

中央区の社会経済・交通現況の整理

- 6. 中央区関連の人の動き (H20東京都市圏パーソントリップ調査より)

< 中央区関連の人の動きの利用交通手段と発着地 >

- 中央区関連の移動(内々、内外移動)における利用交通手段は、東京都や区部と比較して、鉄道を利用している人の割合が高い傾向にある。
- ただし、中央区関連の移動のうち、内々移動(中央区内を発着地とする動き)は13%であり、87%は内外移動(区外から・区外への移動)である
- 区内外移動では大多数が鉄道利用なのに対して、区内の移動手段では徒歩が約7割を占め、以下、自転車、鉄道、自動車の順である。

(参考)東京都市圏パーソントリップ調査とは

〔どんな調査?〕

東京都市圏から無作為抽出した世帯を対象に、世帯員のある1日の行動(移動の目的地、目的、交通手段など)を調査

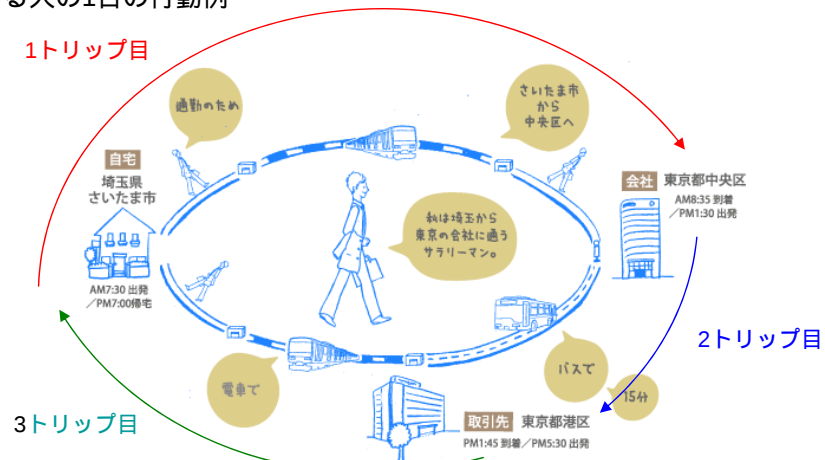
〔どんなデータ?〕

各個人の行動をトリップ単位で集計し・人口に合わせて拡大することで、地域間を移動する交通量や代表交通手段などが把握可能

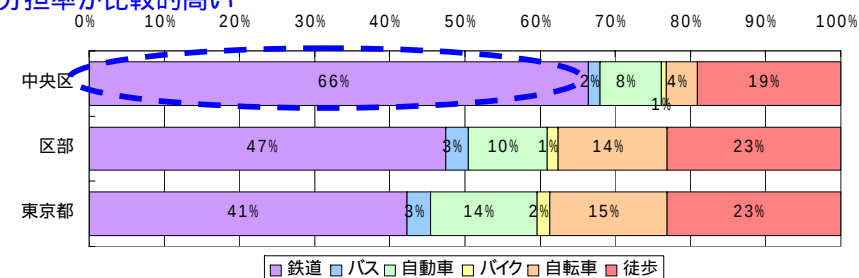
トリップとは: 出発地から目的地までの一連の移動とその単位

代表交通手段とは: トリップの中での主な利用交通手段(優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪(自転車、原付・自動二輪車)→徒歩の順

