

## 令和4年度第4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4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、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、皆様に感染対策等について、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、昨今の状況に鑑み、感染防止対策の一環として、可能な限りコンパクトに執り行いたいと考えておりますので、皆様の御協力をお願いいたします。

オンラインで出席されている委員向けの御案内です。

まず、カメラはONにさせていただき、御自身が発言する場合を除きミュート設定でお願いします。

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、委員の出欠等の報告になります。

東京ハイヤー・タクシー協会のO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、京王バス労働組合東支部のL委員の代理としてD様に、国土交通省関東運輸局東京運輸支局のK委員の代理としてC様に、同じくJ委員の代理としてB様に、国土交通省関東地方整備局相武国道事務所のI委員の代理としてA様に、東京都都市整備局のH委員の代理としてE様に御出席いただいております。

傍聴につきましては、本日、先着5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、Z会長から、一言御挨拶をいただきたいと存じます。よろしく  
お願いいたします。

【会長】

中央大学のZです。こんにちは。

一言だけちょっと申し上げたいと思いますけど、このまちづくりと言いますか、マスタープランだとか北部巡回交通というのは極めて重要な位置にある  
と思います。その理由というのは大都市の経済、東京という大都市の経済を  
支える人達が大都市の郊外について調布もまさにその郊外にあたって、その  
人たちの交通については、たぶん2000年以前までは、あまり首都圏でや  
ってこなかったと。都市計画マスタープランも1990年代の初めからスタ  
ートしてきたということがあって極めて歴史が浅い今日の2つの課題という  
ふうに思いますので、ぜひ皆様出来るだけ取り入れて、そして快適な安心  
できる調布を作っていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

【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 次期都市計画マ  
スタープランの策定について」、「資料2 北部地域巡回公共交通の実証実  
験について」になります。

また、その他、対面方式の委員向けに、「委員一覧」、「席次表」を机上にお  
配りしています。資料はお揃いでしょうか。

それでは、以降の議事進行をZ会長、よろしくお願い致します。

【会長】

早速議事に入ります。

本日の議題は3件になります。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」の説明をお願いします。

議題(1) 次期都市計画マスタープランの策定について

## 【事務局】

それでは、私から御説明いたします。資料は2点御用意しております。

資料1-1が都市計画マスタープランの中間とりまとめ、資料1-2がスケジュール（案）です。

まず、資料1-2を御覧いただきながら、今年度の検討経過について、御説明します。

まず、市民参加の取組といたしましては、昨年5月に市民アンケートを無作為抽出で3,000人に実施させていただいたほか、6月から8月にかけてワークショップを計10回開催し、10月には調布の未来を担う市立の小中学生へのアンケートを実施しました。

また、専門的見地からの御意見をいただく場として、都市計画審議会会長をはじめとした有識者7名で構成された「調布市都市計画マスタープラン策定検討委員会」を設置し、これまでに委員会を計7回開催しております。

その他、庁内の関係課長で構成した課長会や、本協議会も含めた関係会議などでの意見交換や報告を進めております。

そして、これまでの検討結果について、市内部での確認や、都市計画審議会をはじめ市の関連する各協議会・審議会及び広く市民の皆さまに報告し御意見を伺うために、中間とりまとめを整理したという状況です。

従いまして、完成版ではないため、現時点での取りまとめということで、方針や施策で、方向性の修正が必要ないか、取組が不足していないかといった視点で、御覧いただき御意見をいただければと考えています。

本日の説明につきましては、都市計画マスタープランで掲げる7分野のうち、交通分野を中心に御説明いたします。

それでは、中間とりまとめの概要を御報告いたします。

資料1-1の3ページ、4ページを御覧ください。まず、策定の視点というところで、4ページを御覧ください。

都市計画マスタープランの策定にあたり、現行のマスタープランで掲げた8つの視点を整理しておりましたが、今回は9つの視点を考えております。こちらに記載しているとおり、安全・安心の視点や、環境に配慮したまちづくりの視点などの見直しを行ったほか、新たな視点として、マネジメントの

視点を追加しました。これは、既存ストックの有効活用や適切な維持管理・運営をどうしていくのかを都市マネジメントとして取り入れております。

8 ページを御覧ください。全体構成です。

中間とりまとめはまだ冊子の状態ではございません。今年8月末の策定に向けて、冊子をとりにまとめていきますが、最終的な計画書の構成をこちらのページに記載しております。今回の策定にあたっては、都市空間の質をさらに高めていくという観点から、多様な都市機能の集積や、防災に関する考え方等を示す「立地適正化計画」も含めてとりまとめたいと考えております。この内容につきましては、後ほど御説明いたします。

続いて、9 ページを御覧ください。まちづくりの構想です。

まちづくりの理念・将来都市像です。こちらは恒久的に持つべきものだという意見が策定検討委員会の中でも出ておりますので、継承すべきものとして、現行計画から受け継いで参ります。その上で、10 ページを御覧ください。新たに、今後20年間のまちづくりの方向性を示すことといたしました。こちらに記載している4点をまちづくりの方向性として掲げております。

11 ページを御覧ください。ここからが将来都市構造です。本日は現行プランから変更している点について、主に御説明します。

調布駅周辺は赤い丸、そのほかの8つの駅はオレンジの丸で表現しています。こちらを中心拠点、地域拠点として位置付け、都市機能を誘導する拠点として、区域マスタープランでの位置付けを、名称を変えて踏襲しているものになります。狛江市との境付近に3箇所、北部に1箇所、黄色い丸で生活拠点を位置付けております。駅周辺以外で、人々の活動や地域の交流の中心地となる場所などを生活拠点として、多摩川住宅地区周辺、神代団地周辺、国領町八丁目地区周辺、北部地区一部周辺の4箇所を位置付けました。

また、深大寺北部のあたりと、中心市街地ゾーンの南側に茶色い破線で3つ丸を付けさせていただいております。特色ある地域資源を有する地域として、緑の基本計画に位置付けられており、良好な地域環境の維持・保全・活用により、武蔵野の面影を感じさせる農景観を形成する農の里を3箇所図示しています。

