

令和6年度第1回調布市公共交通活性化協議会議事録

開会

【事務局】

それでは定刻となりましたので、令和6年度第1回調布市公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。

委員の皆様には、本日ご多忙の中ご出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。

本日の開催に当たりまして、各組織の人事異動等により、一部委員の交代のご連絡をいただいております。事務局に事前にお手続きの上、委嘱状を本日机上に配布させていただきます。そのため、後ほど委員の皆様から簡単な自己紹介をお願いしたいと考えております。その後、議事の進行を会長をお願いしてまいります。

本日の委員の出欠でございますが、H委員の代理としてX様にご出席いただいております。また、P委員の代理としてY様、R委員の代理としてZ様にご出席いただいております。なお、S委員、L委員におかれましては、ご欠席の旨、ご連絡をいただいております。

傍聴につきましては本日先着10人まで受け付けることとしておりますので予めご承知おきください。

それでは、会の開催にあたりまして、会長から一言御挨拶をいただきたいと思います。会長、よろしく願いいたします。

【会長】

皆さん、おはようございます。ここ数年、調布市の公共交通については、計画の策定、あるいはデマンド交通の実証実験、またはミニバスについて今後どうするかといった議題が中心になっております。おそらく東京郊外は公共交通としては結構満たされているのですが、残る部分に対してデマンドやコミュニティバスがなかなかうまくフィットできているところとそうでないところが生じていると感じています。B/C（コストアンドベネフィット）という評価ですが、例えば1人当たり1回使う時に、投資額に対して費用がいくらかかっているかです。1人当たり2,000円から3,000円程度か

かっているというのがコミュニティバスやデマンドの実態だと思います。そうするとタクシーの方が安いのではないかというような議論もあって、便益と費用をまともに計算して実施するという段取りまではいってないというところがございます。

そこには、モビリティの活用について、利用される方の生活上の満足度を満たす提供をどのような形にするかという視点が無かったというように理解しています。従って今後のモビリティを考える場合、できるだけ満足いただける交通はどういうものか、しかしその反面、個人で頑張っていたいただくのは個人で頑張ることが出来るという視点については、どうも欠いていたように思いますので、今後そういう視点を入れて問題を解いていきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。次に資料確認をお願いいたします。今回の開催では、机上にタブレット端末を置かせていただいております。初期画面ですと資料がいくつか並べてありますので、必要な資料をタップしていただくと閲覧できるようになっております。操作方法等不明の場合は事務局にお声がけください。ご案内いたしますのでよろしくお願いいたします。

また、今回からデジタル資料といたしました。本日は印刷物も用意しておりますので、必要な方はお声がけいただければお持ちいたします。

お手元のタブレットには各資料のアイコンを表示しております。一番左上にございます「次第」をお願いします。

資料は事前にメールで送付させていただいておりますが、本日次第のほか、資料8点をご用意しております。

委員一覧、本協議会の設置要綱のほか、資料1から3と参考資料1から3がございます。合わせて8点と次第となります。

続きまして委員の皆様のご紹介とさせていただきます。

資料の中に委員一覧をご用意しております。併せて座席表をお席に置かせていただいておりますので、ご覧ください。

本日、複数の委員が入れ替わっておりますので、一言ご挨拶いただければと存じます。

自己紹介はW委員から本日の座席順に，反時計回りで着座のままお願いできればと思います。それではW委員よろしくお願いします。

【W委員】

調布市の都市整備部 外環・交通担当部長のWと申します。よろしくお願いいたします。

【C委員】

調布市社会福祉協議会のCと申します。よろしくお願いいたします。

【V委員】

狛江市の道路交通課長のVと申します。4月に着任しました。よろしくお願いいたします。

【U委員】

調布警察署の交通課長のUと申します。2月の終わりに着任いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

【T委員】

東京都北多摩南部建設事務所の管理課長のTと申します。2年目になります。今年度もよろしくお願いいたします。

【Z委員】

相武国道事務所計画課のZです。本日はRが所用で欠席のため代理で出席しました。国道20号を管理しています。よろしくお願いいたします。

【Q委員】

東京運輸支局輸送担当のQと申します。4月に異動で着任いたしました。バス・タクシーの事業者を所管する部署でありまして，調布市をはじめ主に行政手続きの関係で連携を取らせていただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

【Y委員】

東京運輸支局総務企画担当のYと申します。本日新任委員のPの代理として出席させていただいております。よろしくお願いいたします。

【N委員】

京王自動車労働組合執行委員のNと申します。よろしくお願いいたします。

【M委員】

一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部の支部長を仰せつかっておりますMと申します。よろしくお願いいたします。

【K委員】

東京バス協会から参りました，6月に着任しましたKと申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【J委員】

京王電鉄バス乗合事業担当を拝命しておりますJと申します。6月26日に着任いたしました。早田の後任になります。どうぞよろしくお願いいたします。

【I委員】

小田急バス計画部課長代理のIと申します。4月に着任いたしました。よろしくお願いいたします。

【X委員】

京王電鉄の代理で出席しておりますXと申します。よろしくお願いいたします。Hは2年目です。よろしくお願いいたします。

【副会長】

高崎経済大学のBと申します。専門は都市計画とまちづくり，それから市民参加などを研究してまいります。この調布市に関わらせていただきまして，2年ぐらいになるかと思えます。引き続きよろしくお願いいたします。

【会長】

中央大学のAと申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【D委員】

調布市北部地区を代表しましてふじみ地区自治会等連合会のDです。よろしくお願いいたします。

【E委員】

調布市の南部地域を担当しております，すぎもり地区協議会の会長をしておりますEです。よろしくお願いいたします。

【F委員】

緑ヶ丘・仙川まちづくり会議から参りましたF良子でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【G委員】

第三小学校地区まちづくり協議会のGと申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。また今回委員ではございませんが、事務局も人事異動がございましたので、代表して課長よりご挨拶させていただきます。

【課長】

皆様おはようございます。交通対策課長の崎間でございます。係長とともにこの4月に交通対策課に着任になりました。本日、今年度第1回目の協議会ということで、テーマとしては引き続きの内容となりますけれども、これまでいただいたご意見等をふまえながら、また、委員の皆様も事務局の方も一部メンバーが変わったこともございますので、フレッシュな気持ちで新たなスタートを切らせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】

以上、本日の協議会には代理出席も含めて20名の委員の皆様にご出席いただいております。こちら要綱の第7第2項に規定する定足数には達しておりますので、その旨ご報告させていただきます。

それではこれ以降、議事の進行は会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

議題 調布市地域公共交通計画策定に向けた検討について

【会長】

では、議事に入りたいと思っております。本日の議題は報告事項2件、その他1件、合わせて3件ということですので、速やかな進行のご協力をお願いいたします。

まず、議題1ですけれども、「調布市地域公共交通計画の策定に向けた検討について」ということで事務局から報告をお願いしたいと思っております。

ではよろしく申し上げます。

【事務局】

それでは、「調布市地域公共交通計画策定に向けた令和6年度の取組について」ご説明いたします。

本計画につきましては、昨年度、活性化協議会でご審議いただき、またニーズ調査などを介して各方面と調整・推進してまいりましたが、第5回活性化協議会の時点でさらに検討内容や方針などについて充実させる必要があるとご指摘をいただいているところです。

