

第5回 足立区総合交通計画改定協議会 会議録

会議名	第5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31年1月24日(木)		
開催時間	午後2時00分開会～午後3時15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	谷口 綾子 副会長
	原 則子 委員	野村 英夫 委員	原口 秀子 委員
	島崎 良則 氏 (村上基宏委員代理)	栗山 徹 氏 (石井貴史委員代理)	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	坂本 幸裕 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
	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	石川 龍太 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	志自岐 亜都子 委員	鈴木 真理子 委員
	廣瀬 均 委員	勝田 実 幹事	後藤 英樹 課長 (中村明慶幹事代理)
	川口 弘 幹事	大山 日出夫 幹事	土田 浩己 幹事
	欠席者	飯田 今日子 委員	工藤 真紀 委員
小瀧 正和 委員		吉浦 宏美 委員	樽澤 正人 委員
長尾 肇太 委員		松場 孝一 委員	中島 晃一郎 委員
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】足立区総合交通計画(答申素案)		

(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5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です。よろしくお願いいたします。

本日は、ご多忙の中ご参加いただきまして、まことにありがとうございます。

本日は計画書の素案の検討ということで、具体的な計画書の内容について皆様からのご意見を頂戴したいと考えております。

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。本日の資料についてでございますけれども、次第のほかに、資料1「計画改定スケジュールについて」というA4のペーパーと、資料2が「足立区総合交通計画(答申素案)」というものでございます。ホチキスどめのものがございます。

以上が本日の資料でございます。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、これについてもご承知おき願います。

本日は、お手元にごございます次第に沿って進めさせていただきます。

まず最初に、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。よろしくお願いいたします。

す。

内山会長 内山でございます。お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

この協議会も一昨年の11月からスタートして1年ちょっと、いろいろ皆様方のおかげで議論を尽くして、ようやく答申の素案として事務局が苦勞してまとめていただいた、その結果が今日の報告になると思います。今まで同様、皆様方の忌憚のないご意見を頂戴しながら、答申案を答申に変えていければと思います。事務局はかなり努力して、私自身はいい素案ではないかと思っております。

では、よろしくお願いいたします。

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。内山会長、よろしくお願いいたします。

内山会長 それでは、議事次第に従って進行したいと思います。

まずは、次第の2と3、スケジュールと素案と一緒に事務局より一括して説明していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、次第2「計画改定スケジュールについて」、事務局の古賀から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。

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、網かけ部分の計画答申素案になります。次回は3月28日に協議会を開催し、計画答申案の確定を予定しております。

次に、次第3「足立区総合交通計画(素案)について」ご説明させていただきます。右上に「資料2」と書かれましたA4縦の「足立区総合交通計画(答申素

案)」をご覧ください。

2枚めくっていただきまして、1ページになります第1章「足立区総合交通計画の概要」、1.計画改定の背景をご説明いたします。

初めに、「(1)社会情勢や交通を取り巻く環境の変化」としまして、現在、高齢化率が高くなっている状況で、高齢者の移動手段の確保が求められる中、バス利用者の減少、運転手不足などにより、交通事業者のみの力では全ての路線を維持することが厳しい状況となっております。今後、誰もが日常生活の移動で不便を感じることがないように、交通手段を持続的に確保していくことが求められています。

2つ目に、上位計画との整合性です。本計画の上位計画である基本構想、基本計画、都市計画マスタープランが改定されました。上位計画を補完する計画である本計画は、上位計画の将来像などの実現に資する計画として取りまとめられています。

次に、2ページをご覧ください。3つ目に「エリアデザインによる新たな取り組み」です。区内7カ所でエリアデザイン計画を進めています。この取り組みにより、江北への大学病院進出など、まちづくりの核となる施策が進むこの機を捉えて交通の利便性を向上させ、にぎわいにつながる計画の検討に迫られています。

4つ目に、平成23年策定の総合交通計画に基づく取り組み成果と課題です。前計画策定から7年が経過し、おおむね5年を実現目標時期と定めた短期施策28のうち16施策が実現し、交通サービスの向上が図られましたが、残り12施策は実現に至っていない状況です。この状況や区民の移動に対する要望の多様化

などを考慮し、より一層実効性、実現性が高い計画への改定が必要です。

次に、3ページをご覧ください。「総合交通計画の位置づけ」です。本計画は、足立区基本計画に示された分野別計画になります。徒歩や自転車、自動車、公共交通など、全ての移動手段を対象とした総合的な交通計画です。図のとおり、基本構想など上位計画を補完する交通にかかわる分野別計画です。上位計画との整合を図り、福祉や環境計画等の関連計画との連携が必要になります。

次に、4ページをご覧ください。計画期間と対象地域です。

計画期間については、2019年度からおおむね10年間の計画とします。上位計画である基本計画等の改定後、その内容を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。また、短期事業終了時期に当たる2024年度に中間検証を行います。

次に、対象地域になります。足立区全域を対象地域とし、地区を特定して実施する施策については、都市計画マスタープランの地域区分と整合を図り、5ページの図のとおり、5地域30地区をベースに検討、推進していきます。

次に、第2章「計画改定の視点と対応方針」についてご説明いたします。6ページをご覧ください。第1章でご説明した足立区総合交通計画改定の背景を踏まえ、計画改定の視点を5つとしました。この5つの視点ごとに交通の現状と課題、対応方針を整理しましたので、7ページからご説明いたします。

7ページをご覧ください。

まず、視点1「公共交通空白地域等への対応」です。この視点については、前計画で位置づけられた施策の実現によって公共交通空白地域の一部が解消されましたが、全ての解消には至っておりませ

