

令和6年度第1回
板橋区公共交通会議

令和6年6月25日（火）

令和6年度第1回 板橋区公共交通会議議事録

1. 開会

2. 議事

- (1) 板橋区公共交通会議について 【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) 公共交通の利用促進の取組について 【資料3】

3. 閉会

<資料>

- 【資料1】 板橋区公共交通会議について
- 【資料2-1】 東新町・小茂根地域における取組について
- 【資料2-2】 第1回東新町・小茂根地域交通意見交換会 説明資料（案）
- 【資料2-3】 地域住民アンケートの実施方針（案）
- 【資料3】 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、島松委員、小林委員、鈴木委員、小川委員、若田委員、秦野委員、山科委員、富樫委員、小池委員、舟山委員、久我委員、黒岩委員、松村委員、飯島委員、藤田委員、成清委員、水野委員、岩田委員

(代理出席者のあった委員)

小瀧委員、佐藤委員、西東委員、佐々木委員

(傍聴者)

3名

(午後 3 時 1 0 分開会)

○岡村会長 それでは、令和 6 年度第 1 回板橋区公共交通会議を開会いたします。

それでは、次第に従いまして進めてまいります。議事（1）板橋区公共交通会議について、事務局からご説明をお願いします。

○千葉課長 それでは、都市計画課長千葉からご説明させていただきます。お手元に資料 1、板橋区公共交通会議について、をご用意いただきたいと思えます。

それでは、板橋区公共交通会議についてご説明いたします。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。

こちらにつきましては、前回ご出席の方には説明を差し上げている内容となりますが、板橋区では、令和 2 年に板橋区交通政策基本計画を策定した後、この計画の実行、特に公共交通に関しまして、関係の皆様を一堂に会して、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。

これまでは、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いたところでございますが、今後、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ることに伴いまして、区内で営業を行うバスやタクシー、こちらの事業者との協議・調整も大切となることから、今年度からは板橋区公共交通会議を、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」に位置づけまして、また、バスやタクシー事業者とその関係者等を委員として追加してございます。

下段の囲みでございますが、板橋区公共交通会議設置要綱の抜粋となりますが、その中で、左下の下線部にありますとおり、当初より、地域公共交通会議に位置づけることを想定しておったものでございます。

続いて、2 ページ目をご覧ください。

こちら少々字が小さくて恐縮でございますが、本日お配りの委員名簿等もご覧の上、確認いただきたいと思えます。今年度からの委員の皆様の一覧表となっております。冒頭にもご紹介させていただきましたが、網かけ部分の皆様が今回新たに委員にご就任いただいた皆様となります。委員になられた方につきましては、今後ともよろしくお願いしたいと思えます。

3 ページ目をご覧ください。

板橋区公共交通会議といたしましての議題となりますが、これまで板橋区公共交通

会議での2つの大きな柱となっております、公共交通の利用促進、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組というものに変化するところはございません。

ただ、右下にございますように、これから東新町・小茂根地域で地域特性や実情に合わせた新たな取組の検討を行っていく中で、皆様にご協議いただくものが出てくると考えておりますが、今年度はまだ取りかかりの初めという段階にございますことから、地域での状況報告というものになるかと思込んでいるところでございます。

簡単ですが、説明は以上となります。

○岡村会長 というご説明でございました。

元々の要綱は特に改正はせずに、そのままの会議体ですけれども、位置づけを改めて道路運送法に基づくということを確認したというふうな整理かと思っております。何かご発言ございますか。

一応事務局にお尋ねをするんですけど、これは審議事項ですか。それとも、こうなりましたという報告になるのでしょうか。特に何か改正ということはしていないのでご報告という、ご説明、ご報告という整理でしょうかね。

○千葉課長 特段異議がなければご了承ということでお願いしたいと思っております。

○岡村会長 では、ということですので、実質審議ということとということでございますので、ご意見、ご質問いただければと思います。いかがでしょうか。

特によろしいでしょうか。ということで、この形で進めていくということでございます。

あと、他自治体でもこのような会議は当然ございますけれども、例えば運賃を決めるとかそういうことになりますと、また別の会議体ということになりますが、それはまた別途定めるということになるかと思っておりますので、他の自治体にいろんなものに出られている方はちょっと思ったかもしれませんが、そういう整理とさせていただきます。まだ当分、運賃を定めるようなことは恐らくないだろうというのが、恐らく事務局のお考えなのかなとは思っております。

それでは、1件目よろしいでしょうか。

それでは、2件目に参ります。東新町・小茂根地区における取組につきましてご説明をお願いいたします。

○千葉課長 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をご用意いただきたいと思います。まず、資料2-1の1ページ目をご覧ください

ださい。

昨年度におきまして、こちらに記載がございますようにタクシー乗場社会実験の検証と併せまして、公共交通サービス水準の相対的に低い地域、こちらが、鉄道駅から500m、バス停から300m以上離れる地域というふうになっておりますが、これらの地域の中で新たに対応の検討を行う地域といたしまして、4つの候補地域を抽出し、その中でアンケート結果や立地条件を踏まえまして、東新町・小茂根地域を選定させていただいたところでございます。

