

第 1 回

板橋区公共交通会議

令和 3 年 5 月 1 4 日 (金)

第1回 板橋区公共交通会議議事録

1. 会長選出及び会長代理指名
2. 開会
3. 議事
 - (1) 板橋区公共交通会議の設置について **【資料1-1】**
(板橋区の交通に関する現状) **【資料1-2】**
 - (2) 社会実験について（住宅地におけるタクシー乗場の整備） **【資料2】**
4. 閉会

<配布資料>

- 【資料1-1】** 板橋区公共交通会議の設置について
- 【資料1-2】** 板橋区の交通に関する現状
- 【資料2】** 社会実験について（住宅地におけるタクシー乗場の整備）
- 【参考資料】** 板橋区公共交通会議設置要綱

(出席委員)

岡村会長、松本会長代理、平塚委員、高橋委員、佐藤委員、小川委員、小平委員、小池委員、飯箸委員、片岡委員、辻委員、田村委員、義本委員

(代理出席者のあった委員)

竹内委員、磯田委員、小泉委員、大瀬戸委員

○都市計画課長

それでは、定刻になりました。欠席の方等もいらっしゃいますけれども、皆様、おそろいになりましたので始めさせていただきます。

本日は御多忙のところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の冒頭の進行につきましては、板橋区都市計画課長田島が務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

これからは着座でさせていただきます。よろしく願いいたします。

なお、新型コロナウイルスにつきましてまだ感染者の発生が継続している中、皆様にはお集まりいただきまして本日の会議を開催させていただきましたが、事務局でも皆様の検温、手指消毒、最低2メートルの座席間隔の確保、会議中の常時換気など、万全の態勢で開催に臨んでおります。常時換気のため、少々外の音が気になるかもしれませんが、ご了承ください。また、皆様におかれましても、会議中、常時マスクの着用をお願いできればと思います。

それでは、開始させていただきます。よろしく願いいたします。

板橋区では、昨年度、おおむね20年後を目標といたしました区の交通政策全般の指針となります交通政策基本計画を策定させていただきました。皆様の机の上に置いてあります白地に緑色の絵が描かれている冊子はその計画書になります。

今回の会議では、この計画の実行・実現に向けまして、学識経験者、区民の皆様、交通関係事業者、行政関係者の皆様にお集まりいただきまして、現状や課題、今後の取り組みなどにつきまして、専門的見地や日常の生活の視点までの幅広い御意見をいただきながら、協議・検討していく場として新たに立ち上げるものです。

当初、3月24日に開催を予定しており、委員の皆様は同日付の委嘱とさせていただきましたが、会議自体は区側の事情により会議を延期させていただいておりました。このため、本日、皆様に初めてお集まりいただいたこととなりますので、名簿順に委員の皆様のご紹介をさせていただきます。新年度の人事異動によりまして本日から委員となられた方もいらっしゃいますので、その旨も御紹介させていただきます。

まず、名簿順で御紹介させていただきます。

(委員紹介(記載省略))

○都市計画課長

どうぞよろしくお願いたします。

続きまして、区を代表いたしまして、都市整備部長の松本から御挨拶申し上げます。

○都市整備部長

皆様、改めまして、こんにちは。

このコロナ禍の中、お集まりいただく会議というのが珍しい場合もあるかもしれませんが、今日は初回ということで、申し訳ありません。精いっぱい対策を取らせていただいた上での開催ということでさせていただきました。よろしくお願いたします。

板橋区公共交通会議ということで、昨年の頭にこちらの交通政策基本計画をやっとのことで定めまして、それを実践に移していきたいということで、昨年度の年度内にこれをキックオフするということが、本来、組織の目標であったところでもございますけれども、ちょうど3月の頃に実は私どもの部で複数陽性患者が出まして、とても会議が開催できる状況ではなかったというような実情もございまして、今回、延ばさせていただきましたが、それも緊急事態宣言が延びて、どうしようかということも正直迷ったんですけれども、皆様の御協力をいただいて、ここは開催をしようと、キックオフをしようとということで、恐れ入りますが、御来庁いただいて開催することにさせていただきました。どうかよろしくお願いたします。

ご案内のように、板橋区交通政策基本計画でございますけれども、郊外の、それこそ本当に国道がちょっとしかないとか、電車が1本しか走っていないとか、そういうところで考える交通政策とは、また板橋区の交通政策というのは非常に複雑で、端から端まで人が密集して住んでいるといえますか、いろいろな方がいろいろな立場で交通をご利用になるということで、非常に考えがいのある交通計画というか、交通施策を進めていかなければならないというような立場でございます。そういう意味では、関連の方々、たくさんの方々にご協力をいただくということで、ご出席いただいている状況でございます。

国のほうで音頭を取っていただいて、地方公共団体が主体となって地域の公共交通を決めるといようなことの指針が出ましたので、今回、公共交通会議ということで立ち上げさせていただきましたけれども、私ども担当といたしましては、この公共交通会議は将来的には都市計画審議会、建築審査会のような非常に重みのある審議会にしていかなければいけないのではないかというふうに考えているところでございます。

地元の皆様方のいろいろな声を聞いていると、足回りの、例えばコミュニティバスであるとか、あるいは電車に乗ったり降りたりの手間であるとか、バリアフリーであるとか、そういうところに非常に関心が高いというのは、皆様のお仕事の中でも感じられているところかと思えます。

そういう中で、一つひとつ区民の皆様の希望を実現していくといえますか、皆様が住みやすい板橋にしていくためにも、交通を整理していくというのが一番の課題だというふうに認識しているところでございます。

どうか、この会議の場を使って、一つひとつ課題を解決していく、あるいは、新しい認識を共有していく。そういう場にしていければ、非常に嬉しく思っております。

なかなか回数も限られているところではございますけれども、意見交換をさせていただいて、皆様の知見になるように整えていくよう事務局一同取り組んでまいりますので、どうかご協力方、よろしくお願いいたします。

私からの挨拶は以上でございます。

○都市計画課長

ありがとうございました。

ここで、遅れましたが、事務局の紹介をさせていただきます。

改めまして、都市計画課長の田島でございます。よろしくお願いいたします。

続きまして、担当係長の田丸でございます。担当の笹沼でございます。原野でございます。若林でございます。

○都市計画課長

続きまして、開会に先立ちまして、2点確認させていただきます。

まず、皆様のお手元の資料の確認をさせていただきます。

事前に皆様に送付させていただきました資料で、会議の次第、委員名簿、座席表、A4サイズの横遣いの資料1-1、資料1-2、資料2になります。あとは参考資料の板橋区公共交通会議設置要綱になります。よろしいでしょうか。

