

足立区都市交通マスタープラン検討委員会会議録

会 議 名	第2回足立区都市交通マスタープラン検討委員会		
開催年月日	平成22年2月5日		
開催場所	足立区役所 南館8階 特別会議室		
開催時間	午後2時00分開会～午後4時00分閉会		
出欠状況	委員現在数 31名 出席委員数 26名(うち、代理出席5名) 欠席委員数 5名		
出席者 ※括弧内は代理出席者	内山 久雄	吉田 樹	武石 哲夫
	板谷 和也	鈴木 そのみ	松原 秀壽
	宮脇 睦	五十嵐 康夫(池田 史子)	小野 恭一(下田 利幸)
	宮本 哲	戸上 学	星野 正男
	相川 準	名倉 豊	大井 英明(中澤 俊男)
	花田 健司	上床 和年	森 大治郎
	柏木 賢二	大橋 達男	渡邊 稔(酒井 与志亜)
	林 幹生	有賀 純三(伊藤 良久)	定野 司
	宇賀 潔	石川 義夫	
	事務局	土木部副参事(交通・道路計画) 交通計画担当、道路計画担当 出席職員 土木部副参事(交通・道路計画) 土田 浩己 土木部副参事(交通・道路計画) 交通計画担当係長 浅古 義明 土木部副参事(交通・道路計画) 道路計画担当係長 高浦 隆嗣 土木部副参事(交通・道路計画) 交通計画担当 菅原 和幸 土木部副参事(交通・道路計画) 道路計画担当 笠原 晋介	
会議次第	別紙のとおり		
会議に付した議題	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回委員会での議事と本委員会の論点 ・討議資料の説明 <ul style="list-style-type: none"> ①平成21年度実態調査結果の概要について ②都市交通マスタープランに求められる役割 ③足立区を取り巻く環境変化 ④足立区の交通に関する課題 ⑤足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み ・質疑及び討議 ・その他 		

第2回足立区都市交通マスタープラン検討委員会

議 事 要 旨

1. 開催概要

〈日時〉 平成22年2月5日（金） 14:00～

〈場所〉 足立区役所 南館8階 特別会議室

2. 出席者

別紙参照

3. 議事次第

- 1 はじめに
- 2 第1回委員会での議事と本委員会の論点
- 3 討議資料の説明
 - ・平成21年度実態調査結果の概要について
 - ・都市交通マスタープランに求められる役割
 - ・足立区を取り巻く環境変化
 - ・足立区の交通に関する課題
 - ・足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み
- 4 質疑及び討議
- 5 その他
- 6 おわりに

4. 資料

- 討議資料
- 参考資料

5. 議事要旨

(1) はじめに

事務局の開会の辞ののち、検討委員会委員長より本委員会での主な議題を中心に挨拶をいただいた。

(2) 第1回委員会での議事と本委員会の論点

事務局より討議資料を基に第1回委員会において議論いただいた項目の紹介と、本委員会において重点的に議論いただきたい点について説明した。

(3) 討議資料の説明

事務局より平成21年度に実施した調査結果の概要、都市交通マスタープランに求める役割、足立区を取り巻く環境変化、足立区の交通に関する課題、足立区都市交通マスタープラン検討の枠組みについて説明した。

(4) 質疑及び討議

以上の説明ののち、検討委員会委員長の進行により以下のような、質疑が行われた。

<委員>

- 今回の都市交通マスタープランの検討の中では、物流問題については取り上げるのか。物流施策も重要であり、例えば荷捌き施設整備により道路混雑の解消につながるのではないか。

<事務局>

- 物流施策については、討議資料10ページの「足立区の交通に係わる課題」における「道路交通円滑化への課題」の中で検討していきたい。

<委員長>

- パーソントリップ調査では人流を調査しているので、物流については外挿的にみていくことになる。
- 討議資料4ページの図のとおり、高齢化比率が高まっているのが一目瞭然である。これに人口密度と合わせて示すなど工夫することにより、さまざまな対策が検討できるものと思われる。もう少しきめ細かくデータを作成していただきたい。また、交通流動を図化していくのは難しいが、今後の課題検討につなげていくことや、区民への説明の観点からもうまく表現いただきたい。

