

# 令和3年度第1回調布市公共交通活性化協議会 説明資料

## 議題1 調布市総合交通計画の改定に向けて

### (資料4) 令和2年度第1回公共交通活性化協議会での指摘事項とその対応案について

「(1) 調布市総合交通計画の改定」に関する意見です。意見番号1, 2については, 秋山会長から, 自転車利用者の増加により自転車と歩行者の切り分けをどうするかが重要な検討項目であること, 駅前広場における自転車の走行空間の整備やルール作りを進める必要があるとの御意見をいただきました。これに関しては, 令和3年4月7日に「みんなに優しい自転車の安全利用宣言」を実施しており, これを踏まえた社会実験を7月中に開始する予定です。

また, 意見番号3については, 長野副会長から, バリアフリーの計画, 都市計画マスタープラン, 立地適正化計画等との連携を図っていただきたいとの御意見をいただき, 御指摘を踏まえて, 検討を行うこととしています。

次に「(2) 調布市の現況」についてです。意見番号4について秋山会長から, 高齢化率を何の目的で算出するのか考えるべき, 介助が必要な方, 元気な方で対策が異なるとの意見をいただき, 検討内容に応じた細分化して確認する予定です。

意見番号5~8については, 各地域での状況について御意見をいただきました。意見番号5では, ミニバスを廃便・減便され, 困っているが声をあげることが困難な人も多いこと, 地域にマッチした計画とすることが必要であること, 意見番号6では, すぎもり地区において, 国領駅まで行く手段がなく不便で困っている方が多いことやシェアサイクルでは高齢者は利用しにくいこと, 意見番号7では, 第3小学校地区は, 路線バスが廃線になったこと, 歩くには危険な個所もあり電柱の地中化など進めていただきたいということ, 意見番号8では, 緑ヶ丘・仙川地区は, コミュニティバスの運行を望む意見と, その他対応には共助型交通の活用等も検討してほしいという意見がありました。これらの御意見について, 検討にあたり考慮は行いますが, 今回は, 調布市全域での自動車交通等も含めた総合交通計画の改定に向けた検討であるため, 個別地域における課題の対応は, 別途検討が必要と考えております。

意見番号9の水素ステーションの設置などを先行して行うことはどうかについては, 検討にあたり考慮いたします。意見番号10, 11では, 高齢者の移動手段について実態を把握してほしい, 障害当事者へのアンケートを実施するなど, 課題事項を把握するサンプルを補強してはどうかという御意見をいただきました。こちらは, 後ほど御説明しますが, 福祉関係の輸送事業の状況について整理しているほか, バリアフリーマスタープラン等の策定に向けたアンケートにより, 障害当事者の意向を把握しております。また, 意見番号12では, 移動のニーズと課題についてのしっかりとした調査が必要であること, み

んなで公共交通を支えていくことが重要であること、基幹となる路線バスへのアクセス性を向上させ路線バスを利用してもらいやすくすることが重要であるということ、意見番号13では、認知症、その手前の軽度認知障害も含めて計画にどう取り込んでいくかということ、意見番号14では、分析できる事項はまだたくさんあるという御意見をいただきました。こちら、検討にあたり考慮いたします。

最後に「(3) アンケート調査の実施」について、意見番号15では、障害者の意見を把握するために追加での調査を実施すべきではないかという意見とその方法について御提案いただきました。こちらは、障害者や関連団体への個別ヒアリングを調整しましたが、新型コロナウイルスの感染拡大により実施が難しく、バリアフリーマスタープラン等の策定に向けたアンケートにより把握を行っております。そのほか、意見番号16、17では、会議で提示した市民アンケート調査、来訪者アンケート調査の設問について御意見をいただき、反映したもので調査を行っています。

4ページからは、御意見のあった福祉関連の輸送サービス・移動支援策についてまとめています。現在、調布市では、障害福祉計画で移動の支援の施策において「公共交通機関の利用環境の整備」を基本的方向性の一つとして示しており、表に示すような施策により、障害の種類、程度に応じた移動の支援を実施している状況です。障害者のさらなる移動支援に向けて、福祉関連の輸送サービスと公共交通との連携強化が必要であり、バス停や鉄道駅付近における福祉関連の輸送サービスの乗降場所の確保や、バリアフリー化の促進など、結節機能の強化を図っていくことが重要であると考えております。

