

令和 7 年度第 2 回公共交通活性化協議会議事録

開催日：令和 7 年 12 月 24 日(水)

会場：調布市文化会館たづくり

開会

【事務局】

令和 7 年度第 2 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、年末のお忙しい中ご出席を賜り、厚くお礼を申し上げます。

本日は概ね 2 時間の開催を予定しております。よろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして本会議を主催します調布市から一言ご挨拶を申し上げます。

都市整備部交通対策課長からご挨拶させていただきます。

【交通対策課長】

本日は、師走のお忙しい中、公共交通活性化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。

今年度 2 回目の協議会ということで、これまで策定を進めてまいりました地域公共交通計画がだいたい形になってまいりました。本日は議題として、その計画案の内容、それに加えて北部地域における来年度の交通の取組と、現在、整備を進めている調布駅前広場バス乗り場案内やバス停のデジタルサイネージ化のご報告が主な内容となっております。非常に盛りだくさんの内容となっております。限られた時間ではございますが、ぜひ皆様から忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】

それでは、議事に入ります前に資料の確認をいたします。本日の資料は次第に記載のとおり 6 点ございます。次第、委員一覧、席次表、本協議会の設置要綱の他、「資料 1 今年度の取組について」、「資料 2 調布市地域公共交通計画（案）について」、「資料 3 北部地域における地域公共交通について」、「資料 4 調布駅前バスのり場案内及びバス停のデジタルサイネージ化について」、参考資料として、「参考資料 1 交通行動調査結果【アンケート調査】」、「参考資料 2 交通行動調査結果【福祉作業所へのヒアリング結果】」です。資料の不足がございましたら、事務局のスタッフにお声がけいただければと思います。

委員の皆様より御連絡いただいております出席状況について共有いたします。

まず代理出席を務めていただいておりますのは、一般社団法人東京バス協会乗合業務部長の K 様に代わり、X 様にご出席いただいております。

また、一般社団法人東京タクシーハイヤー協会業務部長の L 様に代わり、Y 様にご出席を賜っております。よろしくお願いいたします。

続けて欠席ですが、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課地域公共交通担当課長の S 様、東京都建設局北多摩南部建設事務所管理課長の T 様、国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官の P 様から御連絡をいただいております。

また、代理欠席の御連絡がございます。国土交通省関東地方整備局相武国道事務所計画課長の R 様に代わり、Z 様に代理出席をいただいております。

本日の協議会につきましては、代理出席を含め 20 名の委員の皆様に参加しております。要項第 7、第 2 の規定にする定数に達しておりますので報告いたします。なお、本日の傍聴につきましては、先着 5 名程度を受け付けますので、あらかじめご承知おきください。それでは、これより会長へ進行をお願いいたします。

【会長】

皆さん、おはようございます。公共交通の活性化協議会の会議ですが、ここ何年か国が幹、枝と葉の交通という公共交通の提案はしておりますが、一方で、バス会社やタクシー会社では、人手不足がかなり大きく、どこまでできるかという課題が一つございます。もう一つの課題は、AI 化や DX 化という部分です。先月 11 月 14 日に ITF（国際交通フォーラム）のラウンドテーブルの一部に、IBS（IBS 計量計画研究所）と ITF の共同で、AI、あるいは DX に関するセミナーが行われましたが、そこで重要な課題が出てきたのが、データ・ガバナンスという概念です。ヨーロッパの OECD（経済協力開発機構）という会議体では、それをどうするかを何年も議論してきて、5 つの国がやっとお金を出して、国がデータ・ガバナンスを作っていくという方向を打ち出していますが、日本はここが割と弱く、今後どうするか。もう少し具体的に申し上げますと、バスやタクシーなどにアプリがいろいろ開発されていますが、そのアプリを運営するにあたって、データのインフラ整備が何十年も必要になっていくので、その準備がやや不足しているということで、それを早急に取り組まないといけないということを OECD でやっていることです。たまたま 10 月に OECD に行ったときに、ロリアン市というところで報告があったときに、フランス政府が作ったデータを用いて障害者がウェイファインディング（Wayfinding）、わかりやすく歩けるというソフトを作った。だからハード、インフラは国あたりが積極的に作ってアプリは民間で作っていく。そういう役割分担関係が意外に不透明になっているというのが、日本の今の状況のように思います。そういう意味で、ぜひ公共交通については、皆さんの市民のウェルビーイング（Well-being）って言いますかね、個人的にも社会的にも、より良い環境で生活をするという大きく重要な役割を果たしますので、ぜひ頑張っていきたいなと私は思っております。余計なことはそのくらいにしまして、それでは議事に入りたいと思います。

本日の議題は 3 つあります。(1) から (3) まででございます。そして、その他報告ということが一つです。

議題（1） 地域公共交通計画について

【会長】

まず、「議題 1 地域公共交通について」、事務局からご説明をお願いしたいと思います。資料 1 についてです。

【事務局】

はい、それではご説明いたします。「議題 1 地域公共交通について」です。本件では、昨年度に引き続き調査検討してまいりました調布市地域公共交通計画について、骨格となる内容が素案としてまとまりましたので報告いたします。

本件に関しては資料 2 点ご用意しております。資料 1 により今年度の取組を振り返りつつ、資料 2 を用いて計画案の内容を説明いたします。そのほか参考資料を 2 点、1-1 と 1-2 としてご用意しておりますので適宜ご覧いただければと思います。

それでは説明に入ります。資料 1「今年度の取組について」をご覧ください。

1 ページをお願いします。資料下表のとおり、令和 4 年度に北部地域における実証実験の始まりと併せて開始しました地域公共交通計画の検討につきまして、本年度末ごろの策定を持った取組を進めているところです。具体的には 2 ページに記載しております 3 つの取組、市民の交通行動調査、都市交通ネットワーク調査、地域モビリティの実証実験の評価を進めながら検討してまいりました。

