

平成23年度第2回中央区地域公共交通会議でいただいた意見への対応

平成23年度第2回中央区地域公共交通会議議事録のうち、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。

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議事

(1) 江戸バスについて

- バス停設置個所について、警視庁で事前に確認した中では、ルートについては特に問題はなかった。バス停については、運行の開始までに安全の確認をした上で設置個所を決めていただきたい。(警視庁交通部)

⇒確認した上で安全な箇所に設置していただきたい。(苦瀬会長)

- 晴海通りへの延伸の説明があったが、現在、晴海通りは多くの都営バスが走っている。事務局に質問だが、平成21年12月に国が出された国のコミュニティバスのガイドラインでは、コミュニティは既存バス路線を補完するものであり、実質的に競合することのないように検討すべきということが書かれている。これに対して江戸バスは、同じ平成21年12月から運行が開始され、このガイドラインに則って計画されたものではないことは理解しているが、来街者への利便性や、観光振興ということまで基本方針として挙げられており、コミュニティバスの本来果たすべき役割を超えているように感じる。そこで、江戸バスの基本方針と、国のガイドライン、この2つの整合性についてどのように取り扱いを考えているのか聞きたい。

(東京都交通局)

⇒あまり公共交通網が充実していない地区において、主要な公共交通である路線バスを補完する位置づけが一般的であり、中央区もその方針については全く異論のないところである。

しかし、このような都心部であるため、その基本の部分は守りつつ、地域の皆様の生活がさらに便利になるよう、地域からの要望に可能な限り対応していきたいと考えている。また、中央区は観光、商業のまちであるため、地域振興の部分も担っていると考えている。(事務局)

- ルートが重なっているという指摘についてであるが、発地と着地が同じということなのか、それとも経路のある一部分が重なっていることが問題なのか。(苦瀬会長)

⇒発地と着地が同じであれば、選択肢が増えることによって都バス利用から分散する可能性があるのではないかと考えている。(東京都交通局)

⇒地域の人にとっては、いろいろな交通手段の選択が増えることはよいことであり、交通機関の機関分担と考えればよいのではないかと。(苦瀬会長)

⇒意見であるが、各地でコミュニティバスが運行することにより既存のバス路線が影響を受け、減便しなければならないといった状況が起こっており、そのような状況を踏まえてガイドラインを策定したということは認識していただきたい。(関東運輸局)

- 交通安全の観点や都営バスとの共存を図りながら、運行計画の変更を行っていただきたい。他に意見がなければ、拍手をもって本計画を承認いただきたい。(苦瀬会長)

(拍手)

⇒中央区地域公共交通会議の構成員の皆様の合意を得たので、この内容にて、江戸バス運行変更計画とする。(苦瀬会長)

(2) 中央区総合交通計画・総合交通戦略について

- このタイトルは、「中央区の総合交通計画」であるが、計画があつて、施策があるということ、相当実現性が高く、必ず中央区は進めていくと受け取る人がいるかもしれない。中央区だけで宣言してしまつていいものかどうか、中央区という名前ですべて「施策」として定め、その全

体を「総合交通計画」としてしまうと、後で「やれませんでした」「話がちがったんじゃないか」となったとき、計画が上手く進まないといった影響が心配である。「交通基本構想」くらいがいいのではないかと。（苦瀬会長）

⇒本資料の掲載内容は、現状の課題への対応が大半を占め、中央区としてまず、できる限り推進をしていきたいという前提での整理である。

中央区だけでできるものではなく、今後、各関係者の方と協議をさせて頂く必要があるが、中央区単独でできる部分についてはまずは実施させて頂きたい。その他の部分については、関係者の方と今後協議をさせて頂く必要があるため、中央区として皆様にご協力をお願いしたい。

また、資料 76 ページに記載の PDCA サイクルに則り、状況変化等の時点修正を行いながら、計画を推進させていただきたいと思っている。（事務局）

⇒施策には、すぐには実現できないものも含まれる。その様な事項については段階を踏んで進めていきたい。特に、交通計画を進めるためには、関係者皆様それぞれの方々にご協力いただいてやらなければならない部分が大半である。本計画では、区としてご協力して頂くことを必要とする施策を掲げた次第である。（環境土木部長）

⇒実現可能性がない計画を作っても仕方がないので、できるだけ実現可能性がある具体的な計画が良いと思う。但し、それでも不確実なところは残しておき、選択肢をいくつか挙げておく必要はあるのではないかと。

今後、更に新しい交通システムが開発・導入される可能性もある。また、人口増加といっても、近い将来収束し、減少へ転じ、人口構成が少子高齢化へ変化するだろう。このような人口構成の変化、さらに人々の価値観の変化、それに合わせて交通手段も変え、適切な交通手段を提供していく必要があるのではないかと。

区民には、まず計画を作り、「実現に向けてこれから議論していく」ということを同時に伝える必要があると考える。（大森委員）

- 既存のバス事業者の都バスが晴海通りを中心に勝どき、月島のほうから銀座、東京駅の方面にかなりの運行本数がある。その下で、BRT は今あるものが変化していくと予想ができる。しかし、LRT ということになれば軌道事業になるため、将来的にバスが走らなくなる可能性があるのであれば、事業者も、働いている人間も、将来的に晴海通りにバスはいなくなってしまう不安を覚える。

本計画案では、既存のバス事業者と相入れない部分はかなり大きく含まれていると思う。そのような状況が予想されても本計画を表に出すには、それなりの説明が必要だ。（東京交運労協）

