

# 都市整備委員会速記録第三号

平成二十四年三月二十一日（水曜日）

第六委員会室

午後一時開議

出席委員 十二名

委員長 泉谷つよし君

副委員長 滝沢 景一君

副委員長 神林 茂君

理事 関口 太一君

理事 橘 正剛君

理事 遠藤 衛君

田中 健君

斉藤やすひろ君

小山くにひこ君

大島よしえ君

谷村 孝彦君

林田 武君

欠席委員 なし

出席説明員

都市整備 局長技監兼務  
局

次長

技監

理事

飯尾 豊  
君

長谷川 明  
君

安井 順一  
君

松井多美雄

|                    |    |    |
|--------------------|----|----|
|                    | 君  |    |
| 理事                 | 藤井 | 寛行 |
|                    | 君  |    |
| 総務部長               | 田崎 | 輝夫 |
|                    | 君  |    |
| 都市づくり政策部長          | 町田 | 修二 |
|                    | 君  |    |
| 住宅政策推進部長           | 鈴木 | 尚志 |
|                    | 君  |    |
| 都市基盤部長             | 石川 | 進  |
|                    | 君  |    |
| 市街地整備部長            | 遠藤 | 正宏 |
|                    | 君  |    |
| 市街地建築部長            | 砂川 | 俊雄 |
|                    | 君  |    |
| 都営住宅経営部長           | 瀧本 | 裕之 |
|                    | 君  |    |
| 企画担当部長             | 邊見 | 隆士 |
|                    | 君  |    |
| 連絡調整担当部長           | 細渕 | 順一 |
|                    | 君  |    |
| 景観・プロジェクト担当部長      | 永島 | 恵子 |
|                    | 君  |    |
| 住宅政策担当部長           | 香山 | 幹  |
|                    | 君  |    |
| 民間住宅施策推進担当部長       | 高田 | 茂  |
|                    | 君  |    |
| 航空政策担当部長外かく環状道路担当部 | 山下 | 幸俊 |

|                |            |
|----------------|------------|
| 長兼務            | 君          |
| 民間開発担当部長       | 藤塚 仁<br>君  |
| 多摩ニュータウン事業担当部長 | 五十嵐 誠<br>君 |
| 耐震化推進担当部長      | 小野 幹雄<br>君 |
| 経営改革担当部長       | 笹沼 正一<br>君 |
| 再編利活用推進担当部長    | 上野 雄一<br>君 |
| 建設推進担当部長       | 荒川 達夫<br>君 |
| 営繕担当部長         | 妹尾 高行<br>君 |

本日の会議に付した事件

都市整備局関係

予算の調査（質疑）

・ 第一号議案 平成二十四年度東京都一般会計予算中、歳出、繰越明許費、債務負担行為 都市整備局所管分

・ 第十一号議案 平成二十四年度東京都都営住宅等事業会計予算

・ 第十二号議案 平成二十四年度東京都都営住宅等保証金会計予算

・ 第十三号議案 平成二十四年度東京都都市開発資金会計予算

・ 第十六号議案 平成二十四年度東京都臨海都市基盤整備事業会計予算

・ 第十九号議案 平成二十四年度東京都都市再開発事業会計予算

付託議案の審査（質疑）

・ 第五十九号議案 東京都建築審査会条例の一部を改正する条例報告事項（質疑）

・ 多摩ニュータウン等大規模住宅団地再生ガイドラインについて

- ・「木密地域不燃化十年プロジェクト」実施方針について
- ・東京都耐震改修促進計画の改定について

○田中委員 最後の質問になりましたのでよろしく申し上げます。

まず、三点大きく聞きますが、一点目は空港鉄道のアクセスについて伺います。

羽田空港が国際化をして四月で約一年半になろうとしております。羽田の跡地がアジアのヘッドクォーター特区に位置づけられて、その跡地の議論も現在進んでいるところであります。羽田の国際化、また跡地の議論と並んで、将来、この空港の需要がさらに増大するであろうというその対応のためには、羽田空港へのアクセスの向上というのは大変重要であることはいわずもがなであります。そこでまず、新空港線といわれます蒲蒲線について伺います。

現在、この新空港線蒲蒲線の議論はどのように進んでいるのか、また、これまでの経緯を踏まえて伺います。

○石川都市基盤部長 お話の新空港線、いわゆる蒲蒲線は、東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ路線であり、運輸政策審議会答申第十八号におきまして、平成二十七年までに整備着手することが適当である路線に位置づけられております。

