

令和4年度第5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5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。

会議の時間につきましては、会場の都合上、午前11時30分までとさせていただきますので、皆様の御協力をお願いいたします。

続いて、委員の出欠等の報告になります。すぎもり地区協議会のV委員，東京バス協会のP委員，東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部のN委員，国土交通省関東運輸局東京運輸支局輸送担当のJ委員，東京都都市整備局のH委員，東京都北多摩南部建設事務所のG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，京王電鉄株式会社のS委員の代理としてE様に，小田急バス株式会社のR委員の代理としてD様に，東京ハイヤー・タクシー協会のO委員の代理としてC様に，京王バス労働組合東支部のL委員の代理としてB様に，国土交通省関東運輸局東京運輸支局K委員の代理としてA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10人まで受け付けることとしておりますので，予め御承知おきください。

それでは，開会に当たりまして，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】

皆さん，おはようございます。ようやく活性化協議会の報告書ができつつありまして，多分今日が最終になるかと思えます。

世の中も少しずつ変わり始めてきておりまして，2，3日前の新聞等で，鉄道が10円値上がりをするという。これはバリアフリーというお金を使えるということで上がったわけですがけれども，じゃあそれ以外の交通，バスやタクシーはどうなのかという部分についてはまだ先が見えていない状況です。

たまたま運輸総合研究所で委員会を，高齢社会の交通について，今年で2

年目になるのですが、ずっとやってきて、タクシーが食えるようにならないだろうかという、そういうことを一生懸命考えているのですが、なかなかうまくいかないという状況があります。

それと同時に、国のほうでは、道路運送法関連になると思うのですが、葉の交通、これは私は全然出ていないのですが、I課長のところですが、旅客課ですが、そこで葉の交通というのは幹に対して枝、枝に対してさらに葉ということなんです、細かい交通をどう変えていくかという議論が2月ぐらいから6月ぐらいまで議論して結論が出るそうなんです。これはどういう結論になるかわからないのですが、そこに私も含めて旧課長と合わせて一緒に、こういうふうに変えたらいいよという提案を出しました。それをどう受け止めてくれるか、落としどころをどうするかということが結構難しいところがありますので、それはお任せするといたしまして、少しずつ世の中が変わり始めているなというところがございます。

調布、あるいはこのあたりのコミュニティバスなどもこれから先考え方を変えていく必要性が私は大いにあると思っていまして、今までやってきたことが何だったのかと思うような時代が間もなく来ると思っていますので、そういうことも含めて今後の展望を切り拓いていく、そういう交通計画をぜひ目指していただ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】

会長ありがとうございます。

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 調布市総合交通計画改定版（素案）に対するパブリック・コメント手続の実施結果（案）、資料2 調布市総合交通計画改定版（案）、資料3 調布市総合交通計画改定版概要版（案）になります。また、そのほか、委員一覧、席次表、右上に赤丸が押印された次第、資料1から資料3までの差替え資料、資料4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、よろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、早速議題に入りたいと思っております。本日の議題は、1件です。事務

局から、「調布市総合交通計画の改定について」の説明をお願いします。

議題(1) 調布市の総合交通計画の改定について

【事務局】

本日机上配付した、右上に赤丸を押印した資料1をお願いします。

初めに、調布市総合交通計画改定版（素案）に対するパブリック・コメント手続の実施結果の概要を報告します。

令和4年12月20日（火）から令和5年1月19日（木）までの約1か月間、意見を募集しました。

意見を募集した結果、4人から、計21件の意見をいただきました。

なお、内訳は、記載のとおりとなります。

それでは、提出意見の主なものを紹介します。

まず、2ページの2番をお願いします。

現実的、具体的に調布市の交通問題をコロナ禍や高齢化問題などに関連付けて扱うよう、意見をいただきました。

次に、3ページの7番をお願いします。

第3章第4節に記載する基本交通施策1-1において、運行時間帯に関する言及がないことから、「バス運行時間帯の拡充」も施策実施方針2などに追記してほしい旨の意見をいただきました。

続いて、同じページの8番をお願いします。

バスの運賃について、高齢者に対するシルバーパス制度のように、学生に対する補助制度を施策として検討してほしい旨の意見をいただきました。

次に、4ページの10番をお願いします。

基本方針4の安全・安心に移動できる環境の整備で掲げる、基本交通施策4-2の高齢者・障害者の外出支援と基本交通施策4-3の自転車利用環境の整備について、具体的にどのような施策を考えているかという内容が寄せられました。