机上資料といたしまして、板橋区交通政策基本計画（本編及び概要版）、都市計画図が3種類ございます。

よろしいでしょうか。もし不足がございましたら、近くの係員へお知らせいただければと

思います。

また、大変恐縮ですが、机上資料の交通政策基本計画（本編及び概要版）、都市計画図（3種）につきましては、閲覧用とさせていただきます。次回以降も机上にご用意いたしますので、会議後は席にお残しいただければと思います。よろしく願いいたします。

続きまして、会議の公開についてです。

板橋区では附属機関等の会議につきましては原則公開で行うとさせていただいております。会議内容につきましては、皆様の個人情報に配慮しつつ、原則として、発言委員の氏名、発言内容、本日の資料と議事録及び委員名簿を公開させていただきます。

なお、本日の会議録を作成させていただく関係で、会議内容の録音と速記者の同席をさせていただいておりますので、よろしく願いいたします。

また、本日は傍聴希望者の方が1名いらっしゃいます。本日の議案には個人情報を含む案件はございませんので、最初から最後まで傍聴いただくことになります。

それでは、傍聴者の方に入場していただきますので、少々お待ちいただければと思います。

○都市計画課長

続きまして、会長の選出及び会長代理の指名に移らせていただきます。参考資料をご覧ください。いただければと思います。

参考資料は板橋区公共交通会議設置要綱になります。A4の1枚のものになります。

こちらの要綱の第5条では、第1項に「交通会議に、会長を置く」、第2項「会長は、委員の互選により選出する」、第3項「会長は、交通会議を代表し、会務を総括する」とありますことから、まず、会長の選出をお願いいたします。

会長の選出につきましては、ご意見やご推薦がありましたらお願いいたします。

○飯箸委員

事務局からの提案はありませんでしょうか。

○都市計画課長

事務局といたしましては、都市交通計画、公共交通がご専門で、国や他の都市でも様々な委員会の委員として御活躍されております東洋大学国際学部教授の岡村先生を推薦いたしますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○都市計画課長

ありがとうございます。

岡村委員、お引き受けいただけますでしょうか。

○岡村委員

よろしく願いいたします。

(拍 手)

○都市計画課長

誠にありがとうございます。

皆様のご賛同をいただきましたので、板橋区公共交通会議の会長といたしまして岡村委員が選任されました。

それでは、岡村委員には会長席にお移りいただきます。よろしく願いいたします。

○都市計画課長

それでは、岡村会長から会長就任のご挨拶をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○岡村会長

ただいまご指名いただきました岡村でございます。よろしく願いをいたします。

それでは、一言ということでございますので、述べさせていただきます。

先ほど部長からご挨拶をいただいたとおりで、いろいろ課題があるというところがございます。

基本的には、皆さん、移動にはそんなに困っていらっしゃらないと総じて言えるかもしれませんが、そうであるがゆえに、どういう方のどのような方の移動について着目していくのか。また、今、一見何とかなっている、問題ないと思われるものについても、今コロナ禍でもあり、また、今後どうなるか分からないということであれば、先手を打ってい

くべきこともいろいろあるかと思えます。

これまでは、個々の事業者の方をお願いをして、事業者の方が頑張っていたら、基本的には板橋区の交通は何とかなってきたということでしたけれども、もうそういう時代ではなくなったと。区民、それから自治体も含めて、いろいろな人が交通を組み上げていくということになってまいりました。

そういう意味では、この会議、非常に重要な会議になるというふうに思っております。皆様、よろしくをお願いいたします。

○都市計画課長

ありがとうございました。

続きまして、会長代理の指名に移ります。

会長代理は、先ほどの要綱第5条第4項によりまして、会長が指名することになっておりますので、岡村会長、よろしくをお願いいたします。

○岡村会長

そうしますと、先ほどの要綱の第5条第4項ということで、私が指名ということになっているということでございますので、松本委員をお願いをしたいと思えます。よろしくをお願いいたします。

○都市計画課長

それでは、ここからの進行につきましては、岡村会長をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

○岡村会長

それでは、早速、第1回板橋区公共交通会議を開会いたします。

議事の1つ目、「板橋区公共交通会議の設置について」、事務局からご説明をお願いします。

○都市計画課長

それでは、事務局のほうから交通政策基本計画についてご説明をさせていただきます。

まず、お手元の板橋区交通政策基本計画の概要版を御覧いただければと思います。緑色の印刷をされているものですね。薄いほうになります。じゃばら折りになっておりますので、右から左へ2回ほど付箋が貼ってあるページまでめくっていただければと思います。

左上に「都市づくりビジョンが目指す姿」と記載のある見開きの状態になると思いますので、よろしく願いいたします。またそこに、A4版の縦使いの紙が1枚、挟んであります。A4版の用紙につきましては、区の運営方針を定めました板橋区基本計画2025の抜粋になります。

裏面にありますように、区は「東京で一番住みたくなるまち」を将来像として掲げまして、3つの目標とそれにつながる9つの政策を体系づけまして、区政運営を進めております。

続きまして、見開きの概要版を再びご覧になっていただければと思います。

都市計画の分野におきましては、平成30年に定めました板橋区都市づくりビジョンにおきまして、持続可能で魅力あるまちづくりを進めまして、具体的には都市生活の質を戦略的に高めていくことを通しまして基本計画2025の実現を目指していくこととさせていただいております。

この中で交通の面に注目いたしますと、区内に在住、在学、在勤の皆様や来訪される方々がより質の高い生活を営んでいただくためには、その生活において欠かせない人の移動について、安全・安心・快適であることが最も大切でありまして、また、それが持続可能であることが求められております。

また、国においても、人口減少・高齢化の進行や社会情勢の変化を踏まえまして、関係者の連携と役割分担の下に交通に関する施策を推進していくことといたしまして、交通政策基本法、交通政策基本計画が策定されました。

これらを受けまして、板橋区におきましても、おおむね20年後となる2040年を目標といたしました区の交通政策全般の指針といたします交通政策基本計画を令和2年に策定いたしました。

区の交通政策の基本理念といたしまして、「歩いて、乗って、住んでよし『人』が主役の交通都市～みんなでめざす交通まちづくり～」を掲げまして、3つの基本方針、8つの目標を定めました。これは、交通に関する課題の解決・解消には、行政だけではなく、区民の方々をはじめとする交通関係事業者の方や交通管理者の方まで、幅広く連携・協力して取り組んでいくことが必要であるということに基づきますし、このような交通を主要な軸に据えた取組を「交通まちづくり」と呼びまして、着実・確実な歩みを進めていくことと

いたしました。

板橋区は、5街道の一つであります中山道、脇街道の一つの川越街道の2つの街道沿いを中心に発展してきました。高度経済成長期以降につきましては、都心への通勤の便利な住宅地として区全域の宅地開発が進んでおります。