次に、15 ページを御覧ください。土地利用方針です。

市の特性を活かしつつ、にぎわいあるまちづくりと、暮らしやすい住環境づくりの調和を図るなど、将来都市像を実現するため、土地利用の基本的な考え方を示します。

今回の計画策定にあたっては、「土地利用の基本的な方針」を6点新たに掲げることとしました。

例えば下から3つ目、映画・映像関連産業などの地域資源を活かした産業振興・観光交流に資する土地利用の誘導や、公共施設の再編にあたっては、公共施設マネジメント計画などの施設配置の計画を踏まえた各拠点や地域にふさわしい土地利用の誘導など、大きな土地利用の方針を示したいと考えております。

これにより、それぞれの事業推進のため、都市計画の観点からも後押しが出来るものと考えています。

続いて、19ページを御覧ください。ここからがまちづくりの基本方針というもので、交通・環境・福祉・防災・住環境・景観・地域活性化の7分野があります。本日全てを御説明する時間はございませんので、7分野のうち、交通分野について、資料の構成も含めて御説明いたします。

最初に19ページですが、分野ごとに方針を掲げています。現行プランを平成10年に策定以降、法改正などによる制度の変更や上位計画との整合、社会状況の変化などを踏まえて、修正・追加などを行っています。

20ページを御覧ください。ここでは、方針とこの後に出てくる各施策の体系図を示しています。

21ページの交通関連方針図を御覧ください。

こちらは、調布市全域の図面に交通に関連する事項を図示しています。また、この後の施策をピックアップしてボックスで表しています。

例えば、方針図中央付近で、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺に緑の丸を表示しています。

これは、「東部地区における開かずの踏切対策をはじめとした交通環境改善を図るため、京王線連続立体交差事業を視野に入れた取組を検討・推進」していくということを示しています。

また、オレンジ色で示した部分は、中心市街地の駅周辺及び鉄道敷地にお

いて、回遊性や滞在性の向上を図る取組を進めるということを示しています。

このような形で、施策をピックアップしているのが方針図となります。

22ページからは、方針ごとに全ての施策を示しています。この施策は、関係セクションや策定検討委員会で御意見をいただきながら整理しております。

その他6分野についても、御説明した資料の構成となっております。

48ページを御覧ください。ここからが、本日説明は割愛させていただきますが、市内を東西南北に分け、それぞれの地域における課題と施策について、交通から始まる7分野で整理していますので、後ほど御確認下さい。

85ページを御覧ください。ここからが立地適正化計画の内容です。

立地適正化計画は、都市再生特別措置法に基づき策定するもので、調布市としては、都市計画マスタープランと一体的に策定していくものとなります。ここでは、一般的な立地適正化計画の内容を記載しています。

定める事項は下の図のとおりで、2つの区域に分けるものとなります。

1つは、赤字の都市機能誘導区域として、商業・業務・医療・福祉などの都市機能を誘導する区域とされています。

2つ目が、青字の居住誘導区域も設定します。

また、都市機能誘導区域内に誘導する誘導施設と、ここには記載していませんが、水災害に対する防災指針も定めることとなっています。

91ページを御覧ください。こちらが居住誘導区域の設定方針です。

市では、基本的には、市内全域を居住誘導区域に設定しますが、災害レッドゾーンと呼ばれる土砂災害特別警戒区域は、法的にも新たな開発が制限される区域なので、居住誘導区域から除きます。一方、土砂災害警戒区域と浸水想定区域については、居住誘導区域に設定した上で、災害リスクを正確に周知するとともに、災害発生時には、円滑に避難してもらうための避難体制を整備することとします。

具体的な居住誘導区域の範囲図を92ページで示しております。赤い丸になっている部分がレッドゾーンと呼ばれている部分で、主には国分寺崖線の付近となっています。

95ページを御覧ください。こちらが都市機能誘導区域の設定方針です。

都市機能誘導区域は、都市計画マスタープランの将来都市構造図における各拠点と、様々な施設を誘導する土地利用類型となっている区域を主に設定しています。

例外として、国領町八丁目周辺地区については、生活拠点の位置付けとともに、狛江市でも大規模商業施設や病院などの都市機能が集積していることから都市機能誘導区域として位置付けられており、そちらと整合を図り、駅周辺ではないのですが都市機能誘導区域として設定しています。

99ページを御覧ください。こちらが都市機能誘導区域の中に誘導する誘導施設の考え方を示しています。

商業、医療、文化など様々な都市機能の中で、拠点への立地を誘導する「拠点立地施設」を抽出し、誘導施設に設定しています。また、その中で、既存施設の機能維持を図る維持型と、新規誘導を図る誘導型の2種類を位置付けています。

100ページが誘導施設を表としてまとめたものです。

表で上下に並ぶのが、誘導施設の種類、左右に並ぶのが、拠点の種類です。

◇の記号は誘導型で、その拠点にこの誘導施設の新規誘導を図るということを表します。一方、○の記号は維持型で、既に拠点内にある施設の維持を図るということを表します。

続いて、101ページを御覧ください。ここからは、立地適正化計画の中で位置付ける防災指針の内容です。

防災指針とは、近年頻発・激甚化する台風や大雨などの水災害に対応するため、立地適正化計画における居住や都市機能の誘導と併せて、防災に関する機能の確保を図るための指針です。

107ページを御覧ください。106ページで、水災害に対する防災上の課題を整理しており、その課題の改善に向けた取組方針を6つ位置付けています。

109ページ、110ページを御覧ください。

こちらは、107ページで示した方針を踏まえた、具体的な取組の一覧表です。1番右側に担当課を記載しています。総合防災安全課、下水道課を中心に検討を進めまして、取組内容を整理しています。

主なものとしては、方針2に対して、2-1から2-5において、災害リスクの周知に関する取組を整理しました。

方針3に関連しては、3-7内水氾濫に対応するための定置式ポンプ、ポンプゲート、連絡管の設置や、国、東京都への要請としての3-10河道掘削、河川整備、3-11小河内ダムの洪水対策などを掲げています。

