

足立区都市交通マスタープラン検討委員会会議録

会 議 名	第7回足立区都市交通マスタープラン検討委員会		
開催年月日	平成23年10月28日		
開催場所	足立区役所 南館8階 特別会議室		
開催時間	午後2時00分開会～午後3時20分閉会		
出欠状況	委員現在数 30名 出席委員数 25名（うち、代理出席7名） 欠席委員数 5名		
出席者	内山 久雄	米沢 三津夫	板谷 和也
※括弧内は代理出席者	鈴木 そのみ	松原 秀壽	峯岸 絢子
	宮脇 睦	結城 健	小矢島 応行(栗田 英樹)
	安部 文洋(坂本 隆行)	千葉 清一(林 一彦)	高木 健
	村田 昇	相川 春雄(小田垣 芳夫)	村上 正明(若田 瑞穂)
	椎名 康雄	江口 裕行	香取 政雄
	佐々木 健二(池田 正人)	大橋 達男	三澤 伸吾(中村 克也)
	新谷 景一	西野 知之	大高 秀明
	岡野 賢二		
事務局	都市建設部交通対策課交通計画係 出席職員 都市建設部交通計画担当課長 市川 二三夫 都市建設部交通対策課長 八楸 一生 都市建設部交通対策課交通計画係長 高浦 隆嗣 都市建設部交通対策課交通計画係 菅原 和幸 都市建設部交通対策課交通計画係 山本 隆史		
会議次第	別紙のとおり		
会議に付した議題	<ul style="list-style-type: none"> ・変更になった検討委員会委員の紹介及び今までの検討委員会の検討状況 ・討議資料の説明 <ul style="list-style-type: none"> ①第6回委員会での議事と本委員会の論点 ②目標値（公共交通空白地域）について <ul style="list-style-type: none"> ・将来の駅位置・バス停位置の設定 ・公共交通空白地域の変化 ③パブリックコメントの結果について <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの実施 ・パブリックコメントの意見及び区の考え方（案） ④足立区総合交通計画：パブコメ意見反映版 ・質疑及び討議 ・その他 		

第7回足立区都市交通マスタープラン検討委員会

議 事 要 旨

1. 開催概要

〈日時〉 平成23年10月28日（金） 14:00～

〈場所〉 足立区特別会議室

2. 出席者

別紙参照

3. 議事次第

0 第7回委員会での議題と本委員会の論点

(1) 第6回委員会での議論

(2) 本委員会の論点

1 目標値（公共交通空白地域）について

(1) 将来の駅位置・バス停位置の設定

(2) 公共交通空白地域の変化

2 パブリックコメントの結果について

(1) パブリックコメントの実施

(2) パブリックコメントの意見及び区の考え方（案）

3 足立区総合交通計画：パブコメ意見反映版

4. 資料

○ 討議資料

○ 参考資料

5. 議事要旨

(1) はじめに

事務局の開会の辞ののち、検討委員会委員長より本委員会での主な議題を中心に挨拶をいただいた。

(2) 変更になった検討委員の紹介及び今までの検討委員会の検討状況

事務局より、異動により変更となった検討委員の紹介と過去6回の委員会の検討経緯について説明した。

(3) 第六回委員会での議事と本委員会の論点

事務局より討議資料を基に第六回委員会において議論いただいた項目の紹介と、本委員会において重点的に議論いただきたい点について説明した。

(4) 討議資料の説明

事務局より施策導入による目標値（公共交通空白地域）の変化、パブリックコメントの実施方法とその結果、パブリックコメントの意見を反映した足立区総合交通計画について説明した。

(5) 質疑及び討議

以上の説明ののち、検討委員会委員長の進行により以下のような、質疑が行われた。

<副委員長>

- 公共交通空白地域の変化で5年後については、図面上や数値でも見ても大きく上昇しているのがわかるが、10年後や20年後は5年後と比べてそれほど大きく進展はしていないと思う。この理由について教えていただければと思う。

