

足立区総合交通計画改定協議会
第3回利用者部会 会議録

会 議 名	足立区総合交通計画改定協議会 第3回利用者部会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成30年6月7日(木)		
開催時間	午前10時00分開会～午前11時32分閉会		
開催場所	足立区役所8階 特別会議室		
出席者	谷口 綾子 部会長	原 則子 委員	野村 英夫 委員
	飯田 今日子 委員	原口 秀子 委員	新井 ひでお 委員
	はたの 昭彦 委員	松場 孝一 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
	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	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】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		
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。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3回利用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。本日も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。本日は利用者部会単独での開催となります。

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、資料等につきましてはあらかじめ発送させていただきましたが、一部内容に誤りがございましたので、受付にて修正したものを配付させていただきました。また、お送りした資料とは別に、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あわせて受付で配付させていただいております。もし受付で資料をお受け取りになられていない方がいらっしゃいましたら、事務局までお声かけください。

それでは、本日の資料について確認させていただきます。事前に送付した資料につきまして、まず確認させていただきます。次第とございますが、資料1が「計画改定のスケジュールについて」というA4のペーパー。ページが付番されていますので、1ページです。資料2「交通空白地域における地区別の不便度について」ということで、2ページ、3ページ、4ページまでです、それから、資料3-1、5ページからになります。「地区別の不便度とバス需要について」。5ページ、6ページ。それから、資料3-2「拠点間を結ぶ公共交通網について」ということで、7ページ。続きまして、資料4です。「公共交通の利用促進の必要性について」ということで、8ページと9ページになります。それから、参考資料ということで、全部で15ページま

でのものがございます。議事の最中で何か過不足等ございましたら、お声かけいただきたいと思っております。

それから、本日配付しました資料をもう一度確認させていただきます。部会等の名簿、座席表です。それから、先ほど申し上げましたとおり、収支状況の調査結果。これはコミュニティバス収支状況調査集計結果表、あと別紙ということで乗車人員の内訳、それから、はるかぜ利用状況の推移ということで、これは第1回の協議会でお示ししたものをまたお配りしております。それから、はるかぜの運行経路図でございます。よろしいでしょうか。

それでは、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。それから、会議風景を事務局にて撮影させていただきますので、ご承知おきください。

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。

それでは初めに、利用者部会の会長であります谷口部会長より開会のご挨拶をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

谷口部会長 皆さん、おはようございます。お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

きょうの会議では、整備の優先順位の試算ということで、参考になるような重要な資料が出ておりますので、皆さん、忌憚のないご意見をいただければと思っております。

議論がいろいろ出てくると思っておりますので、事務局さんの説明をできるだけコンパクトに、でも丁寧に、よろしくお願いいたします。

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。

これ以降は部会長に司会をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

谷口部会長 それでは、議題に移ります。事務局より次第2～5の内容について、ご説明をお願いします。

交通対策課長 それでは、事務局のほうから説明させていただきます。部会長から丁寧というお話がございました。なかなかわかりにくいところもありますので、丁寧に説明をさせていただきます。手短かには思っておりますけれども、少し長くなるかと思いますが、しっかり聞いていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

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。今回ご議論いただく内容は、網かけしてある部分になりまして、交通空白地域の対応、バス計画路線の見直し、公共交通の利用促進になります。これは、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ますと思っております。

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、ご説明いたします。ここでは区内を30地区に分け、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。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になります。2つ目に、水色で示します、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項目で分類しました。目的地までの距離が遠く、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になります。そのほか、B、C、Dも表であらわ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に分類し

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いたします。

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、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。表紙に参考資料と書かれたものになります。目次をめくっていただくと、右上のほうに参考資料と書いておりますので、そちらの1ページをご覧ください。と思えます。

初めに、買い物の目的地である商業施設の位置を三角形で図示しております。この商業施設につきましては、1,000m²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落としているという状況になります。

次に、参考資料の2ページをご覧ください。図上でピンク色で着色する部分が、買い物の目的地である商業施設までの距離が遠い地区になります。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。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。820mの根拠としましては、資料上部の「抽出の流れ」でお示ししているとおり、アンケート結果から徒歩で買い物の施設に行く人の満足できる移動時間を平均しますと、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になります。

こちらで目的地までの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。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ブロック別の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、赤線で囲まれた部分で説明させていただきますと、こちらの地区名は4 - 1地区になります。4 - 1地区の場所につきましては、また図のほうを見ていただきますと、足立区が一番右側で、青で塗り潰した四角の中に白抜きの文字で4 - 1と記載されて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色の四角、例えば千住地区の1 - 1などになりますが、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、10行目の4 - 1地区につきましては、交通空白地域が存在しており、表の一番左側になりますが、区内全空白地域のうち6.6%を占めています。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」と言っており、17%になります。この17%は、区の平均13%、表の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、図上でピンク色で示す部分になりますが、4 - 1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%になります。この7.7%は区の平均6.4%より高いので、4 - 1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地区につきましては、不便感が高く、目的地までの距離も大きい地区なので、不便度の分類としましては、図の下の不便度分類表で示すとおり、

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、表の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ページ以降にありますが、説明は省略させていただきますと、3つの目的別不便度を合計した資料が、本編資料のほうに戻っていただきまして、本編資料2の3ページにありますので、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）」と記載されている資料になります。本編資料の3ページになります。先ほどと同じく、表の10行目の4 - 1地区で、全目的を合計した流れをご説明させていただきます。

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」と言っており、25%になります。区の平均が、表の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。

左側の図面上では三角、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・通学で不便な人をあらわしております。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、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と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%になります。なお、濃いピンクにつきましては、

2つの目的で遠い地区になっておりますので、面積を2倍で算出しております。

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区内平均より大きい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になります。肌色がA、黄色がB、緑がC、灰色がDになります。表の一番右側の分類を図に着色したものになります。

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かと思いますが、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。不便度がAになった5地区について整理しております。全部で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分類を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、3 - 1と記載されました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、～の分類につきましては、資料の上段右側に記載しておりまして、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回の合同部会の中でも整理した内容になってございます。

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人の比率、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

