

3. 中央区の交通に関する課題

「2. 中央区の社会経済現況」で整理した中央区の交通を取り巻く概況や交通の現況を踏まえ、中央区の交通に関する課題を抽出しました。

【課題1】 増加する交通需要に対する公共交通の充実

区内には、地下鉄やバスが網の目のように運行しているなど公共交通網が発達しています。また、各運行事業者において、需要に応じたダイヤ改正を進めているほか、大江戸線勝どき駅では駅構内の混雑緩和を目的としたホーム増設などの改良工事が行われています。

しかし、晴海や勝どきなどの臨海部は、人口増加に伴う交通需要が増加しているにもかかわらず鉄道の空白地域となっており、公共交通機関は路線バスに限られています。また、今後も大規模な再開発事業などから人口が大幅に増加することが予想され、勝どき駅や駅周辺の混雑状況は一層激しくなることが懸念されます。

このため、臨海部と都心とを結ぶ中量輸送機関の確保が必要です。

【課題2】 公共交通不便地域の解消

コミュニティバス（江戸バス）の運行により、既存のバス路線では圏域外となっていた地域の一部がバス圏域に入り、区内の公共交通不便地域は減少しました。しかし、依然として日本橋地域や晴海地区などの一部には鉄道駅から300m、バス停から200m以上離れた、高齢者や子育て世代にとっては公共交通が不便と感じる地域が残っております。また、交通不便地域とは異なるものの、日本橋地域と月島地域との移動や公共施設などへの移動に不便な地域もあります。今後、さらなる高齢化の進展や子育て世代の増加も見込まれていることから、交通不便地域等を解消する必要があります。

【課題3】 自転車利用環境の充実

駅周辺に通勤・通学者用の駐輪場の整備を進めていますが、駐輪場用地の確保が難しいことにより放置自転車の減少が進んでおらず、安全な歩行空間ばかりでなく、まちの景観も損ねています。また最近では、健康志向や環境意識の高まりから、買物や観光、レジャー、ビジネスなどでの自転車利用も増えており、業務・商業地域においても放置自転車が問題となっています。

さらに、自転車の交通事故の増加や、ルールやマナーを守らない走行により歩行者の安全が損なわれています。このため、歩行者・自転車が安全・快適に通行できるよう駐輪場の整備を進めるとともに、自転車の走行空間を確保する必要があります。

【課題4】自動車に伴う環境負荷の軽減

運輸部門のCO₂排出量は中央区全体の約16%であり、そのほとんどが自動車からの排出です。また、自動車の排気ガスによる大気汚染は近年改善されておりますが、光化学オキシダント濃度は環境基準を満たしているものの増加傾向にあります。CO₂や大気汚染などの環境負荷を低減し、環境にやさしいまちを形成していくため、自動車利用を抑制する必要があります。

また、区内の幹線道路は、昭和通りや永代通り、晴海通りなどの昼間12時間交通量が3万台を超えており、中央通りや八重洲通り、永代通りなどで混雑時平均旅行速度が東京都区部平均値(16km/時)を下回っています。そのため交通渋滞を緩和し、円滑で快適な自動車走行空間を確保する面からも、自動車利用の抑制が求められています。

(参考)輸送機関別、走行速度によるCO₂排出量の比較

- 一人の人が自家用乗用車で1km移動する際のCO₂排出量は、バスの3.4倍、鉄道の9.1倍になります。
- 60km/時で走行する場合のCO₂排出量は、20km/時で走行する場合と比べ、約40%減少します。

