

中央区総合交通計画 2022 改定素案

【概要版】

令和 4（2022）年〇月

中央区

1. 中央区総合交通計画とは

中央区総合交通計画は、人口増加に伴って増大する交通需要への対応や、交通弱者等の移動の支援などの都市交通課題を解決することを目的として、平成 24 年 6 月に策定されました。

中央区は本計画を交通政策のマスタープランとし、交通政策を総合的に推進するための各種施策を「計画編」に、その実行スケジュールや役割分担を「戦略編」にまとめ、これまでさまざまな施策に取り組んできました。

一方、計画策定後 10 年が経過し、この間、本計画の上位計画となる「中央区基本構想」（平成 29 年 6 月）、「中央区基本計画 2018」（平成 30 年 3 月）が改定されました。

また、都心部・臨海地域地下鉄構想の交通政策審議会答申への位置付け（平成 28 年 4 月）や、環状第 2 号線の暫定開通（平成 30 年 11 月）、東京 BRT のプレ運行（一次）の開始（令和 2 年 10 月）など、本区を取り巻く交通環境も大きく変化しています。

さらに、ゼロカーボンシティの取り組みの拡がりを始め、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とする個別配送サービスの需要拡大や、テレワーク等の普及による公共交通機関の経営への影響など、社会情勢の変化も交通政策に新たな課題をもたらしています。

このような状況を踏まえ、令和 3 年度には、改定年次を迎える「戦略編」の改定に加え、「計画編」の一部見直しを併せて行うこととしました。

この新たな中央区総合交通計画のもと、中央区基本構想に掲げる本区の将来像である「輝く未来へ橋をかける ― 人が集まる粋なまち」の実現に向けた取り組みをより一層加速してまいります。

表 中央区総合交通計画の対象区域・対象とする交通・計画期間

対象区域	中央区全域	
対象とする交通	徒歩、自転車、公共交通、自動車、物流等	
計画期間	計画編	平成 24（2012）年度から令和 13（2031）年度まで（20 年間）
	戦略編	令和 4（2022）年度から令和 13（2031）年度まで（10 年間）

2. 中央区の交通に関する課題

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 7 つの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。

