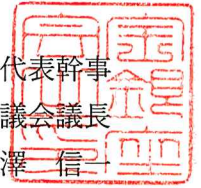


2019年2月20日

築地警察署 御中

全銀座会 代表幹事
銀座街づくり会議 評議会議長
谷澤 信



全銀座会 街づくり委員会 委員長
銀座街づくり会議 評議会副議長
岡本 圭祐



銀座5-8丁目西側 平日22-25時の「車両進入禁止」「タクシー乗車禁止」規制に対する要望

謹啓 平素より、銀座の安心安全にご尽力いただきありがとうございます。築地警察署様のおかげをもちまして、銀座は便利で安全な街として国内外の多くの皆様に親しまれてまいりました。

銀座がこれまで安全安心な商業都市として発展し続けてこられた背景には、昭和45年、銀座からの要望を受けて導入された「車両進入禁止」「タクシー乗車禁止・乗場指定」の規制があります。規制エリアである銀座5-8丁目西側地区では、日本を代表する繁華街であるにもかかわらず、悪質運転手によるトラブルや渋滞、緊急車両の不達など、多くの都市が抱える課題に悩まされることなく発展し続けることができましたのも、ひとえに築地警察署様、そして国土交通省関東運輸局様の多大なるご協力の賜物と感謝しております。

夜間の交通規制によって銀座の安心安全が守られてきた一方、規制導入から約50年が経ち、社会情勢や車を取り巻く環境、道路状況の改善等、さまざまな状況が変化し、規制の見直しを求める声が高まっています。

そこで私ども全銀座会では、銀座5-8丁目西側 平日22-25時の「車両進入禁止」「タクシー乗車禁止」の規制見直しについて、2016年から議論を重ねてきました。その結果として、全銀座会の総意として、「タクシー乗車禁止規則については継続が必要と認めるものの、車両進入禁止規制は解除すべき」という結論に至りました。そこで現時点においては、段階的にまず、「エリア内での降車のためのタクシー実車進入に限り解除する」といった一部解除を要望する次第です。その後、一部解除後の状況や、時代にあった快適な交通のあり方等を、再び時間をかけて議論と検証を重ねていき、全面解除に向けた要望について検討したいと考えています。

このたびの要望の背景ならびに議論の経緯と蓄積、そして一部解除によって懸念される点を以下にまとめさせていただきます。

銀座では、「銀座乗禁地区 利用者に向けての周知・PRのための標識リニューアルプロジェクト」について、関東運輸局様ならびに公益財団法人東京タクシーセンター様から2016年1月に提案を受けたことをきっかけに、以前から課題となっていた「タクシー乗車禁止規制」が現状に合っているのか、銀座の利便性を高めるために見直した方が良いのではないかとの議論が高まりました。

た。お客様の利便性向上のためには、「タクシー乗車禁止規制」について議論すべきであり、新しく標識を設置するのであれば、現在のタクシー状況、乗客の状況を詳細に調査したうえで案内板の数や位置も検討すべきであるとの考えに至りました。そのため、今後規制をどうしていくのか議論の場を設けていただくよう、東京タクシーセンター様には繰り返しお願いしまして、2017年3月22日・30日に、関東運輸局様・東京タクシーセンター様・銀座で意見交換会を開催しました。意見交換会では、当該エリアの商店主から、規制が守られていない現状や、お客様の安全面への懸念、規制によって銀座の接待需要等の夜間飲食需要が低下し、商売に深刻な影響が出ていることなど、実際に起きている問題点を整理したうえで、規制の見直しを求める意見を率直にお伝えしました。その後、全銀座会としましても当該エリアの現状を把握すべく、専門家を交えて現地調査や勉強会を行い、2018年の勉強会では、築地警察署様ならびに関東運輸局様にもご出席いただきました。

ご承知の通り、銀座の交通ランドデザイン（別添参照 2015年発表）ではタクシーを公共交通と位置付けています。タクシーは特に夜間の移動手段を補填する乗り物であり、高齢者や身障者など身体の不自由な方、そして銀座に初めて来街する観光客といった交通弱者を助けるための大事な交通手段です。

中央区では、良質なホテル施設の誘導を図るため、2019年7月に地区計画においてホテル用途に対する緩和条件を新たに設ける予定です。今後銀座ではますますホテル建設が見込まれることから、世界各国からのお客様を銀座らしくおもてなしできるような街をあげて検討しているところです。その一方で、当該エリアでは夜間にお客様を送迎できないことが、ホテル開発動機の大きな足かせになり、中央区が望むホテル誘導に貢献できない可能性もございます。

