

**足立区総合交通計画改定協議会  
第3回事業者部会 会議録**

会 議 名	足立区総合交通計画改定協議会 第3回事業者部会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成30年6月5日(火)		
開催時間	午前10時00分開会～午前11時19分閉会		
開催場所	足立区役所12階 1205A会議室		
出席者	岡村 敏之 部会長	木津 和久 委員	後藤 尚大 氏 (小瀧正和委員代理)
	石井 貴史 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
	栗原 夏樹 委員	樽澤 正人 委員	鈴木 あきら 委員
	いいくら 昭二 委員	長澤 興祐 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	村上 基宏 委員	工藤 真紀 委員	吉浦 宏美 委員
	佐久間 洋行 委員	中村 明慶 幹事	
会議次第	別紙のとおり		
資料	<p>【資料1】計画改定スケジュールについて          【資料2】交通空白地域における地区別の不便度について          【資料3-1】地区別の不便度とバス需要について          【資料3-2】拠点間を結ぶ公共交通網について          【資料4】公共交通の利用促進の必要性について          【参考資料】交通空白地域における地区別の不便度について          【参考資料】地区別の不便度とバス需要について          【参考資料】公共交通の利用促進の必要性について</p>		
その他			

(審議経過)

交通対策課長 皆さん、おはようございます。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3回事業者部会を開催させていただきます。

開催の前に、委員の変更がございましたので、委嘱をさせていただきたいと思えます。

区議会議員の委員が1名、6月より変更となりました。新たに就任される委員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けれども、本日は公務につき、大変恐縮でございますが、代理で副区長より委嘱状をお渡しさせていただきます。私がお名前をお呼びいたしますので、その場でご起立いただきたいと思います。

足立区議会議員、いいくら昭二様。

(副区長より委嘱状を手交)

交通対策課長 委嘱につきましては以上となります。副区長は、公務につき、これにてご退出とさせていただきます。

それでは、改めまして、足立区総合交通計画改定協議会第3回事業者部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。どうぞ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。本日は事業者部会単独での開催となります。事業者の皆様から、事業者としての立場での忌憚のないご意見を伺えればと考えておりますので、よろしくお願いたします。

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、資料等につきましてはあらかじめご送付させていただいております。本日、お送りした資料とは別に、受付ではるかぜ運行事業者からの収支状況調査の回答結果をまとめたものも配付させていただいております。本日の資料についてご確認させていただきます。

事前にお配りした資料でございます。資料1が「計画改定スケジュールについて」、資料2が「交通空白地域における地区別の不便度について」というものでございます。資料3-1が「地区別の不便度とバス需要について」。3-1が2枚です。7ページになります。資料3-2になります。「拠点間を結ぶ公共交通網について」。資料4、8ページになります。「公共交通の利用促進の必要性について」という資料。資料4が2枚です。それから、参考資料としてお配りさせていただいているものがございます。「交通空白地域における地区別の不便度について」、「地区別の不便度とバス需要について」、「公共交通の利用促進の必要性について」ということで、ページが付番されております。15ページまでありますので、ご確認いただければと思えます。

それから、きょうお配りしました資料として、事業者部会・利用者部会の座席表と名簿です。それから、先ほど申し上げましたけれども、コミュニティバスの収支状況調査の集計結果というものと、別紙。あと、はるかぜの利用状況のグラフと、はるかぜの運行経路図を皆さん方にお渡ししております。過不足等ございましたら、事務局のほうまで、審議の途中でも結構ですので、お申し出いただければと思えます。

本協議会につきましては、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、ご承知お願いたします。

それでは、続いて、事業者部会の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。岡村部会長、よろしくお願いたします。

岡村部会長 皆様、改めましてよろしくお願い申し上げます。

本日は事業者部会ということで、より少

ないメンバーで議事を進めてまいります。  
ですので、特に事業者の皆様方から率直に  
いろいろ現状のご紹介ですとかご認識をお  
っしゃっていただくといいかと思っております。  
よろしくお願い申し上げます。

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。よろしくお願いいたしま  
す。

岡村部会長 それでは、早速、次第に従  
いまして進めてまいります。

次第の2から5まで、続けてお願い申し  
上げます

交通対策課長 それでは、次第の2から  
5までまとめて説明させていただきます。  
丁寧に説明していくこともございまして、  
ちょっと時間がかかるかもしれません。じ  
っくりお聞きになっていただきたいと思  
いますので、よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、次第2、計画改定ス  
ケジュールについて、事務局の古賀からご  
説明させていただきます。

次第の次のページの資料1をご覧ください。  
計画改定のスケジュールになります。  
今回ご議論いただく内容については、網か  
けの部分になります。交通空白地域への対  
応、バス計画路線の見直し、公共交通の利  
用促進です。これにつきましては、これま  
で部会等で検討方針をご議論いただきました  
ので、その方針に基づき検討した結果を  
お示しさせていただきたいと思っております。

次に資料2、右下のページ番号2ページ  
をご覧ください。交通空白地域における地  
区別の不便度について、ご説明させていた  
だきます。

ここでは区内を30地区に分けまして、  
各地区別に不便度をA～Dで分類しており  
ます。選定方法としましては、上部のA、  
B、C、Dの表をご覧くださいと思  
いますが、1つ目に、ピンク色で示す、目的

地までの距離になります。買い物であれば、  
商業施設までの移動距離が大きい小さい  
かです。

2つ目に、水色で示しています、区民ア  
ンケートによる目的地までの移動に対する  
不便感が高いか低い、この2項目で分類  
いたしました。目的地までの距離が大きく、  
不便感が高い地区は分類Aで、最優先に交  
通サービスの向上が必要な地区ということ  
になっております。そのほか、B、C、D  
も表で示す考え方で分類分けをしてお  
ります。

次に、各地区の不便度をA～Dで分類し  
た検討の流れをご説明いたします。2ペ  
ージ中ほどの選定フローを、参考資料を使  
ってご説明させていただきます。

初めに、フロー図ピンク色の部分、目的  
地までの距離の算定の検討の流れです。買  
い物、通院、通勤・通学の目的別に行っ  
ておりますが、まず買い物でご説明させ  
ていただきます。別とじにしてあります参  
考資料の1ページをご覧ください。

初めに、買い物の目的地である商業施設  
の位置を三角で図示しております。この商  
業施設は、1,000m<sup>2</sup>以上の店舗及びア  
ンケート結果で得られたよく行く商業施設  
を図に落としているという形になっており  
ます。

