

令和 7 年度第 1 回
板橋区公共交通会議

令和 7 年 5 月 2 6 日（月）

令和7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) 板橋区公共交通会議の位置付けについて 【資料1】
- (2) 東新町・小茂根地域における取組について 【資料2】
- (3) 板橋区交通政策基本計画の改定に向けた取組について 【資料3】
- (4) 公共交通の利用促進の取組について 【資料4】

4. 閉会

<資料>

【資料1】板橋区公共交通の位置付けについて

【資料2】東新町・小茂根地域における取組について

【資料3】板橋区交通政策基本計画の改定に向けた取組について

【資料4】公共交通の利用促進の取組について

(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、岡田委員、小瀧委員、

藤原委員、松本委員、小川委員、井上委員、山科委員、富樫委員、清田委員、

舟山委員、石坂委員、矢崎委員、西東委員、酒井委員、宮津委員、三浦委員、雨谷委員

(代理出席者のあった委員)

小林委員、竹下委員、渡邊委員

(傍聴者)

なし

(午前10時11分開会)

○岡村会長 それでは、令和7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、出席人数の報告を事務局からお願いをいたします。

○佐々木係長 委員数29名のところ、現在の出席委員数は25名でございます。よって、開会に必要な過半数のご出席をいただいております。板橋区公共交通会議設置要綱第6条第2項に基づき、会議は有効に成立いたします。

○岡村会長 では、次第に従いまして進めてまいります。

では、1つ目「板橋区公共交通会議の位置付けについて」、事務局から説明をお願いいたします。

○佐々木係長 そうしましたら、資料1になります。資料1をご覧ください。「板橋区公共交通会議の位置付け」について、ご説明をさせていただきます。

今回、新たに委員になられた方もいらっしゃいますので、改めて板橋区の公共交通会議について、ご説明をさせていただきます。

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。

板橋区では、令和2年5月に板橋区交通政策基本計画を策定し、この計画の実行、特に公共交通に関して、区民、交通事業者、国・都・区の各行政機関が一堂に会して、区内の交通施策について「調査、研究及び協議」する場として、令和3年に「板橋区公共交通会議」を設置してございます。

また、令和6年度から、「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」への交通環境の改善に向けた対応検討を深めることに伴い、区内で営業を行うバスやタクシー事業者との協議・調整も重要と考え、道路運送法に基づく地域公共交通会議に位置付け、会議を構成する委員の方を増やしてございます。

資料下段には、根拠法令であります道路運送法施行規則の抜粋を掲載してございます。

続きまして、2ページ目をご覧ください。

地域公共交通会議における議題について、ご説明をいたします。

令和6年度までは、①公共交通の利用促進、②公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組についてを主な議題として協議してまいりました。令和7年度は、それらに加え、区の交通政策の方向性を定める「板橋区交通政策基本計画」の改定に向けた取組についても議題とさせていただきたいと考えてございます。

具体的には、令和8年度からの改定作業に向けた準備やアンケートの実施について、報

告等をさせていただく予定でございます。なお、「板橋区交通政策基本計画」の詳細につきましては、本日の議事（３）にてご説明をさせていただきたいと存じます。

本資料の説明につきましては、以上となります。

○岡村会長 ただいま説明のあった件について、ご意見等伺います。

ご発言の際は挙手をいただいて、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。

特に本会議体の位置付けはよろしいですか。

それでは、これは議事ということですね。ご承認をいただいたということになります。どうもありがとうございます。

それでは、議事（２）「東新町・小茂根地域における取組について」、ご説明をお願いします。

○事務局（柴田） それでは、東新町・小茂根地域における取組について、ご説明いたします。

資料２の１ページをご覧ください。

令和５年度から６年度にかけての検討状況と７年度の予定をお示ししております。今年度から東新町・小茂根地域で交通検討会を開催することとなった背景について、簡単に説明いたします。

この地域は、令和５年度に実施した区内の交通に関するアンケート調査において、「日常の移動については不満」と感じる方の割合が区内でも比較的高かったことから、今回、地域交通の検討対象地域として選定いたしました。

昨年度は、その課題の背景を丁寧に伺うことを目的に、地域住民の皆様を対象とした意見交換会を３回実施し、非常に多くの意見をいただきました。その中で見えてきたのは、「駅までのアクセスが悪い」「バスが減便されてますます使いづらくなった」「将来的に歩いて駅まで行けなくなる不安がある」といったご意見でした。

