

(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

(2) 通行空間

- 「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。
- 同一車線内で自転車と自動車が並走可能な道路には、車道混在の自転車通行空間として自転車ナビマーク及び自転車ナビラインが設置されています。
- 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。
- 自転車通行空間が確保できない道路には、自動車と共存する自転車の安全性向上のため、自転車ナビマークのみが設置されています。

自転車通行空間の確保



普通自転車専用通行帯
(自転車レーン)
白山通り(文京区)



車道混在
(自転車ナビマーク・
自転車ナビライン)
鍛冶橋通り(中央区)



自転車歩行者道
(構造的分離)
晴海通り(中央区)



自転車歩行者道
(視覚的分離)
清杉通り(中央区)

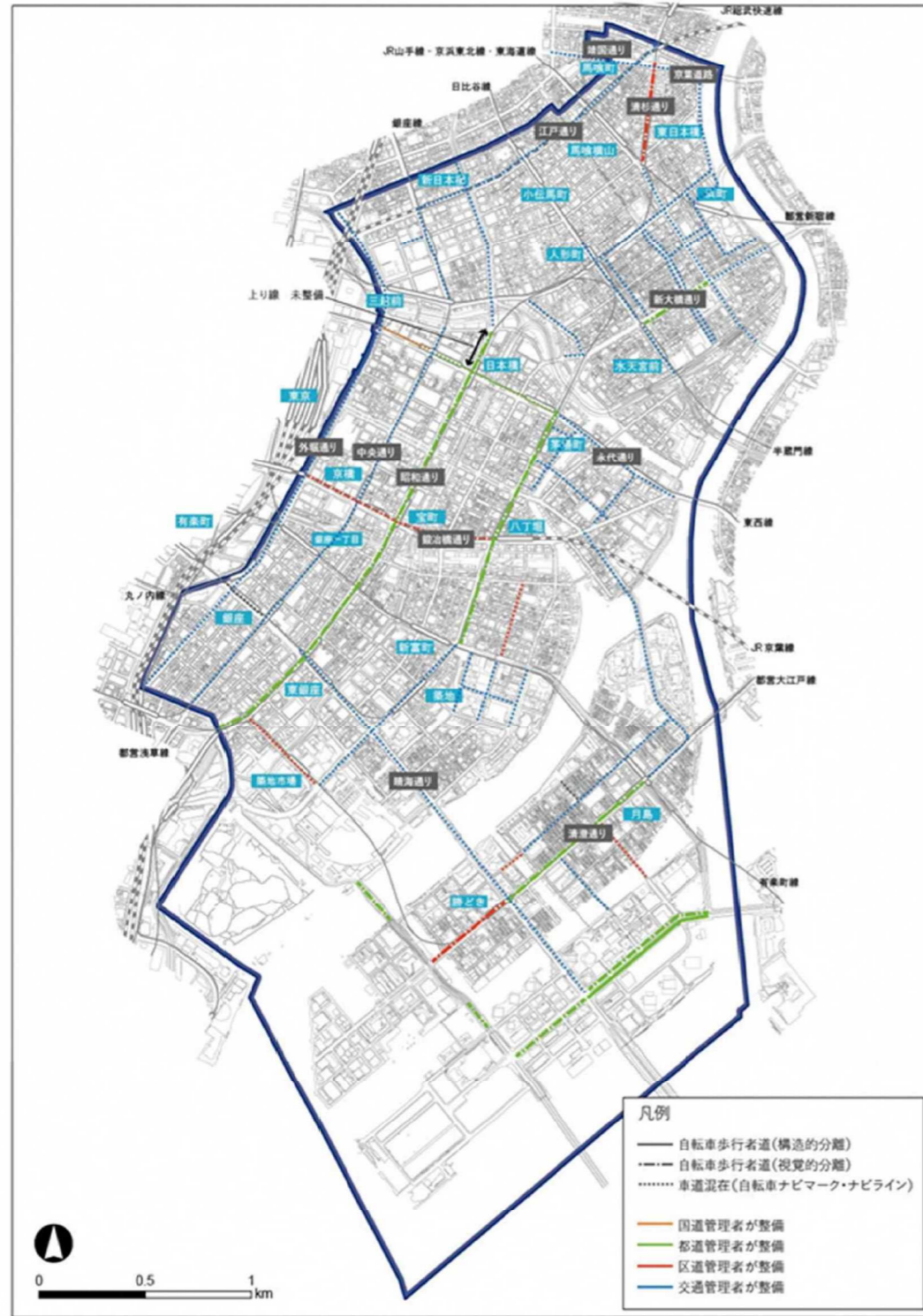
資料：(左上) 第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議(国土交通省、令和2(2020)年9月)
(その他) 中央区撮影

