

平成24年度足立区公共交通推進会議会議録

会 議 名	平成24年度足立区公共交通推進会議		
開催年月日	平成25年2月7日		
開催場所	足立区役所 南館8階 特別会議室		
開催時間	午前10時00分開会～午後11時30分閉会		
出欠状況	出席者数 27名 欠席者数 1名		
出席者	内山 久雄	土屋 隆志	荒 弘幸
	高橋 健	小林 健	村田 昇
	安達 光成	落合 宏之	池上 大
	西川 善宣	相川 春雄	矢島 史昭
	会沢 努	横溝 明彦	佐久間 洋行
	富川 浩光	江口 裕行	佐々木 健二
	本吉 順平	新屋 顯二	上田 誠
	新谷 景一	西野 知之	工藤 信
	岡野 賢二	遠藤 伸一	
事務局	都市建設部交通対策課交通計画係 出席職員 都市建設部交通対策課長 八 鋏 一生 都市建設部鉄道立体推進室鉄道関連事業担当課長 會田 康之 都市建設部交通対策課交通計画係長 高浦 隆嗣 都市建設部交通対策課交通計画係 菅原 和幸 都市建設部交通対策課交通計画係 山本 隆史		
会議次第	別紙のとおり		
会議に付した議題	足立区公共交通推進会議の説明 足立区公共交通推進会議実施要綱 検討部会の設置について 足立区総合交通計画の進行管理について 公共交通空白地域の改善率 各施策の実施率 情報連絡について バス路線の整備について 自転車走行環境の社会実験について 千住大橋駅交通広場の整備について 西新井駅西口交通広場の整備について 地下鉄8号線及びメトロセブンの取り組み状況について 駅舎のバリアフリー等の取り組みについて ・北千住駅・梅島駅の内方線点字ブロックの設置について ・綾瀬駅のエレベーターの設置について ・千住大橋駅の誰でもトイレの設置と耐震補強について ・東北縦貫線の進捗状況について その他		

平成24年度足立区公共交通推進会議
議事要旨

1. 開催概要

<日時> 平成25年2月7日(木) 10:00~

<場所> 足立区特別会議室

2. 出席者

別紙参照

3. 議事次第

1 出席者の紹介

2 足立区公共交通推進会議の説明

足立区公共交通推進会議実施要綱(資料1)

検討部会の設置について

3 足立区総合交通計画の進行管理について

公共交通空白地域の改善率(資料2)

各施策の実施率(資料3)

4 情報連絡について

バス路線の整備について(資料4)

自転車走行環境の社会実験について(資料5)

千住大橋駅交通広場の整備について(資料6)

西新井駅西口交通広場の整備について(資料7)

地下鉄8号線及びメトロセブンの取り組み状況について(資料8)

駅舎のバリアフリー等の取り組みについて

・北千住駅・梅島駅の内方線点字ブロックの設置について(資料9)

・綾瀬駅のエレベーターの設置について(資料10)

・千住大橋駅の誰でもトイレの設置と耐震補強について

・東北縦貫線の進捗状況について

5 その他

4. 資料

資料1・2・3・4・5・6・7・8・9・10

参考資料

5 . 議事要旨

議事進行に先立ち、事務局より本会議会長及び出席者の紹介を行った。また、本日の議事要旨を後日、区のホームページで公開する旨を説明した。

以上の説明ののち、会長の進行により以下の議事が進められた。

会長

足立区公共交通推進会議の説明について、事務局から説明をお願いします。

事務局

本会議の趣旨と検討部会の設置について、資料1を使用して説明する。要綱の第1条によると「足立区長は、足立区総合交通計画の進行について、関係当事者が協議等を行うため、足立区公共交通推進会議を開催する。」ということになっている。具体的な協議事項については、計画の進行管理に関する事項、計画に関する調査・研究に関する事項、その他、計画及び公共交通に関する情報連絡等に関する事項となっている。また、開催については、第4条第3項により原則年1回ということとで時期的には2月頃を予定している。

