

第5回

板橋区交通政策基本計画策定委員会

令和元年11月18日（月）

議事録

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	小 川 竜 明
小 瀧 正 和	塩ノ谷 浩 司	新 谷 壮 明	木 津 和 久
小 平 隆 宏	篠 崎 眞	神 森 友 秀	堀 越 千 秋
金 子 安 秀	間 中 りんぺい	鈴 木 こうすけ	安 田 智
糸 久 英 則			

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) パブリックコメント等の実施について
 - (3) 本計画の計画（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	板橋区交通政策基本計画計画（案）のパブリックコメント等の実施について
資料 3	板橋区交通政策基本計画計画（案）概要版
資料 4	板橋区交通政策基本計画計画（案）本編
参 考	第 4 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

午前10時00分開会

○都市計画課長 定刻となりましたので、これより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。

冒頭の進行を務めさせていただきます事務局の、内池でございます。どうぞ、よろしくお願いたします。

開会に先立ちまして、2点ほど、ご確認させていただきます。

まず、事務局のほうから、郵送で資料をご送付させていただいております。

次第の下段にございます資料でございます。

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、「板橋区交通政策基本計画計画（案）のパブリックコメント等の実施について」、資料3、「板橋区交通政策基本計画計画（案）概要版」、資料4、「板橋区交通政策基本計画計画（案）本編」、参考資料といたしまして、「第4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」。こちらをご送付させていただいたところでございます。

また、本日、机上配付資料といたしまして、「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」の3枚の図面と、合わせまして「板橋区交通政策基本計画 中間のまとめ」、「板橋区都市づくりビジョン」、「板橋区の都市計画」の2冊を一まとめとしたものを机上に置かせていただいております。

これら、机上配付のものにつきましては、今後も使わせていただきますので、メモ等されないように、よろしくお願いいたします。委員会終了後に回収させていただきたいと思っております。

また、今回の策定委員会におきます内容、本計画に関するご意見・ご質問等をご記入いただきます「板橋区交通政策基本計画策定委員会（第5回）に対するご質問・ご意見シート」を机上に置かせていただいております。

これは本委員会終了後、ご質問・ご意見等ございましたら、時間等の関係でできなかった場合については、11月25日月曜日までに事務局宛て、メールやファクス、郵送等でご送付いただきたいと思いますと思っているところでございます。よろしくお願いいたします。

資料の不足等ございましたら、願いたします。大丈夫でしょうか。

続きまして、本委員会の公開についてでございます。

前日もご了承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、原則公開ということになっております。また、本日も非公開に該当する事項等の取り扱いも

ないことから、皆様の個人情報に配慮しつつ、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いております。よろしくお願いいたします。

このほか、本日の会議録を作成させていただく関係で、会議内容の録音と、また速記者を同席させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、前回の策定委員会と同様に、事務局の調査・協力をお願いしていますパンフィックコンサルタンツ株式会社さんにも同席をいただいているところでございます。よろしくお願いいたします。

それでは、これ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。どうぞ、よろしくお願いいたします。

○岸井会長 おはようございます。

第5回の計画策定委員会ですが、前回は6月にやらせていただいて、この間、関係部局等との調整をしていただいて、きょう、計画の（案）ということで出てきております。

後ほど説明がございしますが、パブリックコメント等も予定をしておりますので、ぜひ、きょうは内容について精査をお願いしたいと思います。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、進めてまいります。

まず最初に、計画策定スケジュールについて、説明をお願いします。

○都市計画課長 それでは、説明させていただきますが、お手元の資料とあわせまして、同じ内容のものをスクリーンのほうに投影させていただいております。どちらか見やすいほうをごらんいただければと思っております。

まず、資料1でございます。

1ページ目でございますが、前年度のスケジュールでございます。

本計画の骨子を取りまとめるために、策定委員会を3回、策定委員会専門部会を交通基盤専門部会と公共交通専門部会に分けまして、それぞれ、2回ずつ開催しているところでございます。

続きまして、裏面をごらんいただきたいと思っております。令和元年度、本年度のスケジュールでございます。

策定委員会といたしましては、本日、11月18日で計画（案）のまとめを行います。来年3月でございますが、3月16日に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。本日の策定委員会以降、区議会への報告、またその後、12月23日から翌年の1月17日までの間、パブリックコメントを実施する予定でございます。詳しい内容につきましては、

後ほど、資料2のほうでご説明差し上げたいと思います。

なお、3月16日以降でございますが、区といたしましては、今年度中に本計画を決定し、4月中旬には区議会のほうに報告させていただき、6月には冊子という形で一般公開される予定で進めたいと考えております。

スケジュールの説明については、以上でございます。

よろしく願いいたします。

○岸井会長 昨年度、骨子（案）についてご議論いただいて、ことしは、より具体的な取り組みについて、関係者間で議論を重ねていただいた、ということでございます。きょう、その案をごらんいただき、後ほどパブリックコメントを12月末から予定しているということですので、3月にそれを踏まえた最終案を決定して、行政のほうで最終判断をしていただくというふうなスケジュール感であります。

何かご質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

恐縮ですが、議事録をとっている関係で、発言の前に、お名前を、ぜひ、よろしく願いします。

○大島委員 産業連合会の大島でございます。

パブリックコメントの周知方法なんですけれども、広報誌と板橋区のホームページやツイッター、ポスター等で、ということなんですけど、広報誌に関しては「広報いたばし」だと思ってしまうんですけど、何月ごろお知らせするのでしょうか。

広報誌に関しては、どのような方法で、区民に周知するのでしょうか。

○岸井会長 2番目の議題のパブリックコメントの実施の中身に入っておりますので、もしよろしければ、ここも説明していただいてから、今のお答えをいただこうと思います。よろしく願いします。

○都市計画課長 それでは、資料2に基づきましてご説明、差し上げたいと思います。資料2をお開きいただきたいと思います。スクリーンのほうもごらんいただければと思います。

まず、資料2でございます。

項番1、「パブリックコメントの実施」についてでございます。

実施時期でございますが、本日、策定委員会のご意見をいただき、それらを精査後に、12月23日から1月17日まで、パブリックコメントを実施する予定にしております。

周知方法につきましては、板橋区の広報誌、ホームページ、ツイッター、ポスター等を予定しているところでございます。区のほうにつきましては、12月21日の広報誌に載せさせ

ていただく予定でございます。

また、閲覧方法につきましては、本庁舎の都市計画課、区役所の北館の5階でございますが、⑮の窓口、区政情報課、これは北館の1階の⑦の窓口でございます。さらには、区の各図書館、また、区のホームページを予定しているところでございます。

意見書の提出方法につきましては、郵送、ファクス、Eメール、区のホームページ等の中から可能でございます。そちらを予定しているところでございます。

項番2でございます。オープンハウス型の説明会でございます。

パブリックコメントの期間中のうち、令和2年、来年度でございますが、1月14日から1月17日までの期間において、午前9時から午後5時までの間、区役所の1階ロビーにおきまして、オープンハウス型の説明会を開催する予定としております。

具体的には、本計画（案）につきまして、住民の方々に知っていただくためのパネルの展示、また、交通事業者の皆様とも連携して、鉄道やバス等の現状を知っていただくような機会を設ける予定でございます。なお、期間中につきましては、区の事務局職員がロビーに待機し、必要に応じて、計画（案）の内容を説明する予定としております。

資料2の説明につきましては、以上でございます。

よろしく願いいたします。

○岸井会長 先ほどのご質問に、ついでにもう一度、お答えいただけるといいと思いますが。

○都市計画課長 区のほうの広報誌でございますが、12月21日号を予定しているところがございます。よろしく願いいたします。

○大島委員 どのような方法で配布されるんですか、広報誌は。

○都市計画課長 広報誌は、一般的に、今、板橋区の「広報いたばし」というふうになっておりますが、その紙面に記載させていただいておりまして、新聞の折り込み広告、区の関係機関等、また、駅等にふだん置かれているものと同じような形で、紙面を利用させていただきまして、広報する予定としております。

よろしく願いいたします。

○岸井会長 よろしいでしょうか。

それでは、今、パブリックコメントにも触れていただきましたので、スケジュールとパブリックコメントの実施に関して、合わせて、ご質問・ご意見があればいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

オープンハウス型のものは、板橋区役所さんは比較的好くやっていたらっしゃるんですか。

○都市計画課長 そうですね。オープンハウス型につきましては、まだ、始めたばかりでございまして、例えば、鉄道の立体化の説明会のときもやりまして、あとは、国のほうが羽田空港の機能強化の関係で、区と連携してやっております、一般的な会議の中ではまだそれほどやってはございませんが、いろいろな説明方法があると思っております、その辺を踏まえまして取り組んでいるところでございます。

○岸井会長 これも、広報誌、あるいはホームページ等に出るという理解でよろしいですか。

○都市計画課長 はい。

○岸井会長 よろしいでしょうか、全体のスケジュール感については。

それでは、そのパブリックコメントにお諮りいただく計画（案）について、きょうはご議論をいただきたいと思っておりますので、議事の3番目、計画（案）について、説明をお願いします。

○都市計画課長 それでは、資料3を使いまして、計画（案）の概要につきまして、ご説明、差し上げたいと思っております。A3版の見開きのものでございます。よろしくお願ひいたします。また、正面のスクリーンのほうにも同じものを掲載していただいております。

