

第3回
板橋区公共交通会議

令和4年7月15日（金）

第3回 板橋区公共交通会議議事録

1. 開会

2. 議事

- (1) 令和4年度の板橋区公共交通会議の運営について 【資料1】
- (2) 板橋区交通政策基本計画の目標指標について 【資料2】
- (3) 既存の公共交通の最大限の活用について 【資料3】

3. 閉会

<資料>

- 【資料1】 令和4年度の板橋区公共交通会議の運営について
- 【資料2】 板橋区交通政策基本計画の目標指標について
- 【資料3】 既存の公共交通の最大限の活用について

(出席委員)

岡村会長、内池会長代理、平塚委員、高橋委員、佐藤委員、小川委員、小瀧委員、大塚委員、米澤委員、清田委員、磯田委員、清家委員、飯箸委員、片岡委員、佐々木委員、大瀬戸委員、田村委員

(代理出席者のあった委員)

小平委員、義本委員

午後3時00分開会

○都市計画課長 それでは、定刻となりました。また、皆様おそろいでございますので、始めさせていただきたいと思います。

なお、飯箸委員におかれましては、所用により遅れての出席と連絡を頂戴しております。

着座にて失礼いたします。

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。冒頭の進行を務めさせていただきます、事務局の都市計画課長、千葉でございます。開会に先立ちまして、3点ほど確認させていただきたいと思います。

まず、新型コロナウイルスにつきまして、再び感染者の増加が見られる状況の中、皆様にお集まりいただき、本日の会議を開催させていただきました。事務局におきまして前回に引き続き、皆様の検温、手指消毒、座席間隔の確保、会議中の常時換気など、感染予防対策の下、開催に臨んでおります。常時換気のため、少々外の音が気になるかもしれませんが、ご了承いただければと思います。また、皆様におかれましても、会議中、常時マスクの着用をお願いできればと思います。

ここで、この会議の委員につきまして、委員の皆様のご所属の人事異動に伴いまして、3名の方が新たに委員とられましたので、ご紹介させていただきたいと思います。

大塚淳様。東京都交通局電車部営業課長でいらっしゃいます。

○大塚委員 東京都交通局の大塚と申します。

○都市計画課長 清家裕之様。国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官でいらっしゃいます。

○清家委員 東京運輸支局、清家でございます。よろしく願いいたします。

○都市計画課長 佐々木敦司様。警視庁板橋警察署交通課長でいらっしゃいます。

○佐々木委員 板橋警察署の佐々木と申します。よろしく願いいたします。

○都市計画課長 続きまして、資料等の確認をさせていただきます。

まず、事前に事務局から郵送で資料を送付させていただきました。A4サイズ横使いの資料で、資料1、令和4年度の板橋区公共交通会議の運営について、資料2、板橋区交通政策基本計画の目標指標について、資料3、既存の公共交通の最大限の活用について、以上の資料をお送りいたしました。

また、本日、机上でございますけれども、本日の議事次第、委員名簿、座席表、この

3種類を置かせていただいております。

このほか、閲覧資料といたしまして、板橋区交通政策基本計画、本冊・概要版、都市計画図3種類、観光いたばしガイドマップ、名刺サイズのカードの上板橋駅周辺のバス停・近隣駅のご案内マップ、こちらを置かせていただいております。閲覧資料につきましては次回の会議でも使用いたしますので、メモ等をされないようお願いいたします。会議終了後には回収をさせていただきます。

このほか、会議における内容についてご質問、ご意見を記入いただく板橋区公共交通会議（第3回）に対するご意見・ご質問シートを配付しております。なるべく会議中にご発言をいただきたいと思いますと考えておりますが、会議後、ご質問やご意見等がございましたら、7月26日までに事務局宛て、メールやファクス、郵送等でご送付いただければと思いますので、よろしくをお願いいたします。

資料の不足や資料をお持ちにならなかった方など、いらっしゃいましたら対応いたします。よろしいでしょうか。

続いて、会議の公開についてでございます。板橋区では、附属機関等の会議は原則公開で行うこととしており、会議内容につきましては、皆様の個人情報に配慮しつつ、原則として、発言委員の氏名、発言内容、本日の資料と議事録及び委員名簿を公開させていただきます。なお、本日の会議録を作成する関係で、会議内容の録音をさせていただきますので、ご了承いただきたいと思います。

また、本日は傍聴希望者がおりませんでした。ご報告させていただきます。

最後になりましたが、都市整備部長の紹介をいたしたいと思っております。内池でございます。

○内池委員 都市整備部長の内池と申します。どうぞよろしくお願いいたします。本日は、お集まりいただきましてありがとうございます。板橋区の方でも交通政策基本計画ということで取組を始めまして、このような形で皆様にお集まりいただきまして、会議を開催させていただいております。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○都市計画課長 ありがとうございます。それでは、ここからの進行につきましては岡村会長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○岡村会長 それでは、皆様、よろしくお願いいたします。

第3回板橋区公共交通会議を開会いたします。

それでは、次第に従いまして議事の1つ目、令和4年度の板橋区公共交通会議の運営

について、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課長 それでは、都市計画課長、千葉からご説明申し上げます。

こちらでは、資料1、横使いのものを使わせていただきます。よろしくお願ひいたします。

令和4年度の板橋区公共交通会議の運営についてでございます。この会議は今年で2年度目を迎えました。昨年度は、板橋区の交通の現状をご理解いただいた後、新型コロナウイルス感染拡大による生活や仕事の変化を受けて、今後の公共交通施策をどのような視点で行っていくかご議論いただきました。

令和4年度の運営については、資料1により説明申し上げます。

まず、1ページ目をご覧くださいと思います。1枚おめくりいただいたところでございます。国と区の取組の関係性と令和4年度の議題としてまとめております。

まず、私どもで持っております板橋区交通政策基本計画というものが、ページ真ん中下段の青囲みの部分にございますが、大きく2つ、道路・交通網の形成という都市基盤・インフラの整備というテーマと、従来の電車・バス・タクシーといった乗り物や、新たな技術を活用した移動の提供という、公共交通というテーマを有しております。これは、国の交通政策基本計画の地方自治体版という位置づけでございます。

そして、国では、公共交通の分野については、さらに地域公共交通計画というもので、より利便性の高い交通環境の維持充実を図ることを示してございます。

また、板橋区には、関連計画といたしまして、都市づくりビジョン、いわゆる都市計画マスタープランというものがございまして、その中では道路・交通網の形成について記述がございます。