今年度は、移動に関する課題や意向を詳細に調査するとともに、地域住民の皆様との検討を実施していきたいと考えております。

2ページ目をご覧ください。

東新町・小茂根地域の交通事情につきまして、改めてご確認いただけるよう資料をご用意させていただきました。

左下の図の中央下の部分でございます。黒い点線で囲みましたところが、東新町・小茂根地域となりますが、北側に東武東上線の上板橋駅・ときわ台駅、南側には東京メトロ有楽町線・副都心線の小竹向原駅・氷川台駅が位置してございます。

右下の図をご覧くださいなのですが、各駅から700mから1キロ程度の距離がありまして、徒歩で10分から15分ぐらいのところとなっております。

バス路線でございますが、右上の図になります。地域内からは吹き出しをつけました池55系統が現在平日の朝夕、土日祝日の昼間の運行となっております。図の中で左下から右斜め上に運行されるのが、環状七号線を走る路線バスで2系統、赤羽駅と高円寺駅を結ぶ路線と王子駅と新宿駅を結ぶ路線が運行されてございます。また、図の中で、右下から左上には、川越街道を走る路線バスが池袋と練馬区の光が丘駅を結んでいます。このように路線バスはございますが、どの最寄り駅にも路線バスが接続していないというのが現状でございます。

続いて3ページ目をご覧ください。

こちらでは地域でのアンケート結果の1つを扱ってございますが、外出目的別の移動について、やや不満、とても不満という回答、このグラフでは黄色と青の帯で赤い点線で囲ませていただいておりますが、この部分が他の地域より多めという結果が出ておりまして、このことから、この地域での検討を進めることとなったものでございます。

続いて、4ページ目をご覧ください。

今年度の取組スケジュールになっておりますが、地域の方にお集まりいただきまして、表の中段でございます、地域交通意見交換会を6月、9月頃、12月頃、3回にわたりまして実施いたします。その間に、表の下段になります。地域住民アンケートも並行して行わせていただきまして、集計、分析結果につきましては、意見交換会で報告を行わせていただきます。それから、2月上旬、2月3日で現在予定させていただいておりますが、次回の公共交通会議で実施状況等を報告させていただきたいと考えてございます。

続いて、5ページ目をご覧ください。

意見交換会でございますが、こちらでございますように、今週末の6月28日金曜日の夜と30日日曜日の日中に同じ内容で2回開催させていただく予定でございます。地域の回覧板を活用いたしまして、皆様にお知らせをしているところでございます。

本日、机上に配付させていただきました緑色の用紙が実際に東新町・小茂根地域を含む周辺一帯、大まかに申しますと川越街道の南側、環状七号線の北側の地域一帯で回覧板でお知らせしているものになります。

続いて、6ページ目をご覧ください。

こちらが意見交換会の説明資料の抜粋になります。非常に文字も小さいので、こちらの資料を一旦閉じていただきまして、資料2-2をご用意いただきたいと思っております。

こちらの方が実際に当日ご参加いただく方にお配りする資料の案になります。まず、表紙をめくっていただきまして、本日の次第と記載のある部分をご覧くださいと思います。

まず最初に、交通に関する現状や動向でございますが、3ページになりますが、移動の減少、担い手不足、新たなモビリティなどの紹介を行わせていただきます。この会議でも様々な形で資料をお見せしたり、交通事業者から実態をお話しいただいたりしてきた内容を説明してまいる予定でございます。

4ページ目をご覧ください。

東新町・小茂根地域の最寄り駅や駅までの距離をご理解いただくページとなっております。

また、次のページをご覧くださいと思います。こちらは、路線バスの運行状況を見ていただくページとしてございます。

続いて、6 ページ目をご覧ください。

こちらは意見交換会の趣旨、位置づけ、基本的な考え方をお示ししていきます。地域の現状と課題・問題の共有、今ある乗り物を含めて利用していくという考え方、意見交換会として出てきた意見を尊重していくこと、持続可能な交通として、自分も周りの人も使うという視点で考えること、今後の社会情勢や環境の変化もきちんと想定すること、こちらをご理解いただくページとしてございます。

次のページからは、地域の現状や事例について、ご理解をいただく部分でございます。まず7 ページでございます。

小型のバスやワゴン車が走行可能な幅員の広い道路がないこと、それから一方通行、交差点での進行方向規制などでルートを一筆書きで描く際に制約があることなどをご説明いたします。

続いて8 ページでございます。

最寄り駅4 駅の駅前広場などの交通結節機能についてでございます。こちらの最寄り4 駅、全てに駅前広場がなく、駅からバスやタクシーの利用が難しいこと。上板橋駅南口では、令和10 年度を目指して駅前広場整備中であることをご説明いたします。

続いて9 ページ目でございます。

他の自治体での取組事例や課題を書いております。この主な取組事例は、コミュニティバス以外は昨年度の検討の中で導入可能性があると考えられたものを中心に記載しております。

また下段でございますが、駅から歩いて15 分程度の地域での事例、持続可能性という点において大切な、多く使われるものであること、また受益者負担ということにも触れていこうと考えております。

