

第2回荒川区地域公共交通会議

議 事 要 旨

日時 : 平成24年5月29日(火) 14:30~16:30
場所 : サンパール荒川 4階 第1集会室

議事次第:

- 1 開会
- 2 荒川区コミュニティバス修正ルート案について
- 3 その他

配布資料:

- ・次第
- ・資料1 荒川区地域公共交通会議設置要綱・名簿
- ・資料2 荒川区コミュニティバス修正ルート案
- ・資料3 コミュニティバスの導入に関するガイドライン(国交省)
- ・資料4 スライド配布資料
- ・配布資料 委嘱状、第1回会議録、地域公共交通マイスター制度紹介(国交省)

【議事要旨】

1 開会

- ・会長の挨拶
- ・委員紹介（自己紹介形式）

2 事務局より荒川区コミュニティバス修正ルート案の説明

＜委員＞

バス停について、歩道の段差が無くなりきれいに整って通行しやすい状況を確認していただいたと同時に、歩道が下がったことでこれまで簡単に車椅子でも乗車できていた状況から逆に乗降口に段差ができてしまった。今はほとんどの歩道がフラットになっているので、ノンステップバスといいながらも逆に段差がある状況だ。さくらバスは今後どのようにこうした状況に対応させるのかお聞きしたい。

→＜事務局＞

現在、新規に歩道を整備した路線は、マウントアップ型とフラット型の中間である「セミフラット型」という形状のタイプです。これまではマウントアップ型で歩車道に15センチ程度の段差があったため、ここに低床式車両を乗り付けるとちょうど良い状態であった。こうした歩行環境のバリアフリー化を目的としてセミフラット型の整備を進めていたが、現在区役所前の歩道部においては、セミフラット化したところにアスファルトで斜路をつくり、そこにバスをつける工夫をしている。当然、今回設置するバス停の箇所もなるべく可能な限り歩道部のところはそのような対応をする。歩道がないところは、バス車両に搭載されているスロープ板を使って乗降していただく。

→＜委員＞

現在のさくらバスも長短2種類のスロープ板による対応であるが、歩道部ではない箇所においては、長いスロープ板、歩道部には短いスロープ板による対応をお願いしたい。最近では長いスロープ板を使ってくれないため、短いタイプでの対応で傾斜がきつくて怖い思いをしたことがある。しっかりと対応をしていただきたい。

→＜事務局＞

他区でも同じような状況であるというお話は聞いており、しっかり対応したい。また、コミュニティバスということで、主に生活道路を走行しているため、現地の点検を含めできる限りの改良を図りたいと思う。バリアフリー基本構想の中でも、バス停留所の関係で協議する場があるので、より利用しやすい状況にできればと思う。

→＜会長＞

今の件に関して、スロープ板は二種類用意されているのに、1つしか使われていないという事か。

→＜事務局＞

当初は2種類を使い分けていたが、最近では短いタイプしか使われていないようだ。

→＜会長＞

長いタイプも車両には搭載しているのか。

→<事務局>

車両に搭載されており、歩道の有無により使い分けをしている。

→<委員>

場所によっては、道が狭くて長いタイプが使えないところもあるようだ。

→<会長>

乗務員が知らないだけでなく、道路の状況により使い分けをしているということか。

→<委員>

そういうこともあるかもしれないが、乗務員によりまちまちだ。

→<事務局>

この件に関しては、区が運行事業者と現状を整理し解決を図る。

<委員>

今回ルート修正案をお示しいただいているが、実際に運行することを考えると、どこかで車両が待機できる場所があることが望ましい。例えば、朝方だと交通量が多く、仮に遅れが10分20分と発生したとしても、待機場所がクッション代わりになりその後の運行遅れを出さないような工夫が必要で、定時運行の確保につながる。本ルートにおいては、区で乗り待ち待機をどのあたりに設けると想定しているのか。

→<事務局>

現在事務局でも検討をしており、バス停番号21番から1番の間を考えている。他の場所においても設けられるかどうかを検討し、次回にお示しをしたい。

<委員>

現在運行している「さくら・汐入さくら」は、すべて南千住駅に接続しているため、駅前広場での乗り待ち待機ができているが、今回のルートは駅前広場がなくすべて道路上となるため、交通管理者や道路管理者がその辺りを気にしていると思うが。

→<事務局>

ご指摘のとおり、今回のルートは駅には接続するが、駅前広場が無い駅であるため、乗り待ち待機についてはすべて道路上で行うかたちとなる。先日、警察さんと立会をさせていただいた時に、1カ所では難しいという話にはなっており、地点を分けて乗り待ち待機をするケースで検討しているところである。また、バス停番号21番から1番にかけては、尾久橋の下の空間を有効利用や、朝夕の交通量の状況を勘案した中で検討する。

<委員>

本日の地域公共交通会議においては、合意事項について、ルート・停留所の確定について、今回は会議の中で合意を得るのか。またスケジュールの説明も事務局からあったが、

プロポーサル形式で運行事業者の選定、それに伴うダイヤの設定、あるいは運賃の設定、そのあたりはどの時点で地域公共交通会議のなかで合意を段階的に図っていくのか。今回はルート案・停留所の設置箇所については、交通安全上支障がないということであれば、これをもって本日の会議で合意を得られたということにするのか。そのあたり今後のスケジュールについて、地域公共交通会議が現在進行するコミュニティバス導入計画の段階的な合意事項について示していただきたい。