また、総合交通計画での福祉関連輸送サービスの位置づけについて、5ページに図を載せています。調布市内の移動について、地域内移動から都市間移動、また、不特定多数が乗るものから個人で利用するものまでであると認識しています。総合交通計画では、右側の緑囲み、地域内交通から都市間交通まで、鉄道からマイカーまでの手段を対象として計画するものと考えています。このうち、鉄道からタクシーまでは地域公共交通であり、総合交通計画では、福祉関連輸送サービスはこれら地域公共交通との連携について位置づけることを考えています。

### **(資料5) アンケート調査結果の概要報告**

今回、市民アンケート調査、来訪者アンケート調査、施設利用者アンケート調査に代わる特定世代アンケート調査、障害者アンケート調査を行いました。このうち、特定世代アンケート調査は、当初、施設利用者アンケート調査として高齢者施設と子育て施設で実施する予定でしたが、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて施設が休館となった等の理由から、特定世代アンケート調査として、市の窓口等で高齢者世代と子育て世代の方々に依頼して調査を行う方法に変更しました。また、障害者アンケート調査は、令和2年度に調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務にて実施したアンケート調査結果から障害者の意見を整理しました。

回収の状況は、市民アンケートでは3,000票を配布したところ、半数以上の1,514票が集まり、皆様の関心が高いことがうかがえます。2ページ目以降に各調査結果の概要をまとめています。

なお、調査結果の詳細は、参考資料1で示しています。

まず、市民アンケート結果の概要です。①の「回答者の属性」では、性別が、「男性」44%、「女性」55%、年齢は40代が19%と最も多く、次いで50代が17%ですが、どの年代からも回答がありました。居住地も人口の多い「国領町」の割合が高くなってはいますが、その他の地域も5%程度ずつの回答があります。路線バス・ミニバスの利用頻度は「利用しない」が21%、「年に数回程度」まで合わせると60%以上となり、一方で週に1回以上利用している方の割合は20%以下です。車の利用状況は「車は無い、またはあっても利用しない」割合が58%と高くなっていきます。

②の「交通政策に対する優先度」では、歩行・自転車の走行環境、道路環境、公共交通の状況などを比較して、重要なものを確認していますが、「高齢者・障害者や子供連れなど誰もが移動しやすい交通環境」が最も望まれている状況でした。

また、歩道や自転車走行環境、自動車、鉄道駅等それぞれについての改善要望を下に示していますが、右下の鉄道駅の項目では目立って要望が多いものがないのに対して、歩行環境及び自転車走行環境の確保が特に重要とされています。自由意見をみても、歩道の改善や自転車走行環境の確保、自転車利用者のマナー改善等を求める意見が多く上がっています。

③の「バス交通に関する意見」では、路線バスの各運行仕様に対する満足度をみると、不満が高い事項は少なく、最も不満が高いのは「10）バス停の快適性（ベンチ・上屋）」の30%です。乗継の距離や定時性に関しては満足度が高くなっていきます。年数回以上バスを利用している人のみでみても、全体の傾向に大きな違いはありませんが、各項目の満足度・不満度は全体よりも高い傾向にあります。

また、グラフを掲載しておりませんが、地域ごとでの課題を見ますと、仙川ゾーンは、駅とバス停との距離に対する不満度が高く、深大寺ゾーンは、定時性に対する満足度が低く、柴崎ゾーンは、運行ルートに対する満足度が低いという状況がみられます。自由意見からは、中央線や小田急線など鉄道路線と接続をする南北方向の路線を要望する意見が多く、その他、柴崎駅への路線の接続や仙川駅でのバス停と駅前広場との距離について改善を求める意見がありました。

ミニバスについては、利用頻度は「利用したことがない」が72%と最も多くなっています。利用した方の最もよく利用する路線としては、北路線が最も多く、また利用者の居住地をみると北部地域の居住者以外も利用しています。運行本数に対する重要度が他の項目と比較しても特に多くなっており、路線バスでの結果と比較しても顕著です。