次に、5ページの15番をお願いします。

バスや鉄道の公共交通の充実を図るよう意見をいただきました。

同じページの16番をお願いします。

鉄道の安全や弱者に対する配慮を事業者に働きかけるよう意見をいただきました。

最後に、19番をお願いします。

年号は、和暦のみではなく、西暦優先で西暦と併記するよう意見をいただきました。

それでは、資料飛びまして、資料4をお願いします。

新旧対照表として、パブリック・コメント手続の実施時の改定版の素案からの変更点を示しています。

まず、変更区分の凡例について説明します。

「区分Aはパブリック・コメント手続で寄せられた意見を踏まえた修正等」、
「区分Bは上位計画・関連計画の検討内容、記載内容を踏まえた修正等」、
「区分Cはわかりやすい表現への見直し、表現の適正化、統一化のための修正等」
を示します。

それでは、資料4のほか、事前に送付した資料2及び本日机上配付した右上に赤丸が押印された資料2の差替版をセットで御覧ください。変更点の主なものを説明します。

まず、計画の1ページをお願いします。

まず、このページに限らず、計画全体で、和暦を優先として西暦を併記した表記に改めました。

次に、1段落目、(1)の見出し、(1)の文章について、上位計画の内容を踏まえ、修正しました。

次に、計画の2ページをお願いします。こちらも上位計画の内容を踏まえ、修正しました。

続いて、計画の5ページをお願いします。

ページ下段のグラフについて、横軸の幅をページ中段のグラフに揃えるため、グラフを更新しました。

次に、ページ飛びまして、計画の40ページをお願いします。

1段落目について、こちらも上位計画の内容を踏まえ、修正しました。

続いて、資料2の差替版の2枚目をお願いします。

こちらは、計画の48ページになりますが、左側の水色の現状欄のうち、

公共交通【鉄道】、自動車交通、駅周辺まちづくりにおける連続立体交差事業の名称を上位計画の内容を踏まえ改めました。

次に、ページ飛びまして、計画の95ページをお願いします。

第2節の2段落目について、表現が曖昧であることから、わかりやすくするため、修正しました。

続いて、新旧対照表にはありませんが、ページ飛びまして、計画の116ページに「第3節 調布市公共交通活性化協議会設置要綱と委員一覧」を、121ページに「第4節 パブリック・コメント手続の実施概要」を追加しました。

次に、計画の122ページをお願いします。こちらも新旧対照表にはありませんが、122ページ以降に用語集を追加しました。

最後に、今後の予定について説明します。

総合交通計画改定版については、本日の協議会の内容を踏まえ、庁内における所定の事務手続を経て、今月末の改定を予定しております。

以上になります。

【会長】

ありがとうございます。それでは、ただいま改定版等を含めた説明をいただきましたけれども、これにつきましてご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【K委員代理A様】

国土交通省関東運輸局東京運輸支局総務企画担当のKの代わりで出席していますAです。今回の修正内容に関する意見というわけではないのですが、資料-2の2ページで、こちらの計画の位置づけの図の中で調布市都市計画マスタープランの記載がありますけれども、前回の会議でも話に上ったように、こちらのマスタープランの中に立地適正化計画も含むような形になっており、資料2の46ページのほうにも立地適正化計画との連携についてなども記載があるので、都市マスの中に立地適正化計画が含まれているというのは明示していただいたほうがいいかなと思います。

あと、資料編の中の語句の説明の126ページのところですが、立地適正化計画の説明がある形になっております。今回議題となっている総合交通計

画は任意計画だと思っておりますが、今後こちらを策定した後にぶら下がるような形で地域公共交通活性化再生法上の法定計画である地域公共交通計画を策定するという段取りになっており、こちらの図の中に地域公共交通計画の策定予定が示されておりますし、93ページにも策定についての記載があるような形になっております。こちらの地域公共交通計画と総合交通計画の違いが、そのあたりの法律をわかっている方でないとよくわからないかなと思うので、立地適正化計画と同様に、語句の説明のところで地域公共交通計画の何らかの説明があったほうがいいのではないかと思います。また、法定計画だということを示していただいたほうが、当該計画のプレゼンスを高める意味でもよりよいのではないかと思います。以上です。

【会長】

ありがとうございました。立地適正化計画を都市マスの中に示してくださいということと、2点目は、地域公共交通計画の説明をもう少し明確にしたかどうかということですが、これについて事務局でもしおわかりでしたらお願いしたいと思います。

【事務局】

ご意見ありがとうございます。庁内で都市マス部門を所管している部署と調整しながら記載のしかたについて検討したいと思います。ありがとうございます。

【会長】

それでよろしいですか。そうしたら修正について検討していただくことでよろしく願いたいします。

ほかにいかがでしょうか。

そうしますと、調布市総合交通計画改定版を、先ほどの立地適正化の問題と地域公共交通計画をきちんと整理して、その上で成案ということでもよろしゅうございますか。これ、「案」が取れて成案ということになるとは思います。そのようにさせていただきたいと思っております。

時間も少し残っておりますので、今までのこういった議論を通して皆さんが感じた感想などをいただけたらと思います。最初に市民の方からいただいてもと思っております。ふじみ地区のWさん。