次に、参考資料の2ページをご覧ください。  
ピンク色で着色されている部分が、買  
い物の目的地である商業施設までの距離が  
遠い地区ということになります。この抽出  
の流れとしましては、左下の目的地までの  
距離が遠い地区の考え方をご覧ください  
と思いますが、三角形で示す商業施設か  
ら半径820mの円を描き、そこから外れ  
る部分が遠い地区としております。820  
mの根拠としましては、アンケート結果か  
ら、徒歩で買い物に行く人の満足できる移  
動時間を平均すると、10.1分になります。  
1分当たり歩ける距離を80mとしま  
して、距離換算しますと820mというこ

とになります。

ピンク色の部分で、目的地まで遠い地区が出ましたので、次に地区別の不便感算定結果をご説明させていただきます。参考資料の3ページをご覧ください。

左側の区内の図をご覧くださいと思います。図上に赤い丸と黄色い丸が点在しておりますが、これは、アンケート結果で、現在の買い物の移動に関して不便を感じている人を赤丸、感じていない人を黄色丸で図示しております。

この丸をもとに、1 - 1から5 - 8までの30ブロック別に、不便を感じている割合を右側の表で整理しております。例えば右側の表、10行目を見ていただければと思いますが、赤線で囲まれた部分で説明しますと、地区名は4 - 1になります。4 - 1の場所としましては、図を見ていただきますと、足立区一番右側で、青で塗りつぶした四角の中に白抜き文字で4 - 1と記載がある地区になります。

なお、地区名が青で塗られているものと白い色の四角、千住のほうになりますが、1 - 1などですが、これは、青が地区内に交通空白地域があるところ、白が交通空白地域がない地区を示しております。

また表に戻っていただきまして、4 - 1の地区につきましては、交通空白地域が存在しており、表一番左側ですが、区内の全空白地域のうち6.6%を占めております。この地区に居住されている方の買い物に対する不便感は、表の3列目になりますが、90人中15人が「不便」とっており、17%になります。この17%は、区の平均13%、表一番下の部分に区全体の平均を記載しておりますが、この平均値より高いので、不便感が高い地区としております。

また、先ほどご説明した目的地までの距離が遠い地区、図上のピンク色で示す部分ですが、4 - 1の地区では、表の右から2列目にあるとおり、地区の面積に占める割

合が7.7%になっております。この7.7%は、区の平均6.4%より高いので、4 - 1の地区は目的地までの距離が大きい地区としております。

総合しますと、4 - 1地区は、不便感も高く、目的地までの距離も大きい地区なので、不便度の分類としては、図の下の不便度分布表で示すとおり、A分類であるとしております。

これを30ブロック別に行い、ブロック別にA～Dの分類を行っております。地区別のA～Dの分類結果は、表一番右側に記載しております。

なお、この作業を、買い物、通院、通勤・通学の3目的で行っております。その資料が参考資料の3ページ以降にございますが、説明は省略させていただきます。3つの目的別の不便度を合計した資料が、本編資料2の3ページにありますので、また本編資料に戻っていただいて、そちらをご覧ください。タイトルが「交通空白地域における地区別の不便度について(全目的)」と書かれているものになります。先ほどと同じく、表の10行目の4 - 1の地区で、全目的を合計した流れをご説明いたします。

まず不便感ですが、表を見ていただきますと、204人中52人が「不便」としており、25%になります。区の平均が、表一番下で示すとおり17%で、この割合より高いため、不便感が高い地区です。

図面上では、三角、丸、四角が点在しておりますが、三角が買い物の移動で不便な人、丸が通院で不便な人、四角が通勤・通学で不便な人になります。この数が4 - 1地区だと52人ということになります。

次に、右側の表に戻っていただきまして、目的地までの距離が遠い地区は、地区の面積に対して14.9%存在しており、区の平均11.8%より大きいので、目的地までの距離が遠い地区になります。

図面上では薄いピンクと薄い青、濃いピンクで着色しておりますが、薄いピンクが

買い物、薄い青が通院、濃いピンクが買い物、通院両方で遠い地区となった部分になります。これらの着色された面積を合計した割合が、4 - 1ですと14.9%ということになります。なお、濃いピンクで着色された部分につきましては、2つの目的で遠い地区ですので、面積を2倍して算出しております。

3つの目的を合計して、不便感も区内平均より高く、目的地までの距離が遠い地区も、距離も区内平均よりも大きい4 - 1地区は、不便度の分類はAとしております。

この流れで30ブロックの不便度をA～Dに分類したものが、区内の図の下の区内を着色した図面で、肌色がA、黄色がB、緑色がC、灰色がDという形で分類しております。

地区別の不便度の説明は以上になります。

今後、不便度の分類別に交通対策を検討する流れになると思いますが、今回は不便度Aの地区で不便を解消するために、どのような交通手段が求められているかをご説明させていただきます。

次の4ページをご覧ください。先ほどの分類で不便度Aになった5地区について整理しております。全部で不便度Aになった地区は6地区ありますが、1つの地区は交通空白地域がない地区です。ここでは、交通空白地域の対策の優先順位をつけるという視点から、交通空白地域があるA分類の5地区についてご説明させていただきます。

3つの目的別に「不便」と言っている人の不便を解消する交通手段、上位3位を地区別に記載しております。

赤文字で示すとおり、はるかぜや路線バスの割合が、一番右側の区全体と比べましても同等またはそれ以上という傾向があります。この傾向を踏まえまして、次のページから各地区別の不便度とバス需要についてご説明いたします。

交通空白地域における地区別の不便度の説明は以上になります。

事務局 続きまして、次第4のバス計画路線の見直しについて、資料をご説明させていただきます。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。

資料は、資料3 - 1と記載されたA3横の資料をご覧ください。ページ番号は5ページになります。

こちらの資料は、先ほど地区別の不便度A～Dの分類についてご覧いただきましたが、ここではその地区ごとのバスを求める需要がどれくらいあって、どの地区をバスで対策するのかという点について検討を行った資料になります。

1の「対策地区の選定の考え方」でございしますが、(1)対策地区は、地区別の不便度とバスに対する需要量を考慮して選定していきます。

次に、(2)として、30地区ごとに目的別の対策方法を～に分類していきます。なお、分類～の区分につきましては、資料の上段右に記載してございますが、分類がバス路線を検討する地区、分類がバス以外の交通を検討する地区、そしてとが現行のサービスの維持を検討する地区といった区分としております。なお、この考え方は第2回の合同部会でも整理した内容にもなっております。

