

令和 5 年度 新宿区地域公共交通会議分科会 第 5 回（議事概要）

日 時

令和 6 年 2 月 29 日（木）16 時 30 分～18 時 30 分

場 所

新宿ファーストウェスト 3 階 B C 会議室

1 開会

2 議題

- ・資料 1～資料 1－7 について、事務局が説明を行った。

オブザーバー応答 区の説明の訂正だが、資料 1-3 において、平均移動直線距離の円の縁が新宿駅よりも若干遠い位置になっている理由について、区は渋滞回避のための迂回で距離が遠く出たのではないかと saying いたが、タクシーは常に最短距離で走行する。ただし、弊社から提供した移動距離は運賃から逆算して算出しており、運賃は渋滞時等に時間距離併用運賃が適用されることがあるため、運賃から算出すると実際の距離よりも遠く出る。このため、実際は区の結論と同じく新宿駅での利用が多いと思われる。

（論点 1 についての質疑応答）

分科会長 資料 1 の 4「鉄道駅からの距離を考慮しない空白地帯について」のところで、地域内の移動に絞ると利用率が低いとため鉄道は考慮しないという話だったが、地域内での移動が困難であるためバス停や鉄道駅に結び付けて、例えば新宿駅に向かうという区内における広域ニーズも実際にはかなりあると思う。このため、地域内の移動に使われていないから鉄道駅は関係ないと言い切ることはできないと思う。

また、鉄道駅を考慮しない場合、目の前に駅が見えるような地域も空白地域になる場合があり、本当に鉄道駅やバス停から離れている人からすると、それで納得できるか疑問である。他の自治体でも、空白地域の設定を小さくしてほしいという話があり、空白地域の設定には納得してもらえない線引きをしていかないと難しいが、そうした点についてはどのように考えているか。

事務局応答 前回の議論で鉄道駅をどう整理するかという話があり、それを受けて今回 OD 調査を用いて整理して、バス停空白地帯を中心に検討するとした。決して鉄道駅を公共交通から除外して考えているわけではないが、まずは空白地域の圏内エリアにおける生活関連施設への移動を第一前提として整理しないと、今後の議論においてターゲットが分からなくなってしまうので今回のように整理した。

また、新宿区では、都市部で一般的に用いられている駅から 500m の距離という条件で交通空白地域を設定すると、空白地域がほぼなくなるため、交通における問題は新宿区においては無いとなる。しかし、実態としては直線距離から見た交通空白地域だけでは図れない、移動が大変である人達がいるため、そうした実態が見えなくなり問題を把握できなくなってしまうことも理由である。

オブザーバー応答 交通課題がないという判断をするのも良いと思う。本当に地域内だけを回る交通を作るのかというと、資料 1-6 を見ると駅に行っている人がそれなりにいるので、実際はニーズを考慮して鉄道駅に繋ぐことになると思う。

