

**令和 6 年度第 2 回世田谷区地域公共交通活性化協議会
議事概要**

**世田谷区
道路・交通計画部交通政策課**

会議名称	令和６年度第２回世田谷区地域公共交通活性化協議会
日時	令和６年７月１２日（金曜日） 午前１０時００分から午前１１時４０分
場所	うめとぴあ 世田谷区立保健医療福祉総合プラザ （世田谷区松原６－３７－１０） １階研修室Ａ
出席者	【２５名】（うち代理出席４名） 森本会長、寺内副会長、本杉委員、藤澤委員、太田委員、若田委員、三浦委員、大庭委員、石委員、小川委員、五島委員、八山委員（代理出席：神鳥 洋様）、濁澤委員（代理出席：乾 健太郎様）、富樫委員、佐藤委員（代理出席：須藤 まゆみ様）、中山委員（代理出席：染谷 悠一郎様）、外丸委員、山下委員、西東委員、舩城委員、富田委員、笠原委員、熊谷委員、堂下委員、鎌田委員
欠席者	【８名】 三羽委員、大塚委員、小池委員、舟山委員、久我委員、武山委員、有馬委員、山戸委員
傍聴者	４名
会議結果	議事（１）及び（２）について区から説明を行い、意見交換を行った。 また、「その他」として、京王電鉄バスから【八０１】系統のダイヤ改正に関する情報提供、小田急バスからポイント制度の適用開始に関する情報提供、東京バス協会から一般路線バスの利用促進リーフレットに関する情報提供があった。

○道路・交通計画部交通政策課長 本日は、大変お忙しい中、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本協議会事務局の世田谷区交通政策課長の村田でございます。僭越ながら議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます。本日の協議会は、正午までのおおむね2時間を予定しております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

では、着座にて失礼いたします。

本日の配付資料を確認させていただきます。次第以外については、右上に資料番号を記載しておりますので、併せてご確認ください。

まずは、本日の次第になります。

資料1は、本日の席次です。

資料2は、本協議会の設置要綱になります。

資料3は、本協議会の委員名簿でございます。

資料4は、世田谷区地域公共交通計画の概要版になります。

資料5は、世田谷区地域公共交通計画（素案）の冊子版になります。

資料6は、公共交通不便地域の再定義について。

資料7は、世田谷区地域公共交通計画のスケジュール。

資料8は、世田谷区コミュニティ交通導入の手引き（骨子）についてでございます。

その他として、京王電鉄バス様からの説明資料と、東京バス協会様からのリーフレットがございます。

以上の資料になります。不足している資料がございましたら、事務局までお申し出くださいますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、お手元の資料2、世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱をご覧ください。

本会議の運営は、この協議会設置要綱に基づいて進めさせていただきます。

本会議については、本設置要綱第10条にあるように、原則公開ということで傍聴が可能であり、委員名簿を含む会議資料や議事概要は、後日、世田谷区のホームページに掲載いたします。

なお、議事概要における発言者については一律「委員」との表記とさせていただきます。また、本日は、記録として音声の録音と写真撮影をさせてい

たきますので、ご了承ください。

定数 33 名のうち、本日の出席者は、現時点で 21 名となっております。出席者が半数を超えておりますので、本協議会設置要綱第 6 条第 2 項に基づき、本会議は成立していることを報告させていただきます。

事務局からの報告は以上でございます。

それでは、本協議会の進行を森本会長に交代いたします。森本会長、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。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。会議の初めに一言だけご挨拶をさせていただきます。

私、地域公共交通会議で内外の幾つかの自治体のお手伝いをしているのですが、最近大変目立ったことで、2024 年問題の顕在化が大変厳しい状態になっていまして、特にバスの運転士の不足が引き起こす地域公共交通の運行計画の見直しというものが各自治体で迫られるようになっていきます。

先行自治体で比較的うまくいっているところも、運転士さんがいないから、ネットワークそのものを少し考え直さなければいけないというような状態に、今、置かれていると、大変厳しい状況だと私も認識をしております。

今日、皆さんと世田谷区の地域公共交通計画の策定に関わる議論をするのですが、いずれにせよ、バスの事業者、地域公共交通の事業者だけで問題が解決する状態では、もう完全になっておりますので、ぜひ、まちづくりという観点で、住民と一緒に考えて、方向性を決めていくというプロセスが非常に重要になってくると思っております。

それと、今日、もう一つは、不便地域についての議論ということもございます。エリアによっては大変困っている方がいらっしゃいますので、それをどのように考えていくのかということも今日ご議論させていただきます。

時間が限られておりますが、活発なご議論と、前向きな発言も含めて、忌憚のないご意見をいただければと思っております。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ここからは着座にて、私のほうで会の進行を務めさせていただきます。次第に沿って議事を進めてまいります。資料と同じ内容をスクリーンに投影しますので、説明箇所の参考にしていただければと思っております。

では、議事の世田谷区地域公共交通計画について、最初に事務局から説明をお願いし、皆様からのご意見は説明の後にお受けしたいと思います。

では事務局、よろしくお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長　では、世田谷区地域公共交通計画についてご説明いたします。

資料４については、A３サイズの概要版でございます。資料５が冊子版となっております。前回の第１回、６月３日での活性化協議会でお示した骨子案を基本とした内容を記載しております。

では、資料５の冊子版のほうを１枚めくっていただいて目次をご覧ください。本計画素案の全体構成については記載のとおりでございます。

これらのうち、２．１．５の地域公共交通の現状の３６ページまでについては、基礎的な情報を記載しておりますので、説明を割愛させていただきます。

３７ページをご覧ください。２．１．６の公共交通不便地域についてでございます。こちらは地域公共交通計画の策定に併せて定義する世田谷区の公共交通不便地域となります。これについての詳しい資料を別途用意しておりますので、一旦素案の冊子から離れて、資料６をご覧くださいませでしょうか。

前回の活性化協議会では、公共交通不便地域の考え方をお示ししましたが、本日は、公共交通不便地域の再定義についてご説明をいたします。

２ページをご覧ください。次の目次の項目に沿って説明いたします。

３ページをご覧ください。公共交通不便地域の考え方について説明いたします。

超高齢化社会に対応していくため、区としては、高齢者を想定した公共交通不便地域を設定します。「高齢者のみ」を想定しているのではなく、「高齢者を想定すれば、移動に不自由を感じる方の大半はカバーしている」という考え方でございます。

次に、距離における設定を、国の基準である高齢者の一般的な徒歩圏５００メートル、バス停の誘致距離「利用圏域」３００メートルから、現在の定義、鉄道駅から５００メートル以上、バス停から２００メートル以上から、新たな定義として、鉄道駅から５００メートル以上、バス停から３００メートル以上に設定した上、距離以外の視点として、「勾配」、「路線バスの運行本

数」、国の基準である「基幹的公共交通路線」の１日当たり３０本未満のバス停を控除して、新たな公共交通不便地域を設定したいと考えました。

では、４ページをご覧ください。先ほどの考え方によって、新たな公共交通不便地域を定義いたしました。

左側の図が、現在の公共交通不便地域でございます。鉄道駅から５００メートル以上、バス停から２００メートル以上離れている水色に着色されている箇所が、現在の公共交通不便地域であり、勾配や路線バスの本数は考慮しておりませんでした。

右側の図が、新たな公共交通不便地域の定義を基に作成したものでございます。鉄道駅から５００メートル以上、バス停から３００メートル以上という国の基準の距離設定に加えて、世田谷区における道路勾配や路線バスの本数を考慮し、新たな公共交通不便地域を設定いたしました。