この国や区の関連計画と整合を図りつつ、区の交通政策基本計画を進めていくこととなりますが、この計画策定時に計画の指標の設定を後年度に送ってございましたことから、今年度は、まずこの設定を行いたいと考えております。

また、昨年度にご紹介したところでございますが、板橋区は一定水準の公共交通の利用環境が整っていることから、まず、既存の公共交通をどう活用していくのかということをも最初のテーマとして取組を進め、それで不足するものについて新たなものを考えていくというステップが必要であると考えてございます。

このことから、既存の公共交通の最大限の活用を2つ目の議題とさせていただきたいと考えております。具体的には次のページでご説明いたします。2ページ目をご覧ください

ただきたいと思います。

交通政策基本計画の目標指標の設定でございますが、都市基盤分野はインフラ等の整備に長期間を要するため、この点を考慮した指標を、公共交通分野は交通の利便性についてということで、人の主観と実績数字といった客観の両面で把握する指標をつくっていければと考えているところでございます。

スケジュールといたしましては、今回、目標指標の事務局案をお示しし、ご審議いただきつつ、そこでいただいたご意見を基に、庁内・関係機関との調整を実施後、次回、1月10日を予定しておりますが、その会議で目標指標と目標値案をお示しし、再びご審議いただくイメージを持っております。

続いて、3ページ目をご覧いただきたいと思います。既存の公共交通の最大限の活用についてでございます。

少し小さめの図でございますが、左下に鉄道路線図、右下にバス路線図、右上にタクシー乗り場所在図を、それぞれ掲載させていただいております。鉄道・バスによる一定水準の交通網と、小回りが利き、ドア・ツー・ドアで移動が可能なタクシーを上手に活用することで、交通利便性を改めて認識してもらう区の取組をご紹介しますとともに、皆様とさらに大きく広めていきたいと考えております。

大きく2つの議題、こちらについてご審議をお願いしたいと思っております。以上でございます。

○岡村会長 運営というか、進め方とか重要な議題ということでございますが、まず、この会議の運営につきまして、ご意見をいただければと思います。

ご発言の際は挙手いただいて、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。個々の話については、この後の議事の(2)、(3)であるかと思っております。

よろしいですか。それでは、この後のそれぞれの議事のところで、またお気づきのところをご発言いただければと思います。ありがとうございます。そうしますと、この議題については概ね了承ということで、皆様、よろしいでしょうか。

それでは、議事の(2)板橋区交通政策基本計画の目標指標につきまして、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課長 続きますので、都市計画課長、千葉からご説明申し上げます。

資料2でございます。板橋区交通政策基本計画の目標についてでございます。まず、

1枚おめくりいただいて、1ページをご覧くださいと思います。

こちらは、交通政策基本計画の81ページに定期的な計画管理と見直しという項目があり、赤枠のとおり、目標の達成状況の評価といたしまして、計画策定後に目標指標等の設定について記載してございます。

続いて、2ページ目をご覧くださいと思います。

目標指標の考え方になります。目標指標の候補としては様々なものがございますが、計画の着実な推進を目的といたしまして、定量的に達成状況の評価していくために、収集するデータの特徴・傾向や取得可能な頻度なども考慮していきます。具体的には、下の表にあるように、2つの視点で目標設定を検討しております。

1つ目でございます。(A)といたしまして、計画の基本計画の実現の度合いを確認するものでございます。これを実施するためには、「満足度」、「〇〇しやすさ」、「〇〇と感じる」など、人の主観を表すものを定期的なアンケート調査で収集することとなります。人の主観、感じ方となりますので、よほど大きな社会変化がない限り、数値の変化は比較的小さめになると考えてございます。

2つ目。右側、(B)でございます。施策の実施状況や施策実施による変化・効果を確認するものでございます。具体的な施策の実施の値、道路などの整備率、交通手段分担率など、客観的な数値を捉えていきたいと思っております。積極的な事業展開などがあると、大きくその数値が変化することが想定されるところでございます。

続いて、3ページ目をご覧くださいと思います。

2ページ目の考えに基づき、交通政策基本計画に定める基本方針1から3について、具体的な目標指標の案を整理してみたところでございます。計画の基本方針は、皆様の机上に用意しております計画書の31ページ、付箋が貼ってあるページでございますが、ご覧くださいと思います。

基本方針1は、様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせるといたしまして、交通インフラの整備・強化に関するものとなっております。基本方針2でございますが、多様な交通手段により誰もが快適に移動できるといたしまして、主に公共交通の利便性向上に関するものとなっております。基本方針3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いたしまして、新技術の活用やユニバーサルデザインの推進などを通じた交通の維持充実といったものを掲げてございます。

まず、基本方針1でございますが、（A）基本方針の実現の度合いの確認のところでございますが、徒歩、自転車、自動車、タクシー、バス、電車それぞれの移動手段別の総合的な満足度、交通事故発生件数、区が都市拠点と位置づける地域、例えば板橋・大山周辺の駅、成増、上板橋、高島平の4か所を位置づけておりますが、その駅の利用者数を、（B）の施策の実施状況やその実現による変化・効果を確認するものとしたしましては、結果的に安全な歩行者空間を創出するものとなる自転車通行空間整備実績、区施行の都市計画道路整備率を指標として上げております。

基本方針2につきましては、（A）といたしまして、基本方針の実現の度合いを、電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合、それから、移動手段別の総合的な満足度によります。また、（B）といたしまして、施策の実施状況や施策実施による変化・効果は、区内で営業運行する電車とバスの平日1日当たりの合計走行距離、コミュニティバス「りんりんGO」の利用者数、区民の平均外出率で確認をと考えてございます。この中で、コミュニティバス「りんりんGO」の利用者数につきましては、区内バス路線網を形成する路線の一つとして利用され、新型コロナウイルス感染拡大による外出や移動の制限の期間中も含め、全体のバス利用の傾向を表すものとして項目に上げてございます。

基本方針3でございます。（A）の基本方針の実現の度合いにつきましては、ユニバーサルデザインの実現が進んでいると思う人の割合や、移動の際に使用する交通手段の割合である代表交通手段分担率。また、（B）施策の実施状況や施策実施による変化・効果について、運輸部門の温室効果ガス排出量で確認とと考えてございます。

続いて、4ページ目をご覧くださいと思います。

今お示しいたしました目標指標案につきまして一覧表で整理いたしました。それぞれ、東京都市圏パーソントリップ調査、板橋区区民意識意向調査、区の関連計画、交通政策基本計画のアンケート、その他統計データなどで数値を収集し、評価へつなげていきたいと考えてございます。