ますが、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っていただきまして、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という形で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、区の全体と比較して、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、先ほどご覧いただきました地域別の不便度のA～Dを用いまして、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6ページをご覧ください。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のフローに従って、地区別の需要量と地区別の不便度から対策方法を～に分類した資料となります。

別添の参考資料の12ページ～14ページにも、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つの目的を全て合計して重ねて算定した結果をお示しております。

左上の図は、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てい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。

資料の右側の表ですが、30地区ごとに水色の欄に需要量を算出しており、一番下にある区の全体の平均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、対策方法の～の分類は、資料の下段中央にある「対策方法の分類」に基づき整理しました。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。対策方法の分類の～につきましても、不便度と需要量の関係から整理しました。

左下の図は、分類～を4色で色分けした図になります。図を見てみますと、環七の北側で東側の地域、鹿浜、千住地区の一部が分類～の地区という結果となっております。

6ページの資料は以上となります。

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ページとなります。

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となります。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～の地区を対象に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運行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していく必要があると考えております。

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計画に位置づけられた7つの拠点、濃いブルーの矢印が鉄道、薄い

緑の矢印が、現在拠点同士を結んでいるバス路線の系統数と運行本数をお示ししております。

資料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、区の交通網は、南北方向は鉄道が多い状況です。また、

の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路線網や、の交通が不便な地区を考慮して、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の、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、右上に資料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。

利用促進につきましては、前回の部会でも、検討を行うに当たっては、アンケート結果をしっかりと分析した上で進めていくべきといった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たところです。

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で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ポツ目ですけれども、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

を整備するということの有効性につながっていく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するものを青枠、ハード的な対策に関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ではバスの認知度について聞いておりまして、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カードを使えるように」であったり、「バスの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標や新たな施策の考え方について聞いておりまして、「駅へ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」、「バス乗り場への案内板の設置やバス接近情報の提供」、「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、自転車への利用の転換」といったご意見がございました。

以上を踏まえまして、利用促進を検討する上では、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。

8ページの説明は以上になります。

続きまして、次の9ページをご覧ください

い。こちらの資料は、公共交通の利用促進に関しまして、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、冒頭の「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ような暮らし」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、2の「モビリティ・マネジメントに期待される効果」としましては、～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の「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つは、居住する地域を対象とした事例です。右側に具体的な事例をお示ししております。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。これは、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、こういったもの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ございます。右側に事例を記載してございますが、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、市内の事業所等の従業員に対しまして、マイカー依存から公共交通を促すために、チラシを配布したり、バスの利用者に対して特別運賃を適用するといった内容になります。

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った事例でございます。秦野市の小学校において、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、

生徒が移動プランを立てる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、より効果的な政策となるような検討を進めていくことが必要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ということで、A3の白黒が表紙になりまして、左上ホッチキスどめしてあるものになります。

こちらにつきましては、区内を運行するはるかぜ事業者、5事業者に対しまして、収支状況や乗務員の状況について調査を行いました。5社のうち2社から回答がありまして、表で見てくださいとB社、こちらについては収支状況が記載されております。路線ごとに収入、支出をみてくださいと、収入に対して支出のほうが大きいということで、マイナスだということで回答がありました。

同じくC社につきましては、収支状況については回答がございませんでしたけれども、乗車人員について1日当たりの乗車人員の回答がありました。

そのほかの会社さんにつきましては、系統別の収支状況は外部に公表しているものでないため、お出しすることはできないという回答結果でした。

右側のほうを見ていただきまして、乗務員についてお聞きしております。B社さん、C社さんともに不足人員が3人～4人ということで、人員が不足している。それ以外の会社さんにつきましては、はるかぜ専属で運転手を雇っているわけではないので、回答できませんというお答えがありました。

次のページを見ていただきまして、先ほどご回答のあったC社さんから系統別の乗車人員について資料の提供がありました。

定期利用だったりシルバーの乗車人員というものが記載されているという状況になっております。

次のページを見ていただきまして、公共交通の利用状況ということで、これは第1回協議会で資料編でお示したものですけれども、はるかぜの利用者の推移ということで、総乗車人員に対するシルバーパスの利用人員を記載したものになります。

次のページは参考になりまして、足立区を走るコミュニティバス12路線の路線図をおつけしている状況になっております。

事務局からの説明については以上になります。

谷口部会長 ありがとうございます。

すごく丁寧にご説明いただきましたが、議題の2～5まで全部一遍に質問してしまうと、相当前半と後半で毛色の違うお話だったと思うので、資料3-1までで、4の途中までは交通不便地域ですとか、距離が遠いとか、どこを優先するとか、そういう話だったと思うので、最初、時間を区切るのもあれですけれども、11時ぐらいまでは資料3-1、6ページまでのご質問などをいただいて、その後にそれ以降の質問も加えてということで進めてもよろしいでしょうか。

それでは、最初の不便度とか距離のあたりですね、資料3-1まででご意見、コメントがございましたら、お願いします。

ちょっとここは難しいですかね。皆さん、多分……。

中島委員 委員の中島と申します。質問があります。不便度に関しての質問で、目的地までの距離が遠い地区を算出する際に、商業施設であったりですとか、通院の場所をプロットしていると思うのですが、これを足立区のみに限っているのはどういった背景なのかというのを教えていただきたいなと思ひまして。といいますのが、例えば足立区に住んでいる私たちでも、別に葛飾区に買い物に行くことはありますし、

別に八潮で買い物をしてもいいと思ひますし、そう考えたときに、この不便を感じる人の分布図がどうしても足立区の端っこのほうに寄っているなという印象を受けたので、ちょっとそちらを教えていただきたいなと思ひました。

事務局 それでは、事務局の古賀から回答させていただきます。説明不足で大変申しわけなかったのですが、図面上で記載しているのは足立区内の施設になりますけれども、実際、不便、ピンク色を出ずに当たって、もとなつた施設につきましては、区外の施設も考慮しております。それについては、区民アンケートからよく行く施設ということで区外も挙がってきましたので、例えば葛飾区ですとアリオとか、そういったものが挙げられていますので、区外もしっかり考慮して検討しております。以上です。