⇒現在晴海通りには、片道で 1 日 250 台以上ものバスが走っているが、その一方で、地域からは、地域の確実な輸送、定時性、速達性に優れた輸送機関を望む声があり、バスは速達性や定時性という点で、軌道系に比べると劣るといった意見もある。今後、中央区の臨海部がさらに発展し、人口は 1 万人以上増えることが予想される。その下で、現状のバスだけの輸送で交通需要が充分賄えるのかどうという問題もある。

中央区では今後、この地域の人口増加に対し、事業採算性やバスのみならず自動車等の周辺交通に与える影響も調査した上で、本計画を進めさせて頂きたい。また、新たに環状 2 号線が建設されるため、晴海通りのみならず環状 2 号線の活用も含めて、LRT や BRT 等の計画を進めるとのご理解をいただきたい。

基本的には、今の需要の取合いではなく、更に臨海部が大きく発展するとの予想の下での交通対策を現時点から考えはじめ、人口が増加した際には速やかに対応できるようにするといった観点で、LRT 等と都バスの間で棲み分けを検討していきたいと考えている。（事務局）

⇒趣旨については概ね了解した。

将来、同業他社であっても、事業が先細る可能性について心配していたので、意見として申しておきたいということ。

本計画については理解した。（東京交運労協）

- トリトンスクエアの前は、勝どきの駅のあたりまでタクシーが止まるような状況になっている状況に対して、本当はマストランジットが欲しい。晴海地区に竣工したビルには 5,000 人のオフィスワーカーが一挙に入居する状況であり急激な変化が起きている。

それ故、5年後、10年後の計画を立てても、それが具体的にスタートするまではかなり時間がかかると思うので、間に合うのかも心配である。

また、この戦略でのBRT・LRTの導入は、二重投資ではないかと感じる。LRTがはっきりしているのだったら直接LRTの検討に進んだ方が手戻りもなく、二重投資にならないのではないか。(沖委員)

⇒LRTは軌道を敷く必要があり、今後5年ぐらいの期間での実現は非常に難しいことだと認識しており、10年程度の期間が必要だろうと考える。

人口増加の著しい臨海部においては、まずBRTを導入することで、現状の逼迫している交通需要に対して一定程度対応し、その後、LRTを本格的に導入できればと考えている。

電停・バス停等については、BRTからLRTに引き継げるような形で設計することや、車両については、LRTを導入した際にはバス車両を別の場所で使うといったことも考えている。(事務局)

- 水上交通の拡充について、羽田空港や横浜へ航路が至る案と、月島地域に出入りする案があるが、横浜、浦安、羽田空港へとなれば、大きな船舶が必要になると思われる。そのような船舶が入る場所はどこあたりを指しているのか、既存の客船ターミナルを指しているのかを教えてください。(沖委員)

⇒具体的には固まっていないが、現状で中央区の中を運航している船は河川中心の船であり、比較的小さい船である。羽田空港や浦安を結ぶのであれば大型の船でなければならない。

本計画では構想として、今の晴海の客船ターミナル等と羽田空港や浦安を結び、日本橋や浅草等へは、小さな船への乗り換えにより結ぶといったことも将来的には可能になるのではないかと考えている。

日本橋や隅田川から直接で羽田空港、横浜を結ぶということは、今の時点では可能性は低いと考えている。(事務局)

- 交通には人の交通と物が動く交通とがあると思っている。

中央区は公共交通機関が発達し、世界でも有数の利便性を誇る街である。それ故、地上の交通は、現実的には1/3が乗用車で、1/3がいわゆるライトバン、1/3はトラックと、ほとんど2/3が貨物に関わる車両で占められている。

平均約4万人の来客がある百貨店では、4万人分の買い物の品物が毎日届けている。丸の内の複合ビルでは、6万人のための食べ物が、何百台ものトラックにより運ばれる。

過去に他都市において、BRTとかLRT導入等の調査の際に、物の交通が排除されることによる反対が起き、計画潰れている例がある。

故に、人の交通に道路空間を使おうとすればするほど、そこで排除される物の方を上手にコントロールしなければ計画は上手くいかない。

そこで、以下の点をお願いしたい。

- ①都市圏物資流動調査によるデータ等を用いた、中央区での貨物車走行量や地区への貨物の出入りの量についての整理
- ②バリアフリーにおける物流の観点の追加(例えば、欧米におけるバリアフリーでは、貨物もその対象に含まれる)
- ③公共交通利用率が高い中央区での自動車からの環境負荷を低減するためのトラック交通への対応と、トランジットモールのような施策による荷捌き駐車禁止による商業への影響の整理(苦瀬会長)

- 「中央区総合交通計画の実現に向けた施策」内での「施策」は、全て実行するような宣言というわけではなく、計画の参考例であるとの認識でよいか。施策例としては非常によくわかるが、ある一例に限定しているように見受けられる。(苦瀬会長)

⇒実際にやりたいと思っているもので、参考例ではない。

基本的には中央区において必要であり、すぐに対策を実施していかななくてはいけないもの抽出することが大事であると考え、作成した計画である。しかし、そうした視点で再度、区の施策として必要であるものとなるようにチェックしたいと考えている。(環境土木部長)

<対応>区の施策として必要であるかをチェックした結果、福祉タクシー、子育てタクシーについては、区が積極的に導入・推進する施策ではないことから、本計画書から削除しました。

- 皆様方のお知恵をぜひ拝借したいため、今日の議論を踏まえ、気になるなどということがあったら、ぜひ事務局あてにご意見をお寄せいただければありがたい。(苦瀬会長)
- 4月にこの計画案のパブリックコメントを実施させていただき、5月下旬にもう一度交通戦略部会を開催する。その後、本公共交通会議により最終的に構成員皆様のご了解をいただき、中央区の交通計画として策定していきたいと考えている。(事務局)

以上