

令和 8 年度第 1 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 8 年 度 第 1 回 世 田 谷 区 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会
日 時	令和 8 年 8 月 1 0 日（月曜日） 午後 2 時 3 0 分から午後 3 時 4 3 分
場 所	三茶しゃれなあどホール 5 階 集会室（オリオン） （世田谷区三軒茶屋 1－4 1－1 0）
出 席 者	【 2 4 名（うち代理出席 6 名）】 森本会長、寺内副会長、飯島委員、村井委員、戸澤委員、宮下委員、亀山委員、小川委員、木村委員（代理：藤沼様）、八山委員、濁澤委員、富樫委員、高橋委員（代理：石田様）、大貫委員、堀田委員（代理：須藤様）、川村委員、内山（嘉）委員、開地委員（代理：八幡様）、新井委員、竹本委員、一柳委員、堂下委員、畝目委員（代理：中込様）、河島委員（代理：佐藤様）
欠 席 者	【 9 名】 内山（和）委員、石川委員、太田委員、三浦委員、岡村委員、吉川委員、丸委員、長岡委員、田中委員
傍 聴 者	8 名
会 議 結 果	・ 議 事（ 1 ）、（ 2 ）及 び（ 3 ）について区から説明を行い、意見交換を行った。 ・ 議 事（ 4 ）及 び（ 5 ）について、東急バス株式会社から説明を行い、意見交換を行った。

令和 8 年 8 月 1 0 日（月）

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、定刻となりましたので、これより令和 8 年度第 1 回世田谷区地域公共交通活性化協議会を始めます。

本日は大変お忙しい中、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倉地です。議事に入るまでの間、進行役を務めます。

本日の協議会は、16 時までのおおむね 1 時間半を予定しております。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本日の配付資料を確認させていただきます。次第を除いて右上に資料番号を記載しておりますので、ご確認ください。まずは、1 枚目、次第になります。続いて、資料 1 が協議会の席次、資料 2 が協議会の設置要綱、資料 3 が委員の名簿、資料 4 が A 4 横使い、青い帯の砧モデル地区の運行状況、資料 5 が緑色の帯の不便地域対策における重点検討地域の状況、資料 6 が右側に虹がイラストで書いてあるラッピングバス、資料 7 が上に青文字タイトル、A 4、1 枚の日本版ライドシェア、最後に、資料 8 が青いラインが入っている自動運転の一般試乗について、以上、合計 9 点の資料です。不足する資料がございましたら、事務局までお申出ください。大丈夫そうですか。

それでは最初に、世田谷区地域公共交通活性化協議会等設置要綱に基づいて本会議は運営しております。この会議につきましては、設置要綱第 10 条にありますとおり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、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」の表記となります。

また、本日は記録として音声の録音と写真撮影をいたしますので、ご了承ください。

本日の出席につきましては、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ご報告させていただきます。

それでは、これより、本協議会の森本会長に進行を交代いたします。会長、よろしくお願いいたします。

○会長 皆さん、こんにちは。大変お暑い中、お集まりいただきまして、あり

がとうございます。

今年度第1回目の地域公共交通活性化協議会でございます。今日は、デマンド交通や公共交通不便地域等々、盛りだくさんの議題が挙がっておりますが、全国的に見ても、地域公共交通は人々の足であり、非常に重要であることは社会的にも認知されているんですが、地方都市から始まった地方公共交通の衰退が大都市、世田谷区の中にも、幾つかのエリアで大変不便をされている住民が出てきていると。一方で、サービスを提供しようにもバスの運転手不足が極めて深刻化しており、近い将来を見ると、今よりも十年後のほうがさらに厳しくなるという数値も見えております。今から対応していかなきゃいけないということと、もう一つ、明るい話題としては、EVもそうですし、自動運転という新しい技術を使ってこういった問題を解決しようという動きも、昨今、国をはじめいろんなところでやっているんですが、幾つか課題がございます。例えば世田谷区の中の公共交通が必要だという場所の道路環境を見ると、路肩を含めて自由な乗降空間がないとか、車が止まってしまったら、後ろから車がすり抜けられないなど、様々な問題もあります。そういった意味で、まちづくりと絡んでこういった問題を解いていくということで、今日、皆さん、集まりの方々と一緒に議論したいと思っております。限られた時間ではございますけれども、今日も活発なご審議をどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の次第に沿って議事を進めていきたいと思います。

では、議事の（1）砧モデル地区デマンド型交通の運行状況について、最初に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、お手元の資料4、真ん中、青い帯の横使いのA4の資料、もしくはスライドをご覧ください。

それでは、砧モデル地区デマンド型交通の運行状況についてご報告いたします。

2枚目をお願いします。砧モデル地区デマンド型交通は、令和5年度から7年度までの3年間の実証運行の結果を踏まえ、今年4月より本格運行に移行しております。

まず、運行の概要についてお示しします。実証運行時から運行日、運行時

間等に変更はありません。追加、変更があった部分は赤字で示しており、後ほど説明させていただきます。

次のページをご覧ください。運行マップです。小田急線の祖師ヶ谷大蔵駅の南側を運行エリアとし、乗降地点は既存の路線バス停留所の活用を含めて46か所ございますが、実証運行から変更はございません。

次のページをご覧ください。本格運行に伴う変更点について、3点ご説明いたします。

まずは、1点目、運行車両の変更です。実証運行時の白い車両、スライドの右上の車両から、真ん中の赤を基調とした新しい車両に変更いたしました。右下の写真のとおり、車椅子に乗ったまま乗車することが可能となっており、どなたでも利用しやすい車両となっております。また、車体の色が変わり視認性が上がったこともあり、地域の方からもご好評をいただいております。

次のページをご覧ください。変更点の2つ目は、地域デジタル通貨のせたがやPayでの運賃支払いの開始です。コード決済を利用したデジタル通貨ですが、写真のとおり、運賃の種類ごとに2次元コードを用意することで速やかにお支払いいただける形となっております。