続いて、10 ページ目でございます。

ここからは、アンケート結果について東新町・小茂根地域と東京メトロ有楽町線の千川駅に近い向原地域との比較で、外出目的別の外出頻度、また11 ページ目でございますが、外出目的別の交通手段を、また12 ページ目になりますが、外出目的別の移動の満足度についてをご説明いたします。

最後の13 ページ目でございますが、こちらはまとめといたしまして総括しながら、不満がある移動ということについて、①といたしまして何が不満なのか、②といたしましてどのように解決できるのか、③についてそれによって何を指すのかというこ

とを整理して考えていく必要がありますというお話をさせていただくつもりでございます。

全体としてはこのような流れで説明しつつ、必要であれば、さらに詳しい資料や画像なども見せながら意見交換会を進めていくイメージでございます。

こちらの資料の説明については以上になります。

また、続いて資料2-3をご覧いただきたいと思います。地域住民アンケートの実施方針案についてでございます。

本日、アンケート表をお見せできれば良かったところがございますが、まだ申し訳ないところがございますが、作業進捗の都合で実施方針案までの説明とさせていただきます。

昨年度実施いたしましたアンケート項目も参考にしつつ、岡村会長とも相談させていただきながら作成し、調査を実施させていただければと思っております。

調査の内容になりますが、この地域では周辺の道路条件等によって、地域の交通改善のための選択肢が限られるほか、「持続可能な取組」としていく必要があることを説明したものをご覧いただいた後で、資料の左側にあります、大きく5項目のアンケートにお答えいただく形で考えてございます。

1項目目といたしまして、基本情報として年齢、職業、最もよく使う駅、外出頻度といった個人属性とフレイルやロコモティブシンドロームなどのチェック項目を参考にした身体状況についてをお答えいただきます。

2項目目、現在の移動実態、公共交通の利用状況を聞いていきますが、具体的な移動の量や方向を見定めるために、目的地や時間帯などを含めて聞いていきます。

3項目目では、移動に不満がある場合の問題点でございます。不満の中身を明らかにするため、交通環境や立地条件など、何に対する不満なのかを聞く質問としていきます。

4項目目では、交通環境改善に関する意見、意向や要望を聞く質問でございます。導入可能性のある取組に対しまして、どのような意向なのかを聞いていきます。

5項目目、最後になりますが、地域主体の取組を想定いたしまして、その協力意向なども聞いていきます。新しい仕組みに対する1つの可能性としての質問でございます。

このような形でアンケートを組み立てていきたいと考えております。説明につきま

しては、以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○岡村会長 ということ、このような形で取組を始めて、住民の皆様のご意見を色々聞いていくと。聞いていくというか、地域の方々に考えていただくということになります。

特にどの資料ということを決めませんので、ぜひご意見やご発言をいただければと思います。いかがでしょうか。はい、お願いします。

○久我委員 東京交運労協のハイ・タク部会の久我と申します。ハイヤー・タクシーの労働組合が集まったところでございます。

まず、資料2-2の3ページ、(1)の丸のついている3つ目、シェア型モビリティの登場でございます。今でもライドシェア、ここに書いてあります。このライドシェアの定義というのは様々で、私もこのところいろんなところでお話はしていますが、一般の方はライドシェアというと、シェアリングエコノミー、便利なものだと考えているようです。そういうのと混同しないように、安易なライドシェアという言葉を使うと、何がライドシェアなのか。皆さんもここにいる方でも分からないんじゃないかと思っています。

現在、タクシーでライドシェア、日本版ライドシェアと言われているもの、これと欧米型でやっているライドシェアというものとは全く違うものなので、安易なこのライドシェアって言葉は使うのはいかがなものかと思っております。

次に、資料2-3の④の設問の内容、ここにもやはりあるんですが、個人モビリティは一体何なのかなど。シェア型交通、その下、地域の輸送資源活用、住民共助、これはいわゆる道路運送法78条3条などで、過疎地などで交通がなくなったりしたときには、こういう地域の住民が助け合って移動する、こういうものがございますので、この板橋区にはまだそういう過疎ってところはないんじゃないかなと思っておりますので、過度なこういうものを設問に入れるのはいかがなものかと思っております。以上です。

○岡村会長 それでは、これは個別具体のお話ですので、事務局から具体にお答えをいただくのが良いかと思いますが、いかがでしょうか。

○千葉課長 ありがとうございます。

まず、ご質問のライドシェアの日本版というところなんです、こちらの説明の方で加えているところが、しっかり理解していただきたいという趣旨でございまして、

ちょっと説明の方は工夫させていただくように考えます。

それから資料2-3の④の個人モビリティのところでございますが、シェア型交通という記載をさせていただきまして、こちら個人モビリティということになりますので、主には1人で乗る交通手段というふうに考えておきまして、これもですね、ちょっと今実施方針の抜粋ということで入れさせていただいておりますので、入れる際には説明をしっかりとさせていただきたいなと思っております。

また、共助の方でございますが、当然過疎地で行っている交通、共助交通も当然でございますが、最近ですね、都内でもそんなに頻繁に走っているところではないんですが、葛飾や松戸などでも行われている、車両による同乗というんですかね、一緒に乗って目的地を目指す方法なども取り上げさせていただいて、公共交通という形が無理であっても、地域の方が協力するとできる方法があるということぐらいでちょっとご説明をさせていただきたいと思っておりますので、その辺の事例も含めて、お配りする資料にはきちんと説明をさせていただきたいと思っております。

