

令和3年度第1回調布市公共交通活性化協議会書面開催 意見集約表

- 令和3年度第1回調布市公共交通活性化協議会への御意見，ありがとうございました。緊急事態宣言の発令を受け，急遽，書面での開催となり申し訳ありません。
- 急遽の対応のため，今回は書面開催といたしましたが，ご指摘も踏まえ，今後，同様の状況が生じた場合は，オンラインでの開催も含めて検討いたします。

■総合交通計画の役割

- 回答をご確認いただくにあたり，総合交通計画の役割と他の計画との関係性を改めて整理いたしました。
- 総合交通計画は，交通に関連する他の個別計画を検討・実施するにあたり，調布市の目指すべき方向性を示すものです。公共交通のみならず，自動車交通や自転車交通も含めて整理を行います。
- 一方で，自動車交通・公共交通・自転車・バリアフリー等の具体的な実施施策及びその実施箇所等は，総合交通計画に基づき整理する，個別計画にて内容を検討することとしています。
- 本検討では，それら個別計画及び個別計画を所管する部署との連携を図りながら検討を行ってまいります。

■総合交通計画の位置づけ

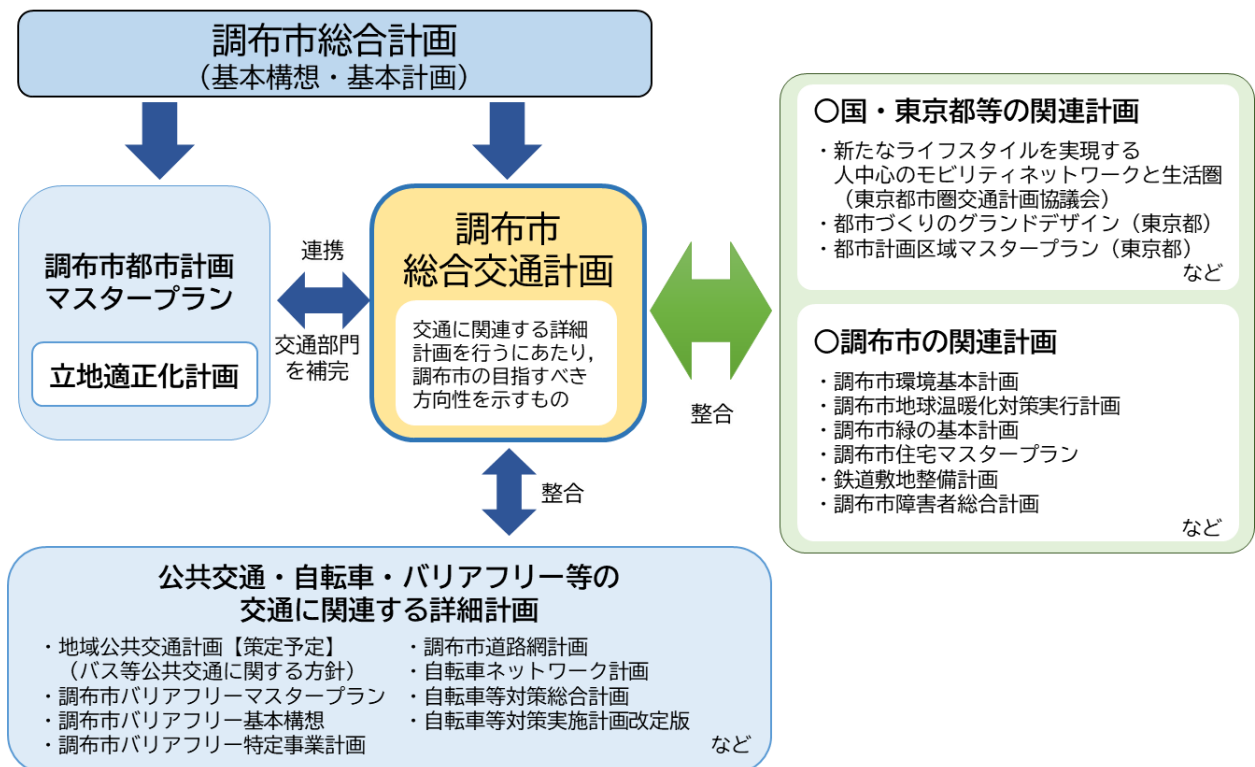


図 総合交通計画の位置づけ

1 令和2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¹について

(1) 指摘事項欄の修正や対応案欄への意見を御記入ください。

番号	修正・意見	修正内容, 意見など	対応方針
1	意見	安全な自転車走行は、重要とします。 (矢辺委員)	御意見としていただきます。2で示したとおり、実証実験等も実施しております。
1	意見	自転車と歩行者の切り分けもちろん重要ですが、自動車(バス)と自転車の切り分けも引き続き検討をお願いします。 (小泉委員)	自転車の走行環境整備を施策として継続しており、引き続き対応を行います。
2	意見	対応案「みんなに優しい自転車の安全利用宣言」を踏まえた社会実験を7月中に開始するとありますが、具体的にどのような実験内容で、どこの場所での実施を予定しているのでしょうか？ (高橋委員)	後に示すような実験(サインスタンドの設置)を行っています。
4	意見	高齢化率の数字だけではなく、施策を検討されて下さい。 (矢辺委員)	御意見としていただきます。高齢者に限らず、様々な方が移動しやすい環境を創出する施策が必要と認識しています。
5・6	意見	地域委員であれば各地域よりだされる個別意見は全体を構成するためにも大事な要素。地域変化に適宜適切に修正をできる仕組みが大事。その変化が十分でない事が現在の地域課題となっていることも多い。 (佐々木委員)	御意見としていただきます。
