

第4回

板橋区交通政策基本計画策定委員会

令和元年6月12日（水）

I 出席委員

岸 井 隆 幸	岡 村 敏 之	竹 内 捷 郎	萱 場 晃 一
大 島 隆 夫	佐 藤 勝 也	大 西 恵	堀 井 真由美
黒 瀬 聖 子	小 瀧 正 和	塩ノ谷 浩 司	新 谷 壮 明
小 平 隆 宏	篠 崎 眞	神 森 友 秀	堀 越 千 秋
金 子 安 秀			

II 議事

1. 開会
2. 議事
 - (1) 計画策定スケジュールについて
 - (2) 交通に関する新技術の動向について
 - (3) 施策体系表（案）に基づく施策展開（案）について
 - (4) リーディングプロジェクト（案）について
3. 閉会

III 配布資料

資料 1	板橋区交通政策基本計画策定スケジュールについて
資料 2	交通に関する新技術の動向について
資料 3	施策体系表（案）について
資料 4	施策展開（案）について
資料 5	リーディングプロジェクト（案）の考え方について
参 考	第 3 回板橋区交通政策基本計画策定委員会におけるご意見と事務局回答について

午後2時58分開会

○事務局（田丸） 定刻より少し早いですけれども、皆様おそろいということで、これから始めさせていただきたいと思います。

本日はご多忙のところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私、司会を務めさせていただきます事務局の田丸と申します。よろしくお願いいたします。

冒頭なんですけれども、ただいま私も板橋区で議会というものがございまして、まだ議会が実は終わってございません。審議中でございます。本来ならば都市計画課長の内池のほうで司会のほうをさせていただくところなんです、終わり次第こちらに来る予定なんです、会の進行については、私がかわりに務めさせていただきます。

初めに、年度の切りかえに伴いまして策定委員が交代となりました。ご紹介をさせていただきます。お手元に板橋区の交通政策基本計画策定委員会の委員名簿というものがあるかと思えます。ごらんください。

まず初めに、関係行政機関としまして堀越千秋様。

○堀越委員 堀越でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（田丸） どうぞよろしくお願いいたします。

そして、区議会議員の委員としまして、間中りんぺい委員、鈴木こうすけ委員、あとそして土木部長の糸久英則委員でございます。先ほどお話ししましたとおり、本日議会の開催中でございます。本日来られましたら、また改めて紹介ということになります。会議終了後に出席していただけるような予定になってございます。ひとつご了解ください。

また、おくれましてこの会に参加という連絡もでございます。新谷委員のほうは1名、おくれたの参加という連絡をいただいております。

それでは、開会に先立ち、2点確認をさせていただきたいと思えます。事前に事務局のほうから郵送で資料を送付いたしました。資料について確認をさせていただければと思えます。

資料の1から資料の5、参考ということで、前回の策定委員会の意見と事務局回答ということでございます。それぞれお持ちいただいて、もし資料のほう、過不足等があれば教えていただければと思えますが、いかがでしょうか。大丈夫でしょうか。

あとは、机上のほうに、閲覧用の資料として置かせていただいております。まずこちらの「板橋区交通政策基本計画 中間のまとめ」ということで、クリアファイルの形で置かせていただいております。あとは、いつも置かせていただきます「板橋区都市づくりビジョン」「板橋区の都市計画」の2冊を1つに束ねたもの。あと、図面としまして「板橋区都市計画

図」「板橋区用途地域図」「板橋区都市計画道路網図」と、この3枚が、図面があるかと思
います。

これらの資料については、今後の策定委員会で使い回しをさせていただきます。メモ等さ
れないよう、よろしくどうぞお願いいたします。委員会終了後に回収いたします。

また、本会の策定委員会における内容や本計画に関するご質問、ご意見をご記入いただき
ますご意見シートというものがございます。こちらにも机上配布の資料としてご用意させてい
ただきます。本会終了後、ご意見、ご質問等がございましたら、6月19日水曜日までに事務局
宛て、メールやファクス、郵送等で送付いただければと思いますので、よろしくお願いい
たします。

ではよろしいでしょうか。

ここからは、座って説明のほうをさせていただきます。

続きまして、本委員会の公開についてでございます。前回もご了解いただいているところ
でございますが、板橋区では、附属機関等の会議は原則公開で行うこと、また本日も非公開
に該当する事項を取り扱う内容がないことから、皆様の個人情報に配慮して、原則として発
言委員の氏名、発言内容、委員名簿を公開させていただきたいと考えてございます。

このほか、本日の会議録を作成させていただく関係で、会議の内容の録音と速記者の同席
をさせていただきますので、ご了解ください。

そして、前回の策定委員会と同様、事務局の調査協力をお願いしておりますパンフィック
コンサルタンツ株式会社も同席しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、ここからの進行につきましては、岸井会長にお願いしたいと思います。

では、よろしくお願いいたします。

○岸井会長 それでは、ご出席可能な方は既に着席されていらっしゃるということなので、第
4回の交通政策基本計画策定委員会、開会をしたいと思います。

お手元の議事次第をごらんいただくと、きょうは大きく4つのテーマが出ております。順
次説明していただいて、意見交換をしたいと思います。

まず、一番最初に本計画の策定スケジュールに関することからご説明をいただこうと思
います。資料1でしょうか。事務局から説明をお願いします。

○事務局（田丸） では、こちら事務局のほうから説明いたします。

資料1、横のグラフというか、月ごとのスケジュール欄があるかと思います。表ページは
1年目、平成30年度ということになります。本計画の骨子を取りまとめるために策定委員会

を3回、策定委員会の専門部会を交通基盤専門部会及び公共交通の専門部会に分けて、それぞれ2回ずつ開催をいたしました。

続きまして、裏面をごらんください。令和元年度の、本年度のスケジュールでございます。

策定委員会としては、本日6月12日で計画（案）を検討し、次回、9月2日において計画（案）のまとめを行いたいと思っております。最終回となります12月25日において、策定委員会としての計画（案）を策定する予定でございます。

なお、策定委員会の専門部会につきましては、4月、5月、6月とそれぞれ3回ずつ開催し、その内容を9月2日の、次の策定委員会でお示しする計画（案）へ反映する予定でございます。

9月2日の策定委員会以降、区の庁議を経まして区議会への報告後、おおむね10月ぐらいからパブリックコメントを実施する予定でございます。なお、前回の3月28日に骨子（案）として取りまとめた内容につきましては、先ほど机上に置いております「板橋区交通政策基本計画 中間のまとめ」として、区のホームページ上において近日中に公開する予定です。

以上で、スケジュールの説明を終わります。

○岸井会長 昨年度3回開会いたしまして、今日が4回目ということでございます。今日と9月の会合で内容の精査を図りまして、12月にはまとめをしたいと、こういう説明でございました。

何かご質問、ご意見があればいただこうと思っておりますが、速記をとっていらっしゃる関係上、恐縮ですが、ご発言の前にお名前を一言添えていただければ幸いです。よろしく願いいたします。

何かご質問、ご意見、ございますでしょうか。どうぞ。

○大島委員 産業連合会の大島でございます。

今年度のスケジュールの中で、パブリックコメントが10月から11月のところになっているんですが、これってその前からパブリックコメントをとる必要というのはないんでしょうかね。私は、とったほうがいいと思うし、前回のときも何かそういう話があったように記憶しているんですが、そこら辺の修正は可能なんですか。

○岸井会長 作業班、誰か事務局いかがでしょう。

○事務局（田丸） 計画（案）について、パブリックコメントを実施するんですけれども、その期間内にその計画（案）について意見がいただけるような機会を、パブコメ以外でも検討したいというふうに考えてございます。なかなかスケジュール的には厳しい中での1回だけ

のパブコメということで、今、事務局としては考えているところでございます。

○岸井会長 具体的にはどういうことをおやりになるということでしょうか。

○事務局（田丸） 想定としては説明会というものを実施したいというふうに思っております。今のところ1回か2回という形で、皆様に周知をした形で意見を伺えればというふうに思っております。詳細な時期と場所、内容については、今検討中でございますが、そういった別に意見をいただく機会も設けたいなというふうに思っております。

○岸井会長 いかがでしょうか。何かご意見があれば。

○大島委員 たびたびすみません。その場所とか告知とか、そういったことに対し、告知は例えば区民ニュースでしたっけ、広報に出すとか、そういったことはされるおつもりなんでしょうかね。

○事務局（田丸） そうですね。告知については皆様にお知らせが届くように、広報、ホームページ等、周知する手段をもちまして皆様に行き渡るような形で。場所も、板橋区、広くございますので、場所を変えてなのか、もしくは1回で集約するのか、その会場の規模等ございますので、そこは少しこれから考えていきたいなというふうに思っております。

○岸井会長 よろしいですか。通常、板橋区の場合は、パブリックコメントをとる方法としては、広報と、それから物はどういうふうに掲示されていらっしゃる。区役所に置いていらっしゃるということですか。

○事務局（田丸） はい、そうですね。どこまでパブコメの記載の内容を公開するというか、窓口で置くかについては、まだ未定などころではありますが、通常、ある期間のもとに周知をして意見をいただくというやり方でございます。

