

令和5年度第3回  
板橋区公共交通会議

令和6年2月5日（月）

## 令和5年度第3回 板橋区公共交通会議議事録

### 1. 開会

### 2. 議事

- (1) 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1】
- (2) 公共交通の利用促進の取組みについて 【資料2】
- (3) 令和6年度からの板橋区公共交通会議の運営について 【資料3】

### 3. 閉会

#### <資料>

【資料1-1】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1-2】検討対象地域の選定について

【資料1-3】アンケート集計結果地域別比較

【資料1-4】導入可能な対応方策の候補について

【資料2】公共交通の利用促進の取組みについて

【資料3】令和6年度からの板橋区公共交通会議の運営について

【参考資料1】アンケート集計結果（【地域1】前野町地域）

【参考資料2】アンケート集計結果（【地域2】向原・大谷口地域）

【参考資料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、鈴木委員、  
米澤委員、清田委員、松村委員、佐々木委員、飯島委員、田村委員

#### (代理出席者のあった委員)

鎌塚委員、成清委員

(午後 3 時 0 7 分開会)

○岡村会長 それでは第 3 回板橋区公共交通会議を開会いたします。

それでは、議事の一つ目、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きまして、報告・説明をお願いします。

○千葉課長 それでは、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、ご説明いたします。

まず、資料の構成といたしまして、この会議での説明につきましては、資料 1 - 1 から 1 - 4 までを使用いたします。それから、四つの地域のアンケート集計結果につきましては、それぞれ参考資料 1 から 4 のとおりご用意いたしました。前回の会議では、速報としておりましたが、今回、追加の集計をご用意し、今回の資料をもって完全版としてお示ししております。なお、こちらのアンケート集計結果資料につきましては、非常に分量が多くなっておりますので、ご参考としてご覧いただければと思います。

それでは、資料 1 - 1 「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」をご説明いたします。1 枚おめくりいただきまして、表紙の裏面の 1 ページ目をご覧ください。

今年度の取組みをスケジュール表としてお示ししているものでございます。

本日は、表の右側、2 月 5 日になりますが、このところまで進んでまいりました。下 2 段の公共交通サービス水準の相対的に低い地域の、対応方針の検討・整理、導入可能手法の検討・整理についてのとりまとめを予定してございます。

2 ページ目をご覧ください。

これまで、公共交通会議において取扱いいたしました内容を記載してございます。前回の第 2 回の会議では、タクシー乗場社会実験につきまして検証を実施し、実験は今年度末で終了いたしますが、タクシー乗場自体はそのまま残していくということとなりました。

また、公共交通サービス水準の相対的に低い地域のうち、何らかの対策検討を実施する地域の候補といたしまして、四つの候補地域を抽出し、考えられる対応方策の候補を一覧で整理いたしました。

真ん中より下の第 3 回、今回の会議となりますが、四つ選定いたしました検討対象の候補地域から、アンケート結果や立地条件などから、対象地域を選定すること、そして、考えられるサービスの比較検討を実施することとしております。

そして、次年度以降になります。本日の結果を受けまして、今回選定した地域で移動に関する課題や意向を詳細に調査するとともに、地域住民との検討を行っていくこととしたいと考えてございます。

続いて、3ページ目をご覧ください。

こちら、次年度の取組みにつきまして、大まかな考え方を整理してございます。

まず、右側上段をご覧ください。一つ目が、アンケートの実施・分析としており、今年度のアンケート結果を参考にしつつ、来年度は対象範囲を広げて新たなアンケートを実施し、需要等の深掘りを行ってまいります。

次に、右下でございまして、アンケートの実施と並行いたしまして、地域住民との勉強・検討を行っていきたいと考えてございます。この中では、まず、少子高齢化やコロナ禍を経た社会情勢の変化や今後の展望など、正直な話、あまり明るい話題ではないところでございまして、しっかりと、今置かれている状況・現実について、共通認識を持っておきたいと考えてございます。

そして、これは実際の事例でよくあることとございますが、実際に乗物を入れてみたけれど「使う人がほとんどいなかった」という残念なケースの原因となる「こんな乗物があったらいいな」という、どちらかというとライトな需要から、地域のたくさんの方が「このような移動を乗物で行いたい」「これなら運賃を負担しても乗る」という強い需要、こちらを一緒に見つけ出し、そして、それらへの対応を一緒に考えていくという最近の言葉では「共創」と言いますが、そのような取組みを予定してございます。

これらを通しまして、左側に移っていきまして、一つ目といたしまして、今現在の地域の状況を把握すること。二つ目でございまして、需要の把握をすること。三つ目といたしまして、それらの対応方策として、特に継続的な取組みとするために必要な問題について、お示したような検討を進めてまいりたいと考えております。

こちらの資料の説明は以上となります。

続きまして、資料1-2、検討対象地域の選定についてをご覧ください。A3の横使いの資料になります。

まず1ページ目を広げていただけますでしょうか。こちらは前回の会議の内容につきまして、改めての確認になります。

左上の地図をご覧ください。区内で駅やバス停から一定の距離以上離れる地域につ

いて整理をいたしました。赤丸で囲んだ四つの地域、ちょっと字が小さいんですが9番と10番が前野町、11番が東新町・小茂根、12番が向原・大谷口という四つの地域が抽出されたところがございます。本日は、この4地域の絞り込みを検討してまいります。

まず、アンケート調査結果のほか、左下の地図にありますように、商業施設の立地、また右上の地図では、医療機関の立地、右下の地図ではバス路線などからそれぞれの地域を考えてまいります。

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。

こちらでございますが、各地域の現状について先ほどより少し拡大した地図で説明してまいります。だいたいいろいろな情報を詰め込んでおりますので、見づらいところがあるかもしれませんが、ご了承いただければと思います。

まず、左上をご覧ください。

こちらは、前野町の二つの地域、9番、10番の周辺で、上段が商業店舗になります。図上、青の丸印がスーパーマーケット、水色の丸印が小型のスーパーでコンビニエンスストアに近い大きさのもの、ピンクの四角がコンビニエンスストアになります。

最初に9番の地域でございますが、タクシー乗場社会実験を行った地域も含まれてございます。こちらは地域内に商業施設がございませんが、この地域を取り囲むように、青の丸印のスーパーマーケットが立地してございます。距離にいたしますと500から600mくらいからの距離でございまして、自転車が使いたくなる距離のイメージになるかと思えます。

続いて、右側の10の地域でございますが、こちらには地域内に2店舗スーパーマーケットが立地してございます。また、9と10の間のところですが、こちらには名称のところを緑色に着色してございますが、地図の右側ですね、スーパーマーケットのイオンスタイル、それからカスミフードスクエアが位置しております。どちらも食品スーパーのほか、日用品、衣料品、家電店やカフェなども入居する大規模商業施設となつてございまして、日常生活での消費活動をあらかじめカバーしてくれる店舗として活用されていると考えます。

