

## 会 議 録

会議名称	江東区地域公共交通推進協議会
開催日時	令和8年1月28日(水) 13時30分～15時30分
開催場所	江東区文化センター3階 レクホール
内 容	<p>■ 議事</p> <p>1 委嘱状の交付</p> <p>2 江東区長挨拶</p> <p>3 委員紹介</p> <p>4 会長、副会長の選出</p> <p>5 議題</p> <p>議題1 江東区地域公共交通計画(中間のまとめ)について</p> <p>議題2 新たな交通システム導入検討について</p> <p>議題3 コミュニティバスしおかぜの運行ルートについて</p> <p>議題4 江東区バリアフリー基本構想(中間のまとめ)について</p> <p>6 その他</p>
出席者 (敬称略・順不同)  (代):代理者出席	<p>【委員】</p> <p>森本 章倫(会長)、江守 央(副会長)、眞貝 裕利子、高柳 英子、杉田 幸子、渡辺 哲三、伊東 直樹(代)、郷 景雄、松本 剛、重松 景則、小瀧 正和、倉本 広太郎、長澤 祐介、浅岡 靖広、野地 朋和、藤原 秀一、近藤 琢哉、荒井 大介、中野 道広、木下 良紀、井上 清一、内山 琢矢、富樫 秀樹、高橋 哲哉、幸田 和雄、中山 俊夫、平井 靖範、菊池 信久、小林 実、召田 和也、西東 俊郎(代)、久松 保文、野田 靖憲、佐竹 功嗣、立花 信行、石井 康弘</p> <p>【事務局】</p> <p>篠原 徹、川野 英明、谷川 寿朗          在家 恒仁、野呂 真吾、杉山 信仁          パシフィックコンサルタンツ(株)、(株)アルメック、八千代エンジニアリング(株)</p>
傍聴者数	4人
配付資料	<p>次第</p> <p>江東区地域公共交通推進協議会設置要綱</p> <p>江東区地域公共交通推進協議会 委員候補者名簿</p> <p>第1回江東区地域公共交通推進協議会 席次表</p> <p>参考資料 事前意見照会対応一覧表</p> <p>資料1-1 江東区地域公共交通計画(中間のまとめ)について</p> <p>資料1-2 江東区地域公共交通計画(中間のまとめ)(案)概要版</p> <p>資料1-3 江東区地域公共交通計画(中間のまとめ)(案)</p> <p>資料1-4 アンケート調査及び区民意見収集イベントの実施方針(案)</p> <p>資料2-1 新たな交通システム導入検討について</p> <p>資料2-2 南砂地域におけるデマンド交通実証運行計画(案)</p> <p>資料3-1 コミュニティバスしおかぜの運行ルートについて</p>

	<p>資料 3-2 コミュニティバスしおかぜの運行ルートについて</p> <p>資料 4-1 江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）について</p> <p>資料 4-2 江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）（案）概要版</p> <p>資料 4-3 江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）（案）</p>
<p>発言内容・ 発言者名</p>	<p><b>【開会】</b></p> <p><b>都市整備部長（司会）：</b></p> <p>定刻となりましたので、「第1回江東区地域公共交通推進協議会」を開会いたします。</p> <p>本日はお忙しい中、協議会にご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>私は、江東区都市整備部長の立花でございます。</p> <p>本日はどうぞよろしくお願いたします。</p> <p>今回協議会立ち上げ後初めての開催となりますので、会長、副会長が選任されるまでの間、私が進行を務めさせていただきます。</p> <p>開会にあたりまして事務局より留意事項をお伝えします。</p> <p><b>事務局：</b></p> <p>まず留意事項のご説明と、配布資料の確認をさせていただきます。</p> <p>1点目、本会議の内容につきましては、議事録作成の都合上、録音と写真撮影をさせていただきますので、ご了承の程よろしくお願いたします。</p> <p>2点目、本日の資料、そして議事録につきましては、本区のホームページにて後日掲載予定でございます。</p> <p>最後に3点目、本日は4名の傍聴の方がいらっしゃっております。</p> <p>次にお手元の資料の確認をさせていただきます。順に読み上げます。</p> <p>次第、委嘱状、江東区地域公共交通推進協議会設置要綱、委員候補者名簿、席次表、事前意見照会対応一覧表でございます。</p> <p>そのほか、本日の議題に係る資料を説明いたします。</p> <p>クリップ止めの資料でございます。</p> <p>資料1-1から1-4が議題1の資料でございます。</p> <p>次に資料2-1と2-2、資料3-1と3-2、別添でコミュニティバスしおかぜのチラシをつけさせていただいております。</p> <p>最後に資料4-1から4-3です。資料は以上となりますが、不足等ございましたらお知らせください。</p> <p>いかがでしょうか。</p> <p>よろしいでしょうか。</p> <p>事務局からの説明は以上でございます。</p> <p><b>都市整備部長（司会）：</b></p>

ありがとうございました。  
以降は着座にて進行させていただきます。  
ご了承いただきたいと思っております。  
それでは次第に沿いまして協議会を進めてまいります。

### 【委嘱状の交付】

#### 都市整備部長（司会）：

委員の皆様の委嘱についてです。  
時間の都合にございまして、机上への配布を持ちまして、委嘱状の交付と代えさせていただきます。  
ご了承の程よろしくお願いいたします。  
なお、委員の任期につきましては、お配りしております江東区地域公共交通推進協議会設置要綱第4条の通り、委嘱の日である本日から2年間となります。  
委嘱状の交付については、以上でございます。

### 【江東区長挨拶】

#### 立花委員（司会）：

続きまして江東区長よりご挨拶申し上げます。  
大久保区長よろしくお願いいたします。

#### 区長：

皆さんこんにちは。  
江東区長の大久保朋果でございます。  
この度は江東区地域公共交通推進協議会の委員を快くお引き受けいただきまして本当にありがとうございます。  
また、今日はお忙しい中、お寒い中、本協議会にご参加いただきありがとうございます。  
本区ではご案内の通り、特に東西については鉄道網が充実しており、また都営バスのバス網も区内を大きく走り回っております。  
そして地下鉄8号線延伸が決まるなど、主要なネットワークの拡充が広がっております。  
ただその一方、これは日本全国ですけれども、運転手さんの不足によって、一部、都営バス路線の減便を余儀なくされるなど、今後、地域公共交通に及ぼす、そういった課題が指摘されているところです。  
今後も54万人を超える区民生活を支えて、さらに住みやすい魅力ある江東区づくりをしていくために、今回移動手段のマスタープランとなる江東区地域公共交通計画を皆様のご協力のもと定めてまいります。  
また、地域に密着した公共交通の実現を目指し、新しい移動手段となるA I デマンド交通の導入を進めてまいりたいと思っております。

また、コミュニティバスしおかぜの利便性向上も検討していきたいと思っております。

さらには、本当に今、高齢化の中で、やはり私も実際に車椅子の義理の母の介護をしていて、ちょっとした段差であるとか、ちょっとした傾斜であるとか、そういったことも車椅子の方にとっては大きな交通障害になるということを実感しております。

あわせて、江東区のバリアフリー基本構想を改定いたしたく存じます。

これらの実現に際して、それぞれの立場から皆様方の経験豊富なご意見を賜りながら、地域公共交通の発展を共に目指してまいりたいと思います。

江東区民のため、江東区のため、どうぞよろしくお願いいたします。

**立花委員（司会）：**

ありがとうございます。大久保区長につきましては、他の公務のためご退席とさせていただきます。

**【委員紹介】**

**立花委員（司会）：**

はい、続きまして、委員の紹介でございますが、こちらでも時間の都合がございますので、委員名簿及び席次表の机上配付をもちまして、紹介に代えさせていただきます。ご了承の程よろしくお願いいたします。

なお、事務局でございますが、本協議会につきましては、先の要綱第1条の通り、地域交通法、道路運送法、バリアフリー法の3つの法に基づく協議会を1つに束ねた協議会ということでございますので、3つの所管部署が担っているところでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【会長、副会長の選出】**

**立花委員（司会）：**

続きまして、会長と副会長の選出でございます。

まず、会長でございますが、先の要綱第3条第3項では、会長は委員の互選により選出すると規定されております。

いかがいたしましょうか。

**眞貝委員：**

眞貝でございます。早稲田大学教授の森本委員におかれましては、現在、江東区都市計画マスタープラン推進会議において委員を務めていらっしゃいます。

また、世田谷区地域公共交通活性化協議会会長も務めていらっしゃいますし、東京運輸支局バリアフリーネットワーク会議の座

長も務めておられると伺っております。

ぜひ、交通計画の学識経験者である森本委員に会長をお願いしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

