

足立区総合交通計画改定協議会
第5回事業者部会 会議録

会 議 名	足立区総合交通計画改定協議会 第5回事業者部会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成30年10月17日(水)		
開催時間	午前10時00分開会～午前11時15分閉会		
開催場所	足立区役所12階 1205C会議室		
出席者	岡村 敏之 部会長	工藤 真紀 委員	木津 和久 委員
	後藤 尚大 氏 (小瀧正和委員代理)	石井 貴史 委員	大野 圭太 氏 (和田明委員代理)
	野田 和宏 氏 (矢島史昭委員代理)	深津 光市 委員	上田 浩一 委員
	西窪 裕光 委員	栗原 夏樹 委員	佐久間 洋行 委員
	寺嶋 仁司 氏 (樽澤正人委員代理)	鈴木 あきら 委員	いいくら 昭二 委員
	長澤 興祐 委員	勝田 実 幹事	中村 明慶 幹事
	川口 弘 幹事	大山 日出夫 幹事	土田 浩己 幹事
欠席者	村上 基宏 委員	吉浦 宏美 委員	
会議次第	別紙のとおり		
資料	【資料1】計画改定スケジュールについて 【資料2】総合交通計画改定の実施事業(案)について 【参考資料】地区別の交通状況カルテ		
その他			

(審議経過)

交通対策課長 皆さん、おはようございます。それでは、定刻になりましたので、ただいまから足立区総合交通計画改定協議会第5回事業者部会を開催させていただきます。

私、事務局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。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ご多忙の中ご参加いただきまして、まことにありがとうございます。前回9月の協議会に続いての開催となりますが、本日は具体的な事業の案についてご提示させていただきたいと存じます。まだ案の段階でございます。内容について皆様からのご意見を伺って、より中身の濃いものにしていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、本日の資料についてご確認させていただきます。次第並びに資料につきましては、事前に発送させていただいておりましたけれども、参考資料を本日席上配付させていただいております。

まず、先日事前にお送りしたものでございます。次第と資料1で「計画改定スケジュールについて」というものがA4縦になっております。それから、資料2で「総合交通計画改定の実施事業(案)について」ということで、A3のものとA4のペーパーの混在しているものでございます。それから、本日席上で配付した資料で「地区別の交通状況カルテ」ということで、A4の表紙にA3のものがございます。

以上、本日の資料でございます。資料に不足等がございましたら、事務局のほうまで、途中でも結構でございますので、お申し付けいただきたいと思います。

本協議会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きましては区のホームページで公開させていただきますので、あらかじめご了承ください。また、会議風景を事務局にて撮影させてい

たきますので、これについてもご承知おき願います。

本日は、お手元でございます次第に沿って進めさせていただきます。

まず初めに、事業者部会の会長であります岡村部会長より開会のご挨拶をいただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

岡村部会長 皆様、よろしくお願いいたします。

挨拶というほどでもないですので、早速議事に入れればいいかなと思っております。よろしくお願いいたします。

交通対策課長 ありがとうございます。これ以降は岡村部会長に司会をお願いしたいと思います。岡村部会長、よろしくお願いいたします。

岡村部会長 それでは、早速、次第の2「計画改定スケジュールについて」につきまして事務局からご説明をお願いします。

事務局 次第2「計画改定スケジュールについて」、事務局の古賀から説明させていただきます。座ってご説明させていただきます。

まず、資料1をご覧ください。「計画改定スケジュールについて」になります。今回ご議論いただく内容は、網かけの部分、改定計画の中で位置づける実施事業についてになります。今回は協議会を開催しまして改定計画の進行管理について議論し、その後、年度内の計画案作成を予定しております。

次に、次第3「総合交通計画改定の実施事業(案)」についてご説明させていただきます。

資料2、A3横の「総合交通計画改定の実施事業(案)について」をご覧ください。

前回の協議会で、資料中ほどの4つの施策、公共交通施策、自転車施策、交通基盤整備施策、公共交通利用促進施策とその施策目標までご確認いただきました。今回は、4つの施策にぶら下がる事業、全部で24

事業ありますが、それぞれの内容などをご説明させていただきます。

次のページ、A 4 縦の資料をご覧ください。

初めに、公共交通施策のうち、鉄道新線の整備促進事業（メトロセブン）になります。

まず現状です。図上緑色の線でお示しする赤羽から葛西臨海公園まで環七に沿った環状鉄道メトロセブンについては、平成 28 年 4 月の交通政策審議会答申の中で、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置づけられました。現在、関係自治体と課題解決を図るため、検討等を行っております。

今後の進め方としましては、引き続き関係自治体等と連携しながら、メトロセブン実現に向けた調査・研究を長期的に行っていきます。

下段にスケジュールを短期、中期、長期で記載しておりますが、短期はおおむね 5 年以内の実現できるもの、中期がおおむね 10 年、長期が 10 年以降でお示しております。また、事業の役割分担として実施する機関を記載しております。

最後に、表の上段に実施地区として、「特定地区」または「区全域」の記載がありますが、特定の地区で事業を実施するものは「特定地区」、区全域で展開する事業が「区全域」と記載しております。それぞれの事業カタログを同様の考え方で記載しております。

次に、2 ページをご覧ください。鉄道の延伸促進事業です。

初めに、地下鉄 8 号線の区内延伸です。

現状では、こちらも平成 28 年 4 月の答申で意義のある路線として位置づけられ、中でも足立区を通る押上から四ツ木、亀有を通過して野田市までの区間は、都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部のアクセス利便性の向上を期待されています。区では、地下鉄 8 号線整備促進大会の

開催など、区内延伸の取り組みを実施しています。

今後の進め方は、答申の課題として示されましたように、沿線自治体と協調して事業性の確保に向けた沿線開発等の検討を進め、東京圏で必要な鉄道ネットワークとなるよう取り組んでいきます。

次に、3 ページをご覧ください。常磐新線の秋葉原～東京駅間の延伸です。現状では、こちらも平成 28 年 4 月の答申で国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトに位置づけられました。また、この路線は都心部と臨海部を結ぶ地下鉄構想線と相互直通運転を行うとされております。

今後の進め方としましては、引き続き関係自治体と協力しながら、実現に向けた要請活動等を行っていきます。

次に、4 ページをご覧ください。混雑緩和対策事業です。

初めに、日暮里・舎人ライナーです。

現状は、ピーク 1 時間当たりの混雑率が平成 29 年度値で 187% となっています。この状況を改善するため、2020 年春ごろに 2 編成の増備が予定されております。また、ソフト面の対策として、通勤時間をずらして混雑を緩和するなどの時差 Biz の取り組みが実施されています。

