

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	第四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11月17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12時00分閉会		
出欠状況	委員現在数 30名 出席委員数 26名(うち、代理出席5名) 欠席委員数 4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	高木 健
	小川 聡史	星野 正男	相川 春雄
	村上 正明	椎名 康雄	上床 和年(角龍 運平)
	森 大治郎(荒井 昭男)	佐々木 健二	大橋 達男
	三澤 伸吾	青木 光夫	有賀 純三(西野 知之)
	大高 秀明(皆葉 英男)	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 鉄 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 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"> ・変更になった検討委員会委員の紹介及び今までの検討委員会の検討状況 ・討議資料の説明 <ul style="list-style-type: none"> ①第3回委員会での議事と本委員会の論点 ②各交通手段の利用形態再整理 ③足立区の将来都市像 <ul style="list-style-type: none"> ・基本構想による足立区の将来都市像 ・都市交通マスタープランによる足立区の将来都市像 ④足立区の将来展望(交通像) ⑤これからの交通政策に求められる視点 <ul style="list-style-type: none"> ・需要動向の変化に伴う生活行動の変化 ・足立区の都市交通の目指すべき目標 ・これからの交通政策に求められる視点 ・将来需要動向を見据えた交通手段等に求められる役割 ⑥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 		

第四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 11 月 17 日 (水) 10:00～

〈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 変更になった検討委員会委員の紹介及び今までの検討委員会の検討状況 (事務局)

2. 討議 (委員長)

○討議資料の説明 (事務局)

- ・ 第三回委員会での議事と本委員会の論点
- ・ 各交通手段の利用形態再整理
- ・ 足立区の将来都市像
 - (1) 基本構想による足立区の将来都市像
 - (2) 都市交通マスタープランによる足立区の将来都市像
- ・ 足立区の将来展望 (交通像)
- ・ これからの交通政策に求められる視点
 - (1) 需要動向の変化に伴う生活行動の変化
 - (2) 足立区の都市交通の目指すべき目標
 - (3) これからの交通政策に求められる視点
 - (4) 将来需要動向を見据えた交通手段等に求められる役割
- ・ 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み

○討議 (委員長)

4. 今後の予定について (事務局)

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) 第三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三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

事務局より足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み、各交通手段の利用形態再整理、足立区の将来都市像、これからの交通政策に求められる視点について説明した。

(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。

<委員長>

- 討議資料の10～11頁で平成43年の推計を行っているが、区内を16地域に分割する際に足立区全体で一つの原単位を求め、16地域に分割したのか。それとも16地域毎のトリップ原単位から16地域の将来の動向を見たのか。データ解析上の制約があるかもしれないが、前者の方法は望ましくない。また、区内着トリップ数は足立区居住者のみのデータか。

<事務局>

- 足立区全体の性別年齢階層別原単位を16地域に適用している。16地域の性別年齢階層別原単位を使うのはサンプル数が少ないため難しい。16地域をいくつか統合して、トリップ原単位を作って推計をしたい。
- 区内着トリップ数は、足立区居住者のみのデータとなっており、都市圏全体のパーソントリップ調査の結果を受けて整理するつもりだ。

<委員長>

- 「はるかぜ」は代表交通手段ではなく、フィーダー（鉄道端末）の役割を主に担っているが、端末手段としてのバス交通を分析しているか。代表交通手段に限らず、フィーダーとしてのバスも分析することが望ましい。

