

令和5年度 新宿区地域公共交通会議分科会 第1回（議事概要）

日 時

令和5年7月27日（木）16時00分～18時00分

場 所

新宿ファーストウエスト3階 AB会議室

1 開会

2 分科会長による副分科会長の指名

・副分科会長に牧村委員が指名された。

3 6月20日開催 新宿区地域公共交通会議での議題「新しい地域交通の導入に向けた検討について」の再説明、質疑応答の確認

・事務局より資料1-1～8について説明を行った。

（質疑応答）

質 疑① 資料1-5の質疑応答の合間に、会長や副会長から非常に有意義なコメントを頂いたので、そのコメントもこちらに集まりの方々に共有して頂きたい。

事務局応答 コメントは別にまとめて改めて提示する。

質 疑② AIにこだわるとシステムの用意や高額な費用が掛かってしまうため、AIを使わずに、既存の交通事業者ができる他の方法があると思う。

事務局応答 区としては新しい地域交通を導入することを目的としている。なぜなら、区が研究している範囲では、定時定路線型のコミュニティバスは事業費等もかかり、採算性が厳しいと認識しているためである。そうしたなかで、AIオンデマンド交通という予約で運行するシステムに注目しており、まずはAIオンデマンドの検討から始めようということなので、AIオンデマンドのシステムでなくても、新しい交通手段やシステムができるということであれば、そういった話に発展するのは歓迎したい。

質 疑③ 資料1-5の2枚目中段に、対象は誰かという質問に対して全ての人を対象としたいとあるが、資料1-1においては、移動格差のある地域や、高齢者・子育て世帯・障害者等書いてあり、そのあたりが対象であるという印象を受けていた。また、エリアについても、資料1-3のバス停空白地帯としてオレンジでの枠で囲まれた範囲を示しているが、資料1-5の質疑⑨では、特定のエリアに絞ってはいないと回答している。このため、対象となる利用者層やエリアが決まっているのか、それとも全ての層が対象であり、エリアも区内全域が対象なのか明確にしてほしい。

事務局応答 資料1-2はあくまでバス停から300m離れたエリアを示したものであり、このエリアを運行エリアとして限定するものではない。利用者層については、資料1-1に記載した高齢者や子育て世帯、障害者等が、区としても一番移動格差を懸念している層ではあるが、区民にとっての新しい地域交通は、バスや

鉄道、自転車等の既存交通以外の形態が担う必要があると考えているため、対象も大きく考えている。なお、エリアについては、いきなり区内全部を一つのエリアとして実証実験をするという考えではなく、既存交通との兼ね合いや交通事業者の皆様の採算性等色々あるため、区として縛るようなことをしたくないという意味で全てのエリアを対象とするという回答をした。このため、これから分科会のなかで協議をさせて頂きたいと考えている。

質疑④ 質疑②において、新しい地域交通の導入が目的という話があったが、一般的には、既存交通で解決できない課題の解決のための選択肢の1つとして、A I オンデマンド交通がある。A I オンデマンド交通を導入すれば課題が解決するというものではなく、必要な場所に適切に導入することが大事であり、そもそも何を解決したいかというところが大事だと思うが、そういう考え方ではなく、まずは新しい地域交通の導入が目的であるという考え方で進めるということか。手段はあくまで何かを解決するためのものであるもので、手段を入れることを目的とするのはおかしいと思われる。

事務局応答 ご指摘のとおり、手段が目的になるのはいけないと思う。元々の目的は、資料1-1の背景に記載されているように、区内は交通不便地域がなく、交通が充足しているが、それでも、坂道での移動が大変、バス停までの移動が億劫である等、不便を感じている区民がいる。こうした声をしっかり受け止めて解決するため、どのように進めるかを今回考えていた。そしてコミュニティバスのようなラインを考えるものは適しておらず、より細かいニーズに対応できるものが望ましいだろうと考え、A I オンデマンド交通を知ったため、当初それを導入することが良いと考えた。ただし、皆様と話しているなかで、A I オンデマンド交通ありきではなく、色々なことが考えられるのではないかと聞いているため、それならば今後技術もさらに進むことも踏まえると、より良いものを導入していけたらと思っている。

質疑⑤ 不便を感じている区民がいるということで、資料1-2や1-3でバスの空白地帯が示されているが、なぜこのエリアには今バスが走っていないのか。道が細くて走れない等物理的な理由があるのか、それとも採算性が合わない等の理由があるのか。また、A I オンデマンド交通を走らせるとしたら、車の大きさはどのようなものを考えているのか。

