

足立区総合交通計画改定協議会
第5回利用者部会 会議録

会 議 名	足立区総合交通計画改定協議会 第5回利用者部会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成30年10月22日(月)		
開催時間	午後2時00分開会～午後3時20分閉会		
開催場所	足立区役所8階 特別会議室		
出席者	谷口 綾子 部会長	原 則子 委員	野村 英夫 委員
	原口 秀子 委員	新井 ひでお 委員	はたの 昭彦 委員
	志自岐 亜都子 委員	鈴木 真理子 委員	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	飯田 今日子 委員	松場 孝一 委員	中島 晃一郎 委員
	廣瀬 均 委員	勝田 実 幹事	
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 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回利用者部会を開催させていただきます。

私は、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案についてご提示させていただきますと存じます。まだ案の段階になりますので、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きましたけれども、参考資料という形で本日席上配付させていただいております。資料は、事前にお送りした次第プラス資料1「改定計画スケジュールについて」、資料2の「総合交通計画改定の実施事業(案)について」というものが事前にお配りしたものでございます。それから、本日席上に参考資料「地区別の交通状況カルテ」というのをお配りしております。

以上が本日の資料となります。資料に不足等がございましたら、事務局までお申し付けください。会議の途中でも結構でございます。

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だきますので、ご承知お祈りいたします。

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、次第の1番になります。利

用者部会の部会長でございます谷口部会長より開会のご挨拶をお願いしたいと存じます。谷口部会長、よろしくお願いいたします。

谷口部会長 皆さん、こんにちは。

もうこの会議も半ばを過ぎ、もう3分の2くらい過ぎたのですかね。いよいよ今日で実施事業が出てくるということで、私、先回の9月の会議に、済みません、欠席してしまいましたが、今まで割とバスのお話をたくさんしてきて、ただ、これは総合交通計画ですので、もちろん自転車とか道路のことも考えなければいけないということで、そういった事業のことも出てまいりますので、今日は人数が少ないと伺っていますが、皆さんの活発な議論を期待したいと思っています。今日も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。

これ以降は谷口部会長に司会をお願いしたいと思います。谷口部会長、よろしくお願いいたします。

谷口部会長 それでは、次第の2と次第の3、両方の内容について事務局より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。

初めに、資料1「計画改定スケジュールについて」をご覧ください。次第の次のページになります。今回ご議論いただく内容は、網かけ部分の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。次回は協議会を開催し、改定計画の進行管理を議論し、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」をご説明いたします。

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、A4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。

まず現状になります。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の連携を行いながら、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年以降でお示ししております。また、役割分担として実施する機関を記載しています。

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おります。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。

今後の進め方としては、答申の課題として示されたように、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に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や、それに伴うホーム延伸などを東京都交通局へ要請してまいります。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まいります。

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おり
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お
ります。

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、北千住駅であかず
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で
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

バス路線等の維持・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、まちの魅力の
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等の拠点や、その他、
駅周辺等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し
ていくこと、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、短期的にま
ず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
多く運行されておりますが、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

ノンステップです。

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います。

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発信をしていきます。

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運行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て進めています。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。

現状としては、自転車が関与する事故も多い中で、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っております。

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います。

今後の進め方としましては、駐輪場の改修に合わせ、子ども乗せ自転車等の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。

今後の進め方としては、駐輪場で空きス

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カ所で開催しております。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・啓発活動を行っています。

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です。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、学校等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、子どもたち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へ要請していきます。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へ要請していきます。

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右側のタブレットを設置し、試験的な運用を行っています。

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。

次第の3番については以上です。

最後に、参考資料でお配りしているA3の資料になりますが、区内を5地区30ブロックで分類して、地区の交通や道路網の状況、アンケート結果のまとめ、移動状況などの整理を行っております。本日お配りしたばかりですので、後日ご覧いただき、ご不明な点などありましたら、次回の協議会等でご意見をいただければと思います。

事務局からの説明は以上になります。

谷口部会長 ありがとうございます。

それでは、次第3までの内容について、資料2と資料3の内容について何かご意見、質問、コメントなどございましたら、お願いします。今日はちょっと人数が少ないと伺っているので、ぜひ皆さん、何度でも活発にお願いできるとありがたいです。

はたの委員 区議会議員のはたのです。

冒頭、会長のほうから、今回は総合交通計画、バスだけでなく全体というようなお話があったのですが、もともと足立区の総合交通計画が5年前にできて、見直しをするに当たって、5年間の経過の中でなかなか実現の方向性が見えない事業についてどう実現性を上げていくのかということと、そこが一番の課題ということで、その中で一番問題になったのがバスの空白部分だったのです。

今いろいろ足立区全体の交通政策の中身の部分、お話があったのですが、例

えばメトロセブンとか地下鉄8号線とかというのは大きな話で、足立区だけでは実現の方向性がなかなか見えない中で、ほかの自治体とも協力しながら、国とも協議しながら進めていく部分だと思うのです。