詳細につきましてはこれよりご説明いたしますが、事務局といたしましては、ご指摘いただいた内容は計画策定に必要なものであると受け止めております。

このため、昨年度にお示しした本年度の作業工程に、ご指摘いただいた内容を取り入れることを本日の協議会でご承認いただき、改めていくことをお諮りするものでございます。

それでは、お手元の資料1をお願いいたします。3ページをご覧ください。

本日は新たに委員となられた方々がおりますので、計画の概要からご説明いたします。

本市では、今後実施すべき交通施策の基本方針を示した調布市総合交通計画を令和5年3月に改定し、この改定を契機として地域公共交通計画の策定に着手して参りました。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランの位置付けで、本協議会若しくは交通事業者や住民など、地域の関係者と意見交換、協議を重ねて作成するものとされています。

この計画により、既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて地域の多様な輸送資源を活用しながら持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するものとしております。

次に参考1も併せてご覧ください。

こちらは国土交通省が本計画の取組について本年4月に取りまとめたものから抜粋した資料になります。

参考1の次のページをお願いいたします。

こちらは本計画の「標準構造」を示しております。

左側の記載のとおり、本計画は「マスタープラン」と「アクションプラン」を明らかにする構成となっております。

今回、ご審議いただきますのは、赤枠の「マスタープラン」の部分となります。次のページは赤枠部分を拡大したものになります。

「マスタープラン」の構成は赤枠上部にごございます「現状診断」として「地域将来像」や「移動ニーズ」と「地域と交通の現状把握」からそのギャップを把握し、課題の原因を明らかにするとしております。このため、右側の「今後の移動ニーズ」と「交通の現状把握」や「地域の現状把握」の根拠となる十分なデータ等の収集・分析することが重要となります。

また、赤枠の右下にある「視点① 公共交通軸と拠点の充実・保障」や「視点② 移動制約者の足の確保」などを方向性として明示し、赤枠の左下にある「ネットワークの統合的将来像」を明らかにしながら「目指す姿」を示すものとしております。

この参考1を踏まえて資料1の4ページをお願いします。

【会長】

ちょっとわかりにくいので、わたくしの方から説明しますと、参考1のマスタープランの右側のやや上の方にあるやや茶色っぽい視点①ですが、簡単に言うと調布市の交通について、一般バスを重点にしっかりネットワークを作っていくましようというものです。

それから水色っぽい部分で示す視点②は、障害者、高齢者を含む多様な移動制約をお持ちの人たちに対する視点に入れた交通計画としましようと言うことです。その移動制約という定義はまだ明確にはないのですが、現存する今までの文献からみてみますと障害者、高齢者のほかに経済的にタクシーなどを使えないなど、そういう人も含めた対応が水色っぽい部分です。

アメリカなどでは、自動車を買えない方というのも移動制約者の定義では含んでいます。

そして今まで視点①と視点②をごちゃごちゃにしていたので、今後は少し分けて考えたとき、バスの役割をどうするのか、タクシーでどのようにカバ

一をするのかなど議論がひとつも出来なかったので、その議論をするために、あえて水色と茶色に分けて議論しましょう、というのがこの視点で、これは今年の4月に国土交通省の交通計画の報告書として、中間報告として出された部分の一部です。それがほとんど読み切れないくらいの大量の情報量で、地域に合うようなもののひとつがこの部分ということです。そういう意味で取り上げていただいたというところでございます。以上です。

【事務局】

ありがとうございます。今、会長からご説明いただいた通り、本市ではこの計画の策定について、令和5年度に公共交通に対するニーズの把握を中心に事業を実施してまいりました。

資料1の4ページを御覧ください。

しかし、冒頭にご説明いたしましたとおり、大きく3点のご指摘をいただきました。

まず、主に需要と供給の観点から、直近の人口の分布、年齢の分布、都市計画、道路計画などの客観的データを使用した分析が十分でないことが1つ。

2点目は、福祉分野などの、いわゆる「移動に配慮を要する方々」に対して、分析するためのデータ収集と実情把握が十分でないことが1つ。

3点目に本計画を「どのような考えを基に整理・計画化・実行」していくか「目指すべき姿」を示していないこと。

ご指摘は大きくこの3点であったと受け止めております。

これらをオレンジの吹き出しになります「内容の充実」として取り組むたいと考えています。

5ページをお願いいたします。内容の充実点について順にご説明いたします。

まず、「検討のアプローチ」として2点を追加いたします。

「現状診断」を的確に行い、現状の問題・課題を明らかにするため、「交通の現状把握」及び「都市地域の現状把握」の客観的なデータ、諸計画を洗い出し、空間的な情報と合わせて整理していくということ。

次に「視点」となる「移動制約者の足の確保」につながる行政保有データや移動支援等の関連事業を洗い出し、福祉分野と連携して、利用者が移動関連事業をどのように見ているかなど、移動支援の実情をリサーチする。

なお、「移動制約者の足の確保」につきましては、国土交通省の資料で特に「高齢者」「こども」とありますけれども、心身の状態により移動に配慮を要する方々も中心に考えております。

次に「計画において重視する考え方」ですが、「SDGs」の考えに沿って、計画の構成を「公平性を高めていく方向」で構築していきたいと考えています。これにより、本計画の軸であります「持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保」することに「利用者」と「地域」の視点を加えたいと考えております。

なお、右の図ですけれども、「交通」と「地域」と「移動制約者」の現状把握した結果を照合のうえ現状診断することで、「移動の格差」が生じている、あるいは生じやすい領域を明らかにすることを図で表してみました。各円が重ね合わさった部分が、十分でない、いわゆる「格差」としております。

また、外枠で囲う図ですが、一番下の図ですけれども、計画全体を「SDGs」に沿って推進することを表しております。

次に計画策定・推進体制についてですが、この計画を具体的に推進するためには、関係者が協力できる実行性のある体制、仕組みを構築することが肝要となります。例えばこれまでの本協議会において、「利用者」や「地域」も一緒に学びながら「話し合い」ができるように「部会」などの設置についてもご意見をいただいております。

このように各方面で抱える交通に関するテーマについて、適切な関係者で共有・協議・議論する体制づくりも検討してまいります。

なお、6ページから8ページにつきましては、5ページに書ききれませんでした、現時点で想定するものを記入しておりますので、後ほどご参照いただければと思います。

最後の9ページをお願いします。

本日ご説明をいたしました内容をご承認いただきますと、本年、3月末までに想定しておりました作業工程または作業量が大きく異なってまいります。

また、地域や運行事業者との意見交換の内容も変わってくるものと考えています。このため、このページは日程案を除いて策定までのステップとしてお示しいたしました。

今後、改めて本日の審議結果を踏まえたスケジュール（案）をお示しいたしますので、よろしくお願いいたします。

繰り返しになりますが、本日は令和5年度から内容を充実させていただくことについてお諮りすることを主としております。

資料上の文言や図などについては、今後「骨子」「方針」「素案」等までには精度を高めていき適切なものとしてまいりますので、現時点の表現としてご理解いただければ幸いです。事務局からは以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。それでは只今のご説明、ちょっと難しかったとは思いますが、自由にご意見あるいは質問、わからない点をできるだけわかるようにしていただきたいと思っておりますので、そういう観点から何でも事務局に聞いていただければと思います。それではご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか、はいDさんどうぞ。

【D委員】

北部地区を代表して、Dですけども、この1年間、はじめたところからすると2年間ぐらいやっているのですが、地域住民との情報のやり取りに尽きるような気がするのですね。ステップはこのように決められて、総論に関しては反対するものはございません。ただその住民の意見をどのように吸い上げるか、ニーズをどう使うのかというところについては、甚だ、この北部地区のデマンドについて、結果踏まえて考えると、甚だ不満足です。ステップに従って、レールに乗ってしまうと、次の回にはもう質問した内容が回答としてというか事務局が考えた通りになっていることが甚だ多く、それから地域住民との話し合いの中でも、持ち帰りますと言って、事務局が持ち帰って、じゃあこれはこうなりましたという答えがないままに書面化されている。今度、北部についても、もう結論が出ている話だろうと思っておりますけど、これから東部の問題も、出てきますよね。是非北部の実態を踏まえて、東部に

