

# 戦 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設定しました。戦略編では、各施策に基づく事業について、『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。

基本理念	目標	施策	事業
<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"> <li>● 中量輸送システムの導入</li> </ul>
	<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"> <li>● 歩道のセミフラット化</li> <li>● 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備</li> <li>● 都市計画道路等の整備</li> <li>● 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置</li> <li>● バス車両のノンステップ化の促進等</li> </ul>
	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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）</li> </ul>
	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進</li> <li>● 広幅員歩道への自転車歩行車道の整備</li> <li>● 車道への自転車走行空間の確保の検討</li> </ul>
		<p>自動車・自転車の共同利用システムの導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● カーシェアリングの導入促進</li> <li>● コミュニティサイクルの導入</li> </ul>
		<p>歩行環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 街路環境の整備</li> <li>● トランジットモールの導入検討</li> <li>● 地下の歩行空間の充実</li> </ul>
		<p>業務車両の駐車対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷捌き駐車スペースの整備促進</li> <li>● 荷捌き駐車スペースの効率的な運用</li> <li>● 大型バス専用の駐車スペースの整備促進</li> <li>● タクシーのショットガン方式の検討</li> </ul>
		<p>水上交通の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 水上交通ネットワークの創出</li> <li>● 船着場の整備推進</li> </ul>
		<p>公共交通等に関する情報提供の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性向上に資する情報提供の促進</li> </ul>

## 6.2 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。

(今後の関係機関協議などにより変更の可能性があります。また、中央区以外の関係機関が実施するもので、計画が公表されているものを含まず。)

事業プログラム(その1)

施策名	事業	平成23年度まで	平成24年度～28年度	平成29年度～33年度	平成34年度～	実施主体
基幹的交通システムの導入	中量輸送システムの導入	総合交通計画の検討(区)		LRT運行準備	LRT運行開始(事業者)	区 交通事業者
			※基幹的交通システム導入の関連施策(業務車両の駐車対策) 基幹的交通システム導入路線への対策検討(区) -> 基幹的交通システム導入路線への対策実施 -> 他地域へ拡大			
交通施設の機能充実(道路・まちとのつながり)	歩道のセミフラット化の推進	歩道のセミフラット化の一部区間の整備実施(道路管理者)	道路改修に合わせた歩道のセミフラット化の継続実施			道路管理者(区・都・国)
	公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備	公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備の一部実施(道路管理者、交通事業者、開発事業者)	公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備の継続実施			道路管理者(区・都・国) 交通事業者 開発事業者
	都市計画道路等の整備	都市計画道路の79%が整備済(道路管理者)	環状第2号線 隅田川橋りょう～晴海：本設道路整備 築地市場内：仮設道路整備 築地市場内：本設道路整備 暫定ルートによる開通 平成27年度全線開通予定			道路管理者(都)
			環状第3号線(新島橋架替) 新島橋架替整備 ・平成29年度完了予定			道路管理者(区)

事業プログラム(その2)

