

第1回朝潮運河周辺における良好な歩行環境の実現に向けた検討会における質問の回答等について

資料2

区 分	質 問 内 容	回 答 ・ 対 応	備 考
1 計画関連	1-1 行き止まり道路を解消する目的は何か	災害時における避難路を確保することにより、防災性を向上する。	※
	1-2 月島・勝どき・豊海地区における行き止まり道路8箇所の架橋計画について、その目標年次と具体的なスケジュールはあるのか。	現時点において、残りの7橋の具体的な目標年次やスケジュールはないが、橋の必要性については認識している。	※
2 災害時の避難方法	2-1 中央区地域防災計画によれば、大地震発生時は、各地区に定められた防災拠点（避難所）に避難するようになっている。朝潮運河を渡って避難するような地区はない。区の見解はいかに。	未存在の歩行者専用橋については、地域防災計画の避難路として位置付けられていない。災害がどのような状況において発生するかわからない中で、地域住民の避難路として幅広く対応できる可能性や選択肢を増やす意味において、必要な基盤施設であると考えている。	
	2-2 中央区地域防災計画によれば、大規模な延焼火災が発生した場合においては、一時集合場所から広域避難場所である晴海地区に避難することになっている。勝どき地区の一時集合場所は、「月島第二児童公園」、月島地区は、「月島第一小学校」であるが、ここから、歩行者専用橋を渡って、晴海に避難することはルート上考えられないが、区の見解はいかに。		
	2-3 「避難路確保のための朝潮運河に歩行者専用橋が必要」と説明しているが、その理由は何か。		※
3 混雑緩和の方法	3-1 これまでに、晴海通り（勝どき駅から黎明橋まで）東側歩道における歩行者のピーク時の交通量（東側7,023人/h、西側919人/h）と将来交通推計（東側10,709人/h、西側3,667人/hで合計14,376人）、さらには、歩行者交通量増加の内訳（晴海二丁目731人、同三丁目5,264人、同五丁目439人）などの数値が区から示されている。 晴海通りの混雑緩和のためには、東西歩道の平準化を図ることが有効であると考えられるため、黎明橋公園からトリトン前に横断歩道を設置することを提案したが、交差点内における事故が多発しているとの理由から、設置はできないとの回答を所轄である月島警察署から得ているとのことであった。事故の件数と頻度について、具体的な数字を提示すること。	平成19年 4件 平成20年 3件 平成21年 4件	
	3-2 上記場所に横断歩道が設置できないのであれば、現在の横断歩道橋を黎明橋側に移設し、その場所に横断歩道を設置することはできないのか。この歩道橋は通学路に指定されていることから、移設することにより通学路も確保できる。	本計画に掲げているもう一つの目的「防災性の向上」にはつながらないが、今後、関係機関と協議・調整し、検討をしていきたい。	
	3-3 現在の横断歩道橋を撤去し、その場所に横断歩道を設置し、黎明橋公園前からトリトン側に、エレベーター又はエスカレーター付きの横断歩道橋を設置することはできないのか。		

区分	質問内容	回答・対応	備考
3 混雑緩和の方法	<p>3-4 晴海通りの東側歩道は黎明橋手前（勝どき側）でその幅員が狭くなり、歩行者混雑の原因になっている。混雑緩和のため、ボトルネックになっている黎明橋部分の歩道拡幅を検討できないのか。</p>	<p>晴海通りを含め、臨海部の広域幹線道路は、道路管理者である東京都が将来の周辺開発動向や道路ネットワークによる交通分担などを考慮し、交通管理者である警視庁と協議の上、幅員構成などを決定している。このことを踏まえ、現在、ご質問の内容について東京都と相談しているところである。</p>	
	<p>3-5 現在、トリトンブリッジ（動く歩道）は、終日、二方向通行になっている。混雑緩和対策として、朝の混雑している時間帯に一方通行化することを検討できないか。</p>	<p>12月4日の現地見学会及び12月10日の区の調査において、歩行者の通行状況を確認しました。トリトンブリッジ（動く歩道）については、晴海通りに大きな影響が生じるほどの混雑でないことが確認されたが、今後の推移を見ながら、施設を管理するトリトン側と協議し、適切に対処していきたい。</p> <p>また、銀色の円柱状施設（車止め）については、自転車やバイクの乗り入れ、駐輪・駐車を防止することを目的に設置されたものである。この施設についても、現時点で歩行者の通行の支障になっていないことを確認できたが、今後の推移を見ながら、適切に対処していきたい。</p>	
	<p>3-6 トリトンブリッジ手前（勝どき）側の車止めが、歩行者の通行の障害になっている。晴海通りの歩車道は横断防止柵で区分されているのに、車止めを設置する理由は何か。また、混雑緩和対策として撤去することはできないのか。</p>		
	<p>3-7 ①混雑緩和の根本的な解決はトリトンスクエアの近傍に新駅を設置すること ②勝どき駅からトリトンブリッジまでの間に、地下通路を建設すること。 ③品川駅東口の様な歩道橋を、勝どき駅からトリトンブリッジまで、またはトリトンスクエアのグランドロビーに直結する形で設置すること。</p> <p>・①～③の案について、これまでに検討したことがあるのか。どのような効果がありどのような問題点があるのか説明すること。（検討していないのであれば、早急に検討すべき） ・今回、区が提案した歩行者専用橋の案は、上記①～③案を検討した上での最終案か。その場合、①～③案の問題点と橋設置の優位等について説明すること。</p>	<p>概算工事費や工事期間等の調査や検証結果、課題や問題点、関係機関からの意見などを踏まえ、慎重に検討している。</p>	
4 交通予測	<p>4-1 現在の東側歩道の歩行者量は7023人/h、架橋により6800人/hと推計しているが、わずか223人減少するだけでは、根本的な解決にならないのではないのか。223人減少させるために8億円の投資は無駄ではないか。</p>	<p>6800人という数字は、歩行者専用橋を架橋しない場合の東側歩道の将来交通量推計10,709人をベースに算出した数字。したがって、架橋により減少する歩行者交通量は、10709-6800=3909人/hである。また、架橋の目的としては、晴海通りの混雑緩和と防災性の向上の2つをあげている。223人を減らすためだけに8億円を投資するというものではありません。</p>	
	<p>4-2 将来交通推計では、晴海三丁目及び五丁目からの通行者は5,703人/h。この通行者が全て晴海通り西側を通行すれば6,622人/hになるが、区から示された西側歩道の通行量は3,667人。2,955人(5,703人-3,667人)は、黎明橋公園及び晴海三丁目交差点において、晴海通りを横断することになる。現在設置されている小さな歩道橋1箇所のみで対応できるのか。</p>	<p>今後、関係機関と協議・調整しながら、3-2及び3-3の質問と併せて、慎重に検討していきたい。</p>	※
	<p>4-3 東側歩道における将来歩行者交通量は6,800人/h、大変混雑している現在の交通量7,023人/hから223人/h減少するだけである。将来的に問題にならないか。</p>	<p>将来開発等を考慮し、歩行者の将来交通量を予測しており、歩道のサービス水準としては問題ないと考えているが、その後の開発動向等を踏まえた再シミュレーションを必要に応じて行っていきたい。</p>	※
	<p>4-4 晴海三丁目及び五丁目から勝どき駅に向かう人が、晴海通りを横断するために横断歩道橋や横断歩道(晴海三丁目交差点)を利用する場合、一度、駅と反対方向に向かうことになる。朝の急いでいる時間にそのような人がいるのか。</p>	<p>歩行者の通行ルートについては、様々なパターンがあると考えているが、上記質問(4-3)と同様にしていきたい。</p>	