目標についての説明でございますが、以上のとおり事務局案と考えてございます。説明は以上になります。よろしくお願ひいたします。

○岡村会長 それでは、この目標指標案につきまして、ご質問、ご発言をいただければと思います。特に順番は問いませんので、よろしくお願ひいたします。

既に色々なところで区に情報を出していただいているものをピックアップしていると

いうところかとは思いますが、いかがでしょうか。

小川委員、お願いします。

○小川委員 小川と申します。よろしくお願いします。

ご説明いただいた中で、資料の3ページ目、目標指標案の、こういった指標を使って調査していきますというふうに今お話しいただいたと思うんですけども、このようなデータで調査をしていくという決めた過程をもう少し細かく伺いたいなと思いついてご質問をさせていただいたんですが、よろしいでしょうか。

○事務局 担当から回答差し上げます。

こちらの、板橋区交通政策基本計画という、先ほどご覧いただいた厚い冊子ですけども、2年間にわたって検討をしまして、その中で決めた基本方針1、2、3というものがそれぞれございまして、こちらに対する評価というものをどうしていくのかというところを、策定の中でも一部議論してきたところなのですが、最終的に決定というところまで至らずに計画は策定が終了ということになりました。そこで、先ほどの厚い冊子の82ページに、当時、基本方針1、2、3に対して、それぞれ目標指標案というものを候補として掲載させていただいております。これは、それぞれの計画の個別の施策ですとか、それを具体的に評価していくに当たって参考といいますか、実際に実施したものの結果になるものという視点で整理をしたものがこちらになっております。しかし、この中から、まだ、これを全て評価していくとなると、ボリューム感も大きい部分もありますし、逆に足りないという部分もございました。そこで、この中で必要と思われるものをまずピックアップし、そして、もう少し主観的な部分を取り込んでよいと思われる部分を少し追加というようなイメージの形でつくらせていただいたものがこちらになります。

資料の方で説明を省略した部分があり、理解しづらい点があったことをお詫びいたします。以上になります。

○岡村会長 よろしいですか。ほかはいかがでしょう。

米澤委員、お願いします。

○米澤委員 東京バス協会、米澤でございます。

質問が1点と、思うところ1点なんですけども。同じく、今の資料の3ページなんですけども、まず、質問というのが、自転車通行空間整備実績というのは、どういう計算ですか。

例えば、目標に対しての整備率なのか、それとも何か違う算定方式があるのか、その計測の仕方が分からないので教えてください。

あと、意見が1点なんですけども、その下にある基本方針の電車・バスの区内走行距離をもって定量的に指標とするとあるんですけども、果たして、走行距離が長かったり短かったりすることが、この指標に当てはまるのかなと思います。電車はなかなか走行距離が伸びないと思うんですが、バスは伸ばしたりできるんですけども、人流の増減に走行距離というのがマッチするのかなという気はします。

以上です。

○岡村会長 それでは、2点お願いします。

○事務局 では、引き続きまして担当から回答いたします。

まず、ご質問ということでいただいた自転車通行走行空間の整備実績という部分になりますけれども、こちらもう少し説明が粗くなってしましまして、申し訳ございません。こちらは、土木部というところで、板橋区は自転車活用推進計画というものを策定しております。もう間もなくホームページにその計画書が載る形になってございますけれども、そちらで、当初5年間、自転車の走行空間というものを確保する、それを、ある程度の距離をつくって整備をするというものを掲げてございまして、そちらの整備をしっかりと進めていくという記載がございますので、そちらの数字の方が結果的には自転車の走行空間が確保されるということで、打ち返しとして、歩行者の歩行空間というものが担保されるという形の考え方をもち一つ指標となるのではないかとということで、今回、掲げさせていただいたものになります。

実際の数値ですとか、その辺りに関しては、最初の議題1でお話ししたとおりに、下半期、次の会議のときに私どもと土木部で整理させていただいた数値を出させていただければと思っております。

もう一つ、ご意見としていただいた電車・バスの区内の走行距離の部分でございます。こちらもおっしゃっている部分というのは、一面としては確かにあるかと思えます。また、私どもで、板橋区の基本計画2025という区全体の行政をどのように実行していくかという計画がございまして、それにぶら下がる形で実施計画というものがございます。

その実施計画の中の評価のポイントとして、今現状、電車・バスの区内走行距離というものを使用しております。そこが本当に便利さとイコールになっているのかという

ところは、確かに、私たちも作業していて少し疑問に思うところではございます。

また、この指標というものの自体がコロナ禍前に設定されたものでございまして、その数字と比較しますと、現在、コロナの関係で色々と、減便ですとかが発生しておりますので、数値自体は減少傾向というものが出てきております。

ですので、数字を単に追っていくというところはなかなか厳しいというところは認識してございますが、一定程度より下がってきてしまった場合にはどういうものがあるのかというのは、確実に分析しなければいけないと思っております。この数値の取り方というのは、これもまた少し研究させていただいて、次回どういう形にしていくかというのはお示しできればなと思っております。

ご意見いただきましてありがとうございます。

○岡村会長 よろしいですか。

佐藤委員、お願いします。

○佐藤委員 観光協会の佐藤と申します。

同じく、3ページの右下の部分に運輸部門の温室効果ガス排出量とありまして、これは、以前に策定しました板橋区交通政策基本計画の82ページの一番下のところにも同じような文言が出ていますので、そのままこれをお使いになっているのかなと思うんですけれども、公共交通って、トラック、バス、タクシーってあると思うんです。その中で、運輸部門という定義をお聞きしたいのと、あと、温室効果ガスというのは、公共の交通機関だけではなくて、一般的に走っている自家用車とか、そういったものも含まれると思うんですけれども、その辺、どのようなご認識でこういうふうに書かれているのかということをお聞きしたいのと、あと、意見としまして、温室効果ガス排出量というのは、国が今後、化石燃料を使った自動車の生産をもうやめるという目標が出ていますので、どちらかというとならEVというか、電気自動車がどんどん増えてくると思うんですよね。

ですから、指標として書くのであれば、温室効果ガスの排出量というよりも、電気化された乗用車の割合というか、そういう指標の方が何か分かりやすいような気がするんですけれども。

