

足立区総合交通計画改定協議会  
第4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4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7月20日(金)		
開催時間	午後2時00分開会～午後3時35分閉会		
開催場所	足立区役所13階 大会議室A		
出席者	谷口 綾子 部会長	原 則子 委員	野村 英夫 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	中村 明慶 幹事
	川口 弘 幹事	大山 日出夫 幹事	
欠席者	飯田 今日子 委員	勝田 実 幹事	土田 浩己 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。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。本日も前回に引き続き、利用者部会単独での開催となります。

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た。大変恐縮でございますけれども、本日は他の業務の関係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、名簿を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、本日の資料についてご確認させていただきます。次第と資料につきましては、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、前回の部会で出たご意見への対応ということで、席上に「席上配布資料」と右上に赤枠で囲ってある資料を配付させていただいております。そちらもあわせて、本日の資料ついて、ご確認をさせていただきます。

まず、事前に配付した資料になります。資料1から資料4、参考資料でございますけれども、資料1「計画改定スケジュールについて」、ページ番号も付番していますので、1ページです。資料2で「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。資料3が「超高齢社会に対応した交通サービスについて」ということで、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」ということで、8ページでございます。参考資料で、「多様な交通手段の活用について」が1ページから4ページ。「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、5、6ページで別綴じのものを事前に配付させていただいております。

本日、席上配付させていただきました資料につきましては、参考資料の7ページ以降という形でさせていただいておりますけれども、「アンケートの配布状況について」というもので、7ページ。「地域別の移動実態について」、8ページから10ページ。「はるかぜ利用状況等の推移について」ということで、11ページから14ページとなります。

以上、本日の資料でございますけれども、資料に過不足等がございましたら、会議の途中でも結構でございますので、事務局までお申し付けください。

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、ご承知おき願います。

本日は、お手元でございます次第に沿って進めさせていただきます。

まず初めに、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いただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

谷口部会長 皆様、きょうは暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

先回の会議で、どういう優先順位をつけるのかということ議論して、きょうはそれを踏まえた上で、じゃあどんな選択肢があるのか議論したいということで、議論の時間もできれば長くとりたいと思っていますので、皆さん、ご協力よろしくお願いいたします。

私からの挨拶は終わりとさせていただきます。

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

と思います。谷口部会長、よろしくお願  
いいたします。

谷口部会長 それでは、早速議題に移  
りたいと思います。資料1、2、3までを一  
括してご説明いただくと伺っていますので、  
事務局よりご説明をお願いします。

事務局 それでは、次第2、計画改定ス  
ケジュールについて、事務局の小松から説  
明させていただきます。着席して説明しま  
す。

「資料1」と記載されたA4縦の資料を  
ご覧ください。ページ番号は1ページの資  
料になります。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  
ておりまして、本日の部会では、グレーの  
色をつけております。この「多様な交通  
手段の活用について」、この「超高齢社  
会に対応した交通サービスについて」、  
この「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ページとな  
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し  
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に分類いたしまして、  
そのうちAとBについては不便度が高  
い地域として整理いたしました。この  
不便度の高いA、B地区のうち、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い  
った整理をいたしました。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。

左下をご覧ください。前回の部会でもお

示した不便度の分類図を記載してあり  
ますが、赤い点線で囲んだ地区が不便  
度A、Bに分類された地区となります。

次に、右下の対策方法分類図ござい  
ますが、赤で網かけをしている地区が  
対策方法分類の地区となります。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、選定していくにつ  
いて整理しております。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は大きく公共  
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)の公共交通関連ござい  
ますが、先ほどご覧いただいた分類  
の地区は、不便感が高い地区のうち  
バスの需要が区の平均と比べて低  
くなっている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やデマンド型  
の交通などの活用の検討が考えら  
れます。

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  
っておりまして、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なされて  
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  
イメージになります。

次に、(2)の自転車関連ござい  
ますが、足立区は都内と比較しても  
平たんな地

形が広がっておりまして、自転車を利用するといった観点から見て、大きな強みがあると考えております。全国的な流れといたしましても、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は、環境に優しい側面であったり、健康面での効果、さらには災害時の機動性など多くの効果が期待されております。

一番下には参考として、先般実施した区民アンケートの結果を記載しておりまして、買い物や通院、通勤・通学別の交通手段の利用状況を聞いておりまして、この結果、緑色が自転車の割合をあらわしておりまして、自転車の割合が1番ないしは2番目に多くなっているような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、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、資料の左側の のデマンド型交通の事例でございますが、こちらは千葉県の柏市で実際に行わ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おりますが、通常のセダン型のタクシー車両を用いており、特徴としては事前に乗車場所、降車場所、時間を予約して、運行区域内を移動するような仕組みになっております。この運行区域でございますが、一番下にカラーの図を載せております。以前はコミュニティバスが運行していた区域を対象としておりまして、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っております。

なお、利用料金でございますが、同一区

域内を移動する場合は300円、区域間を移動する場合は500円といった料金設定になっております。

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。ワンボックス型のワゴン車を用いておりまして、綾瀬駅と小菅駅を結び、東京拘置所の周りを反時計回りに巡回するルートになっております。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になっております。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目的から導入された交通手段となっております。

利用料金でございますが、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円の設定がなされております。

4ページの資料は以上となります。

続きまして、5ページの資料をご覧ください。5ページの資料も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続きとなっております。 の相乗り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しているマイタクという交通手段です。乗り方としましては、通常のタクシーと同様となりますが、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形となっております。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歳以上で免許のない方、身体障害であったり、運転免許証自主返納者等の方、加えて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仕組みになっております。特徴ですけれども、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

内のいずれかであれば助成の対象となります。

次に、資料の右側でございますが、国土交通省で行われた実証実験の取り組み事例でございます。ことしの1月から3月にかけて実証実験が行われておりまして、利用者が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ります。国土交通省では、現在、実験結果を検証しており、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、一番右下でございますが、東京都港区の相乗りタクシーの実証実験の事例について若干記載してございます。