<事務局>

- まず、今回の計画だが、実施計画に近いアクションプランに似た内容になっており、都市計画道路の供用開始年次を考慮して、バス事業者との協議を踏まえたバスルートの再編施策を計画に記載している。つまり、インフラ整備があまり進まなければ、公共交通空白地域の改善が進まないため、これらが大きな要因となっている。ただし、計画を毎年見直していくため、都市計画道路の進捗により、公共交通空白地域の将来の見通しも変化してくると思う。

<委員長>

- 5年目までは順調にインフラ整備が進むが、それ以降のインフラ整備は、足立区だけでは進まないという理解でよろしいか。

<事務局>

→ 例えば関原地区は、公共交通空白地域のカバー率が90%と他の地区と比べると低くなっている。この関原地区については、やはり都市計画道路の整備の遅れが最大の原因となっている。関原地区については、東西に都市計画道路である136号線と138号線の整備が進んでいるが、南北の253号線や254号線の整備が遅れており、道路のネットワークが図られていないため、バス事業者と具体的な協議ができない状況である。今回の計画については、計画の進捗管理を行う委員会を別途設けて進行管理のチェックを行っていくため、整備時期が判明した場合には、目標値の見直しを検討していきたいと思う。

<委員>

○ 自転車走行空間の整備についてだが、自転車走行空間の整備要望は確かに多いが、店舗が多い地域では、荷捌き駐車の影響もあり、自転車走行空間の整備が思うように進まないのが現状である。この計画書の書き方では、道路幅員さえあれば自転車走行空間が出来るという誤解を与える。物理的に道路幅員が広ければ、自転車走行需要が多い箇所を重点的にやっていくという捉え方をされる恐れがある。土地利用を踏まえて自転車走行空間の整備を進めるという一言を入れたほうがいいのではないか。

<事務局>

→ そのような文言を追加させて頂きたいと思う。なお、東京都のご協力、ご指導を今後いただき、自転車道の個別計画を策定していきたいと考えている。

<委員>

○ 現在、話題になっている自転車の問題があると思う。自転車専用のレーンを作るといったインフラ整備も重要だと思うが、結局はマナーの問題と考えている。教育というソフト施策で、足立区として今後アプローチする方法は考えていないのか。

<事務局>

→ ソフト施策については、大切ということは認識しており、足立区の交通対策課交通対策推進係が力を入れて行っている。区内全小学校の3年生以上を対象に、自転車安全運転免許証を発行している。これは、警察と連携して各小学校に出向き、交通ルールの教育を行い、簡単なテストと演習を行うことで、合格すれば運転免許証が貰えるシステムになっている。実績では、区内72校のうち、すでに70校が終了している。あとの2校についても今年いっぱいには実施すると聞いている。中学生についても平成19年度からスタントマンを活用した体験型安全教室を実施している。各中学校にスタントマンの方が出向き、事故を再現していただく。この事業については、昨年度4校、本年度については8校、来年度については12校実施する予定となっている。また、高齢者の方を対象とした交通安全教室も実

施しており、自転車に関するマナーについてお話をするなど、力を入れている。
これらについては、計画書の全体施策の中にも記載されている。

<委員>

- 自転車の安全運転講習で一つ提案があるが、車から自転車を見たときの視点を教育プログラムに組み込んでほしい。自動車の見方と自転車の見方は全く違うわけで、逆の視点から見るプログラムがあった方が安全に対する意識がより高まるのではないかと考える。また、教育の面で言うと、新人ママさんに対する自転車の教育というのも大変有効かと思う。ママさんの運転も危なく感じることがあり、全体の底上げという意味では是非検討していただければと思う。

<委員>

- 車から自転車を見たときの教育プログラムについては、今回の交通計画への記載は難しいと考える。また、先程、事務局から説明があった学校での安全運転教室には、保護者の方へも参加も促している。さらに今後は、高校生に対しても取り組みを始めることを検討している。やはり走行環境の整備だけでは限界があり、お金も時間もかかる。おっしゃられたように、マナーの徹底、マナーの講習など、あらゆる方策でマナーの向上には取り組んでいきたい。

