

令和4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】

定刻となりましたので、ただいまから、令和4年度第1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。

本日は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、対面方式とオンライン方式を併用して開催しております。

会議に先立ちまして、委員及び傍聴の皆様新型コロナウイルス感染症の対策などについて、お願いをさせていただきます。

まず、感染防止のため、場内ではマスクの着用をお願いいたします。会議の終了時間につきまして、16時30分を予定しておりますので、御了承ください。

また、委員の皆様が質問される際は、マイクを席までお持ちしますが、使用の都度、マイクを消毒し、次に質問される方にお渡ししますので、委員間でのマイクの受渡しはお控えください。

オンラインで出席されている委員向けの御案内ですが、御自身の質問を除き、音声をミュートに設定していただき、また、質問される際はZoomの「手を挙げる機能」を御利用いただきますようお願いいたします。

続いて、委員の出欠等につきまして、報告いたします。

J委員におかれましては、欠席の旨、御連絡いただいております。

また、F委員の代理としてG様に、H委員の代理としてI様に御出席いただいておりますので御報告申し上げます。

傍聴につきましては、本日、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。

議題につきまして、次第を御覧ください。市の都市計画課から、「次期都市計画マスタープランの策定について」を報告したい旨の申し出があったため、2番目の議事に当該内容を追加しておりますので御了承ください。

それでは、会長から、一言御挨拶をお願いいたします。

【会長】

Xです。公共交通活性化協議会ということで、交通につきましては100年に一度大きな変化が来ていると思っていただきたい。100年に一度というのは、1つ目は制度が、道路運送法等ができて70年以上あまり変わっていないという状況があります。2つ目は、社会自体が高齢化にかなりシフトしてきたという点です。

それから3点目は情報です。スマホを使って複数の交通を使って移動するというMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）が使用され始めたこと。それが国際的にはかなり使用され始めている。この中で、情報化と交通をどのように考えるかという極めて大きな課題が来ています。

それから4つ目は、環境問題と絡むと思いますが、地球温暖化が既に始まっているというのは、今年はその最たるものだと思いますが、ものすごく暑くなってきています。温暖化現象、つまり、CO₂をどうやって減らすかとか、環境問題についての取組がもっと強化される必要性があります。つまり、情報、環境、高齢者等の問題について強化した交通計画が今求められている。果たして、どこまでそれが到達できたかという観点で皆さんには眺めていただきたいと思います。

以上、私の挨拶に代えさせていただきたいと思います。

【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「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「調布市総合交通計画（改定版）の策定状況と検討スケジュール」、資料4「重点施策の検討」、資料5「北部地域巡回公共交通（実証実験）について」、資料6「次期調布市都市計画マスタープランの策定について」、参考資料「調布市総合交通計画の改定に係る資料」のほか、本日机上に、現行の総合交通計画、席次表及び資料6の追加資料として資料6-0を配付しております。

なお、現行の総合交通計画につきましては、会議終了後に回収いたします。

あわせて、机上に、右上に赤丸が押印された資料5の7ページの修正版も配付しておりますので、申し訳ございませんが、当該ページの差替えをお願い

いたします。

資料は以上になります。委員の皆様，資料はお揃いでしょうか。

それでは，以降の議事の進行を会長，よろしく願いいたします。

議題(1) 調布市総合交通計画の改定について

【会長】

それでは，早速議題に入りたいと思います。本日は3つの議題があります。

1つは総合交通計画の改定ということ，2つ目に都市計画マスタープラン，3つ目に北部地域の巡回公共交通の実証実験ということで，最初に調布市総合交通計画の改定について，報告をお願いします。

【事務局】

本議題では，今年度の改定に係るスケジュールを示すとともに，昨年度末の協議会で示した重点施策の検討状況のほか，昨年度末から，更新，追加した箇所等について報告いたします。

それでは，資料3「総合交通計画（改定版）の策定状況と検討スケジュール」を御覧ください。

今年度は，次期都市計画マスタープランの検討内容との整合を図りながら，実施施策の確認，重点施策の検討を行い，パブリック・コメント手続を12月ごろから行い，今年度末の改定を目途に，取り組んで参ります。

続いて，資料4「重点施策の検討」を御覧ください。

1ページですが，社会情勢等の変化を踏まえ，特に重要な課題への対応に向けて重点施策を設定したいと考えています。

ページ下段の図は，現計画の内容をそのまま記載していますが，次期基本計画及び都市計画マスタープランの検討内容に合わせて更新します。

2ページを御覧ください。本計画の基本目標を示しています。これまでに提示したもののから項目は大きく変更していませんが，各項目での記載を見直しております。

この基本目標ごとに重点施策を設定することとしており，その際の各基本目標に対応した視点を基に設定することを想定しています。

4ページを御覧ください。具体的な重点施策（案）になります。

基本目標 1 に対しては、重点施策 1 「だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」を挙げています。

今後の人口減少や少子高齢化の進行などから、だれもが移動しやすい環境を形成することが重要であるため、公共交通ネットワークを再構築し、利用環境の整備を進めることなどを想定しています。

重点施策 1 - 1 「公共交通ネットワークの構築」について、各地域の拠点や生活の拠点、近隣市区を結ぶ効率的な公共交通ネットワークに向けて、地域の拠点へのアクセス手段を確保します。公共交通ネットワークの構築に当たっては、既存の路線バスやミニバスのみならず、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の取組等のように新たな移動手段の選択も視野に検討することを示しています。

また、公共交通の結節点となる各地域の拠点では、多様な手段を利用できるように、シェアサイクルステーションの設置を推進するほか、新たなモビリティを含むマルチモビリティステーションの導入について検討を進めます。

これらの公共交通を連携するシステム（MaaS）の導入に向けて、交通事業者等との協議の実施を検討します。

5 ページに示しているとおり、関連する実施施策を記載する予定です。

次に、重点施策 1 - 2 「だれもが使いやすい公共交通サービスの提供」については、バスロケーションシステムの運用に向けて検討すること、新しいシステムの導入時に高齢者、障害者に向けた使い方講座等を実施すること、各地域の拠点でのバリアフリー化の促進なども挙げています。

それでは、6 ページを御覧ください。

重点施策 1 - 3 「データやデジタル技術を活用した効率的な運行の検討」については、公共交通を連携するシステムの導入について交通事業者と協議することなどを挙げています。

交通事業者の運行情報等の共通フォーマット化や得られるデータの一元化などの交通事業者の取組に協力していくこと、公共交通に関するデータのみならず、行政が保有する様々な統計データ等もあわせて収集することを示しています。これにより、現状での課題把握や将来の需要予測に活用することができ、より効率的な運行に変更するための検討資料として有効に活用する

ことが考えられます。また、そのための体制づくりも目指します。

続いて、7ページの基本目標2に対しては、重点施策2「環境負荷の少ない移動の提供」を掲げています。

交通分野でも環境負荷軽減の取組が求められているため、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進するとともに、車両のCO₂排出量削減に向けて、ゼロエミッション・ビークル、以下「ZEV（ゼブ）」と呼びます、の導入促進等について想定しています。

8ページを御覧ください。

重点施策2-1「環境負荷の低い移動手段の選択の促進」については、公共交通ネットワークの充実や公共交通を連携するシステムの導入により、公共交通の利用環境を向上し、自動車等による個人移動から、公共交通や自転車利用への転換を促すことを示しています。

次に、重点施策2-2「ZEVの導入促進と導入を取り巻く環境の整備」については、公用車や公共交通車両において、積極的にZEVの導入を促進することなどを挙げています。

普及に必要な充電施設等の設置なども検討します。調布駅周辺の整備に併せて検討されている自立分散型エネルギーシステムの導入や効率的に電力を活用して充電できる仕組みの実現可能性なども検討します。

最後に、9ページの基本目標3に対しては、重点施策3「駅周辺の交通円滑化と賑わいの向上」を挙げています。

京王線連続立体交差事業が完了し、駅周辺に空間が創出されたことなどを契機に、交通を円滑化し、人が中心となる、歩いて楽しい賑わいのあるまちづくりを目指し、安全で快適な移動空間の確保と官民連携による空間の有効的な活用を検討することを想定しています。

