

令和2年度第1回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：令和2年10月30日 午後2時から3時33分

場 所：世田谷区役所第3庁舎3階 ブライトホール

道路・交通計画部交通政策課

会議の名称	令和2年度第1回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	令和2年10月30日（金）午後2時00分～3時33分		
開催場所	世田谷区役所 第3庁舎3階 ブライトホール		
出席者	（敬称略）		
	所 属	氏 名	備 考
	世田谷区道路・交通計画部長	田中 太樹	会長
	世田谷区道路・交通計画部交通政策課長	堂下 明宏	
	世田谷区高齢福祉部介護予防・地域支援課長	佐久間 聡	代理
	東京都交通局自動車部計画課長	島崎 健一	欠席
	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	早田 俊介	
	小田急バス株式会社運輸計画部課長	小泉 裕樹	
	東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長	原山 大輔	
	関東バス株式会社運輸部部長補佐	小川 将和	
	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	依田 修	
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長	小池 毅	
	世田谷区町会総連合会会長	山野井 崇二	
	世田谷区商店街連合会副会長	本杉 香	
	区民（公募）	小泉 善太郎	
	区民（公募）	三藤 利雄	
	区民（公募）	太田 哲夫	
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	藤本 義章	代理
	東京都交通運輸産業労働組合協議会バス部会事務長	大関 巧	
	東京都交通運輸産業労働組合協議会ハイタク部会事務長	久我 恒夫	欠席
	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所 管理第一課長	山本 裕一	
	東京都建設局第二建設事務所管理課長	鈴木 義治	
	世田谷区土木部長	関根 義和	
警視庁交通部交通規制課交通規制担当管理官	蛭坂 隆	欠席	
警視庁世田谷警察署交通課長	長岡 孝浩		
警視庁北沢警察署交通課長	左右田 貴広		

	警視庁玉川警察署交通課長	齊藤 順紀	
	警視庁成城警察署交通課長	工藤 忠雄	
	中央大学研究開発機構准教授	稲垣 具志	
	トヨタモビリティ東京株式会社	松岡 玄	
事務局	道路・交通計画部交通政策課長 堂下明宏 交通企画担当係長 尾崎正博 担当職員 青木卓也 森千佳		
会議の公開 非公開 一部非公開 の別	公開		
傍聴人の数	8名		
会議次第	1. 開会 2. あいさつ 3. 報告事項 公共交通不便地域対策（モデル地区）の取り組みについて 民間事業者主体の取り組みについて 4. 閉会		

次第 1 【開会】

次第 2 【あいさつ】

会長よりあいさつ。

「令和 2 年度世田谷区地域公共交通会議委員名簿」のとおり各委員自己紹介。

次第 3 【報告事項】公共交通不便地域対策（モデル地区）の取組みについて

資料 2 「世田谷区の公共交通不便地域対策について（取組み概要）」

資料 3 「モデル地区需要予測アンケート票」

資料 4 「モデル地区需要予測アンケート結果」を用いて事務局より説明。

【質疑応答】

- 委員 資料 3 の収入の計算方法と、この地域にお住まいの方の人数を教えてください。
- 事務局 運行ルートの沿線 2 0 0 メートルの番地にお住まいの方へ無作為抽出で 3 , 0 0 0 名にアンケートを配布しており、この地域にお住まいの 1 8 歳以上の方は推計 3 万人弱である。
収入の計算方法については、まずアンケート結果から日あたりの利用者数を算出し、それに地域内人口で拡大率を掛けたうえ、実際にアンケート結果が実現する可能性として顕在化率を 1 0 % に設定し、実利用者数を計算している。収入は、それに運賃 2 2 0 円を掛けている。なお、乗車定員が 8 名であるため、乗り残しが発生する可能性を考慮し、その分の需要は除いている。
- 委員 3 , 0 0 0 人にアンケート票を配布して、回答者が 1 , 1 0 0 人、未回答者が 1 , 8 0 0 人程度いるが、未回答者はコミュニティ交通にあまり興味がないと考えることができると思う。利用者数について、過大な評価をしているのではないか。
- 事務局 資料 3 の 8 ページをご覧くださいと思う。「運行計画（案）が運行された場合、利用しますか」という質問に対して、1 , 1 2 2 人の方にご回答いただいている。「利用したい」を選択した方の中でも利用時期を「運行後すぐ」と回答した方だけを需要として考えて拡大率をかけており、統計上は問題ないと思っている。

