

## 令和5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】

それでは定刻となりましたので、ただいまから、令和5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。

委員の皆様におかれましては、大変ご多忙の中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本日の開催は、委員改選後、初めての協議会となりますので、委嘱状を机上に配布させていただいております。また、後ほど委員の皆様から簡単な自己紹介をお願いしたいと存じます。その後、会長及び副会長の選任を行います。会長の選任までは事務局が進行を務め、以降議事の進行を会長をお願いいたします。また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、ご承知おきください。それでは、開会にあたりまして、本協議会を主催いたします調布市から一言ご挨拶を申し上げます。都市整備部外環・交通担当部長のWからご挨拶させていただきますので、皆様よろしくをお願いいたします。

#### 【W部長】

はい、今紹介にありました、調布市都市整備部外環・交通担当のWと申します。どうぞよろしくをお願いいたします。本日は大変お忙しい中、本協議会にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。本協議会ではありますが、令和3年に初めての設置をさせていただき、本年3月にこれまでの委員の方の任期が満了し、今日お集まりの皆様につきましては、新たに本協議会の委員としてご出席いただいているということになります。今回がその初回ということになります。本協議会の委員の構成と致しましては、お手元の要綱にもございますが、学識経験者の皆様を始め、公共交通事業者の代表の方々、公共交通に関する行政機関または福祉の関係の皆様、地域の代表市民の皆様と様々な分野の方にお集まりをいただき、今後、調布市の公共交通に関して幅広くご議論いただくこととなります。任期としましてはこれから2年間となりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。さて、本日の議題といたしましては、北部地域における公共交通について、これまでの協議会の中でも、実証実験などに様々なご議論をいただいております。今後も継続的に進めて

いきたいと考えております。また今後については、地域公共交通計画の策定などについても、この協議会でご議論いただきたいと思いますと考えております。本日それぞれの立場から忌憚のないご意見をいただければ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】

それでは、配布資料の確認をさせていただきます。資料1といたしまして、委員一覧。資料2としまして本協議会の要綱、資料3といたしまして北部地域公共交通に関する新たな実証実験について、でございます。なお、要綱につきましては、赤丸の付けたものに差し替えをさせていただきますので、よろしくお願いいたします。席次表は机上に配布しております。委員の皆様、資料はお揃いでしょうか。配付書類の確認は以上です。

続きまして、委員皆様のご紹介に移ります。資料の委員一覧と座席表を合わせてご覧ください。自己紹介はW委員から本日の席順に反時計回りをお願いしたいと存じます。それではW委員、よろしくお願いいたします。

【W部長】

改めまして調布市都市整備部外環・交通担当部長のWです。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

続きまして狛江市のV委員はご欠席でございますが、代理でY様にご出席いただいております。よろしくお願いいたします。

【V委員代理 Y様】

狛江市道路交通課長Vの代理で参りましたYと申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【U委員】

調布警察署交通課のUといたします。よろしくお願いいたします。

【Q委員】

東京運輸支局輸送担当のQといたします。よろしくお願いいたします。

【P委員】

同じく、東京運輸支局の総務企画担当のPと申します。よろしくお願いいたします。

【O委員】

京王バス労働組合のOと申します。よろしく申し上げます。

【N委員】

京王自動車労働組合執行委員のNです。よろしく申し上げます。

【M委員】

東京ハイヤータクシー協会三多摩支部の副支部長を仰せつかっておりますMと申します。よろしくお願いたします。

【L委員】

東京ハイヤータクシー協会の業務部長でございます，Lと申します。どうぞよろしくお願いたします。

【K委員】

東京バス協会の乗合業務部のKでございます。よろしくお願いたします。

【J委員】

京王バス乗合事業担当のJでございます。どうぞよろしく申し上げます。

【I委員】

小田急バス計画部のIと申します。どうぞよろしく申し上げます。

【G委員】

第三小学校地区まちづくり協議会のGと申します。よろしくお願いたします。

【F委員】

緑ヶ丘・仙川まちづくり協議会から参りました，Fでございます。前回より引き続き，またよろしくお願いたします。

【E委員】

Eと申します。すぎもり地区の南側の方の多摩川沿い，染地2丁目3丁目の地区の住民の方たちと活動をしております。昨年2年続いて今年度も委員を務めさせていただきますので，どうぞ皆様よろしくお願いたします。

【D委員】

ふじみ地区自治会等連合会Dと申します。調布北部地区の代表として参加させていただいております。よろしく申し上げます。

【A委員】

中央大学の研究開発機構のAと申します。よろしくお願いいたします。

【B委員】

高崎経済大学のBでございます。都市政策，交通政策を専門に取り扱って研究しております。よろしくお願いいたします。

【C委員】

調布市社会福祉協議会地域福祉推進課長のCと申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】

委員の皆様，誠にありがとうございました。なお，本日京王電鉄株式会社のH委員，国土交通省相武国道事務所のR委員，東京都北多摩南部建設事務所のT委員におかれましては，ご欠席の旨連絡を頂戴してございます。また東京都交通企画課のS委員におかれましてはご欠席となっておりますが，オブザーバーとしてX様にご参加をいただいております。また本日の議題につきましては，ご案内の通り北部地域におけるデマンド交通についてでございますので，隣接市の三鷹市都市整備部都市交通課課長補佐のZ様にオブザーバーとしてご参加をいただいております。

本日の協議会には代理出席を含め 19 名の委員の皆様にご出席をいただいておりますので，要綱第7第2項に規定する定足数に達しておりますので報告をさせていただきます。続きまして，会長及び副会長の選任に移らせていただきます。要綱第5に，会長は委員の互選によると規定してございます。委員の皆様，ご推薦などございましたら挙手にてお願いいたします。W委員お願いします。