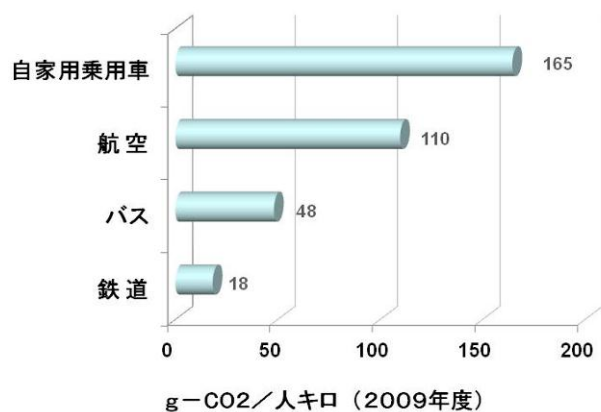


図 輸送機関別の二酸化炭素排出量

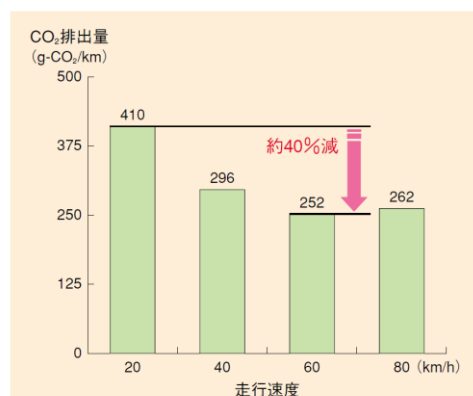


図 走行速度による二酸化炭素排出量の比較

【課題5】バリアフリー対応の充実

区内の鉄道駅においては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、エレベーターやエスカレーターなどの整備を積極的に進めており、現在区内28駅中21駅が整備済みと成っています。しかし用地確保が困難などの理由から、7駅が未整備または一部整備済となっており、引き続き整備を進める必要があります。

