中央区総合交通計画

平成 24 年(2012 年)6 月

中央区

目　　次

1. 中央区総合交通計画とは ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

1.1 中央区総合交通計画策定の目的 …… 1

1.2 位置付け …… 2

計　画　編 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

2. 中央区の社会経済現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

2.1 中央区の概況 …… 5

2.2 交通 …… 13

3. 中央区の交通に関する課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41

4. 交通の基本理念・目標及びまちの将来イメージ ・・・・・・・・・・・・ 43

4.1 目標 …… 45

4.2 中央区が目指す交通まちづくりのイメージ …… 47

5. 中央区総合交通計画の実現に向けた施策 ・・・・・・・・・・・・・・・ 51

5.1 施策の設定 …… 51

5.2 施策と取り組みの内容 …… 52

戦　略　編 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 71

6. 実施する施策・取り組み ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 73

6.1 施策・取り組み一覧 …… 73

6.2 事業プログラム …… 74

6.3 平成 24 年度の取り組み …… 77

7. 計画推進に向けた取組・推進体制 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 80

7.1 計画推進に向けた取り組み …… 80

7.2 推進体制 …… 80

参　考　資　料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 81

1. 中央区総合交通計画とは

1.1 中央区総合交通計画策定の目的

中央区では、平成 20 年に 10 年後の姿を明らかにし、「遊・職・住」の三拍子そろった都心中央区の魅力をダイナミックに世界に発信すべく、「中央区基本計画２００８」を策定しました。

計画においては、中央区の将来像として「生涯躍動へ　都心再生 ― 個性がいきる ひととまち」を掲げています。この将来像を実現するため、「うるおいのある安全で快適なまち」という基本目標に基づいて、公共交通の整備促進を含めた施策などを通じて都心にふさわしい都市の基盤づくりに向けた取り組みを展開しています。

交通については、区内にはＪＲ、地下鉄が高水準に整備されており、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）」の運行を平成 21 年 12 月から開始するなど、公共交通の利便性は高まっています。

一方、平成 23 年 11 月 16 日に定住人口が 12 万人を突破し、今後も人口増加が予想されるなかで、増加する交通需要への対応が課題となっています。また、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災と原発事故は、区民のエネルギーなどの環境意識を変えるとともに、交通の重要性が再認識されました。

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都市交通課題を解決するため、総合交通計画を策定することといたしました。

本計画は、計画編と戦略編に分かれています。計画編では土地利用の現況と特性から区分された地域別に交通まちづくりのイメージを設定した上で、本区の交通施策を総合的に推進するための各種施策について定めています。また、戦略編では当該計画の内容を具現化し、実行するための具体的な手順について定めています。

今後、本計画に基づき各施策を着実に実施し、区の将来像である「生涯躍動へ　都心再生 ― 個性がいきる ひととまち」の実現を目指してまいります。

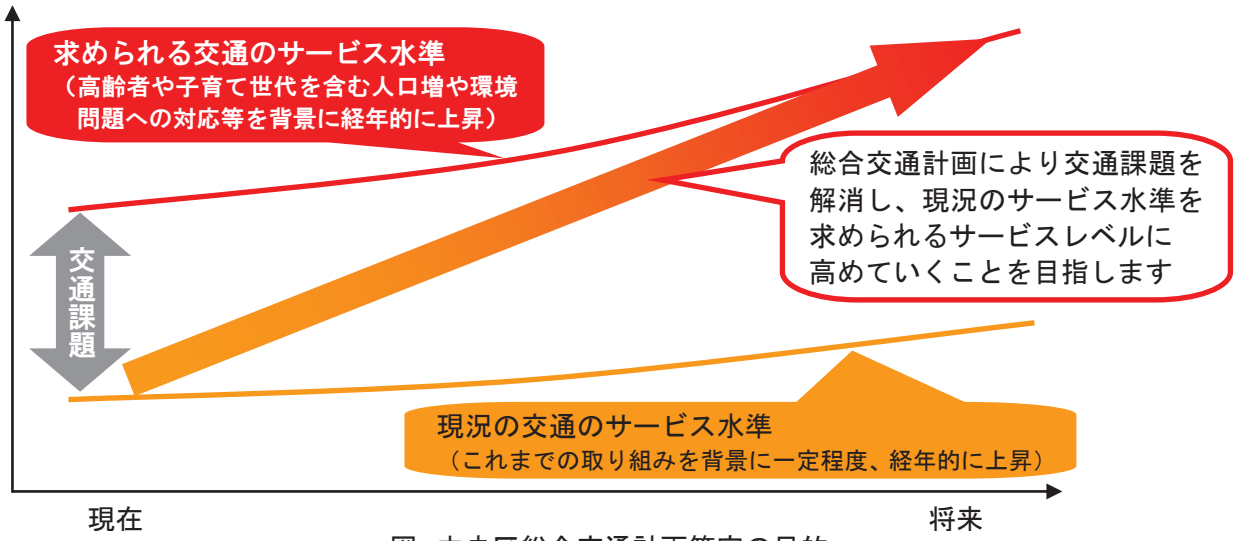


図　中央区総合交通計画策定の目的

1.2 位置付け

本計画は、「中央区基本構想」及び「中央区基本計画２００８」を上位計画とし、地区計画や「中央区環境行動計画」等区の計画及び「２０２０年の東京」や「東京の新しい都市づくりビジョン」等東京都の計画を関連計画とし、区の将来像を実現するための計画です。このため、中央区全域について、徒歩、自転車、公共交通、自動車、物流等交通の今後のあるべき姿を示しています。

計画編は、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すものであり、計画期間を 20 年間とします。戦略編は、短・中期の間に実施すべき施策とその役割分担等を示す実行計画であり、計画期間を 10 年間とします。

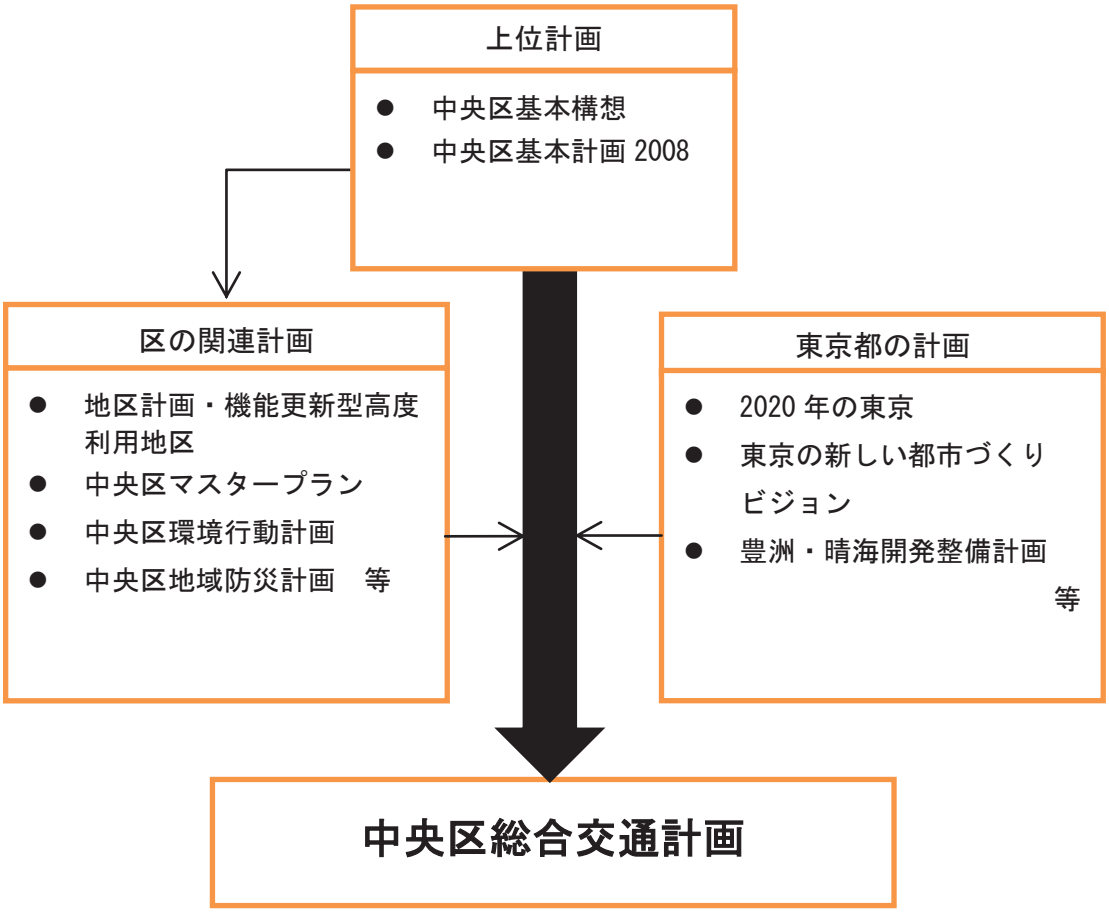


図　中央区総合交通計画の位置づけ

図　中央区総合交通計画の対象区域･対象とする交通･計画期間

対象区域		中央区全域
対象とする交通		徒歩、自転車、公共交通、自動車、物流等
計画期間	計画編	平成 24 年度から平成 43 年度まで（20 年間）
	戦略編	平成 24 年度から平成 33 年度まで（10 年間）

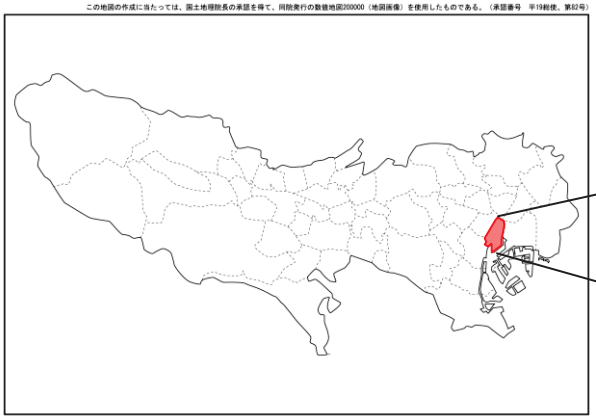
計　画　編

2. 中央区の社会経済現況

2.1 中央区の概況

2.1.1 地勢

- ○ 中央区の面積は約 10.094ｋ㎡で、東京都総面積の約 0.46%、区部総面積の約 1.62% を占めています。これは、23 区で 2 番目に小さい面積です。
- ○ 東京 23 区のほぼ中央に位置し、５区（墨田・江東・千代田・港・台東）と接しています。また、東側は隅田川、北側は神田川、南側は東京湾に接し、区内を日本橋川と亀島川が流れており、水辺の面積は区面積の約 18.3%を占めています。
- ○ 大部分の土地は、江戸時代以降の埋め立てによりできたため、起伏にとぼしく傾斜はすこぶる緩慢です。
- ○ 土地利用の割合は、道路が約 29%、公園が約 5%、水面等が約 18%あり、公共用地が約 52%を占めています。そのほかは、商業用地が約 26%、住宅用地が約 7%、工業用地が約 3%などとなっています。隅田川及び神田川の河川部を除く区全域が市街化区域となっており、用途地域区分は大半が商業地域となっています。
- ○ 本区は、日本橋地域、京橋地域、月島地域の３地域から構成されますが、上位計画である中央区基本計画において、土地利用特性からⅠ～Ⅲゾーンに区分されているため、本計画においてもこのゾーン区分※を適用します。



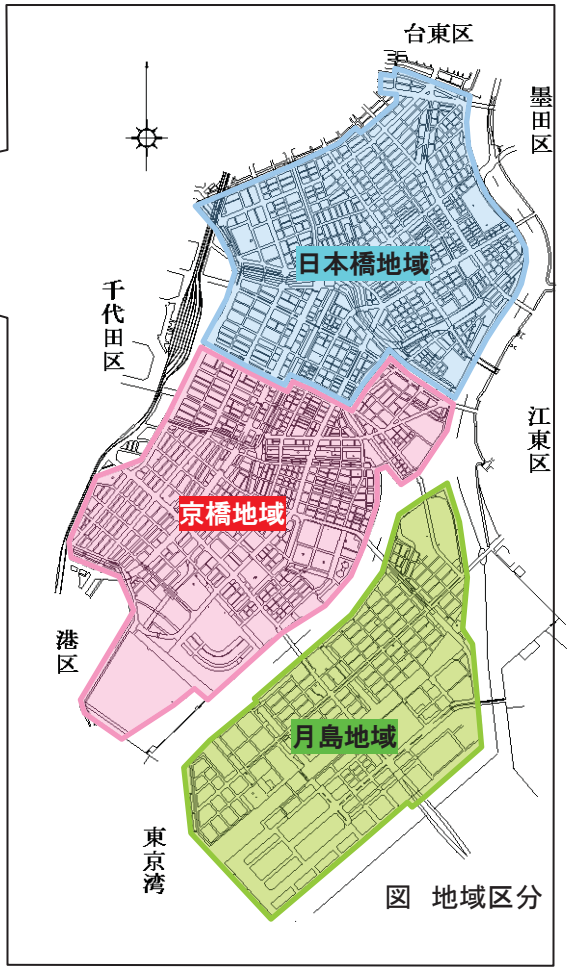


図　地域区分

※ゾーン区分について（出典：中央区基本計画 2008）

図　本計画におけるゾーン区分

Ⅰゾーン：
おおむね昭和通り以西の地域であり、金融・商業街地区、東京駅前地区や銀座地区で業務商業が高度に集積し、昼間人口は多いものの夜間人口が極めて少ない。この地域は、早くからビル化が進行し、多くの建物の機能更新が課題となっている。

Ⅱゾーン：
日本橋問屋街地区、日本橋人形町・浜町河岸地区、新川地区、京橋地区や築地地区で卸売り・近隣商業・印刷など地域産業機能と居住機能の混在地域でバブルの時期に業務化が進行し、夜間人口の減少とともに底地買いが多く行なわれた。現在、夜間人口は回復傾向にあり再開発事業も進んでいる。

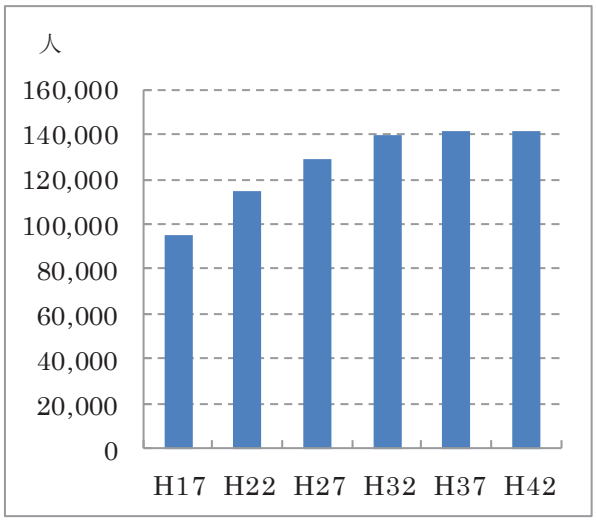
Ⅲゾーン：
居住機能を中心とした水辺の豊かな佃地区、月島地区、勝どき・豊海地区や晴海地区で、近年の民間のマンション等の建設により、夜間人口は増加傾向となっている。

2.1.2 人口

(1) 概況

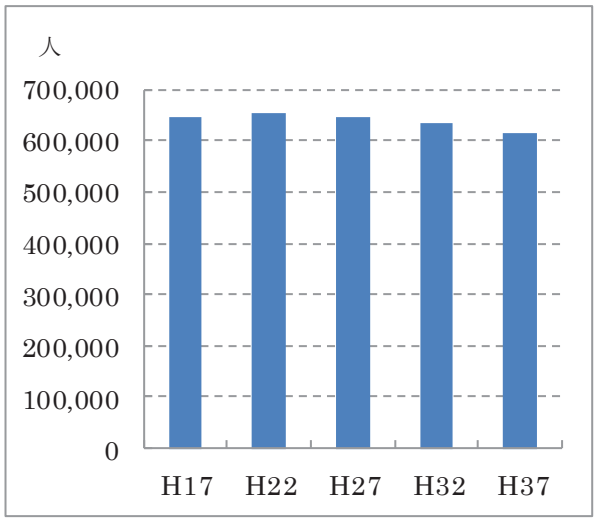
○ 人口は、平成 17 年時点では 10 万人を下回っていましたが、定住人口回復施策と近年の都心回帰現象との相乗効果により増加傾向が続き、平成 23 年 11 月には 12 万人を超え、平成 24 年 4 月 1 日現在 12 万 1,468 人となっています。今後も増加を続け、平成 37 年ころには 14 万 1 千人になると予測されています。

○ 昼間人口は約 65 万 5 千人あり、都心の業務機能や都市活動を支えています。しかし、今後は緩やかに減少していくものと予想されています。



資料:人口推計調査及び転出人口実態調査報告書(中央区)

図 夜間人口の推移



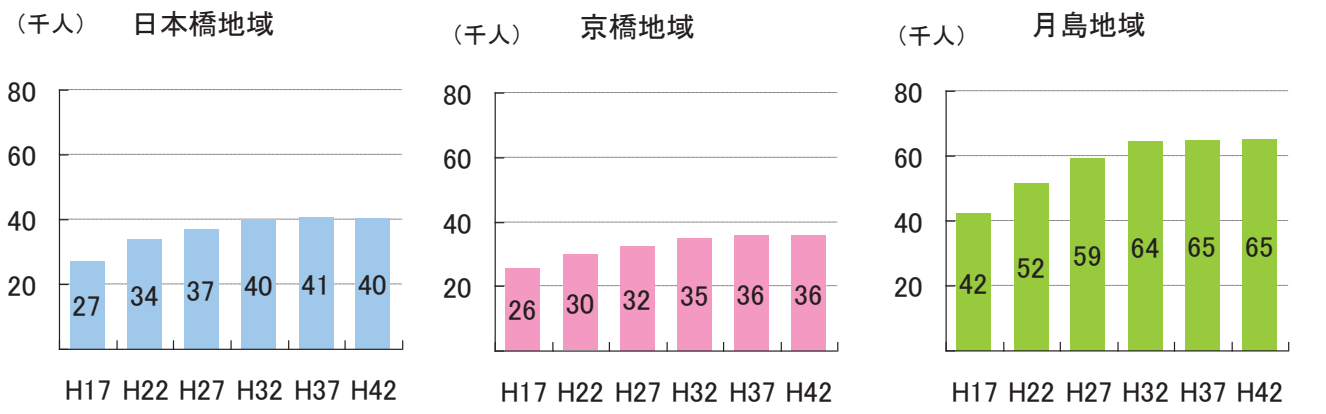
資料:国勢調査、東京都の統計「東京都昼間人口の予測(平成 19 年 3 月推計)」

図 昼間人口の推移

(2) 地域別の人口

○ 日本橋、京橋及び月島の各地域ではいずれも、引き続き人口が増加すると予想されております。

○ 区内においては、再開発事業が多く計画されており、今後も人口の増加が予想されます。特に、月島地域においては、勝どき地区・晴海地区を中心に人口増加が見込まれており、人口増加に対応できる交通環境の整備が必要となります。