中島委員 ありがとうございます。

谷口部会長 ありがとうございます。

ほかに。

はたの委員 区議会議員のはたのといひます。

前回の会議の中で、私は、公共交通が通っている地域においても買い物不便という方が多いというお話をして、そのときに事務局のほうから、次のときにはどこに商業施設があるのかということをもとにした地図をあわせてお配りするというようなお話で、今回その資料が出てきたわけですが、そのときに、公共交通が走っていても、地域に商業施設がない場合に、例えばバスに乗って行かなきゃいけないからということで不便を感じる方が多いのではないかなというようなお話も出ていたと思うのですが、実際に交通空白地域における地区別不便度について、買い物目的等の地図を見ると、必ずしも商業施設がそばにないからといって、不便だと感じる方がいるというような傾向が、ここからは余り見てとれないなと思ひました。

今回、いろいろ今資料をご説明していただいて、交通不便度の分類をいろいろして、全体的にAの地域とか、比較の表の右上の、その地域に交通の対策が優先度の高い地域となっているのだけれども、その資料となっているのが、アンケートが全てに基づいてなっているわけですよ。それだけで判断していてもいいのかなということが、非常に疑問があるのです。

前回か前々回のときにも、当初資料をつくるに当たって、必要なアンケートの数字が三千幾つというのに比べて1,000通近くも少なかったのだけれども、傾向を見るには影響がないというようなお話だったのだけれども、本当にそういうことが言えるのかなということが非常に疑問なのです。

いろいろ資料を見ていくと、人口密度とか人口構成とか、どこの地域から回答が多いかということもあったりして、ここにある交通不便地域の中でも交通不便を感じていないというか、感じていないふうに取り持っているふうになっているところもあるのだけれども、では実際にこの交通不便地域のところから、アンケートの回答がほかと比較して同じようにあるのかということ、ないところもあったりして、そこも検討するに当たっては、もう少し詳細な検討も必要なのかなと思うのです。

最終的にこれで見ると、大体4-1とか4-2とか5-8とか5-7とかというところが交通不便度が高く、優先度が高い地域になるというふうになるのだけれども、だとしたら、その地域だけでももう一回アンケート調査を実施するとかしないと、では実際に路線を引くに当たっては、どこに引くのか、どこに路線の変更をするのかということは出にくいのではないかなと思うのですけれども、その辺についてはどのように考えていったらいいのでしょうか。事務局に意見を聞けるわけがないので、皆さんで議論するわけですから。そんな気がするのです。

谷口部会長 貴重なご意見ありがとうございます。多分皆さん同じように、ちょっともやっとされていたんじゃないかと思うのですけれども、はたの委員のコメントに関連して、何か皆さんからご意見はございますか。

飯田委員 初めまして。飯田です。やっと会議に参加できました。

今すごくはたの委員のお話を聞いていてわかりやすかったのですけれども、私は西新井駅徒歩10分のエリアに住んでいます。私も不便に感じることはとても日々あります。

どこからどこに行くのに対して不便かというのもあるのですけれども、はたの委員のお話を聞いていて、あと思ったのは、資料3-2の7ページの図ですけれども、私、西新井エリアから花畑に行きたいなと思うと、物すごく不便に感じます。例えば、あと六町に行くにも。ここからどこに行くかということをやっとアンケートをとったらいいいのかなと、小さく思うことで。例えば子育て世代のお母さんが花畑に行きたいなと思ったら不便だし、ご年輩の方だったり障害がある方がどこに行きたいかということをもっと小さくアンケートをとったほうがいいんじゃないかなと思います。

以上です。

谷口部会長 ありがとうございます。

志自岐委員 公募委員の志自岐と申します。

はたの委員の言ったことは、本当に私もそう感じました。特に入谷とか西のほうの地域が確かにアンケートに答えている人の人数も少ないですし、実際あの辺は不便だろうなと思われる感じがすごく強いのですけれども、そのときに、施策方法の分類のところ、地区の需要度、多分、人口密度が低いために地区の需要度が下がっていて、施策分類が になっているのですよね。東側の地域に比べると、資料2の3ページの不便度の分類では同じA分類なのだけれど

も、資料3 - 1の施策ということになると、ちょっと西の地域は下がってしまうというところがあって、確かにここの地域は空き地もまだ多かったり、人口密度が低いのかなと思うのですが、逆に言えばこれからふえる可能性ということも考えられるし、明らかにあちらは不便だろうなというのは実感としてあるので、これが需要度の数字でこういうふうになってしまうと、ちょっと違和感があります。

実際にこの地域の人たちは関心度が低いのか、アンケートに答えていらっしゃる人数も少ないので、そういったところで施策を落とされちゃうのかなという気がしています。

谷口部会長 ありがとうございます。

関連して何かございますか。

原委員 委員の原と申します。私は今の方と反対に、東側に住む者なのです。東和地域なのですけれども、本当に足立区の東の外れなのです。ですから、先ほどの説明がありましたように、横に行く東西の線がないので、西のほうに行く、特に竹の塚、西新井のほうに行く用事が私たちは今、障害者になると、障害福祉センターが竹の塚にありますので、どうしてもそこに行く用事があるのです。

ですけれども、そういうアンケートの時点でどういう方にアンケートを配布したかはわからないのですけれども、私は障害者の一応今回代表という形で来ていますので、その立場から申し上げますと、本当に不便なのです。大谷田から来ている方なんかは、竹の塚に行くのには1回葛飾車庫からの綾瀬まで行って、綾瀬でもう一度おりて今度は竹の塚行きのバスに乗って行くというのです。帰りも綾瀬行きに乗って。ですけれども、先日言われたのですけれども、竹の塚行きに乗って、綾瀬に終点着きましたら、そこをくるくると行き先を葛飾車庫に回して、今度そっちに行くんですって。彼女は一回おろされて、また同じバスに乗るので、

そこを綾瀬駅経由葛飾車庫行きにしてもらえたら、そこでもりなくてもそのまま乗っていけるのだけれども、その意見を上げてきてくださいということ。

私たち東のほうは、今、北綾瀬駅が改築というか、綾瀬から直通になるように駅のホームを改修しているのです。その影響で、マンションが環七を挟みまして、谷中、辰沼、佐野、神明、六木というふうにマンションとか住宅がすごくふえています。私の東和のほうも新築マンションがいっぱい建っていて、人口密度がそれでなくても高い地域なのですけれども、今度、北綾瀬駅、これはまた後で出るかもしれませんが、北綾瀬駅を利用して今度、佐野、神明のほうへ帰る方のバス路線の問題だとか、そういう不便さ、そういうアンケートも、駅ができるのは先なのですけれども、そういうのも見据えたアンケートをとったのかなということをちょっと感じていました。よろしくをお願いします。