<事務局>

- 鉄道端末としてのバス等については分析している。鉄道全体の総量が減少しているため、鉄道端末のバスについても若干減少傾向になっている。今後、さらに分析していく。

<委員長>

- パーソントリップ調査をいかに利用するか。有効にパーソントリップ調査結果を活用して頂きたい。

<委員>

- 電気自動車や電動車いすの将来需要動向は調べているのか。

<事務局>

→ 現在は現状把握や将来予測も行ってはいない。

<委員>

- 「駅及び駅周辺地帯」で各駅からの小学校までの歩道ネットワーク化とあるが、学区域が自由化されているのに、このような分析をした意図はなにか。

<事務局>

→ 駅周辺に小中学校が多いため、駅を中心としたエリアの中で歩道のネットワーク化が出来るかという視点として、小中学校施設までのネットワーク化をみている。

<委員長>

- シニアカーはパーソントリップ調査では把握できないが、マスタープランの策定には配慮されるべきだ。歩道のネットワークだが、高校生は車を運転できないため、小中学校だけでなく高校も考慮すべきではないか。足立区では学校選択制度をやっているのか。

<事務局>

→ 小学校、中学校ともに選択制度は実施している。高校生への実態調査では、区内の高校生は殆どが区内在住で、9割が自転車での通学となっている。自転車での走行環境の視点が重要と感じている。

<委員長>

- ネットワークの対象は高校生も含めてほしい。

<副委員長>

- 討議資料では、自転車、自動車、バスという区分けで整理しているが、自動車と自転車の間に、シニアカーのような新しいカテゴリーを含めることはできないか。

<委員長>

- 商店内通路や駐車禁止区域での違法駐車によって、シニアカーの円滑な通行が妨げられているならば解決する必要がある。モラルハザードが1番の問題になるのでマスタープランにモラルの向上を盛り込むことも必要だ。

<副委員長>

- シニアカーについては、NPOの推計によると全国で40万台あり、日本の人口が1億2千万人のため、300人に一人がシニアカーを使っていることになり、足立区の人口で割り返すと約2千台になると考えられる。
- 「何らかのかたちで移動できる方をこの交通マスタープランで対象とする」とあるが「何らかの移動で自ら移動できる方」の定義は何か。

<事務局>

→ 都バスのシルバーパスについても、自らバス停まで来てもらうことが前提になっている。このマスタープランの検討においても、自宅から出て、バスあるいはタクシーを使ってもらい、ある程度自らもしくは介助者がいれば移動できる方を想定しているため、シニアカーも当てはまると考える。

<副委員長>

- 支援・介助があれば一人で動ける方がこの2千人の中に相当数含まれるはずだ。長期的な戦略で平成40年まで描くとなると、2千人では済まなくなる。今までは福祉ということで交通から切り離されて位置づけられていたが、統合して検討することが20年の中で出てく

るはずだ。加筆する必要があるだろう。

<委員長>

- パーソントリップのデータ、調査結果から拾えない部分だが、項目を設けて考察を加えて頂きたい。
- 武蔵野市で運行しているコミュニティバス「ムーバス」では、車いすが入るスペースが付いているが、「はるかぜ」も収容できるのか。

<事務局>

→ バス事業者の協力により、全車両ノンステップになるような設備がついており、車いすを固定する設備も備えているため、車いすの方でもご利用いただける。

<委員>

- 資料全体に高齢者のことが多く載っているが、高齢化率のパーセンテージだけではなく、高齢者の総数も載せてもらえると分かりやすい。
- 乳幼児の子を持つ家庭だと、高齢者と同じような感じで移動していると思う。例えばベビーカーや妊婦なら体が15キロは重くなっているので、そのような視点を加えてもらえると有り難い。

<委員長>

- パーソントリップ調査では5歳未満は調査対象外としている。今のご指摘は、パーソントリップ調査結果から出ない部分だが、どのような社会的指標をもっているかという指摘だと思う。それを十分考慮して頂きたい。もう少し地域を特定するような社会経済指標を用いたほうが良いのではないか。平均所得などは、社会経済指標として16地域に分割して分析するにはかなり重要な要素だ。また、人口密度というのも大変重要だ。

