

**足立区総合交通計画改定協議会
第4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4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7月18日(水)		
開催時間	午前10時00分開会～午前11時37分閉会		
開催場所	足立区役所12階 1205C会議室		
出席者	岡村 敏之 部会長	村上 基宏 委員	工藤 真紀 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	富川 浩光 氏 (栗原夏樹委員代理)
	佐久間 洋行 委員	鈴木 あきら 委員	いいくら 昭二 委員
	長澤 興祐 委員	川口 弘 幹事	土田 浩己 幹事
欠席者	木津 和久 委員	小瀧 正和 委員	石井 貴史 委員
	吉浦 宏美 委員	樽澤 正人 委員	勝田 実 幹事
	中村 明慶 幹事	大山 日出夫 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】多様な交通手段の活用について 【資料3】超高齢化社会に対応した交通サービスについて 【資料4】改定計画の基本方針・目標(素案)について 【参考資料】多様な交通手段の活用について 【参考資料】超高齢化社会に対応した交通サービスについて 【参考資料】アンケートの配布状況について 【参考資料】地域別の移動実体について 【参考資料】はるかぜ利用状況等の推移について		
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4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いたします。

本日は、大変お暑い中、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、前回に引き続き、事業者部会単独での開催となります。事業者の皆様からは、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、よろしくお願いいたします。

前回の会議から、区の政策経営部長の異動がございまして、それに伴い幹事の変更がございまして、大変恐縮ではございますけれども、本日は他の業務で欠席となっております。最新の名簿をお配りしておりますので、ご確認ください。よろしくお願いいたします。

続きまして、本日の資料についてご確認ください。次第と資料等につきましては、あらかじめ発送させていただいております。お送りした資料とは別に、前回部会等で出たご意見の対応ということで、お席に「席上配布資料」ということで、A4で折り込みになっておりますけれども、配布させていただいております。そちらもあわせて、本日の資料について、ご確認をさせていただきます。

事前にお配りした資料としましては、資料1で「計画改定スケジュールについて」、ページを付番していますので、1ページです。資料2が「多様な交通手段の活用について」ということで、2ページから6ページまでになっています。資料3が「超高齢社会に対応した交通サービスについて」というもので、7ページ。資料4が「改定計画の基本方針・目標(素案)について」、8ページです。参考資料ということで、別

綴じになっておりますけれども、「多様な交通手段の活用について」、「超高齢社会に対応した交通サービスについて」ということで、6ページまでの資料を事前にお配りしております。本日、席上配布した資料につきましては、「アンケートの配布状況について」以降、7ページから14ページまで付番したものがございますので、ご確認をお願いいたします。もし資料に過不足等ございましたら、会議の途中でも構いませんので、事務局までお申し付けください。よろしくお願いいたします。

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写真撮影させていただきますので、これについてもご承知お祈りいたします。

本日は、お手元でございます次第に沿って会議を進めさせていただきます。

まず初めに、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存じます。

岡村部会長、よろしくお願いいたします。

岡村部会長 皆様、本日もよろしくお祈りいたします。

第4回になってきましたので、大分資料も出てきたということでございます。ご討議を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。岡村部会長、よろしくお祈りいたします。

岡村部会長 それでは、次第に従いまして順にお願いしたいところですが、2、3、4を一括でご説明をお願いいたします。

事務局 それでは、次第2の「計画改定スケジュール」について、事務局の小松からご説明させていただきます。着席してご説明させていただきます。

「資料1」と記載されたA4縦紙の資料をご覧ください。資料のページ番号は1ページであります。

こちらの資料でございますが、計画改定のスケジュールをお示ししております、本日の部会では、グレーの色をつけておりますの「多様な交通手段の活用について」、の「超高齢社会に対応した交通サービスについて」、の「改定計画の基本方針・目標（素案）について」、以上3つの項目について、本日ご審議をいただきたいと考えております。

資料1の説明については以上となります。

次に、次第3の「多様な交通手段の活用について」、資料をご説明させていただきます。

「資料2」と記載されたA3横の資料になります。ページ番号は2ページになります。

こちらの資料でございますが、多様な交通手段の活用を考える上での対象とする地区の選定について、資料を整理いたしました。前回の部会では、地区ごとに不便度と対策方法の分類をお示しさせていただきましたが、その中では不便度をA、B、C、Dに分類しまして、そのうちAとBについては、不便度が高い地域として整理をさせていただきました。不便度の高いA、B地区については、バスの需要が相対的に高い地区は対策方法分類として、バスを検討する地区として整理したところです。

一方で、バスの需要が比較的低い地区につきましては、バス以外の方法を検討する地区として、対策方法分類として整理いたしました。

左下の地図をご覧ください。前回の部会でもお示ししました不便度の分類図を掲載しておりますが、赤い点線で囲んだ地区が不便度A、Bに分類された地区になります。

次に右下、対策方法の分類図でございますけれども、赤で網かけをしている地区が対策方法分類の地区になります。バス以

外の多様な交通を考える地区としては、この分類の地区を対象として検討していきたいというふうに考えております。

2ページの説明は以上となります。

続きまして、3ページの資料をご覧ください。3ページもA3横の資料になります。

こちらの資料でございますが、バス以外の多様な交通手段として、どのようなものを想定して選定していくかということについて整理をしております。

上の段の赤線で囲んだ部分でございますが、バス以外の交通手段として、大きく公共交通関連と自転車関連といった区分が考えられます。

まず(1)の公共交通関連でございますが、先ほどご覧いただいた分類の地区は不便度が高い地区となっているものの、バスの需要が区の平均と比べて低くなっているというような地区でございますので、バス以外の交通手段としては、例えば乗合いタクシーであったり、デマンド型の交通などの検討が考えられるかと思えます。

次に、右側の図をご覧ください。こちらは国土交通省の資料からの引用となりますが、利用者の特性と輸送密度から交通手段を整理したものでございまして、右上に行くに従いまして、多くの人を輸送できる交通手段となっております。

この図を見ますと、路線バスやコミュニティバスは、右上にある鉄道に次ぐ輸送手段となっており、ある程度の輸送需要が見込まれる場合に用いられる手段として位置づけがされております。バスに見合う程度の需要が見込めないような場合には、より小規模な輸送を担う乗合いタクシーなどの手段が用いられるようなイメージとなります。

次に、(2)の自転車関連でございますが、足立区は都内と比較しても平坦な地形が広がっておりまして、自転車利用の観点から見ましても、大きな強みがあるというふうに考えております。全国的な流れと

いたしましては、昨年、平成29年5月に自転車活用推進法が施行されておりまして、自転車利用の効果として環境に優しい側面であったり、健康面での効果に加えて災害時の機動性など、多くの効果が期待されているところがございます。

資料の一番下には、ご参考として、先般、区のほうで実施いたしました区民アンケートの結果を記載しております。買い物、通院、通勤・通学の交通手段別の利用状況を聞いておりますが、緑色に着色したところが自転車の利用割合を示しておりまして、自転車の利用割合が1番ないしは2番目に多くなっている状況でございました。

以上のことから、多様な交通手段の検討では、自転車の活用も含めまして検討を進めていく必要があると考えております。

3ページの説明は以上となります。

続きまして、4ページの資料をご覧ください。4ページもA3横の資料になります。

こちらの資料は、多様な交通手段の事例として、デマンド型交通と乗合いタクシーの事例をご紹介します。

まず、資料左側の のデマンド型交通の事例ですけれども、こちらは千葉県柏市で実際に運行されているカシワニクルという交通手段でございます。一番下に写真を載せていますけれども、通常のセダン型のタクシー車両を用いておりまして、特徴としては、事前に乗車場所、降車場所であったり時間を予約して運行区域内を移動するシステムとなっております。

この運行区域としましては、一番下にカラーの図を載せておりますけれども、以前はコミュニティバスが運行していた区域ということでして、コミュニティバスの廃止に伴いまして、その代替として柏市が新たに導入した交通手段となります。

なお、利用料金でございますけれども、同一区域内は300円、区域間を移動する場合は500円といった料金設定となっております。

次に、右側の の乗合いタクシーの事例でございますが、こちらは葛飾区で運行されている、さくらという交通手段となります。こちら一番下に写真を載せておりますが、ワンボックス型のワゴン車を用いておりまして、綾瀬駅 小菅駅を結びまして、東京拘置所を反時計回りで回る循環ルートとなっております。特徴としましては、決められた経路を、決められた運行ダイヤで走行する仕組みとなっております。こちらの乗合いタクシーさくらも、以前は路線バスを運行していた区域を対象としておりまして、バス路線の廃止に伴い、交通を確保するという目的から導入された交通手段となっております。

