

銀座街づくり会議：：シンポジウム

銀座の交通グランドデザインを考える

中央区では、2012年6月に「中央区総合交通計画」をまとめ、その一環として基幹的交通システムの検討を開始しました。そのなかで、人口の増加する臨海部と都心部を結ぶ公共交通としてBRT（連結バス）やLRT（路面電車）を銀座に通す案が浮上しています。銀座街づくり会議では、これらの問題に対応するために、中央区からの説明会をお願いしたり、交通をテーマにしたシンポジウムを開催しました。そして7月からは、銀座の交通問題を総合的に考えるための勉強会を始めました。

4回の勉強会を経て、銀座街づくり会議では、徒歩を含めた銀座内のあらゆる交通手段についてこんなふうに考えたらどうか、各通りはこんな通りにしてはどうか、という考え方をまとめました。そして、将来的な基幹的交通システム（LRT）についての提案もまとめました。

シンポジウムでは、勉強会の成果として銀座の交通グランドデザインを発表し、みなさんのご意見をお聞きます。

2013年12月2日（月）13 - 15時

銀座十字屋ホール 中央区銀座3-5-4 十字屋ビル9F

――― 講師プロフィール ―――

中村 文彦（なかむら・ふみひこ）

1985年東京大学工学部都市工学科卒業、1991年工学博士取得。2004年より横浜国立大学教授。専門は歩行者やバス、自転車などの都市交通計画、公共交通指向型開発等。国土交通省交通政策審議会委員等に従事。

中川 大（なかがわ・だい）

1981年京都大学大学院工学研究科修士課程修了。専攻は交通土木工学。建設省、国土庁、東京工業大学を経て、88年より京都大学工学部助手。1991年より助教授（都市計画・交通計画）。2007年から都市社会工学専攻 都市地域計画分野の教授となり現在に至る。

吉田 不曇（よしだ・うずみ）

中央区副区長／1946年生まれ。1970年、早稲田大学理工学部卒業。同年、中央区に入庁。建築部、都市整備部を経て、2000年、中央区都市整備部長。2003年、中央区企画部長。2005年、中央区助役。2007年より中央区副区長（地方自治法改正に伴う職名変更）

谷澤 信一（たにざわ・しんいち）

全銀座会代表幹事 銀座街づくり会議評議会議長 銀座タニザワ代表取締役社長

岡本 圭祐（おかもと・けいすけ）

全銀座会銀座街づくり会議担当委員長 銀座通連合会副理事長（株）文明堂銀座店会長

銀座の交通グランドデザインを考える

開会挨拶：谷澤信一（全銀座会代表幹事 銀座街づくり会議評議会議長）

竹沢 今日のご多忙のところ、たいへんたくさんの方にお集まりいただきありがとうございます。お申し込みが定員を超えるほど皆さまにご関心をお寄せいただき、ありがたく思っております。開会に当たりまして、銀座街づくり評議会議長、全銀座会代表幹事、銀座通連合会理事長であります谷澤信一よりご挨拶申し上げます。

谷澤 本日はご多忙のところ銀座街づくり会議シンポジウムにご出席くださりまして誠にありがとうございます。このように大勢の皆さまがご参加になられたことで、交通に対する皆さまのご関心が高いということを感じております。

銀座街づくり会議では、横浜国立大学の中村文彦先生をお招きして15月にはシンポジウム、そして7月から4回にわたる勉強会を開催してきました。その間、中村先生には非常に多くのことを教えていただきありがとうございました。そして先生の所の学生の皆さまにも銀座の交通に関するさまざまな調査をしていただきありがたく思っています。



この勉強会を通じて、臨海部と都心部を結ぶ新公共交通システムについて銀座の1つの考え方がまとまってきましたので、本日まで説明させていただくとともに、皆さまに議論していただければありがたいと思っています。

また、本日は京都大学より都市社会工学がご専門の中川大先生にもおいでいただいております。

それでは、本日はどうぞよろしくようお願い申し上げます。

竹沢 次に、銀座街づくり会議評議会副議長、全銀座会街づくり委員会委員長、銀座通連合会副理事長である岡本圭祐より、これまでの経緯と今日の位置づけについてお話しさせていただきます。

岡本 平素から銀座街づくりにご協力いただきありがとうございます。また、本日は銀座の内外からこれだけたくさんの皆さまにお越しいただきありがとうございます。私のほうからこれまでの経緯をお話しさせていただきますが、なぜ銀座はこういうことを考えているのかという点で共通の理解に達したいと思っておりますので、毎回ご参加の方には重複になり恐縮ですが、お付き合いいただきたいと思います。

現在中央区では臨海部と都心を結ぶ新たな公共交通を検討されています。中央区地域公共交通会議というのが平成23年度に開催され、24年度の基幹的交通システム部会には、手前ども銀座も、京橋、月島、晴海と合わせてエリアの街の代表として参加させていただきました。本年3月まで基幹交通システム部会が開催され、4月3日には中央区さんから銀座に対して説明会を開催していただき、BRT、LRTの細かい説明をしていただきました。本日もお越しの吉田副区長様からも賑わいを運ぶことになる新たな交通システムを銀座に通して、銀座にいっそう発展してもらいたいのだという熱意あふれる応援エールを頂戴しています。

5月21日には銀座のモビリティ・デザインについて考えるシンポジウムを開催し、横浜国大の中村文彦教授にご講演をいただき、吉田副区長や私のほうからも話をさせていただきました。

背景として、晴海、勝どき等の臨海部は人口が急増していて、公共交通機関もパンク状態といつてよい状況です。臨海部の特徴は従来の職住接近

と違い、働かれる方は遠くから通ってこられる、住んでいる方は遠くのべつ場所に働きに行くというように、昼の人口も夜の人口も多いが、それが入れ替わるのが特徴です。したがって、往きも帰りも共に混むというのがこのエリアの大きな特徴です。

2020年の東京オリンピックの開催も決まりました。臨海部のたくさんの人を都心にスピーディーに運んで遅滞なくオリンピックをやらせようということも、われわれ通行路にあたるものとしてはやらなければいけないことだと思っています。同時に、ここでもたらされる公共交通をうまく後まで続けていくようなインフラの整備も今しかできないということも、皆さん重々ご承知のことと思います。

一方では、公共交通を充実させて歩行者を大事にして中心部の自動車を減らしていきたいというのは、世界的な大都市の流れではないかと考えています。中央区さんはすでに、交通街づくりイメージ図を考えていて、商業集積地区のまんなかの商業エリアと、商業も住居もある混在地域とは、別の考え方になっています。中心市街地では自動車や自転車を一部シャットアウトするというお考えもおもちで、これはわれわれ銀座が将来の「夢の銀座プラン」で考えているものと非常に近いものがあります。これを銀座という地域に具体的に落とし込んで完成させていくのか、まったく別のイメージ図で終わらせるのか、大きな分岐点に立っているのではないかとこのところでは。

銀座にBRTやLRTを通すとすれば、当然ながら該当する通りやエリアの同意も必要になりますし、トランジットモールのこと、納品車をどうするか、パーキングメーターをどうするか、自転車をどうするのかといった、非常に大きなことを考えなくてはなりません。地下鉄やJRなどの公共交通機関との連携等、トータルでランドデザインとして将来を考えていかななくてはならない状況だと思います。

5月のシンポジウムにおいて、中央区さんとわれわれ銀座の街はタッグを組んで、協議型で物事を決めていきたいと思いますというお約束をさせていただきました。その後、シンポジウムでご講演いただいた中村先生をお招きし、ゼミの学生さんの協力もいただきながら、銀座の有志が4回にわたって勉強会を重ねてきました。臨海部から都心に来たいという方のなかには、通過したい通勤の方たちと、あるいはお買い物に来たい方たちとがいて、需要動機がまったく違ってきます。需要の時間帯も異なっているので、そういった動機の違いを考

えながら、まずいちばん大事な要素は、オリンピックは言うまでもなく、速達性＝速く着く、定時性＝時間通りに着く、そして大前提にあるのは「安全安心」です。ですから、無理に狭い所や混んでいる所を通してしまうとどれも達成できないのではないかと考えています。銀座の場合は、オリンピック終了後も常によいおもてなしを続けて街として発展していくために、商業地としても発展しなくてはいけない。そのためには歩いて楽しい銀座の街という要素を、なんとしてでも強化していきたいと思っています。



さらに、中央区さんでは築地市場跡地や周辺地を今以上に発展させ、世界中の方が来てくださってお金を落としたりするような大変な施設も考えていらっしゃるようです。そういった将来的な市場の跡の賑わいと分断されたくないというのが率直な考えです。新幹線が通って街がすたれてしまったというような例もありますが、銀座はそれとは根本的には違いますが、賑わいの可能性のあるものとはうまくつながっていきたいですし、逆にこれを機会にランドデザインを考えて、ここは歩行者天国にしたい、自動車・自転車を制限したい、あるいはトランジットモール化したいといったことが実現できるのは、オリンピック前のこの機会を逃すと2度とない機会ではないかと思っています。

いずれにしても、これから日本はどんどん人口が減りますので、海外からの観光客や、同じ日本の中でも地方や東京の中から購買客に頻繁に来ていただいて売り上げを上げていかないとはいけません。どのように街を発展させていくか。皆さまのおもてなしという要素ももちろんですし、区や都への財政の貢献もありますが、まちがっても通過交通用の産業道路を作って街がさびれてしまうということは許されないとはいけません。

これから、勉強会の積み重ねの結果を中村先生

から発表していただき、積極的に討議を進めていただいて、よりよいかたちで中央区さんと銀座がよいものを作れるように、またそれがひいては区や都に貢献できるものになるように、ぜひお力添えをいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

竹沢 以上のような背景と経過をふまえて、今日のシンポジウムがあります。これから中村先生のお話をお聞きしますが、5月のシンポジウム、そして7月、8月、9月、10月と4回の勉強会を重ね、そのなかで学生さんたちが調査をし、そして毎回議論をし、中村先生のほうで意見を聞き取った上でまとめてくださったものです。今日はその成果をお話いただくことになります。では中村先生よろしく願いします。

第一部 【講演】

銀座地区のモビリティ・デザイン

中村文彦

横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授

中村 横浜国立大学の中村です。ご紹介にありましたように、5月のシンポジウムに招かれ、この場所で勉強する課題を与えていただきましたことに深く感謝いたします。

「モビリティ・デザイン」というのは私の造語です。具体的に、地区の中の交通、地域全体の交通を総合的に考えて提案していくという活動を研究室の活動の1つにしています。それ以外にもタイやベトナムなどの途上国に行って調査をするなど、いろいろなことをしていますが、日本のいろいろな地区をフィールドとして勉強する場を与えていただくと同時に、もし地域の皆さんに我々の考えていることが少しでもお役に立つのであればと思ってやっています。



これまで4回の議論で毎回学生さんがまとめてくれたものを我々が研究室で整理して発表し、それに対してご参加の皆さんからいろいろ厳しいご意見をいただき、見直すという活動を続けてきました。今日発表するのは、10月29日の最終回にまとめた資料に一部手を入れたものです。

モビリティ・デザインという考え方をまずご理解いただくために、このスライドを作りました。**【02】** 総合交通管理と書いてある下に英語で小さくCTM: Comprehensive Traffic Managementとありますが、これはイギリスで80年代に中心市街地の交通のあり方を考えていくときに取られた手

法です。具体的には、限られた道路空間、都市空間の中では、歩行者がいたり、自転車がいたり、荷捌きのトラックがいたり、車で買い物に来る人がいたり、あるいはバスがいたり、いろいろなことがあります。そのあいだで、それぞれ区間ごとも、時間帯ごとも、明確に優先順位を決めていこう。それぞれの道路の処理できる能力をきちんとわきまえよう、そのうえで必要な時には人々の行動も少し変えてもらおうということです。軽い言葉で申し上げるとワイワイガヤガヤとやっていくような作業にもなります。

日本では特にこの数年、「交通戦略」という言葉があちこちで使われるようになりました。これは語源的にはやはり90年代前後のイギリスですが、Strategic PlanningあるいはTransportation Strategyという言い方をして、交通を戦略的に考える。この「戦」という字はお年を召された方には厳しい日本語ですので戦という字を敢えてここでは強調しませんが、具体的にはいま何が問題でなぜそのようなことが起きてしまっていて、それをどう直すべきなのか、あるいはいまだどんなよいところがあって、それはどう大事に育てていくべきなのか、そのためには何をどの順番でやっていくのがいいのか。将棋やゲームをやっていくような感覚でもよいので、どうやってゴールに行き着くかという手順、そのときに想定外のことが起きたり、急に状況が変わったりしても、それに負けずにやっていくような発想があるだろうということです。

この交通戦略という言葉が持つイメージの部分とCTMを重ね合わせて、モビリティ・デザインという言葉を使いながら研究室ではやってきました。今回銀座でも、この発想をベースにしながらやっています。ガチガチにこの手順でやっていくというよりは、この考え方の枠組みを頭に置きながらやってきました。

最初に、「銀座憲章」を掲げました。「銀座は創造性ひかる伝統の街」「銀座は品位と感性が高い文化の街」「銀座は国際性あふれる楽しい街」。私

はプライベートで昔からよく銀座に来ていましたが、これは本当にその通りだと改めて思います。これを交通の側で解きほぐしたときに、まず「歩いていて楽しい」。歩行空間は快適でなければいけない、各通りは個性が豊かであってほしい。そして、「誰にとっても訪れやすい」。ここはいくつか議論があったのですが、やはり長年車で買い物に来ていらっしゃる、それは大切にする、一方で車を使わなくても足りるかたちも用意する必要があります。そしてトータルとしては、アジアのなかでトップでいてほしい東京、そのなかの銀座ということで世界に誇れる銀座でいてほしいということです。【03】

目標設定

銀座憲章
銀座は創造性ひかる伝統の街
銀座は品位と感性たかい文化の街
銀座は国際性あふれる楽しい街

上記をふまえて、交通の目標として以下を掲げます。

1. 歩いていて楽しい
= 快適な歩行空間と個性豊かな通りの存在
2. 誰にとっても訪れやすい
= 自動車がアクセスしやすい、公共交通の充実
3. 世界に誇れる街「銀座」へ