それと、つくばエクスプレスとか日暮里・舎人ライナーなどについては、ある程度事業者が方向性を示して事業計画を持って進めている部分とか、ある程度進んでいるものと全然将来が見据えないような大きな部分と、あと区が独自というか、努力の中で実現していく交通政策という部分があって、その中でバスの部分というのが非常に住民要望も強い部分なので、どうしてもそこに議論が集中してしまおうという部分があると思うのですが、そういう認識なので、どうしてもそのようになってしまおうというのはご理解していただきたいと思うのです。

そういう中で、今後、バスとか新たなデマンド交通については、地域で交通の政策協議会みたいなものを立ち上げてというようなお話もあるのですが、ただ、葛飾区なんかは社会実験を次々にやっていて、つい先日も綾瀬と小岩だかどこかの新たな路線で延伸を社会実験をして、それが新たな路線になったとか、亀有から葛飾車庫という路線があるのですが、そこについても昨年延伸をする社会実験を行って、今はそこが定期路線化になっているということがあったので、そういう自治体の経験というか進め方というのも参考にしながら、協議会だけありきという話でもないような気がするのです。

事業者の方も事業者部会の中に出ているわけですから、交通結節点に向けての延伸ということではそんなに構えなくてもいいというか、構えなくても言うと語弊があるかもしれませんが、事業者と区の話合いの中で実現できるところもあるんじゃないかということでは、新規路線、延伸については協議会ありきというだけではない

方向での進め方もあっていいのかなという
ことは、今お話を聞いていて思ったのです
けれども。

谷口部会長 ありがとうございます。協
議会というのは、9ページの検討会みたい
な。

はたの委員 そうですね。今まで足立区
の総合交通計画の中で、要は5年間の短期
路線ということで区が実現するというか、
やるという方向で示せたものが実現できな
かったわけですね。住民の方々から見れ
ば、既に5年たっている状況の中で新たに
見直して、短期路線ということでまた5年
間という話になると、トータルで言うと1
0年間の話になるわけですね。

そうすると、住民の方は、一回区がこう
いう計画でやっていきますと示したのに、
また5年も先送りになってというような話
になると、何やっているんだ、そこまで待
たすのかという話になりかねないというこ
とでは、短期路線といっても、5年間かけ
てやればいいというものではなくて、一刻
も早くその方向性を示していくべきだろう
ということでは、事業者を集めて、行政が
加わって、地域のいろいろな方々を募って
というふうになると、そこだけでもかなり
の時間がかかってしまうということでは、
スピード感を持って進めていく必要がある
だろうということでは、ここだけありきで
はなく、交通空白のそばに走っている路
線の路線変更とか延長ということで、少し
でも空白をなくせる方向を示していけたら
いいんじゃないのかなということは思いま
す。

大山幹事 ご意見ありがとうございます。

今、委員がおっしゃられたように、実績
として実施ができなかったもの、なぜ実施
ができなかったのか、それをまず総括して
いく必要もあるのだろうと思います。

また、今回地域でそういう協議体を設け
てということでお示しさせていただいてい
ますけれども、やはり実現可能性の高い、

利便度の高いものを地域の皆さんのご意見
も踏まえてということで、そういったもの
もご提案させていただいておりますけれど
も、事業者との協議も並行して進めるよう
な形で、5年間かかるというようなイメージ
ではなく、社会実験をするにしても、で
きるだけ早く実現したいという思いは事務
局としても持っております。

谷口部会長 モデル地区というのは具体
的に幾つぐらいをお考えなのですか。1つ
か2つのイメージですか。まだそのイメ
ージも固まってははいないのですか。

交通対策課長 事務局からお答えします。

まだ具体的にどこと絞り込んではおしま
せん。ただ、これまでの検討の中で、足立
区の北東部、要は環七と4号線の北東部の
ほうになりますけれども、そこについては、
これまでの議論の中でも、不便度が高く
てバスの需要がある程度見込めるだろう
という判断をしておりますので、そういった
ところのある地区において、1つになるの
か2つになるのかわかりませんが、先
ほど言ったバスの協議会をまず立ち上げて
みてやってみたいということ。

それから、足立区の西側については、不
便度は高いのだけれども、需要としてはち
ょっとそこよりは低いだろうというところ
で、そこについてはバス以外の交通手段に
ついて検討していきましょうということで
地区を分類しておりますので、その部分
については速やかに協議会、地域でのそ
ういった検討組織を立ち上げて、まちの中
に入って、区民の皆様の今回のアンケート
で聞き取れなかった、そういったところを細
かいところまで掘り起こして、実際にどう
いった交通手段、どういった走り方をす
ればいいのか、区民の皆様、事業者と一緒
に考えていきたいと考えています。