次に、2の「対策地区の選定フロー」でございしますが、地区の選定は、の地区別の不便度との地区別のバスに対する需要量を算定することが基本となります。の需要量の算定では、買い物、通院、通勤・通学といった目的ごとにバスを求める需要を算定していきます。需要の算定の詳細につきましては、矢印右側に記載しており、まず(1)として、アンケート結果から得られたバスを求める比率、つまり割合を用いて算定していきます。このバスを求める割合は2つございまして、1つは、現在バス以外の交通手段を利用して、不便を感じている人で、不便を解消する手段としてバスが欲しいという人の割合です。もう

一つは、現在バス以外の交通手段を利用して、不便を感じてはいないが、バスによる移動に転換できるという人の割合です。

次に、(2)のバスの需要量でございますけれども、上記の2つの率に地区別の人口を掛け算しまして、さらに、週に何回外出するかといった外出頻度を考慮して算出していきます。なお、需要量の算定に当たっては、地区ごとに面積がそれぞれ異なりますので、それを考慮して地区の面積で割り返し、人口密度という形で算定することといたしました。

再度左側のフローに戻りまして、地区別の不便度とバスの需要量から、各地区における目的別の対策方法を～に分類していきます。そして、最終的に～として、バス路線必要地域とそれ以外に選定していくといった流れとなります。

なお、～の分類の考え方につきましては、資料の右下をご覧ください。(1)として、各地区のバスの需要は、区全体と比較して相対的に大きい、小さいを区分していきます。そして、(2)の不便度の高い、低い判定は、先ほどご覧いただいた地区別の不便度A～Dを用いて、AとBを不便度が高い、CとDを不便度が低いといった形で設定していきます。

5ページの説明は以上となります。

続きまして、次のページをご覧ください。6ページになります。こちらの資料は、前のページでご説明した対策地区の選定フローに従って、地区別の需要量と地区別の不便度から、対策方法を～に分類した資料になります。

別添の参考資料の12ページ～14ページには、買い物、通院、通勤・通学それぞれに、目的ごとに算定した結果をおつけしておりますが、こちらの資料は3つの目的を全て重ねて算定した結果をお示しております。

左上の図ですけれども、先ほどもご覧いただきましたが、全ての目的について不便

を感じる人を点でプロットしたものに、商業施設や医療施設などの目的地からの距離が遠い場所を示した図となります。

右側の表は、30地区ごとに水色の欄に需要量を算定しております。

一番下にある区全体の平均1,320よりも大きいものを赤文字で表示しております。

なお、対策地区の～の分類は、資料の下段中央の「対策方法の分類」に基づき整理しており、不便度が高く、つまり分類がAまたはBで、かつ需要量が区の平均よりも高い地区を分類～としました。

対策方法の～についても、不便度と需要量の関係から整理しました。

資料の左下の図は、分類～を4色で色分けした図になります。環七の北側で東側の地区、鹿浜、千住地区の一部が分類～という結果になっております。

6ページの説明は以上になります。

続きまして、資料3-2と記載されたA3横の資料をご覧ください。ページ番号は7ページになります。

こちらの資料は、バスの計画路線の見直しに関連して、拠点間を結ぶ公共交通網について整理した資料になります。バスの計画路線の見直しを検討する上では、先ほどからご覧いただいている、不便度が高い地区で、バスを求める需要が高い地区、いわゆる分類～を対象としてバス路線を検討していくといった考え方がある一方で、拠点間を結び、都市機能を高めていくためのバス路線の検討も重要であると考えております。

まず、資料の左上のピンク色の四角でございますが、拠点間の交通ネットワークを維持強化するバス計画の再編については、エリアデザイン計画等に位置づけられた拠点が持つ都市機能がうまく連携するように、拠点間を結ぶバスの本数や移動ニーズなどを考慮しながらバス構想路線を検討する必要があります。

中央の図でございますが、赤い点線の丸が、エリアデザインに位置づけられた7つの拠点で、濃いブルーの矢印が鉄道、薄い緑の矢印が、現在、拠点同士結んでいるバス路線の系統数と運行本数をお示しております。

資料の右上に現状等を記載してございまして、現状でございますが、区交通網は、南北方向は鉄道が多い状況です。また、東西方向はバス路線に依存する形となっております、運行の便数に差異がある状況となっております。

検討の方針でございますが、の、エリアデザイン計画に合わせた新たなバスの路線網であったり、の、交通が不便な地区等を考慮して、拠点までをつなぐような交通網の検討が必要になるかと考えております。

7ページの説明は以上になります。

続きまして、次第5、公共交通の利用促進について、資料をご説明させていただきます。資料は、資料4と記載されたA3横の資料をご覧ください。ページ番号は8ページとなります。

こちらの資料は、公共交通の利用促進の必要性について整理した資料になります。

利用促進については、前回の部会でも、検討を進めるに当たっては、アンケート結果をしっかりと分析した上で進めていったほうがいいでしょうというご意見がございました。

まず、資料の上段部分ですが、アンケート結果を検証したところ、運行本数や運賃等の改善といった、バス運行に関連したサービスの向上以外にも、利用促進につながるような方策が幾つか見えてきました。

まず1ポツ目ですが、バスの運行内容を知らない人が区全体の半数程度おられるということ。これは、公共交通サービスの周知や利用することのメリット等を適切に知っていただくことの有効性につながるものと考えております。

また、2ポツ目ですが、バスや鉄道の利用環境の整備を求める意見が多いということ。これは、誰もが使いやすい環境を整備することの有効性につながるものと考えております。

以下、関連するアンケート結果をお示ししておりますが、ソフト的な対策に関連するものを青枠、ハード的な対策に関連するものを赤枠で囲んでおります。

まず、左上のアンケート設問25ですけれども、バスの認知度についてアンケートでは聞いておりまして、区全体の約半数がバスをよく知らないといった結果となっております。また、バスを利用しない非利用者に限って見てみますと、7割を超える人がバスの運行内容を知らないといった結果となっております。

次に、左下の設問33では、バスを利用する条件について聞いており、「バスの行き先をわかりやすくすること」や「バス停に屋根や椅子を整備すること」、「自宅からバス停までの移動を安全・便利にすること」などといった意見がございました。

次に、右上の設問46では、バスの維持への考え方について聞いておりまして、この設問に対する自由意見の中には、「ICカードが使えるように」や「バス情報をわかりやすく」といったご意見がございました。

