

第3回大田区交通政策基本計画推進協議会 議事要旨

日 時	平成 29 年 3 月 29 日（水）10 時～12 時	
場 所	大田区役所 2 階 201・202 会議室	
出席者	外部委員	<p>23 名中 21 名出席</p> <p>屋井委員（東京工業大学大学院 総合理工学研究科教授）、清水委員（首都大学東京大学院 都市環境科学研究科教授）、小山委員（大田区自治会連合会会長）、浅野委員（大田区自治会連合会会長）、平澤委員（大田区商店街連合会会長）、田中委員（大田区観光協会会長）、塩ノ谷委員（東日本旅客鉄道株式会社東京支社 総務部企画調整課長）、小里委員（東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部 企画課長）、竹内委員（京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長）、高木委員（東京モノレール株式会社 建設計画部課長）、依田委員（東急バス株式会社 運輸事業部運輸課長（代理 奈良課長代理））、鬼頭委員（京浜急行バス株式会社 経営企画部長）、熊田委員（公益財団法人東京タクシーセンター 施設管理課長）、古舘委員（国土交通省東京航空局 東京空港事務所総務部長）、谷崎委員（東京都都市整備局交通企画課長（代理 岩崎課長代理））、高橋委員（警視庁蒲田警察署交通課長）、飯島委員（東京湾遊漁船業協同組合理事長）、中村委員（東京都京浜島工業団地協同組合連合会専務理事）、堀委員（株式会社スペース・クリエーション一級建築士事務所代表取締役）、田中委員（大田区議会議員）、大橋委員（大田区議会議員）</p>
	大田区職員	<p>13 名中 13 名出席</p> <p>荒井委員（大田区都市基盤整備部長）、黒澤委員（大田区まちづくり推進部長）、山田委員（大田区企画経営部企画課長）、須川委員（大田区地域力推進部地域力推進課長）、中村委員（大田区観光・国際都市部観光課長）、青木委員（大田区福祉部福祉管理課長）、酒井委員（大田区福祉部障害福祉課長）、杉村委員（大田区子ども家庭部子育て支援課長（代理 北村担当係長））、保下委員（大田区まちづくり推進部都市計画課長）、浦瀬委員（大田区まちづくり推進部空港臨海部調整担当課長）、大木委員（大田区まちづくり推進部都市開発課長）、武藤委員（大田区まちづくり推進部地域整備担当課長）、明立委員（大田区都市基盤整備部都市基盤管理課長）</p>
	事務局	まちづくり推進部都市計画課
傍聴人	4 名	

1. 開会

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

2. 議事

【屋井委員】

この年度末の大変お忙しい中、「第3回大田区交通政策基本計画推進協議会」にご出席いただき、どうもありがとうございました。

それでは早速ですが、お手元の次第に従って進めて参りたいと思います。

2番目の議事の1つめですが、「第2回推進協議会、第3回推進有識者会の議事概要」ということで資料1が用意されております。この件について宜しくお願いします。

- ・資料説明（資料1 第2回推進協議会、第3回推進有識者会の議事概要）【事務局】

- ・資料説明（資料2 計画の骨子（素案））【事務局】

【屋井委員】

冒頭、お話がありましたが、前回の協議会以降、有識者会も開きながら、一方で事務局を中心に更に色々な議論をして頂いて、今日の資料にして頂きました。

計画検討としては道半ばというところですので、内容的にはまだまだこれからご議論頂く必要があります。ただ計画書として作っていくことも大変重要な目的になっています。計画書としての建付けは、大体こんな感じで、まだ分かりにくいところもありますが、段々形になっています。かなり精緻に色々建付けを考えて頂いた案が今日出てきているとご理解いただければと思います。

リーディングプロジェクトも含めて内容については大いにこれから議論して頂きたいと思います。蛇足ながら申し上げますと、その中には是非、分野横断的に取組むことによって効果を発揮するようなものを入れて頂きたいと思っております。

そのような前提で、これから色々なご意見を頂いて参りたいと思います。

事務局の方からご説明があったように「別紙」がありまして、今日は第4章、第5章をご議論頂きたいと思います。ただ、1、2、3章はもう議論が尽きた、解決したということではありませんので、改めて議題として挙げて頂いても結構です。

それでは、第4章、第5章ですが、可能であれば第4章から先にご意見などいかがでしょうか？

ご議論を頂くまでに私が独り言で話しておきたいのは、33ページになります。これは事務局に対しての独り言になります。

第4章、第5章はこの計画の一番重要なところで、目標や方向性、あるいはベースになる理念を元にしなが、大田区さんの持っている様々な関連計画、上位計画の目標と整合性を取りながら、何とか演繹をしていって具体的な施策、短期的な施策と中長期的な施策でしかも横断的な施策によって、目標に対して効果を発揮できるような全体像を作り上げたい、ということだと思います。

恐らく今日の説明で理解しにくいのは、一番下に書かれている「ライフステージごとの交通の将来像」や「交通手段ごとの将来の方向性」です。

今回はライフステージとして、区民だけではなく、来訪者や観光客など全ての人たちを含めて、ライフステージごとの交通の将来像を示しています。また、交通手段についても、徒歩から始まって色々なものがありますが、その将来像を示しています。そこにほぼ施策と同じようなものが出てきているので、少し分かりにくくなっているかもしれません。

33 ページですが、「目標」、「将来の姿」を示した上で、「基本方針」、「施策の方向性」、「具体的な施策」に繋げようとしています。これで出来なくはないし、こういう計画を作っている場合も色々あります。単刀直入・具体的で、物理的というか、非常に現実的でよいのではないかとということもあります。

しかし、今回はもう少し、区民の方も含めて理解を深めてもらいたいし、色々な将来像についても共有してもらいたいので、ライフステージごとの将来像や、交通手段ごとの将来像が出てきているわけです。