次に、ふるさと納税による寄附募集です。寄附の使い道の一つとして新設し、区内外からの寄附を募集しております。寄附状況について、後ほど説明いたします。

次のページをご覧ください。実証運行開始からの月間と1日当たりの利用者数の推移です。折れ線のグラフが1日当たりの平均利用者数で、棒グラフの青色が週3日、緑色が週5日運行時の月間利用者数となっております。本格運行開始後の令和8年4月から6月にかけては、月間で900人を超えてご利用いただく月もあり、1日当たりの平均利用者数は43人となっております。なお、運行期間全体の1日当たり平均利用者数は40人となっております。

次のページをお願いします。左側の円グラフが年代別の利用件数でございます。延べで1万7000人のご利用があり、約6割が70代以上となっております。右側の円グラフは年代別のウェブ予約の登録者数です。こちらは1800人ほどご登録いただいている中で、利用者層とは異なり、30代か

ら40代の割合が高くなっております。なお、本格運行開始後のウェブ予約と電話予約の比率は、ウェブが75%、電話が25%となっております。少しずつウェブ予約の比率が増えてきている状況です。

次のスライドをお願いします。曜日別のご利用状況についてです。僅かではありますが、水曜から金曜にかけての利用が多い傾向にあり、昨年10月から追加した木曜にも多くのご利用をいただけていることが分かります。また、時間帯別のご利用については、実証運行時の状況と大きな変化はなく、午前中と夕方に利用が集中している状況です。

次のスライドをお願いします。利用の多い乗降地点について、地図上の赤丸の大きさを示しております。こちらの実証運行時から大きな変わりはなく、最も利用が多いのは祖師ヶ谷大蔵駅となっており、地域内と駅を結ぶ移動手段として活用され、比較的南北の移動で多くご利用いただいている状況です。

次のページをお願いします。実証運行時を含めた収支状況をまとめています。右から2番目のオレンジ色の部分が今年4月から6月の3か月間の実績値、その隣の緑色の部分は、この3か月間をベースに年間を通した見込みの数字を記載しております。中段の⑥の部分が今年度から開始したふるさと納税による寄附額です。3か月で57万9000円の寄附を頂いている状況です。物価高騰等により運行経費上昇もあり、厳しい収支状況に変わりはありませんが、ふるさと納税のピークは12月となりますので、運賃外収入確保に向けて引き続き取り組んでまいります。

最後のスライドをお願いします。地域との連携ということで、砧地域でのPR活動を紹介いたします。運行区域の南側にある大蔵総合運動公園で5月に行われた砧地区緑化まつりにおいてPR活動を実施いたしました。新しい車両の乗車体験や小さなお子様向けの塗り絵のほか、愛称のアイデア募集も実施いたしました。

資料の説明は以上となります。

本格運行1年目ということで、まずは安定的な運行実施に取り組むとともに、効果的な運行改善についても検討を続けてまいります。

報告は以上です。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様からご質問やご意見をお受けしたいと思います。なお、ご質問の場合はマイクをお持ちします。マイクは質問者が替わるごとに消毒させていただきます。いかがでしょうか。

○副会長 では、すみません、皮切りであれですけれども、ありがとうございます。ご報告の内容を見る限り、本格運行後というか、曜日も増やしていただいて、1日当たりの利用人数が40人で、毎日運行させてもしっかり埋まっている状況で、非常に喜ばしいかなと思います。あと、ウェブの登録も増えてきているということで、電話予約の経費がいつかなくせるように、ぜひウェブのところも頑張っていたきたいと思う次第です。

あとは、ふるさと納税がかなりの金額で頂いているような形ですけれども、これをもう少し詳しく、中身というところであれですけれども、もしお話しできるようなのであればちょっと教えていただけますか。

○道路・交通計画部交通政策課長 ふるさと納税も、ピンポイントでのクラウドファンディングみたいなものではなくて、世田谷区にふるさと納税をしていただいて、返礼品とかを選んでもらった後に使い道を選ぶときに、区長にお任せとか、いろいろあるんですけれども、その中の一つに砵のデマンドバスを入れて、それを選んでいただいているということなので、このデマンドバスに関連した返礼品とかがあるわけではないんですが、皆さんが選んでいただいたのがこの額になっているということです。

○副会長 なるほど、分かりました。これをうまく広めていけると、砵のこの地区にご家族がいて、だけれども、なかなか行けないよという方が、例えばふるさと納税で補助ができるとか、そういう形の訴え方というか、見せ方というか、そういうことがもしできるとよりよいのかなと。もう一方で、かなり多くの金額を納めていただいているんですけれども、ふるさと納税は安定的に、恒常的に得られるものではないと思いますので、このあたりを柱にしないように、あくまでこれは補助ということで、本体のほうも引き続き頑張っているというところですか。

以上です。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。運行の効率を少しでも上げて、運賃収入を基本的にはなるべく多く稼いでいくというところを

引き続き事業者とも協議しながら進めてまいります。ありがとうございます。

○道路・交通計画部長 補足させていただきます。最新のデータではないんですけれども、今回頂いたふるさと納税の中のほとんどが区外から寄附していただいた方で、区内からそのまま返礼品なしで寄附していただいた方は1件とか、数えるほどということです。やはり返礼品はなかなか世田谷区でも、せたP a y ポイントなんかがあったかと思えますけれども、そういったところを選んでいただいて、寄附していただいているというのがまず1点。

今回、ふるさと納税とガバメントクラウドファンディングという形で進めさせていただいておりますけれども、まさに今、先生がおっしゃったように、もともと世田谷にお住まいで、ご自身は区外に出て、親御さんですとかが世田谷にお住まいになっている、今回だと砧に住んでいると。そういったところで寄附していただいている方もいらっしゃるとお聞きしております。ふるさと納税のピークは、12月が圧倒的に増えますので、なかなかこういうのは営業できませんけれども、ガバメントクラウドファンディングという形でP Rしておりますので、しっかりと増やしていきたいと思っております。

○副会長 ありがとうございます。

○会長 そのほかにいかがでしょうか。

○委員 多分、祖師ヶ谷大蔵駅に商店街があると思いますし、活用させていただいて、本当にありがたいと思っています。また、せたがやP a yを活用していただきまして、ありがとうございます。そして、これは繰り返し利用される方が多いのでしょうか。それともスポットで利用される方がどのくらいいらっしゃる、どういう割合で利用客はあるのでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 個人情報もあつたりするので、細かい追跡まではできていないんですが、ざくっとですと、おおよそ2割ぐらいの方が週に1度は往復をされる固定客とか常連さんという状況です。中にはヘビーユーザーもいらっしゃるんですが、そういう意味では8割ぐらいの方が都度ご利用されているということなので、割と幅広い方に利用されていると受け止めています。

