

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17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30年7月24日（火）14時00分～15時30分 |
| 開催場所 | | 豊島区役所本庁舎9階 第1委員会室 |
| 議 題 | | (1) 地域公共バス「池07系統」運行支援事業について (2) 池袋副都心移動システム推進事業について |
| 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 | <p><学識経験者>太田勝敏(会長)</p> <p><道路管理者>村上修史</p> <p><交通管理者>石田眞悟</p> <p><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</p> <p><一般乗合旅客自動車運送事業者>小川将和、竹島達也、和田明、西窪裕光</p> <p><一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体>小池毅</p> <p><一般乗用旅行自動車運送事業者>山本昇</p> <p><住民・利用者団体代表>足立勲、谷口政隆、外山克己、齊木 勝好、磯崎たか子</p> <p><区職員>呉祐一郎、奥島正信、宮川勝之、常松洋介</p> |
| | 事 務 局 | 交通・基盤担当課長 |

審 議 経 過

(1) 地域公共バス「池 07 系統」運行支援事業について

(事務局より資料 1-1、1-2 を説明)

会 長：ただいま報告のありました池 07 系統運行支援事業についてご質問、ご意見があればお願いしたい。

A委 員：資料 1-2 の 5 ページ、満足度調査(4)収集データの概況について、取得された回答数は東行きが 212 人に対して、西行きが 14 人と大きな差があるが、この理由は何か。

事 務 局：資料 1-1 の 4 ページをご覧いただきたい。4 つの公共施設「健康プラザ、豊島区役所、あうるすぽっと、サンシャインシティ」の利用にやすさについて、当該停留所で降りる客に対しヒアリングを行ったものであるため、サンシャインシティから乗って西側に向かう人は、上記 4 つの公共施設が距離的に近いこともあり利用する人が少ない。そのため、このような回答数の差が生じている。

A委 員：了解した。

会 長：1 週間の調査期間中の天候はどうだったか。

事 務 局：天候はよく、気温が高かった。

会 長：他に意見はないようなので、報告のとおり、現在の池 07 系統運行支援を当面継続するというにさせていただきたい。来年以降 2 年間続けて問題があれば見直すものとする。

(2) 池袋副都心移動システム推進事業について

(事務局より資料 2-1、2-2 を説明)

会 長：ただいま報告のありました池袋副都心移動システム推進事業についてご質問、ご意見があればお願いしたい。

A委 員：これは繁華街を通る乗合バスで、時速 19 キロということであるため、交通管理者の許認可が必要であろうと思うが、区として交通管理者との協議を行っているのか。区で行っていないとすれば、手を挙げた運営事業者が行うのか。交通事故や交通渋滞の原因になるということで警視庁は難色を示しているという話を聞いているが、実際はどうなのか。

事 務 局：交通管理者との協議が整った上でバス運行事業が認可を申請することになると思う。しかしながら、バス運営事業者が決まってからではスケジュール的に審査期間が十分に取れないということで、3 ページのとおり、想定するルートやバス停について区が先行して交通管理者との相談を進めている。そういった中で様々な課題はあるが、今回の電気バスの 20 キロ未満での運行自体が不可であるという話は聞いていない。交通管理者とも資料 1 に基づいた路線ルート、バス停位置等の調整を現地立ち合いも含め行っている。

A委 員：運行ルートの管轄は警視庁の交通規制課であろう。協議はしっかりやっていただきたい。

会 長：警視庁からは朝のピーク時をさけて運行する旨の指導を受けており、協議自体は着々と進展しているものと認識している。

A委員：時速 19 キロとのことだが、速度が問題になるのではないか。

会長：そのあたりも含めて慎重に議論を重ねているものと聞いている。

B委員：質問が 2 点ある。4 つのルートについて、この中から 1 つを選ぶのか、それとも 4 つ全てか。西口公園はこのうちの 1 ルートしか含まれていないが、これでは当初の「4 つの公園を周る」というコンセプトとは異なるように思う。