そのため、重点施策3-1「安全性・快適性の確保に向けた快適な回遊空間の形成」については、鉄道敷地を活用した新たな空間により、徒歩や自転車による移動経路を確保し、交流・回遊を促進すること、通行環境を確保しつつ荷捌を行えるよう、コインパーキング等を活用した荷捌場所等、民間施設との連携について検討することなどについて挙げています。

続いて、10ページを御覧ください。

重点施策3-2「地域と連携した憩いと賑わいの向上」については、創出された駅周辺の広場や道路空間等において、道路占用許可制度等により公共空間を活用し、駅周辺を歩いて楽しい空間とするなどを挙げています。

地域や商店会、事業者と連携を図りながら実施し、主要観光地である深大寺等への経路や移動手段も検討し、観光地への玄関口として魅力あるまちづくりを目指します。

最後に、参考資料、調布市総合交通計画の改定に係る資料を御覧ください。

前回の協議会において、高齢者や障害者への支援について具体的な記載を行うよう御指摘いただいたことから、福祉健康部の関係部署に対して、福祉施策に係るヒアリングを行い、整理しました。

88ページを御覧ください。

まず、中央より下にある44番、利用しやすい移動支援施策の充実の青字の箇所です。

福祉タクシー券のあり方検討委員会の検討結果を踏まえ、福祉タクシー券事業について、個々の利用者のニーズに対応できるよう手当化を検討することを記載しています。

また、ユニバーサル・デザインタクシーが車椅子等でも乗車可能であることを周知・啓発し、ユニバーサル・デザインタクシーを移動手段の1つとして利用することを促す旨、示しています。

続いて、89ページを御覧ください。

公共交通の利用に当たっては声掛け等の支援も有効であることのほか、本年4月に策定した調布市バリアフリーマスタープラン及び基本構想において、調布市では、共生社会の実現に向け、「パラハートちょうふ」のキャッチフレーズを掲げ、市民に心のバリアフリーの促進に協力いただけるよう啓発に努めるとともに、不特定多数の利用が見込まれる施設の施設設置管理者等に、より利用しやすい環境づくりの推進に協力いただけるよう、積極的に働きかけを行っていくこと、「教育啓発特定事業」及び「人的対応・接遇に関する事業」を位置付け、市全域における心のバリアフリーの促進に取り組んでいくことを示していることを踏まえ、90番、心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進を項目として追加しています。

101ページを御覧ください。成果指標等について説明します。

昨年度の協議会において、現行の総合交通計画での成果指標の進捗状況等を説明しました。

これまでの間、市の関係各課との調整等を経て、成果指標等を見直しました。

まず、表の赤枠が表示されている121番の公共交通利用環境の整備欄に、現在作成作業を進めている調布市バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業を基にした指標を設定することを想定しています。

続けて、102ページを御覧ください。

さきほど88ページで説明したとおり、福祉分野に関連する施策を加えたことから、表の中央部にある421番、422番の高齢者・障害者等の外出支援欄に、パーソントリップ調査の結果を基にした指標を追加しました。

あわせて、順番が前後しましたが、313番の指標として、自宅などから目的地まで円滑に移動できる道路ネットワークが形成されていると感じている市民の割合を、321番の指標としてバリアフリー特定事業計画における歩道のバリアフリー化率に見直しました。

なお、106ページに、現行の総合交通計画の指標、即ち、101ページ、102ページに記載している表の見直す前の指標を示しています。

続いて、108ページを御覧ください。一部未定稿になっていることから、詳細は割愛しますが、改定版を策定した後の計画の進行管理について、この公共交通活性化協議会を中心に進捗を確認することなどを記載しています。

説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございます。ただいまの御説明につきまして御意見等ございましたらお願いしたいと思います。

【D委員】

Dでございます。今の総合交通計画の資料の101ページについて質問させていただきたいと思います。この中で、指標111番のミニバス運行距離当たりの利用者数というのがありますが、この利用者数の指標ですけれども、

路線ごとにブレイクダウンもあるのでしょうかというのが1点目。

それから2点目としましては、この目標は黒字化に向けた目標値なのかどうか。途中経過の数字なのか、これで黒字化が達成できるという目標値なのか。

そして3点目としましては、利用者数の中にシルバーパスをお持ちで乗った方はカウントされているのかどうか。私は平日の日中しか乗ったことがないのであまり確定的なことは言えないのですが、約半数近くの人がシルバーパスを使っていたような気がします。それで、この中にシルバーパスの方が含まれているかどうか。もし含まれていないとしたら収支と実際の利用者数の間に乖離が出てくると思いますので、その辺をお伺いしたいと思っています。

以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。3点いただきました。

1点目は、路線ごとのデータは取っていないのか。

2点目は、目標値はどのような形なのか。黒字化までなのか、それともという内容。

それから、3点目がシルバーパスを含んだときの計算だとこの辺りが違ってくるので、含まれないときの収支はどうなのかという3点です。よろしくお願いいたします。

【事務局】

お尋ねいただきました3点について回答いたします。

まず、111番の指標は、今後これを設定し、進行管理していくうえでは3路線ミニバス路線がございまして、路線単位にブレイクダウンして分析することも1つ検討としては考えております。

2点目の黒字化に向けたものかについては、特にこちらは収支という観点、元々ミニバスの導入目的からしても、そういった政策的目的もございまして、特に黒字化という収支の部分での指標ということでは考えておりません。

最後の利用者数については、こちらシルバーパスを利用された方を含んだ数字ということになってございます。以上となります。

【会長】

D委員、それではよろしゅうございますか。ありがとうございます。

今、D委員がおっしゃった数値は何のためにあるのか、ということきちんとして位置付けておかないといけない。つまり、例えば、目標値の4.0を切った路線はやめるといふことなのか、いやそうじゃないと。目標値は何のためにあるのかをもう少し明確にしておいたほうが良い。

それから、シルバーパスを使った場合に、例えば、収支の問題を目標値として定めた場合にはシルバーパスの影響が大きく出るとお思いますので、シルバーパスは果たしてどういう収支に位置付けるかということもちゃんとやっておかないといけないところです。そういうところを御指摘していただいたと思います。どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【B委員】

Bです。

今、参考資料を説明されたのは、マスタープランや総合交通計画、大きな計画を話し合う、最後にミニバス、地域のことが出てくる。最初の説明のところは、非常に市民感覚で行くと、日常生活感覚から行くと何か論文を読んでもらっているだけで、そこに対して意見を言いづらい、よく見えないから。それが101ページぐらいになってくるとより身近なテーマに近づいてくるということで質問も出てくるだろうと思うのです。

平成27年のときに総合交通計画策定等検討委員会があって、そのときのベースと今現在の協議されている内容がそんなにダイナミックに変わっていないなと思うのです。そもそも、この公共交通活性化協議会という名前から私は若干引っかかかっていて、ほかのところを調べてみた。他市においては、大体が地域交通というタイトルが先に来ています。それで活性化協議会の冠がついている。何か大きな計画と日常生活のテーマの捉え方と分けられないかと思ってしまうのです。市民からの意見を地域においてどう聞き取るか。それをどう施策に反映して、バス事業者さん、鉄道事業者さんたちにうまく考え方をまとめていくかというところが、いわば上意下達のような形で説明に終わってしまうような内容の作り方になっているのではないかと思います。

ちなみに、武蔵野市では、地域交通活性化協議会ということで今年の初めまで30回ぐらい開いているという話を聞いたのです。その辺から、ちょっと分科会でもいいから作ってほしいなというイメージがあります。テーマが大きすぎてなかなか市民感覚では応答できないなど。さっきのミニバスのところについてはちょっとだけ、我々生活者としてコメントできるかなと思いますが、いかがですか。

