

銀座街づくり会議：：シンポジウム

銀座モビリティ・デザイン 2

銀座ににぎわいを運ぶ交通を

銀座では、交通問題に本格的に取り組み、2013 年 12 月に「銀座地区モビリティ・デザイン案」を発表しました。その後、オリンピック開催に向け、東京都全体の動きが刻々と整えられつつあるなかで、銀座の交通問題を総合的に考える勉強会を継続し、東京都に対しても銀座の要望書を提出いたしました。

東京都は 2014 年度「都心と臨海副都心とを結ぶ BRT について」の報告をまとめました。2015 年度は、基本計画から事業計画の策定へとすすみ、2019 年度内の BRT 運行開始を予定しています。

銀座は、商業地銀座にますますにぎわいをもたらしような基幹交通システムの導入と、国内外のお客様が安心して楽しみながら歩いていただけるようなまちづくりをめざし、自動車や自転車との付き合い方、豊かな歩行者空間の実現など、成熟都市銀座にふさわしいモビリティ・デザインを描いていきます。

2015 年 5 月 26 日（火） 18：30 - 20：30

銀座キレイが丘 中央区銀座 6-16-12 丸高ビル 5F

—— 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。横浜国立大学理事・副学長。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。

松本 祐一（まつもと・ゆういち）

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長

吉田 不曇（よしだ・うずみ）

中央区副区長

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

銀座街づくり会議シンポジウム 銀座地区のモビリティ・デザイン 2

「銀座ににぎわいを運ぶ交通を」

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）

谷澤 本日はお忙しいところ、お集まりくださいます。ありがとうございます。

みなさんご承知のとおり、2020年、東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。選手村に近い銀座におきましても、さまざまな変化がおこっております。



銀座はオリンピック・パラリンピック開催を、未来のまちづくりに向けての絶好の機会ととらえて、街の課題に取り組み、お客様にとって歩いて楽しい街、より魅力的な街にしたいと考えています。その中の1つが交通に関するところでございます。銀座では交通問題に本格的に取り組ましまして、2013年12月には「銀座地区モビリティ・デザイン案」を発表し、銀座のよりよい未来に向けて総合的なモビリティ・デザインを描くため、横浜国立大学副学長であられる中村文彦先生をお願いして、2013年より交通勉強会を重ねてきました。本日はその中間報告でもあり、また銀座がオリンピック、さらにその後を見据えて周辺の地域とも連携しながら、どのようなモビリティ・デザインを考えていけばよいのか。BRTの運行のみならず、自動車や自転車との付き合い方、歩行者空間の実現、荷捌き車両のことなど、東京都様や中央区様とともに総合的に考えていきたいと思っています。本日はそのためのシンポジウムです。

どうか皆様もご一緒にお考えいただき、銀座をより一層魅力的な街にするためご協力を賜れば

と思います。甚だ簡単ですが私のご挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございます。

竹沢 ありがとうございました。ここで少しだけこれまでの経過をご紹介します。銀座では2013年より中村文彦先生とともに交通勉強会を行ってきました。その勉強会には中央区様も入っていただいています。勉強会が始まったきっかけは、中央区によるBRT構想の検討でした。

最初に2013年5月に中村先生の講演会を行い、その後数回勉強会を銀座内で行いました。その間に、東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定するという大きな出来事がありましたが、2013年12月にそれまでの勉強の成果を銀座の交通グランドデザインとしてまとめ、公開シンポジウムで発表しました。その際にBRTルート案も示しました。その後、オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえてIBS（計量計画研究所）様に銀座の交通調査ならびに分析をお願いしながら、中村先生、中央区とともに勉強会を続け、2014年11月には東京都様にも面談して銀座の考えをお伝えしました。さらに、今年2月に東京都が現在計画中のBRTのルート案について、東京都様に要望書を提出いたしました。これらの経緯は逐次銀座街づくり会議のニューズレターでもお知らせしております。本日受付にも並べてありますので、ご関心のある方はお手に取って見ていただきたいですし、ホームページでも公開しております。

本日はこれまで勉強してきたこと、そしてそれを基にまとめた銀座の考え方を中村先生からお話しいたします。また、パネルディスカッションでは東京都様からオリンピックを踏まえた東京都としてのお考えと交通対策の進捗状況、中央区様からは中央区の抱えている交通課題とそれに対する考え方をお話しいたします。

では早速、中村文彦先生からご講演をいただきます。中村先生は横浜国立大学理事・副学長であられ、東京都が主宰する都心と臨海副都心を結ぶBRT協議会の座長でもあられます。ではよろしくお願ひします。

講演

「銀座ににぎわいを運ぶ交通を」

中村文彦

横浜国立大学理事・副学長

中村 横浜国立大学の中村と申します。いま竹沢さんからお話があった経緯の中で、1月に銀座として発表されたものをご紹介しますのがメインですが、その前段のお話もさせていただきます。

いまどのような提案が東京都からなされているか。詳細はこの後、東京都の松本課長からお話ししていただけたと思いますが、それをまずお話しします。そして、せっかくですので外国の写真として、バスと歩行者空間の例を2つお見せします。それから1月に出した提案の話をゆっくりご紹介し、この先皆様と一緒に考えていきたいと思っていることをお話しします。【2】



現状認識

平成27年4月、都心と臨海副都心を結ぶBRTに関する基本計画が発表されました。【4】その中で環状2号線が通る所が描いてあり、太さが輸送する人数のイメージになっています。それ以外に在来バス路線もかかれています。環状2号線から銀座～東京駅へ向かう破線が描かれています。【5】この何とも言えない所から出て、銀座を通過して東京駅と。ここがエイトと書かれている割に、自転車の位置は極めて正確に描いてあってバランスが悪いと思うのですが、考え方として銀座を通過して東京駅に結ぶ交通が必要であるという考え方です。且つ、この破線が実際どこを通るかということに関しては、これからである。それは注にも書いてありますが、赤い線、緑の線に関し

ても、この先調整があり得て全体のバランスの中でいろいろ変わってくるものだと思います。銀座としては、この乗り物がどんな役割の乗り物で、どこに来るのかということとはとても大事であるとお考えでしょうし、私もそう思います。

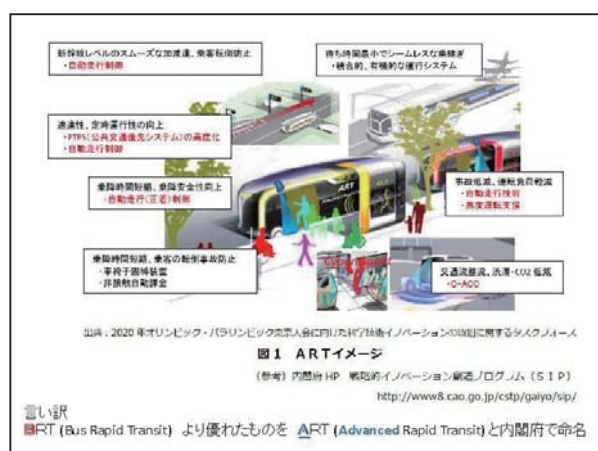
この先銀座でどういう街づくりをしていうかということ、今すぐやらなくてはいけない問題もあれば、この乗り物がやって来る時にやらなくてはいけない問題もあれば、その先のことを考えて先手を打つ問題もあれば、その先にやることもあれば、時間の流れの中でいろいろ打っていかなくてはいけないことがたくさんあるだろうと思います。そういう大きなストーリーの中にどう受け止めていくかが、ポイントだと思います。

ポイントがどこかということ、銀座は歩いて楽しいということがあります。銀座4丁目の交差点からどの方向でもそうですし、1本2本道を入った所でもそうですが、おしゃれなものがたくさんあり、歩いていて楽しい。その歩いて楽しいという部分とこの乗り物は果たしてどうつながるのかということを考えておき、もちろん銀座としてやるべき課題は、解かなくてはならない交通問題もいくつもあるので、それをどうつなげていくのか。その辺りのことを議論しました。

タイトルでも「モビリティ・デザイン」という言い方をしています。モビリティには「移動の可能性」とか「移動の能力」という直訳がありますが、「移動のしやすさ」というイメージだと思っています。デザインは、ある方向にものを収めていくような作業を全般的にデザインといって問題ないと思っています。そうすると、移動のしやすさをどうやって街の中であてはめていくか。あてはめればこうなるということではなく、結果として銀座の街の方々が思っている目標が達成されるのかが問題です。交通の基本はまず安全でなくてはならない。そして今の時代、地球環境に対して環境の改善に貢献しなくてはならない。あるいは、交通の全体の仕掛けがうまくないが為に外出が困難になってしまう人やアクセスがしにくい人がいてはいけない。そういうところを乗り越えながら

やっていく。ここにこういう乗り物が来るというときに、それをここでどう受け止めるかというのが課題です。

さらにこの東京都の報告書をめくると、ART イメージというものが出てきます。【6】



スライド 6

当初銀座で議論している時、銀座を貫く乗り物としていろいろなものがあるけれど、路面電車の技術を近代化したLRTというシステムがいいのではないかという話になりました。そこで、富山県富山市に入っているLRTの仕事等でたいへん活躍された京都大学の中川先生に来ていただいて、いろいろな議論をしたのを覚えています。その後、いろいろな経緯があって、東京都ではバスの技術をベースとしたBRTを入れるという話になりましたが、その報告書の中にARTと書いてあるものだから、それは何なのだとよく聞かれます。

