



臨海部の交通インフラについて

都市の交通網は人間で言えば血管。

これがスムーズであれば健康な状態で、逆にここが詰まると不健康、最悪は命に関わってくる。つまり交通網が悪化すれば都市の健康状態は低下し、都市機能や経済の停滞を招くことはいまでもありません。

近年発展と変化を遂げる臨海部。

有明地域では、平成 20 年には 1330 人だった人口が現在では 9332 人。たった 10 年間で 7 倍の人口増加。さらにこのあとの 2 年で、1500 戸を超える大型マンションが 2 棟、300 戸程度の中型マンションが 1 棟建設され、2 年後には人口 15000 人を越える勢い。この街に住む方は、有明方面から都心方面に通勤したいのですが、現状の交通手段は路線バス、ゆりかもめに頼らざるを得ないのが実情。環状 2 号など道路環境が良くなっても、公共交通機関による通勤通学の足は改善していない。

この課題に対応するため、現在、都は都心と臨海地域とを結ぶ BRT を計画している。

Q1) 臨海部に住む方の交通事情が早期に改善されるよう、一日も早い BRT の整備が必要だと考えるが、今後の運行予定はどのようなになっているのか伺います。

A1 (都市整備局長答弁)

・東京 2020 大会前に虎ノ門から新橋を経て晴海に至るルートにおいて、ピーク時に 1 時間当たり 6 便、450 人程度の輸送力で運行を開始し、大会後に有明や豊洲などへ運行系統を拡大する予定

・さらに、環状第二号線本線開通後には、運賃收受方式の工夫などにより、速達性・定時性を確保するとともに、運行便数や系統数を増やした本格運行を実施し、選手村地区の再開発などにも対応していく

・これにより、東京の新たな輸送システムとして、開発が進む臨海地域での交通需要に速やかに対応していく

先日、豊洲市場で関係者にお話を伺うと、「豊洲市場から築地への公共交通アクセスが悪すぎる。買い付けに来るお客のためにも、観光客のためにも、さらには市場関係者のためにも巡回バスを走らせて欲しい」という声を多く聞いた。一方で、先に述べたような状況や、晴海選手村跡の12000人規模の集合住宅の事を考慮すると、長期的な視点でBRTだけでは、増え続ける需要に対応できなくなる可能性が高い。

Q2)そのような中で、国の交通政策審議会答申において都心部・臨海地域地下鉄構想が提案されているが、この構想路線を都としてどのように具体化していくのか伺う。

A2 (都市整備局長答弁)

- ・本路線は、銀座・東京など都心部と臨海地域を結ぶことで、臨海地域の拠点機能を一層強化し、さらにネットワークの面からも、東京全体の公共交通のさらなる利便性向上に寄与する見込み
- ・一方、国の答申では、この路線は事業性に課題があり、検討熟度が低く、関係者間において事業主体を含めた事業計画について十分な検討が必要
- ・今後は、答申を踏まえるとともに、臨海地域における開発動向などを勘案しながら、構想をより具体化するために国や地元区など関係者間で連携して取り組む

臨海地下鉄構想は開発が進む有明、豊洲、晴海などと都心部を結ぶ路線であり、将来の発展に直結するものであるが、このうち、豊洲については、先ほど述べたBRT、臨海地下鉄構想のほかに、東京メトロ有楽町線を分岐させ、住吉と結ぶ8号線の延伸計画も国の答申で示されている。この延伸計画は、千葉方面から都内に向かう路線で、乗車率ナンバーワンという東西線、京葉線の混雑緩和のために検討が始まった。この計画はその2つの路線利用者や、豊洲周辺の住民への効果は非常に大きい。さらに、豊洲市場とスカイツリーという2つの大きな拠点を結び、観光にも資する路線でもあり、私の地元である江東区も大きな期待を持っている。

Q3) 今回の予算案において、「鉄道ネットワークの整備促進」というのが盛り込まれており、これには地下鉄8号線の延伸も含まれている。都として前向きに取り組んでいただいている事は評価するが、このような人口拡大スピードに現状は追いついていかない。事業主体者の調整など協議事項があるのは承知しているが、8号線の延伸は早急に行うべきである。現在の取り組み状況について伺う。

A3 (都市整備局長答弁) ・本路線は、臨海部と区部東部の観光拠点とのアクセス利便性の向上や東西線の混雑緩和に寄与する重要な路線

- ・国の答申では、費用負担のあり方や事業主体の選定などの課題が示されており、都は今年度、国が立ち上げた検討会に参画し、新たな需要予測を行うとともに、事業スキームの構築に向けて、国や鉄道事業者などと検討