以上、2点でした。

○岡村会長 それでは、事務局、お願いします。

○事務局 引き続き、担当から回答いたします。

運輸部門の温室効果ガス排出量、こちらの数字につきましては、環境政策基本計画というところで定期的に測定を行っております。

板橋区内で走っている輸送、運送に関わるエネルギーがどう使われてというところで計算されているものになりますけれども、ここも、今ご意見いただいたように、どういう形で数字を収集していくのかというのは、今の脱炭素ですとかそういう話が出て、いわゆる化石燃料をたいて走る車の削減という話が大きく出ている状況でございますので、そこにつきましても環境部門と調整しまして、この計画のために新たに算定するというのはなかなか厳しい部分がございますので、環境の計画でどういう算定をしていくのかという形を確認した上で、実際の数字目標ですとか、あと、こちらの目標指標の表現も調整させていただければと思います。

ご意見ありがとうございます。

○岡村会長 よろしいでしょうか。ほかはいかがでしょうか。

大瀬戸委員、お願いします。

○大瀬戸委員 志村警察署の交通課長の大瀬戸と申します。

ここで話し合うべきなのかどうなのか、悩みながら手を挙げたのですが、先日、荒川区のコミュニティバスが廃止になったというニュースをテレビでやっていたのですが、コロナ禍で利用者が減って、収益が落ち込んで廃止になったというニュースだったのです。

3ページの目標指標のところ、そういった収益の部分を見るというのはないのかなと思っていて、そこは重要なところなんじゃないかなというふうに思ったのですが、いかがでしょうか。

○岡村会長 事務局、いかがでしょう。

○事務局 1つだけ確認させてください。。収益というのは、コミュニティバスの収益ということよろしいですか。

○大瀬戸委員 コミュニティバスの収益というものありますが、国際興業さんなどの路線バスでも、収益が上がらない路線というのは、地方では整理されているのがあると思うのですが、そうしたところはどこか見ていくのかなと思って。

○事務局 ありがとうございます。

確かに、私どもで走らせています「りんりんGO」というコミュニティバスも、単体で見ますと、区から補助金を支出しておりますので、実質赤字という形でございます。

しかし、コロナ禍を経ても、現状でいうと、一定程度のご乗車をいただいて運賃収入をいただけているという状況がございまして、一つ運行する意味があるという形で運行が継続しているところではございます。

ただ、それ以上の部分で、収益ということですので、結果としてご利用の方がどのぐらいいらっしゃるのかということになるかと思うのですが、この辺をどういう形で数字を集めるか、非常に悩んでございます。

実は、この会議の前に会長の岡村先生ともお話をさせていただいたときに、この辺りをどう見るのか。運輸事業者さんのご協力をどこまでいただけるかということもございまして、この辺は、今日、実は、この場で皆様のご意見をお伺いできないかいうところがございまして、できれば、運輸事業者さんにお答えいただけるのであればありがたいなと思っているところなのですが、いかがでございましょう。

質問いただいたところで逆に質問になってしまって恐縮なんですけれども、どうでしょうか。

○岡村会長 この場合は、バス事業さんということだと思いますので、よろしく願います。

○小平委員 国際興業でございます。

収益部分ということだと思っておりますけれども、我々の板橋区内では国際興業がほぼほぼメインで走っておりまして、ほかのバス事業者さんと競合関係というのはあまりないんですけれども、基本的には、公共交通とはいっても民間で運営しているバスですので、じゃあ、この路線はどれぐらい乗っていて、どれくらい収益があつて、ここが物すごい赤字でとか、そういうのを公表するというのは社内的にも難しい事情がございまして、コミュニティバスであれば板橋区さんから補填をいただいて運行しておりますので、そういう数値は板橋区さんにお示ししているのですけれども、民間企業としてどこまで数字をお出しできるかというのは、現時点では難しく、今後どうしていくか、そういう数値を用いながら公共交通を維持していかなくてはいけないというところはございますので、今後、どういう形でそういう数値をお示しできるか、それはまた今後検討していきたいなと思っております。

以上でございます。

○岡村会長 今、これで見ると、利用者数に関連する指標としては、基本方針1の(A)で、駅の利用者数については各事業者さんが乗降人員または乗車人員を公表されてい

ますので、それはそのまま使うことができます。

それから、利用ではないけど、区間走行距離。通過してしまう列車もありますので、どうカウントするかとかいうところではありますが、ダイヤが分かれば分かりますので、これも既に算出されているものであれば分かります。

バスの区内走行距離は、これは実は出していただいているということなんですね。これはなかなか算出するのが大変ですけども、これは出していただいているので、ありがたく使わせていただくということで、あとは、利用者数というのをどういう形で。もし出していただけるとすると、例えば、利用者数が減っているような状況にあるとか、いや、そうでもないというようなことがかなり分かってくるということではあるということですね。でも、今のお話ですと、すぐに路線別とか区内ということを出すということは、そう簡単ではないというようなことでしたので、これはぜひ、社内でも検討いただくと、多分ほかの自治体からも似たような要望はあるかと思っておりますので、そこは継続的にご検討いただけるとありがたいかなというところであります。

難しいかもしれませんが、東京都内分というだけでも、豊島区さんとか北区さんと一緒になっちゃうけれども、ある程度はというようなこともあるでしょうし、出し方はあるかなとは個人的には思っていますので、ということです。

収益となると、これは、また話は別になってきて、もっと話は難しくなってきますけれども、区としては、別に「りんりんGO」に対する補助金、支出額についてはもちろんすぐ分かるわけですけども、支出額よりも、利用者数としてもこういう指標としたいということではよろしいですか。

○事務局 はい、そのとおりになります。

これは、コロナの前に、板橋区のコミュニティバスは11万人を超える年間の利用者数がありました。それがコロナ禍を迎えて10万を切るという形になりまして、また再びこのような状況になっておりますが、利用人数は戻ってきております。

ただ、全体としてよく言われている、最初、外出ができないというような状況までなったときには、利用が半分ぐらいまで落ちました。その後、8割ぐらいまで戻り、もう少し、今、若干戻ってくる状況なんですけれども、よく報道されている皆さんの交通の利用の状況とほぼ同じ状況を示しているということがございまして、数値としては、この「りんりんGO」の走行実績を取るだけでも、全体の交通の利用を上手に、全体をよく反映している部分があるのではないかとこのところ、人数ということで

書かせていただいているところでございます。

○岡村会長 はい、清田委員、それでは、お願いします。

○清田委員 タクシーの業者で、サンベストの清田と申します。

コミュニティバスの、これは、ある程度路線で、バスの採算が合わないとか、そういうようなルートのところをコミュニティバスで補って、その補助をされていると、これは一つの、弱者の、お年寄りとか身障者とか、そういった方の救済という形で、当然そういうことも考えられると思っております。

