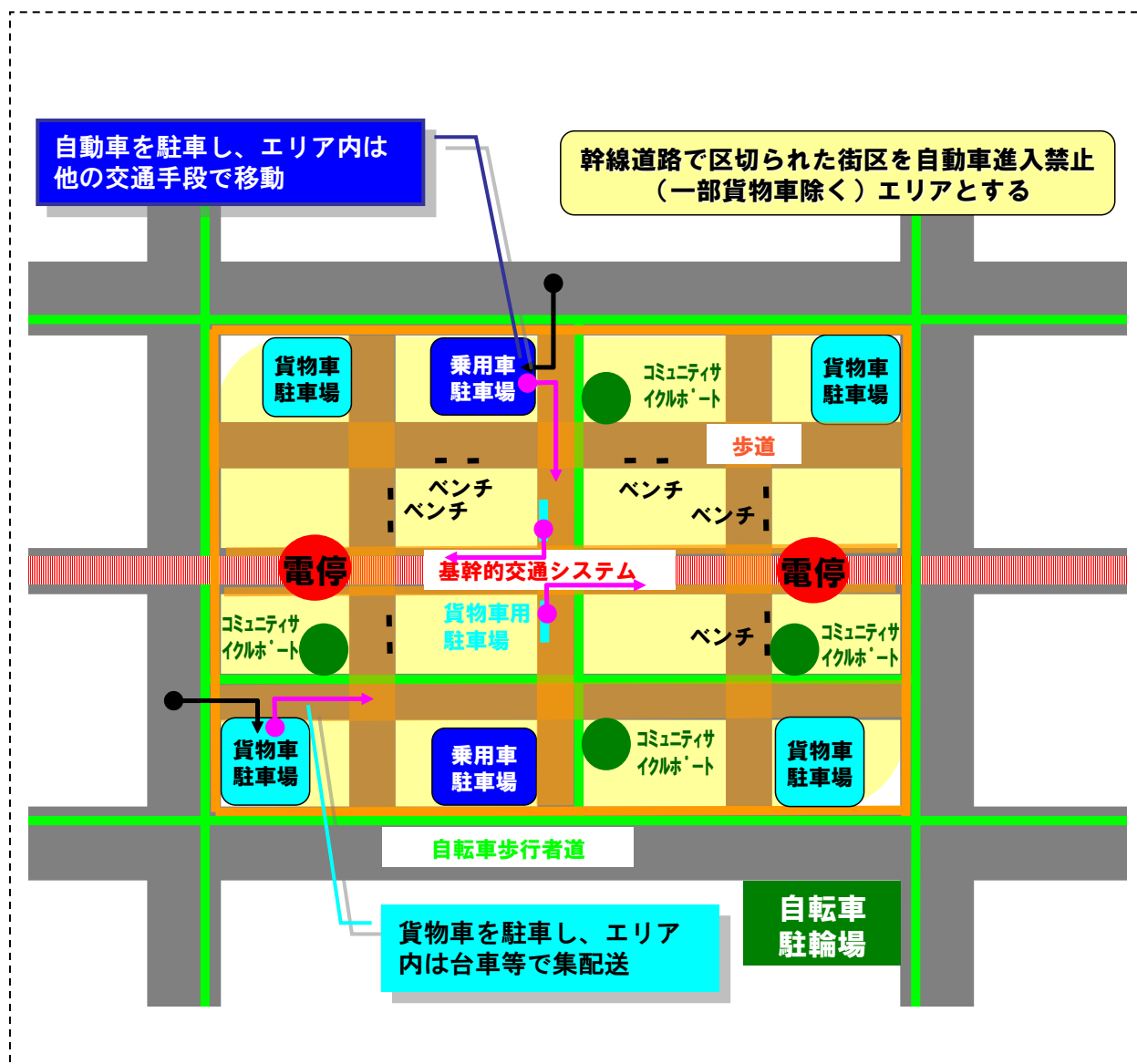
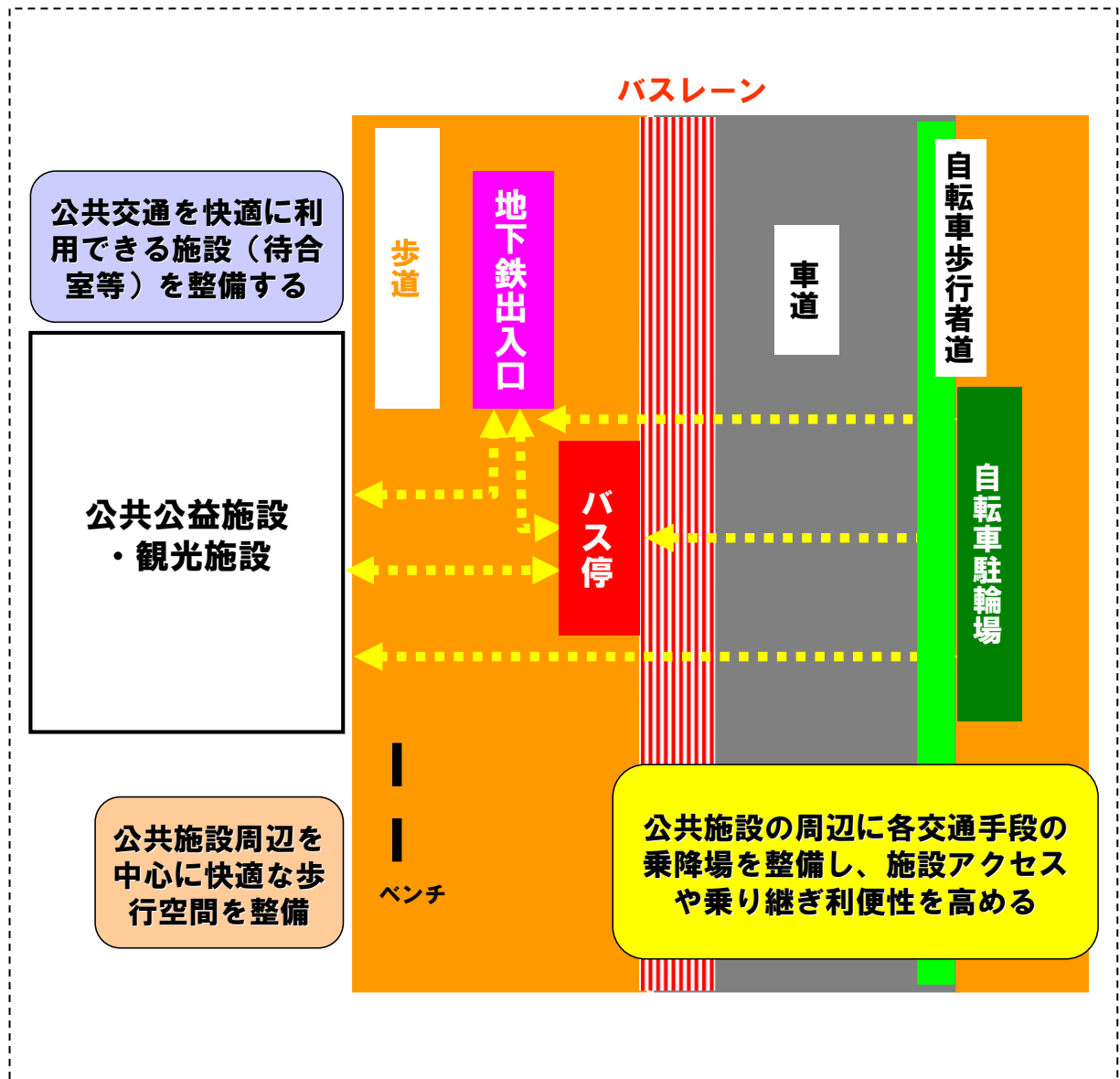


