

令和4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、只今から、令和4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。

委員の皆様におかれましては、御多忙の中、お集まりいただきまして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、オンラインを併用して開催しております。

会議に先立ちまして、委員の方に感染対策についてお願いをさせていただきます。

感染防止のため、会場にお越しの方は引き続きマスクの着用をお願いいたします。

会議の時間につきましても昨今の状況を鑑みまして、感染防止対策の一環として、可能な限りコンパクトにとり行いたいと考えてございます。皆様の御協力をお願いいたします。

オンラインで参加されている委員に向けての案内になります。

まず、繰返しになりますがカメラはオンにさせていただきまして、御自身が発言する場合を除き、ミュート設定でお願いをいたします。

また、質問される際は、Zoomの手を挙げる機能又はチャット機能を御利用のうえ、事務局にお知らせくださいますようお願いいたします。

続いて、委員の皆様の出欠状況について報告させていただきます。

H委員、I委員及び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、E委員の代理としてF様に、K委員の代理としてL様に、同じくM委員の代理としてL様に御出席いただいております。

どうぞ、よろしくをお願いいたします。

傍聴につきましては、本日、先着10人まで受け付けることとしてございます。予め御承知おきください。

それでは、会長から一言御挨拶を頂戴したいと存じます。

会長、恐れ入りますがよろしくお願いいたします。

【会長】

Aです。本日はよろしくお願いいたします。

先週、学会に行ったことについて、若干お伝えしたいと思いますが、学会で私が委員長をやっている30人位の小さな委員会で、将来を予測するのが非常に難しい、しかし、将来のことは薄く見えているのですが、自信をもってかけないということで。本をこれから作ろうと思っているのですが、10人くらいそれぞれの分野で書いていただこう、そのうえで座談会をやって次のステージ、将来の予測にいかうというつもりでいます。もう少し丁寧に説明すると、DX（デジタルトランスフォーメーション）や自動運転、COP21に象徴されるように何年後にはエミッションをゼロにすることなど、日本の流れが大きく変わってきている。EUでは、SAPというサステイナブルアーバンディプロップメントプラン。日本の交通計画が安全とか、渋滞を中心に行っているんですが、EUは人を中心に行っているんですね、ある県ではこれを来年度から基本計画に取り入れると学会のある人がおっしゃっていました。欧州のやり方と日本のやり方は違うと思いつつ、調布市のマスタープランも10年を見通せるのかどうかその不安の中で意思決定であるということだけ申しあげておきたいと思います。計画というのはたえず変更しなくてはいけないというのを含めて、調布市の交通計画やマスタープランの方向性を考え、私は座長をや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】

会長ありがとうございました。

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 次期都市計画マスタープランの策定について」、「資料4 調布市総合交通計画改定版（素案）及び概要版」、「資料5 ミニバス西路線の運行計画等の変更について」、そして、「資料6 北部地域巡回公共交通（実証実験）について」でございます。

その他、北部地域の公共交通に関するアンケート（案）をお配りしていま

す。委員の皆様、資料はお揃いでしょうか。

それでは、以降の議事進行を会長にお願いしたいと思います。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

【会長】

早速議事に入りますが、本日の議題は4件です。

まず、議題(1)「次期都市計画マスタープランの策定について」の御説明をお願いします。

議題(1) 次期調布市都市計画マスタープランの策定について

【都市計画課】

次期都市計画マスタープランについて、本日資料を4点用意しています。

資料1から資料3までは、8月の本協議会で一度報告しておりますが、少し時間が経っていますので、簡単に触れさせていただきます。

資料1-1を御覧ください。背景・目的・位置付けになります。現行の都市計画マスタープランは、平成10年に策定し、それ以降本市では総人口は微増を続けている一方で、将来的には人口減少、超高齢化社会の到来が見込まれています。

また、近年の地震や風水害被害を受けての安全、安心に関する意識の高まりのほか、崖線緑地、都市農地の減少など様々な課題に直面しています。

こうした社会情勢の変化、現状のまちづくりに関する課題に対応していくために次期都市計画マスタープランを策定していくものです。

策定に当たり、多様な都市の機能を集積し、都市空間の質を高めていく観点から、立地適正化計画を包含することで、より実効性の高い計画として策定していく予定です。

続いて、資料2を御覧ください。

今回の都市計画マスタープランの策定に当たり、基本的な考え方として大切にしている10個の視点を整理しております。左側、緑の列、こちらは現行の計画を平成26年に改定した際に示した視点です。中央部の策定に向けた考え方を踏まえながら、右側の青い列、こちらを次期都市計画マスタープランにおける策定の視点案として再構成しています。あわせて、改定時から

変更しているところを赤字で着色しています。

まず、策定の視点1です。人口構造の変化への対応の強化です。将来の人口減少が見込まれる状況を見据え、調布市はまだ微増傾向ですが、この計画は20年を予定しておりますので、必要な都市基盤を整備するとともに、これまでつくりあげてきた既存のストックを活用することを大切にしたいと考えています。