**立花委員（司会）：**

ありがとうございました。

ただいま、眞貝委員から森本委員を推薦する旨のご発言をいただきました。

ご賛同いただけるようでしたら、拍手をいただければと存じます。

ありがとうございます。

それでは森本委員に会長をお願いすることといたします。

次に、副会長ですが、先の要綱第3条第4項には、副会長は委員のうち会長が指名すると規定されております。

森本会長には、委員のうちどなたかを副会長にご指名いただきたいのですが、いかがでしょうか。

**森本委員：**

それでは規定により、私から指名させていただきます。

副会長には福祉交通分野の第一人者で、学識経験者でもあられます、本区のバリアフリー基本構想推進会議の会長を務めておられると聞いております、日本大学の江守先生にぜひ副会長をお願いしたいと思います。

**立花委員（司会）：**

ありがとうございます。会長よりご指名いただきました江守委員に副会長をお願いできればと思いますが、江守委員いかがでしょうか。

**江守委員：**

はい、かしこまりました。

**立花委員（司会）：**

ありがとうございます。

それでは森本委員には会長、江守委員には副会長をお願いいたします。

恐れ入りますが、会長、副会長、お席の移動をお願いいたします。

**立花委員（司会）：**

それでは会長、副会長に一言ずつご挨拶を頂戴したいと思います。

会長、よろしくをお願いいたします。

**会長：**

ただいま会長に選出されました早稲田大学の森本でございます。

最初にこのような貴重な会議体の会長を仰せつかることにありまして、大変恐縮をしておりますし、重責を感じております。

私の専門は、都市計画、交通計画でございます。特にまちづくりと交通との関係を考えるということで、今まで様々な自治体のお手伝いをしてまいりました。

先ほど大久保区長様からもお話がありましたように、地域公共交通の置かれる環境は、日本全体を見ても大変厳しくございます。

一般的に、地域公共交通の収益性が低いということもさることながら、運転手の不足ということで、都内においては、事業採算性が高い路線ですら減便を余儀なくされるというような状態になっております。

一方で、明るい話題もございまして、新技術、特にAI技術ですとか、自動運転技術も、日々進化をしております。自動運転で言うと、レベル4という運転手のいないタイプの商業運転が、中国やアメリカでは既に始まっており、これをキャッチアップすべく、日本も各地で社会実証が進んでいる最中でございます。

ぜひ、こうした新しい技術を活用しながら、当面の問題をいかにクリアしていくのかという複雑な意思決定をせざるを得ないというふうに思っております。

委員の皆様のお力を借りて、協議会を通じて、江東区の住みやすいまちづくりに向けて、尽力をしたいと思っておりますので、何卒ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

#### **立花委員（司会）：**

森本会長、ありがとうございます。続きまして、江守副会長、ご挨拶をお願いいたします。

#### **副会長：**

皆さんこんにちは。日本大学の江守と申します。

副会長ということで、尽力して参りたいと思っております。

私自身は日本大学理工学部交通システム工学科というところで、まさに森本先生がご専門の部分を専門にしている学科ですが、私自身はどちらかというと歩行者側の交通をどう考えるかということに、近年では空間情報技術を使い移動支援ができないか、それから、歩行空間の空間情報を取得して評価に使っていかうということの研究のベースとしております。

今年から、江東区バリアフリー基本構想の見直しを担当させていただいておりますが、私もさまざまな行政でバリアフリーをやっていますけれども、江東区の市民の皆様が高いレベルで市民参加されており、それから当事者さん自身も、非常に意識の高いまちづくりということを念頭に置いた参画をされているということで、感銘を受けているところです。

こうした意見を計画にいかに関与させていくかということも、私自身の役目かと思っておりますので、引き続き皆様の忌憚ないご意見を賜りながら、計画に反映させていければと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

**立花委員（司会）：**

会長、副会長、ありがとうございました。  
これ以降の進行は、森本会長にお願いいたします。  
よろしくお願いいたします。

**【議題 1：江東区地域公共交通計画（中間のまとめ）について】**

**会長：**

それではお手元の次第に沿って進行してまいります。  
円滑な進行にご協力いただければと思います。  
最初に議題 1「江東区地域公共交通計画（中間のまとめ）」について協議を行います。事務局から説明をお願いいたします。

**事務局：**

都市交通計画担当課長篠原でございます。  
着座にて説明させていただきます。  
委員の皆様におかれましては、事前送付資料へのご意見ありがとうございました。  
ご意見と回答については机上配布しておりますので、後ほどご確認ください。  
はじめに、「資料 1 - 1：江東区地域公共交通計画（中間のまとめ）について」をお開き願います。  
1 の概要です。本区では地下鉄 8 号線をはじめ、幹線公共交通の充実に向けた取組が進む一方、公共交通の担い手不足などの問題が懸念される中、交通結節機能の強化や、多様な移動ニーズに応じた移動手段の確保、移動上制約を受ける方の移動環境整備などが求められております。  
また自動運転等の新技術や、脱炭素化の取組等にも期待が寄せられております。  
こうした背景を受け、様々な地域公共交通の位置づけを整理し、都市計画マスタープラン等、関連計画との整合を図りながら、持続可能な交通環境を形成していく必要があります。  
以上を踏まえ、現状や課題の分析を通じ、本区の移動手段のマスタープランである江東区地域公共交通計画を策定いたします。  
2 の計画の構成イメージです。  
本計画では全 6 章立ての構成とし、1 章：計画の概要、2 章：区の取組の方向性、3 章：区の現状と課題、4 章：目指す将来像・基本方針・計画目標、5 章：目標を達成するための施策・取組、6 章：計画の推進体制・進捗状況の評価、としました。

本日は1章から5章までをご説明の上、協議いただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

次に「資料1-2：江東区地域公共交通計画（中間のまとめ）概要版」2ページをお開き願います。

左側に先ほどご説明した概要について、背景と目的として記載しております。

ページ右側、計画の位置づけですが、本計画について、上位計画や関連計画を記載しており、これらと整合を図ってまいります。

3ページをお開き願います。

計画の期間は、令和9年度から18年度までの10年間とします。

対象区域は、江東区全域とします。

対象範囲は、本計画では、現在の移動手段に加え、新たな技術を活用した移動手段である次世代モビリティについても、検討の対象とします。

下の図では、現時点の検討段階において、対象となりえるものを概念的にかかげ、空飛ぶ車や自動運転バス等、次世代モビリティも含め記載しておりますが、今後計画策定を進める中で、計画期間である10年間の施策・取組の検討において、必要とするものを取り入れ、対象範囲を確定してまいります。

4ページをお開き願います。

ここから25ページまでは、区の公共交通に関する状況・問題点の整理です。7ページまでは、鉄軌道についてですが、まず、4ページは路線の状況です。

区内には、JRやメトロなど、6社10路線が、主に東西方向に整備されています。

世論調査により、いずれの地区も南北移動へのニーズが高くなっており、地下鉄8号線延伸による南北軸の着実な事業実施が必要です。

6ページをお開き願います。

鉄軌道による区民の移動状況のうち、区外への移動です。

区民の移動のうち約5割が区外への移動であり、特に通勤通学での都心方面への移動が多く、鉄道による移動が約7割を占めております。

8から12ページまではバスについてですが、8ページをお開き願います。

下の図に示すとおり、区内の路線バスは、都営バスを基軸とし、南北を結ぶ重要な役割を果たします。

10ページをお開き願います。

区民のバスによる区内の移動です。

下の棒グラフ左から2、3列目に示すとおり、南部地区西・東、城東南部地区や高齢者において、バスが主要な移動手段となっています。

16ページをお開き願います。

公共交通サービス圏域外についてです。

本区では一定程度交通網が充足され、住宅地域においてまとまった交通空白はありませんが、本計画では移動制約者を考慮し、鉄軌道駅から半径 500m、バス停から半径 200m に入らないエリアを公共交通サービス圏域外とし、分析・問題点を整理しました。

こうした設定において、城東地域等では南北移動の利便性が比較的低い状況があります。

加えて、今後の運転手不足等によるバスの減便など、公共サービス水準の低下の可能性も懸念されます。

また、地下鉄 8 号線開業を契機としたバス路線の維持・再編も必要です。

18 ページをお開き願います。

移動ニーズのうち、区外からの来訪者についてです。増加傾向にあり、8 号線延伸や沿線まちづくり等により、今後さらなる増加が想定され、目指すまちづくりの実現に向け、回遊性など、交通利便性の向上が望まれます。

26 ページをお開き願います。ここまでの状況や問題点について、左側に色分けして(1)移動手段、(2)公共交通サービス圏域外、(3)移動ニーズ、(4)将来像・社会動向等、の4つに分け一覧にまとめました。右側には、ここから抽出した課題を、4項目に分け整理しました。

右側、課題の1番上は、幹線公共交通に関する課題として、地下鉄 8 号線の着実な整備など、公共交通ネットワークや、交通結節点の乗継利便性・アクセス性の維持・強化が求められております。