5・6	意見	高齢化が進む中、是非早急に検討して頂きたい。 鉄道路線のない染地地域から深大寺方面(南北)への乗り継ぎがスムーズになるような運行を考えて頂きたい。 (中島委員)	本計画は、交通計画の基本方針を示すものであり、各地区の個別の課題については、本計画に基づき次年度以降、検討を行うことを予定している、「地域公共交通計画」の中で検討することを想定しています。
5～8	意見	対応案として個別地域における課題に対応は別途検討が必要とありますが、この協議会以外の場なのでしょうか？ また、この先この協議会の中で検討する機会を持っていただけるのでしょうか？ (高橋委員)	
8	意見	他地区でのワゴン車輛の活用・新しい考えの共助型の交通などの考えが増	御意見としていただきます。

¹(令和3年7月書面開催)令和3年度第1回公共交通活性化協議会・資料4

番号	修正・意見	修正内容, 意見など	対応方針
		えて、地域の足が増える事が実現可能な思いがしてうれしく思います。利用者状況の把握が交通体系に反映され、無駄のない運行ができるようになりますよと思います。 (矢辺委員)	
10・11	意見	障がい者、高齢者が安心安全で外出できる手段として、どの程度バスや福祉有償運送を利用しているのか現状等を把握し、今後の計画に反映して頂きたい。 障がい者の移動手段の把握とともに、乗降場所の確保、バリアフリー・安全性の促進の強化を図る必要がある。 (中島委員)	利用者数は資料4の4ページに記載しております。 バリアフリーへの対応は総合交通計画の下に位置付けられる個別計画である策定作業中のバリアフリー基本構想の中でも検討して参ります。
15	意見	障害者のアンケート調査はやはりもっと丁寧に行うべきである。コロナ過で弱い立場の人は意見を出しにくい、聞き漏らしの状況にある。福祉関係者(ケアマネ・地域コーディネーター、包括支援センター)からの調査聞き取りなども交えて丁寧な対応をお願いします。 (佐々木委員)	福祉関係者に対して、オンラインでの実施も含めて依頼を行いました。が、昨今のコロナの状況で難しいとの結果でした。 福祉関係部署とも連携しながら、本計画とは別途対応することも含めて、引き続き、検討を行います。 個別計画(バリアフリー基本構想)の中でも、対応して参ります。

■「みんなに優しい自転車の安全利用宣言」を踏まえた社会実験の具体的な内容
(高橋委員からの御意見への回答)

自転車通行ルール (広場内に周知物設置)

【関連】整備計画「自転車の通行について」

現在、調布駅前広場において、自転車は原則押し歩きをお願いしています。一方で、高齢者やお子様を乗せている方など、押し歩きが難しい方もいらっしゃいます。

そこで、市では「歩行者の安全性」と「自転車の利便性」を両立させるルール作りが必要と考えています。そのルール作りの参考とするため、調布駅前広場の各出入り口に押し歩きを呼びかけるサインスタンドを設置しました。(図参照)