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でございまして、地形的に高低差がある白金・白金台地区を対象として、地域にお住まいになっている高齢者の方々の交通の足として、新たに港区のほうで検討している事例になります。

5ページの説明は以上になります。

続きまして、6ページの資料をご説明させていただきます。6ページの資料もA3横の資料になりまして、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について事例を含めご説明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)についてご説明をさせていただきます。

資料の左側をご覧ください。地域のニーズ、実情に合った交通手段を検討するためには、地域の中で組織を立ち上げ、関係者が協力しながら、必要な交通手段を考えていくようなスキームが有効ではないかと考えております。

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等を行った後に、の一定の基準を満たしたものにつきましては、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かと考えております。

ここで、地域で立ち上げる組織体の構成についてでございますが、赤い枠の地域と青い枠の交通事業者、緑の枠の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、区民を初めとしまして、企業や病院、大学、NPO法人等、多くの関係者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をつくることのできるのではないかと考えております。

地域や交通事業者、それぞれの視点から、その地域にふさわしい交通手段や運行計画について意見交換等を行いながら、まとめていくような場が必要ではないかと考えております。

また、行政としましても、運行計画の検討のサポートを初めとしまして、利用促進策や支援のあり方など、新たな交通手段の実現を後押しするような方策を検討するなどして、行政の役割を適切に果たしていくことが必要であると考えております。

こうしたスキーム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性や実効性を高めていくことにつながるのではないかと考えております。

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。

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ては、前段でご説明し

た多様な交通手段の導入、検討も大きな対策となると思いますが、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おります。

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、子育て世代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ります。

アンケートの結果からも、他計画で示す事業は高齢者等にとって必要な交通施策と考えられますので、同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、青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。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の結果を記載しております。買い物に行く移動手段としては、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%で少なくなっており、交通手段以外の不便解消が多く求められているという状況です。

次第4の説明については以上です。

続きまして、本日席上に配付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です。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、その中で回答のあり・なしを色分けしております。ピンクが回答あり、緑色が回答なしになります。アンケート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、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、回答あり・なしがさまざまですので、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いたしました。

まず、図の見方ですが、青丸が居住地域内の移動で、買い物などの目的を終わらせている移動者数をあらわしており、円の大きさと移動者数の大小をあらわしております。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小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ます。地域外で買い物をする人の移動先としては、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。主な買い物先として、2 - 5の地区ではアリオや東武ストア、1 - 5の地区ではマルイやルミネが主要な買い物先になっております。

次に、参考資料9ページをご覧ください。通院に関する移動実態になります。青丸で示す居住地内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が多くなっています。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になっております。

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、西新井駅の周辺の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。

次に、参考資料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で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の利用者数の報告を受けております。このデータをもとに、利用者数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、はるかぜの路線図画がありますので、そちらも参考に見ていただければと思います。

まず、はるかぜの乗車人員の推移についてご説明させていただきますので、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

乗車人員です。そのうち赤色で示すグラフがシルバーパスの乗車人数になります。緑色の折れ線グラフは、総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います。1号では、平成18年度は青いグラフで示すとおり、60万人以上の乗車があったのが、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。後ほどご説明しますが、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おります。

なお、はるかぜ3号、資料右上の西新井・舎人線に関しては、グラフの種類が違いますが、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でお示しさせていただいております。

ほかの路線では、総乗車数の減少または横ばいと、さまざまな状況ですが、緑色のシルバーパス利用割合が高くなるという傾向が見られます。

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号でご説明いたしますと、黒いグラフが運賃収入の推移になっております。算出方法としては、総乗車数からシルバーパス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、一律で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1億あったのに対し、平成29年度は約7,000万となっております。

また、グラフ上で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、プラスになっていけば青の棒グラフ、マイナスであれば赤の棒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年度は、平成18年度と比較して約3,000万収入が減ったという状況になります。

最後に、今回お示しした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によるものになります。

当日配布資料の説明は以上になります。

次第4までの事務局からの説明は以上になります。

谷口部会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、コメントがある方、ぜひお願いします。

最初に申し上げ忘れてのですが、きょうは3時半までの90分で終わるので、この議論を3時ぐらいまで行って、その後に最後の議題に移りたいと思います。

どちらからでも結構ですので、お願いします。

志自岐委員 公募委員の志自岐と申します。

前回から、なぜだろうと思っていたことがあるのですが、不便度の高い地域、特に足立区の西側のところで、バスのニーズが低いというのはなぜなのかというのを、分析はしていらっしゃいますでしょうか。

谷口部会長 事務局さんからお願いします。

事務局 それでは、事務局からご回答します。参考資料でお配りしています3ページをご覧ください。

「多様な交通手段の活用について」ということで、ここに4-1とか4-2とか東側

のところは余りないのですが、不便度が高いところで、1-1、1-3、2-1、2-3とかで、バス以外の求められる交通手段ということで、タクシーや自転車等が求められているという状況がアンケート結果から導かれております。

谷口部会長 よろしいでしょうか。5-7とか5-8は、路線バスの方もいらっしゃいますが、相対的にそうではない方が多いという理解ですか。5-7、5-8は。

事務局 相対的には多いのですが、区の平均と比べるとバス以外の割合が多いという状況になっています。

谷口部会長 なので、絶対値ではなく相対的に、そんなにバスは要らないよと言っている地域だという理解ですかね。

事務局 補足なのでありますが、参考資料の1ページ、こちらのほうで不便度と需要量ということで、この中でアンケートのほうから、バスをどれぐらい求めているかというところを資料1ページの右側の表に需要量という形であらわしてありまして、一番左側のバスの優先度で、という分類になっているものは区の平均値よりも高いもの。今回、分類になっているものは、赤文字で書いているのですが、区の平均よりも需要量が低いところで、アンケートから導き出されたバスの求める割合等から、そういった区分をしているような形です。

志自岐委員 アンケートの答えとしてはそうなっているのだということなのですが、それがどうしてなのかというのわかりますか。普通に素直に考えると、不便だったらバスを通してほしいと思うと私は考えるのですが、なぜ不便なのにバスは要らないと言っているのかが要らないとは言っていないのですが、そんなに必要ないよと言っているのはなぜなのかというのわかりますでしょうか。

