

令和7年度第2回北区地域公共交通会議 議事要旨

◇ 日時

令和7年11月13日（木）午前11時から

◇ 場所

北とぴあ第二研修室

◇ 会議次第

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 委員紹介

4. 議題

(1) 北区地域公共交通計画の改定について

(2) コミュニティバス(王子・駒込・田端ルート)の運行計画の変更について

(3) コミュニティバス(浮間ルート)の運行計画の変更について

(4) 赤羽西地域への新たな地域公共交通導入の検討について

5. 閉会

◇ 出席委員

29名（敬称略・順不同）

会長 久保田 尚

委員 鈴木 啓三、杉山 徳卓、丸野 由美子、三好 常枝、井上 清一、

鈴木 健史、佐藤 智彦、榎本 則彦 木原 光資、地宗 知子、

小池 毅、櫻井 昭夫、倉本 広太郎、永見 則雄、久我 恒夫、

近藤 琢哉（代理：小林 晃平）、小林 聰（代理：戸澤 慶子）、

中山 俊夫、菊池 信久、丸 友文、石本 昇平、西東 俊郎、

竹内 紀、荒金 昇二、藤野 浩史、雲出 直子、寺田 雅夫、

岩本 憲文

事務局 交通事業担当課

議事内容

1. 開会

- 事務局より開会宣言

2. 会長挨拶

- 会長より挨拶

3. 委員紹介

- 事務局より委員紹介

4. 議題

(1) 北区地域公共交通計画の改定について

(2) コミュニティバス(王子・駒込・田端ルート)の運行計画の変更について

(3) コミュニティバス(浮間ルート)の運行計画の変更について

(委員)

国際興業バスは、現行の法定計画ではない地域公共交通計画を作成する段階から、「公共交通機能を向上すべき箇所」の捉え方と、その解決策としてコミュニティバスを整備するという方針について当初から反対してきた。

今回、見直しの機会となり、より合理的かつ現在の社会情勢に合った形で改定できることを喜ばしく思う。その観点から意見を述べる。

不便であるか否かは、当然人によって異なる。現に、国土交通省が前年か前々年に改定した「地域公共交通計画のアップデートガイドンス」においても、交通空白地域、不便地域は自治体の定義によって異なること、誰にとっての不便なのか、距離要件や勾配などによって異なることが位置付けられている。

したがって、この 500m、200mかつ今回は勾配を考慮するとなると、勾配があれば 200m はさらに短くなる。北区の中にはこれだけの鉄道駅があり、都電・バスもこれだけ走っているなかで、200m、あるいは坂があるから 100m だとか、その範囲を超えたらそれはもう不便であり、公共交通機能を向上すべき箇所であるという位置づけに本当になるのかということはぜひ検討頂きたいと思う。

200m というのは、例えば、山手線の 1 両目から 10 両目までの距離になる。その程度の距離である。この距離が、誰もが利用できる交通機関において「向上すべき不便さ」に該当するのか、今後協議する必要があることを理解いただきたい。

例えば、小学生の子供は、学校まで 800m の距離を毎日歩いて通っているが、なんの不便も感じていない。「誰にとっての不便なのか」「不便な人はどこにどのくらいいるのか」

「その人たちをどのように便利にしていくべきか」が地域公共交通計画の本質である。したがって、我々は以前より、そういう意味で誰もが利用できる公共交通機関で救うべき交通空白は存在しないという考え方である。

今回の改定で、勾配を考慮して見直すことによって不便地域がさらに広がり、その解決方法を示すのであれば、我々は意見を申し上げたい。

交通不便を感じていない方々に対し新しい交通機関を作っても利用されず、公費を投入してもそれは誰も使わない交通機関となりかねない。基本的に独立採算で交通事業を営んでいる事業者としては、そのような方向に進まないよう意見を申し上げる。

(事務局)

前提として、北区では現計画において「公共交通機能を向上すべき地域」と表現しており、いわゆる「不便地域」「空白地」という名称を用いていない。北区は現状で鉄道駅、特にJR駅は最多であることも含めて交通利便性が高いという認識している。

ただし、委員の発言にもあるように、お住まいの特性等により不便を感じることもあることから、これまでの計画では、国の基準である駅から800m、バス停から300mという基準より絞った、駅から500m、バス停・都電より200mの北区独自の基準を設定し「公共交通機能を向上すべき箇所」として地域ごとに評価する。

この基準は定量評価となりうるため、今回は残しつつ、国のアップデートガイドンスに基づき勾配等を反映させた見直しを行いたいと考えている。

また、個々の事情の観点では、今回のアンケートで、子どもや子育て世帯向けアンケートと併せて、移動に制約のある方を抽出するため、歩行に困難を抱える方などのデータを他部署と連携して収集し、必要な交通形態や範囲を精査のうえ計画に反映する予定である。

