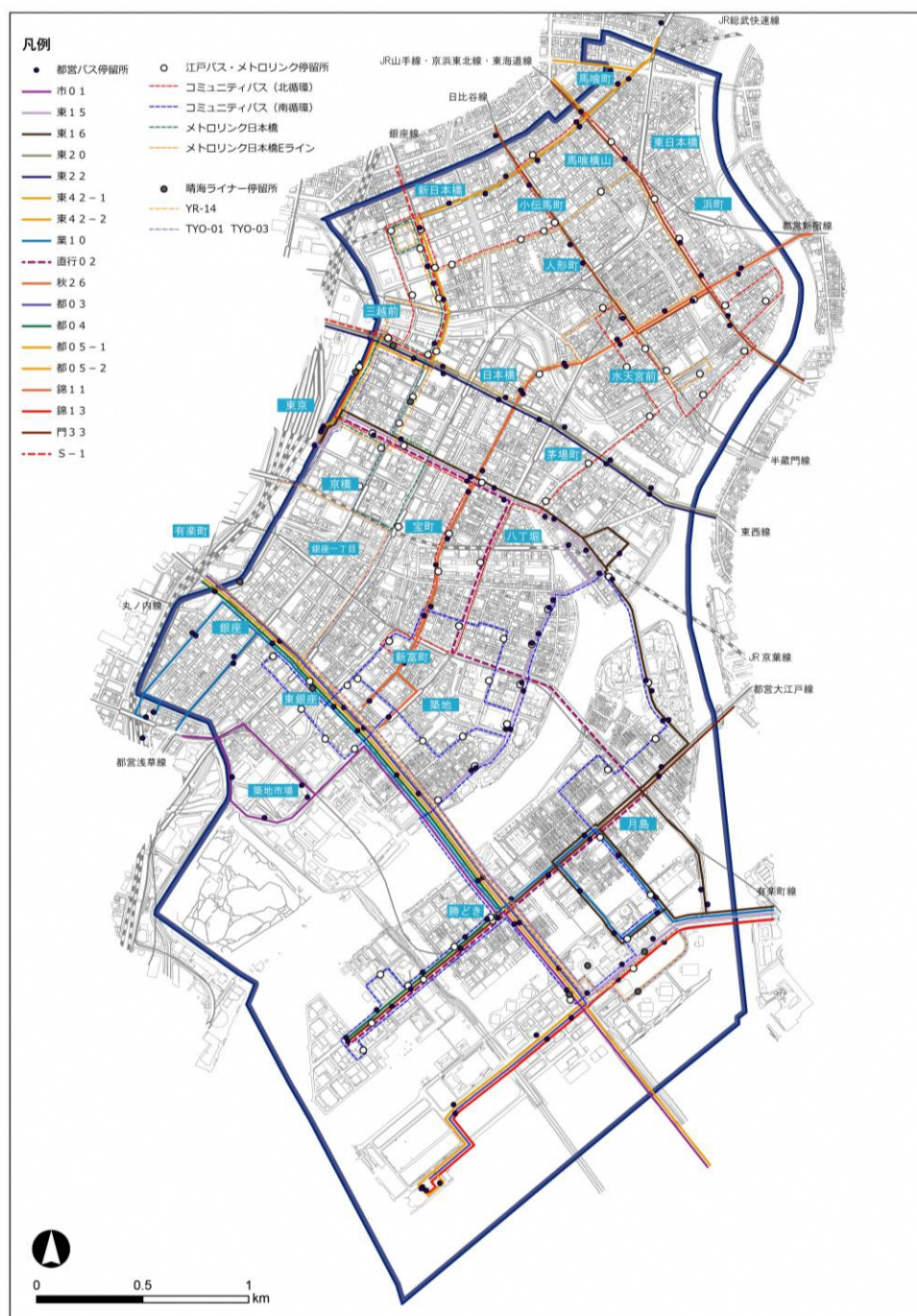


2.2.2 バス

(1) 路線網

○ バス交通は、都営バス(18系統)のほか、コミュニティバス(江戸バス北循環・南循環)やメトロリンク日本橋及びメトロリンク日本橋Eライン、晴海ライナーが運行しています。



資料：都営バス) 都バス路線案内 みんなのガイド (東京都交通局) 令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成
江戸バス) 江戸バスマップ (桜だより編) (中央区) (令和3 (2021) 年1月時点) を基に作成
メトロリンク) HINOMARU LIMOUSINE 無料巡回バス メトロリンク日本橋 運行ルート (日の丸リムジングループ)
(令和4 (2022) 年2月時点)、メトロリンク日本橋Eライン 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令
和4 (2022) 年2月時点) を基に作成
晴海ライナー) 晴海ライナーリアルタイム位置情報 (日立自動車交通株式会社) (令和4 (2022) 年2月時点)
を基に作成

図 22 中央区内のバス路線

(2) 運行状況

- 都営バスの運行本数は、東西方向の晴海通りと八重洲通り、清澄通りが多くなっています。特に、晴海通りの運行本数が多く、ピーク時の東京、新橋方面は概ね1分 20秒間隔(8時台に 51本/時)で運行されています。
- 区が運行するコミュニティバス(江戸バス)は、北循環と南循環の2路線で、20分間隔で運行されています。
- 日の丸リムジンが運行する八重洲、京橋、日本橋を結ぶ、無料巡回バス「メトロリンク日本橋」は約10分間隔、浜町・人形町・兜町エリアを結ぶ無料巡回バス「メトロリンク日本橋Eライン」は約22分間隔で運行されています。
- 日立自動車交通が運行する晴海ライナーは晴海と有楽町を結び、概ね15分から30分間隔で運行されています。

表 4 中央区内各路線バスの系統、起終点及び運行本数

名称	系統	起点	主な経由地	終点	起点→終点			
					平日	土曜	休日	平日 ピーク時 (8時台)
都バス	市01	新橋駅前	勝どき駅前	豊洲市場 市場前駅	42	37	0	5 0
	S-1	東京駅丸の内北口 上野松坂屋前	浅草雷門	錦糸町駅前	0	4	4	0
	直行02	豊海水産埠頭	月島三丁目・亀島橋	東京駅八重洲口	4	0	0	2
	都03	晴海埠頭	銀座四丁目	四谷駅	23	15	14	2
	都04	豊海水産埠頭	銀座四丁目	東京駅丸の内南口	126	109	97	13
	都05-1	晴海埠頭	銀座四丁目	東京駅丸の内南口	116	101	97	12
	都05-2	東京ビッグサイト	銀座四丁目	東京駅丸の内南口	57	54	52	7
	業10	新橋	豊洲駅前・木場駅前・菊川駅前	とうきょうスカイツリー駅前	69	61	54	5
			豊洲駅前	深川車庫前	35	25	22	4
	錦11	亀戸駅前 錦糸町駅前	新大橋	築地駅前	17	14	10	2
					30	27	27	3
	錦13	錦糸町駅前	東陽三丁目	晴海埠頭	50	49	34	5
	東15	深川車庫前	東雲都橋	東京駅八重洲口	45	40	36	3
	東16	東京駅八重洲口	八丁堀 月島駅前	住友ツインビル前	4	0	0	1
				豊洲駅前	12	0	0	4
				深川車庫前	48	16	15	8
				有明一丁目	6	4	5	0
				東京ビッグサイト	59	61	57	4
	東20	東京駅丸の内北口	東京都現代美術館	錦糸町駅前	15	16	18	0
	東22	錦糸町駅前	東陽町駅前	東京駅丸の内北口	55	44	33	4
東42-1	南千住駅西口 南千住車庫前	浅草橋	東京駅八重洲口	25	21	10	4	
				12	21	28	0	
東42-2	南千住駅西口 南千住車庫前	浅草橋	東神田	34	17	11	7	
				35	26	22	0	
秋26	葛西駅前	浜町中の橋	秋葉原駅前	50	39	41	5	
門33	亀戸駅前	清澄白河駅前	豊海水産埠頭	69	55	43	5	
江戸バス	北循環	中央区役所	八丁堀・東京駅・小伝馬町・浜町・新川(循環)	中央区役所	36	36	33	3
	南循環	中央区役所	明石町・佃・晴海・豊海・勝どき・新富(循環)	中央区役所	36	36	33	3
日の丸 リムジン	メトロリンク 日本橋	東京駅八重洲口	JR新日本橋駅・地下鉄宝町駅	東京駅八重洲口	60	60	60	0
	メトロリンク 日本橋Eライン	東京駅八重洲口	富沢町・地下鉄水天宮前駅・日本橋2丁目	東京駅八重洲口	27	27	27	3
晴海 ライナー	YR-14	晴海トリトンスクエア	東銀座駅・有楽町駅	晴海トリトンスクエア	11	0	0	1
	TYO-01, TYO-03	晴海トリトンスクエア	東銀座駅・有楽町駅	晴海トリトンスクエア 晴海二丁目	1 33	5 22	5 22	1 2