おいては、よくよくその辺は地域と事務局の方のやり取り、もっと丁寧なやり取りを私の方からお願いします。

【会長】

はい、Dさんから、やはり行政とこちらの住民とのコミュニケーションが不足して、基本的に住民の意見がうまく反映されないで来たのではないだろうかというご指摘をいただきました。確かに、今まではバスを動かすことに精一杯で、それについて説明に終始していた感があったかと思うのですが、これからはちょっと視点を変えて、少し、どうかたちで計画を作っていくかというところをまず、住民の方々と話し合って前に進めていくというやり方がとれるかどうかかと思えますけれど、今のDさんのご意見について、もしコメントがございましたらお願いしたいと思えます。いかかでしょうか。

【事務局】

ありがとうございます。おっしゃっていただいたことについては、我々も第1回の協議会を開催するにあたりまして、これまでの取り組みというのを振り返る中で、どうしても地域と一方通行のやり取りが多かったのかなというのを感じております。今回の説明の中でも、検討のアプローチのほかに、計画策定、推進体制というのを3個目に入れさせていただいたのは、そういう、もし地域の方々、関係者の皆様、こういう協議会の公式な場に限らず、可能な限り膝を突き合わせたようなお話し合いができるような場面もつくりたいなという思いもありまして、こうした進め方、計画の作り方など、そういったところも、日々、計画と並行して一緒に考えていこうというような心持ちで書かせていただきました。今回、私が着任した4月以降も、我々少ない人数でやっていて大変申し訳ないところもあるのですが、今、デマンド交通、本日の議題2つ目にございます北部地域につきましては、まず社会福祉協議会の皆様を通じて、地域で活動されているの方々などが集まる場に少しずつ顔を出させていただいて、まずは自己紹介が概ねですけれども、今後、訪問した時に気軽に日常的なコミュニケーションの中で困っていることなど聞きながら、お話できるように少しずつ、準備をすすめているところでありますので、このように可能な限り、北部に限らず困っている皆様にいろんなこと

をお話しできる関係を築いていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

はい、どうもありがとうございます。

昨年よりも少し住民の方に近寄っていききたいという意欲を持っているようですのでよろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。

【C委員】

はい、社会福祉協議会のCです。ありがとうございます。

今のお話の続きなのですが、社会福祉協議会が市内の福祉圏域、小学校など、2、3をとりまとめた福祉圏域という8圏域がありまして、ここに地域福祉コーディネーターと地域支えあい推進、地域の皆さんの困りごとを一緒に考えて、関係機関につなぐという役割が2人ずつおりますので、是非、この者を活用しながら、地域の声というようなところを是非聞いていただければいいかなと思いますのでよろしくお願いします。

【会長】

はい、ありがとうございます。

おそらく、地域包括ケア、これが厚生労働で10年くらい前に提案されて、全国に今それができてきたと。それでこれは、特に移動制約者の中で、移動困難を持つ人が相当多いということと、その人たちについては福祉交通でカバーしている範囲とそうでない範囲があるはずなので、こういったことをどう扱うかというのが今後の課題になるということだと思っておりますので、是非協力をよろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。

【副会長】

では私からよろしいですか。昨年度、何点か会長と大分指摘させていただいたと思うのですが、計画の策定の進め方の中で、やはりデータを使っていたきたいということと、それを計画に反映していけるようにはしていただきたいということ、それから住民のみなさんに細かく意見を頂戴しに行っていたきたいとか、これから計画策定の進め方の中にも反映していき

いということ盛り込んでいただいていますので、進め方としては非常によろしいのかなと思っている次第です。

この協議会を通じてあるいは分科会とかその他の会議等を設定していただいて、地域に入り込んでデータをとっていただきたいと思っていますので、重ねて申し上げておきたいと思った次第です、よろしくお願いします。

【会長】

はい、どうもありがとうございます。

おそらく今までのバスの交通から、ミクロの交通の方に少しずつ入り込んでいって、ミクロの中にはいろいろ抱えた問題があると思いますけど、そこをデータ化して吸い上げていく、そういうことで、おそらく進め方はよろしいじゃないかというご意見です。どうもありがとうございました。

ほかに何かありますか。

わたくしから一言申し上げておきたいと思いますが、バス事業をやられている方や、タクシー事業をやられている方の今後の協力が一層お願いをしたいというところがあると思いますので、今までと違ったお願いの仕方になるかも知れないけれど、かなりご協力が必要だということがあると思います。

それからもう1つは、今、時代の変わり目で特に運輸局の方々にはお願いですけれども、ライドシェアが出てきてそれをどう扱うとか、それから移動制約者をどういうかたちで定義し、対応していくかということになりますと、法的な解釈と、法的に大丈夫だという観点がどうしても出てくると思いますので、是非ご支援をしていただきたいと思っております。

たまたま私事ですけれども、10月に100回目のドライバー会議というのをやるのですが、それは何かというとライドシェアの実験を実は北海道の中頓別でやっておりまして、それは法律の外側でやっているものです。

100回目の安全のためのドライバー会議です。これはドライバーがほぼ無償で輸送しているのです、病院とか、そしてそれをもう8年続けているのですね。それで、ライドシェアが認められるまで多分10年かかるだろうと思ったら、8年くらいでライドシェアが容認されて、タクシーがオッケーならばライドシェアが大丈夫ですよという法律に今、変わりました。ただ、ライドシェアのドライバーは運転手には一種免許なので、ここの調整が今後どう

なるか、よくわかりませんが、あまりここについてこうなるなんて私は言えないので、様子を見ながら運輸局の方々と相談しながら今後考えていきたい部分があるということでございますので、どうぞよろしくお願ひします。特に事業者の方々も含めてお願ひします。

ほかにご意見いかがでしょうか。それでは次に行きたいと思いますが、議題2の調布市北部地域デマンド型交通実証実験についてということで、事務局からご説明をお願ひしたいと思ひます。

議題2 北部地域デマンド型交通実証実験について

【会長】

議題2の「北部地域デマンド型交通実証実験について」ということで、事務局からご説明をお願ひしたいと思ひます。

【事務局】

それでは、資料2「北部地域デマンド型交通実証実験について」ご説明いたします。本日はこの目次に沿って進めさせていただきます。

4ページをご覧ください。まず、北部地域の概要についてです。デマンド型交通実証実験における実施目的は2つあります。

1つ目は、地域における移動手段の確保です。深大寺北町・東町はミニバス北路線の減便に伴い、地域内を移動するための交通手段が必要になったことから、代替交通で移動手段を確保しています。

2つ目は、地域モビリティの確保に向けた検討です。今後、北部地域の公共交通を検討していくために、現在実証実験を行っています。

5ページでは、北部地域における公共交通に関するこれまでの経緯を整理しています。令和2年11月にミニバス北路線のダイヤ改正が行われ、1日2便から3便となり、大幅減便となりました。その後、高齢者の移動制約や通院、買い物などの地域内の移動手段を補完するため、令和4年1月～令和5年3月には巡回ワゴンバスによる北部地域巡回公共交通の実証運行を実施し、令和5年4月から12月にかけて、延長運行を行いました。運行内容等の詳細は参考2の1ページに記載していますので、後ほどご覧ください。

