

令和6年度第3回世田谷区地域公共交通活性化協議会  
議事概要

世田谷区  
道路・交通計画部交通政策課

会議名称	令和6年度第3回世田谷区地域公共交通活性化協議会
日時	令和6年12月4日（水曜日） 午後4時30分から6時8分
場所	世田谷区役所 二子玉川分庁舎 A棟1階 大会議室 （世田谷区玉川1-20-1）
出席者	【22名】（うち代理出席4名） 森本会長、寺内副会長、藤澤委員、大塚委員、若田委員、三浦委員（代理出席：安井 正太郎様）、古谷委員、石委員、作井委員、五島委員、八山委員（代理出席：神鳥 洋様）、濁澤委員（代理出席：野村 圭祐様）、久我委員、佐藤委員（代理出席：須藤まゆみ様）、中山委員、船城委員、富田委員、笠原委員、熊谷委員、堂下委員、鎌田委員、山戸委員
欠席者	【10名】 本杉委員、太田委員、富樫委員、小池委員、舟山委員、外丸委員、武山委員、山下委員、西東委員、有馬委員
傍聴者	4名
会議結果	議事（1）及び（2）について区から説明を行い、意見交換を行った。 また、「その他」として、世田谷区障害施策推進課から障害者差別解消専門調査員による出前講座の実施について情報提供を行ったほか、東急バスから【等01】タマリバーバスの減便に関する情報提供があった。

○道路・交通計画部交通政策課長 本日は師走の大変お忙しい中、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本協議会事務局の世田谷区交通政策課長の村田でございます。僭越ながら、議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます。本日の協議会は、18時30分までのおおむね2時間を予定しております。本日はどうぞよろしく願いいたします。

それでは、着座にて失礼いたします。

まず、本日の配付資料を確認させていただきます。

お手元の資料をご確認ください。

初めに、本日の次第になります。資料1、本日の席次、資料2、本協議会の設置要綱、資料3、本協議会の委員名簿になります。資料4、区民意見募集結果・素案からの変更点について、横向きの資料になります。資料5、本計画案の概要版、資料6、本計画案の本編になります。資料7、地域公共交通計画策定スケジュール、資料8、砧モデル地区デマンド型交通における実証運行の中間報告についてでございます。

以上、9点の資料になります。不足している資料がございましたら、事務局までお申し出ください。ございますでしょうか。

では最初に、お手元の資料2、世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱をご覧ください。

本会議の運営は、この設置要綱に基づいて進めさせていただきます。

本会議につきましては、本設置要綱第10条にありますように、原則公開ということで傍聴が可能であり、委員名簿を含む会議資料や議事概要は、後日、世田谷区のホームページに掲載されます。

なお、議事概要における発言者は一律「委員」の表記になります。また、本日は、記録として音声の録音と写真撮影をさせていただきますので、ご了承ください。

なお、本日の協議会につきましては、出席者が半数を超えておりますので、設置要綱第6条第2項に基づき、本会議は成立していることを報告させていただきます。

事務局からの報告は以上でございます。

それでは、本協議会の森本会長に進行を交代いたします。森本会長、よろし

くお願いいたします。

○会長 皆さん、こんにちは。年末の大変お忙しい時期にお集まりいただきまして、ありがとうございます。会議の冒頭に一言ご挨拶をさせていただきます。

前回の会議を7月に実施させていただいて、その際に地域公共交通計画の素案について、その方向性について皆さんとご議論させていただき、その後、区民の意見を聴取し、今日はその区民の意見を取りまとめた整理したものが議題の中に上っております。ご覧いただき、それに沿った修正ができていくかどうかということも含めて、地域公共交通計画についてご議論いただくと。年度内の策定と聞いておりますので、そういった意味で、今日は皆さんと直接対面をしながら議論ができる機会かなと思っております。

もう1点は、砧地区のデマンド交通の実証実験の中間報告が上がっております。今後、公共交通不便地域をどういうふうに埋めていくのか、その一つとしての砧の実証について皆さんと議論をさせていただき、様々な課題があるというふうにも聞いておりますので、その課題をどうやって乗り越えていけるのかということについて前向きなご検討をいただければと思っております。

では、議事（1）世田谷区地域公共交通計画について、まずは事務局から説明をいただき、その後に皆様からご意見、ご質問をお受けしたいと思っております。では、事務局に説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 では、事務局より世田谷区地域公共交通計画について説明をいたします。

まず、①区民意見募集結果・素案からの変更点についてをご説明いたします。

お手元の資料4をご覧ください。資料4の1ページにお進みください。記載の目次の項目に沿って説明をいたします。

では、2ページをお願いします。まず、区民意見募集の概要です。意見募集期間は、令和6年9月15日から10月8日の24日間として実施いたしました。頂いた意見の人数ですが、はがき、手紙から2名、ホームページから4名、ファックスから1名の合計7名の方からご意見をいただきました。意見の件数は32件ありまして、意見の内容を8つの項目に分けました。意見募集結果につきましては、令和7年3月1日に公表する予定でございますので、本日は、頂いたご意見のうち主なものについてご報告をさせていただきます。

3 ページをお開きください。次に、区民意見募集の主な意見の概要と区の考え方について説明いたします。左側の列に、先ほど項目分けした8つの項目を、中央の列に意見概要、右側の列に区の考え方を記載しております。項目ごとに1つか、2つずつ読み上げさせていただきます。

まずは項目1、地域公共交通計画についてです。一番上の行になります。意見概要としましては、日常の移動に困難を抱えている方を支援できるような計画を策定してほしい。市民参加を前提に、複数関係者が具体的な課題を検討できる体制が必要とのご意見をいただきました。区の考え方は、本計画では、既存の鉄道・路線バス等の公共交通機関をはじめ、地域における多様な輸送資源も含めた地域公共交通のあるべき姿を描くマスタープランとして策定しており、本活性化協議会において議論を行うとともに、交通に関する区民アンケートを実施して進めてきました。また、区では公共交通機関の利用が困難な方については、世田谷区障害施策推進計画において、福祉タクシー利用券の補助や福祉輸送を行う事業者の支援などを行っており、引き続き、必要に応じて福祉交通に関する課題についても、関係所管とも連携して検討していく旨を記載しております。

では、4 ページをお進みください。次に、項目2の路線バスの確保・維持・拡充についてです。一番上の行になります。意見概要としましては、鉄道と重複する路線バスは廃止・縮小し、路線バスしか手段がない地域の本数を拡充してほしいとの意見をいただきました。区の考え方は、鉄道と近接するバス路線に限らず、需要が少ないバス路線については、需要に応じた減便など縮小傾向にあり、最適な交通ネットワークの在り方を検討していく旨を記載しております。

続いて、2行目になります。意見概要としましては、オンデマンドバス以外の定時定路線型の路線バスの維持・拡大も希望するとご意見をいただきました。区の考えは、それぞれの交通の特性を踏まえ、地域のニーズに合った公共交通ネットワークの確保・維持・拡充に取り組んでいく旨を記載しております。

