

令和3年度第2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、ただいまから令和3年度第2回調布市公共交通活性化協議会を開催いたします。

本日は、年末の大変お忙しい中、御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、交通対策課の高橋と申します。どうぞよろしくお願いをいたします。

今年度第2回の協議会となりますが、7月に予定をしておりました第1回の協議会につきましては、緊急事態宣言の発令を受け、急遽書面開催とさせていただきましたため、委員の皆様には大変御不便をおかけいたしました。本日は皆様から直接御意見を賜り、施策に反映させてまいりますので、改めてどうぞよろしくお願いをいたします。

会議に先立ちまして、皆様に新型コロナウイルス感染症の対策についてお願いをさせていただきます。委員の皆様には、本協議会におけるコロナ対策につきまして事前に文書を送付させていただいておりますが、改めて、感染防止のため、場内でのマスク着用をお願いいたします。会議の時間につきましても、感染防止の観点から11時30分終了予定とさせていただきますので、予め御承知おきください。また、委員の皆様が質問をされます際にはマイクを席までお持ちいたしますが、マイクは使用の都度消毒をいたしましてから次の質問の方にお渡しします。委員間でのマイクの受け渡しはお控えくださいますようお願いいたします。

なお、本日、小田急バス株式会社のG委員の代理といたしましてH様に、京王バス労働組合東支部のI委員の代理としてJ様に、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部のK委員の代理としてL様に、京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部M委員の代理としてN様に、東京都都市整備局都市基盤部のO委員の代理としてP様に御出席いただいておりますので、御報告申しあげます。

また、本日の傍聴につきましては、先着順に10名まで受け付けさせていただきます。あらかじめ御承知おきいただきたいと思います。と存じます。

それでは、本協議会を主催いたします交通対策課長の坂本から御挨拶申し上げます。

【事務局】

皆様、おはようございます。交通対策課の坂本です。本日は、令和3年度第2回目の調布市公共交通活性化協議会にお集まりいただきましてありがとうございます。

本日は本年度2回目となりますが、7月に開催を予定していた第1回につきましては新型コロナウイルスの感染拡大で書面開催に切り替えさせていただきました。委員の皆様には直前での変更で大変申し訳ありませんでした。今後につきましては、オンラインでの開催等も含めて検討して参りますので、よろしく願いいたします。

また、書面開催でいただきました御意見につきましては、後ほど対応を説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

本日は、それらの意見を踏まえて検討してまいりました内容について説明をさせていただきます。それぞれの立場から忌憚のない御意見をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【事務局】

それでは、議事に入ります前に資料の確認をお願いいたします。本日の資料は次第に記載しておりますとおり、資料1といたしまして「委員一覧」、資料2「調布市公共交通活性化協議会設置要綱」、資料3「ミニバス北路線の運行計画等の変更について」。続きまして、資料4でございますが、こちらにつきましては本日机上配布させていただきました右上に赤丸印がついたものを差し替え資料とさせていただきます。御迷惑をおかけいたしますが、何とぞよろしくお願いをいたします。続きまして、資料5「調布市総合交通計画の改定について」、資料6「令和3年度第1回公共交通活性化協議会での指摘事項とその対応（案）」、資料7-1としまして「計画の目標、基本方針、基本交通施策及び施策実施方針の関係」、資料7-2、資料7-3、資料7-4と

続きます。

また、参考資料として「成果指標の達成状況」をお配りしております。あわせて、現行の調布市総合交通計画の冊子をお配りしてございます。こちらにつきましては会議後回収をさせていただきますので、御了承いただきたいと存じます。

皆様、資料はお揃いでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、早速ですが、議事進行を会長、よろしく願いをいたします。

【会長】

皆さん、おはようございます。中央大学のAと申します。一言だけ今の交通の状況のことをお話しさせていただきますが、高齢化がかなりの速度で進んでいるということと、自動車における高齢者の事故が各地で起きているということで、公共交通の必要性はかなり高くなってきているというのが第1点かなと思います。

それから、2点目としてDX化と言うんですか、デジタルトランスフォーメーション、これは2004年にスウェーデンのウメオ大学のプロフェッサーが提唱して、DX化をすると生活そのものが全体的に向上しますという、そういう理屈でこれが出てきたのですが、それに伴ってMaaSというのが出てきています。MaaSというのはMobility as a Service、これはフィンランドの大学院生が論文のテーマとしてMobility as a Lifeとかいろいろ考えた末に出てきた用語ということです。それが2014年ぐらいから出てきました。そして日本でもMaaSの流れが全国各地で行われるようになりました。このMaaSというのは情報を統合するとか、あるいは決済をするとか、さまざまなものをスマホ1つでやる。それから、交通手段もバス、タクシー、さまざまなものを一元化してお金を払うとか、そういうことをやるというところがMaaSの1つの大きな方向です。

それと、自動運転とか技術の大革新が今起こっています。この100年に1度の大きな、大革命とまでは言わないと思いますが、大きな大転換点に立っている交通計画であるということを皆さんは頭の隅に置いておいていただ

ければと思います。したがって、平成23年4月からかなり、これから先の10年というのはもっと変わるはずですので、そのことを前提として交通計画を立てなければならないという状況にありますので、そういう状況だということだけ認識しておいていただければと思います。

議題（1） ミニバス北路線の運行計画等の変更について

【会長】

それでは、本日の議題に早速入りたいと思います。1つ目がミニバスの北路線の運行計画等の変更について、2つ目が北部地域における巡回公共交通の実証実験について、3つ目が総合交通計画の改定に向けてということで3点ほどございます。

最初に、1番目のミニバスの北路線の運行計画等の変更についてということで、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

議題に入る前に、バス停を新設する施設であるランチ調布について御説明します。資料は、カラー刷りの「クリーンセンターの跡地に新たな施設を建設・運営」と記載された参考資料を御覧ください。

本施設は調布市の北部、東八道路と三鷹通りが交差する旧クリーンセンター跡地に建設中です。

施設建設地がある北部地域においては、これまでも市民サービスの充実や市民活動の発展、促進など、総合的な観点からまちづくりの推進に努めて参りました。

その重要な取組の一つであるごみ処理施設周辺のまちづくりとして、市では地域の防災・防犯活動への支援や道路の安全対策、公共交通の利便性向上に向けた検討などのほか、クリーンプラザふじみを拠点としたイベントの実施など、地域の参加と協働による取組を推進してきました。

こうした中、クリーンセンター移転後の跡地活用においては、超高齢社会を見据えた行政課題である高齢者の社会参加や健康づくり、生きがいづくりの場の確保のほか、多世代交流や地域交流、にぎわい創出など、施設に導入

する機能について幅広く検討を行ってきました。

また、これまで継続的に実施してきた地域住民との意見交換を踏まえ、地域の多様なニーズに応じたサービスを提供する施設を目指し、公有地を活用した公民連携モデル事業として位置付けたうえで、取組を推進しております。

現在は、近隣住民の皆様の御理解・御協力をいただく中で、市が選定した事業者による施設の整備も順調に進められており、来年春の開設に向けて、引き続き取組を進めているところです。

次に施設の内容について説明します。現在建設中の建物内に整備する公共施設機能についてですが、市では、当該建物1階部分の約400平方メートルのスペースを賃借し、多世代交流、地域交流、さらには地域のにぎわい創出に資する地域コミュニティ活動の拠点として活用するほか、高齢者の心身の健康増進を促す温浴や趣味活動が出来る「深大寺老人憩の家」機能の移転先として利用することとしています。