方針4では、避難体制の整備について、改めて必要な取組を掲げています。

114ページを御覧ください。

最後に、立地適正化計画の中で目標・指標を設定することとなっています。

目標指標として、5つ設定しています。

また、これらの目標指標を達成することで、得られる効果指標として、「今後も住み続けたいと思う市民の割合」を、90%以上に増加することを目指しております。

説明内容は以上です。

#### 【会長】

以上で説明は終わりました。御質問がある方は、挙手をお願いいたします。

今回改定する都市計画マスタープランにおいて、特に調布市はここが変わるといった計画はあるのか。

#### 【事務局】

お配りしている中間とりまとめにおいては、重点整備として整理はしていないが、やはり交通分野で言えば、柴崎駅とつつじヶ丘駅の開かずの踏切対策として、連立立体交差事業を視野にいたした新たな取り組みを位置付けている。また、自然環境と調和したまちづくりとして、市の資源、財産であるみどりを守っていく。現行計画とは異なり、農の里を将来都市構造図に位置付けたことで、しっかりと保全していくことを市の姿勢として掲げさせていただいている。

他分野ではあるが、防災について記載内容を厚くしている。基本方針①は地震、②は風水害、③は市民との協働について整理しており、立地適正化計画においては、さらに風水害について掘り下げて記載している。

#### 【W委員】

交通施策④-1にバス停についての記載があるが、地域の日常生活におい

て、バス停が暗く、雨宿りもできないといった実態がある。地域でもバス会社や市に改善のお願いをする場面があったが、なかなか進まない。促進とあるが、どのように進めていかれるのか。

【事務局】

御要望いただいているのは理解している。計画の中では進めていきたいと考えているが、スペースの問題もあるため、関係各所と相談する必要がある。できることを少しずつ進めたいと考えている。

【会長】

公共施設において、駅や駅前広場の整備は頑張れるが、バス停は手薄になっているため、優先順位をつけて整備を進めていくのがよいのではないか。新しい交通戦略としては、そういうところを見て頑張っていたきたい。

【V委員】

南部地域の多摩川沿いで洪水被害にあったところに住んでいるが、整備が進んでおり、住民にも説明があった。高齢者が多い地域であるためか、多摩川住宅周辺の道路のバリアフリーの計画も優先的に行われ、少しずつ整備されているため住民は喜んでいる。住民から、市に協力していきたいという意見も届いている。これからも頑張っていたきたい。

【U委員】

仙川駅について、当初は調布駅に次いで拠点の円が大きいところだったように思われるが、段々小さくなっているような気がする。仙川駅はあまり大きな改善がなされなくて、バスがもう少し駅側に入って欲しい。商業地域に関しても、今回柴崎駅、つつじヶ丘駅、国領駅のあたりは調布駅に続いて良い環境になるようだが、仙川駅について記載はない。効果指標について、令和4年が89.4%で、令和24年が90%以上ということだが、20年かけて0.6%の上昇を目指すということか。

【会長】

たった0.4%は誤差かと思われるが、あまり高い数字の記述も難しいと思われる。今より落とさないという理解でよいかと思う。

【事務局】

効果指標について、御指摘の通り数値としては0.6%であるが、市全体

の市民意識調査の結果などを踏まえ、どういった設定がよいか内部で検討している。今年8月策定に向け、素案として冊子にするが、それまでに整理し検討していきたい。

【U委員】

目標指標の居住誘導地区の人口密度が令和4年から令和24年で減っているようだが、人口密度が少なくなるという理解でよいか。

【会長】

近年の家族構成の変化などから見ると、減少が抑えられているかと思う。変動はあまりないといった理解でよい。

【T委員】

交通施策⑥で自転車の利用環境について記載されているが、車を運転していると自転車のマナーの悪さが目立つ。ぜひ意識啓発を充実させていただきたい。マナーについては、大人になれば学ぶ機会が非常に少なくなるため、充実させていただきたいと思う。

【事務局】

施策のほか、交通の方針①の中でも「交通需要管理やマナー向上に向けた啓発などソフト面の取組も推進」としており、マナーを含めた啓発で安全安心に向けて取り組みたい。専門家会議において、子育ての視点を取り入れていきたいという御意見があり、白百合大学の教授からも、まちなかで子どもたちが学べるような視点が必要ということで、マナーを含めた啓発は、子どもたちが生活するなかでも取組が出来ればと言う思いを込めて記載させていただいている。

【T委員】

被害者と加害者をつくらないことが重要である。

【会長】

自転車についてはもう少し踏み込んで考えてはどうか。ロンドンにおいて子どもの自転車事故は少なく、日本は多い。ロンドンでは、子どもひとりで自転車に乗せてはいけないなど、子どもに対して規制をかけている。12歳になると、ロンドンのほうが子どもの自転車事故が多くなり、日本は少なくなる。子どもが横断歩道を渡る際に、前方車が来た場合、ちゃんと渡れる人

は少ないということもあるため、子どもの安全を考えた対策をとってはどうか。調布市として、子どもをひとりで自転車に乗せないなどの条例があってもよいかと思う。昨日散歩をしていたら、急にUターンしてきて危ない場面があった。そういったことをちゃんとする体制をとらないと、マナーの悪さを含めて変わらない。意欲があるのであれば、重点的に頑張っていたきたい。子どもの命を失わないことが重要である。

#### 【Q委員】

まず確認としてお伺いしたい点がある。全体を通して方針と施策が成り立っている構成であるが、ステークホルダーの類があまり書かれていない。実施計画などが別であって、実施主体などの整理がなされるということによいか。

意見は2点ある。1点目は、実施主体を整理する際、他の自治体では行政や民間などが実施主体となる所が多いが、市民にできることも結構あるため、力を貸してくれると前に進む。整理する機会があれば、市民に御協力いただいてはどうか。

2点目は立地適正化計画の誘導施設の整理の仕方について、誘導型・維持型と整理されているが、この視点が大事である。新しいものをつくることなどはよく表現されるが、今あるものはずっとあるという前提で考えられることが多い。10～20年後まで残ることは、誘導するより難しいと思われるため、維持といった視点は重要である。スーパーがずっとあるのか、もしなくなるのであれば維持型になる。維持することの難しさや、どうやって維持するかを実施計画に記載するとよい。