交通対策課長 なぜかというところは、具体的にはっきりわかっているということ

ではないのですね。前回もお話しさせていただいたと思うのですが、需要量を算定する上で、そこに住んでいる人口とか、そういったことも加味してやっています。そうすると、どうしても人口密度、集中しているところと、地方での過疎地域のようなもの、足立区では過疎地域とは言いませんけれども、そういったところで差が出てくるのは、相対的に評価する中ではしょうがないのかなと思っています。これに対応して、今回はいろいろな交通手段に対応していこうということのご提案なのですけれども、前提としては、区内を相対的に評価すると、こういう傾向が見られますということで、事務局は今回お示しているということでございます。

志自岐委員 私は必ずしもバスを通すべきだと思っているわけではなくて、バス以外の交通手段というのも、柔軟に対応していくほうがいいと思っています。赤字が目に見えているようなところは、バスではない方法がいいだろうと思うのですが、そういうふうを考える基本において、この人たちが何でバスでなくていいと言っているのかというのが、人口密度が低かったり、確かにそういう地域は多いのですが、そういうのではなく、地域の心情とか気持ちとか、そういうところに何かがあるような気がしているのですけれども、わからなかったらしょうがないのかなと思うのですが。

谷口部会長 よろしいですか。

交通対策課長 本日ご提案した中で、資料2の「多様な交通手段の活用について（案）」の6ページで、地域が組織を立ち上げましょうということでご提案をさせていただいております。これは基本的には、バス以外の交通手段を考えていくのに、地域の皆さん方と一緒に話をしていこうというご提案なのですけれども、前回もありましたけれども、町会や自治会に話を聞いたらいいいのではないかと、もっと詳

しく話を聞くべきだというお話もございました。そういったことをこの調査の中でやっていると、ずっと深掘りしていかなければいけなくて、何も結果が出てこないと思っています。そうではなくて、それぞれの地域の中に入って、そういった需要も含めて、どういった移動をしたいかというのももう少し具体的に聞いて、この地域の組織の中でいろいろな話をお伺いしながら、もしかすると事業者も入るからバスで回せるかもしれませんねと、そういったこともあろうかと思えます。そういったことも含めて皆さん方とお話しをしながら、具体的な交通手段のあり方を話していきたいなと考えております。

谷口部会長 よろしいでしょうか。恐らくバスに乗りたがらない層の人というのがよくいまして、バスってハードルが高いのですよね。電車のほうがハードルが低いとか。ただ、体の不自由な人にはバスのほうが、階段がないので楽だったりしますので、自転車や車でもいいと言っている方が相対的に多いということで。ただ、今おっしゃっていたみたいに、この西側の地域が、やはりバスがいいという意見が強ければ、それはそれで地域の中で検討するということになるのですね。ということをお願いします。

ほかに何かございますか。

はたの委員 区議会議員のはたのです。

先ほどの説明の中で、当日配付資料の「アンケートの配布状況について」の回答者と回答がなかったという点の中で、分布にはばらつきがあるのだけれども、どうしてもそういう意味では回答があったところの声とか、そこを中心に進めざるを得ないというお話だったのですけれども、ただ、そういうふうに見ると、回答密度の多いところの意見が、この協議会の進むべき方向になっていってしまうというのがあって、ずっと違和感を持っているのがそこなのです。

具体的に言うと、今ある足立区の交通計画は、交通空白地域を不便地域ということで路線を敷こうということで考えたけれども、新規路線が実現することはできなかった。それをどうしようかということで、この部会が立ち上がってきたわけですが、交通空白との関係での多様な交通手段の活用の対策の分類の優先順位との関係で、具体的に言うと、実は私が住んでいるのは4 - 1という地域で、確かに地域不便度が高く、地域需要も大きい。という一番最初に対策を進めるべき地域になっているのですが、しかし実際に地域の中で動いていて、3 - 4の地域には交通空白があるのですが、今ある足立区の交通計画では、ここに新しいはるかぜの路線を、交通空白だからということで、ここに路線をとということだったのが実現しないのだけれども、今回のアンケートから見ると、3 - 4は地域需要は大きいけれども、不便度は低い地域になっているのです。アンケートの回答状況を見るとどうなのかというと、空白地域の中で回答しているのがぽつぽつしかないと。だから本当にここが空白地域であるけれども、不便ではないのかということが、実際のこのアンケートから反映されているのかということで、先ほど言ったアンケートの回答の声で進めざるを得ないところから進んでいってしまうと、本当に実態として整合するのかという。

先ほど地域の意見もという話があったのですが、恐らく地域の意見を聞いていくということも、優先度の高いところから聞いていくとなると、例えの話なのですね、3 - 4というのは。でも、ここは恐らくCになるから、そういうふうにならない地域なのだろうと思うのだけれども、本当にそれでいいのかなというね。一番最初的时候から、アンケートの数と回答者の数が少なく、ちゃんとした全体の意見を反映しているのかということなのですね。何回も

質問のときには、必要なら再度アンケートをとりますという話があったけれども、具体的にはそういう話になっていない。ここで政策の方向性が出てきて、3月には結論を出すみたいな話になってしまって、これでいいのかなという。本当に交通対策で正しくというか、不便が解消して区民の皆さんが喜ぶような計画として進んでいけるのかなとすごく不安に思うのですが、それについてはいかがなのでしょう。

谷口部会長 事務局さん、お願いします。

交通対策課長 現行の計画の路線と現在の空白地域との関係性、そのあたりなのですが、例えば4 - 1、5 - 7とか、エリアが非常に大きいのです。逆に、このエリアを全部一緒に考えてもいいのかといった議論もあるのだと思っています。当然4 - 1の中でも、空白地域となっているようなところをピンポイントで考えていく必要もあるだろうと考えています。