33 ページをこれで良いとすれば、このあたりの最終的な計画書における位置づけ、構成については、まだ色々な考え方があり得ますという感じで理解して頂ければと思います。

最終的には33ページにあるように、左から右に向かって行って、「右に書いてある内容はどうだろう、これでよいだろうか」、あるいは「個々にはやっていくが、総合的な取り組みはどうしたらよいだろう」など、そういうところまで含めて議論をして頂くということになります。

少し独り言が長くなりましたが、そろそろご質問やご意見を頂きたいのですが、いかがでしょうか？

【奈良委員（東急バス）】

今日は、東急バスの依田が所用で来れません。代理の奈良と申します。PR、宣伝も含めて、一つお話をさせていただきます。

私共の路線バスですが、今月の3月1日より、かねてより要望が多くございました西馬込駅周辺に新しい路線を開通させていただきました。

こちらの路線については、大森駅から大田文化の森を通って、臼田坂を通って馬込橋から第二京浜に出まして、西馬込駅、池上警察署を通り、池上駅、蓮沼駅を通って蒲田駅までの片道45分前後の路線でございます。3月1日より開業いたしまして、順調にお客様にはご利用いただいているところでございます。

当社としましては、今後、更に発展していきたいと考えておりますが、まだ乗るお客様が少ないので、是非この機会を通じまして沿線の自治会の方等々にご案内を頂いて、沢山の方に乗って頂きたいと思っております。今、平日の朝9時台から夕方6時くらいまでしか走っていませんが、お客様が多く乗られるようになりましてからは後は土・休日、さらには朝から夜までというように、少しずつ拡大をしていきたいと考えておりますので、是非これからもよろしく願いいたします。

この路線開業にあわせて、池上通り沿いの大田文化の森と入新井第四小学校のバス停に、「サポートピア前」という表記を追加させて頂いて、施設をご利用になられる方に分かりやすくさせて頂きましたので、あわせてご案内いたします。

【田中委員（大田区観光協会）】

先ほど会長（屋井委員）が仰ったとおり、33 ページの表に整理されているとすごく分かりやすいのですが、交通の将来像がここに入ってきていて、さらにライフステージというが入っているので、分かりにくくなっている気がします。このあたりを少し修正が出来ると思います。

また、理念に「ライフステージに寄り添うモビリティシティ おおた」というのが来ていますが、これと今の目標とどのように繋がるのか。それから将来像の中でこれが生まれてきたのはなぜか、というところが、あまり説得力がない気がします。このあたりについて、もう少し工夫の余地があるのではないかと思います。細かく一杯出させていただいて大変だったと思いますが、もう一回整理をする必要があるのではないかと思います。

また、目標を3つに分類していますが、目標のイメージがなかなか掴めません。目標がそれぞれ重なる部分もあるということなので。

とにかく、第4章をもう一回整理して分かりやすくしていただくとよいと思います。

【事務局】

これまでの議論の中で出てきたライフステージごとの課題がいかに重要か、我々も認識をしたところでございまして、それを踏まえて交通の理念に書かせて頂いて、課題としてもA3判でやっと収まるくらいのボリュームになっているのですが、33 ページの表にこれがどのように関わっていくのかというのが、分かりにくくなっているのではないかと我々も思っております。

それぞれの目標に従って施策の方向性を出しておりますが、どれもライフステージごとの課題に関わる場所がありまして、横串を刺すようなイメージと思っております。これを分かりやすく表現できればと思っておりますので、さらに検討させて頂きたいと思っております。

【屋井委員】

建付けという意味で材料としてはもう全て出ました。今のご意見もそうだと思いますが、例えば、少し放っておいて、一か月くらいしてから見直してみると「こうしたらよいな」というのが出てくるかもしれません。

その時には、もしかすると今言ったようなライフステージに関わる場所や交通手段ごとの将来像は、違う位置付けですがきちんとしたチャプターになるということもあるかもしれません。区民に向けて外に出した時に、ある意味で説得力のある将来のイメージを伝えるパーツかもしれませんから。

33 ページの建付け上は入りにくいのですが、全体の計画書としては意味があるでしょうから、そのあたり柔軟に考えられる時間を持っていただければと思います。

【清水委員】

今までのご意見にあるように、ライフステージを軸にどうやって計画を立てるか、それを理念として提示している以上は、それに沿った整理も必要だと思います。33 ページの整理の仕方とどのように折り合いをつけるか、一回ライフステージに沿って書いてみることも必要かも知れません。それでどちらが分かりやすいか、という判断ではないかと思います。

これまでの交通計画の建付け、作り方は、どうしても「モード別」がまず前面に出て来ます。そして最終的に施策を提案する時に、モード別に切れた施策しか出てきません。そうすると、最初に会長が言われたように、連携、分野横断のような施策がなかなか出てこない気がします。

例えばライフステージで、子育て世代や高齢者からアプローチすると、いくつかの部局に跨るようなプロジェクトが、リーディングプロジェクトとして出てくるかもしれません。

ライフステージを理念としてこだわるならば、このような整理を一度はトライしてみるべきではないかと思いました。

【屋井委員】

私も清水先生と同じ意見です。本当はどうか、個人的には。

しかし、色々な意見の中でどのような整理がよいか、最終的にベストなものを目指していくのですが。

蛇足でいうと、1ページの図面は、最終的に落としたいと個人的には思っています。この図面は付録や説明に出てくるのは構わないですが、清水委員が仰るように、一番最初にモード別から始まるという非常に強いメッセージがあると。少し今の大田区さんの求めている方向性に照らすとメッセージが強すぎると思います。

もちろん、行政として何かを展開していくときには、鉄道と歩行者では違う、部署も違う、福祉とも違うという、それも分かります。

しかし、やはり区民の方々とも一定程度共有できるような計画づくりということも、今回の一つの理念だから、そういうことを考えた時には、分かりやすかったり、共感しやすかったり、そういう建付けが必要になってきます。今のご意見もそうですし、私の申し上げていることも踏まえて、最終的には形が出来上がるかな、という気がしています。期待をしているところです。