次に、右下の設問47では、計画改定における目的や新たな施策の考え方について聞いており、その中では、「駅のエレベーターやホームドアの設置」、「バス停への屋根、ベンチの設置」、「バス乗り場における案内板の設置や接近状況の提供」、「駅周辺の歩道の段差解消や点字ブロックの設置」、「マイカー利用から公共交通、自転車利用への転換」といった意見がございました。

以上を踏まえますと、利用促進の検討では、バスの運行に関連したサービスの向上はもちろんのこと、それ以外のソフトやハ

ード的な対策を効果的に実施していく必要があると考えております。

資料の8ページの説明は以上になります。

続きまして、9ページの資料をご覧ください。こちらの資料は、公共交通の利用促進に関連して、モビリティ・マネジメントについて整理した資料になります。

まず、冒頭「モビリティ・マネジメント(MM)」と記載しておりますが、これは、一人一人の行動が「過度に自動車に頼る暮らし」から「多様な交通手段の利用」へとみずから行動の変化を促す取り組みのことを指しております。

次に、モビリティ・マネジメントの効果でございますが、～のように、公共交通の維持、健康増進、医療費の削減、交通渋滞の解消、交通事故の減少などが挙げられております。

次に3、「モビリティ・マネジメントの施策例」として、他の自治体における事例を3つ記載してございます。

1つ目は、居住する地域を対象とした事例で、右側に具体的な事例を示しており、こちらは茨城県龍ケ崎市で実施されている転入者対象モビリティ・マネジメントという事例でございます。市への転入者や居住者を対象として、コミュニティバスの乗り方や個々の移動プランについて考える機会を持つためのパンフレットや路線図、時刻表を配布するといった内容になります。

次に、働く職場を対象とした事例です。右側の事例ですけれども、鳥取県鳥取市で実施されたノルデ運動という事例でございます。鳥取市の職員や、市内の事業所等で働く従業員に対して、マイカー依存から公共交通利用を促すために、チラシを配布したり、バス利用者に対して特別運賃を適用するといった内容になってございます。

次に、学校を対象とした事例です。右側に事例をお示ししております。神奈川県秦野市で実施されている交通スリム化教育という事例でございます。秦野市の小学校

の授業において、自動車のよさや問題点を考えて、さまざまな交通手段を組み合わせ、生徒が移動のプランを考えるとといった内容になります。

今後、利用促進を検討する上では、このようなモビリティ・マネジメントのような視点も取り入れながら、より効果的な施策となるように検討を進めていくことが必要になるかと考えております。

9ページの説明については以上になります。

事務局 続きまして、最後に、本日お配りしましたコミュニティバス収支状況調査集計結果をご覧くださいと思います。

はるかぜ運行事業者の5事業者さんに、今の収支状況と乗務員の状況について調査依頼をかけました。その結果が、表に示されているとおりです。回答があったのはB社さんからで、収入に対して支出が大きいので、損益額がありますということ。あと、C社さんからは、1日の乗車人員のご回答がありました。そのほかの運行事業者さんからは、系統別に収支状況を外部に公表しているものではないということで、回答としては「×」という結果が得られております。

また、横側の乗務員ですけれども、B社さんからは、乗務員数が3人不足している、C社さんからは、4人不足している、そのほかの会社さんからは、乗務員の状況など、はるかぜ専属でやっているわけではないので、回答できないというお答えをいただいております。

A3の次のページに、C社さんからいただいた系統別の乗車人員、そのうち定期券の人員、最後にシルバーパスの乗車人員の資料を一緒にいただいております。

次のページを見ていただきまして、これは第1回協議会の参考資料でおつけしたものですけれども、はるかぜの利用状況の推移で、総乗車人員に対するシルバーパスの利用者数の資料をおつけしております。

最後に、足立区のはるかぜ12路線の運行経路図を載せております。

説明については以上になります。

岡村部会長 一通りご説明をいただきました。あとは意見交換ということでございますが、基本的に順番は特に設定せずには思っておりますが、どちらかというところと最初にはいろいろ確認ですとか、この分析のやり方についての質問などをいただくのがいいかなとは思っています。どなたからでも構いませんので、ぜひお願いいたします。

上田委員 京成バスでございます。よろしくお願いいたします。

ご説明いただいた資料の中で、空白地域への対応について、そのベースとなります距離感ですとか不満度というところについては、これまでの協議会の中でも、特に利用者の方々からは、空白地域についてもう少し掘り下げるべきではないかとか、いろいろご意見があったところかとは思いますが、この数字の分析については特段申し上げることはないのかなと感じております。

その中で、優先度としてバス路線を見直し、検討していく地域という算出をしているわけですが、この地域について今後どういう路線をつくっていくべきなのかというのを考えるときに、その後に出てくる資料というのは、拠点間を結ぶ交通網がどうなるだろうかというお話が出てきておまして、それとは別に、不便地域という、優先度が高い地域の方々はどこにどのように移動したいのかというような観点での見直しの基礎となる資料が加わってくるといいのかなというのが1点と、あとは、拠点間を結ぶ公共交通網に関しても、区内の7地域エリアデザインがあって、そこを結ぶバス路線の現況というような資料になっているわけですが、例えば区の外側に近いエリアの方々からすると、実は区外に拠点となり得る鉄道駅があったりという中で、

移動についても区内完結ではない移動ということ望まれる場合もあるのかなと考えまして、その中で、この拠点間交通網についても、区外周辺にある駅とを結ぶような拠点間の移動というものが追記されてもいいのではないかと感じたところです。その点について、何か事務局のほうであるようでしたら、ご意見をお伺いできればと思います。

岡村部会長 幾つかいただきましたので、お答えできることは。

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、どういったバスルートの設定の方向というところがございました。これまでの総合交通計画の中でも、空白地域を解消するバス路線ということで、あらかじめ最初にお配りした総合交通計画の資料の中に載っております。今後、現状の計画の分析を深めて、今回の分析した結果と、既存の計画でうたわれているバス路線、そういったことも重ね合わせながら、今後の空白地域等々を解消するようなバス路線のあり方については再度深掘りしていきたいと考えています。

それから、もう1点ございました区外の関係でございます。現状のバス路線は、ほかの例えば隣の区の亀有とか、綾瀬のほうからだったら小岩のほうとか、いろいろなところに出ておりますので、全体としてはそういったところも見ながら路線のほうは検証を進めていきたいと思っております。また、路線というところ、北側のほうというところ、そうそう数は多くなかったりとかしていますので、そういった現状も皆さんにお示しながら議論して進められていけばと考えております。

