

令和3年度第3回調布市公共交通活性化協議会議事録

開会

【事務局】

定刻となりましたので、ただいまから令和3年度第3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、御多忙の中、御出席を賜り、誠にありがとうございます。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いて、事前に文書を送付しておりますが、改めて感染拡大防止のため、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15時30分終了予定とさせていただきますので、予め御了承ください。

また、委員の皆様が質問をされる際には、マイクを席までお持ちしますが、マイクは使用の都度、消毒しましてから、次に質問をされる方にお渡ししますので、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、国土交通省関東運輸局のM委員と国土交通省相武国道事務所のN委員、東京都北多摩南部建設事務所のO委員におかれましては、欠席の旨、連絡をいただいております。

また、京王バス労働組合東支部のK委員の代理としてL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I委員の代理としてJ様に、狛江市都市整備部P委員の代理としてQ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。

本日、傍聴につきましても、先着順に10人まで受け付けることとしております。予め御承知おきください。

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、御挨拶を申しあげます。

【事務局】

交通対策課の坂本です。本日は、年度末のお忙しい中、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、今年度検討してきた内容について中間のとりまとめという形で内容を報告させていただくのと、前回の協議会の際に報告させていただいた調布市ミニバス北路線の延伸の件と北部地域で巡回公共交通の実証実験を開始しましたので、その経過について報告させていただこうと思っております。

皆様のそれぞれの立場から御意見をいただければな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。

【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、「委員一覧」、本協議会の設置要綱、資料3「令和3年度第2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4「調布市総合交通計画改定版（中間取りまとめ）」、資料5「重点施策の検討」、資料6「ミニバス北路線の運行計画等の変更について」、資料7「北部地域における巡回公共交通の実証実験について」でございます。委員の皆様、資料はお揃いでしょうか。

それでは、議事進行を会長、よろしくお願いいたします。

議題(1) 調布市総合交通計画の改定について

【会長】

ただいま御紹介にあずかりました中央大学のAと申します。

それでは、早速議題に入りますが、本日は2つほどありますので、最初の議題であります「調布市総合交通計画の改定について」ということで、事務局から御説明いただいて、その後、議論という形で行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。

【事務局】

まず、資料3を御覧ください。

昨年12月23日に開催した第2回協議会においていただいた御意見等と

それらに対する対応案として整理しました。主なものを説明します。

1 ページの意見番号 1 については，総合交通計画に基づき検討を予定している「地域公共交通計画」策定の中で整理して参ります。

ページ飛びまして，5 ページの意見番号 8 については，御意見を踏まえ，各施策の具体的な実施場所や時期などを勘案し，精査を行います。

同じく 5 ページの意見番号 9 については，コミュニティバスやその他コミュニティ交通を含む交通ネットワークの検討は，次期都市計画マスタープランの検討内容も踏まえ整理等する予定で，その際，高齢者の移動手段についても意識して整理を行います。

続いて，資料 4 を御覧ください。

これまでの検討事項である「現状の課題の整理」，「基本目標の設定」，「交通施策の基本方針及び基本交通施策」及び「施策実施方針」を調布市総合交通計画（中間取りまとめ）という形で整理しました。内容はこれまで示したものを基本としていますが，8 ページ以降の「施策実施方針」においては第 2 回協議会での御意見も踏まえて修正しました。

主な修正事項を説明します。

9 ページを御覧ください。「基本方針Ⅰ：便利で快適な交通環境の確保」についてです。9，10 ページは変更ありません。

11 ページを御覧ください。変更箇所は，施策実施方針「③バス走行経路の確保」欄の 9 番「バスの円滑な方向のための道路整備，交差点改良，交通規制」です。これまで「道路整備・交差点改良」と「道幅の狭い道路での交通規制の検討」の 2 つに分けていましたが，1 つにまとめました。

このほか，15 ページまで大きな変更はありません。

続いて，16 ページ以降の「基本方針Ⅱ：環境負荷の少ない公共交通等の環境整備」についてです。

16 ページを御覧ください。変更箇所は施策実施方針「⑧ゼロエミッションビークルの普及促進」欄の 20 番「ゼロエミッションビークル（ZEV）の普及促進」です。これまで「ゼロエミッションビークルの普及促進」と「水素ステーションや急速充電器等の設置」を別々の項目にしていたが，水素ステーションや急速充電器等の設置はゼロエミッションビークルの普及促

進のための1つの方法であるため、1つにまとめました。

18ページを御覧ください。変更箇所は、施策実施方針「⑨環境に配慮した移動手段の充実」欄の22番「環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進」です。これまでは「ゼロエミッションバスの導入」としていましたが、グリーンスローモビリティなどを含む環境負荷の少ない車両を公共交通に活用していくことを示すため、「環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進」としました。グリーンスローモビリティ等の導入検討もこの項目内に記載しました。

続いて、19ページからの「基本方針Ⅲ：適切に機能分担された快適な道路整備」についてですが、大きな変更はありません。

次に23ページを御覧ください。「基本方針Ⅳ：安全・安心に移動できる環境の整備」についてです。再びページ飛びまして27ページを御覧ください。変更箇所は、施策実施方針「⑩自転車走行空間の整備」欄の45番「自転車ネットワークの構築、走行空間の整備とわかりやすい明示」です。従前は「自転車ネットワークの構築、走行空間の整備」と「それらをサインやマップ等でわかりやすく明示すること」を分けていましたが、自転車走行環境整備の一連の項目であるため、1つにまとめました。

続いて同じ27ページの施策実施方針「⑪自転車等駐車場などの環境整備」欄における47番「自転車等駐車場整備」です。これまで大型自転車の駐輪ラックの整備や125cc以下の自動二輪・原動機付自転車の駐輪場整備を別の項目として示していましたが、自転車等駐車場整備の1つであるためまとめました。

次に29ページを御覧ください。変更箇所は、施策実施方針「⑫自転車の利用マナー向上」欄の51番「利用マナー向上への啓発活動」です。これまでは、利用マナー向上の啓発活動について、市民向けのものロードサイクル利用者向けのを分けていましたが、まとめました。