4.2.1 各地区が目指す交通まちづくりのイメージ

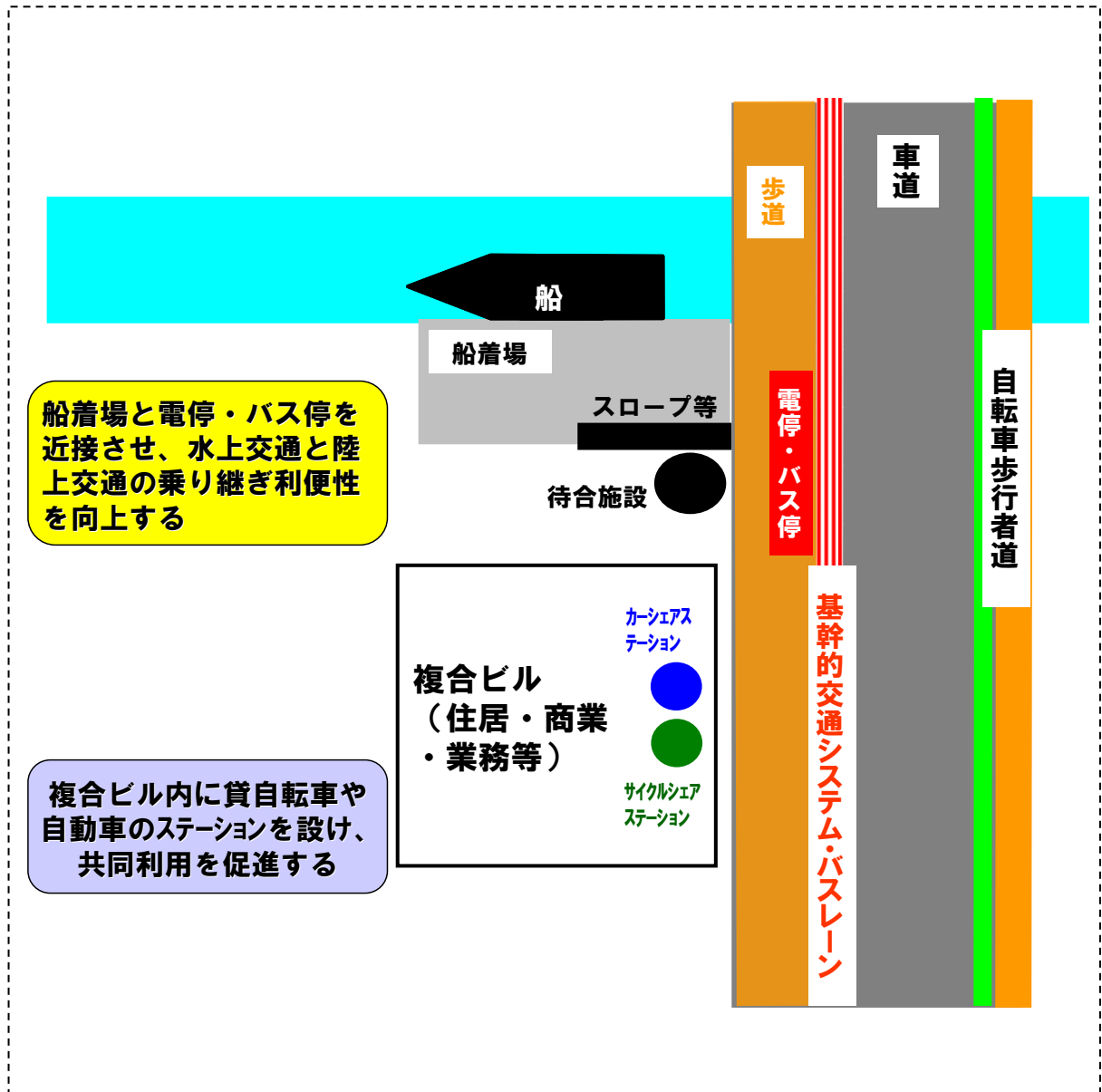
Iゾーン：商業集積地を中心に貨物車を含めた自動車流入が抑制されており、一部地域ではトランジットモールの形成により、公共交通が来訪者の歩行補完として機能し、店舗間の回遊性を高めるとともに、街歩きを楽しめる快適な歩行環境が創出されています。さらに、自動車利用を抑制することで生まれた道路空間を活用して自転車道やコミュニティサイクルポート（自転車貸出所）が設置されるなど、自転車での回遊性や歩行者の安全性も高まっています。



Ⅱゾーン：商業・業務・住居の混在地区において、子育て世代や子供たち、高齢者などが徒歩やベビーカー、車椅子、自転車等で安全・安心に移動できる環境が確保されています。地区間移動では駐輪場の整備などにより、自転車と鉄道との乗り継ぎやコミュニティバスの利便性が向上し、公共施設等へのアクセスも容易になっています。また、地区内移動では快適な歩行環境が整備されています。



Ⅲゾーン：基幹的交通システムの整備により、臨海部と都心部間の移動における定時性や速達性が確保されています。また、船着場が整備され、観光やビジネスを目的とした定期航路の運行など、水上交通が充実されています。さらに、水上交通と基幹的交通システムをはじめとする陸上交通との結節性が確保されるなど利便性の向上が図られています。