また、銀座は、2020年東京オリンピック・パラリンピックの選手村から最も近い繁華街です。東京、日本の入口であり、日本を代表する商業都市において、空港からタクシーで来て、ホテルの前で降りられないといった交通の不便さを世界に知らしめることになるのではないかと大きな懸念を抱いています。こうした社会情勢の変化をふまえ、今後ますます増加する交通弱者に対して東京の利便性を向上させるという社会的意義のためにも、規制緩和をご検討いただきたいと考えています。東京や日本を代表する都市である銀座が、渋滞のない健全な街であること、そして多様な弱者にもやさしい街であることによって、ナイトエコノミーの発展に寄与できると考えます。日本が将来的にサステイナブルな発展を続けるためにも、このたび要望しております規制の一部解除は必須条件であるとも考えております。

規制緩和にあたり、私ども全銀座会としましては、お客様にとって一番良い方法を模索すべく、時間をかけて検証を行い、継続的に議論を重ねていく所存です。規制緩和によって生じる課題として、①規制エリア内が車両であふれ、規制前（S45年）当時の状態に戻ってしまうのではないかと、②タクシー乗場は決まっているため、乗場以外でタクシーに乗ろうとする方への乗車拒否によってお客様と運転手のトラブルが起きるのではないかと、③渋滞や悪質運転手の増加、④乗場機能の低下、⑤渋滞が発生し、緊急車両の進入や活動が妨げられないか、など、さまざまな問題が同時に起こる可能性を鑑み、まずは段階的に、影響を最低限に抑えたうえで進めるべきであると考え、規制エリア内での降車するタクシー車両の実車のみ、規制区域内への進入を許可していた

だきたくお願い申し上げる次第です。あるいは、夜間の歩行者の安全という観点から、たとえば西並木通り・みゆき通り・交詢社通り・花椿通りといった歩車分離されている通りの「車両進入規制」を実車の該当エリア内の降車に限り解除し、様子を見ながら段階的に解除してはどうかと考えています。

関東運輸局様には、2月8日に別紙のとおり銀座の要望とご提案を申し上げました。運輸局様の見解としては、提案は受け入れられないという非常に厳しい反応でした。その理由として、⑥本当にエリア内で人を降ろすかどうか見分けがつかない、⑦降車の後、再びエリア内で人を乗せてしまったら乗場が機能しない、⑧降車の後、空車のタクシーを拾おうとするお客様を乗せられず、乗車拒否と勘違いしたお客様とトラブルになる、という以前から懸念されている点をあらためてご説明されました。

懸念に対する対応としては、「回送」表示の特例許可をご提案しましたが、表示方法は国土交通省令で定められていることから、変更は不可能であることがわかりました。では、銀座地区の特例として認めていただけるよう申請できないかとお願いましたが、受け付けられないというご判断でした。

私ども全銀座会としましては、タクシー車両の実車の進入のみを許可するという規制の一部解除によって生じる課題に対する皆様のご懸念は重々承知しており、また、それらの課題は簡単には解決できないことも理解しております。しかしながら、現状の規制では、障害者・高齢者・観光客といった交通弱者を含めて世界中からお客様をお迎えする都市のおもてなしとして不十分ではないかと考えています。規制解除による影響をふまえ、関東運輸局様による「タクシー乗車禁止・乗場指定」については今後も継続し、築地警察署様によって定められている「車両進入禁止」規制については、規制エリア内で降車予定のタクシー車両の実車の進入のみお認めいただきたく、規制の一部解除をお願い申し上げる次第です。規制の一部解除によって引き起こされるさまざまな影響に対しては、築地警察署様ならびに関東運輸局様、関係各所の皆様と協力させていただきながら、街として努力すべきことには積極的に取り組んでいく所存です。

最後になりましたが、通りの渋滞や緊急車両の不達の要因となりかねない、通りの二重駐車も大きな問題であると捉えております。今後はさらに取り締まりを強化していただくよう、重ねてお願い申し上げます。

以上、私ども全銀座会の現時点での夜間交通課題に対する考えと要望をまとめさせていただきました。どうか、ご理解いただき、ご検討くださいますようお願い申し上げます。

謹白

写) 国土交通省 関東運輸局 御中

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 御中

中央区 御中