そして、下段になりますが、付近のバス路線を点線で描いてございます。太くなるほど運行頻度が高い路線となっており、最寄り駅、黄色の丸印で表示してございますが、志村坂上駅やときわ台駅に結ぶ系統が運行されているのが確認できます。駅まで

向かう途中にバスが利用できる環境があるという特徴がございます。

続いて、右側のページをご覧ください。11、12の地域になります。

上段の商業店舗につきましては、11の東新町・小茂根の地域は、地域に接する位置にスーパーマーケットが1軒ございますが、それ以外のスーパーとはある程度距離が離れてございます。12番の向原・大谷口の地域につきましては、こちら地域内に2店舗のスーパーマーケットが立地している状況でございます。

また、下段のバス路線の方でございますが、こちらの11、12の地域の最寄り駅につきましては、北側でときわ台駅、中板橋駅、南側では、小竹向原駅、千川駅がございまして、黄色の丸印をつけております。そして、11と12の間のところは、環状七号線になりますが、国際興業バスと、都営バスが高頻度で運行されておりますが、右上で、ときわ台駅、中板橋駅の間を通過し、近くのバス停から駅までは若干の距離がございます。地図の中央付近では、小竹向原駅へも距離があり、結果、西武有楽町線の新桜台駅で、接続しているだけという状況でございます。

左にあります前野町と比較いたしまして、特に11の地域は、バス路線はあるものの、最寄り駅に行くときには活用しづらい、そういった地域になってございます。また、12の地域の右側、東側でございますが、日大病院から千川駅を經由して池袋駅を結ぶバス路線が高頻度で運行されております。

以上が、商業店舗とバス路線の状況となっております。

続いて、3ページ目をご覧ください。

左側のページで四つの地域の医療機関を表示したものになります。赤が病院、ピンク色が診療所としておりますが、医療機関につきましては、人それぞれ、診療所やかかりつけ医、専門院、大規模な病院などと通院先は多様でございまして、単純に医療機関の立地だけで考えることは難しいと考えてございます。

ということでございますので、医療機関がどのような場所に集積しているかという観点で、ざっくりとした傾向となりますが、やはり駅周辺に集積していることが多いのかなというイメージが描けるかと思えます。

続いて、右側をご覧ください。

この後、アンケート集計結果についての説明となりますが、アンケートを実施しました四つの地域の位置関係について、駅の出入口から半径1kmの円を描いて、改めてご確認いただく地図をご用意したところでございます。黒い太線で囲んだ地域がそ

それぞれアンケートを実施した地域でございますが、①前野町は、駅の出入口からおおむね1 km程度の地域でございます。②向原・大谷口でございますが、全体が駅の出入口から1 kmより内側に位置します。③東新町・小茂根につきましては、どの駅の出入口からも1 kmか、若干上回る状況でございます。④比較用として用意した向原でございますが、駅に近い地域となっております。

以上のように地図上で改めて見てみますと、上側の①前野町、③東新町・小茂根が、駅から少し距離がある地域、下側の②向原・大谷口、④の向原は駅に近めの地域ということになるかと思えます。

今の2ページにわたってご覧いただきました4地域の特徴をご確認いただきつつ、アンケート調査結果の説明に入らせていただきます。

まず、本日机上に配付いたしましたアンケート調査の調査票をご覧ください。こちらのA4の縦使いのものになります。今回、こちらの問2、自宅周辺での外出や移動についての設問を集計し、その概要をお伝えいたします。

昨年6月の会議の際に、こちらの調査票についてご審議いただきましたが、縦の欄で、4種類の外出目的を用意し、横方向で、4種類の質問を行ったところ、皆さんにご理解いただき、全てにご回答いただくには難しい部分があったようで、年齢が上がるに従って、回答なしまたは空白というものが多く出ておりました。この点は、今後のアンケート作成で課題とさせていただきます。

それでは、元の資料にお戻りいただき、4ページ目をご覧ください。先ほどのA3の資料になります。

4ページ目に地域における外出の移動手段と重要性となっております。よろしいでしょうか。

まず、左側でございますが、(1)といたしまして、買い物に関する移動についてでございます。真ん中の青いところ、水色で塗ってあるところでございます。ご覧いただきたいのですが、まず一つ目の点で、買い物施設が近くにある場合、徒歩で買い物にというところがございます。また二つ目、地域内にはないが、周辺に大きな買い物施設がある場合、自転車の割合が高くというところ。三つ目として、大きな買い物施設が地域から少し離れていると自転車という形で、感覚的にはそうであろうというおりの結果が出ております。

次に右側でございます。(2)の通院に関する移動でございます。

先ほどもお伝えしておりますが、通院先というものが実際は多様でございまして、この結果をもって傾向がどうであるとはとても言いづらいと考えてございます。

その中で一つ特徴的となるのが、下段の右上の外出頻度、四角が四つほどございまして、外出頻度のところのグラフになります。皆さんご自身のほか、ご家族の通院の頻度は毎週必ずというものではなく、2週間ごとや1か月ごとといったことが多いかと思えます。これが明確に表に表れておりまして、オレンジ色の棒グラフが月に数回という頻度になりますが、こちらが大半を占めております。ほかの三つの移動目的と比較いたしましても、通院は地域差がなく、頻度が少ないものであることが、こちらで確認できると思えます。通院の移動の大きな特徴といえるところでございます。

続いて、5ページ目をご覧ください。

こちら（3）最寄り駅周辺までの移動になります。

こちら真ん中の水色のところ、青いところをご覧くださいと思いますが、最寄り駅までのバス路線があるところは、バスで駅まで移動する割合が一定数ございます。そして、バス路線がない場合については、徒歩または自転車になり、駅まで近いと、徒歩で移動ということになります。

下段のグラフ、右上の外出頻度でございます。駅に近い地域となる一番下の向原でございますが、週に何回もという回答の青の棒グラフが一番長く、外出頻度が高めに出ておりますが、買い物が駅周辺になるということも影響している可能性がございます。また、一番上の前野町でございますが、外出頻度が一番低いようになっておりますが、先ほども説明したとおり、地域周辺の大型商業施設で、一通りの消費活動が済ませられるということも関係している可能性があります。

続いて、右側の（4）駅から電車を利用する際の駅までの移動についてでございます。

こちらは、下段の左上の移動手段のグラフをご覧くださいと思いますが、青色の徒歩が最も多く回答されてございます。先ほどの左側の（3）最寄り駅周辺までの移動のところの下段、同じく左上のものと比較をしていただきたいのですが、どの地域でもオレンジ色の棒グラフ、自転車が減少し、青色の徒歩に変化するとともに、一番上の前野町は灰色のバスの利用へのシフトも増えてございます。自転車を利用していく場合の駅での自転車駐輪場の確保、雨や風などの天候、荷物などを考慮いたしまして徒歩を選択していると考えられます。

