

第4回 足立区総合交通計画改定協議会 会議録

会 議 名	第4回 足立区総合交通計画改定協議会		
事 務 局	都市建設部交通対策課		
開催年月日	平成30年12月5日(水)		
開催時間	午前10時00分開会～午前11時40分閉会		
開催場所	足立区役所中央館8階 特別会議室		
出席者	内山 久雄 会長	岡村 敏之 副会長	原 則子 委員
	飯田 今日子 委員	原口 秀子 委員	村上 基宏 委員
	木津 和久 委員	石井 貴史 委員	吉浦 宏美 委員
	大野 圭太 氏 (和田 明委員代理)	野田 和宏 氏 (矢島史昭委員代理)	深津 光市 委員
	小林 和輝 氏 (上田浩一委員代理)	西窪 裕光 委員	栗原 夏樹 委員
	佐久間 洋行 委員	樽澤 正人 委員	椎名 啓雄 委員
	鈴木 哲志 委員	神之田 祐二 委員	茅根 弘幸 委員
	宮田 学 委員	小野寺 直人 氏 (柳瀬光輝委員代理)	武谷 明宏 氏 (五味康真委員代理)
	小池 進 委員	鈴木 あきら 委員	新井 ひでお 委員
	いいくら 昭二 委員	はたの 昭彦 委員	長澤 興祐 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	川口 弘 幹事
	大山 日出夫 幹事	土田 浩己 幹事	
欠席者	谷口 綾子 副会長	野村 英夫 委員	工藤 真紀 委員
	小瀧 正和 委員	長尾 肇太 委員	勝田 実 幹事
	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】 総合交通計画改定の実施事業(案)について 【資料3】 総合交通計画の進行管理体制について(案) 【資料4-1】 財政支援の考え方について(案) 【資料4-2】 検証運行等のスキーム(案) 【別冊参考資料1】 財政支援の考え方について 【別冊参考資料2】 デマンド型交通・乗合いタクシーの事例について		

(審議経過)

交通対策課長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第4回足立区総合交通計画改定協議会を開催させていただきます。

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

本日は、ご多忙の中ご参加いただきまして、まことにありがとうございます。

協議会につきましては、9月以来の開催となります。前回の協議会の後、10月に事業者部会と利用者部会を開催し、主に計画書に記載する実施事業について部会の皆様にご検討いただきました。それらの内容も含めて本日はご議論をいただきたいと思っております。

本日、谷口副会長におかれましては、調整がつかずご欠席となっております。

続きまして、本日の資料についてご確認させていただきます。次第、資料につきましてはあらかじめ発送させていただいております。また、本日席上配付になっておりますけれども、平成30年度版の足立地図、ちょっと紫っぽい「足立地図2018」というものでございます。これが発行されました。新しい地図を席上に配付させていただきましたので、29年度版と差しかえ、もしくは2つともお使いいただいて結構でございますけれども、差しかえをお願いいたします。

それでは、本日の資料についてご確認させていただきます。事前配付の資料でございます。お手元に皆お持ちでしょうか。資料1が「計画改定スケジュールについて」でございます。資料2が「総合交通計画改定の実施事業(案)について」というもので、A3の折り込みです。次から別紙で各事業の内容がついています。これが26ページまであるものでございます。資料3が

「総合交通計画の進行管理体制について(案)」というものでございます。資料4-1が「財政支援の考え方について(案)」、資料4-2が「検証運行等のスキーム(案)」というものでございます。別冊参考資料として、参考資料1「財政支援の考え方について」と参考資料2「デマンド型交通・乗合いタクシーの事例について」、これは前も出している資料でございます。

本日の資料は以上でございます。資料に過不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。会議の途中でも結構でございます。

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い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、あわせてご承知お願いたします。

本日は、お手元でございます次第に沿って進めさせていただきます。

まずは次第の1、協議会の会長であります内山会長より開会のご挨拶をいただきたいと存じます。内山会長、よろしくお願いたします。

内山会長 おはようございます。お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

今日は、事務局が一生懸命働いてくれた、その中間的な成果を報告していただくということですが、ただ、体質改善を図るためには抜本的な改革が必要なのですが、それは大手術をするということで、困る人もいっぱいいますので、今日の中身としては、言い方は悪いですが、対症療法として今悪いところをちょっと直すという形でございます。それでもいろいろな方々のいろいろな立場のご意見を伺いながら事務局が作成した経過版でございますので、

じっくり皆様方のご意見を頂戴しながら、よりよく改善していければと思っています。どうぞ活発なご議論を期待しておりますので、よろしく願いいたします。

簡単ですけれども、挨拶にかえます。

交通対策課長 内山会長、ありがとうございました。

これ以降は内山会長に司会をお願いしたいと思います。会長、よろしく願いいたします。

内山会長 それでは、議事次第の2について、計画改定スケジュールについて事務局より報告していただきますが、2から5まで続けて説明していただくということでよろしゅうございますか。

では、議事次第の2から5までを一括して事務局から説明していただきます。よろしく願いします。

事務局 次第2、計画改定の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。座ってご説明させていただきます。

次第の次のページになります、資料1「計画改定スケジュールについて」をご覧ください。今回ご議論いただく内容は、網かけの部分、総合交通計画改定の実施事業(案)、改定計画の進行管理体制、財政支援の考え方についてになります。次回は1月24日に協議会を開催し、計画素案の検討を予定しております。

次に、次第3、第5回部会での検討内容について、ご説明いたします。

資料2、A3横の「総合交通計画改定の実施事業(案)について」をご覧ください。前回の協議会で資料中ほどの4つの施策、公共交通施策、自転車施策、交通基盤整備施策、公共交通利用促進施策とその施策目標までご確認いただきました。今回は、4つの施策にぶら下がる事業、全部で24事業について部会で検討を行いましたので、

その内容をご説明させていただきます。

次のページ、A4縦の右上に「別紙」と書かれた資料をご覧ください。

初めに、公共交通施策のうち、鉄道新線の整備促進事業、メトロセブンになります。

まず、現状です。図上緑色の線でお示しする赤羽から葛西臨海公園まで環七に沿った環状鉄道(メトロセブン)については、平成28年4月の交通政策審議会答申の中で「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置づけられました。現在、関係自治体と課題解決を図るための検討等を行っております。

今後の進め方としましては、引き続き関係自治体等と連携しながら、メトロセブン実現に向けた調査・研究を長期的に行っていきます。

下段にスケジュールを短期、中期、長期で記載しておりますが、短期はおおむね5年以内に実施できるもの、中期がおおむね10年、長期が10年以降でお示ししております。

最後に、表の上段に、実施地区として「特定地区」または「区全域」の記載がありますが、特定の地区で事業を実施するものは「特定地区」、区全域で展開する事業が「区全域」と記載しております。それぞれの事業内容を同様の考え方で記載しております。

次に、2ページをご覧ください。鉄道の延伸促進事業です。

初めに、地下鉄8号線の区内延伸です。

現状では、こちら平成28年4月の答申で意義のある路線として位置づけられ、中でも、足立区を通る押上から四ツ木、亀有を通過して野田市までの区間は、都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待されております。区では、地下鉄8号線整備促進大会の開催など、区内延伸の取り組みを実施しています。

今後の進め方は、答申の課題として示された、沿線自治体と協調して事業性の確保に向けた沿線開発等の検討を進め、実現に向け取り組んでいきます。

次に、3ページをご覧ください。常磐新線の秋葉原～東京間の延伸です。

現状では、こちらも平成28年4月の答申で国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトに位置づけられました。

今後の進め方は、引き続き関係自治体と協力しながら実現に向けた要請活動を行っていきます。鉄道事業者としても必要な検討を行ってまいります。

次に、4ページをご覧ください。混雑緩和対策事業です。

初めに、日暮里・舎人ライナーです。

現状は、利用者が開業当初の予想を大きく上回る利用者数となっております。東京都交通局では輸送力の増強などを実施してきましたが、最混雑区間におけるピーク1時間当たりの混雑率が平成29年度値で187%となっております。

今後の進め方としては、区では、東京都で行う混雑緩和に関する取り組みの情報発信を進めていきます。鉄道事業者では、新型車両の2編成増備やオフピーク通勤を促進するキャンペーンの実施など、引き続き混雑対策に取り組んでいきます。

