

総合交通対策調査特別委員会 報告資料

令和6年4月22日

報告事項件名	頁
(1) 足立区地域公共交通計画の策定状況について	2
(2) 足立区地域内交通導入サポート制度について	6
(3) 足立区自転車活用推進計画策定に向けた取組み状況及び パブリックコメントの実施について	15
(4) 有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組み状況について	17

(都市建設部)

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年4月22日

件名	足立区地域公共交通計画の策定状況について
所管部課名	都市建設部交通対策課 交通対策担当部新たな交通担当課
内容	<p>令和7年3月の策定に向けた足立区地域公共交通計画における区が目指す将来像や基本方針等について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 社会情勢に合わせた計画目標の設定（別紙1 P4参照） これまでの計画では、区が交通空白地域や交通不便地域を定義づけし、その解消を目標に各施策を進めてきたが、公共交通利用者の減少や深刻な運転士不足等の社会情勢の変化をふまえ、地域公共交通計画では「持続可能な移動手段の確保」を目標に位置付けていくものとする。</p> <p>2 地域公共交通の将来像や基本方針（案）（別紙2 P5参照） 地域公共交通の将来像の実現に向け、3つの基本方針（案）を計画の柱として、各施策や指標等の検討を進めていくものとする。</p> <p>3 足立区地域公共交通活性化協議会について 令和6年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会である足立区地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という。）を発足する。</p> <p>（1）活性化協議会の位置づけ ア 令和2年11月の活性化再生法の改正により、全ての地方自治体において地域公共交通計画の作成や実施が努力義務として定められ、計画は活性化協議会で協議の上、作成するものとされた。 イ 活性化協議会は区が事務局となるものの、区の附属機関等ではなく、関連法に基づく外部機関（規約設置）としての扱いとなる。</p> <p>（2）活性化協議会の役割 ア 地域公共交通計画の作成や見直しの協議 イ 地域公共交通計画の各施策等の進捗管理や情報共有 ウ 道路運送法に基づく協議事項の合意形成等 （従来の足立区地域公共交通会議の役割も担う）</p> <p>（3）活性化協議会の構成員（案） ア 学識経験者 イ 公共交通事業者（鉄道、バス、タクシー） ウ 道路管理者 エ 交通管理者</p>

- オ 関係行政機関（関東運輸局等）
- カ 区内関係団体
- キ 地域公共交通の利用者または区民（若年層含む）
- ※ 区職員を除く 30 名程度で構成

4 今後のスケジュール

年 月		実施予定内容
令和 6 年	4 月	活性化協議会の構成員選定
	5 月	第 1 回活性化協議会の開催
	9 月	第 2 回活性化協議会の開催
	12 月	第 3 回活性化協議会の開催
令和 7 年	1 月	パブリックコメントの実施
	3 月	第 4 回活性化協議会の開催
		足立区地域公共交通計画の策定

以前の交通計画
平成30年度まで

目標:交通空白地域の解消

鉄道や路線バスを補完し、交通空白地域の解消を目指し、狭隘道路でも運行できるコミュニティバスの運行を検討

主な施策

1 コミュニティバス「はるかぜ」

- ▶ はるかぜ1号が平成12年より運行開始
- ▶ 約9年間で12路線にまで拡大



2 新線の開通

- ▶ 平成17年より「つくばエクスプレス」開通
- ▶ 平成20年より「日暮里・舎人ライナー」開通

結果

区内の交通空白地域は大幅減少

約31.0%※ → 約5.7%
(平成13年時点) (平成30年時点)

※はるかぜ1号、2号まで運行開始

「交通に関する区民意識調査」実施
(平成30年)

これまで交通空白地域の解消を目指してきたが、交通空白地域以外に居住している方でも、日常的な移動に不便を感じている割合が高いことが判明

令和元年度 総合交通計画改定

現在の総合交通計画
令和元年度～令和6年度

目標:交通不便地域の解消


交通不便度が高かった地区(交通不便地域)を抽出し、ニーズに合った対応を検討

主な施策

1 社会実験バス(ブンブン号)導入～花畑周辺地域～

交通不便度や高齢化率も高く、かつ過去のアンケート結果からバスのニーズも高かったことから社会実験バスの運行を開始した

- ▶ 実験期間はR3.10月から2年半
- ▶ 4期目の収支率**19.1%**(目標24%)
- ▶ 1便当たりの平均乗車人数は**5人程度**(小型バス定員36名)




結果

事前アンケート等から年間利用者26万人と予測したが、実際の利用者は年間約7万人程度と大きな乖離があった→R6.3月で実験終了

2 多様な交通手段導入～入谷・鹿浜地区～

交通不便度が高いものの、過去のアンケート結果からバスのニーズは低かったことから、バス以外の交通手段の導入を検討



あしたく
「足タク」
足立区デマンドタクシーの略称です。

令和6年度～

6月から12月の間で自宅と乗降スポットを結びデマンドタクシー実証実験開始

今後の地域公共交通計画
令和7年度～令和11年度(予定)