この特徴を捉えまして活かすとともに、交通は人の営みの基礎となるものでございまして、交通政策が子育て・教育、健康・福祉、観光、商業・産業、環境、防災など幅広い分野と多角的に連携することによりまして、相互に効果を波及させていくクロスセクター効果の発現も目指していくことを考えております。

計画の実行におきましては、右ページにありますように、代表的な個別の取組の着実な実施のほか、横断的な重点プロジェクトとして、5項目についてまちづくりと連携した取組を進めていくこととしております。

○事務局

それでは、引き続きまして公共交通会議についての説明を申し上げます。

担当笹沼と申します。着座にて説明させていただきます。

お手元の資料1-1、A4遣いのカラーの資料のほうにお移りください。

そちらの資料、1枚めくっていただきまして、左下にページの番号もつけております。2ページ目を御覧ください。「板橋区公共交通会議の設置について」というページになっております。

1番「会議の設置の背景」、2番「板橋区の交通に関する現状」、3番「会議の目的と検討・協議内容」、4番「会議の検討・協議スケジュール」の順で説明をしております。

1ページめくっていただきまして、3ページ目を御覧ください。

「会議の設置の背景」、(1)「公共交通の現状と課題」についてになります。

少し大きい話になりますけれども、日本の公共交通の特徴からまず説明を申し上げます。

1つ目、日本は狭い国土に密度が高く人が集まって住んでおりまして、人の移動が集中的に発生していることが大きな特徴となっています。すなわち、大量かつ効率的な移動手段が必要となっているというところは大きな特徴と言えます。

2つ目、特に人が多く集まる都市部におきまして、鉄道と路線バスによります高密度な交通網・交通ネットワークが形成されているというのが特徴です。これは、日本が欧米と比較しまして自動車の普及が遅れたということで、電車やバスなどの公共交通が人の移動を

担い発展したことによるものとされており。しかし、地方におきましては自動車の普及とともに公共交通機関がダメージを受けて縮小が続いているというのは、いろいろな報道でも皆様ご存じかと思えます。

3つ目、多くの移動需要に支えられまして、多くの民間企業による独立採算による運行が行われているということになります。大量の効率的な運送を行いますので、低廉な利用料金が維持でき、利用者をつなぎ止めることで経営が確保されているという現状がございます。このことは逆に、利用者が減ってしまうと、減便・廃止に直結するというようなこととなっていることも一つ特徴とは言えると思えます。交通について考えていく際は、需要と供給の両面から考えていくことが大切と言えるということが少しご理解いただけるかと思えます。

続きまして、4ページ目を御覧ください。こちらは、交通の潜在的な需要となる人口について書いてございます。

板橋区におきましても少子高齢化というものが続いておりまして、右下のグラフの実線と点線のほうをご覧いただければと思うのです。

平成22年、2010年のところをご覧いただければと思いますが、この時点から死亡者数が出生数を上回る自然減という状況になっております。いわゆる、生まれる方と亡くなられる方が逆転しているという状況です。

また、左下のグラフ、人口推移と推計になりますけれども、令和12年、2030年頃から板橋区も人口減少が開始してまいります。その中でもどういう特徴が出ているかと申しますと、15歳から64歳までの生産年齢人口が10%近く減少するということが予想されており、また、高齢化率が一段と上昇していくという傾向が出ております。

人口の減少、すなわち、潜在的な公共交通の需要の減少が確実に見えてきているという状況になります。

続きまして、5ページ目をご覧ください。実際の交通需要となる外出、人々の外出がどのような状況なのかということになります。

首都圏におきましては、10年に1回、居住者の実際の移動実態を調査するパーソントリップ調査というものが行われています。

平成30年に行いました調査では、左下のグラフのとおり、外出率、調査対象の方がランダムに選定されるのですけれども、その方の地域、特定の日に外出をした人の割合ということが計算されるのですけれども、それが平成30年のところになりますと、78%まで低下し

ております。また、外出した人の1日当たりのトリップ数、1日に外出をした際に移動した回数が1割近く減少しております。

また、右下のほうになりますが、年齢階層別の外出率、5歳刻みでそれぞれ皆さんがどのくらい外出をされたのかということがグラフ化されておりますけれども、全年齢で外出率が低下をしているという状況が確認できます。

平成30年の調査ですので、コロナ禍の影響を受けた現在、さらに大きく外出率が減少しているということは容易に想像がつく状況でして、今回お越しいただいております交通事業者の方におかれましても、実際に交通需要の減少を厳しいものと感じられている状況ではないかと思っております。

続きまして、6ページ目をご覧ください。こちらは、今度は交通の供給側となる担い手不足の問題です。

こちらはNHKのホームページを印刷してきたものになりますけれども、東京都内におきましても、担い手不足により実際に路線バスの減便・廃止というものが発生しているという報道がされております。池袋の浅草方面に結ぶバスですとか、渋谷から初台のほうを巡るバスというのが減便・廃止になったという報道がされたという記憶をしております。

続きまして、7ページにお進みください。

先ほど人口のところで、生産年齢人口の減少とお話をしましたが、これが人口ピラミッドを横にしたものになります。左下がゼロ歳、右が100歳ということで、日本の人口を縦に積み上げたものになります。

第2次ベビーブームの世代。ちょうど45歳あたりを中間にして前後数年の世代なのですが、このあたりの皆さんというのも現役の引退が十数年後に迫っているということで、この層がまた引退をしてしまうと、ますます担い手の減少が大きな課題として発生してくるという状況になっています。特に、早朝から深夜まで運行されています公共交通機関に関しましては、労働時間の問題もあり、交代勤務というのをなさっているはずですが、そうなりますと、普通の業態よりも多くの働き手を必要とするということになりますので、より深刻だということをご理解いただけるかと思えます。

需要と供給もこの先あまり明るくないというのが公共交通の課題と言えるところをご理解いただけたと思います。

続きまして、8ページにお進みください。

これまでお話ししてきましたことは、板橋区、東京都だけでなく、日本全体で課題となっ

ていることでありまして、大分前から国や都でもどうすべきかの議論と制度づくり、対策が進められております。

まず、こちらに書いていますが、国の制度になりますけれども、交通政策基本法と交通政策基本計画というものが国によって定められまして、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」という3つの方針を打ち出しまして、その推進に当たっては、「国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する。」ということが示されております。需要と供給という視点が、こちらにも盛り込まれていると言えるかと思えます。

続いて、9ページをご覧ください。道路運送法という法律になります。

この法律は、お客さんから運賃を受け取って運送サービスを提供するバスやタクシーの営業を定める法律で、利用者の安全確保等を最大の目的としております。

この営業には国土交通大臣の許可を受けなければならないという縛りがかけられているものになります。しかし、路線バスが廃止された地域ですとか、そもそも公共交通がない地域ではそのような営業を行う事業者というのがごく少数となってしまって、住民の生活、交通の確保に大きな問題が生じてしまう。