スライド 03

さて、銀座の方々が大半でいらっしゃるこの場で私が細かいことまで言うのもなんですが、いまの銀座はどうなっているのか。【04】

最初にこういう表【05】を作ります。左側にあらゆる交通手段、徒歩、自転車、路線バス等があります。オートバイがないですが、おおよそこういう交通手段があります。それぞれの交通手段を、どんな人がどういう目的で利用しているのかということを書き出してみました。いろいろな人たちがいろいろな目的で使っているということが、まず前提としてあります。

次の作業は、それぞれの通りについて、あまり銀座に慣れ親しんでいなかったであろう学生さんたちに歩いていただき、その印象を並べてみました。【06～10】交通量の調査を大々的にやるマンパワーはなかったので、特徴的な点を挙げてみることにしました。それ以外にも特記すべき事項があれば挙げてみました。たとえば、外堀通りの1丁目から4丁目は印象として開放感があるが、時間帯にもよりますが、待機タクシーが多い。5丁目から8丁目に行くと駐輪が目立つとか、これを通りごとに書き上げました。バーなど夜型店舗が多いとか、歩きやすいとか、ガス灯が美しいがそ

の分路側帯が狭いといったことも書かせていただきました。ただ、歩けば歩くほどおもしろくてすてきな街だと思ふ反面、交通に関しては、特に駐車と自転車の点で「どうかな」と思える点もたくさんありました。昭和通りまで行くと、この地区に用のない車が多いことが際立っていると、抜け道として使われている道があったり、いろいろなことがあります。印象的だったのは晴海通りで、まんなかを東西に走っていますが、壁のような存在、わかりにくいというのも私たちの印象でした。1～4丁目、5～8丁目を行き来しようとする少し行きにくいかなという印象です。

次に駐車を調べました。【11】この図は平日の午後で、塗りつぶしてある丸は1ブロック当たりパーキングメーターの駐車台数が10台以上と多い所です。白丸はそこまでいかない所です。全部の通りを4～5時間歩いてもらいました。空から写真を撮ることができればいいのですが、マンパワーでやってみました。これが土曜日になると様子が変わります。【12】



スライド 12

次に、パーキングメーターのない所に停められている車の台数ですが、×の台数がブロックごとの台数です。平日【13】と休日【14】の台数です。

さらに自転車を調べました。5月にこの調査を始める前までこのようなことは想像していませんでしたが、地区全体でざっと数えて1700台停まっています。【15】休日は減るかと思うと、土曜日のせいかもしれませんそれでも1100台です。【16】

こうして見てみると、駐輪が多い、それも違法です。そして道路上の駐停車では、荷捌きの車もあれば一般の車、荷捌きとは思えない車もある。パーキングメーターを使っている車もあれば、そうでないものもある。そして、晴海通りは道路が非常に混んでいる。そこをバスが走っていますが、遅れているという問題があります。一方、各通り

の歩きやすさ、通りごとの個性、休日に実施している歩行者天国では居心地がよい。また、自家用車でアクセスする場合にはアクセスしやすいところもある。ここをうまく折り合いをつけていけるだろうかというのが、我々の次の課題です。【17】

一般に違法駐輪の問題は全国で起きていて、極論をいえば全部合法にすればよいのですが、なかなかそうもいきません。では、実際にどういことをするかというと、それなりに駐輪するスペースは増やすべきであろう、と。一方で、いま自転車ブームですが、ここでは自転車の利用に若干の抑制があるのではないかと考えます。その根拠を論理的に示せといわれるとつらいのですが、自転車をありのままに認めるには空間と場所が足りないという意味です。



駐車に関しては、パーキングメーターを使っている車、地区内で荷捌きをしている車、法律的には合っていない車があります。パーキングメーターにはいろいろ経緯があり言いにくいところですが、そこを抜きに考えると、現状の数は要らないのではないかと思います。というのは、既存の駐車場はそれなりの数があり、そこうまくバランスをとっていくことが必要なのではないか。荷捌きに関しては、商業地区においては生命線のようなものですので、それを入れるなどは言えません。でも、荷捌きの場所や時間帯は、ご商売をしている方々には時間帯そのものがきつということがありますが、その折り合いをつけていくことができないだろうか。そして、既存の駐車場はせつかくあるのですからもう少し有効に使う方法を考えられないだろうか。ということで、「容量と需要のコントロール」が必要です。道路が混んでバスが遅れるという点は、環状2号が供用を開始することによって通過交通がそちらに移行できることを見込んでいます。細かい計算をしなくてはいけないという課題が先日来残っていて、それ

は今後やりますが、私たちとしては晴海通りに関しては通過交通が減る方向を提案したいと思っています。【18】

台数をまとめると、先ほどの自転車 1700 台の詳細をブロック別に見るとこのような感じですが。【19】。駐輪場の数はまだ少なく、これから少し増えると聞いていますが、それでも 1700 台に対して、駐輪場を作っても 600 台です。

そこで駐輪場をどこかに作らなくてはいけないと考えました。銀座を1つのまとまった地区と考え、その周縁部分、へりの部分に作れないか。新規の地域開発の中に入れていただけでないか。そして昭和通りの自転車走行帯にかかる部分を使うことはできないか。地区の中で自転車の通過交通はなるべく来てほしくない、なぜなら歩行者にゆったりと歩いてもらうことを優先させるとすると、自転車の通過交通はどの通りでもどこでも抜けていいよとはいえないと思っています。その辺を勘案して 550 台。

優先順位は、まちがいなく歩行者。次は意見が分かれるところですが、公共交通。そして自転車、自動車という順位を原則に置き、歩行者と公共交通を大事にするエリアでは自転車に遠慮していただく。平日に台数が多いことをどう見るかですが、これはヒアリングその他、データの的には確かめていませんが、臨海部からの通勤、これはこのあと提案するライトレール、公共交通に移っていただく。銀座のどこにでも停めていいという行動から少し変わっていただくということです。【20】

駐輪場所は、すでにお伺いしていることも含めてこれらの場所と自転車走行帯の部分転用ということです。【21】



スライド 21

次にパーキングメーターについてです。【22】パーキングメーターの問題は金額から始まります。パーキングメーターは 60 分 300 円と決まっています。これは警察側の話で、管理の料金が駐

車料というかたちで入っています。駐車場は30分310円で、金額が全然違うという実態があります。それから、パーキングメーターがあることによる景観の問題、渋滞の問題、通りの一体感を損ねている問題などがあります。パーキングメーターの利用者を見てみると、短時間の買い物の方もいますが、100円硬貨を何枚も入れて長時間停まっている荷捌きの方もいます。一方で駐車場が空いている。そこで、パーキングメーターを削減して駐車場に誘導するということが考えられます。日本では再開発で整備する駐車場、コインパーキング等の駐車場とパーキングメーターを別々に考えることが多いようですが、本来的に交通計画の立場からすると、駐車ですから総合的に考えるべきです。たとえば、アメリカで言うとポートランド、ドイツではいくつもの都市で、駐車という概念のもとにオンストリート・パーキングとオフストリート・パーキングという言い方をしています。私たちがいうところの路上駐車はオンストリート・パーキングで、それを管理するのにメーターがある。オフストリート・パーキングは道路の外の敷地に作る駐車場で、これは料金にしても使われ方にしても総合的に考えるのが標準です。車に関してその辺まで踏み込んでいかないと、車の使い方について計画が進まず、ほかのところまでつながっていかないと、日本の法律上いかに厳しいかは私もプロですから重々承知していますが、提案としては、パーキングメーターも含めて駐車というものを考えていくべきである。パーキングメーターの料金も同時にコントロールしていただきたい。「多少高い料金を支払ってよい短時間利用者の方が使うのがパーキングメーターだ」という明確なポリシーを示していくのがよいのではないかと、ということです。



荷捌きのスペースは路上に別に作っていいのではないかと思います。そのパーキングメーターは

どこに置けばいいかは、これは駐車場の絵ですが【23】、パーキングメーターの位置を決めていけばいい。具体的に「ここはどかせ」というようなことは言いませんが、その議論を始めていただきたい。荷捌きスペースを作り、スライド【24】真ん中の赤字ですが、地区で許可証を発行し、自主ルールになるのかもしれませんが、時間帯でうまくやりくりをしていただきたいと思います。

イメージとしては、法的にはなんとも言えないところですが、地元の商店会と横浜の区役所と道路管理者と警察で協議してつくった横浜の事例があり、荷捌きスペースで“荷さばき中”ステッカーを貼っている車は駐車してよいというものです【25】。荷捌きに関しては、日本中あちこちで苦勞されているので、まだこのほかにも参考になる例があると思います。このように、荷捌きの車を停める場所を別途確保していく、そして時間帯をきちんと管理していただいて、たくさんの人が歩く時間帯には荷捌きの車が少なくなるようにご尽力いただきたい。

違法駐車車両は、駐車場に入（はい）れるだろうというのが私たちの感覚です。【26】



スライド 26

さて、ある程度これから考えたい今この問題を出した上でもう一度最初に戻りますが、徒歩、自転車、バス、地下鉄、自動車…といろいろな乗り物に対して、平日、休日にこういう人がこのように使っている、あるいはこうなしてほしいということを書き上げたのが、この表です。【28】LRT/BRTのアクセスについてはあとで出てきますが、いずれにしても臨海部から来る人たちがすでにたくさんいますし、もう少し増えるでしょうし、それをどうしていかなければいけないかという問題が中央区の中にもあり、それは銀座地区とは無関係ではないというのが、私どもの認識です。

そうなってくると、それぞれのところで道路空間のことを考えると、その処理能力——「容量」

といいますが、人々の行動を見直してほしいことがあれば、その「需要」はどうかということなのです。まず自転車に関しては、先ほど言ったような見直しが必要です。このあとのLRTかBRTかという話とセットで、路線バスをどうするかということが出てくるので、このあとの提案とリンクしますが、基幹交通とかぶるところではなくしていくことになるのかなということなのです。以下は、具体的な案のところで話したほうがよいので、省略します。【29】

通りごとのイメージも作っておかないといけないということで、南北方向の通りそれぞれの基本イメージをまとめました。【31、32】通りの方々にも一応この案をご紹介して強いご異論はいただかなかつたのでたぶんこれでよいのだろうと思います。外堀通りは入口である、ソニー通りはギャラリー、並木通りは飲食店や歴史的な風情がある施設等々です。

東西方向では、マロニエ通りはマロニエの街路樹の演出がある。晴海通りはやはり大事な通りなので、いまは車が多いですが、歩行者が主役となることが大事なということも含めて、いろいろ書きました。【33、34】

ここまでの段階で、いま抱えている問題点に関して少し考えなくてはいけないことがいくつかあるということ、それぞれの通りのよさもあるということ、それぞれの交通手段の役割もそれほどむずかしく混乱しているわけではない、ということがわかりいただけたかと思います。こうした整理のもとで、今日の冒頭から話されていますように、臨海部からつないでくる交通機関の提案が具体的に中央区からあるというなかで、果たして我々はどう考えればよいのか。まず中村はどう考えるのかということでしたので、議論をしている意見をいただくことを繰り返し、そして出てきたのが、ここからの報告です。

まずおさらいですが、中央区が出している資料で作ったものですが、この図の黒い線が中央区のホームページに載っているルート案です。【36】

将来的にはLRTを想定していますが、軌道整備などに時間を要する、当該地区の人口増加への対応は急務の課題である、BRTかLRTかはともに期待される効果はほぼ同等だが早期実現性の観点から短期的整備可能なBRTを導入し、第1段階はBRTを入れ、第2段階でLRTを入れるとしています。第1段階では、増加する需要への対応と公共交通空白地域の解消、第2段階で定時性、速達性の確保など、ウエイトには私の解釈も少し入っています。【37】

今日案内ちらしには「BRT（連結バス）」と書いてありますが、厳密にいいますと「連節バス」です。しかも、BRT＝連節バスという定義はまちがっています。連節バスが走っていてもBRTではないものもありますし、連節バスでなくてもBRTといわれるものもあります。私の理解のBRTは従来のバスのイメージを覆すことが第1条件、そして定時性があること、必要な輸送力が確保できていること、ここまではないと世界標準的BRTとはいえません。それを実現するのに、どんなインフラとシステムを入れるかは、ケースバイケースであって、世界中を見て回っていますが、連節バスのないBRTもあります。ですので、BRTイコールなんとか、という言い方は今後区にもやめていただけるように強く期待しています。それはさておき、最初にバスをがんばって、そして電車を入れていくというご提案だと理解しています。

資料にもどりますが、車両については、バッテリートラムといって、景観の配慮からこういうものも選択肢として考えていらっしゃるように読める資料でした。【38】

中央区の基幹交通導入計画

基幹的公共交通システム 調査説明会 配布資料
http://www.city.chuo.lg.jp/korai/keniku/kmyunshibusu/gnzaetsubumeikai/files/shiryou.pdf

- 景観への配慮として、国内でバッテリートラムの開発が進んでいる
- 日本の場合は、海外に比べ航続距離が長いことが特徴である

名称	有明線-L	有明線-M	有明線-S
開発メーカー	川崎重工株式会社	近畿車輛株式会社	日立製作所 鉄道車両技術研究所
写真			
軌道	1067mm	1435mm	1067mm
定員	62人(座席数28席)	110人	44人(座席数20席)
最高速度	40km/h	80km/h	40km/h(最高時速80km/h)
駆動バッテリー	大型ニッケル水素電池	マンガン系リチウムイオン二次電池	マンガン系リチウムイオン二次電池
定乗員数	301	321	27、31
車体寸法(長さ)	3車体連節3台車	3車体連節	部分組立車体
車体寸法(幅)	1900mm×2230mm×3800mm	1500mm×2050mm×3800mm	1200mm×2230mm×3800mm
車体寸法(高さ)	3750mm	3800mm	m
車体寸法(出入口)	車体高さ出入口部 330mm、一般部 300mm	車体高さ 300mm	車体高さ 300mm、高さ部 800mm
実績等	有明線工区内(兵庫線延伸区間)の軌道上でテスト走行(全長約2km) 札幌市交通局有明線延伸区間の軌道上でテスト走行	アメリカ各地(近畿車輛導入)の軌道上でテスト走行(全長約2km) 札幌市交通局有明線延伸区間の軌道上でテスト走行	【有明線延伸区間】札幌市交通局有明線延伸区間(全長約2km) 札幌市交通局有明線延伸区間の軌道上でテスト走行(全長約2km) 札幌市交通局有明線延伸区間の軌道上でテスト走行(全長約2km)