岡村部会長 大体よろしいですか。

ほかはいかがでしょうか。

木津委員 東京メトロの木津と申します。

参考資料の2ページ目と3ページ目のところでよくわからない部分があって、教え

ていただければと思います。

ご説明ですと、2ページ目のところにございますとおり、歩行速度80m/分で820mの円を切って、2ページ目でピンクが残っているところが目的地までの距離が遠い地区の抽出かという理解だと思うのですが、すけれども、例えば次の3ページ目を見ますと、色のついていない例えば3-2のところが該当になっていたり、3-3が非該当だったり、2-1が該当になっていたりして、もしかしたら私の理解が間違っていたのかなと思って、ご質問でございます。

事務局 では、事務局から回答させていただきます。

該当、非該当の説明が不十分で申しわけありません。ピンクがないところが非該当で、ピンクがあるところが該当ということで、3-2ですと1.2%、地区内にピンク色が存在するという事です。

木津委員 2ページ目の絵で見ると3-2のところに色がついているように見えなかったのが、非該当なのかなと。一方で、3-3のほうには色がついているのですけれども、非該当という表記になっているので、3ページ目がですね。同じように2-1も、2ページ目では色がついていないように見えるのですけれども、該当になっているので、何かちょっと違う考えがあるのかなと。

事務局 3-2のほうも、ちょっとわかりづらいのですけれども、一番下のほうにちょっただけピンク色で塗られていて、それが1.2%ということで、該当という形になっております。

木津委員 そうすると、3-3はあるように見えますけれども、ないでいいのですか。

事務局 3-3はありますので、これはこちらのミスです。申しわけありません。

木津委員 あと、2-1は逆に非該当でいいということですか。

事務局 2-1につきましては、左の方にあるのですが、地図の線と被っているため、ピンク色が表示されていない状況でございます。

木津委員 わかりました。基本的には私の理解で正しいということですのでいいですね。2ページ目のところで820mの円を塗って、ピンクの色がかかっている区域が、3ページ目の「該当」とならなければいけないということですね。

事務局 そうですね。

木津委員 ではそれで、ちょっとほかのは見ていないのですけれども、ご確認いただければと思います。

岡村部会長 大体よろしいですか。ピンクがあるかないかという話ですね。

ほかはどうでしょうか。

樽澤委員 私、タクシー会社のほうから来ております樽澤と申しますが、資料をいろいろ取りまとめ大変ご苦労さまだとは思いますが、基本的なところでちょっとわからないので教えていただきたいのですけれども、目的地までの距離の算定とかいろいろなところで区分されておりまして、買い物、通院、通勤・通学という3つに分けておられるのですけれども、それぞれ時間帯というのはどういうふうにお考えになられているか、ちょっとお聞きしたかったので、そこだけ教えていただければありがたいなと思います。

例えば通院であれば、午前中が多いのではないかなと。通勤・通学であれば、学校に間に合う時間帯が主だとは思いますが、それと帰宅する、学校が終わってから。学校終わってからも、クラブとかそういうのに入っていれば、また多少違ってくるでしょうし、あと買い物であれば、商業施設が始まる時間帯に合わせて行かれるのかどうなのかというような、そういう時間帯の認識がちょっと知りたいものですから。

交通対策課長 アンケート調査の中で、

外出の出発、帰宅時間は何時ごろですかという設問がございます。過去の資料で、きょうお持ちでない方もいらっしゃるかもしれませんが、区民アンケート調査の集計結果資料ですけれども、問17で「外出の出発、帰宅時間は何時ごろですか」という問いをしております。これを見ますと、買い物については、出発は10時台、11時ごろがやはり一番多くなっています。通院につきましては、9時、10時がピークになっているということと、通勤・通学は当然7時、8時といったところがピークになっておりますので、おおむねやはり午前中の出足のほうが早いのかなと思っています。

ただ、お買い物につきましては、13時以降もまた、このときは25%、構成比率としては10時台、回答がございますけれども、13時以降でも7%、8%等と若干高目になっておりますので、午後の13時、14時、15時ごろもまたピークというか、低い山ですけれども出ているような、そのような状況になっております。

樽澤委員 ありがとうございます。

岡村部会長 ほかはどうでしょう。

鈴木委員 区議会議員の鈴木あきらです。

まず、資料3-1、5ページですけれども、真ん中のフローのところの右側の黒の矢印が行ったところの「バスを求める需要の算定の考え方」の(1)が、あくまでもアンケート結果により需要量を算定するというので、これで間違いないですね。というのはなぜかということ、需要量の計算式の中には、 $\text{バス需要率}(\%) \times \text{人口密度} \times \text{外出頻度}$ ということになりますので、このバス需要率というのは、あのアンケート結果のみの考え方で計算していくと、需要率は高いか低いかということの判断で、これは確認で、よろしいですね。わかりました。

そういった意味で、次の資料3-1、6ページですけれども、全目的なのですが、上のほうの地図ですけれども、青い四角で囲まれたところというのが交通空白地域、

これは以前からも言われているのでよくわかるのですが、不便を感じる人というのが、買い物が三角、通院が丸で、通勤・通学が四角で、このどちらにしてもこの印がついている人たちは全員ここでは不便を感じる人がここにいるという判断でよろしいですよ。 はい。

そうしますと、交通空白地域というところのアンケートがどうだったのかということと、それから、空白地域以外であってもこれだけ買い物なり通院なり通勤・通学に不便さを感じている人が点在していると見られるのですが、まずそういった考え方でよろしいですよ。 はい。

そういった中で、一番もとになりたいのが、このアンケート結果の中で空白地域の方がどのくらいいたのかとかというのは、人数的には出ているのですけれども、例えば地図で一番はっきりわかる場所というのは、何ページのどれでしょう。先ほど不便を感じる人のところは印がついている、三角、丸、四角があるのですが、そのアンケートをとった人、不便さを感じていない人も含めた点在で地図で落としてあるかどうかということです。

もちろん地図そのものが小さいので、一つ一つ点々と持っていくと非常にわかりづらいかもしれませんけれども、私が察するところ、まず参考資料の3ページを見ていただくと、これについては買い物目的ということで、これは地図のところ、不便さを感じる・感じないということで、これの赤い丸が「不便を感じる」、そして、橙色というのかな、それが「不便を感じない」という方が丸をしてあるということから見ると、この方たちが買い物目的のための一応そのアンケートでお答えになった方ということが点在されているという意味でいいですね。 はい。

