

令和4年度第2回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：令和5年1月10日 午前10時28分から11時34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2回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	令和5年1月10日 午前10時28分から11時34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	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	欠席
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		
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	欠席
	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 バス路線（玉04・05系統）の運行形態変更について【東急バス(株)】 デマンド型交通に関する運行区域、乗降地点、運行車両等の協議 4. 報告事項 公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の取組みについて【世田谷区】 運行事業者の選定、今後のスケジュール等 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 【協議事項】バス路線（玉04・05系統）の運行形態変更について

資料 2 「バス路線（玉04・05系統）の運行形態変更について」を用いて東急バスより説明。

【質疑応答】

会長 第 1 回検証運行で得られた知見や課題を踏まえて、改善や発展的な内容にし、もう一度検証をされたという丁寧な 2 段階型だが、1 回目から 2 回目に移ったときに、何がどのように改善されたか。既存路線を運行せずデマンドだけにしたところが一番大きな点であると思うが、その他の点において、例えばシステムのユーザビリティなど、違いや新しく分かったことがあれば教えてほしい。

2 点目は、3 月以降は、定時定路線の時間帯とデマンドの時間帯を設けると理解できたが、定時定路線の検証はどのように考えていたのか。これで問題ないと判断した理由を教えてほしい。

乗り継ぎの場所が、路線定期運行と区域運行の場合で、砧本村は同じ場所だが、定期運行の場合は東名高速下で、デマンドの場合だと鎌田になる。場所が変わるのはなぜかという純粋な疑問があったので、例えばデマンドでも屋根がある東名高速下がよいのではないかという意見も出かねない気もする。

東急バス まず 1 点目の質問だが、会長の指摘のとおり、一番大きなポイントは、今走っている玉 0 4 系統を運休させたところである。

1 回目の検証運行は当日予約であった。もっと早く予約できたほうが良いという声を地域から結構もらったため、今回は改善し、予約受付を 1 週間前からとした。病院の予約が入っているが、当日になるまで乗れるかどうか分からないといった話もあったので、そこを改善した。

あともう1つは、砧本村で二子玉川駅行きのバスに乗り継いだ後、15分も20分も待ったりするのは嫌だという声があったので、今回はその予約システムを、例えば二子玉川に行くことを考えて、砧本村から乗りたいバス便を選択するという形にした。

2点目について、朝と日中以降で形を変えた理由から入るが、特にここは住宅街であるので、朝は通勤や通学でほぼ毎日決まった時間に利用される方が大多数だと思う。かつ、路線バスは大体朝の時間帯に利用者が一番多く、この宇奈根の路線も朝の時間帯はある程度利用される方がいる。1つは物理的な問題で、先ほど説明したハイエースだと乗り切れないため、資料2の7ページの地図左側にある、今使っているポンチョという小型の路線バスタイプの車をこの区間で巡回させる。

乗り継ぎ停留所については、あくまで砧本村で乗り換えて二子玉川駅のほうに向かってもらうことが大前提である。ただ、バス利用者にはいろいろな方がいて、例えば急いでいるからすぐ乗り継げるほうがよいという若い方もいれば、高齢者のように多少時間はかかってもよいから、ゆっくり待てるところで乗り継ぎたい方もいると思う。そこで基本は砧本村で乗り継ぎとしつつも、例えば朝の時間帯で言えば、東名高速下で乗り継ぐことによってスムーズに駅まで向かえる。

そして日中時間帯については、砧本村に行って、また戻って多摩堤通りに出るとなると、時間のロスがあると感じる方もいるので、例えば歩くことが苦にならない方は、天神森橋で降りて鎌田まで歩いてもらう。横断歩道を渡るが、2、3分で乗り換えられると思うので、急ぐ方はそれで駅のほうまで行ってもらうと考えた次第である。

会長 様々な事情を踏まえた上での検討結果だと理解した。地域にこういう内容がスムーズに伝わるかどうかは非常に重要だと思う。乗り換え地点をこのように設定された意図など、今のような説明も丁寧にしたほうが、利用者の受入れの心の窓も開きやすいかなという気がした。

委員 予約サイトの登録者数271人は、どうやってこれを登録したのか、どうやって知ったのか。また、これが分かれば、この次にどうPRすればよいか分かると思う。

東急バス 2回目の検証運行をやるに当たり、地域向けの説明会を開催し、そこで資料を配ったことと、あわせて各町内会の掲示板や回覧板で周知を図っており、そちらでこの取り組みを知って登録をしていただいたと考えている。

委員 今後、その地域によって、知れば知るほど、あるいはPRのやり方によって、かなりの人数が増えていくと思うが、乗り合いのバスには人数に制限があると思う。難しいとは思いますが、この登録者数は想定として、どれぐらいの人数であればよろしいとお考えか。

