

東京の総合的な交通政策のあり方検討会（第1回） 議事概要

1. 日時・場所

平成26年5月30日（金）10時00分～11時00分 ， 都庁第一本庁舎 7階大会議室

2. 出席者

別紙 参加者名簿のとおり

3. 議題

- (1) 東京の交通に関する現状・問題意識、目指すべき方向性について
- (2) 会議の進め方について

4. 主な発言要旨

〔舛添知事〕

- ・東京では、世界に類を見ない高密度で安全な交通体系ができていますが、バスや地下鉄などそれぞれの交通機関が有機的に関連するという観点が出ていない。
- ・2020年オリンピック・パラリンピックに向けて言葉のバリアフリーも課題。全く日本語がわからない立場に立つと、鉄道の路線の乗り換えは、必ずしも親切ではない。
- ・先進国の都市はディモータリゼーションな都心というのが流れではないか。路面電車の復活や歩行者ゾーンが豊かな生活をもたらす。きれいな空気で交通事故を心配しないで、買い物ができるカフェでお茶を飲むこともできるようなまちづくりが、これからの姿ではないか。三環状含め環状線を整備することにより、車の流入を減らすことができる。
- ・2020年だけでなく、ずっとその先100年後を見据えた大きなランドデザインを描いてほしい。そのとき、大きな技術革新やエネルギー革命などの要素をどう入れていくかも難しい課題。
- ・水運は非常に重要。川や運河を含めて水運の再活性化は必要。
- ・鉄道をひかなくてもバスで十分という選択もある。多摩地域では東西は鉄道があるが、南北はバスでカバーしている。選択肢としての複数の交通機関のシェアをどうするかが課題。
- ・空港アクセスの話だけでも選択肢が非常に難しい。空港容量の話を入れるともっと難しくなる。
- ・自転車で走っていると、自転車道に駐車しているトラックがたくさんある。商品の積み下ろしをしているため、商品の搬入路も確立することも課題。

〔岸井教授（座長）〕

- ・今年は東京にとって大変大事な年である。2020年オリンピック・パラリンピックの実行計画、次の東京圏の鉄道、都市計画道路の見直しについて議論する時期にあたり、多様な交通モードに関する議論が一斉に起きている。
- ・議論においては、交通手段別に考えること、地域を睨んで対応すること、費用負担・役割分担等

を踏まえること、時間的なプライオリティを考えることが必要。

- ・自転車は身近な交通手段であるが、実際には区境・市境を越えて動いているため、都の役割もある気がする。
- ・東京にはかなりの駐車場があり、実際にはやや余っている。空いている駐車場をどう使うか考えるタイミングではないか。車の問題も自転車の問題も一緒に考えた方が解きやすい。
- ・高齢化社会では、高齢者が社会に参画できる機会を地域につくり、そこまで、そしてそこで安全・安心に移動できる交通システムとすることが大事。

〔安藤副知事（副座長）〕

- ・観光客を 1000 万人から 2000 万人にする、あるいは、東京を世界の主要都市とするときに、首都圏の空港の議論は避けられない。

〔前田副知事（副座長）〕

- ・東京の交通は、大量のものを同じ方向に運ぶことに非常に優れているが、これからの高齢化社会ではバラバラな交通が多くなる。それを支えるトラックドライバーやバスドライバーなどの交通従業者を確保しながら、交通体系を考えることも必要。

〔屋井教授〕

- ・道、鉄道、空の 3 つの分野でシェアリングが必要。
- ・道の分野では、歩道上の歩行者の安全を最優先した形に空間を見直すべきであり、自転車を歩道から退出させることが絶対条件。
- ・そのために、自転車の空間のネットワーク計画が必要である。都が、国や区市町村、警視庁と連携し、いつまでにどのように整備されるか、将来像を示すことが重要。
- ・コミュニティサイクルを大規模に展開する上でも、道路の空間シェアリングは必要条件。
- ・水と緑のネットワークでは、高木は、五輪時の暑さ対策として、日陰になるものを選定すべき。道路上の見通しが悪くなり、自転車と自動車の安全性が低下するため、中木は減らすべき。管理費がかかる低木はグランドカバーとすべき。
- ・鉄道の分野では、通勤時間の混雑率が下がってきたから十分だとの考えに立つべきではない。
- ・首都圏で 100 万回を超える空港容量が達成できる見通しがあれば、空港へ色々な会社が乗り入れられる空港相直や、フリーゲージを見越した新幹線相直も検討してもよいのではないか。
- ・空の分野では、羽田のタブーである市街地上空の飛行や、横田空域に挑戦し、議論していくべき。