続いて、策定の視点2では、安全、安心の視点の強化を示しています。市では、東日本大震災での計画停電を何度も経験したほか、記憶に新しい、令和元年台風19号での浸水被害も経験しました。こうしたこれまで以上に、多様な災害を想定し、災害ハザードエリアにおけるまちづくりの考え方などを整理しながら、立地適正化計画というツールもうまく活用して、実効性の高い計画づくりをしたいと考えています。

続いて、策定の視点3では、環境に配慮したまちづくりの視点の強化を示しています。これまでの取組に加えて、カーボンニュートラルシティを目指す中での脱炭素化に資する取組や農地や自然地の防災面の機能に着目したグリーンインフラの推進などの視点を加えています。

続いて、資料飛びまして、策定の視点5です。地域活性化の視点になります。こちらは中心市街地における駅前広場等の公共空間の活用や地域の産業、観光資源を生かした交流の活性化に資する方針を整理したいと考えています。

続いて、裏面を御覧ください。

少し飛びまして、策定の視点7になります。各地域における住民発意の街づくりの推進です。現在、市内13地区で、地区ごとの細やかな都市計画を定める地区整備計画を決定しています。これらは、現行計画や街づくり条例の理念の下、地元の皆様と協働しながら策定したものになります。

また、現在も6地区において、こうしたルールの策定に向けた活動が進められています。街づくり条例による街づくり推進地区の指定なども見据えながら、こうした住民発意による街づくりをこれからも積極的に支援していきたいと考えて、この視点を取り入れています。

最後に、策定の視点9になります。マネジメントの視点を取り入れていきたいと考えています。人口減少、少子高齢化が今後予想される中で、新たな

基盤を整備することもあります。既存のストックを効果的に活用していくマネジメントの考え方を取り入れる視点を入れています。

続いて、資料3を御覧ください。

こちらは将来都市構造図（案）になります。こちら8月の協議会で報告して以降、変更がありませんので、簡単に説明します。

左側が現在のプランの将来都市構造図、右側が現在検討している次期プランの将来都市構造図（案）になります。これまでの軸の考え方を継承しながら、拠点としての機能を見直しています。

これまで、業務や商業といった表現としていましたが、より多面的な機能を含めながら、調布駅を行政、文化、医療、商業、業務などの重要な機能が集まる唯一の中心拠点として考え、それ以外の各駅周辺を身近な生活圏の中心として、魅力ある市街地の形成を目指す地域拠点として考えています。

また、駅周辺以外の場所においても、地域に密着した生活の核となる市街地として生活拠点として位置付けたいと考えています。

次のページから、各拠点の形成における考え方を示しています。

続いて、資料4を御覧ください。

8月の協議会ではなかった資料になります。都市計画マスタープランは、交通分野、環境分野、福祉分野、住環境分野、防災分野、景観分野、地域活性化の7つの分野で構成されています。

次期都市計画マスタープランも現行プランの7つの分野を継承していきたいと考えています。今回、7分野に関する資料を用意していますが、交通分野に絞って説明します。

まちづくりの基本的な方針を検討するうえで、資料の上段にある策定において留意すべきポイントを示しています。左上の上位計画による位置付け欄では、市では、次期都市計画マスタープランと同時に検討している市の最上位計画である総合計画と整合を図ることはもちろんのこと、東京都の上位計画である都市計画区域マスタープラン、まちづくりのランドデザイン等があり、それらと整合を図ることもポイントとしています。

右側の関連計画において留意すべき事項は、総合交通計画を含む各個別計画とも整合を図るよう、この間、庁内各課と協議しながら調整してきたとこ

ろです。

右側の新たな政策課題，まちづくりのトレンド欄は，会長がおっしゃっていたように，様々な社会状況の変化，トレンドもかなり増えてきています。次期プランの計画期間が20年ということから，できる限りの確に捉え，整理しています。

さきほど，人中心のまちづくりというお話もありましたが，歩きやすいまちづくりということで，ウォーカブルなまちづくりのほか，3つ目にあるように，自動運転，デマンド交通，MaaS，シェアサイクル等の多様な交通手段の確保やグリーンスローモビリティによる環境に配慮した公共交通の浸透ということで，総合交通計画とも連携しながら，整合を図っていきたいと考えています。

このようなポイントを踏まえ，資料の中段から下段にかけて，現時点での案になりますが，基本的な方針（案）をまとめています。資料の見方として，左側が現行プランの基本的な方針です。さきほど，申しあげた留意ポイントを踏まえ，右側に次期プランの基本的な方針（案）を記載しています。

また，赤字が現行プランから追記した部分になり，代表的なものを紹介します。

方針1では，例えば，（4）の自転車専用通行帯や自転車道の検討のほか，自転車駐車場の設置等の自転車の利用環境の整備を推進していく旨を示しています。

方針5では，全て赤字ですが，こちらは現行プランにない視点で，これまでの検討を踏まえ取り入れたものになります。人中心の道路空間の在り方，シェアサイクルの充実，新たなモビリティの導入について検討する旨を記載しています。

