

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14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28年9月26日（月）14時00分～15時30分
開催場所		豊島区役所本庁舎5階 507・508会議室
議 題		(1) 地域公共バス「池07系統」の利用状況等について (2) 地域公共バス「池07系統」運行支援事業 社会実験報告(案)について (3) その他（総合交通政策の今後のあり方について）
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	<学識経験者>太田勝敏(会長) <道路管理者>石山哲也、根津忠士 <交通管理者>三浦淳、野上雅通、音羽正彦 <一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体>今野浩児 <一般乗合旅客自動車運送事業者>小川将和、木部康久、原口一郎、和田明 <一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体>小池毅 <一般乗用旅行自動車運送事業者>山本昇 <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>庭野修 <住民・利用者団体代表>足立勲、谷口政隆、外山克己、齊木勝好、中島しづゑ、大島都 <区職員>宿本尚吾、齊藤雅人、石井昇、吉末昌弘
	事 務 局	交通・基盤担当課長、交通・基盤担当課係長

審 議 経 過

(1) 地域公共バス「池 07 系統」の利用状況等について

(事務局より資料 1-1、資料 1-2~4 を説明)

会 長：気になるのが、資料 1-2、1 便当たりが減少している。庁舎がオープンしたのは 27 年 5 月で、このときに多少ルートを変更した。もう 1 つは臨時便を運行し 30 分間隔で流した。その分は除いたデータということであるが、利用者が 1 割ぐらい減っている。どういう理由かわかっているのか。

事務局：なぜかというのは想定でしかないが、資料 1-3 のようにシルバーパスのお持ちの方の乗降客数はほとんど変わっていない。一般の方が上下している状況が見受けられる。調査した時期に何かしらの変化があったのかわからないが、シルバーの方については年間を通してそれなりの人が乗っている状況が見られる。また、平成 26 年がピークで平成 27 年が多少落ちているが、新庁舎に伴い臨時便を 3 カ月ほど運行し、周辺に PR ビラを全戸配布して PR をしてきたことで一定数の方に乗車いただいた。平成 28 年度については特別 PR しなかったこともあり、25 年と同レベルになってきたという状況があると認識している。

会 長：微妙な減少ということかもしれないし、一時的なものかもしれない。まだ十分に詰めていないということかと思う。

A 委員：今ご説明いただいた資料でそういう状況だということはわかった。地域住民の利便性の向上に関するデータはないのか。

会 長：この点は次の議題と一緒になると思うが、今のところ何かあるか。

事務局：池 07 系統に限らず、昨年、区全体の交通政策について、区内 6,000 名を無作為抽出してアンケート調査を実施した。そのデータについては、豊島区は 12 地区に分かれているので、この地区の方々はこのようにおもいを持っている、この地区の方々はこのようにところが不便と感じているというデータを取ったところである。その辺りについては今日の最後の議題、総合交通政策の今後のあり方で、今後池 07 系統に限らず、区内全域の交通政策についてご説明させていただく。

会 長：よろしいだろうか。後ほど既に分析した結果があれば紹介していただきたい。

(2) 地域公共バス「池 07 系統」運行支援事業 社会実験報告 (案) について

(事務局より資料 2-1~2 を説明)

会 長：社会実験ということでやってきたわけだが、いよいよ全体をまとめて今後どうするかということを検討しなければいけない。今日は社会実験の報告 (案) ということで提出されている。内容について質問、ご意見があればお願いしたい。当初、事前に定めた評価基準、当時としては首都圏の他都市などを調べてこのぐらいが必要ではないかということで想定したものだが、少なくともその基準は平均して達成している。ただ、これが本当にそれで十分な指標かということには本当にいいかどうかということはある。これをベースに今までも進めてきたので、まずこれを指標等で見ようかということ事務局から説明していただいた。