【会長】

ありがとうございます。B委員から、この計画を淡々と説明されてもわからないというのが1点です。特に、内容が市民に直接関わるような部分がなくてということもありますが、もっと大事なことは、平成23年に作られた計画書から何が違って何が変わっていないかということが読み取れるように記述しておく必要がある。あまり変わっていないですね。そういう意味で、市民が抱える課題をもう少し浮き上がらせて、そしてレポートを作ったらどうかというご提案です。ということですね。そこを踏まえていくという必要性はどうもありそうだなというのが今日の報告を伺っていて感じたことです。

私からそれに関わる資料4の4ページ、例えば、公共交通ネットワークの構築とあるのですが、下から5行目ぐらいにシェアサイクルステーションを推進するというのは、じゃあシェアサイクルは市が経営するのか民間に任せるのかとか、新たなモビリティとは一体何と何を新たなモビリティとして考えているのか。

それから、マルチモビリティステーションというのは一体どこまで含むのか。例えば、シアトルだとウーバーまで含んだり、ループも含んだり、自動運転バスも含んだり、多様なものがあるわけです。そういう定義がちゃんとされていないですね。だからどう読んだらいいのかが、ここの交通結節点のほんのわずかな部分でもちゃんと定義して市民の方々にわかるように作り上げないといけないよねというのが多分B委員の御意見だと思います。それをわかるように書くのがプロフェッショナルだと思いますし、そのことを少し重点に置いて調布市ではこれからマルチモーダルをやるんだよという意気込みを感じさせるようなものがないといけない。単なる文章なのか、それと

も本当にやるのか，それがわからない。どちらですか。本当にやるんですかというのを調布市の方に今私はB委員の代わりに伺っているのですが，いかがでしょうか。

【事務局】

今の御意見について，例えば，シェアサイクルについては3年間の実証実験を終え，今年度から本格運行しています。民間の企業の協力により実施している事業ですが，そういう形で実際に進めているものもございます。

【会長】

そうすると，例えば，ボリス・ジョンソン（当時の英国の首相）が英国のロンドンでシェアサイクルを始めたときに，400箇所のステーションを設けるということを明確にして，そしてやり始めている。そうすると，何箇所やりますか，どことどこの駅をどのぐらいの台数でやりますか，というのが計画だと思うのです。そういうところはどうですか。3年やったということは，それぐらい楽にできるはずですよ。

【事務局】

その点については，3年間やって昨年度末には，市内に79箇所のステーションを設置しています。ただし，このシェアサイクルは市内にとどまるものではなく，近隣市，それから他県も含めて移動が可能ですので，そういった広いエリアで見るとかなりのステーション数が設置されているという状況です。

行きたいところに行けるようにということで，市内の空白地域を埋めていく取組を進めており，いくつというよりは，行きたいところを網羅した形でというのが望ましいあり方かなと思っています。

【会長】

それは，本編の何ページに書いてありますか。つまり，私が申しあげたいことは，そういう実験をやったデータがちゃんとあって，そして今後の計画はこういう方針でやっていくよ，という具体的なマップがあるなど，そういうものが必要なのではないかとということを申しあげていますので，言葉だけの羅列ではなくて，せっかくやったのならそういうものもちゃんと示しておいてほしいですねということです。

【事務局】

ありがとうございます。今の御指摘を踏まえ、本編を取りまとめる際にはこれまでやった実験やデータ等を示すなど、市民の皆様にもわかりやすい表記の仕方を工夫していきたいと思えます。

【会長】

ほかにいかがでしょうか。

【B委員】

会長に補足していただいて私も質問した内容を自分でもう1回噛みしめてみたのですが、参考資料の89ページに例えばバリアフリーマスタープラン移動等円滑化方針のところに書かれているのですが、事例を3つ挙げられておられますが、なかなか調布市が今後どういう方向に行くのかというのが、言葉は説明で聞きました。

だけど、具体的には何をどの辺までどのように持っていこうとしているのか読み取れない。私たち地域市民、生活感から行けば、コミュニティバス、コミュニティ交通というのが一番身近に感じる課題なのではないかと思うのです。コミュニティ交通に関してのしっかりとした方針というか、行くべき工程表というか、そういうのが示されないで、例えば、この後多分やるのでしようけれど、北部地域巡回公共交通の実証実験について、と急にダウンサイジングしたような話になっている。その前にコミュニティ交通でまちづくりをする将来的なあり方というのはどのように捉えて、位置付けになっているのか、その辺がよく理解できないですね。大きいところから急に小さな話になって、でもそれは全体の中ではどの位置まできている話なのか。有償だとか無償だとかそういう話ではなくて、どういう方向に地域交通を位置付けて運ぼうとしているのか。その辺の根本のところを事前に示されないと、これって場当たりの的になってしまう恐れもあるのではないかと。

【会長】

今ここで言われている、B委員が心のバリアフリーというところで事例が挙がっているけれど、調布市としてどういうことをやろうとしているのかという。ここで、公共交通の情報ウェブサイトへのアクセス方法や予約システムの利用方法などの使い方の講座を行うことを検討していますが、公共交通

というのは電車ですか，バスですか，それともコミュニティバスですか，タクシーですか，具体化されている最中ですか。89ページのところに現在行われているICT等の利用方法講座を活用して公共交通の情報提供ウェブサイトへのアクセス方法や予約システムの利用方法などの使い方などの講座を行うと。講座を行うことだけをやるということですか。公共交通のほうに情報システムが整っていなかったらアクセスもできないですよ。これは，どうしてこういうのを書いたのですか。B委員の質問で，何をやるためにこれを書いたのかということです。

【事務局】

こちらについては様々な情報の提供という形で利便性の向上を目指していく取組です。すでに，情報提供に取り組んでいる事業者さんもおりますが，そもそもそういうものの使い方とか確認の仕方がわからないという高齢者の方がいらっしゃると思いますので，そういったところの使い方等をわかっていただくような工夫が必要かなという考えで記載しています。

それと，B委員から，総合交通計画から地域の公共交通の方針といったところで大きな差がある，という御意見がありました。総合交通計画は交通に関するあらゆるものを網羅した総合的な計画になってございます。B委員がおっしゃった視点を含めた地域公共交通計画など，この後，地域公共交通の方針を示していく必要があると考えていますので，それはこの総合交通計画とは別に作っていきたいと思っています。その際にはいろいろな角度で御意見を伺いながらまとめていきたいと思っていますので，その際にはぜひ御協力いただければと思います。

【会長】

本当は，既に兵藤さんと大森さんたちが参画した総合交通計画が平成23年度にできています，今回の交通計画でどこが変わったか，どこが変わっていないかをわかるようにして，これから特に重点を置いて変えるべきところに焦点を当ててやっていくという部分と，今までのこの兵藤レポートの延長でそのまま行けるものはそのまま載せましたということでもいいと思うんです。

ですから，同じことをちりばめて書かれるよりは，今までこうだった，同

じものはこれだけありますということがわかって、しかし、変えたいところはここにありますが、というのをはっきり出されればそれで良いのです。そういう作りにしていただければ、あまり細かいことは言いませんので、そういう作りにわかるようにしていただいたほうがよろしいのかなという御意見が多分B委員の御意見だろうと思っておりますので、ぜひそういう努力も払ってください。

ほかにいかがでしょうか。

【副会長】

Yです。よろしくお願いいたします。62ページの第3節のところ、現状の課題と社会情勢を含めた見通しとそれに関係する市民や来訪者から挙がってくるニーズに関係することがまとめられていると思うのですが、ここをまず丁寧に説明いただいた方が良かったかもしれないなど改めて思ったところ。

ですので、参加いただいている委員の皆様にもここを1度拝見いただきまして、62ページの中から今ある課題ですとか現状について辻褄が合っているかどうか御確認いただくということを改めてお願いしてみたいかなと思った次第です。

あわせて、指標については事前に事務局からも御相談いただいていたのですが、101ページ、102ページのところですが、目標値に伴うものについてはB委員と会長からお話があったと思いますが、この目標値を達成すると何が生まれるのかといったもの、そこが少しまだ見えていない部分があるかと思っておりますので、この目標値に向かっていったときに達成された目標値というものがその次にどのように変わっていくのかとか、その辺り、何か節目になるようなものになるんですよという説明が必要かなと思ったところ。