それでは、資料3をごらんいただきたいと思っております。

初めに、計画（案）のサブタイトルといたしまして、「～ヒューマニティトランスポートシティ（HTC2040）いたばし～」としております。

ヒューマニティとは人間らしさ、トランスポートシティとは交通都市を示してございまして、ヒューマニティのH、トランスポートのT、シティのCをとりまして、こちらの頭文字で「HTC」、2040の「2040」で、20年後を示してございまして。

以上のことから、「ヒューマニティトランスポートシティ」は本計画（案）の基本理念であります「『人』が主役の交通都市」を示してございまして。

続きまして、その下段の左側でございまして。板橋区都市づくりビジョンが目指してございまして「『東京で一番住みたくなるまち』として評価されるまち」の実現に向けまして、本計画では、誰もが安心・安全・快適に移動できる持続可能な交通環境の構築をしてまいります。

そのため、近年のICT、自動車運転等の新たな技術の動向等を踏まえまして、「歩いて、乗って、住んでよし、『人』が主役の交通都市 ～みんながめざす交通まちづくり～」を交通政策の基本理念として、3つの基本方針と、8つの目標を定めてございまして。

なお、概要版の基本方針・目標は、文字数を極力少なくさせて、簡略させてございまして。後

ほど、本編のほうでもあわせてご説明させていただきたいと思います。

基本方針や目標は、中間のまとめでお示ししました内容と、ほぼ変わりはありませんが、基本方針3の中にあります「目標6 ICTや先進技術を活用したシームレスモビリティの推進」は新たに追加した目標で、20年間という計画という面もございますので、新たな技術の活用を推進していくことを目指しております。

右側でございます。「代表的な個別の取組」をごらんいただきたいと思います。

色分けにつきましては、基本方針の1から3の色分けを示しております。

基本方針1に関する代表的な個別の取り組みといたしまして、「歩道幅員の拡幅」から「無電柱化の推進」まで、基本方針の2では「バス路線の維持・充実」から「新たな交通手段の導入検討」まで、基本方針の3では「地域公共交通に関わる新たな支援のあり方の検討」から「新たな技術を活用した公共交通等の試験的導入の検討」がございます。

その下でございますが、「横断的な重点プロジェクト」をごらんいただきたいと思います。

本計画の目標達成に向けまして、個別の施策の推進をしつつ、関連する施策を連携させることにより、相乗効果を高められる施策をプロジェクト化しております。

表の項目といたしましては、「プロジェクト」、「具体的な方向性」、「取組の工程」を示しております。

1つ目のプロジェクトといたしまして、「東武東上線沿線の交通まちづくり方針の検討」で、ときわ台駅から上板橋駅付近に中板橋駅も合わせました、交通まちづくりの検討をしていきます。

続きまして、JR板橋駅、都営三田線の新板橋駅、東武東上線の下板橋駅の一体的な乗りかえ利便性の強化の検討といたしまして、鉄道3駅乗りかえ利便性の強化を、2つ目のプロジェクトとして記載させていただいております。

3つ目といたしまして、バス路線の充実に向けた走行空間の整備を検討するため、主要なアクセス道路の整備の検討をしています。

4つ目として、広告付き上屋の整備やバスベ이의整備促進及び運行情報の提供の充実を目的とした、バス利用環境の改善を図っていきます。

5つ目といたしまして、ICTや自動運転など、新たな技術を踏まえた移動支援の検討を、子育て分野や福祉分野と連携しながら、検討を進めてまいります。

「計画の推進と見直し」につきましては、定期的な施策の進捗状況の把握、状況に応じた見直しを行っていく予定でございます。

簡単ではございますが、概要につきまして、ご説明させていただきました。よろしく願
いいたします。

○岸井会長 本編も行きましょう、全部。

○都市計画課長 続きまして、資料4を使いまして、計画（案）の本編について、ご説明、差
し上げたいと思います。なお、時間の都合もございますので、本編の構成と前回の第4回
委員会でお示しできなかった内容を中心に、ご説明させていただきます。あらかじめご承
知おきいただきたいと思います。

それでは、資料4の2ページをめくっていただきまして、目次をごらんいただきたいと思います。
います。

本編の目次といたしまして、ごらんのように「第1章 はじめに」では、1の「背景と目
的」から、5の「計画期間」までを記載させていただいております。

第2章では区の交通に関する現状と課題が整理されており、第6章の資料編で詳しい内
容を記載させていただいております。

次に、第3章では、基本的な考え方として、基本理念や基本方針、基本目標が記載されて
おり、さらに交通の将来イメージについて、記載しております。

第4章以降が具体的な取り組みになりまして、今回は、こちらを中心に説明させていた
だきます。

第5章では、本計画の推進に向けての役割や、定期的な計画管理と見直しについて記載さ
せていただいております。

第6章は、資料編として、区の交通に関する現状、実施したアンケート調査の結果や社会
動向、並びに用語の説明を記載させていただいております。

それでは、第4章から説明させていただきます。

まず、資料の27ページをお開きいただきたいと思います。

こちらが、本計画（案）の施策の体系図でございます。このような体系のもと、次のペー
ジ以降、詳しい内容を記載させていただいているところでございます。

次に、32ページをごらんください。

こちらは道路交通のインフラ強化の方向性を示しており、③-1といたしまして、道路ネ
ットワークの機能強化に向けての都市計画道路に関する計画的な整備に関する取り組みで
ございます。

続きまして、33ページの図にございますように、主に、都市計画道路の未着手区間の整備

の優先性に関する検討を行うことが記載されております。

未着手区間とは、都市計画道路のうち、完了または事業中、及び、第四次事業化計画において優先的に整備を進める路線以外の道路のことをいいまして、未着手区間の整備優先性に関する検討をしていく上で、公共交通の走行空間の確保や災害拠点病院へのアクセス向上、木造住宅密集地域の改善等の機能を重視しております。

続きまして、35ページをごらんください。

③-2「生活道路の機能強化」ということで、多様な交通手段による移動を確保するため、公益的な都市計画道路だけではなく、地域内の拠点間を結ぶ道路の整備を進めていくため、主要生活アクセス道路という概念を定義しております。この道路は、今後、まちづくりの進捗状況を踏まえながら、公共交通の充実を図ったり、駅や主要施設へのアクセスを向上させるために、整備の検討を行うものでございます。

続きまして、36ページをお願いします。

中央部分にあります考え方といたしまして、おおむね、幅員6メートル以上の主要生活道路のうち、幅員8から12メートル程度の道路の拡幅を行い、地区内の拠点や駅へのアクセス性を高めていきます。

道路網のイメージとしては、下図に示しているとおり、駅や主要施設を結ぶための道路であり、多様な公共交通手段が走行できる空間として整備の検討を進めてまいります。

少し飛びますが、これに関するものといたしまして、44ページのところでございます。⑦-1では、「バス交通の機能向上」といたしまして、その隣のページでございますが、バス路線の維持・充実を図るための、ネットワーク方針図を示しております。

緑の矢印はバス路線の維持を図る軸で、赤の矢印は将来的な公共交通需要や、周辺のまちづくり事業の動向を踏まえつつ、先ほどの主要生活アクセス道路の整備の検討を行う路線として位置づけております。

恐れ入ります。少し戻っていただきまして、39ページをお願いします。

こちらは、道路交通の円滑な推進の中でも、東武東上線の区内における基本的な考え方を示しております。

板橋区内の東上線の区間を5区間に区分し、立体化に関する今後の方向性や個別踏切対策として、優先的に取り組むべき踏切を示しております。

前のページの38ページには踏切の現状が示されており、開かずの踏切の状況や都市計画道路の整備状況を示しております。

続きまして、40ページをお願いします。

④－1「駅周辺の環境整備」として、交通機関の乗りかえ機能の充実や、まちづくりの進捗状況、拠点としての位置づけ、並びに、立地条件や地域要件等を加味いたしまして、交通結節機能の充実を図る駅として示しております。

また、駅前広場への人の流れを促進し、交通機能の向上を図るため、空間の一体的な利活用についても検討してまいります。

41ページをお願いします。

⑤－1、路上駐車対策の方向性として、路上駐車が多くの路線については取り締まり強化を交通管理者や働きかけるとともに、商店街や物流事業者などと連携いたしまして、荷さばきスペースの確保の検討や、自転車の交通ルール・マナーの啓発等を促進してまいります。

少し飛びまして、53ページをお願いいたします。

こちらの図は、赤い点の丸で囲まれております駅を中心に、歩行者空間の充実に向けた検討の整備対象エリアを示しております。商店街や主要施設が集積します拠点におきまして、にぎわいの創出に向け、道路空間の再配分を検討してまいります。

58ページをお願いします。

⑩－1「バス利用環境の改善」といたしまして、高齢者や障がい者など、誰もが利用しやすいバス利用環境の確保に向け、バス停の上屋等のバス待ち環境の改善や、バス運行情報の提供等の整備について、バス事業者と連携しながら、検討してまいります。

