

第 1 回

流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会

平成17年9月20日

流山市

午前10時00分 開会

(開会)

事務局 それでは、大変お待たせをいたしました。定刻を過ぎましたので、本日の第1回流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会を開催させていただきます。

まず、議題に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。

資料 - 1 が、今回の策定委員会の委員名簿でございます。それから、資料 - 2 が、策定委員会の設置要綱になっております。資料 - 3 が「安心して移動できる社会を目指して」という、バリアフリー法の解説になっております。資料 - 4 が、第1回流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会の会議資料です。資料 - 5 が、まち歩きワークショップの開催についての案でございます。そして、本日お配りさせていただきましたのは、本日の会議次第のほかに、差しかえとしまして、委員会名簿を差しかえさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

本日の流れとしましては、おおむね11時半ごろに終了できるように考えておりますのでよろしくお願いいたします。

それから、皆様の前に固定されておりますマイクがございますが、これは収録のために設置させていただきますので、ご了承いただきたいと思います。

では、早速ですが、本日流山市長が出席しておりますので、市長の方からご挨拶を申し上げます。市長よろしくお願いいたします。

(市長挨拶)

市長 どうも皆様おはようございます。

本日はお忙しい中、第1回流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会にご出席をいただきましてありがとうございます。また、この委員をお引き受けいただきまして、重ねて御礼申し上げます。

流山市では、皆様ご存じのように、もう乗車済みの方もいらっしゃると思いますが、8月24日に、つくばエクスプレスが開業いたしまして、都心まで直結の鉄道ができたわけですが、それにあわせて、既存のバス路線の再編、あるいは新設の路線3本を加えて、現在7本の路線バスが運行され始めました。また、その路線バスではカバーのできない高齢者の多い地域については、11月から3路線のタク

ンバスを走らせる予定で今準備をしております。

こうした中で、長寿社会、高齢者社会が進行していくわけですが、一人でも多くの市民の方に、自分の意思に基づいて自分で動けるように、交通移動できるまちを目指していかなければならないという、非常に時間とコストのかかる社会の仕組みを変えていく、あるいは整備をしていかなければならない課題を抱えております。

そして、流山市では、流山都市計画マスタープランを昨年完成させましたが、市民の方々の御参加の中で、その中に盛り込まれている言葉として「すべての人が自由に行き交い、楽しく活動するまち」を掲げております。身障者の方を含めて、できるだけ自分の力で、行きたいときに行きたいところへ行けるという、こういった基本的な要素をまちづくりの中にしっかり組み立てたいというように考えておるわけであります。

そういう意味で、今日御出席の皆様方に、このバリアフリー基本構想策定のために、それぞれの立場から連携をしていただいて、また、御意見をいただきながら、この基本構想を策定したいと願っておりますので、皆様の御協力、そしてお知恵をよろしくお願ひしたいと思ひます。

市民の代表の方もおりますし、バス事業者、それぞれの立場から意見を出し合っ
ていただいて、将来の長寿社会流山のために、10年、20年後に策定された案が生
きてくるような社会をつくってまいりたいと思ひますので、御協力よろしくお願
ひ申し上げます。ありがとうございます。

事務局 ありがとうございます。市長につきましては、この後、諸事務がございますので、この場を退席させていただきますことをご了承いただきたいと思ひます。

市長 よろしくお願ひいたします。

(市長退場)

(事務局による委員紹介)

事務局 続きまして、次第の4番目になります。委員長及び副委員長の選出、そして会議の公開及び議事録の公開についてですか、これにつきましては、まず資料-2の設置要綱の方を見ていただきたいと思ひます。

内容を簡単に説明しますと、第1条の趣旨としましては、法律に基づきまして交

通バリアフリー構想を策定する。その目的として設置する交通バリアフリー基本構想策定委員会の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものであります。

第2条としましては、所掌事務としまして、この策定委員会は流山市交通バリアフリー基本構想策定にかかわる事項を審議するというのが役割になっております。

第3条としましては、策定委員会の構成としまして、本日出席していただいておりますメンバー21人の方の記述がしてあります。

第2項としまして、策定委員会の委員の任期は平成18年3月31日までとします。本年度一杯ということです。

第4条としまして、委員長及び副委員長というところがここにあります。

第1項では、この策定委員会に委員長及び副委員長を各1人置く。

第2項としまして、委員長及び副委員長は委員の互選によりこれを定めるというものでございます。

第5条の会議につきましては、第1項で委員会の会議は委員長が招集し、会議の議長となります。第5項で、会議は原則として公開により行うものとします。

続いて、委員会の下部組織ということで、市民研究会の設置ということを記述しました。

まず第6条の第1項では、流山市交通バリアフリー基本構想に係る各駅等の問題点、課題等を把握するために、市民からなる市民研究会を設置します。

第2項で、市民研究会の委員は実質15人としまして、委員は原則として公募により選考しております。

第7条の会長及び副会長というところですが、第1項で、市民研究会に会長及び副会長を1人ずつ置く。

第5項で、会長及び副会長は、市民研究会で集約した意見をこの策定委員会で報告をするということになっております。

したがいまして、委員長、副委員長は、先ほど言いました第4条の第2項で、委員の互選により定めるということになっておりますけれども、事務局の方で、委員長、副委員長につきましてはお願いをしてあります。

ここにつきましては報告という形で皆さんにご了承いただきたいと思っております。

続きまして、会議の公開及び議事録の公開につきましては、この要綱の、先ほど申しました第5条の第5項で、会議は原則として公開により行うものということ

でうたっております。したがって、傍聴を認めさせていただきたく、ここで了承していただきたいこと。そして、議事録の要旨を無記名にて公開するということをご了承いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

では早速ですが、委員長にこの後の議長をよろしくお願いいたします。

(議長により議事進行)

委員長 それでは、会議次第の5の議案というところになるかと思いますが、2つあるようでございます。1と2、これどうしましょうか。続いてやりますか。1つ1つですか。

事務局 続けてお願いします。

委員長 では、1、2を続けて、事務局からの報告をお願いいたします。

事務局 おはようございます。

それでは、早速資料の御説明をさせていただきます。

まず、資料の3番をご覧になっていただきたいと思っております。

資料の3番は、国土交通省、警察庁、総務省の方から出されております「交通バリアフリー法の解説」というパンフレットでございます。皆様に交通バリアフリー法を改めて御理解していただくために本日このパンフレットを御用意させていただいたところでございます。本構想におかれましても、今年度中に作成を目指し、来年4月には、国土交通省、警察庁、総務省の方へ上申という形を考えておりますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

