

令和5年度第2回
板橋区公共交通会議

令和5年10月31日（火）

令和5年度第2回 板橋区公共交通会議議事録

1. 開会

2. 議事

- (1) タクシー乗場社会実験の検証について 【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組みについて 【資料2】
- (3) 公共交通の利用促進の取組みについて 【資料3】
- (4) その他報告事項（板橋区内公共交通機関の運賃改定等について） 【資料4】

3. 閉会

<資料>

【資料1】 タクシー乗場社会実験の検証について

【資料2】 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】 公共交通の利用促進の取組みについて

【資料4】 板橋区内公共交通機関の運賃改定等について

【参考資料1-1】 アンケート調査の協力依頼文（4地域）

【参考資料1-2】 アンケート調査原票

【参考資料2-1】 アンケート集計結果（【地域1】 前野町地域）

【参考資料2-2】 アンケート集計結果（【地域2】 向原・大谷口地域）

【参考資料2-3】 アンケート集計結果（【地域3】 東新町・小茂根地域）

【参考資料2-4】 アンケート集計結果（【地域4】 向原地域（追加））

(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、
鈴木委員、米澤委員、清田委員、黒岩委員、佐々木委員、飯島委員、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、松村委員

(午後 3 時 0 7 分開会)

○岡村会長 それでは、今年度第 2 回板橋区公共交通会議を開会いたします。

それでは議事の(1) タクシー乗場社会実験の検証につきまして、事務局からご説明をお願いします。

○千葉課長 それでは、資料 1、タクシー乗場社会実験の検証について、ご説明いたします。途中、資料が行ったり来たりするんですが、丁寧に説明してまいりますので、どうぞよろしくご願ひいたします。

前回の会議では、前野町と向原・大谷口で実施しております、タクシー乗場社会実験の検証に使用するためのアンケート調査の調査票についてご検討いただいたところでございます。

こちらでは、資料 1 の右上にございますように、タクシー乗場社会実験を実施している①前野町、②向原・大谷口、タクシー乗場社会実験を実施していないものの実験中の 2 地域と同様に公共交通サービス水準が相対的に低い地域である③東新町・小茂根地域、そして、比較用の追加調査地域といたしまして、公共交通が便利に使える④向原地域、以上の 4 地域でアンケート調査を実施させていただきました。

まず、参考資料 1-1 でございますが、各地域に配布いたしましたアンケート調査の依頼文をそれぞれご用意させていただいております。参考資料 1-1 を 1 枚めくっていただいて、裏面の 1 ページ目になります。アンケート配布範囲を図示しております。

こちらを 1 枚めくっていただいて、裏面の 1 ページでございますが、アンケート配布範囲を図示してしております。左下に距離の目安を記してございますが、①から③はいずれも、最寄り駅から 1 k m 程度の距離となっております。

資料が変わります。参考資料 1-2 をご用意いただきたいと思います。

こちらは、各地域のアンケート調査票をご用意させていただきました。①前野町と②向原・大谷口の地域は、お住まいの住所と最寄り駅の質問以外、調査票自体は基本的に同じでございますので、前野町のものだけを印刷してございます。ほかの地域については、こちらにとじ込んでいるとおりでございます。

資料 1 に戻っていただきたいと思います。最初の A 3 の横使いの物でございます。

資料 1 の左上の図になりますが、それぞれ今回調査の 4 地域につきまして、年齢や身体状況、外出の機会、タクシーの利用実態などの回答、また、緑色の部分ではタクシー乗場を導入していない③東新町・小茂根、④向原につきましては、路線バスの利用状況

の回答について整理、比較を行ったところでございます。

アンケート調査の集計結果は、今回の会議では、まずタクシー利用に関することを中心に集計・整理を優先させていただいており、参考資料2-1から4で、速報として、それぞれの地域をまとめております。必要に応じてご参照いただきたいと思います。

それでは、4地域のアンケート結果の概要でございますが、資料1の用紙の下半分の表をご覧くださいと思います。

まず、①前野町でございます。配布地域の全戸の郵便受けにポスティングいたしまして、1,049票の配布を行いました。回収は149世帯からでございます、回収率は14.2%となります。

隣の②向原・大谷口に関しましても、配布地域の全戸の郵便受けにポスティングいたしまして、2,411票の配布を行い、回収は446世帯、回収率は18.5%ございました。

右側、緑のところになります。③東新町・小茂根でございますが、配布地域のうち、概ね2戸に1戸の割合で郵便受けにポスティングいたしまして、887票を配布し、275世帯の回収、回収率は31%ございました。

また、比較用として実施いたしました④向原につきましては、配布地域の全戸の郵便受け464戸にポスティングいたしまして、回収は110世帯、23.7%の回収率でございました。

表の左側に戻っていただきまして、①と②の2地域のタクシー乗場利用状況のところでございます。まず、①前野町の認知度につきましては30%、その中で利用経験として5名の回答がありました。これに対しまして、②向原・大谷口では、41%の認知度で、そのうち42名の利用経験がございました。

参考資料2-1をご覧くださいと思います。前野町の集計の資料でございます。同時に2-2も見てまいりますので、両方ご用意いただければと思います。

参考資料2-1の前野町の集計の資料でございますが、付箋をつけております15ページ、同じように、参考資料2-2、向原・大谷口の集計資料で、付箋をつけてございます15ページで確認いただきたいと思います。それぞれ2地域の比較ができることと思います。

回答数の全体から見ますと、利用経験のある方の人数の少なさを感じます。ですが、それぞれの地域の右下のグラフをご覧くださいますと、タクシー乗場を知らなかったと

回答した方の中で、「利用したいと思う」との回答は一定数確認できるところでございます。もちろんでございますが、社会実験の間にタクシー配車アプリの普及が進んだことや、自宅の最寄りとは言えないなどの点から、「利用したいと思わない」という回答も確認できるところでございます。

続いて、どのような方がご利用になったのかになりますが、①前野町は利用経験があるという回答が非常に少ないこともありますが、概ね向原・大谷口と似た傾向が出ておりますので、②向原・大谷口の結果でご説明していきます。

参考資料2-2の12ページをご覧くださいませでしょうか。

まず、今回のアンケート調査でございますが、高齢者の介護予防・フレイル予防のために一般的に使われております身体状況に関する質問を一部に採用させていただいております。その中で、右上の点線囲いになりますが、こちらにありますように、休まずに歩ける距離が100m程度まで、もしくは、外出には誰かの介助が必要、歩行中につまづくことがある、階段を上がる時に手すりが必要、2kg（牛乳パック2個）程度の買い物をして持ち帰るのが困難という回答は、外出に関しまして影響が大きい項目と考え、それぞれ回答数を年齢別に集計したものがこのページとなっております。今回の調査の中では「フレイル項目」という呼び方をさせていただいております。

なお、一般的に「フレイル」とは、体と心の健康状態、口腔機能や認知機能、社会参加など多くの項目を基に判定されるものでございまして、今回の調査での身体状況だけで「フレイル」とされるものではないことにご留意いただければと思います。

こちらの右下のグラフをご覧くださいませなのですが、年齢が上がるに従いまして、だんだんとその数が増えていきます。そのフレイル項目の該当が増えていきますが、80歳以上の方でも0個を維持する方が3分の1程度はいらっしゃるというのが状況でございます。

