

**足立区総合交通計画改定協議会
第2回事業者部会・利用者部会 会議録**

会 議 名	足立区総合交通計画改定協議会 第2回事業者部会・利用者部会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成30年3月22日(木)		
開催時間	午後2時00分開会～午後3時32分閉会		
開催場所	足立区役所南館13階 大会議室B		
出席者	岡村 敏之 委員	松尾 早苗 氏 (和田明委員代理)	矢島 史昭 氏 (木部康久委員代理)
	深津 光市 委員	上田 浩一 委員	西窪 裕光 委員
	石倉 実希雄 氏 (高橋直樹委員代理)	佐久間 洋行 委員	寺島 仁司 氏 (樽澤正人委員代理)
	島崎 良則 氏 (村上基宏委員代理)	工藤 真紀 委員	小瀧 正和 委員
	吉浦 宏美 委員	鈴木 あきら 委員	くぼた 美幸 委員
	長澤 興祐 委員		
	谷口 綾子 委員	原 則子 委員	野村 英夫 委員
	原口 秀子 委員	志自岐 亜都子 委員	鈴木 真理子 委員
	中島 晃一郎 委員	廣瀬 均 委員	新井 ひでお 委員
	はたの 昭彦 委員		
	工藤 信 幹事	三橋 雄彦 幹事	大山 日出夫 幹事
	増田 治行 幹事		
欠席者	木津 和久 委員	石井 貴史 委員	飯田 今日子 委員
	松場 孝一 委員	川口 真澄 幹事	
会議次第	別紙のとおり		
資料	【資料1】 計画改定スケジュールについて 【資料2-1】 区民アンケート調査回収状況(速報値) 【資料2-2】 区民アンケート調査結果における各地域の特徴(概要版) 【資料3-1】 計画改定のポイントについて 【資料3-2】 バス計画路線見直しについて「今後の進め方」(案) 【資料3-3】 公共交通の利用促進について「検討の視点」(案) 【別冊参考資料】 区民アンケート調査集計結果資料(速報値)		
その他			

(審議経過)

交通対策課長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから足立区総合交通計画改定協議会第2回事業者部会・利用者部会を開催させていただきます。

私、事務局、司会を務めさせていただきます交通対策課長の須藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ご多忙の中ご参加いただきまして、まことにありがとうございます。前回に引き続き、事業者部会と利用者部会の合同での開催とさせていただきます。

初めに、本日の資料についてご確認させていただきます。本日、会議の前に皆さん方にお送りできなく、当日の机上配付になってしまいました。まことに申しわけございませんでした。次回からまた事前に配付できるように事務局のほうで準備させていただきますと考えております。

本日の資料でございます。まず、クリップでとめております次第の紙と資料1から資料2-1、2-2、資料3-1、3-2、3-3までございます。また、別冊で「区民アンケート調査集計結果資料(速報値)」ということでお配りさせていただいております。

もし過不足等ございましたら事務局までお申し付けいただきたいと思いますのですが、大丈夫でしょうか。もし、途中でないということがありましたら、またお申し付けください。

本部会につきましては、協議会同様、条例において公開を原則としております。会議録及び出席者については区のホームページで公開させていただきますので、あらかじめご了承ください。また、会議風景を事務局にて撮影させていただきますので、この点についてもご承知お願います。

本日は、お手元でございます次第に沿って進めさせていただきます。

まず、次第の1番目になります、事業者部会の部会長であります岡村部会長より開

会のご挨拶をいただきたいと思います。部会長、よろしくお願いいたします。

岡村部会長 事業者部会長の岡村でございます。

前回出ていていただいた方は、大変な天候の悪さ、雪でございましたが、もう桜も咲いてきたということで、大変明るい季節になりまして、そういう中で、皆さん、いろいろ議論をしていただければと思います。

資料が直前になったということでございますので、じっくりご説明の間読んでいただいて、ご意見をいただければと思います。

よろしくお願いいたします。

交通対策課長 岡村部会長、ありがとうございました。

これ以降は岡村部会長に司会をお願いしたいと思います。それでは、岡村部会長、よろしくお願いいたします。

岡村部会長 それでは、次第に従いまして、次第の2～4まで一括で、まずご説明をいただくと伺っています。よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、次第2番の「計画改定のスケジュール」について、事務局の古賀から説明させていただきます。

資料1をご覧ください。今回は、網かけの部分の区民アンケート調査結果、バス計画路線の見直し、公共交通の利用促進についてご議論いただきたいと思います。

次回は4月25日に第2回の協議会を予定しております。

今回、アンケート結果につきましては、速報値という形でのご報告となりますので、4月の協議会時には最終版をご報告させていただきます。

以後のスケジュールについては、記載のとおりとなります。

続きまして、次第3、区民アンケート調査結果(速報値)をご説明させていただきます。資料2-1をご覧ください。A3横のカラー版になります。こちらがアンケート調査の回収状況になっております。

まず、表の下段をご覧ください。配布数ですが、1万1,000人に配布しております。町丁目の人口比率に応じまして配布しました。そのうち、交通空白地域の居住者への配布数は585人となっております。

回収数としましては2,238、回収率は20.3%という形になります。これにつきましては、2月28日消印で届いた回収数になります。現時点では2,311集まっており、回収率は21%という状況となっております。今回は、集計作業の関係で、2月28日消印で集計結果をご報告させていただきたいと思っております。

回収の内訳としましては、全体で20.3%に対し、交通空白地域居住者の回収は106で、18.1%となっております。

属性別に見ますと、内訳としましては、男女別で、男性954、女性1,256、高齢者・非高齢者別で、65歳以上の高齢者が906、非高齢者が1,288となっております。この数字につきましては、無回答は含まれませんので、合計が2,238にはならないという状況となっております。

回収状況については以上です。

次に、アンケート結果における各地区、区内16地区の特徴概要をご説明させていただきます。資料2-2をご覧ください。

初めに、図で示しますとおり、足立区を16地区に分けまして、各地区のアンケート結果を示しております。これは現計画を策定時に16地区で分析しており、当時との変化を見るために、第一弾のアンケート分析は16地区で行うということで、16地区で分けております。

まず、図の説明になりますが、16地区の交通空白地域の人口比率、高齢化率、公共交通利用時の不便割合を、凡例で示すとおり色分けをしております。

右の表とあわせて見ていただければと思いますが、1番の、交通空白地域の人口比率では、濃いピンクの色のところになりま

すけれども、竹の塚地域が17%で一番多く、江北や千住曙町につきましては、交通空白地域がないため、0%という形になっております。

2番目の高齢化率につきましては、江北、関原、竹の塚地区が28%以上で、高くなっております。

3番目の、公共交通利用時に不便と感じる割合につきましては、鹿浜地区が52%と最も高く、区全体の36%を大きく上回っているという状況となっております。

低い地区につきましては、綾瀬や千住地区で25もしくは26%という状況となっております。

次に、表の右側をご覧ください。4番の、よく利用する交通手段です。買い物や通院、通学で一番利用される交通手段をあらわしております。自転車や徒歩が約3割と多数を占めています。全体としては自転車が30%で、一番利用の多い交通手段となっております。

最後に、5番の、不便を解消できる交通手段は、バス関連、コミュニティバスや路線バスが多く求められているという傾向となっております。

アンケート結果の不便割合や求める交通手段、交通空白地域や高齢化率との関係性など、さまざまな分析につきましては、今後、引き続き作業を進めていきたいと考えております。

次に、アンケート各設問結果の速報値をご説明させていただきます。

参考資料でお配りしております「区民アンケート調査結果資料」をご覧ください。別冊のA4と同じになっているものをご覧ください。

まず、4ページをご覧ください。買い物、通院、通勤・通学の目的別の移動先となっております。どの移動先も水色で示す区内移動が多くなっているという状況です。

次に、5ページです。目的別の利用交通手段です。徒歩や自転車が多く、自家用車

も10%ほどあります。通勤については、鉄道が35%で、多いという状況になっております。

次に、6ページをご覧ください。「その外出先には「路線バス」や「コミュニティバス」で行けますか」という設問につきましては、買い物で見ますと、「路線バスで行ける」というのが33%で、一番多くなっているという状況です。