【W委員】

ふじみ地区自治会等連合会のWです。資料については非常に目標としてこれからの10年間のタイトルがついているのでこういう形になるのだろうなと思うのですが、市民の生活感から行くとちょっとスケールが大きすぎて、なかなか普段の生活に落とし込めないなという、そっちの感想があります。

というのは、例えば49ページ、48ページのところで課題の整理ということでもとめられているのですが、49ページの快適な道路環境の実現、4番の移動環境の安全性の向上とまとめられているのですが、どうこれを作っていけるのだろうというところが私たち市民のほうからすると想像豊かにこのところにすぐマッチングしないという感じかな。どういうふうにこれが実行に進んでいくんだらうかというところが十分に我々は描き切れない。あまりにも総合的すぎてという。これは致し方ないのかもしれませんが、ちょっとそんな不安を感じます。

誰でもということ、高齢者、障害者等というふうに書かれているのですが、もう1つ書いていただきたいのは、将来を担っている子どもたちへの配慮、ということは通学路ということが一番端的にあり得るのだろうと思うんですね。そのことについて少し記載が、それはもう少し小さいサイズになってしまうのかどうかわかりませんが、記載がちょっとないように思うんですね。その辺が不安を感じます。感想で申し訳ないですが。

【会長】

どうもありがとうございます。恐らく具体的にどういう施策につながっているかというところがあたりなかつたりという部分もございますので、わかりにくいところが多分そういうところから出てきたのだろうと思います。

それから、子どもたちのモビリティの問題については、日本はほとんど手をつけていないんですね。例えばイギリスと比べると日本のほうが自転車の交通事故は12歳までは多いんですね。イギリスは12歳まで少ないんです。なぜそうなっているかという、子ども単独で自転車を使っていいというのが日本で、欧州ではそれをやめている。法的に規定しているということがございます。チルドレンのモビリティについてメイヤー・ヒルマンというイギリスの歩行者のことをずっと研究している人がいるのですが、これを国際調

査をかけるということで、90年代からやり始めている。日本でもやり始めつつある人が、Fさんが今、高専の方ですが、やり始めているというところでは。ということで、子どもたちの配慮については今回の交通計画からは抜け落ちているというのも事実です。

それから、日本の地域公共交通も子どものことについては抜け落ちているんですね。ここをもうちょっとしっかりやらないといけないなと私も思っているのですが、Wさんのご指摘のとおりだと思います。どうもありがとうございました。

それでは、続いて、緑ヶ丘・仙川まちづくり協議会のUさん、お願いします。

【U委員】

91ページの成果指標のところでは少し教えていただきたいと思いましたが、ございます。ミニバス利用者数というのが、目標値が80になっていますが、少し増えてはいるのですが、これはミニバスだけなのか、会長が最初におっしゃいましたが、いろいろなものをここで勉強させていただきました。ミニバスの代替えというので。このところの代替えという、代表交通とかいろいろあるのですが、その部分がこのミニバスの中に入っているのかどうか。またミニバスをそのまま何か新しい制度にするとか、利用するニーズを増やすために便を増やすとか、そういう話なのか。私たちが少しいろいろな地区のところではいろいろなものができているというのがこの中にちょっと見えなかったもので、期待度というか、夢というか、そういう方向に少しいろいろな目で、使いやすさだったり、経済的な、パブリックコメントにもございましたが、やはりみんなはミニバスがすごく経済的に負担がかかるものだということ認識されていらっしゃるのかなと思いますので、そのあたりをもっと知りたいかなと思いました。

あと、自転車通行空間の満足度というのが31から60になって倍になっていますが、これだけの満足度のところでどういうふうに空間の満足度を上げて、自転車利用環境の整備のところ、先ほどWさんがおっしゃられたように全体のまちづくりの代替えというか、車を諦めて、ということで自転車通行の満足度をすごく上げていらっしゃると思いますが、この間にこれぐらいの何を

することを思っておられるのかなというのが少し思いました。

それともう1つが、バリアフリーですね。公共交通環境の整備というところが現時点で100で、目標値が100、それからあとバリアフリーに関しまして54%から100%、目標値が100という数字をうたっているのですが、これはこっちのバリアフリーの部分を見たのですが、いわゆる啓蒙というんですか、宣伝というんですか、それがためで100なのか、本当に環境というんですか、バリアフリーになるということの目標値が100%というのがちょっとすみません、私は素人なので、100%というのが何をもって100%とされているのかなというところを教えてくださいたいです。

【会長】

ありがとうございます。これ、初めて読む人はわからないですよ。最後の道路特定事業完了率というのは、道路特定事業はバリアフリーの計画の中にある歩道のバリアフリーの整備率を多分指すのだらうと思います。そういうことで、それ以外の道路については入っていないと思います。そして計画に入ったものだけの中の100%ということですね。