振り返ると、池 07 系統が延伸される前は、区としてコミュニティバスを導入したらどうかということでほかの地域を含めて議論したが、我々が導入したいと思う交

通不便地域というのは道路が狭すぎ、小型バスも入らないということで非常に苦労した。そのときに国際興業が池 07 系統を場合によっては廃止したいという中で、うまく連携する可能性があるということでこのような形になった。ほかの区のコミュニティバスとはずいぶん生い立ちが違う。その辺をご理解いただいて、その上で成立してきた。現段階としては区民にとって継続が適切かどうかということこそろそろ考えなければいけないということで、こうした報告が出てきたと理解している。当初の状況とはかなり世の中も変わっているかもしれない。その辺も含めご意見はないだろうか。

A委員：私が住んでいる地域は補助 173 号線が平成 29 年度完成する。そうすると今でき上がっている補助 172 号線、立教西池袋と同じような規模の道路が開通するわけだが、そういう場合には別のバス運行とか、地域の住民としてその辺をお聞きしたい。今後の検討課題の 1 つとしてお願いしたい。

会 長：道路状況が変われば、当然その辺の背景が違う。私は具体的な場所などは頭はないのだが、何かご説明いただきたい。

事務局：この後でご説明をする予定でしたが、A3 判のカラーの図面の 3 枚目に、交通弱者を対象とした交通不便地域という図があります。交通不便地域でないところが青く塗られている部分、交通不便地域が白抜きで示されている。4 つほど緑の丸があるが、現在豊島区内で都市計画道路の整備、事業中の線が緑の点線になっている。ご指摘があった補助 173 号線は池袋駅からすぐ上の小さい丸のところ、「みらい館大明」と書いてあるところの上、これが 173 号線である。この道路が完成すれば路線バスが走ると決まっているわけではないが、今までバスをいろいろなところで通そうとしても車両制限令上、幅員がないということで通すことができなかった。そういった中で、バスを通せる幅員の道路ができるというところがこの 4 つの丸のところである。今後、どういう形でここに公共交通が入るのか、入らないのかというのはこれからの議論になるが、幅員が狭いので入れないという状態からは将来的に解消するところが緑の区域ということで本日お示ししている。あとは需要がどうなのか、採算がどうなのか、収支がどうなのかということで事業者さんが手を挙げるところがあるのかないのかということの議論になってくるのではないかと。

会 長：今後というのは、10 年ということか？

事務局：173 号線については来年ないし再来年には開通を予定している。そのほかの 3 つの丸については完成までに 5 年ないし 10 年という期間が必要かと思う。

会 長：一応事業中になっているので、それなりにやるつもりで努力しているということである。それにしてもこれを見るとまだまだ白いところが残っている。どうしようかというのはこの次の議論になると思う。今日は図面を出していただいたので、これだけ便利だと一般的には思われている豊島区でさえもこういうところがある。この基準が厳しすぎるということもあるのかもしれない。その辺は今後の議論ということにさせていただきたい。

池 07 運行支援事業の社会実験報告ということで、現状の確認でこれまでの状況はこうだったという報告はよろしいだろうか。

(3) その他（総合交通政策の今後のあり方について）

（事務局より資料3を説明）

会 長：これからの検討の一番大きなテーマが総合交通政策をどう進めていくか、その中で公共交通をどう位置づけるかという問題である。スケジュールにあったように、来年3月までに方向性を出し、その後の具体的な実施に向けて調整を図っていきたいということである。何か全体についてご質問、ご意見があればお願いしたい。

B委員：私は要町に住んでいるので池07系統は継続運行をしていただければすごく助かるし、今後高齢者になっていく方も多くなると思うので、シルバーパスをいただく人数も増えてくると思う。ぜひ利用させていただきたいと思っている。

豊島区ではないのだが、中野サンプラザに時々行く機会がある。山手通りからバスで中野行きを利用しているが、新井薬師の辺りの狭い道路で、大型バスのすれ違いがある。ドライバーはとても上手なので危なそうなところでも上手にくぐりぬけて歩行者をよけて走っているが、「このバスが小さいともうちよっといいのにな」と独り言のように呟いていたら、隣の席の人が「そうだよ」と。非常に運行するのが厳しいのだから、このままの状況ですっと続くのだろう。事故のないように運行してほしい。