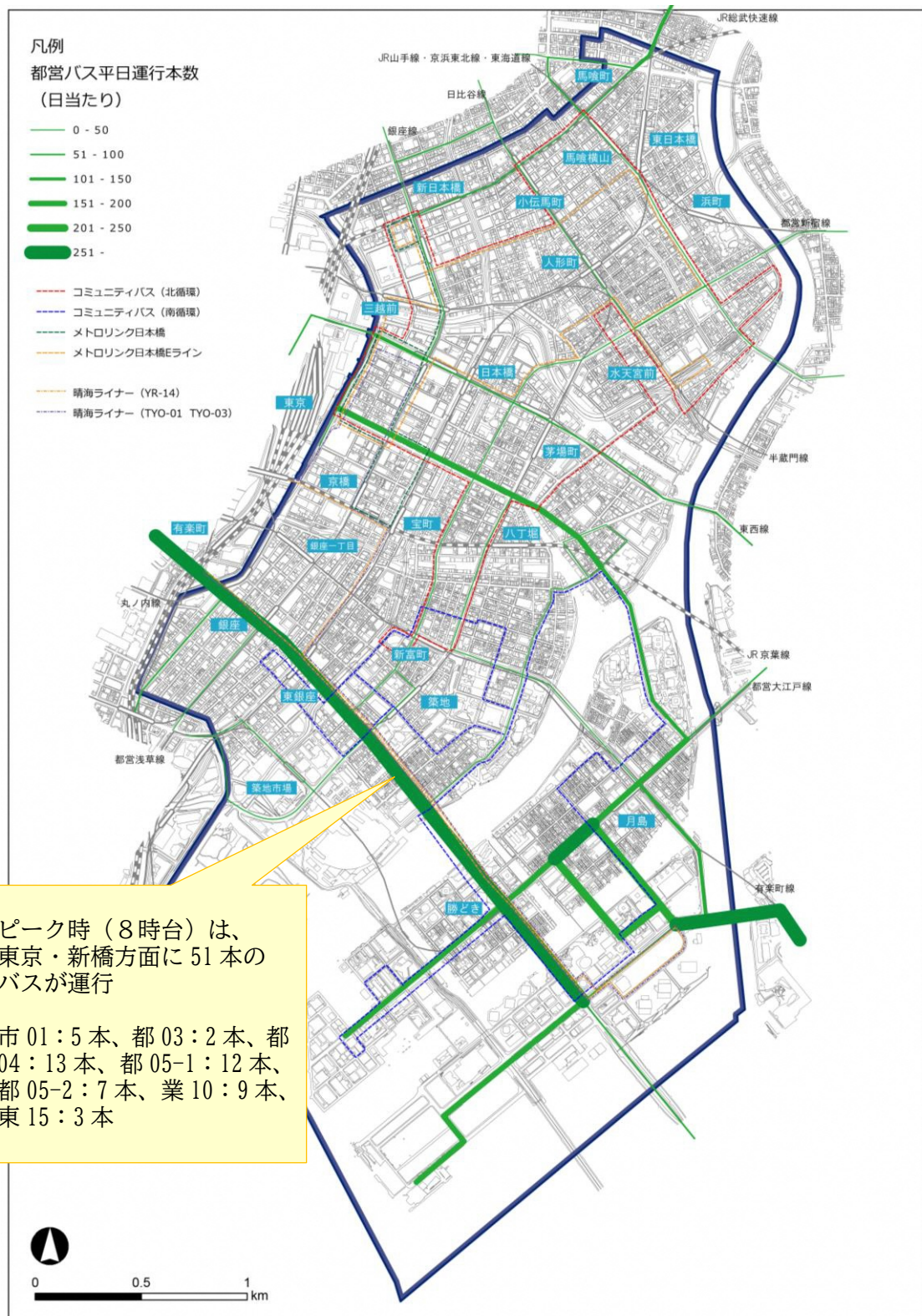
資料：都営バス) 都バス運行情報サービス 時刻表を見る (東京都交通局) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成

江戸バス) 江戸バス時刻表 (北循環) H24. 7. 14 改訂 (中央区)

江戸バス時刻表 (南循環) H24. 7. 14 改訂 (中央区) を基に作成

メトロリンク) HINOMARU LIMOUSINE 無料巡回バス メトロリンク日本橋 運行時間 (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点)、HINOMARU LIMOUSINE 無料巡回バスメトロリンク日本橋 E ライン 運行時間 (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成

晴海ライナー) 晴海ライナー停留所別時刻表 (日立自動車交通株式会社) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成



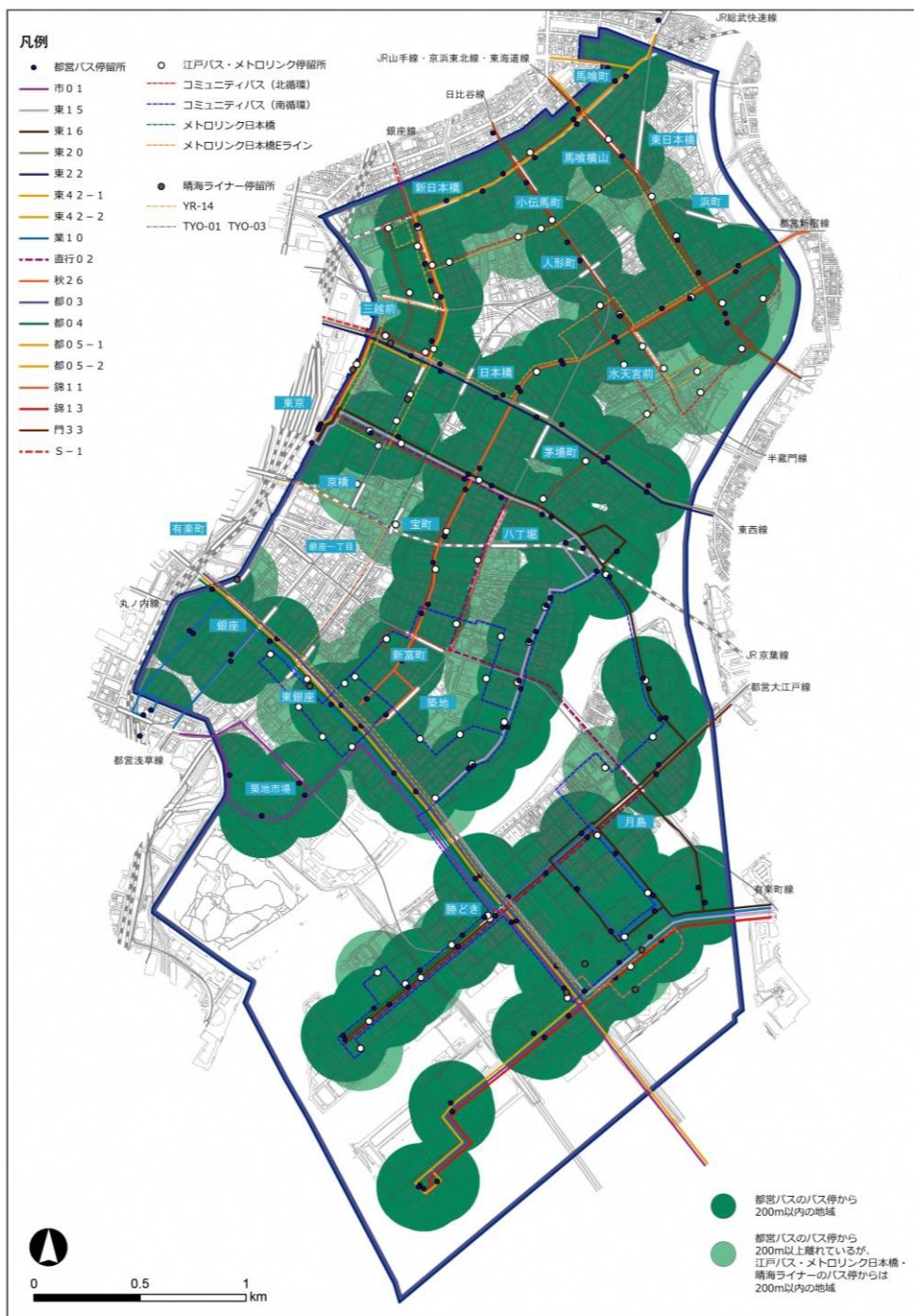
ピーク時 (8時台) は、
東京・新橋方面に 51 本の
バスが運行

市 01 : 5 本、都 03 : 2 本、都
04 : 13 本、都 05-1 : 12 本、
都 05-2 : 7 本、業 10 : 9 本、
東 15 : 3 本