【W部長】

これまでも会長職をお務めいただいております，専門的知見から様々なご助言をいただいております，A委員を会長に推薦したいと思います。

【事務局】

ただいま，A委員を会長にとのご意見がございましたが，A委員，お引き受けいただけますでしょうか。

ありがとうございます。A委員に会長職をご了承いただきました。それでは，A委員に会長をお願いしたいと存じます。

次に副会長でございますが、要綱第6により副会長は会長が指名するとしておりますので、A会長、副会長の指名をお願いできますでしょうか。

【会長】

私の専門が交通計画なのですが、Bさんの交通計画とまちづくり両方の視野においてやられておりますので、Bさんを推薦したいと思っておりますがよろしいでしょうか。

【事務局】

ありがとうございます。A会長から副会長にB委員をご指名いただき、B委員が副会長職をご了承いただけました。B先生、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、会長、副会長からご就任の挨拶を簡単をお願いしたいと存じますが、会長からお願いいたします。

【会長】

中央大学のAと申します。交通の今回委員長を引き受けるにあたって、特に私の専門が高齢者・障害者の交通問題やデザイン問題を扱っております。具体的には、羽田国際ターミナルの設計などを現在も継続しております。20年近くなりますが、交通計画においては、調布市はじめ色々ところで交通計画の実践的なところに係わっておりまして、6月にはモンペリエという都市の視察に行き、交通費が12月の末に全ての市民を無料にするというEUきっての優れた都市を拝見して今まとめている最中です。そういう経験を積みながら交通計画もやっております。

最近は私自身、自分の研究のなかでオリンピック・パラリンピック以降、交通が大きく変化していることを感じております。具体的には、皆さんご存知の通り、環境がかなり変化してきているということや、交通のCASEなどと言われていますが、自動運転あるいはシェアリングなど様々なことが変化してきており、100年に1回の大きな大転換だろうと私は認識しております。そういう中での、皆様が利用する比較的安定した現在の交通が今後どうなるかは、恐らく10年、15年経つと相当変わるだろうと思っております。特に自動車から公共交通への転換は、どのように進めたらいいかということも重要な課題だと思っております。その中で、人々のモビリティを守っていくた

めに、小型の公共交通をどう活用するかというのは調布市では重要な課題となっておりますので、頑張って尽力させていただきたいと思いますのでどうぞよろしくをお願いします。

【事務局】

ありがとうございました。

それではB副会長，一言お願いいたします。

【副会長】

ただいまご紹介いただきました。高崎経済大学のBでございます。先ほどA会長からもご紹介いただきましたが、都市政策から交通政策もやっております。また、まちづくりということで地域に合う移動の仕組み作りのようなことを住民の方とどう育てていくかを、この10年間ずっと研究をしております。都市政策に関しては自治体側の政策をどう推進させるか、お手伝いができるかということの研究をしています。参加されている地域の方や、都市政策に関わるステークホルダーの皆様，それから調布市の皆様とそれぞれ合意をした良い内容となるように、協議会運営に携わってまいりたいと思っております。皆様方からたくさんのご意見をいただく中で私自身も勉強して成長してまいりたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。

それでは、以降の議事進行をA会長，よろしくをお願いいたします。

## 議題 北部地域公共交通に関する新たな実証実験について

【会長】

それでは、北部地域公共交通の実証実験についてということで、まず、このご説明をしていただきたいと思います。事務局の方からよろしくをお願いいたします。

【事務局】

それでは、「北部地域公共交通に関する新たな実証実験について」、ご説明いたします。

お手元の資料「北部地域公共交通に関する新たな実証実験について」に沿

って進めてまいりますのでよろしくお願いいたします。

2 ページを御覧ください。まず，北部地域の公共交通に関する，これまでの経緯についてご説明いたします。

北部地域では，平成 18 年にミニバス北路線の暫定運行を開始し，平成 24 年から本格運行を実施してまいりましたが，コロナ禍による収支の悪化等により令和 2 年 11 月には 1 日 16 便から 17 便運行していたものが 2, 3 便と大幅な減便となりました。このため，減便の影響を受けた地域の方々の移動手段を確保するために，地域自治会などを通して意見交換をおこない，巡回ワゴンバスの無償運行による実証実験を，令和 4 年 1 月 28 日から令和 5 年 3 月 31 日の概ね 1 年間実施してまいりました。

しかし，この間，巡回ワゴンバスの実証実験に寄せられたご要望への対応を検討する中で，北部地域のニーズに対し，より柔軟に対応できる公共交通の検討が必要とのご意見をいただき，新しい交通手段として，デマンド型交通の検討を進めております。

なお，本年度 4 月からは，次の新たな実証実験が取りまとまるまでの一時的な措置として，週 2 回運行していた巡回ワゴンバスを週 1 回に縮小した形で継続して運行しております。

次に 3 ページを御覧ください。

昨年度の実証実験の概要についてご説明いたします。昨年度の実証実験は，ワゴン車両による定時定路線型で運行させていただきました。

運行内容は，毎週火曜日と金曜日の午前 9 時台から午後 3 時台まで，運賃は無料，バスの定員は 10 人，京王バス株式会社様に運行委託いたしました。

当初は，令和 5 年 1 月までの予定でしたが，3 月末まで延長し，4 月からは週 1 日で暫定的に運行しています。

運行開始の令和 4 年 1 月 28 日から翌年 2 月 28 日までの計 112 日間の利用者数の推移を，下側左のグラフにて示しております。

また，その右側に，延べ利用者人数を表でまとめており，2 月までの延べ利用者数は 3,123 人，1 日当たりの平均利用者数は 27.9 人，1 便当たりの平均利用者数は 4.0 人でした。

令和 4 年 10 月からは，年齢制限を撤廃いたしました，大きな増加にはつ

ながりませんでした。

なお、本年4月からの利用状況も、一便あたり概ね4人で推移しております。

4ページを御覧ください。

巡回ワゴンバスのこのような利用状況や、これまでに寄せられた、行きたい場所とルートが一致しない、巡回のため目的地まで時間がかかるなど、さまざまなご意見をいただきました。