東急バス 登録者の数と利用頻度は必ずしもリンクしない。例えば登録はしたものの、週1回しか使わない人もいれば、平日に毎日使う人もいると思うので、そこは何とも具体は申し上げられないのだが。

委員 了解した。

会長 登録者数は、どれだけ知ったか、あるいは関心があったのかという1つの指標になると思うが、次は、本当に利用するかというステップだと思う。それぞれの数字は意味があるため、まず登録者数を増やさないと意味がないことは、入り口のところで当然かと思う。

ただ、今までの検証運行では、東急バスが相当努力して地域の中に入り、丁寧な説明をしている印象を私は持っている。これをいかに持続するかが非常に重要になると思う。

委員 資料2の13ページにオンデマンドバスのイラストがあり、車いす用パワーリフト付きだが、車椅子利用者への対応はどのように考えているか。利用される方が希望した場合には乗せるという考えで間違いないか。

東急バス もちろん、そうである。

委員 ポンチョなどの路線バスだと、バリアフリー対応でスロープ板が出口の中央から出るが、ハイエースだと後ろから乗せるということで、ハンカチ公園や水道道路沿いのように段差がある乗降地点の場合、どのようにするのかを聞かせてほしい。

東急バス 歩道と車道の高低差の話だと思うが、これを解消するブロックのようなものを車に積んでおり、これを使って降りてもらおうと考えている。

委員 ハンカチ公園など、段差があるところへの対応はクリアしているということか。

東急バス そうである。

委員 了解した。

会長 車椅子の取り回しは、それぞれのバス停の関係に依存するため、その最終確認はもうしていると思うが、実際に車椅子を取り回してみても課題も見えてくればよいと思う。ユニバーサルデザインの観点かと思う。

ほかに意見がなければ、今回これは協議事項であるので、説明された内容で本会議において合意を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 ご了承いただいたため、これをもって認可申請の手続に入ってもらいたいと思う。

次第4【報告事項】公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の取組みについて

資料3「公共交通不便地域対策（砧モデル地区）の取組みについて」を用いて世田谷区より説明。

【質疑応答】

委員 3年間の実証運行に向けて、東急バスが運行事業者に決まったということだが、やはり民間の会社であるので、ある程度採算性は考えられると思う。区の補助等もあるだろうが、東急バスとしては、採算が取れると考えてこれを運行する、と考えてよいか。

道路・交通計画部交通政策課長 世田谷区から答えるが、この取組は採算は成り立たない。

委員 採算は成り立たないが、会社として補助金などで赤字にはならないという見込みか。計画全体は赤字というのは分かる。

道路・交通計画部交通政策課長 運行に要する費用は運賃収入だけでは賄えないので、赤字補填という形で公費負担をして、この事業を成り立たせていきたい。

委員 私は2年前から会議に参加しており、新聞などの情報を見ても、東京都内でも各自治体がコミュニティバスの実施について非常に苦慮している。その原因は、利用者数が少ないことなどで、この運行自体どこも赤字でやっている。そういう中で、当初計画を聞いたとき、区が主体でやると思っていたので、それを民間のバス会社である東急バス主体でやるのはよい方向だなと思って発言した。

いずれにしても、民間のコミュニティバスは、その運行自体の赤字というものは当面続くと思う。

ただ、それを税金の補助などいろいろな手段で補って継続していくことが大切であり、予算的に成り立たないからと打ち切ってしまうと、利用する住民の方は捨てられたと言う言葉は悪いが、移動手段がなくなってしまう。何らかの形でバスの継続を図ってほしい。

交通というものは、世の中の進歩やまちの形態の変化に従って、道路が新たにできたりする中で、バスの運行も変わっていくと思う。実情に合わせながら、苦労はされると思うが、ぜひよろしく願いしたい。

資料3の5ページに車両イメージの写真が出ているが、これはどこが買うのか、レンタルするのか。

道路・交通計画部交通政策課長 実証運行は、運行事業者によるリースを予定している。

委員 先ほどの東急バスの資料で、カラーリングされた車両の写真を拝見したが、バスが来たことが分かりやすいと思う。この写真だと、普通のワゴン車のようで、よく分からな

いということはあると思う。これは、やはり費用のこともあって、実証運行期間中は無理か。

道路・交通計画部交通政策課長 車両は今白色だが、その両サイドに例えば「今、実証運行中です」と書かれたマグネットを貼るとか、区民、地域の方にも分かるようなことを考えていきたいと思う。

委員 了解した。ぜひ頑張ってもらいたい。

道路・交通計画部長 補足すると、今回の実証実験は、あくまでも東急バスではなく区が主体の事業になる。ただ、区はバス事業者ではないので、当然こういったノウハウもない。それを東急バスに委託をして進めていくことになるので、全て区の責任でやるという形になる。