その途上ですから、今は色々な議論は、大変結構だと思います。ほかに、いかがでしょうか？

【平澤委員（大田区商店街連合会）】

かなり長期的な計画で立案されて、それもよく分かるのですが、現在アマゾンがドローンで配達するという状況が出てきていると、人間もそのようなもので移動するようなことが、将来的には考えられるのではないかと思います。そうすると、時々時代に合った手段を考えるのが当然かと思えます。

また、水路について計画には何も載っていないのでしょうか。

【事務局】

舟運につきましては、33ページの施策の中で「公共交通の機能向上」で打ち出しております。また、34ページ以降にそれぞれ整理しておりますが、ここに書ききれないところもあります。臨海部とどのようにやっていくかということも、今、臨海部担当と調整しておりますので、うまく打ち出せればと考えております。

ドローン関係でございますが、そちらに関しては、32ページ「1-5 そのほかの交通」で、ドローンだけではないのですが、「超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、カーシェアリング、自動運転などの新たなモビリティやICTの普及など、交通に関わる新しい動きも踏まえる。」というように考えておりますので、ドローンをはじめ、カーシェアリングやライドシェアなどについても、今後の動向を見ながら、入れられるものは入れていきたいと考えております。

【屋井委員】

今のご指摘というかご意見で、舟運関係は確かに1ページの船舶、港湾とは少し違います。その辺も含めて見直して頂くとよいのではないのでしょうか。

また、ドローンの話もありましたが、超長期的には常温超電導の世界になるから、普通の温度の中で浮いて行くという、ドローンを使わなくても移動できるような、そういうものが来るのでしょうか、我々が生きている時代は無理でしょう。色々な技術の変化が激しいというのは確かです。

このような計画は、そのような色々な不確実性がありますが、今決めないといけないこともあって、変わるから決めることを先送りすると、いつまで経っても出来上がりません。スケール感の違いというものも色々あります。新空港線もそうかもしれません。百年後に鉄道があるのかというと、百年後だと浮いているかもしれないし、どうなっているかわかりません、線路もいらぬかも知れません。

では、先が分からないから決めないでよいかというと、決めないといけません。決めた以上は、ランクをつけなくてははいけません。こういう中に我々はいつも置かれているわけです。

今回の交通政策についても、短期から長期は全部カバーしているということで、短期的に変わるものや、やらなくてはいけないものから、一方で長期的に時間をかけて、でも今、一定程度、方向性については判断しておかなくてはいけないものまで、色々なものを含んでいます。

【事務局】

そのことにつきまして 39 ページを見て頂ければと思っております。

目標年次を平成 40 年としており、平成 35 年には中間的な見直しをしようと考えております。その平成 35 年までに出来るもの、また中長期として平成 40 年、その先の平成 50 年ということでその都度見直しというような考えを持って動いていきたいということでございます。

もう一点でございますが 33 ページを見て頂けますでしょうか。先ほどの舟運のことでございますが、33 ページの一番下の「4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援」の「4) 水上交通による防災性の強化」で、「水上交通ネットワークの充実」と掲げております。先ほど言いましたとおり、空港臨海部の担当と調整しながら、こちらの方も施策を記載できればと考えております。

【屋井委員】

一般的に例えば 2040 年とか 2050 年というスケール感が長期ですね。ほかの国だとそれを法定計画で作っています。その頃、僕らはいませんが、将来のことまで一定程度責任をもって考えた上で、明日がある、来年がある、こういう建付けを考えますから。

【飯島委員（東京湾遊漁船業協同組合）】

海の方からの話ですが、東京都は舟運を活性化するための実験を去年からやっています。

大田区については、今、（栈橋が）羽田に一つ、天空橋にもありまして、先日大森ふるさとの浜辺公園にも 40m と長い栈橋が出来ております。また、品川区にも栈橋が出来ておりますし、東京都も有明、芝浦、色々開放しておりますので、これから人の移手段として有効になってくると思います。

ただし、今は試行錯誤中なので、これから実験をやりながらどうなっていくのか、という部分がありますが、舟運のことに関しては徐々に進んでおります。

【田中委員（大田区観光協会）】

今お話しがあった舟運、水辺のことですが、大田区にとって水辺はとても大事な空間だと思いますので、水辺について一回整理をした方がよいと思います。交通の方で水上交通のネットワークという言葉

が出てきたり、環境の方で舟運を使うというような言葉が出て、具体的には中身が何もないなと思っているので、それをしっかりやるのが第一ではないかと思います。

舟運をどうするかということについては、大田区に2つある栈橋をどう使っていくか。それからその栈橋に行くアクセスがあまり充実されていないです。多様な交通機関を使って周るようなことを観光では考えたいと思いますが、それを分断しています。

それから水辺については、羽田の多摩川の河口あたりは、東京都でも景観の地域と指定されているので、水辺に近づくアクセスを確保しなくてはいけないことだとか、景観を考えなくてはいけないだとか、色々体系的にはあるのですが、全体を俯瞰して検討されているところがないので、交通の方も一回そういうことをきちんとやってみると収まっていくのかなと思いますので、是非この機会にやって頂きたいと思います。

【屋井委員】

これは歴史が古いですからね。今2つの観点で議論がされていて、災害時の羽田空港との連携など、いろいろな意味で、随分前から議論がされています。行政としては、防災面を考えた時の水上交通は、考えやすいので計画に当然入ってきています。

一方で観光のようなもの、これも歴史が長いので、90年代くらいから何度もいろいろな方がいろいろなことを議論されていました。レポートなどがたくさんありますし、ディズニーランドとの関係など、実績もあります。

ですから、この計画の中でどのレベルで入れるかは、大田区さんとしての今までの長い検討を踏まえて、その中の連続性の中で考えれば良いことですし、あるいは、そうではなく「全く別の観点もある」など、そこは整理するとよいと思います。