このほか、もう一つ興味深いデータが取得できましたのでご紹介いたします。

資料1-3、アンケート集計結果地域別比較の資料をご用意ください。

こちらA3の横使いのものでございます。こちら個別に資料をご覧いただくと非常に手間がかかりますので、縦軸に移動目的、横軸に地域別といたしまして、それぞれ同じものを集計したグラフを集めて並べて記載してございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目でございます。

2ページ目の②目的別に見た外出頻度となりますが、一番下の段になります。電車利用時と左側に記載がございますが、駅までの交通手段で、赤の点線囲みの部分、特に40から64歳のところをご覧いただきたいと思っております。

年齢的に現役世代で多くの方が仕事をしていると思われませんが、駅から遠めの①前野町、③東新町・小茂根の外出頻度と駅に近い②向原・大谷口、④比較用の向原で青色の棒グラフ、週に何回も外出するとの回答に大きく差があることが分かったところでございます。

駅に近い②、④の回答が6割を超えており、駅から電車に乗って通勤することを前提に、駅に近い場所に住まいを求めていると言える可能性が考えられます。もちろん、駅に近ければ集合住宅が増え、少し離れると戸建てが増えるということが一般的でございますが、住宅の形態も住まい選びに含まれまして、どんな暮らし方を重視するかという選択の結果となりますが、住まい選びの考え方の一つが見える部分かと思われまます。

こちらの資料は、4地域の比較を整理してございます。全てを説明することは、時間の都合上難しいのですが、比較によって見える特徴を記載してございますので、後ほどご確認いただければ幸いと存じます。

それでは、元の資料の1-2にお戻りください。

これまでは4から5ページを通じて、4種類の移動目的別の集計をしてまいりましたが、下段の四つのグラフの中で、それぞれ右下の移動の便利さについての回答で、もう一つ特徴的なものがございます。4ページから5ページ目のところで、黒色の点線で囲みを設けてございますが、2段目の東新町・小茂根の地域だけ、どれも黄色「やや不満」、濃い青「不満」の回答が突出して多いという結果が出ております。

ページめくっていただいて6ページ目をご覧ください。

改めまして、4地域をグラフで比較してございますが、黄色と濃い青を赤の点線で

囲んでおりますが、11の東新町・小茂根の「不満」という回答が多い。すなわち、満足度が低いと考えられる状況となっております。これは、ほかの地域と比べまして、最寄り駅まで若干距離が離れ、また最寄り駅に接続するバス路線がないことが、要因の一つである可能性が考えられます。

このようなことから、下段の表で、11東新町・小茂根のところをご覧いただきたいのですが、実はこの不満は、特定の年代だけでなく、全ての年代で不満との回答が一定数あり、何らかの課題がある可能性があるのではないかと考えております。

続いて、7ページ目をご覧ください。

こちらには改めて地図を用意しておりますが、左上の商業施設について、11東新町・小茂根でございますが、近接してスーパーがあるものの、周辺の大きなスーパーまで距離があること、それから左下のバスルートのところでは、最寄り駅まで若干距離が離れ、駅までのバスルートがない。右下になりますが、アンケートの調査後、地域内を走る唯一のバスが平日昼間と土日祝日の朝夕の運行が廃止となったこと、そして先ほど説明してまいりましたが、四つの移動目的それぞれに不満という回答が他の地域よりも多い。

以上のことから、11東新町・小茂根の地域を今回選定させていただきまして、少しその不満の多い理由も含めて、深掘りしていければと考えてございます。

こちらの資料の説明は以上となります。

最後に資料1-4をご覧いただきたいと思っております。

こちら、A3の横使いの1枚の用紙になってございます。導入可能な対応方策の候補についてと左上に記載がございます。

こちらの資料1-4、導入可能な対応方策の候補についてご説明いたします。前回の会議におきまして、お示しいたしました案1から案8について、写真や運行・運用の実例から、メリット・デメリットまでを整理しております。

案1・案2の通常の乗合交通から、タクシーを活用した案3から案5、個別のモビリティの案6、その他の取組みとしての案7や案8まで、いずれも人件費や車両にシステムの経費の負担、需要の確保など、それぞれ課題は大きいものと考えてございます。

例えばでございますが、タクシーにつきましては、メーター料金のほかに、時間単位で借り上げることができるというものでございますが、1時間当たりで5,000

円程度の料金がかかります。なお、参考に他自治体の事例などを調べた中では、ワゴン車を使う乗合交通につきましては、年間経費を運行時間数で割りますと、おおむね似たような金額がかかっている状況でございます。

この借り上げの中で、1回の移動が20分、1時間フルに3回の予約を受けたといたしまして、1回当たり約1,700円のコストがかかることとなりますが、当然、単純計算でございますが、ひっきりなしの予約というものは、実際にはないのかなど思っております。1時間に、例えば2回分の予約があったといたしまして、1回当たり2,500円となります。このコストをどうするのかということが大きな問題となってきます。端的に言いますと、コストを削るのか、コストをまかなえる収入を確保するのかということになりますが、この資料にある案は様々な方法でこの問題に対してのアプローチを行っているものであると認識してございます。

最初の方でもちょっと触れましたが、導入したけれども使う人がいないという状況は、大変残念なことになりますので、まずはどういう確度での高い需要があるのか、地域の中で同じ方向にまとまった人数での移動があり、それを便利にしたいという形で話がまとまるかどうか、これを地域の皆さんで考えていくこととしたいと思っております。

ちょっと説明が長くなって、資料も行った来たりで申し訳ありませんが、説明としては以上でございます。よろしく願いいたします。

○岡村会長 ということ、かなり情報が多いところではございますが、最後は可能性があるものとして一般的にはこういうものですよというところだろうというふうに思っております。また、地区別の特性が出ましたので、ある程度、絞ることができたというようところがご説明でございます。

それでは、皆様から質問、ご発言、ぜひお願いをいたします。

時間を取りますので、資料を読み込んでいただければと思います。

○鈴木委員 国際興業の鈴木です。お世話になっております。

今回、アンケートの結果を詳細に分析していただいて、こういうところが実際に交通不便、交通不便というのは単純に空白なんだけども、実際に不便なのはこういうところなんじゃないかというところで分析いただいたところで大変ありがたく思っております。

東新町あたりが交通空白になったのは、要するに我々が減らしてしまったからこう

なっちゃったというところで、それ自体は大変申し訳ないところであります。

小茂根五丁目に行くバスで、池袋から走っているんですけど、20年ちょっと前に、元々池袋から豊玉北っていうところまで、環七のところまで行く路線があって、それを途中で曲げて小茂根五丁目まで入れて、おそらく二十二、三年やってきたところだと思っっているんですが、一番走っているときに1時間に2本か3本あったんですけども、結果的に言うとあまり利用が当初から少なく、だんだん減ってきてしまったという実情があります。