○岸井会長 web上に、一応全部載せるんでしょうか。

○事務局（田丸） そうですね。ホームページ上なり、皆様その内容がわかるような形で周知したいというふうに考えてございます。

○岸井会長 それに加えて、説明会ができるようにしたいと、こういうお話ですね。

よろしいでしょうか。ほかにはいかがでしょうか。

よろしければ、内容に入っていきたいと思えます。

続いて議題の2は、交通に関する新技術の動向についてということでございます。説明をお願いいたします。

○パシフィックコンサルタンツ（谷浦） パシフィックコンサルタンツの谷浦と申します。

皆様、お手元の資料2をごらんください。こちら、交通に関する新技術の動向についてと

いうことでご説明さしあげます。

今回なんですけれども、前回3月に策定委員会でいただいたご意見の中で、こういうような交通の新技术について情報を紹介・提供してほしいというご意見をいただいております。今回、そのご意見にのっとりまして、1ページに掲げております特に4つ、ご意見いただいた4つの技術について簡単に内容をご紹介させていただきたいというふうに考えております。

4点、超小型モビリティ、空飛ぶ車、Ma a S（マース）、そして自動運転とございます。2ページ以降、順に説明してまいります。

まず、2ページをめくっていただきまして、超小型モビリティに関するご説明でございます。そもそもこちらの言葉、何なのか、こちらは何なのかという定義ということで2ページなんですけれども、図の上にかかせていただいておりますとおり、超小型モビリティ、自動車よりコンパクトで小回りがきいて、かつ環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両ということで、こちら電気自動車でございます。なのでCO₂排出するということもなく、環境性能に優れておるというところ。あと、コンパクトというふうにあります。ちょっと図の下の表にかかせていただいておりますけれども、例えば1人乗りですと、この車両の全幅が1,300ミリメートルというところで、非常に普通の自動車よりもコンパクトでございます。地域のより細いような道であったりでも通ることができる、より手軽な移動の足となる車両というふうに定義されております。

最近出てきた新たなモビリティということで、このものですね。例えばこういったところに当てはまるのかということで、国のほうで、第一種の原動機付自転車でございます。軽自動車として、最近、国交省として区分をしておるということで検討しておるといような状態でございます。

次の3ページ、進んでいただきまして、この超小型モビリティ、実際普及にどのようなロードマップが描かれているのかというところで、上で示させていただいております。基本的に今まで普及に向けて実証実験というところが行われておまして、今、現時点も普及啓発であったり環境整備に関するような取り組みですね。安全性であったり車両開発、自然環境というところで進められております。2020年以降となりますが、本格普及というところで目指されておるといところで、今、考えられております。

実際に東京都内で導入事例、いろいろと全国各地あるんですけれども、JRの新橋駅付近、国道15号沿いですね。のところでも実際にタイムズカープラスさんなどで実証実験が行われ

たという事例もございます。

次、4ページに進んでいただきまして、次の新技術のテーマといたしまして、空飛ぶ車ということでございます。

まず、4ページ、現在どのような空飛ぶ車というものが、構想であったり研究開発が進められているのかというところで、図で示されておりますとおり、いろいろと構想段階なり研究開発段階なりで、各社さん考えられておるといような状況でございます。

次の5ページ、また同様に、今後どういうふうな形でこの社会に普及しておるのか、普及していくのかというところで、こちら、約半年前、2018年の12月に国のほうで出されたロードマップというものを参照させていただいております。このロードマップでは、官民で取り組んでいくべきような技術開発や制度整備の方向性などについて、まずは示していったというところがございます。

こちらのロードマップを見ますと、2020年代半ばに事業を大体スタートさせていきまして、2030年代ごろから実用化の拡大に向けて進んでいくというように、また長期的なスパンで検討されておるといような状態でございます。

次のページ、6ページに進めさせていただきまして、M a a Sに関する説明でございます。

こちら、まずM a a Sというものがそもそも何なのかというところがございます。こちら略しておりまして Mobility as a Service というものの略でございまして、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念というふうに書かせていただいております。

こちら、ページの中ほどの図をごらんいただいて比較させていただければと思うのですが、従来型のモードの交通サービスというものが、皆さんの出発するところからある目的地を選んでいただきまして、そこからいろいろな鉄道であったりバスであったり、そのほかタクシーであったり、いろんな公共交通機関を乗り継いで目的地まで進むというところ、その際に各鉄道では切符を買って、またバスに乗る際に切符を買って、車に乗るときはレンタカーで行くのならレンタカーを予約してというようにモードごとのサービスに、個別に検索、予約、決済を行うような、今現時点の状態から、このM a a Sというものによってサービス提供される場合には、この目的地に行きたい、ではその場合の移動手段ということで、一元的に今の鉄道、バスであったりそのほかのモビリティというところを検索、予約、決済、一元的にサービスさせていただいて移動をするというように、そういうようなサービスというのが典

型的に考えられておるMa a Sのサービスでございます。

こちらを行うことで、よりシームレスでスペースフリーといいますか、快適な移動実現による利用者利便性の向上でございましたり、公共交通機関をより利用する人がふえるというような効果というところが期待されておるところでございます。

下のほうに書かせていただいておりますのは、実際にこのサービスも日本で初と書かせていただいておりますが、福岡などで実験を開始しておるような状態でございます。

最後の技術としまして、自動運転でございます。すみません、皆様のお手元のほうの、ちょっと画質が荒くて、前のほうが画質がよろしいかと思っておりますので、そちらをあわせてごらんいただければと思います。

こちら、まず自動運転、最近皆様、よくお聞きになるのかもしれないんですけども、いろいろとレベル、種類がございまして、まず完全自動運転、いろいろ完璧に運転手のいないような、完全な自動運転というものから、実際に自動ブレーキなど、ご自分が運転する際に一部の機能が自動化されているというような運転支援の自動化というところについても含めて、全て自動運転というふうに定義されております。そのいろいろな定義、5段階に分けて、今、国のほうで実験であったり普及に向けた取り組みを進めておるというような状況でございます。

この自動運転による社会的な期待ということで、7ページの下の方の図に書かせていただいておりますが、基本的に自動運転システムの特徴といたしまして、人よりもより安全かつ円滑な運転というところが可能になるというところ、自動運転による運転者の負担軽減でございましたり、あと産業規模・波及性が高い汎用的な技術ということで、例えば交通事故の削減であったり渋滞の緩和、環境負荷の削減ということでしたり、運転の環境快適性向上や高齢者の移動支援、産業競争力の向上や生産性の向上につながるのではないかとこのところで、今、国のほうで実験などを進めておるところでございます。

どのように進めていくのかというところで、8ページのロードマップというところを示させていただきます。

こちらも大体2020年中ごろから、例えば高速道路での完全自動運転が市場化されるでございましたりとか、物流サービスのほうでも、完全自動運転のトラックの実現というところが書かれておまして、それに向けて、今現段階、開発でございましたり実験というところが行われているようなところでございます。

そのような現在の近年の実証実験的な取り組み事例といたしまして、都内における自動運

転タクシーの営業運行でございましたり、また多摩ニュータウンのほうでも、自動運転バスによる移動手段創出に係る実証実験というところも、こちらはもうことしの2月、約2週間かけて行われているような状況でございます。

今ご説明さし上げたもの全て、今まさに普及であったり研究というところで実証実験が進められているところでございます。こちらの動向を今後も継続的に把握していきまして、今後の板橋区交通政策基本計画というところを見直すタイミングであったりとか、そういった段階で、この内容というところを反映していくというような形で、今考えておるところでございます。

ご説明のほうは以上になります。

○岸井会長 前回、少しご意見をいただいた先の話を考えるので、交通の新しい技術の動向について少し勉強しておく必要があるんじゃないかということで、今、ご説明がありました。

超小型モビリティと自動運転は既に実験段階で、それほど遠くない段階で、限定的なところには入ってくるだろうと。MaaSと呼んでいますのは、例えば電車に乗るのに電車のアプリを開く、バスに乗るのにバスのアプリを開く、タクシーに乗るのにタクシーのアプリを開くというのではなくて、1つのアプリケーションで全てのサービスが一気に見られて自分で選択できるというのが第1段階なんです。これはかなりもう既に、そういう統合アプリは出てきていますから、実用化されているように思います。ただこれは、その先はいろいろと分かれるわけで、日本においてどこまで発展するかは、これからの話題だと思います。

それから、空飛ぶ車はまだ構想段階でしょうか。一部実験車はあるようですが、まだまだ構想段階ということで、我々の計画の中ではどこまでこれを想定するというにしようか。何か事務局から説明があればお願いしたいと思いますが。

○事務局（正木） 事務局都市計画課の正木と申します。私のほうから簡単にご説明させていただきます。

この後の資料の3のほうに、施策の体系表ということでご用意させていただいているところですが、この中の、例えば4ページ目の目標の2ということで、「多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる」という目標が、より快適に移動できるというような目標でございます。

その中の、この表の中の4ページ一番下に、例えば⑩番に、「地域公共交通の機能向上」というような、そういう項目がございます。この公共交通サービス水準が相対的に低い地域の対応というような項目が⑩-3ということですが、例えばこういうような新技術

というのが、道路が狭いというのが現状でございます、そういうようなところにこういう新たな新技術を入れるといったところも一つあるんだとは思いますが、自動運転は、道路が狭いとなかなか難しいという話も聞いておりますので、こういうようなところに施策を展開していくためには、研究をしていく必要があるかと思っております。

