平成２５年度足立区公共交通推進会議会議録

会　議　名	平成２５年度足立区公共交通推進会議		
開催年月日	平成２６年２月２６日（水）		
開催場所	足立区役所　中央館８階　特別会議室		
開催時間	午前１０時００分開会～午後１１時３０分閉会		
出欠状況	出席者数　　２７名 欠席者数　　１名		
出　席　者	内山　久雄	青木　宏之	太田　準一郎
	町野　東彦	落合　卓也	鶴田　則夫
	安達　光成	高木　健	池上　大
	西川　善宣	原田　義夫	野田　悟
	会沢　努	西窪　裕光	佐久間　洋行
	小熊　和久	安田　敏明	岩崎　史明
	江口　裕行	鈴木　正人	古澤　陽一
	佐藤　栄壱	上田　誠	齋藤　勝久
	西野　知之	工藤　信	斑目　好一
事　務　局	都市建設部交通対策課交通計画係 出席職員 都市建設部交通対策課長　三保　尚之 都市建設部鉄道立体推進室鉄道関連事業担当課長　會田　康之 都市建設部交通対策課交通計画係長　百瀬　武 都市建設部交通対策課交通計画係　山本　隆史 都市建設部交通対策課交通計画係　織田　賢太		
会議次第	別紙のとおり		
会議に付した議題	１　足立区総合交通計画の進行管理について ○各施策の実施率 ○公共交通空白地域の改善率 ２　足立区公共交通推進会議検討部会の開催について ○足立区公共交通推進会議検討部会報告 ３　情報連絡について ○バス路線の整備について ○千住大橋駅前交通広場の整備について ○西新井駅西口自転車走行環境整備について ○地下鉄８号線及びメトロセブンの取組み状況について） ○東北縦貫線の進捗状況について ○千代田線（北綾瀬～綾瀬駅間）のダイヤ改正について ４　その他		

平成２５年度足立区公共交通推進会議
議　事　要　旨

１．開催概要

<日時>　平成２６年２月２６日（水）　１０：００～

<場所>　足立区　中央館８階　特別会議室

２．出席者

別紙参照

３．議事次第

１　足立区総合交通計画の進行管理について

○各施策の実施率（資料１）

○公共交通空白地域の改善率（資料２）

２　足立区公共交通推進会議検討部会の開催について

○足立区公共交通推進会議検討部会報告（資料３）

３　情報連絡について

○バス路線の整備について（資料４）

○千住大橋駅前交通広場の整備について（資料５）

○西新井駅西口自転車走行環境整備について（資料６）

○地下鉄８号線及びメトロセブンの取組み状況について（資料７）

○東北縦貫線の進捗状況について

○千代田線（北綾瀬駅～綾瀬駅間）のダイヤ改正について

４　その他

４．資料

○ 資料１・２・３・４・５・６・７

○ 足立区総合交通計画

５．議事要旨

議事進行に先立ち、事務局より本会議会長及び出席者の紹介を行った。
その後、会長の進行により以下の議事が進められた。

≪会長≫
足立区総合交通計画の進行管理について、事務局から説明をお願いする。

≪事務局≫
まず、当会議の趣旨についてご説明いたします。当会議の趣旨は足立区公共交通推進会議の要綱により、足立区長が足立区総合交通計画の進行において、関係当事者が協議等を行うため開催すると定められております。協議事項は、平成２３年１２月に策定された足立区総合交通計画についての計画の進行管理に関する事項、計画に関する調査・研究に関する事項、その他、計画及び公共交通に関する情報連絡等に関する事項となっております。以上が足立区公共交通推進会議の趣旨となっております。

資料１の各施策の実施率についてご説明いたします。足立区総合交通計画により計画の進捗管理は３段階で行うよう規定されております。１段階目では毎年計画に記載された施策（事業）の進捗状況を確認します。また、事業実施に併せて地域別の改善状況を確認します。２段階目では計画内容の実施及び検討状況を５年おきに確認します。３段階目では社会経済動向や交通状況の変化を計画の中間年で確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。