次に、5ページをご覧ください。つくばエクスプレスの混雑緩和対策です。

現状は、新型車両を2020年春から5編成導入し、増便すること、また、座席のロングシート化を進めることが示されています。

今後の進め方としては、区は、TXで行う混雑緩和対策の取り組みを情報発信していきます。鉄道事業者では、車両編成8両化の検討を進めること、オフピーク通勤に関する取り組みを継続していきます。

次に、6ページをご覧ください。踏切解

消事業です。

現状ですが、竹ノ塚駅、北千住駅であかすの踏切が存在し、道路渋滞やまちの分断など問題が発生しております。

今後の進め方としましては、竹ノ塚では現在行われている連続立体交差事業を進めていきます。また、北千住については、鉄道と道路の立体交差化を含め、エリアデザイン計画の中で検討していきます。

なお、竹ノ塚のスケジュールについては、現時点では2021年度完了になっておりますが、現在、工期延伸の手続きを進めているところです。

次に、7ページをご覧ください。ホームドア設置など鉄道のバリアフリー化事業です。

現状としましては、ホームドアは、TX、日暮里・舎人ライナーの全駅、千代田線の一部で整備されている状況です。また、エレベーターについては堀切駅で未設置という状況です。

今後の進め方としましては、区でホームドアを設置する鉄道事業者への補助金交付要綱ができましたので、事業費の補助を行っていきます。また、堀切駅のエレベーター設置についても実現に向け検討していきます。鉄道事業者としても、ホームドア設置に向け順次整備を進めていきます。

次に、8ページをご覧ください。拠点間バス路線等の維持・強化事業です。

現状としましては、7つのエリアをエリアデザイン地区と位置づけ、まちの魅力の向上を進めております。

今後の進め方としましては、このエリアデザイン地区でも、2021年度に開設予定となっている花畑地区の文教大学、江北地区の大学病院など新規需要が見込まれる拠点や都市計画道路の整備状況を踏まえ、拠点間バスネットワークの強化に向け検討を進めていきます。

次に、9ページをご覧ください。交通不便地域のバス路線導入事業です。

現状としましては、日常生活における移動について、目的地までの利便性が悪く、不便度が高い地域があります。その中でも不便を解消する移動手段としてバスに対するニーズが高い地域が存在しております。

今後の進め方としましては、行政、バス事業者、地域で連携し、地域公共交通検討会を立ち上げ、運行計画の検討や社会実験を実施しながら、不便度解消に資するバス交通導入を目指します。ここの進め方のイメージは後ほどの議題でご紹介させていただきます。

スケジュールとしましては、短期的にまず1地区で検討会を立ち上げ、本格運行を目指していき、中長期で順次ほかの地区を進めていきたいと考えております。

次に、10ページをご覧ください。バスのバリアフリー化事業です。

現状、バス車両はノンステップのバスが多く運行されておりますが、一部の車両はワンステップバスが残っている状態です。

今後の進め方としましては、誰もが利用しやすいノンステップバスの導入を順次進めていきます。

次に、11ページをご覧ください。バス停の利用環境整備事業です。

現状としましては、バス停にベンチや上屋、点字ブロックの整備を進めております。

今後の進め方としましては、設置条件の整った場所においてベンチや点字ブロックを整備していきます。また、交通広場の整備などにあわせて上屋の設置も進めていきます。

次に、12ページをご覧ください。ユニバーサルデザインタクシーの導入事業です。

現状、誰もが利用しやすいUDタクシーの導入が進められております。

今後の進め方としましては、UDタクシ

ーのさらなる普及を進めていきます。まずは2020年度までに1万台の導入を目指します。

次に、13ページをご覧ください。タクシーの利便性向上事業です。

現状としましては、タクシーが地域公共交通としての機能を十分発揮できるよう利便性向上を図ることが必要となっております。

今後の進め方としましては、タクシーを手軽に呼ぶことができる配車アプリなど、タクシーの利便性向上につながる情報を発信していきます。

次に、14ページをご覧ください。新たな交通手段の導入事業です。

現状としましては、移動ニーズが多様化する中、移動需要に見合った適切な交通手段の導入が必要になります。

今後の進め方としましては、交通不便度は高いが、バスに対する需要が少ない地域において、行政、交通事業者、地域で連携し、地域公共交通検討会（仮称）を立ち上げ、新たな交通手段の導入を目指します。

次に、15ページをご覧ください。条例に基づく自転車安全利用の推進事業です。

現在、自転車の安全利用に関する条例制定に取り組んでおります。この条例に基づき、自転車損害賠償保険加入促進など、自転車に関する事業に取り組んでいきます。

次に、16ページをご覧ください。自転車走行環境整備事業です。

現状としましては、自転車が関与する事故も多い中で、安全に走行できる環境づくりが求められております。

今後の進め方としましては、区の主要駅周辺等の自転車走行環境の整備を短期的に進めます。中長期的には都市計画道路などでの整備を進め、自転車の広域ネットワーク化を進めていきます。

次に、17ページをご覧ください。自転

車駐車場の整備事業です。

現状としましては、違法駐輪対策等のため、駐輪施設の整備を進めております。

今後の進め方としましては、駐輪場の改修にあわせ、子ども乗せ自転車など大型車対応の駐輪スペースを拡充していきます。また、区の補助制度を活用した民営駐輪場の整備促進を進めていきます。

次に、18ページをご覧ください。サイクルアンドバスライドの啓発事業です。

現在、一部のバス停付近に駐輪場が整備され、家からバス停に自転車で向かえるようになっています。

今後の進め方としましては、サイクルアンドバスライドをPRし、利用促進を図ってまいります。

次に、19ページをご覧ください。自転車シェアリングの拡充事業です。

現状としましては、コミュニティサイクル「あだちゃり」やレンタサイクルを実施しております。

今後の進め方としましては、公共交通機関の補完などの視点も踏まえ、コミュニティサイクルの拡充や民間事業者と連携したシェアサイクル導入を検討していきます。

次に、20ページをご覧ください。放置自転車対策事業です。

現状としましては、街頭指導や撤去活動を行っております。さらに、不要となった自転車が路上に放置されないよう、無料引き取りも行っております。

今後の進め方としましては、放置自転車の多い時間帯を調査し、街頭指導員を集中的に配置するなど強化をしていきます。あわせて、区民の役割として、施錠の徹底、自転車を放置せずに駐輪場利用を行います。

次に、21ページをご覧ください。交通安全教育事業です。

現状としましては、幼稚園、保育園から高齢者まで幅広い範囲で交通安全に関する

教育、啓発活動を行っています。

今後の進め方としましては、引き続き関係機関と連携し、交通安全教育を進めてまいります。

次に、22ページをご覧ください。都市計画道路等の整備事業です。

現状としましては、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）に基づき整備を進めています。図上で赤い線が事業中の路線になります。

今後も引き続き都市計画道路の整備を進めていきます。

次に、23ページをご覧ください。駅前広場の整備事業です。都市計画マスタープランで整備が位置づけられている竹ノ塚駅、西新井駅西口、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅において整備を進めていきます。

次に、24ページをご覧ください。モビリティ・マネジメントの実施事業です。

まず、モビリティ・マネジメントとは何かですが、一人一人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に自発的に変化することを促す交通施策になります。

今後の進め方としましては、区民にわかりやすい公共交通の情報提供などを交通事業者と連携して行い、そのほか、足立区に合ったモビリティ・マネジメントの施策を検討していきます。

次に、25ページをご覧ください。バス利用サービスの拡充事業です。

現状としましては、一部のバス事業者においてICカード定期券や乗継割引など利便性向上が図られております。

今後は、これらのサービスの導入拡充に向け検討していきます。また、ICカードが利用できない路線については、割引率が高い回数券の販売を行っておりますので、この情報発信を進め、サービス向上を図っ

