

# 第2回 交通戦略部会 議事録

日時：平成23年12月19日（月）10:00～12:00  
場所：銀座中央会館（ブロッサム） ジャスミン

## I. 議事

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事
  - (1) 総合交通計画・総合交通戦略の策定について
    - ①目指すべきまちの将来像と交通の基本方針の検討
    - ②中央区総合交通計画の実現に向けた施策案の検討
    - ③重点施策の抽出
    - ④関係者の役割分担を踏まえた実施プログラムの検討
    - ⑤推進体制の検討
  - (2) 今後のスケジュールについて
  - (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（以下、5点）

- 第2回交通戦略部会 議事次第
- 交通戦略部会 構成員名簿
- 第2回交通戦略部会 座席表
- 第1回交通戦略部会 議事録
- 資料1 第2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	欠席
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	欠席
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	沖 義康	
中央区観光協会会長	古屋 勝彦	代理出席： (株)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	代理出席：都市整備課課長補佐 渡邊 稔
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	欠席

## IV. 議事

### 1. 開会

### 2. 部会長挨拶

国立大学法人東京大学准教授 大森部会長

### 3. 議事

#### (1) 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）

#### (2) 今後のスケジュールについて

事務局（上野係長）

### 4. 質疑応答

#### 【安達委員】

資料 8 ページ「交通施設の機能の充実」のところで「駅へのエレベーター、エスカレーターの設置」に関しては鉄道事業者として進めるが、「道路のセミフラット化」、9 ページの「地下空間等の整備」は鉄道事業者としてやる事柄ではない。15 ページの「交通施設の機能充実」で実施主体が鉄道事業者のみとなっているが、どのように考えればよいのか。また、「交通情報の提供の拡充」の説明で、資料 12 ページの事例は電車だが、説明では「バス」と言われていた。バスで間違いないのかご確認させて顶きたい。

#### 【事務局（上野係長）】

一点目について、資料 15 ページの実施主体が鉄道事業者のみとなっているが、ご指摘のとおり、「地下空間等の整備」「道路のセミフラット化」については、事業主体として、区や民間事業者等を追加させていただきたい。二点目については、説明でバスと言ってしまったが、電車についての接近情報である。バスや地下鉄でも実施していると思うが、情報提供について考えて頂ければと思う。

#### 【安達委員】

地下鉄では、ディスプレイ等での情報提供は実施しているので、詳細については相談させて欲しい。

#### 【金子委員】

資料 7 ページ目標 3 の交通弱者への対応に関して、タクシーはドア・ツー・ドアで移動でき、高齢者や障がい者にも対応できる。タクシーの活用ということを施策に盛り込めないか。

#### 【大森部会長】

タクシーも公共交通のひとつである。

**【金子委員】**

バリアフリー新法で福祉タクシーも対象となった。協会として取り組みたい。

**【大森部会長】**

福祉タクシーもあるし、最近の子育てタクシーがある。子供連れや子供だけでも利用しやすいタクシーが導入されたりしている。

**【金子委員】**

タクシーも供給過剰で難しい状況であるが、福祉タクシーであれば導入も可能である。

**【大森部会長】**

タクシーの話が抜けているので、入れる必要があると思う。

**【沖委員】**

施策の「水上交通の活用」で、防災の観点も抜けているのではないかと。中央区は霞ヶ関に近く、震災等が起きた時には重要な防災拠点となる。防災時の水上交通についてどのように考えているか。また、2020年のオリンピック招致計画が進み、来年2月15日にはIOCに対して申請するスケジュールになっている。晴海はメインスタジアムではなくなるという話を聞いているが、それについてはどう考えているのか。

**【事務局（上野係長）】**

水上交通については、船着場は防災機能を備えている。防災の観点は表現として取り込みたい。オリンピックについては、招致計画の詳細までは把握していないが、2016年のオリンピック招致計画の中では、主会場である晴海と都心の主要駅をBRTで結ぶ計画になっていた。基幹的交通システムの導入については、仮に晴海地区に関連施設ができて対応できると考えている。

**【沖委員】**

来年2月15日はもう間近だが、まだ明らかになっていないのか。

**【有賀委員】**

オリンピックを招致した場合、晴海がどういう形で使われるのかという問題が出てくると思うが、事務局が言った通り、前回のオリンピック招致の時に晴海が主会場になるということで、中央区としては臨海部と都心部を結ぶ基幹的交通システムの導入を東京都に要請した。なお、これはオリンピックだけのためではなく、オリンピックを含めてという形で要請させていただいた。今回もオリンピックの話もあるが、晴海地域の開発が進み、人口が増えてきている状況等を踏まえて、基幹的交通システムを検討している。オリンピックが来れば追い風にはなるが、今の時点でオリンピックと結び付けて考えているわけではないと認識している。