先ほど、あったらいいなというお話があったんですけど、実を言うとあったけど使われなかったなということなんですね。まさにあったらいいなっていうのは、そういうことなんです。あっても使われないことは当然あり得ますよということが、まずあります。

ほかの交通手段からすると、路線バスって実は一番使いやすいです。バス停も決まっています。行き先も決まって、時間も決まっています。普通の人だったら200円ちょっと、シルバーパスをお持ちの方であれば見せるだけで乗れます。そこまで、一応使いやすくなっているんですけど、あっても使われないということは大いにあり得るというのがまず一つ。

それから、この空白というのが、鉄道駅700m、バス停400mというまず基準があってやっていらっしゃるんですけど、最寄り駅まで例えば800mとか900あったとして、不便だな、ここは空白で不便だなんて思う人と、そうじゃない人がいる。そうじゃない人は普通に十二、三分歩いちゃう人。あるいは自転車が使え、車を持っているという人がそれを空白だとは思っていない人たち。それで、実際に空白だな、不便だなと思っていらっしゃる方っていうのは、歩ける距離が少なかったり、自転車に乗れなかったり、車を持ってなかったりという方々が本当に不便だと感じていらっしゃるということだと思っるので、バスっていうのも結局、小茂根五丁目なんかも、最終的にはシルバーパスでお乗りになる方とか、いわゆる本当の交通弱者の方々が最後に使っただいていたという状況で、歩けたり自転車に乗れたりする人は、それを使えば良いので結局バスは使っっていなかったという状況だと思っっています。

ですので、導入可能な多様な交通手段をいろいろ挙げていただいて、これも本当に結構網羅的に挙げていただいて、良い悪いはこれから当然検討していかなきゃいけないと思うんですけども、やはり本当に不便だなと思っっている人たちが使えるこ

とが第一であろうというふうに思っていますので、例えば交通不便地域の対策として、電動キックボードのステーションを作りましたとなったときに、それが解決になるかと言ったら、乗れる人しか使えないわけですね。なので、当然、検討手段として網羅的に挙げるのは良いことなので、この中から何が一番いいのかというところを、これから皆さんで考えていくんだらうなというふうに思っております。

あとは、最近はまだデジタルデバインドと言って、要はネットで予約ができるかできないかというところでもはっきり分かれちゃったりというようなこともあります。

あと、ほかの自治体さんの例で言うと、デマンド交通を今いろんなところでやっていて、板橋区さんのすぐ近くでもやっていたりするんですけども、やはりデマンドって結局、ある程度のどっかの駅に行きたいという人が2人、3人、4人集まって、同じような時間に行きたいって思うから、初めてデマンドでまとめられるんですね。だから、まとまってないと結局1人しか乗らないことになって、それって普通のタクシーですよ、みたいなことになりがちなんです。

例えば、10回を動いたらそのうち8回は乗っているの1人でした。残りの2回は2人ですみたいな感じになっちゃうと、それはタクシーですよ。であるならば、別に回り道しないでタクシーを使っただけのような方法を考えればいいんじゃないですかというのもあります。

あと、ワゴン車ですね。デマンドですと、ワンボックスに入れたりすることが多いんですけど、ワンボックスでなおかつバリアフリーで車椅子も乗れますみたいなものって実はあんまり例がなく、デマンドを入れましたけど車椅子は乗れませんっていうことは当然あり得る、結構あり得る話です。そうすると、何のために入れているのっていう議論が出てきて、路線バスは今、車椅子の方もご利用になれますし、タクシーもこの写真で出ているような昔のセダンだったら乗れないですけど、現状で言えば、ジャパンタクシーがかなり入っていますので、タクシーももうバリアフリー化、事実上もうされていますよという状況にあります。この一番右にいる乗合タクシー、デマンド交通ってのが、これをバリアフリー化しようとするとな大変なことになっちゃうんで、結構、ポイントになってくるのかなということなんです。

あとは東新町特有の事情に合わせていかないといけないので、結局、隣町でやっているからうちでもやろうって言って、あまり利用されないってのは大いにあり得ることです。東新町のあたりでやろうって考えたときに、やっぱり、どこの駅まで行こう

としても大体1 km弱ぐらい。上板橋とかときわ台、中板橋も氷川台も小竹向原も全部1 km弱ぐらいだと思うんです。なので、その駅に囲まれているので、あんまりエリアとしては実は広くない。そんなに空白となっている地域が広くないっていうのと、あの駅に行きたい、この駅に行きたいっていうのが多分、皆様の需要はバラバラですので、試しにときわ台に路線を引っ張ろうと思ったときに、ときわ台だったら使わないよねっていう方もいっぱいいらっしゃるんで、そうすると、定時定路線で乗合バスみたいな、同じ時間に来て同じ場所に行きますっていう交通手段はおそらく、それで東ねられるような需要はないんじゃないかという可能性があります。

なので、分散している需要に応えられる、東ねられなくても大丈夫みたいな交通手段を考えなきゃ多分いけないんじゃないかな。というのは、やはりデマンドをやったとしても、東ねられてない実験、実証実験例ってのはいっぱいありますので、そういうのがあるんじゃないかと思っています。

あと最後に注意というか、教訓なんですけれど、あったらいいなの交通手段が一番目立つのってバスなんです。つまり、私は乗らないけど毎日同じ時間にバスが来てくれるのってすごくいいなっていう、まさにあったらいいなというのは路線バスってすごく目立つし、乗っていても乗ってなくても走っているんで、皆様ご満足、使っていないけど満足っていう回答が結構来るんですけど、結局お金が一番かかる上に使われていないっていう状況ができがちなんで、いわゆる見た目で走っているということ自体に意味がある。これって地方のローカル鉄道も同じなんですけど、そういうものを目指すと結局お金はかかるけど、効果は得られてないみたいなことになっちゃうんで、そういうことはおそらく避けた方がいいだろうなって、バス会社が言うのも変な話なんですけど、そういうふうに思っています。

私の方からは以上です。

○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。

○島松委員 島松でございます。資料の作成ありがとうございます。

ちょっと思いつきのレベルの話になってしまうかもしれないということと、公共交通の会議の中で議論するという話ではなくなってきたりするのかもしれないんですが、やはりお話を聞いている中でなかなか既存の公共交通機関で対応するのがなかなか厳しい現実があるのかなという中で、分析いただいた中で特定の商業施設だったり、医療機関が遠い施設でお困りを感じている方が多いなっていう印象もあって、もう完全

に公共交通の話ではないのかもしれないんですが、そういった必要となる施設を誘致  
というか近づけるといふか、そういったアプローチの仕方を考えるっていうのも、公  
共交通の話ではないのかもしれないんですが、もう切り替えた形で、そういう対応も  
現実的なのかなっていうふうになんてちょっと率直に思ったところが一つあります。