そして、令和5年12月から新たな実証実験として、巡回公共交通に比べ、より柔軟に対象地域の方々の移動ニーズに対応するため、デマンド型交通の運行を開始しています。

6ページをご覧ください。

デマンド型交通とは、運行する時刻や経路が変わる交通方式で、予約がある場合のみに運行します。運行形態はタクシーに近いですが、あらかじめ決められた乗降ポイントでのみ乗降でき、乗合が発生する場合があります。

北部地域で行っている実証実験では深大寺北町、東町とその周辺を運行し、運行期間は令和5年12月25日から令和6年12月28日までで、月曜日から土曜日の週6日、午後9時から午後5時までで運行しています。受益者負担の観点から、運賃は有料としております。

7ページをご覧ください。

乗降ポイントは4月2日から追加した9か所を合わせた、合計53箇所を記載しております。

8ページには乗降ポイント一覧を載せておりますが、説明は割愛させていただきます。

9ページをご覧ください。

デマンド型交通実証実験に関して、これまで協議会でいただいた内容を抜粋して掲載しています。

事業周知に関しましては、ガイドブックを作成したほか、市報にデマンド型交通に関する記事を掲載して参りました。

モビリティの確保に関するご意見につきましては、日常生活の中で感じるモビリティに関するニーズを把握するため、地域の集まりや地域のイベント等において意見収集を行っており、今後も継続して参ります。

障害者・高齢者といった交通制約者にとって使いやすい公共交通かどうかに関する意見につきましては、福祉部門へのヒアリング実施やアンケート調査において把握して参ります。

次にデマンド型交通の中間実績を本年度のスケジュールと合わせてご報告いたします。

11ページをご覧ください。

今後の予定では、9月頃に開催する第2回協議会において、次回協議会までの実績、アンケート調査の結果等を踏まえて今後の取組方針を判断していく必要があります。判断に必要なデータ等について、今回の協議会でご意見をいただきたいと思っております。

12ページをご覧ください。

ここからはデマンド型交通の利用実績についてご説明いたします。利用者数は5月末時点でのべ404人、一日平均利用者数は3.4人です。天候による影響は雨の日の利用が若干多い傾向にあります。

13ページをご覧ください。

曜日別の利用状況を見ると、金曜日が25%で最も多く、最も少ないのは土曜日となっています。

利用時間帯は、11時台が最も多く、次いで14時台、10時台となっています。

14ページをご覧ください。

アプリ登録者は、5月末時点で合計323人です。

デマンド型交通のチラシを運行地域に全戸配布した12月と3月に登録者が大きく伸びていました。

15ページをご覧ください。

アプリ登録をした人の中で実際に利用した人は81人でした。そのうち、複数回利用した人は約6割でリピーターが多いことが分かりました。

16ページをご覧ください。

利用者の属性を見ると、利用者は80歳代が最も多く、運行エリア内にお住まいの方が7割以上を占めています。

18ページをご覧ください。

予約形態を年代別で見ると、70歳を境に電話での予約が多くなり、80歳代、90歳代においてはほぼ電話予約で利用されています。

19ページをご覧ください。

対象地域の居住地別年代別の人口構成を上段に、予約を行った人の居住地を下段に示しています。

人口構成と比べてみても、利用者の年齢層が高いことが分かります。

20 ページをご覧ください。

左の地図は、深大寺北町・東町の人口を示したものです。対象地域には約2万人の人が居住しています。右の地図は、交通空白地域にデマンド型交通の丁目別利用者数を当てはめたものです。深大寺東町6丁目や深大寺北町6丁目の人の利用が多いことが分かりますが、町丁目別だと範囲が広く参考程度のものと認識しています。なお、現在は東京都の定義に基づき交通空白地域を設定しておりますが、今後は、先ほど本間から説明した地域公共交通計画の検討において議論する内容と合わせ、更新していきます。

21 ページをご覧ください。

乗降ポイントの利用状況を見ると、パレット深大寺店や梅の湯、深大寺地域福祉センターが多く利用され、利用人数が0人の乗降ポイントは8か所となっています。乗降ポイント別の利用状況は参考2の2ページに記載しておりますので、後ほどご覧ください。

22 ページをご覧ください。

発着地を結ぶ経路を見ると、パレット深大寺店や梅の湯、深大寺地域福祉センターを軸とした利用が多いことが分かります。

上位40経路を抜粋したものは参考2の3ページに記載しておりますので、後ほどご覧ください。

23 ページをご覧ください。

21 ページ、22 ページで示した乗降場所や経路に関する情報は、複数回利用したユーザーの情報を含んでおります。ユーザーごとの利用経路を見てみると、全体での傾向と同じようにパレット深大寺店や梅の湯、深大寺地域福祉センターを軸にした利用が多くなっていることが分かりました。

24 ページをご覧ください。

まとめると、利用実績からは、対象地域内に住む高齢者を中心に特に80歳代が利用していること、リピート利用が多いことが分かりました。

乗降ポイントについては、パレット深大寺店や梅の湯など、商業施設近くの乗降ポイントが多く利用されています。また、杏林大学病院など、市外の乗降ポイントも利用されていることが分かりました。

一方で、実績データからはデマンド型交通を利用する目的や、移動に困難を感じている人の状況については、把握することができませんでした。

今後の北部地域の公共交通を考えるにあたっての課題を整理していきます。26ページをご覧ください。

ここでは、課題とその対応策・方針を示します。

まず、デマンド型交通の利用者を把握するために、今後、無料乗車キャンペーンの実施を検討しています。そのほか、ポスターの掲示やガイドブックの配布は継続して参ります。

アプリ利用が困難な高齢者については、対面型の利用促進イベントでの周知を検討しています。

次に、今後の方針を検討するための課題についてです。

高齢者のほか、精神的・身体的障害を持つ人の移動手段の確保や福祉の観点が必要であるといった課題については、アンケート調査で地域にお住いの方々のニーズ把握につなげて参ります。併せて、福祉部門や地域の皆様と対話をして、ニーズを把握して参ります。

先ほどお伝えした、デマンド型交通の実績データからは改善点、ニーズを把握しきれないという課題については、アンケート調査やモニター募集を通じて補完していきます。

ここからは、対応策の詳細について説明します。

27ページをご覧ください。

無料乗車キャンペーンでは、公共施設等で周知したクーポンコードをアプリへ入力することで、期間中1人1回無料で利用できるようにします。この取組を通じて、利用の敷居を下げ、より多くの人に利用していただくことで、効果的なデータ収集につなげて参りたいと考えております。

なお、ご自身でクーポンコードを入力してもらう必要があるため、メインターゲットはご自身でアプリを利用できる方を考えております。

28ページをご覧ください。

対面型利用促進イベントでは、スマートフォンに慣れていない高齢者層を中心に、乗降ポイント等でアプリの利用方法を説明し、実際に予約の体験を

していただきます。体験時にクーポンコードも配布し、期間中1人1回無料で乗車できるように考えております。

29ページをご覧ください。

福祉としての観点、交通弱者の足の確保のためには、まず困難としている人の状況を把握する必要があります。また、実績データ等からは把握できない事項を補うことを目的にアンケート調査を実施いたします。