【黒澤委員（まちづくり推進部）】

今ご指摘いただいた通りでありまして、33ページでご紹介した「水上交通ネットワーク」は、防災性の強化という切り口の中でしか展開しておりませんので、いま委員の方からもいろいろとご指摘をいただいた通り、管理する都市基盤整備部、観光・国際部、それから私どもまちづくり推進部と大田区の中でも部局連携して、水上ネットワークを災害時輸送計画という狭い意味ではなく、船着き場までのアクセス、陸の観光的なスポット・拠点、そういったものをどのようにつなげれば活力のある地域として臨海部をつくっていけるのか、防災、観光、地域の活性化、さらにプラスアルファということで、非常に広い切り口でしっかり捉えなくてはいけない課題ですので、今日はそういった複合的視点での展開はできておりませんので、大きな宿題ということで検討させていただきたいと思います。

【堀委員（スペース・クリエーション）】

今、水上交通と海辺の話が出ましたけれども、加えてできればお願いしたいのは、大田区さんの方で25日に「ふるさとの浜辺」をリニューアルオープンしてくださいました。あそこも着々と充実させてきていますが、今回「新スポーツ・健康ゾーン」ということで、そのような施設を作るということは、当然そこに人を集めたいということだと思いますので、そのようなことも具体的にイメージして、交通計画でも表していただければと思います。

【屋井委員】

どうもありがとうございました。

【浅野委員（東商大田支部）】

将来のことなのですが、公共交通機関の定義というか概念が変わってくるのではないかと思います。例えば個人所有の自家用車の稼働率が5%と聞いたことがあります。これを50%に上げると、従来の車1台で済むわけです。そこにUberという自動配車システムのようなものを組み入れて、今度羽田でテストがある自動運転、このようなものを絡み合わせていくと。現在の公共交通だけに頼るのではなく、「将来こんな手段が生まれてくるんだ」というのを、先ほどのドローンもそうですが、今我々がそういったことも視野に入れながら議論をするというか、「将来のデザインをどう描くか」ということも必要かと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

先ほどの「新スポーツ・健康ゾーン」の話で、交通ネットワークとして、そのようなところをどうつなげるかということ、「都市の活力」ということにもなりますし、「暮らし」というところにも関わってくると思います。この中にどう盛り込んでいくか検討していく必要があると考えております。

【事務局】

Uberのようなライドシェアでございますが、現段階では、この計画に盛り込むかどうかは検討中でございます。それは、まだ法整備的にタクシー業界様の方にもご迷惑がかかるなど、いろいろな観点もありますので、それをこちらに載せてよいかというのは、今後の議論になっていくと思っております。

国の方も、Uberを完全に認可するというようなことではなく、国家戦略特区の中でUberを認可するというようなことになっておりますので、これをどのようにこの中に盛り込めるかというのは、今後検討させていただきたいと思っております。

【荒井委員（都市基盤整備部）】

臨海部の交通がいろいろ不便だということで、公共交通ではバスなど、いろいろなもので便が増えればよいという考えは持っています。しかし、需要者がいるかということでは今のキャパで精一杯という中で、LRTのようなものはまだ先の話ですが、コミュニティサイクルを25日にはじめました。コミュニティサイクルは「ふるさとの浜辺」や大森駅、京急蒲田駅に置いてありまして、そのようなものをいろいろな形で重層的に入れて、ネットワークを補っていくといった考え方を持っております。後々のいろいろなアイデアもありますが、とりあえず我々としては、今回、コミュニティサイクルを導入してシェアしながら、臨海部にも行けるようにしています。

自転車の走行レーンの整備も今やっている最中ございまして、それもそういった拠点に向かうところにきちんと行けるような走行レーンの整備を今後考えていきたいと思っております。

【屋井委員】

私がいつも言っている持論でもありますが、このような計画を作るという目的や、長期を見ているということからいうと、「今の政府が規制しているから書きません」というのと、ここではタイムスケールが全く違う話をしなければいけません。

ご存知のように、Uber や Lyft というのは改めて言うまでもありませんが、交通の専門家が始めたビジネスではありませんし、別に新しいテクノロジーはスマホのアプリ以外にはありません。アルゴリズムとしては素晴らしいですが、いろいろなビッグデータを使うわけですが、自動車自体は何も新しいわけではないわけです。そういうものが今進んでいる時代ですし、明日はもっと進むということが分かっています。

自動運転についても、大田区さんの道路環境、先ほど荒井部長さんがおっしゃいましたが、コミュニティサイクルが安全に走れるかどうか分からない道路環境、歩行者・お子さんが安全に歩けるような歩道が十分でないところ、そういう中で自動運転が実現する世界というのは、かなり先になると私は思います。これは特区というか、あるエリアであれば別ですが、中山間地とは違って、一般市街地ではなかなか難しいかもしれないです。

しかし、大田区さんの地場産業は、いろいろな技術を持っているわけですし、「政府がこうだから」というのは次元が違うことをやらなければならないわけですから、自ら「どういうモビリティが、将来必要があるか」とか、「そういうニーズを満たすためには、どんなモビリティがあったらよいか」とか。そういうことは今この時点で分からなくても、この計画の中の施策として、そういうことを自ら検討していくことを入れることもできます。

そういうことがやれるだけの技術力というか、能力というか、ポテンシャルというか、あるいはヒューマンリソースがある地域です。そういうものも計画の中に入れ込んでいき、そしてローカルでその地域に非常にマッチするというか、私はそれを「ラマット」という名前と呼んでいます。そういった交通システムを地域ごとにローカルで考えていく時代だと思います。

