

# 令和4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4年10月19日 午前10時00分から11時53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1回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	令和4年10月19日 午前10時00分から11時53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	欠席
	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長補佐	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	代理
	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	代理
	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	米 澤 暁裕	代理
	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	代理
	世田谷区町会総連合会会長	三 羽 和彦	欠席
	世田谷区商店街連合会副会長	本 杉 香	欠席
	区民(公募)	小 泉 善太郎	
	区民(公募)	太 田 哲夫	欠席
	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	代理
	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	
東京都建設局第二建設事務所管理課長	鈴 木 義治	欠席	
世田谷区土木部長	工 藤 誠	代理	
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	
	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	3名		
会議次第	1. 開会 2. あいさつ・出席者の紹介 3. 審議事項 会長の選任について 4. 報告事項 バス路線（玉04・05系統）運行形態変更・第2回検証運行等について 【東急バス（株）】 公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の今後の取組みについて【世田谷区】 5. 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【審議事項】会長の選任について

○道路・交通計画部交通政策課長 昨年度末の地域公共交通会議で、行政からの視点だけでなく、それぞれの公共交通の役割や将来を見据えた多角的な視点での議論が必要となることから、当会の会長を区の職員以外の方で担えるよう、委員の皆様の互選により会長を選出することを了承いただき、本年度、要綱を改正した。現在、会長が不在であるため、本要綱第4条に基づき会長の互選を行う。

委員 専門的な知見をお持ちである学識経験者の稲垣委員が会長に適任であると考え

道路・交通計画部交通政策課長 ただいま、稲垣委員を推薦する発言があったが、どうか。

〔異議なし〕

道路・交通計画部交通政策課長 ご了承いただいたため、これをもって稲垣委員を会長に決定する。

○会長 本会議設置要綱の第4条第3項の規定により、会長に事故があるときまたは会長が欠けたときの代理人を、会長が委員の中から指名することとなっている。世田谷区道路・交通計画部長の青木委員を指名する。

次第4【報告事項】バス路線(玉04・05系統)運行形態変更・第2回検証運行等について

資料2「喜多見・宇奈根地区バス路線(玉04・05系統)の運行形態の変更に向けた第2回検証運行について」を用いて東急バスより説明。

【質疑応答】

会長 検証運行で乗り継ぎの抵抗を小さくするため、定時定路線（玉06系統）の砧本村の発着時刻を考慮した予約に改修することだが、具体的にどのように発時刻に合わせて予約を改修されるのか、どのような予約のシステムに変わるのかを、事前事後の比較で分かるようにご説明いただきたい。

東急バス 昨年度の検証運行では、単純に、ここから何時頃乗りたいというだけの予約だったが、今回は玉06系統の時刻表を予約サイト上で選べるようにして、例えば砧本村を11時10分発というバスがあったとすると、その時間を選ぶと、システムが逆算して、「あなたの乗りたいところに何時に来ます」といった提案をするようなシステムに変えている。反対方向（砧本村着）も、うまく乗り継ぎができるように改修する。

会長 他地域の似たような事例を取り入れたということか。

東急バス 地域の皆さんからの声が強かったので、そこを何とか解決できないかと考えた。

会長 二子玉川から自宅（最寄りのミーティングポイント）に向かう場合は、乗る定時定路線側（玉06系統）のバス停のダイヤを入れるということだが、そのときにはミーティングポイントへの到着予想時刻は出るのか。

東急バス 最終的な自宅の最寄りのミーティングポイント到着予想時刻も出る。

会長 このミーティングポイントというのが、既存のバス停とは違う、路面にシートを貼るといようなご対応をいただくということで、交通管理者との協議を大分重ねてこられたと思う。この協議の中で、交通安全上特に問題ないということでゴーサインが出ていると思うが、交通管理の観点から何かコメントがあればいただきたい。

委員 交通管理者の立場ということであれば、区内のきめ細かい交通環境の構築ということでは非常にありがたい。従来であれば、バス停は標識で確認をするが、路面に標示することであれば、障害物もないので、非常に効果的かなと思う。