それから、5 ページ目のほうになります、一番下に⑮番ということで、ここは目標の3 ということで交通環境を整えていくという、交通環境面を向上していこうというような目標でございますが、その中の⑮番目の「自動車利用による環境負荷の低減」というようなところに、⑮-1 というということで「交通手段のシェアの推進」というのがございます。環境負荷の低い自動車のシェアリングの普及促進というのがございまして、先ほど超小型モビリティという話を事例として挙げさせていただきましたが、これもまさに国土交通省さんが、多分、実証実験でやられているようなものかと思っております、これは、こういうベイスを設けて、小型のモビリティをシェアすることによって、環境負荷が低い、小型のもので、より環境負荷の低いものをシェアしていく、共有していくというようなところでは考えられるのかなと思っております、交通政策基本計画、本計画の中では、このような中に、あとはその次の⑮-2 の「新技術の導入促進」といったところで、自動運転技術をあわせた検討といったところもございまして、そういったところで考えていきたいというのが、こちらの狙いでございます。

以上です。

○岸井会長 小型モビリティとか部分的な自動運転、あるいはソフトウェアの充実ぐらいは視野に入れておいてもいいのかなということでしょうか。ただ、すぐにはまだ実現していないわけなので、いずれそれが出てきたときには、そういうものを活用できるんじゃないかというような記述になるということかと思えます。

この新しい技術に関して、何かご質問があればいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。まだどこへ向かうかはっきりしない部分も多いので、様子を見ながらということになるかと思えますが。特にご質問よろしいですか。はい。

それでは、今のようなことも視野に入れつつ、これからの交通政策について議論を深めていきたいと思えます。

続いて施策体系表（案）に基づく施策展開についてということでありませう。

こちらの説明もよろしくお願ひします。

○事務局（田丸） それでは、資料の3と資料の4を使いまして、施策体系表（案）に基づく施策展開（案）について、説明をいたします。資料3についてはA3のもの、資料4については、その後にありますA4の束ねたものがあるかと思えます。

まず、資料3の施策の体系表（案）をごらんください。こちらの表が、前回の策定委員会で骨子の案として取りまとめた施策の方向性がもととなっております、基本的な施策の案、取り組みの案や、その記載概要等までをまとめたものでございます。

資料の4については、施策の展開の案ということでごらんください。こちらについては、資料の3の表についてを、より詳しく示しているものでございます。写真の掲載や専門的な用語については、コラム等を使いまして説明をしております。内容によっては未完成なところもまだあるんですけれども、おおむねこのような構成で予定しております。

計画（案）では、資料3の表で一旦概要をお示しし、資料4で表に掲載されている内容を、より詳しく解説していくような構成をしております。

では、資料3の1ページ目にお戻りください。

資料3、左側の項目欄から、それぞれ理念、目標、基本方針、施策の方向性、基本的な施策（案）、取組（案）、取組（案）の記載概要というふうになってございます。本日は、主に（案）と書かれております部分について、ご意見をいただければというふうに思っております。

まずは、表の左上にあります理念でございます。こちらは、骨子から変更はなく、「乗って・歩いて・住んでよし『人』が主役の交通都市 いたばし～みんなでめざす交通まちづくり～」でございます。

次に目標でございます。こちら骨子からの変更はございません。1ページから3ページまでが青色の着色されております目標の1としまして、安心・安全な移動に関する取り組み。4ページ目については、赤色の着色がされております目標の2として、多様な交通手段による快適な移動に関する取り組みというふうになってございます。5ページ目が、緑色の着色がされております目標の3としまして、交通環境に関する取り組みとなっております。

では、1ページ目に戻りまして、その次、基本方針でございます。こちら骨子から変更はございません。基本方針欄が破線で2つに分かれておりますが、破線の右側の部分の緑色で着色されてあります内容につきまして、基本方針の中身をかみ砕いた表現で説明している内容でございます。

次に施策の方向性ですが、こちらの欄から横に移り、基本的な施策（案）、取組（案）、

そして取組（案）が何を示していくのか、その概要を示しているのが取組（案）の記載概要でございます。

これらを一括して説明をしていきます。

施策の方向性①は、歩行者重視の道路空間づくりの施策として、①－１の歩行者の安全性強化では、歩車分離の推進や歩道の整備、車のスピード抑制を目的としたゾーン30などの交通規制の推進。それから①－２、安全快適で魅力ある歩行空間の創出では、人が主役の交通都市の実現に向けてさまざまな取り組みを包括的に実施していく道路空間の再配分や、歩きやすい歩行環境として、街灯のLED化、道路の舗装材料等の工夫が取組（案）となっております。

続いて、施策方向性②は、自転車利用環境の整備と意識啓発でございますが、②－１の適切な自転車利用の誘導では、自転車専用レーンや、その路面標示等の走行環境の整備や自転車の交通ルール・マナー啓発等を示しております。②－２の放置自転車対策では、現在区で進められている放置自転車対策の一括委託というものがございます。これの実施や、回収計画に基づく自転車駐車場などの新設、既存の施設の活用等を示しております。また、さらなる放置自転車の減少を目指すために、シェアサイクルの普及促進が挙げられておまして、こちらは今年度社会実験としてシェアサイクルのポートを整備していく予定でございます。②－３では、自転車駐車場環境の質の向上としまして、さまざまなタイプの自転車に対応できるような駐車スペースの確保を検討していきます。

では、２ページ目をごらんください。交通結節機能の充実や、バスの定時制や速達性を向上させるために、③－１、バスの走行空間の確保としまして道路整備の推進や、バスベイ等の導入検討をしていきます。

続いて④の道路交通の基盤強化では、④－１の道路ネットワークの機能強化では、整備が進んでいない未着手の都市計画道路の中で、重要な路線の選定方法の検討や、国道・都道の整備促進をしていきます。また、④－２では、地域コミュニティの中を結ぶ新たな道路の整備の必要性や方向性の検討として、主要生活アクセス道路の整備の検討や、安全で快適なまちづくりを進めていくために、細街路の拡幅整備事業を進めてまいります。なお、※として取組（案）の記載概要に書かれている内容のところについては、専門部会で検討の方向性を検討しまして、次回の９月の策定委員会において内容をお示しする予定でございます。

④－３としまして、交通事故や交通災害の防止の観点から、板橋区交通安全計画2020に基づき、道路の整備や交差点の改良等を進めてまいります。

④－４、道路交通の走行性向上につきましては、資料４の８ページをごらんください。渋滞対策として、交差点改良等の検討をしていきます。また、道路と鉄道の立体交差化では、東武東上線について一定の考えを示すとともに、次回の策定委員会では、区間ごとに基本的な考え方というものを示していく予定でございます。

区間については、資料４の８ページのとおりでございます。幾つか区間が書かれています。

また、当面の安全対策として、個別の踏切対策を推進していく踏切についても、今後示していく予定でございます。

すみません。資料３の２ページにお戻りください。④－５、一番下のところでございます。道路交通基盤の計画的機能維持についてお示ししております。こちらは橋梁の長寿命化修繕計画に基づき進めてまいります。

では、３ページ目をごらんください。⑤、交通結節機能の維持・充実というところですが、取組（案）としましては３つございます。主には駅前広場などの交通結節点の現状と課題を整理しまして、求められる機能を示していくことや整備のあり方を整理していきます。また、公共交通機関の乗り継ぎ環境改善を促進していくことも示していく予定でございます。

続きましてその下、⑥、物流の円滑化等のための環境の充実ということで、既存の調査報告書やヒアリング等などをもとに、荷解きスペースの確保の検討を示していきます。また、路上駐車が多い路線については、その取り締まり強化を促進していくことも示していく予定でございます。

続いて⑦、防災性の強化でございますが、⑦－１として、緊急車両等の走行性・速達性向上ということで、災害拠点病院等へのアクセスを向上させていくために、主には未着手の都市計画道路の整備促進を示していきます。また、東武東上線について、道路と鉄道の立体交差化というものを示していきたいと思っております。一番下、⑦－２としまして、市街地の防災性向上にかかわる基盤整備については、都市計画道路の整備によって創出される延焼遮断帯の形成や細街路の拡幅整備事業、道路等に面している危険なブロック塀等の撤去の促進、電線類の地中化の推進を示してございます。

まためくっていただきまして、４ページをごらんください。こちらのページから目標の２のところ、「多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる」取組（案）となっております。

⑧は、広域的な公共交通の機能向上としまして、⑧－１の中には、バス路線網の維持・充

実というところで、こちらはバス路線の維持や充実を図る軸や考え方というものを示していく予定です。⑧-2は、鉄道輸送力の強化というところでございます。輸送力強化の働きかけや混雑緩和のための施策というものを示していく予定でございます。⑧-3は、公共交通ネットワークの機能強化としまして、環状8号線を導入空間とするエイトライナーの導入促進を示しております。

⑨です。歩行者の回遊性向上ということで、歩行者環境の向上や回遊性の確保やにぎわい創出などの歩行者空間の維持・充実を図るエリアや、案内・誘導等の情報提供として、屋外サインの整備等について示していく予定になってございます。

その下です。⑩、自転車の回遊性向上・利活用ということで、シェアサイクルの普及促進や、今後、自転車走行空間ネットワークを検討していくということを示してございます。

次、一番下でございます。⑪、地域の公共交通の機能向上というところでございます。⑪-1では、バス停の屋根やベンチの整備であったり、バスの運行情報提供の充実といったバスの利用環境の改善について示してございます。⑪-2では、子育て分野や福祉、高齢者分野と連携した新たな支援制度の検討。⑪-3としましては、公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応ということで、新たな交通手段も含めた導入の検討をしております。

1ページめくりまして、5ページ目でございます。最後のページです。こちらのページから、目標3の「魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく」取組（案）となっております。

