

第1回足立区総合交通計画改定協議会

1. 日 時 平成29年11月13日
(月)

午後3時30分開会

午後5時00分閉会

2. 場 所 足立区役所南館13階 大会
議室B

3. 出席者

足立区総合交通計画改定協議会委員

委員数 40名 出席委員 35名

内山久雄会長、岡村敏之副会長、谷口綾子副会長、原則子委員、野村英夫委員、原口秀子委員、島崎良則氏(村上基宏委員代理)、工藤真紀委員、後藤尚大氏(小瀧正和委員代理)、矢野友亮氏(石井貴史委員代理)、吉浦宏美委員、松尾早苗氏(和田明委員代理)、矢島史昭氏(木部康久委員代理)、深津光市委員、上田浩一委員、高橋直樹委員、佐久間洋行委員、樽澤正人委員、椎名啓雄委員、鈴木哲志委員、西村健一氏(神之田祐二委員代理)、伊東潤一委員、原田靖彦委員、柳瀬光輝委員、小池進委員、鈴木あきら委員、新井ひでお委員、くぼた美幸委員、はたの昭彦委員、長澤興祐委員、松場孝一委員、志自岐亜都子委員、鈴木真理子委員、中島晃一郎委員、廣瀬均委員

足立区総合交通計画改定協議会幹事 5名

工藤信政策経営部長、川口真澄福祉部長、三橋雄彦環境部長、大山日出夫都市建設部長、増田治行道路整備室長

事務局

交通対策課

4. 議事等 別紙次第のとおり

1 開 会

【交通対策課長】 定刻になりましたので、ただいまから第1回足立区総合交通計画改定協議会を開催させていただきます。

本日は、ご多忙の中、ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。また、

前回、台風の影響で急遽日程が変更となりましたことをお詫び申し上げます。

私は、本日、司会を務めさせていただきます交通対策課長の須藤と申します。よろしくお願いたします。

初めに、本日お配りしている資料についてご確認させていただきます。

まず、足立区総合交通計画改定協議会の次第が1ページございまして、次に、資料1で名簿、資料2で条例、資料3で検討計画の検討体制(案)、資料4はカラー刷りのA3になりますが、「現行の足立区総合交通計画の交通施策体系について【その1】」から、実施状況が2枚続きます。その後、4ページの地図で短期施策の実施状況、5ページが中期、6ページが長期の実施状況の図面がついております。7ページに「公共交通空白地域の推移」ということで、黄色いカラーで塗ったものがございませす。8ページが「現行計画の実施状況及び検証結果概要」です。続いて、資料5が「今後の検討ポイント(案)」、資料6が「計画改定の検討の進め方(案)」、資料7が「計画改定のスケジュール(案)」です。

別冊でファイルに綴じていますが、「足立区総合交通計画改定にあたっての基礎資料」もお配りしておりますので、ご覧いただければと思います。

何か過不足がございましたら、事務局まで申し付けくださいますようお願いいたします。

以上が本日の資料です。

本日は、お手元にあります次第に沿って進めさせていただきます。第一部と第二部の二部構成になっております。第一部では、委員の皆様への委嘱式及び会長・副会長の選出、区長から会長への諮問を執り行います。第二部については、計画改定の進め方、今後の検討方針等についてご審議をいただきます。

なお、本協議会につきましては、条例において公開を原則としております。会議録及び出席者については区のホームページで公開させていただきます。会議録を正確に作成するために、皆様のご発言を録音させていただきますので、ご了承願います。あわせて、会議録作成のため発言の際は、お

手数ですが挙手いただき、最初にお名前をおっしゃっていただきますようにご協力をお願いいたします。

第一部

1. 足立区総合交通計画改定協議会委員委嘱

【交通対策課長】 それでは、第一部、次第1の委嘱から始めさせていただきます。本日、近藤区長が公務のため出席できませんので、大変恐縮ですが、長谷川副区長より委嘱状をお渡しさせていただきます。私が名簿順にお名前をお読みしますので、その場でご起立いただきますようお願いいたします。

(副区長より、各委員に委嘱状を手交)
(幹事の紹介)

2. 足立区総合交通計画改定協議会会長及び副会長選出

【交通対策課長】 引き続き、本協議会の会長及び副会長を選出いたします。会長及び副会長の選出は委員の互選により定めることとなっております。どなたか推薦、立候補などご意見がございましたらお願いします。

(「事務局一任」の声あり)

【交通対策課長】 「事務局一任」の声もございましたので、事務局からご提案させていただきますと思います。会長は内山委員、副会長は岡村委員、谷口委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(拍手承認)

【交通対策課長】 ありがとうございます。それでは、皆様のご同意をいただきましたので、承認とさせていただきます。

3. 足立区総合交通計画改定協議会会長及び副会長挨拶

【交通対策課長】 内山会長からご挨拶をお願いします。

【内山会長】 ただいま推薦いただきました、東京理科大学の野田キャンパスにおります内山でございます。こんなに大勢の協議会の委員の中での会長ということで、身

が引き締まる思いがいたしますが、つい最近のニュースでも、日暮里舎人ライナーが現在の18編成から20編成に増備されるという話がありまして、かなり事業者さんも努力している姿が大変評価できるのではないかと思います。もちろん、限界費用という、最近このような本が出まして、インフラストラクチャー概論、いわゆるインフラ事業というのは苦しいのだけれども、こういう考え方でやったらどうですかというヒントがいっぱい出ていますが、そういうのに照らし合わせても、『限界費用』という言葉を使って説明されていますが、苦しくても何とかしたいと。

当然同じことは足立区内の交通にも言えることで、とにかく、前に比べれば圧倒的に高齢者の数が増えている。従って、利益を出すような公共交通事業をこれから考えるのは難しいと。つまり限界費用論的に言うと、限界費用はめちゃくちゃ高いような交通を考えなければいけない。そういう時に一体何ができるかということを考え出せというのが、正直言って、この会の目的だと思います。皆様方の忌憚のないご意見とかアイデアを参照しながら、将来の足立区全体のより良い将来の交通体系の方向を作っていけたらなと、考えております。皆様方のご協力をお願いして、私の挨拶に代えさせていただきます。よろしくようお願いいたします。

【交通対策課長】 ありがとうございます。

それでは、副会長のお二人からも御挨拶をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【岡村副会長】 ご紹介いただきました岡村でございます。よろしくようお願い申し上げます。