3 ページをご覧ください。3 つの調査・評価を進めつつ、主に北部地域の関係者を中心とした地域部会と、交通事業者を中心とした交通計画部会を開催し、具体的な議論を重ねてきました。途中、パネル展示により来訪した市民の皆様と職員が懇談できるオープンハウスを、西調布駅前、仙川駅前、深大寺地域福祉センター、調布駅前で開催しまして、広く市民の意見を伺う機会を持ちながら進めてまいりました。本日は、こうしてまとめた計画の骨格をご説明いたします。

本協議会后には、報告内容を元にした、いわゆる計画書として素案を作成し、各方面への意見照会を行う予定です。その上で来年 2 月頃に予定する本協議会への計画書の原案として諮問をさせていただきます。協議会によりご承認いただけたら、その後は市の条例手続きに従い策定を進めてまいります。

各作業部会と市民参加の主な内容につきましては、4 ページにまとめております。

資料 1 の説明は以上です。

資料 2「調布市地域公共交通計画（案）について」をお手元をお願いいたします。詳細に入る前に、本計画により目指すものについてお話しいたします。恐れ入りますが 16 ページをご覧くださいいただければと思います。

本計画では、「ひと・くらし・まちをつなぎ、全ての市民にやさしい公共交通」を目指して、基本的な考え方と 4 つの目標をまとめています。

1 つ目は、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関の尽力により、これまでも都市交通ネットワークとして良好なサービスが維持されてきたことを踏まえ、今後も未来へ持続させていくということです。2 つ目は、交通基盤や地勢の制約によって公共交通を利用しにく

い地域について、暮らしに必要な施設へのアクセスという視点を持ち、身近な移動手段を地域の関係者とともに考え、支えていくことです。3つ目は、市の基本構想にも掲げる共生社会を実現していくために、これらだけではカバーできないような個々の市民の困りごとに寄り添った移動手段について、多様な主体と連携して取り組むことです。そして、これらを実現するために都市計画や開発事業などと連携した交通まちづくりに取り組むことについて示しています。

本計画は、本市における初めての地域公共交通計画の検討であることから、マスタープランとしての性格を持たせて、今後5年間の取組や事業の方向性を示すよう整理を行いました。この計画に沿って、令和8年度以降の事業設計を進めていくこととなります。具体的な記載に至らない部分もございますが、ご承知いただけたらと思います。

それでは、順を追って資料をご説明いたします。本資料の2ページをお願いいたします。計画策定の背景として、バス運転手の不足により都市交通サービスの維持が難しくなってきたことや、公共交通を利用しにくい地域における身近な移動手段が求められていること、人口の変化に伴い、誰もが移動しやすい環境をつくっていく必要があること、調布駅前広場に代表されるまちの変化に合わせた交通計画が求められることなどがございます。

資料3ページをお願いします。こうした背景に加えて、市の最上位計画である総合計画に掲げるまちの将来像、「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」や「誰もが安全で円滑に移動できる、交通環境が整ったまち」の実現に向けた取り組みや、関連計画である「調布市都市計画マスタープラン立地適正化計画」に示す、まちづくりの展望との整合を図るほか、情報技術の発展や地球環境への配慮など、社会変化を捉えて計画策定をする必要があります。

4ページをお願いします。市民の移動は、図のとおり様々な交通手段により支えられています。本計画では、そうした多様な交通手段を俯瞰しながら、不特定多数の移動手段となる乗合交通、乗用交通を施策として位置づけてまいります。一方、いわゆる福祉交通など特定の利用者の輸送を担う交通につきましては、福祉分野や事業者等との連携により、課題解決に向けて取り組むものとします。シェア型交通やパーソナルモビリティを含めた、新たなモビリティによる交通手段につきましては、社会動向を踏まえながら検討をしていくものとします。本計画期間より先の展望としては、公共交通を中心として福祉交通や個別交通とが一体的に連携し、移動しやすい調布のまちを目指したいと考えています。

次に、市の現況課題について説明します。7ページをお願いします。

調布市では、東西の移動を鉄道が、南北の移動をバス路線が支えるようにして公共交通網が形成されています。このネットワークが及ばないエリアでは、ミニバスやタクシーが補完し、地域の移動手段が確保されています。居住人口の分布を見ますと、市全域に広がっていますが、特に駅周辺、バス路線沿線に集積していることがわかります。

9ページをご覧ください。本年、市の交通課題を知るために実施した交通行動調査等の概要を整理しています。まず、本年7月ごろ、公共交通を利用しにくいエリアにお住まいの高

高齢者、子育て世帯、その他全市民に対し、アンケート調査を行いました。また、10月から11月にかけては、市内の福祉作業所の皆様にご協力をいただき、通所なさっている方々へのヒアリング調査を実施しました。あわせて広く市民の意見を伺うため、オープンハウスを開催いたしました。

10 ページをお願いします。アンケート調査の結果について、注目した点に絞ってご説明いたします。高齢者へのアンケート結果の特徴として、加齢とともに「フレイル」に該当する方々が増え、

特に75歳を超えると過半数を超えてくること、そうした人たちの困りごととして、移動手段や公共交通に関する項目が多く出ていたということに特徴がありました。これらについて、日常的な移動における公共交通や福祉交通の連携による対応が課題として考えられます。

これらについて、日常的な移動における公共交通や福祉交通の連携が課題として考えられます。

11 ページをお願いします。子育て世帯への調査結果です。子育て世帯への移動については、朝・夕の時間帯における通勤・子どもの送迎を目的とする移動が多く、徒歩や自転車での自力での移動手段を選択する傾向が見られました。困りごととしては、一時的な高低差や雨天の際の移動などが挙げられました。

また、希望時間帯における移動の制約や移動手段の不足など、子育て世帯にとっての公共交通の利用のしやすさについて、困りごととして回答がありました。

12 ページをお願いします。一般向けのアンケート結果では、「困りごとはない」とする回答が多くを占めていましたが、一部、高齢者や子育て世帯と同様の意見も一定数見られました。また、福祉作業所へご自身で通所されている方々へのヒアリングにおきましては、多くの方々が大きな問題はなく公共交通機関を利用して移動なさっていることが分かりました。一方で、工事などによる移動環境の変化、普段と異なる状況に置かれた際に、

