

第4回
板橋区公共交通会議

令和5年1月10日（火）

第4回 板橋区公共交通会議議事録

1. 開会

2. 議事

- (1) 板橋区交通政策基本計画の目標指標について 【資料1】
- (2) 既存の公共交通の最大限の活用について 【資料2】
- (3) 公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組みについて 【資料3】

3. 閉会

<資料>

- 【資料1-1】 板橋区交通政策基本計画の目標指標について
- 【資料1-2】 板橋区交通政策基本計画の目標指標について（資料編）
- 【資料2】 既存の公共交通の最大限の活用について
- 【資料3】 公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組みについて

(出席委員)

岡村会長、内池会長代理、平塚委員、高橋委員、佐藤委員、細川委員、米澤委員、磯田委員、清家委員、飯箸委員、片岡委員、佐々木委員、飯島委員、義本委員

(代理出席者のあった委員)

大塚委員

午後 3 時 0 0 分開会

○都市計画課長 それでは、定刻となりましたので、まだ着席になられていない方もいますが、お揃いでございますので、始めさせていただきますと思います。

本日は、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、千葉でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。着座で説明申し上げます。

開会に先立ちまして、4点確認させていただきます。

まず、新型コロナウイルス対策につきましては、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、感染予防対策の下、開催に臨んでおります。引き続き、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したいと思います。

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いたしました資料でございます。A3サイズを折り込んだ資料で、資料1-1、板橋区交通政策基本計画の目標指標について。続きまして、A4サイズ横使いの資料で、資料1-2、板橋区交通政策基本計画の目標指標について（資料編）。資料2といたしまして、既存の公共交通の最大限の活用について。資料3といたしまして、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組みについて。

以上の資料をお送りいたしております。

また、本日、机上には、本日の議事次第、委員名簿、座席表、観光いたばしガイドマップ、板橋区公共交通会議に対するご意見・ご質問シート、資料1-2の16、17ページ目としての追加資料の6種類を置かせていただいております。

この他、閲覧資料といたしまして、板橋区交通政策基本計画の本冊・概要版、都市計画図3種類を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いたしますので、メモ等されないようお願いいたします。会議終了後に回収いたします。

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対応いたします。よろしいでしょうか。

続きまして、人事異動等に伴いまして、新たに委員となられた方、2名をご紹介します。

国際興業株式会社運輸事業部運輸企画課長の細川正大様でございます。

○細川委員 細川と申します。どうぞよろしく申し上げます。

○都市計画課長 続いて、警視庁志村警察署交通課長、飯島茂雄様でございます。

○飯島委員 飯島です。よろしく申し上げます。

○都市計画課長 以上2名の方が就任されました。

続いて、会議の公開についてでございます。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、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、会議の内容の録音をさせていただきますので、ご了承ください。

また、本日でございますが、傍聴希望者が1名おります。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となります。それでは、傍聴者の方に入場いただきますので、少々お待ちください。

(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、これ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が、本日、岡村会長におかれましては、大学のご都合により、途中で中座されることになりました。つきましては、その後の進行は、会長代理の都市整備部長の内池が引き継ぎ、務めさせていただきます。それぞれの議題につきましては、岡村会長から事前にご意見、ご指導をいただいておりますので、そちらをお伝えしながら進めていければと思います。

それでは、よろしくお願ひいたします。

○岡村会長 それでは、皆様、よろしくお願ひいたします。本日、中座ということで申しわけございません。

本日、議事は3つございます。特に、何か審議事項とか、議決をするということではございませんので、皆様から率直に、皆様の現状も踏まえてご意見をいただきたいと、今後につなげていきたいということでございますので、ぜひ、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、議事の1つ目、板橋区交通政策基本計画の目標指標について、ご説明をお願いします。

○都市計画課長 それでは、ご説明を都市計画課長、千葉から申し上げます。

1つ目でございます。板橋区交通政策基本計画の目標指標について、ご説明申し上げます。

資料1-1及び1-2の両方を使いながら説明を行ってまいります。

まず、資料1-1の一覧表につきましては、前回の会議において、ご審議いただきました目標指標を縦軸に、横方向は、それぞれデータの出典元、計画策定時の現状値、最新の数値、目標値をそれぞれ記載しております。

資料1-2をめくっていただきますと、目標指標の現状値、最新の数値の根拠資料としてご覧いただけるようにしております。

それでは、最初の項目、「移動手段別の総合的な満足度」でございますが、交通政策基本計画を策定する際に実施いたしました「区民アンケート」で、徒歩からバスまでの満足度が集計されております。資料編の1から2ページ目にありますとおり、それぞれの移動手段別に、右側の括弧の中にある項目の総合的な満足度ということで、「満足」と「やや満足」と答えた方の合計の割合としております。

元の資料にお戻りいただきまして、2018年度の数値を計画の中間期となる10年後の2028年度では10%上昇させたい、そして、2040年には更に上昇させる形で考えてございます。

続きまして、「区内の交通事故発生件数」でございますが、警視庁の発行する「交通年鑑」に数値がありまして、2019年に956件、2021年に843件となっております。目標値につきましては、現在ちょうど、区では「交通安全計画」という計画を策定中でございますが、そちらで設定される数値を採用したいと考えております。担当課によるところでございますが、これまでの減少傾向で今後も推移するイメージで数値を検討しているとのことでございます。

3番目は、「都市拠点の駅の利用者数」になります。行政計画の指標といたしまして、具体の施策とつながりにくいものではありませんが、地域の中心となる大き目の駅での人の動きを捉える1つの指標で、駅周辺のまちづくりなどの効果も反映されていくものであり、交通がよくなることとのリンクがあるものとして採用いたしました。

都市拠点の駅といたしましては、JR板橋駅、東武東上線の大山駅、成増駅、東京メトロの地下鉄成増駅、東武東上線の上板橋駅、都営三田線の高島平駅の6駅となりまして、コロナ禍前の2018年度は、それぞれこちらの数字が、2020年度に7割程度まで減少しましたが、現在は、コロナ前の8割から8割5分程度まで戻ってい