<委員>

- 討議資料3頁の「②自転車利用実態」で、この経路図を見ると、特に拠点の駅に集中しているのが分かる。しかし、3頁右側の表「各地域の自転車利用実態」の中では、行き先の施設として「駅」や「途中の施設名」が具体的に出てこないのはなぜか。
- 討議資料12頁に「(3) これからの交通政策に求められる視点」として、4点出ているが、4番目の「社会面、経済面、環境面で持続可能な交通環境の実現を目指す」について分かりやすく教えてほしい。

<事務局>

→ 3頁の経路図は駐輪場利用者の居住地からの経路を推定して図化した。3頁右側の「各地域の自転車利用実態」は、先ほど「代表交通手段」という言葉が出てきたが「自転車を使って目的地に行く。それが何処か」ということなので、施設の中に駐輪場は出てこない。

<委員長>

- この表は「鉄道などに乗り換え無い自転車利用者」で、最終目的地が特定されるから「スーパー」や「学校」となっている。

<事務局>

→ 12頁の「社会面、経済面、環境面で持続可能な交通環境」とは、「環境面」では、「低炭素社会」という言葉もあるように、地球環境に配慮した持続可能なCO2削減策ということで、「環境面で持続可能な交通環境」とした。「経済面」では、今後、税収面で厳しい状況になっていく中で、経済的にも持続可能であることが求められるとした。「社会面」は社会経済

濟動向で「高齢者」や「後期高齢者」の方が多くなって来るため、社会的にこの足立区が持続可能な交通環境の実現を目指すことになる。特に高齢者を念頭に置いてイメージしている。

<委員>

- 先ほどの議論について補足すると、「はるかぜ」は車いすで乗り降りできる車両になっている。ただし、シニアカーについては、バスの安全上の観点からお断りしているのが現状だ。

<委員長>

- 乳母車をバスに乗せることは大丈夫なのか。

<事務局>

→ そちらは問題ない。

<副委員長>

- 「シニアカー」の重量や安全性の問題は技術改善されてくるかと思うが、バリアフリー化を考えた場合、歩道が上手く整備されていないから手動式の車椅子が乗れないなど、従来は道路整備とバスの話がバラバラに捉えられてきたことが、バリアフリー化が進んでこなかった要因である。足立区内においても、駅及びその周辺で検討されていくと思うため、その時にテーマにしてほしい。
- 討議資料 12 頁の「(3) これからの交通政策に求められる視点」の①の文中に「財政状況」とあり、「真に必要な基盤（サービス）を選択と集中で」と書いてあるが、その下には「更に、きめ細やかなサービスの提供」や「新たな交通サービスの実現を積極的に進めていく」ともあるが何をやりたいのか。

<事務局>

→ バス路線について足立区では、財政補助はしていないが、「補助ありき」で、バス施策を展開した自治体は、ほとんどが衰退している。「身の丈」という言葉が適切かと思っている。64 万区民という大規模な人口を抱えている中で、人口規模から考えて独自事業として成り立つであろうとイメージして、この言葉が出てきている。

<副委員長>

- 公共政策の中で採算ベースとして話を進めているが、それはそれで成功例だ。他の自治体で赤字に苦しんでいるところは、バスサービスを守ることだけに、赤字補填をしている。つまり「今あるバスサービスが、真に生活者に使えるかどうか」ということを検証せずに補助を出していることが問題だ。逆に、足立区の場合は補助を出していないという弱さがある。補助を出していないことによって、真に使えるサービスに対して投資ができていないのではないかという考え方もある。「デマンド型交通のオンデマンドバス」は、経費がかからない良い手法だと思われているが、実際に運営している新潟の三条市では、バス路線を相当限定したうえで、20 台のタクシーを使って運営している。また、ある市では「何時何分に来てくれ」と頼んでも、その時間に空き車両がなければ「対応できない」と断られる。バスに戻してほしいという意見もある。まだ開発途上であり、「経費が安いから良い」と入れるのではなく、やるべきことが先にあるのではないか。
- 例えば、私がこの会議のために足立区役所まで来る際には、北千住から区役所まで都営バスを利用するが、午前 11 時台のバスの時刻を携帯で確認すると、9 分・21 分・34 分・40 分・47 分・51 分となっており、30 分からの 30 分間は 4 本もあるが、0 分から 30 分の間は、