地元大田区では、平成十九年度に、本路線の需要や事業性について検討するため、勉強会を設置しており、この勉強会に、都は、国や鉄道事業者などとともにオブザーバーとして参加しております。

これまでにこの勉強会が十七回開催されておきまして、その中で、本路線の概算事業費や需要、事業性のほか、整備の効果や今後の課題などを検討してきております。この間、平成二十一年八月、平成二十二年八月、平成二十三年八月に、それまでの検討結果を調査の取りまとめとして公表しております。

○田中委員 今いっていただきました調査の取りまとめの中で、直近の昨年八月に出されました、区の方が出したこの蒲蒲線調査によりますと、新空港線の整備によって、蒲田地域や東急、京急線の沿線の活性化に寄与するというのが一つ。また、羽田空港アクセスが不便な東京の西南部からの航空アクセスが改善するというのが二点。

効果が指摘されて、また、事業の採算性の面からも、費用の便益分析においても事業性が認められたという結果にはなっております。

これはあくまで区の調査の結果ではありますが、このような現状を踏まえつつ、都としての見解を伺いたいと思います。

○石川都市基盤部長 都といたしましては、本路線の一定の効果につきましては理解しているところでございますが、一方で、多額の事業費や事業採算性の確保のほか、東急と京急の線路の幅が違うことから乗りかえが必要となることなど、さまざまな課題があると認識しております。

こうした具体的な課題につきまして、勉強会を通じて、引き続き、区と議論を重ねるなど、必要な対応を図ってまいります。

○田中委員 この新空港線の蒲蒲線というのは、東急東横線、また東京メトロ副都心方面への直通運転が可能な計画でありまして、羽田空港から蒲田、渋谷、新宿三丁目、池袋、また東京のそこから西部へと結ぶ広域な交通網が形成されて、東京都全体の都市機能の向上につながると考えております。

もちろん、まだ乗り越えていかななくてはならない課題はあると思いますが、かなりその課題も具体的な課題となって、先ほど述べてもらったとおりでありますので、どうすれば実現可能というか、前に進めるかという前向きな議論を今後も重ねてもらい、この羽田空港の空港アクセスに寄与していただきたいと思います。

次に、この羽田空港と今度は成田空港を結ぶ短絡線の構想についても伺いたいと思います。

昨年、末に、国交省が都に対して、都営浅草線の押上駅と泉岳寺の間に短絡線を整備して、東京駅丸の内側に新東京駅を置くという構想に協力を都の方に求めたというこれは報道であります。出されておりました。どういう経緯でこの短絡線の構想が進められてきたのかを伺います。

○石川都市基盤部長 短絡線構想の経緯についてでございますが、国は、平成十九年五月に示したアジア・ゲートウェイ構想におきまして、羽田、成田両空港のアクセス改善などを図りつつ、両空港を戦略的、一体的に活用することを位置づけ、平成十九年度から、成

田スカイアクセス線など既存の鉄道ストックを最大限活用することを前提に、首都圏空港としてふさわしいアクセス改善方策について調査を行っております。

その後、平成二十二年五月に出された国土交通省成長戦略において、両空港の一体的活用を推進するため、両空港から都心へのアクセス及び両空港間のアクセスを改善し、利便性の向上を図ることを掲げ、羽田と成田両空港間及び都心と両空港間を結ぶ短絡線構想について、国が調査を進めております。

○田中委員 平成十九年から国の方で考えられてきたということでありまして、何年かかかってきたと思うんですけど、具体的にはこの構想の内容というのはどのようになっているのかをお聞きします。

○石川都市基盤部長 国が検討しております構想は、平成二十二年七月に開業いたしました成田スカイアクセス線を活用することを前提に、東京から羽田空港へ二十分台、東京から成田空港へ三十分台、両空港間を五十分台でアクセスできることを目指して、都営浅草線の押上駅付近から泉岳寺駅付近を結ぶ延長約十一キロメートルの短絡線を整備し、途中の東京駅丸の内側に新東京駅を設けるものでございます。

○田中委員 この構想に対して、これも報道ではありますが、都としては難色を示したとか、また東京都には技術性の高い事業を抱えている等々の報道が多々されておりましたが、実際東京都の見解は今のところどうであるかをお聞きします。