会 長：確かに新井薬師のあたりは連続立体交差事業をやっている、ほかの工事もあり、難しいところである。それにしても道路がある程度ないと普通のバスは走れないことははっきりしている。道路整備が一番であるが、すぐにはできない。そのときに公共交通としてどうするか。交通不便地域の問題である。

そのほかお気づきの点はあるか。

C委員：池07をご利用いただいている、若干利用の推移が止まってきている状況である。ここまで来たので、少し継続するのであれば、できれば利用喚起をしていただくような策を考えていただきたい。当社でもいろいろコストの削減等も踏まえてこの維持に努めてまいりたいと思っているところである。しかし、やはり利用者の方は使ってみて、はじめて評価していただけることが多い。アンケート結果でも利用していない方は「あればいいね」という評価になり、できれば、こういうものがないとか、こういうことをやってくれば利用するとか、そういう意見をいただければ事業者としても前向きな施策を考えやすくなる。ぜひともアクションの部分に利用喚起という部分をつけ加えていただけないかと考えている。

会 長：非常に重要な指摘だと思う。池袋の東側で大きなイベントがあって高齢者が参加するようなどときには1日無料にするなど考えられるかもしれない。池07系統は何人乗りのバスなのか。1便当たりの利用者数が20人であれば半分は乗っているという感じか。

事務局：50人ぐらい乗れる。

会 長：そうすると4割程度である。がらがら空いているよりは無料で乗せるとか、そういうことも1つのマーケティングとしてありえるかもしれない。

A委員：今のバス事業者さんのお話の中にあつた、私たち生活している者の利便性の問題、こうだったらいいなというところからいけば、やはり本数を多少増やしていただくとありがたいというのが正直なところだと思う。特に高齢者が利用する時間帯というのは10時ごろから3時ごろまでが行動の多い時間帯である。そういう点から考

えれば、逆にその時間帯でもう少し本数を増やせば利用者が増えるのではないかという気もする。実際にやってみないと結果はわからないが、要望としてもう少し便数があれば嬉しいという声はよく聞く。

会長：不便地域という基準は空間の話に留まる。そこに運行頻度や運行時間帯という視点は入っていない。これが大問題だと思う。やはりこれからの計画では、ぜひサービスはどのぐらいが望ましいか。ということは誰をターゲットにするのか。高齢者ということは譲れないと思う。障がい者をどこまでカバーするかということもあると思う。目標をきちんと出して、そのためには朝7～8時台の渋滞も多いから、そこで無理をするよりは、むしろ9時半とか10時から3時ごろに絞って30分に1本、20分に1本必ずある、単にバス停があるだけではない、そこに走っていなければ意味がない、何かそういうビジョン、こういうことをやるというターゲットをはっきり絞って皆さんの合意をいただき、その人たちにとって便利なものはこういうものだと考える必要がある。その一方で、サービスを充実するためには費用がかかるため、どの程度までだったら可能かということもあるし、その中には区の財政支援としての限界もある。どこまで効率的にできるかという議論もしなければならない。その議論はこの会議の席で皆さんと行うことでお互いに理解して合意していく、これが正しい公共交通のあり方かと思っている。事業者にもコストダウンの自助努力をしていただいたり、需要喚起も、もちろん事業者としての努力をしていただくことはあろうかと思う。

あとは、国交省のほうの交通政策基本法で日常生活の交通の便をそれぞれ自治体が確保しようということになっていて、それがどの程度のレベルかは各自治体の判断であると理解しているが、どの程度のレベルが区民にとってよいかをきちんと議論する必要がある。ただコミュニティバスを走らせていけばいいということではないということである。その辺の哲学、考え方をぜひ次回、区の家をまとめていただきたい。私の専門家としてのコメントである。

D委員：この会議では「少し変わったバスを走らせたい。」という話をしているが、バス事業者の方に聞きたいのは、これからオリンピックも始まることだし、少し変わったバスを走らせる、とかいう意向はないのか。狭いところには小さい車を走らせたいと思ったこともないのか。従来のバスでは何となく豊島区に合わないようになってきたと感じる。そういう話は全然出ないのか。コストの問題もあるだろうが、そういうこと関係なく、お願いしたい。

