

平成30年度第2回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：平成31年3月18日 午後14時00分から15時30分
場 所：世田谷区役所 第三庁舎3階 ブライトホール

道路・交通政策部交通政策課

会議の名称	平成30年度第2回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	平成31年3月18日(月)午後14時00分～午後15時30分		
開催場所	世田谷区役所 第三庁舎3階 ブライトホール		
出席者	(敬称略)		
	所 属	氏 名	備考
	世田谷区道路・交通政策部長	小山 英俊	会長
	世田谷区道路・交通政策部交通政策課長	堂下 明宏	
	世田谷区高齢福祉部長	瓜生 律子	
	東京都交通局自動車部計画課長	和田 明	
	京王バス東株式会社 運輸営業部乗合事業担当	羽田 章	代理
	小田急バス株式会社運輸計画部課長	古谷 弘文	
	東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長	原山 大輔	
	関東バス株式会社運輸部副部長	鈴木 章介	
	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	依田 修	
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部業務部長	小池 毅	
	世田谷区町会総連合会会長	山野井 崇二	
	世田谷区商店街連合会副会長	本杉 香	
	市民(公募)	内田 すみ江	
	市民(公募)	斎藤 恒一郎	
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	石川 龍太	代理
	東京都交通運輸産業労働組合協議会バス部会事務長	大関 巧	欠席
	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	山本 裕一	
	東京都建設局第二建設事務所管理課長	高橋 伸子	欠席
	世田谷区土木部長	五十嵐 慎一	
	警視庁交通部交通規制課	堀井 智典	代理
	警視庁世田谷警察署交通課長	石原 勤	欠席
	警視庁北沢警察署	中原 大志	代理
	警視庁玉川警察署	内田 健一	代理
	警視庁成城警察署	錦織 隆	代理
	日本大学理工学部交通システム工学科助教	稲垣 具志	

事務局	道路・交通政策部交通政策課長 堂下明宏 交通企画担当係長 丸山寛樹 担当職員 青木卓也 森千佳 株式会社セントラルコンサルタント 2名
会議の公開 非公開 一部非公開の別	公開
傍聴人の数	5名
会議次第 内容	1. 開 会 2. あいさつ 3. 報告事項 公共交通不便地域対策（モデル地区）の取組みについて 4. その他 5. 閉会

次第1【開会】

次第2【あいさつ】

会長よりあいさつ。

次第3【公共交通不便地域対策（モデル地区）の取組みについて】

資料2「公共交通不便地域対策（モデル地区）の取組みについて」を用いて事務局より説明。

【質疑応答】

○委員 モデル地区の運行計画について、砧まちづくりセンターを発着起点とすることはできないか。乗務員が休憩する場所として良いと思うが、どうか。

○事務局 定時制を確保する上で、時間調整等を行うことができる発着場は非常に重要である。公共施設である砧まちづくりセンターをうまく活用できると良いのだが、前面道路や駐車場が狭く、駐車する際にバックせずに転回できるかどうかわからない。今後、専門家等と調整は行うが、所管としては難しいと考えている。現時点では祖師ヶ谷大蔵駅のロータリーを発着場に考えているが、いただいたご意見については、現実的に可能かどうか検討させていただく。

○委員 資料2について、P27の需要予測アンケートに掲載されている運行ルートと、P23の勉強会での意見を集約した運行ルートは若干異なっているようだが、この間の検討経過を教えて欲しい。

○事務局 P23の運行ルートは、道路幅員等を考慮せず、勉強会参加者からの人気が高かったルートを組み合わせたものである。P23のルートの西側では、車両制限令に抵触する区間が317mあるが、P27のルート②案のように、商店街を通るルートであれば抵触区間を避けることができる。このように、道路幅員等を考慮して変更を加えている。また、運行間隔が長くとも関東中央病院を経由するルートの方が良いか、運行間隔が短く、買い物を目的として商店街を経由するルートのどちらが良いかを確認するため、2つのルートでアンケートを取った。以上の理由からP23のルートとは若干異なる2つのルートでアンケートを取っている。