タイトルを見ますと、「総合交通計画」となっておりまして、まさに「総合」というのが大変重要なところかと思えます。細かいところまで目配りもする。だけど全体の幹になるものをきちんと考えると。「総合」とやると、それぞれいいと思ったものを積み重ねて、いわゆる違法建築みたいにとんでもないものになりますので、それをきちんと正していくのも大事なかなと思っております。皆様、よろしくようお願い申し上げます。

ます。

【交通対策課長】 ありがとうございます。それでは、谷口副会長、よろしく願いします。

【谷口副会長】 ただいまご推薦いただきました、筑波大学の谷口綾子と申します。私も先生方と一緒に、専門が都市交通計画なのですが、その中でもとりわけ社会のメリットと個人のメリットが相反する時に、どのように振るまえばいいのかということの研究をしています。今回のこの計画は、先ほど岡村先生がおっしゃったように総合交通計画ということで、行政が主導するものの、皆さんで作って改定することになっています。が、これを実行するとか推進するというフェーズになると、当然行政だけではできなくて、区民の方々、交通事業者、商工関連の方々、観光の方など、みんなが一体となって「いい町をつくる」、その方向性だけは少なくとも一緒に進めて行かなければならないと思います。いい計画になるように、まずはここで頑張っていきたいと思えます。よろしく願いします。

【交通対策課長】 ありがとうございます。

条例第5条第3項に基づき、会長が不在の際の代理につきましては、副会長にお務めいただきますのでご了承ください。

4. 諮問

【交通対策課長】 引き続き、区長に代わり、副区長から協議会会長へ諮問を行います。副区長、よろしく願いいたします。

【長谷川副区長】

(諮問文の読み上げ)

足立区総合交通計画改定協議会会長様

足立区長 近藤やよい

足立区総合交通計画改定協議会に対する
諮問について

足立区総合交通計画改定協議会設置条例
第2条に基づき、下記事項について諮問する。

1. 諮問事項

足立区総合交通計画改定について

2. 諮問理由

平成23年12月に策定した足立区総合交通計画は、目標として掲げた全53施策のうち、概ね5年以内を実現実施と定めた短期28施策中、18が実施に至るなど一定の成果を上げてまいりました。しかしながら、残り10施策はさまざまな課題により実現に至っておりません。今回の計画改定に当たりましては、区を取り巻く人口構造の変化や区民の移動手段に対する要望の多様化などに鑑み、従来の手法に捉われない、柔軟かつ新たな視点での交通政策の展開が求められます。そのため、利用者である区民はもとより、事業者、関係団体と行政が一体となった協議会でご審議を賜り、より一層、実現性、実効性が高く、かつ当区の交通利便性の向上に資する計画を策定いただけるようお願い申し上げます。

【内山会長】 謹んでお受けいたします。

【交通対策課長】 ありがとうございます。

副区長は、この後公務がございますので、これで退室とさせていただきます。

(副区長退室)

第二部

【交通対策課長】 これより第二部の議題に入りたいと思います。これ以降の議題につきましては内山会長に司会をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【内山会長】 はい。余り時間がない中で、どんどん進行したいと思いますのでよろしく願いいたします。

2. 足立区総合交通計画改定協議会の運営等について
3. 足立区総合交通計画の内容及び実施状況等について

【内山会長】 次第の第二部、1の「委員及び幹事紹介」は、先ほどの委嘱式をもって代えさせていただきます。2の「足立区総合交通計画改定協議会の運営等について」と3の「足立区総合交通計画の内容及び実施状況等について」が議題になります。事務局から説明をお願いします。

【事務局】 次第2、3につきまして、事

務局の古賀から説明させていただきます。

次第2「足立区総合交通計画改定協議会の運営等について」、事務局の古賀から説明させていただきます。

名簿の次のページになります資料2をご覧ください。こちらは足立区総合交通計画改定協議会設置条例になります。この条例に基づいて会議の運営等を進めさせていただきます。

当協議会は、第1条で示しますとおり、計画の改定に必要な事項を調査審議し、区内公共交通の更なる利便性向上のため、区長の附属機関として設置いたします。当協議会は、委員40人以内と幹事で構成し、委員の半数以上の出席があって会議を開催いたします。なお、第7条の「個別具体的な検討を行うため、部会を置くことができる」に則りまして、部会設置を提案させていただきます。

次に、1枚めくっていただきまして資料3をご覧ください。「計画改定の検討体制(案)」になります。協議会と別に個別具体的な検討を行うため、まず、調整部会として協議会会長及び検討部会長、幹事で構成する部会を設置します。これは専門的見地からの助言などを目的とし、必要に応じて適宜開催します。そのほか、事業者部会として、主に交通事業者や区議会議員の方などで構成する部会。次に、利用者部会として、関係団体代表者や公募委員、区議会議員の方などから構成する部会になります。部会での主な検討内容については後ほどご説明させていただきますが、共通して検討が必要な内容につきましては合同部会を開催していきたいと思っています。なお、部会構成員については議題に応じてメンバーの選定を行います。

そのほか、部会ではございませんが、足立区庁内の関係職員から成る庁内検討会を開催し、検討結果を協議会に報告してまいります。

次第2について以上です。

続きまして、次第3「足立区総合交通計画の内容及び実施状況等について」説明させていただきます。A3横の資料4をご覧ください。

こちらは現行計画の施策体系になります。まず、一番左の部分になりますが、都市交

通の目指すべき目標として4つの目標を定めております。この目標を達成するために4つの施策の柱、「1 公共交通施策」「2 自転車交通施策」「3 交通結節点施策」「4 TDM施策等」を立てております。各施策の柱ごとに真ん中の四角枠内になりますが、広域移動の支援や高齢者等の外出支援などの項目を設定し、各項目にぶら下がる形で実施する施策を定めております。実施する施策については一番右側になりますが、区内全域で実施するもの、個別地域で実施するもので分類しており、区内全域の施策数は23、個別地域では53の施策が位置づけられております。

次に、全部で76ある施策がどのくらい進捗しているかを説明します。2ページをご覧ください。柱の1つである「公共交通施策」の実施施策一覧とその実施状況を示しております。公共交通施策については施策数が多いため、一部次ページまで続いておりますが、当ページで説明します。

区内全域で実施する施策がピンクで示す部分、個別地域で実施する施策が緑部分になります。個別地域で実施する施策については短期、概ね5年で実現を目指す施策、中期が概ね10年、長期が概ね20年の分類をしております。

資料右側で各施策の実施状況を示しております。青色部分が実施継続中や検討中、白抜き部分が実施済み、オレンジ色が未実施となっております。公共交通施策については、オレンジ色の未実施が多い状況となっております。