まだ具体的な数はどれくらいとか、その
あたりは改めて事務局のほうも皆さん方
の議論を聞いた上で検討していきたいと考
えております。

谷口部会長 ありがとうございます。

速やかにというのは、計画ができた後に速やかにということですね。次年度ということですかね。 はい。

よろしいでしょうか、はたの委員。まだいろいろ言いたいこと、おっしゃりたいこともあると思うのですが。

ほかに何かございますか。今回は人数が少ないので、当てて発言を促すようにということなのですが、ぜひ新井委員。

新井委員 今日利用者部会、総合交通計画改定実施事業（案）ということの議論なのですが、正直言って、今日出ている資料にほとんど収れんされていると思います。

つくばエクスプレスと今言うのですけれども、私が20代のとき、国会議員の秘書をやっていた当時、常磐新線、舎人新線と言って、なかなか実現はどうかななんて言われていたのも既に開通して、あとは地下鉄8号線の北伸とか、メトロセブンとか、こういったことを、官民、議会も一体となって進めていくという方向なのですけれども、計画案はこの感じだと思いますし、竹ノ塚の連続立体も進捗しております。

あえて申し上げますと、当初から課題である交通不便地域の解消に尽きると私はこの委員会に入る前から思っておりまして、この不便地域の解消をどうするか、その方法なのです。今、交通対策課長から答弁があったように、モデル地区を検討して、そこで実施してみて、需要、採算等を勘案して一回試してみようという話もございますから、ぜひそうやって徐々に一步一步進めたいなと思っております。

ですから、計画（案）なるものはもう事務方で既にできているので、これにあとは、何回も申し上げますけれども、口を挟むようなところはほぼなくて、交通空白地域の解消、これに尽きると思っております。

谷口部会長 ありがとうございます。

恐らく先回と違うようなところがあるとしたら、モビリティ・マネジメントの実施

で24ページではないかと思うのですが、バスを入れるにしても、使ってもらわないと。使えば使うほどバスは便利になるので、もっと使ってもらうためのソフト施策で、実は私はこれが専門でして、これを足立区役所さんとこれから一生懸命やっていきたいと思っています。

1点だけ私から。モビリティ・マネジメントをやるにしても、目標を立てないと、何となく漫然とやっけていてもうまくいかないのです。いついつまでに例えばバス利用者を何%増やすとか、あるいは小学校でのモビリティ・マネジメント教育、交通環境学習みたいなものを10年後に全校でやるか、何か目標を立ててやるというのが重要なんじゃないかなとは思っています。

ほかに何か。

志自岐委員 区民公募委員の志自岐と申します。

網羅的にばっと出ていて、一つ一つが1ページなので、すごく難しいものとか大きいもの等、それぞれ政策的には軽重があると思うのですけれども、こういうふうに出されるとちょっと見づらいなのですが、集中したいのは、先ほど新井先生がおっしゃったような、交通不便地域の解消をどうするか。

ここに関して言うと、前の交通計画のほうは、ある程度この線をつくりたいみたいなものがあつたような気がするのですけれども、あやふやな記憶で申し訳ないのですが、今回のだとその辺が全然出ていないので、もうちょっと明確な目標を、交通不便なところに関しては、この地区はいつぐらいみたいなのとか、どんなふうにしていくのかみたいなのが見えてこない、なかなか話が進まないのかなと今思っていました。

特に14ページの「新たな交通手段の導入」に関しては、スケジュールがとてまざっくりしている、どの辺がいつぐらいにどんなふうになるのかが全く見えないので、素人的に言うと、何だかよくわからな

いなということがあります。

もう1つ交通計画で大事なものは、私は足立区は自転車だと思うのですが、走行環境整備とかについて言うと、これは線だけ引いてあるのだけれども、うちの横の道路も車道の脇に線を引いてあるのです。でも、走っている人はほぼいない状況で、これはこれでいいのかなみたいところが非常に多いです。西新井の辺は歩道がすごく広いので、歩道を走っている人のほうが多いんじゃないかなと思うのですが、うちの辺のところだと歩道幅が中途半端なので、人と自転車と混在しております。この線だけでは非常に難しいように思います。

それと、15ページの「条例に基づく自転車の安全利用の推進」、これは新たに条例をつくって、何か罰則規定を入れるというような。確かに自転車は危ない。特にスマホを見ながらやっていて、死者が出たりするような事故もあるのですが、これはそういう意味なのでしょう。罰則規定もありみたいな、そういうことですか。

谷口部会長 それでは、事務局さんからお願いします。

大山幹事 この条例に関しては、今のところまだ検討段階ですけれども、罰則規定までは入れる予定はありません。ただ、具体的に自転車の安全運転、マナーについてかなり具体的に盛り込んで、条例だけつくっても、それが区民の皆さんに浸透するということはなかなか難しいと思いますので、それにあわせていろいろな事業でまずは知っていただくところからというふうに始めていきたいと思っています。

交通対策課長 最初に志自岐委員のほうからお話がございました14ページで、例えば地域の中で考える会をつくっても、前回の計画が具体的な路線があって、今回そういったものがないというご意見です。

