

1. 概要

理念 方針	(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) ・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 ・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 ・高齢者や子育て世代を含め、誰もが行き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 ・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。		
目標 年次	平成33年	(中間年)平成28年	

位置 づけ	中央区基本構想、中央区基本計画2008を上位計画として、地区計画や中央区環境行動計画等に関連計画として策定		
	中央区基本構想	○	H10
	中央区基本計画2008	○	H20
	中央区環境行動計画	○	H20
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

■中央区が目指す交通まちづくりのイメージ

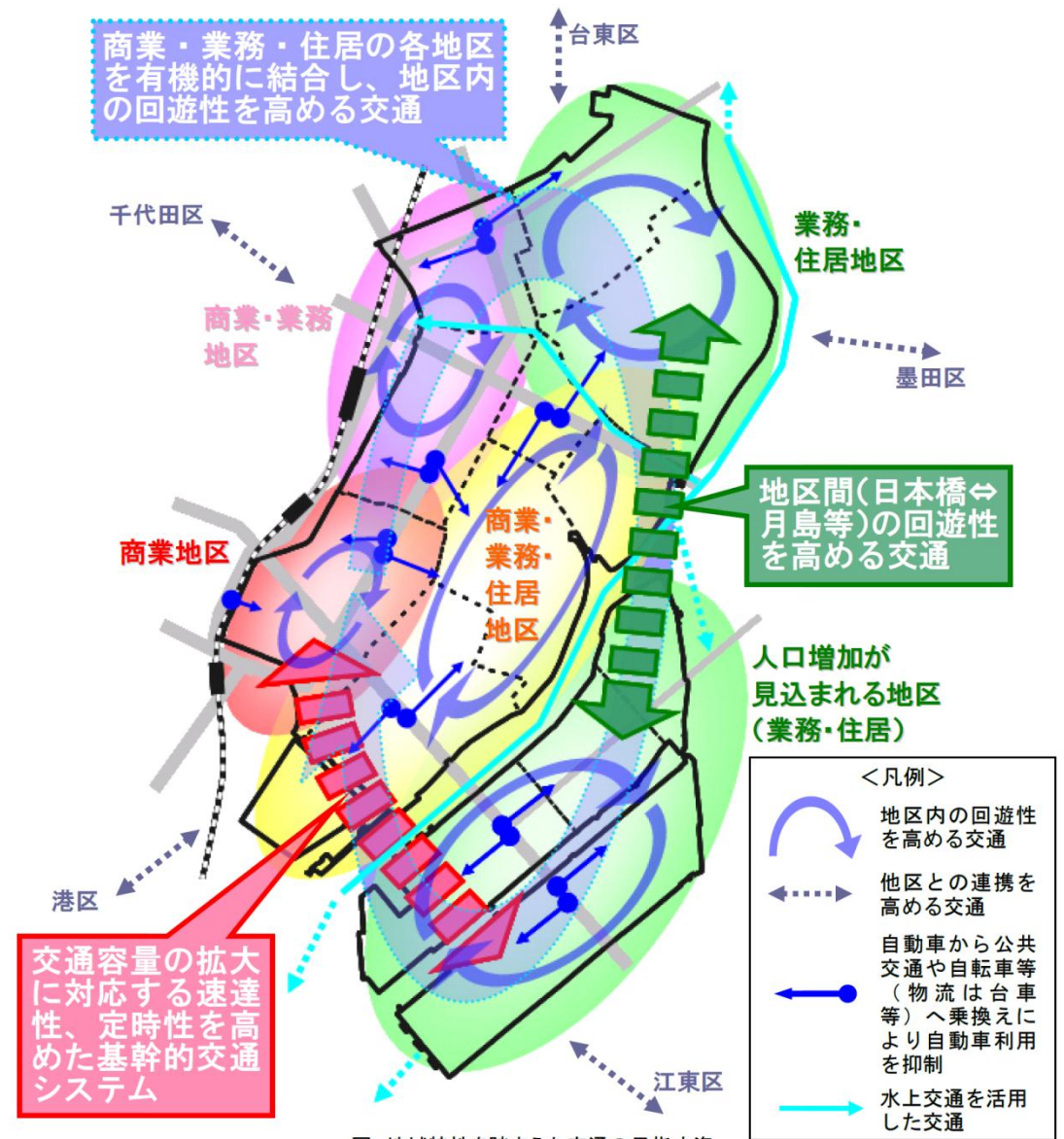


図 地域特性を踏まえた交通の目指す姿

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
社会	中心部歩行者数		
	自転車交通量		
	公共交通カバーエリア	○	
	バス利用者数		
	鉄道、路面電車利用者数	○	
	DID内人口密度		
	中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口		
環境	商品販売額		
	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量	○	
その他指標	歩道バリアフリー化整備率	○	
	都市計画道路等の整備率	○	
	公共交通のバリアフリー化	○	
	駅周辺の駐輪場の整備率	○	