こういう問題に対応するために、地域の交通の関係者の出席する法令に定められた会議体で、地域の実情・ニーズに応じた旅客輸送の導入に向けた検討を行うことを条件に、道路運送法の一部の規制緩和などが受けられる措置というものを用意しているというのがございます。

続きまして、10ページをご覧ください。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というものがございまして、こちらでは、地域の交通は自らデザインし、移動ニーズにきめ細かく対応するという観点で、地方公共団体において、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成、地域における輸送資源の総動員、地域の交通関係者による協議会を通じた検討などの取組を進めることが求められております。

続きまして、11ページをご覧ください。

国のこのような動きを受けまして、東京都のほうでも地域公共交通の在り方検討というのが設置されまして、今年度、地域公共交通に関する基本方針を取りまとめるという情報

が入っております。人の生活・営みの基礎となる交通はとても大切なものであるとの観点から、法律や制度など多くの取組みが、現在、進められております。

続きまして、12ページをご覧ください。今まで国や都の動きを見てまいりましたが、今度は板橋区の動きでございます。

これは先ほど都市計画課長より説明を申し上げました板橋区の基本構想・基本計画と都市づくりビジョン等を受けまして、先ほどご説明しました板橋区交通政策基本計画を策定しております。

もう1ページめくっていただきまして、13ページを御覧ください。

先ほどご覧いただきました計画の概要版になりますけれども、基本方針、左側のほうですね。目標が8個あるというご紹介を差し上げましたが、このうち赤線を引いた項目、このあたりが公共交通会議の中で具体的に皆様と一緒に取り組んでいく内容になっていくのかというところで考えております。

続きまして、14ページをご覧ください。こちらは、「持続可能」という言葉、「SDGs」という言葉が最近よく使われておりますが、交通の世界、当然人の営みというところも含めて持続可能な社会の構築というものが、公共交通、まちや経済、環境といった視点から、どのようなものがイメージされるのかというのを記しているものになります。

持続可能というものは、よいもの・状態が循環していること、プラス、ポジティブなスパイラルが維持されているということであるとするのであれば、このような循環を公共交通にも、まちや経済にも、環境分野においても、生み出し、つくり出して、回し続けることが大切なのではないかという視点を持って作ってみたものになります。

今回、これだけ多くの皆様にお集まりいただいております。出発点は、人の営み・生活の基礎となる交通ですけれども、それだからこそ様々な幅広い分野へのよい影響の波及、相乗効果というクロスセクター効果をより具体的な形に発現させていければと考えているところです。

このような考え方から、私たち板橋区公共交通会議を立ち上げるという考えに至り、本日、お集まりいただいたという形になっております。

続きまして、15ページの「板橋区の交通に関する現状」について説明をしてまいります。

順番としましては、こちらに書いてございますように、板橋区のプロフィール、道路、鉄道、路線バス、公共交通サービス水準の相対的に低い地域、新たな公共交通の順で説明をさせていただきます。

資料かわりまして、資料1-2というものをご用意いただけますでしょうか。

こちらの資料は、各ページのほぼ同じ位置に地図を印刷しております。ぱらぱらとめくっていただきますと、前後のページと比較しやすいようになっておりますので、後ほど気になるページを組み合わせてご覧いただければと思います。

まず、めくっていただきまして、3ページをご覧ください。板橋区のプロフィールになります。

太い線で囲ってあるものが真ん中に見えるかと思いますが、こちらが東京23区です。その北西部に位置しておりまして、面積は32平方キロメートル、東西に7.1キロ、南北に6.7キロの大きさとなっております。また、標高は、武蔵野台地という台地がこの東京23区の西半分を大体占めておりまして、その北の端に位置するということで、台地の上と下で30メートル以上の標高差があるという状況になっております。

続きまして、4ページをご覧ください。

こちらは国土地理院のホームページのほうで、板橋区で一番低い標高2メートルを青、標高35メートルを赤として作成したものがこちらになります。

区のほぼ中央を東西に武蔵野台地の崖線があるということが特徴でして、この崖線は複雑に入り組んでおりまして、まるでリアス式海岸のような形をしていることが特徴です。

また、区の南東側、この地図で言うと右下のほうになりますけれども、東西に石神井川が流れておりまして、川の両側は水色や黄緑色と、若干周囲よりも標高が低い地域が広がっております。

こちらに点線で書いてございますけれども、こちらが鉄道路線になります。上から埼京線、三田線、東武東上線、東京メトロ有楽町・副都心線を示しております。

続きまして、5ページにお進みください。都市計画道路の現況図になりまして、区内の道路を描いたものになります。

区の主要な道路は、右下の都心方向から放射状に、中山道、用紙の真ん中辺りを上下に貫く太い線があるかと思いますが、川越街道というものが、地図の右下から左上に斜めに一直線に向かう太い線になります。そして、新大宮バイパス、地図の左上から真下に延びる太い線です。こちらになります。あともう一つ、要町通り。川越街道の下側を同じように並行して進んでいる道路などが整備されております。

続いて、環状方向になりますけれども、地図の右下から左上に向かって、山手通り、環状6号線と言われるもの。そして、鮫洲大山線という補助26号と書いてある道路ですね。続

きまして、環状7号線、環状8号線、そして、笹目通り、高島通りと整備されておりまして、この太い道路の間に並行して複数の道路も整備がされております。

続きまして、6ページをご覧ください。

こちらは、幅員が6メートル以上の連続する道路を緑色に着色し、緑色の道路から140メートルの範囲を肌色に着色したものです。

これはどういうことかといいますと、この肌色から外れる地域、薄く黄色くなっているといいですか、白抜きになっているところ、こちらが「消防活動困難地域」と呼んでおりまして、大型の消防車が進入できる道路が幅員6メートルまでの道路で、そこから消火用のホースを140メートル伸ばして届く範囲というのが一般的には消防活動ができる地域で、そこから外れるというのはなかなか厳しい地域ですよというものを示したものです。

幅員6メートルの道路と申しますと、一般的にはセンターラインはない道路で、一般的な乗用車が普通にすれ違うことはできるかと思えます。しかし、大型の路線バスが安全に走行することは難しく、最低でもセンターラインがある道路、できれば両側に歩道が整備されている道路がバスの走れる道路になるのかなということが、逆転の発想でご理解いただけるかと思えます。

続いて、7ページにお進みください。こちらは、区内でこれまで行われてきました区画整理事業や耕地整理事業などの区域を色分けしたものになります。

こちらの事業は、土地を整形化しまして、同時に道路や公園を整備し、整序された土地や宅地を生み出すことが目的でありますので、6ページの幅員6メートルの連続した道路の大半はこれらの色づけされた地域に存在しています。逆に、着色のない、このような事業の行われていない地域では、緑色に着色された道路が少ないということが読み取れるかと思えます。