次ページ以降は，この方針に紐づく形で各施策を掲載しています。左側は現行プランのもので，真ん中が追加すべき主な視点，これはこれまでに実施した市民アンケートやワークショップ等で寄せられた意見やこれまでに策定された上位計画，個別計画での位置付けを踏まえ，設定したものです。これを踏まえ，右側に施策案として整理しています。

方針と同じように赤字の箇所が今回追記となった箇所を示しています。

このような検討状況ですが、これから、都市計画審議会等の場で議論いただいて、来年の8月を目途に策定していきたいと考えています。

現時点での検討状況の説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございます。ただいまの報告について、質問、意見等があればお願いします。いかがでしょうか。

1つだけ伺います。計画は、かなりしっかりできているなという印象でございます。少子高齢化をどう見るかというところ、人口減少が調布市は令和12年から減少していくのだけれど、今、合計特殊出生率が1.5を切っているはずですが。そうすると80年位ずっと人口が減少し続ける。その割には縮退計画があまり書かれていなくて、割と攻めの計画のような印象を受けます。もう少し縮退計画のところがあってもいいかと感じます。ある都市は人口が減ると困る、とたくさん増えるように書いた町があってインチキだったのですが、少し下がった状態が調布市かと思うのですが、本当にそれでいいのか疑問を感じました。変えなくてもいいし、その辺りを真摯に受け止めてうまく書いていただくことが必要かと思います。

【都市計画課】

ありがとうございます。その辺りも検討したいと思います。

【G委員】

資料4-1の交通分野の資料で、キーワードは一通り揃っているのかなと感じます。いくつか手段と目的が少し一致しないと言いますか、違和感があったところがございます。一番右上の四角の新たな政策課題・まちづくりのチェックの4つ目「グリーンスローモビリティにより、環境に配慮した公共交通の浸透」とありますが、環境に配慮した公共交通はグリーンスローモビリティだけではないと思います。例えば、EVやFCV。ある自治体では、マイカーから公共交通や自転車に変移することで環境改善に寄与するというような計画を作っているところもありました。グリーンスローモビリティだけにしているところに違和感がありました。

もう1点は、次期都市計画マスタープランにおける基本的な方針⑤(3)について、環境の保全や歩行者中心のまちづくりに寄与する周辺自治体と連携

したシェアサイクルの充実や新たなモビリティの導入について検討しますということですが、これも同じで環境の保全や歩行者中心のまちづくりに寄与するのが新たなモビリティの導入なのかと違和感がありました。新たなモビリティが何なのかということにもよるかと思いますが、手段と目的が頭の中で結びつかず、違和感がありました。

【都市計画課】

ありがとうございます。お話しいただいたようにグリーンスローモビリティの導入というところで、我々としては環境に配慮した公共交通の浸透というところが非常に大切なポイントと考えておりますので整理したいと思えます。同じように環境方針（3）につきましても、目的と手段が逆転していて、新たなモビリティとは何なのかというところに関わってくることで、総合交通計画との整合を図るという意味でも連携しながら検討して参りたいと思えます。

【会長】

ありがとうございます。環境問題で公共交通を使えば環境が良くなるということは、もしかするとバスに1人しか乗らないのと自動車に1人しか乗らないとどっちが環境にいいかという自動車なんです。公共交通が必ずしも環境にいいとは言いきれないんですね。その辺も含めて自動車をやめて、できるだけ環境負荷の少ない交通モードに転換するという流れがほしいということではないですか。書き方として、直接グリーンスローモビリティを出すのではなくて、もう少し書き方をうまくしたほうがよろしいのかな。

【D委員】

教えていただきたいのですが、資料1-4、東部地域の交通環境改善を図るため京王線の連続立体交差事業と書いてあります。これは、どこのことなのですか。

【都市計画課】

方針②（1）東部地域と書かせていただいておりますが、連続立体交差事業という名称で調布駅、布田駅及び国領駅間が平成24年に地下化が完了しました。柴崎駅及びつつじヶ丘駅エリアは開かずの踏切が5か所あり、交通環境の改善が市として課題と捉えている状況です。開かずの踏切対策について

は駅だけ上にあるような，南北の交通ができる手段として橋上駅舎もありますが，立体交差事業も一つ的手段としてありますので，交通環境を改善するために踏切を解消する対策も視野に入れながら，柴崎駅，つつじヶ丘駅周辺の交通環境について改善を図っていきたいと考えています。エリアとしては柴崎駅からつつじヶ丘駅までの辺りになります。

【会長】

どうもありがとうございます。それでは次に行かせていただきたいと思えます。「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説明をお願いしたいと思います。

議題(2) 調布市総合交通計画の改定について

【事務局】

総合交通計画の改定に当たりましては，本協議会を設置した令和2年度第1回協議会から，様々な御意見をいただきながら，改定案の取りまとめを行って参りました。

素案がまとまりましたので，本日は，改めて，計画案の概要や策定までのスケジュールについて報告します。

「資料4 調布市総合交通計画改定版（素案）」を御覧ください。計画書の構成は，「序章 総合交通計画の改定に当たって」，「第1章 調布市の現状と動向」，「第2章 総合交通計画の基本的考え方」，「第3章 基本目標と施策体系」，「第4章 計画の推進に向けて」，「資料編」としてしています。