○委員 この地域の公共交通が何のために運行されるのかを、どれだけ議論できたのかを教えてください。この取組みは世田谷区のモデルとなるものなので、今後、評価を行う際に、運行目的に沿った評価ができると良いと思う。例えば、今まで自転車等で外出されていた方が、このモビリティを利用することで楽に移動できるようになることが目的なのか、それとも高齢で長く歩くことが難しかった方が、このモビリティを利用することで外出できるようになり、健康増進につながるということまで目的として考えているのか。この他にも子育て中の方が、このモビリティを利用することでベビーカーで買い物がしやすくなるということも含めるのか。地域のどのような方を対象とし、対象とする方々の生活の質がどのように高まることを目的としてこれまで議論を重ねてきているのか、このようなことがとても重要であると思う。その中で、この地域の特にどういった方に向けた移動を考えていきたいというのが明確になると、評価する際も、高齢者の外出支援を主な目的として運行を開始したが、若者には利用されていても、ターゲットである高齢者には利用されていない、という状況になったとき、将来的に運行の見直しという話につながっていくと思う。今回、道路幅員など物理的な制約や需要予測アンケートによる調査・分析結果は理解できたが、前述の質的な評価方法や運行目的について、どれだけ議論されてきたのかを教えてください。

○事務局 世田谷区では、これまでバス事業者様からの多大なご協力により、南北交通の補完等を目的としてコミュニティバスを運行してきたが、これからは従来のやり方では不便地域対策を進められないというところが、今回のモデル地区での取組みを始めたきっかけである。

世田谷区は、一般的な感覚では地方に比べると交通に不便ではないと思われるが、実態としては、住民からは不便という声をお聞きする。その中で、不便地域対策の目的を2点にまとめている。

1点目は高齢社会における日常生活上の移動利便性の向上と、地域社会とかかわりを持ち、多様に活用できる環境づくりの支援である。通勤・通学や自転車等で外出できる方を対象とせず、免許の返納等により移動が難しくなった高齢者や、自宅近くを通るバスがあれば免許を返納すると考えていらっしゃる高齢者に利用していただくこと、また、新たな外出を生むこと、そういったことを主眼としていきたい。

2点目として、地域住民と協働して地域の課題を解決し、公共的なサービスを運営していくという、新たな住民自治の仕組みづくりの推進である。現在モデル地区では、町会・自治会・商店街の方々により、主体的に地域交通を検討していただく協議会を作っている。これは意見を言い合うだけではなく、あくまでも運行計画を決定していく場として作っていただいた。地域の困り事は地域で解決していく、そういった新たな考え方の公共交通対策というものを世田谷区では考えていきたい。

○委員 2点目はよくわかったが、1点目について、資料2のP25から始まる需要予測アンケートでは、全年齢層を含めた需要予測となっている。運行間隔が40分に1便では利用意向が3%まで落ちてしまうことを考えると、対象を高齢者に絞っても、運行間隔が30分以内でないと利用されないのだと予想される。ご説明のようにターゲットを絞って考えているということであれば、その絞られたターゲットがどのような意向を示しているのかを考えていくと、より運行形態等を議論しやすくなるのではないかと思う。また、通勤・通学での利用時間帯と高齢者の外出したい時間帯は結構ずれてきたりするので、協議会等で運行計画について検討する際に、そういった細やかな情報を提供できると良いのではないかと思う。

○会長 今後進めていく上で、何を目的に、どの層をターゲットとしていくのかを絞らなくてはなかなか成り立たないというのは我々も感じている部分である。それに対して大きな御示唆をいただいたこと、感謝申し上げます。

○委員 世田谷区では、昨年12月に、路線バスではないが、小学生と路線バスの事故が起きている。砧モデル地区の運行ルート（案）では、通学路に指定されている区間も通行する。バスが導入されると、他の交通を呼び込み交通量が増える傾向もある。運行ルート、停留所、交通安全対策等について、交通管理者も共に考えていきたいと思う。

○会長 運行ルート上の安全対策を考えていくにあたり、引き続きご協力をお願いします。

○委員 公共交通を考えるにあたり、環境の問題は非常に大きい。コミュニティバスに電気自動車や燃料電池車等の環境に配慮した車両を使えば、今まで自家用車に乗っていた方も、環境に配慮した車両のバスであるなら利用しよう、という意識につながるのではないか。場合によっては、コミュニティバスの運行に合わせ、世田谷区全体で燃料電池の供給ステーションを何カ所か設けたり、あるいはEV電源が充電できる箇所のマップを作成したり、環境に対する他の案件と一緒に進めることで、環境に対する区民の意識が高まり、高齢者以外の方も、コミュニティバスに乗ろうという雰囲気が醸成されると思う。運賃収入等で賄おうとすると補助金頼りになってしまうと思うので、そういった考えが世田谷区民に浸透するような取組みも合わせて行っていただきたいと思う。

