

令和7年度第3回公共交通活性化協議会議事録

開催日：令和8年2月13日(金)

会場：調布市役所5階市長公室

開会

【事務局】

それでは、定刻となりましたので、令和7年度第3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、厚く御礼を申し上げます。本日は、会場の都合により午後3時までの、概ね1時間半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、まず開会に当たりまして、本協議会を主催いたします調布市から、一言御挨拶を申し上げます。都市整備部外環・交通担当部長のWから御挨拶申し上げます。皆様よろしくお願いいたします。

【W委員】

皆さんこんにちは。都市整備部外環・交通担当部長のWと申します。本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。また、日頃から調布市の交通政策にご理解賜りましてありがとうございます。今日は駅前広場から来られた方もいらっしゃると思いますが、この3月末に駅前広場の工事がようやく完成ということで、今、整備の最終段階に入ってきています。

バスの駐車場所については、これまで仮設の時期もありご利用される方にはご不便をおかけしました。ようやく整備が整ってまいりまして、今日の時点でまだカバーがかかっていましたが、バスの乗降場に案内板がようやく設置ができました。まもなく運用開始をしますが、デジタル表示ということで、京王バス株式会社、小田急バス株式会社のデータ提供により、必要な情報が一元的に表示をするような内容になっていますので、より利用者の皆さんにわかりやすくご案内ができるかなと思っています。3月中には利用開始ができる予定になっております。バスをご利用する際には、ご活用いただければと思っています。

本日の協議会の議題については、まず一点目として、調布市地域公共交通計画について、それから2点目としては、北部地域デマンド型交通の利用状況ということで、2点となります。いずれも、これまでの協議会でご議論いただいた内容となっております。よろしくお願いいたします。引き続き関係者の皆様に連携を深めながら進めて参りたいと思っていますので、今後もどうぞ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、資料の確認をお願いいたします。

本日の資料は、次第に記載とおり、5点ございます。「次第、委員一覧、席次表、本協議会の設置要綱」のほか、「資料1 調布市地域公共交通計画（素案）」、「資料2 北部地域デマンド型交通利用状況」資料はよろしいでしょうか。

本日、C委員のほか、L委員、Q委員、S委員、O委員におかれましては、欠席の旨、御連絡をいただいております。

またH委員におかれましては、代理としてX委員に御出席いただいております。

また本日は、会長が都合により欠席の旨と副会長に代理を務めていただきたい旨、御連絡をいただいております。副会長、よろしくお願いいたします。

本日の協議会には、(代理出席を含め) 17名の委員の皆様に出席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、報告いたします。

なお本日の傍聴につきましては、先着5人程度の受付を想定しておりますので、予め御承知おきください。ご案内してよろしいでしょうか。

それでは、これより副会長へ進行をお願いいたします。

【副会長】

では改めまして、本日は会長からご欠席の旨承っております、私の方で会議進行の方を務めさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。いきなり始めてもあれですので、ちょっとお話ししたいことがあるんですけども、実は今日、午前中、地元の自治体の都市計画の会議がございまして、それから急いで調布の方にお邪魔しまして、これから交通関係の議題を皆さんで議論させていただきます。この後は埼玉県の方にまた戻りまして、今度は空き家の関係の協議会に参加します。この3つですが実は全然違う会議をやっているように見えて、共通しているものが一点あるんですね。これは何かというと、暮らしに直結する話ということなんです。その暮らしに直結するというのが何を意味するかというと、人それぞれ「暮らしの目的」というのは違うわけですけども、まず一安心して暮らしたいわけですね。安全性が確保される話。もう一つが、今日これから議論する移動という問題でして、外出しやすい状況が作られることによって、消費も生まれたり、それから高速移動ができたりするということです。この二つが揃うと人間って生活しやすくなるんですよ。目的地に対して安全、そして安心して動けるとい、それが確保されていくわけですね。

実はこれ、空き家なども同じようなことが言えて、すべて暮らしという視点が土台にあり、今日それぞれ全然違う会議として3つの会議に出席するのですが、議論するうえで共通認識すべきことがあると、皆さんに改めてご認識いただきたいと思っています。本日の調布市における公共交通の計画に関しましても、やはり直結している条件の中の根底にあるものは暮らしなんですね。その意味を少し念頭に置きつつ、今日の議事を皆さまにご審議いただきたい次第です。挨拶はこのぐらいにして議題を進めてまいりたいと思います。