ある人の1日の行動例

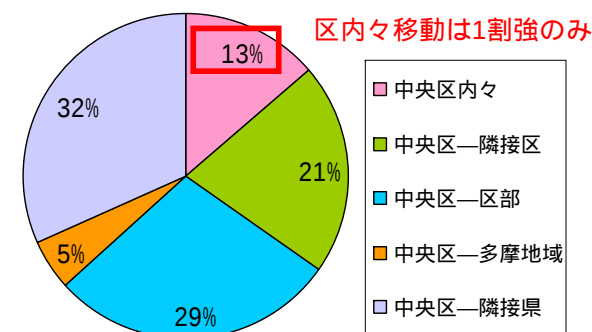


鉄道分担率が比較的高い



データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査

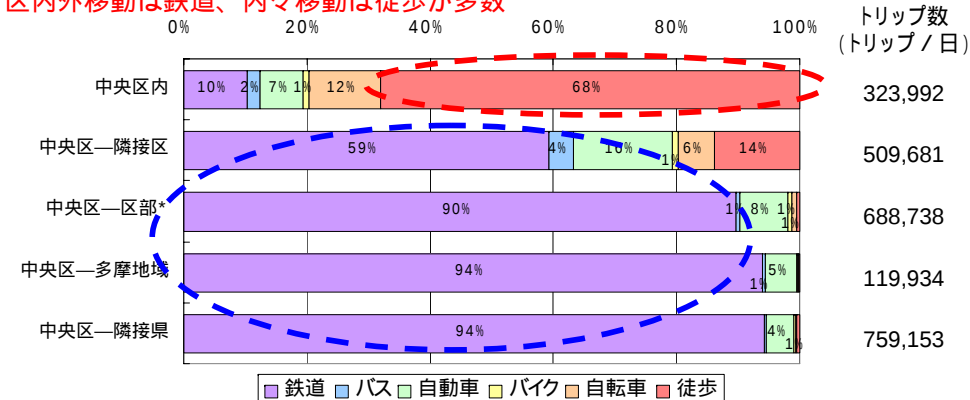
図 中央区と区部、東京都関連移動の代表交通手段の比較



データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査

図 中央区関連移動の発着地別内訳

区内外移動は鉄道、内々移動は徒歩が多数



データ: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査

図 発着地別の代表交通手段別分担率

中央区の社会経済・交通現況の整理

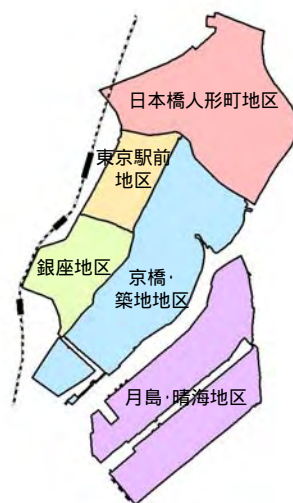
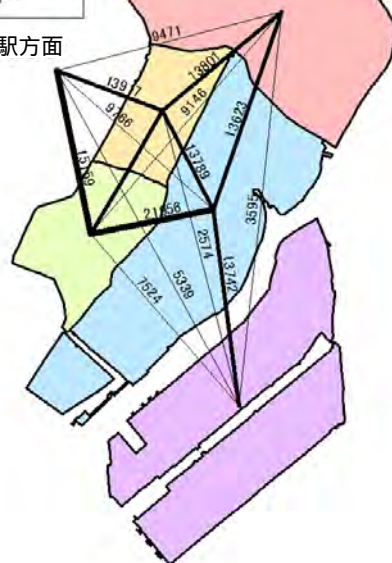
- 7. 中央区内の人の動き

< 中央区内の人の動き >

- 区内を発着とする人の動きは、銀座地区を発着地とする移動が多く、特に銀座地区－日本橋人形町地区、東京駅方面間で多い。
- 鉄道は、銀座地区－日本橋人形町地区、東京駅方面間での利用が多い。一方で、月島・晴海地区を発着地とする移動は少ない。
- バスは、月島・晴海地区－銀座地区、東京駅方面間の東西移動での利用が多い。
- 自動車は、銀座地区－京橋・築地地区、東京駅方面間での移動が多い。また、京橋・築地地区を発着地とする移動が多い。
- バイク・自転車は、京橋・築地地区を発着地とする移動が多い。
- 徒歩による、月島・晴海地区から他地区への移動は少ない。

区内の人の動き
全手段
単位:トリップ/日
— 1～10,000
— 10,001～15,000
— 15,001～

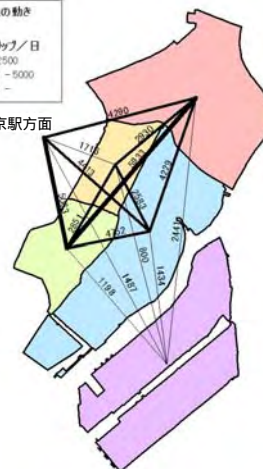
東京駅方面



鉄道

区内の人の動き
鉄道
単位:トリップ/日
— 1～2500
— 2501～5000
— 5001～

東京駅方面



バス

区内の人の動き
バス
単位:トリップ/日
— 1～300
— 301～1000
— 1001～

東京駅方面



自動車

区内の人の動き
自動車
単位:トリップ/日
— 1～1500
— 1501～2500
— 2501～

東京駅方面



バイク

区内の人の動き
バイク
単位:トリップ/日
— 1～100
— 101～300
— 301～

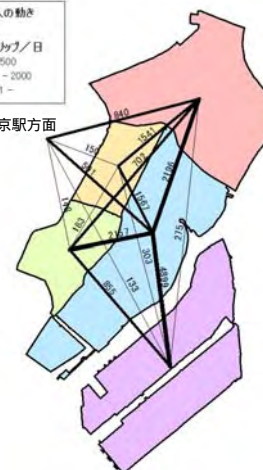
東京駅方面



自転車

区内の人の動き
自転車
単位:トリップ/日
— 1～500
— 501～2000
— 2001～

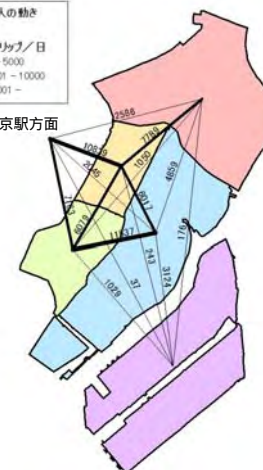
東京駅方面



徒歩

区内の人の動き
徒歩
単位:トリップ/日
— 1～5000
— 5001～10000
— 10001～

東京駅方面



資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

図 区内の交通手段別の人の動き

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

図 区内(東京駅を含むゾーン)での人の動き

中央区の社会経済・交通現況の整理

< 中央区内の人の動き >

- 1つの地区内で完結する移動には、徒歩が多い。特に、東京駅前地区と銀座地区では、徒歩移動者の割合が90%を超えている（右表にて赤色網掛けで表示）。
- 日本橋人形町地区と京橋・築地地区、月島・晴海地区では、自転車利用者が多く、その割合も高い（右表にて黄色網掛けで表示）。
- バスやバイク、鉄道を利用した地区内移動は、ほとんどみられない。
- 地区内移動に、自動車を利用する人はどの地区においても、ある程度存在する。