資料:人口推計調査及び転出人口実態調査報告書(平成 22 年 12 月 中央区)

図 地域別夜間人口の推移

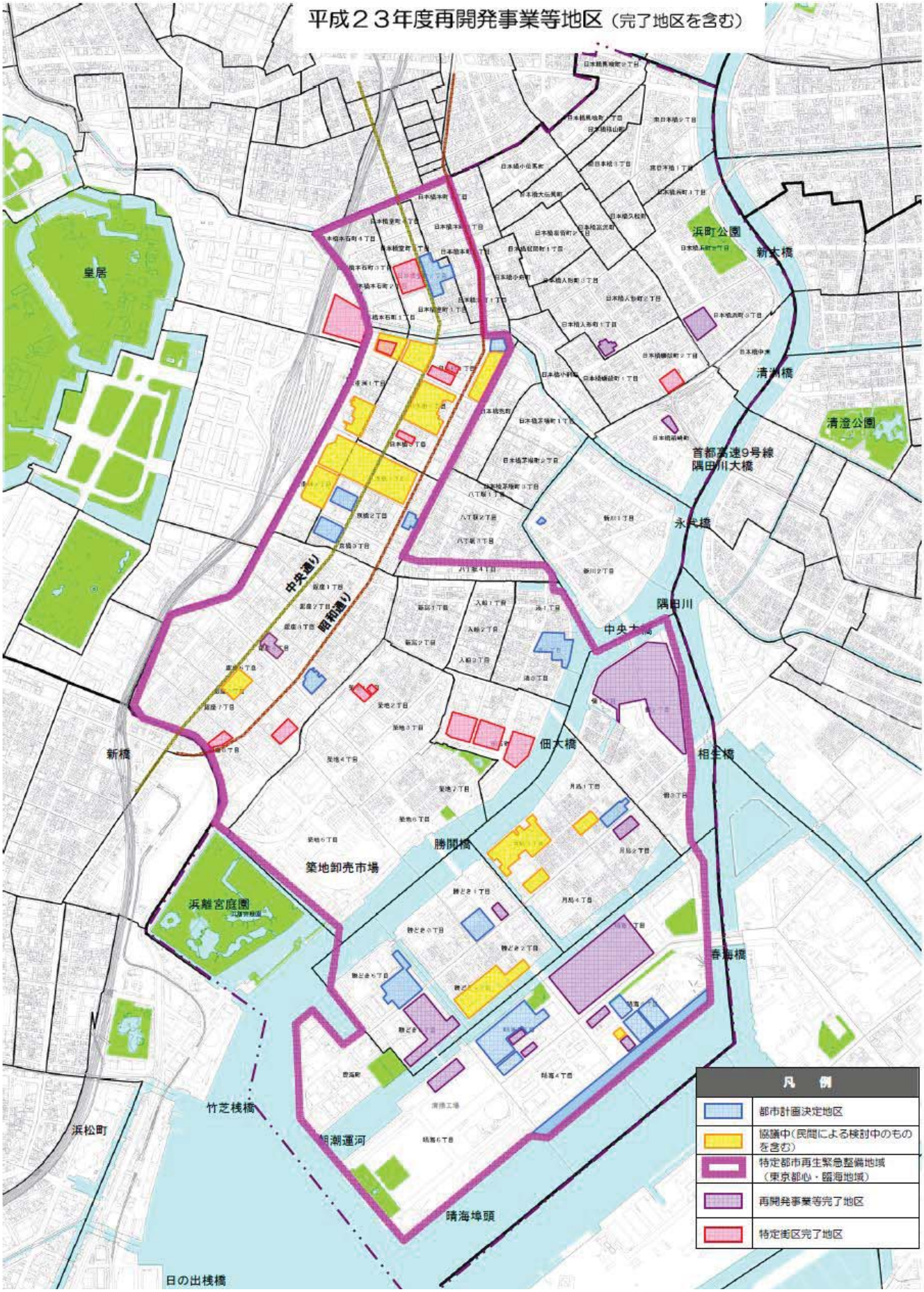
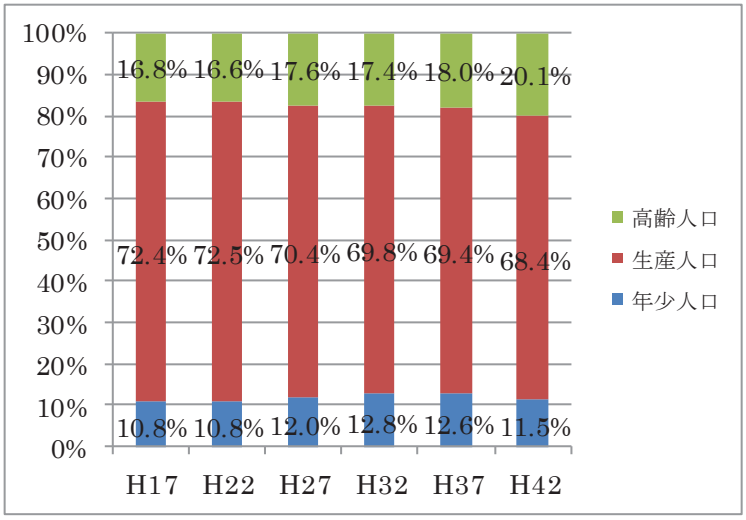

平成２３年度再開発事業等地区（完了地区を含む）
皇居
浜町公園
新大橋
清洲橋
清澄公園
首都高速9号線
隅田川大橋
永代橋
隅田川
中央大橋
佃大橋
相生橋
新橋
中央通り
昭和通り
勝鬨橋
築地卸売市場
浜離宮庭園
春海橋
竹芝桟橋
浜松町
晴海埠頭
日の出桟橋
凡　例
都市計画決定地区
協議中（民間による検討中のものを含む）
特定都市再生緊急整備地域（東京都心・臨海地域）
再開発事業等完了地区
特定街区完了地区

図　再開発事業地区

(3) 年齢別の人口

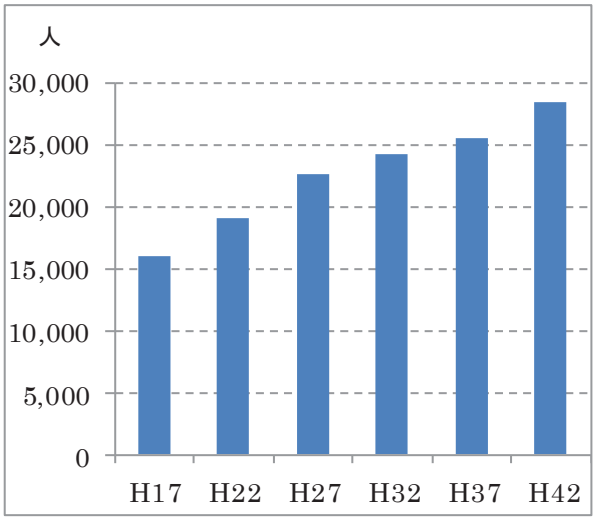
○ 中央区の高齢化率は、平成 22 年現在 16.6%であり、東京都（20.4%）や全国（23.0%）と比較して低くなっていますが、20 年後の平成 42 年には約 20%に達し、5 人に 1 人が高齢者と予測されます。

○ 高齢者の人口は平成 22 年の 1 万 9 千人から平成 42 年には約 5 割増に相当する 2 万 8 千人以上に増加すると予測されています。



注）高齢人口：65 歳以上、生産人口：15～64 歳、年少人口：0～14 歳
資料：人口推計調査及び転出人口実態調査報告書（中央区）

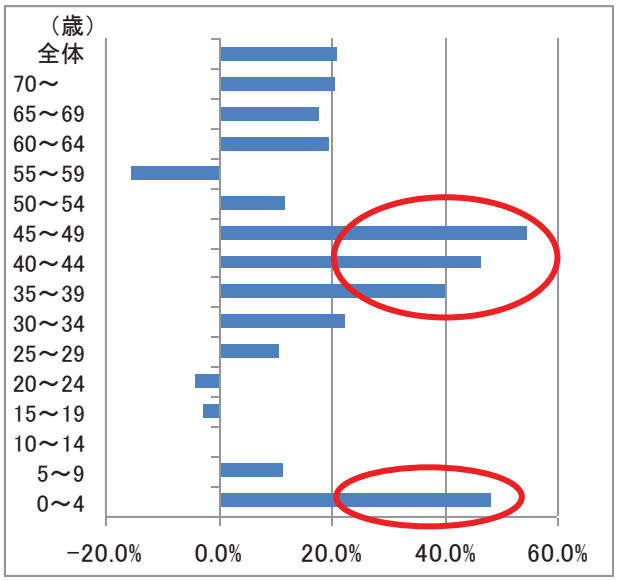
図　年齢階層割合の推移



注）高齢人口：65 歳以上
資料：人口推計調査及び転出人口実態調査報告書（中央区）

図　中央区の高齢人口の推移

○ 平成 17 年と平成 22 年の人口を比較すると、全体では約 2 割増加していますが、特に 0 歳から 4 歳の乳幼児及び 35 歳から 49 歳までの人口の伸びが顕著であり、近年、子供と子育て世代が増えていることがわかります。



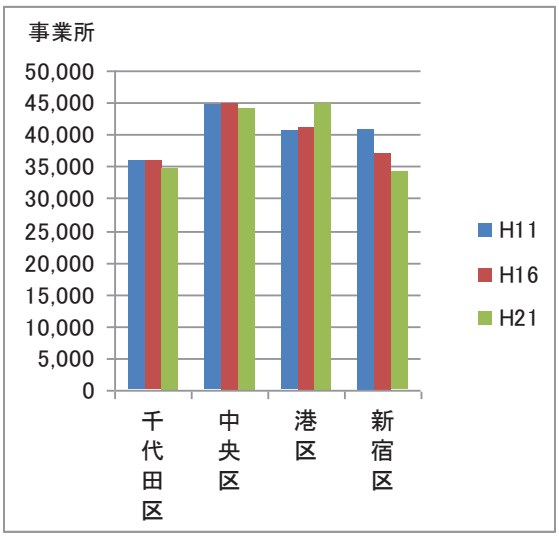
注）平成 17 年と平成 22 年の比較。なお、平成 17 年人口は 93，791人、平成 22 年人口は 113,871 人（各年 1 月 1 日）
資料：人口推計調査及び転出人口実態調査報告書（中央区）

図　中央区の年齢別人口の増減率

2.1.3 産業

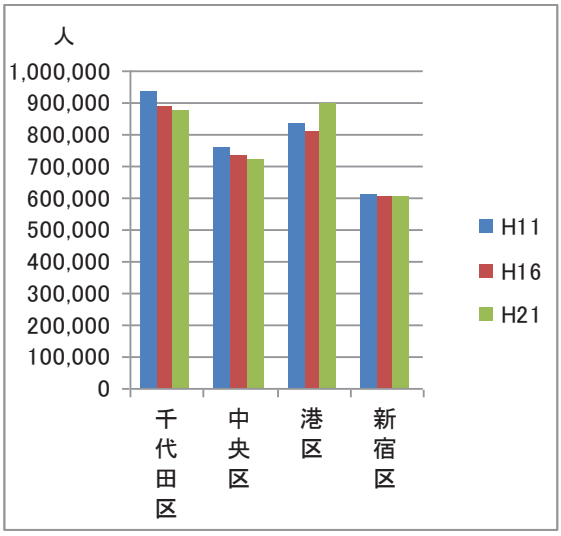
(1) 業務機能

○ 区内の事業所数は、平成 21 年 10 月 1 日現在 44,708 事業所で都内第 2 位、従業員数は 760,701 人で都内第 3 位となっています。



資料:東京都統計年鑑

図 都心 4 区の事業所数の推移

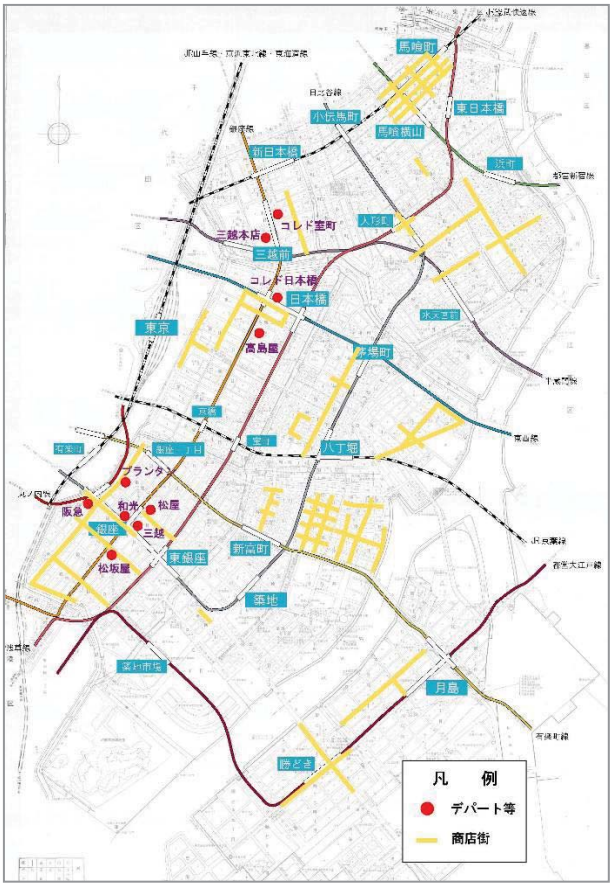


資料:東京都統計年鑑

図 都心 4 区の従業員数の推移

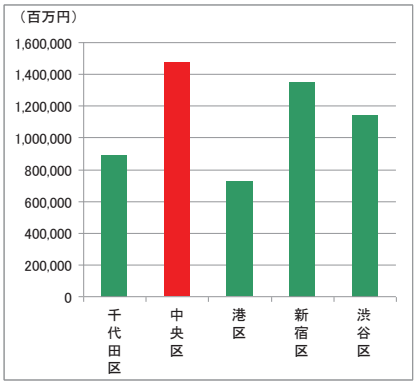
(2) 商業機能

- ○ 商店街は中央区全体に分布し、特に日本橋、八重洲、銀座一帯に百貨店と娯楽業、飲食業が集中しています。
- ○ 区内の小売業の商品販売額は都内第１位で、都内全体の約 10%を占めています。（中央区の小売業での商品販売額：約 1 兆 4,730 億、東京都の小売業での商品販売額：約 10 兆 1,808 億円）
- ○ 区内の卸売業の商品販売額は都内第２位となっています。（卸売業の年間販売額 40 兆 7897 億 2,400 万円）
- ○ 都内の商業集積地区の年間商品販売額上位 10 において、銀座地区が第 2 位、宝町地区が第 5 位、日本橋地区が第 6 位となっています。



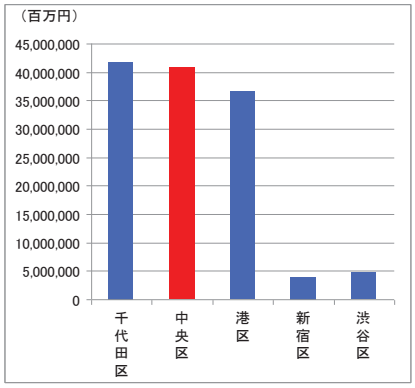
注）区内公共交通のあり方調査　報告書
（平成 20 年 3 月　中央区）を元に追加編集

図　中央区内の商業施設分布



資料：東京都商業統計調査報告

図　都心 5 区の小売業の年間商品販売額（平成 19 年）



資料：東京都商業統計調査報告

図　都心 5 区の卸売業の年間商品販売額（平成 19 年）

表　都内商業集積地区の年間商品販売額上位10（都内）

順位	区市町村名	商業集積地区番号	商業集積地区名	集積細分	販売額特性	年間商品販売額	事業所数	従業者数	就業者数	売場面積	大規模小売店舗数
						百万円		人	人	㎡	
1	新宿区	020	新宿駅東口	11	1	515 420	454	10 316	18 873	205 051	25
2	中央区	013	銀座地域	12	4	483 254	813	9 455	13 004	218 815	23
3	新宿区	028	新宿駅西口	11	1	399 353	282	5 366	9 017	130 263	8
4	豊島区	024	池袋駅東口	11	1	337 415	369	6 375	19 816	173 287	17
5	中央区	001	室町地域	12	1	284 446	51	2 366	4 844	65 035	1
6	中央区	006	日本橋地域	12	1	208 224	129	3 962	8 074	64 895	4
7	町田市	007	町田駅南口地域	11	4	188 579	589	6 036	9 789	152 791	19
8	豊島区	025	池袋駅西口	11	1	168 829	197	3 494	8 019	104 911	4
9	立川市	001	立川駅北口	11	1	160 325	377	5 250	8 853	130 151	11
10	渋谷区	018	渋谷公園通商店街	11	2	155 585	331	4 190	7 880	107 178	9

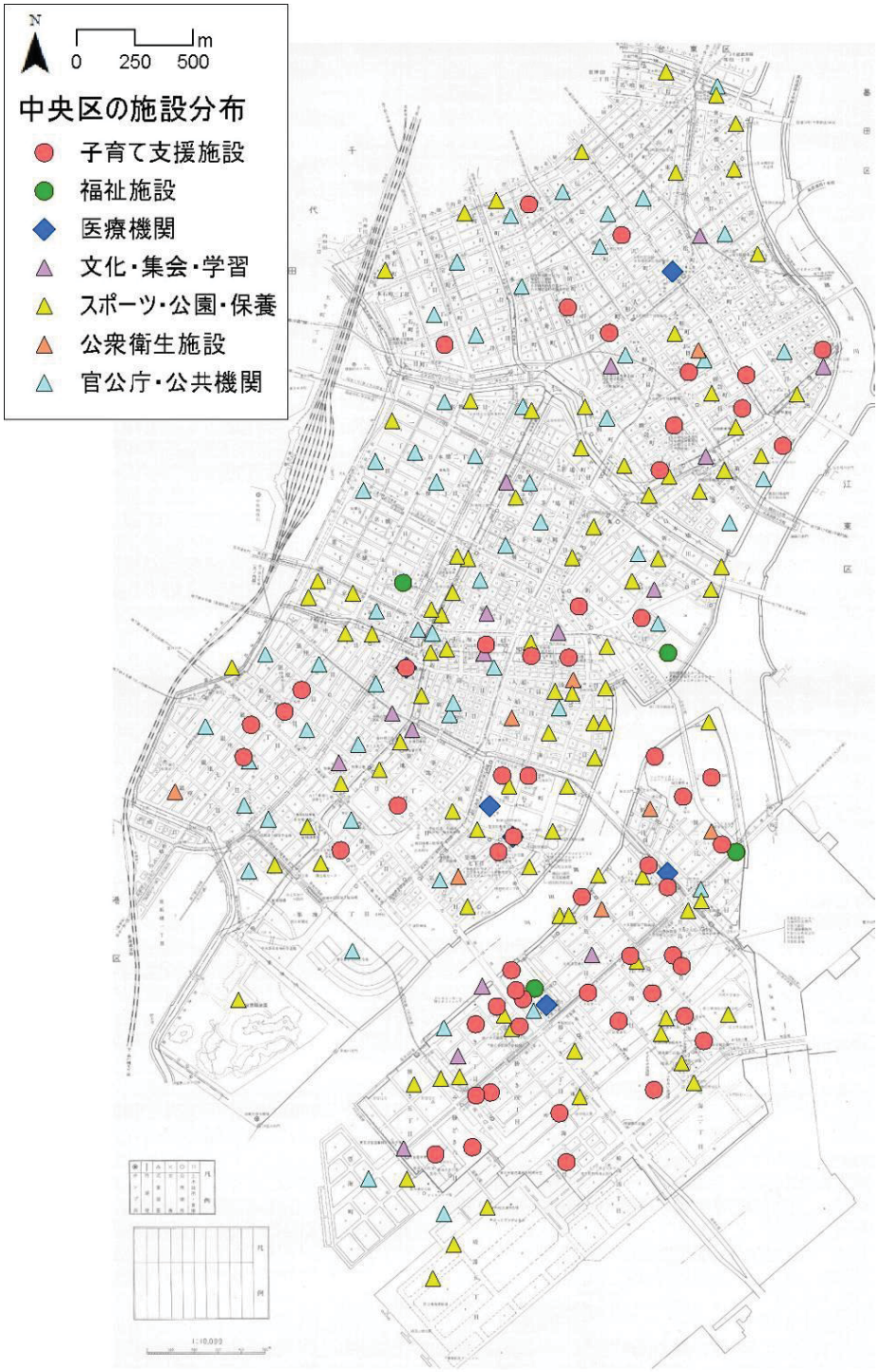
出典：東京都（平成 21 年）、「東京の小売業　平成 19 年商業統計調査報告　小売業業態別集計編」

