

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	第五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23年2月10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 30名 出席委員数 25名(うち、代理出席4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
	峯岸 絢子	宮脇 睦	結城 健
	五十嵐 康夫(栗田 英樹)	安部文洋(吉野浩一郎)	高木 健
	小川 聡史	中村 正	村田 昇
	熊川 浩美	相川 春雄	椎名 康雄
	上床 和年(角龍 運平)	森大治郎(八木 祐子)	大橋 達男
	加藤 直宣	青木 光夫(稲本 望)	大高 秀明
	岡野 賢二		
	事務局	都市建設部交通対策課交通計画係 出席職員 都市建設部副参事(交通計画) 市川 二三夫 都市建設部交通対策課長 八畝 一生 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 南海 千津子 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 討議資料の説明 <ul style="list-style-type: none"> <li>①第4回委員会での議論と本委員会の論点</li> <li>②都市交通マスタープランにおける都市交通体系のあり方 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「きめ細かな交通サービス」に対する区民意向</li> <li>・ 都市交通体系のあり方と対応交通施策</li> </ul> </li> <li>③足立区における交通施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区外トリップからの流動状況</li> <li>・ 区全域で取り組むべき交通施策の必要性</li> <li>・ 足立区における公共交通網の考え方</li> <li>・ 地域別カルテと地域の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ</li> </ul> </li> <li>④足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み</li> </ul> </li> <li>・ 質疑及び討議</li> <li>・ その他</li> </ul>		

# 第5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23年02月10日(木) 14:00～

〈場所〉 足立区特別会議室

### 2. 出席者

別紙参照

### 3. 議事次第

#### 0 第4回委員会での議事と本委員会の論点

#### 1 都市交通マスタープランにおける都市交通体系のあり方

(1) 「きめ細かな交通サービス」に対する区民意向

(2) 都市交通体系のあり方と対応交通施策

#### 2 足立区における交通施策

(1) 区外トリップからの流動状況

(2) 区全域で取り組むべき交通施策の必要性

(3) 足立区における公共交通網の考え方

(4) 地域別カルテと地域の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

#### 3 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み

### 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) 第四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四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「きめ細かな交通サービス」に対する区民意向、都市交通体系のあり方と対応交通施策、区外トリップからの流動状況、区全域で取り組むべき交通施策、足立区における公共交通網の考え方、地域別カルテと地域の実情に即した実現性の高い交通施策イメージについて説明した。

### (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>

- 正誤表の訂正によると「高齢者等の外出支援」になっている。素直に読むと子育て世代の対応については、高齢者よりも1つ落とした優先順位を付けると読みとれる。また、子育て支援の定義として、25歳から39歳まで5歳未満の幼児と同居している女性となっているが、この枠に入っていない人は子育て世代の人間ではないと読みとれる。そう受け取っていいのか。

#### <事務局>

- 今回は正誤表で対応させて頂いているが、意味合いとしては特段変えているつもりはない。子育て世代の方達の外出支援として施策を打ち出していきたいと考えている。2点目の子育て世代の定義から外れている方は、集計上こちらの定義でやっており、25歳未満の方で5歳未満の幼児がいる方に関しては含まれていない。

#### <委員>

- この表現が集計上の定義であることは詳しく読むと理解できるが、一読しただけでは伝わらないため誤解を招く。私一人で小さい子供を連れてバスにベビーカーを乗せようとすると、妻だと手助けをしてくれるらしいが、私には誰もしてくれないといったことがあるように、現代は逆差別が行われる状況にあるが、マスタープランがそれを容認しているように受け止められかねない。記載上の説明では、子育てというのは25歳から39歳までの女性がするものだと言っている。そうではなく、「子育て世代の人数を地区別に算出するために用いる、計算上の定義である」ということを記さないと誤解を招くので、表現の工夫をして欲しい。

#### <事務局>

- 指摘のとおりなので、修正して対応していきたい。

<委員長>

○ その主旨に従うように修正をして頂きたい。

<委員>

○ 「都市交通体系のあり方（案）」の「自転車交通施策」で「自転車走行環境の充実」の中に「自転車走行空間の再配分」とあるがどういうことか。自転車走行空間の整備促進であれば分かる。大項目と説明が一致していないと思うが。

<事務局>

→ 例えば、植栽部分がある広幅員な道路を改良し、走行空間を創出することが可能だと思う。既存道路もしくは今後整備する都市計画道路等で、車道を少し狭められ、歩道を広げられるものも含め「自転車走行空間の再配分」とさせて頂いている。