最後に31ページを御覧ください。「基本方針Ⅴ：活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成」についてです。

57の駅周辺における自動車の混雑緩和に向けた駐車場の効果的な運用において、福岡市におけるFRINGEパーキングの整備を事例として掲げており

ましたが、調布市及び調布駅周辺の場合、実際に取り組むことは難しいことから削除しました。

施策実施方針での主な修正は以上です。

それでは、資料5を御覧ください。整理した施策実施方針のうち、重点的に取り組むべき施策（以下「重点施策」と呼びます。）として定めることを検討しています。

重点施策は、社会情勢等の変化を踏まえ、「令和12年までに実施すべき施策」又は「令和12年以降を見越して現時点で検討すべき施策」として整理し、特に重要な課題への対応や目標達成に向けて分野横断により取り組むべき施策であり、現時点からの戦略的な取組が求められる施策として設定することを想定しています。

また、設定に当たり、可能な限り具体的な内容を記載できる施策で、計画目標との関係性をみて整理するものと考えます。

なお、他の計画に記載されている施策は、当該計画に基づき実施されることを踏まえ、主として重点施策の対象にしないことと考えます。

重点施策は、計画の目標に対して示すことを考えており、具体的な内容及び考え方を3、4ページに示しています。

『(1) 「安全・安心・快適」を支える交通』について、公共交通を中心としたネットワークにより交通不便地域を解消する、交通機関同士の結節性を向上しシームレスな移動を促進するという視点から、誰もが快適に移動できる交通ネットワークの構築を重点施策として掲げ、「鉄道・バスによるネットワーク図とそれを補完する地域交通のエリアの図」、「路線バスとその他の公共交通、シェアサイクル等の乗り継ぎ向上に向けた検討実施」及び「高齢者や交通弱者の移動利便性の向上に向けた駅等における乗継時の利便性の向上、移動支援策の充実」などを示していきたいと考えています。

『(2) 「環境」に配慮した交通』について、公共交通の利用を促進するとともに、環境負荷の少ない車両の導入を促進するという視点から、環境負荷の少ない移動の提供を重点施策として掲げ、「公共交通と自動車の環境負荷の違いの比較、それによる環境負荷軽減の可能性」、「充填ステーションの設置等の方向性」及び「環境負荷の少ないゼロエミッションビークル等の公共

交通や公用車への導入方針」などを示していきたいと考えています。

『(3) 「活力・魅力」を支える交通（中心市街地の活性化）』では、調布市の交通における最も必要な拠点である駅周辺について、混雑を緩和し快適な回遊を促進するという視点から、駅周辺の交通円滑化と賑わいの向上を重点施策として掲げ、「調布駅周辺の歩行者動線・駅前広場動線等の計画内容の紹介」、「交通結節点及びその周辺での賑わいの向上に向けた施策」及び「駅周辺や駅間のウォーカビリティ向上に向けた施策」などを示していきたいと考えています。

4 ページを御覧ください。重点施策を設定する際の視点を示しています。

『目標1 「安全・安心・快適」を支える交通の達成に向けて』においては、まちづくり、福祉政策と連携する中で、1つ目「公共交通ネットワークの機能強化による公共交通の利用促進が重要であること」、2つ目「公共交通ネットワークの機能強化には、まちづくりとの連携により、現状の課題である公共交通不便地区への対応と、公共交通ネットワークの要である調布駅の結節機能のさらなる強化が不可欠であること」、3つ目「福祉交通との連携強化により、選択性が高く、シームレスな交通体系を確立していくこと」です。

続いて、『目標2 「環境」に配慮した交通の達成に向けて』においては、まちづくり、環境政策と連携する中、1つ目「目標1による公共交通の利用促進とともに、環境政策との連携によりゼロエミッションビークル化に必要な環境を早期に整えていくことが必要であること」、2つ目「特に、多くの交通が集中する調布駅周辺のまちづくりやエネルギー政策との連携による取組から重点的に進めていくこと」です。

最後に『目標3 「活力・魅力」を支える交通（中心市街地の活性化）の達成に向けて』においては、まちづくり、道路及び福祉政策と連携する中で、1つ目「調布市の中心拠点である調布駅周辺の賑わい強化を図ることが調布市全体の活力アップ、魅力向上のためには不可欠であること」、2つ目「1つ目により調布駅周辺に集中あるいは通過する交通のコントロール、誰もが利用しやすい交通結節点としての機能の強化、連立による効果をさらに活かす歩行者中心のまちづくりの促進を進めていくこと」です。

以上を踏まえて、重点施策として取り組む施策について御意見等をお願い

します。

なお、順番が前後しますが資料4の7ページも御覧ください。重点施策は今後7ページのように整理して参ります。

総合交通計画の改定に係る説明は以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。ただいま市の総合交通計画の改定について御説明をいただきましたが、特に重点施策の検討がまだ書き込まれていないと思いますので、これについて御意見等をいただけたらと思います。どなたからでも結構ですので、挙手をしてからお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【D委員】

Dです。質問ですが、各所に出てくるのですが、高齢者、障害者等の支援といううたい文句というか、そういうくだりでいろいろなところに書かれておりますが、10ページの「8 バス同士の乗継割引制度に向けた検討」となっていますよね。これは大いに検討していただくのは結構なことなのですが、一方、市内で生活していると、最近、小田急さんと京王さんの相互運行路線を見たときに、それぞれ定期は別個でないと乗れない。乗れないというか、待てば良いのですが、特定定期ということになってしまうわけですね。例えば小田急さんだったら小田急さんでどこの路線でも共通で乗れる。だけど、小田急さんと京王さんが走っている特定路線の場合は、その定期がそこしか使えない定期が1つと、それから小田急を持っていたり京王を持っていたり、そのバスが来たときには乗れるけれど、違う会社のバスが来たら乗れないという現実がある。そういう現実がある中で、バス同士の乗継割引制度と書かれるのですが、現実と理想が乖離しているような気がして、収束していったほしいなと思うところが質問です。