てまいります。

最後に、26ページをご覧ください。バスロケーションシステムの導入事業です。

現状としましては、バス停で運行しているバスの位置を見ることができるよう、はるかぜのバス停で写真左側のタブレットを設置し、試験的な運用を行っております。

今後の進め方としましては、バス停や携帯電話、パソコンなどでバスの運行状況が見られるように、バス事業者と協力しながら進めてまいります。

次第3の説明は以上になります。

事務局 続きまして、次第4の総合交通計画の進行管理体制について、資料を事務局の小松からご説明させていただきます。着席させていただきます。

資料は資料3をご覧ください。A4縦の資料になります。先ほどご覧いただきました改定計画に位置づける事業を着実に推進していくための体制案について記載しております。

まず、計画全体を進行管理していく体制として、黄色の四角にある足立区総合交通計画推進会議の設置を検討しております。この会議では、計画に位置づけられた事業がしっかりと進んでいるかを評価し、課題や問題があれば、その解決策を話し合っていくような会議を想定しております。会議の構成員としては、学識経験者をはじめ、住民または利用者の代表、各事業に関係する機関等による委員構成を考えております。

次に、先ほどの事業の説明にありました交通不便地域におけるバス路線導入やバス以外の新たな交通手段の導入を検討するための組織体制として、青い四角にある地域公共交通検討会の設置を検討しております。

交通不便地域でバスなどの交通手段を検討する際には、地域の実情を詳細に把握し、地域の方々のご意見を丁寧に聞きながら検討を進めていく必要があると考えておりま

す。この検討会の構成員としましては、学識経験者を初め、地域の代表となる住民または利用者の代表、民間企業や医療機関などの関係団体、交通事業者等による委員構成を考えております。

この検討会で検討した案を、道路運送法に基づく法定会議である足立区地域公共交通会議に諮り、区全体として合意形成を図っていくような進め方と考えております。

資料3の説明は以上になります。

続きまして、次第5の財政支援の考え方について、ご説明させていただきます。資料は資料4-1をご覧ください。A3横の資料になります。

まず、現状の区の財政支援状況でございますが、既存の路線バスやはるかぜには、運行経費や車両購入の補助などについて財政面での支援は行っていない状況です。なお、はるかぜに対しては、の走行環境整備補助として、バス停の新設、改良については区のほうで整備を行っている状況でございます。

資料の中段にある今後の財政支援の考え方の案でございますが、まず既存の運行路線については、路線バス、はるかぜともに現時点では運行経費や車両購入の補助は行わず、現在の状況を継続していきたいと考えております。

次に、薄いオレンジの着色部分になりますが、改定計画における新規路線である1の「拠点間を結ぶバス交通」については、事業者の自主性によって運行を計画する路線ということから、区からの財政支援は行わないことで考えております。

次に、2の「不便地区のバス交通」と3の「不便地区の新たな交通手段」につきましては、行政、地域、事業者が協力しながら、不便な地域の実情に合った交通手段を検討していくこととなります。これらにつきましては、の「運行計画の検討調査費」、

の「検証運行経費」の部分については財政支援を行っていくことを検討しております。

の「運行計画の検討調査費」は、地域で検討会を立ち上げ、運行経路、本数、運賃などの運行計画を策定していく費用を想定しており、の「検証運行経費」は、検討会で策定した運行計画について、実際にバスを走らせて検証を行う費用を想定しております。

この検証運行の経費でございますが、他の自治体の事例で申し上げますと、1路線で約3,000万円ほどとなっております。乗合いタクシーでは年間で1,300万円、デマンド交通の場合ですと年間で900万円といった実績がございます。新規にバスなどを導入するために、まずは運行計画を検討する調査費であったり、検証運行経費といった部分に財政支援を行いまして、その後の「 」としているの本格運行の経費、の車両購入費の補助につきましては、検証運行の結果等を見ながら、支援を行うかについての判断をしていきたいと考えております。

続きまして、資料4-2をご覧ください。A3横の資料になります。こちらの資料はバス路線の導入についての検討スキームについて条件整理をしております。

まず、資料の左側の表でございますが、地域で検討会を立ち上げ、検討を進めていくに当たり、導入する地域の要件や検討組織、運行計画、その後の検証運行や本格運行において条件を設定し、これをクリアしながら検討を進めていく必要があると考えております。

まず、地域の要件でございますが、～にあります、その地域がバス路線検討地区であることや、その地域に居住されている方の5名以上からの要請があることや、地域の住民の了解が得られ、検討組織を立

ち上げられることを要件として考えております。要請をされる方の中には地域の方々と連携がとれるような方が含まれていることも、その後の合意形成等を考えますと重要な条件であると考えております。

次に、検討組織につきましては、～にあります、地域を代表する組織であることや持続的に支援、協力する意思があること、交通事業者が参加する組織であることを条件として考えております。

資料の中段にある運行計画の検討では、～にあります、既存路線と競合しないことやバスが安全に走行できること、走行に関する地域の理解が得られること、赤文字で記載した運行距離や便数、運行時間、運賃といったサービス水準を考慮して、計算上の収支率が一定値以上になるような運行計画を立てることを条件として考えております。

また、検証運行では、検証を行う期間を決めて、目標とする収支率が達成できるか、実際にバスを運行させて確認していきます。

一番下の本格運行でございますが、収支率が維持されることや地域での利用促進活動が継続的に行われていることを条件として本格運行を実施していく必要があると考えております。

なお、赤文字の内容につきましては、地域の検討会の中で具体的に検討していきたいと考えております。

次に、右側のフロー図でございますが、検討組織を立ち上げて運行計画を策定し、検証運行、本格運行を実施していくに当たり、区民と行政、交通事業者が協力しながら検討していく流れをフローで整理しております。例えば中段にある運行計画の検討に当たっては、区民や地域の方々から、運行経路上やバス停の沿線上の住民のご理解、支援について協力をいただくことが考えられますし、一方で、交通事業者からは運行

に関する専門的助言をいただきながら、運行経路や便数など、運行計画の核となる部分を検討していきたいと考えております。

このフローはバス路線の検討時の参考として作成しておりますが、バス以外の新たな交通手段を地域で検討していく場合においても基本的には同じようなスキームになると考えております。区民、地域、交通事業者、行政が目標を共有しながら連携して検討を進めていくことが重要であると考えております。

資料4 - 2の説明は以上です。

事務局からの資料説明は以上になります。

内山会長 どうもありがとうございました。

一括して説明していただきましたのでちょっと長くなりましたけれども、これから議論をしたいと思っております。今の説明に対しましてご意見なりご質問がある方は挙手をして発言をお願いいたします。

かなり広範囲にわたる内容でございましたけれども、口切りはどこの場所からでも構いませんから、どうぞご発言をお願いいたします。

鈴木（真）委員 公募の鈴木です。

15ページの自転車のところですが、「自転車利用者の自転車損害賠償保険への加入促進も進めていきます」とありますが、こちらは窓口はどちらになるのか。もしかしたら協議会の中で説明があったかもしれないのですが、自転車を買って、盗難のための保険の加入は自転車屋さんから勧められますけれども、自転車損害賠償保険のほうはなかなか言われないので、どちらが窓口になるのかということをお知らせいただければと思います。

内山会長 よろしく申し上げます。

交通対策課長 それでは、事務局からご回答させていただきます。

今、本編にも記載されておりますけれど

も、自転車の安全利用に関する条例の検討をしております。それとあわせて区民交通傷害保険という、まだ導入していないのですけれども、そういった保険の導入も今検討をあわせて進めているところでございます。

今、窓口という話がありましたけれども、自転車の保険というのは多種多様でございます。一般の保険に附帯されているようなものとか特約についているようなものとか、あと、自転車を整備するときに、TSマークといって、自転車の整備とあわせて、たしか1億円まで保証するようなものがあるのですけれども、そういった保険があったりとか、多種多様な保険の商品がございますので、そういったものを広くご紹介しながら、それぞれ自分たちがどういった保険に入るか、それを選べるようなところで進めていきたいと思っております。その紹介については、多分、交通対策課が所管して皆様方にPRなりご紹介をしていくような形になるかと思っておりますけれども、それも含めて今検討を進めているところでございます。

内山会長 よろしいですか。

条例で決めても義務化されるということはないのですか。自転車損害賠償保険に加入しない限り自転車は使ってはいけない、そのような条例にはならないということですか。

交通対策課長 今、ほかの自治体、近隣ですと埼玉県として保険加入が義務化されております。都内ですと、都の条例は努力義務ということになっております。区のほうは今義務化も含めて検討を進めているところでございますので、来年に向けて今検討を進めているところでございますので、また改めてこれは区民の方々にお知らせするような形になるかと思っております。

