

第3回交通戦略部会でいただいた意見への対応

第3回交通戦略部会議事録のうち、計画書の修正が必要となったもの及び対応を太字で記載しています。

I. 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

【新山委員】

平成24年の取り組みの民間事業者によるバス事業参入可能性の検討（73ページ）について具体的に教えてほしい。

【事務局（上野係長）】

晴海地区と東京駅や月島駅間のシャトルバスの計画があり、具体化に向けた検討を考えている。

【新山委員】

検討にあたってのお願いだが、新たな事業者の参入による交通網の充実は成果であるが、既存バスとの競合には配慮してほしい。税金が導入されているコミュニティバスであれば、採算ベースの既存事業者では太刀打ちできない。都営バスは、中央区内のバス路線について赤字路線も含めて維持している。需要の多い路線や時間帯だけに参入されると全体の路線網を維持できなくなる可能性がある。55ページに記載されているとおり、検討にあたっては既存バスとの整合性に十分配慮してほしい。

【有賀委員】

過去に、晴海トリトンスクエアがビルと月島駅や有楽町駅などを結ぶ企業専用バスの検討を行

ったようだが、立ち消えになってしまった。こうした民間事業者が自主的に運行するバスに対して、区として止めてほしいとは言えないが、既存バスと整合を図ってほしいと意見を言うように考えている。

【新山委員】

コミュニティバスを想定しているのではないということで承知した。もう1点、基幹的交通システムのスケジュール（70 ページ）で、まず BRT を整備し、その後 LRT を整備するとなっているが、どのようなスケジュールを考えているのか。

【有賀委員】

区としては、BRT、LRT の特定はしていないが、中量輸送システムは導入したいと考えている。LRT は比較的大規模な基盤整備を伴い、整備に時間を要する。一方で、開発による人口増加は進んでおり、オリンピック開催の話もある。それらを踏まえ、まずは短期間で導入可能な BRT を導入し、利用状況等を踏まえた上で LRT にシフトするかを判断したいと考えている。いずれにしても、具体的には来年度検討する。

【大森部会長】

専用バスなどの運行については、民間事業者に限定しなくても良いのではないかと。都交通局が運行しても良いだろう。

【事務局（上野係長）】

目的としてはその通りであるため、表現については検討する。

<対応>75 ページの表現を修正しました。

【椎名委員】

本計画書において、交通安全の視点が現状、課題、施策を通してほとんど入っていない。現状でも交通事故は多く発生しているし、今後の高齢化の進展を踏まえると、特に高齢者の事故が増加すると懸念される。また、都市基盤の整備計画についてどのように進めていくのかという記述がない。**例えば、都市計画道路である首都高晴海線が記載されていない。区としてどのように考えているのか。**

【事務局（上野係長）】

交通安全についてはどの項目に書き込むか検討したい。都市基盤整備計画については、既存の計画について触れてはいるが、それに対する区としての考え方まで踏み込んだ記述はしていない。

【有賀委員】

交通安全についてはどこまで記載するのかという議論がある。ソフト面とハード面があり、ハード整備のバリアフリー対策や自転車道の整備などは本計画に馴染むものだが、ソフト面につい

ては、区として別途交通安全計画も策定しているので、そちらでの対応も含めて検討したい。

基盤整備計画については、計画を推進しなければならないのも承知だが、それに対して区民から様々な意見もある。これを踏まえ、本計画において、あえて区としての方向性までは踏み込んでいない。

【事務局（上野係長）】

首都高晴海線については、計画があるのは事実なので、都市計画道路の整備状況（25 ページ）に記載する。

<対応>25 ページの図に高速晴海線を追加しました。

【大森部会長】

本交通計画の区としての位置づけと、地域公共交通会議との関係について再度確認させていただきたい。具体的には、どの程度の拘束力を持つものなのか。

【事務局（上野係長）】

本計画に拘束力があるわけではないが、区としてこのような方向で進めていきたいということを示している。親会議である地域公共交通会議との関係は、本交通計画の内容については本部会で検討し、親会議に諮るという形である。