続きまして、8ページ目ですが、少々色が薄くて恐縮なのですが、都市計画道路の現況図に木造住宅密集地域をピンク色に着色し、重ねたものになります。

右横のところ、「7～9」と書いてありますが、間違えておりまして、「6～8ページ」へと修正をお願いします。

この6ページから8ページのページを重ねてみますと、木造住宅密集地域、土地区画整理事業の行われていない地域、消防活動困難地域の3つが一致しているのがご確認いただけるのではないかと思います。

続きまして、9ページをご覧ください。こちらが、板橋区の鉄道、先ほど御紹介しました

が、示したものです。

北側から、緑色がJR埼京線、続きまして都営地下鉄三田線、東武東上線、東京メトロ有楽町・副都心線の4路線が運行されておりまして、それぞれの電車の間隔というのが、最大でも2.3キロと、23区の外側を構成している区の中でも比較的密度が高く鉄道路線が敷設されているということは特徴かと言えます。

続きまして、10ページをご覧ください。各駅から徒歩15分ぐらいで行ける距離と考えられる半径1キロの円を描いたものです。

少々見づらくなりますけれども、この赤い円から外れる地域というのはあまりなくて、区内全域が駅から徒歩圏内の立地であるということは、この図からも見てとれるかと思いません。

しかし、区の中央には武蔵野台地の崖線がありまして、複雑に入り組んだ地形であることから、必ずしも距離の近い駅が行き来の便利な駅というわけではありません。

11ページをご覧ください。

こちらが区民のアンケート調査で、最寄り駅の調査結果を町丁目別に集計し、駅別に色分けをしたものになります。駅勢圏というものを示しているかと思えます。それぞれ地形や道路状況を踏まえて分析しますと、大体皆さん、自分の最寄り駅というのは一番近い駅、平坦な道で行ける駅、都心に近い駅、坂道の上下りができるだけ少ない駅、路線バスがあればそのバスの向かう駅ですとか、そのような形で非常に合理的に最寄り駅を選択しているということが伺えます。

続きまして、12ページ、13ページ。

こちらにつきましては、駅から目的地まで行くときの交通手段を集計したものになりまして、圧倒的にピンク色が多く占めていると思うのですが、駅からは徒歩で目的地に向かいますという結果が出ております。また、駅前広場があり、路線バスの起終点となっているような駅ですと、バスの利用が続いていくという状況をご確認いただけるかと思えます。

続きまして、14ページ。こちらは、区内の路線バス網図です。

区内のほぼ全域で国際興業バスが運行されておりまして。また、加えて成増駅周辺で西武バス、東武バス、環状七号線に関東バスと都営バスが運行されているという状況です。板橋区のほうですと、ほぼ駅前広場のある駅を起終点とし、区内外の駅を結ぶという路線が設定され、皆様にご利用いただいています。区境をまたぐ路線ですと、右側のほう、赤羽で

すとか、下のほう、池袋、左のほうですと大泉・石神井公園のほうに向かうという路線は非常に多いのですけれども、左下のほう、練馬のほうに向かう路線というのは若干薄めというような状況が見てとれます。

続きまして、15ページをお開きください。こちらは、「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」と呼んでおりまして、駅から500メートル、バス停から300メートルの円を描きまして、この範囲から外れる地域を黄色に着色したものです。公共交通機関から少し距離が離れるということで、公共交通サービスの相対的に水準の低い地域という定義をしておりますが、幾つか区内でもそのような地域が存在しているという形になります。

16ページをご覧ください。こちらは、先ほどの公共交通サービス水準の相対的に低い地域の図面に、幅員6メートル以上の連続する道路というものを重ねたものになります。

今、公共交通サービス水準の相対的に低い地域というのは赤色に着色しておりますけれども、この地域には緑色の道路がない、または、あるけれども周囲の緑色の道路とつながらないという状況でして、バスやトラックなどの大型の車両が通行することができないというような特徴がございます。

続きまして、17ページをご覧ください。少々見づらいかと思いますけれども、公共交通サービス水準の相対的に低い地域と色別標高図というものを重ねたものです。

武蔵野台地の崖線を一定間隔で縦断するような形で路線バスが運行されておりました、坂の上り下りという地形的な課題は大半の地域で路線バスによりカバーされているというのが確認できるかと思えます。また、公共交通サービス水準の相対的に低い地域の中にも、駅まで平坦である地域、起伏のある地域などがありまして、それぞれ地域の特性の分析が必要になるかと考えております。

続きまして、18ページ目。新たな公共交通ということで、エイトライナーという構想がございます。環状8号線の位置に、山手線と武蔵野線の間位置する新たな公共交通を導入しようという構想が現在ございます。

こちらの主要な説明につきましては、以上になります。

以上が、板橋区の交通に関する現状でした。

少し多くの内容になっておりますので、この資料、お時間あるときですとか、次回の会議の前などですとか、改めて目を通していただければ幸いです。

続きまして、板橋区の交通に関する資料1-1にお戻りいただきまして、16ページ目をご覧ください。

これまで説明してまいりました会議の設置の背景、板橋区の交通の現状に基づきまして、会議の目的と検討・協議内容を説明してまいります。

要綱第1条におきましては、「区の総合的な交通体系の整備と、公共交通の維持・充実を推進し、区民生活の向上に資するため」としております。

これはどういうことかといいますと、電車・バス・タクシーといった交通資源はまちの財産であると。これをいかに使い、活用し、守っていくかということが大切だろうと私ども考えております。

また、人の営みに不可欠な移動をより便利に持続可能なものにしていくということで、運送事業者と行政の連携により、また利用者はスマートに使いこなすということで持続可能な交通というものを目指していきたいという考えを持っております。

17ページにお進みください。具体の検討・協議内容になります。

板橋区のほうは、これまで説明してきましたように、一定の公共交通のネットワークが供給されているということを踏まえまして、まずは電車・バス・タクシーによる公共交通網の最大限の活用に取り組むということで、ここに掲げる3つの項目を検討・協議内容とさせていただきます。

ほかの自治体にいきますと、何とか市地域公共交通会議、何とか市地域公共交通協議会というような名前で、実際にこの地域の交通事情をどう変える、市の中の交通事情をどうやってドラスチックに変えていくかというような議論をされてまいりますけれども、板橋区では一定程度の公共交通網が供給されていますので、まずは今あるものを最大限に生かすという視点で協議を進めていくということを考えております。

