

「中央区総合交通計画（案）」に対する区民からの意見の概要と区の考え方

- 1 パブリックコメント実施期間：平成24年4月20日（金）～平成24年5月11日（金）
- 2 意見の総数：12件、56項目

	いただいたご意見の概要	区の考え方
計画全体		
	検討すべき課題の冊子を用意してください。	課題と施策を中心にまとめた概要版を作成しています。
	国民が誰もが自由かつ安全に、安心して移動できる権利を持っているという「交通権」の実現に向けて、住民の足を確保するため、生活に欠かせない地域公共交通を維持、整備する方向を貫いてください。	需要に応じた適切な交通を整備することにより、区民および来街者等の安全・安心な移動を実現していきます。
	本計画から「戦略」などの軍事用語を削除してください。「戦略編」は「事業編」や「施策編」でいいのではないのでしょうか。	本計画は、国土交通省の「都市・地域総合交通戦略要綱」に規定された総合交通戦略として策定しておりますので、「戦略」という用語を用いております。
	本計画は20年にも及ぶ長期計画ですので、西暦の使用を原則としてください。和暦を用いるのであれば、西暦と併記してください。	必要に応じて和暦と西暦を併記します。
	「取り組み」などの送り仮名がそろっていないので、統一してください。	「取り組み」に統一します。
	カタカナ語の用語解説を欄外か用語集に記載してください。	解説が必要な用語については欄外に解説を記載します。
	意見がどのように検討されたのか、意見提出者に計画書を送付してください。	パブリックコメントでいただいたご意見は、「いただいたご意見と区の考え方」としてまとめられ、区ホームページや区役所等パブリックコメント実施時の閲覧場所で閲覧することが可能です。なお、意見提出者への計画書送付は行っておりません。
	中央区の大気汚染状況は大変深刻な状況にあるので、本計画策定にあたり、大気汚染改善に向けた積極的な対策が必要であると考えます。	大気汚染など自動車に伴う環境負荷の軽減を図るため、基幹的交通システムの導入や公共交通のサービス拡充、自動車・自転車の共同利用システムの導入、業務車両の駐車対策などの施策に取り組んでまいります。
	本計画の中で、微小粒子状物質（PM2.5）の対策を講じてください。	
	中央区総合交通（案）の内容について概ね賛成ですが、やはりスピード感に欠ける気がします。現在のよう環境変化に対応するには、どのようなビジネスでも同じですが、スピードが最も大切になります。	本計画策定後、実施プログラムに基づき、順次各施策を実施していきますが、勝どきや晴海地区の公共交通の整備は喫緊の課題であると認識しておりますので、できる限り前倒しして実施していきます。
	交通計画の検討に当たっては、晴海地区が抱える課題の解決に資するような施設の導入やソフト面の運用を図るとともに豊洲や有明等も含めた湾岸地域全体の課題を解決するような交通計画の検討を実施してください。	本計画は、区内の交通のあり方について記載しておりますが、各施策を実施するうえで、隣接区との連携が必要な場合には、その都度協議し、区民等の利便性向上に資する交通の実現に努めます。

課題・基本理念・目標・施策・計画推進に向けた取組・推進体制	
中央区での公害患者の増加の深刻な実態を示すデータや微小粒子状物質（PM2.5）問題を、課題の中に位置付けてください。	自動車については、交通量と平均旅行速度を示すとともに、大気汚染として代表的な二酸化窒素や浮遊粒子状物質、光化学オキシダントの状況を示しております。これらを踏まえて、「自動車に伴う環境負荷の軽減」を課題としており、記載した資料により十分導き出されるものと考えています。
区道の廃止・付け替えを中止することを「交通の基本理念」に位置付けてください。	区では、区道の改廃を原則禁止としています。しかし、市街地整備計画が地域の良好なまちづくりに資する計画である場合に限り、例外的に区道の改廃を認めています。このため、基本理念への位置付けは考えておりません。
6つの課題から基本理念を打ち出し、4つの目標に集約し、9つの施策につなげていくことは、テーマが集約されたり分散されたり、錯綜しています。整理してください。	現在抱えている課題を整理した結果、6つに分類されました。また、6つの課題を踏まえた交通の基本理念を実現していくうえで、4つの目標、9つの施策にまとめております。
52ページ「5.2 策と取り組みの内容」の「策」は「施策」の誤りと思われまます。	ご指摘のとおり修正します。
74ページ「7. 事業プログラム(案)」は、「6. 実施する施策・取り組み」の一節とし、その後の章番号を修正することが適切と考えます。	ご指摘のとおり修正します。
区民および利用者の意見・提案をどのように反映させるのか、位置付けてください。	PDC Aサイクルの評価・改善において、いただいた意見等は、適切に処理し、本計画の継続的な改善に取り組んでまいります。
「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」や「区民や地元企業の意識を高め、協働に導いていく」という「上から目線」の表現を改めてください。	本計画の実施にあたっては、区や交通事業者だけではなく、利用者の協力や意識改革がなければ実現できないものもあります。このため、このような記述をしております。

