

事業5 首都高速道路日本橋区間の地下化

目標④ 新規 継続

- 日本橋川周辺では、複数の市街地再開発事業が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられ、新しいまちづくりが始まっています。これらのまちづくりと一体となって、道路の長期的な安全性の確保や品格ある都市景観の形成を目的とし、首都高速道路都心環状線の日本橋区間（約1.8km）が地下化されます。

<主な実現課題>

- ・都・区・首都高速道路（株）・開発事業者の連携
- ・工事中の河川内・地上の交通への影響の最小化
- ・周辺まちづくりとの連携
- ・新京橋連結路（地下）の早期事業化
- ・段階的なまちづくりの工事進捗に合わせた交通環境の整備



資料：START!新しい道へ！日本橋へ！首都高速道路日本橋区間地下化事業（首都高速道路（株）、2020年10月）

図70 地下化の事業区間

表20 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
都市計画決定	地下ルート開通に向けた工事		首都高速道路(株) ・都 ・開発事業者 ・区
道路設計・工事着手			

表21 重要業績評価指標（KPI）

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
地下ルート開通の進捗状況	工事継続中	地下ルートの開通(令和17年度)

施策2 まちの魅力を高める交通環境の整備

事業6 銀座・築地周辺みどりのプロムナードの整備

目標④ **新規** 継続

銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想

- 「東京高速道路（KK線）再生方針」と「築地川アメニティ整備構想」の連携により、銀座・築地周辺を結ぶみどりのプロムナードの創出を図るとともに、築地市場跡地の再開発、浜離宮恩賜庭園、隅田川に続く広域的な歩行者中心の水とみどりのネットワークの形成を目指すため、令和3(2021)年7月に「銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想」を策定しました。
- 東京高速道路（KK線）と築地川アメニティ空間との連続した空間整備に向けて、関係機関と連携し、検討を進めていきます。

<主な実現課題>

- ・ 東京高速道路（KK線）の上部空間と築地川アメニティ整備構想の接続部（汐留JCT、京橋JCT周辺）におけるみどりのプロムナードの連続化
- ・ 関係機関との連携

東京高速道路(KK線)上部空間の再生

- 歩行者ネットワークの創出により都心のにぎわいと交流を促進し、地域の新たな魅力を創出するため、東京高速道路（KK線）上部空間の再生・活用を推進します。



資料：東京高速道路（KK線）再生方針
（東京都、令和3年3月）

図71 東京高速道路（KK線）
上部空間の将来イメージ

<主な実現課題>

- ・ 事業スキームの検討
- ・ 周辺の歩行者ネットワークとの接続
- ・ 周辺のまちづくりとの連携

表22 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
東京高速道路(KK線)再生方針の策定	継続検討		都 ・東京高速道路(株) ・開発事業者

表23 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
事業段階	検討調査	一部区間の早期解放

築地川アメニティ空間の整備

- 首都高速の築地川区間（堀割区間）全長約 2km の上部空間を活用することで、現在分節されている銀座と築地のまちをつなぎ、快適かつ良好な都市空間を創出します。
- 水と緑のネットワークが創出されることにより、多様な生物の生育環境が整い、ヒートアイランド現象への対応が可能となります。また、災害時の防災活動拠点となることが期待されます。



資料：築地川アメニティ整備構想
（中央区、令和元年9月）

図 72 築地川アメニティ空間の整備イメージ

<主な実現課題>

- ・国・都・区・首都高速道路㈱・開発事業者の連携
- ・事業スキームの検討

表 24 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
築地川アメニティ整備構想の策定	調査・検討		区 ・開発事業者

表 25 重要業績評価指標（KPI）

重要業績評価指標（KPI）	現況	目標
事業段階	検討調査	継続

事業7 快適な歩行環境の整備

目標④

新規

継続

街路環境の整備

- 歴史や文化等の地域の強みや特徴をいかした都心の顔にふさわしい空間とするため、デザイン性の高い歩道舗装や照明、街路樹などの豊かな緑により、街路環境（シンボルロード）の整備を進めます。



資料：中央区撮影

図73 街路環境の整備

<主な実現課題>

- ・水辺や公共交通施設と連携した歩行者動線のネットワーク化とにぎわいの創出
- ・沿道との協議調整
- ・対象路線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

表 26 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
対象路線の整備	電線共同溝の整備や道路改修、再開発事業等に合わせた整備の実施		道路管理者(区)

表 27 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
街路環境(シンボルロード)の整備延長	約 7,500m(令和2年度末)	増加

水辺環境の整備

- 誰もが快適に水辺の散策を楽しめる環境を整備するため、東京都による朝潮運河等の護岸基盤整備に合わせ、自然環境や周辺景観との調和にも配慮した水辺空間を創出していきます。
- また、日本橋川周辺では、首都高地下化事業や市街地再開発事業と連携し、景観や環境の改善による、歩いて楽しめるまち・川に開かれたまちの創出を推進していきます。



資料：中央区緑の基本計画
(中央区、平成31年3月)

図 74 朝潮運河親水公園
(晴海三丁目)

<主な実現課題>

- ・ 関係機関の連携
- ・ 整備・維持管理に係る協議調整

表 28 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
朝潮運河の遊歩道等の整備	整備の継続		区
日本橋川周辺における各事業者等との協議 (仮称)日本橋川水辺空間整備連絡協議会の設置	協議の継続及び整備の実施		区・都 ・首都高速道路(株) ・開発事業者

表 29 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
水辺環境の整備面積	-	22,880 m ² (令和9年度)

事業8 スマートモビリティの推進

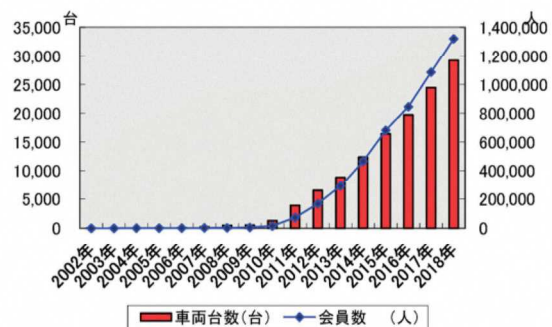
目標② 新規 継続

カーシェアリングの導入促進

- 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。

<主な実現課題>

- ・ 開発事業者との調整



資料：令和元年版交通政策白書
(国土交通省、令和元年)