それから、ミニバスについて、これは役所がお金を出してデータが取れているからこうなっているのですが、役所がお金を出してデータが取れていない福祉有償運送とかNPOがやっているものとか、介護タクシーとか、さまざまなものは全くデータとして入っていないんですね。ということは、交通計画の自分たちの分野だけのデータは出しているけれど、全然関係ない分野は入っていないよということで、そういう意味で全体のバランスからは、人のモビリティから見ると欠けている部分があるということを実はここに書いてなくちゃいけない。それが残念なならないというところですね。

それから、タクシーも全くないですよ。タクシーはなぜないのという疑問が皆さんから出てくるのがむしろ順当だらうと思います。そういう意味で、自分がわかっている範囲、データが集められる範囲の中でのデータである、あるいは目標値であるということをご理解していただければと思います。どうもありがとうございました。

【U委員】

あと、自転車走行空間の満足度の60%、倍以上上がるということについては。

【会長】

それは知りません。自転車道の。

【事務局】

自転車の通行空間につきましては、車道の左側に矢印のマークなどで表示したナビマーク、ナビラインの設置を順次進めていくなどの取組みにより、利用者等の満足度を向上することを目標としたものです。

【会長】

そういうことなんだそうです。

それでは、次に第三小学校地区のTさん、いかがでしょうか。

【T委員】

第三小学校地区まちづくり協議会のTでございます。以前にもお話しさせていただいたのですが、私たち住民にとってみればミニバスというのが一番興味のあるところでございます。ミニバスの指標、91ページのミニバス利用者数というのは80万人と書いてありますが、この数字はどのように把握されるのかということなんですね。シルバーパスで乗っている人、それから子どもだと半額になりますね。そうすると、京王バスから金額で報告を受けているのだったら、この人たちの人数が外れているというふうに思われるので、市民の利用の実態というのはこれよりもひよっとした多いのではないかと考えております。その辺の把握の仕方とか、その辺のところをよろしくお願ひしたいと思ひます。

【会長】

ありがとうございます。ミニバスは役所が計画をしたバスということですね。公共交通利用者数というのは、これはバスと、正確には鉄道とバスとタクシーも公共交通の中に入りますので、それが入っているはずなのですが、もしかするとタクシーは抜けていますよね。だから、こういう公共交通とは何かの定義も書いておかないとわからないですよ。ここはどういう公共交通を対象としていますか。91ページの2番です。事務局の人で、どういう公共交通を対象としているのか。バスだけなのか、タクシー、鉄道すべて含

んでいるのか。

【事務局】

今のご意見につきましては、114ページをごらんいただければと思います。第2節、成果指標の算出方法の上から2番目の2番、公共交通利用者数につきましては、パーソントリップ調査での調査結果をもとに成果指標に掲げておりますが、こちらに記載しているとおり、鉄道またはバスという形で集計しております。以上でございます。

【会長】

皆さんはパーソントリップ調査はご存じですか。東京都都市圏パーソントリップ調査というのが10年に1回あるんですね。そこで代表交通手段というのは、鉄道とバスに乗ったら鉄道が代表交通手段になるんです。歩いて行ってバスに乗るとバスが代表交通手段になるんです。そういうのを交通手段別分担率として表します。そういうところで、統計が非常に難しいので、この場合、PT調査によるとか下にでも書いておかないと、自分たちが独自にやった調査なのか、そうじゃないのか。そしてパーセンテージが例えば代表交通手段と言われても、これが普通人口が少ないところではサンプルレートの高いけれど、人口が多いところはサンプルが低くなって、2~10%位のサンプルレートなので、小さな交通の表現がなかなかデータとして難しいところがありますよね。そういうことを前提とすると、こういう指標はどうやって作ったらいいいのか。パーソントリップでちゃんときめ細かいデータが取れるのかどうかというのが私は多少疑問を持っております。

というのは、細かいデータを取ろうとすると、どうしても100人のうち、バスだと分担率が2~3%というのが普通ですので、100人のうち3人ぐらいしか使っていないようなデータでの集計になる可能性がありますよね。そうするとなかなか判断が難しいのかなと。パーソントリップ調査自体が幹線交通計画を中心とするデータですので、ミクロなミニバスとか、そういうものには役に立たないですね。そのあたりで独自にやっている調査が結構ありますので、その辺のパーソントリップ調査を使って有効な範囲とそうでない範囲を役所のほうとしては頭の中にちゃんと入れておくという必要性がもう一方であると思いますので、その上でデータの吟味をして目標値を立てて

いくというやり方がぜひ必要ですので、次回以降はそういうことを頭に置いて作られたらよろしいのかなと思います。

ほかに。それでは、次の人で、あと、事業者の方でもしご意見があれば。特に京王バスの方、どうですか。Qさん。

【Q委員】

京王バスのQと申します。ご指名ですので。計画に対する意見ということとは違う話になりますが、資料の49ページに課題の整理ということで、青いところ、緑のところ、オレンジのところをそれぞれ整理していただいたのですが、記載の内容について特段どうのこうのというのはないのですが、我々バス事業者として普段プライオリティを最大にして取り組んでいるのはオレンジの4番目の安全性の話になります。我々、道路で商売をしている交通事業者になりますので、交通の中でいかに安全に運行していくかということが最大の使命だと思っております。

