

第 2 回

板橋区交通政策基本計画策定委員会

平成 3 0 年 1 2 月 4 日 (火)

南 館 4 階 災 害 対 策 室

○岸井会長 おはようございます。12月に入りまして、きょうは随分暖かいですが、だんだん冬が近づいてまいります。

きょうは第2回の基本計画策定委員会ということで、お手元の議事次第にございますとおり、また資料も結構分厚く出ておりますので、要領よく説明していただいて、なるべく討論の時間をとって進めていきたいと思っております。

それでは、議事次第の上のほうから順番に進めてまいります。

まず最初が、「計画策定スケジュールについて」ということで、再確認でしょうか。よろしくお願ひしたいと思っております。

○都市計画課長 それでは、交通政策基本計画策定スケジュールにつきまして、資料1に基づきましてご説明を差し上げたいと思っております。お手元の資料と同じものを前方のスクリーンにも投影させていただいておりますので、どちらか見やすいほうをごらんいただければと思っております。

まず、資料1でございます。

表面の「（1年目・平成30年度）」という面をごらんいただきたいと存じます。

こちらでございますが、策定委員会、策定委員会の専門部会、行程ということで記載させていただいております。

今年度は、本日までに基礎的な検討、データの分析・整理等、さらには前回の委員会で皆様からご意見をいただいたものに基づきまして、アンケートを実施して、現在も集計して、また分析をしているところでございます。さらに今年度におきましては、骨子案の検討を進めたいと考えているところでございます。

まず、策定委員会のスケジュールでございますが、7月30日に発足する会ということで会を取り行っておるところでございます。本日、12月4日でございますが、課題の確認と骨子案の検討ということでございまして、骨子の概要等についてご説明差し上げて、検討をいただきたいと考えております。また、3月には骨子案のまとめということでございまして、文章でまとめたものを示させていただきたいと考えております。こちらのものにつきましては、3月の時点で取りまとめをしていただきまして、4月になりますと、区の経営戦略会議のほうで意思決定していきたいと考えております。

また、専門部会でございますが、今月、12月17日に交通基盤、18日に公共交通ということで、個別の課題の検討を行っていきます。さらには、2月4日の午前中に交通基盤、午後に公共交通ということで、専門部会としての検討をしていきたいというふうに考えており

ます。こちらにつきましては、後ほどまた詳しくご説明したいと思っております。

さらに、行程の部分でございますが、先ほどご説明いたしました意見をいただくシートにおきまして、12月18日までに、本日ご発言できなかった部分も含めまして、本日の会議全体に対する意見・アイデア等をいただけたらと思っております。そのいただいた部分を取りまとめさせていただきますして、1月の後半から2月にかけて、取りまとめたものを皆様に送らせていただきまして、意見をいただきまして、骨子案の意見をいただく機会として取り組んでいきたいと思っております。そちらの部分も取りまとめまして、3月28日の骨子案を文章で取りまとめたもののほうにつなげていきたいと考えているところでございます。

続きまして、裏面をごらんいただきたいと思います。

来年度でございますが、4月以降、案の検討・作成ということ。また、後半になりますとパブリックコメントを実施しまして取りまとめさせていただきます上で、平成32年度になりますが、5月、6月あたりに印刷物としてつくり上げていきたいと思っております。

策定委員会におきましては、6月に案の検討、9月に案のまとめ、12月に案の委員会としての取りまとめの決定をしていただきたいと思いますと思っております。

さらには、策定のための専門部会を平成31年度については3回ほど開催していきたいというふうに考えているところでございます。

少し足早にお話しさせていただきましたが、策定のスケジュール等につきましては以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○岸井会長 前回、7月30日にやらせていただいて、そのときには板橋区をめぐり交通の基礎的なデータをご紹介いただいて、これから区民の方にアンケートをしたいということで、アンケートの内容についてもご審議をいただきました。8月から二月ほどかけて、そのアンケートを実施し、きょうは後ほどアンケートの集計・結果が出てまいります。このご意向と基礎的なデータの分析を重ね合わせて、大きな方向性を出していきたいということだと思います。

きょうは、その骨子案の検討ということで、後ほどまた中身をごらんいただくということでございます。

できますれば、3月末には一旦、骨子のまとめをして、来年度は具体的な施策づくりして、入っていきたい。

以上でございます。

何かご質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

恐縮ですが、議事をとっている関係で、お名前を先に述べて、お願いします。

○いわい委員 区議会議員のいわい桐子です。よろしくお願いします。

スケジュールについて確認したいのです。

この計画を策定する過程で、住民の方がこの計画について意見を言う機会がパブリックコメント以外にはないのかということが1つ。

それから、私は都市建設委員長として今回参加しているんですけども、議会のほうにこの計画が、いつ、どのように報告されるのかということについて、スケジュールを確認させてください。

○岸井会長 2点ですね。いかがでしょうか。

○都市計画課長 まず、区民の方というお話でございしますが、今回、計画の策定段階から本会議体に町会連合会、商店街連合会、産業連合会、観光協会、PTAの連合会、福祉のまちをつくろう会のように、区民の代表の方に多くご参加いただいておりますし、区民の公募委員の方にもご参加いただいている点を踏まえまして、この委員会をもちまして、一定の区民の方からのご意見を計画に反映できると考えているところでございます。

ホームページ上でも策定委員会の終了後に資料の公開、資料等のご意見をいただいている部分についてのご説明と、また、ご意見をいただけるようなしつらえにしていきたいと考えているところでございます。来年度にはパブリックコメント等も実施しますので、その中で、また考えていきたいと思っているところでございます。

また、区議会につきましては、今回、都市建設委員会の委員長さんにご出席いただいておりますが、来年春先に一度ご説明差し上げまして、その後、策定段階で2度ほどご説明をしていきたいと考えているところでございます。

○いわい委員 そうすると、1つは、区民の意見をというところでは、当然、代表の方々がいらっしゃるんで、計画の意見交換の視点としてはあるんですけども、私も実際に今回、全部読んでみると、非常に重い計画だなと思ったんです。ほぼ、生活全般にかかわる計画だし、これを20年後にどういう交通にしていくのかということを考えた際に、住んでいる住民の方々と一緒につくるという計画にならなければ、本当に魂の入った計画にはならないのではないかなと思うんですね。

なので、あくまで代表の方々は、それぞれの団体としての視点を入れるという点では必要ですけども、住民の皆さんに、こういう計画を議論しています、皆さん、ぜひご意見をお

寄せくださいということは、もっと公開して広げてやっていかなければ、板橋区民が一緒につくる計画にならないし、そういう計画は、結局、でき上がっても、実のあるものにならないのではないかとすると、これだけ多くの方が参加して、いろいろな分野の方が参加してつくる計画なのに、もったいないのではないかというのが、すごくあります。

なので、例えば、少なくとも、骨子案がまとまった段階で、区民にこういう骨子で議論していますと周知するとか、意見を求めるとかという機会が私は必要なのではないかということ。

この間、こういう計画ものをつくるときに、区民の皆さんから言われているのは、全部、形ができ上がってからご意見くださいとなるんだけど、多くの方が高齢者の方なので、膨大な資料を見て、それに対するパブリックコメントって、上げづらいよという意見が非常に出ているんですね。なので、本当はこのアンケート結果はこうでしたという段階でお知らせしてもいいくらいかなと思っているんですけど、もう少し区民の皆さんに返して、双方向でつくっていくようなスケジュールにならないのかなというのは要望です。

もう一つ、議会への報告なんですけれども、私も代表で出ているんですが、私自身が議会で報告する立場にはないので、区としてこの問題をきちんと、少なくともアンケート集計をやりました、こうでした、課題はこうでしたぐらいのことが報告されるといいかなと思っています。現状で言うと、板橋区議会は3月で最終議会を終えてしまうので、本当はそれまでに一度、議会にこういう段階ですという報告をしていただきたいと思います。

○岸井会長 最初のほうはご要望でしたが、最後はかなり具体的に、3月にまでにという形で、いかがでしょうか。

○都市計画課長 スケジュール上の話で検討させていただきたいと思いますが、少なくとも、都市建設委員会の皆様に一定の内容としてのお伝えはしたいと思っております。よろしく願いいたします。

○岸井会長 では、議会とは日程調整していただいて、ご連絡いただければと思います。

基本的に資料は公開しているわけですね。ホームページ上には出ていると理解してよろしいですか。

もし何かありましたら、ホームページでごらんいただきたいということをお伝えいただきたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、中身に入ってまいりたいと思います。

議題の２番です。アンケート結果についてのご紹介をいただきたいと思います。

○パソコン（谷浦） 本日、資料２－１と資料２－４について説明させていただきます。資料２－２と２－３につきましては、全てのアンケート結果の単純集計をまとめた参考として、適宜ごらんいただければと思います。

スクリーンを使いまして、こちら側から説明させていただきますが、資料もお配りしておりますので、適宜そちらをごらんいただいて、見やすいほうをごらんいただければと思います。

まず、資料２－１でございます。

こちらなんですけれども、基本的に、７月30日の第１回委員会でアンケートの実施を説明させていただきました。その区民アンケートと来訪者アンケートの調査結果、基礎集計結果をまとめたものでございます。こちらの概要を説明させていただきます。

まず、振り返りになるんですけれども、１ページの一番最初の調査概要といたしまして、区民アンケートにつきましては、満16歳以上の区民の在住者の方々に対して８月から９月にかけて行っております。

最終的に、こちらですけれども、委員会のほうでは最初3,000票とお伝えしておったんですけれども、回収率などを鑑みて、最終的に4,000票を配布しまして、目標の1,000票以上回収というところを超えて、1,310票回収しております。こちらは郵送でアンケートを実施しております。

一方の来訪者アンケートですけれども、こちらも満16歳以上の区外の居住者、主によく板橋区に来られる都道府県として、東京都、神奈川県、埼玉県の居住者の方々を対象にWEBアンケートを行っております。また、こちらに関しましては、ある程度、板橋区に来訪される方ということで、何らかの交通手段を用いて月１回以上、板橋区に訪れる方を対象にWEBアンケートを行いました。こちらにつきましても、目標の1,000票回収というところで確保しております。

調査結果につきまして、２のほうで、ある程度まとめさせていただいたんですけれども、グラフと並行して説明させていただきたいと思いますので、２ページ目からごらんいただければと思います。

こちらについては、要所をご説明させていただきます。

まず、アンケートでは、どのような手段で区民の方、ないし区外の方が板橋区内に移動し

ておるのかというところ、その交通手段に対してどのような課題を感じておるのかというところをアンケートを行いました。

2 ページの「(1) 交通手段別の課題」について、順にごらんください。

こちらはグラフで示させていただいております。マトリックスのような形になっております。

こちらに関しましては、基本的に、その交通手段に対して、利用するに当たり、どれだけ満足しておるのかという点と、その項目に対して、どれだけ重要視しておるのかという点を相関を見るような形で、3 ポチとしてまとめたようなグラフになっております。

こちらなんですけれども、右下あたりにいくものに対しましては、満足度が低く、かつ各区民の方、アンケート対象者の方が重要視しておるような項目とご理解いただければと思います。

一番最初の徒歩についてなんですけれども、こちらは区民の方も来訪者の方も、どちらも歩道の幅に対して改善のニーズを感じておるというような結果になりました。

次に、自転車のほうに進めさせていただきます。

自転車に関しまして、利用状況としましては、ページの左下をごらんいただければと思うんですけれども、区民の方々は約6割使われておるというところに対しまして、来訪者の方々は約3割というような結果となっております。

右上をごらんください。先ほどと同様に、マトリックスのような形で課題をまとめさせていただいた際に、自転車についても、特に区民の方は道路の幅に対する改善ニーズが高いような結果となっております。

次に、ページの中段以降、下部をごらんいただいて、自動車の利用状況の課題について、ご説明させていただきます。

自動車に関しましては、利用状況は区民の方も来訪者の方々も同じように4、5割というような結果となっておりまして、ほとんどの方、約8割、9割の方が自家用車を使われておるような結果となっております。