【会長】

割引制度も大事だけれど、小田急と京王の2つのバスが運行しているところは別々の定期を買った人は片方しか乗れない。この現実的な問題をMaaSでやれば簡単に解決するんだけど、なかなかやりそうもないじゃないで

すか。どうしますかという御質問です。いかがでしょうか。

【事務局】

これはぜひ今後検討して、もちろんバス事業者さんに協力していただかないとできないことなので協議させていただければなと思っています。

【会長】

これは多分運輸連合とか運輸協定とかいろいろな言葉はあると思うのですが、そういうことなんですよね。実はM a a Sの一番重要な部分、この運輸連合というのは1970年代にはドイツではやっているし、そしてオーストリアでもやっているし、私も今運輸連合を目指してバス会社とNPO法人とタクシー会社を1つの会社に仕立てて行政が全部コントロールするという流れを作る直前になって、それをこういう会議にかけてきたところで、それを説得するのを来月からやる予定なんです。そういう流れを小田急の方々と京王の方々が多分きちんとやるかどうかというのを要請したほうが良い。時代遅れですが、そんな定期をまだやっているのかという状況で、こういう問題こそ解決をしていく。住民にとっては別々なんですよね。都営地下鉄と東京メトロを乗り換えるときに、前は料金が倍になってしまうわけで、それを東京都は割引の運賃にしたのですが、そうではなくて、それを全部計算して距離帯で計算したプログラムを作れば簡単にできてしまうのですが、残念ながら日本は民間で公共交通ができてしまったために、なかなか欧州のようにコントロールが効かなくなってしまっている。コントロールが効かないまま、向こう10年、20年行きますかという。調布市の方々はそれをどう考えるかということを今質問されたんです。どうしますか。

これは極めて大事なことで、僕は調布市として良い意味で小田急と京王が協定して一緒の運賃というか、一緒の定期でやれるような努力をどういうプロセスでやったら良いかを検討会を作るぐらいの努力をしても良いと思うんです。それは小田急も京王も便益が上がるわけですから。ただ、その費用については行政か少し持ってあげるとか、そういうことをやって努力をするというのが1つあるのかなと思います。そこがここに書かれると良いですね。そういう努力を具体的に。京王の方と小田急の方はその辺の事情は、

今M a a Sがだいぶ進んでいると思うのですが、いかがでしょうか。

【G委員】

京王バスのGと申します。非常に難しい問題を投げかけられたのですが、私もバス会社に勤務する前は一般の人間でしたので、私個人は、神奈川中央交通さんと小田急さんが走っているようなところに住んでいたのも、同じような気持ちになったことがあるのは事実です。

実際にバス事業に従事しますと、良い例えかどうかわからないのですが、牛井屋で飲食店Aの割引券を飲食店Bに持って行って、これ使えますかと言っているような感じでして、利用者からすれば牛井は一緒に、飲食店A、飲食店Bさんからすると、それは飲食店Bさんの割引券だからと、そんなような実態があるのかなと思います。

A先生がおっしゃったとおり、細かい話はいろいろあるのですが、この問題を解決しようとする、結構システムチックなシステム面での話がかなり時間と労力、労力は良いとしても、時間だとお金がかかるかなというのが私の認識ではあります。

紙でやれば良いじゃないかというような議論もあるのですが、紙でやりますと、簡単に言うと紙を管理する手間、コストが余計にかかってしまうということがあって、今P A S M O、S u i c aがすごく普及しているので、なるべくP A S M O、S u i c a、もしかしたらこれからQRコードに変わるかもしれませんが、そういう電子的なものに持っていきたいという思いもありますので、紙に回帰するのはなるべく避けたいのかなと思っております。

あとは、どこまで耐えられるかという話になるのですが、8番に割引制度と書かれてしまったのですが、割り引いた分のコストは誰が持つのかなというのは素朴な疑問として思うのですが、A先生がおっしゃるとおり、利便性が上がって利用者が増える話については何とか実現できないかなと思うのですが、割引を伴ってしまうと正直収益が下がって、ただでさえ厳しい状態がかなりきつくなることもありますので、先ほどのシステムの話も含めて事業者の単独での力で実現していくのは結構難しい。できないとは言いませんが、時間もコストもかなりかかる話なのかなとは、感想めいた話になりますが、

思います。すみません、あまり答えになっていないですが。

【F 委員】

小田急バスでございます。御利用者目線としましては非常によくわかる話だなど。A地点からB地点まで小田急と京王と両方走っている中で、どちらか片方の会社だけを選ばなければいけないというところに不便が1つ乗っかってきてしまうという部分においては本当におっしゃるとおりだなどと思います。

ただ、先ほど京王さんもおっしゃったとおり、別会社といったところで、自社定期といったところにおいてはそれぞれの会社で努力しながら、できるだけ自分の会社のところを御利用いただくための努力といったところでの割引みたいなどころも考えているところでもございまして、なかなかそこを統一しながらといったところはシステムの的にも難しいですし、それぞれの会社さんの考え方の違いといったところを統一していかなければいけないということも出てくるかと思imasuので、やってください、はいわかりましたというふうに進めることはなかなか難しいのかなと思imasu。

そういった中では、行政様ですとか、東京都ですとか、そういった大きなところといろいろ協議をしながら調整を図っていただいて、何年後になるかわからないですが、合わせていくというプロセスが必要になってくるかと思imasu。以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。かなり大変だという御意見ですね。多分国とか東京都に予算を少しお願いして、こういう問題を解決できる方策をちゃんとやってくださいというのは1つあると思うんです。多分全体的にやろうとすると大変なんだけれども、競合する路線だけで、そこの定期を持っている人をちゃんと調べれば、そこだけの個別対応で行ける可能性はありますよね。そうすると大したことはない。そういう流れだとなかなか世の中変わらないけれど、そういう対応もあるんじゃないですかね。それは多分手間暇かければデータを出していただければ、誰が京王のを買っていて、誰が小田急のを買っていて、競合路線に何人ぐらいいるか。そしてそれを個別対応で、

