

「東京都臨海部地域公共交通網形成計画（案）」

パブリックコメントの結果の概要

「東京都臨海部地域公共交通網形成計画（案）」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆様から、電子メールなどで計34件（13通）の御意見、御提案を頂きました。

頂いた御意見、御提案の概要と、この度発表しました「東京都臨海部地域公共交通網形成計画」における考え方や対応をお示しします。

御意見を頂きました皆様に深く感謝いたします。

○実施日時 平成28年4月25日（月曜日）から平成28年5月13日（金曜日）まで

○意見数 34件（13通）

※連名で御意見を頂いた場合は、1通として集計しています。

○意見属性

		通数	構成比
全体		13通	—
性別	男性	10通	77%
	女性	3通	23%
年代別	20代	1通	8%
	30代	5通	38%
	40代	3通	23%
	50代	2通	15%
	60代以上	1通	8%
	不明	1通	8%

○意見の内容

番号	項目	意見件数
1	臨海部BRTの整備	9件
2	路線バスの拡充・再編	4件
3	シェアサイクルの拡充	2件
4	小型モビリティ等の新たな内々交通機関の導入	1件
5	新設・改修による交通結節点の整備	5件
6	その他	13件
合計		34件

1 臨海部BRTの整備

種別	意見の概要	考え方・対応
BRTの走行ルート	BRTの豊洲線は東雲（深川車庫入り口付近）を発着としたほうが、需要が見込める。	BRTの晴海・豊洲ルートの中雲方面での発着については、今後頂いた御意見も踏まえて、発着に必要な施設（折り返し場など）の可能性も含め、今後、BRT事業の具体化の際に参考にさせていただきます。
	有明アリーナの利用者、住民、学生等の交通手段確保のため、有明アリーナ付近の駅にBRTの駅を設置してほしい。 にぎわいロードをBRTに活用すればどうか。	ゆりかもめの有明テニスの森駅付近に停留施設の設置を検討しております。 頂いた御意見は、今後、BRT事業の具体化の際に参考にさせていただきます。
	東京方面とのアクセスが良くないため、国際展示場までではなく、東京テレポートまで早い段階で展開してほしい。	国際展示場～東京テレポート駅間のルートについては、東京2020大会後の運行を前提に、今後、関係者と協議の上、具体的に検討して参ります。
	晴海地区在住在勤者は、有楽町線と大江戸線が乗り入れている月島駅と、複数路線が乗り入れている東京駅や銀座駅であるため、晴海から月島駅、さらに東京駅や銀座駅への走行を希望する。	都心から勝どきを経由して臨海副都心までに至る地域において、選手村の後利用をはじめとしたオリンピック・パラリンピックを契機とする開発需要等、恒常的な需要に対応するため、環状2号線を中心として、都心と臨海副都心とを結ぶBRTの整備に向けた具体的な検討を行っています。 頂いた御意見は、今後BRT事業の具体化の際に参考にさせていただきます。
BRTの運行頻度	BRTの豊洲線の便数が少ない。	2019年は新橋駅～勝どき間で6便程度から運行を開始する予定ですが、段階を踏んで、平日ピーク時は20便程度を予定しております。 運行便数については、需要を見極めながら具体化していく予定です。 また、停車する停留施設も同様に検討していきます。

2 路線バスの拡充・再編

種別	意見の概要	考え方・対応
路線バスの走行ルート	お台場、豊洲市場、豊洲、深川地区の観光利用、居住者利用を考慮すると、豊洲市場行き路線バスは、豊洲市場発着ではなく、東京テレポート発着にした方が良い。	路線バスの走行ルートについては、需要を見極めながら検討して参ります。
路線バスの運行頻度	路線バスについて、国際展示場でのイベント開催時等、需要変動時に対応できる様な交通網の検討をしてほしい。	BRT及び路線バスの拡充・再編では通常運行のほかに、国際展示場でのイベント開催時等の需要変動時への対応についても検討して参ります。
新交通システム	晴海通りは渋滞が多いため、都バスについても新交通システム（専用バスレーン・公共交通優先システムの導入等）を行うべき。	晴海通りの一部区間では時間指定のバス専用レーンが設置されています。 路線バスの拡充・再編においてバス優先施策の可能性について関係者と検討して参ります。 頂いた御意見は、路線バスの拡充・再編を検討する際の参考にさせていただきます。

3 シェアサイクルの拡充

種別	意見の概要	考え方・対応
サイクルポートの設置	シェアサイクルポートの新設の目標 10 か所は低すぎる目標ではないか。	頂いた御意見を踏まえ、目標値を 20 か所以上とします。 今後、まちづくりの進捗及び実証実験の利用状況を踏まえ、ポート増設箇所の検討や設置に向け、関係者と協議の上、検討して参ります。