ん。そのため、今後は、交通空白地域居住者も含めた区民の不便実態を把握した上で、交通不便地域を的確に抽出し、実効性の高い交通施策を展開することが必要です。

「(1) 公共交通空白地域の現状」です。図上で示す紫色の部分になります。こちらは前計画で位置づけられたバス路線やバス停整備の実現により、図上赤色で示す部分の交通空白地域が解消されました。これにより、区内の交通空白地域が計画策定時の6.8%から5.8%に減少しましたが、図上で示す青色の部分が交通空白地域として残っている状況です。

次に、8ページをご覧ください。「区民の不便実態」です。交通に関する区民意識調査では、移動に関して不便を感じる割合は、図2-2のとおり、全体で買い物は13%、通院で18%、通勤・通学で25%となっています。空白地域居住者と非空白地域居住者の不便感割合を比較しますと、大きな差は見られないことから、交通空白地域に限らない交通不便区域の抽出が必要となります。

次に、9ページをご覧ください。「地区別不便度の分類」です。地区ごとに買い物や通院、通勤時の移動に対して不便感が高いか低いかと目的施設までの移動距離の大小で図のとおりA~Dに分類しました。不便度が高く、移動距離も大きい地区が分類Aになります。

図をご覧くださいと、不便度が高いAとBの地区は、Aが網目の部分の地区、Bが縦線の地区になります。区の西部や北東部などに存在しています。これらの地区への対応が必要となっております。

次に、10ページをご覧ください。視点2「バス計画路線の見直し」です。こ

の視点については、前計画で未実施のバス施策があることや新たなバス需要が生まれるエリアデザイン計画の方向性等を踏まえ、区内拠点間の連携を促進するバス路線の構築や区民ニーズに合った実効性の高いバス路線の検討が必要となっております。

「(1) 前計画のバス施策の課題」です。図で示すのが、前計画短期施策のうち、未実現バス施策になります。バス路線の新設や延伸など11施策が未実現になります。理由としましては、バス路線新設に係る経費に見合う需要が見込めないなどの課題があります。

次に、11ページをご覧ください。「拠点間バス路線網の現状」です。図をご覧くださいと、オレンジ色で示すエリアデザイン地区間を結ぶ交通は、東西方向は青矢印のとおり、バス路線に依存する形になりますが、系統、便数に差異があります。江北や花畑では病院、大学の進出が予定されていますので、これらの拠点間を結ぶバス交通の強化が必要です。

次に、12ページをご覧ください。「区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討」です。図をご覧くださいと、赤い破線で囲った地区をバス路線検討地区と位置づけました。この地区は、9ページでお示しした地区別の不便度が高く、かつバス交通のニーズが高い地域になります。当該地区でのバス路線検討に当たっては、実効性を高めるため、行政、地域、事業者の連携が必要になります。

次に、13ページをご覧ください。視点3「多様な交通手段の活用」です。この視点については、幅広い世代のさまざまな移動ニーズに対応するためには、定時・定路線、大量輸送の鉄道やバス以外の交通手段の導入検討が必要になっていきます。また、自転車が利用しやすくなる

よう道路の整備等も求められています。

「(1)多様化する移動ニーズ」です。交通手段の分担率(外出するとき利用する交通手段の割合)ですが、図2-7のとおり、買い物、通院では薄青色の自転車の割合が多く、通勤・通学ではオレンジ色の鉄道が50%と高くなっており、下の図2-8の年齢階層別に見てみますと、ピンク色で示すバスの割合が、年齢が高くなるに従い高くなっており、75歳以上で25%となっています。

次に、14ページをご覧ください。

「(2)多様な交通手段」です。図をご覧くださいと、交通手段は、利用者の特性(縦軸)と輸送密度(横軸)によって区分されます。鉄道のように不特定の人が利用でき、輸送密度が高い交通以外に、赤線内で示す乗合いタクシーやデマンド交通など、利用者のさまざまな特性に応じた個別の移動サービスがあります。前ページでご説明したとおり、移動目的や年齢層により移動手段が多様化しているため、地域の移動実態や不便状況に応じた交通手段の検討が必要です。

次に、15ページをご覧ください。「区民ニーズにあった多様な交通手段の検討」です。図の赤い破線で囲む範囲は不便度が高い地区ですが、バスに対するニーズが小さい地区です。この地区をバス以外の多様な交通手段を検討する地区と位置づけました。この地区では地域の实情に合った交通手段の検討が必要です。

次に、16ページをご覧ください。「自転車施策の必要性」です。図をご覧くださいと、町丁目別に区営自転車駐輪場の定期利用者数を人数によって色分けしております。利用者がいないところは白抜きになっています。区営駐輪場だけでも区内全域で利用者がいることがわかります。一方で、自転車事故が多い状況

や自転車の走行環境に不満と答えた人が4割いるという状況です。また、自転車に関する動向としまして、自転車活用推進法も施行され、自転車の積極的な活用促進が求められています。

次に、17ページをご覧ください。視点4「超高齢社会に対応した交通サービス」です。この視点は、超高齢社会の進展により、移動に制約があるさまざまな人に対して、安全で快適な移動環境を提供することが必要となっています。

「(1)高齢者や障がい者など移動に制約がある人の現状」です。資料中ほどの表をご覧くださいと、前計画策定時の平成23年と平成30年の老年人口を比較しています。約2万3,000人増加し、高齢化率は2.9%アップの現在24.5%となっています。一番下のカラーの図をご覧くださいと、青い線グラフでお示しするとおり、今後も高齢化率が高くなることを見込まれています。

次に、18ページをご覧ください。上の図は高齢化率の分布状況になります。茶色で示す高齢化率35%を超える地区も点在しています。下の図2-14は移動制約者の不便感をあらわしておりますが、身体的移動困難者の不便感割合が特に高くなっております。

次に、19ページをご覧ください。「移動に制約がある人が求める交通施策」です。図2-15で、高齢者、移動困難者、子育て世帯ごとに求める交通施策を整理しております。駅へのエレベーターやホームドアの設置、バス停の屋根やベンチの設置など、バリアフリーに関することが求められる中、自転車が安全に走行できる道路の整備など、自転車関連も多く求められております。