60ページをお願いします。⑩－3「公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応」でございます。

区民が快適に移動できるように、地域住民、交通関係事業者、行政が連携して、地域ニーズや道路整備状況を考慮した交通手段により、生活交通の充実にかかる方策を検討いたします。特に、道路幅員が狭いエリアにつきましては、コミュニティバス以外の移動手段を模索するため、タクシーの利用環境の改善を図るとともに、道路運送法等の法令も考慮しつつ、新たな交通手段導入も検討してまいります。

また、地域ニーズを的確に捉えつつ、公平性、持続可能性に留意するため、地域住民、交通関係事業者、行政等が相互に連携し、地域公共交通導入等に関するガイドラインを検討してまいります。

続きまして、61ページをお願いします。

⑪－1、新たな技術の活用の推進として、人口減少・高齢化等に対応するため、公共交通

需要の減少、さらには、公共交通サービスの担い手不足等に対応していくため、ICTや自動運転等、新たな技術の活用を推進してまいります。特に、シームレスな移動を可能とするため、先進技術の活用、環境性や経済性にすぐれたシェアリング等の普及に努めてまいります。

続きまして、62ページをお願いします。

⑫-1「地域公共交通の維持・充実に向けた仕組みの構築」として、地域公共交通の課題を整理し、移動支援のあり方について、福祉や子育て分野と連携し、検討を進めてまいります。

また、今後、地域公共交通に関する検討状況の進捗に応じまして、学識経験者、区民、行政機関、交通関係事業者、交通管理者等を交え、地域公共交通のあり方や、維持・充実に向けた仕組みの構築等をテーマとした会議体、地域公共交通会議の設置等につきましても検討を進めてまいります。なお、地域公共交通会議は道路運送法施行規則に規定されている会議体を想定しております。

続きまして、65ページをお願いします。

⑭-1「公共交通や自転車・徒歩による移動の促進」として、一人一人の移動手段、また、社会全体の交通を公共交通等を利用するという考え方へ改善していくことや、シフトしていくために、モビリティマネジメントを考えております。

1つ目といたしまして、板橋区内の公共交通を知ってもらう、2つ目といたしまして、公共交通や自転車を日常的に使ってもらう、3つ目といたしまして、最寄りの駅・バス停まで可能な限り歩いてもらう等につきまして、モビリティマネジメント策の例に挙げております。

続きまして、71ページをお願いいたします。

先ほど、概要版のところで説明させていただきましたが、本計画の目標達成のために個別の施策を推進しつつ、関連する施策を連携させることにより、相乗効果も高められる施策のプロジェクト化をしてまいります。

5つの横断的なプロジェクトを掲げ、中期目標、長期・超長期目標として、それぞれのプロジェクトの工程を示してまいります。

続きまして、第5章でございます。

76ページをお願いいたします。

本計画の推進に向けた各関係機関の役割分担のイメージ図でございます。行政、事業者、

区民、そして、共通の役割として整理してまいります。

77ページをごらんください。

こちらは、「定期的な計画管理と見直し」ということで、特に、横断的な重点プロジェクトにつきましては、着手状況や進捗状況を管理してまいります。また、分野横断的な連携や、取り組み状況の情報共有を図るため、必要に応じて庁内検討会を開催してまいります。

78ページをお願いします。

こちらは目標達成状況を把握するためのもので、指標案となっております。これらの項目につきまして、定量的に達成状況を評価するため、東京都市圏パーソントリップ調査や区民アンケート調査等の結果を用います。なお、次年度以降に基準値等の設定をしていく予定でございます。

続きまして、79ページをお願いします。

計画管理スケジュールを示してございまして、社会経済情勢、交通状況、技術革新等におきまして、本計画の見直しを行ってまいります。なお、本計画を見直す際は、区内外の各関係機関の意見を集約するための会議体として、仮称ではございますが、今回と同じように、板橋区交通政策基本計画改定委員会の設置を考えております。

続きまして、第6章以降でございますが、現状分析等となっております、本日の説明では割愛させていただきます。

なお、将来イメージにつきましては、現在、作成段階でございまして、おおむね、20年後を想定した駅周辺を俯瞰したイメージ図と、目線のパーツとして、シェアリングや次世代型モビリティの普及、シームレスな移動の実現可能となったイメージ図、さらには道路空間の再配分が行われ、歩行者や自転車が快適に移動でき、オープンカフェ等でのぎわいの空間をイメージしたような図の作成をしまいる予定でございます。

長くなりましたが、説明は以上でございます。

よろしく願いいたします。

○岸井会長 ありがとうございます。

少し時間があいていますので、全体について振り返りを、この資料4でさせていただければと思います。

お手元の資料4の9ページをお開きいただきたいと思います。

最後のほうの第6章で、それらのデータが出てまいります。そういったデータと区民の皆様に対するアンケートの結果から、区の交通に対する現状・課題というのを、9ページ

で整理されているということになります。

どうも、これを見ると、交通のインフラ・基盤整備にかかわることと、交通のサービスにかかわることと、あるいは、これからの新しい技術、あるいは、新しい環境に対することというふうに分類されるのではないかと頭の中の整理をし、その上で、区が、今、取り組んでいるさまざまな交通の計画、あるいは、関連の計画について整理をしたのが14ページ、15ページでございます。

交通は、各区の行政政策、さまざまな分野に関係が深く、特段、連携をしなければいけないということで、各分野の中で、どんなふうに交通が捉えられているかということも整理をして、この交通独自の問題と、各政策分野からの交通に対する期待というのを、合わせて、目標にしていこうということでございました。それが17ページに基本方針で3つに整理します。交通インフラに関する課題を整理し、交通サービスに関する課題を整理し、そして新しい技術に対応するというので、1、2、3の基本方針を生み出したわけでありまして。

この基本方針に沿って各部局で、どんなことができそうかということも議論していったら、27ページをごらんください。それぞれの基本的な方針、1、2、3に対して、大きく柱を2つないし3つ立てて、例えば、基盤であれば日常的な生活のインフラ強化、そして、非常時の強化という2つの大きな柱、目標を立てて、その下に、目標1の中には日常的なインフラですから、歩行者重視の道路づくり、道路空間づくり、自転車の利用、あるいは道路のインフラ強化、そして結節点、物流といったことを、それぞれ施策の方向性として打ち出して、個別の政策の議論を重ねていったということになります。同じように、基本方針2を3つ、基本方針3も3つ分かれていて、施策の方向性としては15出てきているという話になります。

それぞれについては、例えば28ページをごらんいただくと、施策の基本方針の1の、特に目標の1の、さらに基本的な施策の1というので、「歩行者の安全性強化」ということが書いてあって、その基本的な施策の中身が文章で書いてあって、その下に個別の取り組みというのが箇条書きにしてある、ということになっています。

こういう構成がずっと、その後も、施策の方向性には自転車続き、というふうに、順番に道路等々入ってくるということになります。

結果的に、こうした施策の個別の取り組みに関しては、各事業部局でやっていらっしゃるものがかなり多いということになりますので、それを総括的に並べてみると、後ろのほうになりますが、資料編の42ページにあります。字が細かくて見づらいですが、資料編の42

ページ、43ページをお開きいただくと、今言った基本方針に対して、目標があって、それぞれの施策の方向性がある、具体的に基本的な施策の方向性に向かって、個別の取り組みはこんなことをやりますよ、ということが一番右のほうに書いてあるということでもあります。

当然、これはそれぞれ努力をされて個別の事業の中に取り組みられていくわけですが、これだけいっぱいあると、一体何が重点なのかよくわからないというので、少し束ねて考えたほうがいいのかというお話になって、戻っていただきますと、69ページのところで横断的な重点プロジェクトというのを考えましょうという話をしたということでございます。

その中身が次の71ページにあって、重点プロジェクトとしては、大きく5つを抽出しています。

個別のプロジェクト、それぞれ、各課割りが深いものがいっぱいあるんですけども、それを束ねて、区としての交通政策として、こういうところを横断的な重点だというふうに捉えて、これから推進していきましょうということでもあります。

東上線沿線の交通まちづくり。これは駅周辺のことを指していますが、そういったものを今後、一つ一つ潰していきましょう。

あるいは、板橋の駅の周辺の3駅乗りかえの利便性の強化について、これも自転車であるとか、さまざまな道路空間の新しい使い方であるとかを考えて、利便性を上げていきたいということが2点目。

3つ目は、主要生活アクセス道路の整備ということで、主に、バス路線の充実を図ることが大事だ。板橋区は鉄道のネットワークがしっかりあるけれども、それをさらに進めるためのバスの路線がまだ不十分なところがあるということで、このバスの路線について整備をしていきたい。

あるいは、バスの利用の環境も改善していきたいということで、バスベイの利用改善も、うたっている。

最後に、新しい環境技術に対する対策として、これからのIOT、インターネットに全部つながっていくような、そういう時代を見通して、新しい技術を使った移動支援を考えていけないだろうか。

こういった5つの柱を重点プロジェクトにしたいというのが、きょうの計画（案）全体の骨子だというふうに、ご理解いただきたいと思います。

こうしたことを文章にして、少し色が派手でありますが、色がついていますけれども、こんなものをまとめたのが基本計画として区民の方に見ていただく内容として、いかがなものかということでございます。

前半のほうは、昨年度、かなり披露させていただきましたから、主にきょうは全体の整理の仕方、あるいは、特に重点プロジェクトに関して何かお気づきの点があれば、ぜひ、ご発言いただきたいと思います。

