

第2回大田区交通政策基本計画推進協議会 議事録

日 時	平成 28 年 12 月 13 日（火）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）、平澤委員（大田区商店街連合会会長）、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 建設企画部課長）、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（代理 松田課長補佐））、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）、三條委員（国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所交通対策課長（代理 石山係長））、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））、生越委員（東京都交通局総合技術調整担当課長（代理 近藤統括課長代理））、高橋委員（警視庁蒲田警察署交通課長（代理 坂本係長））、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（代理 久保担当係長））、須川委員（大田区地域力推進部地域力推進課長（代理 大貫担当係長））、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（代理 平野担当係長））、杉村委員（大田区こども家庭部子育て支援課長）、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	1 名	

1. 開会

【事務局】

定刻となりました。ただいまから、第2回大田区交通政策基本計画推進協議会を開催させていただきます。私は、進行を務めさせていただきます、大田区まちづくり推進部新空港線担当副参事の遠藤でございます。よろしくお願いいたします。

今回の会議は、公開とさせていただきます。この会議については、会議録を作成して、区のホームページで公開することになっております。そのため、写真撮影と録音をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まずは、お手元の配布資料を確認させていただきます。

「次第」、「座席図」、「委員名簿」が1枚ずつございます。

そして、資料については1から5までございます。

「資料1 第1回推進協議会の概要、本日の目的」でございます。続いて「資料2 区の交通の課題」、「資料3 計画の全体像（フレームワーク）（案）」でございます。「資料4 計画のイメージ」でございます。「資料5 第1回区民アンケートの調査結果（速報）」でございます。

過不足がございましたら、お申し出をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

それでは、はじめに、まちづくり推進部長の黒澤から開会の挨拶を申し上げます。

開会の挨拶

【黒澤委員（まちづくり推進部）】

本日は年末の大変お忙しい時期にこのようにお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

前回の第1回、8月の協議会から4か月ぶりでございます。第1回協議会では区の課題について、非常に多くのご指摘、ご意見を頂戴いたしましたので、本日改めて詳細な資料を用意させていただきました。

その確認の上に、本日は計画全体のフレームワーク、全体像を、皆さまとご議論の上確認していければと思っております。

今年度の2回目ということで、本日、計画の大枠が審議されることとなります。ぜひ忌憚のないご意見をいただきまして、計画の前進に向けて皆さまのお力をいただきたいと存じます。

どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

続きまして、次第の「2. 議事」ということとなります。進行につきましては、屋井会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

2. 議事

【屋井会長】

おはようございます。年末の大変お忙しいところ、この協議会にご参加いただいたことを、お礼申し上げます。

それでは早速、議事に従って進めて参りたいと思っております。一番目は、4か月経っております、前回8月の協議会の概要からご説明頂くということなると思っておりますが、宜しいでしょうか。

それでは宜しく御願ひ致します。

1) 第1回推進協議会の概要、本日の目的

【事務局】

それでは、事務局の方から説明させていただきます。座って説明させていただきます。

まず、「第1回推進協議会の概要、本日の目的」について説明をさせていただきます。資料1の1ページをご覧ください。

前回、8月26日の協議会において、委員の皆様から、「大田区交通政策基本計画の目的・位置づけ」、「区の交通の課題」、「区民アンケート調査計画（案）」などについてご意見をいただいております。

「大田区交通政策基本計画の目的・位置づけ」については、行政だけでなく、関係団体、区民とともに取り組み、実効性のある計画にしていくというご意見をいただきまして、実効性のある計画にまいります。

続いて「区の交通の課題」につきましては、ページの下半分でございます。空港アクセスに関する情報、課題や都市計画道路の優先整備計画などは本計画に、前回の協議会のご意見を踏まえて盛り込んでございます。

その他、区の交通の課題は改めて整理し、今回の資料に反映させております。配布資料にてご確認いただきたく存じます。

続いて、2ページでございます。「区民アンケート調査計画（案）」につきましては、結果を議事の中でご報告いたします。

また、「観光事業者や臨海部地域に対してヒアリングを行って欲しい」とのご意見がございましたので、区内の観光バスと京浜島工業団地協同組合連合会様にヒアリングをさせていただきました。

具体的な内容は2ページ一番下の「※1～3」に示したとおりでございます。これらを踏まえて、交通の課題としてとりあげております。

そのほか、各委員のご意見につきましては、「今後の交通のあり方」の中で、反映していく考えでございます。

続きまして、本日の会議の目的でございます。3ページをご覧くださいと思います。

目的は4点ございます。まず1点目は「区の交通の課題の確認」でございます。区の交通の課題について、資料2にまとめてございます。こちらについて説明させていただきますので後ほどご確認をお願いいたします。

2点目、「計画の全体像（フレームワーク）の確認」について、資料3にまとめてございます。こちらについても、後ほどご確認をお願いいたします。

3点目、「計画のとりまとめのイメージ」については、資料4でお示ししております。こちらについては、あくまでも参考でございますので、何かあればご意見をいただければと思います。

そして4点目は、「第1回区民アンケートの調査結果の速報の報告」でございます。結果（速報）の内容を、資料5にまとめております。

皆様にご確認いただきたい項目と、前回の議論の内容についてお話をさせていただきました。以上でございます。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました資料ですが、何かご質問、ご意見はございますか？

先ほどの概要とは別に、前回協議会の審議の議事録のようなものは、ホームページなどに出ているのでしょうか？

【事務局】

議事録については、ホームページに出しております。

【屋井会長】

分かりました。それでは、今から資料の内容をご説明いただきますので、それを受けて議論をしていければと思います。どうもありがとうございました。それでは早速次の議題に入ります。

「2）区の交通の課題について」、宜しくお願いします。

2）区の交通の課題について

【事務局】

それでは、「資料2 区の交通の課題」についてご説明させていただきます。最初にA4判の1枚目をご覧くださいと思います。

国や東京都からの統計データや、大田区都市計画マスタープランなどの整理、区の関係部署へのアンケート、区民アンケート調査、それと前回の協議会のご意見を踏まえて行いました観光事業者さんや臨海部事業者さんからのヒアリング調査などから、区の交通の課題を整理し直してございます。

区の交通の課題につきましては、下の枠をご覧くださいと思います。4つにまとめてございます。まず「1. 地域別の交通の課題および産業や防災に関わる交通の課題」でございます。続いて「2. 区内の交通の課題」、「3. 広域的な交通の課題」、「4. ライフステージごとの交通の課題」でございます。この4つの切り口で整理をし直してございます。

まず、「1. 地域別の交通の課題および産業や防災に関わる交通の課題」について説明をさせていただきます。5ページからのA3横の資料になります。5ページから7ページにかけて、「台地部地域」、「大森地域」、「蒲田地域」、「多摩川沿い地域」、「糀谷・羽田地域」、「空港臨海部地域」の6つの地域の現状、交通の問題点、交通の課題についてそれぞれ整理しております。

例えば、5ページの一番上をご覧ください。台地部について書かれておりますが、地域の現状としまして、「緑豊かでゆとりある良好な住宅地」、「多摩川、呑川、洗足池など地域のシンボルとなる自然環境、池上本門寺に代表される文化財等、地域資源がございます」、「西馬込駅の都営浅草線の終点」があります。

こうした現状を踏まえて、交通の問題点として、「坂が多く高低差がある地形のため、高齢者の移動が不便」、「敷地の細分化による市街地の高密度化が進み、緑が少ない」、「西馬込から大森方面、蒲田方面への移動が不便」という問題点を書いてございます。

そしてそうした問題点を踏まえて、交通の課題として、一番右側「高齢者や障がい者等に対応した移動手段の提供」、「良好な住宅地にふさわしい道路空間の形成」、「回遊を楽しめる歩行空間の形成」、「西馬込駅周辺の整備の検討、公共交通の利便性向上」という課題を設定させていただいております。

