

別記第1号様式（第7関係） **会 議 録**

附属機関又は 会議体の名称		第15回 豊島区地域公共交通会議
事務局（担当課）		都市整備部 交通・基盤担当課
開催日時		平成29年3月28日（火）14時00分～15時15分
開催場所		豊島区役所本庁舎5階 507・508会議室
議 題		<p>(1) 地域公共バス「池07系統」運行支援事業の評価について</p> <p>(2) 来年度からの取り組みについて</p> <p>①新たなデマンド交通実現の可能性について</p> <p>②都市計画道路開通に伴う可能性について</p> <p>(3) 副都心回遊移動サービスの検討について（報告）</p> <p>(4) その他</p>
公開の 可否	会 議	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開
	会 議 録	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開
出席者	委 員	<p>&lt;学識経験者&gt;太田勝敏(会長)</p> <p>&lt;国土交通省&gt;藤澤大輔</p> <p>&lt;道路管理者&gt;根津忠士</p> <p>&lt;交通管理者&gt;三浦 淳、音羽正彦</p> <p>&lt;一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体&gt;庭野修</p> <p>&lt;一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体&gt;今野浩児</p> <p>&lt;一般乗合旅客自動車運送事業者&gt;小川将和、木部康久、土屋隆、和田明、西窪裕光</p> <p>&lt;一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体&gt;門井正則</p> <p>&lt;一般乗用旅行自動車運送事業者&gt;山本昇</p> <p>&lt;住民・利用者団体代表&gt;鈴木正美、足立勲、谷口政隆、外山克己、齊木勝好、中島しづゑ、大島都</p> <p>&lt;区職員&gt;石井昇、吉末昌弘</p>
	事 務 局	交通・基盤担当課長、交通政策係長

## 審 議 経 過

### (1) 地域公共バス「池 07 系統」運行支援事業の評価について

(事務局より資料 1 を説明)

**会 長**：ただいまの池 07 系統の社会実験結果の評価についてご質問、ご意見があればお願いしたい。

**A 委 員**：6 ページの真ん中に交通不便地域の設定根拠ということで、鉄道駅 1km 範囲内をカバーするためには国交省の補助が使えるとのこと。

そういう見方でよいと思うが、そうすると、下の表の池 07 系統導入により交通不便地域が 7%解消されているということと、3 ページの収支率で区の補助が平成 28 年度は約 1700 万円とある。バス運行の補助は区の住民税だけでカバーされているのか。それとも国や都の補助を含んだ内容なのか。その辺の見方を教えていただきたい。

**事 務 局**：まず 6 ページの国交省の補助基準の鉄道駅 1km では区内の交通不便地域は完全にゼロである。そしてこの間にもう 1 つあるのだが、東京都が都内を想定した不便地域の想定、これは健常者であるがこれが鉄道駅から 500m、バス停留所から 300m でも豊島区内は 90%以上カバーされている。今回ここにお示した交通不便地域が 36%というのは、東京都福祉局のコミュニティバス導入に対する補助金交付の要件の 1 つである鉄道駅・バス停から 200m という基準である。これで円を描くと、最終ページの色が塗られていない部分が交通不便地域に該当する。福祉局の補助金であるが、導入に当たっての調査や検討が対象であり、ご質問の 3 ページにある区の補助金の中には国、東京都の補助は一切入っておらず、区の一般財源で支出している状況である。

**A 委 員**：そうすると、ここは運行に対する補助はどこからも一切ない、そういう見方でよろしいか。

**事 務 局**：国、東京都からの運行補助はないということである。

**A 委 員**：地域住民からはもう少し小さいコミュニティバスを走らせてほしいという声をよく聞くが、交通弱者と言われる高齢者の人たちが不便を感じている部分に対してもし運行するようになる場合、東京都福祉局の補助は受けられるという理解でよろしいか。