次に、項目3の公共交通不便地域についてです。意見概要としては、砧南部の喜多見1丁目から7丁目まで小型バスを走らせてほしいとのご意見をいただきました。区の考え方は、新たな路線バスの導入については、車体の大きさにか

かわらず、交通需要の減少と交通の担い手不足が深刻化しているため、大変厳しい状況となっていること。一方で、日常の移動手段の確保は重要であるため、区では引き続き、公共交通ネットワークの確保・維持・拡充に取り組んでいく旨を記載しております。

では、5ページをご覧ください。次に、項目4の自転車交通についてです。意見概要としましては、シェアサイクルの拡充、自転車走行帯を整備してほしいとのご意見をいただきました。区の考えは、世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画に基づき取り組んでいく旨を記載しております。

次に、項目5の福祉交通についてです。一番下の行になります。意見概要としましては、駅や区の公共施設へ福祉車両でアクセスしたときの「乗降場所」の確保をしてほしいとのご意見をいただきました。区の考え方は、区では、ユニバーサルデザイン推進条例及び同施行規則を定め、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進しており、不特定かつ多数の者が利用し、または主として高齢者、障害者等が利用する建築物や公共交通施設を新設する場合などは、車椅子使用者駐車場施設を1以上設けることを遵守基準としており、引き続き、関係所管と連携して、福祉車両の利便性向上に努めていく旨を記載しております。

6ページをご覧ください。次に、項目6の鉄道交通についてです。意見概要としましては、南北の鉄道がほしい、エイトライナーに期待しているのご意見をいただきました。区の考え方は、エイトライナーの早期実現に向けて、都や関係区と連携して取り組んでいく旨を記載しております。

次に、項目7の交通安全についてです。意見概要としましては、路線バスに優先権を。バスの発進の際、自転車が一時停止せずに追い越すなど、迷惑行為が目にあまるとご意見をいただきました。区の考え方は、路線バスの発進を妨害した場合は、道路交通法の乗合自動車発進妨害に該当し、交通違反となること。警察と連携し、自転車の走行ルールの普及啓発に努めていく旨を記載しております。

最後の項目になりますが、項目8のその他です。一番下の行になります。意見概要としましては、歩いて楽しいまち、車いすで移動できるまち、自転車が安全に走れるまち、CO<sub>2</sub>を排出しないまちなどを強調してほしい。ミニ路面

電車の可能性を検討してほしいとご意見をいただきました。区の考え方は、本計画の基本方針には、歩いて楽しい、車いすで移動できる環境への配慮といった視点を含んでいること、新たな公共交通の導入についても必要に応じて検討していく旨を記載しております。

以上が区民意見募集の主な意見概要と区の考え方になります。

頂きました32件の意見に対しましては、区の考え方をつけまして、冒頭にも申し上げましたとおり、令和7年3月1日にホームページで公表する予定でございます。

では、7ページをご覧ください。次に、素案からの変更点について説明をいたします。最初は、ホームドアの整備済み駅数の変更でございます。素案の時点では、下北沢駅、二子玉川駅の2駅につきましては、小田急線と井の頭線、田園都市線と大井町線と、それぞれの路線ごとにホームドアの数をカウントしておりましたが、区民の方がより分かりやすくなるように、路線ごとではなく、駅ごとでのカウントに変更いたしました。これによりまして、17駅から15駅に記載を変更しております。

では、8ページをご覧ください。ホームドアの整備駅数につきましては、毎年度、評価を行う評価指標に位置づける予定としており、本計画において、評価指標のページに具体的な数値を記載しております。このページにつきましても、先ほどの修正内容を反映しております。

9ページをご覧ください。次に、先ほどのご意見として頂戴いたしました鉄道と重複する路線バスは廃止・縮小し、路線バスしか手段がない地域の本数を拡充してほしいを受けまして、公共交通体系を総合的に考えて施策転換を行う必要があることを踏まえ、取組2-1-1の「交通体系の確保・維持に向けた行政支援のあり方の検討」の本文中に、「交通ネットワークの最適化を目指し」の一文を追記いたしました。

10ページをご覧ください。次に、ご意見として頂戴いたしましたオンデマンドバス以外の定時定路線型の路線バスの維持・拡大も希望するを受けまして、コミュニティ交通の導入交通手段が、他地域におきましてもオンデマンド輸送を導入との誤解を受けやすいため、取組2-4-1の「地域の状況を踏まえた

コミュニティ交通の導入・検討」の本文中に、「交通事情や地域の特性を踏まえ」の一文を追記いたしました。

11ページをご覧ください。次に、ご意見として頂戴いたしました日常の移動に困難を抱えている方を支援できるような計画を策定してほしい、市民参加を前提に複数関係者が具体的な課題を検討できる体制が必要などを受けまして、福祉輸送に関する記載も必要であると考え、取組3-8-1の「多様な交通資源と連携した取組の検討」の本文中に、「福祉移動サービス」を追記するとともに、区で発行しておりますせたがや福祉移動サービス案内の図を記載することといたしました。

12ページをご覧ください。こちらは公共交通不便地域の記載に関する修正でございます。素案の時点では、これまでの公共交通不便地域と、今回、新たに設定する公共交通不便地域の違いをコラムとして本編に入れておりましたが、本日、ご提示する計画案では、本編にはコラムとしての掲載はせず、公共交通不便地域の考え方の一部として、細かな条件も含めて、参考資料として記載しております。

13ページをご覧ください。最後になりますが、計画本編の末尾に参考資料を追記いたしました。追記した項目は、記載している内容のとおりでございます。

以上で世田谷区地域公共交通計画の区民意見募集結果・素案からの変更点の説明は終わります。

引き続きまして、資料5と6でございますが、こちらにつきましては、先ほどの修正等を反映した計画案の概要版と本編になりますので、それぞれ後ほどにご確認いただければと存じます。

続きまして、②世田谷区地域公共交通計画策定スケジュールについてご説明いたします。

資料7をご覧ください。次回の地域公共交通活性化協議会の開催につきましては、記載の1月末ではなく、現在2月7日を予定しております。デマンド型交通3年目の改善点と、コミュニティ交通導入の手引き（案）について報告をさせていただく予定でございます。計画案につきましては、3月中に計画を決定する予定としております。



私からの説明は以上でございます。

○会長 ただいまの説明につきまして皆様からご質問をお受けしたいと思いますが、マイクは質問者が変わるとに消毒対応させていただきたいと思っております。

それでは、ご質問のある方はマイクをお持ちしますので、挙手をお願いいたします。

○副会長 今ご説明のあった資料の11ページの「福祉移動サービス」をこのページの中に入れるということですが、この文脈で、ここに福祉移動サービスを入れると、むしろほかの移動ニーズにそういう特定、要するに福祉輸送のほうでも様々なニーズを受け止めてくださいというようなことにならないですか。