本日、議題は2件ございまして、その他報告ということで1件ございまして、円滑な進行を務めさせていただきますので、是非ともご協力のほどお願い申し上げます。

議題(1) 調布市地域公共交通計画について

【副会長】

では、議題1「地域公共交通計画」でございまして、こちらは本協議会内でご承認いただいた上で市の条例のルールに沿って策定を進めていく形になるかと思っております。では、まず事務局の方から説明の方をお願いいたします。

【事務局】

では、議題1「調布市地域公共交通計画について」ご説明します。

地域公共交通計画の素案作成に当たり、これまで、本協議会や交通計画部会、地域部会、オープンハウスなどを通じ、交通事業者並びに行政機関、学識者や地域住民の皆様、多くの方々に多大な御協力をいただきました。この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に定める計画です。本市においては初めて本計画を策定するに当たり、本市における公共交通に関するマスタープランとしての性格を持たせ、令和8年度からは、従前からの取組を継続するとともに、計画事業の詳細化に取り組むこととしました。本市局として、本計画策定には大きく4つの意義があると考えています。

- ・アンケートによる市民の交通行動調査やアクセシビリティ指標による定量的な分析、交通事業者の御協力のもとにすすめるバスサービスの現況整理等を踏まえて、4つの課題と目標を整理したこと
 - ・課題解決に向けて、市民の移動制約や都市計画と交通の関わりに焦点を当て、福祉分野とまちづくり分野との連携について示したこと
 - ・鉄道やバスなどの骨格となる交通と、その内側の地域内交通を整理し、公共交通ネットワークの将来像を示したこと
 - ・市や交通事業者による従来からの取り組みを含めて、改めて公共交通に関する施策や取組を「ひとつの体系」「道筋」として整理したこと
- です。

本日は、そうした視点を以て計画素案をとりましたので、概要説明いたします。なお、昨年12月の協議会にてお伝えした一部内容は割愛させていただきますが、必要に応じてご不明な点等も含めて、後の質疑にてお願いいたします。

それでは、資料1の表紙裏、目次を御覧ください。

本計画は、全7章構成です。

第1章では、計画の策定目的や期間と区域、社会動向や上位関連計画の整理、そして交通手段の類型を用いた対象範囲の設定をしています。

第2章は、公共交通の現状と課題、第3章では、それらを踏まえた基本方針と目標を整理しています。

第4章では、市が目指す公共交通ネットワークの将来像を示すとともに、第5章において、実現に向けた施策をまとめています。

最後に、第6章、第7章では、それらの評価と進捗管理についてまとめています。

資料6ページをお願いします。

日頃から市民は、公民含め、様々な交通手段を利用しています。

本計画では、多様な交通手段を俯瞰しながら、施策の設定としては、不特定多数の移動手段となる乗合交通、乗用交通を主として定めています。

一方、いわゆる「福祉交通」などの特定の輸送を担う交通については、福祉分野や事業者等との連携により、課題解決に向け取り組むものとしします。

またシェア型交通やパーソナルモビリティを含め、新しい交通手段については、社会動向を踏まえながら、検討をしていくものとしします。

本計画は5年間としますが、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。

資料7ページをお願いします。公共交通をとりまく現状と課題です。

まず市の人口推移を見ると、概ね横ばい、微増傾向ですが、令和15年をピークに減少傾向となり、高齢化率が大きく上昇することが予測されています。

そうした中、都市計画マスタープラン・立地適正化計画では、駅周辺のような、まちづくりの拠点間

のネットワーク強化と合わせ、都市機能の誘導を図り、人口減少下にあっても、一定のエリアでは人口密度を維持することとしています。

次のページをお願いします。

こちらの図は、市内の道路の現況幅員を整理したものです。御覧のとおり、骨格となる道路網には、5.5m以上の道路が位置する一方、その内側の住宅地では、5.5m未満の道路が多くあり、中型以上のバスなどは通行できません。

そうした現状の下、市の公共交通網ネットワークは、主に、東西の移動を鉄道が、南北の移動を路線バスが、そのネットワークが及ばないエリアをミニバスやタクシーなどが補完し、地域の移動手段が確保されています。

