

会議の概要（議事録）

会 議 の 名 称	(番 号) 1 - 5 0	令和6年度第4回 墨田区地域公共交通活性化協議会		
開 催 日 時	令和7年3月24日(月) 15時00分から15時45分まで			
開 催 場 所	墨田区役所(墨田区吾妻橋一丁目23番20号)庁舎13階 131会議室			
出 席 者 数	委員25人、事務局3人 【委員】 戸崎 肇、○川崎 友加、正能 俊輔、小林 靖茂、若田 瑞穂、 三浦 裕樹、志村 雅貴、小池 毅、小林 実、西東 俊郎、 吉武 順子、渡邊 健次、須藤 正、老田 勝、庄司 道子、 星野 喜生、西村 孝幸、岩佐 一郎、浮田 康宏、久井 隆司、 武井 勝人、天海 晴彦、江波戸 史恭、宮本 知明、岩下 弘之 【事務局】都市計画課主査、都市計画課主任			
会 議 の 公 開 (傍 聴)	公開(傍聴できる) 部分公開(部分傍聴できる) 非公開(傍聴できない)		傍聴者数	8人
議 題	議事内容 1 「墨田区地域公共交通計画」について 2 区内循環バスの事業の見直しについて			
配 付 資 料	1 会議次第 2 墨田区地域公共交通活性化協議会 委員名簿 3 令和6年度第4回 墨田区地域公共交通活性化協議会 出席者一覧 4 令和6年度第4回 墨田区地域公共交通活性化協議会 座席表 5 「墨田区地域公共交通計画」について 6 区内循環バス事業の見直しについて(諮問) 7 区内循環バス事業の見直しの進め方について 8 区内循環バス事業の現状 9 令和7年度の予定について 10 墨田区地域公共交通計画			
会 議 概 要	1 事務局からの説明及び会長あいさつ 本検討会について、以下の事項を説明した。 (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条の規定に基づく計画作成等に関して必要な協議を行う協議会であるとともに道路運送法施行規則第4条の2に基づく地域公共交通会議であること			

	(2) 墨田区附属機関の設置に関する条例に基づく附属機関であること (3) 審議会等の会議の公開に関する基準に基づき公開されること (4) 3 7 人中出席者 2 5 人であり、墨田区地域公共交通活性化協議会に関する要綱第 7 条第 1 項に定める条件 (半数以上の出席) を満たしていること 2 新委員の紹介 配布資料 2 のとおり、1 名の委員が第 3 回から変更となった。 3 報告事項 (「墨田区地域公共交通計画」について) 配布資料 5 に沿って資料 1 0 について事務局より説明。第 3 回協議での意見をもとに、パブリックコメントなど所要の手続きや修正を行い、計画を策定したことを報告。委員からの意見はなし。 4 区長からの諮問 (区内循環バス事業の見直しについて) 配布資料 6 から 8 までについて事務局より説明。 地域公共交通計画において区内循環バスの見直しについて示しており、令和 7 年度から 8 年度に新事業計画の策定と運行準備を行うこととしている。本協議会は道路運送法施行規則第四条の二に基づく地域公共交通会議として位置付けられていることから、区内循環バスの見直しについて検討していく。なお、押上駅の交通広場の渋滞についてもバス検討部会の中で検討事項として扱う。 5 令和 7 年度の予定について 配布資料 9 について事務局より説明。 4 委員による意見交換 (委員) 区内循環バスの現状として、運転手不足が深刻であること、新型コロナウイルス感染症流行の後利用者が戻り切らないことがあり、これらを踏まえてどう見直すかが重要となる。利用されている方の利便性を損なわないようにしつつ、例えば運賃は 100 円のままで良いのか、乗継券はどうするのか等を考えていきたい。また、運転手不足に関して、路線の引き方も労働環境に直結している。例えば南部ルートは 1 周 65 分かかることから、夏場は水分補給を躊躇してしまっている。北西部ルートや北東部ルートと同程度に周回を小さくすることで、乗務しやすいようにしたい。 (委員) 「失われた 30 年」の影響を最も大きく受けているのがバス・トラック業界である。大型二種免許保有者の平均年齢が 60 歳以上であり、半分以上が定年退職している状態である。若年層に大型二種免許を取ってもらう取組を、バス協会は当然ながら区の方でも行ってほしい。いくら報酬を上げて免許保有者がいなければどうにもならず、事業者での養成だけでは限界がある。 (委員) タクシー業界では昨年は乗務員が増加傾向だったが、今年に入り 1 ～ 2 月は減少傾向にあり危惧している。タクシーが不足する時間帯はシフトを変えて対応しつつ、
--	--