■モニタリング指標(代表指標)と目標

施策名	代表指標	現況(平成23年度)	目標
基幹的交通システムの導入	中量輸送システムの導入状況	総合交通計画の検討	導入
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整備率	一部区間の整備実施
		公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備状況	整備の一部実施
		都市計画道路等の整備率	79%が整備済
	鉄道・バス	駅へのエレベーター、エスカレーター、ホームドアの設置率	28駅中21駅において確保
バス車両のノンステップ化の促進等の整備率		全車両の98%のノンステップ化 一部バス停におけるベンチ・上屋等の整備	100% 継続
公共交通のサービス拡充	公共交通不便地域の解消、施設アクセスの改善、運行本数の増加等の状況	江戸バスの運行開始 江戸バスの運行内容変更、サービス改善検討 メトロリンク日本橋が運行中	継続
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率	区内28駅中16駅周辺に駐輪場を整備 銀座三越に民間駐輪場を整備
	走行空間	広幅員歩道への整備状況 車道への確保の検討状況	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
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状況	民間事業者が実施、新築マンションでも導入	促進
	コミュニティサイクルの導入状況	コミュニティサイクルの導入を重点施策に	拡大
歩行環境の整備	街路環境の整備状況	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	継続
	トランジットモールの導入検討状況		導入
	地下の歩行空間の充実の状況		充実
業務車両の駐車対策	荷捌き駐車スペースの促進の状況		促進
	荷捌き駐車スペースの効率的な運用の状況	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	拡大 拡大
	大型バス専用の駐車スペースの整備促進の状況	これまでに京橋二丁目西地区・銀座六丁目10地区で停車スペース確保を計画に盛り込み済み	促進
	タクシーのショットガン方式の検討状況	銀座地区でショットガン方式の社会実験を実施	実施
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	継続
	船着場の整備推進	日本橋船着場の整備	推進
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		実施

3. 展開施策(1)

■各施策の概要

■目標達成に向けて、今後取り組んでいく施策を9つ設定。

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

〈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の整備

〈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

施策

基幹的交通システムの導入

交通施設の機能充実

公共交通のサービス拡充

自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）

自動車・自転車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

公共交通等に関する情報提供の拡充

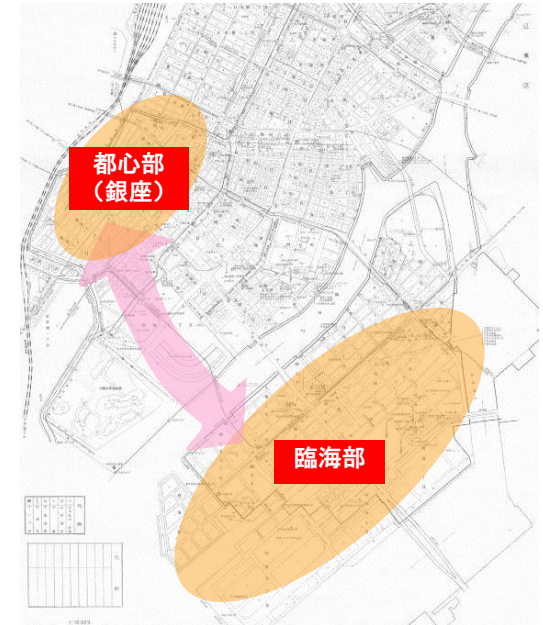
【施策】基幹的交通システムの導入

【事業】中量輸送システムの導入

- 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。

導入地区のイメージ



3. 展開施策(2)