しかし、10ページの記載のとおり、鉄道及びミニバスの利用者数は、感染症の流行を契機に落ち込み、回復基調にはあるものの、当時の水準まで戻らずにいます。

一方で、同ページの移動特性に示すとおり、市民の大部分が鉄道やバスを使用していることがわかります。また、駅から離れた地域などにおいては、バスや自転車等を利用して駅へアクセスしている傾向があります。

12ページをお願いします。

こちらは、国土交通省の「地域公共交通づくりハンドブック」を参考して、駅とバス停から一定の距離がある地域を公共交通が不在の地域として可視化し、そのエリアにどれだけの方々がお住まいなのか、人口別に色付けしたものです。

本計画では、後ほど、このエリアを下地として、市民の交通行動調査やアクセシビリティ指標による分析を加え、市の考える交通空白地域を示します。

この調査結果は、14ページ以降にまとめておりますが、本日は割愛いたします。

18ページをお願いします。

市の現状を踏まえ、調査結果の分析や、交通事業者、地域住民の皆様との意見交換を行いながら、公共交通の課題を大きく4つに分類しました。

ひとつは、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、運転士不足等の影響を考慮し、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、事業者、市、各々が相互に支える取組が必要です。

二つ目は、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いては、この間の実証実験の結果を踏まえ、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。

三つ目は、個々の移動制約に関する課題です。

バリアフリーの更なる推進をはじめ、公共交通だけでの対応が難しいような、市民の困り事に寄り添った「移動しやすさの確保」について、福祉交通や他分野における取組と連携した対応の検討が必要です。

四つ目は、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づくりの展開など、まちの変化を捉え、将来を見据えた「交通まちづくり」を検討していくため、各主体との関係構築や協働体制を整えていくことも課題のひとつとしています。

19 ページをご覧ください。こうした課題に対して、本計画の基本方針と目標を示しています。

ひとつめの目標は、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関の尽力により、都市交通の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、これらをより良いものにしながら、未来へ持続させていくことです。

二つ目は、交通基盤や地勢の制約などにより、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支えていくこと。

三つ目は、市の基本構想にも掲げる共生社会を実現していくため、これらだけではカバーできないような、個々の市民の困り事に寄り添った移動手段について、多様な主体と協力して取り組むこと。

最後に、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、それぞれ目標として示しています。

これらの達成を通じて、基本方針である「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる公共交通」を目指します。

第4章では、市における公共交通ネットワークの目指すべき姿を掲げています。

23 ページをご覧ください。

国土交通省の資料から「幹・枝・葉」の類型を参考し、東西移動を支える鉄道や南北移動を支える主要なバス路線を「幹」、これらが及ばない地域を補完するミニバスなどの地域内交通を「枝・葉」になぞらえて整理しています。

本計画では、幹となる交通として、都市間を結ぶ鉄道を東西鉄道軸、市の中心拠点である調布駅周辺から南北移動の骨格をつくるバス路線を南北交流軸として、グレーと紺色の矢印で示し、幹線交通に位置付けています。

また、中心拠点及び他の地域拠点から、生活拠点や市内住宅地、市外各方面を結ぶバス路線を生活軸として、青色の矢印で示し、準幹線交通に位置付けました。

これらは、調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画の考え方とも整合させています。

他方、こうした幹線・準幹線交通がカバーしない身近な地域で、枝・葉となる交通の必要性や外出しやすさの改善について検討すべき範囲を緑色の破線で示し、地域内交通の検討範囲として位置付けました。

設定に当たっての考え方は、次のページ以降に整理しています。

「幹」の交通については、25 ページに記載のとおり、現在のバス路線のサービス状況やバス停別・区間別の利用状況、上位関連計画の位置付けとの整合を考慮し、設定しています。

「枝・葉」の交通については、27 ページに記載しています。

設定に当たり、各地域から所定の施設までの移動時間をアクセシビリティ指標として分析し、色分けすることで可視化をしました。この用語の解説は22 ページに記載していますが、例えば、お住まいの場所から最寄りの診療所へ行く場合に、徒歩移動やバス移動を待ち時間なども考慮した上で、到達するまでの時間を計算したものです。

