

各論点に対する区の考えについて（4 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）	
◆	令和 5 年度分科会（第 5 回）での主な意見（要旨）と区の考え
	鈴木分科会長：パーソントリップ調査の結果から、「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、鉄道は主な課題・ニーズへの対応手段として利用率が低いことから、鉄道駅からの距離を考慮しないと提示されている。今回議論するのはもちろん小規模範囲内の移動のニーズであるが、小規模範囲内に留まらず鉄道やバスと結節して区内などの広域への移動ニーズもあるはずだと思う。そうだとすると、小規模範囲内の移動では鉄道の利用率が低いから鉄道駅を考慮しないとはならないのではと思う。 このことは、交通の空白地域をどう説明するか、どう納得してもらうかという話である。鉄道駅を考慮しないとすると、目の前に駅があるところも空白地域に入った場合、それが駅やバス停から本当に離れている人が納得できる話なのかということである。したがって、鉄道駅を考慮した空白地域図を作って整理したほうがよい。
	① 若田オブザーバー：無理に課題を作る必要はなく、課題がなければ課題がないという捉え方でもいいと思う。
◆	区の考え（令和 6 年度分科会（第 1 回）で再確認）
	（前回分科会での意見を踏まえ、鉄道駅を考慮した空白地域図を作成するとともに、区の考えの記載順序等を変更・加筆して整理しました。） 導入する目的について、まず新しい地域交通を必要とする方、次に必要とする方の移動ニーズ、最後にその移動ニーズはどこの地域にあるかの順に変更して整理します。 1 新しい地域交通を必要とする方 第 1 移動する際に強い負担、多くの負担を感じる区民 ④ 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 2 必要とする方の移動ニーズ 前回分科会で情報提供しましたニーズ把握調査の結果を踏まえると、上記区民等は以下のニーズがあると考えています。 (1) 「坂道・階段が多く存在する地域で、鉄道駅やバス停まで（から）の移動を楽にしてほしい」という移動の負担軽減ニーズ (2) 「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 (3) 「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 3 移動ニーズはどこの地域にあるか 必要とする方の移動ニーズはどこの地域にあるかについて、これまでのバス停に加えて鉄道駅を考慮した上で再度提示するため、資料 2－1 のとおり、鉄道駅を中心とした半径 5 0 0 m の円をプロットした図を新たに作成しました。その結果、鉄道駅、バス停から遠い地域は、いずれも狭い領域ですが 3 箇所確認できます。この領域に加えて、これまで提示したバス停空白地帯や坂道・階段の分布、地域住民へのニーズ把握調査結果を踏まえると、資料 2－2 のとおり、これまで提示した地域に移動ニーズがあると考えます。 したがって、新しい地域交通の導入目的は上記事項とし、導入候補地域も資料 2－2 のとおりです。 ※ 「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。

◆ 令和５年度分科会（第５回）での主な意見（要旨）と区の考え

① 吉村オブザーバー：資料１－３「タクシーの平均移動距離図」に関する区の説明について、タクシーが時間を短縮するために遠回りすることは基本的にありません。運賃は時間と距離の併用制なので、渋滞があった時に運賃から距離に換算すると、この図のように距離が少し遠く出るのが実態です。したがって、バス停空白地帯で乗車・降車するタクシーは、図の同心円が新宿駅から少し離れたところに位置していますが、平均的には新宿駅との移動であろうという結論は同じです。区が説明した「図の同心円が新宿駅から少し離れたところに位置する理由」が併用制の実態と異なるので、そこだけを訂正します。

② 吉村オブザーバー：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、「ミーティングポイント密度の上限」の設定から、最終の結論のところで突然「運行時間は早朝、深夜を除く」と時間の設定になったように感じるが？