BRTはバス・ラピッド・トランジット Bus Rapid Transitで、世界的に文献を調べると最初に出てくるのは1975年ですが、正式に世の中に出てくるのは1996年アメリカです。ラピッドは速いという意味の形容詞ですが、交通分野では、渋滞している状況よりも速い時にラピッドを使います。トランジットはアメリカ英語で、ある決まった所を往復するような乗り物に対してトランジットを使う用法があります。ですので、バスという技術を使って渋滞しているより速くかつ決まった所を走る、これがもともとの語源です。96年にアメリカの政府レポートで出てきてから世界中で使われています。

従来のバスとは違うイメージで、従来のバスという一般的なには時間通りに来ない、なかなか座れない、排気ガスとか、ネガティブなイメージがたくさんありますが、それを払拭していかないとバスは、世の中の人になかなか好意的に見てもらえません。あるいはいま車に乗っている人にバスに乗り換えてもらうためには、その受け皿のバス

はもっと魅力的にならなければならない。そういう流れが1つあります。

もう1つは、開発途上国において鉄道が入らない時に、バスは鉄道より安く、けれど遜色ない機能でできる。この2つの流れがあります。

この後者の流れは、途上国だけで終わるはずだったのですが、ご存知のように津波のあとの三陸のJRの所でBRTと言っています。それ以外にも茨城県内で廃線した鉄道の跡を走る乗り物にもBRTと言っていて、BRTのイメージが多岐にわたってきてしまいました。今回東京で入れるにあたって東京都としてお考えになっている流れが1つあるのですが、もう1つ国のほうで考えている動きがありました。それは内閣府戦略的イノベーション創造プログラムISPと言います。これは、これから先、日本の科学技術が世界の先端にいつづけるためにどんなことをしなくてはいいか。その中の1つの技術が、自動運転です。自動運転の自動車というのは書いてみると不思議な日本語です。自動車は自動運転じゃないのかと混乱してきますが、運転席でハンドルやアクセルやブレーキを操作しなくても走る乗り物の技術を、日本がこの先、どのように進められるかと研究するグループがありました。その流れの中でバスにその技術を使うことでなにかいいことがないだろうかという研究の流れもあったわけです。

その流れと東京の話は果たしてどのようにつながるのか。使うことによってプラスが多い技術であるということなら使ったほうがよいので、そういう流れがありました。バスの問題の中でよくあるのが、車内での転倒事故です。高齢化が進んでいる今の日本では、恐ろしい勢いで増えています。完全に停まってから立ち上がれば、ふつうは起きないはずなのですが、ちょっとしたことで転倒事故は起きます。原因として、運転手さんの急発進、急加速、急停車があるという部分も調査分析でわかっていて、それを防ぐにはブレーキ操作の所に技術を少し入れるとよいのではないかと。それからせつかく床の低い車両を持ってくる、歩道にピタリと寄らなければ、結局そこに段差が生じてしまい乗り降りに時間がかかる。我が大学でそういう実験をずっとやっているのですが、お願いすると運転手さんもプロなのでピチッと寄せます。ところが、朝晩忙しい時はそこがおそろかになるのです。その部分に自動の技術が使えるのではないかと。あるいは衝突防止。あるいは交差点を通過する時にぞろぞろとバスが何台も通過しているとその交差方向はなかなか青になりませんが、その車間を少し詰めるなど。

そういう議論の対象となる乗り物に関して、BRT という言葉だといま日本ではいろいろなとらえ方をされてしまう。一時期は国土交通省をはじめお役所の方は、2つのボディが繋がっているのを連節バス＝BRT という、世の中に出したら恥ずかしい定義をしたこともあって、この単語は使いたくないという方々がいらっしゃり、何かないかと言われて、Bの上はAだろうということで、Aで始まるいい単語にアドバンスド Advanced「高度な」というのがあり、アドバンスド・ラピッド・トランジットというのを仮に置いてみましょうということで、ARTといい始めました。BRT という言葉でいま日本のいろいろな所で使われているものよりは、使う方々にやさしい、街にやさしいという意味での高度なものを技術的に考えようということです。最終的に2019年、2020年に走る乗り物がどんな名前になるかは決めていませんが、その時にはまたいろいろな議論が出てくると思います。ただ、いまの動きとしては、安全な使える最新技術は使っていて、それが市民や利用する方々にとってよいものになる方向という議論を同時にしていきたいと思います。

海外の街のこと（クリチバ）

さて、こうしてくるとそんなにバスの肩をもっているのかという議論になってきます。クリチバという街の話はいろいろな所でしていますが、先週行ってきたので今回も話させてください。【7】銀座とは全然関係のない街に見えるかもしれませんが、クリチバはブラジルの州都で人口180万。これは札幌、福岡クラスです。430平方kmというと、実は横浜市とほとんど同じです。私どもの業界ではBRTのルーツと言われています。40年前ぐらいから専用道路を使ったサービスを始めています。この街で、都心である日突然車を締め出して、歩行者専用化をやったのが1972年です。結構早いのです。ドイツではミュンヘン、日本では旭川で実は72年に同じようなことをやっていますが、そういうタイミングで歩行者の空間を作っている。ここをスタートラインとして、人間を中心にしてやっていくという意味では世界的に模範的な都市ということで、いろいろなところで紹介されています。私もこの街とお付き合いをして20年くらいで、なぜ20年も付き合い合っているのかというと、いいことばかりではなく数々の問題も起こすので、問題を起こすと応援もしなくてはいけないので今もお付き合いをしているのです。

クリチバは、ブラジルの南のほうのパラナ州にあります。【8】この写真は1974年頃のもので、

まだ建物が全然建たない時期に先に道路を作ります。【9】これは農地を市街地に変える時に、専門的ですが減歩といって役所にある土地を出さなくてははいけません。その減歩が当時4割でした。4割の減歩を使えば何でもできるわけで、幹線道路を2本引いて真ん中にバスの専用道路を作る。この後この沿道にのみマンションの建設許可をしていき、これは先週の写真ですが、こんな感じになっています。【10】では、都心でどうなっているかというと、都心には11月15日通りという通りがあり、こんなに車がうようよしています。【11】ちょうど晴海通り、そこに交差する銀座通りだと思ってください。この通りを本当にある日突然、歩行者専用化して、地域と役所で結構もめたのですが、車を全部締め出してみたら非常に快適だ、ということになりました。いまこんな感じになっています。【12】平日の昼間の写真で、みんな仕事をしていないんじゃないかという疑惑がありますが（笑）、お昼休みが長いのです。12時～2時が原則で、学校が午前と午後の2部制ということもあって、平日でもたくさん人がいて、都心に来ようやって時間を過ごそうと思う人たちがたくさんいる。これが街の核になっています。ブラジルというと治安の問題などを考える人もいますが、やはり人がたくさん歩いている街はすごく安心感があります。街に人が出歩いているということが、街にとって財産だと思うのです。この出歩いている人たちとさっきのバスがどういう関係かというのを、作ってみました。【16】都心に小さな公園がこんなにあることがわかります。都心のどこをバスが走っているか。さっき専用道路を走っている赤いバスがありましたが、それが走っている所を赤く塗ったらこうなります。【17】これが全部バスの専用道路なのです。この部分はバス以外はまったく走れません。この部分はバスが真ん中を走っています。この部分はバスが右を走り、ここは左を走り、ここもバスだけです。青いところがバスの駅で、さきほどの人がたくさんいた歩行者空間はここ、という位置関係になっているのです。背景の図を落として写真を貼ってみると、こうなります。【18】公園がバスターミナルになっていて、バスターミナルだからと言って建物の中に入れたり地下に入れたりしないで、公園の縁をターミナルにしています。歩行者空間ときちんと繋がっている。これはなかなか巧みな設計だと思います。もちろん車で来て駐車して歩く人もそれなりにいますが、バスでやって来て降りるとそこから歩行者の空間があって楽しめる。あるいはバスターミナルで降りて、公園から少し細い

道を通してここまで歩ける。こういうふうに街を仕組んである。1974年から少しずつ変えていて、この原型は記憶が正しければ79年にはできていたと思いますが、それを今も守っている。クリチバはこの後いろいろな問題を抱え、今も治安の問題など抱えているのですが、それでも都心が元気だというのは、この部分ができているからだとい僕は理解しています。ですから、この種の乗り物を歩行者空間と繋げて生かすということが、とても大事だと思います。

海外の街のこと（デンバー）

もう1つだけ、例をご紹介します。デンバーです。【19】実はここは物騒なのです。16番街を直すことで都心を安全にするということをやるのですが、標高も1600mで、1.6キロ区間をバスと歩行者だけにします。面白いのは、1.6キロ区間を走るバスは完全に無料です。税金も入っていますが、沿道の方々がみんな負担しています。無料だとドアをたくさん作れて、片側4カ所にドアがある、発電して走るバスが走っています。この1.6キロの両端にあちこちから来るバスターミナルを作っています。これを絵にするとこんな感じです。【20】ここがシックスティーンズ・モール16th Mallという所で、この両端にバスターミナルがあります。いろいろな所から来るバスがここに集まって来て、ここのバスはお客さんが無料で乗り降りする。90秒間隔で動いています。交差するすべての信号が90秒サイクルで、信号ごとにバス停がありますので自動的に90秒間隔になっていくのです。よくできていると思います。1990年に調査に行った時に最初に見てびっくりして、その後行った人からいろいろな話を聞いて、それが本当に大丈夫なのか気になってやはり自分の目で見ようと昨秋もう1度調査に行きましたが、きちんと、しかも進化していました。この通りだけは夜でも安全です。【21】ここがバスが走る空間で、真ん中にはいろいろな物が置いてあります。面白いのは自転車を禁止していることです。細かい禁止事項が書いてありますが、日曜日だけは見逃すと書いてあります。平日は歩行者が大事で、歩行者の移動を支える乗り物としてバスがあって、自転車はこの通りは使わないでください、ローラースケートやボードはだめですというようなことが書いてあり、わりと遵守されています。バス自体は、日本の通常のそこら辺を走っているバス、都バスでいくと10.5mですが、これは13mぐらいあります。【22】ドアは4カ所あります。無料ですからどこから乗って降りても大丈

