

第2回 足立区地域公共交通活性化協議会 会議録

会 議 名	第2回 足立区地域公共交通活性化協議会
事 務 局	足立区都市建設部交通対策課
開催年月日	令和6年8月28日(水)
開催時間	午前10時00分～午前11時45分
開催場所	足立区役所 南館8階 特別会議室
出席者	別紙「第2回 足立区地域公共交通活性化協議会 出欠表」のとおり
会議次第	議事次第のとおり
資 料	<p>令和6年度足立区地域公共交通活性化協議会(第2回) 次第 同 委員名簿 同 座席表</p> <p>【道路運送法に基づく報告事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料1-1 はるかぜ協働事業路線の運賃等の見直しについて ・資料1-2 はるかぜ協働事業路線の運賃改定に関する意見 <p>【道路運送法に基づく協議事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料2-1 綾瀬駅東口駅前交通広場の工事の概要について ・資料2-2 綾瀬駅東口駅前交通広場の完成に伴うコミュニティバス「はるかぜ」の経路変更について <p>【検討事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料3-1 前回(5/24)第1回協議会の振り返り ・資料3-2 公共交通サービス水準の設定について ・資料3-3 交通に関するアンケート(若年層向け)の実施結果について ・資料3-4 計画目標・取組・数値指標について ・資料3-5 今後のスケジュール <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料4-1 デマンド交通ニュース vol.4 ・資料4-2 地域内交通のニュース vol.1
そ の 他	

(審議経過)

次第1 開会

事務局（坂本交通対策課長）

皆さま、おはようございます。

定刻になりましたので、令和6年度足立区地域公共交通活性化協議会（第2回）を開催いたします。

本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の司会を努めます、都市建設部交通対策課長の坂本と申します。よろしく願います。

最初に留意事項としまして、本日の会議は、議事録を作成する関係上、会議内容を録音させていただきます。

また、記録として、会議室の後方より、会議中の写真撮影をさせていただきますので、ご了承ください。

今回の第2回協議会からは、会議は公表となり、一般の方による傍聴が可能となります。

本日は1名の傍聴者が参加しております。

それではまず、本日の資料を確認させていただきます。

席上に配布させていただきました資料を読み上げますので、お手元に揃っているか、ご確認をお願いいたします。

《配布資料の確認》

各議事については、それぞれ質問・意見交換の時間を設けさせていただき、最後に、次第の3番として全体を通じての意見交換をさせていただく予定です。

事務局（坂本交通対策課長）

それでは最初に、本日の出席者を紹介

させていただきます。足立区地域公共交通活性化協議会委員名簿をご確認ください。

第1回協議会から、人事異動などにより委員の変更がございますので、事務局より紹介させていただきます。

《変更があった委員3名の紹介》

その他の委員の皆様につきましては、大変恐縮ではございますが、お時間の都合上、こちらの名簿をもって、ご紹介と代えさせていただきます。皆さまの着座位置につきましては、座席表よりご確認ください。