■各施策の概要

【施策】交通施設の機能充実①（道路、まちとのつながり）

【事業】歩道のセミフラット化の推進

- 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。

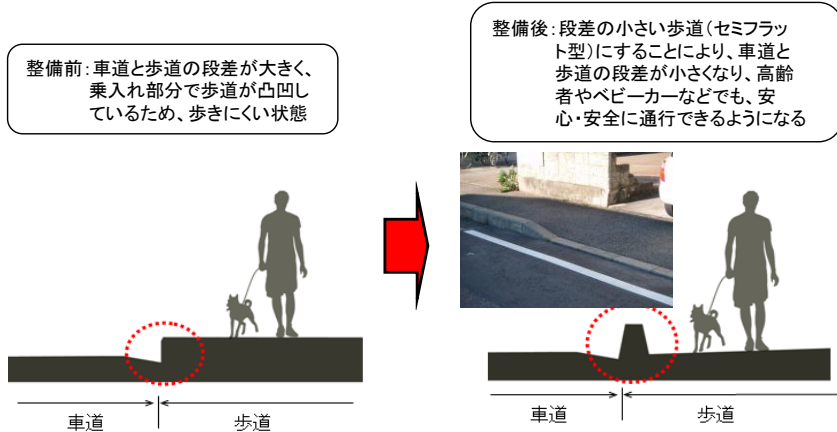


図 セミフラット化の整備効果

【事業】公共交通施設と建築物など施設間の一体的な整備

- 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。

【事業】都市計画道路等の整備

- 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）

【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

- 駅施設のバリアフリー化の促進
 - 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
 - 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。

【事業】バス車両のノンステップ化の促進等

- 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

【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）

- 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。

3. 展開施策(3)

■各施策の概要

【施策】自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）

【事業】駅周辺の公共用地、民間敷地等での駐輪場整備推進

- ・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。

【事業】広幅員歩道への自転車歩行者道の整備

- ・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。

【事業】車道への自転車走行空間の確保の検討

- ・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）

【事業】カーシェアリングの導入促進

- ・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）

【事業】コミュニティサイクルの導入

- ・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

【事業】街路環境の整備

- ・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。

【事業】トランジットモールの導入検討

- ・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。

【事業】地下の歩行空間の充実

- ・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。

3. 展開施策(4)

■各施策の概要

【施策】業務車両の駐車対策

【事業】荷捌き駐車スペースの整備促進

- ・「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。

【事業】荷捌き駐車スペースの効率的な運用

- ・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。

【事業】大型バス専用の駐車スペースの整備促進

- ・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。

【事業】タクシーのショットガン方式の検討

- ・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

【事業】水上交通ネットワークの創出

- ・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。

【事業】船着場の整備推進

- ・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

【事業】利便性向上に資する情報提供の促進

- ・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。

4. 総合交通戦略の推進及び評価(1)

■計画推進に向けた取組・推進体制

○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みます。
- ・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。

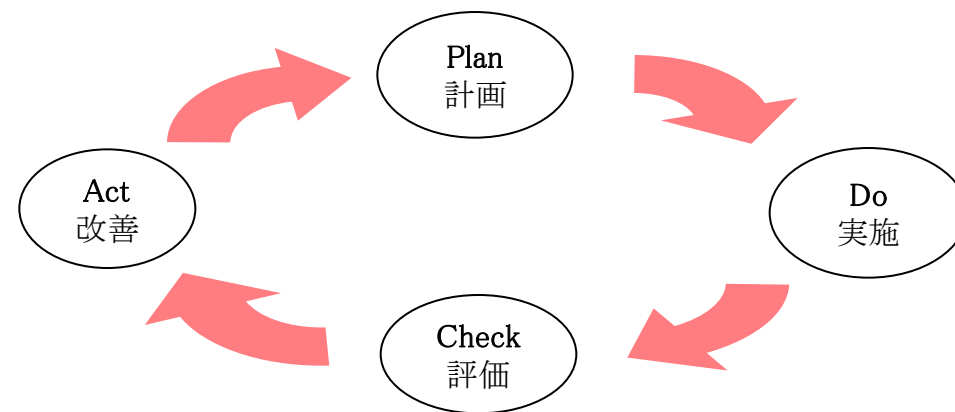


図 PDCAサイクル

■推進体制

○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。

4. 総合交通戦略の推進及び評価(2)

■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)				<ul style="list-style-type: none"> ・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) 			
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)				<ul style="list-style-type: none"> ・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)				<ul style="list-style-type: none"> ・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 暫定ルートによる開通 平成 27 年度 全線開通予定			<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者(都)
		環状第3号線(新島橋架替)				<ul style="list-style-type: none"> ・平成 29 年度完了予定 ・道路管理者(区)

