

第8回神田警察通り沿道整備推進協議会 議事要旨

■日 時：平成28年1月27日（火）18：30～20:00

■会 場：千代田区役所4階 401会議室

■出席者：

〔委員〕

●●会長・●●副会長

●●委員・●●委員・●●委員・●●委員

●●委員・●●委員・●●委員・●●委員・●●委員

坂田委員（まちづくり担当部長）・小川委員（景観・都市計画課長）

千賀委員（道路公園課長）・加島委員（神田地域まちづくり課長）

〔オブザーバー〕

警視庁神田警察署 河合交通課長（代理出席：三枝）

警視庁万世橋警察署 伊藤交通課長（代理出席：松本）

細越環境まちづくり部長

神保町出張所 須貝所長

神田公園出張所 平井所長

住友商事（株）・安田不動産（株）・（株）大林組

〔事務局〕

神田地域まちづくり課・UR都市機構

1. 開会

委員の交代等について紹介

2. 議事

（1）神田警察通り沿道整備に係る取り組み状況等について

（神田警察通り整備計画の概要）

ガイドラインにおける道路整備の方針（資料1－①）について事務局より説明

【事務局】

- 神田警察通り全体のまちづくりの方向性について、「つなぐまち神田」を目標に掲げ、「まち」「緑」「歴史」「文化」「人」の5つの方針に沿って目標の実現を目指す。
- 道路整備のガイドラインのポイントは、1つ目は、歩道空間の拡幅と快適化、自転車走行空間の整備、豊かな街路樹の整備、街路灯の整備。2つ目は、道路空間の活用への配慮、荷さばきや駐車制限、自動車の出入りの制限。
- 神田警察通りは、全長1.4kmを3つのゾーンに分け、それぞれのまちの特性を活かした

表情のあるまちづくりを目指す。

- ガイドラインに記載のある神田警察通りの整備のポイントのうち、専用自転車道の整備、パーキングメーターの廃止については、地域の方からの意見、交通管理者である警察の意見を踏まえ、変更せざるを得なくなった状況。
- 調整を踏まえた設計の内容と変更点を、道路公園課から説明する。

道路整備の内容（資料1-②）について道路公園課より説明

【道路公園課長】

- 荷捌き車両の取扱い、自転車の走行安全性、歩行者の利便性等、地域からいただいた様々な意見を踏まえ、現状で最大3.5mある歩道部分を4.5mまで広げ、車道側に自転車の走行空間を1.5m、敷地側に歩行者の通行空間を2.5m確保していく計画とする。
- 第Ⅰ期区間220mは平成27年度～平成28年度で整備を行い、残りの約1.1kmの区間は平成28年度～平成32年度で整備を進めていく予定。
- 第Ⅰ期区間は4.5mの歩道空間を確保、その中に歩行者通行帯と自転車の走行帯、これらを空間的に分けるための植樹や車止め等を配置する。車道側には植樹帯を設けることを基本としながら、駐車帯の必要な箇所には切り込みの形で設ける。
- 鳥瞰のイメージ図はあくまでもイメージであり、植樹や舗装の配色等は今後も地域の方と議論していく中で決定していくもの。
(イメージ図を反映した動画を放映)

【会長】

- 最初の220mの部分が第Ⅰ期ということだが、今年度から整備するのか。

【事務局】

- 今年度の発注・契約を予定。工事自体は今年度・来年度で予定している。今年度は残り少ないが、来年度までに資料1-②の1ページ目の図面中、実線部分は工事を行う。

【委員】

- 以前のプランと比べると駐車帯が増えた気がする。第Ⅰ期の220mでは植樹帯と駐車帯が半々程度のイメージだが、この先の区間も割合は半々程度を考えているのか。
- 最初は駐車帯がなくて非常にすっきりしていたが、この図面を見るとがっかりする。

【事務局】

- 割合は特に決まっていない。ガイドラインでも、パーキングは設けないこととしていたが、地域の方から、パーキングを全てなくし、荷捌きもできない状況はいかがなものかとのご意見をいただいた。