続きまして、18ページ目、ご覧ください。すみません、駆け足になってまいりましたが、検討・協議内容と具体の例ということで表に上げました。

左側が、それぞれの項目。そして、具体的にソフト面、ハード面でどのようなものがあるかということに記載させていただいております。

続きまして、19ページ目をご覧ください。今後の会議の検討・協議スケジュールになります。

会議、本来であれば、昨年度、令和2年度に開催予定でしたが、1年度遅れてしまいましたので、こちらのほう、現在をキックオフといたしまして、具体的内容につきましては、次回、令和3年度の下半期の会議から取り組んでいきたいと考えております。それぞれの検討の後、具体の取組みへと進み、検証を行いながらさらなる取組みへ進めていくと。そ

のようなイメージで考えております。

20ページをご覧ください。長期スケジュールということで、板橋区交通政策基本計画のほうの長期的なイメージを記載しております。おおむね20年後の計画ということで用意しております。5年ごとぐらいに計画の進捗確認を行い、また、中間後の10年程度で計画の見直し等も行っていくことを予定しております。そちらの作業につきまして、この公共交通会議を通して実施していけたらと考えているところになります。

大変長くなりましたが、公共交通会議の設置についての説明は以上となります。ありがとうございました。

○岡村会長

ご説明をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、この議題1につきまして、皆様からご意見やご発言、または情報提供などいただければと思います。

議事録を取る関係で、挙手いただいて、それでお名前をおっしゃっていただけますと助かります。

皆様、何か、いかがでしょうか。

全体としては、策定した板橋区交通政策基本計画に関するご説明がありまして、これに関して何かご質問があればということ。それから、区の現状で、客観的なデータについては整理をいただいたということになりますが、これについて何かあるかということ。それから、区の公共交通会議の位置づけというものがどうなっているかという話。

それぞれの委員様のお立場からの現状の共有ですとか、その他、ぜひお願いしたいというふうに思っております。

どなたからでも結構でございます。いかがでしょうか。

私が口火を切るといってもそんなにはないのですけれども、あえて言うと、事務局からこの交通政策基本計画をご説明いただいて、もうこのとおりということになるわけですが、私も委員の1名ということで参画させていただきましたが、10年・20年前の交通計画であれば、具体的に今こういう問題があって、それを個々に解決していきますということであったのですけれども、昔から本来はそうでなければいけなかったのですけれども、まちのあるべき姿とかビジョンというのをきちんと出して、それに基づいてどんなことをしていくのだというような形に書きかえていったということ。

それから、1ページ開けていただくときれいな絵があるわけですがけれども、要は、先の先にあるような暮らしってどういうものなのだろうなど。そういうことを皆さんがイメージを持っていただいて、それに向かっていくために交通は何をしていくのだというものが大事だとか、そういう意味でも非常に大きなメッセージなのではないかなと、一委員としてこれは思ったという次第でございます。

実際の交通ルールに基づいているものではありませんというので、交通管理者、警察の方から見たら、何じゃこれはという書き方ではあるのですがけれども、そういうところはあまり見ないでください、あえて見ないでくださいというようなところですね。

現状のところにあえて捉われずに、生活、暮らし方など、まちの空間の使い方としてこうなったらよいのじゃないかなというような点であえてしていると。なので、これは20年ということをやってきたわけですね。

この会議は、こちらの計画の進行管理に加えて、個々いろいろ課題もありますので、個別具体的な施策について、もちろん別のところでいろいろ決めてやっているわけですがけれども、情報共有などをしていきながら意見をいただくと。そんな感じなのではないかと思います。

すみません。ちょっと時間をここで稼ぎましたので、委員の皆様からありましたらと思いますが、いかがでしょうか。

○松本会長代理

板橋区の松本のほうから、お考えになるときのプラスアルファということでお伝えすべきかと思って発言させていただきます。

この交通政策基本計画、基本的には去年の4月頃に概略定まって、最終確定は6月頃だったかとは思いますが、その後の状況として一つ大きなのが、御案内のとおり、コロナウイルスの関係で、皆様の交通を使う行動が変わってしまったというところです。

確かに、昨年1年も外に出ないということで大きく変わったのですが、今後、そういうのを気をつけながら過ごしていくということで動き方が変わってくるのではないかと。交通行政の考え方も、もしかしたら変わるのではないかとということが新しい要素かなというふうに思っているところが1つです。

あともう一つ、ここ1か月ぐらいの話なのですが、カーボンオフというのですか、要は、自動車、ガソリンの関係をなくしていくという話をしたときに、当然、それは車両のほうで対応すればいいという話もあるかもしれませんが、それもなかなか同時進

行で、多分、バス会社さん、タクシー会社さん、相当大変だろうというのも分かっている中で、交通機関なんかも多少変わってくるのかなということを念頭に置かなければいけないというのは、この基本計画をつくった後に出てきた話だというふうに思っています。

ここ1年でそれだけ案件が変わってきているわけですから、今後、毎年毎年やっていくうちには、どんどんひっくり返っていくことが出てくるかもしれないと思うと、なかなか対応していくのも難しいなどは思いますけれども、暮らしの根幹でもあるので、ぜひ情報共有させていただければということで発言させていただきました。

以上です。

○岡村会長

ありがとうございます。

では、委員の皆様、いかがでしょうか。

こういうのって、すごく大きな話、先の話というのと、目の前の話というのと、両方見ていくということなので、大きな話ばかりをされると、大事なのは分かるけれども、何だかイメージがつかないねということもあれば、目の前のことで物すごくいろいろあるのですよというようなこともあるかと思いますので、ぜひご発言をという観点でいくと、指名とかになってしまうのですけれども、例えば、先ほどコロナ禍ということでありましたけれども、これは公共交通会議なので、公共交通、利用者からしますと、おおむね今までどおりサービスが提供されていて、朝は以前よりは少しすいてきたので、むしろ悪い話ではないということになりますが、事業者さんから見たら、またこれは別の景色が見えているわけですよ。

それから、東京都では先ほどご紹介いただいたとおりで、もう少し広い東京都という観点からどうあるべきということを検討されていて、板橋区が見ている景色と東京都が見ている景色というのは、本来、そんなに違うはずはないわけですので、当然ながら認識は共有しているはずということだと思うんで、可能でしたら、何かこれに関連してそれぞれのところでご発言があればと思います。

例えば、1つ目ということ言うと、バス事業者さんからということだと思いますと、国際興業バスでは、小平さん、いかがでしょうか。

すみません。いきなり振ってしまいますけれども。

○小平委員

着座のまま失礼します。国際興業の小平と申します。

今、会長のほうからお話がございましたので、若干、バス事業者としてご報告をさせていただきます。

ふだんいろいろと当社にご協力いただきありがとうございます。

先ほどマクロの話は事務局の皆様から本当に詳細にご説明をいただいたのですが、今、会長のほうからお話がありましたように、この1年間、コロナが始まり、1年ぐらいになりますけれども、当社の状況につきましてご報告させていただきます。