その情報案内などが分かりにくい場合があり困るといったご意見をいただきました。また、遅延や天候不順での混雑時には苦勞される場合が多いといった困りごとを伺いました。

これらの結果について、先ほど示した交通体系と合わせて整理したものを13ページに記載しています。ご覧のとおり、市民の移動の困りごとにつきましても、個々の移動手段の問題にとどまらないケースもあり、公共交通における課題対応のほか、福祉交通などの各役割を踏まえつつ、多様な主体が連携し、シームレスな移動環境を作っていくことも重要となっています。

これまでの調査結果などを整理のうえ本市における公共交通の課題として14ページにまとめました。大きく4つに分類をしています。

1つは、公共交通ネットワークに関する課題です。現在充実しているバス路線等については、運転手不足との影響を考慮し、将来維持できるか不透明な状況にあります。そのため、

地域にとって持続すべき路線の明確化や、市民（利用者）、事業者、行政、各々が相互に支える取り組みが必要です。

2つ目は、地域内の移動手段に関する課題です。骨格となる路線網を補完する地域内の交通につきましても、これまでの実証実験の結果や他地域の事例等も踏まえ、地域の関係者と協働し、その地域にとっての利便性や持続性を備えた移動手段の確保が必要となっています。

3つ目の課題は、個々の移動制約に関するものです。バリアフリーのさらなる推進をはじめ、公共交通機関だけでの対応が難しいような、市民の困りごとに寄り添った移動しやすさの確保について、福祉交通や多分野における取組と連携した対応の検討が必要です。4つ目は、まちづくりや多様な関係者との連携に関する課題です。市内各地区における、まちの発展や変化を捉えた、将来を見据えた地域交通を検討していくためには、各主体との関係構築や共同体を整えていくことも課題として考えています。

16 ページをお願いします。こうした課題に対応していくため、冒頭説明した基本方針と目標を設定しました。こちらにつきましても重複になるため説明を割愛しますが、17 ページに体系図として整理をしております。交通施策とまちづくり施策や福祉施策との連携について示しております。後ほどご参考いただければと思います。

19 ページをお願いいたします。市が目指す公共交通ネットワークについて記載をしています。本計画では、市内の公共交通を幹、枝、葉として分類し、路線やサービス維持なども含めた市が目指すネットワークの俯瞰した姿を示します。幹の交通は、東西の移動を中心とした鉄道に加えて、南北の移動を中心としたバス路線を幹として捉えています。枝・葉の交通は、幹によりカバーできない地域などを補完する地域内交通を捉えています。現在運行しているミニバスについても、路線バスが通れない地域を支えるものとして導入した経緯を踏まえて、本類型に含めています。

20 ページをお願いします。市が目指す公共交通ネットワーク像です。右の凡例のとおり、青色の矢印として幹となる構図を示し、緑色の輪として枝・葉となる構図を示しています。また、都市計画との整合を図るため、まちづくりの拠点として位置づけがある場所をそれぞれ凡例として示しています。

21 ページをお願いします。今回、幹となる交通の中でも、区間により特徴が異なっていることから再分類を行いました。一つは、都市間を結ぶ鉄道路線である東西鉄道軸、市の中心拠点から南北の交流になす軸に沿った南北の骨格となるバス路線を指す南北交流軸、都市計画上の中心拠点と、地域拠点、生活拠点を結ぶバス路線である生活軸の3つです。枝・葉の交通については、幹となる交通にはカバーできないエリアの中から、市民の暮らしに欠かせない鉄道駅、商業施設、医療施設、コミュニティ施設などの主要な外出先への移動のしやすさを分析し、アクセスに時間を要する圏域として7地域を抽出いたしました。これらの地域では、運行中のミニバスを含め、移動手段の確保や改善に向けた検討が望まれます。分析や設定の詳細につきましては、22 ページから24 ページに補足資料としてまとめて

おります。

最後に、目標を達成し、将来像を実現していく施策について説明いたします。26 ページをお願いします。本案では、それぞれの目標に対応し 4 つの施策を示しました。「公共交通軸形成事業」、「地理的空白解消事業」、「包摂的な交通事業」、「まちづくり連携事業」の 4 つです。順番に説明いたします。

28 ページをお願いします。まず、公共交通軸形成事業です。こちらでは骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善に向けて、本計画に位置づける幹線路線、準幹線路線の維持やそのための乗務員確保のほか、29 ページに示す公共交通の利用促進、近隣自治体との中広域でのネットワーク形成の検討体制づくりに向けた取り組みを示しています。

30 ページをお願いします。目標 2 である幹線・準幹線交通を補助する地域交通の維持・改善に向けては、地域内交通の導入・維持、そのための地域との継続的な協働の取り組み、さらに親しみを持ってご利用いただくための利用促進、定着に向けたモビリティ・マネジメントの取組などを整理しています。

また、31 ページについては、自動運転などの技術活用についても積極的な検討を示しています。

32 ページ、33 ページでは、目標 3 に対応する市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と、多様な主体との連携に向けた取り組みを整理しています。すでに各交通事業者様が取り組んでおりますが、バリアフリーをさらに推進していくことのほか、特徴あるサービスを展開するタクシー等のサービスの利用促進や地域内交通の設計への意匠反映、多様な世代の移動を実現するための関係部署との連携を位置づけました。

34 ページをお願いします。目標 4 のまちづくりと連携した交通施策の推進のため、駅前広場のような交通建設線における利用しやすさの確保、まちなかの小さな拠点としてのモビリティハブの整備、35 ページに移り、交通サービスの利便性を向上するための、デジタル技術の活用、そして都市開発と連携した公共交通サービスの検討など、まちづくりの連携を位置づけました。

目標の実現に向けては、こうした 4 つの施策と、それに紐づく各取組を進めてまいります。36 ページ以降は、評価指標と進捗管理について整理をしています。本日の時点では未確定ではございまして、本日以降の議論を踏まえつつ、計画書素案作成において精査していく予定です。以上で説明は終わります。長くなりましたが、ご清聴ありがとうございました。