ご質問・ご意見があればいただきたいと思います、いかがでしょうか。

どうぞ。

恐縮ですが、先ほど言ったとおり、録音したり、議事録を書く関係で、お名前をご発言の前をお願いいたします。

○竹内委員 町会連合会の竹内でございます。

先ほどのパブコメのほうに戻るんですけども、広報誌の内容というのは、どの程度のものが広報誌に載る予定なんですか。

○岸井会長 いかがでしょうか。きょう、概要版というのがA3で1枚出ましたが、こんな内容まで書けるのかということだと思んですが、いかがでしょうか。

○都市計画課長 広報誌のほうでございますが、実際は、紙面が相当限られておりますので、特版的な部分ではお出しすることはできません。内容としては、案の全体的な背景とか目標、また、計画の概要等を取りまとめさせていただきます、閲覧場所とか、どの辺で実際に見られますよとか、その辺の内容になります。

実際は、物を見る際にはインターネット等で見ていただくか、図書館のほうに行ってくださいとか、もしくは、区のほうに連絡いただいて、その辺のことも調整させていただきたいと思います。実情としては、そのような内容になります。

○岸井会長 どのぐらいのボリュームが、紙面ではとれそうですか。

○都市計画課長 実際の紙面のうち、このぐらいの部分なので、内容は、ほぼ、この紙面からだけだと把握することは難しいです。言葉としてどんな計画ですよという程度の内容と、あとは、閲覧場所とか、閲覧可能な時期とか、そういう分の表示になります。

○岸井会長 内容までは難しいですね。

○竹内委員 ありがとうございます。

○都市計画課長 よろしく、お願いいたします。

○岸井会長 ほかには、いかがでしょうか。

どうぞ。

○佐藤委員 観光協会から来ました、佐藤です。

政策基本計画（案）のところの「横断的な重点プロジェクト」として、1個目に「東上線沿線の交通まちづくり方針の検討」ということで、具体的に、ときわ台から上板橋、中板橋も合わせたまちづくりの検討と書いてあるんですけども、資料4の38ページの東武東上線の地図を見ると、皆さん、ご存じだと思うんですけども、全く立体化はされていない状況なんです。その中で、なぜ、このときわ台から上板橋とうたっていらっしゃるのか。その辺をお聞きしたいのです。

○都市計画課長 まず、板橋区内の東上線につきまして、おっしゃっていただいたように、立体化されている部分は、現実的には道路がくぐっている部分もありますので、その部分を立体化という言葉で捉えれば、立体化ではございますが、現実的には、まだ、立体化されておられません。

取り組みを進める前に、東京都のほうで踏切対策の基本方針というものをつくっておまして、そちらのほうで、平成16年に策定されております。

その中で板橋区内におきましては、今、都市計画の手続きが進めてられております大山駅付近と、もう一カ所、ときわ台駅から上板橋駅付近ということで、その2カ所の区間が東京都の踏切対策の基本方針に上げられまして、そこの部分について取り組みが進んできたところでございます。

大山のほうで、今、一定の進捗がございますので、次の段階といたしましては、ときわ台駅から上板橋駅付近というところが、もともと、東京都のほうで掲げている2つ目の区間になっておりますので、そちらのほうの検討を進めようと考えております。

その際に、中板橋駅につきましても、かなり近接しておりますので、一体として考えたほうが望ましいと区のほうも考えておりますし、地元との要請等もございまして、そこを含めた形で、今後とも検討を進めていきたいと考えているところでございます。

○岸井会長 38ページの左上の図を見ると、踏切対策基本方針の色が書いてあって、東京都鉄道立体化の検討対象区間。東京都としては、将来的には鉄道の一体化を推進していきたいという場所であるということで、そこについて先手を打って、まちづくりの議論をしておこうという感じですか。

○都市計画課長 現実的には、すぐ、何かを具体的にできるというもので、今、お示しするのはございませんが、今後、その部分について、そういうふうな検討に入っていくという

ことでございますので、そのことを捉えております。

例えば、来年には何ができるとか、そういうものではなくて、まだまだ先の話ではございますが、その準備等も含めてスタートを切っておかないと、第2段目になるのに、なかなか難しいですので、それも含めまして検討を進めたいと思っているところでございます。

○岸井会長 よろしいでしょうか。

ほかに、ご質問・ご意見があれば、いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい。よろしく申し上げます。

○間中委員 区議会議員の、間中です。

1つ目は、ヒューマニティトランスポートシティということで、この「ヒューマニティ」が人間らしさだということでご説明をいただきました。公共交通における人間らしいという意味合いを、どのような意味合いで人間らしいということを使っていらっしゃるのかなということをお伺いしたいと思っております。人間らしいとは何か、ということですね。

○岸井会長 このヒューマニティに込められて意味は何か。

○都市計画課長 公共交通を考える際に、どうしても乗り物を先に考えてしまうことが多いと思うんですが、まずは、駅まで向かう、駅というのは鉄道駅もそうですし、バス停もそうですし、そこに歩いていくことを通して、それも交通として捉えて考えております。

さらには、歩くことを通して、健康な体の維持とかということにもつながってきますので、そういう点では、人間らしく交通にかかわることによって、公共交通の充実にも大きくつながっていくことも踏まえまして、その部分を捉えて人間らしいという形で考えたところでございます。

○岸井会長 どうぞ。

○間中委員 これからのいろいろな施策を通して、整備も含めて、区民の民さんが歩くような機会をふやしていこうということで考えていらっしゃるということで、わかりました。

それから、もう2点ほど伺いたいんです。

1つ目は、議会で活動していても、バス路線の充実というのは、コミュニティバスの陳情も含めて、区民の皆さんから多く聞かれているところでもあります。

横断的な重点プロジェクトの中でも、バス路線の充実、それから、バスが走れるようになるための走行空間の整備ということで上がっていますけれども、一方で、44ページにも書かれていますような、バス利用者の減少ですとか、人口減少を踏まえたバス運転手さんの不足ということもあるようで、将来的にはバス路線の維持が難しいというような現状があ

と思うんです。

バス路線を充実したいし、走れる道路もつくるけれども、ただ、バスのほうが、利用者がいなければもたないという現実があるということで、区としては、交通事業者さんと連携をしながら、利便性、利用促進を図って維持したいというふうなことが書かれているんです。聞いてよければの話で、きょう、国際興業さんの小平委員さんがいらっしゃっているので、国際興業さんは、20年後、長期的な視点を書かれているものですから、何か、その点に関して、どんなふうな展望とか、お考えがあるかということ聞いてよければ伺いたいんですけれども、よろしいですか。

○岸井会長 バスの事業者としてのお立場で、どういうふうにお感じになっていらっしゃるか、少しお話しただけると。

○小平委員 国際興業の小平でございます。

今ご質問いただいた、今後のバスについてなんですけれども、今回の資料にも記載がありますけれども、国交省が進めるMaaSだとか自動運転の動きが非常に激しくなっております、20年後を見るというのが、我々、事業者としても、なかなか厳しいというところがございます。

ただし、ご指摘いただいたように、今、バスの乗務員が非常に不足している状況で、維持をするというのかなり厳しい状況でございますので、こういった、他の自治体さんになっけてしまいますけれども、自動運転の実験に参画したりですとか、乗務員が不足した中でも、いかにサービスを提供できるかという、将来的なものにつきましては、今、実験等でいろいろ知識を吸収しているといったような状況でございます。

短期的には、区の方からもいろいろご意見をいただいて、利用率が向上するように、広報活動等をしておりますけれども、自動運転とか、そういったところで20年後がどうなるかというのは、まだ勉強中といったところでございます。

○岸井会長 ただいま「MaaS」という言葉が出ました。ちょっと聞きなれないかもわかりませんが、資料編の51ページに用語の解説がございまして、「MaaS（マース）」というのが書いてあります。「Mobility as a Service」の頭文字をとった「MaaS」ですね。これは、通常、マースなどと呼んでいます。

どんなことかという、皆さんが、アプリで鉄道やらカーナビのルートやら、いろいろ検索されると思いますけれども、昔は、鉄道なら鉄道だけでしたけれども、最近、シティマッパーなどは1つのアプリで、徒歩からバスから鉄道から、いろいろなものが最短経路

として出てくる。どこに行ったら何分かかりますとか、バス停はどこにありますとか、そういうサービスがあります。

まず、そういうふうに、各交通手段を1つのサービスとして捉えて情報提供するということから始まり、次の段階になると、それを動かす事業者のようなのが出てくる。例えば、それぞれの料金の中で調整事ができればいいな。例えば、ヘルシンキというところでは、公共交通を利用させたいというふうな話があって、それを利用させるために、どういうことをやるかというふうな議論になるわけです。

日本で、今、実験をやっている幾つかの例で言えば、例えば、何案か出てきたルートがあって、この駅がすいています、この鉄道、あるいはバスを使ってもらいたいです、車でお越しになるよりは便利ですよ、ということを示すためにも、そのルートをお使いになると、例えば、料金が50円、100円下がりますといったようなことが自動的にやられる。しかも、それは決済としては、スマホであったり、先に払ったスイカだったり、一括でやられますので、そういうふうなシステムをみんなで共有してしまえば、このルートを選んだほうが安くなっているということが、より明示的になって、そちらになるべく人を回すというふうなことができる。