内山会長 どうもありがとうございます。

そのほかいかがでございましょうか。

いいくら委員 資料4-1の「財政支援の考え方」のところですが、今日、事業者の方もいらっしゃいますからお伺いしたいのですが、当初、既存の支援状況というのは、運行路線ではるかぜに関しては平成17年の覚書に基づくとということで、走行環境整備補助という形で覚書に出ているということなわけですけれども、事業者さんのほうにおかれましては、この覚書に基づいて区のほうでさせていただいているわけですけれども、これは覚書ですので、この辺のところは業者さんのほうではこれで十分じゃないかといえ、十分じゃないという意見もあるかもわからないし、まずそこら辺の現状を聞かせていただきたい。それが今後の財政支援の考え方にまたつながっていくのだらうと思うのですが、その辺のところは事業者さんのほうで、代表でもいいのですけれども、お聞かせいただきたいと思うのですけれども。

内山会長 お答えできる方、お願いします。

佐久間委員 委員の佐久間でございます。覚書の内容といたしますか.....。

いいくら委員 そうですね。現状、今、15~16年たっていますから。

佐久間委員 こちらに記載のとおり、走行環境整備ということですので、バス停のペイントですとか、バス停の増設のときには、バス停を設置するに当たる環境の整備ですので多額な費用がかかりますので、こちらについて区のほうでやっていただいているという現状です。

いいくら委員 そういうことで答弁的には私のほうでも推論できたのですけれども、その中で、今後、財政支援の考え方ところで展開していくのですが、現状、我々のほうにも報告があるのですけれども、例えば既存のはるかぜを減便するとかそういう

措置、また、民間ですので当然費用対効果を考えていく話になってくると思うのですけれども、当初の目算と違うということで、例えば減便して民間の方が今後の展開によってはさらなるという形になった場合に、財政支援の考え方(案)のところではいきますと、今、既運行路線は2がはるかぜという形になっているのですけれども、そうすると、今後、区のほうでは、運行路線のはるかぜが、例えば民間の皆さん方が財政的な部分で現状ではどうしても耐えられないという場合には、ここで言うと、2番の「不便地区のバス交通」、そういう位置づけになるのか、また、3番の「不便地区の新たな交通手段」になる。そこら辺のところは区としては今後将来的にどういう位置づけになっていくか、その点についてお伺いしたいと思うのですけれども。

内山会長 これは区側ですね。事務局が。

交通対策課長 では、今のご質問にお答えいたします。

将来的に、最近のニュースで京都のほうの事業もかなり成り立たなくなっているという話、特に地方部ではなくて都心部でもそういったバス事業がかなり苦しくなっているという実態がどんどん迫ってきているということがニュースで出ています。遅かれ早かれというか、なるべく遅いほうがいいのですけれども、区内の事業者さんがそういった状況にならないことが一番ですので、そうならないような努力を、引き続き利用してもらうような環境づくりをやっていくことが大事かとは思っています。

ただ、仮定の話ではなかなか難しいですけれども、もしそういった実態になれば、財政支援をするのかしないのか、それを継続していくのかという最終的な判断になってきて、それが最初に会長が言った対症療法ではなくて、根本的な解決をどこに見出していくのかということを実際に考える必

要があると思います。それはまた、不便地域のみの交通手段の回し方で十分なのか、そういった議論も当然必要ですので、改めてまたこの計画を進行管理していく会議体の中で具体的な話をさせていただいて、その時点で改めて考えをまとめていきたいと考えています。

いいくら委員 審議会ですので、財政支援の考え方(案)ということで、既運行路線1、2、そこで太い線で「改定計画における新規路線」ということで、これの分け方という部分をもしかするともう少し弾力的に考えていかないと、審議の中において手詰まり感が出てきてしまうのではないのかなという部分を私は感じたものですから、これはもう少し弾力的に考えていってあげたほうが。「検証運行の実績等を元に判断」で「 」が出ているところもあるものですから、ここら辺のところをどういう形で考えていくのかなと感じた次第でございます。私は回答を持っているわけではないのですが、そのように感じました。

内山会長 どうもありがとうございます。ただいまのコメントに関して区からご発言はございますか。よろしいですか。

私が思うには、委員からご質問の減便、やがてなくなっちゃうというところまで考え、減便の理由に依存するので、区としても減便してもらいたくないし、事業者さんも減便したくないのですが、現実には、私の聞いている話では、運転手の確保が難しいと。お客さんはいっぱいいても減便せざるを得ない。でないと赤字になってしまうと。ですから、この席では話題として出ていませんけれども、バス事業者さんの運転手確保のような問題も潜んでおります。

これは私見ですが、安倍政権が外国人労働者を雇えと言っているのですが、1つの考え方として、決まったルートを走る運転手なんかはそういう方にやってもらっ

ても。その場合、反響が多くて、そんな人に運転してもらったら安全性が確保できないとか、そういうこともありますけれども、現実に運転手の確保が難しくなった場合、あらゆる措置を考えなければいけない局面も出てくるわけなので、それについては今回ここには入っていない。可能な限り利用者が便利になるような仕組みを考えていて、そのための財政支援をどう考えるかということでございますので、ご理解をお願いしたいと思います。

そのほかいかがでございますでしょうか。

岡村副会長 今ご指摘いただいている件は、実は本当はこの会で議論すべきど真ん中にある話だと私は理解しています。ただ、この場ではおさまらないだろうと恐らく事務局が考えて、先ほど会長のおっしゃる対症療法という形で出てきたと理解しています。なので、無理を言うつもりはないのですが、ただ、これだと、本当の対症療法というか、延命というか、今既に課題であるということが明確なものについてやるスキームは出ているのですけれども、今後すぐに起こり得ることについて対処するための検討フローには私は率直になっていないと思っています。10年後ではなくて数年後か、本来だったら今から少しずつ道筋をつけておくべきことなので、私自身はこれはもう少し踏み込んでもいいかなと。

踏み込む中身というのは、まさに今委員がおっしゃられたような、事業者により運行されているものと、何らかの財政支援をするですとか、あと地域主体の組織をつくって検討するということの間に当たるものがもっと緩やかになったり、率直に申し上げると、はるかぜの中でもなかなかお客さんの数、収支で厳しい路線があるというのはもういろいろな資料が出ていますので、場合によっては2の枠組み、その後の枠組みの中で検討していくことも当然やらない

といけないのかなと思っていますので、ここはもう少し、対症療法というか、出てきたら考えるというよりは、将来あり得ることに対して仕組みを用意するという意味で踏み込んだスキームにしたほうがいいかなと思っています。

内山会長 今のは、ここで審議しろということではなくて。

岡村副会長 もうここまででやるしかないという、ここでとめざるを得ないということが一定の了解というか、総意であれば、もうこれでやっていくしかないし、やるべきこともあるのでやるのですけれども、私は、もう一步踏み込んだものもあっていいのかなと。差し戻しとは言わないけれども、もっと踏み込んだ案がB案としてあってもいいのかなというのが私の考えです。

内山会長 というご提案ですね。

新井委員 議員の新井ひでおです。

確かに運転手さんの確保というのは、事業者の皆さんを初め、大変重要な課題だとは思いますが、その話をしていると、本題の交通空白についての解消という議論に行き届かなくなってしまうので。ただ、平成29年11月13日から回数を重ねて、やっと今回、本当のポイントである空白地域解消の財政支援ということで出てきたことで、よかったなと思っています。

いわゆるモデル地域というか、空白地域と言われるところを検証運行ということでこのように実施していこうという考え方が出ているわけですが、これを具体的に地域とか、これから実行するためのスケジュール的なこととお話しいただければ大変ありがたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

内山会長 委員のお考えは、このスキームでいいということだと思いますが、今の具体的なスケジュールについて、もう少し詳しくお話しいただきたいということで。

お願いします。

大山幹事 今のご質問でございますけれども、予定といたしましては、今年度末にこの協議会のほうからご答申をいただき、パブリックコメント等々を行うわけですけれども、行政としてもこの課題については極力速やかにということで考えておりますので、なるべくといいますか、来年度当初よりこういう具体的な動きについては取り組めるように準備していきたい、このように今のところ考えております。