事務局応答 一概には言えないが、道路幅員が狭くバスが走れないエリアだと認識している。車両の大きさは、あくまでA I オンデマンド交通の場合の想定だが、10人乗り程度の車両であれば、そうした道路幅員の狭い道にも対応できるのではないかと考えている。

質疑⑥ A I オンデマンド交通を別自治体で運行しているが、面でやるのはとても困難である。多くの利用者が一気に同じ時間に予約すると何台あっても足りなくなってしまうため、まずは利用者やエリアを絞って実証運行してみないと難しいと思う。もっと対象を絞って物事を決めていかないと、採算性を含めて、話が決まらないと思う。色々な地域の人から、こちらの地域でもやってほしいと

いう要望が来ているが、最初はこのエリア、次はこのエリアというふうに、地域を区切って順番に運行していくというように対処していかないと、数字が把握できなくなってしまうので、面でやるのは困難であると思う。運行するラインを決める等して絞った方が良くと思う。

事務局応答 区としては面で運行するか線で運行するかを考えた場合、面での運行の方が良いのではないかという考えがあるため、今はエリアや対象者を絞らずに皆様にお話しをしているが、今頂いたご意見のように、もう少し絞った方が協議がしやすいということであれば、大まかに対象やエリアを絞って、いくつか皆様にお示ししたいと思う。

質 疑⑦ このようなプロジェクトを進めるにあたっては、どこに、誰に対して、どうやって、といった点がしっかりしていないと空中分解してしまうと思う。どこに、誰に対してという点についてはある程度絞ると仰っていたので、改めてお願いしたいと思う。そして、どうやってという点について、新宿区は非常に交通が充足している地域だとは思いますが、だからこれで良いということではなく、より良い交通モードを取り入れなくてはいけないと思う。そのためにも、既存交通のどこが足りないとか、どこが不便しているのかということの評価しないと、話が出口に行かないと思う。このため、絞り込む際の観点のひとつとして、既存交通がどうなっているのか、その不足分を補うところはどこかということも、評価として選択肢に入れて頂きたい。

事務局応答 例えば、対象を高齢者だけに絞るとか、そういうことではないが、協議を進めやすいようないくつかのケースのようなものをつくって、議論しやすいよう考えてみたいと思う。

質 疑⑧ 交通不便地域はないが、高齢者や障害者が多い地域では交通が不便しているという話があったり、採算性を取るために訪日外国人を取り入れるという話があったりと話が整理しづらいため、考えを整理してほしい。また、都市部ではAIオンデマンド交通が成功した事例はほとんどないと認識している。行政はよく、バスがダメならタクシー、タクシーがダメならAIオンデマンドというように新しいものを取り入れようとするが、成功するためには、しっかり議論をして持続可能な交通を作らないと既存の交通事業者も崩れる危険性があるため、慎重に進めて頂きたいと思う。

事務局応答 ご意見のとおり、単発で終わらず、区にとって持続可能な交通手段を検討することが大切だと考えている。このため、議論を数回繰り返しただけでできるような簡単な話ではないと認識している。交通事業者の皆様の経験や知識を頂きながら、ただし、交通事業者の皆様へ大きな負担をかけるという意味ではないが、将来区民のためになる交通手段を一緒につくりたいと考えているため、十分な議論やご意見を頂きたいと思っている。

分科会長 AIオンデマンドを手段の一つとして、議論の入口とすることは問題ないと思うが、先ほどの指摘のとおり、何のためにそれをやるのかということろは、区民や議会に対して説明する際には一番大事なところとなる。何のためにその

議論を行い、新たな交通を導入するののかというところは、分かりやすく説明できるようにして頂きたい。そのうえで、A I オンデマンドが最適かどうかについては、今後の議論のなかで決まることである。新宿区は他の自治体と大きく違い、赤字補填をするわけではないので、事業としてどうやったら持続可能な良いものができるのかという議論になるため、新たなビジネスモデルをつくるつもりでA I オンデマンド交通を議論の入口として、どのようなものであれば事業としてやっていけるのか、区民のモビリティ確保につなげていけるのかという議論にしていきたいので、そうした流れで議論頂ければと思う。

4 議題

AI オンデマンド交通を導入している他都市等の事例研究

分科会長 本件の事例は、この事例をもって何かを議決するというものではない。あくまで事例紹介をして頂いたうえで、新しい交通の導入に向けての事例研究のため、意見交換ができればと考えている。