したがって、計画の進行管理はもとより、1年に1回、足立区の公共交通に携わる関係部署が集まり、足立区の公共交通の推進に役立てるという場としてこの会議を活用してもらえればと考えている。

次に、検討部会の設置については、要綱第5条によると「会長は、推進会議を効率的に実施するために必要があるときは、別に定める検討部会を開催し、その報告を受けすることができる。」となっている。

現在、事務局で想定している検討部会は、昨年度までバス事業者を対象とした事業者連絡会に替わる検討部会を設置したいと考えている。また、必要に応じて会長と相談し、別の検討部会の設置も検討していきたい。なお、バス事業者には後日、検討部会の開催を改めて案内する。

会長

次に足立区総合交通計画の進行管理について、事務局から説明をお願いします。

事務局

計画を策定した際に、計画の中に盛り込んだ具体的な施策をどの程度、達成・実現したかを検証していくように規定した。

進行管理については、参考資料を基に説明させてもらう。まず計画の進捗管理については3段階でチェックする。1段階目では、毎年計画に記載された施策・事業の進捗状況を確認する。また、事業実施に併せて地域別の改善状況を確認する。2段階目は、計画内容の実施及び検討状況を5年おきに確認する。3段階目は、社会経済動向や交通状況の変化を計画の中間年で確認し、必要に応じて計画の見直しを行う。3段階目というのは概ね10年を想定している。

現段階でどのような検証作業を行うかということ、毎年度実施する計画の進捗管理

は、施策・事業の着実な実施と、地域別の改善状況を把握するため、2つの指標を用いて確認する。

まず、事業進捗率は計画に示された施策・事業の進捗率とし、当該年に実施した施策・事業数を計画全体の施策・事業数で除したもので表します。ただし、短期及び中期に位置づけられた施策・事業を対象とする。これはどういうことかと言うと、計画の中で具体的にいつ頃までにどのような施策を行うというのを規定している。施策は、短期を概ね5年、中期を概ね10年、長期を概ね20年を目途に施策を実施していくということで個別に記載しており、このうち短期、中期の40施策のうち何施策が実現したのかをパーセンテージで表したものを事業進捗率としている。

次に地域別の公共交通空白地域面積及び人口は、地域別の改善状況を把握するための施策として、16地域ごとに施策・事業による公共交通空白地域の解消度合いについて、面積及び人口を計測するとなっている。

まず、16地域ごとというのは東京都市圏のパーソントリップ調査の小ゾーンを単位として16地域に区分しており、その地域ごとに施策の実施状況を検証する。次に公共交通空白地域というのは具体的にどのようなものを指しているかと言うと、空白地域の定義としては、鉄道駅から道路距離で1km圏、またはバス停から道路距離で300m圏、これを公共交通でカバーしているとみなして、それから外れたところを公共交通空白地域としている。毎年、16地域ごとに公共交通空白地域の面積及び人口を計測し、進捗の確認を行う。

事業進捗率と公共交通空白地域面積及び人口が今現在どうなっているかと言うと、まず、地区別の公共交通空白地域の面積ベースと人口ベースでは、資料2の平成25年3月末(見込)というのが現状となっている。区全域のカバー圏域は人口ベースでは94.6%となっており、面積ベースでは94.0%となっている。平成25年3月末見込と言ったが、3月運行開始を予定している認可申請中の新規バス路線の計画があり、これが実現した想定で数字を挙げている。事業進捗率については、資料3の実施済という欄に丸がついているものがすでに実現したもの、あるいは25年3月に実現見込のものである。実施済の欄に三角のものがあるが、これは一部着手したが完了はしていない状態のものである。4ページに実施済のものを集計したものが、全部で丸が8施策となっている。したがって短期施策・中期施策全部で40施策あるが、その内8施策が実現したということで事業進捗率としては現在のところ20%という状況になっている。