５ページをご覧ください。区では、引き続き、公共交通不便地域の解消につながる新たな公共交通導入の検討を進めるため、この定義を基にして、公共施設圏域や人口特性などを踏まえた重点検討地域を別途定め、地域ごとのニーズも踏まえながら、地域住民・交通事業者と連携・協働して、公共交通不便地域対策に取り組んでまいります。

公共交通不便地域の再定義については以上になります。

では、素案の冊子版にお戻りいただいて、３８ページ以降の内容について引き続きご説明いたします。素案の冊子版でございます。

では、３８ページをご覧ください。ここからは４５ページまで、社会の変化に関する事項を整理しております。３８ページから４０ページにかけて、コロナ禍前後の鉄道駅乗降客数や路線バスの利用者数の推移といった公共交通の需要動向と、鉄道の朝方のラッシュ時における混雑率について説明し、４１ページでは、パーソントリップ調査を基にした東京都市圏全体のトリップ数の変化について整理するとともに、世田谷区から区外への移動の増減の状況についても整理しております。

４２ページから４４ページにかけては、高齢化に伴って交通弱者が増大していく傾向にあることや、外出が重要であること等を整理しております。

４５ページでは、公共交通情報の「見える化」やMaaSについて説明し

ております。

46ページをご覧ください。これ以降は2.2.2地域公共交通の課題について、それぞれ項目ごとに整理しております。

まず、1点目として【路線バスが運行しやすい都市計画道路等の整備・南北方向の公共交通の強化】についてです。世田谷区は、都市計画道路の未整備な箇所が多く、路線バスが通行可能な道路が限られていることや、南北を縦断する道路が少ないため、南北の移動に時間がかかることを課題として挙げております。

次に、47ページでは【公共交通不便地域における交通弱者の移動手段の確保】について整理しております。公共交通不便地域においては、交通弱者の通院や買物など、日常生活を支える移動手段の確保が課題であることを示しております。

次に、48ページです。【交通渋滞解消、踏切の安全性向上、道路と鉄道の立体交差化】について整理しております。道路と鉄道の平面交差、すなわち踏切の存在がボトルネックとなって交通渋滞が発生していることを課題として挙げております。

次に、49ページから50ページにかけては【公共交通の担い手不足の解消】を挙げております。この課題については特に重要と認識しております。ベテラン職員の退職による技術・技能の継承の問題や、人手不足への対応としての自動化、省力化の問題、また、現場で発生しているカスタマーハラスメント、いわゆるカスハラの問題などについて触れております。

次に、51ページでは【バス待ち環境の向上】を挙げております。区が昨年度に実施したバス利用者を対象としたアンケート調査や、無作為抽出による区民アンケートの結果において、バス停のベンチや上屋など、バス停の環境についての評価が低く、これらの環境を向上させることを課題として示しております。

52ページから53ページにかけては【環境にやさしい持続可能な交通体系の確立】を挙げております。脱炭素社会の実現に向けて、公共交通においても環境に優しい持続可能な交通体系の確立が求められていることを記載しております。

次に、５４ページでは【ラストワンマイルの移動手段の確保】を挙げております。サイクルポートの充実を初め、シェアリングサービスが浸透している中、さらなる充実が求められていることについて記載しております。

では、５６ページをご覧ください。計画で目指す基本方針でございます。これまでご説明してきた社会の変化や、地域公共交通を取り巻く課題等を踏まえ、本計画で目指す基本方針を「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷 ～区民・行政・事業者で支える持続可能な世田谷区の地域公共交通～」と定めることといたしました。

また、５７ページの計画の目標については、協議会でもお示しした３つの目標をお示ししております。「安全・安心な地域公共交通」、「持続可能な地域公共交通」、「快適な地域公共交通」を定め、それぞれの目標に対して、先にお示しした課題点がどのようにリンクするかについて整理しております。

次に、５８ページをご覧ください。５８ページの表は、先ほど申し上げた３つの目標に基づき、それぞれどのような施策や具体的な取組を行うかについて記載した体系の表となります。

目標１の「安全・安心な地域公共交通」に関しては、３つの施策と、これに基づく計１１の取組を位置づけております。

５９ページをご覧ください。施策１－１、安全・安定輸送の確保の取組として、テロ・防犯対策の推進。

６０ページをご覧ください。都市計画道路等の整備による路線バスの定時性の確保と速達性の向上。

６１ページをご覧ください。道路と鉄道の立体交差化の促進。

６３ページをご覧ください。公共交通に対する利用者の協力、意識啓発。

６４ページをご覧ください。踏切道の安全性向上。

６６ページをご覧ください。安全で快適な自転車利用環境の創出。

次に、６７ページをご覧ください。施策１－２、バリアフリー化の推進の取組として、鉄道駅におけるホームドア整備の推進。

６８ページをご覧ください。鉄道駅におけるバリアフリー経路の確保、エレベーター整備の推進。

６９ページです。バリアフリー車両の導入推進。

70 ページです。心のバリアフリーの普及啓発。

72 ページをご覧ください。施策 1－3、災害時における公共交通の連携体制などの構築の取組として、区民への交通情報の提供のあり方の検討です。

次の、目標 2 の「持続可能な地域公共交通」に関しては、4 つの施策と、これに基づく 8 個の取組を位置づけております。

73 ページをご覧ください。施策 2－1、交通ネットワークの確保・維持・充実の取組として、交通体系の確保・維持に向けた行政支援のあり方の検討でございます。持続可能な地域公共交通を確保していくため、行政支援のあり方について検討し、適宜実施することを位置づけております。

75 ページをご覧ください。交通の担い手となる人材の確保です。交通の担い手不足が全国的に深刻化しており、現状の運行本数を確保していくことが困難な状況になっています。そのため、交通の担い手不足解消に向け、採用活動や支援のあり方について検討し、適宜実施することを位置づけております。

76 ページをご覧ください。多様な交通モード、事業者の連携。

77 ページです。新たなモビリティサービスの活用検討。

次に、78 ページをご覧ください。施策 2－2 の公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）の取組として、公共交通の利用促進のための広報活動です。公共交通の利用促進のため、積極的な広報活動、交通事業者と連携したイベントの検討等を位置づけております。

79 ページをご覧ください。多様な交通モード、事業者の連携については再掲となります。

次に、80 ページをご覧ください。施策 2－3、環境負荷の低減の取組として、省エネ車両等の導入推進。

次に、81 ページをご覧ください。施策 2－4、公共交通不便地域対策の推進として、地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討です。公共交通不便地域における移動手段を確保するため、区民、交通事業者、区と連携、協働し、新たな交通サービスの導入の検討を行うことを位置づけております。

次の目標 3、「快適な地域公共交通」に関しては、9 つの施策と、これに基

づく計 17 の取組を位置づけております。

83 ページです。施策 3-1、交通結節機能の強化による乗継利便性の向上の取組として、交通結節点の整備・充実。

84 ページです。施策 3-2、近隣区市と連携した交通利便性の向上の取組として、近隣区市と連携した区境地域における交通利便性向上の検討。

85 ページです。エイトライナーの早期実現です。

86 ページです。施策 3-3、情報通信技術を活用した分かりやすい情報提供の充実の取組として、交通施設におけるバリアフリー関連情報の充実。

87 ページをご覧ください。鉄道駅・バス停における運行情報等の提供機会の充実。

88 ページです。施策 3-4、快適な移動のための交通環境整備の取組として、バス停ベンチ・上屋の設置促進でございます。

89 ページです。交通結節点の整備・充実は再掲になります。

90 ページをご覧ください。施策 3-5、分かりやすく便利な運賃体系の確立の取組として、ICカードや二次元コードを活用したキャッシュレス化の促進。

92 ページをご覧ください。鉄道・バス 1 日乗車券等の企画乗車券、乗継運賃等の制度の充実。

93 ページです。施策 3-6、公共交通を補完する自転車の利活用の促進の取組として、自転車シェアリングの充実・利用促進。

94 ページです。安全で快適な自転車利用環境の創出は、再掲になります。

95 ページをご覧ください。施策 3-7 の新たな輸送サービスによる移動の選択肢の提供の取組として、地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討です。こちらと次の 97 ページの新たなモビリティサービスの活用検討については再掲になります。

