

平成25年度 第1回中央区地域公共交通会議

日時：平成25年5月24日（木）10：00～12：00

場所：中央区役所 本庁舎 8階 大会議室

I. 議事

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
 - (1) 中央区コミュニティバス（江戸バス）について
 - (2) 基幹的交通システム部会からの報告
 - (3) その他
4. 閉会

II. 出席者

次頁の出席者名簿 参照

III. 配付資料

平成25年第1回中央区地域公共交通会議 次第

中央区地域公共交通会議 設置要綱

中央区地域公共交通会議 構成員名簿

資料1 : 江戸バスに関するこれまでの検討経緯

資料2 : 江戸バス利用実態

資料3 : 江戸バスの抱える課題と今後の検討内容

参考資料：江戸バス利用者アンケート調査 調査票

資料4 : 中央区基幹的交通システム導入の基本的考え方（概要版）

資料5 : 中央区基幹的交通システム導入の基本的考え方

＜出席者名簿＞

役職名	氏名	出欠	備考
国立大学法人東京海洋大学教授（会長）	苦瀬 博仁	○	
国立大学法人東京大学准教授（部会長）	大森 宣暁	○	
国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官	関根 肇	○	代理出席：輸送担当 青木 宏之
国土交通省東京国道事務所交通対策課長	上田 誠	○	
東京都建設局第一建設事務所管理課長	根津 忠士	○	
警視庁交通部交通規制課課長代理	渋谷 泰明	○	
警視庁中央警察署交通課長	本多 陽二	○	
警視庁久松警察署交通課長	馬渡 幸一	×	欠席
警視庁築地警察署交通課長	相庭 政光	○	
警視庁月島警察署交通課長	三浦 節子	○	代理出席：交通課長代理 北出 高
東京都交通局自動車部計画課長	西川 善宣	○	
日立自動車交通株式会社統括部長	関田 和弘	○	
一般社団法人東京バス協会 乗合業務担当課長	若林 淳	○	
東京都交通運輸産業労働組合協議会バス部会事務長 （東京交通労働組合書記長）	福田 智	×	欠席
京橋地域町会連合会会長	中村 源吾	×	欠席
日本橋地域町会連合会会長	安西 暉之	○	
月島地域町会連合会会長	滝浪 誠	○	
中央区商店街連合会会長	重盛 永造	×	欠席
中央区工業団体連合会会長	水野 雅生	○	
中央区観光協会会長	古屋 勝彦	×	欠席
企画部長	中島 毅	×	欠席
総務部長	島田 勝敏	×	欠席
区民部長	浅沼 孝一郎	○	
福祉保健部長	平林 治樹	○	
都市整備部長	田村 嘉一	○	
教育委員会事務局次長	新治 満	○	
環境土木部長	宮本 恭介	○	

IV. 議事

1. 開会

2. 会長挨拶

国立大学法人東京海洋大学教授 苦瀬会長

3. 議事

- (1) 中央区コミュニティバス（江戸バス）について
- (2) 基幹的交通システム部会からの報告
- (3) その他

4. 質疑応答

(1) 中央区コミュニティバス（江戸バス）について

- 資料2の12ページにある重要度と満足度の関係を示すグラフをみると、運行ルートや運行間隔は、重要度は高いが満足度は平均より低くなっている。また、資料3で様々な分析を加えてみると、やはり運行ルートと運行間隔は、今後、変更等を考えないといけないという整理でよいか。（苦瀬会長）

⇒資料2で示したグラフをみると、運行ルートと運行間隔はやはり課題があると認識している。しかし、運行間隔についてはバスを増やさない限り変えることができず、財政的な負担等を考え検討していきたい。また、運行ルートについても、現在は北循環、南循環がそれぞれ一方通行であるが、利用者の方からは逆ルートもあると利便性が向上する、移動時間が短縮されるという要望がある。これについてもバスの台数を増やさない限り難しい。財政的な負担になるので、全体を総合的に見て引き続き検討をさせていただきたい。
新しいルートはこういった要望を最大公約的にまとめたかたちで、どのように改善ができるのかお示ししながら、ご審議いただければと考えている。（望月環境政策課長）

