

第3回 足立区総合交通計画改定協議会 会議録

会議名	第3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9月12日(水)		
開催時間	午後2時00分開会～午後3時44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
	野村 英夫 委員	原口 秀子 委員	村上 基宏 委員
	木津 和久 委員	小瀧 正和 委員	吉浦 宏美 委員
	和田 明 委員	柳下 浩氏 (矢島史昭委員代理)	深津 光市 委員
	上田 浩一 委員	西窪 裕光 委員	栗原 夏樹 委員
	佐久間 洋行 委員	寺嶋 仁司氏 (樽澤正人委員代理)	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	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	山崎 宏 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	谷口 綾子 副会長	飯田 今日子 委員	工藤 真紀 委員
	石井 貴史 委員	椎名 啓雄 委員	長尾 肇太 委員
	勝田 実 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2-1】これまでの検討状況について 【資料3】総合交通計画改定の構成について(案) 【資料4-1】総合交通計画(改定)の施策体系について(案) 【資料4-2】事業カタログ(例) 【資料5-1】バス計画路線見直しについて(案) 【資料5-2】拠点間のバス計画路線について(案) 【資料5-3】日常生活を支えるバス計画路線について(案) 【資料5-4】バス構想線具体化の検討手順(案) 【別冊参考資料1】これまで実施した部会で提示した資料		

(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3回足立区総合交通計画改定協議会を開催いたします。

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。どうぞよろしくをお願いいたします。

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。

協議会につきましては、4月以来の開催となります。その間に事業者部会並びに利用者部会を各2回開催しておりますので、そちらのご報告も含めて本日は進めてまいりたいと考えております。

本日、谷口副会長におかれましては、調整がつかず欠席となっておりますので、あらかじめご承知おき願います。

続きまして、本日の資料について確認させていただきます。次第資料につきましては事前にお送りさせていただいておりますけれども、もしお持ちでない方は、拳手の上申し出てください。事務局のほうで用意させていただきます。

それでは、本日の資料について確認させていただきます。お送りしているものですが、まず次第がございまして、資料1で「計画改定スケジュールについて」、資料2で「これまでの検討状況について」ということで1ページから8ページ、A4のものでございます。最後に9ページで、A3の折り込みで、改定計画の基本目標についてということで用意させていただいております。続きまして、資料3「総合交通計画改定の構成について(案)」ということで、A3縦の資料になります。続きまして、資料4-1「総合交通計画(改定)の施策体系について(案)」というものがございます。続きまして、資料4-2で、A4縦の「事業カタログ(例)」ということで、バス停の利用環境整備の事例を示したものがござ

います。続きまして、資料5-1「バス計画路線見直しについて(案)」というもので、A3の折り込みがあらうかと思えます。続きまして、資料5-2「拠点間のバス計画路線について(案)」というものでございます。続きまして、資料5-3「日常生活を支えるバス計画路線について(案)」、資料5-4「バス構想線具体化の検討手順(案)」、これはA4のものでございます。参考資料で、別冊でとじているもので、A3の折り込みも含めてですけれども、お配りしております。参考資料1で6ページまでのもの、参考資料2として、23区のコミュニティバスの財政支援の状況についてお示ししている資料があらうかと思えます。

以上が本日の資料でございます。もし資料に不足がございましたら、事務局のほうまでお申しつけいただければと思います。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

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、ご承知おき願いたいと思います。

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。

初めに、議題に入る前に、このたび人事異動により国際興業株式会社様の委員が変更となりました。新たに委員に就任される方に委嘱状をお渡しさせていただきます。本来、区長から交付させていただくべきところでございますけれども、本日は公務につき、恐縮でございますが、代理で都市建設部長より委嘱状をお渡しさせていただきます。お名前をお呼びいたしますので、その場でご起立いただきたいと思います。

国際興業株式会社運輸事業部、矢島史昭

様でございます。

(委嘱状交付)

交通対策課長 委嘱については以上となります。

委員の変更に伴い、名簿についても内容を更新したものをお渡しさせていただきましたので、ご確認をお願いいたします。

続きまして、協議会の会長である内山会長より開会のご挨拶をいただきたいと存じます。会長、よろしくお願いいたします。

内山会長 改めまして、内山でございます。

今日は、お忙しい中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。

先ほど説明がありましたけれども、半年ぶりくらいなのですが、その間、事務局はいろいろな調査をして、その結果を分析するという仕事をしてきたはずですが、ただ、大規模調査なのですけれども、区民の意識調査のサンプル数が2,000くらいなのですけれども、それを30地区に分割すると、1地区あたりはすごく少なくなってしまって、統計的に意味があるかないかなんていうことは、今、事務局は頭を悩めているところであります。

そうはいつでも、足立区全体の意識調査から出てくる方向とか、それぞれの地区の特徴あるいは意識調査に答えてくれた方の年齢とか職業とかの属性だとか、いろいろクロスをすれば、少ないサンプルかもしれませんが、何か見えてくるものがあるんじゃないかということがこれからの課題だろうと思っています。

しかしながら、一生懸命いろいろ調査結果を分析していただきましたので、本日その中間報告的な答えを発表していただくということになるかと思っておりますので、忌憚のないご意見を承ればまことに幸いです。

ちょっと長くなりましたけれども、開会

の挨拶といたします。

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。会長、よろしくお願いいたします。

内山会長 本日は、事務局より、長いものですから、あらかじめ議題を2つに分けて説明してくださいということなので、まず、議事次第の「2. 計画改定スケジュールについて」と「3. これまでの検討状況について」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、次第の2の「計画改定スケジュールについて」、事務局の小松のほうからご説明させていただきます。

資料は資料1をご覧ください。A4縦の資料になります。

計画改定のスケジュールでございますが、前は4月に第2回協議会を開催させていただきました。その後、6月と7月に事業者部会、利用者部会をそれぞれ2回ずつ開催させていただきました。本日の協議会では、灰色の項目についてご審議いただきたいと思っております。

資料1の説明については以上となります。

続きまして、次第の3の「これまでの検討状況について」、ご説明させていただきます。

資料2をご覧ください。A4縦のホチキスどめの資料になります。

表紙をご覧ください。これまでの検討状況でございますが、これまでに開催した協議会や部会での議論を踏まえまして、計画改定の視点につきましては、計画のポイントごとに(1)~(5)に整理しており、一番最後に計画改定の基本目標について整理しております。

次のページをご覧ください。1ページになります。

1の「計画改定の視点について」でございますが、(1)の交通空白地域等への対応の検討では、区内に住んでいる方々の不便の実態を詳細に把握した上で、その対応を検討するために、四角の中の～について整理いたしました。

まず、の、区民アンケートから不便実態と目的地までの移動距離から足立区を30地区に区分しまして、地区ごとに不便度を分類しました。

次に、の、地区別にバスを求める需要量をアンケートから算定いたしました。

そして、の、不便度とバスの需要量から、地区別の対策方法を分類いたしました。

資料の中ほどの右側の不便度の分類表をご覧ください。分類Aが「最優先に交通サービスの向上が必要な地区」、分類BとCが「交通サービスの向上が必要な地区」、そして分類Dが「全体の底上げの視点で取り組む地区」としてあります。

その左側には、地区別に不便度を4つに分類した図を載せてあります。

次に、右下の表をご覧ください。対策方法の分類では～で区分しており、地区別の不便度とバスを求める需要量から分類いたしました。分類の地区では、不便度がAもしくはBで、かつバスを求める需要量が大きい地区としてあります。また、不便度がAもしくはBで分類されるものの、バスを求める需要量が相対的に低い地区につきましては、分類の地区としてあります。この分類～の位置づけについては、分類の地区がバス路線を検討する地区、

の地区がバス以外の多様な交通を検討する地区、とが現行サービスの維持方を検討する地区としてあります。

下の段の左側には、30地区別に対策方法の分類図をお示ししており、地区ごとに

～の4つの区分に分類した結果を示しております。

続きまして、2ページをご覧ください。

(2)のバス路線の見直しでは、現行計画の課題や交通空白地域等への対応を踏まえ、実現性の高いバス計画を検討する必要があることから、四角の中の～について整理いたしました。