そこで今年度は、より実効性のある取組として、地域の皆様からの委員参加による「交通検討会」を立ち上げることとなりました。

２ページをご覧ください。

今年度は、このようなスケジュールで、５月、１０月、２月に３回の地域交通検討会を実施してまいります。この検討会では、「まずは今あるバスや鉄道などの交通手段をうまく使うための工夫」について一緒に考え、また、「どうしても移動が困難な時間帯や方

面」に対しては、将来的にどのような補完的手段があるのかを探ってまいります。

3 ページをご覧ください。地域の交通事情についてのおさらいになります。

東新町・小茂根地域の周りには4つの鉄道駅があり、それぞれ700メートルから1キロほど、徒歩で大体10分から15分くらいの所要時間がございます。また、バス路線もございますが、運行時間が限られていることや、最寄りの4駅のどの駅にも接続しないという状況でございます。

4 ページをご覧ください。令和7年度 of 取組に関する説明でございます。

今後の進め方といたしましては、まず、既存のバス路線「国際興業バス池55系統」の路線維持について検討してまいります。また、運行業界全体で深刻な状況となっている担い手不足に関しましても委員の皆さんと一緒に考えてまいります。

次に「新たな交通手段」については、地域需要を見極めながら、実証運行の検証を見据えた検討実施いたします。

5 ページをご覧ください。

交通検討会の中では既存の公共交通の活用という目的で、実際の利用に当たって、より便利に利用していただくための方法を検討してまいります。その1つの事例といたしまして、国際興業バスのバス停に設置されている二次元コードの活用をご紹介します。こちらの二次元コードを読み込むことにより、バスの接近情報をリアルタイムに得ることができるため、より便利にバスを利用できる事例の1つとなっております。このような事例を交通検討会の中で周知することで、既存の公共交通の利用促進につなげていきたいと考えております。

6 ページをご覧ください。

こちらは地域交通検討会において、新たな乗物に関する検討課題をお示ししております。既存のバス路線の影響について考えながら、地域において空白となる時間帯や、補う方法を幅広く検討する予定でございます。

参考といたしまして、ページ下に、昨年度実施しましたアンケート結果の一部をお示ししております。東新町・小茂根地域における新たな移動手段のAからCの具体的な選択肢に関しまして、調査を行いましたところ、積極的な利用意向があると回答された方の割合は、約5%から10%ほどの結果となりました。

バス減便後の交通空白となる時間帯におきまして、どのような公共交通手段が東新町・小茂根地域には求められているのか、需要の深掘りが必要な結果となっております。

7 ページをご覧ください。

東新町・小茂根地域は都立城北公園があることから、日常的に運動をされる元気な高齢者が多くいらっしゃる地域でもございますから、この地域の強みといたしまして自転車の活用の議論を深めていければと考えております。

参考といたしまして、ページ下にシェアサイクルポートの設置の例をお載せしております。

簡単ではございますが、こちらの資料の説明は以上となります。

○岡村会長 現状の取組について、ご説明をいただきました。

それでは、これらの内容につきまして、何かご質問やご意見、ご紹介などございましたらぜひお願いをいたします。いかがでしょうか。

○松本委員 国際興業の松本でございます。日頃より、今の小茂根の系統では運転手不足等々の需要によりまして、色々ご迷惑をおかけしておりまして、おわび申し上げます。また、平素より弊社事業全般にご理解ご協力を賜り、誠にありがとうございます。

今、拝見しました中で、新たに導入可能な交通ということで、需要調査とかを行うと思いますけれども、私どもも需要調査を行う以前にコロナ前に届くか、届かないぐらいの需要の回復が見られておりまして、それでも運転士不足で増やせないというのが実情でございます。

新年度最初ということ、細かい話をさせていただきますと、当社で板橋区の輸送を担っている営業所は2か所ございまして、合計で300人程度、最低でもあと1割ぐらいは採用したいなというところがございます。とんでもない人数ではないんですけれども、これがなかなかそろえない状況がずっと続いております。また、この供給に見合うために、お客様のご負担もいただきながら待遇改善をしまして、働きやすい環境整備に尽力しているところがございます。