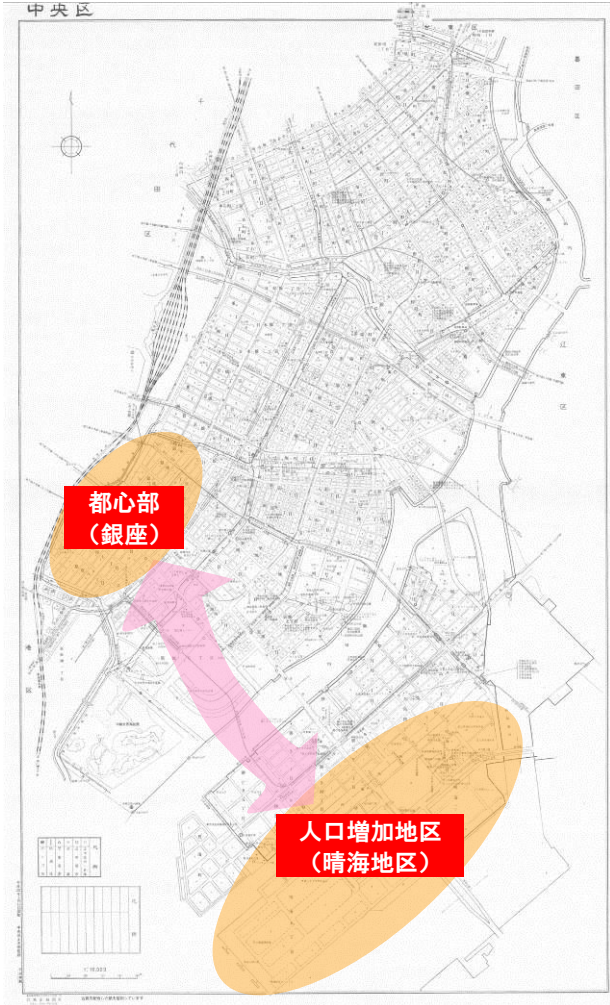
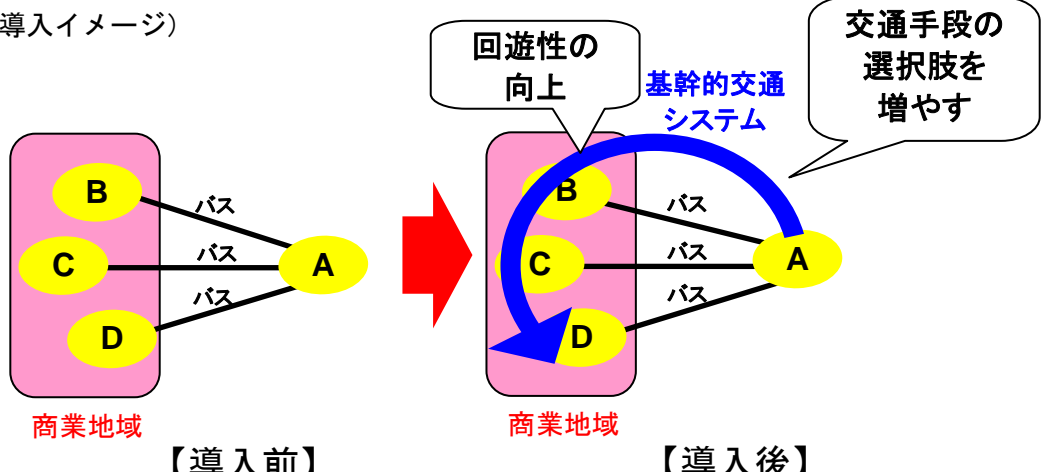
5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策

5.1 施策の設定

目標達成に向けて、今後取り組んでいく9つの施策を以下のとおり設定しました。

基本 理念	目標	施策
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	〈目標1〉 ○臨海部の人口増加に対応できる利便性の高い交通を実現する	基幹的交通システムの導入
	〈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	交通施設の機能充実
	〈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	公共交通のサービス拡充
	〈目標4〉 ○地域資源（観光施設や商業施設）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通環境を実現する	自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間等）
		自動車・自転車等の共同利用システムの導入
		歩行環境の整備
		(業務車両の)駐車対策
		水上交通の拡充
		交通情報提供の拡充

5.2 各施策と取り組みの内容

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. 臨海部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（観光施設や商業施設）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通を実現する
<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心部（銀座）と臨海部（晴海地区）を結ぶ人と環境にやさしい交通手段として中量輸送システムの導入を検討します。 ・ 速達性、定時性を確保するためには、専用の走行空間とすることが望まれますが、自動車交通への影響を踏まえ、優先レーンの対応についても検討します。併せて、PTPS（公共交通優先信号）などの交通管理システムの導入についても検討します。 ・ 障がい者、高齢者及び子育て世代等、交通弱者にとっても抵抗なく利用できるとともに、整備期間、整備費用なども視野に路面交通システムとします。 <p>(想定ルートの考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本を代表する商業地区である“銀座”と人口増加が続く“晴海地区”を繋ぎ、来街者・環境客などの利用も担うルート ・ 自動車利用を抑制する都市づくりを進めるため、区民・来街者の移動を担うルート ・ 道路交通への影響に配慮しつつ、定時性が確保できるルート  <p>(導入イメージ)</p>  <p>【導入前】</p> <p>【導入後】</p>

<p>主な実現課題</p>	<p>(導入システムに関する検討課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 想定ルート設定、事業費、需要予測、事業採算性、整備効果などの検討による導入システム選定 ・ 事業実施者の選定方法・基準や役割の明確化 <p>(検討・整備スケジュールに関する課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共インフラの整備計画や勝どき・晴海地区の開発計画等、当施策を検討・実行する上でポイントとなる、他計画のスケジュールの確認 ・ 関係機関（道路管理者、交通管理者、地元商店会、既存交通事業者、物流関係者、国・都・隣接各区等）との調整 ・ バス、地下鉄等の既存公共交通との連携調整
<p>主な取り組み事例</p>	<p>【中量輸送システムの例】（概ねの輸送力） ※路線バス ～3千人／時間</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>(40～50 千人／時間) ＜地下鉄＞</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(10～20 千人／時間) ＜新交通システム等＞</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(4～9 千人／時間) ＜LRT＞</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(4 千人／時間) ＜BRT＞</p> </div> </div>
<p>想定される施策実施効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 臨海部と都心部の公共交通の定時性の向上 ○ 区内移動の交通手段を自動車利用から転換することによる、交通渋滞の緩和や沿道環境の改善、自動車からのCO2排出削減 ○ 利用者が集中しているバス・鉄道(地下鉄)の混雑緩和 ○ 高齢者をはじめとする区民の外出機会の増加や、来街者の増加 ○ 回遊性向上によるまちの魅力向上
<p>実現に要する期間</p>	<p>中期間（概ね10年間）</p>

<p>施策</p>	<p>交通施設の機能充実①（道路、まちとのつながり）</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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>施策の概要</p>	<p>【主に道路の機能充実に向けた施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路をセミフラット化します。 点字ブロックや聴覚障害者用信号等を整備します。 橋梁部への手すり設置やすべり止め設置等のバリアフリー化対策を推進します。 <div data-bbox="699 376 1385 728"> <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> <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> <p style="text-align: center;">図 セミフラット化の整備効果</p> <p>【主にまちとのつながりに向けた交通施設の機能充実施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> 再開発の際に、駅施設と道路や広場などをつなぐエレベーター・エスカレーターを設置するなど、交通施設とまちの一体的整備を促進します。 <p>【都市計画道路等の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 臨海部と都心部との連絡強化及び勝どき地区における避難ルートの拡充など防災性の向上を図るため、現在事業中の環状第2号線の整備を引き続き行うとともに、環状第3号線に架かる新島橋の架け替えを実施します。 月島地域における防災性及び回遊性の向上を図るため、行き止まり道路の解消を推進します。
<p>主な実現課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 建設費の低減、関係機関との費用負担等に係る合意形成 等
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇道路・歩道のバリアフリー化対策例</p> <div data-bbox="406 1220 1428 1590"> <p>東京都北区音無橋のエレベーター 出典：東京都北区 HP</p> <p>歩道と車道の段差解消事例（神戸市） 出典：「神戸市みちの懇談会」第12回資料</p> </div> <p>◇まちとのつながり対策例</p> <ul style="list-style-type: none"> 銀座三越では、店舗の増床に合わせて、安全で快適な街歩きを楽しめるよう、地下鉄駅と一体的な歩行者空間の整備とバリアフリー化が図られています。 京橋三丁目1地区開発では、地下から地上への歩行者ネットワークの形成を図るため、地下鉄京橋駅に直結した地下広場の整備が計画されています。
<p>想定される 施策実施効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者の回遊性の向上、高齢者や障がい者、ベビーカー利用の子育て世代をはじめとする区民の外出機会の増加と、来街者の増加 ○交通事故の減少 ○防災性の向上（都市計画道路等の整備効果） ○交通渋滞の緩和（都市計画道路等の整備効果）
<p>実現に要する 期間</p>	<p>中期間（概ね10年間）</p>