このような形でいかがでしょうか。

○久我委員 どうもありがとうございます。

④の方の葛飾区っておっしゃいましたけど、葛飾区はタクシーを使った実証実験をやりました。この間ね。やったんですけど、なかなかこれは乗る方がいらっしゃらない。要は、そこで実証実験をするところは、いわゆる交通不便な地域じゃないということが言えてきちょうわけですね。ですから、葛飾区を言ったので、これを板橋区にやるっていうと、また違うものになってしまいますので、松戸は僕は分かりませんが、葛飾区が出ているんで、この中には色々な委員の方、出ている人がいらっしゃいますけど、それとはちょっと違うと思います。

○岡村会長 事務局から何かありますか。

○千葉課長 今日のところは、ご意見として頂戴しておきます。ありがとうございます。

○岡村会長 この辺りは、ぜひ整理をしてというところは私からもということで。先ほど

1つ目のいわゆるライドシェアっていうところが、シェア型モビリティという形で出ておりますけれども、これは私の感覚では、今言われているライドシェアも欧米等のライドシェアも、いわゆるこのシェア型モビリティとはちょっと違っているのかなというふうに思っております。今、日本型と称されているものについても、もし書かれるのであれば、担い手不足というような背景の中で、そのような制度の導入等が一部

の地域では行われていますという客観的な説明はこれは必要じゃないかなと。具体的に都内でどうですというような話は、もちろんご質問があったらぜひ事務局からお答えいただけると良くて、ここだと何か物すごく新しいものが何か出てくるような感じですので、そこはぜひ工夫をしていただけるといいのかなと私からも思います。

それから2-3の④については、地域の輸送資源活用共助というのも、これをどこまできちんと説明するかという話でもありますし、アンケートをどうするかなんですけど、恐らく事務局の意図としては、この2-2の方ですかね。カラーで示している9ページに、他自治体での取組事例というので、一番下のボランティア輸送というのが恐らくこの地域のいずれか、この共助というようなことだろうということなので、今、ご発言があったのは、いわゆる有償運送という形ではなくて細かいですけど、有償運送という形ではなくて、道路運送法によらないものっていう恐らく整理で住民の方にお示しする資料も書かれていて、アンケートの④は多分そういう趣旨で書かれているのかなと思いますので、これは別に、まだ別に何も決まったわけじゃないので、個人的には私はどれでもいいと思っているんですけど、このカラーの資料と今のこの実施方針案だと、結果的にちょっと整合していないと。だから、今のご説明とこのカラーの資料が若干整合していないということなので、そこはぜひ整理をするのがいいかなと。今のお話を聞いていると、資料2-3の方の④、地域の輸送資源活用共助というのは、このカラーの資料の4番目に相当ということで整理をするというのは、何か今日の資料の作りからしたら自然かなと思いますので、ご検討いただくといいかなと思いました。

ご指摘、ご発言ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○鈴木委員 国際興業です。お世話になっております。よろしくお願ひします。

ちょっと資料全般で見ってしまったので、バラバラと申し上げてしまいますけれども、まず資料の2-1で東新町・小茂根地域の取組についてで、一番最初に東新町・小茂根地域の検討についてで、2枚目で地図入りで出てくるところをご説明いただいたところですけども、交通事情として、例えば鉄道駅まで歩いて10から15分、あるいはバス路線が最寄り駅に接続しないというのは、これは事実としては間違いのないことです。ただ、事実としては間違いのないんですけど、それが問題であるというふうに取り立てると、最寄り駅まで何か交通手段を作りましょうねとか、最寄り駅に行けるバス路線がないのが問題ですってなってしまうのを恐れます。

ですので、事実としては間違いはないんですが、別に東新町・小茂根に限らずともこういうエリアはたくさんあるわけなんで、700mから1,000m離れていたり、バス路線が最寄り駅に接続していないことが問題なんであるというふうな捉え方にならないようご説明をお願いしたいと思っています。

池55系統と私どもは言っていますが、これの本数を減らしちゃって大変ご迷惑をおかけしているところなんですけれども、実は小茂根に入ってきたのも1999年の話で、それ以前は環七を走っているだけで全然中には入ってこない路線でした。ですので、そもそも最寄り駅に行けるバス路線は最初から、昔からなかったし今もないという状況です。

それから、最寄り駅まで距離がありますが、例えば小茂根地区の3バス停が仮になかったとしても、小茂根バス停、上の根橋バス停辺りまでは、400～500mの距離で行けるわけです。ですので、だから不便なんですよというところに必ずしもなるのかどうか。環七通りまで来れば、バスはたくさん走っていますので。関東バスさんも都バスさんも含めて走っていますので。

なので、繰り返しになりますが、事実を羅列して、それが問題ですよということに必ずしも直接繋がっていないんですよというところをご理解いただけたらいいなというふうに思っています。

