

第4回大田区交通政策基本計画推進協議会 議事要旨

日 時	平成 29 年 8 月 7 日 (月) 10 時～12 時	
場 所	大田区役所 2 階 201・202 会議室	
出席者	外部委員	<p>23 名中 20 名出席</p> <p>屋井委員 (東京工業大学大学院 総合理工学研究科教授)、小原委員 (大田区自治会連合会会長)、平澤委員 (大田区商店街連合会会長)、田中委員 (大田区観光協会会長)、塩ノ谷委員 (東日本旅客鉄道株式会社東京支社 総務部企画調整課長)、小里委員 (東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部 企画課長)、竹内委員 (京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長 (代理 森田課長代理))、高木委員 (東京モノレール株式会社 建設計画部課長)、依田委員 (東急バス株式会社 運輸事業部運輸課長 (代理 西野課長代理))、鬼頭委員 (京浜急行バス株式会社 経営企画部長)、熊田委員 (公益財団法人東京タクシーセンター 施設管理課長)、宮藤委員 (国土交通省東京航空局 東京空港事務所総務部長 (代理 成田課長))、三條委員 (国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長)、谷崎委員 (東京都都市整備局交通企画課長 (代理 岩崎課長代理))、高橋委員 (警視庁蒲田警察署交通課長)、飯島委員 (東京湾遊漁船業協同組合理事長)、中村委員 (東京都京浜島工業団地協同組合連合会専務理事)、堀委員 (株式会社スペース・クリエーション一級建築士事務所代表取締役)、伊佐治委員 (大田区議会議員)、秋成委員 (大田区議会議員)</p>
	大田区職員	<p>15 名中 12 名出席</p> <p>黒澤委員 (大田区まちづくり推進部長)、小泉委員 (大田区地域力推進部地域力推進課長)、中村委員 (大田区観光・国際都市部観光課長 (代理 矢島係長))、張間委員 (大田区福祉部福祉管理課長)、酒井委員 (大田区福祉部障害福祉課長)、浜口委員 (大田区こども家庭部子育て支援課長)、浦瀬委員 (大田区まちづくり推進部空港臨海部調整担当課長)、大木委員 (大田区まちづくり推進部都市開発課長)、近江委員 (大田区まちづくり推進部都市開発課地域整備担当課長)、三本木委員 (大田区まちづくり推進部都市開発課副参事地域整備担当)、明立委員 (大田区都市基盤整備部都市基盤管理課長)、谷田川委員 (大田区都市基盤整備部都市基盤計画調整担当課長)</p>
	事務局	まちづくり推進部都市計画課
傍聴人	3 名	

1. 開会

- ・新しい委員の紹介
- ・開会の挨拶 【黒澤委員（まちづくり推進部）】
- ・資料確認 【事務局】

2. 議事

1) 議事 1 第3回推進協議会と第4回推進有識者会の議事概要について

【屋井委員】

それでは、前回の協議会から今回までの間に有識者会等も開いておりますので、議事の概要をご説明頂きたいと思います。

- ・資料説明（資料1 第3回推進協議会と第4回推進有識者会の議事概要）【事務局】

【屋井委員】

簡単にご説明を頂きましたが、いかがでしょうか。

資料1に関わるご質問があっても構いませんので、それでは資料2の説明の方に入らせて頂きます。

2) 議事 2 大田区交通政策基本計画（素案）（第3版）について

- ・資料説明（資料2 大田区交通政策基本計画（素案）（第3版））【事務局】

【屋井委員】

「施策展開」と言っていたものが43ページから百何ページまであります。十分ご説明できていませんが、43ページの一覧表は基本的な施策を一つひとつ書き下しています。

それから、計画を作るだけではなく、モニタリングをしながら進めていきますということを示した建て付けになっています。

ですから、43ページ以降の中身についても時間が無くて恐縮だったのですが、今日は、お気づきの点や特にご興味・関心のある点等を中心に見て頂いてご意見があれば伺い、会議終了後にももしお時間があればほかの部分について見て頂いて、ご意見があれば事務局にご提案頂きたい。

そして、前回も議論になった30ページからのところについて。初めての方には少し分かりにくいかもしれませんが、この交通政策基本計画の建て付けとしては、区の様々な計画の中で今回の計画がどのような位置付けになっているかをはっきりさせた上で、交通の基本的な現状の問題や将来起こりうる問題等をはっきりさせています。一方で、関連する計画の中身として示されている目的や方向性を列挙した上で、28ページの第4章で、この計画の中身としての基本的な考え方を改めて示しています。

ですから28ページ以降が非常に重要です。28ページから29ページはキャッチコピーのような話があります。前回もそのような議論があったのですが、キャッチコピーということよりも、計画の中身自体をきっちりご議論頂ければ良いのですが、一言でいうと何を目指しているかが分かるような語句やコ

ピーがあっても良いし、あるいは文章やフレーズがあっても良い。そのようなものが、計画の中身が固まってきてから同時に固まれば良いのではないかと私は思っています。

前回いろいろな議論があった中で、改めて今回はこういう提案をさせて頂きましたということです。これは非常に短い語句になっていますから、これ以外に 1~2 行くらいで、方向性を示す文章のようなものも最終的には登場するのではないかと思っています。

