

中央区地域公共交通会議

第2回 交通戦略部会 討議資料

- (4) 目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討
- (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
- (7) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラムの検討
- (8) 推進体制の検討

平成23年12月19日

中央区 環境土木部 環境政策課

今回の検討内容

総合交通計画・交通戦略策定の流れ

- 1. 上位計画・関連計画の把握**
 - ・東京都、及び中央区における上位計画・関連計画の整理
 - ・以下の計画立案時に整合を計る
- 2. 中央区の社会経済現況の把握**
 - ・人口、土地利用、交通等の社会経済現況を整理
 - ・将来動向についても既存調査等より把握

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の基本方針の検討

- ・目指すべきまちの将来像の検討
→上位計画と将来想定する情勢・ライフスタイルからまちの将来像を設定
- ・交通の基本理念・目標の検討
→まちの将来像と交通に関する課題を踏まえた基本方針を設定

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

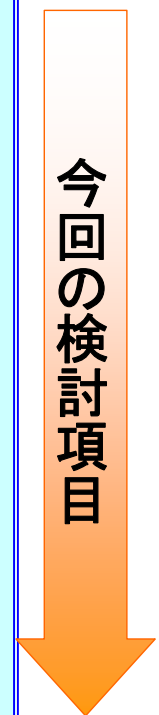
総合交通戦略 (目標年次:概ね10年後)

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

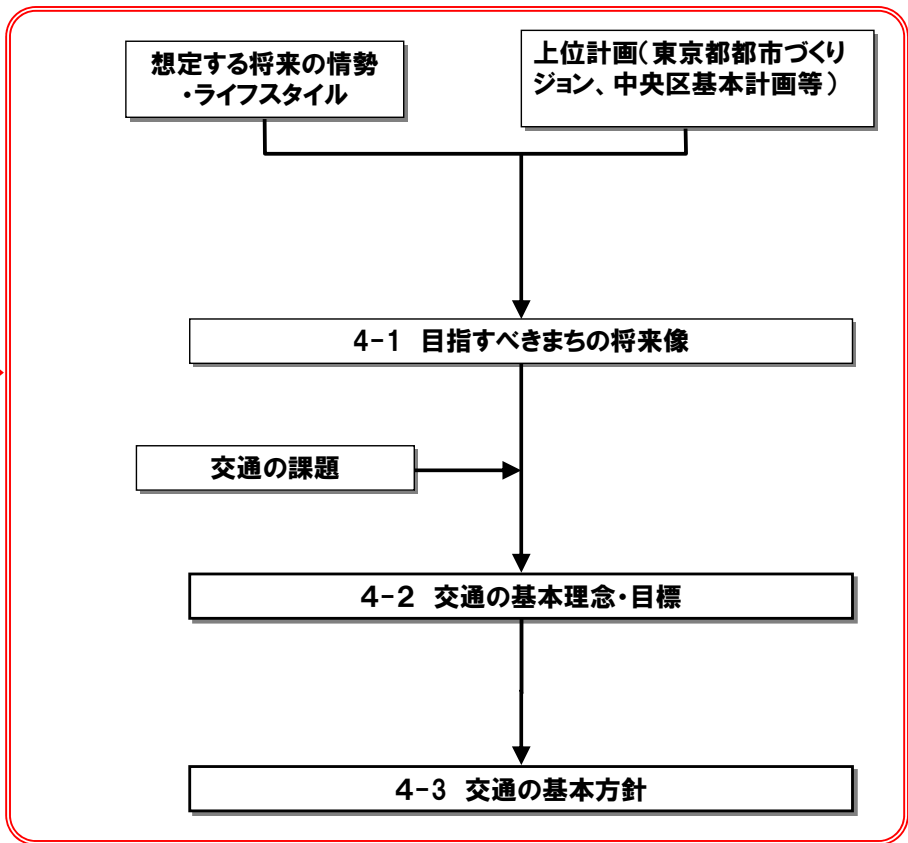
8. 推進体制の検討

- ・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



<今回再整理事項>

目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の設定



4. 目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討

4-1 目指すべきまちの将来像

<上位計画>

中央区基本構想

1. 中央区の将来像

「生涯躍動へ 都心再生
— 個性がいきる ひととまち」

全ての人が生涯にわたっていきいきと活動し、不安のない生活を送ることのできる人間性豊かなまち、そしてつねに時代をリードしてきた**歴史と伝統をいかし**ながら、新たな都心の魅力を創造し、活力ある中央区をつくります。

2. 基本的方向

- (1) 100万人が住み、働き、楽しめるまち中央区
- (2) 都心コミュニティが息づくまち中央区
- (3) **個性豊かな**まち中央区
- (4) **世界に誇れる風格**あるまち中央区

3. 基本目標

- (1) 思いやりのある安心できるまち
 - ① 生涯をいきいきと暮らすために
 - ② 健やかな子どもを育むために
 - ③ 思いやりとふれあいのあるまちのために
- (2) うるおいのある安全で快適なまち
 - ① **住みやすい環境づくり**
 - ② **地球にやさしい環境づくり**
 - ③ 都心にふさわしい都市の基盤づくり
- (3) にぎわいとふれあいのある躍動するまち
 - ① にぎわいと活力のある産業のまちづくり
 - ② いきいきと学び豊かな個性を育むまちづくり
 - ③ 文化の香る交流のまちづくり

