第1回 交通戦略部会 議事録

日時：平成23年11月28日（月）10:00～12:00

場所：銀座ブロッサム 7階 ローズ

I. 議事

1. 開会
2. 挨拶
3. 構成員の紹介
4. 議事
 - (1) 地域公共交通会議及び交通戦略部会の設置について
 - ①中央区地域公共交通会議及び交通戦略部会の趣旨について
 - ②中央区地域公共交通会議設置要綱及び交通戦略部会設置要綱について
 - (2) 総合交通計画・総合交通戦略の策定について
 - ①総合交通計画・総合交通戦略策定の位置付けと調査方針等について
 - ②中央区の社会経済・交通現況の整理について
 - ③中央区の交通課題の抽出・整理について
 - ④目指すべきまちの将来像と交通体系の基本方針について
 - (3) 今後のスケジュールについて
 - (4) その他
5. 閉会

II. 出席者

次頁の出席者名簿 参照

III. 配付資料（以下、6点）

第1回交通戦略部会 議事次第

交通戦略部会 構成員名簿

第1回交通戦略部会 座席表

資料1 中央区地域公共交通会議及び交通戦略部会について

資料2 中央区地域公共交通会議設置要綱

資料3 第1回交通戦略部会討議資料

<出席者名簿>

役職名	氏名	備考
国立大学法人東京大学准教授	大森 宣暁	
国土交通省東京国道事務所交通対策課長	三澤 伸吾	欠席
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 交通技術担当管理官	椎名 康雄	代理出席：交通部公共交通対策係 藤平 忠晴
警視庁中央警察署交通課長	岡部 光治	代理出席：交通課交通規制係主任 長谷部 英明
警視庁築地警察署交通課長	櫻井 文博	
警視庁久松警察署交通課長	成井 正司	代理出席：交通課交通規制係長 田口 久勝
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
東京地下鉄株式会社鉄道本部 鉄道統括部涉外・工事調整担当課長	安達 光成	
東京都交通局電車部営業課長	内山 裕道	
東京都交通局自動車部計画課 事業改善担当課長	新山 富弥雄	
社団法人東京乗用旅客自動車協会 業務第一部長	金子 常雄	
社団法人東京都トラック協会総務部長	正岡 芳郎	
京橋地域町会連合会会長	山田 光男	
日本橋地域町会連合会会長	柴田 亨	
月島地域町会連合会会長	(未定)	欠席
中央区観光協会会長	古屋 勝彦	代理出席： 榎松屋 総務部総務課兼広報課兼IR室 セクションマネージャー 白石 晴久
国土交通省関東地方整備局 建政部都市整備課長	中西 賢也	
東京都都市整備局都市基盤部 交通企画課長	安部 文洋	代理出席：交通企画課企画担当係長 臼井 郁雄
東京都都市整備局都市基盤部 街路計画課長	佐々木 健	欠席
企画部副参事（都心再生・計画担当）	内田 知子	
区民部商工観光課長	守谷 澄男	
環境土木部環境政策課長	有賀 重光	
環境土木部道路課長	中野 良彦	
環境土木部副参事（交通安全対策・特命担当）	元國 浩	
都市整備部都市計画課長	田村 嘉一	
都市整備部地域整備課長	望月 秀彦	

IV. 議事

1. 挨拶

中央区環境土木部環境政策課 有賀課長

2. 構成員の紹介

事務局（計画調整係 上野係長）

3. 議事

（1）地域公共交通会議及び交通戦略部会の設置について

事務局（上野係長）

（2）総合交通計画・総合交通戦略の策定について

事務局（上野係長）

4. 質疑応答

【新山委員】

資料 18 ページで、バスの交通不便地域を停留所から 200m 以上離れている地域としているが、一般的には 300m と認識している。200m とした根拠を教えて欲しい。

【事務局（上野係長）】

18 ページの『参考-2 東京都福祉保健局におけるコミュニティバスを対象とした交通空白地域の設定』を参考にした。また、『参考-1 歩行者が抵抗を感じない距離』の 90%の人が抵抗感なしと感じる 300m（一般的な人の場合）と 100m（高齢者等の場合）の中間の値を考えている。

【新山委員】

基本的には、コミバスで、200m 以遠の公共交通不便地域を無くすという考え方でよいか。

【事務局（上野係長）】

18 ページの図では、鉄道とバスの不便地域をそれぞれ単独に示しているが、鉄道とバスの不便地域を重ね合わせた総合的な視点で、公共交通を考えていきたい。

【有賀委員】

基本的には 300m が一般的だと考えているが、今後計画を考えていく上で、高齢者や子育て世代を想定して、仮に 200m にした場合の結果を見たかった。コミバスはあくまでも都バスや地下鉄を補完するものであり、空白地域が多いからといってコミバスを拡充するというわけではない。コミバスに対する住民からの要望があるので、多少は拡充するかもしれないが、あくまでも既存交通機関の補完である。

【新山委員】

都バスとコミバスで役割を分担して地域交通を充実させたい。コミバスに関しては、国土交通省のコミュニティバスガイドラインを踏まえて議論したいと考える。

【大森部会長】

バス停から 200m、300m の円を書いているが、運行本数が少なければ利便性が悪いので、バス停からの距離だけでなく運行本数も考慮して欲しい。

【安部委員（代理：臼井氏）】

中央区の都市計画マスタープランとの整合性はあるか。

【事務局（上野係長）】

5 ページに記載のある中央区のマスタープラン（中央区のまちづくり方針）が、中央区の都市計画マスタープランのことであり、踏まえている。

【安部委員（代理：臼井氏）】

18 ページに不便地域の図があるが、鉄道とバスの図を重ねた不便地域を出して欲しい。実際にどれくらいの地域が不便地域になり、どれくらいの人困っているのかを教えて欲しい。また、それらの地域はコミバスを運行することでカバーできているかどうかを教えて欲しい。

