

第5回荒川区地域公共交通会議

議 事 要 旨

日時：平成26年6月9日（月） 10：00～11：00

場所：サンパール荒川 4階 第1集会室

議事次第：

- 1 開会
- 2 町屋さくら（04系統）の運行状況及び一部運用の変更（ピストン便）について
- 3 その他（今年度検討事項について）
 - さくら(02系統)の拡大(一部逆周り便の拡大)の予定について
 - 汐入さくら(03系統)の車両変更(中型化)の予定について
- 4 閉会

配布資料：

- ・次第
- ・資料1 荒川区内バス等公共交通体系(現状)
- ・資料2 町屋さくら(04系統)の運行状況と一部運用の変更について
- ・資料3 町屋さくら(04系統)のピストン便停留所候補地
- ・資料4 平成26年度スケジュール
- ・参考資料1 さくら(02系統)の拡大<停留所候補地等>
- ・参考資料2 汐入さくら(03系統)の車両変更(中型化)
- ・配布資料1 第4回地域公共交通会議 議事録
- ・配布資料2 荒川区地域公共交通会議設置要綱・名簿
- ・配布資料3 地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について
(コミュニティバスの導入に関するガイドライン)(国土交通省)

【議事要旨】

1 開会

- ・ 防災都市づくり部長、会長から挨拶
- ・ 資料確認
- ・ 委員紹介（自己紹介形式）

2 町屋さくら（04 系統）の運行状況及び一部運用の変更（ピストン便）について

< 事務局 >

資料 1 を使って、荒川区内の公共交通網を説明、資料 4 で今年度の予定を説明。

昨年度は、既存交通の利用のされ方をより正確に捉えるために、コミュニティバスと都バスの路線が導入されているエリアでの現状利用のされ方や、交通の転換が図られたかどうかなど、住民意識調査を行った。この調査結果を踏まえ、町屋さくらの運行を改善することが必要であるとの認識に至った。

また、一昨年から議論させていただいている件で、運行開始から 10 年経つ「さくら」の一部逆周りルートである 02 系統の本格運行化について、地元から多数の要望を頂いている。これを先に進めていきたいと考えていたが、まず「町屋さくら」の採算性が芳しくない状況であるため、この運行改善が必要であるという庁内の議論を経て、第一優先として検討をしている。

そして、お客様多数により嬉しい悲鳴ではあるが、「汐入さくら」は乗り切れない状況であり、頭を痛めている。したがって、車両を少し大きくするという検討に入りたい。

この 3 点の議題を今年度抱えている。これらを順次、今年度複数回の地域公共交通会議の中で議論を進め、こなしていきたい。当面のスケジュールとしては、町屋さくらを 9 月ぐらいまでの間に運行改善を図りたい。残りの 2 件については、順次検討を重ねて出来るところからやっていくという流れである。

また、詳細についてご議論、ご意見をいただく中で順次検討していきたい。

資料 1 にて都バス南千 47 の廃線、都バス北千 02 系統は、新たに運行開始していることを説明。

資料 2 を用い、町屋さくらの運行状況（運賃、既存運行ルート、運行ルート変更案）を説明。利用状況の推移として、平均乗車人数を運行当初から説明。

バス停を新たに設置し（荒木田東）平均乗客数を伸ばしてきているが、依然として当初目標である 1 日平均 900 人に及んでいない。利用が多いエリアにおいて、帰りの便の要望が非常に大きいことがわかってきており、京成バス㈱との協議を進めた中で、一部ルート変更等の工夫はできそうとの考えに至った。

資料 3 で、町屋さくらのピストン便停留所候補地を説明。管轄である荒川警察と尾久

警察の立会いのもと、指導頂き各停留所を検討してきた。これから地元の調整に入っていく。おそらく次回の会議では地元との調整状況等を紹介できると思うが、難航している点等あれば、皆様に相談できるようにしていければと思っている。

<会長> (大森)

ありがとうございました。

ここまでの説明で意見や質問等ありましたら、お願いします。

<委員> (眞子)