この指標を、市民生活に必要な機能を持つ施設として、駅周辺、日々のお買い物や診療、交流活動を支える施設への移動の視点から設定し、評価しています。

その総括を29 ページに示しています。

それぞれの施設へのアクセスしやすさと、地理的な特徴、ミニバスの運行状況などを加味し、改善検

討の必要性を整理しています。

これらの地域を、本計画では「交通空白」として捉え、国の支援なども活用しながら、地域協働により、取組を進めて参ります。

続けて、31 ページ、第5章 目標達成に向けた施策について説明いたします。

本計画では、各目標に対応し、4つ施策を示しています。

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。順番に説明します。

34 ページをお願いします。まず、公共交通軸形成事業です。

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、幹線交通・準幹線交通の維持を目指します。35 ページでは、そのための乗務員確保に向けた取組を示しています。

また供給側だけではなく利用者側に目を向け、36 ページでは、モビリティ・マネジメントの視点を持ち公共交通の利用促進を図ることとしました。

このほか市内外を結ぶ路線の持続や、行政界付近での取組を円滑に行うため、近隣市や交通事業者と中広域の検討をするための体制づくりを示しています。

38 ページをお願いします。

二つ目は、地理的空白解消事業です。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、改善のほか、39 ページに示すように、導入後のモニタリングや利用促進など、地域との継続的な協働を実施するほか、地域主体の検討に対する支援をまとめています。

また、親しみをもって利用いただくための利用促進や定着に向けたモビリティ・マネジメントの取組について施策の2-4として整理しています。

41 ページでは、自動運転バスなどの新技術について、その可能性を含め、調査検討を進めることを掲げています。

42 ページをお願いします。

目標3に対応し、包摂的な交通事業を整理しています。

既に各事業者が取組をしておりますが、バリアフリーの更なる推進のほか、特徴あるサービスを展開するタクシー等の利用促進や地域内交通への意匠反映、多様な世代の移動を実現するための関係部署等との連携を位置付けました。

44 ページでは、本計画の策定に当たり、福祉関係部署や市内の福祉作業所の皆様に御協力をいただき実施したヒアリングのような、公共交通の取組における関係者との連携を示しました。

最後は、46 ページの「まちづくり連携事業」です。

駅前広場のような交通結節点における効果的な交通案内などの「利用しやすさの向上」や、47 ページに記載する、小さな結節点として機能するモビリティ・ハブの整備促進を掲げています。

市内においても、小田急バスの取組として、バス折返し場と一体となった複合開発である meedo や、公共施設であるランチ調布の乗降場所としての機能に注目し、事例として紹介しています。

また48 ページの施策4-3では、デジタル技術の活用として、オープンデータ化や標準データ形式化などにより、公共交通情報をはじめ、デジタルの案内などの取組を促進します。また、京王バスの取組として、現在、市内の一部路線において完全キャッシュレスバスの実証運行を行っておりますが、路線

バスのキャッシュレス化について、事例として紹介しております。

49 ページには、まちづくりとの連携として、都市計画事業や開発事業などと公共交通計画の連携について示しています。都市計画や開発事業などは、複数年かけて進むものが多いため、計画段階での交通事業者との協議など、交通計画側の準備なども考慮した協議促進に取り組みたいと考えています。

第6章と第7章では、本計画の進行管理における評価指標やサイクルを整理しています。

51 ページに記載のとおり、目標1の骨格の交通に関しては、鉄道の乗降人数のほか、バス、タクシー等の手段を含めた公共交通全体の利用数を把握するトリップエンド数、本計画に示す幹線・準幹線の水準を見るための

運行本数としています。また、供給側だけでなく、利用状況も踏まえた評価をするため、断面輸送量などの参考指標も用います。

目標2の地域内交通については、ミニバスを含む地域内交通の利用者数と交通空白解消に向けた取組の地域数を示しています。

52 ページをお願いします。

目標3については、既存の計画であるバリアフリー特定事業の事業実施率を指標とします。

また、考え方にも記載をしていますが、各施策において、関係部署をはじめ、多様な主体と連携し、目標達成に向けて取り組むこととしています。

目標4については、その性質上、定量的な指標設定が難しいものの、連携事業数などを設定しています。

これらの指標を参考しながら、定性的な評価をあわせて実施し、毎年度の状況確認と4年目以降の見直し検討を行い、5年間の計画を実行して参ります。

事務局からの説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。

【副会長】

はい、ありがとうございました。では、最初の議題、調布市地域公共交通計画（素案）について、委員の皆様方から、ご意見等を頂戴したいと思います。ご意見がある方、挙手にてお願いしたいと思います。いかがでございますか。