このような流れで、この下についても設定をさせていただきます。前回の協議会から変化している主な部分については、例えば大森地域の交通の問題点につきましては、大森駅から臨海部へのバス網についても記載させていただいております。あと平和島の駅の周辺についても記載をさせていただきます。そういったところが、今回反映させているところでございます。

6 ページでは、「多摩川沿い地域」、「糀谷・羽田地域」、「空港臨海部地域」について、それぞれ地域の現状、交通の問題点、交通の課題をまとめさせていただいております。7 ページには、空港臨海部の続きがございます。こちらのページで変わったところは、6 ページの広域幹線道路についての記載です。国道 357 号多摩川トンネルの話や羽田連絡道路についての記述、また多摩川沿い地域については下丸子駅周辺の記述をさせていただいております。7 ページについては、交通渋滞が激しくバスの定時運行ができないことがあるということと、ふ頭について違法駐車が問題であることを加筆させていただいております。

続いて、産業に着目しまして産業の現状、交通に関わる問題点、交通の課題を整理したのが、8 ページでございます。こちらは、それぞれ「商業」、「工業」、「観光」について記述をさせていただいております。

続きまして、9 ページでございます。9、10 ページは防災面について「鉄道」、「道路」、「空港」、「水上交通、港湾」という見地から、現状、問題点、課題を示してございます。

これらの課題について図で示しているのが、11 ページになります。今までの課題について地図上に落としてございます。先ほど説明をしておりますでしたが、前回の協議会を踏まえて足したところとしまして、「緊急に対策が必要な踏切」についても課題として挙げさせていただいております。

続きまして、「2. 区内の交通の課題」についてでございます。12 ページから 16 ページまでに整理してございます。こちらについては、「鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上」、「バス交通の充実」、「道路の機能確保、改善」、「自転車の利用環境の改善」、「歩行空間の改善」、「タクシーの公共交通としての活用」、「福祉交通の改善」、「物流機能の確保」、「交通安全」の視点で、現状、問題点、課題について整理してございます。

前回の協議会を踏まえて追加していますのは、先ほどと重複しますが、踏切についての記載や、池上駅の構内踏切の記載、また下丸子駅の歩行者ボトルネックについて記述をさせていただいております。

13 ページの問題点については、「観光バスや貸切バスを止めるスペースが駅のそばにない」ということも記述をさせていただいております。

そして 17 ページで、これらの課題について地図上に示してございます。

区内の交通の課題としましては、今まであげてきた各交通手段に関わる課題とともに、それらの交通手段を組み合わせる円滑に移動するための課題もございます。大きくまとめますと「東西交通の利便性向上」、「交通結節点機能の向上」、「公共交通機関同士の乗り継ぎ向上」の3つが挙げられます。

続いて、「3. 広域的な交通の課題」です。こちらについては、「鉄道の強化」、「道路の強化」、「空港の強化」、「港湾の強化」、「水上交通の強化」の視点で、現状、問題点、課題について、18、19 ページで整理してございます。

こちらについても、前回から追加されているものとしては、道路についての記述、主要幹線道路の整備に関する記述をさせていただいてございます。また 19 ページの現状の「ふ頭地区における違法駐車」でございます。

20 ページに、これらの課題を地図上に示しております。広域的な交通の課題につきましては、大田区だけではなく、国や東京都、周辺自治体との検討や連携が今後必要になってくると考えております。

続いて新しい視点として、ライフステージの視点でまとめております。21 ページをご覧ください。出産から子育て、高齢者というような生活スタイルの観点から、現状、問題点、課題を整理してございます。

「交通の関わり」の欄を見ていただきますと、最初、移動の支援から、小学生、中学生、高校生の交通安全という観点が出てきます。その後、元気な高齢者、認知症の方、外出が困難になった高齢者ということになりますと、外出の支援・配慮や移動の支援などが出てくる、という切り口で課題をまとめさせていただきます。

また、その下に、障がい者や外国人の立場で、現状、問題点、課題を整理してございます。

それぞれのライフステージごとに安心して健康に暮らせるまちづくりを交通が支えることが課題であり、またそれぞれ重要なことであるため、抽出したものでございます。

議事2における「交通の課題」につきましては、ボリュームが多くて申し訳ございませんが、このような形でまとめさせていただきました。以上でございます。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。

区内の多方面からの課題について、改めて整理いただきました。非常に厚い資料になっていますが、ここから先は、ご意見、ご質問をいただいて参りたいと思います。お気づきになった点で結構ですので、いかがでしょうか？

課題の整理の方向として、色々な地域で将来の計画を立てますから、必ずこのような現状や問題点から課題を抽出していく作業が概ね必要になります。そのような場合に広域的な視点から入るなど色々な入り方があるのですが、今回は地域別、地区別の身近な課題から入り、大きなところにもって行って、また最後はライフステージと切り方を変えて見ているという、非常にユニークなまとめ方をいただいています。

最近、自転車に関する基本法や無電柱化の基本法など、議員立法の法律がどんどん制定されています。議員立法だということもあり、地方に対しては結構強めのメッセージというか、条文が中に入っています。分権の時代ですが結構強めに入っていて、今回も努力義務としてかなり強く、自転車だけではなく無電柱化計画もちゃんと作ってくれ、という。無電柱化というのも交通と非常に関わりが深いです。防災面や安全面で。今回このような基本計画を作っている中で、今まで以上に関わりを多少強めに検討し

ていくことが必要になるかもしれません。

【清水副会長】

交通政策基本計画ということで、今までよりはインフラの整備などに加えて、もう少し「人側」というか、そういうことを主要な課題として取り上げるという意味で、ライフステージごとにみるというのは、非常にいいやり方だと思っています。

ゆくゆくはこの部分をもう少し充実させていっていただきたいと思っています。

現状では、順番として割とコンベンショナルなまとめ方になっていて、どうしても地域とインフラがあって、最後に利用者という順番になっています。「利用者側」というか、ライフステージなどがもう少し強めに出てくれるとよいまとめ方だなと思いました。

【屋井会長】

どうもありがとうございます。何かいかがでしょうか？

昔から、ハード面の整備とソフト面の整備と言いますが、特に安全などにも着目すると、ソフトというか、区民の方々のご協力ということもあるし、色々な組織、団体、自治会からNPOなどがありますが、そういう方々の連携というか、それを支えていく、促進していく仕組みのようなものが色々と考えられると思います。その辺りも実はこの中に入っているのでしょうか？

よく読めば入っているのか、あるいはそういうものはまた今後ということなのか。子育てもそうですが色々あります。恐らくどこかに入っているのでしょう。私がちゃんと探せてないのですが。

あるいはもし十分に入っていないのであれば、そういう視点もどこかでご検討いただければと思います。

【事務局】

子育て支援については、「ライフステージごとの交通の課題」で出ております。

この後、議論していただく施策の部分で、この課題に対応してどのような施策を、ということを説明させていただけるのではと思っています。

【屋井会長】

はい、ありがとうございました。

【大橋委員（区議会委員）】

思ったこと、感じたことで宜しいですか？

21 ページのライフステージの小学生のところについてです。通学路の交通安全ということで、現状で「全国的には、歩行中の交通事故による死傷者の数が、すべての年齢のうち、7歳が際立って多い。」とあります。幼稚園、保育園までは親御さんと一緒にいるのですが、小学生になると一人で登下校しなければならぬため、非常に危険が高まる。実際に数年前に、沢田の交差点のところで小学一年生の児童が青信号で渡っていたのに、車に接触をして死亡事故が起きました。

通学路の交通安全対策は、強くしっかりしていただきたい。これから大田区は放課後の居場所づくりということで、放課後も学校に居ることができます。そうすると帰る時間には少し暗くなっていることもあります。交通事故対策をしっかり練っていただきたいと思います。

それから5ページに、大森駅周辺とありますが、バリアフリーの関係について、大田区には障がい者総合サポートセンターという、非常に全国的にも素晴らしい施設が出来ました。しかし、主要駅や主要バス停などから来る場合、バリアフリーがなかなかできていないという問題があります。障がい者の方も非常に多くいらっしゃいますので、充実をしっかりとさせていただきたいと思います。