その中で、最近感じるのか、交通の変化、こういったところの議論で交通の変化を感じるのですが、それは普段の運行においてもかなり出てきているのかなと感じます。わかりやすいところで言いますと、調布市はあまりないのですが、電動キックボードの話ですとか、シェアサイクルで自転車の方が多くなったりして、そういう方々が道路を走る機会が増えてきて、そういう方々に対する安全対策といえますか、そういうものですか、あとは高齢化と言われて久しいですけれども、当然バスを利用される方々も高齢者の方が増えております。そういった方々がバスにご乗車されて、その方々特有の動きによって安全対策が変わってくる。車内人身事故といまして、お客様がバスの中で転倒してしまって怪我をする。そうすると、電車で転倒しても電車は止まらないと思うのですが、バスはバスの中で人が転倒するとそれは事故になりまして運行が止まる。誰かとぶつかったり、車同士でぶつかったりするのと同じような事故として扱われる。そうしますと、当社で言いますときちんと座席にお座りになってから発車するというのを乗務員のほうに徹底させて、乗務員はそういうのを一生懸命やっているわけですが、そういった新しい安全対策が必要だということがございます。こういった交通計画を考えるときにも安全対策の変化というものも今後必要になってくるのかなと

感じるところでございます。

もう1点、これも計画には反映しようがないのですが、よく乗務員不足というのを耳にするかと思えます。乗務員不足は本当に深刻かなと思っていて、今うちの会社は2000人ぐらいの乗務員がいるのですが、それが5年後、10年後、本当に2000人いるのかというのは正直かなり怪しいと思います。そうしたときに、5年後、10年後、今と同じ交通網を維持するというのは、単純計算で言えば無理な話になってしまいます。一方で、交通の多様化といいますか、ここにもグリーンスローモビリティとか、いろいろな話が出ておりますが、いろいろなことをやっていかなければいけないという中で、この相反する事象をどのように辻褄を合わせていくのかなというのは我々事業者としても気になる部分かなと思っているところです。長くなりましたが、以上です。

【会長】

ありがとうございました。恐らく安全性というのは新しく人々が使う交通モードが変わってき始めた中で、これから心配しなければいけないというか、もう既に心配になっているところがキックボードとか、あるいは自転車は古くて新しい課題ですけれども、今までの自転車はどちらかという電気がなかった自転車で、電動型の自転車が相当高速で走るようになって、歩車道、どこでも走るようになって、そういう意味で安全性の問題はかなりちゃんと考えなければいけないこれからの課題ということで、ぜひ今後の検討課題にしておいていただけたらと思います。

それから、2つ目の乗務員不足については何とも言い難いのですが、ぜひ役所も応援して乗務員が何とか集まるようにキャンペーン等もやってあげるとよろしいのかなとは思いますが、私はノーアイデアです。

交通の多様化の中で、多分これから変化していったときに違う乗務員の形になるのかもしれないし、そこはわかりませんが、今後の課題ということでよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

では、小田急バスのRさん。

【R委員代理D様】

小田急バスのDでございます。本日は代理出席させていただいております。

今、京王バスのQさんからお話がありましたように、49ページに掲げられていることというところを私も読んでみまして、小田急バスとしましては、今おっしゃられました自転車の対応であったり、これから乗務員不足の対応というところがありまして、弊社はコミュニティバスの運行を環境政策のほうで行っておりますが、乗務員不足というところからもあるのですが、これからのコミュニティバスのあり方というところも弊社のほうも検討しております。なかなか運行回数が維持できないとなってくると、乗務員不足というところもあるのですが、利用されるお客様の利用というのが大きく変わってきました。コロナ禍の中で日中の外出が少なくなってきたところというのは、今多くの方が日中お出かけになっていらっしゃると思います。そういった中で高齢者の方の足となるべきところが確保できていないというところがありますので、こういったところを課題といたしまして、いろいろなところで行政様にもお話をさせていただいたり、弊社といたしましても緑ヶ丘地区で運行させていただいておりますが、やはりそういった中で利用のお客様からもミニバスから大型バスに乗り継いでいきたいという声が多くなってきていると現状を受け止めております。なかなかバス会社といたしましては運行回数を維持できないという現状がある中で、来年度、改善基準告示という乗務員の働き方改革が変わっていく中で、このような課題をどのように解決していくかというのを課題としまして今後取り組んでいきたいということがまず1点です。

あと、49ページにあります2番目の交通による地球環境負荷の軽減、弊社としましては現在こういったところの取り組みということで、これから10年かけて取り組んでというところを検討している中でございます。特に電気バスなどの導入であったりということも検討しておりますので、そういった報告はこういった活性化協議会の中でもさせていただければと考えております。以上でございます。