1番上は⑫としまして、地域公共交通の検討などの区民参加の推進をということで、地域公共交通に関する意識調査の実施であったり支援のあり方について検討を行ってまいります。

⑬でございます。バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進ということで、段差解消や誘導用プレートの設置・改修、鉄道駅におけるエレベーター等の設置促進などを示していきたいと思っております。また、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方を正しく理解していただき、実践してできるような意識の啓発として、心のバリアフリーであったり、ユニバーサルデザインの視点に基づく情報提供としまして、屋外サインなどの整備を示してまいります。

⑭としまして、自動車利用の抑制としまして、公共交通や自転車・徒歩による移動の促進としまして、モビリティマネジメントやシェアサイクルの普及促進を示してまいりたいというふうに考えてございます。

最後です。⑮としまして、自動車利用による環境負荷の低減として、脱炭素社会の実現に

向けて、環境の負荷の低い自動車のシェアの促進など、その普及啓発。新技術の導入促進として、先ほども出てきました電気自動車や自動運転など、継続的な動向の把握や研究をしていくことを示していく予定でございます。

すみません、長くなりましたが、以上で説明を終わります。

○岸井会長 資料4は、特にそれ以上説明しなくてよろしいですか。

○事務局（田丸） 資料4についてはあわせて読んでいただきまして、細かいところの記載等、何かございましたら質問をしていただければと。ちょっと読み出すとまた長くなってしまいまして、すみません、そういったところでご理解いただければと思います。

○岸井会長 お手元に前回議論させていただいた「板橋区交通政策基本計画 中間のまとめ」という、こういうファイルが出ていると思いますが、これの一番後ろのあたり、52ページ、53ページに、中間まとめとしての全体の方向性に関するまとめがございます。大きく目標としては、安全・安心というのが1つだし、多様な交通手段による快適な移動、そして魅力的で持続可能な交通環境と、大きく3つの目標を立てて、それぞれに次の基本方針が、安全・安心は2つ、多様・快適は3つ、そして魅力・持続可能は2つと、ここまでは変わっていないですよ、今回は。

その下にある施策の方向性というところが少しブラッシュアップされていまして、表現も内容もちょっと変わってきているということかと思いますが、その説明が今の資料3になっているということだと思います。

資料3の「取組（案）の記載概要」というのは、これは最終的にはこの資料3の記載概要ということは、4になるということですか。そう思えばよろしいですか。

○事務局（正木） 事務局の正木です。はい、そういうことでございます。資料の3の「取組（案）の記載概要」と書かれているところは、本当に概要だけを書いているところでございます。資料の4を見ていただきますと、その記載がより細かく書かれているというようなことになっております。

○岸井会長 ということは、資料4はちょっと細かく書き過ぎているから、わかりづらいうから、資料3のまとめになっていると。この中では、これまで区がおやりになっていた施策が並んでいると思ったらよろしいですか。特に新しいものがあるんでしょうか。

○事務局（正木） この資料3の「取組（案）の記載概要」と書かれているところに、例えば1ページ目でいきますと、例えば一番初めの歩車分離に関しては、実際に所管課のほうでこのような流れを進めているところがございますし、すみません、実は、区の施策としてある

ところとないところというのがありまして、概要を少し見ていただくと、「何々に基づき」とか、「今後策定していく予定の」とかというようなフレーズがあるものにつきましては、既にその計画があると思っていただければと思っております。逆に、そういう記載がないようなところとか、この計画の中で新しく出てくるようなところでは、

○岸井会長 すみません、ちょっと先走りますが、資料5にリーディングプロジェクトって出てきますよね、次のところで。これとの関係は、どう考えればよろしいですか。

○事務局（正木） 事務局の正木です。資料の5につきましては、この資料の3で書かれてある「取組（案）」の中でより戦略的に取り組んでいこうというものを、この「取組（案）」を束ねることで、分野を横断することで効果を発揮できるものというような位置づけで、資料の5をリーディングプロジェクトとして、今回ご提案していきたいと思っておりますので、資料の3に書かれてある「取組（案）」の中で、束ねてあるものが資料の5というようなイメージで、プロジェクト化されているというようなお考えでよろしいかと思えます。

○岸井会長 では、後ほど、そのリーディングプロジェクトについては、次の段階でご説明いただくとして、今の資料3の右の施策の中で、具体的に今回新しく打ち出したものはどれかというのを、一つ一つ指示してくれませんか。これは新しいんですというのが具体的にわかればわかりやすくなるんですが。

○事務局（正木） すみません。事務局の正木のほうからご説明いたします。

資料の3の1ページ目でございますが、まず「基本的な施策（案）」というところを中心に、右側に「取組（案）」というのがありますので、そこをちょっと見ていただきたいんですが、①-2の中に、「道路空間の再配分」というのがございますが、こちらについては、今回、新しく施策展開をしていこうというところでございます。

それから、何段か移っていただきまして、一番最後の②-3ということで、自転車環境の質の向上の中の「様々なタイプの自転車を駐車できるスペースの確保」と。これも今回の計画の中で、新しく打ち出していこうといったところです。

続きまして、2ページ目でございますが、一番初めにございます③-1の「バスの走行空間の確保」ということで、ここも、実際にはいろんな課題があったり要望があったりで、このような内容というのは、もしかしたらやっているのかなとは思いますが、施策として取り組みをしていこうということを出すのは今回が初めてでございますので、こちらもしっかりと出てくる内容でございます。

それから、④-1につきましては、「都市計画道路の計画的な整備」は新しい内容でござ

います。

それから……

○岸井会長 「都市計画道路の計画的整備」は、でも前からやっているじゃないですか。今さら新しくないですよ、これ。

○事務局（正木） はい。失礼いたしました。ある意味で、未着手路線をどうしていこうかというのを区として考えていこうというような、その考え方を整理していくという意味では新しいことなんです、確かに会長のおっしゃるとおり、都市計画道路は優先整備路線を決めて考えていったところがございますので、ある意味で既にやられているものなんですけれども、板橋区として、都市計画道路の未着手路線をどうしていこうかといったところを検討していくのはこれが初めてなのかなという意味で、今、回答させていただいているところです。

それから、④-2の「生活道路の機能強化」といったところで、「主要生活アクセス道路の整備の検討」が、新しく出てきてございます。

それから、④-4につきましては、既に「渋滞対策」や「道路と鉄道との立体交差」「鉄道の立体化以外の踏切対策の推進」については、都市づくりビジョンでも実は挙げさせていただいているところではございますが、新しくという意味で考えると、真ん中の「道路と鉄道との立体交差」ですとか、それからそれ以外の踏切対策の推進は、今回、区内の東武東上線について、区間ごとの考え方を示していくとか、そういったところは今回、新しく打ち出していくところではございますので、新しい内容であると考えております。

それから、3ページ目になりますが、⑤番目の「交通結節機能の維持・充実」といったところにつきましては、「駅前広場等の改修等」、それから「新たな駅前広場等の整備の検討」、それから「公共交通機関の乗り継ぎ環境改善」といったところは、新しい取り組みになってきます。

○岸井会長 これも前からやっているんじゃないんですか。何が新しいのかがよくわからないんですけども。

○事務局（正木） 失礼いたしました。区としてこういう考え方を整理したり、この求められてくる機能をこの計画の中に出すという意味では新しいという意味でございまして、確かに、例えば駅前広場の改修ですとか、そういったところは板橋駅周辺でも、今後検討されているところではございますし、新たな駅前広場の整備につきましても、大山駅や上板橋駅周辺で考えられているというのが、確かにそうでございます。

それから、⑥番として、「荷さばきスペース確保の検討」については、今回新たな部分で

ございます。

このページでは、以上でございます。

それから、4ページ目でございますか、⑧番の「広域的な公共交通の機能向上」という中で、⑧-1の「バス路線網の維持・充実」といったところは、この路線を維持していくですとか、軸を新しく充実していくという意味では、今回新しく展開していく内容でございます。

それから⑨番で、「歩行者の回遊性向上」といったところの⑨-1の中の、この「既存空間を活用した歩行環境の充実」といったところは、新しいテーマでございます。

それから、⑩番に移ってまいります、こちらの「バス利用環境の改善」という⑩-1の2つにつきましては、これも新しい内容でございます、停留所の改善促進ですとか運行情報の充実といったところは、新たな内容です。それから、下の子育て分野や福祉分野との連携といったところの移動支援ですとか、それから公共交通サービス水準の低い地域への対応ということの、この新たな交通手段の導入検討というのも、新たな内容でございます。

1枚めくっていただきまして、5ページ目でございます。⑫番の「地域と連携した意識調査」から以降、「(仮称)地域公共交通会議の設立の検討」といったところ、この3つについては、今回新たに展開していく内容でございます。

一番最後の⑮番ということで、「自動車利用による環境負荷の低減」という中の⑮-2ですね。「新技術の導入促進」の「新技術の継続的な動向把握・研究」というのは、先ほどのような情報を継続的にやっていくということで、新しい内容でございます。

以上が、新しく展開していくものでございます。

○岸井会長 資料3については、これまでの区が取り組んでいらしゃった交通政策を今回の目標に従って整理をし直した。それに加えて、少し新しい切り口で補強している。例えばというのを先ほどもおっしゃいましたが、道路空間の再配分だとか、あるいは歩道、歩行空間の充実といったことについては、従来以上にやっていきたいということかと思えます。