課題についてなんですけれども、こちらは区民と来訪者で少し違う傾向が出ておりまして、区民の方は車道の幅に改善ニーズを深く感じておりまして、一方の来訪者なんですけれども、渋滞時の混雑状況、道路の混雑状況について改善ニーズが高いというような結果が出ております。

3 ページに進めさせていただきます。

3 ページにつきましては、タクシーの利用状況であったり、課題についてでございます。

タクシーに関しましては、まず、利用状況なのですが、区民の方のほうが約4割、5割というような結果が出ておる一方で、来訪者の方は、約1割程度の現在利用なんですけれども、サービスが改善された場合は利用したいというような結果が、約3割の方々が選んでおるということで、潜在的ニーズがあるのではないかと考えられております。

一方、課題につきましては、区民、来訪者、どちらも、自宅近くであったり目的地付近でのタクシーのつかまえやすさというところに対して、改善ニーズが高いという傾向が出ております。

次に、バスのほうをごらんいただければと思います。

ページの左下です。こちらはまた利用状況などを出させていただきます。

利用状況に関しましては、同様に、区民の約6割の方々が使われておるということに對しまして、来訪者で利用しておる方は約3割程度なんですけれども、こちらもサービスが改善された場合は利用したいというようなところは、区民に対して来訪者のほうが割合として多い傾向が出ておる結果となっております。

次に、ページの右上をごらんください。先ほどの課題のマトリックスでございます。

こちらは特に区民の方々のほうで傾向が出ておりまして、満足度で不満とを感じるものが多いようなところとして、バス停環境ですね、屋根であったり、ベンチの設置などといったところに対して、今のところ不満を感じておるような結果が出ております。

最後に、交通手段別としまして鉄道サービスというところで、ページの右下をごらんください。

こちらですけれども、こちらはページの一番右下に対してごらんいただきますと、区民の方も来訪者の方も、不便とを感じる駅はどのような場所になりますかという結果をまとめさせていただいたものが、こちらの棒グラフ、区民と来訪者という形になっております。こちらはそれぞれに対して不満が出ておるような傾向でございます。

次のページの右上に進んでいただきますと、その不満とを感じる理由です。こちらにも記載させていただきます。

こちらに関しましては、区民も来訪者も同様の傾向が出ておりまして、駅前広場がないであったり、鉄道とバス、タクシーとの乗りかえ、接続というところに対して不便を感じておるという理由を選択しております。区民の方については、バリアフリー対応というところに対しても、理由の一つとして挙げておるような傾向がございます。

以上が交通手段別の課題となっております。

次の（２）で「今後、区に求める取り組み」というところはどのようなものですかというところを説明させていただきます。

こちらに関しましては、区民の方々に対しましては、子育て世代であったり、高齢者の方々の移動の安心・安全性の向上を求めているというような傾向が出ております。

また、もう一点としましては、災害に強い交通環境の実現というところを目指していくべきではないかというような結果が得られております。

一方、来訪者としましては、また２点違った傾向が出ておりまして、こちらは道路網の整備の推進というところ、にぎわいや交流を支える広場の充実というところで傾向が出ております。

区民以外の来訪者なんですけれども、その方々が板橋区への来訪ニーズでどのようなものがあるのかというところで、（３）、ページの下をごらんください。

こちらに関しましては、現状の来訪目的、グラフに出させていただいておるとおりなんですけれども、このような来訪目的も持ちつつ、板橋区が今後、交通が便利になればもっと訪れたいと思いますかというような質問を問いかけた際には、９割の方々が便利になれば板橋区に来訪したいというような結果が出ております。

最後、ページの右側をごらんください。こちらは、路上駐車に対して不便とを感じる場所というところをアンケートでまとめたような結果となっております。

こちらに関しましては、区民、来訪者ともに、駅周辺というところでの路上駐車に対して不便を感じておるというような結果が挙がっております。

以上がアンケートの結果概要となっております、１ページに今後の分析方針を書かせていただいております。こちらに関しましては、ごらんいただければと思うんですけれども、基本的に今回、ご説明差し上げたものは単純集計をさせていただいたものとなっております。今後、区に求める取り組みでございましたり、個別の具体的な政策課題について検討する際に量的に組み合わせて集計させていただいて、分析を進めていきたいと考えております。

続きまして、アンケートの結果についてと、資料２－４のご説明も続けてさせていただきたいと思います。資料２－４に関しましては、地域区分（案）についてということで出させていただいております。

そもそも、なぜこちらが必要なのかというところで、一番最初、左上に書かせていただい

たんですけれども、お手元の資料をごらんいただければと思います。

こちらは、類似する交通特性を持つ地域ごとにアンケート分析を行いまして、地域別の課題を抽出するであったり、地域別の交通課題を踏まえて、協働の具体施策に反映するところを考えていきたいと考えて、こちらをつくっております。

1 番の「地域区分の検討方針」につきまして、フローのような形で書かせていただいております。

基本的に、お手元に本日、机上配付されております板橋区都市づくりビジョンにおいて、既に地域区分というものがあるんですけれども、そちらと区民アンケート結果から駅勢圏というものを出しまして、そちらを重ね合わせて、どのような地域区分がよいのかというところを改めて検討するような流れでやっています。

こちらのページ、表の右側ですけれども、出させていただいておりますのは板橋区都市づくりビジョンで定められております地域区分となっております。8 区分におよそ分かれておるような形でございます。

こちらはいろいろと、その地域活動であったり、コミュニティのまとまりというところも踏まえて設定されておるところから、結構、重複箇所があるような形となっております。

今回の地域区分を適用する上で、こちらなんですけれども、もちろんいろいろな要素が合わさっておりますので、交通特性というところを考えたような、それに特化したような地域区分と用語を少し検討すべきではないかというところであったり、重複箇所があって、いろいろと分析をしていく上で、重複した課題が抽出されるおそれがあるというところで、改めて検討したものが、裏のほうで、検討の過程を進めております。

次に、裏をごらんください。

こちらは、先ほど申し上げた区民アンケートに基づく駅勢圏の検証というところでまとめさせていただいた図です。こちらは町丁目別に分けさせていただいたんですけれども、各町丁目でアンケートの回答をした人を母数に、そこから最寄り駅は何ですかというのを別途質問させていただきまして、その割合を図のように表示させていただいております。色分けは、最寄り駅は何か、同じところに対して塗らせていただいております。

こちらはおおよそ、都市づくりビジョンと同じようなエリア分けが見られるんですけれども、例えば、こちらの徳丸八丁目は本来は高島平のほうなのかというところはあったんですけれども、アンケート結果からは東武練馬を使っておるというような、少し都市づくりビジョンとは違うような傾向が、例えば蓮根三丁目であったり、西台一丁目というような

ところで出ておるような傾向でございます。

最後、右側をごらんいただきまして、以上の都市づくりビジョンの考え方と駅勢圏の考え方も踏まえまして、エリア分けを重複なく行った結果というところを示させていただいております。こちらは案ではございますが、今後、地域別に課題を抽出という形で分析を進めるに当たっては、このようなエリア分けという形で進めていきたいと、現在のところ考えております。

ご説明に関しては、資料２－１と２－４は以上になります。

○岸井会長 資料の２－２とか２－３で特にご紹介するところはなく、資料３……。

○パシコン（谷浦） 今回、資料２－１のほうを使ってしまったので……

○岸井会長 それに集約されているから、見ていただければ大体わかるということによろしいですね。

それでは、今、アンケートの基礎集計と、これはまだ区の合計になっているので、これをさらにもう少し分析するような地域区分をして集計していきたいということだと思います。

交通ですので、どの駅をお使いになっいらっしゃいますか、というのを基礎にして駅勢圏を考えて、従来からのまちづくりの地域区分と重ね合わせて、近い形ですが、重複がないようにしたのが今の裏側の案ということだそうです。

ここまで、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。

○いわい委員 何点か伺いたいんです。

これはさらに細かく分析されるということなので、そこで出てくるのかなとは思ったんですけども、駅ごとに不便を感じるというのと理由が、どこの駅がどういう理由なのかは今の段階ではわからないんですが、今後の細かい分析ではわかるようになるのかということ。

それから、満足度や不便感と最も重要だと思う項目が違う項目が非常に多いという印象を受けているんです。これはあくまでもアンケート調査なんですけど、今後の計画でいうと不便感、満足度で出ているものが１番の項目と、最も重要と思う項目は必ずしも同じではない項目が多いんですよね。計画にどう反映していこうと区は考えているのかということ。

それからもう一点。調査で、災害に強い交通環境というのは、今回の調査でどういうことを求めているのかがどこまでわかる中身だったか。つくったときのことを覚えていないので、災害に強いって、結構、幅広い視点だなと思っているんだけど、計画に反映する

上では、区民が求めている災害に強い交通というのとは何なのかがわかるのかということ。

もう一つ最後に、その他という意見が、結構びよーんと大きい項目があるんですけども、その他の記述についての特徴がわかるといいなと思っています。それから、自由記述のところも、特徴がわかるといいなと思っています。教えてください。

○岸井会長 4点ほどご質問がございましたが、いかがでしょうか。

○パシコン（谷浦） それでは、それぞれ説明させていただきます。

まず1点目、駅ごとに不便な理由が、自治体、もしくはほかのかというところなんですけれども、こちらは、もちろんわかるようにとらせていただいておりますので、例えば、特に不便だと感じるような駅に対して、どのような理由かというところは、結果としてまとめて資料として出させていただければと考えております。

2点目、満足度と重要度。それぞれ異なる指標となっております。それぞれ結果が違うものをどのように考えるかというところなんですけれども、現時点では、もちろん満足度、不満だと感じるような、課題だと感じるような項目というところ、あとは課題かどうかを感じるかは別として、重要かどうかというところを今回、掛け合わせていただいて、優先順位を考えるときに、あのマトリックスで、一番右下の、どちらも高いというところ、満足度、不満と感じて、かつ重要というところが一番優先的かなと。その次に、不満とを感じるのか。それとも自由度が高いかどっちかというところは、適宜、各項目を見てどちらにするかというところを決めなければいけないかなとは考えておるんですけども、基本的にどちらの項目も高いような結果が出ておるというところの項目について、重点施策などを考えていければいいのではないかと考えております。

3点目、災害に強い交通環境の実現というところ。もう少し具体的にどういうところかということで、鋭いご指摘でございました。ただ、アンケートで、それ以上、ではどのような災害なのかというところを把握しておるわけではないんです。

自由回答、自由記述のほうで、例えば積雪時の交通など、というような答えは得られておるんですけども、回答数も少ない中で、それをどういうふうに捉えていくかというところは要検討と、こちらでも考えております。

最後に、その他であったり、自由記述の特徴というところ、おっしゃるとおりでございまして、今、自由記述、例えばバスに対しての意見が多いのか、タクシーに対しての意見が多いのかというところはまとめさせていただいて、資料2-2であったり、資料2-3のほうに出させていただいております。さらにどこが必要なのかというところは、例えば、

より重点的に見たいところについて、そちらの、その他であったり、自由記述を参考にできればというふうに分析を進めていきたいと考えております。

以上です。

○都市計画課長 すみません。少し補足よろしいでしょうか。

先ほどの満足度とか重要度につきましては、今ご説明していた分析と合わせまして、区のほうのほかの政策とも調整しながらやっていくことが出てくると思いますので、そういう方向も分析をする中で対応等を考えていきたいと思っております。

災害につきましては、板橋区のほうで、安心・安全ということでいろいろ取り組みをしておりますけれども、基本的には、通行できる道路が整っているということが一番重要だと思っていまして、それが避難道であったりとか、消防活動につながる、または、延焼防止等の確保につながりますので、その辺の視点も踏まえて取り組んでいきたいと思っております。