98 ページをご覧ください。施策 3-8、特定需要への対応の取組として、多様な交通資源と連携した取組の検討です。

99 ページです。利用者のニーズに応じた多様な移動サービスの充実。

100 ページをご覧ください。施策 3-9、人々の外出と交流を促進する交通環境の整備の取組として、交通結節点の整備・充実、こちらも再掲にな

ります。

101ページです。待ち時間も快適・便利に過ごせる交通環境の整備です。電車やバスの待ち時間を快適・便利に過ごせる環境づくりのため、モビリティハブなどの整備を検討することを位置づけております。

以上が計画の施策と取組となります。

次に102ページをご覧ください。計画の達成状況の評価について記載しております。本計画に定めた取組のうち、達成状況の調査、分析及び評価を毎年度行うものとして、3つの目標に対し、それぞれ2つずつ評価指標を定めております。こちらは、世田谷区地域公共交通活性化協議会及び国土交通大臣に対し毎年度報告するものとなります。

目標1の「安全・安心な地域公共交通」の評価指標については、ホームドアの整備駅数と自転車通行空間の整備延長、また、目標2の「持続可能な地域公共交通」の評価指標については、鉄道・バス利用者数と運輸部門における二酸化炭素排出量、目標3の「快適な地域公共交通」の評価指標については、区内の移動手段に満足している区民の割合と、サイクルポート設置箇所数を設定いたしました。

103ページをご覧ください。計画の推進体制でございます。本協議会が主体となり、これらの施策・取組を推進していく旨、PDCAサイクルに基づいて進捗を管理していく旨の記載としております。引き続き皆様方にはご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

地域公共交通計画の素案の説明については以上でございます。

続いて、資料7をご覧ください。本計画の策定に向けたスケジュールでございます。

次の第3回協議会については、区民意見募集の結果の報告をいたします。開催時期は11月中旬に予定しております。第4回については、計画案についての検討を1月下旬に予定しております。そして、令和7年3月に本計画の内容を決定する予定としております。

説明は以上でございます。

○会長 ありがとうございます。それでは、ただいまから皆様からご意見、ご質問をお受けいたしますが、マイクをお持ちしますので、挙手をいただき

たいということと、マイクについては質問者が替わるごとに消毒対応いたします。

それでは、どなたからでも結構でございます。いかがでしょうか。

- 委員 1 番目に失礼します。資料 5 の 54 ページ、ラストワンマイルの移動手段なのですが、私、今拝聴いたしまして、ここに電動キックボードが入っていることにちょっと違和感を感じます。といいますのは、電動キックボード、ご存知のとおり、これだけもう普及が急速に進んでいると同時に、交通違反と事故も急増しております。

この会議の前身の公共交通会議が、恐らくは交通弱者のための対策会議というふうに私は認識しておりますが、このラストワンマイルをシェアサイクルとか電動キックボードに押しつけることがないように、特に交通弱者の中でも、若者はいいいですね。

今、電動キックボードで重大事故、死亡事故、まあ、あるにはあるのですが、それほど話題になるほどではございません。これは若者が中心であるからでありまして、これをお年寄りが乗るということを想定しているかどうかというところでございます。

電動キックボードは、乗ったことがある方は分かると思いますが、非常に不安定な乗り物なんですね。重心が高くて、あと車輪の半径、直径が小さいということは、路上の凹凸を非常に受けやすく、自転車とは全く違った乗り物でございます。かといって、もちろん原付（原動機付自転車）とも違う乗り物でございます。

そのキックボードがここに書いてあることが、公共交通会議の趣旨としても、ちょっと私は違和感を感じると思いますが、入れないわけにはいかないという事情も分かりますので、せめて交通弱者、特にお年寄りを考えた運用が必要であるみたいな、そういう文言を加えることを提案いたします。

- 会長 ありがとうございます。では、事務局お答えいただけますでしょうか。

- 道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。今回については様々な交通モードをテーブルに上げて、活用を検討していくということでございましたので、現在すごく普及しているキックボードについても掲載しているところですが、書き方については工夫し

たいと思います。

また、５５ページのコラムには、危険性や交通安全が必要だということは記載しているところですが、こちらについても、もう少し盛り込んで、認識してもらおうような形の表記にしたいと思います。

また、キックボードの利用については、高齢者の方は想定しておらず、主に今使っている若者を想定して記載しているものです。

○委員 では、そう書くべきではないですか。

○道路・交通計画部交通政策課長 分かりました。

○委員 この行政の施策というのが、結局そのラストワンマイルをどうするかというところで、このシェアモビリティですか、これに押し込めてしまえば楽なのは楽なんです。ただ、それって、本当の交通弱者のためにもなりませんし、交通事故防止には逆行する場合がありますので、さっき私が申し上げたように、お年寄りに電動キックボードを勧めるようなことがありましたら、それは交通安全に逆行することありますので、そこはやはりラインを引くべきだと思いますが、提案でございます。

○会長 今のご意見を事務局にはきちんと反映していただいて、文章の表現もちょっと気をつけて記載をしていただくようお願いしたいと思います。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか、お願いいたします。

○委員 今お話があったところと類似になるのですが、５５ページ目の電動キックボードのところの記載について、少し書き方に誤りがあるので、直していただきたいというところです。

５５ページ目の２ポツ目で電動キックボードの記載があるのですが、「また、時速６キロ以下であれば、歩道を通行することも可能となりました」とあるのですが、これは、全ての歩道が６キロ以下であれば走れるわけではありません。コピーを持ってきましたので、後ほどお渡ししますが、(道路交通)法の第１７条の２に「特例特定小型原動機付自転車の歩道通行」ということで、それについては、道路標識や道路標示によって、特例特定小型原動機付自転車が歩道を通行できることとされているときは、その歩道を通行することができるとありますので、この２ポツ目の「また」以降を少し正確な記載

に直していただければと思います。

あと、ここから2点は、個人的なもので教えていただければと思います。

後半で全て、取組ということで矢印がぴゅーっと引いてあって、令和7年度から令和11年度の5年間で記載されているのですが、そもそも今回のこの冊子が、この5年を目途にやっているものであるかということが1つ目。

2つ目が、ここに検討とか、検討・実施とか、継続とか、何か使い方がきれいに、何というのでしょうか、ルール化されていけばいいのですが、ちょっとどうかなという感じも見えたので、そこが2点目です。

3点目が、一番最後の102ページ目のところで、これについては、その分析及び評価を毎年度、報告していきますということで、6項目ですか、モニタリングということで抜き出されていると思うのですが、この6つを抜き出したのは何か理由があるのかな、その6つを選択した理由といたしますか、そこを教えていただければと思います。

○道路・交通計画部交通政策課長 この計画については5年ごとに見直す予定でございまして、5年間の実施の取組を記載したものでございます。

また、取組の表記については、統一していきたいと思います。

なお、評価指標については、数字で表わせるもので目標1、2、3が確認できるような指標ということで検討して選んだものでございます。

○委員 分かりました。それ以外のところ、6項目以外も協議会の中では、今こんな状況ですとか、そういったものは紹介していくという感じなのでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 必要に応じて適宜柔軟にやっていくつもりです。