計画の実施から２年目という事になりますので、１段階目の進捗管理を行います。足立区総合交通計画では短期施策２８個、中期施策１２個、長期施策１０個を実施することとしています。足立区総合交通計画策定から短期施策は概ね５年、中期施策は概ね１０年、長期施策は概ね２０年での実施予定です。短期施策と中期施策の実施数を短期施策と中期施策の合計数である４０で割った値を事業進捗率としております。

今年度の施策についての事業進捗率をご説明いたします。資料１をご覧ください。今年度実施した施策は４つございます。１つ目は施策番号１０番のはるかぜ５号のルート再編です。千住大橋駅の駅前交通広場開発に伴い、現状のはるかぜ５号を駅前交通広場に乗り入れる施策です。２つ目は施策番号２３番の新たな路線バスの誘致を検討です。千住大橋駅の駅前交通広場の開設に伴い、東武バスセントラルと京浜急行バスによる共同運行の北千住駅～羽田空港の高速バスが、千住大橋駅を経由いたします。３つ目は施策番号２５番の西新井駅西口から補助１００号線までの道路で社会実験を実施し、走行環境整備の検証と改修を検討です。さくら参道という道路愛称名の道路の自転車走行環境整備が今年度で完了いたします。４つ目は施策番号２７番の駅周辺の区営自転車駐車場改修による収容台数の拡充を検討（綾瀬地区）です。東綾瀬公園内にある第一自転車駐車場、第二自転車駐車場の整備を行い、

収容台数の拡充をいたしました。また、短期施策で三角印が付いている施策が３つございます。こちらは施策が完了したわけではなく、途中まで終了しているという意味です。ただし、事業進捗率の計算には含んでおりません。三角印が付いている施策についてご説明いたします。１つ目は施策番号２６番の駅街路１号線で社会実験を実施し、自転車走行環境整備を検討（竹の塚地区）です。けやき大通りと愛称づけられている竹ノ塚駅東口にある駅街路１号線で、平成２４年度に自転車走行環境の社会実験を実施いたしました。２つ目は施策番号３０番の駅前交通広場の整備（北千住駅東口、五反野駅）です。北千住駅東口につきましては平成２５年３月に供用開始いたしましたが、五反野駅についてはまだ協議中ですので三角印になっています。３つ目は施策番号３１番の駅前交通広場整備に伴うバスロータリーの整備（千住、西新井）です。今年度の千住大橋駅の駅前交通広場開設に伴い、バス停留所を設置いたしましたが、西新井駅西口につきましては現在協議中ですので三角印になっております。

具体的な事業の進捗率をご説明いたします。事業の進捗率は短期施策と中期施策の合計４０に対し、どれだけ実施したかという数値でございます。今年度末におきまして１２施策完了しておりますので、事業進捗率は１２／４０で３０％になります。また、昨年度の足立区公共交通推進会議におきまして委員の方から短期施策ベースでの事業進捗率を記載した方が良いのではないかという御意見をいただきましたので、資料のほうに追記させていただいております。短期施策ベースで見ますと１２／２８となり４２．９％の進捗率になっております。

資料２の公共交通空白地域の改善率についてご説明いたします。公共交通空白地域の改善率の検証は、地域区分により区分けされた各地域の公共交通空白地域の面積および人口を把握することで行っております。地域区分は、平成２０年度に実施した東京都市圏のパーソントリップ調査の小ゾーンを単位として１６地域としています。公共交通空白地域の定義は、鉄道駅から道路距離で１ｋｍ、かつバス停から道路距離で３００ｍ離れた領域としています。改善率は今年度実施した施策が公共交通空白地域の解消に寄与する物がございませんでしたので、昨年の数字と変わっておりません。区全域の公共交通空白地域の改善率は面積ベースで９４％、人口ベースで９４．６％という数字になっております。足立区総合交通計画の進行管理についての説明は以上です。