また、最近高齢者の方、足の悪い方もたくさんいらっしゃいますので、バリアフリーはここだけではなく、全体を見たバリアフリーを積極的に進めていただきたいと思います。

また、平和島駅について今回追加していただいたということですが、平和島駅も非常に交通渋滞があり歩行者が本当に危険で、雨の日等も非常に傘で混雑して、自転車は混む、人は通れないという状況です。ここにも書いてありますが、環七と平和島間のバス停も通れないような状況になっておりますので、こういうところをしっかりと改善していく必要があると思います。

臨海部の工場にお仕事に行かれる方について、人が非常に多い割には数年経ってもなかなか改善が進まないという状況にありますので、こういうところをしっかりと、人の命を守るという対策を今後進めていただきたいと思います。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。貴重なご意見をいただきました。

【事務局】

まず、お子さんの交通安全につきましては、「ライフステージごとの交通の課題」で明確になってきているのではないかと思います。このようなところで課題をしっかりと施策に結び付けていけるような形で検討出来たらと思ってございます。

障がい者につきましても、今回「ライフステージごとの交通の課題」の下の部分で書かせていただいております。

平和島も前回の協議会で、臨海部についての問題提起がされた中で浮き上がってきたと、いうところがございまして、このようなご意見を今後活かして行きたいと思っております。

【堀委員（スペースクリエーション）】

今、区議の大橋委員からお話がありましたが、大橋委員も非常に熱心に「平和島駅周辺地区まちづくり協議会」に毎回出て下さって、問題の把握をして下さっています。

私からも、今回、問題点として平和島駅周辺を加えていただいたことを非常にありがたく思っております。

大橋委員からも話がありましたが、朝夕のラッシュ時の駅利用者、それからバス、タクシーの利用者、歩行者が錯綜しているという、これは酷いものです。平和島の一日の乗降客が46,000人もいます。

今ここでうたっているのは平和島駅周辺の東側ですが、西側地区の方は別の問題と言いますか、駅を降りますと、広場も何もありません。すぐ店舗があり、その店舗も建築基準法では今では建たないような、木造の古い建物があります。そのような防災上など色々な問題を抱えているところなので、ぜひ、平和島駅周辺ということであれば、駅の東側、西側、それぞれ問題点は違いますが、駅周辺の課題として取り上げてもらえればありがたいと思います。

【事務局】

ありがとうございます。おっしゃるとおり、平和島は今回浮かび上がってきた大きな課題でございます。

お話しのありました西側についても、広場がないとか、周辺の建物の問題がございます。今回交通の課題のところに「駅前広場を含む平和島駅周辺の歩行者等環境の改善」と書かせていただいております。今後どのように西口について触れさせていただけるかというところも考えていきたいと思っております。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか？

よろしいでしょうか。それではまた後で振り返っていただいても結構ですので、次の議題に入りたいと思います。

3番目、「計画の全体像、フレームワーク等について」について、宜しく御願ひ致します。

3) 計画の全体像（フレームワーク）（案）について

【事務局】

それでは、計画の全体像（フレームワーク）案についてご説明させていただきます。

資料3、22ページをご覧ください。

第1に計画の目的（将来像、キャッチフレーズ）でございます。

計画の目的につきましては、本計画の上位計画の「大田区基本構想」の将来像、「大田区都市計画マスタープラン」の都市づくりの理念を踏まえまして、これらをまちづくりなどと連携して、交通の取り組みにより実現するためというのが目的でございます。

こちらの計画の目的につきましては、下に四角で囲ませていただいておりますが、今回事務局として、4つの案を作らせていただきました。これについて、皆様からご意見をいただければと考えております。

4つの案は下の右側の二重の四角で囲ってあるところでございます。本計画の目的、将来像としましては、「多様な交通手段により、誰もが安全安心に移動でき、持続可能なまちの創造」、「多様なネットワークで、どこにでも安全安心に出かけられ、人にやさしい交通」、「多様な交通手段により、安全安心に移動でき、誰もが訪れたいまち」、「地域力を活かし、誰もが安全安心に住みやすく、にぎわいのあるまち」、この4つを作らせていただいております。

あくまで事務局案でございますので、この4つをベースにして、皆様からご意見をいただければと思っております。

本日はまずご意見を伺いまして、後日有識者会でもお諮りをいたしまして、ご意見を伺った後、次回協議会で決定できたらと考えてございます。

次に計画の理念についてでございます。計画の理念は、こちらの資料3の右側に記載してございます。区の交通のあるべき姿「理念」を3つのキーワードで設定をしております。

誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせる、移動しやすい交通環境の整備として「暮らし」、産業や仕事、人々の交流など、都市のにぎわいや活力を支える交通環境の整備として「都市の活力」、地球や都市、人にやさしく、安全安心な交通環境の整備として「環境」を挙げさせていただいております。

この3つのキーワードのすべてに、「安全安心」というキーワードが含まれてございます。

なお、前回の推進協議会におきまして、計画の理念としてキーワードを「健康」、「都市の活力」、「環境」の3つとさせていただきますが、今回、課題を整理しなおしまして、施策の方向性等の検討をするなかで、「健康」という理念よりは、それを含んだ大きなくくりとしての「暮らし」という理念のほうがよりふさわしいと考えまして、変更いたしました。

続きまして、計画の全体像、フレームワークでございます。23ページをご覧ください。

左側から今回ご説明した計画の目的（将来像）、理念が並びます。そしてそのまま右の方に流れていくというイメージでございます。この理念で、「暮らし」、「都市の活力」、「環境」という3つのキーワードの箱に分けさせていただきますと、そこからさらに、基本方針の枠に分けさせていただいているというイメージでございます。

例えばキーワード「暮らし」で言いますと、「1. 従来の自家用車による移動に依存せずに外出できる交通サービスの提供」、「2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの移動」、「3. 安全に外出できる交通環境の確保」としてございます。

この基本方針から、施策の方向性、さらに施策を設定しております。施策の方向性につきましては、さらに枝分かれをして、それぞれ1)～5)や1)～3)と分けさせていただいております。

そこからさらに細かい施策につきましては、次のページ以降で書かせていただいております。こちらについては、まず24ページをご覧ください。

まず、理念「暮らし」の基本方針でございます。「従来の自家用車による移動に依存せずに外出できる交通サービスの提供」でございますが、ここでは施策の方向性として5項目を考えてございます。たとえば「1) 交通の連携による機能向上」であれば、そのさらに右側に行っていただいて、「交通結節点の整備」、「東西交通の整備」、「公共交通機関の乗り継ぎ改善」、「多様な移動サービスの検討」という施策を事務局案として抽出をさせていただいております。

そのさらに右側に、想定する実施時期という項目も設けさせていただきました。こちらについては、平成35年度ぐらいまでに行うべきものを短期、それ以降にもわたり、交通のあるべき姿に対する課題は中長期の課題として、丸印と※印で表記してございます。

ただし、中長期にわたるものでも自動車の自動運転など将来のモビリティの技術動向に関わるものは、※印で示すようにしてございます。

こちらの想定時期につきましては、まだ固定したわけではございません。今後検討の中で変わる可能性がございますので、ご了承いただきたいと思います。

以降24ページから28ページまで、施策の方向性、施策について、抽出をさせていただいております。

いったん23ページにお戻りいただきたいと思います。一番右側に、リーディングプロジェクト候補として、項目を挙げてございます。

これについては、まだこれからの検討のところでございます。こちらについては、区として、交通のあるべき姿として中長期にわたり重点的にとりあげていくべき施策の候補として表現しているものでございます。ここについては、さらに検討と調整を進めさせていただきたいと思っております。

また、全ての施策につきまして、ひとつひとつの項目について、実現性や必要性、重要度や評価基準などを踏まえまして、より具体的な実施施策を検討してまいります。この検討の過程で、一部の施策については、実施施策の対応が難しい部分が出てくるところも発生するのではないかと考えております。その点をご理解いただきたいと思います。今の時点での施策について抽出・整理をさせていただいてお