中央区マスタープラン

Iゾーンのまちづくりの方向性

1. **都心の魅力を高めるために、居住機能を誘導**します。
2. にぎわいを確保し、魅力ある都市空間を創出します。
3. 地下利用を中心として、公共空間・公共施設をさらに充実します。

IIゾーンのまちづくりの方向性

1. 用途別容積形地区計画を活用し、住宅を中心とした土地の合理的な高度利用を進めます。
2. 地場産業を積極的に育成するまちづくりを進めます。
3. 水辺を活かした潤いのあるまちづくりを進めます。

IIIゾーンのまちづくりの方向性

1. 住宅と住宅関連店舗を中心とした**ふれあいのあるまちづくり**を進めます。
2. 建替えのルールを定め、地域の状況に応じたまちづくりを進めます。
3. まちづくりと連動した交通基盤の整備を進め、魅力あるウォーターフロントを形成します。

東京の都市づくりビジョン

■ゾーン別の戦略

1 センター・コアゾーン(日本橋・八重洲・京橋、銀座、明石町・勝どき・月島地区)の戦略

- 1: **国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成**
- 2: **世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進**
- 3: **緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出**
- 4: **歴史と文化を生かした都市空間の形成**
- 5: **都市を楽しむ都心居住の推進**

2 東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン(晴海地区)の戦略

- 6: **国際都市東京の「世界に開く窓」の充実**
- 7: **アジアなど世界との交流や食の魅力の発信**
- 8: **環境共生型都市づくりの新たな拠点形成**
- 9: **活力と魅力のある「水辺の都」づくり**

■地域像のキーワード

- 日本橋・八重洲・京橋地区
- 日本橋地区は**国際金融拠点、国際的な観光エリア**
 - **老舗や江戸文化**を生かした美しく魅力的な景観
- 銀座地区
- **国際的な商業と観光のエリア**
- 明石町・勝どき・月島地区
- **都心に近接した利便性**、都市型住宅
 - 月島・佃などは、路地空間の良さなど、**個性や東京の歴史**を感じるまち
- 晴海地区
- 居住、商業、業務、文化、レクリエーションなどの諸機能が効果的に複合

都市再生緊急整備地域の地域整備方針

【日本橋、八重洲、銀座】

東京都心において、老朽建築物の機能更新や土地の集約化等により、**歴史と文化を生かしたうるおいと風格ある街並み**を形成しつつ、業務・商業機能等が適切に調和した魅力ある複合機能集積地を形成

特に、中央通りを中心とした地域においては、魅力とにぎわいにあふれた**国際的な商業・観光拠点**を形成

【晴海、豊洲、有明北、有明南、台場、青海、東雲】

都心に近接し、陸・海・空の卓越した交通条件にある東京臨海部において、物流機能の転出等に伴い発生した低未利用地の大規模な土地利用転換等により、職・住・学・遊の多様な魅力を備え**国際的に情報発信を行う先導的な拠点**を形成

この際、水辺の環境をいかしてアミューズメント・文化・商業などの機能を導入し、都市観光にも資するバランスのとれた魅力的な複合市街地を形成

【佃、月島、勝どき、豊海、湊、入船、新富、明石町、築地】

個性を生かしたまちづくりと計画的な大規模開発による機能更新により、**都心を支える居住機能**を強化した魅力的な複合市街地を形成

<将来想定した中央区の情勢・ライフスタイル>

【社会情勢・区の情勢】

- ・居住人口は引続き増加
- ・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
- ・公共施設、商業・観光施設も多数存在
- ・3環状道路の整備、公共交通・自転車利用環境の充実などにより、区内の自動車交通量が減少し、道路空間構成の再構築が進む

【区民・来訪者のライフスタイル】

- ・公共施設を区民誰もが気軽に利用できる
- ・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
- ・子ども連れで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し、モノの所有意識が低下している

<目指すべき中央区の将来像>

- ・ **国際的な業務・商業・観光等の拠点**として魅力あるまち
- ・ **旺盛な都市活動を支えながらも、環境にやさしいまち**
- ・ **地域の多彩な個性や歴史・文化を活かした交流が活発なまち**
- ・ **だれもが安全・安心はもとより、都心居住の利便性を実感できるまち**

4. 目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討

(参考) 東京の都市づくりビジョン

<東京の都市づくりビジョン(H21.7)*>

- 経済活力の向上、安全・安心の確保に加え、「環境、緑、景観」を一層重視した都市づくりを推進していくため、新たな基本理念として「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を定め、都市ビジョンを改定した。
 - 目標時期は、当初の都市づくりビジョンが目標とした50年先の将来を見据えつつ、2025（平成37）年とし、2016（平成28）年までを「10年後の東京」計画実現に向けた集中取組期間としている。
 - 基本理念を踏まえた基本戦略において、交通関連では「広域交通インフラの強化」が示され、空港機能の強化、三環状道路の整備、高速道路ネットワークの強化、公共交通ネットワークの充実、港湾機能の強化が挙げられている。
- *平成13年10月に策定した「東京の新しい都市づくりビジョン」を改定したもの