**事 務 局**：福祉局の補助はコミュニティバスを運行するに当たっての計画、検討などに対する補助であるため、実際に運行が始まって、運行の赤字分に対して補助が出るというものではない。

**A 委 員**：もう 1 点、平成 27 年 10 月の区民アンケートでバスをどのぐらい待てるかという設問があったと思う。今回は利用者に対するアンケート結果で評価しているが、その中でも 1 時間に 1 本では少ないという意見もある中で、利用していない人の理由としても本数が少ないことが考えられるが、この評価では取り入れないのか。

**事 務 局**：区民アンケートでも 1 時間に 1 本は少ないという意見が多いことは承知している。また、13 ページの池 07 利用者でも 58%の方が本数をもっと増やしたほうが良いと意見している。ただし、本数を増やせば区の支出も増えるためそのバランスを考える必要があると思っている。多くの方が乗っていただいて、本数を増やして

も収支バランスがとれるということであればそうした選択肢もあると思うが、現時点では収支率が4割ギリギリでクリアしている状況である。このような状況で、要望が多いというのは承知をしているが、どのような取組ができるかは今後考えていかななくてはならないと思っている。

**B委員**：確認したいのだが、池07系統は補助172号線を通っていると思うが、そのほかの路線は通っていないのか。

**事務局**：補助172号線を通っているのは池07系統1路線のみである。

**B委員**：1路線のみで本数が1時間に1本だと利用者が増えるわけがない。この路線を増やすというだけでなく、ほかから来る路線を入れることによって1時間待たなくてもカバーできるのではないかと思う。平成28年は一般客が激減しているが、これは1時間に1本しか来ないのだったら、待ってられないため歩いていくとかタクシーを拾うなどしてしまうと思う。ほかの路線がここを通る可能性があるのであれば、それを増やすことによって一般客が増えるかもしれない。バス事業者さんが無理だということであれば問題外だが。

**会長**：今回の評価では、不便地域を考えると元々ほかの路線が走っていないところに走らせることに意味があるということになる。その意味では、不便地域はもともとそんなに何本も経営上走らせることはできないというのが実態だと思う。

**B委員**：どの路線も池袋駅は通ると思う。であれば東口方面まで行かなくても全然突拍子もないところに行ってしまうということはない。西部地域を走っている路線は。みんな池袋駅の西口に集中しているため可能性は若干でもあるような気がする。

**会長**：今の状況で一番重要なのは全体の評価として、事前に設定した指標のうち満足度はちょっと問題があるが、あとは何とかクリアしており、今後も継続してはどうかということである。継続というのは何年間やるのか。10年20年という話になるとか、その辺はあまりはっきり書いてなかったように思ったが。

**事務局**：今回6年という区切りで社会実験は今年度をもって終了する。ただし、11ページにある通り、今後も評価検証のモニタリングは引き続き行い、2年連続して運行継続指標を下回った場合には廃止を含めた検討を行うことになる。それと、都市計画道路の整備に合わせて運行ルートの変更や運行便数についての検討、それから運行経路等の変更が生じた場合には現在の運行継続基準の見直し、この辺を常に行っていくことも含めて、来年度以降も運行を継続することについてこの会議の中でご了解いただければと思う。

**会長**：ということで何年と厳密には言っていないが、少なくとも2年間やってチェックするというので、そこで一応見直しという理解である。また、別途新しい都市計画道路の整備等がある場合にも見直しの検討を行うが、当面継続してそのような状況をチェックするという提案だがよろしいか。よろしければ、一応そうした方向で現在の池07系統運行支援を当面継続するというところにさせていただきたい。

## (2) 来年度からの取り組みについて

(事務局より資料2を説明)