それから、駐車対策としては、荷さばきと、それから子ども乗せ自転車といったようなものについて、駐輪・駐車の対策を検討していきたいと。

それからバスが幾つかございましたね。公共交通軸だとかバス停の改善であるとかバスベイの改善とか、そういうところについては力を入れていきたいと。

それから、東武東上線の全線立体化、これは新しいことですかね。

○事務局(田丸) そうです。板橋区としては、東武東上線全線立体化を悲願として掲げております。ただ、なかなかすぐということではなく、区間ごとに考え方を示すと。

○岸井会長　ということは、これは前から言ってらっしゃるということですか。

○事務局（田丸）　以前に、区長の公約としては発言をしております、前からは言っているところですけども。

○岸井会長　前から言ってらっしゃるとおりのことを書いてあると。

○事務局（田丸）　いや、ただ、全線立体化という、その全線について立体化をしたいんだということは前から言われているんですけども、ただ具体的にどこの区間をどうするというのは、東京都の踏切対策基本方針というものがございまして、それに基づいて位置づける、区が主体となって立体化を進めるべきところ、もしくはそうでないところは違う方法で進めていくとか、ある区間ごとに区切っていくというのは、今回、新たに示したいというふうに思っております。

○岸井会長　まあ、でも前から言っていらっしゃることも書いてあると思えばよろしいわけですね。全く新しいわけではないと思えばいいわけですね。

○事務局（田丸）　そうですね。

○岸井会長　あとは、地域交通会議のようなものは、これは多分新しい。地域公共交通会議を設立したいとか。技術のウォッチングは当たり前ですから、まあ別に新しくはないと思えますけれども。

こんなことをつけ加えていきたいというのが、今回の施策体系のこの委員会としてのメッセージになるわけですが、皆様からご質問、ご意見をいただきたいと思えます。こういったところでよろしいのかどうか、従来の施策に加えて今のようなことを加えていくのが、交通政策の基本計画の一つの方針として出したいというのが、きょうの事務局の案でございます。

それに加えて、実は後で出てくる資料5がリーディングプロジェクトというので、それを束ねて戦略的にプロジェクトをつくっていききたいというのが出てくるんですね。

これも説明してもらっちゃったほうがいいような気がしますね。ばらばらで議論するとちょっとややこしくなるので、資料5も一緒に説明していただけますか。

○事務局（田丸）　それでは、資料5を使いまして、リーディングプロジェクト（案）の考え方について、説明をさせていただきます。

先ほど、資料の3と4で示した取り組みを、一つ一つ個別の取り組みとして実施するのではなくて、相互に連携させることで相乗効果を高められる取り組みについて、それらを束ねまして包括的な施策、プロジェクト化ということで展開していくものでございます。

リーディングプロジェクトのテーマを選定していくに当たりましては、本計画の基本理念

であります「乗って・歩いて・住んでよし 『人』が主役の交通都市」に基づきまして、自動車を主体とした交通政策から人を主役とした交通政策への転換や、交通まちづくりの実現、クロスセクター効果の視点を特に重視するとともに、都市づくりビジョンでの方針でございます「駅を中心とした利便性の高いまち」「ネットワーク型集積都市」「持続可能な都市構造」「協働とマネジメント」を基軸に検討をいたしました。

資料の5の2ページ目をごらんください。先ほどの都市づくりビジョンでの方針と連携を念頭にしつつ、本計画における3つの目標や基本方針に基づく分野横断的な施策展開として、3つのリーディングが候補に挙げられております。下のところに3つがございます。

リーディングプロジェクトの1つ目としましては、「駅周辺を中心とした拠点づくり」と。真ん中のリーディングの2としまして、「安心・安全に暮らせる生活道路ネットワークの充実」。一番右の3番目、リーディングプロジェクト3としまして、「地域公共交通の維持・充実等」というものを3つとして考えてございます。

1枚めくっていただきまして、3ページ目をごらんください。この表は、左から「リーディングプロジェクト（案）とその概要」欄、続いて先ほどの資料3と4の中から「対応する施策（案）と主な取組（案）」、続いて「分野横断的な取組（案）の概要」、続いて「関係者（案）」、現在検討中のため空欄となっておりますけれども「取組の工程等」短期・中期等ということで示す予定でございます。

「分野横断的な取組（案）の概要」をごらんください。

リーディングプロジェクト1というのは、鉄道駅沿線における交通結節機能の充実やまちづくりとあわせた安全で快適な歩行空間の確保、道路交通機能の強化を図るために、道路空間の再配分、駅前広場などの改修、道路と鉄道との立体交差の3つの取組（案）を包括しまして施策の展開をしていきたいというふうに思っております。

次にLP-2と書いてありますリーディングプロジェクトの2つ目として、駅と駅をつなぐ生活道路の機能強化や、災害に強いまちを目指すため、都市計画道路の整備や道路と鉄道の立体交差を契機とした主要生活アクセス道路の整備・検討、無電柱化の推進の3つの取組（案）を包括しまして、施策の展開をしていきたいというふうに思っております。

一番下です。3つ目としましては、行政、交通事業者、交通管理者、区民の役割分担・連携のもとに、地域公共交通の維持・充実や公共交通などの利用促進を目的としまして、地域公共交通の仕組みづくりとして、子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度の検討や、地域と連携した意識調査、地域交通にかかわる新たな支援のあり方の検討を包括的に展開を

していきたいというふうに思っています。

また、公共交通などの利用促進としまして、バス停留所の広告つき上屋の整備促進やバス運行情報提供の充実、モビリティマネジメントの2つの施策を包括的に展開していきたいというふうに考えてございます。

なお、これらのリーディングプロジェクトについては、考え方や項目も含め、全て案の段階でございます。ご意見をいただければというふうに思っています。

説明は以上でございます。

○岸井会長 それでは、皆様からご意見をいただきながら議論を重ねていきたいと思えます。

先ほど説明があったとおり、大きな目標を立てて、それをこれまでの施策と新しい施策を足して行って、全体像をつくっていききたい。それに対して、ただそれぞれが個別にやってもばらばらになってはいけないので、少し束ねてリーディングプロジェクトとして、具体的に言えば、駅周辺の改善をやっていこう、そのときには道路空間の再配分もするんだと。あるいは主要生活のアクセス道路と呼んでらっしゃるもの、無電柱化とあわせて少し頑張っていこう。そして駅周辺、バスですね、バス関係の地域交通にかかわるようなことについて頑張っていこうというのを柱にしてはどうかというのが、きょうの事務局の案ということだと思います。

ご質問、ご意見をぜひいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

結構こういうことを今後区として取り組んでいきたいということについて、皆さんが、そういうことでいいんじゃないかと言ってくださるかどうかということですね。どうぞ。

○萱場委員 萱場です。いつもお世話になっております。

今、いろいろ聞かせていただいたんですが、頭の中が錯誤しちゃって、何から話していいかなと一瞬考えたんですけれども。

まず、私は自分の関係からいきますと、商店関係ですから、やはり商店街はどういう立場で皆さんの方向を見ているかという、やっぱりその辺が気になるわけなんですけれども。

ここにも若干書いてはあるけれども、余り道路を封鎖しても人が来なくなりますし、そうかといって道路面を充実し過ぎちゃって、商店街の中を車をばんばん通してしまうと、逆に危険で人が集まらないという状況になりやすいので、その辺をどういうぐあいに整備していくかということが必要ではないかと思えますね。

特に荷さばきの問題がさっき出ていましたけれども、朝か夕方かわかりませんが、その辺も一つのきちとしたルールをつくって、やっぱり見るということも必要だろうし、

それによって、朝だけは車を通すけれども、それ以外は何時から何時までは車を一切通さないとか、そういうことによって人の流通、よく区長が言っている住みやすいまちになるというか、そういうものを目指すということはやはり必要じゃないかなと思っております。

幹線道路については、やはりバスだとかタクシーですとか、そういうものを利用する方が多いわけですから、やはり乗りやすい、とまりやすい、そういう場所の整備ということも、当然考えていっていただかなきゃいけないだろうと思いますし、何から重点的にやったらいいのかと言われちゃうと、どれもこれもやっていかなければ。

というのは、時代がもう日進月歩で変わっていますから、私、前回は発言させていただきましたけれども、20年後には変わっちゃうんじゃないかということをお話したらば、5年単位でやりますという回答だったんですけども、5年先でさえわかりませんよね。

さっきのこういう自動車の問題についても日進月歩で、それこそきょうはなくてもあしたになったら何を発表するかわからないという、そういうご時世になってきていますから、もっともっと機動性を持った会議であるべきだし、また機動性を持った行動で実施していくということが必要じゃないかなと、このように思っています。

ですから、そういう点で、さっき大島委員がちょっと言っていましたけれども、やはり短時間で、短期間でもって多目に皆さんの意見を聞きながらそれを処理していくという、それがやっぱり重要じゃないかなという気はしますんですが。

ちょっと長くなって申しわけありません。よろしく申し上げます。

○岸井会長 いろいろな方のご意見をなるべく多く聞いて集約していくということが必要だろうということでしょうね。ありがとうございました。

今の最初のほうのお話は、例えばリーディングプロジェクトの1のところ、駅前周辺の整備で、駐輪とか駐車の話は書いてないけれども、当然入れるべきだということにもつながるわけですね。おっしゃった意味はね。

ほかにはいかがでしょう。少し時間がかかりますが、先生、いかがでしょう。

○岡村副会長 一つ一つはいろいろ部会などで、実は練ってはきているというところなので、何か個々に私、とりたてて意見があるわけではないということをおし上げた上でなんですけれども、リーディングプロジェクトというのは、これが重点だということを示していくことも大事だし、何より実際に動いていく主体の方々が理解をしていただくという意味で、これは大変重要だなというふうに思っています。