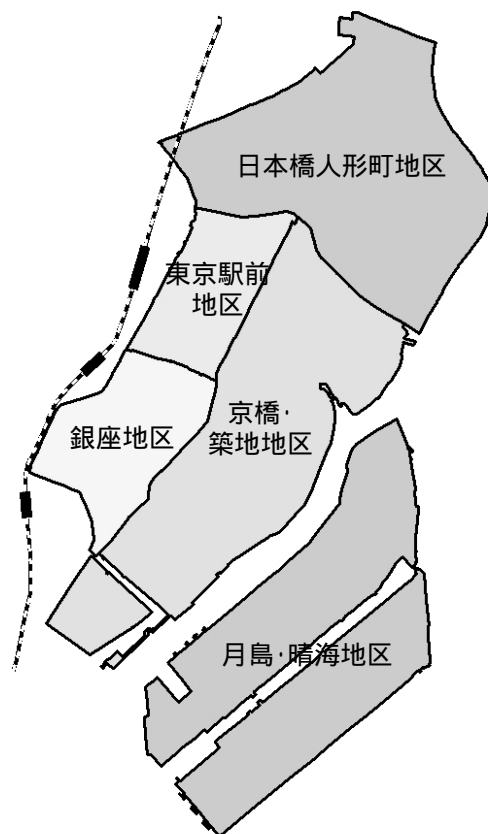


図 中央区のゾーン区分図

表 地区内の交通手段別の人の動き

日本橋人形町地区

順位	交通手段	トリップ数	分担率
1	徒歩	46558	81.7%
2	自転車	6243	11.0%
3	鉄道	2139	3.8%
4	自動車	1753	3.1%
5	バス	151	0.3%
6	バイク	140	0.2%

京橋・築地地区

順位	交通手段	トリップ数	分担率
1	徒歩	41264	77.4%
2	自転車	7552	14.2%
3	自動車	2458	4.6%
4	鉄道	1464	2.7%
5	バイク	473	0.9%
6	バス	87	0.2%

東京駅前地区

順位	交通手段	トリップ数	分担率
1	徒歩	18712	90.0%
2	自動車	995	4.8%
3	自転車	467	2.2%
4	鉄道	263	1.3%
5	バイク	196	0.9%
6	バス	153	0.7%

月島・晴海地区

順位	交通手段	トリップ数	分担率
1	徒歩	25432	71.5%
2	自転車	7647	21.5%
3	自動車	1237	3.5%
4	バス	670	1.9%
5	バイク	470	1.3%
6	鉄道	129	0.4%

銀座地区

順位	交通手段	トリップ数	分担率
1	徒歩	46763	95.5%
2	自転車	1020	2.1%
3	自動車	683	1.4%
4	鉄道	333	0.7%
5	バイク	100	0.2%
6	バス	53	0.1%

データ：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

中央区の社会経済・交通現況の整理

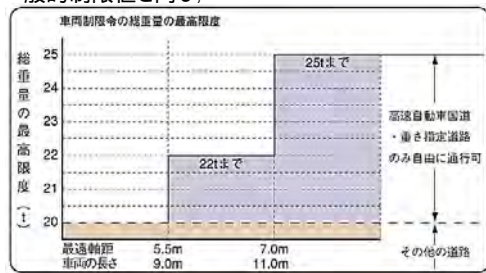
- 8. 中央区内の物流の現況

< 中央区における貨物車交通の現状 >

- 一般道では晴海通り及び都道473号（佃大橋の区間）で、大型車混入率が20%を超え、大型車の通行が多い傾向にある。
- コンテナ車等のうち、特に大型貨物車の通行が可能な道路（高さ・重さ指定道路）の現状は以下の通り、銀座や日本橋等の商業地域を貫いている。
 - ・中央通り: 全ての大型貨物車が走行可
 - ・昭和通り: 高さ指定のみ
 - ・晴海通り: 晴海地区～築地交差点間は全ての大型貨物車が走行可(但し、築地交差点より西の区間は高さ指定のみ)
 - ・新大橋通り: 全ての大型貨物車が走行可

重さ指定道路

高速自動車国道または道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、**総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じて最大25トンとする道路。**（幅、長さ、高さの最高限度は一般的制限値と同じ）



高さ指定道路

高さ指定道路とは道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、**高さの一般的制限値を4.1メートルとする道路。**

参考: 国土交通省道路局HP、「重さ指定道路、高さ指定道路とは」、
http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000023.html



凡 例	重さ指定道路	高さ指定道路
高速道路	赤線	青線
都市計画道路 その他の有料道路	赤線	青線
一般国道・県道	赤線	青線
一般市道・町道	赤線	青線
特定重要道路	赤線	青線
重 要 道 路	赤線	青線
交 差 点	赤線	青線



データ: H22道路交通センサス

図 区内一般道の大型車混入率

図 重さ指定道路・高さ指定道路分布

出典: 国土交通省 (H22.4) 「車両制限令の指定道路地図」
<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/shiteidouro/tokusya/q02-c/index.html>

中央区の社会経済・交通現況の整理

< 中央区における端末物流の現状 >

- 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』量も多い。
- 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、これまで様々な取り組みを実施してきた。
- 総合交通計画及び交通戦略では、このような『端末物流』への影響を考慮した総合的な計画・戦略を立案する。

～ 路上駐車による荷捌き～

荷捌きのために貨物車が路上に駐車すると・・・

- × 裏通りでの駐車が多いため、歩行者が歩きにくく、かつ危険
→ 故に、回遊性が低下し、まちの魅力低下を招いてしまう
- × 交通流阻害が生じ、交通渋滞を誘発してしまう

