

令和8年度第1回北区地域公共交通会議

議事要旨

◇ 日時

令和8年7月14日（火）午前14時から

◇ 場所

北とびあpegasusホール

◇ 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

5. 報 告

（1）デマンド運賃協議会の協議結果報告について

6. 閉 会

◇ 出席委員

28名（敬称略・順不同）

会長 久保田 尚

委員 鈴木 啓三、鈴木 悦子、戸澤 光一、鈴木 健史、佐藤 智彦、
榎本 則彦、木原 光資、富樫 秀樹（代理：地宗 知子）、
高橋 哲哉、櫻井 昭夫、倉本 広太郎、富川 博貴、川村 英輝、
内山 嘉津夫、吉川 昌孝（代理：織田 智博）、永見 則雄、
奥村 公章、羽畑 大介、榎原 元秋、関地 宣彰、荒金 昇二、
橋本 孝、石本 昇平、藤野 浩史、加藤 富男、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

#事務局より、「資料3」「資料4」について、説明を行う。

(会長)

今回から、本格的な地域公共交通計画の改定に向けての本協議会での審議になる。まずは、この間、事務局が進めていた基礎調査等をもとにまとめた北区の地域公共交通に係る「現状と課題」の認識を協議会として合わせていくため、資料4の28ページ（注：事務局作成の北区の地域公共交通の「現状と課題（案）」）を中心に、各委員にそれぞれのお立場からご発言をいただきたい。

注）以下は、各委員の発言内容に着目し、同様の項目についての意見を、事務局が示した5つの課題の分類（【地域特性・移動特性】、【公共交通の利用・運行状況】、【都市基盤の整備計画】、【地域公共交通を取り巻く環境】、【公共交通に対する区民の声】、【その他】）に分け、それぞれまとめて掲載しています。発言順ではありません。

【地域特性・移動特性】及び【公共交通の利用・運行状況】

■コミュニティバスについて

（委員）コミュニティバスは要望通りに拡大したくても、他の交通事業者との路線の兼ね合いもあり、そうした点も含めて今後も検討を進めていくことが大切である。

（委員）コミュニティバスやデマンド交通など地域公共交通を維持するために、北区としても何らかの財政的支援を行っていると思うが、今後の持続性という観点から、北区が今後どのような財政支援を継続していくのか、拡大するのか、あるいは縮小していくのかといった視点も、この計画の改定に盛り込んでいくべきではないかと感じた。

■デマンド交通について

(委員) デマンド型交通について、最近では時間帯によっては乗車予約を断らざるを得ない事例も出てきており、概ね順調に運行できていると考えている。利用者からは乗降場所を増やしてほしいなど様々な要望をもらっており、町会と協力しながら対応している。

■自転車の交通安全対策

(委員) やむなく、自転車で歩道を通行する際に、北本通りの王子二丁目付近のバス停は、歩道の中ほどまでバスを待つ人が広がってしまっている状況である。一方で、豊島方面行きのバス停は比較的 1 列に並んでいる。王子二丁目のバス停は待つ人の列が大きく広がっており、危険を感じることもある。

(委員) ご指摘のあったバス停の件についてであるが、王子二丁目のバス停と、豊島五丁目団地方面の豊島通り沿いのバス停では利用者の並び方に違いがあると認識している。王子二丁目のバス停は、環七方面や赤羽、新宿方面など様々な方向へ向かうバスが発着するため、利用者が並ぶ列がルール化されておらず、バス停周辺に広がって待っている状況が見られる。一方、豊島方面のバス停は、豊島五丁目団地や日暮里方面といった同じ方向へ向かう利用者が多く、運行本数も多い路線であることから、次のバスを待つ利用者が列を作って整然と並んでおり、暗黙のルールが形成されているように見受けられる。ただし、王子二丁目のバス停に待機位置の表示を設けたり、道路にラインを引くことは難しく、現時点での課題と認識している。

【都市基盤の整備計画】

(特になし)

【地域公共交通を取り巻く環境】

■運転士・人材不足、労働環境改善について

(委員) 東京都は「東京における地域公共交通の基本方針」の改定に向けた中間まとめを本年 1 月に公表した。改定に至った背景の最大の理由は、バス運転手不足をはじめとする地域公共交通を取り巻く環境の変化である。