<副委員長>

- 「都市交通マスタープランに求められる役割」として3点挙げられているが、区民ニーズへの対応と協働による成果重視の施策展開についてはどのように考えていくのか。果たしてニーズ対応重視で区が「与える」考え方のもとでいくのか。それとも協働重視で区民とともに育てていくのか。今では両論併記になっているが、区の姿勢のシフトも含めた検討が必要である。例えば、指標の一つとしてあげられている「①駅から半径1km圏内又はバス停留所300m圏内の面積割合」を減らすことがあるが、交通不便地区を

埋めていくのに、「はるかぜ」を運行し続けて解消していくのか、それとも区民と育ててやる気のある地域に特化して対応していくのか、について考える必要がある。

○一方で、区として仕掛けていくことも重要であり、路線網整備に対して区が積極的に音頭をとっていくことも考えられる。

<事務局>

→ 不便地域として残っているところは、実際には川沿いや人口密度の低い地域が多く、解消していくことが困難な状況である。また、区で対応するとしても、今の考え方は「独立採算制」をとっているため、事業者も採算性を無視しての展開は難しいと思う。区民委員からも意見を頂き、様々な交通手段を考えて、これからの人口減少時代に対応していくことが必要である。

<委員長>

○ 交通不便地域の明示についても、川など人の住めない地域を示しても意味がない。そのあたりがわかるよう示してほしい。

<委員>

○ 公共的な事業者としての立場と、やはり民間事業者としての立場があり、コストの問題があることから非常に難しい。実際には1便あたり10人程度は乗車いただかなければ採算は厳しい状況にある。

<委員>

○ 自転車や歩行者の空間がほしいというニーズが多いが、いろいろな会議でも自転車、歩行者に係る事故が多いという報告がある。主要駅等へ向かう自動車が通行できない道路へ対策を行い、事故を減らしたい考えがある。何らかの方法で検討いただきたい。

<事務局>

→ 区のほうでも課題として認識している。特に足立区の特徴として自転車分担率が23区中2番目という点が挙げられる。これは、平坦でかつリーズナブルな手段であることが影響しているものと考えられる。区民や議会からも空間整備に関する要望を受けており、そのような中で平成15年に「自転車利用環境整備計画」を定め、カラー舗装等による歩道部分における分離等の対策を図っている。しかし、現時点では2路線で実施されたのみであり、区内の多くの都市計画道路が幅員15～16mのため歩道部分が2.5～3.0m程度しかなく、狭小なために実現までは至っていないところが多い。

<委員長>

○ 近年歩ける範囲内での自動車利用等自動車利用（自動車を利用する必要が無い短距離の自動車利用）に対するモラルが崩れている状況だが、自転車も同様の傾向にあるのではないか。交通上のモラルをしっかりとしなければならぬ。施策と合わせた展開が求められる。

○ 区内の違法駐車への対応はどのようになっているのか。

<委員>

→ 駐車監視員制度の開始以後、千住警察署管内では8割は駐車監視員により取り締まっている。

<委員>

○ 今回の調査では世帯主に発送しているが、世帯全員のデータを反映しているのか。

<事務局>

→ 5歳以上の世帯構成員全員からデータを取得しており、反映している。

<委員>

○ 区役所の前面道路では、サスペンションが悪いベビーカー等だと挟まったり、子供の自転車では段差を乗り越えられなかったりしている。舗装種類等を含め、車椅子対策と同時にベビーカーも一緒に検討に扱ってほしい。

<事務局>

→ バリアフリーに関して、徒歩分担率も24%と高いことが区の特徴として挙げられる。駅周辺の段差解消要望は挙がっており、本調査の一環として区内24駅の歩道つき道路について段差等に関する調査をさせていただいている。現在集計段階であるので、これらのデータを踏まえ、今後どのような対応ができるのか検討していきたい。