#### 【事務局】

1点目の実施主体について、都市計画マスタープランは都市計画における最上位の計画であるため、交通の分野では総合交通計画が分野別の計画になるかと思う。交通対策課とも協議検討しながら、大きな方針として都市計画マスタープランを掲げる。交通だけではないが、市民・事業者・行政が連動、協働しながらまちづくりを進めていくことは大きな姿勢として掲げていきたい。中間とりまとめには記載はないが、実現化方策を書く部分があるため、その中では3者協働のまちづくりといった表現ができればと考えている。

2点目の誘導施設については、本日説明を割愛させていただいたが、112ページに届出制度について記載している。立地適正化計画の制度として、誘導施設を位置付けると誘導区域外に出て行く場合や、誘導区域内で休止及び廃止する場合は、届出を出す制度設計となっている。都市計画セクションで情報が集まることで、ゆるやかなコントロールができる制度が創設されていくため、維持といった視点を大事にしながら取り組みたいと考えている。

#### 【W委員】

北部地域交通施策①②-7、①②-8、③④-3について、小学生が交通事故に遭わないようにといった意見があった。今書かれている内容はどれもよいことであるが、毎朝小学生の見守りをしているなかで、通学路において危ないところはいくつもある。方針①②-8で、地域ボランティアによる雑草取りとピンポイントな指摘があるが、交通といった視点であれば、通学路の安全確保のために交通ボランティアのほうが先に出るべきでないか。これは環境の観点である。通学路のなかではスピード規制がなっていない箇所がある。具体的に進行していただきたいということで御意見を述べさせていただいた。

#### 【事務局】

雑草取りと記載した意図として、武蔵境通りは歩道が少し広くて環境に配慮した通りになっており、盛んにボランティアが行われているため、継続して取り組みたいとして記載している。

#### 【会長】

そういうことでよろしいか。ウェイトが違うと言った意見であるため、交通も道路の維持管理であり、メンテナンスも維持管理である。うまく考えていただき、分けて書くのも手段である。

#### 【事務局】

検討させていただく。

#### 【副会長】

調布市の都市計画マスタープランであるが、策定にあたっての一番のポイントは、マネジメントの視点が入っているところであり、評価ができる点である。立地適正化計画をはめ込むということは、土地利用をコントロールし

つつ、適切な施設の誘導を図っていくことが可能になるということを説明させていただきたい。

子育てというよりは、子育てかと思う。子育ては親がこどもに施すことであるが、児童・生徒に対しては、どう育ってもらうかであるため、教育よりは学習である。現在、地理総合という中で都市計画が位置付けられているため、自発的にどう学びを得て、視点として学んでもらうことが大事。マネジメントについて、調布市は短いサイクルで都市計画マスタープランが改定されている。他の自治体においても策定・改定のお手伝いをしているが、20年は放ったらかしの自治体があるが、調布市は早い頻度で改定されており、推奨されることである。

課題として、スマートシティの話がない。AIの話題はあるが、スマートシティとして交通と紐づけて記載してもよいのではないか。MaaSなどの施策が組みやすいかと思われるため、概論として書いてもよい。公共施設マネジメントについては、公共施設マネジメントの計画をつくられるのかわからないが、いかに既存ストックを残すか、リノベーションしていくかといったポイントがあるとよい。

最後に、水害の話があるのはよいが、洪水だけでなくゲリラ豪雨への対策をどうするのか、見える化ができるとよい。洪水とゲリラ豪雨の際では、対応が異なるはずである。細かい話をマネジメントの話の中にエッセンスとして入れられるとよい。

【事務局】

持ち帰って検討させていただく。

【会長】

スマートシティはなにができるかといったことが大変である。京王線鉄道とバスとタクシーなどの連携性をどこまで取れるかが課題であると思う。ぜひ頑張っていたいただきたい。

マネジメントをうまく入れるといった視点、子育ての学習、立地適正化計画を活かしたということで、もう少し協調してうまく作り上げていくという流れもあるかと思うため、ぜひ頑張っていたいただきたい。

【会長】

それでは、次の議題に入ります。「議題(2)北部地域巡回公共交通の実証実験について」について、事務局から説明をお願いします。

## 議題 北部地域巡回公共交通（実証実験）について

### 【事務局】

本日は、これまでの実証実験の利用実績のほか、12月から1月にかけて実施したアンケートの結果の概要を報告するとともに、昨年1月から運行を開始して約1年が経過し、これまでの意見交換などの内容を整理のうえ、今後の方向性（案）をまとめたことから、御意見等を伺うものです。

2ページを御覧ください。

本日の内容は、大きく3点で、利用者数の推移、アンケート結果の概要・まとめ、実証実験のまとめになります。

それでは、3ページの右下を御覧ください。

運行開始の昨年1月28日～今年1月31日の計104日間で延べ利用者数は2,897人、延べ利用者数の1日平均は27.9人、そして、同1便平均は4.0人でした。

ページ上段の図1を御覧ください。各運行日の利用者数を示しています。

なお、日付が赤色は祝日、グラフの色が濃い青色は雨の日です。

6月や11月に1日当たりの延べ利用者数が50人を超える日もあったものの、多くの日が1日当たりの延べ利用者数は30人前後でした。

また、祝日は比較的利用者が少なくなる傾向にあるものの、天気が悪い日であっても利用者数の増減に影響ないことが確認できます。

併せて、これまでの間、「ランチ調布」や「クリエイト」を乗降場所として追加するとともに、昨年10月以降、年齢制限を撤廃のうえ、実証実験を継続して参りましたが、利用者数の増加には至りませんでした。

