

## 利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議（第3回）議事録

### 1. 日時・場所

平成 29 年 3 月 24 日（金） 午前 9 時 30 分～午前 11 時  
都庁第二庁舎 31 階特別会議室 27

### 2. 出席者

別紙参照

### 3. 議題

（1）推進会議のとりまとめ（案）

### 4. 議事録

（事務局冒頭挨拶）

【東京都 都市整備局 理事(事務局)】

本日は、年度末の忙しい中、この会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。

平成 27 年 7 月に、この会議ができましたけれども、それ以来、3つのワーキングで合計 12 回という会議を開催させていただきまして、さまざまな議論を積み重ねていただきました。本日の会議では、そのワーキングの検討成果である具体のプロジェクトをとりまとめて一定の区切りとさせていただくということでございます。議論は、こういう方向でいろんなことを進めていこうじゃないかということで、様々なご意見をいただきましたけれども、まだまだ議論半ばだと思います。

これまで座長の岸井先生を初め、各ワーキングの主査の先生方、ご尽力をいただきました羽藤先生、村木先生、清水先生には改めて感謝申し上げたいと存じます。また、これまでの検討、調整にご協力いただきました関係者の皆さま方にも厚く御礼申し上げます。

今日そのワーキングの成果をそれぞれご披露いただくわけでございますけれども、それを 2020 年の東京大会に向けまして、いかにして具体的に進めていくかということが重要になってまいります。本日は、そうした観点を含めまして、今後の取り組み方につきましても前向きかつ忌憚ないご意見をいただきますように、お願いを申し上げます。

座長の岸井先生には、本日の会議の運営、よろしくお願ひしたいということでございまして、はなはだ簡単ではございますけれども、私の挨拶とさせていただきます。

（座長冒頭挨拶）

【日本大学 岸井教授】

この会議が設置されてから約 2 年でございますが、この間、3先生を中心に、ワーキングで駅、道路、そして水辺と舟運ということで議論を重ねていただきました。もとより、これは 2020 年のオリンピック・パラリンピックに向けて、東京都を中心としてどういった横串を刺す交通戦略をやるかという中から生まれてきた、そういう 3つのワーキングでございます。

当然それぞれ担当部局に何らかの関わりがある。ただ、なかなか全てがその部局だけではそぐわないというようなものでございますので、多くの関係者の方にご尽力をいただいて今日ここまで来たということかと思っております。その意味では大変感謝を申し上げたいと思います。

そうは言うものの、これは案でございますので、これから、これを実現するということが最終的な目的ということでございますので、今年度、今回、ここで一度、とりまとめをさせていただきますして、来年度以降は、より具体的に、あと3年しかないものと思って、かなり急ぎますけど、一つ一つを着実にこなしていただいて、2020年が早く迎えられるように、ぜひ協力をお願いしたいと思います。

3先生には、大変お忙しい中、多くのワーキングを重ねていただきました。恐らく今後とも、それぞれの分野でまたお知恵をお借りするということになるかと思いますが、ぜひご協力をいただきたいと思います。

今日は多くの方に集まっておりますが、横串を刺すという意味においては、この会議でやはりいろんな発言をしていただくということは大変意味がありますので、どうぞ積極的にご発言をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

(事務局より資料説明(資料1及び資料2のP1～P39【交通結節点WG】))

#### 【日本大学 岸井教授】

それでは、交通結節点ワーキングの主査をお務めいただきました羽藤先生から、コメントがあればいただきたいと思います。

#### 【東京大学 羽藤教授】

こちらのワーキングのほうでは、鉄道事業者さん、それから、地元の地域の自治体の皆さんにお集まりいただきまして、議論重ねてきましたが、1つの成果としては、駅まち会議というものの創設ということに、9駅のターミナルが合意をいただきまして、地域との話し合いを、まずスタートさせるというところは大きな成果であったのではないかなと思います。

また、少しお話もありましたが、それ以外の駅につきましても考えていきたいということで、前向きなところが出てきています。全ての駅に、こういったやり方を当てはめていくわけではないと思いますけれども、芽出し、山手線のネックレスのような山手線を取り囲むような重要な駅群と郊外の拠点となる駅について、この設立が決まると、これからスタートしていくというのは1つの成果です。