【会長】

はい、どうもありがとうございます。それでは、ただいまの事務局からご説明につきまして、これから皆さんの質問等をお受けしたいと思います。どなたからでも結構ですので、ご質問がある方は挙手をした上で、所属とお名前をおっしゃっていただいてからご発言をお願いしたいと思います。それではどなたからでもどうぞ。

【Q委員】

東京運輸支局のQでございます。

ご説明ありがとうございました。お願いごとになろうかと思いますが、資料2の9ページで、今回、課題を見つけるためにアンケート調査をされていて、整理されています。

今日の参考資料1の方で、調査の細かい点等を拝見すると、アンケートに該当している方が、高齢者や子育て世代で、市民アンケートの中でも対象は広い世代としつつ、回答者自体が29歳までの回答が非常に少ないという印象を受けていて、その結果自体を否定するものでもなく、もちろん尊重すべきものだろうと思っているのですが、今後は若い世代の方の意見というのも、地域交通を考える上では必要だろうと思っています。

公共交通に乗っていただくこと、利用促進もそうですし、あるいは将来、乗ることによって、バスやタクシーの運転手になろうというきっかけにもなり得るというふうに聞いていますので、そういう運転手確保という観点からも、若い方への意見も、今後の計画を定めた後でもいいと思うのですが、聞く機会を持っていただくということが必要なと思いましたので、意見というよりは、お願いとして発言をいたしました。以上です。

【会長】

はい。Qさん、どうもありがとうございます。

全体的に若い人の意見が少し少ないということですので、ぜひ評価をしていただきたい。LUUP（ループ：シェアサイクル&電動キックボードシェア）など新しいモードがいっぱい出てきておりますので、公共交通にどこまで若い人が転換するかというのは、かなり不透明な部分も多いと思いますので、この点からもぜひ調査をもう少し強化してください。どうもありがとうございました。ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【G委員】

第三小学校地区まちづくり協議会のGです。

資料37ページの指標のことで、お聞きしたいのですが、その中の目標2で、ミニバスの利用者数というのがあります。どのような形でカウントされているかという質問です。シルバーパスで乗っている方は、ICカードだったらカウントできると思うのですが、シルバーパスの場合は、運転手さんがカウントしているというような要素はございませんので、この数字について、どのようなカウントをされているか、シルバーパスで乗ったお客さんが実態的にはもっと多いのではないかと思います。

そして第2に、それと関係しますが、その下の収支のことです。バス会社に対しては都から補助金が出ていると思いますが、これはカウントされていないという認識でよろしいでしょうか。以上、2点です。

【会長】

はい、ありがとうございます。1点目は、実態はどうなっているのかということ、2点目はバス会社には補助が出ていると思いますが、このあたりの収支のことをもう少し知りたいということです。お願いします。

【事務局】

ありがとうございます。1点目の乗降数、利用者数につきまして、おっしゃるとおり、こ

ちらについては、料金をお支払いいただいて、カウントされたものになっていますので、シルバーパスの利用者数は含まれていない実績値に基づいて、計算したものでございます。一部路線におきましてシルバーパスを一定数の想定といいますか、当たりをつけるカウントをしているのですが、どうしてもデータ管理としては現状持っていないもので、今は利用者に記録されているものを示しています。おっしゃるとおり、そうしたシルバーパスの方々を含めると、もう少し実際の利用者数が多い可能性もございますので、そちらについては、今後の検討課題とさせていただけたらと思います。

2点目の収支につきましては、まだ我々も記載のとおり、目標設定として具体的な数値を定めきれてはおりません。ただ、このミニバスをはじめ、こうしたサービスに対して東京都、市を含めた補助金というのは導入されているものも多くございますので、そちらを加味して公的負担の観点等を含めて、どの程度の収支状況が持続性があるのかというのは、我々として考えていきたいという意味で記載をしております。

【会長】

シルバーパスのカウントは以前からしておりませんが、これは交通計画をする上で不可欠な要素だと思いますので、きちんとデータを取る方策を今後考えた方がよろしいでしょう。Gさんどうもありがとうございました。

【事務局】

もしバス事業者さんの中で補足等があればおっしゃっていただければと思いますので、適宜よろしくお願いいたします。

【J委員】

シルバーパスに関しては、最近はIC化が検討されているところでもありますので、そちらが実用化となればデータ取得が考えられると思われます。ただ、そのIC化の具体的な仕様等は公表されておきませんので、そのあたりはバス事業者としても、行政と連携しながら、情報収集に努めていきたいと思います。

【会長】

はい。ほかはよろしいですか。

国ないしは市町村がきちんとやれば、それに対応できるというようなことですので、ぜひやっていただきたいと思います。ほかにいかがですか。

【D委員】

北部地区代表のふじみ地区自治会等連合会のDです。

資料2は大まかな交通計画ということなのでしょうけど、現状の課題ということの視点から言うと、やはり市民生活により密着している生活道路、歩道も含めた交通安全ですね、ここには多分バスの待合環境も入るのかもしれませんが、皆さんの意識調査とともに今の資料の中では歩道を含めた道路の安全については特に大きく記述はないし、課題としてボヤッとしているかと。もう少しその辺は記述しておいてもよろしいのではないかと思います。

【会長】

はい、どうもありがとうございました。大まかな交通計画はあるけれど、地区の交通安全、ゾーン 30 など、そういう部分はもうちょっとしっかり入れたらどうかというご提案です。そこについていかがですか。

【事務局】

ありがとうございます。ちなみに、会長からおっしゃっていただいた地区の交通に関して、我々も現在、北部地域でそうした導入を検討しておりますが、やはりスクールゾーンですとか、それらが通行することが危険を生むような地域がないかということに関しましては、調布警察署の皆さんとですね、ご相談させていただきながら交通安全にも配慮した検討を進めておりますので、そうした観点で計画書作成の際に少しだけでも交通安全の視点を加えられたらと思います。