谷口部会長 貴重なご意見ありがとうございます。確かに需要となってしまうと、今、人口が少ないところは低く出てしまって、おっしゃるとおり、将来何十年後かを見据えてどうなるということは、多分このアンケートではまだ見られていないというか、とれていない状況だとは思いますが、

あと、先ほどの直通にしてほしいというのは、乗りかえなくしてほしいというのは、事業者さんに事務局さんからお伝えいただいてもよろしいですか。何かできそうな感じもしますので。

今いただいた意見に関して、事務局さんから何かございますか。

交通対策課長 事務局からお答えします。

まず、分析のあり方といいますか、そういったところで最初、はたの委員からございました。確かに今のアンケート結果から見られるのは、絶対的な評価ではなくて、地区間の相対的な評価だろうと考えていま

す。ですので、もう少し掘り下げるところは掘り下げていかないとわからないものがいっぱいあります。

どこからどこへ移動しているのかというようなお話もございました。そういったものは、過去のパーソントリップの調査とか、ほかにも、今回の調査でも、どこへ行くのかということで、施設まで限定しているような書き方をしてアンケートをとっていますので、その辺も含めて、全部をやるのはなかなか難しいというところも考えておりますので、どうやってやるかは事務局でこれから考えますけれども、少し深掘りして検討させていただければと思っています。

それから、ルートの話です。今いろいろと不便、西から東、不便だという話がありました。事業者から言わせると、今より長いルートをバスで運行するのはかなり難しいような状況もありますので、これは事業者のほうにお伝えします。あと、事業者部会のほうでも議論していただくように、これは議事録に残して、そちらのほうの部会の中でも反映させていこうと考えています。

それから、ルートについては、先ほど資料3-2で各拠点を結ぶルートということで、拠点間を結ぶルートについても、数字が載っていますけれども、濃いところと薄いところが当然あって、これを将来的にエリアデザインの計画とか、例えば花畑のほうに文教大学が来ます、それから江北地区のほうには女子医大が来ますといった、そんな計画もございますので、そういった計画とあわせて、不便地域を考慮しながら新たな交通網を検討して、そういったところを回せるように。なかなか1本で行くのは難しいところもございますので、そういった拠点のところでも乗りかえができて、東西方向にもスムーズに行けるような、そういったことを目指せばいいかなとは考えております。

谷口部会長 ありがとうございます。

地域を限定して深掘りというのは、多分皆さんが望まれていることだと思って、その深掘りというのは、おっしゃっていたように、どこに行くのかということも考えてということですよ。

深掘りする地域をどう決めるのかというのは、また事務局さんをご検討いただくのだと思うのですが、資料3-1のだけにするのか、それとも先ほど委員がおっしゃっていた5-7とか5-8とか、資料2ではAに入っていたのに、こっちはなくなってしまった地域も入れるのか。その辺の優先順位とか、時間や作業量のことでもあると思いますので、これは事務局さんにご検討いただくとしたいと思います。

ほかに、この件に関してもいいですし、何かご意見があったら、ぜひ。

志自岐委員 資料3の拠点間を結ぶ公共交通網についてなのですが、この拠点というのはどういう……。足立区全体の都市計画とかに基づいて、ここが拠点である、拠点にするというふうにして、この拠点というのは決められたのでしょうか。

例えば六町とか北綾瀬とか、拠点はあちこちあるのですが、先ほども言いましたように西側のところは江北になっていて、これは新しく拠点になったところかなとは思っています。今までとても拠点らしくはなかったところなのですが。全体のデザインとして、こういう拠点の数、拠点地域でいいのでしょうかと思っています。

谷口部会長 事務局さんから何かありましたらお願いします。

交通対策課長 1回目の会議のときにも参考資料ということでお配りしているのですが、これは現物はここしかないのですね。これは現物はここしかないのですね。都市計画マスタープランというのがございまして、その中で地区ごとのこういった拠点を区のほうで定めています。これは、都市計画マスタープランをつくる過程の中で、29年、昨年の10月に公表されましたけれども、実際、

広域拠点と言われるのが北千住の駅周辺。ほかの部分については主要な地域拠点という位置づけになっています。

ほかにも、例えば志自岐委員からお話のあった西側で行きますと、例えば日暮里・舎人ライナーの見沼代親水公園駅も地域拠点になっていたりとか、舎人駅とか谷在家駅についても地区拠点という書き方をされています。大きいところの今回示しているものについては、広域拠点と主要な地域拠点ということで出されているところについて、あとエリアデザイン計画、そういったことも反映して、ここの中には記載しているというのが実態でございます。

谷口部会長 よろしいでしょうか。一応マスタープランに基づいて、将来的な時間軸も入っている拠点の構想ということですね。

志自岐委員 ということは、今ある系統数とかは、現状を示しているのであって、将来こういうところにもう少し太くしたいとかいうことではないということですね。

交通対策課長 そのとおりでございます。現状をまず皆さんにご認識していただいて、あと区の大きな計画、考え方もあわせてご認識していただいて、今後交通のあり方はどうしていけばいいのかということを経験していただくためのたたき台ということでございます。

谷口部会長 ありがとうございます。ちょっとその辺が、わかりづらいといえればわかりづらいですね。資料3-1までは現状で、資料3-2の薄い緑は現状で、赤い点の拠点は将来も見据えたという感じになっていますね。

ほかに。

新井委員 議員の新井でございます。今、拠点という話も出たので、そのことで言うと、足立区がエリアデザインというので進めているそれぞれの拠点を指しているわけですが、その拠点と本来の交通、今審議している交通の拠点というのはまた、

重なっているところと重なっていないところがあって、綾瀬とか江北であれば拠点になり得るのですけれども、花畑のエリアとかいうとまた違う意味の拠点なので、交通網の拠点とエリアデザインの拠点は全て一致するというのではないと思います。