特に逆回りのルートやバス停の増設については、多くの要望をいただいておりますが、道路幅員や交通規制により、対応が困難であることや、ヒアリング調査の結果、利用者が限定的であることが判明するなど、公共交通として課題が多い状況にありました。

このため、北部地域の要望にお応えするには、他の公共交通の実証実験が必要であるとの考えに基づき、本年度、デマンド型交通を試行することとなりました。

5ページを御覧ください。

次に昨年度の定時・定路線型の実証実験と、本年度実施を検討しているデマンド型実証実験の違いについてです。

昨年度の巡回ワゴンバスは、定時定路線型で、決まった路線、決まったダイヤで運行しました。

一方、デマンド型交通は、一定のエリア内とはなりますが経路は決まっておらず、予約に応じて利用者のニーズにあわせて乗り合いをしながら、希望する乗降ポイントから乗降ポイントへ適切なルートで移動ができます。

6ページを御覧ください。

デマンド型交通について、もう少し詳しくご説明いたします。

デマンド型交通は、対象地域内で行きたい場所へ乗り合いながら運行する乗り合いタクシーであり、乗降ポイントを効率的なルートで運行します。乗降ポイントは公共施設や医療機関、商業施設などを中心に設置予定です。利用する際には、電話やインターネット、スマートフォン等で事前に予約いただきます。

右下に「利用の流れ」がありますが、利用者が、電話またはスマートフォ



ンのアプリ等で予約をすると、コールセンターがデマンドシステムで最適なルートと到着時間の目安をお伝えいたします。乗り合いの場合も同様です。予約された時間に、利用者が指定した乗降ポイントへ車両が到着し、場合によっては他の利用者と乗り合いながら、指定したポイントへ向かいます。

このように、昨年度の巡回バスとは異なり、予約のひと手間がありますが、巡回バスよりも、より効率的で柔軟な運行ができると期待できます。

次に7ページを御覧ください。

本年度に予定している実証実験の概要についてご説明いたします。

運行範囲は、右図のとおり、深大寺北町と東町となります。その他、区域外のアクセスポイントを設置予定です。

運行事業者は、バス又はタクシー事業者に業務を委託することで運行いたします。運行態様は区域運行、いわゆるデマンド型交通を有償により実施いたします。

8ページを御覧ください。

運行は月曜日から土曜日までの週6日、時間が午前9時から午後5時までを予定しています。運行エリアは、さきほどご説明した深大寺北町と深大寺東町です。車両はタクシー車両2台を予定しております。

料金は、大きく2つに分かれます。一つは、深大寺北町と東町に設置した乗降ポイントのみを利用する場合を地域内と設定しました。

地域内にある乗降ポイントから乗車して、地域内の乗降ポイントに降車する場合は一律料金となります。

もう一つは、深大寺北町と東町に設置した乗降ポイントから乗車し、元気創造プラザや杏林大学病院などの乗降ポイントで降車する場合、又はその逆の元気創造プラザや杏林大学病院などの乗降ポイントで乗車し、深大寺北町と東町に設置した乗降ポイントで降車する場合です。

この利用方法を地域外と設定しました。料金設定は元気創造プラザや杏林大学病院などそれぞれの乗降ポイントごとに料金を設定しております。

なお、区域運行という形態でございますので、地域外の乗降ポイントから地域外の乗降ポイントの利用はできません。

未就学児、障害のある方、介護者などは、地域内、地域外のそれぞれで料

金を設定しております。

利用にあたっては、電話、アプリ等での予約が必要となります。

9 ページを御覧ください。

デマンド型交通の実施に向けたスケジュールは、こちらの通りです。

本日の協議会で、デマンド型交通の実証実験の内容について、概ね御了承いただけましたら、表の一番下のとおり、12月からの運行を目指し、認可手続き、事業の周知、利用方法の周知を進めてまいります。

10 ページと 11 ページを御覧ください。次に乗降ポイントについてです。

10 ページは、これまで北部地域の方々とは検討して参りました乗降ポイントの一覧です。色分けは、これまでの調整状況を識別するために分けております。90箇所乗降ポイントから候補を想定し、施設管理者や地権者との調整や現地調査を実施したところ、現在、設置が見込めるのは、11 ページの 25 箇所となっております。

しかし、あくまで現時点での内容となっております。

乗降ポイントの数は、利便性に直結するため、地域の方々からは、乗降ポイントの設置数について、もっと増やすことはできないかとの強い要望をいただいております。現在、警察や施設管理者とも重ねて協議を継続しております。

当市としては、当初の 90 箇所をベースに、施設管理者の了承が得られなかった場所や、極めて設置が困難な道路を除き、柔軟な対応ができればと考えております。

現在は、設置が難しいポイントや、施設管理者との協議が不調となったポイントについて、近隣に代替となる乗降ポイントの設置ができないか、または、再度、見通しの良さや交通量などを鑑みた場合に設置の可能性がないかなど、様々な角度による検証を進めております。

このため、今後の乗降ポイントは、11 ページ掲載箇所より増加が見込めると考えております。

12 ページから 17 ページも、現時点の設置を予定している乗降ポイントを地図に落としてはおりますが、今後できるだけ空白を埋めていきたいと考えています。

次に、少し飛びまして 18 ページをお願いいたします。

これは、巡回ワゴンバスのバス停を表示しているものですが、デマンド型交通の乗降ポイントを設置するにあたっては、地権者や管理者の方々と協議の上、目印を設置する予定です。

特に公道上に設置する乗降ポイントの場合、車両が先着して客待ちは行わないことを、十分に周知する予定です。

次に 19 ページを御覧ください。

他地域のデマンド交通で利用している車両を参考に掲載しております。本市では、右側のセダンサイズのタクシー車両を想定しています。

以上が、本年度、運行を検討するデマンド型交通の概要となります。

今後ですが、本資料の 9 ページにお示ししたとおり、本年 12 月から運行とする場合、国交省への申請について 9 月末が必須となります。

なお、今回の運行は、実証実験として道路運送法第 21 条許可を申請する予定であり、当協議会で協議が調った証明書を提出することとなっておりますので、御審査のほどよろしくお願いいたします。事務局からは以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。この議題は、これまで調布市が実証実験として北部地域巡回公共交通を定時定路線で無料運行してきたものを、予約型タクシーに運行内容を変更して、新たにデマンド交通の実証実験を有料で実施するというものです。今回予定している運行では、地域からの要望を受けて調布市域だけでなく、隣接する三鷹市内も一部乗降ポイントを設置しています。また区域外ということで、運賃も深大寺地域と異なる設定になっています。本日は三鷹市さんも出席されていますので、三鷹市さんから何かご意見がございましたらお願いしたいと思います。