また、リーディングプロジェクトは今回初めて出させて頂きました。「分野横断的な視点もぜひ入れてください」という話もありましたが、そのようなことも踏まえながらご議論を頂ければと思います。

今回の協議会の議論を踏まえつつ、区民の皆さんや区に関係のあるような方々に、この素案から抽出したエッセンスをお示ししてご意見を頂くという段階がこの先に控えております。そのようなことも踏まえて頂きながらご意見を頂いて参りたいと思います。

それではいかがでしょうか。先ほどの 3 点以外のところでも構いませんのでよろしく申し上げます。

【屋井委員】

では、皆さんがまだ見て頂いているので私から。

いわゆる「サステナビリティ」というか「持続可能性」について。この「持続可能」というのは非常に重要な概念ですし、一過性の言葉ではなく定着して使われようとしています。

大田区さんの従前の計画をパラパラと私が見た感じだと、そのような言葉が必ずしも出てきていないのかなと思います。従前に出てきていないところにいきなりというのも何ですが、今回の計画の中にも見つからない気がします。どこかに入っていたら教えて頂きたい。また入っていないのであれば「持続可能性」のような言葉をどこかに加えておかなくて良いでしょうか。

【事務局】

「サステナビリティ」について、環境のところに入ると思っていたのですが、確かに文言としては入ってございません。そのような文言を入れる必要があると思います。

【屋井委員】

サステナビリティは、もともと「交通」という観点だけの話ではありません。だから「日々の暮らしの中で、区民の皆さんも CO₂ 排出を減らしましょう」のようなものがあれば。例えば温対法（地球温暖化対策の推進に関する法律）の実行計画を市町村がそれぞれ持っていたりするし、そのような部分と関わってきたりしますので、そういう関連計画・上位計画の中で、特に交通・移動に関わるところについても「持続可能性等を念頭にこうしましょう」という建て付けが相応しいのですが、どうでしょうか。

【黒澤委員（まちづくり推進部）】

本日、庁内の環境清掃部の委員が来ておりませんが、昨年度、「環境基本計画（後期）」を策定したばかりでございます。「持続可能性」という概念は社会のあり方としても重要なキーワードだと思いますので、もう一度「環境基本計画」を確認して、3 つの目標の中の「環境」のところに、当然入ってくるべきだなと改めて思いましたので、そういう方向で修正をしたいと思えます。

【屋井委員】

4 ページの全体の位置付けでは、「環境基本計画」との整合も図るということになっていきますのでよろしくをお願いします。

【中村（文）委員（京浜島工業団地組合）】

83 ページ「業務を支える交通サービスの提供」の中の、「2）公共交通の機能向上」の「臨海部へのアクセス向上」で、「東海道貨物支線貨客併用化整備を促進する。また、羽田空港アクセス線の動向を確認する」となっています。

昨年度、国土交通省の交通政策審議会の鉄道部会で、「最も優先すべき」の方に、「羽田空港アクセス線」は「新空港線」と共に入っています。貨物の貨客化の方は、一番上のランクではなかったと思います。大田区として「東海道貨物支線貨客併用化整備」を先に持ってきたい理由は何でしょうか。

【事務局】

「羽田空港アクセス線」は、JR 東日本さんが今計画しているものでございます。

「東海道貨物支線貨客併用化」は、神奈川県を筆頭に協議会を作っておりまして、大田区もその中に入っています。私共としても貨客併用化整備を促進させて頂きたいと思っております。

JR の「羽田空港アクセス線」は、JR 東日本さんの考え方を聞きながらでないと、私共には内容が把握できないので、このような書き方になっています。

【中村（文）委員（京浜島工業団地組合）】

6 自治体は、神奈川、川崎、横浜、東京、大田と品川でしたか。その協議会は、国土交通省からの答申があっても、貨客併用化を進めていこうという姿勢は変わらないのでしょうか。

【黒澤委員（まちづくり推進部）】

姿勢は変わりません。今年度も協議会を進めるということで、8/9 に協議会を開催させて頂くことになってございます。

【中村（文）委員（京浜島工業団地組合）】

JR の方もいらっしゃるので少し伺いたいのですが、この「羽田空港アクセス線」について、今のところの進捗状況を分かる範囲で教えて頂ければと思います。

【塩ノ谷委員（JR 東日本）】

審議会の答申を受けまして、まだ検討中という段階でございます。区さんと正式に協議をしている段階でもございませんので、正式にお話しできることがまだありません。

【中村（文）委員（京浜島工業団地組合）】

わかりました。ありがとうございました。

【屋井委員】

今のご意見のようなものは大変ありがたいです。中を見て頂いて、関係するところや関心のあるところについて言って頂けると、中身もさらに良いものになっていきます。

今の点ですが、私も「臨海部へのアクセス向上」ということについて。大田区さんは非常に広いので、内陸部から臨海部まであります。そのため「区内の移動としてのアクセス線」のように読めるのですが、「東海道貨物」にしろ、JRさんのものにしろ、どちらかというとも臨海部をそのまま並行するようなルートなので、ここで言う「アクセス向上」というのは少しどうかという感じがします。