ページ左下の図2を御覧ください。このグラフは、月別の延べ利用者数の1便平均を示したのですが、おおむね1年を通して、4.0人前後であることが確認できます。

続いて、4ページを御覧ください。

昨年12月から今年1月にかけて、北部地域の地域公共交通に関する

アンケートを実施しました。その結果の概要について説明します。

今回のアンケートでは、郵送による回答に加え、スマートフォン等を通じてウェブ上で回答できるフォームを作成しました。

この結果、郵送による回答は1,437件、ウェブ回答は516件で合計1,953件の回答がありました。

続いて、5ページを御覧ください。

アンケートに回答いただいた方の年代、居住地、職業等の属性になります。

40歳代以上の年代から、ほぼ同程度の回答をいただきましたが、65歳以上の高齢者による回答が40%以上を占めています。

回答いただいた方の居住地は、半数以上が深大寺東町にお住まいの方でした。

次に、6ページを御覧ください。

上段のグラフのとおり、自家用車の所有状況は、「自分専用の車がある」又は「家族共用の車があり、自分も運転している」との回答が52%でした。

また、下段のグラフのとおり、送迎の状況は、「送迎してもらえるが、時間や回数に制約がある」又は「送迎してほしいがしてもらえない」との回答が約29%でした。

次に7ページを御覧ください。

本実証実験の認知度は、全回答者の約64%で認知されていますが、20歳代、30歳代ではその割合が少なくなっています。

地域別では、認知度に大きな差はありませんでした。

続いて、8ページを御覧ください。

認知に関する設問で「知っているが、利用したことがない」と回答した方に、その理由を尋ねたところ、「運行ルートや停留所、利用の仕方がよくわからないから」が最も多く、「他の交通手段の方が便利だから」が次いで多くなっています。

次に、9ページを御覧ください。

同じルートを決められた時間に巡回する運行方法では、これまでに寄せられた地域の要望に対応できない面も多いことから、より柔軟な運行が可能な別の形での実験方法の一つとして、予約型乗合タクシー（デマンド交通）の

例を紹介し、アンケートの中でお尋ねしました。

デマンド交通の利用意向を尋ねたところ、全回答者のうち、約20%が「利用したい」との回答でした。

年代別では、50歳代、40歳代、30歳代と年齢が下がるにつれて「利用したい」との回答が増加する傾向がありました。

地域別では、利用意向に大きな差はありませんでした。

次に10ページを御覧ください。

デマンド交通の利用意向でデマンド交通を「利用したい」、「わからない」と回答した方にその理由を尋ねたところ、「自宅付近や目的地付近まで乗り入れるから」、「家族や知人に送迎を頼む必要がないから」の順に多い結果でした。

次に、11ページを御覧ください。

デマンド交通の利用意向で、デマンド交通を「利用したい」、「わからない」と回答した方に対して、デマンド交通の支払意思額を尋ねたところ、回答者の約50%が300円との回答でした。

年代別では、回答者のうち、60歳代以上の約30%が301円～500円でも良いと回答しています。

地域別では、支払意思額に大きな差はみられませんでした。

続いて、12ページを御覧ください。

デマンド交通の利用意向で、デマンド交通を「利用したい」、「わからない」と回答した方に対して、デマンド交通の利用頻度を尋ねたところ、「月に数回」、「週1日」の順に多い状況でした。

地域別では、利用頻度に大きな差はありませんでした。

次に、13ページを御覧ください。

デマンド交通の利用意向で、デマンド交通を「利用したい」、「わからない」と回答した方に対して、デマンド交通の不安なことを尋ねたところ、「事前の登録や電話で予約しなければならない」が45%で最も多くなりました。

次に、14ページを御覧ください。

デマンド交通の利用意向で、デマンド交通を「利用しない」と回答した方に対し、その理由を尋ねたところ、「他の交通手段が便利」、「事前の登録や電話で予約するのが面倒」の順に多い状況でした。

次に、15 ページを御覧ください。

15 ページから17 ページまでアンケートのまとめになります。

まず、上段のグラフは、「送迎の状況」と「デマンド交通の利用意向」の関係を示したものです。グラフの赤色で示すとおり、送迎に制約がある方ほど、利用意向が高い傾向にあります。

他方、下段のグラフは、「送迎の状況」と「現行の巡回公共交通の利用有無」の関係を示したものです。グラフの黄色で示すとおり、現行の巡回公共交通では送迎に制約がある方の半数以上が巡回公共交通を知っているにもかかわらず、利用されていない状況です。

次に、16 ページを御覧ください。

現行の巡回公共交通では、前に紹介した1便平均が4人であることのほか、アンケートの結果において「利用した」と回答した方が6.4%だったことから、利用者が限定的であることが確認できます。

下段のグラフを御覧ください。これは、さきほど説明したグラフのうち、送迎などの移動に制約がある方に着目し、現在の巡回公共交通とデマンド交通を比較したものです。

グラフの左側の青枠で囲った部分ですが、現行の巡回公共交通のピンク色の「利用したことがある割合」に対して、デマンド交通の赤の「利用したい」の方が2倍以上となっており、定時定路線の現行の巡回公共交通より、デマンド交通の方が移動に制約がある方に利用していただける可能性が高いと考えてます。

続いて、17 ページを御覧ください。

アンケートを通じて寄せられた自由意見の一部を示しています。

現在の巡回ワゴン車による実証実験の継続を希望する内容、デマンド交通の導入に関する内容、タクシー補助券の配布施策、本実証実験の事業にかかる費用についてなど、様々な意見が寄せられています。

次に、18 ページを御覧ください。

ニーズと現状等を踏まえ、課題を整理しました。

現行の運行に対して、ルートや乗降場所、運行本数や運行日の増加などについての要望が寄せられています。

また、実証実験を実施してきた中で、利用者が限定的であること、道路が狭く、バス停の設置や経路の選定に制約があること、併せて、直近の計算上、経費が1人1回の利用で2,202円かかっている現状があります。

これらを踏まえ、運賃を有償化して実施する実証実験の課題をページ下段に整理しました。1つ目は、対象地域内の道路の多くが狭く、路線バス・ミニバスを適切に導入することは難しいこと、2つ目は、有償化に向けては、バス停の設置などに関する取扱いが現行の無料運行よりも厳格になること、既存のバス停留所の利用に制約があることなどにより、バス停留所の増設や逆回りの運行等、地域要望に対応できない状況であるため、別の実験方法として、柔軟な運行が可能な運行態様（交通手段）であることが必要、3つ目は、移動に不便を感じている方々が利用できる形での運行になります。