→区ミーティングポイント密度の上限値設定と、「運行時間は早朝、深夜を除く」との時間設定の両方を設けることで、タクシーと差別化することを考えています。

③ 吉村オブザーバー：タクシーと競合しない新しい地域交通は、要するにパッと目的地に行けない、どこから乗っても目的地に行くのにタクシーで行くよりも倍以上時間がかかる。それで遠回りということがあれば、多分タクシーを使いたい人はタクシー使うと思う。タクシー側からはそう思う。

→区７ページ一番下の四角で囲って矢印があるところの２行目に、「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」と、これまでに整理をして提示させて頂いておりました。こういう位置付けで新しい地域交通を運行することによって、吉村オブザーバーのご意見に答えていることになるんじゃないかなと思いますが、どうでしょうか？

→新しい地域交通がそのような位置付けで運行すればタクシーとは競合しませんよねということは、たしかにそのとおりだと思いました。また、他の交通がない時というのはタクシーが本当に必要な時で、要するに終電以降です。ましてや新しい地域交通がそんな時間に運行しても、経費が合わないですね。

鈴木分科会長：上記のタクシーとの関係の議論は、次の論点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」をここで整理したということにさせていただきます。したがって、論点２は、Ｐ３の項番３「新しい地域交通の位置付け」に記載されている「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」が適切かどうかを議論すればよい話だと思いますので、そこに絞りたいと思います。

そこで、タクシーの利用者は大体新宿駅まで行っており、路線バスもこの地域内で動くというより新宿駅ナリの域外の駅や施設へ行く交通機関であるという考え方のもと、それを補完する、あるいはそれに接続していくフィーダー的役割が、今回考えている新しい地域交通なんだという考え方を徹底すれば、ネットワークの中ではそういうものだと言えると思う。したがって論点２については、実際に具体的な話になった時に、上記３つの位置付けをベースに確認していくということにしたいと思います

◆ 区の考え（令和５年度分科会（第５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」の周りで、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、荷物が多い時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（令和５年度分科会（第５回）の再掲）

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、③～⑥は左記資料のバックデータから引用）

町丁目名	①	②	④	⑤	⑥	⑦	⑧	→	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	→	⑮	⑯	⑰								
	面積 [ha]	建物 棟数 [棟]							$=\textcircled{9}/3.5$	$=\textcircled{10}/5.0$	$=\textcircled{11}/7.5$	$=\textcircled{12}/10.5$	$=\textcircled{13}/12.0$	$=\sum\textcircled{9}'\sim\textcircled{13}'$		$=\textcircled{2}/(\textcircled{1}/100)$	$= (1-\textcircled{9}'/\textcircled{13}') \times 100$	$=\textcircled{5} \times (\textcircled{6}/100)$								
			4m 未満 道路面積 [㎡]	4～6m 未満 道路面積 [㎡]	6～9m 未満 道路面積 [㎡]	9～12m 未満 道路面積 [㎡]	12m 以上 道路面積 [㎡]	道路総面積 [㎡]	4m 未満 道路延長 [m] (平均幅員を 3.5m とする。)	4～6m 未満 道路延長 [m] (平均幅員を 5.0m とする。)	6～9m 未満 道路延長 [m] (平均幅員を 7.5m とする。)	9～12m 未満 道路延長 [m] (平均幅員を 10.5m とする。)	12m 以上 道路延長 [m] (平均幅員を 12.0m とす る。)	道路総延長 [m]		建物密度 [棟／km ²]	道路総延長に対する 4m 以上の道路延長 [%]	タクシーの ドアツードア密度 [箇所／km ²]								
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				平均値 2,016								
備考 2 ・ 「新宿区の土地利用 2 0 1 8」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 2 0 1 8」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して 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、⑥を新たに算出し、⑦を再算出することです。 ・ このため⑥の算出は、⑨～⑬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／km²]**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／km²]））

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／km²]（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／km²]（158[箇所]／2[km²]）」を参考にし、**上限値として80[箇所／km²]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。）
資料1－2は、今回再配布することを省略します。

(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。**
資料1－3は、今回再配布することを省略します。

