

令和3年度第1回世田谷区地域公共交通会議結果

令和3年度第1回世田谷区地域公共交通会議（書面開催）での各委員のご意見
民間事業者主体の取組みについて【資料1、2】

No	ご意見	回答	回答
1	<p>【資料1について】 こうしたモビリティは継続性（＝採算性）が大きな課題だと認識しております。 そうした中、利用者に好評だったことはわかりましたが、継続性に対する説明がありません。資料2の結論で採算性に課題があり実験を終了するという結論がありますが、交通を始める責任として、継続性についてはよく検証する必要があると考えます。</p> <p>【資料1-3（2）について】 ①既存公共交通との連携では継続性を担保せず、それ以外の方法では担保できる理由をご教示いただきたいです。 ②そもそも交通空白でないといわれる地域で本取組みの意義は何でしょうか。 本地域の交通課題と本取組みにより解決がうまく繋がらないと感じます。本取組みは手段であり目的ではないため、今後検討を継続するにしても目的を再度整理する必要があると感じます。また、既存交通との連携の選択肢を模索してはいかがでしょうか。 ③資料2にある関東運輸局の見解があるなか、スキームを模索する意義は何でしょうか。地域交通とその利用者に混乱を招かないよう、俯瞰した検討が必要かと考えます。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 資料1-3(2)について ①弊社の計画では、会員数500人、月額会費3000円程度とし、当社社員がドライバーを担うことで、収支を均衡させ、事業の継続性を図ることを想定しておりました。検討を重ねていく中で、関東運輸局からの見解を受け、当初の事業スキームでの展開が困難となり、既存公共交通との連携として、既存交通事業者への委託を検討しましたが、委託費（人件費）が実費として加算されることによって収支の均衡が取れないことから、継続性が難しいと判断しました。 ②世田谷区と連携し、自社の資源を活用しながら地域の困りごとの解決をサポートしていきたいと考えております。本事業の対象地域は当社の店舗が活用可能で、また世田谷区で定義されている交通不便地域であるため、トライアルの対象地域としたところですが。本トライアルを実施していく中で、移動だけでなく、買物が不便である等の地域の課題も見えてきたところがございます。地域の困りごとを的確に把握し、解決に向けた検討をしていきたいと考えています。その中で、既存交通との連携も模索していきたい所存です。 ③本トライアルの利用者の声や地域の困りごと解決のサポートに向けて、非営利団体での事業化や別の枠組みでの実現方法などを模索したいと考えております。検討にあたっては地域交通や利用者に混乱を招くようなことにならないよう心がけます。</p>	<p>【事務局からの回答】 今回のトヨタモビリティ東京（株）（以下「TMT」という。）主体の取組みは、区とTMTの包括連携協定に基づく取組みの一環として、移動支援サービスの実証実験を検討し、公共交通不便地域対策としての有効性等を確認するというものでした。 提案事業の総合生活支援サービスの一環としての移動支援サービスですが、無償トライアル（実証運行）期間中は、最大2年間のトヨタ・モビリティ基金の活用を前提としたものであり、有償化時には基金を用いずに継続性（採算性）のある事業とする提案であったものと認識しております。今回、TMTは、国土交通省関東運輸局の見解を踏まえ、無償トライアルの取組みをもって終了したところですが、継続性の課題は有償化の検討にあたり別途確認が必要なものであったと考えております。 区といたしましても、ご指摘の継続性（採算性）の課題や既存公共交通への影響等は、安全性などの確保と同時に、交通（モビリティ）を考える際の重要な視点であると考えております。 地域の移動環境全体として区民サービスの低下に繋がらないよう、地域交通全体を俯瞰した視点を持って今後の提案事業については確認を進めてまいります。 なお、今後、TMTより再度事業提案が示された場合には、改めて検討内容の実現性や継続性（採算性）等も確認し、地域公共交通会議における議論も踏まえたうえで、関係機関との調整を図ってまいります。</p>