○委員 病院とか、それから商店街に何曜日に行くよという形で利用されている方が多いという考え方でいいのでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長　そうですね。

○委員　分かりました。ありがとうございます。もっとたくさんへビユーザーが増えてくれることを祈っております。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。

○会長　ほかにいかがでしょうか。

ちょっと私から1つ。収支の状況を見ていただくと、ここら辺の見方として、1年目、2年目、3年目とかなり厳しい状態で、3年目、7.5%、4年目、17.6%という数字が出ているんです。ちょっと昔の話なんですけれども、私も全国のデマンド交通の収支状況を調べたことがあって、この形でいくと、全国平均で大体24%ぐらいなんです。つまり、4年目の高齢者の100円を適用しない数字が23.6%ですから、大体これぐらいが全国平均値という数字になっています。

と考えると、地方の中山間地域のデータと比べてみたときに、世田谷はそれよりもかなり悪い数字だとまずご理解をいただいて、この数字をどうやって伸ばしていくのか。もちろん利用者の数が増えるのが一番いいんですが、先ほどからご説明があるようなふるさと納税とか、広告収入とか、あるいは協賛金とか、地方で多いのは、自治会費の一部をその中に入れて、みんなで支えるという形を取っております。ぜひこの辺は工夫して、単純に料金を安くするとたくさん乗るというのではなくて、みんなで支えるような仕組みづくりをしていくということと、都内の中にも幾つかこういった類似の自治体の事例がございますので、そういうところと横並びで見ながら、自分たちが今どういった状態にいるのかをPDCAを回しながらチェックをしていただくと、かなり悪い水準が続く場合は少し抜本的な見直しが必要かなと私は思っております。

いかがでしょうか。何かほかにコメントはありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、この議題は以上にさせていただいて、続きまして、議事の(2)に移りたいと思います。公共交通不便地域対策における重点検討地域の取り組み状況について、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　それでは続いて、お手元の資料5、真ん中、

緑色の帯の資料をご覧ください。公共交通不便地域対策における重点検討地域の取組み状況についてです。昨年度策定いたしました世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインに基づく重点検討地域での取組状況について説明いたします。

2枚目をご覧ください。世田谷区では、鉄道駅から500メートル以上、バス停留所から300メートル以上離れた公共交通不便地域のうち、地形や商業施設等の利用圏域状況等の指標により、特に重点的に対策を検討する必要があるとして、重点検討地域を10地域設定しております。各地域は地図上で赤く示されている地域です。昨年6月に世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインを策定した後、重点検討地域内の町会や自治会への説明や町会回覧などでの周知、個別相談会などを行い、検討の主体となる地域協議会設立に向けて取り組んでまいりました。

前回の本協議会では、地域協議会設立地域として、喜多見、桜上水・赤堤、三宿、東玉川・奥沢の4地域を報告しましたが、今年6月に新たに上祖師谷・給田地域にも設立されました。現在5地域で設立されている状況です。なお、地域協議会は、地域内の町会・自治会の方を中心に5名以上で構成しており、交通政策課が事務局を担当しております。また、残りの4地域のうち、経堂・桜、岡本・瀬田については、引き続き、設立に向けて検討を進めております。なお、協議会設立をしていない2地域について、喜多見・成城地域は、お住まいの方が現状、新たなコミュニティ交通を導入する必要性を感じていないため、また、北烏山地域は、地域内の大規模な団地の烏山北住宅の建て替えに伴い道路整備が予定されていることから、道路整備が完了した後に検討することが望ましいとの意見が寄せられたため、当面、見合わせることにしております。以上が現段階の地域協議会の設立状況です。

次のスライドをお願いします。協議会を設立した5地域について、現在の検討状況を報告します。世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインには、コミュニティ交通導入までを4つのステップで示しております。地域の特性や検討状況により多少前後はありますが、Step1が地域協議会設立と地域の課題整理、Step2がニーズ調査と運行計画の策定、Step3が実証運行で、Step4が本格運行となります。この4つのステップに合わせ

た形で各地域の進捗状況を記載しております。

上祖師谷・給田地域、三宿地域、東玉川・奥沢地域は、おおむね S t e p 1－3、地域特性の確認・地域が抱える移動における課題の整理の段階です。

上祖師谷・給田地域は、地域の特徴として、地域内に仙川という川が流れ、狭あい道路も多く、周辺の鉄道駅に千歳烏山駅と仙川駅があります。6月中旬から移動における日常生活の困り事を把握するための意見交換が行われ、これから地域ニーズや地域の課題の整理を行い、運行形式や運行ルートなどを検討していきます。次のステップの移動ニーズ調査については、来年度前半をめどに実施を予定しております。

三宿地域は、狭あい道路が多く、一方通行や歩行者専用の道路があるという特徴から、課題整理で出た意見を踏まえ、どのような運行形式でどのように鉄道駅やバスに接続するなどを検討しています。来年度前半での移動ニーズ調査の実施を想定しており、運行の方向性をまとめていく予定です。

3つ目の東玉川・奥沢地域は、奥沢駅をはじめとして複数の鉄道駅があるという特徴から、鉄道駅とどのように接続するか、また、地域のニーズとして公共施設などへの移動ニーズがうかがえることから、どのような運行形式がふさわしいかなどを検討しております。また、次のステップである移動ニーズ調査は、今年度中に実施する予定としております。

続いて、桜上水・赤堤地域は、S t e p 2－1の地域の移動ニーズ調査の段階です。これまで検討を重ねてきた運行形式や運行ルートなどの最終調整に入り、10月中旬をめどに重点検討地域とその周辺にお住まいの方を対象とした移動ニーズに関する調査の実施に向け、準備を進めております。

最後に、喜多見地域は、S t e p 2－1及び2－2で、コミュニティ交通の検討、選定の段階です。現状、検討が最も早く進んでいる地域となっており、次ページ以降、検討状況について説明いたします。