続いて、14ページをご覧くださいませと思います。

こちらのフレイル項目の該当数別のタクシー利用頻度を集計いたしました。数が増えるにつれましてタクシーの利用頻度は高くなるところでございますが、4個の項目がつく方になりますと、逆にタクシー利用が減少いたします。

続いて、16ページをご覧くださいませ。

ページの左側が、タクシー乗場の年齢別の利用状況になっております。利用経験の有無の回答をいただいた方だけの集計でございますので、年齢が上がるにつれてタクシー

乗場の利用割合が上昇する傾向がよりよく見えると思います。

少し資料を戻っていただきまして、13ページをご覧ください。

こちらは、自宅周辺でタクシーに乗る頻度について年齢別に集計いたしました。右下のグラフになりますが、年齢が上がるにつれましてタクシー利用が増えていきますが、それでも利用頻度といたしましては、月に数回より少ない回数が大半でございます。

続いて、17ページをご覧ください。

こちらは、向原・大谷口地域で、左がタクシー乗場のご利用の方をフレイル項目の該当数別で集計したものでございます。0個と1個以上を比較すると、該当のある方が利用率は高いという状況になってございます。また、ページ右側が利用者の年齢別にフレイル項目の該当数を集計したものになります。ここまで回答を区分していきますと、サンプル数が小さ過ぎて分析しづらくなるところでございますが、一番上の80歳以上の方が21名の回答がありますので、そちらを見てみますと、先ほどの12ページの80歳以上の方を全体と比較いたしまして、よりフレイル項目の該当が多い方のご利用が確認できるところでございます。

続きまして、18ページをご覧いただきたいと思っております。

左上がタクシー乗場を利用した理由になってございますが、「配車場所に指定しやすい」というものが最も多い回答で、その次が、「タクシーが停まっていたから」「試しに利用しようと思ったから」というものです。また、左下には、使いやすさをまとめておりますが、利用された方の多くは、「使いやすい」と回答されております。配車場所に指定しやすいだけでなく、個別の回答理由を見ていきますと、「屋根があって雨にぬれず、また日差しも避けられる」という回答が複数ございまして、このような点から評価されていると考えております。

また、右上でございます。外出機会の変化をまとめておりますが、これは大きな変化はないようですが、5名の方でございすけれども、「外出しやすくなった」との回答がございました。また、右下でございすますが、今後の利用意向についてまとめております。「利用したいと思う」という回答を多くいただいております。

続いて、次の19ページをご覧ください。

こちらは利用しなかった理由でございすますが、「利用したいができなかった」という回答が最多で、下段にあるように、下の表でございす、「タクシー乗場にタクシーが停まっていない」「タクシーが停まっているかわからない」という回答が多く、住宅地

の中で、駅前のようにコンスタントに需要が生じる場所ではないために、通常のタクシー乗場とは性格が異なることにつきまして、ご理解をいただくことの難しさを感じております。

以上までが、タクシー利用に関するアンケートの概要になります。

資料1に戻りまして、1ページ目の下段の表をご覧くださいと思います。

こちら、まず、タクシー乗場の利用者の傾向、利用した理由につきましては、今、説明を差し上げたとおりでございます。一番下の今後の可能性という欄を最後に設けておりますが、これまでの説明のとおり、高齢者やフレイル項目に該当が複数の方のタクシー乗場の利用の傾向がございまして、体力的に外出の負担が大きい方のお出かけに寄与しているということが言えると思います。

また、路線バスなどの公共交通機関を補完するサービスとして有効ということも言えると思われま。この点におきまして、施策としての有効性や継続の意義はあるのではないかと考えてございます。また、タクシー乗場利用者に「今後も利用したいという意向」も一定数ございまして、また、利用していない方にも「利用できなかった理由」として、「タクシーが停まっていない・停まっているかわからない」という回答で、一定の利用の意向があることも伺えます。

施策として継続するに当たっては、認知度がそれほど高くないということもあり、引き続き認知度向上を図るとともに、住宅地の中のタクシー乗場の特徴というものを理解していただき、利用者と乗務員双方にとって分かりやすい予約、配車場所としての活用を提案するなど、利用しやすくなる対応というものは必要と考えてございます。

続きまして、タクシー乗場未導入地域でございます、右側緑のところの③東新町・小茂根、追加で調査を行いました④向原になりますが、こちらは、資料1の2ページ目、3ページ目の4地域比較で説明をしております。

まず、1枚おめくりいただいて裏面になります。

(1) 年齢別の外出頻度のところでございます。こちらは年齢別の外出頻度について集計させていただいております。左から①前野町、②向原・大谷口、③東新町・小茂根、④比較用の向原と並んでおります。それぞれの棒グラフの下にある青いものが「ほぼ毎日外出をする」という回答、オレンジが「週に4～5日」、グレーが「週に2～3日」、黄色が「週に1日以下」で、地域によって回答にばらつきはあるものの、概ねどれも似たようなグラフとなっております。年齢が上がるに従って、外出頻度が落ちていく傾

向が出ております。公共交通サービス水準に違いはあっても、外出の頻度に大きな差がないと言えると考えてございます。このグラフの中に矢印で表現させていただいております。

続いて、下段をご覧ください。

(2) 年齢別フレイル項目に該当する数を集計いたしました。こちらも年齢が上がるに従って数が増えながら、70歳代後半から数がさらに増え始め、80歳を超えるとさらに増えるという傾向があります。上段の外出傾向とフレイル項目への該当の相関関係が確認できると思います。こちらも矢印は下がりぎみの形で書いてあるんですが、数字といたしましては下の方が、回数が0というふうになっておりますので、この点から先ほどの数が増えるというところと言えます。

続きまして、3ページをご覧くださいと思います。

(3) 年齢別のタクシー利用状況をご覧くださいと思います。上段の(3)タクシーの利用頻度のところで、下段につきましては、(4)路線バスの利用頻度を集計しております。公共交通サービス水準が相対的に低い①から③の地域では、概ね年齢が高くなるにつきましてタクシー利用が多くなり、80歳以上になるとその利用が一段と高くなります。公共交通が便利に使える地域である④につきましては、年齢によるタクシー利用頻度の傾向の違いは大きくないものの、80歳以上になるとタクシー利用が増加するところでございます。

資料が変わりまして、参考資料2-3をご覧くださいと思います。A4横使いのものになります。こちらが、東新町・小茂根地域のアンケート集計結果でございますが、14ページをお開きいただきたいと思います。左下のグラフでございます。フレイル項目の該当が増えるに従いまして、タクシーの利用頻度が上がる傾向が確認できます。ほかの地域もそれぞれ14ページで同じ傾向が見てとれます。

最後に、資料1の3ページに戻っていただきたいと思います。こちらは、下段の路線バスの集計のところをご覧くださいと思います。どちらの地域も付近に路線バスの運行がございまして、その利用について伺ったものでございます。

こちらは年齢が上がるにつれてバスの利用が増えていくものの、70歳代をピークに、80歳以上になるとバスの利用が減少いたします。どちらの地域でも同じ傾向が言えるところでございまして、フレイル項目の該当が増えるに従いまして、例えばバス停までの移動やバスへの乗降に困難が生じ、バス利用が減少し、その代わりにタクシー利用へ

とシフトすると考えられる傾向が、先ほどと同じ参考資料2-3の19ページのところから読み取ることができます。こちらでございますが、フレイル項目の該当数別にバスの利用頻度を集計しておりますが、該当数が増えるに従いましてバスの利用頻度が減少しております。