また、「東西方向の交通の充実」の方に「新空港線の整備を促進する」と入っていますが、これは間違いなく東西方向ということもありますが、「新空港線」も「臨海部へのアクセス向上」にも機能すると思います。そのような書き分けに関するものが一つあります。

それから強弱の問題があります。これは大田区さんの作られる基本計画なので、その中で、大田区さんだけではできませんが、大田区の将来を考えたときには大変重要な施策を、それなりに力強く書くことは可能だと思います。

「全部の協議が整っていないと書けません」ということになると、将来計画というものはほとんど計画を書けません。従って、JRさんの件についても、大田区さんとして必要であれば、当然書くわけです。大田区さんとして必要性がそれほど高くなければ、それは書かないということになるわけです。

そこは、決まっているから、決まっていないからということよりも、大田区さんの将来の方針に照らして、重要なものはきちんと書くということで、私は構わないのではないかと思います。

全部調整みたいな話になってくるのは、このような基本計画では少しそぐわない面もありますから。ですから、調整できていないものでも、ぜひ「重要なものについてはやっつけていこうではないか」というようにして頂ければありがたいと思います。

それから「東海道貨物」は、私も20年以上関わりを持っているのですが、確かに簡単にはできません。しかし姿勢として「こういうものが臨海部にとって必要だ」ということは、書けなくはありません。

しかし個人的に言うと、この「整備を促進する」というのと、新空港線の「整備を促進する」というのは同じ重みですよ。私は「新空港線」の方が、やはり大田区さんとしては必要性が高いし、早期に実現していかなければいけないのではないかという気もするのですが、それと表現が同じで良いのでしょうか。関わっている身から言うと、大変強く書いて頂いていることはありがたい面もあるのですが、重要性や必要性から書き方も検討して頂ければと思います。

【田中（常）委員（観光協会）】

今の議論に関係するのですが、31ページに「交通の将来像」というのがあって、広域・区内・地域という3つのレイヤーで分けているのは非常に良いと思うのですが、その一つひとつの整理ができていないのではないのでしょうか。今言ったようなことも入っていないですし、鉄道についても入っていない。外かく環状の道路についてどうするのかというのも入っていない。先ほどの大田区の話で、大田区が関わる話ではないのかもしれないのですが、「広域交通の将来像」というのは、当然そういった話なので、広域交通は整理をした方が良くと思います。その中で、どう考えるのかということだと思います。

「新空港線」についても、よく大田区の中の話のようにしているのですが決してそうではなくて、広域交通なのでそういうことの説得力がないと先には行かないと思います。やはり「広域交通の将来像」について整理をして、「大田区が特に力を入れようとしているものは何なのか」というのを浮き彫りに

する必要があるのではないかと思います。

それから以前も言ったのですが、大田区の中で課題と言えば、やはり踏切をどうしようかとか、駅の東西の行きづらさをどうしようかというのが出てきています。東西交通については各所に出てきているので良いかもしれませんが、やはり踏切があることの課題は挙げるべきだと思います。大田区だけで片付く話ではないのであれば、「広域交通の将来像」の中にそのようなものも入れておいた方が良いのではないかと思います。

それから、すごく丁寧にまとめて頂いて、43 ページの全体の表ができていると思うのですが、テーマによってはいろいろなところに関わっていることがあると思います。リーディングプロジェクトは割とすんなりと右に行っているのですが、例えばバリアフリーはあらゆるところに出てきます。自転車もあらゆるところに出てくるわけです。そのようなものをどのように捉えるのか、見る人にとって訴えるような、リーディングプロジェクトや問題点が浮かんでくるようなやり方を少し工夫できないかと思いません。例えば、太い字にして同じ字にすとか。また共通のテーマについては、どこどこが関係しているのかをもう一度整理してみると、リーディングプロジェクトの線だけではない線が見えてくるのではないかと思います。

リーディングプロジェクトは、これで決まりなのですか。

【事務局】

まだ案の段階でございます。

【田中（常）委員（観光協会）】

そうだとしたら、リーディングプロジェクトはもう少しわかりやすくした方が良いのではないかというのが私の意見です。

【事務局】

最初の「交通の将来像」の整理についてですが、32 ページの「広域交通の将来像」で、大田区周辺についても記載をしていますが、先ほどの話にございました「新空港線」も広い範囲での効果があるのですが、ここで表しきれているのかなという気がしていますので、そのイメージについて整理をさせて頂きたいと思いません。

外環については、14 ページの「広域交通の課題」の「道路の強化」というところに書かせて頂いてございまして、鉄道だけではなく、道路についての記載もしております。施策の部分について、内容をもう少し精査したいと思いません。

また、リーディングプロジェクトについては、まだぼやっとしてございまして、これで「将来、区民の方々がどうなるのかイメージがつかめる」という記載にはなってございませぬ。部署が横断的に関わるので、今日、皆さまから頂いたご意見を基に記載を考えていきたいと思っております。

踏切につきましては、50 ページに「施策の方向性 2) 公共交通の機能向上」の下に「緊急に対策が必要な踏切の対応」として記載をしております。また、106 ページにも載っております。