次に、3ページをご覧ください。残りの柱である「自転車交通施策」「交通結節点施策」「TDM施策等」の実施状況です。こちらでは、実施状況で示すとおり、白抜きの実施済みや青色の実施継続中が多くなっている状況になります。

続いて、緑色で示す個別地域で実施する施策の位置や内容、実施状況を図面で説明させていただきます。4ページをご覧ください。短期、概ね5年に実現を目指す施策、28施策を図示しております。まず、赤色部分が実施済み、青色が一部実現、緑色が未実施になります。施策の種類としましては、右下に凡例がありますが、図上、点線で示すものがバス路線の新設等、自転車走

行空間の整備施策になります。図上 で示すものが駐輪場整備等の施策、 で示すものが交通広場の整備、実線で示すものが道路整備施策という形になっております。短期施策については、全28施策中14施策が実施済み、4施策が一部実現、10施策が未実現という形になっております。

次に、5ページをご覧ください。こちらは中期、概ね10年に実現を目指す12施策を図示しております。バス路線の新設や再編等のバス関連、自転車走行空間、駐輪場整備等の自転車関連、交通広場整備等の交通結節点関連を紫色で図示しております。こちらについては、12施策全てが未実施という形になります。

次に、6ページをご覧ください。長期概ね20年に実現を目指す施策13施策を黄色で図示しております。1番のメトロセブンや2番の地下鉄8号線も位置づけられておりますが、全ての施策において未実施という状況になります。

次に、7ページをご覧ください。こちらは公共交通空白地域解消の推移を表しております。公共交通空白地域とは、鉄道駅やバス停から一定距離離れている地域のことです。当計画の定義としては、バス停から道路距離で300m以上、かつ鉄道駅から道路距離で1km以上の区域を指しています。図の方では、区全域を100m×100mのメッシュに切って色分けしておりますが、黄色が平成23年度、現行計画策定時に公共交通空白地域が解消されていた区域になります。この時点で、全体の約93.2%が解消されております。また、赤の部分については、短期施策のバス関連施策が10施策完成したことにより解消された区域で、45メッシュ、約1%、解消率が上がっております。また、水色部分は残存する交通空白地域です。全体の約5.8%になります。なお、白色の部分については平成23年度当時で非居住地域ということで、主に河川や大規模公園を表しております。

続いて、現行計画の実施状況のまとめと、短期施策で未実施施策の検証結果を説明します。8ページをご覧ください。

初めに、左上になりますが、現行計画の実施状況です。ピンク色で示す区内全域で実施する施策は23あり、実施状況として

は の実施継続中が17施策と、多くなっております。これは交通安全教室の継続や都市計画道路の整備など、継続して実施していくという施策となっているためです。合わせて、こちらについては具体的な年次や数値目標はないという状況になっております。

次に、緑色で示す個別地域で実施する施策の実施状況です。短期については28施策中18施策が実現、中・長期については全て未実施ということです。未実施の短期施策10施策については、全てバス関連の施策になります。バス関連施策の停滞理由を検討するために、まずバス業界の現状を調査しました。資料右上になりますが、結果としては、計画策定時と比較すると全国的にバスを運転できる運転手の減少や高齢化の状況があり、また、収支や労働時間、所得を見ますと、厳しい状況であるということが見えてきました。そうした結果もあってか、区内を運行するコミュニティバス「はるかぜ」は運行本数が減少しているという状況です。

次に、未実施の施策について昨年度区民アンケートを実施し、計画路線に対する需要を算出し、運行経費を賄えるかどうかの視点などから、施策実現の検証を行いました。下の部分になります。図につきましては、検証を行ったバス路線の新設やルート変更、サイクルアンドバスライドなど7施策を表しております。

検証結果は資料右下になりますが、1つ目に、バス路線新設等に係る経費を確保できるだけの需要が見込めないという状況です。その理由としては、空白地域をできるだけ解消する路線計画であるため、路線延長が長く、経費が多くかかってしまうこと。また、一部の施策では利用対象となる空白地域の人口が少ないため利用者数が少ないということ。さらに、70歳以上の利用希望者の割合が多いため、シルバーバス利用により現金収入が得にくいこと。最後に、近傍に別路線が存在するため行き先が重なってしまうという問題があります。

次に、2つ目の結果としましては、バスルートを確保するため、道路を改良する必要があります。これは図面に示すオレンジ色の6番

と茶色の20番が該当します。

最後に、図の紫色の18番、サイクルアンドバスライドですが、利用想定者数が紫で示す3カ所で106人という形で駐輪場を整備する費用を賄えない状況や、当該箇所は周辺鉄道駅まで直接自転車で乗り入れている状況があるというのが検証結果になります。

以上が、次第3番の「足立区総合交通計画の内容及び実施状況等について」の説明になります。

4. 今後の検討ポイントについて

【事務局】 続いて、次第4番の「今後の検討ポイント」について説明します。以後の説明については事務局の小松でさせていただきますと思います。

まず、資料5ですけれども、今回の計画の改定に当たりましては、先ほど説明しました現行計画の課題などを踏まえて少子高齢化などの社会情勢の変化であったり、また、昨年度見直しがなされた基本構想、基本計画、そしてつい先月に取りまとめがなされた都市計画マスタープラン、このような上位計画としっかりと整合を図りつつ検討を進めていくことが必要になってくると考えております。計画改定では、最終的には将来にわたって誰もが利用しやすく持続可能な交通が実現できるよう計画がまとめられればと考えております。

こうしたことを踏まえて、今後部会の検討の中でポイントとなってくる事項について説明させていただきたいと思います。

まず、1点目のポイントとして、「現行計画の検証や課題整理」を丁寧に行っていく必要があるかと考えております。現行計画の実施状況であったり、昨今の人口減少など社会情勢の大きな変化などを踏まえて、現行計画の課題などを整理した上で、今後改定の検討を進めていく上で考慮していくべき事項の洗い出しを行っていきたいと考えております。

次に、2点目のポイントである「交通空白地域への対応」について説明します。現在、交通空白地域の解消率は94%を超えている状況ではありますが、依然として空白地域が残存している状況にあります。空

白地域を解消するためにはバス施策を実現していくことが必要になるわけですが、このバス施策が停滞しているのが実情でございます。そこで、空白地域に住んでいる方々の不便の実態を詳細に把握した上で、こうした方々に対する交通サービスをどのように向上させていくべきかなど、空白地域の対応に対してどのようにアプローチしていくべきか、このようなことを検討していきたいと考えております。

