

令和4年度第3回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：令和5年2月10日 午前9時00分から9時43分

場 所：二子玉川分庁舎1階大会議室

道路・交通計画部交通政策課

会議の名称	令和4年度第3回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	令和5年2月10日 午前9時00分から9時43分		
開催場所	二子玉川分庁舎1階大会議室		
出席者	(敬称略)		
	所 属	氏 名	備考
	世田谷区道路・交通計画部長	青木 誠	
	世田谷区道路・交通計画部交通政策課長	堂 蘭 次男	
	世田谷区高齢福祉部長	山 戸 茂子	
	東京都交通局自動車部計画課長	若 田 瑞穂	
	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	早 田 俊介	
	小田急バス株式会社バス事業本部計画部次長	古 谷 弘文	
	東急バス株式会社 運輸事業部計画部地域交通グループ課長	原 山 大輔	
	関東バス株式会社運輸部部長補佐	小 川 将和	
	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	米 澤 暁裕	
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長	小 池 毅	欠席
	世田谷区町会総連合会会長	三 羽 和彦	
	世田谷区商店街連合会副会長	本 杉 香	
	区民(公募)	小 泉 善太郎	
	区民(公募)	太 田 哲夫	
	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	清 家 裕之	
	東京都交通運輸産業労働組合協議会バス部会幹事	舟 山 明久	
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長	久 我 恒夫	
	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	松 崎 暁	欠席
東京都建設局第二建設事務所管理課長	鈴 木 義治		
世田谷区土木部長	工 藤 誠		
警視庁交通部交通規制課長代理	藤 平 忠晴		

	警視庁世田谷警察署交通課長	長岡 孝浩	
	警視庁北沢警察署交通課長	小島 正三	代理
	警視庁玉川警察署交通課長	斉藤 順紀	
	警視庁成城警察署交通課長	熊谷 充弘	
	東京都市大学建築都市デザイン学部 都市工学科准教授	稲垣 具志	会長
事務局	道路・交通計画部交通政策課長 堂菌次男 交通企画担当係長 尾崎正博 担当職員 齊藤卓也 小田桐拓哉 大高翠		
会議の公開 非公開 一部非公開 の別	公開		
傍聴人の数	4名		
会議次第	1. 開会 2. あいさつ・出席者の紹介 3. 協議事項 公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の実証運行について【世田谷区】 デマンド型交通に関する運行区域、適用する運賃、運行車両等の協議 4. 閉会		

次第 1 【開会】

次第 2 【あいさつ・出席者の紹介】

道路・交通計画部交通政策課長より、あいさつと出席者の紹介。

次第 3 【協議事項】公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の実証運行について

資料 2 「公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の実証運行について」を用いて事務局より説明。

【質疑応答】

委員 運行日数が月・水・金の週 3 日になった理由を聞かせてほしい。

道路・交通計画部交通政策課長 事前に実施したアンケート調査で、どの曜日が一番使い勝手が良いかを聞き、上位 3 つを選んでいる。できるだけ公費負担を抑えつつ、最大の効果を得られるところはどこか考え、採算ベースを大事にし、週 3 日としている。

委員 これは硬直ではなく、運行実績によって多少流動的と考えてよいか。

道路・交通計画部交通政策課長 指摘の通りである。まず月・水・金で始めて、例えば利用状況が思わしくない曜日があったり、地域から違う曜日が良いとの声が上がってきた場合は、曜日を変えるなりして、最大 3 年間としている実証運行の中で検討していく。

委員 電話予約のためコールセンターが設置されていると思うが、この 1 運行だけでは、運営費がものすごく重い。何かと一緒に運用して薄めるのか、この 1 運行だけでコストを見ているのかを教えてほしい。

道路・交通計画部交通政策課長 今回、運行事業者を選定する際に、コールセンター必須という形で応募を募った。東急バスからは、他地区の取り組みのコールセンターを共有することで、コスト縮減を図っていくという提案があった。その分を含めて公費負担はする考えである。

