

中央区総合交通計画 2022（中間のまとめ）に対するご意見と区の考え方

<取扱い>

◎：計画に反映するもの ○：計画に盛り込まれているもの・事業として実施しているもの

☆：意見として伺うもの・事業の考え方を説明するもの

1 計画全体について

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
1	-	検討すべき重要項目がいくつか落ちていているように感じます。再度、落としていないかの再検討をお願いします。例えば、首都高速の交通量についての分析がありません。首都高の日本橋地下化をいうのであれば、分析を入れるべきです。「月島三丁目北地区での防災船着き場」など具体的に計画されているのに記載のない計画があります。	☆	首都高速道路日本橋区間地下化事業に関しては、首都高日本橋地下化検討会（H29,30）にて検討したうえで事業化し、現在既に工事着手段階にあることから、本計画には交通量の分析を掲載していません。なお、検討会については、下記 URL から資料をご覧くださいことができます。  <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/exp-ug/index.html">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/exp-ug/index.html</a>  防災船着場については、現行の位置について p27 図 28 に記載しています。また、水上交通ネットワークに資するものとして本計画に位置付ける船着場の計画については、併せてその位置を記載していません。
2	-	作成にあたっては、地域の方々に直接声を聴くべきであると考えます。例えば各地域の「まちづくり協議会」の場でご意見を聞いたうえで、最終的な計画としていただけますようお願いいたします。  本計画の検討会の開催が 2 回だけでこの中間報告に至っています。2 回だけの検討会では検討の場がそもそも少なすぎるように考えます。	☆	本計画については、現行計画と同様に中央区地域公共交通会議をその審議の場として定め、その構成員には住民又は旅客の代表として各地域町会連合会の代表者様等を始めとする地元の方にご参加頂き、現行計画策定時と同等のスケジュールにより審議を進めています。
3	-	交通は「平時」だけではなく「災害時」も重要です。計画では「平時」のみの分析になっています。目標として「災害時でも、円滑な救助活動と経済活動を維持するため、緊急輸送道路や水路・空路を確保する。」という趣旨を追加し、五番目の目標として掲げるべきと考えます。目標 5 を掲げた場合、関連計画に、『中央区地域防災計画』『中央区国土強靱化計画』も入れる必要が生じます。それら計画の内容を、ぜひとも、この総合交通計画の方にも反映いただきたいです。	☆	本計画は、中央区の区域内における公共交通や、その他様々な交通モード、道路、駅等の交通施設について、交通政策上の観点から課題等を検討するものであり、緊急輸送道路等の災害時の広域的なネットワークについては、その対象としていません。

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
4	-	AI, スマートシティ、水素電池など幅広いビジョンをもっともっと盛り込めないだろうか。大学などの最新の知見を盛り込めるようお願い致します。		交通に関する最新の知見や、新しい交通モードに関する区の考えについては、p91 今後の展望に記載しています。
5	-	最近話題の「電動キックスクーター キックボード」は今後急増しそうだし、自転車以上に危険性が高い。これはいったいどこに位置付けられているのだろうか？ 国交省や警察とのすり合わせが必要なことは理解できるが、計画にあとで追加できるよう配慮する必要があると考えられる。	☆	

## 2 中央区の現況 — 2.2 区内の交通

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
6	p27	水上交通の地図では、防災船着場を含め全ての船着場の記載をお願いします。その際、晴海客船ターミナルは急いで解体することなく、リニューアルし、水上交通の拠点として運用されることを願います。	○ ☆	p27 図 28 には、区内の簡易船着場を除く全ての船着場と、本計画に位置付ける水上交通ネットワークに資する船着場の計画について記載しています。また、都は、晴海客船ターミナルについて、建物が解体された後も引き続き客船の受入を行っていきとしており、東京国際クルーズターミナル開業後の運用方法についても、都が検討しています。
7	p28	区内のサイクルポートのマップを掲載願います。	◎	掲載します。
8	p30	首都高の交通量の記載をお願いします。日本橋首都高の地下化など首都高に関連する施策を述べており、交通量の分析は必須であると考えます。	☆	首都高速道路日本橋区間地下化事業に関しては、首都高日本橋地下化検討会（H29, 30）にて検討したうえで事業化し、現在既に工事着手段階にあることから、本計画には交通量の分析は掲載していません。なお、検討会については、下記 URL から資料をご覧くださいことができます。  <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/exp-ug/index.html">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/exp-ug/index.html</a>
9	p38	自動車の保有や利用についても考え方が異なっており、中央区独自の駐車場附置義務のルールを作るべきことを盛り込んでください。	○	駐車施設の附置義務のルールは東京都が駐車場条例を規定しており、地区特性に応じた基準に基づき必要な駐車施設の附置の確保が図られていると知事が認めた場合には、区内において地域独自のルールを定めることができます。なお、本区では、東京駅前地区及び銀座地区で策定しており、銀座地区については駐車施設の利用実態を踏まえ、ルールの変更を検討しております。