次に、3点目のポイントである「バス計画路線の見直し」についてです。バス施策がなかなか進んでいない現状もありますので、現行計画の課題であったり、空白地域への対応などを念頭に置きながら、実現性がより高く見込まれる施策へと見直しを図っていく必要があるかと考えております。

次に、4点目のポイントである「多様な交通手段の活用」について説明します。現在の足立区の公共交通の実態は、南北方向には鉄道が整備されております。基本的には鉄道駅を中心として区内各地にバス交通網が整備されているような状況になっております。今後、人口減少や交通事業者の厳しい経営状況などの社会情勢を考えますと、今までのバス交通だけではなかなか厳しい状況になっていると考えられるかと思えます。こうした視点から、バス以外の、例えば自転車やタクシーの利用も考えて、さまざまな交通をバランスよく活用しながら交通を考えていくことも必要になってくるのではないかと考えております。

次に、5点目のポイントである「超高齢社会に対応した交通サービス」について説明します。高齢化が急速に進む中で、若い頃とは異なって、移動という面から不便さや制約を受けたり、また障害をお持ちの方が増加している状況を考えますと、こうした方々が安心して安全に快適に移動できるような交通サービスをしっかりと充実させていくことも大変重要なポイントになってくるのではないかと考えております。

次に、6点目のポイントである「公共交通の利用促進」について説明します。既存のバス路線であったり、独立採算で行っている交通サービスを今後も続けていくためには、それに見合った運賃収入をしっかりと確保していくことが重要になってくるの

ではないかと考えております。また、公共交通を積極的に利用していただくことにより、マイカー利用の頻度を減らして、結果としてCO₂の排出削減につながっていき、環境負荷を減らすという効果も期待できるため、こういった観点からも公共交通の利用促進に関する検討は重要なポイントになってくるのではないかと考えております。

現時点では、ただいま申し上げましたような検討のポイントを踏まえ、事業者部会や利用者部会、そして協議会の中で今後ご検討をいただきたいと考えております。

資料5について、説明は以上になります。

5. 検討の進め方及びスケジュールについて

【事務局】 続いて、次第5の「検討の進め方及びスケジュールについて」ということで、資料6、7と、順次説明していきたいと思っております。

まず、資料6についてですが、「計画改定の検討の進め方(案)」ということで、まず、検討の進め方についてですが、現段階においてはお手元の資料のような流れで検討を進めていくことになろうかと考えております。

まず、現行計画の検証などを通して課題の整理や洗い出しを行ってまいります。次に、課題や実態をより正確に把握するために例えば利用者の方々が現在の交通サービスについてどのように感じているのか、また、どのような交通サービスを求めているのか、こういったことを聞くための、区民を対象としたアンケートや聞き取り調査等を行っていききたいと考えております。

次に、アンケート調査等を通して見えてきた課題や実態を踏まえて、先ほど説明しました検討ポイントにあったような空白地域への対応であったり、その他のポイントにありましたバス計画路線の見直し、多様な交通手段の活用、超高齢社会に対応した交通サービス、公共交通の利用促進といった内容について段階を踏みながら検討を進めていくような流れになってくるかと考えております。

資料6の説明については以上になります。

続いて、資料7の説明をします。資料7は「計画改定のスケジュール(案)」になります。今回の計画改定は、策定目標を平成30年度末を目途にして検討を進めてまいりたいと考えております。2つの部会と協議会の概ねの開催時期は、資料にあるようなスケジュールを予定しております。本日第1回協議会を開催しておりますが、今年度は現在のところ、年明けの1月と3月に事業者部会、利用者部会をそれぞれ開催することを予定しております。3月開催の部会では、今後実施する区民アンケートの結果などもあわせてご報告させていただければと考えております。

来年度以降は、各部会でご検討いただきました内容について協議会で更にご検討、ご議論をいただきながら改定計画の基本方針や目標であったり、また目標を達成するための施策の内容について検討を進めてまいりたいと考えております。そして来年度の後半には各施策の目標値や指標を検討し、また、施策を実施する時期を定めた実施計画であったり、実施状況をフォローアップするための評価の体制のあり方などを順次検討していきたいと考えております。最終的には来年度の3月、平成31年3月末ぐらいを目標に計画の改定案を取りまとめてご答申をいただきたいと考えております。

資料7の説明については以上になります。

【交通対策課長】 補足になりますけれども、次第2で説明しました事業者部会、利用者部会ですが、各回の議題、テーマに合わせてメンバーを選定させていただきたいと考えております。必要に応じて合同での開催ということも検討しております。部長及び部会については規則に基づいて会長が指名することとなっておりますので、後日、内山会長にご指名いただきたいと思いますと考えております。メンバーについては部会の皆様にはまた改めてご連絡を差し上げてまいりたいと思っております。

また、冒頭、配付資料の説明が抜けておりましたが、総合交通計画の冊子とパンフレットと地図なども用意しておりますので、本日はなかなか全部見ることはできないと思いますが、中身については、またお帰りになって見ていただければと思います。

事務局からの説明は以上でございます。

6 意見交換

【内山会長】 ありがとうございます。

これが現状での、今、区が用意しているポイントだにご理解していただければよろしいのではないかと思います。

全体の話が説明されましたが、この時点で皆様方の意見を拝聴したいと思えます。意見交換ということですが、かなり多岐にわたっております現行計画のいろいろな内容や課題ですが、お気づきの点があれば、委員の皆様からご発言をいただきたいと思えますが、いかがでしょうか。どこからでも結構です。

【はたの委員】 区議会議員のはたの昭彦です。質問ですが、資料4の7ページに足立区の図がありまして、を点線と実線で結んであるのですが、この点線と実線の区別は何なのかということですか。

もう1点、今後の進め方の中で第2回事業者部会と利用者部会のところに区民アンケートの結果の報告ということなのですが、この区民アンケートの中身については第1回事業者部会か利用者部会かわかりませんが、そちらのほうで提案という形で示されるのでしょうか。

【内山会長】 事務局、いかがですか。実線・点線とアンケートはどのようにするのかということですか。

【交通対策課長】 最初に質問のありました、7ページの実線と破線の違いについては間違いのないのですが、その違いについては、また改めて次回の部会、協議会のときに整理させていただきますと思います。

それから、アンケートの内容については、どのようなものについてアンケートをとるかということは、部会等でまたお知らせしながらとかんがえておりますが、なるべく早目にやりたいという気持ちもございます。アンケートについては、スケジュール感になるべく合うように進め方について検討して参ります。