目標:持続可能な移動手段の確保

人口減少や超高齢化社会を見据え、交通弱者への既存公共交通の確保と、バス路線の縮小を踏まえた地域交通課題に対応し、持続可能な移動手段確保を検討

主な施策(令和6年度より開始)

1 基幹交通であるバス路線の維持や再編

バス利用者の減少や深刻な運転士不足等により、縮小傾向にある既存バス路線に対し、施策の充実により路線維持を目指す

- ▶ はるかぜ路線の一部を再編したうえで、協働事業による路線の維持を実施(2事業者7路線)
- ▶ はるかぜ車両等購入費補助金の交付要件緩和により自主運行路線の支援を継続
- ▶ 運転手を含め、公共交通の担い手確保に向けた支援策の検討

+

2 交通不便を感じる地域への支援

社会情勢の変化に伴い、令和2年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正

基本方針に「住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わることが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要」と位置付けられたことにより、区でも制度化を検討

- ▶ 主体的に課題解決に取り組む地域等を支援する「地域内交通導入サポート制度」の創設

※制度のイメージ

地域の役割	連携・協力	行政の役割
交通課題を主体的に検討	↔	検討する際の資料作成
運行事業者または運転手確保	↔	技術的助言
運行システム選択	↔	関係機関との協議・調整
実証実験・本格運行の運用	↔	財政支援

令和6年度に開催する法定協議会での協議等を経て、その他の施策についても決定していく

全国的な社会情勢や課題等の現状分析

公共交通をとりまく全国的な社会情勢	
・生産年齢人口の減少や高齢化の進展	
・経営状況の悪化や2024年問題などによる担い手不足に伴うバス・鉄道路線の減便や廃止	
・コロナ禍によるテレワークの普及など生活様式の変化が公共交通利用者の減少に拍車	
・R5 関連法改正に伴う、地域関係者の連携・協働による交通サービス確保の推進	
・日本版ライドシェアの部分解禁など新たな交通サービスの取組み	
・新しい技術を活用した多種多様なモビリティ社会の到来（超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転車両等）	
・環境に配慮した車両の普及など、ゼロカーボンシティの実現に向けた取組みの推進	

足立区の現状・課題

人口推移	課題
・現在は人口が微増傾向にあるが、今後少子化等の影響により、人口減少が予想される ・高齢化率が23区中2位（R5時点）と高く、今後も高齢化の進展が予測される	・将来的な人口減少や少子高齢化への対応
公共交通に関する現状	課題
・H17につくばエクスプレス、H20に日暮里・舎人ライナーが開通し利便性が向上	・一部区間で混雑率が高く、日暮里・舎人ライナーは首都圏ワースト
・鉄道網を補完するようにバス網が形成（区内には現在約120系統）	・深刻な運転士不足等による路線バスやコミュニティバス「はるかぜ」の減便や廃止
・区内を運行するバス事業者が7事業者と他区と比較しても多い	・事業者数が多く、乗り継ぎ割等導入のハードルが高い
・H30交通に関する意識調査より、交通不便度が高く、バス需要が高い花畑周辺地域で社会実験バスの運行を開始したが、目標収支率未達成によりR6.3に運行終了	・事前のアンケート結果と実際の利用者数の乖離が大きかった ・バスの導入ありきでの検討となっしまい、多角的な視点による検討が不足
・H30交通に関する意識調査より、交通不便感が高いものの、バス需要が低い入谷・鹿浜地区でデマンドタクシーの実証実験をR6.6から開始予定	・区内にタクシー事業者は多いが、都心へ向かう車両が多く、区内で待機している車両数に限りがある
・区内の交通空白地域※は約4.2%（R6.4時点）	・交通空白地域に限らず、日常の移動に不便を感じる人が一定数存在する

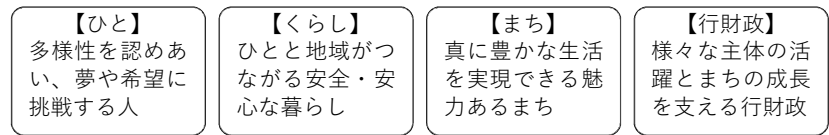
※ 足立区総合交通計画では鉄道駅から1,000m、バス停から300m以上を交通空白地域と定めている

足立区地域公共交通の目指すべき将来像（案）

足立区基本構想では、「協創力」によって呼び起こされた新たな「活力」が、さらなる「進化」を生み出すというプラスのスパイラルによって持続可能なまちを築き上げるため、30年後を見据えて、以下の将来像を掲げている。

協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立

公共交通を取り巻く社会情勢の変化や足立区における課題へ対応するために、また、基本構想の将来像実現のために掲げられている「ひと」「くらし」「まち」「行財政」の4つの視点を公共交通の側面から支えるために、本計画が目指すべき将来像を以下のとおりとする。