前回の会議でだいぶまとめることができていたため、このような形で素案にさせていただいたということもあります。前回までにある程度議論している部分もあるかもしれませんが、今後、この素案をベースにして、地域の方からご意見いただく機会としてオープンハウスなども予定しています。修正するタイミングという点においては、今回が一番ベストなタイミングです。ご意見いかがでしょうか。それではまず私の方から、2つに分けてお聞きしていきたいと思います。

まず、非常にコンパクトにまとめていただき、過不足なく内容をしたためていただいたかなと思っております。事務局のご配慮に敬意を表したいと思います。

少し確認が必要かと思ったのが、6章の「評価指標」についてです。この評価指標おそらく何年かに一回、見直しが必要かと思っております。地元の方、利用客の皆さん、事業者さんの価値観の変化など、そういった関わる方々の変化に対応していかないといけないと思っておりますので、どのくらいのスパンで見直しを検討しているかという点について、今の考えをご提示いただければと思っておりますがいかがですか。

【事務局】

ありがとうございます。こちらの指標につきましては、策定当初として設定をしておりますが、説明

の中でも申し上げたとおり、交通に関しては需給が変化してくることもございますので、共通して使う指標としては持っておりますが、毎年度の実施状況の確認の中で、交通事業者の皆様や住民の皆様からご意見をいただきまして、指標の追加も含めて対応していきたいという考えです。

【副会長】

はい、承知しました。ぜひ高齢化率も変化しますし、公共交通の路線の関係とか、乗降客の関係、あるいは運転手の状況によって、公共交通の状況が刻々と変化していきますので、そのあたりもモニタリングしつつ、評価の方を進めていけるようにしていただければと思います。

委員の皆さん。こちらの素案ですが、今後、地域の方からのご意見をいただいた上で修正なども生じると思いますが、この素案を基に市民、利用者に投げかけをしていくことでよろしいでしょうか。

【副会長】

はい、ありがとうございます。では、ひとまずこの素案ですすめていくことでご了解いただきましたので、事務局は進めていただければと思います。

議題（２）北部地域デマンド型交通の利用状況について

【副会長】

では、議題の２つ目でございます。「北部地域デマンド型交通の利用状況」についてということで、こちらは実績のご説明もあるかと思っておりますので、一部報告事項を含みつつ、事務局さんの方からご説明をお願いいたします。

【事務局】

資料２「北部地域デマンド型交通の利用状況」について説明します。

１ページをご覧ください。これまでの北部地域における検討経緯についてまとめています。

２ページでは、現在運行するデマンド型交通実証実験の現在の運行内容について記載し、３ページ、４ページには対象エリア及び乗降ポイントについて記載しています。

５ページをご覧ください。ここからデマンド型交通の利用状況をご報告します。まず、月別利用回数です。運行開始から令和６年秋ごろまでは増加傾向で推移していました。その後、利用が大きく落ち込んだものの、７月、９月、１２月で利用が多くなっています。時間帯別利用回数は、９時台がもっとも多くなっており、次いで１０時台、１１時台と午前中の利用が多いです。通院需要をカバーすることを目的に、令和７年４月から８時からの運行としておりますが、８時台の利用は一定数あるものの、他の時間に比べ利用が少ない傾向にあります。

６ページをご覧ください。曜日別利用回数は、火曜日、水曜日、金曜日で比較的多い傾向となっております。属性別利用回数では、大人区分が最も多いものの、乳幼児や障害者の利用も見られます。

次のページをご覧ください。年代別でみると、７０歳以上の利用が多く、高齢者の利用需要が大きいことがわかります。３０歳代、５０歳代の利用も一定数いますが、１０歳代や２０歳代といった若年層には利用が広がっていないといえます。ただ、デマンド型交通の運行するエリアは、自転車などでも移動できる範囲のため、デマンド型交通ではない手段で移動していることが考えられます。居住別の割合でみると、全利用回数のうち、デマンド型交通の運行エリア内の利用割合は約９割を占めており、最も多くなっています。また、少数ではあるものの、市内のエリア外や市外からの利用も見られます。