図 中央口前車止め

押し歩きが難しい場合は
徐行して通行をお願いします



図 サインスタンド

(2) 5ページの総合交通計画での福祉関連輸送サービスの取扱いについて、御意見があれば御記入をお願いします。

修正・意見など	対応方針
<p>地域公共交通において、ミニバスの立ち位置は市と地域住民がどのような地域にしてゆくのかの合意形成からなるものとする。道路整備によって幹線バスの充実が進むと予測できるが、生活区域に入り込むミニバスでは地域特有の課題がでてくる。またミニバスは市の福祉政策とも大いに関係し、経済性だけでは結論付けるものではない。市の財政支援も含め、他市とは運営も大きく違いがある事が議会を通じた議論で明確となってきた。</p> <p>公共交通活性化の視点でどこを中心とするのか、市民との間で十分な議論することを行政には求めたい。</p> <p>高齢者、障害者を含めた誰にも優しく、利用しやすい公共交通であるため交通計画をどう増強すべきか、いま調布は重要な局面に来ていると考える。くれぐれも言葉だけを並べ立てる事の無いよう、しっかりとした議論の上に取り決めて欲しい。また市民にも丁寧な説明を願いたい。</p> <p style="text-align: right;">(佐々木委員)</p>	<p>本計画は、交通計画の基本方針を示すものであり、各地区の個別の課題については、本計画に基づき次年度以降、検討を行うことを予定している、「地域公共交通計画」の中で検討することを想定しています。</p>
<p>障がい者、要介護者の移動手段として車椅子等を搭載したタクシーがかなり増えているが、これとは別に、今後、福祉有償車両サービス会社を増やすことを考えてほしい。その事によって、外出する機会が多くなると考える。また、外出するにあたって、介護者・ヘルパー派遣費用の支給が少しでも公的費用があれば自己負担費用が少なく、その分、外出する回数が増えると考えます。</p> <p style="text-align: right;">(中島委員)</p>	<p>本計画は、交通計画の基本方針を示すものであり、取扱範囲は、P.5の図「総合交通計画での福祉関連輸送サービスの位置づけ」に示す部分と考えています。</p> <p>福祉有償運送を行う事業者の拡充に関しては、福祉分野と連携して検討を行います。</p>
<p>福祉関連輸送サービスを福祉・サービスととらえず、総合交通計画の中で、相互に交通体系として考えられると良いと思います。</p> <p style="text-align: right;">(矢辺委員)</p>	<p>御意見として承ります。</p>
<p>既に実行されていると存じますが、市民への情宣の一層の徹底をお願いしたい。</p> <p style="text-align: right;">(山田委員)</p>	<p>御意見として承ります。</p>
<p>調布市障害福祉計画では移動の支援についての施策において「公共交通機関の利用環境の整備」を基本的方向性の一つとして示しています。</p> <p>高齢化率が高くなり、高齢者の移動手段の確保が求められる中、利用者の減少や運転手の不足等により、交通事業者のみの力だけでは、全てのバス路線を維持することが厳しい状況となっていると思われます。</p> <p>そのため、今後は更に行政、事業者、市民が一体となって、障害者、高齢者、子育て世代など、多様な人々の移動実態に即した交通環境を整えるとともに、交通手段を持続的に確保していくことが求められると思われるので、地域公共交通と福祉関連輸送の連携を図っていくことは、重要な施策と考えます。</p> <p>市民アンケートでも、「高齢者・障害者や子供連れなど誰もが移動しやすい交通環境」が最も望まれている状況ですね。</p> <p style="text-align: right;">(遠藤委員)</p>	<p>御意見として承ります。</p>