それと、先ほどから話が出ているとおり、どうも最初のアンケートを前提にこの議論が進んでしまっていると感じます。今このようにご意見があって、違う角度でのアンケートも必要だという話も出ておりますし、それぞれ皆さんが公募の方とか各団体の代表の方とか、それぞれを代表しているわけですから、このような中でのもうちょっと議論した意見も斟酌してやるということは大事だと思います。

それと、買い物とか通院とか通学という項目、目的別に一応出してもらっているのですが、この意味が基本的にどこまで勘案されるのかなという気がして。買い物であればバスなのか鉄道なのかとか、通院だったら何なのかという、そういう交通の方法が違うわけでもないわけですよ。鉄道とかバスとかコミュニティバスとか路線バスとか、もう交通の方法というのは決まっているわけでしょう。あと個人的には自動車とか自転車ということになるわけですから、余りこの項目がどこまで意味があるのかという気がするし、通院であっても、その方のかかりつけ医院もあれば、大きな病院に行かなきゃならなければ都心に行かなきゃならないこともあるだろうし、買い物も同じで、デパートに行かなきゃならない人もいれば、その地域にあるスーパーで済む場合もあるわけですよ。だから、この目的別というのはどこまで勘案すべきなのかなという気はします。

それと、地域で言うと、これは足立区だけのという話がさっきありましたけれども、やはりそのとおりで、神明、六木のほうのあれでいえば、八潮に行けばスーパーがありますよ。それと、花畑からちょっと行く

と谷塚に行けるしとか、新田だって鉄道でいえば王子神谷の南北線があって、高速鉄道がつながっているわけですよ。足立区だけで考えてしまうと、足立区内の周辺地区の交通不便性はまた違う角度があるのかなと感じています。

谷口部会長 貴重なご意見ありがとうございます。この目的別というのは、交通移動の代表的な目的ということだったと思うのですが、おっしゃるとおり、これを全部まとめてしまっていいのかという、重みづけも何もしないで単純にまとめているという状況が、これでいいのかというのは、おっしゃるとおり、もう少し考えてもいいかもしれないと思います。

事務局さんから何かございますか。こういう方法が大体一般的なのですかね。

交通対策課長 一般的かどうかというよりは、今回こういった形でやらせていただいております。ただ、先ほどの繰り返しになりますけれども、アンケートの中でも、どこから乗ってどこに行っているか、そういった移動の実態も実はつかめているわけで、そういったことも含めて、先ほど言ったように、目的地が区外の駅だとか、区内の駅で完結している人もおりますし、そういったことは全部データとしてはとっておりますので、そういったことも含めて分析をかけていければと思っています。

谷口部会長 エリアデザインと交通の拠点は必ずしも一致していないというのもおっしゃるとおりだと思っています。多分エリアデザインというのは将来を見据えたということで、交通の拠点は現在という、いずれも多少はあると思うのですが、そういう理解で大丈夫ですかね。

交通対策課長 今お示した文教、花畑地区とか江北地区ですが、恐らく今後環境整備が進んでくれば、交通結節機能、乗りかえとかそういった機能もその地区の中で持てるようになるのだろうと考えておりますので、そういった点では、交通の要

所となるような期待感もあるのですが、そういったことも含めてエリアデザイン計画もこの中に載せているという形で記載させてもらっています。

谷口部会長 ほかに。よろしいでしょうか。

飯田委員 もし次回アンケートをとるのであれば、町会とかとうまく連携をとったほうがもっと細かい、いい数字の資料がとれるんじゃないかな、数値が出るんじゃないかなとちょっと思ったのです。先ほど原委員が言っていたとおり、私、東和に用事があった行ったことがあるのですが、とても不便だったりとか、花畑も六木も、どこも不便は不便なのですよ。

ただ、アンケートを2 - 3のエリアの方とか、あと東も西も不便な人というのはもしかしたらマイナスな考えになって、もうどうせそんなに今さら声を上げても変わらないんじゃないかなという気持ちがあったりとか、アンケートに非協力的な方もいらっしゃるんじゃないかなと思って、そういった面は、ちょっと小さいところというか、町会であつたりでアンケートを1枚でも出してもらおうと、すごくこの数値とかアンケートの結果が変わってくるんじゃないのかなと思いました。

谷口部会長 ありがとうございます。

今回のアンケートの配布は、住民基本台帳から無作為抽出の方法でやったということですよ。そうすると、大体アンケートって高齢者の方がよく答えるのですが、もしかしたら若い方がいて不便なところは答えていないかもしれないですし、ちょっと答えにくいバイアスはあるかもしれないですね。町会を介して配布というのは可能なのですかね。今まで私はやったことがあります。研究としてですが、そういうのは余りされないのですか。

大山幹事 今後こういった地域にどういう形でアンケートをとるのかということは考えていかなきゃいけないかなと思うので

すが、今ご意見をいただいたように、町会にご協力をいただいて、さらなる深掘りというような形でのアンケートも可能なのかなと思いますので、少し検討させていただければなと思います。

谷口部会長 ありがとうございます。

あと、先ほど新井委員がおっしゃっていた、アンケートはアンケートで一般の方々の意見を聞いて定量的に出すもので、この場は代表なので、日本って割とほとんど間接民主制ですので、この場で話し合ったことがとても重いというお話を伺って、本当にそうだなと思っておりますので、アンケートも重要ですし、それと同時に、この場の質的な議論も考慮に入れていただきたいなと思っています。

あとほかに、さっき区切ってしまったのですけれども、資料4ですとか、ほかのコミュニティバスはるかぜの収支ですとか、そのあたりについてもコメントがございましたら、お願いします。

松場委員 公募の松場です。コミュニティバスの収支状況というので、こういった資料をいただいて、本当に参考になるのですが、皆さん事業者の人たちはほとんどが現在これを見る限りでは赤字なのかなという気がするのです。そんな中で、シルバーバスの乗車人員とか出ていますけれども、シルバーバスの収入というのはどういうふうになっているのですか。

事務局 シルバーバスの運賃補助につきましては、東京バス協会というところが行っております、各バス事業者さんに配分しているようなのですけれども、細かい内容については区のほうには情報が伝わってこないという形になっております。