8 ページをご覧ください。利用回数及び利用人数を乗降ポイント別で示しています。

パレット深大寺店、梅の湯、杏林大学病院など赤枠内の乗降ポイントで利用回数・利用人数が多くなっています。一方、神代の杜や市民深大寺テニスコートなどの乗降ポイントの利用回数は多いものの、利用人数は30人程度となっており、同一人物によるリピート利用が多いことがわかります。

9 ページ、10 ページには年代別の状況を示しています。全世代を通じて利用が多かったのは、パレット深大寺やランチ調布、杏林大学病院でした。一方、梅の湯は高齢者の利用が多く、30 歳代から 60 歳代で利用が少ない傾向でした。30 歳代から 60 歳代は買い物施設の利用が多く、エリア外の利用も高齢者に比べ多い傾向となりました。

最後に一点、報告事項があります。デマンド型交通の乗降ポイントとなっていたグルメシティ神代店が閉店になったことに伴い、令和 8 年 1 月 27 日付けで乗降ポイントを廃止とし、現在の乗降ポイントは 57 箇所となっています。私からの説明は以上です。

【副会長】

はい、ありがとうございました。

ただいま、事務局からご説明がありました本件に関しまして、ご意見・ご質問等ございましたら委員の皆様方からも頂戴したいと思います。いかがでございますか。はい、Dさん、どうぞ。

【D委員】

度々、地域の中で話題になりますけれども、料金ですね。大人の 300 円の料金で言ったら、高い、安いはあるかもしれませんが、ここはちょっといじらないと思いますが、子ども料金について、利用者さんが高いイメージで受け止めてしまってるのではないかという声を地域の会合の中で話題として出てきます。

もう一度小学生の料金については、例えば、親御さんの子ども一人までは料金を取らないなどですね、そういうようなことを考えてもいいのではないかなというふうに思います。

【副会長】

はい、ありがとうございます。料金に関する部分で、小人料金ですよ、これが少し、まあこういうのがいいんじゃないかというところで、ご指摘いただいておりますけれども、事務局の方でコメントいただけるようであればいただいた方がよろしいかなと思うんですが、いかがですか。

【事務局】

この値段設定にあたりましては、当時、交通事業者の皆様と協議をしながら、近隣も含めて検討した結果として受け止めております。未就学児については無料としていまして、小学生については、現時点の設計では妥当なものとして扱っています。一方で、公共交通の計画策定の中で、前回も委員の皆様からですね、子どもの交通についても考えていくべきだろうというようなご意見をいただいておりますので、少し長い目線になるかもしれないんですけども、交通を考える際には、子どもの移動というのもしっかり考えていきます。

【副会長】

はい、ありがとうございます。私の方からも、今せっかくDさんにご指摘いただいたので、コメント申し上げたいのですが、こちらの協議会の下部組織に事業者さんの部会（交通計画部会）と市民の皆さんの部会（地域部会）というのがくっついていまして、少し時間をかけて、例えば小学校さんとかPTAさんとかのご意見を聞いてみるとか、そういったことも先々あっていいのかもしれないですね。

その中で、認知が進んでいく段階で料金設定の話は常についてくるものですから、その中でも少し議論をしていくとか、いろんな取組の方法があると思いますので、これで確定して、これですといくというよりは、不断の見直しをしつつ、適正な料金かどうかというモニタリングというのが、引き続き継続していければよろしいのではないかなと思っています。

他の自治体さんの公共交通の会議でもお手伝いしていますと、やっぱり高齢者の料金、子ども料金、かなり議題にあがっているんですね。どうしてもここは受益者負担という形でお金をいただいた上で運行していただいているところがありますので、継続して協議をしていく中で適正なライン設定というのを常に見据えていくやり方としていくのは良さだと私は思っておりますので、いろいろな実態に即した体制があることが大事なので、それについては調布市さんとも話し合う場面もありますので、継続していければと思った次第です。よろしくお願いいたします。