新井委員 ぜひとも遅滞なく実行していただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

内山会長 ありがとうございます。

はたの委員 議員のはたの昭彦です。

先ほどの運転手さんの確保の件ということと言うと、私の意見の1つとしては、例えば財政支援の部分で、運転手さんの資格取得に対して区が財政支援として人材確保ということで、例えば介護ですとか医療の部分でとか、そういったところで足立区としてスキルアップに対しての財政支援ということは一部でやっていますので、そういう考え方も1つあるのかとは思いますが、ただ、交通事業者という部分でありますので、例えば足立区内のはるかぜの運転のみにその人を縛るといのはなかなか難しい部分があるので、恐らくほかの行政区なんかでも運転をするわけですから、そういうところでは足立区だけがお金を出してそこまで面倒を見るのかなというのはちょっと首をかしげてしまう部分もありますので、考えの1つとしてはそういうこともあり得るのかな、それで区内の便数の確保ということでの視点はあるのかなと思います。それは意見ということで。

質問なのでございますけれども、資料4-2で運行計画の中で「計算収支率が %以上であること」という部分が入っているのですけ

れども、ただ、その下の「適切なサービス水準の設定」ということで、恐らくバス便であれば、1時間に1本ではとても住民の要望にかなっている部分がないので、一定の数以上の運行本数を確保していただきたいというのがあるのですけれども、その上で、例えば20分に1本走らせようとする、その上の「計算収支率が%以上」というところと言うと、想定利用者数が少なければ率が下がっていくわけですね。そうすると、上と下とのバランスというか整合性がとれなくなってしまうということで、一定のサービスを確保するために財政支援が必要だということで運行本数の確保ということなので、ここを2つ並べちゃうというのは考え方としてはどうなのかというのがあるので、そこはどのようにしているのかというのをお聞きしたい。

あと、財政支援の部分で、交通不便地区のバス交通、コミュニティバスということで、他区の事例でということでは金額等が出ているのですけれども、こういったことで、他区でやっているのだからそうなのだろうと思うのですけれども、例えば交通不便地域で、今、参考資料に出ている足立区の北東部ですとか宮城とかあっちのほうの不便と考えている部分で、こういった財政支援があれば、バス事業者さんとして事業を考えるという部分での俎上にのるくらいのものかというのを、まず事業者さんのほうでどう判断するのかというのが肝心かなと思うのですけれども、その辺について事業者さんのほうでお答えいただければありがたいと思いますので、よろしくお願ひします。

内山会長 ありがとうございます。第1は、サービス水準を上げると収支率が低下するという、それについてはどう考えているんだという区に対する質問ですが、第2は、そのように言っても事業者さんはどう

考えているのかということなので、その2つについてお答え願ひします。

交通対策課長 では、区のほうから最初にサービス水準のこととということとでございます。どの程度の水準にするかというのは、多分その地域の要望、需要を聞かないとわかってこないのかなというところもあって、それも含めて地域の中にお話をしながら決めていきたいというのが、本当のところはそういうこととでございます。ですから、1時間に2本、3本と決め打ちするのではなくて、その地域でどういった移動があって、どういった便数を出すことが一番望ましいのか、それに対して、事業者さんと区側の支援、そういった体制がマッチするのか、そういったところも含めて地域の皆様方とお話をしながら、どういった運行形態にしていくのかを決めていくのが運行計画を立てる中身と考えています。

ですので、今、サービス水準、3本ないと満足しないんだという話が前提ではなくて、それぞれの移動の実態に応じた運行のあり方というのを地域の方々とお話ししていきたいと考えております。

内山会長 どうもありがとうございました。

もう一つの質問ですけれども、交通事業者さんでお答えできる方はおられますか。バス事業者さん。基本的には区と協力して何とかやっていきたいということだと思いますけれども、どなたかおられませんか。

佐久間委員 お答えさせていただきます。

水準につきましては、走る本数といいですか、距離が広くなれば、その分本数を増やせば車両数も必要になってくるので、エリアをなるべく小さく絞ったほうが水準としましては効率のよい運行実態になると思いますので、それに伴って、走る拘束時間によって乗務員の人数とか、あと、こちらにも書いてあるのですけれども、これをど

れくらい運行期間やるのか。例えば1年しかやらないとなると、車を購入した費用ですとか償却とかの問題とかも出てくるので、これは長くやっていただかないと実験としても厳しいのかなと、実態としては思いました。

あと、副会長がおっしゃっていた最初のコミュニティバスの位置づけです。今でももう不採算のところがありますので、乗務員不足も含め、実態としては1日に10本以下の、1時間に1本以下のところもありますので、そういったところも今回の財政支援を視野に入れていただかないと、このまま減便で最終的にはなくなってしまおうというのは時間の問題の可能性があるという。本数が減れば売り上げも減っていきますし、どんどん負のスパイラルに入っていきますので、そこを確保するのが財政支援しかないのかなと思いますので。

事業者部会のときにもお話ししたのですが、新たな交通手段だけではなく、既存のはるかぜ、最初、議員さんからお話が出たのですが、当初の見込みを賄えなかったのかということもあるのですが、どちらかというところ、交通空白地域に走らせられないかという部分もありましたので、そこに何とか協力できればという姿勢で臨んだ部分もありましたので、やむを得ず減っていくということを考えれば、なくならないようにするには財政支援もコミュニティバスもこの中に含めていただきたいというのが事業者の考えであります。

内山会長 どうもありがとうございます。まだまだ試行錯誤的なことをやらなきゃいけないということでございますけれども、今そういうスタンスで進めているということでご理解いただければと思います。

そのほかいかがでございましょうか。

松場委員 公募の松場でございます。

資料4-2の、先ほど先生もおっしゃっ

ていました「計算収支率」という言葉が、私だけかもしれませんが、聞きなれない言葉で、普通は「事業収支率」とか「営業収支率」という、恐らく事業者さんはそういう表現を使うと思うのですが、これはただ分母と分子がひっくり返っただけなのですか。

内山会長 という質問ですが、いかがですか。

事務局 では、事務局のほうから。計算収支率の下のほうに書かせていただいているのですが、利用者の方からいただく収入を便数、距離のかかる経費で割るという形で、例えば50%とした場合、50%が赤字ですよという考えになるかと思えます。

岡村副会長 恐らく今のご質問は、計算何とかというのがよくわからないという話で、これはまだ運行する前にどれくらいになりそうかという話なので、これは「想定収支率」という理解で、それでよろしいですかというのが多分ご趣旨だろうと思うので、そういうことで事務局がお答えいただくのがいいのかなと思いますけれども。

交通対策課長 わかりやすい表現に変えさせていただきます。

鈴木(あ)委員 区議会議員の鈴木あきらです。

先ほどの副会長が、もう少し踏み込んでもいいんじゃないかという点については大賛成でありまして、收拾がつかなくなるというわけではなくて。というのは、先ほどはたの委員からもありましたけれども、逆に人材募集の広告とか、そういったものも他区のバス事業者さんはやっていらっしゃると思うのですが、そういったものを区の広報紙にどんどん載せるとか、そういったものも1つの手ではないかと思えますし、なおかつ、先ほどの資格取得に対しても、例えば1年縛りとか2年縛りとかとあると

と思いますが、その間は区内に従事させていただくとかという方法論もあると思うので、そういったものに対して財政支援の考え方として、例えば交通計画の中にどういう形で盛り込めるかわかりませんが、その財政支援の1つとしてそういったものもあり得るといえるくらいは考えていかなければいけないのかなと私は思うのです。そういった意味では、ぜひそういったものも踏み込んでいただきたいと思います。

それから、先ほどの財政支援の中で、今回は新規運行に対してのものを結構財政支援と言っておりますけれども、先ほど事業者さんからもありましたけれども、減便せざるを得ないという状況のときの財政支援の考え方は、区は今後持っていくかという点についてはどうかということが1つ。

もう一つは、もちろん現在の不採算性の路線も含めてですけれども、そういった中で、例えばもう一つの考え方で、減便だとか撤退されるということになるとどうしても区民が困るわけなので、そのときに、逆に事業者の変更とか、事業者がもっと、私の会社だったらこうやりたいとか、やってもいいとかということもあるのかどうかとか、そういったものももし、住民にとってみれば、どの事業者であっても構わないということもあるので、その辺は移行ができるかどうかということも含めて、交通計画というのは適しているかどうかかわかりませんが、そういった考え方があるのかどうか、お尋ねしたいのですが。

内山会長 今のご質問は区に対する質問で、最初は財政支援として運転免許を取る、それは期限つきでも結構だけれども、そういう財政支援の方法を考えてくださいということだし、その次の質問は、撤退しても、次の事業者が手を挙げれば、そのような移行について考えておられるのか、大別する