また、バスは何台購入する予定か。かかる経費も可能であれば教えてほしい。

事務局：まずルートについて、4 つすべてを一筆書きにするものではない。例えば C、D ルートはほとんど同じルートであるため、どちらか 1 つになるものと考えている。B ルートは西口を周るものであるが、東西を渡るルートについてはびっくりガードが定時性を保つのが難しいこと、明治通りが混雑していることから、交通管理者からは池袋大橋を通るルートが望ましい旨の指導を受けている。この 4 つのルートを案として交通管理者と協議し、このうちいくつかのルートを採用する。

4 つの公園を一筆書きで回ろうとすると目的地につくまでに時間を要するため、ルートは分けた方がよいと考えた。西口について東西を渡るのに池袋大橋かびっくりガードになるが、上記のとおり池袋大橋の方がよいと考えており、この B ルートとなった。

資料 2-2、3 ページのとおり、購入台数は最大で 10 台を想定している。ただし車両数は運営事業者から、ルート設定と合わせて提案されるものとなる。これにかかる経費は、今年度予算で最大 2 億 8400 万円。これは車両設計にかかる調査検討、バス停設置等を含む。運行時期は来年の 11 月になるため、一部来年度に繰り越すことも含めて検討している。

B委員：このバスは観光目的を主にしていると聞いているが、ルートによって一般利用者の利用もあるかもしれないが、区はその点をどのように考えているか。

事務局：先の会長からの話のとおり、警視庁から通勤時間帯の運行を避けるよう指導がある等、路線の制約以上に時間の制約があるため、運行可能な時間帯の中で街全体の価値を上げることが重要であると考えている。

B委員：運行時間帯について、国際興業バス池 07 系統の運行間隔も一時間に一本で、通勤通学に使えるものではないが、そういう意味では電気バスも同じではないか。

事務局：池 07 は観光に使えるものではないため、その点の違いはあると思う。池 07 は区が支援をしているが、それはシルバーパス利用者が 7 割以上を占めているため、高齢者の足となる地域のバスとして区の支援が必要であると認識している。シルバーパス利用が増えると収支は悪くなるが、それでも支援を継続しようと区は考えている。その支援継続の判断にあたっては利用者数、満足度等の基準を満たすことを要件としている。今回の電気バスも評価指標が必要だと考えており、そのための指標作りも行っていかなければならない。

B委員：高齢者の立場そして地域住民を代弁してお聞きしたいが、地域としては観光用のバスよりもコミュニティバスを要望している方が強い気がする。もちろん町おこしとして観光目的を主体としたバスの位置づけもわかる。

高齢者も利用しやすい運行時間帯になっていれば、ある程度住民の要望もカバーできるものとなり、賛成する方の数も増えるのではないか。

C委員：3 月の前回会議からこの会に出席しているが、提示されている 4 ルートについて、

このうちの何ルートかを使うということだが、もし西口に行かなかつたら、何のためのルートなのかと思う。区が提案する方針として最終的には西口に行くんだということが示されていないと、まちづくりとしては足りないと思う。

また、私は障害者を代表しているが、障害者は駅の西から東に行くのが大変なので、池 07 バスを作ってもらった。しかし時間帯によっては不十分であるため、その他の西側、東側を移動できる手段がほしいと思っている。池 07 の増便の要求も行ったが、利用者が増えていないという理由で断られた。

せっかくこのバスを作るのであれば、通勤時間帯は良いとしても、普段の時間帯には区民が利用しやすいようにしてほしい。観光目的ではなく、区民が駅の西口で行っているイベントを見るのに普段使いできる気軽に利用できるようなものになってほしい。そうすればもっと区民の足が外に伸びると思う。現状、障害者は外に出たがらない。その点を考慮したものにしてもらえるとありがたい。