○岸井会長 よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見、どうぞ。

○五十嵐委員 まず、今お話しをいただいた方は区の方なのか、コンサルの方なのかということと、それから、例えばバスのところを見てみると、運行間隔とあります。そうすると、例えば行き先が同じだとしても、本数が多いところのほうを皆さん使う。重要視しているとか。

例えば、板橋区はりんりんGOをやっていて、今は1台ですけれども、そういうところにいろいろなことを、これから考えていくきっかけになるのかなと思いながら見ていたんですけれども、そういう、区内のりんりんGOとか一般の企業さんがなさっているバスとか、両方に今回の資料を使っていくのかということところがもう一つです。

それから、来訪者の方と区民の方で、例えば駅にしても使いづらいというのでしょうか、課題があるなという駅が違っていたりして、そこがどこで、そうやって違ってくるのかというところがどこからわかるのかということ。

また、例えば来訪者の方は、来訪理由として、魅力的な飲食店や商店街があるからということなんですけれども、これができればどこなのかがわかると、それぞれの駅に力を入れられるのかな、特異性を持たせることができるのかなと思ったんですけれども、それについては、特に行き先みたいところは調べてはいないのでしょうか。

○都市計画課長 まず最初に、説明されたのは、今回協力をいただいていますパシフィックコ

ンサルタンのアンケートの調査・分析をメインで担当しております谷浦さんになります。
紹介がくれまして、申しわけありませんでした。

○パシコン（谷浦） 3点の質問について、ご説明させていただきます。

バス、一般とりんりんGOと、今回、コミュニティバスも全て含んでバスという形でアンケートをとらせていただいておりますので、こちらはどちらも対象に考えておるところでございます。

そちらの切り分けなんですけれども、必要に応じて使ったバス停なども聞いておりますので、こちらは必要に応じて、そこを分析させていただいて、切り分けなどは行っていくというような流れかと考えております。

2点目の駅の課題について、区民と来訪者の方々と課題とを感じる駅が異なるというところなんですけれども、どちらも理由としては、駅前広場であったり、鉄道の乗りかえはしづらいなどというような傾向は出ておるんですけれども、ただ、いわい委員さんのほうでもご説明させていただきました、各駅の不便だと感じる理由というところを組み合わせで考えさせていただいて、まずは各駅の課題というところの傾向を捉えるというようなことかと。こちらは区民と来訪者、どちらもそのような形かと考えております。

最後に、来訪目的。具体的にどんなところなのか。どこに訪れたかというところに関しては、まず、この方々、そこが限定的に絞れるわけではないんですけれども、例えば目的である方向というのでも考えられはするんですけれども、基本的にはどこに対して、ここが魅力的な飲食店、商店街があるからここに来るというような細かいところまではアンケートでは、今回は把握しておらないような形にはなっております。

○岸井会長 よろしいでしょうか。

今のように、これからアンケートの集計をさらに重ねますので、こういった観点の集計はできるのかとか、ぜひしてほしいとか、そういうご要望もお受けしたいと思いますので、いかがでしょうか。

どうぞ。

○大島委員 産業連合会の大島でございます。

根本的なところをお聞きしたいんです。このアンケートの中で、いろいろなことを考えられていると思うんですが、最終的にどういうふうにしたいとか、何が目的なんだとか、そのゴールがないと、我々も議論していてとりとめのない議論になってしまうと思うんです。

最終ゴールを何にしたいのか。骨子をまとめることなのか。それとも、案をつくることな

のか。その案をどうしたいのかというところをもう一度お聞かせいただけないですか。
我々、ここら辺で何をやりたいのかわからないね、という話になっているので、そこを一点、お聞かせください。

○岸井会長　そもそも、この全体の委員会が話しているところについて、もう一度、ご説明いただきたいと思います。

○都市計画課長　まず、板橋区では交通政策に基づきます基本的な計画というのは、今まで持ち合わせておりませんでした。そういう中で、都市づくりビジョンを昨年度つくり上げたところでございます。その中で、総合的な交通政策の推進、また、公共交通の利便性の向上ということを掲げて、交通政策全般に関する方向性のある程度定めていきたいということになっているところでございます。

それらに基づきまして、前回の、最初の会でもご説明差し上げたところですが、今回の委員会の中では、後ほど審議していただきます区の交通に関する基本的な理念とか目標、または、基本方針、方向性などを示していくことで、こういうことを皆様のご意見をもとにつくり上げていくことで、今後とも、問題とか課題の解決・解消に向けて道筋を立てていきたいと考えているところでございます。

課題の解決とか解消の道筋を立てるためにも、今回、いろいろデータを整理させていただいて、アンケート等を実施させていただいて、施策を検討することで、それぞれにおいて短期的に可能なもの、また中期的に可能なもの、またさらには長期的な区分に分けて考えていきたいと思っております。

また、これらを決める中で、区として、おおむね今後20年間の交通政策に展開していくことができればと思っております。

ただ、何分、今まで持っていなかったものを新たにつくりますので、今回、いろいろなご意見をいただいて、少なくとも体系をうまく整理することによって、次のステップに移りやすいようなものということ考えているところでございます。

よろしく、お願いいたします。

○岸井会長　はい、どうぞ。

○大島委員　大島でございます。

そうだとしたら、これは最初に申し上げるべきだったのかもしれないんですけども、骨子をまとめるのに、3回ぐらいでまとめるというのはどうなのでしょう。まとめられると思いますか、皆さん。いかがでしょうか。

○岸井会長 では、スケジュール感について、もう少し考えたほうがいいのではないかというご意見ですね。

○都市計画課長 区としては、一定の部分をお出ししつつ、まとめていきたいと思っていました、今回、説明させていただきまして、この委員会で意見をいただく部分と、きょうも何時間もとれるわけではございませんので、また、後日、意見の送付をいただいて、それをまとめたものを1月の後半から2月にかけて一度送付させていただきまして、それに対してまたご意見をいただいて、その部分を踏まえまして、3月に一定の骨組みをつくらせていただきたいと思いますところでございます。

○岸井会長 趣旨がどんなものかというのを後で用意しますから、そのときにまた見ていただいて、この程度の内容なのかとか、もっと深くやらないと骨子にならないとか、多分、いろいろ出ると思いますので、ひとまずご意見を……。

○大島委員 大島です。

もう一つお願いがあるんです。お願いというか、お聞きしたいんですが、先ほど、区割りのご説明がありましたね、1から8までという。区割りの説明をされている中で重複している部分がありますよ、というところでもいいんですが、どうしても、公共交通の中で一番重要視されるのは鉄道だと思うんですよ。

鉄道って、板橋区の中で一番大きいのは、都営三田線と東上線ですよ。その真ん中にあるところって、何もなくて、皆さん、とても不自由されていると思うんです。これは絶対にアンケートの中に反映されていなければいけないと思うんですけれども、そこの部分が余り反映されてないように思えるんです。これをどういうふうに解決していくかということを議論していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○岸井会長 アンケートの集計で、もう少しできますよね、きっと。

○パシコン（谷浦） 今のご指摘を踏まえまして、その観点から、今後の方針、分析をする際に推計を進めていければと考えております。

○岸井会長 どうぞ。

○岡村副会長 岡村です。

今、大変重要なお指摘で、若干細かい話になりますが、これは1,300票でかなりあるように思われるんですが、駅から離れたところの地区の一つ一つのマスでいったら、そんなに数はないので、地区別に分析といっても、そんなにいいデータがとれるわけではないというスケール感の調査は、もうわかって最初からやっているというところなのです。

地区別は、もちろんきょうご提案いただいたのでやるんですけども、例えば駅から1キロ以上離れたところと、かなりまとめてしまうというような形で、上手に数を取りながら、駅の近くと駅から離れたところでは課題がどうも違いそうだねということの分析とか、いろいろできますので、これは1,300票とはいいいながら、かなりちゃんとしたアンケートだと私は思っていますので、そういうことで、ぜひ反映をしていただければと思っています。また、そういうのも可能だと思いますので、余りご心配にならなくてもいいのかなという感じも同時に私は思います。

○岸井会長 アンケートの集計をどういうふうにするか、途中でまたご指導いただいて……。

1,300という数字はどう判断するかなんですが、郵送で32%の方から回答をいただいているというのは高い数字だと思います。2割とか2割5分ぐらいが、どこでやっても普通の回収率なので、3割以上の方が郵送で回答していただいているというのは、結構、関心が高いのかなと私などは感じています。そこから何を見きわめるかは、これから少し分析を深めていただきたい。

ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

○萱場委員 商店連合会の萱場です。いつも大変お世話になっております。

これを前もって読んでおけというので、私、一応、両方見させていただきました。いろいろ考えさせられることがいっぱいあったのです。ということは、ただ単に、これを見てくればいいものなのかどうなのかと、まず思ったことですね。

私は現実には、自転車で区内を結構移動しております。皆さん、どの程度ご存じかわかりませんが、車で移動している方は、道路がどういう事情なのか、意外とつかめていない。例えば、極端なことを言うと、板橋って意外と坂が多いんですよね。その辺をどういうぐあいに捉えているかと私は見たんです。

交通機関といえども、同じですが、第一に自転車に乗って移動しまして、道路事情といいますか、アンケートに出っていますが、かなり悪いですよ。その辺、土木部なんかどのようにずっと今まで見ていたのか。逆に、僕はそれを知りたい。行政の監視というか、区議会議員の方に逆に僕は言いたいぐらいなんです、本当は。かなりあちこち傷んでいる道路が多いです、今は。今、人口が多いところに行ったら、その辺は直しております。その辺はわかるんですけども。

もう一つは、今、大島委員が話したように、個々に考えますと疑問を持っていることが多

いわけでございます。その辺をどこまで掘り下げてやれるのか。

私がもう一つ言いたいのは、ここでは、交通、交通と言っていますが、区としては全体に、いろいろなことを今やろうとしています。その中で史跡公園の検討会に私出ていますが、そういう中で、区内をどういうようにして来訪者を移動させて、便利な方法で見ていただくようにするかという論議をしているわけです。これは当然、交通という問題が大きいわけですよ。それだけに、そういうものを含めた論議というのが必要ではないかと思うのです。

これだけ見たのでは少しわかりづらい。たまたま、私はいろいろなところに出させていただいていますから、そういう中で、ああやったり、こうやったり、論議されています。言えなれば、区内の横の連絡といたらいいんですか。その辺を踏まえて、連携をとりながら論議していただければと思っております。

よろしく願いいたします。

○岸井会長 何かお答えになりますか。

○都市計画課長 トータル的に考えた場合ということだと思います。

史跡公園のことが今、具体例に出されたので、区のほうでは、史跡公園と申しまして、区の今後の将来を担うような形で重要な位置づけをしているところがございます。そちらについて、どういう形で、地域の回遊性も含めて取り組むかということについては、この中で一定の部分までは書けますが、横のつながりと先ほど言いましたけれども、そちらの部分とも連携しないとできない部分が多くあります。

また、サイン等についても、歩く場合であっても、どういう形で歩いていけば、いい観光コースという言い方はないんでしょうけれども、観光コースみたいな形で受けるかとか、そういうことも含めて検討している部署もあります。

おっしゃっていただいた部分を踏まえまして、交通政策の中に取り組める部分と連携する部分をしっかり考えた上で、今後とも計画づくりに取り組んでいきたいと思っています。

○岸井会長 交通というのは、いろいろな活動の要因等がどうしても出てきてしまうので、区がさまざまにお考えになっている政策のそれぞれに当然関係が深い。ですから、本当に何をやりたいのかという全体のシナリオと、今回の交通計画を通して調べていただくもので、交通だけが一人で歩くわけにはいかないと思いますので、また、その辺の合理的なご意見をいただければと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

○五十嵐委員 最後、五十嵐です。

今回、シェアサイクルというところも新しく項目として入れていただいて、これはありがたいと思ったのですが、そのシェアサイクルと、もう一つタクシーがつかまえやすいかどうかというのがあるんですけれども、今はそれこそ、ネットで呼んでというのもあります。そういうのはシステムなのかとも思うんです。