町屋さくらの「一部」改善というのは時間帯が一部ということか。

<事務局>

時間帯は終日である。ルート上での変更である。本来なら逆周りを全体で導入できれば良かったが、新たなバス購入が必要であったり、かなり投資を要する。今2台で運行しているうちの1台を一部の逆周り区間設定により、運行したいと考えている。

<委員> (眞子)

現在20分に1本が時計周り。反時計周りもするということなら1周する運行本数は、減るということですか。

<事務局>

そうなる。1周するものは1本、「一部」の部分については行き帰りをするため、ここで増えてくる。

<委員> (眞子)

一部逆周りの提案だが、この区間は丁度、草41系統と町屋駅の行き帰りという部分で、競合するというイメージを持っている。要望が高いというので、反対する意味は無いが、場合によっては、既設路線を少し見直しする可能性があるということを申し上げる。

<事務局>

以前からルート重複に関するご議論はさせていただいているが、区としては、一般的な路線バスとコミュニティバスの役割分担という中で、エリアを絞った導入を図る際に、どうしてもある程度重なってくる部分は出てくる。

料金が違うことから、地元の方や利用者の意見を聞いてみると、「先に来た方に乗る」という意見を頂くことが多数である。そういう状況から、競合しているとは考えていない。もし町屋さくら導入後、都バスの利用客が減ってしまっている状況があるならば、データを相互に開示し、改善できる案や、前後策を検討していても良いかと考えている。

<会長> (大森)

平成24年11月に町屋さくら時計周りが導入された後、都バスの乗客はどうですか。感触やデータはありますか。

< 委員 > (眞子)

今のところ片方向だけなので、それ程影響は出ていないと思う。逆周りが入ってくるということは、往復になり、これは競合である。路線バスと似たような運行形態をとるということで、かなり影響がでるのではと危惧しているところです。

< 会長 > (大森)

その辺を検討する場合は、やはり実際の利用者データ等を出来るだけ出して頂いた上で協議した方がいいと思うので、宜しくお願いします。

< 委員 > (後藤)

逆周りをする部分以外の乗車者は少ないのか。ここは都バスも通ってないので、たくさん要望もあるのかと思うのですが、無いのでしょうか。

< 事務局 >

調査の結果を見ると、乗客は非常に少ない状態である。都電荒川線に乗られる人が多いエリアともいえる。密集市街地であり、自転車を利用する方も多い。高齢者も多い。コミバスだけでは無く、都バスも面的に導入してもらっているので、地元の足としてもっと使ってもらえるように PR が必要かと思う。

< 会長 > (大森)

運行の状況として、時間帯、曜日別、季節別とかの利用者数といった詳しい情報があると、もっと議論ができると思う。次回用意できるか。

< 事務局 >

今回用意するつもりでいたが、どのレベルで出すか判断しかねる部分があったため、次回会議で配布または委員にお送りするかたちを取りたい。京成バスが細かくデータをとってくれており、雨の日の利用者は増加、町屋さくらは土日の利用よりも平日が多い。平日だけで見ればかなり良い線まできていると思う。朝の時間帯と、普通ならばオフピークとなる日中の時間帯の利用も多い。通勤、通学で使う方と、日常的に買い物や病院にでかけるといった方たちが多い。また、割合的にいくと高齢者、シルバーパスの割合が他の系統に比べても非常に高い。データとしても、皆様にお返ししたいと考えている。次回の会議の中ではそれらデータを使って議論もしたいと思っている。

< 会長 >

先ほど東京都交通局から路線の重複する可能性があるといった話もあったため、今説明頂いたように、交通局の方も曜日別とか時間帯別とか利用者別の細かな状況といった、同じようなデータを準備して頂いて、一緒に議論できると良いと思う。

<会長>

次第(3)のその他について、事務局から説明をお願いします。

<事務局>

さくら02系統の拡大についての内容である。第4回会議で議論した内容である。同じ資料を本日用意しており、それが参考資料1であり、停留所の候補地である。

昨年度具体的に調査し、運行に関する簡易的な需要の予測もしている。今後の会議では、そのあたりも話していきたいと思う。これから各警察署、警視庁本庁と協議をさせて頂いて、指導頂く中で、安全性が高いところをバス停留所にふさわしい場所として選定したうえで、地元と調整に入りたい。