4. 総合交通戦略の推進及び評価(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
交通施設の機能充実 (鉄道・バス)	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 駅へのエレベーター設置 	<ul style="list-style-type: none"> 勝どき駅のホーム・出入口の増設（平成 27 年度末完了予定） 		<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者
	<ul style="list-style-type: none"> バス車両のノンステップ化の促進等 	<ul style="list-style-type: none"> 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） バス停におけるベンチ・上屋等の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 都営バスのノンステップ化完了 	<ul style="list-style-type: none"> バス停におけるベンチ・上屋等の整備の継続実施 		
公共交通のサービス拡充	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 江戸バスの運行開始 江戸バスの運行内容変更、サービス改善検討（区） 	<ul style="list-style-type: none"> 渡、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） 	<ul style="list-style-type: none"> 江戸バスの運行改善（随時） 	<ul style="list-style-type: none"> 江戸バスの運行改善の継続実施 	<ul style="list-style-type: none"> 区 バス事業者
		<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス事業者等によるバス事業の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 継続実施 		<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者
自転車利用の基盤整備 (駐輪場)	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 区内 28 駅中 16 駅周辺に駐輪場を整備（区） 銀座三越に民間駐輪場を整備（民間事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場整備地の調査・選定 	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の順次整備 		<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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 走行空間整備候補箇所の調査・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 走行空間の順次整備 		<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者（区・都・国） 交通管理者
自動車・自転車の共同利用システムの導入	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 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きている 	<ul style="list-style-type: none"> カーシェアリングの導入促進 			<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者
		<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"> コミュニティサイクルの導入に向けた調査 コミュニティサイクル一部地域で実施 	<ul style="list-style-type: none"> 他地域へ拡大 		<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"> 街路環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 街路環境の整備（道路改修に合わせて順次） 			<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者（区・都・国） 交通管理者

4. 総合交通戦略の推進及び評価(4)

■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	<ul style="list-style-type: none"> 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					<ul style="list-style-type: none"> 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					<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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		<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 	
	・大型バス専用の駐車スペースの整備促進	<ul style="list-style-type: none"> 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		<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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				<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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				<ul style="list-style-type: none"> 水上交通事業者
	・船着場の整備推進	<ul style="list-style-type: none"> 日本橋船着場の整備 	朝潮運河・築地等での整備推進					<ul style="list-style-type: none"> 区
公共交通等に関する情報提供の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 区 交通事業者

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)(1)

