

令和5年度第1回  
板橋区公共交通会議

令和5年6月26日（月）

## 令和5年度第1回 板橋区公共交通会議議事録

1. 委嘱式
2. 開会
3. 議事

(1) 既存の公共交通の最大限の活用について 【資料1】

(2) 公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取り組みについて 【資料2】

- ① 令和5年度の取り組みについて
- ② タクシー乗場社会実験地域住民アンケート実施について

4. 閉会

### <資料>

【資料1】 既存の公共交通の最大限の活用について

【資料2-1】 公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取り組みについて

【資料2-2】 地域住民アンケート原票（案）

（机上配布）「観光いたばしガイドマップ」バス路線図抜粋

### （出席委員）

岡村会長、内池会長代理、山家委員、高橋委員、佐藤委員、島松委員、小林委員、  
細川委員、米澤委員、清田委員、黒岩委員、武山委員、松村委員、佐々木委員、  
田村委員、成清委員

### （代理出席者のあった委員）

小瀧委員、鎌塚委員、飯島委員

午後3時18分開会

○岡村会長 それでは、令和5年度第1回板橋区公共交通会議を開会いたします。

それでは、次第の3、議事の1番目、既存の公共交通の最大活用につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

○千葉課長 それでは、資料1、既存の公共交通の最大限の活用につきまして、都市計画課長、千葉からご説明申し上げます。

今年より、新たな委員の皆様で会議を進めてまいりますので、昨年までの内容の振り返りも少し踏まえまして、丁寧に説明をしていきたいと思っております。よろしくご願ひいたします。

では、1ページ目をご覧ください。

こちらは区の公共交通環境について、まずは鉄道から見ていきたいと思ひます。黒い太線の囲みの内側が板橋区の範囲となっておりまして、右上の北東の方から、緑色の線がJR埼京線、次の紺色が都営三田線、下の方に向かって行きます。青色が東武東上線、その下のオレンジ色が東京メトロ有楽町・副都心線と、4つの路線が都心方向に向かっております。

それぞれの鉄道路線の間隔は、概ね2km前後と比較的、密度高く鉄道が使える環境にあることが、板橋区の最大の特徴でございます。また、優等列車は、地図の左側の東武東上線の成増駅、下側の東京メトロ線の小竹向原駅のほか、今年3月からは、中央にございます上板橋駅にも停車するようになったところでございます。

続きまして、2ページ目をご覧ください。

住まい選びの際の1つの目安とされます、駅から徒歩圏内という距離でございます、駅から半径1kmという円を先ほどの地図に描いたものが、こちらでございます。

概ねではございますが、区内のほぼ全域が駅から徒歩圏内の立地であることが分かります。鉄道路線の間隔が2km程度で、駅からしばらく歩いていきますと、別の路線の駅に近づいていく感じでございますことから、外出先となる目的地に合わせて、複数の駅や路線を使い分ける利用形態が見られるのも特徴でございます。

続いて、3ページ目をご覧ください。

こちらは路線バスについてでございます。区内の路線バスでございますが、区内全域にバス路線が引かれており、その大半が国際興業バスとなっていることが特徴で、成増駅周辺で東武バスと西武バスが、環状7号線に関東バスと都営バスが運行されてい

ます。

これらの路線バスは、主に、成増、高島平、東武練馬、ときわ台、浮間舟渡などの各駅を起点・終点といたしまして、区内の主要道路を通過して、区内外の駅を結ぶ路線が設定され、毎日、多くの方に利用されております。

区境を跨ぐ路線でございますが、東側となる赤羽や王子方面、西側の大泉学園や石神井公園、南側の池袋方面が充実する一方で、南西方面の練馬区方面の路線は少なめとなっております。

4 ページ目をご覧くださいと思います。

バス路線図に、鉄道の駅から半径 1 k m の円を重ねて描いたものでございます。この円から外れる場所であっても、路線バスが運行されており、駅までのアクセスが確保されていることが確認できるところでございます。

都心方面に向かう鉄道路線が 4 路線、これらの鉄道路線を路線バスが結ぶ形で、まさに、言葉のとおり「公共交通網」が形成されており、これが区の公共交通の特徴と言えます。

また、区内のバスはいずれも大きく迂回するルートではなく、直線的に駅と駅を結んでいることから、速達性も高い乗り物となっております。

続いて 5 ページ目をご覧くださいと思います。

区内の公共交通でございますが、総じて利便性が高いということはご理解いただけたと思いますが、その中で、鉄道駅から 5 0 0 m、バス停から 3 0 0 m 離れた地域を「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」と定義してございまして、地図上では黄色に着色しております。区では、これらの地域の公共交通サービスをより高める取組を実施してきたところでございます。

地図左側で青い線で示しております、赤塚・徳丸・高島平地域を回るコミュニティバス「りんりんGO」は、この取組の 1 つとなっております。

6 ページ目をご覧ください。

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」を赤色に着色し、さらに、道路の幅が 6 m 以上の連続するものを緑色で重ねたものとなっております。「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」には、幅員 6 m 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、バスやトラックのような大型の車両が通行することができない状況でござい

す。

また、先ほどの3ページの路線バス網の図と比べますと、バスの走れる幅員の大きい道路、目安といたしましては、センターラインのある道路で、幅員も8 mから9 mの道路となりますが、そのような道路には、ほとんどバス路線が引かれている状況であることが分かります。

続きまして、7ページ目をご覧くださいと思います。

少し図が大きく変わりますが、公共交通に関係する社会環境の変化になります。1つ目といたしまして、少子高齢化という需要の減少でございます。日本の生産年齢人口は平成7年、西暦ですと1995年、今から30年近く前でございますが、そのときにピークを迎え、現在では、そこから20%近く減少してございます。生産年齢の世代は、通勤・通学という大きな移動需要を生み出しておりまして、それが減少することによる需要の減少は、大きな影響があると言えます。

8ページ目をご覧ください。

需要の減少として2つ目、コロナ禍に影響を受けた、在宅ワークなど働き方や生活スタイルの変化による人流の減少でございます。東京都のホームページからいただいた図でございますが、図の上の方、左上に太い点線が入ってございますが、それがコロナ前の水準といたしまして、それから各ターミナル駅の滞在人口がどれぐらい下がっているかということを表してございます。

図の右側半分が直近のデータになりますが、昨年の夏以降、だんだんと人流は戻りつつありますが、まだまだコロナ前の水準には達していないところでございます。

続きまして9ページ目をご覧くださいと思います。

こちらは、東京都交通局の方で毎年公表しております「都営交通の運輸成績総表」というものから、1日平均輸送人員とコロナ前の2018年度との比較についてグラフにしたものでございます。

まず、左上のグラフが都営バスと都営三田線になりますが、令和2年度に利用者数の落ち込み、その後、毎年戻ってきておりますが、先ほどの資料と同じように、コロナ禍前までには戻っていないという状況でございます。ただ、電車と比較しまして、まだバスの方がコロナ禍の落ち込みが小さく、また、令和4年度には90%まで戻ってきていることが分かります。

右下のグラフでございます。都電荒川線と日暮里舎人ライナーになりますが、こちら

も令和2年度に大きく落ち込みましたが、令和4年度にはほぼ利用が戻ってきております。

コロナ禍によって、通勤や都心でのビジネス利用が減少しているものの、日常生活での移動については、ほぼ戻ってきているのではないかと感じられるところでございます。

10ページ目をご覧ください。

今回は、供給面の減少として、先ほどと同じ人口構成のグラフを改めて掲載しております。生産年齢人口の減少は、通勤・通学の需要も減少させておりますが、それと同時に、社会・経済を回す「働き手・担い手」を不足させるということも忘れてはならないところでございます。テレビや新聞などの報道でも、人不足は大きな問題と取り上げられており、かなり神深刻な問題となってきました。