さくら02系統は、平成17年度にさくら01系統運行開始当初から、すぐに運行して欲しいと多数意見頂いている。毎年地元の方から「区民の声」としても、お話を頂いている状況が続いている。また、一部のエリアから請願書に近い形の御署名といった要望まで頂いている状況の中で、区としてできることを、まず行っていこうということで、京成バスと相談させて頂き、どのくらいのレベルまでいけば逆周りに着手できるかという議論を10年近く続けてきたところである。現在、さくらは利用率が非常に増えてきているため、かなりいい線まできている。第7回くらいの会議から本格的な議論になると思うが、しっかりとした下地を作していきたい。

参考資料2の汐入さくらの車両変更も、ほぼ同時期を目指してやっていきたい。

現在の日野ポンチョは、33人乗りの小型バスである。中型サイズにすれば1.5倍から2倍の運送量に増える。汐入さくらのルートは非常に広い道路、再開発をしたエリアであることから、そのような場所ならではの運行体系を築いていく必要があるかと議論を進めてきた。京成バスに相談したところ、お客様が乗りきれない部分を考慮して、検討に入ってもいいのではないかという話をもらっている。是非こういった形をとって、地元の方に公共的なサービスを拡充していきたいという想いである。

都バスはもう一回りくらい大きいものを導入しており、都バスよりは小さいもので検討している。どのような車種になるかはまた、京成バスと話をしてからである。今年度末に向けて詳しい議論に入っていければと思っている。道路上を今まで走っていたバスが大きくなるので、道路管理者・交通管理者からも何か御意見など頂けたら大変ありがたいと思っている。

<会長>(大森)

ご指名ございました、道路管理者さん、交通管理者さん、何かありますか？

<委員>(川原)

さくら02系統の拡大で、荒川区役所の停留所が明治通りに設けられると思うが、都道の歩道に整備する場合、交通量が多いが問題ないのか。

次に、同じ02系統の南千住図書館からコツ通りに行くところが結構狭い。行きと帰りで

すれ違うときに通れるか。

3 点目、汐入さくらは 01 系統と直通便があったが、中型化に伴い無くなるのか。

<事務局>

1 点目の区役所前の停留所は、第六建設事務所とどの場所が適正か、これから協議していくところである。今までも都道にバス停を作るときは、簡単な方法で、できるように調整を進めてきた経緯があるが、今回もそのような形になると思う。

また、都営バスのバスベイがあるが、そこから少し離れたところに停留所を設けたいと考えている。都営バスが 4 ルート入ってきていて、お客様がそのバス停留所を目指して都営バスを使われるため、すみわけといった部分で独立したバス停留所を設けるべきと考えている。これもまた、明治通りの交通量の時間当たりの状況と大型車も多いため、その状況、都バスのダイヤの状況を見つつ、こういった停留所の設置ができるか検討していく形になると思う。

コツ通りに向かう^{すさのお}素盞雄神社の狭いところに関しては、現行の道路幅員上は、恐らく行けると考えている。ただし、すれ違いの影響は、まだ見ることができていないのだが、ダイヤを調整して、そこですれ違わない工夫をするというのが回避策としてあると考えている。逆周りが増えればトータルして運行本数は増えるため、どの辺ですれ違いができるのか、南千住駅にはバスロータリーがあるため、そこでの調整の仕方もある。そこら辺の検討が必要であると思う。

直通便が今まであったことについては、無くす方向でいる。さくら 01 系統ルート上に大体 15 分に 1 本のペースで運行している中に、1 時間に 1 本あたり直通便を入れている。

例えば前に発車しているバスの 3 分後に直通便が発車したりしている。健全性からするとあまり良くない。直通の要望もあったため、そのような運行もしているが、健全化をまず図るという目的に合致するよう検討すべきと考えている。汐入さくらは中型化による運行、さくらも独立的な運行をして分ける必要があると考えている。さくら 01 系統の直通便は無くなるが、逆周りが入ることで、トータルして本数は増えると考えている。このようにパッケージで考えていかななくてはいけないものであり、交通の施策ということで、政策的に考えていくという流れを汲んだものである。

<会長> (大森)

その他に何かありますか。

<委員> (後藤)

