

令和5年度 新宿区地域公共交通会議分科会 第3回（議事概要）

日 時

令和5年10月25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 議題

・資料1について事務局が説明を行った。

（論点1についての質疑応答）

質 疑 1 3のニーズ(1)(2)というのは、何かの調査結果か、それとも区の想定ニーズか。
事務局応答 地域に意見を聞く機会がまだ設けられていないため、行政資料や区に寄せられている意見等を勘案した区の想定ニーズである。

質 疑 2 サービス導入後に、ターゲットにとってどのくらい移動が便利になり、移動が増加したかを後からフィードバックできる仕組みを考えているか。

また、ターゲットに障害者とあるが、リフト車は今回のシミュレーションには入っていない。このため、車両の金額がもっと上がると思われる。

事務局応答 論点4に記載したが、地域の声はこれから聞く。町会や子育て支援団体、障害者団体に意見を聞き、その後実証実験を行い、その結果に対する意見をまた聞くという形で、色々な機会幅広い世帯から意見を聞きつつ進めたいと考えている。

質 疑 3 運賃設定について、タクシーとの競合は大丈夫なのか。

また、空白地域1・2は駅付近のスペースが狭く乗降場所の確保が難しい。そうした状況でエリア内だけを運行しても利用者が確保できないと思われるので、その場合東中野周辺等エリア外から乗客を引っ張ってくる必要があるのではないか。一方で、そうなると路線バスやタクシーとの競合が懸念される。

事務局応答 運賃設定は現段階で決めるものではないため、今後も意見をもらえればと思う。

駅付近の乗降場所の確保が難しいという点については、駅に近い仮想停留所を確保する方法は考えていかななくてはいけないと思うが、今後の協議でエリア等が当初の想定から変わることもあると思うので、協議しながら詰めていければと思う。

質 疑 4 「2誰に」のところで、観光客や来街者を第3にしており、つまりその層を運賃収入のあてにしないという点は、新たな交通を考えるうえでの一つの大きなテーマになると思う。そして高齢者、子育て世帯、障害者を第1としているが、その層は運賃の割引を求めると思うが、一方で、その層を無料あるいは割引料金とすると、メインターゲットから収入が得られなくなる。色々なテーマがあると思うが、おれないように対応していくことが大切だと思う。

また、「3ニーズ」(2)で「乗り継ぐことなく一つの交通で」とあるが、運行距離が長くなると導入台数の増加や運行エリアの拡張を考えなくてはいけないが、採算性を考えると、エリアを狭めて高頻度で運行するようにした方が良いと思う。

事務局応答 割引について検討できる段階ではないが、事業として採算性が取れるように第3に

観光客や来街者と記載している。エリアについては、あくまで現在提示しているエリアはたたきなので、これよりも狭くする考え方もあると思うし、駅との結節はどうかということもあるので、ご意見を頂きながら議論を進めていければと思う。

質疑 5 駅ではなくバス停に繋げるという考えもあるか。

事務局応答 ある。今はバス停空白地帯をそれぞれ2箇所ずつ含めて、さらに坂が多いエリアを考慮して描いており、駅だけではなくバス停にもつなげる想定で書いている。

質疑 6 「3 ニーズ」について、ニーズの調査はこれからということなので、現段階でニーズを断定するのは時期尚早だと思う。

事務局応答 ご指摘のとおり、地域へのヒアリングはまだ行っておらず、ここに記載されているニーズ設定については裏付けがない点は事実であるので、今後ヒアリング結果も反映したうえで、改めてニーズ設定についても確認させて頂きたいと考えている。

質疑 7 資料2-2のバス停空白地帯1・2の地図について、この地域は地下鉄ができて以降バスの利用者が減った経緯があるが、一方で高齢者等は地下鉄への移動が大変でバス利用に戻るといったケースもある。そして、もし高齢者や障害者をターゲットとするならば、最もニーズが高い利用は病院へ行くことであると考えられるので、区外の病院へ行きたい人が多いと想定される。このため、もし導入する交通をA Iオンデマンドと想定するのであれば、区域外への運行も考えているか教えてほしい。

事務局応答 仮にA Iオンデマンドのエリアを設定したとしても、エリア外の生活関連施設に行くケースもあることは想定している。このため、駅だけではなく、バス停等に繋げていけるようにと考えている。また、高齢者は病院への移動が中心となることも理解しているが、今後高齢化が進んだ時に、外出機会を創出できる交通となることも期待しているので、それらに応える交通になるようにと考えている。