11ページ目をご覧ください。

これまで、バス事業者の方でも何度もお話しいただいておりますが、労働規制による人員不足のところでございます。安全な運行を確保することを目的に、自動車運転労働者の労働規制が改正されます。右半分に、参考として書いておりますが、例えば、これまで夜の10時、22時に退勤したバス運転者は、最短8時間の休息時間を確保して、翌朝6時に出勤し、朝ラッシュの業務に従事することも可能でございました。

ところが改正後につきましては、夜10時の退勤後、休息時間が9時間以上必要となり、早くても朝7時の出勤となり、朝ラッシュの乗務は困難となっております。このことによりまして、朝ラッシュには別の運転者を確保することが必要となるのですが、人員を確保することが難しい状況が発生しているのも事実でございます。

12ページをご覧ください。

こちらは社会環境の変化をまとめてみたところでございます。

少子高齢化や人流の減少によりまして、利用者の減少が続くとともに、少子高齢化での担い手不足や労働時間規制の変更で運転者の不足も発生し、それは結果的に減便・廃止へと進んでいくこととなります。

具体的には、利用者の減少に見合うだけ運行を間引く、利用の少ない時間帯の運行を取りやめる、路線を廃止するなど、様々な形での影響が考えられます。

これまで、地方都市の話と思われていたところでございますが、都市部でも確実に顕在化してきたということが、コロナ前とは大きな違いでございます。

これらを見ますと、皆さん、バスをイメージすることと思いますが、タクシー業界も同様でございます、タクシー車両があっても、ドライバーがいないので営業できないという報道がされているところでございます。それから、最近では、実際にタクシーを呼ぼうとしても、来るまでに時間がかかることが増えてきたという声も聞くところでございます。

電車につきましても、コロナ禍の乗客数に合わせた減便や、ワンマン運転の導入、改札口の無人化、こうしたことなどを合わせまして各種の対応を行っておると伺っております。

「電車やバスが不便になったので、役所がお金を出して代替りの乗り物を運行して解決すべき」とのご意見が、公共交通の確保を行う議論の中で出てまいりましたが、「働き手・担い手」の不足につきましては、そもそも運行の要となる人的リソースがないことから、お金を出しても、どうにかなるというものではない、そういう時代が到来してきていると思われまます。

また、持続可能性やCO<sub>2</sub>排出削減の観点から、単にお金を出して運行すればよいというものでもなくなってきております。運行を継続するのに妥当と考えられるだけの利用人数があり、その方々の負担する運賃によって所要の経費が賄えていることや、輸送人数1人当たりの環境負荷がほかの手法より優れているというような観点も必要であると考えます。

13ページをご覧いただきたいと思ひます。

これまで説明をしてきましたことなどを踏まえながら、板橋区では、こちらにあるような考え方に基きまして取組を進めておるところでございます。

今まで公共交通サービス水準を高めるために、多くの自治体でコミュニティバスやデマンド交通などの導入が行われております。しかしながら、世の中の流れとしては、これまで公共交通サービス水準が高かったものが低下していく、すなわち、今のサービス水準を維持することも課題になってきております。このことから、公共交通の利用を促す取組についても軸足を置いてまいります。

自分自身が移動手段を選択する際のことを思い返し、1つ目としまして、まず、移動手段の選択肢となるよう「知って」「認知」してもらい、2つ目としまして、交通手段として活用できるという「意識」「判断」をもらい、3つ目といたしまして、実際に使用してもらいという「行動」というステップを意識して、取組を進めており

ます。

14ページをご覧ください。

まず、「認知度」を高めるといってございますが、そもそも、なぜこれを意識するかということをお伝えしたいと思います。

これは職員が区民の方とお話をした際、実際にあったものでございますが、小竹向原駅から区役所までの移動ルートについて、東京メトロ有楽町線で池袋まで行き、山手線で巣鴨まで、そこから都営三田線で板橋区役所まで行くというもの、また池袋から東武東上線で大山駅まで行き、そこから歩いて行くというお話がございました。

このような移動ルートも、途中のお店や街並みを楽しむということでのよいものと考えますが、移動距離の最も少ない「東京メトロ有楽町線で要町駅まで行き、そこから国際興業バスで区役所前まで」というルートが意識さえもされていない状況でございました。

要町は豊島区になりますが、名前のおり、数多くの路線バスが行き交い、まさに交通の要となる場所で、バリアフリーも対応している駅であるほか、バスも始発の池袋駅の近くということで、概ね時間どおりにやってきます。とても便利な移動ルートが、そもそも認識されていない、残念なケースでございました。

こちらにつきましては、今日、机の方に置かせていただいたA3のマップ、こちらが今の内容になっております。最短ルートが黒い線で示されておまして、青いところが乗換え、それから起点と終点となります小竹向原駅と板橋区役所でございます。こうしたものの認識がそもそもされていないという事例でございます。

続きまして、2つ目でございます。区議会に提出された区民からの陳情でございます。バスの乗り継ぎの際の負担軽減のため、乗り継ぎ割引制度などの負担軽減をという内容でございます。

先ほども説明したとおりでございますが、板橋区内のバスは、そのほとんどが国際興業バスで、バスを乗り継いでも国際興業バスであることが大半でございます。この場合でございますが、国際興業さんが700円で販売している「一日乗車券」、こちらを購入すれば、4回乗ることで元が取れてしまいます。また、この一日乗車券は、東京都内だけでなく、赤羽から先につながる埼玉県路線にも乗車できるという便利なものでございます。今年の初めに提出された陳情でございましたので、残念ながら、まだまだ情報が届いていないということを我々としても実感する出来事でございます。



た。

続いて15ページ目をご覧ください。

まだまだ便利な移動手段を知ってもらえていないということで、「電車とバスの使い勝手を広く知ってもらう」ことを目的にいたしまして、観光いたばしガイドマップの中に、バス路線図、お得な乗車券の情報を盛り込みまして、東武鉄道さん、国際興業さんのご協力をいただき、配布を行っているところでございます。また、区市役所本庁舎と赤塚支所におきましても、国際興業バスの路線図の配布も開始しているところでございます。

それでは、16ページ目をご覧ください。

また、駅からの交通案内の充実を図るため、東武東上線の下板橋から東武練馬駅までの駅周辺の交通案内デジタルマップを区の方で作成しまして、駅構内への掲出やインターネット上での提供を行っているところでございます。

続きまして17ページ目をご覧ください。

これまでの知ってもらう取組だけでは、なかなか情報が浸透しづらいところがありましたので、利用のきっかけ、すなわち、外出の目的を作るという取組にも注目したところでございます。

今年2月に、バレンタインデーにちなみまして「区内のハートを探す」という「#いたばしハートたび」の企画を組みまして、SNSで情報発信を行ってみたところでございます。区の公式SNSアカウントや、関係部署、東武鉄道、国際興業のSNSアカウントと連携した投稿を実施してございます。右から2番目の投稿でございますが、こちらは成増駅の駅長さんが熱帯環境植物館にわざわざお越しになり、写真を投稿いただくなど、情報発信を広げたところでございます。