料金ですけれども、大人は一律で200円となっております。記載はございませんが、子ども料金は100円で設定されております。

4ページの説明は以上となります。

続きまして、5ページをご覧ください。

5ページもA3横の資料になります。

こちらの資料も、先ほどの事例紹介の引き続きとなっております。まず資料の左側ですけれども、 の乗合いタクシーの事例でございますが、左側は群馬県前橋市で運行されているマイタクという交通手段となります。乗り方としては、通常のタクシーと同様でございます。相乗りをすることを条件として、1人当たり最大で1回500円を行政が助成するという形をとっているようです。利用対象者は市内に住んでいる方を対象としておりまして、65歳以上で運転免許のない方であったり、身体障害者の方であったり、運転免許証を自主返納された方々、あとは75歳以上であれば誰でも登録をすれば利用が可能というシステムをとっております。

特徴としましては、運行エリアは市内全域を対象としておりまして、乗車もしくは降車地が前橋市の市内であれば、助成の対象となるという仕組みでございます。

次に、資料の右側でございますが、国土交通省で行われました実証実験の取り組み事例でございます。こちらは今年の1月から3月にかけて実際に実証実験が行われておりまして、利用者は携帯電話のアプリを用いて配車を予約し、同じ方向に向かうお客様同士を結びつけるといったシステムとなっております。国土交通省では、現在この実験結果を検証しておりまして、今後の制度化を検討している状況だと聞いております。

最後になりますが、右下でございます。東京都港区の乗合いタクシーの実証実験の事例について、若干記載をしてございます。こちらは本年6月から8月末までの期間で実証実験中ということございまして、地形的に高低差のある白金・白金台地区を対象として、お住いになっている特に高齢者の方々の交通の足として、新たに港区で検討している事例になりまして、こういったことが今行われているような形になっております。

5ページの説明は以上になります。

続きまして、6ページの資料をご覧ください。6ページの資料もA3横の資料になります。

こちらの資料でございますが、前のページまでは、バス以外の交通手段を検討する地区に対して、多様な交通手段の活用ということで、事例を含めご説明をさせていただきました。こちらの資料では、地域の交通不便を解消するために、その地域にふさわしいバス以外の交通手段を選定し、実現に向けて進めていくための検討の流れ、スキーム(案)について、ご説明させていただきます。

資料の左側をご覧ください。地域ニーズ、実情に合った交通手段を検討していくためには、地域の中で組織を立ち上げ、必要な交通手段を関係者が協力して考えていくようなスキームが有効ではないかというふうに考えております。

具体的な流れでございますが、まず の地域が組織を立ち上げます。そして の実態調査、 の地域が抱える課題の把握・検討を行っていきます。そして の移動手段を確保するための方策を検討し、その地域にふさわしい交通手段が何なのかということを考えていきます。そして の運行計画を検討した上で、 の実証実験を行いまして、 の評価・必要に応じて見直しを行った後に、 の一定の基準を満たしたものについては、本格的な運行に結びつけていくといったことが、大まかな流れになるかと考えております。

ここで、地域を立ち上げる組織体の構成についてでございますが、赤い枠のところの地域と青い枠の交通事業者、緑の枠は行政といったものが考えられます。特に赤い枠の地域の中には、区民を初めとして企業や病院、大学、NPO法人など、多くの関連団体の参画をいただきながら検討を進めていくことで、その地域にふさわしい交通手段を検討する基盤がつけられるものと考えております。

地域の視点と交通事業者、それぞれの視点から、地域にふさわしい交通手段やその運行計画について、意見を交換しながら検討を重ねていきまして、また行政の役割としましても、運行計画検討のサポートを初めとして、利用促進策の検討であったり、支援のあり方の検討を行っていくことが、行政としても必要ではないかというふうに考えております。

こうしたスキームの中で検討を行っていくことによりまして、地域にふさわしい新たな交通手段の実現、実効性を高めていくことができるのではないかというふうに考えております。

6ページの説明は以上になります。

事務局 それでは引き続き、次第4「超高齢社会に対応した交通サービス」について、事務局の古賀から説明させていただきます。座って説明させていただきます。

資料3、7ページをご覧ください。高齢者等の交通手段としましては、前段の多様な交通手段でご説明した交通手段の導入検討も大きな対策となると思っておりますが、ここではそのほかの求められる交通サービスを説明させていただきます。

まず、左上の灰色の網かけ部分になりますが、足立区の高齢者や障がい者、子ども・子育て計画において、実施すると示されている交通に関する事業を整理しました。事業としては、公共交通機関のバリアフリー化や移動しやすい歩道の整備を進めることなどが位置づけられています。

また、資料の右側になりますが、アンケート調査で交通のさらなる利便性向上のため求める目標や施策を高齢者、身体的移動困難者、子育て世帯ごとに右側のグラフで示しております。赤線で囲まれた部分が、高齢者等の計画で示された事業と重なる部分になっております。アンケート結果からも、他計画で示す事業は高齢者などにとって必要な交通施策と考えられますので、改定計画でも事業として位置づけが必要と考えられます。

また、高齢者等の求める交通施策の中に、赤枠で囲む自転車関連が多く求められている傾向があります。自転車が安全に走行できる道路の整備や自転車の走行マナー向上など、自転車施策についても当計画に位置づける必要があると考えられます。

最後に、参考になりますが、左下の部分をご覧ください。こちらは65歳以上の一般高齢者の買い物に関するアンケート調査結果を記載しております。買い物に行く移動手段としましては、徒歩が半数以上となっております。不便を感じる内容としましては、「バス等の交通手段がない」という回答は、赤枠で示すとおり3.5%で少なくっており、交通手段以外の不便解消が多く求められている状況です。

次第4の説明については以上です。

続きまして、本日席上に配布させていた

だきました資料について、ご説明させていただきます。

「席上配布資料」と書かれました「第3回事業者部会、利用者部会の意見等に対する資料について」をご覧ください。前回、部会でいただいた意見3つについて、現時点で整理できた資料をお配りさせていただきました。

初めに、「アンケート結果が少ない地区がある」というご意見についてになります。次のページの参考資料7ページをご覧ください。

アンケート配布先を丸で図示しております。その中で、回答のあり・なしを色分けしております。ピンク色が回答あり、緑色が回答なしになっております。

配布の考え方としましては、各地区を相対的に比較できるように、各町丁目の人口比率や空白地域、居住者を考慮して配布しております。

図を見ますと、まとまって回答がある地域もあれば、回答がない固まりの中に1つだけ回答があったりと、回答のあり・なしがさまざまという形になっております。現時点では、回答のあった意見を適切に捉えていくことが大事かと考えております。

次に、参考資料の8ページをご覧ください。

不便度の高い地区などの居住者が、どこに移動しているか分析が必要というご意見につきまして、30の地区別、買い物などの目的別に、どの方面へ移動しているかをあらわした資料を作成しました。

まず、図の見方になりますが、青丸が居住地域内の移動で、買い物などの目的を完結させている移動者数をあらわしております。円の大きさが移動者数の大きさをあらわしている状況です。

また、黒い矢印につきましては、居住地域外への移動をあらわしており、線の太さによって移動者数の大きさをあらわしております。

初めに、買い物に関する移動ですが、葛飾区など区外への移動も見られますが、青丸が各地域ごとに点在するとおり、居住地域内での買い物が多くなっているという状況です。

地域外に出て買い物をする人の移動先としましては、黒い矢印が多く集まっている西新井駅がある2 - 5の地区や北千住駅西口の1 - 5の地区が多くなっております。

主な買い物先としましては、2 - 5の地区ではアリオや東武ストア、1 - 5の地区では丸井やルミネが主要な買い物先となっております。

次に、参考資料の9ページをご覧ください。通院に関する移動実態です。青丸で示す居住地内での移動や、黒矢印で示す地区外からの移動先は、大きな医療施設がある2 - 5や3 - 3が多くなっているという状況です。区外への移動についても多く見られ、大規模医療施設がある区への移動が見られるという状況となっております。