一方で、いくつか細かい部分で、歩道のバリアフリー化率ですとか、そういった部分はあるかと思うのですが、どのようなことを追加していくか。多分これだけではないと思うんです。恐らくまだまだ検討しないといけないような指標がこの部分というものはあるかと思うので、それについては今一度、整理いただいて、再び御相談いただくといったような形で進めていければと

思ったところでは。私からのコメントとして述べさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【会長】

Y委員、ありがとうございます。62ページの現況から課題というところに大きく流れて、その間に社会情勢と市民とか来訪者のニーズが入っていて、現状からこう変わりましたよという、つまり、この時点の計画の現状から、現在の社会変化と市民のニーズが入って、そして課題が出てくる。課題の中でやるべき具体的な課題がいくつかあり、あるいは、過去のデータを用いて評価をする場合にどういう項目をどう評価したらいいのかという評価すべき項目とできる項目とがあるので、必ずしもすべき項目がたくさんあっても実際にはできない可能性もあるので、そういうのを吟味していくという、そういう流れということです。どうもありがとうございます。

ほかにいかがですか。

【E委員】

Eと申します。よろしくお願いいたします。質問と意見と一点ずつございます。資料4の重点施策の検討の資料ですが、今後、重点施策をセットしていく中でいろいろ検討してまとめていただいているのかなと理解しているのですが、各項目において調整先というのがあるのですが、この調整先というのは重点施策を設定するため、設定変更するための調整先なのか、実施に向けての調整先なのかを確認させていただければと思います。ここにいろいろな方々が登場するのですが、これは検討資料なのでいいのかなと思うのですが、今後正式な文章としてまとめていくときには行政と民間事業者と市民とあると思うのですが、それぞれの役割といいますか、そういったものをまとめたほうがよろしいのかなと思いました。

2点目は、同じ資料の8ページになりますが、ゼロエミッション・ビークルの導入ということで整理していただいているのですが、いろいろな行政さんが考えているんですけれども、それにおいて話を伺うと、いわゆる購入とか補助という話を伺うところがあるのですが、それと同じぐらいハードルになるのがインフラでございまして、当社も燃料電池バスを入れてございますが、燃料を充填するスタンドがないと動かないというか、導入できないとい

うことがございまして、ほかのところで営業所に入れようとしてもスタンドがないというのがハードルになってどうしても入れられないというのがございます。なので、どんなに車を買える準備を整えてもスタンドがないと誰も買えないということがありますので、インフラ面の整備といたしますか、考え方についてもこの重点施策の中で要素として入れられたらいいのかなと思われました。以上でございます。

【会長】

ありがとうございます。1点目は、調整先がどこなのかということと、行政、民間、市民の役割を明記したらどうかということ。2点目は、ゼロエミッションをやる前に、補助以外にもインフラの整備が伴いますのでということで、これについてはいかがでしょうか。

【事務局】

事務局から回答いたします。1点目の調整先の記載については、こちらは上に出ております関連する実施施策の実施主体ということで、こういった形で例示させていただいております。会議の資料上、わかりやすくするために記載していますが、今後計画としてまとめていく中で、表記の仕方についても調整させていただければと思います。

2点目の資料8ページのゼロエミッションにつきましては、まさしく御指摘のとおりでして、普及に当たりましては、上の2ポツ目のところ、当然十分な充填施設、インフラ整備というものが必要になってございます。こちらにあるように市内の施設に設置等も含め、これらは国や都とかさまざま補助制度を御用意いただいて普及に努めているところではございますが、中々、今の段階では結構な金額がかかるということもありますので、今後の技術の革新等そういったものを見越しながら、我々も環境部門と調整しながら取り組んでいきたいと考えております。

【会長】

ありがとうございます。スタンドについて簡単な質問ですが、単価はどれぐらいするのかということと、調布市でもしバスを全部それでやろうとすると何か所ぐらい置けばよろしいのか。これについて最低限予算をはじける単価と個数ですね。もしE委員がおわかりでしたら教えていただければ。

【E 委員】

Eです。単価につきましては正直言いますとわかりません。当社は営業所で水素車を入れているのですが、それはたまたま営業所の隣にほかの会社さんが水素ステーションを建てまして、それをきっかけに当社もFCバス、燃料電池バスを入れようかとなったということがございますので、当社としてスタンドを設けているところはございません。

個数ですが、バス事業者としては、スタンドは事業所、車庫の近くが望ましいと考えております。調布市内に点在して何箇所かあったとしても、結局そこまで入れに行けないとか、入れた後に運行指定地区にまで戻らないといけなかったりとか運行効率がどんどん悪くなるので、車庫周辺にあるのが望ましいと考えております。

【会長】

車庫はどこにあるのですか。

【E 委員】

車庫は、当社の場合は調布の南側の品川通り沿いにございます。大体布田駅の近くです。

【会長】

そういうステーションを作るときの基本的な原単位を考えると、今車庫に1つあればそれで京王の場合は済むと理解するならば、小田急で1個、神奈中で1個、3基ぐらいあれば十分ペイしてしまうんだなと。それで、1基どれぐらいするのかという単価をちゃんと調べたほうがいいと思うんです。それなくして書いていくと空文句みたいに聞こえてしまうので、やる気があるのだったらそういうものを調べて、そしてデータとして水素ステーションは1基これぐらいかかる。ゼロエミッションでインフラ側のお金と補助はこのぐらいまで用意する可能性の検討ぐらいをやっておくというのが本来の姿かなと思いますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

ほかにいかがですか。

【A 委員】

Aです。重点施策の検討のところでシェアサイクルはあちこちでされてすごく便利だなど思っています。ますますそういった場所が増えるといいなと

思うところと、また環境面もすごく考えて、ただ具体的に前回の計画と差がわかるといいなというのは私も本当にそんなふうに思いました。

先ほどB委員と少し話している中で、井の頭と大沢地区で新たな交通手段の実証運行を行います、という資料を見せていただいたときに、私も委員で出てくださいと依頼があったときに、テレビで八王子だったかな、ゴルフのカートを使って狭い道でも高齢者でも運行できるようなことをされていましてというニュースを見て、すごい、これはもしかしたら調布でも何かこういった高齢とか障害の方でも狭い道でもバスが減便したところでも動くような、そういった策が出てくるのかもしれないとちょっと期待していた中で、あれ、そういうのはまだ具体的にはないんだなというところを感じて、これからそういったものというのは深大寺のほうでされているのかもしれないですが、ほかの地区でもあるのかなと率直に感じたところで、またこれから考えていらっしゃるのかもしれないのですが、少しそんな期待を持って参加したというのがありましたので、感想になりますが、そんなところを思いました。以上です。

【会長】

今A委員がおっしゃったことは実は書いてあるんです。8ページの23というところに、グリーンスローモビリティと。これがたぶん八王子で運行しているものです。

グリーンスローモビリティというのは、これを運行したからと言ってコストが安くなるわけではないんです。誰が運転するかとか、そういうことがあるので。

そして、こういうことについて日本の国土交通省が実験的にやっていますけれども、補助金を入れてやっているというのが現状です。ですから、これからそういった極めてローカルなモビリティをどうするかというときに、日本は道路運送法の78条というのがあるのですが、NPO法人を取ると運行できるよというところで逃げてきたんです。実はそこが欧米各国は全部国が補助金を出して運行している。それが日本がやっていなくて欧米でやっているという大きな差があるんです。それをちゃんと考えていくということが日本のこういう自治体の交通計画では一切ないんですね。ですから、そういう