次に、20ページをご覧ください。視点5「公共交通の利用促進」です。この

視点は、公共交通の中でもバス交通は高齢者の利用割合が高く、日常生活を支える必要不可欠な交通です。しかし、利用者の減少により運行本数が減少するなど、課題が顕在化しています。持続可能な公共交通の実現や環境への負荷軽減を推進するためにも、公共交通の利用促進策の検討が必要になっています。

「(1)はるかぜの利用者数と運行本数の推移」です。図2-16をご覧ください。オレンジ色で示すシルバーパスの利用者は年々増加していますが、水色の総乗車人員は減少しています。折れ線グラフで示す運行本数も、平成29年で736本になっており、年々減少しています。

「(2)公共交通利用促進の必要性」です。利用者が増加することで収益が増加し、利便性が向上する好循環が生まれ、持続可能な公共交通の実現に資することとなります。

次に、21ページをご覧ください。「計画改定の視点と対応方針のまとめ」になります。これまでご説明した各視点ごとの内容をまとめたものです。内容が重なりますので、説明は省略させていただきます。

次に、22ページをご覧ください。第3章になります。本計画では、交通の目指すべき姿として、「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。この目指すべき姿を実現するため、4つの基本目標を定めました。

23ページをご覧ください。黒い太枠で囲まれた部分です。1つ目は「個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段を自ら選択し、生活する「ひと」を育む」、2つ目に「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」、3つ目に「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」、4つ目に「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支える」です。

次に、24ページとA3の資料を折り込んでいる25ページをご覧ください。「交通施策と実施事業」です。A3資料中ほどに4つの施策と実施事業を整理しております。前回の協議会でお示したものとほぼ同じですが、1点だけ、自転車施策の中の実施事業の中に、条例に基づく自転車の安全利用の推進がありましたが、自転車の安全利用については、自転車の走行環境の整備や放置自転車対策、交通安全教育など、既に具体的な実施事業を位置づけていることから、内容が重なるため、今回、事業から除いております。

次に、26ページをご覧ください。本計画に位置づける23の事業について、内容やスケジュールなどを各事業ごとに整理しています。その資料が27～51ページになりますが、この26ページは資料の見方を示したのものになります。

なお、27～51ページにつきましては、前回の協議会でお示したものです。一部協議会の意見を踏まえ、修正しておりますが、内容はほぼ同様になっております。

次に、ページを飛びまして、52ページをご覧ください。後ろから2枚目になります。本計画を推進していくために、PDCAサイクルにより評価、改善をしていきます。実施事業が停滞していないかを毎年確認し、問題点があれば改善していきます。この評価など、計画の進捗管理を行う組織を立ち上げます。

次の53ページをご覧ください。(仮

称)足立区総合交通計画推進会議を設置します。協議事項、構成員は青色で示す部分のとおりですが、事業の進行管理以外にも、その他の協議事項として、既存バス路線の維持など、交通サービスが低下しないような議論も実施していきたいと考えております。

事務局からの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す。

かなり長い内容でございましたけれども、これからは、ただいまの事務局案の説明に対する皆様方のご意見なりご質問を頂戴したいと思っております。どこからでも結構ですので、よろしくご発言をお願いいたします。

はたの委員 区議会議員のはたの昭彦です。

全体的な流れとしては別にいいと思うのですけれども、表現の中で何点か気になった点があるのです。

まず、1ページ目の(1)の「社会情勢や交通を取り巻く環境の変化」のところ、「今後、誰もが日常生活の移動で不便を感じることがないように、交通手段を持続的に確保していくことが求められています」という表現なのですが、不便を感じingことを解消するのではなくて、その前段階である超高齢社会を迎えたり、交通弱者と言われる方たちが日常的に生活をしていくに当たって、その生活を支えていくという点での交通サービスの持続が不可欠ということではないのかなと。ただ移動の不便の解消が求められているのではないのではないかと思いました。23ページの「基本目標」の目標2の「くらし」の「質の高い「くらし」を実現する」というところにそのような考えが結びつくのではないかとまず思ったのが1点。

あと、7ページの視点1のところ「公共交通空白地域の一部が解消されたものの」という表現があります。確かに一部分では前計画で定められたバス路線が実現したということではあるのだけれども、協議会とかの議論の中でも、ただ路線を引けば不便が解消するのではなくて、どれくらいの頻度でバスが走っているのかとかいうことも含めて不便が解消されるという議論もされたと思いますので、ここで路線ができたから一部解消されて不便が解消されたみたいな表現をされると、そこは違うのかなと。だからこそ、路線が引かれているにもかかわらず不便が解消されないということで、交通不便地域の実態調査、不便を感じる割合の調査をしようとなってアンケート調査を実施していこうとなったのだと思うので、この表現はいかがなのかなということを2点目で思いました。

それと、ちょっと飛びますが、35ページの「公共交通施策」の「交通不便地域のバス路線導入」ということで、事業スケジュールの「取り組み」のところ、短期のモデル地域ということで「1箇所」と書いてあるのですが、この総合計画の中で初めから1カ所と決定してしまうのはどうなのかなと。今後、行政と区民と事業者がいろいろ模索をしながらモデル実施も含めてやっていくわけですね。検討会を立ち上げてということでは、いろいろなところから声が出るかもしれないという中で、ここで1カ所と決定するということでは選別をするとかなってしまうので、ここで最初から「1箇所」という表現はすべきではないのではないかと思いました。

それと、41ページに「自転車走行環境整備」ということで、今後の整備の方

向性としてはナビラインとナビマークとあるのですが、基本のところでは自転車専用の走行レーンを目指す中で、区内には狭い道とかいっぱいありますので、そういうところについてはナビラインやナビマークで解決していくべきであって、ここでは自転車専用走行路線というのがまるっきりないので、そこは盛り込むべきかなと思いました。