図 49 自転車通行空間の事例

自動車と共存する自転車の安全性向上

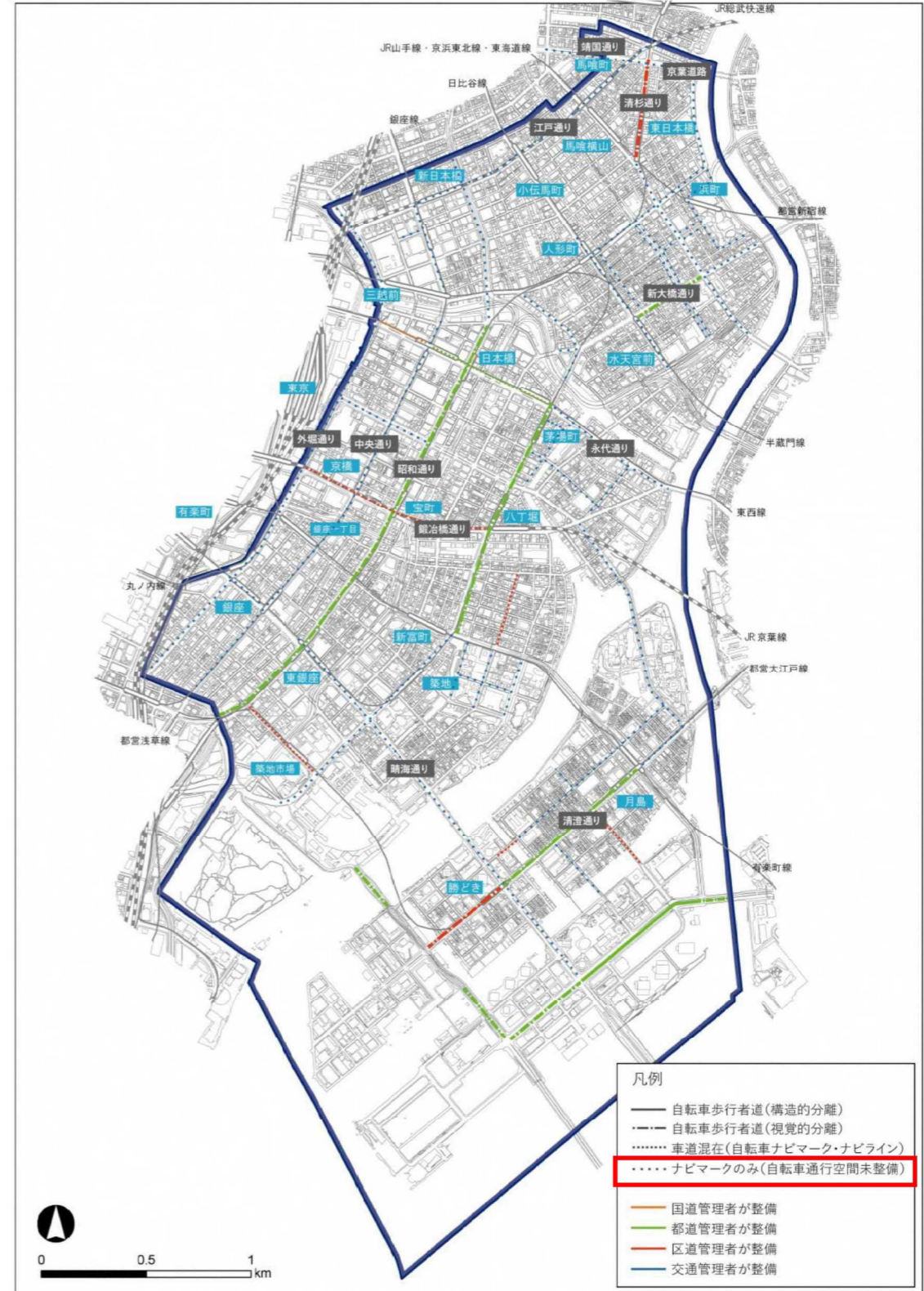


(自転車ナビマークのみ)
外堀通り(中央区)



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



資料：自転車通行空間整備図（中央区、令和2（2020）年10月）

図 50 自転車通行空間等の整備状況

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

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賑わいの創出
- ・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 27 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 28 重要業績評価指標 (KPI)

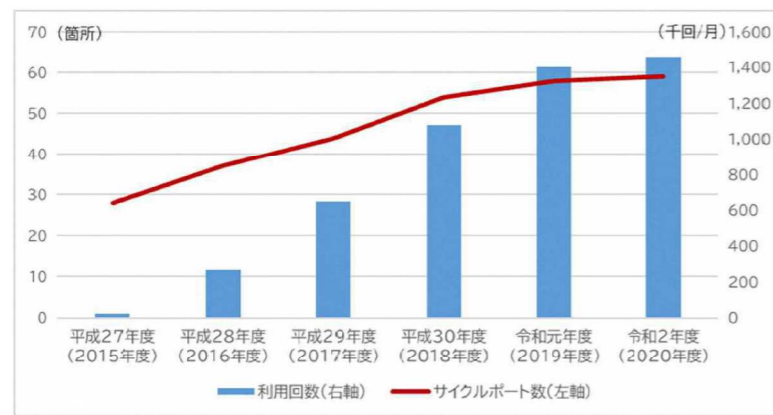
重要業績評価指標(KPI)	現況	目標
街路環境(シンボルロード)の整備延長	約 7,500m(令和2年度末)	増加