るとのことでございます。10年後の2028年の目標としては、板橋区については、総人口や生産年齢人口の推計でもまだ横ばいが続くことや、まちづくりの進捗、公共交通の利用促進策などの取組みなどにより、コロナ前の9割の水準まで戻していければと考えてございます。

4番目でございます。「区道の自転車走行空間整備実績」になります。前回の会議でもお伝えいたしました区の自転車活用推進計画におきまして、直近で5kmの整備ですが、2025年度までに45km、2040年までに200kmという目標が掲げられましたので、この数値を採用してございます。整備実績が増えることで、歩行者空間が創出されていくと捉えております。

5番目でございます。「区の整備する都市計画道路の整備延長」でございます。板橋区の行政評価におきまして数値が整理されております。2018年度末に1万3,561m、2021年度末に1万3,991mとなっており、既に2025年度の目標値は達成してございます。今後も引き続き、道路の整備を計画的に進めていくことで考えておりまして、2040年度で、現状よりも整備延長を伸ばしていく目標としております。

6番目でございます。「電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合」でございます。こちらは、1年おきに実施する区民意識・意向調査で把握してございまして、資料編の6から7ページにありますように、シンプルに、区内の電車やバスが利用しやすいかを問いかける設問となっております。1番目の総合的な満足度の数値と差が開いているところでございますが、細かく見れば満足とまでは言えない部分もございしますが、電車やバスが利用しやすいかと言えば、「まあそうだ」という感覚をお持ちいただけているという状況でございます。

年代別の割合でございますが、本日追加でお配りいたしました資料に記載してございます。令和元年、令和3年のいずれも、年代が上がるに従いまして、利用しやすいという方が増えるという傾向が出ております。若い方は、主に通勤などの決まった経路での移動が中心ということも影響しているのかもしれませんが、生産年齢人口の認識を高める取組みは、今後の中長期的な利用者の確保の面で、大切なものとも感じられます。また、資料編の8ページで地域別に見ますと、オレンジの線が引いてあります、東新町や大谷口北町といった公共交通サービス水準の相対的に低い地域を含む②の常盤台地域の割合が、他の地域と比較して一段低くなっている状況が見られます。

資料に戻りまして、目標値でございますが、区の行政評価での整理で、2025年度は80%の目標を設定しており、まだまだ数値の乖離はございますが、その後も更に増やしていきたいと考えております。

7番目は、「電車・バスの区内走行距離」でございます。平日1日分の電車とバスの営業距離の合計で、区内を通過する列車は含めないこととして、区の行政評価で算出しております。

前回の会議では、この指標でどう評価をしていくのかというご意見をいただきました。この点についてでございますが、この指標は、増便や減便、バス路線廃止などの影響がはっきり数字に表れ、その時点の交通利便性を1つの客観的な数値として見ることができること、また、需要と供給という観点では、人の動き「人流」と密接に連動するものであることから、変化の原因や人流の増減を確実に把握していくための基礎的な指標といたしまして位置づけたいと考えてございます。

現在のトレンドといたしましては減少傾向になってしまっていますが、その減少の原因をきちんと分析し、適切な対応を図るというためのものとなります。コロナ禍により数値が減少しているため、2025年度に2万4,507.3kmという目標を設定しておりますが、達成は厳しい状況で、2040年度に向けて現状維持という整理をしております。

8番目でございます。コミュニティバス「りんりんGO」の利用者数でございます。区内のバス網を形成する路線の1つとして、全体のバス利用の傾向を表してございます。一定の評価ができるものと考えてございます。こちらもコロナ禍で20%近く減少しましたが、観光などの外出施策の取り組み効果も見込み、2025年度にコロナ前の水準まで戻していきたいと考えてございます。

9番目でございます。「区民の平均外出率」でございます。10年ごとにパーソントリップ調査というものが行われており、直近は平成30年、2018年に実施されております。調査を行う日に、どれだけの人が外出をしていたかを調査するもので、従来は、外出率が増え続けてきましたが、平成30年の調査では全国的に減少しております。これは、ネットショッピングなどの影響があると言われておりますが、コロナ禍により仕事や生活も一変したことから、ここから更に減少していくものと考えられます。

この目標値については色々な意見があるかもしれませんが、住宅地である板橋区では、

出勤の減少は逆に自宅での滞在が増えることであり、自宅付近や近隣区市といった近場への移動の分で、直近の平成30年の外出率の数値が維持していればと考えてございます。

10番目は、ユニバーサルデザインの取組みが進んでいると思う人の割合でございます。区民意識意向調査で継続的に調査しており、過去2回の調査でも上昇傾向でございます。こちらは、引き続きの着実な取組みにより、増加させていくことを目指しております。

11番目は、「代表交通手段分担率」でございます。こちらも東京都市圏パーソントリップ調査で10年ごとに調査している項目で、調査日の移動での主たる移動手段になります。電車とバスは増加し、自動車の利用は減少という状況が続いており、引き続き同じ傾向での変化を目標としてございます。

12番目でございます。「運輸部門の二酸化炭素排出量」になります。板橋区の地球温暖化対策実行計画（区域施策編）2025の中で、都内の市区町村統一ルールで算出しており、各種の取組みにより、現状、2017年度に約34万トンの排出を、2025年度に26.6万トンに減少させる形としてございます。

前回の会議では、二酸化炭素排出量で評価ができるかというご意見や、電気化された乗用車の割合という指標はどうかというご意見もいただきました。二酸化炭素排出量については、区としては、公共交通の利用促進による削減の余地がまだあると考えておりますし、地球温暖化対策実行計画でも、その取組みを掲げていることもあり、交通政策の1つの評価指標として評価も可能かと考え、指標として整理してみました。また、電気化された乗用車の割合という指標は、あり得る指標でございますが、国の方針が「2035年までに新車販売で電動車100%を実現」と、しばらく先の動きであることや、区の計画で重きを置く公共交通の利用促進との関係が見えづらい面もあり、今回は二酸化炭素排出量で行かせていただければと考えてございます。

この他、交通事業の収益という指標も採用し得るのではないかとご意見もいただきました。持続可能という形とするためには、必要経費を賄うだけの収入が必要であり、とても大事なもので、指標としての採用も検討してみたところでございます。