4 小型モビリティ等の新たな内々交通機関の導入

種別	意見の概要	考え方・対応
自動運転車	小型モビリティを積極的に晴海で実験、運行してほしい。	BRTの端末交通としてモデル地区等で実証実験を行い、運営や需要など検討していきます。

5 新設・改修による交通結節点の整備

種別	意見の概要	考え方・対応
交通結節点の設定	勝どきエリアで、都バス（晴海通り）・BRT（環状2号線）が交わるため、路線数と輸送量が非常に大きくなる。 勝どきエリアでの交通結節点の設定を行うことが必要ではないか。 また、勝どき駅と勝どきのBRTステーションとの乗換えのため、勝どき駅の出入り口をBRTステーション側に増設することを検討すべき。	御指摘のとおり、大江戸線勝どき駅とBRTの停留施設（環状2号線）とは離れており、それぞれ東京都心部方面への輸送を分担しています。 今後、勝どき駅周辺のまちづくりの動向等を見ながら研究して参ります。
交通結節機能	・交通が発達していない、晴海二丁目及び五丁目に交通結節機能用地を設けることは大変素晴らしい。 ・晴海2丁目の交通ターミナルについて、車庫、ターミナル全体を建物で覆うような構造とし、屋上緑化による癒しの森やオープカフェ、レストランが併設される屋上ガーデンで、バスタクシー車庫が目隠しされるようなものにしてほしい。	晴海二丁目及び五丁目に複合的な機能を有する、利便性の高い交通結節点を整備して参ります。 車庫・ターミナルの施設計画につきましては、頂いた御意見を踏まえて、皆様に利用しやすい施設となるよう、具体化に向けて検討して参ります。
交通機関の乗り継ぎ	既存の交通機関との乗り継ぎに関して、改善する必要がある。	乗り継ぎ利便性の向上を目指して、関係者に確認し、御意見として承ります。

種別	意見の概要	考え方・対応
BRTと都バスの乗り継ぎ	晴海から、新川、日本橋、人形町、浜町へ直接行けなくても、二つの交通機関でスムーズな乗り継ぎアクセスを可能としてほしい。	BRTと路線バス等の乗り継ぎについては、需要を見極めながら検討して参ります。 頂いた御意見は、今後の参考にさせていただきます。

6 その他

種別	意見の概要	考え方・対応
地下鉄構想	輸送力・速達性の高い公共交通機関が通っていないという課題に対し、晴海通りが車道・歩道共に混み合っているため、BRTや路線バスでは課題解決は難しい。 「東京圏における今後の都市鉄道の在り方について（答申）」で言及されているよう、都心部・臨海部地域地下鉄構想を早期に実現することで、課題を根本的に解決して欲しい。	BRTは早期に臨海部の交通需要に対応するため、運行事業者を決定して整備を進めています。これにより、鉄道、ゆりかもめ、BRT、路線バス、コミュニティバスなど、輸送力、速達性、路線選定の柔軟性といった各公共交通機関の特性を生かして、様々な交通需要に対応して参ります。 都心部・臨海部地域地下鉄構想は、答申において、国際競争力強化に資する路線と評価されています。一方で、検討熟度が低く構想段階であるため、今後、十分な検討が行われることを期待とされています。 今後は、答申を踏まえ、適切に対応していきます。
BRTと都バスの役割分担	BRTと都 04、都 05 系統との関係性、役割の違いを具体的な形で示してほしい。乗り継ぎ割引の適用についても強く打ち出してほしい。	BRTは速達性を生かし、地域の幹線的な公共交通として計画区域の骨格を形成して参ります。 路線バスについては、鉄道・ゆりかもめ・BRTと連携して再編・拡充し、地域の足として、区内及び地区間の公共交通網を充実して参ります。

種別	意見の概要	考え方・対応
臨海部の鉄軌道	18 ページの<計画区域の公共交通網と輸送力>の図に、ゆりかもめの新橋駅から連絡橋を経て台場に至る区間についても、「臨海部の鉄軌道」としての表示してほしい。	御意見を踏まえ、臨海部の鉄軌道として表示いたしました。
料金体系	乗り継ぎ抵抗の低減を目標とするならば、異なる交通機関との乗り継ぎ時の料金体系についても、割引等の検討をしてほしい。	異なる交通機関の乗り継ぎ利便性の向上を目指して、頂いた御意見は、検討する際の参考にさせていただきます。