タクシー業者にしてもバス業者にしても電車にしても、そういう補助金というのは普通はないわけで、そういうところの公共的なもので補わなきゃいけないというようなところは、それが必要だと思いますけども、弱者の外出を促している、元気で生活していただいて、医療とかそういったものが、そういうことによって費用もかからなくなるとか、そういうような利点のために、こういうようなことを実際に国のあれとして考えていらっしゃると思うんですけども、タクシーでも、今そういう採算面で福祉券というのが、身障者の方の手帳を見せていただいて、それで福祉券をいただいて乗せるという、そういうところの対価として、業者とすると、そういう方の乗車のときに10%の値引きで乗っていただくという、そういうようなところで協力させていただいているというところがあるのです。

ただ、ここに来て、先ほど、どちらかの区でコミュニティバスが廃止したとか、そういうようなところがあるようなんですけども、その辺も根本的に、どうして廃止まで持っていったのか。採算の合わないところを変更して、できるところだけでも、ある程度、そういうような補助金をいただきながら運営するというのがコミュニティバスではないかと思うのですけども。これが、ある市町村での、我々も埼玉とかそういったところで事業させていただいて、そういう協力いただいて運営させていただいています。

ただ、都内で、最近、手数料とか福祉券を発行するのに手数料がかかるというようなところから、チケット制にするというような、豊島区とか千代田区がそういうことを始めたのですよね。そのことについて、各協会とか無線協会とか、そういったところは、それはとんでもないことで、実際に、うちは特にそうなんですけども、2階からお乗せするのに、歩行が不可能な方もお乗せして、それで病院にお送りするとか、ドア・ツー・ドアで、そういうようなところをタクシーというものが補って、安全・安心でサー

ビスさせていただくのが私どもタクシー業者だと思っているのですが、その手数料を1%から3%の割合でいただいているのです。それで福祉券というのを成立させていただいて、各営業所になるのか、会社に配分するというようなことをさせてもらっているのです。

それをチケットにすると、1%から3%というチケット会社はその分の利益を出すので、タクシー会社はその手数料を逆に払わなきゃいけなくなってくるのです。区によって違っているようですが、福祉券の手数を扱うのに出していただかないという区が数区あるのです。それが、残念ながら板橋区では実際にそういうところで、お願いしとるとこなんですけども。豊島区のようにチケットに変更していくというような、それは確かに合理的にはなるでしょうけども、そういうところの弱者の方に対して、元々の思惑とも全然関係ない、本末転倒のような方向に話が進んでいっているようなことで、これを、今、タクシー協会としても数字的にどういうものかということで当たらせていただいていますけども、そういう方向が、実際に豊島、千代田区というところがもう着手しちゃって、実行しているものですから、そういうところを本当に考えていただかなきゃいけないんじゃないかというふうな、公共交通の環境においても、その計画の中でも、そういうところも採算のことを考えますと、細かく考えていただかなきゃいけないんじゃないかなというふうに思いまして、この意見を述べさせていただきます。

○岡村会長 ありがとうございます。

指標とは直接関わりのないところではありますけども、支援のやり方というのは重要なことですので、記録にぜひとどめておいていただければと思います。

ほかはいかがでしょうか。

では、そうしますと、例えば、バスの利用に関して、可能な範囲で出していただけるか、ご検討を継続的にしていただくというところはあるとして、基本的にここに出していただいた資料でよろしいですかね。もっと素晴らしい指標はもちろんあるでしょうけども、そういうデータというのを集めてくるのが非常に大変なので、現実的なところ見るとこういうところだろうというのが事務局の判断というふうに思っております。

では、よろしいですか。ありがとうございました。

そうしますと、議事の3、既存の公共交通の最大限の活用についてということで、事

務局からご説明をお願いします。

○事務局 それでは、既存の公共交通の最大限の活用について、資料3について説明させていただきます。座って説明させていただきます。

先ほども、課長の千葉から説明をさせていただきましたが、板橋区は、電車もバスも密度高く運行されておりまして、一定の交通利便性のある板橋区という状況でございます。その利便性を再認識するとともに、上手に利活用していくということが最も大切だと考えており、この資料を作成しております。

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。

この取組を進めていくにあたりまして、まず、やはり見なければいけないことは、板橋区の現状を確認すること。そして、上手な利活用の推進に向けて、今ある交通資源の周知、不便さの改善とその広報、その他交通環境の改善などの取組がポイントとなると考えておりまして、このような順番で資料を作成しております。

続いて、2ページ目をご覧ください。

こちらも再度ご覧いただくものとなりますが、鉄道路線図とバス路線図になります。多少の密度の差はございますが、区全域で公共交通機関網が広がっていることはご理解いただけていることと思います。

続きまして、3ページ目をご覧ください。

それでは、この公共交通網の存在がどこまで知られているのかというところなんです。我々が皆さんのお話を聞いている中では、電車の認知は高い一方で、バスの認知は低めになっているのかなと感じております。普通の地図ですと鉄道路線というのははっきり描かれておりますが、バス路線はこのバスがこっちに行きますとか、そこまで詳しく描かれていることは少ないことも影響しているのではないかと推測しているところです。

区の交通は、こちらの右下の図にありますように、都心方向につきましては鉄道が、環状方向、鉄道路線を結ぶ形で、バスのネットワークが構築されておりまして、これらを組み合わせれば便利に使えるという点は、もっと認識されてもよいのではないかと考えているところでございます。また、いつも使う駅の隣駅ですとか、利用頻度の少なくなる駅のバスにつきましては、さらに認知が低くなっているということも感じております。

以前、私どもが大谷口の地域にお住まいの方とお話ししたときのエピソードなんです

けれども、区役所に出かけようとしたとき、公共交通機関を使うためには、まず小竹向原の駅に出て、有楽町線で池袋、そこから山手線に乗って巣鴨、そこから三田線で区役所前というルートで移動しなければならなくて不便だというようなお話も頂戴したことがございます。当然、私たちは、有楽町線の途中駅の要町ですとか、池袋からバスに乗ると区役所前に1本で行けますよというお話をしましたけども、それをご存じなかったというような状況がありまして、駅を出てバス停がどこにあるか分からないとか、どのバスに乗ったらよいのか分からないなどの不安が便利さの享受を妨げるという、残念なケースであったのかなと感じているところでございます。