スライド 38

私はどう思うかですが、過去3回、4回の勉強会でご提案申し上げて、今日時点の資料ではこのように書きました。【39】LRTは、「今からなら2020年に十分間に合う」、「十分」と書きましたが、逆算すると結構ぎりぎりです(笑)。私の分野は土木の交通計画の中でも都市交通をたくさんやる分野で、この分野にも東大組と京大組があって、京都のグループで私がいちばん尊敬している中川先生に今日は来ていただきました。中川先生はいろいろな所での経験があるので、これが何年くらいかかるだろうと話したのですが、「間に合わない」とはいませんが、「十分」というと少し語弊があります。ただ、今からやるということをお勧めしたいということです。なぜかというと、通常、ある程度完成しているバス路線を軌

道系に転換するときにもめる議論が、枝線の分かれ方です。ここはいま都の3、4のバス路線が走っていますが、この枝線がどれほど深刻なものかという、それほどでもないようです。それから、いまの日本の制度のやり方でやっていく限り、シンボル性、魅力度、存在感の点でバスがLRTに追いつくことはまだ大変です。費用はいろいろな計算方法がありますが、一般的に言うコスト・ベネフィット・アナライシス=費用便益分析といいますが、便益つまり社会的にプラスになっているものを計算して積み上げていく方法が多々あります。その数字を無理してでも積み上げていくかどうかは別としても整備効果を認めるべきだろうと思います。既存バス路線からの転換・調整は事例によっては厳しい所がありますが、銀座に関してはそこはいけるのではないかと。そして、先々バスから電車に入れ替えるときの費用は、その間一時的に運休しなければならぬという点、そのロスも含めてもったいない。ですから、間に合うということであればまずLRTを入れるということ、どうやったらできるのかということ徹底的に検討したいと思っています。



では、どのようなLRTか。基本的にまず欲しいのは高い輸送能力です。平日の通勤時の需要を考えると定時性が重要です。日本では路面電車がいま10都市以上にあり、特に広島や熊本はたいへんな勢いでがんばっています。地元自治体と警察の協力も強い所です。広島では一応国産です。床が広く長さ30メートルでドアが片側4～5ヶ所ある車両が走っています。2分間隔で走って、1時間7000人という数を運べます。当初はこの長い車両で2ヶ所に運賃箱を置き、運賃箱の前を通らないと乗れないようにしていたのですが、最近変わりました。信用乗車方式といいますが、ICカードであればどのドアからでも乗降できるようになりました。これは画期的なことです。というのは、

乗り降りに時間がかかると、どんなに車両を長くしても本数を出せません。この種の乗り物は気軽に乗って降りられなくてはいけなくて、入口や出口でお釣りがないとか、千円札がないとか、運転手さんに文句を言われるというようなことをやっているようではまずい。それをクリアしないと日本の路面電車はきついなと思っていましたが、ICカード化でそれができるようになりました。そうすると、この技術と経験をもってくるだけでも、車両のデザインはいろいろ好みがあると思いますが、かなりいけると思います。

次に、銀座の地区内に入れるのか入れないのかという分かれ目があります。銀座の地区内には入れないという選択肢もあります。銀座の地区内の周遊交通、回遊性という言葉もありますが、これは分けて考えるべきだろうと思います。入れない場合には、新橋につなげるのがいいだろうと思っています。入れる場合には晴海通りだろうと思っています。【41】

ルートの前提条件は、いろいろご意見をいただきました。最近、豊洲はすごくなっています。先日、東京メトロの方が私のところにいらしゃって、豊洲の駅はこの先重要な拠点になっていくという話をされていました。空港リムジンバスもあります。少し広域で見た場合、ここにつながる必要だということになります。そしてやはり東京駅につながることを考えます。【42】

我々はいまのところ、新橋ルートと晴海通りルートの提案をしています。中央区の提案はみゆき通りを通るルートという前提ですが、この3つを並べてみました。【43】

ルート案の比較(銀座にとってのメリット/デメリット)		
①新橋ルート	②晴海通りルート	中央区提案ルート
メリット	メリット	メリット
<input type="checkbox"/> 銀座地区に大規模な変更がない	<input type="checkbox"/> 大規模な歩行者空間による魅力	<input type="checkbox"/> 自動車交通等に影響が少ない
<input type="checkbox"/> 自動車交通に影響がほとんどない	<input type="checkbox"/> 臨海部の居住者を客層として取り込める	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 東京駅とのつながりが強くなる	<input type="checkbox"/>
デメリット	デメリット	デメリット
<input type="checkbox"/> 臨海部の客層の流入があまり見込めない	<input type="checkbox"/> 晴海通りの通過交通の処理が必要	<input type="checkbox"/> 經由道路の路上駐停車の処理が必要
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> タクシーの乗車位置が制限される	<input type="checkbox"/> 一部(みゆき通り沿い)歩行者空間が狭くなる
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

スライド 43

新橋ルートは銀座地区の全体の交通規制に関して大幅な変更をせずにできます。その分自動車交通への影響も少ないです。ただし、銀座8丁目辺りを通るルートであるため、臨海部の方々が銀座地区に入ってくることに 대해서는 相対的には期待

できない面があります。

晴海通りをバーンと通す案は、あとで出てきますが、晴海通りの通過交通は環状2号に行ってくださいという案で、これに関しては大規模な歩行者空間ができるという魅力が絶大です。そして臨海部の居住者を客層として取り込むという戦略性もあります。東京駅にも行きやすくなります。ただし、晴海通りの通過交通の処理が本当にできるかどうか、専門的には交通量配分の計算をしなくてはならず、それが課題として残されています。タクシーの乗車位置に関しては、若干の「制限」とここに書きましたが、「調整」が必要です。ドイツの中心市街地の歩行者空間を見ていると、タクシーの乗り場の置き方は場所によっては絶妙で、それはやはり調整だと思います。

中央区の案は、晴海通りを通らない分自動車交通への影響は少ない。一方で、みゆき通りを通る分、そこへの対応が必要です。

われわれの新橋ルートですが、具体的には豊洲から出て環状2号を上がり、8丁目の所で曲がって新橋に入る。新橋駅に直結するので通勤利用でも便利がよく、銀座8丁目辺りに乗降場を作るので、そこを銀座への1つのゲートと位置づければそこでつながります。したがって、この場合は銀座5丁目から8丁目に歩行者の回遊が増えることが期待できるので、そこら辺を中心にして、先ほどお話した荷捌きのスペースとかパーキングメーターとかを割り付けていくことが必要になってきます。【45】



スライド 45

それを具体的に通りごとに書いてみました。それぞれの通りでそれぞれの交通手段でどこに気をつけなければいけないのか。具体的には西側で歩行者が増える、その分違法駐輪を減らすことを積極的にやっていかななくてはならない。通過交通に関しては、昭和通りが増えて銀座通りは減るといったようなことです。【46・47】

この仕事をお受けした時点では、オリンピックの開催は決定していなかったのでもともといえなかったのですが、2020年にオリンピック開催すると決まり、そこまでに何ができるか。【48】仮にそれまでにLRTを入れるのであれば、晴海通りの案の場合は環状2号ができた段階で、断面のどこに入れるか調整していて、環状2号の道路管理者とかなりやったうえでそこにを入れるという議論をしていかななくてはなりません。



次に晴海通りルートです。【49・50】これは同じように環状2号でいくのですが、晴海通りに戻ってきて、この先はいろいろ意見がありますが、我々としては外堀通りで曲がって鍛冶橋から（丸の内に入る）と思っていますが、細かい所は何通りか案があると思います。いずれにしても、晴海通りを抜けるという案を書けないかというのが、この案の肝でした。具体的には、晴海通りをドーンと抜けます。ドットで書いてある部分を、終日とはいわないまでも歩行者空間にすることができないか、ということです。これはオプションがいろいろあって、どうしても365日24時間歩行者だけで車はダメということではなく、たとえば土日の午後であるとか、大事な時間帯に車がないということを運用できるようにしてほしいという希望の場所です。もちろん問題点はいくつかあります。最初にやらなければいけないのが定量的検証で、環状2号線ができたときにどれくらいの交通量がそちらへ行くのか、一方で晴海通りは今どうなっていて、将来どのようになるのか。そしてまんなかに赤く書きましたが、いまの晴海通りの車は、バスはおいておくとしても、銀座地区にまったく無関係な車と銀座地区に関係のある車と2通りあって、関係のある車はなんらかの方法で入ってきてもらえばよいのですが、関係のない車は、晴海通りを塞ぐとなればほかの通りに行っていたかなくてはならない。その割り振りをしなければ

ばいけないのです。それには若干の計算が必要で、また広範囲のことも考えなくてはいけないのですが、なるだけ環状2号とその他の道路に背負っていただくことで、晴海通りを時間帯によって歩行者空間化することができないかということです。

【51】

いろいろなメニューがあり得ます。【52～54】

たとえば、これは外堀～三原通り前までの所と松屋～みゆき通り前までの所を歩行者専用の断面構成にしたものです。もちろん許可車両、緊急車両は入れるのですが、人々がショッピングする時間帯は完全な歩行者の空間にしてしまうことができるか。繰り返しますが、これによってこの空間が得られる魅力とまわりの道路が受ける影響、地区内の荷捌き等は銀座で営みをされている方々に若干行動を変えてもらわなければならない部分もあります。ただ、それをうまくやりくりすることで、ここを歩行者空間化するという提案は、検討の余地は大いにあると思っています。【55】

このテンテンのエリアでは自転車はご遠慮いただきます。【56】

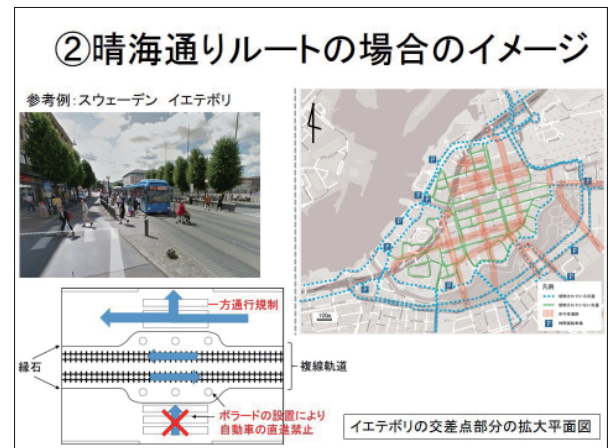


スライド 56

荷捌きに関しては、ここにある1時～5時というのは荷捌きしない時間帯としていちばん厳しい意見ですが、この数字にはあまりこだわりません。海外の例では平日の早朝はLRTも走るけれど荷捌きもするという運用をしている所もたくさんあります。いずれにしても地域の中で合意して時間帯で工夫をしていただくということです。【57】

なかなかよい絵がなく、銀座に比べると迫力で3、4段階落ちるのですが、ぼくの好きな街の1つにスウェーデンのイエテボリという所があります。ここは地区内にグリッドで道路があるのですが、電車が通っている所に対して道は縦に通っていて、渡れない、直進禁止の規制になっている。しかも段差もある。地図で上から見ると十字路になっているけれど、車にとってはT字路になって

いる。電車と歩行者は縦横無尽に行くのですが、車だけは直進できない。消防車など緊急車両は通れます。イエテボリは、直進規制をことごとく入れていくことで地区内の交通をすべて外側に回した70～80年代の例です。【58】



スライド 58

晴海通りクラスの幅のなかに電車だけが通るといふ例は、ドイツのフライブルクです。ドイツは右側通行でこの電車は手前に向かっていきます。ですからこの歩行者はちょっと危ないのです。(笑) 速度はあまり出ていませんが、もしここに警察の方がいらっしゃったら、こんなのはだめだとおっしゃるかもしれません。

路面電車と歩行者だけの空間というのができないかという提案です。ちょっと脱線しますが、ぼくらが学生のときに、日本中でこういう場所はないと教わりました。本当はないのだろうかと思いました。なぜそう思ったかという、お祭りのときには尋常ではない交通規制をするところが日本中にたくさんあるのです。日本中の路面電車がある街のすべてのお祭りを集めて、すべての交通規制を調べてもらいました。そうしたら、大阪の堺で年間に4日間だけこうなる時期があることをみつけました。それで横浜国大から学生が10人くらい大挙してその4日間、堺まで行きました。神社の前の通りに路面電車と歩行者しかいない運用をしているときに、路面電車の線路を渡る人がたくさんいます。その方々にどれくらい危険を感じたかというアンケートをとりました。大阪の南部の河内と呼ばれるところに近いところの夏のお祭りの夜で、とてもテンションが高いときに学生がひとりずつインタビューするという非常に酷なことをさせたのですが、結果的に全然大丈夫だという数字が出て、学会でも発表しました。歩行者と路面電車というかたちの提案は無理ではないということです。

そのときにほかの通りがどうなるかを表にし

した。【60・61】これは、LRTに合わせて規制が若干かかるので、さきほどの晴海通りの案とは違って車に関して通り抜け不可になったりします。ただこれは原案、たたき台、原則論であり、細かい調整は十分可能です。大事なことは、本当に必要な時間帯に歩行者の空間を確保するというのを、晴海通りを囲む銀座4丁目辺りでやることが銀座にとってとてもプラスではないかということです。

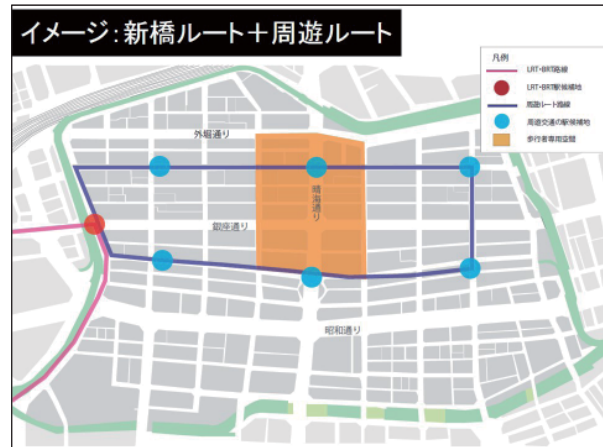


車に実際にどいてもらったときに何が起きるかということは、まず計算上でやりますが、そのうえで社会実験をやります。海外でもそうです。私はデンマークのコペンハーゲンで実験に遭遇したことがあります。実験をして人々に行動を変えてもらうことも必要ですし、その実験をしながら細かいディテールを微調整していくことも必要です。そのためには、オリンピックまでにまずきちんとした社会実験をやっていくことになると思います。この実験は、なにかを検証するだけでなく、人々にこうなっていくと馴染んでいただくプロセスという意味もあります。