その中で、現行の空白地域につきましても、都市計画道路の整備とか、ほかの関連で解消していくところもあるのですが、そういったところで残るようなところもあります。例えば4 - 1のところを考えると、ほかの地域、例えば3 - 4の空白地域のところもあわせて考えると、そのあたりは柔軟に物事を捉えながら、前回の会議でもエリアをどう考えていくのかというお話もあったのですが、十分にそのあたりも考慮して考えていければと考えています。そのあたりは皆さん方のご意見を聞きながら、考え方を整理していきたいと考えております。

はたの委員 今お話の中で、柔軟にという話があったのですが、柔軟にはいいのですが、じゃあそこで公平性はどうかかなと思うわけですよ。やはり何か基準があって、それをもとにやっていかないと、住民から見たときに、どうして向こうだけ先にやって、うちのほうはやってくれないのだとなって、「そこは柔軟性で

すよ」ということを言われても、恐らく納得されないと思うのですね。だからやはりそこは、より詳しい住民の皆さんの声を拾ってくる必要があると思うのですね。先ほどから言っているように、もう少し細かいというか、多くの声を聞く必要があるのではないのかなと思うのですけれども、それについてはどうでしょうか。

事務局 事務局からなのですから、既存の計画がなぜ実施されないのかということで、空白地域居住者の方を対象にアンケートを過去やった経緯があります。そのアンケートの中で、「バスを使いますか」であったり、バスを使わない理由とか、その辺を掘り起こして、もう少し分析できるのかなというふうには考えております。

谷口部会長 過去のデータが何かあるのですか。空白地域に行ったものが。それは今初めて聞いたのですが。

事務局 今回、改定計画に入る前に、空白地域居住者対象に全戸配布させていただいたアンケートがありますので、そこをちょっと掘り起こして分析できるのかなというふうには考えております。

谷口部会長 はたの委員、いかがですか。

はたの委員 ほかの方も、いろいろ意見もあるでしょうから。

谷口部会長 今回のこれはランダムサンプリングということで、回答が少なかった地域の方は、残念ながらその声はなかなか、こちらとしては何を思っているのかわからないので、声を上げた人の意見が通るといえるのは、全体としてはそれで公平と言えば公平ということになってしまうのですよね。なので、本当はアンケートを配るときにもうちょっと、このアンケートを施策の参考にするので、ちゃんと答えてくださいみたいなことを本当は言わなければいけないと思うのですね。そこは今後お願いをしたいということで。

今おっしゃっていた交通空白地域だけのアンケート、それだけをまた見ると、それ

はそれで公平性は担保できない可能性もあるので、先ほどおっしゃっていた地域の組織、地域協議会みたいなものは、この緑の地域、3番のところも立ち上げてもいいですか。優先順位は下がるとしても、立ち上げてもいいのですかね。今、黄色い2のところだけ立ち上げるみたいなイメージでお話をされていましたが。あるいは隣同士なので、3 - 4を4 - 1と一緒に立ち上げるとか、そういうことは可能なのですかね。

交通対策課長 まだ具体的な、どういった枠組みの中でやるということまでイメージはしておりませんが、当然隣り合う地域ということになると思います。それと、先ほど言ったように、1つの地域でもかなり広くて、バス交通が充実しているところと、そうでない地域というのが、その中に2つあると思うのです。そういったところを組み合わせ、地域化してお話を進めることもあるかというふうには考えております。

廣瀬委員 公募の廣瀬と申します。

アンケートで回答を得て、これだけ進めてきたわけですが、アンケートの捉え方というのは、考え方も違いますから、ある程度濃淡とかいろいろあるかと思うのですよね。母数が多ければ、信頼度が高くなるのでしょうけれども、母数が少なくなれば信頼度が当然低くなるし、エリアが広いところと狭いところがあったりすると、当然ばらつきが大きいですから、それを比較するというのも難しくなりますし、足立区のこれだけ広いところで、ピンク色の回答しか出てきていないわけですから、ある程度限界があるのではないかと思うのです。アンケートに対して、ですからアンケートを後生大事に守って、ここから進めていくのだということでは限界があるので、それを参考にしながら、ある程度斟酌して、そこに恣意的なものが入ってしまうのかもわかりませんが、広いところは広いところなり、狭いところは狭いところなりに

我々のところで考えて、思い切って踏み越えていくような考え方も進めていかないと、まとまりがつかないのではないかなと私は思うのです。

1つは、一番不便なところで、1 - 3のところで、例えば3ページの1 - 3で、不便を解消する手段として「自動車（自分で運転）100%」と書いてあるのですけれども、関屋の駅とか牛田の駅から近いところなのですが、自動車（自分で運転）で100%で解消すると出ているわけですけれども、とてもそういう感じがするところではないのですよね。歩いて行く、自転車で行くとか、いろいろなことも可能なところですし、それほど駅から遠くないところですから。

谷口部会長 2人ですからね。

廣瀬委員 こういったことは限界だと思うのですね。これだけで100%だと考えてはいけないと思うので、そこは思い切って違うものがあるのだというものを少し考えていかなくちゃいけないのではないかと思います。

谷口部会長 ご意見ありがとうございます。先回たしか新井委員が、アンケートも大事だけれども、この場の議論ってすごく大事なのだよということをおっしゃっていて、私はそのとおりだと思うのですね。アンケートはアンケートで参考までに、これを柔軟に運営するための一言を加えるというか、基準をつくる意味では参考までにはしますけれども、例えば先ほどはたの委員がおっしゃっていたみたいに、3 - 4みたいなところをどうするのだとか、1 - 3は2人じゃないかとか、その辺はまた柔軟に考えるというか、その余地を残しておく。基準は基準として、こう出ましたという客観的な指標として使えると思うので、そこは議論も大事だよという委員会だと思っています。

ただし、こういう場で、皆さんは代表なので、そこで私的な発言は絶対に避けない

といけないと思うのですね。自分の利益誘導みたいな発言は避けて、みんなのことを考えて、足立区をよくするための発言をこの場です。それでアンケートは参考までにということを進めたいとは思っています。