図 ゾーン区分図



【ゾーン別の戦略】

区分	ゾーン戦略	地域の将来像
センター・コア再生ゾーン	1: 国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成 2: 世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進 3: 緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出 4: 歴史と文化を生かした都市空間の形成 5: 都市を楽しむ都心居住の推進	大手町・丸の内・有楽町、品川・田町・芝浦など 39地区
東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン	6: 国際都市東京の「世界に開く窓」の充実 7: アジアなど世界との交流や食の魅力の発信 8: 環境共生型都市づくりの新たな拠点形成 9: 活力と魅力のある「水辺の都」づくり	豊洲・晴海、羽田空港周辺など 11地区

資料: 東京の都市づくりビジョン(改定) (2009年7月 東京都)

図 5つのゾーン区分とゾーン別の戦略

<特色ある地域の将来像>

(日本橋・八重洲・京橋)

- 東京駅八重洲口駅前広場の整備や地上・地下の歩行者空間のネットワーク強化により交通結節機能と回遊性が強化され、周辺地区の機能更新に合わせて、東京の玄関口にふさわしい風格ある街並みを形成
- 民間活力により小規模ビルの街区再編などによる機能更新が進み、表通りのにぎわいと街区内の路地がかもし出す魅力ある街並みを形成
- 日本橋などでは、金融関連サービス機能や宿泊、滞在、居住機能などの集積が進み、重要文化財に指定されている近代建築など品格とにぎわいのある国際金融拠点を形成
- 日本橋川の水辺空間を再生し、日本橋を中心に老舗や江戸文化を生かした美しく魅力的な景観を備えた、国際的な観光エリアを形成

(銀座)

- 中央通り沿いに、商業施設や文化・交流施設の機能更新が進み、スカイラインや壁面の位置が統一された美しい景観の老舗・デパート・新しいブランドショップなどが建ち並ぶ、国際的な商業と観光のエリアを形成

(明石町・勝どき・月島)

- 都心に近接した利便性とスーパー堤防の整備などにより創出されたウォーターフロントの特性を生かし、緑豊かなオープンスペースを備えた都市型住宅などの超高層建築物や、親水性豊かな低中層建築物などが組み合わせられた、多様な魅力的な複合市街地を形成
- 月島、佃などでは路地空間の良さを生かすなど、個性を生かしたまちづくりが進み、東京の歴史を感じるまちを形成
- 勝どきでは、大規模な都営住宅の建替えにより創出される用地などを活用し、環状2号線の整備や都市型住宅の整備が進むとともに、運河と調和した魅力ある景観を形成

(晴海)

- 居住、商業、業務、文化、レクリエーションなどの諸機能が効果的に複合された防災機能に優れた活力ある市街地を形成

資料: 東京の都市づくりビジョン(改定) (2009年7月 東京都)

4. 目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討

4-2 交通の基本理念、目標

〈中央区の交通課題（前回資料より）〉

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
 ○快適に利用できる公共交通の確保
 ○安心・快適に利用できる駅設備の確保

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

〈目指すべき中央区の将来像〉

- ・ 国際的な業務・商業・観光等の拠点として魅力あるまち
- ・ 旺盛な都市活動を支えながらも、環境にやさしいまち
- ・ 地域の多彩な個性や歴史・文化を活かした交流が活発なまち
- ・ だれもが安全・安心はもとより、都心居住の利便性を実感できるまち



〈中央区の交通の基本理念〉

人と環境にやさしく、まちの魅力を高める交通の実現
 ～公共交通の利便性をさらに高め、車依存の低減をめざして～

〈中央区の交通の目標〉

1. 将来の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する
2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する
3. 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる
4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する