このような場合には、地域をぶらりと散策する活動ですとか、地元の魅力発見などの娯楽、レジャー的な活動との連動などが有効になってく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、この交通網を十分な活用がされているかという点になります。これは、認知が低い中では限界がありますので、知ってもらおうということが大切なのではないかと感じているところでございます。

また、このほか、コロナ禍を経て、地元での生活を楽しむという流れも生じております。それを地域の交通が上手に、いかに受け止めることができるか。これも大事なところなのではないかと考えて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。

交通を利用するにあたって、不便なところ、利用しづらいところの改善というのが、新たなデジタルツールによって進んでおります。SuicaやPASMOといったものは、もう皆さん、普段からご利用だと思えますけれども、そのほか、スマートフォンアプリによって、いつでもどこでも電車やバスの運行情報が見られるようになってきたりですとか、タクシーを呼ぶというところまでできるようになってございます。これらをいかに活用していくかで、交通利便性に対する感じ方は大きく変化するのではないかと考えているところでございます。

また、板橋区は大きなターミナル駅というものが無い区ではございますが、一つ一つ見ていきますと、多方面へ移動できる駅やバス停が数多くございます。このバス停や駅を上手に組み合わせることも、交通利便性の高さを実感いただけるポイントになるのではないかと考えているところでございます。

このようなものをいかに広めて一人一人の生活に実装させていけるかということも大

事な視点であるのではないかというところで、こちらを記載させていただきました。

続きまして、公共交通の利用環境の改善についてです。

板橋区の多くの地域では、密度高く建築物が立ち並んでおりますので、なかなか難しい部分はあるのですが、バスを待つ環境の整備というものができないかということを取組を行っております。歩道幅員の広いところでは広告付上屋の設置ができれば、狭いところに関しては、隣り合った敷地のご協力をいただきながら、バスを待つスペースの確保ができればいいのではないかということ考えているところでございます。

また、区内2か所になりますけれども、駅やバス停から少々離れる地域での交通利便性の改善を狙いまして、タクシー乗り場を整備し、空車のタクシーとタクシーを利用したい人のマッチングというものを図ってございます。

以上のように、交通資源をまず知ってもらい、より便利に使える方法をお伝えする、具体的に利用する環境を整えるという、様々な切り口で既存の交通の最大限の活用を図ることができればと考えて、このような資料を作成いたしました。

次のページからは、それぞれの具体の取組についてご紹介いたします。

5ページ目をご覧ください。

今ある交通資源を知ってもらい取組ということですが、これまでの紙媒体を用いたもののほか、身近になったデジタル媒体をも活用していくこと、また、下に書きましたとおり、便利でお得な乗車券の情報も同時に発信すること、ここから取組を始めてみようと思っているところでございます。

紙媒体としましては、前回の会議でご紹介しました、いたばしぐらしガイドというもの、そして、今回ご紹介する観光いたばしガイドマップになります。紙とデジタルの両方を活用するものが、2番目の駅の交通案内とデジタルマップです。デジタル媒体単独としましては、一番右、区のホームページの掲載というものを実施しております。

6ページをご覧ください。

交通は外出の手段でありまして、必要となる場面において上手に情報を提供するという紙媒体の取組になります。

私どもの中でも、公共交通マップ、いわゆる電車とバスがこんな路線があるのですよというマップを板橋区としても作ってはどうかというアイデアもありましたが、どれほど皆さんに手に取っていただけるかという課題もありまして、ほかの出版物とのコ

ラボレーションという形で実施してございます。いたばしぐらしガイド、左側の黄色いもの、右側の観光いたばしガイドマップも、いずれも地図とバス路線図をセットで掲載し、増刷、改訂の際は情報のブラッシュアップを加える形で進化させております。そのブラッシュアップの例ですけれども、例えばですが、板橋区から少し外れる場所になりますけれども、多くの交通機関が集まります交通結節点であります要町駅は、従来のぐらしガイド、左側の方はバスの地図では入ってなかったのですが、観光マップの方では入れる形に直しております。また、右下になりますが、お得な乗車券の情報を追加掲載したりなど、改良を行っているところです。

7ページをご覧ください。

板橋のぐらしガイド、こちらにつきましては2021年に全戸配布を行いまして、その後、転入者の方へ配布を継続しているものになります。

それに対して、観光ガイドマップ、こちらは、欲しい方が区役所ですとか公共施設で配布をするというのが従来のものでした。それを、今回、右端に掲載をしておりますが、スマートフォンアプリ、「Yahoo!」というアプリを使いまして、その中でご自身の地域設定というところができるのですが、板橋区と設定している方へプッシュ型配信、いわゆる板橋区からこういう情報を発信すると皆様のスマートフォンに情報が伝わっていくと、そういうやり方をして広報を行うとともに、東武鉄道さんと国際興業さんのご協力いただきまして、東上線の区内各駅、国際興業バスの、バスの車内の中、そしてバスの営業所で配布を行っていただいております。

今年度の後半にガイドマップの増刷を行う予定がございまして、その際には、ほかの事業者さんでの配布のほか、委員の皆様のご関係先などのご協力もいただき、配布範囲を広げていきたいと考えているところでございます。

8ページ目をご覧ください。

こちらは駅での交通案内とデジタルマップでの周知の取組になります。

今年の4月から、東武鉄道の上板橋の駅長さんのご協力で実現したのものになります。駅周辺の交通案内マップを区で作成しまして、自動券売機、駅周辺の案内図の横ですとか、運行障害が発生した際のお知らせのボードの脇などに掲出を行っております。また、このマップは板橋区のホームページからダウンロードができるようになってございまして、駅での個別のご案内に活用できるカードというものも作成しております。利用者の方は、このQRコードをスマートフォンやタブレットで読み込んでいただき

ますと、お手元の端末でこのマップを見られるようになります。

1 ページめくっていただければと思うのですが、具体の地図を9 ページでご覧いただけるようになってございます。

地図としてはあっさりしたものになりますけれども、バス停と近隣駅に絞った案内としておまして、その中で、バスの系統名、行き先、運行頻度、また、そのバスが通る主要駅と、そこまでの所要時間などの情報を盛り込んでおります。

また、この地図はデジタルマップとなっております。地図上で下線を引いてある文字ですとかバス停の印をタッチしますと、Google マップというアプリが起動しまして、そちらの中でバス停の位置ですとか経路案内、時刻表などの情報が見られるようになってございます。

こちらの交通案内マップですが、ほかの駅からも掲載したいというようなお話も頂戴しておまして、準備の整った駅から順に拡大を図っていければと考えているところでございます。

