

### 第 1 回推進有識者会、第 1 回推進協議会の議事概要

#### 1. 見直しの検討の枠組みと本日の対象箇所

令和 4 年度（1 年目）

##### 検討会議

（有識者会：技術的支援、協議会：関係者間の協議）

##### 計画検討の手順

##### 区民への対応

（情報提供、意見聴取）

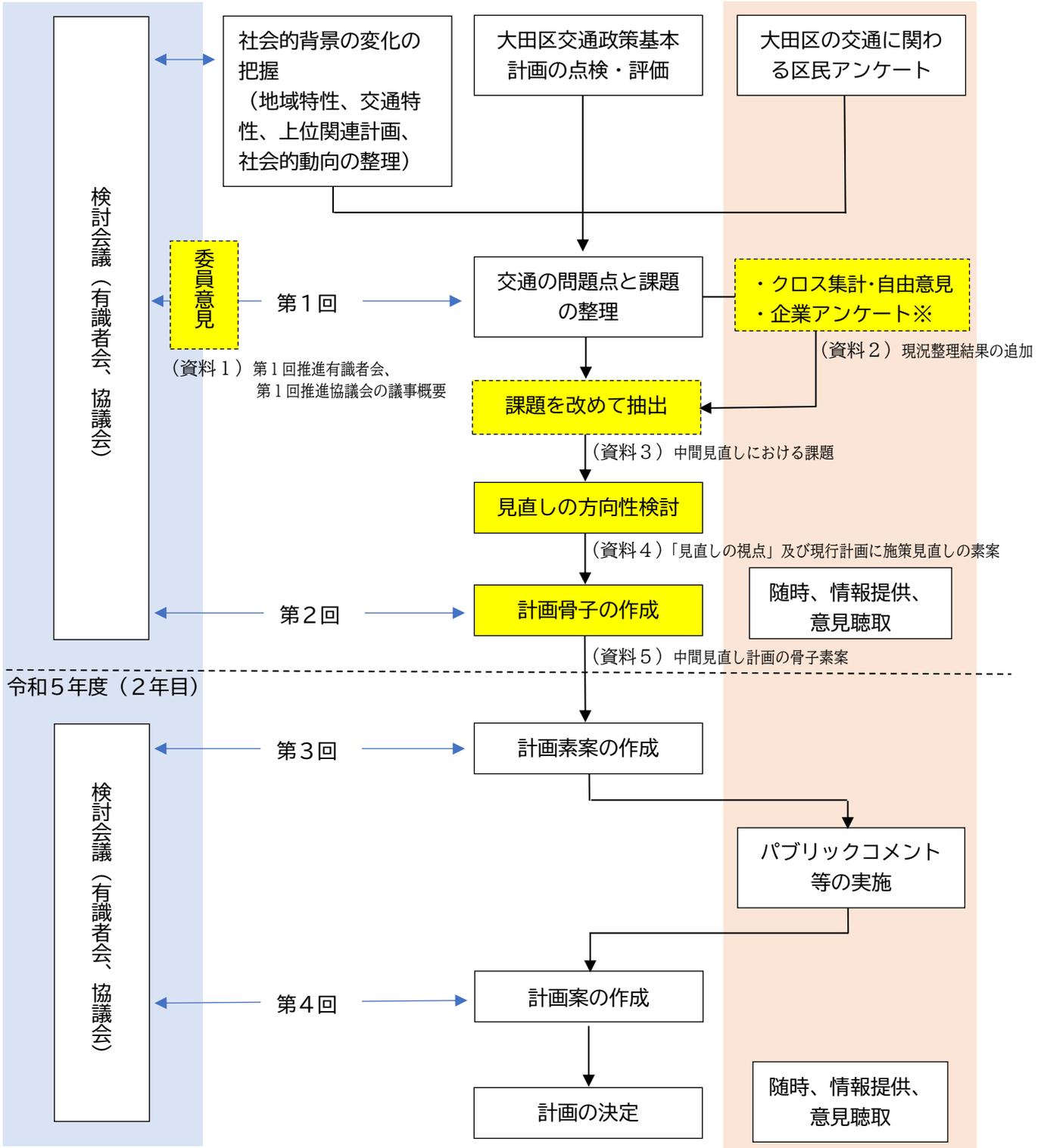


図 1 見直しの検討の枠組み

※企業アンケートの出典:5 島従業員アンケート調査報告 1 (大田区都市計画課 公共交通・臨海部担当、令和 3 年度実施)