**会長**：これからの検討ということで、公共交通全体を再度区としてどうするかということを考えなければいけない時期にあり、説明があったように、交通不便地域を豊

島区としては健常者より交通弱者として 200m 単位で考え、少なくとも公共交通がきちんと走っている鉄道駅やバス停まで出られるように全区的に考えられないかということである。豊島区は狭い道路が多いため、実は先ほど議論していただいた路線も当初は小さいミニバスを走らせたかったがそれも難しく、路線バスに対して補助をするという形で現在に至っている。そういう状況の中で、補助 173 号線は幅員 18m なのでこれはバスを通そうと思えば通せる。よって、バス事業者さんにバスを通してもらうのが第一であるが、それが難しい場合には区として何かすべきかということで、新しい支援の基準を考えなければいけない。今日はまだ結論を議論するのではなくて、考え方等についてご意見をいただければと思う。

**A 委員：**私は補助 173 号線の地域協議会の会長をやっており、地域住民はバスが走る前提で考えているため、ここでもそれを前提にして検討してほしい。ミニバスでも良いので、うまく走れるようなルートを是非検討してほしい。それが運行基準で収支 40%を切るから駄目とかいうのではなくて、地域の人たちは幾分住民税を使ってもいいから走ってほしい、そういう意向があったらどのように考えていただけるのか。ぜひこの会議ではその辺を汲み取っていただきたい。

**会 長：**この分析した地図を見ると、確かにここにバスが入ると、一体の不便地域はほとんど解消されてしまう。ただし、それでカバーされてしまうと、それ以外に残っている不便地域もいくつかあるため、これをどうするかも同じ基準で考えなければならない。その辺を分析しておいてこういう基準でどうかと。住民税と言ってもこの地域だけの住民税というわけにはいかないため豊島区全体でどうするかという議論になる。

また、広い道路がないところにも不便地域は残っている。新たな道路計画がないので、黙っていると不便地域のまま取り残されるがそれでいいのかである。私としてぜひ皆さんにお考えいただきたいのは、少し新しいことを考えなければいけないでしょうと、どこに住んでいても豊島区内では 200m あるいはそれに近い形で行ける交通手段があるという、そんな形をぜひ一応試算してみてできるかどうかを検討した上で財政面との折り合いがどうつくか、そういう議論をするのがいいかなと思っている。

バス事業者さんはこうした新しい道路が開通するところはどうするのか。それぞれ検討されているということで企業秘密になってしまうかもしれないが、一般論としてはバス協会ということになるのか。もしその辺の事情がわかれば。

**C 委員：**事業計画に関することは協会でも把握はしていない。一般的には新しい道路が整備されたときには、事業者さんの内部で路線の新設等の検討はされていると思う。ただ、その是非については個別の議論になる。

**会 長：**道路幅員としては 18m で歩道もあるため特にバスが走っても問題ないということは確かだと思うが、バス路線を計画するとすれば、道路整備がいつ終わるといのはわかっているから、事前に何カ月前に申請する必要があるのか。

**C 委員：**基本的に路線を新設する場合についてはバス停も必要になってくるため、バスベイが必要なかどうかということのも事前に道路管理者さんを含めて調整されていると思う。

**会 長**：少なくともバス停を作るのに半年ぐらい要るわけか。そうするとそろそろ動かないといけないのか。

**C委 員**：1カ月、2カ月で済む話ではない。

**会 長**：ということは住民のほうには伝わっているのか。

**B委 員**：長年かかって補助 173 号線がやっと開通の見込みがついたが、道路ができるまでの住民の犠牲は大変なもので、これはただ道路を作っただけであとは車が自由に通るだけでは済まされない。そういう状況の中で、新しい路線バスを作るのはなかなか大変だが、区が行政指導して何か方法を講じなければいけない。例えば、今ある路線を 1 路線ぐらい持ってくるとか、何か知恵を出して考えないとバス事業者さんだけに新しい路線を作れと言うのは無理だろうと思う。