事務局（坂本交通対策課長）

それでは、岡村会長より開会のご挨拶をいただければと思います。

岡村会長、よろしく願います。

岡村会長

皆様よろしく願います。

本日も盛り沢山の議事がございます。かなり資料をこの場で読み込んでいただきながらご意見をいただくかたちになります。ぜひよろしく願います。

事務局（坂本交通対策課長）

岡村会長、ありがとうございました。

それでは、ここからの次第に沿った議事につきましては、協議会会長の岡村会長にお願いいたします。

岡村会長、よろしく願います。

次第2 議事

岡村会長

皆さま、よろしくお願いいたします。
それでは、次第の2番、議事に入ります。

最初に、議事1「運賃分科会の結果報告」について、事務局より説明をお願いします。

≪資料1-1「はるかぜ協働事業路線の運賃等の見直しについて」

資料1-2「はるかぜ協働事業路線の運賃改定に関する意見」

について事務局（関本交通計画係主任）より説明≫

岡村会長

ただいま事務局より説明のありました「運賃分科会の結果報告」について、何かご質問やご意見がある方がいれば発言をお願いします。

【意見なし】

岡村会長

続いて、議事2「綾瀬駅東口駅前交通広場の整備に伴うはるかぜの経路変更」について、事務局より説明をお願いします。

≪資料2-1「綾瀬駅東口駅前交通広場の工事の概要について」

資料2-2「綾瀬駅東口駅前交通広場の完成に伴うコミュニティバス「はるかぜ」の経路変更について」

について事務局（関本交通計画係主任）より説明≫

岡村会長

それではこれより、議事2「綾瀬駅東口駅前交通広場の整備に伴うはるかぜの経路変更」について、決議を取ります。

決議の取り方について、事務局より説明をお願いします。

事務局（坂本交通対策課長）

岡村会長、ありがとうございます。

決議の取り方について説明いたします。

協議会の議事は、協議会の規約に基づきまして、代理出席者も含めた全委員の4分の3以上の賛成で可決することとなっております。

議事2「綾瀬駅東口駅前交通広場の整備に伴うはるかぜの経路変更」につきましても、道路運送法に基づき、運輸局へ届出する場合に、本協議会での可決が必要な議題となっております。

今回の経路変更賛成の方は挙手をお願いします。本協議会で可決となった場合は、9月20日の警視庁による現地実査のあと、協議が調っていることの証明書を発行し、該当の事業者である日立自動車交通株式会社より、運輸局へ届出を行います。

それでは、岡村会長、議事の決議をお願いします。

岡村会長

事務局より説明のありました決議の取り方について、確認・ご質問等ございますか。

【意見なし】

岡村会長

改めまして、議事2につきまして、
挙手による決議を取ります。本件につき
まして賛成の方は挙手をお願いいたしま
す。

【挙手（賛成）多数】

岡村会長

ありがとうございます。

挙手多数ということで本議事は可決
といたします。

岡村会長

続きまして、議事の3の検討事項、
「地域公共交通計画の検討状況」につ
きまして、順にご説明をお願いいたしま
す。

≪資料3—1「前回（5/24）第1回 協議会の振り返り」

資料3—2「公共交通サービス水準 の設定について」

について事務局（田澤交通計画係
長）より説明≫

岡村会長

議事の3の前半というところで、一旦
ここで区切らせていただいて、皆様から
のご発言やご意見を受けたいと思いま
す。

公共交通事業者等の委員

第1回協議会のお話の内容はまとめて
いただいており、この通りだと思ってい
る。私が話をさせていただいた内容も入
っているので、よろしいかと思う。

公共交通サービス水準の設定について

発言させていただく。

前提として、これからお話しする内容
は、基本的に他自治体の会議に出させて
いただいても同じの内容を話させていた
だいており、社会全体でこういう問題が
あるので、ぜひ、今回計画を作るのであ
れば、足立区にも対応していただきたい
と思っている。

まず、公共交通サービス水準の作り方
としては、鉄道駅から500m、バス停
から300mで高齢者徒歩圏が出発点と
なっているため、このサービス水準は高
齢者の方々にとってのサービス水準とな
っている。

健常者の方であれば、鉄道駅から50
0m以上離れていても不便を感じない
と思う。公共交通サービス水準をあまねく
全区民に対してサービス水準が高い低い
っていう発想になってしまうと、施策の
内容を間違ってしまうため、そこは注意
が必要だと思っている。

「高齢者や障害者などの移動の弱者に
とっては確かにサービス水準低いですよ
ね」、「そのような人たちにとってサー
ビスが上がるような施策を考えましょ
うね」という考え方にしないと、誰でも
使えそうで、交通弱者にとっては使いに
くしい、健常者には見向きもされない
施策ができてしまうので、この公共交
通サービス水準は万人向けのものでは
ないというところをまず考えていただ
きたい。