図 23 中央区内バスの運行本数 (平日)

(3) 圏域

- バスの圏域を200mとした場合、京橋二丁目から銀座二丁目にかけて、日本橋本町や日本橋室町の一部、月島一丁目や晴海の一部などに圏域外となる地域があります。



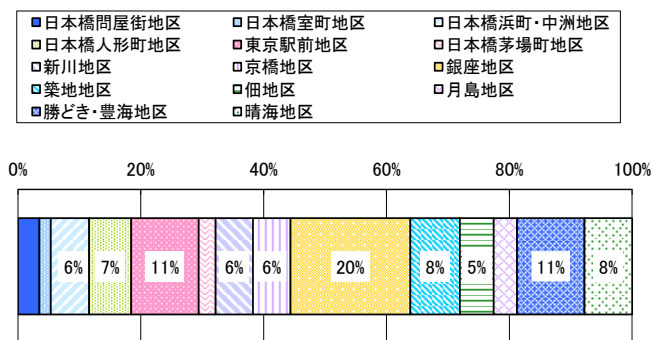
資料：都営バス) 都バス路線案内 みんなのガイド (東京都交通局) 令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成
 江戸バス) 江戸バスマップ (桜だより編) (中央区) (令和3 (2021) 年1月時点) を基に作成
 メトロリンク) HINOMARU LIMOUSINE 無料巡回バス メトロリンク日本橋 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点)、メトロリンク日本橋Eライン 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成
 晴海ライナー) 晴海ライナーリアルタイム位置情報 (日立自動車交通株式会社) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成

図 24 バス停 200m圏域

(4) コミュニティバスの運行ルートに対する要望（参考）

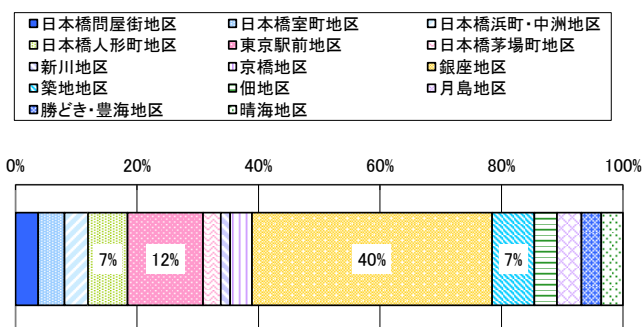
- 令和3(2021)年に実施した江戸バスの利用者アンケートによると、「運行ルート」に対する自由意見が最も多くなっています。
- 運行ルートについて、運行してほしい地区への回答を見ると、乗車を希望する地区は「銀座地区」の回答が最も多く、次いで「勝どき・豊海地区」や「東京駅前地区」が続いています。
- 降車を希望する地区は「銀座地区」との回答が40%と多くを占めています。

問6 運行してほしい地区(乗車)



地区	回答数(人)	シェア
日本橋問屋街地区	23	4%
日本橋室町地区	12	2%
日本橋浜町・中洲地区	41	6%
日本橋人形町地区	45	7%
東京駅前地区	72	11%
日本橋茅場町地区	18	3%
新川地区	40	6%
京橋地区	40	6%
銀座地区	128	20%
築地地区	53	8%
佃地区	36	5%
月島地区	25	4%
勝どき・豊海地区	72	11%
晴海地区	51	8%
合計	656	100%

問6 運行してほしい地区(降車)



地区	回答数(人)	シェア
日本橋問屋街地区	24	4%
日本橋室町地区	28	4%
日本橋浜町・中洲地区	25	4%
日本橋人形町地区	42	7%
東京駅前地区	80	12%
日本橋茅場町地区	19	3%
新川地区	10	2%
京橋地区	23	4%
銀座地区	255	40%
築地地区	45	7%
佃地区	24	4%
月島地区	26	4%
勝どき・豊海地区	21	3%
晴海地区	23	4%
合計	645	100%

資料：コミュニティバスの運行ルートに関するアンケート結果（中央区、令和3（2021）年）

図 25 コミュニティバスを新たに運行してほしい地区

(5) BRTの運行ルート

- BRT(Bus Rapid Transit)とは、連節バスの採用、走行空間の整備等により、従来のバス交通に比べて高い輸送力・定時性・速達性の確保を可能にした、バスをベースとする交通システムを指します。
- 開発による人口の増加が見込まれる臨海地域と都心とを結ぶため、令和2(2020)年10月からプレ運行(一次)が開始され、今後、プレ運行(二次)が開始される予定です。さらに、環状第2号線本線トンネル開通や晴海五丁目西地区(選手村)まちびらき等を踏まえ、本格運行の開始が予定されています。



資料：都心と臨海地域とを結ぶ東京 BRT について（東京都都市整備局ホームページ）

図 26 東京 BRT 車両のイメージ

表 5 東京 BRT 運行ルート

運行計画		
2020年度	2021年度	2022年度以降
BRTプレ運行（地上部道路）※		BRT本格運行（本線トンネル）
プレ運行（一次）（1系統） 環状第2号線 地上部道路開通（2019年度末）後 東京2020大会前・期間中	プレ運行（二次）（3系統） 東京2020大会後	本格運行（4系統） 環状第2号線 本線トンネル開通（2022年度）後 選手村まちびらき後
一次運行ルート（虎ノ門～晴海二丁目） 幹線ルート（虎ノ門・東京駅～ 国際展示場駅・東京レポート駅） 晴海・豊洲ルート（虎ノ門～市場前駅） 勝どきルート（新橋駅～勝どき） 選手村ルート（新橋駅～晴海五丁目） 検討路線	晴海二丁目～市場前駅は 市場前駅付近に整備される 交通広場の完成の後に延伸予定	東京国際クルーズターミナル
京成バス株による運行	京成バス株と新会社の共同運行	新会社による運行