ります。

そして、今回説明をさせていただいた「施策」と、その前に説明させていただいたそれぞれの「課題」を結びつけるものが 29 ページから 32 ページまでのマトリクスで示しております。

それぞれの「区交通の課題」がどう施策の方向性に反映されているかをあらわしたものでございます。

たとえば、左側「地域別の交通の課題」の「台地部地域」を見ていただければ、そちらの課題としまして、「高齢者や障がい者等に対応した移動手段の提供」とございます。こちらについては、キーワード「暮らし」の中の「基本方針1 従来の自家用車による移動に依存せずに出出できる交通サービスの提供」の下の「2) 公共交通の機能向上」に対応しているものであるというものを表したものでございます。

以下も同様でございますが、項目によっては、ひとつの課題で何項目もの施策の方向性に対応するものもあり、それは○で示しております。1つだけではないということでございます。

たとえば、上から3番目の「回遊を楽しめる歩行空間の形成」につきましては、○が4つ付いてございます。そういった形でまとめてございます。

30 ページについても、地域別の課題、産業に関わる交通の課題、防災に関わる交通の課題、区内の交通の課題と、先ほどの課題ごとの要素がどの施策に反映できるかを丸印で示してございます。

計画の全体像（フレームワーク）案についての説明は以上でございます。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。

それではこれからご質問やご意見をいただきます。計画の全体像、フレームワークという組み立ては大変重要です。22 ページの事務局案の、本計画の目的、将来像について、ご意見をいただきたいということです。

案がいくつも出ているわけですが、言葉遣いについてもまだ色々議論があつて構わないと思います。「理念」、「基本方針」、「施策の方向性」、「目的」と、似たような感じの言葉が色々あります。これらについても色々ご意見をいただいて、より区民の方、関係者の方が分かりやすいような言葉遣いにしていただければよいと思います。

恐らくその前提として 22 ページの左側にありますように、従来から大田区の方でお作りになっている、いわゆる上位計画といわれているようなもの、その中に書かれているある意味の理念や将来像、あるいは目的などを、交通という分野でどう踏まえて大きな目的の部分、それから個別のちょっと分割したような、細分化したような目的の部分、そういうものをセットしておいて、それに対応する手段を示す。目的、手段というのは、一番我々としてもある意味で簡単な関係なので、その目的を達成するために、適切な手段が施策として選び出されているかどうか、この辺りがポイントになってくる訳です。

ただ、施策を選び出す時に、上位計画は上位計画としてありますが、一方でボトムアップというか、それぞれの地域ごとに、あるいはライフステージごとに色々な課題があつて、その課題をうまく反映していくというのが、別の視点で重要です。そこについては最後のところで、マトリクスで今回は整理していただいています。

その両方から見ていただいて、建て付けと、それから先ほど言ったような目的等の中身について、ご

意見をいただければと思います。いかがでしょうか？

22 ページは大変結構で、これがひとつのまとめ方ですが、今回は、「計画の理念」という言葉の前に大きく「計画の目的」があるという建て付けになっています。「理念」という言葉の前に「目的」がありますが、これが皆さんにとって理解しやすければこういう建て付けでもよいですし、「理念」というのはもしかするとベースになっているところということかもしれません。

交通基本計画を作っていきます、というところで、その前提やベースになっているところを大田区としては何を考えて、今まで総合的な政策を行ってきたか、あるいは区民の方と一緒に取り組んできたかという、そのベースになる考え方みたいなものを「理念」という場合もあります。

そうすると、それを今回改めて確認しましょうということは何ら間違いありません。

ここに書いてある「あるべき姿（理念）」、暮らし、活力、環境、この辺りについては、分割はしていますが、それぞれの分野に分けた時の計画の「目的」みたいなものです。

そのように言葉を逆にして考えることも出来なくはないと思います。

それは申し上げたように言葉遣いということなので、日本のこの辺の言葉遣いは結構おおらかで、色々な計画で色々な言葉遣いをしているので、どちらもあり得ると思います。

【事務局】

確かに「区の交通のあるべき姿」として「理念」という考えがありまして、それぞれのキーワード3つをここに書かせていただいたのですが、「理念」というと、最初の全体を表現する時に使われている部分もあるかと思っております。

これらの組み立てと将来像の目的を考える中で、そういった表現を整理させていただけたらと思います。仰るとおり、確かに「理念」というと、全体、区としてどうあるべきかということなのかなと思っております。

【屋井会長】

どうもありがとうございます。

従来から分かりにくかったわけではないのですが、23 ページの「理念」、「基本方針」、「施策の方向性」、「施策」という流れは、これはこれでなるほどということなのですが、「計画の目的」を新たに表の左側に入れたので、多少難しい感じになっています。

実は「理念」と書いてあったのは、計画で言うところの「目的」です、と言われたら、それはそれで、あ、そうかな、と思えますし。

今回の「目的」は「大目的」というか、一番のキャッチコピーみたいなものです。一言で表すとどうだということを考えようとしているということであれば、何の問題も感じません。今回作ろうとしている計画を一言で言ったらどういうことですか、というのを作りましょう、というのが、事務局が作った二重囲いになっているところだと。こういう風にまずは考えておいていただいても、今日のところはよいかもしれません。

その時に、交通の部分の計画の目的ですが、上位計画や区の全体の事を押さえなくては行けないと。それは実は、この資料で言うと理念、「暮らし」、「活力」、「環境」、こちらの方できちんと押さえますよ、ということであれば、今考えていただくキャッチコピーは、全部を俯瞰的に網羅しなくても、何か非常

に特色のある言葉だけがはっきりしているというものでもよいのではないか、ということもあります。

一方で、このキャッチコピーに、今までの上位計画等の考え方を全部埋め込まなければいけないとなると、一番下の案のような「地域力」ということも出てくるし、「にぎわい」も「住みやすく」もありますし、「安全安心」もあります。全部入れなくてはいけないということになってきます。そうなることで、全部入っているからよいけれども、アピール力としてはちょっと劣ってくる、ということだと思います。

【大橋委員（区議会委員）】

22 ページの「本計画の目的」ですが、この内容を見ますと、大田区は防災力という観点の言葉がもう少しあっても良いかと思えます。

最後の語尾を見ると、「持続可能なまちの創造」、「人にやさしい交通」、「誰もが訪れたいまち」、「にぎわいのあるまち」とありますが、大田区は空港もあり、湾岸もあります。道路も主要な道路が大田区を走っておりますので、震災時はあらゆるものが動くことになります。

防災力と言いますか、震災時に強い交通アクセスの強化というもの、そういう防災的な観点の言葉といるのが必要ではないかと思えますが、その辺はいかがお考えでしょうか。

【屋井会長】

どうもありがとうございます。どうぞ。

【事務局】

おっしゃる通りでございます。我々も安全安心というところで、そこに防災もイメージして入れさせていただいているところですが、どこまでこれで防災についてイメージしていただけるかというところもでございます。

いろいろなご意見を頂いて、この文がそのまま完成されたものではございませんので、どういった文にすれば皆さんに訴えられるかというのは、考えていきたいと思っております。

【大橋委員（区議会委員）】

ありがとうございます。やはり安心安全を推していただくのであれば、そういう観点の言葉、取り組みが大事になると思います。ぼやっとしてしまっているのではなく、「きちっと取り組んでいく」という言葉が必要かと思えます。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございます。どうぞ、続けてお願いします。

【平澤委員（商店街連合会）】

拝見させていただき、聞いておりますと、大変多岐にわたって、あらゆるポイントからのご意見をまとめているように思います。ほかの統計では、「86%が引き続き大田区に住みたい、また大田区に住みたい」という統計があります。大田区に住んであらゆる面で便利であり、安心安全であるから、「86%の方が引き続き大田区に住みたい」というご意見が出ているのだと思います。