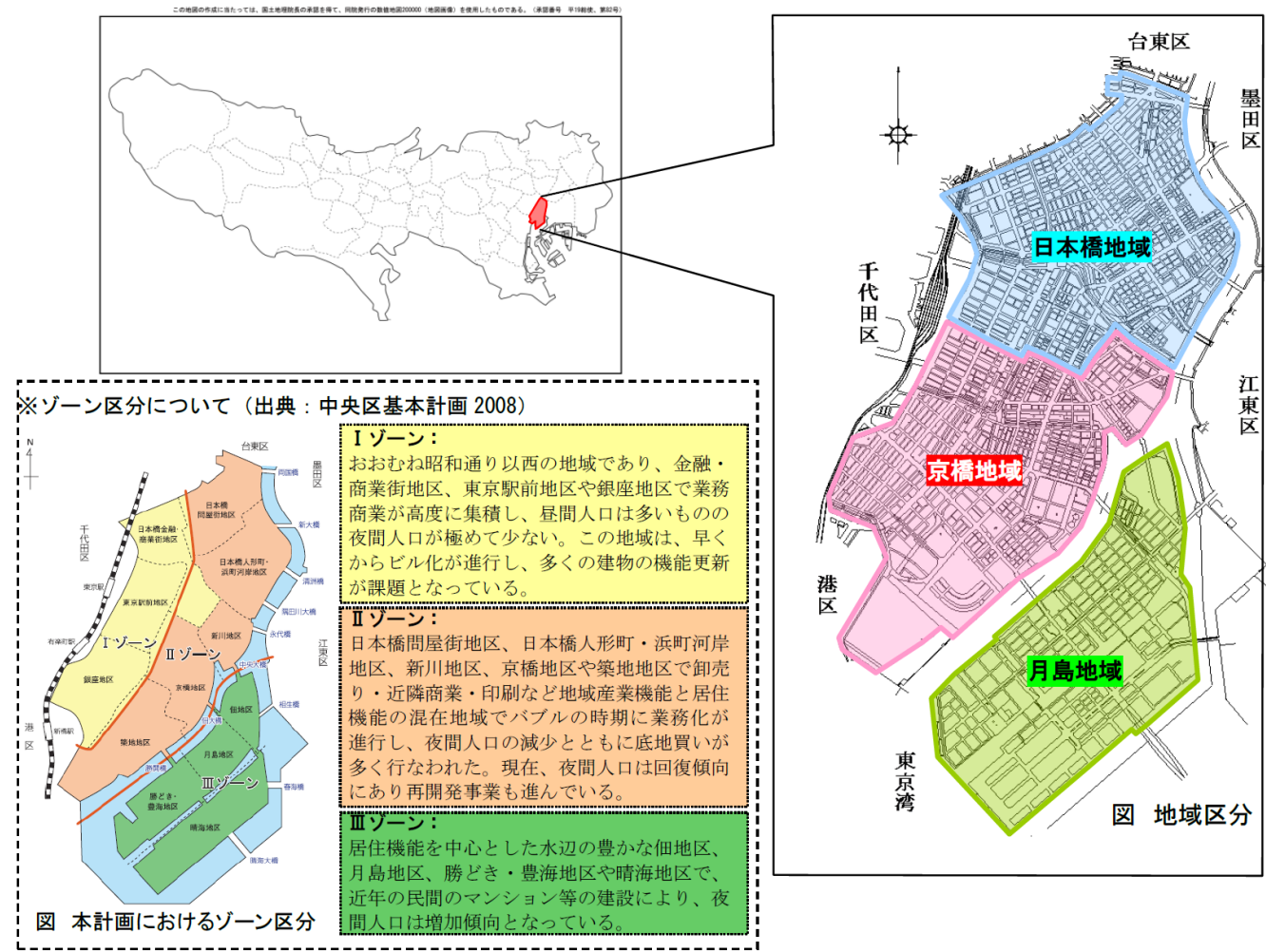
■中央区の地勢

- 中央区の面積は約10.094km²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。



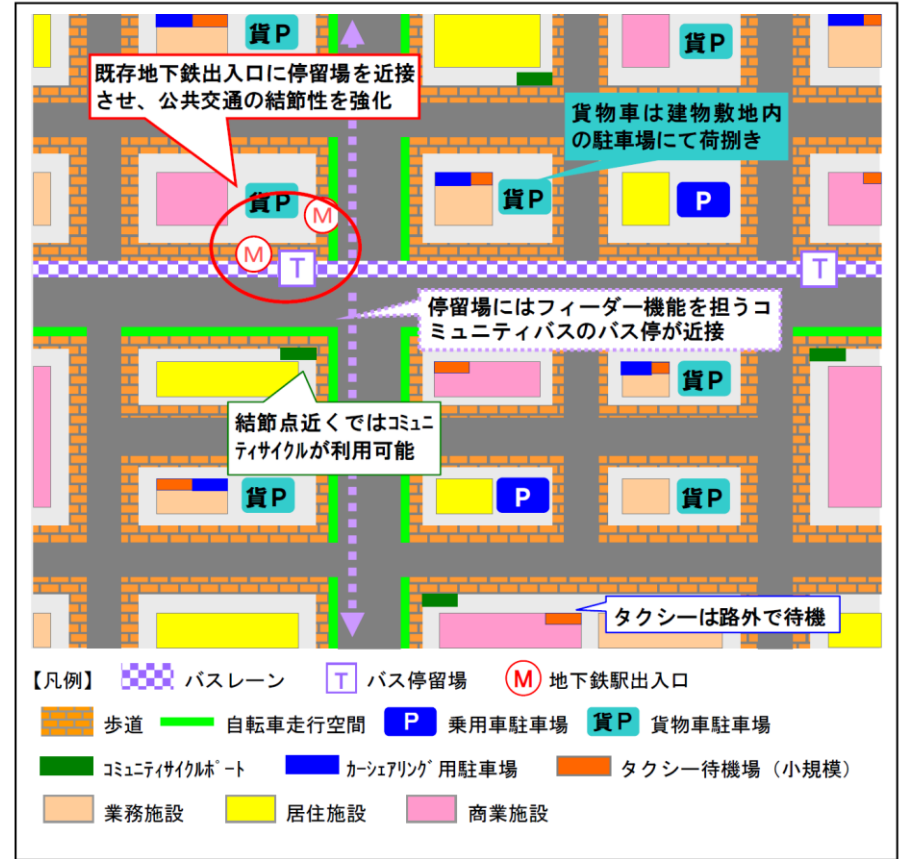
5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)(2)

■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。



主) 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。

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)(3)

■各地区が目指す交通まちづくりのイメージ

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。