※BRTプレ運行…将来的なBRT本格運行への円滑な転換を図るとともに、臨海地域の需要増に対応するため、環状第2号線本線トンネル開通前から行う先行的な運行

資料：東京 BRT の運行ルート（東京都）

表 6 新橋～勝どき BRT 間の運行便数と輸送力（片道）（プレ運行（一次））

	平日ピーク時 （1時間当たり）	平日日中及び土休日 （1時間当たり）
片道運行基本便数※	6便程度	4便程度
輸送力	450人程度	300人程度

資料：都心と臨海地域とを結ぶ東京 BRT について（東京都都市整備局ホームページ）

表 7 新橋～勝どき BRT 間の運行便数と輸送力（片道）（本格運行時）

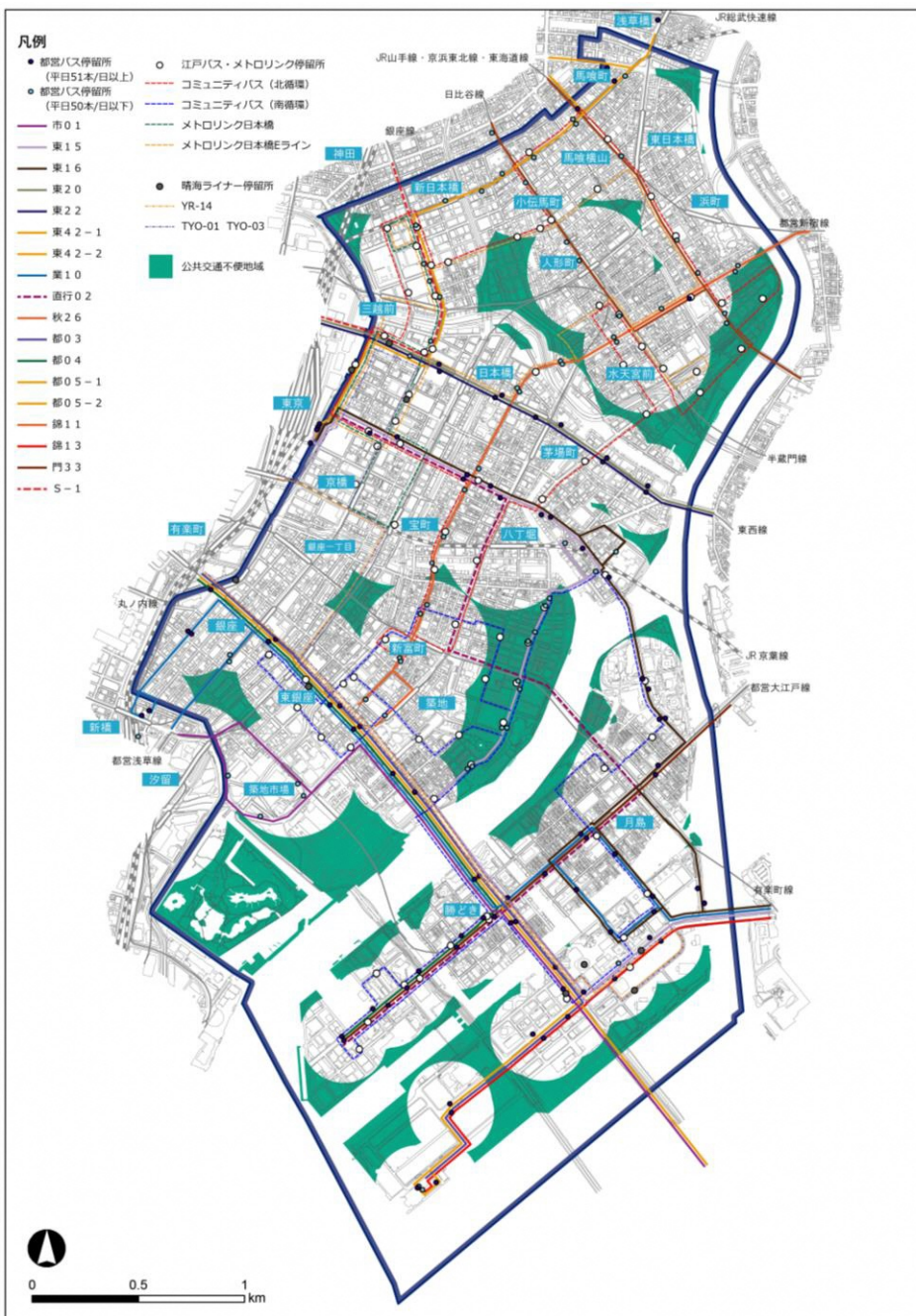
	平日ピーク時 （1時間当たり）	平日日中及び土休日 （1時間当たり）
片道運行基本便数※	20便程度 内訳（予定） 幹線ルート6便 晴海・豊洲ルート6便 勝どきルート2便 選手村ルート6便	12便程度 内訳（予定） 幹線ルート6便 晴海・豊洲ルート6便
輸送力	2,000人程度	1,200人程度

※（東京都）交通状況や需要等を考慮しながら適切な運行頻度・便数を検討します。
また、一部区間を運行する便や、途中停留施設を通過する急行便の運行を検討します。

資料：都心と臨海地域とを結ぶ東京 BRT について（東京都都市整備局ホームページ）

2.2.3 公共交通不便地域

- 鉄道の駅勢圏300mと都営バス(片道51本/日以上)のバス停200mの圏域外を公共交通不便地域とした場合、晴海や湊、明石町及び日本橋地域の一部などが公共交通不便地域となっています。



資料： 鉄道) 国土数値情報 鉄道データ (国土交通省、令和2 (2020) 年12月) を基に作成
 都営バス) 都バス路線案内 みんなのガイド (東京都交通局) 令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成
 江戸バス) 江戸バスマップ (桜だより編) (中央区) (令和3 (2021) 年1月時点) を基に作成
 メトロリンク) HINOMARU LIMOUSINE 無料巡回バス メトロリンク日本橋 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点)、メトロリンク日本橋Eライン 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成
 晴海ライナー) 晴海ライナーリアルタイム位置情報 (日立自動車交通株式会社) (令和4 (2022) 年2月時点) を基に作成

図 27 公共交通不便地域

2.2.4 水上交通

- 隅田川及び日本橋川等を活かした水上交通として「観光船」が運航されています。(区内の乗降場所は、浜町、明石町、浜離宮、日本橋、朝潮運河)
- 観光船の定期運航は陸上公共交通と比べて少ない状況となっています。
- 晴海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や、築地市場跡地の開発で新たな船着場が計画されています。また、勝どき東地区再開発事業では朝潮運河船着場の再整備が予定されています。



資料：防災船着場整備計画 改訂版（東京都、平成 28（2016）年 1 月）、通常運行ルート TOKYO CRUISE（東京都観光汽船（TOKYO CRUISE））（令和 4（2022）年 2 月時点）、東京水辺ライン「水上バスで行こう！」運航コース（東京都公園協会）（令和 4（2022）年 2 月時点）、東京湾ライナー運行コース（株式会社東京湾クルージング）（令和 4（2022）年 2 月時点）を基に作成