そういう意味で言うと、例えば、交通
空白のところに自転車のステーションを
いっぱい作るという施策をやったとし
ても、交通弱者の人は自転車に乗れない
ため、いくつできて何の意味もないとい
う施策が例としてはあり得ると思う。

それから、この水準を設定したとし

て、この水準を未来に向かってどうしたいのか、上げたいのか、維持したいのか、設定をしたが、ただ可視化しただけなのかというところをこれから考えていく必要があると思っている。

つまり、「サービス水準」、これは現状こうなっていて、例えば区民の方の満足度的には4とか5であれば大体OKということはおそらく可視化可能だと思うが、供給側から見た時に、これが5年、10年経った時に、明らかに下がっていくであろうということがほぼ確実。

担い手がどんどん減っていくことが分かっているため、現在の平均が4.71だった場合、10年後どうなるかというところ、4.2になったとか3.5になったとか、そういうことが普通に起こり得るということをまず前提として認識していただきたいと思っている。

これは、別に誰が悪いというわけではなく、事実として担い手が減っていくことはもうわかっているため、「サービス水準はこうです」と、今、謳ったとしても、5年後に確認した時には、必ず下がっていくということを前提にさせていただきたい。

そうすると、サービス水準の低いところを上げてこうという施策と、今走っているバスをどのように維持していくのかという施策のどちらが重要なのか、というところは必ず出てくると思う。

当然、両方やっていただければ構わないが、予算をどこに使っていくのかというのもあると思うので、「低いところを上げて、こう上げていこう」と頑張っていくと、高いところはほっとけば下がっていく、というところを皆さんが認識した上でこれから考えていけたらいいと思

っている。

そういう意味で言うと、デマンド交通も、レベルをプラス1にするとうなったり、プラス2にするとうなったりというお話があったと思うが、例えばレベル1、今現状でレベル1のところデマンド交通入れても、レベルは2とか3にしかならないと思うが、それでも足りないからさらに何かやりたいのかと考えた時に、今申し上げた通り、今後は高いところも下がってきてしまうため、デマンド交通が入ったが足りないからもう少し何か考えまじょうか、という余裕があるのかないのかというところになってくると思う。

最後に、サービス水準の考え方の中に「運賃」という考え方が入っていないが、サービス水準と運賃は比例の関係にある。

例えば、「サービス水準を維持する代わりに、今、二百何十円のバスが四百円になってもいいか」という切り口が当然ありうるべきであり、「それでは嫌だ」となった時に、「運行本数を半分にしてもいいですか」という、トレードオフの関係になっているため、担い手を維持するために法外に高い人件費で募集すれば、当然、人は他の業界から集まってくるが、そうすると区民の皆様が利用できない水準の運賃になってしまう可能性がある。

なので、サービス水準と運賃というのは、サービス水準を上げようとするれば運賃を上げていくしかない、という意味での要素ですので、これはぜひ入れておいた方がいいのではないかと考えている。

地域公共交通利用者の委員

他の施策との連携例というところ、資料3-2スライド番号12に買い物支援プロジェクト（社会福祉法人愛寿会）と書いてあるが、これは私たちが令和2年12月28日から始めたボランティアである。

これは月に1回のものだが、高齢者に対し、ドアツードアで迎えに行き、スーパーまで自動車で送りお買い物してもらおう。その時、1人1人に介助に付けてもらって、また終わったら玄関まで送るという運動を、私たち宮城振興会と愛寿会、地域包括センター新田のコラボで始めたことで、4年経つ。

現在も月1回ではあるが、これを楽しみに待っている高齢者がいる。お米やお水などの重たいものを月1回で買ってもらえば、なんとか高齢者は間に合ってしまう。

独居老人、もしくは老夫婦、そういった人たちを対象としてやっている。

自分の気に入った品物をスーパーで見る、そして最後にレジで計算をしてお金を払うということは、非常に大切なこと。頭を使って、計算をして、ポイントをもらう。そういうことを高齢者の人たちにやってもらう。