D委 員：4つのルートについて、この中の1ルートを運行させるイメージで聞いていたが、この4つのルートすべてを運行するのか。

事務局：4つすべてということではない。4つの公園を周るのが目的であるため、西口に向かうBルートは確定した上で、ACDとのいろいろな組み合わせが考えられる。

D委 員：了解した。ルートは事業者の判断で選択するということか。

また、前回3月の会議資料の中ではLRT構想は諦めていない旨の記載があり、2020年から検討を始めるとの説明があったが、今回の資料からは消えている。LRTの検証として今回のバスを走らせるという説明であったが、どのようにつながるのか。それともLRTと切り離すのか。

事務局：最終的なルートの決定は事業者が行う。資料2-1にあるが、LRTの構想ルートは残してある。このバスが運行を開始してどれだけの需要があるかは検証していく。また、LRTは環状5の1号線の地下道路の完成によって池袋駅前の歩行者優先化が実現しないと、現状の道路の中に軌道敷きを敷設するのは難しい。構想から10年経っているが、なかなか議論が進んでいない。環状5の1号線の地下化の完成により、車両のバイパス機能が働いて駅周辺の歩行者優先化が実現したのち、LRT導入の可能性について検討する。

D委 員：ルート上の黒丸は停留所を想定しているのだとの説明があり、鋭角に曲がる箇所が3か所あり、これは駅前に入るためであると思うが、現在の駅前の状況は、タクシー乗り場がありながらバス停もあっても入る余地がないと思う。これを実現するため何か考えがあるのか。

事務局：その点は現在交通管理者と調整中である。

D委 員：最後に労働者の立場から、池 07 系統の立ち上げの際、料金設定を安くしないでとお願いしたが、今回のバス運転手の報酬も低料金にしないでほしい。低料金は低賃金の運転手を生む。現状でも全国的に運転手の低賃金が問題となっている。当会議でも繰り返し申し上げていることだが、改めてお願いしたい。

会 長：運行にかかる経費を、乗車運賃のみで賄うのか、それとも他の要素、商店街等との協力も含めて考えるのかは、事業者からの提案の中で示されること。おそらく単純に乗車運賃のみで賄おうとするのは難しい。そこでこういったアイデアが出されるのかに関心を持っている。

E委員：資料2-2の3ページ、車両数について(1)⑩10台を限度とするとあり、その下の(5)①で区はバス車両を無償貸与となっている。これは10台買ったとしたらすべてを無償貸与するということか。その場合、まちづくり団体からの提案のところに、有償で専用使用させるとあるが、これは区から無償で借りたバスを有償で貸与するということか。これは自家用か事業用か。

また今回は一般乗合、貸切事業両方の許可を取る見込みということであるが、運行事業者がこの両方を取るのか。

事務局：すべて無償貸与し事業用である。まちづくり団体が貸与を受けてこのバスにより貸切事業を行うものであるため、路線で許可を取るということにはならない。まちづくり団体へは貸切になると考えている。

E委員：(7)でまちづくり団体に有償使用させるので、まちづくり団体が許可を取る必要があるのではないか。考え方を後で細かく話を聞かせてほしい。

提案内容の詳細にかかる別紙2は、本日の配布資料には含まれていないが、ホームページ等で公表されているか。

事務局：まちづくり団体は借りる立場であるため、許可は取らないと考えている。別紙2はホームページに載っている。

F委員：4つのルートについて、東口の一部を周るということではなく、公園を周るということであれば、当然東西を周ることになるだろうと思う。西口公園の入っていないルートがあるが、これはどういうことか。

事務局：西口を周るBルートは必須であると考えている。あくまでも4つの公園を周ることがルートの条件である。

F委員：4つの公園を周ると言っておきながら、西口を周るルートは一つしかないが。

事務局：当初は1筆書きで回るルートを考えていたが、運行間隔の都合等から、ルートを分割することとなった。

会長：乗り換えを前提にしているということか。それが明確でなければ問題になる。

B委員：資料2-1の絵がウソになるのではないか。わかりにくい。乗り換えることが観光客にとっていいことなのか。

事務局：目的地があって乗る客にとっては、一筆書きにすると延々と乗り続けることになるため、ある程度目的を持ったルート設定があると考え、このようなルート設定にしている。