1 ページを御覧ください。

序章，総合交通計画の改定に当たってです。調布市総合交通計画の改定経緯として，「(1) 中心市街地における京王線連続立体交差事業の完了」，「(2) 総人口減少・高齢者人口の増加」，「(3) 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通機関への影響」，「(4) ゼロカーボンシティ宣言」，「(5) デジタル技術の進化」，「(6) SDGs を掲げた動きの活発化」の6つを示しています。

これら社会情勢や市民ニーズの変化に対応するため，調布市総合交通計画を改定するものです。

2 ページでは計画の位置付けに示すとおり、この計画は、調布市の最上位計画である調布市総合計画を受け、調布市都市計画マスタープランの交通部門を補完する計画として定めています。調布市の関連計画や国・東京都の関連計画を踏まえ、その他、バリアフリーや道路、公共交通の計画などと整合を図りながら整理をしたものです。

3 ページでは計画期間として、従前のとおり令和12（2030）年度を目標年次としていること、並びに調布市全域を対象とすることを示しています。

5 ページから45 ページまでの第1章では、調布市の現状と動向を示しています。人口と土地利用の状況、産業経済の状況、移動・交通環境・まちづくりの動向を示しています。

5 ページでは長期的な人口と高齢化の動向について示しています。

緩やかに増加してきた調布市の人口は、令和12年の約242,000人をピークに減少に転じると予測されています。年少人口（0～14歳）は令和4年を、生産年齢人口（15～64歳）は令和7年をピークに減少し、一方、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加傾向が続く見込みです。

令和4年10月1日現在の高齢化率は、21.7%であり、今後も上昇すること及び令和35年に約36%になることが推測され、3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

13 ページに調布市在住者の外出状況について示していますが、平成20年と平成30年を比較すると、各年齢階層で外出率が低下し、とりわけ、高齢者（65歳以上）の外出率が大幅に減少しています。

また、25 ページに年齢別の交通手段の状況を示していますが、全体では鉄道や徒歩の割合が増加している一方で、65歳以上では自動車やバスの割合が増加している状況です。

このほか、39 ページに、前回の会議でのご指摘を踏まえて、調布市の交通環境のうち自転車の項目において、直近の3年間で実施したシェアサイクルの実証実験の状況を追加しております。

続いて、41 ページを御覧ください。調布におけるまちづくりの動向として、「5.1 中心市街地のまちづくり」、42 ページの「5.2 環境に配

慮したまちづくり」，44ページの「5.3 バリアフリーのまちづくり」の3つを掲げています。

46ページを御覧ください。第2章では，総合交通計画の基本的な考え方を示しています。

46ページに，アンケート調査による市民等のニーズの把握を行ったこと，47ページ，48ページに社会情勢の見通し等について記述しています。

それらの結果を踏まえて，49ページ，50ページでは調布市の現在の交通に関する課題について，大きく5つに整理して表にまとめています。

51ページを御覧ください。第3章では，これまでの課題整理結果等をもとに，基本目標と施策体系を示しています。

調布市基本計画や調布市都市計画マスタープランで掲げた将来像を実現するため，調布市総合交通計画では“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つの基本目標を設定します。この基本目標については，現在の計画から大きく変更しておりません。

また，現在の調布市基本計画や都市計画マスタープランとの関係を52ページに示しています。

これら3つの基本目標に対する基本方針5つを53ページ，54ページに示しています。「基本方針1 便利で快適な交通環境の確保」，「基本方針2 環境負荷の少ない交通機関の整備」，「基本方針3 適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築」，「基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備」，「基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成」の5つです。

これまでの計画では，4つの方針を掲げていましたが，昨今の環境への関心の高まりから基本方針2 環境負荷の少ない交通機関の整備として単独で設定するとともに，基本方針4 について，これまでは歩行者・自転車が安全・安心に移動できる環境の整備であったのに対して，歩行者・自転車に限定しない移動環境の整備を行うという視点で表現を変更しています。

あわせて，今回の改定に当たり，重点施策を3つ設定しました。

57ページから示しています。「重点施策1 だれもが快適に移動できる公共交通サービスの提供」について，公共交通ネットワークをより利用しやす

くするとともに、利用環境を整備することにより、だれもが移動しやすい環境を形成するために検討を進めます。

そして、今後、(仮称)調布市地域公共交通計画を作成し、地域の移動に関する課題解決に向けた取組を進めます。

具体的な内容として、「重点施策1-1 公共交通ネットワークの構築」、「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」、「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」の3つを示しています。

続けて、60ページから、「重点施策2 環境負荷の少ない移動の提供」を示しています。環境負荷の少ない公共交通の利用を促進するとともに、車両自体のCO₂排出量削減に向けて、シェアサイクルの最大限の活用やゼロエミッション・ビークル(ZEV)の普及促進に努めます。