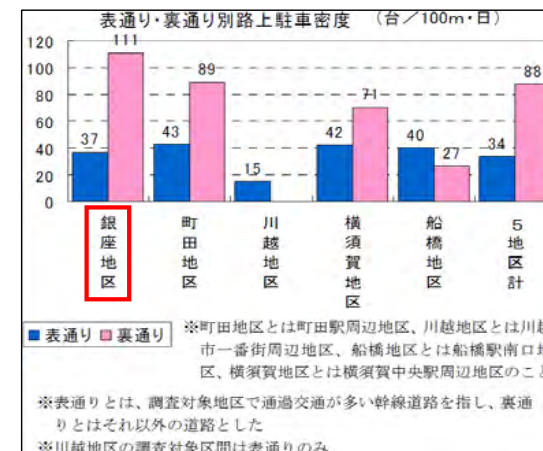
そこで・・・

銀座地区における路上荷捌き対策～銀座ルールの制定～を策定

「区内を安全、安心に回遊できるようにする」

「自動車交通からの環境負荷を削減する」

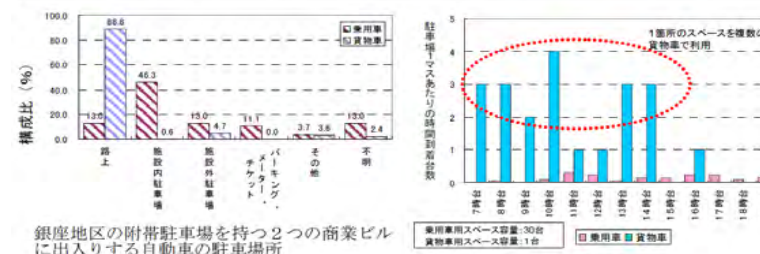
には、路上荷捌き対策を地域と協働で促進することが必要であることから中央区では、荷捌き車両のための駐車場整備等の方針を定めた「銀座地区駐車施設整備のてびき」を策定。



出典：東京都市圏交通計画協議会 (H18.5) 「端末物流対策の手引き」

○ 銀座地区

- ・ 商業ビルへの自動車の需要は貨物車の方が多いが、供給量が少ないため、貨物車の荷捌きが路上で行われることになるなど、乗用車と貨物車の駐車スペースの供給量のアンバランスになっており、適切なたまり機能の確保がされていない。



【地区の魅力の低下】

- ・ 銀座地区では、裏道等における荷捌き駐車を含め、路上駐車をまちの魅力を下させる要因として位置づけ、まちぐるみの駐車対策を行っている。
- ・ 貨物車については、対応がまだ不十分であり、路上で荷捌き駐車が発生するような状況となっている。

【解決の方向性】

- ・ 中小規模の商業ビルにおいても駐車場が確保できるように附帯義務駐車場の隔地・集約整備のルールを制定したところであり、貨物車と乗用車の需要実態にあった確保ができるよう隔地・集約駐車場の荷捌き利用が考えられる。
- ・ また、全ての荷捌きを集約駐車場で収容することは難しいため、利用する可能性のある貨物車を見極め、可能性の低い貨物車については、既存のパーキングメーター等を活用した路上駐車空間的な分離などが考えられる。

出典：東京都市圏交通計画協議会 (H18.5) 「端末物流対策の手引き」

中央区の交通課題の抽出・整理

中央区の交通に関する課題の抽出

《中央区が目指す交通》

- 人口増加への対応
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- まちの魅力向上に寄与

《中央区を取り巻く概況》

勝どき、月島、晴海地区を中心に、近年は人口は増加傾向にある。

今後も、上記地域を中心とした再開発事業等により、勝どき・豊海、晴海、月島の各地区の将来人口さらに増加することが見込まれている



《交通の現状》

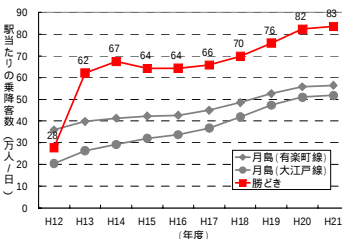
○ 人口増加を示す地区にも、鉄道とバス路線は整備されているしかし…

鉄道乗降客数は、人口の増加や大規模な再開発が盛んな晴海地区で大きく増加傾向(とりわけ「勝どき駅」の増加が顕著)にあり、混雑の激しさが増している

不便に感じる駅として、勝どきは最も票数が多く、その理由としては、「朝の混雑、安全性への要望」が多く挙げられている。

表 1-36 通勤・通学時に不便と指摘された鉄道駅(指摘数の上位)

鉄道駅	票数	(%)
1 勝どき	17	39
2 月島	15	23
3 人形町	15	56



不便に感じる理由
・電車やバスの料金が安い
・朝の混雑、安全性への要望

出典: 区内公共交通のあり方報告書(平成20年3月)

【課題】再開発地域等人口急増地区の適切な移動手段の確保

- 快適に利用できる公共交通の確保
- 安心・快適に利用できる駅設備の確保

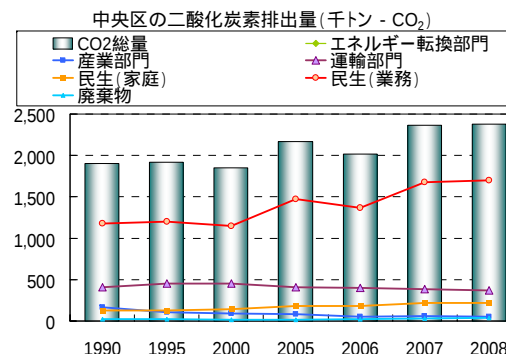
《中央区が目指す交通》

- 人口増加への対応
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- まちの魅力向上に寄与

《中央区を取り巻く概況》

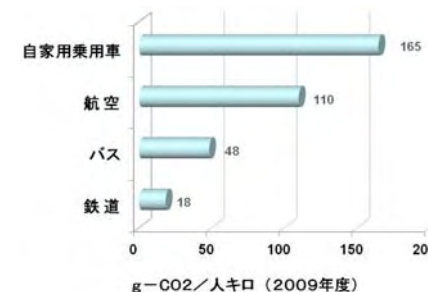
CO2排出量の低減を目指す(中央区からのCO2排出量は、運輸部門からの排出が2番目に多い)