ただ、従来であれば上り下りというようなコースだが、路面ということは、左右側にも同じようなシートを貼るのかということが疑問として浮かんだのと、そのミーティングポイントは、利用者があらかじめその場所をしっかりと確認しておかなければいけないと思ったところである。

東急バス 今回の路面シートについては、資料2の地図で言う青色のところに設置する予定だが、それぞれのポイント1か所にしか停まらないので、上下方向関係なく、乗るときも降りるときも、その場所に同じ向きに停まる。そのため、1枚貼ることで考えている。説明の中で、既存バス停を乗降場所として活用する際、「既存バス停の近くに止めます」と少しぼかした言い方をしたが、今回レンタカーで検証運行を実施するので、バス停留所

の標柱から最低前後10メートルは駐停車禁止ということで、場所によっては例えば2、30メートル離れたところで乗降することになる。そこにも同様に路面シートを貼る。

会長 道路交通法の規定を確認しながら、現場で交通支障のないような形で調整されると理解できた。実証の中で、交通安全の観点からも検証いただいて、これぐらいだったら問題ないというような裏づけを取り、ほかのミーティングポイントの設置の可能性がどれぐらいあるかなども考えていただくとよいかと思う。

23区では珍しい事例かと思うが、交通管理者の観点からコメントはあるか。

委員 ミーティングポイントの設定は、今言われた通り、バス停に通常は止められないので、駐停車禁止にならない範囲で場所を設定していただく。恐らく資料2の地図上のCのところも駐停車禁止でない場所を設定していただいていると認識している。

バス停の関係で言うと、道路交通法上、通常はできないが、ある程度の条件をそろえて手続を踏めば、バス停に停車できるように道路交通法が改正された。若干時間がかかるが、そういう手続もあるので、早めに相談をしていただければと思う。

また、交通安全上の問題として、タブレットとかスマホなどで停まる場所を明示するかと思うが、運転手が運転中にそういうものを見ない運用方法にしていいただければと思う。

東急バス 先ほどの回答の補足だが、今後この地域の方々に説明会を開いて、より大きく分かりやすい地図、自分の家から近いところを確認できるような資料をお渡ししたいと思う。

バスの乗務員に対しても、まずこの場所を覚えさせる教育をする。その上で、タブレットをナビのように見るというよりは、発車前に次の目的地を確認するツールとして使うため、運転中に操作することはないような形で進めたいと思っている。

会長 鳥取で私が関わったデマンド型交通で、恐らくシステム業者は東急バスと同じだが、一般の方がドライバーを担っていた。地元の方なので、かなり道をご存じだとナビのとおり動かない方もいるのではないかと思う。ルートが固定されているとか、指示されたとおりに曲がらないといけないといったことはあるのか。

東急バス それは全くない。このシステムにはナビゲーション的な機能はあるが、そのとおりに走らなくてもよい。例えば小学校の下校時間帯だから子どもが多いと思えば別のところへ迂回するなど、個人の頭の中で考えてもらうようなところだと思う。

会長 了解した。

同じバス事業者の観点から、この取組をどのように感じているか、バス事業者からコメントをいただきたい。

委員 乗り継ぎ後の2回目の乗車はICカードを使えば無料とのことだが、何分間有効

か。

東急バス 1回目の乗車から90分以内に乗り継げば無料だが、91分を過ぎると通常通り220円かかる。

委員 了解した。

永安寺から二子玉川向けは弊社のバスも共同運行で走っているが、現行のICカードのシステムでは、2回目に弊社のバスに乗車する場合も無料にすると高額な費用がかかるので、地域の方にはご迷惑をおかけするが、ご了承いただきたいと思う。

この実証運行はワンボックス車両何台でやる予定か。

東急バス 1台で考えている。

委員 運転をされる方は、東急バスの運転士か。

東急バス おっしゃるとおり、路線バスの運転士が乗務する。

委員 了解した。

二子玉川に行く場合、天神森橋や砧本村からバスに乗り換えることも想定されていると思うが、ミーティングポイント間の輸送も対象ということか。

東急バス 絶対数は多くないと思うが、そういったことももちろん可能である。

委員 軽減される費用として、一番高いのは人件費である。路線バスを一定の時間帯で運行するためには1日2人ぐらいの人工は必要になるが、オンデマンドでも同じ数の運転士が必要になると思う。社会実験としてやるのは良いと思うが、収支上本当にこれで大丈夫か疑問である。先進性がうらやましいと思う反面、ちょっと弊社では厳しいかなというのが正直なところである。