改定の取り組みにおける最大の柱・キーワードとしては、限られた地域資源、現状の交通ネットワークをどう活かして維持していくかという観点から「ネットワークの再編」を掲げている。ついては、北区の地域公共交通計画においても、「交通ネットワークの再編」という視点をぜひ大きな柱の 1 つとして取り入れていただきたい。

(委員) 都営バス事業を行っているが、全国的に、また社会全体として「乗務員不足」が

大きな課題となっている。現状では、既存の路線を維持していくことが急務の課題である。北区においても、当局のバス路線は各方面に広く運行しているが、先ほどのアンケート結果にもあった通り、運行本数等について一定の満足を得ているものと受け止めている。今後もこの事業を継続していきたいと考えている。

(委員)

○現状認識として理解されたいのは、事業者としての最大の課題は「人がいないこと」である。人手が不足すると供給が減少し、供給が減少すると需要があっても輸送できなくなる。こうした会議で「もっとバスを利用しよう」「便利にしよう」という声をもらうことは大変ありがたいが、需要が増えても供給が伴わなければ結局乗車できず、需要喚起そのものが無駄になってしまう。よって、最も重要なのは需要に応じられる供給を維持することである。

○当社の路線で北区内において最も利用者が多いのは赤羽と常盤台を結ぶ路線で、1日1万人以上が利用している。この区間には鉄道が走っておらず、1日1万人を運ぶ手段としてはバスしかない。現在、デマンド交通や乗合タクシー、送迎バスなど交通手段は多様化しているが、多様化した結果として「バス以外の手段」でこの規模の輸送を代替できるかという、それはできず、選択肢は事実上1つしかない状況である。したがって、「バスがなくなったら他の交通手段で対応しよう」という計画は成立しない。バスが維持されていることを前提に他の交通機関を組み合わせることはできるが、バスの維持ができなくなった場合に他の交通手段で代替することはできない、ということを繰り返し述べたい。大変重く、厳しい課題であるので、聞いて不快に感じる方もいるかと思うが、事実として計画に反映しておかなければならない点だと考えている。

○区民や小中学生向けのアンケートで「働きやすい職場環境を整えれば人材が集まるのではないか」という意見があった。現在、待遇改善などに取り組んでいる。バスは早朝から深夜まで運行しているので、いわゆる9時から17時までの勤務形態にすることはできない。働きやすい職場づくりには努めるが、早朝・深夜勤務であることに変わりはないため、そうした働き方でも構わないという人に担ってもらう必要がある。お子様やお孫様が「バスの運転士になりたい」と言った際に、「そんな仕事はやめなさい」と言われることのない社会にしたいと考えている。

事業者が「やりがいのある仕事だ」と発信しても、なかなか届きにくいのが実情である。こうした公共の場や、交通に対する見識を持つ皆と一緒に発信してもらえると大変ありがたい。お子様は電車やバスが大好きで、乗るだけで喜んでくれるが、大人になり多くの職業の選択肢がある中で、子供の頃好きだったからという理由で運転士を志す人はほとんどいない。選択肢の1つとして選んでもらえるような魅力ある職場にしていきたいと考えている。

（委員）当社は、赤羽・王子から羽田空港へ、あるいは王子から大阪、名古屋方面への高速バス事業を行っている。この地域公共交通会議についても、区民はもちろん、北区を訪れる方々にとっても使いやすい公共交通を目指して事業を行っている。

バス事業者から話があった通り、当社もドライバー不足に悩んでいる。この問題の本質には高齢化もあり、若い人に選んでももらえない業種になってしまった。今後も事業を継続していくため、昨年度から外国人ドライバーの採用を開始した。羽田空港のリムジンバスにも乗務してもらっているが、日本語能力はN3程度で漢字もかなり書けるレベルであり、お客様に迷惑をかけた事例は現時点で発生していない。運転についても大型二種免許を取得し十分な練習を経た上で運行している。

一方で課題も見えてきている。日本人を採用するよりもコストがかかる面があり、住居手当や管理費用も必要となる。日本人にも来てもらえるよう待遇改善を進めながら、その補完として外国人ドライバーの採用も今後継続していきたいと考えている。

（委員）ドライバー不足をどう穴埋めするかが最大の課題であり、バスや運転手といった物理的な体制については弊社で調整を進めている。ダイヤ等についても、区と一体となって計画を進めている。特に早朝・深夜帯を担うドライバーが不足しており、これをどう補っていくかを最大の課題と考えている。現在は女性ドライバーの積極的な採用に取り組んでおり、まずは社内環境の整備から着手している。設備投資を行い、女性が気兼ねなく働ける環境を整えているところである。また、減便を理由にバスを利用しにくくなり、バス離れをしてしまう利用者もいるかと思う。この点についても、今後最大の課題として検討していきたい。