図 28 中央区内の観光ルートと乗降場所

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

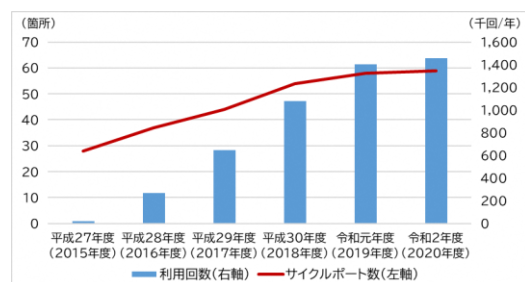


図 30 中央区のコミュニティサイクル利用回数・サイクルポート数の推移

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

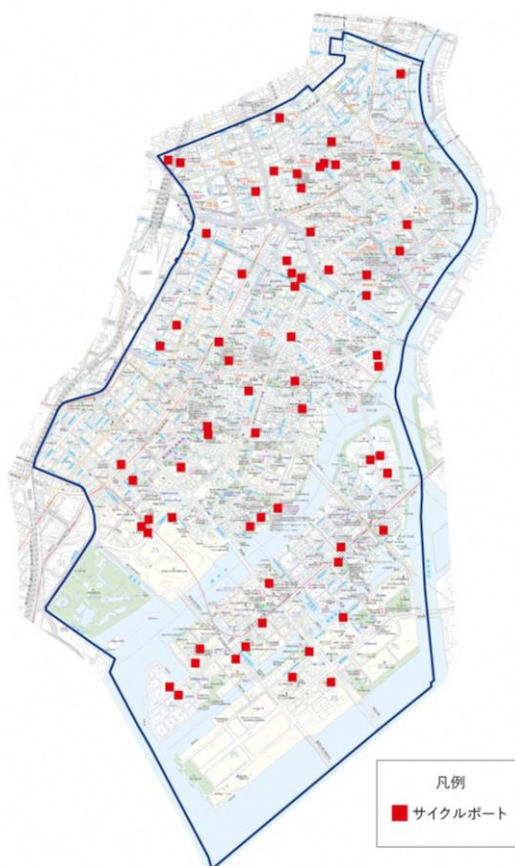


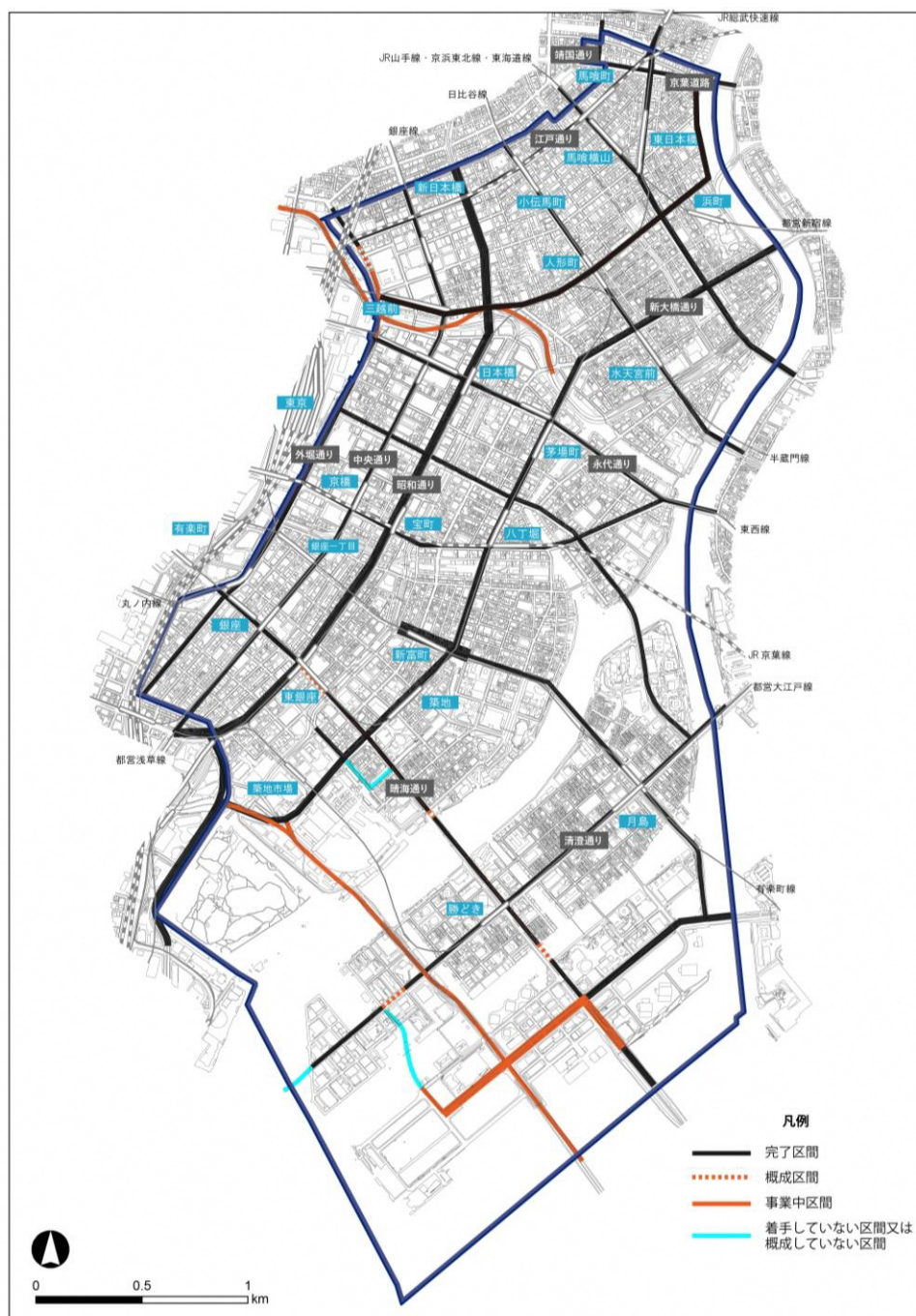
図 31 中央区内のサイクルポート位置

資料：中央区資料を基に作成

2.2.6 道路

(1) 整備状況

- 道路は、中央通り、江戸通り、永代通り、京葉道路、昭和通り、新大橋通り、晴海通りなどの国道や都道のほか、区道が網の目のように整備され、道路率は約29%と23区で最も高くなっています(令和2年度特別区土木関係現況調書(特別区土木主管課長会、令和2(2020)年4月))。
- 都市計画道路の整備完成率は89%と23区で最も高く(令和2年都市計画現況調査(国土交通省、令和2(2020)年3月))、環状第2号線の地上部道路が令和2(2020)年に開通しています。また、首都高速道路日本橋区間の地下化の事業が進んでいます。

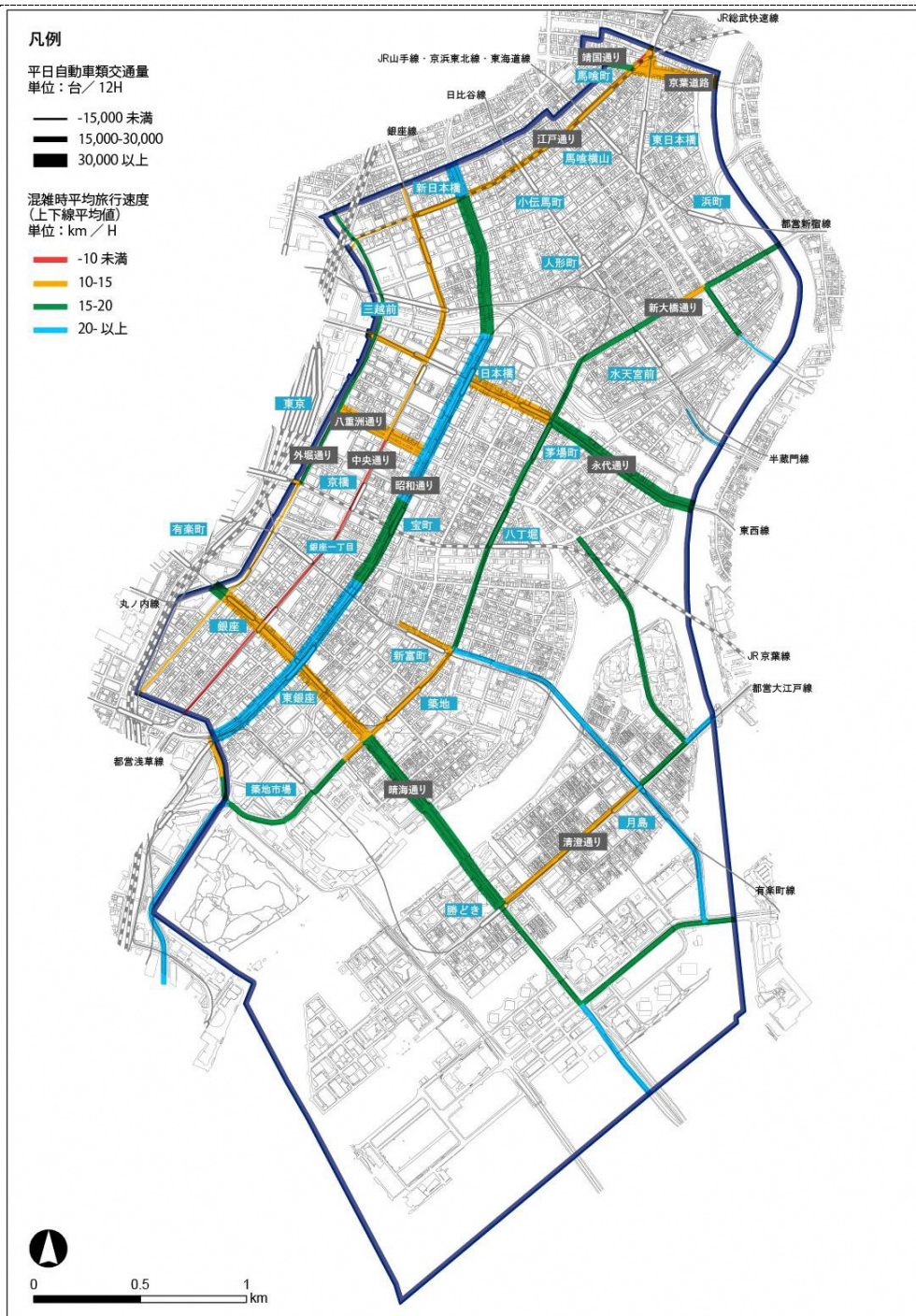


資料：都市計画施設図（2022年2月現在）（中央区、令和4（2022）年2月）を基に作成

図 32 都市計画道路路線網図

(2) 交通量

- 交通量は、昭和通り(3万8千台/12時間)や京葉道路(2万8千台/12時間)、永代通り(3万2千台/12時間)、八重洲通り(3万3千台/12時間)、晴海通り(3万1千台/12時間)などの路線が多くなっています。
- 混雑時平均旅行速度は、中央通り(9.5km/時)や八重洲通り(10.8km/時)、永代通り(18.3km/時)、外堀通り(17.8km/時)、晴海通り(17.1km/時)などでは、23区内道路の平均である18.7km/時を下回っており、混雑しています。

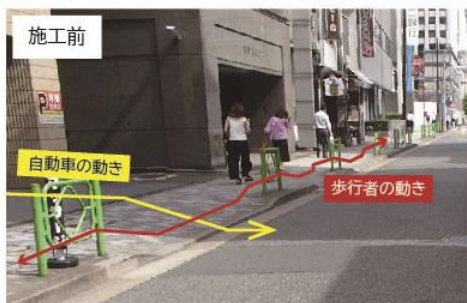


資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表（国土交通省、平成 29（2017）年 6 月）を基に作成