その人たちはどっちを乗っても良いよという共通というはんこを押して、費用の分担は後でその辺は、按分すれば簡単なのですが、やれば良いじゃないかということもあると思います。だから、あまりその辺を大きいところからやろうとするとできないので、小さくやろうとすれば来月からでもやれそうなのぐらいの小さなテーマですよ。それぐらいのテーマなんですよ、実は。ところが、大きくやろうとすると、飲食店Aと飲食店Bを統合しないといけなぐらいの大きな問題になってくるので、統合抜きでやる体制と、統合を目指していくやり方と2つ追求する必要性がある。

今聞いて、Ma a Sが出てきてもう10年近く経つわけで、2014年ですが、日本は民間事業がやっているがゆえにユーザー、利用者が不便を感じて、余計に払わなくても良いようなお金さえ払っている、こういう現実を変えていくということを行政はしっかりやらないといけない。これについてのソリューションを提案していくのが行政の位置付けで、交通計画の会議はまさにそのことをやる必要があります。ですから、時間がかかっても良いからそれはやりましょうというぐらいの意見が欲しいところですね。ということです。どうもありがとうございました。

もう1つの観点で、いろいろ高齢者、障害者の交通と連携とありますが、どう連携しているのですか、連携をどうやってやるんですかということが御質問のもう1つでしたね。

【事務局】

これについては、前回、前々回も御意見をいただいているところなので、これから福祉部門に、もともと福祉の計画の中にも移動手段についてという項目があって検討はされているものもありますので、庁内でもう一度そのところはヒアリング等を行った上で示せていくようになれば良いかなと思います。

【会長】

高齢者の問題というのは福祉の領域と一般の領域と跨っているんですね。あるときは福祉の顔を出すし、あるときは一般の顔を出す。そういう意味では福祉に行けば何とかかなるというのは間違いで、交通計画の中でどこまで高

齢者を射程距離に入れて問題を解決していくか、その視点が欲しいと思います。

今、国土交通省の役人3人ぐらい、局長だった人が音頭を取って高齢者の交通問題をやっているのですが、なかなか難しい。なかなか難しいけれど、やらなければいけない領域だなと思って、去年からプロジェクトをやり始めているのですが、来年度も続ける予定ですが、結構大変ですので、ぜひそこもどう連携するかはしっかり頑張っただけでやっていただけたらと思います。

特に免許をやめた人をどうするかとか、あるいはフレイル、虚弱老人にならないためにどうやって公共交通で支援していくかとか、そういうことを少ししっかり考えていった方が良くないですかね。連携という言葉は簡単ですが、全然連携していないじゃないですか。どう連携するかは具体的な策が欲しい。

あらゆるところに「連携」という言葉が出てくるのですが、環境政策との連携をどう取るのだろう。そういう意味で「連携」を使うのは良いけれど、本当に連携強化をどうやるのかをちゃんとわかっていて言ってほしいというのが御意見ですよね。ということで、よろしくお願いします。

ほかに御意見はいかがですか。

【副会長】

福島大学のBです。よろしくお願いいたします。この総合交通計画の改定版については、具体的な記載方法を何とかしようという努力は非常に見られた部分があって評価はしております。

具体的にもう少し例えば書き込みを増やしていくとか、それから事業スケジュールがいくつもあって、実施施策があって、短期とか中長期という形で、ここまで示していただいていますので、この実施施策の中身をより鮮明にしていくというか、それが次の地域公共交通計画につながっていくようにブラッシュアップをしていけるような議論としていただけると良いのかなと感じております。

一方で、いくつか御質問の中で難しい視点もあったかと思うのですが、可能な限り考え方を整理した方が良くないかと思っています。

1つは、特にユニバーサルデザインに関する部分というのがかなり重みがついてくるかと思imasので、そのあたりについてはバリアフリーの構想と合わせた形で、より総合交通計画のほうにもエッセンスを入れた方が良いなという印象を持っています。

というのは、交通の事業はかなり複数、いろいろな分野に跨ってきますので、そこに波及効果があるように交通の施策の中でもちゃんと入れていませうというような論点があった方が良くないかと思ったところがあります。そういったところで、次の地域公共交通計画の策定のほうで細かい点がたくさん出てくると思imasので、そちらのほうで書き込みをしていただきたいと思imas。

【会長】

どうもありがとうございます。もう少し書き込みを増やしたほうがよろしいと。改定版については、形はよくできていませうという評価だったと思imas。

それから、中身をももう少し具体化していったほうがよろしいでしょうといふのと、ユニバーサルデザインも今後重みがついてくるので、そこも入れたらよろしいといふことだと思imas。

関連して、2016年ですか、オリパラのあたりのときに共生社会といふ言葉が出てきたんですね。共生社会といふのは国のメインの政策の1つで、SDGsといふのがありますけれども、ミレニアムSDGsで取りこぼした政策が2つほどあって、その1つが環境です。ゼロエミッションとか、そういうような流れで出てきている。それについてはある程度書き込まれていると思imasけれども、もう少し具体化が今後進むのだろうと思imas。

それからもう1つは格差社会。この格差社会といふのは障害者を含む高齢者で虚弱の方とかそういう人たちをどういう形で公共交通で救済していくか、そのあたりの格差社会に対してどうするかといふところの書き込みもやや足りていないような感じがしませうので、そういうことも含めて少し足しておいていただけたらと思imas。