こういうご報告はどちらかというと泣き言っぽいご報告になるんで心苦しいところはあるんですけども、まず、おとし、2019年と2020年という部分で比較してみますと、ご利用いただくお客様についてはおおむね7割程度、3割ぐらいのダウンという状況でございます。

ちょうど1年ぐらい前の第1回目の緊急事態宣言があったかと思います。このときは半分を割っておりました。もうほとんど学校も休校のような状況になっておりましたので、非常に苦しい状況でありました。

秋口、9月、10月頃になりますと、決していい数字ではないのですが、7割台半ばぐらいまでの回復というところまでになりました。ただ、ご存じのように、冬になりますと感染者が増大しまして、また6割台とか、こういうような状況に低下していったということです。

ご利用いただく部分で特徴的なことを申しますと、夜間、それから土日、あとご利用いただくのは高齢者、こういった方のご利用が非常に低下したというふうに思っています。

夜間につきましては、今、飲食店等の規制がかかっている状況でございますので、夜、本当にバスもすいているという状況でございます。また、不要不急の外出は控えてくれという話がございますので、土日も平日に比べれば相当落ち込みが激しい。高齢者は感染しませんが影響も大きいという話もございました、当時。ですので、高齢者の動きというのも低下しているという状況でございます。

バス会社はそれに対してどう対応してきたのかというふうに申しますと、まず、非常に夜のほうに人が動かないものですから、深夜バスにつきましては現状も運行は休止しているという状況でございます。また、夜の時間帯になりますけれども、こちら辺はやはりご利用いただくお客様が減った部分については、便数を減便してございます。

もともと不採算であったものが、コロナで相当さらに大きな影響を受けたというところにつきましては、残念ながら、この1年間振り返りましても、路線がそもそも廃止をさせていただいているところもございます。来週の半ばも弊社内で1路線廃止というところがございますけれども、そういった状況でございます。

今後につきましてですけれども、私ども仮に、ワクチンの接種状況にもよるのでしょうけれども、将来的にアフターコロナという部分、何とも言いづらいのですが、100%へは回復しないであろうというふうに見てございます。

これは数字がどのくらいになるかというのですが、内部的には戻ってももしかすると80%程度かな、なんていうふうに話をしております。

急激なテレワークの普及ですとか、ニューノーマルというか、新しい部分、スタイルが定着していますので、先ほど事務局様からお話がありましたけれども、もともと生産年齢人口等はどんどん減少して行って、通勤客やなんかは減るのじゃないかというふうに見ておりましたけれども、それが一気に進んでしまったかなというふうに思っております、100%のお客様の回復というのは厳しいのかなというふうに見てございます。

利用者の減少といっても、多分、乗車密度が落ちる形での収益減になりますので、私どもバス事業者としましては、そのまま収入が減った分、利益に直結して低下というところで大変厳しいかなというふうでございます。

先ほど20年間の計画をご説明いただきましたけれども、1年後の状況もなかなか見通せないというふうな状況になっておまして、特に投資関係がただいま厳しい状況でございます。車両を今後何台か買っていくのだとか、また乗務員の雇用というか、従業員の雇用は守らなければいけないので、人を何名採っていくのだとか、そこが先ほどの資料の14ページか何かで公共交通のサイクルみたいなのがありましたけれども、投資の部分がまた厳しいかなというふうでございます。

先ほど松本部長からお話がありましたように、カーボンニュートラルというか、バスですと、今は電気バス、それから水素のバスというのが関東圏でも入ってきておりますけれども、こういった投資とか、いろいろ考えなければいけないのですけれども、そういった状況でなかなか厳しい状況にあるということで、泣き言みたいな御報告ですみませんけれども、一応、バス会社としてはそのように考えてございます。

○岡村会長

ありがとうございます。

もちろん鉄道も、それからハイヤー・タクシーも、極めて厳しい状況というようなところではないかなというふうに思っております。

まずは現状のご利用という観点では、何か皆様からございますか。

なかなかこれは難しいところなのですが、通勤は減っているという一方で、よく商業などでいきますと、住宅地から近いところ、要は生活圏内というのはあまり落ちていません。むしろ、増収増益なんていうような業界もあるということだとすると、本当は、「住んでよしの板橋区」ですので、お住まいの方々の移動というのは、本来は減っているというよりは増えていてほしい。または、政策として増やしていきたいと。

とすると、ちょっとそこまで行くというよなときのバス、タクシー、それから鉄道もそうですね。池袋からさらに乗り換えるということはないかもしれないけれども、池袋ぐらいまでの移動であったら本来はそんなに減ってはいないとか、減らない可能性はあるということだと、部長と違う言い方をするかもしれないのですが、あまり右往左往してもいけないのかなという面も実はあって、本来、人が移動したいという気持ちというものはそんなに変わらないのだとすると、目の前で減っているということに関して、それで、じゃ、やめたということでもないというあたりじゃないかなと思っています。

ほかに何か皆さん、いかがでしょうか。

先ほど事務局からご紹介ありました東京都でも検討中ということでもありますが、これもおいおい、ぜひいろいろ節目節目でご紹介をいただけたらと思いますが、今日の時点で何かご紹介するような、何か共有しておくべきことがあったら、ぜひと思いますが。

○飯箸委員

ありがとうございます。東京都の都市整備局の飯箸と申します。よろしくお願いたします。

今日の資料でも、11ページのところでしょうか、ご紹介いただきましたけれども、東京都における地域公共交通の在り方検討会というものを今年の10月ぐらいから検討し始めているという状況でございます。

こちらの背景のあたりを少しお話しさせていただきますと、池袋で踏み間違いの事故があったかと思えます。あのあたりがきっかけになっていまして、高齢者の方々の免許返納ですとか、そういった問題をもう少し都市側から何かできることがないだろうかというのを

考えようというところから議論がスタートしております。

もともと東京都では、コミュニティバスへの導入支援を福祉事業としてやっておったんですけれども、交通全般として考えていこうということで、私、都市整備局なんですけれども、都市整備局のほうに事業を移して、都市整備局のほうでこちらを引き継ぎ、やり始めていくというところでございます。

せっかく都市整備に移ったのだからというところの中では、コミュニティバスだけじゃなくて、デマンド交通といいますけれども、定時定路線のバスだけではなくて、もう少し住宅街の中にきめ細かく入っているような、要求に応じて走るようなデマンド交通なんかの導入の部分に関わる支援なんというものも昨年度から始めたというところでございます。

ご紹介いただきました在り方の検討会ですけれども、昨年の秋から立ち上がりまして、今、3回ほどやっています、次に4回目をやろうとしているところなんですけど、今年度末のところの基本方針的なことをまとめていこうというのが狙い、アウトプットとして考えていることでございます。