≪会長≫

施策の進行は概ね予定通りなのでしょうか？

≪事務局≫

短期施策におきましては平成２８年度までに実施する予定となっており、残り３年で未実施の１６施策を実施するということは厳しい状況です。しかし、このように毎年、足立区公共交通推進会議を開催させていただき、残った１６施策の実現に向けて全力で取り組んでいきたいと思います。

≪会長≫
　分かりました。それでは次の議題である足立区公共交通推進会議検討部会の開催についての説明をお願いします。

≪事務局≫
　まず、足立区公共交通推進会議検討部会の概要についてご説明いたします。足立区公共交通推進会議の要綱により、足立区公共交通推進会議検討部会は会長が足立区公共交通推進会議を効率的に実施するために必要があるとき開催し、会長はその報告を受けることが出来ると定められています。以上が足立区公共交通推進会議検討部会の概要となります。
　資料３の足立区公共交通推進会議検討部会報告についてご説明いたします。足立区公共交通推進会議検討部会は平成２５年５月２９日に足立区役所で開催いたしました。７事業者様１０名に出席いただき、平成２５年度に実施する短期施策について説明を行い、協議を行いました。協議を行った短期施策は施策番号６番の東伊興４丁目付近の既存バスのルート変更、施策番号１０番のはるかぜ５号のルート変更、施策番号１５番の谷中、大谷田付近を走行するはるかぜのバスルート新設の検討、施策番号２０番のはるかぜ８号のバス停移設の検討、施策番号２１番の花畑団地再生事業に併せた路線バスのルート変更およびバス停の集約化を検討です。また、千住大橋駅周辺地区、花畑団地周辺地区、竹ノ塚駅周辺地区、西新井西口周辺地区の街づくりの進捗状況について情報提供させていただきました。

≪会長≫
　ありがとうございました。次の議題につきまして事務局からご説明をお願いします。

≪事務局≫
　資料４のバス路線の整備についてご説明いたします。まず、施策番号１０番のコミュニティバスはるかぜ５号の千住大橋駅前交通広場への乗り入れについてご説明いたします。現在、関東運輸局に経路変更の認可申請を行っているところです。平成２６年３月２５日に乗り入れを行う予定で新日本観光自動車様が事務を進めている最中です。資料４の青の実線が現在の運行経路になります。千住大橋駅前交通広場への乗り入れに伴う経路変更により、経路が青の破線から赤の実線になります。続きまして施策番号２３番の新たな路線バスの誘致を検討についてご説明いたします。東武バスセントラルと京浜急行バスの共同運航便である北千住～羽田空港線が、千住大橋駅の駅前交通広場の整備に伴い、資料の赤線のように千住大橋駅前交通広場を経由いたします。東武バスセントラルと京浜急行バスが現在事務を行っており、順調にいきますと平成２６年４月１日に運行を開始いたします。
　資料５の千住大橋駅前交通広場の整備についてご説明いたします。資料５をご覧ください。千住大橋駅の駅前交通広場の整備図面になっております。千住大橋駅前交通広場は千住大橋の周辺地区の工場跡地の開発事業に伴い、平成１９年度から整

備されております。駅前交通広場は工事が完了し、供用開始に向けて事務手続きを進めているところでございます。形状は東西に細長い形状となっており、駅前交通広場の北側にはるかぜ５号のバス停が整備され、南側に北千住～羽田空港線のバス停が整備されます。その他にはるかぜ５号のバス停東側にタクシー乗り場が設けられます。また、駅前交通広場の車道の真ん中にタクシープールが６台分設けられます。供用開始は平成２６年の２月２８日を予定しておりますが、平成２６年３月２日に予定している街びらきが終了いたしましたら、本格的に交通開放するように事務を進めています。