今後の進め方としましては、車両を増便、現在の 5 両編成の車両を 6 両や 7 両編成に増やすこと、それに伴うホーム延伸など、東京都交通局へ要請していきます。また、時差 Biz の取り組みについて、区でも情報発信を進めていきます。

写真は、混雑緩和対策として、4 人がけのボックス席ではなく、新たに導入されたロングシートの車両になります。ロングシート化は平成 27 年 10 月から行われていますが、こういった対策も行われています。

次に、5 ページをご覧ください。つくばエクスプレスの混雑緩和対策です。

現状は、新型車両を 2020 年春から 5

編成導入し増便すること、また、座席のロングシート化を進めることが示されています。

今後の進め方としましては、車両の8両化導入の要請を行っていきます。また、つくばエクスプレスも時差 Biz に協力しており、混雑の見える化などを進めていますので、区でも情報発信を進めていきます。

次に、6ページをご覧ください。踏切解消事業です。

現状ですが、竹ノ塚、北千住駅であかすの踏切が存在し、道路渋滞やまちの分断など問題が発生しています。

今後の進め方としましては、竹ノ塚では現在行われている連続立体交差事業を進めていきます。また、北千住については鉄道と道路の立体交差化を検討していきます。なお、竹ノ塚のスケジュールについては、現時点では2020年度完了になっていますが、現在、工期延伸の手続きを進めているところです。

次に、7ページをご覧ください。ホームドア設置など鉄道のバリアフリー化事業になります。現状としましては、ホームドアは、TX、日暮里・舎人ライナーの全駅、千代田線の一部で整備されている状況です。また、エレベーターについては堀切駅で未設置という状況です。

今後の進め方としましては、ホームドア設置に関して鉄道事業者に要請していくとともに、区でもホームドアを設置する鉄道事業者への補助金交付要綱ができましたので、整備の支援を行っていきます。また、堀切駅のエレベーター設置に向けた検討を進めていきます。

次に、8ページをご覧ください。拠点間バス路線などの維持・強化事業です。

現状としましては、7つのエリアをエリアデザイン地区と位置づけ、まちの魅力向上を進めています。

今後の進め方としましては、この7つのエリアデザイン地区などの拠点や、その他、

駅周辺などの拠点間を結ぶ路線を維持・強化していきます。維持するためには、後ほどご説明する公共交通利用促進施策を実施すること、強化については、まず短期的に文教大学や東京女子医科大学東医療センターまでのバス路線の強化を進めていきます。また、都市計画道路等の整備に合わせたバス路線の再編について、バス事業者と連携して進めていきます。

次に、9ページをご覧ください。交通不便地域のバス路線導入事業です。

現状としましては、日常生活における移動について、目的地までの利便性が悪く、不便度が高い地域があります。その中でも不便を解消する移動手段としてバスに対するニーズが高い地域が存在しています。

今後の進め方としましては、該当する地区の移動ニーズが高い移動先をバス構想線と位置づけます。この構想線をもとに、実現性、実効性の高いバス路線を計画し、バスの運行を実施するために、行政、地域、バス事業者が連携した図のような検討組織を立ち上げ、その中で運行計画の検討や社会実験などを実施しながらバス交通の導入を進めていきます。

スケジュールとしましては、まず短期的に1地区でバス構想線をもとに検討会を立ち上げ、本格運行を目指していき、中長期で順次ほかの地区を進めていきたいと考えております。

次に、10ページをご覧ください。バスのバリアフリー化事業です。

現状、バス車両はノンステップのバスが多く運行されていますが、一部の車両はワンステップバスが残っている状態です。写真の左側がワンステップ、写真の右側がノンステップになります。

今後の進め方としましては、誰もが利用しやすいノンステップバスの導入をバス事業者に要望していきます。

次に、11ページをご覧ください。バス停の利用環境整備事業です。

現状としましては、バス停にベンチや上屋、点字ブロックの整備を進めています。

今後の進め方としましては、はるかぜのバス停については、区で整備可能なバス停について整備を進めています。路線バスのバス停についても整備を進めていくために、バス事業者に要請していきます。

次に、12ページをご覧ください。ユニバーサルデザインタクシーの導入事業です。現状としましては、誰もが利用しやすいUDタクシーの導入が進められています。

今後の進め方としましては、UDタクシーのさらなる普及を目指し、タクシー事業者への要望等を行い、誰もが利用できる環境整備を進めていきます。

次に、13ページをご覧ください。タクシーの利便性向上事業です。

現状としましては、タクシーは、地域公共交通としての機能を十分発揮できるよう利便性向上を図ることが必要になっております。

今後の進め方としましては、タクシーを手軽に呼ぶことができる配車アプリや電話での呼び方、予約の仕方など、情報を発信していきます。

次に、14ページをご覧ください。新たな公共交通の導入事業です。

現状としましては、移動ニーズが多様化する中、適切な移動需要に応じた交通手段の導入が必要になります。

今後の進め方としましては、地域の不便実態を詳細に把握し、実効性、実現性のある交通手段を導入するために、地域が主体となった検討会を立ち上げ、その中で運行計画や社会実験などを実施しながら本格運行を目指していきます。

書きのところになりますが、実施地区としましては、交通不便度が高いが、バスに対する需要は少ない地区を基本に実施してまいります。

次に、15ページをご覧ください。条例に基づく自転車安全利用の推進事業です。

現状としましては、自転車利用が多い状況もあり、利用マナーに関する要望が多くなっています。

今後の進め方としましては、来年度に自転車の安全利用に関する条例の制定を目指し進めています。この条例に基づき、交通ルールの徹底に関する活動や自転車損害賠償保険への加入促進も進めていきます。

次に、16ページをご覧ください。自転車走行環境整備事業です。

現状としましては、自転車が関与する事故が多い中で安全に走行できる環境づくりが求められています。

今後の進め方としましては、区の主要駅周辺等の自転車走行環境を短期的に進めていきます。中長期的には、都市計画道路などでの整備を進め、自転車の広域ネットワーク化を進めていきます。

写真は、西新井駅周辺で実施した自転車ナビライン（青矢印）やナビマークの事例になります。

次に、17ページをご覧ください。駐輪場の整備事業です。

現状としましては、違法駐輪対策等のため駐輪場の整備を進めております。

今後の進め方としましては、駐輪場の改修に合わせ、子ども乗せ自転車など大型車対応の駐輪スペースを拡充していきます。また、区の補助制度を活用した民営駐輪場の整備促進を進めていきます。

次に、18ページをご覧ください。サイクルアンドバスライドの啓発事業です。現在、一部のバス停付近に駐輪場が整備され、家からバス停に自転車で向かえるようになっています。