このパンフレットの5ページ目をご覧になっていただきたいと思っております。

ここに、交通バリアフリー法の法律の趣旨が書かれております。改めて法律の趣旨を読ませていただきます。

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進します。

駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進しますと書かれております。

この下に書かれております「駅などの」というところの部分です。市町村が作成する基本構想、皆様にお集まりいただきましたのは、この基本構想の策定においてさまざまなお知恵を拝借したいということでご出席をお願いしているところでございます。

この法律の基本的な仕組みにつきましては2番に書かれております。まず、基本方針を作成いたします。

2つ目に、交通事業者に対するバリアフリーの基準適合の義務について話し合っ
ていただきます。

3つ目に、市町村の主導による地域のバリアフリー施設の推進として、市町村による基本構想の作成、また、基本構想に基づく事業の実施ということをご検討いただければと思います。

なお、基本構想に基づく事業の実施につきましては、基本構想策定後、来年度以降でございますが、速やかに事業計画の着手に向けて動き始めればというふうに考えております。

また、バリアフリー化に関する情報の提供ということで、皆様のさまざまな立場でのバリアフリー化の状況についての情報を、この場でお話し合いの中でお出しただいただければと考えているところでございます。

なお、法の仕組みとしまして、6ページに書かれておりますが、6ページ目の四角書き真ん中の下あたりです。今回、基本構想を流山市が取りまとめることとなります。これに対しまして、今日お集まりいただきました公共交通特定事業者、また道路特定事業者、交通安全特定事業者、その他の事業の関連者といった皆様方に、さまざまな立場で、さまざまな意見を忌憚なくご発言いただければと思う次第でございます。

資料の4番に入らせていただきます。

1枚めくっていただきまして、目次をご覧になっていただけますでしょうか。

今御説明しました概要につきましては、資料の4番の1ページにも概要として書かせていただいております。

法の目的と法の仕組みについては今御説明したとおりでございますので、ここでは4ページの流山市交通バリアフリー基本構想策定の意義と目的について御説明をさせていただきます。

4ページをごらんになっていただきますと、先ほど、市長のお言葉の中にもありましたように、流山市の都市計画マスタープランの中では、将来都市像の実現のための目標の1つとして、すべての人が自由に行き交い、楽しく活動するまちが掲げられております。この精神に基づきまして、流山市においても、交通バリアフリーの基本構想を策定していきたいと考えております。

法律の流れとしましては、上位計画としまして、法の定める国の基本方針、交通バリアフリー法の第3条を受けて本構想は策定をすることといたします。

これに関連する計画といたしまして、流山市の総合計画、さらには流山市の都市計画マスタープラン、さらには関連計画といたしまして、流山の保健・福祉、流山市高齢者総合計画、流山市次世代育成支援行動計画、障害者支援計画、公共交通体系策定調査などの結果を踏まえ、計画の整合性や矛盾について検討を行っていくものでございます。

また、参考といたしまして、千葉県のでめます福祉のまちづくり条例等についても配慮をし、構想としましては、基本方針、目標年度、重点整備地区、整備を行う経路、整備方針といった章立てでまとめていくところでございます。

次ページをご覧になっていただきたいと思います。

情報提供といたしまして、流山市の高齢化の状況をお示ししているところでございます。

流山市におきましても、平成12年度の時点で、既に高齢者の割合が1割を超え、13%という状況になっております。引き続き高齢化は進んでいる状況でございます。全国では、昨日の新聞によりますと2割の方が高齢者になり、65歳以上だという記事が載っておりますが、流山においても着実に高齢化が進んでおります。

6ページをご覧になっていただきます。

流山市の近辺との比較でございますが、千葉県が全体で16.9%という高齢化率に対しまして、流山市は県平均に近い16.4%、松戸市が15.5%、柏市が15.4%、野田市が17.0%ということですので、比較的高いといえるかと思えます。

7ページをご覧ください。7ページは、身体障害者の障害者手帳保持者数・障害者数の予測についてでございます。

平成16年3月末の時点で、障害者手帳をお持ちになられている方が、18歳以上で3,010人、合計で3,070人という状況になっております。非常にこれも増えてい

る傾向がございまして、今後、高齢化社会とともに、身体障害者が増えて行くものと推測されている状況でございます。

次に、第3章、9ページをご覧になっていただきたいと思います。

本構想の策定に向けて策定の体制をお示しするものでございます。

先ほど資料の2番でもお示ししましたとおり、本基本構想策定におきましては、委員会とは別に市民の代表からなる市民研究会を設置してございます。その関係を示したものが9ページの下段にございます図でございます。

本構想の策定委員会につきましては、この図表、一番上の左上、緑色で囲ってあるところでございます。流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会につきましては、構想案について調整・検討を行っていただき、流山市に提言する役割をお願いするものでございます。

内容としましては、基本方針に関する検討、重点整備区域の範囲・特定経路の検討、バリアフリー化事業の検討を行っていただくということを考えております。

これを受けまして、流山市庁内においては、流山市交通バリアフリー基本構想策定庁内会議を設置してございます。研究会における当事者の意見を受け、基本構想案を作成し、策定委員会に提案するとともに、策定委員会からの提言を受け、庁議に諮り、市民、議会に対して基本構想の公表、情報提供、意見のやりとりを行うといったことを考えております。

一番下に書かれておりますのが、市民研究会の役割でございます。

市民研究会は、今お話ししましたように、庁内会議において研究会における意見を報告する。このために必要な活動といたしまして、1つ目に、当事者による問題点、課題の洗い出しということで、10月に予定しておりますが、まち歩き点検調査などを行い、ワークショップにより、当事者としての問題点や課題の抽出をし、基本方針の方向性や利用する施設の絞り込み、さらには移動経路の特定に対する資料の糧とさせていただきます。

具体的なバリアについても、実際に現地調査を行っていただき確認をしていただくということを考えております。

また、当事者の意見の提案としまして、基本構想案に関する意見を総括・集約し、必要に応じて市に提案をしていただくといったことを考えております。

10ページをご覧ください。本構想策定の方針としまして、策定のフローをお示

しするものでございます。

既に交通バリアフリー基本構想策定委員会等の設置をスタートさせていただきまして、本日までに現況の整理を行ってきているところでございます。

本日は、この中の3)番の、流山市交通バリアフリー基本構想の策定方針としまして、この策定フローと重点整備地区構想の選定方針についてご意見を賜れればと考えております。