ただ、課題のほうも幾つかないわけではございません。会議を設けただけではなかなか進んでいきませんから、こういったような制度設計で、この活動を支えていくのかといったようなことについては、鉄道事業者さんのほうからも、さまざまな要望があたりだと聞いています。

災害に備えて、例えば避難軸を作っていくであるとか、サインについては新宿でガイドラインができています。一方、渋谷とか、さまざまな駅では新陳代謝が非常に激しいことから、いつの時点で、どういう目標で、図表示をしていくのかといったようなことについては課題も多いように思います。

また、地域づくりとの連携については、やはり議論の幅、深さが深度化していきますので、そういったことも駅まち会議の中でどういうふうに取り上げていくかといったところは、今後のビジョンづくりにおいては非常に重要な点です。まだ課題は残されていると思います。ただ、駅まち会議を設立したということで、それを適宜進めていく中で、そういったことも深めていくという方針は示されたのかなという風に思っています。

【日本大学 岸井教授】

6 ページ、7 ページのところに、先ほど羽藤先生がおっしゃった駅が出ていますが、この中で取り組むときの制度設計の話が出ましたけど、東京都としては何か支援をしていただければいいのでしょうか。

【東京都 都市整備局 都市基盤部物流調整担当課長(事務局)】

東京都としましては、まず9 駅というふうな形での位置付けとなっていて、先ほど少しご説明させていただいたように、新宿駅での取り組みについて先行的に行っておりますので、そういったものの技術支援、それから、6 ページの下の方に※の印で書いてございますけども、補助も創設してございますので、そういったものの支援をしていきたいと考えてございます。

(事務局より資料説明(資料2のP40～P90【道路空間活用WG】))

【日本大学 岸井教授】

それでは、道路空間活用ワーキングの主査をお務めいただきました村木先生からコメントをいただきたいと思っております。

【千葉大学 村木教授】

私自身が比較的ロンドンにたくさん行くので、ロンドンオリンピックを契機に都市空間がどのように変わっていったかというのを見てきたところがあったので、東京が2020 年に向けて変わってほしいと思った観点から、かなり事務局にはご無理を申し上げたところがあったかと思っております。

ワーキングの中では、多くは基礎自治体の方々がご参画いただいていたわけですが、当初、ワーキングは、どちらかというと道路空間のサインのところからスタートして、その議論が非常に多かったわけですが、そこから内容は大きく変化してきて、空間の活用の仕方、そちら側に話が比較的大きくシフトしていったかと思っております。ワーキングの中では、どちらかといいますと、道路空間の活用という観点で、各行政体は何をしていて、そして、どこに課題があるのか、東京都に対して何を求めているのか、そのようなことがワーキングの中では議論がされました。

この今日の資料の中では46 ページから50 ページぐらいまで、この辺りが比較的大事なところになるかと思うんですが、これをより深度化していくこと、特に地元の基礎自治体を実施することと、東京都として何をしていくのかということの明確化。特に技術支援についてのことが書かれていますけれども、大分この技術支援についても、前回のワーキングの時よりも詳しく書かれるようなことにはなっていますが、都として何を、どのような支援をしていくのかということをより明確にしていくことが、これから先の分かりやすい

空間づくりというのに非常に大事であり、利用者にとっては、道路空間という観点では、国道も、都道も、区道も関係ないので、その活用の仕方、そして、その辺の調整というところをしっかりとやっていていただきたい。このようなことがワーキングの中では出ました。

(事務局より資料説明(資料2のP91～P120【水辺空間活用(舟運)WG】))

【日本大学 岸井教授】

それでは、水辺空間活用ワーキングの主査をお務めいただきました清水先生からコメントをいただきたいと思います。

【首都大学東京 清水教授】

やってきたことと今後の2つに分けてお話をしたいと思います。

やってきたことですが、基本的に、舟運、水辺空間の活用に関わるいろんな組織、団体が参加して非常に活発な議論が展開されたとは思っておりまして、時宜を得た興味の高いトピックだったという風に感じています。