【会長】

はい、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【副会長】

おはようございます。Bです。よろしくお願いいたします。今のご意見に関連しますが、確か来年の9月に生活道路やセンターラインを引いてない細街路の法定速度が30キロになるかと思しますので、そのあたりのことも先んじて検討できる部分については、記載されるとよろしいのかと思った点が一点です。もう一点は9ページになりますが、先ほど運輸支局さんの方からお話がありましたが、アンケートのとは別にオープンハウスのことを伺いたいです。私も11月開催のオープンハウス行きたかったのですが、お邪魔できなくて大変申し訳ありませんでした。来場者は結構おり、何回か場所を分けて開催されたと思いますが、地域別、地点ごとに、まず何か意見の差があったかどうかという点、それから学生さんや若い方がオープンハウスに来ていただいたかどうか、そのあたりの雑感を教えていただきたいです。

【会長】

はい、ありがとうございます。生活道路は30キロというのが9月からスタートするというのとオープンハウスの来場者の状況はいかがですかということです。

【事務局】

ありがとうございます。1点目の交通安全の法定速度の関係については、我々の中で少しできることを考えたいと思います。オープンハウスの展開につきましては申し訳ございません、まだ精査は終わっていないのですが、雑感としまして、やはり調布駅、西調布駅、仙川駅、深大寺等では来場者の数もそもそも違いますし、いらっしゃる方のご意見も異なっております。やはりミニバスが乗り入れるような仙川エリアであれば、当然、そうしたコミュニティ交通の関心ごとにもいただきましたし、身近な自転車の通行に関するご意見なども合わせていただくケースが多かったです。調布駅については、様々な利用者が訪れる場所として開催したこともあって、多様なご意見をいただきながら駅前広場が変わっているこ

ともあるので、そうしたバスをはじめとした長い路線での公共交通に対するご意見もいただくことができました。雑感ではございますが以上となります。

【会長】

はい、どうもありがとうございました。ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【Q委員】

すみません。もう一度、Qです。資料 26 ページと 27 ページを見て解釈としてこういうことでいいかということを知りたい点がございます。まず 26 ページ、目標 1 と目標 2 で、それぞれ、バスあるいは地域交通の維持改善ということで、目標 1 に対しての施策 1 としては、乗務員確保に向けた取り組みということで、目標 2 については乗務員確保に向けた取り組みが入っていないと思っております。取り組みが入っていないものの施策 1 の運転手確保の取り組みというのは、この目標 2 に対しての施策にもなるだろうという印象を受けておりますが、そういう解釈でよろしいでしょうか。もっと言えば、目標 3 のタクシーもやはり運転手確保は同様に必要ですから、施策 1 に入っているもののそれというのは他の目標への施策にも関連するという理解でよろしいかどうかの確認です。

27 ページですが、全体的なスケジュールが載っていますので、多くは令和 8 年度に検討、令和 9 年度から実施となっていますが、おそらく市の予算とかもあるでしょうから、なかなかすぐに実施できないものもある一方、令和 8 年度中にも実施できるものもあるだろうと思っております。当然、令和 8 年度の途中からでも実施することもあるという理解でいいのか伺いたいと思います。よろしくお願いします。

【会長】

はい、どうもありがとうございます。26 ページの目標 1 と 2 というのが乗務員確保で目標 1 については出ているのですが、目標 2 については入っていない。これはタクシーとかそのあたりになると思いますが、入れたらどうかというご提案です。2 点目はスケジュールで、令和 8 年と 9 年で全部スタートするのではなく、8 年に前倒しできるものもあるのではないかとということについて、ご意見をお聞かせください。

【事務局】

はい、ありがとうございます。1 点目の乗務員確保に向けた取り組みにつきましては、おっしゃるとおりでございます。こちらで取り組むことが施策 2 にも好影響を及ぼすと考えております。一方で、目標 2 の地域内交通につきましては、もう少し担い手の幅というのは広いものかと考えておまして、そういったことも含めて、可能な範囲で追求をしながら整理をしたいと考えております。

2 点目のスケジュールについてです。こちらについても当然予算を伴わないものや既に事業者さんの皆様とご相談させていただいたり、取り組んでいるようなものについては継続して行っていくものもございますので、そちらが少し読み取れるようにしていきたいと思っております。

【会長】

はい、ありがとうございます。ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【H委員】

はい、京王電鉄です。資料の 37 ページの評価指標のところですが、評価指標 1 で市内の鉄道乗降人数の目標が出ております。市内の鉄道利用者数に限った時に、3%という数字の取り扱いが正しいかどうかというところは、一回社内に持ち帰り検討させていただければと思います。よろしくお願いします。

【会長】

これについてはまたご相談くださいということで、よろしくお願いします。ほかにいかがですか。

皆さんの意見をこのくらいにさせていただいて、私の感想を少し述べさせていただきます。

交通安全の議論はウォークアブルという形でモビリティハブを作るかなど、地域の公共交通との接点がもう少しあるといいですね。これは今回の計画にあえて載せる必要性はないとは思いますが、ややその都市計画との接点が少ない。これが1つ目ですが、2つ目はバスが走れないということや、あるいは都市基盤が狭隘道路ばかりで、コミュニティバスですら通行できないというところもあると思いますので、そういう街はきちんと知らせておいた方が良くかと。ここはバスを走らせるのはかなり難しいエリアですよ、ということを伝えていないような気がします。伝えてないということは計画でマイナスのところは皆さんおわかりでしょうということですが、市民の方々はわからないと思いますので、そういう難しいところはきちんと行政が伝えておいた方がよいかと思います。そうでないと「私のところにバスがない」という話が出てくると思いますので、無い袖は振れないというようなこともきちんと言うべきだろうと思います。以上のところがかなり重要な都市計画との接点です。それは国もそうですが、都市計画の接点は国土交通省の道路局の部分はほとんど書かないですよね。自治体は道路局の部分は書かないということではなく、自治体はむしろ書けると思いますので、そのあたりの努力はもう少ししてもいいのかなと思います。

議題（2） 北部地域における地域公共交通について

【会長】

それでは、だいたい皆さんの意見はお伺いしましたので、次に議題 2 に入りたいと思います。「北部地域における地域公共交通について」ということを事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