一方で、本当はこの交通政策基本計画にはなじまない話なのかもしれないですけども、

これ20年の計画と言いつつ、やはり区民の方々にも理解をしていただくには、別な意味での目玉というんですかね、すぐにできて見える、それでこれで変えていくんだよということを示していくという意味の、だから先走り型というのか何というのかわからないんですけども、そういう意味でのリーディングというんですかね、そういうのがないとなかなか、体系として立派なんだけれども、それにじっくりやるのもやるんだけれども、それは今までもやってきているので、それを基本計画というよりは、もしかしてその次のアクションプランのようなものなのかもしれないけれども、そうしないとなかなか進むものも進まないし、区民の方々から、あ、確かに交通って大事だよねというふうに意識していただくというところでも何か要るのかなという気が、ちょっときょうの話を聞いて、しましたというだけです。

ただ、事務局は言われても困ると思うので、お答えは結構ですが、いずれ考えてくださいということにしておきます。すみません。

○岸井会長 いかがでございましょう。ほかの委員の方からもご意見をいただきたいと思いますが。

よろしく申し上げます。

○大島委員 しつこいようなんですが、大島でございませう。

幾つかあるんですが、ちょっとお伺いしたいのが、エイトライナーをやはり出されているんですが、これどこだったかな、資料3の4ページ目ですか。「公共交通ネットワークの機能強化」というところで、「エイトライナーの導入促進」というふうに書いてありますが、これの具体的な案というか計画というか、そこら辺をちょっと教えていただけませんか。

○岸井会長 いかがでしょうか。

○大島委員 可能性についても。可能性が何%ぐらいあるのかということも含めてご回答いただきたいと思います。

○岸井会長 資料4でいうと17ページに、その今のエイトライナーの話にかかわるところが出てくるわけですが。この辺を詳しく説明していただければ。

○事務局（田丸） ご質問、ありがとうございます。エイトライナーについては、かなり前から構想がございまして、そういう交通政策審議会という国の附属機関で、やる、やらないというものの中では、一応その位置づけがあるということになってございます。

ただ、いろいろ課題がございまして、お金がかかるだろうというような課題を、その中で答申というか、書かれておりまして、そのお金がかかる、かからないように、じゃかからないようにするにはどうしたらいいかということ、今、関係区の中で話し合いをしていると

ころでございます。

エイトライナーについては促進大会というものがございまして、去年は杉並で開かれているようなことで、運動は続けているところでございます。

今お話ししたように、環状8号線の下を、もしくは上でもいいんですけども、主には地下を通すような計画で当初掲げられたものが、そういった経過を経て、今現在検討中ということでございます。

もう少し見ますと、エイトライナーと環状7号線というのが東側にございまして、メトロセブンというのがまた構想があるんですけども、そこをつなぐと。区部環というような形で、環状をこうやってぐるっと回るといような構想もございまして。あわせてそちらの協議会とも打ち合わせをしているところでございます。

なかなか可能性を何%というふうなお話がございましたが、ちょっとその数字を今ここでお答えするのは非常に難しいというところでございます。

今のこの施策としては位置づけられているところでございます。ただ、これを落とすわけにも、板橋区としてはいかないわけでございます。横方向、東西方向の交通の軸としては掲げられておりますので、そこは落とさず、この施策の中に入れていくというふうなたてつけに、今回させていただいております。

○大島委員 たびたびなんですけど、前回からずっと言っているんですけど、三田線を延伸していただくということは、ここに盛り込んでいただくことはできないんでしょうか。これは、やはり私は産業界からの代表で来ているんですけど、この中を見ていると、やはり人が中心はわかるんです。でも産業界が元気にならないと、やはり板橋に税収が落ちないわけですし、そこら辺も含めて考えていただくことはできないんでしょうかね。

嫌だと思っんですよ、一回落とされていますからね。ただ、それをもう一度上げていただくことで、やはり民意を高めていただくことでそちらのほうに持っていくというほうが、現実味があると思っんですよね。費用的にも安くて済みますし、既存路線をただ延伸するだけなので。ただ延伸すると言っってはちょっと語弊がありますけれども、全部を下からつくっていくわけではないので、そこら辺は、ちょっとそういったこともご検討いただけたらありがたいなと。

もう一つあるんですけど。エイトライナーをもし通したとして、どれぐらいの住民が、板橋の住民がそれを利用できるのかということと、やはり三田線の高島平、西高島平、あるいは西台とか、あの辺の人たちの人口の分布というところも踏まえて、人が主役ということも

うたっていますし、そういったことも含めて利用価値というところを見た上で、ご検討いただいたほうがいいんじゃないかなというふうに私は思うんですが、いかがでしょうか。

○岸井会長 どうでしょうか。

○事務局（田丸） ありがとうございます。委員さんご指摘のとおり、都営三田線についての延伸ということは、前にこちらも、先ほど言った交通政策審議会という中では、今、位置づけが残念ながらございません。当初は延伸計画がございまして、和光市のほうだとか、あとは荒川を渡った埼玉のほうに向かうとかという計画があったというふうに、私は聞いてございます。ただ、今現在は、その計画はないということになってございます。

かわりと言っては何ですけれども、輸送力の増強ということで、三田線自体の8両編成化、今6両編成なんですけれども、8両編成化だとか、あとは増便をしまして、今なかなか混雑もし始めている中では、都心方向への増便という形で、私どもも東京都及び国に対して運動をしているところでございます。

このような背景がございまして、委員さんがおっしゃる三田線の延伸というものを、今、計画がない中、ここに書くというものは、ちょっと今の事務局の中では、すみません、ちょっと考えてはいないところではございます。

ただ皆さん、高島平の皆様や、一部そういったお声もあるのも承知しているところではございます。高島平グランドデザインの中でもアンケート調査したというところでは、そういったご意見もあったというふうに聞いてはございます。少し表現として、この計画の中に盛り込めるかどうか、ちょっと今この場で即答は難しいんですけれども、ご意見についてはよく承知をしていくというところでとどめたいと思いますが。すみません、そういう回答で。

○岸井会長 なかなか難しいですね、これね。この間交通政策審議会の答申が出たばかりですのでね。少し区の中で、どういうふうにそれを取り扱うのか、ご検討いただきたいと思えますけれども。

ほかにはいかがでしょう。どうぞ。

○竹内委員 町会連合会からの竹内でございます。

先ほど大島委員さんのほうからのお話がありました。補足なのでございますけれども、板橋区の町会連合会といたしましては、対区要望というのを毎年出させていただいて、その中に板橋区の横断的な交通網の整備ということでもって、三田線の延伸と同時に、大江戸線を延長して成増の駅、そして行く行くは西高島平までということでもって、そういうものをお願いしているという経緯もあります。

それについては、交通政策審議会のほうで、ちょっとそちらのほうは無理だという話を聞いて、我々納得しているのですが、その中に、今後の人口動態の変化やまちづくりの進展を踏まえて、公共交通のあり方等について研究を進めていきたいということをもってご返事をいただいております。

この辺も含めまして、それと同時に、エイトライナープラス、メトロセブンもこの項目の中に入れたらどうかというふうに、私、考えておりまして、その辺をご検討していただければありがたいなというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

○岸井会長 最終的な報告書として、どういうふうにそう表現するかですよね。期待はあるということと、それからなかなか採算性が今のところはとれないだろうということで、事業主体も含めて余り乗り気ではないという中で、区としてどういう方針を、どういうことをここで記述しておくかということですよ。少しご検討いただいたらいいと思いますけれども。

○事務局(田丸) そのあたりについて、表現について、ご意見いただきましたので、検討させていただきます。

○岸井会長 ほかにはいかがでしょう。

私のほうから1点だけ。先ほどもちょっと伺ったんですが、東武線の全線立体化というのは本当に表現するんですか。これをやるには、やはり少し調整が要ると思うんですけども、大丈夫ですかね。

○事務局(田丸) そうですね。今、資料4の8ページのところに、④-4として、「道路交通の走行性の向上」という中に、下段のほうに、東武東上線についてというような記載がございます。なかなかここも今、事務局のほうでは少し考え方、書き方については考えているところで、検討しているところでございます。本来ならば、東京都様とか東武鉄道様に調整の上、こういった表現というところがございますが、私ども板橋区としては、全線立体化ということは区長の方針でもございまして、載せるということではございます。ただ、ご承知の方もいるかもしれませんが、立体化については、踏切対策基本方針という打ち出した東京都の方針がございまして、鉄道を立体化すべき区間と、そうでないやり方で踏切の安全性の確保や混雑の緩和をなささいというような2つございます。

ちなみに板橋区内については、大山の駅というところと、ときわ台、上板橋の駅というのが、立体化の検討対象区間という位置づけがございます。それ以外もやるのかというようなところでのご質問なのかなと思うんですけども、今、大山の駅については、立体化に向けた都市計画の手続が進んでいる状況でございます。その次は上板橋、ときわ台というところ

ろであるんですけれども、なかなか立体化というものは、鉄道だけではなくて、鉄道が平面であっても立体化ができます。道路が鉄道を立体交差するということでも、踏切がなくなるということであれば、それはそれでという方法の1つかと思います。

地形的なもので言いますと、上板、ときわ台の先については、大宮バイパスとか環状8号線というものは、既に道路立体ということで立体交差されています。なので、そういった意味で踏切の除却というものを目指しているところでは、何も鉄道立体化だけではなくて、いろんな手法を使って踏切をなくすということが目的でございます。