これを1つのボランティアとしてやっているが、この原資はダンボールや新聞、そういったものを足立区にキロ数を上げ、それを原資としてやっている。

ここに「愛寿会」という言葉が書いてあったので、説明申し上げた。

足立区には120近くの老人クラブがあるが、最初に始めたのが私たち。この運動が少しでも広がってほしい。

これには原資が必要で、地域包括セン

ターの暇なときの自動車、地域のデイケアの暇なときの自動車をお借りしてやっている。皆さんの協力でここまで4年間何とか続けることが出来ている。

岡村会長

ご紹介ありがとうございます。他にご意見のある委員の方はいらっしゃいますか。

公共交通事業者等の委員

デマンド交通の反映例に関して、事務局のご提案もいいと思うが、参考までに。まったく何も走っていないところではバス停なしと同様なのでレベル1でよいと思うが、デマンドが走りだすと、少なくとも1本は走るかと思うので、レベル2からのスタートでという考えでいいのではないかと思う。

その後は、一律にレベル1をプラスするとか、レベル2をプラスするとかではなく、定期的に運行実績を検証するなどして、1日あたりの本数がどこに該当するかというので色分けをしていくのも1ついいのではないかと思う。

岡村会長

先ほど、委員からの「若い人にとっては要るかわからないし、高齢者の方にとっては使い勝手も悪いというようなものになってしまいがち」というのは、どこでも間違ってしまうとそうになってしまう、または一生懸命やってもそれしかなか選択肢がないということで、そうになってしまうということは非常によくあること。

資料のサービス水準は現状把握のためなのか、施策の洗い出しのためなのかで

目的が複数あると思う。今は、先ほどご紹介があったとおりで、「一律の基準でまずは色分けをしてみましょう」というところだが、例えば、どこまでやるかというところではあるものの、勤労世帯の方はおそらく電車で区外に通勤通学ができるというのが足立区に住んでいただくうえで重要なので、そういう観点からの「利便性」。

利便性と言っているのは、区の地域公共交通計画の基本方針案の基本方針の1で、公共交通の利便性・安全性を高めると記載があるが、人によってこの「利便性」という意味が違う。

勤労者世帯の基本的に区内で生活圏がある方や前期高齢者、後期高齢者以降の方で歩くのがちょっと厳しいというような方、この3種類で「利便性」が異なる。

後期高齢者の方で歩きにくい方でも、極端な話を言うと、1ヶ月に1回のお買い物のサービスがあるだけで、非常に満足度が上がるかもしれない。

一方で、勤労者世帯は、やはり20分おきにバスが欲しい。

区内で生活が閉じていて、区内の大型店に行って帰ってくるのを直行できるのであれば、おそらく30分に1本あっても、それに合わせて移動すればいいので、乗り換えの手間がなければ、むしろありがたいというふうにおっしゃっていただけたらと思う。

なので、いくつか区民の方の生活スタイルを分けて、それぞれに利便性の指標を作っていくと、例えば、「このエリアは勤労者世帯にとってはとっても便利のところだけれども、歩けなくなってしまうと途端に厳しくなるエリアです」と

か、逆に、勤労者の方にとっては通勤のための公共交通がないけれども、高齢者になっても一定程度サービスはある場所ですとか、そういうことが出てくるのではないかと思う。

そうすると、後者のところはデマンド型のものを入れつつ、勤労者の方にも一定程度バスを確保しなければいけない場所ですというような目標が立てられるであろうし、駅から1kmぐらいのところ、勤労者の方は全く問題ないが、歩けなくなると途端に困ってしまうところは、バスではなくタクシー券の配布というような施策が出てくるのではないか。