ほかにいかがでしょう。

【E委員】

緑ヶ丘・仙川から参りましたEでございます。少しお伺いしたいのですが、これを読ませていただいて、高齢者がずいぶんたくさん、4人に1人になるという前提でお話が流れているのですが、そのときに高齢者に車を運転させないというんですか、するということをやめて、公共交通のほうに、バスに行くというようなことがずっと長く根底にあるように読ませていただいたのですが、高齢者と言いましても非常に個人差があるように思います。高齢者となるとどうしても交通事故ということが必ずついて回りますので、それはそれとしてあるのですが、やはり高齢者が自分が好きなときにどこにでも行ける自由というのは必ずあると思うので、一概に高齢者だからといって車社会から外すということの考え方は少しどうなのかなと私は思います。自由であることということは尊重されるべきだと思いますので、これから多分車の対応に関しても、高齢者対応の車ができたり、そういうことは必ず起きてくると思いますので、そういうことというのは1つぐらいは書かれることはないのでしょうか。どうでしょうか。お聞きしたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。車をやめて公共交通に転換するという書き方がされているけれど、高齢者はもっと自由な生き方ができるはずである。これについてはどう思われますか。

【事務局】

そのとおりだと思います。市のほうは交通安全もやっているのですが、高齢者の免許については、1つはサポカーと言われるサポートがされて踏み間違いがないとか、それも東京都さんとか国とかが補助をしていただくというものもあって、期限は過ぎてしまっていますが。ですので、1つは運転するのであれば安全対策のある車を運転していただく。

もう1つは、運転に不安を感じた場合ですね。運転に不安を感じた場合には当然免許を自主的に返納していただくのが良いのだろうなと思っていて、調布市も来年度から免許を返納した方に対して外出機会のサポートができないかということで検討することになりました。ただ、実際問題、免許を返し

たときに、先ほど言われたように本当に移動ができるのかというところは課題としては残りますので、代替の交通施策は今後検討していかなければいけない課題だと捉えているところです。

【会長】

ありがとうございます。高齢者で、実は私はこの間調べて原稿に書いたところは、75歳以下の高齢者よりは若者のほうが事故が多いんですね。つまり65～74歳よりは明らかに20代以下の若者のほうが事故が多い。このデータをどう読むかというお話と、それから75歳以上だと明らかに若者より事故が多い。80代はもっと多いというようなことがわかっていますので、そのあたりはデータに忠実に問題を解いていったら良いのではないですか。そこを見ていないような気がします。つまり、多様な高齢者がいるけれど、こういう層にはこうというような意見が必要だろう。

それから、免許返納についてもその辺の個人差というのがあるけれど、個人差という言葉で考えられる領域は65歳～74歳ぐらいだったら個人差を議論できるのですが、75歳ぐらいから個人差が少し弱まってきます。だから、個人差で議論する領域が徐々に80を超えると個人差の議論ではなくなる可能性がある。そういう意味で心身機能の低下が年齢によって増えていきますので、そのあたりの曲線を考えて、こういう時期にはこうしましょう。しかし、健常な人もまだまだいる領域が60代は相当多いという話はしておかないといけない。その辺の実態を見て政策を作ることが調布市としては重要ですので、もう少し実態を見て言葉に転換していくという作業が遅れているのではないですかね。そこをちゃんとやってくださいという御指摘だと思います。

ほかにいかがですか。

【C委員】

調布社協のCです。御説明ありがとうございます。

重点施策について、4ページのところですが、目標3の2つ目のところの最後に「歩行者中心のまちづくりの促進を進めていく」と書いてありますが、調布駅周辺のお話かなと思うのですが、あくまで歩行者を中心的に進めてい

くと書いてありますが，そこのみの中心になるのか，ほかの，例えば調布駅は中心的な場所になるので車を使われている方も多いですし，バスを使われている方，自転車も今駅前には押して引いていってくださいと看板は出ていますが，結構走っていたりというのがあったり，車いすの方もすごく多く通ると思うんです。その中で歩行者中心というふうに限定せずに，いろいろな面でここに記入いただけると良いかなというところを感じました。以上です。

【会長】

歩行者中心についてですが，いかがでしょうか。

【事務局】

今の中心市街地で言えば歩行者回遊軸を作ろうとしていることでもありますので，できれば歩行者が回遊できるような形にできれば良いかなと。これは中心市街地のことを書いてありますが，各駅についても同じことなので，駅周辺はできれば安全に歩けるような歩行空間が整備できれば良いかなと思っています。

【会長】

よろしいですか。今Cさんがおっしゃったことというのは多分歩行者中心という言い方でも，多様な交通の中で歩行者をもう少し優先しないと歩行者自身が痛めつけられてしまう，そういう感覚があるので歩行者中心という言葉が出てきたのでしょうか。だから，何もほかの交通手段を無視しているわけではなくて，いろいろなところでも公共交通を重視する政策として道路の再配分をしましょうということで，道路の使い方を自動車に割り振りすぎているので，もう少し公共交通だとか，あるいは自転車，歩行者に取り戻そうという動きが欧州，アメリカなどなどいっぱいそうしていますが，日本はもともと道路が狭いところの中でひしめいていますので，そういうところが目立って出てきていないというのも事実です。

ということは，歩行者が一番弱い立場だからそういう書き方になったのだらうと思います。かといってほかの交通手段を無視しているわけではないということですね。Cさん，それでよろしいですか。

【C委員】

はい。

【会長】

ほかにいかがですか。

【H委員】

東京バス協会のHでございます。こちらの交通計画のほうですが、全体的に言えるのは、すべての目標に対して「検討します」とか「図ります」というところで定性面の記述はあるのですが、数値的な目標が書かれていないと思うんです。確かにこの中に全部書いてしまいますと窮屈になってしまいますので、恐らくこの計画を立ち上げた後にそれぞれ分科会等を立ち上げて、その中で数値目標なりを運用していくのかな、その方が良いのかなと考えております。

研究が足りなくて申し訳ないのですが、赤字で書いてあるそれぞれの引用されているところに、もしかすると数値的な目標が書かれているのであるならばそれで完了するのですが、定性面が強くて、数値目標がないなど感じました。以上です。

【会長】

ありがとうございます。そこはいかがですか。数値目標が少ない。

【事務局】

これは総合交通計画という形で基本計画になりますので、あまり数値目標は設定しないのですが、これらを総合的に推進するために、最終的に今の計画でもあるのですが、20数項目の数値目標は設定したいと考えています。それと各施策のスケジュール、これで管理をしていきたいと考えているところです。

