

令和3年度第2回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：令和3年12月24日 午後3時4分から4時35分

場 所：二子玉川分庁舎1階大会議室

道路・交通計画部交通政策課

会議の名称	令和3年度第2回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	令和3年12月24日 午後3時4分から4時35分		
開催場所	二子玉川分庁舎1階大会議室		
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 園 次男	
	世田谷区高齢福祉部介護予防・地域支援課長	長岡 光春	
	東京都交通局自動車部計画課長	太田 幸輝	代理
	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	南波 達也	代理
	小田急バス株式会社運輸計画部課長	前野 明弘	代理
	東急バス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	米澤 暁裕	
	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	欠席
	世田谷区町会総連合会会長	三羽 和彦	欠席
	世田谷区商店街連合会副会長	本杉 香	欠席
	区民(公募)	小泉 善太郎	
	区民(公募)	三藤 利雄	欠席
	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	舟山 明久	欠席
	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	
	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	松崎 暁	欠席
	東京都建設局第二建設事務所管理課長	鈴木 義治	欠席
	世田谷区土木部長	青木 誠	
警視庁交通部交通規制課交通規制担当管理官	御手洗 京介	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	小島 正三		

	警視庁玉川警察署交通課長	斉藤 順紀	欠席
	警視庁成城警察署交通課長	工藤 忠雄	
	東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科准教授	稲垣 具志	
事務局	道路・交通計画部交通政策課長 堂園次男 交通企画担当係長 尾崎正博 担当職員 青木卓也 大高翠		
会議の公開 非公開 一部非公開 の別	公開		
傍聴人の数	3名		
会議次第	1. 開会 2. あいさつ 3. 報告事項 バス路線（玉04・05系統）運行形態変更等について 公共交通不便地域対策について 4. 閉会		

次第1【開会】

次第2【あいさつ】

会長よりあいさつ。

次第3【報告事項】バス路線(玉04・05系統)運行形態変更等について

資料2「喜多見・宇奈根地区バス路線(玉04・05系統)の運行形態の変更について(案)」

資料3「喜多見・宇奈根地区バス路線(玉04・05系統)の運行形態の変更に関するお知らせ」を用いて東急バスより説明。

【質疑応答】

委員 専用サイトで予約する場合、予約した時間とのずれや、車が必ずしも正確な予約時間に来ないと思うが、その場合どれくらいずれるのか。また、運行するのは1台のミニバスか。

東急バス お客様が9人乗れる車で考えており、予約が別々の乗降場で何人か入った場合、運行距離が変わるため時間は少しずれるが、そこまで広くなくかつ日常的に道路混雑があるエリアでもないため、具体的に何分かは申し上げられないが、大きく時間がずれるということはないと想定している。

車両は1台で考えている。

委員 障害者の方は利用できるのか。

東急バス 利用できるように考えている。

委員 今の質問とかぶるが、例えばA地点から出発した後、またA地点から別の予約が入った場合、A地点へ戻ってくるのか、それとも目的地へ行ってからまた迎えに行くのか、どのような運用をされるのか。

東急バス 先に予約した方を乗せて運んだ後に、もう1回戻ってくる形を考えている。

委員 喜多見まえこうち緑道が一番遠いミーティングポイントだと思うが、ここから砧本村に行って、また帰ってくると大体何分くらいかかる距離感か。

東急バス 最大10分ぐらいと見ているので、往復20分ぐらいだと思う。

委員 このコロナ禍で経営が大変な中で、収支が厳しいところは大体撤退していくというのが基本的な流れの状況下において、オンデマンドで路線維持しようというご努力に関しては、本当に心から敬服している。

2点質問がある。まず1点目は、交通事業のプロとして、今までの路線バスの需要を見ながら、デマンドで耐え得る輸送量だという判断をしていると思うが、システムが耐えられるかという観点も含めてどう見積りをしたのか。オンデマンドに移った場合に、ある程度の抵抗感がある中でも、ここに住んでいる方々の利便性は確保できるという判断をしたと思うが、どのように検討したのかを教えてください。

2点目は、来年の1月17日からシステム検証運行とのことだが、どのような視点で検証しようとしているのか。システムの使い勝手の検証ということであれば、かなり住民の方々にアプローチがないと、このシステムが本当に住民の方々にとってユーザビリティが高いのかどうかの検証にならない気がする。据えている視点の検証が成立するために、どういうふうに利用者にアプローチしようとしているのかも伺いたい。

東急バス まず需要の話だが、今回オンデマンド輸送するのは日中以降と説明したが、日中以降については、現在玉04・05系統が片道、平均すると1便当たり7～8人ぐらいの利用になっているため、この9人乗りの小型ワンボックス車両で、今利用されている方の需要は拾い切れると考えた。

