

## 晴海地区まちづくり協議会

## 1. 日時

令和5年3月27日（月）午後6時30分～午後8時5分

## 2. 場所

月島社会教育会館 晴海分館 アートはるみ 地下1階ギャラリー

## 3. 出席者

[構成員]	29人
[都・区関係者]	51人
[オブザーバー]	13人
計	93人

## 4. 議事等

## （議事）

- (1) 晴海コミュニティ構想検討会議 活動報告 【資料1】
- (2) 東京BRTについて
  - ①東京BRT プレ運行（二次）開始 【資料2-1】
  - ②晴海BRTターミナル（暫定）内の通行について 【資料2-2】
  - ③BRTターミナル内工事のお知らせ 【資料2-3】
- (3) 晴海客船ターミナル跡地における客船受入施設について
  - ①晴海客船ターミナル跡地における客船受入施設の概要について 【資料3-1】
  - ②中央区まちづくり基本条例に基づく区と区民との協議について 【資料3-2】

## 5. 質疑応答

## 《議事（1）》

①晴海コミュニティ構想検討会議は既に2年半程度活動されていると思うが、結論としてどのような活動をされてきたのか。

⇒本日活動報告をさせていただいたが、会議の中では晴海地域のコミュニティの議論をしている。これまでの活動で結論が出ているわけではないので、継続して検討を行っていくところであり、目に見えた活動という点ではまだこれからと考えている。（晴海コミュニティ構想検討会議）

②資料に具体的なことが特に何も書かれていないが、何をしていくための会議なのか。

⇒資料1の1ページ目の右上に記載しているとおり、晴海五丁目にはHARUMI FLAGがつけられ、来年にはまちびらきがある。新たなコミュニティについて検討していかなければならないという認識で、既存の住民、企業の方々とどういった形でコミュニティを作っていくことができるか、来年度以降のまちづくりの中で晴海のコミュニティを絶やさずにやっていけるのか議論をしているところで、明確にこうすればよいという指標があるわけではないので、地元の方と議論をする中で解決の方法を導き出していきたいと考えている。（中央区都市整備部）

③2年半活動しているのであれば、いくつか方針を立てて示すべきではないか。2年半程度経過し、残り1年を切った中での今回の報告だと思うが、進んでいるのか。

⇒方針を立てることについても、行政から一方的に示すものではないと考えている。今回、これまでの活動報告をさせていただいたものであり、引き続き議論をしていきたい。(中央区都市整備部)

④2年半会議を行ってきて、具体的な方針が無い報告というのはいかがなものか。

⇒来年のまちびらきに向けて、区の方でも晴海地域交流センターがオープンする。また、区役所の特別出張所や図書館、小学校・中学校等の施設をつくり、準備をしている。新しく入居される方も含めて地域の方、皆さんに使ってもらえる施設にすることを考えたときに、地域のまとまりも必要だろうということで会議を行っている。この会議は企業や居住者などいろいろな立場の方がいる中で、晴海の中でのまとまりを継続的に議論していこうというものである。ご指摘もごもっともだが、晴海地域としてどう関わっていくかという部分はこれから案が出てくると思うので、またその機会に議論していただきたい。(中央区副区長)

⑤案はいつ頃発表されるのか。

⇒新年度になってから具体的に出ていくことになる。晴海コミュニティ構想検討会議で議論されたものをまちづくり協議会の場でも共有させていただく。(中央区副区長)

## 《議事(2)》

⑥BRTの本格運行はいつから始まるのか。

⇒本格運行の開始は、来年のまちびらきまでに開始したいと考えている。来年の春ではあるが、具体的な本格運行開始の日程は、今後のHARUMI FLAGの入居状況等を把握させていただき、需要を見据えながら運行事業者とも相談して考えていきたい。本格運行の開始時期は、見通しがつけば事前にご案内をさせていただく。(東京都都市整備局)

⑦本格運行時の定時性と速達性の確保にはBRTの専用レーンが必要ではないかと思う。具体的にどの場所で専用レーンや優先レーンの設置が考えられるか。

⇒専用レーンは、歩道に一番近い第1レーンを専用レーンとすることが多いと思うが、荷捌き車両や物流車両等の停車する車両も存在するので、停車する車両を専用レーン上で無くしていくことができるのかという課題と、他の運行している交通車両に影響して渋滞を起こすことがないかを検討していく必要があると考えている。来年度、定時制と速達性を確保するための課題や影響を把握するための調査を行うことを考えており、調査に基づいた対応の検討をしていきたい。また、定時性と速達性の確保のため、新橋の交差点のところで右折レーンを設けるようなことも検討している状況である。(東京都都市整備局)