図 33 区内道路（一般道）の交通量と混雑時平均旅行速度

(3) 歩道のセミフラット化

- 区道におけるセミフラット方式の歩道は、これまでに約16,300mが整備されました。引き続き計画的に整備を進める必要があります。



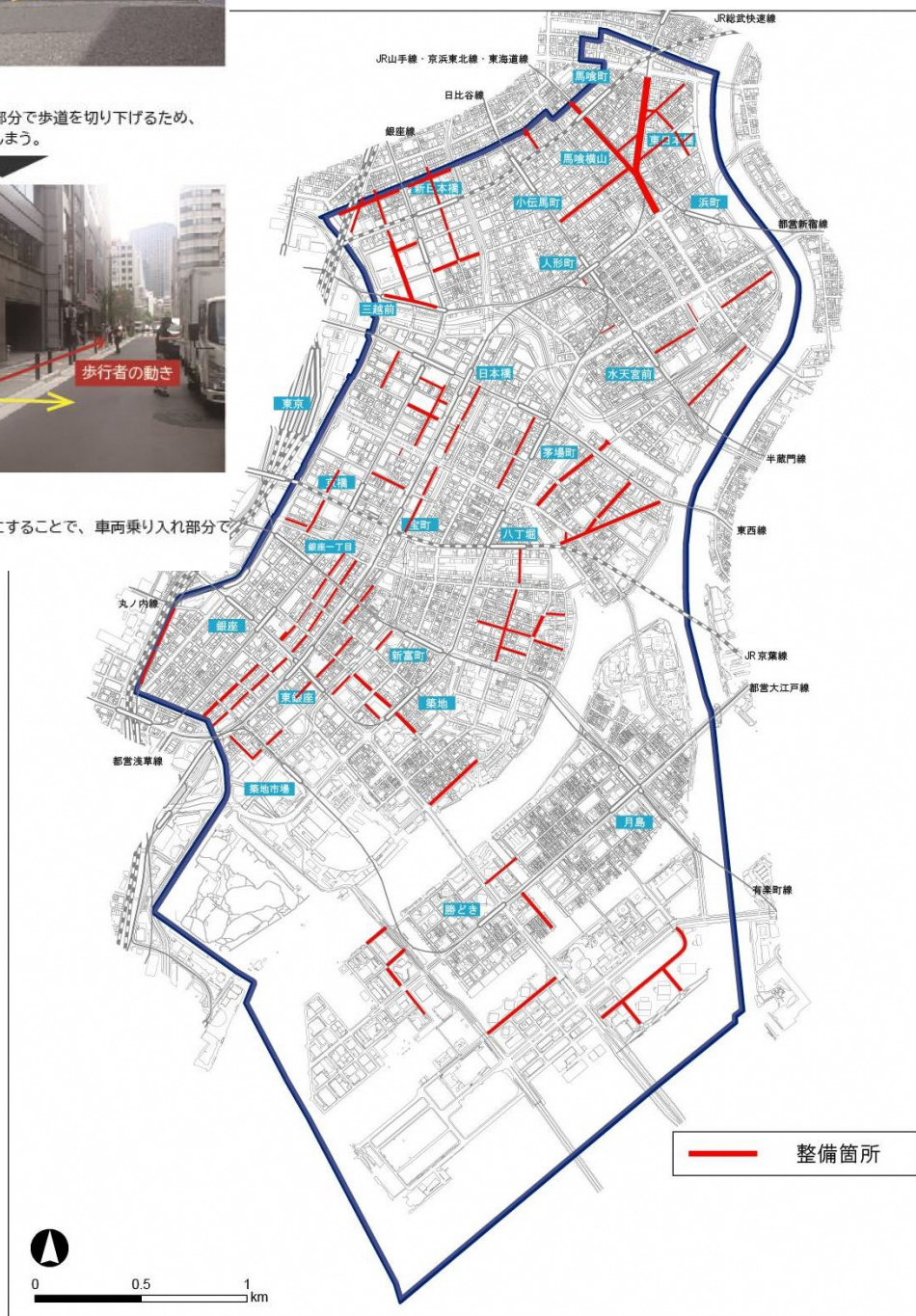
施工前

マウントアップ方式の歩道
駐車場や校道等の車両乗り入れ部分で歩道を切り下げるため、上下の変動が多い歩道となってしまう。



施工後

セミフラット方式の歩道
車道と歩道をおおむね同じ高さにすることで、車両乗り入れ部分で歩道の上下の変動を小さくする。



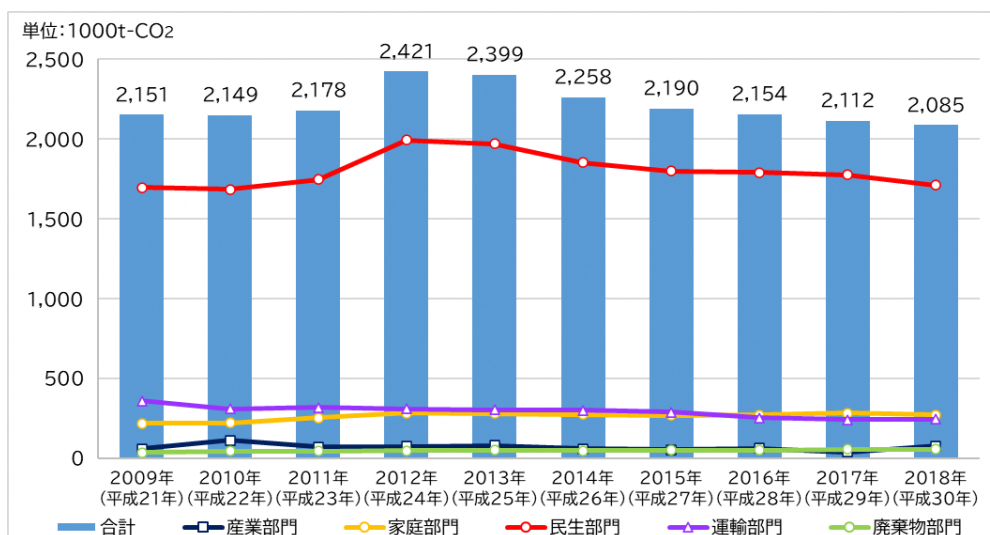
資料：セミフラット整備箇所図（中央区、令和3（2021）年3月）を基に作成

図 34 区内歩道のセミフラット化の整備状況

(4) 環境への影響

a) 二酸化炭素の排出状況

- 中央区でのCO₂排出量は、ピーク時にあたる平成24(2012)年の2,421[千トン-CO₂]に対して、平成29(2017)年では2,112[千トン-CO₂]と約13%減少しています。
- 運輸部門をはじめ、多くの部門でCO₂の排出量は減少傾向にありますが、家庭部門、廃棄物部門においては、増加傾向となっています。



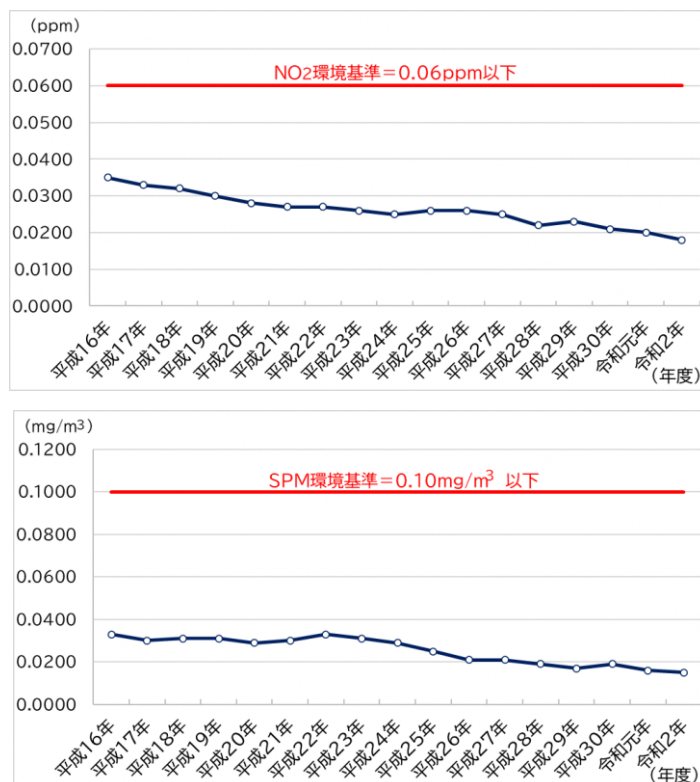
資料：特別区の温室効果ガス排出量（1990年度～2018年度）
（オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」、令和3（2021）年3月）を基に作成

図 35 中央区の二酸化炭素の排出状況

b) 大気汚染及び自動車騒音の状況

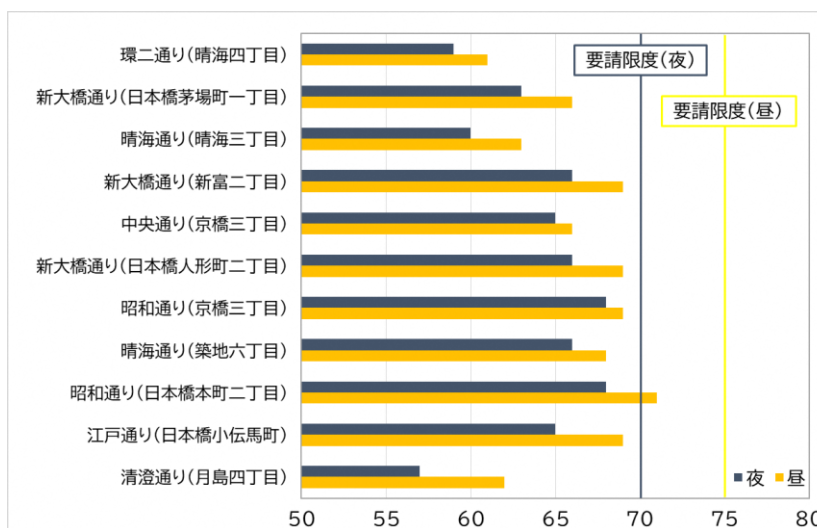
- 都のディーゼル車規制などの取組により、二酸化窒素(NO₂)や浮遊粒子状物質(SPM)は環境基準を下回るなど大気汚染は改善されています。
- 自動車騒音は、測定している区内11地点全てで、各地点の要請限度※(昼:75dB 夜:70dB)よりも小さい値となっています。