今後の進め方としましては、駐輪場に空きスペースもあることから、存在を知らないということも考えられるため、サイクルアンドバスライドをPRし、利用促進を図っていきます。

次に、19ページをご覧ください。自転車シェアリング事業です。

現状としましては、コミュニティサイクル「あだちゃり」を区内3カ所で実施しております。それと別に、1カ月単位で借りられるレンタサイクルを北千住で行っております。

今後の進め方としましては、公共交通機関の補完等の視点も踏まえ、コミュニティサイクルの拡充や民間事業者と連携したシェアサイクルの導入を検討していきます。

次に、20ページをご覧ください。放置自転車対策事業です。

現状としましては、街頭指導や撤去活動を行っております。さらに、不要になった自転車が路上に放置されないよう、無料引き取りも行っております。

今後の進め方としましては、放置自転車の多い時間帯を調査し、街頭指導員を集中的に配置するなど強化していきます。あわせて、自転車の施錠の周知を引き続き実施し、盗難による放置自転車削減も進めていきます。

次に、21ページをご覧ください。交通安全教育事業です。

現状としましては、幼稚園、保育園から高齢者まで幅広い範囲で交通安全に関する教育・啓発活動を行っております。

今後の進め方としましては、引き続きこれらの取り組みを実施し、交通事故の防止を進めていきます。

次に、22ページをご覧ください。都市計画道路等の整備事業です。

現状としましては、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）に基づき整備を進めています。図上で赤い線が事業中路線、オレンジ色の線が優先整備路線になっております。また、優先整備路線ではありませんが、江北地区の補助138号線の早期整備の検討や、都市計画道路ではありませんが、西新井駅西口地区で主要区画道路の整備を進めています。今後も引き続き都市計画道路等の整備を進めていきます。

次に、23ページをご覧ください。駅前広場の整備事業です。都市計画マスタープランで整備が位置づけられている竹ノ塚駅、西新井駅、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅において整備を進めていきます。

次に、24ページをご覧ください。モビリティ・マネジメントの実施事業です。

まず、モビリティ・マネジメントとは何かということですが、一人一人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向、例えば過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用するなど、自発的に変化することを促す交通政策になっております。公共交通の利用促進の取り組みを支援するなどの目的で、近年各地で取り組まれるようになっております。

今後の進め方としましては、居住者、企業、学校などで実施していきます。具体的には、居住者等には、まず公共交通の状況を知ってもらうことから始め、交通のガイドブックを配布するなどを行います。また、学校では、子どものころから公共交通になれてもらうため、公共交通の役割、重要性を考える授業や乗車体験などを実施していきます。

次に、25ページをご覧ください。ICカードの導入、利用拡大事業です。

現状としましては、ICカードの導入や定期券としての活用、乗り継ぎ割引など利便性向上が求められています。

今後の進め方としましては、全ての公共交通機関でICカードが導入できるよう交通事業者に要請していきます。また、利用者の利便性向上、利用促進のためにも、ICカードを活用したサービス向上の展開をバス事業者に要請していきます。

最後に、26ページをご覧ください。バスロケーションシステムの導入事業です。

現状としましては、バス停で運行しているバスの位置を見ることができるよう、はるかぜのバス停で写真の右側のタブレットを設置し、試験的な運用を行っております。

今後の進め方としましては、バス停や携帯電話、パソコンなどでバスの運行状況が見られるようにバス事業者と協力しながら進めていきます。そのとき、地域BWA、これはイメージとしては足立区内限定で使用できる通信システムになりますが、この活用も含め検討していきます。

事務局からの説明は以上になります。

岡村部会長 どうもありがとうございます。かなり具体の記述を、事業者さんとも調整の上、出していただいたかと思います。

それでは、質疑の時間に入りたいと思います。特に順番は定めませんので、皆様、よろしく願いいたします。いかがでしょう。今日はこれがメインですので、どんどんご意見をお願いします。

長澤委員 区議会の長澤興祐です。

ICカードの導入の部分について確認させていただきたいのですが、今の時代、Suica、PASMO、ICカードがもう主流になっていまして、もちろん便利なので、どんどんこういったものが増えていくことは利便性を高めることで必要だと思うのですが、進め方の進行の中で「交通系ICカード定期券や乗継割引の導入に向け、バス事業者に要請していきます」というふうに書かれています。全てのバス事業者が導入しているわけではないと思うのですが、これは何か理由があるのでしょうか。

岡村部会長 では、まずこれは事務局からがいいでしょうか。

事務局 交通系ICカードの定期券につきましては、区内バス事業者さんですと、都バスさん、国際さん、東武さんがやられています。乗り継ぎ割引については都バスさんのほうで行われていまして、これらのサービスについては利用者のほうからも利便性が高いというお話がありますので、この辺をほかの交通事業者さんにも進めてもらうよう要請していきます。

交通対策課長 交通系ICカードが今導入されていないのはなぜかという、多分そ

ういったご質問かと思しますので、直接佐久間社長のほうからお答えいただくことはできませんでしょうか。

佐久間委員 新日本観光、佐久間でございます。

手前ども、平成15年にはるかぜ5号から始めさせていただいたのですけれども、たしか平成17年ぐらいですか、PASMOの計画が始まりまして、私ども、その当時、まだ2路線しかなくて、ほとんど不採算、赤字状態でスタートしたときでしたので、そのときにどうしてできなかったかといえますと、Suica、鉄道のほうからバス事業者がその仕組みを借りてやるので、セキュリティとかその辺、費用も定期的にお金を積んでいかなければいけない状態で、私どもとしてはまだできる状態ではなかった。

そのときに、その他のバス事業者さんはずっと積み重ねていって、平成18年か19年か20年かちょっと覚えていませんけれども、その辺にこの交通系ICカードというのが導入された経緯だと思うのです。その後私どもも徐々に路線が増えまして、導入しようということで、一度、株式会社PASMOというところに申請をしました。

ところが、事業規模ですとか、それまでにかかったソフトウェアの開発費ですとか、そういったもので、単純に預けるお金で5,000万円ぐらい必要ですよ、そのほかにその同等ぐらいの設備投資がかかりますよというふうに言われまして、とてもじゃないけれども今の規模ではできないということで現在に至っております。

ですので、確かに利用者部会、利用者のほうからも、どうして使えないんですかということで、この間も説明があったのですけれども、ここに書いてある「バス事業者に要請していきます」という中では、私どもの中で交通系ICカードを導入したいのはやまやまなのですけれども、今の現状ですと、要請されても、規模的にもできませ