次に、参考資料の10ページをご覧ください。通勤・通学に関する移動実態です。区外への移動が多くなっております。都心方面が多く、中でも千代田区が多いという状況でした。青丸で示す居住地内での移動や、黒矢印で示す地区外からの移動先は西新井駅周辺の2 - 5の地区、綾瀬駅周辺の3 - 2、3 - 3地区が多い状況です。

目的別の移動実態は以上になります。

今回は移動元と移動先を単純に図示しましたが、今後は交通手段別の移動実態の分析や地区別の移動実態の特徴など、把握が必要になってくると考えております。

次に、参考資料の11ページ、A4縦の資料をご覧ください。バス事業者の厳しい状況を可能な範囲把握することが必要というご意見について、はるかぜの利用状況等の推移を整理いたしました。

足立区では、はるかぜ運行事業者と覚書を平成17年度に結び、毎月の総利用者数とシルバーパス利用者数の報告を受けてお

ります。このデータをもとに、利用者の推移と運賃収入の推移を事務局で独自に作成いたしました。11ページで次ページ以降のグラフの説明をまとめておりますが、参考資料12ページでグラフのご説明をさせていただきます。

また、14ページに、はるかぜの路線図がありますので、そちらも参考に見ていただければと思います。

まず、はるかぜ乗車人員の推移についてご説明いたしますので、12ページをご覧ください。

12ページ左上のはるかぜ1号、西新井・綾瀬線でご説明いたしますと、青で示すグラフが1年度の総乗車人員になります。そのうち赤色で示すグラフが、シルバーバスの乗車人数になります。緑色の折れ線グラフは、乗車人員に対するシルバーパス乗車人数の割合を示しております。

この1号では、平成18年度は、青いグラフで示すとおり、60万人以上乗車があったのが、平成29年度は約50万人になり、総乗車人数が減少しております。

これに対して、シルバーパスの利用者数が、赤いグラフで示すとおり微増しているため、平成18年度当時、シルバーパスの割合は約30%に対し、平成29年度の時点では、約40%近くがシルバーパス利用者となっております。後ほどご説明させていただきますが、このことにより現金による収入が減少しているという状況になっていきます。

なお、はるかぜ3号、資料右上の西新井・舎人線に関しましては、グラフの種類が異なりますが、これは事業者さんからのご要望があり、平成18年度を100としたときの増減率をお示しさせていただいております。

また、はるかぜ2号については、事務局の事業者さんへの資料提示の可否の確認依頼が遅くなったため、現在社内で検討中であるということから、今回の資料には盛り

込めませんでした。大変申し訳ありませんでした。

ほかの路線を見ますと、総乗車数は減少または横ばいとさまざまですが、緑色のシルバーパスの利用割合が高くなっているという傾向があります。

次に、参考資料の13ページをご覧ください。運賃収入の推移をグラフ化しております。

資料左上のはるかぜ1号でご説明させていただきますと、黒いグラフが運賃収入の推移になっております。算出方法としましては、総乗車数からシルバーパスの乗車数を引いた乗車人員に、運賃210円を乗じております。

運賃については、定期利用や回数券、子ども料金利用などがございますので、210円より低い額になると想定されますが、区では1人当たりの現金収入額が不明のため、一律210円としました。

1号では、黒い棒グラフで示すとおり、平成18年度は約1億円あったのに対し、平成29年度は約7,000万円となっております。

また、グラフ上、青い棒グラフと赤い棒グラフがありますが、これは平成18年度または運行開始年度と各年度を比較して、プラスになっていれば青のグラフ、マイナスになっていれば赤のグラフで表記しております。1号に関しては、平成19年度は若干のプラスですが、それ以降の年度では毎年度マイナスという状況になっております。平成29年度では、平成18年度と比較して約3,000万円収入が減ったという状況になっております。

最後に、今回お示ししました12、13ページの資料については、あくまでも足立区での試算というものになります。

当日配布資料の説明については以上になります。

岡村部会長　ということで、議事4まで、一通りご説明をいただきました。最後に参

考に出していただいた資料をまとめていただきまして、また、事業者の方もご協力いただきまして、どうもありがとうございました。お礼申し上げます。

それでは、2、3、4を、特に順番を設けませんので、ぜひご発言をいただければと思います。いかがでしょうか。

上田委員　京成バスでございます。お世話になっております。

資料の2番、6ページのところで、若干細かいところになるかと思うのですが、一番上のタイトルのところで、バス交通、路線バスであったり、コミュニティバスはるかぜでは対応が困難な地域に関して、その前段では、鉄道があって、路線バス、コミュニティバスがあり、そこで対応し切れない部分については、より小さな交通規模になるということで、乗合いタクシーであったり、そういう方向にだんだんだんだんシフトしていくというような国交省の指導に基づくご説明があったかと思うのですが、その中で地域の取り組みのところで、～のところで、バス停の位置、運賃ということで、ここでまたバスという記載が出てきてしまうところが、若干整合がとれないのかなというふうに考えておりました、事務局としてバス交通で対応が困難なところのバス停というのは、先ほどの乗合いタクシーの乗車位置を指定する場所という意味かと思うのですが、文言としてちょっとお考えいただくといいのかなというふうに思いました。それが1点でございます。

以前からこの会、利用者部会と合同でやっていたときから意見等は出ていたところでもありますけれども、この6ページの評価・見直し、実証運行等をした上でということかと思っておりますけれども、採算性の部分ですね。事業者部会ということなので、事業者の立場として少し申し上げさせていただきまして、例えば今回ご説明いただいた流れの中で、4ページの右側で葛飾区のほ

うで乗合いタクシーさくらということで、こちらは日立さんのほうでやられている運行になります。実は弊社、京成バスでも千葉県の船橋市でコミュニティバスの一部として、こういったワゴン車を使いまして、乗車人数がもう少し多くて、お客様は11人まで乗れるのでバスという位置づけでやっておるのですけれども、車両がどんどん小さくなっていきますと、採算性に実は相反する部分が相当出てまいります。乗れる人数に限りがありまして、通勤・通学を含めて朝夕のラッシュ時間帯には乗り切れない方が出る一方で、乗車人数の上限は非常に低くなるので、収支で見たときには、概算の計算になりますけれども、50%行くか行かないかぐらいになってしまうというのが実例として弊社でも持っております。

こういった事例の中でも、いずれも補助額あるいは委託費に関して、当然行政のほうも予算がある関係というのは承知しておりますけれども、上限額があるというふうになってまいりますと、どうしても事業者としては、赤字のままでこれを維持できるのかと。これが公共交通という位置づけの中では、継続性、持続性というところをどう見ていくのだという問題に、どうしても紐づいていくかなというふうに考えております。事業者とすれば、補助金、助成金をもらえれば、それでいいというわけではなくて、やはり行政、あるいは地域と共生していくという考えの中においては、税金を投入し続ける、行政として固定費を出し続けるということも、余りいいことではないというふうに思っていますので、その辺の採算性だったり、事業の継続性というところをこの中にどう落とし込んでいくかというのは、非常に大きな課題なのではないかなと思っていますので、一応意見として述べさせていただきます。以上です。

岡村部会長 ありがとうございます。事務局から何かご発言やコメントがあれば。

交通対策課長 事務局からということな

のですけれども、非常に貴重なご意見だったと今感じております。実態としていろいろな自治体にもヒアリングをかけていく中で、どこの自治体も同じようなことで困っているというか、いろいろ考えてはいるのですけれども、なかなか抜本的な対策を打てないというところは感じています。本当に持続性、継続性、そういったところが重要視されてきますので、区民の皆様にはちゃんと情報発信しながら、しっかりと理解してもらった上で、新たなスキームについては固めていければというふうに考えております。

それから、バス停位置、運賃等について、冒頭でご意見のあった件については、まさしくそのとおりでございます。

ただ実際には、今回、多様な交通手段ということで、バス交通では対応が困難な地域に対しては、こういったことをやろうということでご提案しましたけれども、もしかすると、バス交通を入れたいところ、もし入れられる可能性があるところでも、こういったことで地域に入りながらやっていったほうがいいのではないだろうかという議論も、実は事務局の中、先生方などともしているところです。最終的な枠組み、こういったことの仕組みを、どの地区で、どの地域で当てはめていくのか、実践していくのかということについては、これからまだ協議会は時間がございますので、その中で議論させていただいて、皆様のご意見を頂戴しながら決めていければというふうに考えております。