とこの2つだと思いますけれども、区はいかがでしょうか。

交通対策課長 今、各事業者さんが乗務員の募集を積極的にかけている実態があると思います。区としてそういったお手伝いができるのか。今の話にあったとおり、支援をするとすると、本当にその乗務員が区内のみのしっかりとした運行に従事してもらえるかということ、多分なかなか難しいのかなとは思っています。これは引き続き事業者の皆様とどう役割分担をして乗務員確保に向けてお互いが何をやっていくのか、これは引き続き議論して、お互い協力してやっていく話かなと思っておりますので、今PRするとかいろいろご提案もありましたので、その点も含めて少し中で検討させていただきたいと思っております。

鈴木(あ)委員 ぜひお願いいたします。

それから、細かい点で申しわけないのですが、事業番号のA-1、A-2とかありますけれども、その中で、まず4ページ目ですが、前回私たちのほうに示された中には、一番下の写真ですが、今こちらでは平成27年10月導入と書いてありますけれども、前回配られたものには29年5月導入のものという写真があったのですが、それがどうなっているのかという点です。

2点目が、12ページですが、これは都内約3万台の法人タクシーとかありますけれども、この辺は区内の登録台数とかというのはわかるのかどうか。あと、区内の現在のUDのタクシーの台数とかというのは、対象としてそれが載せられないのかどうかというのが1つ。

それから、14ページですが、進め方の上から4行目、足立区のところで、「地域や交通事業者の協力し」というのがあるので、これは意味合いとしてよくわかりづらいところがあります。

あと、21ページですが、交通安全教育。

実は今日も北綾瀬駅の環七のところをずっと見たのですけれども、かなり自転車が危なく歩道を猛スピードで走ったりしているので、特に危険運転者への指導とか注意などとか、そういったものは警察の仕事というだけではなくて、交通計画の中で危険箇所だとか定期的にこういったところへ危ないですよとかの看板とか、そういったものも含めて交通計画の中に入れてもいいのかなと思ったのが1点です。

最後に23ページですが、進め方で、足立区のところで「今後、都市計画マスタープランで整備を駅前広場の計画を位置づけている」という、この辺もわかりづらい文章なので、何か考えていただければと思います。

以上です。

内山会長 今、やや詳しくのご質問が提起されましたけれども、区からお答えをお願いいたします。

交通対策課長 ちょっと誤植等表現が重なっているところがありますので、これについてはまずは整理をさせていただきたいと思います。

内山会長 写真が違う。誤植ですか。

事務局 お答えします。前回の資料は29年だったのですけれども、こちらは東京都さんのほうとお話しさせていただいて、もともとロングシート化が導入されたのが27年のときからですので、こちらの写真のほうのわかりやすいというか、よろしいんじゃないでしょうかという提案もいただきまして差しかえたという経緯がありまして、始まったのが27年からだったので、その当事の写真を現在載せています。

交通対策課長 それから、危険運転等の指導という話でございます。実は区と4警察のほうと協力して、毎月10日が交通安全の日と決まっていますので、そのとき主要な交差点に署員と安全協会とかのご協力

がありますけれども、区の職員と一緒にやって啓発活動といいますか、そんなことをやっています。ただ、場所が多岐にわたっていて、この中で細かいことを表現するというよりも、その実施の中で運用していくようなことになって、場合によっては、ある程度危険だと、その都度場所を変えたりとかということもありますので、この中でそういったことを表現するというよりは、実際の活動の中で、運用の中でそういったことはやっていきたいと考えているところでございます。

ユニバーサルデザインタクシーの件は、樽澤委員のほうでもしわかればですがけれども、わからないですかね。

樽澤委員 済みません、今、資料を全然持っていないので今わからないので、調べれば多分、足立区内でどのくらい保有しているかというのはわかると思います。

内山会長 よろしいですか。

廣瀬委員 公募の廣瀬です。2つあります。

1つは、先ほどの資格の取得の補助といえますか、これは多分離職率との関係もあるのではないかなと。資格を取ってもすぐやめてしまうということもあるのではないかなと。そういう方が多いと区民の理解を得られないのかなと思いますので、離職率が少なければ考える必要はあるのかなと思うのです。

2つ目は、財政支援の総額は区としてどのくらいの総額をイメージしているのかお聞きしたいのですが。

以上です。

内山会長 離職率による。でも、私が聞いている話は、キャリアアップして、よりいいバス事業者のほうへ移ると。でも、それも育てるという意味では離職してもいいのかなという感じもあります。それは私の個人的な。

あと、予算としてどのくらい考えているのかという、なかなかお答えづらい質問ですけれども。

交通対策課長 財政支援の総額、総枠といますか、まだ具体的にやるかやらないかというのはこれからの話でございますので、それを受けてという話になるかと思えますけれども、区としてまだ具体的に総枠として想定しているものはございません。

ただ、前回の協議会の折に、23区で財政支援をしている状況をお示ししています。その中ですと、一番高いのが1億6,000万円余、これは台東区のほうで運行経費の補助です。あと、練馬区でも1億5,000万円余というところになっています。その財政支出の規模が適正なのかどうかというのは我々はなかなか判断できませんけれども、今後、地域へ全体のモデル事業として入ったときにどの程度の枠が必要で、今後全体としてどのくらいかかるか、多分そういったところから出てくるのかなとは思っています。

いずれにしても、総枠というのはある程度決める必要が多分出てくるかと思えますけれども、これについては、進める中で区としてどの程度にするか、そういった判断はしていきたいと考えています。

吉浦委員 大変申しわけないです。東京都交通局、吉浦と申します。

先ほど鈴木委員にご指摘いただいた写真のキャプションですけれども、今回320形の車両についての説明をさせていただいているので、ここの日付につきましては、先ほど鈴木委員にご指摘いただいた日付のほうの方が正しい可能性がありますので、29年5月の導入というほうが正しいように思われます。確認をさせていただいてご連絡させていただければと思います。済みません。

内山会長 ありがとうございます。では、

資料は正確にお願いします。

志自岐委員 公募委員の志自岐と申します。3つぐらいあります。

まず、舎人ライナーについてなのですが、朝のラッシュ時の混雑緩和というので、前、5両編成を7両編成にするとかというような案が一時報道があったようなのですが、これを見ると、結局全てロングシートの車両に切りかえるということに変わったということなのでしょう。

それから、新しくできるバス路線のところに、8ページの地図なのですが、この黄色というか、オレンジというか、丸があるのですが、「新規需要が見込まれる拠点」と「交通広場計画決定箇所」というのがあるのですが、この色がよくわからなくて。これは地図上のどこがどれなのかというのがよくわからないのと、あと新規のバス路線のところは都市計画道路が2021年までには全部完備するということがよろしいのでしょうか。22ページの「都市計画道路等の整備」のところには宮城の辺のところとかが出ていないのでよくわからないのですが、これは全部できるということでもよろしいのでしょうか。

もう一つ、資料4-2のスキームフロー図のところなのですが、交通事業者も含めた会議をつくるということですが、バス以外の路線を考える場合の交通事業者というのはどういった方々を想定しているのでしょうか。つまり、交通事業者がそこに入るということは、既にその時点でバスではない、タクシー的なものを入れるということ想定して交通事業者を選定することになるのですが、そういうことでもよろしいのでしょうか。

以上です。

内山会長 今4つぐらいの質問がございましたけれども、事務局からお答えをお願いいたします。

舎人ライナーは7両にするとおっしゃるけれども、うそじゃないかと。

交通対策課長 舎人ライナーの混雑緩和の件でございますけれども、今の5両編成を6両とか、そういった編成にしたら混雑緩和になるという話は出ていて、実は区議会の中でもそういった議論をして都のほうに意見書を出したりとか、そういった活動は実際にあります。

ただ、後で交通局のほうから補足していただければと思いますけれども、実際に舎人ライナーを増結といいますか、6両化にするとかという物理的なスペースが今整っていない。車両基地自体も5両編成の対応としてつくられていると聞いています。駅舎についても今5両だけとめられるような構造になっていると聞いていますので、もしそれをやるとすれば、また相当の設備投資、改良等が必要になってくると聞いていますので、なかなかそれについては実現は難しいのだろうと思っています。