これは現状把握に終わってしまっただけは非常にもったいない分析なので、具体的な施策が出てくるような分析にしていくといいと思う。

色分けすると非常に分かりやすいので、例えば利用者属性別にサービス水準の定義を少し変えて色分けをした地図を作るとするのは1つのアイデアかなと思う。

そうすると自転車というのも、勤労者世帯だったら、これをやると非常に上がれるけれど、高齢者には関係ありませんというのもわかりやすく出てくる。

また、デマンド型は若い人があまり使わないと思うので、デマンド型入れても、あまり若い方は利便性変わりません、というのも明確に出るとは思う。

長澤副会長

委員の皆様から色々のご意見をいただいた内容については、私の方から区議会の方に報告をしている。

前回、5月にこの協議会を実施した後

に2回、直近では今週の月曜日に区議会の総合交通対策調査特別委員会があった。

委員会の議員から活発な議論の中で、挙がっている意見をいくつか紹介させていただきたい。

総合交通対策調査特別委員会は区議会の議員で12名の方に参加いただいております。新しい計画作りについての議論をいただいている。

その中で、障害のある方もいて、そうした方からのご意見として、やはりまずは「バリアフリーの考え方」を基本にして計画作りをして欲しい、あるいは区が新しい運行のスキームを作る場合にも、必ず、最初の段階から取り入れてほしいというようなご意見があった。これは本当に基本的なことと考えている。

また、別の議員の方からは、「交通弱者」と言われる障害者だったり高齢者だったり、あるいは今回のこの公共交通サービス水準の図の中でも、比較的区の中でも遠い場所、外側の方の部分になるところが色は薄くなってきているのかなというところがある。

そうしたところに交通弱者の方がいらっしゃる場合には、非常に不便を感じられるというようなこともあるので、そういったところへの配慮もしっかり、計画の中でも位置付けてほしいというようなご意見を頂いている。

合わせて、皆様方からいただいているご意見と一緒にそういったところについても、事務局もしっかり考えていきたいと思う。

事務局（田澤交通計画係長）

様々なご意見ありがとうございます。

先ほど、この計画でこういった方を対象として計画を作っていくかについては、おっしゃる通り、交通弱者と呼ばれる方や移動困難の方と、現役世代の方とでニーズが違うというところで、子どもですとか若年層の方にアンケートを今年の6月に取りましたので、こういった意見がそういった若い方から上がっているかというのも、この後、ご報告させていただきます。

また、サービス水準がこれから下がっていくというのは、我々としてもそういった意識はしている。これを、4.71を5にしようとか5.5にしようという議論をしていくのか、あるいはこれの減少率を最低限にしていましようとか、担い手不足というところがあるので、そういったものを他の移動手段でどうカバーできるかなど、これから考え方を皆さんと議論できればと考えています。

今時点の考え方については、続いての資料3-3以降でご説明させていただきます。

岡村会長

ありがとうございました。

それでは、資料の3-3以降に関するご説明を事務局からお願いいたします。

《資料3-3「交通に関するアンケート（若年層向け）の実施結果について」

資料3-4「計画目標・取組・数値指標について」

資料3-5「今後のスケジュール」について事務局（関本交通計画係主任）より説明》

岡村会長

それでは、資料3-5までのところでぜひご発言をお願いいたします。いかがでしょう。

公共交通事業者等の委員

アンケートの結果について、誰もバスの運転手になりたいと思ってない、というのは大体予想がついたので今更ショックはない。

ただ、小・中学生の時になる気があるかと、高校・大学を出る時になる気があるかというのは全然別の話で、現状、小・中学生の方104人が理由を回答してくれているが、「給料が安そう」という回答は実は2人しか回答してない。

だから、別に待遇が安いからやりたくないと思っているわけじゃないというのは、まだ希望があるのかなと思う。

実際問題、世間で言われているほど東京のバスの運転手の待遇はそんなに悪くない。全国的に見ればすごく低いけど、東京だけで見ればそれほど悪くないものの、イメージで語られてしまうところがあるので、我々もぜひイメージ向上の施策には協力していきたいと思っている。