- 一方で、交通管理者たる警察においては、所轄に加えて本庁とも協議を進めており、どこかで駐車が発生すると車の流れに支障が出る可能性があるとの指摘もあったところ。
- 結果として、第Ⅰ期区間 220m は、提示したような計画となった。
- この先の区間については、今後の協議によって決めていく。パーキングばかりが並ぶ状況は、個人的には望ましくないと考えている。

【委員】

- 私も、先ほどの委員の発言と同意見で、停車帯をこの規模で広げる計画に若干驚き、がっかりしたところ。この停車帯は、長時間の駐車はさせないという理解でよいか。
- 私は神田警察通りに面した場所に住んでいるが、神田警察通りは幅員が広いので、朝早くからダンプが駐車し、アイドリングしている状況が多い。せっかく整備しても、むしろイメージダウンにならないか心配。その点も踏まえて検討を進めていただきたい。

【事務局】

- 第Ⅰ期区間より先の区間については今後協議していくが、神田駅に近付くほど荷捌きが何か必要だという意見もあるのが事実で、残念ながら駐車帯を全く設けない形にはならないと考えている。
- ただ、委員の発言の通り、ダンプが駐車帯に停めっ放しの状態はルール・マナーの問題もあると考えており、交通ルール等も含めて検討が必要と考えている。
- 警察からも言われているが、自転車が歩行者とともに歩道を走るとなるとルールやマナーが重要で、神田警察通りの整備が完成した際には地域のルールの周知や、順守していただくための取組みを行っていく必要もある。その中で、先ほど話にあったダンプの対策等についても、協議させていただければと思う。

【委員】

- ぜひ検討をお願いしたい。

【委員】

- 自転車の空間と歩行者の空間は、どのように分けられるのか。植栽で分けするのか、ただ線を引くだけなのか。

【道路公園課長】

- 図面ではわかりにくいかもしれないが、植栽を配置し、さらに、舗装の区分もしっかり描いていきたい。ボラードという車止めのような設備も連続的に配置して、物理的に分離が分かりやすいように整備していく考え。

【委員】

- 上野から浅草にかけての仏壇通りは、植栽を設けて自転車道と歩道をきちんと分けて、「自転車」「歩道」という標識まで設置されているが、自転車道は全部自転車の駐輪場として使われ、結局、自転車も歩行者も歩道を通っている状況。
- 一方、後樂園の場外馬券売場周辺も自転車と歩行者を区分しているが、立ち止まって競馬新聞を読んでいる人が多くて、通行さえできない状況。
- このような整備をしても、ルールが理解されていないと意味がない。沿道にファミレスができると自転車道が駐輪場になってしまうようでは、地域の活性化にはならない。自転車道まで作る必要性がないという議論になる。

【事務局】

- 昨年までの案では、完全に自転車道として区画をして、人も入れない、自転車も途中で出られない形となっていたが、そこに対してはいかがなものかとの意見もあり、ポラードで区分する計画に変更をした。
- 委員の発言の通り、ルールとかマナーの問題で、自転車道・歩道の表示は路面にすることにはなと思うが、区側が何らかしだ指導をしても100%正しく区分できるとは現段階で言い切れない状況。
- 神田警察通りは22mの幅員は変えられないので、歩行者の空間を広げるために4車線を3車線に縮めることとしたが、自転車も歩行者空間でも車道でもなく専用の空間を作ったほうが良いということになり、現在のような計画が作られてきた。

【委員】

- 自転車道を両側に2つ作る理由は何か。片側だけは自転車道にしてしまうような考え方もある。両側とも自転車道にして交互通行とすると狭い空間で自転車がすれ違ふ、自転車を停めている箇所・立て看板がある箇所では自転車と歩行者がすれ違ふということになり、事故につながるのではないか。
- 道路交通法が厳格化され、西側に自転車が車道を逆走することに警察も厳しくなつた中、両側を相互通行とする必要があるのか。

【道路公園課長】

- 現状、自転車は道路の端であれば逆走もできると思うが、整備後は自転車には自転車道を走っていただく。ルールの周知やマナー啓発は実施していく考え。
- 沿道の利便性を考えると、両側とも相互通行できるようにし、自転車の利便性を確保することも必要との話があり、今回は両側に双方向通行できる形の空間を整備することになっている。