図 75 カーシェアリング会員数と車両台数の推移

表 30 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
まちづくり基本条例に基づく導入促進	導入促進		区 ・開発事業者

表 31 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
まちづくり基本条例に基づくカーシェアリングの導入数	2箇所 (令和2年度)	増加

低公害車・低燃費車(EV・FCV等)の普及促進

- 区営駐車場の使用料の減額や電気エコ（急速充電）スタンドの周知を図るとともに、民間施設における電気自動車充電設備の整備を促進します。また、エコドライブを推奨し、大気汚染物質や二酸化炭素の排出削減を促進します。

<主な実現課題>

- ・開発事業者との調整



資料：中央区撮影

図 76 電気エコ（急速充電）スタンド

表 32 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
まちづくり基本条例に基づく普及の推進	普及推進の継続		区 ・開発事業者

表 33 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
低公害・低燃費車の普及促進の実施状況	実施	継続

施策3 公共交通のサービス拡充

事業9 江戸バスの運行改善

目標②・③

新規

継続

- 交通不便エリアの解消と公共施設へのアクセス向上のため、江戸バスと都営バスや東京 BRT 等の既存公共交通との乗り継ぎ利便性の向上を図ります。また、技術開発の動向を見ながら、より一層環境に配慮した車両の導入を検討します。



資料：中央区撮影

図 77 江戸バスの車両

<主な実現課題>

- ・地元・関係機関との合意形成
- ・晴海五丁目地区のまちびらきに合わせた運行ルートの見直し

表 34 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
運行改善を継続的に実施	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> ルート検討 → 運行改善(随時) </div>		区 ・バス事業者 (江戸バス)

表 35 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
コミュニティバスの利用者数	364,269 人/年(令和2年度) 539,298 人/年(令和元年度)	増加

事業10 バス待ち環境の整備

目標③

新規

継続

- バス停での待ち時間の快適性を高めるため、民間活力を活用しながら、バス事業者による上屋・ベンチ等の整備を推進します。

<主な実現課題>

- ・ 道路管理者や交通管理者等の各関係機関との調整



資料：中央区撮影

図78 広告付きの都営バス停留所

表 36 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
設置箇所検討・設置 (都営バス)	設置箇所検討・設置		都営バス

表 37 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)		現況	目標
上屋設置バス停数	都営バス	停留所87箇所(全146箇所) (令和2年)	増加
ベンチ設置バス停数	都営バス	停留所87箇所(全146箇所) (令和2年)	増加

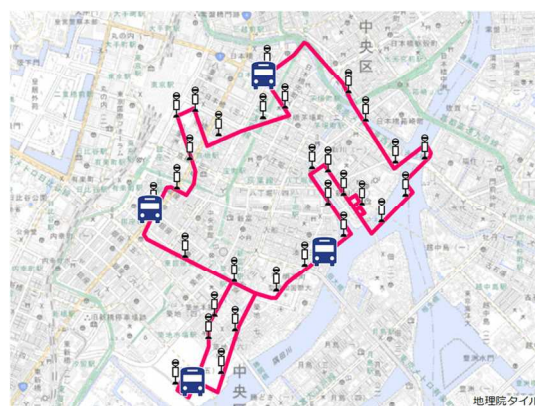
事業 1 1 情報発信の充実

目標③

新規

継続

- 高齢者や障害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、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。
- 携帯アプリケーションやホームページで確認できるバスロケーションシステム等の機能を広く知ってもらい、活用の普及に努めます。



資料：「江戸バス バスロケーションシステム BusGo！（令和3(2021)年10月時点）」を基に作成

図 79 バスロケーションシステムのイメージ

<主な実現課題>

- ・ 交通事業者・施設所有者等との協議調整

表 38 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
バスロケーションシステム等による情報提供	継続		区 ・交通事業者

表 39 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
バスロケーションシステム等による情報提供	実施	継続

施策 4 自転車利用環境の整備

事業 1 2 自転車活用推進計画の策定

目標②・③・④ **新規** 継続

- 令和3年5月に第二次自転車活用推進計画が閣議決定され、実施すべき施策の一つに「地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進」が位置付けられました。区内においても、安全で快適な自転車利用環境の計画的かつ継続的な創出に向けて、自転車通行空間の整備、コミュニティサイクルの普及、駐輪場の整備、自転車の安全利用の促進などを盛り込んだ自転車活用推進計画の策定を検討します。

<主な実現課題>

- 国・都・隣接5区の計画との整合



資料：第2次自転車活用推進計画の概要
(国土交通省、令和3年5月)

図 80 第二次自転車活用推進計画の概要

表 40 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
計画策定に向けた検討	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 計画の検討 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 策定計画に基づく事業等の実施 </div>	区

表 41 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
自転車活用推進計画の策定	検討	計画策定

事業 1 3 放置自転車対策

目標③・④

新規

継続

- 駅周辺における歩行者の通行の妨げやまちの景観を損ねる放置自転車をなくすため、広幅員の歩道上への駐輪場整備や大規模再開発事業の機会を捉えた駐輪場の整備を促進します。併せて、放置自転車禁止区域の指定を行い、撤去活動の強化を図ります。



資料：区のおしらせ ちゅうおう No.1444
(中央区、令和2年(2020年)10月11日)

図 81 放置自転車撤去作業

<主な実現課題>

- ・ 駅周辺や大規模集客施設周辺の駐輪場整備では、用地提供や整備費用等について鉄道事業者・開発事業者との協力が必要

表 42 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
駐輪場の整備	駅周辺・大規模再開発に伴う整備の検討		区 ・開発事業者

表 43 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
区内駅前放置自転車台数	756台(令和2年度)	減少