<委員長>

- 基本的に歩行者に対して自転車は悪であり、場合によっては死亡事故を発生させる。歩行者と自転車を分離し、自転車は車道を走行する論調になりつつある。しかし、今後自転車が車道を走行し、自転車と自動車の事故が多発するようになると、自転車が歩道を走行することを促す論調に逆戻りする可能性もある。そのようなことを考えると、現在の計画でははっきりした事は書かない方がいいのではないか。この件については、ペンディングでお願い出来ればと思う。

<委員>

- 警察庁から自転車の総合対策を推進する通達が出ており、具体的に実施するものとしては、3つある。1点目は、自転車の通行環境の確立を図っていく。2点目は、自転車のルール周知と安全教育を進めて行く。3点目は、危険な運転をした自転車に対しては、指導・取締りを徹底するという、3つの面から自転車対策を進め、安全な利用を図っていく。歩道3メートル以下の箇所は自転車を走行させないということであるが、画一的に車道を通りなさいと言うわけではない。道路の交通量が多いなどの理由で安全が確保できない場合は、歩道の走行も通行可能である。いずれにしても、自転車や歩行者の交通事故を減らすことが我々の使命と思っており、道路管理者と連携し、安全対策を図っていきたい。

<委員>

- 路上駐車は、幅員が狭まるだけでなく、視界を遮る等の危険性を高める要因となっている。長期的な取り組みになると思うが、重点的に実施してもらいたい。

(6) その他

以上で質疑を終えた後、委員（足立区都市建設部長）および委員長より、計画の策定に尽力いただいた委員に御礼の挨拶があった。

<委員（足立区都市建設部長）>

- 当検討委員会も最後となりました。第1回が平成21年9月ということで、足掛け3年、計7回、検討委員会を開いていただき、本日ほぼ計画案がまとまった。この間、委員長をはじめ各委員の皆様には何度も足立区役所に足を運んでいただきましてありがとうございます。足立区を代表しまして御礼申し上げます。また、計画の実施につきましては、足立区の第2次重点プロジェクトに位置付けられており、進めやすい環境となった。折に触れ、区長、議会等に報告しているが大変評価されており、実現を期待されているので、責任を感じている。今後とも、委員長をはじめ関係機関の皆様にはご協力をいただきながら実現に努めてまいりますので、よろしくお願いします。

<委員長>

- 皆様方にはご協力いただき、ありがとうございます。作業はこれで終わりますが、交通に関する関心は持っていただきたい。最後になりますが、事務局が大変努力してここまでやったと私は見ているのだが、それを皆様にわかりやすく説明したいと思う。

例えば、公共交通空白地域の図面で100m×100mのグリッドで1haになっており、この1haはだいたい都市計画の目安として使用される単位で、この計画がそれに合っているということが1点、

2点目は、これまでの計画ではバス停からの距離などを直線距離で測っていたが、今回の計画は道路距離で測っている。

3点目は、図面の各所の情報がデータベースに入っているもので、要望に応じて図面を出力することができる。そのため、極めて解像度が高いデータになっている。解像度が高いということは、きめがこまかいということなので、この総合交通計画のタイトルにある「きめこまかな」はその意味も反映している。さらに、従来パーソントリップ調査結果に基づくのだが、それではきめこまかくないので補完的なパーソントリップ調査、病院の着トリップ調査、はるかぜ車内での聞き取り調査を行っているので、その意味でもきめこまかいということである。

最後に、調査分析の方も区民に提供する施策同様、きめこまかくやってきたことをお知らせする。

その後、委員長より進行が事務局に戻され、その他の連絡を行った。

<事務局>

- パブリックコメントの結果は、ホームページで公表する。
- 今後の予定としては、11月末パブリックコメントに対する区の考え方公表、1月に庁議及び議会での報告後、各委員の皆様へ足立区総合交通計画を送付する予定。その後、区のHPで区民に幅広く公表する予定。
- 検討委員会の活動は今回で最後。今後、最終的な文言の精査等の上、今年中に足立区総合交通計画を策定する予定。内容については、大幅に変更になることはないため、委員長に一任していただきたい。

以上