次のページをご覧ください。喜多見地域の検討状況についてご説明いたします。喜多見地域は、地図上、オレンジ色が重点検討地域で、小田急線の喜多見駅の南側に位置しております。この喜多見地域の公共交通の状況は、地域の北側に世田谷通り、東側に多摩堤通り、南側に水道道路と比較的大きな道路があり、そこにはバスの路線が通っておりますが、最寄りの喜多見駅に

向かうバス路線は通っておりません。重点検討地域の中心からは駅まで1キロ以上あり、高齢者の方など、移動に困難を感じている方にとっては利便性が低いと言える状況にあります。

次に、町会・自治会などの地域の方々を中心とした地域協議会での検討の中で、幾つか地域特性が挙げられました。ほかの重点検討地域と同様の特性ですが、狭あいな道路が多数あること、次に、一方通行や近隣の学校の通学路、スクールゾーンなどが複数あり、運行に関して制約となる道路事情が複数あること、最後に、近隣には成城学園前駅や二子玉川駅、狛江駅などもあるものの、既存の公共交通の持続性の兼ね合いを踏まえ、地域の日常生活の目的地としては喜多見駅が考えられること、このような特性を踏まえ、地域協議会で検討を行った結果、喜多見駅を主な目的地に設定し、定時定路線型での運行を想定した移動ニーズ調査を実施することといたしました。

次のページをお願いします。6月19日から7月12日にかけて行った移動ニーズ調査の概要です。調査目的などは記載のとおりで、この調査の分析により一定の利用需要が確認できた場合、令和9年度中の実証運行実施を目指しております。移動ニーズ調査の対象者は18歳以上の3,000名です。砧モデル地区での経験を踏まえて、主にご高齢の方が多いという想定で、3,000名のうち1,500名を70歳以上、残りの1,500名を70歳未満と区切った上で住民基本台帳の情報から無作為抽出を行い、郵送で配付いたしました。調査範囲は、右の図のとおり、黄色の重点検討地域に加え、その周辺を含めて実施しております。回答は郵送及びウェブで受け付け、回答数は1,277件で、回答率42.6%です。

次のスライドをお願いします。現時点での運行ルート及び停留所の案と運行内容の想定をお示しします。現在、移動ニーズ調査の分析や関係各所への協議を進めている状況なので、今後の協議や検討によって内容を変更する可能性はございますが、運行ルートと停留所についてご説明いたします。地域協議会の皆様とともに検討を重ね、既存公共交通との兼ね合いや接続を考慮し、先ほど申した喜多見駅を主な目的地とする定時定路線型の運行方式としております。運行ルートについては、道が狭く、一方通行やスクールゾーンなど制約がある中で、地域協議会の皆様が中心となってお検討いただき、図

で示すルート及び停留所（案）となっております。喜多見駅とその地域にある慶元寺というお寺の間を往復運行する形となっております。引き続き、より効率的な運行間隔や停留所間のバランスなどを考慮しながら乗降地点の関係者と協議や検討を進めております。

次に、運行内容の想定です。今後、プロポーザルでの運行事業者選定に向け、事業者ヒアリングや移動ニーズ調査結果の分析等を通して、運行内容の精査を進めているところです。運行車両は、砧モデル地区と同様に道が狭いことを踏まえ、ワゴン車等での運行を想定しております。運行時間や運行日数、運行曜日については、需要見込みと運転士の方の勤務体制のバランスなども踏まえつつ、引き続き検討を行っていきます。運賃については、主な利用者の想定が高齢者となることなども踏まえ、福祉的な観点も含め、砧モデル地区同様に割安な運賃の設定を検討しております。今後は、移動ニーズ調査の分析を踏まえ、より具体的な運行内容の検討、交通管理者との協議などを行ってまいります。

次のページをお願いします。最後に、今後のスケジュールです。今回の報告後、移動ニーズ調査の分析などを踏まえ運行計画を検討し、11月頃を目途に実証運行計画書（案）を本協議会で改めてご報告する予定です。その後、運行事業者の選定を行った後、令和9年1月頃に実証運行計画書を運賃協議会及び本協議会にて協議させていただく予定です。協議が調った場合、実証運行の準備を進め、令和9年度中に実証運行を考えております。

説明は以上です。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様からご質問やご意見をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○委員 説明ありがとうございました。この会議に出席する前に過去の計画とかを見させていただいて、重点検討地域をどのように選んでいるのかなと考えていたんですけども、今日のご説明で、勾配であったりとか、あとはいろんな要素を取り込んでいて、独自のものを出しているというところで、非常にご苦労されているなということはよく分かりました。

ただ、1点、今ちょっと聞いている中でおやっと思ったのが、先ほどの砧

地域もそうなのかもしれないんですけども、利用対象は後期高齢者が一応メインになっているようにもお見受けするんですけども、実際、利用されている結果を見ると朝夕の利用が多くて、駅を目的地にしているというところになると、これは通勤だったりとか、通学だったりとかの利用者はどうなのかなと思ったんです。実際、高齢者の方々が駅を目的として行っていて、その先、どこかにまた行っちゃっているんでしょうか。その辺の細かいニーズ調査はこれから各地域でやられると思うんですけども、その辺をアンケート調査も踏まえて細かくやっていくと、ルート自体もそうですし、あとは運行の頻度を例えばもっと朝夕に特化するとか、または施設だったら医療施設とか商業施設に偏るのであれば、そういったところを中心としたルート設定をするとか、いろいろ考え方が出てくるのかなと思っています。

あと、お年寄りだけであればあまり関係がないのかもしれないですけども、昨今、パーソナルモビリティが非常に流行ってきていて、公共交通不便地域たるところの定義というか、考え方がちょっと変わってきたのかなとも思っているんです。おじいさん、おばあちゃんがL U U Pでもってビューンっと走るとは思えないんですけども、先ほど冒頭お話があった自動運転であったりとか、いろんな技術発達があるので、そこも考慮していくことが重要なかなと思っています。

以上です。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。私たちもまだ砦地域での本格運行しか経験していないので、そのデータだけでの判断になるんですが、利用者は圧倒的に70代以上の方が多いという実態を踏まえて、ほかの地域でも想定は高齢者が多くなるだろうと考えております。