基幹的交通システムの導入	
<p>晴海の方は不便であり、輸送量等から考えるとLRTが適当と考えます。日本では採算性のことが常に問題になり、BRTになるケースが多いようですが、世界中で都市中量交通と言えばLRTが常識です。人口が増加する全国的にも稀有な地域で、税収も比較的潤沢と思われる自治体の決定は、他都市の判断に大きな影響を与えてしまいます。適切な判断を希望します。</p>	
<p>基幹的交通システムの導入について、需要は既に逼迫しているので供給にはスピードが必要ですが、計画案に示されているタームは長過ぎるように思います。特に合意形成や、PDCAサイクルは手段であって目的ではないと思いますが、これらにとらわれサービス供給開始の遅れや、頓挫してはならないと考えます。現時点では路線バスと路面電車の新路線ということで良いので、とにかく早期に整備することが優先されるのではないかと考えます。</p>	
<p>基幹的交通システムとしては、LRTを導入すべきと考えます。LRTは中央区が目指すべき公共交通のあるべき姿、将来の街づくりへの強いメッセージを表すに相応しい公共交通だと思われます。また、冷静に見ても、現在の晴海地区の需要を鑑みると、BRTでは必要な輸送力が足りず、乗客をさばききれないと考えます。</p>	<p>勝どき・晴海地区は人口が増加しており、公共交通の整備が喫緊の課題であると認識しております。しかし、LRTの整備にあたっては、軌道等施設整備のほか、物流業者などの関係者との調整が必要であり、時間がかかるものと考えております。</p>
<p>中央区こそ、持続性の高い路面公共交通を導入し、日本の各都市の模範となることが必要と信じています。区民も来街者も誰もが利用しやすい公共交通の導入により、通勤、通学、仕事、観光など多様な利用があるはずです。それには、環境性に優れ、バリアフリーで、多くの人を運ぶことが可能なLRTが必要なのではないのでしょうか。BRTは銀座や築地には相応しくないように個人的には思います。接続バスが中央区を走る姿は美しくないし、魅力半減に思います。また、輸送力に課題があり、バリアフリーが難しく、排ガスとエンジン音などの問題もあります。</p>	<p>このため、短期で整備できるBRTを導入したのちに、LRTを整備する計画としております。</p>
<p>高齢者や、子育て世帯への対応では、特に高頻度運行をする路線、混雑路線においてBRTでは十分に機能しない可能性が高いと思います。BRTとLRTでは、バリアフリーのレベル（走行時の振動、座席数と車内スペース、客さばきにかかる時間）が決定的に違います。車両以外でも、中央区は起伏のない地形で、かつ停留場に道路、歩道などのスペースをとらないかたちが求められるので、超低床式の路面電車が基幹交通として最適だと思います。</p>	<p>ルートや需要、事業採算性等具体的な内容については、平成24年度に調査を行います。</p>

