

令和3年度 第1回区内循環バス運行検討会会議 会議録（質問・回答書）

会議の 名称	(番号) 1-26	令和3年度 第1回区内循環バス運行検討会（書面開催）
議題	・次世代モビリティ社会実験の実施について	
資料	資料1 次世代モビリティ社会実験の実施について 資料2 「次世代モビリティサービスを活用した社会実験」実施計画書案（概要） 資料3 区内循環バス運行検討会に関する要綱 資料4 令和3年度 区内循環バス運行検討会委員名簿	
区内循環 バス運行 検討会委 員	◎戸崎肇、小泉伸介、大野貴史、高橋伸子、御手洗京介、木村康、吉岡秀行、 島崎健一、渡部淳、三浦裕樹、福本健二、二井田春喜、小池毅、佐藤尚宣、 石倉一郎、森山育子、飯箸俊一、岸川紀子、鹿島田和宏、渡辺茂男、田中清明	
	質問意見など	回答
戸崎 委員長	・今後、本テーマについて議論していくために必須の社会実験である。是非、速やかに実施していただきたい。	・ご意見のとおり実施したいと考えています。
吉岡 委員	・交通規制課及び管轄警察署との連絡を密にして、計画を進めていただくよう宜しくお願いします。	・計画の実施に当たっては、警視庁交通規制課及び管轄警察署である向島警察署と十分に協議します。
渡部 委員	・利用者にとっては利便性の高い交通モードであると認識しているが、運賃設定が既存のバス路線に比べ安く設定されているため、バス交通の衰退につながらないか危惧している。 コロナ禍において移動機会の減少により、バス事業者は大幅な減収を余儀なくされ、ひいては輸送力を調整（減便）せざるを得ない状況にもなっている。今後の路線バス交通の維持のためにも、AIオンデマンドバスの持続可能な維持のためにも、次回実証実験や本格運用の際には、路線バス以上でタクシー以下の運賃設定となるよう、ご検討いただきたい。	・ご指摘のとおり、次回実証実験や本格運用の際には、持続可能な交通の維持のための運賃設定を検討させていただきます。路線バスやタクシー等既存の交通の料金設定との公平性も勘案し、他の交通事業者の事業の阻害とならないよう最大限配慮します。

<p>三浦 委員</p>	<p>・本計画について、病院・公共施設をはじめとし、エリア内乗降客場所60か所+押上駅と想定されておりますが、その中で、エリアとしては、弊社運行の墨田区内循環バス北西部ルート・北東部ルートの一部にかかっております。</p> <p>墨田区内循環バスはコロナ禍前の平年度ベースでも大幅な営業赤字でしたが、コロナ禍によりさらに赤字幅が拡大しており、墨田区からの多大な補填の中で、運営を継続しております。しかしながら、①一部が重複する運行エリア、②希望地から希望地を結ぶ自由度が高い運行方式、③電話予約・アプリ予約で迎車が可能である利便性、④利便性に比して割安な運賃設定、と本実証実験により弊社としては、さらにコミュニティバスとしての利用者が減少し、収支悪化することが懸念されます。</p> <p>例えば、実証実験A I オンデマンドバス利用者に対し、同オンデマンドバス運行開始以前に利用していた交通手段を定期的にヒアリング、アンケート実施していただくといった定数的な影響度の確認をお願いします。</p> <p>・また、本実証実験に際しての事業者の選定方法、及びそれに伴う運行補償等の財政支援のあり方、2か月間の期間設定の中での検証方法とその後の流れについて現時点での決定事項をご教授下さい。</p>	<p>・利用者に対するアンケートの中で、これまでの公共交通の利用実態も含めて把握していきます。</p> <p>・事業者の選定方法は、公募型プロポーザルを行う予定です。なお、運行事業者に対しては、運行に係る経費から収入を差し引いた実損分の補助を行うこととしています。</p>
<p>小池 委員</p>	<p>・実施エリアを八広・東墨田・立花とした理由についてご教示下さい。</p> <p>・当該地域は公共交通の空白地かご教示下さい。</p>	<p>・当該地域は、区で実施した住民意識調査によると、交通の利便性について住民からの評価が他地域と比べ低く、交通に課題を抱えているためです。</p> <p>・一般的な定義に照らし合わせると、交通不便地域にあたる地域は墨田区内にはありません。</p>

<p>小池 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行形態について、道路運送法第 21 条許可による運行とありますが、法の条文でいう「災害の場合その他緊急を要するとき」或いは「一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合」のどちらに合致していると判断されたのか、またその判断の根拠についてもご教示下さい。 ・ 運賃について、何を基準（目安） 200 円と設定したのかご教示下さい。 ・ 運行経費の負担方法についてどの様にお考えなのかご教示下さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体等からの要請を受け、原則 1 年以下の期間で行う実証実験については、道路運送法（以下、「法」という。）第 21 条第 1 項第 2 号「一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。」に該当するものと考えております。なお、法第 21 条適用の判断については、国土交通省関東運輸局と相談を行いながら進めてまいります。 ・ 都内のタクシーの初乗り運賃（1 km）が 440 円であることから、概ね、その半額で設定しています。 ・ 運行事業者に対しては、運行に係る経費から収入を差し引いた実損分の補助を行うこととしています。
<p>佐藤 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会実験の実施によるタクシー等の公共交通機関への影響が懸念され、同時に採算性が低いことから、乗務員の労働条件についても、低く抑えられてしまわないか、心配である。 社会実験実施に当たっては、働く者の賃金、労働条件についても、区の立場として、しっかり対応をしてもらいたい。 具体的には、長時間拘束とならないこと、高齢者の採用だからといって賃金を低く設定させないことの 2 点について、業者選定に当たっての条件としてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者に対して、労働法令等に則った適切な事業実施が行われるよう指導します。

<p>渡辺 委員</p>	<p>・今回の社会実験は、デマンド型交通の受容性検証を目的の一つとしている。デマンド型交通の利用者としては、バス停候補の考え方（公共施設のほか、病院や診療所等が含まれている）からも想定できるように、高齢者や障がい者の利用も相当数見込まれると考える。現在運行中の区内循環バスは小型バスを採用しているが、高齢者や障がい者（車イス）にも利用しやすい仕様（低床・スロープ対応等）となっている。</p> <p>今回の社会実験での運行車両は、車内空間の広いワンボックス型車両を使用予定との記載がある。一方で、従来のワンボックス車両は室内空間は広いものの、床面が高く、高齢者等には使いづらい一面もあるようである。最近では、低床型のワンボックス車両も開発されてきているので、社会実験の実施に当たっては、考慮すべきと考える。</p> <p>加えて、より実態に即したデータ収集のためには、車イス利用者も想定した仮設スロープ対応車両等の採用も可能ならば検討願いたい。</p>	<p>・今回の実施は、期間が限られるため、車イスに対応した車両などを想定していませんが、今後の実験や本格実施を行う際の検討課題であると認識しています。</p>
<p>所管課</p>	<p>産業観光部観光課</p>	