事務局さんから、今のご発言についてはいかがでしょうか。

交通対策課長 ありがとうございます。まさしくそういう形で進めたいなと思っております。各委員の議論を活発にさせていただいて、そこから我々がどういったものにしていくかということ、本当に吸い上げたいと思っておりますので、いろいろなご意見をいただければと思っております。

谷口部会長 ありがとうございます。

ほかに何か。お願いします。

鈴木委員 公募の鈴木と申します。

事前配布資料の資料2の4ページと5ページのデマンド型交通のところなのですが、こちらは情報でこういうものがありますよというところでお示されたのか、足立区としてはこの中をどれかをやろうかなと思っているのですよというところでお示されたのか、その辺をお聞きしたいなと思ったのですけれども。

事務局 事務局からお答えします。

あくまでもご参考ということで、これをそのまま足立区に適用できるというのは、そのとおりはないかなと思いますので、こういった事例を参考にして、足立に一番ふさわしいものを考えていければいいのかなと考えております。

谷口部会長 恐らく地域、地域で考えていくということですね。うちの地域にはこれがいいなとか、そういうのを皆さんで考えていく。その支援を区役所さんはするという意味だと思います。

中島委員 公募委員の中島と申します。

そこに付随してなのなのですが、今回、資料2のところを出していただいたデータで、デマンド型交通であったり、乗合いタクシー、いろいろあると思うのですけれど

も、例えば葛飾区で計画していた収支バランスだったりとか、そういったところも踏まえて、今後データとして入っていたほうがいいかなと思っていて、例えばはるかぜから乗合いタクシーにかえて結局赤字になってしまったら、それは全く意味がないものだと思いますし、そういったところも情報をいろいろ集めていただいた上で、今後の議論のところに入っていけたらいいのかなと思っています。

事務局 形というか、交通手段を考える上では、採算性とか、その辺の部分は非常に重要だと思いますので、ただいまのご意見を参考にさせていただきながら、検討を進めていきたいと思っています。

谷口部会長 あと、とても重要なのが、地域で話し合ったときに、いついつまでにこのぐらいの需要がなかったらやめるよという、そのやめどきを最初に決めておかないと、ずるずる赤字垂れ流しでずっと続けていくようなことになってしまうので、乗らないとなくなるよということは、区民の皆さんにちゃんと言うべきだと私は思っています。

ほかはよろしいでしょうか。

志自岐委員 バス以外の交通手段のところで、自転車というのがあるのですが、特に自転車については、それ以降はさほど言及はされていないのですが、バス以外の交通手段の中で自転車の利用が結構多いのですが、例えば高齢者率とか、そういうものはどうなっているのかなと思って、自動車と自転車については、高齢者率によって変わってくると思うのですね。これから高齢化が進んだりすると、今はまだいいけれども、数年後とか10年後とかに、自転車に乗れない人とか自動車に乗れない人が増えてきたときにどうするのだというのがあるので、バス以外の交通手段のところでどんなふうに考えていけばいいでしょうか。

事務局 自転車の関連ですけれども、や

はり健康な方は、昨年度できた法律の中の基本的な考え方でもあるのですが、自転車に乗ることで環境やご自身の健康という面でのプラスもありますので、乗れる方はどんどんそういったものを活用していただきながら、ただ一方では、自転車に乗れない方というのも確実におられますので、そういった部分については、きちんと対応を考えて、自転車だけあればいいのだということではないと思いますので、それは含めて考えていきたいと考えております。

谷口部会長 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。お願いします。

はたの委員 「多様な交通手段の活用について(案)」ということで、地域にそういう住民組織みたいなものを立ち上げて、地域でいろいろ話し合っていくという方向性が案として出されているのですが、確かに地方の過疎とか山間部とか、今まで電車が走っていたようなところで廃線になってしまったところは、今実際に地方ではこういったものが立ち上がって、地域で話し合っていて実際に事業者がバスを走らせるとかというのはあるのですが、ただ、そういうところは、交通不便者というのは住民みんながそうなのですよ。実際に電車がなくなった山間部というところだと。確かに足立区内の交通不便地域というのはそうなのだけでも、みんなが不便なわけではないです。先ほど自転車の活用もあったわけですから、自転車に乗れる人は自転車に乗って行けるし、バスに乗れる人はバスに乗れるという中で、地域の中で住民が集まって、組織をつくって話し合っていていけるのかなという不安があるのですね。地域性の違い。先ほど言ったように、地方の山間部ならみんな困っているから、みんなで何とかしようという話になるのだけでも、足立区は不便といっても、やはり都心なわけですよ。そういった中で、同じような形でやれるのかなと。そういう意味で

は、行政がある程度主体的になってやっていく必要が、私はあるのではないのかなと思うのですけれども、それについてはいかがでしょうか。

谷口部会長 課題の共有ができないのではないかということですよね。動ける人は動けるし、動けない人は動けないしということ。

はたの委員 地域の問題として、全体が課題として捉えられるのかという。

谷口部会長 そうですね。その辺はいかがお考えでしょうか。

交通対策課長 私たちもこれを提案するに当たって一番危惧しているところは、そこなのですね。話は戻りますけれども、アンケートだけでは地域のニーズとか需要とか、はっきりしたものはわからないのではないかと。やはり地域の中に入って具体的話を聞いて、じゃあどう解決していこうかということ、行政だけではなくて、地域の交通を維持していくという視点からも、地域の方々と一緒になって考えていくことが大事だろうと事務局では考えて、これを提案させていただきました。非常に難しい課題だとも認識はしております。ただやはりこういうことをクリアしていかないと、ますます地域の交通が不便になっていくということは、多分目に見えてくるのだと思っていますのですね。それを避けるためにも、一歩でも前に進むために、こういった形で我々は進めていきたいと考えています。

はたの委員 資料2の「多様な交通手段の活用について」というのは、この図を見ると、地域が組織を立ち上げ、地域の実態調査等をずっとやって、最後には本格運行へ移行となっているのですけれども、とりあえずそうではなくて、地域と事業者と行政が今後のこの地域の交通体系というか、不便についてどのようにしていこうかと話し合っていくという、そういう緩やかな会みたいな捉え方でよろしいのでしょうか。