会長

今年度実施した施策をまとめてもらい、それを事業進捗率ということだが、この進行管理について、質問・注意があれば発言をお願いしたい。

区職員

3点ほど質問する。

まず1点目が、事業進捗率を短期と中期を分母にして実施率を出しているが、短期を頑張っているのだから、短期は短期で分母にして出した方がさらに短期がどれくらいできているか検証する上でいいのではないか。

もう1点は、資料3の4分の3ページのところで自転車走行環境の充実で三角と
いうのがあり、ここで三角にしているということは来年度以降、丸に近づくという
イメージだが、その見通しを伺いたい。

地区別公共交通空白地域が人口ベースと面積ベースになっているが、今後20年
後には人口はだいぶ変わってくると思う。本来の計画で目指すのはどちらなのか。
それとも両方目指すのか。

事務局

1点目の進捗率については、今の御指摘を踏まえて次回は短期のみの進捗率と短
期・中期の併せた進捗率を2段併記する形で検討する。

次に自転車走行環境については、効果や整備方針など具体的には交通管理者等の
関係機関と協議するので、できるかできないはまだわからない。ただ、効果が上が
っているところについては、区としてはぜひやっていきたい。

3点目は、今後、中間年の見直しの中で社会情勢の変化があれば更新を検討して
いきたいと考えているが、今現在では最新の国勢調査のデータがないため、平成1
7年のデータを基に進捗状況をチェックしていく。

区職員

最初の2点については理解した。

最後については、面積を主に行って行って新たな人口データが出た段階で反映さ
せていくということによいのか。

事務局

そのとおりである。

会長

データの制約で進行管理が遅れるというのはまずいので、100mメッシュごと
の人口がすぐ手に入ることを想定しているの、このような表示の仕方をしている。
それから空白地域のパーセンテージというのは10年ぐらい前だと駅等を点で表
し、その点を中心に円を書いて重ならなかったところだけが空白地域としていたが、
面積だけで空白率を出すのではなく、実際的な数値に直すという意味で人口ベース
というのができあがった。もっと前進したやり方だということを理解してもらいた
い。

次に情報連絡について、事務局から説明をお願いします。

事務局

バス路線の整備から地下鉄8号線及びメトロセブンの取り組み状況について、一
括して事務局から説明する。その後、駅舎のバリアフリー等の取り組みについては、
各鉄道事業者から情報連絡をお願いします。それでは計画に基づくバス路線の整備状
況については、資料4と総合交通計画リーフレットを見てもらいたい。

まず、リーフレットの図面の中で図面右側中央部の施策番号3、平成24年3月
に運行を開始した東武バスセントラルの大谷田一丁目付近の路線バスの延伸であ
る。この延伸により中川沿いの公共交通空白地域が大幅に改善した。

次に、図面中央部下の施策番号4、北千住駅東口に接続する路線バスの新設である。具体的には北千住駅東口から南千住駅東口のルートと北千住駅東口から柳原病院・東京未来大学までのルートの2つの路線を京成バスが本年3月25日の運行を目指して認可申請中である。北千住駅東口地域については、ほとんどが鉄道1km圏内ということで、公共交通空白地域ということではないが、北千住駅東口の初めてのバスの乗り入れということで大変地域住民から期待をされているという路線である。

次に、図面左側上の施策番号9、平成23年3月に運行を開始した国際興業グループのコミュニティバスはるかぜ3号の見沼代親水公園駅への延伸である。今までは始終点が舎人団地だったが、日暮里・舎人ライナーの見沼代親水公園駅まで延伸することにより入谷地区の住民に喜ばれている路線である。

次に、図面中央部の施策番号17、コミュニティバスはるかぜ7号の経路変更である。具体的には今まで梅島駅が始終点だったが、西新井駅東口に変更するものである。東武バスセントラルが本年3月25日の運行を目指して認可申請中である。島根地区の公共交通空白地域の改善に寄与するとともに利用者から西新井駅の方に行って欲しいという強い要望があり、その実現が叶う路線である。