→<事務局>

ルート案とバス停留所については、本日の会議の中で基本的な確定とさせていただきたいと考えている。今後警視庁本局との実査があるので、今回概ねご了解をいただいた内容を再度調整して次回にお示しをしたい。また、次回までには事業者の選定が終わっているかと思うので、警察実査と事業者決定、運行計画等を含めた基本事項等について概ね合意をいただけるようお示しをしたいと考えている。

<委員>

今しがた事務局よりご説明いただいた中で、ルート案と停留所の位置については本日の地域公共交通会議の中で合意ということで問題ないが、バス停番号 20 番・21 番、特に 21 番については、さきほど車両の待機場所がという中で 21 番から 1 番の停留所の間で、高架下等利用して時間調整をという話を聞いたが、20 番・21 番は東京都交通局さんのバス停位置と重なっているかと思うが、ここの調整はどうなっているか。

→<事務局>

21 番で時間調整ということではなく、21 番から 1 番にかけての高架下を有効利用するというご理解をいただきたい。20 番・21 番については、道路管理者など関係者と調整を進めているところである。

→<委員>

今事務局からも話があったとおり、20 番・21 番については、安全面の確保を含めて調整をさせていただいている。

<会長>

資料 2 の既存バス路線について、コミュニティバスの他に都バスも多数通っているが、路線の本数や乗車人数など説明をお願いしたい。

→<事務局>

荒川区コミュニティバスさくらについては、1 日 1300～1400 人程度ご利用いただいている。また運行本数については大体 52～55 本、12～13 分の運行で大体 1 時間に 4 本程度で運行している。交通局さんの本数については、本数の多い路線では、草 64 はかなりの本数が通っている。あとは交通局さんのほうからうかがいたい。

→<委員随行者からの発言を求める声>

⇒事務局より会長へ判断のお伺い

⇒会長問題なし

<委員随行者>

正確なデータを持ち合わせていないので抽象的な言い方となるが、明治通りなどでは、1時間に4～5本など、それなりの本数が通っている。

→<事務局>

補足させていただくが、乗車人員は正確なデータが無い状況だが、端44は1日67本、里48は1日40本という状況である。

<委員>

参考までに教えていただきたい。ルート図の上のほうにある大規模集合住宅について、一般の路線バスが通っていないようだが、一般的にはこういった大規模集合住宅の沿道ということであれば、通常のバス路線が通っているかと思う。理由として道路が狭隘なのか、あるいは需要が見込めなかったのか、この道路にバス交通がなかった経緯を教えてください。

→<事務局>

近年このあたりに集合住宅が立ち並んできている状況である。一昔前はそうした状況ではなかったため、この道路にバスが通っていなかった。需要見込みという観点では、この辺りの地域住民の声が多数あり、この度地域住民のアクセシビリティ確保という点において多くのご利用が見込めると思う。

<委員>

確認をさせていただくが、ルート案について、関係者各位との立会いを行いバス停設置のやり取りを行っているということで、オーソライズされていると思うが、ルート案の中で既存コミバスルートと重複する箇所以外と、京成線高架下の高さ制限の箇所について、今後も引き続き協議を進めるということで、今回の会議で概ね了承という方向で良いと思う。今後も引き続き現場との確認等もあると思うので、次回の会議の時までに概ね課題がクリアされていることが望ましい。

<委員>

今回ご提示をいただいた修正ルート案については、念入りに調査を進めた結果のルート案と思うが、実際に運行を開始した後に、予想していた集客率が見込めない場合などの状況があったときには、ルートの変更や廃止もあると考えているのか。

→<事務局>

これまで入念に調査を進め、地元の要望を勘案しながら進めてきているので、そのよう

な状況にならないようにするのは当然だが、運行の状況により一部ルートの変更なども考慮しなければならない場合も想定している。

<会長>

今の点について補足であるが、コミュニティバスの場合、通常は1年程度試験運行として状況を見つつ、必要に応じて見直しを図りながら本格運行に移行するというケースが近年取り組まれている事例である。できるだけその時々々の需要や利用者ニーズに合うように、路線を柔軟に見直しながら進めていくのが本来のコミュニティバス運行の在り方である。一度決めたら何十年も変更できないということではない点をご理解いただきたい。

<委員>

東京の話ではないが、マンション街の新しいバス停が暫定設置されていて、近隣が暫定という状況を心配しているケースが見られる。バス停がなくなってしまうのではないかと心配する地域住民の声を聞いたことがある。

→<事務局>

会長からご助言を頂いたとおり、随時見直しをしていくことが必要であると考えている。また同時に、委員が懸念する点についても、そうした状況が他の自治体でも見られる事は把握しており、運行開始後のバス停移設はなるべくないような状況をつくりたいとも考えている。地元意見との調整を踏まえ努力していきたい。

<会長>

他にないようなので、本日もご提案をいただいたルート案とバス停位置について、概ね了承ということでもよろしいか。また今後も引き続き調整が済んでいない箇所の改善を図っていただき、次回会議においては、運行事業者が決定しているかと思うので、事務局には本日の内容を踏まえた状況をお示しいただき、運行計画や運行開始時期についての議論ができる準備をお願いしたい。

一同異議なし

3 その他

- ・国土交通省関東運輸局より地域公共交通マイスター制度についての紹介
- ・事務局より次回の日程の説明

6月中旬から7月上旬にかけて公募型プロポーザルによる事業者の選定を行い、7月下旬から8月上旬に第三回公共交通会議を行う。

以上