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。

◆
 令和5年度分科会（第5回）での主な意見（要旨）と区の考え

舟山委員：路線バスへの影響は、エリアと運賃の設定が関係すると思います。路線バスと同じ事業者が100円でやれば逸走はあまりなく同じ財布になりますが、違う事業者がやれば影響を及ぼす可能性があることを心配します。

鈴木分科会長：新しい地域交通をこの区域で実証運行しようとなった時に、どこに着目して注意していかなくちゃいけないのかをここで整理しておかなくてはいけない。路線バスとの関係は、一つは舟山委員が意見した運賃の問題と、それから結局新しい地域交通の区域に関連する停留所間の利用がそれなりにあるのであれば、これはやはり競合になるでしょう。しかしこれがもっと違う利用のされ方をしているのであれば、この区域の中だけで考えた時に、それはむしろ新しい地域交通はバス停の方へお客さんを引っ張ってくる、そういう役割つまりフィーダー的役割を果たせるものになるだろうと思う。2つないしは3つぐらいの停留所の中でバスが結構利用されているのであれば、これは新しい地域交通の区域を整理していかなくちゃいけない話だということになるかと思う。想定されている区域の中で、バスを乗り降りしている人がそれなりにいるのであれば、実際に具体的な話になった時に、路線バスの各社さんで把握しておいて頂き、それを参考にしてご意見頂きながら考えていくことにしたいと思います。

◆
 区の考え（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）	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				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			丸山営業所（中野区）	約 2.0/(2×6.7)＝15%
宿 08		新宿駅西口	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	約 1.9/(2×6.7)＝14%
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			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。

しかしながら、新しい地域交通の利用料金は、適切な金額を設定し路線バスへの影響に配慮することとします。また、新しい地域交通の運行区域は、運行計画を作成する際、運行区域内にあるバス停留所間の乗降客数を参考に路線バスへの影響の有無を確認して、設定するようにします。

◆ 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％	●
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％	合計 ４８．８％
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％	

⑮ (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。	
◆	令和 5 年度分科会（第 5 回）での主な意見（要旨）
	若田オブザーバー：この必要か不要かというアンケートですが、必要が 7 5 % で不要が 2 5 %、これを元にやるやらないを判断するのは非常に危険だということを申し上げておきたいと思います。実態としてニーズを把握するのはあるかと思いますが、そういった希望とかを参考にするのは危険かなと思いました。 鈴木分科会長：「障害者としては、既存のサービスが色々あるので、中途半端な対応しかできない交通が導入されるよりは、既存サービスの拡充の方が有難い」というのは、恐らく一番の本音じゃないかなと、私は今まで色々な地域で聞いてきた話を総括するとそんなところかなという気がします。結局、中途半端という言葉を使っていますが、本当に中途半端にありそうなニーズに寄せると、逆に誰にも使いにくいものができてしまうケースも少なからずあるので、この辺はむしろ、この障害者団体連絡協議会等へのヒアリングで得た知見は逆に大切にしたいほうがいいと思います。 それと、「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（4 0 %）」というの、恐らく要望に近いものだと思います。これに対して、「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（4 0 %）」は、どちらかというと実際の需要に近いものだと思う。
◆ 区の考え（令和 5 年度分科会（第 5 回）の再掲）	
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。資料 1－5、1－6 は、今回再配布することを省略します。	
(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：2 2／2 2 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：6 4／7 5 団体（人）……このうち 3 7 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 2 7 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 2 2 日の締切までに未回答（令和 5 年度分科会（第 5 回）以降も回答得られず））	
(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：1 0 3 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 8 9 %、バス停空白地帯 3、4 内の団体が 8 2 %、バス停空白地帯 1、2 の周辺地域内の団体が 7 7 %、バス停空白地帯 3、4 の周辺地域内の団体が 7 1 %、障害者団体が 6 7 %、子育て支援団体が 1 0 0 % 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（4 0 %）」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（4 0 %）」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。	
資料 1－7 は、今回再配布することを省略します。	
◆ 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。