<p>施策</p>	<p>交通施設の機能充実②（駅、バス）</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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>施策の概要</p>	<p>【主に鉄道駅機能充実へ向けた施策案】 ○駅施設のバリアフリー化の推進（鉄道事業者に要請） ・駅ホームと地上とを結ぶエレベーター、エスカレーターを設置を促進します。 （宝町〔浅草線〕、八丁堀〔JR京葉線〕） ・トイレ改良やサイン計画等の駅施設のバリアフリー改良を推進します。 ○駅施設の安全性・快適性の向上（鉄道事業者に要請） ・ホームドアの設置を推進します。 ・プラットホームの拡張や延伸を推進します。（勝どき駅〔都営大江戸線〕） 【主にバスの機能充実に向けた施策案】 （バス車両のノンステップ化、ワンステップ化は、都バス及び江戸バスでは完了） ・バス停での歩道とバス車両の段差の解消を推進します。 ・バス停での待ち時間の快適性を高めるため、ベンチ・上屋等の整備を推進します。 ・東京駅への地下バスターミナルの整備を検討します。</p>
<p>主な実現課題</p>	<p>・建設費の低減、関係機関との費用負担等に係る合意形成 等</p>
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇東京都交通局の取組み（計画）例</p> <div data-bbox="383 846 1212 1198"> <p>2 駅・停留所の快適性の向上</p> <p>■大江戸線勝どき駅の大規模改良【新規】 勝どき駅の混雑対策として、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を進めます。</p> <p>■トイレのグレードアップ【新規】 清潔感と機能性を備えたトイレへの改良を計画的に進めます。</p> <p>■停留所における運行情報サービスの改善【新規】 停留所におけるバス接近表示装置（簡易型）の増設や更新を進めるとともに、新型の情報表示装置の試験的導入を行います。</p>  <p>バス接近表示装置（簡易型）</p> </div> <p>資料：東京都交通局 HP</p> <p>◇エレベーター・エスカレーター・ホームドア設置例</p> <div data-bbox="399 1232 1372 1467">  <p>資料：東京都交通局 HP・東京メトロ HP</p> </div> <p>◇バス停での歩道とバス車両の段差解消例</p> <div data-bbox="414 1523 574 1803">  <p>バスに備え付けられたスロープ</p> <p>資料：交通エコモビリティ財団 HP</p> </div> <p>◇バス停における上屋・ベンチ設置例</p> <div data-bbox="973 1523 1324 1803">  <p>資料：東京都交通局</p> </div>
<p>想定される 施策実施効果</p>	<p>○駅の混雑緩和 ○高齢者や障がい者やベビーカー利用の子育て世代をはじめとする区民の外出機会の増加 ○バス利用者の利便性向上 ○地上の駅前広場整備による歩行環境の向上</p>
<p>実現に要する 期間</p>	<p>中期間（概ね10年間）</p>

<p>施策</p>	<p>公共交通のサービス拡充</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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</p>
<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスのサービス改善（運行本数の増加やルートの新設・変更による公共交通不便地域解消と公共施設等へのアクセスの改善等）を推進します。 ・メトロリンク日本橋の充実を含め、新たな民間バスの参入による充実も推進します。 ・環境負荷の小さい電気バスやCNGバス、燃料電池バス等の導入を推進します。 ・福祉タクシー・子育てタクシーなど多様なタクシーの導入を検討します。
<p>主な実現課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のサービス向上による運営費の増大に対する経営採算性の確保 ・民間事業者の参入時における既存バスネットワークとの整合性 ・環境配慮型バス車両の購入コストの低減
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇「江戸バス」のルート変更例</p> <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ています。 <p>◇民間事業者によるバス事業への参入例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンションと鉄道駅とを結ぶバス事業 →朝日プラザガーデンシティ（グローバル交通）、タンタタウン アルポの丘（小田急バス）等 ・オフィスビルと鉄道駅とを結ぶバス事業 →住友不動産西新宿ビルシャトルバス（フジエクスプレス） LOOP-X、LOOP-M専用バス（大新東）等 ・商業施設と鉄道駅とを結ぶバス事業 →アリオ亀有シャトルバス（京成バス）、IKEA 港北（日伸交通）等 <p>◇次世代バス車両の導入事例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>非接触給電ハイブリッドバス （都バス）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>燃料電池バス （愛知県豊田市おいでんバス）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>子育てタクシー 写真：(社)全国子育てタクシー協会</p> </div> </div> <p>（補足）本区では妊産婦を対象に一般のタクシーチケット配布する取り組みを実施中</p>
<p>想定される 施策実施効果</p>	<p>○利便性の向上による高齢者等の外出機会の促進と、来街者の増加 ○CO2削減など環境負荷の低減</p>
<p>実現に要する 期間</p>	<p>短期間（概ね5年間）</p>

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 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										
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学利用に加え、買い物、業務、観光目的等の多様な駐輪需要の拡大に対応するため、広幅員の歩道などでの駐輪場の整備を推進するとともに、「中央区まちづくり基本条例」を通じた民間再開発での駐輪場の整備を推進します。 ・東京都等と連携し、幅員が広い道路への自転車歩行者道の整備などにより、走行空間の確保を図るとともに、連続化やネットワーク化を推進します。 ・歩道における交通事故を防止するため、自転車の車道走行を促進する自転車ナビマークの設置を警察と検討します。 										
主な実現課題	（駐輪場） <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場整備候補地の選定 （走行空間） <ul style="list-style-type: none"> ・沿道のパーキングメーターや荷捌き車両・バスとの自転車動線との交錯への対応 ・自転車ナビマークの順守 ・道路管理者、交通管理者、地元商店会、バス事業者、物流関係者との合意形成 等 										
主な取り組み事例	<p>◇歩道上における駐輪スペースの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の歩道空間を駐輪場スペースとして活用した区立駐輪場が地下鉄駅近傍に整備されています。 <p style="text-align: center;">表 区内の駐輪場整備</p> <table border="1" data-bbox="376 981 1027 1079"> <thead> <tr> <th></th> <th>収容台数</th> <th>近傍の地下鉄駅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>清杉通り</td> <td>71台</td> <td>東日本橋・馬喰町・馬喰横山駅</td> </tr> <tr> <td>人形町通り</td> <td>113台</td> <td>水天宮前駅</td> </tr> </tbody> </table> <p>◇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、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ています。 		収容台数	近傍の地下鉄駅	清杉通り	71台	東日本橋・馬喰町・馬喰横山駅	人形町通り	113台	水天宮前駅	 <p style="text-align: center;">歩道上の駐輪施設(人形町通り)</p>  <p style="text-align: center;">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 写真 銀座三越の再開発事業による駐輪場整備</p>  <p style="text-align: center;">資料：警視庁 図 自転車ナビマークの一例</p>
	収容台数	近傍の地下鉄駅									
清杉通り	71台	東日本橋・馬喰町・馬喰横山駅									
人形町通り	113台	水天宮前駅									
想定される 施策実施効果	○放置自転車の解消と、安全・安心な歩道の確保 ○自動車利用から自転車への転換の促進										
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
施策の概要	<p>【カーシェアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通量を削減するためカーシェアリングを促進します。取組みにおいては、電気自動車などの環境負荷が少ない車の利用を図ります。 集合住宅等でのカーシェアリングについて、利用ニーズやシステム等を勘案した導入の可能性について検討します。 <p>【サイクルシェアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車の共同利用を促進するため、コミュニティサイクルの導入を検討します。 集合住宅でのカーシェアリングや自転車の共同利用となるサイクルシェアの導入を促進します。 <p>(基本方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車の利用機会を拡大することで、自動車から自転車への転換を促進します。 共同利用システムにより、放置自転車の抑制を図ることで、歩行環境や景観の向上を図るとともに、徒歩を補完し、商業地域や観光施設等での回遊性を高めます。 通勤・通学のほか、ビジネス利用や観光・買い物利用などにも活かせるものとします。 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。 リサイクル自転車を活用するとともに、橋が多い本区の特性、高齢者や子育て世代の配慮から電動アシスト自転車や幼児二人乗用自転車などを導入します。 <p>(実施時の留意点)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性を高めるため、他区の拠点との相互利用が可能なコミュニティサイクルについても検討を行います。 広告の導入など民間の協力を得ることにより、事業の安定性・継続性について検討します。 自転車や貸出拠点の施設等を統一のデザインとするなど景観や快適性に配慮します。 <div data-bbox="446 1209 1436 1792"> <p>■ レンタサイクル導入イメージ ■ ■ ■ ■</p> <p>《施設間の整備》 ・施設間は、自転車走行空間を整備し、レンタサイクルが走行する空間を確保</p> <p>貸出システムイメージ ・専用ICカードでタッチすると自転車のロックが解除される無人のシステム</p> </div> <p>図 中央区のレンタサイクル導入イメージ</p>