あと、導入可能な対応方策の候補についての中で、結構、よく区内で移動販売とい  
うか、路上に停まっているいろいろ販売されている車なんかをよく見かけることがありま  
して、そういったものも方法として一つあるのかなと。そういった販売に必要な場所  
だったり、そういうのを提供するっていうようなことも一つ方法案としてはありなの  
かななんて、ちょっと思いつきのレベルで大変申し訳ないんですが、思っているところ  
ではあります。以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。タクシーの場所を作るってことがあれば、当然そう  
いうこともあり得るといふことになるかと思えます。

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。

交通空白地域のフォローの策として、私が思うにすごくほかの案よりも秀でている  
のは、資料の1-4にありますけれど、いろいろバリエーションがあるんですけど  
も、案3のタクシー利用補助は、すごくこれは秀でていたかなと思うんですね。

といいますのも、既存のタクシーをそのまま使うので、この新規投資の必要性も不  
要となりますし、それで車も普通のセダンサイズですので、そんなに狭いところもま  
あまあいけるであろうというところがあります。

ただですね、これ、タクシーの利用補助券をやったらいじゃないかっていうのを  
ほかの地域公共交通会議でも意見を述べると、必ずこのデメリットであるような、対  
象エリアに限った要件は不平等感が発生するっていう回答をいただくんですね。なん  
か、僕、そこはしっくりこないのは、地域限定のデマンド交通であつたりだとか、地  
域限定の乗合タクシーをやるのと何で変わるんだらうと。そこでデマンド交通をやっ  
て、公費を投入するんだつたら、別にタクシーの利用補助券だって同じじゃないかな  
と思うんですね。

ですから、すごくその地域限定という言葉が、どっちについたような言葉か、い  
まいちしっくりこないところがあります。ちょっと単純な疑問です。

○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。

すみません、事務局に聞きますけど、一応確認をさせていただきますと、この議事1は今日どこまで審議というか、どの点について皆様からご了承いただくっていうことにするかっていうところをもう一度確認をさせ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。ちょっと私の方で説明が長かったのも、ちょっと薄れてしまったんですけど、地域に入るといふところを区でやっていくというお話をさせていただいたんですけど、その点で我々が提案しております空白ですとか、いろんな条件の中で、11番の東新町・小茂根の地域、こちらを選定させていただけるかどうかというのが、この章の大きな目的かなと思っております。

○岡村会長 ということで分析の中では、この当該地区、東新町ですかね。そこを対象とするということで、どんなことをやっていくかっていうところには今日はあくまで案として出させていただいたということでございます。

いかがでしょうか。お願いします。

○清田委員 タクシー業のサンベストの清田と申します。

タクシーのご利用をさせていただいて、東新町等ですね、タクシー乗場をそのまま永續させていただいているという形で、ご利用いただけるような方向でやらさせていただいてますけど、何せ人が足りないということが一つの問題です。ただ、いわゆる外国の方とか、そういう方を早めにこちらの方に来て教育を、ただ時間はかかりますからね、教育はですね。そういうところを考えながらですけども、敏速にそういうところを進めていただくという政策を早めていただくということが必要だと思うんですね。

確か、今、外国からタクシーの方の乗務員さんも来ていただいて、介護タクシーとかそういったところに参画させていただいて、人手が少しずつは良くなっておりますけれど、これもやはり時間がかかることです。外国から東南アジア、特にそういう方々に来ていただいて、日本語から教育するというので、今、特定の外国人のそれが進んでいただいているみたいですがけれども、それが具体的にまだ進めるということ聞いています。区の方では、そういうような外国人の就労の特定就労をコース関係の方に登用するというのと、それに対しての教育ということを前もってやらないと、その教育分野は、正直言って、1年2年じゃちょっと難しいところがある。かなりAIとかそういったところで、便利になってはおりますけども、時間がかかるものですから、その辺をどういふように早めに教育の方にさせていただくようなことができないかどうか、その辺はどうお考えかどうかをお聞きしたいと思っております。

○岡村会長 これは、区でできることは限られていると思いますけれど、広く人手不足ということは、どの方法をやるにしても関係してきますので、答えられるところでありましたら、ぜひ。

○千葉課長 ありがとうございます。人手不足については、本当に社会的なニュースにもなっているぐらいで、我々もすごく公共交通の担い手としては、すごく懸念しているところがございます。さらに4月以降、働き方改革というところも来るということで、更なる人手不足が予想されているのかなというのは、我々も認識しているところがございます。ただ、公共交通、特にタクシーなどの運送に関しましては、国の方の規制というものがまだまだある中で我々もちょっと国の対応の動向を注視しているとしかちょっとまだ言えないところなんですけど、そういったこともやっぱり一方ではすごく大事かなと思っています。

ただ、今回ですね、とにかく街の方に、今回深掘りということイメージしていただこうかと思っているんですけども、我々がこのアンケートで調査した内容というのは、やっぱり数字上の話というものが大きなことになりますので、その点、本当に街の方たちがどう思っているか。あと、先ほどのお話もあったとおり、せっかく用意したものを使っていただけるかどうかですとか、あと、ある程度同じ方向性で束ねていけるかという、その公共交通の最大のメリットである大量輸送ということを、これらを街の方にどう考えているかという部分をまずお聞きして、一方で国の制度というものが徐々に出てきておりますので、それらの中でどういったものを選択するか、またもう一つの、どうしても行政なので予算ということになってしまいますけれども、予算上をどうしていくか、予算だけではなくて、収支をどうしていくかという問題もございますので、そういったことを順々に街の方に聞いていきたいなと思っておりますので、今回の資料の中ではそういった深掘りをさせていただきたいなということになります。

担い手不足については、やっぱり情報を我々も取っていこうと思っていますので、皆様の方からも新たな情報等については、区の方にお教えいただければと思います。よろしくお願いします。ちょっと答えになっているか分かりませんが。

○岡村会長 ということで、よろしいですか。

○清田委員 どうもありがとうございます。その辺りはひとつ、国が絡んでのことですから、難しいところでしょうけれども、私どもの仕事をすると、今メーターで最低50

0円という料金がございますけども、その中ともう一つ、今、政府の方も進めているライドシェアというところ、私、業者内で、教育しながらそうしたことも進めていくというようなことはありますけども、それもやはりだいぶ時間がかかると思うんですよ。何せ、教育するというのもやっぱり一番大事で、関連的にですけど、今の方は協力するというボランティア精神がかなり進んでいる方が旺盛な方もたくさんいらっしゃいますので、そういう気持ちレベルでは非常にマインドとしては、もう十分だとかかなりのものだと思うんですけども、やはり具体的に地理とかそういったものもやるのにやはり、時間がかかると思う。地理試験もこのところでずいぶん、段階を1日で終わるとか、早めに終わるとか、そういったことをしていただいていますものですから、一時は雇用のタクシーの方の職員の応募の方もだいぶ増えていらっしゃる、毎日、1か月ぐらい地理の勉強の待ちだみたいなことが、タクシーセンターの方の席が空いていないからみたいなことがありましたけれども、そういうことで進めるようなことを、今ではだいぶ早めに何とか新人の方は、実際に仕事ができるようになっては来ているんです。まだまだそういう面ではご理解いただいて、高年齢の方が仕事をしていただいているということがありますけれど、やはり事故とかそういったものの繋がりがありますものですから、そういう点、いろいろと考えながらやる場所があるというところで、非常に難しい点ではないかと思えますけども、もう一つよろしくお願ひしたいと思えます。