なので、今、こういうシステムができ始めていますけれども、例えば、これからもし、こういうシステムがあったら便利になるのではないかとか、何かそういうアイデアというか、要望というか、そういうのも探っていくと、20年後のお話なので、これからどんどん技術も発達していくんですけれども、そういう部分もつくっていくと、ゆとりというか、幅が出るのかなと思いました。

○岸井会長 ありがとうございます。

交通網技術が今、大きく変わりつつあります。日本は余りありませんけれども、U b e rでも乗り合いタクシーみたいなのが、各国ではもう既にかなり普及しています。それから、M a a Sというのですか、いろいろなサービスを統合したアプリがあって、それを見ると、バスで行く場合、タクシーで行く場合とか、いろいろなケースが一遍に出てくるとか、いろいろな新しい技術が動いていますから、どこまで区でやれるかという問題はありますけれども、将来の新しい交通の動きも見据えて、ぜひビジョンをつくっていきたいと思います。ありがとうございます。

どうぞ。

○佐藤委員 観光協会から来ました佐藤と申します。よろしくお願いします。

この地域区分案について、少し意見をさせていただきたいと思うのです。

この地域区分を拝見しますと、実は観光協会なんかでも観光名所みたいなものをいろいろ区の中で分けているんですけれども、ぱっと見た感じ、非常にイメージに近いなという感じがしたんです。

ただ、地域を分けるという点であれば、その地域特性というか、そういう形で分けられると思うんですけれども、今回、交通政策という視点で考えますと、やはり、先ほどからご意見がありましたように、例えば区民なんかの場合ですと、人が集中するところというのは、公共の交通機関、特に東上線と三田線の駅周辺に人が集まったり、また、自宅に帰ったりとかといった動きが、人の動きの中では基本なのかな。

バスというのは、今回、余り視点に入れていないという話だったんですけれども、そういうふうに考えると、地域を交通政策の中で分けていくというところでいうと、私の意見として言わせていただくと、東上線と三田線の線路を挟んで1キロというか、徒歩5分圏内と言えば、左右500メートル圏内とかと、それ以外の地域というところでかなり特性が違うと思うんですね。生活圏が全然違うと思うんですよ。

特に駅周辺というのは商業集積なんかも多いですし、飲食店なんかも多いですけども、それ以外のエリアというのは、ほとんど人が住んでいるだけで、買い物に移動するぐらいの用途しかないようなエリアとか、あとは、先ほどの2本の鉄道の間のエリアとか、そこから離れた埼玉県の境のエリアだとか、そういうところと駅周辺のエリアというのは全く地域特性が違うと思いますので、ぜひともそういった視点も入れていただいて、ただエリアを分けるというだけではなくて、そういったところでも交通行政というのは大切だと思います。

以上です。

○岸井会長　ありがとうございました。これもよくある意見に近いです。

区域区分については、鉄道の駅に着目して、どの駅を使っていच्छるかという部分のツールなので、いろいろなご意見があったとおり、別の視点で捉えると違う区分になりますよね。

例えば、小学校区、中学校区で交通安全を守るんだといえ、そういう単位で物事を見なければいけないので、きょうは多くの区民が鉄道を使っていच्छる、鉄道を大事にするというのは、日本にとっても、東京にとっても、板橋にとっても、当然、皆さん思っていच्छると思うので、そのことを実現するために駅からの区域を多少無理当てすることにしていく。駅に近いところと遠いところでは違うのではないかというご意見もあったので、少し違う集計をやってみましょうという話だと思います。多分、先ほど出てきた政策によってはまた違う区域区分で集計してみるというのは出てくるんだろうと思いますね。これは少し進んでから、また議論させていただきたいと思います。

おおむね半分ぐらい時間が過ぎてしまったので、ひとまず次の骨子のほうに入らせていただきたいと思います。

また、アンケートも、もしご不明があれば、そのときにご発言いただければよろしいと思うので、資料の説明を先にさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○都市計画課長　それでは、資料3に基づきまして、ご説明を差し上げたいと思います。

これは本件の骨子（案）の概要等になります。

資料は、資料３のＡ３判の横使いのもの。また、参考資料の１というＡ４の縦使いのものが１枚紙、さらに参考資料２ということで、Ａ３の横使いの８ページものを使いましてご説明差し上げたいと思います。

今回の交通政策の骨子の案は、先ほどいろいろご意見をいただいておりますが、根幹となる部分でございますので、ご説明差し上げたいと思います。

まず、１枚目でございます、本計画の位置づけということでございます。項番１でございます。

交通政策基本法に基づく交通政策基本計画や、また、板橋区のあるべき姿を示しております板橋区基本構想、板橋区基本計画2025というものがございまして、そちらを踏まえまして、先ほど少し触れてきましたが、板橋区都市づくりビジョンというものを初めとする区のいろいろな計画がございます。そちらのほうと整合・連携を図りながら、区の交通政策の全般的な部分の方向性を定めていきたいと考えているところでございます。

項番２のほうに進んでいきたいと思います。本計画の目指すところでございます。

こちらは、公共交通に乗って、歩いて、住んでよし、人が主役の交通都市を目指していきたいと考えております。

結果として、板橋区の基本構想、基本計画で目指しております「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち、この点を板橋区としても目指すということでございますので、こちらのほうに向かっていきたいと考えております。

また、次の丸ポチのところでございますが、「少子高齢化」というところのくだりでございます。区の特徴といたしましては、鉄道、バスなどの公共の交通利用が大半を占められておりまして、今回、先ほど説明したアンケート等におきまして、子育て、高齢者世代の移動の安心・安全、人のことでございますが、こういうところに大きな関心がありました。

その一方で、シェアサイクルの話が先ほど出ましたが、自転車に対する満足度というのが一番低いような状況でございます。

そういうことを踏まえまして、これらの社会情勢に伴いまして、近年では、歩行者・自転車空間の重要性が再認識されていて、自動車を中心とした交通から、人を主役とした交通への転換を目指していくというふうに考えています。

続きまして、２つ目の丸ポチの「また交通」というところでございますが、板橋区として

は、成り立ちといたしまして、川越街道や中山道などの街道を中心に宿場町として発展してきました、さまざまな目的を持つ人々の往来によって成り立ったまち、また、そういうにぎわいによって、いろいろな文化が発展してきたと認識しております。

このようなことを受けまして、地区の重要な要素であるそういう部分を踏まえまして、交通に係る施策等につきましては、日常的に利用する区民の皆様を初め、また、行政機関、交通関係事業者の方たち、皆さんが連携して協力して取り組む必要があると考えております。

このような取り組みを、今回「交通まちづくり」と呼びまして、交通に起因するさまざまな課題をそこに暮らす人たちとともに解消していくことを目指しております。

右側に移っていただきまして、交通まちづくりについてでございます。

交通まちづくりとはということでございまして、従来の交通にかかわる施策や事業ということです。これは鉄道から500メートル、さらにはバス停から300メートルの範囲外の人たちをフォローするような形で、コミュニティバス等でございますが、公共交通の施策等の検討を考えているところでございます。

それらを基本といたしまして、子育て・福祉・観光・環境分野などを、下の図も後ほど説明しますが、9つの分野を連携することで、人の活動を支えるための基盤となるようなプラットフォーム、環境づくりの役割を目的としていきたいと考えております。

これらのことを目指しまして、板橋区の基本構想の、将来像を目指しつつ、交通の基本理念（案）を掲げ、区民を含む多くの主体者の参加と協働を基本として、交通にかかわる施策や事業が他分野と多角的に連携するような相乗効果、これはクロスセクター効果と最近言われていますが、発揮することを目的としています。

その下の段でございますが、交通の基本理念の案をもとに組み込んでございまして、3つの基本目標を定めたいと思っております。

1つ目の目標といたしましては、さまざまなライフステージにおいて、安心・安全に移動でき、暮らせるというものでございます。こちらは、公共交通を走らせるための交通の基盤の強化と考えております。

また、目標2でございますが、多様な交通手段により、誰もが快適に移動できる。これは公共交通の利用の促進ということを考えております。

3つ目の目標でございますが、魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていくということでございまして、こちらにつきましては、駅を中心の商店街、また、ものづく

り産業、医療であります、大学等々を踏まえまして、交通のまちづくり、区民の参加を
いただいて、環境の展開も含めまして、目標の3と考えております。

その下のところに丸い円がありますが、これは車の車輪をイメージしておりまして、1から9までの基本計画2025をもとにした、交通の側面を考えて、わかりやすいように再整理している9つのものにつきまして取り組みを進めたいと考えているところでございます。

続きまして、参考資料1に移っていただきたいと思います。今ご説明しました9つの分野のイメージでございます。

今回実施しましたアンケートをもとに、またパーソントリップ調査等を踏まえまして、9つの分野と交通にかかわる施策、また事業のクロスセクター効果を発揮することで、将来的に得られる身近な効果の事例ということで、参考資料1、A4判の縦使いの1枚紙のものでございますが、そちらのほうに少し例示というか、書かせていただいております。

少し読み上げさせていただきます。

まず、「子育て・教育分野」ということで、「ベビーカー等を押していても負担なく移動できる」、「子育て世代や子どもの通学においても安心して移動できる」、「鉄道やバスに乗降しやすい」、「バスを待つ環境が整っている」、「通学路が安全である」等でございます。

また、「福祉・介護分野」でございますが、「高齢者の方でも自転車等に乗って移動しやすい」、また「高齢者や障がい者の方が負担なく移動できる」、「タクシーがつかまえやすい」とか、「地域の共助により移動手段が確保されている」。このようなことを考えております。

「健康分野」につきましては、例えば「サイクリングに出かけたくなる」、さらには「徒歩や自転車、公共交通で出かけたくなる」。このようなことを考えております。

裏面に移っていただきたいと思います。

「文化・スポーツ分野」でございます。こちらは先ほども史跡公園の話がございましたが、「区の歴史や文化・芸術施設を活かした道路環境が整っている」ということでございます。

また、「観光分野」でございますが、「観光客が訪れやすい、回遊しやすい」、「鉄道やバスなどの公共交通の行き先がわかりやすい」、「観光スポット周辺に外国人を含め、誰が見ても、わかりやすい案内板が整っている」等でございます。

また、「商業・産業分野」でございます。こちらは産業の中に商業が含まれますので、あえてわかりやすいように表記はしているところでございます。「商店街で買い物を楽しみ

ながら安心して移動できる」、「物流拠点周辺や駅・商店街周辺の荷捌き環境が整っている」ということを目指したらと考えております。

「環境分野」につきましては、「車に頼らず」、公共機関でございます「鉄道やバスに乗って目的地まで行ける」、「自転車や車をシェアして、目的地まで到達することができる」等でございます。

また、「防災・危機管理分野」でございます。先ほど少しご説明しましたが、「災害時でも安心・安全に通行できる道路が整っている」。これは、避難路でございましたり、消防活動ができたり、延焼防止効果の確保ということもあります。

また、「都市づくり分野」でございますが、「都市生活を支える道路空間が整っている」、「人が歩きやすい歩道空間が整っている」、「駅前広場が利用しやすい」、さらには「地域の交通手段が充実している」、「都心・副都心や広域交通拠点へのアクセスが便利」である。

このようなことを分野分けしてございます。こういうことが身近な効果として発揮できるような形で目指していきたいと望んでいるところでございます。

続きまして、もう一度、資料3のA3横使いのものでございます。戻っていただきまして、2ページ目でございます「本計画の体系」というところでございます。

こちらは、基本理念といたしまして、「乗って、歩いて、住んでよし、『人』が主役の交通都市 いたばし」、「～みんなでめざす交通まちづくり～」ということ掲げていきたいと思っております。