2点目の来年の実験については、基本的にシステムの検証としている。例えば予約できるのが当日の午前零時からでいいのか、2日前からがいいのかというようなところを含めた使い勝手や、予約に対して利用者がどう感じるかということを確認したいと思っている。

また、当然いろんな人に試しに使ってもらい、それなりに利用数がないと検証もできないというのは、おっしゃるとおりだと思う。それについては、年明けに関係する地域で行う説明会の案内を、既に各地区の町内会の掲示板や回覧板で告知を図り始めている。

委員 今の定時定路線のニーズに関しては、今回のシステムで何とかいけそうだということだが、このシステムが本当に受け入れられれば、エリアによってはサービス水準が上がり、ニーズが増える可能性もある。その場合、乗り継ぎ料金が加算されないの、収支的には難しいと思うが、車両の台数を増やすことも出てくるのかと思い、質問をさせていただいた。

デマンドシステムで言われているのが、高齢の方々はかなり抵抗感があって、ほとんどの方が電話予約に流れていくという話がある。そのあたりも踏まえ、電話予約のシステム

を含めた検証をされると思うが、かなり丁寧なシステムの設計や説明が必要になると思う。

委員 世田谷区内には喜多見・宇奈根地区だけではなく、公共交通不便地域が結構ある。世田谷区内は東急のバスが一番多い。廃止しないで何とかしたいという跡が見受けられるため、これは高齢者の代表としてのエールだが、何とかいろんなところで頑張っていたきたい。

東急バス ありがとうございます。

委員 説明会は、どれくらいの人数規模を見込んでいるのか。また、説明会に出られなかった方に対する何か周知の方法や利用促進など、考えはあるか。

道路・交通計画部交通政策課長 資料3のとおり、年明けに説明会を複数回に分けて開催する予定である。コロナ禍であるので、事前申込み制で人数を調整したいと思っている。会場の許容量を超えない形で、感染防止対策を徹底してやっていきたい。あわせて、説明会に来られない方には何かしら情報発信をし、アフターケアはしっかりやりたいと思っており、東急バスと今後連携を取っていきたい。具体的にはこれからさらに詰めていきたいと思う。

委員 定時路線からデマンドに変わることによって、利用者にとっては交通環境、利用の仕方が大きく変わってくるので、出だしの一番熱のあるうちに使ってもらい、使い方が根づいていくことが一番重要であるため、そういった部分のフォローをお願いしたい。

資料3にあるオンデマンド想定輸送検討範囲は、各ミーティングポイントより少し広く図示されているが、今後ミーティングポイントを検討していく範囲という理解でよいか。

東急バス 今回の実験は無償のため、既存のバス停に止められない。本格運行する際には、既存のバス停もミーティングポイントの一つとしたいと思っているので、このような円を描いている。運行し始めて、例えばここにもミーティングポイントが欲しい等のご要望をいただきながら考えていく。

委員 乗り継ぎが発生するため、乗り継ぎの環境が重要になると思う。乗り継ぎの抵抗を下げるためのハード的な環境の整備として、雪や風雨をしのげるような環境が砧本村と永安寺で設定できるのか。交通管理だけでなく、道路管理の観点での調査が必要になると思う。

またシステム上で、玉06系統や玉07系統との連携はどれくらい取れるのか。例えば二子玉川の駅に向かうときに、乗り継ぎに関してその情報が提供できる可能性があるのか。利用者目線からすると、乗り継ぎの抵抗感を感じてしまうと、足が遠のいてしまう気もする。

東急バス 待合環境については、砧本村に雨風をしのげる待合の施設を造り、その中にベンチや運行情報が見られるバスロケーションシステムのモニターを設置することを考えている。

玉07系統の運行については、乗り継ぐのは朝のラッシュ時間帯を想定しており、それなりにバスの便数が走っている。仮に遅れていてもさほど待たずにバスが来ると考えている。むしろ、日中時間帯に砧本村から乗り継ぐ場合、大体15分間隔で運行している玉06系統の運行情報の提供のほうが重要かと思う。

道路・交通計画部交通政策課長 確かにバス待ちをされるとき抵抗感をできるだけ下げていくことが大事だと区も思う。バス停の上屋やベンチの設置などの具体的な話を、それぞれの交通管理者、道路管理者とも、状況に応じ協議していきたいと考えている。

次第3【報告事項】公共交通不便地域対策について

資料4「公共交通不便地域対策について」

資料5「運行形態に関する主な特徴比較（概要）」を用いて事務局より説明

【質疑応答】

委員 公共交通不便地域対策は、高齢化社会に向けて、ものすごく大切なテーマだと思う。世田谷区内のコミュニティバスと違い、砧モデル地区のコミュニティ交通では、シルバーバスは使えない。そこに抵抗があるが、予算の関係でしようがないというのも分かる。新聞記事を見ていると、どこの区も非常に苦労しているということが分かるが、渋谷区や練馬区、台東区、近くの狛江市や三鷹市では、行政が公費負担し、事業者で運行している。世田谷区としても取り入れられるべき点を取り入れて、区内の公共交通不便地域対策に当たっていただきたい。