交通対策課長 まさしく今おっしゃると

おりで、で実態調査とか地域課題の把握・検討というのがございますので、まずはそういったところ、何かを決め打ちして話をするのではなくて、今「緩やかな」という表現がございましたけれども、そういった感じで進めていければと考えております。

谷口部会長 それであれば資料ももう少し、柔軟性を持たせてやるみたいなイメージでつくったほうがいいかもしれないですね。

新井委員 今お話が出ていたけれども、千住地域は鉄道だけでも5本入っている交通の要衝と言える地域ですよね。ほかの交通空白と言われる地域との差を考えれば、同列に検討するのは難しいことだと思うのですよ。総合交通計画改定協議会というふうにできたわけですが、原点は足立区の公共交通網の再整備、ですから交通空白地域の解消、交通過疎の解消、これが何よりも原点にあるはずなのです。そこでいろいろな皆さんがお集まりになって、ご意見をいただいた中で結論を出す。先ほどから出ているように、完璧なアンケートはありませんから、それは参考でしかないと思うのですけれども。とにかく足立区全体の中で交通の差があるということ、何とか解消していくことが最大の目的だと思っていますから、もう一方の事業者部会で、事業者の皆さんがどのような採算でやっているかという話が出ていると思うのですよ。ちょっと情報で聞くと、一番いいと言われている路線でさえ赤字だという話も伺っていますけれども、そういう話になってくると思います。だからこそ、事業者が先なのか、便数を先にするかとか、いろいろな議論はありますけれども、とにかくバス路線自体がないことがないように、平均化を考えていかなければならないのではないかなと。そこに補助金を出さなければならぬかもしれない。そういう議論になってくると思うのですよ。これだけ膨大な資料がい

ろいろ出てきているけれども、もう少しわかりやすくやっていかないと、最終目的の日程が出ていますから、どんどんすそ野が広がっているような気がしますよね。

今、はたのさんが言ったようなもの、「多様な交通手段の活用について」の中の「困難地域に対して」という資料2の6ページなのですけれども、「地域が組織を立ち上げ」と始まっているのですが、これができるのだっただけというのか、まず事業者と行政が協議してきたのです。その結果が今の状態なのに、地域、事業者、行政という三位一体の中で、地域が組織を立ち上げという第一弾があって、こういうふうには理想的な物事が書いてあるのですけれども、果たしてというふうに……。今さらまたこういう話が出てくるかという気もするし、どんどん広げ過ぎているなと思ってしまいますよ。最終的には、目的達成のためにもう少し資料整理しながら、皆さんがご意見を言いやすいような形に導いてもらいたいなと要望しておきます。

谷口部会長 ありがとうございます。そこにはご留意いただくということでもよろしいでしょうか、事務局さんとしては。

廣瀬委員 公募の廣瀬です。

はたのさんと新井さんが言うことも、ごもっともだと思っております。やはりアンケートだけでは、なかなか限界があるので、確かにこれはすごいものだと思っておりますけれども、ここで決めるわけにはいかないでしょうから、その方々の意見もある程度聞けるような場があれば理想的なものでしょうけれども、できるならばそのほうがいいのかと思います。区の方々がどう考えているのか、ちょっとわかりませんが。そういう意味では、できるのならいいのかなと思っておりますけれども、難しいのかもわかりませんが。アンケートを見て、ここでそういうのを決めていくというのは、なかなか難しいのかなと逆に思っています。以上です。

谷口部会長 ありがとうございます。私の時間管理がよろしくなくて、次にまだ議題が残っておりますので、最後にまた全体討議の時間をつくりたいと思いますので、まずは続きの資料のご説明をお願いします。

事務局 それでは事務局から、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4、一番最後の8ページをご覧ください。こちらは足立区基本構想で目標とする将来像「協創力で作る活力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」、「くらし」、「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」。

「くらし」の視点では、「多様な人々の移動実態に即した交通サービスを提供し、質の高い「くらし」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、座族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。施策の検討については、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。

谷口部会長 一番上の基本構想のところは、区で決まっているものということですよ。その下の基本目標から下について、ご審議いただくイメージでよろしいのでしょうか。

それでは、もうちょっとこんなものを入れたほうがいいのか、これでいいのか、何かありましたらコメントをお願いします。

鈴木委員 公募の鈴木です。

施策イメージの(1)のところで、交通機関のバリアフリー化、乗合、デマンドタクシー等の新たな移動手段導入とありますが、高齢者の方も車椅子を利用されている方が多いと思うのです。身体障害者の方も車椅子なので、先ほども登録制とか、利用するに当たって車椅子かどうかを確実に聞いていただくとか、その手順の中に入れていただきたいなと思いました。やはり車椅子だと、普通のタクシーでは乗れませんので、折り畳むのもちょっと難しい形もあるので、そういうデマンドタクシーも導入していただくと助かります。

谷口部会長 ありがとうございます。具体の施策を決めるときに、それをご考慮いただくということになると思います。

ほかにございますか。

松場委員 公募の松場です。

今おっしゃったように、デマンドタクシーとか書いてありますけれども、先ほどの話にちょっと戻るかもしれませんが、「多様な交通手段の活用」で例が出ていますけれども、柏市とか前橋市とか、ちょっと地方のほうですよ。私が思うに、足立区にはこういう交通手段は合わないのではないかなという気はいるのですが、足立区は恐らく雨とか、きょうみたいな暑い日は使うかもしれないのですけれども、自転車に乗る人はかなりいますので、どうしても何キロも行くとなると、そういった公共交通を使うと思うのですけれども、その点で葛飾の事例というのは参考になるかと思うのです。そういう点で23区内のコミュニティバス

の、先ほど先生方もおっしゃっていましたが、今現在赤字だということで、コミュニティバスの成功事例とか、そういったものをもう少し情報として集めていただいて、本来は過疎地域に新しく敷くということかもしれないのですけれども、基本のものをもう一度見直して、それを少し改良して新しいところを考えるといいのではないかなと思うのですけれども、以上です。