そのほか、いかがでございますか。利用客であったり、利用率、頻度、その他の実績であったり、毎回、事務局さんの丁寧な資料、実数値入れていただいておりますので、見える化が十分図られてきているのかなと私は思っております、だいぶ定着してきて、微増でありながらも伸びてきてはいるんですね。ある程度使われるところもターゲットが分かってきている。利用客の層というのもなんとなく見えてきたと。先々、そこをどうすればもう少し増やせるのか、また、減らさないため、あるいはもう少し新規の利用者を掘り起こしたい時にどんな打ち手があるかというところは、実態を通じた分析をさらに進めていかなければいけないと思いますね。なので、これをモニタリングし続けることがとても大事だと思いますので、ぜひ継続していただければと。他のバス路線に関しても全く同じです。

その他、よろしいでしょうか。

現況報告という形になってきますので、何かご不明な点等があれば、また会議終了後にでも事務局さんにお伝えください。私とA先生の方で事務局さんと相談しまして、変更事項があれば検討したいと思います。そのような形でよろしいでしょうか。

ということで、議題2つ、今日円滑にまとまりました。ありがとうございます。

議題（3）その他

【副会長】

では、その他事項に関しまして、ご説明いただいてもよろしいでしょうか。

【I委員】

小田急バスのIでございます。来る4月1日、来年度入りまして、東側地区の緑ヶ丘循環系統につきましては、大変申し訳ございませんが運転士不足に伴いダイヤ改正をさせていただきたいと思っております。具体的に申し上げますと平日18回運行してございますが、こちらを16回ということで、2本減便となります。具体的には、朝1番が繰り下げ、最後の最終バスが繰り上げということで、朝早いのと、一番遅いのがなくなるという形になります。日中の時間も多少変わりますが、これは利用実態に応じて検討した結果でございます。また運転士ですけれども、ご存知の2024年問題という休息时间、前の日の仕事が終わって、次の日の出番までを9時間以上空けなさいというルールが変わっておりまして、夜遅いダイヤを運転すると次の日、朝早い便に乗れないということが生じます。そういった関係もありまして、朝早い便と最終が減便という形になります。なるべくお客様の方には迷惑をかけない範囲で改正させていただきますので、ご承知おきいただきたいと思います。具体的な改正内容につきましては、今申請を

している段階であり、認可が下りておりませんので、具体的なダイヤを申し上げられませんが、3月中旬には公表できるようにしてまいりますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

【副会長】

はい、ご説明ありがとうございました。こちら何か委員の皆さんの方で、ご質問等あれば伺う時間とします。じゃあ、F委員どうぞ。

【F委員】

3月中旬ということですが、もう少し早く、以前の時もやはり突然半分になったことがあったので、今回は朝一と最終の一番ということなので、前回の減便よりショック度はそんなに多くないのかなと思います。早めには教えていただきたいなど。自治会でも回覧板っていうか、道にこう貼るものもあるので。そのような周知ができれば、皆さんの心構えというか、そういうのがあるのかなと思います。

【I委員】

かしこまりました。情報確定次第、調布市さんを通じてお伝えできるようにいたしますので。

【F委員】

中程度の困っている地域と示されている緑ヶ丘でございますので、深大寺の北部地域で成功されたものがありましたら、ぜひ緑ヶ丘の方にも共有いただけたらなと住民としては強く思っております。よろしくお願いいたします。

【副会長】

はい、ありがとうございます。情報が欲しいということです。そのあたりについては工夫していただければと思います。

【F委員】

地元の会議でも何も言っただけではいけないですね。3月中旬までは口外してはいけない話ですか。

【副会長】

これどうなんですか、言って大丈夫ですか。

【I委員】

一応ダイヤ改正するという事は、もう伝わってもよろしいかと思うのですが、まだ正式には関東運輸局から認可を得ないと確定ではないので、「予定」という形であれば大丈夫です。

【F委員】

はい、わかりました。「予定」をつけさせていただきます。

【副会長】

そうですね、ありがとうございます。小田急さんの特段のご配慮に感謝いたします。私が住んでいる県の某バス会社さんですと絶対情報を出してくれないので、そういった意味においては大変ありがたいです。