こちらの「基本理念を踏まえた目標」ということで、3つの目標を上げさせていただきます。後ほどもう少し詳しく説明させていただきますが、基本理念と基本理念を踏まえた目標を皆様といろいろ議論させていただきまして、一緒に共有しながら考えていきたいと思っております。

その右に「目標を実現するための基本方針（例）」、または「施策の方向性（例）」という形で書かせていただいておりますが、最初の基本理念と基本理念を踏まえた目標を踏まえまして、基本方針、基本施策の方向性というところにつなげていきたいと思っております。これもまた後ほどご説明を差し上げたいと思っております。

続きまして、3ページをお開きいただきたいと思います。

先ほど「基本理念を踏まえた目標」ということで、「基本理念」の隣に書いてあったと思いますが、大きく、この3つの目標を考えていきたいと思っております。

「様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる」。これは具体的にどうということかということ、概要ということでもとめさせていただきます。

中段でございますが、「このような区の地域特性や交通に関するアンケート調査結果を踏まえると」というところでございます、「子どもや子育て世代、高齢者、障がい者等を含めた様々なライフステージにおいて、安心・安全に移動でき暮らしを支える交通基盤を強化していくこと」を考えております。

さらに少し下がっていただいて、安全に生活が送れるように、交通基盤を強化していくことも考えています。

その下にあります「＜区の現状・ニーズ＞」については、記載のような形でございます。

続きまして、目標２の「多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる」ということでございます。

「＜概要＞」のところがございますように、先ほどの話でございますが、鉄道がない環状方向につきまして、自動車利用率が非常に高い現状でございます。

このようなことを踏まえまして、少し下がりますが、「また」の下、３行目でございます。「多様な交通手段により、区内外の拠点間や拠点周辺において、区民や来訪者を含めた、だれもが快適に移動できる環境をめざしていく」ことを２つ目の目標に考えているところでございます。

続きまして、隣の右側でございますが、目標３「魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく」ということでございます。

「＜概要＞」のところの６行目、７行目のところでございますが、「交通に起因する様々な課題をそこに暮らす人たちとともに解消していく『交通まちづくり』をめざしていく」ということございまして、「『板橋区都市づくりビジョン』においても、多様な主体が参画するまちづくりを掲げていることも踏まえ」とございますが、両方合わせまして、「魅力的なまちを支える持続可能な交通環境を継続的に、つくっていく必要がある。」と考えているところでございます。

「＜区の現状・ニーズ＞」につきましては、記載のとおりでございます。

続きまして、参考資料の２、Ａ３横使いものをごらんいただきたいと思います。

足早に話をしているふうでございまして、申しわけございません。Ａ３横使いものでございまして、「各目標に関する基本方針（例）について」というところでございます。目標を議論していただくために、必要な部分でございますが、ご説明させていただきたいと思

います。

まず、目標１の「様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる」ということをございます。

基本理念の中の区分を捉えますと、「『人』を主役とした交通」ということを主体にしていきたいと思っております。

このような中で考えますと、アンケートの結果等を踏まえまして、少し下の黄色いところでございますが、基本目標１－１というところで、「都市生活を支える交通基盤の強化」ということになります。

丸ポチの３つ目でございますが、前の２つを踏まえまして、「高齢者や子育て世代を中心に、多様な都市生活を営むだれもが安心・安全に移動するために必要な道路、駅周辺施設などの基盤強化を図る。」ということが目標になると考えております。

右のところには、アンケートの結果等を記載させていただいております。

続きまして、２ページに移っていただきまして、右側の基本方針１－２でございまして、「災害に強いまちをめざした交通基盤の強化」というところでございます。

丸ポチの２つ目のところでございます。こうした事態を避けるということで、災害の際でございますが、「緊急輸送道路における都市計画道路の整備、道路の無電柱化、鉄道の連続立体交差化など災害に強いまちを支える交通基盤の強化を図る。」ということでございます。

それらのことに基きますと、緊急車両の通行でございますとか、火災時の多様な機能を含めた都市計画道路の整備というところにつながるものでございます。

続きまして、３ページに移っていただきたいと思います。

こちらは目標の２、「多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる」ということでございます。

少し下の緑のところでございますが、基本理念の中から抽出しますと、「自動車を中心とした交通からの転換」ということを考えております。こちらを目標として考えているところでございます。

右のページに移っていただきまして、基本方針につきましては、２－１というところでございますが、「区内外の拠点間における公共交通の利便性向上」ということでございます。

丸ポチの２つ目で、「区民や来訪者が地域間交流において快適に移動できるように、区内外の拠点間における公共交通の利便性向上を図る。」というところにつながっていくもの

でございます。アンケート結果等を踏まえましても、そのようなところにつながっていくものでございます。

続きまして、4ページに移っていただきたいと思います。

4ページの左側のところでございます。基本方針2-2「拠点周辺における徒歩や自転車等による回遊性向上」というところでございます。

丸ポチの3つ目で、「拠点周辺の商業施設や観光施設等を快適に移動できるように、徒歩や自転車による回遊性の向上を図る。」ということでございます。こちらを方針として考えていきたいと思っております。

続きまして、右のページでございます。基本方針2-3「地域のニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実」ということでございます。

丸ポチの3つ目で、「区民が生活拠点や鉄道駅に快適に移動できるように、地域のニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実を図る。」ということでございます。こちらアンケート等で導かれるものでございます。

続きまして、5ページに移っていただきたいと思います。

5ページで、目標3「魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく」というところでございます。

基本理念の中では、「みんなでめざす交通まちづくり」ということになりまして、目標の3となっております。

右のページに移っていただきまして、これを作成していくためには、基本方針の3-1でございます「みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進や『もてなし』への貢献」ということでございます。

丸ポチの1つ目のところでございますが、「各主体が過度な負担なく支え合う交通の実現」ということ、「計画段階から協力・連携を図る。」ということになっております。

また、丸ポチの2つ目でございますが、「外国人観光客を始めとする来訪者に対するもてなしへの貢献を図る。」ということを考えていきたいと思っております。

続きまして、基本方針3-2でございまして、「環境に配慮した交通への転換」ということでございまして、丸ポチの1つ目の「公共交通や自転車の利用促進、交通手段のシェアの促進、新技術の導入促進など」、環境の提言ということでございます。

さらには、「公共交通や自転車の利用促進、カーシェアリングの推進により、環境面のみならず、健康寿命延伸への貢献も期待される。」ということについても取り組んでいき

いと思っておるところでございます。

6 ページ以降は、先ほど来、上位計画などでお話しした部分と、第 1 回の委員会でご説明しました交通に関する現状と課題等についての資料になります。

前後してしまって申しわけございませんが、今ごらんいただいています資料とは別の資料 3 のほうに戻っていただきまして、資料 3 の 2 ページをもう一度お開きいただきたいと思います。

資料 3 の 2 ページのところに、基本理念ということで掲げさせていただいております、それを踏まえた目標ということが、目標の 1・2・3 ということになります。目標の 1・2・3 を実現するための基本方針ということで、今、事務局のほうで例としてつくらせていただきました資料の部分で、基本方針 1－1 から基本方針 1－2、2－1、2－2、2－3、3－1、3－2 と挙げさせていただいております、それを実現するための「施策の方向性（例）」というところでございます。先ほど、何人かの委員の皆様からご意見をいただいた部分を施策に反映させていこうと思います、このような例示してあることを整えていくようなことになっていくと考えております。

今回、時間を大分節約してご説明差し上げたところでございますが、基本理念を踏まえた部分、基本理念を踏まえた目標の部分为本日、ご議論いただきまして、一定の共有をさせていただいた上で、目標を実現するための基本方針の例、施行の方向性の例にさせていただいている部分を踏まえまして、1 月の後半には皆様からいただいた意見をもとに資料をまとめまして、送付させていただきまして、またご意見をいただきながら 3 月につなげていきたいと考えております。もう少し議論が必要ではないかというご意見も先ほど来いただいておりますが、このような考え方で進めさせていただければと思っておるところでございます。

説明は雑駁でございますが、以上になります。

どうぞよろしくお願いいたします。

○岸井会長 それでは、骨子（案）の概要並びに説明をいただきましたので、ご意見をいただくと思うのですが、確認なんですけれども、今ご説明いただいた骨子（案）というのはどこまでを指しているんですか。

基本方針は「（例）」で、施策の方向性も「（例）」と書いてあるんですけれども、それは骨子（案）ではまだないということですか。

○都市計画課長 最終的には骨子になりますので、3 月以前にまとめる際には、そこまで行く

形になります。

ただ、きょうは、今回の会議の時間もございますので、基本理念の部分と基本理念の目標というところの、一定のご意見をいただいて、まとめさせていただけたらと思います。

基本方針の部分と施策の方向性の部分が、何か例示とかがないと施策のほうにつながっていきづらいと思いますので、そこまで今回書き上げて、ご説明を差し上げたところでございます。

よろしくお願いいたします。

○岸井会長 最終的には、3月の目標はどこまでですか。施策の方向性ぐらいいきますか。

○都市計画課長 はい。施策の方向性の部分をもう少し文章を書き上げまして、例示する部分を……。本当に骨格的な、見出し的な言葉だけですので、その部分を書面化して皆様にお示しさせていただきたいと思っているところでございます。

○岸井会長 それでは、少しご意見をいただこうと思います。

今、お話しいただいた資料3の1ページ目のところに図がございまして、先ほど来ご意見もありましたが、各分野のさまざまな施策と交通は連携しているんだという話があって、この車輪の絵の9つの分野というのは、板橋区基本計画2025の中で、この9つの分野は規定されていますので、その9つの分野のことが書いてあるということですね。

○都市計画課長 9つの分野につきましては、交通にわかりやすい形で少し分担を変えているところがございますが、大きくはそのようなことでございます。

○岸井会長 つまり、板橋区基本計画2025というのがあって、それを交通の面で見ても、何か交通の中で整理をしてみると、こんなことになるのか。そうすると、大きく9つに分けて書いてもいいんですけども、3つぐらいの目標にしてはどうかというのがきょうの説明。

3つのうち1つは、誰もが安全・安心ということ、もう1つは誰もが快適、そして、3つ目が誰にとっても魅力的な持続可能な交通。そういう大きな3つの目標を立てて、それで先ほどの9つの基本方針に交通分野から資するものをつくっていかうということだと思えます。

今のように、一くくりにというか、3つにくくってしまうことについて、それを標榜するために基本理念があったほうがいいだろうということで、「乗って、歩いて、住んでよし、『人』が主役の交通都市 いたばし」というキャッチフレーズをお書きになった。これは、区長さんがおっしゃったんですか。「東京で一番住みたくなるまち」ということを思い描くと、こういうふうな交通があったらいいのではないか。それが先ほどの9つの分野の関

係でいくと、3つぐらいの目標にくくって整理したらどうかというご説明だと思います。

ここままで一旦ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。

○いわい委員 いわいです。

議論の方向性をまとめていただいてよかったと思うんですけども、ただ、先ほど意見があったスケジュール感に戻りますけれども、たった3回でこれだけの骨子をまとめるのかという意見は、私も賛成です。正直言って、この目標1だけで1時間とってもいいぐらいの中身だなと思うと、本当に足りないと思っています。

基本方針や施策の方向性はあくまでも例示だということなんだけれども、おおよそこういうイメージなんだろうと考えると、どういうイメージがあってこの目標1・2・3なのかとなっていくし。まず、きょうは大体、3つのくくりでというのがどうかということなんだけれども、この詳細なものを詰めていったら、最終的に1・2・3ではないんじゃないのかという話で、またもう一回戻って検討するぐらいのスケジュール感が本当は必要なのではないかと私も改めて思いました。そんなわけで、そのスケジュールについては私も先ほどの意見に賛同したいと思っています。

あわせて、その上で、この計画の骨子なんですけれども、理念のところの「乗って、歩いて、住んでよし、『人』が主役」という視点は非常に大事なかなと思っています。ここで自動車を中心とした、交通から人を主役とした交通への転換を目指すという考え方には、私は非常に魅力的な方向性だとは感じています。