C委員：もちろん利用していただくために興味を引いて、人の注目を集めて走りたいというのはバス事業者どこも同じ思いではないかと思う。ただ、バスは1つの車両をその路線だけで走らせるという運用をしていない。ある路線を走ると、次は違う路線を走って戻ってくるようなダイヤを引いている関係上、同じ車両を同一路線のみで運用できないのが現状である。ラッピングバスとか特殊な車両を入れるなど、私どもバス事業者もいろいろ策は考えているのだが、なかなか実現していないのが現状である。

D委員：いつまでたってもできないということか。結論から言えば変わらないということである。車両の運用の問題もあるだろうが、全部変わった車両である必要はなく、1台でも2台でもそういうものが出てきて欲しい。新しくまちも変わり、いろいろ変

わっていく中で、バス車両だけが変わらないのは不思議ではない。コストの問題があるにしても、それを乗り越えることを考えないと全然よくなる。高齢者であればもう少し低床で格好よい車両であればちょっと乗ってみたいなどということにもなるだろう。採算が取れるかどうかかわからないが、どこかのバス会社でもいいから1回やってもらいたい。そういうことをお願いしたい。

C委員：勉強して、そういう思い切ったことができるように検討してまいりたい。

D委員：会社ではそういう話は出ないのか。

C委員：会社では結構出る。若い人の意見を聞くと、このようにやったらいいのではないか、こういうバスを入れてみたいとか。

E委員：今の話は非常に結構な話で、これから観光立国になる、オリンピック・パラリンピックが来る時代が来て、それに向かってほかの企業は皆さんそれに合うような形でどんどん始まっている。ヨーロッパのバスに乗るのと東京の豊島区近辺のバスに乗るのと全然雰囲気が違うというか。観光も考えたような、楽しいバスに乗ると通勤も楽しくなる。今の話は将来的に絶対に考えるべきだと思う。ぜひお願いしたい。

会 長：区民、一般の人は皆さんそう願って期待している。F委員のバス会社さんとして何かそういう新しい試みがあればお願いしたい。

F委員：弊社では20年ほど前にコミュニティバスを先駆けて運行し始めて、民家の軒先まで走るというバスを運行している。自治体さんとのご協力のもとで運行している。それを考えるのも、事業者だけでなく、自治体さんと一緒に力を合わせて作るというのが前例である。また、観光立国ということで、楽しいバスというのいろいろ模索しなければいけないが、現実を見ると乗務員の不足、経費の問題等ある。池袋から中野まで弊社は池11系統を運行しており、大型バスで効率を重視して運行させていただいているが、やはり狭いところをひやひやする思いをしてバスには乗りたくないというお気持ちもあると思う。会社に持ち帰り、今後のバス運行に関しては考えていかなければならないと感じている。

会 長：G委員のバス会社さんはいかがか。

G委員：バス自体は高齢者の方、車いすの方対応ということで、ノンステップバスなど、乗りやすいバスは順次導入して対応させていただいている。それにプラスして何か目新しいこと、観光に合ったようなことというのは今のところ弊社の中でもそこまで考えるに至っていない。これから観光地においては弊社でも秩父地域など、そちらのほうはラッピングをしたり興味を持っていただくような努力をしているが、まちなかで走るバスに対してはそこまでまだ考えが及んでいないのが現実である。今後、オリンピックもあるので、そこを目指してできるところは検討していきたい。

会 長：都交通局のほうではいかがか。

H委員：バスの大きさの話があったが、都営バスは1450車両を持っているが、小さなコミュニティバスのようなタイプのものは持っていない。都道を中心とした基幹輸送のような位置づけでバスを運行している状況である。コミュニティバスのような事業分野にも、なかなか民間のバス会社にかなわない部分があるが、一部の区では受託をして、区のコミュニティバスの運行を東京都交通局でやっているケースもある。またオリンピックに向けての目新しい何か取り組みということであるが、ホームページでいくつかお示ししているが、例えば水素で走るバスなどを導入していければ