【三鷹市 Z 様】

三鷹市都市交通課の Z でございます。先ほどございました調布市様のデマンド交通につきましては、事前に調布市様より説明を受けておりまして、先月、7 月 22 日に開催いたしました三鷹市地域公共交通活性化協議会でも、簡単ではございますけれどもご報告をさせていただいたところでございます。特にこの乗降ポイントの一つでございます元気創造プラザにつきましては、三鷹市と調布市で組織しているゴミ処理施設であるクリーンプラザふじみの

予熱を使用した施設でございまして、プールなどについては調布市民も市民料金で利用できる施設となっております。そういった中で、元気創造プラザについては、ぜひ調布市にお住まいの方にもご利用していただきたいと思っておりますので、三鷹市としましては三鷹市域を一部運行するというものについては問題ないと考えておりますので、意見は特にございませぬ。よろしくお願ひいたします。

#### 【会長】

はい、ありがとうございます。事務局からの説明があった通り、乗降ポイントの設置数については、資料の段階では25ヶ所ということでした。協議会に向けて地域と調整する中で警察と改めて協議した結果、当初の候補である90ヶ所をベースに、これからかなり増加が見込める可能性を持っている、というご理解をしていただきたいと思ひます。

それではご質問やご意見がある方は挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。

#### 【D委員】

それでは北部地区を代表して、これまでの地域団体の方々と話した結果に基づいてお話ししたいと思ひます。

やはり、デマンド交通というのは、先ほどから何回か出ていますように、皆様もご理解いただけると思ひますが、乗降ポイントがいかに増やせるかということがポイントだと思ひますね。三鷹市は60ヶ所で運行されています。ということは現在ベースになっている、想定している90ヶ所に対して、調整中も含めて25ヶ所と。これ地域内の、3団体で色々話しているのですが少しあまりにも少なすぎる。なぜかという、現在の定時定路線巡回交通が18停留所です。デマンド交通というのは柔軟な対応ができるように住民に対して移動手段を与えるという題目となっているのですが、18が25だと柔軟なサービス提供にはなっていないと私たちは考えています。これは何故こうなるのだろうと。先ほど説明のあった資料の12,13ページ、特に三鷹・大沢地区と隣接しております13ページの北町というところですね。左側の方が三鷹・大沢地区になりますが、この市境のところを私たちは歩いて乗降ポイントを確認しました。一体どうなっているのだろうと。紙面でいうと、こ

の北町のところには公園が1ヶ所しか印がない。これから増えていくということは理解しておりますが、隣接している三鷹市については、乗降ポイントは7ヶ所ある。そこで、道幅も仲間と実測しました。そのことを踏まえて、北町の方に、あるいは東町も同じだと思っておりますけども、乗降ポイントが増やせないというこの1点が、やはり私たち地域住民として、今この状態で出発していいのだろうか。増えるという説明はあるのですが、いつまでに何か所を目標にしてやるのかってという規模感がないと、前の巡回交通の時も18ヶ所が定まるまでの間に、私たち地域住民が逆回りの運行やバス停の増設してほしいという提案をして、5、6ヶ所ぐらい増やしてほしいということを申し上げたのですが、増えたのは1年間で2か所だけでした。その経験からすると、現在が25ヶ所から、26ヶ所くらいまで増えるかもしれないが、三鷹市のように相当の乗降ポイントになるのだろうか。このところが私たちは予測が立てられない。その辺の課題についてどう打開していくのか、地域住民にしっかりと説明できないと前に進まないような気がします。

#### 【会長】

ありがとうございます。25ヶ所では足りない、できれば90ヶ所欲しいということですけども、少なすぎるということをご指摘されたと思います。おそらく、警察とこれから交渉してそれをどれだけ増やせるかというところについて、D委員はあまり増えないだろうというご見解です。そこで、ここにもう1つ科学的なアプローチで申し上げます。人の歩行、バス停までの歩行はどのぐらい考えたらいいのか、ということですが、デマンドは0mなのです。私がこの間実験を行ったのですが、確か鳥取の日南町ではデマンドの実験を何回かやって、そこでは0m、つまり自宅の前ということが原則。スウェーデンでやり始めた1995年に視察に行った時には、すべての家庭から150m以内にコミュニティバスのバス停を設置していこうというような。住民の人に利用していただくために150mという基準を設けてバス停を設置していました。

おそらく調布市も、そのような視点で住民150m以内にたどり着けない家は何件あるかなどを考えて、特に150m以上の所はどのくらいの面積があり、どのくらい救済できないかという視点から、もう一度、増設の箇所数について

警察と協議することは大事ですが、市として、ここを重点箇所として設置したいということを警察に伝えるのもやってみてはどうでしょうか。その結果はどう出るかわかりませんが、それも併せてやってくださいというところもあると思いますので、住民の人たちが満足いく、90ヶ所全部というのは無理かもしれませんが、できるだけ近づけるための努力を戦略的に考えてください、と言うのがD委員のご意見だ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。

#### 【K委員】

東京バス協会のKでございます。質問が5つほどあります。

まず第1の質問ですけれども、なぜデマンド交通なのかということを感じました。特にこの資料の4ページですが、今あるワゴン型のバスで補えないところをデマンド型交通で補うというところは分かるのですが、このブルーで書いてあるお客様の意見について、これを解決するのがなぜデマンド型交通なのでしょう。下から3つ目の、乗降場所までが遠いので利用しにくいというのはデマンド型交通で解決しそうな気もしますが、その他についてはデマンド型交通で解決するのか疑問なところがあり、これは一足飛びのような感じを受けます。まずこれが一点です。