2本しかない。単純に1時間に6本走っているように見えるが、使う側から見れば、30分に2本しかないバスとなる。京都市では、市バス運行ダイヤの間にコミバスを入れ、等間隔ダイヤを組むことで利用者を増やしたという例もある。積極的政策を考えても良いのではないか。

<委員長>

- 「収益管理」の概念も導入し、バス事業者の収益が最大化するようなチームで組むことも交通政策に求められる視点ではないか。収益管理の観点から、利用者に好ましいサービスを提供するという方向転換を、マスタープランに指摘して書いてほしい。あくまでも民間事業だが、バスは公共交通機関のため、バス運行することは「公共サービスを提供している」ということになる。公共サービスは必ず「基本料金」・「利用料金」の2つから成っており、「上下水道」や「電話」を使わなくとも「基本料金」はとられる。それは各家庭に配線したり、サービスを提供するための設備の維持管理にかかる経費として基本料金をとる。利用者は基本料金を支払うかわりに、電話があればいつでも通話することができる。また、通話した回数に応じて利用料金を払うことになっている。そう考えると、バス交通も「公共サービス」だ。ある程度「基本料金は区が負担する」という方針でなければいけない面もある。

<事務局>

- 今回いろいろな意見を聞き、可能な限りカルテの中に、パーソントリップ以外でも把握できるものは極力入れるように努力する。また、大型の団地の立て替え計画もあるため、カルテの中に入れながら、将来の交通について検討していきたい。
- 交通不便地域は全区において1割であるが、まだあることも事実であり、そのような箇所は、道路幅が6メートル以下と狭隘な地域がほとんどとなっている。例えば、北千住駅東側地域は高齢化率が非常に高い地域だが、道が狭くて「はるかぜ」のような小型バスの車両でも乗り入れできない箇所が多い。20年後には後期高齢者の方が増える話もあり、そのような方々の足を支援するには、よりきめ細かなサービスが必要になってくると考えられる。「きめ細かなサービス」について意見を頂ければと思う。
- 「身の丈にあったサービス」は基本的には有料を考えている。「どのようなニーズがあるか」は区政モニターを対象に、今月末から来月初めぐらいに「どのような需要があるか」「どのぐらいの金額なら利用するか」という主旨のアンケート調査をする。これについては、次回の委員会で報告する。

<委員>

- 便利と不便の感じ方には個人差があるのではないか。私が小台町に住んでいた時は、ほぼ待たないでバスに乗れていた。しかし、竹の塚近辺に引っ越すと10分に1本になり、ものすごく不便に思えた。しかし、ものすごく不便なところに住んでいる人間は「10分に1本でもあればいいではないか」と言う。これは価値観・利用状況で違うため、調査方法に気をつけなければいけないと思う。

<事務局>

- 個人差はあると認識している。マスタープラン内では、「1時間に3本」を目指すことで、すでにバス事業者と情報交換はしており、日々、改善をお願いしている。
- バス停まで歩ける方や歩けない方もおり、走行環境・歩く環境が整っていればバス停まで

300～400mあっても、難なく行けると思う。各 16 ブロックの地域特性を踏まえ、16 ブロック別の施策を提案したい。

<委員長>

- 人により不満・満足の感じ方が違うのは当然だ。交通実態と住民の満足度は必ずしも比例しないことをこの調査から明らかにされることは重要だ。
- これは私見だが、足立区にとって交通政策上の最大の障害は、北千住の大踏切だ。あの踏切を何とかできないかを真剣に考えるべきだ。

<委員>

- 北千住の踏切問題は解消すべきと考えている。北千住はオーバークスの都市計画になっているが、アンダーパスさせることが現実的なので、まちづくりに関しては調整をしている。

