推進します。



資料：UR都市機構提供

図 66 八重洲バスターミナルの整備イメージ

<主な実現課題>

- ・ 停留所の段階的な移行・集約、BRTの導入

表 14 事業スケジュール

令和3年度まで	令和4年度～8年度					令和9年度～13年度					実施主体
施設整備	施設整備					全体供用開始					区 ・交通事業者 ・施設所有者 ・開発事業者 ・運営事業者

表 15 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
(仮称)八重洲バスターミナルの整備	設計・施行	整備完了(令和10年度)

事業3 BRTの運行・ルート延伸

目標①・② 新規 継続

- 都心部と臨海部間の輸送力強化を図るため、令和2年度に東京BRTのプレ運行（一次）が開始されました。本格運行は環状2号線本線トンネル開通後（令和4年度以降）に予定されています。
- 今後は、更なる交通需要への対応を図るため、東京駅・銀座駅等へのルート延伸について働きかけていきます。

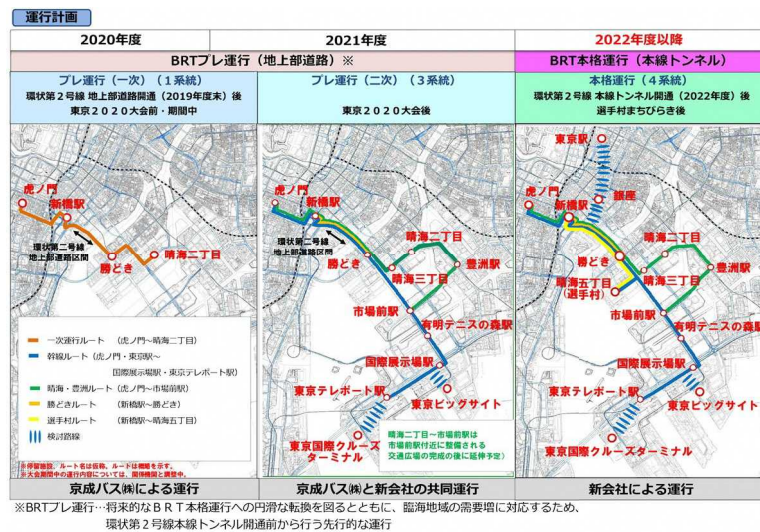


資料：区のおしらせ ちゅうおう No.1445
(中央区、令和2年(2020年)10月21日)

図67 東京BRT車両

<主な実現課題>

- ・東京駅前ルートの実現に向けた築地市場跡地の開発及び（仮称）八重洲バスターミナルとの連携



資料：東京都提供

図68 東京BRTの運行ルート

表16 事業スケジュール

令和3年度まで	令和4年度～8年度	令和9年度～13年度	実施主体
プレ運行の実施	本格運行(令和4年度以降)		都・区 交通事業者
本格運行等に向けた検討	検討路線に係る検討		

表17 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
BRTの運行	プレ運行(一次)開始(令和2年度)	本格運行開始(令和4年度以降)
BRTの検討路線	検討	継続

事業4 都市計画道路の整備

目標① 新規 継続

- 防災性の向上等を目的として、環状線をはじめとする都市計画道路を整備しており、現在 89%が整備済みです。令和2年には環状第2号線の地上部道路（築地地区）が開通し、令和4年には全線開通を目指し東京都が引き続き整備します。引き続き第四次事業化計画等に基づく計画的・効率的な事業の推進を図ります。

<主な実現課題>

- ・都・区間の連携



資料：環状第2号線 事業概要・整備状況
(東京都建設局、令和2年)

図69 環状第2号線
(豊洲～築地間) 概要図

表18 事業スケジュール

令和3年度まで	令和4年度～8年度	令和9年度～13年度	実施主体
都市計画道路の89%が整備完了	環状第2号線		都
	整備 → 全線開通		
	環状第3号線		
	優先整備路線の検討		

表19 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
都市計画道路の整備率	89%	上昇