※ 環境省令で定める限度で、その限度を超えていることにより、道路周辺の生活環境が著しく損なわれる場合は、都知事は公安委員会に交通規制等の措置をとるよう要請するもの



資料：環境測定データ集 令和2年度（中央区、令和4（2022）年1月）

図 36 大気汚染物質（NO₂、SPM）の推移

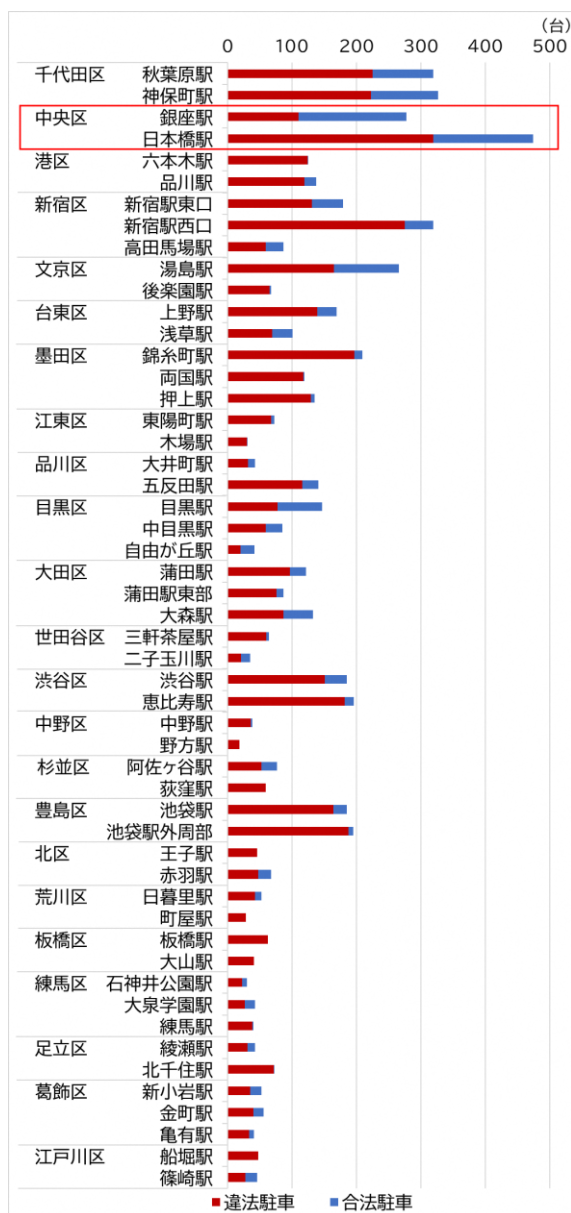


資料：環境測定データ集 令和2年度（中央区、令和4（2022）年1月）

図 37 自動車騒音

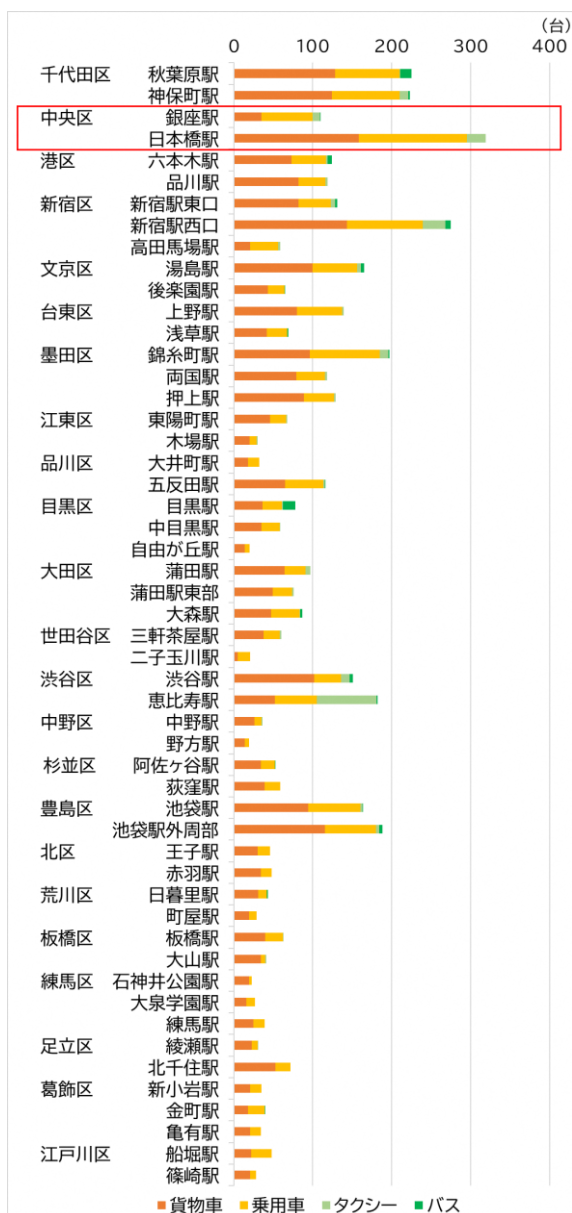
(5) 路上駐車

- 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)年には違法駐車は割合は約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。



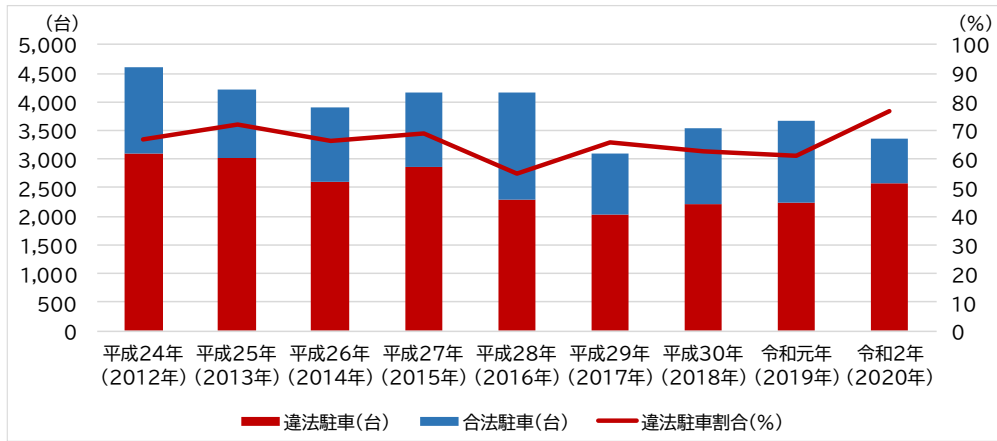
資料：平成29年度路上駐車実態調査 報告書【本編】
 (東京都道路整備保全公社、平成29(2017)年)を基に作成
 *各対象地区の調査範囲は概ね500m四方

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



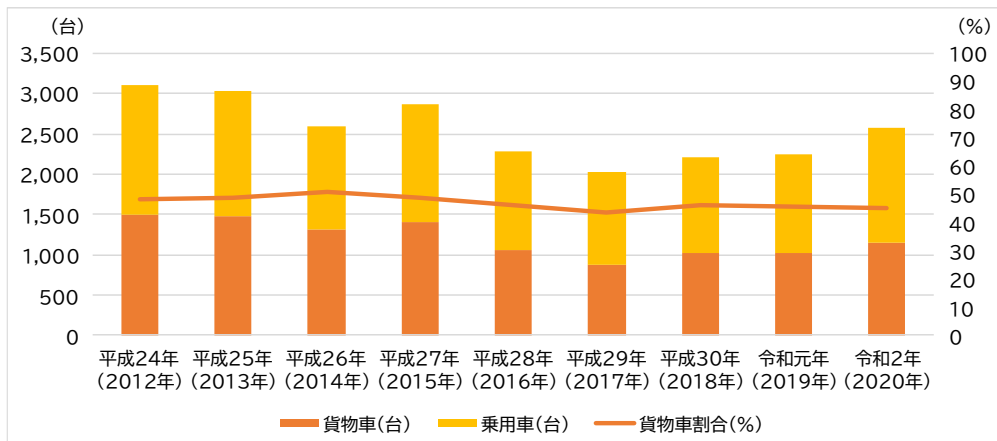
資料：平成29年度路上駐車実態調査 報告書【本編】
 (東京都道路整備保全公社、平成29(2017)年)を基に作成
 *各対象地区の調査範囲は概ね500m四方

