

令和5年度 新宿区地域公共交通会議分科会 第4回（議事概要）

日 時

令和5年12月25日（月）15時00分～17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～資料3-2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 ⑦について、今はバス停からの距離だけが考慮されているが、信濃町駅や中井駅の近くに住む人は、目の前に駅があるのに新しい交通を使うとは思えないので、そうした駅付近のエリアを新しい交通の導入エリアに含めるかどうかは改めて考えた方が良いと思う。

事務局応答 信濃町駅は東側が坂道になっており、中井駅付近も妙正寺川等があって橋を通行する箇所が多いことから、どちらも地形の面から移動の制約があるため、新しい移動手段があると良いのではないかと考えている。ただし、地域住民へのアンケート調査はまだ完了していないため、今後意見を取りまとめ、改めて開示していく。

質 疑 2 ⑦の区の回答において「電車で移動しない身近な生活関連施設への日常的な移動」とあるため、新しい交通は駅ではなく生活関連施設へ人を運ぶということで良いか。また、駅には近いが空白地域になっている、その理由はバス停空白地帯のみを考慮したからということだが、表現的に整合が取れていないように感じてしまう。

事務局応答 エリアによっては一概に言えないと思うが、エリア内での生活関連施設やそこへ向かうためのバス停が遠い方を対象としたものであるため、基本的には駅ではなくエリア内の生活関連施設へ運ぶという考え方である。ただし、区としてこうあるべきという定義を定めているわけではないため、今後エリアについて色々な提案が出たなかで整理していきたいと考えている。

質 疑 3 論点1⑦では鉄道駅は考慮しないと言っているが、論点2では「最寄りの公共交通機関と結節し」ということで、結節先に鉄道駅が含まれている。このため、今回の交通課題に対する鉄道駅の位置付けをもっとしっかりしないと、違和感が拭うことができないと思う。

事務局応答 引き続き整理をさせてほしい。坂道が多い、あるいはバス停へアクセスしづらいといった課題のあるエリア内において、徒歩や自転車以外で利用できる良い交通手段がないかという趣旨であるため、鉄道駅との結節を否定するわけではない。

分科会長 人が移動しようと思う時は、必要な交通手段だと思えば乗り、必要なければ乗らないだけなので、バスと鉄道で違いが出るわけではない。このため、鉄道駅を全て外して設定をしていると、一般的に見れば疑問に思う。だからこそ、その点は一般的に理解できるような説明が必要だと思う。実際のところはケースバイケースで、駅が近くても段差や崖があって利用圏域には入らないケースもあるが、小金井市のように駅の

規模で利用圏域を区別することで徒歩圏域を考慮しているケースもある。このため、鉄道駅を完全に外して空白地域を考えるとやはり理解されにくいと思う。例えば中井駅のすぐ近くに住む人は、日常的に電車に乗って高田馬場駅に出て、その付近が利用圏域になっているケースもあるかもしれないが、そういう実際の人の動きを検証していかないとはいえない部分があると思う。

事務局応答 鉄道駅を除外する意図ではなく、当然鉄道駅が日常的な移動手段となっている区民もいるため、改めてその点については目的の中に整理したいと思う。

質 疑 4 前回の副分科会長の話で、高齢者の潜在需要が相当にあるという話があったが、その通りだと思っている。その一方で、東京都の高齢者にはシルバーパスもあり、交通に対してお金を払うということに対してすごくハードルがあるように感じている。このため、移動需要をどのように採算性に結び付けたいか悩んでいる。

副分科会長 東京都の高齢者が交通にお金を払うことに対するハードルが高いという点は自分も課題だと思っている。ドイツには一つの都市で300台のデマンド交通が稼働していて、年間200万人が利用しているところがあり、自分自身も複数回利用した。そこでは、タクシーならば2台に分けて乗らないといけないところを1台で乗れるというような、大人数のグループでの移動需要があり、東京都の高齢者にもそうしたグループでの移動需要があるのではないかと思った。また、そこではライドシェアが地域交通を破壊しないよう牽制するため、官民一体となって取り組んでいた。例えばフランスやドイツでは、駅前広場やバス停の利用は官民一緒に取り組んでいるデマンド交通は可能だが、アプリベースの交通は不可にする等して地域交通をある程度守っており、日本も数年したらそういうサービスが入ってくるかもしれないので、そういうところから学ぶところはあるかと思う。