今、実際に、大きなイベントの後、どこかへ行っていただくのに、どうやって帰っていただくのが一番いいかなんていうのを、そんなことで実験をやったりしていますので、実用化はもう、そんなに難しくないです。

要は、そういうふうに皆さんが持ってきてくれるかどうかというのがよくわからないところなんですけれども、日本では交通事業者がいっぱいいらっしやっていて、一筋縄ではいかないというのが、みんなの感覚かなと思うんです。

そういった中で、バスのサービスをどうされるのかというのは、確かに、今は非常に微妙なところですよ。タクシーさんもそうなんですけれどもね。タクシーさんは、今、Uberみたいな、呼ぶと来ちゃう相乗りみたいなのが世界ではめちゃくちゃはやっています。料金なんかはかなり変動したりして、あっちがいいんじゃないかという人もいますけれども、日本などは、まだ、そういう業界としてしっかりしたサービスがあるので、どうするんだという影響が残っているという感じだと思います。

岡村先生、バスに関して、もしよろしければ、私よりも詳しいですから何か。

○岡村副会長 もう、ほとんど会長に言っていたようなお話かと思っています。

ご質問でいただいているところにお答えすると、要は、道路をつくったところに本当にバ

スに走っていただけるかというようなところも含めたご質問だったのではないかと思います。

そこはとても難しいんですけども、基本的には、走行環境が改善して、所要時間が短くなると、トータルではそれほどコストがかからずに、所要時間で基本的にはバスのコストが決まりますので、所要時間が短い、または、确实だということであれば、バス事業者としては運行しやすい状況になるということですので、長い目でじっくり整備していくという観点では、こういうやり方が王道なので、これは横断的なプロジェクトとして入っているというのはいいことなのではないかと、私は思っています。

○岸井会長 わかりました。

よろしいでしょうか。

もう一つ、ご質問、まだ、続きますか。

○間中委員 すみません。もう一点だけ。

今の話にも関連するんですけども、新たな技術を活用した公共交通等の試験的導入ということもありますが、板橋の意気込みの度合いだけを伺いたいです。

23区の中でも、率先してこういう新しい技術を試していこうということなのか、ほかの区の様子を見ながら、よさそうなものを入れていこうということなのか、その辺の度合いだけ伺いたいと思います。

○岸井会長 どのぐらい本気なんだと、こういう話ですが。

○都市計画課長 本気度は両方向ありまして、1つは、板橋区では、例えば、高島平とか新技術を実験しやすいところがございますので、そういうところにうまく活用できれば入れて、日本を代表するような例として使っていただけるようなところまで持っていきたいというのが1つですね。

その一方では、例えば、今、桜川もそうですし、大谷口もそうですし、この辺のほうもそうですが、コミュニティバス等を走らせようとしてもなかなか難しい状況にある中での検討をしているところにおいて、何か、それに対応できるようなものをうまく生み出せば、それがモデルケースとなっていきますので、そういう部分について取り組みたいということもございます。

先ほどのご質問の最初の趣旨から申しますと、そういうところに取り組んでいきたいと思っています。

全体的には、今、実験ということになって、交通マスをつくり始めたということは、今ま

での、区としての大きな方針を都市マスの中で書かれていただけだった部分を、一つの政策として打ち出していくことは、板橋区にとっても、板橋区の区民の方にとっても大きなことだと思っております。基本方針でありますけれども、これをベースにして、いろいろなところに発展させていきたいと思っております。

○間中委員 ありがとうございます。

○岸井会長 ほかには、いかがでしょうか。

どうぞ。

○塩ノ谷委員 JR東日本の塩ノ谷です。

資料の48ページの鉄道の混雑緩和のところ。資料編の7ページにも同じ混雑状況ということで入っているんですけども、こちらのデータが、昨年度発表のデータになっています。こちらはことしのものが出ていますので、それは更新したほうがよろしいかなということが1つ。

うちで言うのも何だなと思ったんですけども、こちらの記載、国が目標としているのが150%以下ということだけ書いてあるんですけども、答申のほうを拝見しますと、ピーク時における主要31区間の平均混雑度を150%以下にするということと、個別路線の混雑度率を180%以下にするということが書いてありますので、一律、150という形ではないのかなということもありましたので、例えば、資料編とかでも構わないと思うんですけども、そこら辺、わかるようにしていただければよろしいのかなと思います。

○岸井会長 よろしいでしょうか。

○都市計画課長 はい。

○岸井会長 データについては、ほかのところでも更新しているのがあるかもわかりませんが、どれぐらい間に合うかですね。常にデータは新しくなるから、どんどん出てくるわけです。どこかで一度切らなければいけませんけれども、現時点ですぐ更新できるものはしたほうがいいので、やらせていただきたいと思いました。

○都市計画課長 ありがとうございます。

○岸井会長 今の、この150の注意も、どこかに書いたほうがいいでしょうね。書きましょう。

○都市計画課長 はい。そのようにしていきたいと思えます。

○岸井会長 ほかには、いかがでしょうか。

○岡村副会長 そんなに重要ではないとはいえ、パブリックコメントなので、先ほどもご意見が出た、キャッチフレーズのほうです。

「『人』が主役の交通都市」というのは、ずっと言ってきて、ここにもずっと書いていて、でも、それでは少しインパクトが低いということで「ヒューマニティトランスポートシティ」で、「2040」という年次も出していただいたところなんですけれども、「ヒューマニティ」は「人間らしい」ではなくて、「人間らしさ」という名詞ですよ。名詞に名詞がかかっているというのも、何か変な感じがする。

では、「人間らしい」というのを、さっき辞書を引いてみたら「ヒューマン」なんですけれども、「ヒューマントランスポート」といったら、何か自転車とか徒歩とか、そんな感じになってしまう。少なくとも「ヒューマニティトランスポートシティ」というのが、例えば、英語圏の都市の、こういう計画のキャッチフレーズに、そのまま、英語には絶対にならない英語なのは、多分、確かだろうと思うので、ご検討ください。パブリックコメントで、変じゃないかとか、いや、いいじゃないかと出てくるのを待つのもいいとは思いますが、一応、一言だけ。

○岸井会長 英語としておかしいんじゃないかというご指摘なので、中ポツを入れるとか、いろいろ工夫しないと。全部つながっていると、確かに英語じゃおかしいよねと言われそうな感じもありますね。

少し工夫を施すか、あるいは、何か違う言葉が出てくれば、また、それも皆さんで議論して、いいのがあれば変えてもいいと思いますけれども。中身が一番うまく表現できるものがあればいいと思いますね。

ほかには、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○大島委員 産業連合会の大島でございます。

「横断的な重点プロジェクト」の中の2番目なんですけど、「私鉄3駅乗換え利便性の強化の検討」というところで、JR板橋駅、三田線の新板橋駅、東武東上線の下板橋駅の一体的な乗りかえ利便性強化の検討ということです。

これは具体的な方向性として検討するのはいいんですが、その先は、何か考えていらっしゃるんでしょうか。

○岸井会長 落ちどころに関して……

○大島委員 もう一つ、いいですか。

○岸井会長 はい、どうぞ。

○大島委員 私、板橋駅と下板橋駅の間に62年住んでいるんですけども、生まれたときから

板橋駅は変わらず、最近、やっと変わったんですね。それだけ時間がかかるんですよ、そういったことをやるのは。そこら辺のことを25年でできるのかというところが、一番問題だと思うんですよ。

そういったことを、簡単に書くのはいいんですが、これを本気で。先ほどの議員の話ではないんですが、その本気度というのはどの程度あるんでしょうかね。

○岸井会長 いかがでしょうか。

○都市計画課長 まず、今おっしゃっていただいた区域でございますが、こちらについては、板橋区の都市づくりビジョンのほうで、拠点の中でもさらに重要視していくエリアとして位置づけをしている地域になります。

まちづくりにつきましては、今、おっしゃっていただいたように、5年、10年、20年で簡単に進むわけではございませんが、その部分も捉えつつ、取り組みを考えているところでございます。

今、地元のほうでは地区計画の見直し等も含めまして、検討を進めているところでございます。地元のご意見、いろいろな意見をいただきながら、取り組みと合わせまして、鉄道につきましては、先ほどおっしゃっていただいた3つの鉄道駅につきましても、今後、JR板橋駅につきましては、新たな取り組みを行っているところでございますが、この3つの駅が共通の乗りかえの拠点として機能することによって地域の発展につながってくることでございますので、それを踏まえて、さらに検討を続けたいと思います。

具体的に、例えば、駅と駅の間動く歩道というか、歩道でずっと、空港の中みたいに、歩かなくても動けるような部分ができればいいんでしょうけれども、そこまで行くのは現実には難しい部分もあります。いろいろな可能性を含めまして、今後とも検討を進めたいと思っております。

ただ、「横断的な重点プロジェクト」に上げさせていただいた部分といたしましては、何かしらの取り組みというのを入れていきたいという部分もございますので、ここに入れておかないと、もう少し進ませようとしても力弱くなってしまうので、力強く進ませるために記載させていただいているところでございます。

○岸井会長 資料編の35ページのところに、ただいまご紹介いただいた都市づくりビジョンの将来都市構造図があって、この右の下のほうに丸が幾つかある課題なので、何か手を打ってきたいということですが、ご質問の趣旨は、具体的にどういうことができそうか。見通しは何かある程度持ってやっているのかどうかというあたりなんですけど、何か、今、考