多分、声としていただいているのは、障害者の方の福祉輸送をきちんとサービスとして拡充してほしいということが狙いで、そのためにここの中に位置づけしてほしいということだと思えるのですが、ここにこういう文脈の中に入れてしまうと、福祉移動サービスも総動員してやっていくんだというような話になってしまって、逆に障害者の方以外にもその門戸を開いていくように読めなくもないのではないかと思います。

なので、むしろこれはきちんと別で、こういう形で入れないで、以前のままのほうがよかったのではないかというふうに思ったりもするんですが、いかがでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 そのような捉え方もあるかと思います。見せ方を検討したいと思えます。

○副会長 多分、声を上げていただいた方も、これを担当されているというか、実際にこのような問題を抱えて考えていらっしゃる方だと思えるので、本当にそれでよろしかったのかということ声を上げた方に確認するか、庁内で確認いただくかしていただけるといいかなと思います。よろしく申し上げます。

○会長 他市の地域公共交通計画等々も参考にされながら、事務局で今の寺内先生のご意見も参考にしてお調べいただければと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

区民意見で様々なご意見をいただいて、大半については、資料の素案の中に読み取れる文面が入っているということだというふうに私は理解をしております。特出しとしてということで、少し文言を付け加えさせていただきましたが、全体を眺めてみて何かお気づきの点はございますでしょうか。

では、私から事務局に、先ほどスケジュールをご説明いただいたんですが、特に資料6はかなりの分量でございますので、今日、皆さんに見ていただいてお気づきの点があったら、後ほどいただくことも可能なんではないでしょうか。その場合はいつまでにご連絡すればいいかというのを聞きたいんですが。

○道路・交通計画部交通政策課長 できれば、来週中まででお願いしたいと思います。

○委員 地域公共交通計画の素案を頂きまして、我々、上局とも情報共有を図りつつ、中身がこれでいいのかというところを含めて検討したいので、来週中というのはちょっと難しいんですが、もうちょっと延ばしていただくことは可能でしょうか。

○会長 大きな変更はなかなか難しいかもしれませんが、細かな文言修正等ならばというご意思でしょうか。確認します。いかがでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 なるべく早めにいただければと思いますので。

○委員 分かりました。

○会長 そのほかにいかがでしょうか。今日は行政機関の方々、それから区民委員の方、交通事業者の方、この時点でお気づきの点はございませんか。

では、先ほども事務局からご説明がありましたが、できれば来週いっぱいまでにお寄せいただき、少し時間的に難しいということならば個別にご相談をいただきたいと思います。と思っています。

それと、極めて大きな変更となると、この段階でなかなか難しいですので、それがあつた場合はここでご発言をいただきましたかたんですが、今、特段ないということは大きな変更はないというふうに私は理解しましたが、それでよろしいでしょうか。

では、おおむね認めていただいたということで、文章表現等は多くの方が見て、チェックしていただいたほうがいいので、ご確認して、気がついた点があ

れば、些細な点でも結構ですので、ぜひ事務局のほうにご一報いただければと思っております。ありがとうございました。

続いて、議事（２）公共交通不便地域対策について、事務局から説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、公共交通不便地域対策についてご説明いたします。

お手元の資料８をご覧ください。砧モデル地区デマンド型交通における実証運行の中間報告についてご説明いたします。

初めに、１の主旨でございます。区では、公共交通不便地域対策として取り組んでいる砧、大蔵の砧モデル地区におきまして、令和５年５月から３年間を目途に地域や運行事業者と協働しながら、ＡＩとワゴン車両を活用したデマンド型交通による実証運行を開始し、利用状況や採算性などを確認しながら取り組んでおります。このたび、砧モデル地区デマンド型交通の実証運行が２年目を迎えましたことから、導入効果などの中間まとめを行いました。

２の砧モデル地区実証運行についての経緯でございます。区では、これまで南北交通の強化や公共交通不便地域の対策・解消に向けて、新規バス路線の調査・検討、バス事業者への働きかけ等により、運行事業者による定時定路線型のコミュニティバスを１０路線導入してまいりました。しかしながら、現在、残っている公共交通不便地域の中には狭あいな道路が多いことから、定時定路線型のバス路線の運行は困難な状況にある地域もございます。こうした状況を踏まえまして、新たな公共交通不便地域対策として、砧モデル地区におきまして、ＡＩとワゴン車両を活用したデマンド型交通による実証運行を開始しているところでございます。

（２）の概要でございます。利用者が予約しないと乗れない運行形式で、月・水・金曜日の週３日間、午前８時３０分から午後７時に、砧１丁目から８丁目、大蔵１丁目から３丁目の運行区域内の４６か所の乗降地点で乗り降りができる、ＡＩと乗客定員８人乗りのワゴン車両１台を活用したデマンド型交通によりまして実証運行を実施しており、東急バス株式会社に運行委託をしております。運賃につきましては、記載のとおりでございます。

3の2年目の実証運行における改善策でございます。乗降地点を2か所追加するとともに、運行時間を午後7時までと、1時間延長いたしました。

4の検証結果でございます。これまでの利用状況やアンケートなどを基に、2ページに記載の3項目についての検証を行いました。

では、4ページをご覧ください。地域と連携した取組みによる成果について検証いたしました。1の地域等と連携した周知活動になります。利用に当たっては、電話または専用予約サイトからの予約が必要であることから、地元協議会をはじめ、地域や砧まちづくりセンター、社会福祉協議会、運行事業者等と協働しながら、スマートフォンからの予約講座、オープンハウス、コミュニティ交通ニュースの配付、区のお知らせ、区ホームページ、地元町会のチラシ回覧、地域イベントでのチラシ等の配布などの周知活動に取り組んでおります。

2の登録者数でございます。ウェブ登録者数は1,000人を超えており、70歳以上を対象にした乗車割引証も600人程度の発行につながっております。ウェブ登録者は30代から40代の子育て世代が約5割を占めております。一方、70代以上の高齢者世代も約2割いらっしゃいますが、乗車割引証の発行数に比べてウェブ登録者数が少ないことから、引き続きスマートフォンからの予約方法の周知が必要であると考えられます。

5ページをご覧ください。3の地域からの支援でございます。実証運行1年目と比べまして5倍を超える協賛を得られており、地元企業等の期待や関心は高いと考えられます。

4の運行事業者からの支援でございます。地元協議会への出席や、スマートフォンからの予約講座、地域イベントへの参加、予約システムの改修、車体デザインの改善などに取り組んでいただいております。

検証結果でございます。引き続き、地元町会のチラシ回覧や掲示板へのポスター掲示、地域イベント、各家庭へのコミュニティ交通ニュースの配付など、地域の特性等を踏まえた継続的な周知活動が効果的であることが確認できました。

では、6ページをご覧ください。デマンド型交通の利用状況について検証いたしました。1の予約方法でございます。運行開始当初から、専用予約サイトからの予約件数が約7割、電話予約が約3割でございます。

2の利用件数の年代別でございます。幅広い世代の方がご利用されていますが、特に運行開始当初からこの間、70代以上の高齢者の方が利用件数の約6割を占めていることから、高齢者の身近な交通手段として利用されております。