まず、の、地区別の不便度とバスの需要量を調査し、バス路線を検討する地区を整理しました。

次に、の、拠点間の移動ニーズを考慮しながらバス構想路線を検討することとしました。

そして、の、バス事業者の路線別の事業収支を調査いたしました。

資料の中ほどの図は、先ほどご覧いただいた対策方法を～に分類した図をお示ししております。この図で赤い斜線で塗られている地区は、対策方法の分類がの地区であり、不便度が高く、バスを求める需要が相対的に高い地区となっております。この赤線で囲んだ分類の地区を、バス路線を検討する地区として整理いたしました。

次に、下の段でございますが、現状の拠点間を結ぶ公共交通網をお示ししております。拠点間を結ぶバス路線の検討では、上記でお示した不便な地区を解消するためのバス路線とは別に、区内の拠点同士を結ぶことによって、都市機能の連携や向上を図っていくようなバス路線の検討が必要であると考えております。

こちらの図は、エリアデザイン計画に位置づけられた7つの地区を赤い点線の丸で示しており、鉄道網を青い矢印、薄い緑色の矢印で現在の拠点間を結ぶバスの本数を明記しております。拠点間を結ぶバス路線の検討では、既存のバス路線などを考慮しながら検討を進めていきたいと考えております。

続きまして、3ページをご覧ください。

こちらの は、コミュニティバスの収支

状況等の調査結果でございまして、はるかぜを運行する5つのバス事業者の皆様には調査を行った結果をお示ししております。回答があったのはB社さんからで、収入に対して支出が多くなっており、損益額がマイナスになっております。また、C社さんからは1日の乗車人員のご回答がございました。そのほかの運行事業者さんからは、系統別に収支状況を外部に公表しているものではないということで、回答としては「×」という結果になっております。

また、下の段の乗務員でございまして、B社さんからは乗務員数が3名不足している、C社さんからは4名不足している、そのほかの事業者さんからは、乗務員の必要数は、はるかぜ単独で専属でやっているわけではないので回答できないというお答えをいただいております。

続きまして、4ページをご覧ください。

(3)多様な交通手段の活用の検討では、バス施策だけではなかなか難しい面もございまして、自転車やタクシーなどバス以外の交通手段についても積極的な活用が必要であると考えております。

多様な交通手段の検討では、四角の中の～について整理いたしました。

まず、の、不便度は高いものの、バス需要が低い地区を、バス以外の多様な交通手段を検討する地区としました。

次に、の、代表的な多様な交通手段の事例を調査いたしました。

そして、の、地域のニーズに即した交通手段の導入を検討する流れを整理いたしました。

資料の中ほどの図をご覧ください。先ほどもご覧いただいた対策方法の分類図でございまして、赤の斜線で囲まれた黄色の地区が、多様な交通手段を検討する地区でございまして。

下の段の左側は、交通手段に関する特性

をあらわした資料でございまして、路線バスやコミュニティバスに次ぐ交通手段として、乗合いタクシーやデマンド交通について事例を調査しました。

また、その右側には、地域のニーズに即した交通手段を検討するためのフロー図を記載しております。フロー図では、地域を主体とする検討組織を立ち上げ、地域と交通事業者と行政が協力しながら、その地域にマッチする交通手段を考えていくような仕組みを想定しております。地域のメンバーには、区民を初めとして企業や医療機関、福祉関係施設など多くの関係者の参画を想定しております。

続きまして、5ページをご覧ください。

(4)の超高齢社会に対応した交通サービスの検討では、高齢者や障がい者など移動に制約がある方々にとって、安全で快適に利用できる交通サービスの検討をするために、四角の中の、について整理しました。

まず、の、足立区の高齢者計画など分野別の計画に位置づけられている交通関連事業について整理いたしました。

次に、の、区民アンケート結果をもとに、分野別の計画で示されている交通関連事業の必要性などを確認いたしました。

下の表には、分野別計画である足立区高齢者保健福祉計画、障がい者計画、子ども・子育て支援事業計画について整理しております。それぞれの計画には交通関連の事業が位置づけられており、これらの事業についても改定計画の中に盛り込みながら、着実に実現していく必要があると考えております。

続きまして、6ページをご覧ください。

、交通に関するアンケート調査で求められている交通事業について整理しております。

先ほどご覧いただいた分野別の計画に位

置づけられた事業が、やはりアンケートのほうでも同様に求められているという結果になっております。

下の棒グラフは、高齢者、子育て世帯、身体的移動困難者ごとに、制約のある方々が何を求めているかのアンケート結果でございます。

赤い枠で囲んだ項目が、先ほどの分野別計画に位置づけられている事業となっております。

また、自転車関係に着目しますと、自転車関係を青い枠で囲んでおりますが、制約のある方々からも自転車に関連することが数多く求められていることがわかりました。こうした結果からも、自転車関連の事業を改定計画の中で整理していく必要があると考えております。

続きまして、7ページをご覧ください。

(5)の公共交通の利用促進の検討では、既存のバス路線などの公共交通の維持や環境への負荷軽減を進めていくために、利用促進が必要であるといった視点から、四角の中の、について整理しました。

まず、の、公共交通の利用促進に関する事業を区民のアンケートから整理いたしました。

そして、の、利用促進につながるモビリティ・マネジメントについて、効果や事例について整理いたしました。

資料の中ほどに棒グラフを載せておりました、バスの認知度に関するアンケート結果を載せております。区全体の約半数の人がバスを知らないという結果になっており、そのうち、バスを利用しない人に限って見ると、その割合は7割を超える結果となっております。

資料の下のグラフですけれども、バスを利用するための改善点に関するアンケート結果でございます、緑の枠で囲んだものが、運行サービスに関すること以外の項目

でございます、「バスの行き先をわかりやすくすること」などの回答が挙げられております。

以上のことから、利用促進を図るためには、交通に関する情報発信を行い、その内容をしっかり知っていただくことや、誰もが使いやすい利用環境を整備していくことが重要であると考えております。

続きまして、8ページをご覧ください。

こちらのには、モビリティ・マネジメントの効果や施策例について整理しております。

まず、1)のモビリティ・マネジメントでございますが、一人一人の行動が「過度に自転車に頼る暮らし」から「多様な交通手段の利用」へ自発的な行動の変化を促す取り組みのことを指しております。

次の、その効果でございますが、公共交通の維持を初めとして、健康の増進や医療費の削減等々、多くの効果が期待されております。

次に、3)の施策例でございますが、居住地域や職場、学校といった場面で、それぞれ、世帯であったり、職場や小中学校の子どもたちを対象とした取り組みが他の自治体でも実施されております。いずれの取り組みも、公共交通を利用することの大切さを理解し、実践し体感していただくような内容になっております。

続きまして、9ページをご覧ください。

9ページはA3横の資料になります。

2の「改定計画の基本目標、目指すべき姿(素案)について」、ご説明させていただきます。

こちらは、足立区基本構想で目標とする将来像である「協創力でつくる 活力あふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」と、将来像の実現に向けた4つの視点である「ひと」「くらし」「まち」「行財政」をもとに当計画の目標等の案を作成しており

ます。

基本目標でございますが、「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、持続可能な交通環境を整える」といたしました。

基本目標に対応する4つの柱を設定し、改定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、今後の検討事項にもなってくるかと思いますが、各目標がこういった施策につながるかをイメージできるように、参考として記載しております。

目標の素案の説明については以上になります。

内山会長 どうもありがとうございます。

次第の2と3を今説明していただいたわけですが、ただいま説明された内容につきまして、ご質問なりご意見のある方は手を挙げていただきまして、ご発言をお願いいたします。発言するときは名前を先に言っていただくと大変ありがたいと思います。いかがでしょう。