4. 目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討

4-3 交通の目標を踏まえた基本方針

〈目標1〉

○将来の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する

〈基本方針1-①〉利便性の高い交通手段の充実による交通需要の分散

- ・人口増加に伴う交通需要の拡大に対し、定時性・速達性の高い交通手段の充実により交通需要を分散させ、快適な区内移動を実現する。

〈基本方針1-②〉増大する交通需要に応じた交通施設の機能充実

- ・人口増加に伴う交通需要の拡大に対し、当該交通施設の機能を充実させ、安全・快適な区内移動を実現する。

〈目標2〉

○自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する

〈基本方針2-①〉公共交通サービスの充実

- ・自動車から公共交通への転換を促進するため、公共交通サービスの充実を図る。

〈基本方針2-②〉自転車利用環境の向上

- ・安全・快適な自転車の利用環境を向上させ、過度な自動車利用を抑制する。

〈基本方針2-③〉輸送手段の省エネ化

- ・区内の交通に対して、CO2排出量原単位が低く、エネルギー効率の高い輸送手段の導入促進を通じて省エネ化を図る。

〈基本方針2-④〉共同利用の促進

- ・自動車や自転車等の共同利用を促進し、自動車利用を抑制する。

4. 目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討

4-3 交通の目標を踏まえた基本方針

〈目標3〉

○高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる



〈基本方針3-①〉安全・安心に利用できる交通施設の拡充

・高齢者、障がい者やベビーカー利用者等が抵抗感なく利用できる移動環境を確保する。

〈基本方針3-②〉利便性の高い公共交通網、サービス水準の拡充

・既往の交通ネットワークに対して、アクセス性を高め、サービス水準を向上する。

〈基本方針3-③〉快適性を享受できる移動環境の確保

・運行状況や乗換径路がわかりやすいなど、誰もがストレスや不安等を抱かず、快適性を享受できる移動環境を確保する。

〈目標4〉

○地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する



〈基本方針4-①〉回遊性を高める使い勝手のよい移動手段の拡充

・乗り場にアクセスしやすく、乗り降りしやすいなど、使い勝手のよい移動手段を拡充する。

〈基本方針4-②〉楽しく歩ける環境の整備

・人々が集い、憩い、楽しく交流できる歩行環境を整備する。

〈基本方針4-③〉景観を楽しめる移動手段の拡充

・魅力的な観光名所や商業施設、水辺空間やランドマークなどの景観を楽しめる移動手段を拡充する。

〈基本方針4-④〉わかりやすく安心して移動できる環境の拡充

・来街者が、ストレスや不安を抱かず、安心して移動できる環境を拡充する。

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討

5-1 基本方針より抽出される施策の検討

<p>〈目標1〉 ○将来の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する</p>	<p>〈基本方針1-①〉 利便性の高い交通手段の充実による交通需要の分散</p>
	<p>〈基本方針1-②〉 増大する交通需要に応じた交通施設の機能充実</p>
<p>〈目標2〉 ○自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する</p>	<p>〈基本方針2-①〉 公共交通サービスの充実</p>
	<p>〈基本方針2-②〉 自転車利用環境の向上</p>
	<p>〈基本方針2-③〉 輸送手段の省エネ化</p>
	<p>〈基本方針2-④〉 共同利用の促進</p>
<p>〈目標3〉 ○高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる</p>	<p>〈基本方針3-①〉 安全・安心に利用できる交通施設の拡充</p>
	<p>〈基本方針3-②〉 利便性の高い公共交通網、サービス水準の拡充</p>
	<p>〈基本方針3-③〉 快適性を享受できる移動環境の確保</p>
<p>〈目標4〉 ○地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する</p>	<p>〈基本方針4-①〉 回遊性を高める使い勝手のよい移動手段の拡充</p>
	<p>〈基本方針4-②〉 楽しく歩ける環境の整備</p>
	<p>〈基本方針4-③〉 景観を楽しめる移動手段の拡充</p>
	<p>〈基本方針4-④〉 わかりやすく安心して移動できる環境の拡充</p>

〈施策案〉

基幹的交通システムの導入
(関連基本方針: 1-①、2-①、2-③、3-①、4-①、4-②)

交通施設の機能充実
(関連基本方針: 1-②、3-①)

バスのサービス拡充(公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等)
(関連基本方針: 2-①、3-②、4-①)

自転車利用の基盤整備(駐輪場、走行空間等)
(関連基本方針: 2-②)

自動車・自転車等の共同利用システムの導入
(関連基本方針: 2-②、2-④、4-①、4-③)

歩行環境の整備
(関連基本方針: 4-②、4-④)

荷捌き交通対策
(関連基本方針: 2-②、4-②)

水上交通の拡充
(関連基本方針: 2-①、4-③)

交通情報提供の拡充
(関連基本方針: 3-③、4-④)

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討

施策の概要（1）

施策	基幹的交通システムの導入
主に対応する目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 将来の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する 2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する 3. 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる 4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
対応する基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1-① 利便性の高い交通手段の充実による交通需要の分散 2-① 公共交通サービスの充実 2-③ 輸送手段の省エネ化 3-① 安全・安心に利用できる交通施設の拡充 4-① 回遊性を高める使い勝手のよい移動手手段の拡充 4-② 楽しく歩ける環境の整備
施策の概要	<p>• 公共交通の不足する地域に、輸送力、速達性、定時性、バリアフリー性、環境性等を備えた人と環境にやさしい交通手段を導入する。</p> <p>〈基幹的交通システムの導入イメージ〉</p> <p>【導入前】 商業地域</p> <p>【導入後】 商業地域</p> <p>交通手段の選択肢を増やす</p> <p>回遊性の向上</p> <p>基幹的交通システム</p>
事例	<p>• 主な実現課題は、建設費の低減、導入空間の確保、交通処理対策など。</p> <p>【基幹的公共交通システムの一例】(概ねの輸送力) ※路線バス～3千人/時間</p> <p>(40～50千人/時間) <地下鉄> (10～20千人/時間) <新交通システム等> (4～9千人/時間) <LRT> (4千人/時間) <BRT></p>
実現に要する期間	中期間(概ね10年間)

施策	交通施設の機能充実① (駅、道路、バス、まちとのつながり)
主に対応する目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 将来の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する 3. 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる
対応する基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1-② 増大する交通需要に応じた交通施設の機能充実 3-① 安全・安心に利用できる交通施設の拡充
施策の概要	<p>• 駅へのエレベーター、エスカレーターを設置を進める。</p> <p>資料: 東京都交通局HP</p> <p>• 道路のセミフラット化を進める。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>整備前: 車道と歩道の段差が大きく、乗入れ部分で歩道が凸凹しているため、歩きにくい状態</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>整備後: 段差の小さい歩道(セミフラット型)にすることにより、車道と歩道の段差が小さくなり、高齢者やベビーカーなどでも、安心・安全に通行できるようになる</p> </div> </div>
事例	<p>【エレベーター・エスカレーターを設置】</p> <p><都営地下鉄大江戸線月島駅></p>
実現に要する期間	短期間(概ね5年間)