踏切については、先ほどのリーディングプロジェクトの 7 番目「災害に強いまちづくりを進めます」に、「区内にある 53 箇所の踏切の立体化を図るなど抜本的な対策を行うことにより、誰もが快適でかつ

安心に生活できる環境をつくります」と書いてございます。しかしお話にございましたように、イメージがわきにくい記載になっているところもあるかと思っておりますので、精査をしていきたいと思っております。

【田中（常）委員（観光協会）】

踏切については「何をしようとしているのか」が見えません。例えば、池上線を地下化しようとか、東西線をやるときに同時にやろうというようなことでもない限りは何もできないと思っておりますが、どうお考えでしょうか。

【事務局】

今現在ある課題として「踏切の解消」は区として非常に重要と考えておりますので、載せさせて頂いております。しかし、「解消を実現するのにどのようなことをやっていく必要があるか」ということについては、今後リーディングプロジェクトが固まった時点で PT を組んで、細かく詰めていきたいと思っております。

【屋井委員】

区内には踏切がいくつもあります。歩道部分を少し広げるとか分けるとか、そういう短期的な対応を協議して進めていくのは当然区としてもできます。連続立体交差などの話になると短期ではもちろんできませんが、具体的な箇所があるからこそ、ここに入っているのだと思います。

しかし逆に、これも事務局にお伝えしたいのですが、「書いた以上は絶対にやる、やれなかったら困る」と言われると、大体行政は書けなくなります。「書いたのにやってないじゃないか」「責任取れ」と言われてしまうと困ってしまうので。だから、「やらなければならない」という優先度の高いものについては、きっちり書いていきましょう。それは「全てが 100%期日までにできる」ということを保証しているものではありません。もっと言うと、関係者・関係機関の合意がなければもちろんできないし、沿道の方々や区民の方々、いろいろな方々の協力がなければいけないという類のことばかりです。だから、それは「最大限努力してもできない」ということはあり得るということです。

この前提の下で建て付け全体を作ってもらわないと、「本当にできることはこれだけです」と、どんどん小さくなってしまいます。それは困りますので、上手くバランスを取っていくのが今まさにやっている議論だと思います。そういうふうに見て頂ければ結構だと思います。

【黒澤委員（まちづくり推進部）】

踏切の問題で補足ですが、一つの大きなきっかけになったのは 3.11（東日本大震災）の時に、ある路線の踏切がほとんど開かなくなりまして、そのエリアの中にいた方が外に出られないという状況がありました。

それから、踏切改良促進法の改正による、5年間で具体的に改良の計画を国に提出すべき踏切というのを大田区内で二箇所、指定されたというのも最近の動きでございます。

この問題については非常に大きな課題であるという認識は、しっかりと載せていきたいと思っております。

委員からご提案のあったような、具体的なプロジェクトを関連する計画の中できちんと、踏切問題ということでどこまで解決できるのかということは、引き続き議論していきたいと思っておりますし、リーディ

ングプロジェクトになかなか全部を網羅するのは難しいと思いますが、この課題と重要施策につきましては、今後どのように計画に落とししていくのかという議論が、総合計画を作った後に庁内の課題になりますので、そこでもしっかり揉んでいきたいと思っております。

【屋井委員】

最初の方に出てきた外環の話、根幹的な道路の将来像のようなものはどこかに出てきますか？

32 ページで新空港線軸は鉄道系プラス道路系と書いてあるので、この道路系はそういう意味かなと理解は可能ですが。ほかにどこかに出てくるところはありますか？

【事務局】

施策の方では具体的には出てきていません。課題のところには出てきています。

また、32 ページの広域交通の将来像のイメージの中で、点線で太く描かれているのがそれぞれ鉄道系と道路系の軸でございまして、水色の点線が新空港線軸ということで、鉄道系プラス道路系としてございますので、ここが外環をイメージしてございます。

【屋井委員】

時間軸や熟度も違うかもしれない。少なくとも新空港線はかなり具体的な計画段階へ行こうとしています。こちらの JR さんも本当はそうです。費用分担やいろんなことがまだ詰まっていないだけで、やろうと思ったらやるぞということはありません。

だから、鉄道の方はもちろん国の計画として定めているところもありますが、区としても重要な課題だということで、もっと強く書き込むことはできます。

一方、東西交通の道路系の軸というのは大変重要になってくると思いますが、外環も区が自ら進めて行くということではないので、それを同じように書いてしまうと、先ほどの京浜臨海部貨物線の旅客線化と新空港線とを同じにしているようなもので、なんとなくインパクトというかメッセージというか、伝えようとしているものがはっきりしなくなると思います。

しかし、一応将来の構想はあるので、基幹的な道路のネットワークも無いので、もっと必要性があるということを訴えていくことは可能だと思います。そのようなところを整理して頂いた方がよいと思います。