<p>主な実現課題</p>	<p>【カーシェアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採算性 <p>【サイクルシェアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用できるエリア（周辺区との連携も含む）の設定、ポート配置計画、需要予測、事業費（車両費、システム導入費、維持管理費）、経営採算性、整備効果等の各検討、事業主体や仕組み等の事業スキームの選択・検討 ・採算性、貸出拠点の確保、利用者への交通ルール啓発方法の検討 等
<p>主な取り組み事例</p>	<p>【カーシェアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車を利用している場合は、カーシェアリングの貸出しスポット（駐車場）に充電施設を併設しています。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="368 752 810 1032" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="927 633 1398 1032" data-label="Diagram"> </div> </div> <p>出典：カーシェアリングジャパン「カレコ」HP 民間のEVカーシェアリング</p> <p>出典：阪急阪神東宝グループHP 集合住宅でのカーシェアリング（大阪府茨木市）</p> <p>【コミュニティサイクル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパで主に導入されていましたが、近年は日本国内でも社会実験が実施されています。 ・観光用などのレンタサイクルと共に、近年では、電動アシスト付自転車のレンタル事業例もあります。 <p>◇富山市コミュニティサイクル（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ます。 ・通勤や業務、私事利用などに対して、短距離の自動車からの転換や中心市街地の回遊性の強化と活性化を目的としています。 <div data-bbox="1027 1368 1453 1659" data-label="Image"> </div> <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> <p>◇都内の自治体が運営するコミュニティサイクル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世田谷区や渋谷区では自治体が運営するコミュニティサイクルが導入されています。 ・世田谷区の運営するコミュニティサイクル「がやリン」では、チャイルドシート付電動アシスト自転車を導入しています。 <p>◇都内タワーマンションにおけるサイクルシェアリング</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都内タワーマンションにおいて、住民向けのサイクルシェアリングが実施されています。 ・マンション管理組合による運営であり、電動アシスト自転車も導入されています。

2.2 調査結果概要2 運営主体：マンション管理組合



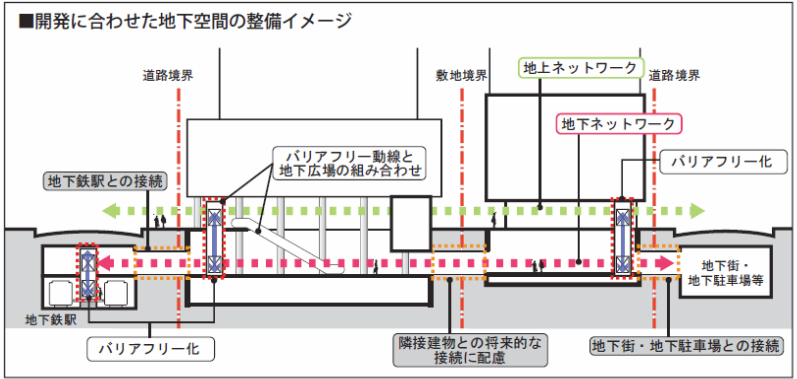



施設	マンション内で運営のシェアリングシステム
場所	都内 複数路線乗入駅より徒歩3分
戸数	約420戸（地上40階程度のタワーマンション）
登録者数	47名
1日平均利用者	10名
稼働時間	24時間
利用料金	年間3,000円
導入機種（台数）	
シティ車	8台
電動補助自転車	12台

※ご協力頂いたマンション様、管理組合様の御希望によりお名前は伏せております。
写真は当該マンションにシステムを供給している株式会社フルタイムシステム様よりご提供頂きました。



出典：サイクルシェアリングの利用実態調査報告書 平成22年3月 財団法人日本自転車普及協会
マンションにおけるサイクルシェアリングの事例

想定される 施策実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車利用から自転車への転換が促進による渋滞の緩和及びCO2削減など環境負荷の低減 ○自転車総量の削減による、違法駐輪の削減 ○回遊性向上によるまちの魅力向上
実現に要する 期間	中期間（概ね10年間）

<p>施策</p>	<p>歩行環境の整備</p>	
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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</p>	
<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・銀座や日本橋などの商業地において自動車・自転車の進入抑制などにより、安全に楽しく歩ける環境整備を推進します。 ・既存のシンボルロード整備事業等により、緑化やバリアフリー化、ベンチや休憩スペースの設置、案内標識の充実などを図ります。 ・再開発などを通して、既存の地下鉄駅等の地下通路を活用しながら、一体的な歩行ネットワークの拡充を推進します。 	
<p>主な実現課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・荷捌きなどの自動車や地区外周へ駐輪場整備 ・対象地区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 	
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇街路環境整備（シンボルロード整備）事業</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ます。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」の一環となっています。 <p>◇フライブルグ（ドイツ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路の一部を原則として自動車進入を禁止し、公共交通と歩行者のみが通行できる空間（トランジットモール）とすることで、安心して歩ける空間となっています。 	 <p>清杉通りにおけるシンボルロードの整備</p> 
<p>想定される 施策実施効果</p>	<p>◇東京駅前地区の地下空間整備イメージ</p> <p>大規模開発に合わせ、地上・地下を結ぶバリアフリー導線や地下広場等の組み合わせによる連続的な空間整備を行うことで、地上と連携した安全で利便性・快適性の高い地下歩行者ネットワークの形成を誘導します。</p>  <p>出典：東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2009 中央区</p>  <p>自然光の差し込む明るい地下広場</p>  <p>緑の感じられる潤いある地下通路</p>  <p>バリアフリー動線を備えたサンクン広場</p>	
<p>実現に要する 期間</p>	<p>○安全・安心・快適な歩行環境の確保 ○回遊性向上によるまちの賑わい創出</p>	
<p>中期間（概ね10年間）</p>		