北部地域における地域公共交通について説明いたします。

お手元に資料 3「北部地域における地域公共交通について」をご用意いただければと思い

ます。

まず1ページをご覧ください。今年度から実施している地域部会への取り組みについてご説明いたします。参加者は、本協議会にもご参加いただいている会長、副会長、D委員のほか、地域でご活躍されている団体の会長や社会福祉協議会の職員の方にご協力をいただいております。実施スケジュールは、資料に示すとおり、前回の協議会以降、継続的に実施をしております。

2ページをご覧ください。第1回地域部会の内容について簡単に説明します。北部地域でこれまで実施してきました、北部地域巡回公共交通デマンド型交通の取り組みについて振り返りを行いました。

利用が多い乗降場所は、巡回ワゴンバス、デマンド型交通とも、パレット深大寺店や梅の湯のほか、デマンド型交通の運行では新たに乗降ポイントになった杏林大学病院が多いことが分かっています。利用者数は、巡回ワゴンバスでは1日20人から30人の利用があったのに対し、デマンド型交通は1日5人から6人と減っていることも分かりました。北部地域は、普段の生活を支える地域内交通、つまり葉の交通の確保が必要なエリアであり、今後も地域と協働して継続的な議論が必要であることを確認しました。

3ページをご覧ください。第2回地域部会では、検討を進める交通モードについて決定するため、これまでの実証実験の良いところなどについて話し合いました。出た意見としては、デマンド型交通を利用するには、予約が必要で、予約の手間が負担になっており、時間になったら誰でも乗れる巡回ワゴンバスの方が良かったなどの意見が挙がっていました。デマンド型交通は、費用面で1人当たりの負担コストが大きいこともあり、巡回ワゴンバス交通の導入を軸に検討を進めることになりました。

4ページをご覧ください。第3回地域部会では、ルート案と乗降ポイントについて検討を行いました。これまでの実証実験で利用が多かった乗降ポイントを中心に設定したほか、デマンド型交通で利用が多い杏林大学病院については、朝の時間帯だけでも乗り換えせずにアクセスしたいという意見が出ました。また、地域で生活する中で危ないと感じる道路が、現在のルートに設定されているところもあり、道路幅員や交通規制等を考慮した運行ルートを事務局で再考することとしました。

5ページ目をご覧ください。地域部会で議論した内容を踏まえつつ、市で修正を行った運行ルート案等についてパネルを展示し、地域住民に意見をお伺いする機会を設けました。開催場所はどちらも現在運行するデマンド型交通の運行エリア内にある場所で、参加者は合計で40人でした。出た意見としては、

- ・東八道路は、朝は上り方面、夕方は下り方面が混雑するので、杏林大学病院へは南台、パレット神台支店から北上するルートがいいのではないか。
- ・ランチ調布の発着ではなく、meedoや南台からの出発にし、左回りに回るのいいのではないか。
- ・武蔵境通り周辺に住む住民は杏林大学病院へ行きにくいので、杏林大学病院へ行ってほし

い。

といった地域住民ならではの意見も多くお伺いすることができました。

地域部会やオープンハウスでの意見を踏まえたルート案が 6 ページに記しております。巡回ワゴンバスやデマンド型交通といった、これまでの実証実験でニーズが高いことがわかった南台や梅の湯、杏林大学病院を乗降ポイントに設定したほか、路線バスの乗り継ぎを考慮した乗降ポイントを設定しました。1 運行にかかる所要時間は、最大 50 分程度にし、利用者にとってわかりやすいルートを検討しており、地域住民が危険だと感じる部分を避け、道路渋滞状況も考慮して設定をしております。今回示すルート案につきましては、まだ協議中ですので、関係事業者や警察、施設管理者等の協議により、今後変更する場合がございますので、その点ご留意いただければと思います。

7 ページ目をご覧ください。ルート案を、杏林大学病院を経由する朝の場合とその他の場合について、概算ですが、運行距離と所要時間を示したものです。全ルートというのは、過去実証実験を行っていた巡回ワゴンバスについて比較のために掲載をしております。現在検討するルートでは、杏林大学病院を経由するかどうかで、運行時間に増減はありますが、最大 50 分程度で運行できる見込みとなっています。現在、路線バスが駅までの運行を支えており、路線バスのバス停までアクセスできれば、駅までの移動が可能なことから、路線バスへ乗り継ぎができるように、次期地域内交通においては、既存バス停の使用や、バス停に隣設した箇所に乗降ポイントを設置できるように協議を進めていく予定です。

8 ページをご覧ください。現在運行するデマンド型交通の運行期間を令和 8 年 3 月 31 日までとしており、次期地域内交通の運行を令和 8 年 4 月から予定しておりましたが、次期地域内交通の運行開始が、車両調達などの関係で、4 月からは難しく、7 月からの運行を目指すことになりました。この間、地域での移動手段を途切れなく確保することが必要であることから、デマンド型交通の運行を 3 か月間延長し、令和 8 年 6 月末とすることについて、本協議会で承認をいただきたく思っております。

9 ページには、デマンド型交通の運行内容を記載しておりますが、延長後も現在の運行内容での運行を予定しております。調布市公共交通活性化協議会設置要綱第 7 第 4 項には、出席委員の過半数の賛同をもって決議を決定することとしております。デマンド型交通の延長に関しまして、異議がございましたら、この後、ご発言をお願いいたします。

私からの説明は以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。以上で、事務局の説明を終わりました。

本件は協議会の承認事項を含んでいますので、内容に関する質疑と承認決議について、それぞれ皆さんからご意見をいただきたいと思います。ご質問のある方、挙手をしてご質問をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【D委員】

ふじみ地区自治会等連合会Dです。

地域部会を何回か開いていただいて、私以外の他の委員の方や先生方も交えていろいろな意見交換ができましたので、今後はこの内容については承知しております。付帯情報として、ミニバスから巡回交通になって、それからデマンドになって、次もう一度巡回に戻るといのは、今そういう報告になっていますが、生活道路のいわゆる狹隘道路の交通安全といのは、やはりその表裏一体ですよね。今このコースの中においてはそのような点があるから、コースを選定するのに非常に苦慮されている、というのはもちろんわかりますが、ミニバスが今1日数便、そのために車道幅が広がって、歩道がほぼゼロ状態になっています。逆に、巡回交通のほうに戻るとすると前の車道幅を広げた動作として逆に戻ってもいい、という解釈が成り立つかと思いますがいかがでしょうか。