と考えているところである。ただ、水素を入れるためのステーションがなかなか整備が進まない状況があり、走れる地域が限定されている。

通常のバスに関しては、もう始めている会社もあるが、車内に画面をつけてニュースなどを見られる電車が最近増えてきているが、ああいったものに取りかかっているところである。今後数年のうちに半数以上のバスにつけられればということで作業を進めているところである。

会 長：基幹サービスという形で現在使っているバスが大型のバスで、小型バスというタクシーでいいのではないかとということで、タクシー事業者のほうでは何かその辺の動き、試みがあればご紹介いただきたい。

I 委員：タクシーはセダン型の一般の乗用車を現在各社で使っている。シェアはトヨタが 7 割ぐらい、日産が 2～3 割である。日産がセダン車の販売を停止して、パネット NV200 というユニバーサルデザイン車に絞って販売してきている。来年はトヨタがジャパントクシーということでユニバーサルデザイン車に全部切り替える。新車から切り変わっていくので、タクシーの風景がだいぶ変わってくると思っている。車いすでも乗り降りしやすい車で、LP ガスのハイブリッドになる。車両価格は上がるが、燃費は半分ぐらいになってくる。これはまだはっきりわからないが、できれば色もトヨタの車については統一しようかというような話もある。もし統一されれば、東京のタクシーの顔としてロンドンタクシーとかニューヨークのイエローキャブのように観光の 1 つの目玉にもなってくるのではないかと。観光に関しては、これもまだはっきりしないが、パネルの翻訳の機械をタクシー車両につけたらどうかということで検討を進めているところである。

会 長：バスとの関係で言うと、タクシーは相乗りは 11 人までよかったと思う。そんなことから考えると、そういうものの新しい動き、UBER（スマートフォンのアプリでハイヤーを呼び出したり、あらかじめ登録したクレジットカード決済のできるサービスを提供するサービス会社の呼称）的なものを、黙っていればどどんはやり、世界ではそれが標準になってしまう。東京、日本だけが遅れるということになりかねないということの中で、少なくとも相乗り、UBER を排除して、逆にタクシーのほうがこういう工夫をするという、そういう動きはないのか。

I 委員：タクシーは基本的に個別輸送手段である。例えば女性が相乗りをして、知らない男性が乗ってくるというのはかなり嫌がられる。業界として今まで相乗りをやらなかったわけではない。深夜、乗り合いのタクシーをやったりしたのだが、あまり評判がよくなく、廃止した経緯がある。その辺は慎重に考えていかなければならない。

会 長：大きく変わりそうなデマンド運行ということを含めるとあると思う。これはこれからの方向で議論させていただきたい。

D 委員：タクシーは毎日使っているが、昔からすごくよくなった。色をうまくそれぞれが考えていただいて、もう少しいい色に変えていただければよいのではないかと思う。中まで全部変えると大変だろうから、タクシーからどんどん押すしかないと思う。

バス事業者のほうもそういうことを自覚しながら、これからオリンピックに向かって、金を集めればいいわけである。どこで集めるかということ、豊島区中でこういうバスを作りたいのだけれど皆さんどうですか。とデザインを募集してはどうか。今の豊島区の中にはデザインがいっぱいある。そういうのをどんどん採用すればよ

い。バスに絵を書いてもらうとか、いろんな工夫を豊島区はものすごくできると思う。こういう、金のかからないやり方はいくらでもあると思う。ぜひ一つお願いしたい。1カ所がやれば、お互いに競争で負けるわけにはいかないから次から次と変わってくるのではないか。やればできるし、お金を集める方法はいくらでも考えることができる。よろしくお願いしたい。

会長：力強いメッセージをいただいた。タイミングとしてそろそろ考えなければいけない。海外では全然違うタクシーなりバスが出てきている。それがなぜ日本ではできないかということが問われる時代である。特にオリンピック・パラリンピックがあると国際的に批判されてしまう。そういう意味で大きく変わらざるを得ない。特に無人タクシーの話が出てきている。そういう時代である。豊島区が率先して公共交通特区というようなことでやるような心構えがあってもよい。それが公共交通なり交通のビジョンをどう描くかという理論、その中に哲学をぜひ組み入れていただいて、そういう実験的なものを含めて率先して、外国人も高齢者も多い豊島区で、道路もできていない。こういうところの新しい公共交通として細い道でも通れる何かというような、そんな議論につながれば私としてはここへ参加する意義が高まると思っている。