【I委員】

非常にローカルな世界で回覧される理解してとよろしいでしょうか。広く市民全体に伝わるのではなくて。

【F委員】

ではなくて、緑ヶ丘のセンター、皆さんが利用される地区だけです。

【I 委員】

「予定」とつけていただければ。

【F 委員】

はい、わかりました。

【副会長】

利用者さんに向けての内容になるので、「予定」と言っていただくことでご了解いただけたらありがたいと思います。

その他、Dさんよろしいですか。

【D 委員】

その他の話をしたいと思います。私たちの北部の代表的となる三鷹通りのバス路線のことで、少し調整していただきたいと思うことがございまして、吉 14 と鷹 66 というのが、三鷹通りに走っておりますが、出発点が違いますが、例えばバス停が東八道路を超えて市内に入るあたりになってくると、バス停の到着時刻がだいたい近いんですよ。以前は吉 14 があって、そこに鷹 66 ができて、従来より倍のペースになってるわけですよ。全体的な減便とかそういう話は別にして、東八道路を渡るあたりになると、くっつく時間帯になるのですよ。だから到着時間が 1 分から 2 分ぐらいの違いで、倍なんて意味があまりなくなってしまう。

【副会長】

利用者側の視点で運転間隔が近い、長いというところですね。

【D 委員】

もちろん、吉祥寺から三鷹駅南口からと出発地点が違うのはいいですけど、東八道路を渡るあたりで合流して 1 分ぐらいの差になってしまう。そうすると、個体数は倍になってるんだけど、利用者目線でいくと、同じものがただ連なってきているだけじゃない。またその間空いちやうんですよ。なぜ 2 社の間でちゃんと調整しないんだろう。これは地域の方が不満としてずっと感じていますから。そこは両方で時刻表をシミュレーションすればわかる話だろうと思うのですよ。増えた意味がちょっと半減してしまうという話で、利用者目線ではちょっと困るなど。

【副会長】

タイミングが合ってしまうところなんですね。始発点の話になってくると思うので、少しシミュレーションしていただいて、もし改善ができるのであれば、そこは対応いただくのがよろしいのかなと思いますが、なかなかその始発点ダイヤの関係については、他のバス路線との兼ね合いが出る件なので、そのあたりは少し検討が必要かもしれませんが、そういうご意見もバス業者さんにとっては貴重なご意見となればと思います。

【D 委員】

実は地域の中に今後大型店舗ができるので、三鷹通りと人見街道、東八道路で、多分 2 年後には渋滞はもっとひどくなる。そうすると、何が問題になってくるかという、市民生活している上でバスが定刻通り来なくなるし、来たとしてもくっついてくるような話になるなど利用性が悪くなってしまいう可能性が十分予想されているんですよ。まあ全てが小田急さん、京王さん、何とかして話ではありませんですけども、その他の項目などでもちょっと言おうと思いました。

【副会長】

はい、いつも非常に熱心にご意見いただきありがとうございます。こういったご意見も非常に重要なので、ぜひ事業者さん、それから市の方でも少し把握していただいて連携できればということです。

【I委員】

今のご発言は人見街道と三鷹通りの話はニトリができることについての話でしょうか。

【D委員】

そうです。人見街道はもうご存知のように、小田急バスさんのメイン通りのひとつでもありますよね。それは影響を受けてくるし、三鷹通りも当然影響を受けてくる。その状態がどこに連動するのかわかりませんが、地域の便が非常によろしくない状態になるなど予想されているので、今言っておきたいなと思いました。

【副会長】

また、地域部会で議論することが必要かと思っています。

それでは、この件はこれまでとして、他はよろしいでしょうか。

はい、では予定している議題はこれで終わりになるかと思えます。円滑な進行にご協力いただきまして、ありがとうございます。事務局に司会をお返ししたいと思います。

【事務局】

ありがとうございます。活発な議論をいただきまして、ありがとうございました。本協議会で御承認いただきましたとおり、地域公共交通計画については、協議が調ったものとして、市条例によるパブリック・コメントと所定の手続きを行い3月末頃の策定に進みます。

また、先ほど副会長もおっしゃったように、市民参加として、オープンハウス等で多くの皆様に見ていただく機会も用意いたします。詳細の日程が決まりましたら、委員の皆様にお知らせをさせていただきますと思います。

次回の開催予定につきまして、未定のため、詳細が決まりましたらあらためて事務局から御連絡をさせていただきますと思います。事務局からは以上です。

閉会

【副会長】

では、本日も活発な議論をいただき、ありがとうございました。

これで令和7年度第3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。ご協力いただきましてありがとうございました。