また、資料1の3ページ目にお戻りいただきたいと思えます。

バスにつきましては、もう1つ、特徴がございます。どちらの地域も、付近に路線バスの運行がございますが、「週に何回も乗る」という方はほとんどの年齢区分で10%を下回っており、「月に数回」から「年に数回」という頻度の少ない方が多くを占めているということがこちらの表で分かります。

ページを戻っていただきまして、1ページ目、下段の表をご覧くださいと思います。

表の右側緑色、③東新町・小茂根、④比較用の向原の公共交通の利用状況でございますが、先ほどまでに説明したとおりでございますが、まず、タクシーは、やはり年齢を重ね、フレイル項目の該当が多いほどタクシー利用割合が高まる傾向は、左の①、②の地域と同じ傾向でございますが、駅に比較的近い④向原では全体的にタクシーの利用は少なくなっております。

バスの方でございますが、フレイル項目の該当が多くなると、路線バスの利用が低下していく傾向が見られたところでございます。

一番下の今後の可能性のところでございます。タクシーはドア・ツー・ドアの移動が可能であり、体力的に外出の負担が大きい方の移動の助けになるものとして有用であることがデータから検証ができたところでございます。そういったところでございますが、③東新町・小茂根では、過年度にタクシー乗場の整備を検討したところでございますが、なかなか適地がなくというところで設置を断念したところでございます。スマートフォンアプリの急速な普及もございまして、左の2地域の状況も踏まえつつ、タクシーの利用のしやすさを改善する取組みなどが考えられると思っております。

また、比較用の④向原につきましては、現状の分析にとどまっておりますが、駅に比較的近く交通利便性が確保されている地域では、そうでない地域に比べてタクシーの需要、必要性は低くなるというように考えられます。このほか、最寄りの千川駅や小竹向原駅にタクシー乗場がないことへの意見がございました。同じ意見については②向原・大谷口の地域でも確認されております。周辺の駅では池袋駅にタクシー乗場があるだけ

ということが影響していると考えられます。

①から④の各地域のアンケート集計の概要につきましては、こちら1ページの下段のとおりでございます。もう少し詳しく4ページ目以降に4地域のまとめを整理しておりますので、後ほどご参考にご覧いただければと思います。

タクシー乗場の検証といたしましては、以上のとおりとなります。

この結果に基づきまして、区といたしましては、設置済みの2地域について、社会実験はこれにて終了といたしますが、今後の取扱いにつきまして、タクシー乗場自体は、利用の意向や活用される方もいらっしゃるなどから、引き続き残していくことを前提に、地域や関係の方々との調整を進めてまいりたいと思います。

説明については以上でございます。

○岡村会長 ご説明をありがとうございました。

まず、この調査結果はかなり色々多岐にわたっておりますけれども、ご発言ですとかご質問、そのほか感想ですとか、色々いただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

○清田委員 タクシー業者のサンベストの清田と申します。どうもありがとうございます。

大変貴重な資料を細かく出していただいて、勉強になると思いますので、資料はこれを持って帰ってもよろしいんですか、勉強させていただきたいと思います。

それと、今タクシーが非常に人手が足りないということで、駅前等でお客様にご迷惑をかけているということは、非常に雨の日とか特別な日に多いんでございます。ただ、こちらの方は駅前のタクシー乗場と違って、地域の方のタクシーの乗場ということになります。駅前のタクシー乗場というと、タクシーが駅前に戻るのが少ないのです。大体アプリでご利用されるお客様が大体7割から8割ぐらいに、お年寄りの方はちょっとまだ少ないと思いますが、それでも大分増えてきて、駅の乗場に入る前にアプリや電話でそちらの方に回ってしまうという状態が多くなっております。

こちらの1つの案ですけれども、せっかくこういったタクシー乗場の標識を出していただいて、そこにやっぱりアプリの会社のものGOとか、S. R I D Eとか、最近はU b e rとかそういう他社も出てきておまして、個々の近所の方のタクシー会社のアプリもこれから出てくると思うんですけれども、駅前のタクシー乗場ではその表示ができないんですね。アプリ画面で駅前に表示されないで、100mとか200m離れたところにタクシーが待っている、お客様が待っているというような、そういう表示しか出ないみたいな、場所によっても随分違うんでしょうけれども。

その点こちらは地域の方のタクシー乗場という専門で、やっつけていただいているわけですので、今のこの時代に沿って、ぜひともアプリのお客様も取りやすいようなことを考えていただいて、今後も引き続きお願いできればと思っております。そうしますと、こちらの近所の方の駅に待っているタクシーもそちらの方に回っていけるとい、大体近所から5分か10分で車でそちらのタクシー乗場の方に行ける範囲ですから、だいぶタクシーの方の流通もよくなるんじゃないかと、タクシー業者といたしまして、それをお願いできればと思っております。

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。

○事務局 ご意見、ありがとうございます。表示につきましては、参考にさせていただいて、ちょっとどのようにするか、こちらでも考えてみたいと思います。ありがとうございます。

○岡村会長 そうですね。アプリだと駅では呼べないという場合が非常に多いですけど、こちらは当然ながら呼べるわけですね。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。

○鈴木委員 国際興業です。

板橋区さんのこの実験は大変すばらしいなと私が思っているのは、何しろ新しい車を買ったりバスを買ったり人を張りつけたりするような方向に走らずに、既存のタクシー会社さんのタクシーが使えるようにしていこうという方向性が私はすばらしいと思っています。

というのは、今、サンベストさんもおっしゃったとおりで、今一番問題なのは、とにかく人が集まらないのが問題であります。従いまして、自治体さんの交通政策を何かやろうと思ったときに、じゃあ、ちょっとバスを作るので新しい路線ができますので、バス会社さん、1日3、4人運転手さんを用意できませんかみたいなのが、今一番実現困難であるということになっております。

あと、じゃあ、バスで走れないから、ワゴンタクシーを入れましょうかとか、デマンド交通を入れましょうかというのもあるんですけども、結局それは新しい交通機関を入れることによってそこに人が必要になってくる。けど、そういう人がいない。あるいは、それを実現しようとする、通常のバスであるとか通常のタクシーをやる人がいなくなってしまうというのが今一番問題になっております。ですので、こういう試みは私

が outs せていただいているほかの自治体では残念ながら実例がないんですけど、板橋区さんはそういう意味ですばらしいことをやっておられるなということ。

もう1つは、認知度と利用経験のところ、例えば前野町の方で利用経験が5人で認知している人の7%となっていますけど、例えばコミュニティバスやデマンドバスを考えたときに認知している人の7%が利用しているというのは結構すごい確率だと私は思います。多分、1%もないとか、そういう交通機関は幾らでもありますので、7%だから低いということはないし、15%となると、これは多分とんでもなく高い方なんではないかというふうに私は思いますので、あまり利用されていないねという見方にはならないんじゃないかなというふうに思っております。

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か。はい、お願いします。

○島松委員 島松でございます。情報提供をありがとうございます。

全体的にちょっと見させていただいての感想になってしまうんですが、ちょっとサンプル数が少ない部分も分析の中で出てきているかなというところで、もし可能でありましたら、当該地域の自治会長さんであったりというところ、公平なお話ができるような方とコミュニケーションの機会を取っていただいて、結果をちょっと補完するような、双方向の機会をつくっていただけるといいかなと、ちょっと読んでいて個人的なところなんですが、感じました。