資料６の西新井駅西口の自転車走行環境整備についてご説明いたします。こちらは平成２４年１０月に社会実験を行い、歩道内に構造物を設置し歩道と自転車道を完全分離した経緯がございます。社会実験後、平成２４年１１月に国土交通省と警察庁から自転車の利用の環境創出ガイドラインというものが示され、自転車は車道を走行するのが原則となります。これに伴い西新井西口の自転車走行環境整備について、歩道内に普通自転車の通行可の規制がかけられていますが、規制は変えずに歩道内の自転車をなるべく車道寄りの方に誘導させるソフトな分離を行うということで考えています。歩道幅員が６．５m、有効幅員が５mとなっており、車道寄りの２mの部分に自転車を通行させ、民家側３mの部分に歩行者を通行させます。その堺に高さ０．８mのポストコーンを１．５m間隔で設置します。工事につきましては平成２６年２月上旬から着手しており、完成予定が平成２６年３月下旬を予定しております。

≪会長≫

ありがとうございました。続いて地下鉄８号線及びメトロセブンの取組み状況についての説明をお願いします。

≪事務局≫

資料７の地下鉄８号線及びメトロセブンの取組み状況についてご説明いたします。足立区総合交通計画では広域移動の支援ということでバスや自転車だけではなく鉄道についても計画がありますので、そちらについてご報告させていただきます。

まず、資料番号１の地下鉄８号線（有楽町線）の延伸についてご説明いたします。資料番号（１）地下鉄８号線整備に向けた調査委託についてご説明いたします。足立区では地下鉄８号線整備に向けた調査委託を平成２４年、２５年の２ヵ年で行いました。委託先は一般財団法人運輸政策研究機構です。調査結果を説明いたします。整備区間は亀有～八潮、路線延長５．２km、駅数は４駅で亀有駅、八潮駅、区内の中間新駅２駅、運行頻度は１時間６本、概算建設費が約１，１３０億円です。整備主体を鉄運機構、営業主体を三セクと想定した場合、輸送人員が１日５１，６００人、費用便益比（B/C）が３０年で１．０です。しかし収支予測の結果は課題があり、亀有から八潮間だけでは開業５０年以内の黒字にはなりませんでした。ただ、開業５０年以降の黒字転換という結果になっております。地下鉄８号線に期待される効果として別添のパンフレットに鉄道不便地域の解消やアクセスの向上、まちの

活性化等について記載されております。現在、このパンフレットを用いて PR 活動を行っております。パンフレットの表紙は足立区職員がデザインしたもので「あだちの未来図に線を一本描いてみよう。」とあるように、足立区の地図に８号線の線を描けるように頑張りましょう、それから８号線を豊洲から野田市まで鉄道で線を結びましょうという思いを込めて一筆描きで描いており、強い思いが込められたパンフレットとなっております。

続きまして資料番号（２）地下鉄８号線整備促進大会についてご説明いたします。足立区では平成１０年度から毎年欠かさず地下鉄８号線整備促進大会を行っております。今年度も平成２５年１１月２３日に中川小学校体育館で行いました。地域住民をはじめ議員連盟の国会議員、都議会委員、区議会委員の参加がありました。また、沿線の自治体といたしまして葛飾区、野田市、隣接の八潮市の職員に参加いただきました。内容は２部構成となっており、第１部は「地下鉄８号線整備に向けた調査について」という題目で、先程述べさせていただいた調査委託について報告させていただきました。第２部では主催者及び来賓挨拶、小学生のメッセージ、大会決議を行いました。大会決議は３５０名の参加者による満場の拍手の中で行いました。

続きまして資料番号（３）要請活動についてご説明いたします。沿線自治体との情報交換及び連携強化の要請ということで、沿線の各自治体を訪問しました。調査委託の内容についてご説明し、次期答申に向けて沿線自治体一丸となって連携しましょうという要請をしてきました。また、南側の豊洲から亀有の区間の８・１１号線の協議会に足立区は属しておりませんが、地下鉄８・１１号線促進連絡協議会課長会への参加をしており、情報交換をしております。国や都への要請活動ですが、平成２６年１月２７日に国土交通省鉄道局長へ足立区議員連盟の会長と事務局長、足立区長と共に要請活動を行ってまいりました。また後日、東京都都市整備局にも要請活動を行っております。