【大森部会長】

地域公共交通会議は公共交通について議論する場であり、道路や自転車など、公共交通以外は別の場で検討するということでよいか。

【事務局（上野係長）】

その通りである。自転車については別途検討の場を設けている。

【大森部会長】

バスや基幹的公共交通システムについては地域公共交通会議でも議論するという認識でよろしいか。

【事務局（上野係長）】

そのとおりである。

【金子委員】

パーソントリップ調査結果（33～35 ページ）についてだが、タクシーの扱いはどのようになっているのか。

【事務局（上野係長）】

タクシーは「自動車」として集計されている。

【金子委員】

まちづくりのイメージ図（47～49 ページ）についてだが、Ⅰゾーンでは、幹線道路で区切られたエリア内に一部貨物車を除いて自動車進入禁止にすることだが、タクシーも進入禁止というイメージか。また、中央区でそのような事例はあるのか。

【事務局（上野係長）】

自動車進入禁止エリアについてはタクシーも進入禁止というイメージである。区内でこのような事例はない。

【金子委員】

ⅡゾーンとⅢゾーンについては、交通手段相互の乗り継ぎ利便性を高めるとのことだが、タクシーについてはどのような考えなのか。

【事務局（上野係長）】

タクシーの取扱いについては検討したい。

【金子委員】

タクシーの施策については福祉タクシー・子育てタクシーが取り上げられており、協会としても積極的に取り組みたい。また、タクシーの活性化施策として観光タクシーに関する検討も行っている。まちの魅力向上（目標4）に対応する施策として盛り込むことを検討してほしい。観光施設における駐車スペースの確保などで地域の支援は不可欠である。もう1点確認だが、タクシーの駐車対策（61 ページ）に書かれている「銀座ルール等のローカルルールの拡大」とはどのようなことを意味するのか。

【事務局（上野係長）】

観光タクシーの取扱いについては検討する。銀座ルールについては確認する。

【金子委員】

銀座の深夜の乗車禁止地区のことを意味するのであれば、法律で指定されたものでありローカルルールとは言えない。その他のローカルルールのことであれば教えてほしい。

事業プログラムの公共交通サービス拡充（70 ページ）について、「江戸バスの運行改善」と書かれているが、実施主体にタクシー事業者も入っている。これはどういうことなのか。

【大森部会長】

江戸バスについて、乗合タクシーも含めて検討するとの意味なのか。

【事務局（上野係長）】

江戸バスの運行改善に関しては、タクシー事業者は関係しないため、「タクシー事業者」は削除する。

<対応>75 ページの記述を削除しました。

【大森部会長】

パーソントリップ調査結果については、可能であればタクシーと自動車は分けてほしい。また、イメージ図（47～49 ページ）にはタクシーについても入れてほしい。

【有賀委員】

イメージ図は作り直す可能性もあるのでご承知おきいただきたい。

【根津委員】

IIゾーンのイメージ図（48 ページ）や自転車利用の基盤整備（56 ページ）で歩道上の駐輪場が記載されているが、中央区として歩道上に駐輪スペースを設置していきたいという考えなのか。放置自転車が多いという実態は理解しているが、東京都としては通行の安全性や景観などの点で好ましいとは思っていない。

【事務局（上野係長）】

区としても、やりたくはないが、駐輪場の場所確保ができないので、止むを得ないという考えである。当然有効幅員を確保できる広幅員道路ということになるが、歩道上への駐輪場整備は有効な放置自転車対策であると考えている。

【根津委員】

駐輪場が整備されるまでの暫定措置ということであれば個別の対応も考えたいが、恒久的なものであれば様々な問題点が出てくる。

【事務局（上野係長）】

駅周辺など、駐輪需要に対して供給が厳しい場所に関しては恒久的なものとして考えている。

【大森部会長】

駐輪場の附置義務についてはどのようにになっているのか。

【有賀委員】

住宅については附置義務があるが、デパートなどの商業施設は土地の確保が難しいこともあり附置義務はない。ただし、まちづくり基本条例等で、再開発や建替えの際に駐輪場を設置するよう指導している。歩道の駐輪場については、道路外で対応可能であれば当然設置しない方が望ましいが、現実問題として難しいため、駅周辺などでは検討させていただきたい。

