

2014年東京都知事選候補者に対する交通政策についての公開質問 回答結果

質問項目	舛添要一	宇都宮健児
<p>1) 2020年には東京オリンピック・パラリンピックが予定され、また東京都中央卸売市場の豊洲移転が計画されるなどますます発展する臨海副都心に向かう公共交通網をさらに充実させるため、東京駅から新型路面電車(LRT)を整備することが望ましいと考えますが、賛成ですか反対ですか。</p>	<p>選択肢(賛成・反対)該当無し LRTは環境に優しく利便性の高い公共交通として期待されます。一方で、導入空間の確保や採算性などの課題も十分見極めて検討していく必要があると考えています。</p>	<p>賛成 ただし私は築地移転反対を含め、湾岸の開発を抑制する考えです。その上で十分な需要が見込めるのであれば導入に賛成です。</p>
<p>2) 一都市の地下鉄網が二つの運営主体に分断されているという現状は、とりわけ外国人旅行者にとっては理解しづらく、観光上のバリアとも言えます。2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに両地下鉄間の壁を取り除くべきと考えますが、この問題に取り組みますか。</p>	<p>取り組む 地下鉄利用者の利便性向上の観点から、まずは地下鉄サービスの一元化を目指します。</p>	<p>取り組む 当面、お金も時間もかかる経営一元化でなく、サービスと料金の一元化を目指し、同時に人事上の交流を強めていきたいと思っています。</p>
<p>3) 隣国台湾では自転車道の大規模な整備が進められています。2013年で東京の自転車レーン設置実績8.7キロは都市規模に対して少なすぎると思われます。東京でも自転車の利用環境を抜本的に改善すべきと考えますが、自転車レーンの整備に取り組みますか。</p>	<p>取り組む 東日本大震災を契機に、環境に優しく健康増進につながる自転車利用が見直されています。交通安全や防災対策のほか、東京の空をきれいにしていくためにも、自転車レーンなどの自転車走行空間を整備することは大切と考えています。</p>	<p>取り組む 自転車レーン、駐輪場の整備は政策集に掲げています。</p>
<p>4) 明治神宮の表参道(東京都道 413号)は都内でも有数の繁華街で、歩道は常に人であふれています。自転車は車道を走行することになりますが、そこにはパーキングメーターが設置され自転車には走る場所がありません。都内での不当な自動車優遇の象徴ともいべき表参道のパーキングメーターの廃止に賛成ですか、反対ですか。</p>	<p>選択肢(賛成・反対)該当無し パーキングメーターは、駐車秩序を確保する観点から、事業活動やその他必要不可欠な短時間の駐車需要に対応するために設置していると聞いています。設置箇所の見直しについては、駐車実態・道路環境・地域住民等の意見・要望などをよく聞いて、各々判断していきたいと考えています。</p>	<p>賛成 全廃できるかは、交通の実態調査が必要ですが、減らしていくことには賛成です。</p>