実は今、例えば例を出すと、竹ノ塚から六町駅を通過して綾瀬まで行くようなバス路線の計画がございます。総合交通計画がお

手元があれば見ていただければあれなのですけれども、そういったルートについても、これまでも事業者ともいろいろお話をし、実現に向けて協議をしてきました。ただ、なかなか実現していないという中で、実現するにはどうしたらいいかということで、一昨年ぐらいにいろいろとアンケートをとったり調査をした結果、やはり事業者のほうにプラスになるような、要は単純にお客さんが増える、事業者が収益性が上がっていくようなところになかなか触れていなくて、実現するには至っていないというのが現状です。今の総合交通計画に示されている路線は、そういったことがあって、事業者のほうの手を挙げていただけないというのが実態で、進んでいません。

今回いろいろと調査した結果、そういった前回設定しているルートが、区民の皆さんが移動したいという気持ちとうまく整合がとれているのか、合っているのかというところを見たときに、もしかしたらそのあたりが食い違っているのではないかと、もっと区民の皆様の移動に対する考え方といたしますか、そういったものに寄り添って区も施策を考え直したらどうかと今考えています。

ですので、具体的な路線を引くというのではなくて、何度もお話ししますけれども、もう一度地域の中に入って、地域の皆様の移動実態、移動要望を具体的に聞かせていただいて、どういったところを走ったほうがいいのかということを考えていきたいと思っています。

ただ、余り具体的ではないというお話をいただきました。ですので、どのあたりをターゲットにそういった施策を展開していくのか。これは「特定地区」というふうにしか書いていませんので、どういったところをターゲットにしていくのか、いつごろまでにどういった目標といたしますか、そういったことでやっていくのかということも含めて、まだ中で検討させていただきたい

と思います。

先般行われた事業者部会でも、このカタログについては、もう少し表現の仕方を変えたほうがいいのか、事業者ともう少し調整させてくださいというようなお話もございましたので、それも含めて中身については修正させていただきたいと思います。

それから、自転車走行環境整備のお話もございました。16ページにございますけれども、自転車ナビマークというものを西新井駅の周辺とか、車道のほうの左側を通行するようにということで書かせていただいております。線だけ引いてというような話もございます。

ただ、条例とも関係するのですけれども、安全利用に対して区がどういった形、どんな施策を持ってアプローチしていくのかというところで、今、条例を整理しながら、また改めていろいろと検討しているところです。

この自転車走行環境整備については、このナビマークのほかにも、都市計画道路では自転車専用通行帯といって青いレーンがあるのですけれども、そういったものも整備するような形で今足立区としては進めておりますので、これもより具体的な書き込みができるかどうかも含めて内容を検討させていただいて、皆様方にわかりやすいような表現の方法に変えていきたいと思っております。

以上です。

谷口部会長 ありがとうございます。

この新たな交通手段が実現できなかったのは、事業者さんが入りたがらない、事業者さんが入りたがらないのは需要が見込めない、なので、もしかするとニーズに合っていないという論理ということですね。

できるだけ早くというか、確かに5年待たされ、またその後待たされということになると思いますので、できるだけ早く進めていただければと思います。

あと、自転車の線の話も、線だけ引いて

も、これの意味をわかっていない人とかいるのですよね。なので、線を引くだけじゃなくて、ちゃんと教育なども一緒にやらないと実効性は薄いというか。小学校の交通安全教育というのがありましたが、そういうところでもやっていけますよね。

交通対策課長 21ページに「交通安全教育」というのをお示ししております。足立区内全校の小学校の3年生のお子さんですけれども、自転車安全運転免許証を発行するような事業をしております。これは意外と父兄の方からも好評でございまして、必ずやってねということで要望をいただいております。

全校で実施しておりますので、足立区内の公立の小学校に通っているお子さんは全部受けるのですけれども、そのほかに自転車ナビマークが最近いろいろなところで設置されてきましたので、そういった内容については、住区センターとかほかの交通安全教室等でも皆さんにお知らせしたりとか、あとナビマークを設置している周辺の小学校、ここにはこんなマークが設置されたのでということで、そのナビマークがどういうことを意味しているのか、そんなことを、先生もそうなのですけれども、学校の先生とお子さん、父兄の方々にわかるようにということでご案内を差し上げたりとかしています。

ただ、そこまでやってもまだまだ足りないというのも実感として感じておりますので、ほかの広報媒体等々も使って今後もお知らせしていければと考えております。

谷口部会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

志自岐委員 ナビマークのほうなのですけれども、これは本当に安全に走れる道路にこのマークがついているのでしょうか。私の横の尾久橋通りにもついているのですけれども、とてもじゃないけれども走る気にはなれない。大型トラックがががんと通るところなので、マークがついていても、

とても自転車では無理という感じがとても強くします。これは実効性があるのかなというところがあります。

それから、新たな交通手段の導入で言うと、どんな交通手段を想定しているのか。バス以外というふうになったときに、具体的に地域の人々とかいろいろな人で話し合っていくのですけれども、バスでもタクシーでもないような全く新しいものと言われてもぴんとこないのですけれども、どんな方向へ行くのかなというのが見えたらいいなと思います。

谷口部会長 ありがとうございます。

交通対策課長 まず、ナビマークに関してでございます。国道4号線と環状7号線にも実は警視庁でナビマークを引いています。確かにあそこの道路、私も個人的にはそんなに走りたくないと思うぐらいの交通量がございます。