図 39 23区内の車種別違法路上駐車台数
 (平日ピーク時1時間当たり)



自治体別駐車概要（警視庁交通部）を基に作成
 ＊区全域の幅員4.5m以上の一般道を対象とした調査
 ＊調査対象日における午後1時から午後5時の合計台数

図 40 区内の合法・違法別路上駐車台数の推移

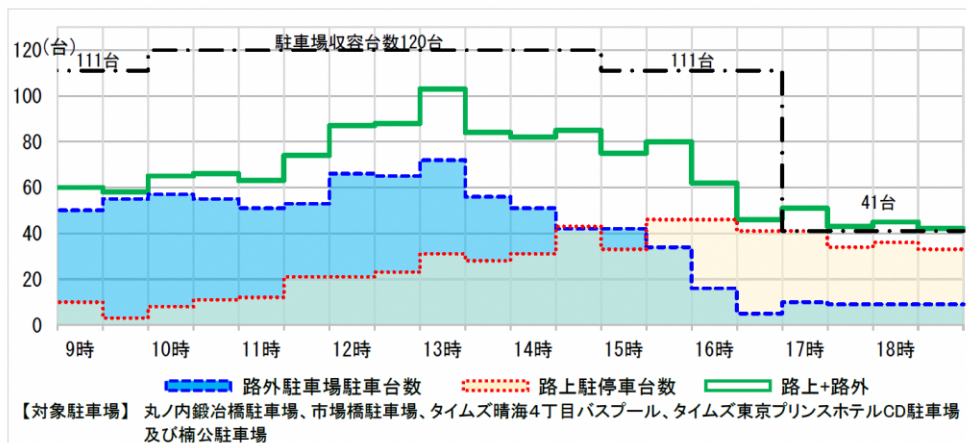


自治体別駐車概要（警視庁交通部）を基に作成
 ＊区全域の幅員4.5m以上の一般道を対象とした調査
 ＊調査対象日における午後1時から午後5時の合計台数

図 41 区内の車種別違法路上駐車台数の推移

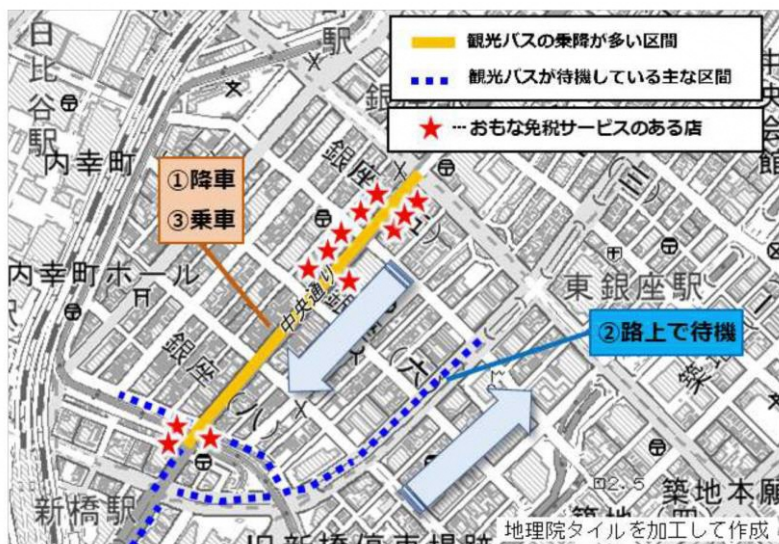
(6) 観光バス等の路上駐車

- 銀座エリアでは夕方の時間帯における観光バスの収容台数が不足しています。
- 銀座や東京駅前などでは、観光バスの路上駐車が多く見られることから、銀座六丁目バス乗降所など、観光バス向けの乗降所の整備が進められています。
- 「中央区まちづくり基本条例」においては、開発事業者が開発計画を策定する際に、地域の特性に応じて反映する事項として、観光バス乗降所の整備などが定められています。



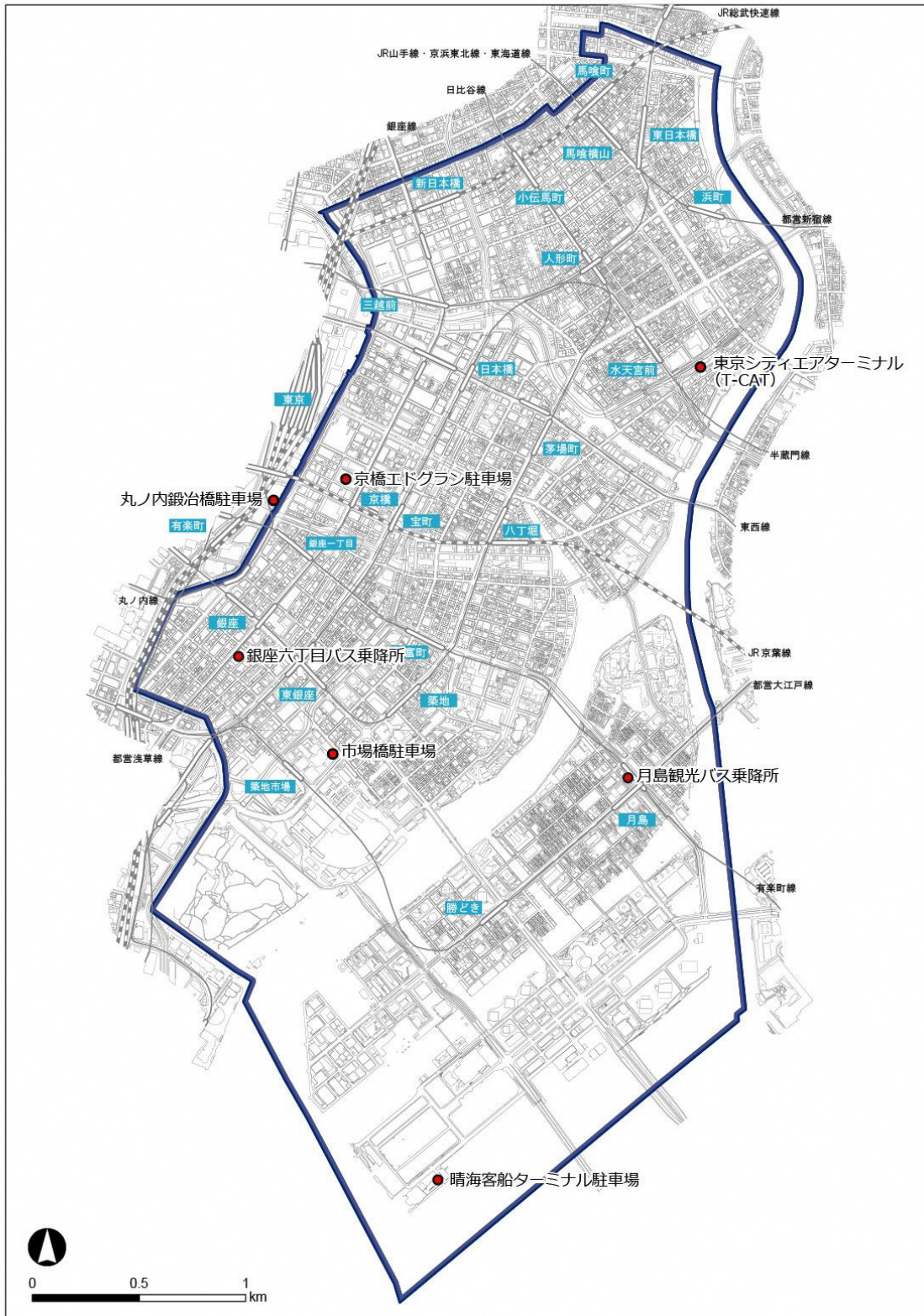
資料：駐車場利用状況調査、路上駐車調査（東京都、平成30（2018）年）

図 42 観光バス駐車場の需給バランス（銀座エリア）



資料：路上駐車調査（東京都、平成30（2018）年）

図 43 銀座エリアにおける観光バスの駐停車状況



資料：観光バス乗降所資料（中央区、令和2（2020）年）を基に作成

図 44 観光バス等乗降所・駐車場