

第2回
板橋区公共交通会議

令和4年1月12日（水）

第2回 板橋区公共交通会議議事録

1. 開会

2. 議事

(1) 前野町五丁目タクシー乗場（社会実験）に関するアンケートの集計結果

【資料1】

(2) コロナ禍の公共交通

【資料2】

(3) これからの公共交通

【資料3】

3. 閉会

<資料>

【資料1-1】 前野町五丁目タクシー乗場（社会実験）アンケート集計結果の概要

【資料1-2】 今後のタクシー乗場（社会実験）について

【資料2】 コロナ禍の公共交通

【資料3】 これからの公共交通

【参考1】 前野町五丁目タクシー乗場アンケート票一式

【参考2】 いたばし暮らしガイド2021（抄）

(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、竹内委員、米澤委員、
清田委員、小池委員、磯田委員、辻委員、大瀬戸委員、田村委員、義本委員

(代理出席者のあった委員)

小平委員、小泉委員、飯箸委員

午後3時00分開会

○都市計画課長 それでは、定刻になりました。皆様、おそろいですので始めさせていただきます。

本日は年明け早々のお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

冒頭の進行を務めさせていただきます事務局の都市計画課長の田島です。よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、3点確認させていただきたいことがございます。

まず、新型コロナウイルスにつきまして、再び感染者の増加が見られる状況の中、皆様方にお集まりいただき、本日の会議を開催させていただきました。

事務局におきまして、前回に引き続きまして、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、感染予防対策のもと開催に臨ませていただいております。

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、御了承いただければと思います。

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。よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして資料等の確認をさせていただきます。

まず、事前に事務局から郵送で資料を送付させていただきました。

A4サイズの横遣いの資料で、まず、資料1-1、「前野町五丁目タクシー乗場(社会実験)アンケート集計結果の概要」でございます。続きまして、資料1-2、「今後のタクシー乗場(社会実験)について」、続きまして、資料2、「コロナ禍の公共交通」、続きまして、資料3、「これからの公共交通」、続きまして、参考資料といたしまして、参考1、茶色の封筒一式、前野町五丁目タクシー乗り場アンケート票になります。続きまして、参考2、「いたばし暮らしガイド2021」の抜粋でございます。黄色いものになります。

以上の資料をお送りさせていただきました。

また、机上には、本日の議事次第、委員名簿、座席表の3種類を置かせていただいております。

このほか閲覧資料といたしまして、板橋区交通政策基本計画本冊・概要版、都市計画図3種ということで置かせていただいております。

閲覧資料につきましては、次回の会議でも使用させていただきますので、メモ等されない

ようお願いいたします。会議終了後に、恐縮ですがけれども回収させていただきます。よろしくようお願いいたします。

このほか、会議におきます内容についての御質問・御意見を記入していただきたく、板橋区公共交通会議第2回に対する御意見・御質問シートを配布させていただいております。

なるべく会議中に御発言をいただきたいと考えておりますが、会議後、御質問や御意見等ございましたら、1月26日までに事務局宛てメールやファクス、郵送等で御送付いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

資料の不足や資料をお持ちにならなかった方などいらっしゃいましたら、御対応させていただきます。

よろしいでしょうか。

続いて、会議の公開について、お話しさせていただきます。

板橋区では附属機関等の会議は原則公開で行うこととしておりまして、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たいというふうに思います。

なお、本日の会議録を作成させていただく関係で、会議の内容の録音と速記者の同席をさせていただきますので、御了承いただければと思います。

また、本日は傍聴希望の方が4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、傍聴の方に入場していただきますので、少々、お待ちになっていただければと思います。

(傍聴者入場)

○都市計画課長 お待たせいたしました。

それでは、ここからの進行につきましては岡村会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○岡村会長 それでは、よろしくお願いをいたします。

第2回板橋区公共交通会議、開会をいたします。

それでは、まず事務局から御説明をお願いをいたします。

○都市計画課長 それでは、事務局からまずお話をさせていただきます。着座にてよろしくお願いをいたします。

世界的な新型コロナウイルスの感染の始まりから2年が経過しようとしております。この

間、各種の感染拡大防止の対応のほかワクチンの接種も進みまして、日本での感染は比較的小さく押さえ込まれているというふうを考えております。新たな変異株の出現など、まだ見通せない部分はございますけれども、治療薬の開発・承認が進むなどの動きもございまして、少しずつでも日常を取り戻していただければと願うところでございます。

さて、今回の会議は、当初の予定では、前回御案内させていただきましたタクシー乗り場社会実験の検証のほか、公共交通の利用促進の取組や、板橋区交通政策基本計画の指標などを御審議いただく予定でございましたが、皆様御承知のとおり、公共交通がその役目を担う外出そのものに大きな変化が生じております。また、そのような中ですが、このような大きな変化について、少し方向性が見えてきたようにも感じるところでございます。

このことから、前回の会議でもコロナ禍の影響を交通事業者の方々からお伝えいただきましたが、保健衛生的な対策が進みつつある中で、改めてコロナ禍の影響やウィズコロナと言われます新たな社会の状況について共有させていただくとともに、今後、どう対応していくかについて、いま一度御議論いただく必要があるというふうを考えておりました、本日、このような議題とさせていただいてございます。

資料説明は必要な範囲にとどめまして、皆様の御意見を多く頂戴したいというふうを考えておりますので、御協力賜りますようよろしくお願い申し上げます。

○岡村会長 事務局のこういうお考えもあって、対面で本日お集まりいただいているということでございますので、皆様から、別に一人ひとり順番に話してくださいとまでは申しませんけれども、ぜひいろいろおっしゃっていただきたいというふうに思っております。よろしく申し上げます。

それでは、議事（1）でございます。社会実験の集計結果につきまして、よろしくお願い申し上げます。

○事務局 それでは、担当から報告をさせていただきます。では、着座にて御説明させていただきます。失礼いたします。

それでは、資料1-1を御覧ください。タクシー乗り場社会実験のアンケート集計結果になります。

まず、1ページ目をお開きください。「タクシー乗場（社会実験）とは」とございますが、こちらは住宅地で営業を終えました空車のタクシーと住宅地からタクシーで出かけようとしている方を上手に緩くマッチングさせることで地域の交通事情の改善が図れないかという考えのもと、ちょうど1年前に1か所目の設置を行いました。場所は、2ページ目にご

ございます前野町五丁目という場所になりまして、青丸で書いてあるところが駅になるのですけれども、駅からちょうど1キロ少々離れた場所になりまして、バス停からも直線で300メートル距離を超えてくるなど、区内でも比較的公共交通機関が利用しづらいと言われる地域になります。

続きまして、3ページ目を御覧ください。設置から半年以上が経過いたしまして、緊急事態措置が解除になり、行動制約が少し和らぎました10月下旬、タクシー乗り場周辺の全世帯1,030世帯に調査票をポストイングいたしまして、アンケート調査に御協力いただきました。

調査票につきましては、参考1ということで茶封筒を添付しておりますが、依頼文、調査票、返信用封筒を同封しております。

調査票は大きく2部構成としておりまして、世帯として回答いただく部分、また、お住まいの皆様で個人で回答いただく部分の2つの構成としてアンケート票を作成いたしました。この調査票の配布ですが、タクシー乗り場を当初設置した際に、案内チラシをポストイングしました同じ範囲に配布ということで、1,030世帯配布いたしました。

そして、回収のほうですけれども、227世帯、409人分の調査票の回収ができて、世帯回収率としましては22%という状況になってございます。

1枚おめくりください。

こちら、地図が左右2つございますが、左側の地図の赤い点線に囲まれた範囲に全戸ポストイングを行いまして、集計では、お住まいの地域の標高などの地形を考慮いたしまして、①から⑦に区分して分析を行ってございます。また、標高のほうは右の地図にございますように、地図の下側、こちらは南側になりますが、こちらから上側、北のほうに向かって高さが下がっていくというような地形となっておりまして、この高低差、約20メートル弱の差がございました。

この後、アンケートのほうを説明させていただきますが、アンケートの項目も多く、お住まいの場所や、少々ボリュームの多い集計となっておりますので、ポイントを絞って説明をさせていただきます。

続きまして、5ページを御覧ください。まず、世帯票の集計からになります。

227世帯の回答の分布、自転車・電動自転車・自家用車の保有、自宅からの迎車・予約でのタクシーの利用状況というものになります。

この地図で言う③から⑥の場所につきましては大型マンションがありまして、その関係で

比較的多くの回答をいただいているという状況です。また、こちらのほうですと、電動自転車と自家用車の所有は、どちらも全世帯の半数が所有しているということが見て取れます。また、227世帯に対して61世帯のタクシー利用というものが確認できるような状況となっております。

続いて、6ページを御覧ください。

世帯としてタクシーを予約・迎車でどう利用していますかというアンケートの中で、最もよく使うタクシー会社というのを伺いました。この中で、「スマートフォンアプリ」という回答欄を私ども用意してなかったんですけども、一番多い回答というものをいただきました。なお、この「スマートフォンアプリ」と回答された世帯の個人票の1枚目の方はいずれも64歳以下の方ということで、比較的若い世代のほうにタクシーアプリの活用が進んでいるということが確認できています。また、その他の方々も予約ですとか迎車で利用するときには、どこの会社をお願いをするのかというのを大体決めていらっしゃるということが見て取れるかと思えます。

続きまして、少し飛びまして、8ページ目を御覧ください。409人分集まりました個人票の集計というものになります。

こちらのほう、39歳以下、40から64歳以下の現役世代というのが約6割ということで最も多い回答となっておりますが、この地域の高齢化率、おおむね25～26%ということを考えますと、高齢者側からも人口割合に合う形で回答いただけているものと思っております。