<p>施策</p>	<p>(業務車両の) 駐車対策</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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</p>
<p>施策の概要</p>	<p>【荷捌き交通対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーキングメーターの利用状況等を踏まえ、荷捌き可能なパーキングメーターを増設し、路上の荷捌きスペースを確保します。 ・商業集積地では、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の駐車スペースの効率的運用を図ることを推進します。 ・再開発事業等の機会を捉え、事業地内での荷捌きスペースの確保し、路上における荷捌き交通を削減します。 <p>【大型バス対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業集積地やターミナル駅周辺において、観光客の乗降に伴う大型バスの駐停車による渋滞等の道路交通への影響を抑制するため、再開発事業等の機会を捉え、事業地内への大型バス専用の駐車スペースの設定を検討します。 <p>【タクシー対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業業務集積地区におけるタクシー待機列による渋滞等の道路交通への影響を抑制するため、銀座ルール等のローカルルールの拡大に加え、ショットガン方式による対策を検討します。
<p>主な実現課題</p>	<p>【荷捌き交通対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会を設置した上での関係主体(道路管理者、交通管理者、地元商店会、開発事業者、物流事業者等)との調整 等 <p>【大型バス対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関(道路管理者、交通管理者、開発事業者、バス事業者等)との合意形成 等 <p>【タクシー対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者等関係機関との合意形成 等
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇貨物車用の駐車スペースの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物車用のパーキングメーターが設置されています。 ・事業者と行政・警察の協力により、コインパーキングを荷捌き駐車場として活用しています。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>貨物車用のパーキングメーター</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>コインパーキングでの「荷さばき可能駐車場」案内看板 (出典:東京都道路整備保全公社 HP)</p> </div> </div> <p>◇ビル地下などでの荷捌きスペースの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千代田区新丸ビル等では地下部に荷捌きスペースを設置しています。 ・東品川インターシティや汐留シオサイトでは、街区単位で地下に貨物車の荷捌き空間が整備されています。



出典: 端末物流対策の手引き～まちづくりの中での物流への取り組み～

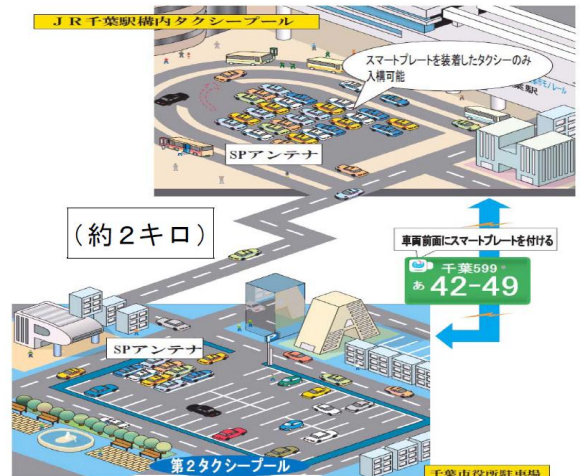
平成18年5月 東京都市圏交通計画協議会

◇大型バス専用の駐車スペースの設置

- ・ 商業施設の建替・再開発計画において、道路区域外となる事業地内に大型バス専用の駐車スペースの設置が計画されています。

◇ショットガン方式の導入による客待ちタクシーの待機列の解消

- ・ 駅周辺等における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場（第1プール）から離れた大規模タクシープール（第2プール）を活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整することで待機列を解消します。



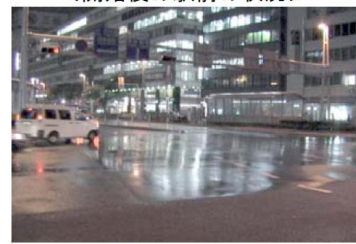
＜スマートプレートを活用したショットガンシステムの概要＞

＜ショットガンシステム開始前後の千葉駅周辺の状況＞

＜開始前の駅前の渋滞列＞



＜開始後の駅前の状況＞



＜第2タクシープール（千葉市役所）で待機するタクシー群＞

資料：国土交通省

<p>想定される施策実施効果</p>	<p>○渋滞の緩和や CO2 削減など環境負荷の低減</p>
<p>実現に要する期間</p>	<p>中期間（概ね 10 年間）</p>

<p>施策</p>	<p>水上交通の拡充</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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</p>
<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日本橋船着場を活用し、区内及び近隣区との水上交通を拡充します。 ・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導入を推進します。 ・朝潮運河や築地に、水上交通の拠点となる船着場の整備を推進します。 ・陸上交通との結節性を高めることにより、水上交通の利便促進を図ります。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出典:区内公共交通のあり方報告書 H20.3 中央区 図 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)</p>
<p>主な実現課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・想定ルート設定、運航計画策定、需要予測、事業費、事業採算性、整備効果などの各検討による拡充可能性の検討
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇日本橋船着場</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年 4 月、日本橋の滝の広場に整備され、東京都公園協会が運航するカワセミによる「浅草・日本橋めぐり」、「日本橋川・神田川めぐり」など、多くの観光船が発着し、にぎわいが創出されています。  <p style="text-align: right;">資料：日本橋経済新聞 HP</p> <p>◇広島市内遊覧水上バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 3 年に広島市が出資し、水上バスを運行する第 3 セクターを設立し、出資した民間会社とともに元安川に船着場を整備しています。 ・平成 14 年に第 3 セクターの解散にともない、事業を㈱アクアネット広島が引継ぎ遊覧事業を実施し、平成 15 年から世界遺産航路（原爆ドームから宮島）を不定期便として運航、平成 17 年に定期事業運航を開始し、現在に至っています。 ・特に、民間に引き継がれてから始められた世界遺産航路は人気があり、事業の安定化に役立ち、河川内での遊覧事業を支えるまでに至っています。 <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>原爆ドーム前を航行するすいすい号</p>  <p>宮島（宮島港）の乗り場</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">資料：国土交通省利根川河川事務所 HP</p>

	<p>◇イベント水上バス（落語家と行くなにわ探検クルーズ（大阪市））</p> <ul style="list-style-type: none"> ・落語家の案内で、道頓堀や大阪市中央公会堂などを川から楽しめるクルーズで、一本松株式会社が運行しています。 ・貸切も可能なほか、クリスマスや納涼など各種イベントも実施しています。 <p style="text-align: right;">資料：一本松海運株式会社</p>
想定される 施策実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ○にぎわいなど地域の地域の活性化 ○災害時の活用による救援、救護などができる環境の実現
実現に要する 期間	中期間(概ね 10 年間)

<p>施策</p>	<p>交通情報提供の拡充</p>
<p>主に 対応する目標</p>	<p>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</p>
<p>施策の概要</p>	<p>・高齢者や障がい者を含めた すべての人々にとって、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ができるように、情報提供やサインの設置を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> －駅での鉄道・バス発車案内（画像・音声） －インターネット等の ICT 機器を活用した情報提供や利用予約システム －地下鉄駅での地上出口案内 －街中のルート案内（自立移動支援、サイン計画） <div data-bbox="391 604 1428 1321" style="text-align: center;"> <p>歩行者移動支援システムの構成</p> </div> <p>出典：国土交通省 HP</p> <p style="text-align: center;">図 ICT を活用した歩行者の移動支援のシステム例</p>
<p>主な実現課題</p>	<p>・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</p>
<p>主な取り組み事例</p>	<p>◇駅でのバス乗り場・時刻表案内、バス内における鉄道運行情報システム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県豊田市駅には、駅を発着する鉄道、バスの発車案内（時刻、乗り場）を提供する総合情報案内板が設置されています。（左下図） ・神奈川中央交通では、バス車内において、接続する他社鉄道の運行情報をリアルタイムで提供しています。（右下図） <div data-bbox="446 1668 885 1993" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="997 1668 1412 1982" style="text-align: center;"> </div> <p>出典：豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」</p> <p>出典：神奈川中央交通HP</p>