（委員）人手不足は非常に深刻な問題となっている。東京バス協会としては、各事業者が取り組んでいる工科高校への働きかけに、東京都と共に参加している。また、自衛隊退職者の採用に向けて、朝霞駐屯地へ協会としても訪問し、説明を行っている。

さらに、女性乗務員の確保については東京都も支援しており、協会への協力要請があれば対応する。最近では、渋谷区にある女性専用のハローワークにバス会社にも参加してもらい、女性求職者と話す機会を設けるなど、女性乗務員の増加に向けた取り組みを進めている。決して容易ではないが、協会としてこうした取り組みを継続していく。今後も、人件費等の課題を含め、バス協会として事業者のためにできることがあれば、東京都への補助金要請や国土交通省への要望など、引き続き取り組んでいきたい。

（委員）鉄道の満足度が高いという、大変ありがたい評価を得ていると認識している。一方で、当局はバスだけでなく地下鉄・路面電車においても担い手不足が今後懸念されるほか、コロナ禍前と比べて乗客数が完全には戻っていない状況もある。こうした中

で、「持続性」の項目にあるような公共交通の安全・安心な運行体制をしっかりと確保しながら、何ができるかを一緒に考えて進めていきたい。

（委員）東京メトロにおいても採用には苦慮しており、持続性は大きな課題の 1 つとなっている。先月から銀座線でもワンマン運転が始まった。また、複数の駅で一部時間帯、駅員が不在となる改札もあるが、駅に駅員が全く配置されていないということはなく、無人となる改札については、新たな遠隔対応端末等の新技術を活用しながら、快適性・利便性、そして安全・安心の維持向上に努めていきたいと考えている。

（委員）

○バス事業者が運行を担うからこそ安全が確保されるという点が大前提であると考えている。バス乗務員・バス事業者は、安全研修や指揮監督者研修等をしっかりと行い、事故防止に努めながら事業を運営している。また、乗務員は大型二種免許という国家資格を取得した上で運行している。様々な地域公共交通会議において、いわゆる旧道路運送法 80 条を利用した白ナンバーでの有償運行を検討している自治体もあると耳にしている。北区においては、そうした運行は行わないという方針をしっかりと維持してほしい。

○警視庁を含め、バス乗務員に対する「発車妨害」対策について、バスが発車しようとした際に後方から割り込まれ、急ブレーキをかけると、乗客が車内で転倒するといった事故が発生し、骨折等の重大事故につながる恐れがある。こうした取り組みを警視庁にも進めてもらっているが、利用者や自動車運転者、自転車利用者にも周知が広まるよう、皆の力添えがほしい。

○カスタマーハラスメントについて当方に非がある苦情であれば申し訳なく思うが、言われのない苦情も数多くある。私が乗務している都営バスでは、コロナ対策も含め、運転席の左側に仕切りを設置している。これは以前、酔客に殴られるといった被害があったため、現在も設置を継続している。

○東京都が取り組んでいる工科高校への働きかけについて、東京都交通局では高校生の採用に人事委員会の認可が必要なため直接の採用はできないが、民間事業者ではそれぞれ採用の取り組みを進めており、西東京市の羽村高校からは昨年 2 名の高校生が採用されたと聞いている。運転免許を取得する若者が減少する中、若い世代にいち早くバス乗務員を志してもらうかが課題である。西東京市の委員長と話をした際、自分が生まれ育った町でバスの仕事に就いてくれる人がいることの意義について話があった。私も足立区の営業所に勤務しているが、区長とも、地元の者が地元の会社に入り働いてくれることの意義について話をしている。今後もこうした取り組みを進めてほしい。

■バリアフリー対策

（委員）東京都交通局の鉄道事業について、ホームドアは全路線で 100%整備が完了している。あわせて理解してほしいのは、通勤・通学定期については事業者負担で割引を行っており、これが事業者にとって一定の負担になっているという点である。