2.1.4 施設分布

(1) 公共施設分布

○ 公共施設のうち主に生活支援に関連する施設は区内全域に分布しています。

○ Ⅰゾーンは官公庁・公共機関が多く分布していますが、子育て支援施設、福祉施設、スポーツ・公園・保養施設は多く分布していません。一方、Ⅲゾーンは、Ⅰゾーンと比べて多くの分布が見られており、対照的な分布傾向となっています。Ⅱゾーンは他ゾーンと比べて多くの施設が分布しています。



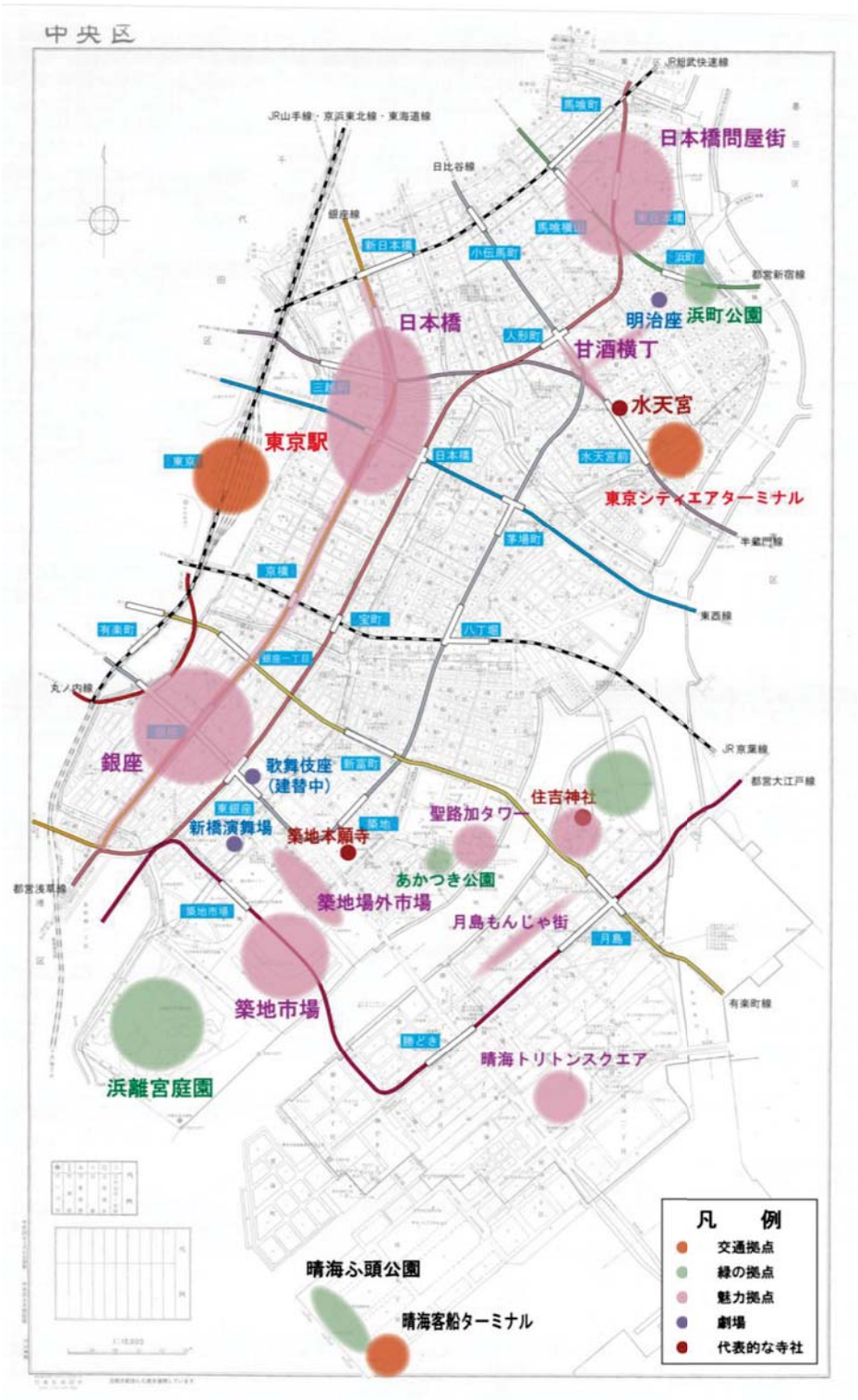
注）公衆衛生施設のうち、公衆トイレは非表示。

資料：ちゅうおうナビ（中央区HP）より作成

図　中央区内の施設分布

(2) 観光施設、商業施設、歴史・文化施設の分布

○ 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・商業施設が分布しています。 ○ 歌舞伎座や明治座、新橋演舞場など伝統ある劇場をはじめ、映画館や美術館などの文化施設が集積しています。また、史跡・旧跡や歴史的建造物などの文化遺産も多数存在します。



注) 区内公共交通のあり方調査 報告書(平成 20 年 3 月 中央区)を元に追加編集

図 中央区内の観光施設・地域分布

2.2 交通

2.2.1 鉄道

(1) 路線網

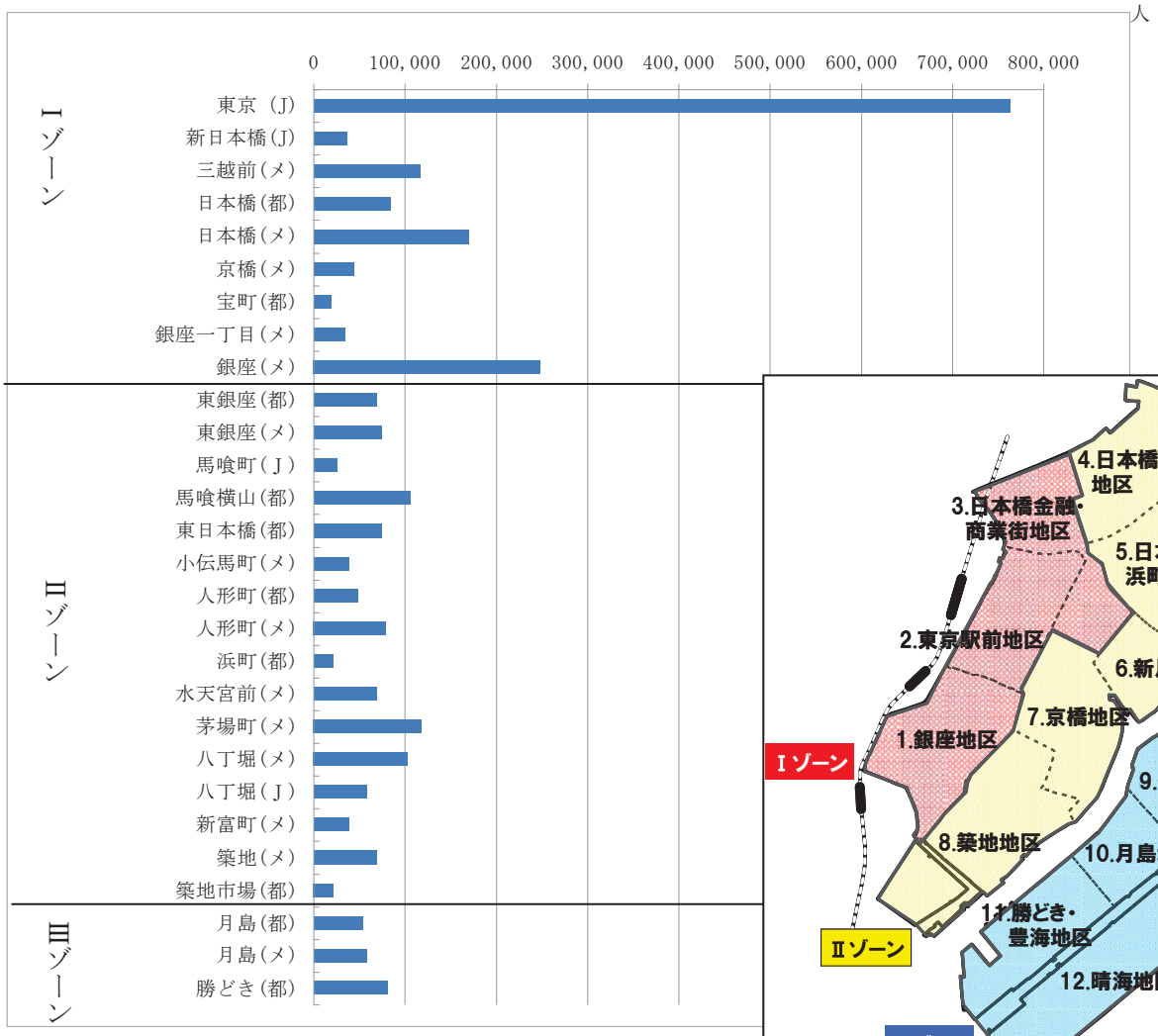
○　鉄道は、JR 東日本、東京メトロ、都営地下鉄の 3 事業者 11 路線（28 駅）が運行しています。
○　区内全域を網の目のように運行していますが、晴海や豊海地区には鉄道の路線網は見られません。

図　中央区内の鉄道路線と鉄道駅

(2) 乗降客数

○ 駅別の一日当たりの乗降客数は、東京駅（76 万 3 千人）が最も多く、次に銀座駅（24 万 8 千人）、日本橋駅（16 万 9 千人）が多くなっています。

○ ゾーン別の一駅当たりの乗降客数は、近年Ⅰ・Ⅱゾーンが微減する一方、Ⅲゾーンは顕著な伸びを示しています。特に勝どき駅の増加が大きく、朝夕の通勤通学時間帯を中心に混雑が激しくなっています。



注)JRは乗車人数のみの公表のため、これを 2 倍して乗降客数とした
資料:各社HP

図　鉄道駅の一日利用者数

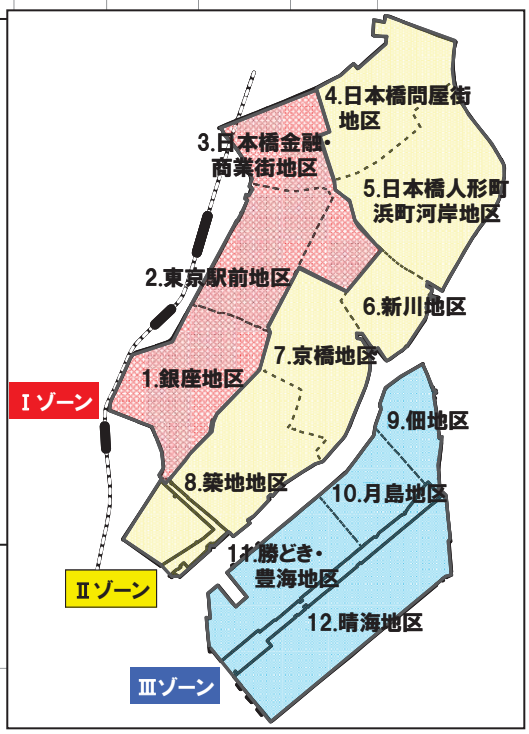
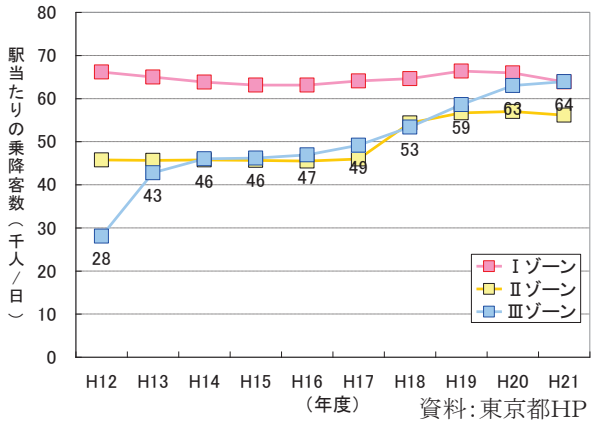
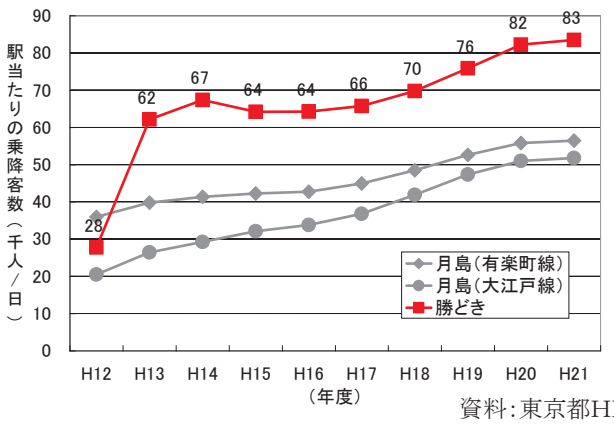


図　中央区のゾーン図



資料:東京都HP

図　ゾーン別 1 駅当たり乗降客数の推移



資料:東京都HP

図　Ⅲゾーン内の駅別乗降客数

(3) 駅勢圏

○ 鉄道の駅勢圏は、通常 500m～1 ㎞とされていますが、高齢者や子供・子育て世代など交通弱者の利便性を考慮し、本計画では 300m とします。

○ Ⅰゾーンは、大部分が駅勢圏に入っています。Ⅱゾーンは、Ⅰゾーンとの境から新大橋通り周辺までは駅勢圏に入っていますが、隅田川沿いの地域が駅勢圏に入っていません。Ⅲゾーンは、勝どき、月島、佃の一部が駅勢圏に入っているのみで、晴海地区では大部分が駅勢圏から外れています。

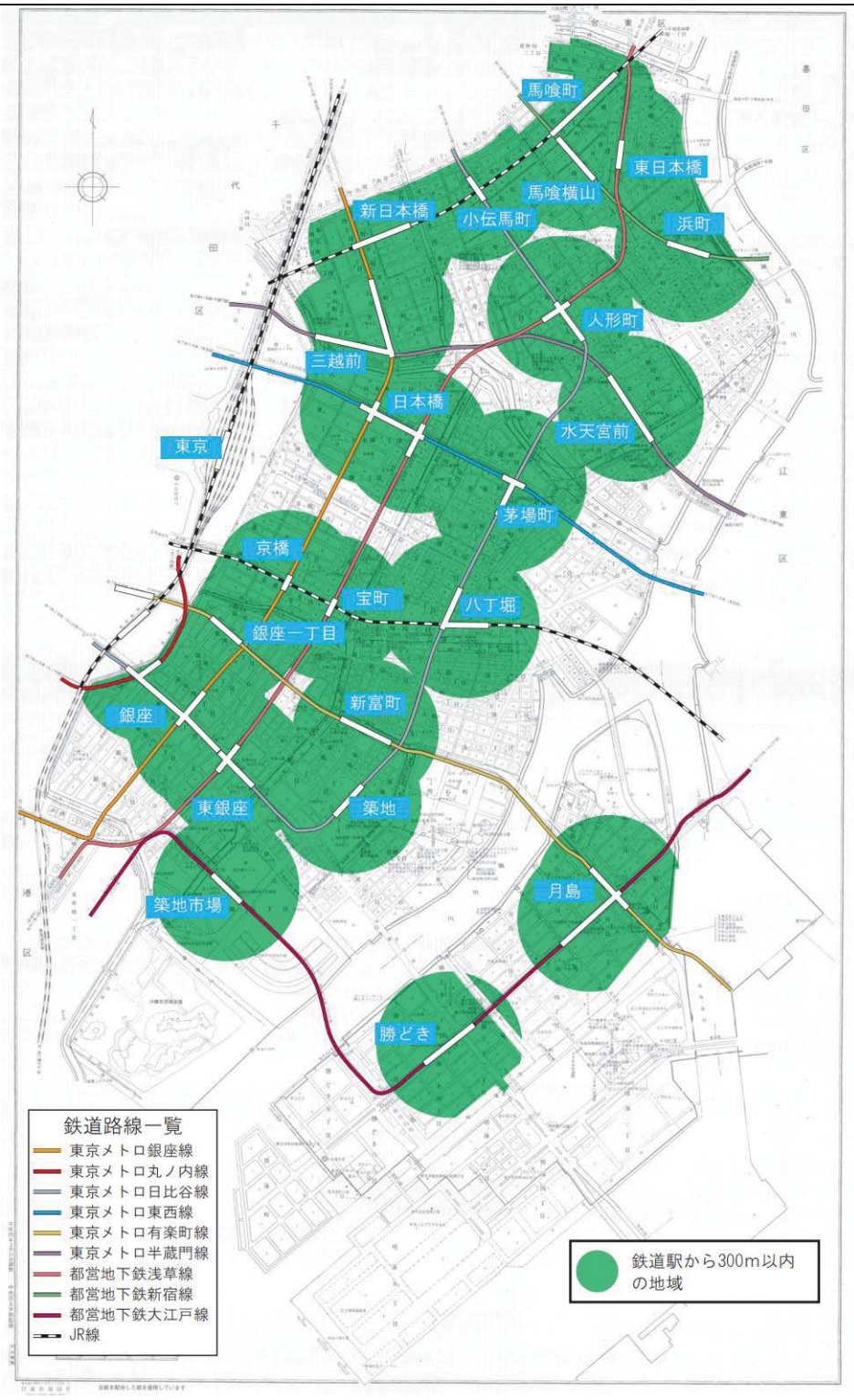


図　鉄道の駅勢圏（300m）

（4）整備計画路線の整備状況

○ 運輸政策審議会答申第 18 号（平成 12 年 1 月 27 日、目標年次　平成 27 年）で、本区内においては 4 路線が整備計画として位置づけられています。