事務局応答 以前の分科会でタクシー券の配布の話が出たが、新宿区について言及すると、去年の予算ベースでは、一月あたり4000円分が1年分で12枚、計約5万円弱が、障害者に対して年間4000人分ぐらい、予算的には2億円程度扱っている。今後タクシーの割引券の配布の拡大や交通費の補助の実施を高齢者に対して行うとなると、特定のエリアの高齢者に対してだけ実施すると公平性の問題が難しくなるため、区内在住の全ての高齢者に対してという話になると思われるが、それは莫大な財政負担がかかる。一方で、タクシーの補助券が沢山配布されると、便利で他の交通に対して競合が出てくると考えられる。区としては高齢者には沢山外出して健康増進を図ってほしい一方で、受益者負担をどうするかと考えているなかで、今は福祉の面だけでしか補助がないが、そういった補助が実施されている状況である。

質 疑 5 タクシーの補助券を特定の地域に配ることが不公平ならば、特定の地域にデマンド交通を走らせることも不公平になってしまうのではないか。

事務局応答 今検討しているAIオンデマンド交通は利用した人が料金を払う予定なので、交通事業者にとってもある程度採算性が取れるエリアに導入することになると思うので、需要がなければ必ずしも公平性に問題が出てくることはないかと思う。引き続き他の事例も含めて色々と検証していきたいと思う。

質 疑 6 福祉タクシー券については、区全体の障害を持つ方に対するものであるため、交通が不便な人にタクシー券を配る話とは混ぜない方がよいと思う。

また、バス停空白地帯1・2・3・4において、昨年1～7月にタクシーに乗降した人

のデータがある。1～4の各エリアから1日あたりに出発した回数は、1は28.2回、2は7回、3は18.2回、4は53.8回だった。一方各エリアに1日あたりに帰ってきた回数は、1は46.6回、2は27.9回、3は26.2回、4は55.5回だった。これを見ると、3と4は行き帰り同じぐらいだが、2は明らかに違い、出発する人よりも帰る人が4倍ぐらい多く、帰るために多く使われていると考えられる。1は行きよりも帰るの方が概ね倍多かった。一方それぞれの利用において1回あたり平均乗った距離は、1が4.8km、2は5.4km、3は6.0km、4は4.6km、帰ってきた人は、1は4.2km、2は5.3km、3は4.8km、4は3.6kmというデータになっている。乗った人がどこに行ったか具体的には分からないが、大体距離的には新宿駅に向かう人が多いと推察される。一方帰ってくる人は距離が違うので、新宿駅からそれぞれの地域に戻っているとは限らず、最寄りの駅から帰っていると思われる。

また、それぞれのエリアにおけるタクシーの月毎の売上平均金額は、1は約160万、2は約460万、3は約130万、4は約300万となっている。歩くことに不便を感じる人たちがどれほどいるかは分からないが、予算規模としてはこのぐらいの話となる。もしここでみんながデマンド交通に乗るようになり、タクシーに乗らなくなると、我が社は月600万ぐらい損失がある。このため、タクシー券に2億かかるとか、そういうのは違うと思う。先ほどの話で、デマンド交通導入予定地域の対象者に代わりにタクシー券を配っても費用的にはこれぐらいになる。

(論点2についての質疑応答)

質疑 7 タクシーのドアツードア密度について、面積で出している理由を教えてください。感的には道路は距離で出した方が良いのではないかと思います。

また、建物は平屋か高いビルかで居住人数が違うが、居住人数は考慮せず棟数で計算している根拠を教えてください。

事務局応答 面積で出した理由の一つは、長さで表現した既知の情報がなかったためである。また、公道総面積に対する4m以上の公道面積の割合で出しても、長さの比は大きく乖離しないのではないかと捉えていた。しかし、今の意見を聞き、長さの比で提示できるものがあるか探してみたいと思う。

また、建物については、あくまでもタクシーから見ていくつのドアにアクセスできるかという捉え方をしているため、建物に住んでいる人数は考慮していない。

質疑 8 棟数で計算してしまうと、例えばこのエリアには高い建物が多く住人が多いとか、平屋が多く住人が少ないというような、このバス停空白地帯にどんな人がいて、どれくらいニーズがあるかというのが見えなくなってしまうと思う。

事務局応答 タクシーのドアツードアサービスとの差別化のために最大何箇所仮想バス停を設置できるかということを検討するため、そして大阪市等他の自治体での事例のミーティングポイントの数と比較するために算出したものであり、区が持っている資料が土地利用調査だったためそこから計算した。しかし、手本となる方法があるわけではないため、今日頂いた意見を反映して修正していく。

