

第 1 回 足立区地域公共交通活性化協議会 会議録

会 議 名	第 1 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 5 月 2 4 日（金）
開 催 時 間	午前 9 時 3 0 分～午前 1 1 時 0 0 分
開 催 場 所	足立区役所 南館 1 2 階 1 2 0 5 A・B 会議室
出 席 者	別紙「第一回 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	・議事次第 ・資料 1 足立区地域公共交通活性化協議会委員名簿 ・資料 2 足立区地域公共交通活性化協議会座席表 ・資料 3 本協議会の趣旨 ・資料 4—1 足立区地域公共交通活性化協議会規約（案） ・資料 4—2 足立区地域公共交通活性化協議会会長互選規程（案） ・資料 4—3 足立区地域公共交通活性化協議会会議運営規程（案） ・資料 4—4 足立区地域公共交通活性化協議会事務局規程（案） ・資料 4—5 足立区地域公共交通活性化協議会財務規程（案） ・資料 4—6 足立区地域公共交通活性化協議会分科会規程（案） ・資料 4—7 足立区地域公共交通活性化協議会報償及び費用弁償規程（案） ・資料 5 足立区地域公共交通計画作成の進め方等について ・資料 6 若年層向けアンケート・委員の皆さまへの依頼事項について ・資料 7 足タク利用ガイド ・参考資料 1 足立区主要施設案内図・交通案内図 2 0 2 3 ・参考資料 2 バス観光パンフレット（一般社団法人 東京バス協会より）
そ の 他	

(審議経過)

次第1 開会

事務局（坂本交通対策課長）

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1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、本日の司会を務めます、都市建設部交通対策課長の坂本と申します。よろしく願いいたします。

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》

それでは、本日の出席者を紹介させていただきます。資料1 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。

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。

本協議会は、学識経験者の東洋大学岡村先生をはじめ、公共交通の利用者、公共交通事業者、道路管理者・交通管理者、関係行政機関の皆さまで構成されております。

続いて、資料3 本協議会の趣旨についてご説明させていただきます。こちらは事務局の担当者より説明させていただきます。

《資料3「本協議会の趣旨」について事務局（関本交通計画係主任）より説明》

次第2 第1部 協議会の発足

事務局（坂本交通対策課長）

それでは、次第の2番、第1部「協議会の発足」に入らせていただきます。

まず、本協議会の規約及び各種規程の合議となります。先ほど担当よりご説明させていただきましたとおり、本協議会は今年度から新たに発足する協議会となり、地域公共交通分科会と運賃分科会の2つの分科会と、本体の協議会からなる会議体となります。

協議会の発足にあたり、協議会に必要な基本的な事項を定めた規約と、細かい事項を定めた各種規程の合議を図ります。

最初に、担当より資料4-1 協議会規約について説明させていただきます。

《資料4-1「足立区地域公共交通活性化協議会規約（案）」について事務局（関本交通計画係主任）より説明》

事務局（坂本交通対策課長）

それでは協議会規約の合議を取らせていただきます。

お手数おかけいたしますが、賛成の場合は、その場で挙手にて、賛成の意思表示をお願いいたします。

【賛成多数】

事務局（坂本交通対策課長）

皆さまより賛成の挙手をいただきましたので、協議会規約はお手元の内容で定めさせていただき、協議会を発足いたします。

続きまして、協議会の会長を定めるにあたり、会長互選規程の合議を図ります。担当より、資料４－２会長互選規程について説明させていただきます。

《資料４－２「足立区地域公共交通活性化協議会会長互選規程（案）」について事務局（関本交通計画係主任）より説明》

事務局（坂本交通対策課長）

それでは、ご説明させていただいた会長互選規程に賛成の方は、手を挙げていただきますようお願いいたします。

ありがとうございます。皆さまより賛成の挙手をいただきましたので、会長互選規程を定めさせていただき、協議会会長の互選に移りたいと思います。

まず、協議会会長の互選についてです。会長に立候補される方がいらっしゃいましたら、挙手をお願いいたします。

【挙手無し】

事務局（坂本交通対策課長）

いらっしゃらないようですので、事務局より、会長の推薦をさせていただきます。

本協議会では地域公共交通に関わる計画等を取り扱う点から、地域公共交通の研究をご専門とされている、東洋大学国際学部の岡村教授を推薦させていただきます。岡村先生、異存はございませんでしょうか。