実際、通勤や通学にどれぐらい使われているかという細かいところまでは押さえてはいないんですが、今、移動ニーズ調査の中では、最初に最終目的がどこに行くのか、あと通勤通学が始まる前まではどういう方が見込まれるかみたいなのは分析しています。あとは、そういった方がどれぐらいのボリュームがあって、それをさばくための最適なルート解とか、あとは定時定路線ですとあまり工夫しようがないんですが、仮にデマンド型を選択するような地域であれば、どこまでの寄り道を許すかみたいなのは工夫しがいがある

のかなと思って、これから検討していきたいと考えております。

ありがとうございます。

○会長 そのほかにいかがでしょうか。

○副会長 ご説明ありがとうございます。公共交通不便地域の地域協議会を設立して、各地区で検討していただくという流れが粛々と始まって進んでいるということで、まず1点はその進捗についてはよかったなと思っております。それから、その地域地域によって熱というか、その辺の違いもあるかと思うんですけども、もちろんやる気のあるところをこうやってピックアップして上げていくという制度だと思いますので、そのあたりも喜多見はかなり熱意を持ってここまで進めていらっしゃるのかなということを感じます。そういう進め方についてはよいかなと思っております。

ちょっと気になるのが、喜多見が実際に本格運行するまでのハードルとして実証運行があるわけですが、この実証運行時点で、例えばどういう状況になったら本格運行に行く、行かないとかというあたりは、どのようなお考えだったかを改めて確認させていただければと思いますが、いかがでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 まずは安全な運行が確保できるかというのが、もう少し現地、停留所の場所を、停留所自体は道路に置いたりすることが多いんですが、その周りの方のご理解を得られたりという。あとは実証運行においてはニーズ調査で想定していたとおりの実際の利用実態があるかどうか、そういったことが少しネックになるのかなと思っています。実証運行の中では、本格運行に向けてどれぐらいの運賃が確保できるとか、そういった事前に想定したものとの差異は見ていかないといけないかなと思っています。

○副会長 すみません、では、もう1個だけ確認、移動ニーズ調査は、これから行われるのですか。

○道路・交通計画部交通政策課長 移動ニーズ調査は喜多見では行って、今、返ってきたところです。

○副会長 返ってきているところですね。だから、結果が返ってきて、このコースも一応想定はしているけれども、移動ニーズ調査の結果をベースにして、

実際、これが行けるのかどうかはニーズ側からも調査をしなきゃいけないし、もう一方で、今の安全な運行が確保できるかという点からもさらに調査が必要で、それをもって実証運行に入るということですね。

○道路・交通計画部長 まず、実証運行に行けるかどうかは、移動ニーズ調査の中である程度の一定の需要があるかどうかを確認いたします。このルートでいいかどうかとかを確認していきます。それがオーケーになれば実証運行に進んでいくんですけれども、単純に何人以上とかだけではなくて、この間いろいろ進めていく中で区議会からのご意見もあって、何人乗るとか、収支率だけだとなかなか厳しい状況もございました。例えばこういった日常生活における地域の方の満足度がどのぐらい向上したんだとか、家族の送迎負担の軽減がどれぐらいになったとか、あとは買い物の利用がどれぐらい増えたとか、通院の利用がどれぐらい増えたとか、そういった別の指標も基準として与えて、それで進めていくというのがまずベースであります。本格運行になったら本格運行になったで、ある一定基準にならなければ、またもう1回見直しといった流れになります。

○副会長 分かりました。コメントだけちょっといいですか。もちろん、きちんと乗っていただいて、収支がしっかり確保されることは前提として非常に必要なことだと思いますので、そのあたりはよろしくお願いします。それからもう一方で、先ほどお話があったように、路線を運行することによって、そこに住まわれる方の健康であったりとか、あるいは生活の豊かさみたいなものが高まるよということもぜひ確認しながら進めていただきたい。

あと、アンケート、移動ニーズ調査、こういったものもある意味1つの広報というか、地域の皆さんが、まず、これにどれぐらい関心を持っていらっしゃるのかがはかれる部分かなと。単純に3000人にお配りしました、何通返ってきますかというところから含めて、関心がなければ恐らく返ってこない。そのあたりのところをしっかりと見極めていただいて、実は一部の方はすごく熱意があるんだけど、実際に走らせてみるとなかなかそうではない、熱心だった方も実は車を使われていたとか、結構、いろいろなところでそういう話は聞きます。こういう実証運行も含めて、やっぱり地域の方にこの乗り物を地域で支えるということ、気持ちというか、実際の行動

として持っていただくように、区としても、そのところもより強くサポートして、ぜひ進めていただければと思います。よろしくお願いします。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。

○会長　そのほかにいかがでしょうか。コメントでも結構です。

では、私も。寺内先生のおっしゃることはごもっともでして、私も賛同しております、先ほど私がデマンド交通の収支率の全国平均をお話したんですけれども、ちなみに、そのときに調べてみると定時定路線型で19%でした。ここでやって今どうなるかはこれから皆さんと分析しなきゃいけないんですが、できれば、全国平均、日本中の人口規模の小さいところの平均ぐらいにはいってほしいなというのが正直なところですよ。

それと、もちろん収支率だけではないので、地域が支えるというのでもう一つお話しすると、私が長年お手伝いしている宇都宮では、たしか同じ地域公共交通が今、周辺で15地区まで拡大しているんです。このときのルールは、地域が発案し、地域が運行ルート、運賃、方式を考えて、地域が自治会費を使いながら運行していくと。つまり、地域のための地域公共交通で、当然、足りませんので、足りない部分を市が運行の補助をするんですけれども、補助の目安が3分の2補助です。つまり、裏を返すと収支率33%を目標にしてくれということです。それぐらいのつもりでやって、今、次から次へと手が挙がっているということです。最後に寺内先生から、空からバスが降るという、まさしく言い得て妙だなと思うんですけれども、黙っていてもバスが走って自分たちが乗らなくてもバスがあるという状況ではなくて、頑張ったところを皆さんが支えていくという仕組みをつくっていただけるといいかなと、私も全く同じように思っております。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、この議事は以上にさせていただいて、次の議事に移りたいと思います。