パーソナルモビリティはお子さんが何人か乗せられるようなものを独自に開発して、「子育て世代にはリースですが、一定期間貸し出せるようなものを作っていく」とか、「三人乗り自転車よりは絶対に安全」というものを、大田区さんとしては開発して一緒に運用していくと。このような取り組みなどを「5年間の間にやります」、「一緒に開発していきます」と書いてもらおうと、これは非常にユニークな交通計画だし、先程ご指摘があったようないろいろなものについても、ベストではないですが、「1つでも2つでも組み込んでいこう」、あるいは「自ら作っていこう」というメッセージになりますから、そういったことは検討していただいたら良いと思います。

先ほど清水先生からもあった「ライフステージに寄り添うモビリティシティ おおた」について、前回も私が先送りにしてしまっていて、「まあいいじゃないか、そのうちに決めよう」みたいなことを言っていました。なかなかそれでは済まないようで、今日はこのような案を持って来ていただいたわけです。

これも結構ですが、直感的に言うと、交通基本法を最初に考えていた時代の理念、交通弱者対策など、そちらにかなり強くイメージされがちな言葉遣いではあります。

もう少し、国際都市、世界都市である東京の羽田という玄関口にあって、この大都市が成長を一定程度続けていくことが必要で、それを担っていく重要な役割を大田区さんは持っている、という点でのモビリティシティという部分が抜けてしまう感じもします。

地域にこのような暮らし・住み、あるいは訪れる人に対して、「モビリティとしてきっちりと支えていく」というのは必要ですが、そこだけが出てしまうのもどうかという気はします。その辺はみなさんのお考えというか、感じ次第という気が私はしました。

これが不要ないとか、ウェイトが低いという意味ではなく、大変重要、あるいは一番重要なのですが、ここはこれだけ出てしまうという気はしましたが、いかがでしょうか。

【清水委員】

少し関連して発言します。まず、キャッチフレーズとしてカタカナが多い方が好きか嫌いかというのはあると思います。例えば、「モビリティだと分からない」や、「ライフステージって何？」という意見はありますが、私はどちらかということカタカナが好きです。

また、やはり今、会長が言われたように、ライフステージもいろいろあります。大田区だと、観光とか、外国人とか、若者の活力とか、いわゆる交通弱者だけではなくて、こういう視点も含めているということが、モビリティの前に「多様な」と付ければそれで片付くかどうかはともかく、「ライフステージというのはいろいろある」ということを示すのが、マイナーチェンジとしての可能性の一つだと思います。

また、「寄り添う」よりも、もう少し強い言葉がないでしょうか。「寄り添う」というと、どうしても「草葉の陰で弱者を支えます」という響きにしか聞こえません。これを活かすなら、もう少しポジティブなものも含めて、「いろいろなものをサポートする」と趣旨のよりよい言葉があれば、そちらの方に変えてみるのもよいのではないかと、今、会長の言葉で思いました。

【屋井委員】

このように、この二人でも「このままではどうかな」という意見が出ているので、また継続審議のようになってしまいますが、よいですか。それでも、「なかなかよくなってきたな」と申し上げているつもりではいます。

(別紙論点に論点として) 赤い四角が付いているところが結構多いのですが、この四角の中について議論というと、意見を出しにくいところもあるかもしれません。大所高所から幅広くご意見をいただければ結構です。

【清水委員】

27 ページですが、これは私が事前に説明を受けた時に「結局、計画が成案したときに、各項目を誰がやるのかを、より明確にした方が良い」という意見を申し上げたことを受けて、色分けになっているのでしょうか。

主として整備系のものなのか、それとも例えば警察さんが関わるような管理の内容なのか、それとも区民がやるような話なのかを、ざっばくに三つに分けたということでしょうか。

やはり色味として整備系である赤が目立つのですが、青はともかく、緑のものが増えてくると、よりいろいろな人を巻き込んで、単純にハード整備するというよりもソフトに力点を置く一歩進んだ計画に見えると思います。

今後はなるべく、赤系ではないものを増やしていく、ということをお考えになってはどうかと個人的には思います。今やらなければいけないということではありません。

【事務局】

おっしゃる通り、整備系のものが多く出されてくるのは、我々庁内の検討の中で出てきているというところもありますので、そうではない緑の部分はどうやって増やすか、庁内で知恵を絞って出していきたいと思っています。

【清水委員】

どうしても整備系の部局が計画するので、仕方ない面は認めつつも、分野横断的なことにトライするのだとすると、この緑がどのくらい増えてくるかというところが、結構重要だと思っています。

【田中委員（大田区観光協会）】

ライフステージでどのように考えるかということで、10 ページに課題が出ています。ほかのものについては、地図の上に落とし込んでいるのですが、例えばここにある「ライフステージに関する交通の課題」を地図に落とし込むようなことができると、何か糸口が見つかるのではないかと思います。

実際、前のページを見ると、交通の不便なところが出ています。これをこちらに持って来て、事故の多い所を含めて出していくなどするとよいのではないのでしょうか。

【事務局】

確かにライフステージについては、年齢の一次元的な流れを書いてこのようになっています。やはり、どのようなところでどのような課題があるかを地図に示すと、分かりやすいかと思います。そこは、今後考えていきたいと思っています。ありがとうございます。

【屋井委員】

はい、よろしくお願いします。

先ほど清水先生がおっしゃったもう一つの「区民の方の関わり」でいうと、リーディングプロジェクトの中にこれが入ると良いですね。具体的に「どう関わってもらいたいか」をどこかに書いてもらって、区民の方に「もっと良くなるかな」ということが分かっているような何かを作ると良いですね。

また、短期的では必ずしもないのですが、「このようなプロジェクトは今後お願いしたい」というのは、何もルール・マナーだけではなく、いろいろとありそうです。そのため、これらのことについて、可能であれば、多少は踏み込んで書けるとありがたいです。

例えば、電信柱がたくさん立っていて、バスが通る危ないところで、お子さんの事故も多いようなところは、「やはり電信柱は取りたい」となるのですが、電信柱をどけると、一般的には「トランス」というのが上から降りてきます。あれの置き場所が困るのですが、あのようなものをうまく調整していくと、民地の中に入れてたりできます。先斗町（ぼんとちょう）などはみんな民地の中で確保して、無電柱化しています。例えば、ショーウィンドウの中に入れてしまうとか、家の壁の内側にトランスを入れてしまうなど。それくらいの住民の方々の理解があって、あそこは先斗町だから商業施設ばかりですが、そういったことをやっているケースもあります。