- ・引き続き、関係者との協議、調整を加速し、本路線の実現に向けて取り組む

Q4)また、臨海地下鉄構想及び8号線の延伸などの首都圏鉄道網の拡充については、1月に発足した「国と東京都の実務者協議会」の中での協議事項となっているが、どのように国と連携して協議を進めていくのかも併せて伺う。

A 4 (都市整備局長答弁)

- ・人や物の交流を促し、持続的な成長を実現するには、東京の強みである鉄道を生かし、これを充実させていくことが重要
- ・現在、都は、国の答申において、事業化に向けて検討などを進めるべきとされた六路線を中心に、鉄道事業者等の関係者と連携し、需要や採算性の検証などを実施
- ・「国と東京都の実務者協議会」では、六路線等の整備促進に向けた事業スキームの早期構築や補助制度の積極的な活用、財源の確保などについて協議
- ・このような場も活用しながら、関係者との協議、調整を加速し、鉄道ネットワークの充実に向けて取り組む

一方、臨海部の交通インフラについては、海に囲まれたこの地域だからこそ出来ることがあると考える。たとえば舟運活用。竹芝栈橋や築地などと距離も近く、水路でも結ばれているという立地を生かすべき。

海外ではシドニーやニューヨークのように、船を生活のインフラとして使っている大都市は珍しくない。海と隣接した街だからこそ出来るインフラがあるのではないかと。地上交通網が発達しているところでは需要は見込めないが、ここはそれが不足している路線でもあり、臨海地下鉄構想が出来るまでは大変有効であると考えている。

Q5)臨海部の利便性向上のため、生活路線としての舟運活用を検討するべきと考えるが、見解を伺う。

A (知事答弁)

- ・かつて、江戸は、舟運が経済や人々の生活を支え、水の都として栄えていた今もなお、東京には、川、海、運河など、素晴らしい水辺空間がある
- その資源を生かして、多くの人々にぎわう水の都を再生していくためには舟運を活性化することが重要である
- ・このため、都は、平成二十八年度から二年間、舟運の活性化に向けた社会実験として、民間事業者と連携し、臨海部と都心を結ぶルートなどで運航を実施
- ・今年度は、舟運の利便性の向上に向けて、様々な航路や、そのダイヤ等の情報を、舟旅のポータルサイトにより一元的に発信
- ・また、観光に加え、通勤などの日常生活における船の活用も重要であるこのため、船着場の整備状況や、周辺の公共交通網、開発動向を踏まえて、

利用者のニーズや利便性などの課題を整理し、実現可能性のある航路について、検討を行っている

・今後、新たな航路の創出に向けて、事業性などについての検証を進めるとともに、舟運の認知度向上のためのPRに努め、舟運が身近な観光、交通手段として定着するよう、取り組む

東京都の自転車施策について

続いて、環境的なインパクトも少なく、経済的で、利便性も高く、渋滞緩和や通勤環境改善にも、さらには都民の健康増進にも資する自転車の活用について伺います。

昨年、生活文化局の調査によると、都内で週1回以上自転車を利用する人の割合は6割程度。また家庭での保有率は75%超。人口の6割が使用し、8割近い家庭で保有する、まさに車よりも使用率の高い交通手段であることが分かり、いかに都民の生活に深く浸透しているかを表している。しかし、自転車には免許制度がないため、ルールを良く把握しないで乗っているケースもあり、様々なトラブルが起こっているのも現状。

Q1) 解決にはまず自転車利用者の交通ルール・マナーの向上が必須。現状では、交通規則やマナーの認識は個人差が大きい。小学校には警視庁が巡回指導されているのですが、成人層へも指導、啓発が必要で、社会全体に自転車安全利用に向けたルール・マナーを浸透させていくべきと考えますが、見解を伺います。

A1 (青少年治安対策本部長答弁)

- ・成人層への自転車利用のルール・マナーの普及啓発についてであるが、
- ・都はこれまでも、子供だけでなく大人にも広く普及啓発を図るため、自転車安全利用指導員による交差点などでの街頭指導や、年間二百回に及ぶ自転車シミュレータを活用した交通安全教室等を実施するとともに、今年度からは新たに高齢者向けの自転車安全利用教室を開始した。
- ・さらに、自転車を業務で利用する事業者等を対象とした「自転車安全利用TOKYOセミナー」を、参加者の利便性の向上を図るため、来年度は日中に加え夜間にも開催し、成人層への普及啓発を充実させていく。
- ・こうした取組により、社会全体での自転車安全利用をより一層推進していく。