○石川都市基盤部長 本構想は、国際空港へのアクセスの強化に資するものでございまして、国の事業として検討を進めるべきものと考えております。

課題といたしましては、費用対効果や膨大な事業費の確保、都営浅草線への影響を含めた事業採算性などがあると考えております。

○田中委員 東京は、鉄道では世界一の交通網を持っております。このネットワークをつなぐことで都市の機能は飛躍的に向上するものと思います。特に、羽田空港、成田空港というのを一体的に活用していかなければ、これから世界じゅうから来る人々、また、東京がアジアヘッドクォーターとして世界の主要な本社を受け入れるの

には、まだまだ受け入れが足りないと思っております。

しかしながら、今いったように採算性の面、またこの財政厳しき折に、何でもできるというわけではありません。都市をこの東京だけで考えるのではなくて、首都圏全体としてとらえることが必要であります。

そのためには、鉄道ネットワークの整備はさらに必要であると考えますが、もう一度、全体的な考えを述べさせてもらいましたが、都としての見解を伺います。

○石川都市基盤部長 都市の機能や利便性を高めていく上で、鉄道ネットワークの充実を図ることは重要でございます。

首都圏全体における鉄道ネットワークの整備につきましては、運輸政策審議会答申第十八号が基本的な計画として策定されております。

この答申の中で、平成二十七年までに開業することが適当とされた都内の十六路線につきましては、既にすべて開業または事業中となっております。

一方、平成二十七年までに整備着手することが適当とされた路線につきましては、事業主体や採算性などの課題があり、現時点では未着手となっております。

都といたしましては、将来の輸送需要の動向などを見据えながら、これらの未着手路線の整備について、国や関係自治体、鉄道事業者とともに検討してまいります。

○田中委員 鉄道について述べましたが、次は空についてお伺いしたいと思います。

成田空港では、この三月三十一日にビジネスジェットの専用ターミナルがオープンすることとなりました。これは、国交省の航空局が二〇一〇年十二月から、ビジネスジェットの推進に関する委員会を立ち上げ、これを、特に、昨年出された中間報告の中で述べられてきたものが進められたということでもあります。

おかれていたビジネスジェットの受け入れも前進することとなりましたが、私たち東京都の方もですね、先ほどから述べておりますアジアヘッドクォーター構想を掲げて、アジアの人たちを、特に本

拠地または本社を東京に集めるということでもありますので、そのためには、ビジネスジェットを受け入れ体制というのは強化が急務であることはこれもいうまでもありません。

その中で、今回の特区の提案の中で、都は、ビジネスジェットの利用促進に向けてこの提案をしているとも聞いております。今回のビジネスジェットの利用促進に向けた提案の内容、また今後の取り組みについてを伺います。

○山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 都は、平成二十二年度に、首都圏におけるビジネス航空を受け入れ体制強化に向けた取り組み方針を公表し、羽田や横田へのビジネス航空の受け入れ推進について、国や関係団体などに働きかけを行ってまいりました。

お話の昨年指定されましたアジアヘッドクォーター特区の中でも、羽田空港において、ビジネス航空の駐機制限の緩和や利用者の出入国手続の簡素化など、必要な改善策を国に提案してございます。

今後とも、都は、特区制度も活用しながら、羽田空港におけるビジネス航空の受け入れについて積極的に国等に働きかけてまいります。

○田中委員 昨年のこの委員会の中で、隣にいる関口委員が、このビジネスジェットについて、横田基地への利用とともにヘリコプター輸送についても伺ったところでもあります。

横田基地へのビジネスジェットの受け入れというのも、羽田とあわせて今進めているところではありますが、しかし横田にビジネスジェットでおりたとしても、そこから都心に行くのに渋滞してしまっただけでは何の意味もないと。であるならば、そこに、ヘリコプターが活用できなければならないということでありまして、都としては、今の渋滞緩和を求めて整備をしていくというようなことも伺いました。ヘリコプターの活用は今後の検討課題の一つであるという答弁も、その中で伺ったところでもあります。

現在、都内において民間ヘリコプターの輸送をしている会社というのはまず幾つあるのか、また、民間の利用ができるヘリポートというのは都内で幾つあるのかお伺いします。



○山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 国土交通省によりますと、東京に本社が所在し、ヘリコプターによる運送事業許可を受けています民間事業者は九社でございます。