○事務局 現在は公共交通不便地域対策として、通院や買い物を目的として進めているが、収支を見ても厳しい面があるため、別の視点で取組みを盛り上げることは、区としても必要だと思っている。アイデアの1つとして今後検討させていただきたい。

次第4【その他】

資料3「公共交通の利便性向上に向けた取組みについて」を用いて事務局より説明。

【質疑応答】

○委員 資料3のP4に掲載されている区内のコミュニティバスは、全てバス事業者により運行されており、シルバーパスが使用できる路線であるが、現在検討している砧モデル地区ではシルバーパスが使えない。砧モデル地区では横浜市や川崎市の実施例を参考に、地元住民を中心に取組みを進めているが、サポーター制度を紹介されても、どのようにサポーターを探すのか等、詳細がわからない。横浜市や川崎市は、どのように進めているのか。また、今回のコミュニティ交通は、高齢者を対象にしているということだが、高齢者は時間はあるがお金はない。先ほど委員の方からご意見があったような、環境等に貢献できるものであれば、シルバーパスを使えなくても利用しようと思える。このように環境以外にも社会貢献できるのであれば、お金を出すことへの説得力があるのだが、今の形で、サポーター等を募って、継続して運行できるのか。

○事務局 先ほど、次第3で運賃収入の予測についてご説明させていただいた。これはシルバーパスを使用しないことを想定しての運賃収入である。運賃収入が上がらないと、不足分についてどうするのかという議論になり、運行を開始しても続かないのだろうと思う。サポーターについての詳細は決まっていないが、企業と個人、どちらの方からもご協力いただくことをイメージしている。個人の方からはサポーターとしてお金を出してもらおうというより、回数券等でどんだんご乗車いただくことを考えている。地域の課題に対して地域住民が主体的に取り組む公共交通を謳っているため、協議会の方のみならず、地域の皆様にご参加いただき、また、盛り上げていくためのアイデアをいただければと思う。社会貢献についてのお話もあったが、地域の皆様が社会貢献として協力しても良いと思えるような考え方について、一緒に考えていただければと思っている。

○会長 この場は単に決定機関というだけでなく、様々な調整の場であり、委員の皆様のご意見をお聞きするような会議体であってほしいと思う。今後どうしていくか等、色々と考えていかなければならないと思っている。

○委員 運行間隔が約30分に1便程度であること、また、シルバーパスが使用できないことを考えると、高齢者の方にとっては利用価値が半減してしまうのではないかと思う。

○委員 過去に、千歳烏山の駅前通り商店街が自力でコミュニティバスを回し、商店街に人呼び込んだという成功例がある。商店街にコミュニティバスで人を運ぶことには興味がある。

○委員 概念論で公共交通を良くしていこうとするのではなく、世田谷区はオリンピック会場になるので、この契機を捉え、経堂駅や用賀駅での相乗りタクシーの導入や、Wi-Fiが使えるように駅を整備する等の取り組みを進めてほしい。

○事務局 区としては、既存のバス路線、既存のタクシー事業者に事業を行っていただくことが、区民の皆様にとって利便性向上につながると思っている。ご意見を受けて、今度どうするかについては検討させていただく。また、オリンピックにおける交通のマネジメントについては、オリンピック組織委員会や東京都、区で情報共有し対策に取り組んでいきたいと思う。

○委員 資料3について、もう少し基本的な情報をいただけると、より具体的な議論ができるのではないかと思う。先ほど事務局からも話があったが、他自治体のコミュニティバスは赤字で運行していることが多く、自治体からの補助金が入っているため、シルバーパスを使うことが出来ない。世田谷区のコミュニティバスは補助金を入れていないため、これまで導入してきたコミュニティバスは、シルバーパスを利用できている。事務局ではコミュニティバスの位置付けについて明確になっているのだと思うが、この場にいる委員がそれを理解しているのかというと、難しいと思う。区民から交通に関する要望を受けているというお話をいただいても、恐らくバス事業者としても利益が出ないことは実施出来ないと思う。公共交通に関する政策の位置付けや区の考え方について情報をいただくと議論がしやすくなる。次回開催の際は、このような基本的な情報をいただけるとありがたい。

○事務局 世田谷区のコミュニティバスは、新規路線としてバスの導入が難しい地域において、区が多少の道路整備等や、地域住民の方との交渉等を行い、区が導入に関わったバスについて、コミュニティバスと呼んでいる。今後、こういった情報をお出しできるかは、調整をさせていただければと思う。

「閉会」