中身としては、これからなのですけれども、都として区市町村が行う事業に対してどんな応援ができるかというようなものがしっかり手がけられるといいなということ。

どちらかという、先生から最初のお話にもありましたけれども、全国的に公共交通の維持というのが非常に難しくなっている中で、課題が顕著に先に出てきたのはどちらかという、と地方で、東京はまだ、もちろんどんどん出てきているところでは、コロナでさらにそれが早くなっているというところではあるのですけれども、考えていけば今がいいチャンスというか、今がいい時期なんじゃないかということで検討が始まったというようところでございます。

中身については、今後また、もう少しお話しできるようになってからご紹介できればなと思うのですけれども、今後、都としてどんな政策をしていくべきかというのをまさに今議論しているというところでございます。

以上です。

○岡村会長

ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

今日は結構資料が多いということで、まずは現状の共有はぜひということですが、

いかがでしょうか。

そうしましたら、また何かございましたら、次の議事の後にでもご発言いただければと思います。

次の（２）に先に行かせていただければと思います。（２）は、「住宅地におけるタクシー乗場の整備」ということで、ご紹介になるかと思えます。お願いをいたします。

○事務局

担当の若林と申します。着座にて説明をさせていただきます。

お手元の資料、資料２と書いております「社会実験について」というのをご覧ください。

１枚めくっていただきまして、２ページ目、「タクシー乗場の設置の背景と目的」について、説明させていただきます。

板橋区は、先ほど交通の現状を説明したとおり、鉄道路線が約１キロから２キロの間隔でありまして、その間を路線バスが網目状に結んでおり、便利に公共交通機関を使える環境にはあるのですけれども、一部公共交通サービス水準の相対的に低い地域、先ほど説明した交通に関する現状の15ページに書いてあるものが存在しておりまして、そういった地域の交通事情の改善を図るため、社会実験の検討を行いました。

様々な検討を行った結果、既存の公共交通サービスであり、乗場の設置が比較的安くできるというタクシー乗場の設置を社会実験として行うこととなりました。

公共交通サービス水準の相対的に低い地域の中から、道路状況や地域の利用ニーズ等を調査・検討いたしまして、令和２年度の設置箇所といたしましては、右図の赤い印になります前野町五丁目地区を選定いたしました。

それでは、次のページを開いていただきまして、設置箇所と現地の状況について説明させていただきます。

設置箇所といたしましては、前野町五丁目13番地になっておりまして、都営前野町五丁目第２アパートというところの前に設置を行いました。

現地の状況といたしましては、淑徳中学・高校の北側に位置しておりまして、最寄りの駅であります志村三丁目駅からは約820メートル、最寄りのバス停であります前野小学校前からは約330メートル離れている場所になっております。都営三田線方面は、坂がありまして、徒歩や自転車の移動に若干の不便を感じるような地区となっております。

実際に整備した箇所が、下の図の赤い丸のところになっております。

次のページを御覧ください。

実際の整備及び運用開始までのスケジュールの説明をいたします。

まず、令和2年の7月から町会長・地先及びタクシー協会、そして志村警察署、道路管理者であります土木部と協議・調整を行いました。

特に地元の町会長や地先に対しては、整備箇所への同意と近隣住民の方がどれぐらいタクシーを利用するかというニーズの調査を行いました。

それと同時進行にタクシー協会のほうにも伺いまして、整備後、タクシーに実際停車していただけるのかの確認と、運用開始時のタクシー会社への周知の依頼を行いました。

その協議が整う間に志村警察署に伺いまして、幅員とか通行上の安全性、見通し等を考慮して、整備場所はここでいいのかという確認の協議と、また、タクシーを止めるに当たって駐車禁止の交通規制の解除をしなければいけないので、その解除依頼というのを行いました。

それと同時進行に、土木部のほうに、整備箇所について、維持管理についての協議とその整備箇所について占有許可申請というのを申しまして、全ての関係者から同意を得た上で、令和2年の12月までに同意を得まして、令和3年1月18日から1月26日までにかけて、運用開始の工事と運用開始に向けた周知作業を行いました。その後、令和3年1月27日に運用を開始と至ったというふうになっております。

それでは、1ページ、めくっていただきまして、実際の整備・運用状況について説明させていただきます。

写真の左側にありますように、区のほうでタクシー乗場の案内看板、または交通規制の、タクシーの客待ちを除くというふうに書いてあるのですがけれども、その規制標識の設置、タクシー乗降部のアスファルト舗装及び誘導シートを設置して、周辺から見やすく、また利用しやすい環境を整備いたしました。

最後に、今後のスケジュールについて説明させていただきます。次のページをご覧ください。

令和2年度に整備いたしました前野町五丁目のタクシー乗場に関しましては、令和3年度の上半期中に整備箇所での利用実態の調査を行いまして、その後、近隣住民へ利用実態がどれぐらいあるのかというアンケート調査を行います。そのアンケート結果をもとに、令和3年度下半期に行われます公共交通会議へ報告いたしまして、本実験の分析を行っていただければと思っております。

また、今年度、新たに設置する箇所として2か所を予定しておりまして、その新たな整備箇所の検討・選定というのを令和3年度の上半期中に行いまして、それと同時に関係各所と協議・調整を進めて、下半期中に整備工事及び運用開始の周知をして運用開始までたどり着ければと思っております。

以上で、社会実験についての説明を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○岡村会長

ありがとうございます。

ということで、始まったということでございます。

何かご発言か何かあればということでございますが。

数字が出るとかいうにはもう少し時間があつたほうがよいのでしょうかね。ぜひ次の機会に現状をお知らせいただきたいと思っております。

皆様、何かございますか。いいですか。ありがとうございます。

そうしますと、こちら報告ということにさせていただければと思っております。

議事としては、これで以上ということになりましたので、改めまして、皆様、全体を通して何かご発言ございますでしょうか。

よろしいですか。

そうしますと、今日の議事はこれでおおむね終了ということでございますので、あとはまた事務局から進行をお願いします。

○都市計画課長

皆様、ありがとうございました。

連絡事項をご説明させていただきます。

次回の会議予定ですが、次第の下のほうに記載されておりますとおり、年明けになります。1月12日の水曜日15時からを予定させていただいております。ご都合のご確認をお願いできればというふうに考えております。日程が近づきましたら、改めてまたご案内を差し上げますので、よろしく願いいたします。

また、机上の板橋区交通政策基本計画（本編及び概要版）と都市計画図（3種）につきましても、お席に残していただければと思っております。

最後に、本日、会場にお車や自転車でお越しの方がいらっしゃいましたら、駐車券や駐輪

場の券をお渡しいたしますので、受付にて職員にお声がけいただければと思います。

連絡事項は以上になります。

ご質問等はよろしいでしょうか。

○岡村会長

皆様、よろしいでしょうか。

皆様、本日はご出席いただきましてありがとうございます。

これもちまして、第1回板橋区公共交通会議を閉会いたします。皆様、どうもありがとうございました。