○委員 分かりました、ありがとうございました。

○会長 冒頭にご指摘があった55ページの記載については、誤解のないようにきちんと書き換えていただくということが前提になっていると思います。

ちなみに、自転車も、自転車歩行者道しか走行できないのですが、実態を見ると、そうでないような場所も比較的乱雑に使われていて、大変危険な状態が続いていると。自転車の事故も含めて大きな社会問題になっていますので、この辺は丁寧に記載していただきたいと思いますし、場合によって

は警察、警視庁の方にご確認いただくということをお願いしたいと思います。

いかがでしょうか、ほかにございませんでしょうか。

- 委員 資料6の公共交通不便地域の再定義の4ページに、新たに定義された右の図のほうに、交通不便地域が今ありますと。この水色の部分かと思いますが、ここを解消していこうということになろうかと思いますが、今ここになぜ公共交通が走っていないかということですが、需要が小さかったり、事業者からすると採算が見込めないエリアかもしれないし、または、バスが入り込めないような狭い道路であったり、そういう地域ということも考えられます。

では、ここに何を走らせるかということになると、取組の施策の中にも出てきましたが、A I オンデマンドとか、今、流行しておりますので、そういうことで解消していくと仮定します。

そうすると、これがデマンドだったりすると、デマンドというのは定時定路線ではなくて、バス停もなかったりする場合がありますと、そういう運行本数の設定もできずに、せっかく走っているのに、それがいつまでたっても、この水色の地域にデマンドが走っていることによって、この地域がいつまでも水色のままで残ってしまうようなことも考えられると思いますので、このデマンドの扱いをどうするかということを検討したほうがよいのではないかなとちょっと思いました。

- 道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますので、地域の皆様のところに入るときには、どういう需要があるのか、何のために必要なのかも含めまして、交通モードを検討するときも、収益性とか、何に乗る必要があるのかとか、また、周辺の道路事情や交通事情を踏まえて慎重に取り組んでいきたいと考えております。
- 委員 ありがとうございます。私が一番言いたかったことは、せっかくここに手を差し伸べる施策が、A I オンデマンドだったりすると、この定義のままでは、いつまでたっても、この水色のエリアが消えていかないというところがちょっと心配になったということですので、よろしく願いいたします。
- 道路・交通計画部長 ありがとうございます。おっしゃるとおり、そもそもこの水色の部分にどう対応していくかということについて、当初の前提と

しては、まさに狭隘道路が多い世田谷区内で、通常の小型、今までポンチョのような小型バスで何とか解消しようと思っておったのですが、このところ、もうそういう小型でも、なかなか交通の規制といいますか、そういうところで走行が厳しくなったということがございましたので、オンデマンド型というか、小型のワゴンタイプのもので解消していこうと考えてきたところ です。

この不便地域を設定した後に、今まさに砧地区でオンデマンド交通の実証実験をやっております。それ以外には、東急バスさんが、既設の路線バスのところをオンデマンド型に替えた対応をされているというようなことはございます。

そして、ご指摘のオンデマンド、区域運行と言うのですか、そういう場合に、このバス停の1日30本という規制とは違うので、消えない（水色のまま）のではないかということについては、今のところ喜多見・宇奈根地区にある東急バスさんが運行されているオンデマンドバスについては、その区域については外す運用をしておりますので、今後どういう交通モードで対策をこの水色の不便地域でやっていくか分かりませんが、そういった区域運行と言うかオンデマンド交通の場合にも解消されるような運用で取り組んでいきたいと思っております。

○会長 よろしいでしょうか、ありがとうございます。

○委員 資料5の一番最後、103ページに計画の推進体制があって、下のほうにPDCAサイクルの絵が貼ってあって、PDCAサイクルに基づいて進捗を管理していきますとあるのですが、これはPDCAのイラストを貼り付けただけで、ちょっと具体的にどういう時期にPをやって、Dをやってということが分かりにくいので、1つの案としては、例えば資料7に年間スケジュールの表があるのですが、世田谷区も行政機関なので、1年間大体どういうスケジュールで、どういうイベントが起きると大体決まっていると思うのです。何月に議会があって、何月に予算が成立して、年度末が近づいてくると、国土交通大臣に結果報告を出すとかという年間スケジュールは大体見えていると思うので、例えばこの資料7にあるような年間スケジュールに絡めて、何月にPDCAのうちのどのPをやる、Dをやる、Cをやるというよう

な形で、スケジュールと絡めてこのPDCAサイクルを目に見える形で残しておいたほうが、ちょっと計画の実効性が出るのではないかなと思うので、検討いただければと思います。お願いします。

○道路・交通計画部交通政策課長 承知いたしました。そのような形で取り組んでいくように検討したいと思います。ありがとうございます。

○会長 ありがとうございます。この活性化協議会も、PDCAのチェックをしたり、見直しをする一つのある場であると思いますので、そういうものと関連しながらPDCAを具体的に書いていただきたいなというようなことでございますね。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか、お気づきの点はございませんでしょうか。

○委員 資料5の73ページから始まる部分、目標2の「持続可能な地域公共交通」。冒頭、会長からも問題提起がありましたとおり、今後、恐らく区内のバス路線でもそういった現実的な危機が迫っている中で、ちょっとこの73ページ以降の部分では、まだ具体的な支援策については検討中という内容のように見受けられます。ちょっとそういった危機が迫っている中で、区さんの今後の対応方針とかお考えがあればお聞かせいただければと思います。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。今現在、ほかの自治体でもいろいろな支援が始まっているところですが、世田谷区として何をすればよいのかというところはまだ試行錯誤している段階ですので、特にバス事業者の皆様と意見交換をさせていただきながら、具体的に進めていきたいと考えております。ちょっと今の段階では具体的に思いつくところがありませんでしたので、このような記載にしているところです。

○会長 いずれにせよ、年度内の策定ですので、それまでにはここをきちんと埋めていくという作業が入ると思います。その際は、ぜひ事前に調整をしていただくとか、もちろん区の中でも、多分、庁内の中の調整も要ると思いますので、引き続きよろしく願いいたしたいと思います。

○道路・交通計画部長 ありがとうございます。具体的な、例えばこの73ページに、今後、世田谷区がこれをやっていきますということは、恐らくここでは書けないかなと思っています。

というのは、全く未定ですが、当然その施策をやるためには予算が絡んで

きますし、それをどういう項目に、例としては、例えばコミュニティバスの部分の赤字欠損分の負担とか、葛飾区さんですか、運転士さんへの家賃補助のようなお話もございましたし、あとは、そういう大型二種免許の支援のよう、いろいろ各自治体の方がやられていると。そういったものを参考に、これからも世田谷区も検討していくことになりますが、これにどれぐらいの効果があるかとか、今、世田谷区内で運行されている既存のバス事業者さんがどういった支援を求めているかとか、どういったことをやると、世田谷区内で、今の路線バスがうまく維持できるかといったところを、ご意見をお聞かせいただきながら、世田谷区としても考えていきたいと思っております。

これは、これから検討をスタートするということになりますので、こういったあり方を検討しつつ、ただ、もう2024年問題も始まっているといえますか、もう今、現実、問題が起きている状況ですので、スピード感を持って検討を進めていきたいということでございます。

○会長 ありがとうございます。いかがでしょう、ほかに。

○副会長 幾つかあるのですが、ちょっと大きいところから、57ページ、58ページで基本方針、目標というか、その手前の課題から、目標を3つ出してきていらっしゃるのですが、例えば目標1の中にバリアフリー化の推進がございますが、これは目標1の安全・安心のところに入っているのですが、課題としては特にない中で、バリアフリーがここに位置づけられているというところは、どのように考えたらよろしいかというところ。