松場委員 それで、B社だけ収支が出ていますけれども、この収支というのは直近の29年度の収支ですけれども、もう長年……、そこまではわかりませんよね、収支がどうなっているか。開設当初はもうかっていたと。ところが、だんだん赤字にな

ってきたとか、そういったいきさつというのはわかりませんよね。

事務局 ヒアリング結果上は、ちょっとそこまで……。今後、追加でヒアリング等をしていきたいなと思っております。

松場委員 ありがとうございます。

野村委員 老人クラブの野村でございます。

今のご質問に関連なんですが、コミュニティバス収支状況調査集計結果でございますが、回答したところが5社のうち2社。その一部がまたごく一部の回答ということになっていますが、全然回答なしというのはどういうあれなんでしょうかね。本当のまさに無回答なんですか。

事務局 収支状況については、数字としては出せませんよということで、その横に備考を書かせていただいているのですけれども、外部に出すようなデータではないためというご回答はいただいた。収支が出せない理由はいただいています。

野村委員 収支状況の、端数までつけて細かく出した社が1社ありますけれども、ここまで細かくはどうかとは思いますがけれども、こういう項目を抜いて、乗車人員とか、あるいは左のほうの乗務員の関係とか、そんなことで全社が一応回答していただければなとは思いました。

交通対策課長 実は、おととい行われました事業者部会の中でも、もっと出せないのかと、具体的な数字をほかの会社さんも出せないのかというお話もある中で、実は事業者部会の部会長のほうからも、なかなか生の数字は出しづらいかもしれないけれども、営業といいますか、利用実態をもう少しわかりやすくするようなものを出せないかというご意見が部会長からございましたので、こういった形で出せるかも含めて、また事業者のほうと調整をして、皆さんにお示しできればと考えております。

野村委員 わかりました。

新井委員 今のご質問に対して、別に事

業者をかばうわけじゃないんですが、要は補助金を出していないから、事業者として公表する義務がないというのが基本線なんじゃないですか。その辺ちゃんと言ってあげないと、このコミュニティバスの人たちが、これを出している人は赤字なんですよ。赤字の人たちが、事業者が頑張っているというのもあるんだから、ちゃんとその説明をしてあげないとおかしいですよ。

それと、でも、あえて出している事業者もあるし、出している事業者と出さない事業者の感性が違いますからね。今の時点で誠意を持ってやる事業者との差をつけるのも大事なので、ここはもうちょっと丁寧に、こういう審議会があるので、できる範囲で出してくれという要請をするのが大切なことだと思いますけれども。

大山幹事 今、新井委員からお話しいただきましたとおり、今回、はるかぜを運営していただいているということで、特に区と各事業者さんが契約関係にあったり、補助金を出したりという関係ではないので、各事業者さんが任意でこういった資料を出していただくかどうかのご判断をいただいた結果とは思っております。

ただ、今回こういう形で、皆様方にもご協力をいただいて、総合交通計画の改定をしていく、また、はるかぜの運営についても、こここのところ減便も続いていて岐路に立っている、こういう状況を踏まえて、再度事業者さんにはできる範囲での資料提供についてお願いをしたいと思っております。

飯田委員 補助金が出ている、出ていないというのは、区民からするとわからないことですよ。今その補助金のお話を言われて、あっ、そうだったなと思ったのですが、でも、区民の方というのは、コミュニティバスはるかぜは足立区が運営しているものだと思っている。委託を受けてこの事業者さんがやっていると思っているので、そのことを事業者さんに伝えてください。多分ほかの出されていない事業者さんという

のは、足立区でコミュニティバスをやっているという箔がついていると思うんですね。それは事業者さんとしてもマイナスの点ではないので、料金、収支はいいとしても、1日に大体利用量がどれくらい、何人いるというのはこの会議には必要だったので、この会議場だけの公開で回答はいただいたほうがよかったんじゃないかなと思います。

区民の方は、この事業者さんたくさんいますけれども、足立区から委託を受けてやっていると思っているので、ここのバスの中でトラブルがあれば、事業者に行くのではなくて区に直接言う方もいらっしゃると思うので、もうちょっと事業者さんにもそういう意識を、区民の方はこういうふうに見ているよという意識をもうちょっと会議で伝えていただければなと思います。

志自岐委員 私は逆だと思っているのです。お金を全然出さないでお願いしてバスを運行していただいているということで、ほかの区、渋谷区だとか港区だとか、お金のある区は100円で乗れるバスが多いのですけれども、ほとんど補助金でやっています。

補助金が全然もらえなくて、赤字で運行していただいているという感じで、箔がつくとかいうようなものではなくて、確かに乗務員も減って、本数を減らさざるを得ないというのが、私、事業者側ではないですけれども、事業者の今の状況だと思うのです。むしろ区民の方は、補助金なしで会社を運営しているんだよということを知ってもらおうほうがいいくらいな感じだと思います。

それとはまた全然話が違いますが、最後のところでこれからMMとか公共交通の利用推進というようなところがあるのですけれども、この3つ出ている地域の参考資料があるのですが、これをやってみて実際にどれくらいバスの利用者がふえたとか、収益が上がったとか、そういうデータはあるのでしょうか。

谷口部会長 モビリティ・マネジメントも初めての話ですが、事務局さんからお願いします。

事務局 資料のほうには記載はしていない部分ではあるのですが、一応公表されている部分にはそういった数字も載っていますので、次回の会議のときにはそういったものもお示ししたいなと思っております。一応こういったことをやることによって、少なからず利用促進の効果が出ているという結果は出ておりますので、その辺も今後の参考になってくるのかなと思っております。

谷口部会長 私、モビリティ・マネジメントが専門なのですが、これはできない人に無理やり変えてもらうのではなく、できる人に変えてもらうというのが、自発的に変えてもらうという施策でして、大体平均して、いいちゃんとしたコミュニケーションをやれば、1～2割くらいの方が行動を変えてくれるのです。交通渋滞って大体5%くらいの方がいなくなったらほとんど解消するので、結構それで効果があるという、少なくとも交通渋滞には効果があって、あと公共交通の利用促進にも、実際に電車の利用者数、バスの乗客数がふえたという事例が多く、世界中で実施されていますので、一応効果はあります。