次は、(3)ラッピングバスの運行について、こちら事務局から説明をお願いします。

○道路・交通計画部交通政策課長　それでは、お手元の資料6をお願いします。

虹のイラストのものです。それでは、ラッピングバスの運行についてご説明

いたします。

1枚めくっていただいて、まず、事業の目的です。区内を運行する路線バスを活用し、地域の移動を支えるバスの運転士を街のヒーローとして紹介する車体ラッピング広告を実施いたします。これにより、日々、地域の交通を支えるバス運転士への感謝と敬意を広く発信し、運転士の仕事の重要性や魅力を伝え、社会的認知度や職業イメージの向上を図ります。あわせて、バスへの関心を高めることで、利用促進と将来の人材確保につなげてまいります。

次に、実施内容です。対象事業者は、東急バス、小田急バス、京王バス、関東バスの4事業者で、各社1台、計4台での実施を予定しています。運行期間は令和8年10月から令和9年3月までの6か月間を予定しております。

次に、ラッピングデザインについて、デザインでは、バスの運転士を町のヒーローとして親しみやすいコミック調で表現し、地域公共交通を支える存在であることを分かりやすく伝えております。また、車体には「この街の移動を支えたい！」という運転士の思いと「運転士さんいつもありがとう」という区からのメッセージを掲載し、地域公共交通を支える運転士への感謝を表現しております。この下にある、デザインでは黄色になっておりますが、カラーについては各バス事業者様のご意向を確認した上で決めていきます。

それでは、次のページにお進みください。続いて、ラッピング車両が運行する主な路線についてご説明いたします。紹介する路線は主な運行路線であり、運行計画の都合上、ラッピング車両が常にこれらの路線を運行するものではありませんので、あらかじめご了承ください。まずは、左上のオレンジ色で表示しております関東バスですが、千歳烏山駅から久我山病院を経由する循環路線での運行を予定しております。次に、右上の青色、京王バスですが、経堂駅と八幡山駅を結ぶ路線での運行を予定しております。続いて、右下、赤色の東急バスです。渋谷駅と成城学園前駅西口を結ぶ路線での運行を予定しております。最後に、左下、緑色の小田急バスですが、二子玉川駅と成城学園前駅西口を結ぶ路線での運行を予定しております。これらの路線は、多くの方の目に触れる幹線道路を走行するとともに、区民の日常的な移動を支える重要な路線として選定しております。

最後に、今後のスケジュールについてです。まずは、8月から9月にかけて屋外広告物に関する審査や各種手続を進めていきます。次に、9月下旬に各バス事業者の運行計画を踏まえながらラッピングを施工いたします。その後、10月1日からラッピング車両の運行を開始する予定です。また、運行開始後の取組として、12月下旬頃にバス事業者へのアンケートを実施し、運転士への反響や職業イメージ向上への効果などについて確認してまいります。

以上で説明を終わります。

○会長 ありがとうございました。

いかがでしょうか。皆様からご質問、ご意見はございますでしょうか。

○委員 こちらは、外側のラッピングだけなんですよ。車内はないんですよ。

○道路・交通計画部交通政策課長 車内ではないんです。外側だけです。

○委員 車内をやったほうが、多分、効果がすごく上がるし、あと、これ1台だけじゃなくっていろんなバスも車内を連携することによって、統一的なコマーシャルが打てるんじゃないかなと思うんですけども、それは予算の関係ですよという質問というか、確認です。

○道路・交通計画部交通政策課長 今年初めての取組になりますので、いろいろと事業者へのアンケートですとか、あとは一般の方の反応は、例えばですけども、SNSでどれぐらい好反応があるかみたいなのもこちらで見させていただいて、来年度の事業については検討したいなと考えております。

以上です。

○委員 ありがとうございます。

○会長 いかがでしょうか。できれば、バス事業者の4社、それぞれ1台ずつということなんですが、どういうご感想なのか、ありがたい話なのか、ちょっと迷惑な話なのかも含めて、どなたか、コメントをいただけないでしょうか。

○委員 このたびは、弊社でも1両、このようなラッピングバスを走らせるという形でございますが、目黒区、渋谷区には少し入ってしまうんですけども、この選定としては、主に世田谷通りを通る非常に乗客の多い路線を走る予定でございます。当社でも、やはり人材不足、乗務員不足という問題は抱

えておりますので、官民協働でこういった宣伝ができるというのは非常にありがたいと思っております、この場をお借りいたしまして感謝申し上げます。

以上でございます。

○会長　ありがとうございます。

ほかのもう３社、よろしいでしょうか。

○委員　ご説明ありがとうございます。私も各区市町村のこういった会議に出させていただいているんですけれども、こういった取組をしていただいている自治体さんはあまり聞いたことがないんです。やはり今、他の委員からも話がありましたとおり、バス業界全体がとにかく人材不足で、バスの運転士さんという仕事の認知をこの段階で上げていきたいなというところ。待遇だ何だとかいろいろあるんですけれども、そこは今、少しずつよくなってきているところもある。ただ、やっぱり朝から晩まで走っている、ラッシュの前からやって、夕方のラッシュの後まで走らなきゃいけない、拘束は確かに長いというのはあるんですけれども、逆にノルマがないとか、その日が終わっちゃえば、それでその日の仕事はおしまいという切り替えといういいところも結構あるんです。

ですので、こういったことを中心にバスの運転士という仕事の魅力、今、何となくネガティブにしかとらわれていないので、こういうことをやっていただけると逆にいい方向にいつてくださるのかなというところで、大変ありがたいと思っております。ですので、運転士という仕事の魅力も、今後、我々としても発信していきたいと思っていますので、本当にありがとうございます。

以上でございます。

○会長　私も幾つかの地域公共交通会議をやっていて、こういうのは今までなかったなと思うので、ほかの自治体にぜひPRしたいなと思っているんですが、効果があったという結果が出てからPRをしたいと思っていますので、投稿されているとか、ぜひSNSを含めて少し情報を集めていただきたいと思います。

バスの運転士不足は、よくバスの運転士募集とかとバスに書いてあったりするんですけれども、こういうラッピングバスのどこかに募集と入れておく

とか、あるいはバス側がつくっているラッピングに、運転手募集というところに、少しスポンサーとして区が入っていくとか、今後、幾つか展開はあるかなと思っております。取りあえず、これを皮切りにいい感じで広がっていくといいなと思いました。

○副会長　ちなみに、ラッピング広告は、ラッピング広告料をバス会社さんにお支払いするということでやっていらっしゃるということですよね。なので、広告を出稿していただいているということで、そこも支援かなと思いますので、ぜひぜひより効果のいい形になっていくように、また継続して検討していただければと私も思っております。よろしくお願いします。