具体的な内容として、「重点施策2-1 環境負荷の低い移動手段の選択の促進」、「重点施策2-2 ZEVの普及促進と導入を取り巻く環境の整備」の2つを示しています。

続けて、63ページから、「重点施策3 駅周辺の交通円滑化とにぎわいの向上」を示しています。

駅周辺での交通を円滑化し、人が中心となる、歩いて楽しいにぎ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します。具体的な内容として、「重点施策3-1 安全性・快適性の確保に向けた回遊空間の形成」、「重点施策3-2 地域と連携した憩いとにぎわいのあるまちづくり」の2つを示しています。

また、66ページから94ページに、具体的な施策を記述しています。

これら施策を実行するため、計画の進捗状況を把握するため成果指標を設定し、定期的に指標を計測します。95ページをご覧ください。

計画の改定に当たり、現時点での達成状況の評価ができない指標については、数値算出方法の変更や成果指標の見直しを行い、下表のとおり、設定します。

指標については、データの取得可能性や基本交通施策の見直しを踏まえて一部変更等を行っております。

次に、99ページを御覧ください。第4章では、計画の推進に向けた事項を示しています。

本計画の評価・検証に当たっては、関連計画の変更や社会経済状況の変化等を適時・適切にとらえることも重要です。計画の策定（Plan）、個別計画等による実行（Do）、収集した成果指標による評価（Check）、評価を基に時代にふさわしいプランとなるよう改善（Action）を行うPDCAサイクルにより、時代に適した方法で計画を推進していきます。

100ページでは、協働体制の確立と市民参加について示しています。

本計画の着実な実施に当たっては、行政・市民・関係機関などの連携のための協働体制を整え、関連主体・組織間、各制度・政策間の整合を図りつつ円滑な実現を図ることが必要です。

行政、交通事業者、市民・企業の役割分担・連携のあり方を明確にするとともに、関係者で構成される調布市公共交通活性化協議会やその作業部会において、本計画の進捗状況を確認します。

交通施策の検討や実施の際は、市民の理解、参加、協力が不可欠です。交通施策の検討状況や計画の進捗状況などの情報を公開し、様々な意見を収集しながら、また市民の協力や自発的な取組の促進・支援を図りながら進めて参ります。

ここまでが本編となり、参考編として、101ページ以降にアンケート調査等の結果と成果指標の算出方法や根拠を示しています。

最後に、スケジュールについて説明します。

総合交通計画の改定につきましては、本協議会でのご議論や全庁的な意見照会を経て、パブリック・コメント手続を実施します。

期間は、12月20日（火）から来年1月20日（金）までとし、市報12月20日号やホームページ等で広く周知して参ります。

パブリック・コメント手続の実施に際しては、神代出張所や公民館、図書館、地域福祉センター等に資料を配架いたしますが、素案の冊子のほか、皆様にお配りしております概要版とともに配架し、意見を募集して参ります。

パブリック・コメント手続終了後、2月頃に開催予定の第4回活性化協議会において、パブリック・コメント手続により寄せられた御意見を踏まえた

計画（案）について報告し，年度末を目途に策定したいと考えています。

以上が大まかでございますが，今後のスケジュールとなります。

【会長】

ありがとうございます。それではただいまの報告につきましてご質問ご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。

質問が出る前に私の方から，一つだけ気になる点がありまして，平成20年と30年のパーソントリップ調査をやってその結果を政策に適用している流れ，これ自体は悪くないんですが，コロナが始まったのはそれ以降なんですよね，そうするとそのデータは入ってないですよね。つまりコロナ以後の公共交通だとか，さまざまの交通をどう作るかという問題は調布市ではどう捉えるというのが1つも書いてないので，そこについてどうしますという御意見です。もうちょっと具体的に申し上げますとJRの新幹線の需要がビジネスマンを中心になくなっているんですね，これでJRの人達は25年前に戻ってかなり赤字が蓄積してきたという状況もあります。

そうするとバスやタクシーに乗らなくなった人たちがこれから先，戻るかどうか，そういう心配もあってそのなくなってきた状況から戻す戦略が必要なのかどうかということを考えられたかどうか，そこはいかがでしょうかという御質問です。

【事務局】

会長のおっしゃるとおり，特に第1章のデータ分析の部分につきましてはそれぞれの所見から最新のものをできるだけ採用したいところですがパーソントリップ調査等につきましては直近のものが30年ということでコロナの前ということになってございます。極力最新のものを使って分析をしまして施策の方，検討するにあたりまして，重点施策等につきましては特に今現在コロナの状況になっている中での地域公共交通の問題ですとか，そういった観点から現在喫緊の課題等になっているものについて抽出したような形で工夫はさせていただいております。

【会長】

もうちょっと具体的に65ページに目標3で活力，魅力を支える交通とあるんですが，その流れは中心市街地と変わらないんですね，活力と魅力を支

える交通が書かれていないんですよ，つまり疲弊したバスやタクシーなどは活力ある交通に変えなくていいかという議論も成り立つので，通り一遍だけでなくて現実にこういう問題が起きていると捉えて計画を作るというのも大事な点でそこが欠けていますよということを申しあげておきたいと思います。以上です。