18ページ目をご覧ください。

令和5年度からの取組についてご説明いたします。

取組の方向性といたしまして、知ってもらうから、知って認めてもらう「認知」という一段高い周知を行ってまいりたいと考えております。

そのため、従来からのガイドマップ、バス路線図などの取組は継続するとともに、新たな取組といたしまして、より効果の高い情報発信という視点で「公共交通の利用シーンでの便利な使い方を発信」する、生涯学習講座などを利用して実際に公共交通の便利さを体験・体感してもらう取組を考えております。

また、世界的な環境対策の流れでありますCO2排出削減の観点から、モビリティマネジメントを進めていくことなども考えていきたいと思っております。

19ページ目をご覧ください。

地道な周知活動も大切でございますが、よりインパクトのある移動目的との連携も計画してございます。

現在、板橋区では、今年の秋を目標に、高島平地域におきまして、最先端のDXデジタル技術を活用した新たな事業の準備を進めております。3Dのデジタル空間と現実世界を行き来しながら謎解きを楽しむイベント、立体音響を活用した熱帯環境植物館の新たな展示、こうした近未来を体験するイベントで、多くの方にお楽しみいただきたいと考えております。

このイベントを都心方面からは都営三田線を、埼玉方面からは東武東上線やJR埼京線と国際興業バスを使って来訪いただくという利用を生み出しながら、区民の皆様にも日常的な公共交通の利用を浸透させていただくことができないかと考えてございます。

20ページ、めくっていただきますと、今年、区長の方から記者会見をさせていただいた内容でございますが、こうした取組もさせていただいております。

ご説明長くなりましたが、既存の公共交通を、めいっぱい利用していただくという取組に、今後も力を入れてまいりますので、委員の皆様にもご理解、ご協力をお願いいたします。

それでは、説明を終わります。

○岡村会長 それでは、ご意見ですとか、追加情報提供等などありましたら、ぜひ、お願いいたします。発言の際は挙手いただいて、議事録の関係ですけど、最初にお名前をおっしゃっていただければと思います。いかがでしょうか。

○細川委員 国際興業バスの細川と申します。よろしくお願ひいたします。

まずは日頃からバスの利用増進に関しまして、多大なるご協力をいただきまして、誠にありがとうございます。

色々な利用増進の取組をしていただいている、それに対してちゃんとお応えできていないようなところもあって、今、私どものバス事業の特に担い手不足という話が、今もご説明の内にございましたけれども、その辺りについて、今一度ご説明を差し上げたいと思っております。

先ほど、資料1の10ページに担い手不足の件、載っております、そちらの補足になってしまうのですが、国土交通省さんの発表内容で、自動車運転事業というのは全産業と比べて、労働時間が長く、年間所得額が低くなっていると。そのために若年者が就業を敬遠してしまって、特に第二種の大型自動車運転免許証の保有者というのが15年間で約24%も減少しているということが出されております。業界においても、乗務員不足は、新型コロナの前から問題になっているというような状況でございます。

ご多分に漏れず、弊社におきましても、乗務員が大変不足している状況でございます、実は新型コロナでお客様が減ったことから、便数も減らしたりというところを残念ながらやらせていただいているんですが、この減便を行えば、じゃあ、乗務員が足りているのかといったところなのですけれども、それでもまだ状況が好転しないというような状況でございます。

特にこれからの先を見据えたところで、資料1の11ページに、社会環境の変化というところで、資料にございますけれども、こちらにある改正された自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、改善基準告示というものですけれども、こちらが令和6年4月1日以降に適用されることに伴いまして、これまで以上に運転士不足の深刻度が増すこととなります。過労防止などの安全面もさることながら、そもそも既存の路線を合法的に運行すること自体が困難となる可能性が極めて高くなっているというような状況でございます。

そのために、実は板橋区様ではないのですけれども、ほかの自治体さんに既に路線廃止を当社から申し出ているところですか、あとは大幅な減便を行ったというような事例も、先ほど、千葉課長様からご説明いただきましたけれども、そのような事例が実際に東京都内、埼玉県内でもございますけれども、実はもう既に発生しているという状況でございます。

板橋区内においても、今後は的を絞って、減便ですか、廃止といったところを検討していかなければ、区内全域の路線が共倒れになってしまうという状況にもなりかねないような状況でございます。具体化次第、今後、改めて、こちらの公共交通会議で問題提起をさせていただく可能性もございますけれども、普段よりご利用されている区民の皆様にとっては、ご心配、ご迷惑をおかけしまして、大変恐縮ですけれども、事情をご賢察いただけますよう、何とぞよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかの皆様はいかがでしょうか。

○島松委員 島松でございます。よろしくお願いいたします。

ご説明、ありがとうございます。事前に資料をいただいておりますので、拝見して、気づいた点についてお話しさせていただきます。

5 ページについてになります。公共交通サービス水準の相対的に低い地域ということで、データでお示しいただいております、データについては間違いないところかと思っております。

関連で「りんりんGO」というバスを運営いただいていると思うんですが、こちらの利用実績と申しますか、稼働実績について、もし、分かれば、この場で教えていただきたい。

なぜかといいますと、データ上、相対的にサービスが低い地域ということでお示しいただいてはおるんですが、入居されて来られる区民の方も、そのエリアがそういうエリアであるということは、あらかじめ認識した上で入ってこられる方もいらっしゃるのかなど。あとはデータ以外でピンポイントにサービス水準について悪さを感じている方もいらっしゃるのかなどというところで、データに関して、ヒアリングと申しますか、なかなか難しい点もあるのかもしれないんですが、データのエリアが本当にそこに住んでいらっしゃる方が困っていらっしゃるのかなどいうところを、その辺も確認していく必要があるのかなどいうのを、資料を拝見していて思いました。

以上です。

○千葉課長 ご質問、ありがとうございます。

まず、「りんりんGO」の方でございますけれども、稼働の状況というか、区の方で補助という形を取らせていただいて、運行している状況でございます。

運行の状況なんですが、今、数字を具体的に持っていないところなんですけれども、朝と夕方の通勤ラッシュの時間帯については、ほぼ満員に近い状態で運行させていただいております。

全体を通してでございますと、これは収支のベースで考えるとところなんです、約半分ぐらいの収支でいただいております、こうした、ほかと比べることではないんですけれども、コミュニティバスとしては結構な割合で乗車いただいているのかなと思

っております。

コロナ禍では、一旦落ち込んでいたところなんですけれども、最近また戻ってきておりまして、乗車率についても、比較的安定した数字でいただいておりますので、そういう状況でございます。

また、相対的に不便な地域との関係というところなんですけれども、当然、こういった地域であるということを、区の方といたしましてもご提示させていただいたり、繰り返し説明の機会があれば説明をしているところなんですけど、住んでいただいている方が認識していただいているかという、はっきりとはなかなか分からないところがございますけれども、ただ、地図上では、バスがどこを通っているとか、先ほどのバスルートの件、こういったところで、ある程度、利便性が図られたり、また、バスの運行時間なども調べる方法は、現地のほか、インターネットでも調べられるところがございますので、ある程度把握されているのかなと思います。

ただ、お住まいを選択する際に、比較的、若い年代の方が多いので、大抵、先ほど、駅と駅の間が2.2kmというお話をさせていただいたんですが、歩くと、どう行っても15分ぐらいでどこかの駅にはたどり着くというのが板橋区の特徴でございますので、その点から板橋区を選択されているのかなというところもありまして、ただ、年を重ねてまいりますと、なかなか移動が困難という状況もあるので、陳情や意見などもいただいているのかなというふうに認識してございます。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。お願いします。

