

令和元年度第1回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：令和2年2月7日 午前10時30分から11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	令和元年度第1回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	令和元年2月7日(金) 午前10時30分～11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	五十嵐 慎一	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	長岡 光春	
	東京都交通局自動車部計画課長	島崎 健一	欠席
	京王バス東株式会社 運輸営業部乗合事業担当	南波 達也	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	谷澤 太一	代理
	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	
	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	
	世田谷区土木部長	関根 義和	
	警視庁交通部交通規制課	石田 眞悟	
	警視庁世田谷警察署交通課長	石原 勤	
	警視庁北沢警察署	山岸 秀実	
	警視庁玉川警察署	阿部 俊之	
	警視庁成城警察署	弓田 賢	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 尾崎正博 担当職員 青木卓也 森千佳
会議の公開 非公開 一部非公開の別	公開
傍聴人の数	3名
会議次第 内容	<ol style="list-style-type: none"> 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 新たな公共交通不便地域対策の方向性について 4. 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「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 通学路の安全対策として小学生の下校時間帯である午後2時半から4時を運休することだが、この時間は高齢者の出かけるゴールデンタイムだと思うので、運休となれば乗車率が低下すると思う。タクシーや乗用車、軽トラックは通行出来るのに、バスは通行出来ないというのはどうか。

○事務局 地元の方々からも運休となる時間帯は高齢の方が利用する時間帯であるというお話を伺っている。区としても、当初は運休時間帯を設けずに通しでの運行が必要だろうと思っていた。しかし、昨今の路線バスの事故等を受け、有償で運行する路線バスの運行には、より一層の安全対策が求められていると感じている。下校時間帯について必ず運休しなくてはならない訳ではなく、安全対策の選択肢として、通学路を運行ルートから外す、通学路を運行する場合には下校時間帯に地域の方々に見守り活動をしていただく、あるいは道路を拡幅して歩車道が分離された安全な通学路にする等があるかと思う。現実的には見守り活動や道路拡幅は難しいため、当面は下校時間帯を運休として、他の時間帯にご利用いただくという運用が良いのではないかと考えている。いずれにしても、来年度に予定している需要予測調査で需要をしっかりと見極めた上で、対応を検討していきたいと思っている。

○委員 地域から見守り活動は負担が大きく対応が難しいという意見が出たとのことだが、私は小学校の登下校時に20年間見守りを続けているので、やり方をお教えする。

○会長 色々な対応策があろうかと思うので、まずは需要予測調査を実施し、状況を把握した上

で、見守り活動の話も含めて区民の方と話を進めていけたらと思っている。

次第3 【新たな公共交通不便地域対策の方向性について】

資料3 「公共交通不便地域対策の検討」を用いて事務局より説明。

【質疑応答】

○委員 MaaSやサブスクリプションのように、所有するのではなく利用するのだという考え方に立つと、例えば世田谷区内もしくは世田谷区から5キロ以内の範囲であれば定額で乗れるような世田谷区のタクシー配車アプリであったり、タクシーだけではなく、カーシェアリングやレンタカーなども含めたいいわゆるMaaSのような仕組みが定額制度であれば、高齢者が病院や買い物に行くのに、車を所有をするよりは安価で済むと思う。また環境にも優しくなるので、そういうものを世田谷区内で真っ先に導入し、区として補助を与えるというような形を是非急いでいただきたいと思う。

○事務局 環境の視点でいうと、昨今ではゴルフカート等のグリーンスローモビリティの活用など、各地では新しいアイデアで対策が進められている。そういったものも世田谷区内での可能性を検討していきたいと思う。

○委員 今の話題に関連して、1つ気をつけなければならないことがある。新しい技術やICTなどは、一見すると非常に便利そうで、導入が実現すれば非常に新しい政策になり得ると、非常に便利になるというイメージが先行する。一方で、ユーザビリティの問題が出てきて、最近では情報に対するリテラシーの問題が指摘され始めている。例えばアプリでタクシーを呼ぶ際に、高齢の方がスマートフォンをどこまで取り扱うのか。これから高齢者になろうとしておられる方々は、恐らく情報リテラシーが高い状態で、そのまま受け入れられると思うが、地方都市の様子を見ていると、電話予約もなかなか上手くいかなかったりする。認知症により、予約したことを忘れてしまうというような事態もある。新しい技術を導入するにあたり、取り残される方がいないように、公共的な立場での議論では、ローテクとハイテクをうまく組み合わせながら政策を展開していくことが、非常に重要な観点になるため、留意事項として考えなければならないと思う。使う側のニーズや、使用能力がどれぐらいあるのか等を加味した上で、交通システムを考えなければいけないと思う。

○会長 ユーザーの方の立場やどこまでシステムを使用出来るか等を含め、色々な視点で検討していかなければならないと思っている。

○委員 モデル地区の運行計画は運行間隔が36分おきとのことだが、わかりにくい。そのことが利用率にも反映してくると思う。

○委員 資料中に今後の進め方ということで、簡単なスケジュールがあるが、この中で、地域公共交通会議はどのように関わってくるのか。基本的には協議が整った段階で開催するという事なのか。それとも途中経過で随時、開いていくのか。また、年に何回程度の開催を想定しているのか。

○事務局 モデル地区ではワゴン車両を使用するため、11人乗り未満の一般乗合を想定しており、地域公共交通会議での合意を目指して現時点の検討状況を報告させていただいている。地域公共交通会議は年2回程度の開催を想定している。来年度中に会議の中で合意得ることを目指しており、合意が得られた段階で運送法の手続きを進め、実証運行へ進みたいと思っている。