その中でやってきたことは主に3つあって、1つはまずとにかく舟運を動かしてみたというようなことで、既存の事業者が既に幾つか運行していること、国も同時に社会実験をやっていることを横目で見ながら、都の立場で見込める路線を設定して動かしてみたことが、まず第一歩の成果だと思っています。これも、調査運航から始めて、今年度は秋、冬にかけて社会実験をやって、この成果を踏まえて来年度は通年型でいきたいということで、もう早速動いているというようなことであります。

最初は羽田路線を設置してみました。所要時間が長くて料金が高いといった不満もありまして、そういった声を踏まえて徐々に料金を安く、それから、所要時間も短めの路線にだんだん修練をしていったというようなことが、この2年間の展開になっています。

2つ目が、最終的には民間がやるようなことですが、その母体となる舟運パートナーズを設立して実際に動かしてみたことです。

3つ目が、こういった取り組みが始まったおかげといいますか、それと軌を一にしまして区さんの方でもいろんな取り組みが始まったこと、この3つが、具体的な成果と思っています。

以上を踏まえて、今後なのですけれども、多分1つ大事なことがあって、それに関連して4つ重要なことがあると思っています。まず大事なことがロードマップであって、ここまで走りながら考えてきてようやく最後にロードマップができたのが実態です。このロードマップを、関係各位できちんと共有をすることがまず第一歩だと思っています。

そして、重要な4つの点ですけれども、まずはやはり選択肢の1つとして舟運が認識されるために、常に動かしてPRをすることがやはり基本ですが大事だということです。

2つ目が、私も少し悩んでいるところで、路線は日常型がいいのか、観光型がいいのか、判断に迷うところです。一番のポイントは採算性なので、日常型にすると採算が取れない可能性が高い。しかし、観光型にすると採算が取れるかもしれないけれども、それは都がやるべきことかという疑念があるのです。

この日常型でいくのか、観光型でいくのかは、今後のロードマップの中で十分に検討すべきと思っています。

3つ目がノードとリンクの話です。ノードは船着場、結節点ですね。こちらは多分ハード整備、ですから、船着場の環境整備と、その周辺の都市開発との連携と、それからソフト、いろんな団体の活動やコミュニティの取り組みとか、こういうものとどう連携するかがノードの話です。リンクが2つあって、一番やっかいなのが沿線景観ですね。時間をかけてどうやって改善していくかということ、あと、船そのものも結構重要なファクターで、先ほど新造船が入ったという話がありましたけれども、率直にいうと諸外国の船よりもかっこ悪いのは事実なのですよね。船の新造に金もかかりますから、どうやって新しいものを入れていくかの戦略や手法の検討が大事だと思っています。

最後の4つ目は、先ほど村木先生もおっしゃっていた都の役割をどう捉えるかということです。最終的には民間に任せるまでに、都の役割は3つあります。同じ都の中では、河川と港湾と、それから、建設、観光、多分これらがメジャーな連携先ですよ。さらに、国、自治体とどうやって一緒に施策展開していくかが第1点。

それから、案内サイン。今年度最後に、とりあえず試行的に試したわけですが、他のワーキングとの関係を含め、どうやって一体的に案内サインシステムを作っていくのが非常に大事です。

それから3つ目が、舟運や水辺空間活性化に関わるいろいろな規制や、それから障害となっているルールを見直していくこと、さらにはインセンティブをうまく組み合わせ、2020年に向けたロードマップを強化していくことが今後の課題だろうと思います。

#### 【日本大学 岸井教授】

一応、今日がこの戦略会議としてはまとめになるわけですよ。先ほど、ワーキングについては、引き続き先生方にもいろいろお知恵をお借りしたいということはお話がありましたが、こういうふうに他分野の多くの方が一同に会して議論できる場は少し減りますので、せっかくの機会ですから、今日ご紹介いただいた3ワーキングについて、ご質問、ご意見、特にこんなことを今後考えたらどうかというご提案がありましたら、ぜひいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

#### 【東京都 都市整備局 企画担当部長】

交通結節点のワーキングについて教えていただきたいんですけども、2020年に向けてオリパラなどの機会に海外含めて、土地勘のない人が東京にたくさん来るのかなという風な意味では、誰もが分かりやすく、利用しやすいという視点は非常に大切な課題だと思って報告を聞かせていただきました。