その辺も「うまく協力関係でやらない限りは、結果的に安全な環境、交通環境はできません」ということを区民の方にきちんとお伝えしてあれば、「なるほど、そういうこともあるかな」ということになります。それが自分のところに来たときは、「私のところは困るよ」と言うのですが、聞いているのと聞いていないのとでは違いますから。

一つの例に過ぎないのですが、そういうことを一定程度は伝えるということ。交通の問題というのはかなりそのような部分が多いので、そういうものを今回のこの計画づくりでは、何度か区民の方にお伝えしながら意見を聞くという機会があるわけなので、その中で書き込んでいけるとよいと思います。

【平澤委員（大田区商店街連合会）】

やはりいろいろと時代に相応した意見というのは出てくると思うのですが、道路を広げて住宅との間を確保する、狭あい道路の拡張工事というのをよくやっています。新潟の糸魚川の火災でも、消防車が入って来られないような道路が多かったので、あれだけのことになったという事例もあります。

しかし、私どもの世代からは、「昔の趣を残してまちづくりをしてもらいたい」という希望があります。全部フラットで真四角に道路が整備されると、何か無味乾燥なまちづくりになってしまうような気がします。

それは高齢者の希望かもしれませんが、うちの親父に「どうして荏原はあんなに道路が狭いんだ」と言ったら、「昔は農道だったから、そこが宅地化したので道路が狭いんだ」ということを聞いたことがあります。バリアフリーでいろいろと考えて下さっているのは確かにありがたいことで、電鉄会社の方々にも各駅にエレベーター、エスカレーターを付けていただいているというのは、ありがたいのですが、やはりここはこういう地形で、それを散策することに、何か楽しみがありました。

逆に、同じ条件にしてしまっただけで、どこに行っても同じ状況になってしまうと、果たしてそれが良いものかどうかというのは、少し私は疑問に感じました。

【事務局】

狭あい道路を広げるといふことと、よい街並みを残すといふことは、バランスが非常に難しいといふことは、私も個人的に感じています。22 ページに書かせていただいたのですが、道路の将来像としましては、道路のネットワークの強化とともに、道路の利用環境の向上、といふことで、将来像を書かせていただいています。この利用環境には街並みも含めていると思います。このあたりを、どのように入れ込んでいくかは難しいところかもしれませんが、今お話の街並みについては、場合によっては観光資源などになってくることもあるかもしれませんので、そのようなところを、庁内で連携してどのような施策の書き方が良いのか、検討していきたいと思っております。

【屋井委員】

東京都さんの方でも都市計画道路の10年に1回の見直しがこの間終わったところで、なかなか財源的にも厳しい中、しかし、まだ不足する補助幹線的なところについては、広げていく必要が残っていますので、そういう広域的な観点から必要な道路については、今後もまだ進めなければいけないところがあると思います。狭隘道路で災害時の危険性が高いといふだけのところについてどれほど広げていくか、これも財源的な裏打ちで、なかなか現実には難しいところがあるでしょう。ある意味で言うと、そのような風景を残しておく方がまさに魅力になっているところがあります。先ほどの電信柱の話でも、別の国ですが、この間もあるところに行きましたら、昔の倉庫街をきれいなレストラン街に変えて、そこに集客しているところがありましたが、電信柱がたくさん残っています。そこは当時の風景を残しているのです。ほかには電信柱はないです。電信柱も、場合によっては風景になるという話ですが。いずれにしろ、それぞれの地域の個性を活かしていくことは、大変大事だと思います。

【塩ノ谷委員（JR 東日本）】

JR 東日本です。こちらは鉄道会社なので、どうしても駅ですとか鉄道の部分に目が行ってしまうのですが、第5章の施策展開の中で、これは歩行者にも自転車にも車にも全部関わるのですが、どうしても踏切のところは鉄道事業者としては非常に課題だと思っています。これについて、個別の課題表の中に

は、少し入っているのですが、道路としても非常に大きな課題だと思いますので、第5章の絵のところにも、ぜひ表現を入れていただきたいと思います。

【事務局】

ご指摘の通り、確かに道路と鉄道は描いていますが、その交差する部分の課題があるということは認識してございますイメージ図に入っていないので、そういったものも描き込んでいきたいと思ってございます。

【屋井委員】

そうですね、2つあります。2つというのは、踏切をなくすというのが一つ。これは長期的な方向性としてどうやっていくか、立体交差化など。今後必要なところもありますから。大田区さんにもあるはずですね。

もう一方は、踏切がなくせない場合にも、歩行者が安心して車とは分離された中で渡れるような環境をつくるということ。これは踏切の部分を広げるということなのですが、結構これも協議が大変です。車と自転車と歩行者とがぐじゃぐじゃになりながら渡るなかで、足が挟まったり、自転車がひっかかったり、そういうことも起こるかもしれません。だから、踏切自体を渡るときに、安心して渡れるような幅を確保することなどが比較的短期的に必要なことだと思っています。

では誰がというときに、実はそこを渡っている人は、結構、駅の改札に入っていく乗客が多かったということであれば、やはりこれは鉄道会社さんの方にも負担してもらって一緒にやろうとか。道路ばかりがそれをやるということではないのかもしれないです。

【小里委員（東急電鉄）】

私も、この5章の交通手段ごとの将来の方向性というところについて、手段ごとの将来の方向性という記載はあるものの、それぞれが連携した取り組みのような、例えば道路と鉄道の、モーダルミックスまではいかないにしても連携した機能強化みたいなものは必要ではないかと思っています。そのような観点で見ると、公共交通のページの30ページには、そのような記載が書かれているのですが、道路交通のところ、31ページにはその辺の観点が記載されていないので、例えば、駅までのアクセス道路の、駅と一体となった機能向上、利便性向上のような言葉が少し盛り込まれてもよいと感じました。