また、ネットで見るような給与で、休みも取れないといったようなことは、都内に関しまして言えば実情と大きく乖離していると思います。こういった正しい情報の発信もしていきたいなと考えております。

また、バスの運転士というのは、勤務の特性上、地元にお住まいの方になっていただくのが一番ありがたいと考えております。地域が支える公共交通というのは、これまでは利用促進ということをお願いしておりましたけれども、これからは担い手の、供給面の方でぜひご協力をいただきたいと思っております。

そういう視点では、今の資料の6ページに助け合い交通というワードがございましたけれども、ましてやタクシーの事業者が運転を担えない場合、地域、すなわち住民で支えていくという認識が大事だと思っております。この問題は、過疎地域だけではなく、埼玉県の一部地域でも発生している状況でございますので、対岸の火事ではないということを、情報としてお伝えできればと思っております。

長々と失礼いたしました。よろしくお願いいたします。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほか、委員の皆様、いかがでしょうか。

それでは、お願いをいたします。

○岡田委員 今年から委員になった岡田と申します。よろしくお願いいたします。

入りたて早々、こんなことを言ったら何なんです、この東新と小茂根地区、私もこの仕事上、行ったりすることも多いんですけれども、去年のアンケート結果がどういうことだったかというのは、私はよく知らないんですけれども、やっぱり今、近くに移動することが困っているというのが実態のようなので、それならば今ここに、確かにサイクル、自転車なんかは結構あるんですけれども、私が思うには、あの近辺は、この地図で見たのと同じように、やっぱりサイクルポートが少ないから、今のシェアサイクルの実情を見て、本当に稼働率が高いんだったら、まずは、住民が困っているんだから、すぐできる手としてそういうポートを増やすとか、そういうことをまずやった方がいいんじゃないかと思うんですね。今、国際興業さんが話に出ましたけれども、バス路線を増やすとかなんとかやって、なかなかすぐに今、この状態でバスの稼働ができないから、できることをまずすぐやっていけることを取り組んでいった方がいいんじゃないかというのが、私の意見です。

○岡村会長 ありがとうございます。

せっかくですので、事務局からシェアサイクル等の状況について、情報がございましたらご紹介をぜひお願いします。なかなか、難しいということだったらその旨をおっしゃってください。

○佐々木係長 委員の方からのご意見ありがとうございます。

こちらのシェアサイクルポートに関しましてなんですけれども、資料の2の7ページのところにご提示をさせていただいてございますけれども、左下のサイクルポートの例というのが、こちらが東新町・小茂根地域におけるサイクルポートの設置の例にはなっております。ですので、ほかの地域に比べて極端に少ないというわけではないんですけれども、

ただ、今委員がおっしゃったように、活用の方法ですとか、もう少し区民の方を含めて、こういった形で活用ができるかといったところは、今回の交通検討会の中でもご提示をさせていただいて、ご紹介をして、取組を推進していきたいと考えてございます。

○岡田委員 シェアサイクルですか、私も使ったことがあるんだけど、あっても必要なときにないんだよね。場所はあっても必要なときに、やっぱり朝とか昼とか夕方とかね、動きたいときに、電動だから楽なんだけど、全部貸し出ちゃっているという、そういう状況なんじゃないかという気がするんですね。だから、やっぱり今の実態をまず、もしこの業者に聞き出せるんだったら聞いてみて、本当に何ていうのかな、使用率の頻度を見てね、頻度がやっぱり枯渇するようなときがあるんだったら、そういうところにもう少し箇所を、これは簡単に増やせるんだから、場所さえちょっと確保できれば、そういうことをやってもらうとか、そういうことを言いたかったんです。

○岡村会長 どうもありがとうございます。ちなみに、私もいろんなところでこの種の会議で、自転車の会議もあるんですけど、一般には駅に近いところは借りてくれるんですけど、いわゆる相対的に公共交通が不便な地域は、皆さん使うのかと思うと、稼働率も低い、実は。ただ、置いてある台数も少ないので、たまたま誰かが使っちゃうとないということが起こるので、利用者目線から見るとないとなるんですけど、事業者の側から見ると稼働率が低いということになって、なかなか置いていただけないというところのようです。結局、ふだんバスとか電車で移動されているようルートを自転車で行けると便利だなということで、そういうところは皆さん使ってくれるんですけど、バスも電車もなかなか不便というところは、なかなかというようないところがあるようではあります。これは一般の話ではあるので、なかなか置いていただけないというところはあるようなので、ただそれは恐らく区の用地とか色々ありますから、そういうことの支援というのは、一般にはやられているという話は聞きますので、板橋区も色々検討されているとは思いますが、多分そういう中でということなのかなというふうには、情報ということだけではございますけれども、あるようでございます。