実際、観光客や東京をあまり知らない人が来たとき、どういう行動取るかなと思うと、例えばグーグルマップとか、スマホとかを使いながら駅に着いて、そこからどこ行こうかなと考えることを想像すると、ここでいうと20ページに、ICTの活用による情報提供の強化っていうのが重要になってくると思うのですけれど、ここについてもう少し具体的に今後、詰めていくアイデアがあれば、少し教えていただきたいと思っています。

【東京都 都市整備局 都市基盤部交通プロジェクト担当課長(事務局)】

ここで挙げさせていただきました9つの駅全てでそれが展開されるかどうかというのは今後の課題ということもございますけれども、例えば新宿駅につきましては、国の高精度測位社会プロジェクトと連携いたしまして、屋内でのナビゲーションの実証実験というようなことも行ってまいりました。これは例えば事務局アプリというようなものを使って、屋内の地下空間でもナビゲーションができるようなシステムと、さらに多言語化というようなところが対応できるということもございますけれども、そうした取り組みも行ってきてございますので、こういう実証実験というものを継続的に取り組む中で訴求させていければという風に考えているところでございます。

【東京都 都市整備局 企画担当部長】

恐らくそういう分野は日進月歩で、いろいろな技術が進展していくと思うので、先ほどお話があった駅まち会議ですか、設置されるということなので、ぜひ、こういう組織通じて新しい技術の取り込みなど積極的にやっていただければなというお願いでございます。よろしく申し上げます。

【日本大学 岸井教授】

おっしゃるとおり、今、内閣府でもバリアフリー対応の話で、ユニバーサルデザインの議論をしますと、やっぱり ICT を使ったものが必要で、そのほうが便利がいい。多言語を表示するにも大変だしと。オリパラ部局も、いわゆるスポンサー企業の中にも、そういうことをやってらっしゃる企業が多々ございますので、そういった企業のノウハウを世界にアピールする点においても使いたいとおっしゃっていましたから、駅で実際にどういう風にして ICT で対応するのは考えておいたほうがいいですね。

それから、デジタルの話もあって、これもなかなか、どこまでやれるかっていうのがあるんですけど、会場までの誘導だとか、あるいは非常時のときの対応とか、つまりどこかが閉鎖したときに迂回をさせるとか、いろんなことを考えなきゃいけないと思うので、駅まち会議の中でも、特にオリパラに関連する部分については、ぜひその辺もご検討をいただけるといいなと思います。

オリパラ局のほうともご相談いただくのがいいかと思えますね。よろしくお願いいいたします。

【東京大学 羽藤教授】

ICT のところにつきましては、これからますます重要になってくるんだろうと思います。と申しますのも、自動運転とかの分野では、モビリティ・アズ・ア・サービスといって、全てのモビリティが1つのサービスとして結合していくという未来像が恐らく今回の設定でも 2040 年という設定ですので、実現してくるんだろうと思います。ただ、その過程はさまざま、企業群がしのぎを削っているところですので、恐らくわれわれが単純にコントロールしてやっていくことも難しい。ただ、そのオリンピック・パラリンピックという非常に好機をわれわれは迎えますので、その中では、われわれは恐らく相当の TDM をやらないと、平時、都民の方々が暮らしているところでのオリンピック・パラリンピックですので、みんなで協力して、需要調整していかないといけない。そのためには、恐らく共通の情報の出し方、会場付近のゾーンでは需要を少し抑

制してくださいですか、あるいは公共交通に転換してください、まさにそれぞれのモビリティ、今回あった計画は多分融合して、情報提供していかざるを得ません。ここのところが、恐らく今回議論したところに乗っかってくるソフトウェアとして、われわれは多分考えていけなくちゃいけない。ただ、それは1社でやるというようなものではなくて、まさにこういう場で議論して構築していく必要があるのかなという風に思います。