問題は、それが本当に基本方針や施策の方向性にどうやって生かしていくのかということが、実は大事なのではないかなと思っているので、この基本理念で全体に貫いてもらいたいというのがあります。

その上で目標の1・2・3でいいかどうかというのは、正直、悩みます。いいですとなかなか言い切れないというのは、基本方針や施策の方向性が非常にわからない中で、イメージが湧かないというのがあります。

この基本方針・施策の方向性だけを見ると、言いたいことも、聞きたいことも山ほどあって、1時間あっても足りないぐらいなんですけれども、どこから確認したらいいのかと思っています。

1・2・3の話だけで言うと、私は目標2番が1にきたほうがいいのかと思っています。3つでいいのかどうかということについては、まだ疑問があります。

ただ、理念でいうと、「乗って、歩いて、住んでよし、『人』が主役」ということを貫くということから考えると、目標１は、どちらかというと、交通基盤の大きな話、それから災害対策の基本方針１－２のほうは、既に今ある区の計画が並んでいるという印象なんです、正直言うと。

むしろ、アンケート結果等を見ても、日常生活の利便性がどれだけ向上するのかということのほうに区民の関心は高いのではないかと私は思うので、目標２が先にきたほうがいいのではないかと考えています。

それと、目標１の災害なんですけれども、今言ったように、何か資料があちこちいつてしまうのでわかりづらいと思うんですけど、「基本方針（例）」という参考資料２の２ページの「災害に強いまちをめざした交通基盤の強化」というところを見ると、先ほども言ったように、緊急輸送道路だったり、無電柱化、連続立体交差という、今ある計画が並んでいる感なんですよ、どうしても。

どちらかというと、さっき災害のところで、アンケートでは詳細がわからないというのは、だから、気になったんです。区民が目指す災害に強い交通って何なのかということがわからないので、今ある例示を見ても、区の都道の大きい道路をどうするかという話よりも、例えば自分の身近にある避難所に避難の物資が届くまでの道路が一体どうなるのか。緊急輸送道路って、大きい道路が整備されても、そこから避難所までの細い生活圏の道路は本当に安全に通れて、災害後、すぐに避難物資が避難所まで来る、その道路網はどうなっているのかということについては、わからないわけですよ。国や東京都の大きい計画だけではなくて、板橋区で交通政策をつくるということが重要なのだと思うのですね。

なので、その中でさらに、これは災害に強いというのが災害後だけなのかという問題もあるんですけど、災害後でいうと、こういう安全対策をつくりましょう、こういう安全な交通網をつくりましょうという視点が、私は計画の中に必要なのではないかなと思うんですけども、そこがよく見えないんです。

あと、公共交通で言うと、災害後、一番気になったのが、いつ、どれだけ早い時期に公共交通が復活するのかということなんかも、利用している方からすると関心事なのかな。公共交通が復活しないと仕事にも行けない、何もできないということになるので、そういうことはどうなるのかとか、災害後に特化した計画になるのか。それから、災害が起きるまでにできる予防対策を強化した計画になるのか。災害に強いと言った場合に、予防と災害後と、両方の視点が必要なのではないかなと思うんですね。

その辺が、大きい国や東京都の計画から、さらに板橋区のさっきの地域別も含めて、細分化した災害に強い町で交通網という、何が一番必要なのかということが、今の例示案でも見えないわけです。

災害に強い町で、アンケート集計ではその中身がわからないということなので、今後どうやってこの計画に区民の関心事と必要なことを盛り込んでいくのかということが必要だなと思っています。

言いたいことがいっぱいあって時間をとってしまうので申しわけないんですけども……。とりあえず、目標１・２・３については、そういう意見です。細かい例示の部分でいうと、ほかにも言いたいことはいっぱいありますが、とりあえずここで終わります。

○岸井会長 少し皆さんのご意見をいただいてから、またまとめていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

○萱場委員 萱場です。

今、いわい委員のほうからいろいろ言っていただきました。私もずっと考えていたんですけども、わかりづらいですね。大変失礼な言い方ですけども、美辞麗句を並べたことは事実なんです。その間に、現実はどういうことを目指したいとか、そういうことを入れてくれたほうが論議しやすいのではないかという気がするんです。それが何となく抜けているような感じがして、何を言っているのかなというような気をしているんです。どこまで言っているのかもわかりづらいというか、その辺を私は感じたのですが、皆さんの意見をお伺いしたいと思っています。よろしくお願いします。

○岸井会長 現状分析と、これとをもう少しつなぎ合わせたらと思うんですが、ほかの皆さんのご意見はいかがでしょう。

どうぞ。

○五十嵐委員 私が一番気になったところなんですけれども、やはりわかりづらかったのがとてもありまして、ここから何を言っていけばいいのかなというのはありました。

例えば、目標３の中の基本方針３－１のところで、「みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進や『もてなし』への貢献」とあって、これだけ見ると、「みんなでつくり」というところは自助とか共助の部分なんですけれども、そこにまた何か「もてなし」と出てくると、あれっ、何か自分たちであれするのに、自分たちをもてなすのみたいな。後を見ると、観光の部分でのもてなしなんだなということはわかったんですけども、これだ

け見ると、1つの文章の中に方法があっちにもこっちにも行っていてわかりづらくて、自分たちをもてなすのかなとか、勘違いしてしまうような感じがしたんです。

ただ、私としては、「みんなでつくり、育み」というところは、これから本当に必要になっていくのかな。与えられたものを、ただそれを利用してというのではなくて、みんなで協力していくことがこれから必要にはなってくるのかなと思ったので、その部分は評価したいと思いました。

ただ、それと観光だとか、区外の方からとか、海外の方々へのもてなしと一緒に書いてしまうとすごくわかりづらくて、理解ができないかなと思いました。

○岸井会長 ありがとうございます。

3-1のところがわかりづらいということでしたね。

ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

○大島委員 大島です。

基本理念のところで、「乗って、歩いて、住んでよし、『人』が主役の交通都市」とあるんですけども、私、産業連合会から来ているので、我々の会員のことを考えると、働く人たちはどこにいるのかみたいな、産業ってどこにあるのかな。これは商連の方々も一緒だと思うんですけども、そういったところは、どこにいるのかというのが見えてこないのが1つです。

もう一つ。先ほど来、いわい委員が目標の話をされていましたが、この目標一つ一つって、何か最終的に同じことを言っているのではないかな。

3つあるんだったら、三角形になって、どこかでつながっていなければいけないのに、何か同じところで同じ方向を向いているのではないかな。そこがあって、これでは基本理念とは言えないのではないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

○岸井会長 他の皆さんの意見もいただいきたいと思います。

どうぞ、ほかの方もご発言ください。

○大島委員 僕は、区の方にもお聞きしたいんですけどもね、そこら辺は。

○岸井会長 全般で。今までのご意見は全部一遍総括して答えていただこうかと思います。

ほかの方は特に今のところご発言なくてよろしいですか。

それでは、これまでのご意見について、区のほうで何か思うところがあれば、ご発言いただきたいと思います。

○都市計画課長 ご意見ありがとうございます。

あわせてお答えさせていただきます。

まず、人を主役にさせると何が変わるのかということを考えていく必要があると思いました。

今回、9つの分野と交通を連携させることで得られる身近な効果が記載されておりまして、歩きやすい歩行空間が整っていれば、車に頼らず、バス、鉄道に乗って目的地に行ける。または観光客が訪れやすい。回遊しやすい。高齢者や障がい者の方が負担なく移動できる。子育て世代では、子どもの通学においても安心して移動できるなど、こういうことを、人を主役ということで考えていきたいと思っておりまして、こういうことを今回、骨子に入れさせていただいているところでございます。

また、駅までのネットワークをつくっていくことによって、区民の生活に大きく影響してくると思っております。アクセスの悪いエリアから、または環状部のアクセスの悪い部分等もございまして、このようなところを、目標1の交通基盤の強化というところと、移動の快適性、目標2のところに。

先ほど、方向性がみんな同じ方向に向かっているのではないかとこのところでございますが、内容といたしましては、交通政策を進めていこうということなので、同じ方向に向かっています。一定の部分をつまみつつ、考えをまとめていこうと思っております。それが先ほど、最初に説明しましたクロスセクター効果ということで、先ほど言った9つの分野の部分で1つの分野だけで切り切れる部分ではございませんので、全部が連携して進んでいくことになりますので、そういうことを踏まえまして、一定のところにとり着けると思っています。

大きくは、基盤と利便性と土地利用を踏まえた交通まちづくりということで、大きく3つの目標にさせていただいております。

目標2のほうが先に来たほうがいいのかというご意見もございましたが、この順番は、絶対にこれにしないといけないわけではございませんので、その辺は皆さんにご議論いただいた部分、また、ご意見をいただいた部分を踏まえまして、文言についても、この言葉を私たちはつくらせていただいておりますけれども、この言葉でないと目標が達成できないわけではございませんので、その辺のところについてはいろいろご意見をいただきながら、適切な言葉に変えていけたらと思っております。

また、「『もてなし』への貢献」というところでございますが、今回、この言葉をあえて

入れさせていただいておりますのは、魅力的な町を支えるのは持続可能な交通環境をつくっていくために、区民だけではなく、区へ訪れる来訪者の方たちにも交流とにぎわいの創出ということで公共交通の利便性が図れると考えております。そのために、先ほど説明を差し上げましたけれども、区の宿場町というか、街道を中心として発展してきた歴史もありますので、そういう点をうまく活用して、もてなしへの貢献を図っていきたいと思っております。

ここに一緒に書いてあるので、誰のことかがわかりづらいということでございますが、その辺は、もう少し的確な言葉に変えさせていただきたいと思っております。

「みんなでつくり」というところの「みんな」でございますが、公共交通を日常的に利用している区民の方も含めまして、きょうお集まりの皆様、行政機関や交通関係の事業者さんを交通管理者さんという言い方をすると、そういう分け方になりますけれども、先ほどご意見もございました、働く方も含めて、みんなで交通環境をつくっていきたいと考えておりますので、全ての利用される、活動される人たちのことを全て考えてつくっていきたいと考えているところでございます。

基本方針の詳細な部分でございますが、これにつきましては、先ほどの説明でもございましたが、今後、時間をかけてつくり上げていきたいと思っております。時間をかけるというのは、会議を何時間も開いてという形でいけるところではございませんので、一定のスケジュールで、今回、2年間でこの部分を皆様の協力のもとに一生懸命つくり上げていきたいと思っております。

きょうの会議体の中で意見を言っていただく部分もございますが、そのほかに、お手数でございますが、意見をいただくシートもございます。そういう中で話をしたいからお会いしたいという方がございますれば、お伺いさせていただき、ご負担にならない形でご意見等を伺うことができると思っておりますので、多くの意見をいただきながら、しっかりしたものにつくり上げていきたいと思っているところでございます。

基本理念等を入れないのかということでございますが、今回、「乗って」ということと「歩いて」ということ、「住んで」というところを前面に押し出して、「人が主役」という形で、交通については、今後大きく転換していく時期もやってくると思いますので、その辺を見据えた形で考えております。

当然、きょうお集まりの皆様は、先ほど質問がございましたが、この交通政策をつくっていただくことにかかわっていくための重要な役割の方でございますので、少し横柄な言い

方をしますと、そういう方たちを、私たちがこういうジャンルでということであまりお願いしたところがございますので、そういう方々が区を代表して、交通政策の基本計画をつくり上げていただくためにお集まりいただいていますので、今後とも貴重なご意見等をいただいて取り決めに進めていきたいと考えているところでございます。

○岸井会長 時間の関係もあるので、そういう段取りでいきますが、岡村先生からも少しご意見をいただいて、これからどういうふうに骨子案なるものを捉えていくかということについて考えてみたいと思います。