2	<p>今般の民間事業者主体の取組みは、路線バス事業を圧迫するものであり、地域の公共交通として今まで自治体とともに発展してきたものが崩壊してしまうものだと感じています。たしかに、地域住民はきめ細やかな交通網により無償、もしくは会員制の会費の一部で利用できれば利便性が向上すると思います。しかし、路線バス事業は国の定める基準を満たした運行管理をし、収支が良い地域、良くない地域を一体として運営しております。民間事業者がサービスとして移動支援を始めることにより、路線バス事業を奪っていくことに繋がって路線バス網の維持ができなくなってしまうと思います。今後の検討については、路線バス事業者を含めた協議を重ねていただきたいです。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 高齢化が進み高齢者の外出支援は今後更に大きな社会課題になると考えております。高齢者や子育て世代などの外出を地域で支援をするサービスは社会課題の解決にもつながると考えております。一方で地域交通の必要性についても十分認識しており、検討の際には世田谷区と相談のうえ、必要に応じて地域公共交通会議で企画内容などを丁寧に説明させていただき、ご理解いただけるよう心がけます。</p>	
3	<p>代替事業の検討にあたっては、今回の生活総合支援サービスが本格事業モデルとしての実施ができなくなった経緯を十分に踏まえ、単なる民間事業者の取組みとしてではなく地域における交通体系に影響を与える事案として、地域公共交通会議の場においてしっかりと議論するよう進めていただきたい。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 昨今、全国的では様々な新しい地域交通が生まれています。当社としては地域住民の課題解決を目的として、今後もあらゆる企画を検討したいと考えています。 地域交通の必要性については十分認識しており、代替事業を検討する際には、ご指摘いただいた事項を踏まえ、世田谷区へ進め方を相談してまいります。</p>	
4	<p>交通空白地域の解消は区民生活の向上と利便性の観点から賛成はしますが、本事業は既存交通事業者への影響が極めて大きく、地域公共交通確保に反する問題だと捉えています。 そういった意味で、自家用無償旅客運送の枠を超えることのない関東運輸局の見解を支持し、今後の検討課題は既存乗合バス事業者を入れ慎重に協議をお願いいたします。</p>		
5	<p>・関東運輸局の見解により移動支援サービスの継続が困難となったということですが、試験運行の実施前からサービス内容について十分な説明、確認、調整をすべきだったのではないのでしょうか。 ・利用者に便利な移動サービスを提供することは基本ですが、地域のモビリティは様々な関係主体により成り立っているものですので、既存の公共交通体系に対する理解と事業者相互の信頼関係に基づく事業が展開されることが重要と考えます。 ・資料1で「リピート率」を評価していますが、3回以上の利用者の割合よりも、利用者個々の利用回数の分布に着目して利用頻度の傾向を考察すべきです。また「月間稼働件数」とは具体的にどのような値なのでしょうか。 ・利用者アンケートの自由意見において、地域内の生活モビリティの支援の目的を超えたサービスを本事業に求める声が見受けられるため、持続的な事業展開のためには既存交通システムとのバランスの観点から、かなり慎重な検討が必要と感じます。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 ・実証運行前の関東運輸局との調整不足については、弊社としても真摯に受け止め反省しております。 ・ご指摘いただいた通りであり、今後検討の際には、可能な限り地域交通の理解を得られるよう努力いたします。 ・貴重なアドバイスありがとうございます。利用者個々の利用回数の分布についても今後検証を試みます。また月間稼働件数とは、1ヶ月の予約件数となります。 ・今後、検討する際には世田谷区へ進め方を相談のうえ進めていきたいと思っております。</p>	