○岡村会長 ありがとうございます。これは継続的ですし、この後ありますけれども、会議の運営体も変えていくというようなことで、当然タクシーも含めて公共交通ということで考えていくってことになるかと思えますので、随時、またいろいろご発言をいただけたらと思えます。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

○鈴木委員 すみません、先ほどベラベラ喋っちゃった後で喋り忘れていましたが、追加で申し上げておきます。

まずやっぱり交通機関なので道路状況に大きく左右されるんです。定時定路線のバス路線って、走れる道路の幅って、車の幅プラス何十センチ掛ける2のとか、いろいろもう規則で決まっちゃっているんです。なので、例えばもう、ハイエースが幅2mですよと言ったら、もう道路的には何、何m以上ないと駄目ですねっていうのが、もう自動的に定まっちゃうってぐらい定路線の交通機関を入れるのは結構大変で、です

ので東新町の走らせる道を、バスを走らせようって盛り上がりちゃってから道を考えてみると、1本しかないですみたいなことになりがちなので、そこは実は注意が必要で、路線を定めないやり方になればなるほど、柔軟性は増すと。あるいは車は小さければ小さいほどいいとかいうのもあるんですけど、そういう意味で言うと、皆さんの総意でこういうのを入れましょうってなっても、結局、走らせる空間がないですねっていうのは、結構往々にしてあるので、そこだけ追加でした。以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。ですので、多分、今日、資料の1から4で案8まで出してはいただいていますけれども、地域の人がものすごく頑張ったとしても、答えはないっていう可能性は、実はすごくあるっていうことも念頭に置きながら、とは言っても地域の人に考えていただいて、どういう人のどういう移動を対象にすると、そして、今の生活スタイルをそのまま維持して、この乗物によって言ったら使われたい。だからバスを使わなかったの。なので、生活スタイルを変えることで続けることができる、それが続ける価値が地域としてあるっていうことを考えていただく時間を、きちんと丁寧に取っていくっていうことかなと今日聞いて、思いました。

なので、そういう何というんでしょうね。これぐらい人が乗らないとこれは成立しないものであるというようなことと、ご自身の生活スタイルを変えていることで対応するっていう、要は使いこなす側ですよ、ということをやっていただくと道が開ける可能性はあるかなっていう感じでしょうかね。

とすると、今日、資料1-1で最後のページですよ。この取組みを東新町について行っていくということだと、まさにちょっと私が言ってしまいましたけど、もう既に書いてある話ですので、入れることを先に決めないということと、あとおそらくは、これはちょっと会長と言いつつも、一委員の意見かもしれないんですけど、なくなったバスの代わりですっていうことから始めないということではないと、いいアイデアはないかなというところ。でも、我々はそう言っても、多分なかなか受け入れていただけないかもしれないので、そこは地域の方々といろいろ考えながら、もしかしたらそうじゃないかもしれないってこともあるので、そこをぜひ丁寧にやっていただけるといいなと思いますけれども、そうすると資料の1-1の形で、何というんですかね。形を決めずに、かなり広く、また地域の方に深く考えていただくような取組みを東新町で行っていくということで、そのときにはこのデータも活用していくということが多分、事務局提案のまとめと、あと今日の委員の皆様のご発言のまとめかと

と思いますが、そのような進め方でよろしいですか。

ということで、事務局も地域の方も大変だとは思いますが、では、ぜひ進めていただければと思います。ありがとうございます。

それでは次、(2)に進んでよろしいでしょうか。

利用促進の取組みでございます。お願いします。

○千葉課長 それでは、二つ目の項目の公共交通の利用促進の取組みについての説明に移りたいと思います。それでは、資料2の公共交通の利用促進の取組みについて、ご説明させていただきます。

まず、おめくりいただきまして1ページ目をご覧ください。ちょっと繰り返しの説明なども増えますが、お聞きいただければと思います。

板橋区の公共交通環境、このページでは鉄道についてでございます。鉄道でございますが、JR埼京線、都営三田線、東武東上線、東京メトロ有楽町・副都心線の4路線、こちらがいずれも都心方向、この地図で言いますと青色の矢印の方向で運行されてございます。それぞれの路線で密度高く駅が設置されており、地図上では赤い円は駅から半径1kmの範囲を示しているものでございます。

次に2ページ目をご覧ください。

こちらは路線バスの説明となっております。青の矢印は先ほど説明しました鉄道が都心に向かう方向を示しておりますが、それに加えまして、バスでございます。鉄道各駅を赤色の矢印の方向で結ぶ形で、おおむね公共交通が形成されてございます。どのバスにつきましても、大きく迂回するなどの遠回りすることなく、直線的に駅と駅を結び、速達性も高められていることが特徴で、多少密度の高い低いはあるものの、まさに網の目のような交通網となっております。

なお、この地図で左上の赤い線と青の線の交わるあたりの左側、水色の線が上下に通っておりますが、これが板橋区のコミュニティバス「りんりんGO」のルートとなっております。水色ちょっと見づらいんですが、「りんりんGO」になってございます。

3ページ目をご覧ください。

先ほどご紹介いたしましたコミュニティバス「りんりんGO」の周知を図ることや、地域のバスと鉄道の利用促進、利用意識を高めることなどを目的といたしまして、徳丸、四葉地域のバス路線沿線の全てのお宅に、ポスティングチラシを配布してみた

ころでございます。

本日、机上にお配りしているものが実際のチラシとなっております。ちょっと色のついた用紙になってございます。こちらをお配りしております。

表面はコミュニティバスの時刻表とルートを印刷いたしまして、内側につきましては、見開き左側でバスの1日乗車券、学生向け定期券、右側は地域のバス路線と接続する鉄道路線と駅を紹介いたしまして、電車とバスを組み合わせた移動の提案としてございます。また、バスの運行情報がスマートフォンで見られる「バスロケーションシステム」の紹介を行っているところでございます。知っている人は知っていることでも、知らない人は全く知らない情報でございまして、こちらをどうやって届けるのか、試行錯誤しながら取り組んでいるところでございます。

続いて4ページ目をご覧ください。

こちらは新聞報道やインターネットニュースでご覧になった方もいらっしゃるかもしれませんが、今回、国際興業バスさんと連携いたしまして、また高島平警察署さんのご協力をいただき、昨年12月、高島平駅バス停におきまして、東京都内で初めてバス停本体をデジタルサイネージ化したスマートバス停の運用を開始したところでございます。