○会長　ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議事を進めさせていただければと思います。(4)日本版ライドシェア実証実験(相乗り型)について、こちらにつきましては、昨年度の第2回の地域公共交通活性化協議会で皆さんの合意を得て実証運行をした相乗り移動サービスの実証運行の報告になります。東急バスの担当者からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○東急バス株式会社　日本版ライドシェア実証実験(相乗り型)についてご報告させていただきます。今、ご説明がありましたとおり、前回、昨年度のこの場で協議させていただいて、日本版ライドシェアを世田谷区さんの中でやらせていただくということで、提示させていただきました。ありがとうございます。

資料に基づいてご説明させていただきます。改めての概要を振り返らせていただきます。運行形態ということで、まず、普通自動車、いわゆる白ナンバーを使って、相乗り型の日本版ライドシェアを実施させていただきました。実施するに当たり、※印で書いていますが、自家用自動車の有償運送制度を活用させていただいております。運行期間が2026年3月25日から2026年6月23日の3か月間、平日の朝7時から9時でございます。運行エリアが宇奈根・喜多見地区にて当社が運行するオンデマンドバスのミーティングポイント及び新規1か所を乗降場所として運行させていただきました。

順番が前後しますが、資料を裏返していただいて、右側の運行エリアのところ。今、当社が朝の9時からオンデマンドバスを運行させていただい

ていますミーティングポイントと、ちょっと資料が見つらいですけれども、地図の中の左上、C39、喜多見まちづくりセンターをミーティングポイントに追加して運行させていただきました。

資料を戻りまして、(2)の運行実績です。運行実績は記載のとおりなんです、3月25日から6月23日で、平日のみで60営業日運行いたしました。もともと61営業日だったんですけれども、6月3日の台風の日がありましたので、事前に運休をさせていただいて60営業日でございます。運行実績なんですけれども、ここは本当に正直なところを申し上げてちょっと少なかったなというところなんですけれども、実際、運行回数は4回、相乗り型と言っていますが、相乗りはゼロ回でしたので、1人のお客様が4回というか、相乗りはせずに4回ご乗車いただいたということがございます。ですので、運賃収入は500円×4回の2000円でございます。行き先としては、参考までなんですけれども、喜多見まちづくりセンターから砧本村、宇奈根中島公園から天神森橋に行かれた方もいますし、砧本村も行かれたということで、その後、当社の路線バスか小田急バスさんの玉07系統にご乗車されたのかなというところでございます。

トライアルの評価を右下に記載していますけれども、我々としては、路線バスの会社でございますので、定員11人未満の車両、白ナンバーの車両での運行を初めてできたというところで、駐車スペースの確保やバスでは走れない狭あい路の運行が実施できたところでございます。一方で、ほかの輸送手段とのバランスを踏まえた運賃設定であったり、ルート選定で多くの調整が必要であったというのが正直なところでございます。

簡単ではございますが、報告は以上でございます。何かご質問があればお願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。皆様からご質問、ご意見はございますでしょうか。

なかなか厳しかったというのがありますが、もともと朝の2時間で料金が500円という、オンデマンドの場合は300円、もしくは100円のところ、料金を上げて、かつ時間を区切って、エリアを区切って、駅行かずというので、条件的にはかなり厳しい状態で走らせた。ただ、日本版ライド

シェアの実証実験ですから、初めてやったという価値はあったのですが、今後、こういうのを参考にするときにはいい教訓を得られたということでしょうか。

いかがでしょう。関係される方、少し応援演説をしていただけるとうれしいんですが。

○道路・交通計画部長 結果としてはかなり厳しい結果かなと私も思うんですけども、こういうのは、地域の人にとって知れ渡っているかどうかはすごく大事かなと思っているんです。今回はこういう形でPRのチラシだとかを作られているんですが、区役所とか、町会とか、そういったところへの連携みたいなものはあったんでしょうか。

○東急バス株式会社 ありがとうございます。連携といった意味では、まず、自分たちの努力というところで、ふだんの路線バス、砧本村から乗るお客様とオンデマンドバスのほうには、本当に人力で、私とかが1日立って、ビラを配ったりとかして、その後に実際、お客様が乗られたりもしたというのもあるので、そこは逆に言うと周知不足だったのかなというところもごさいます。あと残り1か月半ぐらいになって短いんですけども、ミーティングポイントにしていっている近隣店舗とか、医療機関とか、あとまちづくりセンターには、我々のほうで名刺サイズのPRチラシみたいなものを別途作りまして置かせていただいて、そこがどこまで効果があったかはちょっと——実際なかったとは思いますが、PRも少し弱かったのかなというのが正直なところです。

あと、補足なんですけれども、今回4回乗られたのが全て雨の日で、先ほど台風で運休したと言いましたが、台風の運休の際には事前にLINEで告知はしていたんですけども、その日も配車の依頼がログでは残っていたので、雨の日に多少のニーズはあるのかなと。直接、二子玉川は行けないですけども、砧本村まで来て、バスに乗り換えられるというニーズはあるのかなというのはちょっと分かったところです。

○会長 ほかにいかがでしょう。

東急さんとして実施したというより、行政側から依頼を受けて3か月間試していただいたということで、私からはご苦労さまでしたと申し上げたいと

思うんですが、日本版と書いてあるように、海外でライドシェアは比較的普及しているんですが、日本はまだまだいろんな制度の壁があってできないところを、こういったことが今後可能になるかどうかということをやったんです。今、ご説明があったように、周知の徹底とか、先ほどの地域公共交通のように地域から根差していくとか、多分、いろんな課題があらうかと思いますので、あわせて、こういうこともあったとご記憶いただければと思います。なければ、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、本件は以上にしたいと思います。

では続いて、議事の（５）の自動運転ＥＶバスの一般試乗について、こちら東急バスのご担当者様からのご説明ということでよろしくお願ひします。

○東急バス株式会社 資料８に沿いましてご説明させていただければと思っております。６月に実施しました自動運転のＥＶバスの一般試乗についてでございます。終了したものの報告となっております。