【会長】

おそらく、歩道を広げた部分、歩道を車道にした部分についてどうなりますかというご質問ですがいかがでしょうか。

【事務局】

そちらにつきましては、車両の大きさと、道路空間との関係で整理していくことにはなると思いますが、ミニバスの今後の運行についてと、道路管理者との協議の中で決まったことと思います。また、場所によっては交通管理者である調布警察署の方々と相談しながら考えていきたいと思っています。

【会長】

Dさん、そういうことですけれど、いかがでしょうか。

【D委員】

やはり、地域交通を運用していただいて、その中で生活していると、歩道幅が狭くなったことの問題点はずっと隠れてはいますが、地域の中で生活していると、その部分は日々毎日のことです。その道路を拡幅することは実際できないということもあるでしょうが、1日、1便か2便かコースによって3便ありますが、1、2便しか通らないために車道幅が広がって、その地域エリアにおいては、生活している人たちにとっては、歩道がない道路を渡っている、あるいは歩いているだけであるということも、そのゾーンの作り方を含めて、特に北部の場合は狹隘道路がかなり多いので、そういう生活環境にしていることも、この交通計画だけではなくて、安全という視点を入れて見ているということをお願いしたいです。

【会長】

Dさんのお話は、とにかく安全化に努めてくださいということです。地区交通で歩道と車道を分離することはかなり大きなお話ですが、特定の部分で歩行者が通る場合に、歩行者を守るためにデバイスという、いわゆるシケインとか、あるいは狹窄、ポールを1本だけ立てるとか、そのようなやり方ができると思います。

三鷹の地区交通で、そういう事例があると思いますので、95年頃だったと思いますが、そのような手法を検討するのも価値あるのではないのでしょうか。警察とそのようなことを協議するということです。暫定でもよいので、そのことを少し検討したらどうでしょうかと

というのがDさんの提案だと思います。是非そういうことも含めて検討されたらどうでしょうか。

【事務局】

ありがとうございます。ルートの設定と合わせてできることを考えていければと思います。

【会長】

どうもありがとうございました。ほかにどうぞ。

【事務局】

先ほどの件ですが、具体的には野ヶ谷通りのことと理解しています。野ヶ谷通りについては先ほどDさんからご指摘があったような課題がありまして、去年か一昨年という時間軸では道路管理課と地域といろいろ話し合って、先生もおっしゃっていたようなポールを立てたり、横断歩道など車両の歩行者に対する意識を高めてもらう措置をしたり、路面表示で作る疑似的なハンプを設置してみたり、そういったことを工夫しているところであります。また、調布警察署の方にも現場を見ていただいたり、適宜取り締まりしていただいたり、そういった形で複合的な対策はしております。そういったものの効果も出ていていると思いつつ、ただ、Dさんがおっしゃる通り、住んでいる方にとっては、まだ怖いとか分からないという意識はあると思いますので、引き続きその点は道路管理者や交通管理者の方々と連携していこうと思います。以上です。

【会長】

そうすると、多分速度抑制のためには、ハンプを直前に作るとか、そういうことも効果になると思いますので、ぜひ工夫をしていただければと思います。Dさん、そういうことですかね。よろしくお願いします。

ほかにいかがですか。よろしいですか。これは、デマンド型交通の実証運行の期間運行に関する発言事項ですので、本件の承認事項について異議ある方は挙手、あるいは発言をお願いしたいと思います。もしご異議等があればお願いしたいと思います。

それでは皆さん、異議なしということで、この先、申請手続きは事務局に一任しますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。ご承認いただいた内容をもとに、交通事業者と協議して許可申請の手続きを進めてまいります。

議題（３） バスのり場案内及びバス停のデジタルサイネージ化について

【会長】

はい、それでは次の議題に入りたいと思います。議題３「バスのり場案内及びバス停のデジタルサイネージ化について」ということで、事務局からご説明をお願いします。

【事務局】

まちづくり推進課から、調布駅前広場バスのり場案内及びバス停のデジタルサイネージ化についてご説明いたします。このたび、交通結節点である調布駅において、調布駅前広場は整備工事に合わせ、各事業者の協議のもと、デジタルサイネージによるバス停と総合案内板を整備いたします。かねてより、調布駅前のバス利用者からは、目的のバス停の場所が分かりづらい、バス停の案内表示が見づらい、リアルタイムでのバス運行情報を案内してほしいなどの意見が寄せられており、より利便性の高い公共交通の提供のため、誰にとっても分かりやすい案内表示や、即時性のある情報提供の手法を検討してまいりました。今回の整備により、従来のバス停では分かりづらかった時刻表の強調表示や、運行情報のリアルタイム更新等ができるようになります。これらにより、バス利用の利便性向上や、超高齢化社会におけるデジタルリテラシーの向上、外出促進、回遊性の向上を実現してまいります。

2枚目は、デジタルサイネージの配置図です。各バス停に合計9基、総合案内板は交番付近に1基設置します。

3枚目は、今後の計画です。実装に向け、現在は製造を行っている段階です。2月に設置し、運用テストを行い、3月からの実装を目指しております。

実装後は、市民意識調査やアンケートの結果を踏まえ、事業者と協議を行い、より利便性の高い使い方をしてまいります。これらの協議会にも、来年度改めて状況を報告したいと考えております。まちづくり推進課の報告は以上です。

【会長】

ありがとうございます。ただいまのご説明で、ご意見をありましたらお願いしたいと思います。

【J委員】

京王バスでございます。まずは、こういったハード面の設備を自治体様の方で積極的に対応いただいていることを感謝申し上げます。今までこういったところに関して自治体が主体的に設置する事例というのは当社でもあまり類を見ない事例でございますので、冒頭の会長のご挨拶にもありましたが、ハード面でこういったご対応をいただけることは事業者にとって大きな助けになるものと思います。実際の運用に関してというところで、既にいろいろ協議の方はさせていただいておりますが、デジタルサイネージの案内板は当社でも府中駅、武蔵小金井駅、そういったところで運用事例がありますのでそれほど心配はしていませんが、スマートバス停は当社としては初の運用事例ということになります。バス停というのはもともと表示スペースがかなり限られた中で、いろいろ工夫しながら運用しているものでございまして、特にダイヤ改正時の情報の掲出、こういったところを限られたスペースの中でどのように運用していくかというところは工夫が必要なところだと思っております。運用開始まで時間がない中ではありますが、打ち合わせを綿密に取らせていただいて、お客様や弊社乗務員にご迷惑をおかけしないような運用が実現でき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。