【日本大学 岸井教授】

舟運のほうでは ICT の話は何か議論が出ましたか。

【首都大学東京 清水教授】

正直言うと、PRして動かすことが大変で、まだそこまでは議論していない。今後もまずは、料金決済をどうするか、その程度からではないかと思います。運行情報を既存の路線や他の組織の実験運航と併せてどのように一元化して提供するかはもちろん重要ですが、正直言うと議論はしてないですね。ただ、非常に重要な論点で、今後展開していく上で、どうしても避けては通れないところだと思いますので、今後議論できればと思います。

【日本大学 岸井教授】

舟運は特に天候に左右されるところもあるので、運行情報みたいのもちゃんとお返しすることは大変大事になります。それから、駅からの案内サインの話もあったので、当然、駅も対応しないといけなくなりますよね。これは歩行空間にも関係する話で、案内サインは、当然、公共交通の駅から船着場までということなので、駅部の話と、その途中の歩行系空間の話と、それから、船着場の話と一体で考えないといけない、まずそうですね。そういう意味じゃ、すごく検討するにはいい材料だろうとは思っているので、一緒に、つなぎながら検討していただけると、非常にいい成果が出るのではないのでしょうか。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

【東京都 建設局 河川部長】

舟運の活性化の話題が少し出ましたので、先ほど清水先生からも、関係各局、あるいは民間事業者が協力して進めていくことが大事だというお話がございました。建設局としても積極的に参画していきたいと思っております。

ちょっと話題ですけれども、利用料金が安いに越したことがないのですが、河川の船着場として一番利用されているのは防災船着場で、防災用に公費で設置している船着場になるのですが、観光ということになると、やや目的以外のところもあり、安全の確保を利用料金で賄わせていただいているという側面がございます。そんな中でも、やはり舟運活性化のためには、船着場の利用料金が安ければ、船の料金にそれが反映されるということで、4月から、小型船を中心にかなり大胆に利用料金の低減化を図らせていただきますので、報告をさせていただきますと思います。

それから、先ほどサインの話も出ましたけれども、建設局の仕事としては、インフラとしての船着場をより使いやすくしていくというところで活性化に寄与できるかなと思っておりますので、サインの在り方についても関係各局を交

えながら積極的にやっていきたいと思います。ワーキングについては続けられるということで、期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

【日本大学 岸井教授】

ありがとうございました。応援団の演説でございますので、ぜひ、先ほどのサインは非常にいいチャンスかもしれないですね。駅から船着場っていうルートを具体的に、区の方たちとも一緒になって考えながら。恐らく、その周りの観光資源ともつながらないといけないでしょうから、単なる線で終わらない可能性もありますし。

それから、大胆に安くしていただけるそうなので、これも大変ありがたいことだと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

【東京都 都市整備局 都市づくり政策部長(代理)】

今後さらなる検討の深度化を図っていただければいいなと思うんですけども、やっぱり先ほど先生方からもお話あったように、都として、今後、何を具体的にやっていくというのが見えづらいなという風に思っています。

開発企画課はワーキングとしての交通結節点の方と道路空間活用の方に入っており、その現状はこんな取り組みをしていますという話があるんですけど、そこからどういう課題があって、それに対してどのようにすべきかというところがまだ、深度化が図れてないのかなという風に思います。

機会があれば、また事務局の方もお話したいなと思っているんですけども、例えば交通結節点の話ですと、サインの話は、今回の新宿の話も含めて非常に素晴らしいものができてますので良いんですけど、乗り換え動線のバリアフリーの話があったときに、例えば駅周辺で行われる民間開発、都市開発等の機会を捉えてバリアフリーに改善してくってという手法も非常に大きな話ですし、場合によっては、それを公共貢献として民間にやらせるとか、歩行者ネットワークの整備、そんなことも含めて、いろんな手法を多角的に検討していても良いかなという風に思っています。

道路空間活用も含めてなんですけども、積極的に民間活用としての開発との連動とかが、出てきて良いかなと思っています。

道路空間に面している歩道状空地も、非常に道路空間活用としては大きな話になってきますので、道路空間と一体に民間の整備による公開空地などを使って賑わいを作っていくとか、場合によっては公園とか、そういった公共空間をどう使っていくか。それに対してどういう規制があって、どうやってハードルを超えていくのかっていうところですね。例えば、国家戦略特区の道路占用事業とか、都市再生特別措置法の都市再生推進法人の活用とか、いろんな手法がある中で、どのような手法を使って、どういう風にやっていけばいいのかというところを、もう少し深度化を図っていただきたいなという風に思っています。当然、私も入っていますので、一緒に考えていきたいと思えますけれども、具体的に 2020 年に向かって何をしていくかというところを、ぜひいろいろと議論をしていきたいと思っています。