それから、公共交通機関利用実態で、友達と一緒にバスに乗ったり、1人でバスに乗ったりというのは、特に小学生からすると相当抵抗は強いと思っており、本人だけではなく、親御さんの抵抗もおそらく強いだらう。乗り間違っただけでどこか変なところに連れていかれてしまったらどうするという世界なので、1人で乗る人が少ないから問題なのかっていうところは、ちょっと検討が必要だと私は思っている。

半数以上の方が1か月に1、2回以

上は使っているわけなので、むしろそこは積極的に評価するべきところだと思っている。

また、資料3-3スライド4番の設問で、高校生・若者・子育て世代248人中239人がスマホでルート等を検索しているということなので、考え方としては、これをどう施策に結びつけていくのではなく、これだけ検索できているのだから、もうこの分野はこれ以上無理、という判断も考えられると思う。

「施策」は目的に対して必要な時に出てくる手段なので、目的が達成されているのに手段を無理やりひねり出すと、明後日の方向に行ってしまう可能性がある。

例えば、運行情報を簡単に分かるようにするために、「足立区は鉄道もバスもいっぱいあるから、そこを横断的に検索できるサイトを作りましょう」みたいな施策は出てきがちだが、足立区内だけをどうこうしても何の意味もないサイトが出来上がったりすることがままあるので、問題をどのように抽出するかというところは注意が必要かと思う。

それから、計画の方に行かせていただくと、資料3-4のスライド9番の指標6で「大型二種免許保有者数」って出していたのは結構インパクトがあるなと思っていて、これも例えば、現状500人だったとして、「5年後も500人を目指します」となると、「5年後500人を達成するための施策はなんですか」、というのが必要になってくる。これが事業者によろしく願いしますではなく、区としても何かやっていたらいいという施策が出てくるとすると、かなり大きなインパクトになると思

っており、そこは期待をしたいが、具体策がすごく難しいので、そこはどうなのだろうというところ。

例えば、取組案の11番で、低炭素型車両の導入だと、EVバスを買ってくれたら半額で補助しますよ、といったことは可能性としてはあり得るが、取組案12番の公共交通事業者待遇改善で、お金を出すからバスの運転手さんの給料上げてくださいという施策は相当難しいと思う。取組案12番の中身はすごく議論とアイデアが必要かなと思う。ただ、挙げていただいたこと自体はものすごくありがたいと思っている。

また、取組案8番の路線情報等のオープンデータ化とあるが、これちょっと用語の使い方は気を付ける必要があると考えている。

オープンデータというのは、事業者が持っている時刻表とかバスロケとかのデータを誰もが自由に取りに行けて、自由に活用できる、共有データを使って自分で勝手にアプリを作ったりして、それを公開したり、さらにそれを自由に使う人がいる、というのがオープンデータの定義である。

我々は時刻表もネットで見られるし、バスロケも提供している、それからナビタイムの方でも時刻表を見られたり、googleでも見られるが、それは我々が使用する先を限って提供して実現しているので、実はオープンではない。

なので、オープンデータ化と言われてしまうと、あまねく世界中誰でも活用できるような形でオープンにしなければ、ということになってしまうので、事業者にとってはかなりハードルが高い。ここは定義も含めてお考えいただければなと思

う。

岡村会長

この地域公共交通計画（案）については、この後、パブリックコメントが年度内にありますので、個別のところから大きなところまで、できるだけ早めのタイミングでご意見・ご質問いただけると反映ができるので、ぜひお願いします。いかがでしょう。

公共交通事業者等の委員

取組案の12番「公共交通従事者待遇改善」というところに関連してくると思うが、ドライバー不足は物流でも起きているわけで、バスだけというわけにはいかないと思うが、行政として何かできるかということ、乗務員の労働環境の改善につながる一例としては、その道路の走行環境や駅前広場の整備の際の乗務員用の休憩施設、バスの待機スペース、そういったものが十分に確保されることによってドライバーの心理的な負担が軽減されるといったことじゃないかと思っている。

一般者よりも、公共交通の従事が優遇されているというような感覚を思えば、なり手も増えてくるというか、興味を持ってくれるのではないか、ということもありますので、そういった施策を取り入れていただきたいと思う。