また、これだけ学術的に、理念や目的を作られているのは大変結構だと思いますが、果たしてこれはいつまでに成し遂げようとしているのでしょうか。

近年、「2020年のオリンピックまでにやりましょう」ということを言われますが、これだけの細かい調査や理論をお立てになっても、実行に移さなければ、計画倒れということになってしまいます。

先ほどの平和島の駅の周りは、皆さんご存知の通り、バス停が1つしかない、タクシーがずらっと並んでしまっている、反対側の方は、昔の商店が並んでいます。小池さんの最近使う言葉で言えば、終戦後のレガシーです。

あれはあれで「昭和のレトロを残している」という考え方もあるので、ご覧のような地形の中でどうやってそれを作り得るのかというのは、私はどうやってやるのかと興味津々に考えています。これをいつまでに実施されようとしているのかをお聞きしたいと思います。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございました。では、今のお答えをいただけますか。

【事務局】

ありがとうございます。いつまでにこれをやるのかということにつきましては、施策の中で、実施時期について、想定ではございますが、2段階で書かせていただいております。短期と中長期です。しかも中長期については、将来の技術的な動向、まだ実現できていないものが実現できた場合にできるものもございますので、実施時期については、これらも想定しつつ、組み立てていきたいと思っております。

例えば、想定する実施時期については、大体短期というのは平成35年度くらいを想定しています。それから後が中長期です。「いつまでにこういうところまでができる」、「施策の中でここまでにやりたい」という目的や希望も含めて設定をしたいと思っております。

ただ、検討の過程で、一部の施策の実施が難しいということも出てくるかと思っております。そういったところは、今回のご意見をいただいて、施策を十分詰めさせていただく中で、我々の中で整理させていただきたいと思っております。

また、計画全体の期間の設定については、至急検討させていただきます。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございます。

この交通の計画というのは、世界中のいろいろな国でいろいろな制度（法律の仕組み）があるのですが、日本では事情があったのか少し遅れてきたところがありまして、結構任意で作った計画が多いです。

今回は交通政策基本法ができて、自治体が計画を作れるということになり、大田区は、「せっかくだからやっついていこうではないか」と極めて積極的に対応していただいているのですが、必ずしもその辺の中身についてはっきりしている計画の枠組みではないです。

ただ、それを今回は、もう少し大田区なりの形として、きっちり将来、施策を展開できるような建て付けを作っけていこうとされていますので、おそらくこの交通の基本計画が出来上がると、今度は個別のテーマについての整備計画、実施計画など、具体的な計画が必要に応じて見直されたり、あるいは新たに作られたりということで、全体が進んで行くことになると思います。

ただ、基本計画なので、一応ある程度は全体をカバーしなければいけないので、見方によると「たくさん書いてあって、総花的で、本当にできるのかな、やるのかな」と見えたりします。

しかし、それはリーディングプロジェクトなどいろいろなことをお考えのようですから、その中でメリハリをつけながら、明確になります。

そして、交通なので、実を言うと大田区だけでは解決できない問題はたくさんあります。それは、東京都や国、首都圏としての対応をしなければいけないものもあります。一方で、区民の方の協力がなければいけないものもあります。そういうところを具体的にしていく中で、協力関係の中で、実現に向かうというのものがたくさんあります。

まずは、「そういうものを進めていくときの根拠・前提をしっかりと作ろう」とご理解をいただければと思います。

先ほどの防災の件も、おっしゃる通りです。最近の、特に3.11以後の日本でいうと、防災を1つの大きなテーマにしています。従来だとトリプルボトムラインと言いまして、社会・経済・環境という3つの方向性があるって、それに防災や安全というのが大きく並列されるような目的を作っていくというのが、1つの方向のようなものがあります。

今回の大田区のこの建て付けは3つ、社会は「暮らし」、経済は「活力」、環境はそのまま「環境」になっています。これを、「安全というのは共通に必要なだ」ということですので埋め込んでいますが、22ページに出てこないため、「そこがはっきりしないじゃないか」、「そういうふうに伝わらないじゃないか」という課題を極めて明快にご指摘いただいています。

23ページを見ていただくと、この中に安全や災害というのがそれぞれ出てきます。埋め込んでしまったのです。このことについて、先ほどのご指摘を踏まえて、改めてもう一回頭出した方が良いのではないかと私も思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【塩ノ谷委員（JR東日本）】

JR東日本の塩ノ谷と申します。ご意見が1つと、質問が1つございます。

意見の方ですが、今回、課題としまして、「緊急に対策が必要な踏切への対策」ということで、踏切の案件を挙げていただきまして、ありがとうございます。

鉄道による分断という意味合いで、まちの方ではとらえていらっしゃると思うのですが、鉄道を運行する方からいたしましても、どうしても踏切は弱点箇所という形になりますので、こちらも安全対策が重要になってまいります。

ですので、鉄道会社としましては、こちらの課題として取り上げていただいたのは、非常にありがたいことですので、一緒に課題解決に取り組んで参りたいと思っております。

質問についてですが、「JR蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取り組み体制の構築」ということで、「駅まちマネジメント」というものが出てきております。こちらはおそらく審議会の答申などにも出ているものを意識していると思うのですが、こちらについては新しく体制を作られるのか、それとも既存の交通事業者が入った会議体がございますので、そういったものを活用してやられるのか、それから具体的にいつぐらいからやられるのかなど、何かイメージがあるようでしたら、教えていただければと思います。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございます。いかがでしょうか。

【事務局】

ありがとうございます。「駅まちマネジメント」につきましては、おっしゃった通り、今年の4月の交通政策審議会の中で提言されて、蒲田駅と京急蒲田駅について、「関係者で課題の共有などをしていく体制を築くのが望ましい」という形で書かれています。そのため、今回、交通政策基本計画の方に書かせていただいております。

具体的に、これをどのような形でというのは、正直に申しまして、まだこれからというところがございます。こういったところはこういった形で組み立てていくのがよろしいのかというのを、今後、検討と同時に並行か、検討してその後になるかわかりませんが、区としては考えていかなければいけない課題だと認識しております。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございました。ほかは、いかがでしょう。

【清水副会長】

場をかき乱すことを言うてしまうかもしれませんが、基本的に安全安心というのは1つのキーワードで、それはそれで良いことです。

22ページの目的のところ、今4つの案があって、基本的には安全安心系のものと、逆に「賑わい」や「訪れたくなる」などのプラス側のもの、どちらが強くなるかということの違いかなという感じがします。この「賑わい」や「訪れたくなる」、要するに「都市の活力」のところに今位置づけられているものは、もう少し「交流」ということを意識するような施策を整理することが必要なのではないかという気がしています。

今回の参加者の属性を見たときに、どうしても弱くなるのが、高校生から社会人の部分です。彼らがまちに出てきて遊ぶなど、そういうところで活力を生み出してもらうような世代に対して、よくこの資料を読み込んでいくと、安全のことしか書いていません。

真の意味で「都市の活力」を出していくという意味で、こういう世代にも配慮したような内容も盛り込まれると良いと思いました。

それに対応する施策についても、ネットワークの整備や多様な手段ということの重要性もわかるのですが、例えば生活空間や滞留空間、駅などの公共空間などを活力の場としてどうしていくかというようなところも、少し配慮事項として必要ではないかという気がしました。

ほかのトーンと比べると、どうしてもそこが少し弱いようで、気になりました。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございました。

高校生は、多くの方が将来の区民であると思います。将来の世代だから、ワークショップではないですが、いろいろと意見を聞いてみるような機会があると本当は良いのかもしれませんが。

今まででも、そういうことは関連する施策の中でいろいろとやっておられるかもしれませんが。少なくとも、そういう情報をこの中でも共有することなども必要かもしれません。私も思いつきで言っています

から、何かあればどうぞ。

【事務局】

確かに、高校生や社会人で仕事をされている方々のご意見を、どのような形で聞くかというのは、これに限らず普段の我々の仕事の中でも非常に苦労しているところでございます。