しばらく開かれていなかったのですが、ちょっと記憶が曖昧になってしまわれたかもしれませんが、思い出してご発言をお願いいたします。

野村委員 足立区老人クラブ連合会の野村でございます。

今までのいろいろ協議した結果の一応まとめというような形で今説明を受けたわけでございますが、資料2の5ページで、「分野別計画に位置づけられている交通関連事業」の表が3つに分かれてありますが、今まで説明があったかと思いますが、私はちょっと聞き漏らした点がありますので、再度お聞きいたしますけれども、足立区高齢者保健福祉計画というのが2018年度になっておりますが、これは既にでき上がっているものなのでしょうか。それとも、今進行中なのでしょうか。今まで説明があったかどうか、ちょっと聞き漏らしたわけでございますが。

事務局 事務局の古賀からご回答させていただきます。

2018年度に計画改定されておりました、そこに書かれている施策を、今回、総合交通計画の中に盛り込んでどうかということで記載させていただいたものになります。既にでき上がっているものになります。

野村委員 計画はでき上がっているわけですね。

事務局 はい。

野村委員 わかりました。以上でございます。

内山会長 そのほかはいかがでございますでしょうか。

はたの委員 区議会議員のはたのです。

これまでの話し合いの中でのご報告ということなのですが、1点だけ、交通空白地域への対応についての考え方ですけれども、そもそも、当初つくられた足立区総合交通計画というのは、まず第一に交通空白地域の解消ということで作られて、それが大きな目的というか課題であったのです。今回、改定に当たっては、交通空白の解消

については、既存のバス路線だけではなくて、多様な交通手段を活用して解消を図っていくという方向なのですが、ただ、これまでのアンケート調査とかで行った1ページ目の「30地区別対策方法の分類図」ということでは、アンケート調査をして、交通需要度と地区不便度というものを数値化して、こうやって分類したわけですね。ただ、実際にその地域の交通状況がどのようになっているかというのが余りここに反映されていないような気がして、具体的に言いますと、3-4の地域については、現行サービスの維持方策を検討ということで、交通空白地域が残されている地域なんですけれども、実際には現行サービスがない地域なんですね。ということでは、現行サービスの維持方策を検討していったのでは空白解消につながらないということでは、ずっと放置されてしまうということもあるので、そういうことも含めて、今後、多様な交通手段も含めて、空白地域は解消していくという方向性を一定持っていかないと、その地域の交通利便性というのはなかなか前に進んでいかないということがあるので、それについても今後考えていく必要があると思います。

内山会長 ありがとうございます。

ただいまのご指摘に対して何か事務局は、いや、3-4はそうじゃないんですよとか、ございますか。

交通対策課長 事務局から回答させていただきます。

今回、相対的に不便度が高くて需要量が高いところを 地区と、1ページの一番下の「30地区別対策方法の分類図」のところで出ております。ただ、空白地域の解消を目的とするだけの路線ではなかなか立ち行かないというか、それだけを目的にするんじゃないんだよということは部会の中でも話が出ておりましたので、全体的な不便

度を解消する中で、空白地域についても改めて、ここでいくと4-1とか4-2あたりに入ってまいりますので、そういったところを含めて、こういった手段がいいのかも含めて検討を進めていきたいと考えております。そういったところは、恐らく3-4だけではなくて、ほかの地域でも発生すると思います。そういったところは重々事務局としても踏まえた上で、今後の対策については検討していきたいと考えております。

内山会長 という方針ですけれども、大谷田の先ですかね。中川のへりですね。

そのほかいかがでございましょうか。

新井委員 議員の新井です。

せっかくはたのさんが言ったので、関連して申し上げますけれども、今の1ページの上の図でいきますと、この分け方はブロック的な分け方をしているんですけれども、大ざっぱ過ぎて、例えば今3-4と言っていたけれども、南のほうは亀有駅に近いんですよ。それと、4-1のAランクになっているところは、北綾瀬に近いところもあれば、一番北のほうは八潮にちょっと近いんだけれども、ともかく差があるんですよ。それと、鹿浜のほうの5-7とかあるでしょう。日暮里・舎人ライナーに近いところもあれば、全然離れているところもあって、この分け方自体が大ざっぱ過ぎるんですよ。こういう分け方だと正確な判断ができないと思うんですよ。

内山会長 というご指摘でございますが、事務局、何かございますか。

交通対策課長 今回の地区分けについては、都市計画マスタープランで示されている30地区に合わせて地区分けをしております。上位計画である都市計画マスタープランとの整合性を図るという意味で、この地区で分け方をさせていただきました。

今、委員がご発言のとおり、地区の中で

もさまざまな考え方とか、移動実態が違っていたりとか、そういったことは必ずあるのかとは思っております。今後また後半の説明でも行いますけれども、地区の内情をよく理解した上で、新たな交通を含めて、バス交通も含めてですけれども、対策を講じることが必要だと事務局としても認識しておりますので、今後またこの地区、特に地区等につきましては、バス交通を実現するに当たって、より詳細な調査をこの地区の中でかけて、どういった路線を引いたら不便感を解消させられるのか、そんなことを念頭に置きながら、実現に向けて調査等も進めていきたいと考えております。

内山会長 ということですが、なかなか難しい話なのですが、今のご質問の趣旨は、解像度が低過ぎるということですね。こんな大きな升じゃ何も言えないじゃないか、同じ升でも端っことでは随分違う。だから、もっと解像度を高くするという。テレビでも4K、8Kが出る時代ですから、それだけ解像度がはっきりするとよく見えるということですが、

とにかく事務局のほうも解像度を高めるという努力はしているのですが、冒頭私も挨拶で申し上げましたけれども、アンケートの答えがそれほど多いわけではない。それを地区に分けちゃうと、このくらいの、今、委員のご指摘の枠組みくらいでないと、そのくらいで集計しないと物が言えないというジレンマもあって、そこからいろいろなことを工夫しながら、分析方法を考えながら解像度を高めていきたいというのが事務局の本当のところ。うまくいかどうかはわかりませんが、とにかく低い解像度で、モザイクがかかったみたいな格好で見られたのでは何が何だかわからないというのも実際だと思いますので、そういう面では、これから、そういうご指摘に応えるべく、なるべく解像度を上

げていくという努力はするつもりです。乞うご期待とは余り大きな声じゃ言えないのですけれども、そういう努力は次の会合では何か出るのではないかと私も期待しておりますので、よろしくお待ち願えればと思います。

そのほかいかがでございましょうか。
よろしいですか。

私から1つ注文というか、こういうことは考えられないかということで申し上げたいのですけれども、ここ2週間、3週間の間に、つい最近北海道で地震が起きました。震度7を超え、それから、第2室戸台風くらいの強い風の台風が縦断しました、それによって随分水害を受けましたという報道が最近なされていますけれども、そもそもこういう平面図を出すときに、足立区もハザードマップというのがあるはずですから、ハザードマップを通して、どういう地区はどうなっているのかと。そもそも、交通不便地域と言っているけれども、ハザード上危ないから人が住んでいないんじゃないかとか、そういうこともあるのではないかと思うので、公表する、しないは別として、一応そういう防災上の観点もちょっと頭の中に入れておかないと、後で何やっているんだと言われるような気がしますので、それがちょっと気になりましたので、事務局もちょっとお考えいただければと思います。

よろしいですかね。

では、今の話はこれまでの計画ということですが、続きまして、今後のことについてまた事務局から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

事務局 続きまして、次第4「改定計画の構成等について」、事務局の古賀から説明させていただきます。

資料3をご覧ください。「足立区総合交通計画改定の構成について(案)」になり

ます。A 3 縦の資料になります。

改定計画の全体構成としましては、オレンジ色の文字で示すとおり、第 1 章から第 5 章で考えております。

まず、第 1 章では、計画の概要として、計画の改定に至った背景や、総合交通計画とは何か、計画期間などの整理を行います。なお、計画期間については、基本構想や基本計画など上位計画の計画期間を踏まえ、今後検討してまいりたいと思います。