○委員 失敗の科学という考え方がある。回答しない方が何を考えているかを想定しなければいけない。事務局の説明だと、回答していない方が回答している方と同じ回答分布をしているに違いないという仮説を設けているわけだが、この仮説は当てはまらない可能性が高い。そういったことを検討しているのかというのが、質問の趣旨である。

○事務局 アンケートの回収率35%弱という数字は、区の他の計画等で実施しているアンケートと比較して高いと認識しており、地域としては、この取組みについて関心がある方が一定程度いると思っている。一方で、今回の運行計画は祖師ヶ谷大蔵駅の南側から循環する形だが、現状の公共交通で十分満足している方々がいらっしゃることは想定している。その中で、「すぐに利用したい」方がこの割合でいらっしゃるということは、それだけ需要があると思っている。

○委員 まずは、始めることが第一だと思うので、こういった考えがあるということを念頭に置いていただければと思う。

年間予算750万円を上限として想定しているとあり、車両は10人乗りの2,000cc以下の小型車を予定しているようだが、現在、国交省ではグリーンスローモビリティの事業を進めており、いくつかのモデル事業を行っているので、その事例を参考にさせていただくのも良いと思う。

町田市の団地でゴルフカートを使って運行している事例があり、こういった事業を検討すれば、30分から40分ぐらいの間隔で、デマンドバス方式で実施できると思うので、ご検討いただくと良いと思う。

既に計画が進んでいるということであれば、このまま進めて、並行してこういった取組みも検討していくことが現実案としてあり得ると思う。

○事務局 グリーンスローモビリティについては、区の交通まちづくり基本計画の中でも紹介しており、池袋のバス型のような形状や、ゴルフカートの形状があると認識している。現在はワゴン車での運行を考えているが、今後、他のエリアを検討していくにあたっては、地域の需要とかかる経費を確認し、どうしたら継続的な運行が続けられるか、という点に検討が集約していくと思っている。区内は一定程度の需要があると思われるが、その中で、どのようにサービスを提供できるか。選択肢としてグリーンスローモビリティは有効な手段だと思うので、需要との見極めの中で考えていければと思う。

○委員 町田市の団地の例を見ると、低コストでできるので、その点も勘案していただければと思う。

○会長 ご意見を今後の参考にさせていただきたいと思う。

○委員 運賃について、220円という設定は、周辺の路線バスの価格や利用者へのアンケート等で決まったのだと思うが、どのように決まったのか教えてほしい。また、運賃が220円で収支がどの程度までいけば行政として成立するのか、今後、収入を増やしていいのかという点も教えてほしい。

○事務局 運賃については、競合する他の交通事業者の料金設定を考慮し、220円が妥当だと考えている。すぎ丸やハチ公バスのような自治体が運営するコミュニティバスでは100円で運行している例もあるが、結局は行政側が赤字分を負担することになる。

また、ワゴン車での定時定路線型の事業計画の中では、最終的に収支率は4割を目指していくことを想定している。企業等にサポーターになっていただくことも想定しなければ、10人乗りのワゴン車で収支率4割は厳しい状況があるので、その点が今後の検討点だと考えている。

○委員 このコミュニティ交通を高齢者等の交通弱者救済として見ると、普段シルバーパスを使っている高齢者に220円を負担しろというのは、本来の趣旨から多少かけ離れるのではないか。例えばシルバーパスをお持ちの方は100円で乗れるという手もあると思った。そういったことも含めて考えた結果、シルバーパスは利用できないと結論づけられたのだと思うが、その点をもう一度検討していただいた方が、本来の目的にかなうのではないかと思う。予算との兼ね合いで難しいのは非常に分かる。

○会長 ご意見として承る。

○委員 先ほど指摘のあった、アンケートに答えていない方々が、アンケートに答えた方と同じ利用意思の傾向を示しているという前提での拡大は、どうしても説明に無理があると思う。