えられている、皆さんの中での議論、ご紹介できるものはありますか。

○都市計画課長 71ページのところで「横断的な重点プロジェクト」というふうにあります、この中の視点1の「歩行者空間の充実」につきましては、もう少し取り組みができるというふうに思っているところでございます。

○岸井会長 道路の使い方を少し工夫できないかという中で、歩行者系の区間をしっかりとれないかということでしょうかね。

そんなことのようにですが、とりあえず、どこまでいけるかということになりますね、おっしゃるとおり。恐らく、もう少し具体的に議論を重ねないと、交通規制であったり、あるいは、ほかの徒歩以外の、何かサポートするべきものがあるのかどうかとか、幾つか議論すべきことはあるので。

ことし、こうやって重点プロジェクトで上げたということは、継続的に議論を始めるということですよ。そういう宣言だと思ってよろしいですよ。

○事務局（田丸） 補足なんですけれども、具体的に言いますと、例えば、下板橋の駅からJRの駅の間は緑道があって、あそこは段差があったかと思えます。あぁいったものを一体的な高さにして歩きやすくするようになるとか、サインとして、ピクトグラムというんですけれども、初めて来た方でも、どっちに行けば駅にたどり着くのかとか、JRの駅前は、今、再開発とかもやっていると思うんですけれども、時間の規制をしまして、車をとめて、歩行者だけが通れるような工夫をするとか、再開発の中でも建物を絞り込んで、自主的な広場とか、歩行空間が歩道と一体的になるように少し広めにとるといようなことも、今、考えてございます。

既存の計画に合わせて、この3駅の重点プロジェクトとして位置づけをして、総合的に考えていきたいというふうに思っております。

○岸井会長 サインの議論が出ましたが、オリパラに向けて、新宿とか渋谷とか池袋の駅の構内サインの改修が、今、進んでいるんですけれども、渋谷区は街なかのサインを新しく作り直しています。もちろん、これまでも、観光用のサインですとか幾つかあったんですけれども、もう少し、渋谷から原宿だったり、幾つかの地域に人々がスムーズに動いていただけるように、広域の地図をしっかりとつくっていかうとか、どんなものまでそこに入れるのかとかいうルールをつくって、今もされていますので、ほかの区の事例もお調べになると何か、出てくるかと思えます。

はい、どうぞ。

○萱場委員 萱場でございます。いつもお世話になってます。

今、大島委員が質問された中での関連ですけれども、ビジョンといいますか、将来を考えた場合に、こういうやり方もある、ああいうやり方もあるというのを掲げてもいいんじゃないか。その中でできるのは何なんだろうという考え方もあっていいんじゃないかなという気がします。

というのは、例えば、立体化にして、人が上に行く都市型と出ていますよね。あとは地下道へ行く。そういう、いろいろな方法があると思うんです。そこへもってきて、いろいろな車の問題もあります。それであれば、地下駐車場をつくるとか、利便性を一段と高めるためにはどうしたらいいか。

そういう、いろいろなものを掲げながら、費用の問題もありますし、周りとの関係もあるでしょうから、そういう、いろいろなものを掲げながら議論していくということがあっていいんじゃないかなという気がするんですね。いかがでしょうか。

○岸井会長 何か、お答えになりますか。

○都市計画課長 今おっしゃっていただいたように、いろいろなケースを想定して検討していくことが重要だと思っております。

今回、交通マスの中では、一定の部分で、横断的なプロジェクトにつきましては、ある程度、考え方をまとめているところでございます。立体化とかいろいろな部分につきましては、この中でやれる部分と、そうでない部分がございますので、やれる部分について、今、可能な限り挙げさせていただいているのとあわせまして、基本計画でございますので、一定の方向性というか、方針の部分がまず第1でございます。その後、具体化していく中では、今おっしゃっていただいた部分も踏まえながら取り組みを検討できればと思っております。

○岸井会長 71ページに、先ほど来議論が出ている「横断的な重点プロジェクト」というのが一応5つありますと書いてあるんですが、実は、その表の一番右のところを見ると、2つのくくりがあって、この2つのくくりが正しいかもわからないのですが。

1つは、駅を中心にして、人々が歩きやすく、乗りかえしやすく、駅に来やすく、そういうことを駅周辺でやりましょう。それは鉄道高架もあるでしょう。バスのバス停の整備なんかもあるでしょう。歩行者の区間をどうやってとるかというためには、無電柱化もあるでしょう。そんなことを、少し面的にやってみましょうというのが上のほうのグループです。

下のほうのグループは、バスのような公共交通機関、二次交通という言い方をしますけれども、鉄道の駅から、その次の自分のおうちまで行く間の足をどういうふうに確保するのかというところで、今、不十分な部分については、新しい道路空間を確保したり、あるいは、バス停を使いやすく整備し直したり、場合によったらオンデマンドで、オンデマンドというのは呼んだら来るやつですけれども、そういう小さなバスが走るような新しいシステムがあるかもわからない。そんなことを、後半のほうでは考えてみよう。

だから、大きく言うと、2つなんですよね。

今度は、この2つは、従来、余り個別政策の中ではなかったし、横断的に関係者が多いので、これから少し重点的に取り組んで、各部局の力もかりて、その面でやるべきところ、あるいは、まずは中心にやるべきところを束にして片づけていこうというようなことだと思うのです。いろいろなアイデアはこれからどんどん出していただけるといいんじゃないかと思いますね。ありがとうございました。

はい、どうぞ。

○萱場委員 今、会長が言われました、バス等というアクセスのことになるわけですが、一番問題になることは、以前にも、私は指摘しているとおり、はっきり言って、道路が狭い。現実にとまる場所もない。これをどうやってやっていくのか。

今、各委員会で指摘でも何でも、アクセスの問題とかいう話は出ていながらも、現実には、では、具体的に、例えば、観光バスが来た場合、どこへとめてあげられるのか。そういうことについては、何のルートもできていないというのが現実なわけです。

交通政策がある以上は、ほかの委員会で、どういうことが論議されて、交通関係に何が影響しているのか。そういうものを踏まえて連携をとりながら考えていくというのも一つのやり方ではないかなと思うし、また、必要ではないかと思うのです。

特に、私が話したように、他区からいろいろな方を招きたいということであれば、アクセスというのは一番重要だと思うんですね。そうなれば、観光バスだって、いろいろ来る可能性はあるわけです。

道路事情、それから、観光バスが果たして駐車できる場所があるのか。こういうことを含めて考えていかななくてはいけないのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○岸井会長 何か、お答えになりますか。

○都市計画課長 区のほうでは、いろいろ関係施策を連動させておりますので、今回のこの計画をつくるに当たりまして、関係部署等と連携してやっているところでございます。

観光の担当課とか、産業担当課、そういうメンバーに入っていたいただいた会議体をつくっておりますので、その中で意見交換等を、今後ともまだ続けていかないといけない部分はいっぱいございます。恐らく、いろいろな委員会にお出になって、いろいろご発言されていたことが連動していないのではないかとか、つながっていないのではないかとということも、ふだんからお気づきになっていることだと思います。

都市づくりビジョンをつくるときにも、そういう話が出ました。都市づくりビジョンはその会議体が終わった後に、もう一度、関係部署との連絡調整会議をつくっております、年に何回か、そういう話し合いを続けながら、事業との連絡調整をしているところでございます。

今回の交通マスにつきましても、つくり上げたらそれで終わったということではなく、いろいろな意見が連携して動けるような形で、今のご意見も参考にしながら、取り組みを進めたいと思います。

ありがとうございます。

○岸井会長 行政ができそうな空間を整備したり、施設を整備するだけではなくて、サービスが、今回はかなり変化しそうだという話があるので、事業者の方にも、ぜひ、ちゃんと入っていただいて、一緒に考えるということをおやりいただいたほうがいいと思いますね。

なるべく、ソフトとハードを連携して流れていくということをお願いできればと思います。どうぞ。

○鈴木委員 区議会の鈴木でございます。きょうは、ありがとうございます。

私、1点だけ、お伺いをさせていただければと思います。

今回の基本計画、資料4の63ページ。少し細かいところで恐縮でございますが、今後の方向性というところを踏まえて、もし、わかれば教えていただければと思います。

⑬-1の「交通施設のバリアフリー化」という中で、本区としても、東武東上線はホームドアがついていない。毎日のように人身事故が起きてしまうというふうな形で、私も地元、中板橋でございますけれども、特に、今、エレベーターの設置促進というところでは、ときわ台の北口のほうにも、今回、助成金ということで、この設置をしていただけるというふうな方向性が出ました。

ホームドアの設置の基準としては、きょう、ちょうど東武鉄道さんも来ていらっしゃると思いますので、少しお伺いしたいと思うのです。

板橋区内の東武東上線の駅では、ホームドアの設置は、乗降客が1日10万人以上というふ

うに言われておりますけれども、私の知る限りでの乗降客が一番多い駅とすれば、この板橋区内では東武練馬が約6万人というふうに認識をしております。

そのような形で、しっかりと、まず、皆さんの命を守っていくということで、ホームドアの設置の促進というところ。こういった形で2040年まで、というふうな未来でありますけれども、きょう、東武鉄道株式会社さんがいらっしゃっていますので、その辺の展望等、わかればお伺いしたいなと思います。