ことも考えて交通計画を本来臨まなくてはいけないのですが、残念ながらそこに行けていないという貧しい現状があります。以上です。

【A委員】

ありがとうございます。

【会長】

ほかにいかがでしょうか。

それでは、このぐらいでよろしいですか。多分調布市の交通計画についてはもう少し調布市という都市を見極めて、それから変化がそれほど大きくないまちですので、変化のあるところを重点に書いていって、そしてこれからの課題を重点に書いていって、それがわかるようにしておくというのがよろしいのかなと思いますので、ぜひそういう書き方にしていきたいと思います。

それでは、時間がだいぶ押していますので、次のパートに移りたいと思います。

議題(2) 次期調布市都市計画マスタープランの策定について

【会長】

それでは、都市計画のマスタープランの話をお願いします。

【事務局】

それでは、「次期都市計画マスタープランの策定について」御説明します。本日は資料を5点用意しております。都市計画マスタープランの概要及び検討体制について、同じく策定の背景・目的、位置付けについて、策定の視点、将来都市構造、分野別まちづくりの課題等について報告させていただき、特に交通分野に係る内容について、御意見等を賜りたいと考えています。

はじめに、資料6-0をご覧ください。現在調布市では、平成10年に初めて策定し、平成26年に改定した都市計画マスタープランを運用しています。本計画が令和4年度に目標年次を迎えるため、令和5年度以降を計画期間とする次期都市計画マスタープランの策定に向けた検討を進めています。検討に当たっては、調布市長をトップに、都市整備対策協議会や関係課長会での議論を行いながら、調布市議会及び調布市都市計画審議会への報告等を

行っています。

また、多様な手法により市民参加の機会を設け、市民の皆様の声を反映するとともに、各分野の有識者により構成する都市計画マスタープラン策定検討委員会を立ち上げ、各専門的な立場からの御意見をいただき、検討を進めております。

市民参加の取組として、5月に市民アンケートを無作為抽出の3000人を対象に実施したほか、6月・7月でワークショップを4回開催しました。また、有識者で構成した策定検討委員会を6月・8月で2度開催しました。今後、市内小学校におけるアンケートや中間報告を兼ねたオープンハウス、パブリック・コメントなどの手続きを経て策定に向けて進めて参ります。

資料6-1「策定の背景・目的と位置付け」を御覧ください。

1ページ、策定の目的・背景です。平成10年度に策定した現行の都市計画マスタープランは、平成26年度の改定等を経て、令和4年度に計画年次を迎えます。人口減少・超高齢社会の到来、頻発・激甚化する自然災害、崖線緑地や都市農地の減少など、様々な課題に対応するため、上位計画等との整合性を図りながら、「次期調布市都市計画マスタープラン」を策定します。

策定に当たっては、多様な都市機能の集積等により、さらなる都市空間の質を高めていく観点から、「立地適正化計画」も含めてとりまとめることで、より実効性の高い計画として策定することを検討しております。

2ページを御覧ください。位置付けです。現行計画と同様、市の都市計画分野における最上位計画となる次期計画は、上位計画に即して策定し、各種都市計画やまちづくり関連施策を進めるための、大きな方針となります。

3ページを御覧ください。策定の視点です。次期計画においては、現行計画都市計画の目指すべき将来像・目標・基本的な考え方を継承しながら、必要な内容修正を加えていきます。具体的な考え方は、資料6-2「策定の視点(案)」を御覧ください。左側緑色の列では、平成26年度改定時に静止した8つの改定の視点を示しております。中央の黄色の列に記載している考えを踏まえ、右側青色の列で、次期計画の策定の視点(案)について記載しております。変更箇所や新たな部分を赤字としています。

主な変更箇所について御説明します。策定の視点2では、安全・安心の視

点として、令和元年台風19号などの風水害での被災経験を踏まえたものとしています。

また、次期計画は立地適正化計画を含めて策定することで、より実効性の高い計画とすることを追記しております。

次に、策定の視点6において、東西南北の調布市地域別街づくり方針を、次期計画の中に統合し、地域ごとのまちづくりに関する方針や、実現に向けた施策を示すとともに、重点的なまちづくりが必要な地区や住民が積極的にまちづくりを進めていこうとしている地区を、調布市ほっとするふるさとをはぐくむ街づくり条例で定める「まちづくり推進地区」への指定を検討すること等を記載しています。

策定の視点8～10は、新たに設ける視点です。オープンスペースの確保・活用、都市機能の集積、既存のストックのマネジメントなどの視点を記載しております。

次に、資料6-3「将来都市構造（案）」です。1ページは、将来都市構造図（案）です。上位計画である東京都の区域マスタープランや、各地区のまちづくりの動向等を踏まえて検討しております。右側の次期計画での構造図では、調布駅周辺を（仮称）中心拠点、調布駅以外の駅周辺を（仮称）地域拠点はとしております。地域拠点のなかでも仙川駅周辺は、東京都区域マスタープランで地域の拠点に位置付けていることなどを踏まえ、範囲を大きくしております。これらは、左側の現行計画でも拠点としての位置付けがあったものですが、名称をそれぞれ変更しております。

将来都市構造図に新たに位置付けるものとしては、赤枠で囲った3つがあります。（仮称）生活拠点は、多摩川住宅周辺、神代団地がある西つつじヶ丘4丁目周辺、国領町八丁目周辺、北部地区周辺を位置付けております。

また、（仮称）特色ある地域資源を有する地域として、JAXA等の研究施設群がある深大寺北町7丁目周辺を位置付けております。みのりの里は、緑の基本計画に位置付けられている3箇所としております。その他、水と緑の拠点、文化・交流の拠点、交流軸、水と緑の軸、ゾーンなどについては、基本的には現行計画を継承しつつ、変更可能性も含めて引き続き検討します。

2ページ以降は、各拠点、軸、ゾーンについて、設定の考え方、上位計画

での位置付け，5月に実施した市民アンケート・現在随時開催しているワークショップでの市民意向を整理し，どのようにその拠点を形成するのかという形成方針（案）を示しております。

最後に資料6-4を御覧ください。現行計画での分野別まちづくりの7分野について，課題をまとめたものです。こちらは市民アンケート，ワークショップに加えて，各分野関連計画における都市計の視点から留意すべき事項などを反映したものです。1ページでは交通分野の都市づくりの課題を整理しております。上段青枠の中では，現行の都市計画マスタープランにおける基本的な方針と，交通に関する現況，取組，成果を整理しています。そのうえで，引き続き取り組んでいくべき課題として，人中心の移動・交通環境の形成，公共交通の利便性の維持・充実，自転車利用環境の整備・改善，幹線道路・生活道路の更なる設備改善，幹線道路ネットワークの形成などを抽出しました。

また，関連計画や社会情勢の変化，新たな政策課題，多摩川流域などの広域的な視点からの整理を踏まえた課題を橙色の部分に整理しています。主なものとしては，高齢化を踏まえた公共交通網の形成，徒歩や自転車，自動車が利用しやすい環境の整備などを整理しています。多摩川流域における広域的な視点からの隣接地区の拠点間を結ぶような交通ネットワークの維持，充実，また，居心地がよくなる，歩きたくなる通りの形成などを整備しています。

これらの課題を基に，今後，分野別まちづくりの基本方針を検討して参ります。

ここまで，次期都市計画マスタープランの検討状況を報告させていただきました。本日，特に交通分野に係る内容として，まちづくりの課題などについて，御意見をいただきたいと考えています。資料6-3の将来都市構造での拠点間をつなぐ軸の整理についてや，資料6-4現行計画等から整理した交通分野の都市づくりの課題について，お伺いできますと幸いです。

また，本計画の策定に当たっては，現在策定中の調布市総合交通計画と連携して，進めて参ります。説明は以上です。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの御説明につきまして、御意見あるいはこういう方向が良いという御提案などいただけたらと思います。いかがでしょうか。

【副会長】

では、私から2点お聞きしたいのですが、都市マスというのはどちらかというと立適を作りながら都市マスにしていくという流れなのかなというイメージを持つことができるかなと思っています。今回居住誘導まで図ろうとされているものなのかどうかを一点お聞きしたかったというのと、もし都市機能誘導のみにするのであれば、エリアの枠ですよね。バリアフリーのマスタープランですとか総合交通計画の網掛けの中でどのように都市計画の中にかけてマッチングしていくのかといったところを説明いただいたほうがいいかなと思いましたので、補足いただけたらと思います。