あと、エリマネの話も少し触れていますけども、そういう管理に係る費用をどう捻出していくとか、どう回していくかといった話も結構大きな話だと思えますので、そういったところも含めて議論をしていきたいと思っています。

【日本大学 岸井教授】

各地の民間開発で、さまざまな歩行系空間が生まれたり、あるいはエリアマネジメントという形で、その道路空間、公園空間と一体的な管理をしたりとかいう動きが出ているわけですね。ただ残念ながら、まだ地域、地域で閉じています。もう少しそれをつなげて、都として全体の大きな都市の中にそういう空間が面的に広がっているということを、どうやって皆さんにご認識いただけるか、工夫はいろいろありそうですね。何か先生、コメントございますか。

【千葉大学 村木教授】

今いただいたご意見というのは、非常に大事なことだと思うんですけども、まず、道路空間で先ほど1つ申し上げなかったのが時間軸の話、タイムスケジュールで、やっぱり2020年って大量の人が来るわけで、それに向けて、どこまでに何をしないといけないかっていうことを考えないといけないってということ。さらに、民間の話が出てきましたけれども、最終的には経済波及効果まで考えないといけないと思う。東京が儲かり、ロンドンやニューヨークからお客を奪う。そのためには、道路空間の活用についても、結果的に人が来たときに都市空間の豊かさっていうところに着目するわけですが、せっかくきれいになった空間の利用とか、オープンカフェなどあったとしても、そこで提供されるソフトがよくなかったら、やっぱり東京駄目だなくなってってしまう。そうすると、これは都市整備の中だけで議論することに加え、そこでの活用での何ができるかっていう他の部局とか、民間との連携、またはエリマネの活動、そこと連携させないと豊かな東京にならない。そこを考えていただいて、横串を刺すというのは、言うのは簡単ですけど、すごく大変である。多分、一番大変なのは市内の調整だと思いますけれども、そこも腹をくくってやるしかないんだと思うんですよ。2020年ってもうすぐなので。大変申し訳ないんですが、ぜひ今いらっしゃる方々、ご協力いただいて、東京を勝てるようにしていただきたいなと思います。お願いします。

【日本大学 岸井教授】

地区の連絡会等も始まるようですから、そこで具体的な話をしていければと思います。

【東京都 都市整備局 理事(事務局)】

本当に貴重なご意見ありがとうございました。46ページにイメージで2つに分かれて書いたのは、今の話と関連していることだと思いますので、ご説明させていただきます。

都心部の方で、これは民間の開発、それも個別の開発だけではなくて、さまざまな開発が相まって、公共空間と、ビルがセットバックした敷地によって、歩行空間が豊かになり、質の高い空間が生まれてくるということになっております。ですから、それを繋げていき、さらに良いものにしていくということが1つあると思います。

それから、それとは別に、今、交通結節点のワーキングなどで議論されていますターミナルの駅周辺については、駅の周辺のまちとのつながりいうのを駅まち会議で議論していくこととなります。その一方で、そこからさらに駅の周辺にある歩行空間というのをどうやって豊かにして賑わいを起こしていくかと

いうことについて、48 ページのところにあるように、地元の商店街や、エリマネ団体と連携しながら、地元の方々が主体になって、いかに賑わいを創出していくかという取り組みが、やはり歩行者空間としてちゃんと持続可能なものにしていくために大事なことだと思います。こういった2つの側面から、歩行者空間と、それを取り巻くまちを、どうやって良いものにしていくかということに、引き続き、取り組んでまいりたいと考えてございます。