続きまして資料番号（４）地下鉄８号線整備促進に向けた講演会についてご説明いたします。こちらは新たな取組みとなります。別添の案内チラシをご覧ください。講演会は「足立の未来図に線を１本描いてみよう。」というタイトルで、本日、平成２６年２月２６日の午後１時３０分から、足立区役所庁舎ホールで行います。テーマは地下鉄８号線の整備実現に向けてということで東京理科大学教授の内山先生に講演を依頼しております。

資料番号２の環七高速鉄道（メトロセブン）の整備促進についてご説明いたします。足立区では鉄道新線といたしまして地下鉄８号線のみではなく、環七高速鉄道（メトロセブン）の整備促進を行っております。メトロセブンは環状７号線の下を走行しますが、環状８号線の下にエイトライナーを開通させる構想もございます。これらを併せて区部周辺部環状公共交通と言っております。

資料番号（１）区部周辺部環状公共交通都区連絡会についてご説明いたします。区部周辺部環状公共交通都区連絡会は東京都が事務局を行い、平成２５年７月２日に都庁で行われました。東京都、メトロセブン関係３区、エイトライナー関係６区が参加いたしました。主な連絡内容は平成２４年度区部周辺部環状公共交通調査検討

報告や今後の対応などでした。

続きまして（２）環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会についてご説明いたします。平成２５年７月３１日に江戸川区総合文化センターで行いました。参加者はメトロセブン促進協議会会員といたしまして、会長区の江戸川区長、足立区長、葛飾区長、各区区議会正副議長、各区副会長、交特委員です。主な内容といたしまして平成２４年度事業報告、平成２５年度事業計画、平成２４年度区部周辺部環状公共交通調査検討報告、勉強会といたしまして鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部の計画部調査課長である市場氏を講師として「東京圏の都市鉄道の現状と課題、今後の方針について」講演していただきました。

続きまして（３）区部周辺部環状公共交通の調査検討状況についてご説明いたします。区部周辺部環状公共交通は延長が長大になっており、整備費用が１兆円を超えるため、平成２４年度にコスト縮減に向けた整備計画の見直しを行っております。低コスト断面地下鉄という一般の標準地下鉄よりも一回り小さい地下鉄で行った場合と、リニアの更に進化したスマートリニアメトロで行った場合の２つの視点で検討を行いました。平成２５年度には次期答申を見据え、引き続きスマートリニアメトロの特性を活かした調査の深度化を行いながら、過年度調査結果の確認及び整理を行っています。

資料番号３の鉄道新線 PR 活動についてご説明いたします。足立区では区民まつりを毎年行っており、昨年度から鉄道新線の展示ブースを設けました。今年度は平成２５年１０月１２日、１３日の土日に行い、２日間で５００名ほどの参加者が集まりました。鉄道塗り絵と鉄道パズルを子供達に行っていただき、親御さんにはパネルやチラシを用いて、鉄道新線の説明をいたしました。また、聞き取りアンケートを行い地下鉄８号線やメトロセブンをご存知ですかとご質問したのですが、３割程度の方しか知っている人はおりませんでした。まだまだ PR 活動が必要だということを実感いたしましたので、引き続き活動を強めていきたいと思います。

鉄道新線についての今後の方針として、今後想定される次期答申での上位位置づけを目指すため、次のように必要な取組みを力強く実施していきます。まず、地下鉄８号線については、調査研究を継続しながら、沿線自治体との連携強化や地元の機運向上を図り、議員連盟と協同した要請活動を行います。また、メトロセブンについては、区部周辺部環状公共交通として、エイトライナー促進協議会及び東京都と連携を図り、調査研究や要請活動を行います。地下鉄８号線及びメトロセブンの取組み状況についての説明は以上となります。