施策名	事業	平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	平成 34 年度～	実施主体
交通施設の機能充実 (鉄道・バス)	・ 駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置	・ 28 駅中 21 駅においてバリアフリー動線を確保 (鉄道事業者)	<p>・ 勝どき駅のホーム・出入口の増設 (平成 27 年度末完了予定)</p> <p>駅へのエレベーター設置</p>			・ 鉄道事業者
	・ バス車両のノンステップ化の促進等	<p>・ 都営バスのノンステップ化の促進 (平成 23 年度までに全車両の 98% のノンステップ化)</p> <p>・ バス停におけるベンチ・上屋等の整備</p>	<p>都営バスのノンステップ化完了</p> <p>バス停におけるベンチ・上屋等の整備の継続実施</p>			・ バス事業者
公共交通のサービス拡充	・ 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>・ 江戸バスの運行開始</p> <p>・ 江戸バスの運行内容変更、サービス改善検討 (区)</p>	<p>湊、入船からのルート変更による乗り継ぎ時間の短縮、アクセス性の向上、土日祝の銀座方面への延伸 (H24.7 実施)</p> <p>江戸バスの運行改善 (随時)</p>		江戸バスの運行改善の継続実施	・ 区 ・ バス事業者
		・ メトロリンク日本橋 (地元企業の協賛による無料巡回バス) が運行中	<p>民間バス事業者等によるバス事業の検討・実施</p> <p>継続実施</p>			・ 民間事業者
自転車利用の基盤整備 (駐輪場)	・ 駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進	<p>・ 区内 28 駅中 16 駅周辺に駐輪場を整備 (区)</p> <p>・ 銀座三越に民間駐輪場を整備 (民間事業者)</p>	<p>駐輪場整備地の調査・選定</p> <p>駐輪場の順次整備</p>			・ 区 ・ 民間事業者
自転車利用の基盤整備 (走行空間)	<p>・ 広幅員歩道への自転車歩行車道の整備</p> <p>・ 車道への自転車走行空間の確保の検討</p>	<p>・ 昭和通り、新大橋通り、清杉通りの一部を視覚的に分離する自転車歩行者道として整備 (道路管理者、交通管理者)</p>	<p>走行空間整備候補箇所の調査・調整</p> <p>走行空間の順次整備</p>			・ 道路管理者 (区・都・国) ・ 交通管理者
自動車・自転車の共同利用システムの導入	・ カーシェアリングの導入促進	<p>・ カーシェアリングについては、民間事業者が実施、新築マンションでも導入されている</p>	<p>カーシェアリングの導入促進</p>			・ 民間事業者
	・ コミュニティサイクルの導入	<p>・ 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)</p>	<p>コミュニティサイクルの導入に向けた調査</p> <p>コミュニティサイクルー部地域で実施</p> <p>他地域へ拡大</p>			・ 区 ・ 民間事業者
歩行環境の整備	・ 街路環境の整備	<p>・ 街路環境の整備について、これまでに都は晴海通りや外堀通りで実施、区は鍛冶橋通りや清杉通り、清澄通り等で実施</p>	<p>街路環境の整備 (道路改修に合わせて順次)</p>			・ 道路管理者 (区・都・国) ・ 交通管理者

事業プログラム(その3)

施策名	事業	平成 23 年度まで	平成 24 年度～28 年度	平成 29 年度～33 年度	平成 34 年度～	実施主体	
歩行環境の整備	・トランジットモールの導入検討		トランジットモールの実現可能性の検討 → トランジットモール社会実験(区・事業者) → トランジットモールエリアへの快適性等向上施設の整備	トランジットモールの本格運用	他地域へ拡大	・道路管理者(区・都・国) ・交通管理者 ・交通事業者	
	・地下の歩行空間の充実		地下の歩行空間の充実				・道路管理者(区・都・国)
業務車両の駐車対策	・荷捌き駐車スペースの整備促進		再開発等で整備促進				・区 ・開発事業者 ・商業事業者
	・荷捌き駐車スペースの効率的な運用	・民間による共同配送の推進 ・駐車スペースのタイムシェアリングの実施	基幹的交通システム導入路線への対策検討(区) → 基幹的交通システム導入路線への対策実施	他地域へ拡大			・道路管理者(区・都・国) ・交通管理者 ・運送事業者 ・商業事業者
	・大型バス専用の駐車スペースの整備促進	・これまでに京橋二丁目西地区・銀座六丁目10地区で都市計画決定し、停車スペース確保を計画に盛り込み済み	再開発等で整備		運用		・都、区 ・開発事業者 ・商業事業者
	・タクシーのショットガン方式の検討	・平成21年1～2月、平成22年12月～平成23年1月の2回にわたり、銀座地区でショットガン方式の社会実験を実施	対策の内容、ルール等の検討 関係機関協議の実施	実施			・都、区 ・(財)東京タクシーセンター ・ビル事業者など
水上交通の拡充	・水上交通ネットワークの創出	・隅田川ライン、お台場ライン、浅草・お台場クルーズ、日本橋と浅草二天門間などが運航中	水上交通ネットワークの創出	継続実施			・水上交通事業者
	・船着場の整備推進	・日本橋船着場の整備		朝潮運河・築地等での整備推進			・区
公共交通等に関する情報提供の拡充	・利便性向上に資する情報提供の促進		銀座地区のサインについて検討	実施		他地域へ拡大	・区 ・交通事業者