公共交通を取り巻く社会情勢の変化や足立区における課題への対応

【区の地域公共交通の将来像】
 持続可能な公共交通を実現する未来都市・あだち
 ~みんな協働で支える地域公共交通~

地域公共交通計画の3つの基本方針（案）

上記で掲げた将来像の達成に向け、計画の基本方針を以下のとおりとする。

基本方針1：豊かな暮らしを実現する公共交通ネットワークの構築

- ・公共交通の利便性・安全性を高め、誰もが安全に安心して移動ができる公共交通ネットワークの構築

基本方針2：行政・交通事業者・区民の協働による持続可能な交通手段の確保

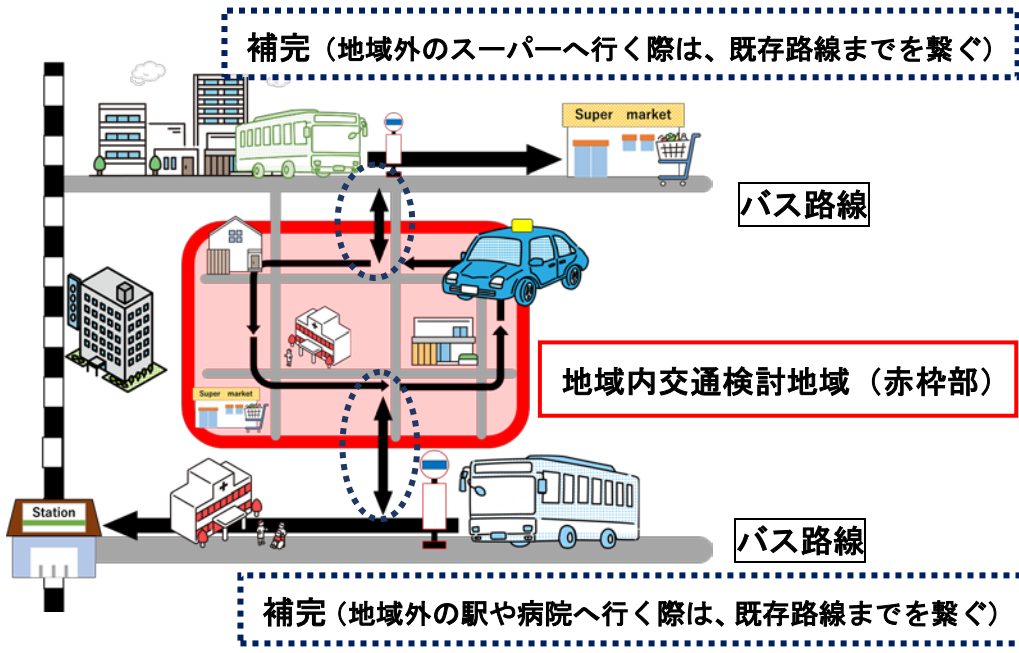
- ・公共交通ネットワークの構築にあたっては、行政・交通事業者・区民など、公共交通に携わる関係者それぞれが協働して課題解決に向けて主体的に取り組み、持続可能な交通手段の確保を目指す

基本方針3：新技術等を活用した多様な交通サービスの実現

- ・クリーンエネルギーを活用したモビリティや自動運転車の導入も視野に、多様化する区民の移動ニーズに応えられる交通サービスの実現

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年4月22日

<p>件名</p>	<p>足立区地域内交通導入サポート制度について</p>
<p>所管部課名</p>	<p>都市建設部交通対策課 交通対策担当部新たな交通担当課</p>
<p>内容</p>	<p>1 本制度の概要（別紙1、2 P8～12参照）</p> <p>(1) 目的 地域の交通課題を最も把握している住民等が主体となって取り組む活動等に対し、区から技術的助言や財政的支援を行うことにより、将来に渡り持続可能な移動手段を確保する。</p> <p>(2) 地域内交通の定義 既存公共交通を補完し、限られた地域内を運行する交通手段を「地域内交通」という。</p> <p style="text-align: center;">地域内交通イメージ図</p>  <p>(3) 役割について</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 住民・団体 地域内交通について主体的に検討や運営を行う イ 足立区 検討の前提となる調査、技術的助言、関係者協議、財政支援等 ウ 交通事業者 安全で快適な運行サービスの提供

2 本制度における主な財政支援内容について（別紙3 P13参照）

交通手段検討時、実証実験時、本格運行時において財政支援を行いつつながら、持続可能な交通手段を目指す。

3 本制度の対象地域について

以下の理由により、地域の課題等に柔軟に対応していくため、本制度は対象地域を限定せず、区内全域を対象とする。

- (1) これまで交通空白地域や交通不便地域を定め、区が主体的にその解消に努めてきたが、区が対象地域を定めた場合、ブンブン号のように需要と供給に乖離が生じる懸念があること。
- (2) 今後も運転士不足等により、バス路線の減便や廃止が生じる可能性が高く、区内の交通事情は本制度創設後も変化していくため。