また、道路についても、セミフラット化を進めるなど段差解消を図っていますが、引き続きバリアフリーの確保化を推進する必要があります。

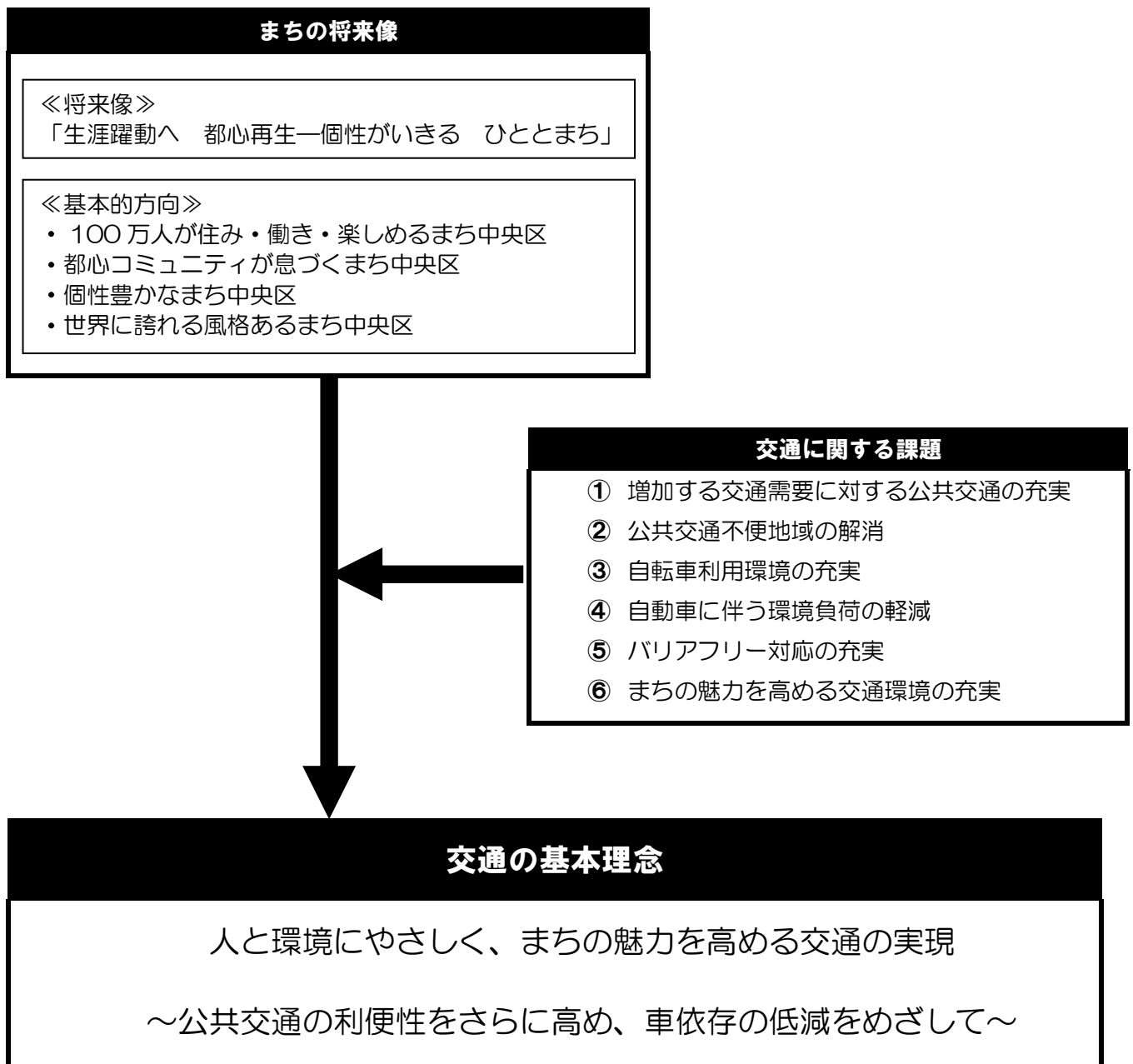
【課題6】まちの魅力を高める交通環境の充実

区内の小売業の商品販売額は都内第1位であり、銀座、日本橋をはじめ国内有数の商業地区を有しています。また、日本橋問屋街・築地市場・人形町や月島もんじゃ街・晴海トリトンスクエア等の特色ある商業施設のほか、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います。

しかし、買い物客や観光客など多くの来街者を集め、まちが活力に満ち発展していくためには、回遊性やまちの魅力を高める交通環境の充実が必要です。

4. 交通の基本理念・目標及びまちの将来イメージ

○ 中央区では、平成 10 年 6 月に策定した基本構想において、21 世紀を展望した将来像「生涯躍動へ 都心再生一個性がいきる ひととまち」を描き、4つの基本的方向を定めています。本計画では、この目指すべきまちの将来像と、これまでに抽出した現時点における交通に関する様々な課題を踏まえ、車から公共交通中心の社会への移行を目指し、誰もが安全・安心・快適に移動できる魅力的な都市の実現に向けて、交通の基本理念を以下のとおりとしました。



【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～

都心に位置する中央区は、地下鉄や都営バスなどの公共交通機関が発達しております。また、平成 21 年 12 月からコミュニティバスである江戸バスを運行し、交通環境の充実が図られているところです。しかし、人口増加が著しい晴海や日本橋の一部に公共交通不便地域が残っています。

また、駐輪場整備や走行空間の確保、ルールやマナーの徹底など、増加する自転車利用への対応、高齢者や子育て世代など交通弱者を含めたすべての人々に利用しやすいバリアフリーなどの対応も求められています。

まちの特徴としては、中央区は江戸開府以来、日本の文化・商業・情報の中心として栄え、歴史と文化を引き継ぎながら、常に時代の先端をリードする活気と賑わいのあるまちとして発展してまいりました。区内には銀座、築地、日本橋、月島などの商業施設や歌舞伎座、明治座などの劇場をはじめ、映画館や美術館などの文化施設などが集積しています。これら区の豊富な資産を十分に活用し、まちの魅力を高める交通の実現が望まれます。

21 世紀は環境の世紀といわれ、待ったなしの地球温暖化や都市部のヒートアイランド現象など環境への対応は不可欠であります。鉄道やバスなどの公共交通機関の充実を図るとともに、自転車などの利用を促進し、化石燃料を使用する車の利用を可能な限り抑制するなど、環境負荷を軽減していく必要があります。

これらの考えから、本計画における交通の基本理念を「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～」とします。

4.1 目標

基本理念の実現に向けて、具体的な施策が目指す方向性を示すため、以下の4つを目標とします。

《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

今後も人口増加が見込まれる中、現在都心部と臨海部（晴海地区）を結ぶ公共交通機関は路線バスに限られています。しかし、路線バスは定時性・速達性・輸送力などに課題があります。また、臨海部（Ⅲゾーン）には、地下鉄駅が月島と勝どきの2駅ありますが、朝夕の通勤時間帯を中心に混雑が激しく、安全で円滑な旅客流動に支障をきたすおそれがあります。そこで、定時性・速達性に優れるとともに一定の輸送力を確保できる交通手段の導入を図り、利用者の選択肢を広げることにより、交通需要の分散を図っていきます。

あわせて、駅出入口の増設、バス路線の運行見直しなど、既存交通施設の充実を図ります。また都市計画道路の整備等を進めることにより、公共交通の利便性を高め、快適な区内移動を実現していきます。

《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

中央区は他の地域と比べ公共交通を利用する人の割合が高くなっています。しかし、日本有数の業務商業の集積地域であることから、幹線道路の自動車交通量は多く、渋滞による速度低下もあります。こうしたことから運輸部門からのCO₂排出量は部門別で2番目に多くなっています。

交通における環境負荷を軽減するため、鉄道やバスなどの利便性をさらに高めるとともに自転車の利用を促進することなどにより、自動車から環境負荷の小さな交通への転換を図っていきます。また、自動車自体についても、共同利用の促進や電気自動車の普及などにより、環境負荷を軽減していきます。