質問項目	舛添要一	宇都宮健児
<p>5) 大深度地下に建設され、地下水など自然環境への影響、災害時の危険性など見通すことの出来ないリスクを抱える練馬―世田谷間の外郭環状道路を、人口減少が進み、国家財政も破綻の危機に瀕するなか建設することの誤ちを理解し、建設の中止をしますか。</p>	<p>中止しない</p> <p>外環道は、首都圏の交通渋滞の解消や、排出ガスを大幅に削減するなど環境改善のみならず、切迫する首都直下地震に対し、東西交通の分断を防ぎ、支援・復旧活動を支えるなど、国民の生命と財産を守る重要な役割を担う道路であると思います。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会の運営にも資する重要な基盤であり、開催に間に合うよう、整備に取り組んでいきます。</p>	<p>中止する</p> <p>政策集でも見直しを掲げています。高度成長期に作られた高速や橋の架け替えなど、維持・補修に重点を置いた道路政策に転換します。</p>
<p>6) 防災などを口実に都内各地で都市計画道路の建設が動き出しています。半世紀前に決定された都市計画道路はすべて、その必要性を抜本的に検討し直すべきと考えますが、賛成ですか、反対ですか。</p>	<p>選択肢(賛成・反対)該当無し</p> <p>都市計画道路は、都民や企業の経済活動を支え、災害から都民の生命財産を守る重要な都市基盤です。それぞれの段階で必要な見直しも行いながら、しっかりと整備を進めていく必要があると考えています。</p>	<p>賛成</p> <p>防災を本気で考えるならば、コミュニティを破壊する大型道路ではダメです。住民参加で道路の必要性やあり方を考えていく必要があります。</p>
<p>7) 日本各地で通学路など生活道路での悲惨な事故がたびたび報道されます。通過交通を排除するなど、生活道路での安全対策が求められますが、この問題に取り組みますか。</p>	<p>取り組む</p> <p>「第9次東京都交通安全計画」に基づき、安全・安心な生活道路構築を目指して、総合的な施策を推進していく。</p>	<p>取り組む</p> <p>日本では歩行者の軽視が当然となっているおかしな状況です。生活者中心の社会に様々なシステムを組み直す必要があります。</p>
<p>8) 東京都でも住民の高齢化は進行していますが、都内には大規模交差点を中心に歩道橋が多く存在します。自動車交通を優先するのではなく、歩道橋を撤去して横断歩道を設置し、バリアフリー化を進めるべきと考えますが、賛成ですか、反対ですか。</p>	<p>選択肢(賛成・反対)該当無し</p> <p>東京をもっと便利で、もっと安全な都市としていくため、東京に暮らす人々の様々なライフスタイルにあった街づくりを実現していきたい。そのためには、高齢者や障害者にも優しい街のバリアフリー化は大切です。なお、歩道橋については、「通学路に指定されていない、利用者が少ない」など役割を終えたものについて、地元住民の意見も聞きながら撤去していきたい。</p>	<p>賛成</p> <p>自動車を使わずに楽に移動できる公共交通網を作り上げていくことが第一です。それが結果的に子供やお年寄りだけでなく、すべての人にとって暮らしやすい社会を作ることにつながると思います。</p>

質問項目	舛添要一	宇都宮健児
<p>9) 高齢のドライバーによる事故が増加していますが、高齢者が自動車使用をやめても生活に支障がないように地域バス路線をはじめとする公共交通を充実させるなど、高齢者の免許返上を促すための政策を導入しますか。</p>	<p>選択肢(する・しない)該当無し 都内の交通事故件数が減少している一方で、65歳以上の高齢者の運転による交通事故は増加傾向にあります。現在警視庁では高齢運転者に対する相談窓口や警視庁ホームページ等を通じて、運転免許の自主返納をPRしていると聞いております。また、自主返納した高齢者に対しては、高齢者運転免許自主返納サポート協議会の加盟店などで買い物する際に特典を受けられる制度があると聞いております。新たな制度の導入については、警視庁をはじめ都関係部局の話をよく聞いてから考えていきます。</p>	<p>導入する 自動車を使わずに楽に移動できる公共交通網を作り上げていくことが第一です。それが結果的に子供やお年寄りだけでなく、すべての人にとって暮らしやすい社会を作ることにつながると思います。(再)</p>
<p>10) 路面電車を導入するためにも、自転車レーンを設置するためにも、渋滞対策としても、防災のためにも、大気汚染対策のためにも、新規の道路建設を不要にするためにも、交通事故防止のためにも、自動車交通量を減らすことが最も抜本的な対策と考えますが、そのために二十三区全域でロードプライシングを導入することに賛成ですか、反対ですか。</p>	<p>選択肢(賛成・反対)該当無し 東京の大気環境は、ディーゼル車規制対策等により、浮遊粒子状物質(SPM)については、大幅に改善していると聞いています。ロードプライシングについては、環状道路など迂回交通の確保や脇道が多いことから生じる公平で確実な課金方法などの課題があるため、ロンドン等の海外都市の先進事例も参考にしながら、様々な観点から検討していきたいと考えています。</p>	<p>一応反対 自動車の交通量を減らすために有料化を進めることには賛成ですが、23区全域となると影響が大きすぎて、4年の任期では実現が困難と考えます。まず都心部での交通量規制から取り組むことを考えています。</p>

田母神俊雄候補からの回答は2014年2月6日12:00現在、到着しておりません。

細川護熙候補からは、質問項目に対する回答は頂けませんでした。代えて、次の書状をいただいております。

前略

ご質問書、につきましては確かに拝受しました。

ご質問の諸点は、就任後に、皆様のご意見も参考にしながら、検討し、判断してまいりたいと存じます。

会員の皆様よろしくお伝えください

草々