例えば、株式上場している鉄道会社の決算資料からは、コロナ禍によってある程度の採算ラインが見えた感触があります。また、バスは、日本バス協会という全国のバス事業者の業界団体が発行する「日本のバス事業」という冊子に営業走行1kmあた

りの原価が掲載され、そこから何人くらいの運賃を支払う乗客が必要か、大まかに計算ができます。しかし、現状は、どちらも収支がぎりぎり均衡しているような状況と、今よりも乗客が増えないと厳しい状況であり、まずは乗客・利用者を増やすことに注力しつつ、利用の落ち込む路線や、この後に説明をします公共交通サービスが相対的に低い地域での取組みにおいて、活用していくことを考えてございます。

説明は以上になります。よろしくお願いいたします。

○岡村会長 それでは、これにつきまして、皆様のご意見をいただければと思います。議事録の関係で、ご発言の際は、最初にお名前をおっしゃっていただければと思います。

ご発言のある方は挙手をいただければと思います。いかがでしょうか。

○細川委員 国際興業の細川と申します。

まず、ご説明いただきましてありがとうございます。

資料1-1の基本指標の表の中で、2点ほど発言をさせていただきたいと思います。

1つ目が、下から6番目の電車・バスの区内走行距離の目標値についてなんですけれども、こちらは電車と合算ということで、具体的に何キロがいいのかというのは何とも言えないんですけれども、世の中のアフターコロナの状況を踏まえますと、コロナ前に戻すというところまで行くのが、特に私どものバスに関しては、なかなか難しい状況なんじゃないかなというふうに思っております、この目標がかなりチャレンジングなものになっているなというふうに感じた次第でございます。

あともう1つなんですけれども、今の真ん中ほどにある自転車走行空間の整備実績。これは板橋区道ということですので、あまり私どものバスが多く走っているところではないかもしれないんですけれども、一部、板橋区内ではなくて別のところにはなるんですけれども、車道の部分をかなりいじめて、無理やり自転車の走行レーンをつくったりというところも若干ございまして、そういったバスが運行している中での安全面ですとか、あとは、これは、もしかすると板橋区道でも関係するかもしれないのですが、自転車レーンをばっちり整備してしまうと、逆に、バスに乗るよりも自転車の方が安全で便利だということで、一掃してしまったりというところもあつたりしますので、そういった安全面ですとか、一層、競合ですね、そういった面からもご配慮をお願いできたらというふうに思っております。

以上でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。事務局からは、特にいいですか。

あくまで一般論ですけど、自転車の計画には路線整備の目標は書かれていて、一方で、これぐらい自転車の利用者数を増やすというような需要での目標値は恐らくない。そもそも、国の制度のつくりが、施設整備プラス、ルールを守っていくとか、そういうようなことかと思うので、自転車との競合というのは、計画上も、議論をきちんと、行政上していくというのはその次の段階なのかなという気は、私としてはしているところですが、注視はしていくことが大事かなと思っております。

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

先ほど、色々ご説明いただいたところで、前回もご意見いただいたところですけど、例えば、鉄道事業者さんは、今日ご欠席の事業者さんも多いんですけども、例えば、コロナ前9割というのは、現実的なのか、あるいはチャレンジングなのかどうなのかというところは、恐らく、事務局としても、やや悩みどころもあるかなと思いますが、もし、何か感触などがございましたらと思いますが。

本日は東京都さんしかいらっしゃらないので、すみませんが。

○大塚委員（代理） お世話になります。本日は、東京都交通局の大塚の代理で参加させていただいております、専門課長の小林と申します。よろしくお願ひします。

今、会長からお話しいただきましたコロナ前からに対して戻りというところで、まさしく、現状としましては、まだなかなか戻りを実感するところまで来ていないかなというところがございます。

もちろん、コロナの影響ということもありますし、その後の、それに伴った生活環境、生活の変化といったところもございますので、なかなか先、この後そういった形でどこまで戻していけるのかというのは、まだ不透明なところが非常にあるかと思ひます。

今、色々海外からの入国の制限が緩和されたとか、そういった動きもある中で、引き続き状況を見守りながら、私どもとしまして、もちろん区民の方々ということもあるんですけども、インバウンド対策というところも含めて、注視していければと考えているところでございます。

以上になります。

○岡村会長 ありがとうございます。急に振ってしまいまして、すみませんでした。

他に、皆様いかがでしょうか。

○米澤委員 東京バス協会の米澤でございます。

質問と意見が1個ずつなんですけれども、まず質問が、区民の平均外出率です。

これは、2008年が87%で、最新が2018年で78%ということで、2018年というのがコロナ前ですので、それでも、2008年に比べると10%下がっているのですが、先ほどの通販とかの台頭ということで下がっているんじゃないかなということになりますと、これは、どんどん下降傾向で進むんじゃないかなというところなんです。となると、この目標値が78%と置いていますが、これはかなり厳しいんじゃないかなというところが1点です。

これが、質問が1点で、意見というのが、平均外出率がコロナ前の現行に戻すというのが目標になっていますけども、そう考えると、上の区内走行距離はコロナ前よりも上げていますし、交通の分担率も上がるとなると、これまた厳しいんじゃないかなという感触はします。これが意見です。質問が1件と意見が1件です。

○事務局 事務局の担当から説明いたします。着座にて説明させていただきます。

先ほどいただきました平均外出率の減少が続いている中で、現状横ばいといいますか、現状維持というのでも厳しいのではないかとご質問のところなんですけれども、おっしゃるとおりだと思っています。

主要な要因というのは、まだ詳細には分析というのが出ていないんですけれども、恐らく、先ほどご説明を差し上げたように、ネットショップですとか、そもそも家において買い物が済んでしまう、外出する必要がなくなってしまうというところは間違いなく出ていると思いますし、コロナ禍を経て、そのような動きがあることは間違いなくと思っています。

そうではあるんですけれども、我々としては、公共交通の部分を担っている部署でございまして、まちづくりというのでも、板橋区内の色々なところで行ってございまして、そのあたりで、家の中で済むという便利さもあるんですけれども、リアルの世界で、外に出て消費を楽しむ、余暇を楽しむという部分を含めて、街の中での活動というのを楽しんでいただくことも、目標としては掲げておきたいというところがございまして、厳しいところは十分分かっておきながら書いているというのが実態でございまして。