◇モビリティサポートモデル事業

- ・国土交通省では、平成21年度より、地域の様々な課題に対応するため、ユビキタス技術等を活用して、あらゆる歩行者が移動に関する情報を入手できる環境を、街づくりの中に構築することを目指した先進的な取組みを支援するモビリティサポートモデル事業を実施しています。
- ・平成22年度には、「『東京ユビキタス計画・銀座』実施協議会」がモデル事業の選定を受けています。

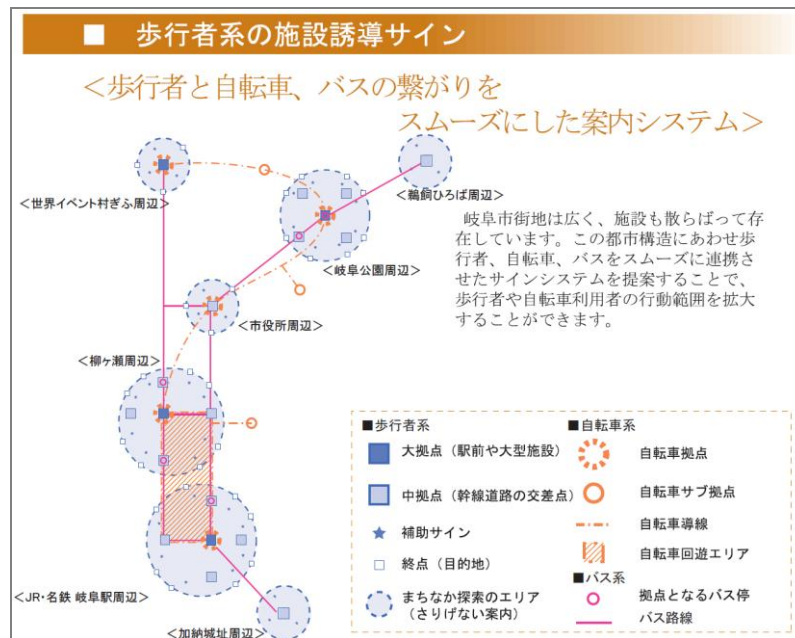
<p>○目的、実施概要等</p> <p>目的 本実験は、地下を含む商業地において無線マーカー等を活用した音声案内により、視覚障害者が目的地へ的確に移動することができ、移動の際にまちを楽しむことを支援するための情報提供について検証することを目的とする。</p> <p>対象 視覚障害者(基本的に一人歩きをする方)</p> <p>検証内容 視覚障害者にサービスを体験していただき、下記の項目を検証する。 ✓視覚障害者が単独で、初めてでも不自由なく歩けるために、必要な支援情報 ✓視覚障害者がスムーズに移動できるための提供位置、タイミング等 ✓実用化へ向けて、開発、整備すべき課題を検証する ✓店舗情報等にてまち歩きを楽しむことができるか</p>	<p>実施風景</p>
--	--------------------

出典：国土交通省 HP

銀座地区での「平成22年度モビリティサポートモデル事業」の概要と実施風景

◇岐阜市での中心市街地サイン計画

- ・岐阜市では、中心市街地の様々な公的サインを整備することにより、市域全体の活性化と個性化を図っています。
- ・来訪者にとってわかりやすい方向案内や施設案内を再整備することにより、スムーズな移動を進めるとともに、個性的なサインの設置により、市民のコミュニティ意識の向上を狙ったものです。



出典：岐阜市「岐阜市サイン計画 概要版」

岐阜市中心市街地でのサイン計画における、歩行者系の施設誘導サイン計画

<p>想定される 施策実施効果</p>	<p>○高齢者や障がい者など区民の外出機会の増加 ○回遊性の向上による賑わいの創出</p>
<p>実現に要する 期間</p>	<p>短期間(概ね5年間)</p>

戰 略 編

6. 実施する施策・取り組み

6.1 施策・取り組み一覧

計画編では、基本理念、目標を実現するための施策を、主な取り組みとともに以下のとおり定めました。戦略編では、各施策を「『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。

目標達成に向けて、今後取り組んでいく9つの施策を以下のとおり設定しました。

基本理念	目標	施策	主な取り組み
<p>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</p>	<p>〈目標1〉 臨海部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>基幹的交通システムの導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 中量輸送システムの導入
	<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>交通施設の機能充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置 ● 道路のセミフラット化 ● バス車両の低床・ノンステップ化の推進 ● 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備
	<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>公共交通のサービス拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都営バス、江戸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） ● 福祉・子育てタクシー等の導入検討
	<p>〈目標4〉 地域資源（観光施設や商業施設）をつなぎ、まちの魅力向上に寄与する交通環境を実現する</p>	<p>自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進 ● 広幅員歩道への自転車歩行車道の整備 ● 車道への自転車走行空間の確保の検討
	<p>自動車・自転車等の共同利用システムの導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● カーシェアリングの導入促進 ● コミュニティサイクルの導入 	
	<p>歩行環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● トランジットモールの導入検討 ● 地下の歩行空間の充実 	
	<p>（業務車両の）駐車対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 共同配送の推進 ● 駐車スペースのタイムシェアリング ● 大型バス専用の駐車スペース ● タクシーのショットガン方式の検討 	
	<p>水上交通の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的水上交通ネットワークの創出 ● 船着場の整備推進 	
	<p>交通情報提供の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性向上に資する交通情報提供の促進 	

7. 事業プログラム

目標達成に向けて、今後取り組んでいく9つの施策について、実施主体、10年間のスケジュールについて具体的に示します。

本区は、高密度な商業・業務施設が集積しており、臨海地域も開発の進捗により夜間人口も増加するため、一定規模の交通需要は区内全域にわたって見込まれます。

そこで、施策の実施箇所は区内全域としましたが、緊急性の高い地域に対しては優先的に実施する計画としています。

施策名		平成23年度まで	平成24年度～28年度	平成29年度～33年度	実施主体
基幹的交通システムの導入		・総合交通計画・総合交通戦略の検討(基幹的交通システムの導入は都心[銀座]～臨海地域[晴海地区]から優先的に実施)(区)			・区 ・交通事業者
交通施設の機能充実 (道路・まち)					・道路管理者 (区・都・国)
都市計画道路 の整備	環状第2号線				・道路管理者 (区・都・国)
	環状第3号線 (新島橋架替)				・道路管理者 (区・都・国) ・平成30年度完了予定
交通施設の機能 充実(鉄道・バス)	鉄道				・鉄道事業者
	バス				・バス事業者
公共交通のサービス拡充		・江戸バスのサービス運行内容変更検討			・区 ・バス事業者 ・タクシー事業者

施策名	平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	実施主体
自転車利用の基盤整備 (駐輪場)				<ul style="list-style-type: none"> 区 民間事業者
自転車利用の基盤整備 (走行空間)				<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用のあり方検討(コミュニティサイクルの導入を重点施策に) (区) 			<ul style="list-style-type: none"> 区 民間事業者
歩行環境の整備				<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者 (区・都・国) 交通管理者
(業務車両の) 駐車対策				<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者 (区・都・国) 交通管理者 運送事業者 商業事業者
水上交通の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 日本橋川での観光船の運行開始 			<ul style="list-style-type: none"> 水上交通事業者
交通情報提供の拡充				<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者