次の7ページの間14になります。その外出先まで路線バス、コミュニティバスで行くように変えることはできますかという問いにつきましては、「できない」という方が買い物でいきますと74%で、多くなっております。その理由としましては、「ダイヤ（時刻等）が合わない」というのが多くなっているという状況になります。

次に、8ページの間15をご覧ください。「その外出は、週又は月に何回くらいしますか」という問いにつきましては、一月当たり11～15回が約23%で、買い物については多くなっているという状況になります。

次の間16「その外出は主に何曜日にしますか」という問いにつきましては、買い物につきましては17%ということで「土曜日」が多くなっているという状況になっております。

次の10ページ、間17をご覧ください。「その外出の出発・帰宅時間は何時頃ですか」という問いにつきましては、買い物につきましては「10時台」が25%で、一番多くなっている状況になっております。

次に、右下の間18、11ページになります。その外出先での滞在時間につきましては、「30分～1時間」というのが42%で買い物については多くなっているという状況になっております。

次に、12ページをご覧ください。間19になります。「その外出における自宅から目的地までの所要時間（片道）はどのくらいですか」という問いに対しては、買い

物については「15分以内」が67%で、多くなっております。これについて満足していますかという問いにつきましては、「満足している」というのが55%で、一番多くなっているという状況になります。

次に、右側の13ページ、間20をご覧ください。「その外出の移動時に不便を感じますか」という問いに対しましては、買い物でいきますと87%が「不便を感じない」という状況になっております。

次の14ページ、間21をご覧ください。「不便を感じる場合、どのような交通が利用できれば不便を解消できますか」という問いにつきましては、買い物につきましては「自転車」ということで22%と、一番自転車が多くなっている状況になっております。

次に、15ページ、間22をご覧ください。「現在、「鉄道」をどのくらいの頻度で利用していますか」という問いにつきましては、月換算でいきますと「年に数回・ごくまれに」もしくは「1～2回」が20%で、多くなっているという状況です。

次に、間23、「最寄り鉄道駅までの所要時間はどのくらいですか」とにつきましては、所要時間については今回集計ができていない状況で、それについて満足しているかどうかという問いにつきましては、「満足している」というのが35%で、一番多くなっているという状況です。

次に、間24「鉄道駅まで何分くらいなら歩けますか」という問いにつきましては、「10分までなら歩ける」が32%で、一番多くなっている状況です。

次の16ページをご覧ください。「お住まいの地域の「路線バス」や「コミュニティバス（はるかぜ）」をご存知ですか」という質問につきましては、「運行内容（路線（行き先等）・ダイヤ（時刻等）・運賃）を知っている」という回答が47%、「存在は知っているが運行内容は知らない」というのが同数で47%という状況になって

おります。

現在、バスをどのくらいの頻度で利用していますかという問いに対しましては、「年に数回・ごくまれに」もしくは「利用していない」というのが32～33%で、高くなっている状況です。

次に、問27「ご自宅の最寄りのバス停を発着するバスの運行間隔に満足していますか」につきましては、「どちらかといえば満足している」というのが25%で、高くなっております。

次に、最寄りのバス停から目的地となるバス停までの乗車時間について満足していますかにつきましては、「どちらかといえば満足している」というのが31%で、一番高くなっている状況です。

次に17ページ、問29で、ご自宅の最寄りバス停から目的地となるバス停までの運賃についてです。まず、「シルバーパスを利用していますか」という問いに対しましては、「利用していない」というのが68%で、一番高くなっております。運賃への満足度ですけれども、「どちらでもない」というのが33%で、一番高くなっているという状況です。

問30になります。バス停を発着するバスについて、遅延状況への満足度、許容できるかできないかにつきましては、「許容できる」というのが53%で、一番高くなっております。

次に、問31、バス停までの所要時間への満足につきましては、「満足している」というのが51%で、一番高くなっている状況です。

次に、問32をご覧ください。「バス停まで何分くらいなら歩けますか」という問いに対しましては、「5分までなら歩ける」というのが39%で、一番高くなっております。

次に、問33「あなたが普段から路線バスやコミュニティバスを利用するためには、どのようなことが必要ですか」という問い

に対しましては、「運行本数を増やすこと」が16%で、一番高くなっております。

次に、路線バスやコミュニティバスが先ほどの問33のような状況になったときにどれくらい利用しますかという問いにつきましては、「年に数回・ごくまれに」というのが28%で、一番高くなっております。

次に、問35、タクシーについてお聞きしています。「現在、タクシーをどのくらいの頻度で利用していますか」につきましては、「年に数回・ごくまれに」というのが47%で、一番高くなっている状況です。

次に、問37「タクシーを利用することが多い時間帯は、主に何時頃ですか」につきましては、「22時以降」というのが27%で、一番高くなっている状況です。

次に、20ページをご覧ください。問38「タクシーをどのくらいの料金で利用していますか。また、利用していない人は料金がどのくらいであれば利用しますか」。利用している人に関しましては「500円～1,000円」が37%で多いということで、利用していない人につきましては「～500円」が49%で、高いという状況になっております。

次に、問39、事前に予約した複数の方が乗り合って目的地まで行く乗合タクシーの利用意向を聞いております。約6割が「利用しない」と回答があり、その理由としましては、「現在利用している交通手段に満足している」、「タクシーの車両に他人と乗り合うことに抵抗を感じる」の割合が高いという状況になっております。

次に、21ページをご覧ください。「自転車について」の問いになります。自転車の利用頻度についてお聞きしております。月当たりの換算で21回以上というものが22%、一番高いのは、利用していない方が27%で一番多いという状況になっております。

次に、問41「目的地までの移動の際、自転車が走行する道路に満足しています

か」という問いにつきましては、「利用しないのでわからない」というのが20%で、一番高いという状況になっています。

次に問42で、バス停まで自転車で行けるようにするための駐輪場を整備した場合、利用しますかについては、約半数の人の利用意向がありました。

次の問43、自転車をシェアする「あだちやり」について聞いております。認知度につきましては、場所が限定されているところもあるのか、10%程度と低くなっております。利用意向につきましては約30%という形になっております。

次に、22ページになります。公共交通（バス・鉄道）に対する不便度を聞いております。不便を感じる人が36%、不便を感じていない人が64%で、不便を感じていない人の割合が高くなっております。

次に問46で、既存バス路線を維持・拡充するための方法についてです。「行政の財政負担」が最も多く、次に「事業者の経営努力」、次に「運賃の値上げ」という順になっております。

最後に23ページ、求められる重要な交通施策につきましては、自転車が安全に走行できる道路の整備や走行マナーの向上、駐輪場など、自転車関連が多くなっております。次に、鉄道の整備促進やホームドアの設置など、鉄道関連が多い状況になっております。

区民アンケート結果（速報値）の報告については以上になります。

事務局 続きまして、次第の4番目にあります計画改定の進め方等について資料のご説明をさせていただきたいと思っております。ここからは事務局の小松からご説明させていただきます。着座して説明させていただきます。

資料は、A4縦の資料3-1と記載された資料をご覧ください。こちらの資料は計画改定のポイントに関する資料になります。

こちらは昨年開催した第1回協議会のと

きに配付させていただきました資料をベースに作成しております。

前回の第1回事業者・利用者部会の中では、上から1ポツ目と2ポツ目の「現行計画の検証および課題の整理について」と「交通空白地域の対応について」、この2つについてご審議いただきました。

本日ですけれども、残る計画改定のポイントのうち、赤枠で囲っております「バス計画路線の見直しについて」と、一番下にあります「公共交通の利用促進について」の2つのポイントについてご審議いただきたいと考えております。

具体的内容につきましては、この後ご説明させていただきます。

なお、「多様な交通手段の活用について」と「超高齢社会に対応した交通サービスについて」の2つのポイントにつきましては、次回以降の協議会等でご審議いただきたいと考えております。

資料3-1の説明については以上になります。

続きまして、A3横の「資料3-2」と記載された資料をご覧ください。

資料3-2ですけれども、こちらは計画改定のポイントの一つである、バス計画路線の見直しについての今後の進め方（案）に関する資料となります。

まず、冒頭の「検討方針」でございますが、大きく3点記載させていただいております。

1点目は、区民の移動実態や需要にあわせた実効性の高い計画とすること。

2点目としては、多様な都市機能を持つ拠点間の交流を促進する計画とすること。

3点目としては、なかなか実施が進まない現行バス計画の状況を十分に踏まえた上で、より実現性の高い計画を検討していくこと。

以上の3点を念頭に置きながら検討を進めていく必要があると考えております。

検討を行うバス計画ですけれども、大き

く2つあると考えておりました、1つは、拠点間のネットワークを維持・強化するようなバス計画の検討が必要であると考えております。こちらは、上位計画でもありません都市計画マスタープランの考え方と整合を図っていくようなものでございます。

もう一つは、区民の方々の生活を支えるバス計画を検討する必要があると考えております。

まず、左側の「1 拠点間交通ネットワークを維持・強化するバス路線の再編」で

ございますが、検討の流れとしましては、でございますが、拠点ごとに都市機能施設の把握を行い、どの拠点とどの拠点をつなぐと最も効果が見込めるかの検討をいたします。

次に、でございますが、拠点間を結んでいる鉄道やバスの現在のネットワーク状況について、路線数や運行本数などの把握を行っていきます。

そして、でございますが、拠点間の移動ニーズの把握ということで、今回実施しました区民アンケート結果を詳細に分析した上で、実際にどのくらいの移動ニーズがあるかというものを把握していきたいと思っております。

さらに、でございますが、上記のいろいろな検討を行った上で、バス路線必要地域の抽出をしていきたいと考えております。

続きまして、右側「2 日常生活を支えるバス計画の再編」でございませけれども、こちらの検討の流れとしましては、まずでございますが、買い物や通院、通学といった目的別の利用実態やバス交通の転換需要から地区別のバス交通に関する需要の把握を行っていきます。

次に、として、地区別に移動に関する不便実態の把握を行ってきたいと考えております。

この と については、今回実施した区民アンケートの結果をしっかりと分析しまして検討を進めていきたいと考えておりま

す。

続いて でございますが、バス路線必要地域の抽出の考え方をお示ししております。

バス必要地域の抽出は、バスに対する需要量と不便度をもとに分類を行い、例えば濃い黄色が塗られたAのような、需要量が大きく不便度が高い地域については、バス路線を検討していく地域として整理していきたいと考えております。

また、Bのように、不便度が高く需要量が小さい地域については、つまり、需要はありますけれども、バスの需要には見合わないような地域につきましては、不便を解消するために多様な交通手段を検討していく地域として整理をしてはと考えております。

また、CやDのように、不便度が小さく現状でそれほど不便を感じていないというような地域につきましては、現行サービスの維持方策を検討する地域として整理していきたいと考えております。

以上のような流れでバスの再編に関する検討を進めてまいりまして、資料の下のほうになりますけれども、バス構想路線のようなものを導き出していければと考えております。

この構想路線の実現方策の検討の中では、社会実験の実施の必要性であったり、財政支援の必要性、こういったものについてもあわせて検討してまいりたいと考えております。

資料3 - 2の説明については以上となります。

続きまして、A3横の「資料3 - 3」と記載された資料をご覧ください。

こちらは、公共交通の利用促進についての検討の視点(案)に関する資料になります。

まず、資料左側の「1 利用促進の必要性」についてでございますが、(1)として、持続可能な公共交通を実現していくには、やはりその利用促進を図っていくこと

が極めて重要であると考えております。

すぐ下にイメージ図を記載しておりますが、利用が進まない場合には利用者が減少していき、これに伴い収益が減少し、結果として利便性が低下してしまうといった負のスパイラルに陥ってしまうことが想定されます。

そこで、(2)ですけれども、行政や区民、場合によっては地域、そして事業者が公共交通の意義や仕組みを適切に理解した上で、誰もが快適に利用できるような環境を整えていくことが重要になってくると考えております。

すぐ下のイメージ図にも記載しておりますが、利用を促す啓発活動や使いやすい利用環境の整備を積極的に進めていくことで、利用意欲や意識を高めて利用者の増加を図っていく、こうしたことが公共交通の維持につながっていくと考えております。

続きまして、2、関係者の役割でございますが、利用促進を着実に進めていくためには、行政や区民、事業者の役割を明確化して、理解を深めながら行動していくことが必要になってくると考えております。

資料の右側をご覧ください。行政、区民、事業者の役割について、それぞれお示ししております。

(1)の「行政の役割」でございますが、まず1点目としては、公共交通の利用意欲を高めるような啓発を行っていく必要があると考えております。

具体的には、小中学生や高齢者等を対象にしまして、学習や教育など普及啓発を行っていくことが考えられます。

また、公共交通を上手に活用して区内の観光スポットを回れるようなことを紹介する冊子やホームページの作成なども考えられます。

2点目として、区内の公共交通の路線状況や利用方法を余りよく知らない人たちに対して、わかりやすい情報発信を行っていくことも必要であると考えております。

具体的には、区内の公共交通をわかりやすく示した案内図や利用方法がわかるパンフレットを作成して配布を行うようなことが考えられます。

3点目として、より使いやすい利用環境を整備して、利便性の向上を図っていく必要があると考えております。

具体的には、バスの位置がわかるバスロケーションシステムであったり、バス停が家から遠い方々のために、バス停付近に駐輪場を整備したりですとか、また、バスを快適に待つためのベンチや上屋の設置、そして、交通系ICカードの導入支援など、こういったものが考えられるかと思えます。

続きまして、(2)の「区民(地域)の役割」についてですけれども、公共交通を積極的に利用していただくことがやはり基本になってくると考えております。

そのためには、公共交通の役割や積極的な利用が交通の維持にはとても重要だという考え方を共有していただきながら、区民の方々には日常生活の中で積極的に利用していただくような流れをつくっていただくようなことが大事な役割になってくるかと考えております。

最後になりますが、(3)の「事業者の役割」についてでございますが、事業者の皆様にはふだんから利用者や区民生活の中で重要な移動の足として公共交通を担っていただいていることから、やはり行政と一緒にあって連携・協力をしながら普及啓発に努めていくことが重要な役割となってくると考えております。

資料3の説明については以上となります。

岡村部会長 一通り説明をいただきました。

若干量が多いですので、まずはアンケートまでで、いろいろな確認とかご質問があるかと思えますので、まず議事の2と3に関連してご発言いただいて、少し時間がたって、2、3、4全てについてご発言いただければと思っております。

それでは、議事の2と3に関しまして、ご発言はいかがでしょうか。主にアンケートになるかと思えます。まだ集計途中ですので、こんな分析もしてほしいとか、これはどうなっているんだなんていうところは、ぜひこの場でおっしゃっていただけないかと思えます。

くぼた委員 区議会のくぼたでございます。

資料2-2になろうかと思えますけれども、この地域別のくくりですね。例えば、竹の塚エリアに関して見れば、恐らくこれは保木間から西保木間、あと花畑まで包まれてくるのかなと思うのですけれども、このくくりでやった場合に、アンケートをまいた数なのですが、竹の塚エリアが一番多くて1,015という配布をし、回収率もほぼ200を超えてきていますので、回収がそれだけあったのかなと思うのですけれども、この辺のくくり方はどのような定義があったのかということが1つと、やはり予想されたような数字が出てきているなという感じを持っております。例えば、竹の塚エリアは、もともと交通空白地域が非常に多い地域だという認識を私も持っておりまして、やはりこのエリアの方々の声というのが相当来ているのかなという感じがしますが、このくくりについてお伺いしたいと思えます。

事務局 それでは、くくりのお話について、事務局からご説明させていただきます。

現行計画は16ブロックで分かれています。なぜこの16ブロックになったかといいますと、東京都さんのほうでやられているパーソントリップ調査というのがありまして、そのパーソントリップで、どこからどこまで人が移動しているというのを把握しているのですけれども、足立区内がこの16ブロックに分かれていたため、その16ブロックを踏襲したと。最初の計画策定時には、パーソントリップ調査の移動実態の数字も踏まえて検討しましたので、16

ブロックにしているという形になります。

くぼた委員 了解です。わかりました。

岡村部会長 ありがとうございます。

今ちょうどいただきましたので。きょうは、この16ブロックで色分けしていただいていますけれども、ただ、先ほど竹の塚地域で地名を出していただきましたけれども、もちろん空白地域もあれば、かなりバスの本数が多いところもあるわけで、アンケートの原票ではある程度細かい地区はわかるという理解でよろしいのですよね。

事務局 そうですね。今回、傾向をまとめるために、16ブロックということなのですけれども、各地域の人口比率に応じてアンケート調査をしておりますので、分析は細かくできるようになっております。

岡村部会長 なので、多分、竹の塚でも比較的バスが便利なところと不便なところではどう違うということもやろうと思えばできるということですね。きょうの集計がこうなっていることかと思えます。

ほかはいかがでしょう。

はたの委員 区議会議員のはたの昭彦です。

今後のアンケートの詳細の分析の方向についてお聞きしたいのですが、前回の協議会の中で、ほかの委員から、交通便利地域の声を聞いてもどうのこうのというようなご意見があったと思うのですけれども、このアンケート調査の速報値を見たときに、問20、外出の移動時に不便を感じますかという問いに対して、買い物についても、通院についても、通勤・通学についても、かなり多くの方が不便を感じていないということで見ているわけですね。これだけを見ていくと、足立区全体として不便を感じていない方が多数なのかなという分析をすると、それはやはり違うと思うのですね。

抽出をするサンプルの数を見たときに、問4であなたの年齢とかを聞いたときに、全体として65歳以上の方が4割であって、ただ、その中で、問5を見ると、職業をお

聞かしてくださいという方でいうと、無職・退職者は22%しかいないということであると、高齢の方でも現役として働いているという方がかなり多くて、やはり公共交通を行政が考える場合には、移動困難者をどう外出支援をしていくかという観点を持っていかないといけないと思うのですね。

ですから、そういうことで見ると、このアンケートの結果から、そういったところの声というのはどうやって導き出していくのかなというのが非常に難しいなと思うのですけれども、それについては、今後、分析するに当たっては、どのように考えながらやっていくのかというのをお聞かせいただきたいのですけれども。

交通対策課長 それでは、事務局のほうからお答えいたします。

まず、出されたアンケート結果というのは生の声でございますので、それをしっかりと我々がどう受けとめるかというところだと思っております。

今、委員からお話があったように、高齢者別の分け方、分析の仕方もあるでしょうし、地域ごとの分け方 住所地がわかっていますので、そういった分け方もあると思います。

これは、今、委員からもご意見がありましたので、しっかりと皆さん方にアンケート結果がわかりやすく可視化できて、よくその辺の傾向がわかるように、出していたアンケートをしっかりと分析してお示しできればと考えておりますので、次回の協議会もしくはその先の部会等々で、またそれを見てご議論していただければと思っております。

新井委員 議員の新井ひでおです。今のお二方と関連しているのです。

都のパーソントリップ調査によって、竹の塚地域でいうと、交通不便と、駅に近いほうは便利がいいわけですよ。その細かい分析が、アンケートも一歩も二歩も踏み込んで分析できるという答弁があったので

すが、それは、このアンケート、どうやって分析するのか、そのやり方をちょっと教えてください。

交通対策課長 事務局からお答えいたします。

回答いただいた方の住所地等もわかっておりますので、要はその住所地が駅からどのあたりの距離なのか、もしくは空白地域というところにお住まいの方なのか、そういったところがわかっておりますので、それとお答えいただいた内容をクロスして見えてくるものというのが当然あると思しますので、そういった形で分析させていただきたいと思っております。

将来的には、都市計画マスタープランでは5地域30地区ということで、足立区、今分けておりますので、そういったものとの整合を図る上でも、そういった内容での検討なんかも必要なと考えておりますので、これもまた次の部会、協議会以降にご提示できればと考えております。

鈴木(あ)委員 区議会議員の鈴木あきらです。

まず1点目が、資料2-1の表ですが、全体、配布が1万1,000で、内数が585、これは全体の5.31%ぐらいが空白地域の方だというふうに認識できるのですよね。

そして、右側の回収のほうの全体ですが、2,238の回収数のうち、空白地域の居住者が106。右側に回収率18.1%と書いてありますが、これはあくまでも全体の回収の中の率ということで考えたときには、106を2,238で割ったときには、全体の4.74%ぐらいになると思うのですが、そういった認識でよろしいのですよね。ということは、配布はあくまでも5.31%が空白地域で、回収はあくまでも18.1%というふうになっていますけれども、これはあくまでも回収された中のということではなくて、空白地域に配布した中の回収ということでもいいのですよね。

事務局 表でいきますと、空白地域の18.1%の上のほうを見ていただくと式がありまして、空白地域居住者がDという形で、D割るB、空白地域の居住者数が18.1%ですよという形になっております。585分の106という形になります。

鈴木(あ)委員 ということで、結局、全体の回収された中の空白地域に居住されている方というのは、18.1というのはあくまでも回収部分であって、そうじゃなくて、全体の5%以下の方が空白地域の回収だったというふうに、そちらのほうのわかりやすいのかなと。

なぜかという、今回の区民アンケートの中の95%の方が、便利かといったら便利だというふうにお答えなさっている方の意見のほうが多かったということにもなるんじゃないかなと。だから、あくまでも5%未満の人が空白地域では今困っていらっしゃる方の意見の集約というふうな認識にもとれるのですが、それで間違いはないですよ。

交通対策課長 事務局からお答えします。

空白地域の方がどういった回答をされているかというのは、まだ分析はこれからでございます。不便と感じている方が大多数なのか、もしくはまた空白地域にお住まいでもそんなに不便と感じていらっしゃる方もいるかもしれません。これはしっかりと今回出されたアンケートを精査して、整理して、また皆さん方にお示ししていきたいと考えております。

鈴木(あ)委員 そうしますと、それをもとに見たときに、今度、区民アンケートのほうの16ページの問26のところ、路線バスやはるかぜをどのくらいの頻度で利用されているかというところで、「年に数回・ごくまれに」というところと「利用していない」という方を合わせると、65%の方がまずほとんど使っていない。というのは、この中で、使いたくても走っていないから使えないという方と、そ

うじゃなくて、自分のところは交通が便利だから、そういったものには乗らなくても済むんだよという方が、逆にこの65%の中にいらっしゃるというときに、分析とすれば、今回は第1回目のアンケートで、こういう形でやらせてもらいたいということだったので、それはそれで一つの第一歩とすればいいでしょうと思ったのですが、今後こういったところも分析していかないとわからないということですよ。

交通対策課長 ありがとうございます。

今、問26の頻度のところでお話ございましたけれども、33で、路線バスやコミュニティバスを利用するにはどのようなことが必要ですかという質問もしておりますので、例えば、余り利用されていない方が、どういったことで利用するような状況になっていくのかも含めてクロスをさせていただいて分析していきたいと考えております。

鈴木(あ)委員 今の33というのも、それは交通の利便性の高いところに住んでいらっしゃる方もいらっしゃるし、そうじゃない方もいらっしゃるということでの表ですよ。そうすると、交通不便地域に限った意見で、こういったことをしていただければ乗りたいのにとということの意見という集約は難しいかなと思うんです、その辺がわからないと。

と同時に、もう一つ、最後の22ページの46番ですが、ここの下のほうに、「便数を減らしたり、路線を縮小することもやむを得ない」という方と「運営が困難な場合には、バスの廃止もやむを得ない」という方を合わせると17%いらっしゃるのですが、これは現在バスを利用されている方なのか、それとも、ほとんどというか、全く利用されていない方の意見なのか、この辺もわかってこないとわからないということですよ。

交通対策課長 事務局からお答えします。

今、委員からご発言がありましたけれど

も、その点も含めて、次の分析のときまでには、しっかりとお出しできるようにしたいと思います。

鈴木(あ)委員 そういったところがはっきりわからないと、今回第1回目はいいんでしょうけれども、次回、例えば今回の中にも、今後の計画を進めていく上での表もありましたけれども、きょう議論していただきたいといっても、そういったものがないまま議論はできないと思うのですが、それでよろしいですね。

岡村部会長 あくまできょうは第1次報告で、確認ということと、何かリクエストがあれば、この場でぜひというところかなと、きょう聞いていて思っております。

事務局から何かありますか。

交通対策課長 今、鈴木委員からいろいろご提案がございましたので、そのあたりも含めてわかりやすいように整理して、またご提示したいと思います。その時点でまたご議論していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

岡村部会長 ほか、アンケートの中身について確認のようなご質問があれば、早目にとします。いかがでしょう。

志自岐委員 公募委員の志自岐と申します。

サンプル数とか回答数についてちょっとお伺いしたいのですが、例えば、買い物に行くという人のサンプル数が2,238、これはほぼ全部のアンケートの数と合っているのですが、問14の選択できる、できないとかいうバスのことに関する615になるということは、この前にバスで行きますとか何か、別の設問が入っているというふうに考えるべき数字。サンプル数が全部ばらばらなので、その辺がどうしてなのかなと。単純な質問です。

岡村部会長 母数をどう理解するかで大分読み方も変わってくるかと思えます。

事務局 問14の回答というのが、問13というところで、これは選択肢なので

けれども、5つの選択肢があって、そのうちの1から3番まで答えた方々について、問14で答えてくださいというような聞き方をしていきますので、そういった数字の差異ができていますと考えられます。

もう少し具体的にいきますと、問13というのが、「その外出先には「路線バス」や「コミュニティバス」で行けますか」ということなのですけれども、その中で、上から3つですけれども、1番目、路線バスで行けるといふものと、上から2つ目がコミュニティバス(はるかぜ)で行ける、路線バス、はるかぜ、両方で行けるといふものを答えた方については問14で答えてくださいという形で聞いているという形です。

志自岐委員 行けると答えた人に、できるかできないかというのを聞いているのですか。なおかつ、回答者数、1、2、3を合わせても615にはならないと思うのですが。行けるかどうかわからないという人も含めている……。これがちょっとよくわからないです。

事務局 最初に問13で、行けるか行けないか聞きまして、行ける方について、その行動に変えることができますか、できませんかということで聞いております。合計がその前段の900とかその数字になっていないのは、無回答者もいらっしまったというところになります。

岡村部会長 多分ほかの設問でも幾つかそういうところがあって、無回答なのか対象外なのかとか、あとは複数回答だから実はトータルでは二千幾つを超えているとか、実はいろいろあるのですよね。アンケート票を見れば何か想像できるところはあってもいいけれども、これだとちょっとわからないところがあるので、これはわかるように。

多分、この集計表そのものも、これはこれで十分価値があるものなので、わかるようなつくりをどこかでしていただけると。読み方を間違えちゃうということがないと

は言えないので。この数字、別に集計を間違えているということは多分ないはずですが、読み方のためにその辺はお願いします。多分ほかにもそういうところはあるのではないかと思いますので、お願いいたします。

ほか、確認事項などがありましたら。

谷口部会長 まだ速報ということなので、これからお願いできると思うのですが、今、岡村先生がおっしゃっていた複数回答の集計の仕方、例えば問46、22ページ、問47、23ページ、この辺の設問はとても重要な設問なのですが、これ複数回答なのにパーセンテージにしてしまうと、その捉え方が変わってしまうので、これは一個一個のバーにしないといけないなと思います。

そのあたり気をつけていただきたいというのと、あと、さっきから議員の先生方がおっしゃっていただいたように、資料2-2だけ見てみると、正直、1番のオレンジの「交通空白地域の人口比率」と水色の「公共交通利用時の不便割合」というのが多分関連なく見えてしまうのですよね。これは空白地域とそうじゃないところがごっちゃになっているからですよね。分けが大きいからだと思うので、一個一個住所がわかっているのですしたらGISに落とすとかして、本当に正確なものも出せると思うので、そこを分析をぜひお願いしたいなと思いました。

以上です。

岡村部会長 ありがとうございます。

すみません、余り進行役がしゃべっちゃいけないと思いつつ、分析、こういうのをしていただきたいということで申し上げますと、前回、委員の方々に出していただいた資料で、升目になっていて、空白地域、空白地域じゃないと色がありましたね。あの升目ごとのデータには当然データはなるわけですね。ただ、あの一個一個に何人回収数があるかということ、本当にちょっとなの

で、この升はこうですということとはできないのですけれども、例えば空白になっているところを全部合わせるとこうです。または、空白じゃないんだけど、日中に1時間1~2本しかバスがありませんというところを取り出して全部平均すると、そうじゃないところと比べてどうです、1時間に7~8本バスが来るところだとこうです、駅まで歩いて5分以内のところはこうですという集計は多分できるはずなので。

そうすると、先ほど谷口部会長がおっしゃっていただいた空白地域、資料の2-2です。空白地域の1.7%、0.6%、これをどうするかというところはもちろんやらなければいけない最重要課題でありつつ、空白地域ではないのだけれども不便だと言っている人も多いという地区が、多分、鹿浜地区あたりはそうで、単に駅から遠いというだけで不便だとおっしゃっているのではないのではないかと思います。恐らく本数ですとか使い勝手とか、そういうところも入っているのだらうと思うので、そのあたりの、空白じゃないけど不便ということもこの計画の大事なところなのかなと思うので、それは多分、今後の分析で出てくると思いますので、そこはぜひやっていただけるといいかなと思っております。

逆に、私は見たのは、公共交通利用時の不便割合、もちろん使っていないから不便じゃないよという人はいるのですけれども、それなりの数が、区内ですごく便利なおところがあると思いつつ、意外とそうでもないというふうに読んだほうがいいのかないという感じはいたしました。

そうしますと、アンケート調査以外について、次の資料の3-1、3-2、今後の進め方、バス計画路線見直し及び利用促進、こちらも含めて、進め方ですので、これもまたご意見をいただければと思います。引き続きお願いいたします。

佐久間委員 新日本観光、佐久間です。

計画路線の見直しについての今後の進め

方という中で、資料3 - 2ですけれども、「検討の流れ」という中で1、2、3、4あるのですけれども、これでいろいろ議論した後、バス構想路線の検討（採算性の検証含む）となっているのですけれども、この順番が、いろいろ検討した後、その後から採算性とか、どういうふうにするのか、という、運行経費とかを後で検証していくやり方がどうかと思いました。

というのは、我々バス会社としては、採算性というのは非常に大事な部分で、あと、皆さんご存じのとおり、乗務員不足というものもありまして、こういった中で、いろいろ検討して、こういうふうがいいものができたねとなってから、次に採算性の部分で、費用をどこから出すのか、それだったらできないじゃんみたいな話になっていいものかということで、その辺も十分検討しながら、並行して進めていかないと、無駄な時間になってしまうのかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

事務局 事務局からお答えします。

ただいま佐久間委員から非常に貴重なご意見をいただきました。

今回の計画の中でも、実現性というところは非常に重要な要素だと思っておりまして、その辺のところを検討の後段のところ、後のほうになってきてしまっているところは十分注意しなければいけないと思いますので、事前に ~ の検討をする中でも、実際に実現性とかというところを慎重に考える上でも、例えば事業者部会の中で事業者の方々が参加されておりますので、そういったところに、今こういう構想路線を考えているんだけれどもみたいなところの素案ができた時点で諮って、ご意見を聞くとか、参考とする意見を集めたいなと思っておりますので、今後参考にさせていただきます。ありがとうございます。

志自岐委員 今のことについてですけれども、その次の段階で財政支援の必要性の検討というのがあって、例えば検討の流れ

の中で、本当に絶対必要ということで、ちょっと採算的に厳しいということでも、でもやっぱりつくらなきゃいけないというような結論が出た場合に、財政支援の必要性とかそういうものも含めて議論して、バスを1本通すのはとても大変なことだと思うのですが、これはどうしてもお金が必要なので財政支援してくださいというふうに私は言いたいと思います。

岡村部会長 財政支援って、意外とさらっと書いてあるようで、これは今までのいろいろな検討経緯や実施の施策の中からいうと、それなりに大きな転換になり得るところなので、本当はさらっと、というよりは、この後きちんとかなり具体的な議論をしていく、またはこの議論の外できちんともんでいただかないと、ここでとても検討できないということもあるかもしれないので、ここはぜひ積極的に取り上げていただきつつ、きちんとこの中で議論しなきゃいけないなと思っております。ご指摘ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

佐久間委員 我々、はるかぜを立ち上げるときにも、東京都内のコミュニティバスでは、ほとんどの区が、区からの補助金を出して運行するという形態がほとんどだったのですけれども、足立区にしましては財政難ということで、独立採算でコミュニティバスをできる事業者を募ったという経緯があるんですね。

そうしますと、今後の計画の中で、非常に厳しい財政の中でまた新たな検討ということですので、その辺もしっかり利用者の方もそういった経緯を検討していただきながら議論していただきたいなと。今お話があったように、財政支援ありきですと、本当に利用者が必要なのかとか、必要人数ですとか、そういったものも踏まえていかないと、固定的に出ていく経費になりますので、本当にこの辺は慎重に議論していただきたいなと思いました。

新井委員 たびたび済みません。議員の新井です。

まさに先生がおっしゃるように、今回のこの審議会のポイントはそこにあるんじゃないかなと思っておりまして、我々区議会の委員会でもいろいろな意見はありますが、個人的に申し上げると、私は交通不便地域のほうの地盤としている議員なので、こういった、補助金を出してでもコミュニティバスとか路線変更をしてくれとかいう要望が多いほうでございまして、委員会でもそういう、全て一連で考えるということじゃなくて、どうしても採算が見合わないところは、補助金を出してでも、区民の公平性の観点からしても、全体一緒くたに出すということではなくて、事業者の方と相談した中で、補助金を出さず路線と、また、出さなくても済む路線と、そういうことを差別化した中でやってもらいたい。そこまでしてでも交通過疎を解消して、区民の平等性を確保してほしいというようなことを私も申し上げているところなのですが。

その前提として、事業者の皆さんも、どのくらいの事業の実態というか、出せる範囲で、どのような状況かを、見せられる範囲で開示していただくと私たちも議論しやすいので、その辺お願いしたいなと思っております。

原委員 私は、障害者のほうの団体の代表の原と申します。

利用者なんですけれども、障害者でもありますけれども高齢者でもありまして、私たちの周りには障害者、私は視覚障害者なんですけれども、視覚障害者、それとお年寄りがとてもふえて、足元が悪いので、やはりバスをととても使っています。

私は東和なんですけれども、大谷田とか中川のほうの障害者がいるんですね。足立区には障害者福祉センターというのが竹の塚にあるのです。竹の塚で毎月のように、月何回かいろいろな会合があるのですけれども、やはり竹の塚に行くにはバスしか

いんですね。

そのバスが、路線が横に走る 足立区を見ると、東から西に行く横の路線というか、それがすごく少ないんです。以前は亀有から王子のほうに行く横に走る路線もありましたけれども、今はもうほとんど廃止の状態で、1日2本ぐらいしかないので、ほとんど使えませんので。

私は、この会議を聞きまして、路線が新しくふえたらいいなということも思っていましたけれども、今の財政問題を聞きまして、足立区から何もそういう区の補助がないので厳しいというバス会社さんの意見を今聞いたのですけれども、やはり障害者・高齢者政策の一環として、交通の問題もありますけれども、そういう意味合いもあって、我々区民のためにぜひ足立区のほうでそういう補填というんですか、補助というんですか、わかりませんが、そういうのを拠出してほしいと思います。よろしく願います。

岡村部会長 ありがとうございます。

鈴木(あ)委員 区議会議員の鈴木です。

先ほどの財政支援、私も必要性は十分にあると思っております。

ただ、一方で、財政支援を行うという以前に、これは民間のバス事業者さんですから、当然利益を追求しなかつたらいけない立場はよくわかります。しかし、一般企業と違って公共交通といった意味からいけば、黒字路線、それから赤字路線とあって、赤字路線だから減便とか、そういうところに参入しなくてもいいという話じゃなくて、黒字路線からの一部、大きな部分でのトータルでというか、統合しての考え方というところからいったときに、当然、財政支援は必要なだけけれども、この路線は大赤字になるから財政支援しますよと。しかし一方では、ここは黒字といってもそんなに大きな黒字じゃないかもしれないけれども、ある程度利益が見込めるからというのであれば、その部分でトータルで考えていくと

いうのも一つの考え方じゃないのかなと思うんですね。

なぜかという、今回も、ちょっと外れますけれども、ここの2年半で足立区内で12回減便がされておりまして、減便の数が185便あるんですね。多少利益が回せるようなところというか、乗降客が多いところということでは50便そちらのほうはふやしていますけれども、トータルで135便。これは12回に分けてですから、このままでいくと、今走っている路線もまた減便されるんじゃないかという不安を住民は常に持つんですね。

そういったところの中で、今回ここが空白地域だからここに何とか計画路線として位置づけて、そして財政支援までしようよというときに、じゃあ減便されたところはどうかという話が、当然、広く見た区民からいけばいろいろな意見が出てくると思いますので、その辺もしっかりと。できれば1路線、1路線でもって、事業者さんはどこまでご協力いただけるのかわかりませんが、路線別の財政的な部分というのものもある程度知らせていただけるような形であれば、当然この議論が進めることもまたできるだろうし、それを見ながら、この新規路線はこんなに大赤字になるのであれば、財政的にはもっともっと支援しなくちゃいけないんじゃないのというところも出てくると思うので、それを利用者部会と事業者部会でまたいろいろ議論していただければありがたいなと思うのですが、いかがでしょうか。

岡村部会長 ということでしたので、まず事務局としての現状でのお考えをご披露いただいて、あと次、事業者さん、運転手不足で動かしたくても動かせないとか、いろいろな状況もあると思いますので、何かご紹介ということがございましたらご発言をいただくと大変ありがたいと思います。

では、まず事務局からお願いします。

交通対策課長 まず事務局からござい

ます。

今、鈴木委員からお話があったのは、各路線別といいますか、そういったところの収支状況を出していただけないかというようなご提案でございました。

交通局さんのほうでは、たしか都バスの路線ごとの収支を、大きくりではあるとは思いますが、出しているという実態もございまして、今後、はるかぜの事業者さんとのお話になるかとも思いますけれども、こういった形で出せるのか、全く出せないものなのかも含めてですが、個別に当たらせていただいて、この会議の中でご提供できるものなのかどうかも含めて相談をさせていただきたいと思っております。

岡村部会長 もし事業者さんとして、今のデータの話ということになると直接お答えは難しいかもわかりませんが、現状ということで何かご紹介ということがあれば、何かご発言を。

新日本観光さんからいただいたので、別に新日本観光さんでもよろしいですし、ほかの事業者さんでも、現状ということで何かご紹介ということがありましたら。

要は、議論の出発点として、こういう事業者の認識もぜひ共有したいというようなことをぜひおっしゃっていただくといいのかなと。できる、できないというだけの話になってしまうと非常に不毛になってしまいますので、ぜひ共有したいということがありましたらと思っておりますが、何かござい

ますか。

まだ事業者部会は続きますので、ぜひそこでは。

要は、ほかの自治体の話をちょっとすると、足立区も言ってみれば木のようなものだと思うと、枝を伸ばすことをとにかく一生懸命やってきたと。だけど、幹も細くなってきたと。枝を伸ばすことも大事だけれども、伸ばした枝をどうやって維持していくか、今ある幹もどうやって太いままにし

ていくかということもすごく大事になってきたと。

ほかの地域は10年、20年前からずっと、それをどうしようかとやってきているということだと、事業者さん、努力してというふうに利用者は言うのですけれども、事業者さんも既にできることは全部やっているというふうにも言えますので、まずはそれぞれがどういう現状にあるかということとを共有して、実はこの路線は1時間3本走っていますけれども、ちょっと厳しいですと。一方、この路線は1時間3本走っているのですけれども、比較的客人さんはちゃんとついていきます、両方向、上りも下りもお客さんがいますと。意外とこういうのはわからなかつたりします。

この路線はなかなか厳しいんですよということであれば、例えば地域の方にそういう現状をお示しして、もっと利用してくださいということであったり、いろいろな地域のかかわり方ができるためのきっかけに多分なるのかなと。東京23区内だと、まだまだお客さんはたくさんいるので、余りそういう感じではないですけれども、23区の外だともうそういうふうにはなっています。

たまたま私がかかわっている町田あたりは市がバス計画をつくり、コミュニティバスもかなり沿線で協議会を地域の人がつくり、いろいろなことをやっています。多分、足立区もそういう段階が、町田から10年遅れぐらいのタイミングで来ているんじゃないかなと思っています。たまたま町田は事業者さん実質1プラスちょっとくらいですので、比較的やりやすいところもあるかもわかりません。いいところは上手にまねしながら。実は事業者さんもほかの自治体ではそういうことを実際にはやっていらっしゃるので、むしろノウハウはおありになると思いますので、ぜひ。きょうはなかなかご発言できないところがあっても、今後ぜひいろいろかかわっていただければと思

っております。

ほか、進め方、検討の視点ということでございますので、何かございますでしょうか。

鈴木(真)委員 公募委員の鈴木真理子と申します。

私の子供は車椅子に乗ってしまして、電車に乗ることやバスに乗ることがとても好きなのですけれども、はるかぜに車椅子で乗ろうという勇氣は、車両が小さいためになかなかないのですけれども、東武バスさん型のバスに乗ろうと思うと、やはりふだんから歩道に対して幅寄せを余りされないとか、車椅子を乗車させる機会が少ない方とか、リフトをおろすやり方をわからない運転手さんもいらっしゃって、息子が乗ろうと手を挙げたときに、停車位置を移動させるケースがやはり何回も多い。あと、板を出すのも、最近の新型は、ぱこっとそのまま、車両の中にリフトがあって、それを開くだけでいい感じの、とても私たちにとってはすごく、ほかの乗車されているお客さんにとっても、時間がかからずスムーズに出していただけるのですけれども、引っぱり出すとか、板を別のところに鍵をかけて、あけて、板を置いて乗せるというところも、やはりなれていない方は時間がかかってしまって、ほかの乗客の方に、私的にもちょっと、ああ、うちの息子が乗ったからダイヤが乱れてしまうなというところで感じるんですね。

自宅の近くにはるかぜの路線も走ってしまして、路線バスの大型のほうもそうなのですけれども、やはり歩道の幅寄せをしないために、一度車道におりてから歩道に上がるような感じのおり方が多いので、ご高齢の方って、手すりがあってやっとおりられるような方が、さて手すりがないところで歩道に上がるまでのすごく大変さを見ていたりすると、お手伝いできる時はお手伝いしますけれども。

やはりだんだんと高齢化社会なので、資

料3-3のところの「行政の役割」の、公共交通の利用意欲を高めるための啓発というところでは、ふだんからバス停のところを歩道に、オートバイなどを巻き込んでしまうんじゃないかというところで余り幅寄せしないのかもしれないのですけれども、なるべく幅寄せをして、一歩出すだけで歩道に行けるぐらいの距離を保っていただいて、高齢化社会だからなおさら高齢の方に優しいバス会社であってほしいなと感じます。

やはり幅が結構……。言いたいことはわかるかとは思いますが、本当に歩道と車道の間隔が広いので、一またぎで歩道に行けない方のほうが多いので、買い物とかに行っても荷物を持っていて重いのに、荷物と自分の体を歩道に上げるとというのが年をとっていくととても大変なんじゃないかなと思ひまして、発言させていただきました。

岡村部会長 ありがとうございます。

これは実際にはよく言われている話で、バスが正着するかしないかというところはよく言われているところではあります。

今お聞きしたところで言うと、事務局で話半分の検討依頼ということをお願いすると、今、行政の役割、区民の役割、事業者の役割というのが、利用促進という観点で3者の役割という形でなっているのですけれども、ただ、バリアフリーとかそういうところの行政の役割、あと地域の人にもそれにいろいろな形で参画するというのでは地域の人にも役割がある。事業者は、当然ながら、法令で定められているので、その範囲の役割があるので、そういう利用促進の外側と言っではいけないのかもしれませんが、そういうところの役割分担のようなどころのあり方というのが、区の総合計画として出すべきであれば出してもいいのかなと。

先ほどのコミュニティバスは地域で協議会を持っているなんていうのも、利用促進

だけじゃないんですね。バス停を置いてもらうのに、町内会でバス停の前になりそうな人をお願いにいくとか、そんなことも実は地域でやっていたりしますので、可能ならというぐらいで、話半分で事務局、受けとめていただければ。

交通対策課長 鈴木委員、ありがとうございます。お困りの方が本当にいっぱいいらっしゃるのかなと思っています。

この計画にどういった形でのせるかというのもありますけれども、まず、区のほうではユニバーサルデザインの関係の推進計画等もございますので、そういった中で公共交通機関での利便性というか、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりというところもうたっております。そのあたりともリンクさせつつ、この計画の中でどう位置づけていくか、のせていくのか、それも含めて事務局の中で検討させていただきたいと思います。

岡村部会長 ほかはいかがでしょうか。

吉浦委員 東京都交通局の吉浦と申します。

今、検討の視点の中の行政の役割というところについてお話が1つありましたけれども、3番目のところに、誰もが使いやすいバス利用環境の整備、利便性向上を図るというのがありまして、その中の例として「交通系ICカードの導入支援」を挙げてございます。ここについては、あくまで今、視点の一つとしてということで書いていただいているとは思いますが、これまで事務局及び区の中で何かこれに関して議論があったところがあるのであれば、そこを教えていただくと助かります。

事務局 事務局からお答えします。

こちらに記載されている導入支援の件ですけれども、今想定しておりますのは、足立区で走っているはるかぜですけれども、事業者さん5社がおりまして、実は全てのバスにおいてICカードが利用できる状態ではなくて、一部未導入のところがありま

すので、まずはそういったところも導入できる形にして、みんながICカードを使えると便利ですので、そういったところを行政としてサポートできないかなというところを今想定してこちらのほうには記載しております。

岡村部会長 ほかはいかがでしょうか。

志自岐委員 志自岐と申します。この幾つかある中で、2つほど。

公共交通で(1)の2点目の、公共交通で行ける区内観光スポットを紹介する冊子やホームページとなっているのですが、ちょっとこれは古いかんと思っておりまして、バスで行けるアプリ、交通案内みたいな、ここでこう行ったらこう行ける、電車のはもうアプリをほとんど皆さん使っていると思うのですが、バスのアプリって意外とないのですが、区でそういうアプリをつくっていただいたらいいかなと思ってます。

そういう場合に、バス バスの乗りかえというのが必要になるのですが、バス バスの乗りかえのときに、ちょっとだけ割引とかいうのをしていただけるとありがたいなと思います。

はたの委員 先ほど先生のほうからもお話がありましたように、持続可能な公共交通の実現、利用促進についてということで、区民、行政、事業者という3つのアングルということで、大事だなと思ったんです。利用促進だけでなく、公共交通を維持・発展させていくために、この3者の協力というのが今後ますます重要になると思うのです。

今、交通空白を解消するようなための、交通事業者を支えるための条例が全国各地の自治体でつくられている中で、今後、人口減少が進む、高齢化がますます進むに当たって、今自転車に乗れる人もこれから乗れなくなったり、車を運転している人ができなくなるというときに、やはり公共交通がないとその人たちの生活を支えることが

非常に困難になるということでは、今後ますます大事だと思います。

これまでは、足立区のはるかぜについていえば、事業者の皆さんの努力によって支えられていたのだけれども、これが行政も役割を持って、区民も役割を持つということで利用促進をふやして行って維持していくというのが大事だと思うのです。そういう意味では、行政の役割ということでの財政支援というのは、僕も大事だと思います。

この間、実は葛飾区の交通担当者の方にお話を聞いたときに、足立区さんのはるかぜという小さいバスだから、やっぱり事業採算性は大変でしょうねというお話をしていたんですね。大型バスに比べると一回に乗せられる人数が少ない、で、運転手さんは1人必要ということでは、事業を支えるに当たっては非常に大変だなということだと思うのです。

最近、はるかぜもそうですし、東武バスもそうですけれども、この間は東京都の交通局も減便というようなお話があって、このアンケートを見ると、はるかぜの利用については確かに朝晩も多いのだけれども、日中買い物とか通院についてはコンスタントに利用があって、そこで利用実態に合わせてということで、日中の利用回数が少ないから減便ということになると、でも、そこで利用している人たちは、そうなると困っちゃうということでは、何とか支えていくことが必要だと思うし、区民の役割ということでは、区民が積極的に利用していくということの啓発も必要だということで、この間、僕も議会の中でご紹介したのですけれども、草加市なんかでは市の広報に、今、社会実験をやっているんですけども、このままでいくと、社会実験が終わると、利用数が少ないのでなくなってしまいます。ですから積極的に利用していきましょうと広報でお知らせをして、市民に利用促進を図るということで、やっぱりみんなして支えていくという方向性を、行政もそうだし、

区民も事業者も一体として取り組んでいくということでは、この検討の視点の3者がそれぞれの役割を持って進めていくということは、非常にこの方向はいいかなと思っておりますので、ぜひこういう方向でやっていきたいなと思っておりますので。意見ということで。

岡村部会長 主に利用促進及び計画路線見直しの考え方、ほかはいかがでしょうか。

中島委員 公募委員の中島と申します。

現在、資料3-3ですね、「公共交通の利用促進について「検討の視点」(案)」ということだと思っておりますけれども、あくまで案だとは思っておりますが、まだ区民アンケート調査が出ていない中で、案としてこういうことやっていこうと考えるのは、ちょっとまだ早い部分もあるのかなと思っております。どうしてもこの案のほうにこのデータを引っ張られるというか、データが出て、何が問題なのかを特定し、その問題を解決するためのあくまでそれぞれ行政の役割、区民の役割、事業者の方の役割というものが決まっていくと思うので、先にゴールに向かってそのデータを使っていくみたいなことは避けたほうが個人的にはいいのではないかなというところが1つ。

もう一つが、区民の役割というところで、もちろん区民も公共交通機関をちゃんと利用しなきゃいけないよというのを認識して活用しなければいけないところはあると思うのですが、不便だったら利用しないというのは当たり前だと思うので、何が今使われない理由なのかというものをちゃんと分析して、ただ単に知ってもらうだけではなく、何で使われないかというものをちゃんと分析した上で打つ手を考えたほうがいいのかと思えました。

以上です。

岡村部会長 ほかはいかがでしょうか。

おおむねご意見は一通りいただいたということでよろしいでしょうか。ぜひということがあれば拳手をいただければと思

ます。

大体皆様、きょうの時点ではよろしいでしょうか。

長澤委員 区議会の長澤興祐です。特にきょうの内容ではなく、議事の進め方について。

計画を出していただいているのですけれども、きょうは特にバス計画路線の見直しについて、公共交通の利用促進についてというふうに題目を決めての検討ということになっていますが、実際に全体を聞いていた中で、せっかく多くのステークホルダーの皆さんが集まっていますから、こういった機会に多種多様な意見を活発にぶつけるのが必要だとは思っておりますけれども、やはり題目に基づいた議論をしていかないと、最終的な答申のところまでいかないと思うのです。なので、もう一度こういった、今後進めていくに当たっては、議事の進行、あとは事前に皆さんが資料に目を通してきて意見を出し合ってくる必要があると思っておりますので、事務局にはその点をお願いしたいと思います。

先ほど、アンケートの内容について、部会長からも意見が出るということは、事前に合意形成されていないというか、内容について打ち合わせができていないのかな。となると、行き当たりばったりの会議を繰り返しているだけのように感じてしまいますので、その点をお願いしたいと思います。

岡村部会長 これは進行の私にも向けられていると受けとめましたので、大変重要なご指摘だと思っております。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

そうしますと、おおむねご意見はいただいたということかと思っております。恐らく5の「意見交換」というところを含めて今ご意見をいただいたと思っております。

そうしますと、そのほか皆様から何かご発言はございますでしょうか。 特によろしいですか。

そうしましたら、あとは進行を事務局にお返しいたします。

交通対策課長 岡村部会長、ありがとうございました。

それでは最後に、利用者部会の谷口部会長より、閉会に当たりご挨拶いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

谷口部会長 きょうは活発なご議論をどうもありがとうございました。

私は、利用者部会のほうの部会長なのですが、先ほど中島委員がおっしゃっていたように、不便だったら利用しない。だからますます利用者が減って、ますます採算性が減ってというスパイラルを、まさにどう逆に回すかということはどこから始めるかということだと思うのです。

さっき議員さんがおっしゃっていたように、路線ごとの採算性なんかは、バス事業者さんは出しづらいと思うのですけれども、例えば、ここ黒字じゃないか、こんなもうかっているじゃないかと言われたら、それはちょっと困るのかもしれないですけども、明らかにして、ここは本当にまずいよとか、そういうことをやっていくと、区民の役割ってもっと明らかになると思うのです。あと何人乗らないとこの路線なくなっちゃうよとかですね。そういう危機感、気づいたらなくなっていたみたいないかないように。

今回の資料の3 - 3では、行政の役割が3分の2ぐらいで、区民の役割がとても少ないのですけれども、実は区民の役割って本当はとても大きいと思うので、今後は利用促進を進めていく中で、事業者さんもちろん重要な役割を果たしていて、みんなで何とかしなきゃいけない、そこだけは多分皆さん同じ思いだと思いますので、そこだけはというか、そこは必ず同じ思いだと思いますので、今後は別の議題になるのかもしれませんが、よりよい足立区の交通体系をつくるように努力していきたいなと

思います。

以上です。

交通対策課長 谷口部会長、ありがとうございました。

それでは、事務局から今後の日程についてご連絡させていただきます。

先ほどの資料1にも記載されておりますけれども、今回は第2回目の協議会を4月25日の14時～16時で予定しております。皆様には近々開催通知をお送りいたしますので、ご確認いただきますようよろしくお願いいたします。今回は現時点でのまとめ、総括ということも含めてやらせていただければと思っております。

続きまして、ご報酬をお受け取りになる方で、口座振替依頼書をまだご提出いただけていない方につきましては、大変お手数ですけれども、受付におります事務局職員までお声がけいただき、ご提出をお願いいたします。

最後に、本日会場にお車でお越しの方がいらっしゃいましたら、駐車券をお渡ししますので、受付にて職員にお声がけください。

本日は、お忙しい中お時間をいただき、ありがとうございました。お忘れ物なきように、お気をつけてお帰りください。

それでは、本日はどうもありがとうございました。