ただ、自転車がそこを走らなければいけないということではなくて、自転車は軽車両であって、原則、車道の左側の端を走るのだということを明示しているというもので、逆に、ドライバー、車を運転する側にとっても、そこを自転車が走るので注意してくださいねというような注意喚起といえますか、そういったものにもなっています。

今、志自岐委員がおっしゃったとおり、そこを走らなければいけないんじゃないかというふうに捉えている区民の方も多くいらっしゃるのも事実のようです。ナビマークというのがどういう意味を持っているものなのか、そういったことをしっかりと区民の皆様にお伝えすることが大事だなと思っておりますので、それも引き続き、広報媒体を使ってという話に多分なるかと思えますけれども、お知らせしていきたいと考えております。

事務局 新たな交通手段のイメージということですが、地域に入って実際の困り事であったり、どのぐらいの需要があるのかというところを調査してから交通手段は決

まっていくなかなと思っておりますが、これまでご紹介したものとしては、デマンド交通ということで、タクシーとか小型の車両で事前に予約していろいろなお客さんを拾ってスーパーに行ったりとかする交通手段であったり、あと、バスと同じように路線を決めて運行するのですけれども、そんなに需要がないので、ハイエースとか11人ぐらい乗りの交通で回るような事例が考えられるかなと思っております。

谷口部会長 よろしいでしょうか。その事例はここに書き込むのはちょっと難しいということなのですかね。事例があったら皆さんわかりやすい。例えばこんなと、そこまで言えない感じなのですか。

大山幹事 確かにちょっとぼやっとして、なかなかわかりづらいという部分もありますので、基本1項目について1ページという考えではありますけれども、具体例についてできるだけ出せるように工夫したいなと思います。

谷口部会長 あと、自転車走行帯は、法律が変わったのでつけなければいけないというか、大きい道路にはつけるようにみたいな感じになっていきますよね。今まで自転車は逆走しても何も叱られなかったのを、逆走しないようにするぐらいのイメージだと私は思っています、あと、歩道の幅員が2m以上だと、一応自転車、いいまでいかないのですけれども、2m以下だったらダメですが、一応自転車はまだ歩道に入っても大丈夫なのですよ。

交通対策課長 自転車は基本的には車道を通行するというので、今、幅員のお話がございましたけれども、幅員にかかわらず、自転車通行可指定されている道路、歩道に自転車のマークと大人と子どもが手をつないでいるマークがついているのですけれども、その部分の道路については年齢を問わず自転車は通行していいということになっていきます。それから、障がいのある方とかも当然歩道を通行していい、あと1

3歳未満、70歳以上、そういった方は歩道を通行していいことになっています。

ただ、歩道を通行する際は原則歩行者優先ということでございますので、例えば後ろからチリンチリンと鳴らしたりとか、それで通ったりとかは本当はいけないのです。歩行者がちょっと邪魔になるようなときには、自転車がとまって歩行者に道を譲る、そういったことをしながら通行するのが決まりとなっておりますので、そういったことも含めて、ナビマークの内容も含めて皆さん方にお知らせして理解してもらおうということが多分必要なのかなということで、最近そういうふうにして皆さん方に普及啓発をやっているところでございます。

谷口部会長 ありがとうございます。

車の免許を持っている人は割と運転免許試験場でそういうことを習うのですけれども、持っていない方は知らないのですよね。私、実は免許を取るまでウインカーのことを知らなかったのです。あと一時停止とかも、多分中学生ぐらいまで知らなかったもので、ここはどうして車がいつもとまるんだらうと思っていたぐらいなので、特に自転車のマナーが悪いのは高校生のイメージがあるので、その辺の年代にも教育は必要かと思いました。

ほかに何かございますでしょうか。

原口委員 まちづくり推進委員の原口と申します。

今までバスの話が多くて、今回自転車の話が出ていたので、半分お知らせなのですが、安全利用に関することの推進をしているのですけれども、今度、11月10日、11日で足立区女性団体連合会でL・フェスタという、エル・ソフィアでお祭りをするのですが、そのところで防災と自転車の安全利用に対することのビデオを見せながら説明をするというコーナーをつくりました。ぜひ皆さん、時間があったら来ていただきたいなと思います。

利用者に対して結構マナー違反が、私は

高校生よりも若いお母さんたちが、意外と子どもを乗せて走って違反をしている人が多いなというのを感じているので、できたらこういうところにたくさん来ていただきたいなと思ってこの企画をしております。ぜひいらしてください。

谷口部会長 ありがとうございます。

確かに若いお母さん方もそうですね。私は子ども乗りの3人乗りの自転車に後ろからぶつかられたことがありますして、本当に危ないですね。あれは重いので、ぶつかられると相当痛いんですね。ありがとうございます。