以上です。

○岡村会長 ぜひこれも活用していただきたいところだと思います。

ほかはいかがでしょうか。

個々で見ると、意外と、例えば東新町と向原で公共交通サービスが、これは具体的にはバス、鉄道ということになりますけど、便利なところと相対的に低いところで、意外と違わないというところがあるというところで、これが回答された方が比較的元気な方だったのかなと思ったんですけど、フレイルのところを見るとそうでもないということがあるので、フレイルの傾向が同じで外出傾向も大体同じというようなところは、確かにそうなのかもしれないとは思っていましたが、意外と違わないというようなところがあります。

これをどう解釈するかは難しいところで、だからバスは要らないんだというふうに言

われてしまうとちょっと違うかなとは思いますが、別な言い方をすると、バスがあるからといって、なかなか外出が促進されるわけでもないかもしれないというのも事実かなという感じはしております。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、これは大事な資料というか、これからもよくここに戻って色々な解釈をしていくことも多いかと思しますので、これはまた機会のあるごとにご紹介を事務局からもしていただけたらと思います。

ほかはいかがでしょう。

それでは、この後も関連した議事が続きますので、またご発言をいただければと思います。次は、(2) 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きまして、ご説明をお願いします。

○千葉課長 それでは、続きまして、資料2、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のご説明になります。

資料2をご覧いただきたいと思います。

まず、1枚をおめくりいただきまして、1ページ目をご覧いただきたいと思います。この資料の構成についてご説明でございます。1から5のステップとしております。

まず最初に、現在の公共交通サービス水準の相対的に低い地域、こちらを整理してまいります。次に、その地域の中で、鉄道駅、バス停から特に離れている地域を整理してまいります。3つ目の項目では、これらの地域におけます対応方策案を検討し、それと併せまして、4番目、先ほど説明してまいりましたアンケート調査結果を考慮いたしまして、最後5番目、公共交通サービス水準の相対的に低い地域へのアプローチを検討するという流れとしております。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目をご覧ください。

こちらは、現在の公共交通サービス水準が相対的に低い地域を改めて図示してございます。鉄道駅から半径500m、1時間に1本以上の運行のあるバス停から半径300m、離れたエリアとして、こちらの図の黄色、オレンジに着色されました範囲となります。

なお、区の北側、上板橋駅の南側などにございます斜め線の範囲でございますが、河川敷や上下水道の施設、城北中央公園など、住宅用途の土地利用ではないため、公共交通サービス水準の相対的に低い地域からは除外して考えてまいりたいと思います。

基本的には、大きな変化は確認されておりませんが、先月9月16日のバスのダイヤ改正によりまして、地図中央より少し下の「11 小茂根・東新町・桜川」という範囲に走る路線、バス停の印では赤丸のところを通るバスで、ここから環状7号線、川越街道を通って池袋駅東口を結ぶ路線になりますが、これまでも概ね80分に1本の運行だったものが、平日は朝晩、土日祝日は日中のみの運行に変更となっております。

続いて、3ページ目をご覧ください。

2ページで改めて確認いたしました、公共交通サービス水準の相対的に低い地域になりますが、その中でも、より公共交通が利用しづらい地域ということで、鉄道駅から半径700m、1時間に1本以上の運行のあるバス停から半径400mという図示を行ったものが、地図上で緑色の線の囲みで示されてございます。

こうして見ますと、赤丸で囲みました4地域、9番、10番、11番、12番でございますが、ある程度の面積の緑色の線の囲みが存在することが明らかとなります。

このうち、9番、11番、12番では、先ほど資料1で説明したとおり、タクシー乗場社会実験の検証に伴いましてアンケート調査を実施した地域となっております。

この資料について、1点補足をさせていただきます。資料中央左側の地下鉄赤塚駅付近で赤の点線で囲まれている、赤丸の点線で囲まれている5番の地域の中の緑色の線の囲みでございますが、中をより詳しく見てみましたところ、そのほとんどが都立公園、光が丘公園と板橋区立赤塚新町小学校の敷地となっております。

続きまして、4ページをご覧くださいと思います。

先ほどの地図の中で黄色の地域につきまして、面積、町丁目の人口から推計した人口のほか、それぞれの地域の重心の場所から、駅やバス停、病院や診療所からの距離、通常のスーパー、小型のスーパー、コンビニエンスストアからの距離を整理したものを用意いたしました。

表の真ん中の辺りに、駅からの距離、バス停からの距離という欄がございますが、駅からの距離につきましては、最大でも1,000m程度で、700m台の数字が最も多く並んでございます。また、バス停からの距離につきましては、最大で500m程度、400m前後の数字が最も多く並んでございます。

このことから、より公共交通を利用しづらいことを判定するに当たりまして、鉄道駅半径700m、バス停半径400mという数字を採用したものでございます。

表の中の真ん中より下になりますが、9番、10番、11番、12番の4つの地域に

つきましては、面積も人口も大きく、また、駅やバス停からも離れるということから、検討の候補地域として考えることができるのではないかと考えてございます。

今回は、検討候補地域をこの4地域と整理いたしまして、次回の会議で、地域の特性等をより詳しく見ていきたいと考えております。

続いて、5ページ目をご覧ください。

公共交通サービス水準の相対的に低い地域への対応方策案についてでございますが、考えられるものを一覧にしたものとなっております。

まず、方法1、通常の乗合交通のところでは、乗合タクシー、デマンド型交通が、方法2、通常の乗用交通のところでは、タクシー利用補助という福祉施策、現在実施中のタクシー乗場の整備、タクシーをグループで利用する形態などが挙げられます。方法3、個別のモビリティのところでございますが、各種のシェア型のモビリティが考えられます。また、方法4、輸送資源活用や共助、その他のところでございますが、施設送迎車両の活用、地域の住民の協力・共助による輸送などが考えられます。

いずれの方策を採用するにいたしましても、道路運送法をはじめとする各種法令、制度に沿った取組みであることが必要であることが前提となります。

最もポピュラーな「小型バス等によるコミュニティバス」がこの一覧にないことを疑問に思われる方がいらっしゃると思いますが、公共交通サービス水準の相対的に低い地域では、小型バス等が運行できる道路の整備、特に幅員になりますが、こちらがなく、この対応案として挙げるできないことが、その理由でございます。

続いて、6ページをご覧ください。

地図の右下のところに模式図を入れておりますが、歩道がない道路において小型バス、コミュニティバスでよく使われるマイクロバスサイズの車両、こちらを走らせるためには、路側帯と車道部分で、最低でも6.16mが必要となります。

これに対しまして、左の地図では、板橋区内の道路で、歩道等も含めた道路幅員が6.5m以上の道路を赤く着色してみたものがこちらになります。

先ほどの4地域、どれも、6.5m以上の道が少なく、道があったとしても、その前後で赤い道路につながっていないところがございます。また、道路としてはつながっていても、歩道や準歩道というガードパイプが設置されておりまして、車道部分が狭かったり、一方通行などの交通規制があったりなどで、往復の運行ルートが描けず、小型バス等を導入することができない状況でございます。このような物理的な問題も考慮して

いく必要がございます。

続いて、7ページをご覧ください。

こちらは、最初の項目で説明させていただきました、タクシー乗場社会実験の検証でのアンケート調査において、色々なデータを取得できております。今回ご紹介いたしましたものは、タクシー利用に関するものを中心としておりますが、その他の回答項目も含めて参考にしていこうと考えております。