こちらは、ご質問に対する答えになっているかどうか分かりませんが、気持ちとして、上を見ておきたいというところになってございまして。

○都市計画課長 補足という形なんですけど、区内の人口自体は伸びているという数字が出ているんですけれども、内訳を出していきますと高齢化というものが進んでござい

す。

そうすると、公共交通機関を使って遠くへという部分が、なかなか難しくなっているというのは、通勤と比べればそのような現状ではございますけれども、区の政策で、様々にございますが、高齢者の健康、こういったものを考えていきますと、歩いてみたり、それから公共交通に乗って区内を巡っていただいたりということで、こういった面でも、健康面を含めてやっていきたい。

また、CO₂の削減とかで申しますと、マイカーというよりは公共交通を使っていたいて、そういった外出、そういった種類にシフトしていただいて、何とか移動もしつつ、健康も保ちつつ、CO₂を削減したい。こんな気持ちの表れでございますので、難しいと思いつつも出させていただいた、そういう指標でございます。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。お願いします。

○大塚委員（代理） たびたび失礼します。東京都交通局の小林と申します。

1点教えていただきたいところなんですけれども、電車・バスの区内走行距離というところで、今、目標値を掲げていらっしゃるかと思うんですが、例えばですけれども、私ども都営三田線で言いますと、1電車の両数が今までは6両編成だったものを、8両編成に、2両追加して置きかえに入っています。

同じように、相互直通運転をされている東急さんですとか、8両編成の電車を入れております。そういったところは考慮されていますでしょうか。結局、輸送量がそれだけ増えているというところがございます。

もう1つなんですけれども、総合的な満足度というところで、今度は東急線で、新たな路線に接続する形で、利便性が高まるというところがございます。

区民の方々にも、そういった利便性を享受いただけるところがあるかと十分に思うんですけれども、そういったところを図る指標というものはあるんでしょうかというところを2点教えていただければと思います。以上です。

○事務局 では、また事務局から、回答させていただきます。

8両編成化を交通局さんに対応いただきまして、大分、輸送力増強ということで感謝しております。

現状ではそうなんですけれども、この計算自体が、全てのダイヤ1本1本を見まして、区内で実際に営業している距離というのを掛け合わせておりますので、6両から8両になった分に対する、そこの考慮というものは反映されていない形になってござ

います。

また、満足度というところなんですけれども、直通運転は、東上線も三田線も両方、相鉄線に乗り入れが始まるということで、また新たな大きな動きが出てくるということも認識してございますが、ここの部分は、直接的に把握をする指標というものが無いものでございますので、ここに関しては、今後の課題として持たせていただければと思っております。ありがとうございます。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。

それでは、色々ご意見をいただいたところですので、色々な思いの入った数値であるということは記録に残していただいて、まずは、これで数値を注視するというところでよろしいかと思いますが、そのようなまとめというか、整理でよろしいですか。

(異議なし)

○岡村会長 では、どうもありがとうございました。

○内池会長代理 岡村先生、ありがとうございました。

それでは、続きまして、2つ目の議題に入らせていただきます。

議題の2つ目、既存の公共交通の最大限の活用について、事務局から説明をお願いいたします。

○都市計画課長 それでは、既存の公共交通の最大限の活用について、ご説明を申し上げます。

資料2をご覧くださいと思います。7月の会議以降に取り組んできたものをご紹介します。

まず1ページ目、公共交通の利活用の取組みの1つ目といたしまして、東武東上線の上板橋駅で試行させていただいた「駅の交通案内とデジタル連携マップ」について、昨年9月から東上線6駅に拡大いたしました。10月からは、東上線各駅の改札の一部無人化などの実施に伴いまして、改札口周辺での掲出が行われるなど、活用が進んでおります。今後、ホームページのアクセス数などから、実際の利用状況を見ていきたいと思っております。

続いて2ページ目でございます。電車やバスの利用のきっかけをつくる取組みを進めてございます。

今年度は、今月下旬から、区の公式SNSにおいて、区内の素敵な場所を紹介する投稿配信を実施する予定でございまして、そこでは、最寄り駅やバス停などの情報も

提供し、電車やバスの利用意識を高める試みを始めてまいります。これに合わせまして、交通事業者のご協力をいただき、観光ガイドマップの配布も実施していきます。今日は机上に配付させていただいております。来年度以降も、気候が良く外出しやすい時期に、交通事業者と連携するなど、近隣のお出かけ先の紹介を行ってまいります。

また、今回、板橋区の高島平で実施することとなりました、東京都の補助事業でございます「地域を主体とするスマート東京先進事例創出事業」こちらのプロジェクト実施に合わせまして、電車やバスの利用につなげる試みを予定しております。

次の3ページ目をご覧くださいと思います。

昨年8月、高島平の「外出したくなる・移動しやすい安全なまちづくり」というプロジェクトが、東京都の補助事業として採択されたところでございます。本プロジェクトでは、デジタル技術を活用した地域周遊型イベントを軸に、移動の利便性向上の取組みを実施しつつ、人流の計測・分析などを行っております。地域外からの誘客や地域内回遊において、電車やバスの移動も取り込みながら、既存の公共交通機関と次世代モビリティの上手なミキシング・ブレンドについても考えていく予定としております。

続いて、4ページ目でございます。これまでも紹介してきました、既存の公共交通であるタクシーの活用として実施しております「住宅地におけるタクシー乗場」の社会実験でございます。実験開始から、ある程度、期間が経過してきましたので、今年度中は周知PRチラシの再配布を行いながら、来年度になりましたら、乗場の利用状況、地域住民アンケート、タクシー乗務員へのヒアリングなどを実施いたしまして、社会実験の検証を行いたいと考えております。

地域住民アンケートでは、外出目的、交通手段、頻度、身体状況などから日常の外出状況を、また、最寄り駅とそこまでの所要時間、タクシー乗場の利用経験から、地域にお住まいの方の移動の実態を詳しく見ていきたいと考えております。この後の議事3の「公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組み」こちらにも生かしていく予定でございます。