ハイブリッドカーやハイブリッドバス、電気自動車といったエコカーや、省エネ電車等、乗り物の省エネ技術の進展



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」(2011)、「特別区の温室効果ガス排出量(1990年度～2008年度)」より作成

図 中央区からの部門別CO2排出量



出典: 国土交通省

《交通の現状》

○ 中央区の内々、内外の移動のうち10%強が自動車類(自動車、バス、バイク)である

そこで…

運輸部門からのCO2排出削減へ向けて、これらの「内燃機関」の乗り物を、エコな乗り物とすることも必要

【課題】交通手段、輸送手段の省エネ

- 自動車をはじめ、バス、トラック、バイクといった内燃の輸送手段から、エコカーや電気自動車といった環境にやさしい乗り物の導入・普及

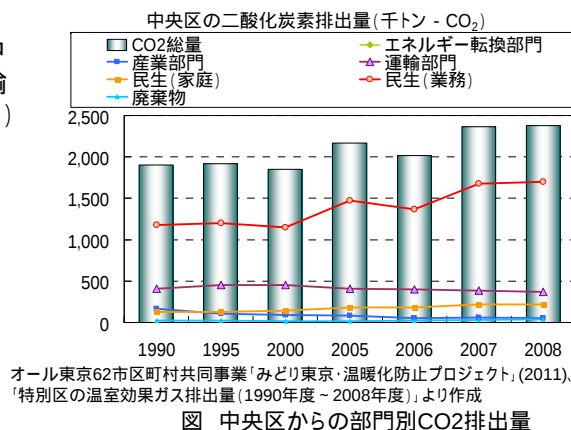
中央区の交通課題の抽出・整理

《中央区が目指す交通》

- 人口増加への対応
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- まちの魅力向上に寄与

《中央区を取り巻く概況》

CO2排出量の低減を目指す(中央区からのCO2排出量は、運輸部門からの排出が2番目に多い)



《交通の現状》

- CO2排出削減のためには、自動車利用を更に抑制し、公共交通や徒歩・自転車へ転換を促すことが必要

しかし…

- 例えば自転車では、自転車利用環境(基盤・施設)が不足している。
- 銀座や日本橋地区では鉄道端末として自転車利用が多いにも関わらず、それに対して駐輪場容量が不足
- 自動車から他の交通機関利用へ転換を促すためには、他の交通機関利用環境を整える必要性



【課題】自動車利用の抑制

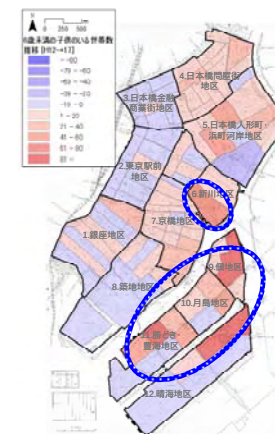
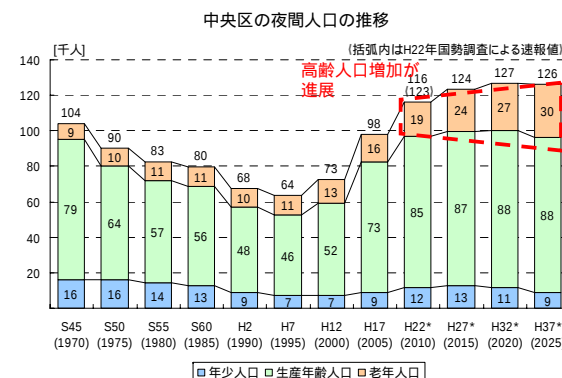
- 公共交通・徒歩・自転車への利用交通手段の転換の更なる促進
- 公共交通・歩行空間、自転車走行空間等の基盤・施設の拡充

《中央区が目指す交通》

- 人口増加への対応
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- まちの魅力向上に寄与

《中央区を取り巻く概況》

高齢人口の増加及び子供・子育て世代の増加
交通弱者の増加



データ: 東京都の統計「東京都区市町村別人口の予測(平成19年3月推計)」、(左図)、国勢調査(右図)

《交通の現状》

- 中央区内は公共交通機関が比較的充実しており、鉄道は11路線27駅ある
 - 中央区の一部地域には違法駐輪が多い
- しかし…
- 駅のほとんどが地下駅であり、一部バリアフリー未対応の駅が残存
 - 歩道に自転車と歩行者が混在し、未だ路上駐輪も多い
- 表 バリアフリー未対応駅