## 2. 第1回推進有識者会の議事概要

表1 第1回推進有識者会の議事概要 1/2

分類			意見等
資料	ページ	内容	
資料1	5ページ、6ページ	検討の進め方について	有識者会を2回ずつやる予定ということですが、必要があれば有識者会やそれに関係するワーキング的なものを適宜作り、議論の中身を深めていくなど、柔軟に運営していただければと思います。
資料2	4ページ	目標達成指標について	「目標達成指標」が軒並み下がってしまっている。 この指標は、社会経済状況の影響を非常に大きく受けてしまうと思いますので、説明を区民にどうするかを心積もりしておく必要があると思います。 (「社会経済状況の影響を受けるので、これはこういうふうに捉えています」、「参考値にするくらいに捉えておいた方が良い」など)
資料3	-	アンケートの調査方法について	アンケートについて、もし次やるのであれば、可能ならば、同じ人が回答して、その人が変化したかどうかというのを取れるとよいと思います。
	-	アンケートの集計、結果の整理について	アンケートについて、誰が主体的にその問題を解けるのか、また、地域別・属性別など、もう少し細かく見ていくと、よりきめの細やかな改善の方向につながると思います。 (例えば、ヒートアイランド現象のように、いろいろなところと連携して解決するものと、交通の場でほとんど直接的に関わっていけるものと、いくつか種類があると思います。)
資料5	2ページ	「都市の活力」の扱いについて	「都市の活力」の部分があまり出てきません。 「都市の活力」の部分については、蒲蒲線の話もあるし、観光の話もあるし、何か少し違った目線で、重要施策として出てくるようなことも別途考える必要があるのではないかと。
	-	施策の整理について (実現可能性に関わる情報の追加)	インフラ整備を必要とするものとそうでないもの(ハード的な対策とソフト的な対策)とで、整備の可能性が全然違うと思います。 また、区の主導で整備が簡単にできそうなところと、調整しないとできないところの区別が必要だと思います。(そのため、実施可能なエリアとか対象がどの程度あるのか、その辺りが後ろに付いているとよいと思います。)
	3ページ以降	関連する計画との関係について	交通に関して束ねる計画がなかったから、「ここで基本になる計画を1つ作りましょう」ということで作られた計画のもとで、実際に進めるときには、それぞれの部門のいろんな計画があって進めています。 今、そのような体系になっているので、そこをわかりやすくしておいてくれるとよいと思います。

表2 第1回推進有識者会の議事概要 2/2

分類			意見等
資料	ページ	内容	
その他 (計画 の内容 につ いて)	-	ウェブアクセシビリティについて	<p>障害者の場合には、情報システムは結構大事で、具体的にはスマホなどの情報が使えなかったらアウトです。</p> <p>具体的にはホームページなどの表示のシステムについて、JISにはA、AA、AAAの3つあり、少なくともAA以上を満たさなければならないというのが国土交通省の基準ですし、JIS等の基準でもあります。</p> <p>そういうところの努力を、今後追加していく必要があると思います。</p>
		様々な部局の連携について	<p>交通を担当している部局ができることはもちろんそこでやらないといけないのですが、もともと様々な部局が連携しているので、ここにこれだけ集まっています。</p> <p>様々な施策を展開して連携を強化することについては、見直しの中で検討できると良いと思います。</p>

### 3. 第1回推進協議会の議事概要

表3 第1回推進協議会の議事概要 1/3

分類		意見等
見直しに対する基本的な考え方	計画全体について	グローバルの方は、しっかりと示した方向性に向かって進みつつあります。一方でコミュニティの方は、自転車の空間整備などは進んでいますが、歩行者も含めた交通の基本となるところについては、まだ多方面から改善が必要だと思っているところです。
	交通に関わる新たな技術やサービスについて	技術やサービスなど色々な新しい考え方がどんどん登場してきています。10年計画の後半と次の計画に向けて、そのようなものも少し議論の中で踏まえられると、よりよい計画の達成に繋がると思います。
		5年、10年先ではなく、もっと先の未来について、例えば自動運転的なものや高齢者が普通に歩けるなど、そういったものも考えないと代わり映えしないのではないのでしょうか。
	交通の利用促進について	この3年、コロナによって、自分も含め周りの方々も外出していません。また、大田区は高齢化がすごく進んでいます。当然、これらも交通に影響しています。 今後、いかに交通手段を使っただかくが大きな課題だと思います。
観光や環境について	観光や環境など、交通の利便性だけではなく、プラスアルファの部分ぜひ検討していただきたいと思います。	
歩行者、自転車について	歩行空間、自転車利用環境の充実について	大田区には様々な課題がありますが、アンケートについては、歩行者の空間や自転車を利用する環境の充実の注目度が高く、まだ課題があるという結果だと思います。 自転車は、区民にとって一番身近な乗り物だと思いますので、安全な道路づくりにもつなげていただければと思っております。
		高齢者には、5分～10分駅から離れているのはハードルが高いです。人の家の花壇に信号待ちで座っている高齢の方が多く、「ベンチなどが増えた優しいまちにしてほしい」という要望をたくさん伺います。 高齢の方や妊婦さんなどのバリアフリーの観点も含めて、さらにきめ細かく交通環境の充実を図ることが重要と感じております。 自転車については安全性の問題もあり、歩行者重視の道路空間づくりも、非常に大事なテーマだと思います。しかし、土地の制約がある以上、例えば車の通行量を減らすために車線を減らすなど、マイナスの部分についても一つのテーマとして議論していくことができればよいと思っております。