- 逆ルートの検討にあたっては、運転間隔を倍にすれば今のバス台数のままでも逆ルートができ、また同じ運転間隔で逆ルートにするなら、バスの台数を倍にすれば可能であるが費用がかかってしまう。また、新しいルートをつくればそれも費用がかかり、いろいろ意見が挙がるかもしれない。これらのバランスが大変だと思うが、何か考えがあるか。（苦瀬会長）

⇒これまでに検討した課題などを最大公約的にまとめ、例えば南北を貫くルートの中に一部逆ルートを入れて考えられないか、ということも含めて考えており、総合的に検討した上でまたお示ししていきたいと考えている。（望月環境政策課長）

- 資料3、7ページの実施・検討時期で、「中期」「長期」とあるが、これは年度内での中期、長期ということか。（日本橋地域町会連合会（安西会長））

⇒こちらについては、年度内ということではなく、課題の解決に向けて少し時間がかかると考えている。新しいルートに関しては既に検討を始めており、そういった意味では、直近でそ

のような課題に対応していきたいと考えている。(望月環境政策課長)

⇒要望の強いものについては、短期が一つぐらいあってもいいのではないかなと思う。(日本橋地域町会連合会(安西会長))

- アンケート調査において、今江戸バスを利用されていない方からの意見はないのか。(大森部会長)

⇒今回の資料の中には含まれていないが、今年度、区の世論調査を行う予定であり、その中に江戸バスの項目を入れている。その中ではそういった方の声もいただけると考えている。(望月環境政策課長)

- 都営バス東 12 系統が廃止されたことに関して、晴海三丁目から五丁目の方々は、現在、どのような移動を行っているのか。(大森部会長)

⇒都営バス東 12 系統が廃止された路線では、晴海からその他の方向で東京駅に向かっているバスがあるため、それらを利用されているのではないかと考えている。

また、新しく運行している晴海ライナーもあり、それらを利用されているのではないかと考えている。(望月環境政策課長)

(2) 基幹的交通システム部会からの報告

- 議論の前に計画の段階を整理したい。平成 28 年度に銀座地区での BRT の運行開始を目標としているのは理解しているが、その後「将来」などいろいろな段階で考えているのか。(苦瀬会長)

⇒まずは、銀座、晴海をつなぐルートで運行開始を目指している。また、これら交通システムは主要なターミナル、交通結節点への接続というのがひとつの大きな要素となるため、将来的には東京駅等も含めた延伸というものを考えている。

- 平成 28 年に銀座と晴海をつなぎ、その次に有楽町と晴海、その後、東京駅と晴海という理解でよいか。(苦瀬会長)

⇒段階的な整理という中ではそういったことになると思う。将来的には、銀座から東京駅をつなぎたいという気持ちもあるが、まずは可能な箇所から考えていきたい。(望月環境政策課長)

- 運行路線と LRT との関係はどうなるのか。(苦瀬会長)

⇒今回は BRT ということで考えているが、BRT についても専用レーンが望ましいと考えている。交通管理者や道路管理者の方々と協議しながらになるが、例えば、BRT の停留所も LRT に移行可能なかたちで考えていきたい。また、専用レーンであれば軌道を引くということもやりやすいのではないかと考えている。可能な限り円滑に将来的な LRT への移行ができるように考えていきたい。(望月環境政策課長)

- 平成 28 年に銀座と晴海を BRT でつなぎ、その後、有楽町へ、さらには東京駅へつないでいくという考えがまずあり、BRT から LRT への段階的な移行を想定ということであろう。

LRT の導入については、隣接区との協議や需要等もあるが、導入が可能なように施設等に

については移行を想定して計画するという理解でよいか。(苦瀬会長)

⇒LRT の場合、電気の設備も必要であり、そういった際にも円滑な移行ができるように、BRT の導入にあたっては場所の部分も含めて考えていきたい。今後も協議・検討を進めてまいりたいと考えている。(望月環境政策課長)

- 道路管理者として、必要性を否定するものではないが、これから解決しなければならない課題がたくさんあると考えている。今回の検討結果は、これはまだこれからの話という位置づけで考えている。(東京都第一建設事務所(根津課長))

