

## 他自治体で行われているデマンド交通等の新たな交通手段について

土木部（交通対策課）と福祉部（地域ケア推進課、長寿応援課）による勉強会を開催し、他自治体で行われている新たな交通手段について調査・研究を行った。

## 1 これまでの経緯（令和3年防災・まちづくり・交通対策特別委員会にて報告）

- ・砂島地区・大島地区において、一概に路線バスの便数が少ないとは言えない。
- ・江東区高齢者生活実態調査等の各種調査において、交通不便を感じていると回答した割合は少数であり、地区別にみても砂町地区・大島地区が区全体平均と比較して高いとは言えない。
- ・コミュニティバスについては、運行ルート面、財政面の検証結果から導入しないものとする。
- ・高齢者や子育て中の保護者等、移動支援が必要な区民については、デマンド交通など新たな交通手段が活用できないか調査・研究を行っていく。

## 2 他自治体の事例調査

## (1) グリーンスローモビリティ（ゴルフカート型）

グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。電気で走行するため環境にも配慮されている。

グリーンスローモビリティは、少人数のゴルフカート型とバス型の2種類に分けられる。ゴルフカート型については、地方部で採用されている自治体は増えているものの、都心部での実績は少ない。その中で令和3年度、港区で実証実験が行われた。

## 「港区：都心区における旅行者・居住者向けマイクロツーリズムの実証実験」

実験期間：令和3年11月～12月

課題：港区は都心部で実証実験を行ったが、ゴルフカート型である点から狭隘道路でも運行が可能というメリットがある一方、都心区における交通状況を踏まえ、交通管理者である警視庁からは、道路走行時の安全性の確保に対し、強い懸念と指導があったとのことである。また、少人数移動のため、採算性の確保が困難であることも踏まえ、本格運行は見送った。

## (2) グリーンスローモビリティ（バス型）

実績：豊島区で本格運行（名称：IKEBUS）

課題：豊島区は、まちづくりや観光施策として実施しているが、運営経費の一部を区が負担している点、定期運行である点からコミュニティバスに類似している。区で適用した場合、都営バスとの競合が課題となる。

## (3) 自動運転バス

実績：福井県永平寺町（レベル3）、茨城県境町（レベル2）など地方部の一部の自治体で採用例有。

長所：レベル4以上であれば、運転手不在でも運行可能となり、都心部でも課題となっている運転手不足の課題が解消される。

課題：現状、費用面や技術面に課題がある。茨城県境町で自動運転バスを運行支援している事業者にヒアリングしたところ、交差点の運行等の課題は解消されておらず、運転手が不在となるレベル4については、まだ時間がかかるとのことである。

## (4) デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシー：自宅等から共通乗降場所（公共施設等）を行き来する乗合型の交通システム。事前に予約が必要。自治体がタクシー事業者等に委託又は運行経費の差額分を補助する形で実施するため、通常のタクシー料金よりも安価で利用可能。そのため、乗合率が低い場合、自治体の負担が大きくなる。実績：東京都武蔵村山市「むらタク」、千葉県柏市「カシワニクル」等

課題：郊外部や地方部でバス等の公共交通が無い地域や路線バスが廃止になった地域の代替手段として採用されている。近年、地方部等でデマンド型乗合タクシーの採用が増えている一因として、バスの運転手不足や当該地域からのバス事業者の撤退等の深刻な問題がある。バスの運行存続が難しいため、タクシー事業者と連携してバスの代替をしていただいていると考えられる。「むらタク」は、定員12名のワンボックスカーで運行しているため狭隘道路でも通行が可能である。ただし、路線バスが廃止になった地域等の理由があれば既存事業者の理解も得られるが、そうでない本区で低料金の乗合タクシー事業を行うことは、既存のタクシー事業者の収益悪化につながりかねない。

## &lt;参考&gt;タクシーのAIオンデマンド交通定額型サービス（民間企業による取組（自治体助成無し））

タクシーのAIオンデマンド交通定額型サービス：特定地域内をタクシーで乗合するサービス。デマンド型乗合タクシーとの違いは、アプリを前提としていること等がある。

本事業については、渋谷区、豊島区で先行して実証実験が行われている。

渋谷区：令和3年7月～令和4年6月（実験は終了。）

豊島区：令和4年4月～令和5年4月（実証実験中）

長所：利用者は乗合によってタクシーを通常よりも低料金で利用できるというメリットがある。

課題：アプリが前提であるサービスであるため、高齢者の利用が困難であるという課題がある。（実験中の利用者は20～50代が大半である。）

また、先行している渋谷区では、本サービスについて既存のバス・タクシー事業者から事業が競合するのではないかと懸念の声が出たため、実験終了後の本格運行には至っていない。

⇒本サービスについては、実証試験が始まったばかりであり、課題を整理している状況である。本区としては、先行している他区の状況を注視していく。

## 3 まとめ

- ・地方部や郊外部では、新たな交通手段について様々な検討がされている。
- ・新たな交通手段が検討されている背景として、鉄道路線が少ないことやそれを補完していたバス事業の撤退による交通空白地域が増えており、高齢者等の移動手段が無くなっていることが一因である。
- ・一方、都心部で今回検討した新たなサービスを提供すると、コロナ禍からようやく回復傾向にある既存のバス・タクシー事業との競合が課題となる。
- ・城東地区から江東高齢者医療センター方面へ向かう都バスとして、「陽20」「亀23」があるが、確かに他のバスよりも便数は少ないが、コミュニティバス「しおかぜ」（1日9便）よりも多い。
- ・現在の城東地区の交通状況を踏まえると、交通不便地域とまでは言い難く、新たな交通手段を検討するには時期尚早である。将来、都営バス等の廃止、減便等により、城東地区の交通環境が変化した場合、今回の勉強会の知見を活かして新たな交通手段の活用を検討する。