委員 前回の会議でも、車両のデザインやカラーリングは非常に大切だという意見が出たと思う。運行開始まで日数は 1 か月以上あるが、車両デザインは現段階では未定で、今後詰めていくということか。

道路・交通計画部交通政策課長 実証運行期間中はリース車両を用いるため、大幅に設

備投資できないが、一方で分かりやすい工夫は大事ではないかという指摘もある。マグネット等を貼り付けるなど、車両が実証運行の車両であることが分かる工夫は図っていききたい。

会長 新しい公共交通に対する理解を、地域に根づかせていくための戦略の1つに、車両の見せ方があると思う。ぱっと見てすぐ分かりやすくインパクトを与えられるものがあると、まちの中でシンボリックな存在になるかと思う。地域の方々を巻き込んでデザインを考え、自分たちで関わってつくり上げていく意識ができるといいと思う。

あとは愛称。地域の中で愛される新しい移動手段のために、地元協議会の中で検討し、例えば子どもたちからアイデアを募るなど、一人でも多くの区民を巻き込んでいく戦略が、利用促進のために重要かと思う。

委員 仮に祖師ヶ谷大蔵駅に行くとして、三本杉辺りから乗ったら、このデマンド型交通か、一般バス路線か、駅に着くのはどちらが早いかな。

道路・交通計画部交通政策課長 まさにそういったところを実証運行を通して検証することになると思う。時間帯や予約状況によっては、このデマンド型交通のほうが早い可能性もある。

委員 高齢者はもちろんだが、朝の通学のために利用する高校生も基準にし、朝7時半ぐらいに1便あってもよいのでは。一般路線バスより早かったらそれで行く人もいるかもしれないと思う。

道路・交通計画部交通政策課長 実証運行を通し、いろいろなことが見えてくると思う。時間帯や世代層等、まず利用状況を確認していきたい。

委員 駅に行く場合、やはり高校生は自転車で行けるかもしれない。しかし、この地域と考えると、実は交通が不便と感じる人は、高齢者だけではなく、学生も含めた区民全員である。我々は高齢者をターゲットにしているが、もう少し下の年齢層も狙ったほうが、ビジネス的に成功する可能性もある。

会長 既存路線バスの利用者が、このデマンド型交通に移る想定になると、競合の問題も発生してくる。この会議では、そのような大きな懸念がないということも踏まえてバス会社の方々には同意いただきたい。

あとは、例えば自転車や徒歩で駅にアクセスしている人が、こういった新しい公共交通を使うことによって生活の質が高まるとか、利便性が高まる、アクセシビリティが上がる。例えば新しい目的地が生まれ、高齢者の外出促進やフレイル対策につながる。こうした想定が、5月から始まる実証運行の中でモニタリングをしていくときに、区民の利用とどれぐらいマッチしているかチェックが必要だと思う。

委員 車両そのもの、システム、コミュニティなどを新しくしようとしているから、既存のままではなく、そこにプラスのものをどんどん足したほうがいいのではないかと思う。
会長 よくあるアンケートの集計だけではなく、実態を直視するようなモニタリングをやっていくことも求められてくると思うので、検討いただきたい。

資料の 8 ページ目にある緑の点は、新たな乗降地点の設置にあたり、近くの地権者の了解を得るため、交通政策課の担当者が汗をかいて調整された成果だと思う。ただ、乗降地点番号 25、26、24 番の南西辺りは緑の点が少ない。また、6 番の北辺りの砧 7 丁目も緑の点がないと思う。公共交通不便地域として一番初めにモデル地区に設定した地域で、恐らく一番不便だと思われる中心部分に緑の点が落とせていない。