今回、アンケートを後ほど報告させていただきますが、そこで区民の方々のご意見を聞かせていただいておりますが、今後、ホームページを開いてどうやったら見てくれるのか、第2回アンケートのやり方としてどういう形が良いのか、その後のパブコメなど、これからやろうとしている区のやり方に含めて、そのほかにどのような形でお話を聞くのがベストかということは、検討していきたいと思っております。

学生や社会人の方々にどうすればお話を伺いできるのかというのは課題だと考えております。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございました。「交流という言葉をどういうふうに出すべきか」というところも、少し検討いただければと思います。ほかはいかがでしょうか。

私から1つだけ、「子育て世代のための移動の支援」というのがあって、たまたま子育て関係の委員の方もいらっしゃるのですが、お聞きしてみたいと思うのですが、今、3人乗り自転車というのがあります。5~6年前に「こういう自転車だったら3人同時に乗っても良いだろう」というのを警察さんが認めたということがあって、もともとその前から乗っていたわけですが、結構危ない自転車で乗っていたわけです。せめてこのくらい安全な自転車に乗ってくださいという方向になりました。

一方、ヨーロッパでは、きちんと自転車の空間が作れたので、そういうところを、ドラム缶のようなものを前に設置した「ニホラ」という自転車、三輪車があります。前のドラム缶に、子どもさんが2人も3人も仲良く立っていたり座っていたりできるような、いわば、子どもを輸送する自転車です。それが向こうの、子どもを乗せる自転車の姿で、あるいは後ろに乗せるなど、比較的安全で倒れません。

しかし、日本ではそれは少し無理です。もともと自転車は危ない乗り物ですし、当時から、子育て世代の3人乗り自転車を安全に通すというのものなかなか難しいので、そういう政策じゃ対応できないというか、難しいのではないかと感じていました。

最近では、結構いろいろなベンチャーもあって、新しいタイプのパーソナルビークルのようなものをいろいろと作っています。安いものもいろいろとあります。まさに当時私が思ったのは、軽自動車のようなもの行政の方から短期間だけ貸し出すようなことでもないと、子どもさんを連れていくのは大変だなと。駐車場も問題だなと感じていました。

今のようないろいろな新しいテクノロジーを使ったものがでてくると、そういうものでお子さんを一緒に乗せながらどこかに行くという方が、おそらく安全な気がします。自転車で全部対応していくというのは、難しいのではないかとずっと感じていました。

そのようなことについて、どうやってこの「乳幼児を連れた外出しやすい施策の支援」をやっていくのか、交通の観点から何か取り組みはないのか、その辺りのご意見があったら、ぜひお聞かせいただきたいのですけれども。いかがでしょうか。

いきなりそんなことを言われても困ってしまいますか。交通で支援するというのは、難しいでしょうか。自転車の3人乗りが安全かというのと、どんなに頑丈な自転車を作っても結構危ないです。そんな観

点から、こういう子育てを支援するというのを、ご議論いただければ大変ありがたいと思います。

それから高齢者の方もそうです。車をやめたら自転車というのも、これもそんなに安全なものではありません。自転車の空間整備を今一生懸命やっただいておりますので、大田区さんはすごいですけど、でも、その空間ができたからといって、それだけで安全だというものではありません。

ほかにご意見はよろしいですか。はい、どうもありがとうございました。

では、22ページの4つについては、特にこれが良い、これがだめだというご意見は必ずしもいただけてはいないのですが、基本的に、今まで出てきたご意見を踏まえながら進めていっていただければと思います。よろしくをお願いします。

それでは次の議題に行きましょう。計画のイメージについてでしょうか。

4) 計画のイメージについて

【事務局】

それでは、計画のイメージについて、ご説明させていただきます。資料4、33ページからになります。

最終的にこの「交通政策基本計画」は冊子にまとめられます。皆様が視覚的にイメージしていただくことを考え、表現しておりますが、この中身が決まっているかというところではございません。あくまでもイメージでございます。ひとつの例として、ご覧いただければと思います。何かあればご意見をいただいて、構成についてはさらにブラッシュアップをしていきたいと思っております。

例えば、35ページから、「第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方」及び「第5章 施策展開」のイメージを書かせていただいております。

35ページでは、交通政策基本計画の目的を上段でお示しさせていただいた後に、36ページから37ページで、区の交通のあるべき姿としての3つのキーワードを文章と図でイメージしているところでございます。

目指す姿につきましては、38ページでございます。

こちらは、交通政策基本計画におきまして、区が目指す交通のイメージ、羽田空港のアクセス交通の連携や、交通軸と交通拠点を設定し、その連続性を確保するなどイメージ図で示したものでございます。なお、あくまでも例示でございますので、決定したものではありません。

39ページ以降は、先ほどの資料の中にもございました、施策展開のイメージでございます。体系図、施策の内容やリーディングプロジェクトについて、後ろに続いていくという形でございます。

リーディングプロジェクトも、ここに8つ書かせていただいておりますが、これで決定ということではなくて、イメージの例として表現をしています。

こういった形の冊子をイメージしています。こういったものについて、何かご意見があればというところでございます。計画のイメージについては以上でございます。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございました。それでは、これについていかがでしょうか。ご質問やご意見をいただきたいと思っております。

今日は6章については、資料はないということですね。さきほど平澤さんからのご意見もありましたが、これを作ってその後どうするのかということについて、6章あたりで書かれるのだと思います。

それではいかがでしょうか。いかがでしょうかといっても、これは、そうですかという感じでしょうか。

【平澤委員（商店街連合会）】

イメージはイメージですから。

【屋井会長】

イメージですからね。イメージがここで共有させていただければそれで OK ということです。あるいは1枚目2枚目の章立て、何か抜けているということをお感じになったら、そういうご意見も大変ありがたいです。背景があって、現状、課題、目指すまちの姿、4章が目的ですか。5章は手段、目的を達成するためのさまざまな施策ということで。

もう1回束ねることがあるとよいかもかもしれません。手段がたくさんあって、ある意味で言うと分解されてしまっている感じもします。ライフステージごとに課題を整理しましたが、逆に言うと、施策はいろいろありますが、ではライフステージごとにもう1回束ねなおしてみても、どんなことがなされて、それがどんなイメージで、効果があるのか、目的達成に近づいていくのかなど、多少イメージができるとよいのではないのでしょうか。

また、6章でモニタリング指標とあるので、単にモニタリングだけ行うのか、目的に対応する数値指標のようなものを定めておいて、何年までにこのくらい実施すると掲げて、それについて中間年にどのくらい実現できているのかをチェックするということになると、いわゆるパフォーマンス・ベースド・プランニングのようなチェックになってしまい、大変だと思います。そこまですごいことをやるのかどうか、また検討いただければと思います。

ここはモニタリングということなので、目的とは直接は連携していないということでしょうか。その辺のイメージは、まだこれからでしょうか。

【事務局】

これもまだ章立てのイメージということで、完全にこの骨格で行きますというところは、今後の検討の中で整理していきたいと考えております。

【平澤委員（商店街連合会）】

交通機関の関連の企業の方がたくさんご出席いただいているのですが、公共の交通機関の企業に大田区はこういうイメージを持っていますので、ご協力くださいという要請はしていらっしゃるのですか？企業は利益の追求をしている団体ですから、理想と現実が一致しないということもあると思いますが。

【事務局】

当然、区として、鉄道事業者さんやバス事業者さんなどのご協力をいただかないといけないところについては、こちらからのお願いや連携などをしていき、区として取り組んでいく考えでおります。

【黒沢委員（まちづくり推進部）】

法律上は「作ることができる」とされている総合計画を、大田区では積極的に作ろうとしています。そしてこの場にこれだけの関係者の皆さんがご参加いただいていることに、今の平澤委員のご指摘の機

会が作れているのではないかと思います。

さきほど JR 東日本の委員の方から、駅まちマネジメントのありがたいご指摘をいただきました。京急蒲田駅と蒲田駅の駅空間の質的進化に向けて、大田区、地域の皆様、交通事業者さんとで、どのように協力しあえていくかが課題です。