写真 幅員の狭い歩道に駐輪されている自転車

駅名	路線名	備考
バリアフリー経路一部未整備		
日本橋	東京メトロ銀座線	浜谷方面ホーム・改札において、階段昇降機設置
銀座	東京メトロ銀座線	ホーム・改札エレベーター設置(H23年5月28日供用開始)
小伝馬町	東京メトロ日比谷線	エレベーター設置工事中(H23年度完成予定)
茅場町	東京メトロ日比谷線・東西線	駅改良設計中(供用開始時期未定)
宝町	都営浅草線	エレベーター設置工事中
バリアフリー経路未整備		
京橋	東京メトロ銀座線	駅改良設計中(供用開始時期未定)
銀座一丁目	東京メトロ有楽町線	-
新日本橋	JR総武快速線	エレベーター設置(ホーム・改札、H23年4月14日供用開始)
八丁堀	JR京葉線	エレベーター設置工事中(改札・地上)

EV調査(H23年6月現在)より作成



【課題】高齢者・子育て世代等が安心・快適に移動できる環境の確保

- 階段や段差などのバリアなく利用できる公共交通の確保
- 危険を感じることなく歩ける環境の確保

中央区の交通課題の抽出・整理

《中央区が目指す交通》

- 人口増加への対応
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- まちの魅力向上に寄与

《中央区を取り巻く概況》

区内住民の高齢化と子育て世代(世帯)の増加
公共施設や病院等の公益施設は、区内各所に立地

《交通の現状》

- 中央区内は公共交通機関が比較的充実しており、鉄道は11路線27駅ある
- バス路線も都バスの他、江戸バス、メトロリンクが運行中

しかし・・・

晴海、銀座、月島、日本橋の各地区の一部に、公共交通不便地域が残存
鉄道網が充実している中、晴海地区には鉄道駅がない(最寄は勝どきまたは月島駅)

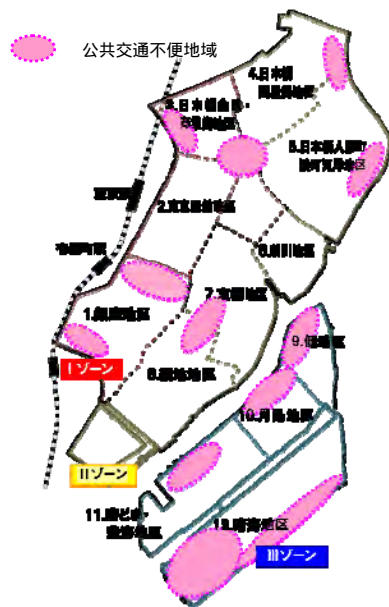


図 区内公共交通の不便地域

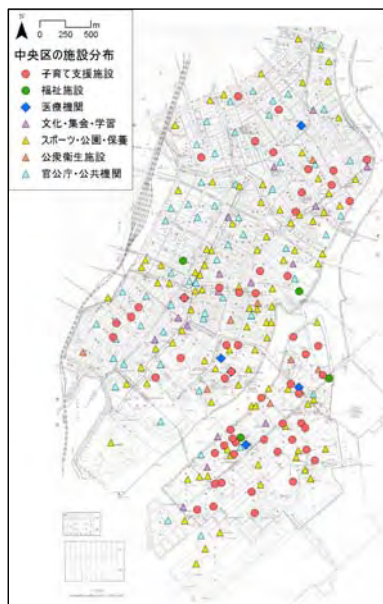


図 中央区内の主な施設分布

《中央区が目指す交通》

- 人口増加への対応
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- まちの魅力向上に寄与

《中央区を取り巻く概況》

日本を代表する商業地区である銀座や日本橋
区内商店街も数多い

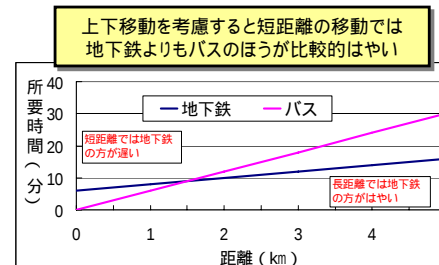
《交通の現状》

- 隅田川以西では、区内南北の移動において鉄道を利用する割合が高い
- 銀座地区等の商業地区内の回遊や商店街への来街時は徒歩がメイン

しかし・・・

区内の鉄道駅は、上下移動が必要な地下駅がほとんど
回遊や買い物のような区内での短距離移動では、他に利用しやすい交通手段が無いために徒歩・自転車である可能性

(参考)地下鉄とバスの距離別所要時間の比較

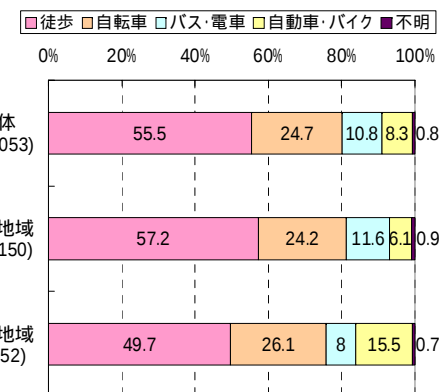


地下鉄: 表定速度30km/時 + 上下移動3分 × 2回
バス: 表定速度10km/時 の場合

銀座地区での交通手段分担率

順位	交通手段	トリップ数	分担率
1	徒歩	46763	95.5%
2	自転車	1020	2.1%
3	自動車	683	1.4%
4	鉄道	333	0.7%
5	バイク	100	0.2%
6	バス	53	0.1%

資料: 第5回東京都都市圏パーソントリップ調査 (H20)