さて、銀座の周遊交通に関しては、地区内ですら必要だろうと思っています。ただし、誰のための交通なのか。移動に制約がある方々など、どのようにするのか、いくつかメニューが出てきています。小さなバスでもいいし、小さな電車を走らせてもかまいません。どのくらいの規模でやるのか、どことつなぐのかということがありますが、あまりやり過ぎると、歩行者の危険性が増大する。逆に、そのために道が混んでしまうということもあるので、一筋縄ではいきません。【63】

たとえば、新橋ルートにつながる案。みなさんのなかにはこの図を見るとどうしても「なんで俺の通りなんだ」とかおっしゃる方がいらっしゃると思いますが、通り道には強くこだわりません。仮にこの位置に通ったらこんな絵ができる、とい

うことです。【64】



スライド 64

大事なことは、周遊の交通手段をどう考えるかという議論は、バスの場合はやろうと思えばすぐにできるのですが、安直に入れてうまくいかなかった例がほかの小さな街ではいくつかあります。ですから、試行錯誤してやっていく手もありますが、一体だれにどう使ってもらおうのかということの見極めが必要です。東京でも無料バスが日本橋と丸の内にありますし、それぞれの区にはコミュニティバスもあります。私は個人的にはこの銀座であればガンガンと通す感じではないのではないかと考えていますが、議論のなかでこういう意見がいくつかあり、否定するものでもないので一応書きました。

では、バスはだめなのかという話ですが、LRTが余裕をもって大丈夫だとは私は言っていません。いくつか課題をクリアしたら、です。そうすると、代替案としては常にバスがあるわけですが、バスがあるのであれば、逆に今度はバスならではのフレキシブルな絵があり、たとえばオリンピックのときに直行のバスを出すこともできるし、我々の地区の所は専用道路を走りここから先は一般道路を走ることでもできるし、期間限定の専用道路もないことはないと思っています。【72】

バスと歩行者の空間のよい絵がなかなかないのですが、世界でいちばん幅広く取っている例の1つが南米コロンビアのボゴタです。世界でいちばん誘拐率の高い所で物騒なのですが、空間的にはとてもきれいにできています。ただし、これくらいのバスでよいのかどうか。銀座の方々のいろいろな思いもあると思いますが、不可能ではないということを申し上げます。【73】

以上でまとめますが、LRTを入れることがどんなことなのかという議論が必要です。もし本当に銀座のまんなかに顔として通すのであれば晴海通りルートだし、それがきつければ新橋ルート、こ

の2案だろうと思います。LRTがタイミング的にきつときの代案としてBRTはありますが、その場合はさらに付加価値を付けていかないといけない。なににしても7年後までにはできていないといけない。そうすると、まずはこちらでいくのであれば、歩行者天国を含めたいろいろな実験をやる。地区の中の車をどうすべきなのか、通過交通はどうなるのかということを繰り返し、併せて先ほどから出ている細かいことを同時にやって、前さばきをしておいて、そして供用を開始するというタイミングで進めていくということを、ぜひ銀座の街づくりとしてご提案していただきたいということです。ありがとうございました。

竹沢 どうもありがとうございました。今日のお話をきいて非常に大胆なご提案だと受け止められたのではないかと思います。私たちも最初にお話を聞いて「こんなことができるのであろうか」と思ったのですが、実はとても夢のある提案ではないかとお聞きくださったのではないかと思います。なおかつ、中村先生のほうでかなり細かい点までこうしたほうがよいというようなことを考えてくださっていますので、一概に夢物語ではないと感じていただけたのではないかと思います。第2部ではその点についてみなさんでお話ししていただきたいと思います。

第二部

これからの銀座の交通

中村文彦

中川 大（京都大学大学院工学研究科教授）

吉田不曇（中央区副区長）

谷澤信一（銀座街づくり会議評議会議長、全銀座会代表幹事、銀座通連合会理事長）

岡本圭祐（全銀座会街づくり委員長、銀座街づくり会議評議会副議長、銀座通連合会副理事長）

コーディネーター：竹沢えり子（銀座街づくり会議）

竹沢 では第2部を始めさせていただきます。ご紹介させていただきます。京都大学大学院工学研究科教授の中川大先生です。ご講演をいただきました中村文彦先生です。中央区副区長の吉田不曇さんです。銀座連合会理事長、銀座街づくり会議評議会議長の谷澤信一さんです。全銀座会街づくり委員会委員長、街づくり会議副議長の岡本圭祐さんです。今日はこの場を、専門家、地元、行政という三者がそれぞれの立場から意見を述べる場にさせていただきたいと思っています。せっかくの場ですので、最後に質疑応答の時間を残したいと思っています。

最初に中川先生から今日の中村先生のご講演に対するコメントをお願いします。

中川 よろしくお願ひします。私は京都で、商店街の人たちとも一緒に交通問題について取り組んでいまして、ちょうど京都でもLRTをはじめとする交通の大きな改革をやっていかなければいけないときにきているという議論をしていたところです。そういうときに銀座から声をかけていただきました。銀座が本気になったら京都はとても敵いませんので、強いライバルができたなと感じたわけですが、いろいろと議論をしながら互いに前向きな方向に向けて進んでいくのもよいかと思い、引き受けさせていただきました。

京都の場合は大阪の梅田地区がたいへん大きな開発をしていることなども考えると、中心の商店街がこれからどうやっていくのかを考えたとき、交通の問題は真剣に議論しなければいけない状況にあります。もちろん、個々の店が魅力的であることは商店街の繁栄にとって重要ですが、それとともに交通の面においてもしっかりとやっていかないと、個々の店が努力をしてもなんともできない

部分もあるわけで、そういう意味から商店街の人たちと一緒に取り組んでいくことは非常に重要なことだと思い、議論をしてきています。



そのなかで、京都では中心市街地の商店街のみみなさんが実際に交通に関して具体的な動きをずいぶん前からしています。たとえば、四条河原町という中心市街地の交差点がありますが、ここから京都駅へ行くバスが不便でした。交通局はそんなに夜遅くバスに乗る人は少ないから運行しても赤字だといって、夜10時を過ぎると非常に不便なバスしか走っていませんでした。それを、商店街の人たちが「そうではない」と。不便だから乗らないのであって、もっと便利にすればたくさんの方が乗ってくれるはずだということで、夜のバスを便利にしてほしいということを経営局と市に対してずっと言い続けてきたのですが、いつまでたってもやらないものですから、河原町、四条、寺町、錦、こういった京都の中心商店街の理事長のみみなさんが立ち上がって、自ら「京都まちづくり交通研究所」という合同会社を作って、この会社がバスを運行するということを宣言されまし

た。交通局は相手にしないで自分たちでバスを運行すると決意されて、組織まで作ってやり始めようとしたところ、そこまで本気ならせめて運転だけは交通局でやらせてくださいと交通局が巻き返してきて、その結果、商店街が作った会社が交通局に委託をするという、日本で初めて民間の会社が公共交通に委託をして新しい路線を作るということをやっています。これは「かわらまち・よるバス」といって四条河原町から京都駅まで夜10時以降に10分間隔で運行しています。それまで交通局のバスは24分間もバスが来ない時間帯があったりして、とても利用できる状況ではなかったのですが、これで便利になりました。交通局も便利にすれば利用者も増えるということによく気付いて、いまは交通局のバスも10分間隔で走っています。両者のバスはちょうど交互に来るようにしていますので、夜10時から11時半まで四条河原町から京都駅まで5分間隔でバスが走っています。

このように少しでも交通をよくすることで商店街を盛り上げていこうという活動を街の人たちと一緒にやっています。銀座で話が進んでいるということ京都に持ち帰って話したら、また京都でも頑張ると思います。

みなさんたいへんよく勉強されておられると思いますので、改めて申し上げることもないと思いますが、大都市も含めて都市の中心部においては歩行者のための空間を非常に豊かにして歩きやすい空間にしていくということ、そして公共交通を重視してたくさんの人に街にやってきてもらえるようにするということが、それから自動車で来る人たちももちろん大事なお客さんですから排除するわけではないですが、自動車を上手にコントロールして駐車場の配置などを工夫することによって、歩行者空間にあまり入り込まないようにしていくこと。私はこれを、街の中の賑わいを生み出すための交通政策「3点セット」といっています。歩行者空間を豊かにすること、公共交通を便利にすること、自動車はまわりに停めてもらって中は歩いてもらうかたちにする、駐車場を上手にコントロールする。言い換えると、1つひとつのお店に来るための駐車場を作るのではなく、街に来るための駐車場を作る。そして街の中は歩いていただく。この3点セットが重要であって、世界では議論の余地がないほど当たり前の考え方になっています。それをやると、まわりが大渋滞になるのではないとか、自動車で来てくれていたお客さんが減って商店街が衰退するのではないかなどといわれていましたが、これは1990年代の

初めごろ、いくつかの都市が実験を始めたころにいわれていたことであって、いまはそれは完全に決着をしています。そちらの方向のほうが街が賑わうということについては、交通関係の専門家の中では議論の余地がないくらい当たり前になっています。ヨーロッパの街などに行きますと、街の中が歩行者空間になっているとお感じになると思います。名前を挙げるまでもなく、どこの街でもやっていると言ってよいくらいになってきています。日本にも歩行者空間はありますが、日本の歩行者空間はどちらかというと昔からやっている所がずっと続いているということと、自動車を走らせるには少ししんどい狭い道路を歩行者空間にしているという所が圧倒的に多いのです。しかし世界の大きな流れは、その街のメインになる商店街のところ、それは狭くても広くても、そこを歩行者のために解放していくという方向になっています。それまでは自動車がどんどん走っていた幹線道路と言われた道路であっても歩行者空間化しているところがたくさんあります。それが日本の歩行者空間と世界の歩行者空間の大きな違いです。ヨーロッパの特定の街だけがやっているという時代ではありません。自動車の国アメリカのニューヨークでも、ブロードウェイの一区間を歩行者道路にする時代になっています。アジアでも、中国・上海の南京路、北京の王府井（ワンフージン）の歩行街など中心商店街を歩行者道路にしている所が圧倒的に多くなってきています。ソウルの明洞（ミョンドン）や仁寺洞（インサドン）なども昔に比べて歩行者道路を広げていっています。特別な街だけがやっているわけではなく、どこでもやっている状況になっています。



この話を京都や大阪でするときには、さらにもうひとつも言っています。「日本でも銀座がやっているじゃないですか」と。

銀座は土日の午後ずっとやっていて、やはりそ

のとき賑わっています。京都で一緒に活動している河原町や錦の商店街の理事長さんたちは、数年前に銀座に来てもらって歩いたことがあります。すると、歩くまち京都と言っているが、銀座のほうがずっと歩きやすいと言っていました。われわれとしても、銀座がそこからさらに先に向かって議論をしていращやることを非常に強く思いますし、具体的な方向に向けて進んでいただきたいと思います。

歩行者空間化したり、LRTを通したりというようなことをすると、いろいろな意見が出てきます。先ほども申し上げましたように、まわりがかえって渋滞するのではというような話は、世界的にはすでに決着がついた話だとわれわれは思うのですが、それでもいまご商売をされている方々とか、この街で活動されている方などはいろいろご心配になることはあると思います。今までと違うことをやれば、マイナス面もあるかもしれないと心配になる部分は少なくないかもしれないと思います。それでも重要なことは、より広い視点からまちそのものの賑わいや活力を維持していくことだと言えます。京都で議論していますのは、京都の街が将来に向けて生き残っていけるかどうか、生きるか死ぬかの問題がまず大事であって、いま思い浮かぶいろいろな問題はあるかもしれないけれど、生きるか死ぬかの議論をしているときに、あそこがかゆいとか痛いとか言っている場合ではないでしょう、と。やはり将来に向けてどんな大きなプラスがあるのか、どんなビジョンを描いてどんな方向に向かっていくのかという議論をまずなくてははいけません。それで、この街はやはりこうしていきたいという方向が見えてきたら、そのなかで我慢し合うところはするし、我慢することで大きなものが得られるのであれば目標に向かって進んでいくことができるだろうと、そういう議論だと思います。



たとえば、今の道路状況のままで駐車はやめてください、駐輪はやめてください、荷捌きも道路でやるのは控えてくださいと言いつづけても、それは単なる取締りであって、それによって得られるものはあまりありません。たとえ駐車車両がなくなったところで、そこをどんどん自動車が通過するだけであれば、街にとってはあまりプラスになりませんので地元の人たちは賛成できないかもしれません。しかし、そういうことを我慢することによって、歩道を大きく広げることができるのか、歩行者のために道路を開放することができるのか、大きなプラスがあるということがわかれば、それならば商売の繁盛のためには少し我慢することがあっても仕方ないよねという議論にもつながっていくと思います。

中村先生には非常に具体的にその問題点をお話しいただいたので、その点はわかりやすいと思いますし、その一方で大きく変えていくことで非常に大きなプラスがあるという評価もしていただきたいと思います。何年か前に、京都の今出川通りでLRTを導入するための社会実験を行いました。道路のまんなかにライトレールを入れるとまわりが渋滞するのかどうかを確かめるための社会実験だと称して、まんなかにバスを走らせました。その結果、やはり大渋滞が起こったわけです。それでライトレールを入れたら大渋滞するのではないかとみんなが思って、そこで話がストップしたという経験があります。われわれはそのような実験には意味がないと実施前から強く主張していましたし、われわれの大先輩で、いまは亡くなられた北村先生という方がおられたのですが、北村先生もそんな実験はするものでないとずっと主張しておられました。なぜ大渋滞したかということ、1つは1日だけやったからです。1日だけではだめです。多くの人が行動を変えて現在とは違う状況になっていくことを目指すのが本当の狙いですから、1日だけやったのではだめです。もう1つはその実験をするためにガードマンを5メートル間隔ぐらいで並べたのです。警察に言われて並べたわけですが、ガードマンがいっぱい並んでいる所を50キロ、60キロで走る車は絶対になくて、どの車も徐行しているわけです。そうすれば、当然大渋滞になります。結局「ライトレールを作ったら渋滞する」ことを示したのではなく、「ガードマンを5メートル間隔で並べたら渋滞する」ということを証明するための実験だったと言えると思います。(笑) この実験のいちばんの欠点はライトレールを作ったらなにがプラスになるのかということの評価の対象とせず、マイナス面だけを