4 本制度活用の流れ等について（別紙4 P14参照）

地域が主体的に交通課題解消を目指し、実証実験等を行う経費や、継続して運行していくための経費の一部を区が支援する。

なお、検討する地域での公平性を保つため、以下の項目を設定する。

(1) 検討組織の構成

個人の利便性のみ追求することとならないよう、検討組織は5世帯以上（又は法人格を有する企業）とする。

(2) 交通手段導入の目安

実証実験前に経費の試算を行い、推定の利用者一人当たりの区負担額を確認する。利用者一人当たりの区負担額は「ブンブン号」や、「足タク」の実績を検証しながら、過度な運行計画とならないよう目安を定める。

(3) 実証実験期間等の設定

当初は実験期間を6か月間とし、事業継続の可否にあたっては、利用実態を調査した上で、「ブンブン号」の様な数値目標（「継続運行基準」）を設けることを原則とする。

なお、「継続運行基準」は、他自治体の事例を参考にしながら、検討地域ごとに公費負担の偏りが無いよう設定する。

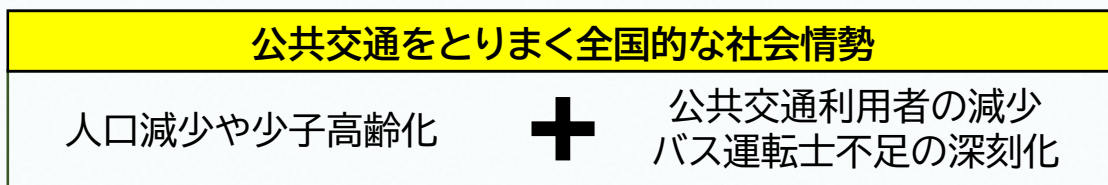
5 今後の取組みについて

- (1) 本制度について、地域での検討開始方法や制度活用の流れ、区からの支援額などをわかりやすく伝えるため、本制度の手引きを作成していく。
- (2) 現在バス路線の運行終了等により、代替となる交通手段導入について要望を受けている地域もあるため、区としても、本制度の説明とともに、地域内の交通について意見交換等をしていく。



足立区地域内交通導入サポート制度

本制度は、地域の交通課題を最も把握している住民等が主体となって検討に取組み、さらには運営にも関わることにより、将来に渡り持続可能な移動手段を確保していく制度です



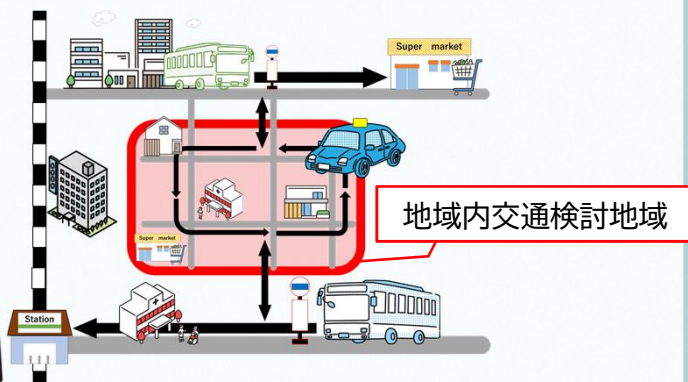
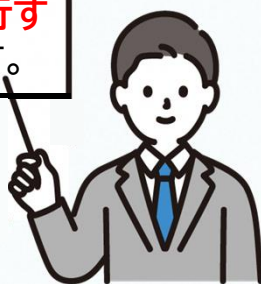
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正(R2.11月)

基本方針に「住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わることが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要」と位置付けられた