質疑 9 商業ビルか住居ビルかで居住人数が変わってくるので、そのあたりも踏まえて、何丁目には何人住んでいるというような、人数で出した方が良かった。

事務局応答 町丁別の人口や年齢層は分かるが、建物形態でどうなるのかは別の資料を紐解く必要があるので、どうしたらわかりやすくなるのか、棟数ではなく人数で出すのか、

そこは引き続き研究させてほしい。

分科会長 ここに出ているデータだけで、一定程度乗降場所を抑制するからタクシーとは棲み分けができると言い切るのは困難だと思う。例えばデマンド交通の稼働時間を制限するだけでもタクシーとの住み分けができたりする。そういう色々な設定の仕方によって差別化ができるので、ミーティングポイントの在り方だけで差別化ができるというのは難しいと思う。

質疑 1 0 新しい地域交通の形態について、具体的にデマンド交通等を既に想定しているのか。それともあくまでも色々な事例から想定しただけのものなのか。個人的には、あまり細かく想定しすぎると、いざどこかの交通事業者が実証実験をやりたいとなった時に足枷になってしまい、実証実験ができなくなってしまうのではないかと思うため、もっとぼやかした方が良いのではないかと思う。

事務局応答 区としては既に決めた形態があるわけではなく、大阪市等収集した各地の事例からの分析や想定を元に手探りでつくっている資料である。

副分科会長 ミーティングポイントによって物理的にタクシーと差別化できないか検討しているが、これは難しいと思う。大阪市のデマンド交通は自分も利用したことがあるが、あくまでバスを補完するためのもので、バス停と共用しているところが沢山ある。そのためこのくらい細かい粒度で仮想停留所を設定してバスと連携したりしており、その他にも地下鉄の利用量向上や自転車との連携等、色々な思惑で実施されているので、密にやろうとすることはなかなか難しいと思う。何らかの合意の基準は必要かもしれないが、決めすぎてしまうとビジネスが難しくなってしまうため、余地は沢山あった方が良く考えている。また、以前に紹介したスポンサー制度だと、密度はなくても良いかもしれないので、それほど厳格でもなくて良いかもしれないと思う。

分科会長 それではこの論点については、現状のデータだけで結論付けることは難しいので、もう少し余地を持たせたり、あるいは、こういう設定をすればタクシーとの差別化ができる、またはバスとの結節がしやすくなるというような、条件の設定を考えたうえで比較しても良いと思うので、そのあたりをブラッシュアップしてもらいたい。

(論点3についての質疑応答)

質疑 1 1 エリア同士を繋ぐような運行はするのか。

事務局応答 エリア内運行のみを考えている。

質疑 1 2 エリア内運行のみであるならば、東・西それぞれのエリアで車が1台ずつ必要なのか。損益分岐点を考える際に、車やドライバーの数は重要だと思う。

事務局応答 現段階では導入するエリアの数も広さも決まっていないので、導入する車の台数を決めることができない。今は課題整理の段階である。

質疑 1 3 以前会長が、バスとはどのくらい重複するかという観点で評価することにより関係を整理できると仰っていたが、区として重複割合が何%だったらここではやらないというような基準は現時点ではあるか。もし無ければ、資料で重複割合が出ているので、判断基準も持っておくべきだと思う。

事務局応答 重複割合の資料は導入による影響を調べるために算出したものなので、導入に際しての基準は決めていない。

分科会長 エリアの設定に際しては、このエリア内におけるバス停の乗降客数も考慮しないとイケないと思うので、もし想定されているエリアにおいてそれなりの利用があるので

あれば、機能が競合してくることになるため、バス事業者側でも、想定されているエリア内でのバスの乗降人数を把握して頂き、ご意見を頂けると有難いと思う。

質問者応答 停留所ごとの乗降人数は公表していないが、個別に相談はできる。ただし、例えば飯62は赤字路線で、1日に10本くらいしか本数もない。だから競合がないというわけではないが、エリアとして移動ニーズが少なく、あまり利用がない路線ではある。

分科会長 エリアを決めるためにはそのエリアでのバス需要を参考にしながら進めなくてはならないと思うので、そのあたりは各社から意見をもらいながら考えていきたい。

質疑 1 4 どの事業者が運行したとしても、空白地帯をどういう考えで設定したのかということは必ず問われる。そして、請け負った事業者も、区がこの空白地帯で設定したからと説明するだけでは済まなくなると思うので、鉄道駅を外した理由をもっと明確にしないと、空白地帯をつくるために都合よく整理したと捉えられかねない。