岡村委員（東洋大学）

事務局より、協議会会長へ推薦をいただきました、東洋大学の岡村です。異存

ありません。

事務局（坂本交通対策課長）

岡村先生、ありがとうございます。それでは、会長互選規程第２条より、「候補者が１名の場合は、無投票でこれを決する」という条文より、岡村先生が本協議会の会長と定めさせていただきます。

それでは岡村会長、会長席へ席の移動をお願いいたします。

続いて、副会長の指名です。

協議会規約第５条第２項より、協議会の副会長は、協議会の会長が指名することとなっております。岡村会長、副会長の指名をお願いいたします。

岡村会長

地域公共交通活性化協議会ということであると、行政の担当の方が会長または副会長を務めることが大変多いということがございます。ということで、足立区都市建設部の長澤交通対策担当部長を副会長に指名させていただきたいと思います。

事務局（坂本交通対策課長）

岡村会長、ありがとうございます。それでは、ご指名いただきました、足立区都市建設部、長澤交通対策担当部長を協議会の副会長として定めさせていただきます。

それでは、長澤副会長、副会長席への移動をお願いします。

事務局（坂本交通対策課長）

続いて、残りの規程について、まとめて合議を図らせていただければと思いま

す。

資料4-3から4-7まで、担当よりご説明させていただきます。

《資料4-3「足立区地域公共交通活性化協議会会長互選規程（案）」

資料4-4「足立区地域公共交通活性化協議会事務局規程（案）」

資料4-5「足立区地域公共交通活性化協議会財務規程（案）」

資料4-6「足立区地域公共交通活性化協議会分科会規程（案）」

資料4-7「足立区地域公共交通活性化協議会報酬及び費用弁償規程（案）」

について事務局（関本交通計画係主任）より説明》

事務局（坂本交通対策課長）

それでは、ご説明させていただいた資料4-3会議運営規程から、資料4-7報酬及び費用弁償規程の5点について、合議を図らせていただきます。賛成の方は、手を挙げていただきますようお願いいたします。

【賛成多数】

事務局（坂本交通対策課長）

ありがとうございます。皆さまより賛成の挙手をいただきましたので、各種規程はお手元の内容で定めさせていただきます。

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、よろしくお願いいたします。

岡村会長

東洋大学の岡村でございます。会長に指名いただきました。皆様、よろしくお願いいたします。

先ほど、本協議会の趣旨を説明いただいたところであります。足立区地域公共交通計画策定、それから区内の移動実態等を基に持続可能な公共交通の在り方を検討し計画に反映するということになっております。

この以前の計画の令和元年度の時代から比べると、皆さんご存じの通り、社会情勢等は想定以上に色々な変化があったということで、またこれからもいろんなことが想定されるということでございます。

そうなりますと、これまでは公共交通が存在しているということが非常に重要ということで、それが言わば政策目標となっていて、そうならいば、おのずと区民の生活も問題なく行くだらうということになっていたわけですけども、昨今の状況ですと、なかなかそうはいかなくなってきたということです。

公共交通を維持していくというのは、特にバス、タクシーにおいては難しくなってきたということです。

公共交通があるかどうかということだけではなくて、公共交通が存在して、それにちゃんと皆さんが乗っていただいで、暮らしの中に根付いている状態になっていること、これがおそらく目標になるのだらうというように思っています。

ですので、公共交通がないところに何か公共交通を考えましょう、ということは、とても大事なことでありますが、

ゴールはそれ自体ではないということで、計画を考えていく上でも非常にハードルが上がった。

これは、計画を立てていくこのメンバーの中にとっても大変なことですし、区民の方のご理解やご協力を超えて、さらに参画をいただくことが非常に重要になってくるかなというように思っています。