5 月 1 日以降この地域に浸透していったとき、乗降地点が増える可能性はあるのか、もしくは交通管理者との協議の中で、地域の理解の範疇を超えた難しさがあるのか教えてほしい。乗降地点がどれくらい密であるかによって利用率が変わってくる気がする
道路・交通計画部交通政策課長 指摘のとおり、乗降地点の数は区域内で多少ばらつきが出ている。当初はもっと多かったが、候補地を調整してきた。地先の地権者との交渉や、交通管理者との協議をしてきたが、やはり一番大事なところは安全に乗降できるかどうかに尽きる。近くに駐車場の出入りがある、交差点に近い、傾斜がきつく乗降地点になじまない、目的地に入っていきまでのアプローチ道路が狭過ぎるなど、それぞれの道路状況がある。現在示しているのは、候補地の中から調整が取れた場所である。今後も、地域の声を踏まえつつ、安全を確認しながら、候補地が多少なりとも増やせるよう努力はしていきたいと思う。

会長 まだ増える可能性はあるという含みは残しているということか。

道路・交通計画部交通政策課長 増える可能性はあると思う。

会長 了解した。運行していく中で、安全性がどれほど担保されているかの証左を含めて協議を進めていくということかと思う。

資料の同じページで、逆三角形で示している既存のバス停は、同時に協議を進められているのか。「協議が調い次第、活用開始」とあるが、協議にどれくらい時間がかかるのか。5 月のスタート時点で、どの既存バス停も使えると地域に周知しないと、利用促進に影響する可能性があると思う。状況をもう少し具体的に教えてほしい。

道路・交通計画部交通政策課長 現在、交通管理者を含めて協議をしている。会長ご指摘のとおり、運行開始と同時に既存バス停も活用できることが望ましいため、この間も協議調整をしているが、交通管理者とも調整を図っていく上で一定の時間を要すると聞いている。協議が調った段階で活用できればと思っており、その関係でタイムロスがある

ことは我々も承知している。

会長 交通管理者に伺いたい。どれくらい期間がかかるのか。

委員 手続として、資料9ページに「道路交通法第44条第2項第2号の規定」によりとなっている。交通管理者だけの判断ではなく、公安委員会の決定を取らなければ、道路交通法上、バス停を使うことができないことになる。都内で事例がなく、具体的な手続については我々側も模索しながら、というところもある。どのくらいかかるのかはお示しできないが、もちろんなるべく早く手続をしたいと思う。

会長 あと3か月弱あるが、5月を越える可能性も十分にあり得るという理解か。

委員 見通しが立たないところはあるが、5月以降というのがいつ頃になりそうだという目安は、分かり次第お知らせしたいと思う。

会長 5月までにできればよいが、システムの変更といった実務への影響や、利用促進への影響も大きいと思う。東急バスの宇奈根地域での取り組みのバス停活用も含めて、公安委員会で協議するということが。

委員 宇奈根地域も先行して調整を進めており、そちらでやり方のめどが立てば、砧地域も同じペースで進められると思う。その時点で示せると思う。

会長 ほかに意見がないので、本件については合意が得られたものとみなして、皆様、異議はないか。

(異議なし)

会長 合意が得られたため、これをもって認可申請の手続を進めていただきたいと思います。最後に事務局から連絡があればお願いしたい。

道路・交通計画部交通政策課長 世田谷区では、交通まちづくり基本計画の改訂に当たり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画への切替えを目指している。これに向けて、活性化再生法に基づく協議会、いわゆる法定協議会の設置を予定している。区としては砧モデル地区の取組の進捗を踏まえつつ、現行の地域公共交通会議と法定協議会の2つの会議体をどのように構成するか整理した上で、次回の会議について検討したいと思う。

また、公募による区民委員の方々には、この3年間委員に就任いただき、利用者の目線に立ってご意見等をいただいた。ありがとうございました。

道路・交通計画部長 地域公共交通会議をこれまで進めてきたが、次回からまた違った形態になると思う。このため、メンバーも含めて再整理、調整となる。本会議では皆さまからいろいろとご意見等を賜り、改めてここでお礼を申し上げたい。

閉会