ご発言、どうもありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

ということで、なかなか、相対的に不便ということですので、住んでいる方全員にとって非常に不便で困っているということであれば、ニーズもあって、どんなことをやったらいいということは比較的分かりやすいのですけれども、こちらは相対的に不便ではあるんですけど、なかなか今の不便を克服できるようなものがすぐできて、事業性があるかと

いとなかなか難しいということで今、いろんな知恵を出しているということでございますので、区も色々やっているところですし、地域の方も色々考えていただいているところなので、これはぜひ引き続き取り組んでいただいて、ご報告をいただきたいと思っております。

皆様、いかがでしょうか。特によろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、3番目の議事に参ります。板橋区交通政策基本計画の改定に向けた取組でございます。よろしくお願いします。

○佐々木係長 それでは、「板橋区交通政策基本計画の改定に向けた取組」について、説明をいたします。資料の3をご覧ください。

令和2年度に策定いたしました「板橋区交通政策基本計画」に関しまして、改定作業に向けた事前準備として、令和7年度より調査検討を実施いたします。

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。

現行の板橋区交通政策基本計画の概要となっております。

本計画は、持続可能で魅力あるまちづくりを進めていくため、区の交通政策に関する基本理念や基本方針等を示し、交通に関する課題の解決・解消への道筋を立てることを狙いとして、令和2年5月に策定いたしました。

本計画の基本理念を「歩いて、乗って、住んでよし 「人」が主役の交通都市～みんなでめざす交通まちづくり～」と設定しており、3つの基本方針を定めてございます。

2ページ目をご覧ください。板橋区交通政策基本計画の基本方針に関して、ご説明をいたします。

基本方針1では、「様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる」と掲げております。主な施策展開としましては、②の「自転車利用環境の整備と意識啓発」として、左下の図のような自転車専用レーン及び路面表示の整備、自転車の交通ルール・マナー啓発の取組として挙げてございます。また、③「道路交通のインフラ強化」として、右下の図のような、第四次優先整備路線に位置付けている都市計画道路の計画的な整備等を取組として挙げてございます。

3ページ目をご覧ください。

基本方針2では、「多様な交通手段により、だれもが快適に移動できる」と掲げてございます。主な施策展開としましては、⑦「広域的な公共交通の機能向上」として、公共交

通の軸であるバス路線の維持・充実、⑩「地域の公共交通の機能向上」として、公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応として、新たな交通手段の導入検討などを取組として挙げてございます。

4 ページ目をご覧ください。

基本方針3では、「魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく」と掲げてございます。主な施策展開としましては、⑪「新たな技術の活用の推進」として、下の図のような新たな技術を活用した公共交通等の試験的導入の検討などを取組として挙げてございます。

続きまして、5 ページ目をご覧ください。

これより、現行の板橋区交通政策基本計画の改定に関して、ご説明をいたします。

ページ上段に国や都が策定している上位計画について示しております。国土交通省は、令和3年度から7年度を計画期間として「第2次交通政策基本計画」を策定してございます。また、東京都は令和4年3月に「東京における地域公共交通の基本方針」を策定してございます。

次に、ページ下段に板橋区における上位計画である「次期基本構想・基本計画」の策定や、改定のスケジュールを示してございます。「次期基本構想・基本計画」は、令和7年度の策定を予定しており、これに基づき、「板橋区都市づくりビジョン」の改定も、令和7年度に予定をしてございます。

「交通政策基本計画」は、「次期基本構想・基本計画」の策定を受け、令和7年度に改定における事前準備として、調査検討を開始してございます。また、令和8年度、9年度の2年間をかけ、改定作業を実施し、令和10年度からの次期計画の運用開始を考えてございます。

続きまして、6 ページ目をご覧ください。

本計画に関する法令の説明となります。

令和2年6月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画として、「地域公共交通計画」の策定が、地方自治体の努力義務となり、策定における記載事項などを示した基本方針が令和5年10月に国土交通省より示されてございます。