続きまして、おめくりいただきまして、9ページの下半分を御覧ください。日常で車の運転を行っているかの集計になります。

こちらの右側の棒グラフを御覧いただきたいのですが、オレンジ色のバーが車を運転しないという回答なんですけれども、39歳以下の運転しないという回答が多いことが大きな特徴であるとともに、もう一つ、御高齢になるに従い運転をしなくなるという傾向が読み取れるかと思えます。

続きまして、10ページを御覧ください。休まずに一人で歩ける距離というものを聞いております。こちら棒グラフのほうを御覧いただければと思えます。

年齢とともに歩行できる距離というものがだんだんと短くはなっまってまいります。これの青い部分ですね。1キロ以上歩けるという回答の方がどんどん右肩下がりになっているかと思えますが、その中でも80歳以上の方で1キロ程度は歩ける方というのは約半数までおりまして、このような傾向が見て取れるかと思えます。

続きまして、12ページを御覧ください。

自宅付近のバスの使いやすさを伺っております。バス停から少し距離が離れる地域ということで説明はさせていただきましたが、多くの方が一定の利便性というのを感じられていると結果が出ております。最寄りのバス停というのが、前野小学校というバス停が約330メートル離れたところがございますが、赤羽駅とときわ台駅を結ぶ路線になってございまして、かなり高頻度で運行されているということも関係しているのではないかと、我々は推測しております。

続きまして、13ページを御覧ください。最寄り駅でのタクシーの使いやすさについてということで御回答いただいております。

回答のほうは、「その通りである」から「そう思わない」まできれいに割れているような状況でございますが、右側のほうを御覧ください。志村三丁目駅とときわ台駅、それぞれ最もよく使う駅と御回答いただいた方に対して、タクシーのつかまえやすさを聞いたものになります。志村三丁目駅につきましてはタクシー乗り場がない駅で、ときわ台駅はタクシー乗り場がある駅ということで、タクシー乗り場のあるなしで便利・不便の回答がはっきり分かれるような形になっております。

続いて、14ページを御覧ください。自宅周辺での路線バスの利用状況になります。

左上の表にございますように、2番の「月に数回」、3番の「半年に数回」という回答が多い状況です。

これに対して、続きまして15ページなんですけど、自宅周辺でタクシーに乗るか乗らないかというような頻度をお伺いしたところになりますけど、こちらのほうでは、5番の「乗らない」という回答が約半数を占めております。ですが、逆に、残り半数の方は、頻度に差はあるものの、自宅周辺でタクシーを利用しているということで、移動手段の一つとして活用されていることは確かのように確認ができております。

この路線バスとタクシーの利用の傾向ですけれども、次の16ページ、こちらは自宅から出かける際の交通手段、どのようなものを使っていますかというもの。また、17ページは、自宅に帰る際の交通手段はどんなものですかということで、外出の目的に合わせてそれぞれ手段を聞いております。

この2ページを見比べていただければと思うのですが、それぞれ行きと帰りと同じような交通手段を選択されているということは見えるかと思えます。

青の線が最寄り駅周辺に出かける際、オレンジが買物を先に行く際、緑が通院先への交通

手段ということになります。徒歩や自転車が回答の多くを占めまして、路線バスと自家用車、その次にタクシーというような順に回答が出ております。

いずれも自転車や徒歩が中心の外出の傾向になっておりますが、17ページの復路、すなわち自宅に帰る方向の移動につきましては、路線バスやタクシーを選択する回答が若干増加しております。外出の疲れや荷物があるということなのではないでしょうか。帰りは楽をして帰りたいというような気持ちが少し読み取れるような状況ではないかと思っております。

最後に、18ページを御覧ください。

左上につきましては、タクシー乗り場の認知度というものでございます。今回作りましたタクシー乗り場、約半数の方に認知いただいております。しかし、右上の乗り場の利用状況になりますが、こちらに関しては、利用した方は8名ということで、大分厳しい数字となっておりますが、この中にはほぼ毎日利用すると回答いただいた方もいらっしゃいました。

下段は、この乗り場に対する自由意見をいただいたものになりますけれども、「乗り場を知っているが利用しなかった方の意見」として、「タクシーが停まっていない」ことが多いということが多く挙げられておりましたが、「今後利用予定」ですとか、「残してほしい」という意見も見られました。

右側の「乗場を知らなかった方の意見」になりますが、「今後利用したい」という回答が最多となっております。

実際、前野町五丁目のタクシー乗り場の利用状況につきましてはかんばしいものではございませんでしたが、タクシーがうまくつかまえられる環境なら使うことも視野に入れてもらえるということは、このアンケートの調査の結果から少し見えたのではないかと考えております。

また、今回の資料にはしてございませんが、実際に現地のほうで地元の方のお話を伺いますと、「今日、2人使っているのを見た」とか、実際にタクシーのこの乗り場を目印として迎車・予約がされたというようなお話が伺えておりますし、我々が現地を見に行った際にも、1時間弱の間に2台、3台と空車のタクシーが乗り場の前を通過するのを見かけるなど、少しずつではありますが、マッチングが成立する下地が育ちつつあるようにも感じております。

以上が、本資料の説明となります。

○岡村会長 では、ここで一旦、議論の時間を取りたいと思います。

集計結果ということで、乗り場の利用については一番最後に出していただき、この地域の状況についてはその前でということでございます。

どなたからでも結構ですので、感想なども含めてぜひ。あとは御質問なども含めていただければと思います。

こういう取組ってほかでもあまりないのではないかなとは思っていますが、いかがでしょうか。

はい、お願いします。

○清田委員 タクシーの業者をやっております清田と申します。

私自身も前野町のタクシー乗り場というのは知らなかったのですが、こういうことを聞いたものですから現場を見たのですけれども、坂の上のところで、ちょうど自転車とかいったものが乗りにくいというような場所だと思うので、これはお客様とすると必要なところではないかなという感じはしておるんです。

この認知のための、業者か何か私どもの支部とか協会のほうにこういうようなお知らせはしていただいているのでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

タクシー会社のほうには、まず協会のほうにも周知をいたしました。それから、現地のよく使われている駅があるのですけれども、ときわ台駅の駅前に停まっているタクシーの乗務員の方に直接チラシを配ったり、それはときわ台駅と上板橋駅が該当する駅だと思いついて、その二駅については、事前にこういう設備を設けましたということは御説明をしました。

何人かの乗務員の方とは直接会話ができたりしまして、「こういういい取組についてはチラシを何枚かもらって回しておくか」というお話もいただいたりしてございました。

○清田委員 ありがとうございます。

私、そこところは勉強不足だったのですけれども、今、タクシーの場合アプリが、「GO」とかテレビなんかでも大分宣伝させていただいています。無線もございますが、アプリが非常に普及して利用していただいているような傾向がありますものですから、できればあそこの場所に、無線の電話番号もあるかも分かりませんが、アプリの番号とか、そういうところも利用できるというような場所が認知されるようになればいいなというふうに考えています。また、今後、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

今回のチラシ、アンケート調査を地元配る際にも、御案内も兼ねて無線のタクシーの問合せ先も載せさせていただいたりもしました。

やはり、利用者数が少ないというところは私どもも反省しております、もう少し工夫をして、ただコロナ禍ということで、なかなか外出を促すような世の中ではない中でそれをやるのはどうかなという思いもありながらも、もう少し様子を見たいなというところもあります。周知のほうは考えていきたいというふうに思っております。

○清田委員 今までのこの2年間は、コロナが明けませんと何とも言えないところで。どうぞよろしくお願いします。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

はい、お願いします。

○大瀬戸委員 志村警察署で交通課長をしています大瀬戸と申します。よろしくお願いします。

タクシー乗り場なんですけれども、お客さんのほうもタクシー乗り場に行ってタクシーがないと結局は利用されない。タクシーの運転手さんも、お客さんがいないのに行ってもしょうがないから行ってくれない。近くの駅に行ったほうがお客さんが拾えるのでというところがあって、何かタクシーさんが常にそこにいたくなるような仕掛けというのが必要なのかなというふうな気がします。

例えば、一つの例なんですけれども、青山の青山霊園の墓地の脇にはタクシーの休憩場所が道路上に設定されているんですね。駐停車禁止、タクシーを除くという交通規制がかかっていて、そこは昔タクシーの休憩場所がなかなかないというところで、その道路上を休憩場所にして、青山霊園の中にキッチンカーを置いて、食事とかができるような態勢にしていたんですね。

そういうものがあれば、タクシーさんがいつもそこで休憩してくれていて、お客さんが、「あそこに行けばタクシーいるよね」というふうに行ったときにタクシーがいれば、運転手さんのほうも、休憩ではなくて、お客さんが来れば、「ぜひ乗ってください」というふうな形が取れれば、うまくマッチングできるのかなというふうな気がするんですね。

前野町のこの場所にタクシーの運転手さんがお客さんもないのにぼーっと待っているというのはなかなか想像できないかなというふうに思われますので、何かそういう仕組みがあってもいいのではないかなというふうな気がしました。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。

お手洗があるわけでもなくという場所ですので、運転手さんたちがちょっと立ち寄るといのもなかなかというところではあるかもしれませんね。

ほかにどうでしょうか。

事務局に聞きますが、どういう使われ方なんでしょうかね。多分、たまたまそこに行って、車があるかなと思って使っている方はほとんど皆無なんですけれども、逆にこの8人というのはどういう使われ方というふうに想像されるかというのがあればなんですけれども。