それから、資料2-2の方で、6ページでこの意見交換会はこういう会なんですよというのが書いてあるんですが、じゃあこういう協議をして、最終的にどこにたどり着きたいんですかというのを、もし住民の方に聞かれたら、ゴールってあるんですかねというところをちょっと確認を求められるかもしれないので、お伺いしておきたいと思います。つまり、こういうのを意見交換会やって、アウトプットとして何か新しい交通機関を作ってくれるのかなっていう期待は当然なさと思うので、それに対して、今年度、区さんが考えるゴールはここですというのが分かるかというふうな思っています。

それと、9ページの先ほども出ましたが、他自治体の取組事例が出ていますけれども、ここに出ているタクシー乗場は置くとして、少なくともコミュニティバス、デマンド交通、ボランティア輸送も恐らくそうだと思うんですが、基本的には公費が入っていることが前提だと思います。

路線バス、あるいは既存のタクシー、特段の公費なしでやっていますが、コミュニ

ティバス、デマンド交通は公費が前提になっています。ですので、こういう事例を挙げてご説明することによって、デマンドがあったらいいよねみたいなことになったとしても、それは何でしょう、利用者負担だけで維持できる交通機関にはならないものですので、その線引きはご理解いただけるようにしていただきたいなと思っています。

路線バスも走っていますし、タクシーもたくさんあります。民営でやっているところに、このコミュニティバスにしる、デマンドにしる、公費でやるのが前提になっている交通機関を入れていくとするならば、それはやはり民間との共存が必要になりますので、説明するにあたってはそこをちょっとご留意いただけるといいかなと思っています。

ただ下でちゃんとご説明いただいているので、例えば運行経費の確保で言うと、多分一番パーソナルな公共交通ってタクシーで、であるから個人の負担も一番かかると思うんですが、ただ、例えばデマンドとかコミュニティバスって1人当たりの負担額を割り算で出してみると、実はタクシーに乗っているより全然高いですみたいな交通機関も結構存在するので、それってじゃあもうタクシーでいいよねというようなことが結構あり得るので、そういったところで運行経費の確保の説明できちんとしていただければいいなというふうに思っています。

あと、何個も言うてしまうんですけども。資料2-3のアンケートの実施方針案、こちらも持続可能な取組って最初に打ち出しているのが大変ありがたくって、要するに、あったらいいなというものがバラバラ出てきて、何となくまとまったらコミュニティバスになっていましたみたいなアンケートにならないために、すごく必要なものだというふうに思っております。それで、③の移動に対する不満のところ、不満の種類を分別をつけておく必要がありますけれども、こちらでぜひ交通環境の不満、立地的条件の不満とありますが、金銭面で不満なのかどうかもぜひ聞いていただけるといいと思っています。

つまり、バスもあるし、タクシーもあるけど高いから使わないんですというのがあるしあり得るとすれば、それはお金で解決が効くので、交通手段じゃなくて金銭負担が問題なのであれば、別に手段で解決する必要はないですよという解決策があり得るので、そこはぜひ聞いていただきたいということと、あと最後に4番の、あったらいいのかな、ないと困るのかなかの温度感も分かればというところなどは、ぜひどうい

ふうにしたら分かるのかというところはすごく難しいと思うんですが、ぜひ必ず分かるように聞いていただきたいと思っています。

ないと困るっていうのは、基本的に今ある交通機関がなくなっちゃ困るというのが多分ほとんどだと思うんです。今ないんだけど、ないと困る交通機関って、あんまりちょっと想定しづらいと思うんですよね。

なので、例えば、今1日6回しか走っていないですけど、池55系統はなくなっちゃったら困りますっていう意見はあり得ると思うんですけど、コミュニティバスがない、新しくできないと困るんですっていう意見ってあまり想定しづらいと思うんです。ですので、そこが分かるようなご質問になっているといいなというふうに思っております。

すみません、長くなっちゃいましたが、以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。事務局からいかがでしょうか。

○千葉課長 ありがとうございます。

まず東新町・小茂根の現実、実情のお話で、ここに出している資料はある程度というか事実に基づいた資料というところをちょっと強調させていただいて、そういう現状がありますというふうにとっていただきたいなと我々も思っているところです。なので、それがあるから、それだから問題だということにならないようにちょっと気をつけてご説明してまいりたいと思います。

それから池55系統の例もありましたけれども、これは別の冒頭の資料の方で、道路がないというご説明をさせていただいたところにですね、まさにこのエリアに入っております、池55系統は確かに中に入っていておるところなんですけれども、一旦これ公共交通で中に入ってしまうと出られないという現状もございますので、その辺をしっかりと理解していただくようなのかなと我々も考えているところがございます。

それから資料2-2の会議の到達点の中身なんですけれども、実は中でもちょっと議論というか、お話をしていく中で、これまでの行政のやり方っていうのが、ゴールをある程度想定して持っていつているんじゃないかということも一方では言われておりました、入口というか、これまでいろんな検討をさせていただいたり、あと議会陳情を通していろんなことをご要望いただいたりということも繰り返されてきたこともございますので、本当に内心はある程度、こういうところが着地点じゃないかなとい