例えば、ふれんどバスの週に1、2日の運行を拡大したり、先ほどの喜多見・宇奈根地区のバス路線のように、一般の路線バスに乗れるところへの運行や、スーパーマーケットや大病院への運行を考えていただけるといいと思う。

区民生活を支えるという観点から、事業者と協力して、区として頑張りたいと思う。

道路・交通計画部交通政策課長 他自治体の取り組みには先駆的なものもあり、情報収集しながら、いいものはどんどん取り入れていきたいと考えている。

他区ではコミュニティバスに運行経費の補助を行っているところもあるが、世田谷区の

コミュニティバスはバス事業者に自主運行をお願いしている。シルバーバスの適用の有無については、運行経費を補助しているところでは、シルバーバスが適用できていないと聞いている。

また、実際に運行していく上で、スーパーや病院等の目的地につなげることは非常に大事な視点だと思う。砧モデル地区を含め、考えていく上で大事にしたい。

委員 世田谷区のコミュニティバスの運営方法が特徴的なのは、運行経費に対する公費負担がゼロである点である。宇奈根・喜多見地区の東急バスのデマンドは公費負担がない一方で、今まで継続的に検討されている砧モデル地区は、基本的には公費負担を前提で検討がなされてきたと思う。コロナ禍になり、事業者の自助努力だけでは持続可能ではないということが見えている中で、区内10地区の重点検討地域のパブリックなモビリティをどのようにしていくのか、経費負担の考え方は気になる。

先ほどシルバーバスの話があったが、三鷹市は公費負担をしており、220円の料金据え置きで、シルバーバスが使える。経費の話はシビアだが、きちんと向き合って議論しないといけないと思う。()

デマンド型が今まで積極的に考えられなかったのは、システムの費用が相当かさんむことが代表的な理由だと思うが、全国的に展開しているデマンドの事例の中では、安くシステムを入れてくれる業者が出てきており、デマンドの可能性は広がってきている。今回、事務局側はどのような意見を我々委員に求めているのか、議題の意図を明確にしていきたいと思う。

()現在は、自治体が運行経費補助をしているコミュニティ交通にシルバーバスを適用する場合は、東京都(バス協会)からの運賃補償が受けられないため、シルバーバス利用者の運賃分を自治体が負担する必要がある。

道路・交通計画部交通政策課長 公費負担の考え方は非常に大きな課題、テーマであると思う。世田谷区はバス事業者に対する公費負担は行ってこなかったが、区の特徴としては住宅区であり、23区の中でも広い面積を有している。また既存のバスが約80路線以上運行しており、その中でコミュニティバスは10路線ある。このコロナ禍の状況を踏まえ、今後の公費負担について考えていくことは大変重要だと思う。いただいた意見をしっかりと受け止めていきたいと思う。

またデマンドについては、先駆的に砧をモデル地区として定時定路線の検討を進めてきたが、地域の皆様との勉強会等を通して多くの課題が見えてきた。他の重点検討地域でも同じようなことが挙げられる可能性もある。都内でも各地でデマンドの実証実験を進めているところが増えてきており、定時定路線のよさもあると思うが、このデマンドのよさを

専門的な知見からお聞きしたいというのが本日の意図するところである。

委員 京王バスでは、デマンド自体は導入していないが、ワゴンタイプの車両の輸送を八王子エリアで実施している。長年不採算路線であり維持が難しくなってきたところを、車両を小さくしてより細かいところを回れる輸送を導入し、かわりに路線バスを半減させている。このワゴンバスは、シルバーバスは使えず、運賃は300円と通常の路線バスよりも高めの運賃設定をしている。ワゴンの輸送はそれでも毎便ほぼ満員乗らないと採算を取るのが難しい輸送となっており、事業者だけでやり切るにはかなりの覚悟が必要である。また、市の負担はいただいている。

デマンド輸送については、2021年3月、聖蹟桜ヶ丘駅から桜ヶ丘エリアに対して、セミデマンドのような実証実験をした。我々も予約というのは高齢者に対してかなりハードルが高いだろうということで、駅を定時に出て、桜ヶ丘エリアにつくった130ポイントぐらいの降車スポットの中で、お客様が希望するスポットで降りられるといった輸送をした。運賃は300円だったが、利用いただいた方からはかなり好評であった。ただ、シルバーバスを使えないようにしていたので、路線バスに乗っていかれる方も多数いた。