それからもう一点、32 ページの図ですが、もし「グローバル」のような言葉を使うのであれば、「羽田空港と世界が繋がっている」くらいの矢印が絵としてはあった方がよいと思います。首都圏の中で自然体で大田区が機能を果たしていると。大田区がいろいろなものがある意味で共有し、あるいは協調的に受け入れたり、積極的に進めたりすることによって、この首都圏の中の役割をきっちりと果たしていくということが伝わるようにしたいです。先ほどの田中委員のご発言はそういう趣旨でしょうからね。その辺を踏まえて書いて頂けたらよいと思います。

【秋成委員（大田区議会議員）】

113 ページのリーディングプロジェクトですが、分野「暮らし」の中でコミュニティサイクルについての記述があります。先日、糺谷で阿波踊りがありまして、そこに来の方が大森の方からコミュニティ

サイクルを利用して来たということで、とても使いやすい、乗りやすいということで、感謝の言葉を伺うことが出来ました。

2つお伺いしたかったのですが、まず51ページにバス停留所の改善というのがございます。私の地域は京急バスの地域なのですが、とてもきれいにバス停を改善頂きまして、雨除けが出来たり、ベンチを付けて頂いたり、とても利用しやすく、きれいになったと感じております。そのような中でまだ一部、大田区らしいと言いますか、飲食店の使い終えたベンチをおいていただいているところがあります。恐らく近隣の方が置いてくださっていると思うのですが。バス停の今後の計画ですが、あのようなバス停の整備については、バス事業者さんの方で計画されているのでしょうか？

例えば、あのような椅子の状態を残したまま2020年のオリンピックを迎えるのか、それとも2020年までにはあのようなお店のベンチが置いてあるものがなくなるのか。そのような計画について、区とバス事業者さんの方でお話をされているのでしょうか。またそのようなものをこの計画に載せられるのでしょうか？

【事務局】

バス停留所の計画につきましては、基本的にバス事業者さんによる計画になります。今回、この計画素案の中では、公共交通の機能向上という中で、基本的な施策として区としてはこういう改善と一緒に連携して検討していかなければいけないだろうということで、書かせて頂いております。今後、関係するバス事業者さんや交通管理者さんと連携していければと思っております。

【鬼頭委員（京浜急行バス株式会社 経営企画部長）】

バス停の改善に関しましては、我々もなるべく使いやすいバス停にしていきたいと思うのですが、金銭面の話は別にしまして、上屋等は歩道の幅員の規制がございますので、どこにでも出来るということではございません。

また、ベンチに関しましては、視覚障がい者の方の障害になるのではないかと懸念と、車いすの方の乗車の際の障害になるのではないかと点から、京急バスとしては積極的にベンチの設置はしていない状況です。

【西野委員（東急バス株式会社）（代理）】

今、京急バスさんのお話がありましたように、やはりベンチについては非常に危険を伴う場合もありますので、十分注意して設置していくということになっています。

【屋井委員】

大田区内は路線バスの延長が長いので、時間通りになかなか到着しないというケースもあるでしょうし、長い時間バス停で待っておられる方もいるでしょう。バスも利用者の減少などいろいろ厳しいですが、一方で使いやすくして、今以上に利用して頂けるような環境整備も必要でしょう。

私が考えているのは、これはバス停ではないですが、横断防止柵と一体化した、ちょっと腰掛けられるようなスペースをとらないものが作れたらよいなという場所が結構あります。

いろいろなケースがあるでしょうし、担当されている所はぜひいろいろと工夫をして頂けるとよいのではないかと思います。

【秋成委員（大田区議会議員）】

もう一点ですが、47 ページに「暮 1.1.5 多様な移動サービスの提供」とございます。この中で、UDタクシーについて、昨年度くらいに東京都の予算をつけて頂きまして、各タクシー事業者さんに導入をとということで進めて頂いていると思いますが、現在の導入状況ですとか、今後どのように増やしていくのかなどについて、もし何か分かれば教えてください。

また、この「多様な移動サービスの提供」の中に、UDタクシーについても載せてはいかがでしょうか。

【事務局】

UDタクシーについては私のほうでも把握しきれていないところがございますので、調査をして、この中にどのような形で反映するか検討していきたいと思っております。

【屋井委員】

この「暮 1.1.5 多様な移動サービスの提供」の施策は長期を目指しています。これまで取り組んできたような様々なユニバーサルデザイン化などの工夫は当然ありますが、この項目については、もっと新しいテクノロジーも含めて検討していきましょうということですので、そのように理解して頂けたらと思います。

これについては、どんどんやって欲しいと私は思います。大田区さんの技術力というか地場産業もあるわけですし、いろいろな工夫をして場合によってはどこかを実験場にしているいろいろな取り組みを展開していくような。こういう新しいものを基本計画の中からも感じられるように、ぜひしてもらいたいと思います。

【秋成委員（大田区議会議員）】

UDタクシーについては、タクシー事業者さんの方で導入されて以降、乗り場についてはまだ整備されておられません。目の前にUDタクシーが停まっているにも関わらず、必要とされている例えば障がい者の方が乗ろうと思ったら別の方が乗ってしまった、ということがあったそうです。この乗り場の整備についても、駅や空港などでの乗り場は、例えば京都駅のように普通のタクシー、UDタクシー、または沢山の荷物を抱えている観光客のような乗り場が分かれているということもありますので、そのようなことも空港を抱える大田区としてはご検討頂けたらと思います。