次に図面左側中央部の施策番号13、コミュニティバスはるかぜ11号の博慈会記念総合病院の延伸である。具体的には平成24年9月に地域要望が非常に強い拠点病院へ乗り入れるとともに堀之内・鹿浜地域の公共交通空白地域の改善に大きく寄与した路線である。

以上が計画に基づいて整備したバス路線である。今現在、短期施策の中でも特に地域住民の早期実現の要望が強い路線として、図面右側中央部の施策番号15、谷中・中川地域のバス路線の新設、図面中央上の施策番号21、花畑団地のバスルートの乗り入れ、施策番号5、保木間二丁目・三丁目付近を走行するバスルートの新設、施策番号14、六月二丁目・三丁目付近を走行するバスルートの新設などが非常に要望の強い路線である。今後、これらのバス路線の実現については、検討部会等で協議を行う。

次に自転車走行環境の社会実験について説明する。資料5を見てもらいたい。

西新井、竹の塚両地区とも平成24年10月15日から10月28日の2週間、社会実験を行った。

西新井の方は元々、歩道幅員6.5mの自転車歩行者道に舗装と看板で歩行者と自転車の通行区分を分離しているが、非常に遵守率が低いため歩道上にプラスチック製のフェンスを設置して通行区分の明確化を図った。また竹の塚の方は、自転車は車道通行という原則に基づき、車道の歩道から1.5mの位置に外側線とナビマークを仮に設置して自転車を車道に誘導した。

西新井の実験の結果は、実験前、歩行者の通行区分を通行する自転車が約45%だったものが、実験中は約8%に減少し、自転車の通行区分を通行している自転車が約91%と大幅に改善した。しかし、実験後は実験前と同じような状況に戻ってしまった。アンケート調査では、歩行者及び自転車利用者ともに通行しやすくなっ

た、区分すべきという意見が多数を占めた。実験期間中2週間、朝と晩必ず現場に行き、聞いた現場の意見や区に寄せられた区民の声では、ぜひ継続してもらいたいというような意見が多く、特に反対の意見はなかった。

一方、竹の塚の通行割合については、実験前・実験中・実験後も変化はあまりなく、約9割以上の自転車が歩道内を走行しているという結果であった。現場での意見やアンケート調査によると通過車両や路上駐車車両等があり、車道を通行するのが危険という意見が多く、これらが原因だったのではと思っている。

今後、今回の調査結果を踏まえ、警察等関係機関と整備のあり方を検討していく。

次に千住大橋駅交通広場の整備について資料6を見てもらいたい。

京成千住大橋駅前の住宅系・業務系の開発に伴い、駅前広場が計画されており、完成は平成26年3月末以降の予定と聞いている。この駅前広場のバス路線の乗り入れについては、施策番号10、はるかぜ5号の交通広場の乗り入れ、施策番号23、新たな路線バスの誘致を検討と位置づけているので、今後、検討部会等でバス事業者と調整を行っていききたい。

次に西新井駅西口交通広場の整備について資料7を見てもらいたい。

足立区では現在、東武ストアを除外して公社所有地を活用した新たな西新井西口駅前広場の都市計画変更の準備を進めている。駅前広場の形状やバスのブースなどの協議を関係機関と進めており、今後関連するバス事業者と具体的な協議を進めるために後日、担当所管から直接連絡するので調整させてもらうとのことである。

次に地下鉄8号線及びメトロセブンの取り組み状況について説明する。

足立区には鉄道新線の計画が総合交通計画の方にメトロセブンの整備促進、地下鉄8号線（有楽町線）の延伸の2つ位置づけられている。

まず1つ目、地下鉄8号線（有楽町線）の延伸については、平成10年度から毎年度かさず地下鉄8号線整備促進大会を独自に開催し、今年度も1月26日に開催した。参加人員は約350名、地域住民、国会議員、都議会議員、区議会議員、昨年度から関係自治体として葛飾区、野田市、八潮市が参加している。