以降、10月に入りまして、重点整備地区及び特定経路の検討といたしまして、市民研究会を中心にまち歩き点検調査の実施をいたし、特定旅客施設の設定や、特定旅客施設周辺の主要施設及び特定経路等の検討、さらには重点整備地区の検討というものを行ってまいります。

また、並行で、作業といたしまして事業者ヒアリングを実施し、各事業者が実施する事業の実施概要について、道路事業者、公安委員会、交通事業者等が本構想に基づき実施する移動円滑化に係る事業の整備方針について御協議させていただきたいと考えております。

その結果を踏まえ、第2回策定委員会を実施することを考えております。

6番目に、重点整備地区以外の地区の取り扱いについてということで、流山につきましては、基本構想の対象となります駅が5カ所ございます。後ほどご説明をさせていただきます。これらの中から、1地区になるのか3地区になるのちょっとわかりませんが、重点整備地区という形で2010年度までに整備着手する駅を選定させていただきます。これから漏れた駅につきましても、当然バリアフリー化に向けての移動円滑化に関する取り組みは続けていかなければいけないと考えるところでございます。したがって、重点整備地区以外の地区の取り扱いについても検討を行わせていただきたいと考えております。

特に目標年次以降の取り組み方針について御協議いただければと思う次第でございます。

7番目に、交通バリアフリー基本構想(案)を策定させていただきまして、この時点で市民の方にパブリックコメントを実施する予定でございます。

最後に、パブコメの結果を踏まえまして、最終の委員会、第3回策定委員会を開催させていただきまして、流山市交通バリアフリー基本構想の策定といった流れで進めさせていただければと考えるところでございます。

資料の11ページ目をおあげください。先ほどご説明いたしました対象駅5駅についての御説明でございます。

法の中では、基準としまして、1日乗降客数の平均が5,000人以上の駅が対象になるとうたわれております。流山市内におきましては、これに該当する駅が東日本旅客鉄道株式会社の南流山駅、東武鉄道株式会社の運河駅、江戸川台駅、初石駅、総武流山電鉄株式会社の流山駅になります。細かい数字は12ページをご覧ください。なっていたいただければと思います。

南流山駅が、平成15年度末の段階で2万6,988人、東武鉄道株式会社の運河駅、江戸川台、初石が2万1,978人、2万8,736人、2万1,872人となっております。流山電鉄さんの流山、平和台、鱈ヶ崎につきましては、7,628人、2,574人、2,932人という数字となっております。つくばエクスプレスにつきましては、8月24日にオープンしたばかりということでまだ平均の乗降客数が出ておりませんので、データを割愛させていただいております。

これを踏まえまして、参考資料としまして、13ページには、各駅の利用者の分担率、交通機関の分担率を参考までにお出しさせていただいております。

南流山駅におきましては、徒歩の方が54.5%、同様に運河駅につきましては70.8%、江戸川台につきましては47.1%、初石が63%、流山が79.2%といったような数字になってございます。

14ページをご覧ください。なりたいと思います。

基本構想を策定する上で重点整備地区選定の取り組み方針をお示しするものでございます。

先ほどもご説明しましたように、目標年度の2010年までに、対象の5駅全駅及び駅周辺の施設までの経路を整備することは、行政また各事業者の財源上現実的ではないため、市民ニーズや現況の整備状況により、整備の優先順位をつけ、これらを勘案した上で、何地区か個別構想を策定し、全体を取りまとめるものとします。前述のとおり、基本構想で定めることのできる乗降客数の5,000人以上の駅は、市内10駅のうち5駅でございます。特にこの5駅の重点整備候補地区につきましては、駅のバリアフリー化の状況、駅周辺の公共施設の集積状況、また駅から駅周辺の公共公益施設に至る主要動線になっている経路の整備状況などを詳細に調査してございます。

こういったものの内容につきましてこれから御協議いただき、優先度の検討の流れについてお示しをしていきたいと考えております。

1) 番でございますが、駅周辺の公共公益施設の設定としまして、市内全駅を対象に施設の立地状況の整理をいたします。また、交通バリアフリー研究会において、施設の利用実態、駅からの主要動線となっている経路について確認をしていきたいと考えております。

2) でございます。駅から1) に至る経路の整備状況の整理としまして、基準等との対応状況を確認し、地区ごとの整備レベルの整理をします。整理する項目につきましては、バリアフリー化の基準である歩者分離の状況や幅員、交差点や車道の切り下げ部の状況、勾配、視覚障害者用ブロックの設置状況等とします。

その他地区の特定の整理としまして、地区の高齢者の多いところ、駅までの交通手段は徒歩が多いところ、市民が利用する施設が多い施設が立地しているなどの個別の特性について整理をし、優先度の検討材料とします。

15ページ目は、今ご説明しました、2010年度に向けた目標年度の考え方を示すものでございます。

バリアフリー法につきましては、法で定められた内容のとおり、2010年までを最終年度ということで、現時点では設定されております。

これに伴いまして、関連する上位計画等々の位置づけを整理いたしますと、流山市の総合計画、基本構想はやはり2010年までの目標年度となっております。前期計画は、既に終わっておりまして、後期計画につきましては、やはり2010年までといったような状況に定められております。

都市計画マスタープランにつきましては、平成17年度からスタートされておまして、平成32年度までを目標という形で進められております。

こういった中で、総合計画を上位計画としましたバリアフリー基本構想につきましては、同年の2010年ということが目標年度ということになっておりますので、本構想では、心のバリアフリーの推進など、未来永劫取り組むべき目標年次の平成22年以降に及ぶ施策の方向性についても考えていくこととし、以降の総合計画等に計画の内容が反映できるようにという配慮をしていきたいと考えているところでございます。以上が、資料 - 3、資料 - 4 番の説明でございます。

それでは、引き続きまして、「まち歩きワークショップの開催について」の資料

についてご説明をさせていただければと思います。

引き続き資料の方を一括で説明をさせていただきます。資料 - 5 番でございます。先ほども御説明いたしました、10月に予定しておりますまち歩きワークショップの開催案について御説明をさせていただきます。