岡村部会長 ありがとうございます。今のご回答の中で言うと、この6ページで「バス交通（路線バス・はるかぜ）」とわざわざ書かれているというのは、恐らくですけれども、今までの取り組みとは違う形でやらないと導入が難しいだろうと思われる地域ぐらいに、かなり緩やかに読んでいくという理解でいいわけでしょうね。

とすると、ここで行うのが、いわゆるデ

マンド型とは限らず、結果的にコミュニティバスのような形のものが入るとしても、今ご発言があったように、地域の組織ということも含めての資料という理解でよろしいですか。なので、今日の時点では、かなり緩やかなものというふうに解釈いただいた上で、ぜひいろいろご意見をいただくと、そういう回かなと思っています。

ほかにいかがでしょうか。

佐久間委員 新日本観光の佐久間でございます。

今の6ページの「多様な交通手段の活用について(案)」の中で、地域が組織を立ち上げるというのがまずありまして、そうすると、そこは地域の人だけという考え方でよろしいのでしょうか。バス交通のメンバーは入らない。

というのは、地域の方たちが検討して運行計画を立てていくとなると、路線バス・はるかぜというのを全く度外視して、自分たちの都合でこういう計画がいいよねとなったときに、我々のコミュニティバスですとか路線バスの運行にダブってしまったりですとか、無駄が出てしまうと、全くこれをしていく意味がなくなってしまうので、実態調査とかやっていく前段で、ある程度はるかぜですとか路線バスに競合しないようなエリアをしっかりとつくってから、この範囲で計画を立ててくださいというようにしていかないと、路線が複雑になってしまったりとか、そういったことが考えられるのかなと思います。利用者としては、自分の家の近くから駅まで行ったほうがいいわけですが、ただ、それですと採算が合わないもので、そういうふうになっていないというのが実態ですので、その辺をここの地域の実態調査とか把握・検討の中に、既にこういうエリアの中で検討していただけないかという枠組みを持ったほうが有効的ではないかなという意見です。

交通対策課長 貴重なご意見をありがとうございます。「地域が組織を立ち上げ」

と書いておりますけれども、構成メンバーとしては、ここに3色で示しているとおり、地域と事業者、行政、この三者が一体となって組織体を立ち上げられればというふうに考えています。

その前段として、今、委員からご意見がございましたように、こういったところを地域として選定していくのか、そういったところも本当に重要な観点になりますので、まずはそのあたりをちゃんと整理してから、立ち上げに向けた準備をしていければと考えております。

岡村部会長 ありがとうございます。

いいくら委員 議員のいいくらでございます。

資料2の4ページなのですがけれども、先ほどもちょっとご意見があったのですが、乗合いタクシーです。そもそも路線バスが廃止された地域の中で、綾瀬から小菅ということでご説明があったのですが、私も綾瀬に住んでおりまして、大分昔からこれがあった記憶があるのですが、規制緩和という形になって、はるかぜというものができたとは私は認識しているのです。このさくらですけれども、もっと言うと、私は西綾瀬に住んでいたものですので、本当によく目に触れて理解しているのです。路線バスが廃止されて、いつからさくらというものが現状として続いているのか。その辺のところは事務局のほうでは理解しているのですか。

岡村部会長 事務局か、それとも事業者さんにお伺いするのがいいか。

西窪委員 日立自動車交通でございます。

このさくらは平成9年から運行開始しておりまして、済みません、私も今の会社に入社する前の話ですので、9年というのは把握しています。

説明がありましたように、もともと路線バスが走っていたエリア、この路線図で言うと下の直線の赤線のあたり、これは一方通行の都道なのですがけれども、ここを路線

バスが走っていたのですがなくなって、このエリアの人が、交通が空白地域になって不便になったということで、当初は乗合いタクシーというタクシーの位置づけで平成9年当初は運行開始しましたが、その後国交省等からのご指導がありまして、平成20年か21年のときに4条免許の路線バスに免許上はかえておりますが、車は運行開始当初からこの10人乗りの車で、ほぼ今と同じ規模で、ずっと運行は続けている状況でございます。

いいくら委員 平成9年からということで、お伺いしたかったのは、乗合いタクシーということで、今このような事業者部会とか交通の形で話をし、はるかぜの展開という中において、今後、空白地域をどうしようかという、採算の問題もあるわけですから、しっかりやっていかなくちゃいけないと思うのですけれども、バスの規制緩和の中で、乗合いタクシーの前に廃止されたときに、いわゆるコミュニティバスというものを業者さんのほうでは、需要等々をしっかり押さえた上での話なのだろうと思うのですけれども、葛飾さんを踏まえた上で、コミュニティバスの展開というのはなかったのかどうか。その辺をお聞かせいただきたいと思うのですけれども。

岡村部会長 当時の葛飾区の検討状況をご存じの委員さんがいらしたら……お願いします。

西窪委員 路線バスが廃止になったときに、先ほど言いましたが、この路線図の下の赤線の直線の部分、これは非常に道路幅員の狭いところでして、バスでは無理なのです。走行が厳しいぐらい。ワンボックスの車でも、乗降でとまりますと、後ろの車が追い抜けないほど狭い道ですので、交通管理者、いわゆる警察がバスでの許可を出さないという状況だったということと、平成9年の当時といたしますと、コミュニティバスというものがまだ普及していなかったころでして、少し出始めていた時期です

ので、どちらかといいますと、バス事業者もコミュニティバスというものに対する参入を、なかなか実績がない中で、手探り中で、手が出しにくかった状況があったと。そんな中で、バス事業者がなかなか引き受け手がなかったので、当時弊社はタクシーのみを事業としてやっていたのですけれども、タクシー会社に何社かお願いして、最終的に全部断られたらしいのですけれども、そこで弊社に何とか助けてくれということで、当時何度か葛飾区の担当の方がいらっちゃって、当初余り弊社も積極的に話していなかったらしいのですけれども、どうしてもということで、じゃあ試しに1年間やってみましょうかというのから始まって今日に至っているという状況でしたので、バスの可能性を模索していなかったわけではないらしいのですけれども、道路環境が当時は悪くて、どうしてもバス化が困難であると。もともとあった路線を一旦やめてしまいますと、また新たにもう一度認可ということになります。当時は道路幅員ということ的前提にバスは無理だよということで、タクシーという方向で始まったという経緯だと私は伺っております。

いいくら委員 あと2点ほど、済みません。

コミュニティバスが、その当時は普及していなかったということで、乗合いタクシーになった。今のようなコミュニティバスが普及していた場合でしたら、選択として乗合いタクシーをとったのか、いわゆるはるかぜ、コミュニティバスをとったのか、事業者さんとしてはどちらのほうを選んだと思いますか。

西窪委員 先ほどありましたけれども、やはり乗車人数が多いほうが事業者としては収入が得られますので、なるべく乗車定員の多い乗り物を選択すると思います。

実はこのさくらは、数年前にバス化をしようという動きがありまして、乗り切れないという問題を今でも抱えておりまして、

バス化の検討をした時期がありましたけれども、結論から申し上げまして、交通管理者である警視庁から「ノー」と言われたので、バス化の転換はあえなく断念している状況です。事業者としてはたくさん乗れるほうがありがたいのですけれども、そういった諸所の道路環境とかの事情で、やむなくできなかったという状況です。

いいくら委員 最後に済みません。

今お話がございましたように、何を聞いたかかということ、資料2の3ページのバス以外の交通手段という中で、いわゆる乗合いタクシー、デマンド型交通などということで足立区は模索していく中において、葛飾さんのほうにおきましては、このようなさくらというものをやっていたという部分において、その当時いろいろなご決断があり、乗合いタクシーのままという形の中において、やはり足立区でもしっかりそこら辺を考えていかなくちゃいけない中において、私なんかは現場を見ているので、すごく乗りやすい、利便性が高いというのは地域でもお話を聞いているのですけれども、やはり採算という部分で、資料で自治体支出額が1,300万余という形で出ている中において、一度こういうものが開通すると地域の皆様方も期待するだろうと思うし、むやみにということとはできない中において、多様な交通手段の活用において、区としてもこの歴史をしっかりと認識した上で対応して、今は両論併記という形になっているのですけれども、ここら辺のところを見ながら対応して、みんなで議論していったらいいのかなと私自身は思いました。