≪会長≫

ありがとうございました。次に JR 東日本から東北縦貫線の進捗状況についてご説明をお願いいたします。

≪鉄道事業者Ａ≫

東北縦貫線の進捗状況についてご説明させていただきます。東北縦貫線は平成２０年５月に着工いたしまして東京から上野の間で線路等の整備を行っておりま

す。既に橋脚、桁の架設は終わっておりまして、現在はレールや信号等の整備を行っております。平成２５年１２月９日にプレス発表を行い東北縦貫線とこれまで呼んでおりましたが、愛称と開業時期が発表され、開業時期が平成２６年度末、愛称が上野東京ラインとなりました。今後も平成２６年度末の開業を目指し、在来線の安全確保を最優先に工事を進めていきたいと思います。

≪会長≫
　ありがとうございました。次に東京メトロから千代田線（北綾瀬駅～綾瀬駅間）のダイヤ改正について説明をお願いします。

≪鉄道事業者Ｂ≫
　千代田線の利便性向上といたしまして北綾瀬駅～綾瀬駅間の日中および夜間において、現在の１５分間隔での運行から１０分間隔の運行を行います。次に綾瀬駅～代々木上原駅間の日中において６分間隔の運行から５分間隔の運行を行います。両方とも平成２６年３月１５日から実施いたします。また、北綾瀬駅では３両編成の運行となっておりますがこれを１０両編成に対応する駅舎の整備を検討しております。

≪会長≫
　ありがとうございました。情報連絡についてご質問はございますか？

≪道路管理者Ａ≫
　西新井駅西口の自転車走行環境整備について質問です。こちらの歩道は現在平板とアスファルトで構成されているものなのでしょうか？

≪事務局≫
　歩道内は全て平板舗装です。

≪道路管理者Ａ≫
　ポストコーンの役割は何なのでしょうか？

≪事務局≫
　歩行者と自転車の通行区分を分けるために設置します。こちらの歩道は歩行者が多く自転車と交錯してしまうというような苦情が足立区にも寄せられている現状です。通行区分を分けるのは歩行者と自転車の衝突事故を避けるためです。また、街区の入口に通行区分を表示するサインも設置します。

≪道路管理者Ａ≫
　ポストコーンによる景観上の問題もありますし、自転車の利用の環境創出ガイドラインには自転車は車道を走行するように記載してありますので、啓発活動やサイ

ンでのPRに力を入れていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

≪事務局≫
　こちらは以前の国のガイドラインに記載されていた歩道内での分離という形態をとった経緯がございます。以前の国のガイドラインに従い、歩道内での完全分離を目指し、現在のポストコーンの変わりにガードパイプを縦断的に整備する検討をいたしました。しかし、自転車の利用の環境創出ガイドラインにより自転車は車道を走行することが原則になり、警視庁との最終的な協議の中で難しいと判断したため、ポストコーンによるソフトな分離を暫定的に行ったらどうかということで整備したものでございます。自転車は車道を走行することが原則であることは理解しており、今後どのような形態で自転車と歩行者を分離できるかということを本整備後に検証したいと思います。

≪会長≫
　ガイドラインにより自転車を走行することが原則になりましたが、自転車と自動車が共存するということは常識的に考えて良いことでありません。しかし、我が国では自転車道を作ることが難しいのも事実であり、やむなく自転車は車道を走行するというようになっております。車道を走行する場合、事故の可能性も高いです。歩道が広ければ自転車も歩道を走行可となっておりますので、歩道内の分離も続けていただければと思います。ドイツやベルギーでは歩道内、または車道内に自転車道が設けられており、仮に歩行者が自転者道に入って自転車と衝突した場合、歩行者が悪いということになります。ドイツやベルギーではそういうルールやマナーが確立されております。ルールやマナーを確立させることは難しいですが、このような実験を通じてルールやマナーの確立に繋がればと思います。
　私から質問させていただきます。千住大橋駅の駅前交通広場が整備されますが、京成電鉄さんは特急を千住大橋駅に停車させる意向はございませんか？