う気はしているところなんですけれども、本当にまずは意見をいただいきたいなと思っています。

ただ、今、鈴木委員の方からもお話があったとおりでございまして、現在、区でもコミュニティバス、1路線運行させていただいているところなんですけれども、やはりそこにも多大な公費というものを投入しておりますし、あとタクシー実証につきましても、全然お金がかかっていないわけでもないです。

それから、先ほどこよつとご説明した陳情もですね、やはりこういうものがあつたらいいなという意見要望の方がすごく多くございまして、あと議会の場でもそういう質問が多いんですけれども、その際には、やっぱり費用的な面、そちらも課題なんですよということも正直にお伝えしてきているところでございます。なので、いくらこう、あつたらいいなという中でも、やっぱり公費を負担するということは、区民のそれを使わない方々も税金負担しているということになりますので、仮にその乗り物を欲しい方の意向が通ったとしても、他の方にご理解いただけないような内容であれば扱えないのかなというのが我々の意見でございまして、その辺も恐らく資料で全て説明するのは難しいところなんですけど、ご意見それから意見交換をしていく中で、そこも当然しっかりお伝えしたいなというふうに思っております。

なので、我々が入ってきたことで新しい交通サービスが当然生まれるんじゃないかという疑念はですね、早い段階でそういうことではないということもしっかりお伝えするべきかなというふうに考えております。ただ、伝え方については、当然区民の皆様なので、丁寧にご説明していきたいなというふうに考えております。

それから、最後、持続可能、あつたらいいなというところ、今のご説明と重複するところなんですけれども、やはり公費を多大に投入してしまうと、これは持続可能なものでもないですし、あとせっかく用意したものに対して、利用者が極度に少ないという事例がやっぱり他の自治体ではすごくございますので、もし何か交通手段をとということであるのであれば、しっかり例えば月に1回、週に1回ということではなくて、毎日ある程度の人に乗るようなものが公共交通だと考えておりますので、そういう視点の中でお話をしていきたいなというふうに思っています。

なかなか、いいお話ばかりできないということも、もう当初から考えているところでございますので、そういったところも根気強くというか、できること、できないことをしっかりご説明することも今回の趣旨として考えておりますので、3回の中でなか

なかそこまで到達できるかは難しいところかもしれませんが、しっかりやっていきたいと思っています。

それから、全体的な区の方針といたしましては、今日お集まりの交通事業者の方々にも、これまでも大変ご協力いただいているところなのですが、板橋区としてもこういった便利な公共交通を残そうということで、まず乗っていただく、それから知っていただくなど、公共交通の利用促進というものも大きな柱として、この会議の目的としても捉えておりますので、そういったことも区民の方にも周知、それから職員の方にも外に出る際には、公私問わず公共交通を使ってくださいということを周知させていただいておりますので、そういった総合的な公共交通のお話も考えながら、丁寧にご説明をしてみたいと思っております。

という感じで、よろしくをお願いします。

○岡村会長 いかがでしょう。よろしいですか。

○鈴木委員 ありがとうございます。

○岡村会長 他はいかがでしょう。

確かに地域の方は、この多分資料でやるんだろうと思うんですけど、すみません前回からも出ていらっしゃる委員の方々は、このアンケート調査の結果などは見ていらっしゃると思いますし、もちろん市民の方も会議のウェブサイトを見れば恐らくちゃんと載っているということなんだろうと思うんですけど、13ページですね。

買物の外出頻度は週に何回もが最多で、地域差というものはありそうだけれども、目立ってあるわけではありませんというのは、地域の方にそうですって言ったら、いやいや、そんなことはありませんっていうようなことはありそうなんですけども、この辺りはアンケートを答えた方だけがサンプルですけども、もう少し丁寧なところのご説明ができる用意はしていただくといいかたと。

というのは、やっぱり事務局ですとか、あと特に交通事業者さんサイドの方、どっちかって言うと私もそうかもしれませんが、不満はあっても、不満不便はあっても、まず生活格差が本当に生じているかっていうと、そこまで行ってはいないのではないかなというようなのが、何となく直感であるんですけど、ただ地域の方はそうじゃないかもしれないわけですね。あの格差っていうのは、外出頻度がもう明らかに違うと。なので、外出が阻害されていると。ただ外出回数が少なくても、少ない回数の中でまとめ買いしているんだから問題ありませんっていう考え方もあるんですけど、

一歩先に行くと、さらに地方に行きますと、高齢者の方だと取っている栄養ですとか、食材のバラエティーも違うとか、そうなるともうこれは明らかに格差なんですけど、その1つ手前の格差で言うと、外出頻度に明らかに違いがありますと。これ多分、年齢層別でもたしかやりましたよね。若い方も全部含めたら、それはもう全然分かんないんですけど、特定の方が明らかに外出頻度が低くなっているというのが、地域差があると。少しでもありそうということであれば、そこはぜひ見せていただきたいですし、意外とあるのか、ないのかっていう辺りは、むしろ地域の方に見ていただいて、そうなんだというふうに、それがまた地域の方々が色々お話になるときの、きっかけになるのかなと思いますので、そこはぜひ色々工夫をしていただけるといいかなと思います。客観的な事実をできるだけ出していくという意味での工夫をしていただけたらと思います。