・牧村副分科会長から事例紹介が行われた。

(質疑応答)

質 疑⑨ 区へは今直接A I システムの会社からコンタクトがあるのか。

事務局応答 直接のコンタクトは特にない。

副分科会長 行政がシステムの会社と協定を結んでいるケースもあるが、うまくいっていないところも多いので、A I システムの会社も色々な会社があるので、長年公共交通を担ってきた交通事業者の皆様パートナーを見つけて頂き、民間事業者同士でやってもらうことで、行政と民間の両輪で進めることが大事だと思う。

分科会長 行政にも多くの業者が売り込みにくると思うが、行政から補助金を引き出すことがある程度前提になっていたり、運行事業者のことはあまり意識していない場合もあり、システム会社と運行事業者とのマッチングがうまくいかないことも多いと思うので、マッチングできるかの判断は直接運行事業者にしてもらいながら、行政側も慎重に対応してもらいたいと思う。

質 疑⑩ ヨーロッパの事例で、電動キックボードによるバス等の公共交通への影響の話が合ったが、うまく繋げることで交通の移動の総数が増えるという話があったが、具体的にはどのようなになっているのか。

副分科会長 色々あるが、行政側にも協力してもらいバス停近くに置き場を積極的に整備したり、環境に良いので2～3kmの車での移動をこれに替えようというアピールをしている。あるいは、民間事業者同士で積極的に協力しているところもある。ただし、最初の頃から一緒にやっという議論をしていかないと難しいとも思う。

質 疑⑪ 新宿区においても、A I オンデマンド交通ではなく、そうした小さい交通モードでも良いのではないかと思ったが、どうなのか。特に、資料1-3で示されたバス停空白地域は、階段や坂が多く、バスやタクシーでも通れない箇所があるので、そうした小回りの利く交通モードでバス停へ輸送すれば、互いにとって都合が良いのではないか。

副分科会長 既にそうしたサービスは区内でも広がっており、今後も増えていくだろうと思う。しかし、世界的にみると、こうしたサービスによって公共交通のシェアは、何もしない場合 10～20%程度減っているため、何かする必要はあると思う。そうした小さなモビリティサービスはドアツードアのサービスが売りなので、それ以外の交通事業者も、ドアツードアでその代替手段を提供しようということが起きている。また、小回りの利く交通モードによって公共交通の補完をするという点については、高齢者は難しいかもしれないが、その他の人達に対してはできるかもしれない。実際に、駐車場の隙間にシェアサイクルを置いている事例は沢山あるので、バスでもできると思う。

質疑⑫ 感想になってしまうが、電動キックボードは公共交通会議に諮る必要がないため、結果として、公共交通のシェアが奪われて、公共交通の維持が難しくなることもありうるかと思う。

副分科会長 他自治体の交通会議では電動キックボードの会社とシェアサイクルの会社の2社をオブザーバーとして参加してもらっているところもある。そうした事業者と交通事業者の価値観というのは全然違うので、そうした場で顔を合わせて、長年安全安心を遵守してきた交通事業者の価値観を共有し、こちらに巻き込んでいくというのはあるかもしれない。

分科会長 これまではシェアが小さかったため意識していなかったが、急速にシェアを拡大している状況からみると、上手にネットワークを組み合わせることも可能であると思うし、公共交通と呼べるかは分からないが、公共的に使える移動手段でもあるので、意識の共有は必要になるかもしれない。

副分科会長 行政側もそうした交通モードのポートをバス停近く等交通の便の良い所に積極的につくってもらいたいですが、実情としてはそうならないことも多いので、そうした交通を繋げる価値観をこうした場で共有することが大事だと思う。

事務局応答 補足として、当部署ではそうしたシェアリングサービスへの対応もしているが、今ポート数が非常に増えており、今後も増えていくことが予想される。また、放置自転車の対策もしているが、放置自転車対策として駐輪場を立地の良いところにつくることには限界もあり、そうした観点からすると、安全性への配慮は徹底したうえで、シェアサイクルや電動キックボードのシェアリングサービス等の色々な交通手段が増えることも地域の交通全体として検討する必要があると思っている。このため、必要に応じてこうした会議にオブザーバーとしてそうした事業者を呼ぶことは可能かと思う。

5 アンケート調査へのご協力をお願い

- ・事務局よりアンケート調査の説明を行った。

6 分科会（第2回）の開催日時等

- ・鈴木分科会長より次回の開催日時についての案内が行われた。

7 閉会