

中央区総合交通計画(案)

【概要版】

平成24年(2012年)5月

中央区

1. 計画の目的

中央区には、JR や地下鉄が高密度に整備されており、バス路線網も都営バスの運行に加えて、区民の足として中央区コミュニティバス「江戸バス」を運行するなど、公共交通の利便性を高めてきたところです。

一方、平成 23 年 11 月には定住人口が 12 万人を超え、今後も晴海地区等の臨海部を中心に人口増加が予想される中で、地域における交通課題への対応や東日本大震災を踏まえた交通の充実等が求められています。

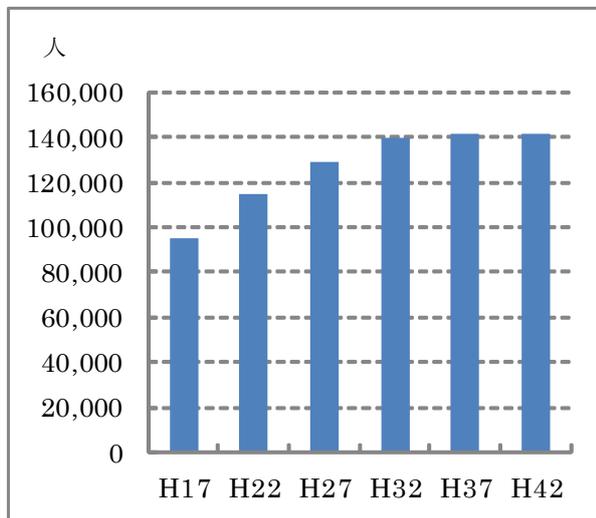
これらの状況を踏まえ、増加する交通需要への対応、交通弱者等の移動の支援、交通手段の適切な分担などの交通課題の解決や、商業・観光資源を活用したまちの魅力向上を図るため、総合交通計画を策定することといたしました。

2. 計画期間

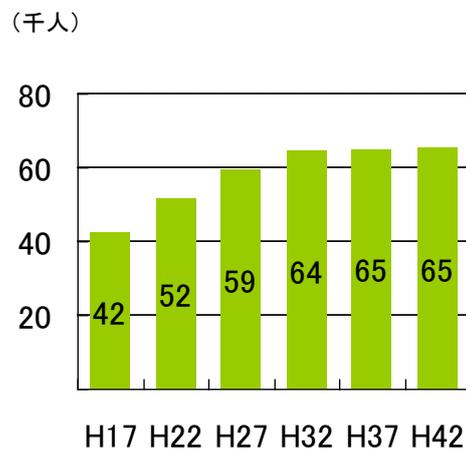
本計画は、計画編と戦略編に分かれています。計画編では中長期を見越した交通のあるべき姿や方向性、その実現のための方針や方法の大枠を示しており、計画期間を 20 年間（平成 24 年度から平成 43 年度まで）とします。また、戦略編では計画編を踏まえて短・中期の間に実施すべき施策とその役割分担等を示す交通戦略は、計画期間を 10 年間（平成 24 年度から平成 33 年度まで）とします。

3. 交通の現況と課題

【現況 1】夜間（定住）人口は増加傾向が続き、特に月島地域で人口増加が見込まれます。



資料：人口推計調査及び転出人口実態調査報告書(中央区)
夜間(定住)人口の推移



資料：人口推計調査及び転出人口実態調査報告書(中央区)

月島地域の夜間人口の推移

【課題】
・ 増加する交通需要に対する公共交通の充実

【現況2】鉄道駅に300m、都営バス(片道50本/日以上、概ね20分間隔未満)のバス停に200mで到達できない公共交通不便地域が晴海地区や日本橋地区などの一部に残っています。