基準は見直すものの、空白地があるから新たにバスを導入する、といった一律の判断ではなく、総合的に評価し施策の体系を構築していく。

(委員)

区の考えはよく理解できる。

実際にこの図面等を外部、区民の方々にみてもらうための計画だが、「見せ方」「表現」には気を付けなくてはならない。地図上で白くなっていると、誰がみても「空白」に見えるため、埋めたくなる。最終的にどのように解決を図るのかまでセットで説明しなくてはならない。白だらけの地図を見たら、北区は意外と空白がたくさんあるという印象になりかねない。この点に気を付けてほしいと思う。

(会長)

非常に重要な論点をお示しいただいた。来年度もこの議論は続くため、今の指摘を踏まえながら進めていきたい。

(委員)

今回、考え方を含めて見直すという方向性は大変ありがたい。特に見直し基準の中で勾配を前面に示している点が良い。

赤羽東口に住んでおり、西口には病院や学校などがあるが、高低差によって東西の移動が阻害されているという北区の基本的な地形の問題がある。今回の見直しにより、コミュニティバス等、何らかの公共交通が整備されることは、北区の地形的弱点の改善につながると考えられる。この流れはぜひ進めていただきたい。

観光の観点からも、ラストワンマイルだけでなく、横方向の移動を考えると、高低差への対応が大きな課題であり、どのように解決するのか、期待している。

(会長)

今後の議論でも重要なポイントとなる。

(委員)

地域特性と併せて人口特性も考慮していただきたい。北区は他区と比較して高齢化が進んでおり、年をとると高低差が厳しくなる。また、最近はバスの段差に上がるのがつらいため利用を控えるという声を多く聞く。北区にはそのような方が多く、今回の見直しは進めてもらいたい。

(会長)

大変重要な指摘である。人口動向も踏まえ、議論を進めていく。

(4) 赤羽西地域への新たな地域公共交通導入の検討について

(委員)

車両に関しての質問である。当初、バス運転手の不足等を踏まえ、大型二種免許を必要としない車両として検討をスタートしたと認識していたが、今回、新しくてたトヨタの e-Palette を想定車両として挙げているが、これは大型二種免許が必要と思われる。

この点について、現在、私が勤務している都営交通、都営バスにおいても、バス乗務員不足という状況が続いている中で、果たして必要な乗務員を確保していくのかどうか。

また、本車両は現在レベル 2、27 年度以降レベル4を想定する車両と聞いているが、北区としても、自動運転を含めた導入を視野に入れているということか。

さらに、EV 車両であることから、データ上は 200km 以上走行可能という数値が出ているが、実際の路線バス、特に大型の EV バスについては、走行距離が 100km ももたないのが現状である。こうした状況を踏まえ、充電についてどのように考えているのか伺いたい。

(事務局)

まず、大型二種免許が不要な車両を前提として検討を開始したが、その後の利用想定等を踏まえ、今回ルートを詳細に検討するにあたり、あくまでも「想定車両」という位置づけで e-Palette を例示している。西が丘地域は、大型規制が厳しい地域であり、その辺を踏まえてのルート検討を行った際の条件設定であり、必ずしもこの車両ということではない。

今後、運行事業者の選定等を進めていくが、事業者側の車両調達の状況や、メーカー側の e-Palette の供給状況も含めて、実際に使用する車両については、今後改めて具体的な検討を進めていきたいと考えている。

次に、「e-Palette であれば自動運転を見越しているのか」という点については、こちらもあくまでも旅客定員や道路状況に合わせた車両諸元をもとに例示したものであり、現時点で具体的な自動運転の導入計画や見込みを持っているものではない。

走行距離については、ご指摘のとおりで、北区では浮間ルートで小型の EV バスを導入しており、カタログスペックより実走行距離がかなり落ちる状況を認識している。一方で、本ルートについては、先ほどの想定運行時間等の説明の通り、面的にスクールゾーン規制がかかっており、朝早い時間帯の運行は難しいと考えているため、運行時間や運行距離は、他の路線と比較して短いと想定している。

これらを踏まえ、今後、車両、運行時間、運行計画について、年度内に検討を進めたいと考えている。

(委員)

赤羽西の地域公共交通について、別途設置されている、より地元密着の地域部会でも議論しており、そこでも申し上げたが、国際興業としては、このような地域公共交通を導入すること自体に反対であるという意見を表明している。

アンケートの結果について、地域住民の皆様は当然ながら、自分たちの地域の交通が便利になることを願っており、「新規路線が必要か否か」という質問に対しては、「ぜひ作ってほしい」という希望が出てくることは、十分予想されることである。これは住民のご意見であり、我々も理解できるところである。

そのうえで、「そうした希望があるのであれば、それに対応する方法として、この地区に定時定路線の新しい路線を整備し、かつ、ある程度の公費を投入する前提で新規路線を作る」という方針については、事業者として反対である。

現行の公共交通計画を作る段階から、我々は「交通空白地域」あるいは「利便性向上地域」と位置づけられているところについて、地図上そう見えたとしても、それをコミュニティバス等によって解消していくべきではないのではないか、と申し上げてきた。

浮間地区についても、我々の路線を廃止せざるを得なくなった事情があったが、諸条件が整えば継続できた可能性もあったが、結果的に廃止せざるを得なくなり、空白になって

しまった結果、コミュニティバスが導入されたという経緯もある。

したがって、今回の地域について、定義上「公共交通機能を向上すべき箇所」となること自体は理解しているが、現状、我々の西が丘地区のバス停の利用状況を踏まえると、この地域にお住まいの方々が我々のバスを利用されていることは明らかな事実である。そのため、この地域に定時定路線を新設すれば、明らかな競合になる。

さらに、先ほど別の委員からも発言があったが、車両が e-Palette のようなもので検討していくのであれば、当然、必要となる免許も普通免許ではなくなり、その結果、現在、交通事業において最も不足している資源である「運転手」をめぐって、公共交通同士で取り合う、競合するという構図になる。この点は、見直し方針とも整合しないと考えている。また、アンケートの内容についてだが、最後の自由記入欄に、「国際興業の赤羽～弁天坂下にルートがない」「終バスが早くなつた」「運賃値上げで困っている」といった意見が寄せられており、ご不便をおかけし非常に申し訳ないと思っているが、これらは運転手が不足しているがために起きている事象である。

民間事業者として、お客様から頂戴する運賃をもとに事業を営んでいる。運転手の採用や車両の購入なども、すべてお客様からいただいたお金の中で賄っている。運転手を確保するためには、職場環境を改善し、待遇を向上させなければならない。お客様の負担が増加してしまったが、その裏付けとなる原資を確保するために運賃改定を行い、その増加分をもって待遇を改善し、運転手を確保しようとしている。

これはタクシー・トラック・バスなど、運転手が不足している全ての民間交通事業に共通する状況である。現在、お客様にご不便やご迷惑をおかけしてしまっている「不便」を、民間として必死に回復しようとしている状況である。

赤羽西口でも、ときわ台や高島平方面への行列が 100 人、200 人といった行列になり、大変ご迷惑をおかけしている。それでも、少しでもお客様や周辺の方々にご迷惑をかけないよう、警備員や営業所の事務員、最近ではシルバー人材の方々にもご協力をお願いして対応している。ビビオ前ではお客様が安全に横断できるようにする警備員もすべて国際興業バスの負担で実施しており、これらもすべてお客様からいただいたお金で賄っている。

このように、少なくとも過去数十年にわたり、至らない点は多々あるにせよ、我々は北区の公共交通を担ってきたつもりである。そうした中で、民間の努力とは別のところで、公費を投入した新たな交通が整備されていくことについて、正直なところ大きなショックを受けている。

今最も必要なのは、既存の公共交通がなくなないようにするには何をすべきか、という点だと考えており、私どもはそこに注力している。しかし、その一方で、そうではない新たな交通ができてしまうのではないかという懸念を抱いている。

したがって、冒頭申し上げたとおり、このような新たな交通機関を整備することについて、会社としては反対の意見を持っている。ただし、事業者として、「反対だから一切審議しない」「協議に加わらない」という考えは持っていない。

我々が参画しなければ、この協議の内容に基づいて自動的に新たな交通機関が整備されていく可能性が高いと考えているため、協議には参画し、我々の立場は引き続き申し上げていきたいと考えている。どういった車両を使うのか、どこを走るのか、いつ実施するのかなど、さまざまな要素があるが、それについても、我々から意見を申し上げながら協議に参加していく。

(委員)

今日、ここへ来る際にコミュニティバスを利用した。町会も高齢化が進んでおり、とても便利に使わせてもらっている。

ただ、赤羽西地区の資料を見ると、1台あたり9名ほどの利用状況になっているが、これから、さまざまな経費をはじめ、いろいろなものが高騰していく中で、事業として継続していけるのか心配である。

区民としては、この「白い部分」つまりバスが通らない場所をなくすことが一番の課題だと思うが、続けていけなければ意味がない。物価はこれからさらに高騰し、運転手も減ってきてている状況で、区の財政でずっと維持していくのかという点を考えると、この利用人数であれば、アンケートでは路線定期を選ぶ方が一番多かったかもしれないが、地域のタクシーとうまく連携するとか、国際興業バスさんと協力してバスチケットのようなものを出すとか、国際興業バスさんにも相談しながら、空白部分を賄えるようなルートを考えてもらうとか、区域運行やタクシー券など、持続できる形もあるのではないかと感じている。

このアンケートであれば、私自身も路線定期が一番便利なのでありがたいと思う。ただ、事業の継続ということを考えるとどうなるのか、その点が気にかかり、発言した。

(事務局)

まず、国際興業様からのご意見について、これまでアンケートの実施段階から今回の提案に至るまで、同様のご意見を協議の中で頂戴してきた。

一方で、区としては、長年にわたる地域の要望や個別の意見に寄り添い、それらの要望を叶えるための施策について検討を進めていきたいと考えており、今回の提案ルートを示している。

今後は、競合回避策について具体的な検討を進めていきたいと考えており、運賃、運行時間、停留所の位置など、具体的な競合回避の手法については、関係事業者の皆様との個別協議を通じて合意形成に向け、協議を継続していきたいと考えている。

今回は、地域の意向を踏まえたうえで、区として路線定期運行を想定した場合のルートとして考え方のベースを示したものである。競合回避に向けては、引き続き協議・検討を進めたいということをご理解いただければと思う。

次に、北自連会長からのご意見についてだが、現在、コミュニティバス（浮間ルート）

を実証運行しており、本格運行への移行目標として、既存の地域公共交通計画において「収支率 50%」という一定の基準を定めているところで、北区としても、無制限に公金を投入すればよいという考え方ではない。ただし、車両を小型化すれば、その分だけ利用者数や運賃収入の想定は縮小する側面がある。また、競合に配慮することで、利用者が見込みにくい運行形態を取らざるを得ない場合もある。地域に導入する個々の交通形態や運行計画によって、目指すべき基準もそれぞれ異なってくると考えている。

今回の路線の検討を進めるにあたり、これまでのコミュニティバスと同じように収支率50%を基準とすべきか、それとも実現可能性も含めた新たな独自基準を設けるかについても、併せて検討をしていきたい。

（委員）

公共交通の考え方について、もちろん、住民の利便性を最優先に考えるべきであることは理解しているが、そのさらに上位の概念として、街づくりをどのように進めていくかを考えることが必要である。

先ほど、国際興業バス様のお話を伺い、企業の論理としてはよく理解できる。私自身も商工会議所の副会長を務めており、その点は十分理解できる。しかし、その上位概念として、ここ赤羽西口、とりわけ西が丘というエリアは、北区の中でも住宅地としてポテンシャルの高い地域であると認識している。かつては高級住宅地として非常に良い場所であり、桜並木も大変美しかったが、高齢化が進み、桜も老木化しつつあるなど、住宅地として「不便」を感じる面がある。

一方で、赤羽駅からは近いエリアだが、高低差があることが不便さの主な要因になっている。この高低差の問題を解消することで、現在賑わいを見せている赤羽東口や、赤羽ゲートウェイの開発が進むエリア、その先に位置する西が丘周辺も含めて、賑わいを創出していくという考え方方が非常に重要だと考えています。

これは、北部全体のポテンシャルを高め、ブランド力を向上させるうえでも重要なエリアだと思う。こうした観点から、既存事業との競合という点のみでこの話を捉えるのはいかがなものかと率直に感じている。このエリアは非常に重要であり、できる限り前向きに検討していくべきだと考える。

また、自動運転レベル 4 の話が先ほど出たが、「なぜそれをやらないと明言してしまうのか」という点について、区に対して物申したい。

現在、北区全体として「デザイン思考」の考え方を取り入れ、さまざまな社会実験を積極的に行っていく方針を掲げている。既にさまざまな形で社会実験を実施しているが、この地域においても、人材の問題なども踏まえつつ、可能性を初めから排除するのではなく、「この地域が最先端の取り組みを行うエリアである」ということを、この計画の中でも打ち出していけると、大変うれしく思う。

(事務局)

まず、西が丘を含む赤羽西地域の活性化や賑わい創出という観点についてだが、これは現行の地域公共交通計画における新規路線導入の評価・導入基準の視点にも含まれている。人の回遊や街の賑わいの創出といった点は、次期計画改定においても、引き続き目的意識を持って取り入れていきたい。

自動運転について、先ほどの回答では、今回の車両検討において具体的に自動運転導入を検討しているものではない、と回答したつもりであった。

一方で、自動運転については、東京都の施策としても各区市町村への積極的な支援があるので、こうした支援策の活用も含め、区として引き続き検討している。

どこでどのような形で実施するか、といった具体的な話については、交通に関わる施策であることから、本会議でも、説明をさせていただく。

(会長)

では、改めてお諮りするが、この件について、さまざまご意見が出ているので、今後、事業者さんとの個別協議、部会での検討、そして本会議での議論を継続していく、ということで本日は収めたいと思うが、よろしいか。

—異議なし—

5. 閉会

- ・事務局より、閉会宣言

以上