○清田委員 タクシーの方の業者でございまして、サンベストの清田と申します。お世話になっております。

この資料、私も100年の期間の人口の推移とか、全体の75歳人口のところの数字がこうやって見せてもらうのは初めてで、こういう状況というのは、なるほど、100年の中でも随分短いんだなという感じがしておるんですけども、話が長くなって恐縮なんですけども、人手の不足という問題が出ておりますけれども、これは非常にこの2、3年、4、5年前からありましたけど、急速にコロナの3年間でそれを倍加したんじゃないか、3倍ぐらいかもしれない、全国的にはですよ。まだ東京はいい方だと、私も埼玉でもタクシーの商売をさせていただいていますけど、東京の方がまだいいです。まだ埼玉からするといい。ましてや、栃木でも事業をさせてもらって

るんですけれども、そちらの方からしても、人手が足りないとか、そういった問題は痛切に感じるところでありまして、この問題というものが、いわゆる日本の政策や経済から来て、いわゆる日本の政策の長い色々な大きな問題からの10年、20年から来ているんでしょうけれども、私どもで考えているのは、自動化というものが、例えば、自動車と言えば自動運転とか、そういったものが将来を見据えて、10年か20年か分かりませんが、話では5年かそこらすれば自動化するみたいな感覚になってきているんですよね、逆に。それが、だけど、皆さんの多くの政治家の方の話も聞いてみると、そういうこともあるんだから、先々は給料等もベーシック給料とかというように、そういう時代が来るなんていうことを言っているんですけれども、とんでもない。

例えば、自動化、車、タクシーで言えば、電気自動車とか、あるいは自動運転の車とか言っていますけれども、我々もそういう地方の方でコミュニティバスみたいなことも運営させていただいていますけれども、そういうところにおきましても、この3年間で、そういう話がまた遠のいちゃったみたいな話で。とてもじゃないけれども、5年、10年、20年でタクシーが自動化になるみたいなことはあり得ないなという、一部トラックの方では、高速道路だけじゃなくて、そういうことを試験的にやるみたいな話がありますけれども、10年前からそういうような話はあって、タクシーなんかでもそういうような実験で私なんか、そういうものに乗らせてもらっていますけれども、そういうことだけが先へ行っちゃって、実際の現場の方の人手が足りないみたいな感じはどうなのかということの誤差みたいなのが、非常にあると思うんです。現場と比べて。これは政府の考えることなんでしょうけれども、マクロ的な話では、社会では動きが必要なんでしょうけれども、日本の場合は、実際、デフレが35年続いているわけですけれども、そういうもので給料がいつの間にか三流、五等国で、一等国、二等国なんていうのはとんでもない話で、これがそう簡単にインフレになる、本当にインフレになって成長経済が2%経済が成長するというような状況が、本当に順調にそういうことになってくる時代というものが、そう簡単には来ないなという。これはデフレがまだまだ日本の場合、他のところはインフレが大変だ大変だといって、4%、5%も金利が上がっているのに、日本ではまだ上げられないような状況というのは、なぜかといったら、消費税とか、そういったものがどんどん上がってきて、実際にそういうものが経済についてきていないというところが、成長に、大きな話で

大変恐縮ですけれども、そういうところからなっていると思うんですね。

ですから、例えば、今、人手が足りなくなっている、アメリカなんかを見れば分かりますよ。外のいわゆる人たち、移民だとか、そういった方をどんどん入れて、そういう門戸を開いて、そういうものを意識というものを2倍、3倍に持っていかなければ、これはあと2、3年たったら、大変なことになるんじゃないかと、私は思っているんですよ。商売がみんな行き詰まっちゃうような感じは、大手の一部はそれはいいかも分かりませんがね。だけど、銀行でさえ、今、30年、40年前の大学卒の人間の初任給が20万円というものが、メガバンクだって全部同じだったんですよ、20万。25万ぐらいもらっているのかといたら、20万だということですよ、今でも、銀行の初任給は。それだけ人手は逆に減らす業種もあるんでしょうけど、だけど、実際にマンパワーが必要なこういう交通事業に関しては、まだまだマンパワーということで、自動化というものは先の先だと私は思っております。

それに対して、公的な機関、板橋区だけじゃなくて、東京都だけじゃなくて、日本のことを考えたら、今は私どもで、ある程度、話が長くなって大変恐縮ですけれども、福祉タクシーという関係から福祉の方の仕事をさせていただいているんですけども、今、現場で働いていただいている方が10年前から、東南アジアの方から来ていただいて、そういう方を教育するようなことで人手は何とかなっていますけれども、それでも、6割、7割が外人の方ですよ。そういう方の方がかえって、家族が多いものだから、お年寄りなんかの接し方なんかは、いわゆる、おじいさん、おばあさんと同居している方が多いですから、東南アジアの方は。そういう面では非常に、気持ちの上では非常に合うわけですよ。本気になって向こうの方を誘致して、それで育てる、日本の文化をそういう方に分かってもらう教育機関をどんどん作るという。最近やっとそういうところを何とかした方がいいんじゃないかというようなことを報道で言うようになったんですけど、今まで本当はないですよ。

○岡村会長 大分長くなってきましたけど、人材不足ということは非常に大事なことという事で。

○清田委員 皆さんからお話がないから、私、こうやってしゃべらせていただいているんですけども、そういうことで長く話さなきゃいけないと思うから、こうやって言っています。そういう話の状況というのは、だから、私も申し訳ないと言っているんですけども、こういう機会は年に2度しかないわけですから、そういうことを考えて、今、

こういうようなデータを出してもらって、大変なデータですよ、これね、こうやって見たら。これを無駄にしないためには、どうしたらいいかということを行っているわけですよ。だから、そういうところ、先生、もうちょっと考えていただいて、もっとどんどん発言していただきたいと思うんです。外国から移民が駄目だとか何とか言わないで、どんどん移民していただいて、そういう方を育てる、あるいは教育するという機関をどんどんそういうことに予算を作るとか、そういった方向の考え方を持たなきゃいけないんじゃないかということをお私に言いたいと思います。ありがとうございました。

○岡村会長 ありがとうございます。すみません、遮るようなことになってしまったようで、そういう意図はございません。すみません。

多分、タクシー事業者さんも、整備士さんですとか、今、運転手さんのお話をいただいたところですけども、整備士さんは、多分、タクシー事業者さんもバス事業者さんも、かなり厳しいという話も伺っていますし、人手不足の運転手さんについては、一部の方には大分、業界外にも知られてきましたけれども、それ以外の整備士さん、そのほかにも、かなり厳しいというところがあるということは伺っていて、自治体によっては運転手さん募集もそうですけど、例えば、整備士さんの養成とか、そういうようなところも自治体ですとか、そういうところも、具体はなかなか難しいかもしれませんが、色々やっているというようなこともお聞きしますので、板橋区さんは、そこまで直接ということはまだないですけども、多分、そういう流れにもうなっているのかなというふうに私も思っているところでございます。すみません。

これは本当にどこでもそうかなと思っております。行政でも、多分、技術系職員が少ないと。公務員試験で入ってくる人というのは、本当に花形で、どんどん幾らでも落とせるみたいなのは、多分、もうなくなって、技術系は厳しい、技術系じゃなくても厳しいですか、公務員でも受けていただけないと。学校の先生もそうなので、本当にそういうことはあるなというふうに私も思っているところです。

ほかの皆様、いかがでしょうか。お願いします。

○小林委員 東京都交通局の小林と申します。ありがとうございます。

今、まさしく会長がおっしゃられたところのお話を差し上げようかなと思っていたところなんですけれども、人手不足、担い手不足ということに関しましては、交通事業者にかかわらず、どの業種でも同様の課題をお持ちだと思います。東武さんも同じ