続いて、8ページをご覧ください。

今後の取組みの考え方をアプローチの整理としてまとめたものでございます。

これまで鉄道やバスの活用、コミュニティバスの導入が行われてまいりましたが、それでは対応し切れないことで、真ん中の多様な交通資源の活用というアプローチといたしまして、タクシーの活用を実施してございます。

このほか、下のところ、青いところになりますが、新たな技術の開発、社会実装が続いておりまして、それらをどう活用するかも大切なことと考えてございます。

既存のものから新たなものまで、地域での移動の実態に合うものをよく見極めながら、具体的な対応方策の検討を行っていきたいと考えてございます。

説明としては以上でございます。

○岡村会長 概ね地域を限定した形で、また方策について、できないものについてはできないということを前提として幾つか、このような形で出していただいて検討を進めていくという案でございます。

皆様、何かご発言やご意見、ご質問、いかがでしょうか。

○鈴木委員 たびたび、すみません。国際興業の鈴木です。

5ページでご説明いただいた案1から8まで色々出ています。確かに板橋区さんは道路環境的に小型バスも走れない道路が結構多くて、そういう意味で言うと、ほかの自治体さんのように大々的にコミュニティバスを走らせるのはもともと難しいという環境があります。あるんですが、たとえ走れたとしても、例えば赤羽とときわ台の間を結んでいるバスは結構本数が多いんですけど、そのようなコミュニティバスは結局作れないんですよね。なので、できたとして1時間に1本とか2本になる可能性がある。そうになると、結局、交通弱者じゃない普通の人たち、つまりバス停まで300mとか200mとか歩いてしまう人たちはそういう中途半端な交通機関は結局使ってくれないんです。

なので、他の自治体において、たとえ100円とかだったとしても普通に歩ける人と

いうのはもともとそういう交通機関を利用してくれないので、こういう交通不便地域における交通弱者を救うという施策において、必ずしも誰でも使える交通機関を入れる必要はないと思っていて、そういう意味で言うと、先ほどのタクシー乗場を作っただけとか、この案3におけるタクシーの補助券を出すとかというような特定の人を狙い撃ちする方法というのは、むしろ私は有効なのではないかと思っています。それが1つ。

それから、6番でシェア型交通とありますけれども、シェア型交通は色々なのがあって、シェアサイクル、最近出てきた電動キックボード、カーシェアリング、色々考えられるんですけども、そういったものを使えるのは基本的には健常人たちです。つまり200m、300mを歩けない方がいらっしゃるとして、その人たちは自転車も乗れないし、電動キックボードにも乗れないわけです。ですので、誰を救いに行くのかというところを念頭に入れながら施策は考えていった方がよくて。

ここから先はバス会社だけの事情になってしまうんですけども、シェアモビリティが物すごく発達すると、シェアモビリティを使える人はみんなそっちに行ってしまうんですね。そうすると、バスを使っている健常者という人はいなくなってしまうと、最後に残るのはシェアモビリティが使えない人たちです。そうすると、シェアモビリティが使えない真の交通弱者だけが公共交通機関に残されることになるので、それは私ども望むところではないです。これはバス事業者特有の事情ですが、意見として言わせていただきます。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほか、色々ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○清田委員 サンベストの清田と申します。シェアリングサービスという、これからのモビリティという研究の課題に関して、やはり交通安全ということは一番大事なところではあるというふうに思っています。自転車はやはりこういう機動性の問題で必要不可欠ということで、ヘルメットの着用ということは、これは本来もう強制的でもいいんじゃないかという私なんかは思っております。

電動キックボードという、その言葉は最近、随分車を追っかけて、実際は20キロしか走っちゃいけないのが30キロぐらいまで出るというようなあれで、後ろから何か来るなどと思ったら、自転車じゃなくてキックボードが走っていて、それもヘルメットもつけていないというような、そういうような状況でこれは交通関係の皆様にもちょっとご

意見がどうなのかと私もお聞きしたいと思いますけども、こればかりはちょっと課題が残ると思うんですね。

今はもう自転車の方の私どもの方でも交通安全のそういうことも担当させていただいておりますけども、この事故がやっぱり40%以上ぐらい多くなっているということも聞きますし、そういうことも考えて、またプラスにこのキックボードなんかがあったら余計大変なことで、このことに関しては交通安全の事故の根源になるようなものはやはり極力規制していかなければいけないんじゃないかというふうに思っておりますけども、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○岡村会長 ありがとうございます。

では、ここで一旦切ります。何か関連したご発言ですが、まず、じゃあ、事務局からその間に何かご発言があればですけど、今の2件のご発言に関して。

○千葉課長 こちらの5ページにつきましては、あくまでも考えられる対応策ということでまとめておりますので、様々課題があると我々も思っております。お話で出たとおりでございます、今回の公共交通会議ということでございますので、公共交通を考える場ではございますが、やっぱり区の方といたしましては、公共交通に乗れない方、特定の方ということ移動としてどう考えるかということも、もう1つの課題だと認識しております。

また、シェアリングの交通については、どんどん新しいものが出ている状況でございます、出ている中でやはり今、ご意見いただいたような交通安全、それから我々の方でも説明させていただいたコンプライアンスの関係については、当然、守っていかなければいけないですし、恐らく今後そういった問題も出てくるであろうことは我々も思っておりますので、あくまでもこの一覧の中で色々な課題があると思っております。そういった中で今後の公共交通としてどんな方策を取るのがいいのか、そういったことを考えてまいりたいと思っております。

○岡村会長 ありがとうございます。

殊さら、何かの乗り物に肩入れとかということではなくて、リストとして出してはいただいているというのと、先ほどご指摘いただいたように課題はかなり、実はあるんだと思っております。

ほかはいかがでしょうか。はい、お願ひします。

○島松委員 島松でございます。情報、ありがとうございます。

4 ページのところの検討候補地域についてになりますが、ちょっと聞き漏らしてしまったかも知れないんですが、No. 1、2のエリアについて、確かに人口密度であったり面積のところはちょっと候補を比較すると小さい部分はあるのかもしれないんですが、1、2を入れなくていいものか、ちょっと気になったところがありました。

以上です。

○千葉課長 ご意見、ありがとうございます。当然、1、2がというところもあるんですけども、例えばでございますが、1に関しましては、駅からの距離が、一方では500m程度、それから2番の新河岸につきましては、バス停からの距離が300mということで、どちらかで補完できているかなど。先ほどの9から10については、両方共、赤い印がついている中ということで、会議の中のテーマとしてはこちらを扱っていきたい。ただ、当然、区の中の公共交通のサービスを上げていくという取組みについては、ここが別に外れたということではないので、その点だけ認識いただければと思います。ありがとうございます。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。お願いします。

○米澤委員 東京バス協会の米澤でございます。

会議のこの名目が公共交通会議ということで、やはり公共交通に関することの枠の中でどうしても議論が進んでいると思うんですけども、もう少し、生意気を言わせてもらおうと、ダイナミックな考え方もあるのかなと思います。