### 6.3 平成 24 年度の取り組み

今後取り組んでいく 9 つの施策について、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

- 引き続き道路改修に合わせた歩道のセミフラット化の継続実施

###### ii) 公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備

- 引き続き整備

###### iii) 都市計画道路の整備

###### ○環状第 2 号線

- 隅田川橋りょう～晴海の本設道路整備、築地市場内の仮設道路整備を引き続き実施

###### ○環状第 3 号線（新島橋架替）

- 新島橋の工事着手

##### b) 鉄道・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) 都営バスのノンステップ化

- 引き続き都営バスによる実施

###### iii) 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

- 南循環から北循環への乗り継ぎ時間を短縮するため、新富二丁目で乗り継ぎが可能となるようルートを変更。
- 湊、入船から中央区役所・銀座へアクセス可能とするため、ルート変更と併せて入船三丁目のバス停を設置。
- リハポート明石等へのアクセス性の向上を図るため、南循環のルートを変更。
- 利用者の要望を踏まえ、土・日・祝のみ銀座方面への延伸。

#### b) 民間事業者によるバス事業

- 民間事業者による参入の検討・実施

### (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・選定

#### b) 走行空間の整備

- 自転車走行空間の整備候補箇所の調査・調整
- 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。

#### a) 自動車

- 民間事業者によるカーシェアリングの導入促進

#### b) 自転車

- コミュニティサイクルの導入に向けた調査

### (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

- 道路改修に合わせて順次整備

#### b) 地下の歩行空間の充実

- 再開発等の機会を捉え地下の歩行空間の充実を図る

### (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) 貨物車対策

- 開発等の機会を捉え、荷捌き駐車スペースの整備促進
- 荷捌き交通の効率的な運用の検討
- 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

- 再開発等で整備

#### c) タクシー対策

- ショットガン方式による対策の内容、ルール等の検討
- 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・検討を水上交通事業者が実施する。

- 水上交通ネットワークの創出

### (9) 公共交通等に関する情報提供の拡充

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公共交通等の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

## 7. 計画推進に向けた取組・推進体制

### 7.1 計画推進に向けた取り組み

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。

#### 7.1.1 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り組みを評価・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、取り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。

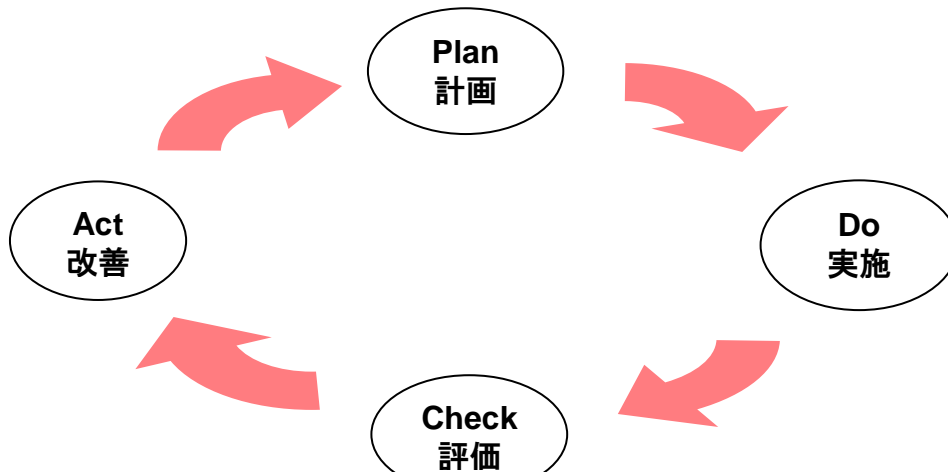


図 PDCA サイクル

### 7.2 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。

#### 7.2.1 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り組みとして、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のことです。

出典：社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP