

### 各論点に対する区の考えについて（3回目）

## 論点 1 新しい地域交通を導入する目的は何であるか。（どこの、誰に、どのようなニーズに対して）

◆ 分科会（第4回）での主な意見（要旨）と区の考え	
① 米澤委員： 駅からの距離を考慮しない空白地帯の設定について、中井駅や信濃町駅の近くに住んでいる人が、この新しい交通を使うのかどうか、駅近の地域に本当に必要かどうかということをしっかりと考えなくてはいけない。	→ 今後、地域のニーズ把握調査を通じて確認していき、情報共有します。
② 早田オブザーバー： 今回の交通課題に対して、鉄道の役割はないから、駅が近くにあると空白地帯に関係ないと整理できると捉えていた。今回の交通課題に対する鉄道の位置付けをちゃんとしないと違和感が拭えないと思う。	→ 区としては、坂道・階段が多い、バス停まで行きづらいという状況下で、徒歩や自転車を代替する交通手段ができないだろうかと考えています。鉄道の役割、空白地帯の考え方について、再度整理します。
分科会長： なぜ鉄道駅をはずして空白地帯を設定しているのかについて、一般的に理解できるように説明をしなければならないと思う。例えば各駅停車しか停車しない駅は、小さな駅であることが多く、バス停に近い感覚で利用されているケースもある。このような場合、例えば日常の移動で中井駅から高田馬場駅へ鉄道を使う人がいるかもしれないので、鉄道駅をはずして空白地帯を設定することは人の動きを検証していかないと理解されにくいと思う。空白地帯の設定について、もう少し精査する部分が残っていると感じます。	
③ 早田オブザーバー： 第3回で副分科会長が言及した高齢者の潜在需要は相当にあるということについて、そのとおりに思っている。東京都はシルバーパス制度があるので、恐らく他府県に比べてすごく多いとの実感を持っている。一方でシルバーパスにより、高齢者は交通に対してお金を落とすという感覚がすごく低いように感じている。高齢者の移動需要を採算性に繋げるには、どうしたものかと悩んでいる。	
副分科会長： 3週間前にドイツで同様な移動サービスに乗って感じたことは、高齢者がグループで移動する需要はもしかするとすごくあるかなと思っている。フランス、ドイツはアプリベースの移動サービスが進んでいるが、駅前広場には絶対に入れないようにしている代りに、一緒にやっているデマンド交通を入れる。この他バス停には絶対に入れない、流しも絶対にしてはいけない、帰りにお客さんを乗せていけないなど、このようなガバナンスが効いていて、地域交通をある程度守っている。このようなことで利用をうまく増やしていくやり方はまだまだあるのかなと思っている。	
④ 米澤委員： 空白地帯の人にタクシーの補助券を配ることは不公平となるが、空白地帯でデマンド交通を運行することは不公平にならないということが分らない。	← 高齢者全員に対してタクシーの補助券を配布することは、区の財政負担が大きすぎますし、特定のエリアの高齢者にだけ配布することは公平性の観点から難しい。 → 受益者が運賃を負担し、かつ交通事業者さんが採算を取れる場所だと考えていることから、公平性に問題が生じることはないかなと考えています。
⑤ 吉村オブザーバー： 現在障害者への福祉タクシー券が4000人分ということと、交通不便者にタクシー補助券を配ってはどうかということ、別々のものなので一緒に扱うべきではないと思う。タクシーの移動実績データ(データは資料1-3を参照)をお知らせすると、バス停空白地帯3、4は出発回数と到着回数が同程度であるが、バス停空白地帯2は到着回数が出発回数の4倍程度あり、バス停空白地帯1は到着回数が出発回数の2倍程度ある。各空白地帯からの出発距離については、概ね新宿駅に向かっている人が多いのだろうと感じている。一方で各空白地帯への到着距離については、新宿駅からとは限らないと感じている。最寄り駅から帰られているのかなと感じている。	

## ◆ 区の考え（分科会（第4回）の再掲）

### 1 どこの

移動に課題がある地域 ⇨ 「バス停空白地帯」、「坂道・階段が多く存在する地域」の周辺 ⇨ 別図に黄色でハッチングした「バス停空白地帯1・2の周辺地域」、「バス停空白地帯3・4の周辺地域」

※ なお、周辺地域の区域取りは、生活関連施設の分布（利便性）、幹線道路（バスとの連携、周辺地域範囲のわかりやすさ）、鉄道駅、区境を考慮しました。

### 2 誰に

第1 移動する際に強い負担、多くの負担を感じる区民 ⇨ 高齢者、子育て世帯、障害者

第2 その他区民

第3 観光客、来街者

### 3 ニーズ

特に上記第1の区民は、下表の●の施設への移動において、以下のニーズがあると考えています。

- (1) 「自宅近くから乗車し、生活関連施設近くで降車したい」という移動の負担軽減ニーズ
- (2) 「乗り継ぐことなく一つの交通で、複数の生活関連施設に移動したい」という利便性の向上ニーズ

※ 「導入候補地域内の生活関連施設の施設数」に関する表の再掲は、記載スペースの都合により省略します。

⇨ 今後、地域住民のニーズ・要望の把握を進め、「論点4 導入対象地域の住民は何を望んでいるか。」に記載して情報共有するとともに、区の考えとして示した上記の「導入目的（どこの、誰に、どのようなニーズに対して）」を再確認し、分科会の考えとしてまとめていきたいと考えています。

◆ 区の考え（分科会（第5回）で議論）

4 鉄道駅からの距離を考慮しない空白地帯について

- 分科会（第4回）で分科会長が「鉄道駅をはずして空白地帯を設定することは人の動きを検証していかないと」とまとめて頂いたことを踏まえ、区がこれまでに提示してきた「バス停空白地帯1、2の周辺地域」を例にして、鉄道の利用状況について定量的に検討しました。
- 当該周辺地域において、区が考える移動の主な課題・ニーズは、前ページのとおり「坂道・階段が多く存在する地域での移動の負担軽減」、「自宅近くから乗車し、生活関連施設近くで降車できる移動手段」、「乗り継ぐことなく一つの交通で、複数の生活関連施設に移動できる交通手段」などです。
- ここで、資料1-1の「第6回東京都市圏パーソントリップ調査から集計したOD交通量」に照らし合わせると、この移動の主な課題・ニーズに対応する「移動の目的」は下表左のうち黄色セルのものと考えます。（なお、同様に、新しい地域交通の対象と想定する「代表交通手段」は下表右のうち緑色セルのものと考えます。）

OD交通量に係る 「移動の目的」の全区分	
01_勤務先へ（出勤・帰社）	
02_通学先へ（登校・帰校）	
03_日用品の買い物へ	
04_日用品以外の買い物へ	
05_食事・社交へ	
06_文化活動へ	
07_通院・リハビリへ	
08_デイサービスへ	
09_他者の用事のつきそい	
10_他者の送り迎え	
11_塾・習い事・学習へ	
12_散歩・ジョギング・運動へ	
13_観光・行楽・レジャーへ	
14_地域活動・ボランティアへ	
15_その他の私用へ	
16_打合せ・会議・商談へ	
17_販売・配達・仕入・購入先へ	
18_その他の業務へ	
19_自宅へ（帰宅）	
20_不明	

区が考える移動の主な課題・ニーズに対応するもの

OD交通量に係る 「代表交通手段」の全区分	
01_鉄道・地下鉄・モノレール・新交通	
02_都電・路面バス	
03_路線バス・コミュニティバス	
04_高速バス	
05_乗用車・軽乗用車	
06_貨物自動車・軽貨物車	
07_レンタカー・カーシェアリング	
08_自家用バス・貸し切りバス	
09_タクシー・ハイヤー	
10_バイク	
11_レンタサイクル・コミュニティサイクル	
12_自転車（個人所有）	
13_徒歩（シニアカー含む）	
14_その他	
15_不明	

- 当該「移動の目的」（黄色セル）のうち、鉄道を利用しているのは、資料1-1P4の赤色セルのみで、合計トリップ数は705となります。（ $705 = 334 + 204 + 167$ ）
- この鉄道を利用した合計トリップ数705は、資料1-1P1～P4の当該「移動の目的」（黄色セル）の総合計トリップ数18,315に対して3.8%です。（ $18315 = P1(11034) + P2(496) + P3(4787) + P4(1998)$ ）
- したがって、鉄道は、「バス停空白地帯1、2の周辺地域」内のような小規模範囲内の移動において、主な課題・ニーズへの対応手段として利用率が低いと考えられます。
- このように移動の課題・ニーズを設定して、その場所はどこであるかを検討する際、対応手段にならない交通手段を考慮しないものであり、すなわち空白地帯を設定する際に一般的に考慮する「鉄道駅からの距離」、「バス停からの距離」のうち、「鉄道駅からの距離」は考慮しないこととし「バス停空白地帯」としています。

## 論点2 導入する新しい地域交通は、交通ネットワーク全体の中で適切な位置付けであるか。

### ◆ 分科会（第4回）での主な意見（要旨）と区の考え

- ① 吉村オブザーバー：ミーティングポイント密度について、公道面積を用いるのではなく公道延長を用いて算出すべきではないか。また、タクシーにとってどこに止まって商売するかは重要なポイントであるが、建物が平屋かビルかの補正をすることなく一律に評価して信頼できるものなのか。  
 高い建物が多くて居住者が多い所なのか、平屋が多く人数が少ないところなのかといったニーズに関わる数値も示すべきである。 → 公道延長について、町丁目毎の既知の情報がないことから、公道面積を用いて算出しました。改めて町丁目毎の公道延長の有無を調べてみます。ドアツードア密度のドアは、建物棟数に比例するものと捉えていますので、建物の居住者数は考慮せず、建物密度（建物棟数）を用いました。
- ② 米澤委員：建物棟数ではなく何丁目何人住んでいるかを調べることはできるのか？例えば歌舞伎町と同じ建物棟数であっても、住んでいる人数はまったく違うでしょうから、やっぱり人なのかと思います。 → 町丁目毎の人口は分かっていますが、建物形態でどうなっているかを分析することは難しいかもしれません。引き続き研究してみます。
- 分科会長：ミーティングポイント密度の設定だけで、タクシーと棲み分けができるというのは乱暴かなと思う。例えばデマンド交通に設定時間を決めるだけでもタクシーとの棲み分けは結構できたりする。9時の便、9時半の便、10時の便、10時半の便というように時間をあらかじめ設定するだけでも、タクシーとは差別化できると思う。いろんな設定の仕方によって差別化できると思う。
- ③ 島山オブザーバー：今集まっている交通事業者さんの誰かが新しい地域交通をやりますとなった時に、あまり細かく事前に決めてしまうと、今度はそれが足かせになってやりづらくなるのではということに心配する。個人的にはもっとぼやかした方がいいのかなと感じる。
- 副分科会長：大阪メトロさんがやっているデマンド交通のミーティングポイントは、バス停と共用することにより、バスの補完としている面がある。バスと連携してバスの利用量を増やしたいとか、地下鉄の利用料を増やしたいとか色々な思惑でやっている。確かに差別化する意味で何らかの合意の基準は必要かもしれないが、あまり基準を決めすぎると誰もやってくれなくなったり、ビジネス性が生まれにくいので、余地がたくさんあったほうが良いと思う。
- 分科会長：タクシーとの差別化について、ぼやかしたほうがとの意見があったが、方式の設定ではなく条件の設定をもう少し考えてブラッシュアップしてください。

### ◆ 区の考え（分科会（第4回）の再掲）

#### 1 路線バスの評価・不足点・対応可否

- (1) 評価 記載スペースの都合により再掲を省略します。  
 (2) 不足点 記載スペースの都合により再掲を省略します。  
 (3) ニーズへの対応可否 記載スペースの都合により再掲を省略します。

☞ 生活関連施設は、幹線道路などに必ずしも面しているわけではないため、「バス停空白地帯」、「坂道・階段が多く存在する地域」の周辺で、路線バスが細やかな移動サービスを提供することは難しいと考えます。

#### 2 タクシーの評価・不足点・対応可否

- (1) 評価  
 令和4年度に東京ハイヤー・タクシー協会様が実施した「2022年度 タクシーに関するアンケート調査結果」などを踏まえると、以下の事項が評価されていると考えられます。  
 ア ドアツードア、最短経路で移動でき、サービスの品質が高い。  
 イ 急いでいる時、荷物が多いために貸切で移動できる利便性がある。  
 ウ どのような時間帯でも利用できる安心感がある。

- (2) 不足点  
 日常生活の移動では利用しづらい。（1ヶ月に10回以下の利用者が88.5%）

#### (3) ニーズへの対応可否

- 再掲 「自宅近くから乗車し、生活関連施設近くで降車したい」という移動の負担軽減ニーズ  
 再掲 「乗り継ぐことなく一つの交通で、複数の生活関連施設に移動したい」という利便性の向上ニーズ

☞ 生活関連施設への日常的な移動において、運賃の面から、タクシーが移動サービスを提供することは難しいと考えます。

#### 3 新しい地域交通の位置付け

左記のニーズや既存交通の対応可否等を踏まえ、以下のとおり新しい地域交通を位置付けます。

- ☞ 急がず・ゆっくり・より細かく生活関連施設を移動する地域交通  
 （急いでいる時・ドアツードア移動のタクシー、少し遠方への移動の路線バスと共存可能）
- ☞ 最寄りの公共交通機関と結節し、これらのフィーダー的、ファースト・ラストワンマイル的な地域交通
- ☞ 日常的に利用できる料金設定の地域交通

#### 2(1)関連

「2022年度 タクシーに関するアンケート調査結果」から抜粋

問4 どのような状況で、ご利用されることが多いですか？ 〈特別区・武三交通圏〉	
1 急いでいる時	18.3%
2 雨天・暑い・寒い等の気象状況で	17.3%
3 荷物が多いた時	15.9%
4 疲れている時	14.6%
5 他の交通機関がない時	10.6%
6 お酒を飲んだ時	10.2%
7 高齢又は通院などで、一般の交通機関を利用しにくい時	7.9%
8 その他	2.5%
9 リラックスしたい時	2.3%
10 無回答	0.4%

◆ 区の考え（分科会（第5回）で議論）

4 タクシーの機能に対する新しい地域交通の機能に関する差別化の再検討

(1) 新しい地域交通のミーティングポイント密度

- ◆ 分科会（第4回）では、「あまり細かく事前に決めてしまうと、今度はそれが足かせになってやりづらくなる。もっとぼやかした方がいいのでは。」や、「あまり基準を決めすぎると誰もやってくれなくなったり、ビジネス性が生まれにくいので、余地がたくさんあったほうが良いのでは。」とのご意見があった一方で、吉村オブザーバーから「タクシーにとってどこに止まって商売するかは重要なポイントである。」とのご意見がありました。
- ◆ このようなことから、新しい地域交通が、タクシーの強みであるドアツードアで移動する機能を阻害しないようにすることは重要な差別化と受け止め、分科会（第4回）と同様に阻害しないことを定量的に評価するため、以下のア～ウとおり、まずは新しい地域交通のミーティングポイント密度の上限値を再検討しました。

ア タクシーのドアツードア密度

バス停空白地帯1、2の周辺地域

(①～②は「新宿区の土地利用2018」から引用、③～⑦は左記資料のバックデータから引用)

町丁目名	① 面積 [ha]	② 建物 棟数 [棟]	③ 4m未満 道路面積 [㎡]	④ 4～6m未満 道路面積 [㎡]	⑤ 6～9m未満 道路面積 [㎡]	⑥ 9～12m未満 道路面積 [㎡]	⑦ 12m以上 道路面積 [㎡]	⑧ 道路総面積 [㎡]	⑨ =③/3.5 4m未満 道路延長 [m] <small>(平均幅員を 3.5mとする。)</small>	⑩ =④/5.0 4～6m未満 道路延長 [m] <small>(平均幅員を 5.0mとする。)</small>	⑪ =⑤/7.5 6～9m未満 道路延長 [m] <small>(平均幅員を 7.5mとする。)</small>	⑫ =⑥/10.5 9～12m未満 道路延長 [m] <small>(平均幅員を 10.5mとする。)</small>	⑬ =⑦/12.0 12m以上 道路延長 [m] <small>(平均幅員を 12.0mとする。)</small>	⑭ =Σ⑨～⑬ 道路総延長 [m]	⑮ =②/(⑧/100) 建物密度 [棟/㎢]	⑯ =(1-⑨'/⑬')×100 道路総延長に対する 4m以上の道路延長 [%]	⑰ =⑮×⑯/100 タクシーの ドアツードア密度 [箇所/㎢]
西落合二丁目	18	707	5,767	4,351	14,564	2,460	3,220	30,362	1,648	870	1,942	234	268	4,962	3,928	67	2,624
西落合一丁目	20	798	6,492	2,683	25,535	0	1,331	36,041	1,855	537	3,405	0	111	5,907	3,990	69	2,737
中落合四丁目	20	795	9,194	14,272	4,675	0	463	28,605	2,627	2,854	623	0	39	6,143	3,975	57	2,275
中井二丁目	19	869	11,325	8,765	6,541	0	4,475	31,106	3,236	1,753	872	0	373	6,234	4,574	48	2,200
中井一丁目	8	356	5,923	2,541	1,570	0	952	10,986	1,692	508	209	0	79	2,489	4,450	32	1,425
上落合三丁目	18	970	14,312	4,901	1,231	0	8,223	28,667	4,089	980	164	0	685	5,919	5,389	31	1,666
中落合三丁目	17	755	10,006	8,360	0	0	27,064	45,429	2,859	1,672	0	0	2,255	6,786	4,441	58	2,570
中落合二丁目	22	686	8,587	8,995	1,022	2,379	29,701	50,684	2,453	1,799	136	227	2,475	7,090	3,118	65	2,039
中落合一丁目	13	462	7,593	5,906	1,922	310	15,940	31,671	2,169	1,181	256	30	1,328	4,965	3,554	56	2,001
上落合二丁目	19	862	12,284	5,193	215	1,123	18,092	36,907	3,510	1,039	29	107	1,508	6,192	4,537	43	1,965
上落合一丁目	25	603	9,183	6,986	2,807	6,020	9,005	34,000	2,624	1,397	374	573	750	5,719	2,412	54	1,305
下落合四丁目	22	886	14,150	5,858	317	3,344	13,039	36,709	4,043	1,172	42	318	1,087	6,662	4,027	39	1,583
下落合三丁目	22	791	9,046	10,746	4,667	0	9,990	34,449	2,585	2,149	622	0	833	6,189	3,595	58	2,094
下落合二丁目	23	438	1,786	12,157	10,702	669	8,601	33,915	510	2,431	1,427	64	717	5,149	1,904	90	1,715
下落合一丁目	13	195	1,126	8,004	3,014	622	7,077	19,843	322	1,601	402	59	590	2,973	1,500	89	1,338
高田馬場三丁目	27	1,141	15,671	15,817	1,105	320	17,044	49,957	4,477	3,163	147	30	1,420	9,239	4,226	52	2,178
高田馬場二丁目	10	386	4,168	4,304	1,609	0	14,962	25,043	1,191	861	215	0	1,247	3,513	3,860	66	2,552
合計	316	11,700	146,613	129,839	81,496	17,247	189,179	564,374	41,889	25,968	10,866	1,643	15,765	96,131			<b>平均値 2,016 前回—2,839</b>

備考2  
 ・ 「新宿区の土地利用2018」に掲載されている道路に関する数値は、公道に関するもののみであるため、分科会（第4回）では「公道」面積を用いました。  
 ・ 今回再考にあたり「新宿区の土地利用2018」のバックデータを調べた結果、全道路（公道、私道）に関する数値がありました。  
 ・ したがって、分科会（第4回）より精度を上げるために、表の数値は全道路に関するものとなっています。

備考3  
 ・ 道路延長を算出するために必要な平均幅員に関する数値データはありません。  
 ・ したがって、以下の方法により平均幅員を算出します。  
 ⑨'の平均幅員 : 細街路拡幅整備の所管部署の意見を参考に3.5mとしました。  
 ⑩'～⑬'の平均幅員 : 中央値としました。  
 ⑭'の平均幅員 : 下限値としました。

備考1  
 ・ 再考の目的は、⑯を新たに算出し、⑰を再算出することです。  
 ・ このため⑯の算出は、③～⑦をバックデータから拾いあげ、⑨'～⑬'の算出をもとに行ったものです。

## ◆ 区の考え（前ページのつづき）

### イ バス停密度

23区のバス停間隔は300～400mとされていることから、新宿区のバス停間隔を300mと想定します。  
したがって、新宿区のバス停密度は10.9[箇所/km<sup>2</sup>]となります。  $((1[\text{km}] \div 0.3[\text{kmピッチ}]) \times (1[\text{km}] \div 0.3[\text{kmピッチ}]) \div 3.3 \times 3.3)$

(参考 都内のバス停密度(降順) : ①武蔵野市19.4、②台東区15.8、③中央区13.0、④渋谷区12.8、⑤千代田区11.6、⑥港区11.0 (単位は全て[箇所/km<sup>2</sup>]))

### ウ 新しい地域交通のミーティングポイント密度の上限値

新しい地域交通のミーティングポイント密度は、他都市の事例「大阪市北区・福島区のミーティングポイント密度 40[箇所/km<sup>2</sup>] (上限値)」、「豊島区大塚エリアのミーティングポイント密度 79[箇所/km<sup>2</sup>] (158[箇所]/2[km<sup>2</sup>])」を参考にし、上限値として80[箇所/km<sup>2</sup>]に設定したいと考えます。

この密度であれば、タクシーのドアツードア密度の平均値に対して約3-5-25分の1となることから、タクシーの強みであるドアツードアで移動する機能を阻害しないものであり、タクシーの機能に対して新しい地域交通の機能は十分に差別化されていると考えます。

### (2) バス停空白地帯1、2の周辺地域、3、4の周辺地域における人口、建物等のデータ

分科会(第4回)では、「高い建物が多くて居住者が多い所なのか、平屋が多く人数が少ないところなのかといったニーズに関わる数値も示すべき」や、「何丁目に何人住んでいるかを調べることはできるのか?」とのご意見がありましたので、資料1-2のとおり人口、建物等のデータを情報共有します。(当該データを前ページの建物棟数への補正などに活用することは困難なことから、情報共有とするものです。)

### (3) 分科会(第4回)において、吉村オブザーバーから提供して頂いたタクシーの移動データ

貴重なデータを頂きましたので、資料1-3のとおりタクシー1回あたりの平均移動距離を可視化してみました。  
各バス停空白地帯に関するタクシーの平均的な移動は、分科会(第4回)での吉村オブザーバーの分析のとおり、新宿駅周辺との間で行われていることが資料からも示唆されます。したがって、各バス停空白地帯の周辺地域を発着するタクシーの平均的な移動は、各当該周辺地域内の移動ではなく、新宿駅等の離れた地点との間で行われていると考えられます。

## 2 タクシーと差別化するための新しい地域交通の条件設定

分科会(第4回)では、副分科会長から「確かに差別化する意味で何らかの基準は必要かもしれないが、基準を決めすぎると誰もやってくれなくなったりビジネス性が生まれにくい。余地がたくさんあったほうが良い。」とのご意見や、畠山オブザーバーから「細かく事前に決めてしまうと、今度はそれが足かせになってやりづらくなるのでは。もっとぼやかした方がいい。」とのご意見があった上で、分科会長が「方式の設定ではなく条件の設定をもう少し考えてブラッシュアップしてください。」とまとめて頂きました。

したがって、これらを踏まえ、タクシーと差別化するための新しい地域交通の条件設定として、「運行時間は早朝、深夜を除く」にしたいと考えます。

論点3 新しい地域交通の導入は、既存の地域交通に対してどのような影響を及ぼすか。

◆ 分科会（第4回）での主な意見（要旨）と区の考え

- ① 若田オブザーバー：第3回において、分科会長が「今回区の方針として示された既存の地域交通への影響の評価方法は、これはこれで良いと思う。既存の地域交通に対してどのような影響を及ぼすかを判断する時、要は起終点が被るかどうかである。例えば宿20-2は、導入候補地域の中に起点があるから、いわゆる増加効果が出てくる可能性があるという意味において、今回示された評価は間違っていないと思う。また、同じ方向に運行する場合、影響があると考えざるを得ないが、ケースバイケースで考えるしかなく、確立された評価方法はないので機能がどれくらい重複するかという観点で評価することにより、路線バスとの関係は整理できると思う。」と整理された。区は重複の割合が何%だったかここはやらないというような考え方を現時点で持っていますか？  
→ 現時点では持っていません。重複の割合はこのように算出されましたで終わらせるのは良くないので、判断の基準を持っておくべきだと思う。
- 分科会長：判断の基準を持つには、重複する路線バスにおける各バス停での乗降車数について、各バス事業者さんが把握して頂き、参考にできるとありがたい。
- ② 若田オブザーバー：新しい地域交通の運行事業者は、どういう考えで空白地帯が設定されたのかを必ず問われる。空白地帯を作るために都合よく整理したとならないよう、鉄道駅は必ず理由をちゃんと説明できるようにお願いします。  
→ 再度整理します。
- ③ 早田オブザーバー：ほとんどのバス事業者の体力がなくなってきていることから、新しい地域交通が導入されたので任せ、既存のバス路線を廃止すると判断してもおかしくない状況で、はたしてこのようなことは大丈夫なのだろうか。  
→ 新しい地域交通を導入したことにより、路線バスやタクシーが影響を受け廃止となることは避けなければいけないことと考えています。
- ④ 森委員：新しい地域交通を導入して新しいニーズをキャッチしたいと思っています。高齢者が引きこもりから外に出ることを促していきたい。今のパイを大きくしていきたいと思っていますので、ご理解頂きたいと思えます。
- ⑤ 早田オブザーバー：路線バスから利用者を奪うとの文句を言っているのではなく、また区がそのような考えであることは重々承知しているが、言い訳に使われることや、区はそんなつもりではなかったが、結果としてそうなってしまうことは十分あり得ると思っている。バス路線の持続性が危ういところに来ているということ、前提として捉えておいた方がいいと思う。
- 分科会長：資源は限られている中でどうするかとなった際、新しい交通手段が上手に整備されるなら、採算性が非常に悪い、利用者が少ないバス路線は、他のもっと必要なところに資源を振り向けてもらってそこを強化してもらうような展開は間違いないと思う。ただし、タクシーとはかなり機能が似通ってくるので、先程示してくれた営業データから、タクシーが実際どういうニーズの基に運行されているかなどを検証しながら、新しい地域交通を貼り付けていく必要があると思う。したがって、このあたりをもう少し整理しながら、今後の議論に繋げていく必要がある。

◆ 区の方針（分科会（第4回）の再掲、加筆）

1 路線バスに対する影響の考察

記載スペースの都合により、考察の設定に関する記述は再掲を省略します。

(1) バス停空白地帯1・2の周辺地域

ア 内部通過する路線バスの営業距離に占める重複距離の割合

系統	運行会社	起点	終点	営業距離に占める重複距離の割合 重複距離/営業距離 [km]
宿20	西武	新宿駅西口	西武百貨店前(池袋駅東口)	約1.5/8.3 = 18%
宿20-2		◆中落合	新宿駅西口	約1.0/3.8 = 26%
宿02	関東	新宿駅西口	丸山営業所(中野区)	約1.3/6.7 = 19%

イ 外周部通過する路線バスの営業距離に占める重複距離の割合

系統	会社	起点	終点	営業距離に占める重複距離の割合 重複距離/(2×営業距離) [km]
池65	都営	練馬車庫前	池袋駅東口	約2.7/(2×8.5) = 16%
白61		練馬車庫前・練馬駅	新宿駅西口	約1.4/(2×13.5) = 5%
練68		目白駅前	練馬駅	約1.9/(2×5.7) = 17%
飯64		◆小滝橋車庫前	九段下(循環)	約1.2/(2×8.5) = 7%
上69		上野公園(循環)	上野公園(循環)	約1.2/(2×9.0) = 7%
中12	関東	中野駅北口	江古田駅	約0.4/(2×4.6) = 4%
中41			丸山営業所(中野区)	約0.4/(2×5.2) = 4%
中45		丸山営業所(中野区)	約0.4/(2×3.4) = 6%	
百01		◆高田馬場駅	東中野駅西口	約0.4/(2×4.3) = 5%
宿02		新宿駅西口	丸山営業所(中野区)	約2.0/(2×6.7) = 15%
宿08			中野駅北口	約1.1/(2×5.6) = 10%
池11		関東・国際興業	中野駅北口	池袋駅西口
宿20	西武	新宿駅西口	西武百貨店前(池袋駅東口)	約1.1/(2×8.3) = 7%
宿20-1		西武百貨店前(池袋駅東口)	目白五丁目	約1.0/(2×3.7) = 16%

ウ バス停空白地帯1・2の周辺地域内部にある路線バスの起点、終点  
上記◆の4系統3起点

(2) バス停空白地帯3・4の周辺地域内

ア 内部通過する路線バスの営業距離に占める重複距離の割合

系統	運行会社	起点	終点	営業距離に占める重複距離の割合 重複距離/営業距離 [km]
白61	都営	練馬車庫前・練馬駅	新宿駅西口	約0.5/13.5 = 4%
飯62		◆小滝橋車庫前	都営飯田橋駅前	約1.9/6.1 = 31%
橋63			新橋駅前	約1.8/10.2 = 18%
高71		◆高田馬場駅前	九段下	約1.1/7.1 = 15%
宿75		新宿駅西口	東京女子医大前、三宅坂	約1.3/6.8 = 19%
上58		早稲田	上野松坂屋前	約0.1/9.4 = 1%

イ 外周部通過する路線バスの営業距離に占める重複距離の割合

系統	会社	起点	終点	営業距離に占める重複距離の割合 重複距離/(2×営業距離) [km]
飯64	都営	◆小滝橋車庫前	九段下(循環)	約1.3/(2×8.5) = 8%
上69			上野公園(循環)	約0.7/(2×9.0) = 4%
都03		◆四谷駅	晴海埠頭	約0.2/(2×7.2) = 1%
品97		品川車庫前、品川駅高輪口	新宿駅西口	約1.0/(2×11.8) = 4%
早81		早大正門	渋谷駅東口(循環)	約0.9/(2×8.6) = 5%
白61		練馬車庫前・練馬駅	新宿駅西口	約1.7/(2×13.5) = 6%
高71		◆高田馬場駅前	九段下	約0.2/(2×7.1) = 1%
宿75		新宿駅西口	東京女子医大前、三宅坂	約0.2/(2×6.8) = 1%

ウ バス停空白地帯3・4の周辺地域内部にある路線バスの起点、終点  
上記◆の7系統5起点、0終点

上表から相対的に割合[%]が高い路線バスは、内部通過するもの、重複距離が長く、営業距離が短いものであると言えます。一方で、割合[%]が高い宿20-2、飯62は、それぞれの周辺地域内部に起点、終点があることから、利便性が大きく向上し、路線の利用者が増えることが考えられます。  
更に、新しい地域交通が、急がず・ゆっくり・より細かく生活関連施設を移動する地域交通であるとコンセプト設定し、路線バスより利用料金が高いものであれば、上表の割合の数値は限定的なものになると考えます。

◆ 区の考え（前ページのつづき）

タクシーに対する影響の考察

(1) 令和4年度に東京ハイヤー・タクシー協会様が実施したタクシー利用者へのアンケート調査での質問6「1回あたりの利用額」の回答結果から、タクシーに対しては下表のとおり30%程度の利用者が重複する可能性が考えられます。

問6 平均1回当たりの利用額は？ 〈特別区・武三交通圏〉		利用額から算出した 利用距離	タクシーと新しい地域交通の 利用者重複の可能性 (新しい地域交通の運行範囲を 直径約3kmとした場合)
420円(旧初乗り運賃)以下	1.0%	1,052m以下	●
420円～1000円	24.1%	1,052m～2,689m	●
1000円～2000円	36.6%	2,689m～5,653m	3,000m以下が●
2000円～5000円	30.6%	5,653m～14,391m	
5000円～9000円	4.9%	14,391m～26,041m	
9000円以上	1.7%	26,041m以上	
無回答	1.1%	-	

(2) 質問4「どんな状況でタクシーを利用するか」の回答結果から、下表のとおり約半分のタクシー利用者は、他の交通にはないタクシー固有のサービスを評価して利用していると考えられます。

問4 どのような状況で、ご利用されることが多いですか？ 〈特別区・武三交通圏〉		タクシー固有のサービスを 評価して利用している方の割合
1 急いでいる時	18.3%	●  ● ● 合計 48.8%
2 雨天・暑い・寒い等の気象状況で	17.3%	
3 荷物が多い時	15.9%	
4 疲れている時	14.6%	
5 他の交通機関がない時	10.6%	
6 お酒を飲んだ時	10.2%	
7 高齢又は通院などで、一般の交通機関を利用しにくい時	7.9%	
8 その他	2.5%	
9 リラックスしたい時	2.3%	
10 無回答	0.4%	

(1)(2)から、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%程度と限定的なものになると考えます。

また、新しい地域交通のコンセプトを「急がず・ゆっくり・より細かく生活関連施設を移動する地域交通」とするほか、「急いでいる時、ドアツードアの移動はタクシー」、「少し遠方への移動は路線バス」と導入時に明確に示せば、利用者は状況に合わせて使い分けし、その結果各交通は共存が可能であると考えます。

更に、P6のとおり、新しい地域交通のミーティングポイント密度の上限値を設定することにより、タクシーの強みであるドアツードアで移動する機能を阻害せず、タクシーの機能に対して十分に差別化されていると考えます。併せて、P6のとおり、新しい地域交通の条件設定として「運行時間は早朝、深夜を除く」とすることにより、タクシー利用が選択される「他の交通機関がない時」との状況に影響を及ぼさないことになると考えます。

## 論点4 導入対象地域の住民は何を望んでいるか。

### ◆ 分科会（第4回）での主な意見（要旨）

- ① 八木橋委員（代理）：高齢者や子育て世帯の意見を聞いた方が良いのではないかと。→ 高齢者は団体がいないため、町会長にアンケート調査をする際に、高齢者の視点を含めて聞いていきたい。子育て世帯のほか、障害者団体については、今後アンケート調査を行っていきます。
- ② 吉村オブザーバー：アンケートは手間もかかって困難なことから推察するが、新しい地域交通の導入後だけではなく導入前にも実施したほうが、ニーズの変化などを確認できて望ましいと思う。→ 時間・費用の観点から、今回は町会長・子育て世帯、障害者を対象にしてアンケート調査を行うことにご理解頂ければと思います。（資料1-4参照）
- ③ 早田オブザーバー：複数回答可の設問は、その旨を記載してほしいことと、クロス集計を必ずして頂きたい。→ 承知しました。
- 分科会長：ニーズ把握調査は、一定程度綿密にやらないと次へ進めないで、手間がかかることはわかるが、なるべく回答者数を確保するようにしてください。

### ◆ 区の考え（分科会（第5回）で情報提供、議論）

#### 1 ニーズ把握調査の結果

詳細は、資料1-5（分科会外秘資料）、資料1-6をご参照ください。

##### (1) 調査結果の概要

###### ア 回答数

- (ア) バス停空白地帯1、2の周辺地域：22/22団体（人）……このうち8団体（人）は、団体が集まる会合がなかったため、戸別訪問で調査実施
- (イ) バス停空白地帯3、4の周辺地域：64/75団体（人）……このうち37団体（人）は、団体が集まる会合がなかったため、戸別訪問で調査実施（令和6年2月27日現在、5団体は連絡がとれない等の理由により調査未実施、6団体は2月22日の締切までに未回答）
- (ウ) 障害者団体：8人……団体訪問でヒアリング・調査実施
- (エ) 子育て支援団体、子育て世帯：9人……施設訪問で調査実施
- (オ) 合計：103人

###### イ 調査結果

- (ア) 新しい地域交通が必要であるとの回答率は、バス停空白地帯1、2内の団体が89%、バス停空白地帯3、4内の団体が82%、バス停空白地帯1、2の周辺地域内の団体が77%、バス停空白地帯3、4の周辺地域内の団体が71%、障害者団体が67%、子育て支援団体が100%となっており、新しい地域交通に対するニーズは高いと考えます。
- (イ) 移動ニーズとして比較的高かったものは、「自宅近くから乗車し、地域内の複数の生活関連施設近くで降車するような交通が必要（40%）」と「坂道・階段が多く、徒歩や自転車での移動が困難なので、地域内の移動を楽にしてくれる交通が必要（40%）」です。

##### (2) 障害者団体へのヒアリング結果

資料1-7のとおり、障害者団体のご意見を踏まえ、「新しい地域交通は、限定的なエリアで運行する交通を想定しているため、車イス対応車両の導入を必須としない。」としたいと考えます。

###### ◆ 車イス対応等に関する主な意見

- ・ 障害者としては、既存のサービスがいろいろあるので、既存のサービスの拡充（例えばタクシー券の増額、福祉タクシー車両の増等）の方が有難い。
- ・ 車イス利用者は、他の交通機関への乗換えが大変なので、区内全域で運行する交通なら利用すると思うが、限定的なエリアで運行する交通はあまり利用されないと思う。



**論点5 導入する新しい地域交通は採算性があるか。持続できるものであるか。**

◆ **分科会（第4回）での主な意見（要旨）と区の考え**

- |  |  |
|--|--|
| ① 米澤委員：（区からの質問に対して解説）第3回で区が示した資料に、利用料金300円の場合、損益分岐点を超える乗客数は1時間あたり42人とあった。例えば乗合率が、渋谷区で最高となった30%とすると、乗合いでない乗車人数は42人×70/100≒30人となる。これは単独の利用者を1時間あたり30回乗車させ、その乗車時間は60分÷30回=2分/回となることを意味し、朝から晩まで2分間隔で乗降し続けることは考えられないということである。 |  |
| ② 畠山オブザーバー：車両によってワンマン基準や装備品が異なってくるが、試算は21条と4条のどちらを想定しているのか。支払いはスマホ決済にするか、何かタッチシステムを導入するかや、タブレットの通信費は計上されているのか？   | → まずは21条の実証実験を考えています。その後、採算性があるとなってから本格運行に移行していければと考えています。<br>システム費に含まれていると認識していますが、システム事業者に再確認して、次回以降情報共有いたします。 |
| ③ 久我オブザーバー：採算性の悪い豊島区大塚を参考にするより、上手くいっているところを参考にしてほしい。荒川区でデマンド型タクシーをやっているが、全然お客さんがいない状況であったがこれではいかんとなって、運行時間帯を変更したらお客さんが増えたそうだ。同じくらいの大きさの地域でデマンド型をやっている。   | → 色々な情報を見たいと思いますので、引き続き教えて頂ければと思います。   |
| ④ 早田オブザーバー：採算性が課題だと思っており、赤字分が採算リスクになるので、その最大値を把握する観点から、運行経費の年間金額は幾らになるか試算しているか。  | → 次回以降提示するようにします。  |
| 分科会長： <b>年間の運行経費で検討するケースが多いとの意見や、その方が理解しやすい場合もあるので、次回以降年間の運行経費の提示をお願いします。</b>  |  |