次に、第 2 章では、現行計画策定から約 7 年経過して、交通を取り巻く環境の変化の整理や、その変化などから見えた区交通課題とその対応策を整理します。課題としましては、第 2 節になりますが、バスの便数が減少していることや、交通に対する不便感が高い地区があること、バス施策が実現できないなどが挙げられます。この課題を踏まえまして、対応策として、今回の計画改定の 5 つの視点を導きました。

次に、第 3 章としまして、先ほどご説明させていただきました「交通の目指すべき姿と基本目標」、第 4 章として、目指すべき姿を実現するために展開する交通施策と事業を整理いたします。

この施策や事業を導くために、ピンク色で示す部分の「計画改定の視点の検討結果」、先ほどご説明させていただきましたこれまでの検討状況になりますが、このことを踏まえて整理してまいります。

最後に、第 5 章で、計画改定後の施策などの進行管理体制の明記や、地域の実情に応じた適切な交通事業を実施するための検討、協議組織もあわせて明記していきます。

以上が計画改定の全体構成案になります。

続きまして、第 4 章部分の施策体系と実施事業参考例をご説明させていただきます。次のページの資料 4 - 1「総合交通計画(改定)の施策体系(案)」をご覧ください。

総合交通計画の目指すべき姿を実現する

ために整理した基本目標、施策の方向性をもとに総合交通計画の施策を整理いたしました。「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」の 4 つになります。各施策と施策の方向性の関係性は、矢印で示しているとおりになっております。

それぞれの施策をもとに、どのような事業を実施するのかイメージできるように、参考事業例を記載しております。これは、現行計画の事業を踏襲すべきものはしっかり踏襲しつつも、新たな事業として、例えば「公共交通施策」のところの一番下の行になりますが、これまでの検討成果である新たな地域公共交通として、乗合いタクシーなど多様な交通手段の導入検討事業、また、一番下の施策になりますが、「公共交通利用促進施策」としてモビリティ・マネジメントなども取り入れております。今後は、実施事業を精査していくとともに、表で示す各事業の内容を示すカタログを作成したり、実施する地区を示す地区別のカルテ、実施時期や役割分担も明記していきたいと考えております。

次に、事業カタログのイメージをご説明いたします。次のページの資料 4 - 2 をご覧ください。A 4 サイズの資料になります。

「公共交通施策」の中の「バス停の利用環境整備」のカタログになります。実施地区、実施主体を明記し、事業内容を写真などでわかりやすく記載します。この事業の内容としては、はるかぜのバス停にベンチや点字ブロックを設置し、誰もが利用しやすいバス停を整備していくという内容になります。事業スケジュールについても、下の表で示すとおり記載していきたいと思っております。

続きまして、次第 5「バス計画路線の見直しについて」、ご説明いたします。

資料 5 - 1「バス計画路線見直しについ

て(案)」をご覧ください。「公共交通施策」のうちバス路線に関する事業の案になります。

バス路線の事業については、前回の協議会でもご議論いただいたとおり、「拠点間交通ネットワークを維持・強化するバス計画」と「日常生活を支えるバス計画」の二本立てで検討しております。

拠点間ネットワークバス計画につきましては、これまでの検討として、エリアデザイン計画との整合、都市計画道路等の整備との連携、交通事業者が実施可能な計画路線を調整する必要があるという考えのもとに、今回ご提案する計画路線案を作成いたしました。

次のページの資料5 - 2をご覧ください。現時点で運行の可能性がある拠点間のバスルートに記載しています。江北では女子医大が2021年に開設される予定のため、北千住や西新井、その他、区外からの路線も検討路線として考えられます。

なお、青い線は既存運行路線のルート変更をあらわしており、赤い線は新設路線をあらわしております。

また、花畑地区では、文教大学の開設に伴い、竹の塚や六町からのバス路線が考えられます。

今後は、図上薄緑色で示す都市計画道路の整備や、オレンジ色の丸で示す交通広場の整備等に合わせたバス路線の再編をバス事業者さんからご意見をいただきたいと考えております。

次に、「日常生活を支えるバス計画」についてご説明いたします。お手数ですが、1枚戻っていただきまして、再度資料5 - 1の右側をご覧ください。

「日常生活を支えるバス計画」については、前段でご説明いたしました、不便度が高くバス需要が多く見込まれる地区をバス路線検討地区と位置づけ、バス計画の見直

し方針案を作成いたしました。

これまでの成果としましては、実現性のあるバス計画とするため、現行計画のバス施策が実施できていない課題を整理いたしました。内容としては、交通空白地域をできる限り通す既存の計画路線でしたが、交通空白地域居住者のバス利用意向が必ずしも高いというわけではないため十分な需要が得られないこと、運行距離が長いため運行経費が高いこと、また、近傍に行き先が競合するバス路線が存在するなどがありました。

次に、今回実施したアンケート調査で、バス検討地区の居住者がどこへのバス移動を望んでいるかを整理いたしました。結果としましては、移動ニーズの方向先は見えますが、具体的なバス路線を引くためには、もっと幅広い地域の意見など詳細な実態把握が必要ということが見えてきました。

この結果を踏まえまして、ご提案する見直しの方針を資料5 - 3で示しておりますので、2枚めくっていただき、資料5 - 3「日常生活を支えるバス計画路線について(案)」をご覧ください。

まず、図の見方ですが、肌色で着色している地区が、不便度が高く、バス需要が多いバス検討地区になります。また、点線で図示しているのが、現行計画で未実現のバス路線短期計画になります。

バス検討地区と現行バス計画はおおむね一致しておりますが、同じ行き先のバス路線が存在するなどの理由により実現できておりません。

また、現行計画路線を実施することがバス検討地区の不便解消に最適であるということをも必ずしも言えないという状況になっております。

そこで、今回ご提案しますのは、緑色で示す矢印をバス構想線として位置づけることです。このバス構想線は、資料上段の四

角枠で囲まれた部分になりますが、バスを求めている人が望む移動先で最もサンプル数が多い方向をバス構想線として矢印で示したのになります。

サンプル抽出の考え方としましては、各地区で回答があった数のうち、として、現在バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じている人で、不便を解消する手段としてバスを求めている人、として、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じていないが、バスによる移動に転換できる人を抽出しております。例えば4 - 5の花畑地区を見ていただきますと、4 - 4への移動ニーズが多いことをあらわしております。

左側の「分類 地区の最も多い移動先について」と書かれた表をご覧ください。表の下から2番目の行を見ていただきますと、先ほどの条件に合う総サンプル数は、4 - 5の地区で16あります。そのうち、4 - 4地区への移動が5サンプルで一番多いため、4 - 4への矢印を構想線としております。そのほか、千住地区の1 - 6では、行き先が多方面に同数ということでしたので、構想線は引いていない状況です。また、新田地区の2 - 2では、地区内の移動が多いことから、地区内の矢印になっております。

次に、この構想線を具体路線にし、本格運行を目指すための手順をご説明させていただきます。次のページの資料5 - 4をご覧ください。

現行計画の未実現の反省点を踏まえ、地域のニーズをしっかりと踏まえ、利用されるバス路線にすることと、あわせて、交通事業者が運行可能なバス路線を導くために、行政、地域、交通事業者から成る地域公共交通検討会（仮称）を計画策定後立ち上げたいと思っております。

その中で、まず運行計画を検討するため、地域の詳細なニーズや道路状況などを把握

した上で運行ルートなどを定めていきます。

次のステップとしまして、運行計画をもとに実証運行を行い、実効性の高い路線かを検証します。このとき、本格運行に至るまでの乗車人員などの目標値も定める必要があると考えております。

その後、目標値の達成状況も踏まえながら評価、見直しを行い、本格運行につなげていくという流れを定めたいと考えております。

本編資料の説明は以上になります。

最後に、参考資料でお配りしております、一番最後のページになりますが、右上に「参考資料2」と書かれた資料をご覧ください。

これまでの部会の中で、他の自治体のコミュニティバスへの財政支援状況等を示してほしいというご意見がありましたので、23区の状況を整理させていただきました。

コミュニティバスを運行している19区中、財政支援を行っているのは、黄色で着色した17区になっております。財政支援の種類としては、運行経費補助と車両購入補助があります。