■福祉関連施策との関係

福祉関連輸送サービスとは、主に下記に示す範囲の地域内交通や都市間交通を対象とし、総合交通計画と連携を図ることを検討しています。

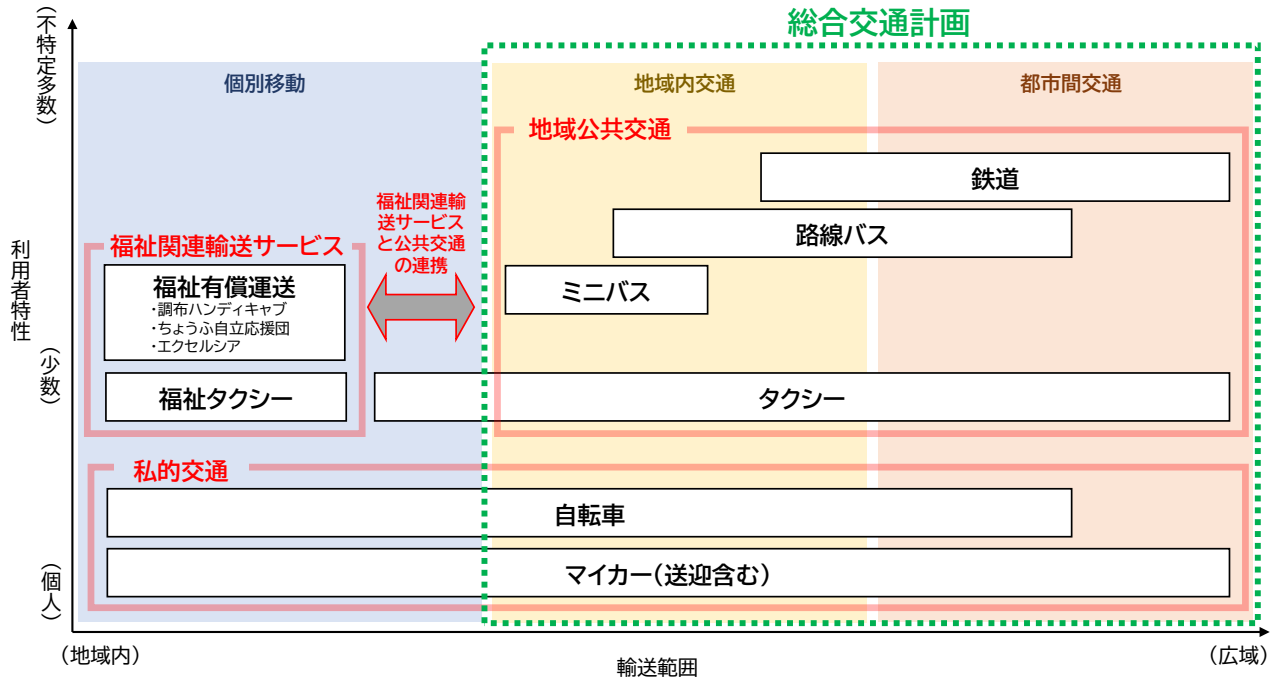


図 総合交通計画での福祉関連輸送サービスの位置づけ

2 アンケート調査結果の概要報告について²

参考資料1も御覧のうえ、集計結果等に対する御質問があれば御記入ください。

頁	質問内容	対応方針
1	市民アンケートの対象を16歳以上と限定しているのはなぜか。 (谷口委員)	公共交通や自動車の主な利用主体であること、15歳以下の意向等は親世代の意向に反映されるものと考えます。 また、調布市市民意識調査の対象が16歳以上であること、運賃に関する設問があり支払意思を検討できる方を対象としたいことから設定しています。
4	③バス交通に関する意見 仙川ゾーン: 駅とバス停との距離に対する不満 ⇒仙川駅～弊社仙川バス停(折返場)または仙川駅入口バス停まで距離があるという御意見ということで、間違いないでしょうか？ 「移動」という観点からは、バス停が離れていると不便なことは間違いありませんが、同時に商店街に人が通るといった側面からも、検証をお願いいたします。 (小泉委員)	自由意見の内容からはそのように読み取っております。 課題として他の地域より高くなっている状況ではありますが、対応が可能かどうかは別の観点も踏まえて検証が必要と認識しています。
4	同じくアンケート内「バス停の快適性」とは？「ベンチ・上屋の設置を希望する」ということでしょうか？ またベンチや上屋設置希望ならば、設置可否は幅員が関わる。 「幅員はあるが未設置」「幅員が無く設置不可」ではどちらが多いのでしょうか？ (米澤委員)	「10)バス停の快適性(ベンチ・上屋)」という設問で確認しており、ベンチ・上屋の設置希望があると受け取っております。 設置可否が歩道や周辺道路状況により異なることは認識しております。 「幅員はあるが未設置」「幅員が無く設置不可」のケースがあり、道路幅員がある場合でも管理上の問題で設置できないケースがあります。現状、調布市内の路上のバス停には、ベンチや上屋はほとんど設置できておりません。
4	【路線バス満足度】 お客様は路線バスの定時性はもちろんのこと、「次のバスはいつ来るか」によって利用の是非を決めているところがある。 そこで京王バスでは、バス停にQRコードを掲出し、スマートフォン等を介してバスの現在地情報を提供する「バス位置情報システム」を導入しているが、特に高齢のお客様への訴求力が弱いと感じている。 今後地域の「寄り合い」のような場で、スマホの効果的な使用方などの啓蒙活動は行えないでしょうか。 (忠鉢委員)	良案をいただきありがとうございます。 「バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施」として施策として追記いたします。

²(令和3年7月書面開催)令和3年度第1回公共交通活性化協議会・資料5

頁	質問内容	対応方針
4・5	<p>路線バスの満足度および重要と思う事項について、通勤通学に使う人・日常的に使う人・たまに使う人・使わない人など属性によって傾向が大きく変わると考えられるため、クロス集計による分析が必要かと感じました。</p> <p>(早田委員)</p>	<p>御指摘ありがとうございます。P4の満足度(右)は利用する方のみを対象に集計しております。また、参考資料2のP28～36に地域別や重要度のクロス集計も記載しております。</p>
5	<p><ミニバス利用頻度> 「月に数回程度」以上のコアな利用者が7%いますが、これらの年齢層はどうなっているのでしょうか？</p> <p>(山田委員)</p>	<p>年代・地域別の内訳について、後に示すような状況です。</p>
5	<p><ミニバス利用路線> 各路線のシェアはバス会社の実績とどの程度一致(または乖離)しているのでしょうか？</p> <p>(山田委員)</p>	<p>年間当たりの利用者数で見ると、北循環・西循環がそれぞれ40%程度、東循環が20%程度です。 設問の利用路線は最も利用したことがある路線のため、広い地域で利用者数がある(ミニバスを利用したことがあるのは1度だけでそれが北循環)という方が多く実際の利用者数とは少し乖離があるのではないかと考えます。</p>
5	<p>【ミニバス改善してほしい事項】 ミニバスはどの路線も「地域の足」として、リピーターのお客様に支えられていると強く感じる。 ただ、現行のミニバスでも通行が困難な地域への対応として、「ハイエース」など、さらに小さなバスによる狭隘路線の新設や、「デマンドバス」の導入などは検討されていますか。</p> <p>(忠鉢委員)</p>	<p>北循環の廃止箇所に関して、資料8.9に示したとおりハイエースでの運行も検討しております。 一方でハイエースの場合乗客数が少なく黒字運行は難しく、課題が多いと考えております。</p>
6	<p>アンケート結果に出てくるシェアサイクルの促進希望とあるが、これに合わせた市内の道路環境の変革計画はあるか？例えば自転車走行レーンの整備等も併せた両輪の策でないと、交通事故は確実に増加すると予想する。</p> <p>(米澤委員)</p>	<p>自転車の走行環境整備を施策として継続しており、計画されている箇所で引き続き対応を行います。</p>
9	<p>③新たな交通手段の利用意向 『低速バス』というのは、こういった乗り物を想定していますか？受け手の想像力により、様々な形態(例えば、どこでもフリーに乗降が可能であったり、細い路地から大通りまで幅広く走れたり)が考えられ、現道路交通法や運送法では実現不可能な乗物を回答者は想定していませんか？</p> <p>(小泉委員)</p>	<p>「観光施設間を循環する低速のバス」として聞いております。</p>