そういう中でこの計画を作っていくということになります。

特に本区内ではですね、民間の事業者さんによって公共交通サービスが鉄道、バス、タクシーなど提供されていますので、民間の事業者さんのご協力が非常に重要。

また、その現状に対して理解をして、それに対して区として、また区民として考えるという、事業者さん以外の理解、それからアイデアいうのも非常に大事になってくるなというように思っております。そんな観点で皆様にご参加いただけると大変ありがたいと思っております。よろしくお願いいたします。

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。

続きまして長澤副会長よりご挨拶をお願いいたします。

長澤副会長

長澤でございます。よろしくお願いいたします。

副会長という立場になりますので、会長を補佐しながら、皆様方と一緒に、まず1年間、計画が策定できるように取組ませていただきたいと思います。

足立区の中にも3月でコミュニティバスはるかぜが何路線か、一般の路線バスも廃止や減便が発生しているところがあります。ちょうど転換期にあると思っています。

さらに、区内を見ても、人口構造的にも高齢者が非常に増えてきている状況の中でもありますので、今後の計画ということでしっかりと取り組ませていただきたいと思います。どうぞ皆様よろしくお願いいたします。

事務局（坂本交通対策課長）

長澤副会長、ありがとうございます。

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をお願いいたします。岡村会長、よろしくお願いいたします。

次第3 第2部 足立区地域公共交通計画

岡村会長

それでは、次第の3番、第2部地域公共交通計画に入ります。

次第に記載の「足立区地域公共交通計画作成の進め方等について」、「若年層向けアンケートについて」、「公共交通事業者が主体となる計画目標について」の3点について、事務局より説明をお願いいたします。

《資料5「足立区地域公共交通計画作成の進め方等について」

資料6「若年層向けアンケート・委員

の皆さまへの依頼事項について」
について事務局（田澤交通計画係長）
より説明」

次第4 意見交換

岡村会長

それでは次第の4番、意見交換に入ります。

主に第2部、資料5及び6について、ご意見や補足がある方、また皆さまの置かれている状況も含めてご発言をいただければと思います。

公共交通事業者等の委員

資料5のスライド32、目指すべき将来像や基本方針のところ、特に「施策案9：バスやタクシーの電動化などゼロカーボンシティ実現に向けた取組み」について、バス事業者が共通で抱えている問題だが、例えば、低公害車、電気自動車や水素バス等、それらを導入しようにも車両側の問題ではなく、充電の施設や水素ステーション等、インフラ側が問題となっている。

電動に関して、バスを充電すると一晩かかる。車が車庫に帰ってきて翌朝まで充電するとなると、そもそも充電施設が足りないことや、通常停めている所以外に一晩充電するスペースが必要となるので、車を入れても充電する場所がないという問題が発生する。

同様に、水素バスについて、水素ステーションがあまり近くに作られておらず、遠くまで水素を入れにいかなくてはならない。

また、今でこそ問題になっているドライバー不足の中に、回送で水素ステーション

まで運転していくとなると、非常に無駄であるという問題も発生している。

何が言いたいかというと、車に関する補助というのは結構いろんなところに目が向いているが、インフラ側の整備について、場所や資金等、何かご支援いただければ、各事業所の方も、これらの導入がぐっと加速するのではないかなと思う。

公共交通事業者等の委員

資料5のスライド24の交通空白地域の定義の見直しについて、先ほど定義は見直しするが空白地域を解消する目標は立てないと話があった。

これは表現の仕方がすごくセンシティブな問題だと思っている。地図上に落としてここは交通空白ですよというふうに表現すると、非常にビジュアルでわかりやすく、空白と位置づけると解消しなくなってしまうのが人情であり、それが目的ではないということを理解いただくのは非常に難しいと思う。

空白なのだから何とかしてよという意見に対して、いやそういうことはしませんと言うのはすごく大変なことだと思うので、表現の仕方に気をつけたいと思っている。

また、事業者からしてみると、運行頻度が1日30本切っているから、バスは通っているけど空白です、というのはすごく残念な見方である。

バスはあっても、空白だからなくなってもいいと、なるのかもしれないのかも含めて、交通空白はすごく難しい問題だと思うので、これから計画作っていくにあたって、見せ方を一緒に考えたい。