### 3 中央区の交通に関する課題

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
10	p53	歩道と車道の境界部における段差をゼロにする方策（目の不自由な方への配慮も十分にいたしたものとする方策）についても、記載をお願いします。	○	区では、歩行者や車いすの方の負担を軽減しながら、目の不自由な方が車道と歩道の境界を認識できる構造として、セミフラット化などの段差解消を進める旨を記載しています。

### 4 交通の基本理念・目標及びまちの将来イメージ — 4.2 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
11	p56	京橋地域に、首都高上部空間の活用についても記載をお願いします。	○	東京高速道路（KK線）等を活用し、銀座・築地のまちを一体としてつなぐ回遊動線の一部として、首都高上部空間の活用を想定しています。

### 6 実施する施策と事業

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
12	p59	地下鉄新線では、羽田空港への延伸についての記載もいれてはいかがでしょうか。	◎	記載します。
13	p59	地下鉄新線では、「事業採算性の分析」についても、主な実現課題への追加記載をお願いします。	○	事業計画の検討には、事業採算性の分析も含まれています。
14	p61	マルチモビリティステーション上には、都道の都市計画が依然としてかけられている。その都市計画は、廃案として処理するように手続きをお願いします。それとも中央区はまだ生きたものとするお考えであるか、あるならばその内容での記載をお願いします。	☆	都は、補助314号線の延伸が具体化した際には、マルチモビリティステーションの機能に支障なく整備できるよう線形を検討するとしています。 なお、補助第314号線については「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」において、地域のまちづくりに関連する道路として、今後その必要性の検証を行うこととなっており、区としては本路線の見直しを要望しています。
15	p63	ブレ運行2次の運行時期を明確化すること。	☆	事業主体である都からは現時点で時期が明確に示されていないことから、引き続き決定次第周知するよう求めてまいります。
16	p64	環状3号線の記載をされているので、その場所の地図を図69に合わせて記載するようお願いします。	◎	記載します。
17	p64	未整備の環状3号線と補助314号線については、必要性に乏しく周辺の住環境を悪化させるため、都市計画を見直し廃止すること。	☆	環状第3号線については第四次事業化計画において優先整備路線に選定されており、令和7年度までに優先的に事業に着手される予定となっています。 補助第314号線については「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」において、地域のまちづくりに関連する道路として、今後その必要性の検証を行うこととなっており、区としては本路線の見直しを要望しています。