7ページをご覧ください。3の利用者数でございます。運行開始当初は1日当たりの利用者数が約30人程度でしたが、右肩上がりが増加し、最近では約50人程度で推移しております。1日最大73人にご利用いただく日もあり、1回の運行で5人から8人乗り合っただけケースもございます。曜日別では、水、金、月の順に多くの方に利用されていますが、祝日の利用は10人から20人程度であり、祝日の運行が平均利用者数を引き下げる要因となっております。

8ページをご覧ください。時間帯別では、9時台と16時台に多くの方にご利用いただいております。

4の利用の多い乗降地点でございます。商店街がある祖師ヶ谷大蔵駅や商店街から離れた集合住宅、JKKが運営するカーメスト大蔵の杜、病院、大蔵運動場、砧図書館、住宅街にある乗降地点が多くの方にご利用されています。46か所全ての乗降地点が利用されておまして、デマンド型交通の利便性を向上させるためには、商店街を有する鉄道駅などの交通結節点を乗降地点に設置することや、乗降地点をバランスよく配置することが重要であることが確認できました。

9ページをご覧ください。5の他の自治体におけるデマンド型交通との比較でございます。砧モデル地区デマンド型交通の1日当たりの利用者数を、同時期に実施していた他の自治体の事例と比較しても、多くの方に利用されていることが確認できています。

次に、6の収支状況でございます。実証運行1年目の収支率は9%、2年目は、新たに開始しました広告協賛が多く得られていることで、9月時点では14.7%まで上がっております。なお、70歳以上の運賃を100円としておりますが、割引を適用しない場合の収支率は、実証運行の1年目が17.1%、2年目で23.1%でございます。2年目は、1年目と比べまして収支率は改善傾向にございますが、さらなる改善に向けて、協賛のさらなる獲得や割引証提示後の運賃のあり方を検証することが必要であると考えております。

では、10ページをご覧ください。7のアンケートでございます。令和6年8月から10月末までにかけて実施しました。ワゴン車両内での配布、ウェブ登録者宛てにメールを送付、割引証発行者宛てに郵送という3つの調査方法で行いました。中間まとめでは、令和6年9月13日までにご回答いただきました387通分にて集計をしております。

(1)利用者からの要望内容でございます。利用者からは、運行する曜日を増やしてほしいという回答が約8割を占めております。(2)利用していない方の利用していない理由でございます。一番多い理由は、利用したい曜日や時間に運行していないことが約7割ございました。2番目は、徒歩や自転車で移動できるからという理由が6割。3番目は、予約が面倒だからという理由が約4割ございました。運行曜日の増加や時間の延長の検討、また、分かりやすく予約方法を伝える工夫をする必要があると考えております。

(3)利用していない方の今後の利用意向でございます。11ページをご覧ください。利用していない方のうち、約9割の方から、「利用したい」「将来的には利用したい」と回答されており、デマンド型交通の事業継続性は高いと考えております。

砧地域の高齢者人口の将来推計でございます。70歳以上の方の将来推計ですが、長期的に高齢者人口が増加傾向にあると想定しておりまして、今後、将来にわたりまして高齢者にとって身近な移動手段として利用されると見込んでおります。

検証結果でございます。ここ数か月間は1日当たり50人程度の利用者がいることや、他の自治体との比較、利用していない方の今後の利用意向も含めて事業継続性は高いと考えております。一方、利用者数が1日40人を超える日は予約が取りづらいという声や、アンケート結果では運行曜日を増やしてほしいという声をそれぞれ多くいただいておりますので、利用者数の需要に応える対策を検討する必要があります。

12ページをご覧ください。検証3の移動が持つ社会的インフラとしての波及効果の検証でございます。1のアンケートの(1)総合満足度でございます。6割を超える利用者の方から、「満足」または「やや満足」とご回答いただいております。

(2) 主な利用目的でございます。通院・リハビリ、娯楽・余暇活動、買物の利用目的が多くを占めていることから、地域での日常生活の中で利用されていることが確認できます。利用者の買物支援や健康づくり支援、福祉的支援につながっていると考えられます。

(3) 利用にあたって良かったと思うことでございます。13ページをご覧ください。約8割の方から「乗降地点が自宅や目的地のそばにあって利用しやすい」という声をいただいております、きめ細かく多くの乗降地点を設置できるデマンド型交通の利点を確認できます。

(4) 砧モデル地区デマンド型交通を利用するようになって変化したことでございます。「目的地までの所要時間が減少した」という回答が約4割を占めており、公共交通不便地域の対策として効果的な施策であることが確認できます。また、「利便性が向上した」「日常生活の満足度が上がった」の合計が約8割ございまして、今まで徒歩や自転車などで移動されていた地域に新しい移動手段を導入したことにより、利用者のライフスタイルに良好な影響を及ぼしていることが表れております。

2のコミュニティづくりへの寄与でございます。15ページの別紙4の砧地区通信をご覧ください。デマンド型交通を利用したランチ会の開催が行われるなど、区民の自主的なコミュニティづくりにもつながっております。

14ページをご覧ください。検証結果でございます。移動環境の向上を通じて区民の外出機会の増加を図り、日常生活の向上に寄与しています。新たなコミュニティ交通を導入したことで、利用者、特に高齢者の日常生活の充実や外出の促進等、移動が持つ波及効果につながっております。なお、写真につきましては、地域イベントへの参加やPRの様子のものでございます。

では、2ページにお戻りいただけますでしょうか。5の今後の進め方、砧モデル地区でございます。運行曜日の拡充を検討してまいります。

また3ページをご覧ください。さらに、本格運行に向けた評価項目につきまして検討していくとともに、収支率の改善に向けましても引き続き取り組んでまいります。

(2) 他地区への展開でございます。地域公共交通計画の策定と併せまして公共交通不便地域の定義の見直しを行っており、今後、新たな公共交通不便地

域の中から、公共施設圏域などを踏まえた重点検討地域を設定してまいります。併せて、コミュニティ交通を導入するためのガイドラインとなる手引を策定いたしましたして、新たなコミュニティ交通の実証、導入に向けた手順などを各総合支所でオープンハウス等により周知してまいります。重点検討地域の住民の意向や機運などを確認し、社会福祉協議会等の協力を得ながら、地域協議会の早期設立を推進してまいります。

適正な公費負担により、各地域のニーズなどに応じまして、地域の実情に合った交通システムを導入することで公共交通不便地域対策を進めていくこととしております。

6の今後のスケジュールの(1)砧モデル地区でございます。令和7年5月から3年目の実証運行を開始することを予定しております。(2)他地区への展開でございます。令和7年の夏頃から、区内5地域にございます総合支所でオープンハウス等により説明会を行う予定としております。