今日は国交省の方は欠席で残念だが、これは全国的に議論になっている話である。オリンピックに向けて都はオリンピックサイトを結ぶ新しい「Advanced Rapid Transit」。バスシステムで、無人とまでは行かないかもしれないが、ある程度自動運転を取り入れた、あるいは少なくともバス停にきちんと止まれるような、正着率と言うのだが、車いすがそのまま乗り込めるようにぴったりとバス停に止まるようなバスを導入しようとしている。少なくともオリンピックの一番大事なところではデモンストレーションをしようということになっている。併せていろいろなところで無人タクシー的な運行も始まるのではないかと思う。実験かもしれないが。そういう時代である。これから10年先を計画するためには、そんな可能性があることを考えた計画を準備しなければしょうがないというのが私の個人的な意見である。これからこういう総合交通計画をやるためにこんなことを勉強してほしい、こんなことを考えてほしいということを含めてご意見があればお願いしたい。

B委員：前にもお話したが、各停留所に電光掲示板があり、あと何分でバスが来るというのがあって安心して待っていられる。時間で約束して待ち合わせしていたりすると、バスがなかなか来ないから電車で行こうとか、タクシーに乗ろうというのがあったら各停留所に電光掲示板があるとありがたい。お願いしたい。

会長：この辺の利用者の環境はかなり変わる。高齢者といえどもスマホ的な何かを持ちながら動く人が増えてくる。そこにすぐ配信されるとか、バス停そのもので見れて、しかもそれは別の形でも知ることができる。そして呼び出すことができるという、私もそういう時代だろうと思っている。それに合った形の公共交通を区としてどの辺までサポートして入れるか。そういう議論をすればよいのではないか。

このテーマは非常に大きなテーマである。また次回、3月ごろ開催の予定ということだが、それまでに区としていろいろな考え方をまとめながら、当面は現実的に可能な提案がもちろん出てくると思うが、併せてもう少し、夢とまではいかないが、10年後には現実性を帯びてくるであろう、現在では非常に難しいそういう提案をせ

ひお願いしたい。

全体を通して何か委員の方からご質問、ご意見があれば。特に間が空いてしまうので、池07をどうするかという問題、それと合わせて区全体の公共交通の姿をどうするか、総合交通の中でどう考えるかということが次回のテーマということだと思うが、何か。

J委員：交通労働者の立場で一言だけお話ししたい。公共交通の会議で言ったことはないのだが、私は労働組合の代表の立場から、いわゆる公共交通労働者の要望として、池袋の西口は整備されたが、東口はバス停がバラバラで、利用する方々もどこに行けば何行きかがわかりづらい状況にある。また、タクシープールはできたが、タクシードライバーからは東口のタクシープールが使いづらくてしょうがないという声を良く聞く。こうした開発計画を決める際に、そこを利用する乗務員の代表が全くそういう会議に呼ばれていない、それはあちこちのまちづくりで言えることである。駅前開発のときにはバス・タクシーともに働く側の代表も入れてほしい。渋谷もターミナルが小さくなって、タクシーとバスの動線が非常に危険な状況であると感じている。今後、池袋東口も再開発の動きがあると思うし、グリーン大通りにについても何かあればぜひ働く側の意見も聞いていただくようによろしくお願いしたい。

また、これだけバス、タクシーがいながらも公衆トイレがない。働く者にとっては、最近女性ドライバーがタクシーもバスも増えているので、トイレの確保は切実である。東京都では、一定の整備基準に適合したトイレに補助金を出すことで、整備を行う区市町村を支援するという仕組みがある。それを、区長に申し上げたことがあるが、トイレを作ると、言い方は悪いが、ホームレスに居座られたり、環境悪化になるのでなかなか難しいと言われているが、ぜひトイレの整備をよろしくお願いしたい。