岡村部会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

鈴木委員 区議会議員の鈴木でございます。

まず、再確認で申し訳ないのですが、資料2の2ページの不便度が高い地区のバス需要が高いところがバスを検討する地区、バス需要が低いところをバス以外の方法を

検討する地区ということなのですが、これについては先ほど部会長さんもお話しされていましたが、緩やかなということですので、上のほうのバスを検討する地区であっても、もしかしたらというか、バスがなかなか通せないなど。そうしたら、そこには今のデマンド式とか、乗合いタクシーの可能性もある。バス需要が低いのでバス以外の方法を検討する地区だよと言っている、逆に今のはるかせ型でもいいんじゃないかという事業者がいたり、また地域のほうの要望があって、赤字だけれども、そのぐらいの赤字だったらというふうになって、もしかしたらコミュニティバスが走る可能性もある。そのような捉え方でよろしいわけですね。わかりました。

その前提はわかったのですが、もう一つ質問なのですが、今の乗合いタクシーの葛飾区の事例、今いいくら委員さんもお話しされていましたが、28年度の運行経費から運賃収入を除いた赤字額が補助金として支払われているということで、ここでは1,370万円程度。もしかしたら29年度は、もう少し赤字幅が増えているということで、補助金が上乗せになっているのかもしれないのですけれども、素人で申し訳ないのですが、例えばここはシルバーバスも障害者割引制度とかも不適用だと。なおかつスイカとかパスモ、バス共通カードも不適用でされているという状況でありますよね。

そういった中で、同じ日立さんで申し訳ないのですが、前回配られた資料では、はるかせ1号は年間で1,063万円の赤字。9号、12号では909万円の赤字ということになると、もしかしたらさくらのほうはもっと、11人しか乗れないということから考えれば、まして今のシルバーバスとか、そういったものがほとんど使えない状態だということであれば、もっと大きな赤字なのかなというふうに思ったのですが、その辺の分析を具体的に教えていただけ

ば参考になると思うのですが、いかがでしょうか。

岡村部会長 可能であればお答えをいただきますし、可能でなければ私のほうで、ほかの事例ということで、一般論ではご紹介をします。

西窪委員 さくらに関しましては、これは公開されていますので問題ないと思いますけれども、補助が決まっています、「上限あり」と書いてありますけれども、50%までという上限がございますので、実はここ数年来、1,370万円あたりをずっと行ったり来たりして、ほとんど変わらない状況です。

さくらの場合ですと、乗合いバスなのですけれども、今、免許上は4条免許ですので。もともとが、先ほど話しましたが、乗合いタクシーで始まっていますので、経費を算出するときに、タクシー運賃で算出しております。タクシーの特別区の公定幅運賃という運賃があるのですけれども、その運賃×運行時間×台数に対して、運賃収入を引いた50%というので、ほぼ利用者も横ばい状況ですので、そういった状況で1,370万円ぐらいでずっと推移しているという状況です。我々としては、とんとんぐらいの事業ですので、大きな赤字ではない状況ですので、ずっと続けていられるのですけれども、今ちょっと問題があって、今の車が平成17年からずっと使っている車ですので、この車両を更新するかバスにするかということで、先日バス化をちょっと模索した時期があったのですけれども、ちょっと厳しいよという結論に至りました。

実はバス化になれば、今ご質問のありましたシルバーパスの関係ですとか、ICカードの関係が使えるようになるので、便利になるのではないかというのもあったのですけれども、路線的にバスは非常に厳しいと。実際に小型のバスを走らせてみたのですけれども、道路幅員的にもいっぱいいっぱいですし、交通管理者からも「もうここ

は駄目だよ」とはっきり言われましたので、現状は諦めましたけれども、本来ですとバス化になれば、そういった部分で利便性が高まって、利用者も増える部分はあったかもしれないのですけれども、今のところは補助が上限50%以内という決まりでやっていますが、大幅な赤字には至っていませんので続けている。そういった状況でございます。

鈴木委員 ありがとうございます。先ほど京成さんもお話しされていましたが、収支が50%程度ということで考えたときに、50%の補助ということが一つのラインという感覚もよくわかるのですね。そういった意味では、1,370万円という赤字分が補填されれば、大きな赤字を生まない状態だということはよくわかったのですが、もう一つは、さくらのほうは平日で41本、休日が37本なのですが、足立区のはるかぜ1号は平日で41本、そして休日で38本なので、さくらよりも短い時間帯しか走っていないくて、本数が1号より多いということになると、10人乗りか、はるかぜは中型という話になるのですが、利用者からすると本数が多いほうが、ちょっと待てば来るねという感覚で、そうすると現金収入も増えていくと思うのですね。そういった意味では、本数が多いか少ないかというものが、バスの利用度が高まるかどうかということに直結するのだなと思うのですが、一方で、例えば耳の痛い話で恐縮なのですが、実は先週、今週、来週で、東武セントラルさんのほうでバスが合計で110本減便になる。プラス7本がありますから、トータルで103本の減便。2年半ぐらい前からさかのぼっていくと、区内で185本の減便になって、50本が移動でということですが、トータルで135本のマイナス。今、一生懸命こうやって皆さん方にご協議いただいて、そこにバスとかデマンドが投入されたとしても、それがまた半年、1年たつて、やはり減便だね

という話になってしまったときには、何だったのだろうというところもあるのですね。乗ってもらわないことにはしょうがないのはわかるのですけれども、どうやったら地域の人乗りやすくなるか。または、自分たちもどうやったら乗れるのだろうかということと一緒に考えるというのが、先ほどの地域の意見も聞いてくださいということでのスキームの中に入ってくると思うのですね。そういった中では、ぜひ住民を巻き込んでいただいて、今みたいに耳の痛い話だけでなく、地域のためにはどうなのかということを考えていけるのではないかなというふうに思うのですね。

同時に、もう一つの東武さんの関係ですけれども、私のほうで聞くところによりますと、関東運輸局より乗務員労働時間について文書警告を受けて、休息时间等を確保するためと聞いているのですが、正直な話をすると、例えば建築現場であっても、いろいろなところでもそういうことがあると思うのですね。今日は鉄道会社さんの方もいらっしゃっていますけれども、そういうことで減便になったという話は一切聞かなくて行っているというところから見ると、その辺バスさんは特殊事情があるのかなというふうに素人は思ってしまうのですが、その辺も含めてお聞きできればと思うのですね。

上田委員 京成バスでございます。

今のお話の流れなのですけれども、1つには、乗務員不足というのが非常に大きな問題になってきています。これはバス業界全体の問題でして、大型二種免許をそもそも保有している人が年々減ってきている。保有人口が減っているのですが、その中で持っている人の年齢層というのも非常に高くなってしまっていて、保有人口のうちの約半数が65歳を超えている状況なのです。そういう意味でいきますと、正社員であったり、あるいは正社員に準ずる形で、現役としてバスの運転に従事できる資格を持っ

ている人が、大型二種免許保有者のうち半分以下しか今はいないというところにあります。

それぞれバス会社は、運転手の確保というのは非常に大きな経営課題になっていきますので、例えば大型二種免許を取得する養成のようなことをやったり、さらには高卒や大学卒の新卒をバス運転手として採用してみたり、はたまた女性の活用というようなことをやってみたりというふうにはいるのですが、いかんせん今は非常に厳しい状況でして、なかなか採用もうまく進んでいきません。

こういう中で、減便ということなのですけれども、一つの事例としますと、都市部においても既に福岡のほうで、日本の最大大手であります西日本鉄道、西鉄バスですけれども、こちらのほうでは選択と集中という観点でいくと、普通であれば、赤字の路線を収支率が悪いので先に減らしていくということになるかと思うのですが、そうではなくて、地方は維持しつつ都市部で輸送が若干過剰だというような、100円でやっている循環バスであったりということを大幅に減便するということが起きております。ですので、バスに乗らない、あるいは運転手がない、さまざまな事情があって減便するのは地方だけの問題ではなくて、どんどん都市部にもその問題は迫ってきているというのが現状であります。