谷口部会長 事務局さんから何かございますか。

交通対策課長 23区内のコミュニティバスの事例を調査しております。次回にでも改めて、成功なのかということ、なかなか疑問もあるのですけれども、運行している事例については、皆さん方にお示ししたいと思います。

志自岐委員 私はコミュニティバスについて、ちょっと違った意見があります。運賃収入の推移とかを見ても、かなり今厳しい状況になっているのは確かで、これからさらにコミュニティバスの新しい路線をつくるとか、今ある路線でも、もうちょっと何とか活用できないかというのは、なかなか厳しいものがあって、さらにここに税金をどこまで投入したらいいのかとか、それはみんなに合意してもらえるものなのかとか、そういうのを考えると、公共交通というものの限界がある意味来ているなと思います。

足立区は、例えば本当に過疎な地域に比べれば人口は多いのですけれども、今後、東京の超高齢化というのが始まってくると、実は似たような形になるのではないかな。本当に公共交通だけでうまくいっていたものが、ちょっと変わってくるので、公共と言いつつも、もうちょっと個別多様な形、今ここにあるデマンド交通とか以外にも、いろいろ本当はあるのではないかなと思います。法律的なものがよくわからないので、お金を払って乗せてはいけないとか、乗せるためのいろいろな基準があると思うので、

隣の人を乗せていくみたいな感じのものはできないのかもしれないのですが、本当に大きく広く考えていかないと、例えば舎人とか入谷の地域で、どんどん高齢化が進んだら、この後移動できるのだろうかというのが本当に不安です。もちろん公共交通も大事ですが、それではやはり賄えない部分がこれから圧倒的に出てくるので、それをどう人々と手をつなぎながら何とかできるか。地域でNPOができて、その中で交通について考えるという形を目指してやっていかないと、区だけでも、事業者だけでも、できない時代になるのだろうと思っています。

谷口部会長 ありがとうございます。

いろいろな交通手段を考えると、一番まずいことというか、全国で起きているのですけれども、一番まずい事態が、首長さんが選挙のときの公約で、こうしますと言ってしまって、その対応で物すごく不便な路線ができるとか、私は乗らないけれどもうちの近くにバス停がないからつくってほしいみたいなことがあって、乗らないのですよ。そこに税金が多分に投入されてしまいます。それだけは絶対に避けたほうがいいと思います。全国を見ていると、そういう事例がたくさんあるので、足立区さんは人口密度も高いですし、まちなので、そういうことはほとんどないとは思いますが、私は乗らないけれども欲しいという意見は、吸い上げてはだめだと私は思います。そういう意見と、そうではない公的な意見をちゃんと判別できるようなことをやっていかないとだめだと思います。

それと、ここに出てきていないのですけれども、実は住む場所を変えてもらうのが一番いいのですよね。公共交通が便利なおところに住んでもらう。そういうことを誘導する施策が必要だと思うのですが、それはさすがに、例えば高齢者の方は引っ越したくないと思いますし、10年とか20年とか50年とか、そのぐらいの広いスパンで

考えなければいけないと思うのですが、例えばそういう施策もちょっとずつ入れていかないと、不便なところは安いのですよ、地価が。安いから買った。不便だからバスを敷いてというのは、私は本末転倒だと思いますので、そういう仕組みというか、そういうメカニズムも、ちゃんとわかった上で、住民の方と一緒に考えていく姿勢が必要ではないかと思いました。

ほかに、このことについてでも結構ですし、全体を通してでも結構ですので、何かございましたらお願いします。

新井委員 谷口先生は座長なので、そういうご意見をいただくと、方向性を示すまで言いませんけれども、高邁なご意見をいただくと、会議の方向性にちょっと差し支えが出てくるかなという気がするのですよ。最終的にまとめた中での知恵を出していただくのはいいと思うのですが、今おっしゃるような、私たちの考えを超える高邁な話は余りされないほうがいいかなと思っています。

谷口部会長 それは、私は意見を述べるなということですか。

新井委員 意見を述べるなではないのですけれども、まだ皆さんに意見を求めている段階でしょう。その中で先生のそういう話をされてしまうと、ちょっと次元が違ってしまっている、もっとレベルが高いことになってくるのでね。今、足立のレベルの話をしているわけですよ。日本全体のことをどれだけ皆さんが把握しながら、何か思っいらっしゃるかわかりませんが、一応足立区のことですから、日本全体のことを幅広く考えれば、寒村僻地と足立区は違うわけですから、その交通問題と絡むようなことも一緒にはできないですね。

ちょっと話をさせてもらいますけれども、足立区は大都市東京の中の一つですよ。周辺区とはいえ。人口も67万区民と言われる地域で、先ほどから言っているように、千住は鉄道だけで5本の要衝となっている

地域。それと交通が非常に空白だと思われる地域との差があるわけですよ。少なくともこの大都市の一角の中にあつて、その差を縮めるということは、公共交通の大事なことだと思うのです。先ほど選挙のときに首長が公約してしまうからやらなければならないとか、そういうことではなくて、住民の立場で言えば、足立区に住んでいて、もう少し均衡化された公共交通に持ってほしいという意見は、基本的にはあると思います。それは高齢者だとか、子どもさんたちとか全部含めてあるわけですよ。その辺は基本的な考えの中に据えていかなければいけないと思っています。

それと、最後の8ページのことですけれども、これは基本構想とか基本計画とか、議会でも審議し、そして決定されたことです。これは理想的な話で、「目指すべき姿」と書いてあるとおり、理想論が掲げられているわけですよ。その中の最後に、施策イメージというのが4つの箱に入っておりますけれども、その中にまた、きょうはデマンドとかいろいろ話が入っているから、余計複雑化してくるのですけれども、実際足立区でデマンドタクシーとか、こういった方法が具体的に考えられるのかと。その辺がもしあるのであれば、一応資料を出しているのだから、そういうことを想定して言っていると思うので、その辺があれば具体的に言ってほしいのです。