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討

施策の概要（2）


施策	交通施設の機能充実②（駅、道路、<u>バス</u>、<u>まちとのつながり</u>）	
主に対応する目標	1. 将来の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する 3. 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる	
対応する基本方針	1-② 増大する交通需要に応じた交通施設の機能充実 3-① 安全・安心に利用できる交通施設の拡充	
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> バス車両の低床・ノンステップ化を進める。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: center;">出典：仙台市交通局HP</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通施設と道路や隣接する建築物など施設間相互の円滑な利用や移動の連続性が図られるよう、異なる施設の所有者等が連携して一体的に整備を進めるよう調整を図る。（中央区福祉のまちづくり方針2011より） 	
事例	【ノンステップバス】  <都営バス> 資料：東京都交通局HP	【銀座四丁目交差点地下空間・晴海通り地下空間の整備】 安全で快適な街歩きを楽しめるよう、歩行者空間の整備とバリアフリー化を推進する。  資料：株式会社三越
実現に要する期間	短期間（概ね5年間）	

施策	バスのサービス拡充（公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等）
主に対応する目標	2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する 3. 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる 4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
対応する基本方針	2-① 公共交通サービスの充実 3-② 利便性の高い公共交通網、サービス水準の拡充 4-① 回遊性を高める使い勝手のよい移動手段の拡充
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 都営バス、江戸バスのサービス拡充を図る。 江戸バスについては、運行時間、乗継時間、運行ルート・経路、バス停環境等のサービス改善・拡充を検討する。（平成23年度第1回中央区地域公共交通会議資料より）
事例	<事例：「江戸バス」のルート変更> <ul style="list-style-type: none"> 平成21年12月の運行開始後、平成23年1月に施設アクセスなどを改善するために一部のルート・バス停位置を変更した。 <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> 一部のルート、バス停位置を変更 </div> </div> <p>出典：平成23年度第1回中央区地域公共交通会議資料</p>
実現に要する期間	短期間（概ね5年間）

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討



施策の概要（3）

施策	自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間等）
主に対応する目標	2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する
対応する基本方針	2-② 自転車利用環境の向上
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の道路や公共用地、民間敷地などでの駐輪場の整備を進めていく。 ・走行空間については、広幅員の歩道に自転車歩行車道を整備することを基本とし、連続化、ネットワーク化を図る。また、車道への走行空間の確保は交通管理者と協議していく。 ・主な実現課題は、駐輪場の整備は用地の確保など。車道への自転車走行空間の確保は、自動車交通量や沿道の荷捌き車両、パーキングメーター対策など。 <p>出典：「中央区自転車利用のあり方検討 中間のまとめ」 H23.11 中央区</p>
事例	<p>〈事例：銀座三越の再開発事業による駐輪場整備〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀座三越では、平成18年から実施した再開発事業において、地下1階及び地下2階に合計192台収用の駐輪場を整備した。   <p>出典：「中央区自転車利用のあり方検討 中間のまとめ」 H23.11 中央区</p>
実現に要する期間	中期間（概ね10年間）

施策	自動車・自転車等の共同利用システムの導入
主に対応する目標	2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する 4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
対応する基本方針	2-② 自転車利用環境の向上 2-④ 共同利用の促進 4-① 回遊性を高める使い勝手のよい移動手段の拡充 4-③ 景観を楽しめる移動手段の拡充
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車については、カーシェアリングの導入を促進する。自転車については、コミュニティサイクルを導入する。 ・コミュニティサイクルについては、通勤・通学のほか、ビジネス利用や観光利用などにも活かせるものとする。 ・貸出拠点は駅周辺の公開用地や駐輪場商業施設、公開空地などに確保する。 ・主な実現課題は、事業費や用地の確保など。 <p>出典：「中央区自転車利用のあり方検討 中間のまとめ」 H23.11 中央区</p>
事例	<p>〈まちびらきと併せたカーシェアリング（大阪府茨木市、箕面市）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模な住宅地開発に際し、予めカーシェアリングを組み込み事により、住民のライフスタイルへの浸透を図るとともに、駐車場を減らし、その分緑地を確保。 ・事業主体は阪急彩都開発(株) <p>出典：国土交通省資料</p> <p>〈富山市レンタサイクル（シクロシティ富山）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋外広告を活用して、事業主体となる民間事業者が、独立採算でコミュニティサイクルを実施している。 ・通勤や業務、私事利用などに対して、短距離の自動車利用の見直しや中心市街地の回遊性の強化と活性化を目的としている。  <p>出典：「中央区自転車利用のあり方検討 中間のまとめ」 H23.11 中央区</p>
実現に要する期間	中期間（概ね10年間）

