

日 時：令和6年8月21日（水）15:00-16:00
場 所：大田区立消費者生活センター 大集会室
出欠者：別紙委員名簿参照
傍聴者：2名

1 開会

【事務局】

開会の挨拶
注意事項

2 報告事項

公共交通不便地域におけるデマンド型交通実証実験について

【事務局】

資料1に基づき報告。

【東急バス】

実証実験運行事業者としての見解を報告。

今回の実証実験では期待には及ばない結果となった。他のエリアのデマンド輸送では、運行開始後に利用が徐々に伸びる傾向があるが、今回の実証実験では伸び悩んだ。

地域のニーズについて、エリア内の交通不便を感じている人が多いからといって、必ずしも新たな公共交通のニーズが高いとは限らないということが分かった。自立運営するためには、今回の乗車実績の100倍規模の輸送人員が必要になるが、車両のキャパシティ、現実的な運行状況を加味すると達成は困難であると感じた。今回、当初より有料としたため、求められている実際のニーズ規模感を把握することができた。仮に全額補助の体制として運賃無料で途中から有料に切り替えたとしても、100倍規模の収入を確保するのは難しい事業だったといえる。補助金以外の運送支援を補う方法として、協賛金や広告収入が考えられるが、このぐらゐの収入規模では効果も限定的になるし、国などからの一時的な支援制度もあるが、事業の持続性の観点というところでは、補助金なしでは維持が難しい輸送であるという見解である。地域公共交通の維持、活性化という課題からも、将来に向けた取組、実施すべき課題だと考えているが、今回の輸送についてはこのような結果となったことを報告する。

【屋井会長】

ありがとうございました。

本件は、交通政策基本計画推進協議会でご説明いただいて、この地域公共交通会議で途中報告を一回受けて、今回が最終報告ということになる。

委員の皆様からご意見等あればお願いしたい。

【石委員】

資料1の17ページのご説明にあったが、アンケート結果で不便を感じている人達が82%だから、新たな公共交通のニーズは高いと判断できる、としている部分について、もう少し検討が必要だったと思う。今回、弊社の負担でやらせていただいたが、昨今、話題になっているとおり、バスも非常に人手不足という現状もある中で、こういうところにもリソースを割く必要があったということは、このエリアの交通事業者としての責務からやらせていただいたが、何回も続けることはなかなか体力的に厳しい。

交通不便地域対策を考える際は、新たな交通という可能性もあるだろうが、今ある交通を維持していくことも困難な中では当たり前ではないということをご理解いただいて、今ある交通の活用もご検討いただけるとよい。

【田中委員】

最初から想像できていたようなことではあると思う。それを解消するために何か知恵がないか。

東急バスさんにアイデアを聞かせていただきたい。

例えば、観光に絡ませてお客を呼び込むことや、馬込と池上をつなぐことによる新しいルートの開拓など、何か一癖考えないと元々だめだということは皆さんも思っていたと思う。何か可能性や検討事項などがあれば教えていただきたい。

【東急バス】

観光資源と融合させながらというところは、この実証実験の中ではできなかった部分はあるが、乗車率を上げていくという考え方の中ではありなのかなと思う。既存交通を活用しながらということで、エリアごとに区切っている輸送なので、より広範囲に動けるような形で既存交通を活用しながら組み合わせてというところも、観光と合わせてやっていければいいのではないかなと思う。

【屋井会長】

関連して基本的な質問だが、区と東京急行電鉄株式会社さんと結んだ協定があって、今回、東急バスさんが費用負担しているというのはどういうことなのか。

【事務局】

協定自体は東京急行電鉄株式会社（現東急株式会社）さんと締結しており、東急バスさんがそのグループ会社にいらっしゃるのので、相談を持ちかけた中でお応えいただいたということである。公共交通不便地域の改善について、区としても何か手を打たなければならないというところで、今回、実証実験を1年間やっていただけることに決まったものである。

【屋井会長】

地域公共交通計画を策定するのは、公共交通がなくなっていくような厳しい状況にある、基本的には地方都市が多い。そのような厳しいところをターゲットにしているような法律であるし、制度である。東京の23区内で、相対的に見たらかなり交通環境がいい場所で、交通不便地域もそこまでではない。そういうエリアの中でのこういう交通を採算性で考えるのは無理だと思う。地方自治体の責任でやるんだというぐらいのことが求められているけれど、それがこの大田区に当てはまるのかという、一番スタートのところは、大いに議論があっておかしくなさそうだと思う。ニーズに合っていないという話もあったが、ニーズがないという可能性もある。不便か便利かと言われたら、家の近くに駅やバス停がなければ不便という回答はあるかもしれない。アンケートは、単にこれを使った69人しか聞いておらず、何万人という住んでいる方に聞いているわけではない。だからもともとミスマッチで、ニーズの把握がもしかしたらアップデートされていない可能性がある。そのあたりは行政としてやるべきことだと思うが、ただ、今回のこのアンケートの69人の回答だけで、ニーズにマッチしてないというのは、ちょっと違うのかなと思う。場合によってはニーズがそもそもそんなにないのかもしれない。こういうニーズがありますということを改めて確認できると、それは前に向かって意味があることだと思うので、ご存じの方がいらっしゃればご意見をいただきたい。