【万世橋警察署】

- 神田駅の方は、現状でも「一方通行、自転車除く」となっておらず、自転車でも逆走すると違反になる。
- 今の交通規制なら、少なくとも片側には自転車道は必要になると思う。

【事務局】

- 特に駅に近い方は歩道が狭い。自転車は車道を走れないので、自転車が歩道を走行できるように計画をしているところ。

【会長】

- 今回整備する箇所で、色々とテストができると思う。うまくいくことを十分に確認する必要がある。

【副会長】

- 先ほど複数の委員から意見があったとおり、どんなに良いものを作っても、利用者がルールを守らないと宝の持ち腐れになってしまう、宝を活かすも殺すも利用者によると考えている。
- 荷捌きの話。理屈では路外駐車を作れば良いという話もあるが、物流の業界では「横持ち」と言って距離が短くないと駄目で、道路への駐車が必要、現状の停車帯はどうしても必要とのこと。それを短時間認めるのが今のパーキングメーターだが、本来は、自主的なルールがあれば、パーキングメーターに頼らなくても良い。究極的にはゼロにもできると思うが、地域の方も含めてルールを守れないというのが一般的な話。
- 自転車道の話。自転車を自転車道に置いてしまうのも、地域の人や関係する人。
- 我々が知恵を出し合って地域が守れるルールを作ると、日本で唯一のモデル地域になるという可能性がある。

【委員】

- 個人的には、今回の案は、実態を踏まえて停車帯も入れていただき、現実的な案に近付いたとの認識。工事車両の話もあったが、駐車帯をなくしたところで、待機する場所がなければ道路に駐車するだけ。
- 自転車の通行も、どちらかを相互通行にしないといった工夫もまだできる。今の案は、結構良いと感じている。

【委員】

- 今の委員の発言はごもつもの部分もあるが、工事の車両はパーキングメーターが連続していると止めやすくなる面もある。もう少し工夫ができないものか。

- 靖国通りの停車帯は2台か3台、そうするとダンプが停めにくい。2～3台分のスペースを分散配置する等、知恵を絞ってもらいたい。
- 待機車両で困ったときには110番して神田警察に動いてもらっているが、監視員はパーキングメーターが赤く点滅しても取り締まらない。本当にこれは深刻な問題で、経験的に365日そのような状態なので、ダンプの置き場にならぬよう知恵を絞ってほしい。

【事務局】

- 今回の220mはさておき、この先の博報堂跡地、電機大学跡地等は建物の中に駐車場を整備いただくことになっており、パーキングを並べるようなことは避けられるかもしれない。そのような工夫は、今後、地域の方と協議をしながら定めていきたい。
- 副会長の発言の通り、ルールを守らせるために、220mを整備した後に実験を行ってみるようなことも考えたい。

【会長】

- 一気にうまくいくとは思えないので、事業を走らせながら様々な工夫をしていくべき。

(神田警察通り沿道や周辺で広がるまちづくりの取組み)

テラススクエアでのまちづくりへの取組み(資料2-①)について住友商事より説明

【住友商事】

- 物件の概要、本物件を通じた地域とのつながり、テラススクエアを通じた賑わいイベントへの勧誘状況の3点について説明。
- 物件の概要：敷地面積は約1,800坪、総賃貸面積が約9,700坪、うち事務所部分が9,000坪。それ以外は低層部の飲食店と会議室。
- 本物件を通じた地域とのつながり：学士会館近郊のこの地というのが同志社大学の創業者である新島襄ゆかりの地になっており、テラススクエアの竣工後、多くの同志社大学のOBの方々がこの地を訪れている。錦町三丁目町会のおみこしを1階のカフェの展示スペースに格納している。
- テラススクエアを通じた賑わいイベントへの勧誘状況：「コーヒーコレクション around 神田錦町」、ブックフェスティバルやカレーグランプリと同日に開催され、約2,500名が来場。「SPARKLING NIGHT around KANDA NISHIKI-CHO」、昨年10月から隔月で開催しているイベントで、毎回約400名が来場。その他、テラススクエアの店舗テナントによる賑わいの創出事例や、地域情報誌の発行、撮影スポットとしての活用事例など。