検証しておこうという発想だったことです。ライトレールを作ったらどのように良い街になるのかということは、バスを走らせただけではわかりませんので、そういう発想が欠けていたと言えます。

まわりが渋滞するのではないかという心配はよく出てきますが、世界中でライトレールを新しく作った街、歩行者空間を新しく作った街はたくさんありますが、その後長いあいだ渋滞が続いて「とんでもないことをした」「やらなければよかった」と考えている所はまずないと考えてよいと思います。私はオックスフォード大学にいたことがあるのですが、ちょうどそのとき街の中を歩行者道路にするプランがあり、そのときまわりが大渋滞するのではないかという心配がかなりあったのですが、そのときの市の話がおもしろかったです。「そのとおり、大渋滞しますよ。でも1ヶ月見てみてください、いまと同じになります」と。何が変わるかということ、公共交通を便利にしますと、自動車が減った分、公共交通で来てくれる人が増えます、ということです。確かに数日は大渋滞しましたが、しばらくすると自動車の状況は元と同じようになり、そして前よりもたくさんの方がまちなかに来るようになりました。



1つだけ専門家らしいことを言わせていただきますと、道路1車線で人を運ぶことができる能力は、ふつうの信号がある道路だと自動車の台数で言うと750台が最高です。それを超える台数の車が来ると渋滞してどんどん通れる車の数が減ってしまいますので、どんなに上手に流しても750台までです。自動車に乗っている人の数は平均1.4~1.5人ですから、750台の車ですと大体1000人くらいです。つまり道路1車線で流すことのできる人数は乗用車で運ぶ限り1000人がマキシムで、それ以上は無理だということです。けれども、バスの場合、50人が乗ったバスを1分間隔で60台走らせれば3000人になります。バス専

用車線にした場合です。ライトレールだと1編成に200人乗ることができるので、仮に2分間隔で来るとしても6000人になります。自動車だとどんなにがんばって運んでも1000人しか運べないものを、ライトレールだと同じ空間で6000人運ぶことができる。もっと大きなシステムにして1万人運んでいる街もたくさんあります。つまり、道路の容量を増やす効果があるわけです。ですから、それをやったら渋滞するのではないかという心配は論理的でもなんでもないので。もう1つは自動車利用者のほうから見れば、銀座が元気に賑わっている限りは車で来たいと思う人は必ずいるわけですから、どのような政策を行っても渋滞はなくならないと思ったほうがいい。地方の商店街を見ていただいたらわかると思いますが、渋滞など起こっていません。なぜかというと、魅力がなくなって来人がいなくなっているからです。つまり、渋滞をなくす唯一の方法は街をさびれさせる(笑)ことです。それ以外に渋滞をなくす方法はありません。それを考えれば、渋滞はいまと同程度でおさまっていながら、いままで1000人しか通れなかった車線を6000人通れるようにするというのは非常に大きなメリットになるということです。こういうことは、世界中でかなり多くの都市が行なって立証してきたことであり、その結果として人通りが多くて賑わっている中心市街地の商店街がたくさんあるのです。そういう意味で、ぜひ銀座がそういう議論を進めていっていただけたらと思います。

最後に、何年かかるかという話を中村先生が言っておられたので、それについて話しますと、私は富山出身で、富山ライトレールを富山の人のたちと一緒にやってきたのですが、富山の当時の助役さんが私の所に来られて、「3年でやりたいがどうでしょうか」と言われました。日本の常識では3年はむずかしいかもしれませんが、ライトレールは、工事としては大したことはありません。実際、富山の工事は半年でやっています。車両を造るのに1~2年かかりますので、車両さえちゃんと造ってあれば工事は短期間でできます。そこで私も、「本気でやれば3年でできると思いますよ」というお話をしたところ、その1ヵ月後に富山市の市長さんが3年でやりますと記者発表されました。実際にそのすぐあとに補正予算を付けられて、発表から完成までは2年10ヶ月でした。ところが、富山の助役さんが来られたすぐ後に、大阪のS市の方が来られました。ここも京都と同じでライトレールを造る造らないと言いつづけていた都市ですが、何年で造るつもりか聞いてみたところ、

「11年」と答えられました。なぜ11年かと聞くと、合意形成に何年、基本設計に何年、申請に何年、工事に何年と計算していくと11年になるということでした。ひと言で言えば富山とは「やる気」に大きなちがいがあったということだと思います。私は11年後のことにまで付き合ってもらえないと思ったので、7、8年たったらまた来てくださいと申し上げました。(笑)

LRTは、世界の多くの街で成功している事例がどんどん出てきていますし、積極的に取り組みれば比較的短期間で整備できます。ぜひいい契機ですし、具体的に議論をされて前向きな方向で進むことを期待したいと思います。どうもありがとうございました。

竹沢 どうもありがとうございます。私たちはどうしても銀座の中だけで物を考えがちですが、京都という街でがんばっていらっしゃることで、そして世界の大きな流れの中でのお話がありました。そして、私たちも大きな方向性と、こうしたらもっとよくなるという「プラス」の面を考えていかなくてはいけないということで、勇気をいただいたような気がします。

次に、銀座ではのべ70名以上の方が出席されたこれまでの勉強会を経て、銀座としてはこの中村先生の提案をどう受け止めるかということをお岡本さんからお願いしたいと思います。

岡本 勉強会を通じ、また今日のお話をみなさんお聞きになっておわりの通り、専門家としてロジカルに組み立てていただいたうえに、現場の調査もゼミ生さんの協力を得て、非常にいいプランができたと思っています。新橋プランと晴海通りプランと2つありますが、限られた期間でしたが勉強会の前後にいろいろ話をしますと、圧倒的に晴海通りプランのほうが銀座の内部では評判がよいのではないかと感じています。やはり、運んでくるかもしれない賑わいから阻害されたくないということ、それと大前提として通過交通は広い所を通るのがよいのではないかとみんな感じているのではないかと思います。

今日は中村先生はサラッと話されましたが、周遊ルートというのがぼくは可能性があって大事ではないかと思っています。たとえばの話ですが、周遊ルートが通る所は、ワンウェイでぐるぐる回ればよいのですから、トランジットモール化して歩道が広がったり、あるいは周遊ルートのなかは歩行者天国にして、自動車・自転車の進入は一切禁止といった大胆な発想をすれば、非常におもしろい

ものができるのではないかと考えています。

中川先生のお話でも、京都は生きるか死ぬかで考えていると。銀座も同じだと思います。率直に言って、街としてさびれ始めたらだめになってしまう。いつまでたっても、歩行者も自動車も自転車もぐちゃぐちゃで、車の台数は多いけれど実は通過車両ばかりだということであれば、快適な買い物空間にはなりません。それでだれもが考えているのは、中心の通りの一部は歩行者オンリーにしたい、周辺で自動車と自転車をきちんと停められる場所をキープしながらそこで制限したいと。これは中央区のみならず同じことを考えていると思います。その点で考えている要素は非常に近いと思います。銀座のみでなく日本橋、大手町、丸の内、有楽町を含めて連係プレーで相互の魅力を補いながら発展していくのか、それともすたれてしまうのか、生きるか死ぬかという要素は本当に大きいと思います。



また、大きく変えていくときのプラス面を考えようというお話が中川先生からありましたが、本当に大きく変えていくことを考えるのはオリンピックまでの期間、それも計画できるのはせいぜい1年か2年ですから、いま考えなかったらもう大きく変わるチャンスは2度と来ないと私は考えています。

いずれにしても、いまの時点では実際に組みあがったプランや理想を、再度たたかわせながら、それを集約しながら、将来20年、50年後も後悔のないようないいものができるかどうか、というところだと思います。妥協はいつでもできると思いますので、まず最初の理想は何なのか。私は周遊ルートのなかの歩行者天国化を理想の1つに挙げたいと思っています。

竹沢 ありがとうございます。少なくとも、これまで勉強会にご参加くださった方、また銀座街

づくり会議としては、今日お話しいただいた方向性を非常に大きなチャンスととらえて、この方向性で行けるのではないかという感触をもっていますが、これを本当に実現しようとするれば、銀座の中でも各論百出ということになるのかもしれないし、具体的なさまざまな困難が出てくるのかなとも思います。中村先生のお話にもありますが、さまざまな調査や社会実験も必要になってくると思いますが、谷澤さんのほうから今後銀座としてはどのように進めていこうかというお考えをお聞かせください。

谷澤 中村先生からお話しいただきたいいくつかのルートのなかで、晴海通りルートというのがわれわれの勉強会のなかでは非常に有力です。銀座内の周遊ルート、歩行者空間の整備ということも含めて、考え方としては銀座にとってたいへん画期的なプランになっています。仮にこれでよいとすれば、その後中央区さんをはじめ東京都などお役所さんとの交渉が始まります。交通の問題に関しては、警察、警視庁と協議しなければならないことが出てくるかもしれません。そういうなかで、どのようにまとまるか、いまは断言できないところがあります。将来どういうふうに着地するかわかりませんが、われわれとしては理想像をもって、この何十年に1度訪れるか訪れないかのチャンスに、街をいま以上に活性化させていく、銀座らしい街をつくっていく、歩行者を大事にした街づくりをしていくという点で非常に画期的なものではないかと思っています。あとで質疑応答もありますが、もしこの案でよろしければ、全銀座会の定例会のかたちをとるのか、あるいは街としての総会的なものを開いて銀座のみなさまにご承認いただくか、それは決定していませんが、いずれにしろ銀座の街のみなさまのご承認をいただいて、行政との交渉を開始したいと考えています。



2020年のオリンピック・パラリンピックは、2020年7月、夏の開催です。そうすると、2013年ももう終わりですので、あと6年ということですから、その前に何かができているといけないうことになりますと、2014年の動き方は非常に大切になってくると感じています。ですから、街としての決定は当然ながら早目にやることが必要だと感じています。岡本さんが話されたように、何十年に1度のこの契機をプラスにとらえていくことが大切だと思っています。

ルートのことですが、晴海通りルートが有力だというのは、環状2号を一部通り、築地を通るとのことです。臨海部から新大橋通りを通って晴海通りに入ってくる。4丁目を通って数寄屋橋を右折して八重洲あるいは丸の内に行くルートですが、これは利用する立場の方々にとっては非常に速く行けるルートではないかと思っています。区道を行くと、どうしてもスピードを落とさなくては行けない。利用する人にとっては晴海通りをドローンで行けると、絶対的にスピードも速くて要望も強いと思っています。これは私の個人的な意見ですが。

いずれにしても、銀座の街としてこれから意見統一を図って行政の方と交渉していくという作業を、来年できるだけ早い時期にスタートさせたいと思っています。

竹沢 ありがとうございます。交通については、銀座だけで理想論を掲げて実現できる話ではありません。吉田さんがむずかしい顔をされていますが(笑)、行政のお力がなければ実現しません。中央区さんのほうではさまざまな課題の中で基幹交通システムを構想されていますし、近隣区との調整も図っているとお聞きしています。吉田副区長とは、これまでも協議型で銀座のまちづくりを行ってきました。いろいろな課題もすべて中央区さんにご相談しながらやってきました。交通についても協議型でやりましょうというお言葉をいただいています。吉田副区長さんには中央区として今日のお話をどう受け止めていただけるかということ、感想を含めてお話しいただければと思います。

吉田 中村先生のお話にもありましたが、私どもが問題提起をしたとき、またこの検討を始めたときはまだオリンピックが決まっていなかった。オリンピックが決まったということで、実は若干深刻です。環状2号線の延長上にある、中央区晴海5丁目には選手村ができます。選手村につ

いては、選手村で使った後、中古住宅として売却して民間にタダで作らせるという手法をとることになっています。これは恐ろしい話で、このときに港湾局が土地代を稼ごうなどと言い出して、オリンピックが終わった後に増築などされてしまうと、とんでもない住宅が山ほどできてしまうのです。われわれは必死に抑えようとしていますが、人口としては5000戸1万2000人くらいの選手村ができる。この選手村はとんでもない場所なのです。わかりやすくいうと、最寄の地下鉄駅は勝どき駅です。不動産的にいうと、この選手村は「徒歩25分、バス有り」と表現できる。(笑)実際には売れないような住宅です。なにがあっても、環状2号線を含めて交通機関を入れなければ民間の住宅需要は成り立たない場所なのです。その先に、市場の移転もあります。有明のビックサイトがオリンピックのプレスセンターになります。そのために、3倍くらいの拡張をします。21世紀の世界の都市のなかでも有数のコンベンション・センター、あるいは国際会議場をつくると思っています。そういう部分も含めて、まわりを取り囲む環境が変わってきたときに、今年初めに提案していたような交通システムだけで将来像に向かって耐えうるのかどうかということが、非常に大きな疑問になってきました。実はもう少し大きなランドデザインが必要だったのではないかと、私どもは考えているところです。ただ、いま谷澤さんからもお話があったように、時間は6年しかないのです。



それに補強した話をしますと、日本の政治というのは東京で稼いで地方にばらまくことしかやっていませんから、東京に投資をしてくれるのはオリンピックのときだけ。オリンピック以外のときには投資してくれていないのです。今回もこのオリンピックを逃せば、まともな投資はしないのです。日本全国、本当にひどい国で、ここで稼いだ

にもかかわらず、東京都なんかにお金はやるな、東京は富裕だから、「もっと剥げもっと剥げ」というのがいまの日本の国です。オリンピックという題目でもないと、基本的に東京に投資をしてくれる可能性はない。だとすれば、オリンピックに向かう計画の中でここ1、2年でしっかりした計画を作ってきちんとした公共投資を引っ張り出さないとだめだということです。銀座で検討していただいた中身は重く受け止めますが、そのうえで、この1、2年たいへん忙しい思いをさせることになりすみませんが、もう少し大きなステージの検討を一緒にさせていただきませんかということをご提案したいと思っています。