あともう1個、目標2ですが、「持続可能な地域公共交通」、さっきからちょっと幾つか話題に出てはいるのですが、この持続可能というのが、つまり公共交通事業としての経営環境を考えたときに持続可能なのか、あるいは、この中にいわゆる環境問題というか、環境負荷の話も持続可能の中に入っていて、このあたりの「持続可能な地域公共交通」が何を目指しているのかというようなところが少し気になりました。

言葉として、いろいろな使い方ができる言葉なので、ちょっとくくっているようなところがあるのかなとは思いますが、このあたり、どのような形でこの目標の設定をされていたのかなという、そのロジックの部分が、計画なので大事なかなと思うのですが、そのあたりを教えてくださいませんか。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。バリアフリーの取組については、今回に限らず、長らく交通事業者様のところで取り組まれてきました。区のほうでも補助を入れて継続してやっている取組ということですので、課題をどんどん解消していくということで掲載しているものです。

また、「持続可能な」の意味については、我々も先生がおっしゃるように広い意味で捉えておりまして、交通モードを長く続けていくということもありますし、公共交通を使うことで環境にも優しいという意味で、持続可能なという言葉というように認識して進めているところです。

○副会長　分かりました。そうですね、バリアフリー化の部分はとても大事な部分だと思いますので、これが安全・安心なのか、あるいは社会の——うまく言えないな、多分高齢者の方がこれから増えていってというようなことが前段に書いてあって、外出を促していかないといけないというようなところが、公共交通の一つの大きなミッションになっているのではないかと思っておりますが、そのあたりとバリアフリー化の話はやはり関係してくるのかなと思っています。

そのときに、目標１なのか何なのか、そのあたりが、どこにどう収めたらよいのかなと、私もちょっとアイデアがない中で発言しております。大変申し訳ありません。

バリアフリー化については、区のUD審議会などもありますので、そのあたりでご確認いただいたらよいのかなということを思った次第です。

そして、UD審議会でご確認いただきたい点として、すみません、ちょっと別の話題になって申し訳ないです。69ページに、バリアフリー化の推進のところで、ユニバーサルデザインタクシーをこのような形で押していたでいていらっしゃるんですが、これもちょっと賛否がある部分かなと思いますので、ここについて少しUD審議会等のほうでご確認をいただければと思う次第です。

○道路・交通計画部交通政策課長　承知しました。確認させていただきます。

○会長　ありがとうございます。関連して57ページを見ていただけますでしょうか。これは一番大本の基本方針、基本計画の目標で、ここを中心に全ての話のストーリーが出来上がっていますので、極めて重要なところかなと。

今、副会長にご指摘いただいた目標２の「持続可能な」というのは３本の線から出ているのですが、一般的なことを申しますと、持続可能というのはトリプルボトムラインと言われていて、経済的に持続可能と、社会的な持続可能と、環境的な持続可能、この３つを取って持続可能性というものは定義をされていると。

そして、今、青い線を見ると、一番上は交通弱者ですから、これは社会的な持続可能性を言っていて、担い手不足は、これはもう経済的、財政的な持続可能性を言っていて、最後は環境的な持続可能性ということで、一応そういう目線で見ると、そのようにも見えることは見えるかなとは思いますが、疑問がないように、場合によっては少し加筆とかをしながら分かりやすい記載をしていただければと思いました。

いかがでしょうか、関連してでも結構ですし……。

- 副会長　また別の話で、すみません、いろいろ気づいてしまって申し訳ない、自転車の取扱いですが、さっきのラストワンマイル系の話題はもちろんあるのですが、扱い方として、例えば施策１の６６ページかな、自転車利用環境の創出、自転車総合計画をそのままここへずどんと持ってきているような形になっているのですが、この計画の中で、自転車というのは、恐らく自転車というモードも含めて交通のネットワークをつくっていくというようなところが大事になってくるのかなと。

そして、全てが全てどんと持ってくるというよりは、例えばその結節点を、何ですか、モビリティハブという話もちょっと出ておりましたが、そういうところと結びつけていく話の一つなのかなと。

それから、もう一方で、総合計画の中でもほぼほぼ解消しているという話にはなっておりますが、駅利用者の方の自転車の放置の問題ですね、このあたりに触れるような形で、少し、何というのでしょうか、自転車と公共交通をいかに接続していくかというところの中で、もう少し書きぶりを工夫していただくというほうがよいのかなという気もしますが、そのあたり、ご検討としてはいかがでしょうか。

- 道路・交通計画部交通政策課長　自転車は区内でも一番身近に、最も使われている移動手段と認識しておりますので、これを機会に工夫して取り入れて

いきたいと思います。

- 会長 今の副会長のお話は、3ページに、そもそも公共交通と自転車はどういう関係になっているのかという図が一応あって、多分これが全体を貫いている一つの考え方なのですが、場所に応じて、これをどのようにデザインしていくのかというところは、確かに書きぶりがちょっと少ないのかもしれないですね。

通常ならば交通戦略とか、総合交通計画とかという、ちょっとこの公共交通計画の一段上のものがあって、多分その中にこういった対応のものが書かれていて、地域公共交通という議論になるので、3ページの持っていくところか、3ページに絡んで文章を追記するか、少し工夫された方が、確かに後ろのほうを見ると、自転車の話と、これは地域公共交通の話をしているのだなと誤解をされかねないので、誤解のないような記載がよいかなと思いました。

いかがでしょう。

- 委員 ページで言うと83ページとか89ページ、そして100ページ辺りに、いわゆる結節、駅の三軒茶屋、下北沢、二子玉川というところに重点的に整備方針があるようですが、京王線の立体化が進んでいて、本来ですと今年の3月にもう完成予定だったのですが、買収が遅れて、2030年が一応今の完成目標になっていますが、明大前と（千歳）烏山の駅前広場は、立体化のときに、東京都と国交省に、区が整備するということで約束しているのですよね。だから、その辺のところを入れないと、ちょっとこの整備方針として欠陥が出るのではないかと心配しています。

殊に明大前は、下北沢が乗り継ぎにくくなったものですから、今1日の乗換えが、もう18万人を超している。それから駅広を造ってバスを3路線ぐらい導入すると、駅の乗降客数が今の見込みでは15万人ぐらいになると、京王電鉄も言っていますが、15万人ぐらいになって、ちょっと世田谷の中で一番大きな規模の駅になりそうだというようなところを見ると、整備方針の中に入れておいたほうが、2030年までの想定ですと、これがぴったりになるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

- 道路・交通計画部長 ありがとうございます。89ページ等に記載がござい

ます。京王連続立体交差事業というものが、まさに開かずの踏切というような形で取組としても書いてありますが、今お話がありましたように、明大前、あと千歳烏山については、鉄道、その駅に駅前広場を造り、バスとの結節、また恐らく駐輪場も造れるでしょうから、自転車との交通結節、そういった重要な取組を世田谷区は今進めております。

そして2030年度というお話がございましたので、ここの広域生活・文化拠点の記載は書きつつも、現在、世田谷区が取り組んでいる京王線の連続立体交差事業の関連の記載についてもこちらの中に書けないか、部署で確認をさせていただければと思います。ありがとうございました。