【日本大学 岸井教授】

ぜひ頑張っていたきたいと思います。

他にはいかがでしょう。

先ほどは各ワーキングのコメントをいただいただけだったので、もし、先生方から、他のワーキングを含めて、何か今後の方向性に関してご意見あればお伺いしたいと思います。

【東京大学 羽藤教授】

そうは申しましても、2020 年まで時間がないので、やっぱりそろそろ、事業ベースで、組み立てないと間に合わない。レガシーと言っていることでもありますので、やっぱりそれが何か、はっきり立てたほうがいいんだろうと思います。それは、会議の冒頭でも、レジブルロンドンみたいな話も、村木先生もおられて話が出たと思いますが、やっぱり東京はこれをやったというものは、予算をかけるということではなくて、できることがあろうかと思えますし、都民、国民の皆さんとも一体感を持った新しい交通の在り方ということも示せると思えますので、それは早急に事業レベルでやっぱり決める必要がある。

先ほどお話があった 2040 年の都市像ということですので、その都市像を決めるのは、やはり交通の部分がかなり大きいたらと思いますから、この 2040 年に向けた東京の都市像をやはりわれわれは意識しながら都民の皆さんとも共有していくべきだろうという風に考えます。その際に、駅まちということで、私は少し議論させていただいたんですが、交通の圧の強い駅周りのところは、やはりこれは防災とか、避難というような観点でバリアフリー、歩行経路の確保を、当然、公共貢献とか、あるいは都の補助等もできるだけ使って、ちゃんと整備してかないと、いざというときの備えとなりません。これはやはり 2020 年に向けて東京都がやった1つのレガシーというか、制度設計としても残していただきたい。

ただ、その周辺につきましては、やはり舟運とのつなぎとか、公園とのつなぎとかというところは、さまざまな民間の歩行空間周りのリノベーションとか、そういうものと連携していくところですので、そこはもう少し弱い制度で市民、都民、それから、民間の活力を生かして引き出すかという視点での打ち出しがよいのではないかなという気がしております。

【千葉大学 村木教授】

今、羽藤先生おっしゃったことに追加して、先ほど交通結節点のところ、情報の提供の話があったと思うのですが、それは道路空間も同じだと思っています。例えばロンドンとかだと、300 日前までに、地元のビジネスが一体何をを用意するのか。それは例えば交通機関がすごく遅れた場合に、働き手がどうや

ってそこまで来るかとか。あと、休暇の取り方をいつまでに決めておかなければいけないとか。道路だと、マラソンとかあるとここは使えないとか、いろいろある。その辺の情報をいつ提供して、それに向けてビジネスは何をしてもらえるのかということまで全部連携させないと、結果的に東京って暮らしやすいとか、いいまちという風にならないと思いますので、その辺りも含めてタイムスケジュールとやるべきことを明確化していくことが必要だと思います。

#### 【日本大学 岸井教授】

それぞれのワーキングでいろいろ議論していただいて、共通の課題として出ていることの1つに、東京都の役割というのがあったような気がします。東京都というのは一体どういう役割をするのかというところで、1つはルール化とか、制度設計の話で、多分これは大いに関係があるんだろうと思います。例えば荷さばきの話も出ましたが、これも駐車場条例のようなものとの関わりは大変強い。国で今、検討が始まっていますが、東京都も先頭切って何か考えてもいいのかも分かりませんね。

それから、インセンティブっていう話も、これも清水先生からありましたが、先ほど河川の方が、まさにそういうことを実際にやりますという話をしてくれました。これも各部局において、この活動を支援するには都が何ができるのかという、そのインセンティブの出し方っていうのもいろいろありそうな気はいたします。ぜひ、そこもお知恵をいただいてやらせていただきたいと思います。

シェアサイクルの話も出ていましたが、圧倒的にまずステーションが足りない。誰がやるんだと言っても区を超えてやらなければいけないところにもなっていますから、それはぜひ、いろんなことを考えていただけるといいのではないかと思います。