以上から、「板橋区交通政策基本計画」につきましても、本法令に準じた計画として改

定を実施いたします。

続きまして、7ページ目をご覧ください。

今年度実施いたします、改定の準備作業につきまして、ご説明をいたします。

今年度は、板橋区在住の方を対象として、公共交通に関するアンケート調査を実施し、区民の公共交通の利用実態などを把握するとともに、本計画の位置付け、改定体制、次期計画に向けての課題整理など、改定方針の検討を進めてまいります。

最後に8ページをご覧ください。

こちらにお示しておりますのは、現行の計画の策定に当たり、平成30年度に実施したアンケート調査票の抜粋となります。今年度実施いたしますアンケート調査につきましては、これらの内容を一部踏襲しつつ、利用者ニーズの多様化やDX化等の近年の公共交通を取り巻く社会情勢の変化を踏まえて調査項目を検討いたします。

本資料の説明、ご報告につきましては以上となります。

○岡村会長　ということで、このような説明でございますが、行政それから事業者の委員の方は、例えば地域公共交通計画として、準じてとかいうことは大体お分かりになるかと思えますけれど、これは今までは、区の独自の……。

事務局、違っていたらおっしゃっていただきたいんですけど、区の独自計画という形であったのを、もちろんこれは区の計画なんですけれども、国の地域公共交通計画として、国に認定をいただくということを目指していくと、まだ認定は受けていないということになっています。

認定されると何がいいかというところは、例えば補助金の申請とかそういうところだと、持っていた方がいいとか、そういうところは色々あるようです。なので、当面これで国の認定をもらっていなかったわけなんですけれども、何か問題があったわけでは恐らくなかったんでしょうけれども、努力義務というふうになっているということでございますので、それはやっていこうということだと私は理解をしております。それから、5年で大分状況も変わったということもありますので、改定をしていくということかなと私は理解をしております。

事務局、何か補足とか、これでよろしいですか。

それでは、委員の皆様から何かご発言はございますでしょうか。

制度的な話は先ほどいうところで、具体的な準備等はこれからということでございますが、何かありましたらですが。

特によろしいでしょうか。

それでは、これはご了承をいただけたということにさせていただいて、それから新規の委員の方もいらっしゃいますし、私も策定のときから関わっていますけれども、5年もたちましたので、ぜひ一度改めて次の会議のとき、またその次の次のときには、何か機会を見てぜひ読み返していただくなどしていただいて、区の課題ですとか現状、それから政策の方向性など見ていただけたらと思いますので、よろしくお願いをいたします。

それでは4番目、公共交通の利用促進の取組につきまして、ご説明をお願いいたします。

○事務局（丸山） それでは、公共交通の利用促進の取組について、ご説明いたします。
資料4の1ページ目をご覧ください。

利用促進の取組をご説明するに当たり、板橋区の公共交通環境をお話しさせていただきます。

まずは、鉄道になりますが、区内の鉄道が地図の左上、北西部と、右下の都心・副都心方向をつなぐ方向で走っており、各駅から半径1キロメートルの円を描くと、おおむね区全体が覆われる形となっています。このことから、区内のほぼ全域が駅から徒歩圏内の立地であることが読み取れ、かつ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ということが言える環境にございます。

それでは、2ページ目をご覧ください。

続いて、路線バスですが、本日、お越しいただきましたバス事業者様、全てのバス路線がこちらの図になります。青の矢印が区内各地と都心・副都心をつなぐ鉄道の向きとすると、路線バスは赤の矢印のように、鉄道の各駅をつなぐように運行され、交通網形成がされている状況でございます。

それでは、3ページ目をご覧ください。

こちらは東京都内の駅までの交通手段の状況です。

東京都では、都市の構造などから、環状七号線の内側、環状七号線からJR武蔵野線くらいまでの範囲、それから多摩地域という形で区域を分けて分析をしており、板橋区は、おおむね2番目の環状七号線からJR武蔵野線くらいまでの「新都市生活創造域」という部分に多くが含まれます。

赤い点線の囲みの部分ですが、こちらを見ますと、約8割が徒歩。残りがバスと自転車で半々といった形になってございます。その上にあります環状七号線の内側「中枢広域拠点域」になると、9割が徒歩となります。