事業 1 4 自転車通行空間の整備

目標②・③

新規

継続

歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間の整備に向けて、国や東京都、交通管理者と連携しながら、交通状況に応じて自転車レーンや自転車ナビマーク・ナビライン等の整備を進めます。また、国や東京都の動向を踏まえながら、自転車通行空間のネットワーク化を推進します。



資料：中央区撮影

図 82 区内の自転車通行空間

<主な実現課題>

- ・ 国道・都道管理者・交通管理者との連携
- ・ 千代田区・港区・台東区・江東区・墨田区の隣接 5 区との連続性確保

表 44 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
通行空間の整備	継続での整備の実施										道路管理者 (国・都・区) ・交通管理者

表 45 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
自転車通行環境の整備延長(区道)※	約 3,000m(令和2年度末)	増加

※交通管理者の整備延長は含まない

事業15 コミュニティサイクルの利用促進

目標②・④

新規

継続

- 環境にやさしい交通手段である自転車の利用を促進するため、コミュニティサイクルの認知度向上に向けた情報発信を行います。また、利便性の向上を図るため、サイクルポートを拡大するとともに、周辺区と連携して広域相互利用を推進します。



資料：中央区撮影

図 83 区内のサイクルポート

表 46 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
設置箇所の検討・設置	設置箇所の検討・設置		区 ・民間事業者

表 47 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
コミュニティサイクルの利用回数	1,456,304 回(令和2年度)	増加

施策5 人にやさしい移動環境の整備

事業16 歩道のセミフラット化

目標③

新規

継続

- 障害者や高齢者など誰もが安全かつ快適に移動できるよう、歩車道の段差が少なく歩行者にとって歩きやすいセミフラット形式の歩道を整備し、道路空間をバリアフリー化します。

<主な実現課題>

- ・沿道との協議調整
- ・バリアフリー動線のネットワーク化



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事で、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：本計画 計画編

図84 歩道のセミフラット化のイメージ

表48 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
整備の継続	電線共同溝の整備や道路改修、再開発事業等に合わせた整備の継続実施		道路管理者(区)

表49 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
歩道のセミフラット化整備延長	約16,300m(令和2年度末)	増加

事業 17 鉄道駅のバリアフリー化

目標③ 新規 継続

駅施設のバリアフリー化の促進

- 鉄道駅ホームと地上とを結ぶバリアフリー経路を確保するために、鉄道駅へのエレベーター等垂直移動施設の設置を促進します。
- 駅施設の安全性と快適性を向上させるため、鉄道駅へのホームドアの設置を促進します。



<主な実現課題>

- ・エレベーター設置用地の確保

資料：中央区総合交通計画を基に作成
(中央区、2012年6月)

図 85 バリアフリー化の事例

表 50 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
駅へのエレベーターの設置	駅へのエレベーターの設置		鉄道事業者
ホームドアの設置	ホームドアの設置		鉄道事業者

表 51 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
バリアフリー経路が確保された駅数	28 駅中 26 駅 ※1 (令和3年8月)	増加
ホームドア設置駅数	28 駅中 11 駅 ※2 (令和3年8月)	増加

※1 バリアフリー経路が全路線でホーム階から地上階までエレベーターにより確保されている駅を「バリアフリー経路が確保された駅」としてカウント

※2 各駅内の全ての路線にホームドアが設置されている駅を「ホームドア設置駅」としてカウント

事業18 二人乗りベビーカーの乗車環境整備

目標③ 新規 継続

- 都営バスでは、子ども連れであっても安心して気兼ねなくバスを利用できるよう、令和3(2021)年6月から、二人乗りベビーカーに子どもを乗せたまま乗車できる取扱いを全ての路線で実施しています。二人乗りベビーカーの円滑な利用には他のバス利用者の理解や協力が不可欠となるため、ベビーカーの利用方法と合わせ、他のバス利用者にご協力をお願いするポスターなどを活用し、周知啓発を推進します。



資料：都営バスのニュース【報道発表】
(東京都交通局、2021年5月25日)

図86 横型二人乗りベビーカー
固定イメージ

<主な実現課題>

- ・利用方法の周知啓発

表52 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
乗車環境整備	乗車環境整備		バス事業者(都)

表53 重要業績評価指標(KPI)

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
周知啓発	バス車内等への ポスター掲示など	継続

事業 19 建築物と交通施設の一体整備

目標③

新規

継続

- 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。



資料：中央区撮影

図 87 建築物と地下鉄駅の
一体的整備の例
(東京スクエアガーデン)

＜主な実現課題＞

- ・ 区・開発事業者間の協議調整

表 54 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
一体整備の継続実施	一体整備の継続実施		
			区 ・開発事業者 ・交通事業者

表 55 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
建築物と交通施設の 一体整備の実施状況	実施	継続

施策6 総合的な駐車対策

事業20 駐車場地域ルールへの運用

目標④ 新規 継続

- 東京都駐車場条例に基づく「地区特性に応じた駐車施設の整備基準（駐車場地域ルール）」を2地区で策定しており、今後も駐車施設の適切な確保と運用により良好な交通環境を有するまちづくりを推進していきます。
- 銀座地区では、駐車場出入口等による店舗や賑わいの連続性の分断を回避するなど、「歩いて楽しい銀座のまちづくり」にふさわしい交通環境を実現するため、平成15年に駐車場地域ルールを策定しましたが、運用から15年以上が経過し、公共交通機関の利便性の向上等により車の需要に変化が生じていることから、ルールを見直します。（対象区域：銀座一丁目から八丁目まで）
- 東京駅前地区では、乗用車の駐車施設の供給量と需要量の乖離や貨物車の駐車施設の不足等の地域課題に対応するため、平成30年に駐車場地域ルールを策定し運用しています。（対象区域：日本橋一丁目から三丁目まで、八重洲一丁目から二丁目まで及び京橋一丁目から三丁目まで）