<委員>

○ それは道路空間の有効活用による自転車走行空間の確保という意味か。

<事務局>

→ 表現については訂正等を検討させて頂く。

<委員>

○ 「エコドライブの普及啓発」では具体的な指針はあるのか。

<委員長>

○ 足立区は電気自動車を入れる計画はあるのか。

<事務局>

→ そこまで踏み込んだものは考えておらず、「エコドライブ」に関しては普及啓発が必要と考えている。

<委員>

○ 「エコカー」が普及し、かなり増えている。具体的には「ふんわりアクセル」はゆっくりスタートして停車もゆっくり止まる。後続の車が詰まり、ドライバー視点から実害がある。将来の都市交通を考える上で、それを踏まえて「エコドライブ」が入っているのか。

<委員長>

○ 「エコドライブ」で渋滞が余計できるということはないのか。

<事務局>

→ 「TDM施策等」のところで、自動車の利用を公共交通へシフトしていくことや環境に配慮した施策を考えている。パーク&バスライドのように、埼玉、もしくは外周区に大きな駐車場を設け地下鉄で都心に入ってくるなど、様々な施策が相当あり、各区の自治体単独で出来る施策ではない。次の委員会あるいは取りまとめ時には、東京都のTDM施策を踏まえ具体的な施策を検討する。個別のハイブリット車については、電気自動車も念頭に置き、最終的な取りまとめでは入れ込む。

<委員>

○ 鉄道施設の話が出なかった印象だ。駅のプラットホームにホームドアが設置されている鉄道は、知る限りでは舎人ライナー・TXだけだ。車両の長さやドアの位置を合わせるの難しいようだが、足立区も検討して欲しい。エイトライナーやメトロセブンより先にやらなければならないと思う。

<事務局>

- 国会でも交通基本法の議論があるようだ。物理的に少しでも電車がずれると乗り降りが不便になってしまうことやホームの幅が元々決まっている中で新たな構造物を入れるというのは、難しい問題もあると思う。実施する場合でも、優先順位を決める必要がある。その視点も重要であるため、鉄道事業者と情報交換をして、織り込めるところは織り込む。

<委員長>

- 織り込めるなら織り込んで欲しい。

<副委員長>

- 3つの地域を代表して交通施策イメージがあり、次回の委員会時にバス路線が的確に入る「従来から1歩2歩も先に行く実効性のあるマスタープラン」を提示すると言ったが、違和感を覚える。マスタープランの場合、20年という長期にわたるプロジェクトが記載される。20年後の2030何年の足立区が住み良く、訪れて良い町になる交通施策を定めるのがマスタープランだと思う。「道路整備を行い、バス路線を再編すれば、公共交通空白地域は埋まる」という話は、マスタープランに記載すべきことなのか。バスやはるかぜは機動力が高く柔軟性が高いことが示されているので、ここでの提案よりも良い路線ができるかもしれない。マスタープランに書き込むことによって、柔軟性を削いでしまう懸念がある。一方で、マスタープランでバス路線を書くならば、幹線を書く必要はある。バスの運行頻度などを記載するならば納得できる。サービスを20年続けてくれるならば、次の居住地選択として、幹線バス周辺に住みたいというインセンティブが起こるかも知れない。その方が環境都市に寄与してくる。このバス路線の扱いで交通空白を埋めるような小さな理由ではなく、戦略的に検討した方がいい。

<事務局>

- 副委員長のご指摘とおりでとは思う。ただし、通常のマスタープランは拝見しているが、目指しているものは、実行性の高いものである。今回、設定したバス路線は病院・スーパー・金融機関などへのアクセシビリティを視点に入れ込んでいる。また、公共交通の視点から都市計画道路の早期実現を要望していくという面もあるので、大胆な入れ方をさせて頂きたい。

<委員長>

- 「ここを通したら前よりも区民の病院へのアクセシビリティが何%増加する」などを提示しない限り、地域を拡大しただけと思われる。16地域に分けても、細かい地図を拡大して載せているにすぎず、解像度が上がっていない。元々、足立区のサンプル数が少なく、解像度を上げたいという趣旨で補完調査をしたはずが、16地域に分けるとそのレベルから下がっていないため、今の意見が出てくる。公共交通空白地域は、「人が住んでいない・住んでいる」あるいは「ひどく遠い・遠くない」の情報が入るとよりわかりやすい。解像度を高めた分析をした上で、指標を示すことで、誰もが見やすいと思う。