頁	質問内容	対応方針
9	<p>③新たな交通手段の利用意向 『自動運転バス』が実現した場合のメリットやビジョンが、きちんと説明された上での回答でしょうか？ (小泉委員)</p>	<p>具体的な地域や導入方法を提示した設問ではありません。 観光での移動の際の抵抗感等を確認する意図で設問として加えております。 低速バスや自動運転バスは日常生活としての導入はまだ課題が多いと考えており、観光等の限定的な目的であれば導入も考えられるのではないかと思います、来訪者アンケートにのみ記載しています。</p>
9	<p>新たな交通の利用意向について、メリットだけでなくデメリットもきちんと理解いただいた上でのご回答でしょうか。 低速バスや自動運転については市民側の項目にはありませんが、何か意図がありますでしょうか(デメリットを受けるのは主に市民なのではないか、と感じました) (早田委員)</p>	<p>市民全体を対象とした市民アンケート比較して、特定の方(子育て世代・高齢者)の要望で、市民全体と異なる傾向がある部分についてコメントをしております。 運行本数は市民アンケートでも最も重要度が高い項目であることは認識しており、重要な要素と考えています。</p>
12	<p>バス停環境への要望割合が高いと記述されているが、グラフによれば運行本数への要望が同数または高くなっている。状況表記に適切で無いと考える。バス停環境は大事な要素ではあるが、ここでは結論ありきに見えるので訂正願いたい。 (佐々木委員)</p>	<p>市民全体を対象とした市民アンケート比較して、特定の方(子育て世代・高齢者)の要望で、市民全体と異なる傾向がある部分についてコメントをしております。 運行本数は市民アンケートでも最も重要度が高い項目であることは認識しており、重要な要素と考えています。</p>
14	<p>バス交通についての項で、調布駅前の点字ブロック不足は駅前再開発をうたってきた市のあり方としては問題。誰にも優しいまちづくりを目指していた筈です。 ミニバスの制限事項ともいえる車両狭さ、振動は他市とも共通する課題と思う。障害者への調査を聞き取りも丁寧にしたい。 駅前広場についての項で、木陰等が少ないと指摘された。駅前再開発の根本的な問題と考える。駅前噴水、たこ公園など囲まれていた樹木を振り返るともう少し緑と公園に囲まれ、誰にも優しいまちづくりとなるよう再考してもらいたい。鬼太郎公園、新たこ公園とトリエ前遊休空間など、市中心街からの動線も含めてバラバラ感が否めない。 (佐々木委員)</p>	<p>障害者の方への聞き取りですが、福祉関係者に対して、オンラインでの実施も含めて依頼を行いました。昨今のコロナの状況で難しいとの結果でした。 将来の調布駅前広場の点字ブロックは、障害当事者と学識経験者による検討をふまえて、設置の位置を調布駅前広場整備計画図に示しています。同様に植栽等についても掲載しています。(後に図面掲載) また、バリアフリーへの対応は、総合交通計画の下に位置付けられる個別計画である策定作業中のバリアフリー基本構想の中でも検討して参ります。</p>

■ <ミニバス利用頻度>「月に数回程度」以上利用者の属性内訳
 (山田委員からの御意見への回答)

	20代以下	30歳～ 64歳	65歳以上	計
西調布	0	18	20	38
調布	1	4	5	10
深大寺	2	7	9	18
国領	0	0	0	0
柴崎	1	6	11	18
仙川	1	6	3	10
計	5	41	48	94

■ 調布駅前の計画について(佐々木委員からの御意見への対応)



3 成果指標の達成状況の確認について³

(1) の成果指標における内容に御質問があれば御記入ください。

番号	項目	質問内容	対応方針
111	ミニバス利用者	路線ごとに細分化(見える化)できないか。(路線ごとの運行距離も併せて) (山田委員)	内容が細くなるため、会議資料としては割愛いたしましたが、後に示す通りです。
114	公共交通に対する満足度	「満足度」では漠然とした項目で、「成果指標」としてなじまないのではないのでしょうか。従って「今後の対応方針」が「引き続き対応を行う」となって具体性が見えてこない。「満足度」を上げるための具体的な指標を追加して対応してはいかがでしょうか。 311 自転車走行空間の満足度 / 321 道路が安全と感じる市民の割合 / 322 歩行空間の満足度 / 41 中心市街地がにぎわっていると感じている市民の割合についても同様。 (山田委員)	検討をいたします。 なお、「321 道路が安全と感じる市民の割合」以外では、満足度とあわせて他の整備状況等の指標も並行しており、施策の進捗とそれを市民の方が実感しているかを確認する形となっております。
121	歩道のバリアフリー化率	現況と目標に大きく乖離があるが果たして現実的な目標値なのか? (米澤委員)	計画の見直し等が行われており、目標値も含めて見直しを行ってまいります。

■ミニバスの路線ごとの状況(山田委員からの御意見への回答)

西暦	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
和暦	H21	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31・R1	R2	
利用者数											
西	(人/日)		1,072	1,003	990	1,005	964	983	1,098	1,095	750
東	(人/日)		475	555	551	542	565	559	568	563	390
北	(人/日)		988	918	954	964	956	987	1,028	1,008	700
計	(人/日)	2,055	2,536	2,476	2,495	2,511	2,485	2,529	2,694	2,666	1,840
運行回数×距離											
西	(km/日)	294.74	294.74	294.74	294.74	294.74	294.74	294.74	294.74	294.74	294.74
東	(km/日)	122.40	122.40	122.40	122.40	122.40	122.40	122.40	122.40	122.40	121.13
北	(km/日)	133.00	314.40	314.40	380.70	380.70	380.70	380.70	380.70	380.70	344.23
計	(km/日)	550.14	731.54	731.54	797.84	797.84	797.84	797.84	797.84	797.84	760.10
運行距離当たりの乗車人数											
西	(人/km)		3.64	3.40	3.36	3.41	3.27	3.33	3.72	3.71	2.55
東	(人/km)		3.88	4.53	4.50	4.43	4.61	4.57	4.64	4.60	3.22
北	(人/km)		3.14	2.92	2.51	2.53	2.51	2.59	2.70	2.65	2.03
計	(人/km)	3.74	3.47	3.38	3.13	3.15	3.11	3.17	3.38	3.34	2.42