区としても法改正の
主旨を捉え制度化

地域内交通とは

既存の公共交通を補完し、
限られた地域内を運行する
移動手段のことです。



制度のイメージ

地域の役割



- 交通課題を主体的に検討
- 運行事業者または運転手確保
- 運行システム選択
- 実証実験・本格運行の運用

連携
協力

行政の役割



- 検討する際の資料作成
- 技術的助言
- 関係機関との協議・調整
- 財政支援

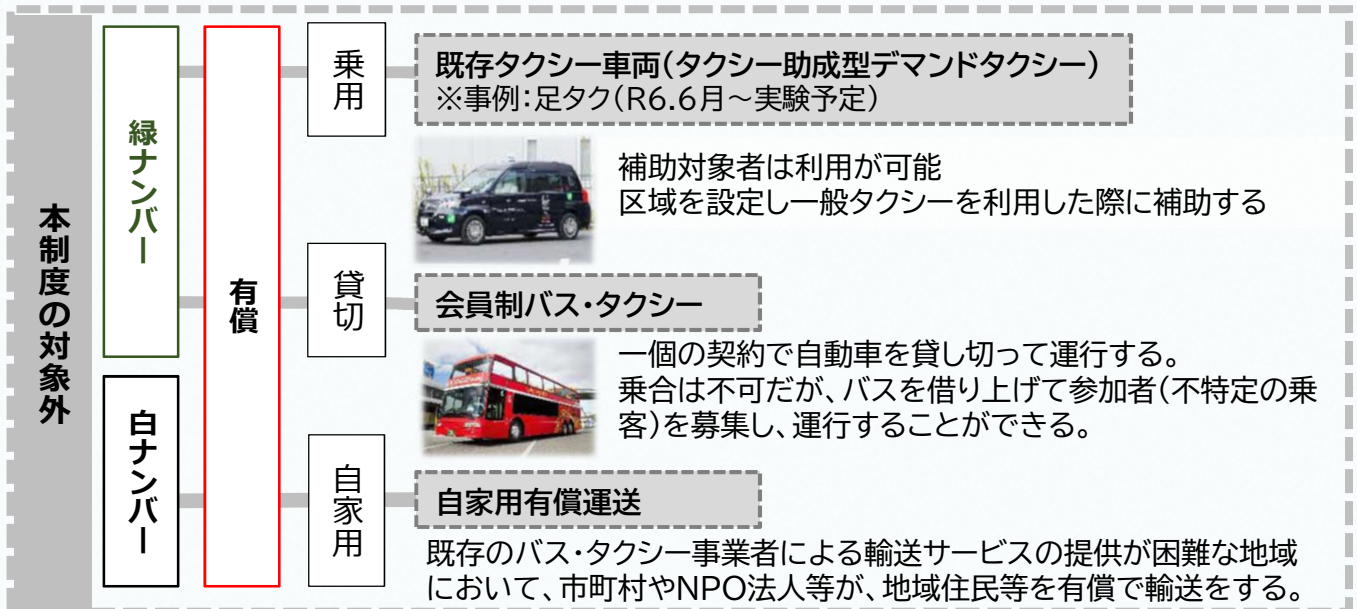
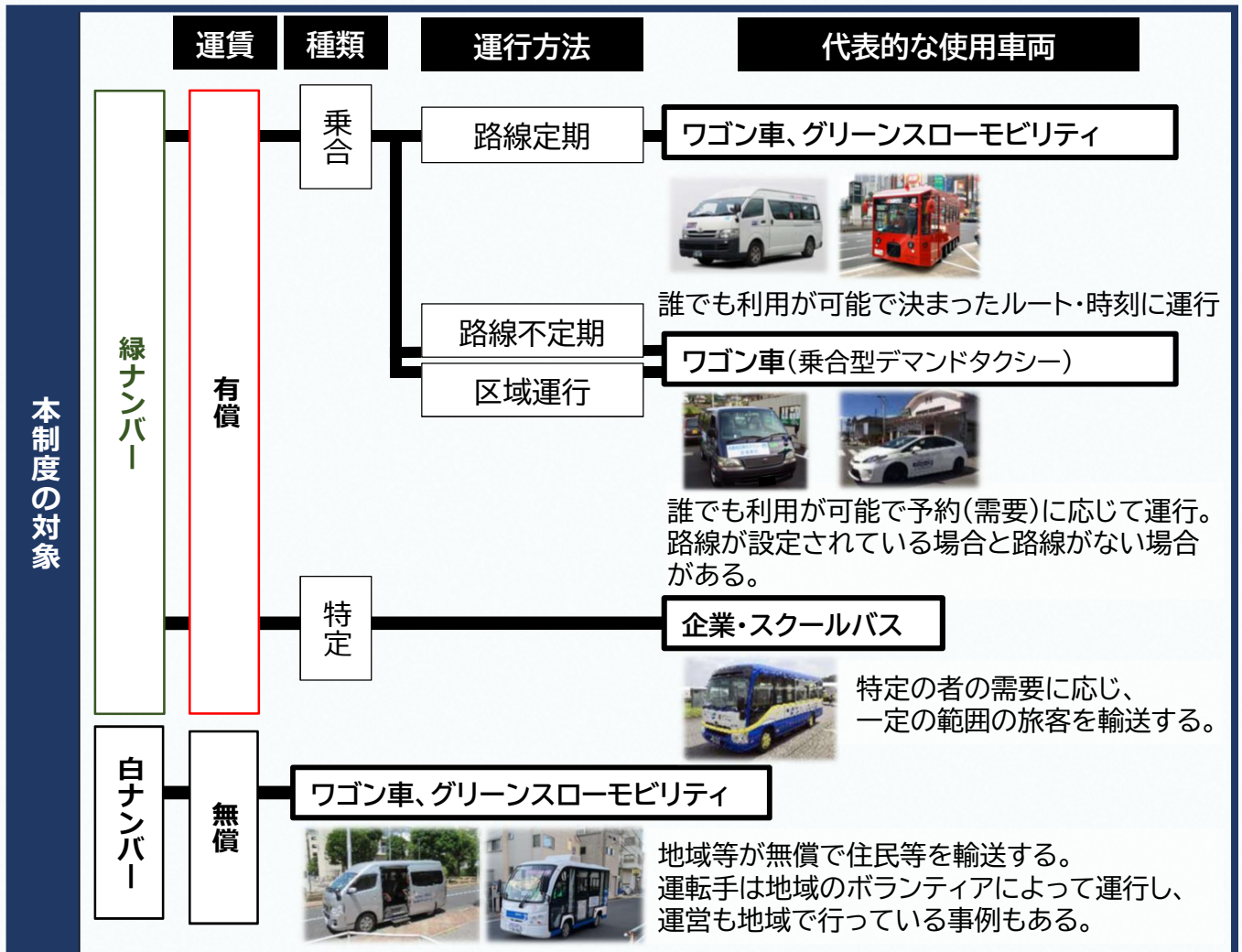