3. 交通の基本理念

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。

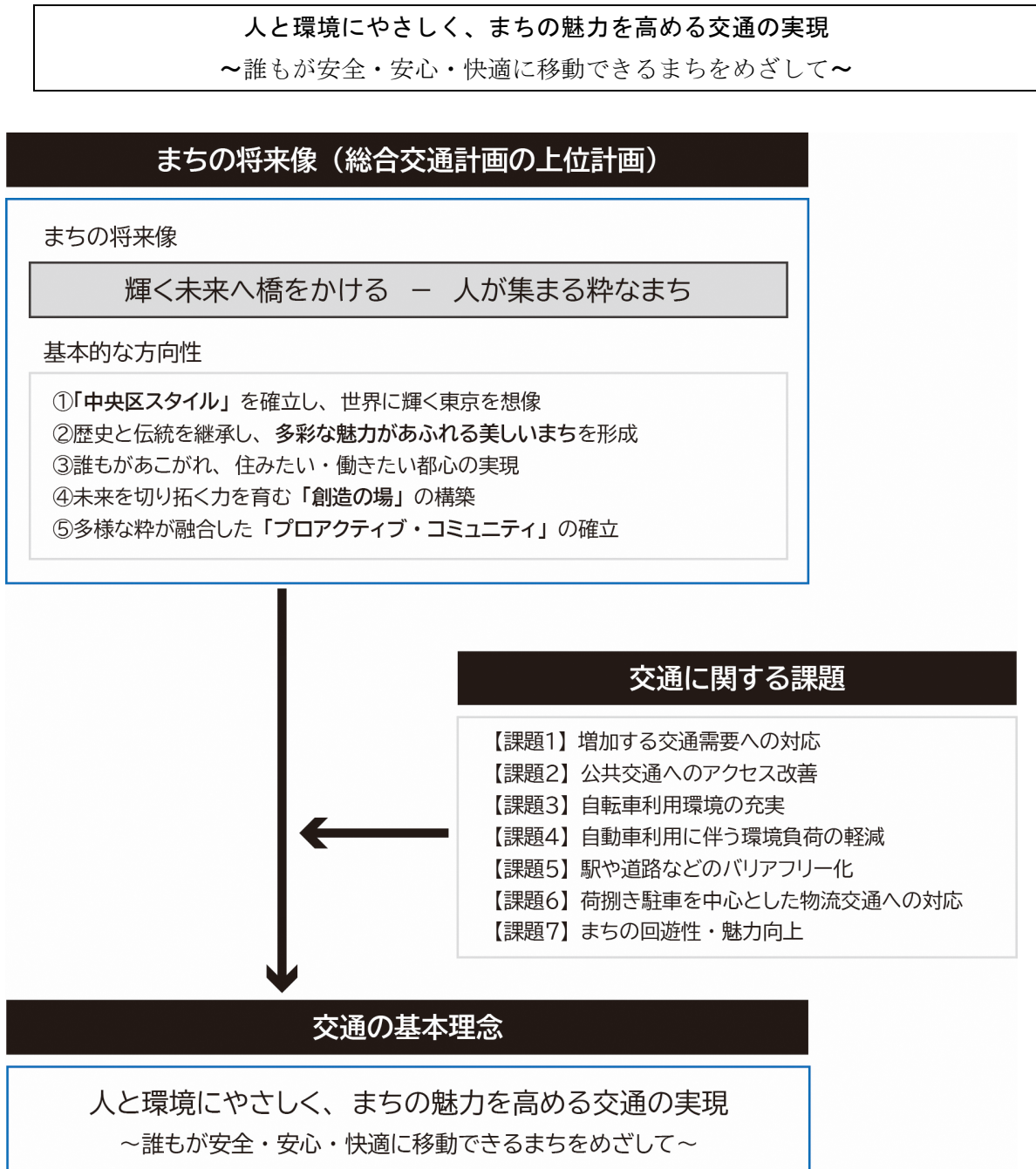


図 交通の基本理念

4. 交通の目標

基本理念の実現に向け、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。

5. まちの将来イメージ

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。

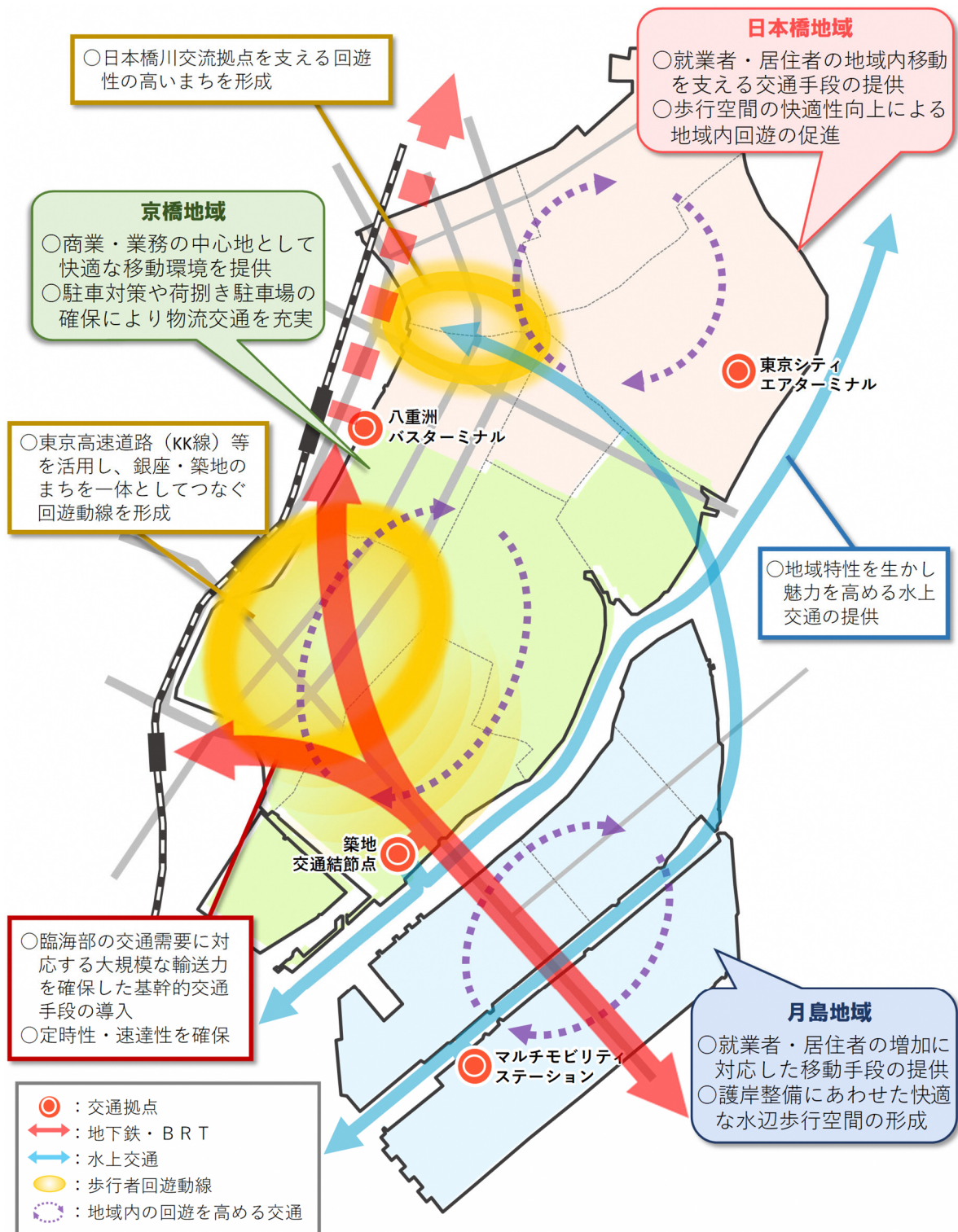


図 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

6. 本計画の実現に向けた施策・事業

目標達成に向けて、今後取り組んでいく7つの施策と25の事業を以下のとおり設定しました。



図 中央区総合交通計画の施策・事業

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は以下のとおりです。

表 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 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、	④ 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 環境負荷の軽減	⑤ 自転車利用に伴う	⑥ 駅や道路などの	⑦ 荷捌き駐車を中心とした
【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				●							●