<委員>

- 『きめ細かな交通サービス』に対するアンケート調査概要で「電話予約をする」が70%以上あるが、当然、携帯電話からの予約やインターネットもある。今のニーズを汲み取るのも必要だが、実施される10年後20年後にどのようなツールを使うのかを把握し

なければいけない。

<事務局>

→ 今の予約方法は「電話」、「携帯電話」、「パソコン」があり、「この中からどれを選ぶか」を設問している。回答者には若い方もおり、「高齢になった時を想定」して回答してもらっている。若い方は携帯やパソコンに長けているため、それらの回答が多いと思ったが、それでも約77%の回答だった。

<委員>

○ 実際の具体的なイメージが見えないと、具体的に回答しづらいと思う。アンケートは必要だが、ある程度のイメージを見せないと計画にはいかせないと思う。

<事務局>

→ 「きめ細かなサービス」はまだ先が見えず、我々もイメージを持っているだけだ。サービスの需要を確認したく今回、アンケート調査を行った。

<委員>

○ 私個人としては良いと思うため、ぜひ進めて欲しい。

<委員>

→ 具体的に地域別で絵を落とす方法は、今までのマスタープランにないやり方で、積極的な姿勢が感じられて非常に良いと思う。こういう方向で詰めて欲しい。また、マスタープランではあるが、再検討の可能性も残して頂き、5年、10年経った時に計画の検証をして頂けると、マスタープランとしての効果がより高まり、有効に使えると思う。ぜひお願いしたい。

「公共交通手段別の形態整理」という表では、実現性を踏まえ、鉄道・路線バス・はるかぜ・きめ細かなサービスの4点を出しているが、最近の概念としてBRTがある。既存のバスサービスよりもスピードが速く且つ多くの方を乗り降りさせることができるサービスであると理解している。メニューとして入っていないのは実現可能性が低いことが理由かと思う。もし検討されているようなら、バスレーンの設置や速度制限の変更の可能性等に関して現状を教えて頂けるとありがたい。

<事務局>

→ 中央区がBRTの計画を立てていることをニュースで知った。足立区ではバス路線が充実しており、はるかぜ、舎人線、つくばエクスプレスが完成し、公共交通カバーエリアが93%に達していることを考えると導入の可能性は低いのが現状だ。

<委員>

○ 既存の路線バスの需要が多く、速達性を高めたいという路線があると思う。既存の路線バスの代替イメージで質問したがその点はどうか。足立区には鉄道駅から遠いところに大規模な集合住宅がいくつかあると思うが、そこと駅を結ぶ路線は混雑が発生していないのか。

<事務局>

→ 通勤時間外や雨の日に、東武バスや東京都交通局のバスがたくさん利用されていると思う。委員として来られているが直接ご意見を聞ければ。

<委員>

○ 走行環境については、道路整備の影響もあり、定時性が確保できてきている。また、違

法駐車の取り締まりを行って頂いた結果、さらに良くなっていると思う。BRTは、都電のようなイメージだが、現時点では、輸送量は減少傾向であるためこのようなことは考えていない。

<事務局>

→ 雨の日など、乗客が増える日でも、バスに乗れなかったことに対する苦情はない。交通局がメインでやっているが、雨の日にダイヤを増設している。

<副委員長>

- BRTに関して見てみると、自動車からの転換を図ったが、結局、バスに乗っている人が全てBRTに移っただけだった。車は減らず渋滞も解消されないという例がある。
- 「マスタープランの縛り」だが、マスタープランに記載されることで、強制力がでるのか。ここに掲載されると、将来的に予算がつきやすく、計画が進みやすいのか。マスタープランは方向性を出し、事業計画が細かいものを決定することになる。マスタープランに施策は挙げられるが、事業計画の中で取捨選択され、優先順位が決まると私は思う。それによって、どこまで書き込むかが変わってくる。先ほど、地域毎にとあったが、区全体で共通するような項目を入れたほうが良い。

<事務局>

→ 考えているのは、実現可能な施策をなるべく入れることである。隅切りが買収できれば、バス路線が変わるという場所もあり得る。16地区の中に入れ込める所は入れていきたい。ご指摘のとおり、マスタープラン策定後に、区内部で予算措置の話が出てくる。五箇年計画を作ることになり、その中の財政措置として予算を入れこむ作業がある。そのため、マスタープランに書いてある施策は、優先順位が高いものとして予算を要求していく。マスタープランの中に、5年、10年、20年と入れたが、5年で実施する施策は、なるべく中期財政計画に入れるなど力強い動きをしていきたい。