【内山会長】 そのほか、いかがでしょうか。ご質問、ご意見、何でも結構です。スタートですので、どんな観点からでもよろしいかと思いますけれども。

【柳瀬委員】 東京運輸支局の柳瀬といたします。資料4の5ページ、6ページで、中期計画、長期計画ということであったと思うのですが、こちらは全て未実施ということだったのですが、着手して何か問題があったから未実施になってしまったのか、それとも、まだ長期、中期なので、寝かしておいたらできなかったのか、どういう形で未実施になったのか、ご説明をお願いできればと思います。

【交通対策課長】 もとの計画が、総合交通計画は23年12月に作成しておりました。その期日が起点となりますので、5年というところと28年、ちょうど今が概ね5年過ぎたところですね。中・長期については10年、20年ということですので、まずは短期を重点に進めていこうということで、短期施策から進めてまいりましたので、概ね10年、20年の部分の中・長期については、まだ実際のところは着手していないのが実態です。

また、道路環境の整備に合わせて通すような計画もございますので、都市計画道路などが整備された後にできていくものと認識しておりますので、そのような要因もあって、まだ未実施ということになっております。

【内山会長】 実施する気があるかどうかということをお尋ねになられたのではないかなと。

【交通対策課長】 計画に載っている施策ですので、実施する気は当然でございます。ただ、まだまだそこまでは熟してないところですね。

【内山会長】 そのほか、いかがでしょうか。

【佐久間委員】 新日本観光自動車の佐久間と申します。今、アンケートというお話があったのですが、区民に対してアンケートをとるときに、バスがあったらいいとか、そういうアンケートの仕方は、どなたでもあったほうがいいと思えますので、どのように利用しているとか、どういうふうにご利用したいかというアンケートにさせていただいたほうが、現実的なアンケートや意見になると思うのです。過去に私どもの路線でもいろいろな要望を踏まえて路線を延伸したのですが、結果的には、アンケート、

要望ほど乗っていないのが現実で、資料4の7ページに「公共交通空白地域の推移」というのもあるのですが、この空白地域であった所に実際バスを走らせているところも、1時間に1本ですとか、多分実態としてはそういうことだと思いますので、その辺もアンケートによく反映していただいたほうが、本当の意見とか、実際に少なければ少ないなりにどういうふうにしたらいいのかという問題提起ができると思うので、漠然とした質問をして大きな意見を得るというのは必要ないと思います。

【内山会長】 ただ今のご意見に対していかがですか。

【交通対策課長】 貴重なご意見、ありがとうございます。アンケートのとり方につきましては、今委員の方からお話があったとおり、「あったらいいな」ではなくて、「真に必要とされる路線についてはどういったものなのか」ということも踏まえてアンケートを実施したいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【内山会長】 ご意見は、例えばアンケートをやると、要望を聞くみたいになって、要望を聞いても意味がない。つまりアンケートでは絶対に要望は聞かないというぐらいの態度で臨まないといけないのではないかとこのご注意だと思います。つまり、バスの路線は引くけれども、その代わり利用者はどこまで犠牲を払うかということぐらい聞かないと、何でも、神様がくれるバスだから「ありがとう」「ありがとう」になってしまうでしょうという意味と違って間違いないと思います。要望は絶対聞かない。バスを通してあげるけれども、その代わりあなたはどんな犠牲まで払うかぐらいのことまで聞きなさいというご意見と理解しましたので、よろしく申し上げます。

【谷口副会長】 今、佐久間様のご指摘されたことはそのとおりだと思っております。研究成果でも、「もしバスがあったら乗る」という人が本当にバスに乗る確率は10%ぐらいだと言われております。行動と行動意図は乖離しているのです。それでどうするかというと、乗るといふ人に単に×0.1するということもあるのですが、今、バスに乗っている人、バスを使っている人の「あったら乗るわ」は信頼できる、今、車

使っている人の「あったら乗るわ」は信頼できないとか、いろいろ重み付けする方法があります。その辺の質問の仕方は既往研究もありますので参考にさせていただきたいと思います。

【内山会長】 そのほか、いかがでしょうか。

では、私から質問しておかしいのかもしれないけれども、2020年の東京オリンピック・パラリンピックのせいで、大分東京都も街路整備に力を入れて、その影響で足立区も今まで進んでいなかった都市計画道路の整備が進むようになったのではないかと思うのですが、資料4の図によると、都市計画道路施工中、計画というところがあるのですが、都市計画道路の整備計画はいつの時点でできるのですかみたいな情報を入れることは難しいのでしょうか。バスを走らせるためには、ある程度整った道路ではないと具合が悪いと思うのですが、それにしても、平成23年の前の計画の時にはまだオリパラの話などなくて、街路の整備について東京都が一挙に進むなんてこともなかったのですが、そういう意味で、街路の整備計画の進捗の情報は、この機会に入れることはできるのでしょうかという質問です。

【交通対策課長】 資料編のほう、ファイルに綴じているものの17ページをお開きいただければと思います。これは先般発表されました第四次事業代計画の内容を示したものです。青が完成路線、ピンクが事業中路線、オレンジが優先整備路線、点線のところがその他の計画路線という形になっています。紫色っぽくなっているのが木密地域不燃化10年プロジェクトということで、この部分について色ははっきりしないのですが、一部この中に記載しておりますので、概ねこの事業中もしくは優先整備路線の方から整備は入っていくという形になっています。もし必要であれば、また改めて詳細なものについてはお示ししたいと考えています。

【内山会長】 いかがでしょうか。

【志自岐委員】 公募委員の志自岐と申します。アンケートとともに聞き取り調査もするということなのですが、これはどういう形で、どういう方に聞き取りをするので

しょうか。

あと、これまで交通に関してアンケートをとったことはあるのでしょうか。それはどんなアンケートで、どのような結果になったのか、何か資料をいただければと思います。

【交通対策課長】 まず、過去のアンケート結果ということなのですが、前回の総合交通計画を作成した時点で、同じように区民の方々の意識調査をとっています。これについてはまた改めてご提示するとともに、今回、そういったものをベースにして、現時点での意識の違いはどうなってきたのか、そういったことも含めてアンケート調査を実施していきたいと考えています。

聞き取り調査については、まずはアンケート調査を実施した上で、どういったところが不足しているとか、具体的にそのイメージがなかなか出てこないの、そういった中で、追加のアンケートなのか、もしくは聞き取り、ヒアリングなのかということも含めて詳細な内容について調査を進めていきたいと考えています。