【会長】

それではお願いします。

【都市計画課】

今回都市計画マスタープランを策定する中に立地適正化計画を入れ込んで作りたいと。それで、当然居住誘導区域と都市施設の誘導施設も併せて設定を今検討はしていきたい。今後のスケジュールになってしまうのですが、一応都市計画マスタープランの中で7分野で整理したり、あるいは地域別の整理をした上で、それを実現する方策としてまず都市施設の誘導等を検討していきたいということで、次の段階でお示しできればなど。

居住誘導区域については、基本的に調布市ではレッドゾーンと称されるところは土砂災害特別警戒区域だけなので、そこ以外は居住誘導区域に指定した形で進めていきたいと考えております。

【副会長】

そうするとハザードの問題というのは土砂災害だけということは、水害はあまり考慮しなくていいということですから。

【都市計画課】

水害につきましては、当然多摩川流域ですとか野川流域で発生していますので、それについては防災指針と合わせていく中で、ハードとソフトの中で

こういったことができるかを整理していきたいと考えています。

【副会長】

そうすると次回以降また絵は見せていただけるということですか。

【都市計画課】

はい。

【副会長】

それがないとなかなかテーブル上で議論は難しいというのが本音でして、どこまでを都市機能誘導にして、居住誘導がどうなってきて、ハザード上の問題はどうなっているのか、多分関心があるのはこの3点なんですよね。そこに交通計画が重なっていったときに、どんな風に施設間の移動ができるかとか、公共交通の中でつなげるかとか、バリアフリーの問題をどうクリアしていくか。多分指標にも関わってくる話になってくるので、うまく連結できるといいなと思って今みたいな御質問をさせていただきました。

【都市計画課】

当然その辺も説明させていただこうと思っています。またよろしく願いいたします。

【副会長】

ありがとうございました。

【会長】

ほかにいかがですか。

【C委員】

Cです。先ほどの皆さんの御意見と同じで、いただいた資料を全部読んだのですが、交通なのか、まちづくりなのか、というのが私の中では何を意見として言って、どこまで自分のまちのさまを言った方が良いのか、すごく混在しています。まちづくりに対しての考え方としては私の考え方はこうだなというのはあるのですが、交通に来るとシェアサイクルであったり何だとか、よくこの資料を読んで本当にわからないなど。こういうことをするように考えているのだなとか、こういうふうを考えているんだなということは理解できるのですが、非常に何だろうなど。

まちづくりということに関して、市民ですので非常に興味を持っておりま

す。今後調布の駅前重点地区ということで駅前開発ということでもいろいろなことを考えていらっしゃるということなので、本当に千載一遇のチャンスなのではないかと市民としては思っております。この時期のときにどれだけ、京王線の中でも千歳烏山が駅前を非常に大きく変える、変われるということで、京王線の中でも都市としての駅の実力競争みたいなものがあるのではないかと私は思っております。駅から上がったときにどれだけインパクトがあって、高齢者というよりも、これから先に微増がずっと続く都市を作っていたいただきたいと思っております。そのためには、若者とか子育ての人たちがどれだけ魅力を感じるか。駅に入ったときに深大寺が観光の中では非常に重点だとおっしゃるのだったら、例えば和風にするとか、和風造園をするとか、そういうような考え方もあるのではないかと。なので、新宿駅から特急に乗ると15分で、2線がこの後分かれるという非常によいところですので、本当に頑張っていたいただきたいと思っております。

マスタープランとか、駅周辺の交通円滑化と賑わいの向上というのを進めたりとか、線路の空いた跡をどのようにするかということなどに関してもカフェとかも考えられますが、そこに人が通らないとカフェとかイベントというのは成立しないと思うので、どれだけ賑わいのある道路とかそういうものを作るかというのが重要な点だろうなと思っております。他地区におきまして植栽ということもありますが、植栽は大きくなります。そうしますと夜になると非常に治安が悪くなるという話も聞いたことがあります。そういうところに対してまちづくりということでしたら、色々なことを提案していただきたいと思っております。なかなか東西南北に人が歩くということはそれだけ誘導できるのかなというふうに思います。なので、頑張っていたいただきたいなと思っております。

【会長】

ありがとうございます。今たくさん意見をいただきましたが、恐らく都市間競争に勝てるようなまち、魅力的なまちをいかに作っていただけるかというところだろうと思うのですが、私は調布市に要求することも大事なのですが、私たち市民が一体何をすべきかというところが今日のレポートの中であまり提案されていないですね。都市計画マスタープランは法定計画だからきちんとやらなければいけないのですが、市民の役割とか民間の役割も入れ

込んだ形というのもよろしいのかなと思います。というのが彼女の意見だとも思いますので、そういう視点をぜひ入れていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

私から1つ。交通から見たときに、立地適正化のところの都市機能誘導の部分と交通の部分をどう作るかが、魅力がないんですよ。そこを日本はまだほとんど作っていないんですよ。

シアトルなんかは交通結節点のところに例えば駐車場を作ったとすると、駐車場が全部自動運転で入っていくような、そういうものが作られている。したがって自動運転で行ける都市空間を小さなエリアでもいいから作っておくというのはありだと思います。そして、駐車に順番に入っていくと駐車スペースは半分で済んでしまうわけです。

それと、交通結節点についてはシェアサイクルが入ったところだとか、あるいは自動運転のタクシーが入ってきたところとか、そういうところに対してビルがちゃんと1個あって、そのビルの中の喫茶店でコーヒーを飲みながらバスを待てるとか、そういう交通の新しいイメージが全然今回の、いろいろなマスタープラン見ていますが、ほとんどないんですよ。だから、日本の今までの都市計画の流れではそのアイデアは全く出てこないの、新しいアイデアを作るような、交通の新しい時代にふさわしい、そういう作りも都市計画には少しあってもいいのかなと。実験的にどこか1カ所でもいいから、いわゆる駅前広場ではないところの交通結節点をうまく作れないかというのが外側から見ていて感じる場所です。以上です。

ほかにいかがですか。

交通については、変化が激しいと申しあげましたが、調布はまだ変化をし始めたのが自転車ですよ。レンタサイクル、シェアサイクル、これは台湾が先にやっちゃって、ロンドン、フランスなどもすごいです、これがようやく浸透したので、これと都市計画マスタープランとどういうつながりを作るかということを考えていただいてもいいのかなというのが1つあります。

それから、新しい、先ほどグリーンスローモビリティとか、そういうのを調布がやるとしたら、それとマスタープランとの関係はどうするかとか、少し新しい交通モードに対して都市はどうあるのか。つまり道路は今まで、な

んというんでしょうか、バス停留所は本来、都市計画道路だと真っ直ぐですよ。本当は蛇が卵を飲んだように、そこはちょっと土地買収をしてゆったりとバスを待てるような空間にするという考え方があってもいいと思うのですが、そういう新しい時代に合わせた交通計画というのはやってもいいと思うんです。どこか1箇所でも2箇所でも蛇卵型の道路を作ってしまうとか、そんなところが全然なくて楽しくないんです。むしろ夢を持たせるような交通計画が何でそこだけ広がっているのというようなやり方があっていいと思うんです。駅前には駅前広場があるわけです。それは蛇が卵を飲んだように大きいわけです。それと同じように、バス停にも蛇卵型の卵を飲んだ空間が沿道にあってもいい。その沿道は土地買収をして、公共空間にした上で蛇卵にするというのならできると思うのですが、今の都市計画法の中ではそれはできないんです。そういう新しいことも考えていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、御意見がなければ、3つ目の北部地域における巡回公共交通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。

議題(3) 北部地域巡回公共交通の実証実験について

【事務局】

この議題では、これまでの利用状況を報告するとともに、これまで市に寄せられた意見を踏まえた本巡回公共交通の利用条件の変更(案)や今後の予定等について意見をうかがいます。

