

令和 6 年度 新宿区地域公共交通会議分科会（第 1 回） 議事概要

日 時

令和 6 年 4 月 1 2 日（金） 1 0 時 0 0 分～1 2 時 0 0 分

場 所

区役所本庁舎 6 階 第 3 委員会室

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 から論点 4 についての質疑応答）

質 疑 1 資料 2－1 について、前回までの議論を踏まえて、鉄道駅・都電荒川線の停留場までの距離を加味して、再度「鉄道駅等、バス停が遠い地域」を導き出したということだが、資料 2－2 の導入候補地域をどのように導き出したのか。

事務局応答 「鉄道駅等、バス停からの距離」を踏まえるとともに、これまで提示してきた坂道・階段の分布、地域住民へのニーズ把握調査の結果を総合的に踏まえて、資料 2－2 の導入候補地域として整理したものである。

質 疑 2 資料 2－1 で「鉄道駅等、バス停が遠い地域」が 3 箇所あるが、そのうちの 2 箇所は資料 2－2 の導入候補地域から外れてしまっている。この理由を確認したい。

事務局応答 外れている 2 箇所について、資料 2－2 の「鉄道駅等、バス停が遠い地域 2」は、坂道・階段が周辺に無いためである。また、「鉄道駅等、バス停が遠い地域 3」は、周辺に坂道・階段があるものの、導入候補地域に考慮するエリアとしては領域が狭いためである。さらにニーズ把握調査結果を踏まえて、導入候補地域から除外したものである。

分 科 会 長 資料 2－1 で「鉄道駅等、バス停が遠い地域」を割り出した結果 3 箇所あったが、そのうちの 2 箇所が資料 2－2 の導入候補地域からは除外されてしまっている。この外された箇所について、どういう特性の下で、どのようなニーズが無いということが説明できれば納得できると思うが、その点についてはどのように考えているのか。

事務局応答 繰り返しにはなるが、鉄道駅等・バス停が遠い地域、バス停空白地帯、坂道・階段の分布、地形地物の状況、さらには住民アンケートから把握したニーズ、それらを総合的に踏まえて、導入候補地域として導き出したものと整理している。

分 科 会 長 これまでの議論でも申し上げているとおり、個人的な意見にはなるが、一番の課題は坂道の存在だと考えている。そのような地区を優先的に選んだことは適切だと思う。

質 疑 3 資料 2－2 で示された導入候補地域の 2 地域を優先的に実施するという認識で良いのか。複数箇所を一度にやるのではなく、まずは 1 箇所からというイメージになるのか。

事務局応答 資料 2－2 で提示した導入候補地域の 2 地域を候補地として考えているので、この中で検討していただきたい。また、必ずしも複数箇所を一度にと考えているわけではない。

(論点 1 から論点 4 についての結論)

分 科 会 長 他の意見は特にないため、論点 1 から論点 4 については、これまでの議論で整理がなされたものとして。

(論点 5 についての質疑応答)

オブザーバー応答 区の説明の訂正だが、資料 3 のイの車両費の(ウ)で稼働率の考え方が示されているが、一般的に稼働していなくても車両は存在するので、稼働していない時間を費用減にすることは適当ではないと思われる。

事務局応答 稼働率を 70% 掛けするのではなく、100% で算定するべきだという指摘だと認識している。指摘を踏まえて、資料を修正する。

質 疑 4 年間 5,000 万円の費用がかかることが試算されているが、バス事業者の立場から見てもそれだけ収入がある路線はあまりないものと考えている。この点を踏まえても、基本的には交通事業者の負担で担ってもらうという認識でよいのか。

事務局応答 十分ではないかもしれないが、車両の購入費などイニシャルコストについての補助の検討はしていきたいと考えている。また、費用面での支援ではないが、区としても運行に向けての関係者との協議や、周知活動など、交通事業者と共に取り組んでいきたいと考えている。