また、大田区全体や、具体的な各地域、分野の課題を一緒に解決していく中で、各事業者さんの企業理念や方向性はいろいろあるかと思いますが、その部分を踏まえたうえで、ぜひ一緒に取り組んでいけるような出発点になる計画にしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【大橋委員（区議会委員）】

23 ページの計画の全体像ですが、リーディングプロジェクトの候補がいくつか挙がっています。それなりの理由付けと言いますか、アンケートの結果こうなったとか、いきなりここに出してしまうのはどうなのかなと思います。その辺をご説明いただけますか。

【事務局】

こちらで確定ということではありません。あくまでもリーディングプロジェクトを最後に挙げたいということで、例示をさせていただいたものです。大橋委員のご指摘のとおりで、この後のアンケートの分析と、第2回のアンケートなどを踏まえて、リーディングプロジェクトをしっかりと検討する必要があると考えています。

【大橋委員（区議会委員）】

わかりました。理由付けがないと、ここにポンと出てしまうというのはどうかと思いますので、よろしく願いいたします。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。その辺を踏まえながら、今後引き続き議論していただいて、考え方を精査していくという手順になると思います。よろしくお祈りします。

それでは、次の議題に入って、またご意見があればいただければと思います。第1回区民アンケートの調査結果（速報）について、よろしく願いいたします。

5) 第1回区民アンケートの調査結果（速報）について

【事務局】

それでは、第1回区民アンケート調査の速報の結果の報告でございます。資料5をご覧ください。

調査の目的として、本計画の策定にあたり、区民の日頃の外出の状況や、交通に関わる区の取り組みの満足度、重要度等を把握するため、大田区の交通に関するアンケート調査を実施しました。

調査方法としては、区内に居住する満16歳以上の方2500人を、住民基本台帳から無作為抽出いたしまして、郵送配布、郵送回収という形式で9月30日から10月17日まで行いました。

配布2500票に対し、回収数が1189票、回収率は47.6%でございます。

それぞれの項目についてご報告すると時間がかかりすぎるため、ポイントを絞ってお話しさせていただきます。

第1に交通手段を利用する際の問題点でございます。12ページをご覧くださいと思います。

12 ページから、それぞれ交通手段ごとに問題点を書かせていただいておりますが、各ページの上に四角でまとめていますが、「徒歩」、「車椅子」、「シニアカー」、「自転車」、「自動車」に関して、道路が狭いこと、そのためこれらの交通が錯綜していることが多くあげられています。

13 ページについては、徒歩と車いす・シニアカーの問題点がそれぞれ棒グラフで入っています。

15 ページが自転車について、16 ページが自動車についてでございます。

続いて 17 ページをご覧くださいと思います。「バス」に関しては、「利用したい方向に路線がない」、「運行本数が少ない」、「バス停が遠い」などが問題点として比較的多くあげられています。

18 ページは、「鉄道」でございます。「駅周辺に魅力がない」、「駐輪場がない」、「混雑して座れない」などが比較的多くあげられています。

第2に外出した際に不便だと思う地区、目的地まで行く際の不便な点についてでございます。29 ページをご覧ください。

外出した際に不便だと思う地区で1番多かった回答が「臨海公園地域」、2番目が「蒲田駅周辺」、3番目が「台地部地域」でございます。

めくっていただいて 30 ページをご覧くださいと思います。目的地まで行く際の不便な点としては「途中の鉄道やバスの乗り換えが大変」という回答が最も多く、このことから区内の東西方向の移動が不便であると思われることが考えられます。

続きまして、37 ページをご覧くださいと思います。空港地域については、途中の鉄道やバスの乗り換えが大変という回答が85%という高い数値を示していることが、目立つことでございます。

第3にテーマ別の交通課題についてでございます。

44 ページから 49 ページまで書かれておりますが、「バリアフリー」、「子育て」、「観光」について、それぞれ困った経験等について質問いたしました。その中で、49 ページをご覧くださいと思います。今後、「2020 年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、区内の観光客が増えた場合に、交通の面で、何か懸念や不安に思うことはありますか？」という問いかけに対し、「ある」とした回答が 37.0% ございました。懸念や不安の内容は、その下に書かせていただいております。

ほかのテーマでは、懸念や不安の「ある」という回答は 20% 前後でしたので、この設問について懸念や不安の「ある」という回答が高い点が目立っております。

最後にこれまでの取り組みに対する評価についてでございます。50 ページでございます。

区の交通に対する取り組みのうち、満足度について尋ねたものでございますが、満足で最も多いのが、「路線バス網、バス停の整備」でございます。一方、不満で最も多いのが「自転車のルール遵守、マナー向上」でございます。また、「自転車の走行空間整備、駐輪場整備」、「歩行者にやさしい道路空間の整備」につきましても、不満の度合いが高い数値になっています。それにつきましては、51 ページの帯グラフで、満足、やや満足、普通、やや不満、不満を、それぞれの項目に対して書いています。

また、取り組みに対する重要度は、52 ページの帯グラフで、一番左側の黒いところが重要というところでございます。それぞれの項目についてこのような結果になっています。一つ読み取れるものとしては、「自転車の走行空間整備」や、「歩行者にやさしい道路空間の整備」についても重要度として高い数値があげられています。

今後、自転車や歩行者に対する取り組みについて、さらにこの検討の中で進めていく必要があると考

えております。

項目が多いので、絞らせて説明させていただきましたが、この第1回アンケートは速報でございます。これをもとに、将来の交通に関わる取り組みの意向を把握するため、このアンケート結果をさらに分析をしたうえで、第2回目のアンケートを考えています。第2回目のアンケートは、来年の4月以降に行う予定であります。調査項目や調査方法に関しましては、今後事務局内で検討し、次回の協議会で案をお示しできればと考えております。

アンケート調査の速報の報告につきましては、以上でございます。

【屋井会長】

ありがとうございました。こういう郵送による配布回収で47.6%の回収率というのは、驚異的というか、すごい数です。よく5%、10%を目標にしたり、15%返ってきたらすごいというケースもありますが、区民の方々の関心が高いということだと思います。

それでは、いかがでしょうか。

【平澤委員（商店街連合会）】

「自分が生活するのに便利でありたい」という要望が多いから、これだけの回答があるのだと思います。「ここに橋をかけたら川崎に行くのに便利だ」というときに、自分自身では橋を架けられないので、ボートで行くか、渡し船で行くしかないわけですが、そういうものに対する要請を、「行政にやってもらいたい」という要望が強いように思います。うがった見方かもしれませんが。

普段も気象情報のところで、洗濯日和だという情報が出たりしますが、そのような判断は自分でやればよいと私は言いたいです。自分で考える力をなくしているような、過剰なサポートが多いような気がします。

私は産業プラザPi0に事務所を構えさせていただいていますが、蒲田駅からあそこまで行くのに、ずっと行けるようにしたいというのが、蒲蒲線なのだと思います。蒲蒲線ができるにしても、相当年月が経って、やっと目安が付いたという状況ですが、私が生きている間には完成しないのだろうなと思っています。

誰しも要求があるということはよくわかりますが、86%が大田区に住み続けたいという気持ちは、ほかと比べて大田区がよさそうだと感じていらっしゃる方が多いからだと思いますので。これを見ても、多少、自分の要求を過剰に表現しているのではないかと私は感じておりますがいかがでしょうか。

【屋井会長】

はい、どうもありがとうございます。私も大学の講義などで学生さんにこのような計画を作る狙いは何だというときに、4種類の人たちのことを思い浮かべてもらうためです、とよく言います。それが、東京の一面を担っている、特に羽田空港を持っている大田区としての役割だと思います。

4つというのは簡単で、一つは未来の人たち。

二つ目は過去の人たち、いろいろな文化や伝統を築き上げていますから、そういう人たちのことを配慮するということです。

三つ目は、自分たちが暮らしているところは良いが、ほかの地区は困っているあるいは困っていることすら自分たちは知らないということは問題なので、それを知ってもらうということです。あるいは今