ちょっとこの辺の記載については、本当に今まだどこまで書くのか、区の考え方については検討中でございます。

○岸井会長 東武さんに深く関係するので、書いて大丈夫なのかなという話ですが、今のよう
に鉄道と道路の立体化という意味だというふうに理解すれば、まあ理解できないことではないと。鉄道を全部上げるとか下げるとかという話だと、かなり事前に調整をしておかないと、いろいろと後でそごを生む可能性がありますので。ちょっと表現の方法なども含めてご検討
いただきたい。

連続立体にするには、都施行もあれば、最近では区施行もあるから、別に都がそんなものだ
めだと言っても、区がお金を出せばできるんですけれども、それでもやっぱり鉄道事業者の
方にはご了解をいただくというか、同意をいただかないとできないので、少しその辺はどう
いうふうに表現するのかについては、事前によく調整していただけるといいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、よろしくお願いします。

○黒瀬委員 公募委員の黒瀬です。後にまたパブリックコメントなどをとるという話なんです
けれども、やっぱり一般の区民が関心を持つためには、やはりかなり具体的に、先ほど見え
るものが何かあるのが大事だという指摘があったんですけれども、最近、街角にある掲示板
というんですか、区の掲示板が、大体大雨が降ると全部剥がれていたんですね、いつでも。
ところが、何かガラスのケースがつけられるようになって、少なくとも私が住んでいる地域
では、みんなそのガラスがついた掲示板に変わったんですね、このところ。

そういうのって意外に、へえーと思って、ちょっと、区が全体そうなったのかどうかよく
わかりませんが、そういう変化って結構大きいんですね。ああ、そうか、雨になって
こうばーっと流れなくて、落ちついて読めるようになった。それから、やっぱり見やすくな
ったんですね。ちゃんとガラスでするようになったので。

そういう意味で、例えば本当にたくさんの施策があり、どれだってもう全部大事なんです

けれども、例えばということで、例えば自転車なんかのことで、結構多くの方が身近である、何かいろんなタイプの自転車が駐車できるスペースということで、何か今、自転車がやっぱりいろいろ形が変わってきているんですよね。だから、例えばそういうのも、こういうことを1つやるという提案、もちろんやるからには実現しなければいけないけれども、そんなにいろんなものと比べると実現しやすいようなこと。あるいは、例えば、これはじゃあ子育て世代の人に対してアピールすること。あと、例えばバスなどの停留所などをもう少し待ちやすくするとか、雨の日にもう少し待つのが楽になるというものが目に見えてくると、今度は、例えば高齢の人たちにとっても、ああ、これは何か変わってきたなという。

何かそういう、少しずつでも、まずできることも示して、でも実際にはもっと大きいことをやるという形にすると、一般の区民も興味が出るし、自分の意見があれば、何か意見を言ってもいいんだということで、意見が出るようになるんじゃないかということ、ちょっと今、全体を見て感じました。

○岸井会長 大変ごもっともなご発言で、網羅的に書いてあるけれども、一体何が大事なんだみたいな話について、区民のほうから見たときに、ちょっとわかりづらいんじゃないのと。資料の4に少し、何か写真も入れようとは書いてあるので、その辺の補強はされるんですかね。何かありましたら。

○事務局（田丸） 貴重なご意見、ありがとうございます。今現在、文字がたくさん多くてわかりづらいところであります。今後、資料4のところを使いまして、先ほどちょっと説明しましたコラムで、専門的な用語だとかわからないことは説明をしたり、あとは写真とか絵、あとはイメージパースといいまして、20年後の将来はこんな感じになるんだよということを、ちょっと手書きのような形で絵に示して、皆様がパッと見てわかるような形でのものは考えていきたいなというふうに考えてございます。

委員さんおっしゃるとおり、計画だけつくってもしようがないと、私どももすごく思っています。本来ならばリーディングまでもいかななくても、リーディング・アクション・プログラム的な、少しこう実施計画的なものなんですけれども、基本計画であるから、そこまでという思いも実はあったんですけれども、少し目出しをして、すぐにできることをというところでは、幾つかまとめて、より効果があるものとしては何か打ち出していければいいなというふうに思っています。

大変貴重なご意見、ありがとうございました。

○岸井会長 少し整理をしていただけるといいと思います。

ほかには、いかがでしょうか。どうぞ。

○萱場委員 たびたびすみません。萱場です。

今の委員の黒瀬さんから提案があったんですけども、僕は前にもお話ししたことあるんですが、やはりこういういろんな政策するのは必要だけれども、まずモラルだとか、そういう問題というのは当然出てくると思うんですよ。前にもお話ししたことあるけれども、最近自転車に乗る方の、これはもうひどいものですよ。右も左もなければ、我々が自転車で歩いていて、一番悪いのは歩行者です、最近。昔は歩行者だったら自転車が来るととまってくれましたよね。自転車が行ってから動いたのに、今、自転車が来てようと関係なく、自転車はとまるものだと思ってあげないですよ。だから相対的にモラルが落ちていますよ、これは。

その辺も僕は各部会で言っているんですけども、これやはりそういうものを行政から指導すると言ったらおかしいかもしれませんが、やはりそういうことも当然、各部会で言っていく必要もあるし、また標識なんかについても、よその国を挙げては失礼なんだけれども、中国なんかでもやっぱりひどいところもあるなんてテレビでやっているときもありますけれども、日本もだんだんそれに似てきているんじゃないかなというような気がするんですよ。

ですから、そういうものも含めて検討していかなければいけない、そういう時代に入ったかなというような気がするんですけども、以上です。

○岸井会長 いかがでしょうか。そういうソフトな話については書くところがありますかね。

○事務局（田丸） そうですね。施策体系で言いますと、資料3の1ページ目のところでは、自転車の交通ルール・マナー啓発等というものが、中段から少し下段のところ、②-1のところ、「適切な自転車利用の誘導」というような項目がございます。私ども板橋区で交通安全計画2020というものを持ちまして、そこでの記載があります。こちらに基づいて、そういった啓発活動とか、既に毎月とか毎週、横断歩道に人が立ちまして、警察等協力のもと、危ないですよという声かけをしたりもしているところではありますが、委員さんおっしゃるとおり、子どもさんを乗せた自転車ってかなりスピード、電動なのでスピードが出て危ないというのは、私も経験しているところがございますので、そこはそういった方、子育て世代の方にもお話をして、積極的にしていきたいなど。

なおかつ駐輪場についても、大きな自転車もとめられるようなスペースを個別に確保するとかということも、今後、例えば高齢者については三輪の自転車もとめられるようにするとか、ベビーカーとかといろいろあるんですけども、あのスペースの有効活用をしながらと

いうのもあるのかなという、そういう余裕が、すぐとめられるという余裕があれば、少しスピードも落ちるのかなというところもあります。そこはハードとソフトの面が両方あるのかなと思いますので、そこは項目としてはそういう記載もしますし、別なところで④-3というところにも「道路交通の安全性向上」というところもございます。

幾つか項目としてはあって、分かれてはあるんですけども、目的としては安心・安全というものの向上ということでございます。

ちょっと言葉となるとなかなかわかりづらいかもしれませんが、項目としては一応掲げているところがございますので、委員さんおっしゃったような施策については推し進めたいなというふうに思っております。

○岸井会長 部分的には、確かに書いてあると言えば書いてあるんですが、多分、もうちょっと、そういうことも大事だということもしっかり書けということだと思うんですね。やっぱり埋没してしまうと見えなくなってしまうので。そういうご意見だと思います。

ほかにはいかがでしょうか。どうぞ。

○佐藤委員 観光協会の佐藤と申します。

昨今、いろんな悲惨な交通事故の話が、ニュースを見ると必ずと言っていいほど飛び込んでくるぐらいの頻度で報道されているんですけども、そういう事故を目の当たりにして、ふと地域の中で振り返ってみると、例えば国道17号線も本当に主要道路で中央分離帯がなかったりとか、例えば環八とかああいうところでも、もう、すぐ脇を車が走っているのにガードレールもないとか。例えば、あとは人がかなり横断するような交差点とか、そういうところでもガードレールがなくて、車が突っ込んできたら大量に大人数の方が被害をこうむってしまうようなイメージができるようなところが、地元に住んでいると非常に感じる場所があるんですけども、やはり人が安心して住めるまちという視点で考えると、そのような整備も必要なんじゃないかなというふうに思うんですけども、その辺がちょっとこの資料3等の中には盛り込まれていないようなんですけども、行政のほうとしてはどのようなお考えをお持ちかお聞きしたいと思います。

○岸井会長 いかがでしょうか。

○事務局（田丸） ご意見ありがとうございます。すみません、記載のほうはなかなか今のよう表現がなくて大変申しわけございません。

例えばなんですけれども、自転車の専用レーンだとかの設置とか、今、一番冒頭に最初にお話しした歩車道の分離だとか道路空間の再配分というところが、該当しそうなのかなとい

うところでございます。

ちょっと国道、都道さんの交通の事情は、なかなか区でも把握し切れていないところがあります。当然、中央分離帯があれば横断抑止にもなりますし、必要でないところにガードレール、ガードパイプがないというところが、もしかしたら、お住まいの近くにあるのかなというところがございます。