⑧輸送力について、接続バスの方が当然良いと思うが実際にはあまり見かけない。本格運行時は本数などが増えるのか。

⇒本格運行時の具体的な運用はまだ決まっていない。輸送力を増やす方法としては、ご指摘のとおり、接続バスにより1台のキャパシティを増やす方法と、車両の頻度を上げるという大きく2つの方法があると考えている。接続バスについては、我々も導入を進めていきたいのだが、

一方で水素バスの普及も都として進めているところである。接続型の水素バスはまだ導入されていない状況なので、単車の水素バスを中心に運行させていただいている。需要を見ながら乗り切れない状況であれば、頻度を上げていくなど運行事業者と相談して考えていきたい。(東京都都市整備局)

⑨都心と臨海地域を結ぶ東京BRTと謳ってきたのだが、さらに一步進んで都心と今後どう結んでいくのかという部分が見えていない。HARUMI FLAGは、2024年1月には入居が始まり、4月にはまちびらきが控えているが、新たな居住者と現在の人口を合わせると1万4千人程度の規模になる。住民たちの交通の足はどうしていくのか。資料は虎ノ門ありきになっているように見えるが、単車のバスでも良いので、もう一本運行ルートを増やして、東京駅まで行けるような案が出てきても良いのでないか。通勤通学の時間帯でバス1台に70人乗ったとしても、10台で700人、100台でも7,000人では、地域の人たちの交通の足として、足りていないということが目に見えてわかる。東京都として住民の交通の足をどう確保していくのかについて、責任があるのではないか。検討して新しいルートを作っていただくなど、対応していただきたい。このままでは、我々晴海地域の住民のみならず、勝どき、築地も含め、すべてが混乱してしまう。今回のまちびらきは、1つのまちができるということでもあり、そのまちに対して、BRTがあるから大丈夫ということではないと思う。もう少し住民側に寄り添った、中身のあるものを発表してもらいたい。今年の7月までにはっきりさせてもらいたい。また、区としてはどう考えているのか。

⇒BRTに関する区の見解について、BRTはもともと区の事業として立案計画をしたものになる。それが東京オリンピックに際して、都が事業を行うこととなった。我々も晴海地域を含む、臨海部の交通課題を十分理解しており、適宜、都へ要望もしてきたところである。BRTに関しては、ご指摘のように東京駅につながるルートは重要と認識している。これまでの区からの要望としては、早く本格運行を行ってほしいこと、東京駅ルートの検討をしてほしいことについて機会があるごとに要望してきている。区としては、地元と気持ちは同じと思っているので今後も強く要望していきたいと思っている。(中央区環境土木部)

⇒HARUMI FLAGの需要に対してしっかりと輸送力を提供することは重要なことであると認識している。我々も事業計画というものを運行事業者と組んでいるのだが、本格運行時は1時間当たりの最大輸送力として2,000人という数字を掲げている。まちびらきの状況や需要を把握しながら、検討を進めたいと思う。東京駅への延伸については、我々も事業計画の中で検討路線の位置づけをしっかりと掲げさせていただいている。今回プレ運行2次が始まるが、その実態を把握しながら本格運行を行った上で、東京駅への延伸などについても都としても検討していきたい。(東京都都市整備局)

⑩これから検討するという話だと思うが、来年の1月には入居が始まり、4月にはまちびらきが控えている。時間をかけずこれから4か月以内に方向性としてこういう形にもっていくことをはっきりと説明してもらいたい。輸送力を2,000人目標という話も出ていたが、我々が調べたところでは、2,000人ではとても間に合わない。朝の7時から9時までの通勤通学で交通の足がないということになれば、大変なことになる。住民が苦しむことになるので、真剣に考えてもらいたい。これからは具体的にいつ何をどう行うなど、区にも相談して回答を出してもらいたい。まちができて人が集まってあとは知りませんではなく、しっかりやってほしい。

⇒本格運行がいつどういう形で行われるのかがまだ明確ではないというのが1つ目の課題である。そして2つ目の課題として、輸送力が足りないことであり、それは区も認識している。区としてはBRTが本格運行になったとしてもBRT以外の新たな輸送力の向上の手はないのかということも含めて働き掛けていく必要があり、同時に交通局の都バスの既存路線の増便も合わせて考えないと、実態としては難しいのではないかと思う。東京都に対して交通環境がどうなるのかを確認しながら、まちづくり協議会の機会があるごとに明らかになったことは公にしながらか、具体的に地元の方と一緒に考えられるように機会を作っていきたい。今の時点では回答は得られないと思うが、区としても東京都と折衝をしながら話をしていく。(中央区副区長)