そうしますと、例えば買い物目的で言うならば、空白地域の中にどれだけ「不便を感じない」という方がいらっしゃるのか、

そして「不便を感じる」という方がいらっしやるのかというと、ピンクの部分、目的地が遠い地域というところのアンケート結果がほとんど出ていないというふうに見えるのです。ピンクのところ、例えば5 - 8のところ、空白地域が上のほうにちょこちょこあって、ピンク色の部分が帯状にずっと下まで来ていますけれども、この中で5 - 8から5 - 6に向けてピンク色のところというのは、ほとんどアンケート結果の回答されている方がいらっしやらないというふうに見られるのです。

それから、2 - 5の下のほうのピンク色の目的地まで遠い地域、この部分もない。それから、5 - 5の上のほうもピンク色のゾーンもないし、4 - 5は1人赤いぼちちというのがあるのですが、4 - 4のところとか4 - 2も若干かすっているというか、あと3 - 4の右側も全て空白地域とピンク色のゾーンというところにはアンケートの結果の回答すらないというところでのアンケートが全部基本になっていて、それで需要率を計算しているというふうに私は見られるのですが、これは買い物だけじゃなくて通院のほうで6ページ、通勤・通学が10ページですけれども、おのおの見てみても、ほとんど空白地域というところとピンク色のゾーンというところに、回答が非常に少ないデータで需要率を計算されるというふうに私はとれるのですが、その辺はいかがでしょう。

交通対策課長 アンケートをお願いしたところというところでは、こういったところにも当然アンケートの用紙はお配りして、ただ、ご回答いただけなかったということでプロットがされていないという現状ではございます。空白地域の回答数を見ても、全体で112という回答しか来ておりませんが、それは以前にもお示ししましたとおりですけれども、そういったところでは、なぜご回答いただけないのかというところも含めて本当は調査すべきだと思うのです

けれども、なかなかそこまではお聞きすることができませんので、実態としてはアンケート票はお送りしても回答いただけないので、その中での分析という形にはなっております。

鈴木委員 そうしますと、やっていらっしやることは非常に、とてもデータをとるのにも有意義なことだと思うのですが、ただ一方で、そういった需要率を計算していくときには、このデータだけで計算したときに、これをもとにして計画をつくっていきますよといったときに、それが全て正しいかということ、ちょっと私は、それは納得できない部分も多少あります。

それともう一つは、全目的の資料3 - 1、6ページを見る限りでは、交通空白地域以外で買い物や通勤や通院に不便を感じている方がこんなに多かったというようなデータを私は見て、驚きと、へえっと思ったわけですが、こういった意味では、例えば空白地域ではなくても便数が余りにも少ないとかいうことで不便さを感じている。あと時間帯も、自分が使いたい時間帯には余りないとかということも考えられて、この方たちが不便を感じているということからいけば、このアンケート結果で交通空白地域以外の方の不便さがよくわかったということに対しては非常にアンケートは有効だったと思うのですが、ただ一方で、先ほどの今後バスの見直しをしていくとか、計画をどうするかというときには、この空白地域と、特にピンクのところですね、この重なったところあたりの方たちの、アンケートを回答いただかなかったけれども、その方たちへのアプローチというか、その辺をどうするかというのをもうちょっと見てみたいなとは私は思うのですが、それはいかがでしょうか。

交通対策課長 今、委員から貴重なご意見をいただいたと思っております。これは絶対評価というよりも、地区ごとの差異を出しているという資料でございますので、

あくまでも相対的に地区ごとの違いを順位づけしているという形でございます。それぞれの地区ごとの困り事、悩み事、そういったことはまた地区ごとでいろいろとあるのだろうと思います。全ての地区を網羅して何か調査できるかという、なかなかそれも難しいですので、今後、路線の議論、過去の計画路線の議論も当然入ってまいりますので、その中で実際にそういったところを優先順位をつけた中で、過去の路線と今回の分析結果との掛け合わせとか、あと過年度で空白地域に対するアンケート調査も行っていますので、そのあたりとのもう一回見直しをしてみるとか、そういったことで空白地域としての需要とか要望とか、空白地域にお住まいの皆さんのお考え、気持ちをどうやって引っ張り出していくか、そんなところを今後やっていければと思っています。

岡村部会長 ほかはどうでしょうか。せっかくですので、いろいろ時間がとればと思いますが、どうでしょうか。

では私から、質問というより感想というような話で2つほど。

先ほど鈴木委員から、バスの本数が少ないところというのがあるのではないかとということで、例えば参考資料の9というところでいうと、バスの本数の太さが書かれています、黄色いところは1時間に3本未満ということで、3本だったら悪くはないですけども、1時間に1本未満のところも全部入っているということですので、多分これと対照するといろいろなところがわかるのかなというところがまず1つです。

もう一つは、今回のいろいろ色分けしていただいているところのかなり大事なところが、アンケートでいう不便感というところで、これをまず淡々とデータから地図に落とすとこういうことになるのですけれども、多分これはちょっと解釈が必要なのかなと思います。

例えば2-2の地区は、不便感は多分高

いということが出てきたのではないかと考えておりますが、バスの本数は非常に多いところで、王子、赤羽にはバスに乗ってしまえば比較的簡単なのですけれども、恐らくこの方々たちは王子、赤羽までバスで出なければいけないということそのものを不便というふうに認識して恐らく答えていらっしゃる可能性があるもので、多分これはバスの本数をふやすということでは対応するということでは恐らくない。バス停のバス待ち空間ですとか、バスの高度化というのがあるとしたら、そうかなと。

地区によっては、バスが本数も路線もないということでは不便だということ。あと、花畑のエリアは、多分エリアの中でかなり濃淡はあるかと思いますが、多分、団地に住まれている方も不便と答えていらっしゃる方は、竹の塚までバスで出なければいけないということ自体が不便と考えていらっしゃる可能性もあるということで、そこは解釈しながらということ。先ほどご質問があったところで、結果は出たけれども、それでどうするのというところの解釈は、余りストレートには行かないほうがいいけれども、ただ、これはかなりいろいろな情報を含んでいるので、いろいろな解釈をしていくのかなと思ったと、これは感想でございます。

ほかはどうでしょうか。事業者の皆様からは、自社の路線のエリアだとなかなかご発言しにくいところもあるかもしれませんけれども、例えば直感的にちょっと違いそうとか。先ほど解釈が必要ということで言いますと、事業者さんから見て自社のエリアでこの回答はちょっと不思議だとか、ちょっと解釈しにくいとか、そういうことがあると非常に読み方としてありがたいところもあるのですが、事業者さんからどうでしょうか。大体おおむね理解できるというか、おおむね妥当な回答という形でしょうか。