１、運行期間につきましては、２０２６年６月、約１か月間のうち、平日の火曜、木曜のみの９日間運行いたしました。

２、運行時間でございますが、運行時間は１０時台から１３時台、１日５往復の運行を行ってございました。

３、運行区間は、世田谷区の用賀駅から関東中央病院まででありまして、途中のバス停６か所というところで、弊社のバス路線上で行っていました。

４、乗車方法は、通常のバスと多少異なりまして、ＬＩＮＥで予約をしていただいて、車両に備付けのＱＲコードリーダーに電子チケットを提示して乗っていただくといった仕組みを採用しております。今回は、運賃は無料で行ってございました。

５、運行形態といたしましては、運転席に弊社、東急バスの運転士が乗車しまして、遠隔のオペレーターにより運行管理を行うレベル２というレベルで行ってございました。

６、乗車人数でございますが、延べ１４３人、期間中に乗車をいただきまして、うち視察を除いた片道の利用では２８名の方にご乗車いただきました。

７、トラブル等でございますけれども、車両の冷却機構の故障による運休

2日間が発生した以外は、特に自動運転のシステム関係のトラブル等々はなしということで、安定して走っていたかなと思っております。

最後に、8、今後の予定でございますけれども、引き続き、継続試験を通じてシステムの安定性、車両の安定性の検証をしていくところと、あとは効率化を図るため、2台同時運行時のオペレーション検証というところで、今は車両は1台しかないんですけれども、2台目の車両を製作中ですので、引き続き試験をしてまいりたいと考えてございます。

裏面にございますのは、一般にお配りしたチラシの画像データでございます。世田谷区様におかれましては、自治会さんへの告知ですとか、あとは自動運転のバスは、街路樹が伸びてくると、雑草が伸びてきたりすると止まったりすることもございます、区道の雑草の刈り込みですとか、剪定ですとかにご協力をいただきまして、誠にありがとうございました。

以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。皆様からご質問、ご意見はございますでしょうか。

○道路・交通計画部長 私も、この回ではないんですけれども、その前に自動運転に乗らせていただいたことがあるんですけれども、今回延べ143人が乗られた中で28人の一般の方が乗られたということでもいいですか。

○東急バス株式会社 予約された方の属性を細かくアンケートで取っているわけではないので何とも言えないんですけれども、143人だけ乗っていただけると言う、結構注目されて、仕事で視察で来ましたみたいな方も多く乗っていらっしゃいます。ですので、片道だけ予約して、例えば用賀駅から乗って病院で降りましたという方は恐らく病院に行かれる方であろうと仮定しまして、片道利用の方を一般の方かなと推定しまして、28人というカウントでございます。

○道路・交通計画部長 ありがとうございます。そうすると、28名の方、まさに一般の方の乗ったときの感想は取りまとめてはいらっしゃらないでしょうか。あれば何か教えていただきたいんですけれども。

○東急バス株式会社 もちろん賛否両論ございまして、運転士が本当にいなくなったら怖いですねとか、ちょっとブレーキが急ですねとか、ネガティブな

意見としては、そのようなご意見はございました。

ポジティブなご意見としては、我々も初めてやったのであれなんですけれども、将来の無人化を想定してQRコードリーダーにかざすだけで乗れる仕組みを採用するといった、ちょっとバスと違った仕組みを採用したんですけれども、逆にそちらに関してのご意見はなかったというか、皆さん、スムーズにご利用いただけていたので、このような新しいやり方もありなのかなと思っております。

○会長 ちょっと私も。乗降の方法なんですけれども、LINEで予約して車内のQRコードリーダーということで、予約をしたけれども来なかった方はどれぐらいの割合でいらっしゃるのでしょうか。

○東急バス株式会社 ノーショーといいますか、途中で予約をキャンセルする場合と予約をしたんだけど発車時間までに来ない場合の2パターンがあるかなと思うんですけれども、両方合わせても10名いないぐらいでございます。

○会長 来られなかった場合、バス停で待つことは多分できないと思うんですけれども、いらっしゃるかと確認したら出発したという理解でいいですか。

○東急バス株式会社 いろんなオペレーションがあるかなと思うんですけれども、今回は時刻表を用意して、基本的には時刻表の発車時刻になったら出発すると、予約の方がいらっしゃる、いらっしゃらないにかかわらず出発するというオペレーションをしておりました。

○会長 今、Waymoさんも入ってきて、タクシー会社と共同でデータ取りをしていますけれども、乗降の位置とマッチングのサービスだとか、多分、日本に入れようとするといろいろと課題があるかなと思うんです。特に中国やアメリカのような比較的路肩がしっかりしていて乗降位置がたくさんあるようなケースの場合はいいんでしょうけれども、日本の場合、従来のバス停を使って乗降させたということですね。

○東急バス株式会社 左様でございます。

○会長 ですから、運行の場所は安定しているんですが、将来的にこういうのが増えるとなると、デマンド交通の場所のようなちょっと厳しいような状態で乗り降りができるかは今後の課題になろうかなという気がします。

ありがとうございます。

ほかにご質問はありますでしょうか。

○副会長 併せて聞かせてください。駅と病院以外の途中のバス停でのご利用はどれぐらいあったのでしょうか。

○東急バス株式会社 途中バス停での乗降につきましては、全体で10名ないくらいでございました。ただ、こちらは弊社のバス路線の乗降データ等々を見ておりまして同じような傾向で、用賀駅と関東中央病院での乗降が9割以上でございますので、その傾向どおりなのかなというところではございました。

○副会長 では、路線バスと大体使われ方が一緒だったということよろしいですか。分かりました。

○会長 いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、以上にしたいと思いますが、以上で今日ご用意した議題は全て終了いたしました。時間としてはもう若干残っておりますが、皆さんのほうで、最後に、今日全体を通して少し言い忘れたこと、聞き忘れたこと、あるいは報告したいということがあればお受けしますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは最後に、事務局から連絡事項はありますでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 事務局から、次回の活性化協議会については11月中旬を予定しております。日程など決定次第、委員の皆様にはご連絡をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

以上です。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様からも報告事項がないということでございますので、想定より若干早いのですが、お忙しい方々ですので、今日はこれで終了したいと思います。貴重なご意見、それから皆様からのご質問ありがとうございました。

では、今日はこれで終了です。閉会としたいと思います。どうもありがとうございました。

——了——