《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

本区では、今後も高齢者や子育て世代などの「交通弱者」の増加が予想されており、これらの人たちへの対応が求められています。また、公共交通へのアクセスが不便と感じる地域があることから、これまでも取り組んでいるバリアフリー施策を引き続き推進するとともに、既存交通サービスの充実を図っていきます。

あわせて、区内を循環運行しているコミュニティバス（江戸バス）の充実を図るとともに、区内を運行する公共交通の一元的な情報提供など、来街者を含む誰もが安全・安心・快適に移動できる環境を整備していきます。

《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

本区には銀座や日本橋、築地、月島など多くの観光資源があります。これらの資源を活用し地域の活性化を図っていくためには、地区間・地域内の回遊性を高める交通環境の整備が必要です。誰もが気軽に乗り降りができ、既存交通などとの連携が図られた交通を提供するとともに、地域間・施設間を結ぶ交通を充実していきます。また、交通そのものが観光資源の一つとなるよう、魅力的なものにしていくとともに、まち歩きを促進するために歩行環境の向上を図ります。

4.2 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

○ 現状およ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。

- 地区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。

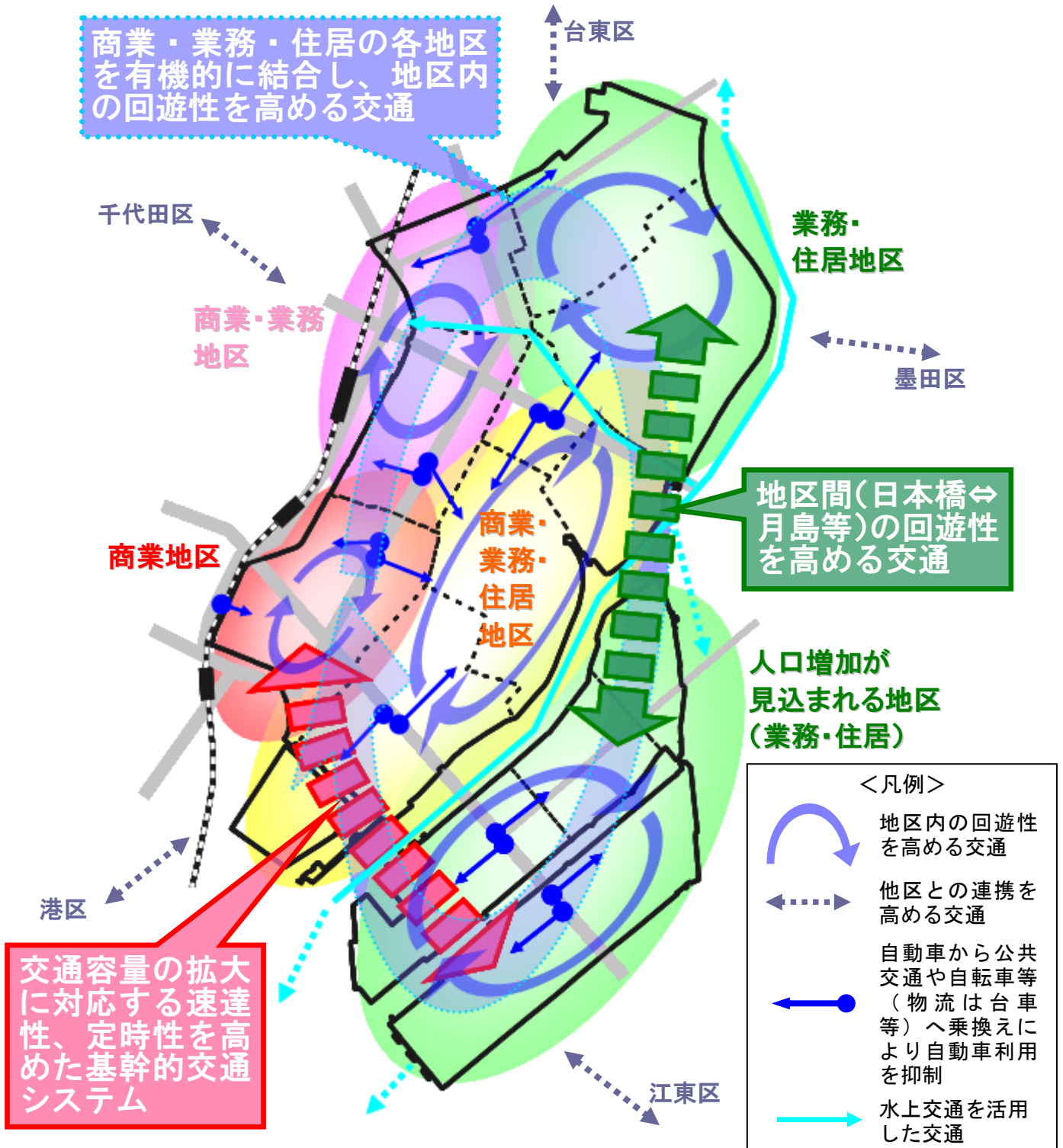
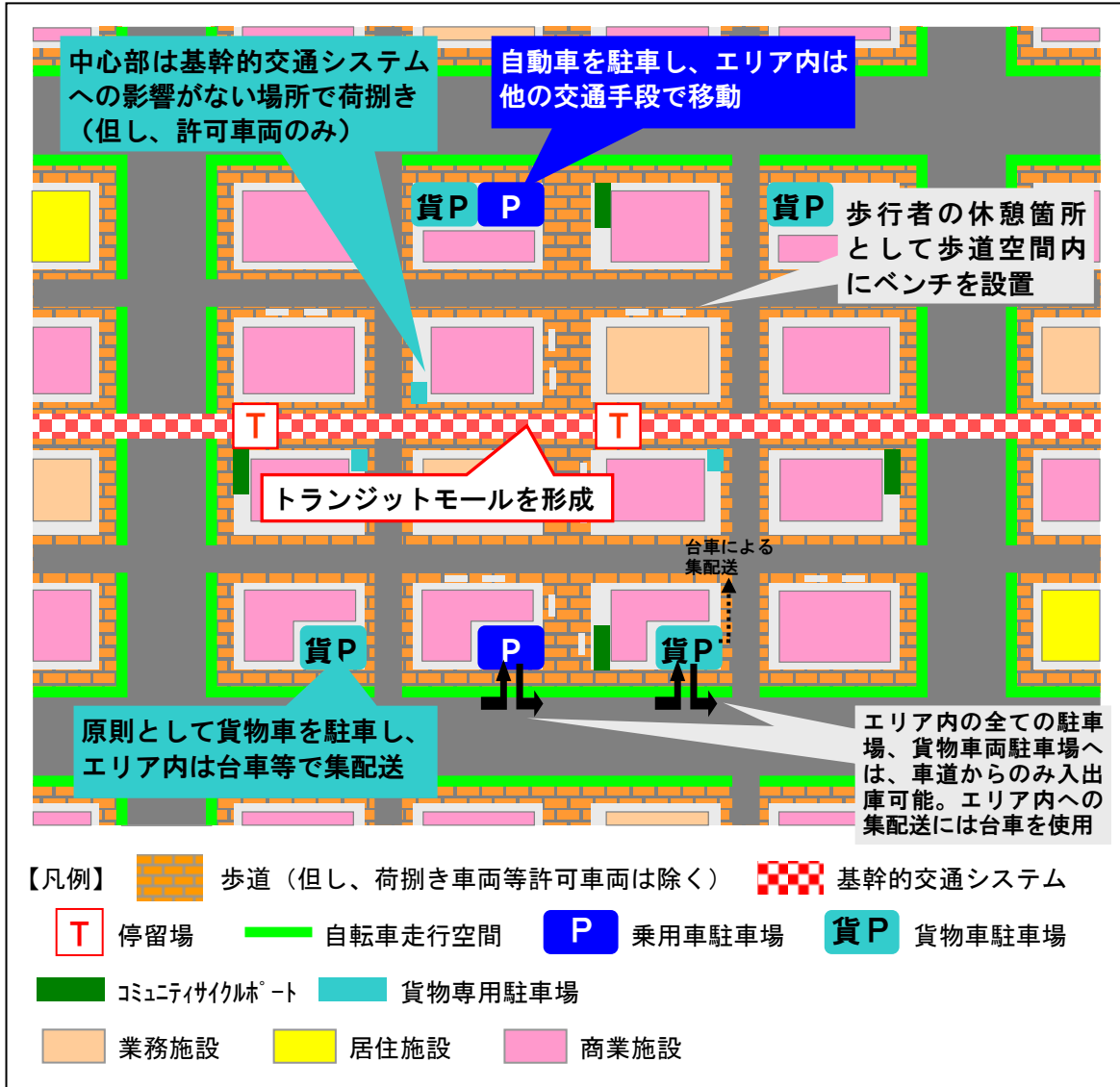