深大寺北町、東町の全世帯に市報の配布と合わせてアンケートを配布するとともに、WEB上でも回答可能とし、デマンド型交通の予約アプリでも周知していきます。

30ページでは、アンケートの設問の内容を整理しています。

普段の交通目的別の状況や、交通の困りごと、福祉サービスの利用状況等を確認します。

また、デマンド型交通の評価、今後の北部地域の公共交通を検討していくうえで参考とする設問を設けます。

参考3はアンケート調査票の案で、資料2の30ページと同じ色で対応し、設問に反映しています。

なお、アンケートの詳細については、事務局にご一任いただき、協議会でいただいたご意見を参考に修正し、会長へのご説明の上、実施して参ります。

資料2、31ページをご覧ください。

最後にモニター調査についてです。

実績データ等から収集できなかったニーズや、改善点は実際の利用者からデータ収集することが望ましいと考えております。

そこで、運行地域の年齢比率に応じてモニターを募集・選定し、一定期間無料で何度もご乗車いただくことで、期間終了後にアンケートを行い、把握していきたいと考えております。

32ページをご覧ください。

最後に今後の北部地域の公共交通の方針検討における判断の視点を整理します。

今後、デマンド型交通の実施評価及び今後の方針を検討する視点を3つ示します。1つは、公共交通提供側の視点である公費負担、2つ目は利用者側

の視点である地理的側面，3つ目も利用者側の視点である精神的・身体的側面です。

まず，一つ目は，公費負担の観点です。協議会でご意見があったように，地域の公共交通をコストだけで論じていくことは望ましくないと考えております。

しかしながら，住民が求めるサービス水準を満たす公共交通を今後も継続して維持していくためには，必要不可欠な事項であると考えられるため，今回も費用を示しております。

今回のデマンド型交通の一人一回あたりの公費負担額は約5万円となっております。

デマンド型交通の前に実証実験として行っていた北部地域巡回公共交通は，約2千円となっております。

2つ目は地理的側面です。

地形や交通空白地域へのアプローチとして有効か判断する基準です。デマンド型交通では，アンケート調査や地域住民へのヒアリングを通じて，意見を収集して参ります。

3つ目は精神的・身体的側面です。

精神的・身体的に移動に困難を抱える移動制約者の足の確保をどうするかという観点になります。今回は，福祉部門へのヒアリングやアンケート調査で，意見を収集して参ります。

この3つを総合的に判断し，今後の公共交通の方針検討を進めていきたいと考えております。

事務局からの説明は以上です。

【会長】

はい，ありがとうございます。

それでは，ただ今のご説明につきまして，ご意見ございましたらお願いしたいと思っております。あるいはご質問等，いかがでしょうか。

【F委員】

先ほど，住民に近づいてくださるということでもとても嬉しいなと思っておりましたが，「デマンド型交通に乗ってくださいね」と言われていても，や

はりアプリでの予約ということで、私もお年寄りの方たちと接していますが、利用される方とされない方で、個々の差があるんですね。例えば地域センターなどで活躍をしている方たちはスマホで色んなことをされたりということで、非常に活発にされているんですが、そうでない80代の方はよく分からないということで、どんどん内に入って行ってしまっただけで、情報も得られない。福祉センターまで行くとか、誰に訊けばいいんだろうというような、ご家族に分かる方がいらっしゃるかどうかは把握していないが、本当に内向きになってしまう。先ほど社会福祉協議会の方が仰ったように、本当にその方たちは、福祉の方に少し関わりを持っていただけると、社会福祉協議会の方が動いてくださると、その方との情報を1対1だったりとか、非常に密な暮らしぶりなどを理解していらっしゃる方だととてもよく分かっていただけるのかなと思います。

変な話なんですけど、まちづくり会議でこの報告をするときにデマンド交通って言うと、「デマンド交通」という言葉を聞いただけで会議がしらっとしてしまう。一応説明するんですが、もう本当にそんな感じなんです。なので、80代の方が使っていらっしゃるということで、やはり福祉に関しては、非常に色んな方がいらっしゃるということを理解しておいていただきたい。

あと、福祉タクシーという言葉があったんですが、私も少しお聞きしたところでは、ある方が3万円分のタクシーチケットでお買い物へ出かけた時、自宅からタクシーで向かい、お買い物をして、タクシーを呼ぼうとしたが呼べなくて、全く使えなかったんです。アプリを使えたとしても、迎えに来てくださるタクシーがほぼなかったと言っていました。これでは福祉タクシー券は使えないということをそのとき仰っていて、買い物でちょっと遠くまで行けないと仰っていました。

現実には、バスのステップさえ上がれない方とかがいらっしゃるんですね。緑ヶ丘の緑ヶ丘団地というのはそんなに仙川から遠くはないのですが、その方がタクシーをお呼びした時に「近すぎて行けません」と断られると言っていたんですね。バスの減便というののもあって、現実にはいわゆる本当に必要とされている方たちでも1kmくらい歩かれるというのをこの前も言っていまし

たけど、1 kmというのが長いか短いかは別として、買い物や病院に行った時に、歩いて1 km以上帰ることというのが、暑い中もそうですが、本当に疲れると思います。SDGsということを経営者が仰って、誰も取り残さないというのを前提に考えた時に、本当に暗澹たる感じがします。どこがどういうふうに、何が本当にその方たちに寄り添っていけるのかと思います。

バスの時刻表に関しても、地域の方にとっての使い勝手についてもすごく考えてしまうことがあります。そういうことについても、最初の時に理解と納得のようなものがあれば。長くなってすみません。

【会長】

1つは80代の人たちがデマンドという言葉すら分からないし、対応がうまくできないというのが1点ですね。もう1つは、そういう人たちが使った後、歩いて帰らないといけないと。

【F委員】

福祉タクシーに乗った後、帰りのタクシーがつかまらないという現実がある。

【会長】

そうすると、その人たちは認知が少し入っているか、MCI（軽度認知症）のレベルなのかどうか、その辺はどうでしょう。

【F委員】

その方は元気でいらっしゃいます。

【会長】

元気で、フレイルな状態ですか。フレイルと言うのは、虚弱な状態で歩くのは100mくらいがやっとできるといった状態です。

【F委員】

精神障害の方です。

【会長】

そうすると、精神障害の方なので、そういう社会の仕組みがよく分からないので、それに対して使えるようにするためにはどうしたらいいか。

【F委員】

福祉タクシーは、呼んで目的地まで行くようです。買い物した後、帰りにタクシーを使いたいと思っても使えないとのこと。

【会長】

その時、その人が事前に予約することはできないのか。

【F 委員】

事前に予約すれば大丈夫なのですか。

【会長】

買物先の店に着いて、30分後にもう1回配車をお願いしますという予約を、その人ができるかできないかによって、できない場合にはどうしたらいいのかというご質問であれば、対応方法を考える必要があると。できない場合には人的対応、例えばスーパーの方に相談ができるような体制を作っておくなどのやり方が考えられる。

【F 委員】

30分後に予約しても予約が取れなかったらどうなりますか。

【会長】

30分後に来てくださいと事前に言うことが、解決策としては一番早い。予約は何時間後でも大丈夫です。あらかじめタクシーの予約を、買物の時間から予測してできる人なのかどうか。できない人の場合についてはおそらく地域包括ケアの福祉の領域の人をお願いすることになる。つまり、福祉の領域が100%やるべきことなのか、それとも交通側で100%やれるのかということです。今の事例は交通側だけでは100%やれないので、福祉の領域の人との相談の中で、困っている人のタイプごとにどうしたらいいかという解決策を、市町村の方で本来は用意しておかないといけない。それをボランティアで用意するのか、それともシステムとして用意するのか、そういうことをこれから議論しましょうというのが、今年度の重要な項目の1つだと思います。