課題 2 段目、地域内公共交通の課題として、区民ニーズを踏まえた、日常生活の移動手段の確保・支援、区内の文化資源等を生かした、回遊性の向上が必要です。

3 段目、移動支援が必要な区民に関する課題として、移動の負担が少ない交通手段の確保が必要です。

4 段目、将来の移動に関する課題として、持続可能な公共交通の確保や脱炭素社会、災害に強いまちづくりに向けた、交通面からの対応が必要です。

27 ページをお開き願います。

目指す将来像等です。

本区では都市計画マスタープランにおいて、概ね 20 年後の将来都市像を「持続的に発展する共生都市」と定め、道路・交通部門のまちづくり方針を「快適に移動できるネットワーク都市」としております。

これに基づき、本計画における目指す将来交通ネットワーク形成方針について、将来都市構造における都市核間の連絡及び将来の拠点機能の強化に資する幹線的な交通ネットワークを形成する旨を設定しました。

28 ページをお開き願います。

都市計画マスタープランや臨海部都市交通ビジョンにおける位

置づけ等を基に、右下に、目指す将来公共交通ネットワーク形成方針を図示しました。

29 ページをお開き願います。

都市計画マスタープラン等上位計画や関連計画等を基に、左上部分、地域公共交通施策の基本方針を、3点決めました。

「1：目指すべきまちの姿の実現に向けた交通施策の推進」、「2：誰もが快適に移動できる環境の創出」、「3：将来にわたって持続可能な地域公共交通の確立」です。

さらに、その下側に、これまで説明しました現状分析や課題整理等を加味し、目指す将来公共交通ネットワーク形成に向けた「施策展開の方向性」を、下の四角枠内（1）～（6）に示し、右側の図に施策展開のイメージとして表しました。

これらを踏まえ、30 ページをお開き願います。

計画目標です。

右上に先ほど示した目指す将来像と、実現させるための大きな方向性を示す基本方針1～3を、左下に26ページでまとめた課題1～4を示し、これらを重ね合わせ、右下に計画目標を3点決めました。「①都市構造を支える公共交通ネットワークの機能強化」、「②区民の日常生活や来訪者を含めた区内回遊を支える移動環境の整備」、「③社会情勢の変化を見据えた持続可能な公共交通環境の整備」です。

31 ページから 33 ページは、目標達成に向けた施策のたたき案になりますが、まず 31 ページをお開き願います。

「計画目標①都市構造を支えるネットワーク強化」に向けては、施策として、中央列一番上の、円滑に移動できる公共交通ネットワークの形成など、全4点を設定しました。右側には各施策に紐づく取組イメージを記載しております。

32 ページをお開き願います。

「計画目標②区民の日常生活等を支える移動環境整備」に向けては、中央列2段目、公共交通サービス圏域外等への対応、3段目、多様なモビリティを活用した移動環境整備など、全3点を設定しました。

最後、33 ページをお開き願います。

「計画目標③社会情勢に応じた持続可能な公共交通環境の整備」については、一番上、新技術を活用した輸送の効率化ほか全5点を設定いたしました。

今後、取組について、本協議会や関係者のご意見等を踏まえ精査してまいります。

続きまして「資料1-4：アンケート調査及び区民意見収集イベントの実施方針案」の1ページをお開き願います。

アンケート調査概要です。

計画の中間まとめについて、利用者の立場から見た不足事項や実効性を確認し、計画の見直しや深度化を図るため区民、来訪者、こどもを対象に4月から5月頃にアンケートを実施する予定です。

2 ページをお開き願います。

調査内容は移動・外出状況、公共交通の課題、施策・取組に対する要望等の設問を予定しており、調査票については、3月から4月頃、委員のみなさまへ、書面にて提示・意見照会させていただく予定ですので、よろしくお願ひいたします。

3 ページをお開き願います。

こちらは区民意見収集イベントの実施方針等です。

計画の中間まとめにおける施策の有効性を検証し、見直しや深度化を図ること等を目的とし、区民、来訪者を対象にオープンハウス形式で3か所、各1日、5月から6月頃に開催予定です。

恐れ入りますが、資料1-1へお戻り願います。

裏面の「3：今後のスケジュール」です。

3月に本日の内容を区議会所管委員会にて報告、8月に本協議会の第2回を開催し、10月に区議会所管委員会で計画の素案を報告、その後パブリックコメント実施などを経て、令和9年3月に計画を策定する予定です。

説明は以上です。

**会長：**

ありがとうございました。

それでは皆様の方からご質問やご意見をお聞きしたいと思ひます。

職員がマイクをお持ちいたしますので、挙手をお願ひいたします。

いかがでしょうか。

**長澤委員：**

東京メトロの長澤と申します。

よろしくお願ひいたします。

弊社、先ほど大久保区長から出ました通り、地下鉄8号線の延伸の工事を始めております。

2030年代半ばの開業を目指しているということで、ちょうどこの計画は10年間ということですので、計画期間が終わる頃に、おそらく開業しているのではないかとというふうに考えております。

新たな2駅を含む5駅の計画を進めているわけですが、沿線にお住まいの方や来街者の方など、たくさんのお客様にご利用いただけるように、また地域のにぎわい、活力、魅力が、向上するように努めてまいりたいと考えております。

こうした鉄道の効果を十分発揮させるためには、駅へのアクセシビリティや鉄道との乗り換えの利便性を高める必要があるのではないかと考えております。

今回の中間とりまとめの中にも触れられているところではありますけれども、自動運転の進展などを見据えつつ、コミュニティバスを含むバスの再編、あるいはマイクロモビリティ、自転車な

ど複数の移動手段が考えられるかと思imasので、そういったものをつなげるようなモビリティハブの整備なども検討していただき、関係者が連携することによって、先ほど申し上げたことが実現できればというふうに思っております。

弊社としても、そうしたことに協力させていただきたいと思imasので、ぜひご回答をお願いしたいと思imas。以上でございます。

**会長：**

ありがとうございました。

大変重要な点をご指摘いただきました。

事務局の方はいかがでしょうか。

特に今のご指摘は、地下鉄8号線沿線まちづくり構想にも触れられる内容かと思っておりますが、簡単に触れながらお答えいただけますでしょうか。

**事務局：**

本区においてもモビリティハブの活用は考えております。

資料1-2の31ページ、32ページにも記載しておりますが、円滑に移動できる環境整備や、多様なモビリティを活用した移動環境の整備について、今後重要性が高まってくると考えており、新駅も活用しながら、まちづくりと併せて整備したいと考えています。

**会長：**

よろしいでしょうか。

モビリティハブという言葉が出てきたので、簡単に私の方から補足の説明をいたします。

ここ数年車もそうですが、乗り物を自分で購入して利用することからシェアをして使うという流れが国内外で非常に広まっており、そうした意味でモビリティハブは多様な交通機関を乗り換えられる交通結節点で、従来の機能を持ちながら高度な付加価値を持つ全国的に注目されている考え方でございますので、ぜひ江東区でもこうした考え方を入れながら、新しいまちづくりを進めていただければいいなというふうに思っております。

ありがとうございました。

その他、質疑はございませんでしょうか。

**中山（俊）委員：**

東京運輸支局の中山と申します。

丁寧なご説明ありがとうございました。

「資料1-4：アンケート調査及び区民意見収集イベントの実施方針（案）」のアンケート調査についてのお伺いです。

若い方にアンケートを取っていただくというのは本当に素晴らしい取り組みかと思っております。

他の自治体さんでも、どうしても若い方の解答率が低く、若い方がどういうふうに考えているかわからないというところもありますので、このようなアンケートを作っていたいただくのは素晴らしい取り組みだと思っております。

その中で、計画内でも交通弱者の移動確保を検討されていると思いますが、障害者や子育て世代の方などに対してのアンケートはどのように考えておられるか、お聞かせいただければと思います。

**事務局：**

アンケートは、区民アンケート、来訪者アンケート、こどもアンケートという括りであり、いわゆる交通弱者と言われる方々を特出ししておりませんが、それぞれのアンケート対象者に含まれるという考えで、調査をしてまいりたいと考えています。

**中山（俊）委員：**

ありがとうございます。

特段、障害者や子育て世代の方に対して、アンケートを取ることは考えていないということで良いのでしょうか。

**事務局：**

特出しでアンケートは実施しませんが、本アンケートの結果に含まれるものと考えております。

また、本日の議題4でも取り上げます「江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）について」でも、検討においてアンケート調査を実施しており、そのデータも活用しながら十分に考えていきたいと思っております。

**中山（俊）委員：**

わかりました。

**会長：**

ありがとうございます。

子どもの視点は重要ですので、ぜひデータを取っていただきたいのと、中山委員からも意見のあった、障害を持たれている方の視点も大変重要でございますので、関係団体のヒアリング等も含めながら、十分に反映されるような計画にしていいただければと思います。

**会長：**

他にいかがでしょうか。

**木下委員：**

東京BRT株式会社の木下と申します。

アンケート調査に関して質問です。

来訪者アンケートの対象者は、区外在住者で1年以内に区内に来訪した人についてサンプル数400が目標と記載がございますけれども、インバウンドの方はアンケートの対象に含まれますでしょうか。