説明は以上になります。よろしく願いいたします。

○内池会長代理 それでは、こちらの内容につきまして、何かご意見、ご質問等がございましたらお願いいたします。

○細川委員 国際興業の細川でございます。

こちらにも単に感想というか、そういったものになってしまうんですけども、こちらの資料に書かれている取組みにつきまして、特に、公共交通の利活用の取組みのところにごさいましたデジタル連携マップで、こちらは東上線の駅から私どものバス停までの行き方ですとか、あとは、どういった路線があるといったところを非常に分かりやすくご案内いただいております、こういった取組みは、私どもでは全くできないというか、鉄道駅にこういったご案内をしていただけるとするのは、非常に私どものバスの有効な利用につながるというふうに考えております。

普段からのご配慮に、心より感謝申し上げます。ありがとうございます。

○内池会長代理 ありがとうございます。そのほか、ご意見、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

○内池会長代理 よろしいでしょうか。それでは、この議題につきましては、ご了承いただいたということで、お願いいたします。

続きまして、議題の3つ目、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組みについて。事務局の方から、説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局担当から説明させていただきます。

資料3の1ページ目をまずご覧ください。公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組みについて、こちらの資料では、1、2、3、4の順番で説明をまいります。

2ページ目をご覧ください。これは、従来からのおさらいというところになりますけれども、板橋区内の公共交通サービス水準の相対的に低い地域について、改めて説明を差し上げます。

左下の地図をご覧ください。鉄道路線になりますが、都心方向へ4路線敷かれておりました、それぞれの間隔は最大でも2.3km程度の間隔となっております。また、右上の地図になりますが、こちらは4つの鉄道路線を結ぶ形で、路線バスがかなり網目のような形で運行されていること、これが板橋区の公共交通網の特徴ということをご理解いただくために、つけました資料になります。

鉄道の間隔が2kmという程度ですので、駅からしばらく歩きますと別の鉄道路線の駅に近づいてくるという感じになってございまして、実際にお話を伺っていると、複数の駅・路線を使い分ける利用形態というのも見られるのが特徴となっております。

続きまして、3ページ目をご覧ください。このような公共交通環境の板橋区におきまして、鉄道の駅から500m、バス停から300m離れた地域を板橋区では、「公共交通サービス水準が相対的に低い地域」といたしまして、こちらの地図では黄色く着色された範囲で示しております。

その中でも、一定の面積となっておりましてありますエリアとして、①大原町・前野町・中台と言われる地域、②大谷口北町・東新町という地域、③西台・若木という地域、④左に行きますが成増の地域、そして、⑤新河岸という5つの地域がございます。

4ページ目をご覧ください。こちらの地図につきましては、公共交通サービス水準が相対的に低い地域。先ほど黄色かったものが赤く着色されております。そこに、幅員が6m以上の連続する道路を緑色で重ねたものになります。これらの地域には、幅員が6m以上の連続する道路がない、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ございまして、バスやトラックなどの大型の車両が通行できないという状況です。

抜本的な解決策といたしまして、未着手の都市計画道路の整備ですとか、既存の道路の拡幅などの手法が考えられますが、区域全体で宅地化が進んでおりまして、短期間で進めていくということは難しい状況となっております。

続きまして、5ページ目をご覧ください。これまでのこちらの公共交通サービス水準が相対的に低い地域に対する区の実施案ですとか、交通サービスの変化について説明してまいります。

まず、取組みになりますけれども、1つ目、⑥と書いています左の方です。赤塚・四葉・徳丸のエリアでのコミュニティバスの運行になります。路線バスにつきましては、緑色の線で描いてありますが、当時は運行頻度が少なく、また、一方向の巡回ルートで往復の運行が行われていない場所になってございました。地形も谷地ですとか斜面が多く、また、一定の需要・利用が見込めたということがございまして、赤線で描いておりますコミュニティバスの運行を開始しております。これによりまして、エリア内の交通事情は大きく改善がされました。

6ページ目をご覧ください。コミュニティバス「りんりんGO」について、もう少し詳しく説明いたします。りんりんGOの運行ルートを、こちらでは青線で示しております。そして、既存のバス路線をオレンジで描いておりますけれども、下赤塚駅付近の循環ルートの部分は、路線バス、これは下赤03系統といたしますが、そちらと逆

方向の運行としております。

始発から15時までは、りんりんGOは反時計回り、路線バスは時計回り。15時から、りんりんGOが時計回り、路線バスは反時計回りで、これにより、循環ルート部分の双方向のバスの運行が確保され、沿線地域の移動の利便性を大きく向上させたものとなっております。

5ページ目に、戻っていただけますでしょうか。2つ目の取組みが、先ほどもお話をしておりますタクシー乗場の社会実験となります。①～⑤のエリアの道路幅員が狭く、コミュニティバスの運行ができないということから、①前野町という場所、②大谷口北町のあたりでよく見かける、空車のタクシーによる交通事情の改善を目指して、社会実験を実施しております。乗場設置場所は、赤色の四角の1と2、この場所に設置を行っております。

続きまして、7ページ目にお進みください。公共交通サービスの変化についてになります。りんりんGOの運行の検討を行っていた頃からの変化になりますので、だいぶ前の変化も含めての説明となっております。

まず、④という成増のエリアになります。左端のところです。成増駅北口から和光市方面への路線バス、赤い線で描いておりますけれども、こちらは増便されまして、エリアが縮小したというような実績がございます。

続いて、真ん中より上の方、⑦というエリアがございます。蓮根・坂下というエリアになりますが、こちらはバス路線の運行経路が変更されまして、赤い線の路線の運行が開始されております。これにより黄色い部分というのが解消されたという実績がございます。

続きまして、③西台・若木というエリアになります。環状8号線というのが、こちらの道路と、あと、そこを通る赤い線で示した路線バスの運行開始によりまして、エリアが大幅に縮小されております。

続いて、②の大谷口北町・東新町というエリアになりますけれども、ここは逆にしまして、小茂根を走ります路線バスの運行頻度というものが減少してしまいまして、東新町というエリアが拡大したという状況になってございます。現在、こちらのバスにつきましては約90分に1本という運行頻度となっております。