岡村会長

資料５のスライド 30、31、目指すべき将来像や基本方針等の、これから具体的に検討していく将来像について、色々な所の計画において、「持続可能な公共交通」は非常によく使う言い方で、この分野にいる方はもう聞き慣れた言葉にはなるが、持続可能な公共交通とは何だという部分を具体的に計画で示しておくところが実は重要であると考えている。

公共交通の担い手が持続していくということ。担い手がいなくなると需要が存在していても供給がされなくなってしまう。路線が持続であることと、担い手が持続であることは、かなり質が違っている。だが、実は両方大事であり、そこはある程度明確にしていくのかなというのが一つ。

もう一つ、「持続可能」で出てくるのが、暮らしが持続的であること。住み続けられる、環境的に持続的な暮らしができるということである。車を使わざるを得ないのではなく、公共交通や自転車・徒歩を使った暮らしができる、または実際にしているという意味で、ここに環境的に持続可能という意味も入ってくる。あまりに色々な意味が入りすぎているので、恐らく、これらの意味はある程度含んで書いているのかなと思っている。

スライド 31 の基本方針 1・2・3、具体の施策のところはどう位置づけるかは、是非検討していただきたい。

公共交通事業者等の委員

資料５のスライド 24、空白地域の定義の見直しについて、運行頻度 1 日 30 本以上というのは、これをどうするか議

論の余地はあるのかないのかをお伺いしたい。定義はするだけで解消はしない、という見せ方の工夫をこれから私も共に考えていきたいと思っているが、「30 本」というのが、今後、デマンド等が出てくると、デマンド交通は定時定路線ではないので、運行頻度というところで評価することが難しくなってくると思う。

こういう空白地域には、そういったものが入ってくるとなると、そこを走らせても運行頻度という評価ができなくなってしまう。そうすると、そもそも運行頻度で、そこを空白とするのがいいのか悪いのかと感じた。これはもう変えられない、変えないというのであれば見せ方の工夫が必要になるし、まだ議論の余地があるのであれば、今後の新しいモビリティに合った評価ができるような指標を作るのいいのではと思う。

事務局（田澤交通計画係長）

交通空白地域の定義に関して、補足で説明させていただくと、何故こういうふうに見直すのかということで、鉄道駅から 1 km、バス停が 300m といった中で、高齢者の方にとって 300m は歩くのが厳しいと、足立区議会の中でも様々な意見があり、こちらもどのように見直そうかと考えているところである。

また、地域内交通導入サポート制度も、交通空白地域に適用するかという話もあったが、これまでのアンケート結果から、交通空白地域だから不便で、交通空白地域じゃないから便利かというのは、区民の人と区で意識が異なり、区がどう定義づけようと、そこに乖離が出てきている。

区民の方から不便だからバスを通して

ほしいという要望もよくいただくが、空白地域在住の方からかという、必ずしも一致していないという状況もある。

ただ、こういったご意見は先ほどもいただいております、こちらはまだフィックスしたものではないので、皆さんのご意見を聞きながらどういうふうにしていくのか、これから議論していきたいと考えている。

岡村会長

これはかなり議論があるかなと思っており、これをどう使うかによって指標というのはかなり違ってくると思う。

基本方針の「豊かな暮らし」と言っても、かなり活動的に動いていらっしゃるいわゆる前期高齢者世代の年齢の方だと、歩いて電車にも乗って車を運転してと、そういう方が便利に楽しく豊かに暮らせるという意味でも利便性が一定程度あるか、ちょっとそれがやや低いという意味での空白というか、高齢になって歩くのがなかなか厳しくなってきた方にとって、そこに住み続けられるかどうかという意味で、公共交通、足があるかないかというのは定義がかなり異なってきている。

例えば、西新井駅まで徒歩800mというと、住宅としては立地が非常にいい場所ということになるが、ここでは空白ということになる。

一方、高齢で歩けないとなると、家から800mかどうかよりも、300m以内で買い物できるかどうか等、そういうことが実は大事であったりする可能性もある。

これ自体は政策目標にならないとしても、現状理解としての整理の仕方は複数

あるような感じがするので、まずは事務局でいくつかパターンを作ってみて、地域の方から見ても、このような観点から見せた地図と実感が確かに合っているというようなものがあるといいと思った。