それでは、資料5「北部地域巡回公共交通(実証実験)について」を御覧ください。

2ページを御覧ください。まず、実証実験の概要を説明します。

令和2年11月にミニバス北路線(調37系統)の減便に伴い、影響を受けた高齢者の方々の移動手段を確保し、深大寺北町、深大寺東町を中心とした、地域の交通ニーズを把握するために、令和4年1月28日から、実証実験を開始しました。

無料での実証実験は令和5年1月までを予定しており、運行日・時間は毎週火曜日と金曜日の午前9時台から午後3時台まで、利用対象者は65歳以

上の方で、本実証実験期間中は無料、バスの定員は10人、運行は京王バスさんに委託しています。

運行ルートは、ページ左側に示したとおりで、5月17日（火）から brunch 調布、7月1日（金）からクリエイトも経由しています。

3ページを御覧ください。1月28日から7月29日までの計53日間の利用者数の推移を示しています。

同期間中の延べ利用者数は1,498人、1日当たりの平均利用者数は28.3人、1便当たりの平均利用者数は4.0人でした。

ページ中央、図1の利用者数の推移やページ下段、図2の月別の1便当たりの平均利用者数、特に、6月、7月の数値を踏まえると、運行開始から増加傾向であることが確認できました。

次に4ページを御覧ください。

巡回公共交通に調査員が乗り込み、利用者に対して利用状況や満足度等を聞き取る利用者ヒアリング調査を今年の6月に実施しましたので、その結果の概要を説明します。

まず、図3を御覧ください。利用者の居住地の内訳は、深大寺東町が7割弱、深大寺北町が3割弱でした。

次に、図4を御覧ください。青色は調査期間中に初めてヒアリング調査を受けた方、オレンジ色は当該調査を2回以上受けた方、即ち、同じ日に複数回利用している方の人数を示しており、リピーターによる利用が多いことが確認できました。

続いて、図5を御覧ください。利用目的は通院、買物、帰宅が多いことが確認できました。

図6を御覧ください。週1日以上利用者している方が約4割いたことが確認できました。

続いて、5ページの図7を御覧ください。

運行日に関して、半数の方は満足との回答である一方、増便を希望する声もありました。利用者の中には運行日に合わせて予定を組んでいる方がいることも確認できました。

図8を御覧ください。運行ルートについて、7割の方が不便を感じていな

いと回答である一方、改善を希望している方が2割いることが確認できました。

次に、図9を御覧ください。将来的に有料化した場合の支払可能額について、100円であれば利用すると答えた方が約6割と最も多く、200円でも利用すると回答した方も約2割いたこと、また、図10から、額に応じた意向について、100円なら利用するとの回答が大半でしたが、200円以上になると、利用しないで歩くとの回答が多いことが確認できました。

次に、6ページを御覧ください。さきほどの利用者ヒアリング調査のほか、65歳以上の巡回公共交通を利用しない方を対象に認知度等を聞き取る非利用者ヒアリング調査も実施したため、その結果の概要を説明します。

図11を御覧ください。巡回公共交通の認知度については、回答者の6割弱が認知しており、特に深大寺北町、深大寺東町の対象地域にお住まいの方に着目すると7割以上の方が認知していることが確認できました。

図12を御覧ください。本巡回公共交通を利用しない理由の内訳として、「運行ルートや運行ダイヤなどが合わない」、「他の交通手段が便利」、「運行ルート・利用の仕方がわからない」が多い状況でした。

図13を御覧ください。本巡回公共交通の改善について「どのように改善されても利用しないと思う」と回答した方が最も多く、次に「運行ルートが変われば利用する」の順に多くなっています。

続いて、7ページを御覧ください。本日、机上配付した右上に赤丸がある資料になります。

実証実験開始後、地域の方などから、年齢制限の変更に関する御意見が市に寄せられていることを踏まえ、更なるニーズの把握のため、定員を超える場合、高齢者や障害者等を優先とする条件付きで、巡回公共交通の年齢制限を撤廃し、65歳未満の方も利用可能とすることを検討しています。

また、年齢制限の撤廃後、時期の詳細は未定ですが、アンケート調査等の実施も予定しています。

こうした各種調査等による市民ニーズや実証実験の結果を基に、深大寺北町、深大寺東町を中心とした北部地域に必要な交通手段の検討を進めていき、現在の実証実験で採用している「定時・定路線型地域交通」に限らず、「デマ

ンド交通」も含めた多様な検討を進めて参ります。

説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございます。それでは、ただいまの御説明につきまして御質問、御意見がございましたらお願いしたいと思います。

【B委員】

今御説明いただきましたけれども、実証実験はあと半年ですね。それで、多様な検討を進めますという言葉で結ばれていますが、工程表、何をどのようにやり、次はこうなって1月末を迎えるんですよというのは具体的に提示されていない。先ほどの総合交通計画の質問と同様ですけど、言葉をいろいろ書かれているのですが、もう少し指標というか、ロードマップが見えるようにしてもらわないと勝手な解釈が生まれてきますよね。そこが見えてこないんです。

それで、多様な運転方法を検討すると言われても、これは先ほどもお話ししましたが、井の頭地区では実証運行を10月から有料でやっているんです。私たちは無料なんです。そうすると今度有料化のときにもう1回、100円、200円という金はまたできてくるんだと思う。井の頭地区では4人乗りの小型EVバスを運行する。月曜から土曜日、平日毎日運行する。10時から4時台。大沢地区ではデマンド交通を運行する。ここではいろいろ書いているのですが、ワンボックスカーの6人で月曜から土曜日、8時から5時台運行する。これはみんな勝手に予約をすると、さっきもアプリの話がありましたが、ここもアプリを使って予約するのですが、そうするとAIを使って申し込んだ人たちのマッチングをする。そこまで来ている。これも10月です。

先ほども言いましたが、北部地域は交通不便地域ということで、平成27年のときにそのような指針が出ているんです。平成27年ですよ。公共交通ネットワークの今後の方向性についてという平成28年の2月です、ごめんなさい。それが示されて、北部地域は不便地域ということが書いてある絵もほぼ一緒です、最近の地図を書かれている回遊性とかそういうのと。何かテンポがちょっと市民感覚と違うんだよな。もうちょっと痺いところを搔くた

めに市民の，ですから私はこれ，地域交通ということが冠についていないことが気になっているんです。もっと大きく捉えなければいけないテーマが与えられていて，それでこういう協議会でやっているのかなとなるのに，急に個別単体の話がポツンと出てくる。このギャップにどうもしっくりいかないんです。ちょっと個別テーマにしては，半年間しかないのに，テンポが遅すぎるのではないか。もっといろいろな提示をしてほしいんです。2月以降これはどうなるんですか。

【会長】

よろしいですか。多様な検討がよくわからないということと，井の頭では有料で4人乗りでやっているということ，大沢ではデマンド運行する。いずれも私の後輩とか，うちに勤めていた人が多分関わっている。大沢は20何年前に僕が最初に計画した場所なんですね。中々，我々の言うことを聞いてくれなくて，もう時間切れで発車したコミュニティバスだったんです。そういうのが隣のまちなんです。

AIで既にやっているところは何十箇所もあるし，私も明日の審査はAIを導入するのにどうするかという審査ですけれども，その実験は3年ぐらい前にやった地域なのですが，ごく普通にAIのデマンドは当たり前に全国的に動いていて，そうするとB委員の質問はなぜ北部地域はデマンドとかいろいろな交通手段があるのにコミュニティバス型でやるのかという疑問と，そしてこれが将来どうなっていくのかということを知りたいということだと思いますが，そこはいかがでしょうか。

【事務局】

この地域についてはコロナ禍の影響もあり，これまであったミニバスの一部が大幅減便されたということで，影響を受けた方への対応ということで始めたものです。1月までは無償での運行を予定していますが，それ以降については有償での運行という形での実証実験をしていきたいと考えてございます。