<委員>

○ はるかぜについて、1時間当りの本数がどの程度の路線であれば、増発の要望が特に多いのか。また、運行時間帯についてはどのような要望なのか。実際に、1時間に1、2本程度の運行では使い勝手が悪い。バスを10分以上待つ環境では使いにくい。他の自治体の成功例を参考に検討したほうがよいのではないか。

<事務局>

→ 要望の多い第7弾、第10弾については、非常に運行本数が少ない路線である。また、23区内ではさまざまなコミュニティバスが運行されているが、利用者数の多い路線としては運賃が100円で行政からの補助がある形となっている。補助を行っていない区は、足立区のほか、世田谷区、葛飾区などである。現状、前述の2路線は採算性の悪い地域を運行しているので、莫大な経費をかけない限りは運行本数の増便は困難と考えている。

<委員長>

○ 他の自治体の例では、「1時間に1本でもあってよかった」という声もある。高齢者で子供の送迎がない限りは出かけられない「モビリティバリアー」のある人もいる。そのような人への対応としては、交通施策ではなく福祉施策でカバーすべきなのかもしれない。この場の議論を「健常者対応を主とした交通」とするのか、それとも「福祉にも配慮した交通」とするのか、検討してほしい。

<委員>

○ 自転車の移動が多い実態について、区民からすると安価という理由も大きいと思われる。要は料金面でバスを使いたがらない人もいるということである。そのあたりの利用者の収入に関する把握ができる調査はありうるのか。

<委員長>

○ パーソントリップ調査では世帯収入は調査項目としてないために把握困難であるが、他のデータから類推することはできないか。

<事務局>

→ 例えば、学生ではどのような傾向となっているのか、という観点からは確認ができると思うが、それ以上は分かりかねる。

<副委員長>

○ 年齢別の交通手段分担率を示せば傾向が分かるのではないか。はるかぜは独立採算のために「広く薄く」の展開となっている。そのために1時間に1本以上確保できている系統が少なく、そのことが区民に本数が少ない路線として思われているのではないか。その一方で、バスよりも自転車は非常に使い勝手のよい手段である。そのあたりをシルバーパスが使用可能な70歳以上でも同様の傾向が見られるとしたら、傾向として見えるといってもよいのではないか。

<委員>

○ 運賃だけでなく、平地ということも大きいと思う。実態として、バスは雨の日しか利用されないということも多い。

<委員>

○ 実際に区内の商業施設では、他区では考えられない安値で商品が販売されることもある。そのあたりの違いについてどのようにみるのか。

<委員長>

○ 委員指摘事項に対しては、可能な限り分析するという事でお願いしたい。

<事務局>

○ 討議資料6ページに竹ノ塚駅での自転車データを示しているが、竹ノ塚駅に限らず全ての区営駐輪場について調査している。今後整理した上で提示していきたい。その上で、自転車駐輪場や自転車走行環境について、区民目線でご意見を伺いたい。

○ また、23区内では国道（江東区亀戸）や都道（渋谷区幡ヶ谷）での自動車専用レーン設置事例もみられる。区としても空間が確保できるのであれば、自転車走行レーンの設置やカラー舗装で対応していきたいと考えている。

<委員>

○ 足立区内で展開するとなれば、自動車を入れない道路を探せないか。または一方通行化ができるところはないか。現状では自転車走行空間整備は無理であり、自動車への対応を含め長い目で見ていく必要がある。

<委員長>

○ 交通のサーキュレーションについても考えていかなければならない。

<委員>

○ 亀戸は12時間当たり自転車交通量が5000台程度あり非常に多い。また歩行者も多いところであることから、現在では自転車の6割は自転車道を通行している状況にある。また、幡ヶ谷については、今年度1.2km延伸する方向で検討していると聞いている。