公共空間の賑わい形成に向けた取組み～大手町川端緑道～(資料2-②)についてUR都市機構より説明

【UR都市機構】

- ヤン・ゲール氏は、人間の活動を中心に街を考えることを提唱しており、まちの使われ方について人の活動を中心に調査を実施している。ニューヨークでも色々と試してみた結果、人が大勢来てまちも賑わい、店舗にも良い影響がある取組みとして、車線を減らして人が滞留できるスペースを作った。
- 大手町川端緑道でも、ヤン・ゲール氏の事務所とともに行動調査等の取組みを行い、様々なことが分かった。もっと多くの人に利用してもらうため、こういった取組みや調査を繰り返してまちづくりに活かそうとしているところ。
- 道路空間を活用した実証実験やエリアマネジメントの例として、新宿副都心でのシェアラウンジの取組み、新虎通りでのエリアマネジメント組織の取組み、池袋駅前でのオープンカフェ社会実験、日本橋八重洲さくら通りでのストリートラグビーの取組みがある。

【事務局】

- 住友商事の説明は、開発の拠点でオープンスペース等を使った取組み、一方で、UR都市機構の説明は、神田警察通り等の道路空間を活用する取組みの紹介であり、神田警察通りや拠点での様々な取組みが連携していくことで、賑わいや人の流れが作られていくと考えている。
- これらを踏まえたエリアマネジメントの体制についてはUR都市機構とも検討を進めているところで、次回以降、説明させていただきたい。
- なお、住友商事から紹介のあった地域情報誌「gooddays」については、近隣の老舗店舗もぜひ掲載してほしいと委員から意見があったので、伝えさせていただく。

【会長】

- ヤン・ゲール氏の資料に、マンハッタンのタイムズスクエアの自転車道も掲載されているが、これもヤン・ゲール氏が手掛けているのか。

【UR都市機構】

- ヤン・ゲール氏が市に提案を行い、市がこのような形で仕掛けたと聞いている。
- 正確にはわからないが、最近の話だと認識。

【会長】

- 随分前からこのような取組みを実施していたような気もした。銀座でもやっている。

【事務局】

- 土日のみ歩行者天国ではなく、日常的にこのような状態ということか。

【会長】

- 車を完全に遮断してしまうと、荷捌き等で困るのでは？

【UR】

- 最初は社会実験という形で実施していたが、うまくいったので、その範囲を徐々に広げていったという認識。
- コペンハーゲンのストロイエ、歩行者専用道は、時間帯を区切った運用をしており、店舗が開く前の朝の時間帯は荷捌き関係の車が入れるが、日中の人非常多い時間帯は基本的には歩行者が使っている状態。

【会長】

- 今度の神田警察通りと、今日ご紹介いただいた事例とは、まだギャップがありそう。一気にというわけにはいかない。

【事務局】

- 正直、一気にはいかないと思うし、車を止めっ放しということも難しいと思う。期間限定で歩行者天国を実施するような社会実験から始めていくと考えている。
- テラススクエアでこれだけのイベントを行い、人の流れも変わってきているので期待はしているが、さらに神田警察通りでの歩行者天国等の取組みでさらに賑わいにつなげていけると考えている。少し先の話にはなるが、そこを目指してエリアマネジメントも考えていきたい。

【会長】

- あまり時間をかけても仕方なく、何か手掛かりを作って進めていくべき。銀座のような形が単純に神田警察通りでできるとは思えない。まずはソフトな面から、実際に関係している人が、どのような形で関わって活動を展開していけるのかを考えながら進めていくべき。

【事務局】

- まだまだイメージの域を出ていないので、道路が整備されて沿道が少し賑やかになり、そこから段階を踏んでいくものと考えている。

【会長】

- 第I期220mの区間が完成すれば、何か可能性がつかめると思う。
- 区の道路で幅員もあるし、その点を最大限に活かして、官民一体で様々な実験を重ねていけば、何か可能性が見えてくるかもしれない。