4 ページ目、5 ページ目をご覧ください。

平成30年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査で、区内各駅からの交通手段をグラフ化したものですが、ピンク色のもの、これが徒歩となりますが、9割の駅が大半を占めています。駅前広場があるなどで、バス便の多い駅、特に成増駅・地下鉄成増駅では、バスの比率が上がりますが、それでも徒歩利用が大半の状況となっております。

傾向から見ますと、環状七号線の外側の部分が多くを占める板橋区ですが、それなりに鉄道路線が密にあることからなのか、環状七号線の内側地域と近い、徒歩移動がされている状況です。

このことから、区民の皆様には、行先になじみがない、興味がないから使わないではなく、近所のバスのつながる先を色々見て回っていただくような使い方もご提案できないものかというふうに考えております。

運輸業界の2024年問題の影響は非常に深刻で、区内でも大半の路線でダイヤ変更が行われ、1時間に1本程度という路線も複数で見られるようになりました。

使いづらいから歩いて済まそうという、歩こうと思えば歩ける土地だからこそ生じる連鎖が続くことで、更なる減便や廃止に至ることも危惧しなければならない状況であり、地域の方々にも色々と考えていただくことも必要な状況になるかもしれません。

そこで、区としての公共交通の利用促進の取組について触れさせていただきます。

6 ページ目をご覧ください。

こちらは板橋区のバス路線図ですが、実は、このバス路線・バスルートをご存じない方が多くいらっしゃいます。

確かに、自分の行きたいところに一直線に行けるケースはそう多くはないですが、組み合わせると便利に使えることを知り、これを使わないともったいないという気持ちをもって、また、せっかくのイベントも「交通手段がわからないから、行かなくても良い」と思われないように、分かりやすい交通案内は大切と考えています。

板橋区の交通環境を考えますと、電車やバスが身近にないから外出しない・できないということは考えにくく、そもそも外出していない・する必要がなくなっているというような状況が、高齢者だけでなく、色々な世代に広がっていると考えています。

7 ページ目をご覧ください。

板橋区には7つの「板橋」の名前のつく駅があり、令和5年度に、東武鉄道さん、JRさん、都営交通さんの3者でスタンプラリーを実施していましたが、令和6年度は板橋区

も加わり、4者で「7つの板橋駅スタンプラリー満喫版2024」を開催しました。

このスタンプラリーでは、スタンプを全て集めようとする、都営三田線と東武東上線
の間の移動が必要となります。この行き来にはバスの利用も便利となることから、7ペー
ジのとおり、スタンプ設置場所と区のホームページで、路線バスでの移動の案内を実施い
たしました。

8ページに、実際にスタンプを押印した台紙を掲載しました。デジタルの時代に、駅社
員の方、それから区の職員の手作りスタンプを集めるというもので、板橋区及びその周辺
にお住まいの方の参加が多かったのですが、埼玉県や千葉県にお住まいの方の参加もいた
だくなど、多くの皆様にお楽しみいただきました。

今年度は、さらに充実した内容にできるよう各社、区で検討が開始されているところで
ございます。

こちらのご説明は以上となります。

○岡村会長 ありがとうございます。こちらにつきまして、何かご発言、ご質問はいか
がでしょうか。

それでは、お願いします。

○岡田委員 岡田と申します。

根本的な質問で申し訳ないんですけども、要するに公共交通を利用促進しなきゃいけ
ない根本的な理由、要するに公共交通を使ってもらうことを、もっと使ってもらいたい
ということを勧めることなのか、それとももっとうまく公共交通を使うように区民に何てい
うのかな、情報提供していることなのか、要するに本来のこの目的が何のためにというの
が、ちょっと私は理解できなかったもので、これは長い歴史の中でやっていたと思うので。
何のためにやっているのか、利用促進を、使うことは要するに赤字、もっともっと公共交
通を使って、どんどん公共交通を使えば便数も増えるということなので使えというのか、
それとも年を食ってきたんだから、危ないんだから、もう自動車をやめて安全だから車じ
ゃなくて公共交通にした方がいいんだよねというような、ちょっとその辺の大枠が分から
なかったもので、すみませんけれども説明していただければと思ひまして。質問です。

○佐々木係長 ご質問ありがとうございます。

まず、1つ目なんですけれども、国際興業様の方からもご意見がありましたとおり、バ
スの運転手さんの不足といった問題が1つございますので、そういった意味では公共交通
の方の利用促進を図ることで、今の公共交通の維持を図るというのが1つ目的としてござ