質疑 8 エリア外への運行もあるということだが、その場合今提示してもらっているエリアの考え方が崩れてしまうのではないか。

事務局応答 今回の説明は、エリア内とエリア外を両方運行エリアとするという意味ではなく、エリア内で移動が困難な箇所において、新しい交通を使ってエリア内のバス停や駅に行ってもらい、そこからエリア外に行くというような使い方のことである。ただし、もし特定の大きい病院や大きな施設があり、どうしてもそこに行く手段としてバスや鉄道が難しいような場合があれば、そこへ繋げるといったことはあり得るかもしれない。しかし、現時点でそこまで考えると議論が混乱するため、現段階ではエリア内で運行し、エリア外へは鉄道やバスで移動してもらおうということと考えている。

質疑 9 エリアが2つに分かれているが、そのエリア内で運行するならば、最低2台は必要であるということの良いか。

事務局応答 エリアはたたきで作ったものであるため、実際の運行に際してどうするかは、最終的に決定したエリアの広さに関係するため、今後協議しながら検討できればと思う。

質疑 10 これは意見だが、今の質疑のなかでも当初の想定から回答がぶれてしまっている。黄色の範囲内が特に課題があるということだったが、エリア外に出るといった話をしてしまうと、黄色の範囲外のところで運行してほしいという話が沢山出てきてしまうと想定される。このため、エリア外運行の話については、それが求められることは間違いないが、こういう整理をしたのでこのエリア内で完結するというような回答をして頂き、ここまで綿密に色々と条件を収集して頂いているので、ここまで作って頂いた

前提条件が一からやり直しになってしまうことのないよう、ぶれないようにしてもらいたいと思う。

質疑 1 1 他自治体で実証運行をしているが、当初はバスとの競合を考慮したエリア内で運行していたが、1日5~6人程度の利用者だった。このため駅に繋がったところ、利用者が増加してきた。この結果をみると、地域の交通が担えるのであれば、費用をかけてA Iを導入しなくても良いのではないかと思う。A Iオンデマンドは予約が入らなければ運行しなくて良いが、動かなかったとしても費用や人員がかかるのであれば、路線運行も含めて検討した方が良いと思う。

事務局応答 論点1~5でニーズや採算性等一通りの条件を出したうえで、論点6でA Iオンデマンドにするか否かについて確認させてもらえればと思うので、まずは論点にそって議論させてもらえればと思う。

副分科会長 2030年くらいを想定して、今後バスやタクシーをどうしたいかということが問われていると思う。デマンドが良いかそうでないか意見はあると思うが、そうしたことにチャレンジしていくタイミングではないかと思う。若い人を採用するためには、新しいことや色々な取組をしていないと見向きもされない情報社会になっており、運転手や整備士の採用においても、そうした点が大事になっている。また、東京は地下鉄が発達しているため、地上の移動は軽視されてきたため、地上を移動してもらうことによる新たな発見等陸上交通の可能性はもっとある。そのように、皆さんがここでビジネスをするという視点でエリアを見てもらい、前向きに議論してもらえればと思う。今までこういう場では、厳しい制約条件が課せられ、ビジネスが成り立たない状況下で運行してくださいと言われ、当然収益が上がらずに実証実験で終わるという流れだった。しかし、今回新宿区では皆さんと一緒に考えていこうとしており、その成果を皆さんで分かち合って新しいことに取り組んでいくことが大事だと思う。

また、デマンド交通を全国各地でやってきたことにより、高齢者は病院と買い物だけに行っているわけではないということがデータで明確に分かってきた。例えばフレイル予防の話があるが、潜在需要としては色々な移動需要があり、収益に繋がる利用者も多くいる。論点1においては、そういう視点でエリアを見てもらえればと思う。

分科会長 論点1については、今後の検討のベースとなるものなので、先程ぶれない方が良いという話があったが、その通りだと思う。例えば、実証実験後に結果を反映して内容を変更することはあると思うが、まずスタートに当たって、「どこの」「誰に対する」「こういうニーズに対応する」「この範囲で」やっていくということはぶれないようにスタートを切った方が良いと思う。そういう意味で、今日頂いた意見で方針を固めることを考えた方が良いかと思う。そしてエリアについても、基本的には今回提示したエリア内でスタートさせるという確固たる意志を持ってやった方が良いかと思う。そのうえで、駅や複数の路線バスが停車するバス停等の結節点を上手に活用して最終的なエリアを決めることは必要かと思うので、今回頂いた各論点についての意見を事務局で整理してもらい、次回再提示してもらい進めていければと思う。