- 会長 ありがとうございます。いかがでしょう、ほかにございませندでしょうか。お願いいたします。
- 委員 資料5の3ページに超小型モビリティという言葉がございます。あと、77ページと97ページにも写真があるのですが、これは、ちょっと警察の考える小型モビリティとは異なる写真が貼られていまして、ここにいるほとんどの方も聞いたことのない言葉だと思います。どういうものを想定してらっしゃいますか。
- 道路・交通計画部交通政策課長 こちらの写真に掲載しているものについては、オープンストリート（株）が運営するシェアモビリティの車両を掲載しています。
- 委員 見たところ、車種で言うとミニカーに見えるのですが、それを、そのドコモがシェアで使っているということなのですか。
- 道路・交通計画部交通政策課長 オープンストリート（株）が展開する「ハローサイクリング」というサービスのモビリティで、区内ですと駒澤大学のところにポートがございます。区内では、まだあまりありません。
- 委員 その会社が小型モビリティと称している。これを区役所さんで定義はされているのですか、小型モビリティと。警察と齟齬があるといけないので聞いているのですが……。
- 道路・交通計画部交通政策課長 あらゆる交通モード、シェアできる交通モードということで、今回の計画には位置づけて掲載しています。
- 会長 超小型モビリティ、これは警察の定義と国交省の定義、それから一般

的に超小型モビリティが想像するものは、実を言うと少しばらばらなものが提案、定義されているケースもあって、気をつけていただきたいのですが、一般的に3つの区分があって、第一種原動機付自転車、ミニカーと言われているようなものと、超小型モビリティという型式の指定車と、それから認定車の超小型モビリティと言われている3種類があって、この中のどれをここで今議論しようとしているのか。確かにこの絵と、この文字では分からないので、仮に今のご指摘を正確に記載するならば、警察で定義されたもの、国で定義されたもの、認定制度、少しその辺も併せて整理する必要があるかなと思いますが、ここにあまり記載すると、本来の趣旨と変わってきますので、米印か何かをつけて対応するのかなという気はしております。よろしいでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 はい。

○会長 いかがでしょうか、ほかにお気になられたことはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。いろいろなご意見をいただきましたので、事務局には素案の見直し、改定、追記の作業をしていただきたいと思いますっております。

では、議事を進めさせていただいて、次の公共交通不便地域の対策について、最初に事務局から説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、資料8をご覧ください。（仮称）世田谷区コミュニティ交通導入の手引きについて（骨子）になります。こちらの説明をいたします。

最初に、この手引きになりますが、先ほど世田谷区地域公共交通計画（素案）の中でご説明した、鉄道駅から500メートル以上、バス停留所から300メートル以上離れていて、坂道などの勾配、公共交通の運行本数を考慮した、新たな公共交通不便地域のうち、公共施設や医療施設、商業施設の施設圏域、高齢化率といった人口特性を踏まえて定義する重点検討地域における公共交通不便地域の解消に向けて対策に取り組むために作成するものとなります。最終的には15ページ程度の冊子にする予定でございます。

まず、1点目の対象区域ですが、繰り返しになりますが、鉄道駅やバス停留

所から距離があり、勾配や公共交通の運行本数を考慮した新たな公共交通不便地域のうち、重点検討地域を対象として、来年４月、令和７年４月以降に対策に取り組んでいく予定としております。

次に【手引きの位置づけ体系図】についてご説明をいたします。

まず、令和６年３月に、区が重点的に取り組む政策、施策の方向性を明らかにした区政運営の基本的な指針であり、区の最上位の行政計画として、世田谷区基本計画を策定しております。

この基本計画の施策１９－１に基づいて公共交通不便地域対策を推進してまいります。

基本計画を踏まえて、区の分野別方針、計画の一つとして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第５条に基づくほか、同３条により定められた国の基本方針に基づき、世田谷区地域公共交通計画を策定し、その施策の一つとして、地域状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討に取り組んでいく予定でございます。

（仮称）世田谷区コミュニティ交通導入の手引きについては、砧モデル地区予約制乗合ワゴンの実証運行の取組における効果と今後の課題を踏まえて、区内のコミュニティ交通の導入や検討が必要と考えられる「重点検討地域」において、地域、交通事業者、行政の３者がどのように協働していくか、役割分担など、その仕組みについて記載し、持続可能な移動サービスをどのように展開していくかをお示しする手引きとなります。

次に、右上の２.地域、交通事業者、区の役割についてです。

公共交通不便地域においては、狭あいな道路が多く、くるりんバスのようなポンチョタイプのバスですら導入が困難な地域が多く、地域、交通事業者、区がそれぞれ有する知恵や力を出し合いながら、３者が協働して取り組む必要がございます。

地域の課題を最もよく知る方は地域の方々になりますので、地域の方々が主体的に取り組んだ上で、交通事業者、区もそれぞれの役割を果たし、３者が連携・協力しながら、地域の移動手段を「守り」「育て上げる」ことが重要となります。

地域・交通事業者・区のそれぞれの役割についてご説明をいたしますので、

【地域・交通事業者・区の主な役割イメージ】をご覧ください。

まず、地域の方には協議会を結成し、主体的に検討、取組をしていただいた上で、運行が開始されましたら、利用促進に向けたPR、周知活動に取り組んでいただくとともに、積極的に利用をしていただきます。

次に、交通事業者の方になりますが、安全で快適な運行サービス、地域に密着した地域交通を提供いただきます。

最後に行政になります。行政の役割としては、区民、地域の方が活動しやすい環境づくり、必要となる情報の提供や技術的な支援、交通管理者や東京都、地先などといった関係機関との調整や、運賃収入を除く運行経費の支援をいたします。

続いて裏面をご覧ください。3.導入検討の流れについてご説明します。

重点検討地域におけるコミュニティ交通の導入に当たっては、検討から本格運行まで4つのステップを経て丁寧に進めてまいります。

まずは、ステップ1です。1つ目のステップとして7から10か月の間で検討体制の構築と地域特性の確認を行います。

まず、1-1になります。世田谷区は行政区域を5つに分け、それぞれに総合支所を設置しております。区が5つの総合支所単位で、重点検討地域の区民の方を対象に、公共交通の現状や、砧モデル地区における取組、デマンド型交通や乗合タクシーなどの新たな交通手段の事例などに関する勉強会を開催し、地元の機運などを確認いたします。

次に1-2になりますが、町会関係者などを含めて、7名以上お集まりいただいて、地域の方に協議会を設立していただきます。

協議会では、区が専門家を派遣するなど必要な支援を行った上で、地域の方が主体的に先進事例を研究し、検討してまいります。

検討の際には、世田谷区の特徴的な取組であるまちづくりセンターやあんしんすこやかセンター（地域包括支援センター）、また、社会福祉協議会地区事務局などによる4者連携の福祉の取組も生かしながら、重点検討地域における移動の現状などについて確認を進めてまいります。

その後、重点検討地域の住民の方の数やコミュニティ交通の主な対象となることが想定される高齢者の方が占める割合、高齢化率や、道路状況、生活圏な

ど、地域の特性を確認いたします。

次に、ステップ2になります。2つ目のステップとして、1年程度かけて、地域状況に応じたコミュニティ交通の検討を行います。

2-1になりますが、地域における移動の現状や課題、移動のニーズ、求めている移動手段、どこに行きたいのかなどといった移動先、移動の頻度などを把握するため、アンケートなどによる移動に係るニーズ等の調査を丁寧に時間をかけて行います。

その後、2-2になりますが、2-1で調査した移動のニーズ等に係る調査結果を基に、まずは既存の公共交通、鉄道やバス路線が本当に活用できないかという確認を改めて行います。確認した結果、既存の公共交通が本当に活用できない場合、新しく導入するコミュニティ交通について、運行方法や運行する車両を、移動のニーズ等に係る調査結果に基づき検討をいたします。

ステップ2の最後になりますが、検討したコミュニティ交通における運行方法や運行する車両に関する実現性について、交通管理者である警察や道路管理者である国と区とで協議をいたします。

ステップ3になります。コミュニティ交通の実証運行は1年程度行います。ステップ2で選定したコミュニティ交通について、地域と区が協議しながら、実証運行の目標を含む計画書を策定し、実証運行を開始します。