まち歩きワークショップの目的につきましては、バリアフリー基本構想で位置づける特定事業を検討する上で、日常、駅周辺を利用されている市民の視点が重要であるとの認識から実施させていただきます。そのため、高齢者や身体障害者を含む市民の皆様の協力を得て、一緒に歩き、一緒に議論することで、自らの問題だけでなく、自らの立場で気づかなかったバリアを参加者皆で共有しながら、駅及び駅周辺のバリアフリー化を目指したいと考えております。

開催日時につきましては、現時点で、10月22日の土曜日を予定しております。

参加予定者につきましては、下部組織で組ませていただきました研究会委員の皆様と流山市事務局、またコンサル、バリアフリー基本構想策定委員の検討委員の皆様で参加の可能な方を予定してございます。

開催概要につきましては、今の地点では、1日で行うか、半日で行うか、まだ未定でございますので、詳細につきましては、期日が近づいた段階で御報告をさせていただきますたいと考えております。

また、対象駅地区につきましては、時間的な問題、安全管理の問題等から、2地区程度かなというようなことで今予定してございます。この2地区につきましても、後日詳細が決まった段階で御報告させていただきます。

なお、この2地区選定に当たりましては、研究会委員の委員長と副委員長に事前に相談をさせていただきながら決めていきたいと考えております。

主な点検調査の内容につきましては、先ほど概略を述べさせていただきましたが、歩道、歩道の障害物、誘導ブロック、横断歩道、立体横断施設（歩道橋）、地下通路、信号機、標識・看板、また駅構内、券売機、改札口、公衆トイレ、スロープ、休憩施設、バス停留所、タクシー乗り場、駅前広場、駐輪場などと考えておりますので、各事業者の皆様におかれましては、当日の御協力のほど、よろしく願いいたします。

まち歩き点検調査の視点等につきましては、大きく道路のチェックポイントの例を挙げさせていただいております。

1点目としまして歩行者空間の確保、2点目としまして段差の状況、3点目としまして平坦性の確保、4点目としまして誘導表示、標識・誘導サイン、5点目としまして、枝道との交差などを挙げさせていただいております。

次ページでございますが、駅のチェックポイントの例としましては、駅の施設の使い勝手、段差の状況、視覚障害者の安全性などについてチェックをさせていただきたいと考えているところでございます。

以上、まち歩きワークショップの開催の概要でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

今、議案の5の(1)(2)及び6のまち歩きワークショップの開催について説明がありましたけれども、全体を通して質問とか御意見ございましたら、ぜひこの際よろしくお願いたします。

では、確認のために質問いたしますが、交通バリアフリー法という法律ができて、それをもって各市は基本構想をつくれと、こういうふうになったのですが、つくれというふうになったのか、つくらないとそれなりのいわゆる補助なりが出ないのか、要するにお金を国なり何なりが出してくれないのかと、その辺をもう少し詳しく説明していただけるとありがたいのですけれども。

事務局 バリアフリー法につきましては、基本的に今、委員長がおっしゃられたとおりでございます。法律をつくることによって優先的に国の方からの助成が出やすくなるという側面は確かにございます。ただ、そもそも法の趣旨から言いますと、これからの高齢化社会を見据え、だれもが自由に、また、行動に制約がない形でまち歩きができるといった社会を目指しましょうという動きが、今から5年以上前からそういった動きがございまして法律ができたといった背景を聞いております。したがって、今の世の中の必然性から、こういった構想を策定し、市民とともに考え、そしてバリアに対して皆の心の支えも含めて対応していくということが重要であるということから、必ずしもここでうたっておりますハードの部分で言う公共交通特定事業者や道路特定事業者、交通安全特定事業者のみに頼ることなく、その他の事業としまして、これに関連した形で、住民の皆様からの協力を得ながら、心のバリアフリーといった形で、ハードとソフトの連携で、これからの高齢化社会に備えたバリアフリーの世の中の実現のためにここで構想をつくっていくといったような考え方で今回は臨んでいきたいと考えているところで

ございます。

委員長　もう少しお伺いします。そうすると、ここの構想で、ものすごい夢物語のようなことを言ったとして、それは非実現、実現はほぼ難しいというように考えられるようなものまで構想でぶち挙げても構わないという意味にもとれますけれども、そうではないというふうに思うのですが、その辺の範囲を、市民の代表の方もおられますので、一体何のための法律であって、今の御説明だと、限りない夢物語まで書いてしまうような、構想ですから、思いつきでも何でも夢と希望を語ればいいということも構想と言えれば構想になってしまうわけなので、その辺の範囲と言いますか、どこまでを構想として考えなければいけないのかと、その辺のところなのです。

先ほどの説明だと、補助金等とは関係ないと言いましたけれども、ハード、ソフト、どっちにしる、やはりいろいろ、例えば信号機の現状、現実と言えば赤と青ですね。例えば、高齢者の方は1回の現示では渡れないので、もう少し長めにしるかということがあったとして、信号機の現示を変えるだけでも、それだけでもお金がかかるわけですから、ですからそういうことを言うだけで、口で言うのは簡単です。信号機は今10秒で行ってしまうのを30秒にしてくれと言うのは口では言えますけれども、それを実際にやるのは公安委員会であり、それを動かすのはある程度のお金もかかるわけです。ですからどの程度の範囲で考えればいいのかというおおよその事務局のアウトラインがあれば今聞かせていただきたいと、こういう趣旨なのですけれども。

事務局　それでは、簡単でございますが、資料 - 3番のパンフレットの方をもう一度ご覧になっていただければと思います。

基本は、法律で定められているところ、さらには、こうした諸基準で定められていることをベースに考えていきたいと考えております。

この内容について、簡単に例を示して御説明をさせていただきたいと思いますが、例えば、11ページに書かれております道路の内容について簡単に御説明をさせていただきたいと思います。

2番、道路の中の 番の歩道の中に書かれております内容ですが、ここでは、1)として、車いす使用者のすれ違いを可能とするために、2メートル以上の幅員を連続して確保する。また、幅員2メートル以上の平坦部を連続して確保する

こと。また、6)番では、原則として縦断方向については5%以下、横断方向については1%以下の勾配とすることなどがうたわれています。設置基準等につきましては、こうした国で定められた基準がございます。