交通不便地域は、川越街道の反対側にもあるが、川越街道には東口に抜けるバスが通っているため、逆に言うところまで来れば西口に出られるということになる。そういう意味でも本当に重要なことだと思う。地元では補助 172 号線や 173 号線にバスが通るという話はよく出ていた。感情論を言ってもしょうがないが、住民も相当いるため、ぜひとも何らかの形でコミュニティバスでも、路線バスの変更でもしてほしい。案外板橋方面や要町方面からのバスは池袋西口に集中しているためそんなに難しくない気もする。

**会 長**：今までの経緯を含めて本件の重要性をご指摘いただいて、道路を作るというのは区側なり道路側もある種の約束をしていると思う。その中で当然公共交通のことも入っていると思うので、その経緯を大事にして必ず何らかの形でバスが通るようにしてほしいということである。区としてはそういうつもりで努力するということでよいか。

**事務局**：図面を見ても、交通不便地域の真ん中に幅員 18m の道路ができるため、収支面もあるが、ここにバスを通したいという思いは区も同じである。あとはどういう形で効率よく通せるかをバス事業者さんとともに検討していきたいと思っているのでよろしくお願ひしたい。

**会 長**：当然そのときに今までの池 07 系統の経験をそのまま行くのか、また違う形にするのか、もっと新しい形のコミバスを考えるのかという議論が入ってくると思う。また、図面上の他の 2 カ所の交通不便地域も路線が整理されて、同じような形で対応していくつもりとのことである。

それでは、こうした形で来年度に検討するというので、ぜひとも進捗状況をこの会議で報告していただいたり、あるいは議論に参加していただくということをお願いしたい。

### (3) 副都心回遊移動サービスの検討について (報告)

(事務局より資料 3 を説明)

**会 長**：今までの議論とちょっと別の視点から、都心の回遊ということで少し新しい、しかもオリンピック・パラリンピックの前までに完成したいということなので、そういった利用も含めて構想しているということだが、関連してご質問、あるいはこんなことも検討したらということなどあればお願ひしたい。

**B委 員**：もともと LRT の計画があり、LRT は排気ガスを出さない乗り物でまちなかを移動

できるということヨーロッパで大成功している都市もあるわけだが、走らせるバスは今までと同じようなディーゼルなのか、電気自動車なのかでずいぶん話題性が違ってくると思う。ルートもこれでいいかは疑問だが、その辺は先々の話として、どういう計画を考えているのかお聞かせいただければ。

**会 長：**車両のエコロジーということに対してどういう対応を探ろうとしているのか、それからルートの話であるがいかがか。

**事務局：**これからの新たな移動システムとして考えているため、電気や水素も含めて検討材料になってくる。観光目的ということもあるため、来街者の目を引くようなシステムを考えていきたいと思っている。また、ルートはあくまでもこれまでのLRT検討ルートを図示しており、このとおりに走るには課題も多いと認識しているため、来年度以降検討することになる。

**会 長：**ということで未定な部分は多いが、少なくとも都心を回遊ということ、そしてそれが新しい形の環境上問題がないような形、それから先ほど道路の一部が区画整理で幅員8mということなどを踏まえると、やはり大型バスは難しい。ルートとの関係もあるが、小型なもので来街者にも使っていただけるような、あるいは観光客でも関心を持つような、そんなことを目指したいということなので、ぜひいろんなお知恵を皆さんにお願いしたい。車の世界はすっかり変わってきてあり、私としてはぜひそうした新しいものを豊島区方式で適用し、またそれを支える仕組みを考えて欲しい。沿線の商店街に適切な負担をしていただくとか、区だけでは駄目でしょうし、利用者にも負担してもらい、いろんなことを考えなければいけない。その辺は従来のバス事業者、タクシー事業者さんも何らかの形で参加できるような、そんな形ができないかと。バス事業、タクシー事業もこれから大きく変わらざるを得ない局面があると思う。それを先行的に実験するような、そんなことを考えたらどうかと思っている。