もう一つには、先ほど新日本観光の佐久間社長もおっしゃっておられましたけれども、こういう新しい交通、あるいはバスのネットワークを広げていこうと。一番最初の協議会のときに、利用者部会の谷口部長もおっしゃられていましたが、やはり公共交通、公共という立場においては、あれも欲しい、これも欲しいという声というのは非常に多いというふうに我々も認識しております。欲しいという声は、当然潜在需要としてあるということは認識しているのですけれども、欲しいという声と実際の利

用が結びつかないということも、また一つ事実です。それは谷口部会長のお言葉をおかりすると、とある学術では、10%程度しか利用がないなんていうお言葉もあったかと思えます。肌感覚でも、実際にこの間いろいろな新しい路線を敷いても、なかなか狙ったとおりの需要が伴ってこないというのは、我々事業者は恐らく大なり小なり、どの会社でも似たようなことを思っているのではないかなという現状がございます。

その中で持続性を保つために、新しく敷いた路線を何とか収支を保とう、上向きにしていこうというふうにすると、既存で大きなバスが走っているような路線で、比較的需要があるようなところに少し寄せていく。あるいは、行きたい先がどうしても一緒になるので、結果的に路線が寄っていってしまうということになりますと、新しくやった路線は維持できるかもしれないのですが、その一方で、既存で走っていた、先ほどの階層で言うと、上の階層にある既存の路線バスの利用者が減ってしまって、そちらが減便になるなんていうようなことも起きかねないのですね。既存の路線バスをやっている会社は、非常にネットワークを多く持っている会社が多いですから、一部の黒字の路線をもって、内部補助でローカルの路線を維持するなんていうこともしていますので、それができなくなってくると、まためぐりめぐってローカルの路線がなくなってしまうということにもなりかねない。

ですので、余り事業者の都合だけで、あれやこれや規制枠をはめて、この範疇の中で考えてくださいということも言いたくはないのですけれども、そういう事情があるということは、せっきくの場ですので、皆さんで共有ができればいいのかなというふうに思っています。答えになっているかどうかわかりませんが。

鈴木委員 ありがとうございます。今のご説明をいただいて、すっとんと落ちる部分もあるのですが、そういった流れの中で、

例えば人手不足というのは、もちろんバス事業だけではないと思うのですが、特に顕著にあらわれている事業だと思うのです。そういったときには、例えば募集広告とか養成とか、そういったものも含めて、そこに税金を多少投入できるのかどうかとか、そういったことで考えていくというのも、一つの案なのかなというふうに思ってみたりとか、もう一つは、公共交通という話なので、こういった計画をつくれば、この計画どおりやらなくてはいけないのだよというふうに、過去であれば、そういう考え方というのは当たり前だと思っていたと思うのですが、私たちも若干その辺は変わってきていまして、計画をつくってやったけれども、すぐやめられるというのではなくて、例えば半年なり1年なり、社会実験という形でやった上で、それが成功するのであれば計画どおりでいいですねと。ところが、社会実験をやったときに、これはなかなか難しいねと。地域の人も全然乗ってくれないじゃないのという話になれば、それは税金を投入しても1年間で撤退するしかないよねということで、バス事業者さんには1年間の赤字分を補てんするという形なりをさせていただくとか、そういった可能性を探っていくというのも一つの考え方なのでしょうかね。それはいかがでしょうか。

岡村部会長 これは事務局がいいですよな。

交通対策課長 ご意見ありがとうございます。これまでの計画というのは、路線を示しただけで、しっかりとそれを検証したりとか、PDCAサイクルを組むような流れになっていませんでした。それをしっかりと改めて、今、委員からご発言があったとおりに、やはり検証しながら、それを次の施策に生かしていく。次の展開に生かすということをちゃんとやり続けていくことが大事だと思っていますので、それについては今発言のあったとおりに、そういった仕組みを今回の計画の中にも盛り込んでいけれ

ばというふうに考えております。

岡村部会長 ありがとうございます。次の議事の5番も見据えてということですが、このタイミングで何かご発言がございましたか。

長澤委員 区議会の長澤興祐です。

今、鈴木委員からもお話があったのですが、6ページの資料2の「多様な交通手段の活用について(案)」、今現在で案なのですけれども、ここの実証運行の実施、評価・見直し、この評価とか期間的に見ているというのは、大体どれぐらいをイメージしてやるのでしょうか。

事務局 具体的には地域に入ってという話になるかと思うのですけれども、葛飾区で結構社会実験とかやっております、そこでは3カ月だったり、6カ月だったりというところで、ただ余り短いと定期利用者さんが乗り換えてくれないというところもありますので、6カ月以上はやったほうが良いというお話は聞いております。

長澤委員 先生、一般的にはどれぐらいやるものなのでしょうか。

岡村部会長 これもいろいろです。実証運行の手前の本当のお試しで、例えば週3回で2週間ぐらいやってみて、期間はそれで切ってしまうと、その後住民の方にじっくり話を聞いて、また半年後にもう一回という非常に規模が小さくやる場合もありますし、半年、1年やって検証していくようなものもあって、恐らくここに書いてしまうと、どんなスケールのものも全部一緒になってしまうので、多分避けられたのかなということちょっと思いました。なので、多様というのがお答えです。

長澤委員 まさにおっしゃるとおりで、場所、場所によって全然違うかと思うのですけれども、この～までの段階で、かなり煮詰めて計画をしていただいているので、実証運行との乖離は余り出ないかなとは思っているのですけれども、よくあるパターンで、例えば交通に関係なく橋を通すとか道

路を通すといった話が出たときに、計画があったのに、一回走らせたのにやめてしまうと、今度は逆に、走ったのになくなってしまった、不満度が逆に上がってしまって、交通不便地域がさらに強くなってしまっているのではないか。こういったことがあるので、そこは丁寧にやっていかないといけないと思いますので、一言。

それと、こういったことをやるときに、例えば最初、できたから皆さん乗ってください、乗ってくださいと。そのときだけ熱が上がって、実態に伴わない数字が出てしまうのではないかとというのはちょっと懸念しているので、そういったことも今後ぜひスキームの中に検討していただければと思います。

交通対策課長 ありがとうございます。地域に入ってこういったことをやることは、そういった交通になれてもらう、乗ってもらうということをPRしていく、前回もお話ししましたけれども、モビリティマネジメントの一環だというふうにも考えておりますので、地域の皆さん方にそういった交通があることを理解していただいて、積極的に利用していただいて、展開してもらう。そういったライフサイクルといいますが、そういったことの展開まで動けばいいなという思いもございます。

ただ、どれだけの人がそういった形で展開されて行くのかというのは、まだわからないところもありますので、これについては我々も地域に入って研究を進めながら、いろいろと考えていければというふうに考えております。

岡村部会長 よろしいですか。資料2の6ページは、今日の段階では、案というよりも素案に近いようなところで、言い出すといろいろあるのですよ。で本格運行といたら、そういうことを何もしないのかというふうに読めてしまうけれども、本当はそんなことは当然なくて、本格運行してからも、組織があって、毎日どれぐらいお

客さんが乗っていますと。こんなふうにダイヤをかえたほうがいいのではないか、いやいやというようなことを継続的にやる組織ということが多分想定されているだろうと思うので、これはあくまで案というか、今までこういう組織はないですよ。なので、ないところをつくるということ自体が、かなり大きな話かなというふうに、お聞きして思いました。

そうしますと、5及び6の中でまたご発言をいただくということによろしいですか。

次に、「改定計画の基本方針・目標（素案）について」、事務局からお願いいたします。

事務局 次第5、「改定計画の基本方針・目標（素案）について」、ご説明させていただきます。本編資料の最後の8ページをご覧ください。

足立区基本構想で目標とする将来像「協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続けるひと・まち 足立」、また将来像の実現に向けた4つの視点、「ひと」、「暮らし」、「まち」、「行財政」をもとに、当計画の目標等の素案を作成いたしました。

基本目標の「ひと」の視点では、「自ら選択した、個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段で生活する「ひと」を育む」。

「暮らし」の視点では、「多様な人々の移動実体に即した交通サービスを提供し、質の高い「暮らし」を実現する」。

「まち」の視点では、「駅や拠点へのアクセス向上や、交通不便地域の改善を図り、気軽に外出できる「まち」を築く」。

「行財政」の視点では、「行政サービスのあり方や区民・交通事業者・区等の役割を明確化し、持続可能な交通環境を整える」としました。

この目標を実現するための4つの柱のもと、当計画の目指すべき姿としては、「多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立」としました。