ただ，先ほど報告しました今の利用状況等がある中で，より利用していただけるような工夫をどうすればいいか，また，定時定路線型で回る場合にはそれぞれのハードルもありますが，それ以外の方法も含めて，これでなけれ

ばならないという決めつけで検討するものではなく、広く選択肢を持ちながら検討していきたいということで挙げています。もちろん行政単体で決められるものではないので、利用者の方、地域の方の意見も伺いながら、更に、利用の状況も確認しながら、その地域に合った方法を検討していきたいと思っています。

あわせて、こちらの地域での実証実験を踏まえて、今後市全体の地域公共交通の計画の検討をしていく中で参考にさせていただきながら、市全体の計画にも反映していきたいと考えています。以上です。

【会長】

ありがとうございます。ほかにいかがですか。

【H委員代理 I 様】

Hの代理で出席しておりますIです。こちらのほうが道路運送法の所管の官庁なので、その辺りの話をさせていただければと思います。委員として参加させていただいているのが、地域公共交通活性化再生法所管の企画担当で、道路運送法所管の輸送担当とは別部署ですけれども、我々の方から助言させていただいて、今回の実証実験については始める前に我々輸送担当と話を共有し、法令上の適否等についても助言させていただいています。先ほどのお話の中でも出てきていましたが、来年の1月から有料化を検討されているということですが、現状は一般貸切で契約されて、それぞれ利用者からは運賃は無料という形でやってらっしゃると思うのですが、有料化してそれぞれの利用者から個別に運賃を収受するとなると道路運送法4条許可の中でやると一般乗合の許可でしかできない形になります。そうすると、一般乗合は公共交通になるので、現在やっているように利用者の年齢制限を設けることはできないことと、あと利用する車両によっては乗車定員11人未満の車両などの場合であったり、その検討の中で出てきているデマンドの形態でやるような場合などについては道路運送法上の地域公共交通会議の中で協議を調えないと実施できない内容になります。こちらの会議は地域公共交通会議の機能も持っておりますので、来年の1月から有料化して4条許可の一般乗合でやるとなると、それまでにこちらの会議の中で具体的な運行形態の内容の協議を調べていないと実施できない形になります。事業者さんから我々運

輸局への許認可申請の審査期間もありますので、となると、来年の1月にその内容で開始したいとなると1月の会議での協議では間に合わない形になるので、会議のスケジュールはよく考えていただき、より具体的に話を進めていただきたい。また、道路運送法所管の輸送担当と密に連携を取って法令上問題ないか確認いただきたい。

以上です。

【会長】

ありがとうございます。Iさんがおっしゃるとおりで、道路運送法の許可を取っていなければ運賃を取れないので、そこについての準備は進めているのですか。

【事務局】

はい。地域の方々の要望も様々で、どういう形になるかも含めて検討中にはありますが、無償ではなく、有償による実証実験への移行に向けていろいろな課題をクリアするための準備を今内部で検討しているというところです。

【会長】

一般的に最低半年は必要ですので、それも地域公共交通会議を通過した後、申請手続には結構時間がかかりますので、そういうスケジュールもちゃんと考えておかないと無理だよという御指摘だと思いますので、そこもちゃんと頭の中に入れていただきたいと思います。Iさん、それでよろしいですよ。

【H委員代理 I 様】

そうですね。補足で、先ほどの計画の話にあったグリーンスローモビリティは基本的には地域公共交通会議の中で協議が調っていないとできないような運行形態になってくるので、話が具体的になったら、会議の場でなくても構わないので、我々運輸支局と密に連絡とっていただいて情報共有していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございます。バスを動かすということは、1年以上ぐらい前から役所で議論したとしても、1年ぐらい前で、半年すぐたってしまうので、半年ぐらいで議論が成立してやっと1年後に動き出すという感じになると思いますので、時間をちゃんと読んでやっていただきたいということです。

ありがとうございました。

ほかに。

【B委員】

今の関連ですが、もっと具体的にお話ししますと、今実証実験でやっているルート、実証実験だからある意味作ったバス停が半分ぐらいあるんですね。私はなぜこう詰めているかという、仮のバス停がもし警察の許可も含めて正式なバス停にならないということになるとルートを大幅に変えなければいけない。先ほど説明がありましたように、審査に時間がかかるというのなら、半年しかないのに今ここで決まっていなかったら、という風に今思っちゃったんですね。1年かかる。ちょっとそれって工程表も示さないで文字面だけで会議を進めていくというのは、もっとみんなに共通な認識で、ここまでに何をするという見える化を図らないと、言葉がみんな勝手な解釈になってしまったら、ある日突然承認事項があったときにピタッと止まってしまう話じゃないですか。仮のバス停のその後の調査、それからこれはとても無理だから、ここの仮に停まっているバス停はもう変えなければ駄目だね。それでコースづくりとか、そういうのはもっと膝詰め談判でそれこそ地域の人と市の方々が詰めて素案を作っていくような形でなかったらどうやってこれを進めていくんですかね。2月以降のスケジュールが全然見えないんです。ただ延長するかもしれないみたいな。その先はどうするんですか。今みたいな規定がある中でどうやって進めていくんですか。我々地域の人たちはどのように、この週末も地域で会合がありますが、このバスの問題は重大なテーマで、市民の人たちが集まってやるんです。どのように説明すればいいのかよくわからない。そもそもという話をするのは嫌なのですが、ミニバス大幅減便なんて1か月前ですよ、僕らに説明されたのは。全く同じような二の舞をするんですかね、ドタバタドタバタと。もうちょっとちゃんとスケジュール感を持って、悪い話でも事前に話をして、何を身構えなければいけないか、心づもりさせてくださいよ、こちらに。以上です。

【会長】

ありがとうございます。今後の予定をきちんとしてくださいという御意見だと思います。説明できるようにちゃんと準備して、少したってからでもい

いですから説明をできるようにぜひお願いしたいと思います。

ほかにいかがですか。

【F 委員代理 G 様】

よろしいですか。Gと申します。よろしくお願ひいたします。

ここに挙げてあります年齢制限の撤廃ということを具体的にいつから始めるのかということも興味あるところなのですが、この車が小さいものですから、今でも10人乗って走っているようなことが発生しているのに、年齢制限を撤廃したときに、ここには高齢者・障害者を優先とありますが、それは誰が、乗務員があなたは降りてくださいと言うのか、そういう問題も発生してくると思いますので、運用の方法というか、その辺もしっかり含めてやっていただかないと、実際動かすほうは結構大変かなというところですよ。

【会長】

ありがとうございます。バスの乗降客が停留所で定員以上の人が来たときにどうするかというところを心配されていると。そのときの対処方法をどうしたらいいか。これも検討項目の1つだと思いますので、よく相談して運用の方法も含めて検討してくださいという御意見ですね。ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。

そうすると、北部地域の巡回公共交通については、既に実験をしてある程度データが出てきました。これについての評価についてはさまざまだと。しかし地域の人々が本当にモビリティ上困っている人がどの程度いるのかということと、その人を救済するのはこの北部地域のコミュニティバスでなければならないのかということだとかをしっかりと整理して今後どうするかを検討していただいたほうがよろしいでしょうということがありますので、1度、1か月ぐらい考えていただいて、その後御相談しましょう。どういう道筋で次の段階に行くかどうかは、そういう意味では整理が必要だと思いますので、ここで1度整理させていただいて、その整理の結果、国土交通省に御相談に行く件と、それから京王バスの方々と御相談する件と2つあると思うんです。この2つを次の段階でやらないといけない。その後、こういった会議の中で紹介して、こういう方針にしましたという、そういう段取りがどうも必要だ

と思いますので、ぜひ少しそのあたりを準備していただけたらと思います。
どうもありがとうございました。

それでは、北部地域巡回公共交通についてはこのぐらいにさせていただいて、事務局にマイクをお返ししたいと思います。

【事務局】

会長、どうもありがとうございました。次回の協議会は、11月中旬又は下旬を予定しております。詳細が決まりましたら、皆様に連絡いたしますので、よろしく願いいたします。

閉会

【会長】

本日はこれで閉会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