④の「新たな施策」では、シェアサイクルを利用したことがある割合は少なく、利用者の目的の多くは自宅から目的地までの移動です。

一方、今後の利用意向は、「ときどき利用したい」方を合わせると30%程度存在しています。新たな施策の利用意向では、「1）住宅周

辺や近くのスーパー等を循環する小型バスの利用意向」,「3) 割引のあるバスの乗り継ぎ利用意向」が高くなっています。

地域別にみると, 深大寺周辺では「4) 駅から離れるが料金の安い駐車場の利用意向」が他の地域に比べて高くなっています。年齢別にみると, 80歳以上では「1) 住宅周辺や近くのスーパー等を循環する小型バスの利用意向」が, 若い世代では「4) 駅から離れるが料金の安い駐車場の利用意向」が高くなっています。

次に, 来訪者アンケート調査の概要です。性別は, 「男性」60%, 「女性」40%, 年齢は, 「40代」が29%と最も多いですが, どの年代からも回答をいただいております。来訪の目的は, 「買い物等の私事」が69%と最も多く, 観光目的は44%です。

②の「調布市内での移動の課題」では, 調布市までの交通手段は鉄道が多く, 市内での移動手段は鉄道を除くと「徒歩」, 「バス」の順となっています。回答者全体では, 移動時に「課題と感じたことは特にない」と回答した割合が半数程度を占めていますが, 市内をバスで移動した方に限定してみると, 「課題と感じたことは特にない」の割合は減少し, 「目的地までのバスの運行本数」との回答が40%と高くなっています。

③の「新たな交通手段の利用意向」では, シェアサイクル, 自動運転バスに比べて低速バスを利用したい意向が高く, 特に高齢者ではその割合が増加し, 8割近くが利用したいと回答しています。

次に, 特定世代アンケート調査の概要です。子育て世代から118票, 高齢者世代から158票の回答がありました。

なお, 子育て世代は, 40代以下及び50代にて子どもと同居している方, 高齢者は65歳以上の方として区分し集計しております。

回答者の属性は, 子育て世代が43%, 高齢者世代が57%, 性別については, 子育て世代では, 「女性」が90%を占め, 高齢者世代では, 「男性」が64%となっています。子育て世代では, 「30代」が多く半数以上を占め, 高齢者世代では各年齢から回答がありました。世帯構成は, 子育て世代では, 「配偶者・子どもと同居」が89%, 高齢者世代では「配偶者と同居」が最も多く半数以上を占めています。

自家用車の有無は, 子育て世代では「車は無い」割合が高く, 保有していても「家族共用の車」の割合が高く, 一方, 高齢者世代でも「車は無い」が43%と最も多いですが, 子育て世代に比べて「自分専用の車」を保有している割合が高くなっています。

買い物や移動の主な交通手段で最も多いものは, 子育て世代と高齢者世代ともに「自転車」が約60%で, その他の手段をみますと, 子育て世代では「自家用車(家族等の送迎)」が高齢者世代に比べて多く, 高齢者世代では「自家用車(自ら運転)」の割合が多くなっています。

次に, ②の「公共交通に関する状況」について, バスの利用状況を見ますと, 市民アンケートの結果と比較して全体での利用割合が低く, 特に子育て世代の回答者ではその傾向が大きくなっています。公共交通環境に関する意見をみますと, 子育て世代, 高齢者世代ともに, 市民アンケートと比較してバス停環境(上屋・ベンチ)への要望割合が高い傾向にあります。

自転車環境で改善が必要と考える事項は、子育て世代と高齢者世代ともに「道路での走行がしにくい」の回答が多くなっています。「自転車利用者のマナー」と回答した方は子育て世代では25%ですが、高齢者世代では62%と差がみられます。子育て世代では、高齢者世代や市民アンケートでの回答に比べて、駐輪場の不足や駐輪場ラックの使いにくさに対する改善要望が高くなっています。

最後に障害者アンケート調査の概要です。調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務」で実施されたアンケート調査結果から障害者の意見を整理しました。

回答者の属性は、性別が「男性」36%、「女性」61%、年齢は、高齢者の割合が高いですが、どの年代からも回答がありました。障害の種類をみますと、各項目で回答がありました。

バス交通では、つつじヶ丘駅～吉祥寺間の直通運行の要望、バス停の段差やガードレールの位置の見直しの意見があり、コミュニティバスでは車両が小さく移動が不便なことや、振動が大きいという意見がありました。タクシーについては、バリアフリー対応車両の増加や、駅からタクシー乗り場までの距離、運賃の割引について意見がありました。駅前広場については、調布駅での歩行距離が長く歩きにくいことや自転車が走行していることに対して、歩行環境については、歩道の狭さや傾斜、無電柱化、点字ブロック等の不足への意見、交差点等については、一部の信号において青点灯時間が短いといった意見をいただきました。