例えば都市計画の件であるとか、福祉の視点からすると、例えばここに書いてあることというのは、今、世の中にあるものをどれができるかなという観点なんでしょうけども、例えば色々な交通の自動化とか、関西の永平寺の方でやっていらっしゃるけれども、電動の車の自動運転の実験をやっていらっしゃるけれども、最近、ちょっと自転車にぶつかったみたいなのがあるんですけども。そんなようなことを見据えてゴールとして、ゴールを決めて、それに至るまでのつなぎとしてステップを踏んでいくという考え方があると思うんですね。そういう考え方をすると、公共交通だけの考え方じゃなくて、都市計画としてこういった、その地域が今後こういったことが生まれ変わるような考え方ができるのかなと思っております。ですので、ちょっと失礼ながら、ここに書いてあることは今あることができるかなという観点だけなので、もっと今回のこの対策というのがいつまでにということが、もしもないのであるならば、もう少し幅広なところで色々考えた方が、夢があつていいのかなとちょっと思ったりしました。

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、事務局からお願いします。

○千葉課長 ありがとうございます。

おっしゃるとおりでございます。都市計画的な、例えば道路幅員を広げるとか道路の線をつないでいくということも、我々都市計画課なので、当然やっていく、やっていかなければいけないこととか、住民のどこを求めているかということももう1点必要な点だと思うんですが、どうしても都市計画のお話になってしまうと、時間的にすごくかかるというか、整備までに大変時間がかかりますので、そういったところを同じ議論の中ではなくて、もっとも、例えばマスタープラン的なお話の中でやっておりますので、今回も公共交通の現状については、今日これまで説明させていただいたところかなと思っています。

また、特定の公共交通にもなかなか乗ることが難しいという方も一方でございますので、これはまた全庁的な考え方の中で移動支援ということも考えていかなければいけないと思っております。そういった議論もほかで行っていく中で、もし決まるとか方向性が見えてくるようであれば、逆にこちらでもご報告させていただくようになるかなというふうに思っております。そういった意味で現状の公共交通について集中的にこの場では考えさせていただきたいなと思っております。ありがとうございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはどうでしょうか、ご意見。

なかなか、この方策が難しい中での検討ということになりますけど、これは恐らく私の解釈としては、これは移動困難の方が誰かなというところから検討を始めるというやり方で、これはバス停が100mのところにあってもバスに乗れない方はいらっしゃるし、駅から300mでもなかなか外出しづらい方がいるかもしれないけど、ここでは、まずは地区を限定していくというところから始めようという考え方だということが1つなんです。

先ほどいただいたご発言の中で、もう少し人は、乗り物はできることとできないことがあるので、乗り物はリストにするにしても、その地区の中の人を特定していくことが大事だというご発言があってそのとおりということでもあります。

もう1つあるとすると、その地区の中の人をある程度特定しつつ、その人のどんな移

動を対象にするのかと。人を特定したら、その方の1か月色々なところに行かれると思うんですけども、ほぼ全ての移動をこの乗り物で何らか対処できるようにしましょうとするのは、多分これは厳しいので、そのような方々のこんな移動は区でもある程度集中的に検討したいという、移動目的とか行き先というのもある程度特定をしておく。そうすると、先ほどの人の特定というところともつながってくるかなというふうに思います。そうすると、乗り物としても別に毎日運行していなくてもいいかもしれないとか、色々なやり方があり得るかなという感じがしております。なので、今日はまだ、どこに行くとか、どんな移動目的というところは、多分これからということだと思いましたが、そこが引き続き、ぜひ検討していただくというふうな今日の資料を見て思いました。

ほかはいかがでしょうか。

では、そうしますと、これは今日の最初の議事の1の結果も踏まえて、これが検討を継続していくということで、皆様、よろしく申し上げます。

それでは、次、3番目、利用促進の取組みでございます。ご説明申し上げます。

○千葉課長 たくさんご意見をいただきまして、ありがとうございます。多方面で色々検討はしているところでございますが、丁寧に区としてもサービスの向上というのは努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料3、公共交通の利用促進の取組みについてのところを説明していきたいと思います。資料3をお手元にご用意いただきたいと思います。

まず、1枚おめくりいただきまして、1ページ目をご覧ください。

近頃、インターネットのニュースサイトでも言っております、鉄道やバスの減便、廃止、タクシーを依頼しても来てもらえないといった報道をよく見かけるようになって、公共交通への意識というものが高まっているのかなというふうに感じております。

前回までの会議でも何度もお伝えしているところでございますが、公共交通の世界には大きな変化が生じているということにより明確に実感するようになったと思われるところでございます。

この大きな変化の1つといたしまして、外出や移動が減少していることが挙げられると思います。皆様ご存じのとおりでございますが、新型コロナでの緊急事態宣言によって、不要不急の外出、移動の自粛などが呼びかけられたところでございます。

また、今年の夏につきましては記録的な猛暑となったこともありまして、熱中症警戒

アラートによって、朝のテレビ番組でも「不要不急の外出は避けて、エアコンの利いた室内で過ごしてください」といったアナウンスをよく耳にしたと思います。

このようなことを経まして、日常生活の移動のほか、これは右の赤い四角で囲っているところがございますが、日常生活の移動のほか、仕事などでの移動も大幅に減少しております。近頃では、大分、朝晩の通勤・通学需要は戻ってきているように感じますが、日中の移動につきましては電車やバスを見ている、少なく感じているところがございます。

四角の下の枠囲いのところですが、在宅ワークやオンライン会議が一般化し、国土交通省や東京都の公共交通の関係部署の会議でもオンライン形式が浸透しておりますし、区役所の手続きもオンライン申請などが増えている、これからやっていくというところがございます。

2ページ目をご覧くださいと思います。

少子高齢化によって、業種を問わず人不足、担い手不足と言われておる中で、来年2024年4月から自動車運転者の労働時間規制が強化されることにつきまして、ここ最近、連日のように報道がされていることは、皆様ご存じのところと思います。

一番左がタクシー・ハイヤー、真ん中がトラック、右がバスと、それぞれ労働時間規制が図られるところがございます。日本全国、都市部、地方部を問わず、共通の課題に直面しております。

3ページ目をご覧ください。

こちらは、前回の会議でもお示した図になりますが、利用者の減少と担い手不足から、減便や廃止という流れが生じております。

首都圏でも具体的にその動きははっきりと表れております。鉄道でございますと、今年春のダイヤ改正で、東京メトロ有楽町線や東武東上線でも、運行本数の見直しが図られましたし、バスにつきましては連日の報道のとおり、多くの事業者で減便となっております。

このような中で、人材不足に対応するため、京浜急行バスが電車とバスに大々的な求人広告を打ったこと、また、東急バスが子会社を吸収合併して人材のやりくりの効率化を実施するなどの報道がされたところがございます。

4ページ目をご覧ください。

こちらは、京浜急行バス、東急バスのそれぞれの公式ホームページ画面を掲載したも

のとなっておりますが、どちらも運転士だけでなく、事務や整備などの職種の求人も実施しているのが分かると思います。前回の会議でも、岡村先生や東京都交通局さんから、整備や保守の人材も不足しているというお話をいただきましたが、まさにこれがご理解いただけるものだと思います。もちろん、この場にお集まりいただいている各事業者さんも同じ状況であると考えております。マスコミ報道により、少しずつですが、一般の方にも認識が広まっているものと思いますが、改めて、実感いただけたかと思っております。

続いて、5ページ目をご覧ください。

大分厳しい認識となるかもしれませんが、担い手不足の影響について考えてみたものがこちらの図になります。

これまで、区内全域で公共交通機関の運行が行われ、その密度が高い「公共交通サービス水準の高い地域」が大半であったところですが、右の水準の低い地域との境目が、だんだんと左へ、すなわち「公共交通サービス水準の高い地域」がだんだんと少なくなっていく傾向は、もうとどめることが難しい時代なのではないかと考えております。