³ (令和3年7月書面開催)令和3年度第1回公共交通活性化協議会・資料6

4 現在の課題と計画の基本目標・基本方針の見直しについて⁴

(1) 「課題事項の整理」について、右側オレンジ色で示した課題事項に不足する視点や修正が必要な事項があれば御記入ください。

番号	項目	追加事項	対応方針
1	高齢者等の公共交通利用促進 高齢者ドライバーの増加抑制	自動運転の車への移行・整備など、安全な車利用を念頭に対応する必要があるのではないのでしょうか。 (矢辺委員)	一般車への自動運転導入はまだ制度を含めて国での検討段階にあります。 引き続き最新の状況を確認してまいります。
1	利便性の高い公共交通の確保	コロナをきっかけに生活様式が変わったため移動需要そのものが大きく縮小しております。コロナ前に戻ることはないと考えられる中、バスをはじめ、これまでの交通網を維持すること自体が課題と捉える必要があると感じます。 (早田委員)	策定時と比較すると、外出率の低下によりバス等の利用数は減少しておりますが、利用割合は増加しております。 地域の活性化により移送需要そのものの増加に向けて、目標(3)等で対応を行ってまいります。
1	利便性の高い公共交通の確保	「シェアサイクル」とともに、これから徐々に見かけるようになるであろう、電動キックボード(シェア)に対する様々な整備も検討を行っていただきたい。 (忠鉢委員)	電動キックボード(シェア)の導入はまだ制度を含めて国での検討段階にあります。 引き続き最新の状況を確認して対応を検討してまいります。
2	高齢者等の自動車利用への転換の抑制	脱炭素の車で、いつまでも自由に高齢者が自身で移動できる自由を尊重すべきだと思います。だれでも安全に車利用できる交通体系に対応して行っても良いと思います。技術革新が早速していく中、抑制ではなく、整備ではないでしょうか。 (矢辺委員)	運転操作に問題がない高齢者は良いですが、一般車での自動運転導入等には国の制度検討を含めて長期的な取り組みであり、運転に不安のある高齢者ドライバーを増やさないような取り組みは必要と考えております。 技術動向等を見つつ、まずは自動車を利用しなくとも移動できるような環境整備を進めて参ります。
2	高齢者等の自動車利用への転換の抑制	高齢者が自動車利用(同乗する等の意味)することを抑止するのは難しいと思うので、課題1での表記と同様に“高齢者ドライバーの抑制”とした方がわかりやすいのではないのでしょうか。 (伊藤委員)	御指摘の意図で相違ありませんので、修正いたします。

⁴(令和3年7月書面開催)令和3年度第1回公共交通活性化協議会・資料7

番号	項目	追加事項	対応方針
3	快適な道路交通環境の実現	<p>旧甲州街道の混雑は駅前再開発では大きなダメージである。相次ぐ店舗の新增設で車の出入りが旧甲州街道への一方流出入となっているため、混雑の原因となる。</p> <p>駐停車車両や駅前へのマイカー流入など、混雑に大きな要因である。思いきった通行障害回避の対策をとるべきと考える。</p> <p>(午後は駅前のマイカー流入を禁止, 旧甲州街道の駐停車禁止など。)</p> <p>(佐々木委員)</p>	<p>施策として検討してまいりします。</p>
4	移動環境の安全性の向上	<p>高齢者, 障害者, 子育て世代誰もが享受するには大きな課題である。現状の課題とその打開策, 方向性などもう少し明確にしないと議論が深まらない。</p> <p>総論的な事だけでなく, いま少しイメージできる個別的要件が深めないと市民委員からは先が見えない。</p> <p>(佐々木委員)</p>	<p>次回の協議会では, 具体的な施策・事業も含めて提示いたします。</p>
4	移動環境の安全性の向上	<p>先述したが1の「シェアサイクルの活用」と4の「移動環境～内の(自転車走行環境の改善)」は両輪の対策と考える。</p> <p>(米澤委員)</p>	<p>相違ございません。</p>

(2) 2ページの「基本目標」について、現計画の3つの基本目標の修正を行う必要があれば、その箇所を御記入ください。

課題項目	追加事項	対応方針
(1)「安全・安心・快適」を支える交通	意見なし	-
(2)「環境」に配慮した交通	意見なし	-
(3)「活力・魅力」を支える交通(中心市街地の活性化)	意見なし	-
その他	「交通をとりまく社会情勢」 ⇒コロナによる移動需要の縮小・変化 (早田委員)	御意見として承ります。 該当箇所は今後10年間を表す社会情勢のため、記載場所等は検討します。