それでは、最後に、19ページを御覧ください。

資料で示した内容は、確定事項ではなく、本協議会で御意見をいただいたのち、地元自治会等との意見交換などを踏まえ、具体的な取組を進めて参ります。

まず、運行事業者は、バス又はタクシー事業者を想定しています。

次に、運行態様は、現在の路線定期運行、定時定路線型交通に課題があることから、来年度はその課題に対応できる形として区域運行、デマンド型交通を視野に検討しています。

続いて、運賃は、額などの詳細は検討中ですが、受益者負担の観点から、運賃は有償とします。

運行区域は、資料の右側にイメージで掲載しているとおり、北部地域のおおむね深大寺北町、深大寺東町の範囲を想定しているとともに、既存の公共交通の妨げにならないことが前提となるため、鉄道駅への直接乗入れは想定していませんが、南北をつなぐ幹線バス路線が利用しやすくなるような運行ができれば、地域の利便性の向上につながると考えています。

また、地域内の施設や地域要望の多い施設にも乗入れが可能かどうか併せて検討していく予定です。

最後に、今後の市の取組を紹介します。

本日、当協議会で御意見をいただいた後、地元自治会等と引き続き意見交

換し、実証実験の内容をまとめながら、事業者及び乗降場所の決定、国土交通省及び警視庁との協議など、実証実験の実施に向けて取り組んで参ります。説明は以上です。

【会長】

はいどうもありがとうございました。北部地域の実証実験について報告を頂きました。それについて皆さんからご意見を頂きたいと思います。

Wさんどうぞ。

【W委員】

ふじみ地区自治会等連合会のWです。私達北部地域の住民として、この課題にずっとかけてきているのですが、昨年の12月にこの課題について地域で当会が主催し市民に来て頂き懇談会をしました。多様な意見も出ましたし、アンケートでも一部示されたと思いますが、デマンド交通という提案について、不慣れな点から反対する方の意見もあったのは事実です。この北部地域については平成27,28年で交通不便地域というので一応設定されているのですよね。令和2年にミニバスの9割減便という形になった地域になります。それから一年おいて今の巡回交通が始まったと言う流れになります。

先ほど費用の紹介もありましたが、路線バスはゆずって、ミニバスまでは経済コストの観点で論じられるのはありだと思う。それ以下の小さいところは今回の巡回交通のような場合、本当にそれでだけで良いのだろうかと思達地域からすると疑問があります。

不便地域ということは、おのずからパイが小さいことが、ある反面分かっていたはずだと思うのです。でも、北部地域においては健康な高齢者の足になるということで健康促進ということが謳われていたはずですが、ミニバスの時に。そこがどちらかと言うとこのようなコメントに消されていて、その視点から書かれていない。アンケートは分かりました。実証実験だということは分からないのですが、これはやり方で180度とは言いませんが地域住民は大幅に振り回されることになるのです。混乱も生じるでしょうし、令和2年の時のミニバスの9割減便になった時には地域で大変な思いをしました。その時の二の舞に、あと1ヶ月少しで令和5年度になるわけです。周知・理解させて皆さんに隅々まで分かってもらう最後のところがとても大変。そのこ

とに対してもう少し留意頂きたいし、交通だけでなく福祉という観点を入れていかないと、なかなか地域の理解は得られないと思う。12月にやった地域懇談会でも2時間紛糾し色々な意見がでました。何とか通過点を取りたいなと思ったのですが、すっきりまとまらないまま終わってしまったので、今回このようなデータをまとめて頂きましたが、これだけでは無いだろう、という思いがある。私としては少し納得できないというのがあります。

#### 【会長】

ありがとうございます。出た結果は正直だと思うのです。正直な結果をどう住民の方々と市が受け止めて次の対策を考えるかと言うのが今日データを出したという由縁だと思います。他にいかがでしょうか。

このような状況は隣の三鷹市でも悩んでいるし、今回の様々な地域で悩んでいるのは事実です。どこもデマンドをやるのと今までのバス交通を中でやろうとすることを多分やっていると思いますので、大体赤字でどうにもならないということでデッドロックに乗り上げるというケースがあちこちで散見されるというところですね。そうすると発想を変えてみてタクシーでやったらどうかというのがあると思います。タクシーを相乗りで乗って行くともっと安くなるし、あるいは単独でやる場合もあるし、そういうやり方をどうして選択しなかったのかなと傍からみると感じることです。

たった4キロの所ですよ。4キロの所ですからタクシーで10分くらいの話、そうすると10分で丁度2,000円くらい。今回の運賃が2,000円ですからそれに匹敵するし、最近出てきている都心の渋谷あたりでやっているmobiというものでは、一人5,000円払うと一ヶ月乗り放題というのを7キロ四方の所でやっている。そういう新しい戦略で考えるか、古いタクシーという戦略の中で考えるか、どうもデマンドもコミュニティバスも向かない地域だと言うことが皆さん実験やって分かったような気がするのです。

最初からバスでやるという考え方は分かるが無理なのだという事を、しかし公共交通計画のプールの中でやるとそれしかない所があります。

実は私どもは運輸総合計画所で高齢者の交通をずっと研究しているのですが、ビジネスモデルになかなか得ない、多分ここの調布市のこのエリアではビジネスモデルとしてまでいかないけどビジネスに近い形のタクシーを

使ってやるというのは、知恵を絞ればある程度できそうなエリアだなと。人口密度も多分 100 人位いけば結構成り立つケースが強いのだと思いますので、そういう工夫にどうして行かなかったのかというのが私の率直な疑問です。ただ、その知恵が出てきたのは、ここ 1, 2 年ですので、それ以前にやったこの巡回バスというのはその知恵はあちこちで見られない時代にやられてきたので、市の人は苦勞したのだろうなど。しかし、地域のモビリティを何とかしたいということで実験をやったら 1 人あたり 2,200 円かかるというところなので新しい知恵をもう一度住民方々に申し訳ないのだけど、もう一度考えさせて下さいと言うことで、新しい戦略を練ったたらどうかなと言うのが今日の結論のように思いますけれど、皆さんいかがでしょうか。