次に本事業において民間の利用する部分のテナントについてです。超高齢社会のニーズや健康づくりへの対応として、現在、三つの診療所施設が予定されており、地域からも期待されているところです。あわせて、施設利用者や地域住民が利用できる交流、多目的（コミュニティ）スペースを整備いたします。その他のテナントについては、生活の利便性などに資する機能として、飲食店舗や物販店舗となります。

次に、施設へのアクセスについてです。立地条件から多くの方が車で訪れることを想定する中で、90台分の駐車場を整備するとともに、駐輪場の整備と併せたシェアサイクルの活用として、サイクルステーションの設置を検討しています。

また、今回の議題となりますミニバスについては、停留所の施設内設置に向けた協議・調整を施設管理事業者や交通事業者と行って参りました。

本日は、その内容について当協議会にお諮りし、協議いただくものです。

資料3-1を御覧ください。「1 運行計画等を変更する路線」は、調布市ミニバス北路線です。

次に運行計画の変更内容について御説明します。「2 運行計画等の変更について」を御覧ください。「(1) 系統の新設」について、変更内容としては

ブランチ調布に新たにバス停を設置し，ブランチ調布を終点とする系統を設定するものです。

「(2) バス停の新設」についてですが，新設するバス停名称は，(仮称)ブランチ調布を予定しています。

次に，資料3-2「ミニバス北路線ルート案」を御覧ください。既存経路を赤で，新設経路を青で示しています。

これまで，調布駅北口と都営深大寺住宅を起終点とした巡回ルートでありましたが，図の上側，新設バス停「(仮称)ブランチ調布」を経由し調布駅北口間を巡回するルートに変更するものです。

該当部分を拡大した参考資料(案内図)を御覧ください。これまでの三鷹通りを「諏訪神社」，「航研前」バス停を経由して，東八道路で左折し，終点「都営深大寺住宅」バス停に向かっていたものを，東八道路を右折し，(仮称)ブランチ調布内に新設したバス停を経由し，再び東八道路に戻り，調布駅北口へと巡回するルートに変更するものです。

また，これに伴い，終点を「都営深大寺住宅」から「(仮称)ブランチ調布」に変更するものです。

資料は，資料3-1にお戻りいただき，「(3) 運行距離」は，記載のとおりとなります。

「4 運行ダイヤ」については，資料3-3を御覧ください。

資料上部「変更前」を御覧ください。現在，当路線は，往路3便，復路2便で運行しております。資料下部「変更案」では，往路は，終点を現在の「都営深大寺住宅」から「ブランチ調布」に変更し，発着時刻に変更はありません。復路は，①の現在7:16発の都営深大寺住宅始発便については(仮称)ブランチ調布の開場時間外であることから，既存の系統のまま運行し，②便については，ブランチ調布を始発としたダイヤに変更し，これ以降のバス停の発着時刻が2分ずつ繰り延べることとなります。

資料3-1にお戻りいただき，最後に，運行計画等の変更実施時期ですが，施設の開業とあわせて，令和4年4月頃を予定しています。

説明は以上です。

【会長】

ありがとうございます。ただ今の御説明につきまして、御意見等をいただけたらと思います。いかがでしょうか。

かいつまんで申しあげると、北部の今回のクリーンセンター跡地を建設するに当たって、ここを発着するように路線を改めていくというところがポイントだろうと思います。いかがでしょうか。

私のほうから1つだけ。この路線というのは前から比較的優良路線というか、あまり公費が入らずに行っている路線なのか、それとも公費がかなり入っている路線なのか、そのあたりはいかがですか。

【事務局】

このミニバス北路線につきましては、調布市ミニバスということで運行はしておりますが、京王バスさんの自主運行路線になっておりまして、市からの補助金等が入っておりません。そういう形で運行していただいたのですが、昨年11月、新型コロナウイルスが感染拡大して利用者の数が減ったということもあって、上ノ原小学校から都営深大寺住宅までの区間については減便がされている区間という形になります。

【会長】

そうすると、新しく運行ルートを設定しても公費が入らないでこのまま運行するということになるのですか。

【事務局】

そのとおりでございます。

【会長】

京王の方は大変かもしれないですが、よろしく願いしますということになるのかなと思います。

【B委員】

当該地域の市民代表として出ているBです。北部路線は9割減便になっていますよね。だからオーバーに言うと生活様式、利用様式が大きく変わって

しまった。コミュニティ交通というのはどういう立ち位置に立って整備されるものなのだろうかということを経地域の住民たちと長い期間、昨年11月に減便になって、いろいろ議論しました。市とも協議の場を何回も持ちましたが、結局まとまらず、住民がその状態を受け入れることしかできなかったというのが現実です。

私も他市の近隣の状態をいろいろ調べましたが、調布においてはコミュニティ交通に対して補助金というのはほとんど入っていないのです。北路線はもちろん入っていませんが、一部しか入っていない。本来の目的は不便地域の解消だったはずなのですが、どこか飛んでしまって、経済性だけで説明を受けて、打開策を協議したけれども、ならず、住民同士が困る、最低限のことは何かできないかということで、わずかながら民間協力で自分たちは交通の手足となるようなことを今年の2月から始めました。本来の姿ではないのですが、議論していても前に進まないの、やらざるを得なかった。

だから、根本的に調布市のコミュニティ交通をどういう立ち位置にするのかという疑問は、他市の補助金の実態等を調べてみるとあまりにも調布は差がありすぎる。どこに限られた財政規模を投入するかというのは市の考え方はいろいろあると思うのですが、少なくとも調布市においてはコミュニティ交通のあり方を基本的にどういう位置づけにするのかということから本来はやるべき問題がこの下には隠れているということを私は申し述べておきたいと思います。私たち民間でやっている移動について、民間協力なのですが、これは来年の1月で期限が来るので終わることになっています。その後はどうしよう。またこれが地域の課題になっています。そのことは後の議題にも絡んできますので、この辺でやめておきます。

【会長】

どうもありがとうございます。多分ここで今あるバスを延伸して、そして作るという案も1つあるかもしれませんが、その地域のモビリティを確保するという観点がちょっと抜けていますねというのが今のBさんの御指摘で、私もその観点をしっかり入れて検討する必要性ありと見ています。ただ、今回は1度計画して、その結果を見ても多分運行頻度が少なければ地域のモビ

リティはなかなか守れないというところで、今やられているデマンド型の交通サービスを地域の人たちがやっているところも視野に入れて、どちらがいかという検討をいずれしたほうがよろしいかなと思います。地方の交通はほとんどそういう状況に今陥っていますので、そのあたりも考えて、将来の方向性をもう少し丁寧に、この実験というか、運行が終わって総括が出ても多分あまり地域のモビリティをしっかりと支えていくというものにこのルートだけではないと思いますので、並行して考えていくことをお勧めしたいと思います。

Bさんの御指摘はごもっともということで、そここのところが調布全域のところはかなり関わってきますので、多分調布市の交通計画は落ち穂拾い型の交通をどうやって考えていくかというところに今後視点を向けるというところが重要な課題の1つという御指摘だと思います。どうぞよろしく願います。