最後ですけれども、この協議会の中で一番の課題になっていたバス路線の維持と新規路線の開設についてですけれども、その中で皆さんが出されたところが行政としての財政支援のあり方ということで、維持していくには財政支援が必要だろうということが大方の合意を得られたところだと思うのですが、ここには全くそういう表現がなくて、前回の協議会の資料の中では財政支援の方向性ということで資料が添付されていたのですが、今回についてはそれがまるっきり抜けていて、そういうことが書かれていないということでは、先ほど言いました区民の暮らしとか高齢者の生活を維持していくには公共交通の維持とかが必要であって、そのための財政支援は必要なのだということ盛り込むべきだと私は思いました。

以上です。

内山会長 どうもありがとうございます。いろいろ読んでいただきまして、大変ありがとうございました。

ただいま5つほど表現あるいは書くべき内容についてのご指摘がございましたけれども、これに対して事務局から何か回答はございますか。

交通対策課長 多分まだいろいろとご意見が出るかと思えます。今日いただいたご意見につきましては、事務局の中で十分精査いたしまして、次回、3月に協議会の予定がございましたので、その中で

反映させていきたいと思っております。

内山会長 1点だけ私が答えられるのは、先ほど「交通空白地域」と「不便」という2つの用語を使い始めたのですね。「空白地域」というのは、物理的に何も公共交通手段が通っていないところを言っているわけです。それが1日1本でも通れば空白地域ではなくなるというコンセプトなのですが、それだけだと不便というのとは違うでしょうという組み立てにこの案はなっているということなのですが、明示的にそれが書かれていないということはお指摘のとおりだと思います。

はたの委員 前回の総合交通計画の中では、交通空白地域を解消することで不便を解消するんだという方向性だったのだけれども、この何年かの中で、そういう考え方もあるのだけれども、そこだけでは問題が解決しないんだということの進展があったと思うのです。ただ、前の総合交通計画の考え方に基づいてということだと、この表現だと、問題が解決しなかったみたいな表現になっているので、もう少し考えていただければなと思ったので、意見として挙げさせていただきました。

内山会長 それと、最後のご指摘ですけれども、やはり公共交通として財政支援が必要だというのは、皆様方のご意見に従って答申案をつくるわけですから、区長に答申するわけですから、そういうご意見が強ければそのようになると思います。財政支援が必要だと。ただ、財政支援をしなくても可能な限りできる範囲はどこですかという限界までは探っていくというスタンスは崩したくないと私は個人的には思います。最後あと2カ月後ぐらいでどのようになるか決まると思いますけれども。というふうに考えております。

そのほかいかがでございましょうか。

いいくら委員 区議会議員のいいくらです。

34ページですけれども、「拠点間バス路線等の維持・強化」ということで、ここもその都度議論になっているところで、先ほどの採算という話も含まれていると思うのですが、民間の事業者さんが運営するに当たって、ある程度採算がとれないと、幾ら言ってもそれは机上の空論になる話だと思うのです。

この地図の中において、例えば新田・宮城・江北、三角の検討路線という形なのですけれども、バスの事業者さんから見た場合においても、駅に直結した形でのバス路線の形でいかないと、先ほど言ったような新田・宮城・江北検討路線、これは最寄りの駅という部分が、私が足立区を見た場合に余りここにそういうのがない。

ここの答申の中で、例えばこの三角、新田のほうを真っすぐ行けば王子のほうにぶつかる形になるだろうと思うし、また、三角をもう少し、正三角形ではなくて、ここら辺の工夫があったほうが事業者さんも手を挙げやすい。駅からバスに乗っていくというのが本来の、今うなずいている方もいらっしゃるのですけれども、この辺をもう少し工夫した上での答申をお願いできたらなと思っているのですが、ここら辺のところは会長はどのような形で思われているか、その点お伺いさせていただきたいのですけれども。

内山会長 赤いトライアングルですか。

いいくら委員 そうです。

内山会長 どうなんでしょう。事務局は何かございますか。もっと大きくしたほうがいい。

交通対策課長 これは女子医大が江北地区に進出するというところで、女子医大

を核として、新田地区、宮城地区を結ぶ路線をとということで事業者からご提案があったということでございます。女子医大の近傍の駅といいますと、日暮里・舎人ライナーの江北駅ということになります。そのあたりも多分視野に入れてという形になろうかと思いますが、今のところまだ具体的にどこをどう走るかということまで決まっているわけではございません。これから具体の検討を進める中で、どういったところに経路をして、どういったところのお客さんを拾いながらこの三角形を回していくのか、こういったところはこれから女子医大の開院にあわせて検討を進めていくという内容になっております。

いいくら委員 事業者さんにもお伺いしたいのですけれども、例えば京成バス、これは駅に直結した形でのバス路線、この三角がこのように正三角形にならなくても、いびつな三角形になったとしても、駅からという部分、駅経由という形であれば、利用者さんも当然にそれは利用した場合において、この周辺だけではなく、駅から東京女子医大さんのほうに行けるとなれば、また利便性が増すと思うのですが、京成さんはその辺どう……。専門的な立場から聞かせていただきたいのですけれども。

内山会長 申しわけありません。ご指名でございますので、よろしく申し上げます。

栗山氏（石井委員代理） ご指名いただきました。本日、京成電鉄の委員の石井が急遽出席できなくなりまして、代理で私、栗山がご回答させていただきます。

私も実はそんなにバスに明るいところではないのですけれども、お話を伺ってきた中で、利便性の向上という面で考えれば、やはり駅からそのままおりたとこ

ろでバスに乗っていただいて目的地まで行っていただくというところが正直一番理想のところかなとは思いますが。

鉄道会社の面からしても、バスアクセスがいい駅は、やはりそのまま利便性だとか利用者数の増につながりますので、こういった病院とかを例に見ますと、駅から1本でバスで行けるというところが求められるところではないのかなと。ここに病院ができたときに、ほかの地区から来られる方というのは、網目状にバスがあれば、そのラインからも来ますし、駅からバスが出ていけば、区の外から病院をご利用になられる方も、そのルートだったら行きやすいね、わかりやすいねというところで効果が望めるのではないかなと感じております。