夫です。エレベーターが横に走っているようなイメージですね。【23】夜でも安全です。



スライド23

バスの車両はもちろんですが、バス停も大事だと思います。たまたま先週ブラジルのクリチバで、ボルボ・バスという大きな会社がスポンサーの大きな会議がありました。そこでいただいた本の中から、ボルボの写真の駅、停留所。【24】この2つはクリチバで、これはボゴタです。こういう形でバスが停まるような停留所をきちんと作っていかなくてはいけない。東京では果たしてどんな形の駅になるのかは、これから議論していくことになると思います。銀座の街の中にこの種の乗り物、こんな長いものは来ないと思いますが、この種の乗り物がやってきた時にどんな停留所にするか。この丸い停留所に関しては、毎年学生さんからなぜこの丸なのか、すき間から雨が漏れませんかと言われますが、そんなこと気にはいけないよとしか言いようがありません。（笑）デザインした92年の時に全体に街なかに丸をたくさん置いていったと聞いています。少しくらいの雨よりもデザインを重視したということです。コロンビアでは四角になっています。それを含めて歩道上にこういうものを置いていくのかどうか。床の低い乗り物にしてこの段差をどうするのかとか、いろいろ課題がこれから始まります。だけど、このデザインとそれを受け止める街との繋ぎのところが、議論していく課題だろうと思います。以上が海外の話です。

銀座での提案（2015年1月）

さて、1月に銀座でどのような絵を描いたか。【26】これはARTが晴海通りを通った場合として書きましたが、たぶん三原橋辺りと数寄屋橋を右に曲がった辺りの2カ所に停まる。歩行者専用時間帯規制は最大限として、歩行者の空間になる時間帯があり得る道路だろうと。また、銀座内を循

環するような乗り物を通す。荷捌き、路上駐車が遠慮してもらう場所とか、道路のいくつかの場所でその使い方を考えてもらう。しかもそれを時間帯で考えることで、少しずつ我慢する人が出てきます。どうしてもここを歩行者専用になくしてはいけないというわけではありません。真ん中とそれに繋がる所が時間帯によって歩行者専用になれば、というぐらいでよいのですが、少しずつ使い方を工夫することで、歩きやすさやこの街の居心地のよさは上がるでしょう。この位置関係をうまくデザインしていかなければなりません。これから先の高齢化社会、少し大きな荷物でお買い物する人とか小さい子どもを連れてくる人たちのことも考えると、地区内の回遊を支援する乗り物もあるだろうと。また、自転車に関しては、この点線の中ではやはり路上駐輪はご遠慮いただく。その代わり、昭和通りに停めていただく。あるいは、地区内に停めていただく。行政はコミュニティサイクルという言い方をしていますが、自転車を共同利用するシステムが都区部でもだいぶ増えてきていて、それが仮に入るとすると、この乗り物の駅の近くに置いておくという絵がよいのではないかと。こんな絵を原案の1つとして議論していきましょうという提案を1月にさせていただきました。

これから考えていくべきこと

それを受けてどういうことを考えなくてはいいかないか。1月の資料にはこんなことが書いてあるのです。【28】1つは、銀座としてはこの乗り物が速いのだからなにか知らないけれど、地区へのアクセス性の高いものにしてほしい。だから、地区内に2カ所は停めたい。走る場所に関しては、専用車線はあってよいのですが、時間帯は限定しよう。つまり、いろいろな乗り物がその道路を使いますから、時間帯を限定してその中のARTの車線の規制をこれから議論していこう。たとえば、平日のランチタイムと休日のお買い物タイムは歩道側の車線をこの乗り物だけにするとか、いろいろなメニューがあります。時間帯も区間も同じ所にタクシーが入っていいのかどうかとか、他の車はどうするのかとか、隣の車線はどうするのかとか、いろいろなメニューがあるのですが、とにかくその議論をしましょう。その時に、荷捌きの車と客待ちタクシーもこの時間帯にに応じて、この乗り物が走る時に少しだけ移ってもらうこともあるかもしれない。それからその時に大型の車に関しては通過交通、つまりこの地区に用のない車、実はこの地区に用のある貨物が結構多いというこ

とがいまわかっているのですが、地区に用のない車に関しては他の道路に誘導する。こういうことをセットで考えていくと、この乗り物は非常によくなるのではないかと。

ARTについて 銀座からの要望

- 駅(停留所)
 - 銀座地区へのアクセス重視 → **地区内2箇所**
- 走行区間(晴海通りと外堀通り)の規制
 - 時間帯限定で**ART専用車線規制**
 - 例えば 平日11時～14時、休日11時～17時など。
 - **荷捌き車両及びタクシー**の客待ちの規制(専用車線規制運用時間帯)
 - 大型車(貨物車)などの**通過交通**の規制(他道路へ誘導)
- 車両やシステム
 - 新しい商業空間のイメージづくりへの寄与
 - **車両のみならず、駅、サイン、標識**などすべてのデザインに配慮
 - 車両とその運用で、デザイン、安全、**エネルギー対策、最先端技術**の導入など、**自動車輸出**としての誇りを打ち出す。

スライド 28

銀座からの注文は、せっかく入れるのであれば銀座の皆さんの新しい商業空間のイメージづくりへの寄与を考えていただきたい。車両だけではなく、駅であるとか案内であるとか標識のデザインなどすべてきちんと配慮してほしい。そして、日本は自動車輸出国ですので、デザイン・安全もそうですが、エネルギー対策など最先端技術を入れて、「さすが日本が作るバスはすごいね」と言われたい。いまバスの業界では全然そうは思われていないので、そう思われるように作ってほしいということが、銀座からの要望として1月のニューズレターに書かれていたと思います。

それをさらに受けて、これが今日の結論ですが、【29】これから先可能な限りお手伝いをしていこうと思っていますが、駅の位置とその場所をどうに確保していくのか。これは行政の仕事の部分がありますが、街づくり側としてどういうふうにお手伝いができるのか。一緒に議論できるのか、どんなデザインにするのか、ということがあります。

銀座の長い街づくりの歴史のなかで、銀座の方はいろいろなことをやってこられています。その歴史と理念に矛盾してはいけないと思います。そして、クリチバやデンバーの例でお話したように、歩行者の空間、その動く線は連係して描かなければいけない。さらに、とても誤解をされるのですが、普通の都営バスの路線は、若干の制限はしますが、あちこちに残ります。晴海通りにどのように残るかという議論はこれからです。ですが、普通の路線バス、あるいはそれより小さいバスがあるかもしれませんが、そういうバスとの役割分担があるし、そういうバスの停留所はどこにするのかという話ともセットで考えなくてはいいな

い。この議論は、時間がないと私は思っていますが、ここでバスのことばかり考えていて、上の2つがおろそかになるということは絶対に避けなければいけません。



そして、基本は社会実験だろうと思っています。改めてこの乗り物が来る前提で考えた時に、どういう時間帯にどの場所でどんなふうに我慢してもらうことが地域にとってプラスなのかというのは、アイデアを具体的に詰めて、専門家が「ここ」と言ったら決まるというよりは、それぞれの事情もありますから、皆さんでお話をしながら「ここを少し、この時間帯だけ」と。たとえばこの道を塞ぐとここで荷物を下ろす車がこっちに行ったりすると急に怒り出す人がいるとか、いろいろなことがあるわけで、やはり地区全体で調整してある時間帯は荷捌きはこうしようとか、タクシーはこうしようとかというアイデアを詰めていき、それを最低2日でもいいですからある期間実験的に運用して、それで「これでいける」と思えばそのままいくし、まずければ直していく、そういうアプローチが必要です。

歩行者と自転車に関しても同じです。自転車に関しては、走行を少し遠慮してもらう。あるいは禁止できるかどうかはわかりませんが、自転車にこうしてもらいたい、「走るのはいいけど停めるのはだめ」という感じなのか、どういうルールでやっていくのがよいのか。歩行者専用時間帯規制についても、全部やるというよりは、この通りとこの通りで1カ月くらいやってみようというようなどころから、それがどんな影響が出るかちょっと見てみようとか。そういうかたちでやっていきながら、少し自転車に遠慮してもらうことが受け入れられるのか、受け入れられないのか。あるいはそれによって歩きやすさが増すのか。

僕が住んでいる横浜郊外では、わがマンションの友人もそうですが、歩いていて自転車にひかれ

るということが少なからずあり、いま非常に怖いことになっています。6月1日付で自転車の法律が厳しくなりますが、自転車をどう位置付けていくのか、街としてどう受け止めていくのかということも、少しずつ社会実験をしていく。コミュニティサイクルは東京都および特別区としてはどんどんやっていくのだろうと理解はしていますが、海外の諸事例を数々調査・ヒヤリングし、かつ日本シェアサイクル協会理事の1人として言わせていただくと、日本のやり方はおかしいと思っています。1つは走る場所がないのに停まる場所だけがあるというのはあり得ない。これは電車を入れる時に駅だけ作って線路を作らないようなものです。パリのヴェリブにしても、その前身のリヨンのヴェロヴ、最近では僕の大好きなコロンビアのメデジン、あるいはその前例になっているスペインのバルセロナのビシングにしても、走る場所と停まる場所はセットで入れています。シェアサイクルを入れるということは、「ここは走れる」という場所が確保されてこそそのことです。プランナーとしては、それは基本だと思います。