だと思えるんですけども、私ども都営におきましても、やはり同様の危機感を抱いているところです。

今、お話いただきました運転、それから、例えば、私ども都営地下鉄であれば、駅員が当然いるわけですけども、それ以外にも、例えば、保線ですとか、それから車両の保守ですとか、そういった技術系の職員も当然いるわけです。その中で、採用だけでなく、人材の育成という観点から、担い手の確保というのを大きな課題として考えております。

先ほど、ご紹介いただきました、例えば、ワンマン化でありますとか、それから無人化でありますとか、そういったところ、ワンマン化につきましては、三田線に関しましては既にワンマン運転をしております。無人化というところでは、安全の確保というどうしても課題がございますので、必要な人員というのはございますので、どこまでできるかといった、サービス水準を落とさずに、どこまで行けるかというところを考えていかなければならないというところで、鉄道業界に関しましても同様の課題を抱えているということをご紹介できればと思ひまして、発言させていただきました。以上です。

○岡村会長 既存の公共交通の最大限の活用というところで、人手不足も含めて色々ご紹介いただいたというところではございますが、概ねよろしいですか。

そのほか、認知度というところで、どこまでできるのかとか、ほかは色々あるかと思ひますし、相対的に不便な地区をどうするというところは、この後も色々議論があるかと思ひますので、そこでまたご議論いただければというふうに思ひます。

それでは、次へ行ってよろしいでしょうか。

それでは、次、（２）サービス水準の相対的に低い地域への取り組みにつきまして、ご説明をお願いします。

○千葉課長 続いて、２つ目のところの説明をさせていただきたいと思ひております。

資料２－１、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取り組みについて、ご説明いたします。資料の方は大丈夫でしょうか。

まず、表紙を１枚おめくりいただいて、１ページ目をご覧くださいと思ひます。

先ほどの資料１のところでご説明したとおりのところではございますけれども、区内には、駅やバスから少々距離の離れる部分で「公共交通サービス水準が相対的に低い地域」というものがございます。

この地域でございますが、バスが走れる道路がなく、当然でございますけれども、コミュニティバスの運行もできない状況でございます。交通利便性を高めることが難しい地域となっております。

その中の2か所、前野町五丁目、向原三丁目、右側の図に図示させていただいておりますが、こちらにおきまして、地域の中で最寄り駅や大学病院へ向かう空車のタクシーがよく走っている、そういう状況でありますので、タクシーを使いたい人と空車のタクシーを結びつける場所といたしまして、それぞれ1か所ずつタクシー乗り場を設けさせていただいて、皆さんの利用や交通事情がどう変化するか、社会実験を行っているところでございます。

令和5年度でございますけれども、このタクシー乗場社会実験2か所のアンケート調査を実施いたしまして、乗り場の継続や見直しを判断するとともに、公共交通サービス水準の相対的に低い地域の改善について、どのような手法や方策があるのかを検討することとなっております。

2ページ目をご覧ください。

こちらが今年度のスケジュールになっております。本日、6月26日、こちらを赤い線で示しておりますが、これまで、タクシー乗場社会実験の地域住民アンケートの作成を進めてきてございまして、この後でございますが、資料2-2でご審議いただくところでございます。その後、7月中に配布・回収を済ませまして、8月、9月ぐらいで整理分析をしながら、今後の対策について検討し、取りまとめを行ってまいります。

そして、下段2項目でございますが、現在、公共交通サービス水準の相対的に低い地域について、地域特性や対応手法の検討・整理、こちらを進めさせていただいておりまして、8月か9月の具体の対応策、導入可能性の検討などを進めまして、これらを取りまとめた上で、次回、10月31日を予定しておりますが、公共交通会議の次回でご報告差し上げまして、ご審議いただきたいと考えているところでございます。

また、その後、タクシー乗り場については、関係者との協議・調整を進めつつ、公共交通サービス水準の相対的に低い地域に関しては、対応を行う地域や具体の取組体制の検討や、導入可能な候補案を複数案、選定・整理をいたしまして、第3回目、2月5日に予定してございます会議において、ご審議いただきたいと考えてございます。

そして、この会議後、次年度に向けて準備を進めていく予定でございます。

3 ページ目をご覧いただきたいと思います。

先ほどご説明した地域住民アンケートでございますが、タクシー乗場社会実験中の前野町と向原の2地域で実施いたしますが、そのほか、タクシー乗場社会実験を実施していない地域の状況を収集いたしまして、比較をする、そのため、もう1地域、東新町付近でサンプル調査の実施を行いたいと思っております。真ん中の赤い点線の丸のところになってございます。

続いて4 ページ目をご覧ください。

こちらがアンケートの方針についてまとめたものとなっております

詳細は次の資料でご説明いたしますが、まず、いずれの地域でも、個人個人の年齢層、職業、身体状況、外出の状況、タクシーの利用実態などをまずは聞いていきます。そして、前野町と向原では、タクシー乗り場の利用状況、乗った方については感想、今後の利用意向などを聞く設問を用意いたしまして、継続性の判断に活用したいと思っております。

また、東新町におきましては、現在の移動手段の活用状況を聞く設問を用意いたしまして、どういう移動需要があるのかを確認し、これから公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組の展開へとつなげていきたいと考えておるところでございます。

簡単ではございますが、説明は以上となります。

○岡村会長 それでは、この取組及びそれに関連する調査につきまして、皆様、ご発言等いただければと思います。

お願いします。

○小林委員 すみません。東京都交通局の小林でございます。

ちょっと不勉強で教えていただきたいんですけども、これまでも社会実験というものは既に始めていらっしゃるといったところなんですけども、板橋区さんとして、こちらの、今、社会実験やっているものに対する評価、それから、今後、タクシーというものを公共交通サービス水準の相対的に低い地域へ今後拡大していくとか、そういった方向性といいますか、タクシーで埋めていくのか、それとも、例えばコミュニティバスで埋めていくのか、そこら辺の方向性というのを教えていただければと思います。

○千葉課長 ありがとうございます。

まず、先にコミュニティバスの方なんですけれども、資料1の方でも説明をさせていただいたところなんですけど、太い道路というんですかね、大型の車が通れるような道路につきましては、ある程度、バスが通っていることもございまして、残った相対的にサービス水準の低い地域については、なかなかコミュニティバスが通せないという状況がございまして、こちらは現実問題として、かなり難しいというか、これはできないお話なのかなと考えてございます。

それらを、ほかの交通をとということで、特にバス以外となると、現在のところ、タクシーが大きな移動手段となつてございまして、こうしたもののまずはマッチングですか、これをできないかということで、今のところ、この社会実験をさせていただいております。

ただ、この数年におきましては、特にコロナ禍ということもございまして、移動が本当に確かなのかどうかということも、我々もちょっと手探りの状態でございまして、現実問題としては、なかなかご利用いただけないのかなという状況は見えてきているところではございまして、それらを根拠とかエビデンスを取るとということで、今回、アンケートをさせていただこうかなと思っております。

その中で、気づいた点ですとか、今後、どのようにするかという部分も少し聞きながら、あとはほかの自治体でも行っております移動手段なども、ある程度、情報なども収集してきておりますので、それらの中で何ができるのか、また、区民の方の例えば移動困難というお話の中でも、公共交通だけで課題を解決できるものと、実際は例えばバス停や駅まで行くこと自体も困難という方もご意見をいただいたりしておりますので、その中で区として何ができるのか、こういったところも、もう1つの課題かなと思っております。