【平澤委員（大田区商店街連合会会長）】

122 ページに「自動運転の動向」と書いてありますが、自動車が無人で走るという時代が到来しているわけです。この計画は、現代の交通手段を基本として立案していますが、将来的には交通手段が変化して、大きく変わっていくのではないかと思います。飛行機でも、ジャンボは撤退して小型化に向かっているという事は、そういうところが変化をきたしているわけです。2050 年くらいには人口が 8 千万人台になるということを見ますと、バスも小型化して、コミュニティバスみたいなものが増えて大型バスは減少するなど、あらゆる交通機関に影響してくるのではないかと思います。

もっと素晴らしい、変わった交通手段が出てくることを想定した、夢のような計画にしてもよいのではないかと思います。そのようなことについて区はどう考えているのでしょうか？

夢の超特急が今リニアカーに変わろうとしているし、オリンピックの開会式には空から人間が一人で降りて来る、というようなこともある訳で、そのような時代が到来することも想定して、考えていくべきではないかと私は思いました。

【事務局】

仰る通り 122 ページに「自動運転の動向」を書かせて頂きました。今回の交通政策基本計画の策定にあたりまして、現時点で実現すると思われるものを書かせて頂いたのと、将来的に実現すると思われるものが確実ではないものについても書く必要があるだろうということで、「自動運転の動向」を書かせて頂いております。

平澤委員からのご指摘のとおり、今後どうなるのかというところについては、47 ページで「暮 1.1.5 多様な移動サービスの提供」で書かせて頂いております。その中で、今ある公共交通のほかに将来の交通に関する動向も踏まえて検討をしていくということで、自動運転車等を書かせて頂いております。しかし、技術的動向によって実現のタイミングがはっきりしていないところがございますので、48 ページのスケジュールのところにもブルーの矢印がありますが、「自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。」ということで、今の時点で分かるところについて記載をさせて頂いております。

リーディングプロジェクトでも、114 ページの 5 番目、「“臨海部・羽田”を次世代交通で支える街にします。」で、一番下に「羽田空港第 1 ゾーンでおこなわれる自動運転の動向を確認しながら今後臨海部での実験に繋げていき、自動運転のモデル自治体を目指します。」と、ここまで実現できるかというのはありますが、今のところ書かせて頂いております。

この先どのようなテクノロジーが出てくるか、現在予想している以外にも今後出てくると思いますので、このプランが出来た後、5 年ごとに行う見直しの中で反映していければと考えております。

【田中委員（大田区観光協会会長）】

臨海部について、大田区の親水空間は多摩川からずっと繋がっています。舟運の話や水上交通の話も一緒ですが、そのようなイメージが整理できているとよいと思います。

臨海部へのアクセスの向上とか、空港へのアクセスの向上という言葉しか出てきませんが、実際はそうではないふくらみがあります。一度エリア分けをできれば目に見えるように整理をした方がよいと思います。ここに出てくる臨海部というのは平和島の流通センターですよ。そのことだけのようにとらえてしまうことがあります。

それから、大森からは、臨海部だけではなく羽田へのアクセスについても、何か改善が出来るのではないかと思いますので、その辺も整理をした方がよいのではないかと思います。

【事務局】

37、38 ページのイメージの中で、臨海部と羽田空港周辺を分けて記載しておりますので、その繋ぎはどうなっているのかと。おっしゃる通り多摩川との関係などあるかと思います。この書き方については整理をさせて頂きたいと思います。

大森と羽田のアクセスの部分についても、13 ページの課題のところでは「大森から臨海部間の交通の充実」と書かせて頂いております。図には羽田まで点線が入っていますが、書き方については整理したいと思います。

【谷田川委員（大田区都市基盤整備部都市基盤計画調整担当課長）】

リーディングプロジェクトの113ページ、「暮らし」の一番上に自転車に関する内容が記載されています。これを読むと、誰もが安心して自転車を利用できる環境ということで、当然この文言ですと、自転車を利用する人が安心してという事ですが、それにプラスして自転車を脅威と感じる人が歩行者としてはございますので、その辺も含めてマナー向上の啓発等を推進していきたいと思います。

また、区としても平成28年度から平成37年度までの10カ年で170kmの自転車走行環境の整備を行いますので、その辺のところを含めて考えていきたいと思います。

さらに、臨海部のお話でしたが、臨海部の交通の不便については私共も重々承知しております。あわせて各駅から臨海部へのバスも当然ありますが、ここに書いてあるコミュニティサイクルというのも重要な公共交通を補完する手段だと思いますので、あわせて継続して自転車のネットワークとコミュニティサイクルをトータルで考えていきたいと考えてございます。

【屋井委員】

リーディングプロジェクトに関しては、今回初めて出てきたということですが、もう少し分かりやすくという意味でも工夫が必要です。図面化をするか分かりませんがそういうものも要るかもしれません。

また、リーディングプロジェクトなので、例えば113ページ、2番の「誰もが円滑に移動できる街づくりを進めます。」ですが、今までも進めてきているのですがリーディングプロジェクトとして特に何を重点的にやるのかとか、どのように連携して進めるのかとか、今までの連携と違ってこのような連携を進めますというのがあるとか、何か特色を示す必要があると思います。