事務局応答 これからも協議をしながら進捗確認を行っていくので、その点もきちんと整理してやっていきたいと思う。

質疑 1 5 飯62は1日に10本くらいの本数しかないという話を聞き、利用が多ければバス事業者は本数を増やす判断をするので、少ないということは持続が厳しい路線だろうと推察される。そうした状況で、他の交通手段ができたならば、その交通に任せて撤退を考えることもおかしくないと思うが、そのあたりに対する考えはどうか。

事務局応答 その点は非常に慎重にやらなければならないと思っている。新しい交通の導入が既存交通の廃止に繋がることはまず避けなくてはならないという認識であるので、この論点で確認しているとおり、影響を最小化しなくてはいけないと思っている。地域住民の要望等を皆さんに伝えながら慎重に進めていく。

委員 応 答 今回新しい地域交通を入れることにより、例えば高齢者の引きこもり防止のための外出機会創出等、新たなニーズを捉えていきたいと考えている。利用者を奪いあうのではなく、相乗効果で利用者を増やしたいと思っているので、区はそうした観点で取り組んでいるということを理解してもらえればと思う。

オブザーバー 応 答 区の姿勢は重々理解しているが、バス事業者は路線をいつまで存続できるか議論しているような状況であるため、新しい交通ができたから撤退するという話が出てくるのが自然な状況であるとは思っているので、バス路線の持続性が今かなり危ういものであるということは前提としてしっかり認識しておいてもらえればと思う。

分科会長 新たな交通手段が上手に整備されるのであれば、バスで非常に採算性が悪い路線があった場合には、新たな交通に任せてそのリソースをもっと必要なところに振り向けて強化してもらおうという展開の考え方は、私は否定しない。一方でタクシーとは機能がかなり似通ってくるので、実際に今どういうニーズでタクシーが運用されているかといったことをじっくり検証しながら新たなものを加えていく必要があると思う。このため、その辺りを少し整理しながら、今後の議論につなげていく必要がある。

(論点4についての質疑応答)

分科会長 14町会というが、実際に聞いた人数はどのくらいか。また、回答者は男性だけでなく女性もいたか。

事務局応答 14人である。女性もいる。

分科会長 アンケート結果を見ると、同じ人が言っているような意見があり、まだ偏りがあるようだが、その人数だとどうしてもそうなってしまうので、引き続きアンケート

を実施してもらうことが前提として意見をもらえればと思う。

質疑 1 6 14 町会ということだが、町会長に渡して誰が答えたかは分からないものなのか。

事務局応答 町会長に渡してその際に直接説明をした。町会長が回答したと思う。

質疑 1 7 町会長に伝えてもらったということだが、それは高齢者や子育て世帯等他の層にもアンケートをしようと思ったができなかったのか。それとも町会長に元々答えてもらおうと思っていたのか。

事務局応答 町会長が毎月それぞれの地区の地域センターで定期的に集まって話し合いを行うので、その場に出席して説明をさせてもらった。このため、町会長に書いてもらっているが、あくまで町会の代表として回答してもらっている。また、子育て世帯や障害者関係団体は今後別途アンケートを行う予定である。ただし高齢者についてはこうしたヒアリングに適した団体がないため、全般的に自治体・町会が高齢化していることから、町会に回答してもらったのはそうした高齢者の視点を汲む意図もある。

質疑 1 8 実証実験前後で同じ対象者にアンケートを取った方が、ニーズの変化も確認できるので良いと思った。

事務局応答 ご意見のとおりだが、今回に関しては時間及び費用的な問題で町会長にアンケートを取らせてもらったので、ご理解頂ければと思う。

質疑 1 9 これからのアンケートについて2点お願いがある。1点目は複数回答可か単数回答可を記載してほしい。2点目は、ターゲットとなる人及びターゲット外の人は何を考えているか、そしてその関係性を明確にするため、クロス集計をしてほしい。

事務局応答 複数回答及び単数回答について記載する。また、クロス集計についても実施して、色々な角度から数字が分かるようにやってみたいと思う。

分科会長 3・4 周辺地域は92 町会とあるが、92 名に回答してもらうのか。

事務局応答 オレンジ色のバス停空白地帯に重なる地域に集中的に聞いていく形で数を絞る可能性がある。

分科会長 100 を超えるとアンケートの信頼性としては良い数字になる。現在の14 票で対象地域のニーズを判断するわけにはいかないのでは、手間はかかると思うが、アンケートの回答者はなるべく確保してほしい。

事務局応答 ご意見のとおり取り組みたいと思う。ちなみに今回14 町会にしか聞くことができなかった理由は、町会長の集まりを12 月は開催しないところが多く、3・4 地域については調整がつかなかったためである。3・4 地域の92 町会についても、極力そうした集まりを活用して聞いていけたらと思う。