東急バス ご指摘よりもう少し人手をかけていることもあり、今回の運行形態変更によって、かかる人の数は大分減る。

しかし、事業として成り立つのかと言うと、成り立たない。冒頭申し上げたとおり、もともと赤字路線であり、乱暴な言い方をすれば本当なら廃止したいところだが、そうもいかない。であれば形を変えて、コストを下げて、何とか移動の手段は確保しないといけないという考えの下にやっている。もちろん理想は黒字化だが、少しでも赤字額が圧縮できれば、今の段階ではそれでよいと考えている。

会長 企業としての地域貢献に近い形で、単独で考えると撤退の一択になってしまうところを、会社、組織全体としての経営を考え、地域に残していくために工夫されており、大変な努力をされていると思う。

地域の方々がそれをどれだけ理解しているか、という点を課題として感じている。地域に対してこれほど努力してモビリティを維持しようとしている事業者の状況を、地域側

がいかにか支えていくのか。もちろんサービスの受益者であるが、そういった構図だけでは、通常の飲食店とかであればお店がなくなるレベルである。いかに利用者がこの問題を考えていくのかというところが重要になってくると思う。

この点について、他のバス事業者からもコメントをお願いします。

委員 デマンドに関しては、いろいろと研究、勉強をしていて、ほかの地域で具体的な検討も進めているが、事業性については他社と全く同じ状況である。

申し上げたいことは、冒頭の東急バスの説明にあったバス事業のスキームである。当社には150以上の路線があるが、黒字の路線はせいぜい二、三十ほどしかない。その黒字路線の黒字額で、ほかの百何十の路線の欠損額を賄うというビジネススキームが成り立たなくなっている。

コロナになってお客様の利用が回復することを期待していたところもあったが、2、3年たって、回復も上げ止まりになっている。ほとんどの人が、コロナが完全になくなるとは思っていない中で、どのようにやっていくかを考えることが我々事業者の大きな課題になっている。

会社は赤字であるので、今のままだと5年、10年後に今の交通網は維持できないということは間違いのないと思う。デマンドや新たな取組に今のうちにトライしておくことは非常に重要かと思う。

デマンドに限らず、新たなモビリティについて勉強する中で、我々事業者でできることは限界があると感じる。そのような中で、この会議の場まで調整されてきたことは本当にすごいと思う。

最後に、利用者からは「乗り継ぎが不便だ」などと必ず言われるが、利用者にも少しご協力をいただかないと、交通は維持できない。アンケートなどでよく「無償だったら乗る」と言われるが、運転士も給料をもらって、家族を養っている人もいる。その人たちに「ただで乗せる」ということはご勘弁いただきたいと正直思う。

そういうご理解、少しのご不便を許容していただくことも、今後、交通網を維持していく上では大事なことだと思う。

会長 私も地域柄、東急バスによく乗るが、シルバーパスを見せて乗車されるお年寄りの方も、実にいろいろな方がいる。それぞれの人の価値観を全て整えるというつもりはないが、現状の正しい理解と、自分の生活にいかに関わってくるのかという認識を深めることは非常に重要だと思う。

ほかの自治体でもいろいろと議論しているが、今ご発言いただいたバス事業者も相当努力されていると感じた。



委員 運転手は東急バスの方ということで、一般の路線バスと違ってタブレットの操作をしたり端末の指示で動いたり、ふだんとは異なる形態になり、乗務員にとっても不安があるかと思う。今回の運行に当たってこういった乗務員教育などを行われたのか。

東急バス タブレットの操作は、利用者に対しても同じだが、予約システム、予約画面などは、ある程度ふだんからスマートフォンなどを触っている人であれば自然に入っていけるよう、ユーザーインターフェースを踏まえた造りにしている。実際に乗務員が操作する時間をつくってはいるが、ハードルが高い話ではない。