**A委 員：**このルートは当然観光収入や豊島区のイメージアップなどの効果を期待していると思うが、ここでバスを検討するのであれば先ほどの収支率40%は適用されるのか。

**会 長：**むしろそういうことをこの場で決めて欲しいということだと思うので、ご意見をいただければと思う。

**A委 員：**補助173号線の場合は住民税を偏って使う問題が出てくるのであれば、これは東口で偏ってという部分もある。そうすると、もう少しいいプラスアルファの部分はどう評価するかというのも重要と思う。173号線のほうは確かに住民主体で、あまり観光目的とかプラスアルファ的な部分は少なく、東口と違う要素があるというのは十分理解できるが、ある程度区民の公平性という部分も考慮して評価を検討していただきたいと思う。

**会 長：**おっしゃるとおりかと思う。地域によって目的が違うため、住宅地の中で交通弱者を救うのどちらでは意味が全然違う。商業地域のしかも一番重要な地域であり、区の雇用、経済にも直接効いてくるし、区のイメージアップにも繋がる。そうしたものに対して区全体でどう負担し、あるいはここに居住したりオフィスのある人、商業をしている人にはさらにプラスとなるため、その分をどうやって貢献してもらうのか、いろんな貢献の仕方があると思う。その辺を含めてとなるの

で、同じ基準での議論は無理であり新しい基準を考えなければいけないと思う。ぜひその辺のアイデアをまた出していただきたい。また、この話を聞いていると私は非常に楽しくなり、この辺の未来をいろんな形を変えていく1つの突破口になるような、またさらなる突破口というか、現在再開発もしているため、それをさらに交通の面からも支えるということにもなればよいと思っている。

**D委員**：本会議に1回目から出ている人間として感じたことだが、私はバスの労働者の代表であるため、当初から区長とは「渋滞を招くから絶対にLRTはやめたほうがいい」という話もしてきた。先ほどの説明では、LRTはまだ先になるという話だが、本気でLRTを走らせるとなれば、当然地下なり地上なりに車両基地が必要になる。造幣局の跡地はそうした利用をするのかと思っていたが、そういったお考えはないのか。

**事務局**：造幣局の跡地については、3.2haあり、1.7haが公園、残りの1.5haについては市街地整備であり、新たな建物が建設される用地ということになるかと思う。現状でLRTの車両基地の位置は確定しているわけではない。そういう状況である。

#### (4) その他

**事務局**：本日の会議の資料の内容等についてお気づきの点があれば事務局までファックス、メール等でご送付いただければありがたい。今後の予定だが、皆様方のご意見を踏まえた上で調整をさせていただくが、本会議については年に2回程度を予定しており、次回は9月頃にできればと思っている。それまでに、地域公共バス池07系統については本日ご了解いただいた通り、引き続き運行させていただく。また、来年度からの取り組みについても、区のみで進められるものではないため、委員の方々、バス事業者、タクシー事業者を含めた各事業者さん、各管理者さんも含めていろいろなご意見をいただきながら新たなデマンドの話、それから副都心の回遊移動サービスの話も詰めていければと思っている。引き続きよろしくお願ひしたい。

**会長**：来年度は9月ごろ開催予定で、そのときにいろいろなものが進展していると思うので報告等もいただけたらと思う。その間、もしお気づきの点があれば事務局のほうへ連絡してほしいとのことでもよろしくお願ひしたい。どうもありがとうございました。

閉 会

会議の結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共バス「池07系統」運行支援事業について、平成29年度以降も引き続き運行を継続することが了解された。</li> <li>・来年度からの取組、副都心回遊移動サービスの検討について、本日の意見も踏まえ、来年度以降引き続き検討を行うこととされた。</li> </ul>
提出された資料等	<p>【資料1】地域公共バス「池07系統」運行支援事業（社会実験）の評価について</p> <p>【資料2】来年度からの取り組みについて</p> <p>【資料3】副都心回遊移動サービスの検討について</p> <p>【資料4】第15回豊島区地域公共交通会議 委員名簿</p>