ほかによろしいですか。

鈴木委員 公募委員の鈴木です。

今回細かくいろいろな詳しい内容を出していただいて、ありがとうございます。

17ページのように、足立区の民営自転車等駐車場設置補助金制度を活用していますよというのが出されていると、結構駅の周りは駐輪場が少なく、駅まで用事があって電車に乗りたいたいだけでも、自転車で行きたいけれども、駐輪場があいていなかったら、その自転車を持っていかれてしまうし、なかなか時間的にも余裕がなく、もう少し早く支度しなきゃなとか思いながら、このように大型の対応の駐輪場もありますよとかというのを見ると、こういうところもできているんだなと改めて感じました。

あと、私は自転車で区内を通ることが多いので感じるのですけれども、脇道から出てきたときに一時停止するとか安全確認をするという学生は少ないのですね。中学生とか高校生とか、小学生もあれですけども。

私は田舎育ちなので、田舎のほうでは自転車に乗るには、お巡りさんに習ってちゃんと交通安全ルールを守らないと自転車に乗れないんだよというふうに勉強してきたので、区内ではやっていないのかなと思ったら、改めてこういう教育をしています、

啓発運動をしていますよというのを見て、ああ、よかったとは思うのですけれども、その割には全然交通ルールを守らないで乗っている方が多いんだなというのを改めて感じて、スマホを見ながら自転車に乗るとかというの今すごく多いので、そういうところも含めて交通安全についてはちゃんと考えていかなければいけないということ、学生とか小3のお子さんだけではなく、ちゃんとみんなが守っていかなければいけないんだなというのを自覚しなければいけないと思いました。

あと、ナビマークの実態のところなのですけれども、車は逆走することはめったにないのですが、自転車は結構逆走して走っていることが多いので、まさか環七を逆走して自転車に乗る方はいないとは思うのですけれども、一般の道でこういうナビマークがついていても、逆走して端っこを通っているのを見ると、人間って自分の行きたい方向の路線側のほうを走っていくというのはわかるのですが、罰則というのをしていけば、みんな交通ルールを守っていくのかなとは思うのですけれども、その辺は難しいのかなと思いました。

高齢者の方も自転車に乗っていても、ちょっと怖い感じの、車道に倒れてきそうな感じのも見るので、運転のときには注意したりするのですけれども、自転車も事故を起こしてしまう側の立場になるということも自覚していかなければいけないなと感じています。

メトロセブンとか、昔から聞いているあれだと思いつながら、まだ計画の中に入っているんだなというところを感じながら、葛飾区とか江戸川区は電車で行くとすごく不便で遠回り、これができる、本当に電車に乗ってお隣にすぐに行けるという感じで、どうしても葛飾区、江戸川区へ行くと車を利用してしまおうほうなので、これができるといいなとは感じました。

ありがとうございます。

谷口部会長 ありがとうございます。いろいろコメントをいただきました。

ほかに。

野村委員 足立区老人クラブ連合会の野村でございます。

6ページに大きな問題の交通機関施策がありますが、竹ノ塚と北千住駅についてですが、私は千住地区でございますので、皆さんご承知のように、千住地区はバス路線やら便利は比較的いい場所ですけれども、北千住駅から離れたところはかなり不便な地域もでございます。ましてや北千住の東口の方たちにとっては、自転車で西側のほうに行くにしても非常に踏切の不便さを感じているわけでございます。

竹ノ塚の踏切はやがて2020年に竣工するという運びになっておりますけれども、北千住の交差点、135号についても、ここにありますようにエリアデザイン計画の中で検討していると、検討ということになっておりますが、議会のご議論も多分こういったことを取り上げているかと思いますが、どの辺まで検討といいのでしょうか、どんな見通しといいのでしょうか、現在までの、単なる検討段階ぐらいなんでしょうか、お聞きしたいと思っております。

企画調整課長 北千住は上にも鉄道があって、下にも鉄道が通っているということで、竹ノ塚のように単純に今の鉄道を上げることができません。常磐線も上にありますし。道路が下に行って、道路は地下に潜らせて地下鉄との間を通るとというのが一番可能性が高いというような検討はずっとしてございます。

ただ、そのためにはかなり課題がありまして、まずは事業費、あと用地買収がかなり必要だ、そういう課題を今整理しているのですが、なかなか具体的に事業化というところまではまだいっていないというのが現実のところでございます。今後もまだ検討を進めますけれども、なかなかそれなりの覚悟がないとできないような大き

な事業なのかなというふうには感じているところでございます。

野村委員 足立区内2カ所の大きな踏切の1つは問題解消に近づいておりますけれども、これについてはぜひ実現の方向で検討していただきたいと思っております。

かつて北区の赤羽の東西交流の大事業がございましたけれども、あれも10年以上はかかったかと思えます。国庫補助を得ての事業推進ということでようやく実現しておりますが、巨大な大事業で時間もかかるということは承知しておりますけれども、これは私ども、ぜひ、期待しておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