ということで、今までいろいろご意見を

いただいているところが、資料でいうと3 - 1あたりかと思いますが、その後、3 - 2、3 - 4のあたりはご発言がやや少な目かと思いますが、そのあたりはいかがでしょう。利用者部会の関連に近いというところではあるのですが。

鈴木委員 1点確認ですが、バスの1時間当たりの何本というのですが、この確認ですけれども、1時間3本未満と書いてありますけれども、これは往復で3本ですよ。片道ではないですよ。例えば黄色だったら3本とありますけれども、上下というか、往復で。

事務局 片道になります。

鈴木委員 片道で3本。

事務局 はい。片道で1時間3本未満ということですよ。

鈴木委員 わかりました。

岡村部会長 多分資料が出ていくので、拠点間での本数は上下になっていて、それぞれの路線の太さについては片道ということになるので、注釈などを入れておいたほうがよさそうですね、外に出すときには、それをちょっとご検討いただければと思います。

ほかはいかがでしょう。

いいくら委員 区議会議員のいいくらでございます。

先ほど委員長のほうでお話がありました資料4のほうでちょっと見させていただいた中で、ちょっと質問したいなと思ったのは、まず事業者さんの部分というのは、収支状況調査集計結果というのを机上に配付されていたわけですが、事業者さんは当然に費用対効果ということで、基本的には民間ですので損益分岐点を割らないような形で当然考えていかなきゃいけないというのは、それは経営のイロハのイだと思っておりますけれども、このアンケート等においては、利用者さんから見た場合においては、公共サービスという観点から見た場合に、自分から見た場合にやはり不便

だなという感性の問題があったり、よりベターというのは当たり前だと思うのです。

そこでちょっとお伺いしたいのは、これから足立区は人口、これは日本の問題でもあるわけですが、過去のケースからいって交通空白地域というのは、はるかぜができる前、12~13年前だと思っておりますけれども、交通空白地域というのは減っているのだろうと思っておりますけれども、今後の足立区全体を、将来ですね、フューチャーを考えた場合に、事業者さんにしても、やはりある程度将来ビジョンを見ながら考えていかなきゃいけないという中において、1年間だけ大丈夫だからやろうというわけにはいかない分において、損益分岐点と、不便だからという場合のこの間というか、それを埋めなくちゃいけないのは区だと思うのです。また行政の対応になってくると思っておりますけれども、その場合に、利用促進の必要性ということで、ここには右下のほうにも施策の考え方というのが出ているのでございますけれども、行政としては今後の展開でどのような形で業者さん、または利用者さんに寄り添っていくのか、その点について、先ほどからお話を聞いていた中においてちょっと気になった点がございまして、ぜひともご回答をお願いしたいと思っております。

交通対策課長 それでは、我々は行政の立場ということでご回答させていただきます。

これまでも総合交通計画を過去につくってきたわけですが、過去の計画の中でも利用促進にかかわるような、そういった施策というか、そういったものはなかなか出せていなかったなということで、行政側としてももう少し事業者さんと寄り添って、バスの利用者、公共交通の利用者をいかにしてふやしていくのか、そういったところも含めて今回皆さんに議論していただきたいということで、資料4のペーパ

ーをお出ししたところでございます。

まずはやはり乗っていただいて、公共交通を維持していく、今ある現状を維持していくというのは大事な話ですので、そういったところにつながるようなさまざまな、今回、モビリティ・マネジメントということでお話しさせていただいておりますけれども、そういったところを充実させていきつつ、事業者さん、皆さんと一緒に話をしながら、利用者を、減少をとめる、それからさらにふやしていく、そういったいい循環につながるようなことを少しでもやっていければと思っています。このあたりは事業者側のほうの実績等々、皆さん方も既にやられていることであろうかと思っておりますので、そういったご意見も伺いながら、いろいろと考えていければと思っています。

いいくら委員 多分そのようなご回答が返ってくるとは思っていたのですが、その中で、できることとできないことというのは当然あるのだろうと思うのです。過度な期待を抱かすと、それもまた逆効果になるという部分において、区も健全な行政運営をしていかなくちゃいけないという部分の中において、そこら辺のところというのは、こういう事業者部会とかいろいろな審議会の中において当然に区としてもしっかり押さえているのだろうと思うのですが、その点については基本的な指針とか方向性というのをちょっとお答えをお願いしたいと思うのですが。

大山幹事 ご回答になるかどうかでございますけれども、私も昨年の4月から都市建設部長をやらせていただいて、当初、はるかぜができたころは、本当にご利用のお客様がどんどんふえて、路線もどんどんふえていったということで、今の状況を見ますと、逆に今度はお客様が減ってしまうことで便数がどんどん減ってしまって、それによって利便性がどんどん下がってきてしまっている、こんな状況なのかなと思います。

そういう中で、今回アンケート調査等を確認させていただく中では、東西の交通という部分で、バスはやはり貴重な公共交通であるということを改めて確認できたのかなと思います。

そういう中で、資料4でございますとおり、区として利用促進につながる具体的な内容、例えばバス停を少し整備していくとか、あと、例えばバスロケーションというようなところで、今自分が乗りたいバスがどこにいるのかみたいなものを利用者の皆様にもっと手軽に知っていただけるような工夫とか。もちろんバスの利用の方法、基本的なところも含めてですけれども、そういったものを皆様方にわかりやすくお知らせしていくというところで、できるだけバスをお使いいただくというところをまず基本的に進めていきたいと考えているところでございます。

そういう中では、今回の総合交通計画の改定の中で、よりよいバス路線に変更ができるのであればそういうものも加えたいですし、今回、文教大学ですとか女子医大も参りますので、そういう部分も加味できればなとは思っております。

ちょっとお答えになっていないかもしれませんが、そのような考え方でございます。

岡村部会長 ほかはいかがでしょうか。大体ご意見、ご質問はよろしいでしょうか。

あとは今後ということで、いろいろ検討をしていくということになりますが、ここからは、私、事務局と別に細かいところまで相談しているわけではないので、私が今思っていることを申し上げますと、はるかぜですとか区がかなり積極的な形で路線を入れるということ以外に、現状で見ますと既存のバスの路線が一見充実しているようなところについても、いろいろ区民から見ると課題があるということも出てきたということで、今までははるかぜという手段でいろいろ何かやってきたというのが、それだ