【会長】

ありがとうございます。総合交通計画で大きな方針を書くという段階ですので、次の段階に入ったときに多分もう少し具体的なものが出てくるのでは

ないか、そういう御発言だと思えます。どうもありがとうございます。
ほかにいかがですか。

【副会長】

これは検討という、今後の課題にさせていただいた方が良くかなと思っているのですが、先々恐らくですが、ウォーカブルとか自転車の関係を論じていくとどうしても健康というキーワードが出てくると思えます。健康に資するとか、ウェルネスというところ、そこがどこかにもし入れられるようであれば少し触れた方が良くかもしれないと思っています。

ただ、総合交通計画自体はかなり上位のマスタープランになってくると思うので、その先に展開できるような形が取れるように検討していただいたらよろしいのかなと思っております。その1点が最後にあれば基本的にはこの内容で進めていただけたらよろしいのかなと考えております。

【会長】

ありがとうございます。ウェルネス、健康、ここのキーワードをきちんと入れ込んだらどうかという御提案です。

ほかにいかがでしょうか。時間もだいぶ過ぎてしまいましたので、中間とりまとめはこのぐらいにさせていただいて、先ほど何点か御指摘をいただいたと思えますが、そういう形で少し整理して訂正していただければと思います。

それでは、次に行きたいと思えます。

議題(2) ミニバス北路線及び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】

「(2) ミニバス北路線及び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、報告をお願いしたいと思います。

【事務局】

ミニバス北路線について説明するため資料6を御用意ください。前回第2回協議会で説明したとおり、北部地域にランチ調布の開業に合わせて、同

施設内にバス停を設けて、ルート変更をするものです。前回協議が調ったことから、運行事業者である京王バスさんにおいて運行計画等の変更について、道路運送法に基づく申請を行うとともに、施設管理者等との協議が調ったことから、改めて報告するものです。

なお、(仮称) ブランチ調布は、4月22日(金)に開業する予定となっており、開業に合わせて、ミニバス北路線についてもルート変更、ダイヤ改正を行うこととしています。

概要については、資料6に記載のとおりです。

続いて、北部地域における巡回公共交通の実証実験について説明しますので、資料7を御覧ください。運行の概要から説明します。深大寺北町・深大寺東町を中心とした北部地域における巡回公共交通の実証実験は、令和4年1月28日の金曜日から運行を開始しました。運行日は、火曜日と金曜日の午前9時から午後4時までの1日計7便です。利用対象者は65歳以上の方で、運賃は無料、乗車定員は乗務員を含めて11人です。

2ページを御覧ください。続いて運行経路です。現在はルート1で示す通りページ右下の1番南台を出発し、概ね反時計回りに巡回する経路です。

なお、16番梅の湯の後は再び3番「深大寺東町6丁目」、2番「日本消防検定協会前」を経由して南台に戻ります。ここで、3番の深大寺東町6丁目の丁の字が町という字になっておりますが、正しくは丁になります。申し訳ございませんが訂正をお願いいたします。

5番「都営深大寺住宅前」バス停に御注目ください。ちょうど「既存」の「存」という字の当たりがクリーンセンター跡地になります。ここにコミュニティ施設等の公共施設を含む(仮称) ブランチ調布が開業されます。公共施設部分の開業に合わせて本巡回公共交通のワゴンバスも乗り入れる予定です。ワゴンバスの(仮称) ブランチ調布への乗入れについては市報やホームページのほか本巡回公共交通に関する説明会等でお知らせします。

続いて、3ページのA3サイズの資料を御覧ください。現在の広報用チラシを示しています。これまでもチラシを作成していましたが、利用者等からの御意見を基に目印となる施設等を追加しました。

4ページを御覧ください。こちらでもチラシの一部になりますが各バス停の

各便のダイヤを掲載しています。

それでは、5ページを御覧ください。運行開始の1月28日から3月18日までの利用者状況について説明します。

ページ下段の図3を御覧ください。まず、利用者数の推移ですが、実験開始の1月28日の33人から、2月4日に34人となり、2月8日は12人となっていますが、その後20人前後を推移しています。15日間の平均利用者数は1日当たり22.2人、1便当たりの利用者数は平均で3.2人となっています。

次に5ページの図4を御覧ください。本巡回公共交通の実証実験は、火曜日と金曜日に運行していますが、火曜日は1便当たり3.0人、金曜日は3.3人と金曜日の方が利用者は多くなっています。

続いて、6ページの図5を御覧ください。ワゴンバスは午前9時から午後3時まで計7便を運行していますが、便別の利用者数については午前11時台の第3便で1便当たり5.3人と最も多く、次いで10時台の3.7人、9時台の3.4人と、午前中の利用者が多くなっています。

7ページ図6を御覧ください。バス停別の乗降者数ですが、乗車は「南台」の106人が最も多く、次いで「梅の湯」の34人、「市立図書館深大寺分館」の32人となっています。

一方、降車は終点の「南台」での91人が最も多く、次いで「日本消防検定協会前」の39人、「市立図書館深大寺分館」の29人となっており、乗車、降車ともに「南台」が大多数となっています。

続いて、図7を御覧ください。バスに乗車している人の数を示している区間利用者数を見ても、ほぼ全ての区間で80人から90人程度を推移しており、バス利用者は「南台」での乗降がメインとなっています。

続いて、ページが飛びまして9、10ページを御覧ください。本実証実験のより詳細な利用実態を把握するため、利用者、非利用者ヒアリング調査を今後予定しています。

まず、利用者ヒアリング調査ですが、調査概要欄に示すとおり、実証実験期間中に、調査員がバスに乗り込み、バス利用者に直接ヒアリングをする調査を考えております。

調査では、利用者の属性、満足度、改善点、運賃等に関してヒアリングし、このほか、北部地域における公共交通に対する意見や来年度の有料実証実験に向けた意見等も伺う予定です。