続きまして、8ページ目をご覧ください。公共交通サービスの供給面の変化ということになります。日本の生産年齢人口をこちらのグラフで書いてございますけれども、

1995年というのをピークに、2025年までの30年で18%の減少というものが生じてまいります。人数にしまして1,586万人の減少ということで、交通事業者も、サービス維持の観点から様々な省力化というものを進めておりますが、それも限界が近づいているという状況がございます。

多くのものと、自動改札機ですとか、自動精算機、ワンマン運転・自動運転、あと、対面の窓口の廃止など、様々な省略化の取組みが行われておりますけれども、それでも、1年365日、早朝から深夜までのシフト制の勤務体系で、担い手不足は非常に深刻というお話も頂戴しております。

続きまして、9ページ目をご覧ください。交通の話から外れますが、経済学の世界に「生産曲線」というものがございまして、右の図のように表現されております。労働力を増やすと、どれだけ財やサービスを生み出せるかというものを表すとされておりますが、これを、逆の視点、「担い手の減少」をあてはめると、右のグラフで、労働投入量がAからBに減少すると、生産量・サービス供給量は、 α から β に減少するということになります。

このことが、現実に公共交通の分野で、次のような事例として生じてしております。左側になりますけれども、これはコロナ禍前になりますけれども、担い手不足による供給の減少としまして、渋谷や池袋などの都心部での路線バスの廃止や減便が発生してございます。続きまして、右側、従業員の病欠などによる供給減少としまして、インフルエンザや新型コロナの感染拡大により、従業員が出勤できず、各地で減便が発生しています。需要があっても「供給ができない」という、地方都市ではなく東京都区内で発生した悩ましい事例と捉えてございます。

続きまして、10ページ目をご覧ください。公共交通サービスの需要の変化というものになります。これは、改めてお話するまでもなく、コロナ禍での人の移動の減少による「需要の減少」というものになります。これに伴い、各地で電車やバスの減便も行われ、公共交通サービスの変化が生じております。

一番下に図を書いておりますが、区内の地域を、公共交通サービス水準の高い地域と低い地域の2つに分けたときに、ここの右側、境目に黒い線が入ってまいります。この黒の線を右側に進める「サービス水準を高める取組み」というものも当然大切なんですけれども、実は、黒い線が左に移動してしまう動きをとどめるための「サービス水準を維持する・低下を防ぐ取組み」も忘れてはいけないのだと、我々は考えて

ございます。

その中で、11ページをご覧ください。これらを踏まえまして、今後の取組み(案)について、説明をいたします。

まず、令和5年度になりますけれども、資料2で説明いたしましたタクシー乗場社会実験の検証を進めつつ、公共交通サービス水準が相対的に低い地域(5地域)の地域特性・実態把握、地域の交通事情の改善手法の検討、新たな社会実験の実施地域の選定、準備という流れで検討を進めたいと考えております。

続きまして、令和6年度以降で、新たな社会実験の準備・実施・検証、更なる改善手法が必要であれば、その検討を進めていくことを考えております。

また、これらと並行して、公共交通サービス水準を維持する取組みは、右側のとおり、主に需要側の対応となりますけれども、利用につなげる取組み、需要を生み出す取組みを進めていくことを考えてございます。

続いて、12ページをご覧ください。この取組みを進めるにあたりまして、次のとおり必要な対応を行いたいと考えてございます。

1つ目が、公共交通会議を、これまで年2回だったものを、令和5年度は3回に、時期といたしましては、5～6月頃と、10月頃、また、年が明けまして1月～2月頃で考えてございます。令和6年度以降は、必要に応じて回数を設定してまいります。

2つ目ですけれども、公共交通会議の法定会議化です。新たな社会実験等の実施における必要に応じまして、この公共交通会議を道路運送法に基づく「地域公共交通会議」とするための諸手続も実施してまいりたいと考えてございます。

道路運送法に基づきます地域公共交通会議というものは、地域の具体的な移動需要に合わせた運送サービスについて、利用者や交通事業者、その他運輸事業の関係者などを構成員としまして、その検討・協議を行う場として定められたものです。この会議において関係者が合意している場合は、道路運送法上の手続につきまして、様々な特例が受けられるという制度が用意されてございます。

具体の運送サービスは来年度からの検討・協議となりますが、その実施を見据えまして、法定会議化の準備を進めていくものと考えてございます。

また、3つ目になりますけれども、公共交通会議の任期満了に伴う新たな委員委嘱になります。皆様、本年3月23日をもって委員任期が満了いたしますが、令和5年度以降も、先ほどの説明のとおり、検討・協議をお願いしたいと考えておりまして、

委員構成は今期と同様といたしまして、新年度4月からの委嘱として、委嘱手続を実施したいと考えております。また、改めまして公募委員につきましては、新たに公募・選定を実施いたします。

なお、4月の委嘱となりますと、交通事業者ですとか関係機関からご出席いただいている皆様におかれましては、人事異動となられる方もいらっしゃると思いますが、その場合は、該当の方につきまして、改めて手続を進めさせていただければと考えております。

長くなりましたが、説明は以上となります。

○内池会長代理 ありがとうございます。それでは、こちらの内容につきまして、ご意見、ご質問等がございましたら、よろしく申し上げます。

○細川委員 国際興業の細川でございます。

こちらの資料3の中で、特に8ページから9ページのところに、「担い手不足」というワードが出てきておりましたので、弊社におけますこの状況について、少しご説明させていただきたいというふうに思っております。

まず、こちらは、元々、大型二種免許というのがバスの運転士になるのに必要な免許なんですけれども、大型二種免許の保有者というのが、全国的に、どんどん、どんどん減っている状況。減っているというか、高齢化しているというところもあって、若い人たちが、そもそも自動車の免許を取らない、更にバスの運転士になろうとしないというんですか、募集をかけても応募があまり来ないというような状況が、我々もそうですし、周辺の各社も同じような状況になってしまっているというのが実情でございます。