<p>基幹的交通システムの導入に賛成します。現在整備中の環状2号線に新交通システムを走らせるようにしてください。</p>	<p>基幹的交通システムについては、平成24年度に導入の検討を行い、その後整備する予定であります。ルート等は24年度の検討結果を踏まえ選定します。</p>
<p>銀座と臨海部を結ぶルートが検討されていますが、東京駅と臨海部を結ぶルートも検討してください。東京駅→佃→月島ルートで八重洲通り沿いに交通システムができれば、将来、東京駅―銀座―月島―東京駅のループができます。</p>	<p>本計画では、臨海部の人口増加に対応するため臨海部に近いターミナル駅としての銀座とを結ぶ基幹的交通システムの導入を施策としています。路線の延伸については、導入後の需要や事業採算性等を踏まえ検討します。</p>
<p>LRTの導入にあたっては、利用者の利便性確保と事業コスト低減のため、近隣の区や、既に導入を表明している豊島区とも早期に協議し、規格は将来を見据え各々相互直通ができるよう統一されたもの、少なくとも将来の基準になり得るものにしてください。</p>	<p>LRTの規格等については、今後運行事業者を選定したのちに、具体的な検討を行い、区に最適なものを選定してまいります。</p>
<p>ゆりかもめについて、豊洲から晴海を経由し勝どきまでの延伸を早期に実施するよう希望します。また、環状3号線の延伸と合わせて、ゆりかもめを勝どきから新橋まで延伸し、環状化してください。</p>	<p>ゆりかもめは平成12年の運輸政策審議会答申第18号で、豊洲から勝どきまで「平成27年度までに着手することが適当な路線」と位置付けられていますが、現在事業化に向けた動きはありません。また、勝どきから新橋まで延伸し環状化する計画は、現在ありません。</p>
<p>LRTの案も良いが、自動車との共存を考えると、ゆりかもめを早期に勝どき・新橋方面へ延伸する方がより効果的であるので、区からも積極的に働きかけてください。</p>	<p>区としては、勝どきが起終点となる現在の計画では、勝どき駅がさらに混雑するなどの課題があると考えております。このため、本計画にあるLRT等基幹的交通システムの早期の導入に努めます。</p>
<p>アジアヘッドクォーター地区を標榜しながら湾岸地区の交通インフラは、勝どき5丁目・晴海地区に関しては極めて貧弱です。地下鉄の新線を勝どき五丁目や晴海方面に新設するよう関係方面に働きかけてください。</p>	
<p>臨海部の人口急増への対応と東京の成長戦略を確実に実行に移すため、東京駅と東京臨海部及び羽田国際空港をつなぐ「地下鉄新線整備」を具体的な事業プログラム（戦略編）に掲げ、早期実現を図るとともに、今後更なる人口増加が見込まれる晴海地区に新駅設置検討を要望します。</p>	<p>区としては、本計画にあるLRT等基幹的交通システムの早期の導入に努めます。地下鉄新線建設の予定は、現在のところありませんが、今後の社会情勢の変化等や需要等を踏まえ、地下鉄整備について研究します。</p>
<p>都心（銀座）から築地・勝どき・晴海を通る放射型の地下鉄の建設を位置付け、関係各方面に働きかけてください。</p>	
<p>成田・羽田両空港と都心部の鉄道アクセスの改善策として検討が行われている短絡線整備、および新駅（新東京駅）について八重洲側地域への誘致を検討してください。</p>	<p>成田・羽田両空港と東京駅を結ぶ路線は、平成12年の運輸政策審議会答申第18号で、「平成27年度までに開業することが適当である路線」と位置付けられていますが、周辺開発と合わせて整備するため、現在事業化に向けた動きはありません。 国土交通省においても新線の検討を行っていますので、その動向を注視します。</p>