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。

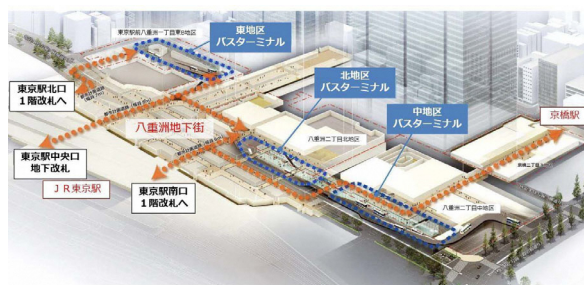


資料：東京都都市整備局ホームページ（令和3年8月時点）

図 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

(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

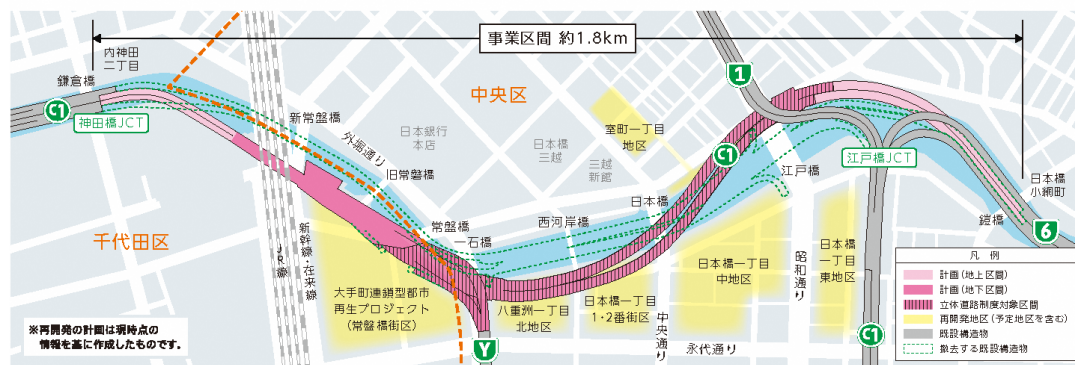
図 八重洲バスターミナルの整備イメージ

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。

日本橋川周辺のまちづくり



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 地下化の事業区間

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。

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 東京高速道路（KK線）
上部空間の将来イメージ

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 築地川アメニティ空間の
整備イメージ

- 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。

8. 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。

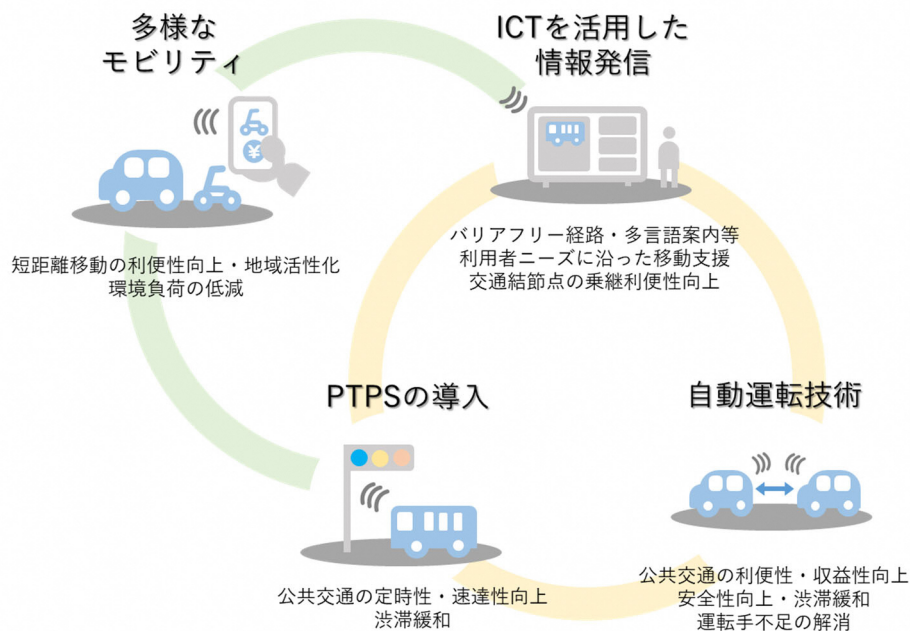


図 交通分野における新技術等の活用イメージ