(論点2についての質疑応答)

質疑 1 2 「論点2に対する区の考え」のなかで「(3)ニーズへの対応可否」とあるが、既存交通で対応できると思う。このため、A Iオンデマンド導入の必要性に疑問がある。今提示されているエリアは車で4~5分くらいの移動距離なので、この距離であれば、

A Iを入れなくても人で判断して配車しても変わらないのではないかと思います。このため、まずは既に法整備のされている区域運行の乗合タクシーを導入し、ニーズによってはその後A Iオンデマンドを入れるというのでも良いのではないかと思います。

事務局応答 論点2においてA Iオンデマンドと仮定しているが、一般的に徒歩以外の交通手段という、バスとタクシーがあると想定したため、まずはバスとタクシーにおけるメリット・デメリットをまとめた。A Iオンデマンドにするかどうかは最終的に判断するものであり、あくまで論点2の段階において、バスとタクシーがどのように評価されているかというところを書いたものであると理解してもらえればと思う。

質疑 1 3 「3新しい地域交通の位置付け」において「ドアツードア移動のタクシー」という文言があるが、新しい地域交通に対してはどの程度のものを求めるか。ミーティングポイントをつくって、そこに乗客に来てもらうようなものか、それとも、よりドアツードアに近いものを求めるのか。

事務局応答 タクシーのような完全なドアツードアのものではなく、それなりの数のミーティングポイントを設定できればと思っている。もしA Iオンデマンドと仮定するならば、他地区での事例と同じくらいのミーティングポイントがあると便利だと考えている。

質疑 1 4 「3新しい地域交通の位置付け」において「生活関連施設である鉄道駅やバス停留所と結節し」という文言があるが、駅とバス停を並列で表記すると、駅へ繋ぐ既存バス路線があるにも関わらず直接駅へ繋ぐという状況が生じる可能性があるため、最寄りのバス停あるいは施設という表現にした方が良いと思う。

分科会長 例えばバス停空白地帯2だと、最寄りの中落合のバス停かもしれないし、中井駅かもしれない。そうすると、今頂いた意見のとおり、駅やバス停というよりも、最寄りの既存公共交通という意味合いで考えておいても構わないと思う。

質疑 1 5 他自治体のA Iオンデマンドの実験では、エリアが小さいためA Iが1人ずつ運んだ方が効率的だという判断をし、一人乗りの利用がとて多くなった結果があった。その場合、タクシーとの差別化がさらにしづらくなり、それであれば今あるタクシーで良いのではないか、タクシー券を配った方が良いのではないかという議論もあつたりするが、そのあたりはどう考えているか。

事務局応答 特定の地域で高齢者が困っているという状況を解決するのであればタクシー利用の補助で構わないが、区が新しい地域交通を導入する理由には、今後高齢化が進んだ時に備えて、既存交通では対応しきれないニーズに対応するために今から少しずつそうした状況に対応できる交通を作っていきたいということもある。このため、将来の交通のあり方という視点に立って考えてもらえればと思う。

質疑 1 6 駅へ直接向かいたい人は多いと思うが、バス停まで行き、そこから乗り継いで駅に向かう人は非常に少ないと思う。このため、高齢者や障害者の移動のサポートを目的とするのであれば他の方法の方が適していると思うがどうか。

事務局応答 違う方法については、今後考えなくてはいけないと思うが、今の段階で違う方法の導入については考えていない。

分科会長 論点2に対する意見で見えてきたことだが、区として導入する新しい地域交通は、バスとの差別化と結節についての整理はできているが、タクシーとの差別化については再度整理していく必要があると思う。

(論点3についての質疑応答)