各目標を実現するために、こういった施策がイメージできるかを一番下の段に記載しております。

施策の検討は、今後の検討内容になってくるかと思いますが、各目標がこういった施策をイメージできるかを参考に記載しております。

目標の素案の説明については以上になります。

岡村部会長 ということ、これは基本方針ということでございます。この資料4はいかがでしょうか。

いいくら委員 資料4の素案の「目指すべき姿」の中で、「多様な移動を支える交通環境の整った「まち」足立」ということで出ているのですけれども、「区民・地域・事業者・団体・行政が一丸となって地域課題を解決する力「協創力」により、利用者本位の交通環境を整える」ということで、今日は事業者さんが来ているわけなのですけれども、事業者さんというのは、本来の思いと収支ということが相反する形になってくると思うのですが、事業者さんはある程度もうけてもらわなくちゃいけない、私なんかはそう思っている中において、この素案の中の「事業者さんも一体となって地域課題を解決する」という意味合いというのは、そもそも足立区は昨年度から協創力ということで、基本理念、基本構想で、協働でしたら何となくわかるのですけれども、協創という概念の中において、事業者さんも解決するということは、ここに痛みを伴うとか、そういう意味合いがちょっと入っているのかななんて私自身は話を聞いて思ったのですけれども、区のこの素案について、どのような意味で並列で書かれているのか、その辺の意味合いをちょっと教えていただきたいと思うのですけれども。

事務局 交通事業者さんにおかれましては、サービス向上を図るために事業者さん同士で連携をとって、例えば乗り換えサービスとか、そういうことで利用者が増えて

いくことにつながれば、利用者さんにとってもメリットになるかと思しますので、一緒に協力して公共交通を維持、強化していくというところに取り組んでいきたいというふうな形で記載させていただきました。

いいくら委員 ぜひとも事業さんも喜んで中に入っていたらいいようにしっかりと書いた上での形にしないと、利用者本位という形になってくると、いろいろな思いというのは利用者さんは思ってくるのだらうと思えます。その中において、矢面に立ってしまう事業者さんの話になった場合に、利用者さんにもメリットがある中において、こういう中に入っているいろいろな意見が言えるように、足立区としましてもそこら辺のところをうまく手配していただきたいと思います。私は聞いていて感じましたので要望しておきます。

岡村部会長 ほかはどうでしょう。

鈴木委員 申し訳ございません。同じ8ページ一番右一番下のところなのですが、「施策イメージ」の(2)「区民、交通事業者等の役割検討」とあって、「自家用車から公共交通への転換」、これはよくわかるのですが、その次の「交通事業者や多様な事業主体との連携」というのは、どういう一般的なものを想定されているのか、ちょっとお尋ねしたいのですが。

交通対策課長 本編の資料の6ページの地域の組織体のところでも記載されているのですが、地域が組織を立ち上げるところの中で、6ページの赤い四角の中に、地域としては「区民、企業、医療機関、福祉関連施設、大学、NPO等」ということで記載させていただいております。地域の資源をどうやって生かしていくかというところをターゲットにしておりますので、ただ単純にバスとか交通にかかわる事業者だけではなくて、地域の方々、その地域に根差している企業とか、ほかの事業者さんたちが、どうこの交通を維持するためにかかわっていただけるかといったと

ころも含めて考えていきたいということで、先ほどの施策のほうの中身についても触れさせていただいているところでございます。

鈴木委員 そうしますと、(2)は「区民、交通事業者等の役割検討」の「交通事業者等」というところが、企業や医療機関や大学、NPOというような意味でよろしいのですか。

そうしますと、黒ポツの2番目で「交通事業者や多様な事業主体との連携」というと、主語が区民から見てというふうに思えるのですね。その位置づけというのがわかりづらいというものが1つと、もう一つは、先ほどのいいくら委員さんではないのですが、交通事業者はここにお集まりですけれども、その方たちに、もう少し踏み込んでお願いすることがあるのかなとか、その辺がちょっと疑問なのです。というのは、今でさえいろいろご迷惑とか、いろいろご協力をいただいているものがあるのに、もっとも踏み込んで連携をするということはどういうことかなというふうに、逆にまた思ってしまったので、お願いします。

交通対策課長 ありがとうございます。今回このペーパーでお示しさせていただいたのは、全体の流れとして施策イメージまで書いたほうが、ある程度ご理解が深まるかなということで書いています。ただ、かなり要約して書いているところがございますので、今後につきましては、今委員のご発言があったとおり、もう少しわかりやすく表現をさせていただくように、事務局のほうで改定して、全体の施策イメージがわかるような形で記載をさせていただきたいと思っておりますので、次回以降までちょっとお待ちいただければと思います。

鈴木委員 そうしますと、「区民・交通事業者等の役割検討」ということなので、区民の役割はこうですよ、「交通事業者等」ですから、例えばNPOだとか大学だとか医療機関は、こういう役割を検討してもらいたいというようなところがわからないと、

こんなのは無理だよという話なのか、それともこの程度だったらというふうになるのか、その辺が出てくるのかなというふうに思うのですが。

交通対策課長 これまでも行政側と区と事業者の役割をはっきりしていきましょうよというお話をさせていただいておりますので、これについては次回以降、どういった役割分担をしていくのか、どういった役割になっていくのか、そういったことも含めてお示ししていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

岡村部会長 ほかはいかがでしょうか。

済みません。私から、小さい点を2つ。

「目指すべき姿」、これはこのとおり、「協創力」という言葉も入れてほしいと思っております。利用者本位というのは、そのとおりなのですが、利用者って何だということを言い出すと実は難しく、バスの利用者、タクシーの利用者、鉄道の利用者って、手段が決まって乗っている人が何となく利用者なのですけれども、要は移動する人なのですよね。何で移動しているかわからないけれども、移動する人が主体なので、どう言ったらいいのかなかなか難しいのですけれども、地域に寄り添ってほしいとか、そういうような意味で結果的に利用者本位になっているということなので、利用者本位という言葉に誰も文句を言う人はいないので、趣旨としては地域本位とか、移動する人本位というふうに読んでほしいと思って、いい言葉があればちょっとご検討くださいというのが1つです。

もう一つ、「施策イメージ」の「まち」のところの下にある、地域で組織をつくりたいというのがあって、多分それがここに出てきたということで、資料の6ページで言うと、地域でいろいろ検討していくということなので、考えるということ、考えることが目標というか、ゴールみたいになっちゃうと思ってしまうところもあるので、地域交

通をつくって、それをずっと使い続ける、維持するというようなイメージのものを恐らく6ページでは想定しているの、そんな名前にもなるのかなと思ったので、まだ仮称なのでいいのですが、これもご検討いただけるといいかなと。整合がとれるかなと思うということでございます。

ほかはどうでしょう。こういうところだと、前後との整合というあたりが実際にはかなり重要になってくるので、そういう読み込みをさせていただいていると思っておりますが、そこでお気づきの点があれば、今のうちという感じでしょうか。幾ら要約というか、重要なところだけとは言いつつ、抜けとか、ちょっとダブっているのではないかなというのがあればですが。

今日の時点では、今言われた意見を反映するというところでよろしいですか。ありがとうございます。

そうしますと、5まで終わったということでもよろしいですか。その後、事務局は何かご用意をされていますか。

交通対策課長 ないです。

岡村部会長 そうしますと、半までということで、おおむねということでございますが、6「意見交換」というのがあります。4までのところで切ってしまいましたので、何かご発言があれば、ぜひいただければと思います。どうでしょうか。

鈴木委員 何度も済みません。

先ほど人手不足というところで、特に私たちも真剣に考えなくてはいけないというふうに思っているのですが、例えば同じ交通という関係でいくと、今日はTXさんはいらっしゃっていますけれども、メトロさんとか東武さんとか鉄道関係の方は少ないのですが、例えば運転手さんなり、そちらは車掌さんがいらっしゃるかもしれませんが、運転手さんは若い世代がなかなかバスのほうは難しい。ところが鉄道は大丈夫だとか、そちらも厳しいのかどうかという点が1つ。

それからもう一つは、何かヒントがあって、バス事業者さんのほうも、これだったら何とか可能だとかという、金額的なものが一番大きいのかもしれませんけれども、その辺も含めて教えていただきたいというのが1つ。