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
18	p65	日本橋区間の首都高地下では、迂回ルート（新京橋連絡路）が必要になる。その迂回ルートについても、事業スケジュールに記載をお願いします。	☆	新京橋連絡路は、事業化に向けた検討段階であるため、事業スケジュールへの記載はできませんが、その早期事業化を主な実現課題として記載しています。
19	p68	街路環境の整備では、街路樹や花壇のなお一層の整備をお願いします。従って、主な実現課題には、「沿道の街路樹の保存・拡大」の追加をお願いします。特に、共同電線溝整備などで、街路樹を伐採することなく、共同電線溝整備と街路樹の維持の両立をお願いします。また、「沿道の街路樹の保護・拡大」では、「アダプト制度の積極的な活用」を用い、沿道の方々が、自主的に維持・緑化に関われるように仕組みの構築をお願いします。	○	街路環境（シンボルロード）の整備事業の一環として、電線共同溝等の他の事業と並行して道路整備を行う場合も含め、街路樹等をできるだけ増やしていけるような整備を進めてまいります。また、区では、平成22年3月に「緑のアダプト制度」を設け、道路においては「花咲く街角」の取組で花壇ボランティアに草花の植え付け等の管理のお手伝いをいただいています。
20	p69	水辺環境の整備では、水辺歩行空間の整備の最終完了形の地図の記載をお願いします。隅田川沿いの水辺の歩行空間の整備は、引き続き整備面積の拡大をお願いします。	☆	本計画では、区の交通政策に関わる全事業を俯瞰的に扱うことを目的とすることから、全25事業の詳細については個別計画において記載することとしています。なお、朝潮運河の遊歩道等の整備予定については、都の護岸整備に合わせて実施していくこととしており、都の護岸整備の計画については、東京港海岸保全施設整備計画に記載されています。
21	p68	朝潮運河の遊歩道等の整備区間と整備時期の具体的に明示すること。		
22	p72	今後、晴海5丁目のまちびらきによる停留所の増設により、南ルートの上り降りの速達性が落ちるため、ルートの新設や逆周りの運行を行うこと。	☆	江戸バスの運行については、晴海のまちびらき等の影響を踏まえてルートの検討を行っていく必要があると認識しており、令和3年度に運行状況等に関する基礎調査を実施しました。今後は、地元、交通管理者、関東運輸局、交通事業者等と協議を行いながら、令和4年度以降の中央区地域公共交通会議の場でルートの検討を行ってまいります。
23	p74	江戸バスのバスロケーションシステムについて、独自アプリでは利便性が悪く利用者も少ないため、都営バスと同様に利用者の多いGoogleマップで提供すること。	○	現在提供している江戸バスのバスロケーションシステムについても、Googleマップを基にしたものとなっています。利便性の向上に向けて、今後とも更なるサービス向上に取り組んでまいります。
24	p75	『自転車活用推進計画』では、国道、都道、区道を含めた中央区内の自転車道の最終的な整備の形を図示願います。 『自転車活用推進計画』では、自転車事故を減少させる方策についても記載の充実をお願いします。	☆	区の自転車通行空間の整備方針については、来年度以降に行う「自転車活用推進計画」の策定の中で検討してまいります。また、同計画には自転車の交通安全に関する事項についても記載する予定です。

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
25	p75	新大橋通りなどの自転車ナビマークの示された車道に駐車枠が設定され自転車の通行に支障を生じているため、自転車ナビマークを示した区間の駐車枠を廃止すること。	☆	パーキングメーターについては、撤去により違法駐車を誘発する可能性もあることから、沿道の事業者の需要等も考慮しながら、開発等の機会を捉え「事業 21 荷捌き駐車スペースの整備促進」と合わせた適正配置を進めてまいります。
26	p77	「総合交通計画 2022 中間のまとめ」に、ソフト面の安全性対策（たとえば、歩行者への危険性の周知・広報対策、自転車通行者への啓蒙など）を盛り込んでいただきたい。	☆	区の自転車の交通安全に関する事項については、ソフト対策も含め、来年度以降に行う「自転車活用推進計画」の策定の中で検討してまいります。
27	p79	施策 5 人にやさしい移動環境の整備では、事業として「学校周辺のスクールゾーンの拡大」を追加し、子ども達の登下校の安全の確保策をお願いします。	☆	通学路の安全確保を含む交通安全に係る施策については「第 11 次中央区交通安全計画」に記載しています。なお、スクールゾーンについては、学校、PTA、警察、道路管理者等が連携して、必要に応じて見直しを行っているほか、通学路点検を実施するなどして、子供の交通安全の確保に努めています。
28	p79	施策 5 人にやさしい移動環境の整備では、事業として「休日における道路の遊び場開放の拡大」を追加し、遊び場の少ない中央区において、子ども達の遊び場確保をお願いします。「歩行者天国」の拡大も併せてお願いします。	☆	遊び場開放に係る施策については「第 11 次中央区交通安全計画」に記載しています。なお本計画は、中央区の区域内における公共交通や、その他様々な交通モード、道路、駅等の交通施設について、交通政策上の観点から課題等を検討するものであり、遊び場開放については記載していません。
29	p79	施策 5 人にやさしい移動環境の整備では、事業として「横断歩道の完全歩車分離式信号機の設置の拡大」を追加し、歩行者の横断歩道における安全の確保を求めます。	☆	信号機の設置については、道路計画を行う際に、交通管理者がその地域の交通量等に応じて適切に検討しているものと認識しています。
30	p81	二人乗りベビーカーの乗車環境整備では、江戸バスでの整備をお願いします。	☆	江戸バスは、小回りのきく地域のコミュニティバスとして細街路にも路線を通して運行されており、一般的な路線バスに比べて車両が小さいことから、計画に位置づける予定はありませんが、今後とも利用者の皆様にご理解・ご協力をいただきながら、利便性の向上に努めてまいります。
31	p82	勝どき駅新島橋方面の改札が増設されたが、出入り口は勝どき東地区にしか整備されない。交通不便地域である勝どき 5,6 丁目や豊海町への利便性を向上させるため、出入り口を清澄通り上にも設けること。	☆	地下鉄の新たな出入口及び地下通路等の設置については、周辺開発等の機会を捉え、関係機関と協議してまいります。