実証運行の開始後は、協議会を設立した地域の方がPRや周知活動を行い、利用促進を図ってまいります。

実証運行の実施状況を踏まえて評価を行います。ステップ2で実施した移動に係るニーズ等の調査結果と実証運行の結果を比較しながら、運行に係る改善を行った上で、実証運行を継続するのか、それとも実証運行の結果が目標数値を大きく下回った場合などは、実証運行を残念ながら中止するのか、目標数値を上回った場合は、本格運行に移行するのかどうかといったことを、地域・交通事業者・区の3者で協議して判断してまいります。

最後のステップは、コミュニティ交通の本格運行になります。実証運行の実施状況を踏まえて、本格運行の継続基準を含む計画書を策定し、計画書に基づいて本格運行を開始いたします。

本格運行を開始後、本格運行の実施状況を踏まえて、2年ごとに評価を行い、

地域と交通事業者と区が協働しながら、コミュニティ交通を継続していくかどうかを判断してまいります。

地域が中心となり、交通事業者、区と協働して取り組み、「守り」「育てる」コミュニティ交通を目指してまいります。

区としては、(仮称)世田谷区コミュニティ交通導入の手引きを策定して、鉄道駅から500メートル以上、バス停留所から300メートル以上離れていて、坂道などの勾配、公共交通の運行本数を考慮した新たな公共交通不便地域のうち、公共施設や医療施設、商業施設の施設圏域、高齢化率といった人口特性を踏まえて定義する重点検討地域における不便地域の解消に向けて、対策に取り組んでまいります。

説明は以上でございます。

○会長 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明について皆様からご質問、ご意見ありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○委員 今、コミュニティ交通導入の手引きということでご説明いただいたのですが、一つちょっとお願いとかではないのですが、やはり既存交通との共存というのを、もちろん考えていらっしゃると思うのですが、あちこちのほかの例とかを見ると、一番最悪なのは、お互いに食い合ってしまったって、結局共倒れになってしまうパターンだと思うのです。ですから、まずはそこを最優先に考えていただきたいというところ。

そして、やるからには、その一番大事、なおかつ一番ハードルが高いことは、いかに継続させるかということだと思うのですね。既存の交通事業者は、基本的には、いかに継続させるかをまずは主体にいろいろな努力をしているところだと思いますので、そこはちょっと、くれぐれもご考慮いただきたいというところでございます。

あともう一つが、こういうコミュニティ交通とかをやると、大体駅とかとくっついてしまうというケースが結構多いのですね。そうすると範囲が広くなってしまって、例えばデマンドをやるにしても、範囲が広いから、例えば1台で行くと、なかなかつかまらないとかというところもあったりします。

例えば、その途中のバス停とか、近くの街道沿いのバス停を一つのハブにすることによって、エリアを多少狭くしてという、そうすると既存交通も、

また使いようもありますし、ただ、乗り継ぎとか何とかはいろいろあると思うのですが、そういうものも含めて柔軟に考えていただけるとありがたいと思います。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。皆様の取り組まれているノウハウも教えていただきながら、総合的にうまく対策を進めていきたいと考えます。

○会長　今、冒頭にお話をいただいた既存公共交通との共存は最優先事項の一つだと認識しておりますし、そのためにこういう場がありまして、他地域における既存公共交通との関わりも議論をしながら進めていくということだと思っていますので、特定のエリアだけで議論をして、そこだけよいという話では決してないということは、皆さんの中で共通認識を持たれたほうがよいかなという気がいたしました。

いかがでしょうか、ほかにございませんでしょうか。

○副会長　裏面のステップ3、4、特にステップ4の一番下ですか、運行の継続可否というところがあります。このあたりは何か、収支率とか、いろいろそういう指標をつくられることが一般的かなと思うのですが、そのようなイメージで考えていらっしゃるようなものでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。今、砧モデル地区の実証運行をしているところですが、そちらの中で評価して検討した項目が基本的な評価項目になるかと思いますが、収支率だけではなくて、ほかのいろいろな移動の利便性とか、高齢者の方の活動が増えたとか、子育て世代の活動が増えたとか、ほかの要素も踏まえた形で総合的な評価にしていく予定としております。

○会長　そのほかに。

○委員　このコミュニティ交通を実証運行するときに、この活性化協議会にもかけるのですよね。それはこのステップの中のどのタイミングでかけるのかなと思ひまして……。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。進捗に合わせまして、先ほどの評価指標の報告の時期もありますし、タイミングに合わせて、その都度適宜、報告はさせていただきます。現在も砧モデル地区の実証運行

の状況も報告させていただいているところですが、同じように必要に応じて、タイミングに合わせてさせていただきたいと考えています。

○委員 コミュニティ交通を、運送法の第21条であるとか、第4条でやるかによって、この協議会での協議が必須になってくる場合もあると思いますので、そのときは事前に協議というものを必ずしていただければと思いますので。

○会長 ご指摘ありがとうございました、もちろんでございます。ほかにいかがでしょうか。大体出尽くしましたでしょうか。

ちょっと最後に私のコメントですが、走りながら考えなければいけないことが多々ありますので、この時点で全てを最初から先決して決めるということとはなかなか難しいことは実態です。

加えて、冒頭にもお話ししましたが、実証をやるというような段階になっても、バスの運転士不足という中でやらざるを得ないということでもございますので、そういう意味では、皆さんのお知恵を借りながら、本当に必要なところに本当に必要なシステムをこれから導入していくと。

一方で、空気を運ぶとやゆされることのないように、効率性も一方で担保をして、一定程度の利用率がない場合は、やはり見直しを含めた再検討が必要だということも、もう一つ皆さんの中で認知をしなければいけないことだと理解をしております。

いずれにしろ、始めないと何も変わりませんので、そういう意味では最初の第一歩だとして認識いただいて、課題があれば、その都度どんどんご指摘、ご意見をいただくという形がよろしいかなと思っております。引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、次第のその他に移りたいと思ひますが、まず委員の皆様から何かご発言があればお願ひしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

なければ、3者からご発言があると聞いております。京王電鉄バスさんと小田急バスさんと東京バス協会さんと聞いておりますが、京王電鉄バスさん、よろしくお願ひいたします。

○京王電鉄バス株式会社 資料をご用意しておりまして、希望ヶ丘線の減便というカラー刷りの資料を参照いただきながらお話をさせていただければと思

います。

弊社で運行しております八〇一系統、弊社では希望ヶ丘線と呼んでおるのですが、こちらの減便について説明をさせていただければと思います。

路線図を添付すればよかったのですが、御用意がなく申し訳ございません。資料５の冊子の３２ページ、３３ページに区内の、区がコミュニティバスと位置づけている路線が記載されておりまして、その中のナンバリングで言うと③番の路線になります。

３３ページの右上の地図で言うと、京王線の八幡山駅を起点としておりまして、そこから南下して希望ヶ丘団地の辺りをぐるっと回って、また八幡山に帰るといった路線になっております。

⑦番の小田急バス様と共同運行している八幡山・経堂線と北半分については、ほぼ路線系を同じくしている、そんな路線になっております。

この路線ですが、現在の予定で８月１９日にお手元の時刻表の資料のとおり減便をさせていただくダイヤ改正を予定してございます。

平日については、朝時間帯は維持するのですが、日中９時台からそれ以降の時間帯については、今まで１５分間隔で走っていたところを３０分間隔、半減で、さらに終発、終便の時間の切上げをさせていただくと。そして土日については、土日で時刻を共通にして、始終発時刻の繰下げ、繰上げといった減便をさせていただくというところになります。