- 質疑 17 面積の求め方について、Wは何か固定値があるのか。
- 事務局応答 Wは約分されてしまうので、固定値は定めていない。
- 質疑 18 p4の左側の一番下に「内部にあるその他のバス停でも移動の利便性が向上することから、プラスの影響があることも考えられます」とあるが、どういう理由でバスにプラスの影響があるのか。
- 事務局応答 フィーダー的な交通でバス停まで繋ぐことで、バスがより利用しやすくなる可能性があると考えている。
- 質疑 19 p4の右側の一番下に「タクシーと新しい地域交通の利用者が重複する可能性は、30%の半分の15%程度」とあるが、15%となる理由は、(1)より3km圏内の利用者が30%程度で、(2)問4の1・3・4の合計が約半分なので、30%のうち約半分はタクシーを利用するだろうということ、その部分は除いたという解釈でよいか。
- 事務局応答 そのとおりである。補足すると、(2)は利用金額ごとに明示されていないため、どの利用金額や距離であったとしても、これと同じ%となると想定している。このため、(1)の30%程度が被るだろうということに対して、(2)の5割を掛けている。
- 質疑 20 新しい地域交通がタクシーより安価である場合、p4の2(2)の回答にある状況であっても、タクシーよりも新しい地域交通を選ぶケースもあると思う。このため、タクシーより新しい交通を選ぶ割合が5割より多くなり、需要を奪われる可能性は15%よりも高くなる可能性があると考えられる。
- 事務局応答 ご意見のとおり、荷物を持っている時や急いでいる時でもタクシーより新しい地域交通を選択する人がいる可能性はある。しかし、新しい地域交通のコンセプトをタクシーと逆のコンセプトに設定し、例えば急ぐ時はタクシーを利用するよう呼びかける等、周知の仕方でもタクシーやバスと共存できるのではないかと考えている。
- 質疑 21 p4の1(2)ア飯62において31%とあるが、飯62は新しい地域交通と同じ方向に向かっていくため、この数値以上に高い影響を受ける可能性があるのではないか。
- 事務局応答 区としては、例えばエリア内にバスの起終点があった場合、その起終点まで新しい地域交通で移動できるようになれば、その起終点からバスへ乗る人が増えるのではないかと想定をした。
- 質疑 22 今回の評価方法では、例えば運行回数や人員の観点が入っておらず、その他様々な要因があるため、この評価だけではニーズが図れない部分があると思う。このため、何をやりたいかを再度整理し、その部分がぶれないようにした方が良いと思う。
- 事務局質問 p3に記載のとおり、確立された評価方法は区が調べた限りでは見つからなかったが、もし何か良い評価方法を知っていれば教えてほしい。
- 委員応答 確立された評価方法はないと思う。ただし、交通事業者は利用客を奪われることを懸念しており、既存交通が無くなるため新しい交通を代替として導入するという話なら問題ないが、新しい交通の導入により既存交通が成り立たなくなる可能性を危惧している。このため、競合については、慎重に議論を進める必要があると思う。
- 事務局応答 区としてもどのようにその点を評価するかは手探りであり、今回はこのような形で評価したが、既に確立した評価方法がないということであれば、区としても今回出した評価を含め、評価にこだわるつもりはない。このため、議論が進む中で、ケースバイケースで色々な方法を考えていければと思っている。
- 分科会長 今回の区の評価方法は、考えうる色々な評価方法の内の一つとしては良いと思う。

既存交通に対する影響を判断する際に一番大事な点は、起終点が被るかどうかだと思う。例えばバスへの影響を判断する場合、新しい交通のエリアにおいて、現在バス利用者がどれくらいいて、その利用者がどれほど重複するかということである。このため、例えば宿 20-2 ではエリア内に新宿駅へ向かうバスの起点があり、こうした場合はバスの利用者増加に繋がる可能性もあるため、その判断をするために今回の評価は意味がある一方、飯 62 のように、目的地と起終点が被る可能性がある場合には、この評価では図れない影響があるかもしれない。ではこれをどう評価するかというと、確立された評価方法はないので、機能がどのように重複するかという観点での評価をきちんとすることによって、バスとの関係は整理できると思う。ただし、タクシーとの関係は、タクシーは柔軟に動ける交通機関であるため、どのように評価したとしても一定の影響は免れないと思うので、そういうつもりで評価する必要がある。

(論点 4 についての質疑応答)

分科会長 論点 4 はこれから評価するものであるため、こういう観点で調査をしてほしい、地域住民にこういう質問をしてほしいといった意見があれば出してほしい。

質疑 2 3 デマンドに限るが、利用者がどのくらいの待ち時間を許容できるか聞いてほしい。理由はエリアの広さや導入台数を判断する際に、指標の一つとして使うためである。

質疑 2 4 今回導入対象地域として区が提示しているエリアはバス停空白地帯であり、駅からの距離は考慮されていない。駅からの距離は考慮しないのか。バス停からの距離だけでなく、駅からの距離も考慮に入れた方が導入の必要性が伝わると思う。

事務局応答 駅からの距離を考慮していない理由は、区民が身近な生活関連施設に行くために日常的に利用する交通機関は、電車ではなくバスだろうと考えたからである。また、バス停からの距離だけでなく、坂道が多いといった地形的な課題も考慮に入れている。しかし、もし今後議論を重ね、やはり駅から近すぎて需要がないという判断に至ることも当然あると思うし、逆にその他のエリアで需要がないという判断に至ることも思うので、現時点で提示しているエリアの内、実際にどこで運行するかについては今後の議論次第だと思っている。