信号機につきましても、3番の信号機等というところがございますが、12ページの下の方でございますが、信号機については、音響機能や歩行者用の青時間延長機能を付加したものであること。道路標識及び道路表示については、反射材料を用いるなど見やすく、わかりやすいものにしていくこと、といったような内容がうたわれております。

細かくは、最近ではLEDの信号機の設置だとか、そういったようなものにもさまざまな技術が積み込まれておりますので、この時点のルールから比べまして、技術が大分上がってきているとは思いますが、先ほどもお話しいたしましたように、この委員会の中で御出席賜りました皆様に最新の情報を伺いながら、なおかつ市民研究会を通じて、市民の皆様のニーズと照らし合わせしながら、できる範囲の中で整備のできる状況のものを、2010年までに可能なものを1つの軸として検討していきたいと考えております。

また、先ほどから御説明しております心のバリアフリーにつきましては、2010年で終わるものではございませんので、改めて現時点でのハードの対応において不可能なもの、それがソフトによってある程度潤滑に進められるといったような形で皆様の合意が得られるのであれば、記載可能な限り構想書の中にうたっていきたいと考えるものでございます。

したがいまして、基本的な考え方は、バリアフリー化に関する基準の内容としてこのパンフレットにうたわれている内容です。これが基本的にはもっと細かく、技術基準ということで定められておりますけれども、この内容に基づきまして、皆様と話し合っていくながら、流山市らしい、交通バリアフリー基本構想が策定できればと考えているところでございます。

委員長 どうもありがとうございます。卑近にそういう質問をしましたがけれども、ほかの方。

はいどうぞ。

委員 先ほど事務局の方から御説明あったのですけれども、聞いているとよくまとまって、理路整然と、さすが説明もうまく、聞いていると何かいいものができそうだ

なという気はするのですが、実は1つだけお聞きしたいことは、先ほどの御説明の中でも、流山市特有のとか、流山市という、オリジナリティーということを説明の中に入れてありますね、言葉として。そうすると、その部分はどこに表現するかという、要するに具体的に、非常に私は難しいのではないかと。このマニュアルというのは、日本全国ですよ。これと同じようなことをやったらほとんど色というのはつかないのです、流山の色というのは。ではどういうふうにつけていくのかということをも市民の立場から、この会議にどういう形で御提案できるかという、これからスタートしますので何とも言えないのですが、その部分も非常に大事なのかなと。それが成功することによって、いろいろなものに多分拡大していくのかなということはございます。

それから、もう1つ、非常に私疑問に思うことがあるのですが、このページの11と12、見開いて見ていただきたいのですが、事務局さんの方から歩道のところの御説明がありました。一方、12ページのイラストが入っているところのエレベーターの下、原則2メートル以上という、これとこの歩道の文章と、同じ2メートルでも実は全然違うのです、寸法が。電車の方は、電車ぎりぎりのところから2メートルですね。ちょっと説明わかりますか。イラストの中にエレベーターという文字がありますね。その下に原則2.0メートル以上と書いてありますね。これ、実際私やってみたのですが、車いすの方と介助者と、それから対向する乗客合わせますと、2メートルは非常に危険なのです。例えば、こういう指摘をどう会議で提案していいのかどうなのか、その辺はどうなのでしょう。ちょっとディテールな話に入って申しわけないのですが。

委員長 はい。

事務局 まず、1点目でございますが、流山市らしさという話でございますが、なぜそういった言葉を使っているかと言いますと、私どもが経験する限り、どの地域も、その時代時代に背景によってまちづくりが進展してきた。この交通バリアフリーという法律は、基本的にはまちのリサイクルというか、リニューアルというか、再生のための手段の1つだというふうにお考えになっていただければと思うのです。したがって、その自治体、その町の住民の住まわれていた環境が、高齢化に向けて使い勝手が悪くなってきたところを根本的に直すのではなくて、直せる範囲で直していくといった内容になってくるかと思えます。そこで考えなけれ

ばいけないのが、実際に使っている方々がどう不便かということ。どう再生しなければいけないのかということをお話し合いさせていただくことだと思います。したがって、同じ基準でまとめられたマニュアルであっても、その使用を目指すという過程の中で、そこに住まわれている方が、使い勝手が悪くても、使われているからこの方がいいのだよということであれば、あえて直すこともしませんし、いやいやそれではこの先不安だよということであれば、その意見を尊重して直していくといったような考え方が1つあるのかと考えております。

したがって、場所場所によって、まちづくりの経過が違えば、当然直し方も変わってまいりますので、そこにおのずと流山においては流山、流山の中でも、住宅地のできてきた環境が違いますから、この庁舎のある流山の付近のような割と古い市街地と、常磐新線の駅周辺の新しい市街地では当然仕様も違ってまいります。そういった違いを見比べながら、どういったレベルで町中を整備していくのかといったようなことを整理していけばいけないのか。そのためには、実際に使われております市民の皆様の意見を聞きながら、市民研究会を活用させていただきながら整理をしていきたいと考えているところでございます。

それから、今お話しのありました、12ページのエレベーターわきの2メートル以上、これは最低基準でこういう形でうたわれておりまして、これは、車いすを押している方、車いすの方、プラス、それと行き交う方1人分、もしくは車いすが相互でぎりぎり交差できるといったような幅員が2メートルあればぎりぎり大丈夫でしょうという基準で国の方で定められたと聞いております。ただ、現実問題として、車いすにもさまざまなタイプがありますし、実際にこれでは危ないよというふうなまち歩きをしている中で感じられるところがあるかと思えます。それにつきましては、当然のことながら、ここは危ないので、何らかの警鐘が必要だよといったような内容について、まち歩きの中で御指摘をいただければ、皆様と一緒に考えていきたいと考えているところでございます。結果、2メートル以上でも危険な場所だよということになった場合につきましては、改善方法について、代替ルートも視野に入れる中で検討を進めさせていただければと考えているところでございます。

委員長 というお答えですが、よろしいですか。

委員 ありがとうございました。

委員長 流山らしさというのは、ぜひこれから私たちが考えてきたところで、こういう標準バージョンがあると流山らしさというのをどこに出せばいいかなということになってしまうと思うのですけれども。