以上です。

谷口部会長 ありがとうございます。

原委員 障害者団体連合会から参りました原則子と申します。2つ意見があります。

最初に自転車の問題が出ていましたので、今、広い置き場ができていますよということがありますが、私たち視覚障がい者は白杖をついて点字ブロックのところを歩いていきます。特に駅の周り、駅へ向かう途中で点字ブロックで歩いていますと、自転車が途中で必ずとまっているのです。それが1台、2台じゃなくて結構大量にとまっています、そうすると、白杖をついて歩いている障がい者はそこが行かれないわけですね。本当に道で頼りにするのは点字ブロックが唯一ですので、点字ブロックの上には、自転車がほとんどなのですが、そのほかのものとか、そういうのは置かないような啓蒙活動というのですか、そういうのを1つあわせてお願ひしたいというのがあります。特に駅の周辺ですね。

もう1つ。私たち障がい者は外出するには公共的なバス、電車を利用するのですが、足立区は電車が余り走っておりませんので、最初に私も申し上げましたが、私は東部地域のほうに在住しているのですが、あちらは横に、西のほうに走る路線というか公共手段が余りなくて、以前は亀有

駅から環七をずっと走って王子駅まで行く、ほぼ環七がメインだったのですが、そこをずっとバスが何本も走っていたのです。それに乗っていきますと、西新井のほうに行くのにも意外と便利だったのです。終点まで行けば、もちろん王子のほうまで行かれてとても便利だったのですが、今はもう1日2本になりまして、ほとんどあっていないような状態になっているので、バス会社に電話しましたら、環七が渋滞するので減らしたとは言うのですが、でこぼこでもいいので、もう少し環七沿いにバスがあるといいなということと、なければ、東部地域のほうから竹の塚を通過して西のほうに行く横の路線を、どこと具体的には私は提案できませんが、とにかく横に走るバス路線を増やしてほしいというのが痛切な願ひです。

以上です。

谷口部会長 ありがとうございます。

かなり具体のご要望があったのですが、事務局から願ひします。

交通対策課長 では、一括して、鈴木委員からの意見もありましたので、それに少しお話をさせていただきたいと思えます。

民営の駐輪場という話がございましたけれども、ほかのお話にも重なるのですが、足立区内の自転車の放置率というのがあるのですが、実は23区で今一番少なくなっています。0.3%だったかと思うのですが、ほかの区の駅と比べて足立区の駅は自転車の放置が少ないといった実態が、これは数字であらわれていますので間違いのないだと思っております。これは区のほうの駐輪場の整備、あと民間さんの駐輪場の整備、こういったことがほかの区よりもかなり進んでいて、ある程度自転車が駐輪場にちゃんととめられているというような状況があるのだと思えます。

ただ、鈴木委員のお話のとおり、その駐輪場のことを皆さんよく知らないというお話もございましたので、これを皆さんにそ

ういった利用ができるように、マップじゃないですけども、少し利用しやすいような環境整備をやっていくことが必要かなと思いましたが、これはちょっと考えさせていたきたいと思っています。

それから、自転車の安全利用等に関しては、実は今、3年に1回なのですが、区内の中学校、高校でスタントマンを使って自転車の事故を再現したスケアードストレートという方式なのですが、そういった安全教室を行っています。これは中学校の近くの町会さん、学区になっている町会さんにもご案内をしております、回覧板や掲示板で皆さんにご案内して地域の方々にも見ていただくような形をとっていますので、もしぜひそういったことがあれば、そのスタントマンの迫真の演技じゃないですけども、事故を再現した場面がございますので、見ていただければと思っています。

それから、自転車の逆走等の話の罰則がありましたけれども、実は道路交通法の改正に伴って自転車の利用の仕方、ルールが少し厳罰化されて、警察のほうでも取り締まりを強化したりしています。なかなか実態が見えていないのですけれども、実際に自転車をとめて注意をしたりとか切符を切ったりとか、そういったこともあるようです。ただ、その状況が皆さん方になかなか見えていないということではございますけれども、実際にはそういった形で、まずは街頭に立って指導しながら注意を呼びかけていくのですけれども、なかなか守られない場合にはそういった形で切符を切るということもございます。

それから、原委員からございました、点字ブロックに自転車がとまっているというお話です。冒頭にお話ししたとおり、駐輪自体は前よりは減っていて、幾らか歩きやすい環境にはなっているのですけれども、どうしても夕方等になると、自転車で買い物に来て、点字ブロックの上、歩道の上に

置いているというようなところが散見されます。そういったところに対しても、今回も放置自転車対策ということで資料のほうにも掲載させていただきましたけれども、いろいろな形をとって自転車が放置されない対策をとっています。これは引き続き行って、皆さん方が歩きやすい環境を継続して担保していきたいと考えています。

最後に、バス、亀有から王子、これは本当に減ってしまっています。確かに今本数が減って、以前と比べて不便になったというのは区民の方からもご意見をいただいているところです。事業者にすぐ増やしてくれと言っても、なかなか増やせる状況ではございません。

ただ、実は亀有までディズニーランドのほうからバスが来ていたりとか、それが延伸できないかとか、さまざまなご意見があったりとか、いろいろな可能性を今事業者とも、ずっと前からですけども、探っているところです。