#### （資料6）成果指標の達成状況の確認

成果指標の内容及び算出結果について、資料及び以下の説明を基に、御質問があればいただきたいと思っております。

現計画の策定時に、計画の進捗状況を把握するため目標に対応した成果指標を設定しています。ここでは、この成果指標に沿って現時点での達成状況を確認します。

また、現状のまま推移すると想定した場合、現計画の策定時と現在の状況が異なっていることなどから、一部指標では計画終了年の令和12年時点でも目標を達成しない可能性があり、その項目も整理しています。

まず、左側の茶色の帯で記載している部分に既存計画での指標と目標値等を示しています。一部指標にて、現時点でのデータの取得が難しいことや元となる計画が変更となっている等の理由により、今回現況値の確認にあたり、見直しを行っています。項目としては、ミニバス利用者、公共交通利用数・公共交通分担率、歩道のバリアフリー化率、運輸部門CO<sub>2</sub>排出量、地域特性に応じた生活道路網の整備、中心市街地歩行者通行量です。例えば、ミニバス利用者は、計画策定時は利用者数を目標にしていますが、これまでに運行本数や運行ルートが変更となっており、単純に比較ができないことから、運行距離当たりの乗車人数(人/km)に変更しています。そのほか、歩道のバリアフリー化率や運輸部門CO<sub>2</sub>排出量は、計画が改定されたことを踏まえ、基準年と目標値を見直しています。

次に青色の帯で記載している部分に現時点での目標達成の状況、及び計画終了年である令和12年での達成の見込について示しています。

なお、令和12年での達成の見込は、現状の伸び率のまま推移した場合として整理しております。現時点で、公共交通分担率（代表交通手段）、公共交通に対する満足度、自動車分担率（代表交通手段）、中心市街地に関する、にぎわっていると感じている市民の割合・3駅の利用者数・地歩行者通行量はすでに達成しています。

また、将来の達成の見込をみると、先の項目に加えまして、運輸部門CO<sub>2</sub>排出量、都市計画道路整備率、適正な自転車等駐車場の整備済駅数といった指標は達成が見込まれています。目標達成が見込まれていない指標として、コミュニティバスの利用者数がありますが、新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が減少している状況もあり、引き続き利用促進を図ってまいります。

その他、満足度に関連する項目の達成見込みが低くなっております。これらについては、さらなる施策の促進により改善を図ってまいります。

#### （資料7）現在の課題と計画の基本目標・基本方針の見直し

現在の課題と計画の基本目標・基本方針の見直しについて、資料及び説明をもとに、以下の観点で御意見をいただきたいと思っております。

①：1ページ目「1. 課題事項の整理」において、課題に不足や認識違いなどがないか

②：2ページ目「2. 基本目標について」において、現計画の3つを踏襲することとしてよいか

③：3ページ目左側、「3. 基本方針について」において追加・修正を行うものがないか

④：3ページ目右側、「4. 基本交通施策の見直しイメージ」において、不足などがないか

以降、資料の説明です。

「1. 課題事項の整理について」です。資料左側に青色で、令和2年度第1回調布市公共交通活性化協議会で行った現況整理結果から、調布市の現状を、移動の状況・公共交通・自動車交通・自転車交通・歩行空間・駅周辺まちづくり、の項目ごとに整理しています。

また、中央上部に緑色で、社会情勢の見通しを整理しています。人口動向のほか、まちづくりについては、コンパクト＋ネットワークの方向性が示されていること、環境について、脱炭素社会の実現に向けた取り組みが行われていること、新技術として、自動運転や新たなモビリティ、MaaS等の連携システムの導入が進められていることを整理しています。中央下の段には、先ほど資料5で説明したとおり、アンケート調査等の結果から市民や来訪者のニーズを示しています。これらの整理内容を踏まえて、資料右側、オレンジ色で調布市の課題を5つの項目に分けて整理しています。

「1. 利便性の高い公共交通の提供」について、高齢者や障害者等の外出支援、公共交通不便地域への対応とともに、公共交通サービスの維持に向けて公共交通の利用促進が必要と考えます。