したがってFさんが仰ったことはとても大事な具体的な問題で、それを整理して解決していく方策を今後考えていきたいと思います。ということで、社会福祉協議会や福祉の人にも入っていただき、というのがこれからの個人のモビリティニーズを満たすことにつながる。解決できなければ意味がないという意

識を行政の人には持って頂きたい。非常に重要な意見ですので、どうするかをぜひ行政の方々は考えていただいて、できればそのようなデータを、80代の人たちの交通行動を交通側がどこまでカバーしているか、福祉側がどこまでカバーしているかなど把握して、問題を解いていただきたいと思えます。Fさんの意見は非常に大事ですので、ぜひもう少し色々意見を聞いていただければと思えます。どうもありがとうございました。他にいかがですか。

【D委員】

32ページのところに、デマンド交通の1人当たりの公費負担が5万円となっていて、巡回ワゴンバスは2000円となっている。ミニバスから巡回ワゴンバスにあって、巡回ワゴンバスからデマンド交通へ変わったわけですが、巡回ワゴンバスからデマンド交通に変える時に、より地域のニーズに沿うために柔軟にできるのはデマンド交通である、という説明の流れであった。しかし、この結果で良いのか。どのように総括されますか。

【事務局】

現状だと、今、試算で1人当たり5万円ということで、実際に今まで周知が不足しているとか、実際必要とされているニーズはどこにあるのか、実際把握しているのか、様々なご指摘を協議会の中で頂いたところでございます。それを踏まえて、今回、対面型のイベントや、無料のキャンペーンなど、モニター募集等も含めて、より広い方にご利用いただいた上で、実際その中で最終的にどこまでいくのか、まだ途中の結果でございますので、今後の取り組みも含めて検証させていただきたいと思っております。これは中間のご報告ということで、現状だと1人当たり5万円ということを書いております。

【会長】

公費負担について、2つの観点から私の方でご説明したいと思えます。

1つ目。公共交通と呼んでいるのがバスやタクシーだと思うんですけども、海外のデマンド交通とコミュニティバスを比較すると、イギリスは小型のミニバスというのを出してきて、頻度を午前6時から午後6時で終わってしまうところを午後9時までにする等をしたり、20年くらい前になるが価格の弾力性で、ロンドンまでは2.99ポンドにして本島から来る観光者は

5. 99ポンドにするとか、ダイナミックプライシングのようにコストの差をつける等、イギリスではそういうことを毎回やっている。

スウェーデンは逆にスペシャルトランスポートサービスというもので移動困難な人をタクシーやデマンド交通で全部送り迎えしているが、高くつくので、それを止めるためにサービスラインというコミュニティバスを運行した。そして、なおかつコミュニティバスだけでは足りないので、デマンド交通のミーティングポイントを設けて150mくらいは歩いてくださいというような形で、郊外から都心に向かって、7キロmくらいのところで実施した。これはEUの「デマンド交通」という考え方に沿った実験です。

スウェーデンでは、あくまでスペシャルトランスポートサービスの需要がすごく多い。今の調布市の輸送サービスのおそらく数十倍の運行量をやっていたと思うんです。世田谷でさえ比較すると20倍がアメリカの例でした。つまり日本は障害者の移動について貧困なんです。その貧困な状況出てきたのが、スウェーデンのコミュニティバスを参考にしたのが1995年の武蔵野のムーバスです。

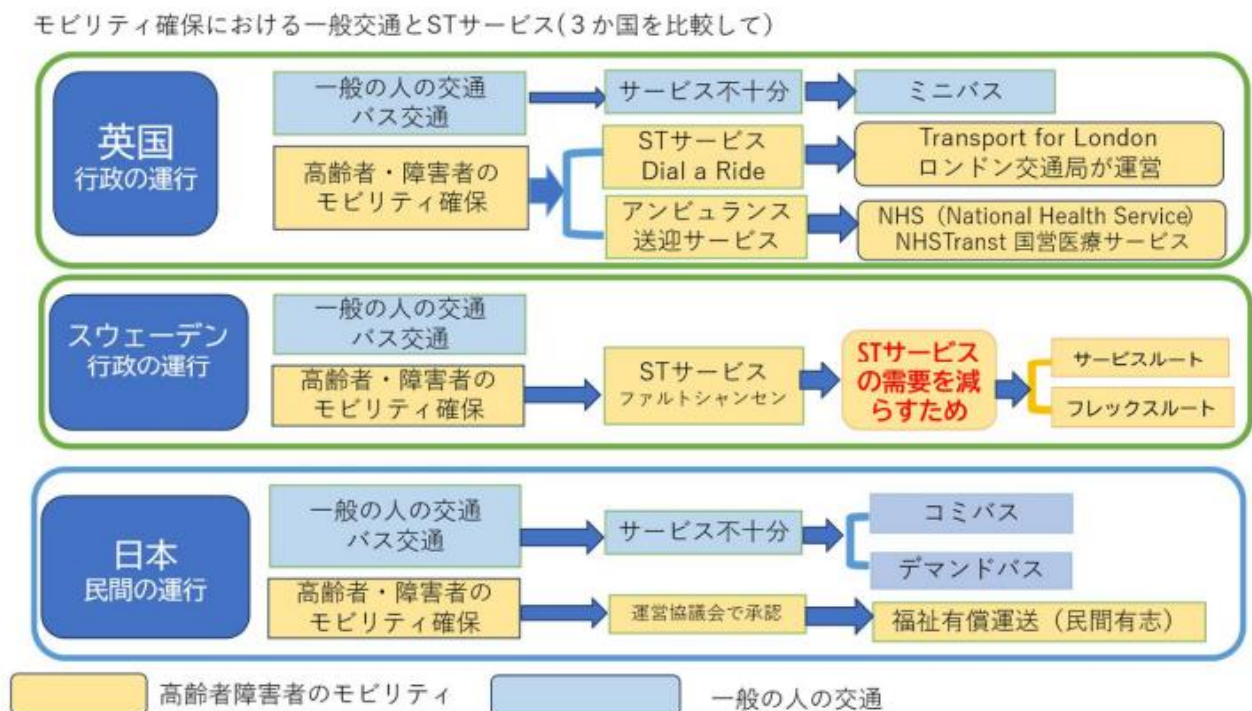


図-4 日欧の公共交通提供の比較

コミュニティバスは運輸省（当時）の幹事長をやりましたが、コミュニティバスをどのように今後位置付けていくかという議論をしていました。その時は小回りが利いて良いということで、評価方法を検討したが、やはり一般バスがかなりちゃんとしていて、一般バスの補完としてコミュニティバスがあるという認識で今は捉えています。一般バスの計画とか財源とかは国とか市町村からお金相当出ているんです。運賃からはそんなに負担してないです。だから、これから先は公共交通の費用負担について、一般バスの負担も考えないといけない時期に来ているということを申し上げたいです。タクシーも同じです。

タクシーは民間、バスも民間というのは日本だけなんです。この高齢社会で、人口減少社会です。ずっと民間に任せていって良いのか。バスが縮小していった状況で、地方は完全に公的資金でやらないと間に合わないというのが現状です。調布でも、やはり公的資金でやらないといけない。20年ぐらい前に町田の路線を全部調査したら、130ぐらいの路線のうち、たった5路線しか儲かる路線がなかったんです。つまり相当赤字だということと、そして最近賃金の安さもありドライバーが不足しているということももう1つあるんです。だからバス会社はギリギリで経営をやっている。もうこのまま放っておいたらバスがなくなってしまうと思うので、公的負担をどうすべきかというのをちゃんと考えなければいけない時期に差し掛かっている。同時にコミュニティバスでお茶を濁すようではだめで、移動困難な人が大量に増えているのをどうしたらいいかというこの2つの問題を解かないといけないのが今の役所の状況です。ただ、調布市はまだ大都市に近いので問題を解くのが少し易しい。地方はもっと深刻になっていて、今回は公費負担について、バスの方まで手をつけられないかも知れないが、移動困難な人たちの部分についてのコストは制限を設けて、できるだけ安く、しかし満足いく移動の支援をするという考えでどこまでカバーできるかというのを、社会福祉協議会の方や福祉の方で少し工夫をしてもらう時期に来たと思っています。今回のデマンド交通に5万円の費用というのは月謝です。このような状況になるのは最初から分かっていたので、5万円は高いかという決