2つ目は、すごく急だなという印象です。今回の実証実験のスタートは12月ですが、3ヶ月の申請期間を設けるとなると9月には申請を提出することになると思います。例えば誰がこれを運行するのかということは、もうすでに決まっているのでしょうか。

質問3としては、21条許可については、収支計画が必要だと思いますが、準備などは進んでいるのでしょうか。それから、デマンドのシステムの事業者は決まっているのでしょうか。これが不明だということです。

最後に、これは公費負担が入るのでしょうか。新しい公共交通をするわけなので、既存のバスやタクシーの運転手さんとプラスアルファの運転手さんが居ないと賄えないと思います。今は非常に運転手不足が叫ばれている中で、新たな交通を導入するにあたっては、それなりに公費負担がないと、多分賄えないだと思います。その辺についてお聞きしたいです。

#### 【会長】

ありがとうございます。K委員から4点ありましたが、一つひとつお答え  
ていただけますか。

よろしく申し上げます。

【事務局】

ご質問ありがとうございます。

まず1点目の、なぜデマンド型交通かという御質問ですが、4ページの一番上にも書かせていただいている通り、巡回ワゴンバスの逆方向やルートの増設について地域の皆様方から多数の御意見を頂いたところでございます。懸案事項としましては、本地区は一方通行や右折禁止等の交通規制があり、逆回りルートの設置が困難な状況でございます。デマンド型交通の可能性につきましても、定路線ではなくタクシー車両であるため、逆回りのような運行が可能になることから、今回デマンド型交通を予定しているところでございます。

続きまして、スケジュールですが、御指摘の通り12月からの運行を目指しているところではあります。運行事業者につきましても7ページの記載のとおり、現時点ではまだ決まっておられません。バスまたはタクシー事業者を予定しているところでございます。

3点目に御質問がありました収支計画も、タイトなスケジュールではあります。これから作成を予定しているところでございます。

システムの構築についても同様です。システム事業者にはヒアリングを行い時間がかかると把握しているところではあります。これからシステムの構築を予定しているところでございます。公費の負担は行う予定です。

【K委員】

公費負担の有無は、事業者が手あげる時にもものすごく重要なことですが、それが決まらなると手を挙げるにも上げられないと思います。

また、1問目の回答で、逆ルートを作れないが別にそれは今のルートの逆ルートなわけではなくて、ルートを変更した新たなルートを作ればいいのではないかと思います。揚げ足を取るようですみません。

【会長】

逆に言うと、色々なルートあるかもしれないというご議論は、その通りだ

と思います。しかし、調布のこの地域はおそらく5.5m以上の道路が極めて少ないということがあります。路線型の運行ですと選択の幅が極めて低いということも踏まえてみると、どちらかというところとデマンド型のほうが自由度が高く、利用者に適正にアクセスできるような条件が整うというようなことで計画をされたのだろうと思います。

#### 【D委員】

すみません、先ほどのKさんと事務局のやり取りで1つ注釈をつけたいところがあります。資料でデマンド型交通について1番上の巡回ワゴンバスの逆方向増設の希望が地域からあり、それができない理由として、一方通行や右折等の交通規制があると書かれていますけれど、現行のルートの中では存在しないと思います。現行のルートでこれができないのは、我々は認識しているのは、利用者数が一番の理由じゃないかなと思っているのですよ。だからこのように記載されていますが、私もここは現状違うのではないかと。道幅の件はまあ分かります。だけど、このように書かれますと、ちょっとこれは違うよねと。ここは書き方を変えて欲しいと思います。そこが原因だと言われてしまうと。

#### 【会長】

一方通行や右折禁止等の交通規制があり、逆回りの設置は困難であるという理由の他に、これ以外にも理由があるのではないかとということですね。これについては、後で追加をしてください。他にいかがですか。

#### 【F委員】

昨年度からずっと聞かせていただき、デマンド型交通になるのだなということ、非常に期待感と、これが本当に実施されるのかということが、他地区におきましてもこれが成功例になればいいなと思っています。すごく期待しているのですが、先ほどのご意見のように、システムの件や公費が入るかというのは、当然、私はこの実証実験というのは、意図があるのではないかと私は思ってしまいました。400円で自宅から、という形にはなったが、非常に便利であるということで、昨年度に先生が伺ったように、公費がある特定の方にどれだけお金がかけられるか、その方たちがご不便だということに関して市の予算がどれだけかけられるのかという、特定の方にかけられる



のではないということ。

また、東京都の方から、ミニバス減便の時に「今あるものがずっとあるわけではありません」と言っていたのが非常に衝撃でした。会長からもミニバスというものが低料金で走ることが本当は失敗ではなかったのかというようなことを伺い、やはりその時も非常にセンセーショナルで、現実に限りのある財源の中からどれくらい地域福祉として使わせていただけるのかというのは考えることがございました。

今後はデマンド型交通ということで、資料の車両について見ると、いわゆる自動車型だとすると運転手さん以外に4人が乗れるということ、

それと、私がもし電話をかけて利用するとすれば片道400円、地域外なら700円。これは往復ではなく、やはり1,400円なり800円のお金をかけるということで、そのシステムがどういうシステムによって安価になるのか、ということが分からないと感じた。

例えば、UBERのような地域の白タクのようなイメージで、この地域にいる人が電話を受けたら動くと言うような、もう少しお金がかからないデマンド交通というものを考えていたが、今日の説明を聞いて、まだまだなんだな、というのが実感でございます。

もう1つは、私は令和2年の11月に37系統が1日16~17便あったということと、それが2~3便へ大幅減便になったということも、他地域なので知らなかった。

その地域の人が1日16~17便のミニバスを使ってきた方たちが、どんなにご不便だったか、がっかりしたかというのを改めて感じました。これから様々な取り組みをスピードアップして、地域のためになるようになってきたら良いと考えています。