**事務局：**

今設定している考えとしては、含めておりません。

**木下委員：**

区南部の臨海エリアを中心にインバウンドの方が多く来訪されている状況も踏まえて、今回の内容を決定されたという理解でよろしいですか。

**事務局：**

インバウンドの方の意見を取得するのが難しいということを考えている一方で、各地域で意見収集イベントを実施予定ですので、そういったところでも議論できればと考えております。

**会長：**

ありがとうございました。  
他にいかがでしょうか。

**荒井委員：**

東京都都市整備局交通企画課長の荒井でございます。

本日、丁寧なご説明ありがとうございました。

資料1-2の4ページに鉄道網の図面がございますが、東京都都市整備局としましては、今、メトロさんからもお話にありました地下鉄8号線延伸について、事業者さんとも是非協力して事業推進していく立場であるとともに、沿線の街づくりについては、江東区様とも連携しながら、発展に努めて協力をさせていただいているところでございます。

また、あわせて図面にあります都心部・臨海地域地下鉄につきましても、事業化に向けて事業計画の深度化に取り組んでいるところでございます。

こうした中、今回の中間のまとめにおいて、資料1-2の31ページに、区内外のアクセス機能強化を取組の1つに挙げていただいたことは、大変ありがたいと思います。

資料1-2の8ページに区内を通るバス路線について記載があり、区長からもお話がございましたけれども、区南西部を通る都05の利用者の増加が著しいと書いていただいておりますが、まさに都心部・臨海地域地下鉄はこのルートを通る、新規の大規模輸送の交通機関となり、今後の街の発展や、ニーズに応える輸送機関かと思っております。

また、資料1-2の18ページに書いていただきましたとおり、区内の滞在者や約7割が区外来訪者である中、休日は豊洲、有明

等の臨海部に集中する移動があるということですので、こうした移動ニーズにも応えて、街の発展にさらに寄与していく鉄道網になるかと思っておりますので、引き続き我々としたしましては、事業化に向けて2040年までの実現に向けての取り組みというふうにしていますので、今回の計画期間の後半には、何かしらの動きが現場でも起きていることを目標として、推進に取り組んでまいりますので、皆様のご協力、引き続きよろしくお願いしたいと思います。

以上でございます。

**会長：**

ありがとうございます。

ぜひ関係機関と調整をされながら進めていただければと思いますし、計画は次年度策定という形ではございますが、地下鉄8号線延伸も含めて、関連計画がどんどん動いていきますので、固定的に考えずにどんどん変化するものに柔軟に対応していくような計画であってほしいなと思います。

他にいかがでしょうか。

**副会長：**

ご説明ありがとうございます。

今までのご質疑等も含め、交通制約者の視点で少しお話しさせていただきたいと思いますが、モビリティハブといった仕組みは、交通の制約を受けている方々にとっても展望のある仕組みかと思っておりますので、ぜひ積極的に推進していただいて、より良い交通を担保していただければと思います。

併せて、ニーズをどのように把握するかということですが、バリアフリーの計画上は非常に重要な視点であり、ニーズが適切に把握されていないのではないかとといった視点を国交省では持っています、先ほどアンケートの話でありましたが、江東区では、こうした方々とのコミュニケーションを取り、区の職員さんを中心に意見を吸い上げているというのは重々承知しておりますが、ニーズを適切に把握しているかということも、バリアフリーの観点からすると非常に重要です。

ですので、今回は反映できないかもしれませんが、長期的にはこうしたニーズを把握する視点をぜひ持っていただきたいと、お願いを含めてのコメントでございます。

私からは以上です。

**事務局：**

ご指摘ありがとうございます。

本会議体を含め、様々な場面を活用して、ニーズの正確な把握に努めていきたいと考えております。

**副会長：**

ありがとうございます。

実は制約者にも様々な種類があり、その種別ごとに、どういったニーズがあるのかを把握することにより対応しようとするところに、相互関係でジレンマが生じることもありますので、ニーズを把握するというファーストステップをしっかりと捉えていただければと思います。

**立花委員：**

江東区都市整備部長の立花です。

様々なご意見ありがとうございます。

江東区の特徴としまして、先ほどメトロ様がおっしゃられた地下鉄8号線延伸や、東京都様より都心部・臨海地域地下鉄の話がございましたが、こんなに新たに複数の鉄道が整備される自治体は少ないかと思えます。

これを契機として、さまざまなニーズの把握には努めていく必要があります、新たなニーズも出てくるかと思えますので、今後、2030年代から2040年代に向けて何が必要なのか、しっかりとニーズを把握していくことと、新たな鉄道についても、利便性というものを、先ほどお話ありましたけれども、江東区はインバウンドの方が臨海部を中心に来訪されておりますので、こうした方々のニーズも把握しながら、また、障害者の方々など、交通を必要とする方々へのニーズをアンケート以外の部分でもしっかりと把握するようなことと、本協議会でも皆様のご意見をいただければと思っております、今後調査をしながら計画を策定して行きたいと考えております。

以上でございます。

**会長：**

ありがとうございます。

大体意見は出尽くしましたでしょうか。

本日皆さんへボリューム感のある資料を提示しております。

ぜひ、じっくり中身を確認いただき、気になるところがあれば、事務局へ伝えていただければと思っております。

いずれにせよ、次回の8月までの間に、しっかり見ていただきながら、より良いものにするということに対して、ご協力いただければと思っております。

**【議題2：新たな交通システム導入検討について】**

**会長：**

それでは、議題2に移ります。

「新たな交通システム導入検討について」協議を行います。

事務局より説明願います。

**事務局：**

地域交通課長の川野と申します。

資料 2-1 をご覧ください。

新たな交通システム導入検討について、でございます。

1 概要についてです。

先程お話がでしたが、高齢者や子育て世帯等の移動支援が必要な区民を対象に、都営バス路線網を補完する区域内の移動手段として、新たな交通システムを検討してまいりました。

新たな交通システムの有効性を検証するため、導入効果の最も高い「南砂地域」において、令和 9 年度に A I を活用したデマンド交通での実証運行を実施したいと考えております。

なおデマンド交通とは、時刻表や決まった運行、いわゆる定時定路線とは異なり、利用者の予約に応じて運行し、所定の乗降場所間を移動する公共交通と定めています。

南砂地域の具体的な範囲や 2 実証運行の概要（案）については、資料 2-2 でご説明いたしますので、資料 2-2 をお開きください。

時間の都合上、ポイントを絞ってご説明します。P 1 ~ P 5 は南砂地域およびデマンド交通に至った経緯を記載しております。

P 6 では、先程の地域公共交通計画にも記載しております A I デマンド交通の位置付けです。

現在の移動手段として高速域は鉄軌道や B R T や都営交通が入っております。

その下の地域内の低速域としてはコミュニティバスや舟運、コミュニティサイクルがあります。

右側の新たな技術を活用した移動手段のうち、低速域のなかに A I デマンド交通が位置付けられます。

P 7 から運行区域の設定を記載しており、3 つの基本方針に基づいております。

(1) 黒い四角で囲まれている地域は町会の区分で用いられる南砂出張所管内です。

これを基本とし、南側にある居住が制限される工業専用地域を除外し、北側にあります南砂一丁目、五丁目を含めた都道の清洲橋通りと、河川の横十間川、さらに東側の荒川に囲まれた緑で示す四角の区域としております。

(2) 緑枠の中には、交通結節点として南砂町駅の鉄道駅や、凡例にあります赤い線で示されているのがバス路線、黄色い丸で示されているのがバス停になります。

特に南砂三丁目バス停は 4 系統が停車するバス停、こういった交通結節点が多数存在していることです。

(3) 外出目的地である高齢者医療センターや子ども家庭支援センター、商業施設である S U N A M O 等の高齢者や子育て世帯が訪れる施設が点在していることです。

これら 3 つの基本方針により、P 9 示す区域を A I デマンド交通の運行区域として設定しています。

P 10 実証運行の概要についてです。

(3) 運行期間は、令和9年5月から令和10年3月までの11か月間を想定しています。

(4) 運行日時は、年末年始を除き毎日運行し、朝は高齢者医療センターの再診受付時間や保育園の迎え時刻等を考慮した朝7時30分から19時までに行きたいと考えております。

(5) 運行形態についてはイメージ図でご説明いたします。

P13をお開きください。

事例1として、高齢者が病院への往復に利用する場面です。

高齢者が8時50分に自宅近くのスポットAから病院近くのBまでデマンド交通を電話で予約する場合、コールセンターから9時にスポットAで待つよう指示があります。

その後、9時にAにワゴン車が到着し、運転手から予約した名前の確認をしたのちに乗車しBへ向かいます。

病院診察後10時50分に電話でBからAに行くよう予約します。

再度予約すると同時に、10時55分に別の利用者が新たにスポットCからDに行きたいという電話が入った場合、複数の予約に対する最適なルートを実行して、BからAではなく、Bから一部ルートを変更してCへ行って、CからA、AからD、その後さらにCからAについて相乗りになります。