地域公共交通利用者の委員

問題点が色々とバラバラになっているように感じた。

田舎から出てきたものにとっては、足立区の路線と、バス路線等を含めても非常に充実していると思っており、ただ人によっては実際に駅まで遠いとか、バス路線まで遠い等色々あるとは思う。

実証実験のバス等でも、実際には乗ってなかったということもあるので、そのあたりに問題がある気はするが、そこまで税金をかけてまでやる必要があるのかどうかというのは、正直よく議論をした方がいいのかなと思う。

一方で、資料5のスライド32、基本方針1の施策案1で、鉄道の新設や延伸というふうに掲げているが、メトロセブンや地下鉄8号線等、なかなか動いていないと思う。

この中でいうと、つくばエクスプレスの車両数増加、臨海地下鉄の延伸、接続等があると思うので、トータルでみてプラスになるようなことは、ぜひ前向きに進めていただければと申し上げたい。

公共交通事業者等の委員

資料5のスライド6に多様なモビリティとあるが、電動キックボード等は想定しているのか。

報道でもあるように、電動キックボードはマナーの悪い方もいて、バスの運行にとっては非常に支障になるものであ

る。

そういった小型のものとの間の取り方というか、ある程度バスも走っているものなので、こういった新しいモビリティを活用していく中で、共倒れにならないようにすみ分けや共存のどちらになるかわからないが、そういった視点も取り入れて、基本方針3の方は考えていく必要があるのではと思っている。

長澤副会長

今、区内ではシェアサイクル自転車、事業者と協力してやっている。現在は社会実験ですが、本格に移ろうという話もしていて、その先を見ていく場合も、自転車でやっていきたいということで、電動キックボードはまだ区の中ではそういう位置づけをする状況ではない。

小型のモビリティも各社色々と開発しているようなので、他にも出てくるかと思う。そういったところを見ていく必要があるが、当然、安全面についても一緒に考えていきたいと思っている。

事務局（田澤交通計画係長）

1点補足として、新しいモビリティ等を区としてどんどん入れていきましょうということではなく、あくまで既存の公共交通を活用していただくことが前提で、それを補完するような移動手段を導入する場合に、こういった新しいモビリティも選択肢の一つとしてなり得るという形で、区として考えているので、基本的には今の公共交通をまず維持していく、乗っていただくということを計画の大きい目標として考えている。

関係行政機関の職員の委員

今の話の関連で、シェアサイクルの社会実験をしていると話があったが、足立区の方では地域公共交通計画とは別で、自転車活用推進計画を策定予定と伺った。

例えば、シェアサイクルと既存のバス路線等は、活用の仕方によっては連携できる部分があり、自治体によってはバス停のところにシェアサイクルのポートを設けて、自転車でバス停まで来てそこからバスに乗るという、そういう施策を実施している自治体もある。

シェアサイクルについては、別途、自転車活用推進計画があるからそっちにしか載せず、地域公共交通計画の中には自転車の話をあまり盛り込む予定はないのか。

事務局（田澤交通計画係長）

資料5のスライド32、施策案5にシェアサイクルは書いてないが、サイクル&バスライド等とあり、普通の自分たちの自転車以外に、ラストワンマイルの移動手段や既存の公共交通に乗り換えるという手段の中で、シェアサイクル等も並行して検討していくことを考えている。

こちらの中に、これから盛り込んでいく予定。

次第5 その他

岡村会長

続いて、次第の5番、その他として、事務局及び東京バス協会より情報提供があるようですので、説明をお願いします。

《資料7「足立区デマンドタクシー 利用ガイド」について事務局（長沼新たな交通担当係長より説明》

《参考資料2「バス観光パンフレット」について一般社団法人東京バス協会の米澤委員より説明》

次第6 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2回協議会もご面倒をおかけいたしますが、出席のほど、よろしくお願いいたします。