そういったことで、課題を解決したいなと思いつつ、先ほど挙げさせていただいた現状の交通を守っていく、これらも、もう1つ大きな課題と捉えておりますので、そうしたところを見ながら、アンケートの方は実施させていただきたいなというふうに考えております。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

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。

今、交通局さんからご質問があったことにかぶるかもしれませんが、現在行

われているタクシーの社会実験ということは、前に議論があったのかもしれませんが、スケジュール、実験だったらば、いつまでが実験期間で、その後に本格運行に至るとかということがあると思うんですけども、いつまでが社会実験なのかなということを知らなかったのので、教えていただきたいということです。

あと、交通局さんがおっしゃっていた中で、評価という意味では、例えば、現状の収支ですとか、そんな状況も合わせて教えていただければなと思います。以上です。

○千葉課長 ありがとうございます。

まず、実証としてやらせていただいていたので、期間についてなんですけれども、期間としては即年度末までを想定していたところでございます。ただ、先ほど説明したとおりでございます、コロナの件で移動自体がどうなのかなというところがございましたので、1年延長させていただいて、今年度中に評価をしていこうというふうに考えております。

継続の方向性については、その後、やっていくものなのかなというふうに考えておりました、とはいえ、現在の設置したタクシー乗り場については、できる限り継続できないかなというふうには、内部ですけれども、考えているところでございます。

また、収支の方は、この実証をやったことで、どれぐらい上がったかという部分については、これはなかなか出しづらいかなど。当然、ここを起点にやるようなタクシー乗り場であれば、もしかすると、例えば、増便とか、車を増やしたということであれば、出しやすいと思うんですけども、日常、通っていたルートの中で、タクシー業界さんにご協力いただいているところでございますので、恐らく、このことでの成果というのは、コロナ禍の沈みと合わせると、なかなか表現は難しいのかなというふうに考えております。ただ、アンケートの中で、どれぐらい使ったかという部分は一定出てくるかと思っておりますので、それらを評価という形にしたいかなと考えてございます。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

お願いします。

○島松委員 島松でございます。

アンケートの中身の方にも少し関わってきてしまうのかもしれないんですが、コロナ禍もあって、タクシーアプリが非常に私の中では広まっている状況かなというところで、そうすると、どこでもタクシー乗り場という状況になってきているところもあ

るのかなと。その辺りを実験に当たっての影響とかの受け止めのところをお聞きしたいのと、あと、アンケートの中身になってしまうんですけど、移動手段の中で、今、カーシェアリングとか、レンタカーを使われている方とか、あと、シェアサイクル、その辺りも気になるというか、手段として見ていく必要もあるのかなと感じているところであります。以上です。

○千葉課長 ありがとうございます。

アンケートの方については、後ほどご説明いたしますので、そちらで詳細をお話したいかなと、また、ご意見いただければと思います。

アプリについてなんですが、私も同じように実はというか、職員の中でも思っているところはございますが、デジタルデバイドと言われます、特に高齢者の方のスマートフォンの使い方について、一方で課題があるかなと思っております。特に今回の「移動が困難で」という部分が、高齢者の方と重なるので、区としまして、交通を担当する所管といたしましては、今後、スマートフォンの活用とか、そういった部分の教室というか、使い方について、これもやっていかなきゃいけないかなというのは、別の方面で検討しているところございまして、それらを組み合わせて将来的に便利に交通を使っていただけるというふうには思っています。

アンケートについては、後ほどお答えいたします。ありがとうございます。

○岡村会長 あと、シェアリング等の活用というところについても、別のところでは調査とかはやっていたと思いますが、事務局からお答えというか、何かあればですけど。

○千葉課長 シェアリング等についても、まず、車については、恐らく車も自転車も民間事業者さんの方で、都内ということもあり、ある程度、やっていただいているのかなというふうに思っております。それらと公共交通の関係性という部分で、なかなか我々としても調査しづらいというか、そういう部分もあるので、ほかの所管でも、当然似たようなことをやっておりますので、それらを合わせていくというか、考える必要があるのかなというふうに考えております。

ただ、民間のデータについて、今、我々の方で使えるのが、携帯電話会社の人流データになっておりますので、これでどこまで解析できるかどうか、そんなことも日々取り組んでおりますので、皆様の方には、そういったものが行政として出せるものになった段階ではお見せできるかなというふうに考えておりますが、今のところ、因果関係については、なかなか研究できていないところでございます。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

お願いします。

○清田委員 タクシーの清田でございます。

今、アプリの話が出たものですから、そちらの方はやらせていただいていますので、その話、短くお話しさせていただきますけれども、日に日に増えているんです。ほとんど今までは駅で待つとか、東京都内は流しが主だったんですけれども、駅待ちであるということは、ほとんどなくなってきていて、駅前のプールとかで待つのは以前の本当に10分の1ぐらいしか、待ちタクシーというものが少なくなっていると思っています。それほどアプリが、今、普及してきて使っていただいているというような状況でございます。

そういう面ではいいんですけど、個々の人がやはり人手不足ということで、ですから、1人当たりの売上げというのがあって、経済面でもかなり上がってはいるんですけども、また、値上げというのもあったんですけど、実際には3年前の売上げにはまだまだ全体としての売上げというのは上がらない。それだけ稼働が多くしているという、そういう状況でございます。

ですから、まだアプリに関しては、もっともっと、特に雨の日なんかは、これが現場の一番あれなんですけども、そういうところにはアプリも対応できないとかという状況なので、非常に差が大きいものですから、タクシーの場合は。

介護タクシーとか、そういったものの関係の仕事は、お客さんも増えて、いわゆる福祉タクシーという事業者の方も増えてはいるんですけども、そういう面で、なかなか対応ができないとか、そういうようなことはありますけれども。ですから、ただ、板橋の場合、これだけ交通網等もありますから、地方とか、他区に比べれば、非常にありがたいんじゃないんじゃないかと思っています。

もうちょっと長くなるけど、福祉タクシーというもの、先ほど、弱者の方のお年寄りとか、そういう方の話が出ましたものですから、一言述べさせていただきたいんですけども、福祉券というのが各市町村の方から出していただいて、タクシーの場合ですね。その代わりに福祉手帳を提示された場合は10%の値引きをするという、そういうことの、これは国の方のことで、市町村じゃないんですけど、国からの話からできるようになったんですけど、そういうことになっているんですけど、板橋の場合、最近、これは経済面の対応の話ですけど、チケットで、東京都内でも全国的にはな

いんですけど、東京都で、一部、豊島区と千代田区というところは、その2つのところが、いわゆる福祉券というものを発行して、それに対し手数料がかかるということで、大体3%近くの手数料をいただいているんです。東京都も埼玉の方でも、地方でも全部そうなんですけれど。

ただ板橋の場合は、それに対しての3%の手数料を出していただいていないという、そういうことがあるもので、前にその話をさせていただいていますけれども、そういうことで出していないのは豊島区と板橋と千代田区だけです。ほかのところは全部発券に対しての手数料とか、お2階から搬送させていただいて、病院の薬の窓口のところまでお送りするとか、そういうところまで料金の中に入って、特別に福祉タクシーだけの方は別の福祉料を取って、という状況がありますけれども、福祉タクシーの場合は、そういうことを取っていませんから。そういう面で、手数料というものが3%ついているんですけれども、その辺、板橋のことで恐縮ですけれども、どうなっているのか、お聞きしたいと思っております。

○千葉課長 すみません。所管の方に今日のご意見などもお伝えしたいと思います。この辺の状況も踏まえて、所管の方でも考えていただくというか、お伝えするようにいたしますので、ご意見、ありがとうございます。