○ 東京 11 号線（東京地下鉄半蔵門線）（水天宮前～押上）と東京 12 号線（都営地下鉄大江戸線）（都庁前～新宿）については既に完成していますが、東京 1 号線（都営浅草線）（宝町～日本橋間で東京駅へ接着）とゆりかもめ（豊洲～勝どき）については、未着手です。

表　整備計画路線の整備状況

路線番号	答申路線名	営業路線名	整備区間	整備時期	現状
9	東京 1 号線の東京駅接着	都営地下鉄浅草線	宝町から日本橋間で東京駅に接着	目標年次までに整備着手することが適当	未着手
１５	東京 11 号線の延伸	東京メトロ半蔵門線	水天宮前から押上へ延伸	目標年次までに開業することが適当	平成 15 年 3 月 19 日開通
１８	東京 12 号線の建設及び延伸	都営地下鉄大江戸線	都庁前から新宿へ延伸	目標年次までに整備着手することが適当	平成 12 年 12 月 12 日開通
２９	ゆりかもめ東京臨海新交通臨海線の延伸	ゆりかもめ	豊洲から勝どきへ延伸	目標年次までに開業することが適当	未着手

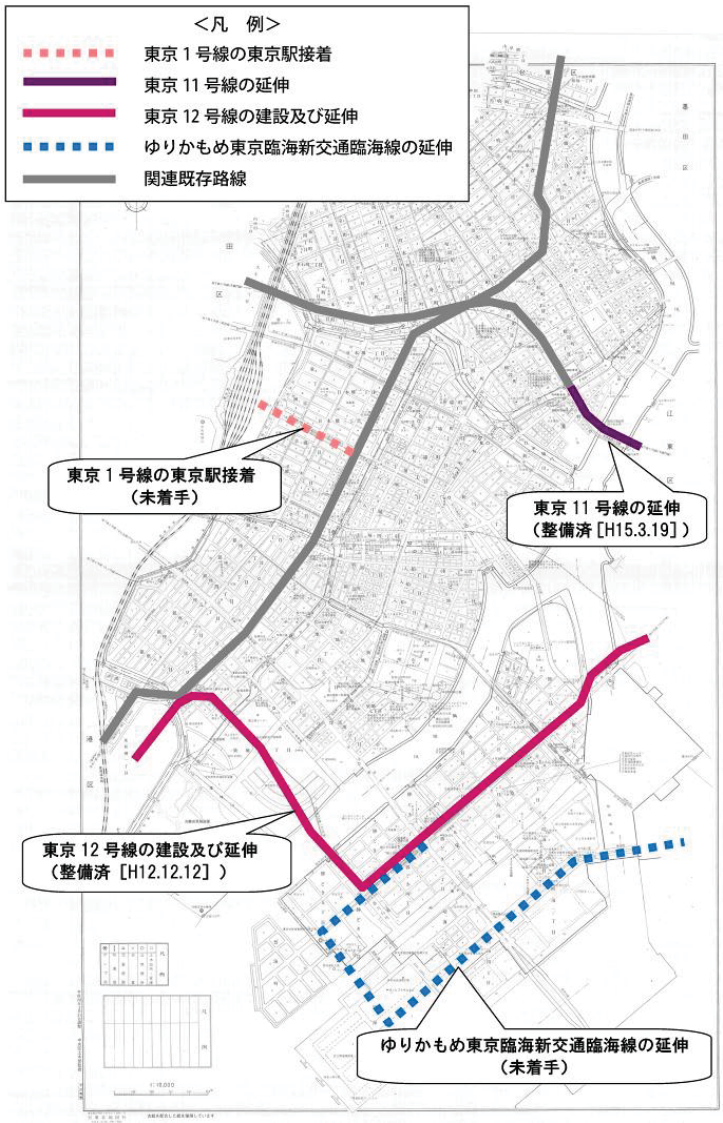


図　整備計画路線の整備状況

(5) バリアフリー

○ 区内の鉄道駅は、東京駅を除きすべて地下駅となっており、バリアフリーの確保は重要であります。

○ 一方、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が平成 18 年に施行されたことで、各鉄道事業者によりエレベーター等の整備が進められていますが、平成 24 年 3 月現在 28 駅中 21 駅が地上からホームまでのバリアフリー動線が確保されている一方、バリアフリー未対応駅が 7 駅残っています。

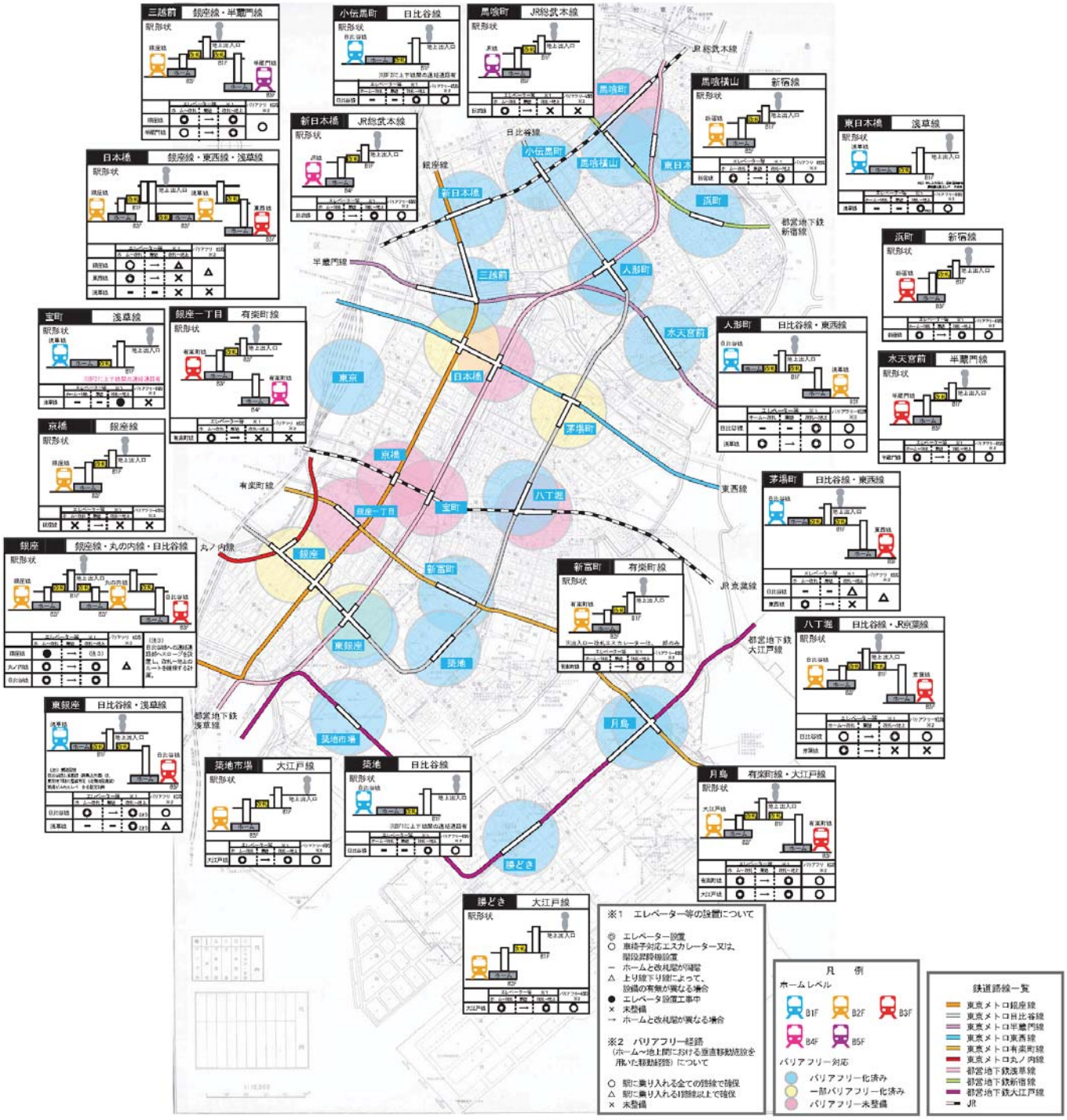


図　鉄道駅の階層及びバリアフリー状況

2.2.2 バス

(1) 路線網

○ バス交通は、都営バス（15 系統）のほか、コミュニティバス（江戸バス　北循環・南循環）やメトロリンク日本橋が運行しています。

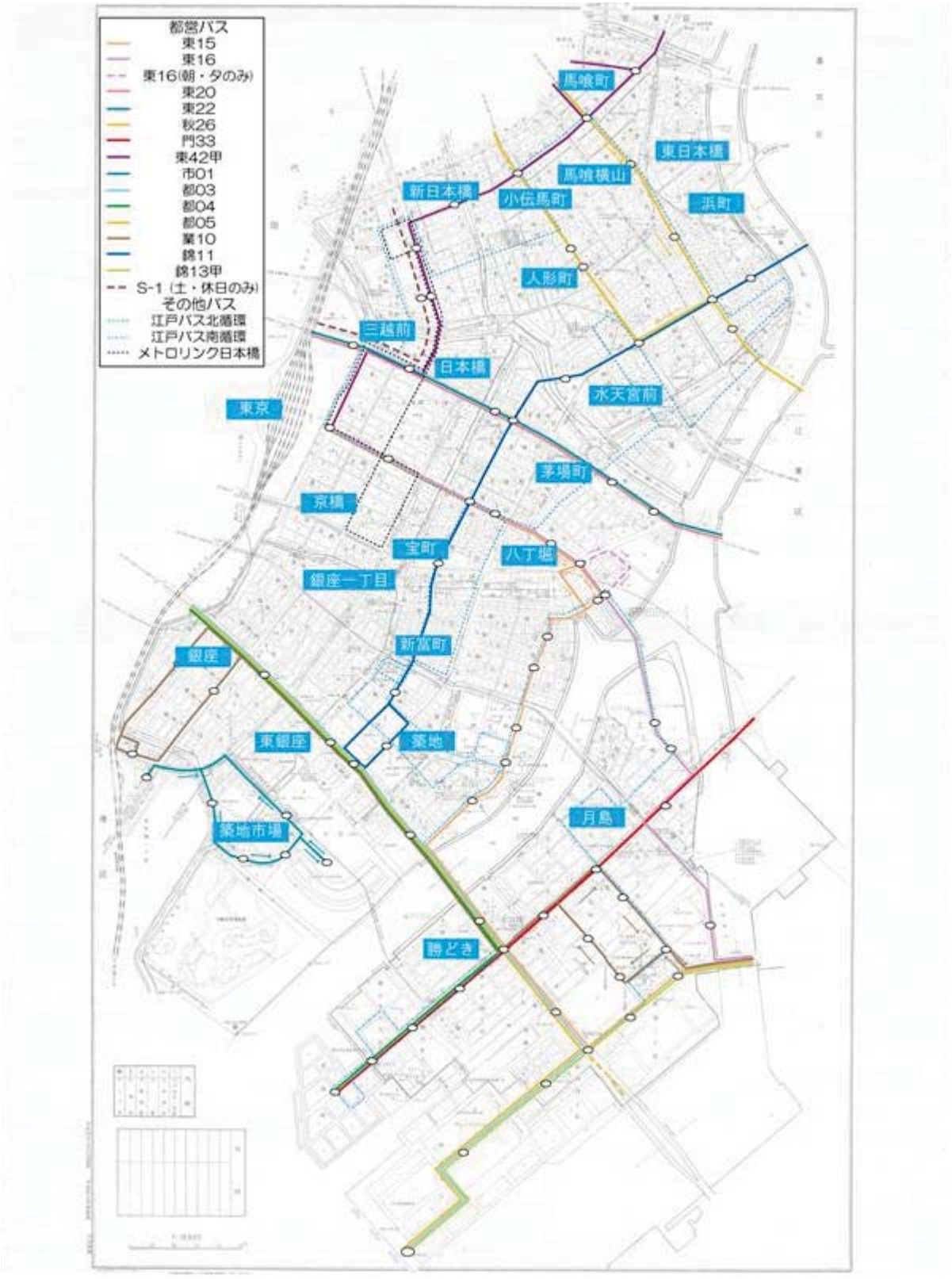


図　中央区内のバス路線

(2) 運行状況

○ 都営バスの運行本数は、東西方向の晴海通りと八重洲通り、清澄通りが多くなっています。特に、晴海通りの運行本数が多く、ピーク時の東京、新橋方面は概ね 1 分 30 秒間隔（7 時台に 41 本/時）で運行されています。

○ 一方、区内を南北方向に結ぶ系統では、数少ないものの運行間隔が 20 分以上の路線も存在し、バスの系統によってサービスレベルが異なっています。

○ 区が運行するコミュニティバス（江戸バス）は、北循環と南循環の 2 路線で、20 分間隔で運行されています。また、日本橋・京橋地区を巡るメトロリンク日本橋は、約 10 分間隔で運行されています。

表 中央区内各路線バスの系統、起終点および運行本数

中央区内路線バス 1日あたり運行本数

					起点→終点			
名称	系統	起点	主な経由地	終点	平日	土曜	休日	平日ピーク時（8時台）
都営バス	S－1	東京駅丸の内北口	上野公園山下・浅草雷門	両国駅(JR)	0	4	4	0
	市01※1	新橋駅	築地中央市場(循環)	新橋駅	55	44	0	1
		新橋駅	国立がん研究センター(循環)	新橋駅	19	14	62	11
	都03*	四谷駅	銀座四丁目	晴海埠頭	33	18	17	3
	都04*	豊海水産埠頭	勝どき駅・銀座四丁目	東京駅丸の内南口	109	87	75	12
	都05*	晴海埠頭	銀座四丁目・有楽町駅	東京駅丸の内南口	114	82	73	12
		東京テレポート駅	有明テニスの森・銀座四丁目	東京駅丸の内南口	0	10	10	0
	業10*	新橋	銀座四丁目・豊洲駅・菊川駅	業平橋駅	93	78	71	8
	錦11	亀戸駅・錦糸町駅	新大橋・茅場町	築地駅	31	28	30	3
	錦13甲	錦糸町駅	東陽三丁目・豊洲駅	晴海埠頭	44	46	37	4
	東15*	深川車庫	豊洲駅	東京駅八重洲口	47	42	39	3
	東16	東京駅八重洲口	月島駅・豊洲駅	東京ビッグサイト	97	55	48	11
		東京駅八重洲口	亀島橋	住友ツインビル前	15	0	0	6
	東20	東京駅丸の内北口	東京都現代美術館	錦糸町駅	21	21	20	0
	東22	錦糸町駅	東陽町駅・日本橋	東京駅丸の内北口	64	50	41	5
	秋26	葛西駅	境川・浜町中の橋	秋葉原駅	52	44	42	4
	門33	亀戸駅	業平橋・門前仲町	豊海水産埠頭	65	52	40	5
	東42甲	南千住車庫・南千住駅西口	東武浅草駅・浅草橋駅	東京駅八重洲口	34	38	34	6
		南千住車庫・南千住駅西口	東武浅草駅・浅草橋駅	東神田	77	53	40	2
江戸バス	北循環	中央区役所	呉服橋・馬喰横山駅・浜町(循環)	中央区役所	36	36	33	3
	南循環	中央区役所	佃・晴海・豊海町・勝どき橋(循環)	中央区役所	36	36	33	3
メトロリンク日本橋		東京駅八重洲口	新日本橋駅・京橋・宝町駅(循環)	東京駅八重洲口	60	60	60	0

※平成24年4月現在の本数

※平日ピーク時は起点を8時台に出発する本数

※1:市01系統の「休日」は築地中央市場の休場日

*は晴海通り「勝どき橋南詰」バス停(右図断面)を通過する都営バス系統

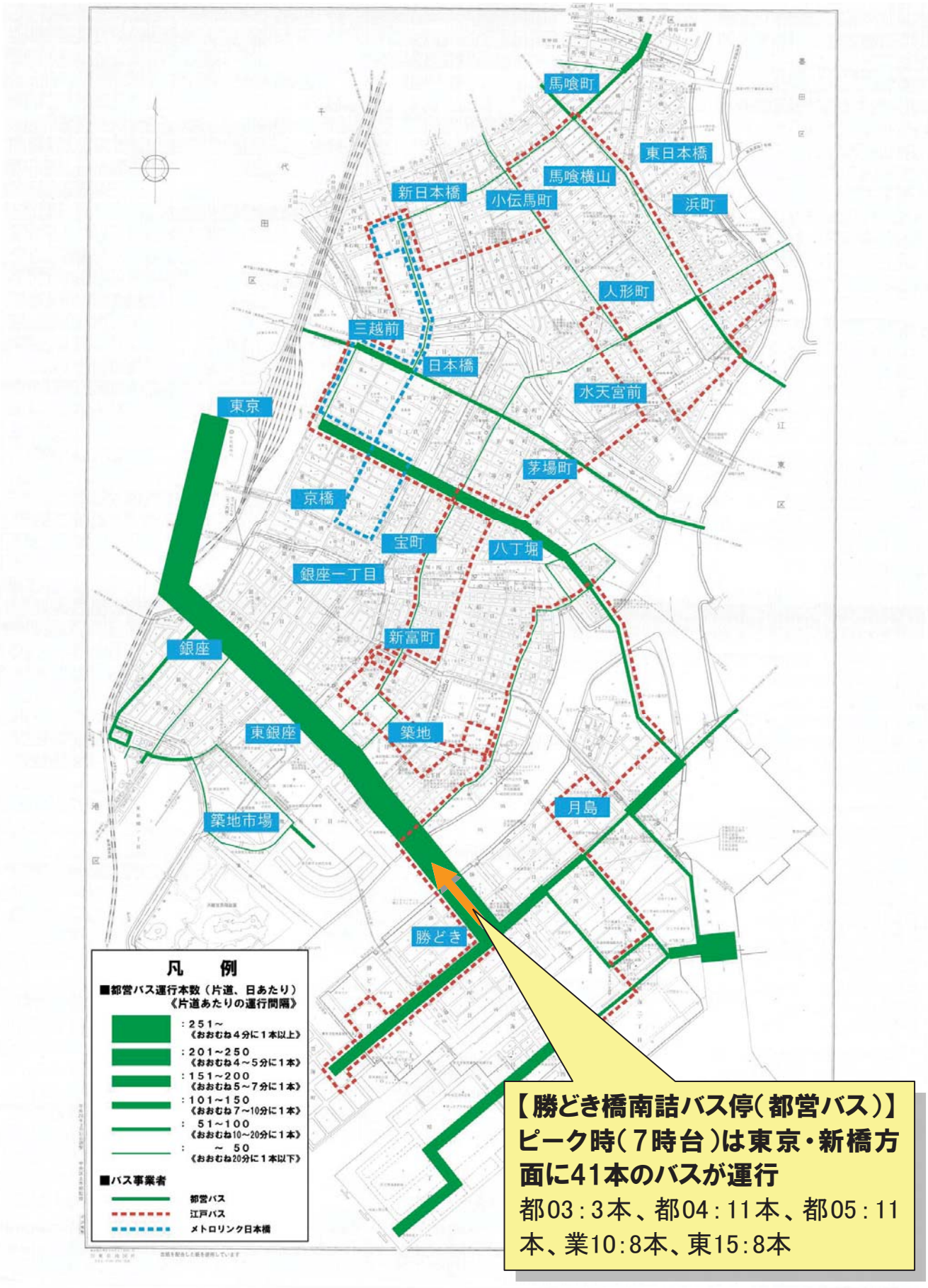


図　中央区内バスの運行本数（平日）

(3) 圏域

○ バスの圏域を 200mとした場合、京橋二丁目から銀座二丁目にかけて、日本橋本町や日本橋室町の一部、新大橋通り沿い、月島一丁目や晴海二丁目などに圏域外の地域があります。 ○ 平成 21 年 12 月に運行開始したコミュニティバス（江戸バス）により、本町二丁目や新大橋通り沿い、月島一丁目などがバスの圏域に入りました。