説明は以上でございます。

○会長 それでは、皆様からお話を聞きたいんですが、最初に、運行事業者の東急バスからお話をお伺いできますでしょうか。

○東急バス株式会社 運行事業者として感じていることですが、弊社では他地区、こちらのほかに3地区でオンデマンドバスをやっています、1つはすぐ隣の宇奈根地区なんですけれども、残りの2つは神奈川県横浜市のほうでやっていますが、砧地区は1日当たりの利用人員が40人台後半ということで、比較しますと非常に利用が多い利用実態となっています。隣の宇奈根地区が最も多くて、こちらはもともと路線バスの転換があったり、特殊な事情なんですけれども、横浜のほうだと悪いところだと1桁ぐらいしかいなかったりとか、地域性もあるので単純に比較は難しいんですけれども、いずれにしても利用のされ方としては比較的多い。そういう意味では、よく機能しているのかなと感じております。

ほかの地区でも、オンデマンドの利用というのは伸びるのが簡単ではなくて、そういう中でこういう結果が出せているというのは、1つに、交通政策課の皆様とか、利用される地域の皆様とか、私も地域の会合とかにも時々出させていたいただいたりもしましたが、相互にこのバスをどうしていこうということを非常



に一生懸命考えて、今ご報告にありましたように、分析もよくされて、区と地域が一体となって知恵を出しながらいろいろ努力されているなど、ほかとの違いが特に強いような気がします。コミュニティバス全般にも言えることかもしれませんが、やはりそのように利用される方々がよく関心を持って使っているというような活動の積み重ねも結構大事なのかということを感じたところでございます。

あとは乗合率というのもあって、オンデマンドですから、乗り合いができるというのが特徴になりますけれども、たしか直近のデータで乗合率も3割ぐらいありまして、そういう意味では、こちらも効率的な運行ができているなどいところですので、非常にいいモデルケースになるかを感じているところでございます。今後の展開ですとか、ご要望もいただいておりますので、引き続き、会話をさせていただきながら、よりよくしていきたいと思っております。

○会長 運行事業者として比較的に良好であるというご報告でございましたが、それでは、皆様からご質問、ご意見をお受けしたいと思えます。いかがでしょうか。

○副会長 今日ご報告を伺って、私も安堵しているというか、非常にいい結果になってきてよかったと思っています。特に6ページのところで年代別の数を見てお見すると、80代の方が増えていらっしゃるんですね。このあたりは後でお伺いできればと思うんですけども、単純に数字でいくと、今、40人から50人ぐらいお客さんが乗っていて、そうすると、毎日、80代の方が10名弱ぐらいという感じの計算になるんですかね。ほかのところでは1桁しか乗らないというような話を考えると、80代の方だけでこれだけ乗っていて、70代の方も合わせると20から30人ぐらいですか、かなりいい形になってきているのではないかなとご報告を伺いながら思いました。

お伺いしたいのは、今のお話で特に高齢の方が増えてきている、もし背景みたいなものがあるようでしたら教えていただければと思うんですが、いかがでしょうか。よろしく申し上げます。

○道路・交通計画部交通政策課長 運行開始前のアンケート当初から6割の方が利用したいと答えていただきまして、実際、利用いただいているのも6割の状況が続いております。

また、スマートフォンの操作の講座もしているところですが、今日も高齢の方から電話があって、スマホの登録をしようと思ってもつながらないというお問合せに対して、職員が1時間ぐらいやり取りをさせていただきましたが、そういうことをやっていることによってだと思えるんですけども、皆さん、私もちょっとやってみようかなと思って、操作をしてみようかなとか、あと周りの方が乗っているから私も乗ってみようかなという方が増えたり、女性の方は周りのお友達と一緒に出かけする方が多い傾向がありますので、そういう方を中心に支えていただいているのかというところがございます。

○副会長 通信にもランチ会があったりとか、コミュニティの中で結構広げているような感じがあって、要は80代の方である特定の方がやけにたくさん利用されているとかではなくて、今、利用者の輪を広げていただいているというような話であれば、これもなかなかよいことだなと思います。

あとは、そういった方の今までの行動と比べて外出の頻度が増えたとか、健康に暮らせるようになったというようなことが何か示していけるといいなというところでしょうか。では、私からの質問として、どうもありがとうございました。

○会長 寺内先生、ありがとうございました。私もこの手のものは、東京都内だけではなくて、いろいろなところでお手伝いをしてきているんですが、ご高齢の方々がこういった新しいシステムを使うときの一番大きな理由は、友人からの誘いなんですね。最初に使った方が結構便利だったので、一緒に行ってみませんかと誘われて乗るというケースが非常に多いので、紙媒体の情報だとか、ネット情報とかいろいろ出し方はありますけれども、特にご高齢の方はそういうコミュニティの中に入って行って、高齢者の集会等に行ってみようという説明会をやるとか、そんな努力をしたケースが一番効果的だったんですが、区のほうで特にそういったPRというのは今までされてきたんでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 PRにつきましては、広報や地域のまちづくりセンターや社会福祉協議会を通じてやっていただいていたりと、あと、コミュニティ交通ニュースの中でPRしたり、あと地域のイベントが大蔵運動場で結構あるんですが、そこに出向いて、ちょうど休日はワゴン車が運行していないものですから、東急バスさんから車両自体もお持ちいただきまして、先日も

子ども向けのワゴンの塗り絵コーナーを企画して喜んでいただいたり、あと、隣でスマホ講座をして、ウェブ予約の登録や予約の練習をしていただいたりとかしてしまっていて、そういう地道なPRはしているところでございます。

○会長 恐らくそれはかなり効果的に働いていると思いますので、きちんと記録を取っていただいて、今後、他地域にも展開をするということをご検討中ですので、最初のエリアでうまくいった内容をぜひ知見として回していただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○東急バス株式会社 せっかくの機会なので、ついでにコメントさせていただきますと、今、高齢者の話が出たところで、先ほど利用が割といいということだったんですけれども、一方で、ご報告の中でも収支率が14%というのは結構厳しいというか、オンデマンド交通は収支がなかなか厳しいんですよ。

1つにシステムの経費だとかいろいろかかってくるんですけれども、その中で予約方法がウェブと電話とあるところで、これは個人的な思いもあるんですけれども、やっぱりAIだったら全てAI的かというと、完全ウェブ化できると電話の受付業務をしなくて済むので、そういったところで例えば収支に貢献したりとか、皆様もよく店のレジとかで感じられているかもしれないんですけれども、人を介するサービスをすると途端にコストが上がるので、ウェブと電話の受付で、仮に電話のほうが5%とかすごく少なかったとしても、やっぱり用意をするだけでコストがかかってくるところなので、これは本当に難しいことだと思うんですけれども、そうやって高齢者の方も、スマホとかそういうものの操作にこれからの時代に慣れていただいて、皆さんが抵抗なくできるような社会になると、よりこういったところにも効いてくるかなというのもあるので、そういった意味で、高齢者の教室を開いたりという例は、私が担当している中でも世田谷区だけがそういう地道な努力をされているところなので、そういったところで、ゆくゆくは区民の皆様のDXというか、デジタルの親和性が上がっていくのかという意味では悪くないのではないかと思いますので、究極の理想というか、そういうことで最終的に収支もよくなったりということは思ったところです。