んし、費用対効果はほとんどございませんので、利便性だけですので、その辺もご検討していただかないと、私どもとしてはなかなか厳しい状況だというのが現状でございます。

長澤委員 今いただいた返答の中ですと、これを導入したからといって利益が上がるわけではない。となると、やはり今の現行のままやられたいという話になると思うのです。要請をしていくとなると、区も要請をする以上は導入に向けた助成とか、そういったものも検討していかないといけないかと思うのですけれども、その点は今どのようになっていますか。

交通対策課長 事務局からお答えいたします。

まだ具体的なスキームが決まっているわけではございませんけれども、利用者が第一ですので、利用者の利便性を上げることがまず第一に考えて、行政側として事業者と何ができるのか、一緒になってこれから考えていきたいと思えます。

あと、書き方についても、要請していくということで、今の区の視点で書かれているようなことになっていきますけれども、それぞれの主体が何をやっていくか、そういった視点で少し書きかえたほうがいいのかと今議論を聞いていて思いましたので、そういった視点で少しこの事業の内容についても精査をさせていただきたいと思えます。

長澤委員 事前に資料をいただいた段階で「要請していく」という書かれ方をしていたので、ということは区がかなり強い指導力を持ってやっていくんだな、補助金とかを考えているのかなというふうに読み取れましたので、ほかの部分等々もあれば、ぜひご考慮いただきたいと思えます。よろしく願います。

岡村部会長 ありがとうございます。

では、続けて願います。

いいくら委員 区議会議員のいいくらで

ございます。

19ページの自転車シェアリングについてお尋ねしたいと思うのですけれども、現状3カ所でコミュニティサイクル「あだちゃり」が行われているのは私自身も理解しているのですけれども、現状、この「あだちゃり」をやって収支はどのような状況になっているか、その点は事務局のほうで押さえているのでしょうか。

交通対策課長 これは駐輪場を管理している事業者はこの分だけを特別やってくださいと言っているわけではございませんので、支出の面については特にございません。1回200円で1日使えるようになっていますので、その分の収入がありますので、基本的にはそれが収入として入っているというふうにご理解いただいて結構かと思えます。ちょっと金額が今手元にございませんのであれですけれども、そういった状況でございます。

いいくら委員 お伺いしたいのは、「あだちゃり」は以前も北千住の駅を含めて3カ所でやって、一度この「あだちゃり」を撤退したような、撤退というか、北千住であったのです。電動自転車をやったことがありますよね。そういう経緯の中において今回やっているということで、過去の経緯でどうなのかなという、一度、大山部長もそのとき私はいろいろご質問した経緯があったと思うのですけれども、それを今区のほうで公用自転車という形で利用されているのは私はあれなのですけれども、では、現状ではうまく収支、税金の投入で回っているという中において、今、北千住の1カ月単位で借りられるレンタサイクルを実施していますということで、この状況は今どうなっているのですか。

交通対策課長 たしか6~7台ぐらい使われているようなことを聞いています。

今シェアリングの話が出ていましたので追加しますけれども、今、都心部でNTTドコモさんが、ドコモ・バイクですか、自

転車のシェアリングをやっていたりとか、一部ではソフトバンク系の会社がやっていたりとかしている事例がございます。そういった流れがどんどん周辺区のほうに広がっておりますので、区としても見過ごせない事態になっておりますので、今こういった形で導入できるかというところを区の内部で検証しているところです。

今後、「あだちゃり」と言われているコミュニティサイクル、3カ所とか、あと北千住でも今南でやっているレンタサイクル事業、これとの関係をどう整理していくか、そういったことも含めて今検討しているところでございます。

実際は、今回資料を案としてお示ししましたけれども、そういった議論が進んでいけば、それに合わせた形でこの内容についても少し書きかえて皆さんにお知らせしていきたいと考えております。

いいくら委員 私、ある事業者さんとのケースでお話したことがあったのですが、民間では性善説ということで、なかなかそうはいかない。自転車、せっかく投資したものが壊れてしまうとかさまざま、自分の自転車でないということで、なかなかそこら辺のところ機能が機能しないよね、事業者としてはなかなか手を挙げにくいよねという話も聞き及んでいる中において、先ほど長澤委員からもお話があったように、例えば足立区は人口も多い中において自転車の利用も多いということで、7～8年前に北千住駅であったものを一度撤退ということで、また今後やるというのであるならば、しっかりと腰を据えた政策、先ほども足立区の税投入ということもしっかり踏まえた上の中でやっていかないと、また今度継ぎはぎ的な形になってしまって、撤退しちゃうのかと。

実はこれは7～8年前、以前やったとき、我が会派も推進してきたのですが、撤退しちゃったのという形で、特にあのときは事業者さんがよく使っていたらしい

まして、残念だねというケースがあって、それなりに自転車というのは健康にもいいし、今回の事業者部会の中において、本当に自転車というものもしっかりと位置づけの中において区のほうも、また1年で暫定で終わってしまうということではなくて、それなりの、これもサービスの向上という、インフラという前提から考えていただきたいということで要望して、先生のほうでも推進していただきたいと思いますなと思っておりますので、お願いします。

大山幹事 事務局です。ご意見ありがとうございます。一度導入したものが継続できるようにしっかりと腰を据えてということは肝に銘じてやっていきたいと思えます。

先ほどお話しいただいた「あだちゃり」ですけれども、年々ビジネス利用でお使いいただいているということで件数も増えていきます。また、最近、外国人の方が西新井に結構いらっしゃったり、北千住から墨田区のほうに行かれたりということで自転車をご利用になるというケースも結構増えているという話も聞いておりますので、そういう実態も踏まえてサービス向上に向けて取り組んでいきたいと思えます。ありがとうございました。

岡村部会長 自転車というのはBに書いてあり、有効活用、適正利用ということで、多分現段階だと、なかなかこれ以上のことに踏み込んで個別の施策と結びつけて書けないという状況かなと率直に思っています。

ただ、一方で、自転車に関してはいろいろ政策的に国のほうも動いていますので、自転車の適正とか有効というのがどういう基準で有効かとか、そういうところは、ここでは多分もう時間がなくてできないので、また別の場できちんと議論をして、こちらとの整合がつくようにという形かと思うので、先につながるような形で、だけど、余り踏み込めないところは踏み込めなくて仕方がないけれども、ちゃんと先に進めるよ