事故の際、自転車が加害者となる場合は自転車に賠償責任が生じることから賠償責任保険の加入を促進することが重要となります。近年、賠償金額が高騰する中で、条例により加入を義務付ける自治体も多くなりつつあり、全国では、義務化が6府県5政令市、努力義務が10都道府県3政令市となっています。また先日、足立区が2020年に向けて都内で初め

て義務付け条例を制定すると発表したことも記憶に新しいところであり、努力義務から義務化への移行時期になっているのではないかと考えます。

事故の際、自転車が加害者となる場合は自転車に賠償責任が生じることから賠償保険の加入促進が必要。近年、賠償金額が高騰する中で、条例により加入を義務付ける自治体も増えている。先日、足立区が都内で初めて「義務付け条例」を制定すると発表したことも記憶に新しいところで、努力義務から義務化への移行時期になっているのではないかと考える。

Q2)現在 国では、加入促進に向けた検討会議を開催しているが、都では、自転車賠償責任保険の加入拡大に向け、どのような取組を行っていくのか伺う。

A2 (青少年治安対策本部長答弁)

- ・自転車賠償責任保険等への加入促進についてであるが
- ・自転車が関与する交通事故の被害者等を守る上で、自転車利用者等が自転車賠償責任保険等に加入しておくことは重要である。
- ・都は、自転車安全利用条例で自転車賠償責任保険等への加入を努力義務としており、加入促進のため、自転車安全利用教室に参加する子供を通じた保護者へのリーフレットの配布などの取組を行ってきた。
- ・また、保険加入の重要性等を記載した「ルール・マナー確認書」を、自転車販売店を通じ、購入者に交付するなど、様々な機会を捉え加入促進に向けた普及活動に努めている。
- ・現在、国において開催されている検討会の状況も踏まえ、更なる加入促進に向けた取組を進めていく。

またルール・マナー講習受講者は保険加入割引にするなど、保険と講習を組み合わせにすると、より受講も促進されるのではないかと考えます。

近年、都内でもナビライン、ナビマークが増え自転車の車道走行が少しずつ浸透してきた。これは素晴らしいことだが、まだ車道を走ると答えているのは全体の3割。歩道を走る方に伺うと「車道は怖い」という声がほとんど。さらに、歩道を走る自転車が歩行者の安全を脅かしているケースも少なくない。

自転車歩道走行の大きな原因は、自転車はもちろん、併走する車にも「道路は自転車と車がシェアするものだ」という意識がまだ欠如しているからだと考えます。

つまり、サイクリスト、ドライバー、双方の意識変化がなければ状況が変わることもありません。

Q3)自転車との共存について、ドライバーへも啓発が大変重要と考えますが、現状の取り組みと今後の対応について見解を伺います。

A (警視総監答弁)

車道における自転車と自動車の共存についてであります。まず、自転車利用者に対する啓発といたしまして、自転車教室や各種広報媒体を活用し、「自転車安全利用五則」を周知するなどの交通安全教育を推進しております。

次に、自動車ドライバーに対しては、運転免許更新時講習に、「自転車の保護」についての内容を盛り込んでいるほか、自転車の保護のための基本的なルールとマナーを内容とする「自転車思いやり五則」を周知するなど、意識の醸成を図っているところであります。

今後も、これらの取り組みを継続していくほか、自転車の走行空間の整備の観点から、幹線道路や駅周辺の自転車が多い道路を中心に、自転車ナビマークの設置を推進するなど、自転車の車道走行の安全確保に努めてまいります。

先に述べたとおり、自転車にはモビリティとしての役目だけではなく、健康増進や、精神的な高揚感が得られる道具でもある。

視覚障害者や体力の落ちてきた高齢者は外出の機会も少なくなり、体力面、精神力の低下や、フレイルなどを招きやすくなる。その点、2輪タンデム車は、前席に健常者が運転者として乗ることで、視覚障害者や体力差のある高齢者から子供まで利用できる。

来年開催される「東京パラリンピック」においても、視覚障害者がタンデム車にのり競技する姿を見ることが出来るでしょう。

しかし、現状東京都ではタンデム車を一般公道では乗れない。障害者のレクリエーションや健康増進としてのニーズが高まり、移動や運動機会のバリアフリーを望む声が高まっている。その結果、平成27年には13道府県のみがタンデム車の一般道路走行を認めていたが、この3月には25道府県となる見込み。