会 長：よく我々は忘れがちになる非常に重要な問題である。公共交通、バス、タクシーがちゃんと走るためにはバスターミナルとかタクシーの溜まり場、そこで働く人たち、それから利用者にとってのトイレも非常に重要な話である。ネットワークがどうのこうのというだけでなく、きちんと総合交通体系の中に考えていただきたい。

新宿のバスターミナルは都市間バスだが、バラバラあちこちにあったバスターミナルをまとめたので合理的になった。池袋では都市間バスをどこで乗降させているのか知らないが、少なくとも普通の歩行者にとってもどこに行くのかわかりにくい複雑な駅である。バス停、バスターミナルの集約なり、わかりやすさという視点をぜひ大きなポイントにして総合交通の中で考えてほしい。場合によっては既存の権限や歴史的な経緯はいろいろあると思うが、この際全体を見直さないと次の発展はないように思う。その辺はぜひ少なくとも検討項目の中で挙げておいていただきたい。これは両側の駅広とバスターミナル、結節点をどう整備するかという中で、やっているとは思いますが、私は今まであまり理解していないので、そういうことを含めてここでも議論させていただければと思う。

そのほか何かお気づきの点はあるだろうか。

では、事務局から今後の進め方を含めてお願いします。

事務局：本日はいろいろなご意見をいただきました。ありがとうございました。今後お気づきの

点があれば、事務局までファックス、電話、メール等でいただきたい。
 今後の予定だが、皆様方のご意見を踏まえた上で再度調整をさせていただきたい。
 開催については、年度末、来年の2月ないし3月になろうかと思うが、もう1度会議を開催させていただきたい。その時点では、池07の継続の可否、それと新たな交通についてのご提案等も含めてできればと思っている。次回の日程等については改めてご案内させていただきたい。

会 長： 次回は2月、3月ということで別途日程を決めさせていただく。

今日はいろいろとご意見をいただいた。これから新しいことについて勉強を事務局としてもさせていただきたい。

先ほど言い忘れたが、グーグルではストリートスマートという言い方で、街路をいかに情報端末としてうまく使うか。バス停でなくても、バスの運行がすぐわかるような情報キヨスクという、情報端末、そこでWi-Fiが使えて、あるいは携帯電話の充電がすぐできるとか、そこにいろんな情報をまとめて、ここからここへ行きたいというときに、バスだけの情報でもないし、列車だけの情報でもない。一部歩いても行ける、バスでも行ける、あるいはカーシェアリングでも行ける、自転車でも行ける。総合的にどことどこをつなげるためにはこういうものが今使える、ここで行けば何分、時間的にはこうですよ、いろいろ出して、その中から選んでください。選べば一括して支払い、予約ができる、そこまでグーグルはやろうとしている。今ニューヨークでそれが始まっている。街路というのは非常に重要な公共空間であり、交通の端末として使うこともできるわけである。そういう使い方もある。これは公共交通の会議としてはメインのテーマではないが、当然街路計画その他でも情報の先端のものをいかに活用していくか。特にオリンピック絡みということで、ぜひそんなことも勉強して、何か豊島区らしいものを出していただければ大変いいかと思う。個人的な感想になったが、今日はこれまでとさせていただく。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"> ・地域公共バス「池07系統」の利用状況等について報告が行われた。 ・地域公共バス「池07系統」運行支援事業 社会実験報告(案)について議論がなされ、次回以降とりまとめを行うこととされた。 ・総合交通政策の今後のあり方について議論がなされ、次回以降引き続き議論を続けることとされた。
提出された資料等	<p>【資料1-1】平成28年度一週間全便乗降客数調査結果 【資料1-2】乗降客数及び一便当たり乗降客数の推移 【資料1-3】乗降客数及び属性の推移 【資料1-4】乗降客数及び回遊数(率)の推移 【資料2-1】地域公共バス運行支援事業社会実験報告(案)抜粋 【資料2-2】地域公共バス「池07系統」運行支援事業 社会実験報告(案) 【資料3】総合交通政策の今後のあり方について 第14回豊島区地域公共交通会議 委員名簿</p>