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討

施策の概要（4）

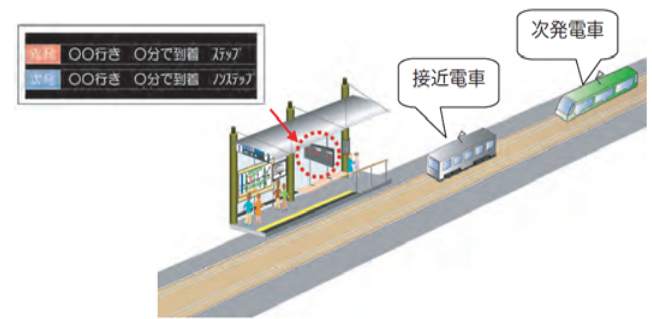

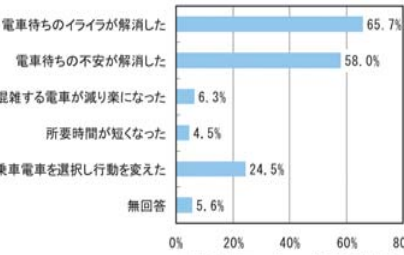
施策	歩行環境の整備
主に対応する目標	4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
対応する基本方針	4-② 楽しく歩ける環境の整備 4-④ わかりやすく安心して移動できる環境の拡充
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の進入抑制などにより、だれもが安全に楽しく歩ける環境を整備する。 整備に当たっては、バリアフリー化、休憩スペースの設置、案内標識や地図の充実などに配慮する。 主な実現課題は、自動車や自転車対策を通じた道路空間の確保、荷捌き交通対策など。
事例	<p>〈事例1：銀座・外堀通り〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 快適な道路環境や美しさや潤いのある道づくりを図るため、既存の道路での歩道舗装のカラー化や道路の緑化、街路灯の整備など一体的に景観整備を行っている。東京の「顔」となる20路線について景観整備を行う「シンボルロード整備事業」の一環。  <p>シンボルロード・外堀通り(中央区銀座)</p> <p>出典：東京都HP</p> <p>〈事例2：フライブルグ(ドイツ)〉</p> <ul style="list-style-type: none"> まちなかを自動車の進入を禁止するトランジットモール化しており、安心して歩ける空間となっている。 
実現に要する期間	中期間(概ね10年間)

施策	荷捌き交通対策									
主に対応する目標	2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する 4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する									
対応する基本方針	2-② 自転車利便環境の向上 4-② 楽しく歩ける環境の整備									
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 共同配送や駐車スペースのタイムシェアリングなどにより、荷捌き交通の削減や駐車スペースの効率的運用を図る。 主な実現課題は、関係者間の調整など。 									
事例	<p>〈事例：共同配送(横浜市元町)〉</p> <p>商店街で共同配送を行うことにより、荷捌き車両を削減。</p>  <p>○共同集配の例(横浜市元町)</p> <ul style="list-style-type: none"> 商店街イメージの改善、排気ガス削減等の環境対策。 大型貨物車通行や貨物車総量を抑制する共同配送を全国初め商店街が中心に実施。 地区内に、共同集配用の車両が駐車できる荷捌き場所を整備。 集配先は、商店だけでなく地元の住宅も。 <p>資料：元町地区共同配送システムマニュアル</p> <p>〈事例：駐車スペースのタイムシェアリング(日本橋問屋街)〉</p> <p>時間帯によって、駐車スペースを貨物車と乗用車で使い分けし空間を効率的に利用。</p>  <p>タイムシェアリング(日本橋問屋街)</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭い道路に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、路外での荷捌きスペース確保は困難。トラック流入量の抑制のため駐車スペースのタイムシェアリングを実施。 荷捌き需要の多い7時～10時、16時半～19時は普通貨物車のみ駐車可。 10時～16時半は一般乗用車のみ駐車可。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>7:00～10:00</th> <th>10:00～16:30</th> <th>16:30～19:30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)</td> <td>【一般乗用車の駐車】 貨物車配達の駐車禁止(禁止)</td> <td>【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)</td> </tr> <tr> <td>【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)</td> <td>【一般乗用車の駐車】 乗用車専用スペースによる駐車</td> <td>【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：国土交通省 社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会第4回資料 H18.10</p>	7:00～10:00	10:00～16:30	16:30～19:30	【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)	【一般乗用車の駐車】 貨物車配達の駐車禁止(禁止)	【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)	【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)	【一般乗用車の駐車】 乗用車専用スペースによる駐車	【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)
7:00～10:00	10:00～16:30	16:30～19:30								
【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)	【一般乗用車の駐車】 貨物車配達の駐車禁止(禁止)	【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)								
【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)	【一般乗用車の駐車】 乗用車専用スペースによる駐車	【貨物車配達の駐車】 貨物車配達は駐車禁止(禁止)								
実現に要する期間	中期間(概ね10年間)									