2020年まで、あと3年しかございませんので、先ほど羽藤先生がおっしゃったとおり、もう事業のレベルに来ないと間に合わない。その事業のレベルで、とりあえずできることを探すしかないわけですが、それはレガシーとして、できれば東京を変えていくきっかけになるものであってほしいと、こういう風にみんな思っているわけですね。ある意味では、パイロットプロジェクト、2040年をにらんだパイロットプロジェクトとして2020年で取り上げた。それが東京のオリンピック・パラリンピックに関連する部分で大事だった、そこをまずやってみたと。それがじわじわと次に広がってくっていくのがその次の2040年に向かって、制度設計をもっと強化したり、あるいはインセンティブを加えたりしながら、さらに充実を図るという風なことになるのではないかと思います。そういう意味では、やはりできることだとは言いながらも、先を見通した在り方であってほしい。1つだけやって終わるといようなものではなくて、そこがスタート地点で、オリンピックまでにはこれをやるけど、その次までには、さらにそれが広がってくんだということを念頭に置いたプロジェクトとして仕組んでいただけると大変発展性があるのではないかと。恐らくIOC等も、そこを望んでいると思いますね。説明としても、それがあったほうがはるかに分かりやすい。都としての役割としても特に分かりやすい。東京都がやるということに対しての意味付けもそこにあると、こういう風に思います。

多分野にわたるさまざまな施策ですので、これまでの東京都の行政、縦割りの中ではなかなかやりづらいこととは十分承知しておりますけど、ぜひ

2020年、あるいはその先に向かってご協力をいただき、より、一段と力合わせて実現をしていきたいと、こう願っております。ぜひよろしくお願いいたします。

特に最後に何かご発言があればお受けしますが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

3ワーキング、本当に頻繁に開いていただきまして、多くの方に参加をいただきましてありがとうございました。

ここまでまとまった成果を、これから着実に実現していくということで、さらなるご協力をもう一度お願いしまして、この会を閉じたいと思います。

**【東京都 都市整備局 都市基盤部交通政策担当部長(事務局)】**

本日は大変ありがとうございました。いろいろご意見をいただきましたけれども、基本的に事務局といたしまして、それぞれのプロジェクトを進める上でのエールと受け止めております。

先ほど、今お話もございましたが、2020年、さらにその先に向けて具体的に取り組む内容を今後決めていかないといけない。とりわけ今日、庁内、また皆様からいただいたご意見は、それに対してご支援いただけるものと認識しておりますので、ぜひ今後とも、連絡会議などの場を活用させていただきますので、忌憚ないご意見をいただきながら、より具体的な進め方をしっかり出してやっていきたいと考えております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

また、岸井先生、また、ワーキングの主査を務めていただきました3先生の方、本当にありがとうございました。また、皆様も大変お忙しい中ありがとうございました。

それでは、これもちまして、本日の「利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議（第3回）」を終了させていただきます。

(文責 都市整備局都市基盤部交通企画課)

利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議（第3回）出席者名簿

	役 職 名	備 考
座 長	岸井隆幸 日本大学理工学部教授	
委 員	羽藤英二 東京大学工学系研究科教授	
委 員	村木美貴 千葉大学大学院工学研究科教授	
委 員	清水哲夫 首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授	
委 員	東京都政策企画局技術政策担当部長	
委 員	東京都青少年・治安対策本部治安対策担当部長	代理
委 員	東京都都市整備局企画担当部長	
委 員	東京都都市整備局都市づくり政策部長	代理
委 員	東京都都市整備局都市基盤部長	欠席
委 員	東京都都市整備局交通政策担当部長	
委 員	東京都環境局都市エネルギー推進担当部長	欠席
委 員	東京都福祉保健局企画担当部長	代理
委 員	東京都産業労働局観光部長	代理
委 員	東京都建設局道路管理部長	代理
委 員	東京都建設局道路保全担当部長	代理
委 員	東京都建設局河川部長	
委 員	東京都港湾局企画担当部長	
委 員	東京都交通局企画担当部長	
委 員	警視庁交通部交通規制課長	欠席
委 員	警視庁交通部交通管制課長	欠席
委 員	中央区都市整備部長	欠席
委 員	八王子市都市計画部長	代理
委 員	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部担当部長	
委 員	東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部長	代理
委 員	一般社団法人日本民営鉄道協会運輸調整部長	
委 員	一般社団法人東京バス協会常務理事	
委 員	公益財団法人東京タクシーセンター指導部長	
オブザーバー	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長	代理
オブザーバー	国土交通省都市局街路交通施設課街路事業調整官	欠席