交通施設の機能充実	
<p>勝どき五丁目や豊海の再開発を考慮すると、新島橋の西側まで地下通路を延伸してください。これにより勝どき駅のラッシュ時の混雑緩和にも寄与するものと思われれます。</p> <p>次善策として、清澄通り沿いの歩道上に、豊洲のようなアーケード屋根をつけてください。これにより将来予定されるLRTとの乗り換えも円滑にできるようになります。</p>	<p>新島橋の西側まで地下通路を延伸することは、多額の費用が必要となることから、地下通路の延伸ではなく、既存出入口の改良等を東京都に要望してまいります。</p> <p>また、アーケード屋根については、沿道の意向を確認するなどの課題があると考えております。</p>
<p>現在進捗中の勝どき駅ホーム増設工事にて出入口増設計画があるものの、今後更なる利用者増加が見込まれるため、追加の出入口増設及び現状を少しでも改善するための早急なA2 a及びA2 b出入口の庇の延長を要望します。</p>	<p>出入口の増設については、現在行われている勝どき駅の改良工事に合わせて1箇所新設される予定です。また、A2 aおよびA2 b出入口の庇については、東京都に対して要望してまいります。</p>
<p>バリアフリー対応はエレベーター設置だけではなく、高齢者や赤ちゃん連れの方が優先して利用できるような制限・施策が必要ではないでしょうか。東京メトロ月島駅への整備は、中央区も連携して行うべきと考えます。</p>	<p>鉄道事業者においては、バリアフリー法に基づき地上～改札～ホームまでのバリアフリー経路を1つ以上確保するようエレベーター等のバリアフリー設備の設置を進めています。また、各駅ではエレベーター利用者に対して高齢者等への配慮を促す注意書きを掲出しています。</p> <p>引き続き区から鉄道事業者に対してバリアフリー経路の確保を働きかけるとともに、バリアフリー施設を必要とする方が優先して使える方法を鉄道事業者と検討してまいります。</p>
<p>鉄道駅のバリアフリー化の整備を急ぐとともに、駅のエスカレーターは双方向の運行を確保してください。</p>	<p>鉄道事業者においては、バリアフリー法に基づき地上～改札～ホームまでのバリアフリー経路を1つ以上確保するようエレベーター等のバリアフリー設備の設置を進めています。引き続き区から鉄道事業者に対してバリアフリー経路の確保を働きかけるとともに、エスカレーターが双方向の運行となるよう働きかけてまいります。</p>
<p>環状3号線について、豊海から浜松町への延伸を希望します。</p>	<p>環状第3号線は都市計画道路の第三次事業化計画で優先整備路線（平成27年度までに事業に着手する路線）に位置付けられています。</p>
<p>環状第3号線は、豊海水産埠頭で行き止まりとなっており、港区方面へのアクセスが悪いことから、早期に着工するよう関係方面に働きかけてください。</p>	
<p>勝どき5・6丁目及び豊海地区と他地区とは、二本の橋でしか連絡されておらず、人口急増に対して極めて貧弱です。想定される大地震発生時の避難路として早急に西伸通りに架橋してください。</p>	<p>晴海通りの混雑緩和や行き止まり道路の解消による防災性の向上を図るため、朝潮運河に歩行者専用橋の整備を予定しています。</p> <p>ご指摘の場所については、大規模開発等の機会を捉えるなど、周辺地域の状況を踏まえ検討してまいります。</p>
<p>晴海地区が広域避難場所に指定されていることや、月島地区・勝どき地区・晴海地区間の連携強化及び地域住民が安全・快適に移動できるように、現在計画中の朝潮運河歩行者専用橋に加え、新たに晴海三丁目・勝どき四丁目間等の歩行者橋増設を要望します。</p>	

公共交通のサービス拡充	
勝どきから東京駅・日本橋・茅場町方面へ直接行けるように、江戸バスのルートを再検討してください。	江戸バスの運行については、平成23年1月に一部ルートの変更を行ったほか、現在再度のルート変更及びダイヤの見直し作業を進めております。月島地域と日本橋地域を結ぶ路線や逆回りの運行等の要望は、江戸バスの利用者アンケート等で区に寄せられています。引き続き江戸バスの利便性向上を図る中で検討していきます。
江戸バスについて、逆回りの運行や区外縁に新たなルートの運行により、月島地域と日本橋地域間の移動や公共施設への移動を可能としてください。	
大江戸線の勝どき駅と築地市場駅との間に新駅を設置してください。技術的に困難かもしれませんが、勝どき駅の混雑緩和に大きく寄与するものと思われます。	勝どき駅と築地市場駅との間は、右カーブした後、隅田川の地下を通過するため急な下り坂になることから、構造的に駅設置が困難です。
料金体系について、各交通モードの、(中期的には地下鉄、長期的にJRとも) 共通化、あるいは乗り継ぎ割引を、できるところから早期に実施してください。	区内においてどのような料金体系が適切か、今後研究してまいります。

自転車利用の基盤整備（駐輪場、走行空間）	
東京駅周辺は歩道の各所に自転車が放置されています。自転車利用者へのサービスの点からも、歩行者が安心して歩ける環境を作り出すためにも、八重洲口周辺には自転車駐輪施設を積極的に整備していくことを、是非計画に盛り込んでください。	東京駅周辺への駐輪場整備については、区が整備を検討するとともに、再開発等の機会を捉えて民間事業者に整備を要請していくほか、鉄道事業者にも働き掛けていきます。
周辺の公共用地や民間敷地等での駐輪場整備推進が掲げられておりますが、是非、利用者の視点に立った、地上での簡便な出入庫が可能で・多様な規格に対応でき、街の景観を損なうことのない駐輪場(人形町二丁目に設置実績のある機械式地下駐輪施設)を整備してください。	駐輪場の整備については、広幅員の歩道など、利用しやすい場所での整備を検討していきます。また、機械式地下駐輪施設については、整備費が高額になるものの、用地確保が困難な本区においては有効な整備手法であると考えており、銀座六丁目10地区(松坂屋)の開発では機械式駐輪施設(約400台収容)を整備する予定です。
自転車走行空間の確保については、「自転車専用の走行空間の整備」と「自転車と歩行者の分離」を中心的な課題に位置付け、実現を目指してください。	警視庁において、一部地域で車道の左側端を着色し、自転車のイラストを路面に表示する「自転車ナビマーク」を実施しています。中央区においては、広幅員の歩道への自転車走行空間の確保のほか、自転車ナビマーク設置の可能性を交通管理者と検討してまいります。