また、都内で民間利用が可能なヘリポートは、東京ヘリポートやアークヒルズなど四カ所でございます。

○田中委員 そのヘリポート、四カ所というように、やはり現状は大変少ないと感じるところであります。

この旅客運送に関して、一九八八年から九一年まではシティ・エアリンク社というのが、成田空港と羽田空港、さらに横浜の間で営業運行をしてきた実績があるというのは勉強してわかりました。しかし、さまざまな制約、また、今いきましたヘリポートの未整備のため、結果的に中止を余儀なくされて現在では行っておりません。

ヘリコプターの輸送の促進には、まだまださまざまな課題があると思いますが、昨年から本日まで、関口委員の質問の中で、この検討課題の一つということで取り組んできたことかと思いますが、どのような検討がなされてきたのか、またどのような課題がまだ残っているのか伺います。

○山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 都では、空港と都心を結ぶヘリコプター利用につきまして、先行事例などの調査を行いました。

それを踏まえますと、ヘリコプターの利用につきましては、悪天時の就航率の低下や都心でのヘリポート不足、さらには騒音問題など、さまざまな課題があると認識してございます。

○田中委員 先ほど、ヘリポートの中でありましたアークヒルズなんですが、これにヘリポートを持っています森ビルのヘリコプター事業会社のシティ・エアサービスというのは、ことし一月に、業界では初めて、震災時のヘリコプターシェアサービス、震災対策フライトプランをスタートさせたということが報道されていきました。

これは、震災時の移動手段はどうしても道路や鉄道は寸断されてしまう。あいているのは空だということで、空を使ったシェアをする初めてのサービスであります。特に首都直下型地震においては三十キロ圏内が被災地になるということで、三十キロを離れますと

そこから鉄道も動いていたり、また、成田も空港も使えるというようなことですね、大変に盛況でありまして、もうほとんど完売のようであります。

これはあくまで企業のBCPの取り組みではあるんですが、恐らくビジネスジェットが、成田がこのようにして整備されて、羽田の整備も進めますと、ヘリコプターを組み合わせた利便性が高まることは当たり前を考えられまして、さらにそれによってニーズも高まってくると思います。今まだニーズがないので、どうしてもヘリコプターの整備も民間ベースでも進みませんし、またそれに対する事業者も少ないかと思いますが、このようなことを考えますと、まだまだこれから需要はふえてくるかと思います。ぜひとも羽田、横田においては、ビジネス航空の利用促進に向けて引き続き国を後押しして、また国と連携して取り組みを進めてほしいと思ひまして、要望をさせていただきたいと思ひます。

最後に、東京ユビキタス計画について伺います。

皆さんは東京ユビキタス計画をご存じですか。これは私の言葉ではなくてですね、ホームページで都知事が冒頭に掲げている文章であります。私は知りませんでした。あいさつでは、いつでもどこでもだれでもが必要な情報を手軽に得ることのできるユビキタス社会を、近い将来実現することを目指した東京都の取り組みですと続いております。これを聞いてもよくわかりませんでした。

東京ユビキタス計画の取り組みというホームページにも載っております都の資料を見ますと、ユニバーサルデザインのまちづくりに向けた取り組みとあり、東京をさらなる成熟に導くため、ユビキタス技術を活用した都市づくりを進め、快適で利便性の高い都市生活、だれもがまちを楽しむ社会を構築するとあります。

多くの都民はもちろんのこと、ここにいる委員の皆さんも、大変今いった抽象的であって、わからないことかと思ひます。しかしこの計画は、今回の予算でも約一億五千万円が計上されて、実はこれ平成十八年度からですね、銀座地区での実証実験が行われて、これまで九億円のコストがかけられてきたということでもあります。

このユニバーサルデザインのまちづくりを目指すということであ

りますが、具体的にどのようなことを行うか、東京ユビキタス計画について、根本的にまず目指すところを伺いたいと思います。

○邊見企画担当部長 都では、ユビキタス技術を活用した場所情報システムを用いまして、外国人やそのまちを初めて訪れる人、障害のある人などが不安を感じることなくまち歩きができるよう、ユニバーサルデザインのまちづくりを目指してございます。

具体的には、街路灯などにＩＣタグなどを取りつけ、これとコンピュータとを無線で結び、日本語、英語、中国語など多言語で、まちの歴史や店舗情報などを携帯情報端末により提供すること、また、高齢者や障害のある方などのために道路の段差情報の提供や音声による道案内を行うシステムを構築することなどでございます。