<副委員長>

- 先ほど、「バス停はここに作る」というのがあったが、具体的に記載すると逆に縛りになるのではないかと。自由度を持たせ、今後の話し合いで決められるようにすべきではないか。現時点で考えられる、様々な選択肢が入れた方が良いのではないかと。

<委員>

- 「サイクル&バスライドの駐輪場の整備」では、「路線バス」や「はるかぜ」の交通サービスが対応できない箇所は、駐輪場の整備を実施すると書かれている。区のあり方として、公共交通に対応できない時に駐輪場の整備を強化する方向性ではないと思うが。

<事務局>

→ 中川沿いは道が非常に狭く、検討の余地があると考えている。中期的には区画整理で道路の整備が終わった後に、「はるかぜ」などが入り不便地域解消は可能だ。ただし、短期的には実現できない。274号線の整備が完了しているので、短期的措置として「サイクル&バスライド」の整備を検討する意味だ。

<委員>

- 道路上への駐輪は歩行者の障害になると問題視されている。恒久的にスペースが確保できるなら設置してもらいたいと考える。

<事務局>

→ バスに乗る為に自転車を置いていくと盗まれてしまう。防犯等も視野におきながら、歩行者の妨げにならないような箇所を選定し作りたい。

<委員長>

○ 警察の意見は「道路上に緊急避難的に自転車を置かれては困る」ということか。区画整理中なら、借地して一時的な駐輪場にし、区画整理終了後には元に戻して駐輪場を廃止する。道路上に放置するのは良くないことだ。

<委員>

○ バス業界としては、バス停周辺に駐輪場があれば便利だという意見も聞いている。自転車とバスが両方上手くいけば良い。他のバス会社も同じだと思う。バス事業者、バス利用者の両方にとって良いことは、是非、推進してほしい。

<事務局>

→ 環七沿いや神明地区には、区がバス停周辺に無料の駐輪場を設けて管理している。バス停に自転車が放置されていると、周辺に住んでいる方から叱られてしまうこともあり、「バス停をなくしてほしい」という要望にまで発展することも多々ある。今の意見を十分に頭に入れて、施策を進めていきたい。

<委員長>

○ 先ほどから交通空間の上手い活用の話しが出ているが、今日、北千住の駅を降りると、タクシーが3列で待っていた。お客さんを乗せる番が来るまで、駅前広場に行列を作り待っている。あれほど無駄なことは無い。離れた場所で、乗り場の状態をモニター等で見せ、どこかで待機すれば良いと思う。既得権がある事業者から権利を剥奪することはできないのか。駅前広場の30台の客待ちタクシーの列が無くなれば、広場の空間を有効に活用できるのではないかと思った。

<事務局>

→ タクシー事業者と情報交換を行っているが、足立区はタクシー事業者が多く、70事業者存在し23区では突出している。北千住駅だけではなく、タクシーがあふれている現状は誰が見ても明らかであり、国土交通省では、車両2～3割減を目指していて、規制がかかるようで車両は減っていくのではないか。北千住駅で言うと、待機場所がないため、抜本的対策が見いだせない。状況は、区の方でも苦慮している。

<委員長>

○ 皆さんの意見を聞いてはどうか。常磐線や他の中央線の駅の方で、駅前広場がすっきりとした所があるので、知恵を出してみたらどうか。

<事務局>

→ 参考だが、上野は駅前の改修が最近終わった。上野駅は厳しく、ランクがある事業者のみが駅前広場に入れる施策を実施されている。足立区も、そういうことを視野に入れたいといけない。

<委員長>

○ 道路空間を効率的に使うことは重要な視点だ。

<委員>

→ 東京都と東京国道事務所、警視庁で交通円滑化対策の事業として「ハイパースムーズ作戦」を行っている。その中にタクシー交通も含まれており、昨年12月から今年の1



月末まで、タクシーの社会実験が行われた。内容は、夜の銀座地区の待機タクシーの行列を整理するという事で、民間駐車場を借り、モニターを見て待機場所からETCを取り付けたタクシーを出させるという実験が行われた。

<委員長>

○ 実験結果はどうだったのか。

<委員>

→ 正式な結果はまだ出ていないが、待機列はだいぶ解消されて良くなったと聞いている。

<委員長>

○ その他は。議論は出尽くしたなら、今日はいろいろな議論が出たので、整理は大変だろうが、他に意見が無ければ終わらせる。

(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、別途連絡する。

○ 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