◆
 区の考え（令和6年度分科会（第1回）で議論）

1
 採算性の試算結果

(1)
 損益分岐点を超える乗客数

資料3－1裏面の最下行、資料3－2裏面の最下行のとおり、**運行台数を1台**とした場合は**23～39** [人/時間]、**運行台数を2台**とした場合は**41～68** [人/時間] となりました。

(2)
 乗合いではない単独利用者の乗車人数

乗合い率を**20%**とした場合、以下のとおりとなります。

- ・ **運行台数1台**の場合 23～39 [人/時間] × 80% = **18～31** [人/時間]
- ・ **運行台数2台**の場合 41～68 [人/時間] × 80% = 32～54 [人/時間] ➔ **運行台数1台あたりは16～27** [人/時間]

(3)
 乗合いではない単独利用者の乗車時間（回転率）

上記(2)は、18～31 [回/時間]、16～27 [回/時間] の頻度で乗車することと同義であることから、以下のとおりとなります。

- ・ **運行台数1台**の場合 **3.3～1.9** [分/回]
- ・ **運行台数2台**の場合 **3.7～2.2** [分/回] （運行台数1台あたり）

2
 試算結果の評価

- ◆ 上記試算結果のうち、最小の単位である1(3)「乗合いではない単独利用者の乗車時間（回転率）」に着目すると、これを達成することはハードルが高いと考えます。
 したがって、**区と運行する交通事業者様が、連携・協力して粘り強く周知活動を行い利用料金収入確保の向上に努めていくほか、ハードルを下げるためには、運行する交通事業者様の創意工夫と区の出来得る協力を合わせて、利用料金収入以外のその他収入を確保していく必要があると考えます。**
- ◆ また、令和5年度分科会（第5回）で提示しました「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」において、**区が考える導入候補地域（西側）内での新しい地域交通の潜在需要（最高値）と捉えられる代表交通手段が徒歩、自転車のトリップ数は、11,034 + 496 + 4,787 + 1,998 = 18,315 [トリップ/日]** でした。
 仮にこのトリップ数の**10%**が新しい地域交通を利用した場合、利用回数は**1,831 [回/日]** となります。単純計算ですが、**1,831 [回/日] ÷ 24時間/日 = 76 [回/時間]** となりますので、上記1(1)「損益分岐点を超える乗客数」と比較しても、実証実験にチャレンジする価値はあると考えます。

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。）

◆
 区
 の考え
 （令和6年度分科会（第1回）で議論）

1
 新しい地域交通の選択肢候補

- 論点1～5を踏まえ、右図の「各移動手段が提供するサービスの関係図」に照らし合わせると、分布の中央付近に位置する
 相乗りタクシー
 、
 A I オンデマンド交通
 、
 自家用有償旅客運送（ライドシェア）
 、
 グリーンスローモビリティ
 が選択肢候補になり得ると考えます。
- 次に、令和5年8月に実施しました導入意向アンケート調査に対して、前向きな意向を示して頂いた交通事業者様の業態を踏まえますと、消去法となりますが現実的には
 A I オンデマンド交通
 、
 グリーンスローモビリティ
 と考えます。
- 更に、グリーンスローモビリティは、「低速で走行するため、観光地でゆっくり見て回る利用に適しているが、日常生活の移動手段としてはデメリットになる可能性がある。」、「速度が遅いため、同じ定員の他の移動手段より1日あたりの輸送能力が劣ることから、1日あたりの運賃収入が少なく、運賃収入だけで採算性を確保することは困難である。」、「電動車両であるため、バッテリーによる航続距離が短く定期的に充電する必要があることから、路線運行に適している。」などと評価されることがあります。

2
 最適な移動手段

- ◆
 以上から消去法となりますが、最適な移動手段の第1候補は、
 A I オンデマンド交通
 と考えます。