≪鉄道事業者Ｃ≫
　申し訳ございませんが、現状私の方からはお答え出来ません。現在、千住大橋駅には快速が停車しております。

≪会長≫
　地下鉄８号線の調査委託の報告で、費用便益比（B／C）が１．０、黒字転換が開業５０年以降とあるが、八潮から北および亀有から南には線路はなく、亀有～八潮間のみ線路を整備した条件での予測結果ということでしょうか？

≪事務局≫
　前提条件として亀有から南は整備済みという前提条件で行っています。ゆえに亀有駅の整備費用は含まれておらず、中間新駅２個と八潮駅の整備費は含まれております。収支は亀有から八潮間のみで予測しておりますので、来年度以降現実性を見

込んだ検討といたしまして押上から八潮まで整備した時の視点で検討を行いたいと思います。

≪会長≫
　亀有から南が整備済みという前提条件ということは、豊洲と臨海副都心のアクセスが向上しているという理解でよろしいしょうか？

≪事務局≫
　はい。

≪会長≫
　それでも費用便益比は１．０なのでしょうか？

≪事務局≫
　加算運賃を見込んでおり、豊洲から亀有、八潮に行くと加算運賃が嵩むことが費用便益比１．０の要因となっております。

≪会長≫
　ありがとうございました。私から最後の質問になります。JR 東日本の区間になりますが綾瀬駅～我孫子駅においても１２分の運行間隔から１０分の運行間隔に変わるのかということと、北綾瀬駅を１０両化するということは現在運行している代々木上原駅～綾瀬駅までの路線を北綾瀬駅まで伸ばし北綾瀬駅を終点とする意図があるのかということをお聞かせください。

≪鉄道事業者Ｂ≫
　１点目についてお答えいたします。JR 東日本さんと直通運転しておりますので、綾瀬駅～代々木上原駅において５分間隔の運行になれば１０分間隔になります。平成２６年３月１５日から実施いたします。２点目は北綾瀬駅の１０両化への対応を検討していますが、運行計画等はまだ未定ですので、皆様のお考えをお聞きしながら検討していくつもりでございます。

≪会長≫
　ありがとうございました。次の議題のその他に移ります。情報提供はございますか？

≪区職員Ａ≫
　第一回足立区議会定例会が開かれ、ホームドア設置についての質問がありました。本日、鉄道事業者様がお集まりですのでお話させていただきます。足立区内の駅ではつくばエクスプレスの全駅、日暮里・舎人ライナーの全駅、北綾瀬駅、綾瀬駅の１部にホームドアが設置されておりますが、その他の駅には設置されていない状況

でございます。足立区外の駅にもホームドア設置の必要性がある事を承知しておりますが、ホームドアを設置していただきたいという強い要望がございましたので、この場をお借りして鉄道事業者様にご要望させていただきます。

≪鉄道事業者Ｂ≫
　ホームドアはバリアフリーという観点もありますが、人身事故が減り安定輸送が確保できるという２つの利点があります。この２つの観点からホームドア設置について千代田線と相互乗り入れしている JR 東日本様と小田急電鉄様とで協議を行っておりますので、時期がきたら発表したいと思います。

≪区職員Ａ≫
　よろしくお願いいたします。

≪鉄道事業者Ａ≫
　ホームドアの整備にあたっては前提条件として車両のドア位置が統一されていなければ難しいです。弊社の車両は多種の車両が走行している線区もあるため、車両が統一されている線区からホームドアの整備を進めていく予定です。先程東京メトロ様がおっしゃったようにバリアフリー、安定輸送の観点から重要な施策として捉えておりますので、引き続き検討していきたいと思います。

≪区職員Ａ≫
　よろしくお願いいたします。

≪会長≫
　それでは進行を事務局に戻したいと思います。

≪事務局≫
　本日の議事はこれにて全て終了いたしました。これをもちまして平成２５年度足立区公共交通推進会議を閉会いたします。本日はご出席いただきありがとうございました。

以上