ほかにいかがですか。

【C委員】

緑ヶ丘・仙川から参りましたCでございます。先ほどの方もおっしゃっていたように、今度の建物が何時から何時まで稼働されているのかわからないのですが、健康面であるとか何かおっしゃられましたが、私が考えましても調布から12時に乗ってこれのために来たとしても、12時48分ということで、中の滞在時間がどれだけあるのかとか、何の利用でこのバスを使うかということがほとんど見えなかったんですね。私自身が使おうと思うとなかなかだなあというか、さっきおっしゃられたように、あまり使ってほしいということをごを市民のために使ってほしいというバスの運行ではないのではないかと思います。

後で言われるのでしょうか。このバスでこの建物を使いたいのか、近くの病院を使いたいのか、スーパーの近くにあればそのスーパーを使いたいのか住民の考え方はよくわからないのですが、それにしても滞在時間が1時間と資料にありましたが、それにしても使い勝手がよくないかなと思います。私自体が在来線の路線がわからないということを考えたら、行きはいいけれど

も、帰りはどうするのかという感じですが。軸足をバスにしていっていいのかな、駐車場の台数で賄うのかというところの考え方が少しはっきりされないかなと思います。

もう1つ、隣で三鷹の元気創造プラザというのが先に立ち上がっていますが、そちらはバス便がどうなっているのか。やはり軸足は車で来るということとを前提と考えているのか。私はここを使っていなくて、近くまで行っただけなのでどうなのかなと思ったりもしました。

【会長】

どうもありがとうございました。恐らく運行頻度が少なく、この建物を使うためにはかなり厳しいだろうというのが1つ目の御指摘で、それから、これを使ってもらうための交通サービスという軸足に立ってやっているのかどうか、そこが疑問であるという御指摘をいただきました。ありがとうございます。

【副会長】

Dです。よろしくお願いいたします。今日、この協議が整った証明書ということで、これが今日の議題の中にあるかと思うのですが、ブランチ調布のバス停留所に関して少し御説明を補足いただきたいのですが、このバス停留所の位置に関する事、それから警察さんの実査は終わっている段階だと思うのですが、その中でどのような指摘があったかということと、三鷹市役所にすごく隣接しているというところもあって、そこまでのアクセシビリティの確保の中でこのルートの変更の効果というのは結構あるのかなと感じ取れる部分があります。そのあたりについて事務局から補足があればいただきたいのですが。

【事務局】

建物につきましてはまだ完成しておりませんので、警察の方の実査というか、停留所についてはまだ見ていただけていないという状況にあります。

【副会長】

図面協議もまだですか。

【事務局】

図面協議もまだです。

【副会長】

三鷹市役所に対しても隣接していて、三鷹市役所に向かわれる方に対しての利便性が向上するのかなというイメージが地図で見るとありますが、そういった効果を見込んでいらっしゃるのかどうか。単純にルートを変更して新たに何か、変更する以上は建物が新しく増えたからということではなくて、地域の利便性の増進とか、そういった観点が入ってくるだろう。そのあたり、少し認識を持っていただいたほうがいいかなと思ったので、そのような指摘をさせていただきました。

【事務局】

建物の利用で、もちろん公共施設もありますし、民間の物販もありますので、利用があればバス便はそれなりに京王バスにお願いして増便はお願いしたいと思っているのですが、減便になった時点で、減便になった地区で市民の方々から、次のところで説明が重複してしまうかもしれないのですが、なった場合に、地区内を循環する公共交通のほうを検討できないですかねという依頼もあったので、今回はこの便を増便するよりは、この地区で言うと、循環型の公共交通を導入したほうが要望に沿っているのかなという判断をして巡回の実証実験をこれから行いたいと考えています。

三鷹市、極端なことを言いますと、並行した道路に調布駅から吉祥寺行きですとか、あるいは三鷹駅行きですとか、三鷹市役所を經由しているバスがありますので、そちらを御利用いただけるということもありますので、あくまでもミニバスについては地区の方のバスでという形で考えているところでございます。

【会長】

よろしいですか。ありがとうございます。

普通、施設があるとすると、施設の利用者を想定して交通網を設定するというのが手順としてはわかるのですが、どの範囲の人たちがどの程度来るの

だろうか、そういう計算はなされているんですよね。そしてそれに沿って、その人たちにどういう交通手段で来ていただくか。そこがメインポイントで、その1つとしてこのバス路線を使うんだという流れが欲しいと思います。その説明が今日はあまり十分なかった。そこがちゃんと説明を考えておいていただくとよろしいかなと思います。

【事務局】

わかりました。

【会長】

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次の議題に行きたいと思います。

議題（2） 北部地域における巡回公共交通の実証実験について

【会長】

議題2「北部地域における巡回公共交通の実証実験について」ということで、説明をお願いします。

【事務局】

北部地域における巡回公共実証実験について説明します。資料の説明の前に背景と経緯等について説明します。

市では、人口の増加や高齢化の進行などによる、今後の交通需要に対応するため、公共交通の利用が不便な地域の解消を目的として、市内3つの地域で調布市ミニバスを運行し、利便性の向上に努めています。

一方で、市のミニバスを運行するバス事業者においては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、一般路線バスの不採算路線の整理や乗客が少ない時間帯の運行の見直しなど、公共交通を守るための経営努力を余儀なくされています。その中で、事業者の自主運行路線であるミニバス北路線については、事前協議を踏まえた見直しにより、令和2年11月にダイヤ改正が行われました。

市では、ダイヤ改正に伴う地元自治会などとの意見交換や市へ直接寄せられた市民意見から、減便となった区間においては、現在のルートで便数を増やすのではなく、通院や買物のために、地域の公共施設やクリニック、スーパーなどを巡回する公共交通を検討してほしいとの要望が多いことを確認いたしました。そのため、地域課題に応じたコミュニティ交通の導入に向けた実証実験の実施を通じて今後の在り方を検討することとし、取り組んでいるところです。

【会長】

今のところは、どの資料をみればよいでしょうか。

【事務局】

今の説明については、資料に記載のない部分となります。

【会長】

ちょっと申し訳ないけれど、今言ったことはすごく大事なことなので、本当は資料に付けていただいて、お話しいただいた方がよろしいかなと思います。資料を探している間に右から左に抜けてしまったので。どこを話しているかわかるように、資料として出していただきたい。それがないと、皆さんも一生懸命どれ見たらいいのかなということになってしまいますので、そこは気を付けてください。では、続きをお願いします。

【事務局】

次に、資料は資料4-1の裏面2ページと資料4-2を併せて御覧ください。

ミニバス北路線の減便に伴う、地域課題に対応したコミュニティ交通導入に向けた実証実験の開始に当たっては、当該地域にお住いの方々からのニーズを広く丁寧に調査することを目的として、本年7月に深大寺北町及び深大寺東町にお住いの全世帯を対象としたアンケートを市報と合わせて各戸配布し、地域ニーズの把握に取り組みました。

また、アンケートの回収率を高めるために、地元自治会等へアンケートの協力依頼に伺い、その周知に御協力いただきました。その結果、回収率21%、

1, 700余の世帯の方から御回答いただき、これらの地域の声を反映させた運行ルート案を作成して、地元自治会等と協議を重ねて参りました。

アンケートの内容について簡単に説明いたします。

資料4-2の2ページを御覧ください。

こちらは、主に高齢者の方から御回答いただきたいこと、65歳以上の方がいる世帯については、その方の御回答をお願いしたことをアンケートに記載したところ、65歳以上の方で全体の50.4%と半数以上の方に御回答いただきました。