この取組みでございますが、東京都が進めているデジタルを活用した高齢者の課題解決に関する補助制度、こちらを活用いたしまして実施しております。デジタル技術による身近なバスの利便性の改善を体験することで、日常生活にデジタルを取り込むきっかけとし、また外出機会を増やし、生活の質を向上させていくことで、介護予防やフレイル予防を目指していく取組みとしてございます。

スマートバス停でございますが、写真のとおり、大きな液晶画面に各種の情報が表示するものとして、この表示に工夫を施して利便性を高めているところでございます。

続いて、次の5ページ目をご覧ください。

こちらが、今ご説明したスマートバス停の画面全体になりますが、大まかに画面を三分割いたしまして、上段にはまもなく到着するバス案内を3本分並べて表示し、同時に遅延時間も表示してございます。

中段でございますが、その日の時刻表を表示しております。この写真を撮影したのは、画面右上にありますように15時51分でしたが、画面中央をよく見ていただきますと、現在時刻と1時間後の時刻表が拡大表示されております。このよう

に、デジタルだからこそできる工夫も施されております。

なお、下段でございますが、様々な情報を掲出できるスペースとして活用しております。今は当日以外の時刻表や路線図、区のお知らせやイベント情報、その他公共情報を15秒から20秒ごとに切り替えて表示してございます。最近の電車は、ドアの上に液晶画面が二つあったりして、一つで停車駅の案内を流しながら、もう一つでニュースや広告を流しているものがあると思います。それらと同じようなイメージで画像が切り替わっていくものとなっております。今月中旬からは、高島平警察署さんからのお知らせや啓発画像の掲載を始めるほか、今後、このバス停の設置効果を高めるため、下段の画像表示は意識して見てもらえる工夫、例えばでございますが、デジタルスタンプラリーの二次元コードを掲出するなどの工夫を実施していきたいと思っております。

続いて6ページ目をご覧ください。

交通分野のデジタル化でございますが、知ってもらい、体験して便利と思ってもらえることが、まず第一と考えております。特に年齢の高い方には、スマートバス停も同様でございますが、実際にご自身で便利と感じていただくことがハードルを下げることとなります。

そこで、区内の5か所の「ふれあい館」という高齢者向け施設で実施しておりますスマートフォンやタブレットの使い方教室・講座におきまして、新たに便利な情報を二次元コードで取得するための体験時間を設けることといたしました。

その中で、一つ目といたしまして、次に来るバスが見えるというキャッチフレーズで、各施設の最寄りのバス停の時刻表を確認する体験。言い換えれば、これから帰るときに乗るバスを確認する体験をしております。

二つ目は、本やパンフレットでも紙面に限りがあるため、詳細をインターネットやホームページに誘導するものが増えてございますので、それらを閲覧する体験をしております。下段になりますが、板橋区観光協会のホームページを見ていただき、行きたい場所を見つけてもらい、電車とバスを使って出かけてもらおうという意図も込めております。

これらの体験を通しまして、二次元コードからより有益な情報にたどり着けるという認識を持っていただくことを目指してございます。

簡単ですが、説明としては以上でございます。

○岡村会長 ということで、こういう取組みをされているというご紹介でございましたが、何か皆様から質問ですとかご発言ございますか。はい、お願いします。

○高橋委員 スマートバス停の導入ということで、今、ご紹介いただいたんですが、高島平駅のバス停でスタートして、これは徐々にいろいろな部分で広げていくというお考えでしょうか。

○千葉課長 ありがとうございます。スマートバス停は今年度、まず試行ということで一つ設置させていただきまして、来年度以降も徐々にというか来年できたら一つ設置したいなと思っております、そういったところで需要だとか、あと使っていただいて、そのまた反応を見て今後も考えてまいりたいと思っております。

○高橋委員 それともう一つなんですけれども、3番目のサイネージ利用というか広告等も載せられるということなんですけれども、下段ですね。先ほどのスマートバス停のデジタル化した時刻表とかの三分割の下段、ここには商店といいますか、一般の方の広告等も費用を出せば掲示できるとかっていうこともお考えでしょうか。

○千葉課長 ありがとうございます。現在ですね、こちらのご説明の中に入れました東京都が進めておりますデジタル活用をしたという部分で、東京都の補助を使わせていただいておりますので、今のところ行政情報を入れさせていただきまして、今後、運用段階に行って、例えば国際興業バスさんの方でどういった運用をしていくかというのが決められるときになったら、いろんな方法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。ほかはいかがでしょうか。お願いします。

○田村委員 高島平警察署の交通課長の田村と申します。いつもお世話になっております。

スマートバス停についてなんですけれども、今お話がありましたとおり、高島平駅のところに設置していただきまして、当署の管内ですので、先ほどお話があったように一番下のところに、交通事故防止の広報啓発の画像の表示を今、板橋区役所さんの方をお願いしているところです。今後、表示していただけるということで、また、今回交通事故防止のお願いなんですけれども、今後、特殊詐欺の防止についての画像ですとか、そういうのも今後お願いしようかなと思っておりますので、よろしく申し上げます。

あと、個人的なんですけれども、私もいつもですね、通勤にバスを使わせていただいているんですが、このスマートバス停も、私、見に行きましたら、ここに写真があるとおり、高島平駅のバス停は行き先が違うバスがきますので、次はどどこ行きで、

ここにありますように2分遅れでくる。それで、その次はどこどこ行きのバスが来るってというのは、非常に利用者としてはすごい便利だなと思いました。実際、私が見に行ったときも、乗客の皆さん、いろいろ見ていらっしやいましたので、今後、どんどん増えるといいなと思いました。

以上でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。ちなみに、これは例えば一つのバスが遅れていて、時刻表の順とは違う形で来ても、ちゃんとこの先発・次発が、実際の到着予想で出てくるってことですよね。それはかなり大きいですよね。ぼーっとしていると結構間違えかねないところですからね。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

よろしいですか。では、いろいろな取組みをありがとうございます。ということで、ご報告とさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、次です。来年度からの本会議の運営につきまして、資料3に基づいて、ご説明をお願いします。

○千葉課長 続きまして、(3)令和6年度からの板橋区公共交通会議の運営につきましての説明をさせていただきます。こちらは資料3をご用意いただきたいと思います。

資料3、1枚おめくりいただきまして、裏面ですが1ページ目をご覧ください。

現在の板橋区公共交通会議では、板橋区交通政策基本計画の実行に当たりまして、特に公共交通に関して、区民、交通事業者、各行政機関の職員が一堂に会しまして、調査研究及び協議する場として設置させていただいたものでございます。この会議の委員のうち、交通事業者につきましては、区内で事業を行う主たる事業者に限定してきたところでございますが、今後も引き続き、公共交通の利用促進、啓発のほか、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への対応の検討を深めていくに当たっては、区内で営業を行うバス、タクシー事業者との協議・調整が大切となってくるところでございます。