⇒これまでの部会の検討で何か決めたというものではない。ただ、中央区としては平成 28 年度から BRT の運行を目指したいと考えており、詳細な検討も含め、いろいろ相談させていただきたい。その中で、関係機関各位の皆様には、ご指導なり、ご助言、アドバイスをいただきながら、実現に向けた方策を考えていただければと思っている。(望月環境政策課長)

- 交通管理者の立場で検討しなくてはいけないことが多々あると思う。細かい段階から協議を進めていっていただきたい。

内容が決まった部分から関係機関で検討を行わないと、段階が進んだ時点で協議を行うと、大変な状態になってしまうと思う。(交通規制課(渋谷課長代理))

⇒詳細に検討をさせていただきながら、道路管理者、交通管理者の方々との協議を進めていきたい。実現に向けてのご指導、ご助言、アドバイスをいただき、必要に応じて会議を開いていきたいと考えている。(望月環境政策課長)

- 今後の取り組みの「事業実現化に向けた課題」の中で、荷捌きへの影響検討について、「今後は、ヒアリング調査等を行う必要がある。そのヒアリング結果に基づいて関係機関との協議等を行う必要がある。」とあるが、トラック運送事業者、トラック協会は私たちの所管であり、ヒアリング等の実施の予定が直近にあるのか決まっていれば教えていただきたい。(東京運輸支局(青木))

⇒荷捌きへの影響、検討と掲げているのは、銀座地区で一般車両進入禁止などのトランジットモール化ができないかという検討の中で、集配を担当している事業者にはヒアリングを行いたいと考えている。また、先進地域の事例等を参考にしながら、関係機関との協議を行っていききたいと考えている。

道路を走行しているトラック協会というよりも、専用の空間を設ける場合の影響を検討していきたいと考えている。(望月環境政策課長)

⇒今後、詳細に検討すべき課題がたくさんあるが、中央区の総合交通計画の理念や目標を達成するためにはこれら基幹的交通手段が必要だという共通理解はあると思う。実現に向けてスピードを上げて検討していただきたい。(大森部会長)

- LRT もいろいろなタイプがあるが、どのようなものを導入したいと考えているのか。地下への影響ともあるが、軽量なものであれば地下にはほとんど影響がないということではないのか。(月島地域町会連合会(滝浪会長))

⇒現時点では、具体の LRT 車両まで検討していない。しかし、銀座、晴海といった場所を走行するため、その地域に相応しいものをと考えている。また、一部には架線のない LRT もあると聞いている。そのようなものを総合的に検討した上で、対応させていただきたい。(望月環境政策課長)

- 今後の整備においてモール化等を行う場合、現在運行している交通を別の場所に移すことになる。具体的に、歩行者交通・自転車交通・乗用車交通・貨物車交通はどこに行くのかという議論になる。具体的にそれら交通をどこで処理するのか、周辺の迷惑にならないのか、事故は増えないのかということを調べなければならない。

例えばアムステルダムでは、貨物車の走行ルートを規定している。シアトルでは裏路線に駐車場を再度設置している。ベルンでは段差をあえて付けて歩行者交通の安全性を確保するなど様々な工夫を行っている。単に交通量で推計してシミュレーションやれば良いというものではない。道路管理者、交通管理者と協議していただきたい。

また、交通だけをみるのではなく、その両側の土地利用をどうするのかを考えなければいけない。例えば、駐車や荷捌きの問題は建物側で処理できれば解決する部分もあり、そのあたりを土地利用や建築サイドとの関係で議論したほうがよい。

これまで様々な計画をみてきたが、最初からきちんと協議していると検討がスムーズだが、途中から関係者を入れて検討を行うとトラブルが起きてしまう。是非、色々な方たちと協議を重ね円滑に実現に向けて頑張っていただきたい。(苦瀬会長)

(3) その他

- 本会議では今年度、江戸バスの運行計画についてご審議いただければと考えています。開催時期については未定のため、決まり次第構成員の方々にお知らせしたいと考えています。(望月環境政策課長)

4. 閉会