会長 恐らくインターフェースのユーザビリティや操作性よりも、むしろ情報提供するタイミングや、実際の実務において戸惑いが起きないようにシステム改修も求められてくると思う。今回の検証運行は、交通安全が脅かされるほどの介入はないと思うが、システム改修に向けての検証運行という意味合いも兼ねているかと思う。何がどのように改善されたのかも教えていただければと思う。

委員 今後のスケジュールについて伺いたい。実証運行は第2回で終了するのか。終了するのであれば、3月1日からの運行形態変更は道路運送法4条の範囲内でやるのか。もしくは、これまでレンタカーでやられているということで、先ほど委員からも話があった、有償ではどういう旅客が乗ってくるのかという実験をするのか。

もしするとなれば、道路運送法の21条もしくは4条で事業用自動車、いわゆる緑ナンバーでやる場合、交通管理者から話のあった、改正された道路交通法のスケジュール等ほどの程度加味されているのか伺いたい。

東急バス 今の時点ではっきりとは申し上げられないが、最終的なゴールとしては、緑ナンバーの事業用自動車で、運賃を頂いて、4条の枠組みでやっていくことである。それに向けた専用車両の発注をしているが、昨今の社会情勢の関係で納車が遅れており、3月は厳しいかと思っている。

そのため3月の段階で運行形態は一旦変えるが、レンタカーで、無償で運行し、車が入るめどが立った時点で車を事業用自動車に替える、という流れで考えている。時期は今の時点ではっきり申し上げられないが、本格運行への移行はこの2段階で考えている。3月1日はレンタカーで、一旦このデマンド輸送を無償でやる。その次の第2ステップが、当然年度は明けると思うが、時期はまた別途ご相談したいと思っている。

会長 今の話は、地域の方々に事前に十分周知されると思うが、恐らく有償か無償かは利用者にとっては大きな違いなので、十分に周知していただきたい。

委員 東急バスの現実に即したきめ細かい対応に、非常に頭が下がる。バス路線は、通勤路線には若い人も乗るが、日中は高齢者の利用が多い。私も70歳になってシルバーパス

を利用させてもらい非常にありがたいが、各バス会社が存続しないとどうにもならない。赤字路線をどうするかという問題は、バス会社にとって一番大きいと思う。行政の予算の中で老人福祉という観点から、路線バス維持のための予算をどう獲得するかは、今後時代が進むにつれますます大きな問題になると思う。

国レベルで言えば、北海道の鉄道が潰れてバスに切り替わったりしているが、その地域はどんどん過疎化する。世田谷区が過疎化するとは思わないが、通院や買物難民の高齢者の足の確保という観点から、限りある予算の中で、何とかやりくりをし、バス会社にもぜひ頑張ってもらいたい。家で籠もってしまうと、病気がちになり、保険料も医療費もかかる。そういう広い目で見たい予算の獲得をお願いしたい。

道路・交通計画部長 福祉部門と連携を取りながら交通政策を進めている。過疎化という話があったが、世田谷区も将来、間違いなく人口は減ってくると思う。既存バス路線の存続と、交通不便地域を今後どうカバーしていくか、この2つの大きな課題があると思う。交通不便地域については、採算が取れずバスも導入できないので事業参入すらないところには、行政側でも課題解決に向けて動き出している。一方で、既存バス路線については、どうしていくかは大きな課題だと認識している。

公費の投入は、区としても大きな課題になっている。福祉タクシーなど、世田谷区も様々な福祉政策を行っている。買物に対する政策をどう考えていくかなど、課題としては受け止めている。

#### 次第4【報告事項】公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の今後の取組みについて

資料3「世田谷区の公共交通不便地域対策について（取組み経過概要）」

資料4「砧モデル地区需要予測アンケート結果」

資料5「公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の今後の取組みについて」を用いて事務局より説明。

委員 高齢者の立場から、前回の会議まで運賃300円ということで、もう少し安くないかと発言したが、70歳以上は割り引いて100円で実施されるとのことでありありがたい。100円ならばワンコインで、高齢者の利用者は多いと思うが、高齢者ばかりになると赤字が増えることになり問題なので、孫や普通料金300円で乗る人と一緒に乗車することを期待することになる。商店街とのイベント活動なども考えられて、ぜひ成功するといいなと思う。高齢者に関しての配慮がなされて非常にありがたい。