4ページを御覧ください。こちらは実証実験の前提条件についての設問をいくつか設けて、御回答いただいています。

まず、「自家用車の有無」につきまして、「75歳以上」の区分で少し傾向が出ています。緑色、「車がない又は運転しない」と回答した75歳以上の方が73.9%、また、同じ回答で65~74歳の方は43.4%と傾向が出ております。

次に、「家族の送迎」につきましても、「75歳以上」の区分で傾向が出ており、緑色、「時間や回数に制約がある」と回答した方が17.6%、青色、「送迎してもらえない」と回答した方が24.5%という状況で、75歳以上の方の約4割が送迎に制限があることを確認できました。

5ページを御覧ください。「普段の移動手段」についてです。「全年齢」の区分では、最も多かったのは「路線バス」、次に「自転車」という状況でした。

「65歳以上」の区分では、1番多かったのは「路線バス」、次に「徒歩」での移動でした。

6ページを御覧ください。「ミニバス北路線の減便前後での利用頻度の変化」についてです。この項目でも「75歳以上」の区分で傾向が出ており、黄色、「減った」と回答した方が11.1%、緑色、「利用しなくなった」と回答した方が29.1%となり、75歳以上の約4割が影響を受けていることを確認できました。

また、「65~74歳」の区分では、青色、「もともと利用していない」と回答した方が77.1%となり、元々利用していなかったことを確認しました。

続いて、7ページを御覧ください。実証実験に対する考えもお聞きしました。

まず、利用頻度について、「75歳以上」の区分では、オレンジ色、黄色、緑色を足した部分、週1回以上利用したいと回答した方が46.2%でした。

9ページを御覧ください。「巡回公共交通の利用目的」についてです。1番の利用目的は「買物」、次いで、「通院・介護」という回答でした。

10ページを御覧ください。「巡回公共交通の希望する曜日」についてです。

1番多かったは「金曜日」、次に「火曜日」と「全年齢」区分、「65歳以上」の区分ともに同じ傾向でした。

11ページを御覧ください。「巡回公共交通の運賃負担」です。今回無償での実証実験となっていますが、今後、有償で運行した場合の負担できる額をお聞きしました。どの区分も「100円」までと回答した方が多いことが確認できました。

17ページを御覧ください。どのような施設を希望しているかをお聞きしました。表1-6は「65歳以上」の区分における希望する施設の順位を示しています。オレンジ色のハッチは、上位10施設であることを表しています。こちらも目的の項目と同様、買い物のためにスーパーや医療施設、介護施設が上位に入っています。

21ページを御覧ください。「希望する上位10施設の発着時刻」についてです。主には午前中に利用したいという意向が多いという傾向がありました。希望する施設が病院、公共施設ということで、そのような施設に午前中に利用し、1時間程度経過した後に帰宅する方が多いという傾向がありました。

なお、アンケート結果については、今後、わかりやすく整理し、ホームページ等で情報提供して参りたいと考えています。

次に、実証実験の概要について御説明します。資料4-1の表面を御覧ください。

運行時期、運行開始時期についてですが、令和4年1月下旬の運行開始に向け、鋭意準備を進めているところです。

運行曜日については、アンケートで要望が多かった火曜日及び金曜日の週2日とし、運行時間については、概ね1時間に1本程度を目安に午前9時か

ら午後4時まで間、1日7便程度の運行を予定しています。

また、利用対象者については、高齢者などの交通弱者の方の通院や買物のための利用に対する要望が多かったことから、運行開始時はミニバス北路線の減便により影響を受けた65歳以上の方を対象といたします。

運行開始後は、利用実態を的確に把握するため、車内での聞き取り調査など予定しており、利用実態を分析しながら、増便等について慎重に検証して参ります。運賃については、実証実験においては利用実態を把握することが目的であることから、無料での運行とする予定です。乗車定員は、乗務員を含めて11名のワゴン車を予定しています。

最後に、運行経路について御説明します。

「ルート案1」を御覧ください。運行経路は、アンケートでもっと希望の多かったクリニックビルと2位のスーパートップのある1番の「南台」のバス停を起点とし、2～6番までミニバス北路線のルートをつどり北上し、アンケートで希望の多かった「7 吉祥寺病院」、「8 地域包括支援センターはなみずき」、「9 図書館深大寺分館」を經由し、その後武蔵境通りを、途中深大寺地域福祉センターを經由のうえ南下し、13、14番と神代植物公園通りの既存のバス停を經由し、深大寺五差路から、消防大学通りを通過し、「16 梅の湯」を經由して、再び3、2番とミニバス北路線のルートで起点に戻る巡回ルートを予定しております。

ルート設定に当たっては、アンケートで希望の多かった施設や路線バスとの接続等を考慮し、また乗降時間を含めて概ね1時間以内に1巡できるようなルート設定を検討いたしました。

実証実験開始時は、ルート1での運行を予定しています。

次ページ「ルート案2」は、ルート案1にブランチ調布を追加したものとなります。地域コミュニティの中心的役割等、地元の期待も大きいこと等を踏まえ、施設開業後は、こちらのルートでの運行に向けて調整を進めてまいります。

次ページ「ルート案3」は、「ルート案2」に希望の多かった「杏林大学病院」を含めたルート案となります。こちらは、実証実験の需要動向や利用者アンケート等を踏まえ実施時期等について検討して参ります。

実証実験の取組にあたって、地元の多くの方に利用していただくため、運行開始にあたっては、アンケートを実施した際と同様、深大寺北町及び深大寺東町の全世帯に、運行ルートや時刻表を掲載したチラシを配布するとともに住民説明会を実施し広く周知を図ってまいります。

また、今後の進め方についてですが、これまで、実証実験に向けては、自治会、地区協議会やまちづくり準備会等と連携を図ってきたところですが、実証実験開始後は、利用者だけでなく利用しない方へのアンケート調査を実施して、新たなニーズや課題の把握に努めて参ります。

また、実証実験の状況については、過程も含めて、当協議会に報告し、意見を伺いながら、市民、交通事業者、交通管理者、道路管理者等の公共交通関係者の方々と協議検討を重ね、更なる利便性の向上につなげていきたいと考えています。

説明は以上となります。

【会長】

ありがとうございます。それでは、ただ今の御説明につきまして、御意見がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【E委員】

京王バスのEと申します。御説明ありがとうございます。1点確認ですが、資料4-1の1ページ、運行概要の上から4つ目に利用対象者65歳以上とございます。65歳以上に当たらない方につきましては御利用を控えていただく、若しくはお断りするようなことを想定されていますでしょうか。

また、もしそうであるとすれば、何かしらの手段で確認をしなければいけないと思うんです。乗車できる人、できない人の判別方法はこういったことを想定されているのか、もし現時点で何かあれば教えていただければと思います。以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。判別方法はいかがでしょうか。

【事務局】

今考えているのは、65歳以上として市民の方には広く周知をします。実際利用されたときに、特に身分証明書で確認するというのは考えておりません。そこは性善説に基づいて運用していただくというふうに考えています。

【会長】

もうちょっと具体的に申しあげると、こういうルール自体は11人乗りで、ドライバーを除くと10人ですから、12～13人来たときに、若い人が先に乗っていて、高齢者が後で来たら、高齢者は乗せないということをやりますかということです。