2.2.5 コミュニティサイクル

- 中央区コミュニティサイクル事業は平成 27(2015)年 10 月に開始したサービス(令和 2(2020)年 3 月までは実証実験)であり、令和 2(2020)年 7 月時点で、東京都内11区(千代田・中央・港・新宿・文京・江東・品川・目黒・大田・渋谷・中野)全てのサイクルポートで貸出・返却をする広域相互利用が可能となっています。
- 中央区におけるコミュニティサイクルの利用回数とサイクルポート数は、サービス開始時から令和 2 年度まで増加しています。
- 中央区全域にサイクルポートが分布しており、その数は令和 3(2021)年 5 月末時点で合計 60 箇所となっています。



図 29 中央区内のサイクルポート



資料：区内のコミュニティサイクルの利用状況（中央区、2021年（令和3年）7月）を基に作成
*サイクルポート数は各年度末の実績

図 30 中央区のコミュニティサイクル利用回数・サイクルポート数の推移

2.2.5 コミュニティサイクル

- 中央区コミュニティサイクル事業は平成27(2015)年10月に開始したサービス(令和2(2020)年3月までは実証実験)であり、令和2(2020)年7月時点で、東京都内11区(千代田・中央・港・新宿・文京・江東・品川・目黒・大田・渋谷・中野)全てのサイクルポートで貸出・返却をする広域相互利用が可能となっています。
- 中央区におけるコミュニティサイクルの利用回数とサイクルポート数は、サービス開始時から令和2(2020)年度まで増加しています。
- 中央区全域にサイクルポートが分布しており、その数は令和4(2022)年2月時点で合計 66 箇所となっています。



図 29 中央区内のサイクルポート

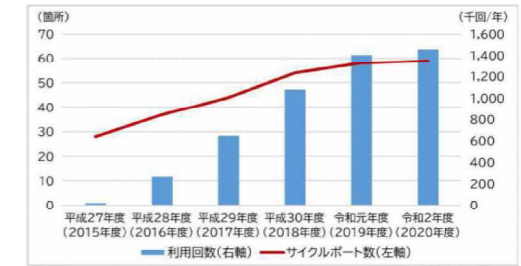


図 30 中央区のコミュニティサイクル利用回数・サイクルポート数の推移

資料：区内のコミュニティサイクルの利用状況（中央区、令和3（2021）年7月）を基に作成
*サイクルポート数は各年度末の実績

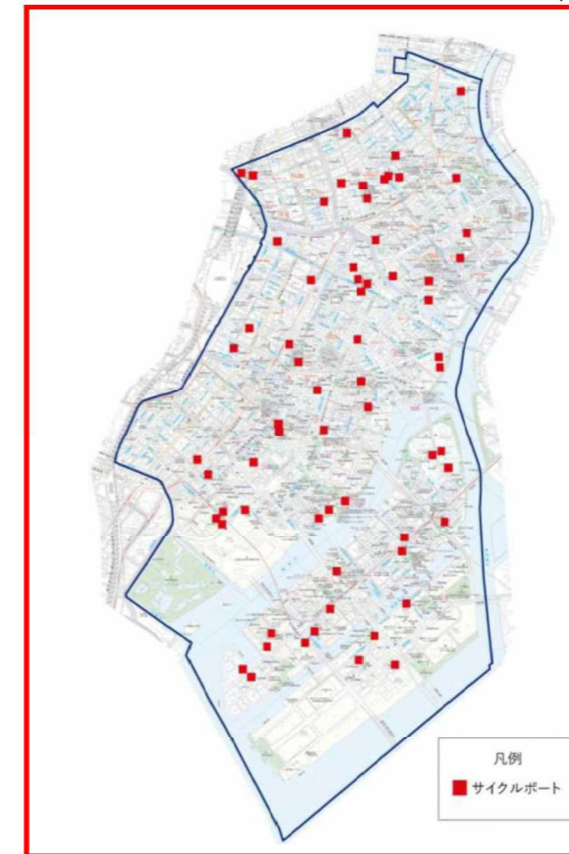


図 31 中央区内のサイクルポート位置

資料：中央区資料を基に作成

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

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、令和3(2021)年7月)

図 63 地下鉄新線の構想区間

- あわせて、りんかい線への乗入れにより、将来的には羽田空港まで接続することで、本路線の社会的意義が更に高まるよう関係機関と協議してまいります。

<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
- ・事業性の確保に向けて、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 9 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
事業計画の検討	検討の継続		国・都・区 ・交通事業者

表 10 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



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

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



表 19 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 20 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