そして、地区内の回遊を支援する小型車両にどんなものができるか。たとえば、新橋や銀座1丁目、八重洲ブックセンター辺りまでの距離は本当は歩いて楽しんでいただければいいと思います。これは別の調査があるのですが、足腰が不自由な方でも、ベンチを多く置くとわりと長時間歩いてくださる。横浜で高齢の方にアンケートをしたのです。どれぐらい歩けますかと聞いたら、「お前ら若造にそんなことを言われたくない、おれは5時間でも6時間でも歩くよ」とおっしゃるのですが、様子を見てみると案外100mぐらいでそうでもない。ところが、椅子を用意すると、そこにお座りいただいてちょっと休むとまた立ち上がって歩かれます。いくつかの街では意図的に中心市街地にベンチをたくさん置くと、トータルの歩く距

離が増えていくというデータもあります。ということで、ベンチが増えればいいなと思いつつも、少しおしゃれな乗り物があってもいいのかなということです。



スライド 30

ベトナムのダナンの北にフエという歴史的な街があります。そこに観光客からお金を取って乗せてくれる1.4～1.5mくらいの乗り物がありますが、これが電気で走ります。【30, 31】業者が2つあります。最近ゴルフ場では、芝生の中に電線が引いてあって、自動で走ります。そこまでなくてもどなたかが運転されているのですが、この種の乗り物がコロコロ動くというのは悪くないと思います。いま少しずつルールが変わってきていてナンバープレートが取れるものが出てきています。三陸などで、僕の大先輩の東大の鎌田先生たちが実験しています。こういうものを走らせてみる。これはそれなりにコストがかかります。そのコストに対して、たとえば広告を貼ればいいのか。あるいは地域で少しお金を出していただければいいのか。あるいは観光客からお金を取ればいいのか。これも、1カ月とか2カ月、あるいは週末だけとか実験をしてみて、あまりに無駄だということであれば素直に引き下がるし、「いや、これは結構いけるね」ということであれば、応用動作を考えていくということも「あり」だと思います。

ということで、このめざす絵が、どうしてもすべて実現しなくてはいけないとは言いません。【34】これはあくまで仮案で、ある時間帯は歩行者専用になる空間とバスが走る所と荷捌きの車等が少し遠慮する場所と回遊の車があり、そして自転車車が路上に停まることのないエリアがあり、一方で降りたあと乗りたい人のためのシェアサイクルがあり、というなかで、この位置はこっちのほうがいいのかこれはやめようとか、そういうことも含めて詰めていく作業をなるべく早くおこない

たいと思います。案が1つにまとまらなければ複数案で構いません。A案、B案が残るとしても構わないですが、詰めていく。その上で実際には道路管理者、交通管理者、場合によっては車両を持っている方々との調整がありますが、少しずつ社会実験を重ねていって、こういう乗り物が来る時にこれだけの歩行者空間があると魅力的になるというようなかたちにもっていけるといいだろうと考えています。

ARTのルートと駅の位置は銀座の方々では動かせないのですが、これがこう来たら、こういうふうに私たちの街はできますよというアイデアはこれから詰めていけばいいし、その時に我々は街をこういうふうに作っていくからここはこうあってほしいというような意見も年度内に早目に返したほうがいいだろうと思っています。以上です。ありがとうございました。

竹沢 ありがとうございました。

中村先生からこれまで私どもが銀座で勉強させていただいたこと、銀座の要望、そしてこれから何をやっていかなくてはいけないのか、しかも「急いで」というお話をいただきました。交通のお話を聞いていると、夢があるし、これから銀座がこういう街でありたいということをみんなで前向きに語り合えるのかなと、非常に期待しています。

続けてパネルディスカッションに入りたいと思います。パネリストをご紹介させていただきます。東京都都市整備局都市基盤部交通計画調整担当課長の松本祐一さんです。中央区副区長の吉田不曇さんです。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、銀座通り連合会副理事長の岡本圭祐さんです。中村先生にも続けてご登壇いただきます。

パネルディスカッション

中村文彦

松本祐一（東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長）

吉田不曇（中央区副区長）

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 パネルディスカッションでは最初に、オリンピックの開催もふまえて、かつ大都市東京のこれからの交通課題をふまえて、いまどのようなことを東京都さんのほうでお考えなのか、松本さんのほうからお話をいただければと思います。

松本 東京都がこの度「都心と臨海副都心とを結ぶBRT計画」をまとめましたので、それについてご説明させていただきたいと思います。【1】

まず、都心と臨海副都心とを結ぶBRTをなぜ計画するに至ったかというところですが、ご承知のとおり、晴海、勝どき、豊洲、有明での新たな開発需要が非常に高まっているということがあります。交通の量でいいますと、少しわかりにくい数字なのですが、たとえば晴海、勝どきですと、いま1日に16万トリップエンドという量が発生しています。トリップエンドというのは、ある所に行く時に自分がいる場所を1回叩く、着いた時に1回叩く。1回行動すると2回トリップエンドということになります。これが晴海、勝どきですと、いま16万トリップエンドくらいある。これが平成42年くらいになるとほぼ倍増するという推計が出ています。つまり、かなりの交通量が発生するという予測があります。それから、晴海、勝どきの鉄道が不便だということは実感されていることだと思います。併せてオリンピックの開催が決まって、さらにそれに向けた開発需要が高まっていくというようなことが背景としてあります。

一方で、八重洲も今回、再開発事業の中でバスターミナルが整備される計画になっています。さらに加えて環2上では、虎ノ門ヒルズの脇に新たに再開発事業が起こって、その中でバスターミナルを整備するというような計画にもなっています。そういったところを1つの起終点としてこの地域を結んでいく必要があるということが、この計画の発端になりました。【2】

昨年8月に、この地域にはこうした中規模な交通機関が必要だろうということを宣言しました。それが基本方針です。この時は、実はまだBRTとは決めていなくて、我々の言い方としては中規

模な輸送ができる交通機関が必要だと言っています。鉄道を引くのは非常に時間と労力がかかることですので、オリンピックを契機にということを考えますと、その時間の中で対応できることが1つの条件になっていました。

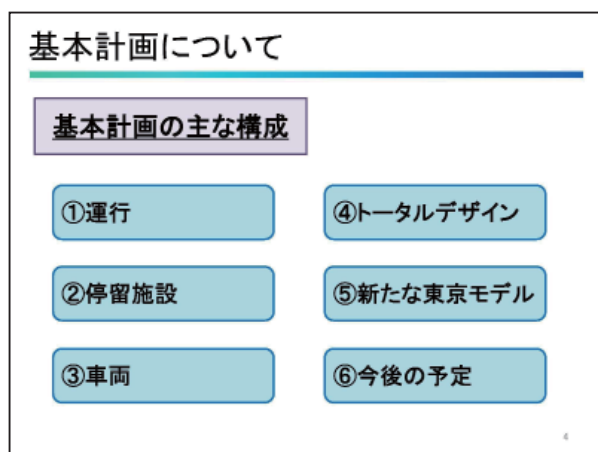


我々だけではなかなか具体的な事業計画を進めることが困難ですので、実際に計画づくりをしてくれるパートナーを8月に併せて募集しました。

その後、事業協力者を選定して中村先生に座長になっていただいて、BRT協議会を設置してこれまでその中身を検討してきたという経緯です。概ね1年経ったかなというぐらいの、計画としてはまだ若い段階と言ったらいいいでしょうか。【3】

この基本計画の中身ですが、具体的な計画が書いてあるわけではなく、こういうふうにしていきたいという我々の考え方を示しています。いくつかありまして、ルートや運行頻度を主軸とした運行の基本的な考え方。そして停留施設をどうするか。バスポールが1本立っているだけでいいのか。決して良くないと思っていますが、施設にどういった機能を付加するかといったこと。あとは車両。先ほどARTの車両の紹介がありましたが、今回燃料電池を使ったバスを取り入れていきたいと思っています。それからトータルデザイン。これはトータルでデザインを考えていないといけませんね、ということまでなのですが、そうした試みなど。あとは、こうした取り組みを他の所でも

当てはめることができないか、というようなことで構成されています。【4】



スライド 4

まずルートですが、晴海にある選手村が選手村としての役目を終えて住宅地として開発される前後でシステムを1本増やすことになっています。基本としては3系統で選手村ができた時にはさらに1系統を足した4系統で運行させたいと思っています。基本となるのは都心側、虎ノ門もしくは八重洲を起終点として環2を通過して行くこと基本にしています。各島に1つずつ停留所を設けてそこを運行するのが基本の運行になります。このほかに、勝どきや晴海1、2、3丁目辺り、現在でも非常に通勤の需要が高いエリアに関しては、シャトルで2点間輸送で需要に対応していこうと考えています。選手村も同様で、選手村はまさに鉄道がない所ですので、そこに住まわれる方の主な足になれるように選手村と都心とを途中停まることなく運行させていきたいと考えています。先ほど中村先生に言っていただいたので少し気が楽になったのですが、銀座に関してはこの絵に描いてある通り、停めることはもちろん考えていますが、どこに停めるかということについてや、銀座地区のどこを走るかということについてはまだ決まっていません。今後、こうした皆様方の声を聞きながらルートを定めていくことになると思います。【5】

こちら先ほど先生にご紹介いただきましたが、画面左側が現在の状況です。晴海、勝どき、豊洲といった辺りに鉄道のみならず路線バスでさえもあまり行っていないことがわかるかと思います。これに単純にBRTのルートと想定している運行本数を入れた輸送の量を入れてあります。本来はここに、都営バスの拡充をどうやっていったらよいのか、コミュニティバスをどうやって回したらよいのか、もしくはシェアサイクルのポートをどこに置くと利便性が高くなるのかといったような、右側の図が変化していくことがこの地域の将