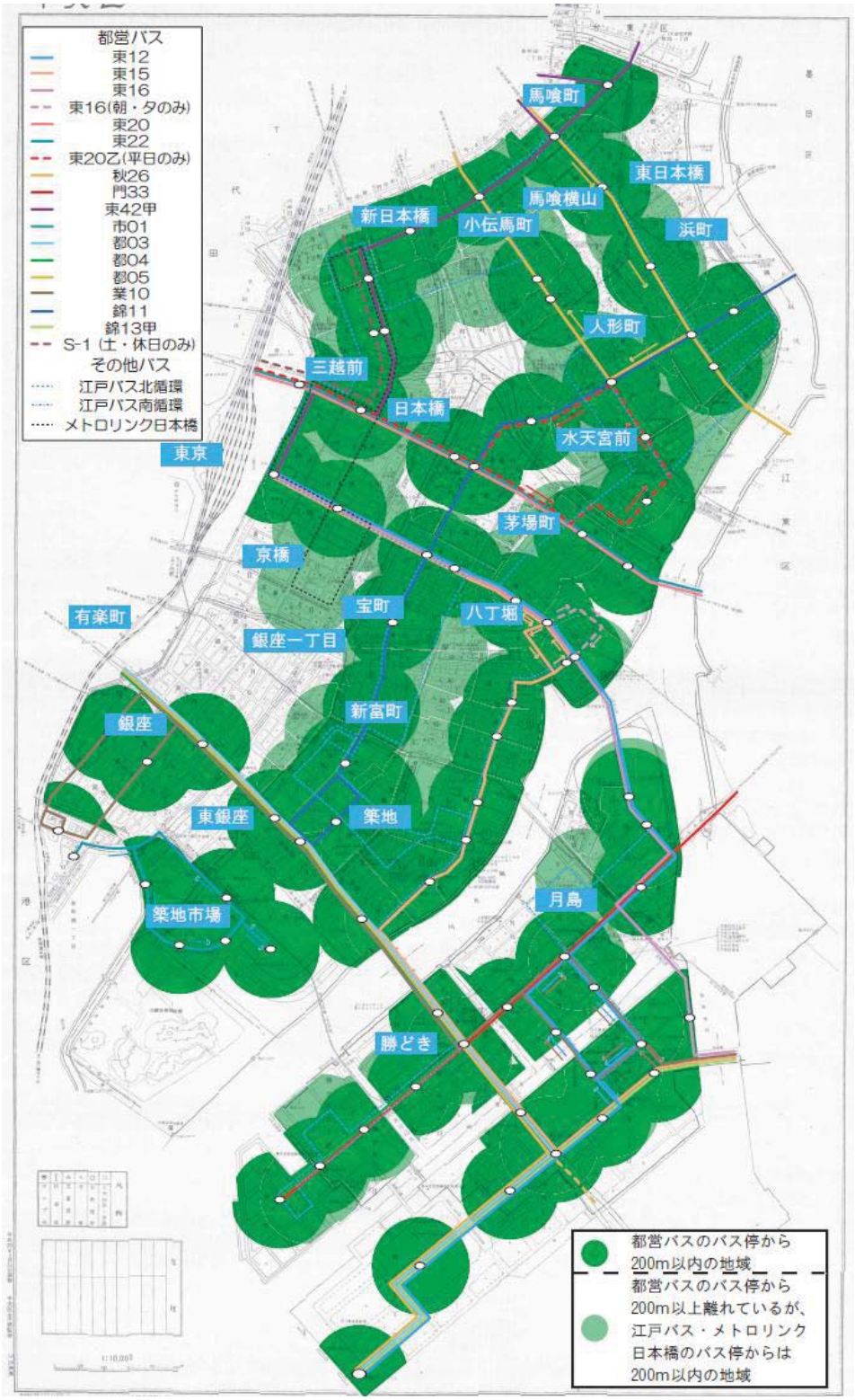
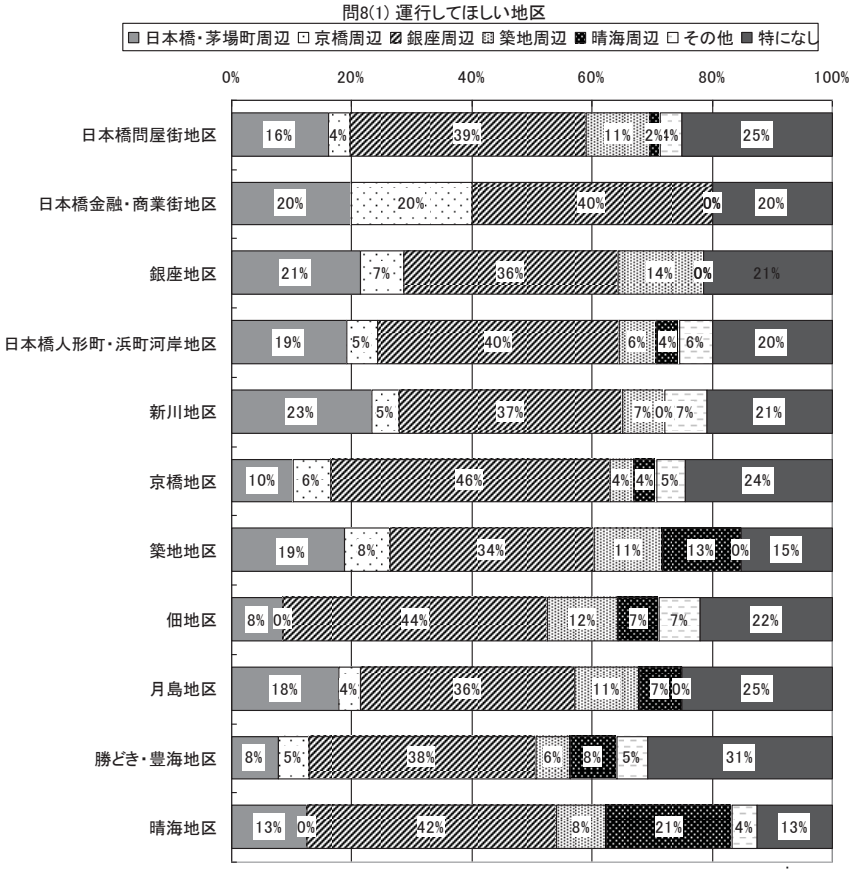


図　バス停 200m圏域

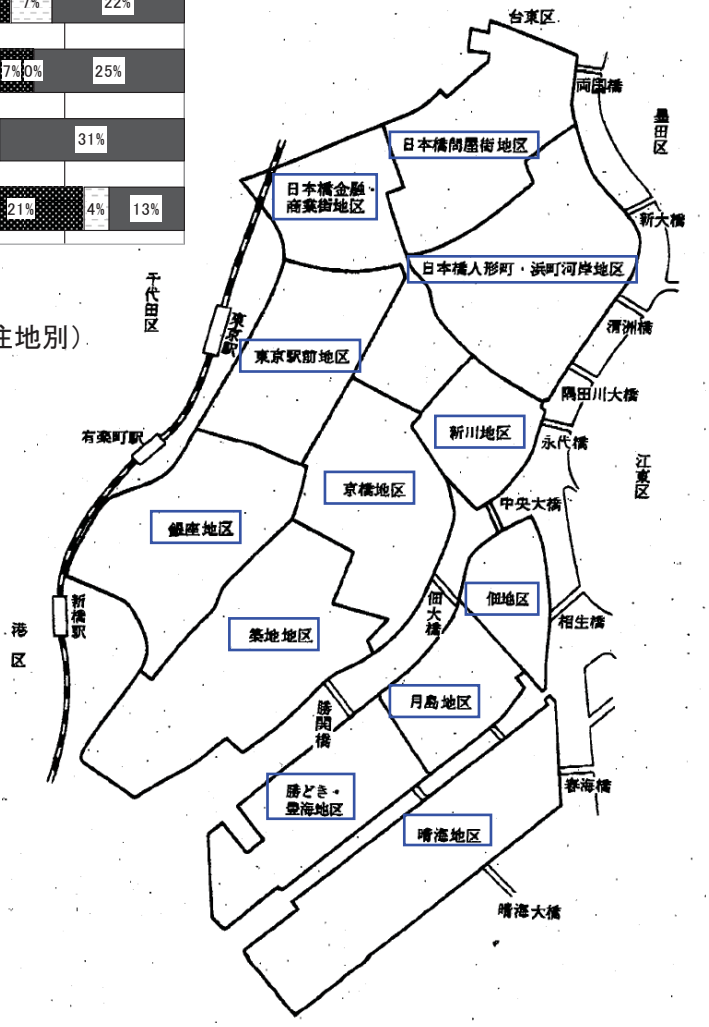
（参考）コミュニティバスの運行ルートに対する要望

- ○ 江戸バスの利用者アンケートによると、運行仕様・運行環境のうち「運行ルート」が最も重要視されており、改善要望として、「逆廻りルートも運行してほしい」との意見が最も多くなっています。
- ○ 運行してほしい地区については、どの居住地区でも、「銀座周辺」との回答が最も多くなっています。中でも京橋地区居住者は約 50%と最も割合が高くなっています。
- ○ 晴海地区居住者は、「晴海周辺」での運行を希望する割合が他の地区に比べて高くなっています。



※東京駅前地区については調査のサンプルが存在しない

図　コミュニティバスを新たに運行してほしい地区（居住地別）



出典:コミュニティバス利用実態意向調査（平成 23 年 9 月実施）

2.2.3 公共交通不便地域

○ 鉄道の駅勢圏外 300mと都営バス（片道 50 本/日以上、概ね 20 分間隔未満）のバス停 200m の圏域外を公共交通不便地域とした場合、晴海地区や日本橋地区などの一部地域が公共交通不便地域となっています。

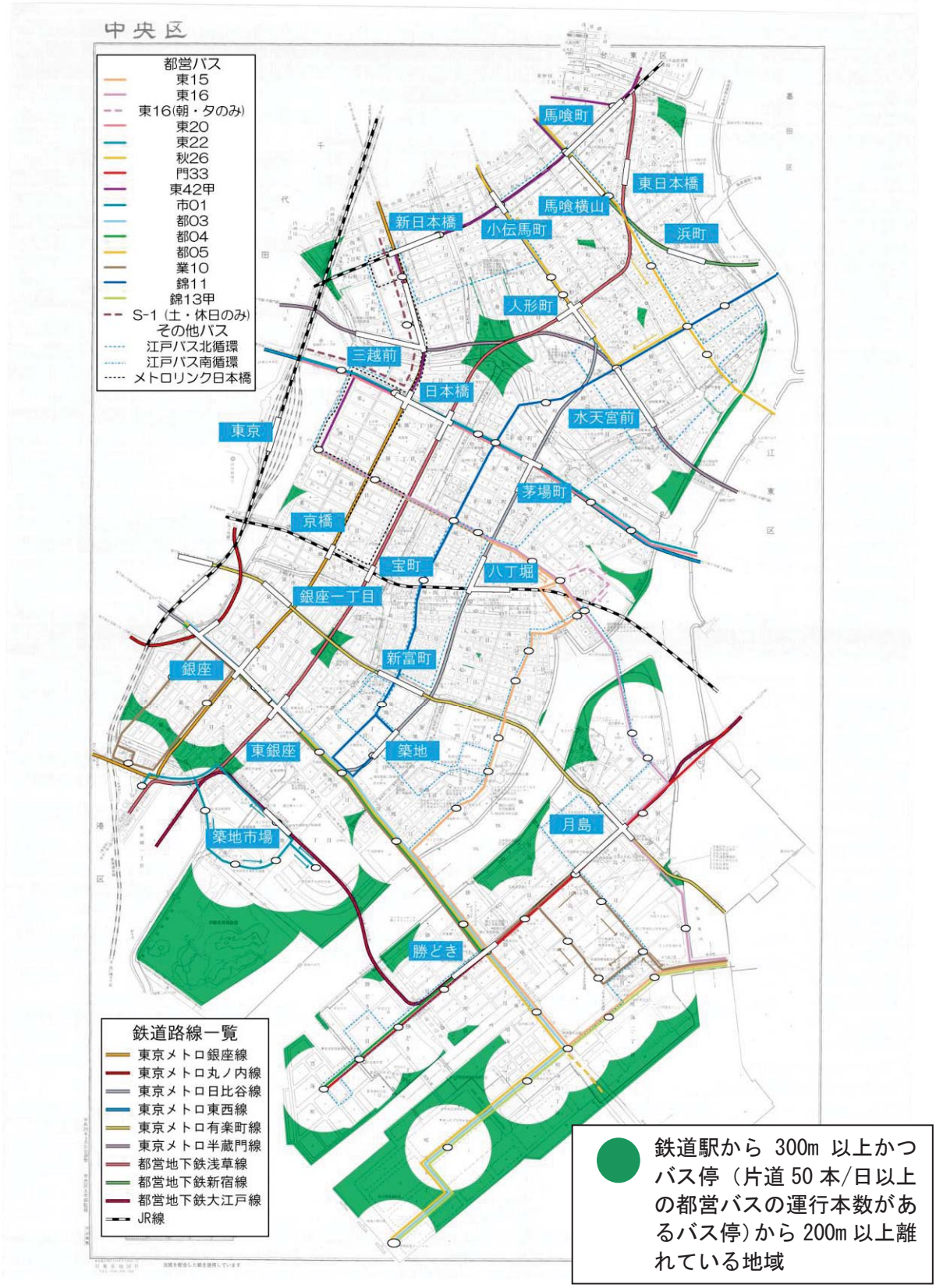


図 公共交通不便地域

2.2.4 水上交通

(1) 運行状況

○ 隅田川及び日本橋川等を活かした水上交通として「観光船」が運航されています（区内の乗降場所は、浜町、明石町・聖路加ガーデン前、浜離宮、晴海、日本橋）。

○ 運航頻度は不定期が多く、定期運航も他の陸上公共交通と比べて少ない状況となっています。既存の運河等を活用し、更なるネットワーク化およびサービスの充実が必要になっています。

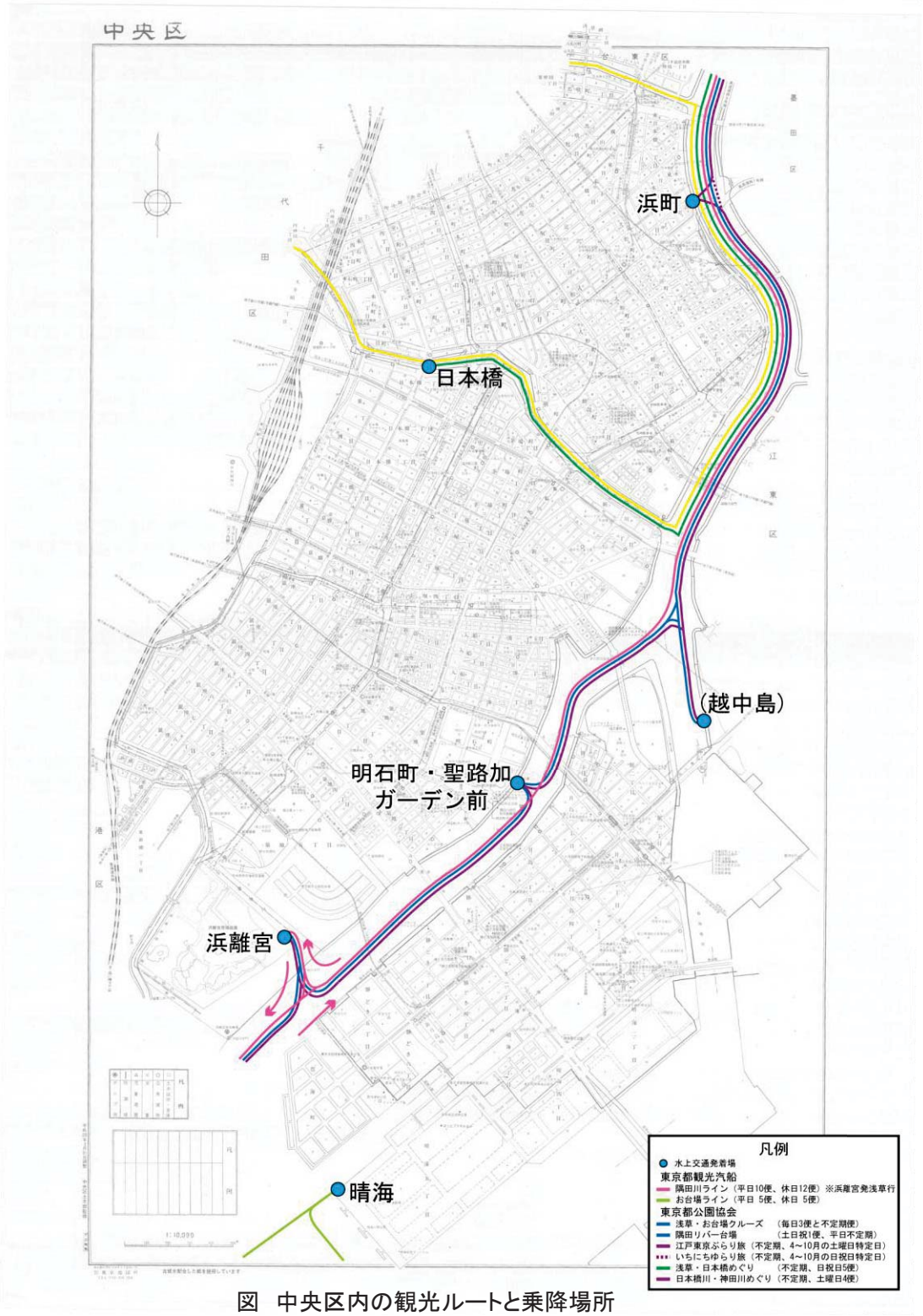


図　中央区内の観光ルートと乗降場所

2.2.5 道路

(1) 整備状況

○ 道路は、中央通り、昭和通り、新大橋通り、江戸通り、永代通り、晴海通りなどの国道や都道のほか、区道が網の目のように整備されており、道路率は約 29%で 23 区において最も高くなっています。