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
32	p86	現在、銀座地区へのタクシーの待機場所として築地の駐車場が使用されているが、その駐車場への待機列が晴海通りの勝鬨橋まで伸びている時がある。本末転倒なので、ショットガンシステムによるタクシーの配車を止めること。	☆	適切な運用が為されるよう、銀座ショットガン運営協議会と協議してまいります。
33	p87	水上交通ネットワークでは、「晴海客船ターミナル」を解体することなく保存・リノベーションし、水上交通の拠点とし、災害時には、災害物資の中継拠点として活用することを求めます。	☆	都は、晴海客船ターミナルについて、建物が解体された後も引き続き客船の受入を行っていくとしており、東京国際クルーズターミナル開業後の運用方法についても、都が検討しています。なお、区として同ターミナルを災害拠点に活用することは検討していませんが、晴海五丁目に計画されている船着場については、東京港防災船着場整備計画に位置付けられています。
34	-	施策「物流環境の整備」、事業「共同配送の展開」を新設し、商業地にふさわしい効率的な物流の仕組みの構築を求めます。人の移動だけでなく、商品の移動への計画の検討を追加してください。	☆	「事業 20 駐車場地域ルール」や、「事業 21 荷捌き駐車スペースの整備促進」を通じて、物流交通への対応を図ってまいります。
35	-	災害時の対応として、施策として、「災害時の物流の維持」として、事業として、「道路・橋梁の耐震化」「緊急輸送道路の障害物除去」「ヘリコプター発着地点整備」「防災船着き場の整備」の記載の追加を、『国土強靱化地域計画』と連動させながらお願いします。	☆	本計画は、中央区の区域内における公共交通や、その他様々な交通モード、道路、駅等の交通施設について、交通政策上の観点から課題等を検討するものであり、災害時の交通についてはその対象としていません。
36	-	重要業績評価指標(KPI)の導入は進捗状況を判断する手がかりとなり、わかりやすくなって良い。しかし、各事業で必ずしも適切な指標が示されていない。進捗を適切に示せる指標の設定をお願いします。		KPI の設定については、その事業の業績を評価する上で有効かつ継続して取得することのできるデータがある場合は定量的指標を、それ以外の場合は定性的指標を設定しています。
37	p59	KPI が、「地下鉄新線の早期事業化」では、合っていないと思います。検討会の開催回数などが指標ではないでしょうか。		
38	p60	KPI が、「交通結節点の整備」では、合っていないと思います。検討会の開催回数などが指標ではないでしょうか。	☆	
39	p61	KPI が、「マルチモビリティステーションの整備」では、合っていないと思います。水上交通の発着回数、バスの発着回数などが指標になるのではないのでしょうか。		
40	p62	KPI が、「八重洲バスターミナルの整備」では、合っていないと思います。バスの発着回数などが指標になるのではないのでしょうか。		