他にいかがですか，どうぞBさん。

【B委員】

Bです。ページ数が67ページ，M a a Sの検討ということが書かれてますけども，さらっと少ない文字でしか説明されてなくて便利で快適な交通環境の確保について具体的に市民視点からいくと利用する方から行くと，これと日常生活とが関連性があるのかというのがここではぴったりこないと思うんですよ，できるかできないかは別にしてこういうことを検討するというのならば，もう少し事例的なものを入れないと少しさっぱり説明しすぎるんじゃないかな，我々市民の方からすると具体性がないなと感じるんですけども。

【会長】

M a a Sについてももう少し説明をという，そういうところですね。

最近のM a a Sというのは利用者がスマホ一つで鉄道に乗れ，タクシーに乗れ，バスに乗れ，料金も全部決済してくれて非常に便利な乗り物なんです。それをサービスとして行うことということで，もうちょっと具体的に書いてくださいとのことですので，それから様々なM a a Sが全国に普及していて，M a a Sのためにいろんな機器を入れて，一回入れると1億円かかってそれを改定する時にまた1億円出すとか，M a a Sについて評価が今少しずつ出始めていますので，M a a Sをやるということではなくて市民に利便性の高い交通を追求する，そういう書き方の方がいいのかもしれないですね，少し御検討くださいということですのでどうもありがとうございました。

他にいかがですか，どうぞBさん。

【B委員】

一番最初の会議の際，小田急さんと京王さんで共同運行している路線があって，そこでは限定定期しか使えない。使っている側からそういう問題点を

提起したと思うんですけど，その時も確か会長からそのことも含めて説明された記憶がございます。さきほど，質問したのもそういう現実を抱えているのにM a a Sのことがさらっとなっていて，僕らのこれからの生活の中にどういうふうに改善するか結びつかない，という現実問題があると思って先ほど質問したという補足です。

【会長】

これ，私はP A S M Oですけどもこれ，純然たるM a a Sの一部なんですよ，これでJ Rにも乗り，都営にも乗り，色々なものに乗れると，ここにお金さえ入れとけば自由になれる。ただ，予約システムを持たないのでフィンランドなどでやっているM a a Sとはちょっと違いますけれどもこういうのもM a a Sの一部ではあるということですね。

わかりやすく解説をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いします。

他にいかがですか。どうぞ。

【D委員】

95ページに，計画策定時の値が書いてありますが，ミニバスの運行距離当たりの利用者数やミニバス利用者数があり，前者は3.7人から2.7人になって下がっているんですよ。後者も75万人から73.6万人に。目標値は上がったんですよ，それぞれ4.0人と80万人と。ミニバスのことに関して，令和2年度第1回の協議会のときに仙川の所にミニバスが欲しいという話をしたときに，やはりいつまでも今あるバスはずっとあるわけではありませんということ当時の東京都の方もお話をされたんですよ。目標値は上がっていますが，上がっているということは地域住民にとってミニバスがまた増えるのかなとか，距離数があれなのかなということを確認してくださっている目標値だというふうに考えて大丈夫なんではないでしょうか。それについてお願いします。

【事務局】

例えば，この指標のところのミニバスの利用者数についてですけどもこれから令和12年までの目標値を80万人という形で据置きにしています。これは，目標を立てた後に，実際のミニバス利用者数については目標値を超えている時期もございました。

しかし、さきほど、会長の方からもありましたコロナ禍の影響により利用者数が非常に落ち込んでいるという状況で、最新の令和3年度の利用者数という形で出しております。コロナの影響がどう出るのかわからない中、また、コロナの前まで戻らないのではないかという考えもある中で、それまでの目標値が達成していなかったので少なくともここまで戻して行こうという意味での目標値ということでございます。

あわせて、他のミニバスを増やしていくのかということについては、ミニバスもその方法の一つではありますが公共交通が利用しにくい地域への対応というのは今後の次期公共交通を考える必要があると思っていますので様々な方法でそういったものに対応していければと考えております。以上です。

【会長】

ありがとうございます。

よろしいですか、ちょっと分かりにくいと思うんですけどもミニバスを運行する時の目標値が4.0と定めたということですか。計画策定時の値というのは実際に乗った値ですよ。これは、どういうことなのか計画策定時の値というのは計画の数値ですか、3.7って。それから計画改定時の値というのは2.7というのは改定した時の計画の値ですか実績値ですか。実績値なのか計画値なのか。

【事務局】

ここに書いてある計画作成時とは、平成21年度の総人数を、運行した距離数で割ったものでございます。

【会長】

そうすると書き方が違ってきて、これは計画策定時の実績値と書かないといけない。3.7は、計画策定時の値のように思われちゃうので計画の策定値と実績値と2つ数字が本来あるはずですよ、書き方をどうするかですよ。これは実績値ですよ3.7は。