○岡村会長 場合によっては別途お答え、書面等ということができればお願いいたします。部局が違うんですね。はい。

ほかはございますでしょうか。

それでは、継続ということで、アンケートのご説明をいただいて、また、この件、討議があればと思います。それでは、説明、お願いします。

○事務局 それでは、続きまして、担当から説明させていただきます。

資料の2-2、地域住民アンケート（案）というものですが、本日、机の上の上に配付させていただきました新しい資料の方で説明をさせていただければと思います。

先日、お送りいたしました資料からの変更点につきましては、赤い字と黄色の背景色をつけておりますので、ご確認いただければと思います。

では、1枚おめくりいただきまして、地域住民アンケートの方の説明に入らせていただきます。

先ほど、課長の千葉の方から説明を差し上げたと思いますが、資料2-1の説明のとおり、タクシー乗場社会実験を実施した2地域と実験を実施していない地域1か所の合



計3か所でアンケートを実施します。このため、アンケートの種類は、社会実験の内容が含まれるものと、そうでないものの2種類ということになりますので、まず、この資料で1ページ目から4ページ目までが社会実験を行った前野町のもの、そして5ページ目から8ページ目までが単独のアンケートとなる東新町のものということでご用意しております。

向原地域につきましては、前野町のものと基本的に同じものを使用いたしますので、ご理解いただければと思います。

それでは、まず、社会実験を行っている前野町のもの、1ページからご覧ください。

アンケートの構成としましては、上に書いてございますように、世帯に全戸に配布してまいりますので、まず、その世帯としてのご回答をいただく部分、そして、2番目として、18歳以上のお住まいの方の個人への質問ということで3ページ分ということで2種類の質問を用意しております。

1ページ目に関しましては、世帯についての質問ということで、問1から問4ということで用意しております。

1つ目としましては、ご住所、大体個人情報、個人の特定を避けるために、何丁目何番という範囲の中でくくらせていただいて、ご回答いただきます。

続いて、問2の方で、世帯で保有する交通手段、1から6まで、自動車から最近の新しい電動キックボードというものまで、どのぐらい、皆さん、お持ちなのかということで記載の方をいただく設問を用意しております。

問3の方ですが、自宅から外出する際のタクシーの利用状況ということで、どのような形で予約、迎車をするのかというのを問う設問を設けております。これは前回、前野町で調査をした際に、もう半分ぐらいの方がアプリをご利用でした。今回はまたさらにそれが増えるのではないかと考えているところでございます。

続きまして、問4ですけれども、こちらは自由記述ということで、区内の交通に関しまして、意見を自由にご記入いただくというようなもので用意の方をさせていただきます。

続いて、裏の2ページ目をご覧ください。

18歳以上のお住まいの方一人一人にお答えいただく部分となります。

問1の部分に関しましては、個人の属性ということで、年齢、職業、通勤通学をしているか、していないか。している方は、週どのぐらいしているのか。また、その個人の

方が自動車の運転をなさるのかどうか。なさらない方に関しては、誰かほかの人の運転する車に乗るのか、乗らないのかというところまで聞いてまいります。そして最寄り駅ということで、最もよく使う駅、そして現在の外出頻度ということで、これはコロナ禍の5月8日以降、5類感染症に位置づけられた以降、現在の外出頻度とコロナ前と比べて、それが増えましたか、減りましたかというような設問を設けてございます。

(2) のところで、外出に関するあなたの身体状況ということで、休まずに1人で歩ける距離というものを、前回のアンケートはそこまでだったんですけれども、今回、介護保険の方でよく使いますフレイルという言葉、皆さん、お聞きになったことがあるかと思いますが、その中で身体状況、体力はどのぐらいあるのかというのを聞く質問の部分を採用しまして、普段の生活でこの部分に該当することがあるかというのも丸をつけていただくという欄を設けてございます。

続きまして、(3) 番、外出に関して現在抱えている不安ということで、現時点での外出の不安、あと、5年から10年後の将来の外出に対する不安というものを自由に記入いただく欄というものを設けてございます。

続きまして、3ページ目をご覧ください。

問2というところで、こちらは自宅周辺での外出や移動ということでお伺いをする質問を設けてございます。自宅周辺というものが、なかなか定義しづらいところがありますけれども、そこから2行下のところ、表の上のところ、自宅周辺とは、志村三丁目駅、志村坂上駅、ときわ台駅、上板橋駅の範囲ということで、その地域から最寄り駅となり得る駅の範囲の中で外出をされる際に、そのときの最もよく使う交通手段、その移動について、どのような満足を感じられているのか、不満なのか、満足なのか、そして、その外出の頻度、そして外出の必要性というものをそれぞれお答えいただくような形になります。今回、ここは黄色と赤の文字が入っていますが、実際に記入例ということで、それぞれのところに丸をしてくださいというもので表示をしております。

外出の目的としましては、買い物、通院、また、駅のそばで色々用事をするために外出というのが結構ありますので、その辺りの移動について、また、それよりもさらに遠い移動というのは、駅まで行かれてから電車で移動するのが多いですから、電車で外出する際の駅までの移動手段についてお伺いすると、大きく4項目について伺うという整理をしております。

続きまして、問3、タクシー乗場社会実験の質問に入っております。

(1)の方になりますけれども、まず、自宅や自宅の付近からタクシーに乗って外出することがあるかどうか。それから利用の頻度、そして、どのような目的のときにそれを使うのか、そしてタクシーの利用方法、そして最後に、タクシーをどこまで乗っているのか、それを最寄り駅までで終わりにするのか、それとも、目的地まで全部乗ってしまうのか、どういう使い方をされているのかというのを伺っています。

そこから(2)番に行きまして、前野町で作っていますタクシー乗り場をご存じかどうか、そしてご存じの方については、(3)番で、利用したことがあるかどうかということでご存じの方は進んでまいります。

最後、4ページになりますけれども、タクシー乗り場を利用したことがあるとお答えいただいた方については、どのような時間帯で、どんな理由で利用されたのか、実際にタクシー乗り場の使いやすさはどうだったのか、また、外出の機会はそれによって影響を受けたかどうか、今後の利用意向という形の問いを設けてございます。

(5)番につきましては、タクシー乗り場を利用したことがないという方について、その理由というものを伺いする項目を用意しています。そもそも利用する必要がなかったのか、それとも、利用したいのだけれども、できなかった場合は、その理由はどういったものだったのかということでお答えいただきます。

そして(6)番、タクシー乗り場の整備をそもそも知らなかったという方については、ここについて利用したいと思うのか、そうでもないと思うのか、そこについて丸をいただき理由をご記入いただくという案を持ってございます。

問4の方につきましては、今までは自宅からの外出時の交通手段でしたけれども、今度は外出先から帰宅する際のタクシー利用についてということでご伺っております。そこにつきましては、まず、利用頻度、外出をしたときにどのような目的で外出したときの帰りに使われたのか。あと、もう1つ、これは追加のような質問ですけれども、最寄り駅でタクシーがそもそも使いやすいかどうかというところを伺いつつ、最後に、問5ということで、タクシー乗り場のものですか、利用全般に関する要望というものを伺うというような設問を設けてございます。

1人の質問につきましては、ここで以上となりまして、世帯の方が2人、3人と増えていらっしゃる場合には、この部分をさらに印刷の上、付け加えておりますので、その次のページからまたご記入いただくという流れになってまいります。