これは、コロナ前からそういった状況だったわけなんですけれども、今般、またコロナになってしまって、今度はお客様の数も減ってしまうというところで、非常に苦しい運営を強いられている。

私どもは、東京都内ではなく、埼玉県内の方なんですけれども、先般、11月1日付で、運賃の改定、値上げを申請いたしまして、まだ認可がおりていないので、いつからというのは計画でしかないんですけれども、もし認可が順調にあれば、3月から運賃改定をしたいというふうに考えているんですけれども、これも、実はバスの運賃は26年ぐらい、四半世紀ずっと改定していないんです。全く値上げをしていなかったというところがありまして、その間に原油の高騰もそうですし、あとは人件費も

どんどん上がっている。なおかつ、安全面については非常に投資が大きくなってまいりまして、そういった待遇改善と安全投資、こういったところをしっかりとやっていきたいということで、埼玉地区で運賃改定を行うとしているという事情もあるんですけども、これと担い手不足というところが、どうしてもリンクしてきます。

担い手不足を解消するためには待遇改善を図らなければならないわけですが、そういったところでの原資というものが、どうしても必要になってくるというところで、持続可能なバス交通の維持に必要不可欠であるというふうに考えております。

この中で、もう1つ付け加えて申し上げたいのが、「改善基準告示の見直し」というのが、いわゆる働き方改革の一環になるんですけども、令和6年4月から行われる予定になっておりまして、具体的に申し上げますと、バスの運転士が、退勤してから次の出勤まで、今は最低8時間、間があいていればいいというのが、今度は9時間あけなければならないというふうになってしまうんです。

すると何が起こるかと言いますと、例えば夕方とか、夜までバスの運転をしていた運転士が、翌朝の始発に乗務できないとか、そういった事態が出てくる。ただでさえ免許を持っている人が少なく、採用が困難だと言っている中で、始発バスが時刻を簡単に繰り下げたりとか、最終バスを簡単に繰り上げたりというのはなかなかできないので、もう一人どうしても運転士を投入する必要が出てきてしまう。

これでどうするんだという話になってくると、待遇を改善して人を採るか、そうじゃなかったら減便をするしかなくなってしまいます。なるだけ、私どもも減便するというのを避けるために、こういった担い手不足を、何とか待遇を改善することで緩和できないかなというところで、今取り組んでいるところでございます。

こういった事情もありまして、担い手不足というのが、こちらの9ページのNHKのサイト等にも載っているんですけども、非常にコロナ前よりも更に厳しい状況になってきているということを付け加えて申し上げたいと思います。

以上でございます。

○内池会長代理 ありがとうございます。この辺の話というのは、私たち行政側も、もう少し幅広くアナウンスとかをしていった方がよろしいのでしょうか。

○細川委員 できれば、お願いしたいというところでございます。

○内池会長代理 分かりました。ありがとうございます。他にご意見とかご質問がございましたら、お願いいたします。よろしいでしょうか。

○都市計画課長 事務局から補足をさせていただきます。資料の補足というか、考え方の部分でございます。先ほど、資料3で見ていただいた11ページ辺りのところでございます。

こちらの今後の取組みについての考え方でございますけれども、実際、こちらで色々な社会実験ですとか、調査とかをさせていただくように考えておるところなんです、実は、区でも取組みをしている中で、先ほど私の方で説明いたしました、例えば、高齢者が増えることで外出がなかなか難しいと言いつつ、高齢者が出やすくするという部分で言いますと、例えば新たなモビリティを使っていくですとか、福祉的な取組みを進めていく、こうした考え方も当然あるところでございます。

また、そうは言いましても、公共交通が担える部分が必ずしも高齢者の助けになるかという、実は、例えば付添人が必要であったり、例えば、単に外出するという目的ではなくて、日常の買い物、こうしたものをどうやっていくか、こういった課題も公共交通の取組みとはまた別に考えていかなければならないというふうに思っております。

また、新たなというか、もう世間では普通になっておりますけれども、CO₂関係で環境配慮という部分でいいますと、じゃあ、公共交通を増やしていくことがいいのか。先ほど、マイカーを減らして公共交通にシフトすれば、CO₂というものが大分削減できるのかと。あと、燃料についても、当然考えていかなければいけない。こうしたことも、色々な要因としてございます。

こういったことで、単なる乗り物としての導入の検討も当然必要なところがございますけれども、地域の理想的な移動像というか、どう移動していくか。こうしたことも、合わせて、皆さんで考えていきたいなというふうに思っております。

技術も日進月歩で、どうしても公共は動きがそんなに早くないですから、検討している間に新たなものが出てきたり、当然、担い手不足については、もしかしたら無人化というもの、こうしたものがあるかもしれませんが、法的な整備が追いついていないですとか、様々な問題があると思えます。

どうしても、公共的な考え方で遅い部分につきましては、ここにお集まりの皆様と、こういったところ新たな取組み、それから新たな考え方、こうしたことも一緒に考えさせていただいて、やっていけたらというふうに考えております。

こうしたことで、令和5年度、令和6年度は、こちらに一旦お示しをさせていただ

いているところなんです、様々な考え方によって軌道修正をさせていただいたり、また、新たな考え方をもって変えられること、こうしたこともさせていただければと思っておりますので、ぜひともご協力いただきたいのと、アドバイスというか、ご意見というか、忌憚なくいただければと思っておりますので、そうした考えの下、こちらの公共交通会議についても、良い方向に進ませていただければと考えております。

そうしたところでお願いしたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

○内池会長代理 今ご説明した内容について、何かご意見、ご質問等はございますでしょうか。大丈夫でしょうか。

○米澤委員 東京バス協会の米澤でございます。新たな社会実験の中で、今おっしゃられた中で、新たなモビリティを使って増やしていこうというところで、他の区とかで、もう既に実験されているデマンド交通をやって、何となく見えてきたことというのが、本当に空白地域の方が、今まで週に1、2回しか出られなかったのが、週に4回、5回出るようになれば、これは本当に空白地域でご不便をかけている方々のところに手を差し伸べているかもしれませんけれども、今の他の区でやっているような実験を見ると、バスが走っているような地域が新たなモビリティに転換しただけであって、全体的な総合的なトータルからすると、そんなに変わってないじゃないかと。