○会長 ありがとうございます。コメントということでございます。

私も関連して発言をさせていただきますと、通常、デマンドシステムのこういうドア・ツー・ドアに近いようなタイプは、全国的に平均で300円なんです。だから、(高齢者)100円という設定が全国的に見ると安過ぎる設定になっているから収支率がこういう状態になる。だから、これをもとの300円に戻せば全国平均並みの2割から3割近くはいける可能性がある。ただし、それ以上は絶対無理なんです。1台で、1日40人から50人行くと多分お受けできなくなるので、収支率を上げるということは同乗率を上げるしか方法論は残っていないので、どんなに頑張っても3割、それを前提にしながら収支率を改善していくという収支率の計算上の計画が必要だと。

何が言いたいかというと、300円を100円にするのは、これは今回やってみたので、もとに戻すのはなかなか難しいかもしれませんが、仮にウェブ上でやったら100円とか、少し差をつけていくことは今後あり得るかなという気がするんです。電話でやると当然その分だけ経費がかかっていますから、一定程度の費用負担の差別化をするというのも今後の展開の上で考えてもよろしいかなと思います。もちろん、これは住民たちとちゃんと相談をしながらやっていくことが基本にはなりますが、そういうものを含めて、ぜひこれが区として根差していくというのが非常に重要だと。

あともう1つ、80代の方でスマホを使われる方はまだ少ないかもしれませんが、今の世代が80代になりますので、時間とともに確実に、徐々に改善することは間違いのないと思っておりますが、できるだけこれを早めに改善をしていくことによって収支率の改善も望めるということですので、ぜひ皆さんでお知恵を出していただければと思いました。

関連してでもいいですし、違う話題でも結構ですが、いかがでしょうか。

○道路・交通計画部長 今の会長のお話の中で、やはり私どもも、当初はオンデマンドですと、乗車率をもっと上げて、もう少し収支率が行くかなと思っていたのが、正直なところなんですけれども、40人を超えてくると予約が取りづらくなるという意見が増えてくる中では、これ以上の収支率はなかなか厳しいかなというのがございます。来年度については、アンケートの中でも運行曜日を拡充してほしいということがありまして、そこについては今、調整中ということなんです。

先生から、今、料金をどうするか、予約が取りづらいぐらいに需要がある中でどうするか。その中で、先ほど東急バスさんからもありましたコールセンターとかをどうするかということがありますので、ウェブですとか、ウェブ予約のほうにどうインセンティブをつけていくかというところのご提案というふうに受け止めましたので、これにつきましては、せっかく来年度もう1年間実証運行の期間がありますので、料金の面ですとか、予約の面ですとか、運行の面についてはもう少し柔軟に実証運行をしていきたいということで調整をさせていただきたいと思います。

○会長 あと追加で、時間帯、曜日によっては利用率の低いときもありますので、本来ならそういうところで割引率を上げて、皆さんがやっぱり行きたいという朝の9時台とかは300円のままにするとか、そういう工夫もぜひ併せてやっていただけると、実証運行中ということですので、いろんな実証ができるかと思いました。

ほかの交通事業者さん、こういうことをやったらいいんじゃないのというのはございませんか、いかがでしょうか。

では、いたずらに会議の時間を延ばすのもあれですので、特になければ、引き続き実証実験を続けていただいて、ぜひあの地域の方々が喜ばれるような継続できる仕組みを続けていただければと思います。

では、2、その他に移りたいと思います。次第に記載されている出前講座、障害者差別解消法に関連した講師の派遣ということで、世田谷区の障害施策推進課長、ご説明をお願いしますでしょうか。

○世田谷区障害福祉部障害施策推進課長 今日はお時間をいただきまして、ありがとうございます。

委員の皆様には、今日のその他の議題ということで、資料の一番下に情報提供の紙がついているかと思いますが、そちらの資料を簡単にご説明させていただきます。障害者差別解消法や合理的配慮に関する「出前講座」のご案内という資料になります。

障害者差別解消法が平成28年に施行されておまして、今年4月からは、いわゆる行政機関だけではなくて事業者による合理的配慮も義務化をされています。今、私どもの部署に障害者差別解消のための専門調査員という職員を2

名配置しておりまして、個別の相談に対応しております。また、さらに団体や事業者に向けた出前講座というのも行っているものですから、今日はそのご案内で参りました。

1、出前講座の内容等というタイトルをつけておりますけれども、内容としましては、障害者差別解消法のあらましや合理的配慮のこと、障害の方々の特性に応じた対応方法などについてのお話ができます。いわゆるサービスの利用者の方をどうやって受けていこうかという部分と、一方で、会社で障害の方を雇用するときのご相談についても乗れるかと思っております。会場につきましては、ご指定の場所に伺いますのと、担当はうちの調査員が講師として伺います。

2の申し込み方法につきましては、担当まで直接ご連絡いただければと思います。調整をさせていただければと思います。

担当については2名で、名前もつけておりますが、こちらに電話や電子メールでご連絡いただければと思います。

その下、参考2をご覧いただきたいんですが、ここ何年間かの件数は1件、4件、1件と必ずしも多くないんですが、交通関係での差別に関する相談というの、なくなってはいないというような感触で受け止めているものにはなりません。簡単に内容を言いますと、障害者対象の福祉タクシー券の利用に関することですか、聴覚障害の方が駅にある音声インターホンが使えなかった、耳が聞こえない方なので難しいわけですが、これを使えないのでカメラ付きにできないかというご相談があったということがあります。

簡単ですが、以上になります。

○会長 出前講座についてご意見、ご質問がございましたら、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今週、東京運輸支局のバリアフリーの会議もございしますが、ぜひこういった問題を地域だけではなくて、少しワイドに皆さんとご議論いただければいいなと思っておりますが、何かコメントはございますか。

○国土交通省関東運輸局東京運輸支局（総務企画担当） 我々も国の機関としてバリアフリーに関して事業を行っております、今週の12月6日に交通事業者さん、東京都内の各自治体さん、あとは障害者団体の方などを委員として

意見交換を行う予定となっております。残念ながら世田谷区さんは今回欠席となっておりますけれども、2年に1回行っておりますので、次回はぜひ出席いただければいろんな意見が聞けると思っていますので、よろしくお願いいたします。

また、今回の世田谷区さんの地域公共交通計画の中の69ページにあります心のバリアフリーの普及啓発ということで、我々も主に小学校の3年生、4年生に対してバリアフリー教室、車椅子体験だったり、目隠しをして視覚障害者の体験とかも実施しております。世田谷区さんも独自でやられているかと思っておりますけれども、我々、国のほうも行っておりますので、ご協力できるところは協力したいと思っておりますので、ご検討いただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○会長 世田谷区は地域公共交通活性化協議会の会長、私が代理で出席させていただきますので、ちゃんと話を聞いてまいりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、ほかにかがででしょうか。何かご発言がある方は挙手をお願いしますでしょうか。