【内山会長】 調査結果を手に入れることはできますかという。

【交通対策課長】 調査結果については、また改めて協議会もしくは部会の席で資料としてお渡しできるように事務局で整理したいと思います。

【内山会長】 「アンケート調査」という表現ですけれども、多分、いわゆる交通調査、例えばパーソントリップ調査だとか、平成23年に実施した着地調査だとか、アンケート調査というと、どういう意識を持っていますかみたいな調査なのですが、それと同じように意識調査の1つには違いないのですが、「あなたは1日何回、自動車に乗りますか」とか、「あなたは病院に行くときに自動車に乗りますか」というのもアンケート調査と言えばアンケート調査ですので、もう少し幅広く考えてみると、過去の調査結果を皆さんにご提示するというのは悪いことではないのではないかなと思います。大変な作業量になるかもしれませんが、なるべくよろしく願います。

そのほか、いかがでしょうか。

【岡村副会長】 東洋大学の岡村です。アンケートの話ばかりになってしまうのです

が、多分、次はもう部会になってしまうので、半分要望ということですが、もしやるとすると、いわゆる「バスが欲しいですか」というのはないというのは恐らくそうで、資料5に「今後の検討ポイント(案)」というのがあるので、それに即した形でぜひ説明を、かなり詳細にアンケートを作っていたのがいいのかなという印象を持ちました。例えば交通空白地域はかなり重要な論点になるはずだと思っています。難しいのは、300mというものに根拠があるかということ、あってないようなものなわけですね。直線距離で300mというのは地図でコンパスを描くわけですから、実際には道のりでは400mぐらいかと思っています。でも、恐らく70代前半ぐらいの方であれば500mぐらい、平坦であれば、余り問題はなくて、むしろバスの本数が多いと思っている人が多いかもしれない。一方で、駅まで300m歩けば駅に行けるのだけれども、それがつらくて動けないという方がこれからどんどん増えてくる。そうすると、バス停から300m以内、駅から800でしたか1,000でしたか、というので政策を立案することそのものに多分問題が出てくるのがこれからの時代になってくる。そうすると、通勤通学の方は今のような定義でいいのだけれども、高齢者としても、元気な方と必ずしもそうではない方とで、どういうふうに現状の移動が身体的な制約とどう関係があるのかというのは、定量的にやっているようで、あまりやっていないので、なかなか関係性の把握が出来ないので、そうした中でデータがなくてバス停まで400mだからバスを引きましょうと言われてもなかなかだし、逆に、市民から、バス停まで300mなのだけれども、それができないのです、そこまで歩けないのですよという応募がたくさんあっても、いえいえ、あなたのところは不便地域ではありません、おしまいという、今まで多分そうやってきたのだろうと思うのですね。なので、そこに対して一定の答えとまでは言わないのですが、数値である程度裏づけができるようなものが、例えば今は交通空白地域だけの話だけですけれども、裏付けがあれば、アンケートは非常に価値があると思いますので、ぜひそのあたり、

早くやりたいと思いつつ、丁寧にやりたいなというのが、これは要望です。特にお答えは結構ですのでお願いします。

【交通対策課長】 1点だけ。空白地域の我々の定義ですが、改めてご紹介しますが、バス停から300m、あと鉄道駅から1kmということです。ただ、今、岡村副会長からの話で、コンパスで描くようなものではなくて、今回の私どもの計画については道路距離で前回の計画のときから設定しておりますので、道路が曲がっていればその分、近くても空白地域になっているというのはそういったところも一部あるということでご理解いただければと思います。

【内山会長】 どうもありがとうございます。

そのほか、いかがですか。

【鈴木委員】 鈴木真理子と申します。水色のファイルの16ページにあります「運転免許返納者数の推移」というところで、75歳以上の方が区内にとっても住まわれているということで、運転免許を返納してからバスとか電車などを利用して外出しているのかどうかなどもアンケートに記載していただきたいと思いました。自転車の利用についても含めて調査の内容に加えていただければと思います。

【内山会長】 そのとおりですね。よろしいですか。

そのほか、いかがでございましょうか。

もう1つだけ。バス停留所の話ですが、もともとはバス停というのはバス会社を作って、皆さん思い出せばわかると思いますが、コンクリートで固めた土台の上にポールを立てて、バスのマークをつけてある。つまり、昔はそういうことからいうと、別にバスストップというのは、ただ単にこういうものが歩道に置いてあっただけで、勝手にバスに乗る人が集まってきた。そのくらいのものであったわけですが、道路というものを公共で用意して、それをバス事業者が利用するという、バス事業というのはそういうものですから、そうなのですが、だんだん時代が手前に来て、足立区もそうなのですが、まだ「はるかぜ」というコミュニティバスができる前に、同じ停留所でもバス停でも、会社が違えば2社あれば2本立ってしまうし、3社あれば3本立ってし

まうとか、そういう意味で利用者不在のバスストップというか、バス停の案内表示が結構目立ったのですが、そういう意味で反省を込めて、せめて3社が3本立てるのはおかしいから、合わせて1本にしましょうとか、だんだんそうなるわけですが、もともとはからいうと、バス事業者ごとにバスストップを立てるのは当たり前です。そういう意味で、バス事業者が協力していただいて利用者のためにバス停留所を一本化するということにだんだんなっていると思うのですが、現在のバスストップを見ると、これだけ立っているところが多いのですが、バスストップというよりも、バスストップという、バスが止まる場所から、バスが止まるポイント、地点を表示すればいいということだけなのですが、だけど、実際はそこに人が待つわけですから、人が待てる空間という概念からいうと、まだまだ随分発達していないと思うのですね。そうでないところもだんだん出てきましたけれども、そういう意味で私の要望としては、人待ち空間、人が待てる空間というのは積極的に整備しなければいけないと思います。それをするのは公的機関、つまり、区が用意しなければいけない。そういう、区が用意すべき事項としても、ただ道路をつくれれば、先ほど都市計画道路が整備される図面が出ましたが、それだけで交通空間は十分ですかという、バス事業を考えると決してそうではなくて、バスの人待ち空間というのも用意しなければいけない。だからそういう覚悟も区役所側にはしていただきたい。せめて次の総合計画改定の際には、バスの人待ち空間はバス停、ストップという点ではなくて、ある面積を持った、雨の日でも風が吹いても、ちゃんと人が待てるような空間を公側で用意しますぐらいのことができるような方向に進めていただければと思っておりますので、よろしくをお願いします。かなり無理な注文をしているのですが、すぐ「お金がない」とか言われてしまうのですが、そういうところを整備することが重要だと思っておりますので、よろしくをお願いします。