他いかがでしょうか。

そうしますと、今、説明会資料案がありまして、資料2-1は取組についてで、あとアンケートですね。資料2-3がありました、いかがでしょう。

この案件はよろしいでしょうか。ということで、丁寧にやっていたいているわけですけど、改めてぜひ丁寧にやっていただければというふうに思います。よろしくをお願いします。

それでは、次の次第、次第の次が（3）公共交通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。

○千葉課長 ありがとうございます。

先ほど会長からご説明させていただいたところなんですけど、前回の会議の資料につきましては、アンケートがすごく膨大な量でございまして、ホームページの方でも公開させていただいております。もしお時間ございましたら見ていただきたいのと、もしそれが見られないようであれば、事務局の方にご連絡いただければご用意させていただきますので、どうぞよろしくお願いします。

それでは、公共交通の利用促進の取組について、資料3の内容をご説明いたします。資料3を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と思います。

今回は駅まで、また駅からの交通手段について、全国、東京都、板橋区のデータがございましたので、そちらについてご説明いたします。

このページでは、平成22年に実施された大都市交通センサスという調査で、自宅から鉄道駅までの交通手段について、首都圏、中部圏、近畿圏の三つで分析が実施されたものでございます。通勤定期券利用者という集計でございますので、現役世代の移動ということになりますが、ご参考になればと思っております。

まず、徒歩の青色の部分の部分を板橋区内と同じ移動距離となる駅から1.5キロ弱ぐらいのところまで黒い点線で囲んでみました。首都圏の値が最も多く、徒歩で移動しておりまして、赤色の自転車、オレンジ色のバス・路面電車という順で利用されております。中部圏と近畿圏でございますが、徒歩が少なめで、そのうち中部圏では自転車も多いところがございますが、紫と水色の車という移動も目立つところがございます。近畿圏におきましては、自転車とバス・路面電車が続きますが、バイクという移動も少々目につきます。

都市構造の違いもございますので、一概には言えませんが、首都圏は駅が近いという状況もありますので、よく歩くということは言える状況でございます。続いて2ページ目をご覧ください。

こちらは東京都内の状況でございます。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武蔵野線ぐらいまでの範囲、多摩地域という形で区域を分けて分析をしておりまして、板橋区は概ね2番目の環状七号線からJR武蔵野線ぐ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ていると考えております。

黒い点線の囲みの部分でございますが、こちらを見ていただきますと、約8割が徒歩、残りがバスと自転車で半々といった形でございます。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。この8割については、今、公開しておりますアンケートの方でも比較的同様な答えが出ているのかなと認識してございます。

続いて、3ページ目4ページ目をご覧ください。

こちらは平成30年に実施されました東京都市圏パーソントリップ調査でございまして、区内各駅からの交通手段をグラフ化したものでございますが、ピンク色の部分、これが徒歩となりますが、9割の駅が大半を占めてございます。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というところがございます。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はございますが、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ございます。

続いて5ページ目をご覧ください。

こちらは、以前ご出席いただいた方にはご覧いただいた図でございますが、区内の鉄道が地図の右下の都心・副都心方向に向かっておりまして、各駅から半径1kmの円を描きますと、概ね区全体が覆われる形となっております。このことから、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多く見られるところでございます。

続いて6ページ目をご覧ください。

こちらは路線バスでございますが、本日お越しいただきましたバス事業者全てのバス路線がこちらの図になります。青の矢印が都心・副都心に向かう鉄道の向きとすると、路線バスは比較的赤の矢印のように鉄道の各駅を繋ぐように運行され、交通網形成がされているところでございます。概ねでございますが、どのバス路線も迂回するようなルートではなく、直線的に駅と駅を結んでいて速達性も高いことが特徴となっております。

地方都市では、街中の特定の駅を中心とした交通網が多いところでございますが、板橋区の場合はほぼ全域が市街地化された地域だからこそその交通網と考えてございます。このことから、区民の皆様には行き先に馴染みがない、興味がないから使わないではなく、近所のバスの繋がる先を色々見て回っていただくような使い方も提案できないものかと考えてございます。

運輸業界の2024年問題の影響は非常に深刻でございまして、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見られるようになったところでございます。使いづら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、さらなる減便や廃止へ至ることも危惧しなければならない状況であり、地域の方にも色々と考えていただくことも今後必要になっていくのかと考えてございます。

続いて、7ページ目をご覧ください。

こちらは区内の各駅が小さい丸でございます。点でございますが、オレンジ色の丸印で記されております。各町丁目ごとで、どの駅を最寄り駅としているかを色分けしたものでございます。一般的に駅勢圏といいまして、駅の人を集める範囲を見ること

ができます。

基本的には、一番近い駅を選ぶ場合が多いところでございますが、最寄り駅が複数ある地域では平坦な道のりや都心に近い駅、便利な鉄道路線、路線バスが結ぶ駅などの選択がされております。また、我々区役所職員という視点では、区内の駅という意識が強いところでございますが、近ければ区外の駅を利用するという当然の選択もされているところでございます。区職員も単なる一般市民としての立場で考えれば、地元自治体の中の駅を選ばなければならないという縛りは当然ございませんので、それを否定する必要もないかと考えてございます。