こういったものを予測するとき、1つの数字だけで判断するのではなく、アンケートに答えていない方がどういう考えなのか、例えば10%の方がすぐに乗るというケースの他に、徐々に下げながら5%のケースなど、色々なシナリオを作る。そうなるとどれぐらい収入が変動していくのか、それに対して収支率がどのように変わり、区はどのようにその数字を解釈するのか。こういった感度分析のような丁寧な分析があると、議論の余地が生まれるのではないか。

また、様々な基礎集計がされているが、これで終わらせるのはもったいない。このコミュニティ交通は高齢社会における日常生活の移動利便性向上といったことをうたっている。高齢者の外出支援や、社会参加が大きな目的であるならば、それに対してアンケート

結果の解釈のストーリーを作り、利用時間や乗降停留所等、対象としているターゲット層がどういった乗り方を求めているのか、集計方法を精査し、今後の政策展開のヒントになるような分析の仕方が求められてくると思う。

一方で、乗車のターゲットではないが、若年層の方や、中年層の方々も非常に重要である。設問の中に、どのようにコミュニティ交通を支えるのかという観点の質問がある。また、家族構成も聞いているので、それらを組み合わせながらクロスしていただき、自分は乗らないかもしれないが、親族や隣人の高齢者を支えるために何ができるのかという、地域でモビリティを支えるポテンシャルがどれぐらいある地域なのかを見るために、ストーリー立てて分析していただくと、様々な視点でご意見がいただけるのではないかと。

最後に、町田市のグリーンスローモビリティの取組みは、ターゲットをかなり絞っているのではないと思う。例えば要介護認定を受けているような、外出のハードルが高い方に対して、会員制で自家用有償運送のような、登録しなければ乗れないというかたちでやっていたのではないかと。そこまで踏み込んでターゲットを絞っていくのか、もしくは通常の公共交通のワゴン車版ということで、料金を収受したうえで二種免許の方が運転するというようにやっていくのか。その辺りも今後、検討の余地があるのではないかと。

○事務局 数字だけで判断すべきではないというのは、おっしゃるとおりだと思う。運行については机上の計算だけでは分からないところがあり、やってみたら全然違う結果ということもあるので、様々な数字でパターンを出して進めていきたいと思う。

また、乗らない方の巻き込み方については、ターゲットを絞って乗る方だけに周知するのではなく、乗らない方がなぜ乗らないのか、どのように運行計画に関わっていただくか、そういったところを事務局としてもストーリー立てて、地域を巻き込んで取り組んでいくことが成功の鍵だと思う。

○委員 去年ノーベル経済学賞をもらった方々は、いわゆるRCT分析を使っている。実際に運営している地域としていない地域を比較して、その上でどのように改善したらいいかを検討していく方法であり、この事業にも適合できると思うので、ぜひRCT分析の採用を検討していただきたい。

事業を始めるにあたって回答していない方はどうなのだろうという視点はとても重要なので、事業を早急に進めていただき、先ほど意見のあった感度分析や、あるいはRCT分析を使って分析していただきたいと思う。

○事務局 砧モデル地区については、今回収入という数字が出てきたが、コロナ禍において対策をどのようにしていくか、それにより予想される収支がどれぐらいまで落ち込むの

か、需要が7月のアンケートから今後どう変化していくか、そういった点も十分踏まえ、このまま進めていいかどうか。世田谷区の来年度、再来年度の財政状況の見込み等々も考えていく必要があり、進めるにあたっては、委員のご提案も含めて検討してまいりたい。

次第3【報告事項】民間事業者主体の取組みについて

資料5「新たな生活サービス・地域交通トライアルについて(案)」を用いて
トヨタモビリティ東京株式会社より説明

【質疑応答】

○委員 会員制ということだが、どういった方が会員になれるのか。また、会費はどの程度を想定しているのか。

運行形態について、施設間を結ぶということだが、運行形態によってはバスとの競合や、停留所等を設置するにあたっての交通保安上の問題、安全上の問題というのが出てくるかと思う。状況によっては公共交通会議に諮るべきではないかという場面も出てくると思うが、その点はどのようにお考えか。