谷口部会長 済みません。ただいまのご意見に対して、私の意見がすごく高邁とか言われたのですが、私は全国の事例を見ていて、それを応用して足立区さんのことについてお話をしているわけで、交通空白地域の解消は手段であつて目的ではないと私は思うのです。より区民が幸せになる方向に行くという意味で、今の新井委員のおっしゃりようですと、交通空白地域を解消することがという、それは目的ではないですね。手段ですよ。そこだけは共有をさせていただきたいと思います。それ以外の

手段もあるかもしれないということですね。

では、事務局さんからお願いします。

交通対策課長 今回、デマンド型の交通について、柏市の事例をご紹介させていただきました。具体的に地域の中に入って、こういった運行が可能なのかどうかというのは検証しない限りは、実際は運行できるというところで今断言できるものではございません。ただ、いかなる交通手段も排除しないで、可能性がある限り地域の方々と一緒になって、こういったものをつくっていくかということでは、この時点でこれはいいよ、これはだめだよというのではなくて、さまざまな形で実証実験もやられていますので、我々としてもそういった形で進めていければということで、今回は記載をさせていただきました。

今回紹介した中では、相乗りで例えば白金、何で白金なのだろうと思ったりもするのですけれども、白金のほうで相乗りタクシーの実証実験などを港区が始めたりとか、先般、新聞でも出ていますけれども、無人の運転化で六本木と大手町の実験も始めるとか、いろいろな形で始まっていますので、そういったことも含めて、いろいろな交通手段というのはあつていいと思うのです。それをどう地域にマッチングしていくかということ、皆さんで考えていければと考えています。

新井委員 確かにいろいろな意見はあつていいと思うのですけれども、ここに書いてあるように、3月ごろまでにまとめていこうという考え方でしょう。足立区内においてデマンド型タクシーとか、いろいろな新たな手法を具体的に想定できるのかと。例えば箇所の話をしてほしいのですけれども。今の段階で出てきているわけですけれども、足立区のどこでそういう具体的なことができそうなのか。その考えがあれば言ってほしいのですけれども。

交通対策課長 資料でもお示ししていますとおり、の地区、多様な交通手段、バ

ス以外の方法を検討する地区で挙げられているところ、もしくはこの地区で、ここはバスの需要が見込まれるということでございますので、ここについてはバスを基本に検討しますが、場合によっては、ほかの手段でカバーするという事も考えられると思うのです。こういった地区を中心に検討を進めていこうということでございます。

新井委員 ここということね。

交通対策課長 ピンクのところもバスが中心です。

新井委員 努力してみてください。

谷口部会長 よろしいでしょうか。もし何かあれば。

野村委員 老人クラブの代表の野村でございます。

多様な交通手段のデマンド型関係の4ページのところでございますが、例えばデマンド型にしても、乗合いタクシーの場合にしても、路線バスが廃止された地域となっていますけれども、具体的に今足立区では路線バスの廃止の傾向があるところがあるのででしょうか。

交通対策課長 まだ廃止というところまでは至っておりませんが、便数が減らされている路線というのが、かなり多くございます。今月になって東武バスのほうで減らしたりとか、先般は、はるかぜの路線が減便されたりとかとありますので、全体的には減便をされているという傾向がございます。

谷口部会長 よろしいでしょうか。

廣瀬委員 公募の廣瀬です。

足立区もこれから少子化になって、恐らく人口がこれから減っていくだろうと思うのです。そういう意味では、バスの採算も合わなくなってくるでしょうし、減便になったり、廃止になったりすることも、これからはもっと増えるのではないかなと思うのです。そういう意味では、足立区は東京の一角かも知れませんが、日

本全国の今までのバスの廃止、昔はバス以前に鉄道が廃止になって、バスが隆盛になって、それがまたマイカーのあれて廃止になって、そういう日本の流れの縮図があるわけですね。それが足立区も少しずつ見えてきているわけですね。ですから、そういうことを考えてある程度は進めないと、日本全国のコンパクトシティと足立区のコンパクトシティは違うかも知れませんが、そういうことも踏まえて考えていかないと、足立区は東京の一角だということは確かにそうかもしれませんが、でもだんだん少子化で人口が減ってくるということも考えられることですから、ハイテクノロジーなものが、先ほどの無人運転のものあるでしょうし、そういったものがこれから有効活用できるのかどうかも含めて、長い目で検討していかなくちゃいけないのかもわかりませんが、その辺を皆さんで考えていかなきゃいけないのではないかと思いますので、お願いいたします。以上です。

谷口部会長 ありがとうございます。

何かありましたら。

新井委員 ちょっとだけ。廣瀬さんのご意見はもっともで、我々も2人、区議会で参画していますから、そういうことは敏感に感じながら行動しています。ただ、私が想定している交通空白地域については、区画整理をしたり、多少なりの開発をした中で、人口が少しでも増えている。今非常に敏感な時期で、交通をもう少し便のいいようにしたほうがいいのではないかと、それと人口減少に向かうというのは事実ですから、その辺をある程度見きわめながら進めていくのは当然大事なことだと思うのですが、まだ交通を少しでもよくしたい。そういう努力をすべきだという時期だと思っているので、一応申し上げているところでございます。

谷口部会長 ありがとうございます。両方ごもっともだと思います。

司会の不手際で時間が過ぎてしまっていますが、もし何か最後に一言という方がいらっしゃったらお願いしたいのですが、よろしいでしょうか。

それでは、本日の審議については以上で終了させていただきます。一旦事務局に司会をお返ししたいと思います。

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、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。

続きまして、ご報酬をお受け取りになる方で口座振替依頼書をまだご提出いただけていない方は、大変お手数でございますけれども、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ください。

本日は長時間にわたり、ありがとうございました。これで会議は終了させていただきます。お忙しい中お時間をいただき、ありがとうございました。お忘れ物なきよう、お気をつけてお帰りください。ありがとうございました。