来像にかかわってくるのだと思います。【6】

停留施設です。これはリオデジャネイロのBRTの停留所の写真です。これは道路の中央に停留所があるケースです。都内で、今回の計画でここまではたぶんできないとは思いますが、LRT、路面電車の電停により近い機能を設けたいと思っています。この停留所の入り口に電車の改札と同じような設備が入っています。ここまでのものができるかどうかはこれからの検討ですが、バスの運行で、特に道路渋滞で引っかかってなかなかダイヤどおりに来ないということはあるにはあるのですが、バスが目的地に速く着けないということも1つの課題です。それは道路の状況もちろんあるのですが、実はバス停に停まっている時間が比較的長いのです。バスというのは「前乗り、うしろ降り」か「うしろ乗り、前降り」の一方通行しかない状況です。これは車内で料金収受をするからです。これをたとえばこうしたかたちで事前に改札で料金を払っていけば、先ほど先生が紹介されたデンバーのように、どの扉でも乗り降りができるようになることで、その停留所の停車時間を短くできるということもあるので、そうした機能もなるだけこうした施設に加えていきたいと思っています。【7】

②停留施設



(例)リオデジャネイロの停留施設

スライド 7

また、中村先生からもご紹介がありましたが、車を自動制御する技術を使って安全性や快適性を実現したいと思っています。バスはどうしても歩道から離れて停まることが多いので、バスから足を1回車道に落としてそこから歩道に乗るという上り下りがどうしても出てきます。それを歩道にピッタリくっつける技術を活用することによってバリアフリーにもなりますし、乗り降りの時間の短縮にも、もちろん安全性にも寄与すると考えています。【8】

トータルデザインですが、あくまでスタディですが、多摩美術大学の学生にいろいろな現場、銀

座も見えていただいて思い立ったコンセプトに基づいて、たとえば車両、バス停、制服をデザインするとこんなものができるという案を出してもらいました。これはあくまでイメージと思ってください。ですが、学生もなかなか真剣にやっていて、この例には載っていませんが、キーワードとして「共存」という言葉を出してきた学生グループもいて、なかなかよい視点かなと思っています。【9】

「新たな東京モデル」ですが、水素社会の実現というのは都知事も声高に言っています。左側の写真は、名古屋の隣にトヨタの本社がある豊田市で実験運行したもので、燃料電池を使ったバスです。試験走行、あるいはトライアルとしてはいくつか例があるようですが、本格的に営業車で運行させていきたいと考えています。いま、トヨタのミライという燃料電池車がありますが、その主要動力部分をバスに転じてバスを運行させていくということです。燃料電池ですので、排気ガスはもちろんありませんし音也没有。出るのは水だけです。ですので、場合によっては建物の中に直接乗り入れることも可能かなと思っています。【10】

今後の予定ですが、2019年度、オリンピックイヤーの前年には本格的運行をしたいと考えています。その後路線等の拡充をして、さらに連節バスを導入して本格的な運行をしていきたいと思っています。【11】

直近の予定としては、4月28日に今日ご説明した基本計画を出しました。今後はこれを運行する事業者を近々のうちに募集していきたいと思っています。実際に運行するパートナーを決めて、より具体的な中身に仕上げたいと思っています。

竹沢 ありがとうございます。この基本計画はホームページでいつでもご覧になれますので、皆さんもご覧いただくといいかと思います。銀座には停めてくださるけれどもルートは未定ということで、まだ決まっていないことが多いということがわかったとともに、具体的な議論がすぐに始まるのだということも実感しました。

次に吉田さんをお願いしたいのですが、オリンピックの影響もありますが、都の交通において中央区は非常に重要な位置にあります。これまでの東京都の協議会はもちろん、2015年度の協議会のコアメンバーにも中央区が入っているとお聞きしています。中央区として区独自の交通課題は山積していると思いますので、その課題についてとそれらを今後どうしていくかということについて、吉田さんからお話しいただきたいと思っています。

吉田 中央区副区長の吉田です。私どもは2012年に区として、晴海や勝どきの交通不便地域から環状2号線を使って銀座や東京駅へBRTを運べないかという、区独自の検討を始めていましたが、銀座に入れるならみゆき通りだろうなどと（笑）発表して、みゆき通りの旦那衆から大ひんしゅくを買いました。大ひんしゅくの過程で銀座のほうもこの交通問題について検討しなくてはいけないということになり、こういう勉強会も始めるようになったと思っています。そのように、区独自でBRTの検討を始めていたのですが、交通不便地域である晴海や勝どきと銀座を結ぶだけでなく、その時豊洲への市場移転は決まっていたから、市場関係者で月島などに住んでいらっしゃる方もたくさんいらっしゃいます。その方たちの豊洲市場への足を考えても、豊洲への展開、有明への展開が必要です。ところが、豊洲や有明は江東区で、そこに中央区が土足で入って行ってバスを引かせろと言うと、江東区さんの基本的な反応はストレートに「豊洲や有明の住民を都心へ運んで行って中央区だけ儲ける気持ちだろう」「江東区としては門前仲町に連れて行きたい、錦糸町に連れて行きたい」（笑）ということで、なかなか賛成していただけない。そういう段階で今年の夏、東京都が、やはり臨海部の交通は足りないからやりましようと言っていたので、ああよかったなとホッとしました。



問題は、そういう経過の中で東京オリンピックの決定があり、オリンピックの施設はかなりが臨海部に作られるという発展もあって、都心部と臨海部をつなぐ交通機関が本当にBRTだけでよいのかということがありました。いまうちの区では、当面銀座を始発として勝どき、晴海、豊洲、有明へ、それがさらに羽田や全体の臨海部とどう連結するかはわかりませんが、そういう地下鉄の新線も必要ではないか。オリンピック以後のことも含めて、

区としては交通課題を提案しています。昨年度から国のレベルでも交通政策審議会というのをやられていますので、その中に我々として地下鉄の問題も入れていけないか、いろいろ都や国に働きかけをしているところです。



明るいトーンでお話しさせていただいていますが、この交通問題において私が特に訴えたいのは、時系列的な問題です。記憶にとどめておいてほしいのですが、築地市場の豊洲への移転は2016年11月です。それから2019年、プレオリンピックの日付も覚えておいてください。なぜかという、2019年に間に合わせるように環状2号線が本格的に完成します。ということは、前段階の2016年11月に、あの築地市場の市場施設をどこして環状2号線を新橋の地下道路、新虎道路の地下部分まで連結する工事を始めないと完成しないということなのです。これは結構大変です。築地市場は私どもが抱えていて、「行かないでほしい」と言っていましたが、交通的には大変な施設です。この施設の豊洲への移転の前提は、環状2号線の完成だったはずですが。ところが、市場が移転してから本格的な地下道路を掘りますから、完成ではなく概成になります。どういうふうに概成するかというと、いま本体部分の橋は架かっています。その橋が架かっている所から浜離宮との間の川の所に張り出した側道部分に上り1車線と下り1車線を入れる。そして新大橋通りに出ます。今の、新大橋通りに上りと下りが出ます。これは結構大変です。側線を別にして2車線2車線で走っている道路が1車線2本に絞られてしまう。引っ越しした当座の、2016年11月から1月2月ぐらいまでは仕方ありませんが、私どもが東京都建設局と市場に言っているのは「早く解体してほしい」と。工事を進めるのもいいけれど、それ以上に概成道路を1車線1車線ではなく2車線2車線ぐらいにして新大橋通りに出すとか工夫してほ

しい、という話をしています。

そこに今度は選手村などのオリンピックの工事が入ってきますから、かなり混むでしょう。その混雑や混乱から、区民生活、皆さんの生活をどうやって守っていくかということを区としては基本的に考えていかななくてはならない。それと同時に、市場が移転した瞬間にも交通移動手段はちゃんと付いていないと、豊洲市場も困りますし、うちの区民の豊洲市場へのアクセスも困るのです。

あえて今申し上げるのは、露骨なことを言うと、2019年に本格運行しますというような話では遅いのです。市場が移転した瞬間に全体として交通手段を作してほしい。銀座との連結も含めて交通手段をきちんと確保してほしい。2019年本格稼働は当然ですが、それ以前の段階で、我々としては、2016年11月の市場移転のタイミングでも新たな交通機関は必要である。そういうものも入れていかないと、交通混雑は解消しないということです。

我々が抱えている交通問題は、中村先生からご指摘いただいたことも含めて、大きな課題がいろいろあります。街のいろいろな機能という意味で言うと、交通の問題をきちんと解決しておかないと、将来課題となると思っていることが1つあります。それはうちの区に直接関連しています。市場が移転した跡地です。私はこの部分を交通のある種のセンターなりベースなりとして利用しないと、都心部は生きないと思います。

単純に申し上げると、銀座に観光バスで来られる方がものすごく増えていて、8丁目に溜まりができていて、いままでは晴海5丁目に行き、そこで待っていたのです。ところがあそこは選手村になりますから、待機場所がなくなるのです。いま銀座8丁目は深刻な状況です。オリンピックの時は全国から観光バスが来るでしょう。これからインバウンドを2倍3倍に増やすと言っていますから、観光バスが増えてくるわけです。都心部のどこにそれを置きますか。置く所がないのです。実はあそこはうちが持っているわけではなく、東京都が高い値段で売りましようと言っている場所です。高値で売っていい、儲かるような開発したらいいと思うのですが、ただ、1階は空けておいていただきたい。そこをバスプールにしたり、交通センターにしたりしないと、都心内部に訪れてくる人たちの足を確保できない。オリンピックの時は跡地を売ったとしても工事はやっていないはずだから、更地で余裕で使えます。それを気楽に言えるのは中央区で、東京都は気楽に言えませんね。(笑) その後の開発で上は何を作ってもいいです