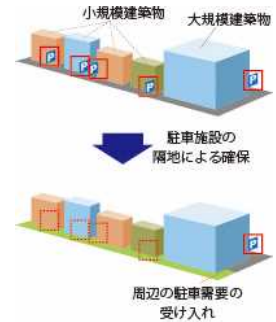


図88 駐車場地域ルールにおける駐車施設の隔地・集約化のイメージ

<主な実現課題>

- ・銀座地区駐車場整備計画の改正
- ・区、地元、関係機関（東京都、交通管理者等）との協議・連携

表56 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
東京駅前駐車場地域ルールの運用	継続		区
銀座地区の交通課題・駐車場地域ルールの運用体制についての調査検討	銀座地区の駐車場地域ルール改正	銀座地区の駐車場地域ルール運用開始	区

表57 重要業績評価指標（KPI）

重要業績評価指標（KPI）	現況	目標
東京駅前駐車場地域ルールの運用状況	実施	継続
銀座地区駐車場地域ルールの改正・運用状況	改正検討	運用開始

事業 2 1 荷捌き駐車スペースの整備促進

目標④ 新規 継続

- 「中央区まちづくり基本条例」及び「駐車場地域ルール」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。
- 既存の自家用車用パーキングメータの貨物車利用について、引き続き駐車枠の拡大による活用を推進します。



資料：第3回銀座地区交通環境改善協議会資料
(中央区、令和2年2月)

図 89 荷捌き車両に配慮した
駐車規制の緩和

<主な実現課題>

- ・対象地区における区・沿道権利者・交通管理者等との協議・調整

表 58 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
再開発と連携した 整備促進	継続										区 ・開発事業者 ・交通管理者 ・運送事業者

表 59 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
荷捌き駐車スペースの 整備状況	実施	継続

事業 2 2 大型バスの駐車対策

目標 4

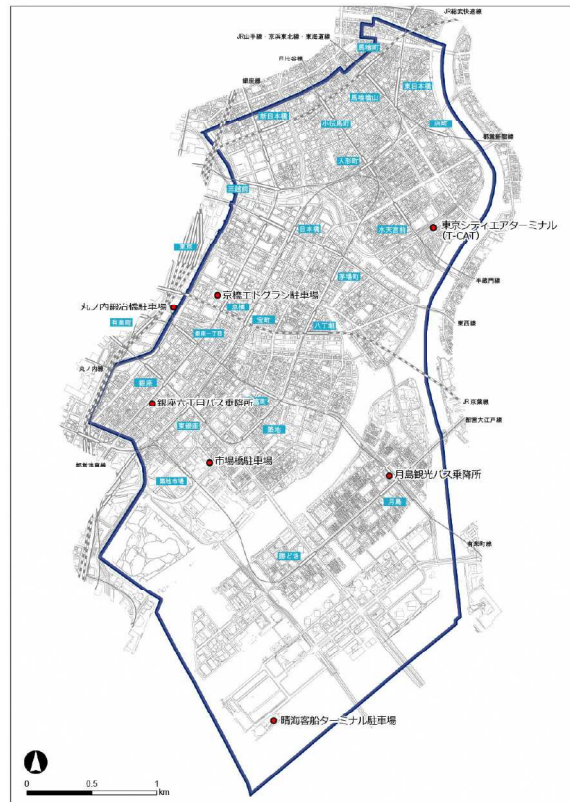
新規

継続

- 商業集積地やターミナル駅周辺における大型バスの路上駐車等による交通渋滞や路上混雑を抑制するため、再開発事業等の機会を捉え、大型バスの乗降所及び駐車場の整備を促進します。
- また、観光バスによる路上混雑の緩和に向けた啓発を国や都と連携して行っていきます。

<主な実現課題>

- ・ 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）との連携



資料：本計画 計画編

図 90 観光バス等乗降所・駐車場

表 60 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
再開発と連携した整備	継続		都・区 ・開発事業者

表 61 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
大型バス乗降所及び駐車場の数	7件	増加

事業23 タクシーショットガンシステムによる配車

目標④

新規

継続

- 銀座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、引き続きタクシーショットガンシステムの運用や乗車ルールの周知啓発などの取り組みを促進していきます。

<ショットガンシステム開始前後の千葉駅周辺の状況>



<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

資料：中央区総合交通計画（中央区、2012年6月）

図91 タクシーショットガンシステム

<主な実現課題>

- ・タクシー事業者等関係機関との協議・連携

表 62 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
タクシーショットガンシステムの本格実施	実施		銀座ショットガン運営協議会

表 63 重要業績評価指標（KPI）

重要業績評価指標（KPI）	現況	目標
タクシーショットガンシステムの運用状況	実施	継続

施策7 水上交通の拡充

事業24 水上交通ネットワークの充実

目標④

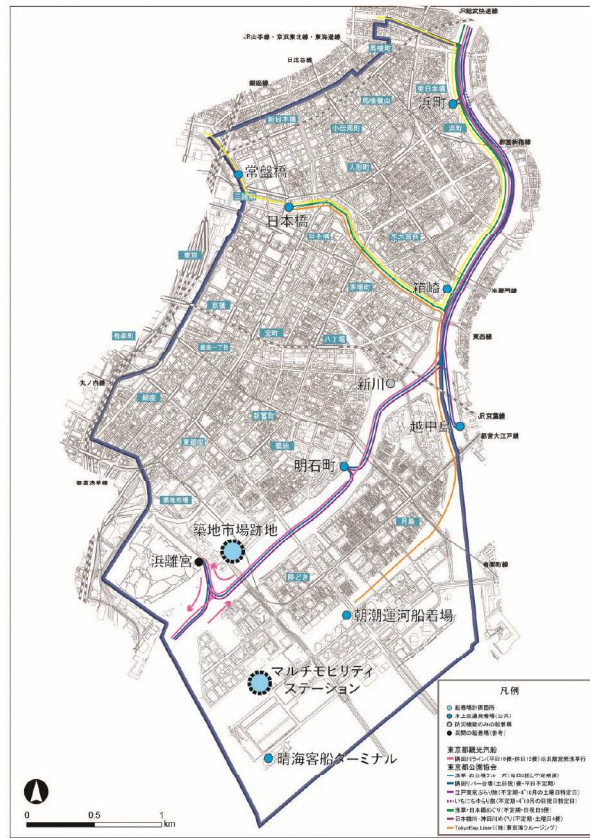
新規

継続

- 身近な交通手段として利用されることを目指し、東京都や舟運事業者と連携し、新たな舟運ルートの開設を促進するとともに、陸上交通とのアクセスの向上を促進します。また、水辺空間の有効活用と活性化を推進するため、再開発事業等の機会を捉え、官民連携により水辺のにぎわい拠点施設の整備を促進します。