財政支援をしている区の特徴としましては、全てではありませんが、運賃が100円などで行っていること、ただし、シルバーパスは使用できない状況が見られます。

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。

今、次第の4と5、これからの話ですけれども、これについて皆様方のご意見なりご質問を承りたいと思っておりますので、ご発言をよろしくお願いいたします。

志自岐委員 公募委員の志自岐と申します。

ちょっと聞き逃してしまったのかもしれませんが、資料5 - 3の赤い破線と緑破線と青の破線があるのですけれども、これが、計画はあったけれども実施されてい

ない線ということなんですね。

事務局 そのとおりになります。

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。

石川氏（柳瀬委員代理） 東京運輸支局の石川と申します。

資料3の第5章3節に「地域公共交通会議等」というのがありますが、これは資料5-4の「地域公共交通検討会」とはまた別ということになるのでしょうか。

事務局 事務局から回答させていただきます。

先ほどご説明した検討会につきましては、検討会でバス路線を検討した後に、最終的に地域公共交通会議等にかけて了承を得た上で運行するという流れも考えられるかと思ひまして、地域公共交通会議をここに記載しているという状況になります。

内山会長 違うものですか。

事務局 違うものです。

石川氏（柳瀬委員代理） では、交通検討会で話があった後に、公共交通会議でさらに承認を得るという流れを今検討されているということによろしいでしょうか。

事務局 そのとおりになります。

石川氏（柳瀬委員代理） 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しょうか。

鈴木（あ）委員 区議会議員の鈴木あきらです。

資料3の一番上ですが、第1章で「現行計画の取り組み成果と課題」で、矢印で右側に「（参考）」と書いてありますよね。

「短期施策（概ね5年）達成状況」が28のうち18であって、空白地域の解消率というのは若干上がってはいますけれども、目標値の96%にはまだ届いていなかったというところなのですが、これを今回の交通計画改定の中にどのようにのっけていく

つもりなのか、また、これに対する評価はどうするのか、この辺はどうなのでしょう。

交通対策課長 事務局からお答えします。

今回、空白地域の解消だけを目指すという視点で総合交通計画の改定には取り組んでおりませんので、全体としての不便感というか、区民の皆様が不便だと思わない、便利になったなと思うところを底上げしていきたいと考えています。

ただ、その中で、当然空白地域のところがターゲットとなって、バス便を通す、もしくは新たな交通手段を通すといったことで不便感を解消できるのであれば、当然そういったところで交通を回していきたいと考えておりますので、空白地域の書き方については、また改めて表現の仕方については協議会、部会の中で皆さんにお示ししてお諮りしながら、どうやって進めていくか検討していきたいと考えております。

鈴木（あ）委員 資料5-3にあります青いところの点線で15というところがあるのですが、もちろん赤の5とか緑の14もあるのですが、この15の地域に私たちは住んでいまして、当然地元からも、おおむね5年でということをして、計画があつてできたときに、大喜びしたわけです。それが今現在も全くと言っていいほど進んでいないというか、むしろほったらかしにされてしまったという感覚が残っていて、じゃあ今回新しい交通計画を改定して出しますよといったときに、それが全くと言っていいほど、何ら反省とか、何が原因だったとか、そういったものもないまま、今回それが全く触れられていなかったとかという話になると、非常に違和感というか怒りも出てくる区民も多いんじゃないかなと思うので、何が問題で、何ができなかったのか、そしてこれについてはどうするのかというところまで踏み込んだ書き方をしないと納得できる人がいないんじゃないかなと思ったの

で発言させていただいたんですが、それについて何かコメントがあれば、ぜひ言っていただきたいんですが。

大山幹事 事務局です。ご意見ありがとうございます。

当然、今回、計画の見直しということになりますので、前計画で実現ができなかったものがどういう理由でということについてはしっかりと記載させていただいて、その反省を踏まえて新たな計画づくりをするということでの記載をさせていただきたいと思いますが、先ほどご答弁したとおり、その記載の内容については、またこの協議会、部会でお諮りして、ご相談させていただきたいと思っております。

鈴木(あ)委員 次に、資料5-2ですが、2行目に「今後、都市計画道路や交通広場整備にあわせたバス路線の再編等について交通事業者と協議を行っていく」とあるのですが、それを資料5-1のところに当てはめてみると、左側が「拠点間交通ネットワークを維持・強化するバス計画」、右側が「日常生活を支えるバス計画」ですが、その中の例えば左側のものであれば、「これまでの検討成果」の中に、
と黒矢印で行っていますが、例えばに「都市計画道路等の整備との連携」と書いてあって、その後に交通事業者との調整を行うというふうにこの表では読み取れるんですが、例えば資料5-2のほうについては、都市計画道路や交通広場の整備にあわせたバス路線の再編等について交通事業者と協議を行っていくということなので、その協議を行うのがいつなのかとか、区のほうはどう考えているのかとか、バス事業者さんのほうとすれば、どの段階で入ってきて、いろいろな協議をしたほうがよりいいのかということもあると思うんです。例えば都市計画道路をつくるかというときにも、例えばバスが初めからそこを走るというのを

わかっていれば、バス停の位置をどうするか、幅というのは決まっているかもしれませんが、どのようにしていくのかということが初めに調整できると思えるんですが、それがないまま、まず都市計画道路を先につくりました、その後、この計画道路についてバス事業者さんが参入しますかどうしますかというような形というのは、やり方とすれば当てはまらないケースもあるんじゃないかなと思うんですが、それは区のほうとバス事業者さんと両方にお尋ねしたいんですが。

内山会長 難しい注文ですけれども、区側はいかがですか。

交通対策課長 資料5-2につきましては、現時点では文教大学、女子医大の進出が決まっております、これに関連する、おおむね実現できるだろうというルートをお示しさせていただいております。

ただ、拠点間のバス計画ということでございますので、区のほうで考えているエリアデザイン計画とか、もしくは竹ノ塚の立体化とか高架化、それからさまざまな交通広場の計画等もございまして、あと都市計画道路ですね。ここに書いていますけれども、第4次、28~37年までに完了もしくは着手する都市計画道路の路線、これらが示されておりますので、こういったことを踏まえて、将来的にこういった計画路線が組めるかを事業者のほうとお話し合いをしながら、出せるものについては今計画の中で出していきたいと考えています。ただ、エリアデザイン計画等の内容がまだはっきり示されていないところもございまして、そういったところについては、計画が示された段階でまた路線再編について協議するということは、文章としては記載していきたいと思っております。

ただ、今あったように、都市計画道路の整備が既にわかっているところについては、

将来バスが走るのかどうか、再編に向けて、今計画をやる中でも事業者の皆様方とご協議させていただいて、先ほど言ったように、今計画の中でのせられるものについてはのせていきたいと事務局としては考えているところでございます。あとはバス事業者のほうのご意見をいただければと思います。

内山会長 区は事業者さんと考えていくということですが、今ご質問がありましたように、事業者さんの立場もお聞きしたいということなので、どなたか事業者さんを代表してお答え はい。

和田委員 都営バスでございます。

私どもでは、こういった道路の計画などは、事業者として、ふだんから我々の事業エリアの中でウオッチしながら、将来の路線を考えているところでございます。今回、区のほうが積極的にこういったところを連携したいという取り組みは一定の評価ができると考えております。

以上です。

内山会長 ほかに事業者さんはよろしいですか。

佐久間委員 新日本観光、佐久間でございます。

今の鈴木委員さんの、いろいろな計画についてはいろいろ事前に区のほうから調整、計画道路ですとか交通広場の提案というのはいただいていますし、協議しながら進めておりますので、その辺はバス事業者としてはさほど問題ないと思ってはいるんですけれども、事業者側の意見の中で、資料5-1で1つあるんですけれども、「バス計画路線見直しについて(案)」の右側の「これまでの検討結果」の「アンケート調査結果(バス移動ニーズの把握)」の下に、「移動ニーズの方向先は見えませんが、具体的なバス計画路線を策定するには幅広い地域の意見が必要」というところがあるんですけれども、ここについてですけれども、我々