**【山田委員】**

築地市場の豊洲移転の話があるが、月島地区などは市場で働いている人も多い。現在では豊洲

に行く手段がバスしかないので、銀座や有楽町から電車で直接豊洲まで行けるようにできないか。

**【有賀委員】**

その話がまさに基幹的交通システムに該当する。今の時点で導入すると決まっているわけではないが、今後の検討の第一段階として今回の交通計画の策定があり、方向性について位置付けさせていただきたいと考えている。検討に当たっては、過去に地元からの要望もあったので、それも踏まえた上で進めていきたい。今の時点で 100%導入が決まっているとも、100%導入しないとも決まっているわけではないということをご理解して頂きたい。

**【山田委員】**

この施策は築地市場の問題とも絡んでくるため、東京都も入れて検討してはどうか。

**【有賀委員】**

中央区の方向性として舵が切られるようになれば、東京都や国、地元の方々と相談させて頂きながら準備していくという形になると考えている。

**【安部委員（代理：白井氏）】**

基幹的交通システムについて伺いたいですが、資料 8 ページに「公共交通の不足する地域に交通手段を導入する」とあるが、この「公共交通」とは電車を指しているのか、電車・バスを含めてということ指しているのか確認させて欲しい。

**【事務局（上野係長）】**

「公共交通」はバスを含めたものと考えている。

**【安部委員（代理：白井氏）】**

資料 15 ページの実施プログラムについてだが、実施主体が中央区と交通事業者になっている。交通事業者は現時点では決まってないと思うが、当面、課題の整理や解決については中央区が主体となって進められるということによいか。

**【事務局（上野係長）】**

その通りである。

**【安部委員（代理：白井氏）】**

資料 8 ページに戻るが、「主な実現課題は、建設費の低減、導入空間の確保、交通処理対策など」とあるが、運営主体や採算性が最初に挙げられるのではないか。

**【事務局（上野係長）】**

課題については来年度以降調査をしていきたいと考えている。

**【有賀委員】**

実施主体がどういうことを意味するかという言葉の意味もあるが、最終的に中央区と事業者だけでできるということではないので、最終的に東京都や国、道路管理者、交通管理者、警察等との調整が必要と理解しているが、計画を進めるにあたっては中央区が中心になることを考えている。採算性については、詳細な検討をしているわけではないが、これまでの民間等へのヒアリングでは、日本中のLRT構想の中では採算性がよい方ではないかということである。

#### 【大森部会長】

施策が9つ挙げられており、重点施策とその他施策、総合交通戦略に入れるものと入れないものに分けているが、この辺の意図はどういうものなのか。資料14ページを見ると、全ての施策が10年後までに多少着手することもあるし、必ずしも分けなくてよいと思う。また、重点施策・その他施策と、交通戦略に入れるもの・入れないものとの関係もよくわからない。考えを教えてください。

#### 【事務局（上野係長）】

重点施策4つは全て総合交通戦略に入れ、その他施策は5つのうち2つが抜ける形になっている。「荷捌き交通対策」と「水上交通の拡充」については、総合交通戦略の目標が概ね10年後であり、目標設定を長期にしていることから交通戦略から除いた形で挙げている。

#### 【大森部会長】

重点施策とその他施策の分類は、資料13ページで「関連する基本方針の対応個数により判断」と書かれており、前段部分を適切に調整すれば個数を増減させたりすることができそうな気がする。また、「緊急性が高い課題」も誰が判断したかわからない。個人的には重点施策の中の「自動車・自転車等の共同利用システムの導入」よりは「歩行環境の整備」「荷捌き交通対策」「バスサービスの拡充」の方が重要ではないかと思う。

#### 【有賀委員】

重点施策とその他施策をここまではっきり分けるならば、それなりの明確な理由があった方がいいと思う。この部分に関しては事務局で今回の意見を踏まえてもう一度調整をしてもらったほうがよいと思う。資料14ページの「荷捌き交通対策」と「水上交通の拡充」は中長期目標であり、5年後から実施という形になっているが、すでに日本橋の船着場の整備などは着手している。荷捌き対策も、できる部分については実施していくなど、「5年後まではやらない」というように見えないようにした方がよいのではないか。また、「自転車・自動車等の共同利用システム」で「等」が入っているが、「等」は他にも考えているのか。これが中期目標になっているが、共同利用については、進んでいるところは進んでいるので、5年位の短期目標でもよいと思う。

#### 【事務局（上野係長）】

「自転車・自動車等の共同利用」の「等」は事例では入っていないが、パーソナルモビリティも考えている。重点施策とその他施策のすみ分けの考え方を含めて検討させていただきたい。

#### 【大森部会長】

今挙がっている9施策は全て4つの目標に多かれ少なかれ貢献すると思う。全部同じ力の入れ方でやるわけにはいかないのが優先順位を決める必要があると思うが、その根拠を明確にして頂きたい。

**【新山委員】**

資料15ページの「基幹的交通システムの導入」のスケジュールで、平成24年度に「基本計画の策定」、平成25年度以降は「整備計画の策定」と書かれており、先程の話では来年度以降も調査を進めるといった話があった。具体的なスケジュールがここに書かれていると、実現に向けて着実に積み重ねていくと読みとれるが、その辺をもう少し詳しく教えていただきたい。