<主な実現課題>

- 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
- 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



資料：本計画 計画編

図92 水上交通ネットワーク

表 64 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
水上交通ネットワークの創出	継続実施		区・水上交通事業者

表 65 重要業績評価指標 (KPI)

重要業績評価指標 (KPI)	現況	目標
水上交通の活性化の促進状況	実施	継続

事業25 船着場の整備

目標④

新規

継続

- 再開発事業に伴う船着場の移転等の機会を捉え、利便性の向上に向けた施設整備を行います。
- 東京都や事業者と連携し、再開発事業等において、水上交通の拠点となる船着場の整備を検討します。
- 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。



資料：中央区撮影

図 93 区で管理する船着場

<主な実現課題>

- ・ 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
- ・ 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）との協議調整

表 66 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
船着場の整備	継続実施		都・区 ・開発事業者

表 67 重要業績評価指標（KPI）

重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
利便性向上に向けた船着場の整備	実施	継続

本計画の「計画編」で整理した課題・目標・施策と、「戦略編」で整理した各施策に基づく事業との対応関係を以下のとおり整理しました。

表 68 課題・目標・施策・事業の対応関係

施策・事業	目標				課題						
	① 高い交通を実現する	② 臨海部等の交通需要の環境負荷を軽減する	③ 地球にやさしい輸送手段への転換を促進し、環境を整備する	④ だれもが気軽に徒歩ける安全・安心な移動環境を整備する	① 増加する交通需要への対応	② 公共交通へのアクセス改善	③ 自転車利用環境の充実	④ 自転車利用に伴う環境負荷の軽減	⑤ 駅や道路などのバリアフリー化	⑥ 物流交通への対応	⑦ まちの回遊性・魅力向上
【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	●	●			●		●				
【事業2】交通結節点の整備	●			●	●						●
【事業3】BRTの運行・ルート延伸	●	●			●		●				
【事業4】都市計画道路の整備	●				●						
【事業5】首都高速道路日本橋区間の地下化				●							●
【施策2】まちの魅力を高める交通環境の整備											
【事業6】銀座・築地周辺みどりのプロムナード整備				●							●
【事業7】快適な歩行環境の整備				●							●
【事業8】スマートモビリティの推進		●					●				
【施策3】公共交通のサービス充実											
【事業9】江戸バスの運行改善		●	●		●		●				
【事業10】バス待ち環境の整備			●		●				●		
【事業11】情報発信の充実			●		●						
【施策4】自転車利用環境の整備											
【事業12】自転車活用推進計画の策定		●	●	●			●	●			●
【事業13】放置自転車対策			●	●			●				●
【事業14】自転車通行空間の整備		●	●				●	●			
【事業15】コミュニティサイクルの利用促進		●		●			●	●			●
【施策5】人にやさしい移動環境の整備											
【事業16】歩道のセミフラット化			●						●		
【事業17】鉄道駅のバリアフリー化			●						●		
【事業18】二人乗りベビーカーの乗車環境整備			●						●		
【事業19】建築物と交通施設の一体整備			●						●		●
【施策6】総合的な駐車対策											
【事業20】駐車場地域ルールの実用				●							●
【事業21】荷捌きスペースの整備促進				●							●
【事業22】大型バスの駐車対策				●							●
【事業23】タクシーショットガンシステムによる配車				●							●
【施策7】水上交通の拡充											
【事業24】水上交通ネットワークの充実				●							●
【事業25】船着場の整備				●							●

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。

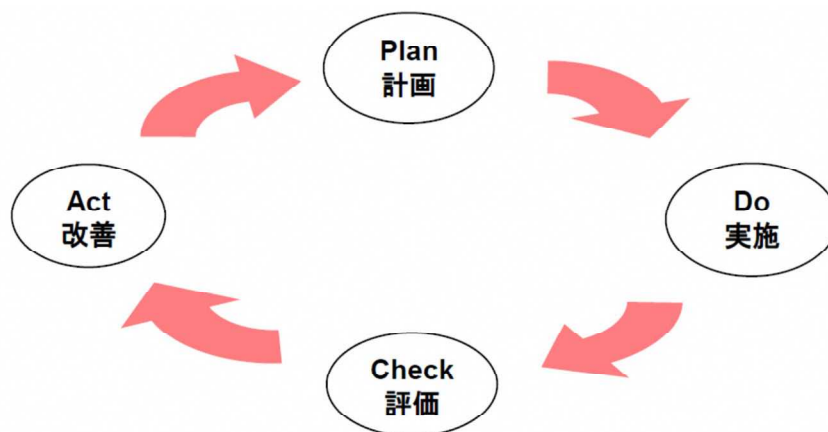


図 94 PDCA サイクル

(2) 重要業績評価指数 (KPI) による評価

計画進捗管理として PDCA サイクルを効果的・効率的に実践するため、前章で設定した重要業績評価指標 (KPI) を活用し、計画の評価を行います。

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。引き続き、地域公共交通会議などの場を活用して行政・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。

7.3 今後の展望

昨今の本区を取り巻く交通環境の変化は目まぐるしく、価値観の変化や目覚ましい技術革新の中で移動ニーズも日々多様化しています。これらの変化や期待の高まりに応じていくためには、従来の取り組みを推進するだけでなく、新技術の動向や、社会における移動のあり方の変化を注視し、本区の交通政策への影響と効果を慎重に見極めていかなければなりません。