P14は、子育て世帯が買物に行く事例を紹介しています。

P17をお開きください。

(7) 乗降場所についてです。

南砂地域内でおおむね半径300mの間隔とし、乗降場所を概ね25か所設定いたします。

ただし、警察や地先との協議を実施するため、今後変更になる可能性はあります。

その下にありますアンケートで希望の多い施設へのアクセス機能、駅・バス停との交通結節機能、バス停から200m以上離れている地域から選定したいと考えています。

次のページ、(8) 車両についてです。子育て世帯によるベビーカーを収納可能なワゴン車両を想定しております。

次のページになります。

(9) 利用対象者及び(10) 運賃についてです。

利用対象者は高齢者や子育て世帯等を基本とし、区域外の方も利用可能としております。

65歳以上の高齢者：300円、妊婦や小学生以下の子供及び同乗する保護者等：300円、障害者手帳をお持ちの方とその介助者：300円、小学生：150円、その他：500円とし、高齢者を考慮して現金支払いとキャッシュレス支払いを兼ね備えたいと考えています。

恐れ入りますが、資料2-1の2ページ目にお戻りください。

3 今後のスケジュールについてです。

令和8年春から夏頃に、運行事業者とシステム事業者を選定し、乗降場所に対する地先協議や警察協議を実施いたします。

その後、地域公共交通推進協議会にて、具体的な場所等を報告し、10月の本委員会にてご報告いたします。

秋ごろには、道路運送法に基づく申請を行い、令和9年の冬に道路上で乗り降りする路面シート設置や住民説明会を実施し、令和9年5月から実証運行を開始する予定としております。

説明は以上です。

**会長：**

皆さまからのご質問・ご意見はいかがでしょうか。

**副会長：**

3点あります。

1つ目、車両候補であるハイエースですが、AIデマンド実証運行の内容によっては、車椅子が乗せられるような、車両もデマンドで選択できるような想定はあるのか、お聞きしたいです。

実証後の検証について、様々な評価があるなかで、こうなったら絶対に継続はナシといった基準は考えていますでしょうか。

3つ目、実証運行を拡大させる想定でしょうか。

**事務局：**

1つ目について、実証運行として、まずは1台の車両で、どういう状況なのかを把握したいと考えています。

そのためには、まずはワゴンタイプでベビーカーが乗せられる、買い物の荷物が乗せられるものとししました。

実証運行のなかで、高齢者の利用が高いなど、結果に基づいて今後、車両を変更する可能性はあります。

公共交通であり、福祉交通とは性質が異なります。

まずは利用状況をみてから、必要に応じて変更していきたいと考えています。

2つ目については検証として、まずは利用者数がどれだけあるか、それも単に1回乗っただけではなくてリピート率、いわゆる定着度が一つの指標になると考えています。

さらに収支、利用者アンケートにおける満足度、令和5年に把握している移動に不便を感じている人の割合がどれだけ向上するのか、こういった複合的な要素を総合的に判断する必要があると考えています。

検証項目はまだ案の段階ですが、利用者数、収支率、利用者満足度、令和5年度との比較が大きな評価項目になります。

3つ目に関して、他区の事例を踏まえて、南砂地域でどういう結果になるのか、高齢者と子育て世帯に対する導入効果が南砂地域に次いで高かった辰巳地域と砂町地域がありますので、南砂地域がうまくいけば他地域へ拡大することも可能かもしれません。

まずは南砂地域での実証運行の結果をしっかりと活かしたいと考えています。

**副会長：**

すぐに、ということではないのですが、公共交通と捉えるならば、障害者のためではないという説明がありましたが、公共財が使えないということを提供しているから障害者と言われる社会モデルという考え方があります。

医者から手足が不自由で障害者と言われることからステップアップした社会モデルの考え方からすると、公共交通をこういった方々が使えるようにすることが基本です、となるように将来を見据えた公共交通を目指していただきたい。

コメントです。

**会長：**

ありがとうございました。

AI デマンド交通の実証実験がスタートしますが、副会長が言われたように、江東区の全体の交通システムのどの部分を担っているのか、あるいはバリアフリー基本構想とのすり合わせ、役割分担が将来的には出てくる気がします。

日本中でデマンド交通の実証実験がスタートしていますが、今回は収支率 11%とあります、最大でも 2 割か 3 割までしか上がらないものです。

希望としては 20%を超えてほしいと思っています。

PR が重要ですので、ぜひ PR して皆さんと一緒に頑張って乗っていただくようなしくみづくりをお願いします。

他にいかがでしょうか。

**井上委員：**

都営バスの計画課長をしております井上です。

都営バスは江東区内で様々なバスを運行しております。

新システムについて確認したいことがございます。

運賃を 300 円にした経緯は、試算からでしょうか、路線バスを補完するラストワンマイルという目的からでしょうか。

江東区ではうまくいくゾーンをどう考えているのでしょうか。

先程、副会長からお話いただきましたように、私も 23 区内で協議会の委員を仰せつかっているなかで、デマンド交通の実証運行を続けていくのか、いかないのか、様々な議論がなされています。

評価をどこにおいているのかも含めて、現在のお考えをお聞かせください。

お考えを踏まえて、路線バス網を効率よく、しっかりと運用していきたい。

バス業界全体がドライバー不足で事業環境が厳しいなか、ドライバーの労働環境を管理しなければならないなかで、区内の公共交通機関の一員として、しっかりやっていきたいという思いがあっての質問です。

**事務局：**

2つのご質問があったかと思えます。

300円の料金については様々なケースを想定しています。

基本的には都営バスの210円とタクシー費用の真ん中に位置付ける料金をベースにしています。

さらに江東区では高齢者や子育て世帯の移動支援が必要な方をターゲットにしていますので、父親＋小学生の子ども＋親戚の子どもを想定した場合には300円＋150円＋150円、合計で600円です。

南砂地域の想定平均利用距離が概ね1.6kmであることからタクシーに換算すると800円になります。

タクシーよりも安く、都営バスよりも高い、その間という設定をしています。

同様に、未就学児の子どもの想定もしています。ただし、母親が一人で乗車する場合には500円を想定しています。

利用しやすい方々が2～3名で乗車したときにタクシーと都営バスの間の料金になることを根拠として300円に設定しています。

2つ目のご質問は、私共も答えに行きついていないのですが、本格運行に向けて何をもって評価するかということについては、高齢者や子育て世帯の利用率や収支率など複合的に考えていくものと想定しています。

ただし、都営バス路線網に影響のないように考えることが大前提ですので、資料2-2のP1にお示ししたように、あくまで都営バス路線網を補完するものです。緑線で描いているのが都営バス路線、その中でデマンド交通が運行したときに相互が補完し合えることが一番理想として考えているところでもあります。

#### **森本会長：**

私からも意見と言いますか、ご質問に近いかもしれません。

ただいまの事務局のご説明で、想定距離が1.6kmでタクシーが800円、1日あたり40人の利用者数に対して運行経費が12万円かかっています。

単純計算すると1人運ぶのに3000円かかることになります。

タクシーならば800円で行けるところを、予約システムを入れることで1回3000円で走らせるということは、費用対効果として明らかにオーバースペックのサービスを提供することになります。

それならば効果をどう評価し、その結果をどう未来のまちづくりに向けて使っていくのか、というものがなければ、適切な料金設定ではないのかもしれません。

この分析結果から江東区がかかえる問題を浮き彫りにし、現在のラストワンマイルの問題を明らかにすることを踏まえて、将来の自動運転社会を見越したときの基礎的なデータをとる、モビリティハブの適地設定のために概念を活かすなど、未来への投資ということでご理解いただいたほうが良いと思えます。

必ずしも今回のシステムを永続的にするものではないと個人的に正直ベースでは思っております。

事務局がお答えにくいことを申し上げたので回答は結構でございます。

他にいかがでしょうか。

**高橋委員：**

東京ハイヤー・タクシー協会の高橋と申します。

ご説明をありがとうございました。

1点ほど質問させていただきます。

デマンド型は様々な自治体で導入されていますが、概ね、1回の輸送に1～2人の利用です。

赤字覚悟で運行しているのが実情であることはご存じであると思っております。

最も大事なものは住民に対する説明です。

タクシーではそこまでの負担がとれないというのであれば、その差額は税負担をしなければならない、その際の住民に対する説明はしっかりやらなければなりません。

その反面、本格運行に持っていくべきなのか、それとも実証実験で終わらせるものなのか、そのボーダーラインをどう設定するのか教えていただきたい。

一度やり始めた実証実験をやめるとなると、相当な体力を使うこととなります。

公共ライドシェアをご存じだと思っておりますが、タクシー業界では日本版ライドシェアとして一種免許の方も時間帯によっては運行している、タクシーの補完をしていただいている事業があります。

公共ライドシェアも一定規模になっているので、その考え方も含めて、お分かりになる範囲で教えていただければと思います。

**事務局：**

様々な自治体において赤字で運行されていることは把握しており、黒字を目的に実施するものではなく、区民サービスとしてのニーズがあるのかというところが重要と考えております。