○岡村副会長 岡村です。

大所高所というよりは、一委員として、今いろいろお伺いしたようなところの感想も含めてです。

きょうはこの「基本理念を踏まえた目標」というところで、いろいろご意見が出てきたと思います。

個々のキーワードが間違っているとかというところは余りなくて、8割、9割は多分入るのかなという感じはしていますが、率直に、何かよくわからないなというところがあるとすると、基本理念というので、どんな街にしていきたいか、どんな交通像になるのかというところが、余り明確に、これだと見えない。先ほどのご説明では、車に余り頼らない街にする、移動環境にするという強いメッセージを出したように聞こえたんですけども、これが、例えば基本理念とかでは読み取れないですが、多分、そういうのが入る。包括的なんだけど、より明快な形で、あるべき街、あるべき交通の姿を書くのが、多分、基本理念かな。その上で、優勢順位なり順番を書いていくということだと、もう少し、なるほどと言っていたのかなと思いました。

基本理念は、決してこれも間違いではないと思うんですけども、キャッチフレーズとして最後にまとめるのはこんな形でもいいのかもしれないんですが、基本理念は手前のあるべき町というのが、クロスセクターってあったんですけども、交通以外も含めて、こんな町にしたいというところが見えない。キャッチフレーズが走り過ぎたところがあるんで、議論のときはもう少し野暮な言葉でもいいので、出していただいたほうが、逆に議論がしやすいのかなという感じがしました。

その上で、基本方針、方向性は、その関連で見なければいいし、もしかしたら、目標と基本方針は矢印ではなくて、多分いろいろな方向に行くような感じもするので、これはいずれ議論していけばいいのかなと思った次第です。

○岸井会長 では、私も少し意見を申し上げます。

皆さんのご意見の基本理念と、その後の目標についてわかりづらいというか、こういう文章でいいのかというご意見だと思うんです。

何となく言いたいことは、人が主役の板橋をつくっていきたいんだということは何回も繰り返しおっしゃっていて、それについては余りご異論はなかったように思います。

その後の目標というのが、安全・安心であり、快適であり、魅力的、持続可能と極めて一般的な表現なので、これも間違っていないけれども、これで板橋の交通政策なのかということについては、皆さん、やや不満がある。

そういうのをもう少しかみ砕くと、基本方針のところでは、例えば生活を支える交通基盤をつくります。それから、災害に強い交通基盤をつくります。そして、公共交通をしっかりとつくります。自転車のほうを重視します。そして、その他の交通手段も頑張る。あとは支え合っていく交通環境だとかもてなしをやりましょう。環境配慮です。この基本方針の幾つかの軸は、板橋区が本当にこれを打ち出すことが板橋区らしい交通政策なのかという意味においては、かなり大事なところなのです。今、7本とか8本ありますけれども、この辺で、こういう事項はやるべきなんじゃないかというあたりをしっかりとご意見をいただくことが、全体画像をうまくまとめるには、まとまりやすい方向に行くのではないかと。

この下の施策の方向性までいくと、これはかなり細かいことが書いてあって、先ほど申し上げた災害だって、もっといっぱいあるではないかという話になってきてしまいます。ここまで議論をしますと、まとまらなくなってしまうと思いますので、施策の基本方針と書いてあるこの辺の軸が、切り口としてこういう切り口で本当にいいのかとか、板橋らしい政策にするには何をもっと書くべきだとか、この辺のご意見をいただいとくと、それをまとめてどういうふうにするかとか、あるいは、それをかみ砕いてどういう施策に持っていくかというのが少しわかりやすくなるのかなという印象を持ったのです。

もしご意見をいただくなれば、その辺を書いていただいて、後ほどまた事務局と私どもとで別途時間をとって相談しますが、皆様にどこかでまた、あらかじめ見ていただくようなステップを踏みたいと思います。

時間的には、皆さん足りないだろうとおっしゃっているとおりで、きょうここで結論が出とは思えないので、今の基本方針あたりの軸の立て方について、ぜひご意見をいただいて、それをどう表現するか、またどうしていくかについて、事務局と私どものほうで作業しますので、それを次回までに、途中の段階でお届けできるようにしたいと思います。そうい

うことでいかがでしょうか、とりあえず。

どうぞ。

○萱場委員 萱場です。

今いろいろ伺いましたけれども、車でなく自転車で移動できる快適なまちにしたいと盛んに言われていますが、では、具体的にどういうようにやるのかということを次回、ぜひ示してもらいたいと思うのです。

私も不確定なんですけれども、長崎なんかへ行きますと、車はほとんどとまっていなくて、何でこんな建物があるのかなと見たら、自転車とか乗用車が入る建物がちゃんとあるんですよ。そこにみんな入れるようになっているらしいんですね。

きょうは、たまたま国交省の方とか都の方がお見えになっていますけれども、もしわかっていることがあったら、ぜひ意見を頂戴したいと思っているんですが、会長、いかがでしょうか。よろしくお願いします。

○岸井会長 今のは駐車場という意味でしょうか。

○萱場委員 そうです。結局、そういうものがあることによって、移動が楽だろうと思うんですよ。

○岸井会長 違法駐車をなくすための駐車場の整備であるとか、駐輪場の整備とかが必要なんだろうと。

○萱場委員 そうしないと、車を置いて自転車で移動することは不可能だと思うんですよ。

○岸井会長 何かせつかくですから、どうぞご発言があればお受けします。

駐車場の問題はあちこちで今、話題にはなっていますけれどもね。

東京の中でも、都心部でも、実は地域の駐車場はなくて、大きなものを積むときには駐車場をとるしかけになっていますので、現状においては、東京都の都心部においても、駐車場が不足という事態には陥っていないのが実態です。ですから、取り締まりをしっかりとすれば、きちんと収まるはずの台数はある。今日は東京の都心部でもそうみたいです。

これから道路空間を人のためとか自転車のために使うためには、駐車する車をどけなければいけない。あれが一番大きいんですけれども、そのためには、先ほどの駐車場の話もあるし、それから車で移動しなくても済むような交通環境をつくるというのもありますし、皆が1台ずつ持つからダメなんで、シェアして持てばいいではないかというのもあるかもわからない。いろいろな施策があるとは思いますが。その辺は、どれを板橋区で展開するのがいいのかというのは、また少しご議論いただきたいと思います。

何か、こちらのほうは全然動きがないので、こちら側の交通関係の専門の皆さん、何かご発言があればお受けしますけれども。

今回はとりあえずよろしいですか。

後でご紹介しますが、少し専門的な皆さんとは別の場で、実態を踏まえた、何ができそうかという議論をしたいと思いますので、そこでまたご発言をいただくことにしたいと思います。

時間の関係で、最後の資料が残っているので、これまでを先に説明してから、最後、ご意見をいただきますので、最後の資料説明をお願いします。

○パシコン（石渡） パシフィックコンサルタンツの石渡と申します。よろしくお願いいたします。

では、資料4をごらんいただけますでしょうか。

それでは説明いたします。

資料4、「将来交通ネットワーク検討の考え方（案）について」というものになります。

まず、「1）交通ネットワークの検討フロー」になります。

将来交通軸をもとに、目指すべき公共交通と道路交通のネットワークというものを検討していきたいと考えております。

具体的には、現況の交通流動であったり、将来増加させたい交通流動というものを踏まえまして、将来の交通の軸というものを設定いたします。

それをもとに、公共交通専門部会で公共交通で担いたい軸であったり、強化すべき軸、目指すべき将来の公共交通のネットワークといったところを検討させていただき、公共基盤専門部会におきましても、同様に、将来交通軸をもとに、道路交通で担いたい軸、強化すべき軸、目指すべき道路ネットワークといったところを検討させていただきたいと考えております。その検討させていただいた結果を最終的には策定委員会のほうへご提示させていただけたらと考えております。

次に、右半分の2）になります。「基本的な考え方」。

将来交通ネットワーク検討の基本的な考え方になりますが、自動車中心の交通から人が主役の交通となるような、回遊性の向上や町のにぎわいの創出が図れるような移動軸というものを検討してまいりたいと思います。

また、誰もが安全・安心・快適に移動や生活ができるように、区内外拠点間での公共交通の利便性向上であったり、生活拠点・鉄道駅へのアクセスの改善、拠点周辺での徒歩・自

転車での回遊性向上、さらには交通の円滑化や災害時の緊急輸送路等に資するような交通網というものを検討させていただきたいと思っております。

3) になりますが、ここからが将来交通流動の検討になります。

まず、交通政策の基本政策です。資料3になりますが、そういったものを踏まえつつ、現況の交通流動及び将来の強化したい交通流動から区の目指す将来交通流動というものを明確にしていきたいと思います。

まず、現状の交通流動に関しましては、鉄道網が充実している都心・副都心方面の放射方向の移動が多くなっているような状況でございます。

将来、強化したい交通流動としましては、誰もが快適に移動できるような交通網の形成に向けまして、環状方向であったり、区内外の拠点間における公共交通の利便性向上ですとか、拠点周辺の徒歩・自転車等での回遊性向上、また区内拠点への生活交通の充実というところを図っていきたいと考えております。

4) につきましては、将来交通軸で、(3) までの将来交通流動ですとか、各交通流動の機能分担、広域的な移動なのかとか、拠点間の移動か、拠点周辺の移動かなど、そういったところを鑑みまして、将来交通軸というものを決定しまして、公共交通網、及び道路交通網の検討基盤とさせていただきたいと考えております。

こちら詳細は3ページでご説明いたします。

2ページをお願いできますでしょうか。

2ページの図につきましては、将来交通流動の案になります。

凡例につきましては、赤い点の丸が都市ビジョンに記載のございます都市拠点でございます。ピンクの点線の丸が生活拠点、紫の大きな丸が都市機能中枢域ということで、さまざまな拠点が集積しているようなエリアでございます。青緑の丸が地域交通結節点になっております。青い矢印が現況の主な交通流動を指しておりまして、緑の矢印が、将来強化したい交通流動をあらわしております。また、オレンジ色の丸につきましては、将来のにぎわいエリアを想定しているところです。黄色い丸につきましては、将来、板橋区への来訪をふやしたいエリアというようなところを今考えております。

現況の交通流動は、パーソントリップ調査とか、国勢調査などによって鉄道が整っている都心・副都心方向の放射方向が多い一方で、環状方向におきましては、鉄道網が現状ない上に、バスでの都市拠点へのアクセス利便性が高いとは言えないような区間、例えばですけども、高島平・成増間といったところが存在しますので、自動車、自転車が多く利用

されているような状況でございます。

そのため、環状方向の公共交通網というものを強化しまして、利便性を向上させることで自動車中心の交通からの転換であったり、自動車を持たない人の生活交通の充実というものを図っていきたいと考えております。

また、板橋区への潜在的来訪者が多く存在すると見込まれております光が丘駅であったり、練馬駅、また、まちづくり事業が進行する十条駅、王子駅といったような近隣区市の拠点と、都市機能中枢域や成増駅、高島平駅、東武練馬駅、志村三丁目駅といった、区内の主要拠点とのアクセス利便性を強化することで、近隣区市から区内へにぎわいというものを取り込んでいきたいと考えております。

さらに、区内主要拠点間の交通網、板橋区内の交通網を強化することによって、にぎわいのあるネットワーク型集積都市といったものへの転換を図りたいと考えております。

さらに、都市機能中枢域は、一つの大きな周遊エリアとして考えるといったような、町や商店街の連続性というものを考慮して、拠点周辺の回遊性を向上させることで拠点周辺の徒歩や自転車の流動というものを増加させまして、将来的に拠点周辺のにぎわいの創出につながる可能性というものを高めていきたいと考えております。

そのような理由と、交通政策の基本方針を踏まえまして、将来の交通流動として、放射方向だけではなく、環状方向や区内外の拠点間、拠点周辺の交通流動の強化というものを図っていきけるような交通網を考えていきたいと考えております。