いいくら委員 例えば佐久間さんは、これが駅に直結した場合は、採算とかそういう形になった場合は、その辺のところは、業者さんから見た場合どうですか。

佐久間委員 新田とか宮城の話でしょうか。

いいくら委員 そうです。

佐久間委員 新田、宮城は、既に新田地区は王子、赤羽、それから宮城は北千住駅に結んでおりますので。ただ、新田と宮城と大学病院を結ぶというのを検討しているということですので、駅という観点ではなく、このエリアデザインに対しての新たな交通での検討をしているという意味でございます。ですから、駅には既に、宮城は北千住のほうに行っていますし、もちろん大学病院も、11ページにも江北の大学病院の西新井からの本数と北千住からの本数は出ておりますので、そのエリアに対しての新たな交通という位置づけでの計画、検討をしているという計画なのですが、いかがでしょうか。

いいくら委員 私が言いたかったのは、せっかくこのバス路線を開設する場合に、最寄りの駅に行けば、東京女子医大だけではなくて駅へもアクセスができて、駅からまた東京女子医大にも行けるという部分で、せっかく新しいバス路線を開設する予定があるのであれば、そこら辺のところも配慮した形でやれば、もっと違う人たちもご利用になって乗降客が望めるかなという意味も踏まえた上で話をさせていただいておりますので、ぜひ答申になる場合に、そこら辺のところも検討。先ほど事務局の皆さんはそういうこともまた、初めて今日お話しさせていただいておりますので、ぜひそこら辺のところも検討していただいた上で、ぜひとも採算に合うようなバス路線という形をお願いしたいということで申し上げてみました。

内山会長 ありがとうございます。そのような配慮をしたいと思います。

そのほかはいかがでございますでしょうか。

新井委員 議員の新井でございます。

ちょっと確認させてもらいたいのですが、今日24日で、次が3月28日、最終ということになりますから、今日の審議を受けとめて、事務局がそれを判断して最終の答申案を最終日に出してきて、それで確定なんですね。最終日はいじるわけじゃないんですよね。その流れだけまず言ってくれますか。

交通対策課長 今、新井委員からお話がありましたとおり、本日の意見を受けて、3月28日に予定しておりますけれども、その協議会である程度固まった案としてお示ししたいと思います。ただ、どうしてもここは変えたいという意見がもしかすると出るかもしれません。それはお預かりするような形になるか、会長とも相談することになると思いますけれ

ども、その時点でどうしても変えるという話になれば、会長とお話をしながら進めていきたいと思えますけれども、基本的には次回で確定するような案ということで進めていきたいと考えております。

新井委員 であれば、今、はたの委員が幾つか質問やら要望をされていて、私も賛同することが何点かあるのですけれども、そういうことで今お答えにならないとすると、事務局で今はたのさんが言ったことを判断してどうするか、盛り込まないかどうかという話もあるわけですね。だから、そこは本来ここで言ったことに対して答えておかないと、意思が、要望が通じないということになると思うんだけど、それはどうなんだろう。

大山幹事 先ほどいただきましたご意見については、ご指摘のとおりかなという部分も、私もお聞きしておりまして感じたところがございますので、そのほかに皆様方の反対のご意見等がなければ、基本的にはそのご趣旨に沿った形で修正なりつけ加えていくなりという形で対応していきたいと考えております。

新井委員 であればよろしいんですけども、私も今回の協議会のポイントは、交通空白区域の解消というのが何よりも優先されることかなと思っております、そのためには財政支援は本当に大きな部分ですから、そういうところはしっかり明記すべきだなと考えておりまして、申し上げました。

以上です。

内山会長 ありがとうございます。

そのほか、ご意見はいかがでございますでしょうか。

鈴木（真）委員 ささいなことなのですけども、例えば8ページの図2-2のところですけども、買い物のところで行くと、全体N=1827とか、Nの

表記の部分が13ページと18ページにあるのですけれども、どういう意味合いなのかなと考えたところで記載がないので、答えてくださった人数なのかなのかなというところで質問させていただきました。

内山会長 事務局、いかがですか。

交通対策課長 これはアンケートをとったときの回答者の数でございますので、ちょっと表現は考えます。

内山会長 Nって、ナンバーの略。

鈴木（真）委員 人数ですか。

内山会長 人数の略？ 済みません、表記が悪くて。

そのほかいかがでございますでしょうか。

志自岐委員 先ほどの宮城の辺の三角のところですけども、この前の交通計画のときに路線変更ができなかった10ページの黄色っぽい12番の線があるのですけれども、これに江北が入ったような形の線になるということだと思っておりますが、ここがこの中だけで巡回して先ほどおっしゃったように果たして本当に採算がとれるのだろうかということで、ここも多分途中でだめになってしまったわけなので、その辺のところの赤の三角、これは結構今回の計画の中での1つ絶対実行したい線なんじゃないかなと思っております。これで大丈夫なのかなということが1つ。

それから、23ページの基本目標4の「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」と書いてあるのですが、区民の役割というのはどういうことなのかなと。事業者や区の役割というのはすぐわかるのですけれども、最後の、バスに結局乗ろうということとか、最後のところの実施事業の中の利用促進のところ当たる部分だけなのかなとか疑問に思ったので、区民の役

割って何なのか教えていただきたいのですが。

交通対策課長 まず最初の宮城・新田・江北ルートの新しいバス路線でございます。委員がご心配されているとおり、やはり採算が成り立たないような路線では困るわけでございますが、先ほどもご意見をいただきましたけれども、実効性の高い路線ということで事業者とはお話をしながら、しっかり継続して運行できるような路線を構築していきたいと考えています。今の時点でどこをどう結ぶというのはまだ言うことはできませんけれども、そういった意思で事業者並びに関係機関と協議を進めていきたいと思っております。