F委員：当初から公園を周るルートを疑問視している人もいたが、他にもルートの案を考えてみたらどうか。現実にハレザ付近に人が増えたときにバスが通れるか。もし通れなかった場合のルートも考えておかないと予想以上の人がハレザのまわりに群がった場合、危険性が高まる。公園から少し離れたところに停留所を設定してもよいのでは。

会長：事業者からの提案の中で、どういうイベントを想定するかでどのようにルートを結ぶかが決まってくると思う。4つの公園全てで同時にイベントを行うことはそうはないだろうから、例えば2、3つの公園でイベントが開かれること想定し想定して予めルート案を作るのか。ここまでの交通管理者との協議の中でもここは通ってはいけないという指示が出ている箇所もあり、そういった点を踏まえて作成されたこのルート案は一応運行するに支障ないものと聞いている。このあた

| | |
|--|--|
| | <p>りは詳しく説明して運営事業者を選ぶべき。</p> <p>F委員：まずは運行開始が目標となるだろうが、運行を始めた後で変更が必要な箇所が出てきたらその状況に応じて柔軟に変えるべきところは変えていかないといけない。B委員、C委員がおっしゃったような考え方を盛り込まなければならないこともあるだろう。まずは事業をスタートできることが大事。</p> <p>会長：学習という大変だが、運行させながら学び柔軟に対応してほしい。それができる許可の取り方をしてほしいと思う。</p> <p>G委員：地域の話としてはいずれももっともな意見であったと思う。これから池袋の街は変わるため、その状況に応じた交通手段の確保は必要であろう。ただ今回は運行開始時期を来年の11月に決めているため、交通管理者とも具体的な運行ルートを想定しながら調整に動いているのが現実である。中池袋公園の周辺はたしかに人が多いため、安全管理はしっかりやりながら運行させるつもりで協議している。運行ルートは許可を取るものであるため、複数提示して許可を取るとはいかないと思うが、状況に応じて随時動けるよう協議していきたい。ただ来年の11月には運行したいと思っているので、それに向けた協議をして、先々については地域の変化を踏まえて対応したいと考えている。</p> <p>会長：そういう意味ではオンデマンド運行になる。そのときのルートはいくつか考えられるが、毎日運行するとは限らない。曜日によってルートを分ける運行の仕方もあると思う。</p> <p>事務局：今後運営事業者が決定されて、ルートも具体化した後であらためて議論いただきたい。次回開催日程は決まり次第別途連絡する。9月ないし10月を予定している。</p> <p>会長：今日の議題は2つの路線の話だったが、ここは地域公共交通会議なので、この他に議論が必要な路線があれば提案していただきたい。</p> <p>恐れているのは、いくつかの異なる路線の協議が違う基準で行われてしまうこと。池07は交通不便地域を埋めることが目的であるが、未だ交通不便地域は残っている。その点を今後どう議論していくのかは考えなければならない。次回会議で方向性を提案していただきたい。</p> <p>閉 会</p> |
|--|--|

| | |
|----------|--|
| 会議の結果 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共バス「池07系統」運行支援事業について、平成31年度以降も引き続き運行を継続することが了解された。 ・副都心移動システム推進事業について、本日の意見も踏まえ、引き続き検討を行うこととされた。 |
| 提出された資料等 | <p>【資料1-1】地域公共バス「池07系統」運行支援事業について</p> <p>【資料1-2】地域公共バス「池07系統」の利用状況について</p> <p>【資料2-1】池袋副都心移動システムについて</p> <p>【資料2-2】電気バスを運行する事業者の募集要項</p> <p>【参考資料1】豊島区地域公共交通会議設置要綱</p> <p>【参考資料2】豊島区地域公共交通会議委員名簿</p> |