（委員）北区は高齢者が非常に多い地区である。子供に対する視点の記載があるが、高齢者に対する視点もぜひ検討してほしい。自転車事故が多く発生している一因として、バスの乗降時の段差や荷物を持つての乗車が負担となり、歩くよりも自転車の方が楽だと感じる高齢者が多いことが挙げられる。自転車は走行してしまえば楽で、荷物も荷台に載せられ、段差もない。しかし、転倒した際の危険性は大きく、高齢者の自転車事故が多い一因となっている。こうした段差のないバスの導入など高齢者への視点も計画に含めて検討してほしい。

（委員）カスタマーハラスメント対策をはじめ様々な取り組みを行っている。まず、公共交通は交通事業者だけでなく行政も含めて、利用者や地域の人々と一緒に育てていく必要があるのではないかと考えている。乗務員不足は非常に顕著になっているが、その一因としてカスハラや利用者からの不当な要求があることも一部で聞かれる現状がある。こうした中、女性乗務員の数を増やす努力もしており、各事業所において国土交通省の補助金を活用し、女性用の更衣室やトイレの設置なども進めている。それでもなお、セクハラやカスハラを理由に乗務員になることを諦めてしまう者が多くいると聞いている。こうした背景から、東京ハイヤータクシー協会としては、カスハラ対策マニュアルを作成している。今後、これは非常に大きな課題になってくると認識しているので、この交通計画の改定においても、運転手を守るためのカスハラ対策を盛り込んでいくことが必要ではないかと考えている。

（委員）北区のバリアフリー推進協議会にも参加しており、バリアフリーに関する状況を補足するが、昨年末に東京メトロの全駅においてホームドアの整備が完了した。

またエレベーターについても、ホームから地上まで単独で移動できる駅が 180 駅中 178 駅まで整備が進んでいる。今年度中にもう 1 駅完成する予定であり 100%達成が見えてきている状況である。

■交通空白について

（委員）国（運輸局）では、現在「交通空白」問題への対策本部を立ち上げて取り組んでおり、令和 9 年度までを集中対策期間として様々な施策を進めている。財政的にも、自治体へ運輸局から情報提供を行い、支援している。こうした支援策を活用してもらうためには、地域公共交通計画の中で交通空白の状況とそれに対する取り組みを位置

づけてもらうことが前提となる。既に交通空白箇所のリストアップは進んでおり、今後の取り組みについても記載してもらえるとと思うが、位置づけについても改めてお願いしたい。

(委員) 国土交通省の大きな政策課題の 1 つである交通空白解消に最優先で取り組んでいる。輸送担当としては、バス・トラック・タクシー・公共ライドシェア等、道路運送法を所管する部局であり、国交省の中でも現場に最も近い実行部隊であると考えている。担い手不足の観点からは、運輸支局長とともに高校訪問を行っているほか、先ほど話に出た朝霞駐屯地にも同行している。また、採用活動への支援や燃料費の支援など、運送事業者の生の声を聞きながら、支援できる部分については今後も対応していく。自治体についても、道路運送法等の手続きで不明な点があれば問い合わせさせていただきたい。

■ライドシェアについて

(委員) 福祉輸送や送迎バスなど交通事業者以外の車両による輸送について、運転免許以外の特別な要件のない者が多くの子供や生徒を乗せて運行することには危険を感じる。実際、政府としても講習会や登録制の導入など規制の動きが出てきているが、現状では誰でも運転できる状態にあり、事故が相次いで発生している状況である。この福祉輸送の検討自体は良いことだと思うが、管理体制のないまま運転を任せることには不安を感じるため、今後の規制や登録制度の動向を見極めながら進めてほしい。

(委員) 輸送資源のフル活用として、送迎バス等の活用事例が他地域でも見られるようになってきている。安全・安心な運行を前提としつつ、法的な規制等もあるので、その点について何か考えがあれば、国（運輸局）に相談してもらいたい。

■交通安全

(委員)

○シェアサイクルについては、ヘルメットを着用していれば、大きな事故でも軽傷で済んだり、怪我なしで済んだりすることが考えられる。区が推進しているシェアサイクルについて、ヘルメット着用に関して事業者と協議してもらうよう申し伝えているが、この協議会からも区へ伝えてほしい。

○シェアサイクルについて、先月、王子で電動キックボードによる死亡事故が初めて発生した。車輪が小さく転倒時に頭部を強打しやすい構造である。自転車のヘルメット着用は努力義務とされているが、電動キックボードにはヘルメットが備え付けられていない。北区だけの特別な対応は難しいかもしれないが、個人的にはそのような希望がある。