(3) 「基本方針」について、5つの基本方針の修正を行う必要があれば、その箇所を御記入ください。

課題項目	追加事項	対応方針
■基本方針1 便利で快適な交通環境の確保	確認ですが、「参考資料2」で示されている基本方針1「公共交通が利用しやすく、環境にやさしい交通機関の整備」を分割したと考えればよろしいでしょうか。 (伊藤委員)	ご認識のとおりです。 昨今、環境負荷軽減に対する取り組みが加速していることを受け、基本方針2として別項目としました。
■基本方針2 環境負荷の低い公共交通等の環境整備	確認ですが、「参考資料2」で示されている基本方針1「公共交通が利用しやすく、環境にやさしい交通機関の整備」を分割したと考えればよろしいでしょうか。 (伊藤委員)	
■基本方針3 適切に機能分担された快適な道路整備	意見なし	—
■基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備	意見なし	—
■基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地(駅周辺)の形成	意見なし	—
その他	意見なし	—

(4) 「基本交通施策の見直しイメージ」について、さらに追加すべき視点があれば、御記入ください。

御意見	対応方針
「基本交通施策」を指標項目に具体的に落とし込むことが必要と思料いたしますので、資料6の「成果指標」との関連付けを明確にしていただければと思います。 (山田委員)	次回会議では具体的な施策・事業も含めて提示いたします。
左ページに示された5つの基本方針のもとに9つの基本施策に見直すというイメージでよろしいでしょうか。 追加想定「環境に配慮した移動手段の充実」は既存の基本施策3「環境にやさしい自動車利用の実現」と重複する項目が多いのではと予想されるので、一つにまとめることも可能ではないかと思料いたします。 (伊藤委員)	基本方針と基本施策の関係についてはご推察のとおりです。 「環境に配慮した移動手段の充実」は主に公共交通等、「環境にやさしい自動車利用の実現」は主に自家用車の利用を想定して分けておりますが、ご指摘を踏まえて再考いたします。
ウィズコロナ、ポストコロナの新たな生活様式に合わせた交通施策 (遠藤委員)	再考いたします。

5 ミニバス北路線・西路線について⁵

御意見があれば御記入ください。

意見	対応方針																								
<p>事例で一言申し上げたいのは、従来まで交通計画をはじめ市の指針では非常に良い言葉が並ぶが、この度の北部地域ミニバスの大幅減便に至る事態では地域住民に急激な不便さを強いる事になった。昨年、およそ2か月間におよび市との協議では改善策がまとまらず、地域住民の落胆は大変大きなものとなった。この経過について市は大きな反省と今後の市民との合意形成、市民サービスのあり方に考えて欲しい。</p> <p>ミニバス減便の地域要望の収集について、これまでの受け身的な対応では弱い立場の人の声なき声を収集したとは言えない。もっと関係機関との協力、協働的視点を持って会議を主導して欲しい。</p> <p>このたびボランティアの協力から地域交通ふれあい号を期間限定で立ち上げた側からすると、行政にはもっと真摯な対応を強く求めたい。</p> <p style="text-align: center;">地域交通・ふれあい号 2月～6月の運行結果</p> <table border="1" data-bbox="242 902 935 1151"> <thead> <tr> <th>月</th> <th>運行回数</th> <th>距離数</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2月, 3月</td> <td>7</td> <td>40</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>4月</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>5月</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>6月</td> <td>2</td> <td>16</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>14</td> <td>79</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table> <p>「利用者の声」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふれあい号がない時に野ヶ谷の郷まで歩き、その便利さを感じている。ふれあい号運行に感謝。 ・ミニバスは調布駅まで時間かかってもゆっくりと安全に利用しやすかった。 ・自宅からから安心して通院先までいける。帰り便の利用もできるとなお嬉しい。 <p style="text-align: right;">(佐々木委員)</p>	月	運行回数	距離数	利用者数	2月, 3月	7	40	14	4月	4	19	11	5月	1	4	1	6月	2	16	6	合計	14	79	32	<p>今年度、巡回公共交通の実証実験の実施に向けた準備作業を進めています。</p> <p>ルートの設定に当たっては、広く地元ニーズを把握するため、対象地域の全戸にアンケート調査票を配布(約8,300)し、約1,600票回収しています。</p> <p>また、市民、市、交通事業者等が地域の公共交通について協議する場として本協議会を設置しました。本計画に基づき次年度以降、検討を行うことを予定している、「地域公共交通計画」の中で本会議も活用しながら検討することを想定しています。</p>
月	運行回数	距離数	利用者数																						
2月, 3月	7	40	14																						
4月	4	19	11																						
5月	1	4	1																						
6月	2	16	6																						
合計	14	79	32																						
<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート結果を取り入れようと色々ご努力いただいていることに感謝いたします。 ・運賃収入増加のためには資料5P5にある72%にも上る「利用したことのない」層の掘り起こしが必要で、その理由や年齢層など一層の分析が必要と考えます。 ・また、府中市のような一律100円運賃の乗客数のデータが入手可能であれば、それとの比較衡量で(路線人口・運行距離を補正して)、取り入れるに値する施策であれば採用するのも一案と思料します。 <p><西路線></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者懇談会でも出ていましたが、私のところにもお年寄りから京王線に乗る場合には調布駅よりも飛田給駅の方が楽で使い勝手が良いとの声が寄せられています。飛田給駅行きの減便は避けていただけたらと存じます。 <p style="text-align: right;">(山田委員)</p>	<p>ミニバスは、交通不便地域の解消と高齢者の社会参加等を目的として運行していることから、通勤・通学などでの利用を想定している路線バスとは利用者の属性がある程度偏ることは想定しています。</p> <p>しかし、御意見のとおり、分析は必要と考えられるため、検討いたします。</p> <p>運賃については今後検討いたします。</p> <p>西路線については御意見として承ります。</p>																								