逆に、お尋ねしたいのですが、流山らしさというのは一体何なのでしょうかとということになってしまうのですけれども。

委員 先日の予算委員会で、この交通バリアフリー法に関連する議員質問の北側大臣の答えとして、それぞれの地域住民の方、あるいは関係者の間で、実情によってよく話をして、そういう解決策を見出していきたいというようなお答えがあったのですが、まさに流山らしさというのはそういうことなのかなと。駅なりいろいろな交通機関を利用する市民の方、それから、それぞれ事業者の方で、その実態に即して一番現実的であって、なおかつ、我々市民も満足ができるような解決策を話し合っ、その答えを見出していくと。そうすると、それぞれの地域によって、当然解決策は違ってくるので、それが我々としてどういうふうな解決策を見出していくかということなのではないかなと思います。

委員長 何かもう少し具体的に、流山らしさというのはないですか。

流山らしさ。これが流山だ。どこへ行っても、テレビに出ても、これが流山だというみたいな流山らしさ。そういうのを要求している。

委員 例えば、いわゆるまちづくりみたいなのですね。

委員長 いや、まちづくりではなくて、まちづくりに限ったわけではなくて、ちゃんと交通のバリアでいった場合の流山らしさというのは一体何があるか。平均値でいいでしょうという話になってしまって、一般に平均値でいいのではないですかという話にならないためには、流山らしさをどこに置くのか。

委員 流山らしさというよりは、例えば、初石駅であれば、初石駅としての解決策というのはあると思うのです。これは市民が求めているもの。それを実現するためには、例えば、理想論だと予算がもう何十億もかかって、これは市の財源ではとても実現できないというものに対して、それをもう少し要求の機能は実現できるのだけれども、非常に安いコストでできる解決策ってあると思うのです。そういうようなものをお互いに協力しながら実現していく。それはほかの地域でなされていないのであれば流山独自のものになるということになるのではないかと思います。

委員長 それはそうですね。流山方式と言って、どこか知らないけれどもお金がどどっ

と来てしまうみたい。それもそういう意味では流山方式かもしれませんが。普通はもう少し違うような意味で考えるものですね。

委員 先ほど事務局の方からLEDの話が出たのですが、交通バリアフリー法でいうとLEDは対象外なのです。これだけはちょっとご理解していただきたいと思います。ただ、視認性の向上とかということで、あちこちにLEDはついていると思うのですが、基本構想の中でLEDという話は出ませんので、申しわけありませんが。

委員長 LED看板もだめですか。

委員 LEDはどんどん推進しているのです。推進しているのですが基本構想上には出てこないのです。

委員長 基準になってないということですね。

委員 そうです。

委員長 けれども、この構想の中でそういうものを入れても構わないわけですよ。

委員 LEDはちょっと滞っているのです、財政の関係で。ただ公安で推進はしている。どんどん切りかえてはいくのですが、構想に盛り込むとお金は出ないのです。あくまでも音響信号とか、青時間延長、これが一応対象になっています。ただ、先ほど言ったLEDは推進のみしております。

委員長 LEDって何も信号機だけではなくて、例えば、案内標識とかに使われている。例えば、さっき2メートルの分だと車いすがお互いにすれ違えないとか、前もってLED看板で、今、片方から車いすが来ますからこっちの人は待っていてくださいというような、そういうLEDの中の看板というのは、案内板というのはいわけではなくて。例えばの話ですが、予算的につかないというのは要するに補助の対象にならないという話であって...

委員 年間で音響式信号では何基という枠があって、ただLEDは基本的には県です。

委員長 優先的に、例えば、10基あるうちの数基は優先的にやっていただきたいとか、そういうふうなことはある程度、基本構想に明記するかどうかは別として、そういうふうなものをこの中で話し合っ、何らかの形で反映させるということではできると考えていいですね。

委員 そういう話が出れば一応話して言いますけれども、基本的にバリアフリーの基本構想の中でLEDの話はちょっとあれかなと。あともう1つよろしいでしょうか。

この基本構想策定について、来年の3月一杯でまとめるということを書いてあるのですけれども、期間的に余りにも短いのではないかなという気がしないでもないのですけれども。それでやるのであれば、すごくきめ細かに各市民に十分なデータを出さなければいけないのかなと。短い期間でつくっていいものができればいいのですけれども、結局、後でああでもないこうでもない、一応市民の代表の方も出ていらっしゃるのですけれども、だれが責任をとるのかなと。市民の意見の反映があって、それに答えて基本構想ができるのが一番いいのかなと思っておりますので、短い時間でやるのであれば、それなりに時間、下部組織もあるようですから、十分話し合いをしていただきたいと思います。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

副委員長 私の興味は、どのようにして優先順位を決めていくのかというところです。その優先順位を決めたことで、初めに取られる例が残された例に反映できるというふうに考えていくのか、優先順位の高いものは集中投資をして、そちらをまず完璧にしたいというふうに方針を立てるのか。これはそれぞれ市民の皆さんと地域のお互いの合意がベースになると思います。初石の東口改札ということになると、それはもう1つ機能をふやすということですから、それぞれの駅のチェック項目、チェックリスト、どの範囲の受益者に対して、どうやってサービスを向上させるかという、皆さんのチェックポイントに対する客観性については理解されると思うのですが、最終的に同点首位ないし2位とか3位が、どういうふうに合意形成されるかで、そういう意味では、民意の決断というところが出てきてしまうと思うのです。

それに向けまして、先ほどからもお話があったように、市域の大きな再生とかかわりあるということを御説明いただいたので、私の感覚としては、どの駅やどの交通拠点に行っても、市長がおっしゃった自分の意思で一筆書きで行って帰ってこられるという、そういう一筆書きのまちづくりをしていく中で、どういう人たちが一筆書きで市内の拠点をつないで移動したいかということを中心に考えて、それにかかわりの深い駅とか、拠点を、何とか最初優先順位や高いものとして挙げられないかという、そのようなことも考えたりして、しかし、それで行くと、頻度の高い、あるいは声の大きい、あるいは場合によっては注目される所ばかりが取り上げられて、そうでないところで逆に、相当通勤需要は落ちているけ

れども、高齢化が進んでいて、サポート需要が高まっているというところが漏れてしまうケースもあるわけです。ですから優先順位として、順番が必ず並ぶのではなくて、タイプとして一番活性化したタイプ用とか、その次のタイプとして高齢化してもずっと1人の力で、死ぬ間際まで自分で移動できている町をととか、そういう町の個性分けということが優先順位の基準に挙げられるとどうかなということを考えていました。