それと、私どもの事情になってしまうところもあるのですが、先日ニュースでお聞きになったと思いますが、豊洲に移転する市場の工事が、発注したのですが落札しなかったのです。東京都は1000億クラスで造ろうとっているのですが、価格が合わなくて落ちないわけです。実際には1500億円くらいになるだろうといわれている。来年3月の補正予算で直してやりますが、こういう問題は基本的には築地の跡地の処分価格に響いてくるのです。東京都は当然回収したいですから。これはぜひ一緒に考えてもらいたいのですが、うちの区は築地の跡地で東京都に要望していることは、総合的な計画でなにかを造ってくれることはいいけれども、絶対に切り売りしてマンション用地にしたりしないでくれといっているのです。オリンピックの選手村で1万2000人の人口が張り付きますと、あそこだけで学校を2校作らなくてはいけない。築地を容積500で7万坪を処分すると、1万戸の住宅ができてしまい、あんな小さな所に学校を4校作らなくてはなりません。そんなことはできません。まして、築地市場は行儀よく道路を使っていないところですから、新しく入ってきた人たちに文句を言われてもかかないません。

新しくマンションに入ってくる住民の方たちは結構勝手です。(笑) 築地に来られて、築地本願寺の鐘がうるさいと、音量を測れと苦情が来ました。そして部下に音量を測りに行かせた課長がいましたから、私は殴りましたけど…。(笑) ですから、やっかいなのです。



私は築地の跡地については、死に物狂いでもマンションになることには反対します。地域のなかに7万坪という大きな土地が残っているのはあそこしかないのです。なぜこんなことを大声で言っているかという、銀座の高い土地で交通基盤をいろいろ整備しろというのは結構つらいのです。最近気が付いたのですが、歌舞伎座ができてから昭和通りを進んできて歌舞伎座のほうに右折しようとするので混むのです。なんで渋滞しているのかと思ったら、観光バスの乗り降りのために渋滞するのです。中央区は築地市場の向かい側に市場橋公園をもっています。都市計画では公園ですが、4分の3を舗装してしまい、午前中だけは観光バスを停めているのですが、超満杯です。そこが満杯になっていると同時に、観光バスがぐるぐる回っているのです。中央区内で降ろして、晴海5丁目なんて何も無い所ですから、そこの道路でバスが待っている。そして1、2時間経つと銀座や築地に戻ってきてお客を乗せていくのですが、選手村ができてしまうという場所がなくなります。そのうえ、工事車両まで入ってきます。その辺のことを考えると、築地がまだ空いているならそこに入れさせろよ、みたいなことも含めて、途中経過においても築地が活用できるし、逆に言うとな築地をどう造るかによって、銀座や築地の繁栄に影響させることができるのですから、あの7万坪だけはいいい加減なことではできないぞと。そういうことを含めて、広域的な都市計画と中域的な都市計画のなかで交通をもう1回考えてみる必要があるのではないかと思います。

前のオリンピックでは高速道路を日本橋まで作ってしまって、負の遺産を造ったと言われていますが、当時のことを日本橋の方に聞いてみると、手塚治さんが鉄腕アトムを描いていた時代ですから、高速道路は便利なものの象徴だったのです。格好いいものの象徴だったのかもしれませんが。そのことをまた繰り返してはいけないので、われわれはもう1回オリンピックという機会をとらえなければならぬのは事実ですが、負の遺産は決して作らないかたちで、広域的、中域的に交通を見直して検討することをまともにやらせていただきたい。

正直なところ、銀座の結論をどう受け止めるかというより、みなさんには申し訳ないけれど、結論は結論で尊重するけれど、ベースが変わってしまったので、もう1回一緒に考えさせてくださいよということを申し上げるために、今日は参った次第です。居直って詫びているような状態ですが、よろしくお願いします。

竹沢 ありがとうございます。もう少し大きなグランドデザインという言葉をいただいて、私たちはそこでこれから協議をしていきたいということで受け止めたいと思います。最後に、中村先生にこれまで銀座と勉強会をずっとやってきてくださって、そして今日の報告会を終えての感想をいただきたいと思います。



中村 限られた時間の発表のなかで、この議論の中では晴海5丁目および市場の移転後の跡地がどう動くかは未知数ですが、それを受け止める覚悟で作った案です。観光バス問題に関して、今日は触れていませんが、これもずっとわかっていて、私自身も横浜の駐車基本計画見直しのときに観光バスをかなり叩き、追い出しました。私はバスも専門ですが、観光バスのあり方についてはかなり強く言っていて、業者からすると便利なので

すが、街を楽しんでもらうためには少し端の所で停まってもらう。東京駅でも、鍛冶橋の所でもよいのですが、なにも観光バスが目の前まで来なくてもよいのではないかという気持ちがあります。それも含めて、観光バスの需要を前提とした計画はしない。むしろ、それをコントロールする方向までを提案する。私としてはバックグラウンドの条件が変わったなかでも、われわれが今回まとめたものを土台としている議論を進めてもらえたらと思いました。

こうやって地元の方々と何回も議論をさせていただく機会を得て、私としてはたいへん勉強になりました。特に、これまで商業関係の方々との議論は何回かやったことはあるのですが、これだけ具体的な話に乗ってきて意見を言うてくださり、またヒントをくださり、これでどうですかとまた言うてくださり、皆さんの熱意をものすごく感じました。みなさんもすごく覚悟もプライドもおもちでやっていらっしゃるところが、私はもともと学者をやっている社会経験が少ないので、とてもうれしかったです。ここまで乗りかかってしまったので(笑)、この先どうなるかですが、私たちのアイデアでお役に立てるなら今後とも応援していきたいと思っておりますし、銀座が東京の顔でいつづけて日本を引っ張って行って、京都が巻き返してきても負けないように頑張らなくてはいけません。



竹沢 ありがとうございます。今日のシンポジウムはこの半年の積み重ねをご報告させていただきましたが、これが結論ではありません。中央区さんからもう少し大きなランドデザインというお言葉をいただいて、実は今日が専門家の先生と地元と行政・中央区さんとの協議の始まりではないかという気がしています。銀座としてはこういう方向性ということをもっています、それをどう実現していくかはこれから始まるので

はないかなということ強く感じました。本来であれば、ここでみなさんとディスカッションをしたいところですが、時間が限られていますので、お2人だけ質問かご意見を受けたいと思います。

発言者 銀座5丁目あづま通りの神山と申します。いま晴海通り案を含めているいろいろな案を承り、細かい話になりますが、停留所を作らなくてはいけませんよね。停留所というのはLRTであれば、晴海通りのどまんなかを交互通行で2車線が往復し、そのあいだに中央分離帯を造って、昔の都電のようなホームを造るというようなイメージになるのかなと思っています。それと、中央区の副区長さんもおっしゃっていたように、晴海地区と月島地区の話ですが、これからオリンピックも含めてその何倍かの広大な土地が豊洲と東雲ともう1ヶ所名前が出てきませんが、そこにすでにマンションがボコボコ建っています。そしてそこは銀座を意識して「銀座まで〇分」といった謳い方をしたマンションもたくさんあります。逆に言うと、そこに住んでいる方々は本当に東京駅に行きたいのか、新橋駅に行きたいのか。銀座に暮らしていると、銀座はどこに行くにも地下鉄に乗ればどこへでも行けるので、たぶんあすこのマンションを買われた方が川崎の先に行かれたり、千葉の先に行かれたりすることはありませぬので、たぶん4丁目の交差点か数寄屋橋の交差点、もしくは東銀座の駅辺りにアクセスするようなことをしていただくと、利便者のためにもなると考えています。大変な数の人を誘導しなくてはならないということは、晴海通りを通るとどうしてもどこかで右折をすることになり、電車が頻繁に通って、電車通りになってしまうことも考えられますので、銀座は完成された街ですから、そのなかを無理やり通すことはいろいろ難しいことがあります。みなさん少しずつ我慢しなくてはいけなくて、理想は人がたくさん来てくれて、観光客もたくさん来てくれて、臨海部に住む方々もたくさん来てくれてというイメージはありますが、こういう言い方はよくないですが、ゴミ出しの問題と一緒に、ゴミは出さなくてはならないのだけれど、誰かの店の前にゴミをためてそこからもっていかなくてはならないということが多少出てくる。私はあづま通りの人間なので、人の土地や人の敷地内のことについてとやかく言うと恨まれるかもしれませんが、できるならば構造的な問題もありますので、数寄屋橋ショッピングセンターと銀座ファイブ、あとは銀座インズの上の高速道路のところもLRTが走るとすると、ほとんど交差点が一切関

係なく、地上駅にしてたとえば泰明小学校の所で階段で下に降りるといようなことを考える以外は、銀座内を通れば必ず大変な電車の渋滞になり、すんなり通れるとは思えません。

竹沢 ありがとうございます。

発言者 遠藤波津子美容室の遠藤です。吉田副区長がおっしゃった、臨海部の晴海地区の計画は頭を悩ませていらっしゃると思いますが、銀座がこのままずっと発展していくという保証もありませんし、もっといろいろな所から人が来ていただきたいと思っていますので、そこを頭に置いてぜひ今後の中央区の大構想を、銀座と共に話し合いながらやっていっていただきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。



竹沢 それでは今日のシンポジウムはこれで終わりにさせていただきたいと思います。今日はもっといろいろな方のご意見をお聞きできればよかったのですが、アンケート用紙でぜひご意見を出していただければと思います。皆様のご意見を肉付けして、もっとこんなふうというプラスの方向へ作っていけるように、行政の方と専門家と地元とで話し合いながら作っていきたいと思いますので、今後ともぜひご協力をお願いいたします。

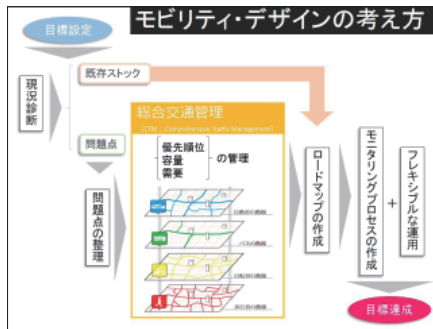
銀座地区 モビリティ・デザイン

- GINZA Mobility Design -

横浜国立大学 交通と都市研究室
中村文彦

B4 高橋 舞 神谷 謙 熊谷 謙之

スライド 01



スライド 02

目標設定

銀座憲章

銀座は創造性ひかる伝統の街
銀座は品位と感性たかい文化の街
銀座は国際性あふれる楽しい街

上記をふまえて、交通の目標として以下を掲げます。

- 歩いていて楽しい
= 快適な歩行空間と個性豊かな通りの存在
- 誰にとっても訪れやすい
= 自動車がアクセスしやすい、公共交通の充実
- 世界に誇れる街「銀座」へ

スライド 03

銀座エリアの交通をどう考えるか？

1. 現況診断
2. 交通手段ごとの戦略
3. 通りごとの戦略
4. LRT導入とそれを受ける地区の交通 (アクセス交通と地区内交通)
5. まとめ

スライド 04

地区全体としての各旅客交通手段の役割(現状)

交通手段	現状利用している人	特徴
徒歩	通勤 買い物 買い物、食事、娯楽...	・観光客 ・地区内移動 ・商業
自転車	通勤 通学 通学	・通勤 ・学生(寮、寮便)
路線バス	通勤 買い物 観光客	・地区内外移動
地下鉄	通勤 買い物 観光客	・商業 ・地区内外移動
自家用車	通勤 買い物 観光客	・地区内外移動
タクシー	観光客	・観光
その他(貸切バス)	観光客	・観光客
その他(自転車シェア、カーシェア)	カーシェアあり	

スライド 05

通りごとの現況(南北方向)

通り名	印象	交通量	その他	道路幅員
外堀通り (1~4丁目)	・開放感がある(東京高速道路沿いは高層ビルが少なくない)	・タクシーの待機列が長い(2丁目から東京駅まで)。 ・歩行者が多い。		40m(歩道 8m x 2)
内堀通り (5~8丁目)	・高層ビルが多く、やや圧迫感がある。	・圧迫感が多い。 ・1~4丁目に比べて、歩行者が少ない。	・駐車台数10台の高級駐車庫あり。	30m(歩道 3m x 2)
ソニー通り (全体)	・歩行者に優しい(バス、タクシー等)。 ・歩行者が少ない(1丁目)。	・通学交通、駐車庫が多い。	・時間差によって歩行者専用道路化(歩道 1m x 2)	30m(歩道 3m x 2)
主通り (1~4丁目)	・歩行者、若者向けの店舗が多い(2~4丁目)。	・通学交通、駐車庫が多い。	・東京電力池田に隣接あり。	15m(歩道 3m x 2)
西薬水通り (3~8丁目)	・空き店舗が目立つ(8丁目)。 ・ブランド店、高級店が多い。	・みゆき通りからの通学交通により、常時歩行者の混雑が発生(8丁目)。 ・1~4丁目に比べて、歩行者が少なく、交通量が多い。	・通学交通、駐車庫が多い。 ・東京電力池田に隣接あり。 ・通学交通、駐車庫が多い。 ・みゆき通りからの通学交通により、常時歩行者の混雑が発生(8丁目)。 ・1~4丁目に比べて、歩行者が少なく、交通量が多い。	15m(歩道 3m x 2)

スライド 06

銀座エリアの交通をどう考えるか？ (続)

通り名	印象	交通量	その他	道路幅員
レインボー通り (全体)	・歩きやすい(舗装等)。	・歩行者が少ない(1丁目)。 ・歩行者が多い(2~4丁目)。	・違法駐車を防ぐ工夫あり(歩道幅を狭くして駐車禁止の看板)。	30m(歩道 3m x 2)
西五番通り(5丁目)	・華やか。	・歩行者が少ない(7~8丁目)。	・歩行者が自主的に歩行者天国を築いている。	30m(歩道 3m x 2)
一見番通り(6~8丁目)	・歩きやすい(舗装等)。	・歩行者が少ない(7~8丁目)。	・歩行者が自主的に歩行者天国を築いている。	30m(歩道 3m x 2)
ガス灯通り(1~4丁目)	・ガス灯は美しいが、その分路幅が狭い。	・歩行者が自主的に歩行者天国を築いている。	・歩行者が自主的に歩行者天国を築いている。	30m(歩道 3m x 2)
すすきよ通り(5丁目)	・歩行者が少ない(7~8丁目)。	・歩行者が少ない(7~8丁目)。	・歩行者が自主的に歩行者天国を築いている。	30m(歩道 3m x 2)
銀座通り(中央通り)	・銀座の顔。 ・歩道の幅員が大きく、歩きやすい。 ・沿道に大規模商業施設。看板位置が揃っているため、統一感があり景観が良い。	・歩行者が多い(7~8丁目)。	・土休平日後に歩行者天国になる。 ・目録をつくるために前倒しを促せることが決断(2~3年程)。	27m(歩道 8m x 2)