して高くはなく、普通のコストであると。では5万円分をもう少し有効に使うということが考えられると思います。

これはあくまでも1人当たりのコストで換算するとこうなるのですが、1人当たりのモビリティの満足度から考えたらデマンド交通を選ばないです。

タクシーでデマンド交通をやれば良い。タクシーでやれば5万円だったら数十人運べてしまうようなコストかもしれない。つまり、道路が狭い中でデマンドの予約が大変といったこともあるが、タクシーでやる案がもっと適切かもしれない。ライドシェアができれば、そこにボランティアの人が入ってくる可能性もあるが、これは現時点ではなんとも言えない。タクシー会社の特性によって、良いライドシェアとそうでないライドシェアが出てくるので、あまりに先が読めない。ここはお勧めするというよりは調布市がしっかり考えてどうするか結論を出すということが必要ですので、今が過渡期なので是非良い考えを、良い知恵を出して、市民のモビリティをできるだけ安くあげる。そして、特に80代の人に対しては、移動を指導していくという、もうそのくらいのことをやってもいいと思います。

1ヶ月ぐらい前に、たまたま横浜の菊名の方で80代の高齢者がバスに乗って買物に行き、帰りはその荷物をそのボランティアの人が自分の車に乗せて帰るというのを、たった週1回50万円で運行しているのを見た。週1回だけのボランティアです。自動車も借りて、ボランティアだからタダで、というのがボランティアの限界の微妙なラインで頑張っている。横浜でこういう事例がいくつも見られる。ボランティアでやれる範囲はそんなに多くないが、80代の人を何人か運ぶには十分な状態だというのがありますので、少しそういうことも含めて多様な意見を整理して、この場でみなさんにお諮りして行って、良い方法を探していただきたいなと思います。

1点は、一般の公共交通に対して公費負担がいずれ考えなくてはいけないということが1つです。

本来、コミュニティバスはその範囲の中でやっていくのが妥当なところで、移動困難な人や移動制約者についてはむしろ別枠でやっていくというのはほとんどの国がそれでやっていて、日本だけが道路運送法の福祉有償運送、市町村有償運送の中でやっているので、この枠組みだけではだめだろうと、も

う少し公が絡んでいく必要性がある。つまり一般バスについても障害者，高齢者，移動制約者についても公的機関がもっと絡まないといけないよという構図が今の状況だと思っておいてください。

ただ，公が頑張って負担せよといきなり言っても大変なので，負担の考え方を明確にして，あんまり急速にやらずゆっくりやっていったら良いと思うんです。部分的にここだけでちょっと実証実験的にやっていくと。今まではその実証実験がコミュニティバスの普及しただけ，デマンドが普及しただけで，救済される地域もあるけど，そうではないアウトのところも結構出てきているので，そして最初から移動困難でない高齢者，80代の元気な人を相手にしていないようなコミュニティバスやデマンド交通が東京で大量にある。

そうではなく，ちゃんと移動困難な人を輸送するんだというテーマを掲げてやるが必要になってきているということを私は申し上げたい。以上，北部地域を含めた今後の方向性を判断するための材料ということで申し上げます。

他にご意見ございますか。

【副会長】

今の32ページのところの公費負担の話について，また盛り返してしまうんですけど，例えば今の現状での金額ということなんですけれども，目標やどのくらい公費負担額を下げていきたいとか，そういうものを何か数字的に掴んで，予測値とかは含めて目標を掲げられているのかというところをご紹介いただきたいんですが，いかがですか。

【事務局】

今のところはですね，具体的にここまでという数値や目標はこれまで決めていなかったというのが現状でございます。少しこのあたりは我々も，実際には実証実験期間もある中でやっているのでも，今後どうしていくか判断していく際には，どのようにビジョンを持っていくかというのが必要になってくると思っています。今回はまだビジョンを持ち合わせていないんですけれども，他の移動手段も含めて今どの程度のコストがかかっているのかというのを参考にはさせていただきました。A先生も先ほど仰っていましたが，1人当たり5万円というのが今仮にかかっているとして，これが高いか低いかと

ということもございしますが、効率的にその人にサービス提供できているかという観点は少なからず持っていきたいと思っています。そのために一度、巡回だけではなくて一般のタクシーであればどの程度の、要は現在福祉サービスとして行っているような、燃料費も含めて個人に対して支出している額というのが3万円であるというようなものを、意見交換のために記載をさせていただいております。回答になっているかということとそんな感じはないですが、そのように考えています。

【副会長】

よろしいかと思えます。何をもってそれをお聞きしてるかということ、どの程度生活者の視点に立てるかっていうことと、そこからこう吸い上げていった時に、よくあるクロスセクター効果のようなものがあるんですけども、どのくらい自治体さんの中の、各セクションの費用を下げた輸送に回せるか、そういったものにも関わってくるので、ぜひこの議論をしていただきたいんです。

合わせて、もう1つは、例えばまとめて輸送した方が効率的なのかというのがたくさんあると思うんですけども、本来MaaSというのは個人に紐づいていて、1人当たりの計算は大事だと思うんです。そこに関係してくるようなデータを少し揃えてみるということはチャレンジとして良いと思うので、今の事務局の回答はすごく良いなと思ってお聞きしていました。継続して続けていただければと思います。

【会長】

個人的な意見ですけど、デマンド交通で昔ですが障害者を輸送するときの平均値が20年前で3000円/人だったと思う。今は3000円から5000円/人くらいになっていると思います。それはリフト付き車両で、予約型。

ずいぶん昔に角本良平さんという運輸経済研究センターの人が、1人当たりのバスが200円のところをいくらまでだったら公費負担に変えられるかということに、彼は1000円だと言った。だから、循環バスとかコミュニティバスで、多分通常東京で走っているものは6割ぐらいが運賃で、4割ぐらいが多分公費負担というような流れになっていると思うんですが、それを

逸脱する場合には、何かシステムが違うのではないかということと、個別輸送的な費用がかかる理由があるのではないか、そういう意味でルートを少し短くしたらコストパフォーマンスが良いものになるか、そういうことを含んでいると思うんですが、そういう意味で1人当たりの公費負担をどのくらいまで妥当な線として抑えていくかということも同時に考えておくとうろしいのかなと思います。