7.1 平成 24 年度の取り組み(案)

今後取り組んでいく 9 つの施策における平成 24 年度に取り組む内容について整理します。

(1) 基幹的交通システムの導入

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた基幹的交通システムの導入基本計画の策定に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

【調査・検討項目 [案]】

- 候補となるシステムの抽出
- ルートの検討
- 需要予測
- 事業費の検討
- 経営採算性の検討
- 整備効果の検討
- 事業主体・事業スキームの検討
- 関係機関（道路管理者、交通管理者、運送事業者等）との協議

(2) 交通施設の機能充実

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた以下の事項の検討・調査を行い、既に着手している道路整備事業を継続的に実施します。

a) 道路、まちとのつながり

i) 歩道のセミフラット化

- 引き続き道路工事の機会を捉えて整備

ii) 都市計画道路の整備

○環状第 2 号線

- 引き続き整備

○環状第 3 号線（新島橋架替）

- 新島橋の詳細設計

b) 駅・バス

i) 駅へのエレベーター設置

- 引き続き各事業者にて整備

ii) バス停におけるベンチ・上屋等の整備

- 具体的な設置個所の検討

(3) 公共交通のサービス拡充

既往調査にて検討された江戸バスの運行改善内容について、短・中期に実施すべき施策として位置付けした上で継続的に実施していくほか、路線バスを含め、更なる改善に向けた諸課題に対する取り組みを実施します。

a) 江戸バスの運行改善

- 利用者アンケートの実施
- 運行改善策の検討

b) 民間事業者によるバス事業

- 参入可能性の検討

(4) 自転車利用の基盤整備

本区において既に調査している自転車利用に関する調査結果を活用しつつ、短・中期に実施すべき施策について実施に向けた詳細な検討を進めていきます。

a) 駐輪場の整備

- 駐輪場整備候補地の調査
- 整備優先順位の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

b) 走行空間の整備

- 自転車走行空間の整備に向けた調査
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

(5) 自動車・自転車等の共同利用システムの導入

本区において既に調査している自転車利用に関する調査結果を踏まえ、短・中期に実施すべき施策について実施に向けた詳細な検討を進めていきます。

- 事業の組み立て、先行着手地区、規模等の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

(6) 歩行環境の整備

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた歩行環境の改善に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

a) 街路環境整備（シンボルロード整備）

- 引き続き基本計画 2008 に基づく計画路線を整備

b) トランジットモールの導入可能性の検討

- 整備可能性の検討

c) 地下の歩行空間の充実（ネットワーク拡充）に関する検討

- 再開発等の機会を捉え整備を促進

(7) （業務車両の）駐車対策

本計画（中央区総合交通計画）において示された基幹的交通システムの導入に係る（業務車両の）駐車対策を優先するものとし、以下の事項の調査・検討等に着手します。

a) 荷捌き交通対策

- 荷捌き交通の効率的処理対策の検討
- 効率的処理対策に関する実現可能性の検討
- 関係主体（沿道の住民・民間等事業者、物流事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

b) 大型バス対策

- 再開発事業による整備

c) タクシー対策

- ショットガン方式による対策検討
- 関係主体（民間等事業者、タクシー事業者、交通管理者、道路管理者等）による協議

(8) 水上交通の拡充

短中期に実施すべき施策として位置付けされた水上交通の拡充に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

- 水上交通ルート of 拡充について検討
- 水上交通事業者との協議

(9) 交通情報提供の拡充

本計画（中央区総合交通計画）において、短・中期に実施すべき施策として位置付けされた交通情報提供の拡充に向け、以下の事項の調査・検討等に着手します。

- 銀座地区の公共サインについて検討
- 関係主体（民間等事業者、交通事業者、交通管理者、道路管理者等）との協議

8. 計画推進に向けた取組・推進体制

8.1 計画推進に向けた取組み

本計画の着実な推進に向け、「PDCA サイクルの実践による評価・改善」に取り組めます。

8.1.1 PDCAサイクルの実践による評価・改善

本計画の実行により、中央区の抱える現状の交通課題や将来の課題へ対応し、中央区の交通の基本理念を達成するには、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組みを評価・改善していきます。

交通に関わる計画を実施していく上では、交通基盤整備とそれを利用する利用者の行動変革が必要ですが、特に基盤整備にあたっては、時間を要する場合があります。しかしその間に社会経済情勢の変化や利用ニーズの変化、技術革新も予想されることから、取組みにおいては途中段階での評価や見直しが不可欠と考えます。そのためには、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・評価することで、計画の継続的な改善に取り組めます。

なお、計画の推進に当たっては先駆的な事業の推進を通して、効率的・効果的な施策展開を図り、中央区の他の各分野における中・長期計画との連携を図りつつ、円滑な事業推進を進めていきます。

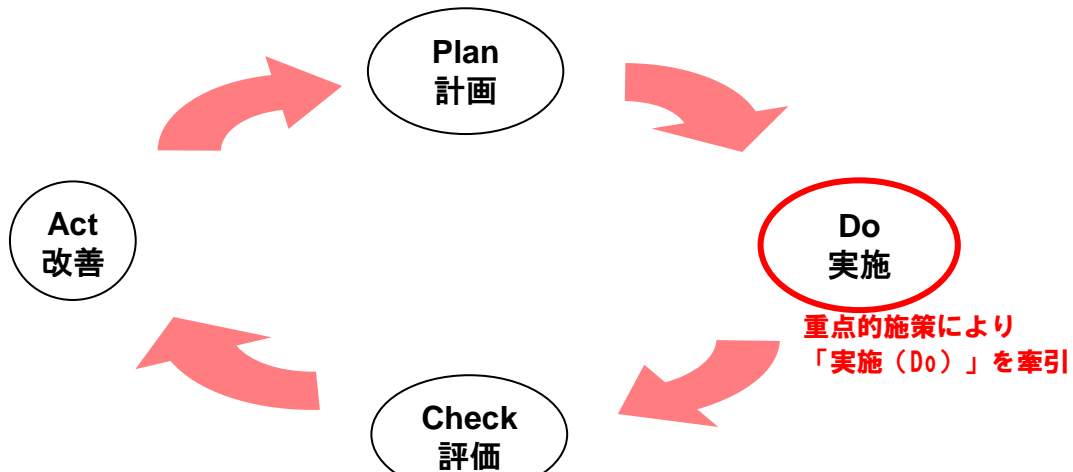


図 PDCA サイクル

8.2 推進体制

中央区都市総合交通戦略の推進体制として、区民・地元企業を含めた関係者の共働を実施します。

8.2.1 （区民・地元企業を含めた関係者の共働）

中央区における質の高い交通の実現には、行政や区内を運行・運営する既存交通事業者のみならず、区民や地元企業の一人ひとりが、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参加・連携していくことが必要であると考えます。

そこで、行政、区民・地元企業、交通事業者が「中央区の交通の基本理念と目標」を共有し、実現に向けて共働して取り組んでいきます。

なお、区民や地元企業の意識を高め、共働に導いていくための取組みとして、モビリティ・マネジメントを推進します。

注) モビリティ・マネジメントとは：渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み

出典: 社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP