

第 2 回 足立区総合交通計画改定協議会 会議録

会 議 名	第 2 回 足立区総合交通計画改定協議会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成 3 0 年 4 月 2 5 日 (水)		
開催時間	午後 2 時 0 0 分開会 ~ 午後 3 時 3 8 分閉会		
開催場所	足立区役所南館 8 階 特別会議室		
出席者	内山 久雄 会長	岡村 敏之 副会長	谷口 綾子 副会長
	野村 英夫 委員	原口 秀子 委員	島崎 良則 氏 (村上基宏委員代理)
	尾上 豊弘 氏 (木津和久委員代理)	後藤 尚大 氏 (小瀧正和委員代理)	石井 貴史 委員
	吉浦 宏美 委員	大野 圭太 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
	佐藤 雄一 氏 (栗原夏樹委員代理)	佐久間 洋行 委員	樽澤 正人 委員
	椎名 啓雄 委員	忠鉢 稔 氏 (鈴木哲志委員代理)	神之田 祐二 委員
	茅根 弘幸 委員	早川 善之 氏 (宮田学委員代理)	石川 龍太 氏 (柳瀬光輝委員代理)
	武谷 明宏 氏 (五味康真委員代理)	小池 進 委員	鈴木 あきら 委員
	新井 ひでお 委員	くぼた 美幸 委員	はたの 昭彦 委員
	長澤 興祐 委員	松場 孝一 委員	鈴木 真理子 委員
	廣瀬 均 委員	工藤 信 幹事	川口 弘 幹事
	大山 日出夫 幹事	土田 浩己 幹事	
欠席者	原 則子 委員	飯田 今日子 委員	工藤 真紀 委員
	長尾 肇太 委員	志自岐 亜都子 委員	中島 晃一郎 委員
	中村 明慶 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】 これまでに実施した協議会及び部会の主な検討内容について 【資料 2 - 2】 これまでに実施した協議会及び部会の主な意見について 【資料 3】 区民アンケート調査実施方針 【資料 4】 区民アンケート調査実施概要		

	<p>【資料5】区民アンケート調査分析結果のまとめ</p> <p>【資料6-1】「交通空白地域等への対応」についての分析</p> <p>【資料6-2】「バス計画路線の見直し」についての分析</p> <p>【資料6-3】「多様な交通手段の活用」についての分析</p> <p>【資料6-4】「超高齢社会に対応した交通サービス」についての分析</p> <p>【資料6-5】「公共交通の利用促進」についての分析</p> <p>【別冊参考資料1-1～1-6】これまでに実施した部会で提示した資料</p> <p>【別冊参考資料2】区民アンケート調査集計結果資料</p>
--	--

(審議経過)

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

私、事務局を務めさせていただきます交通対策課長の須藤と申します。よろしくお願いたします。

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。

本協議会につきましては、昨年11月以来の開催となります。その間に事業者部会と利用者部会を2回開催しておりますので、そちらのご報告も含めて本日は行いたいと思っております。

続きまして、本日の資料についてご確認させていただきます。次第、資料についてはあらかじめ発送させていただいております。大変申しわけございませんが、発送した資料のうち修正がありましたものを受付にてお渡しさせていただきました。修正のあった資料は資料5と資料6-4(高齢者)というものでございます。お手数をおかけいたしますが、事前にご送付しました資料と差しかえをお願いいたします。

本日の資料について再度確認させていただきます。

まず、協議会の次第になります。資料1が「計画改定スケジュールについて」というものでございます。次に、資料2-1です。A3でカラー刷りのものでございますが、「これまで実施した協議会及び部会の主な検討内容について」、資料2-2は「これまで実施した協議会及び部会の主な意見について」、資料3「区民アンケート調査実施方針」、資料4「区民アンケート調査の実施概要について」、資料5「区民アンケート調査分析結果のまとめ」ということで、これはA4の白黒の資料になります。これが6枚ほどになります。続きまして資

料6-1、またA3でカラー刷りのものになります。が、「交通空白地域等への対応」についての分析」が、その1、その2、その3がでございます。資料6-2「バス計画路線の見直し」についての分析」、これはその1、その2がでございます。続いて資料6-3「多様な交通手段の活用」についての分析」、これはその1、その2、その3、その4まででございます。続いて資料6-4「超高齢社会に対応した交通サービス」についての分析(高齢者)」ということでございます。これが一部差しかえになっておりますので、ご確認をお願いいたします。資料6-4は高齢者と身体的移動困難者というものがでございますので、それぞれその3まででございます。資料6-5「公共交通の利用促進」についての分析」ということで1枚でございます。その他、参考資料として1-1~1-6、これはこれまで実施した部会で提示した資料でございます。最後に参考資料として区民アンケート調査集計結果資料を一番後ろに、A4でございますけれども、お配りさせていただいております。

以上が本日の資料でございます。大変多くて申しわけございません。資料に過不足等ございましたら、会議の途中でも結構でございます、事務局までお申しつけいただきたいと思います。

なお、本協議会は、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きまし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、この点につきましてもご承知お願いたします。

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。

まず初めに次第1になりますが、委嘱について。本日は平成30年度に入って第1

回目の開催となりますので、人事異動等によって委員が変更となった団体様がございます。議題に入る前に、新たに委員に就任される方に委嘱状をお渡しさせていただきます。本来、区長から交付させていただくべきところでございますが、本日は公務につき、大変恐縮ですが、代理で都市建設部長よりお渡しさせていただきます。お名前をお呼びしますので、その場でご起立いただきたいと思ひます。

(都市建設部長より各委員に委嘱状を手交)

交通対策課長 以上でございます。

区のほうの職員でも異動がございましたので、本日出席している職員をご紹介します。

環境部長の川口弘でございます。

道路整備室長の土田浩己でございます。

委嘱については以上となります。委員の変更に伴い、名簿についても内容を更新したものをお渡しさせていただいておりますので、ご確認をお願いいたします。

続きまして、協議会の会長である内山会長より開会のご挨拶をいただきたいと存じます。内山会長、よろしくお願ひいたします。

内山会長 内山でございます。今日は、お忙しい中かくも大勢お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

今日の議事内容は、アンケートをやりましたので、その調査結果と分析結果をご議論していただくということでございますが、足立区の公共交通としてのバスというのは利用者にとってどれほど重要であるかということと、バスを運営する事業者さんにとってかなり経営環境も厳しいという、その両面を持っているものですから、この協議会では軍配を上げることもしなければいけないような気もしますけれども、役所の役割等もその中からいろいろはっきりさせて

いくということだと思ひます。それに先立ちまして、そもそも区民はどのようなことを考えているのかという調査結果がまとまったようでございますので、その結果に対して皆様方のご意見を伺うことになると思ひますので、よろしくお願ひします。

交通対策課長 内山会長、ありがとうございます。

これ以降は内山会長に司会をお願いしたいと思ひます。会長、よろしくお願ひいたします。

内山会長 ご指名でございますので、早速議事に入ります。

事務局より議事次第の3～5の内容について、計画改定スケジュール、これまでの検討状況、区民アンケートの調査について連続して説明をお願いいたします。

事務局 それでは、事務局の交通対策課の小松からご説明させていただきます。座って説明させていただきます。

次第3の「計画改定のスケジュールについて」のご説明をさせていただきます。資料は、A4縦の資料1をご覧ください。

こちらの資料ですが、平成29年度と30年度のスケジュールをお示ししております。

平成29年度は11月に第1回協議会を開催いたしまして、計画改定の目的やスケジュール、各会の検討内容等についてお示しさせていただきました。1月と3月には事業者部会と利用者部会を合同で開催させていただきました。第1回合同部会では、現行計画の検証及び課題の整理や、交通空白地域への対応、区民アンケートの実施についてご議論いただきました。また、第2回の合同部会では、30年2月に実施した区民アンケート調査結果の速報値についてご報告させていただきました。そのほか、バス計画路線の見直しや公共交通の利用促進についてご議論いただきました。

本日の第2回協議会では、これまでの部会等の検討状況や区民アンケートの結果についてお示しさせていただきます。

今後の予定ですが、第3回の事業者部会と利用者部会をそれぞれ5月、6月くらいに予定しております。その中では、多様な交通手段の活用や、超高齢社会に対応した交通サービスについてご議論をお願いしたいと考えております。

その後、第3回協議会を7月ごろに予定しております。この中では、改定計画の骨子となるような基本方針や目標を検討していければと考えております。

その後は、各部会や協議会を開催しながら、段階的に検討を進めていきまして、今年度中の計画案の答申を目指していきたいと考えております。

資料1の説明については以上になります。

続きまして、次第4の「これまでの検討状況について」ということをご説明させていただきます。資料は、A3横の資料2-1をご覧ください。

表題に記載してございますとおり、これまで実施した協議会、部会の主な検討内容について、ご説明いたします。

まず、資料の左側の(1)の、平成29年11月に開催した第1回協議会についてでございますが、第1回協議会では、総合交通計画の見直しを行っていくに当たっての今後の検討ポイント(案)についてお示しいたしました。重要な点として、将来にわたって誰もが利用しやすく、持続可能な交通のあり方の検討が必要となるといった点をお示しさせていただきました。

また、部会における検討ポイント(案)としては、6つの項目で整理させていただいております。上から「現行計画の検証および課題整理」、「交通空白地域への対応」、「バス計画路線の見直し」、「多様な交通手段の活用」、「超高齢社会に対応

した交通サービス」、「公共交通の利用促進」となっております。以上の項目を検討ポイントとしてお示しさせていただきました。

続きまして(2)でございますが、平成30年1月に合同で開催した第1回の事業者部会と利用者部会についてご説明いたします。

この合同部会では、太字で記載しております事項についてご議論いただき、1の「現行計画の検証および課題整理について」は、現行計画策定以降の人口や人口構造の動向、上位計画や関連計画の改定、そのほか、施設の整備状況や交通事業を取り巻く実態など、基礎となる情報について課題を整理いたしました。

次に、2の「交通空白地域への対応について」は、以下の内容で考えを整理させていただきました。

まず1ポツ目でございますが、公共交通空白地域における利便性の向上を目指していくということ。次に、実効性を高めるために、空白地域の不便の実態を詳細に把握していくということ。3ポツ目の、空白地域における交通不便度を算定して、対策の順位づけを行うということ。そして4ポツ目の、実現性を高めるために、不便の実態を踏まえて、バスやそれ以外の交通手段の中から最適となるような手段を選択して、対策を講じていくこと。以上のような検討の考え方をお示しさせていただきました。

続きまして、3の「区民アンケートの実施について」でございますが、アンケート調査の実施方針(案)をお示しさせていただきました。調査は区全体を対象に、15歳以上の1万1,000人に対し調査票を配布する計画といたしました。

調査内容としましては、左下にアンケートの調査内容を記載しております。性別や世帯構成、年齢などの属性に加えて、大

きく3つの項目について調査を計画いたしました。一番左側の(2)の「区民の移動実態(目的別)」では、買い物、通院、通学といった目的別に行き先や交通手段等を調査する内容といたしました。また、真ん中の(3)移動手段別(バス、鉄道、タクシー、自転車)のサービスに対する満足度及び要望については、行き先や運行間隔、運賃などに関する満足度や要望について調査をする内容といたしました。一番右側につきましては、(4)移動に関する区民要望等ということで、鉄道、バス、自転車、環境など求められる施策分野、また、バス路線を維持するための方策、多様な交通手段の利用意向や関心、例えば乗合い交通やシェアサイクルなど、こういったものについてご要望をお聞きする内容といたしました。

続きまして、(3)の、平成30年3月に開催した第2回事業者・利用者部会についてご説明いたします。

まず、合同部会では、1の区民アンケート調査の速報版について、部会開催時点での速報版というところで結果をお示しさせていただきました。本日は、この後、アンケート分析結果についてご説明させていただくこととなりますが、最終的な集計結果につきましては、別冊でお配りしております参考資料2にまとめておりまして、そちらのほうも事前に配付させていただいております。

次に、2の「バス計画路線の見直しについて」ですが、以下のような考え方をお示しいたしました。

まず1ポツ目ですけれども、区民の移動実態や需要に合わせた実効性の高い計画とすること。次に、学びや楽しみ、憩うといった多様な都市機能を持つ拠点間の交流を促すような計画とすること。3ポツ目として、現在のバス路線計画の未実施状況を受

けて、実現性の高い計画とすること。そして4ポツ目ですが、需要量や不便度に応じてバス路線必要地域を抽出して、バス構想路線の検討や実現方策を検討していくこと。以上のような考え方についてお示しさせていただきました。

次に、3の「公共交通の利用促進について」ですが、以下のような考え方をお示しいたしました。

まず、下の図でございますが、赤い矢印のように、利用者が減少することで生じてくる悪循環を回避するためにも、右側にある水色の矢印のように、利用者を増加させて好循環を生んでいくことが重要であると考えております。

本文に戻りますが、1ポツ目の、利用促進を図る上で、その必要性を整理するとともに、行政、区民、事業者といった関係者ごとの役割(案)をお示しさせていただきました。次に2ポツ目ですけれども、持続可能な公共交通を実現するには、公共交通の利用促進が必要不可欠であるということ、そして3ポツ目の、関係者が互いに公共交通の意義や仕組みを理解した上で、誰もが快適に利用できる環境整備を行っていくことが必要であるといった考え方をお示しさせていただきました。

資料2-1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2-2をご覧ください。

表題に記載してございますとおり、これまで実施した協議会、部会の中で出てきました主な意見について資料をまとめまして、ご説明させていただきます。

左側からですが、まず第1回協議会ということで、こちらの資料ですが、協議会の中で出てきた主な意見を項目ごとに整理しております。本日は太字のところを中心にご紹介していきたいと思っております。

まず、左側の第1回協議会、アンケート調査についてですが、主な意見として、交通空白地域の居住者の実態や満足度を調査する必要があるというご意見がありました。次に、バス路線に対する要望や結果は慎重に分析する必要があるというご意見、そして、検討ポイント(案)を意識したアンケート調査をする必要があるというご意見、バスがあったらいいですかといった質問は避けるべきだというご意見、また、過去のアンケート結果をぜひ提示してほしいというご意見がございました。

公共交通空白地域についてですが、公共交通空白地域居住者に限らず、移動に困っている人へのサービスのあり方を検討すべきだというご意見。

多様な交通手段の活用については、バスのみでなくタクシーの活用の検討が必要だというご意見。

障がい者への交通サービスについては、バス停のバリアフリー化や介護タクシーの検討をぜひお願いしたいというご意見、また、バス停の数とバス本数をふやしてほしいというご意見がございました。

その他ですけれども、バス停で人が待ちやすい環境整備を区が実施すべきというご意見、バス業界の厳しい状況を踏まえて、バス路線や本数を維持する検討が必要だというご意見、運転免許証返納後の移動に関する実態調査が必要ではないかというご意見。

こういったものが第1回協議会ではございました。

真ん中の第1回事業者部会・利用者部会ですけれども、検討項目の「公共交通空白地域への対応について」では、どの地域でも一律に公共交通を利用できる環境が必要ではないかというご意見、オンデマンド交通といったようなものも必要ではあるけれども、公共交通によって移動を支えるこ

とが必要であるというご意見、また、公共交通空白地域の解消は優先すべきというご意見、公共交通空白地域ではないが、バスの運行本数が少ない地域がやはりある、このような地域の対策もぜひ必要だというご意見、そして、バス以外の新しい交通手段を地域ごとに検討する必要があるというご意見、こういったものがございました。

区民アンケートの実施についてですが、無作為抽出ではなくて、外出に不便な人等に特化した配布が必要ではないかというご意見、結果の分析は慎重に行う必要があるというご意見、追加調査を行う際には、交通空白地域以外の不便なところを対象とした調査が必要ではないかというご意見、また、年齢層に偏りが想定されるため、満遍なく意見を集約する必要があるというご意見、区内全域を対象に調査をすることが必要であるというご意見、また、バスの遅延をなくすためにも、道路の渋滞対策の検討が必要であるというご意見がございました。

その他ですが、交通利便性を向上させるためには財政面の課題も生じてくる、そのためにも、民間事業者、行政、こういったものの役割分担を検討する必要があるというご意見。

こういったものが第1回事業者部会・利用者部会ではございました。

次に、一番右の第2回事業者部会・利用者部会ですけれども、検討項目の「区民アンケートの実施結果(速報値)」については、公共交通空白地域ではないが、不便地域と考えられる地域の分析も必要であるというご意見、地域の声を細かく把握できるようなものにする必要があるというご意見、

バス計画路線見直しについては、既存の幹線的な路線をどうやって維持するかということについても考えていく必要があるというご意見、また、東西のバス路線の新設を検討してほしいというご意見、また、検

討の後になって採算性の問題から施策が白紙になってしまうことがないように、早い段階で採算性の検証を行う必要があるというご意見、また、交通不便地域には、区が財政支援をしてでも不便を解消するべきであるというご意見、バス事業者の収支状況の提示をお願いしたいというご意見、採算性がとれない場合でも必要な地域であれば、区が財政支援をしてでも実施を行っていきべきだというご意見、こういったものがございました。

最後の公共交通の利用促進についてですが、区民、行政、事業者三者の協力が重要だろうというご意見、誰もが利用しやすいバス利用環境を整備して欲しいというご意見、啓発活動を行っていく場合にはアプリの活用も十分考えるべきだというご意見、乗り継ぎの際の割引も検討してほしいというご意見。

こういったものが、これまでの協議会、部会の中で主な意見としてはございました。

資料2-2の説明については以上になります。

事務局 それでは続きまして、次第5、区民アンケート調査結果について、事務局の古賀から説明させていただきます。座ってご説明させていただきます。

まず、お手元の資料3をご覧ください。こちらはアンケート調査の実施方針となっております。

15歳以上の区民を無作為に抽出しまして、1万1,000人に配布させていただきました。後ほどご説明するアンケート分析結果につきましては、右下に記載のある5つの計画改定ポイントの対応策を導くために、左側の青枠で囲まれた視点に基づいて分析いたしました。

次に、資料4をご覧ください。こちらはアンケートの実施概要になります。

一番下の行をご覧ください。区内全域1

万1,000人に配布したところ、2,322人の回答がありました。約21.1%という回収率になっております。当初の予定では3,100ということで、当初の予定を満たしてはおりませんが、回答者の男女比や高齢者比においても大きな差異はありませんので、区民の意向が大きく変わるものではないと考えております。

次に、A4縦の資料5とA3横の資料6をご覧ください。

資料5につきましては、資料6が16枚で構成されておりますので、これを要約したものになります。資料5の要約した結果を、資料6を投影しながらご説明させていただきますので、画面のほうをご覧くださいければと思います。また、お手元の資料6は、投影したものをもう少し細かく記載したもので、要約した投影画面と一部文言の違いはありますが、ベースのデータは同じになっておりますので、お手元の資料でも内容は把握できるような形になっております。

次に、分析結果については、移動の目的別にご報告させていただきます。買い物、通院、通勤・通学と3つの目的別にアンケートを聞いておりますので、目的別に分析結果をご説明させていただきます。

初めに、交通空白地域への対応のご説明になります。こちらは交通空白地域居住者と非交通空白地域居住者の違いをあらわしております。

まず、買い物に関する移動についてです。

目的地までの移動に対する不便感につきましては、非空白地域が13%と、空白地域より高い状況になっております。

次に、移動手段の種類としましては、空白地域のほうが公共交通の利用 青の部分が鉄道、オレンジの部分が路線バスという形になりますが 公共交通の利用が低く、自動車（緑の部分）と自転車（ピンク

色の部分)の割合が多い状況になっております。

次に、不便を解消するための望まれる移動手段としまして、非空白地域ではコミュニティバス(はるかぜ)が24%と一番高くなっております。空白地域につきましては、自転車(50%)という形で一番高くなっております。

次に、通院についてご説明します。

目的地までの移動に対する不便感につきましては、空白地域のほうが22%という形で高くなっております。

移動手段の利用状況としましては、空白地域のほうが公共交通の利用が低く、公共交通以外の割合が高い状況になっております。

不便を解消するための望まれる移動手段としまして、非空白地域では路線バスが27%で一番高くなっております。同じく空白地域についても路線バスということで、31%で一番高くなっております。

最後に、通勤・通学についてになります。

目的地までの移動に対する不便感は、空白地域のほうが28%で若干高い状況になっております。

移動手段の利用状況としましては、空白地域のほうが公共交通の利用が低い状況で、公共交通以外の割合が高い状況になっております。

次に、不便を解消するための望まれる移動手段としまして、非空白地域では路線バス、鉄道が同じパーセントで一番高くなっております。空白地域につきましては、自転車、自動車(自分で運転)が30%ということで一番多くなっております。

結果としましては、お手元の資料5の1枚目をご覧くださいと思います。買い物に関しましては、非空白地域の方のほうが不便を感じる割合が高い状況ですが、通院、通勤・通学では空白地域のほうが不便

を感じる割合が高い状況です。望まれる移動手段としましては、非空白地域でバスが多い、空白地域では自転車、自動車、バスが多い状況になっております。

次に、また画面のほうをご覧ください。バス計画路線の見直しについての分析になっております。こちらはバスの需要が高い地域を算定しております。

考え方としましては、Aの、現在バスを利用している率と、Bの、現在バス以外の交通を利用している中で不便を感じており、不便を解消する手段としてバスを求める率、さらにCの、現在バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じていないが、バスによる移動に転換できませんという回答があった率を足し合わせております。

買い物につきましては、鹿浜地区、江北地区、関原地区が高い状況になっております。区の全体の平均でいきますと17%ということになり、一番高い鹿浜で32%ということになります。目的地までの移動に対する不便感は、バス利用者のほうが24%ということになり、利用者のほうが高い状況になっております。

次に、通院に関する移動についてです。

需要が多い地区としましては、竹の塚、南花畑、谷中、この3つが上位3つになります。区全体で見ますと15%という数字で、一番多い南花畑で23%という状況になっております。

目的地までの移動に対する不便感としましては、こちらもバス利用者のほうが36%と、不便を感じる割合が高い状況になっております。

最後に、通勤・通学についてです。

需要の多い地区としましては、鹿浜、一ツ家、江北が上位3つになります。区全体でいきますと9%という数字で、一番多い鹿浜地区で19%という形になっております。

目的地までの移動に対する不便感は、こちらと同じくバス利用者のほうが49%という形で、不便を感じる割合が高くなっているということになります。

こちらの結果としましては、大変恐縮ですが、お手元の資料5の2枚目をご覧ください。買い物に関する需要が区全体で17%と一番高い状況になっております。また、目的地までの移動に対し不便を感じる割合は、バス利用者のほうがどの目的でも2倍ほどと、高くなっている状況になっております。

また画面のほうをご覧ください。

次に、多様な交通手段の活用についての分析になります。

バス以外の交通手段で不便を解消できる人を特定するために、まずは公共交通利用者と公共交通を使っていない人で求める交通手段の違いなどを分析しました。

現在の交通手段の利用割合になります。買い物につきましては、区全体でご説明しますと、青色の部分が公共交通ということで29%、公共交通以外がオレンジ色の部分で71%ということで、公共交通以外の移動手段の利用が多い状況になっております。

通院につきましては、同じく公共交通が27%、それ以外が73%ということで、それ以外の交通手段のほうが多い状況になっております。

最後に通勤・通学につきましては、買い物、通院と比べて公共交通の利用が割合多い状況になっております。

次に、地区別の移動に対する不便感をあらわしております。16地区に分けて不便感をあらわしておりますが、区全体の割合をご説明させていただきます。

まず、公共交通利用者の不便感は、割合としましては区全体で19%、公共交通非利用者のほうで10%ということで、公共

交通を利用している方のほうが不便を感じる割合が高い状況になっております。

不便を解消するための移動手段としましては、公共交通利用者はコミュニティバスが一番望まれているという状況です。公共交通非利用者については、自転車を望むということが一番多い状況になっております。

次に、通院に関する移動についてです。

公共交通利用者については、区全体でいきますと29%が不便を感じる。公共交通を使っていない方は13%が不便を感じるということで、公共交通利用者のほうが高いという形になっております。

不便を解消するための求める移動手段としまして、公共交通利用者は路線バス、公共交通を使っていない方につきましてはコミュニティバスという状況になっております。

最後に通勤・通学です。

こちらの区全体の不便感は、公共交通利用者で32%、公共交通非利用者で14%ということで、こちらも公共交通利用者のほうが不便を感じる割合が高い状況になっています。

不便を解消するための移動手段としまして、公共交通利用者は鉄道を求める率が一番高い。公共交通非利用者に関しましては路線バスを求める状況が多いという結果になっております。

こちらの結果としましては、お手元の資料5の3枚目をご覧ください。通勤・通学で公共交通の利用が半数以上と割合が高くなっているということと、不便感割合は公共交通利用者のほうが高い状況で、その中でも通勤・通学目的が約3割ということで一番高い状況になっております。望まれる移動手段としましては公共交通が多い状況ですが、買い物に公共交通を使わずに移動している人については自転車の割合が高い状況になっております。

また画面のほうをご覧ください。次に、超高齢社会に対応した交通サービスです。高齢者や身体的移動困難者の求める交通手段等を整理しております。

初めに高齢者になります。前期高齢者と後期高齢者とで比較・分析しております。

まず買い物については、目的地までの移動に対する不便感は、後期高齢者のほうが17%と高い状況になっております。

移動手段の種類としましては、後期高齢者のほうが公共交通の割合が高い状況になっております。

不便を解消するための移動手段としまして、高齢者の方は自転車、コミュニティバスを求める率が高い状況になっております。

次に、通院になります。

移動に対する不便感につきましては、後期高齢者（75歳以上）の方が24%と、不便と感じる割合が高い状況になっております。

移動手段の利用状況としましては、後期高齢者は買い物と同じく公共交通の利用割合が高い状況になっております。

不便を解消するための移動手段としまして、高齢者の方は路線バスを求める割合が高い状況になっております。

最後に、通勤・通学についてです。

目的地までの移動に対する不便感は、後期高齢者の割合が7%と一番低くなっております。

移動手段の利用状況としましては、公共交通の利用割合が、75歳以上の方のほうが高い状況になっております。

高齢者の求める移動手段としまして、自転車や自動車（自分で運転）、路線バスが同率で求める率が高い状況になっております。

こちらの結果としましては、またお手元の資料の4枚目をご覧くださいただけかもしれませんが、通勤以外は後期高齢者の方が不便

を感じる割合が高いということ。また、公共交通を利用する割合も高くなっている状況です。望まれる移動手段としましては、どの目的でもバスが多い状況ですが、買い物、通勤については、自転車も同率で多い状況になっております。

また画面のほうをご覧ください。

次に、身体的移動困難者になります。困難な人、困難でない人で比較・分析をしております。

買い物についてになります。

目的地までの移動に対する不便感については、困難な方のほうが29%と割合が高くなっております。

移動手段の種類としましては、移動困難者のほうが公共交通を使う割合が高い状況です。

不便を解消するための求める移動手段としましては、困難でない人は自転車という状況に対して、困難な方につきましては、タクシー・ハイヤーやコミュニティバスが望まれる率が高い状況になっております。

続いて通院になります。

目的地までの移動に対する不便感としましては、困難な方のほうが44%と、不便を感じる割合が高い状況になっております。

移動手段の利用状況としましては、移動困難者のほうが公共交通を利用する割合が高い状況になっております。

不便を解消するための移動手段としましては、困難でない人はコミュニティバスが一番多い、身体的移動困難者につきましては路線バスが多い状況になっております。

最後に、通勤・通学についてになります。

目的地までの移動に対する不便感は、25%ということで同率になっております。

移動手段の種類としましては、困難者のほうが公共交通を利用する割合が低い状況になっております。

不便を解消するための移動手段としまし

ては、困難でない人は路線バス、鉄道が望まれる率が高い。身体的移動困難者はその他ということで、母数が2つしか回答がなかったということで、その他の内容としましては、障害者への配慮、駐輪場の整備といった要望がありました。

こちらの結果としましては、またお手元の資料5の5枚目をご覧くださいと思いますが、どの目的の移動でも身体的移動困難者のほうが不便度は高いという傾向になっております。通院の移動で不便感が4割以上と特に高くなっている状況です。望まれる移動手段としましては、バスやタクシーが多くなっている状況になっております。

また画面のほうをご覧ください。

最後に、公共交通の利用促進についてです。

バスを利用するための条件を、バス利用者とバスを使わない人で分析しております。

まず、買い物についてです。最初にバスへの転換意向をお聞きしております。買い物については、転換できないという方が69%と多くなっております。その転換できない理由につきましては、「ダイヤが合わない」、「便数が少ない」というところが多くなっております。

次に、通院についてです。転換できない割合としては65%と高くなっております。転換できない理由としましては、「便数が少ない」、「ダイヤが合わない」、「バス停が遠い」という条件が一番多く挙げられております。

最後に、通勤・通学につきましては、転換できない割合が77%という形になっております。その理由としましては、「ダイヤが合わない」、「時間が遅れる」という条件が一番多くなっております。

2つ目に、今バスを利用している人がさらにバスを利用するために求める条件をお

聞きしております。これにつきましては、「運行本数を増やすこと」、「バス停に屋根や椅子を整備すること」、「バスの遅れをなくすこと」が上位3つで高くなっております。

こちらの結果としましては、またお手元の資料5の6枚目をご覧くださいと思いますが、通勤・通学でバスを利用していない人がバスに転換できる割合が最も低い状況になっております。現在バスを利用している人、していない人で求める条件は、どちらも運行本数を増やすということが多い状況になっております。

以上が次第5、アンケート調査結果の説明になります。

次第2～5までの事務局の説明は以上になります。

内山会長 ありがとうございます。

かなり内容が多岐にわたって、高齢者の視点等々いろいろな角度から分析していただきましたが、当面、ただいまの事務局の説明に対して質問あるいはご意見等がもちろんあると思いますので、挙手の上ご発言をお願いいたします。

ちょっとわかりづらかったかもしれませんが、いろいろなクロスをかけていただいて、複雑な中身を結構簡潔に発言していただいたなとは思いますが、それにしてもわかりづらいところもあるかと思しますので、当面そういうわからないところはどこだったかとか、そういう部分でも結構でございますので、ご発言をお願いいたします。

はたの委員 区議会議員のはたの昭彦といたします。

この数種類のアンケートの結果を見まして、数字がすごく並んでいて、私たち、統計の専門家じゃないので、なかなか難しいなということを感じたのですけれども、そもそもこのアンケートをするに当たって、今後、交通施策をするに当たって順位づけ

をしていくということで、不便地域を出していくということが大きな目的の一つだったのかと思うのです。この区民アンケート、満足度によって、目的地までの距離とか大小とか、満足度が高い、低いということで、前回のときの資料の中で四角い表があって、その中で、優先順位を決めていくということでアンケートがあるのだと思うのですけれども、果たしてこのアンケートの数字でどこまで必要度とかというのを分析していくのかなというのが素人から見ると非常にわからないというのが1つありまして、確かに不便を感じる、例えば買い物不便を感じるということでは、公共交通利用者が交通不便を感じるという声が多いということで、捉え方によると、公共交通を利用していない方の買い物については、日常的な買い物で歩いて行ける範囲に買い物するところがあれば別に不便は感じないし、逆に公共交通を利用しないと買い物に行けないところに住んでいるのであれば、公共交通利用者のほうが不便度を感じる。バスを利用しなければ、公共交通を利用しなければ買い物に行けないということの不便度というような捉え方もできるんじゃないかなと素人ながら思うのですけれども、そういったところの深読みする分析というのはどのようにやっていくのかなというのがちょっと疑問に思っているのも、もし先生方のほうでわかれば教えていただきたいと思うのですけれども。

内山会長 先生たちのほうでわかればというふうなことが趣旨かもしれませんが、その前に、今ご説明なさったように、バスがあるから不便だと思っている人がいるのではないかというご指摘だと思いますが、それについて、事務局のほうからとりあえず。

交通対策課長 それでは、事務局のほうからご説明します。

今回、アンケートの集計をご説明しましたのは、アンケートの結果から読み取れるものでご報告させていただいております。今後、実はバスの、要はバス停があるけれどもバスの便が少ないとか、近隣にどういった施設があるのか、例えば生活利便施設、公共施設とか、お買い物をするスーパーとか、そういったものとの関係とか、そういったことも地図上で載せ合わせて、実際にその地域が不便なのかどうかということを出していきたいと考えておりますので、次回また部会等で、そういったことがまとまりましたらご報告しながら、ご議論いただきたいと思っております。

内山会長 そういう事務局の回答ですが、一言で言えば、まだ分析が十分でなくて、もうちょっと深層心理的なところまで掘りたいということだと思います。ご質問の趣旨はごもっともなのですが、もうちょっと時間をいただいて、単純に、バスが通っているから不便なんだと。アンケートをするほうとしては、バスが通っているからいいだろうと思っているにもかかわらず、バスが通っているから不便だと答えられちゃうと、行政としては何をしたいかわからないということになってしまいますので、その辺のところをもう少し詳しく。

大山幹事 事務局。済みません、よろしいでしょうか。恐れ入ります。

今回、前回の調査との比較という部分も含めまして、16地域ということで調査、分析をさせていただきましたけれども、今のような生活利便施設ですとか公共施設、また、買い物施設というところを落としていったときに、今、都市計画マスタープランで5地域30地区という分割をしておりますので、もうちょっと地域についても、同じ1つの地域でも便利なところと不便なところとありますので、細かい分析を次回にお出しできるように努力したいなと思っ

ております。

内山会長 という回答でございますが、よろしくご理解のほどお願いいたしますと言うしかないのですけれども。

はたの委員 今後の計画改定スケジュールの中に、今回、合同部会、協議会の中で区民アンケート調査結果についてということがありますけれども、次回以降に余りそういうことが書いていないものですから、今後もこのアンケート調査に基づいて深く分析しながら討論というか議論を進めていくということによろしいですね。

交通対策課長 そのとおりでよろしいかと思えます。

内山会長 どうもありがとうございます。

そのほかいかがでございますでしょうか。

お立場からいって、自分は若い、高齢者でも何でもないので、このような答えというのはちょっと信じられないとか、そういうご自分の感覚とすり合わせてみて、いかがでございますかね。

新井委員 議員の新井です。

今説明したのは区の資料だよ。アンケート自体は民間業者にやってもらったわけでしょう。その結果とか今日説明されたことも、その業者がやったこと。

事務局 基礎的な部分については集計はしていただいて、それをいろいろ委託業者さんと区のほうで協議をさせていただきながらおまとめしているような状況です。

新井委員 だから、こういうふうに、アンケートの結果の数値だけから来ると、何となく整合性があるような、ないような、わからない状態になっていて、バスの需要が高い地域の結果では、不便を感じる割合はバス利用者のほうが高いとかと出ていますよね。高齢者、移動困難者に対するの整理では、目的を問わずバスが多いが、買い物と通学では自転車も多いと。これは高齢

者のアンケートなんですね。非常に読んでいてまとめづらいとかわかりづらいところがありまして、最終的に、今、都市建設部長が、詳細をもうちょっと詰めて次回報告するとおっしゃるんですけども、これを土台にしてやっていくということですか。

大山幹事 基本このアンケート調査をベースにしながら、先ほど申し上げました、地域区分についても、もう少し細かい区分、5地域30地区に分けた形で、不便地域、不便でない、ご満足いただいている地域みたいなものも割り出しできればいいのかなと思っております。

新井委員 じゃあ、どこまでできるか。非常にこれは難しい話かなと思っただけでも。これからの流れで、このアンケートがまず前提にありきということではないんでしょうね。一応申し上げますけれども。

大山幹事 このアンケートをベースにしながら、ただ、非常に空白地域の皆様方からいただいた数も少ないというようなところもございますので、必要があればアンケートも追加したりというようなことも考えながら、これをベースにしながらまたここから読み出せるところを読み出していきながら、またご提案させていただければと考えております。

新井委員 わかりました。

内山会長 この結果だけだとなかなか、大丈夫かなという感じを持たれていると思いますけれども、委員のご質問は、このアンケートというのはある程度正しくて、これに沿ったような方向の計画案をつくるんでしょうかという、基本的にはそういうことだと思っておりますけれども、区の対応は、いや、もうちょっと深層心理まで踏み込んで、それでもだめだったら考えましょうということだと思っておりますので、よろしく願います。

そのほかいかがでございましょうか。

大山幹事 今回、バスということがメインになっておりますけれども、せんだって柏市のデマンドタクシーというようなものも現地に行って少し取材させていただきました。次回以降の部会の中でも、その柏市のデマンドタクシーについては、コミュニティバスが廃止になった地域のみを走っているというようなところで、何年かたつての実績もございましたので、そういったところもご案内できれば何かの参考になるかなと考えているところでございます。

内山会長 どうもありがとうございます。多様な交通手段ということで、現実どこか走っている例をいろいろ調べていただいているということでございます。

いかがでしょう、そのほか。

松場委員 公募の松場と申します。

このアンケートの不便感というのが、大体10何%とか20何%というのが出てきますけれども、実際に多いか少ないかというのは全くわからないんですね。それで、同じようなアンケートを、全国だと比べ物にならないと思うのですが、他の区でこういったアンケートというのは実施されているのでしょうか。そういうのと比較すれば、多少、不便か不便じゃないかというのはわかるような気がするのですが。

内山会長 いかがでしょう。不便と言われても、その大きさがわからないと。それには区が過去やったような同種の調査との比較というのがあるんじゃないでしょうかというご質問ですが、事務局、いかがですか。

事務局 事務局のほうから回答させていただきます。

このアンケート結果を分析するに当たりまして、他の自治体を参考にさせていただいたところでは、世田谷区で同じような交通のアンケートをとっておりまして、その

中で交通の不便度についても聞いております。世田谷区の場合を見てみますと、大体8割くらいの人たちが交通を不便と感じていない、2割の人が不便だと感じているというような数字が、一つの例ではあるのですけれども、そういった事例はございました。

以上です。

内山会長 いま一つですが、不便の程度がわからないということだと思いませんか、委員の質問は。あなたは不便ですか、不便ではありませんかと質問されたら、不便ですと答えちゃう。どのくらい不便かという量的なものとの対照がないと、不便といってもどのくらい不便かわからないんじゃないという趣旨でのご質問だと思うのですけれども、そういう絶対的な尺度、例えば時間が50分以上かかっちゃうから不便だと思っているとか、物すごく乗り換えをたくさんするから不便だと思っているとかという、一言不便というのは、それを説明するとしたらどんなものかという対応づけみたいなことはあるんですかというご質問だと思いますけれども。

事務局 若干補足いたします。

移動に対する満足度というような聞き方をしておりまして、その中では、買い物、通院、その他外出ということで、満足度を聞いております。その満足度について、満足していますか、していませんかということで、2割の人が満足していない、それ以外の人はおおむね、その他は全て満足ということで、2割、8割というような分けで回答があったという結果になっておりまして、じゃあ何に満足しているかということについては、公表されている資料からはちょっと読み取れてはいない状況になっています。

内山会長 そういう段階だということでございます。

そのほかいかがでございましょうか。

佐久間委員 新日本観光、佐久間でございます。

今回のアンケートは全て個人からのアンケートだと思うのですが、これを地域や町会レベルにまとめて、バス路線がどの方向に必要かというところがもう少しまとまると、この後、部会とかでも予算の話ですとか運行本数の話ですとか、そういったものがもうちょっと見えてくるのかなと思います。

その中で、ちょっと気になるのが、最近のニュースなんかでも出ているのですが、地方の県で、黒字の路線に新規参入とか、または区の予算が入っているようなところの、そういった、今新しい乗り物が、コミュニティバス路線とか既存の路線をかぶらないようなものをつくっていかねば、並行してやっていかねばいけないと思いますので、空白地帯とか不便地域を解消するには、その地域が何を求めているのかというのがわからないと 今わかっているのは個人の情報だけなので、もうちょっと地域性とか町会レベルまでまとめていただいて、どういう方向に必要なのかというところから今の既存路線とコミュニティバス路線とつなげていったりとか、その中で今のものを守っていかねばいけないということも並行して、さらにそれを維持していかねばいけないので、そういう、個人だけじゃなくて、本当に必要なルートとか、そういったものもわかるといいのかなと思います。

内山会長 具体的なルートがインプリシットというか暗示的にでもわかるような答えはないんでしょうかねというご質問ですが、それに対して何か事務局、ございますか。

交通対策課長 まず、今出されているアンケートを今の視点で少し、先ほど部長か

らも、5地域30地区の中でというようなお話もございましたので、アンケート自体は住所地も全て書いていただいておりますので、ある程度その地域の中での集計はとれるかと思っています。それと、先ほど言ったように、今のバスの路線との関係とか、繰り返しになりますけれども、さまざまな施設の関係、そういったところを組み合わせながら、どういった路線が適切なかということも含めて事務局のほうで考えて提案していきたいなと考えています。ただ、今の総合交通計画、現計画でお示ししている路線等もございますので、そういったことも考慮してお示ししていくような形になろうかと思っています。

内山会長 という回答ですけれども、よろしいですか。具体的にルートは出ていないということだと思いますけれどもね。

鈴木(真)委員 公募の鈴木と申します。

ただいま江北地区のほうに大学病院が建設されていると思うのですが、それから4~5年後か何年後かに建てられると思うのですが、その辺の、大学病院に行く、近場の駅から大学病院までの行き帰りの往復などもコースとして考えていただいているかとは思いますが、あと、タクシーもそうですが、はるかぜとか路線バスなどの運転手さんに、タクシーの運転手さんのように、車椅子の方が乗ったら、何時台に乗ったとかチェックしていただくと、どのコースに何時くらいに車椅子の人がよく乗るよというのがわかれば、またサービスの面とか本数など、そういうのも加わってくるのかなと思うのですが、私の場合は時々息子を連れて通院とかそういうので利用させていただくのですが、そういうのではなく、障害のある人も社会に出て一般就労して働いているというケースも多くなってきていますので、その辺も含めて、運転手さん方にもご協力いただけ

ればまたわかりやすくなるんじゃないかなと感じました。よろしくお願いいたします。

内山会長 今ご質問は、江北病院ができたらどうなんですかというのがご質問で…

鈴木（真）委員 コースとして考えられているのかどうか。

内山会長 がご質問で、もう一つは、車椅子等のデータをちゃんと確保してくださいという。

交通対策課長 事務局からお答えいたします。

江北に女子医大東医療センターが来ることが決まっておりますので、それに向けて、今、バス事業者のほうと、どういったルートで病院まで結べるのか協議をしているところでございます。整備された段階では、バスが幾つかの主要駅から向かうようなルートを確認できればということで今考えておりますので、これからも事業者のほうと協議を進めてまいります。

内山会長 後半のご要望のことですけれども、バス事業者さんのどちらでもよろしいのですが、車椅子の方が乗った場合、その時刻と区間とかという情報はとっているのでしょうか。いつの時間帯に多いだとか、どの区間が多いだとか、そういう車椅子利用情報ですね。どの事業者さんがいいかどうかわかりませんが、もしお答えがあるなら、そういうデータはとっていないのももちろんありますけれども、お答え願えればと思いますが、いかがですか。

上田委員 京成バスの上田でございます。

今の会長からのご質問あるいは鈴木様からのご質問で、車椅子の利用数の把握なのですが、弊社の場合には路線が非常に多岐にわたるものですから、全部の路線において車椅子の利用時間だとか数というのを統計としては実はとっていないというのが現

状でございます。ただ、一部特徴のある路線がございます。例えば弊社でいいますと、成田空港に入っている高速バスで、つい最近、リフト付きの高速バスですとか、あるいはダブルデッカー、2階建てのバスを使ったバリアフリーの路線を実証運行としてやったような路線がありまして、そういう路線ですと、車椅子の利用動向を調査、統計をとっているというのは一部あるという状況でございます。

内山会長 どうもありがとうございました。そのほかの事業者さん、何かございますか。

深津委員 東武バスセントラルの深津と申します。

うちのほうでは、車椅子でご利用された場合ですと、お客様の数といいますか、そちらの情報はもらっているのですけれども、さすがに時間までは調べてはいないところです。ただ、ほぼ限られた路線で車椅子の方はご利用されますので、そこら辺は乗務員のほうがわかっていますので、大体情報はつかんでおります。

内山会長 あらかじめ連絡が入って、このくらいにこのバス停から乗りますよという情報があらかじめ入るのですか。それとも、突然と言ったらあれですけれども、バスを運転していったら、そこに車椅子の方がいたという。どちらのほうが多いのですかね。

深津委員 ほとんどの方は情報というのは入らないですね。今は当然バリアフリー化が進んでいまして、ほとんど全車車椅子でご利用される対応になっていきますので、そちらからでも。あとは道路形状で乗れないバス停等もありますので、そちらでお待ちになられると、ちょっと幅が無理かなというところもございますけれども、ほとんど連絡なく、その場で対応ということでさせていただいています。

内山会長 どうもありがとうございます。
た。

そのほか特になければ次のご質問に移りたいのですが、何かございますでしょうか。

せっかくですから、アンケート、いろいろ、バスが通っているところが不便と思っている人が多いのではないかというご意見が大多数だと思うのですけれども、この先、事務局の作業で、こういう点をもうちょっと詰めたらいんじゃないですかというようなサジェスションがあれば、ぜひお願いしたいのですけれども。こういう観点からアンケートの結果を見たらどうですかとか、そういう趣旨のご発言をお願いしたいのですけれども、いかがでございましょうかね。

鈴木(あ)委員 区議会議員の鈴木あきらです。

議員ばかり質問するのもなかなと思っ
てちょっと控えていたのですが、なさそう
だったので発言させていただきます。

まず、今回の区民アンケートの結果です
けれども、今回6 - 1から6 - 5まで一応
書いてありますけれども、例えばこれを分
けないといけないかなと思ったのがあるの
ですね。何かといいますと、まず、交通空
白地域等への対応ということで、そもそも
配布したのが1万1,000で、空白地域
の居住者に配布したのは585ということ
は、5%前後ですね。なおかつ、全体のア
ンケートの回収も2,322あったわけ
ですけれども、そのうち112が空白地域居
住者ということは、やはりこれも5%以下
なですね。そうすると、本来6 - 1でや
らなくてはいけないかなと思うのは、交通
空白地域に対しては、バスが通っていない
ところだから、その方たちにどうするの
かと、その方たちの買い物、通院、通学・通
勤なんかは満足しているんですかどう
ですかということに関しては、それはそれ
できっちりやらなくてはいけないと思
うのです

が、全体の95%も一緒にこれをやってい
ますから、そうすると、残りの95%の中
では、バスは通っているのだけれども、今
不便さはどうなのかということだと思
うのです。そうすると、今お話の中の95%
の回答が、ほとんどバスが通っている
ところですから、そうすると、バスは通
っているけれども不満だよと、不便が多
いんだという話になっていってしまうとい
うか、認識は本当にそれで合っているの
かなと私自身は疑問に思うのです。

それは大学の先生ですとはっきりわか
ると思うのですが、ゼミや何かで話をし
ても、これは一つのデータとして、これ
は確かにデータの結果ですから、これは
生かしていかなくちゃならないけれど
も、例えば先ほどの、地域を16で割
って、その16もまちまちだから多少
分析が必要ですよという回答は区
のほうからありましたけれども、例
えば一例をいけば、竹の塚地域だ
って、竹ノ塚の駅前の竹の塚一丁目
に住んでいる方と、バスで10分、15
分かかって、そこから歩いて5分、10
分また歩かなくちゃいけないという
花畑六丁目、七丁目、八丁目、これ
も同じブロックになっているという
ところ、どうやってアンケート結果
を集約したってなかなか難しいで
しょうという話になりますし、それ
は竹の塚のブロックに限らず16地
域全てに当てはまって、そうすると、
私たちの中川地域というのも全く、
亀有駅からすぐ近くなのに全然バ
スも通っていないところもある
じゃないかという話になってくると、
その辺を全くこれは、一つのデータ
は生かしてもらうのはいいのです
が、それをもとにして、今後進めて
いく上で全体計画、今までの交通
計画がありました、この交通計画を
まず空白地域、まだ本来は短期
でもって計画に載っていて、やら
なくちゃいけないところを区は
課せられているにもかかわらず、ま

だ通っていないところに対して、住民側とすれば、いや、計画に載っているのだから、まして区が「やります」と言っているのに、採算性が合わないという話もあるでしょうけれども、バス事業者がなかなか手を挙げてくれないからまだまだ計画が進んでいないという地域に対してはどうするのと。そういったときには、でも、どうしても必要だねという話であれば、そこに財政投入も必要なんじゃないかというところを突きつけることができるのかどうかというのもこの会議で、検討でやっていっていただきたいなと私は個人的には思うのです。それがいいか悪いか、可能か不可能か、だめかどうかというのも含めてですけれども。

もう一つは、今言っている、この分け方ですけれども、交通計画でバスは通っているけれども、余りにも夜の時間帯が早く終わってしまって、ほとんどの方は残業したら全部タクシーとかで歩いて帰らなくちゃいけないところだとすれば、その地域に対する交通計画どうするのという話で、細かい分析というか、余りにも細かくなり過ぎるかもしれませんけれども、その辺というのも、やはり不満の方の意見をどうやっていくかというのであれば、例えば日中を少し便数を減らしてもいいから少し夜間に延ばすのかとか、そういった議論ももちろん組み込んでいってもいいのかなというところがあるので、それを整理としてどのように今後進めていくのかという区のほうに対する質問と、あとは、そういった部分でこの会議が進めていけるのかどうかというのも含めてご質問したいのですが。

内山会長 かなりごもっともなご意見だと思いますが、非常に難しいかもしれませんが、区のお考えを問われておりますので、事務局のほうでひとつご回答をよろしくお願ひします。

大山幹事 今私のほうで一括してこうだ

というお答えはなかなかできないのですけれども、先ほど、このデータをもっと細かい分析をしていく中で、先ほど、生活利便施設ですとか公共施設、また、病院等々をこの地図上に落としていくという分析のほか、やはり既存の路線で走っているところ、また、計画はあるけれども走っていないところ、これを合わせることで、ご不満の原因がどこにあるのか、何を解消すればそれが満足に変わるのかというのが少し見えてくるのではないかなと思っています。

そういう中で、前回、こういう分析をしますという中では、不便度も非常に高い、なおかつ需要も多いという地域が、この16地域ではなかなか分析し切れませんので、その優先順位というのはどこなのかというのがある程度出てくるのだろうと思います。その優先順位を立てていく中で、今後この協議会の中でもご提案いただく、また、通常の委員会の中でもご提案いただいておりますけれども、やらずになかなか難しいということを考えずに、やはり社会実験、こういったものを行ったほうがいいのだろうというご意見もいただいておりますので、そういったことも一つの判断材料として今後考えていくべきなのだろうというふうには思っております。

ちょっと答えになっていなくて申しわけありませんけれども、そのような考えであります。

鈴木(あ)委員 当然そういったお答えもわかっておりますけれども、問題は、これをどうするのかというところが突きつけられているということで認識していただきたいというのが1つと、もう一つは、前回お話があったと思うのですが、そういったデータがある程度出て、皆さん方が共通して判断できる材料があれば、そのために区民はどうしなくちゃいけないか、区民の役割、それから、行政は何をやらなくちゃい

けないか、また、バス事業者さんのほうではどの程度ご協力いただけるのかという、そういった部分での話し合いがそこでできると思うのですが、今のデータ、アンケートだけではまず難し過ぎるなというので多分余り意見が出ないというか、疑問も余り出ていないというのは、どう疑問を伝えていいかもわからないという、私自身もそうですから、その辺だなと思います。

もう一つは、これは当然福祉のことも考えなくちゃいけないでしょうから、当然、今後の超高齢化社会で、免許を返納する人もかなり増えていくというところから考えたときに、じゃあどうしていくのかというところを今度の交通計画で入れなくちゃならないところに持ってきて、ただ、これは別に責めているわけじゃないんですが、前回、29年11月に配られた資料の中には、例えば、はるかぜの便数がこうありますというグラフがあったんですが、それ以降も減便がかなりあったんですね。そうすると、そういった部分も含めて、こうやって計画案を練っているときに、減便されていますので、当然その減便をもとにして、じゃあ減便をどう食い止めなくちゃいけないのかとか、それから、なぜ減便しなくちゃならないのかということも、本音の部分もまたいろいろお伝え願って、じゃあ運賃の値上げもやむを得ないのかとか、そういったいろいろな部分での区民のほうの役割。減便されたら困るから、じゃあ我々区民はどうしたらいいのかなということも含めて提供していただければ、持っていける話だと思うんですよ。その辺もあるので、資料の配付も、最新のデータもどんどん出してもらうということが1つと、それをもとにしてまたここで議論していただくということがあると思うのですが、それは要望なんです、いかがでしょうか。

交通対策課長 事務局からお答えいたし

ます。

今後、事業者部会等が予定されておりますので、そういった中で、可能な限り資料を我々としても提出しますし、バス事業者のほうでもどこまで出していただけるかはちょっとまだわかりませんが、一緒になって議論して進めていければと思っておりますので、次回の部会以降でご検討いただきたいと思います。

大山幹事 1点よろしいでしょうか。先ほどの話の補足でございますけれども、お配りしているA4の資料の資料5の「アンケート調査分析結果のまとめ」というのが1ページから6ページまでありまして、6ページのところが、今後、バスを利用するためにどういう条件、バスにかえられない理由、これが要はご不満に思っている部分なのだと思うのです。また、現在バスを利用している方が今以上に利用する条件、こういったものも、今後、路線ごとということか、地域を細かく区分していくことで、この路線はこういう条件をクリアするとちょっと乗っていただけるのかなとか、そういったことも少し、区がやること、事業者さんをお願いすること、区民の方をお願いしたいことというのが少し出てくるのかなと、今お話を聞いていて思いましたので、そういう分析も、単純化して見ていただけるような資料もお出ししたいなと、ちょっと考えてみたいと思っております。

内山会長 よろしく申し上げます。

よろしいですか。

今の件、私から発言してはいけないのかもしれませんが、皆さんご心配なのは、たかだかある地区にとっては2%くらいしか抽出していないのに、それを母数に合わせるためには、100%にするためには50倍しなきゃいけないと。その2%抽出したデータを50倍したら、その地区の人は全てがそういう行動をしているというふうに

仮説を立てるのではないかと。そうすると、2%しか抽出していないので、議員のおっしゃるように、同じ地区でもいろいろなパターンがあって、そういうのが全部消え去っちゃうじゃありませんかと。だから、そうやってモザイクみたいに、危ないところを薄めてしまうような大きい四角じゃなくて、もうちょっと細かい四角の解像度を上げるような工夫をしてくださいと、そういう趣旨だと承りました。それは何とか、難しいかもしれませんが、これからの作業にできれば反映していただければと思っておりますので、何とか拡大が薄まらないような形をとればというふうには思っております。どうもありがとうございます。

そのほかいかがでございませうかね。

佐久間委員 済みません、何度も。新日本の佐久間ですけども、今日、運輸支局から専門官もいらしているので、ぜひお伺いしたいのですけれども、不便地域ですとか不採算路線を今後維持していく中で、恐らくもっとコストを下げた設備をしていかなければいけないと思うのですけれども、そんな中でオンデマンド交通ですとかいろいろありますけれども、区の補助があったとしても、有償でやっていく中で、自家用のナンバーで、運転手さんの免許が二種免許が要らないような、そういった形で、これから交通不便地域に公共交通としてそういったものを構築することが可能かどうかという点です。

何でそのような質問をするかといいますと、我々は不採算路線のバス路線を本当は削って、もっと利用していただけたところにもっと本数を増やしたいのです、本当は。ですけども、以前からの区の要望で、不便地域を少しでも路線を増やしていこうということで増やしていった結果、不採算で厳しくなっている、乗務員が集まらないと

いう中で、これから区のためによくしていきたいという意向はあるのですけれども、乗務員が集まらない。そういったところを考えると、自家用のナンバーでも公共的なのか有償でできないかという、そういったことも皆さんの前で発表していただけないかなという質問なのですけれども、いかがでしょうか。

石川氏（柳瀬委員代理） 東京運輸支局の石川と申します。

今いただいたお話、自家用有償で交通空白地域を走らせるようなものは確かに存在するのですけれども、ただ、現状として23区内のようなところだとちょっと難しいかなと思います。というのも、対象としているのが、例えば奥多摩地区とか、あとは東京だと離島、ああいった本当にそもそもその地域に運送事業者が存在しないようなところで自家用有償を町のほうでやりましょうとか、ほかの事業者さんをお願いしましょうというのが少なくとも現行の通達で対応しているところになりますので、まずはその地域の事業者さん等でお話をさせていただいて、何かしらできることがないかというのを探していただくというところが最初なのかなと思います。自家用有償を始めてしまった後に事業者さんが入るといのもなかなかハードルが高いのかなと思うので、今いただいたお話はこちらとしても参考にはさせていただきますけれども、現状としては、すぐできるとはお答えしづらい部分ではあると思います。

内山会長 よろしいですか。

佐久間委員 はい。ありがとうございます。

地方ですとか離島ですとか、そういったところで厳しいというお話ですけども、我々もできる範囲で事業展開してきたのですけれども、不採算路線で、これから減便、また最終的には廃止となったときに、恐ら

くそういう問題に直面するのかなと。観光要素があるような地域、エリアでしたら区も積極的な支援とかできると思うのですが、今後ずっと永久的に区民のために、先ほどお話があった、数%のために区が半永久的にその地域のために費用を出して公共路線を維持していくことができるのかなというのがちょっと疑問にありましたので、僕としては、コストを一番下げたやり方でそういう形ができるのであればいいのかなということでちょっとお伺いしたのですが、23区内だと現状では厳しいということですよ。わかりました。

あともう1点いいですか。ちょっと別なのですけれども、済みません。バスを利用していくという中で、資料6-5に書いてあったのですけれども、「バスの遅れをなくすこと」ということで、今日、道路管理者の方たちがいらっしゃるので、済みません。「バスの遅れをなくすこと」という点で、うちの場合ですと都バスさん、東武さんも関係しているのですけれども、六建さんなのですけれども、墨堤通りで桜木町、ここは結構夕方、慢性的に混雑する道路なのですけれども、ここを、千住警察さんのほうにも昔ちょっとお話ししたことがあるのですけれども、3車線化というのができないかなという提案なのです。混雑したほうを2車線にして、上り下りで、道路の幅員の関係もあるかと思うのですけれども、定時運行することによって遅れがなくなりますので、その辺も今回お聞きしたいなと思っていましたのですけれども。墨堤通りの桜木町から龍田町までの間なのですけれども、今、センターラインをゼブラゾーンにしているいろいろやられたと思うのですけれども、警察さんのほうも関連してくるのかと思うのですけれども、この辺の可能性というのはいかがなものでしょうか。

小池委員 第六建設事務所の小池でござ

います。

地方では結構中央分離帯を動かして上り下りを変えているところは実際にありますよね。東京は余りありませんけれども。やってやれないことはないと思いますけれども。ただ、あと交通管理者さんの関係もありますけれども、あながち無理ではないかと思えます。ただ、歩道自体をいじめてやるというのはかなり厳しいと思いますけれども、今の中央分離帯の中でやりくりできるのであれば。あと、長さの問題ですよ。どこまで延長がとれるか、ちょっとわからないのですけれども。

佐久間委員 千住警察の方、いらっしゃいますか。済みません。

忠鉢氏(鈴木哲志委員代理) 恐れ入ります。今、六建さんのお話のとおり、墨堤通りについては歩道がかなり狭くなっています、実際、歩道をいじめるというのは、これはもう交通上というよりも、歩行者、自転車も実際随分通行していますし、そういった危険性も伴ってくるので、その点では難しいかと思えます。

佐久間委員 ありがとうございます。

内山会長 リバーシブルレーンというのは中原街道とかにもありますよね、東京では。だから、不可能ではないけれども、幅員の問題というのがきいてくると思いますが、

そのほかいかがでございましょうか。

よろしいですか。はい。

最後にお二方から何かご発言をと思いましたが、考えてみればちゃんと発言する機会が後ほどあったので、失礼いたしました。

それでは、時間も大分たってまいりましたので、こらで一応質疑に関してはとめてまして、今日いろいろ皆様方からいただいたご意見とか、ある面お知恵も随分入っていたと思うのですけれども、その知恵を今

後の作業に生かすような努力をしていきたいと思ひます。ご協力ありがとうございます。

それでは、私の進行はここまでで、あとは事務局に進行をお返しいたしますので、よろしくお願ひします。

交通対策課長 内山会長、ありがとうございます。今、お二方というのは多分副会長のことをおっしゃっていたかと思うのですけれども、最後に本来であれば岡村副会長にご挨拶をお願ひしているところですが、では先に谷口先生 よろしいですか。わかりました。

それでは、最後に岡村副会長より閉会に当たりご挨拶いただきたいと思ひます。コメントもあれば、含めてお願ひいたします。

岡村副会長 岡村でございます。

谷口副会長からも特にありませんでしたので特に申しませんが、もし言うとなると、やはりアンケート。細かくといつても、わからなくなるということで、ただ、上手なやり方はあると思ひますので、事務局さんには後でお話をしますので、ぜひやってください。多分できる範囲のことはあると思ひますということでございます。

では、挨拶でございますが、これは協議会でございますけれども、部会というのもございます。利用者と事業者とそれぞれでございます。事務局からもお話があるかもしれませぬけれども、さらに部会としていろいろやっていくということになって、それを協議会に戻していくということになるかと思ひます。今後とも皆様よろしくお願ひいたします。

本日はありがとうございます。

交通対策課長 岡村副会長、ありがとうございました。

事務局より今後の日程についてご連絡させていただきます。

次回は、第3回事業者部会及び利用者部

会を6月前半で予定しております。今のところ、利用者部会については6月7日の午前中で調整しているところでございます。事業者部会につきましては、また改めてご連絡いたしますが、決まり次第、部会の皆様方にはご連絡いたしたいと思ひます。

続いて、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いていない方は、大変お手数ですが、受付におります事務局職員までお声かけいただき、ご提出をお願ひいたします。

また、本日会場にお車でお越しの方は、駐車券をお渡ししますので、受付にて職員にお声かけください。

最後に、東京都交通局自動車部様、東武バスセントラル様、国際興業様、新日本観光様の委員の皆様方におかれましては、連絡事項がございますので、大変恐縮でございますけれども、もう少々この後お残りいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

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す。お忘れ物なきよう、お気をつけてお帰りください。

これにて会議を終わらせていただきます。ありがとうございました。