

交通問題への取り組み

銀座街づくり会議では昨年、横浜国立大学教授・中村文彦先生をお迎えして銀座モビリティデザインの勉強会を行い、12月2日に以下の内容を提案しました。

- ① 中央区の基幹交通導入計画は、第一段階としてBRT、第二段階としてLRT導入としているが、最初からLRT導入が望ましい。
- ② ルート案——新橋ルートまたは晴海通りルート。+銀座エリア内区道の周遊交通導入（小型バスまたは小型路面電車など）とセット。
- ③ 晴海通りルートの場合、銀座4丁目交差点付近を終日歩行者天国とし、歩いて楽しい街・銀座のにぎわいをアピールする。

BRT、LRTなどの地上交通機関を入れるのは、人が歩いて楽しい街に作り替えるためであり、通過交通需要を満たすためではありません。したがって、これらの導入は、車両や駅、掲示板など、交通機関に直接関係するデザイン、沿道の街路デザイン、沿道建築の街並みデザインなどすべてを含む、街空間の整備と一体となった改善事業でなければなりません。銀座をもっと歩いて楽しい街にするための、面的なモビリティデザインの総合的な改善が必要です。こうした点を考慮したうえで、実現可能かつ適切な路線は、晴海通りと環状2号線に限られるだろう、というのが、12月2日提案の骨子です。

この提案に対し中央区からは、オリンピック開催の正式決定をふまえ、より大きなランドデザインを描き直してほしい旨の申し入れがありました。しかしな

がら、12月2日案は、基幹交通システム導入において最も重要な要素である定時性と速達性、銀座にとって最も重要である街のにぎわいづくり・美しい街並みづくり、臨海部の人口増加に対応するための輸送力、街の景観としての車両デザインの重要性、周辺交通との関係を考慮したうえで、専門家の先生と地域がともに描いた、現時点における最良の銀座の交通ランドデザインであると自負し、中央区に再度要望をいたしました。

- ① 12月2日の「銀座地区モビリティデザイン」成果が全銀座の意志なので、当提案再検討を強く求める。
- ② しかしながら、基幹交通システム導入は区の方針のみでできることではないので、都や国の方針を勘案しつつ12月2日案を今後協議しながら変更するとしても、銀座にとって最も大切なことは、買い物客や観光客が多く訪れて地上のにぎわいが増し、歩いて楽しい快適な歩行者空間が確保されることです。
- ③ 臨海部と都心を結ぶ基幹交通導入は必要ですが、銀座においては、みゆき通りをはじめとする狭い区道にLRT、BRT等の基幹交通システムを導入することには、安全性の面からも強く反対します。
- ④ 以上を実現するためには、私どもは中央区に対しあらゆる協力を惜しみません。

今年度、中央区と銀座は交通問題についてオープンに議論を重ねながら、協議型で交通まちづくりをめざすことにしています。

日本都市計画学会石川賞受賞！！

銀座街づくり会議・銀座デザイン協議会は、2013年度日本都市計画学会石川賞を受賞いたしました。石川賞は、「都市計画に関する独創的または啓発的な業績により、都市計画の進歩、発展に顕著な貢献をした個人または団体を対象とする」ものです。受賞理由として、銀座における先進的かつ独創的な街づくりの取り組みと成果は、今後の成熟社会における地域主体の街づくりの範となり、今後の我が国の都市計画に大きく寄与すると評価されました。