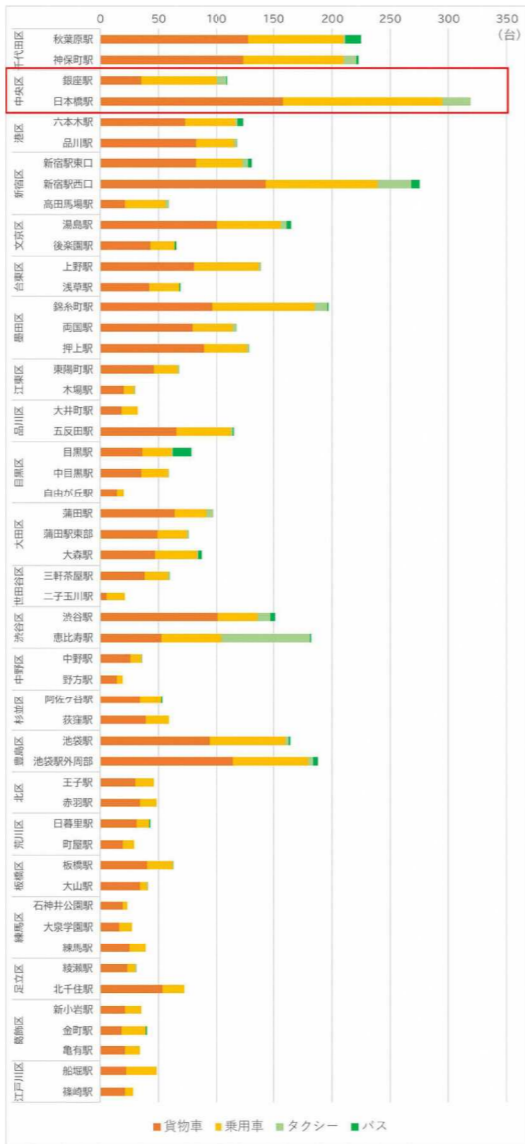
(5) 路上駐車

- 平日・ピーク時1時間当たりの路上駐車台数は、23 区の調査対象地区の中で、日本橋駅が最も多くなっています。また、違法の路上駐車台数のうち、貨物車の台数も日本橋駅が最も多くなっています。
- 区内の路上駐車台数については、違法駐車が合法駐車を上回っており、平成 28(2016)年には違法駐車の割合は約 55%となったものの、その後は 70%前後で横ばいとなっています。違法駐車のうち、貨物車の割合はほぼ一定で推移しています。



資料：平成 29 年度路上駐車実態調査 報告書【本編】
(東京都道路整備保全公社、平成 29 年)を基に作成
*各対象地区の調査範囲は概ね 500m 四方

図 37 23 区内の合法・違法別路上駐車台数
(平日ピーク時 1 時間あたり)