ここに記載されている内容については、まずは新型車両導入、それから新型車両についてはロングシート化することで、あと一部もしかするとダイヤの見直し等が出てくるかもしれませんが、そういったことで混雑緩和を図りたいと交通局のほうから聞いておりますので、もし何かあれば補足をお願いいたします。

それから、8ページの色がわかりづらいというご指摘がございました。これはわかりやすく色のほうは工夫させていただきます。新規需要が見込まれる地点ということで、少し黄色っぽいものでやっているのが大きい丸のほうのことで、交通広場の計画決定というのは、竹ノ塚とか西新井とか、そのあたりが小さい丸がついていますけれども、ちょっとわかりづらいので、これについてはわかりやすい表現に変更させていただきます。

それから、都市計画道路が整備……。

内山会長 都市計画道路に走らせるのかと。

交通対策課長 今回の新規、大学病院の2021年とか文教大学、花畑のほうですけれども、この青い路線とか赤い路線については、今の既存のルートを経由して変更して施設に向かわせるものでございますので、新たな都市計画道路を走るということではございません。ただ、今後、都市計画道路が整備されれば、全体の道路のネットワークが変わってまいりますので、その折には当然バスルートの再考が求められるものと考えておりますので、その時点では新たなバスルートについて、区、事業者と協議しながら決めていければと考えているところでございます。

最後に、交通事業者はどうするのかという話です。少なくとも事業者が会議体の中に入っていないと具体的な話になりません。あくまでもバス事業者のほか、タクシー事業者とかも対象になってくるかと思えます。これについては事業者のほうにお話をして、どういった方が入っていただけるのか、ある程度我々のほうとしても想定して事業者のほうのまず了解を得ないとご相談になりませんので、まず事業者のほうに、このあたりの地区でこういったことを考えているのだけれども、どうでしょうかということをお話していただければと思います。

内山会長 とりあえずよろしいですか。

さっき東京都交通局の方にもというご発言がありましたけれども、日暮里・舎人ライナーの容量増について、現在わかる範囲で結構ですので、もしお答えしていただけるなら、例えばロングシートにすると定員が何人増えて混雑率がどれだけ減るとか、

そのような話があればお話ししていただければと思います。

吉浦委員 東京都交通局、吉浦でございます。

先ほど志自岐委員からお話しいただきました6両、7両というお話につきましては、区のほうのご議論の中で、ライナーが非常に混んでいるということで、区のほうのご議論もしくは意見書等々の中で6両、7両にしていっていただけないかというお話があるということについては私も承知しているところです。

ただ、事務局のほうからもお話しいただきましたけれども、例えば駅、車庫、信号、その他もろもろの機構も含めて、現在5両というところを前提とした施設の設計となっているということもありますので、そこを踏み越すということになりますと、経営的にもどうしても大きな決断が必要となってくるということでございます。ライナーにつきましては、単年度の収支で言いますと、赤字がまだ続いているところでもございますので、そういうところに踏み込んでいくには非常に大きな決断が必要になるのかと思っております。

一方で、乗っていただくときの混雑をしているという体感が変わってくるという意味では、少しでも乗りやすい車両にということがあるかと思えます。そういう意味でも、既に昨年、ここにも書いてありますけれども、2019年度末に新しい車両を入れますよという話をしております。このところ入れている車両につきましては、全て車両の座席をロングシートにする、もしくは車両の一部に何も置かないフリースペースと呼ばれる場所をつくるということで、少しでも乗りやすい車両ということを念頭に置きながら整備をさせていただくということはしております。

ライナーの沿線は非常に乗客の方々が増

えておられますので何とも言えないのですが、現状の乗車人員が続くということであれば、例えば新しい車両、長い車両を入れることによって混雑率が約10%くらい下がるのではないかとということも言われておりますが、ただ、沿線の人口の増というのもそれなりに今後も続いていくのではないかとということもありますので、我々も、少しずつではありますが、できる場所にどんどん手をつけながら対応していきたいと考えているところです。

以上です。

内山会長 よろしいですか。

そのほかいかがでございましょうか。

飯田委員 飯田です。

舎人ライナーですけれども、舎人ライナーのお話がたくさん出ていたので、今、舎人ライナー上にある熊野前の女子医大さんに私の息子が通っているのですが、時間に余裕がなく舎人ライナーに乗ると朝乗れないんですね。病院に朝9時に行くときに子どもがいるのでベビーカーだったりということで、2本、3本見送って、それでも入れない、乗れないので、ではどうするかというと、逆走して一番後ろからすいている席に乗る。でも、その後からどんどん人が入ってくるので、ベビーカーを畳まざるを得なかったりとか、済みません、済みませんという状況が多くて、今度2021年に足立区にその病院が移動してくる際に、今度、埼玉方面から来る電車も混むし、病院に行く人が日暮里のほうからの電車も混んだりとか、では、バスも例えば子連れのお母さん方がベビーカーで乗れるバスで行くルートができるのかということとかは、今、舎人ライナーの延長線で気になったことなのですが、どなたかお答えしていただければと思います。

内山会長 混んでいる時間にベビーカーを乗せても大丈夫にするにはどうすればい

いかということだと思いますが、運営している交通局、いかがですか。

飯田委員 専用の車両をつくっていただくとか、病院に行く時間というのが午後ではないので、午前中はやはりラッシュの時間に必ずぶち当たってしまうので、今後新しく移動してきた際も池袋行き方面なので、バスに関しても必ず混雑をしている時間に病院に行かなければいけないという。頑張れば自転車でも行ける、タクシーを呼ぶこともできるのですが、例えば雨が降ったりとかというときにはやはり公共交通機関を利用したいと思うと、舎人ライナーの混み方もすごかったので、いろいろ対策を考えていただいたり、お答えをいただければと思います。

交通対策課長 ライナーの件は混んでいるのでなかなか難しいと思いますけれども、新たなバス路線を、資料の8ページのほうに各主要駅から結ぶルートは今各事業者さんのほうからご提案をいただいているところです。これについてはまだ、どの程度の便数になるとか、そういった具体的なところまで話は行っておりません。これについてはまた引き続き、今ご意見をいただきましたので、そういった人たちにもご配慮いただくような運行になるように区のほうと事業者のほうとお話をしながら進めていきたいと考えております。

内山会長 私が思ったのは、なぜ混んでいる時間帯を指定して病院は来いと言うのか。明らかに病院が悪いと思うのですけれども、そういうことを区で言うだけでいいと思うのですけれども、本当に混雑を平滑化するという意図が全くないということですね。というふうに私は捉えました。

木津委員 東京メトロの木津と申します。別紙の資料なのですけれども、10ページ、11ページ目の進め方の欄のところな

のですが、ほかのページを見ますと、例えば「足立区」だとか「事業者」とか「区民」という書き方をしているのですけれども、10ページと11ページはそうになっていないので、平仄、書き方を合わせていただきたい。

その表記が資料2の「役割」の丸印のところにも転記されていくかと思いますが、ここも見ますとずれがありますので、統一するようにしていただければと思います。

以上です。

内山会長 ありがとうございます。今のご指摘に対して区から何かありますか。

事務局 いただいたご意見をもとに調整させていただきたいと思います。

内山会長 よろしいですか。

そのほかいかがでございましょうか。

いいくら委員 先ほど吉浦委員からご発言があったのですけれども、なかなか業者さんとかこういう機会がないものですからあれなのですが、先ほど日暮里・舎人ライナーの単年度収支が赤字というご発言があったと思うのですけれども、単年度損益の赤字というのはわかるのですけれども、収支の赤字ということは事実でよろしいのですか。

吉浦委員 ちょっと私の言い方が悪かったかと思うのですけれども、委員のご指摘のとおりでよろしいかと思えます。

いいくら委員 言わんとするのは、開業して10年ということで、当然損益は減価償却が入ってきますから赤字なのはわかるのですが、収支、キャッシュフローまで赤字になってしまうと、今まで交通の委員会なんかでは、損益は当然わかるのですが、収支のほうは、それなりの乗客があるということで、そこら辺のところをもう一度確認したい。ですので、損益は赤字なのだけれども、収支のほうは黒字ということでよろしいのですか。その辺のところ、もう一