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討

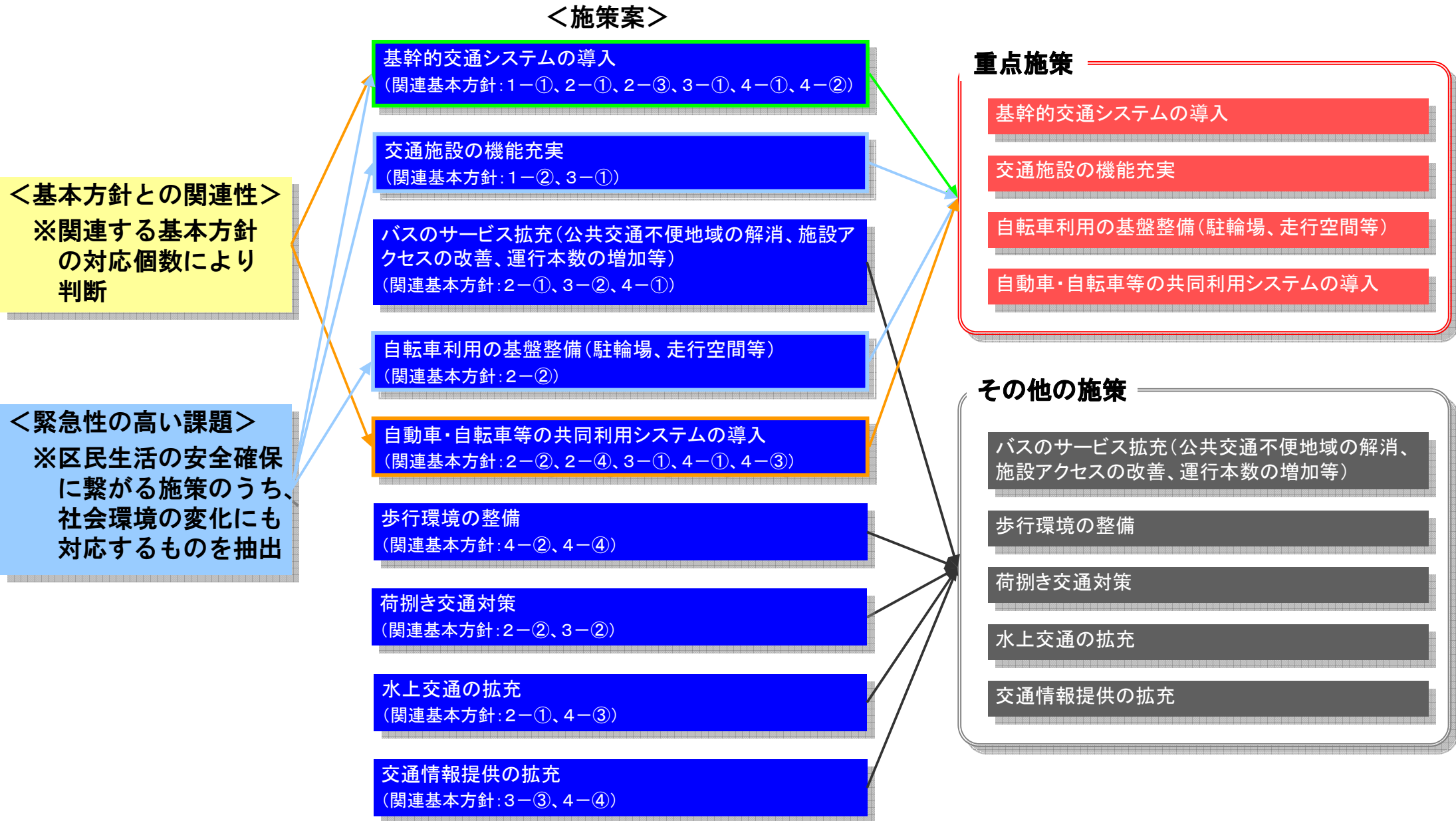
施策の概要（5）

施策	水上交通の拡充
主に対応する目標	2. 自動車利用の抑制、輸送手段の省エネ化を進めることで、環境負荷を軽減する 4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
対応する基本方針	2-① 公共交通サービスの充実 4-③ 景観を楽しめる移動手段の拡充
施策の概要	・「水の都中央区の復活」をめざし、快適な水上交通ネットワークの創出を図るため、区内河川、運河を巡るルートや、羽田、横浜、浦安など広域ルートによる水上交通ネットワークの創出を促進する。あわせて、水上交通の拠点となる船着場の整備を推進する。 出典：区内公共交通のあり方報告書 H20.3 中央区 〈水上交通ルート(案)(左)、広域的な水辺空間連携のイメージ(右)〉  出典：区内公共交通のあり方報告書 H20.3 中央区 ・主な実現課題は、既存の観光交通との役割分担など。
実現に要する期間	中期間(概ね10年間)

施策	交通情報提供の拡充
主に対応する目標	3. 高齢者や子育て世代を含め、誰もが行きたいところに安全・安心に出かけられる 4. 地域資源（観光地や商業地）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
対応する基本方針	3-③ 快適性を享受できる移動環境の確保 4-④ わかりやすく安心して移動できる環境の拡充
施策の概要	・高齢者や障がい者を含めただれもがわかりやすく、より有効な形で、交通機関の運行状況や混雑状況、乗換経路や施設案内などの情報提供を行う。 ・主な実現課題は、建設費の低減、工事における旅客安全性・利便性確保、施工空間の確保など。
事例	電停に接近する電車及び次発電車の行き先、到着予測時刻を表示し、利用者の待ち時間のイライラを解消すると同時に利用者に選択肢を与える。  ○利用者の満足度の向上   (利用者アンケート調査結果) 資料：LRT等利用促進に向けて(ICTを活用した利用促進施策と支援制度について) 国土交通省
実現に要する期間	短期間(概ね5年間)