交通不便の解消に関しては、世田谷区はまだ恵まれているほうだと思う。昨日八王子市の会議に出させていただいたが、八王子市は世田谷区より交通不便が厳しく山間部も抱えており、交通維持がシビアな状況になっている。砧エリアの輸送は、スーパーや公共施設に行く輸送を賄うものなのか、それともフィーダー的な輸送で他の交通と接続させることなのか、輸送目的を明確にしたほうがよいと思う。

ワゴンでの輸送は採算を取ることがものすごく難しいため、地域の方も一緒になって、自分たちのエリアの中の輸送をどうしたいのかをしっかりと考え込んでいかないといけないのではと思う。

我々のやっている八王子のエリアは、住民の方ともお話をさせていただいた中で、かなり協力していただいている。住民説明会やチラシの全戸配布をしているが、自治会が率先してやっていただいている。また、運賃300円に対してもかなり前向きに捉えられている。その中でもシルバーバスを使いたいという声もあるが、やはり自分たちのエリアの輸送を維持していくという思いを地域の方に持っていただかなくては厳しいため、自治体、自治会、事業者と連携してやっていくことが重要かと思う。

委員 デマンドについては、現在のところ実施はしていないが、稲城市内で一部実施したことがある。予約が電話対応のみであったため、不便だといった意見が多数出て、あまり利用状況もよくなかった。

今回、東急バスでデマンド型輸送の予約システムの開発をされたと思うが、事業者単独

でデマンドシステムを開発すると、かなりコストがかかると思う。今後、世田谷区内のいろんな地区で展開されるにあたっては、いろんな予約システムが乱立するよりは、区のほうで区内統一的な予約システム開発等を検討してもらえれば、事業者としても助かると思う。

委員 デマンド型は個人的に非常にいいと思う。ただ、意識の問題として区民の方、高齢者の方、様々な方々の考えがあると思う。区民の考えをどのように理解して吸収するか、伝えるかが非常に重要だと思う。

委員 私自身はまだガラケーでスマホを持っていないが、あと5年、10年なりしたら、ほとんどの方がスマホでオンデマンドに対応できる時代が来るのだと思う。時代の趨勢としてデマンド型を大いに活用してほしい。

現実を考えると、公共交通について公費の投入をある程度考えていただかないと、足がなく日常生活ができなくなるに等しい状態に追い込まれる人が出てくるのではないかと思う。先日の新聞記事に、政治の役割というのは弱者を助けることだとあったが、高齢者は弱者の一種だと思う。交通だけの視点では難しいかもしれないが、公費投入についてぜひ前向きに取り組んでほしい。

会長 高齢福祉の観点も踏まえて検討してまいりたいと考えている。

委員 やはりお客様が少なく、採算が取れないから交通不便地域が出てくるのだと思う。バス事業というものは、ちょっとの黒字路線が赤字路線をカバーして、どうにか成り立っているビジネスモデルである。コロナ禍においては、バス利用者が8割ぐらいまでしか戻っていないということからすると、ビジネスモデルが完全に壊れてしまっており、非常に限界となっている状況である。ぜひとも事業者の後押しをするような公費負担をお願いしたいと思う。

委員 検討している地域の方々のモビリティのニーズが何なのかということも重要だが、サービスが欲しいという状態だけで交通サービスを提供するということだと、これからは破綻すると思う。自分たちの地域で置かれているモビリティの現状が一体どういう状況なのかということをいかに地域の方々に浸透させ、合意形成を得るのかといったところは、かなり丁寧にやらないといけない、議論をしないといけないと思う。

学会の中では、モビリティギャップという言葉があるが、地域の考え方ありきでサービスが歩み寄っていくには限界があるので、お互いどうやってギャップを埋めていくのかという歩み寄りが重要になってくる。交通事業者がまず努力をするし、行政は公費負担や、会議での調整などで努力をする。そのうえで地域の方々がその現状を踏まえ、いかに歩み寄るかが重要になる。

ユニバーサルデザインの議論でもよくでてくるが、障害当事者のニーズを完全に満たすことはできないので、いかに当事者の方々に行政側や事業者側の制約を理解していただくのかという議論も求められてきている。公共交通は公共サービスだから行政が、あるいはお金をとるから交通事業者が考えるべきだというような考え方が根底にある中で、自分が行きたいところに行けなくなる、その危機感をいかに感じてもらい、新しいシステムを受け入れてもらえるのか、どこまで歩み寄ってもらうかがすごく重要だと思う。

その中で、どうしてもこれ以上は歩み寄れないというところが住民の方にあるのであれば、いかにシステム側でカバーできるのかという議論をしていくべきと思う。それは地域によって違ってくると思う。

デマンドの強さは、行き先を色々設定できることである。他区で、不便地域はないが、それでも交通のニーズが出ており、レベルの高い路線バスの水準でも達成できないモビリティが存在するという事実はある。東急バスのシステム検証は、表層的に終わらないよう真剣に向き合わないといけないと思う。

閉会