いろいろな環境が変わって、道路の渋滞というのは問題ではありますけれども、できるだけそういった皆さん方の声を聞いて、実現できるように努力はしていきたいと思っています。なかなかすぐにとという話ではございませんけれども、我々としても頑張っていきたいと思いますので、ご理解をよろしくお願いいたします。

谷口部会長 ありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。

志自岐委員 志自岐と申します。

確認なのですが、自転車の安全利用推進の条例というのは全国的にはいろいろな自治体でつくられているものなんでしょうか。結局これは、例えば損害賠償保険への加入を勧めるとか、被害者救済とか、そのようなことをある意味目的とする条例なんでしょうか。足立区は非常に自転車が多いので、できたら自転車行政では最先端でいってほしいなと思っています。

それと、モビリティ・マネジメントの中

では自転車というのはどのような位置づけになるのでしょうか。

大山幹事 条例ですけれども、実は今年の1月1日から自転車の鍵かけ条例ということで昨年条例改正をしたのですけれども、その際に建設委員の先生方からも、足立区の条例についてはもう3世代、4世代遅れているよと。実際今お話があったように、全国でもこういった自転車の安全マナーに関する条例というのが、特に最近自転車で損害賠償を求められたりという事件も起きて以降、非常に多数できています。本当に30とか40、もっとできているかもしれませんが、実際今考えていますのは、そういった条例を一つ一つ集めまして、そのいい部分を全部吸収して区として条例化をしていきたい。

先ほどお話ししたように、罰則を設けるというのはなかなか難しいとは思いますが、それをやりながら、区民の皆さんにも安全運転、マナーについて、啓発といえますか、活動していきたいというところでございます。

交通対策課長 それから、モビリティ・マネジメントの中での自転車との関係性という話でございます。これは後で谷口先生のほうから逆にコメントをいただきたいと思いますが、モビリティ・マネジメント自体が過度な自動車利用から公共交通等へ適切にという話がございましたので、ただ、我々として考えているのは、皆さんが移動手段を選べる環境を整えていければと考えています。それが鉄道であれ、バスであれということだと思いますけれども、自転車を利用しやすい環境ということで、公共交通の一部として捉えるのであれば、そういった環境を整えて、皆さんが本当に、今日は自転車で行こう、あしたはバスで行こう、そういったことが、シェアサイクルなんかも多分そういった目的もあるのだと思うのですけれども、そういった環境づくりを進めていけるようにやっていければと

考えています。

ただ、モビリティ・マネジメントの中にそういったところまで関連して書くのかというところはこれから検討させていただきたいと思いますので、これは谷口先生のほうからコメントをいただければと思います。

谷口部会長 一言で言いますと、自転車ももちろん含まれておりまして、モビリティ・マネジメントはもともとソフト施策全般ということなのです。人の行動を変えるには3つの方法があると言われていまして、インフラ整備はもちろん重要で、そのインフラの後ですね、お金と力と言葉と3つがあるとされているのですけれども、お金の施策は割とわかりやすいですね。罰金とか税金とか、あるいはボーナスみたいなことですね。

力の施策というのは、法律で決める。法律で決めるということは、例えば罰則があるということですね。お金ではなく罰則がある。例えば逮捕されるとか、そういうことが言えます。

金と力じゃない方策は言葉で、これは啓発ですとかコミュニケーション、教育もこれに該当するのですけれども、金と力は、金と力がなくなってしまうともとに戻ってしまう、あるいはもっと悪化することが言われているのですが、言葉はそれが腑に落ちれば永続的に続くというすごい、しかも自発的に変わるという、それがまさに教育なのですけれども、それを心理学ですとか教育学の知見も入れて体系的にやっていこうということですので、自転車も入りますし、公共交通の利用促進も入りますし、自転車のマナーみたいなことも、先ほど点字ブロックの上に、それもマナーで、教育で何とかするべきものだと思いますね。モビリティ・マネジメントに含まれると私は思っています。あるいは徒歩の促進ですとか、そういうことも含まれますので、全体的にというか、総合的にいろいろなソフト施策を足立区さんでやっていっていただきたい

などは思っています。よろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、もしよろしければ、本日の審議についてはこれで終わりとさせていただきます。一旦事務局に司会をお返ししたいと思います。

交通対策課長 谷口部会長、ありがとうございました。

本日いただいた意見、あと先日の事業者部会でいただいた意見を勘案して、今回の事業カタログ等々についての精査をしてみたいと思います。また次の協議会のときに示させていただきたいと思います。

それから、冒頭、今回配付した参考資料のほうですけれども、今日の今日ですので、後でまた見ていただいて、次回の協議会等でまたご質問等がございましたらお受けいたしますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、事務局から今後の日程についてご連絡をさせていただきます。次回は第4回の全体の協議会としております。12月5日(水)の午前10時から、こちら、8階特別会議室にて予定しております。皆様には近々に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けていない方は、大変お手数でございますが、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。

また、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ください。

本日は、お忙しい中お時間をいただきまして、ありがとうございました。これにて部会は終了とさせていただきます。お忘れ物なきようお気をつけてお帰りください。ありがとうございました。