要は、バスの売り上げを食っているだけじゃないかというところで、本当に空白地域、ご不便をかけている方々のためになっているかどうかというのは甚だ疑問であるというところが、今の他の区の実験からすると、そんなような状況が見えているのが、私が思っている現状なんです。

ですので、もしもこの社会実験をするに当たっては、本当に総合的な量が増えているか、かつ、本来の目的である空白地域の方々が、より外に出やすくなっている状況になっているかということが図れるような仕組みでないと、よろしくないのかと思えますので、その辺を加味して、この計画を立てていただきたいと思っております。

○都市計画課長 ありがとうございます。

まさに、資料3の10ページのところで、先ほどご説明させていただいた下のグラフのところなんですけれども、公共交通サービス水準の高い地域と低い地域という表現をさせていただいておりますけれども、要するに、既存の公共交通をなるべく使っていただく努力というものが行政として行わせていただいて、こうしたサービス水準をまず維持していく、これもサービスを低下させないための大きな力になる、そうい

った部分かと思っております。

既存の公共交通も、実際はすごく便利なんです、認知という部分では行き届いていないのかなど。そこに、我々でも力というか、何かいい方法がないかなということも考えているところなんです、こうした既存のサービス水準を残しつつも、新たな部分では、プラスに働くもの、こうしたものがないかなということも考えております。

今おっしゃっていただいた部分も、先ほどの資料2でも、スマート東京の事業、こちらで色々実証させていただくということで、ご説明させていただいたところではあるんですが、例えば、他の自治体さんで行っているような取組み、こうしたもので、もしデジタル化されているものとかがあるのであれば、同じようなことではなくて使い方を考えていく。こうしたことも必要かなというふうに思っております。

そうしたことで、利便性の部分とサービス水準、こうしたものが、もしかしたら相反する、そうした考え方もあるかもしれませんが、総合的に公共交通をよくしていきたい。その中で、最終的には区民の方が移動したくなるということが大きな力になるかと思っておりますので、そういった方向で進ませていただければと思っております。ありがとうございます。

○内池会長代理 よろしいでしょうか。こちらの議題について、他にご意見等はございますでしょうか。

○細川委員 国際興業バスの細川でございます。今、米澤様からもお話しいただきましたけれども、新しい社会実験の内容につきましては、ぜひとも、これまでどおり、路線バスとの競合が発生しないような施策でお願いしたいということ、重ねて申し上げます。以上でございます。

○内池会長代理 ご意見ありがとうございました。それでは、こちらの議題につきまして、ご了承いただいたということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

○内池会長代理 ありがとうございます。

議題は以上となりますが、最後に、本日の議題全体を通しまして何かご意見等ございましたらと思います。

○清家委員 東京運輸支局の清家でございます。お知らせといたしますか、タクシー運賃の改正というのが昨年行われましたので、その紹介をここでさせていただければと思います。

タクシー事業者は、ユニバーサルデザインのタクシーの導入や、配車アプリやキャッシュレス決済機器の導入など、タクシーのサービスの質や、安全性の向上のために必要な投資を進めるとともに、タクシー乗務員の労働環境改善に努めてまいりました。

現行の運賃水準では、継続的かつ適切な運行をしていくことが困難な状況に直面していたというところで、今後も更なるサービス向上や、タクシー乗務員の労働環境改善を図り、公共交通としてタクシーを維持していくため、運賃改定が必要ということで改正を行ったというものです。

改正された地域としましては、東京特別区武三地区といたしまして、東京特別区内と武蔵野市と三鷹市でございます。令和4年11月14日より実施されたところでございます。ちなみに、今回の改定というのは、平成19年に運賃改定を実施してから約15年ぶりとなるものでございます。

改定の内容なんですが、初乗りが420円から500円、加算料金が80円から100円となりまして、乗車距離は、初乗りが1.052kmから、1.096km。加算距離が233メートルから255メートルとなりました。

以上、ご案内させていただきます。よろしくお願いいたします。

○内池会長代理 ありがとうございます。他にご意見、また、何かご質問等はございますでしょうか。大丈夫でしょうか。

それでは、事務局より、事務連絡等をお願いいたします。

○都市計画課長 先ほど、私の方で説明した内容で、実は、岡村会長からもご意見いただいております、「単なる乗り物の導入としてだけではなく、地域の理想的な移動像として考えていただきたい」という強いご意見がありましたので先ほどのようなご説明をさせていただきました。今後もよろしくお願いいたしますと思います。

それでは、本日は、長時間にわたりましてご議論いただき、誠にありがとうございました。皆様からいただきましたご意見を生かしまして、引き続き、公共交通の利便性向上、利用促進、公共交通サービス水準の相対的に低い地域の取組みを、区としては進めてまいりたいと考えております。

この他、会議における内容について、ご質問、ご意見を記入していただく板橋区公共交通会議（第4回）に対するご意見・ご質問シートを配付してございます。改めましてご質問やご意見等がございましたら、1月24日までに事務局宛に、メールやファクス、郵送等でご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。

それでは、連絡事項を説明いたします。

まず、議事3の最後にお伝えいたしましたとおり、皆様の委員任期が3月23日に満了となります。これまでの2年間、どうもありがとうございました。次年度以降も、委員構成としては変更なく、会議は継続して進めてまいります。

事業者・団体・組織等の代表としてご出席をいただいている皆様におかれましては、引き続きのご就任をお願いできればと思っておりますが、人事異動等で変わられるなどの場合につきましては、後任の方への引き継ぎ等をよろしくお願ひしたいと思ひます。また、次の任期の委員委嘱手続につきましては、今月中に担当よりご連絡させていただきますので、手続等をよろしくお願ひいたします。この他、次回の会議開催日程等につきましては、決定次第お知らせ申し上げます。

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、お席にそのまま残していただければと思ひます。

最後になりますが、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かけいただきたいと思ひます。

連絡事項は以上となります。何かこの点についてご質問等はございますでしょうか。

（なし）

○内池会長代理 それでは、これもちまして、第4回板橋区公共交通会議を閉会いたします。どうもありがとうございました。

午後4時18分閉会