【事務局】

そこはまだ考えていなかったのですが。

【会長】

大事なことなので、ルールをちゃんと決めておかないと、後で混乱して、何だと言われることがありますよね。ぜひそこはちゃんと考えてくださいという御指摘です。

【事務局】

わかりました。ありがとうございます。

【会長】

ほかにいかがですか。

【B委員】

ルート案は承知しました。実証実験なので、ここからいろいろな問題が出てくるのだろうと思うのですが、1つ利用する側のほうとして考えてほしいなと思うのは、バス停留所がこのルートでは十いくつ載っておりますが、既存バスとの接続ということがこのルート案を作るときに協議していたときに私たちが望んでいたことなんです。二次交通の乗継ぎ、路線バスとの乗継ぎというのは当然あり得る話だと思うんです。だから、バス停留所の利活用なくしては今回の実証実験の意味合いも少し変わって、利用する側のほうからすれば利便性が損なわれることがないように、その辺は切にお願いするところ

ろです。

【会長】

その点についてももし御回答があればお願いしたいと思います。

【事務局】

既存のバス停の利用については、ここで路線バスを営業されている事業者の方に利用のお願いはしております。ただ、バス停によっては時間7本とか8本とか本数が多いところもありますので、そこに新たに実証実験でバス停を使うというのがなかなか時刻の調整が難しいところがあるので、そこはちょっと厳しいですねということで、ただ、時間的に余裕があるバス停については御協力いただけることになっているので、そういった形で御協力いただけるバス停についてまずは利用させていただく形でルートを設定したということになります。

【会長】

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【F委員】

調布市社会福祉協議会のFです。車の話に戻りますが、乗車定員が11名、ワゴン車ということで小さい車かなというところで、車いすが乗れない想定かなと思うのですが、車いすの方も高齢者の方でいらっしゃると思うので、そのあたりが乗れるようになるというところを少し感じました。

【会長】

どうもありがとうございました。車いすの人はどうされますか。

【事務局】

実証実験という形でスタートするのですが、市に要望があって実証実験を始めようという形を考えたときに、対象はもちろん高齢者の方ということだったのですが、その中で病院に通院される方も当然いらっしゃるのを把握していますので、今までミニバスで通院できていた方が乗れるといいですねという形で、その範囲を考えているので、車いすですとかは今のところかなり

厳しいかなと考えております。

【会長】

そこは市としてはちゃんと考えなくてはいけないところで、車いすの人をはじめた計画ですよ。ということは肝に銘じて運行してくださいということですね。

ほかにいかがですか。

【C委員】

少しお伺いしたいのですが、このミニバスの小さい車で行けるというのはものすごく嬉しいなと私は思っています。こういうことが可能になったら、うちの仙川のあたりとかペイできるのかなとすごい期待をしています。

10人ということで、うちのほうが少し設定したときに、何人の方が乗るのかとか、バス会社さんの採算性のボーダーとか、いろんなことがあったりしていてなかなか難しいのかなとっていて、今回無料ということなのですが、どれぐらいのことでこういうことを可能になるのかなと。今実験的ということなので無料なのですが、可能性があるとするとならば本当にどういうところでどれぐらいの市から何かをなければ成立しないのかというのを聞いてみたいなと思っています。

【会長】

ミニバスは非常に期待しているということと、無料で運行して果たして財源はどうなるんですかということですね。

【事務局】

今回無料で運行することになったのは、北部地域でミニバスが減便になりました。これはちょっと時間がかかってしまったのですが、そのカバーということもあって、とりあえず無料でニーズをつかむためにやってみようということになったので、ニーズをつかむために無料で始めます。

ただ、今後は、この実証実験の間の利用の状況を見て、次の段階では有料で行けるかどうか。無料でずっと続けるわけにはいきませんので、1年ぐらいを目途に有料に切り替えたいと思います。有料にしたときに見込めるのか

見込めないのか，あるいは利用客がどれぐらい見込めて，市からの補助金がどれぐらい想定されるのかというのを考えた上で，市の中で財政負担がどれぐらいできるのかというのを含めて検討すべきことかなと思っています。まだどれぐらいのニーズがつかめるかわからない状態なので，現時点ではそこまでしかお答えできないところです。

【会長】

ありがとうございます。私のほうから一言申しあげますと，ニーズを把握するというところで，今までののは乗りますか，というそういうある意味でまだ交通手段に対して問いかけている。一般的にコミュニティバスの調査だと，大体みんな乗るよと答える人が結構多いんですね。そうすると，SPモデル，まだない交通手段に対してデータをちゃんとチェックしないといけない。ということは，今まで乗るよと答えた人と乗らないと答えた人が果たして乗っているかどうか。つまりパネル調査というのをやらないといけない。パネル調査というのは既にこのアンケートをした人が乗るよと答えました。その乗るよと答えた人が本当に乗ったのかどうか。それはできますか。これはパネル調査と言ってごく当たり前の調査手法なのですが，連続的にその人を追いかけて調査する。それをやらないとわからないよねと。

それから，需要を把握するというものですから，需要がどの層をどこまで乗せるかということがあると思うんです。そうすると，例えば車いすの人は乗れないとなると，車いすの人が乗れない場合にその需要がどのぐらいあるのだろうか。かなりの需要があったとしたら代替の交通手段を作らないといけない。そこを作らないとなると税金の適正な使用にならなくなる可能性もあるんです。だから，車両をバリアフリーにしないではいけないという部分ももう一方でバスの場合には要求されるので，バリアフリー法の流れに反することをどうカバーするか。そこが大事な点です。

調査というのはそういうことを含めて調査を考えないといけないですね。だから，少し丁寧な調査をやるかどうか。乗り込み調査をやるのでも，何のために乗り込みをやるのか。乗り込みをやるときに，満足度を聞いたってしょうがない。満足度ではなくて，乗り込んだらどこに，ODを調べるという

こと。ODというのは出発点と到着点がどこにあるのか。それによって必要ない停留所，ここは乗らない停留所，ここは乗る停留所，そして11人乗りだから，需要をオーバーしたところはどこだろうかというところも本来はオーバーするところをちゃんと調査しないといけない。そういうふうに需要の調査をどういう形で出したいのかということを考えて調査しないと後で使い物にならなくなるということが想定されますので，そういうことを含めて調査は考えてくださいということですね。

【事務局】

ありがとうございます。これから調査しますので，そのように考えてやっていきたいと思えます。

【会長】

そういう調査方法は全国で大量にやっていますので，どんな方法で，どうやるとどうなるかというのは大体見当がつきますので，そういうのも参考にされたらいいと思えます。

ほかに。

【E委員】

たびたびすみません，京王バスでございます。御提案に対する意見ではなくて，今出た話の中で当社の経験則でお話しできるところをお伝えできればと思ったのですが，先ほどCさんが，採算性はどれぐらいで成立するものなのかというお話があったかと思うのですが，当社の独自の取組で八王子市のめじろ台というところなのですが，ちょっと形態は違うのですが，ハイエース，ワゴン型のバスを使って同じように11人乗りで輸送をやっております。通常のバス路線よりも住宅街の中に入っていきような定時定路線型の輸送をやっておりまして，当社が始めるときに，自治体，行政の補助を本当はいただきたいところではあるのですが，それも簡単に行く話ではないということもあって，基本的には自主で採算が取れるようにするにはどうしたらいいかということを考えながらやった路線になります。