さらに、スケジュールを見ると、11月から来年3月までは無償で2021年4月からは無償とはうたっていないが、どういった形でトライアルをされるのか。場合によっては自家用有償運送の許可を取る必要も出てくるのではないか。

○トヨタモビリティ東京 会員の要件は、喜多見1～7丁目、宇奈根1～3丁目にお住まいの方となる。

会費については現在検討中であり、決まっていない。トライアルをしながら、利用者や、地域住民の方々のご意見を踏まえ、妥当な料金を検討していきたいと思う。合わせて、コストを試算しなければ分からないと思っている。利用者数等々を考えなければならないし、生活サービスについても現在設計中なので、会員制会費をどのくらい支払っていただけるのか、それだけの魅力的なサービスを構築できるのかが現在課題だと思って進めている。なお、会費は月額1万円、2万円ということは考えていない。2千円、3千円というレベルと考えているが、詳細は今後詰めていきたいと思う。

続いて、運行形態や停留所に関するご質問について、安全面は最優先で配慮していきたいと思っている。公園等の区の施設に関するところについては、今後も世田谷区と協議のうえ進めたいと考えているし、その他、停留所となる商店や病院については現在個別に交渉している。例えば通勤支援シャトルのバス停そばのレストランと交渉し、該当時間帯について駐車場使用の許可をいただいている。安全安心については第一優先で進めていきたい

いと思っている。

スケジュールについて、11月から来年3月は移動支援について無償でトライアルをし、4月以降はモビリティサービスと生活サービスをパッケージング化して、会員組織として会費を徴収するという形になるので、運賃がいくらという形ではない。総合生活サービスに対する会費という形で対価をいただきたいと考えている。

運行形態については、国交省のパンフレットで紹介されているスキームがあり、こちらをなぞらえてサービスを展開していきたいと考えている。

○事務局 地域公共交通会議に諮るべきではないかというご質問について、議決事項としてこの場で決議するのかがというご趣旨であれば、今回の取組みが道路運送法上、どういった取扱いになるのかを整理した上で、会議の中で必要だということになれば当然ながら議決をとるが、今のトヨタモビリティ東京のご説明だと道路運送法上の枠外を前提としたサービス内容とも取れる。その点については、運輸局と相談の上、必要なものについてはしっかりと取り扱っていきたいと思う。

○委員 トヨタモビリティ東京としては、法律上どの枠組みで事業に取り組まれるのかをお聞きしたい。少し違う言い方をすれば、新たに旅客自動車運送事業を営むように聞こえるが、どうか。

○トヨタモビリティ東京 弊社としては、モビリティサービスの部分だけではなく、様々な生活サービス、地域活性化をさせていただくためのお手伝いという観点に立ち、例えば移動販売や地域の商店街との連携を踏まえ、総合的な生活サービスの一環としてオンデマンドもあると考えている。新たな旅客業を展開するといった構想はなく、これ以上の規模の拡大や、他の地域で何かをやっていくことは、今のところ検討の俎上に上がっていない。

○委員 来年度の4月以降は有料制の会員組織として実施するとのことだが、会費という、少々名前は変わっているが、間接的に利用者から運賃収入を得て車を動かしているように見える。輸送するにあたって、御社としても経費がかかっているわけなので、その経費に対しての運送収入を求めているように見えるが、その点についてはどうか。

○トヨタモビリティ東京 経費については、車両の部分は非常に大きな経費だが、それ以外にも例えば生活サービスであればウェブサイトの維持管理、構築していく費用や、会員全体をベースとしてアプリケーションを動かす経費も非常にかかっている。経費は様々なところでかかっており、それをサービス提供に対する対価として、会費としてお支払いいただくことを考えている。

○委員 本日は運輸局の方もお見えになっているので、取組みへの見解を答えられる範囲で

結構なので、お答えいただけないか。

○委員 国土交通省で出しているパンフレットに即して行うといった発言について、パンフレットのどこに該当するのかというと、例えば自治会等の運送とは関係のない会が存在したとして、そこで通常自治会費等を支払っている中で、車の費用を自治会が負担し、様々な自治会の活動の中のボランティアなサービスの一環でやるとして、その会費というのは運送の対価に当たらないという解釈を示している。