【会長】

はい、ありがとうございます。ダイヤ改正時にかなり問題が出るという部分も考慮してくださいということですね。

私からも一言だけ申し上げておきたいと思いますが、フライトインフォメーションボード、フライトインフォメーションの表示を羽田空港と新千歳空港で検討したことがありますが、文字盤の色、バッグの色を変える、バッグの色と文字の色のバランスを考える、文字の大きさを考える、文字が動く場合にその速度を何秒くらいに設定したら良いかなど、カラーコーディネーターも必要ですので、そういうところのチェックをきちんと受けてらっしゃるかどうか。また、文字が小さいので、ガイドラインを作ったときに2メートルぐらい離れて、一定程度の視力の人が読めるのかどうか、そういうところが検討事項として多かったです。そのために10回ぐらい議論して、フライトインフォメーションボードについては作りました。それが生きて、今でもその流れで行っているというところではございますので、ぜひ検討には十分注意をして、努力をしていただけたらと思います。カラーコーディネートの会社などもありますし、そういうところの協力も得ておいた方が良いというふうに思います。つまり、視覚障害者の1型、2型、3型は、緑と赤が見えないです。例えば赤いタクシーの空車というのは黒に見えるときもあり、黒いバッグに赤い文字が出た場合には黒に見えてしまう。そうすると、オレンジ系の色を使わないといけなとか、そういうルールがありますので、そのルールをぜひ守ってくださいということだけ申し上げておきたいと思っています。

ほかにご意見ございますか。それでは、以上で、事務局の説明は終わりにしたいと思います。「その他」の議題については。

【事務局】

ありがとうございます。本日、事務局からご用意しました議題としては以上になります。この後、1件連絡事項等ございますが、こちらについては要綱に則り、非公開での情報共有とさせていただきますので、傍聴につきましては恐れ入りますが、こちらまでとさせていただきます。ご案内がまいりますので、傍聴者の皆様、順次退席をお願いいたします。

<要綱第7条第5項の規定に基づき非公開>

【会長】

以上ですべての議事が終了しました。その他の委員の方からご意見があればお願いします。

【J委員】

度々すみません、京王バスのJでございます。

当社からのご案内になりますが、当社では、路線バスのキャッシュレス化に取り組んでご

ございます。2024 年度から国土交通省の呼びかけもありまして、路線バスにおけるキャッシュレスバスの実証運行を全国いろいろな会社に取り組んでございます。当社でも、あまり知っている方いらっしゃらないとは思いますが、2024 年 11 月から味の素スタジアム、これは J リーグやライブなど大規模なイベント時の輸送においてキャッシュレスの試みをこれまで続けてきております。いよいよ一般の路線バスの方でもそういった取り組みを進めていこうということで、来年の 1 月 5 日から調布市内でいうと調布駅―深大寺と、つつじヶ丘駅―深大寺といった、深大寺に至る 2 系統、あと世田谷区の千歳烏山駅―千歳船橋駅、この 3 系統においてキャッシュレスバスの取り組みを進めてまいります。

まずは、なぜキャッシュレス化に取り組んでいるかというところも併せてお伝えさせていただくと、まず一つ目は乗務員の方の負荷軽減です。現金の取り扱いはそれだけでストレス負荷がかかるものですし現金を納める金庫を乗務員は運行のたびに営業所に持ち歩きしたり営業所での納金の作業が発生したりしますので、これがなくなると負荷軽減につながります。すなわち乗務員が働きやすい環境を整えて離職防止にもつなげていく点を一つ狙いとしております。

あともう一つは、バス事業者としての設備投資などの軽減にもつながるというところで。現金を取り扱うだけで多額の設備投資が発生します。運賃機には現金用の収受の仕組みを取り入れなければいけないですし、車両数は当社でいうと 1,000 台ぐらいありますので、これだけでも億単位の投資になります。あと各バス営業所には大きな金庫や精算装置も取り入れる必要があります。現金がなくなれば設備投資がかなり抑えられますので、事業運営の継続につながるということが期待できます。

こうしたことを踏まえてキャッシュレス化の取り組みを進めております。この準備として今までキャッシュレスの決済手段というと皆さんご存知の Suica や PASMO による決済手段が今までもあったわけですが、これに加えてクレジットカードのタッチ決済を調布営業所のバスには全て配備しております。こうした決済手段の多様化についても、これまで取り組んできました。そういったところも踏まえて、このような取り組みを進めていることを、ご承知おきいただければと思っております。

ちなみにデータで申し上げますと、今、当社における現金の決済比率というのは 3.9%と、現状少なくなっているところではありますので最後の数%をなくすと非常に効果大きいというところも併せてお伝えさせていただければと思います。以上になります。

【会長】

ありがとうございます。タッチ決済が本格的にこれから始まるということですね。私は 5 年前から現金は使っていないです。

それでは、だいたい本日の議論はこのくらいにさせていただきまして事務局に司会をお返ししたいと思います。

【事務局】

本日も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。本協議会でご承認

いただきましたとおりデマンド型交通の実証実験については、本協議会で協議が整ったものとして事務局及び交通事業者にて申請手続きを進めてまいります。また、次回の予定ですが、地域公共交通計画の原案を諮問させていただくため来年 2 月頃の開催を予定しております。また詳細な日時が決まり次第、各委員の皆様にはご連絡を差し上げます。引き続きよろしくお願いします。事務局からは以上でございます。

【会長】

それでは第 2 回調布市公共交通活性協議会をこれで終了させていただきます。長時間ありがとうございました。