事業者としては、既存のバス路線、コミュニティバス路線に新たな計画というので、かぶらないようにといたしますか、要するに既存のバス路線に接続するような地域からのニーズであればいいんですけれども、例えば同じようなところを走ったりですとか、先ほども出ていましたけれども、ただ単に路線を延ばすだけですと、結果的には効率が悪くなってしまう原因になるので、できたら各バス事業者が自分たちのエリアの起点か終点を線で結んで、そこから空白地帯のエリアを制定して、それをもとに地域の皆さんがどこに行ったら一番いいのかという、バスにかわる交通が、新たなものという考え方が事業者としてはいいのかなと思います。なぜならば、新たなものがせっかくできて、既存のバス路線やコミュニティバスの売り上げが減ってしまったり、乗車人員が減ってしまっただけでは何の意味もないので、そういった考え方で幅広い地域の意見をぜひやっていただきたいと思います。

内山会長 どうもありがとうございました。よろしいですか。

鈴木(あ)委員 そうしますと、次回とか第5回、第6回とかということで、またその辺は区のほうと事業者さんとの間での事業者部会等でも煮詰めていくという形で捉えてよろしいんでしょうか。

内山会長 事務局に尋ねませんけれども、そういうつもりだと理解しています。

鈴木(あ)委員 わかりました。

内山会長 そのほか。

いいくら委員 区議会議員のいいくらでございます。

先ほど鈴木委員からもご質問があったんですけれども、資料3ですけれども、交通空白地域解消率を、目標値は96%ということで、この目標に向かって区は頑張っていくということでもよろしいと思うんですが、そもそも私は、交通というのはインフラと

同じような意識で思っております、インフラというのは、電気、ガス、水道と同じような形で、この辺のところは行政としてもしっかりと、100%に行くかどうかということは、今、日本のいろいろな島等々におきましてもインフラというのは整備されていかななくてはいけないものなんだなと私自身は感じている中において、現状としてやはり財政ということも考えなくてはいけない話ですので、96%という目途に向かって頑張っていかなきゃいけないという中において、資料5-1のところ、バス計画路線の見直しということで、具体的に「拠点間交通ネットワークを維持・強化するバス計画」という中において、資料5-2の「拠点間のバス計画路線について（案）」という形でお示しされているわけですが、先ほどの議論の中においても、事業者さんからされますと、そこには収支または損益ということも当然に考えなくちゃいけない、民間でございますので、それを考えなくちゃいけないという中において、その場合に、行政はどのような形で、インフラという角度を見た場合に、しっかりと支えていかななくてはいけないのかなという部分において、参考資料2のところ、財政支援状況ということで、他区の状況をお示しされているわけですが、そうした中において、区として、また戻りますが、資料5-1のところ、拠点間交通ネットワークという中において、2のところの「日常生活を支えるバス計画」という観点もしっかりと落とし込んでいかなきゃいけない中において、区としては連立方程式、三次、四次方程式のような形になるのだらうと思うんですが、その中において、インフラという角度から区は今後どのような形で進めていくのか、その点についてお伺いしたいと思うんですけれども。

大山幹事 今、委員がご指摘のとおり、

バスという部分については、区民の皆様方にとってはインフラと同様な位置づけというのはあるのかなと思っております。さはさりながら、先ほど別の資料でもございましたけれども、はるかぜの運営について、日常的に赤字が出ているという部分も一部、具体的に今回の改定の協議会の中でわかってまいりました。

そういう中で、インフラである、区民の皆様方の足であるという部分も踏まえて、行政支援をするのかしないのか、仮にするとして、先ほども出ておりましたけれども、車両の経費を補助するですか、さまざま各区によって実態がございますので、それについては、大事な話ですので、また別途皆様方のご意見もいただきたいと思っております。

内山会長 という趣旨ですが。

いいくら委員 交通という部分においては、私たちもいずれ年をとるという部分においては、お世話にならなくちゃいけない公共交通機関というものをしっかり大切にしていかななくちゃいけないし、また、支え合っていかななくちゃいけないと思っておりますので、本当に前向きに私どもも応援していきたいと思っております。

以上でございます。

志自岐委員 公募委員の志自岐と申します。

資料4-1までは割と全体像でずっと話が来ているんですけども、その後はほぼバスの話だけになっていて、今日は全体での話し合いなので、バスに絡む話題が多いのかなと思うんですが、新たな地域公共交通というようなところが、バスと並行してとても大事なところだと思っているんです。バスを通すのが非常に難しいような地域を、どう地域と区と力を合わせてどうやっていくのかということに関しては、今どのくらい、どういう形で話は進んでいるのかと

というのが、今日の資料だけではよくわからないんですが、バス以外の話はどうなっているのでしょうか。

事務局 事務局のほうからお答えさせていただきます。

本日お配りしております参考資料のほうの参考資料1の6ページをご覧ください。A3の資料になります。今ご意見がありましたバス以外の交通につきましては、デマンド交通であったり、乗合いタクシーとか、そういった部分が当てはまってくるかとは思いますが、これについては、先ほど資料の説明でもありましたが、地域のニーズに即した形で検討していく必要があるだろうということで、そちらのほうを検討するスキームも考えておりまして、この6ページにお示ししております。先ほどのバスの関係とも似ているところもあるのですが、基本的には、地域が組織を立ち上げていきまして、地域、事業者、行政が3者協力しながら、その地域にどういった交通が一番いいか、バス以外のものでやるとすればどういうのがその地区に一番合っているかというものをみんなで検討して、実証実験を経ながら本格的な運行に結びつけていくという流れを今事務局のほうでは考えているところでございます。

内山会長 ということですが。

志自岐委員 これは、計画としてはこういうものがあるというので、前もちょっと見たかなと思うんですが、具体的に、例えば地域が組織を立ち上げとかいうようなところで、区のほうでテストケースというような形で、この辺の地域を主に重点的に新しい実験のスタイルをやるのか、そのような話はまだない感じなんですか。

内山会長 いかがでしょうか。具体的なプランはあるんですかということですが。

事務局 お答えいたします。

アンケート結果からも、不便な地域が区

の中でどの辺にあるかということが相対的なところで見えてきたところもありますので、そういった不便な地域、実は今、30地区ごとに、どういった移動の状況というか、移動の不便さであったりとか、どういう交通が求められているかというのを地区ごとに細かく分析しているところもあります。そういった中から、どこからやっていくことが一番効果的かという絞り込み等を行いまして、対象とするようなところを選んでいきたいなと考えております。

はたの委員 区議会議員のはたのです。

先ほどいいくら委員からもあった話で、少しかぶるんですけども、先ほどインフラというお話がありました。私も、地域公共交通を支えて、地域の住民の暮らしを支えて、生活を支えるというのが行政の大きな役割だと思っています。

その上で、資料に23区のコミュニティバスに関する財政支援ということで、コミュニティバスを運行している19区のうち17区が財政支援を何らかしているということであると、コミュニティバスの運行については、なかなか事業者の努力だけでは採算ベースに乗せるということが難しいことを逆にあらわしていると思います。最近、区内のはるかげ、路線バスも含めて運転手さんを確保できない等の理由で減便が相次いでいるということが報告されましたけれども、一方、区内を運行している事業者の中でも、ほかの区のコミュニティバスも運行している事業者さんもたくさんいらっしゃって、そういう意味では、片方では財政支援をしていて、運行を行政が支えている、一方で、足立区のように何もしないということであると、限りある資源を、どうしても力を入れていく行政区のほうに移動せざるを得ない部分もあるのかなということでは、地域交通を支えるということでは、先ほど部長からお話がありましたけれども、