が、1階のグランドだけは交通で使うようにしたい。というのは、築地市場の土地は晴海通りに面し、環状2号線を貫通し、そして新大橋通りに接しています。主要幹線道路3本に面し貫通している交通要所の土地なのです。そして隅田川の河口にあって、もしかしたら水上交通の基地になるかもしれない土地なのです。陸上交通と水上交通の繋ぎ手になれる土地なのです。築地市場の跡地というときにいろいろ課題はありますが、大事なのはそのロケーションです。幹線道路3本に接している交通要所であることと、陸上交通と水上交通の接点になり得る土地だということ。

さらに、敢えて言うならば、奥に江戸時代の浜離宮を控え、こちら側は昭和。勝どきの門の辺りは文明開化。日本海軍発祥の地なのです。全体の流れで見るとヒストリカル・パークであり得るのです。私はネイビー・マニアですから、あそこの河口に戦艦三笠を復元して並べたいくらいなのですが（笑）、某国の潜水艦が来て破壊されると嫌なのでそれはやめておきますが（笑）、ある種のヒストリカル・パークでもあり得る。その部分は、地元として要求していこうと思っているのですが、肝心なところは交通です。

いま中村先生から出されたテーマは全部私どもが受け入れて考えていかなければいけない課題ですが、そのなかでも大きなテーマが控えていて、築地の跡地の問題は単に跡地の問題ではなくて、そういう部分も含めた問題なのだということをぜひ理解していただきたい。中央区は勝手なことを言っていると東京都に思われぬように、中央区民が、東京都民がそういう利用を望んでいるのだという声にしていだけるように皆さんにご協力いただければありがたいと思っています。（笑）

竹沢 どうもありがとうございました。交通のことを話していると将来の街づくりに夢があるというお話を先ほどしたのですが、目の前には大変深刻な課題がたくさんあるということもわかっていただけたかと思えます。

ヒストリカル・パークですとか、築地跡地をモータープールへというのは銀座と中央区の街づくりを考えていくなかで、非常に夢のある課題であると私には聞こえています。ぜひそういう方向でやれたらいいなと思ってしまっているのですが、東京都、中央区のお立場や考えはよくわかりつつ、そしていろいろな課題もわかりつつ、銀座はまず銀座の街づくりのことを一番に考えたいわけですし、今日のシンポジウムもそのために開催させていただいているのです。ここで、この勉強会を続けてき

ている岡本さんのほうから銀座の立場でお話ししていただきたいと思います。

岡本 銀座の街からの希望というのは、先ほど中村先生のほうからご紹介いただいた「銀座の総合交通戦略図」を、早く地図上に落とし込んでフィックスしたいというのがほとんどすべてです。我々銀座の街がどうありたいか。率直に言ったら、将来も繁栄する商業地でありたい。もちろん通過交通等々を邪魔するつもりは毛頭ないですが、新しい交通機関によって地上の賑わいとして人にたくさん来ていただいて商業地として発展して、おもてなしや商品やサービスを含めて、インバウンドのお客様、国内・都内のお客様を含めて喜んでいただいて繁栄しながら、逆にたくさん稼いでそのお金で区や都や国に貢献したいというのが率直なところですよ。



BRTについては「とにかく来てください」と。候補の道は限られているのです。晴海通りから来、数寄屋橋で右折し、東京駅へ向かう。停留所の候補地は三原橋と数寄屋橋公園しかないです。そういう言い方をすると怒られてしまいますが（笑）。いや、うちのビルの前に停めてくださいよというところがあれば別ですが、そうでなければパブリックな場所はないですから、ある程度その辺を前提にしながら、一刻も早く東京都さんがお作りになる地図の中に実線に入るようにしなくてははいけないと考えています。バスもARTとして非常に優れた、日本が誇るようなものが通る。これが銀座を全然通らなくなったら、一昔前に新幹線が通らなくてさびれてしまった街と同じです。そういう点で何としても来ていただかないとしょうがないと思っています。

同時に、いま副区長からお話が合った、暗黒の環状2号の完成までの話はさておいても、やはり渋滞の緩和は本当にお願いしたいところです。全

世界の都市の大きな問題は渋滞しているかしてないかです。その都市が魅力があるかないかも、渋滞の有無にかかってくるのではないかというくらい大きな問題だと思っています。うまく環状2号と晴海通りの使い分けをして、銀座に用のある車は晴海通り、そうではない車は環状2号で直進してもらうような工夫をしていただきたい。今の段階では夢の夢と思っている技術が、自動車の世界ではあっという間に可能になると思います。何年前かに交通勉強会を始めた頃は自動追尾システムなんてと思っていましたが、あっという間に自動運転の時代です。これからビッグデータを駆使していくと、渋滞に対して車の移動を把握しながら、ナビゲーションシステムと連動して個別に指示を出していくことも、そう遠いことではないと思います。都内・区内の一部エリアはナビゲーションシステムや自動追尾システムに切り替えないと通ってはいけないなどというのは、そう遠くない時代に来るのではないかと思います。そうすると、渋滞が大幅に緩和される時が来るとしています。そういう点で非常に期待してはいるものの、過渡期においてはいろいろ不自由があるかと思っています。

抜本的な新地下鉄の話もありますが、通過をするもの、立ち寄りたものの区分をうまくしながら、交通は日夜変わっていくのでしょうか。中央環状ができて都心はある程度すいて走れるようになったと思います。環状2号というのは仕上げのようなものですから、うまく機能して車をさばいてもらえるとうれしいなと思っています。

銀座は将来にわたっては、やはり商業として発展したい。中央区様のお蔭で、人が歩いて楽しい街、銀ブラの街というかたちで、建物は決まった高さができています。しかも店舗と店舗の間は短いピッチで出入りできるように、大規模開発でも1店で囲い込まないで全体を楽しめるようにしていただいています。ですから、交通の優先順位は当然ながら世界の流れと同じで、「1に歩行者、2に公共交通、3に自転車、4に自動車」という順番になります。すでに中村先生からお話があったように「自転車はここここしか通ってはいけません」。どうしても中心に駐輪場がある時は、ここは押し歩きにしてくださいとか、そういった政策もいずれ、とらなくてはならないでしょう。

納品車に対しての問題等々も本当にどう考えていくか。商売をしている以上納品は不可欠ですが、たとえば単独の業者さんに1社で一括の物流をお願いしてしまうという事態が仮にきたり、あるいはその時に、ゴルフカート型の小型の電気自動車

に、お客さんが乗る時には座席になるけれどボタンを押したらアングルキャリアのようなものが積めて物流の役に立つというようなものを使ってうまく一体で低公害のもので、しかも外から見てもビジュアル的にもいいもの、素敵で低公害のものが、出来ればよいと思っています。パーキングメーターの目的用途も、納品車はここここしか停まっていけませんというようなかたちでうまく誘導する等々、いろいろなことができると思っています。



いろいろ申し上げましたが、将来像として、まずはBRTに来ていただきたい。それからまわりの渋滞がうまく緩和されるとありがたい。そして3つめに、銀座は将来のモビリティデザイン像をとことん追求していきたい、ということです。

その機会は、オリンピック前のこの時期を逃したら、ないと思っています。これからの街づくりのキーワードは「やさしさ」だと思っています。高齢化が進んでいます。たとえば、この会にいらっしゃっている皆さんも、20年後には、半分は電動車椅子かセグウェイを改良したような直立型の歩行援助機に乗っているはずですよ。(笑) その点でバリアフリーは非常に大事な話だと思います。東京メトロさんが現在、銀座駅の改修をすすめています。地下鉄のような待ち時間の少ない所でさえすでに、街に出るための準備やひと休みできるスペースをつくるというような話を、我々もワークショップによんでいただいて話をしています。街の通りも同じです。

先ほど中村先生から、休む場所があると長く歩く、というお話がありました。街の通りも「売らんかな」だけではなくて、ベンチがあってちょっと休める。しかもそのベンチが涼しかったりすることが必要です。バス停やBRTの停留所も同じです。ハンディキャップや歩行者にどれだけやさしいかが、街の何年後かの勝負を決めるとしています。

街は、アクセスが悪かったらだれも来ません。ぜひ区の皆様、都の皆様は銀座に高いモビリティのかたちを通していただいて多くの所から集客をしていただきたい。これからインバウンドから何から含めると、市場跡のモータープール化も当然必要でしょうし、水上交通も必要でしょうし、ついでに屋上にヘリポートを作っていただきたいと（笑）思います。来てくださった中で、満足していただき、もう1回来たいと思うかどうかのCSは我々の仕事です。

銀座がここまで発展してこられたのは、アクセスの良さのおかげだと思っています。いまインバウンドで非常に賑わっているのも、羽田が近いというアクセスのおかげだと思っています。その辺を含めて、銀座は街づくりとしての個別の建物や広告も大事にしますが、交通については本当に大事だと思っているということで、ぜひBRT等を通していただきたいというのが私からの発表です。

竹沢 ありがとうございます。かなり率直な銀座からの願いをさせていただきました。「やさしさ」というとても重要なキーワードも出ました。銀座からの率直な要望と中央区からの非常に厳しい今の状況もお聞きいただき、松本さんにご感想をお聞きできればと思います。