資料: 平成22年度 東京都商店街実態調査 報告書

図 商店街への来街手段

【課題】公共交通不便地域の解消

- 区内に残る公共交通不便地域の解消
- 区内各地域から、公共公益施設へアクセスする公共交通の拡充

【課題】商業地域における回遊行動を誘発する移動手段の確保

- 安心・安全に商業地域を回遊できるような歩行空間の確保
- 短距離でも気軽に利用できる移動手段の用意

中央区の交通課題の抽出・整理

《中央区が目指す交通》

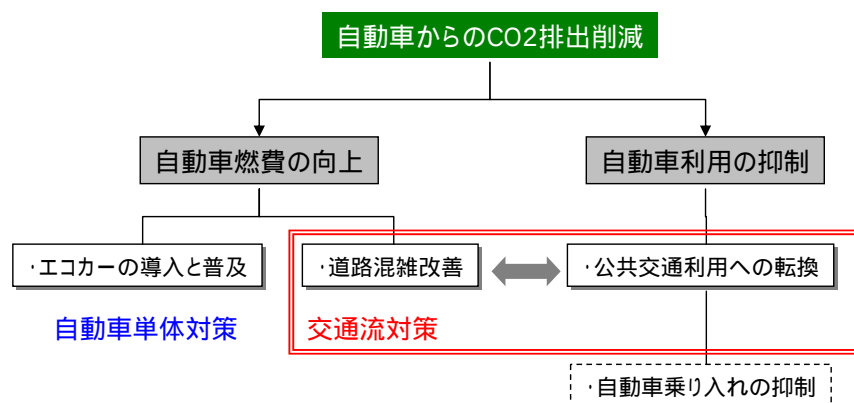
- 人口増加への対応
- 環境負荷低減・省エネへの寄与
- 交通弱者等の安全・安心な移動支援
- まちの魅力向上に寄与

《中央区の進める環境政策》

- 中央区は温室効果ガスを、2012年までに5%削減、2020年までに25%削減することを目指し、運輸・交通を含む各分野での取組みを進める計画を立案
- 中央区から排出されるCO2のうち、2番目に多い排出源は運輸

そこで…

運輸、主に自動車からのCO2排出を抑制するには、「エコカー」や「電気自動車」への転換といった単体対策と共に、「渋滞削減」「自動車利用の削減」といった交通流対策が求められる



《自動車交通の現状》

- 都市計画道路の約8割が整備済み
- 道路率は自動車専用道路面積を含むと約29.3%と23区で最高
- 区内を発着する移動では、自動車の利用率は低い

しかし…

区内道路の混雑は、未だ激しく、混雑時平均旅行速度は都内の平均を下回る(区内自動車交通は、主に通過交通が主であると想定される)

端末物流(荷物の集配送)における荷捌きのための路上駐車が、交通障害の要因となっている場合もある

そこで…

路面公共交通のサービスレベルが低下(朝夕の混雑時に定時性が保たれない等)
 区民の日常生活での徒歩・自転車の移動での、交通安全の向上の必要性
 区内の移動の自動車利用を抑制する必要性



写真 区内路地における荷捌き車両の駐車



バスが高頻度で運行されている区間

データ: H22道路交通センサス

図 平日自動車交通量と混雑時の旅行速度

【課題】歩行者と公共交通優先の区内交通体系の構築

- 自動車利用から公共交通利用への転換の更なる促進や徒歩や自転車利用による自動車交通の削減(関連課題→自転車の基盤整備)
- 既存の公共交通の利便性向上(高齢者、子育て世代にも使いやすい公共交通、定時性等のサービスレベルの向上)→関連課題:各公共交通に関する課題
- 安心・安全に歩ける道路空間の構築(関連課題→商業地域の回遊行動の誘発)

中央区の交通課題の抽出・整理

中央区の交通に関わる課題（案）

人口増加への 対応

再開発地域等人口急増地区の適切な移動手段の確保
 ○ 快適に利用できる移動・輸送手段の確保が必要

環境負荷低減・ 省エネへの寄与

交通手段、輸送手段の省エネ
 ○ 自動車をはじめ、バス、トラック、バイクといった内燃の輸送手段から、エコカーや電気自動車といった環境にやさしい乗り物への転換

自動車利用の抑制

- 公共交通・徒歩・自転車への利用交通手段の転換の更なる促進
- 公共交通・歩行空間、自転車走行空間等の基盤・施設の拡充

交通弱者等の 安全・安心な 移動支援

高齢者・子育て世代等が安心・快適に移動できる環境の確保
 ○ 階段や段差などのバリアなく利用できる公共交通
 ○ 危険を感じることなく歩ける環境の確保

公共交通不便地域の解消

- 区内に残る公共交通不便地域の解消
- 区内各地域から、公共公益施設へアクセスする公共交通の拡充

まちの魅力向上 に寄与

商業地域における回遊行動を誘発する移動手段の確保
 ○ 安心・安全に商業地域を回遊できるような歩行空間の確保
 ○ 短距離でも気軽に利用できる移動手段の用意

全体をアシスト

歩行者と公共交通を優先した区内交通の構築
 ○ 公共交通利用促進（公共交通のサービスレベル向上）
 ○ 自動車交通・利用の抑制
 ○ 路上駐車や自動車交通対策による安全な歩行空間の確保

目指すべきまちの将来像と交通体系の基本方針の検討

基本理念を導出
するキーワード

脱クルマ社会、負担にならない徒歩で利用しやすい公共交通、人と環境にやさしい交通システム、既存ストックの有効活用、未来のライフスタイルを想定・イメージした先進性

●だれもが安全・安心に、楽しく歩けるまち

●どこへも便利、乗っても楽しい公共交通

●だれもが安全、便利に利用できる自転車

●自動車等はかしこく利用

現在 → 改善へ

20年後 → 再構築へ

さらに未来へ → 変革へ

総合交通計画

社会情勢
・
区の現状

- ・居住人口（子育て世代）の急増
- ・高齢人口の増加
- ・日本屈指の社会経済活動が活発な地域
- ・公共公益施設、商業・観光施設も多数存在
- ・通過交通と生活交通が混在