6. 重点施策の抽出

●重点施策は、基本方針との関連性、課題の緊急度より抽出を行う



7. 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラムの検討（交通戦略）

施策の実施スケジュール（案）

●総合交通戦略に盛り込む施策は、実施に要する期間、施策の重要度（重点施策）より、以下の施策を抽出する








短期（概ね5年後まで）	中期（概ね10年後まで）	長期（概ね20年後まで）
基幹的交通システムの導入		引き続き実施
交通施設の機能充実		引き続き実施
自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間等）		引き続き実施
自動車・自転車等の共同利用システムの導入		引き続き実施
バスのサービス拡充（公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等）	引き続き実施	引き続き実施
歩行環境の整備		引き続き実施
交通情報提供の拡充	引き続き実施	
荷捌き交通対策		
水上交通の拡充		

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（交通戦略）

実施プログラム（案）

●総合交通戦略に盛り込む施策の実施プログラムとして、実施スケジュール、実施箇所及び実施主体を整理する

施策	スケジュール			実施箇所	実施主体
	短期（H24～H28）	中期（H29～H33）	長期		
基幹的交通システムの導入	 ・H24年度 基本計画の策定 ・H25年度以降 整備計画の策定			区内全域 ※月島・晴海地区⇄銀座・東京 駅方面から優先的に実施	区、交通事業者
交通施設の機能充実				区内全域 ※現状の混雑が激しい勝どき駅 などで実施	鉄道事業者 (JR、東京都交通局、東京地下 鉄(株))
自転車利用の基盤整備（駐輪場、 走行空間等）				区内全域 ※駐輪場は乗入台数に対して容量が 不足している駅周辺(月島、築地市場、 人形町以外の各駅)	区、民間事業者、道路管理者 (区・都・国)、交通管理者
自動車・自転車等の共同利用シス テムの導入				区内全域	区または民間事業者
バスのサービス拡充（公共交通不 便地域の解消、施設アクセスの改 善、運行本数の増加等）				区内全域	区、バス事業者 (東京都交通局、日立自動車交通 (株))
歩行環境の整備				区内全域	道路管理者(区・都・国)、 交通管理者
交通情報提供の拡充				区内全域	交通事業者

8. 推進体制の検討（交通戦略）

1) PDCAサイクルの実践による評価・改善（見える化）

計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映・改善（Act）のPDCAサイクルの実践により、目標達成に向け絶えず取り組みを評価・改善していく。

各種施策の事前評価や、実施した事業の整備効果を的確に把握・評価し、計画の継続的な改善に取り組む。また重点的に取り組む先駆的な事業を設定し、効率的・効果的な施策展開を図る。さらに、各分野における中・長期計画との連携を図りつつ、円滑な事業推進を進める。

■PDCAサイクルの確立（見える化）

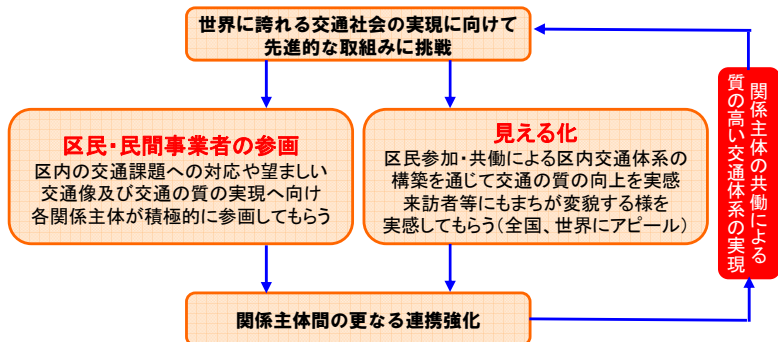


2) 区民参加・共働による区内交通体系の構築

中央区における質の高い交通体系の実現には、区民、区内を運行・運営する既存交通事業者及び企業等の一人ひとりが、自ら当事者であるとの認識を持ち、区内の交通ライフスタイル、クルマや社会、環境との関わり方を見つめ直しながら積極的に連携していくことが必要である。

そこで、中央区のみならず、地元企業、地域住民、区内交通事業者が共働し、将来の都市像を関係者全体で共有し、行政・民間企業・区民が一体となった交通体系を構築していく。

参加・共働のプロセスを通じた区民・主体間連携の醸成



3) 社会実験などを活用した交通サービスの質の向上

区内の交通サービスの質の向上へ向け、先進的な取組みを積極的に取り入れていく。そのためには、国や都と連携して、先進的な取組みについて社会実験等の形で区内に展開することも必要である。

このような社会実験を通して、中央区が全国の都市部・都心部における交通体系・その実現へ向けた取組みのパイオニア的な役割を果たす。



また、上記の連携を促進するために、関係主体による取組みに対するPDCAサイクルの実践とともに、継続的かつ着実にそのサービス・質の向上を図っていく。