Wさんどうですか。

#### 【W委員】

巡回交通を考えた 1 人としては、先生が言ったイメージはもっていませんでした。渋谷の mobi は調べてみたいなと思います。

前に、Y 先生から確か住民負担でご紹介頂いたことが私の記憶に残っているので、そういう視点は有りなのかなと確かに思います。実は私達の隣が三鷹の大沢地区なのです。あちらでデマンド交通がスタートしているのですが、今日の会議に来る前に参考に三鷹を訪ねてきたところ、今 1 日 30 人だそうです。ここは日曜日を除いて毎日運行している。私達の地域の中で一部不満があるのは週に 2 日しかなく、それに合わせないといけない。これで本当にいいかと言われても、ちょっと違うのではと主張する人はいます。週 2 日しかないので皆さんがそれにスケジュールを合わせなくてはいけないという使いにくさもあって、三鷹の大沢地区とは比較にならないかもしれないが、利用者が 30 人でかなり似ているというのを感じているのですが。

#### 【会長】

おそらく、最初にあそこでコミュニティバス実験を 90 年代にやり始めたことをその後またやり始めてデマンドをやっているのですが、デマンドができればいいかと言うと必ずしもそうでもない。

私が今やっているのは、5 年前から実験ではなくもう運行ですが、住民がガソリン代で UBER と契約して UBER が全部料金を徴収するものです。例えば

10キロ走ると本当にガソリン代だけ，全部ボランティアドライバーでやっています。来月は国土交通省の審議官のところにもう道路運送法 78 条を外せ，こんな法律があるからくだらない選択をしているのだ，私の知っている大赤字のバスは 1 回乗ると 4,000 円だ，このようなお金を出してバスを運行するよりもタクシーとか，あるいはデマンドとか市民ベースでやるなど選択肢は沢山あるので，その選択肢をもう少し支持するような形で政府を説得できないだろうかということで，お約束をしているけど私は行かないのですが。

そういう時期に差しかかっているのです，今までバスとタクシーでやってきた流れが崩れ，自治体が住民のためにやり始めてきたのがコミュニティバスとかデマンドです。コミュニティバスやデマンドは地形の状況，ほんの少しの道路の状況や人口密度でかなり変わるので，ここの地域に合うものをこれから探して選択してもいいのではないかと思う。それで，折角だからいくつかの案があって，その案のどれかが選択できると思うのです。行政のお金も多少つき込めるといっているのであれば，このチャンスは逃さない方がいいと私は思っています。

今回は道路が狭い所でどうするかを，もう一度初心に戻って何がいいのかを調査して議論していけばいいものができて，その地域が救われると思いますので，そのように帳尻を合わせると頂けるといいかと思えます。

他にご意見いかがでしょうか。

【副会長】

すみません Y です。

また解説的な話になりますがご容赦下さい。12 ページのアンケート結果をもう一度提示してください。これを拝見していると，利用について「わからない」と答えた年代が 40 歳を境に増えますよね。40 代，50 代，60 代は，20 代の人達に比べると「わからない」という頻度が高く，75 歳を超えると「わからない」が減って週何回か使うというのが出てくる。ここで，例えばデマンド交通のターゲットを誰にするかというのはどう考えていらっしゃるのですか。

【会長】

そこは大事ですね。

## 【副会長】

どの辺をターゲットするかによって、このグラフを見た時にどの年代層をターゲットにしてどのように改修したいのかが戦略として見えないと、たぶんビジネスとして成立しない。なので、どこをターゲットにしてやっていくかと言うことと、ターゲット層以外のところは他の交通手段を使って頂くというように割り切って行かないと、実験を繰り返していく中で変革させていくのが大事だと思う。これでいく、と決めたらこうだ、という時代ではないので、都市計画のマスタープランの中で立地適正化計画まで入れて居住誘導をはかって施設誘導をやると言っているわけですから、住む人たちの形態も変わってきますし、人口の構成もどんどん変わってくる。そうすると公共交通、交通手段もそれに合わせて変革させないと合わなくなってくる。そういう意味においては、今回どこをターゲットにして、どういう構成でいくとかが見えてこない、と、たぶんやってもうまくいかない。そこがまず第1点なると思う。

もう1つは、先ほどからZ先生がお話しているが、選択肢をどう作るかです。例えば私もお手伝いしている福島県の郡山市にあるタクシー会社があるのですが、月1万円でタクシーをある一定距離間であれば乗り放題というサービスを出している企業がある。民間がこれを行政が補助を出せないのもタクシー会社が地元の産業になっているということと、観光産業までやっており、マルシェなども行っている。その企業は、1万円払って頂ければ、安積町のある一定エリアの中であれば1万円乗り放題で乗せますが、その代わりになるべく免許返納して下さいね、というようなお達しを出しつつ誘導していくというやり方で着実にユーザーをつかんでいます。

このようにターゲットを決めて、どういう形で施策をいれていくかというのも非常に重要な位置づけになるではないかと思っている。今回、もしデマンド型交通を区域運行でやるとなった場合は、やはり事前にどれだけ練習させるかですよね。ターゲット層に対して、乗り方や予約のさせ方、これを使う事によって皆さんの生活の質がどれくらい向上して、例えば自分で車を運転するより事故率がこのくらい低減するなど、こういった形でバス、デマンド型交通を使って頂き外出することによって筋力がどれくらい増えるとか、

そういった学習することをプログラムとして組み込まないと、おそらく中々うまくいかないのでは、そのあたりを実行する前にどう組めるかというのがポイントかと思う。もちろんお手伝いしますので、ご相談いただければ、どういう形でチームに入るか、帯広でやった時のようなやり方もできるので、ぜひ検討して頂ければと思います。

#### 【会長】

帯代は、バス会社の社長みずからが住民と話して一軒一軒訪問してバスを使って下さいということをやったのです。それくらいの努力を民間会社でやっているというのが北海道です。他にご意見ございますか。

実験をやって色々いまままでやったことを反省して、これからどういう作りにするかということ、いくつかの代替案を出して頂いて検討していく方向でよろしいですかね。それでは結論としては北部地域については実証実験をやったが、それを継続することが難しいというのが今回の結論というふうに受け止めました。したがって、期間は何ヶ月が空いてしまうかもしれませんが、しっかりした計画を作って、もう一度地域のモビリティニーズに合うような交通計画を行うということを今回の結論にしたいと思います。

それでは北部地域の実証実験についてはこのような結論でよろしいですか。皆さんどうでしょうか。これを継続するのは難しそうだなと感じて、次にスタートを切るために議論し、申し訳ないが少し空いてしまうけど申し訳ないけれど、そこはWさん説明を住民の方をお願いをして頂いて、次のステップの時にはちゃんとしますということで是非お願いできればと思います。