委員長 ありがとうございました。なかなかユニークな、難しいですね。

 そのほかいかがでございましょうか。初めですので、はいお願いします。

委員 千葉県で千葉市がトップにこれをやったのです。平成13年11月だと思います。どちらかといいますと、公共交通、特定事業の部類になると思いますが、先ほどのお話があったこちらの流山流というのですか、千葉市の策定委員会の中で、先ほどコンサルの方からご説明いただきましたフロー図の関係、期間的にも非常に難しいのではないかと、千葉市は1年半ぐらいかかったのですね、策定するにつきまして。公共交通の特定事業、先ほどフロー図の説明にあられました、言われる事業の整備方針の検討と、これらにつきましてでも、先ほどの2メートルのお話がありましたけれども、バスストップのスロープ、これらにつきまして、お体の悪い方々に配慮せざるを得ない。千葉市での提案で、バスストップ全部千葉市が整備。よろしいですか、バス停ですよ。それも現在平成13年11月に立ち上げをしまして、千葉市としましては、平成14年度から平成17年度まで入れて54基の市独自のバス停をおつくりになっております。それに加えて、ノンステの、当然、バス事業者の方では積極的に導入を考えておりますが、何分にも単価がべらぼうに高いということで、千葉市につきまして、独自の補助要綱、これを作成いただきました。当然ながら、千葉県としましては全体の補助要綱はあるのですけれども、大変ご無礼ですが、年間2,000万円程度の額では車両に対する台当たりの補助が非常に少ない。なぜ申し上げたいかと言いますと、国の方はそれなりの要綱がしかとしているのです。あくまでも前提としましては、協調補助、自治体様の方がちょうどできないと国も出しませんぞと、これが現在のルールなので、戻りますけれども、千葉市については、ノンステバスの導入について、これも県同様ぐらいの予算を取っていただいております。

 でございます関係から、大変ぶしつけなお願いなのですが、今後の作業方針の中

に、せめてもバス事業の範疇も努力はするが、ひとつその辺を今後の整備方針の検討の一考に、何も千葉市がやったから云々ではなく、特段の玉出しにはなりませんけれども、そのような配慮を。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

委員 一つだけ申し上げたいのですが、バリアフリーでいろいろなものをつくっても、やっぱりそれをどうメンテナンスしていくかということ私は一番大事ではないかなと。ノンステップバスも多分発想したときにはアイデアなのですが、それをいろいろな地域にふやして行って、それが当然壊れたり、あるいは何か破損したりしますね。そうすると逆に足を引っかけてしまったりとか、車いすがぶつかってしまったりということ。それをやっぱりメンテナンスしていくという。例えば、皆さん多分経験なさっていると思うのですが、誘導プレート、あれは駅のところに行くとき色が変わっているのはあるし、丸いパターンが違うのもあるし、いい加減に張ってありますよね、もう、古いものは。いろいろなパターンが入っていますでしょう。だからああいうのが本当に正しいのかどうなのか。一生懸命バリアフリーとやっておきながら、実際数年たつ、あるいは壊れるとそのままにしている。やはりいかにメンテナンスを考えるかということが私は一番大事なのかなと、そうだという話も結構いろいろな方から聞いておりますので、ぜひ、その辺も、この策定委員会の中で一文を入れさせていただければありがたいなと思っております。以上でございます。

委員長 ありがとうございます。私も、ちょっと勉強させていただいたのですけれども、誘導板と、忘れてしまったけれども、2つしかないのです。だからめちゃくちゃあるわけではないということらしいですけれども。

委員 いや全部調べましたけれども、実は十何種類あります。

委員長 種類はそうですけれども。タイプは2つしかないはずですけれども。

委員 丸と長いものですか。

委員長 ええ。

委員 違います。あります。

委員長 ああそうですか。

委員 この辺の駅のホーム、南流山と、それから新松戸と松戸、そこを歩いただけでもわかります、違いが。4種類あることがわかります。それは多分メンテナンスし

ていないからそうなっているのか、それはわかりません。ただ現実はそうなっております。

委員長 失礼しました。

委員 データも持っていますので。

委員長 そのほかいかがでございますでしょうか。

たまたま12ページの絵、さっき話題になっている経過がありますけれども、これを見て感じることは横断歩道橋ですよね。横断歩道橋というのは最近だれも使う人がいないみたいなのところが多いというふうに聞いていますし、それを利用していただくために高いお金をかけてエレベーターをつけるという。その結果、側方余裕がなくなって2メートルがなくなってしまうという、こんなことだったら横断歩道橋及びエレベーターを撤去して、本当に平らな道路を渡ればいいのではないかと、そういうふうに考えるのは自然だと思うのですけれども、ということは、車道側には自動車が走っているわけですが、自動車をとめるということになります。自動車をいじめて、そのかわり歩行者は少なくとも横断歩道橋やエレベーターを使わずに、かつ車いすの方も、もしかしたら渡れてしまうとか。そういうことを言ってしまうと、そっちの方がいいのではないかと。

そういうふうに、どちらかというところ、自動車をいじめて、交通弱者のためのバリアを全部取り払うというのももしかしたら流山流かなというふうに、あり得ない話ではないのではないかなと、こういうふうにも思いますし、そういうふうにいるところを見ていくと、今までのものがすべてよかったというわけではなくて、千差万別に誘導板みたいなものがあると、メンテナンスが悪いからどうかということもあるのかもしれませんが、常識としてとらわれずにそれはもう考える以前の問題であるというふうにとらわれずにいろいろな角度から考えてみたらいいのではないかと私は思うのですけれども。そういうことで、ご意見があれば伺いたい。

副委員長 今話を伺っていて、目黒に権之助坂という坂があって、その商店街に行き来をするのに横断歩道橋ができて、ガードレールも両方にあつたところが、みんながまたいで渡るので、結局ガードレールは切り、横断歩道橋は撤去したという、もう一回ゼブラを描いたという、信号もつけて、そういう事例もありましたので、そういう意味で、逆に新しく新駅などで交通体系が割と骨格的にもう動かずに、

整えつつあるという、その2010年のときに仕上がる交通量の予測と、そしてここは平面で大丈夫かどうかという、そういうチェックはバックアップとしてデータにないと、いざいいアイデアをつくって構想に書いて仕上げたところが、交通量の都合でそれは実現しなかったというのはまずいなと、今、お話を伺っていて思いましたので、そういう調査の裏づけのあるやり方であれば、構想として「人にやさしく、自動車我慢」という、そういう基本構想は立てられるのではないかなと思いました。