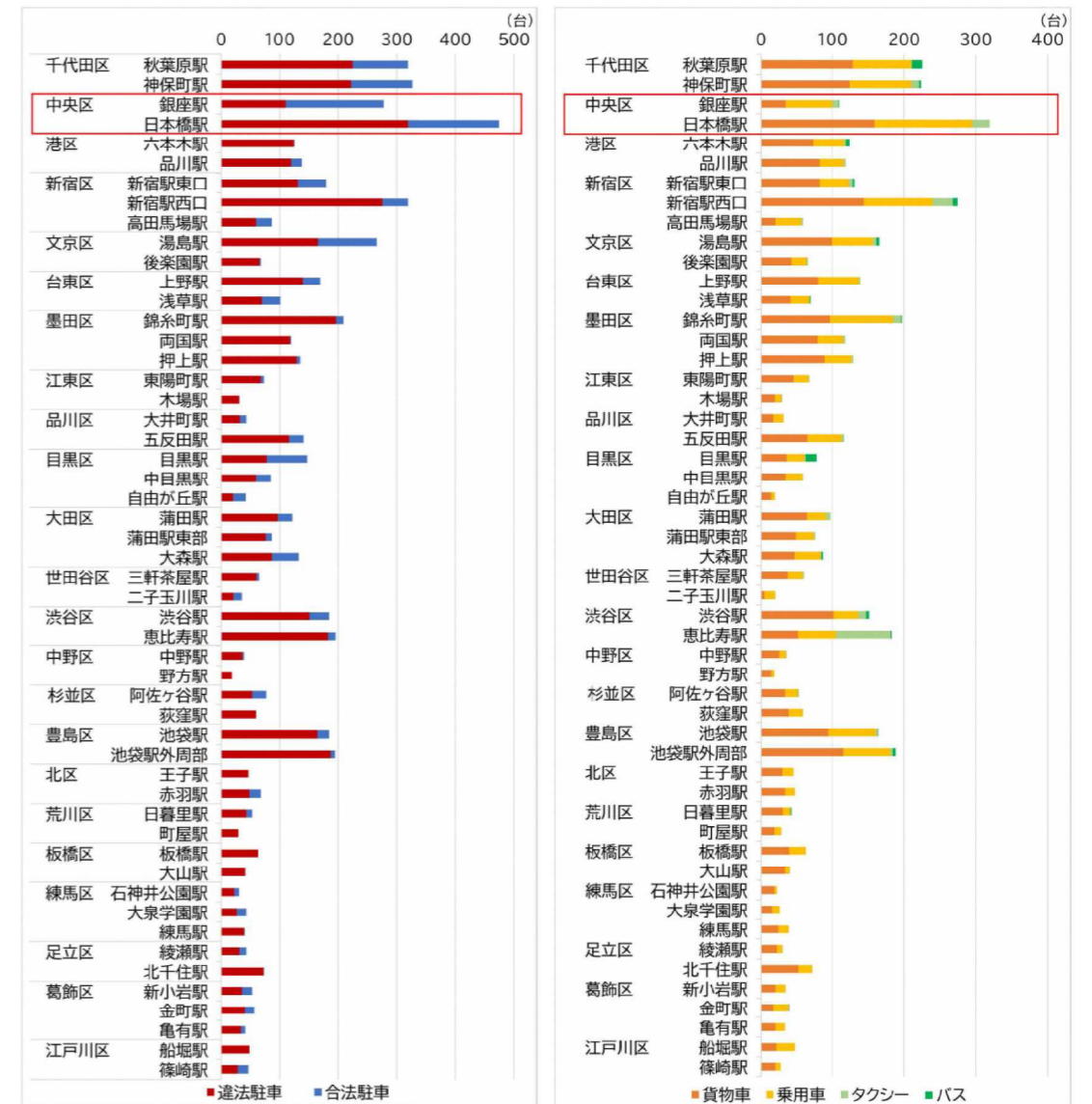


資料：平成 29 年度路上駐車実態調査 報告書【本編】
(東京都道路整備保全公社、平成 29 年)を基に作成
*各対象地区の調査範囲は概ね 500m 四方

図 38 23 区内の車種別違法路上駐車台数
(平日ピーク時 1 時間あたり)

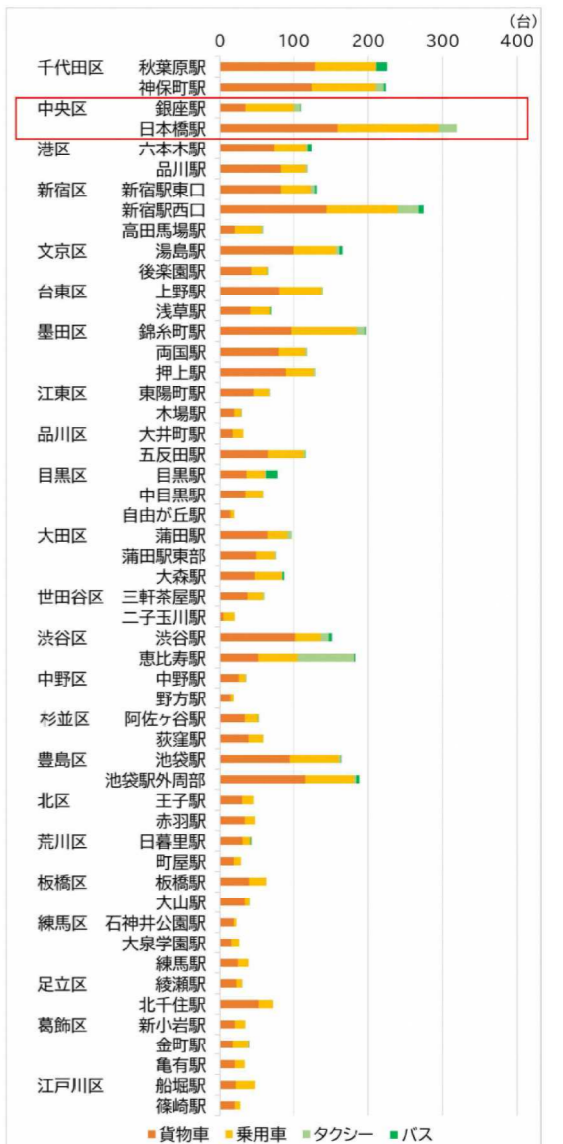
(5) 路上駐車

- 平日・ピーク時1時間当たりの路上駐車台数は、23区の調査対象地区の中で、日本橋駅が最も多くなっています。また、違法駐車台数も日本橋駅が最も多くなっています。
- 区内の路上駐車台数については、違法駐車が合法駐車を上回っており、平成28(2016)年には違法駐車の割合は約55%となったものの、その後は70%前後で横ばいとなっています。



資料：平成 29 年度路上駐車実態調査 報告書【本編】
(東京都道路整備保全公社、平成 29 (2017)年)を基に作成
*各対象地区の調査範囲は概ね 500m 四方

図 38 23 区内の合法・違法別路上駐車台数
(平日ピーク時 1 時間あたり)