それをする上で大きなハードルになるのは，定員が11人しかないという

ことで、運転手が1人いますので、どんなに頑張っても10人しか乗れないということで、これが収入の最大になってしまいます。当然10人乗るわけではなく、というのは、ちょっとドライな言い方ですが、利用が少ないからそういうところを走る、こういうことをするわけで、利用がすごくいっぱいあるところであれば通常の大型バスで30人、40人お乗せしてということが出来るわけですが、申し訳ないですが、利用がほとんどないのでバスの路線が維持できず、なのでこういうハイエースという話になっている。

そうしたらときに、どうやって採算を維持していくかというところ、利用者の方に御負担いただくしかないということで、その路線は運賃設定を300円にしています。近くに路線バスが走っているのですが、それは180円で走っているのですが、180円では満員に乗っても全然ダメということで、300円に設定しています。300円に設定しても全ての便で10人のうち5人から6人乗らないと採算は取れないのではないかと。大体1日7便走っていますので、1日最大70人、このうちの半分ぐらいだと30人から40人ぐらい1日使ってもらわないと採算が合わないのですが、実績は10人に満たない8人とか7人という形で、非常に厳しい結果になっています。

立場上、いろいろな自治体の公共交通会議に出させていただいているのですが、どこでも同じような話が出ておまして、ハイエースかワゴンかという話が必ず出てくるのですが、この会議にはA先生とかいらっしゃいますが、学識経験者の方々がよくおっしゃるのは、ハイエース型で採算が取れることはまず100%あり得ませんということをよく耳にします。ですので、地域の方からすれば当然やってほしいと思うでしょうし、我々としても少しでもこういう御提供ができればと思うのですが、使ってもらわないことには維持できないというのがすごく大きいというのが1つと、使ってもらった上で相応の負担がないと維持は難しいのかなと思います。アンケートの中にもどれぐらいの、市の方も意味よく調べていらっしゃって、運賃どれぐらいでというアンケートがあったと思います。その中に100円とか無料とかあるのですが、お気持ちはすごくわかるのですが、正直100円とか無料では維持はできないのではないかと経験上思います。300円でもいいというのに丸をしている方もいらっしゃるみたいですが、地域の方々はそれぐらいのお

気持ちがないとなかなかこういう交通を実現し、かつそれを5年、10年維持していくというのは難しいのではないかと、自分たちがやってみた経験上、すごく思いました。御参考までに報告させていただきます。以上です。

【会長】

ありがとうございます。今300円取らないとかなり赤字になるということと言われていたと思いますが、もし300円を割れたらどうするかというところ。もしかするとタクシーの相乗りでやったほうが安いかもしれない。あるいは道路運送法の第78条をもってNPO法人が運行するほうがいいのかかもしれないとか、いろいろなことが選択肢としてあるんです。だから、そのところはバスでどこまで頑張れるのかどうかというところ、臨界点の外側なのか、バスで行ける範囲なのか、そこを見極めるのが今回大事なところ。つまり、永続的に採算が取れて運行できる条件とはどのぐらい人が乗ってくれば行けるのか、その実験でもあるんだという認識をしておいたほうがよろしいという御提案だと思います。結構大事なことです。

それから、めじろ台というのは坂の上にあって、1970年代、80年代ぐらいの戸建て住宅が結構あって、それで変わっていたと思います。僕は八王子のコミュニティバスを、ほかのところを計画したことがずいぶん前にあるのですが、コミュニティバス自体がバス路線とバス路線の間を計画するというちょっと嫌らしいつくりなんですね。つまりバス全体のネットワークを変えていって、不足するところをバスで全部やっていく、そして小口の輸送をバンなどの車両を使ってやっていくという、本来はそうやるべきなのですが、その流れがようやく国土交通省から始めて、総合計画がそろそろ出始めたので、調布も本当はバス全体を見渡してやらないといけない。その上で個別に高齢者だけに限定して特別にやるというところがバス事業者の営業を食ってしまうとか、そういうことも起こりかねませんので、そこは配慮しながらやっていただくというのがバスの計画には必要なことかと思えます。

ほかにいかがですか。

【副会長】

京王バスさんから補足いただいてありがとうございました。私のほうから

は、運行の経費、1台当たりどれぐらいかかっているか、それが一般の市民の方にはわからないですから、負担額が100円とか無料とか当然希望されてくるというところで、交通を育てていくという観点からすると、使うユーザーさんに向けてのいわゆるリテラシーを上げていくということも同時に大事になってくる行為になります。

なので、1台を運行するのに一体いくらぐらいかかってきて、それは税金でこういう形で賄おうとした場合にはこのような問題点がある、このぐらいの投資がある。そうすると、一部の方たちだけにこのサービスは本当に妥当かというところの分岐点の計算になってくるんですね。それをぜひ少し取り組んでいただいて、アンケートのフィードバックのときにでも市民向けにそういったところを情報提供してあげるといいのかなというところがあります。

これは実はほかのところでもこういうやり方をして、デマンド交通の場合にやる場合があるんですね。なので、ぜひそのあたりを少しやっていただけるといいのかなと思ったところです。これは御提案です。

【会長】

どうもありがとうございます。ほかにいかがですか。

余談ですが、私が今関わっているバスをどうするかというところを見ると、今運行しているデマンドバスが4,000円かかるんです。そして、運賃が200円。税金が9割入っているんです。それでそこを変えるにはどうしたらいいかということで、全部バスとタクシーとそれを統合して共同で運行できる体制にしようというところまで踏み始めたんですね。住民には来年度、3年ぐらいずっとやってきたのですが、今あるバスを全部変えて、さまざまなことをやってきて、その上で今度はもうちょっとワンランク上げるために、全地域で住民に全部説明に歩いて、バスを支えるためにはどうしたらいいかをちゃんと説明してあげた。今回調布市の方の意欲はすごくよくわかります。住民のアンケートを取ったからと言って、全部住民の意見を入れられるわけではないので、住民自体がバスは200円ぐらいが当然だと思っている人がたくさんいるけれども、実はタクシーで行くと800円とか900円かかるけれど、もし11人のバスを運行したら1人当たり800円ぐらいかかるか

もしれない。ということは、それを運行するのか、タクシーでやるのか、そういう選択肢がこれから出てくると思います。

だから、どういう手段でどうやるかというところが結構大事になってきますので、採算性というものをどう考えるかを役所は丁寧にやっておかないと、結局うまくいかなくなる。住民の希望にも応えられない、それからバス会社にもうまくやってもらえない、そういう状況に陥ると思いますので、ぜひ気をつけてやられたらよろしいかなと思います。

ほかに御意見はございますか。

議題（3） 調布市総合交通計画の改定について

【会長】

それでは、次の議題がもう1つありますので、調布市総合交通計画の改定についてということで御説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

まず、1 ページ目上段の策定の目的は、第1回協議会のときに示したのから変更はありません。

ページ下段の総合交通計画の位置づけを示す図を御覧ください。変更点は、一番下の青枠、「公共交通、自転車、バリアフリー等の交通に関連する詳細計画」欄への地域公共交通計画の追加です。地域公共交通計画については、後ほど説明します。