もう一点、エコロジカルだということで、自転車を活用するという、交通体系の中に含めるとしましたら、このあたりも少し項目が幾つかふえるような気がするのです。日本の歩道で、シェアしやすい幅というのは、歩行者と自転車と車いすと乳母車と一緒に歩くとえらいことになるという、交通法規上も歩道上はいけないわけですので、自転車、二輪車ですね、自転車をどう扱うかというのも流山方式として、例えば、この区画は自転車と歩行者を優先にするブロックにします。それで、ストップが多くて嫌だったら、ここに進入しない、通過だけの人はいパスしてくださいという交通標識を外に、エリアの外に設けて、嫌な人は入ってくるなという、そういう仕分けが出てきて、バスならバス、公共交通なら公共交通を優先するという、そういうソフトの仕組みというのもセットしていかなければいけないなと、話を聞きながら思いました。

委員長 どうもありがとうございました。

 今サイクルというか、自転車の話も出ましたけれども、そのほか。

委員 バリアフリーの問題、非常にいろいろな意味で言われているかと思うのですが、道路を整備する方は、今まで車を過度に尊重し過ぎたのかなという反省はある。つまり、歩行者とあるいは車が共存できるような形で整備していければなと思う。先ほど言われたような歩道橋ですか、こういったものも、車にだけ配慮するのではなくて、歩行者の視点から考えたら、こういった歩道橋の取り扱いみたいなものも見えてくるのかなと。そういう意味では住民の皆様方の御意見を聞いて、五者共存の交通体系を整備していければなと思っているのですが。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。御意見が途切れたようなので、また別の観点から申し上げますと、8月24日に

つくばエクスプレスが開業して、そのつくばエクスプレスというのは、ホームにドアがあって、例えば、ここで言うとセントラルパークの駅にいるとほとんどの電車が通過してしまうのですけれども、すごい風圧を感じますけれども、しかしながらホームに待っている人は全然危険はない。要するにホームドアというのは、言ってみればバリアですね。そういう空間を遮っている。遮った結果、車いすであそこに来られる方だってホームから落ちてしまうような心配はまずない。あるいは目の不自由な方だって、どンドンと行ってころっと落ちこちてしまうということもない。そういう意味で、あそこにバリアがあるから、健常者も身障者も安心してあそこで待っていただけるという面があるのではないかと思います。

そういうことを考えますと、バリアフリーというのは、確かに今までバリアがあったからそれをフリーにするというのはそうなのかもしれませんが、逆の発想で、ホームドアのようなものも、それはバリアをつくることですが、そういうバリアを設けることで、結果的に、今対象にしているとなっている交通弱者の方が、安心して安全に移動できるということも考えるべきではないかというふうに思っております。

論点と言いますか議論がなくなってしまったので、最後に逆の発想みたいで恐縮ですけれども、そういうのも考えられるのではないかなというふうに思いますので、そういう目でも、まち歩きするときでも、ここはバリアがあった方がいいのではないのかなとか、そういうこともあわせて考えてみていただければと思います。

そのほかよろしいですか。

委員 今回、セントラルパークの駅が、8月24日に新しく開業したわけですが、照明が駅の前にはないので、夜はすごく暗いです。あと、おおたかの駅の東口も、南口もそうですけれども、タクシー乗り場が駅からかなり遠く、お客さんの待つ屋根がないので、雨の日、駅から100メートルぐらい先の、タクシー乗り場まで、傘をさして、立って待っている状態です。バス乗り場の方も屋根がないので、そこらを考えてもらって、ぜひシェルターというか、お客さんが待っているタクシー乗り場、バス乗り場にシェルターをつけてほしいなと思うのです。

委員長 まだ、開発途上だからでしょうか。

委員 南流山とセントラルパークには立派なきれいなシェルターをつけてもらったのですけれども。

委員長 まだ、おたかは若干開発途上駅だからなんですか。

委員 セントラルは女性の方が夜一人で待っているのにはとにかく怖いというのですね。照明がないということで。ですからまち歩きするときにも、昼間ばかりではなくて夜も歩いて、そういうこともご参考にさせていただければと思います。

委員長 ありがとうございます。夜、雨ですか。夜目遠目傘の内。そのほかいかがでございますでしょうか。

一応、11時半ということで、今日が第1回なのですが、これから、今日大した論点が出たかどうかはわかりませんが、夜とか、雨とか、横断歩道橋だとか、流山らしさだとか、バリアがあってもいいのではないかと、いろいろなものが出ましたけれども、そういうことをちょっと頭の片隅に置いて、まち歩きのワークショップをしていただける、そういうふうに思います。

ということで、一応、会議次第の7番、質疑応答をここで打ち切りまして、8番のその他というところに移りたいと思います。

その他については事務局から何かございませんか。

(その他事務局報告)

事務局 いろいろご議論ありがとうございました。

その他としまして、次回のこの策定委員会の予定をさせていただきたいのですが、12月中旬ごろを考えておまして、具体的には12月21日ということで今考えております。また、委員長等と相談をさせていただきながら決定させていただきたいと思いますので、決定しましたら、また事前資料の配付とあわせて、なるべく早い時期に、連絡をさせていただきたいと思います。資料はちょっとおくれるかもしれませんが、電話でまた連絡させていただきます。よろしくお願ひします。ここでよろしければ、午前中ということでよろしいですか。

委員長 はい。

事務局 そうしましたら、12月21日、また10時という形で開催させていただいてよろしいでしょうか。

委員長 はい。よろしくお願ひします。

事務局 よろしくお願ひいたします。それと再確認ですけれども、先ほど資料の説明の中の資料 - 5 のところで、市民研究会とまち歩きをするということで、10月22日

に予定をしております。2カ所程度ということで考えておりますので、場所につきましては、また市民研究会の会長さん、副会長さんと相談をしながら決めていきたいと思いますので、場所が決まり次第またお願いの連絡を差し上げたいと思います。日にちにつきましては、10月22日の土曜日を予定しているということで、ご了解いただきたいと思います。

それでは、いろいろ御意見をいただきまして本当にありがとうございました。

本日の第1回の流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会を終了させていただきます。御協力どうもありがとうございました。

委員 どうもありがとうございました。

午前11時30分閉会