○事務局 実際に現地の方にお話を伺ったりですとか、想像の部分、両方なんですけれども、最初のほうで説明をしていますように、空車のまま駅に帰るタクシーというものをタクシーを使いたい人が上手につかまえるというような場所としての提供としてやっております。運よくつかまえられているパターンというのも何件かあるような話も聞いています。

また、もともと道がそんなに広いところではございませんので、地元で道をよく知った運転手でないと営業しにくい場所ということで、駅につけ待ちしているタクシーの方もそこにほぼ毎日いらっしゃるような運転手さんも多いという話もあります。

そのところで、「今度、このあたりの日程で、時間で使うので、そのタイミングで来てよ」というようなお話を差し上げて、運転手さんと仲良くなってマッチングがされているという事例もあるんじゃないかというところもちょっと想像しているところです。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

こういうのは運転手さんの感覚で、住宅地の側から駅にというときに、どういう時間帯で、どういう形でお客さんを拾うのかというのは、多分、もう運転手さんがよく御存じの話で、「あそこは、実は、通ると必ず大体何回かに一回はこの時間帯だといるよ」とか、多分、絶対あるんですよ。きっとね。

そういうものとうまく合うとか、それとは別に、例えばふだんからタクシーを使っていらっしゃる人だったら、「何丁目何番地の何とかですけれども来てください」と言えば、多分、来てもらえるんですけれども、家の前まで車が来られないとか、ごくたまにだと、この辺は通らず、何か分かりやすい建物とかがあれば、あそこまで来てくださいというのがあるんですけれども、ないんだったら、乗り場の名前を言っていただいて、タクシーの会社さんに通じるんだったら、「前野町五丁目乗り場までお願いします。」と。「それ何で

すか」って無線の人に言われてしまったら二度と使ってくれないので、そういうところもうまく、タクシーの会社の無線の担当の方とかも含めていろいろ御存じだと、少しずつ使われるようにはなっていくのかなという感じはします。

ほかはいかがでしょうか。

そうしますと、次の今後についても含めて御説明いただいて、改めて皆様から御意見をいただこうと思います。

では、御説明をお願いします。

○事務局 続きまして、資料1-2「今後のタクシー乗場（社会実験）について」説明させていただきます。

1 ページ目を御覧ください。

タクシーを利用したい人と空車のタクシーをマッチングさせる手法ということで、タクシー会社に連絡をして予約・迎車をするのは「強い結びつけ」であるのかなと思っております。それに対して、タクシー乗り場で乗客とタクシーを引き合わせることは「ゆるい結びつけ」と言えまして、お互いに強制力というものはないですけれども、上手に機能すれば魅力が出てくるものだと考えております。

最初のうちは、空車のタクシーが前を通っても待っている人がいない。逆に、利用者が幾ら待っていても空車のタクシーが来ない状況ということだとは思うのですけれども、双方が仕組みに慣れていきまして、次第にマッチングの実績が積み重なっていくのを期待するというものでございまして、地域にタクシー乗り場として定着するまで時間がかかるものと想定しておりました。

しかし、コロナ禍により外出自粛が長期間にわたって求められましたことから、マッチングの実績が増えづらいという状況が継続しております。そのような中で、先ほどのアンケートの結果のとおり、一部の方には御利用いただいていることは確認ができております。

2 ページ目を御覧ください。

前野町五丁目につきましては、社会実験としまして、現在、この右側から2番目、「検証」という段階に来ております。

今後の方針を決定するという段階ではございますが、これまでお伝えしましたとおり、1つ目として、外出の自粛が強く求められ、移動の需要が制限をかけられている状況であったこと。2つ目としまして、この状況下で「ゆるい結びつけ」、マッチングが狙いどおりに発言する状況であったとは考えづらいこと。3番目、アンケートでは乗り場の存在を知

らなかった方が約半数に上っていること。4つ目、アンケートでは利用の意向を示す方も一定数いらっしゃるということから、新型コロナウイルスの状況を見据えつつ、当面継続するという事としまして、引き続き利用状況の確認を行っていくこととしたいと考えております。

続きまして、3ページ目を御覧ください。「ほかの地域での実施」ということになります。

現在、この左上のほう、板橋区の公共交通サービスの相対的に低い地域というものを黄色い色で表したのようになりますが、①番というのが前野町の地域になります。そのほかに、現在、前野町五丁目と同様の駅から、バス停から少々距離の離れる地域といいます②番の場所、大谷口・向原地域、③番の桜川・東新町の地域というのを設置に向けまして、現在、地元との協議・調整を行っている状況でございます。こちらは実際にできるかというところにつきましては、地元の地権者の方の御意向によるところもございまして、こちらの設置については改めて報告させていただきたいと考えております。

以上となります。

○岡村会長　ということで、今後を含めましてですけれども、皆様、いかがでしょうか。

特に、タクシーの事業者の方、事業者団体の方などからは御意見などをいただけますと思いますが、いかがでしょうか。

では、これはやっていきますというところで、また、乞う御期待になるのかどうか分かりませんが、ぜひ事業者の方々、それから運転手さんについても御協力というか、ぜひ需要発掘の一旦に活用していただきたいというふうに思います。

先ほどもちょっと言いかけたんですけれども、こういう取組は、自治体がこれを主体的にということはないのではないかなと。自然発生的に駅から離れたところで、何か団地の前で停まっているなんていうのは、意外と都内でもあるやには聞きますけれども、こういうふうにやっているものはなかなかないのではないかなと思っています。

駅からタクシーを呼ぶとか、流しをとというのは都内で結構皆さんやっていますけれども、そうではない使い方というものもいろいろ広めていくというのはいいのではないかなというふうには、私は思っているところです。

はい、お願いします。

○松本委員　一利用者としてという形になるかと思いますが、皆様方はどうか分からないんですが、私個人といたしましては、タクシーって物すごくぜいたくな乗り物だと思っておりましたと言ったほうがいかな。自分が健常者であれば、歩けるところは歩くべき

だし、坂を登ればいいんだったら、登ればいいんだし、バスがあるんだったら、バス停まで歩けばいいんだし、お金は儉約しなければと正直思っていた時代がずっと長かったんです。

実は、10年前もそうですけれども、三、四年前にも足のけがをしまして、三、四か月松葉づえになった時期がございます。そのときは安全確保のために、雨が降ったら滑らないようにとか、荷物があるときにはということも含めてタクシーを使わせていただく機会に割り切って使うようにしたところ、タクシーというのは非常に便利だと。いろいろなサービスもしてくださったり、例えば家までけがの私の荷物を持ってくださったりということで、ただ乗っている間の安全だけではなくて、その前後の移動の支援までしていただけるということに大変感激した記憶がございます。

あわせて、また別の実情になりますけれども、高齢の両親がおります。運転させたくないんですけれども、運転しなければならぬところに住んでおります。タクシーがもっと有効に使えればどれだけ便利だろうというようなことを肌で感じているところです。

板橋区という場所は、これだけ広い道があって、タクシーの通行量が物すごく多いと。かなり流しで拾える可能性も高いという印象の中で、この地図で言えば黄色い地域にタクシーが来ることも大いに期待ができるというような場所だというふうに考えます。

板橋区の中でこういうタクシーをもっと使っていこう、使いこなしていこう、公共交通移動にプラスしてタクシーも使っていけないかなという可能性をもっと広げていくことで、実際に人口の高齢化が進んでおりますので、お年寄りが外に出る一助になるとか、そういうところでの支援にもつながるのではないかなというところが交通政策の一考え方というところにもなるのかなというふうに思っているところです。

いろいろな立場の方がいらっしゃるかと思いますし、私個人のように、タクシーというのがハードルが高いという人間もまだまだいるとは思いますが、少しでも皆さんの安全のために、あるいは、もしかしたら長生きする健康のためにタクシーという交通機関を使うことも頭の片隅に入れてもらえたらいいなという動きを、今後社会実験の中もやっていければというふうに考えておりますので、そういう面でも、先ほどの使われやすいマッチングの必要性であるとか、いろいろなアイデアがあったり、いろいろな事例を御存じだったりする場合もあるかと思いますので、ぜひ御意見をいただければありがたいと思えました。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。

というので、皆さん、ほかに何かございますか。

はい、お願いをいたします。

○清田委員 タクシー業者として大変貴重な御意見で、本当に大変ありがたいことです。

実際に、いわゆる乗務員のほうの感覚からいたしますと、待機している場所をどこにいるかという、最寄りの駅のところで、例えばときわ台とか、上板もタクシーの停留所はあったと思うんですけども、志村三丁目のほうはタクシーが待機するということはちょっと無理な場所です。

ときわ台と上板と前野町のことで言えば、そこで待機しているということで、循環で例えば20分、30分待機していることが多いものですから、そこにアプリなり、あるいは無線なりでお電話いただければ非常にありがたいことで、そのまま待機していれば、列を抜けてお迎えに参るということもできるわけでございます。

お客様にお電話いただくとか、前野町5丁目のタクシー乗り場がタクシー業者あるいはドライバーのほうに認知があれば、もっともっと使っていただける機会が多くなるのではないかと考えておるんです。

その辺、時間がかかるかも分かりませんが、ひとつ長く見ていただいてやっていきたい。私どもでも、サービスのほうも徹底するようにいたしたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

○岡村会長 どうもありがとうございます。

ほかはどうでしょうか。

ということで、先ほどから何度も言っていますけれども、自治体が地域の交通としてタクシーをきちんと位置づけて積極的に活用していくというところが、まだまだどこもそれがやり切れていない。タクシー事業者はタクシー事業者でビジネスをやっていて、せいぜい駅前のタクシー乗り場の整備ぐらいはやりますよというあたりが、住宅地まで区がやっていく、関わっていくというのは非常に重要なことではないかなというふうに思っていますので、ぜひこの流れというか、この動きが途切れないように、少しでも続いていって、利用が出てくるといいなというふうに思っているところです。2番目、3番目はなかなか難しいところがあるかもしれませんが、ぜひというふうに私は思っているところです。どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