「2. 交通による環境への負荷の軽減」について、脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の少ない交通体系に向けた環境整備や、過度に自動車に頼らなくても移動できる環境づくりが必要と整理しています。

「3. 快適な道路交通環境の実現」について、道路混雑の緩和のみならず、公共交通や自転車・歩行者の安全で快適な通行空間を確保するため、効果的な道路交通施策が必要と考えています。

「4. 移動環境の安全性の向上」について、高齢者や子育て世代等誰もが気軽に外出できるよう、また調布市の魅力向上に向けて、人中心の安全・快適な都市空間づくりが重要と整理しています。

「5. 中心市街地（駅周辺）の活性化」について、調布市の活力や魅力向上に向けて、連続立体交差化による効果をさらに活かしながら、中心市街地の賑わい強化に向けた取り組みが必要と考えています。

これらの課題を解決するために、基本目標の見直しの必要性について2ページにて整理しています。

「2. 基本目標について」についてです。前で示したとおり、地域での課題やアンケート調査結果、人口動向やまちづくりの方針の変化、環境への配慮、新たな技術や交通手段の活用やそれらを受用する意識の変化等から整理した課題の解決に向けて、基本目標を改めて確認します。

社会状況等は変化しているものの、現計画における3つの基本目標「『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（中心市街地の活性化）」は目指す将来像をとらえていることから、現在の基本目標を踏襲することを考えています。一方、現在改定を進めている都市計画マスタープランの内容については、連携を取りながら検討することで整合を図ってまいります。

以上の基本目標3つの実現のために実施するための基本方針、基本交通施策を3ページ目に示しています。

「3. 基本方針及び基本交通施策」についてです。左側に基本方針を5つ掲げています。

基本方針1 便利で快適な交通環境の確保では、高齢化のさらなる進行が見込まれる中で、公共交通ネットワークや公共交通の利用環境を整備することにより、だれもが移動しやすい「安全・安心・快適」な交通環境を創出することや、自転車や新たなモビリティ、新たな技術を活用することで効率的な公共交通ネットワークを計画・整備し、中心市街地へのアクセス性が向上することで、まちの「活力・魅力」を高めることを掲げています。

基本方針2 環境負荷の少ない交通環境の整備では、「環境」負荷の軽減のため、公共交通を利用しやすくすることで自動車利用から公共交通利用へのさらなる転換を図ることや、環境にやさしい自動車の導入やその充填施設等の整備、安全で利用しやすい自転車利用環境の整備を促進することで、「環境」負荷の軽減を進めることを掲げています。

基本方針3 適切に機能分担された快適な道路整備では、連続立体交差事業により南北の分断が解消され、交通環境の改善が図られてい

ますが、未整備となっている幹線道路網の整備は引き続き必要です。住宅地内における生活道路の安全性の確保などにより、「安全・安心・快適」な交通環境の実現も求められます。また、効率的な幹線道路網の構築は自動車走行性の向上につながり、「環境」負荷の軽減や中心市街地へのアクセス性向上、移動の活発によりまちの「活力・魅力」向上に寄与すると考えます。

基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備では、身近な交通手段である徒歩や自転車での通行空間を整備するとともに、自転車走行時のルールやマナーの向上を図ります。利用しやすいきめ細やかな交通の提供やバリアフリー化により、歩行者や自転車、配慮を必要とする市民の方、誰もが「安全・安心・快適」な移動環境を提供していきます。

基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地(駅周辺)の形成では、これまで掲げた基本方針に基づき、公共交通ネットワークの構築や幹線道路網の整備、中心市街地までの安全な徒歩・自転車経路を確保することで中心市街地へのアクセス性を向上させるとともに、連続立体交差事業による南北分断の解消や駅周辺のにぎわい空間創出といった利点を生かし、中心市街地内のウォークブルな空間を整えることにより、回遊性の向上を図り中心市街地の「活力・魅力」を支えていくものと考えています。

「4. 基本交通施策の見直しイメージ」についてです。基本交通施策については、基本方針の見直しや具体的な交通施策の見直しをもとに、庁内や関係者との協議のもと今後見直しを行います。現計画では、4つの基本方針のもとに7つの基本交通施策ですが、今の時点において、交通結節点での利便性向上や高齢者・障害者等の外出支援、環境に配慮した移動手段の充実といった視点の追加を想定しています。