◆ **区の考え**

次回の提示とさせていただきます。

**論点6 導入する新しい地域交通は、A I オンデマンド交通が最適であるか。（論点1～5を踏まえ、最適な交通モードは何であるか。）**

◆ アンケート調査や分科会（第2回、第3回、第4回）での主な意見

【アンケート】	<p>① 交通ネットワーク全体の活性化を図る視点において、既存交通網の課題解決も合わせて、最適な交通モードの検討が必要と考えます。</p> <p>② 乗降場の確保は大きなハードルです。候補地の選定はもとより、道路管理者や交通管理者との協議、地元調整、地先協議など多くの調整が必要となります。A I オンデマンドの乗降場においては、バス事業におけるバス停の何倍もの数を実施しなければなりません。また、運行開始後の乗降場の維持・管理には地域のご理解が不可欠です（地先に乗降場廃止を求められる、など）。</p> <p>③ 道路幅員や坂の勾配を考慮した経路設定が必要である。</p> <p>④ 相乗りにならなかった場合のタクシーとの差別化</p> <p>⑤ 既存交通をそのまま活用することができれば、新たな原資を投入することなく交通課題を解決できる可能性があると考えます。 例) ・ 交通弱者に対するタクシー利用の支援 ・ 観光客や来街者向け区内M a a Sの展開</p> <p>⑥ 定期的にタクシーチケットを配布して使用してもらう方法が、安価になるかは別として一番公平な対応ではないかと考えております。</p> <p>⑦ すでに鉄道や路線バスなどの交通手段が充実している地域であり、既存交通を生かすのであればタクシーや短距離のシェアサイクルなどを周辺の鉄道・バスに接続させる仕組みの方が現実的ではないでしょうか。利用者が使い分けできるよう複数の交通モードが用意されていれば、なお利便向上に繋がるのではないかと考えます</p> <p>⑧ 最適とは言えませんが バスとタクシーを組合せ運行する方法により、バスとタクシーの両方の利点を活かした、より便利で効率的な公共交通機関を実現することが可能では。</p> <p>⑨ もしタクシーで移動の支援ができるのであれば、区からタクシー利用割引券や補助を実施することが現時点の公共交通の形態を変えることなく区民の移動を支援できるのではないのでしょうか？</p>	
【分科会(第2回)】	<p>⑩ 路線バスから路線バスを、例えば今流行りのキックボードや、あるいは電動の車椅子でW H I L L という便利なものがあるので、そういうものを貸し出して拠点間を結ぶことができないかなと考えます。シェアサイクルでも同じことが言えます。</p> <p>⑪ やはりバスは夜が段々と本数が減ってくると思います。そういうところだけ、うまくできるようなことがないか。その際採算性が取れないのであれば、うまく行政と一緒にやっていくこともあるのかなと思う。I Tはどんどん進化しているので、もう少し先も睨んで何のためにやるのかも必要である。運転手不足というのは本当に新宿区でも起きてくる、既にもう東京でもいろんなところで起きているので、そのためにどういうサービスがあるのかということを考えるのも大事な事かなと思う。</p>	
【分科会(第3回)】	<p>1 1月2日追加意見 「新しい交通の考え方」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまでのデータを総合すると、実現性・可能性はかなり低いと考える。</li> <li>・ 但し、区民のために様々考えることは必要だと思う。</li> <li>・ 視点を変えて、例えば公共交通の視点だけでなく、都市計画や福祉政策の観点から再度アプローチをしてみるのはどうだろうか。</li> <li>・ 更には、1年の短期的なものではなく、数年掛かりの中期的なプロジェクトで考えるのも良いのかもしれない。</li> <li>・ 例えば、近傍にバスが来ているならば、目的としている高齢者、障害者をそのバス停にフィーダー運送する。使用車両は電気カート等を使用し、スタートとしては有人運行を行う。このステージは福祉の視点なので、福祉予算も充てられるのではないかな。</li> <li>・ 数年後の次のステージとして、有人から無人運行に移ることで、話題性も加わり都市計画の予算も付けられるのではないだろうか。</li> <li>・ 要は、ターゲットの取り方とゴールまでの時間の取り方を考え直すべきではないかと考える。</li> </ul>	<p>→ 新しいご提案をありがとうございます。今回バス停にフィーダー運送することだけを考えているわけではありませんので、今現実的にできることを考えていきたいと思っています。</p>
【分科会(第4回)】	<p>分科会長： タクシーチケットは、なんとなくバラマキや不公平との話もあるが、仕組みの作り方によって一定の負担をしてもらう方法も選択肢になるかなと思う。これは全国の色々なところで色々なやり方を取っている。そういうやり方があるんだということは、頭に入れておいて頂ければと思う。</p> <p>副分科会長： 個人的には区内全域で移動総量がどうやって増えるか、そこを目指していくことは大切だと思う。福岡市の境遇について、自動車関連会社が2地区でサービスを提供しており、地域をずっと守ってきた交通事業者との関係が、将来どうなるかを大変危惧している。そうならないように、この場を本当に大切にしていけることが大事であると思う。</p>	

◆ 区の考え

論点5までの議論を経て、最適な交通モードを最終的に協議・選択します。