あともう一点ですが、4章に戻っていただいて、区内交通の将来像と、広域交通の将来像と2つあるのですが、24ページに広域交通の将来像のイメージ図が記載されていますが、広域交通への貢献のメニューのようなものが描かれているのですが、その範囲が区内が中心になっているので、もう少し広域を示して広域交通をイメージしたような表現の方が良いのではないかと個人的には思います。その辺をご検討いただければと思います。

【事務局】

まず最初の5章の施策展開では、確かに道路は絵的にも十分ではございません。そのあたりの「様々な機能が適切に発揮できる」とテーマとしては設定させていただいておりますので、これはいろいろな機能の発揮という中で検討していかなければいけないと思いますので、この中に入れ込んでいけるか考えていきたいと思っています。

あとの広域交通の将来像については、確かに区からみた広域的なところを描いてございますが、もう少し広域的な描き方ができるかどうか、もう一度考えさせていただきたいと思います。

【屋井委員】

はい。複数の図面を掲載してもよいかもしれませんね。はい、ありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

【中村委員（京浜島工業団地組合）】

自転車交通についてなのですが、さきほど会長から「自転車を充実させていくには道路環境の整備が必要だ」というお話があったのですが、自転車交通の29ページ「自転車の利用環境をつくる」の中に、道路に関することを入れたらよいのではないかと思います。

東京都が、うろ覚えですみませんが、オリンピックまでに都内で7か所かな、自転車道路の整備をするというのがありますよね。それに確か大田区も入っているはずです。オリンピックの時にホッケー場に行くための道路だったような気がするのですが、それに伴って、その近くも整備していただければ自転車の環境がすごく良くなると思います。コミュニティサイクルを実験的にやり始めたということは、自転車交通を割と重く見ているところがあると思いますので、その辺を充実させていただければと思います。

本当は、今日はコミュニティサイクルのパンフでもつけていただければよかったですと思いますが、コミュニティサイクルは、メインの利用は通勤者のはずですね。通学もあるのかな。私が住んでいる品川駅のそばはすごく利用されています。通勤者を対象としたポートの位置が大事だと思うのですが、いま試しでやっているポートの位置はなんとなくそれからは、ずれてるような気がしています。とりあえず試しでやるので仕方がなかったのだと思いますが、その辺も将来的には改善していただければと考えております。

【明立委員（都市基盤管理課）】

都市基盤管理課長の明立でございます。先ほどご質問がございました、オリンピック・パラリンピックにつきましては、ホッケー場のところですね、ホッケー場まで自転車で走行できるということで、いま東京都全体で取り組みをやってございまして、大田区もそこに参加をさせていただいております。

オリンピック・パラリンピック、当然ですが、区道だけの整備ではたどりつけませんので、これは都道も国道もあわせて整備をしていくということで、いま着実に進めているところでございます。

そのほか、大田区内でも自転車の走行環境整備ということで、屋井先生にもいろいろとご指導いただきながら、いま着実に年度で計画を立てて進めている状況でございます。

コミュニティサイクルですが、3月25日にやっと試行といいますか、始めさせていただいたところで。確かに、コミュニティサイクルについては、私どもでいま7か所のポートを設置させていただいて台数で100台ということで、まだまだいまおっしゃられたような通勤あるいは通学といったような利用に耐えられるような規模ではないという状況です。今後29年度に台数は300台、ポート数は20箇所程度に広げさせていただいて、そのうえでどのような使われ方をするのかも含めて検討させていただきたいと思っております。

通勤通学については、実は、自分の住んでるところにポートがないと、結局通勤通学にならないということがあります。そのため、いま考えているのは、大きな団地やマンションといったところにポート

を置かせていただくことと、駅前にポートを置くことです。そうしますと、通勤通学で使う方の自転車が駅前の貴重な土地に置かれるだけでなく、その自転車を観光に来た方々が使えると。あるいはビジネスで使ってもらえるということなので、非常にシェアしていただくことによって、駅前の貴重な土地が有効に使えてくるということもあるので、ぜひ最終的にはそのようなところまで踏む込めるような事業にできればと考えております。

ただし、今現在は、どちらかという観光的な、いろんな観光地に行けるような形で考えてございまして、例えば今回のふる浜ですとか、本門寺というところに行けるような形でいま進めているところでございます。

【大橋委員（区議会委員）】

バリアフリーのことなのですが、非常にバリアフリーがどんどん進んでいて、障がい者の方々も助かっていると思うのですが、一方で、行政の方でバリアフリーをいろいろつくっても実際には障がい者の人からしてみると、「いや、こうではない。こうして欲しい」ということがあります。例えば、点字ブロックをある箇所にもものすごく敷き詰めているのですが、こんなに敷き詰めていただく必要はない、逆につまずいて危ないと。少し親指が触ってわかるとか白杖でわかるとか、分かれば大丈夫なのです。

このような障がい者団体の代表の方々などのご意見をしっかり聴きながら、バリアフリーを進めていただけるのか。この計画の中に、そのようなことを含まれているのか、その辺はどうなのでしょう。

【明立委員（都市基盤管理課）】

今回の交通政策については、もっと幅広いものなのですが、バリアフリーも当然含まれています。

いま現在のやり方ですが、昨年度、いまお願いして実際に障がいを持った方々に歩いていただいて点検という形をとらせていただいております。すべてをやっているわけではないのですが、特に新たに整備をするところ、改築するところについては、建物や道路、公園などでは、なるべくいろいろな障害のある方に見ていただきます。