（委員）交通事故の観点から申し上げますと、赤羽警察署管内では高齢者が関与する事故が非常に多くなっている。地方では鉄道やバスが撤退し、80代・90代の者が自動車運転免許を手放せない状況が事故増加の一因となっているが、北区における実態については具体的な数値は把握していない。また、赤羽警察署管内では、特に高齢者が乗る自転車の事故も大きく増加している。そうした意味で公共交通機関が果たす役割は非常に大きいと考えているので、事故のない街づくりのためにも、ぜひ検討してほしい。

（委員）自転車に関して、交通事故の分析に基づいた交通規制や標識の見直しについて、さらに検討を進めていきたいと考えている。事故の中でも自転車に関するものが多く、バス停付近で待つ人が広がってしまい自転車が通行しにくいという話があったが、基本的にはそうした場所では自転車から降りて通行してもらうよう、現在の交通安全教室で伝えている。我々の世代は自転車の安全教育を受けておらず、小学生に対する自転車安全教育が始まったのはここ数年のことである。今後は警察として、我々の世代に対する自転車教育にも取り組んでいきたいと考えている。

（委員）都内で自転車の活用が推進される一方、自転車関連の交通事故が増加傾向にある。自転車が安全かつ円滑に走行できる環境を実現するためには、関係者が協力・連携していく必要があると考える。また、今後地域公共交通の充実により移動手段が公共交通へ転換されることで、事故の減少や渋滞の緩和につながるような有効な計画になればと思う。

（委員）道路管理者として意見させていただくが、北区の区道は約340キロメートルあり、これは東京から名古屋間に相当する距離である。これを日々安全な環境で維持管理できるよう努めている。また、当課では放置自転車対策として自転車の撤去を行っている。昨年度は年間約8,300台を撤去しており、件数は年々減少しているものの、なかなか減りきらない状況である。特に王子・赤羽周辺で多く発生している。放置自転車は通行の妨げにもなるので、その点も理解いただきたい。

（委員）東京国道事務所では様々な事業を行っているが、主に交通事故抑止のための交差点改良や区画線の見直し、また本日の資料にもある自転車通行空間の整備等を担当している。今回の資料を拝見し、北区の担当者が課題抽出に向けて非常に緻密な調査・分析をしていることに感謝申し上げます。道路管理者の1つとして協力できる部分には積極的に協力していく。

（委員）資料を拝見し、鉄道・バスの満足度が高いという記載があり、公共交通が良い面

で評価されることはあまり多くないので、大変嬉しく拝見していた。

鉄道事業者として、資料 4 の 29 ページの 3 つの項目については、社内でも常日頃言われている内容と重なるところがある。快適利便性、安全安心、持続性は、鉄道事業者としても目指すべき方向性であると考えている。

各項目の重点は事業者ごとに異なるかと思うが、例えば快適利便性については、案内サービスや資料にあるような街づくりを行っているので、こうした面で協力できればと考えている。安全安心は当社としてもトッププライオリティとして常日頃社内で行われている点であり、会議資料にもあったバリアフリー設備の整備について、京浜東北線はある程度整備が進んでいるが、埼京線はまだ整備が十分でない状況である。ホームドアの設置などを含め、こうした面でも協力できればと考えている。

■自動運転について

（委員）現状の自動運転技術は「レベル 2」が実用段階にとどまっている。レベル 2 はあくまで運転支援であり、現行法上、事故が発生した場合の責任は全て乗務員が負うことになる。八王子のバスで自動運転車両が街路樹に衝突する事故があったが、これは走行ルートから外れた際に自動でルートへ復帰しようとしてハンドルが急に切られ、事故が発生したと聞いている。現在「レベル 4」を実施している事業者はほとんどなく、伊予鉄道や日立製作所が一部で取り組んでいる程度である。現状では自動運転の実施にも乗務員の同乗が必要であり、本格的な実用化にはまだ相当の時間がかかると考えている。また、事業者との意見交換では、地方の道路で駐車車両を 1 台避ける程度であれば現行システムでも対応可能であるが、東京のように駐車車両が連続する環境では現行システムでは対応が困難であるとも聞いている。そうした点も踏まえながら、自動運転についても検討してほしい。