○都市計画課長 すみません。事務局のほうからなんですけれども、今回のこういう試みなんですけれども、相対的に公共交通サービスが低い地域をどういうふうに補っていくかというところになると思います。

都内というのは、基本的には便利なところ。バスも、タクシーも、電車も、駅も近いというところに比較的あるのかなというところにあると思います。

今回、その部分をどう補っていくかというところが私たちの課題として、地域の方々にどういうふうに便利に使えるようになっていただけるのかというところを注力していきたいなというふうには考えております。

先ほどアンケートの結果の中にも、知られていないというところがまず第一番にあるというふうに考えておまして、どういうふうに皆さんに知っていただいて、利用していただくことにつなげていけるかというところが、今のところすごく課題であるのかなというふうには思っております。

タクシーの乗務員の方、タクシー会社さん、あるいは住民の方々にどういうふうに知っていただけるかというところを、今、苦慮しているところでもございます。

なるべく多くの方に使っていただいて、それぞれ事業者の方あるいは住民の方々、皆さんがよい方向へ向かえればというところの一つとしてこの手段を、方向ということを考えまして、今回、実験をやるということにつながっていったというふうに考えております。

また、ほかの地域でも、今、検討しておりますので、その地域でもどういうふうに皆さんに知っていただいて、利用していただくかというところも同じく課題になってくると思いますので、そのあたりを、我々も含めて、皆様方に御意見を賜りながら進めていきたいというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上になります。

○岡村会長 ありがとうございます。

いろいろな自治体で公共交通が比較的不便なところを何とかしようというので、ワゴンを入れてみたりとかいろいろなことをやるのです。

先ほどタクシーはぜいたくというような利用者の感覚があるという一方で、じゃ、タクシー以外で何かワゴン車をいれましょうといったときに、タクシーのメーターのお金の何倍もの一人当たりのコストがどうやってもかかってしまって、それで地域に行くと、「でも、200円ぐらいじゃないと乗らないよ」とかって言われてしまうのですよね。

なので、まずは今あるタクシーを使っていただいてということから始めていただいて、今、

乗務員さんも少なくなるといろいろありますので、使っていただかないと本当にタクシーがなくなってしまうかもしれないわけです。そういうことも含めて、地域の人にどんどん活用してくださいというようなところは大事ななと思っています。これはタクシー会社さんが言うのと、区が言うのでは大分受け取られ方もまた違うんじゃないかなと思いますので、そのあたりもぜひ続けていただければと思います。

ほかに何かございますか。ぜひと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

では、どうもありがとうございました。これもまたいろいろな節目で御報告ください。

それでは、次、「(2) コロナ禍の公共交通」ということでございます。また御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、担当のほうから説明させていただきます。資料2を御覧ください。

1ページめくっていただきまして、目次になります。

公共交通がその多くを担う人の動きについて、コロナ禍で何が生じ、どう影響が出たのかをまとめてみました。

そして、最後で、委員の皆様の業務や、御自身の周りの状況などをお話しいただきたいと考えております。

それでは、2ページ目を御覧ください。

こちらは「コロナ以前から生じていたもの」になりますが、これは前回の会議でもお伝えしましたとおり、パーソントリップ調査というものが10年に一度実施されております。

直近では、コロナの直前の平成30年に実施されまして、今回、初めて全世代で外出率の減少というものが生じております。左下のグラフ、濃い青が平成20年、薄い青が平成30年の外出率なのですけれども、軒並み全世代で下に下がっているという状況が確認できます。

この背景には、インターネットの普及ですとか、利活用の多様化、仕事や買物に伴う外出の減少、SNSなどによるコミュニケーションで外出が代替されたことなどが挙げられております。

続きまして、3ページ目を御覧ください。こちらは「コロナ禍で生じたもの」ということになります。

こちらは改めて説明を差し上げるまでもないとは思いますが、新型コロナウイルスの感染対策としまして、緊急事態措置等が実施されました。徹底した外出の自粛、テレワーク等の強化・徹底が打ち出されまして、後ほどデータをもって説明を差し上げますが、都心・

副都心への移動の大規模な減少、住宅地での滞在の増加というものが生じていることになっております。

続きまして、4ページ目を御覧ください。こちらからは、様々な指標ですとか数値への影響ということでまとめております。

まず、交通事業者の実績ということで、JR東日本さんの決算説明資料を持ってまいりました。

右上のグラフを御覧ください。

関東の在来線と新幹線の運賃収入が、コロナ前と比較して何%だったかというのが示されております。どちらも大幅な減少が生じております。今後、コロナの終息とともに回復を予想していますが、それでもコロナ前の80から85%までの戻りしか見込まれていないというのが、こちらから確認ができます。

また、下段の東京都交通局さんが出されております令和2年度の運輸成績総表というものになりますが、上の囲み、「自動車運送事業」という囲みがございしますが、こちらは路線バスになると思うのですが、令和元年度比で20%を超える減少。下のほうの囲み、「高速電車事業」とございしますが、都営地下鉄の実績ですが、令和元年度比で30%を超える減少が生じております。

続いて、5ページを御覧ください。こちらは東京メトロさんの決算説明資料になります。

右のグラフ、こちらは自動改札機の出場数、出られた方をコロナ前と比較して何%増減しているかというものをグラフにしたものです。

少し見づらいかとは思いますが、右上の平日の定期券の出場数が35%を超えるマイナスというのが継続しています。

一方、右下の土休日の定期券以外の出場数に関しましては、やはり大分低迷が続いていましたが、10月に入った途端、大きく戻すというような形を表しています。

生活様式ですとか働き方の変化というものが、首都東京において、人の移動を担う鉄道・バスに対して、相当大きな影響を与えるということが確認いただけたかと思えます。

続いて、6ページ目を御覧ください。

国土交通省が平日のピーク時間帯に主なターミナル駅の自動改札機を出られた方の数をコロナ以前と比較して何%かというものをグラフ化したものになります。

これまで説明しました鉄道会社の実績は電車に乗っている方の総数ということになりますが、こちらは都心・副都心をはじめとする主要駅へ向かう人の数そのものと言えるかと思

います。

首都圏につきましては青色の線が表示されているものになりまして、右端の部分が直近の昨年12月中旬のデータになりますが、それでもコロナ前と比較して78%という数字となっております。

続きまして、7ページを御覧ください。

こちらは携帯電話の位置情報というものを利用して、その地域にどれだけの人がいますかという人流データと言われるものを持ってきたものになります。

こちらは国土交通省がインターネット上で公表しているものになりますが、その中で板橋区に滞在する人口というものが見ることができます。

このグラフは2019年と2020年の推移というものが示されております。

ちょうど真ん中、2020年2月のところに赤い線が入っていますが、コロナの感染の始まりを境に、グラフ上側のオレンジ色の線、つまり、こちらは板橋区の滞在人口になりますけれども、約15%、人数にして4万人を超える増加というものが見られます。板橋区は住宅地としての性格が強く、テレワーク等で滞在者が増えたものだと考えられます。

これに対しまして、グラフの下側のほうになりますが、こちらの線はほかの自治体からの来訪者の滞在人口数になりますが、こちらは大きな変化は出ておりません。それほど企業立地が多くないということもありまして、こちらの変化は小さいものだったと見ることができます。

こちらは2021年のデータにつきましてはまだ公開されておりませんが、鉄道会社の輸送実績ですとか3月の鉄道ダイヤ改正での減便報道等を見ますと、この状況は継続しているものと考えられるのではないかと思います。

続いて、8ページを御覧ください。地価になります。

東京都が例年9月に公表しております7月1日現在の基準地価について、令和3年度の対前年度の対比表を用意いたしました。

これまで上昇を続けてきました23区の地価、左側になりますけれども、コロナの影響を受けまして、住宅地側はプラスを維持したままなのですが、都心5区の商業地、赤で囲んでいる部分ですね。こちらの部分はマイナスに転換しています。これについては、在宅ワークですとか、外出自粛の影響が現れたものと報道がされております。

9ページ目を御覧ください。

データの説明は以上となりますが、新型コロナウイルスの影響は、これまで説明を差し上げたよう

に、数字に表れるものばかりとは限りません。また、これらのデータの大半が時間差をもって出てくるものでありまして、緊急事態措置の明けた10月以降、年末年始も含め、皆様のお話を伺いたいと考えております。差し支えない範囲で結構ですので、業務での変化、御自身の周りの状況などをお聞かせいただければと考えております。

今後については不透明な部分が多い状況ですけれども、公共交通についても、皆様の気づきの中に次の展開が見えるのではないかと考えておりまして、情報共有をさせていただければと考えております。

資料の説明は、以上となります。

○岡村会長　ということで、皆さん、関係しているところのデータは御存じのところは当然おありだと思いますので、いろいろ日々感じられているところがあるかと思えます。

本日のことも含めて、また、公共交通に限らず、例えば交通事故についても、年明け毎年交通事故の昨年の発生状況など報道はされているところですが、東京都は去年は減ったんですね。一昨年が、死亡だけが増えて、また戻ったような形で減少をしたというような、都全体ではたしかそういう記憶があります。

交通事故なども含めて、どんな状況ですかというようなところでございますが、何かご発言ですとか、御紹介があればと思います。

ざっくり15%減少で今いるというところは、多分、公共交通と同じような感じだと思いますけれども、例えば自動車の道路の交通量だとまた話が違っているとか、いろいろあるんではないかなと思います。