	それでも足りない場合は日本版ライドシェアを活用していく。また、国がエリアごとに適正車両数を指定しているが、稼働率 100%を想定した台数であった。実働率が約 70%であることを踏まえ、30%分を増車する取組が進行中であり、今後利便性を高めていけると思う。 (事務局) 意見の通り、運転手がいけないことには回らないので、状況を踏まえつつ区内循環バスの見直しを検討していく。 大型二種免許については、人手不足に対して行政は何ができるか、というところからまずは考えていく必要がある。 タクシーについては、23 区でもデマンド型乗合タクシー等の取組が始まっており、区民に対して区内循環バスだけが答えなのか区として悩んでいるところである。ドア・ツー・ドア型の交通サービスも必要性があり、タクシー業界とも協調を図りながら検討していく。 (委員) 錦糸町駅周辺のまちづくりも進むが、地下鉄 8 号線の延伸により交通ネットワークが大きく変わり、バスターミナルに必要な規模も変わってくる可能性もある。まちづくりと連携していく必要がある。 (会長) まちづくりとも情報共有しつつ進めていくべきである。 (委員) 鉄道は行先が分かりやすいが、バスはどこで降りられるのかが分かりづらい。降りた後の目的地までの案内もスマートフォンを用いて鉄道と同様にできるのではないかな。 また、京成線が高架化して京成曳舟駅にロータリーができたが、人通りが少ないままである。東武曳舟駅側にバスやタクシーが集積しており、京成曳舟駅のロータリーに来ていない。こうした点も含めて考えるべきである。 東武線の高架化も進んでいるが、交通渋滞を緩和する使い方ができないか。来年度のバス検討部会で考えていきたい (委員) 住民からは利便性を上げてほしいという要望があり、今までは対応できていたが、今般はそこに人手不足が冷や水を浴びせる格好になっている。自動運転など新しい技術を取り入れる工夫も必要ではないか。 (会長) 新しい技術の導入も検討していきたい。 (委員) 障害は種別によって必要な支援が変わるが、区内循環バスを利用している人は多い。作業所に通う知的障害者にとって区内循環バスは分かりやすい。高齢者も含めやさしい公共交通を引き続き期待する。 (委員) 運転手不足はどうにもならない。自動運転も将来的に検討していかなければなら
--	--

	ないのではないか。 (委員) 1年間の会議を経て感じたこととして、鉄道はこれまでハード面での整備が進められてきたが、今後はソフト面の施策を進めてほしい。例えばとうきょうスカイツリー駅に特急が停車するようになり利便性が大きく増したことがある。また、東武線と半蔵門線の直通運転が中止すると押上駅から東武線まで行列のように利用者が徒歩移動するが、案内を強化してほしい。 また、電車内に訪日外国人が通勤客と混在している状況であり、有料優等列車の案内を強化してほしい。 区内循環バスの見直しについては、区では毎年住民意識調査を実施しているが、今後は納得度を調査するものになるのではないか。 (会長) 訪日外国人が多い中で、持続可能な観光との両立という視点も求められる。観光の視点について副会長から意見はあるか。 (副会長) 新型コロナウイルス感染症の流行から明け、訪日外国人数は2024年に過去最高を記録した。今後も増加することが見込まれ、共存を考えていかなければならない。一方で区民においても、生活利用だけでなく余暇の移動の足としても考えていく必要があるのではないか。 (委員) パブリックコメントにあった路上駐車については警察として対策をとりつつ、訪問介護等必要不可欠なものもあるため、区とも連携していく。 区内循環バスに関しては、交通の円滑の確保も交通警察の大きな目標であり、バスの円滑な運行のためできることを行っていく。春の交通安全運動でも周知していく。 (委員) 交通においてもエネルギーは必須であり、脱炭素などの視点も必要である。地域公共交通計画にも記載があるが、より強化して推進していくべきではないか。 (会長) 交通にとって環境対策も最重要課題であり、今後も取り組んでいく。 (会長) 計画については来年度より具体的に推進していくこととなる。最適な地域公共交通を目指して引き続き協力を賜りたい。 (事務局) 皆様の協力で地域公共交通計画を策定できた。来年度の会議も予定しており、行政だけでは解けないものを、皆様の意見やお知恵をお借りしていければと思う。引き続き協力を賜りたい。 7 閉会
--	---

所 管 課	都市計画部都市計画課公共交通担当 内線 3 9 2 0
-------	-----------------------------