また銀座のどこを通るかルートはまだ決まっていないというお話でしたが、今後どうやってそれを決めていくのか、もしわかれれば教えていただきたい。また、先ほどは計画中のBRTのルートを中心にお話いただいたのですが、吉田さんのお話にもあったように、築地の移転と環状2号線の完成のタイムラグの問題、渋滞という大問題、そして跡地利用の問題などいろいろな問題があります。ルートの問題だけではなくて、もう少し大きな将来構想について東京都のほうでお考えのことがあると思いますので、その辺の交通計画と銀座との

関係について、お話しいただける範囲でお願いできたらと思います。

松本 知事でないと答えられないようなことですが（笑）、吉田副区长と岡本様のお話については重々わかっているつもりではいます。敢えて今日気が付いたことを述べさせていただきますと、中村先生が最初のお話の中でご提案された、将来の交通戦略を考えていくということが非常に重要だと思っていて、BRTを入れることについても、どういう系統のBRTを入れる必要があるのかということを考えなくてはいけないのかなと思います。たとえば、有明から来るバスを銀座で下ろすことに意味があるのかどうか。銀座に立ち寄りたい人というのは通勤ということもあるとは思いますが、まさにいろいろ言われているインバウンドの人たちをどう取り入れるかというところで、今日お示しした4系統のBRTの話ではないのですが、べつのBRTの系統を考えるべきだということもあるのではないかと思います。



交通機関にはそれぞれ役割があり、地下鉄のような大量で速く行くものから徐々に個人ベースのものに移っていくのですが、そうした交通機関の役割分担をしっかりと考えていくことが必要かと思っています。端末交通の話が出ましたが、ゴルフ場のカートのようなものが銀座の街の中をいっぱい走るという姿は、僕はあまり想像できません。（笑）歩いて楽しいというのが銀座の魅力の1つだと思いますので、交通の要所となるようなものを作って、そこの間をうまく歩かせるような仕立てが必要かなと思います。そこには電車で来る人もいるでしょうし、空港から直接来る人もいるでしょうし、そういった複合的な役割を整備していくのがいいのではないかと思います。決してこの4系統を銀座に入れたくないというわけではなくて、（笑）より銀座にふさわしいこともさらに追加で

考えていくべきではないかと思います。

それから、豊洲への移転を契機に晴海通りが混雑するということがあります。これはずいぶん前から吉田副区長にはからだか煙たくなるくらい（笑）言われたことがあり、それはすぐ持ち帰って都庁の幹部には伝えてありますが、これは工事の段取りの話ですので、しっかり受け止めてそのマネジメントをしていきたいと思っています。

もう少し広域的な話ということですが、先ほど副区長のほうから話が出ましたが、鉄道のネットワークを考える交通政策審議会というのを国土交通省が主導してやっています。そのなかで、先ほどの銀座を起終点として臨海方向にという、中央区さんが考えられている地下鉄の話もちろん議論の対象です。

それから都庁の中でやっていますのは、総合的な交通体系ということで、まさにいろいろな交通手段があるなかで、どういった組み合わせをすることがより便利になるかということを考えているところです。たとえば、バスと地下鉄の乗り換えというのはなかなか不便です。それは物理的にもそうですが、案内という意味でも統一されていないのです。たとえば、メトロの構内ですとメトロのルールに従っていますし、メトロに繋がっている三越の建物に入ると三越流の案内に変わるわけです。ローマ字表記というのはヘボン式であったりそうでなかったり、いろいろむずかしいのです。新宿に京王新線がありますが、「Keio New Line」と書いてあったり「Keio Shinsen」とそのまま書いてあったり表記のゆれが出てきて、知らない方にとっては案内に従って行って迷わせられるというような状況になります。そういったソフトの面でも乗り換えの利便を考えていかななくてははいけないと思います。

もちろん高齢化社会に対応するという一方で、さまざまなバリアフリーが必要になってきます。シェアサイクルですが、最近はシェア車椅子みたいなものも出てきています。電動のものです。いろいろなツールが出てきますので、そうするとどうしても物理的な制限が出てきますので、限られた中でそうして役割分担をいかに考えていくかというのは、非常に細かい視点でも、これから必要になってくるだろうと思います。

竹沢 ありがとうございます。とてもよくわかりました。東京都さんの構想を受けて、中央区では最初の話にも出ましたが周辺地域との関係といえますか、周辺区、江東区もそうですが、千代田区、港区も入ってくると思いますし、もう少し広い範

囲でも入ってくるのかなと思います。かつ、短期的な目の前のことと、いまオリンピックが1つのメルクマールになっていますが、その先のほうが長いわけで、そういう長期のこととの関係について、いま中央区としてはどのように考えているか吉田さんから話しいただけますか。

吉田 シェアサイクルについては千代田、江東、港、そして中央区で共同で社会実験をやろうということになっています。自転車は乗っている時間が1とすると駐輪している時間は9くらいの乗り物ですから、実際はシェアサイクルでやるのは合理的なのです。ただ、今日中村先生が話されたことが大事で、パークと走行レーンをちゃんと作らないとできないのではないかという話なのです。うちの区がいちばん問題なのは、走行レーンをちゃんと作れるかということです。うちは商業地ですから荷捌きをやっている関係上、車道の歩道側はだいたい荷捌きの車が停まっています。歩道の車道側は荷捌き用で使わないでくれということで、走行レーンの確保が非常に難しいのです。道路の容量が都心部で、我々の区で増えるわけではないですから、逆に言う地域内での物流を現在の道路の中でどう処理するかということを検討して、且つ走行レーンはどうやったら生み出せるか。そのためには最低限どういうルールを守ってもらうかというようなことを地域の中で決めていく流れが必要だろうと思います。銀座は建築や駐車場に関して実績がある。現に銀座ルールというかたちでやってきているのですから、そういった部分は、銀座の中でもルールとしてやっていけるだろうと思っています。

ただ正直に申し上げますと、銀座のど真ん中には自転車は要らないと私は思っていて、交通戦略図に書いてあるように、昭和通りに防波堤をちゃんと作ってその辺で「自転車は入ってはだめ」と。自転車は入りたいたろうけれど、そんな便利な街ではない、銀座は歩く街なのだと宣言するのがあるかなと。昭和通りに至る経路において走行空間をどう確保するかということは大きな課題かなと思っていて、そういった部分を、全部オーケーではなくてルールとしてどこかできちんとけじめをつけながらやっていく必要があるだろうと思っています。

竹沢 こうしてお話を聞いていくと、交通、今日はBRTの話をしているのですが、あらゆることが絡まってくることがよくわかると思います。

次に岡本さんに、銀座はただBRTが通ればいい

のだということではなくて、公共交通がどういう方に銀座にいらしていただいて街として私たちがどのようにその方々をお迎えするのか、そういうことを考えた街づくりをしたいと考えていままでやってきているわけですが、何か付け加えることがありますか。

岡本 やはり、いろいろな方に来ていただきたいということです。銀座には商業、無形のサービス、芸能、芸術という要素がある一方、いらっしゃる方々も海外の方、あるいは国内で他の街をひいきにしている銀座に來られたことがない方がたくさんいらっしゃると思います。そういう方たちにもたくさん来ていただきたいし、提供できる要素はたくさんあると思います。



逆に、銀座にはまだ超高級和風旅館はないですし、マンハッタンのような超高級住宅もないですし、超一流企業の大オフィスも受け皿がなかったからありません。そういう点ではまだ来てほしい方はたくさんあります。最終的には落ちるお金が問題なのですが、街というのは基本的に人が歩いていなければ栄えないです。盛り場というのは、人がたくさんいるから盛り場なのであって、人がいなければ“すたれ場”です。だから多くの人にお越しいただいたうえで、いろいろなものを楽しんでいただきたい。

副区長からお話がいったように、繋いでいけばものすごく魅力的なものが周りにたくさんあります。街は1つで完結するものではありませんし、回遊性も必要になります。その点で有楽町、大手町、丸の内、日本橋、築地との連携も必要でしょう。浜離宮のようなすばらしい場所から繋がって発展していけばいいなと思っています。銀座だけが一人勝ちということではなく、周りを含めたうえで、うまく役割分担して棲み分けをしながら、うまく皆さんに使い分けていただければいよいよの

かなと思っています。

竹沢 ありがとうございます。最後に中村先生からコメントをいただきたいのですが、中村先生は今日、「今後銀座が考えるべきこと」の1行目に「銀座の街づくりの歴史と理念に矛盾しないこと」と掲げてくださいました。2013年から勉強会を通じて銀座の客観的な状況ばかりでなく街としての思いも理解してくださっていると思います。そして、都や区の状況もいちばんわかっていると思います。

中村 いろいろな話を聞かせていただいておさらいもできましたし、改めて岡本さんの話を聞いて思いも伝わってきました。

同じことを繰り返す必要はないので、言い忘れたことを1つだけ言います。さっきお話ししたクリチバですが、先般、クリチバを作ったジャイネ・レルネルという元市長と一緒にパネルディスカッションができてとても幸せだったのですが、そのなかで彼が言った単語の1つが「ダイバーシティ Diversity = 多様性」でした。いろいろな人たちがいろいろな過ごし方をする、そこに次のクリエイティブなものが出てくるということを言っていました。たとえば秋葉原のある一角とか渋谷のある一角とか同じような人たちが集まる場所がありますが、これはだめです。いろいろな人たちが集まり、ふだん会わない人たちの出会いがそこにあって新たなものが出てくる。これが、街が続くことである。その意味では、サステナブル Sustainable ということとクリエイティブ Creative ということは表裏一体なのです。銀座のすごさは、決してものすごいお金持ちが黒い車で乗り付けているだけではない所だと私は思っています。いろいろな楽しみ方ができる。松本さんに反論はしませんが、交通計画をやる時に乗り物の役割分担をあまり固く決めすぎると特定の方だけの乗り物になってしまう。たとえば、バスは年収600万～800万の人の乗り物、としてはいけないのです。そのところで、ダイバーシティという話と繋がると思っています。シェアの車椅子の話もありましたが、そういうものも含めいろいろな人たちがいろいろ使う。逆に、何かしようとした時に選択肢がある。専門的にはマルチモードと言っていますが、今日の議論を聞いていて、そこを併せて考えていくことでいろいろな人たちが来て、いろいろな楽しみ方ができる銀座をめざすなかに、答えがあるような気がしました。