- オブザーバー応答 以前の会議において、新しい交通の導入ありきで考えており、交通課題はないのではないかという指摘があったが、駅を考慮すると交通課題が無くなるため駅は入れないと言ってしまうと、その指摘通りになってしまうため、修正した方が良いと思う。
- 事務局応答 改めて事務局の方で整理する。
- 質 疑 1 資料 1-1 で、発着地が域内に限定されている状態でのトリップ数が 2 万件とのことだが、域外へ向かうトリップがもし 100 万件とかあるならば、域内移動は少なく、駅勢圏が及んでいるということになる。このため、鉄道駅を除外して域内移動だけを見ても仕様が無いのではないかと思う。
- 事務局応答 人の動向や目的、どんな人が利用しているのかを判断するために OD 調査を使ったが、このデータが全てというわけではない。もっと議論を進められるような資料等を今でも探しているので、これだけで結論付けるものではない。
- 質 疑 2 資料 1-1 の 02340 エリアの南部は関東バスが走っている。そして、陳情を元に 2002 年から高田馬場駅から東中野駅の路線バスを運行開始した。しかし、シルバーバス利用者が中心のため、収支が合わない赤字路線となり、そこから 2005 年には 30 分に 1 本間隔に、2007 年には 1 時間に 1 本となり、朝夕もほとんど運行しない形態となった。02340 のエリアも被っており、02341 の偉いにも少し近づいているので、本当にバスを使わずに自転車で行けるようなところなのかもう少し分析したもらった方が良いと思う。また、資料 1-6 のアンケートにおいて、空白地域 1・2 の地域の人数が少ないかとは思ったが、思ったよりも新しい地域交通が必要かという問いに「はい」と回答した人が多かった。
- 分 科 会 長 地域内における移動ニーズと区内広域への移動ニーズをどのように位置付けて考えていくのかということをもう少し明確にする必要があると思う。
- (論点 2 について)
- 分 科 会 長 タクシーは新宿駅までの利用が多く、路線バスは地域内移動よりも地域外の駅や施設に行く交通機関であるという考え方のもと、それを補完するフィーダー的役割を担う交通であるということがきちんと位置付けられれば、ネットワークのなかではそういうものだとはっきりと言えるものになると思うが、そういう観点ではどうか。
- 意見が無ければ、論点 2 については、3 ページの一番下のところをベースに今後議論していき、具体的な話に進んだ時も、こうしたことをベースにして進めていくということにしたいと思う。
- (論点 3 について)
- 質 疑 3 5 ページの区の考えで「運行時間は早朝、深夜を除く」としているところが、一足飛びに時間の問題になってしまったように見えるので、補足をしてほしい。
- 事務局応答 運行時間の条件以外にも、新しい地域交通のミーティングポイント密度の上限値の 80 ヶ所%/㎡という条件も残し、2 つの条件で差別化のための設定をしたいと思っている。
- 質 疑 4 小規模範囲内の移動であれば、タクシーはそういう利用のされ方はしないので最初から差別化されているといえる。このため時間の問題ではなく、タクシーで利用者が向かうのは駅なので、目的地や到着地から駅を外してもらえればタクシーと競合することはない。しかし、それでは新しい交通自体が役に立たないのでこれは成り立たないと思うので、もう少しタクシー事業者から見て競合しないと見えるものが良い。

- 事務局応答 タクシーとの競合が全くないというのはありえないため、それではなるべく競合を最小限にするための条件設定をどうしたら良いかと考えるなかで、時間の限定や停留所の上限値がポイントになると考えた。他にも違う設定が今後考えられるようになるかもしれないが、現段階では論点1の鉄道駅の考え方について宿題をもらったため、それに対する整理の仕方としてまとめた。
- オブザーバー応答 個人的にタクシーと競合しないというのは、目的地に行くためにタクシーで行くよりも倍くらい時間がかかって、遠回りになるような交通であれば、タクシーを使いたい人はタクシーを使うと思う。
- 事務局応答 7ページで「新しい地域交通のコンセプトを「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」と整理をして提示をしたが、これでその回答にはならないか。
- オブザーバー応答 そうのことだと思う。実際に運行する時にそのような運行にすればタクシーとは競合しないと思う。
- 事務局応答 時間に着目した理由は2つあり、1つは前回の分科会で会長から差別化は運行時間を設定するだけでもできるというアドバイスを頂いたというのがある。2つ目の理由は、7ページ(2)問4の回答について、上から順番に新しい交通がタクシーとの差別化のための対応をできるか否かを検討したところ、「1急いでいる時」「2天気が悪いから」については、そうした時に新しい交通には乗れませんという条件はつけられないので、そのように取捨選択していくと「5他の交通機関がない時」というのが一番上位に来了。このため、早朝・深夜を運行時間から除くという設定をした。
- オブザーバー応答 たしかに、他の交通がない時はタクシーが本当に必要な時なので、要するに終電以降である。新しい交通もこの時間帯に運行したら経費が合わないと思うので、新しい交通はこの時間の運行はしないと思う。
- 質 疑 5 鉄道駅を外す理由がトリップがないからという理由だけだと厳しいと思う。資料1-6で日常生活で最も行く施設に鉄道が2位になっているので、その実態があるということだと思うので、そこを空白地帯とするのは考え方として厳しいと思うので、別の設定にした方が良いと思う。空白自体はないが、こういう理由で必要だからということと考えていかないと厳しいと思った。また、タクシーとの競合で時間設定を挙げていたが、そうすると日中はバスと運行時間が競合するが、バスとの競合回避はどのように考えているか理由が必要だと思う。
- 事務局応答 バスとの競合については、以前の分科会で会長からもある程度整理されていると発言を頂いたので、既に整理されているという認識である。
- 質 疑 6 エリアが決まっていない状態で既存交通への影響を議論するのは難しいと思うが、エリアと運賃の影響が大きいと思う。
- 事務局応答 現段階では具体的な実証実験の内容について許可を出すためのものを決めているわけではなく、今後そうした提案を受けた時にここで議論する時のため、まずはこういう影響がないか調べたというものである。
- 分 科 会 長 実証実験に際してどこに着目しなくてはいけないのかを整理しており、一つは運賃の問題があると思う。それから私が以前にバスとの競合が整理できたと言ったのは、新しい交通のエリア内にバス路線が走っている場合、エリア内のバス停間での乗降が