前者の方のデマンド型については、例えば3000円から5000円/人くらいで、リフト付き車両で輸送できたとしたら5000円/人です。

そのくらいで、一般のセダン型で輸送する場合には2000円とか3000円だったら調布は収まるかもしれない、というような目安がちょっとあった方がいいと思います。

そういう意味で、先ほどのFさんが仰った、80歳代の高齢者を送迎する時にどのぐらいのコストになるだろうというのを往復で考えて、片道ずつ考えた時にどのぐらいのコストがかかるだろうかっていうのはちゃんと計算してみても良いと思うんですね。そこで人が介在する時にボランティアでやれるのかそうでない領域なのか、そこも確認をしておく必要性があって、それでシステムを作り上げることが可能なかどうか、そういうことも見ておく必要がある。それと、ボランティアの参入をタクシー会社がOKすればライドシェアもできるので、そういうことをどうするかは少し今後考えていく必要があって、民間の人も参加できるライドシェアというのが最近になって制度的にはできるので、これを調布で試しに早めにやってみて、タクシー会社と相談して高齢者のモビリティの質をできるだけ上げていく実証実験的なことを早めにやってみて、どうしたらいいかというのを考えて、材料も作れるのではと思います。そういうのも視野に入れておくというのはこのデマンド交通の部分ではまさにそうです。デマンドは調布市のこの道路ネットワークを見ると、バンタイプだと難しい。むしろタクシーやタクシーの相乗りなど、タクシーの輸送が一番合うのかなと考えております。

他にいかがですか。

【D委員】

先生からも先ほど参考になることを仰っていただいて、ちょっと不透明なんですけど、精神的とか身体的な障害者の方についてはまた考えなければいけないことがあると思うんです。私も地域でボランティアでお手伝いするということは月に何回かやっている。そこで、デマンド交通になった時に、離れて行ってしまったのは、ようやく施設まで歩いて説明会が始まって、携帯電話を持ってない人にはもう説明はこれから先ありませんから、と言われていた。8割くらいの方はスマホを持っているが、電話として使っているから、機能を少ししか使っていない人たちが多。そういう人たちを排除してしまったというのが、ボタンのかけ違いだったんですね。

私、今もミニバス、令和3年の1月からそういうことで、地域の方とつながっていかうかと思ったのは、一度運んでみたらですね、車の中で色々こう会話が起きるんです。なんとなく様子が分かってくるんですよ。でそれがちゃんと安定すれば今度普通の公的な、有償サービスの方にその人が福祉でつながって、というようなことをやって今も月にして開催することは多くはないですけどもやっているんです。やはりこれ公的な部分でしっかりやるということと、公が含めてボランティアのところでちゃんと視野に入れながら、地域のその輪をどう作っていくかということを考えないといけないと思うんです。すべてが公でできるわけでは僕はないと思います。ましてや今度、ボランティアだからこそ公から見えない細かな部分で、エリアは小さいかもしれないけど、それは地域の支えに、原動力になるんじゃないかなという。私は自分で何年間かやってみて、それを感じています。

それともう1つ、今4人こう地域の代表者がそれぞれの地域に出ているんですけど、これが地域を代表する意見っていうのは多分取られるとは思いますが、実際じゃあその地域のことをそれこそ、ちゃんと気持ち込めているのか、拾いきれているのか、ということにも、出ている私からしても十分じゃないよなと私は思っております。他の3地域で、そういうことがちゃんと行われてないと、また東地区でこれから北部と同じような悩みが多分出てくるんじゃないかなと私は思うんです。これは、住民もそれから公の部分ですね、しっかりその辺は向き合ってやり取りしないといけないんじゃないかなと思うんです。以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。心構えということで、よろしく願います。他にいかがですか。

時間も大分経ってききましたので、次の議題に入りたいと思いますがよろしいですか。

議題 調布市ミニバスの改定について

【会長】

それでは議題3で「調布市ミニバスの改定について」事務局から願います。

【事務局】

それでは、「調布市ミニバスの改正内容について」ご説明いたします。

お手元の資料3をお願いいたします。

小田急バス株式会社では、昨今の物価上昇又は需要減少のなか、運転士又は整備士不足の要員確保に伴う処遇改善を行い、安心安全を確保し安定した輸送サービスを提供するため、令和6年6月1日土曜日より運賃を改定しております。これに伴い、調布市ミニバス東路線も運賃改定となりましたのでご報告させていただきます。改定後の運賃につきましては、お手元の資料をご参照願います。

なお、今後につきましても、ミニバス運行については大小様々なことが生じてくると考えております。内容によっては、協議会を待たずに地域代表の委員に対し、事前連絡が必要な案件も出てくる可能性がございます。

このことについて、どの程度を協議会案件、報告案件にするかなど、今後の協議会で事務局よりご相談させていただければと考えております。本件については、今後、議案等させていただく予定で考えておりますので、よろしく願います。簡単ですが、事務局より以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。

只今の資料3について、ご説明いただきましたけれども、ご意見いかがでしょうか。運賃をちょっと変えましたということですね。

よろしいですか。なければ以上で議事が終了しました。その他、委員の方々から何かあれば、お願いしたいと思いますが、よろしいですか。

【事務局】

本日、K委員の方から、机上にこちらのパンフレットを提供させていただいておりまして、少しお時間ありますので、ご案内いただけますでしょうか。

【K委員】

すみません、貴重なお時間少々頂戴しまして、東京バス協会の方からご案内させていただきたいと思いますが、お手元にお配りさせていただきましたこちらのリーフレットでございます。

東京都内のバス観光コースということで、モデルコースみたいな形でご紹介をしております。私どもバス業界の方もコロナ禍により、それこそ収入自体が6割、7割ほどに大激減して大打撃を受けておりました。少しずつ戻りつつあるのですけれども、数字的には今、8割から9割しか戻らない。おそらくお客様の動向で、例えばリモートが増えたり、夜間のお客様の動きが全く変わってしまっているというのもありまして、おそらく8割、9割から、今度は昔の10割には戻らないだろうということをお前提で動いております。併せて今、乗務員不足や2024年問題とかいろいろ言われておりますけれども、本当に相当深刻でございます。とにかく人がいないのです。定年でどんどん退職してしまうのですが、補充が全然きかないという状況でございます。業界としてもにっちもさっちもいかないというような状況でございます。

そこで、われわれとしても、例えば増発であるとか新規路線とかやりたいのですが、とてもじゃないけどそこまで回らないと。とはいえ、ある程度収入も確保していかなければいけないということで、今ある路線の中でも魅力的な路線図が結構あるのです。それをまずご紹介することによって、今ある資源を生かしつつ、少しでもお客様にご利用いただければなということで、このようなパンフレットを作らせていただいております。

こちら都心系を中心に作らせていただいているのですが、なかなかご好評いただいたもので、これからも、多摩地域と下町を中心に作っていかうかなと考えてございます。そういうような事情で、このような活動もさせてい

ただいておりますので、もし市役所、例えば出張所であるとか観光協会とか、例えばこういうパンフレットを置いてもいいよと、もしおっしゃっていただけるようなところがあれば、お知らせいただければ、わたくしの方でお送りさせていただきたいという風に思っております。

そういった形でのパンフレットのご紹介でございました。

どうも貴重な時間ありがとうございました。

【会長】

多摩も計画中なのですか。

【K委員】

そうです。次回は多摩地区と下町です、ご要望が多少あったものですから。多摩のどこになるかはまだわからないですけれども。

【会長】

下町は江東区とか、墨田区とか。

【K委員】

そうですね。そういうところを今考えています。

【会長】

是非、頑張ってください。ご説明ありがとうございました。事務局から、その他ございますか。

【事務局】

本日、お話ししたい事項は一通り終わりました。

【会長】

それでは、皆様からのご意見がなければこれで終了にしたいと思いますかよろしいですか。

それでは以上ですべての議事が終了しました。委員の皆様、貴重なご意見をありがとうございました。

次回の協議会は本年9月を想定しておりますので、改めて日程を調整させていただきます。今後も引き続きよろしく申し上げます。

【事務局】

以上をもちまして令和6年度第1回調布市公共交通活性化協議会を終了いたします。ありがとうございました。