よろしく申し上げます。

○岸井会長 お尋ねが出ましたので、東武さん、よろしいでしょうか。今、どんな計画でやっていますか。

○小瀧委員 東武鉄道でございます。

当社は板橋区内にホームドアをつけてまいりたいと考えておりますが、現状の、当社のホームドアの設置の計画でございますけれども、まず、10万人というところ。国がそういうふうに方向性を示しておりますので、10万人と、また、来年、オリンピック・パラリンピックが開催されますので、その最寄り駅になっている駅を、時間の限りが2020年度でございますので、まずは、そこに傾注をさせていただいて、今、一生懸命、取り組んでいるところです。

ただ、先ほど申し上げましたとおり、当社としては、時期はまだ定め切れていないんですけれども、ホームドア、全線で40駅程度つけてまいりたいと考えております。板橋区内もそういう思いでやっているところですが、まだ時期を示せてございませんが、2021年度以降、板橋区様、国、東京都様と、いろいろ協議を進めながら、一生懸命進めてまいりたいと思いますので、計画としては持っているということで、ぜひ、見守っていただければと思います。

○鈴木委員 ありがとうございます。

○岸井会長 とりあえず、オリンピック・パラリンピック優先ということで、その後、ポストオリパラの後の計画として具体化していきたい。

ほかには、ご質問、ご意見、いかがでしょうか。

○大島委員 たびたび、すみません。産業連合会の大島です。

3点ほど気になることがあって、お聞きしたかったんです。

重点プロジェクトの「バス利用環境の改善」というところがありますけれども、広告付き上屋というのは、どのようなものを指しているのか。広告というと、何かお金をとるよう

なものをつくるのかというイメージがあるのですが、そこら辺をどう考えているのかが1つ。

もう一つ。シームレスモビリティの推進というところの意味がよくわからないんです。

シームレスな移動というのは、つなぎのない移動という意味なんでしょうか。それとも、乗りかえはするんだけど、鉄道から鉄道へとか、そういうことなのか。そこら辺、言葉がよくわからないのが1つ。

もう一つは、全体的なことで、40年。2040年じゃないですか。20年先ですよ。2025年問題というのがあるじゃないですか。2025年を過ぎると団塊の世代の人たちが75歳を過ぎてしまう。75歳以上の人たちが4分の1を占めるという社会の中で、この交通施策はどのように機能していくかというところをお聞かせいただきたい

○岸井会長 3点のご質問ですね。

まず、広告付き上屋って、どんなものだと。

○都市計画課長 広告付き上屋につきましては、実は、広告事業者のところでは一定の広告収入をもとに、上屋を整備するというようなことを進められている企業がございます。

板橋区内の場合は、今まで景観条例というか、景観計画の関係で、一定の判断をしていったところがございますが、今後、その部分をうまく取り入れていけるような形に、今、調整を始めています。そのことによって費用が、すみません、59ページをごらんいただければと思います。

この上屋の設置をしていただくことに関して、私ども自治体も、また、バス事業者さんのほうも、費用の負担がない形でうまく整理できるようなことが、現実的には他の自治体でも起こっておりますので、そういう部分をうまく活用できたらと思っております。

そのことによって、バス停に来ていただいて、お待ちいただく際も、雨が降ったときの対応も含めまして、うまく、バス停のところを活用いただけるようなものとなっております。

それが、広告付き上屋ということでございます。

続きまして、シームレスモビリティとは何かということでございますが、今回、この計画の中では、異なる交通手段、速やかに乗り継ぎ、つなぎ目なく乗りかえができるような交通環境に、ということをおっしゃっております。鉄道から鉄道という部分もございますが……。

すみません。これも今回の計画の資料編の48ページをごらんいただければと思います。

そちらのほうに記載させていただいております、このような、言葉ではそういうところになるところでございます。

板橋区では、人口ビジョンとかをつくっております。3つ目の答えでございますが、今、板橋区の人口は、公式にお答えするときには57万人と言っております。私たちがふだん仕事しているときには53万、54万という感覚で今までいたんですが、今は57万人ということで、人口が少しふえているところでございます。

今後も、結果的には、人口減少社会に突入していくようになりますが、人口ビジョンのほうと考え方を共通しながら、すみません、資料編の3ページをごらんいただければと思います。

こちらのところで、現在の人口等につきまして、集計ができております。今後の想定につきましては、2040年になりますと、トータルの数字が載っていませんので、生産年齢人口で申しますと2万人ほど減になるような形です。大体、率で考えると、3万人ぐらいの減というふうになると思います。今の段階では、人口の減少自体が、2040年の時点では交通環境全体にそれほど大きく影響するところではないと思っております。

ただ、区内も、例えば、高島平のように大きな建てかえが、今後、発生するようなところもございますので、その辺の影響が区内にどういうふうに出てくるかということは、今後とも検討を進めなくてはいけないと思っております。

○岸井会長　ここで、今の資料3というのが、ご質問の趣旨は、後期高齢者であるとか、そういうものの伸びが出てくるのに対して、どう考えるんだというのが、ちゃんと反映しているかどうかというようなことだと思うんです。

○都市計画課長　すみません。失礼いたしました。

今回、高齢者部門とか、障がい者部門と調整をしながら、いろいろ計画づくりに取り組んでできております。実際には、高齢化率の進捗が相当しますので、その辺の部分について捉えるということで、本体の15ページのところに、3章でございますが、「9つの政策分野ごとの交通がめざす姿」ということで掲げさせていただいております。

今、記載できる部分としては、高齢者や障がい者の多様な交通手段で移動しやすいということの姿をあらわすということになっておりまして、具体的なプランニング等につきましては、今後、担当部局のほうと調整、また、計画づくりを進めていきたいと思っております。

○岸井会長　一般論で申し上げますと、後期高齢者の方がふえてきて、自分で車を運転することについて、リスクを感じずような方もふえてくると、公共交通を使わざるを得ない。ただ、そのときに、一体、自分の周りにどういう公共交通があるんだろうかということに、はた

と気がつくというのは、地方都市によくある例です。そうならないように、今から、バスも含めて、公共交通をサポートして、なるべく町に出てきていただくということをやるのが、今回、公共交通のほうでは特に狙っていることですよ。

それから、駅周りで、ある程度環境がしっかりとないと、危険で、とても出ていく気がないので、来て楽しい駅周りであってほしいということも含めて、何か空間的な措置をすべきではないかということなんだろうと思います。

皆さん、実は、昨年やった大規模なパーソントリップ調査というのがありまして、交通の調査があるんですけども、今月末には発表させていただきますけれども、結構、ドラステックな変化が起きています。皆さんが、家でクリック1つで、アマゾンから物が届いてしまうという世界がかなり蔓延してしまっていて、出ていかななくなっているんですよ。そういう感じがあって、ますます、家の中に閉じこもっているような人がふえそう。これはやばいよねというのがみんなの意識なのです。

なるべく町へ出てきていただくためには、ある程度の公共交通サービス、しかも、それが、できればオンデマンドのほうがいいですよ。自分たちの要求に合わせて動いてくれるもののほうがよくて、向こうの動きに合わせるのは気もつらいんで、なるべくそういうものがうまく周りにできないかということで、あちこち、チャレンジをしています。

実は、団地などが割とやりやすいんですけどもね。団地は、そういうところを走らせる場所が、例えば、歩行者専用道路であったり、用意されているところがあるので、割とまだ考えやすいんですけども、一般の市街地の中でやろうと思うと、交通規則、あるいは、一番ややこしいのは交通事故ですよ。交通事故のときの責任を誰がとるのかというのが一番ややこしくて、自動運転も、走らせるのはできるんですけども、実用化までに至っていないというのが現状です。ぜひ、チャレンジをしていただければと思います。

先生のほうから、最初のほうの、何かコメントがあれば。

○岡村副会長 いや、別に。

○岸井会長 いいですか。

バス停に関して言いますと、あれは、実はパリでやり出したんです。普通、バス停はバス事業者さんが道路専用の許可をとっておやりになるか、あるいは、公共が、行政側がサービスでおつくりになるのかなんですけども、お金がかかるので、その部分に少しかいかなバス停を、しかも、広告を張らせていただくことを条件にして民間が整備するという仕組みをパリでやり出した。それが、最近、東京でも随分進んできていて、時々見受けま

す。硝子で囲われたようなベンチがあって、屋根があって、というバス停が、できる場所ではふえてきている場所ですね。そういうことですよ。そういうことをやりたいんですよ。

はい、どうぞ。

○竹内委員 町会連合会の竹内でございます。

生活道路の機能強化ということで伺いたいです。

40年にはこの計画に基づいて、すばらしい道路ができ上がっているんじゃないかと思っ
ているんですけども、主要アクセス道路だとか、そういうことについては、多分、でき
上がっていると思います。完成すると思うが、細い街路、この辺はどのようなことを考
え
て
いらっしゃるのか。