東急バスからタマリバーバスについてご発言があると聞いておりますが、いかがでしょうか。

○東急バス株式会社 世田谷区内のバス路線のダイヤ改正というか、減便のご報告なんですけど、資料がなくて申し訳ございません。口頭でのご説明ですが、大井町線の等々力駅、尾山台駅から多摩川の土手のほうに向かって走る等々力01系統というバスがございまして、こちらは1周4.4キロの一方通行の循環系統で、これまで1日3台運行で59便運行していたんですが、このほど10月1日に減便させていただきまして、1日40便、19便減便をいたしました。

理由としましては、利用がそこまでなかったということで、利用実態に合わせた減便ということになります。3台で走っているところを1台減らしたため、必然的にその分だけ落ちてしまうんですけれども、ラッシュ時間帯でいえば、1、2時間10分間隔で6便ぐらい出ていたところが4便程度になるというようなイメージの減便です。ご利用を期待されている方にはご迷惑をおかけしますが、何とぞご理解をいただければと思っております。

以上でございます。

○会長 ただいまのご紹介につきまして皆さんから何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

○道路・交通計画部長 直接、今のタマリバーバスの減便についての質問ではないんですけれども、世田谷区の認識として、今まで各バス事業者さんが路線バスでやられていたところ以外に、採算上は恐らく厳しいだろうということで、率先して世田谷区のほうで話しかけて、これまでコミュニティバスという形で10路線導入してきたのが現状でございます。ただ、ほかの自治体なんかのコミュニティバスですと、採算性が厳しいところでの導入ですので、自治体がかなりの運営経費を負担するというのが一般的なんですけれども、世田谷区の場合は、コミュニティバスとは言っているんですが、導入経費の一部、実験の費用等は出しているんですけれども、本格運行になってからの運行というものは経費としては出していないというのが世田谷区のコミュニティバスの実態でございます。

それで10路線やってきたんですけれども、この間、ほかの自治体のニュースを見ますと、減便になったりですとか、廃止になったりですとか、そういったニュースが出ている。理由としては様々あって、需要がなくて乗車人数が少ないというのものもあるでしょうけれども、やはり最近多くなっているのが運転手不足で、必要なところに振るためには乗っていないところを減らすというのはそういう理由もあるんだろうと思います。

タマリバーバスがそうとは言っていないけれども、今後、世田谷区で、これまでバス事業者さんで自主運行といいますか、世田谷区が支援をしていない形での運行でやってきていただいているんですけれども、世田谷区としてもかなり危機感を持っています。それは私どもも持っていますし、区議会からも、この先、減便ならまだいいんですけども、突然廃止になったり、事実上の廃止となるほどの減便は困る、世田谷区として何か対策はないのかという質問も数多く出ている状況でございます。

私どもも2024年問題などいろいろ聞いている中で、ほか自治体の取組なんかにもニュースに出ている、ある自治体ですと、例えば運転手不足を確保するために女性運転士を何とか導入しようということで休憩室を整備したり、そう



いったところもあります。あとは以前、世田谷区ですと、保育士を増やすために家賃補助を行って成果を上げましたが、バス運転士の場合は最近の事例で、効果がまだ分からないのですが、そういった対策をやっている自治体もある。

世田谷区は、例えば上屋の補助ですとか、サブ的というか、そういった運行補助ではないところでの支援をやっているんですけども、減便ですとか廃止について対策は取っていない。今後、世田谷区としてどう支援していけばいいか。単純にお金ではない感じがするんですよ。運転手不足というのは単純にお金ではないかなというふうに思っているところがあって、バス事業者さんのほうで世田谷区に対して、どういった支援が有効なのか。それは言ったからすぐできるというものでもないんですけども、今後、世田谷区の交通政策を考えていく上では、そういったご意見をお聞きしながら何か一歩踏み出していく必要があるのではないかとということも考えておりますので、せっかくの機会ですので、お考えをお持ちでしたらぜひお聞かせいただければと思います。

○会長 どなたかいいアイデアが今あればあれですし、なければまた後ほど。

○道路・交通計画部長 こういう場所ですので、なかなか言いづらいところもあるでしょうから、個別で対応ということもありますけれども、ぜひせっかくの機会ですので、言えるようなことがあればお考えをお聞かせいただければなというところがございます。

○委員 今お話があったとおり、当社でも一部、支援のないコミュニティバスを運行させていただいて、他の自治体でも実際そういうのはあるんですけども、減便であったりとか廃止という方向性が今進んでいる状況で、何かいい方法がないかということなんですけれども、そもそも乗務員がどうしても入らない、少ないというか、不足しているところが根本的な原因ですので、まずはそこを改善しなくてははいけない。

これは事業所単位での採用も、どのバス事業者さんもかなり採用を強化しているとは思いますが、それ以上にやはり乗務員が純粋に増えていかないという状況ですので、どういうものがいいかという話にはならないんですけども、物理的に運行ができないというところと、強引に物理的に運行しようとする、今度、法令に触れてしまう。時間外であったり、そういったところに触れてしまっただけで、このどちらも重なると運行が不可能な状況になっています。

一方で、今、デマンドのお話もされて、内容としては比較的好評というか、順調に運行されているというお話を聞きましたので、当社は今のところ自主運行としてオンデマンドを運行している地区はないんですけれども、一部、コミュニティバスでオンデマンドに切り替えて他のタクシー会社さんでやっているところもありますので、今後は乗務員は多分これ以上増えないと思いますので、バス路線としては、減便であったり、廃止の方向というのは恐らく進むと思うんですけれども、その部分でこういったオンデマンドというところを自主運行として導入していけたらなと、今お話を伺っていてちょっと思ったところです。

○会長 ありがとうございます。なかなか難しい問題で、これは全国的な問題でございます。きれいな解答ではないかもしれませんが、1つ、自動運転バスで、二種免許でなくてもある程度できるような運転支援システムが出来上がれば、人材をもうちょっと広く応募をかけることもできるのではないかとも思っておりますが、何分これがすぐ技術的な水準がクリアできるかどうかというのは難しい問題もある。ただ一方で、自動運転バスを走らせようとするときの道路空間、環境空間みたいなものがある程度整わないと、レベル3を運行するものなかなか厳しいという状態もあるので、少し総合的な面で、社会的な面も含めて対応をしていくことが望まれているかなという気はしております。

ほかにありますか。

○副会長 すごく大きな話を展開していただいているところで大変恐縮なのですが、タマリバーバスの路線は、かなり高頻度で運行されているのを減便ということで、沿線の方からどのような反応があるのか。実はこれぐらい高頻度なものをこれぐらい減らすのであればということは判断としてあるのか。あとは大学生の皆さんも含めてだと思いますが、そういったところで、まず現場でどういったお声があったのかというのを基本的にちょっと教えていただきたいんですが、いかがでしょうか。

○東急バス株式会社 あくまで今回の減便は利用実態に合わせた形ですので、基本的に当社としても、多過ぎたのを適正にしたというところがありまして、実際の結果としても、もちろん、減るといのはあまりいいことではないと思うんですけれども、本当に利用者の方に影響が出た場合は間違いなくクレーム