それから、区民の役割というところがございますが、25ページのA3の見開きのページがあって、ここの一番右のほうに「役割」という欄を設けています。行政、事業者、区民ということで一応入れさせていただいていますけれども、乗ってもらうとかという話も、当然、利用するという話はあるのですが、ここで1つつけておりますのは、2の「バス」の「交通不便地域のバス路線導入」とか、あと「多様な交通手段の導入」について、地域の皆様方と一緒に検討していく、みんなと一緒にバスを守っていくんだよということを、ただ乗るだけでなく、立ち上げから一緒に参加していただくことで、そのバス路線の維持につなげていきたいという意図もあってこういったところに丸をつけさせていただいております。

その他関連するような自転車施策についてもつけておりますが、こういったところで、与えられるものを区民が使うという話だけではなくて、最初から区民と一緒に参加して良好な交通環境を

守っていくような、維持していけるような土台をつくっていききたいというのが事務局側の思いでございます。

内山会長 よろしいですか。 はい。 そのほかいかがでございますでしょうか。

鈴木(あ)委員 区議会議員の鈴木あきらです。

丁寧かどうかというところの点なので申しわけないのですが、まず10ページの「前計画のバス施策の課題」ということで、当然まだ未実現だということがあって、これについて番号が下の図で書いてありますが、それが今回、白紙というわけではないのですが、それを見直しますよということで、12ページにある区民ニーズに合ったバス路線の検討と15ページの区民ニーズに合った多様な交通手段、この2つに分かれたものが載っているということなのですが、そのときに、今までここに番号を振ってあるところに該当していた人たちがぱっと見たときに、あれっ、自分のところが12ページに入っているのか15ページに入っているのかということをもまず考えていくと思うのです。

そのときに、この赤く枠で塗ったところは12ページ、15ページにありますけれども、それ以外のところ、例えば10ページの6番の番号を振ってあるところだとか、22番の番号を振ってあるところ、こういったところは、前計画には載っていたけれども、5年以内にやりますよという話になったのが、今回これで消えちゃったと感じると思うのです。その辺が、期待していた人たちはこれを見たときに、どうなるのかなというときに、その部分が何かコメントみたいなものがなかったのか。それが非常にわかりづらいのかなと感じました。

そういった意味では、例えば12ペー

ジヤ15ページにある枠というのが今度広がっていますので、ある意味では、今まで前計画には入っていなかった地域であっても、区民ニーズさえ高くなれば、地元の地域要望が強くて、行政やバス事業者といろいろな話し合いができれば、前計画にはなかったけれども、自分たちは入れるんだとよくとれるというのも一方あると思うのです。その辺の兼ね合いなのですが、その辺をどう捉えるのかなと思って、ちょっと疑問なのですが。前計画の評価がこれで終わってしまっていると、例えば10ページは、課題に加えて、進まない要因となっていますよとなったけれども、それを一度全部空白というか、全く白紙に戻して見直しをするんだという形である以上は、その辺の丁寧さが必要なのではないかなと思うのです。

内山会長 ご指摘ありがとうございます。何か事務局から回答はございますか。

交通対策課長 確かに委員ご発言のとおりのところもあるかと事務局としても考えています。これまで計画としてあったものがなくなっていくということでは、やはりきちんとした説明が必要なのだろうと思っています。

今回検討する地区に選ばれたところについては、これから地域に入って区民の方々とお話をしながら決めていくという話がありますので、それ以外の地域についてのフォローが今回の計画の中では不足しているのかなと思っています。

ただ、その点でどういった手法でやるのか。例えば漏れているところをアンケートをまたとって空白地域の人たちのご意見を聞くとか、そういったことが多分できるのかなということも考えられます。そのあたりは少し議論させてもらって、次の会議のときまでに何かお示しできる

ようにという形で考えたいと思います。

内山会長 ということによろしいですか。

鈴木(あ)委員 前計画に載っかっているところの人が見たときに、新計画では全くないというときに、あれっ、どうなっちゃったの、全くだめになっちゃったの、それとも優先順位がちょっと落ちたのかなというぐらいなのか、その辺のフォローがあればわかりやすいのかなと思ったので、つけ加えました。

内山会長 そのほかご指摘あるいはご意見、いかがでございましょうか。

佐久間委員 先ほどのはたの委員さんのお話のとおりなのですけれども、本当に財政支援をこの答申の中に入れていただかないと、52ページにあります「総合交通計画の進行管理」の「基本的な考え方」の中で、事業が停滞していないか確認したり、事業の見直しをしていくという中でも、停滞したり見直しをしなければいけないときには支援がないと、恐らく事業者でできる範囲では各事業者さんはやっていると思いますので、そのところを財政支援と、ここの進行管理をしていく中でその辺を盛り込んでいただいたほうが事業者も一緒になって検討できるのですけれども、支援がない中での見直しとかは、多分、撤退とか減便とか。さっきの交通不便地域も減便して、本数が1日に数本しかないところは、ただ空白じゃないだけで、利用度は全くないので、それも本当に意味がないので、その辺も含めて、新たな形での支援をしていただくことをこの答申の中に入れていただいたほうが、区民の方たちの意見もはたの委員の声もみんな解決できる方向ではないかなと思いました。

内山会長 ありがとうございます。かなり考えなければいけないことだと思い

ますけれども、全てに財政支援をしていかどうかという判断もあろうかと思えますし、利用者は、さっき区民の役割という話がありましたけれども、通してくれという声だけ出して、通ったはいいけれども乗らないよ、そういう方もおられるわけですね。言うだけ言って通してもらって、自分は乗らない、そういう人たちに対してペナルティーはないのかみたいな話だってあるわけですね。