- ・居住人口は引き続き増加
- ・高齢人口は更なる増加
- ・臨海部も発展を遂げ、社会経済活動が更に活発に
- ・公共公益施設、商業・観光施設も多数存在
- ・通過交通が減少し、道路空間構成の再構築が進む

- ・世代が交代するも、高い定住意識により人口は維持
- ・高齢人口は増加するも、全体割合は減少
- ・世界屈指の社会経済活動が活発な地域として発展
- ・公共公益施設、商業・観光施設も多数存在
- ・再編された道路空間の機能が向上している

区民・来訪者の
ライフスタイル
(例示)

- ・公共公益施設の利用状況に偏りがあり、区民誰もが必ずしも気軽に利用できていない
- ・区内の公共交通はバスまたは地下鉄
- ・商業地区では高齢者の回遊性に難あり（広範囲な銀ブラができない）
- ・子育て世代の外出機会が多く持てない
- ・個々人で、マイカーや自転車等の私的移動手段を所有

- ・公共公益施設を区民誰もが気軽に利用できている
- ・商業地区では高齢者を含めて回遊性が高まる（広範囲な銀ブラが実現）
- ・高齢者が社会活動に積極的に参画できている
- ・子育て世代の外出が容易になっている
- ・エコ、省エネを意識した移動手段の選択や生活様式に変容

- ・公共公益施設を区民誰もが気軽に利用できている
- ・商業地区では高齢者を含めて回遊性が高まる（広範囲に銀ブラが実現→まち歩きが銀座地区以外でも活発化）
- ・高齢者が社会活動に積極的に参画できている
- ・子育て世代の外出が容易になっている
- ・住民の環境意識が高まり（3R）、移動に対する価値観も変化（保有せずに賢く移動することがかっこいい）

基本方針を
設定する上
での視点

- 【緊急性の高い都市交通課題の解消】
- ・既存ストックの有効活用
 - ・新たなモビリティの実験的導入
 - ・10～20年後の計画策定と合意形成

- 【公共交通ネットワークの再構築】
- ・既存ストックの有効活用を継続推進
 - ・新たなモビリティの実用化
 - ・全移動距離帯への公共交通確保

- 【基本理念の実現】
- ・既存ストックの有効活用を継続推進
 - ・移動手段の共有化による都市空間の効率化
 - ・あらゆる世代の移動の自由を確立
 - ・次世代交通体系のスタンダード（ショールーム）化

交通の姿
(例示)

- ・公共交通（鉄道網・バス網）は全体では充実しているが、一部地区で充実が必要
- ・道路空間は大型車が通過し、混雑度も比較的高い一方、歩道空間は歩行者と自転車混在
- ・駐車場は充足しているが、利用率が低く、駐輪場は不足
- ・全体では充実している区内公共交通と、周辺区との交通システムとの連携が不十分
- ・運賃体系は交通手段、事業者別に分離

- ・マイカー等を手放しても良いと思えるレベルまで公共交通の整備が進捗→来訪者の区内移動も公共交通を利用
- ・まち歩きが愉しめ、新たなモビリティにも対応した道路空間
- ・中央区を核とし、新たな基幹的交通システムを中心とした、周辺区との交通システムとの連携
- ・多様な運賃制度により区内外の公共交通利用者の利便性が向上

- ・住民はマイカーや自転車等の私的移動手段を保有せず、先進的な交通手段を共同利用
- ・郊外からの来訪者も公共交通を利用
- ・まち歩きが愉しめ、新たなモビリティに対応した安全・安心な道路空間の拡大
- ・周辺区との交通システムが連携し、中央区を核とした交通ネットワークの形成
- ・運賃体系や乗換施設の改善等により、あらゆる交通が有機連携し、安全・便利・快適な移動を実現

現状の都市交通問題への対応に留まらず、未来を見据えた先進性のある総合交通計画の立案

公共交通の
質と量の変化

公共交通の質と量の向上

実施施策の検討にあたって（取組みの短中長期への分類の考え方案）

中央区総合交通計画 (目標年次: 概ね20年後)

3. 中央区の交通に関する課題の抽出

- ・区内の移動における各課題の抽出
- ・環境負荷低減、安全・安心(高齢者、子育て世代)、人口増加の視点を中心に検討

4. 目指すべきまちの将来像と交通体系の基本方針の検討

- ・基本理念の検討
→20年後、さらに未来のライフスタイルをイメージした交通ビジョン
- ・基本理念に対応した目標と方針
- ・短・中・長期のロードマップの作成

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討

6. 重点施策の抽出

- ・短・中期の計画実現に向けた施策の抽出
- ・評価指標、目標の設定

総合交通戦略 (目標年次: 概ね10年後)

7. 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラムの検討

- ・プログラムに盛り込む施策の具体案、スケジュール、役割分担
- ・短・中期施策の目標値設定

8. 推進体制の検討

- ・PDCAサイクルの実施による移動支援のスパイラルアップ
- ・協議会による進捗管理の実施体制
- ・区、区民、企業の協同による実施体制
- ・支援制度や社会実験の効果的な活用

実施施策の取組みにあたっての短中長期への分類の考え方案 《次回検討事項》