自転車のように、これまでも一定程度取組んでいますさらに一気にネットワークを整備しますというのは特色がありますから分かりやすいのですが。

この「誰もが円滑に移動できる街づくりを進めます。」は結構重要で、この協議会もそうだし有識者会もそうですが、子育て世代がありまた高齢者が増えてくる中で、どういう交通面からどうやって総合的に支えていけるかなど結構大きなテーマがあります。身障者の方もいますが、一般の方でもいろいろな場合に改善を必要としていると思います。

そういうことなので、もう少し分かりやすくということについては、「いろいろな部局が関わって達成するぞ」ということが分かるように、少なくとも交通に関わる部局だけがやるのではなく、それによって今までとかなり違ったステージで効果を発揮できるのだということを、ぜひ伝えて頂きたいと思います。

114ページの6番、「環境負荷を抑えるため、車の利用を減らし、騒音や大気汚染を減少させ、CO2排出量の少ない街を目指します。」もそうです。これを交通だけでやろうとしても無理だと思います。

【伊佐治委員（大田区議会議員）】

1ページ目に「策定の背景と目的」が書かれているのですが、2020年のオリンピック・パラリンピックを契機としてこの計画をつくらなければいけないという話ですが、概念的に違うのではないのでしょうか。

例えば、28ページに「超高齢社会、都市間競争の激化などが進む中」と書かれているのですが、むしろこういうことが求められているから今回のこの計画を策定するということの方が、区民の皆さんが見ても、妥当性があるのではないかと思います。

また、「区部周辺部環状公共交通」と書かれているのですが、以前いただいた蒲蒲線のパンフレットでは仮称ということになっていましたが、この計画上は仮称ではなくなったということでしょうか。

【事務局】

1点目のこの計画を策定するに至ったきっかけとしましては、28ページに書かれている部分が主な部分でございますので、最初の部分の書き方については整理させていただきたいと思っております。

【事務局】

2点目の区部周辺部環状公共交通については、今回の198号答申におきましても「区部周辺部環状公共交通の新設」と名前が出ておまして、仮称という表記ではございません。短くして「区部環」とよく言われているのですが、区部環というのはエイトライナーとメトロセブンが両方合わさって、一体で整備して区部周辺部環状公共交通という言い方になってございますので、今はそちらの方の呼び名が正しくなっています。

【堀委員（(株)スペース・クリエーション）】

先ほど谷田川委員の方からコミュニティサイクルの考え方をうかがいました。これから非常に期待しているところでありますし、すでにサイクルポートを何箇所か設置してくださって、コミュニティサイクルも稼働を始めています。

お願いしたいと思うのは、サイクルポート間のルートを安全に走行できるようにすることもあわせて考えていただければありがたいと思っております。自転車ですから横に並行して車両が走ったりトラックが走ったりします。例えば道路の端にコミュニティサイクルの専用ラインを作るなど、いろんな方法があると思っております。

【屋井委員】

さきほどお話があったネットワーク計画を大田区さんはきっちり持っていまして、それに基づいて今どんどん走行空間を整備しているところです。ルール通りに走ると今までより安全性が高まるという条件が整ってきました。確かにコミュニティサイクルを導入するということは、この区は結構条件としては良くなってきてはいます。

しかし、いろいろな場所もありますので、十分に注意しなければいけません。特に臨海部の方では平日は横断者が多いので危ないという状況はあると思っております。ぜひご意見を踏まえて進めていただければと思っております。

今日は非常に活発なご意見をいただきましたので、これを踏まえてまた事務局の方で鋭意ご検討いただくということをお願いしたいと思います。

それでは、議事を先に進めさせていただきます。

今後のスケジュールについて、先に話して悪いのですが、28年の3月くらいから始めて、区民の皆さんに今何が問題かを1回アンケートをして聞いています。

今回の第2回のアンケートでは、この協議会で検討してきて、計画の素案の中身がある程度出てきましたので、その中身についての情報をご提供しながらご意見をいただくということです。

3) 議事3 第2回区民アンケート調査の計画案について

・資料説明(資料3 第2回区民アンケート調査の計画案)【事務局】

【屋井委員】

アンケート票のほかに、配るときには何か添付資料をつけますか？

【事務局】

配るときには、公表用の資料の素案としてほしいA4判の両面8ページ程度の資料を同封したいと考えてございます。

【屋井委員】

絵がついていて比較的親しみが持ちやすいような。

一方でこのアンケートは、まだまだ文字が多く面白くないと言うかなかなか答えづらい状況になっています。

これ以上やさしくしていくのが難しい状況に一応あるということですが、こんな分りにくいのは答えないぞ、というご意見もあるかもしれません。ご意見をいただきたい。

【伊佐治委員(大田区議会議員)】

せっかく計画上で地域特性に合わせた課題を抽出されているので、こういうアンケートのときにもどいう地域に住んでいるかによってアンケートの内容が変わってくると思いますので、ぜひ地域を選択していただくようなことを考えたらどうでしょうか。