うにという記述かなと思っています。その上でこういう記述がいいのかというのは皆さんにご議論いただければいいかなと思っています。

済みません、しゃべり過ぎました。ほかはいかがでしょうか。

上田委員 京成バスの上田でございます。

2点ほどご質問といたしますか、要望といえますか、お話をさせていただければと思うのですが、先ほどのICカードの話の流れの中でも、「要請をしていきます」という言い回しの部分に関しては、須藤課長のほうからも少し表現の見直しをというお話がございましたけれども、同様に11ページなのですけれども、バス停の利用環境の整備に関してでございますが、進め方のところで、はるかぜについては区が主体となって路線ネットワークを組んできたという中で、区のほうでも環境整備を事業者と連携しながら進めていくという記載があります。一方で、その他の路線バスに関しては事業者が整備を要請しますという記載があるのですけれども、当然路線バスのバス停に関しては、道路法の道路占有に基づいて場所をお借りして運営しているということは重々事業者として承知しているのですけれども、一方で区全体の総合的な交通計画をどう進めていこうかという観点においては、ぜひ事業者が要望だけではなくて、何か連携する形で進めることができないかなということをお願いできればと思っているのが1点でございます。

もう一点については、先ほどありました21ページの交通安全教育に関してでございます。こちらで実施機関として区、警察、区民という3者の記載があるのですけれども、バス事業者の観点で申し上げますと、やはり自転車が絡む交通事故というのは非常に多うございます。

これは、端的に自転車と当事者としてぶつかる事故だけではなくて、自転車の走行マナーによってバスが急ブレーキをかけな

ければいけないような状況、例えば直前での飛び出しであったり、あるいはガードレールだけで歩車が分離されているところで、本来であれば車道を走るようにナビマーク等をつけているわけなのですけれども、歩道内を走っている自転車がガードレールの切れ間でふいに歩行者を避けるのに車道と歩道を縫って出てきたりする。こういうときにちょっと強目のブレーキをかける、あるいはハンドルで急に避ける。そういうときに、車内にいる、特に高齢の方を中心に転倒されて骨折等をされるような車内事故がある。

こういった観点もございいますので、可能な限り我々も協力したいという中では、交通安全教室、ぜひ事業者も組み入れていただいて、TDMのほうにありました利用促進とあわせて、ぜひこういう自転車が絡む事故防止というところも進めていけるといいのかなと思っていますので、参考までに申し上げさせていただきます。

以上でございます。

岡村部会長 事務局からあれば。

交通対策課長 ご意見ありがとうございます。「要請する」というような表現を使っているところがほかにも多々ございますので、それぞれの役割をしっかりと把握して、もう少し全体的に表現を変えさせていただきたいと思います。

それから、交通安全教室、これは逆に言うと、今までもお手伝いしていただいているのに漏れてしまっていて申し訳なかったなと思います。実際にはバス事業者の方に交通安全教室の中で大型のバスを持ってきていただいて、子どもたちに死角を体験してもらったりとか、そういった事業を一緒にやっていただいているところがございます。そういった視点も含めてこの中に記載させていただければと思います。

岡村部会長 ありがとうございます。

長澤委員 次はタクシーについてですけれども、鉄道、バス等々で補えないところ

を補うのにタクシーはすごく細かく行けま
すし、適しているかと思うのですけれど、
私はよくタクシーを使うのですが、区内の
方々に聞くと、タクシーを余り使わないと
いうことをよく耳にするのです。バスが行
ってしまったとか、ちょっとそこまで乗り
たいと。なぜ使わないかという、とまっ
ている駅にはとまっているんだけれども、
とまっていない駅にはタクシーがとまっ
ていない。なおかつ、迎車を呼ぶと料金が発
生してしまうことによって、例えば1メー
ター、2メーターで行きたいところにプ
ラスで迎車料金が乗ってしまうと、結構こ
れが痛くて使えないという話があります。

これは市場原理の中でいっているの
で、足立区だけの話ではないと思うのです
けれども、そういった意味で、1メーター、
2メーターだけで活用しようとかいう話
も以前から出ていますので、そういった
意味では、例えば迎車のところとか、こ
ういったところは何かしら助成している
ほかの自治体とかはあるのでしょうか。

岡村部会長 まず事務局にお聞きしま
しょうか。ないということであれば、こ
れはもうしょうがないのですけれども。

交通対策課長 事務局のほうでは押さ
えていないので、タクシー協会さんのほう
で何かわかっている事例があれば教えて
いただければと思うのですけれども。

寺嶋氏（樽澤委員代理） ありません。
その一言です。

長澤委員 もう一点だけ。谷塚斎場と
かにタクシーを呼ぶ用の電話があると思
うのですけれども、あれは迎車料金は発
生するのですか。発生するのですね。例
えば、私は青井に住んでいますが、青井
のおじいちゃん、おばあちゃんから、
駅に電話を1つ置いてほしい、こうい
った声がありました。ただ、その方々は
それで迎車料金が発生するとは思って
いないので、今のここの議論とはまた
かみ合わないのですけれども、そうい
った意味で、うまくタクシーで補完

していくエリア、こういったときに今
のポイントが重要になると思うので、
そういった意味もまた考えていただ
きたいなと思います。

交通対策課長 タクシーの利用の利
便性向上ということなのですが、今、
配車アプリ等々がいろいろな会社さん
というか、系列のほうで出されてい
ると思うのですけれども、これはまた
協会さんにお聞きしたいのですけれど
も、その配車アプリの中でも迎車料
金が発生する・しないというのがあ
るようにも聞いているのですけれど
も、もしその辺がわかれば教えて
いただきたい。

寺嶋氏（樽澤委員代理） 今後の課
題になると思うのですけれども、タク
シー会社は何社かありますので、そ
れを1つに統一させるというのはな
かなか難しい問題がございまして、
1社だけやるというわけにもな
かなかいかないというところでち
ょっと二の足を踏んでしまうのかな
と。

また、グループ関係等で今一生懸
命やっております。そういった新し
いアプリも導入するような段取りを
とっておりますけれども、今後の課
題になるんじゃないかとは思
うのですが、業界を挙げてその
辺を考えていかなければいけ
ないと思っております。

交通対策課長 ありがとうございます。

岡村部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

木津委員 東京メトロの木津と申
します。

1ページ目から3ページ目の記
載なのですが、もちろん路線とし
て答申されているというのは理
解しているのですが、弊社で申
し上げますと、新線整備は基本
行わないということでもう姿勢
としては示しておりますので、こ
ちらのほうに実施機関で「鉄
道事業者」と書いてある部分
については、ちょっと表現を変
えるなり削除するなりがで
きないかということござい
ます。