分科会長 今回の想定ではハイエースだが、普通車の車両に知らない人同士が乗り合う場合に、どのくらいの時間であれば受け入れることができるのか、そうした状況に耐えられるのかといった、知らない人同士の相乗りに対する抵抗感も知りたいので、その点は質問に入れておいてほしい。

(論点 5 についての質疑応答)

分科会長 論点 6 は論点 1～5 までの議論がある程度進んだ後で議論すべき内容だと思うので、本日は論点 5 までについて意見をもらえればと思う。特に採算性の問題は大きな課題になるかと思うので、今回提示されたなかで気になる点があれば教えてほしい。

自分からの指摘事項だが、ハイエースを 15 年使うケースはほとんどないと思う。

質疑 2 5 前提の確認だが、あくまでこの採算性は、この事業収入だけで運営していくというものであり、補助金はないという認識で良いか。

事務局応答 本格運行に際して区から経費を補助する考えはない。実証実験に際しては、国や都の補助金もあるので車両の設備費への補助等ならありうるかもしれない。

質疑 2 6 1 (1) カ「損益分岐点 (1 時間あたり)」において 12,573 円とあるが、この金額を 1 時間で稼ぐのはタクシーでも厳しい。その下の算出根拠で 113,156 円を 9 時間で

稼ぐとあるが、113,156円というのは、タクシー運転手のなかでも一握りのトップクラスの収入を得る人たちが朝から翌朝までの1日をかけて稼ぐ金額なので、この金額を9時～18時の間に、タクシーより利用料金が低く、夜間の割増料金も得られない設定で、限定されたエリア内での運行で稼ぐのは、目安としては厳しいと思われる。

事務局応答
質疑 27
副分科会長

今頂いたご意見も反映しながら今後も検討していきたい。

p7に「広告収入を得て」とあるが、実際は大変なので当てにしない方が良い。

最近のデマンド交通のビジネスでうまくいっている事例では、自分の施設前に人を呼びたい会社にお金を出してもらってミーティングポイントつくるスポンサー制度を取り入れているものがある。そして、他の事例も考慮すると、デマンド交通と仮定するのであれば、おそらく週400～500人が黒字ラインになるかと思うので、実際にはここで提示された数字とは違う点もあるかと思うので、今後も改善していければと思う。また、全国ではライドシェアの話も出てきており、既存交通がそうした新しいサービスとの競争に晒された際に生き残っていけるように、既存交通事業者にもこれまでとは違う取組による実績をこのエリアで作ってもらうことが大事だと思う。

質疑 28

p7に「(2)運行台数1台につき、運転手を2人確保する場合」とあるが、運転手2人で回すのは難しいと思われる。また、最近では都市部でも既存交通が撤退している事例が頻繁に起きており、東京も例外ではないので、新しい交通を導入することにより既存交通の撤退が起らないように慎重に進めてほしい。また、賃上げや労働条件の改善について協議しているところだが、それでもなお人が集まらないという状況なので、まずは既存の交通を重視してほしい。

事務局応答
分科会長

既存交通への協力は、前回も言ったとおり区としても取り組みたいと思っている。

車両の耐用年数や1日あたりの売上、割引をどうするかといったこと考慮すると、今の試算よりは厳しい想定をせざるを得ない。実際には試算よりは厳しい条件となるということを常に意識しておく必要があると思う。

(総括)

分科会長

論点4の地域の住民が何を望んでいるかを把握し、ブラッシュアップしてもらえれば、論点6に繋がると思うので、それを整理してもらえればと思う。

副分科会長

議論において、AIオンデマンドという言葉が一人歩きしてしまっている印象を受けるが、AIオンデマンドというものは効率的な相乗り機能だけを提供するシステムではない。AIの良い点としては、データを蓄積して自動でアップデートすることにより配車スピードを向上させることや、スマホで全てを完結することができるという点も訴求できることが挙げられる。このため、AIオンデマンドではなく乗り合い交通にすれば良いのではないかという話があったが、それもAIオンデマンド交通と呼ぶものかもしれない、AIオンデマンド交通に対する認識が人によって幅があったので、その点は改めて確認した方が良いと思う。

3 分科会（第4回）の開催日時等

・事務局より次回分科会についての案内を行った。

4 閉会