多いのであれば競合になるが、違う利用の仕方が多いのであれば、その場合は新しい交通はバス停に利用客を引っ張ってくるフィーダー的役割を果たすだろうということで、競合関係は整理できると言った。このため、バスとの関係は全く問題ないという意味で言ったわけではない。

質 疑 7 バスの停留所間が大きく離れている場合や最寄りのバス停まで時間がかかる場合は別だが、区内はそれほどバスの停留所間の距離が離れていないと思うので、新しい交通でバス停に向かい、そこからバス停に乗り継いで目的地へ向かうというフィーダー的な役割を区内で果たすか疑問がある。

また、7 ページで「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」と言っているが、資料 1-6 で許容待ち時間が 10 分以下を希望する回答が多いなかで、それをコンセプトとするのはアンケート結果とマッチしないのではないか。

事務局応答 バスとの捉え方については我々もデータでそうした数字を出していないため、次回とさせてもらう。コンセプトの「急がず」というのは、何時までにあそこに行かなくてはいけないというような急を要する時という意味ではなく、移動の手段として待った場合に何分ぐらいなら許容できるかという意向を確認しただけである。

質 疑 8 7 ページ一番最後の四角の中の言葉について、こちらからコンセプトを示せば利用者が使い分けてくれるというような、利用者をコントロールするようなことを想定しているようだが、利用者は使えると思えば使うし、使えないと思えば使わないだけなので、利用者の使い分けを想定して共存が可能であるというのは成り立たないのではないかと思う。このため、「利用者は状況に合わせて使い分けし」というところに対するアプローチをもう少し詰めた方良いと思う。

事務局応答 コントロールするつもりはなく、考え方としてこのように書いたが、実際に実証実験を実施する段階では地域への事前のアンケート調査やヒアリング、議会からの要望等区民ニーズを捉えてやっていきたいと思っている。

分 科 会 長 この論点では、既存交通に対して影響を及ぼす可能性のある事柄について、どういう部分に留意しながら今後実際の導入に向けた議論をしていかななくてはいけないかという点が整理できれば良いと思うので、今の指摘については、急いでいる時や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いうことを明確に示すというところまでで、別に構わないと思う。それから先程意見にあった運賃等で関係性を明らかにしていくとか、そういうことをここではまとめてもらえれば良いと思う。

(論点 4 について)

分 科 会 長 アンケート調査の回答において必要だと答えている人が多いから多くの人から望まれているというように短絡的には考えることができない。

質 疑 9 本当に持続可能か、乗ってもらうことができるのかということが非常に大事だが、アンケート以外で何か利用者へのリサーチの方策はあるのか。

事務局応答 ここで提示しているのはアンケート調査だが、区議会議員の方からも新しい交通に対して地元から色々な質問が来ているというのは聞いている。そうした区議会の議員の方からも引き続き情報収集しながら、今後エリアを決めて実証実験をやる際のアンケート調査では、もっとニーズがしっかり分かるような設問を設定する等して、区民の声を届けられるよう注意したい。