**【有賀委員】**

この会議で中央区の総合交通計画を策定しているが、この中である程度方向性を打ち出すことは可能だと思う。実際に実現するかは今後の話であるが、中央区として中間のスタンスであるわけではなく、地元からの強い要望、中央区長もマニフェストのひとつに挙げていることを踏まえると、ある程度実現に向けて検討していく必要があると認識している。来年度以降、採算性や導入空間などの具体的な課題の洗い出しを1～2年程度かけて行い、実現可能ということであれば、計画策定の段階に移っていきたいというのが今の青写真である。

**【新山委員】**

資料に書かれている「基本計画の策定」は、課題の洗い出しなどの検討を進めていくという考えでよいか。

**【有賀委員】**

その通りである。

**【沖委員】**

資料2ページの上位計画では、「東京の都市づくりビジョン」のうち中央区に関連するところをピックアップしていると思うが、交通は他区との関連性の中で捉えていかないと効果的にならないと思う。江東区など少なくとも隣の区と協力して構想を立てていかなければならないのではないかな。例えば、「東京湾ウォーターフロントの活性化」では、晴海地区だけでなく、羽田空港のハブ空港化に伴って東京湾ウォーターフロントと東京駅を結ぶなどしないと有効な交通手段とはならないと思うが、どのように考えているのか。

**【有賀委員】**

具体的に検討していく上では、他区や東京都、国などとの協議が必要なことは当然理解しているが、現時点では、あくまで中央区の総合交通計画であり、区内に限った計画であるということをご理解いただきたい。

**【大森部会長】**

補足だが、中央区内の交通計画であるが、区外からの来訪者や通過交通についても考慮して検

討する必要があると思う。

**【大森部会長】**

次回の部会はどうなのか。今日の議論を踏まえて次回さらに今回の資料と意見を踏まえて修正されてもう一回議論するのか。

**【事務局（上野係長）】**

第3回を受けて、パブリックコメントを予定しており、1月最終週から2月頭にかけて会議を開催したい。今日の意見を踏まえて最終的な総合交通計画の案と交通戦略の案を討議していただきたいと考えている。

**【大森部会長】**

今日のうちにもう少し意見を出していただいたらいいと思うが、何かあるか。

**【正岡委員】**

荷捌き対策についてだが、平成18年6月から駐車規制が厳しくなっており、1分ほどの駐車を取り締まられたケースもあった。営業用貨物自動車の荷物の集配については、駐車規制の適用を除外していただくよう、警視庁や地方自治体に要望書を提出させて頂き、少しずつではあるが考慮して頂いている。今回の計画では、荷捌き場を増やす方向というよりも、抑えられていくように捉えられる。荷捌き場所や車両の削減は、業界の現状としては難しい話である。駐車スペースのタイムシェアリングや共同配送にしても、配送時間指定の問題があり、広く関係者の理解を得ていかないと難しいと思われる。

**【有賀委員】**

まちづくりを考える際、荷捌き対策は非常に大きな問題であると認識している。例えば、銀座の大規模開発の際は地下のみで荷捌きを行うなど、それぞれの地域に応じてよりよい方法を検討していきたい。中央区としては、できるだけ商業地域での荷捌き車両を目立たないようにしたいという思いがある。まちや他の交通とうまくすみ分けするためにはどのようにすればよいのかをこれまで以上に議論させていただければと考えている。

**【大森部会長】**

道路空間・公共空間を含めて荷捌き車両と歩行者と自転車と車に道路空間をどのように割り当て（再配分）していけばよいか、検討する必要がある。

**【安達委員】**

追加で調査して頂きたいことがあるが、「交通施設の機能の充実」の件で「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」とある。駅の中のバリアフリーは交通事業者がやっていくが、例えば駅でバスに乗り換える、タクシーに乗り換えるといった乗り換え経路のバリアフリーまでは考えていないので、乗り換え経路を含めたバリアフリーの調査をされたらいいのではないか。



**【事務局（上野係長）】**

道路など、乗り換え経路のバリアフリー状況までは把握できていないので、今後調査したいと考えている。

**【新山委員】**

「道路のセミフラット化」は重要だが、ノンステップバス車両を導入した場合、車高は通常 30cm、低い場合は道路面からの高さが 23cm 程度になる。マウントアップの場合、歩道が 15cm 位高くなっており、スロープをかけると車椅子の方が乗り降りしやすい状態になるが、セミフラット化により歩道の高さが下がるとスロープの傾斜が増してしまい、乗りにくくなってしまう。その辺の考え方を教えて欲しい。

**【事務局（上野係長）】**

ここで示しているのは一般的な歩道のセミフラット化についてである。バス停等については、状況に応じて整備していくことを考えていく。

**5. 今後のスケジュールについて**

**【事務局（上野係長）】**

第3回の交通戦略部会は、1月30日の週を予定している。できるだけ、本日と同じ会場で開催したい。詳細な日程が決まり次第、構成員の方に連絡する。

以上