この中には、大阪や愛知、京都などの大都市圏も含まれているが、現状、否定的な意見やニュースが出ていないことも、その安全性を表していると思われる。

そんな中、先日、自転車普及協会、盲人福祉協会など国内14の自転車関係団体や福祉団体から警視庁に「タンデム車の一般道走行を求める要望書」が提出された。これだけの団体がまとまって一つの要望を出すことは前例がなく、それだけニーズが高まっていることを示している。

パラリンピックを開催する東京都が、視覚障害者のスポーツ参加のハードルを下げ、運動機会を提供すべきと考える。

その為には、まずは比較的安全であると思われる一般道に限定しての試験的運用や、運転者（パイロット）の講習会を開くなど、利用者の技術と意識の向上を図ることも必要。

ぜひ、東京でもタンデム車の一般公道走行に向けて検討を進めていただくよう強く要望いたします。

ボランティア施策について

「イベントの温度感はボランティアが決める」

私自身、スポーツイベント運営に関わった時に、これを痛感していました。

どれだけ運営者ががんばっても、参加者や観客にもっとも接するのはボランティア。

彼らがどんな思いで、どんな表情で大会を彩ることが出来るかというのは大変重要。

だからこそ、今回のボランティア募集や研修は大会の成功の大きな鍵であるとも考えます。

シティキャストには、互いに連携し、強みを活かし合って、チームとして質の高いおもてなしができるようになって頂き、さらにこの仕事に誇りを持ってもらう事が大切。

Q1) そのため、大会前から大会中まで通して専用の交流スペースを作り、シティキャストへの誇りを育て、自主的に活動していただく仕掛けが必要と考える。さらにバーチャル上でも特設 SNS のようなものを作り、ボランティア同士のコミュニケーションの円滑化も図るべきと考えますが都の見解を伺います。(オリンピック・パラリンピック準備局長答弁)

A. (オリンピック・パラリンピック準備局長答弁)

シティキャスト同士の連携の促進についてですが、参加する方々が自主的に連携してノウハウを共有し、一体感を醸成することは、ボランティア活動の円滑化はもとより活動への気運を高めるうえで重要です。

面談会場である東京スポーツスクエアには、観光・交通など活動に役立つ資料を備え、仲間と情報交換を行える交流スペースを設置するよう準備を進めております。

また、シティキャストの運営を行うシステムには、画像を含め情報交換を行える掲示板機能を搭載しておりまして、今後、その活用などにより、利用者同士が交流を深めることができるよう検討を行ってまいります。

これらの運営に当たっては、参加者からのご意見も伺いながら、大会前から大会中を通してシティキャストが主体的に楽しく活動できる環境づくりに努めてまいります。

今回のボランティアは合計約 11 万人。この規模のスポーツボランティア活動というのは前例になく、事前の準備、研修などが重要。

そのためにも、今年開催されるラグビーワールドカップでのボランティア経験をしっかりと活用していくべきと考える。たとえば、大会組織委員会の中では、ワールドカップに組織委員会からボランティア派遣を行い、現場経験を積んでいこうという機運もあるやに聞いている。この経験は 2020 大会時に生きてくるでしょう。

Q2) このような背景を踏まえ、都としても、ラグビーワールドカップの成功を東京 2020 大会につなげていくため、その経験やノウハウを活かしていくべきと考えるが、見解を伺う。

A. (オリンピック・パラリンピック準備局長答弁)

ボランティアの経験の活用についてですが、ラグビーワールドカップ 2019 のボランティア運営で得た経験・ノウハウを翌年の東京 2020 大会に効果的に活かしていくことは重要でございます。

具体的には、多言語による観客の案内や地域の魅力発信、都からボランティアへの情報連絡などは、両大会で共通して取り組むべき課題です。

このため、2019年大会で活動したボランティアにはその経験を活かし、東京2020大会のシティキャストとして引き続き活躍いただけるよう働きかけています。

また、その運営について、両大会の準備を一体のものとして進めますとともに、活動経験者の意見も取り入れるなど、ラグビーのボランティア運営の経験・ノウハウを東京2020大会に活かしてまいります。

2020大会は、大会の成功だけではなく大会によって何を残せるかが大変重要。

交通インフラなどのハードはもちろん、そのノウハウや、ボランティアマインドなど心に残るレガシーを作るべくこれからの500日余りを走り抜けていくことをお誓いし、私の質問を終わります。