スライド 07

銀座エリアの交通をどう考えるか？ (続)

通り名	印象	交通量	その他	道路幅員
あづま通り	・歩行者に優しい(歩行空間、石畳の舗装等)。	・歩行者が多い。	・目録の人の流れが変わる重要な通り。	30m(歩道 1m x 2)
三郎通り	・幅員は広く、歩道もあるが、駐車庫が多く、歩きやすいとは言えない。 ・大衆店(チェーン店)が多い。	・駐車庫が多い(7丁目)。	・自転車専用信号地がある。 ・目録の人の流れが変わる重要な通り。	30m(歩道 1.5m x 2)
A(三郎通りと三郎通り)	・目録の持つイメージと異なる。 ・店舗が少なく開放感がある。	・交通量が少ない。	・地下の抜け道(エレベーター)あり。	30m(歩道 1m x 2)
目録(四上)	・幅員は広く、歩道もあるが、駐車庫が多く、歩きやすいとは言えない。 ・大衆店(チェーン店)が多い。	・駐車庫が多い(7丁目)。	・自転車専用信号地がある。 ・目録の人の流れが変わる重要な通り。	30m(歩道 1.5m x 2)
昭和通り	・幅員は広く、歩道もあるが、駐車庫が多く、歩きやすいとは言えない。 ・大衆店(チェーン店)が多い。	・駐車庫が多い(7丁目)。	・自転車専用信号地がある。 ・目録の人の流れが変わる重要な通り。	40m(歩道 4m x 2)

スライド 08

通りごとの現況(東西方向)

通り名	印象	交通量	その他	道路幅員
銀座通り	・歩行者に優しい(歩行空間、石畳の舗装等)。	・歩行者が多い。	・目録の人の流れが変わる重要な通り。	30m(歩道 1m x 2)
三郎通り	・幅員は広く、歩道もあるが、駐車庫が多く、歩きやすいとは言えない。 ・大衆店(チェーン店)が多い。	・駐車庫が多い(7丁目)。	・自転車専用信号地がある。 ・目録の人の流れが変わる重要な通り。	30m(歩道 1.5m x 2)
A(三郎通りと三郎通り)	・目録の持つイメージと異なる。 ・店舗が少なく開放感がある。	・交通量が少ない。	・地下の抜け道(エレベーター)あり。	30m(歩道 1m x 2)
目録(四上)	・幅員は広く、歩道もあるが、駐車庫が多く、歩きやすいとは言えない。 ・大衆店(チェーン店)が多い。	・駐車庫が多い(7丁目)。	・自転車専用信号地がある。 ・目録の人の流れが変わる重要な通り。	30m(歩道 1.5m x 2)
昭和通り	・幅員は広く、歩道もあるが、駐車庫が多く、歩きやすいとは言えない。 ・大衆店(チェーン店)が多い。	・駐車庫が多い(7丁目)。	・自転車専用信号地がある。 ・目録の人の流れが変わる重要な通り。	40m(歩道 4m x 2)

スライド 09

銀座エリアの交通をどう考えるか？ (続)

通り名	印象	交通量	その他	道路幅員
麻布通り	・銀座のメインロード。 ・1~4丁目と5~8丁目を分ける道のような存在で無断駐車が多い。 ・(朝晩歩道がない箇所を無断駐車禁止する人もいない)。	・4丁目交差点付近にタクシーの待機列あり。 ・通学交通が多い。	・バス路線が通り、歩道幅員によりバス優先になる。	30m(歩道 3m x 2)
みゆき通り	・歩行者、駐輪、駐車が多く、少し二丁目から三丁目、五丁目交差点を境に通りの表情が異なる。	・歩行者、駐輪、駐車が多い。 ・商業交通が多い。	・交通量がやや多い。 ・店舗が多い。 ・歩行者は松屋通りに次いで多い。	15m(歩道 3m x 2)
交野社通り	・間接的。	・歩行者は少ない。 ・店舗が多い。	・歩行者は少ない。 ・店舗が多い。	15m(歩道 3m x 2)
花柳通り	・高層ビルのため圧迫感がある。	・歩行者は少ない。 ・店舗が多い。	・歩行者は少ない。 ・店舗が多い。	15m(歩道 3m x 2)
御門通り	・高層ビルのため圧迫感がある。	・歩行者は少ない。 ・店舗が多い。	・歩行者は少ない。 ・店舗が多い。	15m(歩道 3m x 2)

スライド 10



スライド 11



スライド 12



スライド 13



スライド 14



スライド 15



スライド 16

現況診断結果

問題点	良い所
<ul style="list-style-type: none"> 違法駐輪 道路上の駐車車の多さ(荷捌き、一般車、パーキングメーター) 道路混雑 バスの遅れ 	<ul style="list-style-type: none"> 銀座通りの歩きやすさ 通りごとの個性 大規模な歩行者天国 自家用車で買い物する場合のアクセスのしやすさ

容量・需要の管理による解決

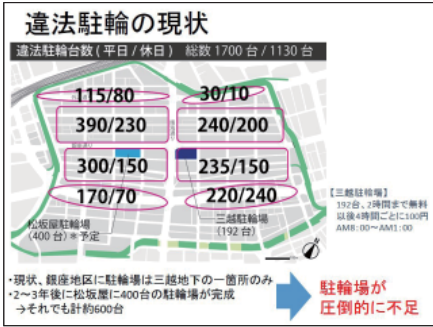
残す&さらに伸ばす

スライド 17

問題点の解決方法

違法駐輪	容量コントロール(増量と適正配置) + 需要と優先順位のコントロール = 駐輪場増設 + 自転車利用抑制 + 基幹交通への転換
道路上の駐停車 パーキングメーター 利用率	容量のコントロール + 需要のコントロール = パーキングメーターの削減 + 適正利用
(地区内) 荷捌き車	需要のコントロール = 時間帯規制、荷捌きスペースの設置
違法駐車	需要のコントロール = 既存駐車場の適正利用
道路混雑 バスの遅れ	需要のコントロール = 通過交通の移行 + 基幹交通への転換

スライド 18



スライド 19

違法駐輪の解決策 1

容量のコントロール	優先順位のコントロール
駐輪場を増設 増設場所の候補 ・銀座の周縁 ・新規開発場所 ・短絡通りの自転車走行帯 (エリア内への自転車の通過交通をできるだけ排除するために、エリア内に駐輪場は新設しない) スペース・需要等を考慮して 次のページのように 550台程度を提案する	歩行者 > 公共交通 > 自転車 > 自動車 の原則より、 地区内の歩行者専用エリアまたは 歩行者 + 公共交通エリアにおいて の自転車の走行を禁じる 平日のほうがより台数が多い → 臨海部からの通勤...LRTへ転換 銀座駅周辺に駐輪して他エリアへ 移動する人...控えてもらう

スライド 20



スライド 21

道路上の駐停車の解決策

パーキングメーター利用車両について 1

現状

①パーキングメーターの方が駐車場の料金よりも大幅に安い
 (銀座地区内のパーキングメーター 60分 300円
 西銀座駐車場 30分 310円)

②銀座地区内にはパーキングメーターが多すぎる
 (南北) 並木通り、三原通り
 (東西) 横、マロニエ、松屋、みゆき、交詢社、花輪の各通り
 → 景観がよくない、渋滞の原因となっている、通りの一体感を損ねている
 → パーキングメーター利用者の多くは、短時間利用(買い物客 + 荷捌き車両)
 銀座地区の駐車場(次ページ) → 需要定数改善

容量のコントロール
 ・パーキングメーターを削減して、削減分を駐車場に誘導する

需要のコントロール
 ・パーキングメーターの料金を駐車場よりも高く設定
 ・多少高い料金を支払ってもよい短時間利用客のみパーキングメーターの利用を促進
 ・上記以外の来客は駐車場に、荷捌き車両は後述の荷捌きスペースに誘導

スライド 22

道路上の駐停車の解決策

パーキングメーター利用車両について 2

解決策提案

パーキングメーターの削減
 ↓
 適正利用

- 多少高い料金を支払ってもよい短時間利用客 → パーキングメーター
- 上記以外の来客 → 駐車場
- 荷捌き車両 → 荷捌きスペースへ誘導

スライド 23

道路上の駐停車の解決策

(地区内) 荷捌き車両について 1

現状

パーキングメーターの一部は荷さばき用の車両に使われている
 同じパーキングメーターに一日中、課金し、停車する荷さばき車両
 → 交通流の阻害、視界の悪化、事故の原因(歩行者の横断時の障害物)
 → 荷捌き車両にパーキングメーターを利用させない工夫が必要
 みゆき通りでは、歩道を利用して荷さばきスペースを提供している
 ※横浜青葉台の現状4号にも同様の工夫がある(次ページ)

需要のコントロール
 → 荷さばきスペースの設置 + 許可制 + 時間帯規制
 ・荷捌きスペース...荷捌き車両は荷捌きスペースのみで荷捌きを行う
 ・許可制...許可された車両のみ荷捌きスペースの利用が可能
 ・時間帯規制...歩行者天国エリアは早朝深夜のみ、他エリアは時間帯規制

スライド 24

道路上の駐停車の解決策

(地区内) 荷捌き車両について 2

参考例: 横浜青葉台・環状4号の荷捌きスペース

荷さばき中

ご利用者による団体で話し合い、「荷さばき中」ステッカーを車両に貼付して荷捌きを行う。

スライド 25

道路上の駐停車の解決策

違法駐停車車両について

現状

下記の日程における、銀座エリアの違法駐停車車両台数は、
 2013年 8/31(土) → 109台
 9/18(水) → 250台
 ※両日共に、銀座エリアの駐車場は常時空車状態

需要のコントロール 停めるべき場所に停められていないことが問題
 → 既存駐車場の適正利用

スライド 26

銀座エリアの交通をどう考えるか?

1. 現況診断
2. 交通手段ごとの戦略
3. 通りごとの戦略
4. LRT導入とそれを受ける地区の交通(アクセス交通と地区内交通)
5. まとめ

スライド 27

交通手段別の移動のあり方(将来)

交通手段	将来利用してほしい人(平日)	将来利用してほしい人(休日)
徒歩	通勤客、私事、近隣者の地区内業務私事移動、買い物客など、観光客	買い物客など
自転車	通勤、通学、通交(買物、郵便)、業務(営業、郵便)	業務(営業、郵便)、買い物客
路線バス(LRT導入後再編)	LRTが海岸通り経由の場合、商業エリアのアクセスを提供	商業エリアのアクセスを提供
LRT/BRT	臨海部から東京駅などへの通過交通、臨海部からの通勤、買い物客、臨海部(環状)・銀座地区への通勤、買い物客	臨海部からの通勤、買い物客、臨海部への買い物客
地下鉄	通勤、買い物、私事	買い物客、私事
自家用車	買い物客(高級商品買い物客、支払い意思の高い人)、私事 ※結婚通りに伴う通過交通を確保2号線へ誘導	私事
タクシー	深夜飲食客、高齢者等移動弱者	買い物客など
その他(貨物バス)	(1日)ツアー客、国内、海外からの観光客 ※貸切バス乗降見込位置指定	同左
その他(自転車シェア、カーシェア)	自転車シェア、不要カーシェア、銀座地区アクセスでの利用法指定	同左

スライド 28

交通手段別の容量と需要の管理

交通手段	容量の管理	需要の管理
徒歩		
自転車	駐輪場の増設	エリア内は一歩走行制限、基幹交通へ転換
路線バス(LRT導入後再編)	禁止	基幹交通とルートが異なる場合は基幹交通に転換し、廃止
LRT/BRT		
地下鉄		
自家用車	混雑通り、銀座通りの通過交通を移行、駐輪場の増設	基幹交通、地下鉄への転換
タクシー	ショットガン方式に必要	乗り場を確保
その他(貨物バス)	乗降場所は1箇所に限定	乗降場所の変更
荷捌き車両	できる限り場所を限定	時間帯の変更

スライド 29

銀座エリアの交通をどう考えるか?

1. 現況診断
2. 交通手段ごとの戦略
3. 通りごとの戦略
4. LRT導入とそれを受ける地区の交通(アクセス交通と地区内交通)
5. まとめ

スライド 30



スライド 31

通り名	基本イメージ
外堀通り	新栄町から銀座への入り口となる。商業施設などが多くにぎやかで銀座へ来る人を優しく迎えるようなイメージ。
ソニー通り	ソニーのビルを中心にギャラリーなどが多く、静やかな外堀通りとは対照的に、ひっきりなしに車から音を受けるイメージ。
並木通り	小さな飲食店を中心としたお店が並び、音情のある通りをつくる。銀座表の飲食店や歴史ある建物があり、銀座の歴史に繋がりが期待される通り。
レンガ通り(西五番街通り)	歴史的な建物が集積する、美しい銀座の通り。
ガス灯通り	ガス灯のある通りが特徴的な明治の歴史を感じる通り。曲や落ち着きを演出し、銀座の中でも歴史を感じられる通り。土日にイベントなどを行う商業のある通り。人と人同士のつながりが感じられる街かみ通り。
すすりん通り	商業を代表する風情のある通り。それぞれの建物の歴史を大事にした通り。一歩的に整備された道路空間。歩行者優先であることを大切に。銀座に「来た」という気持ちを味わうことができる。
銀座通り(中央通り)	商業を代表する風情のある通り。それぞれの建物の歴史を大事にした通り。一歩的に整備された道路空間。歩行者優先であることを大切に。銀座に「来た」という気持ちを味わうことができる。
あづま通り	あづま通りは銀座通りの表側として、路地などで歩行者のつながりが見える面白みのある通りへ。
三原通り	大衆向けの店舗や、シネマなど一歩違う銀座を味わうことができる通り。気取らずともよい、それでいて憧れでも安心して歩ける通り。
昭和通り	銀座から有楽町線へ。日本の歴史が出会う通り。銀座の中心街との東西を連絡する。