あと、先ほどの議論で、お金の話なのですが、これから恐らくはるかぜをどうしていくかということをもたあと半年ぐらいかけて考えていくのだと思うのですが、不便なところにはるかぜをふやすということは、もうバス事業者さんにこれ以上の負担をお願いするというのはほとんど無理かもしれないので、そうすると、区民の税金を投入していいのかという議論にこれからはなっていくと思うので、そこも踏まえてこれ以降は皆さんで考えていかなきゃいけないんだなというふうに、今の議論を聞いていました。

はたの委員 区議会議員のはたのです。

先ほどから収支の結果の報告を出していただいたということで、これまでもはるかぜ運営事業者については赤字だということが、具体的にこうやって数字が出ると……。特にB社というのは区内事業者でもありますし、1路線で年間で1,000万からの赤字ということだと、非常にそういった中で公共交通を支えるために頑張っているのだなということが数字からもわかるのかなと思うんですね。今後については、この交通事業者の経営も含めてどう支えていけるのか、そして路線を維持して区民の交通利便性を確保していくのかということだと思います。

今後の利用者促進ということであれば、私もちょっといろいろ調べたら、都営交通、都営バスなんかは乗り継ぎサービスというのがあって、バス停間で一定時間以内であったら乗りかえて割引を使えるみたいなことがあるというのを知りまして、はるかぜとか区内の交通網についても、事業者が違うのでなかなか難しいかもしれないのですが、そういうことも含めて事業者に対してお願いをしていくことも必要なのか、利用促進ということでは。

それと、実は私、大谷田に住んでおりまして、実際に区役所に来るときは大体自家用車で来ているのですが、どうしても公共交通を使って来なければいけないときとかがありまして、そうすると、普通に行くと1回バスに乗って、先ほどお話を聞いた綾瀬駅へ行って、電車に乗って梅島から歩くか、また綾瀬駅でバスを乗りかえるかというふうな、普通に考えるとそうなのですが、実は途中のバス停を乗りかえるという手段を使うと、大体バス停間100mくらい歩くとほかのバスに乗れる。東武バスに乗ってちょっと歩いてはるかぜに乗るとすると時間が短縮できるというのがありまして、なかなかそういう路線間の乗り継ぎというのが一般の区民の方には知られていない部分もあると思うので

すね。

結構シルバーパスを利用している方のお話を聞くと、どうやったらシルバーパスだけで目的地まで行けるのかということを知るという研究しながら、それも楽しみなんだみたいなお話を聞くので、そういう公共路線間の乗り継ぎをどういうふうに乗継ぐと、例えば綾瀬から竹ノ塚の駅までどうやったら早く行けるかみたいなことを区民の方にお知らせするようなこともすると、利用促進にもつながるんじゃないかなと思います。

谷口部会長 ありがとうございます。おっしゃるとおり、乗り継ぎサービスってとてもいいアイデアだと思います。複数事業者さんの調整ってやはり難しいと思うので、事業者部会をきっかけに仲よくなってもらってとか、そういうふうになればいいなと思います。

あと、基本的にバスを便利にするためには、みんながバスに乗らなきゃいけないというのがありまして、できればみんながバスに乗れば、収入が上がって、もっと便利にできるという、正のスパイラルになっていくので、それを両方、システムをちゃんと使いやすくして、利用促進もして、みんな乗れるようにして、またもっとシステムが便利になってというサイクルができればいいですね。

ほかに。

鈴木委員 公募委員の鈴木と申します。コミュニティバスはるかぜの運行経路図を見させていただいて、はるかぜってこういうルートを走っているんだなと改めて感じました。その中に今の交通が通っていないところなどを地図で描かれてはいますけれども、このはるかぜの路線図の中に、細かくは描かなくていいので、路線バスのほうの経路も描いていただくと、ああ、ここは本当にいろいろなコースのバスが通っているけれども、全くこちらは通っていないんだなというのが改めてわかると思うので、

できれば路線バス、大型バスのほうの路線図も、細かくは停留所を描かなくていいので線であらわしていただくと、会議の中の資料としてわかりやすいんじゃないかなと感じました。

谷口部会長 そういう路線図はあるのですか。

交通対策課長 はい、あります。

谷口部会長 あるんですね。

交通対策課長 多分皆さん方にお配りしたかと思うのですが。

鈴木委員 重ねていただくとわかりやすいかなと。

交通対策課長 はるかぜも路線バスも全て網羅したのが載っております。

鈴木委員 入っているんですね。失礼いたしました。ありがとうございます。

原委員 委員の原ですけれども、収支のほうに関連して私の思いなのですけれども、バスに乗りたいたいと思っても、本数がすごく少ないのですね。1時間に1本とか、30分に1本なので、つい乗りたいたいけれどもタクシーで行こうとか、自家用車で送ってもらうとかって、そういうふうになってしまいますので、本数をもう少しふやしてもらったり、あと、そこに行くまでぐるぐる、ぐるぐる回ってはるかぜは行くので、もう少し経路をまた変えた、同じ目的地に行くのでも、もう少し短時間で行けるルートを走らせてもらうとかとすれば利用者がもっとふえると思いますので、利用者がふえれば収支も出ると思いますので、意見です。よろしくお願いします。

谷口部会長 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。

廣瀬委員 公募の廣瀬と申します。このコミュニティバスの運行経路図で、竹の塚の東のほうの花畑のほうが、はるかぜとか路線がないですよね。この辺は既存の路線で充実しているので、コミュニティバスがないということなんでしょうか。

谷口部会長 事務局さん、今、路線図で

どうなのですかね。竹の塚あたりは普通の路線バス……。

新井委員 では、花畑に住んでいる……。路線バスはある程度は通っているのですが、ここの地図に描いてあるとおり、交通空白地域の中の上位なんですよ。先ほどから問題になっているコミュニティバス事業者が、今、補助金も出ていませんので、出てくれとお願いしても出られない。採算が合わないと。コミュニティバスを走らせても採算が合わないと言われてしまっているんですよ。それで、こういう審議会を通して何とか区にやってくれということをやっている、そういう状態です。