○ 都市計画道路の整備率は 79%と高く、環状 2 号線が平成 27 年度末の完成を目指して整備しています。

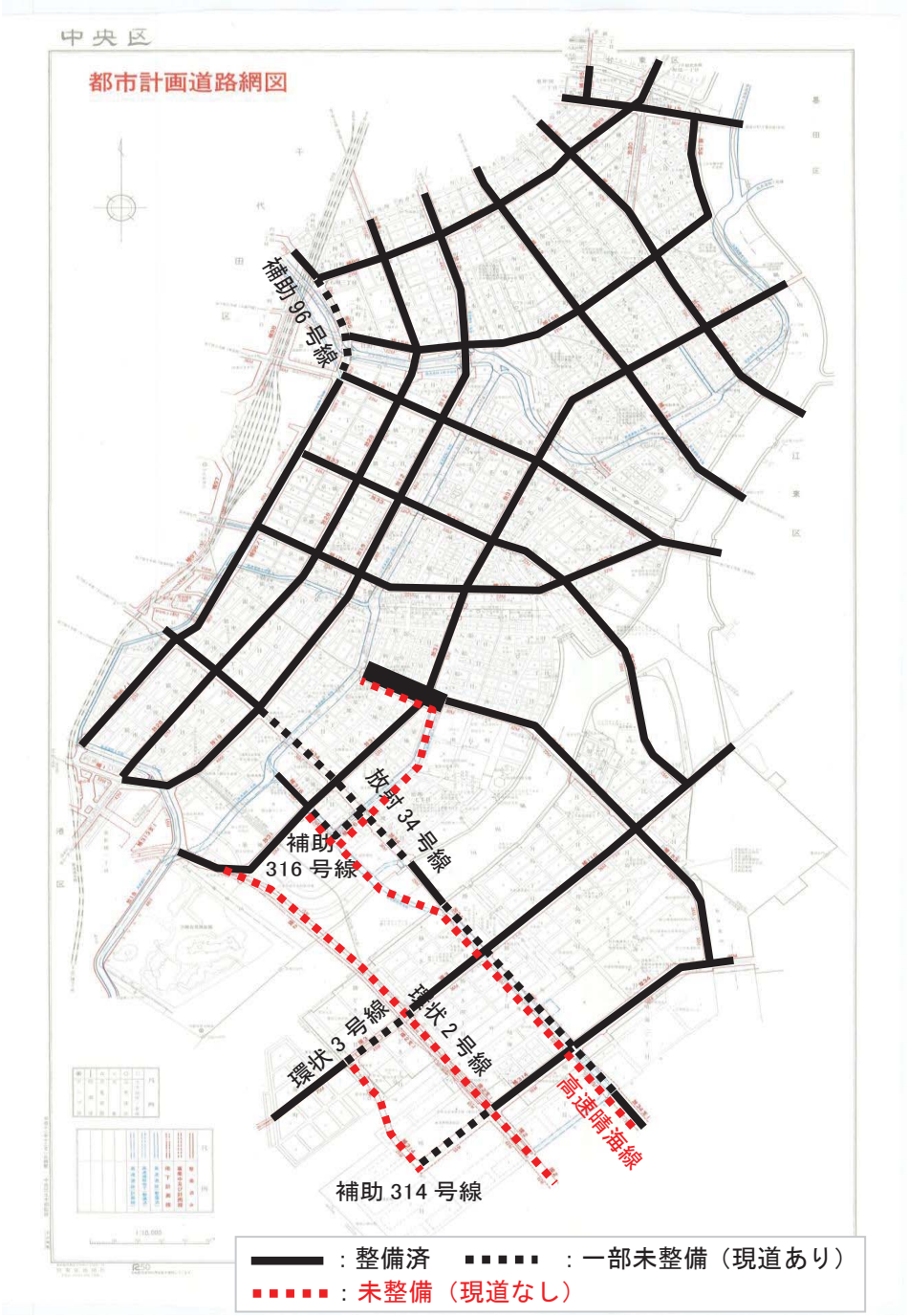
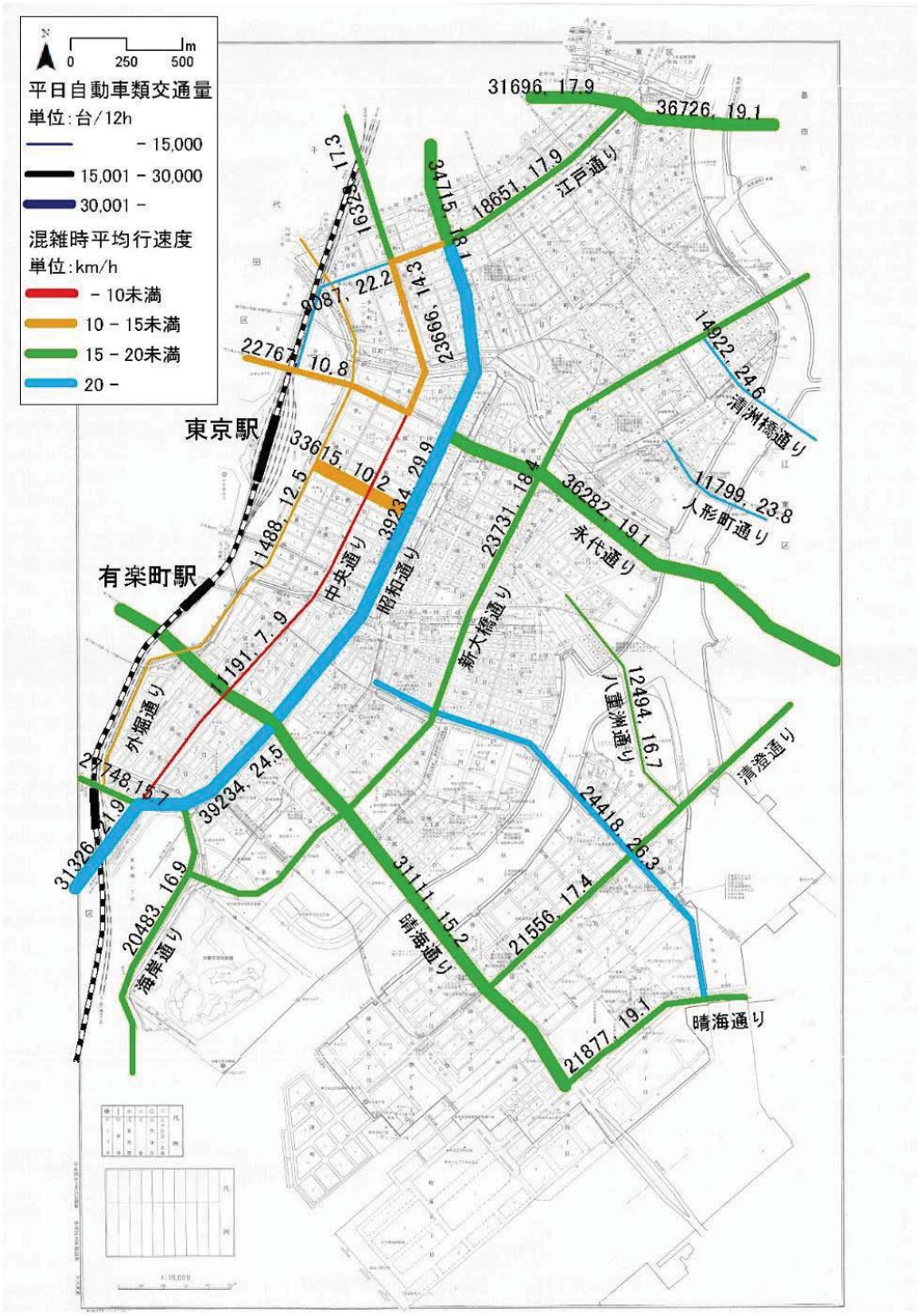


図 都市計画道路路線網図

(2) 交通量

- ○ 交通量は、昭和通り（3 万 9 千台）や靖国通り（3 万 6 千台）、永代通り（3 万 6 千台）、八重洲通り（3 万 3 千台）、晴海通り（3 万 1 千台）などの路線が多くなっています。
- ○ 混雑時の平均旅行速度は、中央通り（7.9km/時）や八重洲通り（10.2km/時）、永代通り（10.8km/時）、外堀通り（12.5km/時）、晴海通り（15.2km/時）など、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。



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

図　区内道路（一般道）の交通量と平均旅行速度

(3) 歩道のセミフラット化

○　区道の歩道におけるセミフラット化は、これまでに約１割（歩道設置済み道路延長 75,794m のうち 7,514m）が整備されました。引き続き計画的に整備を進める必要があります。

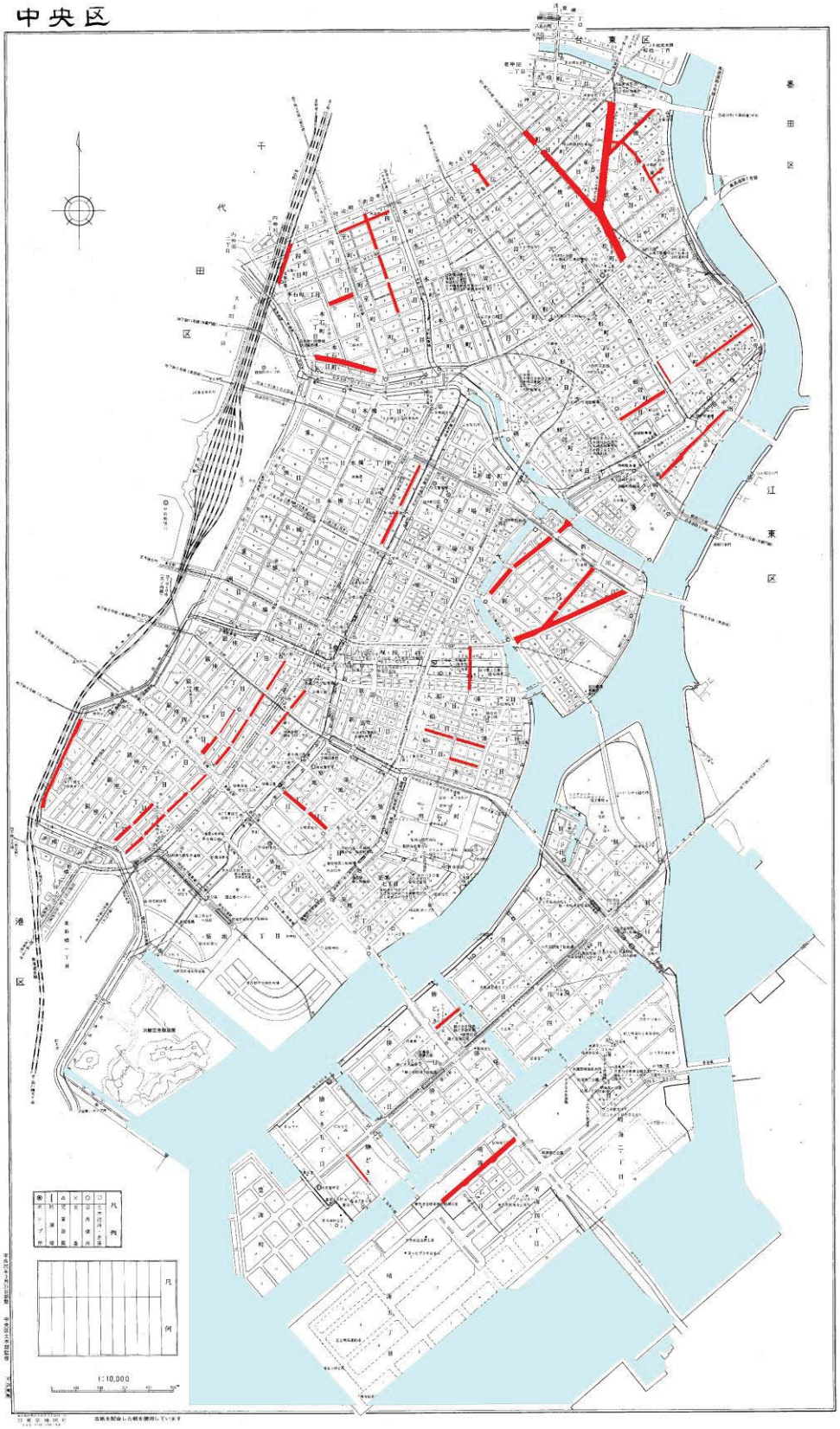


図　区道のセミフラット構造の整備状況（平成 24 年 3 月現在）

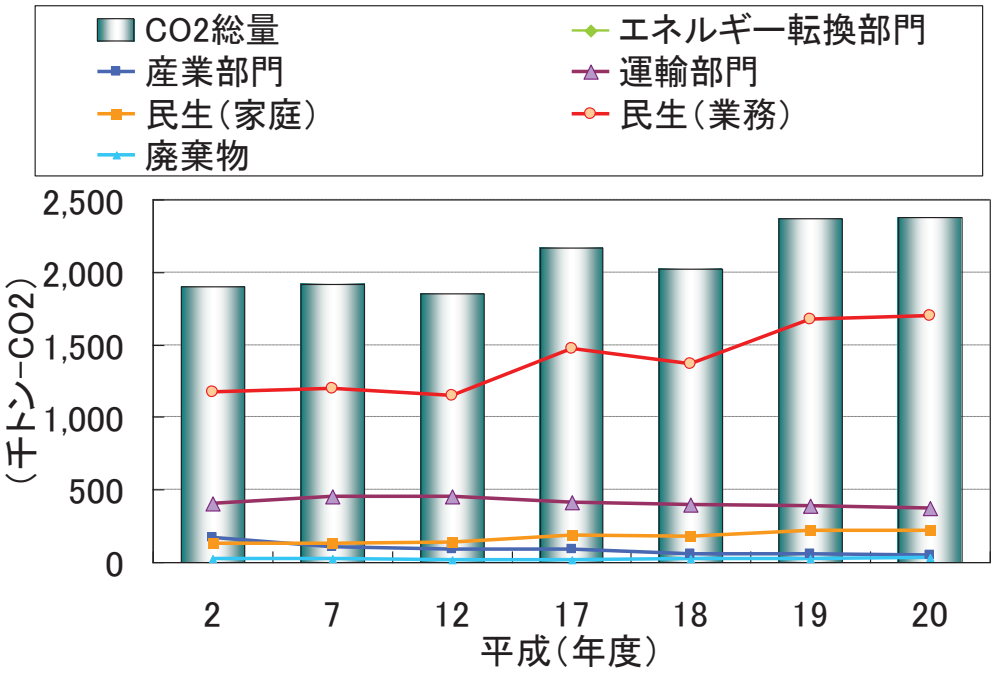
【参考】運輸部門による環境への影響について

日本全体の二酸化炭素総排出量のうち、運輸部門からの排出は約 2 割を占め、そのうち約 9 割が自動車からの排出となっています。

a）二酸化炭素の排出状況

○ 中央区での CO2 排出量は、平成 3 年の 1,901[千トン-CO2]に対して、平成 20 年には 2,382[千トン-CO2]と約 25%増加しています。

○ 運輸部門の排出量は横ばい傾向ですが、民生（業務）部門に次いで排出量（全排出量の 15.6%）が多くなっています。



オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」(2011)、
「特別区の温室効果ガス排出量（1990 年度～2008 年度）」より作成

図　中央区の温室効果ガスの排出状況

b）大気汚染及び自動車騒音・道路交通振動の状況

○ 都のディーゼル規制などの取組みにより、二酸化窒素（NO2）や浮遊粒子状物質（SPM）などは環境基準を下回るなど大気汚染は改善されています。しかし、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。

○ 自動車騒音は、測定している区内 10 地点のうち日本橋本町二丁目の昭和通りの夜間に要請限度を超えています。

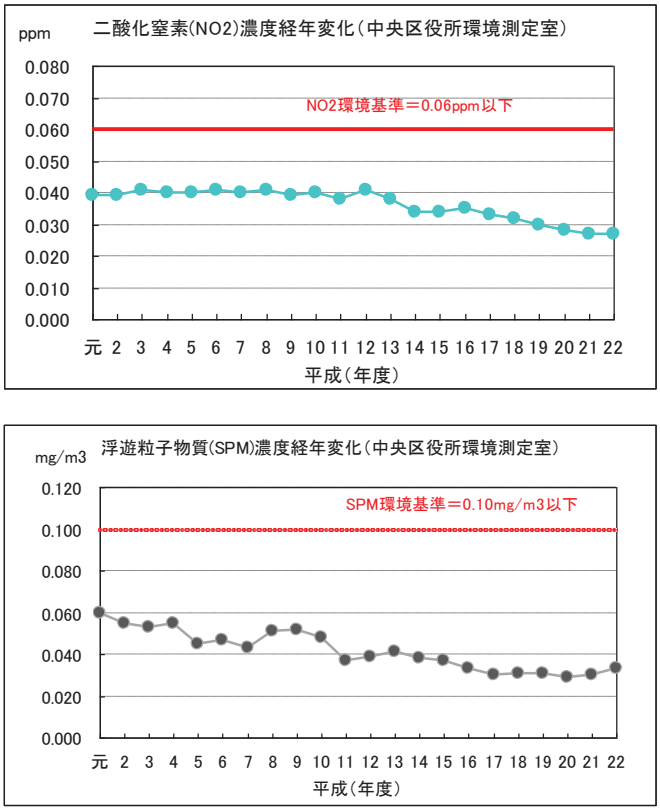


図　大気汚染物質（NO2、SPM）の推移

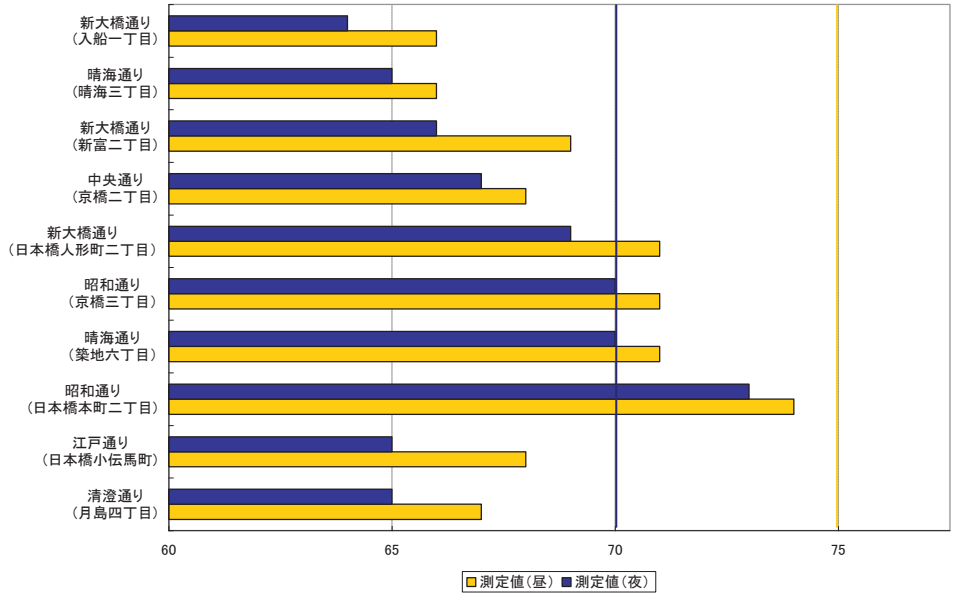
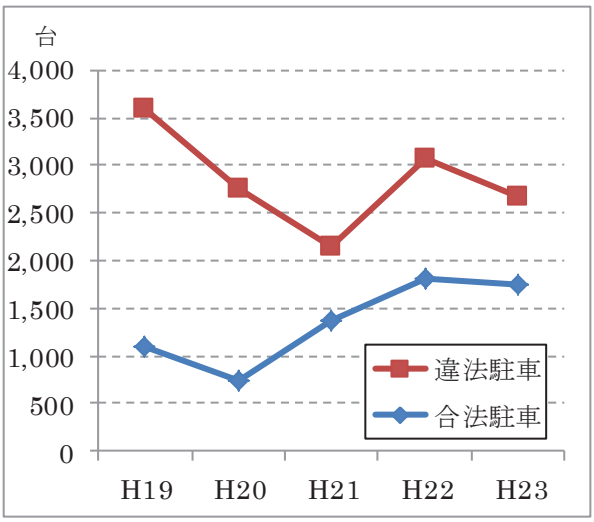