スライド 32



スライド 33

通り名	基本イメージ
銀座橋通り	銀座の北側の入り口となる通り。緑一帯が並ぶ。四季を感じられる通り。
銀座柳通り	柳がずっと続く風情や落ち着きの感じられる通り。
銀座マロニエ通り	ファッションビルやカフェなどの店舗にぎやかな通り。高層ビルが並ぶ銀座の賑わいを演出し、銀座を感じられる通り。
松陰通り	松屋に入るとヤアアカス東京交通量が多い。沿道店舗との一体感を高め、立ち寄りたくなる店が並ぶ通り。
晴海通り	青果町から芝地方面へとつながる重要な通り。大規模な店舗が並び、銀座の中心でもあるため、歩行者が主役となるような通りへ。
みゆき通り	日比谷公園から新橋駅前まで続く歴史ある通り。自然を併せた閑静な雰囲気に変化する花畑。老舗洋菓子店などで、華やかに彩れる通りへ。
交詢社通り	かつての政治家や商人たちの社交場があったことから、現代の社交場への変化。飲食店や放送局が多いことを活かして情報発信の場として若者男女のコミュニケーションが生まれやすい通りへ。
花輪通り	神などの街路樹が活かされ、美しい街並みが維持される通り。クリーンで歩いてすがすがしい通りへ。
御門通り	東西からの入り口。各交通手段との接続ポイントとなる通り。

スライド 34

銀座エリアの交通をどう考えるか？

1. 現況診断
2. 交通手段ごとの戦略
3. 通りごとの戦略
4. LRT導入とそれを受ける地区の交通(アクセス交通と地区内交通)
5. まとめ

スライド 35

中央区の基幹交通導入計画

中央区は、人口増加や人口密度の高さを背景に、交通の利便性を向上させることが求められています。本計画は、中央区全体の交通状況を把握し、今後の基幹交通導入の方向性を示すものです。

スライド 36

中央区の基幹交通導入計画

- 将来的にはLRTを想定しているが、LRT整備には軌道整備などに時間を要する
- 当該地区の人口増加等への対応は急務の課題である
- BRT、LRTともに期待される効果はほぼ同等であるが、早期実現性の観点から、短期的整備可能なBRTを導入する

第1段階：BRT

- 増加する需要への対応
- 公共交通空白地域の解消
- 定時性・速達性の確保
- 歩いて楽しいまちの創造(回遊性向上)
- 東京の魅力向上
- 観光の活性化
- 環境負荷の軽減

第2段階：LRT

- 増加する需要への対応
- 公共交通空白地域の解消
- 定時性・速達性の確保
- 歩いて楽しいまちの創造(回遊性向上)
- 東京の魅力向上
- 観光の活性化
- 環境負荷の軽減

スライド 37

中央区の基幹交通導入計画

- 景観への配慮として、国内でバッテリートラムの開発が進んでいる
- 日本の場合は、海外に比べ航路距離が長いことが特徴である

車種	全長	全高	全幅	重量	最大速度	最高電圧	最高電流	最高出力	最高回転数	最高トルク
バス	12000mm	4400mm	2500mm	15000kg	100km/h	700V	1000A	70kW	1000rpm	1000Nm
LRT	12000mm	4400mm	2500mm	15000kg	100km/h	700V	1000A	70kW	1000rpm	1000Nm
BRT	12000mm	4400mm	2500mm	15000kg	100km/h	700V	1000A	70kW	1000rpm	1000Nm

スライド 38

LRT or BRT ??

今から銀座エリアに入れるなら LRT !

- 今からなら2020年に十分間に合う
- フィーダーサービス直通などの必要性がない
- シンボル性&魅力度&存在感が段違い
- 費用に対して、整備効果が十分にある
- 既存バス路線からの転換・調整が容易
- BRTからLRTへの移行費用が無駄

スライド 39

導入するLRTのイメージ

- 高い輸送能力の確保
- 定時性の確保(平日通勤時)

~推奨できる国内での例~

広島電鉄 (30m/5車体編成/底床車両)

輸送能力: 7千人/1時間 (230人/編成 × 2分間隔)

- 電車優先信号の設置
- 信号交差点での停車時間を短縮するため、電車優先信号を拡大
- 電停施設の改良
- 電停の延長、幅員の拡張、上覆の増設など電停施設の改良
- 信用乗車方式の導入
- ICカードを導入し、すべての層からの乗降を可能とする信用乗車方式を導入

スライド 40

銀座エリアへのLRTの導入についての考え方

LRTを銀座内に通す?

通さない

①新橋ルート
※重複バス路線は廃止

通す

②晴海通りルート
※重複バス路線は廃止

+

銀座エリア内の周遊交通導入

スライド 41

ルートの前提条件

- Point 1 銀座と丸の内との接続
- Point 2 丸の内と丸の内との接続
- Point 3 丸の内と丸の内との接続
- Point 4 丸の内と丸の内との接続
- Point 5 丸の内と丸の内との接続

①新橋ルート ②晴海通りルート

スライド 42

ルート案の比較(銀座にとってのメリット/デメリット)

①新橋ルート	②晴海通りルート	中央区提案ルート
<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑地地区に大規模な変更がない 周辺地域の歩行者等による魅力 自動車交通に悪影響が少ない 沿道地域の活性化が期待できる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道地域の歩行者等による魅力 沿道地域の活性化が期待できる 沿道地域の活性化が期待できる 	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道地域の歩行者等による魅力 沿道地域の活性化が期待できる 沿道地域の活性化が期待できる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道地域の歩行者等による魅力 沿道地域の活性化が期待できる 沿道地域の活性化が期待できる 	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道地域の歩行者等による魅力 沿道地域の活性化が期待できる 沿道地域の活性化が期待できる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道地域の歩行者等による魅力 沿道地域の活性化が期待できる 沿道地域の活性化が期待できる

スライド 43

①新橋ルート

- 新橋への通勤利用などを重視した新橋駅へ直結するルート
- 銀座エリア内には通らない
- 銀座8丁目駅が銀座エリアとの接続ポイントとなる

スライド 44

②晴海通りルート <通りへの影響>

1)新橋ルート <通りへの影響>

- 沿道地域の歩行者等による魅力
- 沿道地域の活性化が期待できる
- 沿道地域の活性化が期待できる

スライド 45

通り名	歩行者	自転車	自動車	バス	タクシー	通勤時
丸の内線(丸の内〜有楽町)			新宿2号線からの新橋ルート 環状2号線			
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						

スライド 46

通り名	歩行者	自転車	自動車	バス	タクシー	通勤時
丸の内線(丸の内〜有楽町)			新宿2号線からの新橋ルート 環状2号線			
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						

スライド 47

①新橋ルート

TOKYO OLYMPIC 2020!!

環状2号線完成

LRT/BRT

歩行者

自転車

自動車

バス

タクシー

荷捌き

スライド 48



スライド 49



スライド 50

晴海通りの現在の自動車交通はどこへ？

→ 環状2号線へ移行

定量的な検証が必要。

- 環状2号線の需要予測、容量
- 晴海通りの現在及び将来の方面別交通量

現在の晴海通りの交通量が十分移行出来るだけの容量が環状2号線にあることを示す

参考:晴海通りの 日交通量=31111台
ピーク時間帯交通量=2862台
(平成22年度道路交通センサスより)

スライド 51

歩行者天国の考え方

基本的な考え方

斜線部に關しては、終日歩行者専用の規制を掛ける場合の交通処理の仕方の一例です。

考えられる選択肢

斜線部	黄色部
1 毎日 終日	毎日 終日
2 毎日 終日	休日 終日
3 休日 終日	休日 終日
4 休日 午後	休日 午後

スライド 52

歩行者天国の考え方

最小パターン

斜線部に關しては、終日歩行者専用の規制を掛ける場合の交通処理の仕方の一例です。

考えられる選択肢

斜線部	黄色部
1 毎日 終日	毎日 終日
2 毎日 終日	休日 終日
3 休日 終日	休日 終日
4 休日 午後	休日 午後

スライド 53

歩行者天国の考え方

最大パターン

この場合は黄色部分を終日歩行者専用化する。

考えられる選択肢

斜線部	黄色部
1 毎日 終日	毎日 終日
2 毎日 終日	休日 終日
3 休日 終日	休日 終日
4 休日 午後	休日 午後

スライド 54



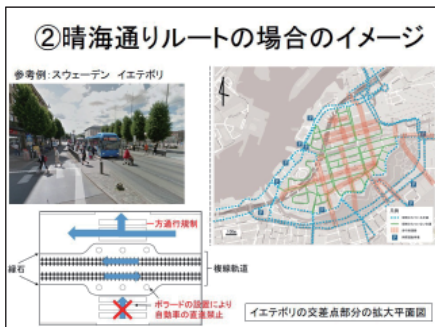
スライド 55



スライド 56



スライド 57



スライド 58



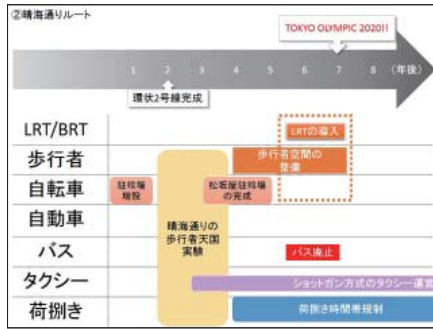
スライド 59

通り名	歩行者	自転車	自動車	バス	タクシー	通勤時
丸の内線(丸の内〜有楽町)			新宿2号線からの新橋ルート 環状2号線			
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						
丸の内線(有楽町〜有楽町)						

スライド 60

通り名	歩行者	自転車	自動車	バス	タクシー	荷捌き
銀座通り						
新橋通り						
新橋二丁目通り						
松坂通り						
新橋三丁目通り						
新橋四丁目通り						
新橋五丁目通り						
新橋六丁目通り						
新橋七丁目通り						
新橋八丁目通り						
新橋九丁目通り						
新橋十丁目通り						
新橋十一丁目通り						
新橋十二丁目通り						
新橋十三丁目通り						
新橋十四丁目通り						
新橋十五丁目通り						
新橋十六丁目通り						
新橋十七丁目通り						
新橋十八丁目通り						
新橋十九丁目通り						
新橋二十丁目通り						

スライド 61



スライド 62

銀座エリア内の周遊交通について

目的

- 銀座地区内での移動において少し離れた箇所への移動
- 提案したルートへのアクセス時間の短縮

誰に使ってもらいたいか？

- 移動制約者（高齢者、身体障害者）
- 銀座地区周辺にアクセスしたい人
- 銀座に公共交通を使ってきた、買い物客

周遊する交通手段

- 小型バス（コミュニティバス）
- 小型路面電車

考慮しないとイケない事項

- 周遊ルートの規模
- 提案したルートとの接続ポイント
- 運行するのは平日？休日？

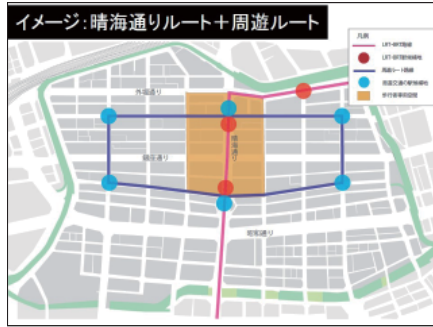
想定されるデメリット

- 細街路通行により歩行者の危険性が増大
- 現状に加えて、混雑交通により遅延が予想
- 継続利用者に限られた交通でしかない

スライド 63



スライド 64



スライド 65

③休日ループルート

平日は新橋ルートとして運行し、休日は銀座内を回遊する

休日は新橋ルートを同時運行する

運行頻度例

新橋行き	銀座行き
午前 6本/時間	1~2本/時間
午後 8本/時間	4本/時間
夜 6本/時間	1~2本/時間

スライド 66



スライド 67

③休日ループルートの場合のイメージ

参考例: アメリカ合衆国オレゴン州ポートランド

ポートランド市内を走行するライトレール(通称MAX)

スライド 68

③休日ループルート

交通手段別の各通りの使われ方

通り名	歩行者	自転車	自動車	バス	タクシー	荷捌き
銀座通り						
新橋通り						
新橋二丁目通り						
松坂通り						
新橋三丁目通り						
新橋四丁目通り						
新橋五丁目通り						
新橋六丁目通り						
新橋七丁目通り						
新橋八丁目通り						
新橋九丁目通り						
新橋十丁目通り						
新橋十一丁目通り						
新橋十二丁目通り						
新橋十三丁目通り						
新橋十四丁目通り						
新橋十五丁目通り						
新橋十六丁目通り						
新橋十七丁目通り						
新橋十八丁目通り						
新橋十九丁目通り						
新橋二十丁目通り						

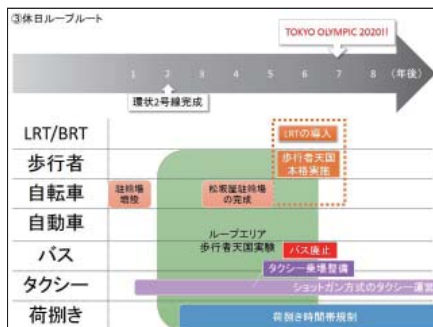
スライド 69

③休日ループルート

交通手段別の各通りの使われ方

通り名	歩行者	自転車	自動車	バス	タクシー	荷捌き
銀座通り						
新橋通り						
新橋二丁目通り						
松坂通り						
新橋三丁目通り						
新橋四丁目通り						
新橋五丁目通り						
新橋六丁目通り						
新橋七丁目通り						
新橋八丁目通り						
新橋九丁目通り						
新橋十丁目通り						
新橋十一丁目通り						
新橋十二丁目通り						
新橋十三丁目通り						
新橋十四丁目通り						
新橋十五丁目通り						
新橋十六丁目通り						
新橋十七丁目通り						
新橋十八丁目通り						
新橋十九丁目通り						
新橋二十丁目通り						

スライド 70



スライド 71

(参考: BRTのケース)

バスを導入することになった場合

1. 新橋ルートの場合

- BRTだからできるフレキシブルな運用
- オリンピック時の輸送体系への展開
- 都内の各競技場まで、乗継なしで選手村から輸送可能

スライド 72

(参考: BRTのケース)

バスを導入することになった場合

2. 晴海ルートの場合

- 銀座エリア内+バス での新たな魅力ある空間創出
- 車両のかつよさが必要不可欠
- LRT導入時と同様に歩行者空間をつくっていく

スライド 73

銀座エリアの交通をどう考えるか？

1. 現況診断
2. 交通手段ごとの戦略
3. 通りごとの戦略
4. LRT導入とそれを受ける地区の交通 (アクセス交通と地区内交通)
5. まとめ

スライド 74



スライド 75