(論点5 についての質疑応答)

事務局質問 11 月2 日追加意見の3 について、もう少し詳しく教えてほしい。

委員 応答 まず運転手の人数は、前回の資料では2 人の場合も想定されていたが、それでは難しいと思ったので、3 人で設定した。次に利用料金は一番安いのが300 円で、その場合の損益分岐点の人数は42 人だった。これについて、全て一人利用であれば1 時間あたり42 人だが、乗合交通であるため、渋谷区での事例を参考に乗合率30%で設定すると、 $42 \times 7/10 = 30$ となるので、1 時間あたり30 回、1 回あたりの運行時間は60 分 \div 30 回=2 分となるという計算である。そうすると、朝から晩まで2 分ずっと乗降する状態となるため、それは現実的ではないということである。

質疑 2 0 一番下の試算において、21 条許可と4 条許可、どちらの場合で試算しているか。そ

れによって車両やドライバーの基準や装備品が変わってくると思われる。

事務局応答 21条許可の場合で試算している。もしその実証実験の結果、採算性が悪くなければ、本格運行に運行していければと思っている。

質疑 2 1 タッチシステムやスマホ決済の導入、あるいはタブレット等が必要になるケースもあると思うが、そのあたりの通信費はどこに計算されているのか。

事務局応答 それはシステム費に含まれているという認識である。ただし、この数値はあるシステム事業者から提供してもらったものであり、具体的にタブレット通信費がいくらかかかという内訳については分からない部分があるため、何がシステム費として含まれているか確認して次回以降紹介させてもらえればと思う。

質疑 2 2 区がミーティングポイントの事例として挙げているところについて、採算性が上手くいっていない事例もあるので、上手くいっている事例を参考として使ってもらえればと思う。荒川区ではタクシーと使ったデマンド交通をやっており、今度葛飾区でもやるという話がある。

事務局応答 引き続き我々も色々な情報をみたいと思っているので、また色々教えて頂ければと思う。

質疑 2 3 採算性について、(1) (2)を年間にするといくらか。赤字分が運行事業者にとっては採算リスクになるので、それはあった方が良くと思う。

事務局応答 この場ですぐに出せないで、次回以降ご提示させてもらう。

分科会長 年間の数字で検討するケースが割と多く、その方が理解もしやすいので、次回お願いする。

(論点6についての質疑応答)

委員説明 11月2日追加意見について説明すると、これまでのデータでは競合や採算性の点からA Iオンデマンド交通の実現は難しいと考えられるため、公共交通の観点からだけでなく、都市計画や福祉の観点も取り入れて考え直し、超短距離輸送を導入する計画にはどうか。具体的には、電動カート等で障害者や高齢者をバス停まで運ぶフィーダー輸送に注力して、予算も交通だけではなく福祉等からももってくれば良いのではないかと。そうすることで、話題性も加わり、新宿区に住むことへの付加価値等が生まれるのではないかとという考えである。

事務局応答 現段階では新しい提案という形で受けているが、また議論できればと思う。

分科会長 先程タクシー券の話が出たが、一般的にはタクシー券はその券がそのまま運賃として使えるが、利用者に一定の負担をしてもらい、タクシー運賃の一部を補填する仕組みも作ることができる。タクシー券と言うとばら撒きや不公平だという話があるが、一定の割合で負担してもらおう仕組みも選択肢になるかと思う。

副分科会長 運転手不足の解決は喫緊の課題である一方で、交通不便地域も解消していきたい、併せて、個人的には区域全体で移動総量を増やすことも目指すのが大事だと思っている。今日の議論を聞いていても改めてそのように感じる。最近は多くの人がGoogle検索で移動するが、バスが上位に全く出なくなってきており、その状況に危機感を感じているので、行政が何か支援をできないかと思っており、この議論の場を大切にすることが大事だと思っている。また、電動キックボードの状況についても、あまり既存交通に対する影響はないと総括される場合もあるが、今度都内では倍増くらいする。増資により1万台くらいになるので、もしそれが1台につき1日3回利用される

と3万トリップとなる。そういう状況において行政がどうするか期待したいという思いもある。この近辺でも移動総量が増えており、その移動総量の増え方をどのようにしていくか、どのようなサービスが最適か議論することは本当に大切だと思っている。

分科会長 本日は地域住民へのアンケートも途中だったため、本日頂いた意見を精査し、調査を進め、分析を深めてもらえればと思う。次回もまた引き続き、分けられた6つの論点に従って整理し直していければと思う。

3 分科会（第5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