そのほかはいかがでしょう。

【佐久間委員】 たびたびすみません。各部会に入る中で、多分バス路線で、コミュ

ニティバスの前が、バスだけで言えば路線バスが幹だと思うのです。コミュニティバスが枝になっているのではないかと思うのですね。さらに計画で実施されていないところは、さらに葉っぱといたしますか、条件の悪いところになるから整備が遅れているのだと思うのですけれども、その辺をバス事業者からの意見でいいますと、利用者側の方がバスに代わるものがないかどうかというご意見を利用者部会から出していただきたい。

もう1つは、仙台市営バスさんがもう46路線全て赤字だと。黒字路線の鉄道がなくなってしまったと。多分ほとんどのバス事業者が黒字というのは少なく、赤字路線で運営しているのだと思うのですね。その中でどうしたらバス離れにならずに、バスを利用していただけるかというご意見も、今回できたら話が出てくるといいなと思うのですが、よろしく願います。

【内山会長】 そういう視点で調査をお願いします。

そのほか、いかがですか。

【野村委員】 足立区老人クラブ連合会の野村と申します。今後のスケジュールですが、細かいことをお聞きして申し訳ございません。今の時点では無理なのかとは思いますが、平成29年度の4回の日程、今の時点でせめて1月の日程が決まっておりますらお知らせ願えればと思います。新年と年度末の時期ということでいろいろと行事が混み合っておりますので、決まっておりますら結構ですが。

【交通対策課長】 まだ日程は調整中なのですが、1月22日頃を予定したいと思っています。まだ確定ではありませんので、決まり次第また改めて出席される皆様方にはご案内を差し上げたいと思います。

【野村委員】 それは部会ですね。

【交通対策課長】 そうです、部会です。

【内山会長】 そのほかいかがでしょうか。

【柳瀬委員】 東京運輸支局の柳瀬です。資料5の検討ポイントの中にも書いてあるのですが、多様な交通手段の活用とありまして、今お話を聞いていると、バスをメインとして考えられているなというところが少し見えたので、実は今タクシーに関して地域公共交通の位置づけがされておしま

して、その運用、活性化について今業界を通して努力していただいているところで、あくまでも大量輸送ということではバスということも考えていただければ十分いいのかなというところなのですが、免許返納という話があったり、高齢者の移動だったり、障害者の方の移動だったりということもありますので、ぜひタクシーの関係も考えていただいて、区内の全体的な移動ということで、そこも含めてお考えいただければなと思います。

今現在、私はバスとタクシーを所管しているので、その辺も話させていただければと思いますが、バスについては、先ほども委員がおっしゃったとおり、赤字という形で補助金などを使って維持していただいているところです。しかしながら、補助金だけでもなかなか難しいところがあったり、あと運転者さんの高齢化ということで、バス事業全体を維持していく、またはタクシー事業を含めて維持していくことが非常に困難になってきているところもございまして、バス、タクシーを活性化していかないと地域公共交通が維持できなくなってくる可能性が出てきます。これから労働基準法などの改正もありまして、労働時間が、今まで公共交通機関というか、運転者さんの関係で抑制がなかったのですが、これから働き方改革の関係等で基準法などが改正になっておりまして、労働時間の制約も出てきてしまったりということがあります。ですので、そういった部分も踏まえて考えなければいけないところがありまして、バス業界もタクシー業界も非常にご苦労されているところもございまして、先ほどのアンケートの話から言うと、聞けば絶対「走ってください」と住民の方はおっしゃっていただくことになると思うのですが、あくまでも交通事業者としての維持もきちんとしていかなければいけないところも考えていただいて、このようなご議論を進めていただく必要があるかなと考えておりますので、ぜひその辺もあわせてご検討いただければと思います。よろしく願います。

【内山会長】 確かにそのとおりですね。

そのほかいかがでしょうか。

この総合交通計画というのは大分前から

足立区さんは一生懸命取り組んでいて、先ほど岡村先生から、300mというのはコンパスで描いたらそうなのではないというお話がありましたが、もちろん、随分昔からデジタルカメラでも画素数がどんどん増えてきて、今はもう本当に何百万画素というきめの細かい画像が出ていて、以前はそんなにきめの細かいのは難しかったわけですが、だんだんこういう交通計画の策定でもきめの細かさ、解像度の高さが大分適用できるようになって、足立区では先進的に、資料4の後ろにもありますが、100mメッシュで捉えて、メッシュで表現、いわゆる町丁目といいますか、ゾーン界といいますか、何丁目はこういう自由曲線の絵で、それで連続させているような絵をつくっていません、100mメッシュという1つのユニットで、そういう解像度で示しているわけです。100mメッシュというのは、面積にすると1haになるわけですが、一般的に都市部では1ha当たり何人ぐらい住んでいるかというのが1つの指標になるのですが、普通の住宅地だったら多くてヘクタール100人とか、そういうのが1つの目安になっているわけです。もちろん、高層住宅であれば、ヘクタール当たり1,000人というところもありますけれども、一般論としてヘクタール当たり100人という目安があるので、100mメッシュというのはそういう意味でも直観と整合するような絵になっている。100mメッシュあたりでどのくらい人口がいますよとかいう濃淡図を示すと、これが標準的な100m当たり100人のところがこんなものでとか、あるいは高齢者人口がどのくらいいるというのも、100m当たりで示すと、かなり都市計画的な図面としてはきめの細かさが反映された図面になっているということですし、なぜそういうことをしなければいけないかということ、委員会に出席なさっている委員の皆様の理解力を高めるということもさることながら、こういう媒体を使って区民に知らせると。つまり説明力といいますか、アカウンタビリティと言いますか、そういう説明力を付加した情報を区から発信しているということがすごく重要な点であって、そういう意味で、ただ300mの円を引いて、ここが空白地帯という

のではなくて、300mという直線距離ではなくて、ちゃんと道路のネットワークの計算をして、300m以上動いたら空白になるという操作をして図面として出しているわけです。総合交通計画策定作業という長い歴史の中で、それだけの蓄積が既に足立区ではあるということをご理解していただいた上で次なるステップへ。このようなことをやっている市区町村はほかにないのではないかと思うのですが、そういうことをご理解の上でいろいろな話を進めていければと思います。足立区の宣伝になってしまいましたけれども。