います。

それから、公共交通の利用を促進することによって、地球温暖化の面でも公共交通を利用することで温暖化対策に対しても成果の方が挙げられると考えておりまして、2つの目的を考えておるところでございます。

○岡田委員 そしたらね、今言ったようなことを全面に出して言えば、もっと区民は分かりやすいんじゃないかなと。あともう一つは、区の広報というかパンフレットの中にも、公共交通のバス路線とかも書いてあるんだけど、ああいう国際興業さんとか都営バスとか、数社が走っていますけれど、それがもっと使いやすく、何ていうのかな、定期的にPRしていけば、両方を繰り返しやっていけば、区民の理解、公共交通の実態もよく分かるし、どこをどうすればと、どう使えばというのも分かるし、そういうことを地道にやっていけばいいんじゃないかなという気はするんですけど、どうでしょうか。

○佐々木係長 ご意見ありがとうございます。

まさに今、おっしゃっていただいたとおり、区民の方、こういった形で公共交通を利用すればいいのかというのが、なかなか情報として入ってきていなかったりとか、理解がしづらいといったところがありますので、そういったところの取組というのもいろんなイベントとかにも参加したりしまして、板橋区としても取り組んでいきたいと思います。

○岡村会長 ありがとうございます。ちょうど今、地道な取組という用語というか、お言葉をいただいたところで、23区の自治体で、いわゆるこの種の地道なことをやっているところは、そんなにたくさんあるわけじゃないかなと。基本的にはバスガイドさんや鉄道会社さんが日々の業務というか、日々のことをやっていれば基本的には大丈夫だよというところが何となくあるわけですがけれども、不便なところは何とかしなきゃいけないと、これはどこもやっているわけですがけれども、うまく使いこなしてくださいですとか、そういう区民の意識にまで踏み込んで、効果がどれくらい大きいと言われると小さいかもしれないんだけど、地道なところをやっているというところは、私は結構先進的かなというふうには思っています。

あとは、どれだけの効果がというところなんですけれど、それこそ地道な話なので少しずつというところなのかなと思っています。あと、一方で何で公共交通なんだという話は、これはこの取組というよりは、1つ前の議事の交通政策基本計画等で、区として公共交通をどういう位置付けにしてどう大事にしていくのかということ、きちんとそこで改めて再定義をきちんとするのかというふうな、私自身は思っています。地方部だと、車を使

えない人を何とかしましょうというのが公共交通という言い方もありますし、一方で環境を守るですとか、できるだけ車を使わないという暮らしをするということが大事だと。板橋区は都市部ですから、恐らくそれを目指していきということだと思っんですね。不便でなければ別にいいということでは恐らくないだろうと。そこは、今日の議論というよりは、今日の1つ前の基本計画のところで、皆様に場合によっては再定義というところが入るかもしれませんが、そこはぜひご議論をいただきたいなというふうに思っていますし、個人的にはパブリックコメントとかでいずれ出てくると思うので、そういうところでちゃんと区民からもご意見をいただけるといいかなと。これは個人的に思っているところです。ほか、いかがでしょうか。

なかなか、板橋スタンプラリーというのも、なかなかありそうでない企画であるというふうに思っています。鉄道会社のスタンプラリーでバスを使ってくださいと言っていますし、かなり野心的な取組で、それが続いていくというところはすばらしいなと私は思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、これはご紹介ということで、ご了解をいただければと思います。ありがとうございました。

そうしますと、議事としては4つ終わりましたけれども、そのほか、会議全体を通してご意見等ございますでしょうか。

特によろしいですか。

それでは、ありがとうございました。それでは、あとは事務局で進行をお願いします。

○佐々木係長 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、それから利用促進、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組について、進めてまいりたいと考えてございます。

それでは、連絡事項の方を申し上げます。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、9月29日、月曜日、10時からを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、ご予約いただけると幸いです。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、それから都市計画図につきましては、お席に残していただければと存じます。

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、受付の職員までお声がけをお願いいたします。

連絡事項は以上となります。

○岡村会長 すみません、私が閉じなきゃいけないんです。

それでは、これをもちまして本年度第1回の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。

(午前11時16分閉会)