どなたからでも結構でございますが、状況ですとか、何かございますか。ぜひということですが。

はい、お願いします。

○大瀬戸委員　志村の交通課長の大瀬戸です。

都内の自動車交通量は、第1回目の緊急事態宣言のときには相当減少しました。数字的なものは、今、持ち合わせてはいないんですけども、恐らくこちらにおいでになっている委員の方々も、体感として道路がえらいすいているなという感じがあったと思うんですね。

国道17号であれば、常に午前中は渋滞しているものが、渋滞がほとんどなかったような状態でありますので、緊急事態宣言中は自動車交通量自体が減って、人身事故も大幅に減少したというところでもあります。

ただ、去年は、その前年が大きく人身事故が減少した反動もあって、自動車交通量も徐々

に元に戻ってきておりますので、人身事故については前年よりもかなり増えたという状況であります。

現在、東京都内の交通人身事故の状況はそういった状況であります。

また、死亡事故については、一昨年が東京都内133名の方が交通事故でお亡くなりになっているんですが、その次の年は155名の方がお亡くなりになっていて、コロナのときは、最初の頃は減ったんですけども、その次の年は増えてしまった。しかも、全国でワーストナンバーワンになったという時代。

失礼しました。ワーストナンバーワンになったのは、緊急事態宣言の最初が始まった年でありまして、人身事故全体は減っているのに死亡事故が増えてしまったという現状でありました。去年は、その前の年の133に戻った。交通量も増えて人身事故も増えたけれども、死亡事故は減ったという状況であります。

なかなかその関連性というのは難しいのですけれども、緊急事態宣言で人々が出歩かなくなった。事業も停滞して、物流車両も走らなくなったという現状はあったことは確かだというふうに感じております。

ざっくり東京都内の交通事情はそういうような状況でありました。

○岡村会長 どうもありがとうございます。

ちなみに、今、ちょうど交通量の話をしていたんですけども、これは警察の方にお聞きするのがいいのか、道路管理者にお聞きしていいのかというところなんです。

例えば、区内の幹線道路の自動車交通量というのが、公共交通だと15%減というふうに言っていますけれども、自動車交通量の場合はほぼ2年前に戻っている感じなんではないでしょうか。それとも、それでもやや少ないようなイメージなんですかね。

というのは、全体の外出が減っているのか、車は戻っているけれども、公共交通に乗らなくなってしまったのかというのが、実は大きな話ではないかなと思うのですけれども、自動車交通量のデータというか、感覚でお分かりの方、いらっしゃいますか。道路管理者、いかがでしょうかというふうに言ってしまうんですかね。すみません。

国道のデータで結構でございます。

○磯田委員 中山道と川越街道を管理しております国土交通省の東京国道事務所の磯田でございます。本日はどうもありがとうございます。

車両の台数なんですけれども、私のほうも数値的な、計量的なデータは持ち合わせておりませんが、感覚論で申し訳ございません。

コロナが始まった当初の頃につきましては、当然、自動車の交通量は減ったというようなことは実感できたのですけれども、ここ最近また緊急事態も明けまして、その頃になりまして、車両の台数としては大分増えてきているというような感じはあります。

ただ、車両の中身なのですけれども、当然、貨物車両と自家用の乗用車というような分類からしてみますと、ここ最近では個別の行動というようなことを皆様されているのか、通勤・通学に対してもそのような形を取られているのかというところで、乗用車、自家用車が非常に増えたのではないかとということ、数値的なところについては明らかなものはないのですけれども、私どもそのような形で感じてございます。

○岡村会長 どうもありがとうございます。

多分そうですね。物流系はほとんど変化はないだろうと想像されますから、いわゆる自家用というか、乗用というのが戻ったか、戻っている以上に増えている可能性があるか。

ただ、全体としては物流も多いので、総交通量で言ったら本当に少しぐらいなので、検証できるほどではないかもしれないけれども、少なくとも公共交通の落ち込みに比べると、もう全くコロナは関係ないぐらいにはなったというところでしょうかね。

ほかはいかがでしょうか。道路に限らずで結構ですが。いろいろなところで同じようなことに関わっているかもしれません。

はい、お願いします。

○米澤委員 東京バス協会の米澤でございます。バス全般の昨今の状況をお話ししたいと思います。

緊急事態宣言が一番ひどかったときは、大体、お客様がマイナスの40%、6割まで落ち込みました。今、回復していると言っても、よくて8割5分、大体8割まで回復している状況です。

この8割という数字は、実はすごくひどい数字です。公共交通の、特にバスなのですけれども、収支の構造というものが、ほとんどの費用が人件費とバスの車両費なんですね。ですので、簡単に想像がつくと思うのですけれども、お客様がゼロ人でも、お客様が100人でも、コストは全く変わらない。ですから、100万円収入が落ちると、100万円利益が落ちるというような構造になっているんです。そういった状況が続いておりますので、先ほど申し上げましたけれども、8割という収入減というものは非常に大打撃になっております。

バスのビジネスモデルというのは、ほんのちょっとの黒字の稼ぎ頭の路線がほかの赤字の路線を支えるという薄い利益の中で商売をさせていただいているという状況ですので、先

ほど申し上げたように8割に下がってしまうと、稼ぎ頭も赤に転落しているという状況です。ですので、今、赤字が非常に重くのしかかっているというような状況です。

これが路線バスなのですけれども、そのほかバスの種類で申し上げますと、高速ですとか、観光バスありますけれども、これは本当に壊滅的な状況でございます。

例えば、空港とかの連絡バスにつきましては、羽田は少しずつ走り始めたんですけれども、成田については引き続き運休。長距離の路線ですね。地方に行く路線についても運休ということになっておりますので、そこについては、先ほど路線バスが8割と申し上げましたけれども、ほとんど収入がゼロという状況になっております。ということで、バスの状況は非常に苦しい状況であります。

すみません。ひいきばかり申し上げて申し訳ないんですけれども、そんな状況であります。

○岡村会長 ありがとうございます。

いろいろダイヤの調整なども地域によっては、会社さんによっては進めて、またさらにもう一段、率直に言うと減便のようなところもせざるを得ないような状況ではないかなというふうには思っています。

2割減便しても、コストは2割下がりませんよね。早々簡単にはいかないというところですので、なかなか厳しいというようなところではないかなというふうには思っております。

ほかはいかがでしょうか。

お願いします。

○小平委員（代理） 国際興業でございます。すみません。今日、委員の小平ではなくて、私、代理で矢島が出席しておりますので、よろしく願いいたします。

バスの現状、今、バス協会さんのほうからありましたとおり、非常に厳しい現状でございます。

昨年度、2020年度、コロナになったときにはかなりの赤字を背負いまして、なかなか回復せずに、今年度、少しは回復してきているのですけれども、2019年度までは戻らないという状況でございます。

大体、今年度の春と夏、緊急事態宣言があったのですけれども、そのときには、通常、2019年度の大体60%ぐらいでした。10月以降回復してきまして、今、大体80%を超えるかどうかというところまで回復してきたところでございます。また、1月になってオミクロン株が出てきてどうなるかというところはあるのです。

感覚なのですけれども、通勤・通学時間帯というのですか、朝と夕方の時間帯というのは結構戻りが早いのかなと思っています。戻りが悪いのが、土日、休日と夜の時間帯ですね。21時以降が非常に戻りが悪くて、弊社は、昔、深夜急行バスとか深夜バスというのを運行していたのですけれども、現状、運休させていただいているというところでございます。なぜなかなか再開できないかという、今、21時台が大体2019年度比較して5割ぐらいしかまだ戻ってきていないのですね。

通勤・通学時間帯と平日昼間の時間帯は大分回復してきたなどは感じているのですけれども、土日と夜間が戻らないというところでございます。

10月から12月を見ていまして、大分、感染者数も減って、テレワーク等々あるとは思うのですけれども、外出や土日の旅行とかを控えている方というのはいらっしゃるかと思うのですけれども、もう閉じ籠もって絶対出ないぞという人はなかなかなくて、必要であればほとんどの人が行動されているのかなというところで、大体80%を超えてきたんですけれども、もしかしたら、これが頭打ち。公共交通として、これから100%に戻らないのではないかと思っておりますので、今の10月から12月あたりの80%が、もしかしたら頭打ちなのかと思っております、それが非常に厳しい状況になっております。

先ほどもありましたとおり、乗車密度が減ってしまうと収支構造に一気に影響してきてまいりますので、非常に厳しいのかなと思っております。

あとは、通勤・通学は戻ってきておりますが、本当に大ざっぱな予測なのですけれども、長距離通勤客というよりは、短距離の女性や高齢者、アルバイト、パートの方の生活様式や行動変容というのですか、公共交通から自転車、徒歩、自家用に移っているのが特に多いのかなと最近は感じてきている次第です。

なので、もしかしたら、もうこの行動変容が起きてしまったので戻らないのかなと思っておりますので、今の80%というところで今後どうしていくかというところをもっと真剣に考えていかなければいけないのかなというところで、なかなかいい対策はないんですけれども、ダイヤの見直しだとか、設備投資等々、今できない状態ですので、今後、いろいろなことに踏み込んでいかなければいけないのかなということを感じているところでございます。

以上でございます。

○岡村会長 どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

はい、お願いします。

○佐藤委員 本日、観光協会のほうから参加をさせていただいているんですけども、ただ、この観光協会のメンバーというのは、実は民間の会社の方が会員になっておりまして、私どもも本業は物流関係をやっている会社なのです。物流関係の状況というか、弊社の中で感じたことを言わせていただきます。

弊社は結構お酒の配送ですとか、スーパー、コンビニ、食品関係とかで配送に携わらせていただいているんですけども、去年の4月の第1回目の緊急事態宣言が出た段階で、お酒の配送に関しての車両は一発で半分休車という形です。