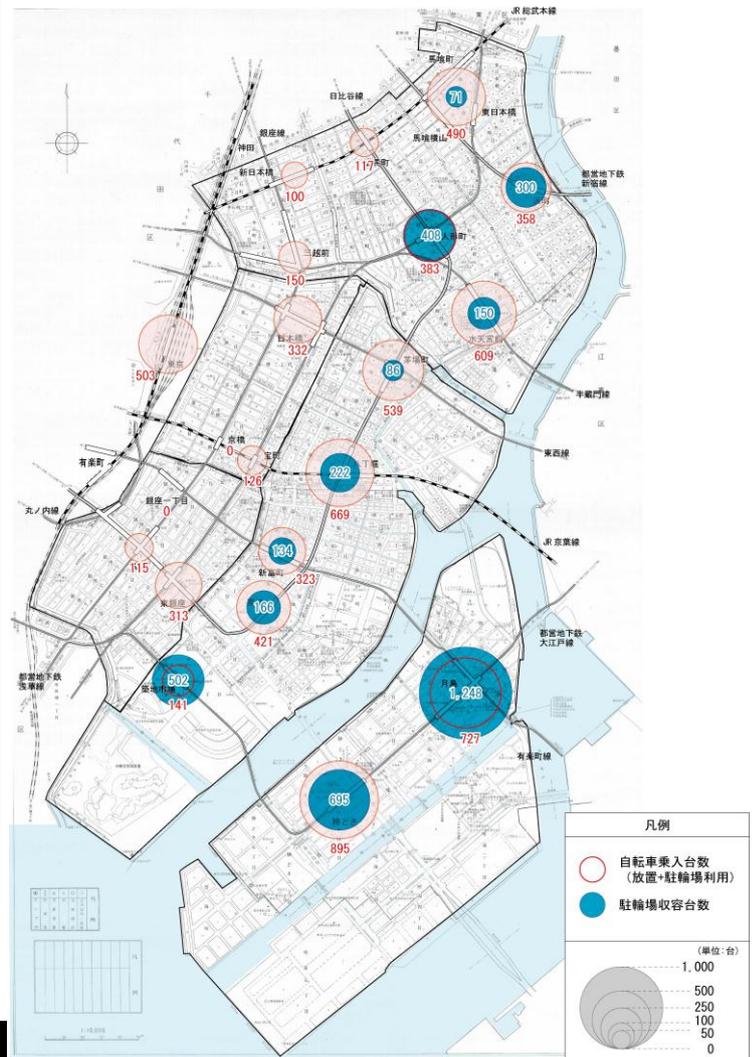


【課題】

- ・公共交通不便地域の解消

● 鉄道駅から300m以上かつバス停(片道50本/日以上)の都営バスの運行本数があるバス停)から200m以上離れている地域

【現況3】○区立駐輪場は駅周辺に19箇所整備されていますが、乗入台数以上の収容台数を確保しているのは5駅のみで、適地がないなどで未整備の駅は12駅、乗入台数に対して収容台数が不足している駅が11駅となっています。
○区道に設置されている歩道(全区道の5割近く、幅員11m以上の道路ではほとんどの路線に歩道が設置)のほとんどは「自転車歩道通行可」となっており、歩行者、自転車両者にとって安全・快適な通行環境の確保や自転車歩行者道の連続化・ネットワーク化を図る必要があります。

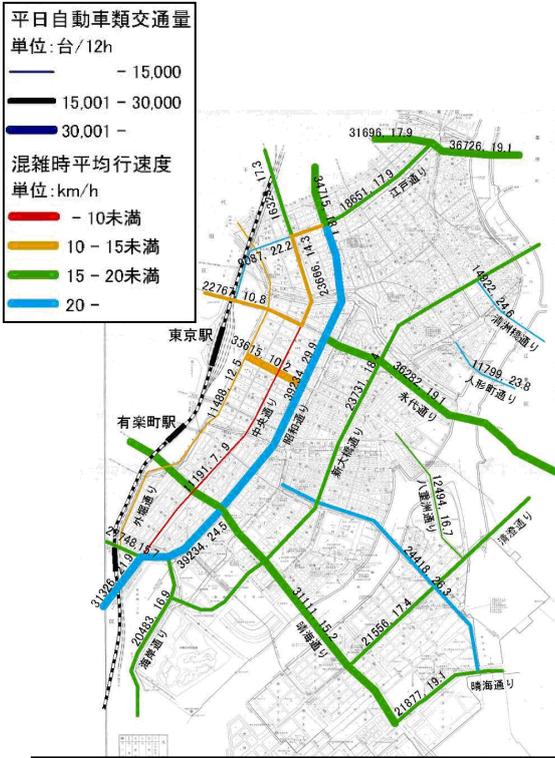


【課題】

- ・自転車利用環境の充実

区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

【現況4】○区内の昭和通り（約3万9千台/12時間）、永代通り（約3万6千台/12時間）などで自動車交通量が多くなっているうえ、混雑時の平均旅行速度も都区部の平均である16km/時を下回っており、混雑しています。
○中央区の温室効果ガス排出量では、民生（業務）部門に次いで運輸部門が多くなっています。（全排出量の15.6%）