防災面だとか、そういうことでもって、すごく狭隘道路がいっぱいあるわけですが、35
ページを見ますと、「道路幅員が狭く、歩道の設置が困難な地先道路については、歩行者
の
安全確保の視点から面的整備や建替え時」、これはもう建てかえ時以外には広げられ
ない
というようなことですから、このところを、この10年ぐらいでどのくらい道路が広が
っ
ているか。データがあれば、教えていただきたいと思っ
て
いますし、区のほうで、そのほかの
施策を考
えておられるのか、それをお聞きしたいんです。

○岸井会長 35ページのところに「生活道路の機能強化」という項目が立ててあって、「(個
別の取組)」のところには、「細街路の道路拡幅の推進」というのがありますが、これは
具体的
にどれぐらいの目標観を持ってやっているんだ、というご質問かと思っ
て
います
が、いかがでしょうか。

○都市計画課長 まず、大きな点で、今、先生のおっしゃっていただいた部分でお話し
し
ます
と、建築基準法で、一定の建てかえをする際には、まず、基準の道路に接していないと建
物
を建てかえることができなくて、建てかえをする際に、42条とよく言われている道路、
2
項道路というのがございます。昔から道路として機能していたんですけども、幅員が
4
メートルになっていないような道路。その部分については、建てかえするときに、一定
下
がっていただいて、そこからが自分の敷地ですよという考え方がございます。

それに基づいて、建てかえをする際に、そこの整備というのがなかなかうまく進まない
こ
ともございますので、区のほうでは細街路拡幅整備事業という事業を展開しておりま
し
て、その事業の中で、測量から補助金等を出しながら、取り組みを進めております。

そちらの道路につきましては、進捗率が、大体、年間、数億経費を使って……。すみませ

ん。金額は今お知らせできませんけれども、一定の金額を使って、建てかえするごとに道路としての拡幅が進んでおります。ただ、それは、結果的には基準法に基づく道路ということで広がっていくことが想定されています。

木造の密集事業の地域につきましては、事業として後退するような形で整備を進めております。そちらのほうも事業費の範囲内で拡幅が進めてはいけます。

最初におっしゃっていただいた、主要生活アクセス道路につきましては、都市計画道路ではございませんので、現実的には用地買収等の手法というのがなかなかない実情でございます。その部分が、今後もまちづくりを進めていく中で非常に大きな点でございます。ただ、その部分につきましては、具体的な方策がない中で、こういう形で前面に出していかないと、問題意識も含めまして、課題としての捉え方というものもなかなか世の中に認識されないことがございますので、その部分は出していきたいというふうに思って、今回、書かせていただいております。

実際には、地区計画をやるという都市計画を決める際に、道路の幅員等も決めながらやっていますが、現状に合わせていくことが大変でございまして、なかなか、そういう面では、主要なアクセス道路の拡幅は実情としてはできないような状況でございます。ただ、区としては、幾つか無理をして打ち出すことによって、その部分の将来的な道路拡幅につなげていけるような方策を、今後とも考えていきたいと思っております。

○竹内委員 そうすると、この絵にあるような形で徐々に広げていくよりしようがないということですね。民間の力しかないということです。

○都市計画課長 今おっしゃっていただいている絵というのは、35ページの写真のことでよろしいでしょうか。

○竹内委員 はい。

○都市計画課長 実際には、この写真のように、建てかえをする際に下がっていただいて、その際に、整備費の助成等を出しております。そういう区分で実際に下がっていくことがほとんどになってしまいます。

建てかえをしないときに、もし、できるのであれば、その家に行って、塀を壊していただいて下がるという方法も、可能かとは思いますが、その辺の部分はなかなかできていない状態でございます。

土地につきましては、下がっていただいた部分も、区のほうが用地買収をするわけでは、現実的にはない状況でございます。ただ、その部分については税金がかからないような

形で税務署との交渉をしながら進めていることがほとんどでございまして、そういうことも民間の方に協力いただきながら、一緒に取り組んでいくようなものでございます。

○竹内委員 ありがとうございます。

○岸井会長 木造住宅密集地域で火災の危険があるところは、今、東京都も一生懸命、とりあえず、消防車が入っていける道路を1本つくりましょうというので、これは用地買収でかなりやっただけでいます。そのほかは、こういう細街路と呼んでいるものについては、中心線から2メートル下がってつくりなさいとなっているんですけれども、自治体によっては、2メートル下がらせた後を、特に何もしないという自治体もあつたりして、そうすると何が起きるかという、そこに植木鉢だとか、そのうち何か塀ができたりとかで余り広がっていかないという実例があるんです。

そういう意味だと、今回は、板橋区においてはそこについてはきちんと舗装の仕上げをさせ、それはサービスでやるんですか。

○都市計画課長 助成金も出ながらですが、実際には、家の建てかえをするまでには、その部分が拡張されて、肯定的に申しますと、建築工事が終わった時点で、その部分の整備ということで調整して、一定の時期に区のほうで助成金を出しながら取り組んでおります。

○岸井会長 きれいに、全部取るわけではないけれども、蛇が卵を飲んだようなのがあちこちにでき上がるということですね。

ほかには、いかがでしょうか。

これまで部会等で、行政関係の方はいろいろご意見をいただいてきたようなので、特に、よろしいですか。

どうぞ。

○佐藤委員 観光協会の佐藤です。

これは質問ではなくて意見なので、お答えいただかなくても結構です。

資料の15ページ、16ページ。板橋区の交通政策の基本理念というところ。例えば、④、⑤、⑥、文化・スポーツ分野、観光分野、商業・産業分野といったカテゴリーがありまして、そこから基本方針のほうに移っていくということで、先ほどご説明がありました。

いまさら、というところもあるかもしれないんですけれども、印象的には、今回の交通政策に関しては、例えば、道路整備なんかの交通インフラとか、いろいろな技術を使ったサービスの提供だったり、交通環境というところと言うと、どちらかという建設というのはコンストラクチャーのほうなんですけれども、そういった方向性に見えてきてしまうん

ですよ。

住みよい町という視点で考えていくと、文化というキーワードが非常に大切なのかなと思います。特に、諸外国とかに行きますと、町並みを見ているだけでも絵になったりとか、例えば、日本なんかでも昔の宿場町みたいなところがレトロチックに改装して、小江戸だったりとか、商店街なんかでも地方へ行くと、朝市だけで観光客を呼び込めるような、そういう場所があると思うんです。

新しくつくり上げていくだけではなくて、そういう本来のよさを残すような視点があったらもう少しよかったかなというふうに、感想として感じております。

以上です。

○岸井会長 ありがとうございます。

何か、お答えになりますか。

○都市計画課長 まず、まちづくりに関しましては、都市づくりビジョンというものをつくり上げて、今、おっしゃっていただいたような部分も踏まえた、共通の都市生活の質の向上ということで、テーマづくりをしながら展開をしていこうと思っているところでございます。

今回、特に、その中で、交通政策という部分を大きく取り上げて、区としての方針というのをこちらのほうで一定の部分、つくり上げさせていただいています。

今おっしゃっていただいた部分の記載が、交通政策側からも捉えられる一定の記述があってもいいのかなと、今おっしゃっていただいて、私も感じていますので、記載等について少し書かせていただきたいと思います。

今回、基本方針の中で、大きな部分としては、基本方針の1のほうがどちらかというとハード系の部分で、基本方針の2のほうがソフト系の部分、全体的なまちづくり等を捉えた部分というのが、新技術も含めまして、基本方針の3の部分でございますので、その辺のバランスもとりながら、今後とも進めたいと思います。

ありがとうございます。

○岸井会長 少し、そういうことが読み取れるような工夫ができればいいですね。

大体、ご質問・ご意見は、出尽くしたでしょうか。

よろしいでしょうか。

一旦、これで、きょうご意見をいただいた部分については、私と岡村先生と事務局で直すべきところは直させていただいて、パブリックコメントにかけさせていただいて、区民・

都民の方から、まだいろいろご意見をいただいて、多分、そういうものでこの検討会としては、一旦、報告書をまとめさせていただきます。それは、予定としては3月ですかね。

その後は、区の行政判断が入ります。お金の話だとか、組織の話だとか、もろもろ、実態、これを動かしていくためのバックグラウンドがどのぐらいになりそうか、というのをあわせ持って、恐らく、具体的に行政計画に反映するべきということだろうと思っていますので、また、引き続き、そういう分野でもご意見をいただいて、あるいは、具体にご協力いただいて動かしていくということをやらせていただければと思います。

一応、ご意見としては以上のようなので、最後、事務局から何か連絡事項があればお願いします。

○都市計画課長 皆様、長時間にわたりまして、ご議論いただきまして、まことに、ありがとうございました。

それでは、今後のスケジュールと連絡事項等についてお伝えさせていただきたいと思えます。

本日の議題に関しましては、さらにご意見等いただける場合でございましたら、11月25日月曜日までに、最初にご説明しましたご意見シートのほうで事務局宛までご送付いただければ大変ありがたいと思っております。

また、次回の会議の予定でございます。

パブリックコメントの実施後になりますますが、次第の下部のほうにも書かせていただいております。令和2年3月16日月曜日、午後3時からを予定しているところでございます。日程が近くなりましたら、改めまして、ご案内のほうを差し上げたいと思っております。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

本日は、まことに、ありがとうございました。

最後に、本日、会場にお車、自転車等でお越しの方がございましたら、事務局にお知らせいただきたいと思えます。駐車券等の準備がございますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日は、まことにありがとうございました。

午前11時43分閉会