だから、そういう人たちがいるにもかかわらず財政支援をするということも変ですし、ご意見はよく承知しているし、この段階になって財政支援をしないのはかなり苦しいというのもよく理解できませんけれども、まだ工夫する点もあるのではないかと。委員のご発言のように、財政支援の必要性をこの中に入れ込んでいかなきゃいけないとは思いますが、それでもまだよりよい活性化について考える余地はあるのではないかと私は思っております。どうもありがとうございました。

交通対策課長 財政支援につきましては、これまでの協議会の中で、部会の中でも話しましたけれども、社会実験といいますか、検証運行に向けて、それは区の責任でやらざるを得ないだろうということで、そういったご説明をこれまでしてまいりました。本編の中には今回触れておりませんが、次回までにどのように触れられるかという盛り込めるかは検討させていただきますけれども、中に盛り込んで答申案は変更させていただきたいと思っております。

内山会長 ということで、前向きに検討するとお答えいただきました。

そのほかいかががございましょうか。

岡村副会長 今いろいろいただいているご意見に追加のような形になるかと思

います。

まず1ページの(1)で、先ほど話題になっている件です。ここは取り巻く環境の変化なので、方向性はもっと後ろのほうで書いているということであれば、もしかしたらそれでいいという気もありません。

これは幾つか気になることがあります。1つは、バス路線を維持することは厳しい状況ということを書いていたのはよかった。一方で、鉄道など徐々に充実してきているものもあって、区全体としては利便性は実は上がっていて、人口も増えている地域もあると。そういう中で今の課題は何というところにしないと、非常に小さなことをやっているように見えてしまうのですが、そういうわけではありませんよと。お客さんがいて大変だということもやらなきゃいけないということは後ろに書いてあるので、そこはやはりいろいろな面を書いていただくといいのかなと思いました。

2段落目ですが、不便を感じるというのは、その後、不便度を分析しているという意味では整合しているのです。一方で、不便というのは、いろいろな人がいろいろな考えをとるので、なかなか解釈が難しい。例えば通勤・通学で不便ですよという方はもちろんいらっしゃるし、もっと困るのは、とにかく社会から取り残されるという意味での、不便というよりももっと厳しいような状況もあって、それを交通の中でやっていく面もあるし、福祉の面でやっていくこともあるでしょうと。とすると、不便という言葉で片づけてしまっているのもちょっと厳しいかなという感じがあります。

なので、幹線的な、主要なところは利便性の向上は一生懸命やるけれども、一方で社会、地域から取り残される人に対

してどうすべきかという視点も同時に大事だという別の話を書いていただくという手はあるかもしれないと思いました。これはいろいろなやり方があると思います。

その次で、ここで「確保していくことが求められています」というのはそのとおりで、これでもいいのですけれども、先ほどからいろいろご発言が出ています。その後で区民の役割、行政の役割という話が出ています。ここで「確保するのは誰の役割か」という主語を積極的にぼかしているように見えてしまうので、ここはあくまで現状としてこう考えています。だったらこれでいいのですけれども、その後にそれぞれの主体にいろいろな役割を考えることが大事ですということをお願いするのであれば、主語が明快な形で書くこと、私はそちらのほうがいいかなと思いましたということです。

もう1つ、それに関連して、25ページの役割分担の丸のつけ方というところで、これもこうなのかなと思いつつ、例えば区民の役割がという話があって、私もそこは気になっているところです。

例えばAの「公共交通施策」の「2. バス」、「拠点間バス路線等の維持・強化」で、既存路線バスの維持・強化も地域の方に頑張っていたいただきたい。もちろん新しいところにバスを導入するときには地域の方に最初から入っていたいただきたいのですけれども、既存のところにも入っていたいただきたい。それは下のDの「モビリティ・マネジメント」の1つです。ということであればそうなのかもしれないのですけれども、Aの2の「にも」もし区民の役割があるのだとすれば、ここに丸をつけるのか、後ろの記述でそれが読めるようになるのか、またはモビリティ・マネジメントで全部包含してしまうのか、

そこは考えていただくといいかなと思いました。

以上です。

内山会長 いろいろ建設的なご意見をありがとうございました。では、注意してまたこれから2カ月の作業をやりたいと思います。

そのほかいかがでございましょうか。

私は今の岡村先生のお話の中で、つまりこういう出し方をすると、足立区は何ら交通改善をしていないんじゃないかと思われてしまうのが一番怖くて、いや、随分努力してきましたということはどこかで言っておきたいのですけれども、その言い方が難しいのですが、少なくとも10年で区切ると、今から10年前の状況はどうだったのだと思うと、2005年にTXが開通した。それから2年たって日暮里・舎人ライナーが開通した。その間にもいろいろな道路の整備がなされて道路空間が広がっているところがあるし、TXと日暮里・舎人ライナーのおかげがあって、いろいろなところに駅前広場が整備された。

つまり、道路が広がるとか、駅前広場が整備されるとか、あるいは千住大橋駅の再開発も進むとか、北千住駅の向こう側もきれいになるとか、そのように交通空間と呼べるところがすごく広がっている事実があって、先ほどもバスは駅に直接アクセスしなければいけないのではないかというご意見もありましたけれども、つまり、一目で交通空間がこれだけ広がったという地図があったらいいなと思っていたのです。これだけ広がって、これだけ駅に直接アクセスするようなバスルートができたとか、今まで通れなかったような道路にバスを通すことができたとか、そういう10年間の歩みみたいなものを、物理的な意味で交通空間がこの

場所にこれだけ広がったという図を示しつつこの10年間の努力をまとめていただくと、それをスタートラインにすると、今回はさらにその上を目指す改善なんですよとなると思うのですが、それがないと、いつまでたっただけ交通は改善されていないんじゃないかと読まれるような気がして、それが悔しくてしょうがないという面がないわけではありません。