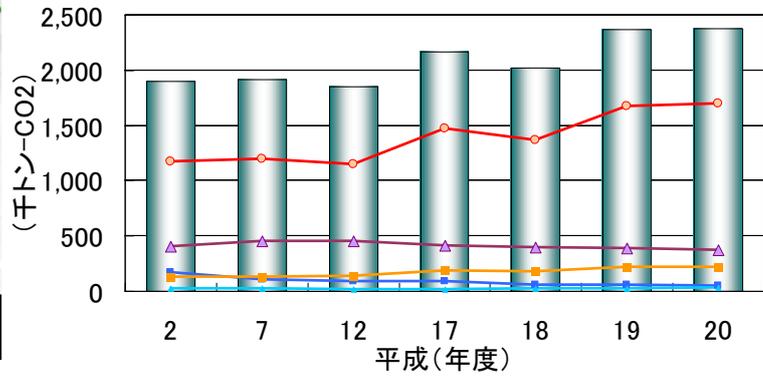


注) 図中の数値：12時間交通量，混雑時平均旅行速度
資料：H22道路交通センサス

区内道路（一般道）の交通量と平均旅行速度

【課題】

・自動車に伴う環境負荷の軽減

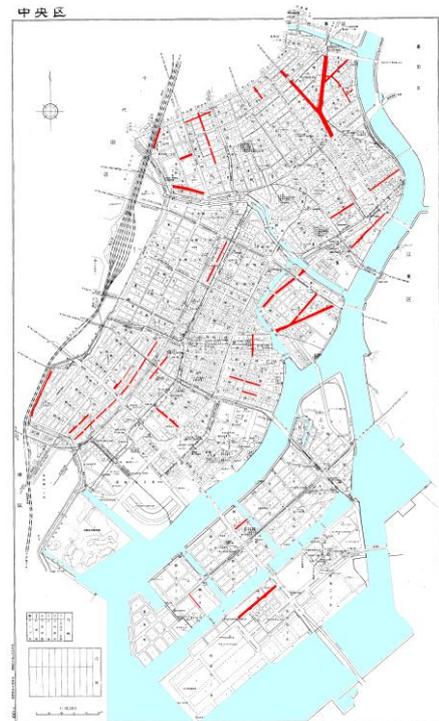


中央区の温室効果ガスの排出状況

【現況5】○バリアフリー法の施行を受けて、鉄道事業者により駅のバリアフリー整備が進められていますが、区内28駅中7駅で地上からホームまでのバリアフリー動線が未確保となっています。
○区道の歩道におけるセミフラット化はこれまでに全延長の約1割が整備されていますが、引き続き計画的に整備を進める必要があります。