令和3年5月に公表された「第2次交通政策基本計画（国土交通省）」では、交通分野におけるデジタル化の取組が示され、臨海部では自動運転技術に関する実証実験が進められています。

また令和2年度に運行が開始された東京BRTにおいても、自動運転技術を活用した正着制御（バスと停留所の隙間を最小化するシステム）の実証実験が行われ、本格運行の開始に向けては、デジタルサイネージやバスロケーションシステム（運行車両の位置情報を提供するシステム）の導入について段階的な検討が予定されています。

自転車の共同利用やカーシェアリングなどを始めとする新しい移動手段の普及も、環境負荷の軽減や地域活性化の視点から注目されており、本区でも平成27年からコミュニティサイクル事業を開始しました。現在は既存の公共交通との接続強化を図るため、交通結節点へのサイクルポートの設置を計画しており、これまで以上に身近な移動手段となって、来街者に地域の魅力を伝え、在住・在勤者の日常をさらに便利にしてくれることを期待しています。

本区では、今後も新しい移動のあり方について関心を寄せながら、交通分野における新技術や新たなモビリティについては、その効果の検証と合わせて積極的な活用の検討が図られるよう、関係機関と連携していきます。

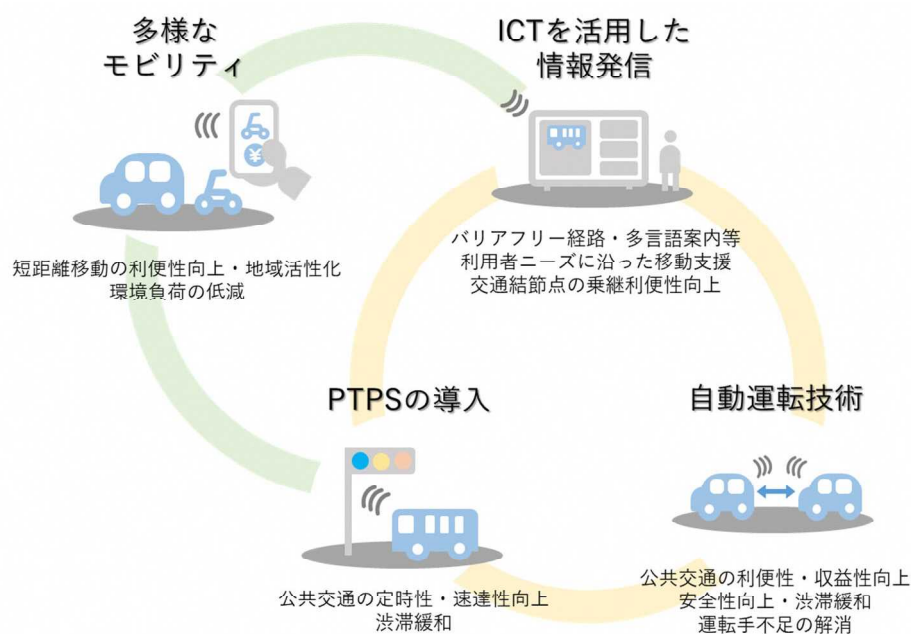


図 90 交通分野における新技術等の活用イメージ

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

区分	役職	氏名	地域公共交通会議	交通戦略部会
学識経験を有する者	国立大学法人東京海洋大学名誉教授	苦瀬博仁	○	
	国立大学法人宇都宮大学教授	大森宣暁	○	○
関東運輸局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官	小泉伸介	○	
道路管理者	国土交通省東京国道事務所交通対策課長	大野書史	○	○
	東京都建設局第一建設事務所管理課長	塚原輝浩	○	○
交通管理者	警視庁交通部交通規制課長代理(交通規制担当)	御手洗京介	○	
	警視庁交通部交通規制課都市交通管理室長	椎名啓雄		○
	警視庁中央警察署交通課長	矢嶋亜紀子	○	○
	警視庁久松警察署交通課長	福田正明	○	○
	警視庁築地警察署交通課長	竹内紀	○	○
	警視庁月島警察署交通課長	権田洋平	○	○
一般乗合旅客自動車運送事業者	東京都交通局自動車部計画課長(統括課長)	島崎健一	○	○
	日立自動車交通株式会社バス事業部副部長	西窪裕光	○	
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	米澤暁裕	○	
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	東京都交通運輸産業労働組合協議会幹事 バス部会事務長(東京交通労働組合自動車部長)	佐藤尚宣	○	
住民又は旅客の代表	京橋地域町会連合会会長	鈴木博道	○	○
	日本橋地域町会連合会会長	岩田博	○	○
	月島地域町会連合会会長	興石智宏	○	○
	中央区商店街連合会会長	柴川賢	○	
	中央区工業団体連合会会長	森山照明	○	
	一般社団法人中央区観光協会会長	古屋勝彦	○	○
中央区長又はその指名する者	企画部長	浅沼孝一郎	○	
	総務部長	黒川眞	○	
	区民部長	濱田徹	○	
	福祉保健部長	田中智彦	○	
	都市整備部長	松岡広亮	○	
	教育委員会事務局次長	生島憲	○	
	環境土木部長	望月秀彦	○	
鉄道事業者	東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長	藤沼愛		○
	東京都交通局電車部営業課長	竹内宏幸		○
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務 第一部長	小池毅		○
一般貨物自動車運送事業者	一般社団法人東京都トラック協会業務部長	中村保芳		○
関係行政機関	国土交通省関東地方整備局建設部都市整備課長	第1回 大櫛寛之 第2回~ 今佐和子		○
	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	鈴木俊一		○
	東京都都市整備局都市基盤部街路計画課長	高橋米二		○
区職員	企画部副参事(計画・特命担当)	糟谷直孝		○
	区民部商工観光課長	田部井久		○
	環境土木部副参事(交通安全対策・特命担当)	永田直之		○
	環境土木部道路課長	落合秀行		○
	都市整備部都市計画課長	川島理恵子		○
	都市整備部地域整備課長	栗村一彰		○
	都市整備部都市計画事業担当課長	水野敬介		○
	環境土木部環境政策課長事務取扱参事	三留一浩		○