これらによりまして、観光やまちの活性化、安心して歩けるまちづくりを目指しているところでございます。

○田中委員 この取り組み実績を見ますと、どちらかというところの携帯の情報端末、今独自の端末なんですけど、これを開発していった歴史ともいえます。

これは、四回りリニューアルされて開発してきたのでありますが、今述べてもらったように、この二十三年度からはその端末をスマートフォンに変更したということで、このスマートフォン、今では多くの方が手にするものであります。このスマートフォンに変わったというのは大きな変化であると思います。

さらにこのスマートフォンは日進月歩の発展をしております、さまざまなことができるようになりました。今回のユビキタスの目標の中では、観光でも、だれもが多言語で案内ができるようにするというんですが、例えば、調べてみますと、奈良県葛城市は、そのようなことは一切してこなかったのでありますが、突然スマートフォンを使ってこのマップをつくりました。このマップにスマートフォンを照らしますと、多言語ですべて説明をしてくれます。また、このマップを持って現地を歩くと、またその現地でスマートフォンをかざすと、さらに多言語で詳しい説明があつて、さらにボーナスがつくなどといって、もうこのようなことが実際に利用されております。

さらに、道案内という面であれば、JALであります。このアプリの中でJALエアポートナビというのを十二月に始めたばかりでありまして、今、第一、第二ターミナルで使われております。これは、毎日使っている人はわかりやすいんですが、使わない人はどこに搭乗口があるのか、どこでチェックインしたらいいのかというのがなかなかわからないんですが、これはチェックインをした後、そのスマートフォンに搭乗口と預ける手荷物のあるなしを入力すると、現在の位置をそのスマートフォンが確認しまして、搭乗口まで最短ルートを道案内してくれるというものであります。

さらには東京メトロも、ヤフーと組んで表参道の駅の案内、表参道もたくさんの路線が乗り組んでいまして、二階、三階に構造が分かれますので大変にわかりづらいということで、この道案内もしております。

どれもですね、都のように長年取り組んでいなかったのですが、現在のこのスマートフォン技術によっていろんなことができるようになってきて、さまざまな事業が始まっているのが現実であります。

これまではその携帯の情報端末を使った実験というのを主に行ってきたかと思いますが、実際、だれもが手にできるこのスマートフォンというものに、今回は、東京都としても大きくその端末を変えたということでありまして。これは大きな一つの転換点かとは思いますが、都の見解を伺います。

○邊見企画担当部長 銀座地区におきまして、お話のように平成十八年度から、観光や店舗案内等のまちの情報提供のほか、障害のある方などへの移動支援に取り組んでまいりました。

今年度はこれまでの取り組み、これはICタグ等で結構ピンポイントで正確な位置情報を提供できるとかですね、お話のように貸出端末等でまち案内、まちを楽しんでもらうとか、そんな取り組みをこまめにしてきたわけですが、今年度はこれらに加えて、位置特定技術の汎用性をより高めるという取り組みを進めてございます。

これまではそのツールとなる、いわばまちに持ち出せるコンピューターを携帯情報端末として貸し出ししてきたわけですが、

お話のように、近年普及の進んできたスマートフォンを市販されている携帯情報端末として活用できるようになったこととございます。

また、実験に必要なコンテンツにつきまして、スマートフォンのココシル銀座というアプリケーションを民間と連携して開発して、一般に提供することが可能になったこととございます。

これらの理由から、スマートフォンを活用した実験に取り組んでおりまして、場所情報システムの汎用性を高める上で一歩前進したものであるというふうに考えてございます。

○田中委員 今、銀座でさまざまな民間とも連携して行って実験をしてきたということではありますが、もう少し詳しく、銀座での民間との連携の取り組み状況についてを伺いたいと思います。

○邊見企画担当部長 平成十九年度から、銀座の実験フィールドを民間にも開放して、民間企業の技術開発やビジネスモデルの構築を促すことなどを目的としまして、民間のアイデアを募った実験を実施してございます。

これまで、システムやサービスなどの面からさまざまな主体で実施してきてございます。

例えば、I Cタグを電子ポスターや店舗の製品見本に取りつけて情報を配信するなど、新しい視点による民間の技術開発、それから、グルメ情報サイトと連携して、民間の持つ多様な情報の提供などがございます。

○田中委員 さらに、この民間との連携と、もう一つ不可欠なのは地域との連携かと思いますが、これも銀座地区だけでこれまで取り組んできたということでもありますから、銀座地域しかないかと思うんですけど、銀座地域のこの地域との連携というのはどのようにして行ってきたんでしょうか。