どちらかといえば、右側のオレンジの部分を中心に小さくしていくかが、これまでの公共交通に対する施策の中心でございましたが、今後は、左側の青い部分を小さくすることを、どう堪えていくかということになるかと思っております。

左向きの力が弱まることは考えにくく、これまでと同じ認識や考え方では対応が困難であり、限られた資源によるサービス供給となり、様々な需要に応え切れない時代が到来し始めている感触さえあります。

6ページ目をご覧ください。

こちらは、新型コロナウイルス感染拡大以降の鉄道やバスの減便等の実施状況を鉄道とバスの路線図に表現したものでございます。

黒の点線が2020年から2021年までに実施された路線、黒の実線が2022年以降に実施された路線でございます。ほとんど全ての路線で減便や始発の繰り下げ、最終の繰り上げが実施されてきております。

社会の変化を受けたこの姿をどう受け止めて、どう対応していくのか、利用者側の認識と行動も求められるのではないかと考えております。

減便や廃止の報道や会社発表の内容を見ますと、担い手不足が最大の原因という形と

なっておりますが、対象となった路線を見ていきますと、やはり利用者数に合わせた運行体制が取られております。利用の多い、混み合う路線にも減便の手が入ってはいますが、それでもある程度の運行は確保されているところでございます。

交通事業者様には、混み合う路線がこれ以上輸送力を上回る利用が生じても増便対応が難しいという意見もあるかと思いますが、まだ一定の交通利便性を保つ板橋区では、やはり、まずは、使うということに基礎を置くべきであると考えております。

最初の資料1の説明でもありましたが、路線バスがあっても利用頻度は月数回程度ということであれば、なかなかそういう路線を維持していくことは難しいというのが、紛れもない現実だと考えております。

7ページをご覧ください。

区の方も公共交通の利用者の一人といたしまして、まず、区職員向けの利用喚起を始めたところでございます。環境政策課と連携いたしまして、公共交通の維持と二酸化炭素の排出削減の両面から、鉄道やバスの利用を促すことといたしまして、職員向けの冊子を作成しております。

東京23区におきましても公共交通が減少していること、今後もその流れが変わらないであろうことに驚く声が職員からも複数寄せられるなど、公共交通の維持確保について理解が深まったと感じております。

8ページ目をご覧ください。

利用促進の取組みに当たりまして、我々のような公共交通部署では、移動というもの自体を中心に考えがちでございますが、人はそもそも目的があって、そのために移動するというのを常に考えるようにして、外出目的の中で公共交通利用を促すという取組みを進めることとしております。

こちらに掲載しましたものは、今年の会議から予告をしておりました、高島平における新たな事業になります。お手元にもお配りさせていただいております。

東京都のスマートシティやDX関係の補助制度を活用いたしまして、今月末から、高島平の熱帯環境植物館でのサウンドアトラクション、高島平駅を中心とした地域でのAR謎解きを開始しております。

右下に載せておりますが、鉄道とバスを使って、区内各所から来訪しやすい場所となっていることから、高島平がということです。今回の資料で皆様にお配りしておりますパンフレットを、東武鉄道さんには下板橋から成増の間の全駅と池袋駅で、国際興業さ

んにはバス車内と営業所で、JRさんには板橋、浮間舟渡、赤羽の3駅で配布を行っていただいております。また、東京都交通局さんには、高島平駅構内に特設コーナーの場所をご提供いただいております。

このほか、東武鉄道さんと国際興業バスさんには、沿線情報といたしまして、SNSでの情報発信もご協力いただくなど、公共交通の利用につなげていく取組みを進めてまいります。

様々ご意見等あると思いますが、引き続き、皆様にはご協力をよろしく願いできればと思っております。この場をお借りして御礼申し上げます。

説明については以上でございます。

○岡村会長 このような取組みを委員の関連の方々も含め、今やっていたというところで、どうもありがとうございます。その前半は、現状の人員不足等のこともいただいております。

皆様から何かございますか、補足等ありましたら。ぜひ区の職員の方も、ほとんどの方が公共交通か徒歩、自転車かとは思いますが、ぜひ使ってくださいということでこれもよろしくお願いいたします。

はい、お願いします。

○鈴木委員 6ページの板橋区さんがせっかく作っていただいている路線図を真っ黒にしまったのは国際興業です。申し訳ございません。

実は、板橋区の路線で我々が減らしたくて減らしている路線は本当に1つもなくて、ほかの地域と比べても本当に多くの皆さんにご利用いただいております。もう通勤、通学から買い物から通院からもう全てそうなんですけれども、ご多分に漏れず、担い手不足になっています。最近、毎日のようにニュースであっちのバスがなくなった、こっちのバスがなくなったというのが出てきて、皆様にそういう問題が知れ渡るといえるのか、ご理解いただくようになったというのは、1つはありがたい反面、こんなお先真っ暗な業界で働くものかという風潮に振れてしまう可能性もあるので、実は、痛し痒しの思いでいるところでございます。

これは、じゃあ、どうしたらいいのかというところで、当然私どもも頑張っ採用しようと思っているんですけど、究極的に言うと、もう待遇を上げるしか方法がないんですね。つまり、集まらないと言っているけど、多分給料を2倍にしたら集まるんですよ。でも、2倍にしてしまうと、じゃあ今二百何十円でやっているバスが500円になって

しまうとしたときに、500円じゃ消費者の方々に許していただけないと思うのです。なので、それはお金を出せば人は集まるんですけど、運賃を上げ過ぎるとそれはもう社会が需要してくれないので、そこはどこでバランスを取るかの世界に実はもうなっています。どこまで上げて大丈夫なのか。上げて許してくれる限度まで上げたとして、その待遇で人が集まるのかどうか。もう集まらなかったらしようがないよねという、極端に言うと、そういうところまで今、来ています。

ですので、今後、私も色々な会議のところで色々お話させていただきたいのは、要は、もうそこまで来てしまっているんで、社会全体として公共交通はもうちょっとお金を払わないとなくなってしまうよねというコンセンサスができてくれないかなということ。そのコンセンサスに基づいて待遇を上げたときに人が集まってくれないかなということ。もし、許してくれる限度まで上げたとしても、依然として人が集まらないとすると、これはもう多分交通機関がなくなってしまうのか、公共が面倒を見る。つまり、みんなの税金で公共交通機関を使わない人のお金も含めて面倒を見ないと救えないよねというところまで、最後はそこだと思います。

つまり、税金で面倒を見るからバスは二百何十円で乗れるよ。でも、運転手さんの待遇は昔より全然よくなっているから人が集まるよというモデルが描けるかどうかが、恐らく公共交通が残るか残らないかの分かれ目になってくるんじゃないかなというふうに思っています。これはもう意見とかじゃなくて、こういうことなんじゃないかというところでした。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。ほかはいかがでございましょうか。

それでは、まず東京都交通局さんからお願いします。

○小林委員 東京都交通局の小林でございます。本日はありがとうございます。

資料の方で、公共共通の利用促進の取組みということで区の職員さんにもやっていたという事で非常に感謝しております。

先ほど、ちょっと都営地下鉄三田線の話をしていただければと思います。三田線は、もう板橋区さんがあってこそその路線になりますので、少し話をさせていただきますと、先ほどの資料にも記載いただいたように、やはりコロナでかなりお客様の数は落ち込んできたところではありますけれども、この令和5年に入りまして、ある程度持ち直してきているという状況はございます。確かに定期券をお持ちのお客様というのはなかなか