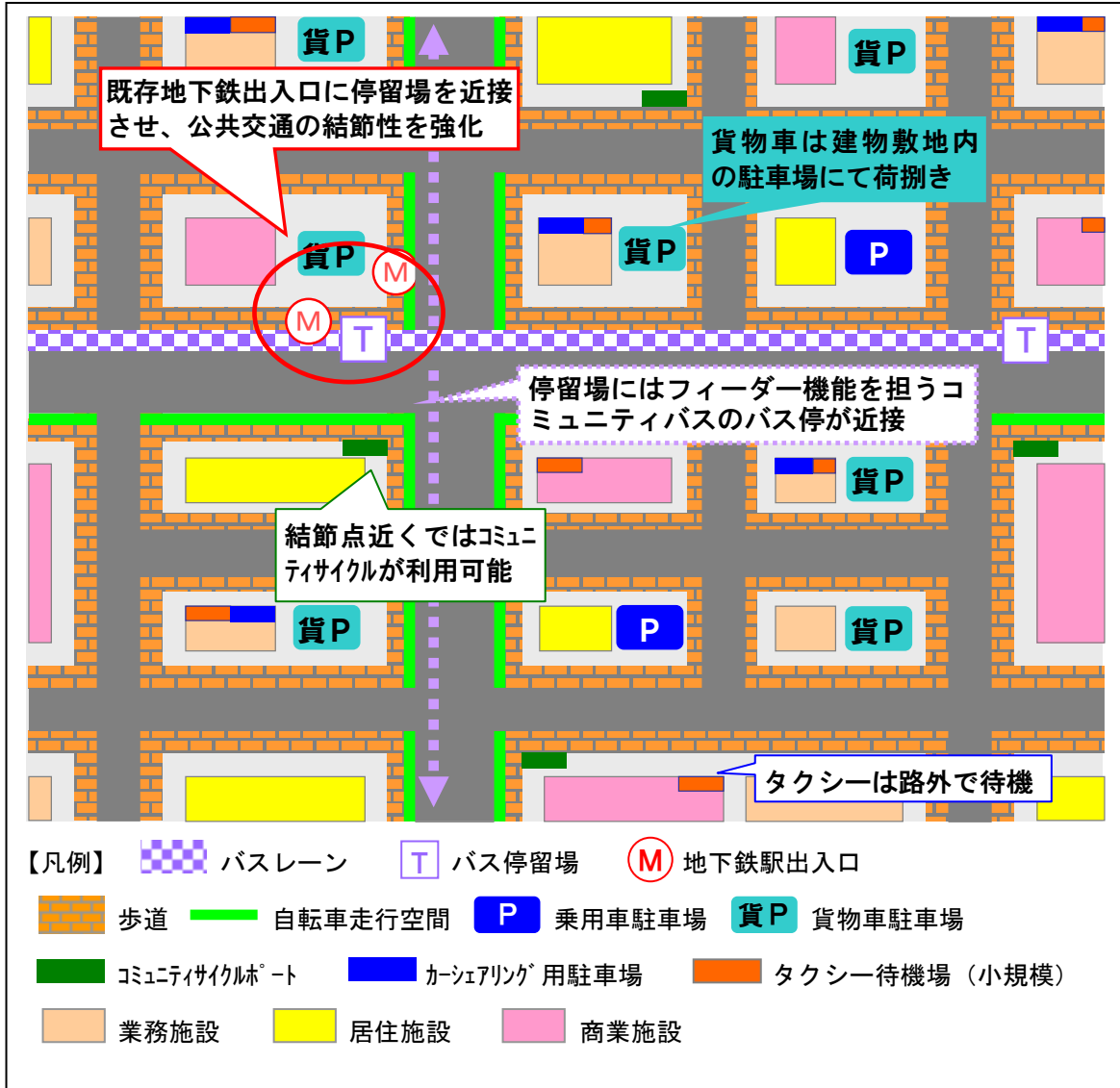
図 地域特性を踏まえた交通の目指す姿

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、来街者の歩行を公共交通が補完し、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。



注) フィーダーとは：フィーダー（feeder）とは、河川の支流という意味です。ここでは、基幹的交通システムや既存の地下鉄駅から目的地をつなぐ交通手段を指します。

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、水上交通が活性化されています。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。