岡村会長

指標をいくつか挙げていただいて、その元になっている計画目標というところを書いていただいている、先ほど私が申し上げたことと関連するのが、計画目標1で、「利便性・安全性が高い誰も

が・・・」とある。

「誰もが」と言うと美しいが、個々のこの文章で言うと、子ども、高齢者等の誰も、というのは全員入っているが、先ほど申し上げた通り、いわゆる現役世代の人がちゃんと電車、バスを使っていたいて、結果的に低炭素型の移動をしていて、それでちゃんと足立区を選んで住んでいただけるっていうことになると、そこはより明示してもいいのかなと思う。

なぜかと言うと、個々の指標では、例えば指標④は「定住性」という、ようは住んでいただける、足立区選んでいただける、これは通勤通学の公共交通がちゃんとあるっていうことですし、指標⑦もこれは通勤通学の時間帯で、指標⑧も自家用車は、高齢の方も運転されますけど、これは若い人も含めて自家用車分担率の減少・縮小ということなので、指標にはちゃんと入っているとすると、計画目標で通勤通学と現役世代の利便性であるとか、計画目標 4 もそうだが、「子どもから高齢者まで幅広く」というと全部となるが、活動している世代の方が車を使わないということがより明示されても、そこはちゃんと指標で抑えているので、メッセージとして出していけると思ったため、ご検討いただければと思う。

岡村会長

次回協議会までに追加でご意見をいただける機会はどのようにしましょうか。

事務局（田澤交通計画係長）

今、ご意見いただいた内容と、先ほどの計画目標や数値指標に関しては、各交通事業者様も含めてご協力をいただくと

ころもありますので、また今後調査させていただきます。

委員全体の皆様に関しては、11月にパブリックコメントを出す前に皆様に素案という形で、計画の全てを意見照会させていただきますと予定でいます。

そこで挙げられたご意見を踏まえ、今度、12月下旬の第3回活性化協議会で計画案として皆様に改めてご審議いただきたいと考えています。

長澤副会長

後日、気が付いたことや、思ったことがあれば、ぜひ参考させていただきたいと思うので、ご連絡をいただきたい。

次第3 意見交換

岡村会長

改めて、次第3意見交換としまして、資料に直接関連しないことでも、全体を通じてご質問やご意見等、ご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

公共交通事業者等の委員

要望の話になるが、例えば資料3-4スライド6番の計画目標で、「持続可能な交通手段の確保に向けた担い手の確保など」と出させていただいて、これ自体ありがたいことではあるが、「担い手とは誰か」というのを考える必要があると思っている。

現状で言うと、バスを運転しているのは大型2種免許持っている人、タクシーを運転しているのは普通2種免許を持っている人っていうことで終わっているが、これがどんどん減っていってしまうということが明らかで、そうすると、事業者としては、サービス水準を全般的

に薄くしていくと、もう商売にならなくなってしまうため、おそらく、幹線に位置づけられるものは何かなんでも維持するけど、枝の葉の方に行けば行くほど位置が難しくなってくる。

そうすると、枝葉の部分をなんとかして誰かがカバーしなくてはならない。では、その「誰か」が誰というところで、おそらくもう担い手を多様化させるしかない、交通手段を多様化させて、それを全部「二種免許を持っている人でなんとかしてください」というのはおそらく無理なので、そうするとボランティアに近いような対応というのも最後には出て来ざるを得なくなってくる。

計画目標を読んで「多様な交通サービス」と書いてあるが、その多様な交通サービスを担う担い手というのも多様化せざるを得なくなってくるので、そういったところもおそらく福祉との連携も重視しなくてはならなくなり、最後の方はもう「皆さんが担い手です」的な打ち出しも必要になってくるのかなと思う。

公安委員会の委員

資料 3—3 で若年層向けのアンケートを実施されているが、これまでの議論の中で、高齢者徒歩圏だとかの、そういった「高齢者」という切り口の話が多かったが、このアンケートは若年層だけで、高齢者へのアンケートは特には行わないのか。