<委員長>

○ 写真から見る限りは利用台数が少なく見える。ぜひ沢山利用しているような写真で紹介いただきたい。

<委員>

○ 亀戸において、商店への搬出入はどのようにして行われているのか。自転車のみを考え

ると議論としては欠落しているのではないか。

<委員>

- 路肩を広く取っているので支障のないようにしている。また、何箇所かでは自転車道用の柵をはずしている。さらに、亀戸は側道が多いのでそこで対応してもらっている実態もある。実際に実施するに当っては沿道に意見を伺っている。

<委員>

- 都全体でも自転車道整備の方向で進められている。沿道についても状況に応じた対応が必要と考えており、場合によっては歩道と自転車道の間に植樹帯を挟むような形も視野にしていきたいと考えている。

<委員>

- 自転車の路上駐輪問題として、鹿浜付近のバス停に多数見られる。これらが歩道に止められているため、問題となっているが、そのような調査結果はないのか。
- 今回の整理の中では高齢者の視点は見受けられるが、障がい者の視点が少なく感じる。障がい者のほうがより対応が必要となってくるのではないか。

<事務局>

- 障がい者に限った調査は実施していないが、対応としてはバリアフリーの中で検討していきたい。

<委員長>

- 調査そのものを障がい者に限ってはできなかつたが、検討の視野には入っているということである。

<事務局>

- 委員指摘箇所は駅周辺ではないため調査対象外となっているが、所管課のほうで苦情等を受けているかもしれないので確認したい。

<委員>

- 小台地区で駐輪が多かったため駐輪場を整備した事例もある。区としても対応を考える必要があると思う。

<委員>

- 自動車を利用して気になるのが、この道路が駐停車禁止・駐車禁止なのかがよく分からない場合が多いということである。結構判断できない人が多いと思われる。そのような場所はカラー舗装で明示していったほうがよいのではないか。一方で、路上駐車車両については徹底的な取り締まりが必要である。どのように運用していくのかも含め検討してほしい。

<委員>

- 現在、放置自転車の撤去は、年間約170日実施しているが、来年度、綾瀬駅周辺では年間約300日の放置自転車の撤去を予定している。また、現在問題となっているのは買物等の短時間駐輪であり、来年度から2時間無料券を配布する中で短時間駐輪の対策を図っていく予定である。このような考え方を西新井駅や竹ノ塚駅へも展開したい。

<副委員長>

- 障がい者について、足立区の場合、バリアフリー新法へ対応した基本構想の策定はまだかと思う。段差の切り下げやカラー舗装等について、現場でワークショップを繰り返しながら構想策定を進めている事例がある。今回の都市交通マスタープランの中では困難かと思うが、そのような観点は基本構想へ委ねてもいいのではないか。一方で、基本構想は道路に限った話であり、障がい者の移動手段に関しては触れていないので、そのあたりを都市交通マスタープランで重点的に検討する等、仕分けが必要かと思われる。

<委員長>

- 動きとしてはどのようなになっているのか。

<事務局>

- 区内には5000人/日以上乗降客数のある駅が19駅ある。これらについて、前述したバリアフリー関連の調査を実施しているので、この調査結果を踏まえ、必要に応じ構想策定へ結び付けていきたいと考えている。

<委員>

- 障がい者は個人個人によって状況が異なっている。よって、実際に歩いてもらうことが非常に重要となる。日暮里・舎人ライナーの駅を作る際にも、そのような体験を行った実績がある。

<委員>

- 最近3人乗り自転車が購入可能となったが、区民の購入実態は把握できているのか。

<事務局>

- そのような統計は取得していない。

(5) その他

以上で質疑を終えた後、検討委員会委員長より進行が事務局に戻され、事務局より次回開催時期など、その他の連絡を行った。

<事務局>

- 次回の委員会の開催は、5月の下旬頃を予定している。
- 今回の会議録については、後日区のホームページ等に公表していきたい。
- 本検討委員会への意見等がある場合は、事務局へご連絡いただきたい。

以上