しっかりと区が財政支援をして、区民の暮らしを支える公共交通を維持していくべきだろうと思っております。それを意見として申し上げておきたいと思えます。

その上で、今回、「日常生活を支えるバス計画」ということで、バス構想線という考え方を新たに示されたわけですが、冒頭から内山先生が、アンケートのサンプル数が非常に少ないということを繰り返しておっしゃっていましたが、バス構想線の移動先で最も多い移動先ということについても、サンプル数に比較しても移動先のサンプル数が非常に少なく、資料5-3の1-6については、サンプル数が少なかったため、移動する方向性を示さなかったという説明がありましたけれども、2-2の、総サンプル数が3で、移動の最も多い数が2というのが、本当に果たして移動先としての多い数字としてこれで検討していいのかなということを思います。

新たな「バス構想線」という考え方ということでの大きな捉え方は、新しい考え方としてはいいかと思うんですけれども、もう一回この地域のバス需要についての詳細な調査をした上で、本当に移動する先がどこにあるのかということをしっかり確認していかないと、実際にバス構想線を、こういった話し合いをして引こうといったときに、本当に事業として 私は、事業採算性に乗らなくても、区が財政支援をして、事業者が赤字にならないようにして走らせるべきだと思いますけれども、そのようにならなかったときでも、事業者の方がここにバスを走らせようとなるように、需要が本当にあるのかということとはしっかりと判断してからでないといけないということでは、繰り返しになりますけれども、もう一回しっかりとした詳細調査をするべきだと思いますが、いかがでしょうか。

内山会長 という質問ですけれども、事

務局、いかがですか。

交通対策課長 構想線ということで今回お示しさせていただいております。ただ、今回、アンケート調査だけでなく、実はいろいろな形で区民の方から要望が寄せられます。区民の声とか、直接お電話をいただいたりとか。あと、議会からの予算要望の関係で、具体的な路線を挙げて要望をいただいております。こういったことも別で整理させていただいているのですが、今の既存のバスルート、例えば東西方向ですね、竹の塚へ向かうルートではなく、縦方向とか、ほかの要望もかなり多くいただいております。そういったことを考えますと、現行の計画で示されている短期施策のルートと、実際に区民の方が要望として挙げられるルートが余り一致していない、そういったことがうかがい知れます。

そういったことも含めて、今回、地域公共交通検討会ということで、資料5-4でお示しさせていただいておりますけれども、この運行計画等の検討の中で、先ほど新日本の佐久間委員からも話がございましたけれども、事業者側で引きたいところは当然あると思います。区民のほうに要望されるルート、そういったところもあると思います。そういったところで、実際に走らせられるルート、不便を解消しながら走らせられるルートはどこかということをもう少し詳細に検討した上で、地域に入って検討した上で、実証なども含めながら本格運行に移行していければと考えておりますので、今、はたの委員からご発言のあったとおり、我々としても、地域に入って詳細なことを聞かないとわからないだろうということは考えております。

今回、アンケートを1万人ほどにとっております。2,000人くらいの回答でございましたけれども、これが倍、4,000人になったからといって、サンプルが倍

になるだけなのですね。だとすると、今、サンプルが、お示ししているのが5つだ6だといっているのが10個ぐらいにしかないわけですので、そういったことを考えましても、地域に入ってもう少し詳細なことを聞いていったほうが、より実現に向けた検討が進むのだろうと考えておりますので、これはこの計画ができた後の話になりますけれども、そういったことを進めていきたいと考えております。

内山会長 という予定でございますが。全数調査なんて、とてもじゃないけれどもできないですね。まして、ちゃんと心の内を正確に書いて答えてくれるかということまで考えたら何とも言えないし、変な言い方をすると、バスを通してくれと要望するだけ要望しておいて、自分は乗らないという人も何人もいるわけだから、要望したからルートをつくり、バスを通します、だけど誰も乗らないという、アガサ・クリスティみたいな話になっちゃうと困るわけで、要望する方の果たすべき役割というものもあるんじゃないかと私は思っております。

もし要望して、本当に乗って、それでも不便だったら財政支援までいくのだけれども、まだそこにいくにはすぐ決められないというところではないかという感じはしております。私の感じですから、皆様のご意見とは違うとは思いますが、つまり、言った者勝ちのような状況から、もうちょっと区民みんなで育てようという、要望したのだから私は1日1回乗るとか、そういう雰囲気になってくれれば、おのずと好転してくるということもあるんじゃないかと思っております。

そのほかいかがでございますしょう。

鈴木(真)委員 公募の鈴木と申します。

何点か意見があるんですけれども、資料4-1の施策体系(案)についてのところなんですけれども、ICカードの導入、利用拡

大のところですが、今現在、はるかぜでICカードが使えないバスもあるというところで、身体に障がいがある方が乗られるときに、現金の受け渡しというのは、障がいがあることでとても難しいので、ICカード導入を広めていただきたいなと思っております。

バスの乗り換え割引の導入は、何台もバスを乗り換えて竹の塚にいらっしゃるということも原さんに以前何回か会議の中でもお話を聞いていますので、そういうところではとても魅力があるなと感じております。

あと、駐輪場の件ですけれども、今、チャイルドシートがついているがっちりタイプの自転車に乗られる方がとても多く、駐輪場を利用する際に、スペースがあいていても、そこに押し込むのにすごく苦労するんですね。なので、駐輪場の設置に関しても、そういうビッグサイズというか、もう当たり前のように乳児の方を自転車に乗せて買い物に行かれるお母さん方が多いので、そういうタイプの自転車のスペースでも余裕で入れられるような、ちょっと区別をつけるような感じの設定をしていただけると、とても助かります。

あと、バス停を利用してですけれども、近年、屋根がついているバス停は増えてはきているんですけれども、自転車で区内を走っていると、乗る側のほうには屋根があるけれども、降りる側には屋根がない。私の子どもの場合は車椅子乗車なので、降車側から乗るので屋根がないという感じで、可能であれば、全体的に、乗り降りするところに屋根をつけていただくと、とても助かるなと感じております。

あとは、バス停によっては、近隣の方のご厚意で椅子などを置かれているところもあるんですけれども、それがあがために車椅子での乗車がとても不便だということもあるので、資料4-2の写真を見る限

りでは、こういう状態だったら乗り降りは楽だとは思いますが、その辺の設置についても考えて設置していただければと思います。

毎回お話をさせていただいているんですが、バスの乗降に関しては、通常、幅寄せをしていただいて、オートバイとかも割り込んでこないように、必ずバスはバス停に横づけをするんだという感覚でやっていただくと、高齢者の方のバスの乗り降りなども考えて、これからは本当に高齢化社会なので、車道に一段下がって歩道に上がる、その不便さを高齢になると大変になっていくということを感じていただきながら運行していただければと思います。

あと、資料5 - 2のところですが、文教大学が花畑四丁目地区にできるところで、この地図を見る限りでは、区内の竹の塚にしか方面を考えていないように描かれているんですが、バスを利用するには、時間が読めないというのがとてもネックで、少しでも早く目的地に着きたいという気持ちがあって、そうすると、この文教大学だと谷塚の駅からのほうがちょっと早く着くんじゃないかなというところで、以前いただいたはるかぜの地図を先ほど見せていただいたら、谷塚のほうからもルートが何便かあるので、現在のルートをちょっと延ばして、大学のほうにも寄って今までの目的地に行くよみたいな、そういう新しいルートも考えていただくと、埼玉地区のほうからも来る学生もいらっしゃると思うので、そういう面で、遅刻しないように考えると、そういうほうの利用の方もいらっしゃるんじゃないかなと思いました。