会長 資料3の右上7番のスライドだが、登場人物として、世田谷区、そして東急バスが委託を受けて乗り物を走らせる。そして、公費負担絡みのコミュニティ交通を考えると、この上に載っている方々（地域）が重要になる。公費負担が続く中で、それを抑えていくために、地域の方々にこの新しいモビリティをいかに理解してもらって、それをいかに支えるのかという本気度が問われてくると思う。

専門的なテクニックや、行政の中の調整は、図の右下（世田谷区）、左下（東急バス）の方々がやるのだが、実際に盛り上げるのは地域だと思う。いろいろな地域を見ている中で、地域力が高いところは、やはりこういうものが続いていく。議会の中でも、これに税金を使って構わないといった理解が得られる盛り上げ方が求められてくると思う。

最後、車両の見せ方が重要だと思っており、シンボリックなものをきちんと入れることで、子どもたちも「ああ、何か来た」といったことになる。地域を盛り上げるために、いかに戦略的にモビリティのしつらえをうまく見せるか、重要になる。とある都内の自治体で、タクシー車両を2台使って回すようなことをやり、車体にマグネットを貼ったが、誰も見ないから分からないだろう。マグネットを否定するわけではないが、そこも含めて地域で考えたほうがよいと思う。世田谷区だけで考えてやるのではなく、地域でアイデアを募るなど、区民力をいかに生かすのかが重要になると思う。

委員 8ページの目標数値の考え方は、やる前からいろいろ言ってもしょうがないと思うが、先ほど説明があった宇奈根地区のデマンドの実績は1日に15、6人だった。これに対し、見通しが立たない場合は抜本的に見直しを検討するという数値でさえ、1日に35人ということで、宇奈根地区の2倍以上がミニマムの目標値になっている。ここまで行くのかなという感じはするが、この目標値の設定は高過ぎないか。計画値を考えた方がよいのかなと思うが、検討はいかがか。

道路・交通計画部交通政策課長 この目標数値を出すに当たっては、地域に対してアンケート調査を実施している。その調査結果等を踏まえて分析し、1日当たりこのぐらいは利用されるだろうというものを導き出した。

確かに先ほどの喜多見・宇奈根地区が15、6人程度であるが、砧モデル地区は区域が広いので、実際に運行してみないと分からない。アンケート調査の結果等を踏まえながら、この目標数値を出してきた。

90人まで行くのかという心配の声もあると思うが、我々としては段階に応じた改善策等も考えている。先ほど会長も言ったとおり、地域と一緒に進めていくことは非常に大事だと思っている。一人でも多くの方に利用していただけるよう、我々も取り組んでいきたいと思う。

会長 東急バスの取り組みも、どちらも利用者がどんどん伸びることを期待したいところだが、黙っていても利用者は増えないので、何をすべきかは考えるべきだと思う。

委員 6ページの乗降地点候補地に既存バス停活用とあり、最後のスケジュールで5月に運行とあるが、手続があるのでバス停の利用はすぐにはできないと思う。その考えでよいか。

道路・交通計画部交通政策課長 この間、既存バス停の活用等は、喜多見・宇奈根地区と併せて交通管理者と調整している。引き続き進めたいと思う。

委員 つまり、砧モデル地区についても、5月の運行開始時点はバス停を使わないということか。

道路・交通計画部交通政策課長 そのとおりである。

委員 承知した。

資料2の14ページ、バス停留所の使用について(案)となっていて、関係者の合意をイメージした表だと思う。この表は、本日この会議をもって関係者の合意を得たという整理なのか、それとも例えば2月ぐらいに会議を開催し改めて合意という形を取るのか。扱いを確認したい。

会長 こちらを含めて、今回合意を得られたという認識だと思うが、問題点等はあるか。

委員 了解したが、一応合意には、公安委員会という名前が入っていないといけない。私の立場は交通管理者としての出席であるので、公安委員会としての合意は取れていない形になってしまう。それ以外の方の合意が取れたという整理にするということか。

会長 はい、お願いしたい。

東急バス おっしゃるとおり、今日この場にいる方の合意形成を得て、それを踏まえて公安委員会の最終的な合意に向けた事務手続を取っていくというイメージで考えている。

委員 了解した。

委員 先ほどの利用促進のPRに関して、私は等々力に住んでおり、とどろッキーというキャラクターがいるが、砧地区には何かキャラクターがあるのか。もしあれば地域の方々と共有し、利用促進していただくといいと思う。

道路・交通計画部交通政策課長 地域キャラクター等がもしあれば、地域の方とも一緒になって検討していくので、そういった声を踏まえながらやっていきたい。

委員 ありがとうございます。

会長 地域の中で利用状況を共有しながら、それも半年とかではなく、数か月単位で見ながら、何とか盛り上げないとこのままではまずいぞといった、PDCAサイクルを回していくことが重要かと思う。

閉会