続きまして、10 ページをご覧ください。

こちらは2年前から始めているものになりますけれども、区のホームページで区内各駅から路線バスでお出かけできる駅や街の情報を掲載しているものです。先ほどのデジタルマップにつきましても、このページからダウンロードできるようにしておまして、右側に上板橋駅が掲載されておりますが、一番上のところに上板橋駅周辺案内図というものを貼り付けて、取得できるように設定してございます。

続きまして、11 ページをご覧ください。

こちらは、各鉄道事業者さん、バス事業者さん、交通事業者の発売する一日乗車券の情報をまとめたものになります。私も幾つか使ってみましたが、使ってみるとお得で便利ですけれども、意外と知られてないのかなと思まして、このようなものをまとめ、露出というものを図ってございます。外出を誘う、外出のハードルを下げるツールの一つとして、様々な形で情報提供というものを実施していくという考え方でおります。

続いて、12 ページをご覧ください。

ここからは、不便なところ、利用しづらいところの改善と、その広報というものを、どんなものがあるかとまとめた部分になります。

まず、これはもう改めて説明するまでもありませんが、キャッシュレスかつ非接触の

支払いとして、もう既に多くの方に利用されている交通系 I C カードになります。サービス開始から 20 年を超えておまして、J R さんですと特急券ですとかグリーン券などのチケットレスサービス、各社の私鉄さんも含めて I C 型の日乗車券ですとか様々なサービスが展開されておまして、首都圏においては移動の際の支払いをスムーズに行うツールとして現在も進化が続いています。より多くの方に便利に使っていただくことで、さらに交通利便性の向上が実感いただけるものと思っているところでございます。

続いて、13 ページをご覧ください。

こちらは、電車やバスの運行情報の入手がすごく簡単になったという部分になります。

まず鉄道を書いておりますけれども、スマートフォンアプリが各事業者さんから提供されておまして、左から東京都交通局の都営交通アプリ、真ん中が東京メトロさんの東京メトロ my! アプリ、右側が東武鉄道さんの東武線アプリと、各社、駅の発車案内ですとか現在電車がどこを走行しているのかとか、リアルタイムに確認できるようになってございます。駅に行かなくても、駅員さんに聞かなくても、どこからでも分かるという環境が構築されているということは、利用者にとっても価値がある情報が簡単に手に入るようになったのだと言えると感じております。

14 ページをご覧ください。

バスについてですけれども、現在、区内で運行する全ての路線バスで、スマートフォンからリアルタイムの運行情報が取得できるようになっております。国際興業さんの例を出させていただきましたが、この 4 月から各バス停に右上のようなステッカーが貼られております。

この QR コードをスマートフォンで読み込みますと、すぐに下のような画面が出てきて、定刻の発車予定時刻、バスの到着予定時刻、現在バスがどこにいるのか、地図上でさらにバスの現在地が確認できるような画面が用意されております。次に来るバスが見えるという環境が実現したということで、バスの利用のしやすさというのが格段に改善されているのではないかと感じているところです。これもバスの利用のハードルを下げる大きな進化ではないかと考えているところです。

続いて、15 ページをご覧ください。

これは、先ほどもご覧いただきましたけれども、区周辺の鉄道・バス網を模式的に表したのになります。黒が鉄道の各路線、色のついているものがバス路線になります

が、それらの線が数多く集まるポイント、すなわち、多方面に移動できるポイントが幾つもあるということがご覧いただけるとと思います。

行きたい場所に向かうとき、乗換えなしに一直線で行ける公共交通機関があることがベストですけれども、それが常に実現していることは多くありません。そうであれば、どこかで必ず乗り継ぎ、トランジットというものの必要が生じます。それをよりスムーズに行ってもらおうということが、快適な移動には欠かせないものだろうと。そのための情報ということで、こういう情報もどう伝えていくかというのが一つ課題なのかなと思っていますところでは。

便利に使えるものは、上手に使う、使いこなす、徹底的に活用するということ、これをいかに広げていくのか、具体の取組を皆様とともに考えて、さらに進めていければと考えているところでございます。

続きまして、16ページをご覧ください。

ここからは、公共交通の利用環境の改善という部分になります。

先ほどからご紹介させていただいていますけれども、まず、広告付バス停上屋・ベンチの整備となります。幹線道路などの歩道幅員の広いバス停で整備が始まっております。この写真は大山東町の下り方面のバス停になりますけれども、今年4月から運用が開始となりました。こちらは、歩道幅員ですとか地下構造物、広告効果が出せる場所かどうかなどの制約も伴いますため、設置ができる場所というのは限定されることが多いのですけれども、区としても整備実現に協力をしていきたいと考えているところでございます。

17ページをご覧ください。

こちらは、歩道の狭い場所でのバス待ち環境の改善という形になります。歩道が狭いところになりますので、歩道上で対応するということはほぼ不可能といえますか、困難という状況ですので、バス停に隣接する敷地のご協力をいただき、バスを安全に待てる環境というものを整備してございます。

写真と絵でご紹介しています場所は、都営三田線蓮根駅に近い大谷橋というバス停になります。バス停の目の前にあります区営住宅ですが、こちらは改築中でございまして、バス停に隣接する部分に、バスを待てる空間と、災害時には炊き出し用のかまどになる防災ベンチを設置しまして、今年秋に完成予定というものでございます。

続きまして、18ページをご覧ください。

こちらは、前回、前々回からご紹介しておりますタクシー乗り場整備の社会実験になります。駅やバス停から少々距離のある地域、右上の地図で黄色に塗られた地域の中で、地元のご協力とご理解と、場所の確保のできたところに2か所設置をしているのでございます。駅前のタクシー乗り場のイメージで、いつもタクシーが待っているという認識の方も結構いらっしゃる状況ですけれども、空車のタクシーと利用したい方を引き合わせる場ということを丁寧に説明し続け、一定の利用のある乗り場となるか検証を続けております。

以上、これまでご説明しました取組としては、小さなものや、始めたものばかりでございますけれども、皆様のご意見、具体のご協力もいただきながら、既存の公共交通の最大限の活用の実現を目指していければと考えているところでございます。

新型コロナウイルス感染拡大を受けて仕事や生活の変化が大きく生じたことから、公共交通機関もその影響が強く残ってございます。まだ先を見通すことは難しい状況が続いておりますが、まずは、今ある交通資源を大切にしていくこと、この取組をしっかり進めていく必要があると考えているところでございます。