【課題】

・バリアフリー対応の充実



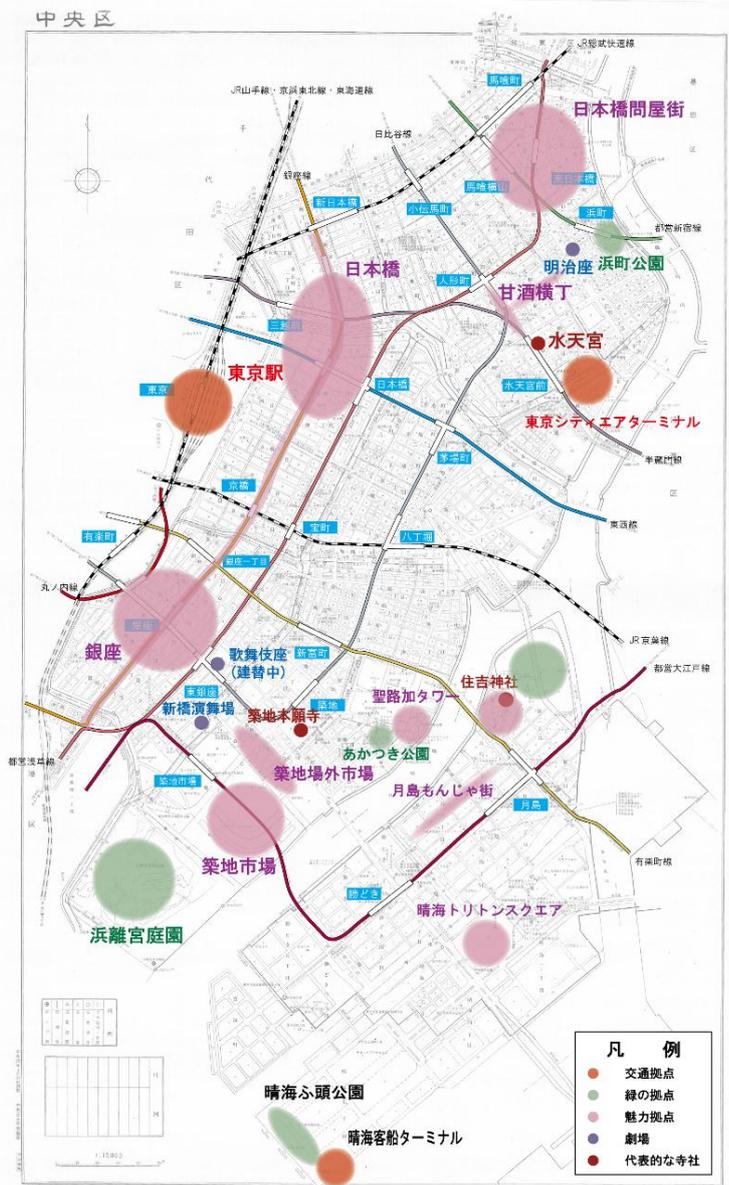
区道のセミフラット構造の整備状況

【現況6】銀座、日本橋、築地市場、日本橋問屋街、浜離宮庭園、月島もんじゃ街、晴海トリトンスクエア等の観光施設・商業施設のほか、劇場や美術館、史跡・旧跡、歴史的建造物などの文化施設も区内各地に多数存在しており、交通の充実により回遊性を高め、地域の活性化につなげていく必要があります。



【課題】

- ・ まちの魅力を高める交通環境の充実



中央区内の観光施設・地域分布

4. 交通の基本理念と目標

交通の現況や課題、さらに「中央区基本構想」、「中央区基本計画 2008」で示されている中央区の将来像などを踏まえ、中央区総合交通計画で目指す「基本理念」と「目標」を以下のように定めます。

**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～**

- 【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
- 【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
- 【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環境を整備する
- 【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。

5. 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

基本理念を達成するため、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の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、地域間や地区内の回遊性を向上させます。

- 地域間や地区内の移動の回遊性を高めることで、目的地へのアクセス性の改善を図ります。
- 人口増加が見込まれる地区に対しては移動ニーズに適切に対応できる公共交通の充実を図ります。
- 地域特性を活かした水上交通についても、他区との連携を含め、更なる充実を図ります。