【山田委員】

地元住民として基幹的公共交通システム（51 ページ）には関心がある、銀座・晴海間に導入するとのことだが、ルートなどはどのような形で進んでいるのか。

【事務局（上野係長）】

現時点では 51 ページに示している通り、銀座と晴海を結ぶというところまでである。具体的なルートについては、来年度の基本計画の中で検討することになる。

【山田委員】

晴海通りは需要もあると思うので、ぜひそのような形で進めていただきたい。

【安部委員（代理：臼井氏）】

基幹的公共交通システムについて 4 点ほど教えてほしい。1 点目として、スケジュール（70 ページ）で、基本計画策定と事業者選定は区が行い、整備計画策定以降は事業者が行うとなっているが、区はどのように関与していくのか。2 点目として、事業プログラム案（70 ページ）では BRT・LRT とシステムが明記されているが、来年度行うシステム検討の前に導入システムが定まっているのか。3 点目として、BRT と LRT は同一ルートなのか。4 点目として、導入地域について、前回資料では、「区全体を対象とし、臨海部と都心部に優先的に導入」となっていたが、今回は都心部と臨海部を結ぶ（51 ページ）となっている。区の方針が変わったのか。

【事務局（上野係長）】

1 点目の区の間与については、基本計画策定と事業者選定までは区が行い、整備計画策定以降は事業者が行うことを予定している。2 点目のシステムについては、LRT は整備期間が長いので、BRT を先行的に整備したいと考えている。3 点目のルートについては、BRT を先行整備するという位置付けから、LRT は基本的に同一ルートで考えている。4 点目の導入地域については、実行プログラムの期間内で具体化できる区間を記載した。

【安部委員（代理：臼井氏）】

BRT や LRT の整備に関しては事業者のみが行うということでしょうか。ルートについては同一ルートで BRT を先行的に導入し、状況を見て LRT にシフトするかを判断するという認識でしょうか。導入地域については、他の地域も考えているのか。

【有賀委員】

整備方法については、区と事業者の役割分担を含めて、来年度の基本計画の中で詳細に検討するが、現時点のイメージとして 100%事業者で整備するとは考えていない。例えば、基盤は区が整備することも考えられる。誤解を受けないよう、資料の表現は検討したい。

導入地域については、中央区内であれば、例えば、銀座から東京駅まで延伸することも将来的に可能性はある。しかし、晴海・銀座間のみでもハードルは高く、本計画では、そこまでの記載に留めている。

システムについては、BRT では不足ということあれば、LRT にシフトという流れを考えている。車両については、他の需要が多い路線に流用することも考えられる。

<対応>74 ページの記述を修正しました。

【大森部会長】

基幹的公共交通システムについては晴海・銀座地区間の交通需要を捌くことに加え、銀座の魅力向上にも寄与する。銀座は日本一の商業地域であるし、海外からの観光客も多い。個人的にはシンボリックな乗り物になればよいと思う。

5. 今後のスケジュールについて

【事務局（上野係長）】

本日のご意見を踏まえて、資料を修正の上、3月16日に開催される地域公共交通会議に諮ることになる。修正内容については部会長に一任していただきたいがいかがか。

【椎名委員】

資料を受け取って短期間であり、今日の議論だけでは不十分だと思う。別途区と調整させていただきたい。

【大森部会長】

検討期間も短いため、そうしていただいた方がよいと思う。今後のスケジュールはどのようになっているのか。

【事務局（上野係長）】

3月16日の地域公共交通会議でパブリックコメントを行う了解をいただき、4月下旬頃から3週間のパブリックコメントを予定している。その後、出された意見に基づいて修正を行い、5月末に再度本部会を開催し、最終の了解をいただくという流れである。

【大森部会長】

最終的には5月末まで修正の猶予があるとのことだが、まずは3月16日の地域公共交通会議に向けて事務局と調整してほしい。

【事務局（上野係長）】

今後のスケジュールについて、本日資料を準備していないので、後日お知らせさせていただく。

以 上