図　自動車騒音（平成 22 年度）

データ：中央区環境土木部（平成 23 年 10 月）「環境測定データ集　平成 22 年度」

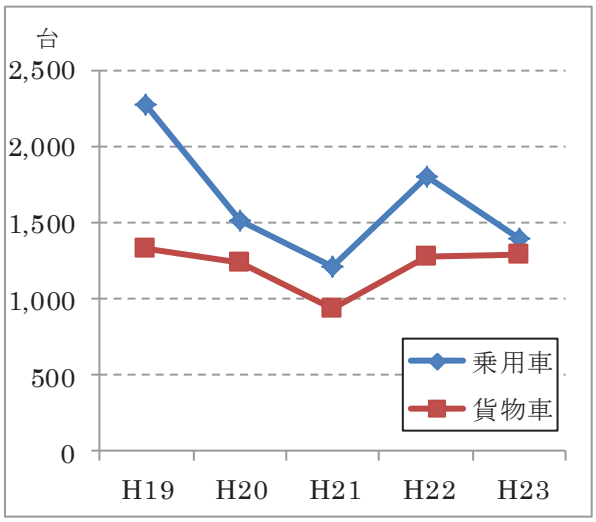
(4) 路上駐車

- ○ 平成 18 年の道路交通法改正に伴い、区内の路上駐車台数は違法駐車が減少する一方、合法駐車が増加傾向にあります。
- ○ 違法駐車のうち、乗用車の台数は減少していますが、貨物車の台数は横ばいになっており、貨物車が利用しやすい駐車場が不足していると考えられます。
- ○ 銀座地区や東京駅前地区などでは、観光バスやツアーバスの路上駐車が多く見られます。
- ○ 大規模オフィスビル、大規模病院周辺などでは客待ちタクシーの路上駐車が多く見られます。
- ○ 駐車対策に関する条例として、「中央区まちづくり基本条例」において、開発事業者が開発計画を策定する際に、駐車場の設置、駐輪場の設置その他の交通対策に関する事項を反映することが定められています。



資料：自治体別駐車概要（警視庁交通部）

図　区内の合法・違法別駐車台数の推移



資料：自治体別駐車概要（警視庁交通部）

図　区内の車種別違法駐車台数の推移

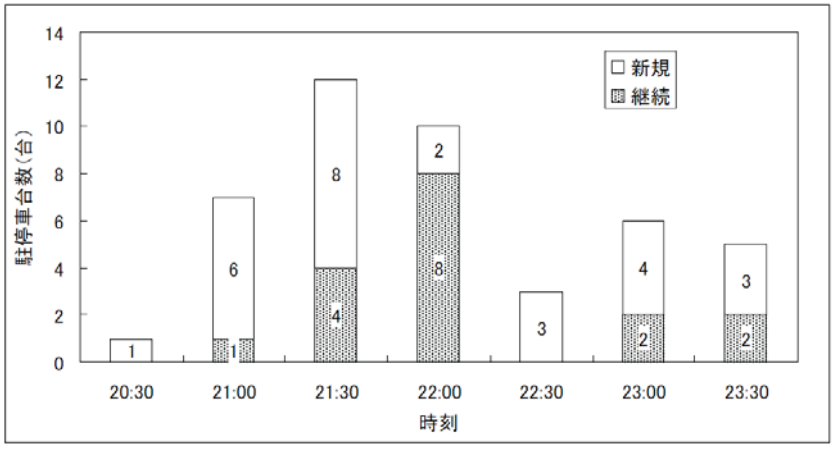


図　　都市間ツアーバスの観測時間ごとの駐停車台数

表　調査実施概要

調査日	平成 19 年 12 月 7 日（金）
調査時間帯	20 時 30 分～23 時 30 分
調査方法	調査員が対象区域（図 3.1）を 30 分おきに歩行巡回し，その際に駐停車していた都市間ツアーバス車両のナンバープレートを記録した（計 7 回の観測）．

図 調査対象地区（図中の四角で囲まれた区域）

出展：大都市における観光バス駐車問題の発生構造とその対策に関する研究調査報告書
財団法人　東京都道路整備保全公社

図　東京駅前地区におけるツアーバス駐停車台数

図　中央通りにおける大型バスの駐停車状況

図　晴海トリトンスクエア前のタクシー駐車状況

2.2.6 駐車場

- ○ 区内には区営及び民営の都市計画駐車場が 20 か所整備されています。
- ○ 区内は、明石町と月島地域を除き駐車場整備地区に指定されており、地区内で建築物を計画する場合、東京都駐車場条例に基づき附置義務駐車場を整備する必要があります。
- ○ 銀座地区においては、独自の地域ルールが定められており、一定規模未満の建築では普通車について隔地駐車場に集約することができるとされています。
- ○ 区では、大規模開発の機会を捉えて「中央区まちづくり基本条例※」に基づき駐車場整備を進めています。

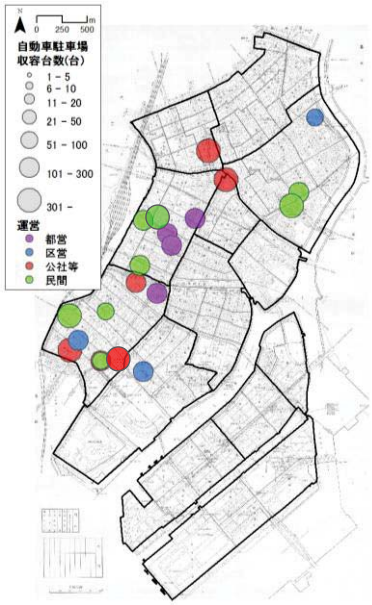


図　都市計画駐車場配置図

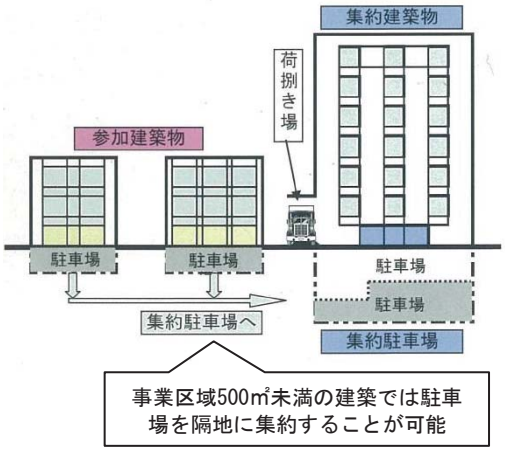


図　駐車場附置の銀座ルール

※中央区まちづくり基本条例は、開発事業がまちづくりを進めていく上で重要な役割を果たすことを踏まえ、関係者の責務や事業計画に反映すべき事項、住民協議による開発事業の進め方などの基本となる事項をまとめ、区民の意見等を踏まえたより良好な計画による開発事業を推進することにより、本区の基本構想に示す区の将来像の実現を目指すための条例です。特定街区、都市再生特別地区等の都市開発諸制度を活用した開発事業、敷地面積が 3,000 ㎡以上の開発事業が対象となります。

2.2.7 自転車

(1) 駐輪場

- ○ 区立駐輪場は、区内 28 駅のうち 16 駅周辺に 19 か所計 3,981 台分が整備されています。また、民間駐輪場として、銀座三越の再開発事業に合わせて 192 台分が整備されています。
- ○ 一方、適地がないなどで未整備の駅が 12 駅、整備されていても乗入台数に対して収容台数が不足している駅が11駅となっており、乗入台数以上の収容台数を確保しているのは5駅のみとなっています。
- ○ 整備されている駅はⅡゾーンとⅢゾーンのみであり、Ⅰゾーンには整備されていません。
- ○ 放置自転車は水天宮前駅・東京駅・東銀座駅・茅場町駅・日本橋駅、三越前駅、八丁堀駅、人形町駅などで多くなっています。

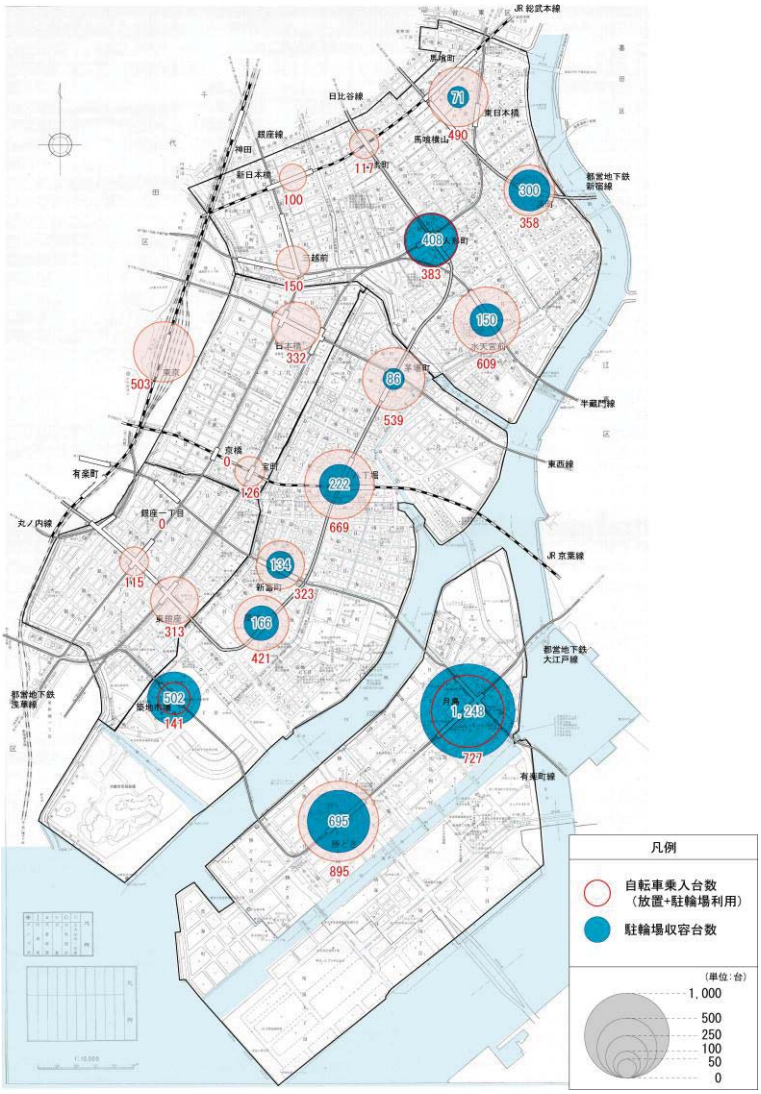


図　区内各駅の自転車乗入台数と駐輪場収容台数

表　駅前放置自転車台数

銀座駅	73
東銀座駅	260
銀座一丁目駅	78
築地駅	185
築地市場駅	59
新富町駅	172
京橋駅	84
宝町駅	81
八丁堀駅	219
茅場町駅	234
新日本橋駅	69
小伝馬町駅	119
三越前駅	224
日本橋駅	228
水天宮前駅	439
人形町駅	216
浜町駅	191
馬喰町駅	390
馬喰横山駅	
東日本橋駅	
勝どき駅	88
月島駅	80
東京駅	349
合計	3,838

資料：平成 23 年区調査

(2) 走行空間

- ○ 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）では、銀座地区の中央通りを除いて「自転車歩道通行可」となっています。これらの歩道では、歩行者、自転車両者にとって安全・快適な環境な通行環境の確保が必要となっています。
- ○ 昭和通り、新大橋通り、清杉通りの一部に、舗装を着色し、視覚的に分離する自転車歩行者道が整備されていますが、連続化・ネットワーク化の充実を図る必要があります。なお、晴海一丁目、三丁目、五丁目の朝潮運河沿いは、道路法の規定による自転車歩行者専用道路に指定されています。

図　自転車歩道通行可路線

図　自転車通行帯等

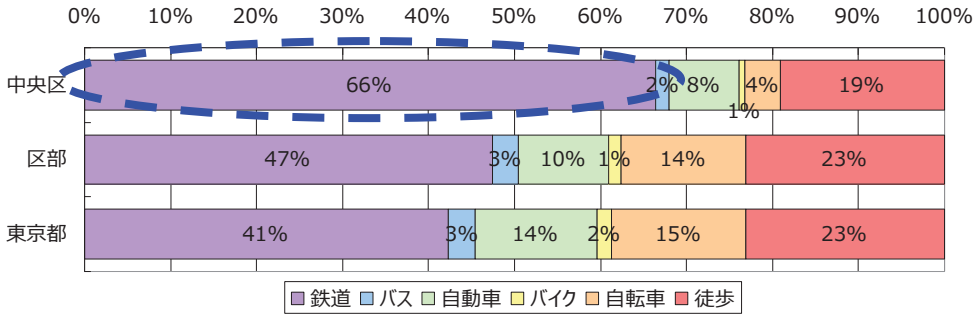
2.2.8 人の動き

(1) 交通手段と発着地

○ 中央区関連の移動(内々、内外移動）における利用交通手段は、東京都や区部と比較して、鉄道利用の割合が高い一方、バスや自転車、自動車の割合が低くなっています。

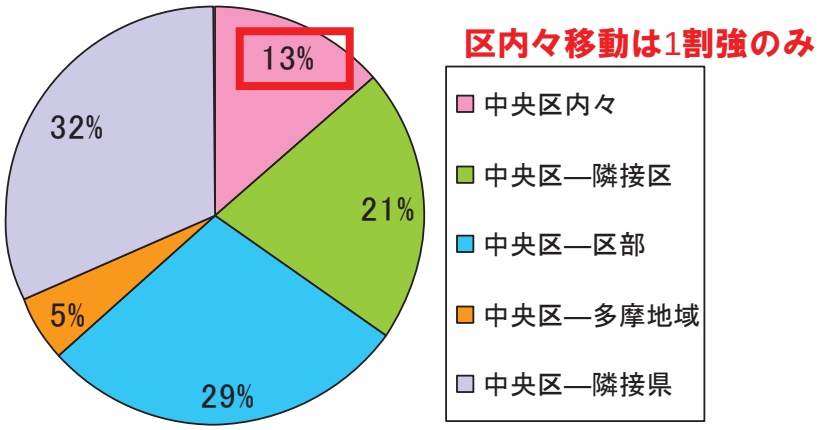
○ 中央区関連の移動のうち、内々移動（中央区内を発着地とする動き）は 13%であり、87%は内外移動（区外から・区外への移動）となっています。

○ 区内外移動では大多数が鉄道利用なのに対して、区内の移動手段では徒歩が約 7 割を占め、以下、自転車 12%、鉄道 10%、自動車 7%の順であり、バスは 2%に留まっています。



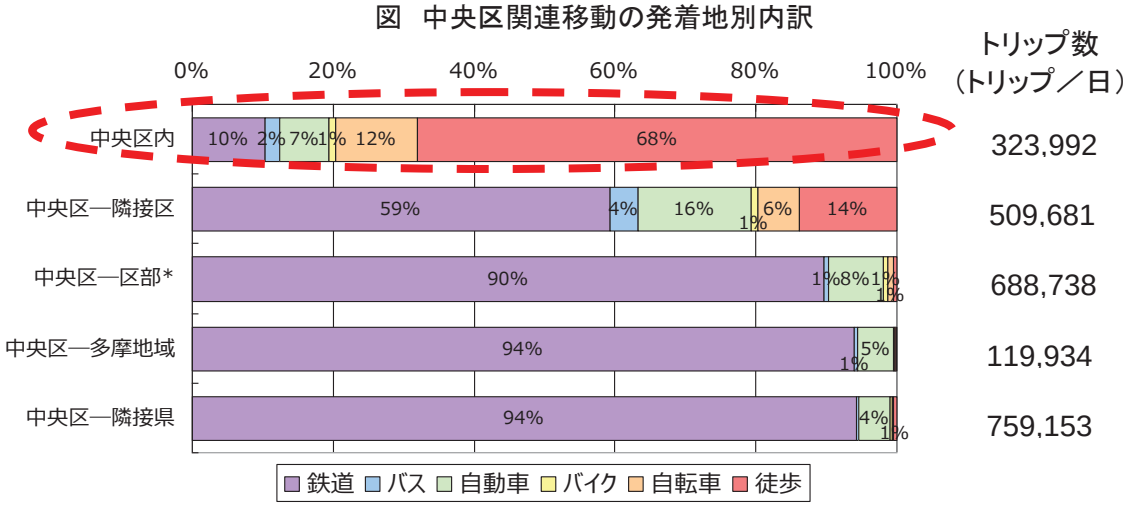
データ:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図　中央区と区部、東京都関連移動の代表交通手段の比較