【会長】

どうもありがとうございます。恐らく京王バスと同じ問題を抱えながらも、新しい未来に向けて地球環境の問題も考えていきたいということ、そういったことをおっしゃっていただきました。ありがとうございます。

あと、社協のXさん、お願いします。

【X委員】

社協のXです。ありがとうございます。社会福祉協議会では障害者の支援をしていたり高齢者の支援をしていたりというところをやっております。最近よく見かけたり聞いたりするのが、駅前でちょっとした段差で転倒して動けなくなってしまって車いすを貸してくださいみたいな方がお見えになってというところでお手伝いさせていただくことが何件かありました。心のバリアフリーかなというところであったり、ちょっとした段差で怪我をされて高齢者の方はなかなか骨折が治らないというところもあたりするのですが、そういったところも環境的に整うといいのかなと。

あと、電動車いすの方たちが結構いらっしゃって、道が狭くてなかなか走りにくくて、広くなったらいいなという声をいただいていたります。自転車もそうなのですが、49ページの4番、移動環境の安全性の向上のところで、車いすだと快適な歩行空間の確保のところで整っていくといいなというところを感じています。

92ページの成果指標のところで、11番、12番ですかね、4の安全・安心に移動できる環境の整備のところで、高齢者の外出率と障害者の外出率が出されていて、現況値と目標値があまり変わっていませんたり下がってたりありまして、これは多分ニーズ調査から引用されて計算されているかと思うのですが、コロナで外出の機会が減った高齢者ですとか障害の方たちが、私たちももっと頑張らなければいけないと思うのですが、この目標値がもう少し高くなるといいなと思います。ここで多分表出されている方は外出できている方かなと思うんですね。まだまだ社協のほうも外出できていない方たち、引きこもった人たちがコロナの影響によってかなり出てきているんです。こういったところでも支援を私たちも頑張っていきたいと思うのですが、公共交通の皆さんと連携してやっていけるときっとこの目標値ももう少し高く出るといいかなというところを感じております。私からは以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。例えば高齢者の外出で、フレイルになっている高齢者とそうでない人との差が大きいし、年齢でも60代と80代では

全然違うので、一括で高齢者という議論は今後はあまりよくないのではないかと、そういうデータの扱いもありますよね。

それでは、続いてタクシー会社の方で、東京ハイヤータクシー協会のCさん。

【O委員代理C様】

ご指名いただきましてありがとうございます。本日はOの代理で出席させていただいております。非常に勉強になることばかりで、出席させていただいてありがたく思っている次第でございます。

調布市様におかれましては、こちらの部門とはまた異なるかと思うのですが、コロナ禍のときに集団接種会場にタクシーをご活用いただいたというような事例もありまして、重ねてお礼を申し上げます。また、そういったときにタクシーの個別輸送という部分がコロナ禍において多少は強みを出させていただいたというところだったのかなと思っている次第でございます。

また、こちらの交通計画においても、83ページ、ユニバーサルデザインタクシーの記載もいただいて非常にありがたく存じているところでございます。また、83ページの一番下、先ほど社会福祉協議会の方からもお話をいただいておりましたが、心のバリアフリーというところがあったかと思えます。手前どもの話で大変恐縮ではございますが、ユニバーサルデザインタクシー、ハード面だけではなくて、乗務員への研修といたしましてもユニバーサルドライバー研修というものを実施してございます。こちらについては、車いすの取り扱いだけでなく、身体的にハンディキャップのあられる方であったり、そういった方々に対して、すべての方にタクシーをより快適に利用いただけるような研修を実施してございます。これはこちらの多摩地域、本日はご欠席でございますが、多摩支部のほうでもかなり力を入れてやっている事象でございますので、一事例としてご紹介させていただきます。ありがとうございます。

【会長】

ありがとうございます。続きまして、京王自動車労働組合のMさん。

【M委員】

京王自動車労働組合のMです。今話があったとおり、私はタクシーのほうの労働組合なのですが、タクシーはなかなかこういう中に名前が入ってこないという中で、今あったとおり83ページのジャパンタクシーバリアフリー、ユニバーサルタクシーということで、ここを機にだいたい業界の中に兆しが入ってきたのかなと思います。

また、うちの業界としましてはドアツードアで駅から自宅まで、自宅から駅まで、また病院までと精通しているところがあります。先ほどからバリアフリーの話が出ていますが、私はハンドルを握って運転はしていますけれども、降ろす場所で、今言ったとおり段差があって足を滑らせることは時々あります。特に高齢者が多いのですが。歩道の急な段差、少し低くなっている段差はまだいいのですが、急な段差が結構あるんですね。これは非常に危ないです。なるべく降ろすことを考えて降ろすのですが、なかなかそういうわけにもいかないのです、そういうところの整備は最低限してもらいたいのと、駅、病院もそうですが、使用する場所ですね。今後調布市でも京王多摩川のほうに福祉センターが移るという話もありますので、しっかりとバリアフリーのことをやっていただきながら、乗務員のほうもしっかりと教育はしていますけれども、車いすの話も先ほど出ていましたが、車いすも乗せるのに大変だというところで、バリアフリーの徹底は非常に私どもも思っていますので、しっかりと調布市のほうで検討していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