続いて、8ページ目をご覧ください。

利用促進の取組といたしまして、昨年12月に高島平駅で運用開始いたしました、スマートバス停において、多くの方に知って・見て・使ってもらうことを目指して、先月このような取組を実施したところでございます。5月に赤塚植物園で開催されるグリーンフェスタという区主催のお祭りがありますが、その案内をスマートバス停に掲示いたしまして、合言葉を合わせて掲載させていただきました。この合言葉を当日現地の職員に伝えると、特製のクリアファイルがもらえるという企画で、2日間で25名の方へプレゼントを実施させていただきました。この25人が多いか少ないかというところあると思います。スマートフォンで画像を撮影して来場された方もいらっしゃるなど、楽しんでいただけたのではないかと考えてございます。今後もスマートバス停の活用につきましては、区の方でも色々考えていきたいと思っております。

続いて、最後9ページ目をご覧ください。

今日ご参加の皆さんでは、ご存じの方もいらっしゃるかと思いますが、昨年度から区内の鉄道事業者の皆様のご協力もいただきまして、今までとは違う個性的なスタンプラリーを実施させていただいております。区からは、区内の名所の情報提供やスタンプラリーのお供になればと、観光ガイドマップをスタンプの横に置いていただくなどのご協力もいただいたところでございます。人は「何らかの目的のために移動する」ものであるという原点に立ち返り、区のイベント等での交通案内につきましては、鉄道やバスをより詳しく明示していくことのほか、今後、交通事業者によるイベント等に対しましても区も積極的に関わり、盛り上げていくことなどを通しまして、人の移動を公共交通に結びつけていく取組を進めてまいりたいと考えております。また、次回の会議におきましては、少しこちらの実績のご報告をさせていただければと取り

組んでまいりたいと考えております。

説明につきましては、以上でございます。

○岡村会長 それでは、委員の皆様から何かご発言、ご質問または補足等ございましたら
お願いをいたします。

幾つかの資料は前回以前の会議でも出ていたかとは思いますが、新しい委員の方も
いらっしゃいますので、きちんと説明いただいて良かったんじゃないかなと思ってお
ります。いかがでしょうか。

では、こういうのは事業者さんも進めていらっしゃる行政も進めていらっしゃる
ということで、ということでございました。特によろしいですか、関係の方々もよろし
いですか。

それでは、こちらは皆さんご了解いただいたということで整理をさせていただきます
です。どうもありがとうございました。

そうしますと、一通り議事は終了でございますが、委員の皆様から会議全体を通し
て何かございましたらとか、ご意見、ご発言がありましたらと思いますが、いかがで
しょうか。

よろしいですか、特に。そうしましたら、あとは事務局からでよろしいですか。お
願いします。

○千葉課長 それではありがとうございます。

冒頭説明したその他といたしまして、東京バス協会さんの方からお得なバス観光コ
ースについて資料をいただいておりますので、ご説明いただいてもよろしいでしょ
うか。

○富樫委員 すみません、東京バス協会の富樫と申します。

今回ちょっと貴重なお時間を頂戴しまして、お手元にお配りさせていただきました、
こちらのリーフレットのご説明をちょっと差し上げたいと思いますので、よろしくお
願いをいたします。

実は我々バス業界の方ですね、コロナでお客様が激減してしまいまして、コロナが
終わりましたと少しずつ戻ってきていただいているんですけども、やはりコロナ前
に比べますと、まだまだ8割から9割のお客様で推移しているというのが現状でござ
います。恐らく生活環境、人流の変化等もございますので、恐らくもうコロナ前に戻
ることはないんだろうなということで業界でも考えてございまして、ではどうすると

ということで、日常でお使いいただいているバスを、逆に非日常でもお使いいただけるよというところでこういったようなですね、半日程度のショートトリップといいますか、そういうご案内を、こちらバス協会のホームページとも連動してご案内をしているという次第でございます。

案外、バスで言いますと1日乗車券を各社さん発売していたりしますので、案外お得に回ることもできます。こういったようなご紹介を今後とも続けてまいりたいというふうに考えてございまして、もし区役所様もそうでしょうし、もしこういったようなリーフレットを置いていただけるよというところがあれば、我々の方にバス協会の方にお知らせいただければ、すぐにでも発送させていただきたいと思っておりますので、そのような経緯でこういったリーフレットを配らせていただいているという次第でございます。

以上でございます。ありがとうございます。

○千葉課長 ご説明ありがとうございます。

その他、何か連絡事項等ございますでしょうか。

それでは、長時間にわたってご議論いただきまして誠にありがとうございました。皆様から今回いただきましたご意見、それから机上に配付しておりますご意見シートなども活用させていただきながら、東新町・小茂根地域における取組、公共交通の利便性向上、利用促進、こちら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でございますように、2月3日に予定しております。日程が近くなりましたら、改めまし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。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本編概要版、それから都市計画図3種につきましては、お席の方に残していただければと思います。

最後に、本日会議にお車や自転車での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っております。

連絡事項につきましては以上になりますが、何かご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

○岡村会長 それでは、こちらをもちまして令和6年度第1回の板橋区公共交通会議を開

会いたします。本日はありがとうございました。

(午後4時25分閉会)