交通対策課長 記載の内容につ
いてはまた事業者さんのほう
と個別に相談させていただ
いて、表現の方法についてもあ
わせて

ご相談させていただきたいと思います。

工藤委員 首都圏新都市鉄道の工藤でございます。

同じ交通政策審議会答申についての取り扱いで、3ページが弊社になるのですけれども、1ページから3ページ目までは同じ答申を同じように引用されていると思いますので、細かいことで申し訳ないのですが、事務局さんのほうで図面の引用の仕方ですとかそういったところを合わせていただくと、済みません、うちも文言のほうしか見なかったのですが、例えば2番でメトロさんが「地下鉄8号線の延伸」という表題を図のほうにも入れていらっしゃるのであれば、私どものほうにも「常磐新線の延伸」というのを図の上に入れていただきかったり、出典というのを同じように明記していただきたいなと思います。こちらでご指摘申し上げればよかったですのですが、資料の文言のところしか確認しておりませんで、申し訳ございませんでした。

あと、メトロさんと同じで、常磐新線の延伸に関しては、弊社の経営計画等でも「実施をする」という文言にはなっていないので、「実施機関」と書かれてしまうと難しい部分が出てまいりますので、引き続き文言については調整させていただければと思います。よろしく願いいたします。

事務局 記載の内容については、申し訳ありません、これからしっかり調整させていただいて整理させていただきたいと思います。申し訳ありませんでした。

岡村部会長 ありがとうございます。

いいくら委員 23ページの「駅前広場の整備」に関連してバス事業者さんに聞かせていただきたい点がございます。

実は北千住駅西口等々におきまして、朝夕すごくバスの発着回数が多いということで、当然、朝夕になりますので、通勤、電車に乗るために一般乗用車、自家用車が交通広場に入ってきて、知らない人が例えば助手席に乗せた人をおろすと、そこにバス

が入ってきてクラクションをばばっと結構鳴らされているケースがあって、バスの音は結構大きいですから、知らない人は驚くケースがあったりするのです。

実はほかの主要駅は一定の時間は一般車両は交通広場の中に入ってはいけないとかというのを聞いたことがあるのですけれども、そこら辺、例えば現状、足立区では、特に北千住は結構大きなステーションになるのですけれども、バス事業者さんから考えた場合に、一定そのような一般乗用車がバスの乗降の妨げになるとか、そういうことはお感じになっているか、その点について。

実は区民の人から、何とかそこら辺のところは改善が必要じゃないのという話も聞いたものですから、せっかく今日はいい機会なものですから、事業者さんにそこら辺のところをどう思われているのか、委員長、よろしいですか。

岡村部会長 そもそも規制があるとかないとかいう話は、この後、事務局の多分道路管理という感じからやっていただいて、では、運行事業者の立場でというところで。

深津委員 東武バスセントラルの深津と申します。

今、主に北千住駅ということなのですが、北千住駅は、ご存じのように、あれだけ乗用車とバス等いろいろな交通が入り込んできている。時間の規制もないということで、正直なところ苦慮しているところでございます。乗用車の方も当然駅まで雨など天気が悪いときなんかは送り迎え等もありますから、やはり乗り場が少ないという関係　ロータリーの関係でしょうがないのですけれども　で、正直なところ、東武バスセントラルがあれだけ本数が入っています。あとは羽田行き的高速バスとかが入っていますので、ダイヤ組成上でも高速バスもなかなか時間が読めないところがあるのですけれども、その時間、ラップ、重なってしまいますと、今度路線バスをつ

けられないですとか、お客様が、駅に着いたはいいけれども、おりられないですとか、そういった状況がありますので、正直言うとちょっと苦労しているかなというのがございます。

クラクションに関しましては申し訳ないのですけれども、本来は危険なとき以外は鳴らすなという指導はしているのですが、乗務員は何分刻みで走っていますので、本来は鳴らしてはいけないのですけれども、やはり発車したいというのが出てきてしまいますので、そこら辺の整備ができてくれば逆にありがたいというところです。

岡村部会長 多分ほかの会社さんも同じような状況と思いますが、何か特段ございましたら。

佐久間委員 北千住ということで、手前どもですと、乗用車ではないのですけれども、逆に歩行者で、北千住の千代田線から出てすぐのところの横断歩道とマルイの前の横断歩道、この2カ所につきましては横断歩道の信号がないのです。人が切れないと渡れないという問題がありまして、この辺どうしたものかというのが、今こういった議題ですので、信号機があればあれなのですけれども、歩行者専用、歩行者だけの信号という部分でどんなふうに今後検討できるかというのはここの場で発表したいと思いました。

岡村部会長 事務局にお聞きしますけれども、今のは北千住の西口ですよね。道路管理者は区なんでしたっけ。どうなんでしたっけ。もし何かご発言があれば。

土田幹事 北千住西口は区道でございますので、当然道路管理者で管理しております。

岡村部会長 交通規制との関連とかがあるので、なかなか道路管理者だけではいかないところだと思えますけれども、かなり苦慮するところではあると思えます。

いいくら委員 このように事業者の皆様がご苦労されている中において、道路管理

者である区といたしまして、他の、固有名詞の駅も言ってしまってもいいのですけれども、それはおいておいて、区として規制されている、いわゆる駅前広場、駅の前なのですけれども、それは認識されているかどうか、そこら辺のところは区はどのような状況で考えているのですか。

交通対策課長 認識。

いいくら委員 はい。実際あるかどうか。

交通対策課長 そういった車両があるかどうか。

いいくら委員 ではなくて、一定時間は一般車両は駅前広場に入れない。バスのためとか、さまざま。

交通対策課長 現状でそういった規制されているところは区内のほかでも……。

いいくら委員 いや、区外。他。

交通対策課長 他の交通広場等でそういった事例があるかというご質問でよろしいでしょうか。

いいくら委員 はい。

交通対策課長 調べてみないとわからないですね。ただ、実際に私が知っている事例は、地方のほうへ行くと、バスとかタクシーだけのプールと自家用車のプールを分けて整備しているとか、そういった事例はありますけれども、混在型でそういった事例があるかと言われると、私が見た範囲ではわかりません。岡村部会長から何かわかれば、逆に教えていただければ。

岡村部会長 多分、同じスペースを時間帯で共有したり禁止というのは余りないんじゃないかなと。どちらかということこれは警察の範疇かなと思うのですけれども、なかなかないかなと思います。

北千住西口、私もけさはたまたま使いましたけれども、使う時間帯はこの会議ぐらいなので、なかなか常にわからないのですが、入ってくる車の数自体はそんなに、1時間に何十台来るかというのを、10分に1回ぐらいいわけのわからない車が入ってくるとか、あとは物流が意外とあそこに搬出

入で駅前店舗等に入ってくるのかそういうところがあるので、なかなか難しいですね。入ってこざるを得ない車というのは少なからずあるので、全面禁止というのが多分なかなか難しくなっているのかなと想像はするところです。