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」「コミュニティサイクルの導入」にあたっては、導入台数を附置義務とみなす等の一体的な運用を検討してください。	事業者等が自動車や自転車の共同利用を導入・促進する方法について、今後検討していきます。
晴海・勝どき地区の施設利用者及び居住者の増加により、自転車利用者も増えており、現在勝どき駅周辺及び晴海地域内の歩道にかなりの台数の放置自転車が見られます。こうした状況を解消するため、コミュニティサイクルの導入等、自転車の総台数を減らすための施策を進めることは重要と考えます。	コミュニティサイクルについては、平成24年度に需要や貸出場所の配置等、導入に向けた調査を行い、早期の導入を目指しています。
カーシェアリングや共用自転車は、その整備自体が目的化しないよう留意いただき、優先順位としては、いわゆる交通弱者の対応や公共交通利用とのバッティングが起きないように、路面公共交通サービスの供給開始後の仕上げとして、適切な時期を見極めて導入してもらいたいと思います。	自動車や自転車の共同利用は、環境負荷の軽減やまちの魅力向上に資するものであり、できることから導入されることが望ましいと考えております。既に一部の事業者や新築マンションにおいて、実施されておりますので、こうした動きが今後促進されるよう、区も取り組んでまいります。

歩行環境の改善	
日本橋における「トランジットモールの導入検討」について、具体的地域や想定される交通機関（BRT、LRT等）を提示の上、実行に向けて検討を推進してください。	トランジットモールは、自動車の進入抑制をおこなうことにより安全に楽しく歩ける環境整備を図るものであり、東京駅前や銀座など商業地での導入を想定しております。検討にあたっては、具体的な路線（地域）や想定される交通機関を踏まえ、関係者の合意形成を図っていきます。
トランジットモールの実現については大いに期待しておりますが、日本では対応する法整備が、まだなされていません。そこで、トランジットモール整備が目的化して、路面公共交通サービスの供給開始が遅れることのないように考慮し、すぐできることから進めていただきたいと思います。	
幹線道路を挟んだまちの回遊性を高めるため、トリトンスクエアと黎明橋公園との間に横断歩道を新設し、歩道橋にはエスカレーターを設置を検討してください。	ご指摘の箇所は、「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」で検討しております。区は交通管理者や道路管理者の意見を踏まえ、横断歩道及びエスカレーターを配備した横断歩道橋の設置はともに困難であると考えております。
広い道路の横断歩道の信号を点検し、青信号の延長など歩行者の安全を守るよう検討してください。	交通事故発生が高い交差点については、交通渋滞や周辺道路への影響等を総合的に勘案し、信号機の改良や歩車分離信号への転換を推進しています。引き続き、交通管理者と連携してまいります。

業務車両の駐車対策	
<p>「荷捌き駐車スペースの整備促進」「大型バス専用の駐車スペースの整備促進」において、再開発事業等の機会を捉えて整備を進めるとされているが、民間へのインセンティブの付与を積極的に検討して頂きたい。</p>	<p>一定規模以上の開発にあたっては、「中央区まちづくり基本条例」に基づき地域への貢献策を求めています。業務車両や大型バス等の駐車対策が地域の課題になっている場合には、条例に基づき貢献策の一つとするよう求めてまいります。</p>
<p>基幹的交通システムの導入にあたり、物流関連の交通との輻湊は、荷捌き場の設置の工夫、物流交通（少なくともトラック）を生活道路からなるべく変更させる工夫により対応可能なはずで。空車のタクシーは何かしなくてはなりません、銀座のように乗り場所を規制すれば何とかなるはずで。都心の幹線道路は「人の移動」を優先することにしたいものです。</p>	<p>区では、荷捌き駐車スペースについて、民間敷地に確保するほか、効率的な運用が図られるよう、取り組んでまいります。</p> <p>また、タクシーについては、ショットガン方式などにより対策が講じられるよう、関係機関に働きかけてまいります。</p>