データ:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図　中央区関連移動の発着地別内訳

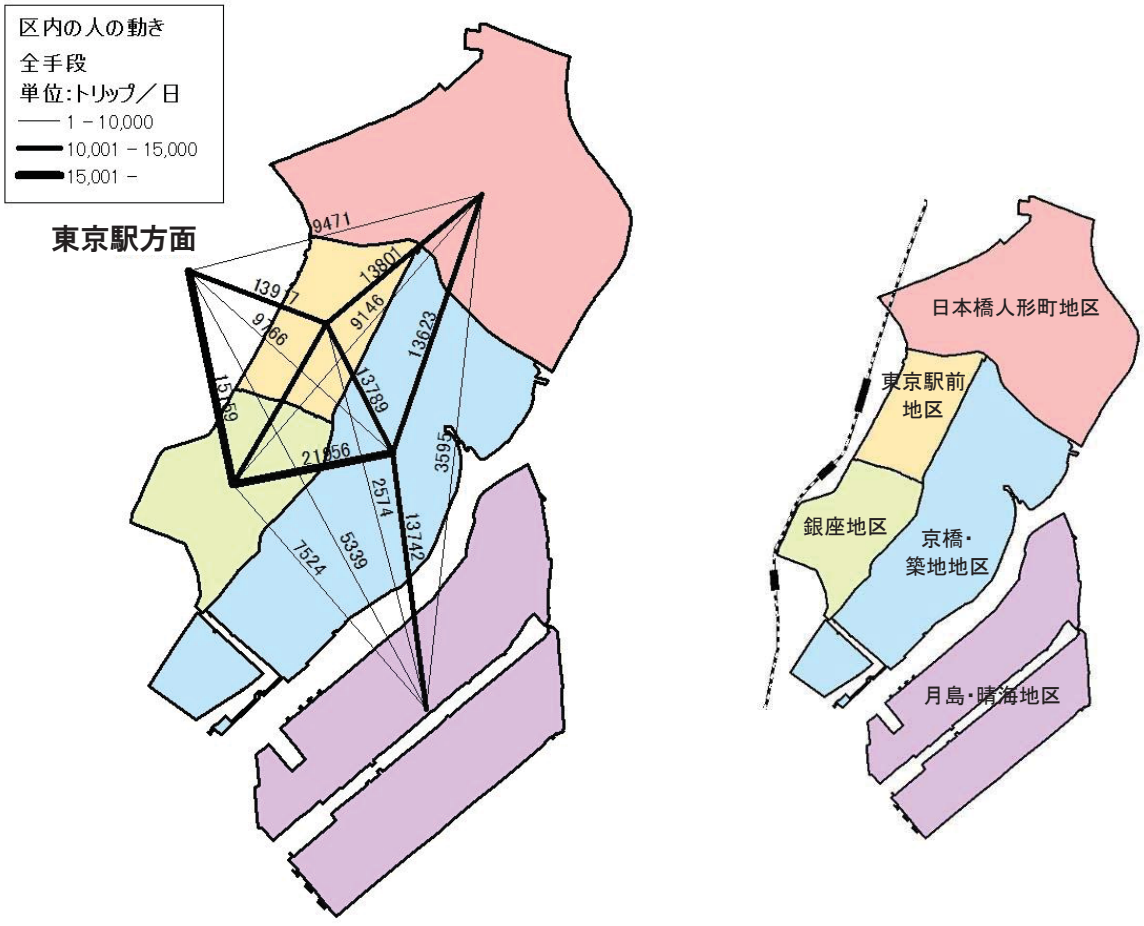


データ:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図　発着地別の代表交通手段別分担率

(2) 区内の人の動き

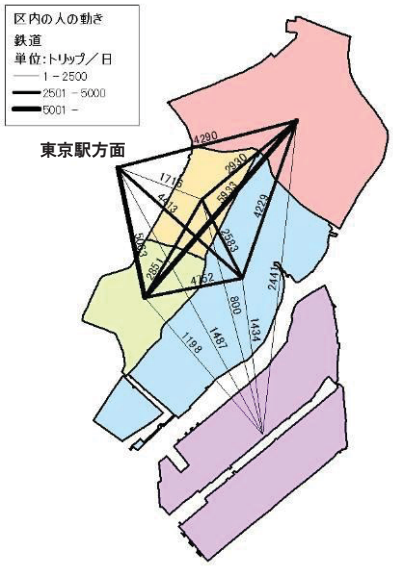
- ○ 区内を発着地とする人の動きは、銀座地区を発着地とする移動が多く、特に銀座地区～日本橋人形町地区、東京駅方面間で多くなっています。
- ○ 鉄道は銀座地区～日本橋人形町地区などの南北方向での利用が多い一方、月島・晴海地区を発着地とする利用は少なくなっています。
- ○ バスは月島・晴海地区を発着地とする利用が多く、そのほかの地区での利用は少なくなっています。
- ○ 自動車は京橋・築地地区を中心にどの地区でも利用されています。
- ○ 自転車は、日本橋人形町地区、京橋・築地地区、月島・晴海地区を発着地とする利用が多い一方、銀座地区、東京駅前地区での利用は少なくなっています。
- ○ 徒歩は東京駅方面・銀座地区・東京駅前地区・京橋築地地区の各地区間での移動が多くなっています。



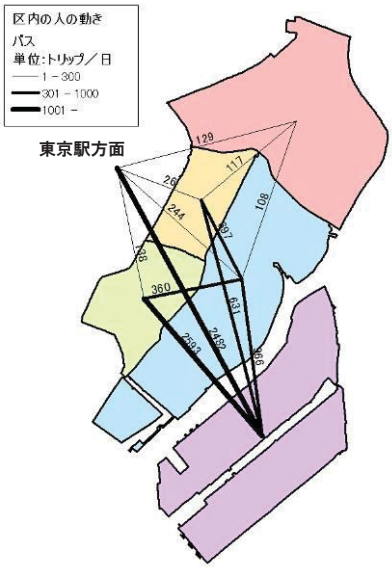
データ:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図　区内(東京駅を含むゾーン)での動き(全手段)

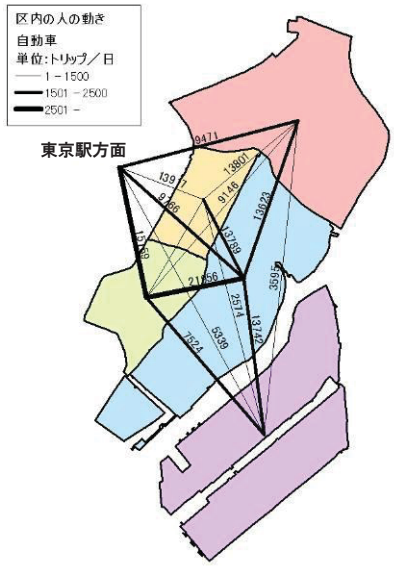
鉄道



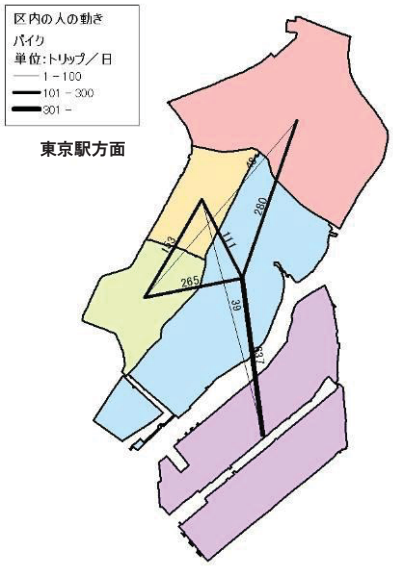
バス



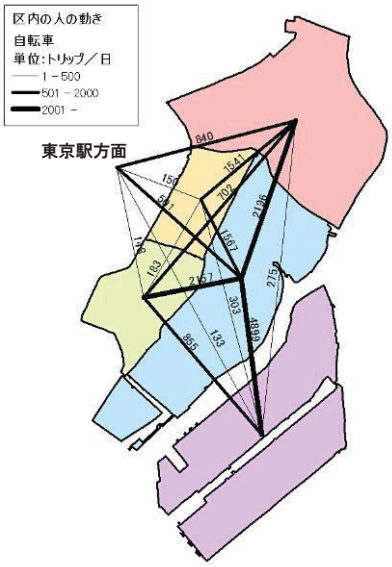
自動車



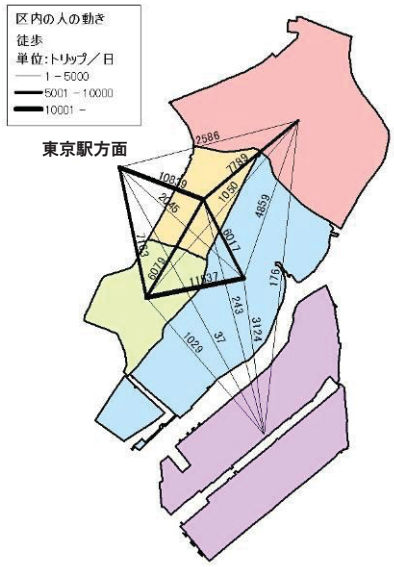
バイク



自転車



徒歩



データ:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

図　区内交通手段別の人の動き(交通手段別)

2.2.9 物流

(1) 貨物車交通

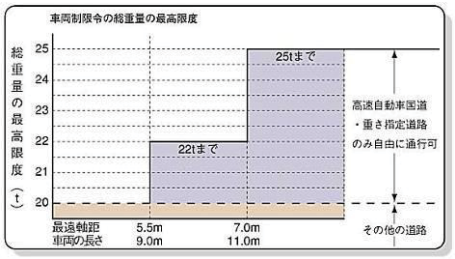
○ コンテナ車等のうち、特に大型貨物車の通行が可能な道路（高さ・重さ指定道路）は、区内の幹線道路の多くが指定されています。

- 中央通り：全ての大型貨物車が走行可
- 昭和通り：高さ指定のみ
- 晴海通り：晴海地区～築地交差点間は全ての大型貨物車が走行可
  （但し、築地交差点より西の区間は高さ指定のみ）
- 新大橋通り：全ての大型貨物車が走行可

○ 一般道では海岸通りや晴海通りで、大型車混入率が 20%を超えています。

◆重さ指定道路

高速自動車国道または道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、**総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じて最大25トンとする道路**。（幅、長さ、高さの最高限度は一般的制限値と同じ）



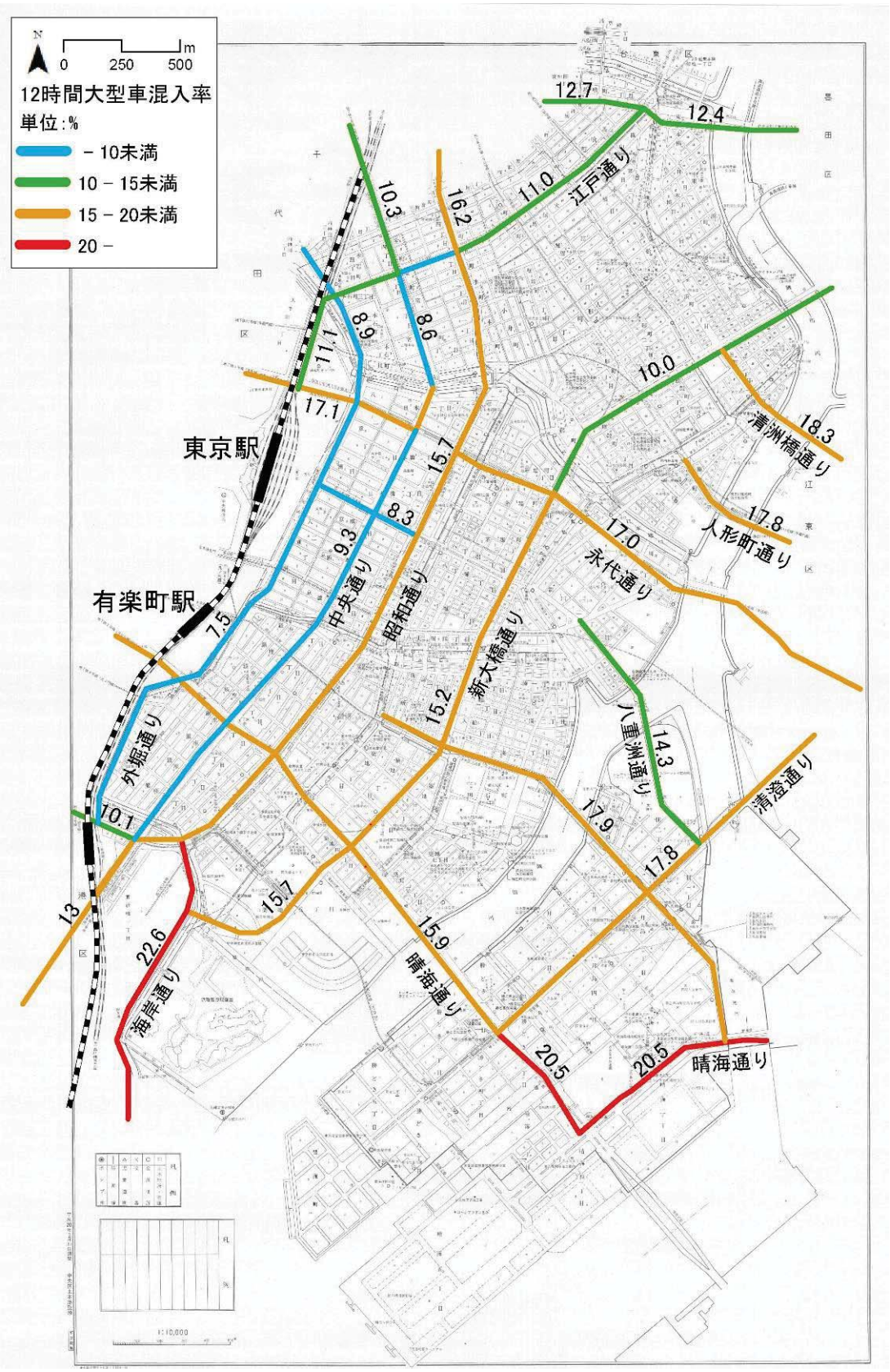
◆高さ指定道路

高さ指定道路とは道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路で

参考：国土交通省道路局HP、「重さ指定道路、高さ指定道路とは」、
http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000023.html

資料：国土交通省（H22.4）「車両制限令の指定道路地図」
http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/shiteidouro/tokusya/q02-c/index.html

図　重さ指定道路・高さ指定道路分布



データ：H22 道路交通センサス

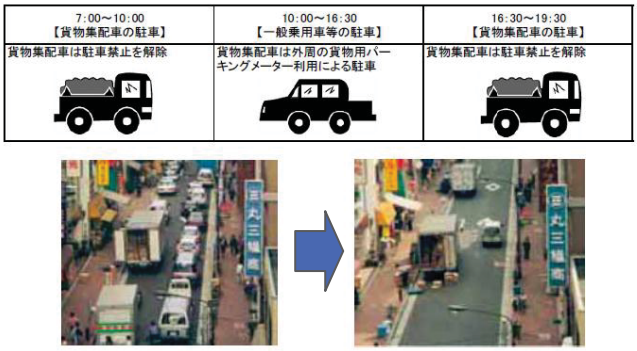
図　区内一般道の大型車混入率

(2) 端末物流

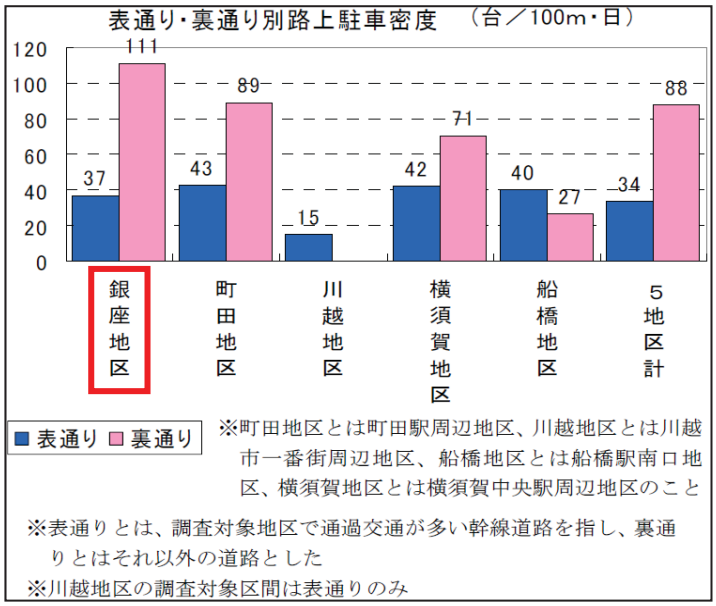
○ 中央区内では、商業施設や事務所が多数立地していることから、貨物・荷物の集配送や搬出といった『端末物流』量が多くなっています。

○ 中央区では、この端末物流に関わる路上駐車である『路上荷捌き駐車』も多く、これまで様々な取組みを実施してきています。

表 中央区で実施されている端末物流対策の施策事例

施策	実施場所	概要	
既存駐車場（一時貸し）の転用による荷捌きスペースの確保	パーク 24 とヤマト運輸（東京地区）	コインパーキングのパーク24の施設を荷捌きに活用している。	
貨物車の駐車のタイムシェアリング	日本橋横山町	トラックと乗用車の集中時間を分離し、駐車需要を平準化するため、タイムシェアリングを実施している。	
空き店舗の活用による共同荷受け施設の確保	宅配事業者のデポ（ヤマト運輸のサテライトデポ）	地区内に 1 ヶ所のストックポイントとして整備し、活用されている。ここから各配送先には台車等を用いて集配送される。	
百貨店の代表一括納品	日本橋（三越）	貨物車をアクセスできる納入業者を指定（納品代行業者）し、個別の事業者はそれらの納品代行業者の集約拠点まで輸送する。	

資料：東京都都市圏交通計画協議会（H18.5）「端末物流対策の手引き」

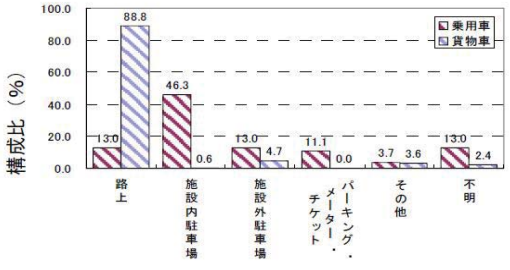


資料：東京都都市圏交通計画協議会（H18.5）「端末物流対策の手引き」

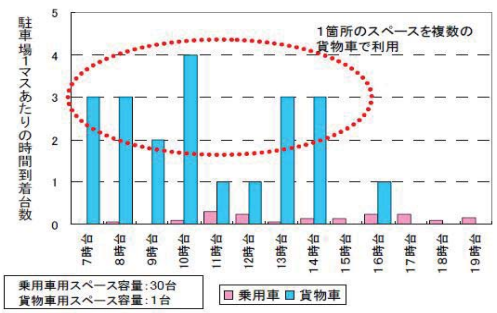
図　地区別の路上駐車密度

○銀座地区

・商業ビルへの自動車の需要は貨物車の方が多いが、供給量が少ないため、貨物車の荷捌きが路上で行われることになるなど、乗用車と貨物車の駐車スペースの供給量のアンバランスになっており、適切なたまり機能の確保がされていない。



銀座地区の附帯駐車場を持つ２つの商業ビルに出入りする自動車の駐車場所



【地区の魅力の低下】

・銀座地区では、裏道等における荷捌き駐車を含め、路上駐車をまちの魅力を低下させる要因として位置づけ、まちぐるみの駐車対策を行っている。

・貨物車については、対応がまだ不十分であり、路上で荷捌き駐車が発生するような状況となっている。

【解決の方向性】

・中小規模の商業ビルにおいても駐車場が確保できるように附置義務駐車場の隔地・集約整備のルールを制定したところであり、貨物車と乗用車の需要実態にあった確保ができるよう**隔地・集約駐車の荷捌き利用**が考えられる。

・また、全ての荷捌きを集約駐車場で収容することは難しいため、利用する可能性のある貨物車を見極め、可能性の低い貨物車については、**既存のパーキングメーター等を活用した路上駐車の空間的な分離**などが考えられる。

資料：東京都都市圏交通計画協議会（H18.5）「端末物流対策の手引き」

図　銀座地区での路上駐車に関する過去の検討