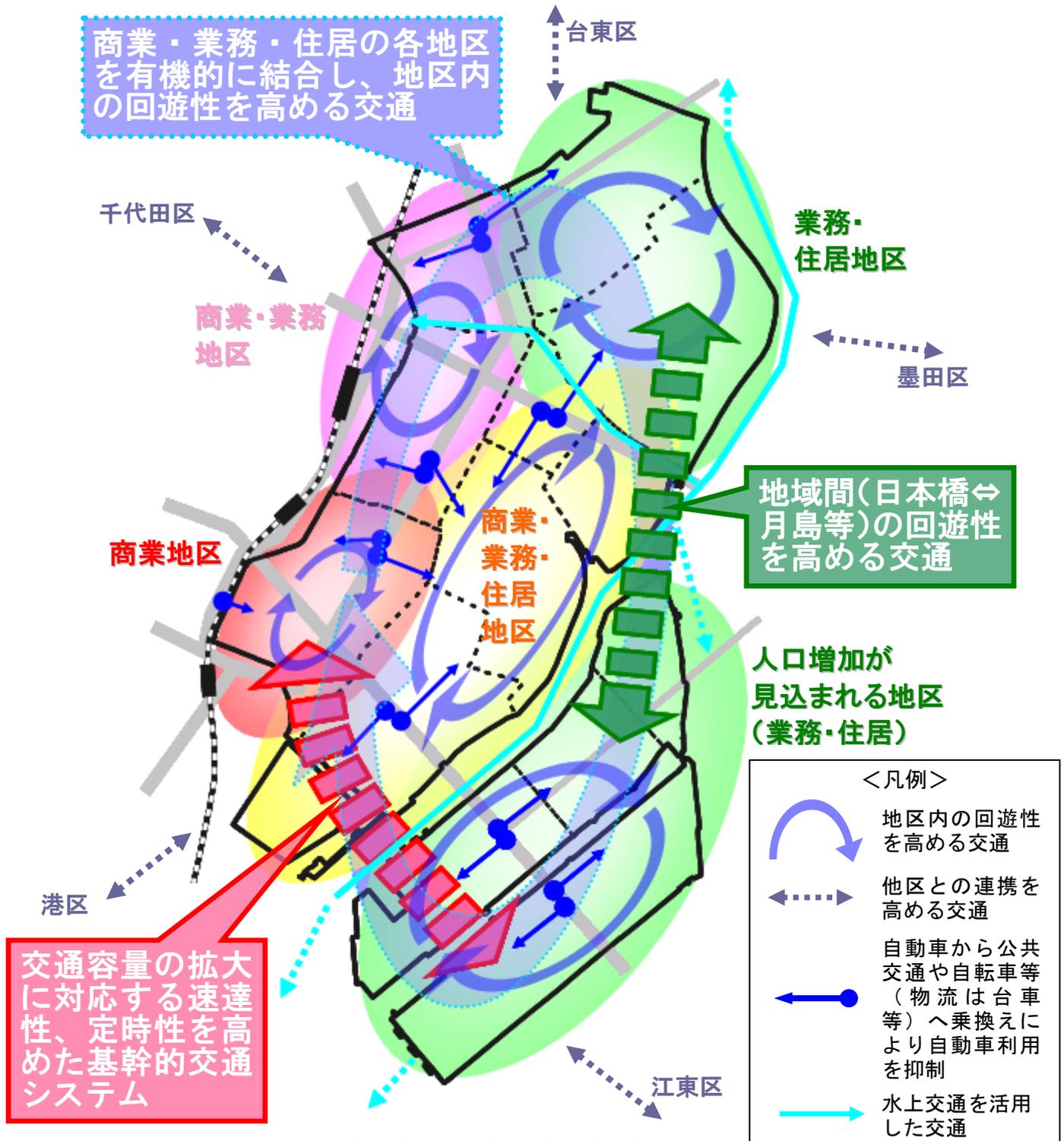


図 地域特性を踏まえた交通の目指す姿

6. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策の設定

中央区の交通に関する目標達成に向けて、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。また、各施策の概要を示します。

基本 理念	目標	施策
<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>
	<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>
	<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環境を整備する</p>	<p>公共交通のサービス拡充</p>
	<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）</p>
		<p>自動車・自転車の共同利用システムの導入</p>
		<p>歩行環境の整備</p>
		<p>業務車両の駐車対策</p>
		<p>水上交通の拡充</p>
		<p>公共交通等に関する情報提供の拡充</p>

<各施策の概要>

<p>施策</p>	<p>基幹的交通システムの導入</p>
<p>施策の概要</p>	<p>【事業】 中量輸送システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 区内には比較的高密な公共交通網が整備されていますが、人口増加が続くなか都心部と臨海部を結ぶ基幹的な交通が必要となっています。 区と交通事業者（未定）が主体となり、都心部（銀座）と臨海部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、専用の走行空間を確保することが望ましいですが、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（公共車両優先システム）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、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、整備費用なども踏まえ路面交通システムとします。 <div data-bbox="911 450 1433 1070" style="text-align: right;"> <p>導入地区のイメージ</p> </div>

<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>施策の概要</p>	<p>【事業】 歩道のセミフラット化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者による、道路のセミフラット化を引き続き実施します。 <div data-bbox="491 1339 1331 1771" style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <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 black; padding: 5px; width: 45%;"> <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> <p>図 セミフラット化の整備効果</p> </div> <p>【事業】 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者、交通事業者、開発事業者などが連携し、再開発の機会を捉え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引き続き促進します。 <p>【事業】 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へ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号線について東京都が引き続き整備を行うとともに、区は環状第3号線に架かる新島橋の架け替えを実施します。

施策	交通施設の機能充実②（駅、バス）
施策の概要	<p>【事業】 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅施設のバリアフリー化の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ホームと地上とを結ぶエレベーター等の設置を促進します。 ○駅施設の安全性・快適性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ホームドアの設置を促進します。 ・ホームの拡張や延伸を促進します。 <p>【事業】 バス車両のノンステップ化の促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都営バスのノンステップ化を促進します。 ・バス事業者によるバス停での歩道とバス車両の段差の解消を促進します。 ・バス停での待ち時間の快適性を高めるため、バス事業者によるベンチ・上屋等の整備を推進します。

施策	公共交通のサービス拡充
施策の概要	<p>【事業】 江戸バス等のサービス拡充（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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者による路線バスのサービス改善を促進します。 ・民間バス会社等による業務ビルや集合住宅専用のバス運行を促進します。 ・バス事業者による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促進します。