多様な交通手段の事例

交通システムによって、道路運送法上の**事業許可を得る必要があるもの(緑ナンバー)**と**許可を要しないもの(白ナンバー)**があります



代表的な交通手段



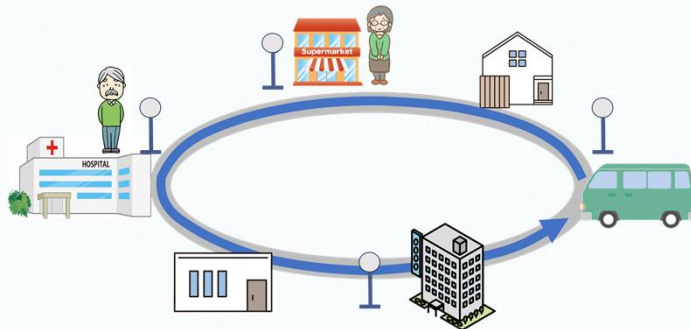
運行方法と地域内交通導入の検討について



運行方法の種類

路線定期

バスのように予約が不要で、決められた経路や時刻で運行する方法



導入地域イメージ
全区間・時間帯に一定の需要がある地域

路線不定期

運行経路は定まっているが、予約のあった場合のみ運行する方法



導入地域イメージ
運行経路に需要が低い区間や時間帯がある地域

区域運行

乗降場を地域内に設定し、時刻を定めずに、予約に応じて指定乗降場を運行する方法



導入地域イメージ
面的サービスが必要で低密度な需要地域



地域内交通導入を検討するにあたって

- ▶ 持続可能な交通とすべく、**地域で収支を検討し、適切な交通システムを選択**します。
- ▶ また、どの交通システムを選択しても、**運転士を確保することが必要**になります。

運行経費

運賃収入

協賛金等

地域内での周知活動や乗って支えることが必要です

「地域内交通導入サポート制度」活用の流れ

地域内交通導入の取組みは、実際に利用する地域に住む皆さんが主体となって、以下のフローに沿って進めていきます。

●:主体的に検討 ○:サポート

実証実験等にかかる運行経費の一部を区が支援します

Step	検討内容	主な役割		
		区民	足立区	交通事業者
Step1 検討体制の構築	協議会の設立準備	●	○	
	協議会の設立	●	○	
Step2 地域ニーズの確認 既存公共交通サービスの評価	地域の課題や交通手段導入の必要性を確認	●	○	
	既存公共交通の評価	●	○	○
Step3 新たな地域内交通の検討	地域内での需要調査の実施	●	○	
	実証運行計画の検討	●	●	●
	運行計画に対する収支予測調査	●	●	○
	交通システムの選択	●	○	○
	関係機関との調整・協議	○	●	○
Step4 実証運行の実施	実証運行開始	●	○	○
	利用促進活動	●	○	
	実証運行(6ヶ月間)の検証	●	●	●
Step5 本格運行	地域で守り育てて、持続可能な交通手段へ			

日常移動に不便感

地域の課題を地域で解決するために立ち上がろう！



需要等の考慮

既存の公共交通や地域課題について考えよう



地域内で検討



実証運行開始



問合先:足立区 都市建設部 交通対策課 新たな交通担当係
TEL:03-3880-5937 FAX:03-3880-5479

道路運送法第78条(有償運送)

自家用有償運送 (道路運送法同条第2号)

市町村又はNPO法人等が、**既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な地域**において、国の登録を受け地域住民等を有償で運送をする。

区内は輸送サービスの提供が困難な地域はないため**交通空白地有償運送は導入不可**

実施主体
市町村又はNPO法人等

- 交通空白地有償運送

交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う。
- 福祉有償運送

単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に個別輸送を行うもの

日本版ライドシェア (道路運送法同条第3号)

アプリデータ等を活用し、**供給が需要に追いつかない地域、時期、時間帯を特定した上で、タクシー事業の一環として**運送サービスを提供する。

令和6年4月から東京、神奈川、愛知、京都で運用開始

運行管理
タクシー事業者

タクシー事業者と直接雇用
運行管理や教育、車両の整備・管理を行う

- 個人運転手
- 個人運転手
- 個人運転手
- 個人運転手

海外のライドシェア

アメリカ等のライドシェアは、Uber(ウバー)などの事業者が個人ドライバーの運行管理等を行う。また、条件はあるが個人ドライバーの自家用車両で運行をする。

運行管理
Uber等の事業者

事業者がドライバーの管理や運行管理を行う

- 個人運転手
- 個人運転手
- 個人運転手
- 個人運転手

ボランティア輸送 (道路運送法の許可不要)