最後に、12, 13 ページを御覧ください。非利用者ヒアリング調査は、実証実験期間中に1度も巡回交通を利用したことが無い方を対象に、利用しない理由、運行サービスに関する意向をヒアリングします。

また、利用者と同様に、北部地域における公共交通に対する意見も伺い、巡回交通の改善点等も探ります。

ヒアリング方法としては、地元自治会等にヒアリングすることを予定しています。

説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございます。ただいまの北部地域における巡回公共交通の実験についてですが、御質問、御意見が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。

【D委員】

Dです。巡回交通が1月から始まって私たち地域住民も一応自分たちのヒアリングは、仲間からのヒアリング、自治会からの状況を聞き取りしております。概ね良好かなと。地域間循環が一定の広がりをしてきているかなという感じはしております。ただし、これはまだ計画の途中ですので、杏林大学病院に行く日程がまだ定まっていないというところの質問に対して、我々も内部で回答できないで保留状態にしているのですが、そういうこともこれから計画のなどをもう少し具体的に示してほしいというのが1つ。

やはりバス停を増やすと巡回の一巡してくる時間がかかってしまうという悩みはあるのですが、バス停がミニバスよりも少ないというところがかなりウィークポイントかなと思います。何箇所かはこのコースの中でも増やしていったほしい。バス停間隔がかなり広いところもあるというところが実態かなと感じております。

あと、今乗車が1便当たり3.2人ということですので、これは多分前回の

ときに経済性だけで行くと何人という話がバス会社から出ていましたね。それをすべて足りないところを今後どうしていく方向で考えておられるのか。そこを利用者側だけの負担で行くのか、どのようにバスは走るのか、こちらのベクトル方向を知りたいなど。公共交通への補助面というか、支援というか、その辺のことはそろそろ知りたくなってきたなというところですよ。

【会長】

ありがとうございます。バス停の間隔がやや長すぎるのではないかという意見と1便当たり3.2人なんだけれども、お金の不足分はどうするのですか。運賃では賄いきれないはずだと思いますので、このあたりの考え方をお聞かせくださいということです。

【事務局】

バス停の乗降場の間隔ですが、できればもう少し増やしていきたいというのがあるのですが、なかなか今貸切バスという形でバス会社さんに運行をお願いしていますので、今後有料に移していく段階で警察と乗降場所については、バスベイが必要だとか、いろいろな話が出てきますので、そこら辺は道路管理者と交通管理者と協議しなければいけないところがあるのですが、できれば店舗の中に乗り入れて良いよという方がいらっしゃれば増やせると思ったりしているところです。

それから、今無料でニーズ調査ということで運行をしていますが、1年ぐらいいを目途に、先ほど委員からもありましたけれども、杏林大学病院も含めてルートを当初から3つルート案を作っていて、今1つ目のルートで、5月にはランチ調布が開業するところに乗り入れる。その次に、様子を見て杏林大学病院に行くルートをやるかどうか、そういうところはあると思います。

いずれにしても有料になったときに、この間京王バスからもお話がありましたが、大体目標として1周9人ぐらいいは乗ってもらえないかと思ったりはしています。当然これで全部黒字になるとは思っていないのですが、赤字幅がどれくらいかというのを有料実験を開始する前には最低ラインと言いますか、目標ラインは決めた上で有料の実証実験をやっていきたい。その辺はもちろん地元の方と協議をしながら、市のほうも庁内で十分議論をしなければ

いけないところだと思えますが、そういった形で目標ラインを、ほかの自治体でもそういうやり方をされているところで、そこは目標を定めた上で有料の実証実験に移行できればなと考えております。以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。ほかに御意見はございますか。

【G委員】

運行をさせていただいております京王バスのGと申します。今有料というお話があったのですが、事業性に関しては前回の協議会でも少し参考までにお話しさせていただいたとおりなのですが、今の御利用人数だとなかなか厳しいかなというのが正直なところではあります。

その中で、1ページのルート3の杏林大学病院に行くという話が出ているのですが、先ほどの計画の話ではないのですが、もう少し既存の交通を使ってシームレスにというキーワードがありましたが、小田急バスさんもたくさん走っていらっしゃることもありますので、そういったバスと結節することで行動範囲を広げていくという考え方はないかなというのは思います。

と言いますのも、杏林大学病院に行きますと恐らく1時間に1本を維持できるかなというのはちょっと厳しい。Dさんもおっしゃっていましたが、そう思うと、運行範囲を広げていけばいくほど運行間隔も広がっていきますので、何を取るかということにはなるのですが、利用者の感覚的には1時間に1本というのはわかりやすいですし、これ以上広げるというのはバスの路線的には結構厳しいかなというのは感覚としてはあるのですが、もう少しこの路線自体はコンパクトにしつつ、周辺のバスを中心とした既存交通にシームレスにつなげるという考え方もあった方が良いのかなというのは感じているところです。以上です。

【会長】

ありがとうございます。ほかに御意見はいかがでしょうか。選択肢はまだいろいろあるけれど、あまり言わないでおきます。ほかにいかがですか。

【D委員】

京王バスさんに質問ですが、既存のバスの乗継ぎというお話ですね。そういうリソースをちゃんと使ってやれば良いじゃないか、むやみに延ばす必要はないよねという話だと思っておりますが、そのときに、先ほど中間報告に書かれていた乗継割引という話題はどうなるんですかね。

【G委員】

考え方次第だと思うのですが、今現時点で無料であるのであればあまり関係ないかなと思います。有償になったときに運賃設定をどうするかということだと思います。そこまで含めて、要するに乗継ぎをするということは選択なんですね。一番わかりやすいのは運行間隔ですね。1時間に1本を維持するというほうを選択して、その分、仮に運賃に転嫁するのであれば運賃に転嫁するのも良いと思いますし、行政が補助するなら行政が補助するでも別に良いと思いますが、行政が補助するというのは割引をして行政が補助するという考え方があっても良いかもしれませんが、そこは選択かなと思います。