<委員長>

- 移動の連続性についてだが、日本では、運行事業者の異なる路線を乗り継ぐ場合は、それぞれ別々に運賃を払うことが常識となっているが、そうでない国はいくらでもある。運賃制度はこれからの課題だ。きめ細かいサービスは何かということでは、移動の連続性を円滑にする、違うバスの乗り換えをスムーズにすることをどうにかするべきという考えだ。

<委員>

- 都営バスには、500 円で乗り放題の 1 日乗車券がある。「はるかぜ」には、こうしたものは無いのか。

<事務局>

- 「はるかぜ」は、各バス事業者がそれぞれ独立採算で運行しているため、異なる事業者間での「はるかぜ」全路線共通の乗車券というものは無い。

<委員>

- バス会社としては、運賃で事業が成り立っているため、お客様を大事にしたいというのは変わらない。スイカ・パスモ等の導入によって、利便性の高い移動の連続性を確保している努力だけは理解して頂きたい。

<委員>

- バスの東西網が足立区にはなく、舎人から六町に行くには、日暮里駅まで出て、常磐線で北千住に行き、つくばエクスプレスで行くしかない。自動車を頼らざるを得ない。「拠点駅を中心とした主要施設を連絡する循環バス」が区民要望だが、このアプローチがあると嬉しい。

<事務局>

- 補助 258 号線が開通すれば、東西交通網が形成しやすくなると考えている。また、「はるかぜ」第 7 弾のルート変更をバス事業者との間で協議している。きめ細かな交通としてシフトしながら可能性を探っている状況だ。16 ブロックに分けたときには、改善できるような提案にしたい。

<委員>

- 竹ノ塚駅の大踏切の立体化が実現すれば、東西を結ぶバスルートも出来やすくなるのではないかと思う。

<委員>

- バス事業者としては、やはり駅と駅を結ぶ路線の方が効率は良い。道路環境や需要の問題

もあるが、日暮里舎人ライナーとつくばエクスプレスを結ぶのはいいアイデアだ。今後検討させて頂く。

<委員>

- 自転車の利用だが、小中学校と連携してマナー向上を実施するのか。

<事務局>

- 小学3年生を中心に交通安全教室、運転免許証の発行。中学校に関してはスタントマンによる交通事故の疑似体験などを実施しており、高齢者向けの安全対策も実施している。今後の対策としては高校生のメールを見ながらの運転問題を注視する。

<副委員長>

- 「きめ細やかなサービス」は、公共交通空白地域の対策という話ではないと思う。「きめ細やかなサービス」で公共交通空白地域を仮に埋めるとなると、「はるかぜ」のように事業性が成り立つ可能性が低く、公共投資をしないと成り立たないサービスになる。空白を埋めていくことが区民にとって一番喜ばれるのかどうかを検討したほうがいい。ソフト的なサービスを含めて、きめ細やかなサービスは空白を埋めるのではなく、どこに投資すべきかを決めることだ。

<事務局>

- 自転車の活用、パーク&バスライドやサイクル&バスライド、歩道拡幅等を含めた様々な施策の総体として「きめ細やかな交通サービス」という認識でいるため、バスだけでなく様々な施策のメニュー出しをしながら、地域特性を踏まえて施策を検討したい。
- 空白地域の解消もあるが、後期高齢者でスーパー・病院に行きたくても行けない方も出てくる。今後はどこに行きたいのかを含め、アンケート調査で明らかにしていきたい。討議資料13頁の「都市交通体系のあり方(案)」については、施策体系を枝分かれするイメージで第5回委員会に望みたい。施策体系についてご意見を頂ければ。

<委員長>

- 足立区内でトリップが完結するわけではなく、羽田までのアクセスなど外側向けを意識することも重要だと思う。区民にとって、区内だけ取り組むのが目的ではないので、そのような観点から検討してほしい。

<事務局>

- 電話・メールでも結構なので、意見をお寄せ頂きたい。

(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、別途連絡する。
- 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