【会長】

ありがとうございます。F委員から重要な問題が提起されたと思います。税の配分に対して運賃をどうするかということなど。税の配分というのは、ガソリンの価格もそうですが、180円くらいになってしまうから補助金を出すというのは基本的に為替などの様々な要因からなっており、そこに自動車を使う人という特定の人たちだけに配分するということは、ある程度正しい

けれど同時にある程度間違いでもある。それと同じように、特定のバスに乗る人や、あるいは特定のタクシーに乗る人だけに手厚く配分するというのも良いということになる。しかし、ある程度は配分してもいいけれど、その「ある程度」のラインが現在は分かっていない。そういう意味で、もう少し歴史的に振り返ると、日本では公共交通について行政が責任を持ってこなかった。民間におまかせという形式でずっとやってきた。これは先進国の中で日本くらいではないか。アメリカや英国、フランスなどでは、4割くらいが個人で払う費用で、6割くらいが税金となっています。税金の投入は当たり前で、EUなどはもう税金で動かすことが大前提となっている。行政がバスやタクシーを放置していたら自分たちのモビリティを守れないので、行政が税金を出して少しカバーするために考えられたのがコミュニティバスやデマンドバスです。従って、非常に良いことなのですが、コミュニティバスと民間のバス事業あるいはタクシー事業との調整しながらというのは非常に難しい。行政を生かしながらということが一点。

2点目は、UBERを入れたらどうかという議論ですが、タクシー議連がUBERに反対して追い出してしまった。ところが英国やフランス、アメリカなどではUBERが堂々と使われており、住所さえ入力すればそこに行けるということで、サンフランシスコに行ってもUBERを使うことがほとんどです。個人で自動車を所有している人が駐車している台数が95%、ということは6,000万台あって5,700万台ぐらいが存在している。それを有効に、空いている車と時間が空いてる人を使おうということでUBERがあり、アメリカではタクシーに乗る6割くらいの予算でいける。UBERは、最近では菅元首相がシェアライドはそろそろ認めてもいいのではないかといい始めた。これはドライバー不足からきている。先ほどK委員がドライバー不足について触れましたが、ドライバーが不足しているからデマンドをやめようということではなく、ドライバー不足に対して、市民がドライバーになれば良いのではないかと私は考えている。ただ、これを行うには法律をいくつもクリアする必要がある。しかし、シェアライド規制があるのは日本だけという状況です。もしそれができれば6割くらいの料金で移動ができることになる。地方では特に必要だけど、東京などの都市部では、むしろタクシー会社やバス会社の人たちに働いてい

ただける場所に作り替える必要がある。行政がお金を出すのは、デマンドでは当然のことであり、一般のバスにも出して欲しいくらいです。このような取り組みを行って、いい意味でのモデルチェンジをこれからできるかが今回の実証実験には含まれています。だから、税の配分をどうするか、公共がどれくらいお金を出すべきか、市民はどれくらい払うと良いか、どこにどの程度のサービス水準を上げいくべきか、やり方によって全く異なってくる。利用者が協力しないと高くなっていくということもあり、実験的にこれをやらざるを得ない状況が調布市にあるので、支えていくためにどうしたらいいか考える必要がある。かといって、バス会社やタクシー会社に対しても、ビジネスが成立するような条件も作り上げていかないといけない。このような難しい問題が今我々の前にあるということを、Fさんにはおっしゃっていただいた。どうもありがとうございました。

#### 【 I 委員】

3点質問させていただきたいと思います。

1点目がですが、デマンドの地域外のポイントについて、コーナン、元気創造プラザ、杏林大学病院がありますが、杏林大学病院は医療機関なので分かりますが、元気創造プラザは他行政の施設でなぜなのか、三鷹市からの要望があったということでしょうか。これが1点目です。

2点目はですね、料金が設定されていますが、特にコーナンと元気創造プラザが400円、杏林大学病院は700円となっています。これを設定された根拠があればお聞かせいただきたいと思います。

最後に3点目ですが、元気創造プラザと杏林大学病院について、すでに三鷹市コミュニティバスが小型バスで運行しております。特に杏林大学病院はコミュニティバスに加えて一般のタクシーも乗り入れしています。この2箇所はピンポイントで乗降場所が決まっているのでしょうか。特に杏林大学病院はバスとタクシーが乗り入れしていますので、何かしらの運用ルールというがありますので、その件も踏まえてポイント設定がされているのかどうか確認させていただきたいと思います。

追加で、先ほどのご質問の件でお聞きしたいのですが、運行事業者がまだ決まっていないということでしたが、今後、運行事業者はどのようにして決

めるのかを伺います。今の時点で運行事業者と補助金・公費の詳細が決まってないということであれば、12月の実証実験に間に合うのか改めて質問します。

【会長】

はい、ありがとうございます。おそらく、杏林大学病院や元気創造プラザなどのポイントをどのように決めたのかということと、運賃の根拠、そして最後に運行事業者はどうするのかという点ですね。

【事務局】

ご質問ありがとうございます。三鷹市内のコーナン三鷹店様、元気創造プラザと杏林大学病院様につきましては調布市外ではありますが、地域の皆様方からの要望により、乗降ポイントの設置に向けた調整を進めてまいりました。

また、料金設定につきましては、資料の12ページのとおり、コーナン三鷹店様につきましては地域外の北西に位置しており、元気創造プラザにつきましては地域外の北東に、杏林大学病院様については少し離れたところに位置しております。まず地域内を300円と言う形で設定させていただき、市境に隣接するコーナン三鷹店様と元気創造プラザにつきましては400円で設定させていただきました。杏林大学病院様の700円は、タクシー事業者様との話し合いから、地域内として設定している深大寺北町と深大寺東町の西から杏林大学病院様までタクシーで行く場合、およそ1,600円かかるとお聞きしました。2名が乗車すると想定して、1名あたり800円、そこから100円割引いた金額で設定させていただきました。