次に地下鉄8号線整備に向けた調査委託の実施について、これは地下鉄8号線が足立区内を通ることの有意性や実現可能性等について、今後想定される次期答申を見据えて、必要な調査検討を行うものである。期間は平成24年6月9日から平成25年12月27日で今年度から来年度にかけて調査を行っている。

要請活動等については、関係自治体との情報交換として野田市、八潮市、葛飾区に訪問している。

次に、地下鉄8・11号線促進連絡協議会課長会への参加について、葛飾区・墨田区・江東区・松戸市による協議会の下部組織である課長会に参加し、情報交換を行った。国及び都への要請活動については、議員連盟と協力し、取り組み状況の報告等を行う予定である。

次に、環七高速鉄道（メトロセブン）の整備促進についてである。メトロセブン

だけでなく環八を導入空間とするエイトライナーと併せて区部周辺部環状公共交通として東京都の指導のもと都区連絡会として調査検討を重ねており、都区連絡会が平成24年6月29日に開催された。

次に環七高速鉄道(メトロセブン)促進協議会総会が平成24年7月12日に江戸川区タワーホール船堀で江戸川区・足立区・葛飾区が参加し開催された。

次に、鉄道新線PR活動について、今年度から区民まつりに展示ブースを設け、初めて区民向けのPR活動を行った。内容としては、鉄道新線のパネル展示や鉄道塗り絵、鉄道パズルなどを行い、好評で2日間合わせて約500名が参加した。

今後の方針・問題点は、地下鉄8号線については、必要な調査検討を進めながら、関係自治体や足立区議会地下鉄8号線整備促進議員連盟と連携し、今後想定される次期答申での上位への位置づけを目指す。メトロセブンについては、エイトライナー促進協議会及び東京都と連携し、区部周辺部環状公共交通としての検討を進めながら、今後想定される次期答申での上位への位置づけを目指す。

足立区としては鉄道新線について、検討を重ね次期答申に向けて頑張っている。

会長

引き続き駅舎のバリアフリー等の取り組みについて説明をお願いします。

鉄道事業者A

東武鉄道では足立区、特に福祉部の協力を得て北千住駅・梅島駅の2駅にある誘導ブロックを内方線付誘導ブロックに変更している。

北千住駅については、1階ホームと3階にあるホームについて内方線誘導ブロックを設置し、梅島駅については、上下ホームに設置する。いずれも端部に内方線付誘導ブロックを設置する。工事としては、年度内を計画しており、まもなく竣工の予定である。

会長

次に綾瀬駅のエレベーターの設置について説明をお願いします。

鉄道事業者B

千代田線綾瀬駅のバリアフリー設備の整備について説明する。

まず現状を説明すると、すでに北千住行きホームにはエレベーターがあるが、松戸行きホームにはエレベーターがないので現在その工事を行っている。松戸行きの松戸よりの方にエレベーターを新設、JR乗務員詰所、信号扱所を改修しエレベーターをつけていくという形である。1階が改札階になっており、これに併せて多機能トイレも改修している。すでに工事は進んでいるが、供用開始は今年の夏と考えている。工事は順調に進んでいるが、これから夜間作業が増えてくるので、近隣の住民の協力を得ながら進めていきたいと考えている。

会長

次に千住大橋駅の誰でもトイレの設置と耐震補強について説明をお願いします。

鉄道事業者C

まず千住大橋駅は、エレベーターが上りホーム用1基、下りホーム用1基、こちらは平成15年3月から使用を開始している。現時点でのエスカレーターの設置予定はない。千住大橋駅前開発により、平成26年3月には駅前ロータリーも完成し、千住大橋駅を利用者が増えるものと期待している。