【谷口副会長】 今のご意見に関連するのですが、私は筑波大学におり、茨城県にあるので、茨城県のいろいろな町を見ていますが、こんなに厳しい、道のりで300mとか、駅まで800mでしたか、1kmでしたか、そんな厳しい基準でやっている市町村はないのですね。茨城県は、全然公共交通がないので、バス停まで400mとかバス停まで500mと、円でやって、あと駅まで1.2とか1.5kmという基準で試算しているところもあります。ですので、こんなにすごく便利なのに交通空白地帯と言うのですかというのを、最初、区の方からご説明いただいたときに私はすごく強く申し上げたのですね。

先ほど、岡村先生も内山先生もおっしゃっていたように、メッシュが空白であっても、実はその地域の方は全然困っていないかもしれないし、あるいは、もっと駅に近い人(いわゆる交通空白地では無い所に住む人)でも困っているかもしれません。私は「メッシュの空白をなくすことが最終目的ではない」ということは、皆さんの共通認識とした方がいいのではないかと思います。メッシュの空白があったとしても、区民の移動満足度が全体的に上がるのであれば、それを高めるような施策を考えていくのが最終目的なのではないかなと思いました。というコメントが1つです。

あと、質問ですが、資料6の矢印が太い矢印と点線の矢印で違うのですが、これはどういう意図があるのでしょうか。例えば交通空白地域への対応とか計画路線の見直しとか、そういうふうに論点を絞るという意味でこういうふうになっているのか。も

し交通空白地域への対応の後にバス計画路線見直しとなると、バス計画路線の見直しは交通空白地域のためだけなのかなとも見えてしまうので、その辺はどういうふうにお考えか、教えていただけますか。

【事務局】 ただいまのご質問ですが、まず今事務局で考えておりますのは、施策とか目標を考える前に、まず既存の計画の課題、あとアンケートもそうですが、そのような基礎的調査をきちんとしっかりやろうということ、線としては大きくというところ、線としては大きくというか、太くするような意味合いにしております、それほど大きな意味はないのですが、ただ、意味合いとしてはそのようなトーンで太くしております。検討内容についても確定しているわけではなくて、今の時点で想定している内容がこんなところかなと。ただ、先ほどから話がありますとおり、足立区については交通空白地域の対応をどうするかというところが既存計画からの流れで着目される部分になりますので、そういった部分をまず初めの方に検討していくポイントになってくるかなと。そしてそういった部分が見えてきた後に、それぞれバス路線とか、それで足りない部分を多様な交通でカバーするというところにつなげていくのかなというところの案で、そのような資料の作り方になっております。

【原委員】 障害者団体連合会の中の、私は視力障がい者の原則子と申します。今までの皆様のご意見を聞いていて、また、今の筑波大学の先生のメッシュのお話を聞いて、いろいろ感じたこととお願いがあります。

私は視力だけで、一応歩けます。バス停まで800mでも1kmでも歩けます。しかし、私たち障害者の中にはいろいろな病気とか事故で車いすの方がたくさんいらっしゃいます。先日も会議の中で、バスとか電車に乗りづらいので、自宅の前からタクシーを使いたいというのが一番多いのです。以前は介護タクシーというのがかなりあったらしいのです。私は前のことはわからないのですが、今は、先ほど事業者の方がおっしゃったように、採算が合わないのか運転手さんがいないのか、そういうこともあるらしいのですが、足立区の中で介護タクシーというか、介護バスというか、共

同体か、そういう事業者があって、利用できていたのが、今は足立区ではそういう利用ができないので、他区の事業者を利用しなければならないとうことで困っている意見が出ていました。ですので、先ほどアンケートをとるというお話の中に、ぜひ障害者の方が、ですから、バス停とか乗り場が本当に近くにたくさん欲しいのですね。それと、本数も細かく欲しいのですね。そうしましたら利用しやすいし、利用者の方ももっと増えるし、あと段差をなくした乗れる乗り物を要望しておりますので、お酌み取りをお願いしたいと思います。

【内山会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【鈴木委員】 たびたびすみません。鈴木真理子と申します。

資料4の1ページ、右上に「デマンド型の交通サービスの提供」と書かれているのですが、この「デマンド型の交通サービス」というのはどういうものなのか。また、今区内でそのようなサービスをされているのかどうかもお聞きしたいのですけれども、よろしく申し上げます。

【交通対策課長】 「デマンド型の交通サービスの提供」につきましては、総合交通計画本編の冊子の29ページに、デマンド型の交通サービスの提供を検討しようということで、総合交通計画の中に記載したところですが、内容はどこまで煮詰めていたかというのはなかなか想定することは難しいのですが、デマンド型の交通というのは需要に応じて、そこまで迎えに行くとか、バスが止まる場所をあらかじめ決めておいて、そこまで連絡して迎えに行く、ある程度路線を回るとか、さまざまな形態がそれぞれの地方の市町村などでよくやられています。こういったことが足立区内でできるのかというのは今検討もしたところですが、厳しいのかなというイメージを持っているのが実態です。

現状として、今、区内でデマンド型の交通サービスがあるかということ、恐らくないだろうと思っています。例えばデイサービスとか福祉系のサービスのところの事業者が、そういった方々を対象にする送迎を行っていますが、公共輸送としてのデマンド型のサービスは行っていません。

7 閉 会

【内山会長】 ありがとうございます。
その他いかがでしょうか。

第1回目ではございますが、協議会の議事次第にも書いてありますが、15時半から17時という、あと2分ぐらいで17時を迎えてしまうのですが、特にここで意見を言っておかなければならないことがあれば、ご発言をお願いしたいのですが。

もしなければ、今日は1回目で、帰ったらこんなことに気がついたみたいなこともあるかと思えます。その場合は事務局にご連絡いただければありがたいと思います。

では、恐縮ですが、時間制約のゆえに、ここで意見交換は終了したいと思います。

8 事務連絡

【交通対策課長】 ありがとうございます。
た。

事務局より今後の日程等についてご連絡させていただきます。

次回の協議会及び部会の開催については、具体的に日程が決まり次第、改めてご連絡を差し上げたいと思いますので、よろしくお祈いします。

なお、本日の議事録につきましては、完成次第お送りさせていただきます。

あと、事務連絡になります。ご報酬を受け取りになる方でマイナンバーの関係書類をまだご提出いただいていない方は、大変お手数ですが、事務局までお声がけいただきたいと思います。

最後に、本日、会場に車でお越しになられた方につきましては駐車券を配布させていただきますので、入口にて係員にお声がけくださいますようお願いいたします。

本日はお忙しい中、お時間をいただき、本当にありがとうございました。お忘れ物のないよう、お気をつけてお帰りください。

これもちまして、第1回足立区総合交通計画改定協議会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。