順番が前後しますが、4 ページを御覧ください。総合交通計画の改定は、当初、令和3年度末を予定していました。しかし、さきほど説明した総合交通計画の位置づけから、都市計画マスタープランや立地適正化計画との整合を図りつつ検討を行う必要があったこと、また、交通に関する詳細計画を検討する必要性も増しているため、改定スケジュールを変更し、令和4年度末の改定に向けて検討を進めます。令和3年度は、中間の取りまとめを実施します。その後、令和4年度前半までに都市計画マスタープラン等との調整を行ったのち、パブリック・コメント手続を経て、令和4年度末での総合交通計画の改定版の策定、公表を目指します。

また、下段に記載された地域公共交通計画については、令和4年度から、総合交通計画の改定に係る検討と併せて進める予定です。

戻りまして2ページを御覧ください。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としての役割があります。国が定める地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針に基づき作成します。

また、作成に当たっては、地域公共交通活性化再生法に基づき、交通事業者や地域の関係者等で組織される法定協議会を開催し、そこでの協議を重ねることにより作成します。

このほか、地域公共交通計画の作成は、地域公共交通活性化再生法において地方公共団体の努力義務として定められています。

中段の(1)は、地域公共交通計画の作成に必要な項目を示しています。

(2)の地域公共交通計画を策定する意義として、①地域公共交通政策の憲法であること、②まちづくり施策や観光施策との連携の強化、③関係者間の連携の強化、④交通機関同士の役割分担の明確化と連携の強化、⑤公共交通政策の継続性の確保などが当てはまります。

地域公共交通計画の策定により、現在、本市で抱えるミニバス等の地域の諸課題について、(2)①に記載したように地域公共交通施策の大綱として公共交通の在り方、考え方を示すことで、地域の実情に即した具体の公共交通の検討を図ることができると考えます。

また、今後の公共交通の発展、サービスの向上等を考えるに当たり、3つ目の関係者間の連携強化の項目とその項目を軸にした4つ目交通機関同士の役割分担の明確化の項目により、MaaSやその他の連携サービス（シェアサイクルとバスとの運行連携、ポート設置の連携など）に発展していくきっかけとなると考えます。

3ページ目は、地域公共交通計画について規定されている改正地域公共交通活性化再生法の概要を示しています。

続いて、資料6を御覧ください。第1回協議会での指摘事項とその対応です。紹介が必要な部分のみ説明します。

1ページ目は、資料5で示した内容と同様のため省略します。

2 ページを御覧ください。「1 令和2年度第1回協議会での指摘と対応」についてです。自転車の走行空間に関する御意見は、3 ページ下段のとおり調布駅前広場にスタンド等を設置し、押歩きや徐行による通行を周知しています。また、走行空間の整備については、引き続き取り組んで参ります。

下段の「地域の交通の検討に関する御意見」について、資料5で説明したとおり令和4年度から地域公共交通計画の策定に向けて検討を行う予定であり、その中で対応を行って参ります。

4 ページを御覧ください。福祉関連輸送サービスの本計画での取扱について、5 ページで示すとおり総合交通計画の対象は、緑色で囲む鉄道、自転車、バス、タクシー及びマイカーによる地域内、都市間の移動になります。

一方、福祉関連輸送サービスは個別の移動に該当し、これらは、公共交通との連携により総合交通計画との関係を整理するものと考えています。

6～9 ページの「2 アンケート調査結果の概要報告」については、割愛します。

10～11 ページの「3 成果指標」について、御意見をふまえて検討を行います。

12～15 ページの「4 現在の課題と計画の目標、基本方針の見直し」については、御意見を踏まえて本日示す施策等を検討し、本日の御意見もふまえて充実させて参ります。

16～18 ページの5、6番についても割愛します。

資料7-1の1 ページを御覧ください。書面開催時も示しましたが、現況整理、社会情勢の見通し、アンケート調査等の結果を基に右側の課題を整理しました。

これらの課題を解決するため、基本目標の見直しの必要性を2 ページに示しています。

2 ページを御覧ください。「2 基本目標」についてです。地域での課題、アンケート調査の結果、人口動向、まちづくりに係る方針の変化、環境への配慮、新たな技術や交通手段の活用、それらを受用する意識の変化など、社会情勢は変化しているものの、現行の総合交通計画で掲げる、安全、安心、快適を支える交通、環境に配慮した交通、活力、魅力を支える交通の3つの

基本目標は、目指す将来像を捉えていることから踏襲します。

このほか、現在策定を進める次期都市計画マスタープランの内容は、連携を取りながら検討することで整合を図ります。

3 ページを御覧ください。「3 基本方針」について、2 ページでの3つの基本目標を実現するための基本方針及び基本交通施策を整理しています。左側に5つの基本方針、右側に基本交通施策を記載しています。いただいた御意見をふまえ一部修正しています。

4 ページを御覧ください。3 ページの内容をふまえて、基本交通施策と施策実施方針の変更事項を示しています。上段が変更後、下が変更前です。

基本方針は、環境への配慮が注目されているため、基本方針の「2 環境負荷の低い公共交通等の環境整備」を追加しています。このほか、歩行者・自転車に限らず安全・安心を担保するため、基本方針の「4 安全、安心に移動できる環境の整備」の記載を変更しています。

これらの変更とともに、基本交通施策の組換え、追加等を行っています。変更箇所は、上段の右側、黄色網掛けで示す箇所です。

続いて、資料7-2～資料7-4まで御準備ください。

資料7-2は、資料7-4に記載する施策に対して特に御意見をお願いしたい事項をまとめました。資料7-3は、資料7-4に示している施策の一覧です。資料7-3の表の真ん中辺り、追加の欄に黒丸がある項目は、新たに追加した施策です。

以降では、資料7-2と資料7-4とセットで御覧ください。

まず、資料7-2、「(1) 新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保」です。資料7-4の1ページ右側に示されるスマートフォンのアプリ等で公共交通サービスの予約、乗車、決済等を一括して行えるMaaS、2ページ左側に示される巡回公共交通事業の実証実験やAIオンデマンド交通のほか、4ページに示されるGPSデータ等を活用して最適配置などの利便性向上につなげるシェア型マルチモビリティの導入などを検討したいと考えています。これらの新たな技術や移動手段の活用の可能性、そして、利用が考えられるシーンや場所などについて御意見を申し上げます。

資料7-2「(2) 駅周辺での交通機能の強化」です。資料7-4の3ペー

ジも御覧ください。調布駅等の拠点駅へのアクセス性の向上について示しています。駅周辺での歩行，自転車等の経路に関する施策としてほしい事項や交通機関同士の乗継ぎについて強化してほしい事項，交通結節点に求める機能について御意見を申し上げます。

資料 7-2，「(3) 環境に配慮した次世代モビリティの導入」です。資料 7-4 の 7～9 ページも御覧ください。時速 20 km 未満で公道を走ることができる電動車を活用したグリーンスローモビリティのなどを用いた公共交通の運行について，EV やカーシェアリングの導入，使用などについて御意見を申し上げます。

資料 7-2，「(4) 高齢者や障害者への外出支援の充実」です。資料 7-4 の 16 ページも御覧ください。福祉タクシー券事業等の内容充実やシニアカー・電動車いすのシェアリングなどの導入について記載していますが，その他，対応が考えられる施策などがあれば御意見を申し上げます。

資料 7-2，「(5) 自転車の利用環境の充実」です。資料 7-4 の 18～20 ページも御覧ください。本市における自転車等駐車場の整備は，概ね進んでいます。こうしたことから，シェアサイクルの拡充や大型自転車等に対応した自転車等駐車場の整備等を施策に入れていきます。また，駅前周辺での自転車走行環境において求める事項について御意見を申し上げます。