説明は以上となります。

○岡村会長 それでは、この資料3に関連して、色々のご発言ですとか、委員の皆様に関連しているところのご紹介などをいただければと思います。いかがでしょうか。

色々とできることをやっていくということと、やっていることの周知を事業者さん任せにするのではなくて、区が間に入るですとか、それぞれで色々なことやっていくというところで広げていくというところかなというふうには思っています。

区とか行政の会議に私も幾つも出ますけど、こういう資料はなかなか出てこないというところで、まとめていただいて非常にいいかなと思っております。

何かございましたら、ぜひと思います。

米澤委員、お願いします。

○米澤委員 東京バス協会、米澤でございます。

バスや交通を含めて、バスについて、ご利用の促進について色々とお知らせしていただいて、本当は、多分、私どもバス協会がしなくちゃいけない仕事をやっていただいて、本当に感謝申し上げたいところであります。

今でこそ、例えばヤフーとかで検索をしますと乗合バスなども選べますので、どこを通っているのかというのが分かるかと思うのですが、特に資料の14ページ、バ

スのロケーションシステム、これが、実は意外と皆さんご存じなくて、バスを利用するに当たって障害となっているのが、来るのかどうか当てにならないとよく言われるのですよね。

これを改善するために、各社でこのバスのロケーションシステムを導入して、もうすぐ来ますよということが広報できるということなので、これは非常に便利なツールなのですが、実はこれの認知が低いのですよね。これをどんどんどんどん使っただけだと、当てになるバスということがどんどん促進できるかなというふうに思っております。

全編にわたって書いてあるのが、割とスマートフォン、デジタル機器をお持ちの方が対象となっていますので、あとは、次の課題というのが、おじいちゃん、おばあちゃん、高齢者の方ですね。こういった機器のない方にどのように広報していくのかなということが、バス協会としても課題として今、感じております。

以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。

私も経験があって、バスが遅れているようなとき——この板橋区じゃないんですけど、「バスが来ないね」とか知らない人同士で話しているような状況なんですけど、私は当然知っていますので、QRコードがあるので、さっさとやって、「あと5分ですね」とか言うのですが、皆さんはスマートフォンを持ってらっしゃっても使わないというか、そういうことを書いてあるのですが、なかなかご存じないのか認知されていないのかというようなところは確かにあるかなと思っています。

一方で、いきなり事業者さん、国際興業さんに振っちゃうんですけど、利用のログとかは、ある程度カウントとかをされていると思うんですけど、QRコード経由でアクセスは、それなりに、着実に増えている感じですか。

○小平委員 国際興業でございます。

今回、4月からバスロケーションシステムをリニューアルしまして、最初は、当初動いているときは、なかなか上手く動きができなくて、色々ご意見をいただいて、そういうご意見いただいた中で色々工夫しながら改善しております、知っている方は本当にホームページから入っていかれる方が多いのですけれども、停留所についているQRコードから読み取って乗っていただくお客様というのは増えてきているかなと思っております。

板橋区さんは、公共交通、バスに関して、色々と施策を打っていただいで非常に感謝しているところをごさいますて、東京都内を含めて、国際興業は埼玉も運行しているのですけれども、自治体さんが率先してこうやってPRしてくれるというのはなかなかないので、我々も、板橋区さんとともに公共交通を守るために、今後もご協力していただいで、さらに我々も協力できればと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

ご発言がないようなので。

今の運行情報、接近情報ですよね。皆さんはスマートフォンをお持ちなので、バス停に接近表示をやるよりも、こちらの方がシステムが変わっても対応しやすいですから、どんどんそっちに移っていくのかなと思っていたんですけど、利用者の行動がそういうふうになっていく感じでもないなというのも思っていますので、一方で、最近、そんなに大々的ではないですけど、簡易な表示装置、要は、スマホの表示と同じ画面をバス停の簡易なディスプレイに表示をしてしまうというようなことも、屋内とか、あまり水がかからないようなところだったら多分できるんでしょうけど、そんなようなことも過渡的にはあるのかなというふうには、個人的には思っています。

簡易なものでやっていただくとか、あと、場所によっては、役所で、その前のバス停の発着情報を独自にそうやって出しているとか、色々なやり方もあるので、利用者さんがスマホの画面のようなものを独自に皆さんに出せるようなことが広まっていくと、バス事業者さんの努力の外で、色々なこともできるかなという、そういうふうには思っているところです。

ほかにいかがでしょうか。何かございますか。あと、鉄道の話、タクシーの話もございいますが、いかがでしょう。特に、本日、ご発言等いただいでいない方などで。

大瀬戸委員、お願ひします。

○大瀬戸委員 志村警察署の交通課長の大瀬戸です。

18ページのタクシーの乗車整備の社会実験というところですけど、タクシー乗り場にも、今、広告つきの上屋がついている例があると思うのですね。恐らく、タクシーセンターさんで道路占有許可を取ってというお話になるかと思うんですが、今後、こういった施策が定着していく中で、広告付上屋をつけるということになれば、利用者にも雨の日とかは便利だと思うので検討してもいいのかなというふうに思いますし、

浸透していった、これが社会実験じゃなくて実際に利用が進んできたので実施するということになったときに、タクシーが止まって待てる空間が欲しいなということであれば、駐車禁止規制の緩和等で警察的にはご協力できるのかなというふうに思いますので、今後そういった検討が進む中で、必要があればご相談いただければなというふうに思います。

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。大体よろしいですか。

そうしますと、概ね議事の3まで進んだということになります。そうしますと、概ね議事が終了しましたけれども、本日の会議全体を通して、また言い忘れたとか、そういうことも含めて何かご発言はございますか。特によろしいですか。

そうしましたら、もし何かあればということで先ほど紙がございましたので、後日お寄せをいただければと思います、何かありましたら。特によろしいですか。

そうしますと、あとは事務局で進行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、たくさんご議論いただきまして、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、皆様とともに公共交通の利便性向上、利用促進の取組を進めてまいりたいと考えております。

それでは、連絡事項を説明いたします。

次回の会議でございますが、令和5年1月10日で予定しております。日程が近づいてまいりましたら、改めてご案内を差し上げますので、どうぞ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の本編・概要版と、都市計画図の3種類につきましては、お席に残しておいていただきたいと思います。

最後になりますが、本日、会場にお車や自転車でお越しの方がいらっしゃいましたら、駐車券や駐輪場の券をお渡しいたしますので、受付にて職員にお声がけいただきたいと思います。

連絡事項は以上となります。何かご質問等はございますでしょうか。

○岡村会長 よろしいですかね。

そうしますと、特にないようですので、では、これをもちまして第3回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24分閉会