国への許可等は必要なく、地域のボランティアにより無償で地域住民を輸送する。

国の許可は必要ないが、既存公共交通に影響がでない範囲内で**導入可能**

実施主体
地域住民等

予約受付、運行、車両管理等を地域で行う

- 個人運転手
- 個人運転手

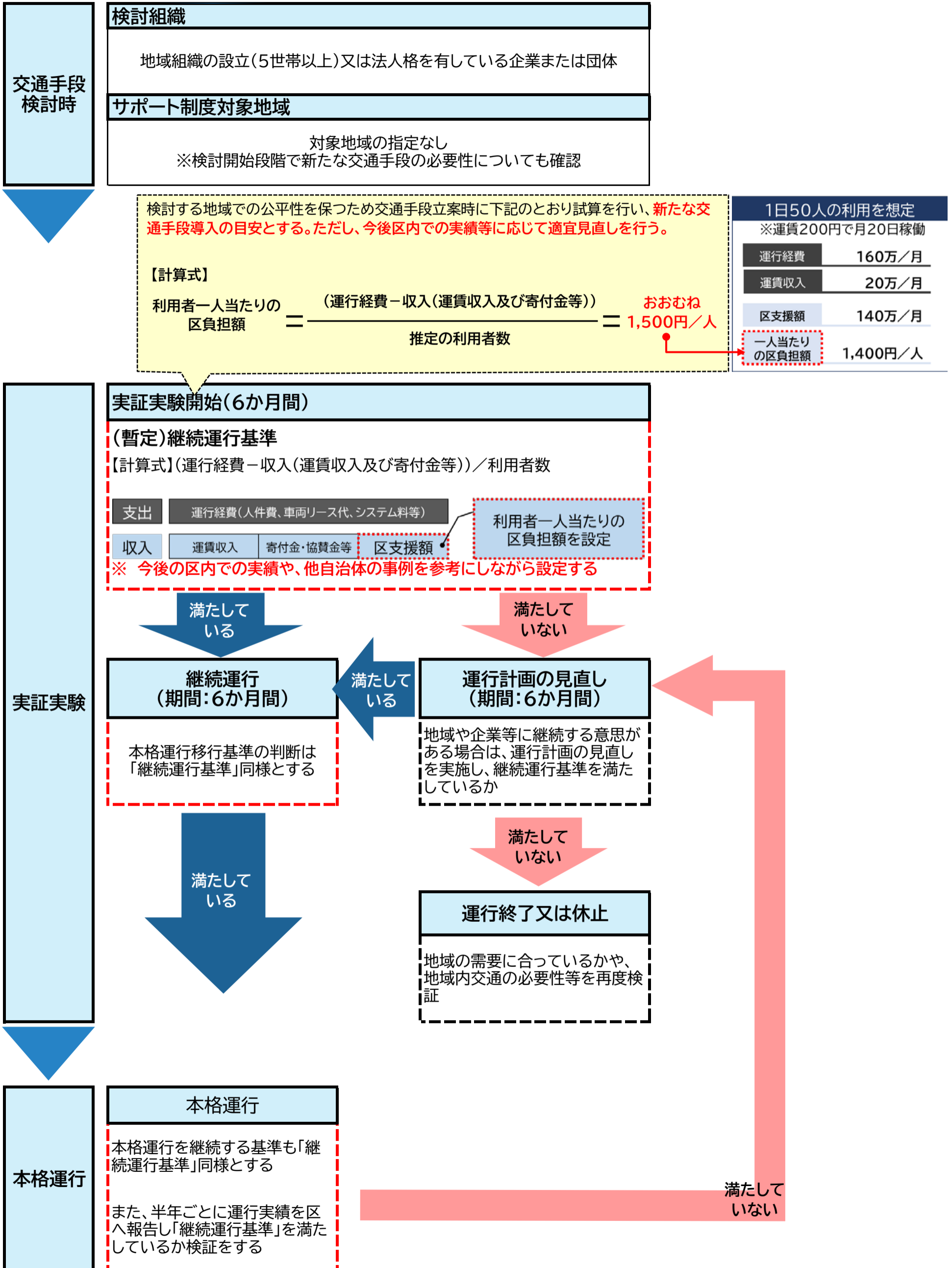
運送の対価(運賃)の徴収は不可だが、運送に要する**燃料費や駐車場代等は徴収可能**