【事務局】

- 今日参加している事業者以外にも、「いつ道路整備が終わるのか？」という問合せは相当受けている。道路が整備されることで地域の価値も上がっていくと考えられ、そのような視点でも使い方やその工夫を進められればと考えている。

【会長】

- ハード面で道路整備だけ進むのは良くない。ハード面と併せてソフト面が少しでも動くように進めていくべき。
- 第Ⅰ期区間の220mについても、沿道の方もそのような視点で考えていかないと、道路整備だけで終わってしまうおそれもある。

【委員】

- この沿道は学校なので、道路のモデルケースにするには一番良いと思う。

【委員】

- スピード感を持って見本を作るのは良い。整備の見本を作って、そこを通る人がどう感じるかも分かる。このような整備が良いという感想も後で出てくるものと思う。
- 第Ⅰ期は取り掛かりやすいし、人に迷惑が掛からない。

【まちづくり担当部長】

- 先ほどの会長の発言の通り、ハードを先行して完成してしまうと、「きれいになったから良い」と感じてしまい、まち全体を考えようとする機運が失われてしまう。秋葉原では、区画整理が進み、大規模開発が完了し、その後にまちの管理のフェーズを迎えてエリアマネジメントを動かそうとしたが、ハードを作る段階からソフトを組み込んでいなかったため、現在、大変な思いをしている。
- ハード作りの際には、その後どうメンテナンスしていくのか、どう使いこなしていくのかという視点を一緒に検討しないと、ハードも活きないし、その後の賑わい作りにもつながらない。そのことは既に経験から分かっている。
- 最初は現実に折り合いをつけながら進めていくが、賑わいだけではなく憩いの空間、広い空間を作った方が良いかというような議論、自転車道を駐輪場にさせないためにどうしたら良いかというような議論を重ねながら、次の整備を進められればと考えている。
- 様々なものに触発されながら新しいものができていくので、長丁場にはなるが、まちの価値を高めるために協力いただきたい。
- 成熟した都市では、いまや車から人へという流れで、エリアマネジメントの事例が多く出てきている。土地の個性があるので全く同じものはなく、このエリアでどのような形にしていくべきか議論して進めていきたい。

【委員】

- 停車帯の件、必要性は認識しているが、これによって失われたものも大きい。例えば歩行者通路と自転車走行の間の植樹帯が幅 40cm しか取れず、ここに大した木は植えられないことになる。当初の計画では、神田駅から桜並木が続いており、千鳥ヶ淵へつながっていくような回遊性・動線を夢見ていたところ、これが頓挫した。
- 代わりに停車帯を部分的に作ることとなり、これにより、停車帯のない部分に幅 2 m50cm の巨大な植樹帯が生み出されることになる。この部分をぜひ工夫してほしい。
- 例えばここをトピアリー、植栽をカットしたアート作品をポイントで配置し、全国から注目を集めて神田警察通りに観光客や視察が来るような何かを残してほしい。並木道はダメ、自転車道も中途半端、車から人へも中途半端となると、何も魅力がない、発信力のない区道になってしまう。
- 住友商事で計画中の電機大学跡地にも、トピアリーアートのような要素を入れて、面白い仕掛けのあるような拠点を作っていただきたい。

【事務局】

- トピアリーアートは面白いアイデア。第 I 期より先の区間の協議に向けて、様々検討させていただきたい。

3. その他

【委員】

- 神田警察通り、外堀通り、多町大通りに囲まれた 5 ha・400 世帯くらいの範囲で、再開発の検討が進んでいる。昨年 2 月ごろから始まり、協議会が立ち上がった。一度、この場に事業者を呼んでも良いかと思う。

【事務局】

- 最初は勉強会を行っていて、今、協議会まで立ち上がったのですか。

【委員】

- その通り。NTT 都市開発が関係している。

【事務局】

- この場でどこまで話せるかもあると思うので、一旦事務局にて引き取らせていただく。
- 次回は、今回ご説明した 220m の工事の状況、その先の駐車帯にかかる協議状況等について、情報提供できるようになったら開催させていただく。

4. 閉会