【事務局】

はいそうです。

【会長】

そうすると2.7も実績値ですかね。

【事務局】

そうですね，令和3年度の実績です。

【会長】

4.0は，これは目標値だから計画目標値。

【事務局】

そういうことです。

【会長】

要するに，実績値と目標値が混在しているので，きちんと分かるように訂正する方がいいと思います。

【事務局】

ちょっと検討したいと思います。

【会長】

下は，全て実績値ですよ。計画策定時の実際のデータに基づいた運行実績に基づいた値ですよ。それがわかるように書けばいい。

Dさん，それでよろしいですか。

他にいかがでしょうか。

それでは，このくらいにさせていただいて次の議題に移りたいと思います。

議題(3) ミニバス西路線の運行計画等の変更について

【事務局】

資料5を御覧ください。先月開催しました第2回協議会で概要を説明しましたが，調布市ミニバス西路線の運行経路を一部変更することについて，お諮りするものです。

2ページをお願いいたします。緑色の円で示した場所は，鶴川街道付近，「いなり橋児童公園」バス停留所と「下森村橋南バス」停留所の間になります。

3ページをお願いいたします。調布駅南口を出発して飛田給駅南口へ向かう経路に変更はございませんが，飛田給駅南口から調布駅南口へ向かうバスの経路につきまして，鶴川街道にあります多摩川小入口の信号を右折後，すぐに左折し，「いなり橋児童公園」バス停留所に向かう運行経路に変更するも

のです。

4 ページと 5 ページに現況の写真と変更内容等を示していますが、この変更は、市道南 5 1 号線をより安全に運行することを目的としており、バス停留所の移動やダイヤ改正を行わず、運行経路のみ変更いたします。

なお、変更の時期は、令和 5 年 4 月 1 日を予定しております。

また、資料 5 - 2 として、運行経路の変更手続きに必要となります、本協議会で協議が調っていることの証明書の案になります。

本件につきまして、御審議のほどよろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。路線の変更についてということで、これは地域公共交通会議の協議事項ですので、ここで皆様から意見をいただいて賛否を問うというものになります。

御意見などお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【C 委員】

前々からここは非常に狭く、バスがすれ違うのが危険であると感じていました。距離的にも短く、カーブもあり、ミニバスがいると乗用車 1 台がすれ違えるくらいでした。鶴川街道から入る方は信号がないですが、左折するには十分だと思います。今までよく事故が起きないなと思っていたので、私はこの変更賛成しております。4 月と言わず今すぐにでも。よろしく申し上げます。

【会長】

ありがとうございます。安全性がむしろ担保されるということで賛成という意見をいただきました。

他にいかがでしょうか。

【B 委員】

諮られている件については、安全性が高まるので良いと思います。

そもそも、西路線は北路線と同様に第 1 回の会合の時以来、路線の見直しということが議題に上がっていたはずですが、それは今までの中で処理したということになるのかもしれませんが、例えば西路線であればバスのルートを変更するなど経過としてあったと思いますが、もう少し説明をしてほしい。

【会長】

ありがとうございます。この路線の見直しの経緯についての確認ですね。

【事務局】

B委員からお話があったとおり、昨年の第1回の書面開催で報告した西路線については、当初は変更ということも含めて京王バスとお話し、その部分については継続協議となっており、現行のまま運行しております。今後、何らかの変更があれば引き続き協議させていただければと考えています。

【会長】

バスの最低限の安全対策をまず行って、その後、継続協議が続く可能性があるということでした。

その他、御意見ありますでしょうか。

様々な方の意見を伺うと、この安全対策はむしろ早く行った方が良いという意見もありましたので、この協議は調いましたということで、変更する方向で国土交通省への申請をお願いしたいと思います。

議題(4) 北部地域巡回公共交通の実証実験について

【事務局】

まず、実証実験の概要について改めて説明いたします。

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。

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、対象を65歳以上としてスタートし、運賃無料、定員10人、運行は京王バス株式会社に委託しています。

当初は、無料での実証実験は令和5年1月までを予定しておりましたが、3月いっぱいまで期間を延長することといたします。

2ページをお願いします。運行開始の1月28日から10月28日までの計79日間の利用者数の推移を示しています。

その期間中の延べ利用者数は2,166人、1日当たりの平均利用者数は

27. 4人，1便当たりの平均利用者数は3.9人でした。

10月から年齢制限を撤廃いたしましたが，10月の利用状況を見ても，利用者の大きな増加にはつながりませんでした。このような利用状況やこれまでに寄せられた御意見から，住民の皆様の利用希望に，現在の北部地域巡回公共交通では，対応できていない可能性があると考えられます。

そこで，地域の皆様から寄せられた要望にお応えするには，柔軟な運行が可能な他の運行形態を検討する必要があると考えております。

以上のような経緯を踏まえまして，このたび，北部地域の巡回交通の利用状況や今後の運行形態の検討に当たって，地域のニーズを把握するため，アンケートを実施いたします。

配付しているA3サイズのアンケート案を御覧ください。

アンケートは1世帯に1通ずつ，市報ちょうふ12月20日号と同時に，深大寺北町と深大寺東町の全世帯に配布する予定です。

また，今回はGoogleフォームによるWEB形式も同時に作成し，高齢者だけでなく御家族の方が回答できるようにしたいと考えています。

次に，設問についてです。

表面の左側の問1で，回答者の属性についてお伺いします。

次に，表面の右半分を御覧ください。問2では，北部地域巡回公共交通についての設問ですが，設問の前に，まず，今後有償化するということを改めてここでも通知し，さらに北部地域巡回公共交通の利用実態と，運行に必要な費用をお伝えします。