これにのっるとということであれば、許可は要しないと、文書で明言しているが、今回の事業がそれに当てはまるかどうかは、この資料だけでは判断できない。というのも、会費は幾ら払うのか、利用者はどのサービスを使いたいために会に入るのか、会の全体の目的もよく分からない。位置づけとして地域の支えあいの活動なのか、それともサービス提供なのか、そういったところの全体の趣旨ということも一切分からない。

また、運転を誰が行うのか、車両のコストが幾らかかるのか、かかるコストを全部ひくくめて、ただその運送にかかるコストについても、コストを賄うための会費設定ということであればそれは運送の対価と見なすので、それらの点をはっきりもう少し見極めていかないといけない。今の段階で許可の可否は言えないため、旅客運送事業であるとまでは今の段階では明言しない。今後無償のトライアルを行うことと、アンケートやワークショップを行う中でサービスを決めて、それを踏まえて4月に向けて本格的な準備をされることなので、それまでに会議に上げるか上げないかというのは、皆さんで決めていくことなのでこちらでは関知しないが、都内で行う交通サービスについて許可が要るのか要らないのか、その適正についてはこちらの業務として判断させていただくので、今後具体的なものを、もう少しお話等を聞かせていただいたり、資料の提供をいただいたりする中で判断させていただこうと思う。

その際に、会議に諮るべき案件だと思われた場合には、トヨタモビリティ東京だけでなく、事務局にもお声がけをさせていただいて、その際には、また会議の中で決めるべきことを決めていけばいいのかなと思う。

○会長 ありがとうございます。

○委員 最近こういった話が色々と出てきているので興味深くお話を伺っていたが、私からは事務局にお伺いしたい。今回のトヨタモビリティ東京のご提案を、区の交通施策として組み込むかどうかという点が気になった。資料5の7ページに今回のエリアが示されており、交通不便地域にあたるという説明があり、また、包括連携協定を結ぶという説明もあ

ったが、民間からのこういった提案を、今後の区の交通施策の中の一つとして組み込んでいくのかどうかというところを、現時点でお考えがあればお聞かせいただきたいと思う。

- 事務局 世田谷区として、今回の取組みを公共交通の政策として位置づけて取り組むかという点については、違うと思う。ただ、トヨタモビリティ東京が行ったアンケートで、現状の公共交通サービスでお困りの方が半分いらっしゃる。現状の交通サービスの中で不満な方に対してどうしていくかが、区の公共交通政策としては必要であり、前半でご説明したモデル地区の取組みがそれであると考えている。

トヨタモビリティ東京の取組みが公共交通政策というのは違うと言ったが、この取組みは生活サービスを含めたものであるため、今回のパッケージ自体が区の公共交通政策として位置づけることはないと思っているが、他の地区に展開する場合に、オンデマンド交通などでの展開ということは十分あり得ると思っているので、今後は取組みをしっかりと見ていきたいと思っている。

- 委員 自分は、その答えは違うと思う。例えばほかの生活サービスがあり、その生活サービスを享受するために何かしらの移動が必要だからということであれば説明がつく気はする。ところが、既存のバス停まで歩いて20分、30分かかっているから、フィーダーの位置づけとしてお運びする。その場で運賃は取らないが、会員制でお金を取るというのはグレーに聞こえる。その点はまだ明確にお示しできていない諸事情があるのだと思うが、区の公共交通の位置づけとしては、民間がやっていることだから、委ねましょうというように聞こえる。実際にこれから数か月間、無償のトライアルが動き始める中で、最後の端末交通としてサービスを展開しているように見えるため、区の部局が公共交通の位置づけをしていないことをどれだけ言っても、地域の中で公共交通の位置づけとして利用し始めたら、それはもう公共交通になる。

タクシーやバスの競合の話に対してトヨタモビリティ東京からの回答はいただけなかったが、コロナ禍で交通事業者が大打撃を受けている中で、どうやって共存していくのか明確な答えは示していただかないといけないと思う。そこまできちんとモニタリングするのは行政の責任だと思う。そういったことに関しては、事務局の回答は違うのではないかと思った。私の誤解や、解釈の違いがあれば教えていただきたい。