このことから、来年度、令和6年度開催の会議からでございますが、運営の拡充対応を行うこととしたいと考えてございます。下段に板橋区公共交通会議の設置要綱の一部を記載してございますが、現在、左下にありますように、第2条の2項になります。板橋区公共交通会議の設置要綱の一部の部分で、必要に応じた対応を想定してございます。

続いて2ページ目をご覧ください。

令和6年度からの体制について、ご説明いたします。

左上の赤い線を引いてあるところになりますが、地域の公共交通について、区民、利用者、交通事業者、行政の関係者が集まって協議する会議体には、道路運送法に基づきます地域公共交通会議と、地域公共交通活性化再生法に基づきます法定協議会、こちらの二つがございます。この中で、後者の地域公共交通活性化再生法でございしますが、地域公共交通の活性化・再生に向けた取組みの推進を目的としたものでございまして、法定協議会で地域公共交通計画を策定し、事業を進めていくものとされてございます。

そこで、このどちらを選択するかということになりますが、板橋区では左側の地域公共交通会議にしようと考えているところです。下の赤枠のところでございます。

ページの右側をご覧ください。まず、自動車を用いて、旅客から運賃を得て運送サービスを提供する際には、「道路運送法」に基づき、国の許認可や届出が必要となります。そして道路運送法には、自治体が地域公共交通施策に取り組むための仕組みといたしまして、「地域公共交通会議」という制度が用意され、「地域の実情に応じた適切な旅客輸送の形態」などの協議を行うことができ、有償の運送サービスを導入することとなった場合、この会議で協議を整えておくと、道路運送法に基づく手続きにおきまして、必要な期間が短縮されるなどのメリットが用意されているところがございます。

また、もう一つの会議体である地域公共交通活性化再生法に基づきます法定協議会でも、同様のメリットが用意されておりますが、今回板橋区で地域公共交通会議を選択する理由といたしまして、板橋区内には、資料2の方で先ほど冒頭で説明したところがございますが、鉄道の駅から特に遠く離れている地域はなく、そして路線バスもほぼ全域で運行され、一定水準の公共交通網が形成されていること、また、タクシーも全域で提供されていること、そして何より交通政策基本計画の策定からまだ数年であることから、まずは現在の交通環境を前提に、必要に応じてこれを補完する形で対応することが妥当ではないかという考えで、まずは「地域公共交通会議」に位置づけていこうと考えてございます。

3ページ目、4ページ目では法令根拠を掲載しております。

まず3ページ目でございますが、道路運送法施行規則で定められます地域公共交通

会議について、下線が引いてある部分になります。4ページ目でございますが、上段が道路運送法施行規則で地域公共交通会議の構成員の定めについてになります。下段の方は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で、法定協議会について定めた部分になっております。

続いて、5ページ目でございます。

5ページ目では、皆さんの中で地域公共交通活性化再生法に基づかなくて良いのかと思われる方もいらっしゃると思いますので、この法律に関する国土交通省の説明資料の一部を掲載させていただきました。

昨年10月から改正された法律が施行となりましたが、そこでは地域の関係者の連携・協働というものが掲げられ、特に交通と他分野の連携による「共創」、共に創り出すと書きますが、これが大きく打ち出されてございます。

地域の公共交通を考える上で最も大切なものでございますが、実はこれ、右側になりますが、板橋区交通政策基本計画の20ページのところに同様の趣旨の記載を行っておりまして、そのイメージ図を掲載してみました。皆様のお手元に用意しております計画書本体にも付箋をつけておりますので、また後ほどご確認いただければと思います。

板橋区では、計画策定の当初から移動というものはそれ自体が目的ということはほとんどなく、人が生活や活動をするに伴って、必要となるものと考えております。だからこそ、人の生活や活動に関係する部分との連携と、それによります相乗効果、クロスセクターと言っておりますが、それが大切という認識で、このイメージ図を作っておりました。

したがいまして、これらの法律と区の基本的な考え方は同じで、まさに官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働、共創によりまして、利便性・持続可能性・生産性の向上を基本的な考えとして取り組んでいきますし、区を選択する地域公共交通会議も法律に基づく制度となっておりますので、今後の会議運営に我々としては問題はないと思っておりますので、ご安心いただければと思います。

続いて、6ページ目をご覧ください。

道路運送法に基づきます地域公共交通会議に位置づけることで、4ページの上段でお示ししました法令に基づき、会議体の委員の追加が必要となります。具体的などこ

ろでは、こちらのページにありますとおりでございますが、①のバス事業者といたしまして、環状七号線で運行いたしております東京都交通局と関東バス株式会社、成増駅の北口と南口から練馬区・和光市方面へ運行いたしております西武バス株式会社、東武バスウエスト株式会社の4社。②バスタクシーの運転手が組織する団体。③といたしまして、交通管理者として警視庁交通部交通規制課。④このほか、板橋区の関係部署として、健康高齢部門の健康生きがい部、環境部門といたしまして資源環境部から、それぞれ委員の出席をお願いしていきたいと考えております。

最後のページは、現在の委員名簿に追加となる委員を加えたものを参考としてつけております。

説明としては以上でございます。

○岡村会長　ということで、会議体を地域公共交通会議ということに位置づけを変えていくということで、これは現状の設置要綱でも、既にその旨があるので、それに基づいて変えていくというご説明でございます。

具体的なこの委員案は、もうここで審議ではなくて、区の方で人選または洗い出しをされていくということによろしいですね。あくまでこれはご紹介ということでございます。これについては何かございますか。

東新町の新たな移動手段の検討を行って実際に導入をするという場合には、この会議体が実質的に不可欠というふうになりますので、現状の会議では、法令上はあまりメリットがないということですので、そういうこともあって変えるということになります。近隣区もかなりこういう形でやっているということでございます。

こちらはよろしいですか。ということで、このようになりますということでございます。ありがとうございます。

それでは、次第ですと、一通りのものが済んだということになりますが、そうしますと委員の皆様から何かご発言全体を通してとかございますか。特によろしいですか。

そうしましたら、後は事務局から、お願いをいたします。

○千葉課長　それでは、本日でございますが、長時間にわたりましたご議論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、令和6年度から新たな体制で公共交通の利便性向上、利用促進の取組みを進めてまいりたいと考えております。

それでは、連絡事項についてご説明させていただきます。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記載しておりますが、6月から7月に予定してございます。日程が決定いたしましたら、改めてご連絡を差し上げますので、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の本編・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、駐車券や駐輪場の件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きたいと思っております。

連絡事項は以上になります。何かご質問等ございますでしょうか。

○岡村会長 よろしいでしょうか。そうしましたら、これをもちまして今年度、第3回の板橋区公共交通会議を閉会いたします。皆様どうもありがとうございました。

(午後4時30分閉会)