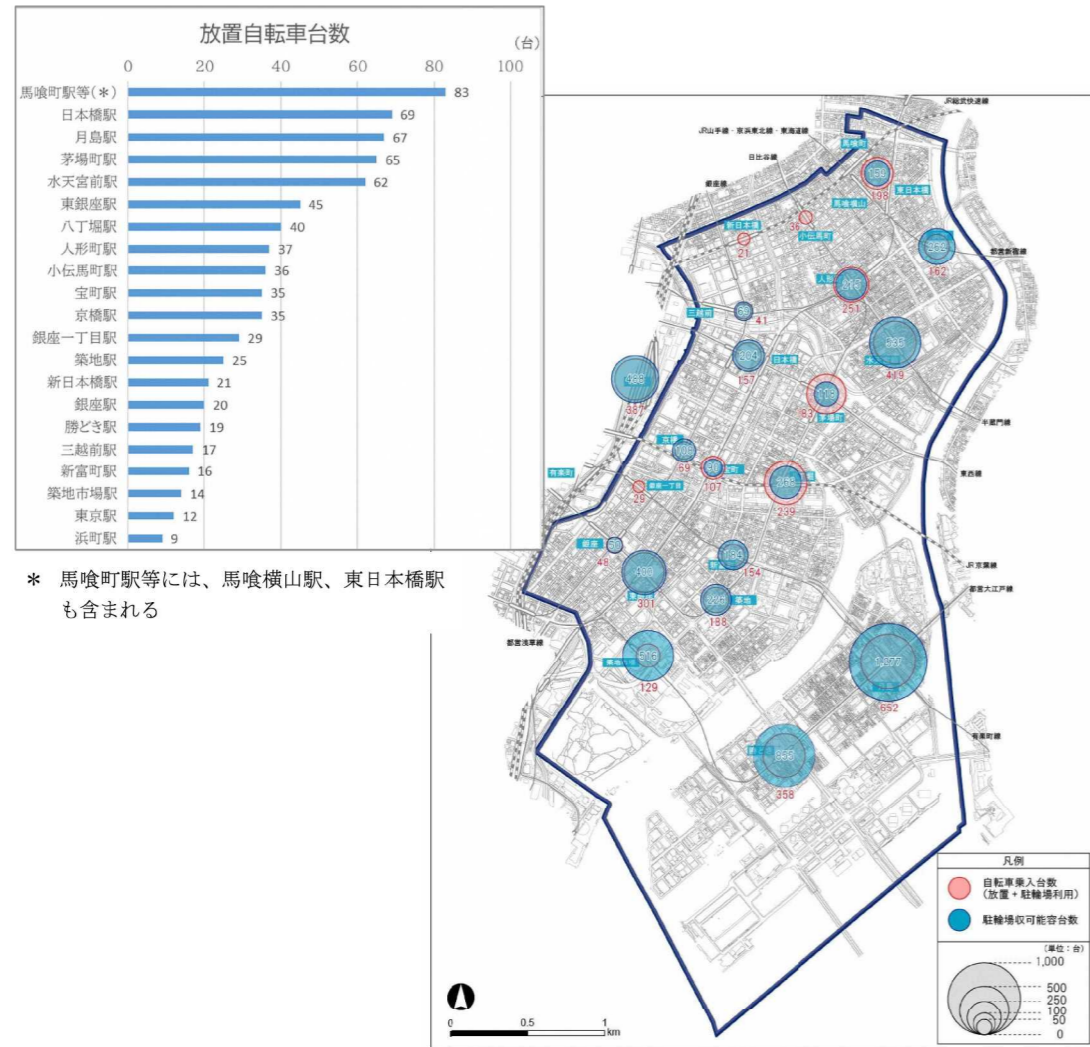
資料：平成 29 年度路上駐車実態調査 報告書【本編】
(東京都道路整備保全公社、平成 29 (2017)年)を基に作成
*各対象地区の調査範囲は概ね 500m 四方

図 39 23 区内の車種別違法路上駐車台数
(平日ピーク時 1 時間あたり)

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))。



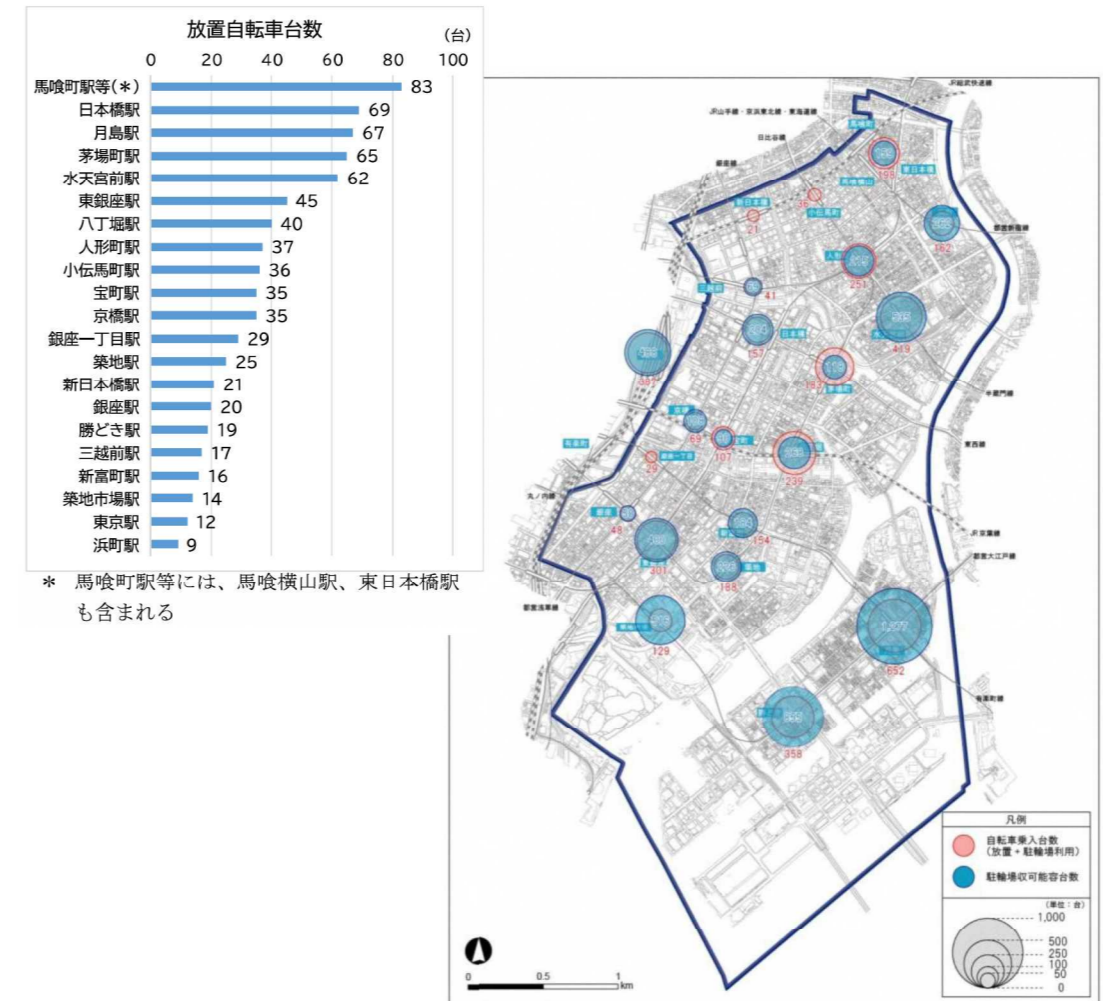
資料：令和2年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都、令和3年3月）を基に作成