○邊見企画担当部長 銀座地区におきまして、実験に当たって銀座の地区協議会を設置してございます。

地元からは、町会、地域商店街などが加盟する全銀座会、それから中央区、東京地下鉄株式会社を含めまして、道路管理者などさまざまな主体が参画し連携してございます。

ユビキタス技術をまちの中で活用していくためには、地元の商店

街、民間企業等が主体的にシステムにかかわることが重要と考えてございます。

今後も、こうした各主体との連携を図りながら、より汎用性や実効性のあるシステムの構築に向けて取り組んでまいります。

○田中委員 今、これまでのユビキタスの取り組みと、また、実際に民間と地域との連携を聞いたんですけれども、私はですね、いろんな質問してきたんですが何がいたいかというんですね、スタート時には恐らくスマートフォンもなく、東京都の取り組みというのは最先端であって意義のあったものと思うんですけれども、今、スマートフォンを中心に毎日のように技術進歩が進んで、いろんなことができるようになってきた今、東京都の役割というか、やるべきことは変わってきているのではないかと思って質問をさせていただきました。

例えば、今、このユニバーサルデザインでなくてピープルデザインという考え方があります。これは、ピープルデザイン研究所という研究所の須藤シンジさんという代表が提唱している概念であります。どうしてもユニバーサルデザインとか、もしくはバリアフリーとかいうと、障害者向けの機能性の話ばかりになってしましますが、しかしそれでは一般の人に広がらないと。

そういうことで、ファッション性をその概念の中に入れていこうということで、三つの概念があるんですが、第三者への配慮、共存、共生への気づきがある、ハンデを解決する機能やサービスがある、ファッション、インテリアデザインとして洗練されている、この三つの二つを包含するものが、そのピープルデザインとしていろんなものに転用していこうという概念なんです。それを先日三月十四日、十五の二日間で、これを渋谷で実践しようということで、これは実証実験とはいわないんです、イベントが行われておりました。

そこではどのようなことが行われているかという、例えば、これはそのときに私がもらったコミュニケーションカードというんですけれども、これを持っていけば、渋谷に来た例えば高齢者の人が、ちょっと足が悪かったら手を持ってあげるとか、もしくは、車いすに乗っていたら押してあげるよという意思表示なんですね。何かあ

ったら声かけてくださいと。海外の人であれば、これは全部文字でなく絵なんですけど、電話、病院、トイレというのを指してもらえばそこに案内したりというようなことであって、このコミュニケーションツールも同じように、いつでもだれでもそのまちにバリアがなくて過ごせるような、快適なまちを目指す取り組みであります。決して、ユニバーサルデザインもピープルデザインも、バリアをなくすのではなくて、バリアがあってもですね、こういった心遣いや、もしくはこういったちょっとした思いで、だれもがまちを過ごしやすいようにできないかといった取り組みであります。

ぜひ東京都が進めるべきはですね、ハードはもちろん東京都がやらなければならないんですがハードだけではなくて、冒頭に述べた、東京がどういうユニバーサルデザインによって住みやすいまちになるかといった、もう少し理念的な、もっと未来があるというか、もっとこういうふうな未来をつくりたいという東京の姿をぜひ発信してもらって、そうすれば、もういろんな事業者やNPOや活動体はやってますから、東京都がその一つの技術をつくって、端末をつくってというのは、ちょっともうそういう時期ではないのではないかなと思って質問をさせてもらいました。

もっと大きくいえば、こういうものをみんなが、これではなくても何でもいいんですが、持っていて、東京に来ると、だれもが親切に声をかければ手伝ってくれる、また道を案内してくれる。いろんな課題はもちろんあるかと思うんですが、そういうホスピタリティのあるまちになれば、アジアにとっても単にハード競争、先ほどは鉄道とか空のハードの話をしましたけれども、ハードだけではなくてソフトの面からも魅力あるまちにできるんじゃないかなと。

それをいえばさらに、オリンピックでも、招致においても、東京はほかの都市とは違って、こういったすべての人がお客様も迎え入れる、もしくはだれもが手助けしながら過ごせる都市だというのはアピールできるのではないかなと思って、質問をさせていただきました。

今回からスマートフォンになったということで、恐らくいろんな可能性があるかと思い、今まで使ってきた多額のコストを違ったも

のに転用できる可能性があるかと思っておりますので、ぜひともこの取り組みですね、私は決して悪いとかどうだったということではなくてこれからであると思っておりますので、これからの発展を期待しまして、質問を終わります。

以上です。