資料2 審議経過

回数	開催年月日	検討事項
第1回 中央区地域公共交通会議・交通戦略部会	令和3年6月30日	(1) 地域公共交通会議について (2) 中央区総合交通計画の改定について (3) 今後の進め方

用語解説

	用語	掲載頁	解説
B	BRT	2,19, 24,25, 52,55, 61,62, 63,72	Bus Rapid Transit の略。連節バス、バス専用道路、ICカードシステム、道路改良などにより、軌道系鉄道と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システムを指す。
E	EV	71	Electric Vehicle の略。電気自動車を指す。
F	FCV	71	Fuel Cell Vehicle の略。燃料電池自動車を指す。
K	KPI	59~88, 90	Key Performance Indicator の略。施策ごとの進捗状況を検証するために設定する重要業績評価指標を指す。
ア	移動円滑化	55	高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。
	駅勢圏	16,26	鉄道を利用する際にその駅を選択すると考えられる人が存在する範囲を指す。鉄道駅を中心とし、ある距離を半径とした円を駅勢圏として設定することが多いが、住民の意識や地域の特色にも影響される。本紙では、交通弱者の利便性を考慮し、駅から 300m の範囲としている。
	エコドライブ	71	環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用方法やその心がけのこと。
	江戸バス	19,20, 23,52	区内交通不便エリアの解消及び公共施設の利便性向上を図るため、中央区が平成 21 年から運行を開始したコミュニティバス。
	大型車混入率	48,50	大型車台数の自動車類交通量に対する割合。
	重さ指定道路	48,49	通行する車両の総重量の制限値を一般的な制限値である最大 20 トンから緩和し、最大 25 トンとする道路を指す。
カ	回遊性	53,55, 56	来街者にあちこちを遊覧して回るような移動を促すまちの性質。
	カーシェアリング	70	予め登録した会員同士が最寄りのステーションなどに配置された自動車を共同で利用するサービスを指し、一般にレンタカーよりも短時間の利用時間単位が設定され、店舗での手続きをすることなく手軽に利用できるメリットがある。
	基幹的交通	55	地下鉄や BRT など、都市の交通の基幹となる交通手段を指す。

	用語	掲載頁	解説
カ	圏域	22,26, 52	作用などの及ぶ範囲のこと。「バスの圏域」とは、バスを利用する際にそのバス停を選択すると考えられる人が存在する範囲を指す。バス停を中心とし、ある距離を半径とした円をバスの圏域として設定することが多いが、住民の意識や地域の特色にも影響される。本紙では、バスの圏域をバス停から 200m の範囲としている。
	公共交通不便地域	26,52	公共交通による移動が不便な地域であり、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れた地域を指す。本紙では、鉄道の駅勢圏 300m の範囲と、都営バス（片道 51 本/日以上）の圏域 200m の範囲の両方から外れた地域としている。
	構造的分離	41	自転車通行空間の確保の方法の一つとして、植栽帯等により、自転車歩行者道の自転車と歩行者の通行空間を構造的に分離すること。
	交通結節点	55,60	鉄道やバス等の交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。鉄道駅・バスターミナル・駅前広場等がある。
	交通弱者	2,16, 53	公共交通機関での移動や徒歩移動に困難・不便を感じている人や、交通事故に遭うリスクが高い人を指す。
	交通政策審議会	2,18, 59	国土交通省が主催する学識経験者等から構成される審議会である。各交通モードの審議会における議論の内容の総合的な連携による、21 世紀にふさわしい交通システムの確立・実現を目的としている。「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」等の答申を発表している。
	高齢化率	8	65 歳以上の人口が総人口に占める割合。
	国家戦略特区	65	国家戦略特区法に基づき、規制改革を総合的かつ集中的に推進し、産業の国際競争力の強化、国際的な経済活動の拠点形成の促進を図る地区。国家戦略特区においては、大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇が行われる。
	コミュニティサイクル	28,52, 78	地域内で自転車を共有するシステムで、貸出・返却のための拠点（サイクルポート）を複数設置し、どのサイクルポートでも自由に乗り降りできるもの。
	コミュニティバス	19,20, 23,52, 55,72, 73	公共交通による移動が不便な地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画する乗合バス。

	用語	掲載頁	解説
カ	混雑時平均旅行速度	30,52	朝または夕方の混雑時に調査した旅行速度の平均値。旅行速度とは移動に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。道路の混み具合の指標となる。
サ	再開発事業	6,7, 52,55, 62,76, 84,85, 87	不足している道路・公園等の公共施設を計画的に整備するとともに、良好な生活環境を整えた都市型住宅の供給や、業務施設の近代化を図る等、安全かつ快適な生活空間を創出する総合的なまちづくりのこと。
	視覚的分離	41	自転車通行空間の確保の方法の一つとして、舗装の色彩等に差をつけることで、自転車歩行者道の自転車と歩行者の通行空間を視覚的に分離すること。
	市街化区域	4	土地利用に関する都市計画（地域地区）などにより、健全で秩序ある市街化を図る区域。
	自転車ナビマーク・自転車ナビライン	41,77	自転車ナビマークは自転車で通行する人を表したピクトグラムを、自転車ナビラインは自転車の進行方向を表す矢羽根型のマークを指す。自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。
	自転車歩行者道	41	自転車及び歩行者が通行するために車道と区別して設置される道路。
	自転車レーン	41,77	交通規制により自転車のみが通行可能な車道上の通行帯。舗装の色によって自動車の通行空間と視覚的に分離される。普通自転車専用通行帯とも言う。
	シンボルロード	55,68	中央区では、広幅員の道路を安らぎや潤いのある魅力的な空間（シンボルロード）として整備し、地域の生活環境の充実を図っている。
	スマートモビリティ	70	環境やコストに配慮しながら、円滑で快適な移動を実現するシステム。
	セミフラット化	31,53, 79	歩道と車道の段差を5センチにする工法で歩道を整備すること。
	ゼロカーボンシティ	2	2050年にCO ₂ （二酸化炭素）を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表した地方自治体を指す。
	速達性	24,52, 55,56	鉄道やバスなどが目的地に速やかに到達すること。
タ	高さ指定道路	48,49	通行する車両の高さの制限値を一般的な制限値である最大3.8mから緩和し、最大4.1mとする道路を指す。