⁵(令和3年7月書面開催)令和3年度第1回公共交通活性化協議会・資料8・9

意見	対応方針
<p>逆に、是非皆さまからの忌憚のない御意見を聞かせていただきたいと思ひます。</p> <p>(忠鉢委員)</p>	<p>本紙での意見も参考として確認ください。</p>
<p>ミニバス北路線の実証実験は乗車人数 9 人とありますので、10 人以下の運送を担う一般乗用旅客自動車運送事業者(タクシー)で実施いただきたい。但し、車両を購入してとなると費用が高みますので、市の車両で乗務員を派遣する。もしくは通常のタクシー車両で実施願ひたい。</p> <p>(石井委員)</p>	<p>本実証実験は、ミニバスより小型の車両で実施しますが、ニーズ調査の点から乗り切れないことを避けるため、乗車定員11人以上のワゴン車で実施します。</p> <p>また、市は車両を所有していないため、車両込みの委託事業を考えています。</p>
<p>北部地域の巡回公共交通の実証実験について、道路運送法上の疑義が生じないよう、事前に東京運輸支局輸送担当にご相談願ひたい。</p> <p>(谷口委員)</p>	<p>準備が整い次第、相談いたします。</p>

6 会議内容及び資料全般について

御意見があれば御記入ください。

意見	対応方針
<p>議題に対する説明資料を読みながら確認していきましたが、書面ではわかりづらい部分も多くどう質問したらよいのか戸惑いました。大事なことも見逃しているような気がします。</p> <p>ZOOM などのオンラインでの開催も検討いただけるとありがたいと感じました。</p> <p style="text-align: right;">(高橋委員)</p>	<p>次回以降はオンラインでの開催も含めて検討いたします。</p>
<p>リアルな会議を実施できるようにお願いしたい。他の方から聞き取りも勉強にもなる。書面会議は一方通行となる事から、出来れば避けたい。</p> <p>不可であればオンライン会合を実施できるよう、不案内の方は事務局側での支援環境を整え、フォローしながらの参加形式をつくって欲しい。</p> <p>書面方式は一方通行のみならず、本人さんへのフィードバック面でも遅延、情報習得の欠落につながる危険も有ると思います。</p> <p style="text-align: right;">(佐々木委員)</p>	<p>バス事業者との協議事項として考えます。</p>
<p>とじ資料が多く、参考資料もあり、良くわかりにくい。前回の会議は、出席さんの自己紹介と私達の発言だけで、他出席さんの意見は聞かせていただけなかった。今回は、資料を読み込みましたが、自分の意見の知識のなさを心配しています。</p> <p>緑ヶ丘1丁目自治会長から現バス運行のルート変更をお願いされました。1日1本でも増えたらとのことです。よろしくお願い致します。</p> <p>三鷹台駅より～仙川驛行 中原一丁目～緑橋～宅添橋～仙川驛</p> <p>三鷹台駅より仙川駅への行程の一部変更路線は許可されませんか？例えば、白百合大への行く方々としても白百合大学入口で下車でも、緑橋での下車でも歩く距離は余り変わらず、仙川駅に行くバスが一本増えます。これはバス利用者の希望なのです。どうぞご一考頂きたくお願い申し上げます。緑橋を利用している者達の切なる要望なのです。</p> <p style="text-align: right;">(矢辺委員)</p>	<p>バス事業者との協議事項として考えます。</p>
<p>調布市の活性化に向け、協力して参りたいと思いますので、今後ともよろしくお願い致します。</p> <p style="text-align: right;">(小泉委員)</p>	<p>引き続きよろしくお願い致します。</p>
<p>基本目標にある「環境に配慮した交通」の中で、脱炭素社会の実現に向けて取り組むこととするとありますが、公共交通や物流における低炭素化(=電気自動車、水素自動車等)には、現状はまだ高価である車両の導入に対する国や自治体の助成制度に加え、充電設備や水素ステーションなどハード面の整備も同時に必要となります。「環境に配慮した交通」を考える場合においては、公共交通事業者や物流事業者が環境にやさしい車を購入すれば良いという事だけではなく、地域としてどのような役割を担っていくかについても考えていただく事が必要ではないかと考えます。</p> <p style="text-align: right;">(小池委員)</p>	<p>御意見として承ります。</p>
<p>大変お世話になっております。書面開催となり、新たに書類等お送りいただきありがとうございます。</p> <p>意見記入シート提出に伴い、資料を拝見させていただき、地域それぞれの現状や抱える課題、そして施策につきまして大変勉強させていただきました。これからもよろしくお願い致します。</p> <p style="text-align: right;">(遠藤委員)</p>	<p>引き続きよろしくお願い致します。</p>