以上です。

内山会長 ありがとうございます。バス事業者さん、よろしくお願ひします。いろいろな要望的なお話が出ましたけれども、一つ一つはごもっともな話が多いと思いま

すので。

そのほかいかがでございましょうか。

中島委員 公募委員の中島と申します。

先ほどの資料5 - 3、5 - 4のサンプル数のところについての意見になるんですが、先ほど、サンプル数が少ないところに関しましては、複合的に区民からの要望があって検討しているということだったんですが、ある一定数の数がないと、ほかのエリアの区民の方もなかなか納得がいかないんじゃないかなと思っておりまして、その基準を、私個人としては、例えばサンプル数が10とか、何かしら決める必要があるのではないかなと強く感じました。

ただ、今回このアンケートをとって少ないというのは仕方ない部分はあると思うんですが、この数字を、言い方はあれかもしれませんが、都合よく使うというか、もっとちゃんと事実に基づいて分析していただいたほうがいいのかと感じたので、意見を述べさせていただきました。

内山会長 ありがとうございます。少ないと言いますけれども、合計すれば2,200サンプルくらいあるわけで、2,200サンプルというのは結構統計的には有意義で、それをどうやって使うかは、人間がうまく統計的に合うように考えなきゃいけない。単に地区別に分けちゃったら、1つの地区には5人とかになっちゃうんだけど、それは人間の英知が何とか頑張って、今のご指摘のように考えて、ある程度のサンプルはあるのだから、それをもっと理屈に合うような形で表現するという事はやらないといけないと思います。

そのほかいかがでございましょうか。

バス事業者さんにお尋ねしたいんですが、前に戻って恐縮ですが、資料2の4ページの左下に「事例調査交通手段」というのがございますが、縦軸に「利

用者の特性」というのがあって、「輸送密度」というのが横軸になっているのですが、輸送密度というのは、昔はよくこういう尺度を使いましたけれども、今でもバス事業者さんは輸送密度というのを使っておられるんですか。例えば輸送密度がキロメートル当たり1,000人いれば何とかかなるとか、輸送密度がキロメートル当たり2,000人じゃないとペイしないとか、そういう議論というのは今のバス事業者さんはやっておられるんですか。それだけちょっと聞きたくて、尋ねました。

和田委員 都営バスでございますが、私どもの内部的な話でございますが、輸送密度という単位では収支の計算とかそういったものはしてなくて、我々の中では、簡単に言うと、乗務員1人、バス1台、1日の1運行の中で1人の人間が何人ぐらいの乗客を運べば収支が整うとか、そういった単位で。

内山会長 それは結構輸送密度じゃないですか。

和田委員 輸送密度という言葉を使わないという意味でございます。

内山会長 さっきの中でも、ただ今ある既存路線を延ばしたんじゃないというのだけれども、それは明らかに輸送密度が減っちゃうからであって、輸送密度が減らないように延ばすにはどうしたらいいかとかという、昔の言い方で恐縮ですけども、輸送密度を軸にいろいろな算定をなさったらいいのかなと思ったものですから、お尋ねしたまでです。

廣瀬委員 公募の廣瀬といいます。

事業者さんにちょっと聞きたいんですが、素朴な質問なんですけど、バス路線を開設するときに需要予測というのをやろうかと思うんですが、そもそも事業予測でどのようにして収支が合うとか検討していくのか。それが基本的にあるからバス路線があるの

だろうと思うんですが、その辺お話しただければありがたいなと思うんですが。

内山会長 いかがですか。かちつとした需要予測方法がある、あるいはないとか、その辺の話でもいいんじゃないかと思えます。

和田委員 都営バスでございますが、余り明確な数値とかをはじき出しはしてなくて、そもそも路線の新設はそんなに今たくさんバス事業者はどこも行えていないというのが実態でございます、どちらかという、例えば再開発がされるとか、そういったもう少しざくつとした将来需要を見込んで少し早目に路線を引いておくとか、そういった形でやっていますので、最初から収支が整うような路線はまずないと思えます。

廣瀬委員 ありがとうございます。

内山会長 よろしいですか。

そのほかいかがでございますでしょうか。

よろしいですか。途中ですから、いろいろな注文はつけられると思いますので。

原委員 障害者団体連合の原則子と申します。

先ほど鈴木さんがお話ししていただきましたけれども、障がい者、特に高齢者も同じだと思うんですが、交通機関はより自宅から近いところの方が本当にありがたいんです。ですから、当然バスを私たちは利用させていただいています。そして、バスが、最近本当に皆さんから言われるんですけども、数がすごく減ってしまったということで、とても嘆いています。バスが10分置きぐらいに来れば、もっともっとバスを私たちの仲間たちも利用したいと思っているんです。ですけども、東和地域から西新井に行くのにも1時間に1本なんです。西新井に来れば、西新井からまた行くバスはなぜかいっぱい通っているんです。池袋行きのほうに走るバスがあるそうで、それ

は5分置きぐらいに来るよとって、また、王子のほうの障害者スポーツセンターがあるんですけども、王子のほうに向かうのにも、西新井に来ればバス路線はあるのですけれども、ほかのほうから西新井に行く便がないのと、電車では大回りで大変なので、やはりバスを使わずに電車で行ってしまうということがあるんです。

ですから、バス路線を、収支ということがありますけれども、もう少し路線の数が、バスを増発していただければ、乗る人たちも、もっと日常的に使うんじゃないかなと思っています。ですので、どういう形になるか、バスの便の数をもう少し、自宅の近くから出るバスの、今のバス停でもいいですので、乗り継ぎが、空白地域へも出て、さっき事務局のほうでも考えていただけるということなので、あえて申し上げませんが、とにかくバスの数量が減ってしまったということがとても今私たち身近な者にはこたえていますので、何とか数を減らさないように。それと、障がい者は本当にバスを頼って、竹の塚に障がい者センターがありますので、そちらに行くのにはバスを私たちは一番利用していますので、そこへ向かう路線を、空白地域を見ながら検討していただきたいということがお願いです。よろしくをお願いします。

内山会長 わかりました。

ほかはいかがでございましょうか。よろしいですか。

また何か家に帰って思いついたら、事務局のほうにご一報していただければ反映するようにいたしますので、この場に限らず、何かありましたら、よろしくその旨を伝えていただければと思います。

それでは、本日の審議については以上で終了いたしたいと思います。

一旦事務局に司会をお返しいたします。

交通対策課長 内山会長、ありがとうご

ざいました。

それでは最後に、岡村副会長から閉会に当たりご挨拶をいただきたいと存じます。岡村副会長、よろしくお願い申し上げます。

岡村副会長 副会長でございます。

数カ月ぶりということございまして、やっていると思い出してきたということいろいろご意見をいただけたと思っています。今日ご意見が出たとおり、これは答えを出していくのはとても難しいということですので、引き続きぜひご議論いただければと思います。

最後という割にはちょっと個別の話になりますが、データの話は最初からわかっていた話ですけども、今日いただいたとおりのご意見かと私は思っています。大事なものは、今日最後のほうに出てきた、実際に計画をつくるような協議会のようなものをつくりますと。そのときにきちんとやるということが恐らく大事で、ただ、今回のこの計画を立てるときにデータが足りないよということについては、ぜひ今後ご意見をいただいて、この後に詳細なデータをとればいいんだというのであれば、ぜひこういうデータをとってくださいということをどんどん言っていただけたらいいなと思っています。多分最後はデータに尽きるんじゃないかなと私は思っているところでございます。

なので、まとめでも何でないですけども、今日は大事な議論ができたと思います。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。次回は第5回になりますけれども、事業者部会と利用者部会を開催いたします。事業者部会は10月17日(水)の午前10時からを予定しております。利用者部会につきましては10月22

日(月)の14時から予定しております。
後日、部会員の皆様方には開催通知をお送りさせていただきますので、ご確認いただきますようお願い申し上げます。

続きまして、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、受付にて職員にお声かけください。

最後に、東京都交通局自動車部、東武バスセントラル、国際興業、新日本観光の委員の皆様におかれましては、連絡事項がございますので、大変恐縮でございますけれども、もう少々会議終了後お時間をいただきたいと存じますので、よろしく願いいたします。

本日は、お忙しい中お時間をいただき、ありがとうございました。これにて会議を終了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。

どうもありがとうございました。