オブザーバー応答 年間 5,000 万円の費用のうちイニシャルコストの割合は相対的に低いものである。今の回答では、資料 3 - 1 で示されているうちのアの人件費の 2,500 万円、ウのシステム費の 800 万円、エの燃料費の 50 万円の合計 3,350 万円は事業者が負担してくださいと言っていることと同様のため、きちんとその点は認識してほしい。長いスパンで考えた時の最終的な利益についての考え方はあるものの、少なくとも初年度は費用面での負担が大きくなると思うので、再度区の考えをご説明いただきたい。

事務局応答 指摘の内容については区も認識しているところである。他自治体の前例があるからできるということではなく、区としても交通事業者と共に汗をかきながら取り組んでいきたいと考えている。この場で金銭面での負担の支援について申し上げることはできないが、区としてどのような支援・協力ができるかということについては、日々研究をしながら、取り組んでいきたいと考えているところである。

質 疑 5 まずは実証運行を実施してから本格運行に移行するということが良いのか。当初から本格運行となるのか。

事務局応答 実証運行を実施した後に、本格運行へと考えている。

オブザーバー応答 実証運行の期間はどのくらいを考えているのか。

事務局応答 道路運送法上では最大 3 年間できるものと認識している。期間については、実証運行の状況を踏まえながら事業者と協議していくことになると考えている。

質 疑 6 区はこの事業に対して赤字補填はしないという考えと認識しているが、他自治体の地域公共交通会議ではコミュニティバスを撤退する意向の事業者が出てきている。コミュニティバス自体は赤字補填がなされているものの利益が出るものではないため、現在の交通事業者の乗務員不足という状況の中で、利益が出ないコミュニティバス路線が切られるという現状である。新しい交通は車両の大きさがより小さくなると、試算で出ていとおりの乗車料収入のみでは利益が見込めない中で、かつ赤字補填もないということになると、事業者には大変厳しいものになると思う。財政面の支援も必要ではないかということ、意見として言わせていただきたい。

事務局応答　　ご指摘の点については深く認識している。一方で、将来の移動手段の確保という点では、やはり交通事業者の皆様のお力添えをいただきながら、新しい地域交通が広く地域に浸透していくことを目指している。当初の負担の厳しさについても十分認識しているところではあるが、区としてもできる限りの支援はしていきたいと考えている。

委員 応 答　　採算性の議論とは少し離れてしまうが、運行事業者が安全に運行できるかという視点が最優先されるべきであると考えている。資料には記載されていないが、交通事業者の中には安全に対する教育の研修訓練など様々な経費をかけて、乗務員の育成も含めて安全な運行に取り組まれている。そのためかなりの経費をかけているので、そういった面に経費が回らない体制にならないように、そうした視点も踏まえて事業者の選定を行っていただきたい。

事務局応答　　区でも乗務員不足など様々な課題があるものと認識している。今後の地域公共交通会議においても、そのような内容についても議論を進めていくことで、区内の交通ネットワークを維持していくために、区ができる支援の内容を検討していきたいと考えている。

分 科 会 長　　論点5の採算性があるかという点では、試算の結果からも単独では採算性が取れるものではないということは見えてきている。その中で、トータルでネットワークに組み込んでいった時に何かしらの工夫ができることはあるのか。また、全国的にはAIオンデマンド交通が行政の赤字補填の上で実施している事例が複数ある中で、区が考える基本的に赤字補填をしないというスタンスそのものは、正しいと認識している。

一方では、実証運行でスタートするので、実証運行期間中の経費についての支援や、直接的な赤字補填はしないものの自治体が面倒を見らというのは、私が関わっている自治体でも少なからずあったため、検討の余地はあるものと考えている。

副 分 科 会 長　　全国で先行的に実施している事例がたくさんある中で、この試算についてはかなり安全側に立っているものと率直に感じている。1年目は利用者はそんなに乗らないが、3年目くらいから上昇カーブを描いている事例が全国にはたくさんある。都市部でも最初100人200人が3年後に500人を超えるなど。地道な活動が必要になるので、そこは行政と一緒にどのように利用してもらうかの工夫が必要になってくる。区の様々な部署のイベントなどと連携して、外出してもらい新宿区に在ることの価値を実感してもらうことも重要である。助走期間は時間がかかってしまうが、その期間について採算性を議論することは難しいのではないかなと思う。ぜひ私は交通事業者が中心に地域を担っていただきたいと思っているので、区の支援を受けながら取り組んでいただきたいと考えている。