多分あそこは問題は、広場に入るところよりも、むしろ駅の通りに、日光街道から入ってくる通りにどんどん入ってくるよりも、ほかのところに入っていくとか、多分そちらのほうで解決していく課題なのかなというふうに、個別の話ですけども、思っています。

いいくら委員 私もそれは聞いた話でございますので、また確認したいと思うのですけれども、先ほど部長のほうから、例えばバス専用レーンとかそのような、運行事業者さんにとって一分一秒を、特に朝夕のラッシュ等々におきましては、そこら辺をもう少し道路管理者として工夫していただくような時に来ているんじゃないのかなと私自身感じておりますので、今後また一緒になって研究課題として考えていっていただきたいと思っているのですけれども、その点は要望なのですが、どうですか。

土田幹事 バスの優先レーンというのは竹ノ塚のほうでやっています、朝の時間帯だけそういう形でやっているところもあります。確かに路面に赤く塗って、この時間帯は路線バスしか通行できないとかいうのがありますので、そういったことは、区内でバスが渋滞しないように、そういうことも必要ですので、今後検討していくということになると思います。

上田委員 京成バスでございます。

今の議論についてはバス事業者としては非常にありがたいお話というふうに感じているのですけれども、これまで東京都内、ほかの区等々でもバスの優先レーン、もっと一歩踏み込むと、バス専用レーンというのが、例えば国道の246号だとか、甲州街道だとか、いろいろなところがあります

けれども、どうしても最終的に議論になってくるのは、そこを走行される方々のマナーの問題というところになってきます。

西口とは別の話になりますけれども、例えば今議論になっていた23ページ、右側で北千住駅の東口の写真がありますけれども、真ん中がタクシーの待機プールになっていますが、一般車が駐車しているとか、こういうことがそこかしこで往々にして起きているのが現状でございますので、そういう整備をしていただくのとあわせて、やはり一般車あるいはその他歩行者、自転車を含めたマナーの向上というところをどう訴えかけていくかというのも大きな課題なんじゃないかなと思っております。議論については非常にありがたく思っております。

岡村部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

鈴木委員 区議会議員の鈴木あきらです。

16ページの自転車走行環境整備、その進め方なのですが、「今後、区の主要駅である北千住駅、竹ノ塚駅、六町駅、綾瀬駅周辺等において、短期的に整備を進め」と。これはナビラインとナビマークのことだと思うのですけれども、これで「中・長期的には」となっているのですが、ナビマーク、ナビラインをつけていくのにそんなに年数がかかるものなのかどうか非常に疑問なのです。あと費用的なものも含めてなのですが、そんなに多くはかからないんじゃないかなと思うのです。

同時に、ある意味では、先ほどバス事業者さんもおっしゃっていましたが、歩道と車道の間にはガードレールがあって、そこできゅっと車道に入ってくるということで非常に危ないということで。ただ、最初から車道を走っている分だったら遠くから見えてくると思うのです。そういった意味では、できるのだったら車道にと。運転する身からすれば、邪魔だなと思うときはありますけれども、ただ、初めからわかっている分だとすれば対処のしようがあると

ということなので、これは早期にできないものかどうかというのは非常に大きな問題なのですが、いかがでしょうか。

交通対策課長 主要駅周辺につきましては計画を立てて今進めておりまして、オリンピックの年までに主要5駅、この駅についてはなるべくやっていこうということで今進めています。

既に西新井駅周辺はナビマークの設置を終えておりますので、今年度、北千住等々でございます。あと残り竹ノ塚、六町、綾瀬なのですけれども、予算との兼ね合いもございまして、大体今の予算の範疇だと、1駅の周辺をやる分のお金があるくらいかなというところなのです。

ただ、実際にナビマークを引くに当たって、沿道の地先の人が1人のときに、あと町会の方とか地先の方に丁寧にご説明をしながら引いているというような状況が実はあるのです。軒先、自分の家の玄関先に引いてもらっては困るとか、そういった意見をいただく場合がありますので、丁寧にご説明しながら事業を進めている、そういったこともあって、すぐ工事を発注してできるというものではなくて、そういった事前の調整もあってなかなか時間もかかっているというようなこともございます。あと、予算の枠の中でも今のところが限界かなというところがございます。

鈴木委員 足立区は平たんな地形で、特に自転車の利用が23区でも多いところですよ。なおかつ事故のほうも他区に比べると多いというふうに私たちは聞いています。そういった意味では、これは予算の関係だけであれば何とかみんな協力して優先的にしていくべきじゃないかなと強く思いますので、その辺は強く要望いたします。

そして、現在、ナビマークがあつてさえ反対方向に自転車が走ってくるというのが特に足立区は本当に多いのです。ほかの区でもそうなのかは知りませんが、足立区は特に多いなというふうな気がしてな

らないのです。そういった意味では、ここに実施機関というのには、ナビマークをつけたりするのは警察は入らないのかもしれませんが、そういった意味では、ここはどうなんでしょうか。

それともう一つは、21ページの安全教育ですけれども、これももちろん大事なことは大事なのですが、私たちも、かなり昔ですけれども、小学校のころに自転車を二人乗りしたりとか、ちょっと危険な運転をしたりすると、よくパトカーや何かから怒鳴られて、「こらっ」とか、そういうのがあったじゃないですか。なおかつ、警察官に途中でとめられて注意されたりとかというのが非常に多くて、そういったものは非常に心に残っているのです。記憶に残っております。

そういった意味では、こういった安全教育はもちろん大事なのですが、時々、定期的にでもいいですから、警察署に、警察が難しければ交通安全指導員みたいな形で区のほうで注意をすると。よく駅前ではこや何かをやっているのはもちろん課金がつきますけれども、それ以外のところでも注意する場面があるじゃないですか。そういった意味では、その辺も含めてやっていただかないと、これはバスだけでなく、一般車両を運転する人も本当に強く思っていることだと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

交通対策課長 自転車の安全利用、安全のマナー、これにつきましては、15ページに「条例に基づく自転車の安全利用の推進」ということで、先ほど冒頭の説明で、今、条例制定を目指していますというお話がございました。ただ、こういった内容をこの条例に入れていくのかというのはまだまだまさしく検討中でございます。

安全利用の推進事業という形で記載されていますけれども、条例の制定に合わせて、こういった項目が出てくるかによって、この部分もより少し具体的内容を示せば

いいかなと考えています。そこまで持っていけるように頑張ってもらいますが、少なくとも安全利用については、現在でも警察と連携してさまざまな街頭指導なども行っています。ただ、我々が普通に作業服とかでやるよりも、やっぱり警官が制服でやったほうが効果がすごく高いというのはわかっておりますので、警察さんと一緒になってやっていくことが大事かなと思っております。引き続きやってもらいます。