道路・交通計画部交通政策課長 ご指摘いただいたとおり、我々も利用促進策をいろいろ

考えていく中で、特にメインターゲットである高齢者の料金等も加味しながら、100円であればワンコインなので、できるだけ多くの地域の方に周知もしながら一緒になって進めていきたい。

会長 資料5の11ページ目の表中に 運賃収入（割引後）とあって、その下に【参考：高齢者割引分】と書かれているが、これは割引によって引かれた分が、高齢者の運賃収入が120万円ということなのか、教えていただきたい。

2点目が、これは高齢者が何%ぐらい利用する想定で計算されているのかと。資料4のアンケートの結果を踏まえて設定されていると思うが、資料5の計算の中にどのように反映しているか説明を入れたほうがよいかと思う。

道路・交通計画部交通政策課長 アンケート結果から、利用者全体の約4割は高齢者が利用するであろうというところが見えている。

資料5の11ページだが、 の運賃収入の参考として記載している120万8000円の料金は、高齢者を100円としているので、その差額分である。

会長 そうすると、高齢者が100円ではなくて300円ということであれば、この 行の300万円とその下の120万円を足した420万円が、全員300円だったときの収入ということか。

道路・交通計画部交通政策課長 おっしゃるとおりである。

補足すると、資料5のスライド3ページの表は、定時定路線型とデマンド型を比較しているが、収入欄の 運賃収入で、デマンド型の年間利用者数1万4040人×300円とした場合は421万2000円になる。

資料5の11ページに戻ると、恐らく全利用回数4割が高齢者だろうというところで、その内訳になる。

会長 人数ではなく、全利用回数のうち4割が高齢者だという試算をされているという理解でよいか。

道路・交通計画部交通政策課長 そうである。

委員 資料5の8ページにシルバーパス利用者、70歳以上の高齢者に対しては100円ということだが、シルバーパスを見せて乗せるのか、それとも70歳以上の方には何か区としてカードを発行するのか。

道路・交通計画部交通政策課長 70歳以上の方をどう見分けるかは、予約方法で分かる仕組みを取るか、何かしら考えるべき課題として捉えている。今後、運行事業者が決まった段階で、改めて調整していきたい。

委員 砧モデル地区の実験運用が成功した場合、不便地域がまだ多くあるが、そのほかの

エリアへの波及はどうお考えか。

道路・交通計画部交通政策課長 砧モデル地区のオンデマンドによる取組や、公費の投入は、世田谷区にとって初の試みである。アンケート調査で利用人数がある程度分かってきたが、実際にそのとおりになるかどうかは分からない。運行してみて、実際の利用者数がどれぐらいかも含め分析等をした上で、他地域への展開も考えていきたい。

会長 資料4のアンケート結果の6ページ目の問2で、年齢層別のクロスは非常に重要だが、それぞれの回答者数n、サンプルサイズは書いていただきたいと思う。

そして「加齢等により将来的には利用する」というところが、前期高齢者や高齢者予備軍と言われる60歳はほかと比べてかなり割合が下がるが、50代が46%。10代の方が半数答えているのも興味深いが、ここは今回の試算に含まれてはいないのか。これを加味して、例えば3年目の利用者数に影響していないのか。参考程度に見ているのか。

道路・交通計画部交通政策課長 実証運行の年数がたつことで、地域の認知度が高まることがあり得ると思う。他自治体でも、1年目よりも3年目のほうが利用者数が増えているというようなことも聞いている。

どちらかという高齢者のほうが利用する傾向があり、比較的若い方はまだそこまで利用意向がないという状況は見えてくる。

会長 了解した。関連して、資料5の11ページのスライドで、3年目で運賃収入が増えて収支率が40%となっている。割引分が増えているということは高齢者が増えていると思われるが、どのような試算になっているのか。