お酒もいろいろ幹線輸送だとか末端配送とかあります。家飲みが増えたというようなお話がありましたけれども、私どもは飲食店が、特に埼玉県の飲食を回っている車が多いものですから、そこでまず、緊急事態宣言が出るたびに50%減車で、また戻れば、また戻るといった形の繰り返しでした。

去年の12月に関しては、10月いっぱいぐらいで緊急事態宣言が解除されたこともありまして、非常に忙しかったのですけれども、今後は、まん延防止だとか緊急事態宣言によって、またかなり影響は出てくるのではないかなというような感じがありました。

一方、スーパーに関しましては、出店なんかはかなり増えたというところもあったのですけれども、非常に忙しい状況が続いていまして、こちらに関しては、末端配送と違って、結構ボリュームをどんどん入れていくような形なので、業績としては非常に良かった感じでした。

コンビニに関しましては、これはもういいところ悪いところが極端に出ている状況でして、住宅立地のコンビニに関してはそこそこ現状維持はされているようなイメージなのですが、都心部、オフィス立地のコンビニに関しては、もうコンビニ自体閉めていたりとか、集客が見込めないで、開けていても物量はかなり減っている状況です。

そういった補充をするような物流というのは、荷物が多くても少なくても、先ほどのバスの話ではないのですけれども、少なくともルートで回らなければいけないというようなところがありまして、我々よりもむしろ荷主様の負担がかなり増えたのではないかなというような印象を持ちました。

今、コンテナの行き来がかなり手詰まっている状態になっていて、運ぶものがなくなってきているような状況もあるのと、あとは燃料代が去年1年で5割ぐらい上がっているような状況だったんですね。なので、コロナの影響もありつつ、燃料代だとか、そういった影

響もかなりあった1年ではなかったかなというふうに思いました。

以上です。

○岡村会長 どうもありがとうございます。

ほかの皆様、何かございますでしょうか。

はい、お願いします。

○小池委員 東京ハイヤー・タクシー協会の小池と申します。タクシー事業に関しての状況と
いうところでお話をさせていただきます。

ちょっとネガティブな話が続いてしまって誠に恐縮なんです、タクシーのほうも皆様と
同じように非常に厳しい状況が続いております。

一番低い時期、2020年5月あたりは、対前年の70%減、約3割程度の売上げしか、私ども
会員全体の収入としてそのような状況にまで落ち込んでおります。

その後、徐々に回復しつつ、また感染が拡大しつつということで、なかなか戻ってこない
状況が続いておまして、全体としてまだ8割に届かず、大体70%台、75%、76%程度の
数値。これは2020年との比較になりますけれども、コロナ禍以前の比較としては75%程度
の数値にとどまってしまっているというところがございます。

1つ明るい材料が出てきたというのが、去年の12月なのですけれども、ぱっと見たところ、
昨年度と比較して3割ぐらい上がってきた。昨年12月と比較してなのですけれどもね。
ただ、一昨年12月と比較するとまだ100%にも届いていない状況ではありますけれども、
少し回復の兆しが見えてきたのかなというところではあったのですが、この1月の感染拡
大がまた広まってきたところで、1月の実績を見てみないと、それが果たして続くのかど
うかというところは全く見えない状況でございます。

それから、先ほど国際興業の方からお話がありましたけれども、何がスタンダードな数値
になるのかというのは全く分からない状況でございます。先ほども話があった8割。2019
年度というか、コロナ禍以前の数値の8割程度がスタンダードになるのか、それとも、そ
れ以下なのか、それ以上なのか、全く見えない状況でございます。まさに感染者の数によ
って上下してしまうというのが現実としてございます。

それで一番影響があるのが、やはり夜の営業ということで、夜のお客様というのがもう完
全に減っているというところも影響しております。

例えば、これが戻ったとして、すぐにコロナ禍以前の数値に戻るのかというところを考え
ますと、なかなかそうもいかない事情もございます。といいますのは、乗務員の数が減っ

ております。このコロナの影響で、当然、病気が怖い。不特定多数のお客様をお乗せして運送しなくてはならないタクシーということで、家族が「危険だから辞めてほしい」、本人が「もう怖いから辞めたい」というような状況が続いて、確かもう8,000人ぐらいタクシー乗務員が減っているはずです。

そうなると、景気が元に戻って、コロナも収まってとなったときに、さあ、ここからといったときにも、車が全台数動けない状態ですね。タクシーの乗務員さんがもうそもそも足りなくなっているという状況がありますので、コロナ禍以前の数値に戻るとするのは、並大抵のことでは戻らないのかなというところは非常に危惧をしているところでございます。

以上でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

大体、現状の肌感覚、また数値というところでいろいろ御報告をいただき、情報提供いただきました。ありがとうございます。

ほかはございますか。

はい、それではお願いします。

○小泉委員（代理） 国土交通省東京運輸支局の、本日、小泉の代理で参りました藤本と申し上げます。

我々のほうでは、車を使った運送事業の許認可を全般的にやっております、バス、タクシー、トラックというような業態のところではいろいろなやり取りをさせていただいているのですけれども、バス・タクシーについては、バス会社様、タクシー会社様がおっしゃっていただいたような2割、3割の減少というのが、東京都内どこでもそうなのかなというところでは。

そこと少し離れてくるところとか、関連するところで、我々の肌感覚のところでは申し訳ないのですけれども、タクシーで言えば、個人タクシーという、法人タクシーとは違って、個人一人ひとりでやる業態については、具体的な数字を持ち合わせていないので申し訳ないのですけれども、辞めていないにせよ、今、こういう状況なので、御自身の健康のことも考えて営業をお休みになっているという方も多くいらっしゃいます。そういったところは数値としては出てこないもので、そういったところで言うと、見えないところでもタクシーの輸送というのも結構減ってきているのかなというところと、その間に、例えば御高齢になったりだとか、お辞めになっていく方というのも結構増えてきているのかなというところは感じております。

バスでいうと、公共交通とは離れてくるんですけれども、いわゆる観光バスといったような、貸切りバスというような業態にはなるんですけれども、これはいろいろな使われ方をされておりまして、メインは旅行ではあるんですけれども、例えば学校の課外授業ですとか、企業の従業員さんの定期的な送迎だとか、いろいろな使われ方がされている中で、こちらの業態については様々な会社さんがいらっしゃる中で一番減少の影響が大きい。特に企業送迎とかができていても、土日だとかの旅行の送迎とかもできていないと業態としては全然成り立たないところなので、こちらについては本当に7割、8割減少で、会社さんによっては、そもそも1個も運行ができていないだとかいったような壊滅的な状況があるのかなといったところなんです。バスの使われ方としては、旅行だとか観光というのが戻ってこないとそういった業態というのは全然動かないのかなというところが、結構深刻な状況なのかなというところを、今、感じております。

というところで、御参考までです。

○岡村会長 どうもありがとうございました。

大体、こういう状況というところで御報告いただきまして、ありがとうございました。

ほかはございますか。

ありがとうございます。そうしますと、その次、「これからの公共交通」というのが、先ほどいただいた話も踏まえてということになるかと思しますので、また御意見をいただければと思います。

それでは、御説明を事務局からお願いします。

○事務局 それでは、また担当のほうから説明させていただきます。資料3を御覧ください。

多くの方が密度を高く住む板橋区ではございますが、100点満点ではないものの、一定水準以上の交通利便性を享受できていたかと思えます。しかし、年末に発表されました鉄道各社のダイヤ改正を見ますと、やはりこれまでとは違った交通環境となっていくような感触がございます。

そこで、これから公共交通について、どういう視点で、どういう取組を行っていくべきかを事務局としてイメージしたものをまとめた資料がこちらになります。

1ページを御覧ください。

まず最初にコロナ禍を受けた公共交通に関する課題について、2番目にこれからについて考える際の視点について、3番目で具体の区の取組についての順で説明をまいります。

続いて、2ページ目を御覧ください。

「公共交通に関する課題」ということで、白抜きの枠、囲みにつきましては従来からあった課題かと思えます。そこにコロナの関係で、外出自粛ですとか、在宅、オンライン等の働き方、生活習慣の変化。もう一つ「住宅地での滞在人口の増」ということで、これはオフィス街では課題ですけれども、住宅地では逆に潜在需要の増ということで、少し特徴が見えているというものが、課題としてこういうものが明らかになったのかということは、皆さん、共通認識を持っていただいたかと思えます。

続いて、3ページ目を御覧ください。

「これからを考える際の視点」ということなのですけれども、大きく4つにまとめてみました。

まず1つ目、令和元年度に板橋区交通政策基本計画というものを策定しております。机の左上に計画書を置いてございますけれども、板橋区の交通をこれからどういう形でよりよくしていくのかというものを定めた計画になりますが、これをそのままコロナの影響を受けた後適用していったらよろしいのかということの検証が必要かとまず考えております。

続いて、4ページ目を御覧ください。「Withコロナ」という視点です。

コロナ禍は今度3年目に入ろうとしておりまして、新型コロナを受け入れた上で、移動についてもう一度考え直し、方向性を確認するタイミングではないかということで、4点整理をしてみました。

まず1つ目。人の営みにおいて移動はその基礎となるものだという前提は大きく変わらないのではないかとまず考えております。だからこそ、改めて移動の大切さを再認識し、適切な感染予防対策のもとで、引き続き安心・安全な移動の提供を行っていく必要があるとまず考えております。