特に平日の日中については半減ということで大幅な減便となりますので、沿線の皆様には本当に多大なご迷惑をおかけする次第でございます。

ちなみに、先ほどお話しした小田急バス様との共同運行の八幡山・経堂駅系統については引き続き日中３０分間隔で走ってまいりますので、こちらの路線とこの希望ヶ丘団地線を合わせると、平日、日中も１５分間隔で運行されるというような形になってまいります。

では続けて、今回減便に至った背景事情についてもお話をさせていただければと思います。

当社だけではなく、業界全体の課題になっておりますが、最近ニュースなどでも報道されておりますとおり、深刻な乗務員不足に悩まされているところでございます。理由は幾つかありますが、そもそも運転免許を持たない方

も、若手を中心に増加されている中での採用の苦戦。

あとは転職市場が、現在、ネットの普及などもあって非常に活性化している中で、同業他社だけではない異業種への人材流出。

さらには、在籍乗務員の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加。ちなみに当社の乗務員の平均年齢というのは50歳を超えてきております。

こういったところが今、相まって、採用人数が退職者数に追いつかず、今後さらにこの流れは加速していきまして、年々乗務員の数はトータルで減っていくという状況を迎えることが予想されております。

こういった中で、当社も運賃改定を実施して、それによる収入増を原資とした乗務員の処遇改善ということは昨年実施させていただいております。

しかしながら、処遇改善以降も退職の流れは止まっていないという状況になっております。

さらにもう一つの要素として、冒頭に会長からお話があったいわゆる2024年問題です。改善基準告示の変更によって、バスを含む運輸業ではドライバーが1日当たりに働ける時間がこれまでよりも少なくなってきました。一人一人に時間外労働で働いてもらってバスのダイヤを維持するということが難しくなっていることも状況としてございます。

そういった以上の状況から、当社では昨年の春から不採算（赤字）路線からスタートして、減便を伴うダイヤ改正を各所で実施してまいりました。ただ、それだけでは追いつかず、今年に入ってから、ついに黒字の路線——当社では黒字の路線は全路線数の大体3割ぐらいしかないのですが、そういう路線についても減便をしてきている状況があります。

今回減便をさせていただく希望ヶ丘線は、率直に申し上げますと、もとより赤字の路線となってございます。会社全体としてそういった動きをしている中では、この路線についても現行の便数を維持していくことは難しく、今回の減便改正を実施させていただくといった運びになってしまいました。

重ね重ね本当に地域の皆様には大変なご不便をおかけしますが、事情ご賢察賜りまして、何とぞご理解いただければ幸いです。

説明は以上になります。

○会長　ありがとうございます。実態の報告と、我々、そういう意味では業界

の情報も含めて共有しながら進めていく必要があると思いますので、今後もまた同様の状況がありましたら、ぜひ情報提供していただければと思います。

では、小田急バスさんお願いできますでしょうか。

- 小田急バス株式会社 資料等をご用意していないのですが、小田急バスの中で新たな取組をするということでご報告をしたいと思います。

小田急電鉄様のほうで、今、小田急ONE（オーネ）というサイトを運営しておりまして、その中で小田急おでかけポイントというサービスをご提供しております。この小田急おでかけポイントというサービスを簡単にご説明すると、登録されたPASMOを定期券区間外の乗車回数に応じて小田急ポイントを付与するというサービスでございます。

この登録された記名式PASMOがポイント付与の対象となりまして、現在協議調整中ではございますが、小田急バスでもこのサービスをご提供する予定でございます。

小田急バスの場合、大人の記名式PASMOのご利用を、全路線、各行政様のコミュニティバスや空港連絡バスも含むのですが、この記名式PASMOを、1乗車につき小田急ポイントを1ポイント付与するというサービスを、この秋頃からやる予定でございます。

このたまった小田急ポイントは、ポイントサービス加盟店にて1ポイント1円として使用することができます。以前ございましたバスポイント、バス特とは全く違うもので、あくまで小田急ポイントになりますので、バスでのポイント利用はできません。ポイントを利用できる場所は、小田急百貨店などのポイントサービス加盟店となります。こういう取組をちょっとさせていただきますので、ご報告させていただきました。

- 会長 ありがとうございます。ぜひポイントを活用して、沿線の利用者だけではなく、沿線で買物をされる方が増えると経済の活性化にもつながりますので、大変よい試みかなと思いながら聞きました。ありがとうございました。

では、東京バス協会さん、お願いします。

- 一般社団法人東京バス協会 貴重なお時間頂戴して、お手元にお配りしたこちらのリーフレットについて若干ご説明さしあげたいと考えてございます。

お手元に、都心部を中心に、こんなバス路線がありますよというご紹介の

リーフレットですが、今こういうものをつくってお配りしているという状況でございます。

なぜこういうものをつくっているのかと言いますと、今お話もありましたとおり、バス業界も今非常に厳しい状況になっておりまして、コロナで収入がぐんと下がってしまって、お客様が乗らなくなってしまった。コロナが終わって戻ってはきているのですが、やはりリモートとか、あとはお客様の動き、流れ、人流が大分変わってきてしまっているということもあって、コロナ前に比べますと、まだやはり8割から9割までしか戻ってきていないというところが現状でございます。

恐らく、例えば夜とかを見ても、ほとんど人通りがなくなってしまうとか、流れが大分変わってしまっているところもございますので、コロナ前の100%に戻ることはもうないだろうなということで、我々もちょっと考えてございます。

とはいえ、新しい施策をするにしても、今いろいろとお話がありましたとおり、とにかく今、乗務員がいないのですね。私も某事業者で営業所をやっていたこともあるのですが、ここ最近の人の少なさぶりですか、これは結構危機的、今までちょっと経験したことがないぐらい、もう乗務員さんが全然いなくなってしまうというような状況なのです。

そして、新しいこともなかなかできないとなると、どうするかというと、既存の、今ある資産をどう活用していくかというように考えをシフトさせまして、これは新しい路線ではないのです。今までもずっと走っていた路線ですが、実はこんな路線がまだ都内にもあるんですということをご紹介しようということで、こういったリーフレットをつくらせていただいております。

これもなかなかご好評だったものですから、今後、例えば下町とか多摩地区とか、そっちもつくってくださいよというご意見も頂戴していますので、これはもう本当に一般路線バスに乗って、ここまで行けます、こういうところがありますよというご紹介を今後もいろいろと展開していこうとも考えてございます。

そこで一つちょっとお願いですが、このような、今はこれだけなのですが、こういうリーフレットを置かせていただけるようなところ、区役所様とか出

張所様とか、町内会様とか、いろいろあると思うんですが、もしございましたら、東京バス協会までおっしゃっていただければ、もしくは事務局の方を通じて結構ですので、これをすぐにお送りしたいと思いますので、もしよろしければ、そういったお声がけをいただければと思います。

東京バス協会からは以上でございます。ありがとうございました。

○会長 ありがとうございます。ぜひたくさんの方が利用されるようになればいいかなと思っていますし、インバウンドも随分増えていますので、外国から来られる方にもぜひこういったものをPRできるような場所があれば、ご提供いただきたいと思います。

○一般社団法人東京バス協会 英語版もございます、よろしくお願いします。

○会長 そのほかに皆様のほうから何か報告事項、お伝えしたい事項はございますでしょうか。あるいは今日の議題も含めて、最後に少し言い忘れたこともあれば、最後にお受けいたしますが、よろしいでしょうか。

では、今日予定していた議事は全て終了いたしました。最後に事務局から連絡事項はございますでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 次回の開催については11月中旬を予定しております。日時等については改めて委員の皆様にご連絡しますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○会長 ありがとうございます。皆様のご協力で、予定よりも早めに終わることができました。また、活発なご議論をいただきましたし、大変貴重なご意見もいただきました。誠にありがとうございます。それでは、これにて閉会させていただきます。今日はどうもありがとうございました。

— 了 —