【会長】

ありがとうございます。乗り降りする場所の道路空間がかなりきちんとできていないと危険が伴うというご指摘をいただきました。ありがとうございます。

それでは、Lさん。

【L委員代理B様】

ご指名ありがとうございます。Lの代理のBと申します。よろしくお願いいたします。

弊社のほうも調布市にバス運行をさせていただいておまして、先ほどご指摘があった交通の環境の変化というのがここ5年ほどだいぶ変わってきま

して、特に今はウーバーさんなどの配達系の車の路上駐車が非常に多いですから、その陰から自転車が飛び出したとか、ウーバーさんが歩道を埋めてしまうので歩行者、自転車が急に車道に出てきたりとか、そういう非常に走行環境的には厳しくなっている現状です。

ですから、私どもも定時の運行はできるだけしたいとは思っているのですが、なかなかこういうご時世ですので定時性を求めると経費がかかったりということになります。なので、難しいのですが、ちょっとなかなか対応できていないというのが現状です。なので、できれば、かなり先の将来的な話になってしまうのですが、歩車の分離とか、そういうことを市役所さんにもお願いできればなと思っています次第です。以上です。

【会長】

どうもありがとうございます。バスの運行に対して新たな交通が障害になってなかなか定時性が保てないというところで、そのあたりの整理をしていただきたいということでした。

では、最後にYさん、よろしいですか。

【副会長】

お疲れさまです。Yです。よろしく申し上げます。

まず、今回調布市さんのほうで策定をなさっているこちらの総合交通計画については、過不足なく仕上がりとしては交通の上位計画としては非常にいいものができたのではないかと、評価できるものだと認識をしております。

パブリックコメントのほうもいくつかご意見を頂戴しておりまして、丁寧な対応をしていただいていると思いますので、それでよろしいかと思えますし、内容的には私としてはよろしいのかなというところではあります。

一方で、都市計画マスタープランのほうに立地適正化計画が入り込んでいる関係上、以前は公共交通網形成計画というのがあって、それを作るという、連動させるというところがあったと思うのですが、これからは地域公共交通計画という形で策定していく流れになるかと思えます。

2ページに体系図があるのですが、できればここからどんな計画に発展していくかとか、何を作って実行していくかというロードマップが多少なりとも見えたほうがよろしいかなというところが指摘事項としては挙げられるの

かなと思います。

一方で、この先、この際上位計画の次に実施する事業を含めた形での地域公共交通計画を策定していくという流れになった際に意識していただかなければいけない部分というのは、交通まちづくり考え方ですよね。今までは交通事業をどう進めていくかとか、政策をどう進めるかという観点からの計画策定になっていたと思うのですが、いかに市民の方に学習を促していくとか、利用者側がどうそれをちゃんと把握をして公共交通を利用するかといったところの中での評価指標が作られていかなければいけなくなってきました。なので、そのような形での計画づくりにシフトしていくといったときに、課題は何かといったところで、最初は調査が必要であったりとか、あるいは住民の方たちに説明に上がるとか、そういったことが多分必要になってくのではないかと思いますので、そのあたりを留意した上で先々取り組んでいく必要があるかと思った次第です。

一方で、いくつかの課題はたくさん見えている。例えばバス会社さんの労働環境の問題ですとかドライバー不足とか当然そういったものは上がってくると思うのですが、働き方改革の中で仕事をシェアするとか、それから、今まで乗務員の方たちが乗務だけではなくてほかの仕事をされつつ、あるいはほかの事務の仕事をされている方が乗務をするということも場合によってはあるかもしれないですね。それは全然わからない部分でありますけれども、いろいろな形の中での仕事の仕方というのがあるかと思しますので、それがまず1点あるかと思えます。

もう1つは、これからどんどんスマートシティ化していく流れになっていく中で、公共交通も自動運転という形に恐らく舵を切らざるを得なくなるのではないか。そのときに安全性がどう担保されるかといったときに、都市側がそれに対応できるかというところが大きな論点になるかと思しますので、そこもICTの関係、先進技術の関係の中でどういう表現ができるのかといったところは交通側からも注視していく必要があるかと思えます。