分 科 会 長　　地域に住んでいる人たちに主体的に関わってもらえるような仕組みも、今後作る必要がある。私が関わっている小平市でも、乗り合いタクシーで一日あたりの利用者が90人に到達するケースもある。これは地域の人たちが主体的に地域に必要な交通手段について検討し、本気で取り組んでくれた結果だと思っている。そのように地域の人たちが主体的に関わることのできる仕組みづくりも必要だと思う。

(論点5についての結論)

分 科 会 長　　論点5については、これまでの議論のとおり単独での採算が取れるものではないという試算だが、その中での工夫や協力できる点、事業者と区それぞれが汗を流すとい

うことでまとめるものとする。

(論点 6 についての質疑応答)

質 疑 7 AI オンデマンド交通については、他自治体でも取組を始めているところだが、定時定路線ではなく、予約制のサービスと区域運行というものを検討しているのか。

事務局応答 そのように考えている。

オブザーバー応答 資料にまとめている内容についての異論ではないが、最終的には交通事業者が責任を負うことになり、交通事業者によっては出来ないこともあると思うので、交通モードの最終決定権は交通事業者に与えてほしいと思う。

事務局応答 区としてもその認識であり、交通事業者が考える交通手段を尊重したいと考えている。

オブザーバー応答 交通モードの態様について、区域運行にするか、異なるものとするか。その判断についても事業者の意見を尊重していただけるという認識でよいのか。

事務局応答 今後事業者から提出された事業計画について協議をしていくこととなるので、現時点で判断できるものではないが、基本的には交通事業者が提案する内容は尊重されるべきものであると認識している。

ただし、これまでの議論を踏まえた内容となっているかについて整合がつく必要はあるものと考えている。その中で、AI オンデマンド交通か否かは、これまでの議論で整理した内容と整合が図られていれば検討の余地はあるものと考えている。

オブザーバー応答 資料 1 の 9 ページでは、「第一候補は」AI オンデマンド交通と記載されているので、AI オンデマンド交通以外の交通でも良いという捉え方で良いのか。

事務局応答 第一候補と記載したのは、必ずしも AI オンデマンド交通に限ったものではなく、他の候補も提案されるかもしれないため、第一候補としたものである。現時点では、AI オンデマンド交通が第一候補として認識しているところである。

オブザーバー応答 まずは AI オンデマンド交通でやってみて、利用ニーズが集中している箇所で定時定路線で可能性があるならば変更できるという理解で良いのか。

事務局応答 そのとおりである。

分 科 会 長 実証運行とは本来そのような目的のものであり、より良い方法があれば変えていくことが適切である。また、区域運行でも運行時間を決めるなど、様々な手法がある。提案される事業者によって考え方は様々あると思うので、そのような点についてはきちんと対応できる仕組みにしておく必要がある。

また、これまでの議論を踏まえて、比較した中では「第一候補」として AI オンデマンド交通が適当であるという議論にしておきたいと思うので、この点については明らかにしておいていただきたい。

(論点 1 から論点 6 についての結論)

分 科 会 長 これまでの 6 つの論点で議論した内容をベースに新たな地域交通の導入ということについて議決を諮りたい。今後の進め方としては、事業者から提案のあった際には、分科会において論点との整合などについては確認していくこととする。

委員 応 答 異議なしの声

分 科 会 長 異議がないようなので、分科会としての結論を得ることとする。区としてもどのような形での支援が適切なのかは、引き続き検討していただきたい。

オブザーバー応答 今回、AI オンデマンド交通について、当社が試してみたいと考えている。ぜひ新た

な経験を積んでいきたいと考えており、また導入候補地域の西側のエリアは、当社の運行エリアと近いこともある。できる限り地域の交通に負担を掛けないように実施するよう留意していく。

分科会長 ここで議論する話ではないが、手を挙げていただいたので、今後進められるように考えている。

3 地域公共交通会議（第1回）の開催日時等

- ・事務局より地域公共交通会議についての案内を行った。

4 閉会