そういった調査とか、あと地元の方がこういうところというお話を、地域での話し合い、住民様と交通管理者さんとか等を含めて、その話し合いの場を持つということも、この計画の中にも掲げてございますので、幾つか分散をしているなどは思いますが、人を中心に、人が安全に住めるということの趣旨としては、少し幾つか分かれてしまって、ちょっとその表現はないかもしれませんが、事務局としては、その理念、目標に基づいたということでは、今の委員様のお考えとは合致しているのかなというふうに思っております。

○岸井会長　どこかにそういう交通安全政策をちゃんと書き込めるといいでしょうね。車と人との空間の使い分けを大きくしていこうという話と同時に、少なくとも最低限の交通安全政策は今でもやっていらっしゃるけれども、もっと充実してほしいということだと思いますので、どこかにそれもちょっと書き込むことを検討していただきたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。こちらの皆さん、割と静かに黙っていらっしゃいますけれども、何かありましたら。行政のほうでは、見ていかがですか。何か特によろしいですか。あるいは交通事業者の皆さんも、こんなふうなことを今、区がまとめようとしていることについて、何かご意見があればいただきたいと思いますが、いかがでしょう。

これは、今、多分どこまで書くかによって、またご意見が出てくるところは違うと思うんですけども、きょうはリーディングプロジェクトも抽象的に書いてあるんですが、この先はどうされる。これをさらに深掘りしていくんですか。それとも、とりあえずこういうことをやりますよというだけで終わることになりそうですか。どこまでこれから深掘りしていくのかと。

○事務局（正木）事務局の正木でございます。このリーディングプロジェクトについては、資料の5の3ページ目で、分野横断的な取り組みの概要ということで説明をさせていただいているところなんですけど、今後のこの流れといたしましては、じゃこういう横串を刺して、分野横断的に束ねた取り組みを、どういう場所やどういうエリアで展開することができるのかといったところは、もう少し深掘りをしていければいいかなというふうには考えておまして、駅周辺を中心とした拠点づくりですとか、安心・安全に暮らせる交通環境の実現です

とか、それをどこのエリアで、あるいはどういう沿線で行っていかうかといったところは、もう少し具体化していければいいかなと思っておりまして、ちょっとまだこれは正直、検討中なところでもありますので、次回の9月の委員会前までには、庁内でもこのあたりの具体的な部分ですね。固めていければ、出していければいいのかなと思っております。

○岸井会長 先ほどもご意見があったとおり、より具体的ににならないとなかなか意見が言いにくいと。抽象的にまとめているだけだと、いいよねという話ですけれども、じゃどこでやるんですかみたいな話が。もちろん全部は書き切れないわけですが、リーディングでいっているところについては、じゃどこまで書くのかということですよ。多少、1つ、2つでも、ここでやろうとやっていう事例が出てくると、少しイメージが高まるかもわかりませんね。

○事務局（田丸） 会長さんがおっしゃるとおり、どこか特定の場所、地名とか、あとは都市計画道路の路線名だとか、どこの駅前広場とかということ掲げたいところではあります。

ただ、なかなか書くことによる、そこはもう書いた以上はやらなければいけない事情もございまして、例えば鉄道立体化についても、そこはまず決める前に東武さんや東京都さんとの話し合いが必要なのかなと思います。

ちょっと今時点では具体的な表現がないところではありますが、事務局の思いとして、関係部局とお打ち合わせをした上で、できるだけ具体的な表現をしていきたいというふうに考えてございます。

○岸井会長 一応、基本計画という名前の計画の議論なので、先ほど先生おっしゃったアクションプランというのをどこまでこれの中に入れるのかというのは、微妙なところではあります。ご意見をいただくには、少し事例であっても具体性がないとなかなか意見が言いづらいよというのは、ごもっともなような気がするので、ちょっと何か見えるものがあるかと思っておりますけれどもね。

ほかには、いかがでしょう。

○竹内委員 すみません、竹内でございます。提案なんですけれども、資料4のほうに写真をかなり掲載するスペースがありますよね。私の住んでいるところは小茂根というところでもって、大谷口・桜川地区なんですけれども、コミュニティーバスがなかなか区の財政の関係で通していただかないという、板橋区の僻地なんですけれども、きょうも車で来たんですが、ちょっと住所はわからないんですけれども、環七の茂呂の交番から大谷口の水道タンクに抜ける道ですね、あそこのところに坂を上がってきますと、これ多分ゾーン30の一例じゃない

かと思うんですけれども、グリーンの矢印がありまして、すごく道路を狭めているような標識というか、それが書いてありまして、引いてありまして、ちょっと緊張するんですね。

ああいう、実際に走っていて、ああ、これすごいな、いいものだなと思ったものですから、そういうのをこういうところに写真に掲載するとすごくいいのかなと思ったもので。

○事務局（田丸） ぜひ載せたいと思います。

○竹内委員 どういう名称なんだかわからないんですけれども、多分ゾーン30の中の一つじゃないかなというように私は解釈したんですけれども。そうじゃないんですか。ちょっとわからないんですけれども。

○事務局（田丸） その場所は承知してございます。お寺さんのそばだったのかなと思います。少し狭めて横断歩道のあたりをパイプでこう、少し車がゆっくり進むような形での装置があるかと思います。まさにスピードを抑制するための装置でございますので、事例としては参考になると思います。ぜひそこは載せていきたいなというふうに思っております。

○岸井会長 いい事例が区内にあれば、なるべくそれを入れたほうがいいですよ。ヨーロッパの町の事例ばかりじゃつまらないですよ。

ありがとうございました。

先生、何か。よろしいですか。

ほかには、よろしいでしょうか。きょうまだちょっと骨格から一歩進んだ段階で、全体の施策を、これまでの目標感に合わせて並べかえてみた。それに少し加えていきたいものが足してあったんですけれども、それをさらに具体的に展開するプロジェクトとしてのイメージを、幾つかリーディングプロジェクトとしてご提示をいただきました。

ただ、なかなか、非常に網羅的になればなるほどわかりづらくなるというのは当たり前のことなんですけれども、直感的に何をやろうとしているのかがなかなか見えないよというのもご指摘としてあったように思うので、うまく打ち出し方をレポートとしてまとめていくときには考えたいと思いますし、それから、やはりいろんな方のご意見を承ることは大事だというご意見も随分ありましたから、どういうふうにわかりやすくお伝えするのかということもぜひご検討いただきたいと思います。

特にほかに、さらに重ねてご意見がなければ、事務局からさらにございますか。何か説明したいこと。

○事務局（田丸） 特にございません。最後のアナウンスだけでございます。

○岸井会長 各委員から重ねて何かご発言があれば。どうぞ。

○大島委員 お願いというか、日程で、12月の20、自治会なんです。12月の25日が第3回目になっているんですが、ちょっと皆さん、年末で忙しいんじゃないかなみたいなところがありまして、前年は、12月の4日にやっているんですが、早めていただくか年を明けていただくかというところは、ご検討いただけないものなんでしょうか。

○岸井会長 これは何か理由がありますか、12月末にやらなければならない。

○事務局（田丸） ご意見ありがとうございます。この日程については、私どもそれぞれの区の中でも、うちの中の各部局とか部長級とかの会議がございまして、それに合わせて会議が、報告ができるような形で進めております。パブリックコメントを経た上で私ども調整をして、実際その後の決定をするプロセスを考えますと、この日程が最適ということでお示しをさせていただいたところでございます。

○岸井会長 1月に入るとまずいということですか。

○事務局（田丸） そうですね、ちょっと1月に入ってしまうと厳しい状況なんですけれども。

○岸井会長 できるだけ多くの委員さんにご出席いただきたいと思いますので。

○事務局（田丸） そうですよ。すみません、ちょっと一度持ち帰らせていただければと思いますので。

○岸井会長 全体の、前後のいろんなスケジュールがあるんでしょうけれども。議会も多分この時期には終わっていらっしゃる。

○事務局（田丸） 終わっているんですけれども、その次に間に合わせるためにというところでなかなか。すみません。

○岸井会長 じゃ、少し内部でご検討いただいて、変えられるかどうかも含めて議論していただきたいと思います。

○事務局（田丸） はい。ちょっと検討いたします。

○岸井会長 ありがとうございます。きょうは、大変網羅的な資料を読み解くのに少し時間がかかりましたが、さらにわかりやすくして多くの方のご意見をいただけるように、区のほうでも努力をしていただきたいと思います。

特にご発言、重ねてなければ、最後に連絡事項があればお伝えをしていただきたいと思います。

○事務局（田丸） 大変わかりにくい資料で、大変恐縮でございます。改善するような形で、きょうのご意見を踏まえましてレベルアップをさせていただきたいと思います。

長時間にわたりましてご議論いただき、ありがとうございます。

それでは、今後のスケジュールと連絡事項をお伝えいたします。

本日の議題に関しまして、ご意見をもしいただける場合には、先ほどご意見シートというものを机上に置かせていただいております。できれば6月19日水曜日までに事務局のほうまで送っていただければというふうに思っております。

9月、次の策定委員会の中で、今まで皆様からいただいた意見をもとに計画のほうを練り直しまして、次の第5回、9月に計画（案）をお示しできればというふうに思っております。

次回の会議の予定ですけれども、次第の下にあります9月2日月曜日。10時からを予定しております。よろしくお願いいたします。また日程が近くなりましたら、改めてご案内のほうは差し上げたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、ありがとうございました。

最後に、本日会場にお車や自転車でお越しの方がもしいらっしゃいましたら、駐車券や駐輪場の券をお渡しいたします。受付にて職員のほうにお声がけをしてください。

では、本日は長い間、ありがとうございました。

午後4時51分閉会