表4 第1回推進協議会の議事概要 2/3

分類		意見等
公共交通について	公共交通のバリアフリーについて	<p>モニタリング指標について、バリアフリーについては、35.2%と満足度はそれほど高くありません。もしかすると、我々が見落としているところで、ハードの整備だけではなくて、ソフト面などサービス面の反省もあるのかなとみています。</p> <p>バリアフリーについては、タクシー乗務員に研修を実施しておりますが、高齢者、障害者の方へのバリアフリー対応も研修に取り入れております。</p> <p>タクシー乗り場は、都内に約300か所ありますが、屋根・ベンチを設置したり、可能であれば点字ブロックを設置するなど、利用者の方々が安全にご乗車いただけるよう環境整備に取り組んでいます。</p>
	羽田空港について	<p>大田区民の皆さんは、羽田空港が大田区だと思っている方が少ないと思います。我々も羽田イノベーションシティでイベントを行います。なかなかお客様に来ていただけません。</p> <p>OTAふれあいフェスタが11月5日から始まります。できれば羽田空港でやりたいのですができず、今度も制限された開催になります。</p>
東京モノレールについて	<p>モノレールとしては、羽田空港アクセスとしての役割に加え、地域の交通機関としても自転車や舟運との連携などを図りながら、より魅力ある交通機関にしていくということが課題と考えています。</p>	
乗務員不足等による移動サービスの将来的な維持・確保について		<p>運送業界に共通する課題として、乗務員不足の話があります。利用者がたくさんいてバスを走らせたくても、乗務員がいないという、コロナとは別の課題もあります。移動サービスをどうやって将来にわたり維持・継続していくかは、重要な課題であると認識しています。</p>
		<p>喫緊としては、燃料費高騰の問題があります。非常に高騰していて、3割から5割くらいは上がっているという認識です。</p> <p>乗務員については、再来年の2024年4月から、バスに限らず自動車運転士の労働条件に関わる基準が厳しくなります。そのため、現状の乗務員数で今後も運行を維持するのは難しいという状況になって参りますので、社内に対応を進めているところです。</p>
		<p>バス事業者さんから乗務員不足というお話がありましたが、タクシー業界も同様です。</p> <p>コロナ禍で移動する方も少なくなっているのですが、タクシーも少なくなっています。利用者が少なくなっているにも関わらず、雨の日などには長時間待たないと乗車できないという状況もみられます。</p>
交通結節点について		<p>結節点がうまくいっていないということがあります。近くまで路線が行っているけれどその間をつなぐものが無い、例えば棧橋まで行く道があるけれども、そこまで行くアクセス手段が無いなど。そのような点も見直してほしいです。</p>

表4 第1回推進協議会の議事概要 3/3

分類	意見等
新型コロナウィルス感染拡大による公共交通の利用減少について	鉄道事業者 コロナの影響を大きく受け、2期連続の赤字となっております。 弊社管内の鉄道利用の状況は、23区内ではコロナ前のご利用の約7割というところですが、山手線の内側はさらに戻りは鈍く、これはコロナによる生活様式の変化も関係していると考えています。 弊社では、この10月1日に大きな組織変更を行いました。鉄道の安全安定輸送確保を前提に、幅広く収入を確保していくために、企画的な業務にシフトしていこうと再編を行っております。
	コロナ禍の影響で鉄道利用者はかなり減少しています。 利用者の動向以外に、防災、バリアフリーなどの観点についても、注視したいと考えています。特に防災の観点では、鉄道関係では車内の暴漢に対してどうするのかということも苦慮している状況です。また、鉄道は環境負荷が小さい公共交通のため、環境についてもしっかり取り組みたいと思います。
	当社もほとんど同じような状況です。私どもは、鉄道が需要を創造できるという考えで営業を行っていた面もあったのですが、それは企業としての思い上がりで、社会情勢にどう合わせて企業体制を組んでいくかを考えていかなければいけないと反省しています。
	モノレールは、羽田空港のアクセスに特化した交通機関ですので、売り上げの状況はほかの交通事業者の皆様よりもさらに2割くらい悪く、最近でも定期外の利用者数は5割を少し上回る程度しか戻っていない状況です。
バス事業者	コロナ前との利用者の比較は、バスについてもほぼ同じで、マイナス20%からマイナス30%というところですが。
	交通事業者としては、コロナの厳しい影響を受けているのはその通りです。都内の当社のバス利用の戻り具合ですが、JRさんの沿線や、京浜島、昭和島といった工業地帯などは、ある程度戻ってきています。1割減もしくは1割5分くらいのところもあります。一方、羽田空港関係については、まだ5割くらいしか戻ってきていません。区内においても非常にばらつきがある状況と認識しています。 羽田空港から首都圏各地への輸送については、こちらは、4割から5割、ピーク時の8割くらいの減少ということもありまして、大規模に路線整理をして区内の営業所1か所を処分したところですが。