3 ページをお願いできますでしょうか。

こちらの図につきましては、将来の交通軸案になります。

凡例は、基本的には、先ほどの2 ページ目と同じなのですが、矢印の意味が少々変わっておりまして、青い矢印が区内の拠点間移動軸、緑の矢印が区外の拠点間移動軸、そしてオレンジ色の円弧を書いた矢印が拠点周辺の移動軸をあらわしております。

2 ページ目で検討させていただきました、将来交通流動と各交通流動の機能分担、広域的な移動、拠点間の移動であったり、拠点周辺の移動といったところを考慮しまして、今回、将来交通軸としまして、4 つ検討しております。

まず1 つ目が、区内外の拠点間移動軸ということでございまして、区内外の広域的な交通需要であったり、主要拠点間の連携、ネットワーク型集積都市形成に対応する区の交通網の骨格を担うような交通軸でございます。放射方向は鉄道、環状方向はバスが主に分担することを想定しております。

②の拠点周辺の移動軸につきましては、拠点周辺の回遊性を高めまして、町のにぎわいを創出する交通軸でございまして、徒歩や自転車が主に分担することを想定しております。

この図でいうオレンジの円弧を書いているものになります。

○岸井会長 すみません。時間がオーバーしそうなので、簡潔にお願いできますか。

○パシコン（石渡） はい、わかりました。

③主要生活アクセス軸ということで、さらに日常生活に近いような軸であったり、各分野からの連携軸というところを、今後、皆様のご意見を踏まえて検討していきたいと考えております。

この将来交通軸をもとに、今後の具体のネットワーク検討を行わせていただけたらと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

発表は以上になります。

○岸井会長 次のところも説明してください。

○都市計画課長 今ご説明したものに基きまして、資料5、A4判の縦使いが1枚ございます。

この専門部会と申しますのは、要綱に基きまして、会長が指名した学識経験者、その他の者で構成するというところでございまして、きょういただいた意見等を踏まえまして、また、今ご説明した交通ネットワーク等を合わせて取り組みを進めたいと思います。

「検討ステップ」とありますが、それをごらんいただきまして、策定委員会のほうに、後ほどまとめた資料等についてご提示させていただいて、ご審議いただくような形で進めていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○岸井会長 先ほどは、どういうことをやりましょうかという表題の提示のようなところがありました。今ご説明いただいたのは、具体的に、道路だとかバスの軸みたいなものを置いた地域の骨格軸のようなものを想定して考えていきたいということだと思います。

これをやるには、交通の推計をしましょうということですね、きっと。そのための分析のチームをつくりたいというのが、資料5の専門部会というものだと思います。

これは、きょう余りご発言がなかった、こちらにいらっしゃる皆さんが一番データに詳しいので、ご協力いただいて、区のほうで将来の交通の流れを一遍分析したものをつくってみましょうということかと思います。

要綱上は、私が指名をするとなっているようなので、この資料5に既に委員名簿がついて

おりますが、私も見て、それほどおかしくはないと思うので、交通基盤は道路等を中心にするところになるのでしょうか。これは私が部会長をやらせていただき、公共交通のほうは岡村先生にお話しただいて、それぞれのメンバーで作業をやらせていただきたい。

もう少し、データに基づいて、この辺の流れが多いんだから何とかしませんかといったことがわかるようにするところまでは専門部会でやらせていただいて、また、その結果をここにお持ちして、こういうふうな感じになりそうなので、具体的な施策をどうしましょうかということをご検討いただくということにしたいと思うんですが、お認めいただけるでしょうか。

よろしいでしょうか。

どうぞ。

○いわい委員 いわいです。

今の専門部会については、いいと思っています。

ただ、専門部会というものの位置づけが、この2本なんですけれども、細かい部分でのディスカッションやワークショップ等は、きっと計画ができてからなのかなという気もするんですけども、その前段で、どうしても障がい者の皆さんからは、区の計画に障がい者一人一人の意見が盛り込まれないという要望がすごく強いんです。

障がいて、多分、いろいろな障がいによって、細かく必要なものが変わってくると思うんです。例えば、障がい者の分野については、別途、専門部会というのをやったらどうかと思ったんですが、そういうことは考えられないのかと思いました。

このネットワークについては、意見は言えないのですか。言ってもいいんでしょうか。

○岸井会長 いいですよ。

○いわい委員 さっきの方向性とか基本理念のほうの資料なんですけれども、「にぎわいの創出」という言葉が物すごく多いんですよ。数えてしまおうかなというぐらいに。でも、にぎわって何なのというのが、実は明確になっていないんです。国語辞典で調べると、活気がある、繁盛することなんです。だから、まちのにぎわいの創出というと、具体的に何を指すのかということがないと、こんなにたくさんにぎわいの創出して使っていながら、よくわからない。利用者をふやすことなのか、消費が、買い物をする人がふえることなのか、そういうことが具体的に書かれないとネットワークも含めてよくわからないと思っています。

2点だけ聞いていいですか。

○岸井会長 どうぞ。

○いわい委員 すみません。

ネットワークの３ページ目にある文章のところに、分担が少し触れているんですけど、「『放射方向』は鉄道、『環状方向』はバスが主に分担する。」というのは、今、既にそうになっているけれども、方向性として、先ほどから三田線と東上線をつなぐものがないというのが最も課題だと言っているんだけど、それはバスでやるということを宣言するものなのかなと感じるんです、これって。環状方向については、鉄道系のものは一切考えない。今回の計画では、バスで環状方向はつなぐんだということなのかどうかということが１つ。

それから、緑の矢印で、高島平から埼玉に矢印の行き来があるんですけども、今、三田線は西高島平で終わっていて、そこは意見が住民からも賛否両論あるんです。これは電車をつなぎたいということなのかどうかを確認させてください。

○岸井会長 ご質問を、２つ、お答えいただきたいと思います。

○都市計画課長 まず、バスでつなぐということを明確化しているわけではございませんが、区のほうでは、エイトライナー構想というもので、一緒に関係６区と取り組んでおりますので、その辺のことも踏まえております。

ただ、今回、いろいろなご意見をいただく中で、新交通システムとかという部分についてのご意見もいただけたと思いますので、それも踏まえた上で、方向性等については検討していきたいと思っておりますが、バスのみということではございません。ただ、今、バスが大きな役割を果たしているところがございますので、バスの充実ということも含めることもあると思います。

また、埼玉のほうに抜けているという部分につきましては、まだ、一般の方には余り大きくは知られていないことでございますが、都市計画道路をつくってきたいということで、第４次優先整備路線には載っておりませんが、将来的な方向性という中に、都市計画道路ということの方向性というのが出ておりますので、その辺のところは、今後進んでいくと、一定の部分でこういう記載になるのかなという部分もございます。ただ、明確になっている部分ではございません。

○岸井会長 よろしいでしょうか。

どうぞ。

○大島委員 大島です。

今、おっしゃられていた計画道路の話なのですが、車に依存しない社会をつくるために、そこが必要なのかということは、少し矛盾するのではないかと思うんです。

それと関連するんですが、専門部会の公共交通の中で、これは鉄道さんとかバス会社の方が専門委員になられていると思うんです。先ほど、いわい委員がおっしゃられた、西高島平からどうするんだという話がありましたけれども、西高島平は都営交通さんですけども、あそこでとまってしまっていて、あそこがネックで、もうそれ以上栄えないというところが大きくあります。

産業連合会としては、あそこからどうしても都外に延伸してほしいという願いがあるんですね。それはどうしてかという、新河岸とか、あの辺の地域に工業地帯がありまして、あそこに通う埼玉県住民は、バスを使って、バスに乗りかえてから来なければいけない。そこでどん詰まりになってしまっているという状況ですので、そこは専門部会の中で十分に検討していただきたい事項だと思いますので、よろしくお願いいたします。

○岸井会長　どうぞ。

○五十嵐委員　五十嵐です。

先ほど、健康長寿のことにも触れられていた。また、歩くこと。高齢者というところのポイントから考えると、今回、ここにはどなたも入っていらっしゃらないと思うんですけども、健康関係、高齢者関係の部署からも入っていただいたほうがいいのかなと思うんです。

たしか、健康のほうでは、歩くことをすごく推進している板橋区なので、そうすると、道路にも関係してくると思いますし、高齢者を、どう「きょういく」と「きょうよう」。きょう行くところ、きょう用事がある、だから出かけるというところが、健康長寿に関係しているとも言われていますので、道路を整備していくときに高齢者のことを考えるのでしたら、そちらのほうの部署からも入ってもらったらどうかなと思います。

○岸井会長　先ほどもご意見が出ましたが、バリアフリーを考える上では当然、直接、ご関係の深い方たちに意見を聞いたほうがいい。あるいは、健康のための徒歩と計画があったら、その分野のメンバーの意見も聞いたほうがいいというのはごもっともなので、また少し、事務局と相談いたします。部会にするのか、あるいは、直接、何か別途ご意見を承るようにするのか。それぞれの分野でつくっていらっしゃる場合もあるので、それをそっくりそのまま、こちらに受けとめるというのものもあるかもわかりません。方法は議論させていただきたいと思います。

すみません。時間管理が悪くて、10分オーバーしてしまいましたので、一旦ここで閉じさせていただきますと思うんですが、きょう、紙が配られていましたが、後でご意見をいただくことになっております。

専門部会のほうは、こちらの皆さんたちと一緒に、実際の交通を運営する立場から、何を起こそうかという議論をさせていただきますが、全体の施策に関して、こういう視点が出てくる、これは大事だということをご意見としてはいただければ、それをもう一度組み直して、言葉遣いとしては、皆さんが一番受けとめやすい型なり、もう一度見直さなければいけないと思いますが、整理して、抜け落ちがないようにはしておきたいと思いますので、ぜひよろしくご協力をいただきたいと思います。

あと何か事務局から、連絡事項ございますか。

○都市計画課長 それでは、本日、長い時間にわたりましてご議論いただきまして、ありがとうございます。

今後のスケジュールと連絡事項を少しお伝えさせていただきたいと思います。

本日、議題でいただきました、今、会長からおっしゃっていただいたように、ご意見をいただくシートを事務局宛てに12月18日火曜日までにご送付いただければと思っております。

特に、先ほどいろいろご意見をいただきました基本方針、または施策の方向性等につきましても、例示ではありますけれども、それが大きく影響してくると思いますので、皆様のご意見がございましたら、また、アイデアをいただけたらと思っております。それをしっかりいただきまして、つくり上げていきたいと思っております。

また、本日いただいたご意見、またはアンケート調査等の結果に基づきまして、来年1月の末ぐらいまでに骨子案のたたき台的なものをまとめ上げさせていただきまして、皆様のほうに郵送でご送付させていただきまして、ご意見等をいただければと思っております。それを踏まえまして、次回の策定委員会のメーンの部分になると思いますので、しっかり取り組みを進めていきたいと思っております。

また、きょう、いろいろ課題としていただいた部分もしっかり検討させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

次回の会議の予定でございますが、次第の下部に書かせていただいておりますが、来年の3月28日木曜日、午後1時から開催を考えております。ご都合のほう、よろしくお願いいたします。また日程が近くになりましたら、改めましてご案内を差し上げたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

きょう車や自転車等で来られた方がございましたら、駐車券等ございますので、事務局に申していただければと思います。よろしくお願いいたします。

○岸井会長 最後に、特にご発言があれば、お受けしますが、よろしいでしょうか。

時間が随分少ないというご意見もいただいていますので、なるべく途中で皆様のご意見を酌み取れるような機会をつくりたいと思います。ぜひよろしくご協力をいただきたいと思います。

また、専門部会の皆様には別途ご案内しますが、データに基づく議論をやれるように、整理のご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、一旦ここで閉会になるような感じで。

○都市計画課長 皆様、本日は長時間にわたりまして、ありがとうございました。

これで閉会させていただきます。またどうぞよろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。

午後 12 時 14 分閉会