〔竹内教授〕

- ・2020 年までにやることと 2020 年以降にやることを分けて考えることが大事。決まっていることは早く、決まっていないことは焦らずに、将来に禍根を残さない意思決定をすることが大事。
- ・自転車では、インフラ整備より、まずマナーが先。自転車道があるところでも、歩道を走行して

いては、つくっても意味がない。また、自転車がフリーライダー化しているため、自転車を重視するならば、それなりの費用負担の制度をつくるべき。

- ・ 自転車について、ヨーロッパのモデルをそのまま日本に持ち込むのは危ない。日本では買い物交通が多いが、ヨーロッパでは通勤に使う。日本に合った整備の仕方が大事。
- ・ オリンピックにおけるベイゾーンなどもあり、海上交通や水上交通のことも考えるべき。
- ・ 50年100年先になってくると、水素燃料や燃料電池になり、自動車は環境に悪いと言えない。今のイメージで自動車交通をとらえると間違いをしてしまう。
- ・ ロードプライシングをどう考えていくのかも、やるやらないは別として議論は必要。
- ・ オリンピックが始まるとテロの心配もある。防災だけでなく、バランスのある危機管理が大事。
- ・ 物流、貨物輸送も東京の重要な戦略である。居住環境をよくしようとするところにトラックが走り回ってもよくない。旅客輸送と貨物輸送とのバランスも大事ではないか。
- ・ 外国人に対して、英語ができなくても、身振り手振りで教えるというおもてなしをアピールしていくのも重要な戦略ではないか。

(文責 都市整備局都市基盤部交通企画課)

東京の総合的な交通政策のあり方検討会(第1回)参加者名簿

	役職名	氏名	備考
座長	日本大学大学院理工学研究科教授	岸井 隆幸	
委員	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	屋井 鉄雄	
委員	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授	竹内 健蔵	
	東京都知事	舩添 要一	
副座長	東京都副知事	安藤 立美	
副座長	東京都副知事	前田 信弘	
委員	東京都技監(都市整備局長)	藤井 寛行	
	東京都知事本局理事(知事補佐総括担当) 知事本局次長兼務	武市 敬	
	東京都知事本局理事(知事補佐担当) 都市整備局技監(オリンピック・パラリンピック準備局技監兼務)兼務	安井 順一	
委員	東京都知事本局計画調整部長	小池 潔	
委員	東京都青少年・治安対策本部治安対策担当部長	五十嵐 誠	
委員	東京都オリンピック・パラリンピック準備局輸送担当部長	荒井 俊之	代理
委員	東京都都市整備局理事	佐野 克彦	
委員	東京都都市整備局企画担当部長	福田 至	
委員	東京都都市整備局都市づくり政策部長	永島 恵子	
委員	東京都都市整備局景観・プロジェクト担当部長	小野 幹雄	
委員	東京都都市整備局都市基盤部長	西倉 鉄也	
委員	東京都都市整備局航空政策担当部長	山下 幸俊	
委員	東京都環境局都市地球環境部長	谷上 裕	
委員	東京都建設局道路保全担当部長	川合 康文	
委員	東京都建設局道路計画担当部長	横井 純夫	
委員	東京都港湾局開発調整担当部長	小野 恭一	代理
委員	東京都交通局企画担当部長	広瀬 健二	
委員	警視庁交通部交通規制課長	下田 進一	
委員	警視庁交通部交通管制課長	和田 敏一	