そんな雑感を持ちつつ、計画についてはいいものができたのではないかと評価をしたいと思っております。以上です。

【会長】

ありがとうございます。計画はよく頑張りましたねというのが私からもそう感じております。

課題として、ミクロ的交通というものを今後どうするかという部分が結構課題としてあると思うんですね。身近な、本当に短距離の駅までとか病院までとか、そういった部分の交通、そういう交通をどのように捉えるかという、人々のミニマムの交通をどのように位置づけて考えていくかというところが今日本社会の中でも何も言われていないので、トリップの最低保障ということが出てこないんですね。SUMPあたりは、SUMPというのはEUの計画論ではモビリティをかなりきちんと保障しようという流れがあると思いますが、そのところがちょっと今後必要になってくるかなと。

それから、先ほど申し上げた子どもの安全の問題は、子どもに限らず、電動スクーターとか新しいモードが出てきたり、自転車の高速化とか、そういうものに対して子どもとか高齢者の安全をどう守っていくかというところが大きな課題になるのではないかと思います。

そして、ICTについてもさまざまな、自動車側からのICTと、それからスマホを持っている歩行者側からのICTと両方あると思うのですが、たまたま私は5月30日に羽田国際ターミナルの中でICTを視覚障害者が体験できるようなものを国土交通省の道路局の人に経験してもらおうと思っている最中です。具体的にはshikAIというシステムと、それからナビレンズとか、いくつかのシステム、5つぐらいあるのですが、今のところお願いできているのは3社だけなのですが、そういう新しい行動支援システムというのも今後やっていったらいいのかなと思います。

さらに教育プログラム、交通教育がかなり遅れているなというのが最近とみに感じますので、このあたりの教育を相当頑張ったほうがいいなと感じます。

それで、バリアフリーをずっとやっていて、今一番大きな問題は教育プログラムなんだなというところで、その教育も実際に旅と一緒にして業界の人たちをむしろ勉強させるというやり方を今取っています。障害の今まで国がやっていたユニバーサルツーリズムというのがあるのですが、このユニバーサルツーリズムもパターン化してきてマンネリ化してきているので、去年J

ALにお願いに行って、発達障害の人に旅をしていただいて、何をどうしたらいいかということをごみんなで学んでいくというプログラムを作りました。今年も5月、6月ぐらいにそういう旅を実践していこうといところがありますけれども、ICTの導入と、それから教育プログラムというのは今後の重要な課題ですので、ぜひ調布市としても取り上げていただいたらよろしいのかなと思います。

それから、先ほど申し上げた働き方改革に合わせてバスドライバーをどうするかという、このあたりの問題はむしろ喫緊の課題なので、もう本当は去年とか一昨年にやっていないといけないような状況で、そこに手をつけていないなという、そういう印象がありますので、バスやタクシーの人たちの労働していただく人をどうやってバックアップするかということが少し課題としてはあります。以上です。

ほかにありますか。どうぞ、Wさん。

【W委員】

先生にまとめていただいた後に喋るのは気が引けてしまうのですが、超現実的な話として、92ページの自転車通行空間の満足度、自転車通行空間の整備延長ということで指標が書かれているのですが、これは何となくすっきりしないんですね、満足度というのが。ちょうど1週間前、都道である原山通りはもっとこれからどんどん整備される道路だと思うんです。ちょうど1週間前の今ぐらいの時間です。あそこにスーパーがあって、その前にはクリニックになっていますよね。あの辺の前で自転車とクリニックから出てきた高齢者がぶつかって大怪我をされたんです。調布警察の方が来られているので多分事故の処理をされていると思うのですが、現場に私は出くわしたんですね。あそこは都道としてこれからずっと整備していくという通りになっているはずなのですが、現実には、通行空間の整備延長とか距離という問題ではなくて、質の問題だろうと思うんです。クリニックから玄関まで出るとすぐ歩道になっている。作り方その他の課題があると思うんです。そこにちょうどバス停がある。高齢者がリハビリを終わって出てきたところに電動の自転車が、女性の方が運転していたと思いますが、ぶつかって大怪我をされて、リハビリどころではなくて、重傷になってしまうんですね。車輪が斜めにな

っている。現実の話です。これが今多分現実で、こういうふうに指標を掲げていただくのはいいのですが、何か都合のいいところだけの表現に終わっていないかなというのが、日々活動している者からすると現実とちょっと乖離があるなと思えてなりません。以上感想でした。

【会長】

Wさん、どうもありがとうございます。恐らく現実に合わせてレポートがどこまで書けるかというのはなかなか難しいところがあって、こういう上位計画といいますか、こういう方向に都市を作り上げていこう、交通を作り上げていこうという大きな流れによって安全とかあるいはモビリティとかが前よりはよくなるという、そういう役割しか果たせないと思うんですね。個別の個々の問題については、別途そこについては個別課題としてきちんと整理しないといけないという部分がございますので、その役割は役所と警察、あるいはその他の部分で議論していただくという特定課題になるかなというふうに理解しています。どうもありがとうございました。

【会長】

それでは、本日はこのぐらいにさせていただいて、第5回調布市公共交通活性化協議会を終了したいと思います。長時間どうもありがとうございました。

以 上