施策	自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）
施策の概要	<p>【事業】 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場未整備駅等への駐輪場整備を推進します。また、鉄道事業者に対して駐輪場設置を要請します。 ・通勤・通学利用に加え、買い物、業務、観光目的等、駐輪需要の拡大に対応するため、道路や公園等を利用した駐輪場の整備や、「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引き続き推進します。 <p>【事業】 広幅員歩道への自転車歩行者道の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都等と連携し、歩道幅員が広い道路に自転車歩行者道を整備するとともに、自転車走行空間の連続化やネットワーク化を推進します。 <p>【事業】 車道への自転車走行空間の確保の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の車道走行を促進する自転車ナビマーク設置の可能性について交通管理者と検討します。

施策	自動車・自転車の共同利用システムの導入①（自動車）
施策の概要	<p>【事業】 カーシェアリングの導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量を削減するため、民間事業者によるカーシェアリングを促進します。また、電気自動車などの環境負荷が少ない車の利用が図られるよう取り組みます。 ・集合住宅等でのカーシェアリングの導入を促進します。

施策	自動車・自転車の共同利用システムの導入②（自転車）
施策の概要	<p>【事業】コミュニティサイクルの導入</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。 ・集合住宅での自転車の共同利用となるサイクルシェアリングの導入を促進します。

施策	歩行環境の整備
施策の概要	<p>【事業】街路環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路環境整備事業等により、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引き続き実施します。 <p>【事業】トランジットモールの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀座や日本橋などの商業地において、トランジットモールなどによる自動車の進入抑制を行うことにより、安全に楽しく歩ける環境整備を検討します。 <p>【事業】地下の歩行空間の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再開発などを通じて、地下鉄駅等とつながる地下通路を整備するなど、まちづくりと一体となった歩行者ネットワークの拡充が図られるよう取り組みます。

施策	業務車両の駐車対策
施策の概要	<p>【事業】荷捌き駐車スペースの整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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荷捌きスペース整備を促進します。 <p>【事業】荷捌き駐車スペースの効率的な運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業集積地では、複数の運送事業者による共同配送や一部の地区で実施されている駐車スペースのタイムシェアリングなどにより、荷捌き駐車スペースの効率的な運用が図られるよう取り組みます。 <p>【事業】大型バス専用の駐車スペースの整備促進</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、観光客等の乗降に伴う大型バス停車による渋滞等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、事業地内に大型バスが利用できる駐車スペースの整備を促進します。 <p>【事業】タクシーのショットガン方式の検討</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道路交通への影響を抑制するため、ショットガン方式等効果的な対策についてタクシー業界や関係機関により検討します。

施策	水上交通の拡充
施策の概要	<p>【事業】水上交通ネットワークの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> 水上交通事業者により日本橋船着場を活用した区内及び近隣区との水上交通の拡充を図ります。 羽田空港、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検討します。 <p>【事業】船着場の整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、水上交通の利便増進を図ります。

施策	公共交通等に関する情報提供の拡充
施策の概要	<p>【事業】利便性向上に資する交通情報提供の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、交通事業者による情報提供やサインの設置を促進します。

7. 計画推進に向けた取組・推進体制

○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」に取り組みます。

○中央区総合交通計画の推進体制として、区民・地元企業を含めた関係者の共働を実施します。

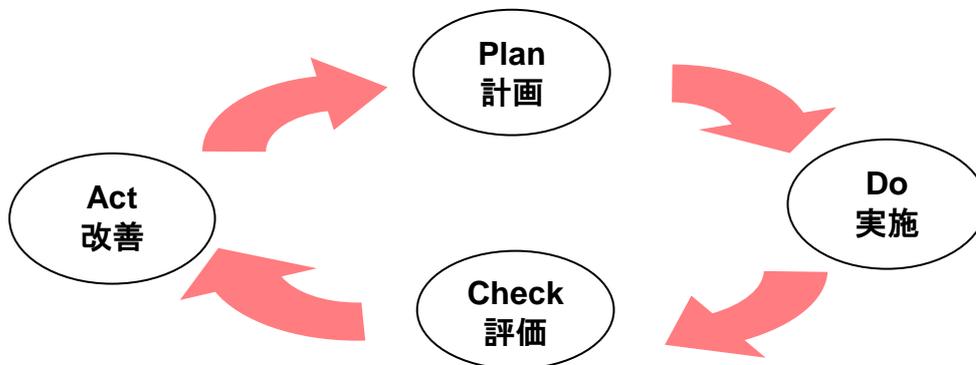


図 PDCA サイクル