道路・交通計画部交通政策課長 1年目よりは2年目以降が増えているが、アンケート調査を踏まえた中で、顕在化率をかけた計算をしている。浸透していく中で認知度が高まることによって、多少なりとも伸びるだろうというところを加味した。

会長 了解した。

委員 耳障りのよい話だけをするとところが多い中で、資料に収支のシミュレーションを出していて、こういうものをきちっと出すというところは非常に大事なことで、行政がちゃんと考えていることが分かる。

会長からも指摘があったとおり、の運賃収入が3年目に370万円に増え、赤字額が920万円ということで、これは収入が倍になっても赤字ということが分かる。デマンドは大体このような事業性だとよく分かる資料だと思う。

その下のに運賃外収入とあり、協賛金をあっさり300万円などと積むようなところが多いが、初年度50万円としているところも、ある程度現実的に見ていらっしやると思う。

これをどのように、誰が探してくるかはこれからご検討をなさると思うが、地域と事業者と行政という3者全体で探していくと意識されたほうがよいと思う。

もう1点、資料4のアンケート結果について、よく「あれば乗るようにする」というところだけ聞いて、これが6割ありますとかと言われてしまうが、利用頻度を月、週何回と出しているところは大変よいと思う。結局365日ある中で何回乗ってくれるかが大事で、単純に「あれば乗る」といっても年間1回の場合もある。

先ほど地域のご協力も大事ですという話をした中で、資料4の14ページにおいて「地域の一員として協力できること」に関する質問を投げかけていることは非常に重要なことだと思う。「特になし」と回答した4割の方をどれだけ減らしていけるかは今後のポイントになってくる。ご協力は地域だけではないので、いろいろな方にご理解、ご協力をいただきながら支えていくものだと思います。一番の協力は利用していただくことであるが、興味関心を持ってもらい、交通を支えるということをもみんなで意識してもらえればと思う。

こういうアンケートは定期的に取りられるといいと思う。

委員 アンケート結果から、統計的手法で需要予測を1万4000人と立てたと思うが、ざっくり割ると1日90人で、運行時間が約9時間なので、1時間に10人分運行すると考えると厳しいかなというのが正直なところである。そんなに高低差があるところではないと思うので、高齢者のほうがたくさん乗られるのではないかと思う。

一方で、資料5の12ページの数値目標があるのはすごくよいことで、一旦始めてしまうとなかなかやめられないというところでは、一定の線引きをされているのはいいと思う。

道路・交通計画部交通政策課長 確かに地元以外からも協力を求めていくことが大事な視点ではないかと我々も思っている。行政だけで進めてもうまくいかないと思うので、地元企業を含め、広い視点で地域も一緒になって取り組んでいき、認知を高め、マイバス意識のようなものを持っていただいて、それが利用につながれば一番よいと思う。

若い方から高齢者まで、幅広い世代の多くの方に利用していただくことが一番だと思う。今後も情報提供をしながら、いろいろな意見をいただきたいと思います。

会長 今まで検討を重ねてきた地域の方々は、かなり意識が高く、交通政策課といろいろ調整されてきたが、実際に乗るのはそこまで意識の高くないその他のの方々であると思われる。その人数は多く、そのうち何%乗るかは、収支率にも相当大きく影響してくると思う。

そういう方々の交通政策に対する参加のデザインを、いかに具体的に落とし込んでいくのか。総論としてはそれで問題ないが、各論に落とししたときに、一体どういう利用モデル

が考えられて、その人たちの利用促進を5月以降に進めていくためには、どんなストラテジーがあるのか、メニューを考えていかないといけないと思う。

バス事業者の他自治体における取り組みのように、SNSを活用するとか、自治体広報紙やホームページでは、子育て世代はなかなか見ないかもしれないということなども踏まえ、高齢者だけでなく裾野を広げて対象者を考えていく。4割以外の6割の人たちをどうやって乗せ、どうやって興味関心を抱かせるかというところがあり、5月までがかなり勝負だと思う。

利用促進は、始まる前がかなり肝心かなと思うので、ご検討いただきたい。

交通管理の観点からはいかがか。

委員 乗降ポイントは、交通安全上支障がないところに設定いただければよい。

閉会