2つ目として、移動を伴う生活も、移動を伴わない生活も、両方まず新しい生活スタイルとして存在してきています。移動を伴わない生活につきましては、そうすると、移動自体は減少しそうなのですけれども、その生活の裏には、移動しないというものを成り立たせるための人や物の移動というものが存在していると考えます。生活スタイルの変化で人と物の移動が変化したということで、移動する、しないに関わらず、やはり移動というものがより良くなっていくことは欠かせないのではないかと考えております。

そして3つ目。これは日本各地の交通不便地域での議論で以前からも言われておりますが、移動は目的ではなく、手段であり、移動する人・物も含めてですが、よりスムーズで快適という質の高い移動を提供していくこと、これも不変であろうと考えております。

次、最後に4つ目ですが、持続可能な移動としていく必要性。交通利便性は町の発展・魅力にも密接な関係があると言われております。この点もコロナ禍を経ても大きな違いはないと考えております。そうであれば、移動が大きく減少したことで、交通の持続可能性を大きく損ない、利便性が低下することは大きなマイナスでありまして、これまで以上に交通事業者、行政だけでなく、区民や利用者も含めた取組が求められているのではないかと考えております。

5ページ目を御覧ください。

板橋区のようなターミナル駅に隣接する地域での人の移動について、縦軸に移動距離、横軸に移動の種類で分類しまして、そのイメージやボリュームというものを示してみました。大体、皆様、このようなイメージで御納得いただけるのではないかと考えております。

今回、新型コロナの感染拡大を受けまして、移動のボリュームが全体的に細ってしまったということになるかと思います。これがどこまで戻るかということ、先ほど事業者さんのお話にもございましたが、コロナ前の80%というのではないかというような話も出ているところです。

6ページ目を御覧ください。

そこで、人の移動について、コロナ禍での傾向を踏まえ、そして、これまで薄かった部分、この図では右上の点線の囲みの部分である地域での移動というものに着目する必要があるのではないかと考えております。

先ほども説明差し上げましたけれども、住宅地の滞在人口、板橋区は4万人超の人数が増えているという状況もございますし、様々な飲食店がテイクアウト需要から出店もされています。また、体験型の民間施設ですとか、区の公共施設も魅力を磨いていると。また、これらを結ぶ公共交通というものが、板橋区の財産として、今、存在をしているという状況です。

この地域での移動を大切にすることは、最も地域に密着した地方公共団体である区としてのやるべきことのひとつではないかと考えているところです。

続きまして、7ページ目を御覧ください。

地域の移動を大切にすること。この具体の取組について、まず、ハード面のほうから説明させていただきます。

ハード面としては、大きく2つ考えております。

1つ目は、板橋区は駅を中心としたまちづくりということになります。板橋区は住宅地と

しての性格が強く、また、ほとんどの地域が駅から半径1キロメートルの円の中に含まれるということから、地域の中心核となる場所は駅となります。であるからこそ、駅とその周辺の生活機能の向上は町の魅力づくりの第一歩と考えて、一つ一つその取組を進めています。

近年、「ウォーカブル」という言葉がよく使われます。人が中心の、居心地がよく、歩きたくなる街という都市の魅力を生み出し、街なかのにぎわいをつなげていくというのですが、まさにこれを実現していくのにちょうどよいのではないかと考えているところです。

そして、当然、街は行政がつくるものではなく、お住まいになる方、お仕事、お商売をされる方などの多くの人の生活・営みがつくり上げるものであり、民間の様々な投資を招き入れ、より厚みと深みのある魅力の創出が不可欠であると考えているところです。

2つ目は、地域の移動を担う公共交通の利用しやすい環境づくりというところでございまして、関係機関と連携しまして、駅前広場での多種多様な公共交通機関を使いやすくするもの、また、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進、そのほか交通事業者との連携による利便性の向上というものをこつこつと取り組んでいく必要があるのではないかと考えております。

続いて、8ページ目になりますけれども、ソフト面の取組になります。

公共交通を知ってもらう、乗ってもらうという取組に改めて注目する必要があると考えております。

皆さんのお話を伺っておりますと、自宅付近の電車やバスの知識はあっても、数駅離れるとあまり御存じではありません。便利な公共交通環境というものは地域の財産・資源であり、上手に使っていただきたいと考えております。

そういう中で、例えばなのですけれども、区の刊行物としては4年ぶりにバス路線図を作成しました。現在、全戸配布をしております「いたばし暮らしガイド」というものに掲載をしているだけですけれども、今年4月からは観光ガイドマップにも掲載を開始しまして、様々な場所で配布を開始する予定です。

また、区の公共交通機関の便利さを広めるため、シティプロモーションなどで全面に出してアピールしていくほか、電車やバスによる交通ネットワークの認知を広げることが大切と考えております。

続いて、9ページを御覧ください。

ハード・ソフト面の取組を行いましても、その影響範囲にはどうしても限界が出てまいり

ます。先ほど移動は目的ではなく、手段と申しましたが、そうであれば、移動の目的との連携など様々な主体との連携が大きな鍵になると考えております。例えばですが、地域や地元の魅力あるコンテンツを移動機会に結びつけること。ここでは観光や商業、産業分野との連携が考えられます。そして、新技術を取り込み、便利さを最大化していく。具体的には、スマートフォンでのスマートな情報入手・活用を実現するほか、さらなる新技術で様々なニーズに応じていくことも大切で、IT、輸送機器、商業などの分野に関わりが広がっていくこととなります。

人の営みにおいて移動はその基礎でありますので、それゆえ裾野は非常に幅広いものになると考えております。今後の取組について、このように現在事務局としては考えておりますが、これは3ページでお示ししました板橋区交通政策基本計画そのものであるとも認識しております。

コロナ禍・Withコロナという新たな状況が加わりましたが、やはりやるべきことの基本に変わることはないと考えておまして、改めて皆様の御意見をいただきたく、このような資料説明をさせていただきました。

長くなりましたが、皆様の御意見を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。

○岡村会長 今後の方向ということで、特に区の計画なり政策ということで位置づけたときにどういうふうにしていくかというところが、事務局としてはそれに意見を欲しいということではありましようけれども、それに関わらなくても結構かと思えます。こちらをきっかけにしまして、皆様から御意見をいただければと思えます。

いかがでしょうか。

はい、それではお願いします。

○小池委員 タクシー協会の小池でございます。御説明ありがとうございます。

持続可能というところがポイントに私は感じておまして、ではどうしたら持続可能なのかというところを考えていきますと、自治体さんの財政負担というのにも限りがある。それから、交通事業者が赤字となってまでやる必要があるのかというところも、当然、考えなくてはいけない。

となると、もう一つ出てくるのが、地域がどの程度この計画というか、これに関わってくるかというところだと思います。地域が乗りやすいというか、利用しやすい環境づくりというふうにあるとは思いますが、公共交通を知ってもらう、乗ってもらう取組と

いうところもありましたけれども、単純に、「乗ってください」、「乗ってください」と言ってもなかなか利用していただけないというのが現実としてあるかと思えます。

ですので、地域を巻き込んで、言葉は正しいかどうか分かりませんが、便利な乗り物を利用するためにはそれ相応の負担をしていただくというところも一つ考えていかないと、持続可能というところはなかなか最終的なところまでたどり着けないのではないかなというふうには感じております。地域を巻き込んでどのようにつくっていくのか、どのように負担をしていただくのかというところも含めて考えていただいたほうがいいのかというふうには私は感じております。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

はい、お願いします。

○清田委員 タクシー協会の業者の清田でございます。

個々のことになりますけれども、私ども介護タクシーなんかも実際にやらせていただいていますけれども、それにつれて施設のほうも3施設ほど運営させていただいています。

実は、去年1年間は、実際に3施設とも、要するに旅立たれる方、お亡くなりになる方が年に大体1人、2人という感じであったものが、今年コロナが2年目になりまして、今年に入りまして、外に出られない、それから御家族との会話もなかなかままならないというようなことが1年、1年半続いたところで、去年の4月頃から亡くなる方が多くなりまして、ふだんの年の3倍、下手すると4倍ぐらい。先月でも、急に寒かったこともあったのでしようけれども、お風呂の中でお亡くなりになるとか、そういう方も、これは参考事例になりますが、そういうふうなこともあったのでしようけれども、外に出て活動されるということがいかに元気さを保たれるかと、コロナ禍の中、より非常に痛感しておる感じがあります。

福祉券とか、そういうような券でお年寄りに御利用していただいているようなことも随分あるのでございますけれども、金額的にも、今は初乗りが四百幾らぐらいから、多少、お願いするような格好で500円ぐらいになりそうなのですけれども、安価で近隣にお出かけになるということもできるようになりましたものですから、いかに外に出て活動されていることが健康につながるかというふうなことをコロナ禍では随分痛感した次第でございます。

ありがとうございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

大きな方向性みたいな話であるので、なかなか話しにくいところはあるかもしれませんが、4ページの「Withコロナ」のところでもいろいろ書いていただいているところですし、御説明の中ではコロナがあってもなくてもやるべきことはそんなに大きく変わるものではないだろうというのが事務局のお考えであって、確かにコロナは考えなければいけないけれども、先ほど御意見もいただいたとおりで、むしろ外出して元気になっていただいたり、健康を維持していただく。それから、地域での活動も皆さんこれからもしていただく。いろいろな形でしていただく。そのために交通をより使っていただくというところなどは、今までは何も言わなくてもそれが実現していたのが、むしろかなり意図して強調していくということをして、それに対する何か感情的な反発については受け止めつつも、それぞれの方々が御自身の生活を十分振り返っていただいて、そういうことは大事だというようなことを少しずつ認識していただくというような感じに読めたのです。