大山幹事 ちょっと補足でよろしいでしょうか。今回、自転車の鍵かけということで条例化をして、それにあわせてかなり報道機関にも取り上げていただいたり、また、ポスターで周知をしたりということで、かなり効果も出ているのかなと思います。今回こういう条例を検討しながら、あわせて区民の皆さんにも自転車の安全運転ということを警察さんと一緒に協力をしながらやっていく、これが大事かなと思っています。

鈴木委員 交通事故で本当に大変な思いをする人もいますし、なおかつ、全然思ってもいなかった加害者になってしまうとか、そういったことも、バス運行者、タクシーの運転手さんだけでなく、一般のドライバーもそうですし、なおかつ、その辺は、今回の総合交通計画というのは、足立区では特に自転車が多いということもありますから、その辺も強くお願いいたします。

あと、17ページの自転車駐輪場の整備ですけれども、これは足りているところと足りていないところを分けて考えなくてはいけななと思ってはいるのです。特に足りないところなのですけれども、そこに書いてありますが、現在、大型車の対応駐車スペース、最近、電動自転車と子どもを前と後ろとかに乗せる自転車も多くなってきて大型化になっていきますので、うちの娘のところなんかもそうなのですが、とめる場所が少ない、困っているというのもありますので、その辺も考えていただきたいということと同時に、これは、正直言って、区

だけではなくて、たしか鉄道事業者も法律でともに力を合わせてやらなくてはいけないというふうになっていると思うのです。そういった意味では、ぜひ鉄道事業者にもその辺はスペースを何とか工面していただくということも必要だと思うのですが、その辺も含めていかがでしょうか。

交通対策課長 まず、大型車の対応駐車スペースということで、これは写真を載せさせてもらっていますけれども、今整備している駐輪場につきましては、ほぼこういった平場のスペースを設けて、大きい自転車が来てもとめられるような、公共の場合ですけれども、そういった整備の仕方をしています。ネックは実は台数が減ってしまうことなのです。とめられる台数が減ってしまうのですけれども、やはりサービスとしてはそういったものも必要だと、要望が多いですので、そういったことで整備をさせていただきます。

それから、鉄道事業者とのということでございます。既に高架下等、鉄道事業者のほうからお借りして整備している事例もございます。今、竹ノ塚の高架化も進められておりますけれども、その下に駐輪場を整備できないかということで今お話をさせていただいているところでございますので、引き続き行政のほうからも事業者のほうに協力要請をしていただくとともに、ぜひ逆にお願いしたいと私のほうからもお願いさせていただきます。

岡村部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

佐久間委員 9ページの公共交通施策の「交通不便地域のバス路線導入」の進め方の中に「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ」というのがあるのですけれども、これは資料1にある平成30年度の計画改定スケジュールで3月ごろの計画案の確定（答申）、ここまでこの公共交通検討会を立ち上げるといふ考え方でこのように書いているのでしょうか。

事務局 この検討会（仮称）の立ち上げについては、計画改定後に地域に入って立ち上げるというスケジュールで考えております。具体的な計画ができ上がって、31年度から地域に入って立ち上げていくというイメージでおります。

佐久間委員 その辺も具体的にどのように進めていくとか、どのような計画でやっていくとかというのがこの3月までに決めるということなのではないでしょうか。

交通対策課長 ここに記載のあるとおり、恐らく区内のこれまでの議論の中で、北東部のほうが不便感がなくてバス路線の実現性が高い、需要が高いというところで整理させていただいておりますので、そのエリアのどこを具体的に絞り込んでいくかというようなどころについては あと新田のほうもありましたね まだ決まっているものではございません。並行して考えていきますけれども、この計画の中にどこにいうところまではもしかしたら盛り込めないかなとは思っております。絞り込みの作業も並行して行ってまいりますけれども、少なくとも答申を出して計画が決まった後、速やかにそういった作業に入れるような準備はしていきたいと考えております。

岡村部会長 今ちょうどこれが出てご発言があったので、これはちゃんと書くと、名称も含めて結構重たい話ですよ。多分これは地域がかなり主体的な形でかわるということメッセージとして出したいということで、実際の社会実験とか評価とか、こうなるとかなり区の事業になっていくので、地域で町内会館で皆さんが寄り合っるといふようなのは多分違うようにも思うし、だけど、一番最初のところは町内会館で寄り合っただけというところから始まるような感じもするしというので、10人が見たら10人違うイメージがあるような、まだそんな感じなので、現状でも、もしかしたら余りイメージがない中でまずは

書いたということであれば、そういうトーンで書いて、かなり具体的なイメージがあるのであれば、そういう形で書いていただくというのがいいかなと今思いましたので、それはご検討ください。

もう少し時間がとれますので、何かございますでしょうか。一通りご意見をいただいたという感じでよろしいでしょうか。

そうしましたら、おおむねご意見が出てきたということかとは思いますが、もちろん、個別に言い忘れたということがあれば、早目に事務局にということでしょうか。

そういうことも含めて、では、もうここで事務局に進行をお返ししてしまってもいいですか。では、お願いします。

交通対策課長 ありがとうございます。今日いただいたご意見、いろいろございました。資料の修正と文言の修正がかなり発生すると思います。これにつきましては、各事業者のほうにまた改めてご案内させていただいて調整させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局から今後の日程についてご連絡させていただきます。次回は第4回の全体の協議会を予定しております、12月5日（水）午前10時からで予定しています。会場は8階の特別会議室になります。皆様には近々開催通知をお送りいたしますので、ご確認いただきますようお願い申し上げます。

続きまして、ご報酬をお受け取りになる方で口座振替依頼書をまだご提出いただいていない方は、大変お手数でございますけれども、受付におります事務局職員までお声かけいただき、ご提出をお願いいたします。

それから、本日会場にお車でお越しの方は駐車券をお渡ししますので、これも受付にて職員にお声かけをお願いいたします。

本日は、お忙しい中お時間をいただきまして、本当にありがとうございました。また次回もよろしく願いいたします。お忘

れ物なきよう気をつけてお帰りください。
ありがとうございました。

鈴木委員 これは配られただけでいいんですか。

岡村部会長 今ご質問がありました。参考資料はあくまで文字どおりの参考資料でいいんですかということですが。

交通対策課長 皆さんにお目通しいただいて、今日お配りしたところでございますので、まだカルテということで整理はしております。また次の会議のときでもご意見をいただければ、最終的にこれは資料編のほうで多分取りまとめるような形になると思いますけれども、改めてご審議いただいで結構でございます。ご意見をいただければ、そのときにということをお願いいたします。ありがとうございます。