【事務局（上野係長）】

28 ページに鉄道とバスを考慮した不便地域を示している。不便地域の人口等は調べていない。

【安部委員（代理：臼井氏）】

28 ページ右段、『◇回遊や買い物のような区内での短距離移動では、他に利用しやすい交通手段が無いために徒歩・自転車である可能性』の可能性の部分は検証しているか。

【事務局（上野係長）】

検証はしていないが、28 ページの所要時間と距離の関連を示したグラフを踏まえた形での表現としている。

【安部委員（代理：臼井氏）】

資料の前半で荷捌き交通について触れていたが、31 ページに荷捌き交通の視点が入っていない。もう 1 点、真ん中の列の下の段に、『マイカー等を手放しても良いと思えるレベルまで公共交通の整備が進捗』とあるが、現状よりも鉄道・バスを更に良くするという意味合いで良いか。

【事務局（上野係長）】

後者の質問に対してはその通りである。荷捌き交通については、皆様の意見を参考に次回以降考慮したい。

【安部委員（代理：臼井氏）】

中央区は非常に商業が発達しており、商業を活かしていくためにも荷捌き交通を戦略の中に盛り込んでいくべきと考える。

【大森部会長】

コミバスの路線は、なぜバス停圏に含まれていないのか。

【有賀委員】

コミバスは双方向でなく、片方向で走っているので、バス停圏には入れていない。荷捌き交通の視点は、商業を考える上でも重要であると考えているので、今後皆様からご意見を伺って積極的に議論していきたい。

【大森部会長】

短距離でも気軽に利用できる交通手段があれば、より多くの人買い物に行くということを検証するのか。

【有賀委員】

実際にコミバスを走らせて外出機会が増えたという事実がある。銀座を走ってないが、買い物や通院、区の関係機関に行くことが便利になったというご意見を結構いただいている。既存のバス路線は、区内だけでなく区外への移動を想定したものである。私たちは、区内でよりきめ細かい移動ができる交通手段が、ある程度必要であると考えており、なるべく構築していきたいと考えている。あくまでもコミバスは既存の交通機関の補完であり、よりきめ細かい要望に応えるものである。

【金子委員】

コミバスの運賃と定員を教えてください。

【事務局（上野係長）】

運賃は100円、乗車定員は34～35人である。

【金子委員】

地域公共交通会議で、乗車定員10人以下の乗合タクシーの議論はあったか。

【有賀委員】

なかったと考える。地域公共交通会議は、停留所、運行時間があってきちんとバスを走らせるという考えでスタートしたと考える。

【大森部会長】

乗合タクシー、オンデマンド交通等、いろいろな交通があるので、中央区にふさわしい手段を議論していただけたらと考える。コミバスの乗車率はどれくらいか。

【有賀委員】

平日に72便走っており、1日の乗客が1,400人くらいなので、1周するのに20人程度利用している。赤字だが区民の評判は良い。

【大森部会長】

一般的に乗合タクシーの定員はどれくらいか。

【金子委員】

タクシー事業は、道路運送法等関係法令で一個の契約により乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する事業と定義づけられている。一般乗合事業は、法律上定員の規定はないので、乗車定員 10 人以下であれば一般的に乗合タクシーと称している。

したがって、タクシー事業者が乗合タクシーを運行する場合は、新たに道路運送法第 4 条の一般乗合事業の許可が必要となるが、平成 18 年の道路運送法の改正により、一般乗合事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のため国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行う時に限り、タクシー事業者が乗合運送をすることができるとしている。

地域公共交通会議で合意を得て、期間を定めて実施する乗合タクシーの実証等はこれに該当するのではないかと考える。しかしながら、定員が限られているので、需要に応じるのは難しいかもしれない。

【内山委員】

26 ページ、勝どき駅の混雑について。勝どき駅は都営地下鉄が管理する 101 駅の中で乗降は 8 番目であり、乗換えのない単独駅では最も利用が多い。平成 23 年 8 月からホームドアが稼動しており、ホームに落ちる事故は皆無に。平成 28 年 3 月までに、ホームを 1 面増設することで、混雑を緩和する予定である。

【中西委員】

30 ページの表で、困っている部分をもっと具体的にしてもらえると分かりやすい。例えば、勝どき駅の議論をする際には、駅そのものに問題があるのか、輸送力、運行頻度に問題があるのかを明らかにして欲しい。バリアフリー未対応の駅についても、必ずしも高齢者が多い地域でなかったりしている。どこが困っていてどのような対策をしたいのかを明らかにして欲しい。もう 1 点、30 ページの『まちの魅力に寄与する』において、前段の方では観光施設等にも言及しているが、ここでは商業地域に絞られている。絞った理由を教えて欲しい。

【事務局（上野係長）】

1 点目については、次回までに地域特性を踏まえて整理していきたい。2 点目については、銀座や京橋を含む第 1 ゾーンには商業施設として大規模デパート等あるので、その点を中心として課題を整理したかたちとなっている。

【有賀委員】

基本的に中央区は交通が発達しているが、高齢者の地下鉄利用や、臨海部にはバスしかない等、不便さを感じている区民もいる。地元からの要望もあるので 10 年スパンで解決していきたい。商業地域における回遊性行動については、荷捌き等の住宅地とは異なる問題があるので、その辺を意識して、まちの魅力、商業施設という視点を入れた。

5. 今後のスケジュールについて

【事務局（上野係長）】

第2回交通戦略部会は平成23年12月19日（月）、銀座ブロッサム7階、ジャスミンにて開催する。

以上