けじゃないということが、前々からそういう認識でそもそもこれは始まっているのですけれども、改めて明らかになったということではないかと思っています。

ですので、今までは何となく、きょう事業者さんがたくさんいらっしゃるの、事業者さんにやっていただいているところとはにかく事業者さんをお願いをして、その中でトータルで収支を償っていただければいいというような形でやっていきましたけれども、だんだん1時間4本のところが3本になり、3本が2本になり、運転手さんも少ないということになると、既存のところをどう維持または強化していくということについても、区がお金を出すか出さないかは別として、かなり積極的な役割を果たすというか、どういう形で役割を果たしていくかとか、また、事業者さんもどういう役割分担で事業者さんがやっていきたいところ、やるべきところをやっていくかというところは、もうこれはこの中で議論をしていかないと、足立区何やっているんだということになるのではないかと思いますので、これはきょうの話というよりは今後の方向というか、ゴールという話かと思えますので、これは今後の部会や全体の委員会の中で議論ができればいいなと、私は個人的には考えているというところでございます。もちろんこれは区民の方が最終的にどう思うかということでございますので、私は今こう思っているということでございます。

ちょっとしゃべり過ぎましたが、ほかに皆様何かございますでしょうか。一応議事としては6の「意見交換」ということで、ここが一区切りかと思っておりますが、何かご発言はございますか。

鈴木委員 せっかくですので、申しわけないです。事業者さんも多いのではっきり言わせていただきたいと思いますけれども、例えば私たち区議会議員ですと、税金を使ってでもバス網を充実させてもらいたいと

かという気持ちもたくさんあります。ただし、今例えばそれを区民に説明するときに、ではなぜ必要だったか、なぜそこまでお金を投入しなくちゃならないのかというところの担保も必要になってくるのですね。そういったときに、例えばきょうお出しいただいた、Bの会社の方なんかは非常に前向きに全部出していただいておりますと思うのですが、今こういう形でやっても、これだけの大きな赤字があるという状況の中で、だけど、一般的に私たちが見てみると、非常にバスの利用者が多かった、多い路線でもあると。なぜここがこんなに赤字なんだろうというものも非常によくわからない部分があって、そういった意味では、例えば、これはシルバーパスなんかその収入にちゃんと入っているのかなというふうにも、私たちは素人、わからないのですね。

そういった中で、それを入れてもこれだけ大赤字なんですよということであれば、では今後計画をつくっても、新しい路線をどんどんというふうに言っても、では実際一番多く見受けられる路線が赤字であれば、事業者さんは絶対無理だよなという話になってしまうと思うのです。そういったときに、では何ができるのかというときには、それこそ今後のバス計画路線の見直しや何かで、区がお金を出すだけじゃなくて、例えば北綾瀬の駅の交通広場なんか完備すれば、今まで北のほうから綾瀬まで長い距離を行っていたものが、今後、北綾瀬が発発ですので、そうすると北綾瀬でおりてもらってということになると、またすぐ北側に戻れるとか、そういったいろいろな部分での見直しもできると思うのです。ただ、まだずっと先になるかもしれないけれども。

ただ、そういった中で、今できることを着実に何をやっていくか、それと同時に、この中でいろいろな回答に、非常に難しいのはよくわかります。ただ、その難しい

ことを区民に税金を使ってでもという話をするときの担保として、どうしてもその辺までお出しいただく形じゃないと非常に説明がつかなくなってしまうということがあって、そうすると、路線別の収支だとか、あとはその具体的な、あくまでもそれは公共一企業というのはもちろん、先ほどいいくら委員さんがおっしゃった利益を追求しなくちゃならないというのはわかるのですが、公共サービスという部分でのものをどう捉えるか。あとは路線的に赤字の部分があるかもしれないけれども、こちらの黒字で何とか賄ってもらおうとか、そういったものも今後、例えば地下鉄、メトロさんなんか多分そういった路線があると思うのです。赤字の路線と、多少黒字がある部分と。そういったトータルでも可能なのかどうかというのも、事業者さんに教えていただければありがたいなと。そうすると、区民にまた説明がつくし、区のほうも税金を投入しやすいというか、できるんじゃないかと思うのですが、今後の見直しの中でぜひそういったものも検討いただきたいなと思ひまして、ちょっと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。

それを受けますと、私も何か発言しないわけにはいかないなと思うのですが、確かに事業者さんで全部補助金も基本的になしにやっていただいているので、当然細かいデータを出していただく必要はないというのがこれまでの考え方ではあるのですが、区民と現状認識を共有するということは非常に大事ですので、バス会社がいいかげんにやって怠慢してやっているんじゃないかと思っている区民の方は、実は少なからずいるんじゃないか。なので、認識の共有からその次の知恵が出てくるということでいいますと、むしろどういう形で現状の厳しさを表現できるようなデータとしてお出しいただくことができるかどうか。

例えば営業所ごととかいろいろな形にな

っているのをちょっと加工していただくのは大変なのですけれども、例えばどこどこ駅発着の、乗るところしかわからないですね。どこどこ駅の全ての系統、過去20年でこれだけお客さんの推移がこう変わっていますなどという、西新井でも綾瀬でもいいのですが、そういうもうたくさん路線が入っているようなところであれば、それくらいのデータというのわかるかなと。本当に厳しければ、2000年を100としたときにどうなっているかというのでもいいんじゃないかなと思っていますので、そうすると、お客さんは実は減っているのか、あとシルバーパスのカウントは難しいかと思うのですけれども、お客さんは減っていないのだけれどもシルバーパスの方がふえてというようなことを今回出させていただいていますけれども、何かそのような現状を理解していただくためのデータというのが、事務局と事業者さんで共有というのは当然あるかと思うのですけれども、もう少し外に出せるような形でもあると、前向きな検討ができるかなと思いますので、これは引き続きご検討いただければと、これは部会長としてお願いしたいなと思っております。

済みません、しゃべり過ぎましたが、ちょっとこれは言いたかったのです。

それでは、あと事務局に進行をお返ししてよろしいでしょうか。それでは、事務局、お願いします。

交通対策課長 岡村部会長、ありがとうございました。

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。

次回、第4回事業者部会は、7月、来月18日に予定しております。部会員の皆様には近々に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お願い申し上げます。

なお、第3回利用者部会の開催を明後日、7日に予定しております。そちらの中で出

たご意見も次回部会のおきにお示ししたい  
と思っておりますので、よろしく願いい  
たします。

続きまして、事務連絡。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、お手数ござい  
ますが、受付におります事務局職員までお  
声かけいただきたいと思ひます。

それから、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、これも受  
付にて職員にお声かけを願いいたします。

それでは、本日はお忙しい中お時間をい  
ただきまして、本当に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。どうもありがとうございます。  
した。