度明確にして。今後の委員会のほうで。

内山会長 難しいのですけれども、委員としては、つまり日暮里・舎人ライナーは毎年毎年の経費でいえば黒字でしょうと。収支では。

いいくら委員 収支では黒字じゃないのかなと。

内山会長 収入と経費、経費の中にそれまでの借金返済を加えるか加えないかで違うけれども、区民としては、あれだけ乗っているのだから、ちゃんとキャッシュフローではプラスになっていますよということを書いてほしいということでしょう。ではないのですか。

いいくら委員 済みません、私、税理士でもあるものですから。損益は当然に減価償却とかお金がかからない経費がかかっているということで、それは初期投資を当然にならした形になるのですけれども、ただ、キャッシュフローという、収支というお話があったものですから、そこら辺のところ、区の答弁なんかでも、もう一度業者さんに確認して、今後、自分のほうの勉強の支えにしていきたいと思って、それで確認の。

吉浦委員 この点につきましてはきちんとした形でお答えさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

内山会長 そのほかいかがでございますか。

佐久間委員 14ページ、「新たな交通手段の導入」の中に地域公共交通検討会(仮称)というのがあるのですけれども、その中で、進め方の中で「交通不便度が高くバスに対する需要が少ない地域において、地域が主体となり」、この「主体となり」というのがどのようなことを想定しているのかという点。

あと、資料4-2の中に、運行計画で既存路線と競合しないような検証運行スキームというのがあるのですけれども、そうす

ると、参考資料1「財政支援の考え方について」という中に不便地区の新たな交通手段の地図があるのですけれども、この地図が非常に広いのですね。資料4-2の「運行計画」の中に既存路線と競合しないようにと書いてあるのですけれども、参考資料1の新たな交通手段の地図ではかなり広い範囲を覆っているのです。この辺をもう少し各事業者に不採算路線も含めてエリアを絞ったものを地域公共交通検討会に出していかないと、地域の方たちは恐らくわからないと思うのです。競合しない路線、エリアというのはどういうものなのかとか、これをつくっていかないと、恐らく来年、あと2回の会議の中で具体的にしていけないと、いつから始まるかわからないのですけれども、地域公共交通検討会がまた幅が広過ぎてしまって話がまとまりづらいのではないかと、地域がどのような主体でやるのかという点と、資料4-2の既存路線と競合しないという前提の参考資料1のかなり広いエリアでの話だと、なかなか話が一般の方たちには難しいのではないかと思うのですが、この辺についていかがでしょうか。

内山会長 区側のお答えはございますか。つまり、地域を主体とするというのは具体的に。

交通対策課長 まず、「地域が主体となり」ということで、9ページと14ページが同じ枠組みで一応今、もともと別で考えていこうとしていたのですけれども、同じ枠にしようということで今提案させていただいています。基本的には地域の皆さんが主体となって交通の中身を考えていただきたいという思いで「地域が主体となり」と記載させていただいています。協議会、検討会を立ち上げれば、地域の代表の方がトップに立ってもらおうとか、そんなことも考慮しているわけですが、記載の方法

については検討させていただきたいと思
います。

それから、検討する範囲ということで、
参考資料のほうで赤いところと黄色いところ
ということでもかなり幅広くエリアが設定
されています。これについては、今回の分
析の中ではこのエリアが重点的に入る地区
だろうということ、そこまでの整理をし
たところでございます。この中で実際にど
この部分に絞り込んで入っていくのか。ま
たは、ここのエリアだけではなくて、ほか
の関連するところと、あと実際の運行経路
も加味して、どこに入っていくのがいいの
かというのは、これから皆さん方とご相談
する上、もしくは地域の方々からそうい
った話が出てきた段階で、どういったところ
を対象にするのかということも絞り込んで
ご相談させていただきたいと思っています。

今回の検討の中で具体的にその部分ま
で絞り込むというのはなかなか難しいこと
でございます。これまでの議論の中でもア
ンケート等々の話があって、もう少し詳細
なものをもって絞り込んでいくという話が
ございましたので、これについては、今後、
具体的なところに入る段階でまた改めて絞
り込みをしながら地域の方々との検討を進め
ていきたいと考えています。

内山会長 ということですが、まだはっ
きりとした形が整っていない。これからも
うちょっと詳しくやっていこうということ
ですが、よろしいですか。

佐久間委員 1月の協議会ぐらいにはそ
ういったある程度の素案というものを出し
ていただければと思います。お願いします。

交通対策課長 1月のほうで全体の報告
としての素案を出すような形で今準備を進
めております。今日いただいた意見はほか
にもございますので、その中で完全には決
まらないことはまだ出てくると思うのです。
今後、進行管理体制の中で議論する内容

等々もございますので、そういったところ
の中に書き込めるのかどうか、このあたり
は事務局と会長、副会長のほうともご相談
しながら考えていきたいと考えています。

内山会長 どうもありがとうございます。
そのほかいかがでございましょうか。

岡村副会長 今の話にも多分関連するか
と思いますが、資料4-2ですとか、その
あたりで、恐らくこの中で実際はかなり肝
になるだろうけれども、先ほどのご発言以
外で余りなかったのは、かなり地域の人の
役割ですとか責任が大きいような形でこの
素案が出ている。一番最初の検討段階も、
5人以上の組織立ち上げとか、これは多分
ある市の事例を参考にされていると思うの
ですけれども、本格運行しても運行継続に
向けたサポートということで、かなり地域
の役割が大きく、率直に言うと、そういう
地域の組織もなく、地域もなかなか実際に
汗をかくということがなければやりません
よということまで恐らくこれは示している
と私は理解しています。私は、それは基本
的にはいいことかなとは思っています。な
ので、それで本当にいいんですかという
ところは多分一定のご了解がこの場もしくは
その次で要るのかなと思っているところで
ございます。

内山会長 どうもありがとうございます
。私なりに今のご発言を斟酌すると、地
域というのは要望すれば何でも通る、そう
思っちゃいけませんよ、だから、要望する
地域が主体となるからには、それだけの責
任を持ってもらいましょうという意味だと
勝手に解釈しています。

岡村副会長 私もそういう趣旨だと理解
しています。

内山会長 そのほかいかがでございま
しょうか。

原委員 障害者団体連合会から参りまし
た原と申します。

今、全般聞いていまして、福祉の立場で申し上げたいのですが、経営的に赤字とか、収支が合わないとか、すごく怖い話がありました。でも、私たち、福祉を本当に受けている立場なのですけれども、やはり今あるバス路線は減らしてほしくない。さらに、不便なところに住んでいる方にはバス路線を増やしてほしい。病院なり施設なりに通うのにとっても必要なのです。ですから、経済的な物の考え方の1つに福祉ということも視野に入れて、障がい者並びに中高年が、高齢者が増えていますので、そういう視点でも、財政的に幾らというのはわかりませんが、福祉の立場でもぜひ支援、協力をこの会でも検討していただきたいと思います。お願いいたします。

大山幹事 ご意見ありがとうございます。どうしてもバスということで経営の話が先に出てまいりますけれども、この計画改定に当たりまして、今ご指摘いただいたように、今の高齢社会の中で福祉という部分を外しては考えられないと思っておりますので、その点についても十分考えながら組み立てていきたいと思っております。ありがとうございます。

内山会長 そのほかよろしいですか。

大体ご意見も出たと思っておりますが、まだまだうちへ戻ったら、こういうことを言い忘れたとかということがあるかもしれませんが、そのときは遠慮なく事務局のほうへご連絡をいただければと思います。

では、このあたりで今日の議論は打ち切って、終了したいと思っております。事務局に進行を戻します。

交通対策課長 内山会長、ありがとうございました。

最後に、岡村副会長より閉会のご挨拶をお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

岡村副会長 ご議論いただきまして、あ

りがとうございました。この議事は、個々の細かい具体の話もきちんとやりつつ、全体の方向性もというところなので非常に大変な会議ではありますけれども、かなり全体像は見えてきたかなと思っております。まだ何回か会はありますけれども、皆様、よろしくお願いいたします。

交通対策課長 岡村副会長、ありがとうございました。

それでは、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5回の協議会になりますけれども、来年、年明け1月24日(木)14時からを予定しております。会場は今日と同じ8階の特別会議室でございます。委員の皆様には近々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。

続いて、ご報酬をお受け取りになる方で口座振替依頼書をまだご提出して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がけいただき、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がけください。

本日は、お忙しい中お時間をいただき、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。