図 47 区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

2.2.8 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(2021)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。
- 区では「中央区市街地開発事業指導要綱」や「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、事業地内への駐輪場の整備を促進しています。
- 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(2021)年3月）を基に作成

図 48 区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

(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
既存パーキングメータの枠の拡大	<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>
荷さばき車両（貨物車等）の駐車タイムシェアリング	<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>
附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及	<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
 (東京都圏交通計画協議会、平成 27 年 12 月) を基に作成

(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。
- 近年のネット通販の普及などにより、住宅地内においても端末物流が増加しています。
- 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
既存パーキングメータの枠の拡大	<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>
荷捌き車両（貨物車等）の駐車タイムシェアリング	<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、路上荷捌きが発生して混雑が悪化していた。 しかし、路上荷捌きの受け皿として、路外に荷捌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>
附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及	<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(荷捌き駐車施設を含む)。 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
 (東京都圏交通計画協議会、平成 27 (2015) 年 12 月) を基に作成

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。

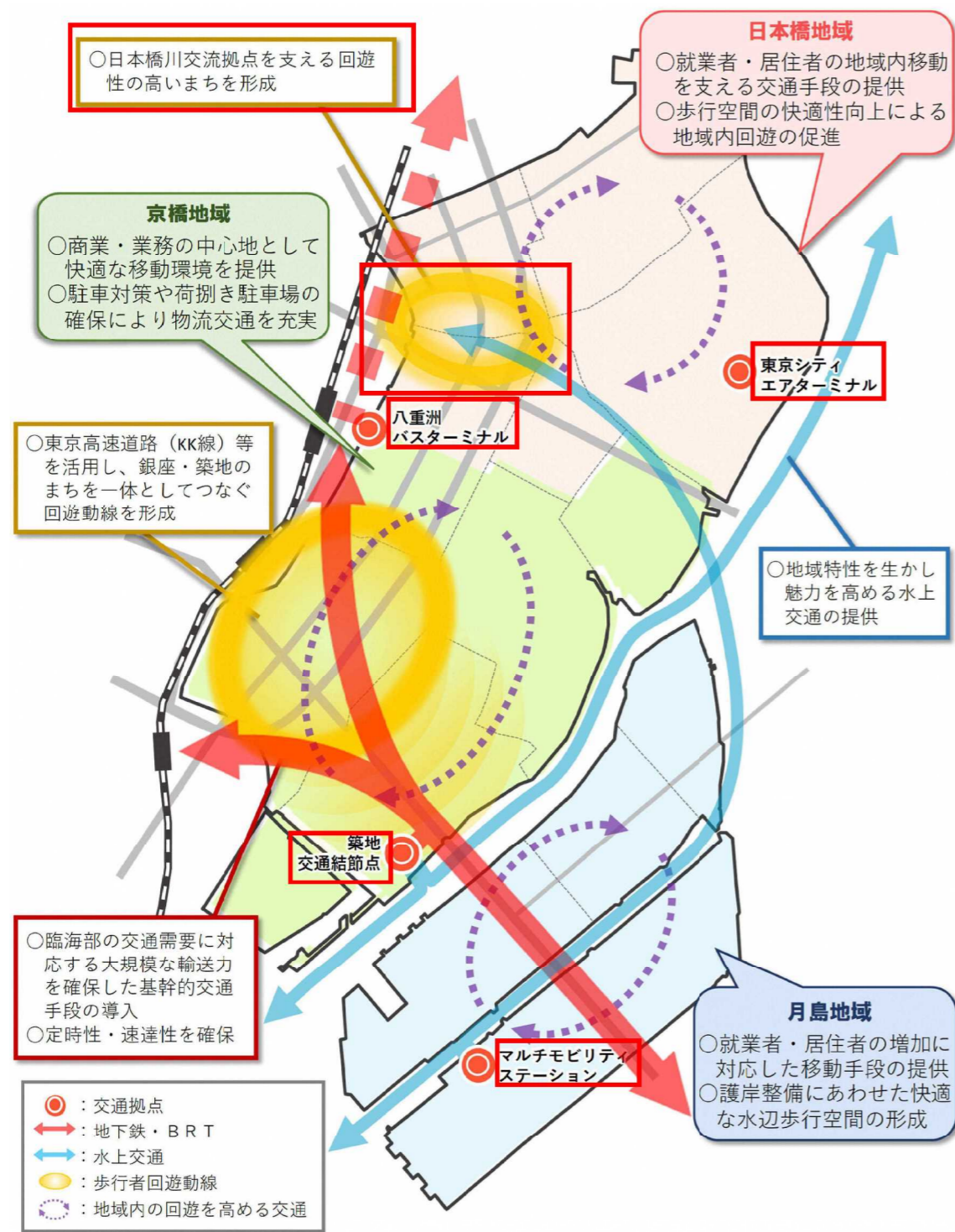


図 61 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

4.2 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

現状及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。

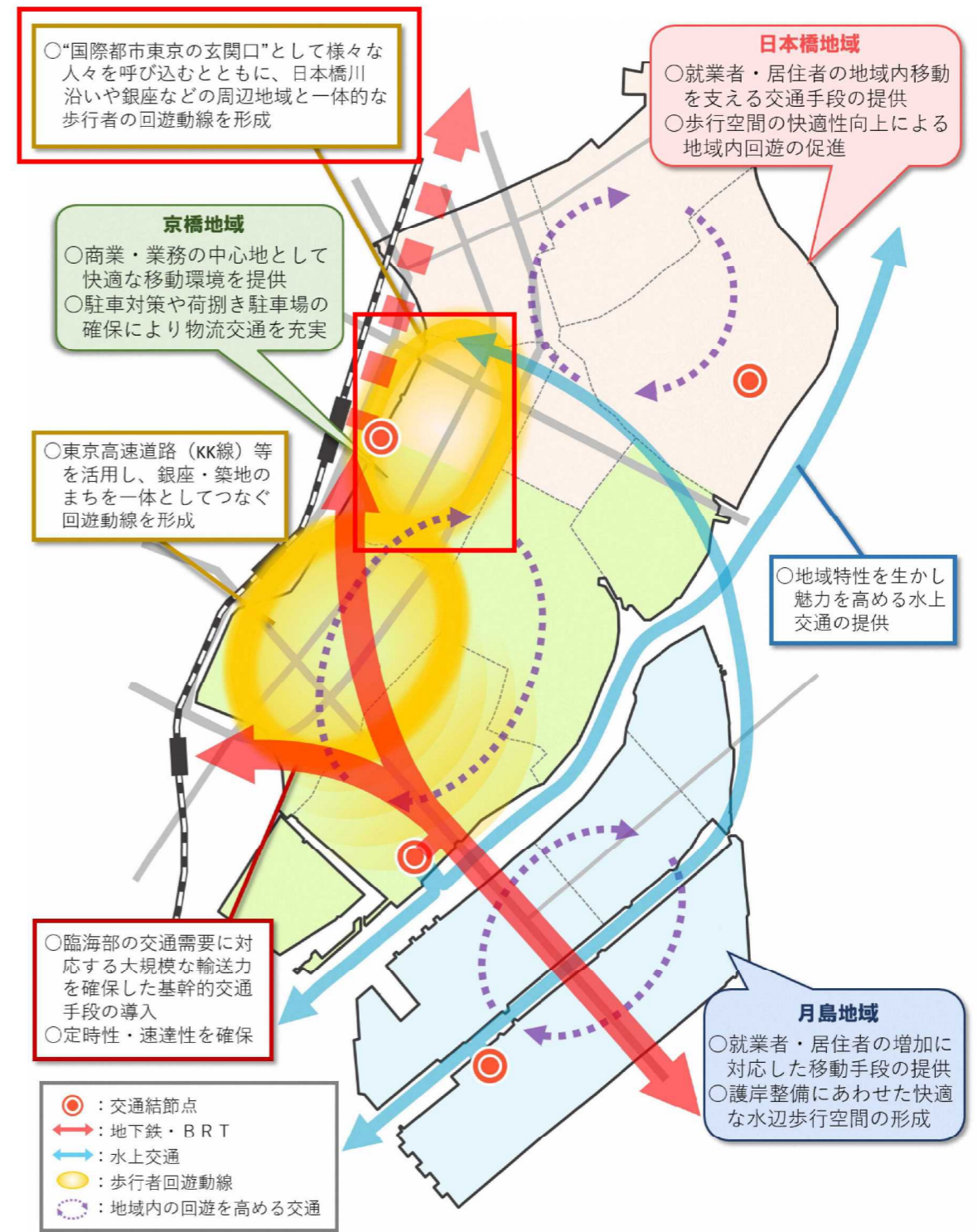


図 62 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