- 事務局 私の理解だと3点あり、今回の問題というのは、まずは道路運送法のカテゴリーに入るかどうかというところが一番大きいと思っている。また、カテゴリーに入る入らないにかかわらず、既存の公共交通事業者との競合があると思っている。さらに、今回の喜多見・宇奈根地区での総合生活支援サービスを含む移動サービスが、区内のほかのエリア

に展開していくかどうか、そういった3点を整理していく必要があると思っている。

1点目の道路運送法については、運輸局からお話があったように、具体的なサービス内容が出てこない限りは判断できないと思っており、競合についてもしっかりと見ていく必要があると思っている。喜多見・宇奈根地区の取組みが公共交通政策としてどう位置づけていくかというところについて、これが区内全域に進んでいくものとは、今の段階では思っていない。喜多見・宇奈根地区は買い物不便と言われるエリアなので、そういったことを総合的に解決していくエリアという中でトヨタモビリティ東京からご提案いただいたので、公共交通としての位置づけは今の段階では考えていない。競合という点については、影響は十分整理していかなければいけないと思っている。

○委員 公共交通としての位置づけという言葉自体が曖昧なのだが、モビリティというのはこれから確実に多様化する。先ほどグリーンスローモビリティの話が出たが、世の中にはMaaSという言葉も出てきている。様々な交通手段、多様な交通手段を一元化して、データベースも共有して、検索、予約、決済も一括していくという話がある。

その中で、世田谷区としては東京都区部でもこれだけ広大な地域があって、90万人という多くの方が住んでいて、その方々のモビリティが多様化していく中で、行政としてどのようにモニタリングし、10年先、20年先、30年先のビジョンを見据えてこれらのモビリティを解釈していくのかということは、とても重要。それが交通計画である。

これは世田谷区だけではなく、ほかの自治体もそうで、民間が交通の世界にやってきて、様々なことができる売り込んで、民間の力とお金を使ってやってくれるのであればどうぞとなってしまうが、それは非常に怖い。民間の取り組みは、基本的にはビジネスが成立しないと成り立たない。コミュニティバスというのは、ほかの自治体では税金を投入してモビリティを確保するといった考え方でやってきている。世田谷区ではどうするのか。その話を整理しないと、この後、大変なことになると思う。

トヨタモビリティ東京がやろうとしていることを否定するつもりは全くないが、行政としては、そういったところを区の交通政策の中でどのように位置づけて、今後考えていくのかということを、この会議でも議論しないといけないと思う。

○会長 貴重なご意見、ありがとうございます。この取組みは全国でも初めての取組みと考えている。世田谷区としても、フィーダー交通の一つとして有効な手段となり得ると考えているが、まず無償トライアルの結果を見ながら、今後、世田谷区の交通政策の中でどのように取り込んでいくかを判断し、検討していきたいと考えている。

○委員 制度論になると素人だが、トヨタモビリティ東京の場合には会員制でやるので問題

ないのではないかというのが私の印象。町田市の団地の例では地域の特養施設を運営しているところが中心となってやっている。会費が年間500円なので、ある意味有償サービスだが、国土交通省で認めていただいている。そのため、これが地域公共交通会議に乗るテーマなのかというのは、そもそも論としてあると思う。

○委員 町田市の団地でのグリーンスローモビリティのお話について、今回の取組みとは状況が違うので、簡単にご説明する。

こちらについては自家用車両で会員制でやっているが、運送事業の自家用有償運送の許可という制度があり、地域公共交通会議に諮った上で、お金を取るため運送事業的には行いが、運送事業とは別の許可がある。許可の区分が違うが、ご指摘どおり、年間会員制でやっている。その会員制でいくらだから、という一元的な判断で許可の判断をしているわけではないということをご了承いただきたい。

○会長 様々な意見をいただいたが、なかなか課題が多いものと認識しているので、今後、関係機関の方と協議しながら、また、無償トライアルの状況を見ながら進めていきたいと思う。

——了——