○委員 基本的には11人未満で運行する場合には地域公共交通会議が必要となるため、そのために開催していくということがここ何年かの話であり、例えば世田谷区内の全体的な交通を考えていくということは、恐らくもっと先か、また別の機会になってくるということか。

○事務局 当初の主な目的としては、11人乗り未満のコミュニティタクシーを運行するために必要な会議ということで立ち上げているが、このようにそうそうたる委員の皆様にお越しいただけるような会議はなかなか無いため、区内の南北交通の強化等々、全体的な対策を考えていきたいと思っている。委員の皆様方で、公共交通をどうしていくべきか、現状のコミュニティバスはどうあるべきか、といったところを検討していきたいと考えている。

○委員 地域の課題を地元の方で解決していくのであれば、何故下校時間帯に運行が出来ないのかについて、もう少し丁寧な説明が必要ではないかと感じた。今回ワゴン車という特性があり、一般に走る車両と変わらないというところで、何故そこに安全対策が必要なのか、バス停付近を注意していかなければいけないのかという点を地域の方にもう少し丁寧に説明した中で、その改善策を探っていた方が良いのではないかと思う。また、用地を買って道路を拡幅ということが難しい中で、道路管理者や交通管理者には歩車道を分離するアイデアがあると思う。今後の交通需要を見ながら、本当にその時間帯にコミュニティ交通が必要であれば、専門家の方々と話し合いながら少しずつ解決していくというアイデアもあるのではないかと思った。

○会長 関係所管へヒアリングや相談させていただきながら、様々な角度からより良い方法を考えていきたいと思う。

○委員 生活道路の安全対策においても、ソフト的な話は合意が得られやすいが、ハードの話になると総論賛成各論反対となり、協議が進まない、調わないということが往々にして見られる。モデル地区の協議会の中には恐らく、所轄の警察の方は直接は入られていないのだと思うが、住民の方々から見えないところの話だと、住民の心証が余計に悪くなる。お忙しいとは思いますが、所轄の警察の方にお越しいただき、交通管理者という立場で丁寧な説明をしていただくことは重要になってくると思う。今回はモデル地区ということで成功させたいという思いがあると思うが、検討中、多くの課題が生まれてくると思う。そこを場当たりの対処するのではなく、他の地区に展開をするにあたり、手引きに計画的にあらかじめ留意すべき点を反映させることが重要になってくると思う。資料3のスライド12に掲載されている令和2年度10月の砧版手引きとは何か。手引きは通常、初めからあるもので、手引きに沿って検討を進めていくものだと思うのだが、この段階で手引きを策定するのはどういうことか。

○会長 砧版手引きには、定時定路線型の運行手順等を示し、その後に予定している全区版マニュアルには、定時定路線型以外のデマンド交通や乗合タクシー等の記載を追加することを考えている。

○委員 世田谷の中で新しい地域のモビリティを考えるための検討手順を記した大きな手引きがあり、その中に、モデル地区での実績を元にした定時定路線型の手引きがあると。大きな手引きの一部に砧版の手引きのようなものが出てくるのか。

○事務局 具体的には決めていないが、砧地区が実証運行するための手引きには協議会の正式な立ち上げにあたっての事務手続上の細かい部分等を記載していく。世田谷区としても初めての取り組みであり、どのように進めていけば良いかが分からない中で、調査検討として砧地区に入っており、地元の合意形成をどのようにしていくかなど、ノウハウを蓄積している状況。砧地区で実証運行をするために定時定路線型について記した手引きを作り、その後に区内全域で使える手引きを今後2年かけて令和4年度に策定するというイメージ。

○委員 今後、内容が具体的に決まったら改めて情報交換をさせていただきたいと思う。需要予測アンケートをもう一度実施するとのことだが、実証実験前にアンケートで聞いておくべきことは、需要調査だけではないと思う。利用しない住民全体の合意形成や盛り上がり、家族の送迎の

負担軽減や地域で支える思いなど。どれぐらい乗るかにプラスして、こういった話を聞いておくべきではないかと。そうすることで、今まで交通のサービスとして走っていたバスとは根底から違う考え方をしなければならないモビリティなのだと、地域主体で考えなければならないのだということを伝えることができ、それがとても重要になってくる。モデル地区の意識がどのような現状なのかを押さえておくと、非常に良いと思う。せつかくアンケートをするので、そういった視点からもモデル地区としてのデータを押さえておくことが重要になってくると思う。

○委員 地域だけでは解決出来ない問題が多々ある。ショッピングカートを持って乗りたい、車椅子で乗りたいといった声を聞いても、地域住民には答えることが難しい。

○会長 住民主体とは言っても、そういった点への説明は区が一緒に行うつもりでいるし、今のようなお質問等々についても、区としての考え方は説明していかなければいけないと思う。住民の皆様方の合意形成はとても大切なので、区としても、あとは知りませんよという話にはならないので、そういったことは個別にお話をしていきたいと思う。

○事務局 地域公共交通会議は、次年度も引き続き開催を予定している。開催時期はモデル地区の取組みの進捗状況等によるが、夏ごろに一度開催したいと思っている。

○会長 今後の進め方のバーチャートの中に、地域公共交通会議のスケジュールなどを入れ込み、より分かりやすくし、議論内容もしっかりと整理していきたいと思う。

○委員 次回の開催は夏ごろを予定しているとのことだが、オリンピック開催期間中はなるべくこういった会議を控えていただきたいので、時期を若干前後にずらしていただければと思う。

○事務局 オリンピック開催を踏まえ調整させてもらう。

「閉会」