資料 7-2，「(6) 駅周辺の回遊性・賑わい・憩いの向上」です。

まず，資料 7-4 の 22 ページを併せて御覧ください。

福岡市での，フリンジパーキングと呼ばれる，まちの縁辺（えんぺん）部に駐車場を設け，その駐車場からまちの中心部へ公共交通機関で往来する駐車場利用者に対して駐車料金等の割引を行う施策，倉敷市での，データを活用して駐車場の利用や渋滞の予測を行い，その内容を自動車利用者等に提供してパークアンドライドを促す駐車場の運用のほか，東京都での，コインパーキングを活用した荷さばき可能な駐車場の確保などを示しています。こうした施策についてご意見を申し上げます。

次に，資料 7-4，24 ページを御覧ください。憩いや賑わい機能の創出の新たな取組として，神戸市での，歩道の一部を歩行者の休憩スペースとして地域との協働により実施した社会実験を紹介しています。こうした地域の賑

わい創出に向けて行うべきものがあれば、御意見を申し上げます。

総合交通計画の改定に係る説明は以上になります。

【会長】

どうもありがとうございます。それでは、ただ今の御説明につきまして御意見をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

出るまでの間に私のほうから少し意見を述べさせていただきます。非常に頑張って作られたな、そういう印象を持っているのですが、例えば22ページの基本方針、魅力ある拠点の形成で、フリンジパーキングみたいなものは調布市ではあまり政策的にこれをやるという必要性が少ないのではないかと見ているのですが、自動車をどこかに止めて調布駅に乗るというのはなかなか考えられない気がしますので、むしろ調布市に役に立つものを残して、役に立たないであろうというものは削っていくということが必要なのかなと思えます。例えば22ページはそういう例の1つかなというのが1点目です。

それから2点目は、「(4) 高齢者・障害者の外出支援の充実」というのですが、福祉タクシー券だけでやるのではなくて、多様な高齢者に対してどうサービスするかということが抜け落ちている。具体的に申し上げますと元気な高齢者はバスを使ったりタクシーを使ったり自転車を使ったり一般モードを使えますよね。一般モードを使う高齢者とそうでない高齢者と2種類いるとすると、そうでない高齢者のことだけが書かれているので、だとすると、障害者、高齢者など移動困難を伴うような人たちの対策と、それからそこまで行かない人たちの話があるはずなので、そのところがやや抜け落ちている。例えばコミュニティバスなどはまさに高齢者でまだ元気な人たちが乗っていただく乗り物として市は手を出そうとしているわけで、そういうところがここに該当するんじゃないですか。つまり、全体の構成はよくできているけれど、中身を見るとふにゃふにゃになっているというのが(4)がそうですね。そういう意味で、日本全体のところを眺めて情報は適切に入っているのですが、調布市に必要な部分をどうやって書き込むかというところにやや努力が足りないような気がしますので、そこは努力を少ししたほうがよろしいかなと思えます。

ほかに御意見はございますか。

【C委員】

Cでございます。これを読んでみてすごい頑張っているなというか、次世代の交通に関してすごく頑張っているなど。これが本当に現実化すると本当にいいなと思っています。

いろいろな交通機関とタイアップしてということがこのごろ本当にすごく多いなと思います。JRとか色々な交通機関が全部1つのカードで使えるといった話もあったりとか、いろいろなところがすごく便利になっていくといいなと思っています。

あと、先ほどのミニバスではないですが、必要なときに必要で、自分のところはこの時間に乗りたいと思っているので、すごく今いろいろな、九州大学であったり、この前のオリンピックだったりとかいうのがあって、そういうことになれば本当に空荷で動かなければいけないバスというのが非効率であるなど。タイムリーにどれだけの人が乗りたいんだというデータとかがあったりするともう少し税金を使わないでも済むようになるのかなとか、いろいろなことが頭の中で希望をすごく思ったりもしております。本当にこういうことがどんどんかなうようになってほしいなと心から思っております。頑張ってください。

【会長】

ありがとうございます。これが実現できたらいいですねという、そういう御意見をいただきました。

ほかに御意見は。

【B委員】

10年計画ですから壮大な計画だなど。現実を見ているほうからするとかなり距離感があるなという感じはちょっとしています。

これだけの資料、多分作るのに一生懸命だったと思うのですが、届いたのが3日前なんです。月曜日に届いて、今日木曜日、本番を迎えている。ここをもう少し早くしてほしいよねと。中身よりも形だけの話なのですが、もう

ちょっと早くほしいなというお願いです。

【会長】

どうもありがとうございます。時間がない中でやっていらっしゃるのでやむを得ないかなと思うけれど、もうちょっと早いほうがいいですねというのが皆さんの御意見ですね。

ほかにいかがですか。

【副会長】

お疲れさまです。過不足なくいろいろな情報を入れていただいていると思いますので、総合交通計画としての改定としては十分な水準に達しているような気がしています。

一方で、先ほどA先生がおっしゃっていたように、調布市ならではのという視点については、恐らくその後続く地域公共交通計画につながっていくように、こちらが上位になりますから、それとの連動性というものを想定した仕組みを少し考えてみるといいのかなといったところがあると思います。なので、そこを少ししつらえていただければ基本的には内容的には賛同したいと思っているところになります。以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。Dさんからは、十分な内容で、ただこれが地域公共交通計画との連動性、つまり実現という点でそういう連動が取れるといいですねというご意見です。

ほかにいかがですか。

最後に私のほうから、よく都市計画マスタープランもそうなのですが、こういうマスタープランというのはいろいろ理想的なことを書くのですが、具体化して、例えばここに公園を作るよとか、そういうものとリンクしてマスタープランが作られるといいよねというのが都市マスで町田あたりでやっていたときには高見澤先生とそういう話をずっとしていました。つまり絵に描いた餅にしない。できるだけこちらに引き寄せられるものを作る。例えば、将来こういう夢のある都市を作ろうという時間軸で10年、20年先に作る

うとすると、M a a Sという方法論で行くとどうも下のほうのところだけになってしまうかもしれない。どういう方法でここに近づけていくかというところが学会の中で今議論中で、そこが最大のポイントで、そこを示せるとなおいいですねと。そのゴールについては調布市とほかの都市とでは違うはずなんです。ですから、そういうところがしっかりできるといいますねと。例えば多摩川に新しくいろいろな施設が移るということが決定したら、多摩川を交通計画でどうやってバックアップして形を作っていくか、そういうような具体的なプランニングと一体化すると調布らしさができるなというところですので、そこで1度見直していただくとよろしいかなと思います。

ということは皆さんの全体の意見ですので、ぜひそこをお願いしたいと思います。

ほかにございますか。ないようでしたら、その他が何かありますか。

【事務局】

事務局から連絡させていただきます。次回の協議会の開催日程でございます。今年度第3回の協議会につきましては、令和4年3月30日（水）の午後2時からの予定でございます。議事等詳細が確定いたしましたら皆様方に連絡いたしますので、よろしくお願いいたします。

また、本会場でございますが、12時までには完全撤収となりますので、皆様方の御協力をよろしくお願いいたします。以上でございます。

閉会

【会長】

それでは、令和3年度第2回調布市公共交通活性化協議会を終了させていただきたいと思います。長時間ありがとうございました。

以 上