【会長】

大体のご質問に答えたと思うのですが、私からコメントをさせていただきたいと思います。杏林大学病院と元気創造プラザというのは調布市の行政管轄より外側です。交通、人の移動というものは、行政管轄とは関係ないものです。だから、そういう意味ではよくぞやった、というくらい大事なことが今回行われたと思います。三鷹市と調布市を相互に行ったり来たりできるという環境を作るという点で、病院とか元気創造プラザを乗降ポイントに入れたということはとても良いことだと私は思いますので、ぜひ進めていただき

たい。

デマンドタクシーの700円というのは、これは運賃が安すぎるとそこにお客さんが流れてしまうので、北部地域内にデマンドタクシーが留まって欲しいという行政の配慮で決められたという解釈だと思います。これについては、民間タクシーにある程度配慮したり、住民に配慮したりと色々な配慮を行わないと行政が前に進めないのが現状であるという理解をしていただけたらと思います。

運行事業者についてというご質問がありました。どうですか。

【事務局】

運行事業者につきましては、事前にヒアリングをさせていただいており、対応可能と答えた事業者さんと事前の相談をさせていただいております。契約はまだではございますので、事業者は未決定ですが、そのように調整を進めております。

また、地域外の乗降場所の詳細が具体的に決定しているのかとご質問もあったかと思えます。こちらについては、この資料を作成した後も継続的に協議をしている中で、地権者の方から乗降ポイント設置について了承を頂いておりますが、具体的な調整につきましては、継続して協議が必要という段階でございます。以上です。

【会長】

ありがとうございます。

【I委員】

乗降場所は、まだ細かくは決まってないということでしょうか。というのも、特に杏林大学病院は一般タクシーも乗り入れるので、料金が違うこともありますし、乗降場所によってはトラブルにもなりかねないので確認したいです。

【事務局】

杏林大学病院様からは、デマンド型交通の乗降ポイントとして使用することの了承を頂いております。但し、一部、利用者の誘導なども含めて指定いただく部分がありますので、設置には継続的な調整協議が必要になってくるということです。また、関係各所には継続的にご相談させていただきます。

以上です。

【会長】

はい、どうもありがとうございます。

【J 委員】

乗り場についていろいろご議論があったと思います。10 ページになるかと思うのですが、我々バス事業者もバス停の設置作業は日頃おこなっているところであり、その立場からも、乗り場を作るというのは非常に大変な作業であると言えます。資料にもありますが、施設管理者や地権者、交通管理者など様々な方々にご相談をしながら作るものでございます。そういう中で、巡回ワゴンの場所も含めてではあります。90ヶ所もの場所をリストアップして、おそらく全てにおいて何かしらの是非を検討されたと思いますが、我々でもやったことがないような数を、行政の方がやっているというのは結構衝撃的であると思います。その中で確認ですが、色塗りされていて物理的に不可というところがありますが、これはご指導等々もあるかと思いますが、幅員の制限があるということは我々もそういう指導をいただいておりますが、このような規制で不可になってしまっているところなのか、それとも何かご指導等々があって不可なのか、この「物理的に不可」というところについて、もう少し教えていただければと思います。

【会長】

お願いします。

【事務局】

ご質問ありがとうございます。10 ページにお示ししている「物理的に不可」についてですが、ページの一番上に記載させていただいております道路幅員や交通規制等、沿道状況により物理的に不可となった乗降ポイントです。主に運行を予定しているエリアの道路幅員が狭いことによるものです。先程の説明と重複しますが、乗降ポイントについては、あくまでも現時点での内容となっています。当市としては、当初の 90 箇所をベースに、施設管理者の了承が得られなかった場所や、極めて設置が困難な道路を除き、柔軟な対応ができればと考えております。具体的には、近くに代替となる乗降ポイントを設置できないか、また、再度見通しの良さや交通量などを鑑みた場合の可能性

がないかなど、様々な角度による検証を進めて行きたいと考えております。このため、今後の乗降ポイントは、掲載箇所より増加が見込めると考えています。以上になります。

【J委員】

ありがとうございます。そうしますと、この薄く塗られているところは、施設の方に断られたということだと思いますが、濃く塗られているところはぎっと見て半分くらいは、やはり無理であるということかと思います。先ほどD委員からも厳しい意見がありましたが、現実的には60箇所ほどは物理的に難しく、多くても30~40箇所くらいにとどまってしまうというエリアであるという認識で合っていますでしょうか。

【事務局】

今の時点では、現状の条件による限界を設定せずに、まず設置が可能な場所がどのくらい増やせるかということで継続的に協議をしています。

【J委員】

ありがとうございました。

【D委員】

物理的に不可というのは、地域住民からするとなかなか理解が難しい。市境の大沢地区に隣接している深大寺北町で、私たちが7箇所調べて実測した。市境で比べると、調布市も三鷹市もそんなに変わらない、確かに調布市の方が狭いというところはあったが、大きな差はないのでは。三鷹市の方では幅が3.8m位でも7箇所乗降ポイントが設置されている。丁字路でも自動販売機に乗降ポイントの目印が貼ってありました。目立っていいなと思ったのですが、そこから調布側へ渡ってみると、調布では決定的にここには設置できないという場所は、僕らにはよく見えてこない。どうして増やせないのかなというのと、スケジュールから見るとかなりタイトだということを皆さんも多分同じ感想持たれているのではないかと思うのですが、地域住民の方々も地域の力を発揮したい、協力したいというふうに申し出もあるのですよね。もう少し地域の中で広報を進められるように、それこそ、ここならいいのではないかと、というようなところを、例えば交通管理者の方に見ていただいて、ここは厳しいからこちらに設置する、などそういう手立ては取れな

いのかと。このような、事業実施するための進め方というのではないと、これは難しいかなという気もしている。この中でデマンド型交通に対する周知もしないといけないし、予約方法のことも地域住民に広めなきゃいけない。ちょっと時間がタイトだな、というのが私の感想です。