	用語	掲載頁	解説
タ	タクシーショットガンシステム	86	駅周辺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システム。
	端末物流	51	物流交通のうち、配送センター等から貨物車で運ばれた物資が、物流の最終目的地である商業施設やオフィス等へドライバーの手によって運び込まれる部分をいう。
	中央区まちづくり基本条例	36,38,70,71,84	市街地の開発計画を適切に誘導することを目的とした条例。開発事業者に求める開発計画への反映事項を定めている。また、区は開発事業が行われる地域の住民等と協議を行うとともに開発事業者に対して住民への説明を義務付け、その理解を得るように求めている。
	昼間人口	5	昼間にその地域にいる者の人口。当該地域に居住する者の人口から、他の地域へ通勤・通学している者の人口を減じ、他の地域から通勤・通学で来訪している者の人口を加えることで算出する。
	駐車場整備計画	38,83	主に商業地域等で駐車施設整備を促進する必要がある地区を対象として、駐車場の需要と供給の現況及び将来の見通しに基づき、駐車場の整備に関して定める計画。
	駐車場地域ルール	38,83,84	東京都駐車場条例に基づき、地域の実情に応じて定める駐車施設の附置義務基準をいう。
	駐車場整備地区	38	自動車が増加し円滑な道路交通を確保する必要がある区域を対象に、駐車施設の整備を促進すべき地区として地方公共団体が定めるもの。この地区内で一定規模以上の建築物を建築する場合には所定の台数の駐車施設を整備することが義務付けられる。
	定時性	24,52,55,56	鉄道やバスなどが定められた時間通りに運行されていること。
	ディーゼル車規制	33	東京都環境確保条例で定める粒子状物質排出基準を満たさないディーゼル車の東京都内の走行を禁止する規制。
	鉄道の空白地域	52	鉄道の利用が不便な地域であり、鉄道駅から一定距離以上離れた地域を指す。
	都市計画駐車場	38,70	都市計画法に基づき位置や構造などを決定している駐車場のこと。円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設として定められる。

	用語	掲載頁	解説
タ	都市計画道路	29,64	都市計画法に基づき位置や構造などを決定している道路のこと。都市計画道路が計画されている区域では、将来的に道路整備が円滑に進むように、土地の形質変更や建物の建築に際して一定の制限がかかっている。
	都心部・臨海地域地下鉄構想	2,18,59	交通需要の大幅な増加への対応や、交通弱者の移動支援等の都市交通課題の解決に向けて、中央区が調査検討を行っている都心部と臨海地域を結ぶ地下鉄の新路線の構想のこと。
ナ	内外移動	45	出発地と到着地のどちらかが対象エリア外である移動。
	内々移動	45	出発地と到着地が同じエリア内である移動。
	二酸化窒素 (NO ₂)	33	窒素化合物の一種。窒素化合物は自動車、工場及び事業所から排出され、特にディーゼル車から多く排出されることが分かっている。刺激性があり、呼吸器障害や酸性雨の要因となる。
ハ	バスロケーションシステム	74	GPS等を用いて運行中のバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。
	バリアフリー	18,53,55,79,80	高齢者、障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的、情報面など、あらゆる障壁を除去するという考え方。
	パーキングメータ	51,84	時間制限駐車区間に設置され、車両を感知し引き続き駐車している時間を自動的に測定し、駐車料金を収受する機械、またはその駐車区画のこと。
	パーソントリップ調査	45,46,47	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
	附置義務駐車場	39,51	駐車場法に基づく条例により、一定の規模以上の建築物を建築する場合等に設けることが義務付けられている駐車施設。
	浮遊粒子状物質 (SPM)	33	大気中に浮遊している微粒子で粒径が10マイクロメートル以下のものを指す。ディーゼル自動車、工場及び事業所から排出されるが、自然界でも発生することが分かっている。慢性呼吸器系疾患を引き起こす他、微粒子に含まれる有害物質による様々な影響が懸念されている。

	用語	掲載頁	解説
ハ	プロアクティブ・コミュニティ	54	自ら率先して地域における課題を解決し、快適な暮らしを実現していく社会。
	放置自転車	40,52,76	道路・駅前広場等の駐輪場以外の場所に置かれている自転車で、その利用者が自転車等から離れて、直ちに移動できない状態のもの。
	放置自転車禁止区域	76	駅周辺の道路や歩道などに定める区域で、この区域内の放置自転車は警告後、当日中に撤去することとしている。
	ホームドア	17,80	プラットホーム縁端部に設けた壁とドアによりプラットホームと線路を仕切り、列車到着時のみドア部が開閉する設備。プラットホームからの転落や、プラットホーム上での列車との接触、線路内への侵入等の防止に効果がある。
マ	マウントアップ	31	車道よりも歩道が高い（10～25cm）歩道形式。車両の出入口を切り下げることによって、歩道が波打つ形となり、バリアフリーの観点からは課題がある。
	マスタープラン	2	対象エリア内の一体性を確保するために、政策や計画の基本的な方針を定めるもの。
	マルチモビリティステーション	27,61	交通利便性の向上を目的として、幹線交通を担う BRT や域内交通を担うシェアサイクル等、様々な交通手段の結節点としての機能を有する施設。
ヤ	用途地域	4	市街地の土地利用に計画性を与え、各種用途の混在を防止するために、建築物の用途を地域別に規制するもの。
	夜間人口	5,6	その地域に常住している人口。
ラ	連節バス	24	効率的に大量輸送をするため車体を複数つなげて運行するバス。