⑪晴海BRTターミナルについて、オリンピック前の状況では計画中という表現だったが、今回検討中とのことで、印象としては後退した感じがある。計画中あるいは設計中から検討中に下がった要因と、検討中ということであれば設置も含めてということだと思うが、事情を説明いただきたい。

⇒ターミナルは大きく分けて、車庫の部分とターミナルの部分がある。ターミナルについては引き続き検討中だが、一方で車庫については当時建物を建てる計画の検討を行っていたが、非常に高額になり課題が多くあるので、車庫については場所も含めて再検討しているところであるため、検討中と記載をさせていただいた。(東京都都市整備局)

⑫ターミナルは検討中ということだが、既存の停留所の上屋については整備の見込みがあるのか。晴海通り沿いには既存の停留所があるが、いずれターミナルが設置されるのであれば、晴海通り沿いのバス停留所はいらなくなるという話になるのか。それぞれ必要になるのか。

⇒既存の晴海通り沿いの停留所についてだが、ターミナルができるからといって無くすことが決まっているわけではない。ターミナルに入らないことで速達性には有利な面があるとも言えるので、晴海通り上の停留所は残る可能性もあり、検討させていただきたい。(東京都都市整備局)

⑬ターミナルはどのような機能、役割になるのか。

⇒一般的にターミナルには他の交通機関への乗換えや、交通車両の起点終点となる空間的な役割がある。今回車庫がどうなるかはわからないが、併せて検討していく。(東京都都市整備局)

⑭晴海通り沿いの停留所とターミナルは併存しうるのか。

⇒可能性はあると思っている。具体的な内容はこれからの検討となる。(東京都都市整備局)

⑮都バスと共存する場合に、ルートや増便については、BRTと合わせて考えていくものなのか。別物としてそれぞれ個別に考えるのか。

⇒交通局とも連絡はとっているが、現時点ではまだ具体的な調整には着手しておらず、どのような連携ができるかは今後の検討となる。(東京都都市整備局)

⇒BRTと既存のバスの増便などをお互い合わせないと、需要を満たすような処理ができないという危機意識については、我々も同じ認識である。区としても東京都と調整をしながら整備を行ってもらおうべく働きかけていくので、またまちづくり協議会の場などで議論をさせていただきながら前に進めていきたい。(中央区副区長)

⑯既存のバス事業者とBRTの共存についてだが、ホテルマリナーズコート手前に都バスのバス

停があり、そのバス停の横にBRTの停留所を確保することになっていたと思う。以前の説明では、停留所は1台分の長さしかないバス停になっていたため、接続バスはスキップするのかという質問をさせていただいた。当時のご説明では、車の調達がすぐにはできないので、その間を利用して考えるという内容だったと思う。今般、バス停の工事をしているその時の説明では、連節バスはあの区画には物理的な長さで入らないということだった。今見ていると、BRTの長さが停留所まで伸びていて、共用できれば接続バスでも停まれそうに見える。中央区であれば、都バスと江戸バスが停留所をシェアしているので、BRTも協議をしてシェアすれば良いのではないか。また、表定速度について当時のご説明は、時速20～25kmが目標と言っていたと思う。都バスはだいたい11kmくらいのようなのだが、東京BRTの表定速度の目標はどのくらいだったか。また今の表定速度はどのくらいか。表定速度を上げる手段としては、乗降時に現金をあまり使わないことで乗客の乗り降りをスムーズにすること、専用レーンを作ることも考えられると質問させていただき、そのとおりと回答いただいた。これまでは表定速度を判断基準として示していただいていたのに、本日の資料からは抜けていたので、輸送力を計算するためにも表定速度を記載してもらいたい。

⇒基本的にはバス停を共用することも可能と考えている。バス停の共用について、お互いのバスが来る頻度によっては、乗降の際に待ち時間が発生する可能性がある。状況によるものと考えている。表定速度だが、本格運行時の目標として掲げたものは1時間あたり20km以上としている。現時点で時速何kmかについては、データとしてはとっていないので分からない。来年度の調査の中でこれから本格的に動いていくにあたってどこに課題があるか、またプレ運行2次が開始するにあたり、ルートが変わったことで表定速度も変わってくると思うのでデータもとって把握をしていきたい。(東京都都市整備局)