設問では，北部地域巡回公共交通をこれまでに利用したことがあるかどうかと，知っているが利用したことがない方に対しては，利用しない理由をお聞きしています。

次に，裏面の左半分を御覧ください。この問3は，新たな交通手段としての「デマンド型交通」についての設問となっています。

まず，これまでに寄せられている増便や時間帯の拡大といった御意見を紹介して，これらの御意見御要望に応えるためには，事業費用に制約があることを説明し，柔軟な交通手段の検討も必要であるということをお伝えします。その選択肢の1つとしてデマンド型交通を取りあげることとし，デマンド型

交通の詳細については、同じ裏面の右側にて簡単な説明を掲載しています。

そのうえで、設問に入る形をとっています。まずは、デマンド型交通の利用意向をお尋ねし、「利用してみたい」と答えた方にはその理由と、支払意思額、利用頻度の希望と、利用に当たっての不安なことをお尋ねします。ここで、支払意思額については、選択肢における最低の料金を「300円」とし、次に「300円から500円」、「500円以上」と設定し、その他として自由に料金を記入できるようにしました。

デマンド型交通を「利用したくない」とお答えした方には、その理由をお尋ねします。

最後に、問4としまして、自由意見欄を右側の下部に設けております。

アンケートは、来年1月10日を回答期限とし、集計・分析のうえ、今後の検討に役立てて参ります。

説明は以上です。

【会長】

ありがとうございます。ただいまの説明について、御意見等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。

【B委員】

デマンド交通について、若い方を中心に理解を得ることはできると思うが、高齢者には親しみにくいと思う。デマンド交通について丁寧に体験を交えた説明を行った方が良いのではないか。言葉で説明されているが、乗合いタクシーであるということが分かりやすくなると良い。

運賃の選択肢に「その他」として自由に記入できるが、設定が300円からになっており、これは300円以上で実施したいということか。他市では地域内100円で行っている事例もあり、高いと感じてしまう部分もある。

【会長】

この点はいかがですか。もう少し説明を分かりやすくすることと、支払意思額が300円からというのは高いので、もう少し低い選択肢があってもいいのではないかという御意見だと思います。

【事務局】

デマンド型交通の説明については、限られた紙面の中での説明になってい

ますが、おっしゃったように事前予約型の乗合いタクシーという方がイメージしやすいかと思えます。記載について工夫を行いたいと思っております。

運賃については、有償の事業化を検討するにあたり、現在行っている実証実験のコストを勘案すると、このような運賃設定としています。「その他」を設けて自由に記入できるような形式をとっております。

【会長】

運賃については、200円というバスと同じ価格設定があっても良いとは思いますが、支払意思額を自由に聞くという方法の他に、事前に市の負担額を提示して尋ねるという方法もあると思う。実際にデマンド交通を行えば、1人1回あたり2,000円くらいかかるのではないかと。少なくとも300円では運行できない。純然たる支払意思額と、市の負担額がどれくらいだったら良いかという2つを合わせて尋ねるというのも良いのではないかと。

他にいかがですか。

【B委員】

かかっている費用についての説明があるが、これは地域内でも話題になっており、公共交通サービスがどうあるべきか議論している。経済的な面だけでなく、北部地域においては平成28年に交通不便地域として指定されたが、中々具体的に進展がなくやっと実証実験が行われた。

しかし、その先の展望が開けてこないというところで、これからまた地域の方々に説明を行うことになると思うが、そこでもまた多様な意見が出てくるのが予想される。なので、十分に話し合いが必要であると思う。

【会長】

ありがとうございます。きちんと話し合ったうえで運行するべきであるという御意見でした。

このバスの運行は、市民のモビリティニーズに対し、できるだけきちんと提供しようという行政からの意思の表れであると思っております。実証実験を行ったところ、北部地域でコミュニティバスはあまり利用されなかったという結果が出て、さらに効率のいい交通手段としてデマンド交通に移行するか、あるいは他の運営組織について考えるなど、そのようなことも含めての結果になると思っております。住民サービスとしてはかなり大変なことを市が行

っているということの証だと思imasので、頑張っていたきたいと思imas
す。

以上で全ての議事が終了しましたが、特段の御意見などありますか。

なければ、事務局から連絡事項等願imasします。

【事務局】

次回の第4回協議会は、来年2月の開催を予定してあります。委員の皆様
にはどうぞよろしく願imasいたします。事務局からは以上です。

【会長】

スムーズな進行に御協力くださりありがとうございました。

以上を持ちまして、令和4年度第3回調布市公共交通活性化協議会を終了い
たします。

以 上