区 分	質 問 内 容	回 答 ・ 対 応	備 考
4 交通予測	4-5 歩行者専用橋のピーク時の利用者数は、3909人/hと推計しているが、地区別の内訳人数は提示すること。	歩行者専用橋の交通量予測は、地区別に積み上げた数字ではないため、具体的な数字を示すことはできないが、上記質問（4-3及び4-4）と同様にしていきたい。	※
5 地域間交流・回遊性向上	5-1 朝潮運河約2kmに6本の橋があり、黎明橋から朝潮大橋間約850mには5本の橋が架けられている。地域間交流・回遊性向上のために、どのくらいの間隔で橋が整備される必要があるのか。	歩行者専用橋の架橋目的は、中央区基本計画2008に示されているように、晴海通りの歩行者の混雑緩和と朝潮運河沿いの行き止まり道路の解消による災害時の避難路確保の2つである。地域間交流・回遊性向上は歩行者専用橋整備の目的ではなく、その整備によって得られる効果として、公園利用などと併せて説明させていただいた。	※
	5-2 地域間交流・回遊性向上のためには、既設橋の改善や改修を実施することの方が先決ではないか。（晴月橋のバリアフリー化、時間帯による車通行禁止など）	晴月橋については、引き続き、改修に向けた検討をしていく予定である。	※
6 架橋計画	6-1 混雑緩和のために歩行者専用橋を架けるとのことだが、晴海3丁目側の住民増が著しいことを踏まえ、勝どき4丁目の行き止まり道路と晴海3丁目の間に橋を架ける方が有効ではないか。	将来開発等を考慮した場合、勝どき4丁目側に橋を整備することは有効であると考えられる。しかしながら、既に混雑している東側歩道を考えた場合、現位置における架橋の方が優先順位が高いと判断した。	
	6-2 6-1の対策と晴海通りの横断歩道等の改修を併せて実施することにより、晴海通りの混雑は緩和できると考えるが、区の見解はいかに。		※
7 景観	7-1 日本橋周辺の景観回復のために区は色々活動されていますが、歩行者専用橋の架橋により、トリトンスクエアの広場からは月島川が見えなくなり、朝潮運河を見渡すことができなくなります。見えるのは、橋の下とトリトンスクエアの広場前の水面のみと想像しますが、日本橋周辺とトリトンスクエアの広場周辺の景観に対する対応の仕方が異なるのは何故か。	本検討会を通じて、運河周辺における良好な景観・快適な歩行環境の実現に向けた検討を行ってきたい。	
8 その他	8-1 晴海通りの混雑緩和に大きく影響する勝どき駅の改修計画について、その情報があれば提供すること。	ホームの増設と出入口増設1箇所。整備費約100億円。 (H21, 9.17 日本経済新聞) 具体的な改修計画については、事業者である東京都から公表された時点で説明したい。	※
	8-2 「晴海通りの混雑緩和」について、住民側からのプレゼンテーションを実施したい。時間は20～30分程度。	第4回検討会において、構成員に諮った上で決定したい。	※

※ 第1回検討会以前に開催された地元説明会などにおいて寄せられた質問