ただし具体的に何をもって廃止にするか、本格運行にするかは、今はまだ明確に定めておりません。

評価指標としては先ほどご説明した通りです。

今後、開始する際には判断基準を持っておくべきとは考えております。

2点目、公共ライドシェアは比較的的地方で行われていると把握しております。

都市部において、どのように発展していくのかを注視したいと思っております。

今回はデマンド交通という手法が地域に適しているのかを判断します。

公共ライドシェアについては都市部でも定着していくなれば、可能性を探りたいと考えております。

地域に適した移動手段を一つ一つステップアップしていくために、まずはデマンド交通がどういう結果になるのか、そこを固めていきたいと思っております。

**会長：**

日本版ライドシェアという形で東京ですと2025年12月から品川区と大田区でタクシーの実証実験を開始しております。

事務局がご説明されたように、この行方をしっかりと注視していくことが重要です。

現時点では1日あたり2～3人と、かなり厳しい船出であると聞いています。世田谷区でも同様の事業を予定していますので、データ等を共有できればと思っております。

他にいかがでしょうか。

**会長：**

よろしいでしょうか。

それではだいたいお話が出尽くしました。

いろいろなご議論をいただきました。

懸念事項は当然ございますし、事例として参考にしている自治体でも大変厳しい施策ですが、有意な社会実験になるよう、関係者の皆さんご協力のほどよろしくお願いいたします。

**【議題3：コミュニティバスしおかぜについて】**

**会長：**

それでは、議題3に移ります。

「コミュニティバスしおかぜの運行ルートについて」協議を行います。

事務局より説明願います。

**事務局：**

資料3-1をご覧ください。

コミュニティバスしおかぜの運行ルートについてです。

1 概要についてです。

区内南部地域における交通不便地域の解消を図り、高齢者の交通手段を確保するために、平成17年から木場ルートと辰巳ルートの運行を開始しました。

ただし、辰巳ルートにおいては利用が低迷していたため、利用率向上を目指し、令和6年から豊洲ルートを加える実証運行を開始しております。

令和6年度1年間では、本格運行と判断するための明確な結果が得られなかったため、令和7年度も実証運行を継続し、「利用者増に向けた周知」「しおかぜを利用しない人の意見を分析」したう

えで、「上半期の利用実績」と「利用者アンケート結果等」を踏まえ、今後の対応について検討いたしました。

2 検討状況については、資料3-2でご説明いたします。

恐れ入りますが、資料3-2のP1をお開きください。

2 利用者数の推移です。

平成17年の運行開始以降、年間利用者数及び収支率について、記載のと通りの推移であり、令和6年度は86,611人と、過去最高の利用者数でした。収支率は44%です。

P2では、令和7年度、ある一週間の各便における利用者数の調査結果です。

木場ルートは9便運行しており、3便目が最大33名乗車、9便目は最小11名、辰巳ルートにおいては5便運行しており、最小が2名、最大15名の利用者、豊洲ルートにおいては、最大23名最小4名との結果です。

下のグラフは、一週間の利用者数が棒グラフで示されています。

便数が異なるため、1便当たりの利用者数を示しており、木場ルート21.8人で最も多く、次いで豊洲ルートの11.3人、辰巳ルートは7人との順になっております。

P3は、豊洲ルート新設後の状況を示しており、令和6年度と令和5年度と比較し、豊洲ルート追加後、年間利用者3.3%の増であり、4月から9月の上半期の利用者数は、令和5年度から令和6年度で2.1%の増、令和6年度から令和7年度においては、11.3%の増と利用者が大幅に増加している状況であります。

P4は、しおかぜに乗車している利用者アンケート結果であり、利用目的としては、買い物が約半数であり、次いで通院利用となっております。

また、豊洲ルートの運行においては、回答者の約7割が継続を希望しており、昼間の増便希望が最も高い状況であります。

P5では、各バス停留所の乗車人数を示しております。

色が濃いほど1便当たりの利用者数が多く、薄い色は比較的少ないという表現にしています。

枝川三丁目バス停から木場二丁目バス停が最も多く、辰巳ルートでは、ほぼ全てのバス停留所間で1便当たり10人以下の乗車で利用が最も少ない状況を示しております。

P6は、潮見、木場、塩浜、枝川、辰巳、豊洲のしおかぜ沿線住民に対し1か月間のアンケートを実施しております。

このページで示しているのは、先ほどと同様に、約7割の方々が豊洲ルートの継続を希望し、改善要望として昼間の便数増を求めています。

一方、利用したことがない方のご意見をまとめたのがP7にあります。

「条件を整えば利用してみたい」と「今回の周知により、ぜひ利用してみたい」を合わせると640人が利用してみたいと回答しており、ホームページやチラシ等、よりわかりやすい周知によりさらなる利用者増が期待できます。

さらに、今回の周知により利用したいと 101 人が回答していることから、今後の増加も期待できる状況です。

P 8 では、これらの状況から、「豊洲ルート」について、しおかぜの利用率向上に一定の効果が確認されたことから、運行を継続することといたします。

また、全国的な運転手不足により、既存バス路線での減便等が進んでいる状況を踏まえ、今後、しおかぜのルート設定や便数等について、運行を委託しております都交通局と運行方針を検討してまいります。

また、潮見・辰巳地域は、令和 6 年度の新たな交通システム導入検討において、南砂地域の次に導入効果が高い結果であったことや、辰巳ルート利用率が著しく低いことから、辰巳地域に適した運行手法についても検討し、コミュニティバスしおかぜの在り方を検討いたします。

説明は以上です。

**会長：**

ありがとうございました。

ご意見やご質問等を伺いたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

**副会長：**

厳しい状況についてご説明をありがとうございます。

車両自体について伺います。

私の大学は千葉なのですが、その周辺で、人口が少なく高齢者がかなり多く、駅から遠いところに団地があるようなところにグリーンスローモビリティが運行されています。

需要がないところにサービスを提供していますが、グリーンスローモビリティは直接的な需要が見込めるという調査結果もあります。高齢者にとっての近場の整骨院のようなもので、集まれる場所という使われ方をされています。

交通に関して高齢者を主体的におくのであれば、そういう使われ方みたいなどころも、調査では交通的な調査しか入っていませんが、社会学的な調査とか、内容についてお伺いするのも良いのかなと思っております。

先ほどの実証実験もそうですが、高齢者が集まれる場所として交通がある、という考え方ももしかしたらあるのかなと思いました。

特に地域力の高いところでは、そういった傾向にあるようなので、何かご見解があれば教えてください。

**事務局：**

高齢者が集まれる場所としての検討までには至っていないところ です。

コミュニティバスしおかぜの利用目的が買い物と病院というと

ころは一つ結果として出ています。

集う場所、集うバスについては、さらに一步先を踏まえなければならぬので、ご意見として賜ります。

**会長：**

はい、ありがとうございました。

副会長にご指摘いただいたのは、地方の都市では比較的サロンとしての位置づけがございまして、外出支援とか、高齢者が外に出て人々と話をするという精神衛生上、プラスに働いているというデータがあります。

そういったデータを活用しながら、支えていくところの社会的な便益は何も移動だけではなく、人々の便益を上げることにものなるので、機会があればアンケート調査を実施する際の参考にしてください。

ほかにかがででしょうか。よろしいでしょうか。

**【議題 4：江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）について】**

**会長：**

それでは、最後の議題に移ります。

議題 4「江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）について」協議を行います。

事務局より説明願います。

**事務局：**

都市計画課長の谷川と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

着座にて失礼いたします。

それでは、お手元に配布してございます資料 4-1「江東区バリアフリー基本構想（中間のまとめ）」をご覧ください。

まず 1 の概要でございしますが、本区では平成 18 年に江東区交通バリアフリー基本構想を策定し、東陽町駅・南砂町駅周辺のバリアフリー化を、関係機関の皆様方と推進してまいりました。

しかしながら、改定から約 20 年が経過する中、バリアフリー法の制定、また改正等がございまして、社会情勢の変化、また本区におきましては、地下鉄 8 号線延伸に伴う沿線各駅周辺のまちづくり等を見据えながら、すべての人にとって利用しやすい公共空間を推進するため、関係機関や交通事業者等、区民との連携・協力により、基本構想を改定いたします。

次に 2 の改定基本構想の構成イメージでございしますが、本基本構想はですね、令和 7 年から 8 年の 2 か年にかけて改定いたします。

改定後の構成イメージは、記載のとおり第 1 章から第 6 章となっている予定でございます。

本日ご説明します中間のまとめでは、第1章から第3章までを整理しております。

第4章以降につきましては、令和8年度の検討事項となっております。

裏面をご覧ください。

次に3の経過でございますが、本日に至るまでには、高齢者・障害者等の関係団体や、区の関係課、並びに障害当事者等を含む住民等の意見を十分に汲み取り、計画に反映されることを目的としまして、バリアフリー基本構想推進会議、またユニバーサルデザインまちづくりワークショップをそれぞれ記載のとおり開催をしております。