これは意外とわかりづらいのですが、目の不自由な方と車いすの方では全然違いますので、その辺の折り合いも含めて、いろいろとご意見をいただきながら設定しています。ただ、すべてのところでやっていないので、確かに委員がおっしゃる通り、まんべんなく貼りすぎて困るところもございます。その辺も含めて、我々もなるべく誰もが安心して歩けるような道、あるいは建物にしていきたいと思えます。

【大橋委員（区議会委員）】

あと、スクランブル交差点ですが、実は大田区にはいま横断歩道にエスコートゾーンという点字のブロックがないので、視覚障がい者はどこに進んでよいか分からなくなるらしいです。音はするのですが、どこをどう渡ってよいか、自分がいまどこにいるのか分からなくなるという現象があるらしくて、こういうエスコートゾーンというのを引いていくということも、今後必要ではないかと思いますが、その辺はどうお考えでしょうか。

【黒澤委員（まちづくり推進部）】

バリアフリー新法に基づきます、移動円滑化推進計画というのを大田区は作っていますが、その中で、蒲田、大森駅周辺と、今回のサポートピアの周辺で事業計画を作りました。いま委員のおっしゃったエ

スコートゾーンについては、警察さんの方の事業として位置づけさせていただいて話し合いをしています。私どもも問題意識はございますので、警察さんの方と話し合いながら、必要な部分には敷設することも含めて取り組んでいきたいと思っております。

【大橋委員（区議会委員）】

もう1点、最後です。自転車レーンについてお聞きしたいのですが、自転車レーンは整備がどんどん進んでいまして、歩行者の安全が守られるように徐々になってきているのですが、その進め方について。例えば、具体的に言いますと東邦医大通りは、道幅が広く歩道もあるところなのですが、お店もたくさんあります。お店から出てくる高齢者もお子様も多いわけです。しかし、そこには自転車レーンがないので、歩道を自転車がものすごいスピードで来ます。お店からポッと子どもたちが出てくるので非常に危険です。あそこは都道ですが、そういうところこそ、あれだけの車道の幅がありますので、自転車レーンを先に整備をしていくことが計画としてはよいのではないかと思います。

また、都道などでも車がものすごく多い箇所に自転車レーンを引いていただいているのですが、そこを通るのは私も勇気がいるといいますか、ものすごく車が通りますので、あのようなところは、検討に検討を重ねて進めていただきたいと思うのですが、この辺についてどうお考えですか。

【明立委員（都市基盤管理課）】

それにつきましては、いま自転車の協議会の方で検討させていただいています。今のご指摘の東邦医大の通りですが、これにつきましては指定されていまして、協議会の中でも、東京都の第二建設事務所が入っております。この辺については、まだいつ作るということにはなっていないのですが、いずれ整備されるものと我々は考えてございまして、我々はその先、環七から北側は区道になってございまして、整備についての検討に入りたいと考えております。

基本的には、自転車は車両ですので、車道を走っていただくという考え方で進めております。ただし、車両台数が多い国道ですとか都道ですと非常に危ない部分もございまして、それには、それなりの自転車に対する配慮というものが必要になってきますし、そういうものが厳しい中には、先ほど言ったように、歩道の中に歩車共存という形になってしまうと、それも改めて調整したうえで整備を進めていきたいと思っております。

【屋井委員】

せっかくの機会なので、誤解をこの場で正したいと思っております。最後におっしゃった「こんなところ走れない」というところに引いてある一方で、「引かなければいけない、あるいは引いておかしくないところに引いてない」という現象がいまは起こっています。これは東京都内だけですけど、いろいろなところ、大田区内だけではないです。後者は今、まさにご説明いただいたように、大田区さんの作ってきたネットワーク計画に基づいて毎年一定規模作っています。

一方で、前者に関しては、警視庁さんが幹線道路を中心に2000kmを車道に作るということをやっています。これは何をやっているかという、ナビマークという、自転車が走っているマークがあると思っておりますが、あのマークを車道のはじからだいたい70cmか1m弱くらいのところに描いています。あれは、環七環八とかいたるところにあります。それは、一応自転車が車道を走るのが原則であるから、もし車道を走るんだったら、左側で、しかも道路のはじ、を走ってくださいという目印を、方向と位置を示しただけなのです。幅という概念がないという考えのもとに警視庁さんがやっているのですが、利用者か

らみると、幅を持っているように見えますから、この広い道路のこんなにはじをしかも横をトラックなどが走ってくるところを走れないじゃないかということが、今起こっています。

それと、大田区さんが作っている、それぞれの道路の規格に合わせて安全に通行できる空間を、自転車レーンだとか、道路混在で作っているところとは違います。ただ、一緒に起こっているのです。そこについて、弱ったなあ、というところもあるのですが、とにかく環八環七の方は車道を走る人もいるので、そういう人には、きちんと走ってくださいと言ってるだけで、全員がそこを走らなければいけない、ということではないです。

別の行政がやっているということが、起こした問題だと皆さんに理解しておいてもらいたい。大田区さんの方は大田区さんで一生懸命やっていますよということを理解してもらいたいということでありませう。はい、ありがとうございます。

時間になってしまいました。またご発言もあるかと思いますが、今日は非常に多くのご活発なご意見、貴重なご意見をいただきましたので、これを踏まえてまたより良いものに中身を、あるいは建付けもしていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、これで議論の議事2番は終わらせていただいて、「3) 今後のスケジュール」をやって終わります。どうぞ、お願いします。

・資料説明（資料3 今後のスケジュールについて）【事務局】

【屋井委員】

はい、どうもありがとうございました。それでは、引き続き、本協議会の活動に対してご支援の方をよろしくお願ひしたいと思ひます。どうも今日はありがとうございました。

3. 閉会

【事務局】

本当に貴重なお時間をいただき、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございます。次回に反映させていただきたいと思ひます。次回第4回は、7月の下旬を予定しておりますので、日程が決まりましたら、ご連絡をただちにいたしますので、よろしくお願ひをいたします。

以上をもちまして、閉会をさせていただきます。ご多忙の中、誠にありがとうございました。

以上