施策の参考として、参考資料2に施策の変更案を示しています。庁内確認中のもので現時点での案となりますが、青字で記載している事項を変更、追加していくことを想定しています。

## 議題 2 ミニバス北路線・西路線について

### (資料 8) ミニバス北路線について

初めに、北路線についてです。資料 8 の 1 ページを御覧ください。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大など、運行事業者を取り巻く状況により、図の左側ミニバス北路線の都営深大寺住宅便（青色）については、令和 2 年 1 月 1 日 6 日から運行便数が 16 便から 2 便に縮小されました。

市では、地元自治会などとの意見交換や市へ直接寄せられた市民意見から、減便となった区間では、現在のルートで便数を増やすのではなく、高齢者などが、通院や買物のために、地域の公共施設やクリニック、スーパーなどを巡回する公共交通を検討してほしいとの要望が多いことを確認いたしました。

このことから、地域課題に応じた北部地域の巡回公共交通、「地域内をワゴンタイプの車両で巡回するもの」の実証実験を通じて今後の公共交通のあり方を検討することとしました。

このため、本年度は、巡回公共交通のニーズ調査を目的として、無料による巡回公共交通の実証実験を行うこととしています。

実証実験の規模は、3 ページのようになります。運行日数は、週 2 日程度の平日、運行本数は、1 日あたり 4 本程度で 1 周あたり 1 時間程度を想定しています。乗車人数は 9 人、対象は原則 65 歳以上の高齢者の方、実施時期は、令和 3 年 10 月以降を考えています。

このため、運行経路を検討するための資料として、運行経路について、2 ページから 5 ページの内容でアンケート調査を、深大寺北町と東町を対象に実施いたします。

6 ページ及び 7 ページは、運行経路のイメージです。

アンケート結果を参考に地元の自治会、地区協議会、街づくり準備会などの意見を聞きながら経路を決定し、10 月の実証実験開始を目指します。

### (資料 9) ミニバス西路線について

次に、西路線についてです。西路線も、新型コロナウイルス感染症の感染拡大などにより、運行事業者から、運行形態の変更協議の申出がありました。資料 9-1 の 1 ページを御覧ください。こちらが、現在の西路線の運行経路です。

2 ページを御覧ください。こちらの比較表が、事業者からの提案を受けて今年の 1 月に地元で開催した利用者懇談会の資料です。

左側が現行、中央が事業者からの提案です。事業者からの提案は、バスを小型から中型に変更し、運行間隔を 30 分から 40 分の巡回型に変更するというものです。車両の大型化により、ルートの変更が必要となっています。

左側が、提案を受けて市で検討した内容となります。小型バスで巡回し、利用客が多い時間帯のみ 2 台で運行するものです。

利用者懇談会では、現状の運行を続けて欲しいという要望や、品川通りを運行していた路線バスが、通勤・通学の時間帯を除いて減便となっていたことから、品川通りを運行して欲しいという要望、現在、

30分間隔の運行を短くしてほしい、運行時間帯を拡大してほしい等の意見をいただきました。

これらを受けて、引き続きバス事業者と協議し、本年3月に、第2回利用者懇談会で提案したものが3ページとなります。

内容は、現行と同じで小型バス2台の運行とします。調布駅から上石原3丁目間の赤のルートと、調布駅から品川通りを通過して、上石原3丁目を経由して飛田給に向かうルートに分ける案です。朝1番の便のみ現行ルートで運行します。4ページを御覧ください。

この案では、調布駅から上石原3丁目間は、一部を除き現行の30分間隔が20分間隔に短縮され輸送量が上がります。また、品川通りを2時間ピッチとなりますが運行が可能となります。

懇談会においては、7割程度の方が賛成でした。しかし、減便となる、地域福祉センター、飛田給小学校入口などを利用される方からは、現状維持の御意見もいただきました。

さらに、5ページの調布駅南口発の時刻表を御覧ください。午前7時30分発の朝1便しかない、調布駅南口から飛田給駅南口を通勤・通学時間帯で増やしてほしい。運行時間帯を広げて欲しいなどの意見もいただきました。

現在、これらを受けて、バス事業者と継続的に協議を進めており、9月下旬に、3回目の利用者懇談会を開催する方向で調整しています。

説明は、以上になります。