【屋井委員】

住んでおられる方の地域という意味と、関心を持たれる、答えるときの地域とありますが、前者ですか両方ですか。

【伊佐治委員(大田区議会議員)】

住んでいる地域が分かるような形で。

【屋井委員】

ぜひそのあたりを把握できるとよいと思います。

【伊佐治委員(大田区議会議員)】

問1から問3までで、性別、年齢、ご職業を聞いていますので、その後、地域について聞ける項目を追加していただくとよいのではないのでしょうか。

【平澤委員（商店街連合会）】

このアンケートにも、「自転車を利用する環境の充実」という項目がありますが、いま自転車というほとんど電動自転車に変わりつつあります。これを自転車とみなしているのでしょうか。警察の方もいらしてますけど。本田宗一郎が進駐軍のモーターを払い下げて今のバイクを作り始めたというのが原点ですが、いまの電動自転車は、バイクと同じような状況ではないかと思います。

これからだんだん高齢化が進んで3人に1人が65歳以上だという状況では、電動カーというのでしょうか、車いすで電動で動く、あのようなものが増えてくるときに、自転車だけのマナーというか、これだけを問題視していてよいのかと私は思いますが、いかがでしょうか。

【屋井委員】

調査項目という議論ではなく、先ほどの計画素案の方にそういうことが入っていた方が良いのではないかというご意見としてまずはいかがいましょう。

それから、アンケート上は「自転車を利用する環境の充実」という中でこう書いてもらっています。だから今の平澤さんのご意見のようなものが出てきた時には、現状では問5しかないということになりそうです。自転車だけではないだろうということで、取り組むべきではないと答えて、なぜなら自転車だけが問題ではない、シニアカーも問題だ、あるいはパーソナルビークルも問題だ、こう書いてもらうということになります。

前者の方は施策に対するご意見だということで受け止めてください。私もそれは将来的な危惧はあります。ただ日本の施策の進め方として、従前、自転車を別に考えてこなかったの。ボリュームから言うと自転車が7000万台と多いでね。大田区さんもすごく多いから。まずは自転車を何とかしなければいけないというところから始まりました。でも次に控えているのは、まさにおっしゃる通りです。いろんなタイプのビークルはありますし出てきますから。それに対してもどうしようかと。これをいつ頃にはできなかつたということなんです。

状況を見ながら先手を打てるというのがベストです。こういう計画にかかっています。

またアンケート票については、文字が多いので工夫が引き続き要ります。調査票の中では文字を少し減らして、一方で参考資料の方とすごく対置しやすいようなデザインで作っておくとか。そういう方法もあるかもしれません。それは見かけ上の問題ですが。

答えてもらいたい項目数を減らすというのは、ちょっと難しいかもしれません。少しデザイン上の工夫等を進めていただくというのと、それから今のご意見もありましたけども、これにとらわれないでもっと幅広い意見をいただいた方が良いので、自由回答欄はできるだけ広めにとるようにしてください。

このほかもしご意見がおありでしたら、後ほど、何らかの方法で事務局の方へお伝えいただければ大変ありがたいと思います。調査を行うのは9月ですね。ご意見をいただくのは、できるだけ早めということになります。

4) 議事4 今後のスケジュールについて

・資料説明（資料4 今後のスケジュールについて）【事務局】

【屋井委員】

区民説明会は、どれほど関心を持っていただけるか分かりませんが、ぜひ開催していただきたい。○が1つついているのは、1回やるという意味でしょうか？

【事務局】

1日に3回を考えています。昼過ぎから夜までです。

【屋井委員】

場所はここでやるのでしょうか？

【事務局】

消費者生活センターを押さえてございます。

【屋井委員】

みんな蒲田に来なさいということかもしれませんが、それについてもいろいろな可能性をご検討いただければと思います。あるいは、どこかの庁舎などでパネル展示だけしておくことも考えられます。どこか1か所だけで説明会をやったからよいだろうというのはもう古いです。

陣容は限られているのでたくさんはできないのですが、こちらからお伝えしたいとか関心を持っていただきたいという気持ちがあることを、ぜひ分かっていたできるようにしてもらいたいです。

区報などに情報を一部提供するとか。開催しますというのももちろんそうですが、（計画の検討内容や検討状況について）こういう状況になっていますとか、そういうことはできませんか。

【事務局】

開催のお知らせについては、ホームページもそうですし、区報でも掲載して皆様に広く知っていただくと思っております。

【屋井委員】

開催だけではなくて、こういう取り組みがあるということも同時に伝えられないといけません。

【事務局】

作成状況についても伝えるようにしていきたいと考えております。

【屋井委員】

工夫してみてください。

それから、リーディングプロジェクトのうち特に区民の方の役割が入っているものは、この計画を策定した後に、区民参加型で協議会などを作って進めていくことになるでしょうから、そういうことを伝えていくことも必要だと思います。

3. 閉会

【事務局】

次回の協議会は、先ほども申しあげましたが11月13日を予定しております。皆様、予定に入れていただけますようよろしくお願いいたします。

これをもちまして、第4回協議会を閉会させていただきます。御多忙のなか、誠にありがとうございました。

以上