それから、どうしても東京都市圏ぐらいのレベルでいくと、通勤とか長い距離の多くの方がどっと移動するような移動をとにかく頑張ってきたというのが東京の数十年なのですけれども、6ページに赤で書いていますけれども、隣接区ぐらいという感じですかね、イメージとしては。池袋からちょっと先とか、三田線でも終点までは行かないで、せいぜい神保町とか大手町ぐらいかもしれませんけれども、それぐらいの中でいろいろ活動していけるような移動を充実、また活動を充実というところにどちらかというより……。多分、もともと基本計画でもそういうように書いていたと思うんですけれども、よりそれを意図していくような形というのが事務局の考え方なんですかね。

そうだとすると、それでいいんですかということだろうと思うんですけれども、それに対していろいろな立場から御意見をいただいて、「いやいや」ということとか、「いや、もっとここは強調していかないと多分実現しませんよ」とか、そういうようなことを、多分、今日、皆様から少しでも言っていただくと次につながるかなという感じがしています。

ということで何かございますか、今後ということと言いますと。なかなかざっくりした話ではあるんですが。

はい、お願いします。

○大瀬戸委員 すみません、度々。警察の立場からお話をさせていただきます。

高齢者の交通事故というのが非常に社会問題化しているという状況であります、今、警

察署では免許の返納というのを受けているんですね。どのような方が免許の返納をするかというと、70代も半ばを過ぎたぐらいから、それから、既に自動車を運転していない方が免許を返納されているんですね。

自動車を運転する必然性がある人は、どんなにお年を取っても返納にはおいでになりません。家族が「『返納してください』とお父さんに頼んでも、『俺はまだ運転する』』と言って言うことを聞いてくれないので、おまわりさん、一緒に来て説得してください」というのが現状なんですね。

だから、公共交通の維持というのは非常に重要で、近くに便利なバス乗り場があれば、免許はもう要らないかなと思っていただけるのかなというふうに思っております。今後、人口が減少していく、需要も減少していくという中で、公共交通を維持していただければ、なかなか交通事故の減少というところにもつながらないのかなというふうに思っておりますので、そういう意味でもこの公共交通会議って大事だなというふうに私は考えております。

そういった公共交通の維持という一つの実証実験ということで、いろいろなやり方はあるかと思うのですが、今回、前野町のタクシー乗り場を設置して、交通空白地域を解消するという取組をされているんだと思うのです。

緩いつながりということでお話があったのですが、なかなかほかの場所でタクシー乗り場を設置したからといって、需要が生まれるという事例を私は知らないんですね。ですから、そこに何か、これは決してこうしろとか、そうしろとかいうお話ではないんですけども、公共交通、今後、いろいろな課題を解決していく中で、何か仕掛けがないとうまくいかないかないかなというふうな気はしております。

今後、新しい乗り場の設置を検討されているようなのですけれども、例えば、トイレがある公園の近くにタクシー乗り場を検討してみるということも一つのアイデアなのかなというふうに思うのです。地域住民との合意形成とか、いろいろな課題はあると思うのですけれども、必要であれば、我々も一緒にそういった協力をさせていただきなというふうに考えておりますし、事業者側からアイデアがありましたら、タクシー乗り場に行って、例えば、ボタンを押すとタクシーが来てくれるとか、それも一つのアイデアだと思うんですね。ぜひ、いろいろなお話をした上で、うまく公共交通維持ということができればいいなというふうに思っておりますので、我々も協力していきますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

はい、それでは、事務局。

○都市計画課長 今、警察の方からすごくありがたいお話をお聞きしまして、いろいろな工夫ができるのではないのかなというふうには考えました。

何か仕掛けというのがないと、多分、今までの状況とあまり変わらないような感じもあるのかなというふうに思っています。また、新たなタクシー乗り場について、今あるタクシー乗り場もそうなのですけれども、何らかの工夫が必要であるというふうにはすごく実感しております。そのあたり、いろいろ御協力をいただければ、すごくありがたいことだというふうに感じておりますので、本当に貴重な意見、ありがとうございました。

今、バス、タクシー、運送系の方にいろいろお話を聞きまして、今は非常に厳しい状況だというのが改めて分かることができました。

先ほど事務局のほうからもお話しさせていただきましたけれども、在宅をされている方の人数が非常に多くなっているということで、先ほど4万人ぐらいの方々が多分板橋区の中にそのまま滞在されているというふうなデータ、推計だと思いますけれども、分かっております。この方々がどういうふうな移動をするのか、しないのかという部分もあると思うんですけれども、今の資料の6ページの表なんですけれども、近場での移動をどういうふうに確保していくかというところを私どもは非常に注目しております。その4万人の方々のうち、少なくとも身近では移動を全くしないというわけではないと思いますので、この辺をどういうふうに捉えていくかというところを、今、考えているところでございます。

また、これは東京都さんのほうにお聞きしたい部分があるんですけれども、地域公共交通計画の中で何か新しい動きとか、そういうふうな考え方とかというのがあれば、お聞きできればなというふうに、今日、思っております。そのあたり、もしお考えがあれば、お聞きしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。すみません。事務局からなんですけれども。

○岡村会長 はい、お願いします。

○飯箸委員（代理） 東京都の都市整備局地域公共交通担当をしております田中と申します。

本日、飯箸の代理で出席させていただきました。

地域公共交通計画の最近の動きということで、すみません、質問で返すようで恐縮ですが、

板橋区さんのほうで何かしらそういった可能性もお考えであるということでもよろしかったでしょうか。

○都市計画課長　そうですね。板橋区のほうでも、今、お隣におります私どもの課長の部署でシェアサイクルを実証実験やったりとか、新しい交通関係というのも視野に入れていろいろなことを考えていきたいなというところは思っておるのです。

東京都さんのほうで、何か今後に向けて新しいお考えがもしあれば、もしあればですけども、お聞かせ願えればなというふうに思います。

○飯箸委員（代理）　1月で予算も発表されていますので、大まかなお話をさせていただきますと、私どものほうで来年度から地域公共交通計画、法定計画を策定する際の策定費の補助というものを新たに制度化を考えております。

来年度に向けては、予算も大分固まっていますので、今年度要望を受けた自治体の方が優先とはなってしまうのですけれども、そういった新たな制度もありまして、国のほうもこの法定計画策定についてはかなり推進するといった姿勢でおりますので、東京都もそれに倣ってどんどん策定していただきたいといった考えでおりますので、ぜひとも法定計画策定の前向きなお考え、御検討をよろしくお願いいたします。

○都市計画課長　ありがとうございます。

○岡村会長　ほかはございますか。

さっきの法定計画とかそういう話になると、多分、この会議体も少し変えたりとか、いろいろなことがあるかと思えます。

10年ちょっと前ぐらいのこの種の計画というのは、不便地域をどうしようかなというようなことを地域公共交通会議というようなところでやっていたところが、鉄道も含めた地域の中の幹線的な交通も含めて、それからあといわゆる緑のナンバーではない、道路運送法によらない、またはよるけれども、いわゆるバス・タクシーとは違うような輸送もある程度一体的に考えていくというような、そんな形になってきていますので、そういう形で検討されると、先ほどの地域の中の移動ということの観点からつくっていくところは非常に重要なところですね。

ただ、その中には、シェアサイクルとか、例えばこの交通政策基本計画にある歩きやすい、バス停に行くのに歩かなければいけませんから、歩いて暮らせるとか、そういうところと一体のものとは政策的な立てつけが違うんですね。

板橋区の場合は、実はそういうところとの連携というのが、もしかしたらより意識をして

いくような形で地域公共交通計画をつくるというようなことは分かりません。あるのかもしれないので、そこは、多分、分かりません。次回に、例えばアイデアをとかいうようなことがあれば、ぜひ事務局からもしていただくのがいいのかなというような感じです。

国交省でも、例えば、ウォークブルな、歩きやすい、歩きたくなる街なか空間をつくりましょうというのでかなりいろいろな取組をやっていて、それと公共交通というのが何か一体的な取組となっているかという、もちろん連携はしていますけれども、立てつけとしては少し別なものというようになっています。

ほかの自治体はともかく、特に板橋区の場合は、かなりそれぞれが連携したような形でつくるのかなというように何となく思います。多分、ほかの市区町村にはないようなものをつくっていくことになるのではないかなと思ってはおります。

ということで、皆様、ほかにございますか。

大体5時より前ぐらいのというお約束だったかと思っております。

いかがですか。よろしいですか。

そうしますと、皆様、どうもありがとうございました。

なかなか全員から全てのおっしゃっていただきたいところとか、またはお聞きになりたいことが御発言できたわけではないかもしれませんが、先ほどの御質問・御意見シート、もしあればぜひお出しをいただければというところかと思っております。

そうしますと、議題は以上となりますが、本日の議事全体等で皆様から何かご発言ございますか。また、言い忘れたというようなことでございますか。

よろしいですか。

そうしましたら、あとは事務局で進行をお願いします。

○都市計画課長 それでは、本日は長時間にわたって非常に貴重な御意見、御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。皆様からいただきました御意見を生かしまして、皆様とともに公共交通の利便性の向上に努めてまいりたいというふうに切に考えております。

それでは、連絡事項を説明させていただきます。

次回の会議予定ですけれども、令和4年度の上半期で計画しております。まだ具体的な日程等決まっておりますが、決定次第皆様方にお知らせさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。日程が近づきましたら改めて御案内を差し上げますので、よろしくをお願いいたします。

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種につきましては、お席にお残しいただければというふうに思います。よろしく願いいたします。

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。

連絡事項は以上となります。

御質問等はよろしいでしょうか。

○岡村会長 それでは、これをもちまして第2回板橋区公共交通会議を閉会いたします。長い時間、皆様、どうもありがとうございました。

午後4時53分閉会