⑰BRTで掲げているものが看板倒れにならないように、都バスと京成バスだけでいいという話にならないように是非お願いしたい。

### 《議事(3)》

⑱晴海の客船受入施設は、東京国際クルーズターミナルが整備されるまでの当面の間の利用ということだが、どのくらいの期間を指しているのか。

⇒東京国際クルーズターミナルの2バース目が整備されるまでの当面の間となるが、現時点で具体的に期間は決まっていない。東京国際クルーズターミナルの2バース目は、大型の客船が2隻停泊できるようにという趣旨で整備をするが、特に大型船クルーズの今後の需要や、東京港の予約状況などを踏まえながら検討をしていきたい。現時点で、大型船の予約の重複が数多く生じているという状況ではない。比較的小中型の客船のニーズが多いので、晴海ふ頭の施設でも受け入れを考えている。(東京都港湾局)

⑲東京国際クルーズターミナルは外国船が入ると思うが、晴海の暫定施設はどのような利用になるのか。頻度はどの程度か。

⇒東京国際クルーズターミナルと晴海ふ頭で受け入れる船の違いだが、まず東京国際クルーズターミナルは、レインボーブリッジの外側にあり、高さの制約を受けないため、日本の船でも外国の船でも大きさを問わず利用が可能でクルーズ船であれば受け入れている。一方で晴海客船ターミナルは、レインボーブリッジの内側に位置しており、高さの制約を受ける。高さ52m程度の中で通れるクルーズ船になるので、必然的に中型小型の船になる。コロナ前の晴海客船

ターミナルの利用頻度としては、年30～40回程度の利用があったので、新たな施設の整備後も同程度の利用を想定している。(東京都港湾局)

⑳晴海ふ頭公園がきれいになり、レインボーブリッジが見えるのも晴海の財産だと思っているが、殺風景になってしまうと嫌な気持ちもある。地域の方への開放などはどのように考えているのかをお聞きしたい。

⇒施設開放の考え方だが、客船の受入時以外には待合スペースなどを開放するなどして、晴海ふ頭公園の利用者等に立ち寄っていただくことも想定している。その他、駐車場についても晴海ふ頭公園の利用者の方にも開放できるように検討している。周辺の施設と連携を取りながら地元の方にも親しまれるような施設にしていきたい。(東京都港湾局)

㉑東京国際クルーズターミナルの2バース目の整備の着手はいつになるのか。また、整備を行わない可能性もあるのか。

⇒着手の予定はまだ決まっていない。今後の大型船の需要や動向を踏まえて整備を行う予定であり、検討中である。計画上は整備をすることになっている。(東京都港湾局)

㉒もし2バース目ができたとした場合、今回の晴海客船受入施設は将来どうなるのか。

⇒最終的には、取り壊して緑地となる計画となっている。(東京都港湾局)

㉓もともとあった施設を取り壊して、また暫定利用の施設を建てて、また壊すということか。一方で晴海の暫定施設の設置期間の条件になっている東京国際クルーズターミナル2バース目の施設はまだ着手の予定も立っていないということでは、なかなか理解が難しい。

⇒これまでの既存のターミナルだが、老朽化が進んでいたことと、非常に規模の大きな施設で、延床面積が1万7千㎡以上あり、運営していく中で維持管理コストが課題となっていた。その一方で東京国際クルーズターミナルが令和2年度に完成し、大型船も入れるようになった。晴海の方では、当面受入れを続けるが、よりコストをかけない形で、シンプルな施設として運営していく検討を行い、暫定的な施設として整備をする計画とした。将来的には東京国際クルーズターミナルの2バース目もできれば、そちらにクルーズ船の受入れを集約していく計画となっているので、最終的に晴海の施設は取り壊し緑地とする計画である。(東京都港湾局)

㉔暫定利用の施設ということだが、既存の客船ターミナルの方が良かったなどと言われないうようにしていただきたい。既存の建物は建築家の竹山実氏の設計で、長く東京港及び晴海のランドマークとして都市景観を形成してきたと思う。今後も新たなランドマークになるようなデザインにしていだければと思う。親水公園の風媒銀乱はモニュメントとして残されるのか。

⇒資料3-2の2ページ目の左側にある風媒銀乱は伊原通夫氏が作ったもので、以前もご意見をいただいております。検討の結果、残すこととした。(東京都港湾局)

以上