#### 【会長】

道路幅員が3.8mで、三鷹市は7箇所設置できていると。三鷹市では認められているけれども調布市では認められず、その理由を警察に聞くというのがあるのですかね。やはり役所だけの力では、道路幅員や交通規制など、警察からの条件をクリアできないのではないかと。三鷹市で認められているものと同じ条件の場所を見せて、なぜだめなのかというのを聞くことも。

#### 【D委員】

私たちの目線では分からないこともあると思う。現地で、協力いただけるよう依頼するなど、そういうことをやっていかないと乗降ポイントを増やせないと思うのですけど。25箇所から増やす方向だとは聞いているけど、いつまでにどれくらいをやるのかというボリューム感が分からないと、地域の理解も深められないのではないかとと思う。

#### 【会長】

ということで、この「物理的に不可」という箇所がかなりあるので、ここをどうクリアするかというのは重要なことだと思います。他にご意見ありますか。

#### 【副会長】

少し補足説明的なことも含めて、私の方で知っている範囲でお話したいと思います。重要な意見がかなりたくさん出てきているという印象を持っています。それで、10ページにある乗降ポイントの設置が難しいことについては、やはりどうしても車両制限とか、それから交通規制などもあり、このような法令をまず遵守するということがマストになると思うのですけれども、合わせて実査というものが交通管理者を含めて行って、その場所の安全性、視認性と、乗降ポイントの設置によって他の交通事業者やドライバーに対する一般の乗用車やトラックなど、見せ方などの部分も含まれている中で、最初の判断では不可となった後に改めて実査した結果、設置の許可が出るという可



能性もあるので、粘り強く、また地域の方の力添えをいただきつつ要望も出していただきながら行うことがかなり重要ではないかと思っています。そうなったら、当協議会も活用し、現地にも、住民の方にも入っていただくことももちろん大事ではないかとD委員の話を聞いて思ったところもあります。そういったことが、この先々の取り組みの中で出てくるといいのかなと思いました。現状としては、現時点では25箇所と言いつつ、少し増加した形で見込みがまだあると思いますので、残されている期間で粘り強く調整を行っていただきたいというのが一点です。

もう1つは、デマンド型交通にこだわるということもあるのかもしれませんがけれども、デマンド型交通を入れるということは、やはり地域の移動の仕組みを変えていくというスタンスだと思います。定時定路線型のバス運行をしている中で、地域のニーズに合わないことから乗客が少なくなってしまうなどがあり、そうなるとう公共交通機関として維持できなくなってしまう。このような中で実験的にドアツードアの仕組みを導入して、移動困難者あるいは移動する弱者に対して移動する選択肢を増やしていこうという行為は、非常に良いことだと私は思っています。会長も仰ってましたが、特に行政管轄を超えて三鷹市に乗り込んでいったというのは重要なところで、大事な側面についてくれたらと思っていますので、調布市に一定レベルの評価をしたいと思っています。ぜひ継続して、なかなか難しい乗降ポイントを増やしていただきたいと思うのですけれども、できる範囲で実行に向けて動けるよう、なるべく今の予定が後ろ倒しにならないように調整いただければと思う次第です。簡単でございますが以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。心強い意見を頂いたということで、その他にございますか。よろしいですか。

それでは、質問が無いようでしたら、収束の方向で行きたいと思います。今後のことについては、乗降ポイントを追加していくことについては皆さんも異論は無いと思います。事務局としては、地域や警察と協議しながら乗降ポイントの追加に向けて調整を進めていただきたいというのが私の意見です。その場合に、住民の方もぜひご協力をしていただいて、何とか25ヶ所をもっ

と増やして行く方向にできたらと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。

本日の議論で概ね市が取り組むデマンド型交通の概要は皆さんにご了解いただけたと思いますので、乗降ポイントの追加のみであれば一旦事務局で調整していただいて、次回の協議会は皆さんに再度集まっていただくということは省略して、書面開催ということではいかがでしょうか。よろしいですか。

書面開催において、25ヶ所から増えたというような状況を報告できればということですので、よろしくをお願いします。

事務局から皆さんに資料を送付して、それをもって協議会でまとめたということにしたいと思いますが皆さんよろしいでしょうか。

異議がないようですので、書面による開催ということで、よろしくをお願いします。その他、委員の皆様からご意見があればお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

はいDさんどうぞ。

#### 【D委員】

私たち地域3団体の代表としてですが、まあいろいろ意見があって、どれくらい増えるのか、今の状態では非常に少な過ぎてデマンド型交通のメリットが本当に出せるのだろうかという疑問を多く寄せられています。そういうこともあって増やすために地域で動いて協力したいな、と私は思っているのですけど。正直、私としても、地域としても納得感が得られない。

それからもう1点。先ほど話題になった杏林大学病院について、非常に混み合っているということで事業者からのご質問がありましたけど、杏林大学病院に行くのに700円。三鷹市では、大沢地区から杏林大学まで300円。しかも三鷹では地域内は100円ですよね。やっぱり地元の間人として隣の地域となんとなく比べてしまうのですね。それは調布市と三鷹市で財政が違うということで、かけられる金額が違うというのは確かにその通りだろうと思いますが、その辺の違和感も感じつつ、少しすっきりしない感じを表明しておきたいなと思います。

#### 【会長】

ありがとうございます。デマンド型交通がどうなるか、まだ納得できてないということですね。

2点目は、三鷹市が安くて調布市が高いのはなぜなのか、という意見をいただきました。これについては、調布市が貧しいのだと思ってください。

最終的なところは書面開催で行いますので、どうぞよろしくお願いします。それでは、何もなければ事務局に司会をお返ししたいと思います。

#### 【事務局】

本日は皆様に貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

次回の協議会は書面にて、追加分の乗降ポイントの資料などを皆様に詳細をお示ししたいと存じます。何卒よろしくお願いたします。

事務局からは以上でございます。

#### 開会

#### 【会長】

以上をもちまして、第1回調布市公共交通活性化協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。