逆に、全然別の地域なのですが、間隔が広がってもあちこちに行ってほしいという意見がある地域もありますので、それは考え方次第かなと思います。

我々バス会社の人間は間隔が広がることにネガティブなイメージを持っているので、ほかに方法があるのであればあまり間隔が広がるようなことはしないほうが良いのではないかと、そういうイメージです。

【D委員】

1つ質問して良いですか。京王さんだけに聞くのはちょっと酷だったかもしれませんが、埼玉の鳩山町の地域公共交通会議を調べてみたらデマンドタクシーとか町内循環バスというのをやっておられるんですね。私、前回のときに質問したかと思うのですが、公共交通をどういうところに位置付けるのか。調布の場合は補助金をあまり出さずに、民間ベースでの生業をやっているわけですね。それで合うとか合わないとかやっているのですが、市として地域公共交通を含めてどのようなエリアでみんなの足を作っていくんだという、そこのところがよくわからない、理解できないので少し苛立っているんですけどね。だから、京王さんに別にぶつかるつもりはなかったのですが、そう言われたので、割引はどうなるんですかと質問したくなったということ

です。

市のほうから逆に言うと地域公共交通のあり方というか、今現在補助金が多摩地域で一番少ない調布市としてどう考えているのか。何も助成金だけが欲しいと言っているわけではなくて、民間の人たちも入れながらどういうあり方が良いのか、納得感が要るのかなというところを作っていないと、経済性が合わないから減らすんだという議論、そちらのわかりやすい方向に行ってしまう。先ほどの高齢者とか障害者の足を確保する、支援するという言葉は並ぶのですが、具体的なところを考えてしまうと、だいぶ乖離しているよねというふうにこちらの生活感から出てしまうんです。その辺がちょっと汲み取ってほしいなど。できたら示してほしいと思います。

【会長】

そこはいかがですか。

【事務局】

調布市は確かにD委員がおっしゃるように補助金をほとんど出していなかったんですね。バス事業者さんに運行していただいていたというところですね。それもあって、人口減少とか高齢化が進む中で、コロナウイルスの影響もあって、バス事業者さんだけにお任せしていくわけにはいかないかなということもわかってきたので、他市の事例も参考に、この会議を立ち上げて、今の総合交通計画の改定作業を進めさせていただいていますが、この後に、来年度は地域公共交通計画の策定も着手していきたいと考えていまして、その中で地域の交通のあり方、体系みたいなものが示せば良いなと思っています。それを示した上で、実際にこの地区はどうですかというのを検討していけたら良いかなと今考えているところです。以上です。

【会長】

Dさん、よろしいですか。私のほうから全体の流れを御説明しますと、調布市が今までやってこなかったのは民間で十分充足できていたと考えられていたんですね。ところが、高齢化が起きたり、人がだんだん車の運転ができなくなったり、そういうところで不便なところがあって、そこにバスが欲し

いという要望が出てきたと思うんです。これが北部地域だと思います。

ここについては、大きな課題という形ではないのですが、住民の足をどこまで調布市として確保するのか、どのぐらいの頻度でやるのかという選択肢として、今のバスでやるという方法が1つ。それから、タクシーでデマンドやった方が良くというのがもう1つ。それから、グリーンスローモビリティといって、地域のNPOが無料で運行するなら400~500万出しましょうというのもある。これでやっているところもあります。それからチョイソコみたいに地域の会社の人たちが一生懸命そこで役所の補助をいただいて、ある時間運行するというのもある。ただ、これをやるについても、今までのバス会社の経営を、ずっと調布市の足を守ってきたんですね。そこの調整がもう1つ重要な点がある。その中で抜本的な改革ができないかもしれないけれども、まずは北部のこういうバスを運行してみようという、そういう流れで今来ているんですよね。

ですから、ここはバス会社の人たちの努力もちゃんと借りながら、人々の最低限のモビリティをどうするかという、そのラインを少しきちんと整理していくということをやらないといけない。これが来年度以降の仕事なんですよ。

先ほどの2つのバス路線、小田急と京王のここで割引制度がこちらに乗れたりあちらに乗れたりという利便性を追加すると利用者は増えないかもしれないけれどもとどまるという話なので、こういう簡単なところから解決をしていくということももう1つ必要なんですね。これでバス離れが起きてしまったら、もう乗らないやとなったらますますバスが厳しくなる。だったら乗ってもらう方法を検討して、多分小田急と京王の定期を持っている人は数十人のオーダーしかいないと思うんです。数百人なんていないのではないかなと思うんです。そうすると、数十人のオーダーの人たちの名前さえわかれば、その人たちは自分は小田急だけで大丈夫、自分は小田急と京王を相互に乗る。私は京王しか乗らないという人たちが判別できれば、そこをどういう形でやるかを考えるということが地域公共交通のこれからのやり方なんです。だから、バス会社に対してもきちんとそういうことを理解していただいて、調布市としても市民の利便性を上げてバスをできるだけ使ってもらう戦略の1つ

としてそういうバスの使い方を，むしろ問題ある部分をできるだけ解決していく，そういうやり方を取るのも交通計画としてはこれからはあり得る話かなと思いますので，ぜひ頑張ってくださいというのがDさんの御意見だと思います。

ほかにございますか。よろしいですか。時間が間もなく来てしまいますので，このぐらいにさせていただきたいと思います。

その他は大丈夫ですか。

それでは，以上で本日予定した議事はすべて終了しました。その他委員の皆様から何かありましたら挙手をお願いしたいと思いますが，ないようでしたらこれで閉会にしたいと思います。

以下，このまとめにつきましては，私のほうで事務局と相談して最終的なとりまとめをさせていただくということでよろしゅうございますか。では，そういう形でさせていただきたいと思います。

それでは，事務局にマイクをお返しします。

【事務局】

総合交通計画につきましては，令和4年度も引き続き改定作業を進めてまいりますので，委員の皆様には次年度もどうぞよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

閉会

【会長】

これで閉会ということで，どうもありがとうございました。

以 上