か戻りが悪いんですけれども、定期外と呼んでいるんですけど、定期をお持ちでないお客様に関してはコロナ前と比べてもう3%減ぐらいのところまで来ているような状況はございますので。

先ほどからなかなか人手というところもあって減便という話もあるところですけども、都営地下鉄に関しては三田線に関しては、特にそういった動きはまだ取ってはいないところなんです。あわせて、今まで三田線は6両編成であったところを8両と2両増やした形で運行する形なるべく利便性と言いますか、そういったところを向上させていっているところがございます。また、3月には東急線、相鉄線との相互直通運転も開始しておりますので、そういったところでも利便性が上がっているというところはご理解いただけるのかなと思います。

先ほどの話に若干戻るんですけども、タクシーの乗場というところで。先ほど会長からも目的という話があったと思うんですけども、例えばタクシーに乗ってどこに行くのかといったところも1つあるかと思います。そういった地下鉄の利便性をこちらも高めているという努力もしているところですので、ぜひ、例えば地下鉄の駅に行く方が多いのか、それとも目的地にそのまま行ってしまおうのかとか、そういったところの分析もしていただいて、こちらとしましては、なるべく鉄道とそういった公共交通を結びつけて、区民の方々の移動に資するような形を取っていただければなと思うところなんです。

以上です。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。

それでは、引き続き、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。

本来、私どもバス事業者として、こういったことを説明していかなくちゃいけないところなんですけども、こんなに詳しく事情をご説明していただきまして、改めて感謝申し上げます。

バスの事業はどういうものかということをお説明させていただきますと、ほとんどがバスの事業のコストというのが人件費と車の償却の負担ですね。ということは、どういうことかということ、ほとんどが固定のコストですので、お客様が1人でも100人でもほとんど変わらないんです。収入の構造というものも、多くは赤字の路線が多くです。一部の黒字の路線によって頼っているという、内部補助の関係でどうにか食いつないでいる事業であります。ですので、何が言いたいかということ、コストは一定ですの

で、やはり収益を上げるためには収入を上げないとどうにもならないという状況でございます。

もともとドライバー不足というのは、コロナの前から実は叫ばれていたところでございまして、二種免許の取得者もどんどん減っていく中でどうにかならないかというのは、実はコロナ前から叫ばれておりました。ここに来て、コロナが発生しましたので、お客様が減ってしまったので、やむなく減便という状況でございます。ですので、色々な悪い要因が重なっておりまして、あと、コロナが発生してリモートワークが大分定着した中でいうと、週に一遍、五日のうち一遍、リモートワークがあると、それだけでもう20%、お客様が乗ってくれないという状況が発生しますので、この状況はどうにもコロナが終わってもリモートワークというのが定着していますので、どうしても戻らないという状況が続いております。それもあって、やむなく、各事業者が順番に値上げが行われている状況です。

何が言いたいかという、こういう状況を回復するためにはやはり乗っていただいて、収入を上げていくしか手はないので、板橋区の皆さんのように、このように呼びかけていただいたことは本当に感謝しているところなんですけども、皆さん、バスに乗っていただきましてバスを助けていただきたいと思います。

以上です。

○岡村会長 ご紹介、色々いただいて、どうもありがとうございます。もう現状では乗っていただいた分はそのまま収入がもう増えますし、逆に乗っていただかないと、そのまま減収ということですので、もう乗っていただくということに限るということでございますね。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。事務局もよろしいですか、本件は。

それでは、4番目、運賃改定等でこれはご紹介ということでございます。事務局、お願いします。

○千葉課長 それでは、資料4、板橋区内公共交通機関の運賃改定等についてご説明いたします。

資料4をご用意いただきたいと思います。A4で1枚のものになってございます。縦使いでございます。よろしいでしょうか。

それでは、資料4、板橋区内公共交通機関の運賃改定等についてご説明いたします。

先ほどの資料3では、ダイヤ改正が中心の話題でございました。これに対しまして、

サービス向上や人件費や物価高騰などに伴う運賃改定等についての動きも生じてございます。

板橋区のコミュニティバスにつきましても運賃改定を明日から実施することもありまして、今回の資料を報告事項として作成いたしました。

今年3月、国土交通省が新たに制度化いたしました「鉄道駅バリアフリー料金制度」、鉄道利用の方に広く負担を求めつつ、エレベーターやホームドア、バリアフリートイレなど、駅のバリアフリー整備を促進する制度でございますが、都営地下鉄を除く鉄道会社がこちらの制度の活用を開始したところでございます。これに伴いまして、大人1乗車当たり10円の料金加算がされております。

7月には、成増駅付近で路線バスを運行する東武バスウエストさんが、運賃改定を実施してございます。また、11月、明日からになりますが、国際興業バスさんも運賃改定が実施されます。いずれも需要の減少、人件費増加、燃料費高騰などに対応するためというアナウンスがされております。

また、先ほどもお伝えしたところでございますが、区のコミュニティバス「りんりんGO」も国際興業バスさんと同じ金額に運賃改定を行います。

理由といたしましては、人件費、燃料費の増加に伴い、補助金額が大幅増加しておりまして、令和4年度は令和2年度と比較して約600万円の増額と、この収支改善が1つ目の理由でございます。また、区のコミュニティバスは、地域の路線バス網の中の1路線として運行が行われているところでございまして、周辺の路線バスと同じ運賃体系を維持しまして、定期券や各種乗車券での乗車でも同じ取扱いとする一体的なバスサービスの提供を継続することを、理由の2つ目としております。

なお、運賃改定に伴う増収でございますが、現在のりんりんGOの利用状況で50万円程度を想定しておりまして、補助金の増額分600万円に対しまして約1割程度、利用者の方にご負担いただく形となりますが、収支改善と言いましてもなかなか厳しい状況が継続する見込みでございます。

説明としては以上になりますが、欄外に、最近、区内でもポートがさらに増えておりますシェア型の自転車やキックボードの利用料金の改定についても、直近で実施されますので、参考に記載しております。

10月には、ハローサイクリングというシェアサイクル事業者の料金が、板橋区内のステーションから利用を開始した場合、30分まで180円、その後15分ごとに15

0円という料金体系としてございます。

また、11月からは、電動キックボードと自転車のシェア事業者であるループさんが、30分ごとに200円という料金体系となるそうです。

こういった状況をご報告させていただきます。説明としては以上でございます。

○岡村会長 このような状況ということでございまして、国際興業さんは1日からということでございますが、何か補足等ございますでしょうか、ご質問等は。

このような状況だということでございます。

では、これで一通り議事が終了ということではございますが、皆様から何かご発言全体、それからこれまでの議事に関連してございますでしょうか。特によろしいですか。

そうしましたら、あとは、事務局でよろしいですか。

○千葉課長 本日は誠に長時間にわたってご議論いただき、また貴重なご意見もいただきまして、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活かしまして、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みを進めてまいりたいと思っております。

それでは、連絡事項を説明いたします。

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、2月5日に予定してございます。日程が近くなりましたら、改めてご連絡を差し上げますが、ご予約いただければと思います。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）につきましては、お席に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、受付にて職員にお声かけください。

連絡事項は以上となります。

○岡村会長 それでは、令和5年度第2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40分閉会）