また、バリアフリーの観点から千住大橋駅旅客トイレ改修工事を平成24年1月16日から3月20日の工期にて行われ、誰でもトイレに関しましては6月1日から6月27日の工期で行われた。

次に高架橋柱耐震補強工事関係で、鉄道駅耐震補助事業に伴う千住大橋駅、千住第二・第三高架橋耐震補強工事、第一期工事として平成23年9月1日から平成24年3月中旬、第二期工事といたしまして平成24年5月16日から平成25年2月28日までの工期で行われている。

最後に千住大橋駅改札より国道4号線までの高架下にあるフードセンター内の耐震工事だが、平成27年度より耐震工事を始めたいとの連絡は受けている。また日暮里から千住大橋にかけての高架橋柱の耐震補強工事関係に関しましても竣工中である。

会長

最後に東北縦貫線の進捗状況について説明をお願いします。

鉄道事業者D

現在、高崎線・宇都宮線・常磐線は上野駅が終点ということで運行しているが、東京～上野間、高架橋の新設、既存の線路の改良などを行い、東京駅方面に乗り入れるプロジェクトとして東北縦貫線の工事を進めている。東北縦貫線の開業により混雑緩和、速達性の向上、鉄道ネットワークの強化が達成される。一部震災等の影響もあったのと、現在営業している線路に近接した工事ということで大変難易度の高い工事になっており、鋭意工事を進めているが、現在のところ2014年度の開業を目指して工事を進めているという状況である。運行形態についてはまだ決定していないので、決定次第、プレスまたはこのような場を通じて紹介したいと思う。

会長

情報連絡について説明してもらったが、情報連絡について質問・意見を欲しい。

副会長

東北縦貫線で2014年度開業ということだが、2014年度のいつ頃か。

鉄道事業者D

今のところ2014年度ということで説明している状況である。

副会長

千住大橋駅の駅前広場の工事を進めているのだが、それに伴う駅舎の改修等はあるのか。

鉄道事業者 C

駅前ロータリーが平成 26 年 3 月完成だが、改修が始まるのが平成 27 年あたりで時間差が出てしまう。

区職員

内方線付点字ブロックの整備をしている駅が増えてきているが、今後、鉄道会社の方で内方線付点字ブロックに移行していくという方針があるのかということと、設置にあたって付ける位置の規格があるのか教えてもらいたい。

鉄道事業者 A

設置については自治体等と協議し、協力してもらった上で乗降人員が多いところから順次、計画的に設置する方向で進めている。

詳しい設置位置等については、その基準に基づいて設置していると伺っている。

交通管理者 A

2 つほどお願いがある。

今後、バス路線やバス停整備等の協議については、地元の意向などを調整していくことになると思うが、ぜひ安全を要望等が上回るような安全を第一にということで整備の調整をしてもらいたい。

それから鉄道の立体化に伴って踏切が解消していくという情報があれば、今後、区・事業者含めて情報提供してもらいたい。

バス事業者

足立小台駅周辺で大型商業施設があり、頻繁ではないが大型商業施設の駐車場がいっぱいで渋滞してしまうので、今後部会等で議題として挙げてもらいたい。

会長

交通をスムーズに円滑化するというのも検討部会の仕事だと思うのでよろしくお願いしたい。

事務局

了解した。

交通管理者 B

千住大橋駅前広場の A 街区の商業施設が平成 26 年 3 月竣工予定となっており、渋滞等が発生する可能性があると思うが、情報交換はしているのか。

副会長

まちづくりの所管が情報交換をさせてもらっているが、改めて情報交換が必要だと思うので、担当者と情報交換させてもらおう。

交通管理者 B

商業施設の開業等のタイミングによっては交通整理の考え方が変わってくるので、情報交換をお願いしたい。

5 その他

以上で議事を終えた後、会長より進行が事務局に戻され、事務局より次回の開催時期など、その他の連絡を行った。

事務局

次回の公共交通推進会議は来年の同じ時期に開催する予定である。

以上