廣瀬委員 ただ、結構住宅がふえていますよね、ここは。それでも赤字でだめだということなんでしょうか。

新井委員 1事業者の情報ですが、そういう、ちょっと採算が合わないという状態でしたね。

廣瀬委員 ありがとうございます。

もう一つありまして、資料の4ページなんですけど、買い物、通院、通勤・通学と分かれていますけれども、通勤・通学は大体都心のほうに通勤する方が多いかと思うのですね。にもかかわらず、4-1と4-2は鉄道の不便度が高くて、5-7と5-8のほうは鉄道の不便度が出てこないのですけれども、同じようにこれは舎人新線とTXのほうの新しいエリアだと思うのですけれども、4-1と4-2がこの比率が29%、40%出てきているというのは、綾瀬始発から北綾瀬始発に今年度中に変わりますよね。その影響も多少あるんでしょうか。

谷口部会長 事務局さんからご回答いただけますか。

交通対策課長 北綾瀬の始発化の影響があるかというご質問ですけれども、多分、当時とった段階でそこまで地域の方々が自覚していたかということだと思いますね。「しょうぶまつり」等でいろいろと地

域の方とお話をする機会がございましたけれども、今年の「しょうぶまつり」とことしの「しょうぶまつり」を比較、同じことを大体聞いているのですけれども、ことしはほとんどの方が認知されています。ただ、今年の段階では、始発化になるということをも十分にまだ区民の方がご存じでない方もいらっしまったかなと思っていますので、そのアンケート結果にそこまで十分に反映されているかということ、それはないんじゃないかと思っています。

廣瀬委員 ありがとうございます。

谷口部会長 ほかに。最後に言い残したみたいなことがあったら。

飯田委員 資料4の「公共交通の利用促進の必要性について」のハード面、問33の質問に対して、何を改善しても利用することはない、18%って。この18%の回答の人に、じゃあどうしたらって逆にさらに質問をしてほしいくらい。18%って割と多いし、何を改善してもというのはどうしてだろうってすごく資料を見させていただいたときに思ったのと、あと、次回以降なのですけれども、タクシー業者さんとの連携の利用は、コミュニティバスはバス業者さんが赤字ということなら、ちょっと連携していただいたりとか、オリンピック間近でタクシーの乗り合いとか今すごくなっていると思うので、足立区内限定で例えばタクシーの乗り合いをアプリだったりネット予約だったり電話予約で、例えば花畑からアリオまで行くんだけど乗る方って、予約が入っていますよと、途中でここ拾いますよとかいう、ちょっと細かいアイデアなんかが発展したらすごくいいんじゃないかなと思います。

谷口部会長 ありがとうございます。何か関連して。

志自岐委員 とりあえず今回はバスの話をしていて、そのほかの多様な交通手段の活用というのを次回やるので、多分その話は次回ぐらいの話になるのかなと思っています。

ます。

バスを利用しづらい、バスを使っていない人って、抵抗がすごく大きくて。というのは、はっきり言ってわからない、いろいろなことがわからない。どれくらい時間がかかるのかわからない。目的地はわかるけれども、その間どういうところを歩いていくのかわからない。すごくいろいろなことがわからないんですよ。使っていないバス路線に乗るのは怖いです。

だから、前もってすごく勉強するか何かしないと乗れないのですが、必ずしもインターネットがいいとは思わないのですけれども、そういうのが、ここからここへ行きたいといったときに一発でぱんと、バスでどういうふうに行ったら一番近いよ、あるいは鉄道を途中で挟んでこうやって行くのが一番早いよとか、楽だよとか、安いよとか、そういうのが、足立区内の乗りかえ案内みたいなのができたらいいなと思っています。

谷口部会長 ありがとうございます。「何を改善しても利用することはない」という方をどうするかというのはすごく大きい問題で、私の意見なのですけれども、この人たちを本当に変えるのは大変なんですよ。この人たちにバスに乗ってもらうのってコストが高いので、とりあえずおいておいて、そうじゃないところから始めようという考え方は一つあるんじゃないかと思っています。

あと、タクシー事業者さんのは、おっしゃるとおり、次回以降で、連携は必ず必要だと思いますし、Uber はちょっと今日本では違法ですが、アプリですとかそういうことも考えられますし、経路探索の NAVITIME とかがありますけれども、そういうのとも一緒に連携して。足立区さんはバスの情報を全部渡しているのですかね、検索サイトに。渡せば載せてくれるはずなので。バス事業者さんに聞いたほうがいいのですか。

事務局 各バス事業者さんが独自にやっておりますので、何社さんかは提携してや

られているところもありますけれども、全部が全部やっているわけではない。

谷口部会長 もしそれが全部になったら、本当に民間事業者さんがそれをやってくれると思います。

中島委員 1点意見なのですけれども、最初の不便度の話であったりですとか、コミュニティバスの収支状況の調査集計結果もそうなのですけれども、多くの情報で正しく分析をしていかないと、今後、例えば税金を投入するであったり、方向を変えるみたいなお話を、私たちもなかなかこれがいい、あれがいいという議論がちょっとにくい部分があるのではないかなと思っておりまして、今後いろいろさらに磨かれるところはあると思うのですけれども、ぜひそれは……。1件だけの収支で、この会社だけ1,000万赤字だったからというので、それだけで判断するというのはもちろんできないと思いますし、多くの情報をよりいただけたら非常にありがたいと思います。

谷口部会長 ありがとうございます。収支も、回収資料とかにしてもいいと思うので、できれば出していただきたいなと思います。

もう時間が過ぎてしまいましたが、もし最後にこれだけは今のうちに申し上げたいということがあれば、お願いします。よろしいでしょうか。また7月の下旬にもあると思いますので、それまでにまた何かあったら事務局さんにお伝えしてもよろしいですかね。

それでは、本日の審議については以上で終了となります。活発な議論を本当にありがとうございます。一旦事務局さんに司会をお返しします。

交通対策課長 谷口部会長、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。次回は7月20日(金)を予定しております。部会員の皆様には

近々開催通知をお送りさせていただきますので、ご確認いただきますようお願い申し上げます。

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ご提出いただいていない方は、大変お手数でございますが、受付におります事務局職員までお声かけいただき、ご提出をお願いいたします。

また、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、これも受付にて職員にお声かけください。

本日はお忙しい中お時間いただきまして本当にありがとうございました。お忘れ物なきよう、お気をつけてお帰りください。ありがとうございました。