今年、川の手祭りが汐入で行われて、すごい人出で良かったが、さくらを増便したりしているのか。

すごく混んでいて、車椅子ではとても乗れる状態ではなかった。私たちのような電動車椅子の人は南千住駅までバスに乗車せず行ってしまう感じだった。待っててもあとにしてくれと言われてしまう人がたくさんいるので、汐入での川の手祭りのときは、どのくらい増減しているのか教えて欲しい。

<事務局>

今回の川の手祭りでは、京成バスにも協力してもらい、人員整理に職員を出してもらっている。バスは、汐入さくらだけではなく、さくらも増便した。全部で13～15便増やした。それでも人が並んで、盛況であった。営業所にあるバスを全部出してもらったが、それでも乗り切れなかった。

都バスの南千住営業所にも協力してもらい、増便して頂いている。さくらだけでは全然対応しきれないため、都営バスの協力が非常にありがたかった。観光振興課という川の手祭りの所管課も感謝していた。ありがとうございました。

<会長>（大森）

特定のイベントのときは、需要が増えますので、良くして頂いているということですね。他には特にございませんか。

それでは本日の議事は以上で終了となります。本日の意見等考慮して、特に町屋さくらの運行改善に関しては早急な対応を図る必要があると思いますので、事務局に調整を図って頂いて、次回の会議でお願いします。

<事務局>

皆様ありがとうございました。先ほどのスケジュール表に書いてある部分もあるが、本日町屋さくらの運行改善を含めた今年度の予定等、頭だしとさせて頂いた。今後は運行事業者や関係機関と今日頂いた課題等を綿密に協議させて頂いて、7月の頭くらいまでには町屋さくらの運行改善について、まとめていきたいと考えている。会議の日程は、8月中旬から下旬くらいを予定している。詳細は文書等でお知らせする。スケジュールが立て込んでいるため、御協力願います。本会議は、国土交通省の地域公共交通会議のガイドラインによって、公開となっている。議事内容等、ホームページ等で掲載する。

<会長>

では、以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。

第5回荒川区地域公共交通会議 出欠状況一覧

委員名簿				出欠
学識経験者	会長	東京大学 大学院 工学系研究科 都市工学専攻准教授	大森 宣暁	出
関係行政機関	国	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官	関根 肇	代理
道路管理者	東京都	東京都 建設局 第六建設事務所 管理課長	二瓶 国利	出
	荒川区	防災都市づくり部 施設管理課長	大木 浩	出
		防災都市づくり部 道路公園課長	川原 宏一	出
交通管理者	警視庁	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理	渋谷 泰明	代理
		警視庁 荒川警察署 交通課長	蛭坂 隆	出
		警視庁 尾久警察署 交通課長	木下 定雄	代理
		警視庁 南千住警察署 交通課長	永田 和美	欠
運送事業者団体	事業者	一般社団法人 東京バス協会 常務理事	二井田 春喜	出
		一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 専務理事	藤崎 幸郎	欠
一般乗合旅客自動車運送事業者		東京都 交通局 自動車部 計画課長	眞子 武久	出
一般乗用旅客自動車運送事業者		京成バス(株)取締役	木下 良紀	出
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体		一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 荒川区内事業者代表 (大日本自動車交通株式会社代表取締役社長)	海田 正則	代理
		東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長 (東京交通労働組合自動車部長)	福田 智	欠
区 民	町会	荒川区町会連合会 会長	木内 輝男	欠
	団体	NPO法人荒川区高年者クラブ連合会副理事長	長谷川 敏男	欠
		荒川やさしい街づくりの会代表	後藤 俊子	出
行政執行機関	荒川区	総務企画部長	北川 嘉昭	欠
		区民生活部長	高岡 芳行	欠
		福祉部長	谷嶋 弘	欠
		防災都市づくり部長	松土 民雄	出
		防災都市づくり部参事 都市計画課長	松崎 保昌	出
事務局	荒川区	防災都市づくり部都市計画課長	平野 興一	
		防災都市づくり部都市計画課施設計画担当係長	白井 巧	
		防災都市づくり部都市計画課施設計画担当	長野 博一	
		防災都市づくり部都市計画課施設計画担当	小山 丈晴	