また、バリアフリーに関する区民アンケート調査も実施しております。また、高齢者・障害者等の視点による主な施設、交通施設等のバリアフリー状況の評価や具体的な課題を確認をしております。

4のスケジュールにつきましては、後ほどご説明いたします。

それでは資料4-2をご覧ください。

こちらは資料4-3の本編の概要版としてまとめておりますので、後ほどご覧いただけたらと思います。

本日は本編にてご説明をさせていただきたいと思っておりますので、資料4-3をご覧ください。

第1章のご説明に入ります。

2ページをご覧ください。

改定の背景と目的につきましては、先ほどご説明しましたので、割愛させていただきます。

4ページをご覧ください。

「1-2 旧構想における改定のポイント」としまして、青色で記載する更新点、オレンジ色で掲載している追記事項を分けてお示ししております。

更新点の3つにつきましては、名称の変更と旧基本構想における重点整備地区については、バリアフリー化のモデルエリアとして役割を持ち続けることから、バリアフリー法の重視している継続的な改善に取り組むため、生活関連施設や経路、区域の見直しを行います。

新たな追加事項としましては、区全域を対象とした方針である移動等円滑化促進方針を策定し、都市マスとの整合性を図るため、拠点エリアを移動等円滑化促進地区として設定いたします。

次にバリアフリー整備推進地区を設定いたします。

これは区独自の設定で、基本構想の改定後、優先的に特定事業計画を策定し、重点整備地区へ移行していく候補の地区として設定するものであります。

次に特定事業の追加としまして、旧構想にはなかった「教育啓発」「建築物」「都市公園」「路外駐車場」の設定を目指して、計画を策定をしております。

次に5ページをご覧ください。

基本構想の位置づけと計画期間についてでございますが、記載のとおり計画期間を10年間としてバリアフリー化を推進し、概ね5年ごとに各事業の進捗状況を把握するとともに、必要に応じて見直しを行ってまいります。

次に6ページから12ページにつきましては、法律等の概要になりますので、こちらでは説明を割愛させていただきます。

13ページ、14ページをご覧ください。

検討体制と検討の進め方になります。

先ほどご説明したように、本協議会までには推進会議、ワークショップ、また庁内での会議体など、いろいろな意見をいただきながら、基本構想の改定に取り組んでいる状況でございます。

それでは第2章の区のバリアフリーに関する現状と課題の説明に入りたいと思います。

16ページから17ページをご覧ください。

今回改定しますバリアフリー基本構想と上位・関連計画との関連性についてを示してございます。

16ページには江東区長期計画における位置づけ、17ページには江東区都市計画マスタープラン2022における位置づけを示してございます。

次に18ページから23ページにつきましては、区の概況として整理をいたしておりますので、ご説明のほうは割愛させていただきます、後ほどご確認ください。

24ページから33ページにつきましては、区内のバリアフリー化の状況をお示ししてございます。

24ページにはですね、区内の鉄道の状況でございます。

区内には6事業者が運営する10路線36駅が立地しております。

今後地下鉄8号線の延伸に伴いまして、3駅、千石・枝川・東陽町が新たに整備される予定でございます。

次に26ページから27ページにつきましては、36各駅のバリアフリー化の整備状況になってございます。

今回の調査結果としましては、26ページの上段の4点となっております。

28ページから29ページをご覧ください。

こちらは区内の路線バスとタクシーの状況でございます。

次に30ページから31ページにつきましては、道路におけるバリアフリー化の現況になってございます。

次に32ページから33ページ、こちらはバリアフリー対応型信号機の設置状況でございます。

次に34ページから35ページをご覧ください。

こちらは旧基本構想で重点整備地区として位置づけました、東陽町・南砂町駅周辺の特定期間事業の進捗状況となっております。

全体といたしましては、90%の進捗状況となっております。

次に36ページから40ページにつきましては、特定期間事業以外の主なバリアフリー化の取組みについて記載してございます。

区としましては、様々な取組みを行っておりますので、後ほどご確認いただけたらと思います。

次に 41 ページから 43 ページをご覧ください。

この基本構想の策定に向けて、ユニバーサルデザインまちづくりワークショップの実施状況でございます。

7 月から 11 月の間で 3 回ワークショップを実施しまして、東陽町駅・南砂町駅周辺のまち歩き、それと今回お示ししております、基本構想の基本方針へのご意見をいただいております。

次に 44 ページから 45 ページにつきましては、区民アンケート調査の実施状況でございます。

7 月下旬から 8 月の下旬までの約 1 ヶ月間に障害当事者の方や関係機関にご協力いただきながら、アンケート調査をさせていただきました。

少し記載事項が多く記入が大変だったというお声もございましたが、具体的にどこの施設でどのようなバリアフリー化が必要なのかということが、情報として具体的に収集できたのではないかと考えております。

次に 46 ページから 48 ページにつきましては、課題の整理をさせていただきます。

これまでの第 1 章で示しました背景や関係法令、また第 2 章に示した区の概況、特定事業計画の進捗状況、また区民意見等を踏まえまして、バリアフリー基本構想の改定に向けた課題を整理したものでございます。

それでは次に 3 章のほうに入っていきたいと思っております。

50 ページから 51 ページをご覧ください。

3-1 の基本目標・基本方針になりますけれども、基本構想推進会議やまちづくりワークショップにおける多様な立場の方からのご意見を踏まえまして、本区では、目指すべきバリアフリー化の基本目標を「一人ひとりを尊重し ともにつながり支え合う誰もが暮らしやすいまち 江東」と掲げ、本区のバリアフリー基本構想を推進してまいりたいと考えております。

基本方針につきましては、バリアフリー化の課題に対して 4 点定めております。

1 つ目は、各拠点のまちづくりと連携した一体的なバリアフリー化の推進。

2 つ目は、歩行空間に対する方針。

3 つ目は、施設等に対する方針。

4 つ目は心のバリアフリーの推進、として設定いたします。

詳細につきましては、52 ページ、53 ページに記載してございますので後ほどご覧ください。

続きまして 54 ページをご覧ください。

バリアフリー化の進め方についてでございます。

第 1 章で少しご説明はしてございますが、本構想では区全域を 3 つの地区に分類して設定したいと考えております。

これらの違いは、記載のとおりでございますが、移動等円滑化

促進地区については、バリアフリー化を促進する地区として、区全域に共通する事業種別の方針、それと促進地区別の方針を設定いたします。

重点整備地区につきましては、具体的な特定事業を定め、重点的にバリアフリー化を進める地区でございます。

バリアフリー整備推進地区につきましては、区独自で定めるもので、移動等円滑化促進地区のうち、基本構想の改定後、優先的に特定事業計画を策定し、重点整備地区へと移行していく候補の地区になります。

いずれの地区も移動等円滑化促進地区となりますので、関係する事業者の方に対する周知や協力要請等の対象地区となりますので、バリアフリー化を推進する点では変わりはありません。

55 ページから 56 ページをご覧ください。

移動等円滑化促進地区の設定についてでございますが、上位計画であります、都市計画マスタープランの拠点におけるまちづくり方針や地域の考え方の整合性を図ることから、都市計画マスタープランに定める駅周辺の拠点を、このバリアフリー基本構想において、移動等円滑化促進地区として、21 地区設定したいと考えております。

次に 57 ページから 59 ページにつきましては、生活関連施設の選定、それと生活関連経路の選定となっておりますので、後ほどご覧ください。

次に 60 ページから 65 ページにつきましては、重点整備地区、バリアフリー整備推進地区の選定になります。

どの地区をどのように優先的に整備していくのかについてご説明したいと思います。

61 ページの表 3 - 2 の「評価項目及び評価方法」をご覧ください。

評価の視点としましては、1 の利用者から見た視点、2 としては施設の分布、3 としては旅客施設の設備、4 は道路の整備状況、5 番目としましては上位計画や関連事業との位置づけなどから評価をいたしました。

62 ページの表 3 - 3 「拠点別の評価点一覧」をご覧ください。

この結果をもとにですね、63 ページに選定に至った考え方として四つの特性を踏まえ、特に事業実施の必要性や効果が高いと考えられる地区を設定いたしました。

まず重点整備地区におきましては、旧構想における東陽町・南砂をバリアフリー化のモデルエリアとしての役割を持ち続けることから、バリアフリー法で重視している継続的な改善、スパイラルアップに取り組むため、新たな基本構想との整合性を図ることを目的に、重点整備地区として必要な特定事業計画を再設定したいと考えております。

また、区の重点課題である地下鉄 8 号線延伸を契機としまして、まちづくりを推進していくために、(仮称) 枝川駅、(仮称) 千石駅、また評価の点が高い住吉、亀戸、門前仲町及び越中島の 5 つ