事務局（田澤交通計画係長）

ご質問ありがとうございます。

今回は高齢者含む足立区民全体に対しては最後のパブリックコメントで、包括してご意見を聴取しようと思っています

す。

今、様々な法律も変わってきており、若年層の意見を聞いて、そういった行政の計画に位置付けなさい、ということもあり、今回は若年層の方にターゲットを絞りました。

長澤副会長

今もアンケートのお話があったが、こども基本法で、次の世代を担うということでは、子供たちの意見をしっかり聞いていく必要があると思っている。

このアンケートの中で、足立区内の子供たちは、あまり 1 人でバス乗ったことがない。当然と言えば当然で、学校も歩いて行けるし、買い物にも行ける、塾にしても自転車ぐらいで行けるような距離にみんな行っている、というような状況だと思う。

日本全体を考えると、北海道とか九州の子供たちは、学校通うのもバスで行っているなんて普通にあたりるので、その中で状況としては違うのが見えていると改めて思った。

それも含めて、次の世代に、そうしたところに夢を持ってもらうためにも、これから公共交通についての紹介であったり、議会でも話があったが、小さい子どもたちにも、バスに乗ったことがないのであれば、試しに乗車体験ができるような催しをやってみるとか、そうしたことも含めて、我々の責任・役割なのかなっていうふうに考えている。

少しそういった要素も計画の中に示せばいいかなっていうふうに今考えている。

地域公共交通利用者の委員

先ほどから、運転手になかなかなりたくなりたい子供たちが多いたとか、そういった声が出てはいるが、小学校PTAとしても、学校単位でいろんなイベント等ができますので、将来的に例えばバス事業者さんと区の関係者の方でそういったイベント等もできるかなと思うので、そういったかたちで少しでも身近に感じてやってくれるようなことができればなと思っています。

地域公共交通利用者の委員

足タクの件ですが、まだ実験中で、わからないとは思いますが、地図を見ると、すごく不便なところでやろう、ということで鹿浜とかやっているが、西新井とか竹の塚とかにちょっと不便なところがあるので、そういった地域でも、70歳以上の方たちはとっても不便を感じているのではないかなと思う。

足タクをもうちょっと幅広く、実験が終わった後に区全体に足タクができるようにはならないのかなというところをお聞きしたい。

次第4 その他

岡村会長

ありがとうございます。

この件については、次第4の「その他」のところで詳しいご説明をいただきつつ、ということにしましょうか。

それでは次第の4番をお願いいたします。

「資料4—1 「デマンド交通ニュース」

資料4—2 「域内交通のニュース」

について事務局（長沼新たな交通担当係長）より説明」

岡村会長

こちらの情報提供でございますが、何か皆様のご質問、追加ご意見ございますか。

長澤副会長

先ほど委員から足タクに関する質問について回答する。

足タクを公共交通サービス水準のレベルが低くなっている地域でもやってもらえないか、というお話については、他からもそうしたご意見をいただいている。

現在のお話をすると、ご紹介させていただいたような、地域と一緒にやっていくサポート制度という形で区が実施をスタートさせていただいているスキームの方で対応を図っている。

足タクのやり方も、今までの総合交通計画の中で不便となったことについて社会実験として位置付けてやりましょうということで今やっている最中ではあるが、どのような形がいいのか、これらになってくると思うが、その検証結果を見ながら次の必要とされる地域に向けての提案ができるようにしっかり準備しながら、次に使えるような形にしていきたいとは思っているので、もうしばらくお時間いただければと思う。

岡村会長

ありがとうございました。そうしましたら事務局で進行をお願いいたします。

次第5 閉会

事務局（坂本交通対策課長）

《事務局より事務連絡》

事務局（坂本交通対策課長）

それでは、長時間のご対応いただきありがとうございました。次回、第3回協議会もどうぞよろしく願いいたします。