竹沢 ありがとうございました。ダイバーシティとサステナビリティという大事なキーワードをいただきました。さらにそれがクリエイティビティと表裏一体であるというのは、大変重要なことだと思います。銀座らしさを踏まえたうえで、ダイバーシティとサステナビリティとの関係を追求していかななくてはいけないと考えます。

銀座は交通の問題にこれからも取り組んでいきます。具体的に私どもの考えをまとめていかななくてははいけませんし、ルール作りも必要です。そして中央区さん、東京都さんと具体的なことを話し合って協議して決めていかななくてははいけないことがたくさんありますので、ぜひこれからエネルギーを投入して、皆さんと協力しながら進めていきたいと思っています。

どこに何が通ればいい、ここにBRTが通ればいいということだけではなく、将来の街づくりの総合的な課題として広域的、長期的な視点をもちつつ取り組んでいきたいと思っていますので、皆さんにもぜひご協力をお願いしたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

銀座モビリティ・デザイン2

銀座ににぎわいを運ぶ交通を

横浜国立大学
理事・副学長 中村文彦

スライド 01

講演の構成

- ・現状認識
- ・海外の街のこと（今回はクリチバとデンバー）
- ・銀座での提案（1月）
- ・これから考えていくべきこと

スライド 02

現状認識

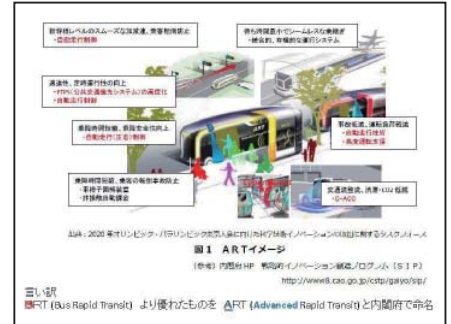
スライド 03



スライド 04



スライド 05

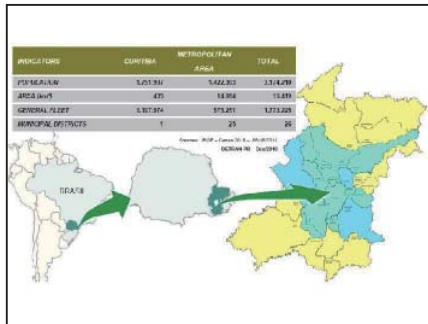


スライド 06

海外の街のこと

- クリチバ
ブラジル連邦パラナ州州都
人口約180万人 約430平方km
BRTのルーツと言われる都市
1974年に専用道路運行開始
都心道路の歩行者専用化実現(1972年)
人間中心のまちづくりの世界的模範都市

スライド 07



スライド 08



スライド 09



スライド 10



スライド 11



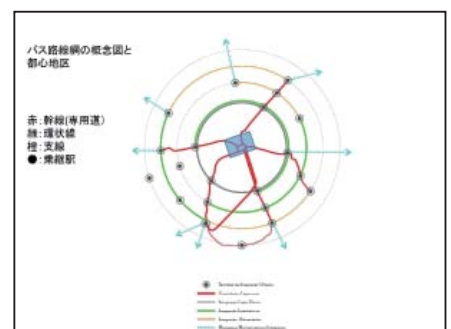
スライド 12



スライド 13



スライド 14



スライド 15



スライド 16



スライド 17



スライド 18

海外の街のこと

2. デンバー

アメリカ合衆国コロラド州都
1980年代に都市再生のため、16番街改編
1.6km区間をバスと歩行者だけに
往復するバスを無料に(沿道負担)
(現在は13.75m4ドア電動バス)
両端に都市圏各方面へのバスターミナル

16番街は今でも治安のよい人の集まる空間

スライド 19



スライド 20



スライド 21



スライド 22



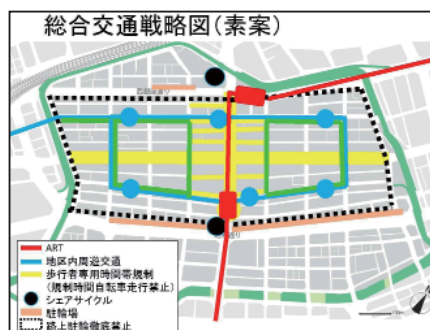
スライド 23



スライド 24

銀座での提案(2015年1月)

スライド 25



スライド 26

これから考えていくべきこと

スライド 27

ARTについて 銀座からの要望

- ・駅(停留所)
 - ・銀座地区へのアクセス重視 → 地区内2箇所
- ・走行区間(晴海通りと外堀通り)の規制
 - ・時間帯限定でART専用車線規制
 - ・例えば 平日11時~14時、休日11時~17時など。
 - ・荷捌き車両及びタクシーの客待ちの規制(専用車線規制運用時間帯)
 - ・大型車(貨物車)などの通過交通の規制(他道路へ誘導)
- ・車両やシステム
 - ・新しい商業空間のイメージづくりへの寄与
 - ・車両のみならず、駅、サイン、標識などすべてのデザインに配慮
 - ・車両とその運用で、デザイン、安全、エネルギー対策、最先端技術の導入など、自動車輸出としての誇りを打ち出す。

スライド 28

総合交通戦略として考えるべきこと

- ・ART駅の位置と空間の確保 デザインの提案
 - ・銀座の街づくりの歴史と理念に矛盾しないこと
 - ・歩行者空間、動線との明確な連携
 - ・残存する既存路線バスとの役割分担、バス停位置調整
- ・社会実験の企画実施から本格運用まで
 - ・荷捌き車両と客待ちタクシーの対応
 - ・時間帯と位置を規定した駐停車禁止
 - ・歩行者と自転車の対応
 - ・自転車走行空間(or 禁止)規制運用の区間と時間帯
 - ・歩行者専用空間の位置と運用実施時間帯
 - ・社会実験はできるだけ少人数で
 - ・シェアサイクルは通行路確保とセットで
 - ・地区内回遊支援小型車両(電動カート乗用車)
 - ・新機や銀座一丁目の連絡 + 地区内回遊
 - ・社会実験での実証反応調査 → 本格実施への検討

スライド 29



スライド 30



スライド 31



スライド 32



スライド 33



スライド 34

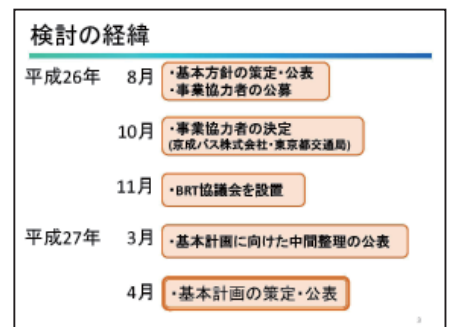
【スライド】 松本祐一



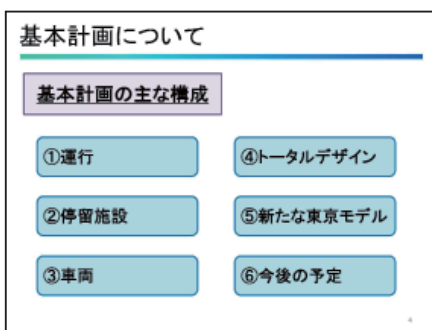
スライド 01



スライド 02



スライド 03



スライド 04



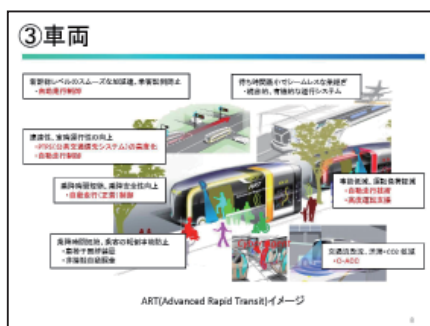
スライド 05



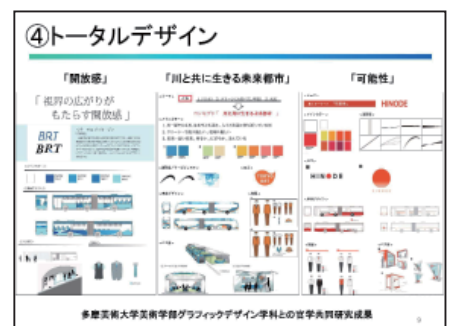
スライド 06



スライド 07



スライド 08



スライド 09

⑤新たな東京モデル

- ・水素社会の実現
- ・次世代交通技術の導入
- ・他の地域へも展開が可能なマネジメントモデル




武蔵広域運行の燃料電池バス
【東京・東武東上線】

水素ステーション（豊田エコフルタウン）

スライド 10

⑥今後の予定

運行の予定

2019年度
連節バスと単車型燃料電池バスによる運行。

2020年度
五輪選手輸送等に車両の貸出しの検討、連節型燃料電池バスの導入を目指し、可能な範囲で運行。

2020年度以降
全車両の燃料電池バスの導入、連節燃料電池バスの本格導入を目指す。

スライド 11

ご清聴ありがとう
ございました

スライド 12

【スライド】 吉田不曇



スライド 01