本制度における主な財政支援内容について

※ 区内における実績等を検証し適宜見直しを行う

○:対象 △:一部対象 ×:対象外

	財政支援内容	支援額 (上限額)	対象とする運行システム			備考
			乗合	施設等 送迎	無償 (ボランティア)	
交通手段 検討時	1. 地域内交通の調査・検討に係る経費	100万円/地区	○	○	○	
	※ 以下の内容を支援対象とする a. 地域内の交通需要調査 b. 既存公共交通網の調査 c. 関係者協議用資料の作成 d. 新たな交通手段の運行計画立案		/			
実証実験時	1. 実証実験に係る運行経費	150万円/月	○	△	△	△=運転士等の人件費を除く車両の燃料費や法定点検費用等を対象
	2. 実証実験に使用する車両のリース費用	10万円/月	○	×	○	実証実験時は既存車両を活用するかリース車両を原則とする
	3. 利用促進やPR活動等に係る経費	運行経費に含む	○	○	○	
本格運行時	1. 本格運行に係る運行経費	150万円/月	○	△	△	△=運転士等の人件費を除く車両の燃料費や法定点検費用等を対象
	2. 本制度で使用する車両のリース費用	10万円/月	○	×	○	
	3. 本制度で使用する車両の購入費用及び改造費	500万円/台	○	×	○	購入台数は1地区につき2台までとする 更新時期や運行終了時等の制限を設ける
	4. 本制度で使用する車両の安全設備費	50万円/台	○	○	○	任意自動車保険、ドライブレコーダー 設置費、踏み間違え防止装置等を対象
	5. 利用促進やPR活動等に係る経費	運行経費に含む	○	○	○	



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年4月22日

件名	足立区自転車活用推進計画策定に向けた取組み状況及びパブリックコメントの実施について						
所管部課名	都市建設部交通対策課						
内容	<p>足立区自転車活用推進計画を策定するにあたり、第3回足立区自転車活用推進計画策定委員会を以下のとおり開催したので報告する。</p> <p>また、区民から広く意見を募集するため、パブリックコメントを実施するため、以下のとおり報告する。</p> <p>1 第3回策定委員会開催日時 令和6年3月28日（木）午前10時～午前11時</p> <p>2 委員会での主な意見について</p> <table border="1" data-bbox="368 943 1418 1532"> <thead> <tr> <th data-bbox="368 943 600 999">発言者</th> <th data-bbox="600 943 1418 999">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="368 999 600 1144">学識経験者</td> <td data-bbox="600 999 1418 1144">前回私が指摘した点についても、前向きに検討・修正いただいたことを確認した。これ以上修正する必要はないと思っている。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 1144 600 1532">区職員</td> <td data-bbox="600 1144 1418 1532"> <p>シェアサイクルの活用については、足立区のフラットな地形をいかして、5大イベントや、区内周遊等で有効活用できると考えている。</p> <p>区民の方からは、自転車のマナーに関するご意見が非常に多く、なかなかルールやマナーが守られていない状況である。今後は計画に基づき、自転車走行環境整備と合わせて、自転車の安全利用に関する啓発活動にも取り組んでいく。</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>3 パブリックコメントの実施について</p> <p>(1) 実施期間 令和6年4月25日（木）～令和6年5月24日（金）</p> <p>(2) 資料について 別添資料「足立区自転車活用推進計画（案）」のとおりに</p> <p>(3) 周知方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 区ホームページへの掲載 イ SNSによる周知 ウ あだち広報掲載 エ 交通対策課、政策経営課、区政情報課、中央図書館、各区民事務所における配布 	発言者	内容	学識経験者	前回私が指摘した点についても、前向きに検討・修正いただいたことを確認した。これ以上修正する必要はないと思っている。	区職員	<p>シェアサイクルの活用については、足立区のフラットな地形をいかして、5大イベントや、区内周遊等で有効活用できると考えている。</p> <p>区民の方からは、自転車のマナーに関するご意見が非常に多く、なかなかルールやマナーが守られていない状況である。今後は計画に基づき、自転車走行環境整備と合わせて、自転車の安全利用に関する啓発活動にも取り組んでいく。</p>
発言者	内容						
学識経験者	前回私が指摘した点についても、前向きに検討・修正いただいたことを確認した。これ以上修正する必要はないと思っている。						
区職員	<p>シェアサイクルの活用については、足立区のフラットな地形をいかして、5大イベントや、区内周遊等で有効活用できると考えている。</p> <p>区民の方からは、自転車のマナーに関するご意見が非常に多く、なかなかルールやマナーが守られていない状況である。今後は計画に基づき、自転車走行環境整備と合わせて、自転車の安全利用に関する啓発活動にも取り組んでいく。</p>						

4 今後の予定について

年 月	内 容
令和6年7月頃	計画の策定、公表

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年4月22日

件名	有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組み状況について
所管部課名	都市建設部交通対策課 交通対策担当部新たな交通担当課
内容	<p>有楽町線（地下鉄8号線）整備促進に向けた取組みについて、以下のとおり報告する。</p> <p>1 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」要望活動について 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」（以下「期成同盟会」という。）の活動として、東京都に対し要望活動を実施したため、以下のとおり報告する。</p> <p>(1) 実施日時 令和6年4月11日（木） 午後2時～ (2) 場 所 東京都庁第二本庁舎10階212会議室 (3) 要 望 先 小池 百合子 都知事 （代理 都市整備局 都市基盤部長） (4) 出 席 者 期成同盟会会長・副会長</p>