令和3年度第1回世田谷区地域公共交通会議結果

6	<p>資料1「3. 実証運行の今後について」および、資料2「2（1）前回地域公共交通会議（令和3年3月1日書面開催）までの経緯」によると、関東運輸局に本移動支援サービスが「道路運送上の許可・登録を要しない輸送」にあたるか確認したところ、同局から「該当しない可能性がある旨の指摘」を受けたという。この点について、関連の法令等に基づいて、他の地域での事例を参照しつつ、筋道を立てて具体的に説明して欲しい。</p>	<p>【事務局及びトヨタモビリティ東京からの回答】 今回検討していた総合生活支援サービスは、移動支援サービスと生活支援サービスを併せたサービスであり、月額会員制による有償化（道路運送法上の許可・登録を要しない運送※）を目指しておりましたが、運営主体の仕組みや会費による収入・支出及び会費の使途等の詳細が不明であったため、関東運輸局から「許可・登録を要しない運送に該当しない可能性がある」旨の指摘を受けました。 そのため、有償化に向けて、収入・支出や会費の使途等のイメージ資料を作成する等、区も同席し、関東運輸局と相談したところ、「総合生活支援サービスとしての月額会費による徴収は運送の対価とみなされ、道路運送法上の許可・登録を要しない運送としての事業展開は適当ではない」との見解が示されました。 具体的には、提供するサービスの中に運送サービスが含まれること、収受する対価がガソリン代等の実費を超えることが理由であると確認しています。 関東運輸局の見解を踏まえ、この間TMTは、有償運送（道路運送法の許可・登録）による代替事業等の検討を行いました。採算性の観点から事業継続の担保がとれませんでした。そのため、資料1の3に記載のNPO法人によるスキーム模索を含む検討をしたものです。 ※道路運送法上における許可又は登録を要しない運送の態様について（国交省通達:令和2年3月31日国自旅328号等） 許可又は登録を要しない運送の態様は、主にボランティア団体や、自治会などによる地域の助け合いで実施される移動サービスを指し、燃料代の範囲あるいは無料で提供されるものです。</p>	
7	<p>トライアルとして大成功なのに許認可で駄目とは残念。代替案の発案を希望します。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 ご支持ありがとうございます。区民の皆様の期待にお応えできるような代替案を企画した際には、世田谷区へ相談させていただきます。</p>	<p>【事務局からの回答】 無償での利用登録者という点や度重なる緊急事態宣言の延長等を踏まえ、データ等の解釈には注意が必要ですが、トライアル結果については、今後より詳細なデータや予約システムの有効性・課題等をTMTより入手し、地域交通の検討に役立てたいと考えています。</p>
8	<p>・地域交通トライアルの経過について 実証運行の結果をみると、利用した人は便利と感じている事がわかる。関東運輸局の見解により、当初目指した「総合生活支援サービス」が困難となったのは残念だが、今後も何とかNPO等のスキームを模索し、実現に向けて行って欲しい。 ・トヨタモビリティ東京㈱の取り組み 既存公共交通事業者との連携等で何らか代替事業の検討に希望を見い出したいがどうか。 「関東運輸局の見解」という法律上の見方がネックのようなので、専門家の意見、行政上の調整等での進展も期待したい。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 ご支持ありがとうございます。区民の皆様のご期待に応えられるよう継続して検討してまいります。</p> <p>【事務局からの回答】 今回のTMTによる月額会員制の総合生活支援サービスは、道路運送法に照らして適切ではないという見解が示されており、TMTとしてもトライアル開始前におけるサービス内容に関する説明・確認・調整が不足していたとの認識でございます（回答5参照）。 今後TMTから具体的な代替事業が示された場合は、今回のようなことがないよう、区としましても改めて、検討内容の実現性・継続性等を確認し、関係機関との調整を図ってまいります。</p>	
9	<p>総合生活支援サービスは、行政と民間事業者による共同事業として大きな成果を上げたと思います。モニター登録者が300名近くまで伸び、その半数以上の方が利用されていることはとても素晴らしい成果です。緊急事態宣言による利用者への影響は少なからずあると思われませんが、リピート率には眼を見張るものがあります。利便性の回答から分かるように大変好評でした。また年代別によって利用目的が異なることには頷けます。利用者の意見は女性のみですが、概ね良好で存在意義は大きいと思います。しかし、関東運輸局の見解では、道路運送法と照らし、継続出来ないといった現実でありとても残念です。 容易では無いと思いますが、住民の生活に必要な旅客運送の確保、利便の増進に向けて新たな提案をお願いしたいと思います。</p>		
10	<p>画期的な取組みではありますが、交通への影響が大きいと容易に認識できるなか、関係各所との事前協議が手薄である印象を受けます。画期的な取組みにはメリットばかりに目がいきますが、会議への提案にあたっては、デメリットやリスクの把握・解決も大事なアプローチであると考えます。</p>	<p>【トヨタモビリティ東京からの回答】 事前協議について、今後は世田谷区とも相談のうえ進めてまいりたいと思います。また、ご指摘いただいた通りメリットとあわせ課題についてもお示ししながらご提案させていただきます。</p>	<p>【事務局からの回答】 地域の公共交通は区民の生活を支えております。 今回の民間事業者の取組みに対しては、ご意見1～5に対する回答のとおりでございますが、今後の官民連携の取組みにつきましても、いただいたご指摘を踏まえ、協議・検討してまいります。</p>
11	<p>地域住民の目線から考えると、「自分たちに便利な公共交通が出現しようとしたのに行政によって閉ざされた（邪魔された）」と受け止められてもしかたない状況かもしれません。民間主体といえども、モビリティサービスのような区民生活に直結し公益性が高く、多様な事業主体の丁寧な調整が求められる取組みについては、区の交通政策行政の立場から積極的にモニタリング、指導することが今後重要と考えます。</p>		

※意見者欄は世田谷区地域公共交通会議委員名簿の「要綱第3条で定める構成員」に則り表記しています。

※ご意見は要約して記載しています。