というか、そういった声が寄せられるところ、こちらについては特にそういったご意見がなかったと認識しています。世田谷区さんのほうに来ていたらあれなんですけれども、ないですよ。そう認識していますので、もちろん、ないから全くないとは思いませんが、それが利用実態に合わせた対応ということなので、そういう意味では、言い方が変ですけれども、適正な対応というふうな認識を持っています。

○副会長 社会的にもかなり話題になっていることなので、利用者の方に理解を求めていく、あとはコミュニケーションをちゃんと取っていただくということもこの話の中では大事かなと思いましたので、そこだけ。

○東急バス株式会社 我々としても、やっぱりそういうふうにならないように気を遣っているつもりでいつもやっていて、時々失敗というか、やったら思わず声が多かったとか、そこでいろいろ結果を見ているんですけれども、経験上というか、データで利用人数は大体分かっていますので、それに対しては今までは供給が多かったというか、減ってきてしまったというのが正確な表現なんですけれども、そういう意味ではちょっと残念というか、何かほかのモードに切り替えられたのか、そういうことなので、それはそれでまた考えなければいけないんですが、いずれにしても、乗務員不足というのは当社にも間違いなくありまして、そういったところでいくと、やっぱり人の配置を適正に持っていないといけないところで、人員を本来入れないといけないほかのところを充てている、捻出しているというのが実態でございますので、そこを何とかバランスを取りながらやっているという状況でございます。

○道路・交通計画部長 今のお話に関連してなんですけれども、世田谷区のほうに電話で苦情などは今のところないと聞いています。ただ、先般もありました（区議会の第4回定例会）本会議の中でやはりタマリバーバスの話題が出ました。タマリバーバスというのは世田谷区内のコミュニティバスの中で第一号ということですのでごく思い入れがあるバスなんですけれども、当初導入したときには、基準があって、なかなかそこに行かず、これが実証で終わってしまうのではないかというような路線でした。それを地元の方々が何とか継続していきたいというところで、商店街なり、町会が連携して割引券をつけたりとか、そういったものをして、今まで何とか地域が盛り上げてきているという経過が

あります。今回、地元としては悲しい結果というふうにその議員の方は言われていたんですけれども、これから何とか便数を増やしていきたい、地元を盛り上げて増やしていきたいというようなお考えをいただいています。

そのためにも、やはり現状がどうなっているのか、一利用者としては多いのか、少ないかというのがなかなか分からないところがあって、先ほど少ないというようなことがありましたけれども、現状の乗車人数とかのデータを頂いて、何とかこれを2割増ししていきたいとか、それを商店街と連携してやっていきたいというようなお考えのあるエリアの方々ですので、そういったところはぜひ東急バスさんにもご協力いただきながら進めていきたいと思っております。

○会長 ありがとうございます。ぜひ関係機関との連携をよろしく願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

○委員 公共交通計画に戻ってよろしいですか。資料6の65ページと93ページに写真がございます。この中で一番右側の自転車走行位置表示と書かれている写真につきまして、できれば警視庁の呼び方と統一していただけないかと。ナビマーク、矢羽という呼び方だと思いましたが、後ほど私からお電話で名前をご連絡しますので、同じ呼び方に統一していただければと思います。これが1点でございます。

2点目が、真ん中の自転車走行帯（ブルーゾーン）と呼ばれている写真なんですけれども、このブルーゾーンという標示が警視庁の設置基準にはない標示ですので、実現できない場合がございます。

補足しますと、一番左の自転車専用通行帯というのがありますね。これはちゃんと政令に基づきまして、正規の交通規制として、東京都公安委員会の承認を受けた標示でございます。これは非常に厳しい基準がありまして、例えば幅が何メートル、標識が何メートル以内に設置されるとか、そういう厳しい基準をクリアしたのが自転車専用通行帯でございます。警視庁の部内通達では、その基準に至らないものは一番右側のナビマーク、あるいは矢羽と呼ばれるもので補足しようとなっております。

では、真ん中のブルーゾーンというのは何かというと、これは世田谷区独自の標示でございます。歩道と車道の間に白い線がございます。これは路側帯

とは言いません。路側帯というのは歩道、車道の区別がないところにつけるのが路側帯ですから、これは設置目的が分からないのは外側線という言葉で片づけるわけですけれども、外側線の設置目的は、左に寄ると危ないからとか何とか、その存在自体は警視庁も認めるんです。ただ、外側に新しいこういう色を塗るといことは、警視庁ではなかなか認められないということでございます。

これを削除するほどではないんですね。現にこの青い色によって交通秩序が守られている部分があるからでございます。だから、警察としては、この写真を削除しろとまでは言いません。ただ、実現できない場合があるということでございます。無秩序な路面標示が増えることを防ぎたいという目的もありまして、なかなか難しいんですね。

これを機会に、区役所以外の皆様には、交通安全を守る、道路を管理する道路管理者、区と、私どもは取締りを主眼とする交通管理者という立場なんですけれども、交通死者をゼロという最終目的は同じなんですけれども、そのプロセスが似て異なるものだということもご理解いただければと思います。区役所さんとは意識共有程度でいいです。これを削除する必要はありません。

○副会長 私がやったので、私がしゃべります。これなんですけれども、実はいわゆる警察庁さんの通達であったりとか、きちんと自転車の通行帯をつくる前に、世田谷区が先駆けていろいろ実験をしていたときにやっていたものがこのような形で残っておりますというお話で、いわゆる（建築基準法等における）既存不適合みたいな話で、ただ、こういうような道がありますので、自転車ネットワーク計画の中には、こういうものもネットワークの中の1つにはカウントしようと。

ただ、これを整備形態としてこれから増やしていくというような書きぶりには、多分、自転車計画（自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画）のほうにもなっていないはずなので、場合によっては、これはこういうふうに整備していくよという意味で載せるのであれば、私は真ん中の写真を抜いてしまってもいいかなと。ただ、このような自転車通行空間があるよということであれば載せておいてもいいかなということで、その辺の位置づけだけしっかりしていただければと。すみません、私もネットワーク計画をつくったと

きに委員をやっていたので、ちょっと責任があるかなと思って発言させていただきました。

○委員 中途半端ですみません。私としては、現にある以上は、残しておいてもいいような気がするんですけども。

○会長 ありがとうございます。貴重なご指摘という形にとどめさせておいていただければと思っております。

ほかにございますでしょうか。何だかその他が一番盛り上がったような気もしますが、それでは、以上で予定した議事は全て終了いたしました。

最後に、事務局から連絡事項はございますでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 次回の会議につきましては、2月7日を予定しております。日時等につきましては、別途、委員の皆様にご連絡をさせていただきますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○会長 冒頭、6時半までというふうにお伝えしましたが、皆様のご協力で20分ちょっと早めに終わることができました。ご協力ありがとうございました。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

以上で終了でございます。

—了—