というわけで、それはまたかなり難しい作業なのですけれども、ぜひ立ち上げてやっていただくと、区民の方にも、そうか、これだけのことをやってきたんだということがよりわかっていただけるのではないかと思います。私の個人的な意見ですけれども、そのように思いました。

そのほかございますでしょうか。

廣瀬委員 公募の廣瀬です。

文教大学が進出してきますね。竹ノ塚が最寄り駅になっていますけれども、距離的には谷塚のほうが駅としては近いわけですね。2対1くらいの距離だと思っておりますが、その場合に、谷塚からのバスがわからないのですが、区としては、文教大学の学生さんが竹ノ塚から利用する方が多いのか、谷塚からのほうがどのくらいあるのかというのはある程度想定されているのでしょうか。

交通対策課長 文教大学ともいろいろお話をさせていただきまして、やはり谷塚から歩いて通学される方が一番多いでしょうということで、おおむねの数字、越谷のほうのキャンパスも持っていますので、そのあたりからの推計値は一応出しております。ですので、学生さんが日常生活の中でバスを使うというのはかなり厳しい面もございますので、基本的には歩いてくるだろうということもありますが、それでも、竹ノ塚からの新たな

バスルート、ルート変更して文教大学に向かうルートを今検討しておりますし、あと六町駅からのルートも今検討しているところでございますので、文教大学進出にあわせてバスルートの再編といたしますか新設等も行われる予定になっておりますので、この辺は十分事業者とこれから協議を進めていきたいと思っております。

内山会長 ということでございます。

廣瀬委員 ありがとうございます。

内山会長 そのほかいかがでございますでしょうか。

野村委員 足立区老人クラブ代表の野村でございます。

さまざまなご意見を経て答申素案ができたわけでございますが、今後、最終答申、そして議会の議決を経てのことだと思っておりますが、53ページ、一番最後のところでございます。進行管理体制の関係でございますが、これは前回は私はよくわかりませんが、今後の進行管理体制として計画推進会議の設置はどのようなメンバーとどのような形で運営されるのか、お聞かせ願いたいと思っております。

内山会長 事務局、お願いします。

交通対策課長 53ページにも記載していますが、構成員という形で、学識経験者の方と国と行政機関、住民と利用者の代表、交通事業者、道路管理者、交通管理者等ということでございます。メンバー的には今日お集まりの方々が大体入っていくのですけれども、どういった方を人選するかというのは、これからまた具体的に推進会議の設置に向けていろいろと協議をする中で決めていきたいと考えております。またその際に団体としてお願いするというのであれば、皆様方にご案内させていただいて、この会議の中に入れていただくという形になるかと

思っています。

内山会長 よろしいですか。

野村委員 はい。

内山会長 そのほかいかがでございましょうか。

志自岐委員 この答申の感想といえますか、足立区の交通政策がすごくこれまでのものと一歩進んだというか、違う領域に入ってきたんだというのを今感じています。私は「交通空白地帯」という言葉を聞いたのはかなり前だったと思うのですが、ずっとその解消ということを目標に掲げて足立区はやってきたのですけれども、9ページの分析はすごいと私は思って、交通空白地帯が不便だとは感じない人がかなり多いんだ、交通空白地帯じゃなくても不便だと思っている人が多いんだ。だから、「不便」という言葉の意味が今回からすごく変わるんじゃないかなというのが1つ。

それとバス。ずっと空白地帯解消はバスというのを大前提にやってきたのですけれども、そうじゃないのもありというところへ踏み込んだのが今回の計画のすごく新しいところだなと思っています。

最後のこのように施策を並列に並べると、よく濃淡がわからないのですが、ずっとここに参加していた私にはバスのところとその他のというところがすごく色濃く見えるので、何かそういうのを、答申にするのか、あるいは区民に説明するときなのかはわからないのですが、そういうときに濃い部分、これから一生懸命やっていこうと思っている部分を明確に出したような説明を区民の人にもしてほしいなと思います。

以上です。

交通対策課長 ありがとうございます。総合交通計画が新たに改定された段階になるかと思いますが、PR戦術、

区民の方に交通のことをよく知ってもらえるような機会をどれだけとれるか、広報とかいろいろな媒体がありますけれども、そういったことも含めて、今、志自岐委員から話があった濃いところ、そういったところを重点的に皆さん方にお知らせしていかないといけないのかなと思いました。これについては、引き続きどういった形でPRできるのか、事務局でも十分考えて、皆さん方にわかりやすいようなお知らせをしていきたいと思っております。

内山会長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

おおむね意見あるいはご指摘をいただいたと思いますが、もし何かまたお気づきの点がありましたら、この会議に限らず、事務局へご意見を伝えていただければと思います。

時間は4時までということになっていますけれども、おおむねご意見が出たということで、本日の協議会はラス前の1つですけれども、以上にしたいと思います。よろしいですか。 はい。

では、一旦進行を事務局に戻しますので、よろしく願います。

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に当たりご挨拶をいただきたいと存じます。副会長、よろしく願います。

岡村副会長 皆様のいろいろなご意見をいただきまして、ありがとうございました。最後にお話いただいた、新たな領域に踏み込んだとか、そういうメッセージ性というのは大事なかなと。つくってはいけないのですけれども、こちらに書いてあることを100%伝えることができる、また、このメンバーの中でも共有できるということはすごく大事なかなと改

めて思いました。ということで、次回大変期待しておりますということで、ありがとうございました。

ということで、皆様、どうもありがとうございました。

交通対策課長 岡村副会長、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。お話もありましたけれども、次回第6回協議会は3月28日(木)午前10時から12時までの予定で、本日と同じ、ここ8階の特別会議室で予定をしております。協議会としては次回が最終回となる予定でございます。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をお願いいたします。

本日は、お忙しい中お時間をいただきまして、本当にありがとうございました。お忘れ物なきようお気をつけてお帰りください。これにて協議会は終わりにさせていただきます。ありがとうございました。