の周辺地区をバリアフリー整備推進地区として、基本構想の改定後優先的に特定事業計画を策定し、重点整備地区へと移行していく候補地区といたします。

なお、江東区長期計画におきましては、令和9年、10年、11年の3か年で1地区ごとに特定事業計画を策定する目標としてございます。

従いまして、今後、令和9年度以降に重点整備地区の更新地区を検討の上、この本協議会にてご報告をいたします。

64ページから65ページにつきましては、地区の設定についてを整理してございます。

また、66ページ以降につきましては、重点整備地区とバリアフリー整備推進地区に選定した地区図、それと生活関連施設の一覧を掲載してございます。

それでは資料4-1にお戻りいただきまして、裏面の今後のスケジュールでございます。

令和8年の3月に区議会における所管委員会にて、この基本構想の中間のまとめをご報告させていただきます。

令和8年度につきましては、ここまでの調査・検討を踏まえまして、地区別、また事業種別のバリアフリー化の方針等の検討を行ってまいります。

また、重点整備地区となります、東陽町、南砂につきましては、基本構想推進会議、また、まちづくりワークショップを活用しながら、バリアフリー化に関する現地確認、それと意見交換を行い、具体的にどのような追加すべき特定事業があるのかというところを検討してまいりたいと考えております。

その後10月には、素案を報告いたします。

また、パブリックコメントを実施して、令和9年3月には改定というかたちを考えてございます。

ご説明は以上でございます。

**会長：**

はい、ありがとうございました。

それでは皆様から質問をお受けしたいと思っております。

いかがでしょうか。

**倉本委員：**

お世話になっております。

東京メトロの倉本と申します。

ご説明いただきましてありがとうございました。

本資料4-3の13ページに検討体制という資料がございまして、今後重点整備地区におきます特定事業の設定につきまして、基本的には推進会議という会議、2個目ですね、こちらのほうで具体的に検討を行っていくことと理解いたしました。

一方、こちらの参加者の構成には、交通事業者が含まれておりません。

今後、特定事業を設定していく上でですね、交通事業者はどのように関わっていくのかを教えていただければと思います。  
よろしく願いいたします。

**会長：**

事務局お願いします。

**事務局：**

ご質問ありがとうございます。

13 ページの推進会議につきましては、区民の代表の方と、具体的にですね、どのようなバリアフリーが必要なのかということ、具体的に話し合う機会としてございます。

交通事業者等の皆様方との関わりということでございますけれども、こちらは今後ですね、この推進会議を進めていきながら、個々に状況を確認しながら、ご相談にあがっていくというようなかたちで考えてございます。

**倉本委員：**

承知いたしました。  
ありがとうございます。

**会長：**

そのほかにいかがでしょうか。

今日は区民代表で障害者関係の方々を含めていらっしゃっておりますが、何かコメントございませんでしょうか。

人数が多いので、順番にお話を聞くというわけにいきませんので、ぜひご発言いただければと思いますがいかがでしょうか。

なければ、ちょっと専門の江守先生、コメントをお願いします。

**江守委員：**

はい、ありがとうございます。

説明いただいたとおりで進めてまいりますけれども、今の13ページの組織図で言うと、私は協議会と推進会議に出ます、ということで、それからワークショップも既に3回私のほうは参加させていただいて、元々私とは違う学識の先生が入っていて、十分に当事者の方々の教育とかですね、そういったところで、非常に充実した当事者の方々がいらっしゃる、というような組織体制です。

今ご指摘いただいたところはですね、推進会議というのはどちらかというと住民部会みたいな、そういう位置づけで、おそらくこういったところからワークショップの企画が出て、事業者さんの現場見学だということもお願いするかもしれない、というような立ち位置で、ぜひご協力いただければというふうに思っております。

それから、今日はあまりバリアフリーに関連するような区民の代表の方がいらっしゃいませんが、特にこういった方々からメン

バーを募ってですね、ワークショップ等々でニーズを把握するというようなところは、常日頃からやられているようで、特にワークショップでもご活躍というようなところで、バリアフリーの計画に意見を反映させていくというようなスタンスを取ろうと思っております。

それから体制としましては、前回の基本構想が20年前ということで、そこから区としては進捗状況の確認というのはしていたものの、本来理想であれば、毎年どんな改良が行われて、どこまで達成できたかということの評価するというのが理想です。

ですので今回改定に伴って、それを最低でも5年で確認をしましょう、理想的には1年に1回そういった報告会があると理想ですね、みたいな話ができればいいなというふうに思っているところです。

それから、そういった場面で日々ニーズを把握したりだとか、国が推進しようとしているバリアフリーの方向性に沿うようなかたちで、こちらの基本構想の改定をしていければいいなというふうに思っているところでございます。

こういったところが今の進捗状況でございます。

**会長：**

はい、ありがとうございました。

進捗状況の補足説明をいただきました。

どうでしょうか、皆さんのほうで何かございませんでしょうか。

**渡辺委員：**

質問です。

江東区の商店街連合会の渡辺でございます。

重点整備地区というのは、東陽町と南砂ということでお聞きしましたけど、東陽町はもう、ああ多分そうだろうなとがすぐわかるんですけど、南砂が2件のうちの1件に選ばれた内容を63ページに書いてあると思うんですけど、もう少し具体的に教えていただければと思います。

よろしく申し上げます。

**会長：**

事務局お願いします。

**事務局：**

ご質問ありがとうございます。

東陽町と南砂につきましては、当初平成18年に策定しました交通バリアフリー基本構想の中で、重点整備地区として設定して推進してまいりました。

そこから、今回新たに基本構想を策定するにあたりまして、旧構想から新構想にあたって、追加すべき事項が存在することから、再度追加するところを再設定していくということで、元々重

点整備地区にはなってございますので、そこから再設定という言い方をさせていただきますけれども、足りない部分を追加していくという状況でございます。

**会長：**

よろしいでしょうか。

**渡辺委員：**

ありがとうございます。

**会長：**

いかがでしょうか。

今回、江東区のバリアフリーでございますが、東京運輸支局管内のバリアフリーネットワーク会議なるものがございまして、情報共有をしながら進めているということでございますが、何か一言関連してご発言いただければ思うんですが。

**中山（俊）委員：**

東京運輸支局の中山と申します。

東京運輸支局でもバリアフリーネットワーク会議というものを行っております。その会議では、それぞれの東京都内の障害者団体の代表の方、運行事業者様、関連する施設関係者、東京都の職員の方、国の職員と、東京都内の全ての自治体様のほうにお集まりいただきまして、バリアフリーに関しての意見交換等を行っております。

そこでは運行事業者様からの取組み、あと自治体様の取組みなどの発表なども行っております。いろいろな様々な意見を共有しているところでございます。

東京運輸支局としては、来年度12月に実施することになりました。そこで今会長の森本会長のほうを座長にお迎えしまして、会議を実施する予定となっておりますので、江東区様にもご参加いただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

あともう一つ、たまたまですね、東京運輸支局では、小学生3、4年生をだいたい対象として、バリアフリー教室を実施しております。

たまたま江東区内の小学生に来月バリアフリー教室を実施することになっております。もし江東区の小学校の皆さんのご希望があれば、ご連絡いただければ我々も協力したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

**会長：**

ありがとうございました。

江東区の取組みを進めていく一方で、周辺の自治体との連携、あるいはですね、お互いに進んでいること、問題、課題なんかを共有しながら、ぜひ客観的に主観的に双方の面で進めていただき

たいなというように思います。

### 【その他】

**会長：**

いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

だいたい時間がいい時間になってまいりましたので、議事はこれで終わりたいと思います。

その他に入りたいと思います。

事務局から連絡事項等はございますでしょうか。

**事務局：**

はい、ございます。

本日はどうもありがとうございました。

連絡事項3点、ご説明させていただきます。

まず、1点目についてですが、この後事務局より各委員の皆様へ電子メールにて事後意見表の様式をお送りいたします。

会議の後に、お気づきの点などがございましたら、意見表にご記入のうえ2月2日（月）までに事務局あてにメールをご返信ください。

また、一部の委員におかれましては、意見表を本日机上に紙で配付しておりますので、添付の返信用封筒にてご返送ください。

期限が短く、恐れ入ります。

次に、2点目です。

本日いただいたご意見や事後意見表の内容につきましては、3月上旬頃に意見一覧表として、議事録とともにお送りいたします。

また、いただいたご意見につきましては、今後必要に応じて資料等に反映をさせていただきます。3月の区議会所管委員会への報告をもって、確定といたします。

最後に3点目です。

次の開催予定ですが、8月31日（月）の午前10時から12時、場所は本日と同じ、江東区文化センター3階のレクホール、この会場で予定しております。

改めてメール等でご案内いたしますが、ご予約の方をお願いいたします。

事務局からは以上となります。

### 【閉会】

**会長：**

はい、ありがとうございました。

本日は皆様からたくさんのご意見・ご質問いただきまして、誠にありがとうございました。

今日の意見、あるいはこれから出していただきます後日の意見も踏まえましてですね、資料等々で修正がある場合はですね、私

と事務局で修正をしたいと思っておりますので、会長にご一任をいただければというふうに思っております。

それでは、以上をもちまして、第1回江東区地域公共交通推進協議会を閉会いたします。

長時間にわたりまして、ご協議、どうもありがとうございました。

以上