【事務局】

説明させていただいたのは、アンケートの結果もそうだが、実際の利用人数が少なかったため、サービスがニーズや現地の実情に合っていないという結論である。

69人のアンケート結果だけをもって、ニーズが合っていないという話ではなくて、実際の利用状況も踏まえてということである。

【橋本委員】

蒲田西地区は池上通り、沢田通りというバス路線のちょうど中間であり、何の交通もないため、実証実験の話が出てきたと思うが、この地区の一番欠点は道が狭いことである。デマンドのバスが走っていると、バスの後ろに自転車がどんどん繋がってしまうような道路を運行している。2月に9時半の予約で蒲田駅まで乗車した。他のお客さんと乗合にしたいと思ったが、他の予約の人がいないということだった。運転手の方は温厚な方で快適だったが、有用だからこれはすごくいいというようには私の地区ではちょっと考えられないと感じた。長い間ずっと不便だが、交通不便については自転車をものすごく活用している地区である。この実証実験については当初か

らつらいのではないかと思っていたが、これからどうしていくかということをお互いに話し合っていくとしてもこのシステムは無理ではないかと思う。

【清水副会長】

2つあって、1つは先ほども関連する議論があったが、こういうシステムを入れるべき地域、イコール不便地域ということでもない、要するに、不便地域だからと言ってこういうものを入れるべきものではない。このことについては1回きちっと整理をする必要がある。

そもそも区の交通政策基本計画として重視しているところに対して、こういう提案がどういうふうに繋がっていくのかということの方があまり整理されていなかった。

2つ目は実証実験の目的は後出しだと思う。どういう評価指標になるか、事前にこの実証実験はこういうところを見ます、不便地域というだけではなくて、具体的にこういう項目で見えています、ということをお互いに挙げて、それがきちんと達成されているかどうか。最初から収支率は何%と言いたいと思うし、例えば、最初から50%は難しいかもしれないけれど、25%ぐらいの収支率でできることを全てやる。そうしたら世界は変わったかもしれない。実証実験として達成すべき目標みたいなものを最初に明示せず、途中でそこに基づいて改善していかなかったということも感じているので、次回、このような機会があるときは最初からそういうところを考えたほうがよい。

【事務局】

ご指摘のとおり、目標値というものを定めずにスタートしているが、需要がどれぐらいかと想像つかない中で始めたところである。公共交通不便地域の改善について有効的な手段がない中で、公共交通不便地域のニーズが探ればといったところで実証実験を行ったが、仮にまた類似の実験をやる時には、目標値を定め、さらにニーズも先に調査して進めたい。

【清水副会長】

会長がおっしゃったように、多分、完全に民間でやるのは難しい。一定程度、どこかまでは頑張るけれど、それ以上は公費負担をしなければいけない、という世界観なわけなので、そこを説明できるようにしたい。負担は致し方なしだけれども、できる努力はやって、ここまでは達成しましたという姿は、次の機会には見せたいと思う。

【事務局】

今回、需要が掴めない中で、目標は定めていなかったが、仮に20%、30%いくものであれば、コミュニティバスを参考に50%負担で本格運行に移行できるのではないかという思いもあった。しかし、あまりにも数字低かったため、元々1年間の予定だったが、1回立ち止まって、もう一度見直していこうということである。

【屋井会長】

利用が多かったら立ち止まらなかったかもしれない。ところが実際に収支はとれない。それを東急バスさんがずっとお金を払ってやることは考えにくい。補助金などがあれば別だが。立ち止まらないとなると、行政として、それなりに支援というか、一定の金額を負担して続けるというレベルに行って、そのレベルの実験も続けて、ある種の本格運行にいくという筋道を立てないと、場当たりのである。立ち止まらなかったケースはどう考えていたのかということは気になる。

【事務局】

コミュニティバスを参考として50%、少し補助して届くような状態であれば、実証実験を延期ということも考えていたが、なかなかそのレベルまでいかなかったため、当初の予定どおり1年間で終了して、今一度検討するということである。

【屋井会長】

最初からそういうことで実験をスタートして結果が出たので、今日は結果を受けて、なかなかうまくいかなかったけれど、何かを得るところがあったという形で残した方がいい。今日の最後のページで、一定程度はあるのかもしれない。

清水先生も仰っていたけれど、公共交通の問題は、様々な面で困難に立ち向かわなきゃいけないことがあって、その場合、行政の役割が今まで以上に強くなっているし、地方都市だけではなく、こういうところでもある面では共通の面もある。そこに対する覚悟というか、行政としての覚悟もいるし、それを区民の方に理解してもらうことも必要である。

長期とまではいかなくても、ある程度先を考えた戦略の中で、実験などを進めることが必要で、今、日本で問題になっているのは、どちらかという実験だけやって終わってしまうことが多いことである。大田区さんの場合はそうならないように、こういう戦略をちゃんと持っています、ということと言えるようにしていただきたい。

他にご意見がなければ、この報告事項については終わらせていただく。

皆様、ありがとうございました。

3 閉会

【事務局】

皆様ありがとうございました。

本日、委員の皆様から様々な意見をいただき、1年間の実証実験で得られたアンケート結果、実績等も踏まえながら、今後、公共交通不便地域についてさらに検討を進めて参りたい。

今年度は本日の会議1回を予定している。今後、会議を開催することになった場合には、改めてご連絡させていただく。また、冒頭にお伝えしたとおり、本日の会議録、資料は後日、ホームページにて公表予定である。会議録については、委員の皆様のメールアドレスもしくは郵送にてお送りし、ご確認いただいた上で公表させていただく。

【屋井会長】

それでは、第5回大田区交通政策基本計画推進協議会（兼地域公共交通会議）を閉会とする。

ありがとうございました。