【公共交通に対する区民の声】

（委員）アンケート結果で、通院時の移動手段でタクシーが多いとあるが、これは高齢者の利用が多いためと思われる。各地の地域公共交通会議や福祉有償運送の会議においても、タクシーがつかまらないという声を耳にする。業界団体として、タクシーは供給過多の方向にあるという見解を示しているが、実際には不足しているという声が多く聞かれる。その原因としては、現在タクシーを呼ぶ際にアプリ配車が中心となっており、車両がアプリ配車に集中してしまうため、タクシー乗り場に車両がない、電話をかけても呼べないという状況が生じているのが実情だと思う。こうした状況が「交通空白」と呼ばれることのないよう、労働組合としても事業者団体に対し、この点に目を向けるよう働きかけていきたいと考えている。

（委員）今回の第 1 回会議を迎えるにあたり、区民アンケートにおいて、5 年前の前回調

査と比較して「地域公共交通を区民自身が支えていかなければならない」という趣旨の回答が10ポイントほど増加していた。こうした意識が醸成されつつある時代であることは、この計画を策定するにあたり心強い追い風だと感じている。一方で、限られた資源をいかに活用し合うかが重要であるという点は、冒頭で指摘があった通りである。区の交通空白対策には一定の成果が見られていると話したが、一方で気づかぬうちに別の地域で交通空白が生じるような、運転手不足に起因する事態も進行しているというのが実態であることも、痛感している。本日得た意見・要望を含め、今後の審議にしっかりと反映していく。

(委員)「公共交通に対する区民の声」にあるデマンド型交通については、現在は一部地域のみで実施されている。私自身はデマンド型交通を実施している地域の町会長ではないので、実際にデマンド型交通を実施している地域の連合会長や町会長を招き、現状を聞く機会を設けてほしい。現状や実際に利用されている方々の声をこの場で聞きながら、取り組みを進めていければと思う。

【その他】

■地域公共交通計画の策定根拠について

(委員)新しく策定する北区地域公共交通計画は「新法に基づく」という事務局の説明であったが、これまでと何が違うのか。

(事務局)現行の「地域公共交通計画」は「道路運送法」に基づく計画である。主に「対価を得て旅客を輸送する公共交通機関」に関する法律で、区がコミュニティバスを順次導入する計画を策定するため、これに依拠した。

一方、「新法」とは、前回の計画策定以降に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」のことで、区としてはコミュニティバスの導入だけではなく、地域公共交通とされる、鉄道や路線をはじめ、タクシーやその他、区民の生活交通を支える多様な交通手段を対象に、今後どのように維持・発展させていくかをまとめる計画となる。

■ビッグデータに係る質問

(委員)ビッグデータ(資料4 p.13)について、携帯電話の位置情報データとして、1日平均トリップ数(平日)が示されており、赤羽駅西口が最も多く95.4回と記載されている。1人の人間の移動数としては多すぎ、ビッグデータとして捉えるには少なすぎるように思われるが、これはどのようなデータなのか。

(事務局)このトリップ数の1日平均は、北区内での移動を対象としたもので、例えば浮間から赤羽への移動、赤羽から田端への移動といった移動の合計を積み上げ、平日の日数である21日間で割った数値である。なお、このビッグデータは全ての携帯電話・

スマートフォン利用者を対象としているわけではなく、特定のアプリ内で位置情報の登録をしているスマートフォン利用者に限られるため、全ての利用者の移動を捉えているものではなく、「傾向」として捉えていただきたい。

（会長）区外から来たトリップではなく、北区内を移動したトリップが、この数え方で95回程度あるということか。

（事務局）このデータで集計しているのは「北区内から北区内への移動」であるが、その移動者が北区民であるとは限らない。相対的に見ると赤羽駅周辺への移動が多く、休日については大規模小売店舗への移動が多く見られる状況となっている。

【まとめ】

（会長）ありがとうございました。みなさんから非常に重要な指摘、意見、提案を得たと思われる。これらは次回以降の議論にぜひ生かしていただきたい。それでは、事務局から現段階での応答を一言お願いしたい。

（事務局）各委員それぞれの立場から、現状や課題が披露されたものと受け止めている。資料4の28ページ、29ページで不足している部分については、今後補強していく。第1回目のため網羅的な紹介に終始してしまった部分があり、その分、細かい点について多くの指摘を得たと思っている。

5. 報 告

（1）デマンド運賃協議会の協議結果報告について

- ・事務局より「資料5」により報告

6. 閉 会

- ・事務局より、閉会宣言