もう一つは、今バス路線を交通不便地域だけに限って議論はしていますけれども、例えば長い距離のバスだから、なかなか採算性が難しい。もう少し短くして、例えば最寄りの駅までとかいうところであれば、もっとコンパクトにできるのかなというところがあったときに、例えばT Xさんであれば青井とか六町駅にもっと集中させてとか、逆にメトロのほうも北綾瀬駅が始発化になったりとかで、少子化といっても高齢者や何かもたくさんいてという話かもしれませんけれども、しかしまだ数年以上は混雑度はなかなか解消できなくて、むしろ混雑度が増すという予想もされているわけじゃないですか。その対策としては、バスの路線網と鉄道がそれをカバーし切れるかどうかというか、今でも積み残しと言ったら変な言い方なのかもしれませんけれども、青井駅ではなかなか乗り切れないという話も出ているので、その辺も含めてお尋ねしたいのですが。

岡村部会長 人手不足の件と、幾つかございましたが、ご回答できることで。たまたまつくばエクスプレスということでご指名もあったので、済みません、お願いします。

工藤委員 本日、若干遅参いたしました申し訳ございません。つくばエクスプレスの工藤と申します。よろしくお願ひいたします。

まず人手不足のほうなのですが、6月7日に弊社は中期経営計画を発表させていただいて、運行利益のほうは順調でございますので、採用募集に関して欠員が出るような状態ではなく、募集して必要な人員というのは集まって、予定どおりの採用という

のはできている状態ではございます。

ただ、中小企業というか、始まってまだ10何年の会社でございますので、運転手の数に余裕があって、みんながゆとりを持って運行できるかということ、このところダイヤ改正等で増発もしておりますので、まだもう少し運転手の数というのは、これからも増やしていきたいという状況でございます。

なので、人手不足に関しては、予定どおり採用はしているけれども、理想を目指すのであれば、もうちょっと運転手は増やしていきたい。そういったところはバス事業者さんと同じように、やはり若手が不足しているので、弊社の課題としてやっていきたいという状態でございます。

また、青井、六町の混雑に関しましては年々増えておりまして、見送らないと乗れない方がいらっしゃる混雑の解消ということは、常に弊社の最優先課題として考えているのですが、次年度以降に、今現在、朝ラッシュ時の1時間が22本なのですが、それをまず25本まで増発をすることは既定路線で進めております。ただ、その先になりますと、まず25本にしたことで、今混雑度が165%になってしまっているところが何%まで減らせるか、そういったことを検証していきながら、さらなる次の策、いろいろな要望もいただいております。それをどう対応していくかというのは、まず25本化事業の効果を見つつ、今現在も検討を進めているところでございます。

バスから、交通でこの区を横断してほかに出ていかれる方、特に青井、六町の問題というのは、私ども重要課題として認識しておりますので、今後もこういった場でご意見をいただきながら考えていきたいと思っております。まずは25本の事業というのは今進めておりますので、この場ではない場所になるとは思いますが、経過報告をさせていただければというふうに思ってお

ります。このようなところでよろしいでしょうか。

鈴木委員 バスの短い路線とかということとは。

岡村部会長 バス事業者さんがお答えしやすいかどうかですが……。この後、願いをして、例えば資料4の8ページでは、「まち」の下に書いてある「施策イメージ」の(1)「バス路線の再編」というのは、方策としては考えるということ区としては出していたと私は認識していて、ただ具体的に、どの地域がその優先順位なのかとか、そういうところは現状ではデータ化できるほど何も検討ができていない、多分そうなのかなというふうに思っているので、一般論としてはそういうことはあり得るけれども、現状でどこがあるのかというのは、なかなかこの場で言えることは少ないのかなというふうには思っていますが、事業者さんから何かありますか。

上田委員 たびたび済みません。京成バスでございます。

ご質問がありました、距離が短いほうがいいのか悪いのかということなのですが、事業者の立場だけで申し上げますと、当然ながら距離が長い系統に、例えば1時間3本走らせようとする場合と、短い路線で同じく1時間に3本走らせようとする場合、投入すべき車両と乗務員の数というのは、距離が短いほうが回転がききますので、より少ない原資で便数サービスを提供できるということは、一般論としては間違いのないところかと思えます。

ただ一方で、そこに移動のニーズがマッチしているかどうか。これが非常に重要になってきますので、すべからく最寄りの駅だったりでニーズが満たされているのかどうかということをお合わせますと、もう一方で、駅前広場だったりとか、バス停の環境ですね。折り返しに適した施設があるかどうか。こういったところも見ながら、路線を組んでいくということが必要になって

きますので、必ずしもそのとおりにならないというのが現状でございます。

岡村部会長 ありがとうございます。

再編と言い出すと、なかなか難しいのですけれども、先ほどあったとおりで、幾ら今赤字でも、なくしてしまったらお客さんは確実に減って、一方で増やそうとすると増えるかどうかわからないという話が、本質的なところなのですね。なので、なかなか厳しいと言いつつ、はるかぜを維持いただいているのは、なくなったらゼロになってしまうので、積極的な処遇なのかはともかく、維持をしていただいているのですけれども、中期的に見たときには厳しいのは事実ですので、これはどちらかという短期というよりは中期の話をしているので、これも一般論ですけれども、バス路線の再編ということも方策の念頭に置きつつ、先ほど出てきた新たな交通手段を考えるとということかなというふうには、今日聞いていて思っているところです。

佐久間委員 新日本観光の佐久間です。

今のお話と同じなのですが、はるかぜでも不採算路線とか本数の少ないところ、こういったところを今回のバスにかわるものにあわせて検討していただければ、その分、今の京成さんのお話ではないですけれども、乗務員とかバスがもっと増やせるところに投入できる。

ですから、今回見直しする中で各事業者で、少しはるかぜでも減らして、バスにかわる、見直すところに一緒にミックスして検討していただいても、逆に本数をもっと増やせるところが出てくる可能性も十分にあるので、今走っているはるかぜの中でも、弊社もあるのですけれども、本当に少ない本数のところ、これが乗務員からもすごく不評なのですね。ほとんど乗っていないよと。それでバスと人を投入しているわけですから、その分もっと乗るところに投入して、そういったところをバスにかわるもので検討したほうが、効率がよくなるのでは

ないかという話があります。以上です。

岡村部会長 今のようなことは、この総合計画の中で具体的にできるかどうかわからないけれども、それに基づいた個別計画では、これは恐らくやっていくのかなと思っております。

ほかはいかがでしょうか。

いいくら委員 資料請求の中で資料が出てきて、机上配布された「はるかぜ乗車人員の推移について」の12ページなのですが、この数字を読みほぐすと、人数が少ないところはあれなのですが、シルバーパスを利用されている方の比率が多いところの収支というのは、これで見ると悪くなっているのかなと読めるのですが、ここら辺の判断というのは、区としてどのような形で認識されているのですか。

事務局 シルバーパスの利用者が増えますと現金収入が減りますので、その分採算性が低くなるという形になるかと思えますけれども、これ以外にシルバーパスの運賃保障が各事業者さんに入っているかと思えますので、そこで数字がどうなってくるかというのは、ちょっと足立区ではわからない部分になります。

いいくら委員 確認なのですが、この数字はシルバーパスに対する収入というのですか、別のほうから入っていないということでよろしいのですね。

事務局 入っていない想定でグラフ化しています。

いいくら委員 わかりました。ありがとうございます。

収支のほうは出せる範囲内の形をお願いしたいのですが、12ページを見ますと、人員ということで、私も立ち上げのときはいろいろな部分で理解していますが、ご高齢の皆様方がドア・ツー・ドアという部分においては、比率が高いところは地域にしっかりなじんでいるのかなという部分では、地域の砦みたいな形になって

いるのかなということで、そういう部分においては安心しました。

岡村部会長 ありがとうございます。

おおむね時間ということでございますが、あとは事務連絡を事務局からお願いいたします。

交通対策課長 岡村部会長、ありがとうございます。

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。

次回の会議ですけれども、第3回協議会を9月12日（水曜日）の午後2時から予定しております。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、よろしくお願い申し上げます。

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、ご提出をお願いいたします。

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、これも受付にて職員にお声かけ願います。

本日は大変お暑い中、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。これで部会は終了とさせていただきます。お忘れ物なきよう、お気をつけてお帰りください。本日はどうもありがとうございました。