#### 【W委員】

理詰めでいくとそういう話になるのでしょうか。やはり、地域住民と本当に丁寧なやり取りをしないといけないとっていて、私としては福祉も含めて地域をどう維持していくかという観点がないといけないと思うし、交通のところの話はこのようにまとめられるというのも、理屈では私も分かるのですが、地域に帰って地域の中をどうしていくについて、生活を含めて維持していくかのところについては、中々理屈だけでは納得していないかと思っていることがある。

#### 【会長】

確かにそうですね。私も実は他の地区で、今年5年目になりますが最初はデマンドの実験もデマンドでなかったが、それを本物のデマンドにして特定地区で行いそれを6地区の全ての地区にデマンドを広げて、次の段階でバスとタクシーとNPOがそれぞれやっているのを共通の予約システムに入れました。そしていつでも統合できるようにして、来年度は統合して経営主体は自治体となります。自治体がマネジメントして一億円くらいあるので、うまく統合できて一元管理できるといいなというのを、トヨタのお金を頂いて5年やってきました。うちの研究室のお金も500万円位投入して、そうとう頑張っただけでやってきて、5年かけてもここまでです。地域というものはそんなに簡単には変わらない。粘っこくやっていくというしかやりようがないので頑張らしましょう。Yさんにもお手伝い頂いて、私もお手伝いしますので。

丁寧に説明をして皆さんに理解してもらって、いつできるか分からないが、ある程度見える段階で説明して、こういう形で動かしますと言うような話をする必要があります。そのためには事業者も決めないといけないし、計画もつくらないといけないので、簡単に半年位でできるかどうか難しいかも知れないのですが、やはり半年から1年は時間をかけて、きちんとやる必要があるのかと思います。是非そういう意味で頑張ってもらえればと思います。よろしくお願ひします。

それでは北部地域の交通は実験を行った結果、なかなか今後の継続は難しいけれど、代替として違う手段でもう少しきちんとしたものを運行するようにしましょうということで、その案はまだ出ていないということよろしいですか。

それではその他についてご意見、報告をお願いしたいと思います。

【Q委員】

はい、会長。

【会長】

はい、Q委員。

【Q委員】

京王バスのQでございます。1点当社から、公共交通活性化協議会の皆様に報告させていただきたいと思ひます。

1 2月2日に当社でリリースを出しておりました、当社の都区内地区と呼ばれています、具体的には調布から東側のいわゆる210円均一の区間につきまして、運賃を上げる申請を国土交通省のほうに提出し、現在審議をいただいているところでございます。日ごろからご利用いただいている皆様にはご負担をおかけして大変申し訳ないんですが、ご了承いただければと思います。

そうした申請を出している理由でございしますが、我々バス事業者は安全な運行を使命としてやっておりますが、そういったところに対する投資ですとか、教育関係、それと路線網の拡大や深夜時間帯の運行などをこれまでやってきたところではあるんですけど、1993年10月に運賃改定してから30年くらい運賃を変えずにやってきております。30年前に、例えば缶ジュースがいくらだったかというのを想像していただくと良いかと思うんですが、30年くらい運賃を上げずにやってきたのですが、少子化ですとか、コロナ禍などのダメージもございまして、いよいよ耐えきれない、というような状況になってきました。加えて運転士不足も言われているんですけども、そういったものが人件費の増加ですとか、新しい車の導入費用ですとか、そういったものから事業経営を圧迫してきている部分もございまして、今回このような申請を出す、ということになりました。まだ審議中でございますので決定事項ではございませんが、当社からの申請では3月25日から新しい運賃で運行を行う予定でございします。210円運賃でございしますが、こちらを220円に、そして1年後には230円まで上げる、という形で現在申請を出しております。

繰り返しになりますが、日ごろご利用いただいている方々には大変申し訳ないですが、ご了承いただければと思います。これに伴いまして、通常路線バスと同じ運賃体系でやっております調布市ミニバスにおきましても、同じ事象と言いますか、同じ改定がございしますので、併せてご報告させていただきたいと思っております。私からは以上でございします。

#### 【会長】

以上で説明は終わりました。御質問がある方は、挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。簡潔に申し上げますと、3月25日に210円を2

20円に上げるということと、1年後に230円に上げるという、そういう意思決定をしましたと。皆さん、これについて意見はございますか。今の物価高とか交通状況を見てやむを得ないなと思います。よく30年我慢してこられた、というふうに思います。

では、皆さんからは了承した、ということでよろしいですか。ありがとうございます。

【会長】

以上で全ての議事が終了しました。そのほか委員の皆様から何かありますか。なければ、事務局から連絡事項をお願いいたします。

【事務局】

本協議会ですが、来月の3月20日（月）の午前中に第5回を予定しているところがございます。その中で総合交通計画の改定について報告する予定です。しかしながら、現在の全委員の皆様につきましては、任期が令和5年の2月28日までとなっております。また、総合交通計画の改定につきましては、令和2年度から約2年にわたりまして概ね現在の体制のもとで議論されてきた経緯がございます。そこで議論の一貫性を確保するため、委員任期の延長をお願いしたいと、考えているところがございます。

具体的に申し上げますと、現在令和5年2月28日、今月末までなのですが、令和5年3月31日まで任期の延長をお願いしたいと考えております。説明は以上になります。

【会長】

事務局から、このメンバーであと1回、3月20日に協議会を開催したいということです。こちらにつきましては、事務局の提案どおり延長することによろしいでしょうか。それでは、事務局から連絡事項をお願いいたします。

【事務局】

委員の皆様にご了承いただきましたので、任期を延長した形で次回も協議会への参加をお願いします。

また、次回の第5回協議会は3月20日（月）午前10時から文化会館たづくり12階大会議場で開催いたします。

後日、任期延長に関する書類と開催案内を送付いたしますので、よろしく

お願いいたします。以上です。

【会長】

委員の皆様には，スムーズな進行に御協力いただきありがとうございました。以上をもちまして，令和4年度第4回調布市公共交通活性化協議会を終了いたします。ありがとうございました。