質 疑 10 必要か不要かというアンケートをもとにやるかやらないかの判断を下すのは危険だ

と思う。また、障害者団体の意見を踏まえて車椅子対応の車両導入を必須としないという点で、移動円滑化方針の法令関係は問題ないか。

事務局応答 改めて確認しておくが、バリアフリー法では区域運行の場合は車椅子対応が必須ではないと認識している。

質 疑 1 1 要望と需要は違うものであり、重要なのは需要なので、前回クロス集計をすると本当に必要としている人が見えてくるので、それが需要の汲み取りに繋がるという意味でクロス集計をしてほしいと言ったが、今回色々と分析して頂き、その分析結果として要望の有無ではなく需要の有無というふうにできれば理想だと思った。

質 疑 1 2 障害者団体のヒアリングを読み、てっきり入れてほしいという要望が出るかと思ったら、そうではなかったので驚いた。そして、その資料のなかで中途半端という言葉が出ていたが、例えばエリアの問題なのかもしれないが、どうして中途半端なのかということを持ち越えられないのであれば、障害者団体の方でさえいないというのであれば、健常者はもっといないのではないかという感じがする。

事務局応答 中途半端と仰っていたのは、今検討されている車両構造だと、大型の車椅子が載せられないのではないかと、もし一番大型の車椅子が載せられないのであれば、障害者にとっては中途半端であるということ、もう一点は、車椅子で移動する際は複数人で移動することが多いので、同時に乗れないと中途半端に感じてしまうということを仰っていた。

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」というのが、私自身色々な地域で聞いてきた話を総括すると、おそらく一番の本音ではないかと思う。中途半端にありそうなニーズに寄せると、逆に誰にとって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、今回の障害者団体のヒアリングで得た知見は大切に、それをふまえたうえで新しい交通はどういうところに合わせていくのかしっかりと決め込んでいった方が良くもしい。

また、資料1の8ページ「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%）」という回答は要望に近いものだと思う。一方で「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%）」という回答は需要に近いものだと思う。このあたりの見極めを今後アンケート結果のさらなる分析のなかで深めて頂けると良いと思う。

委 員 応 答 目的・必要性・鉄道駅・空白地帯・バスとタクシーとの役割分担のことについて、前回と今回頂いたご意見を持ち帰って考えていきたいと思う。また、需要と要望は違うというご意見についてもしっかりと受け止めてやっていきたいと思う。エリアについても、必要に応じて見直した方が良いのではないかと感じたので、今後もしっかり受け止めてやっていきたいと思う。

副分科会長 今日の議論も含め日本全体の議論として、物理的な交通空白地域という考え方がこの20年間で自分達の首を絞めてしまっているところがあると感じている。前回の規制改革推進会議でもそこが攻め所となり、交通会議自体が悪だ、利害関係者しかいないということと言われており、そういう風潮に危機感を持っている。これを契機に来年度色々な住民の調査もするという事なので、利用者の生の声から移動不便地域を明らかにしていき、利用者と供給者のギャップを埋めながら今回参加されている事業

者が参加し、今後色々な交通が入ってきた時に備えていかないと、欧米のように悲惨なことになってしまうので、区民のために必要なサービスを常に考えていかないといけないと思う。自分自身も新宿区で生活しているので実際に不便だと思っている人は沢山いると思うが、そこをうまくニーズだと思ってできることをしていけると良いなと思った。

分科会長 地域の人達の本音のニーズがどこにあるのかをきちんと議論していかないと、本当に必要なものは達成できないと思うので、今後もそういう議論をしていきたいと思う。本日頂いた意見をもとに区でも検討を進めて頂くとともに、次回は論点5・6を詰めていったうえで、具体化に向けて進められるのかを見ていきたいと思う。

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。
- ・次回分科会の構成員を今年度と同じ構成員とすることに了承を得た。

4 閉会