前野町の質問につきましては、以上となります。



ハッピーロード横を經由しまして、そのまま練馬区境を越えて環状8号線に入りまして、その後、大江戸線の光が丘駅まで結ぶ国際興業バス路線、この4系統について、皆様のご利用状況を伺うという設問を用意してございます。

それでは、8ページ目をご覧ください。

(2) につきましては、バスの続きとなりまして、自宅周辺のバスの使いやすさ、路線の経由地・行き先への満足度を聞くという形で、どういった利用がされているのかを検証してまいります。

続いて(3)では、そのバスを利用する際の運賃の支払い形態を聞いてまいります。資料1で書きました一日乗車券の認知度を高める意味を込めてもおりますが、どれくらいバスが利用されているのかを測る指標ともなり得ると考えてございます。

問4になりますが、今度は外出の際、自宅の付近からタクシーに乗っての外出、そして帰宅時の外出を、前野町のものと基本的に同じ形で聞くこととしております。これによりまして、地域の比較もできるのではと考えているところでございます。

最後に、問5で、移動や外出全般に関する要望についての自由意見欄を設けまして、1人目のアンケートを終了という形になります。2人目のアンケートにつきましては、この後ろに6ページ目からのアンケートをつなげて印刷して回答いただくという形で用意をしてまいります。

以上が、地域住民アンケートの原票の説明になります。

なお、アンケートは紙での配布を行います。近年では、ネットのアンケートシステムも普及しておりまして、インターネット回答も可能とする予定としております。また、このアンケートは、本日ご審議いただいた内容を反映しました後、来月7月に各地域で配布・回収を実施する予定としております。

集計結果につきましては、次回の公共交通会議で報告していきたいと考えているところでございます。

最後に、このアンケート調査では、タクシー乗場社会実験を実施した場所と実施していない場所の2種類3か所の予定としておりましたけれども、岡村先生とも相談もさせていただきながら、向原地域におきましては、もう少し駅に近い場所でも同様の設問を設けたアンケートを実施しまして、外出の状況について比較できないかと準備を行っております。

これらのアンケート集計結果も含め、次回ご報告できればと考えております。説明は

以上となります。

○岡村会長　ということで、具体のアンケート調査票（案）につきまして、できれば個々のご意見も含めてこちらでご意見をいただきたいということかと思えます。いかがでしょうか。

タクシーとバス両方を聞くということと、一般的な外出の身体的な状況ですとか、頻度も聞いて、そうしますと、外出をどれぐらいしているのかと、そのうちタクシー、バスをどれぐらい使っているのかと。近所以外のことを答えられてしまうと、池袋に行ったときにタクシーを乗っていますと言われちゃうと、また大変なので、そこは明確にしたというところで、多分大丈夫だろうというところで、事務局では練っていただいておりますが、抜けているところもあるかもしれませんということで、いかがでしょうかということでございます。

○米澤委員　東京バス協会の米澤でございます。

内容とは関係なくて、書き方の問題なんですけども、3ページの問2なんですけども、最もよく使う交通手段がそれぞれ当てはまるものということで、複数回答が可となっておりますけども、それに対して、移動の便利さも多分複数回答が出ると思うんですね。自転車だったら便利ですけども、バイクだと不便だとか、となると、それぞれ丸がいつばいついちゃってごちゃごちゃにならないかなという、ちょっと心配です。以上です。

○岡村会長　基本的には、買い物だと、私はタクシーを使いますという方は5というふうに、ただ、そのタクシーについて聞くと、移動の便利さを答えていただくだろうという作りなんだと思うんですけど、そういうふうに答えてくれないと、ちょっと大変だねということですね。

そうすると、外出頻度、外出必要度というのは、これは最も使う交通手段には関係なくあるわけですね。自宅周辺での外出目的、買い物といったら、その買い物について外出頻度はどれぐらいですか、その必要はどれぐらいですか、という聞く順番なんですかね。それは事務局で考えていただきましょうか。一番最初に交通手段を聞きちゃっていいのかどうかというところで、混乱とかがあるかないかでしょうかね。ありがとうございました。

ほかはどうでしょうか。

こちらは比較的用うすぐということですし、もし、お気づきのところがあれば、ぜひということで、事務局にご意見をお寄せいただくということでよろしいでしょうか。

そうしますと、この1つ前のところも含めて、何か、相対的に公共交通サービス水準が低い地域への取り組みという、この2番目の議事全般で何かございますか。

お願いします。

○山家委員 町会連合会の山家でございます。

ちょっとつまらない質問なんですけれども、先ほどの前野町、それから向原のタクシー乗り場の件なんですけれども、これはタクシー乗り場というのは、1台、複数が止まっているんですか、タクシーが。

○千葉課長 ありがとうございます。

タクシーが止められる1台のスペースを作って、そこにタクシー乗り場という看板をつけたような場所になっています。1台です。

○山家委員 1台ですか。そうすると、その1台が入っているタクシーというのはタクシーが任意で入るわけですか。それともタクシー会社に要請をして、何時から何時までお宅さんのタクシーが入るとか、そういうことがあるんですか。いつでもそこへ行けば乗れるんですか。

○千葉課長 そこがあるんですけれども、任意で止めていただくようになっていまして、タクシーの方は、通過が多いというところを見ておりまして、人が待っていれば、恐らく入ると。ただ、人がいないと、通過するというところもあります。また、人の方もタクシーがいれば乗る。タクシーがいなければ、連絡するのか、そのまま駅に向かってしまうのか、そういったようなことになっていまして、どちらも任意の形であって、区の方で、ずっと止めていてくださいというものではないというところでございます。

○山家委員 分かりました。ありがとうございます。

○岡村会長 ほか、2番目の議事と、また1番の話でもいいですが、何かございますか。

○事務局 先ほど島松委員からご質問いただきましたシェアサイクルですとか、シェアカーという話なんですけれども、シェアカーに関しましては、免許を持っていらっしゃるという方で、運転ができるという方が前提となってまいりますので、そこに関しましては、いわゆる駅から徒歩15分という範囲の中に収まっている地域の中で、どれぐらいの必要度、移動の便利さの向上の中のというところで考えると、どちらかというと、まだ自力の方で解決ができる方なのかなと思っています。

シェアサイクルという考え方は、確かに私たちもあると思っています。ただ、この地域の中でシェアサイクルの貸出しをしているポートというのが、あまり便利などこ

ろにないという状況がございまして、また、ポートの中での駐輪台数というのが四、五台というところで、実際に現場に何度も行っていますけれども、それほど多く動いていないという状況がございしますので、その中で最もよく使う移動手段という中では、なかなか出てこないのかなというところで、すみません、取上げというところを今のところはしていないという状況でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

それでは、大体これで一通り議事でございますけれども、今日の議事について何かご発言があれば、ぜひと思いますが、よろしいですか。

そうしましたら、一通り、議事終了ということでございますので、ここからは事務局からの連絡事項等をお願いいたします。

○千葉課長 ありがとうございます。

本日は、長時間にわたりまして、ご議論いただきまして、誠にありがとうございます。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への取組を進めてまいりたいと考えております。

それでは、連絡事項をご説明いたします。次回の会議開催日程等につきましては、本日の議事次第の一番下にありますように、10月31日に予定しております。日程が近くなりましたら、改めてご連絡差し上げますが、ご予定いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

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種類）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います。

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、最後、受付にて職員に声をかけていただきたいと思います。

○岡村会長 ということでございました。連絡事項等に関して、ご質問等はよろしいですか。

それでしたら、これもちまして今年度第1回板橋区公共交通会議を終了いたします。皆様、どうもありがとうございました。

午後4時51分閉会