回はあそこを何とか変えないといけないから合意して欲しい、あなたのところは今年はできませんが、ということにも理解してもらうためには、ほかの地域のことも知ってもらわないといけません。

四つ目は身近の、最近なら SNS だし、いろんなコミュニケーション、現代の人々というか、現在付き合い合っている人たちのことを考えるためです。

今回の計画は、いまおっしゃっていただいたように、区民の方々はお忙しいし、自分の周りのことを中心に考えるかもしれませんが、それだけではないですよ、ということをごひこの計画策定という取り組みを通して知ってもらおうというか、気づいてもらう。あるいは場合によっては協力してもらうことが大事だと思います。

今回、如実に表れているのは、「自転車のマナーが悪い」ということが一番不満が多くなっていますが、これは良いことだと思います。これは警察さんや行政だけではできないですから。区民自らが変わってくれないといけませんし、そういう取り組みを一緒にやらないとできないことです。「これが一番不満が多くなっています。どうしましょうか皆さん、一緒に考えましょう。」というすごく良い根拠になります。

道路整備などもあり、作って欲しいということもあると思います。それも必要ですが、しかしそれだけではないということに理解を深めていただけたらすごく良いと思います。

なかなか良い結果だなと思いました。ありがとうございます。

【平澤委員（商店街連合会）】

臨海部は、これからの問題です。臨海斎場ができていますが、駐車場も広いし、車で行く人は非常に便利ですが、電車、公共交通で行こうとすると、お通夜をやって帰ってくるときには、どこへ行ったらよいのだろうという状況にあります。これから整備されて、だんだん臨海部も一般的な地域になる、これから作っていくということですが、未開の部分不便だと言っても、これは仕方がないと思います。

砂漠の中に、ラスベガスみたいに作ったときは、いまでこそ普通の市街地よりも発展しているという現状ですから、何かの目的をもってこそ、そこに新しいものが作りだされていくので、この部分が未整備だと言われるのは、待っていただく以外ないのではないかなと私は感じております。

【屋井会長】

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【荒井委員（都市基盤整備部）】

2 回目のアンケートをやる前に、先ほど会長が言っていた「結構、顕著に出ているところ」の世代別の分析をしていただきたい。それを見て、どういうところに焦点を当ててアンケートをやったほうが効果的のかなど。我々は施策をやる側なので、ターゲットが絞られていくと、施策もやりやすくなると思います。ぜひよろしく願います。

【事務局】

おっしゃる通り、今回幅広い年齢でアンケートをいただいています。集計結果は速報で全部まとめているので、世代別のクロス集計については、分析をしていきたいと思っております。

【屋井会長】

言うまでもないことですが、今回のアンケートは、できるだけ今の意見や実態を偏りなく知りたいということで、無作為抽出のアンケートを行いました。結構偏りのある結果が返ってきたりすることもあるのですが、50%近い回答ですから、ある程度地域別に、年齢別に、属性別にどうということをお考えになっているかということが分かります。

ただ、計画の方向性を決めるときの重要なインプットですが、先ほどの話と同じで、すべての方が満足するようなものを作っていくというのは大抵の計画ではできません。こういう基本計画なので、文言のレベルでは多くのことを入れることはできるのですが、具体的な施策になると、Aに賛成の人と反対の人、両方が納得するようなことはできないケースがどうしても出てきてしまうかもしれません。その場合、どちらかが、というか何かを落とさざるとえないということはあると思います。それは次のステージかもしれません。今はできるだけ現状の把握をするということですから。その段階で、フラットに、どういう意見を区民の方々が持っているか、何に実際はお困りかということ、あるいは何を重要と考えているか、というあたりを、きちんと整理して理解できるようにしていただければということだと思います。

最後に「重要度」を聞いていますが、この辺のことについては、今後の計画検討の中で協議会として検討していき、あるいは関係者全体として考えていくべきところで、これが何かを決めるインプットということではないです。

皆さん、この中に新たな発見はないですか？「ああ、こんな感じだったか。今までの認識と違ったな」など。あるいは「だいたい考えていた通りです」という感じでしょうか。そのような感覚的なものをご紹介いただければ、理解が深まりますが。

【明立委員（都市基盤管理課）】

自転車の方を担当しております、明立と申します。重要だと言われる、「自転車の駐輪場の整備」、「自転車の走行空間の整備」、「自転車のルール遵守、マナーの向上」といった、自転車に関する区民の皆さまのご意見が多く出てきています。我々が日常業務を進める中で、非常に感じていることが如実に出てきたのかなと考えてございます。

我々の方も、例えば、自転車であれば押し歩き運動を始めるとか、あるいは自転車の走行空間では、屋井先生の指導を受けて新たに空間を整備していくといった事業を進めています。あるいは自転車の駐輪場整備については、各駅にかなりの駐輪場を整備してきているという状況ですが、まだまだ区民の皆さまに満足いただけるところまでには達していないということを、この結果で十分理解させていただきました。この計画策定の中でこの辺の重要点について十分反映できるような計画にいただければと考えてございます。

【屋井会長】

どうもありがとうございました。自転車の不満足度で、ベスト3を独占しているような勢いですから。それが、あらためてはっきりしています。それ以外も、見るべきことというか、新しい発見があるような気がしますので、ぜひそのあたりも引き続き分析をしていただければと思います。ありがとうございました。ほかは、よろしいですか？それでは、全体を通して何かありますか？

【大橋委員（区議会委員）】

資料3の27ページですが、東京湾のアクセス交通の件で、ここに「客船利用客も視野に入れる」とあります。このことについてお聞きしたいのですが、大井ふ頭の方に大きな豪華客船がつくというような話もいろいろ聞いてはいるのですが、その辺のお話と、もし客船がつくようになれば、一度に何千人という方が海外から来られます。そうなったときに、交通関係、大田区は観光資源、商店街も多いですし、銭湯もありますし、どんどん観光も力を入れておりますので、どんどん呼び込みたいという取り組みをしています。そうすると、当然、電車やモノレールやタクシーやバスを、皆さん使っていくと思います。一方で、臨海部は非常に渋滞しています。その渋滞の中をバスがどんどん運行するようになると思います。この辺のイメージと言いますか、どのようにこの辺の客船がつくことに関わることを考えていらっしゃるのか、お聞かせ願えますか。

【事務局】

こちらの方に「南北方向の連携の強化」と書かせていただいていますのは、交通政策審議会に出ている貨客併用化や羽田アクセス線を見据えながらやっていくのがひとつと、いま言われました道路の関係もあります。道路に関しましては、今後臨海部のまちづくりの方と連携しながら、どういう対策が取れるかを検討していきたいと考えております。

こちらは、あくまでも今どうするというわけではございませんので、今後、そういうことも視野に入れながら、検討させていただきたいと考えております。

【屋井会長】

施策の内容については、引き続き、時間をかけながら少しずつ具体化していくというか、方向を定めていくということだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは以上でよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。それでは、議事の5)までは終わりましたので、そのほか何かございますか？なければ閉会の方へ進んでください。よろしくお願ひします。

3. 閉会

【事務局】

本日は、長時間にわたりましてご議論いただきましてありがとうございます。今回いただいた様々な貴重なご意見を、今回示させていただいた課題と施策、今後考える第2回のアンケートに反映させていただきまして、次回の協議会でお示しできたらと考えております。

次回の協議会は、予定でございますけれども、来年の3月29日（水）10時から12時を予定してございますので、予定に入れていただきたいと思います。

その時には、第2回区民アンケートの案を提示させていただくのと、素案のたたき台をお示しさせていただいて、ご意見いただければと思っております。今日いただいた宿題についても、次回お示しさせていただきたいと思ひます。

それでは、長時間にわたりましてありがとうございました。これで、第2回大田区交通政策基本計画推進協議会を閉会させていただきます。誠にありがとうございました。

以上