

## 会議録

会議の名称	第10回移動支援のあり方を考える勉強会
開催日時	令和2年2月18日（火）午後2時から4時まで
開催場所	柳沢第三市民集会所
出席者	【委員】稲垣会長、土谷委員、鈴木委員、町田委員、萩原委員、 江刺家委員、菊地委員、長谷川委員、金成委員、大安委員、 島田委員、神崎委員 【事務局】長塚交通課長、坂本係長、亀井主事、梶木主事
内容	1. 開会 2. 移動支援の実証実験の実績とアンケート調査等に基づく分析結果について 3. 今後の進め方について
会議資料の名称	資料1-1：移動支援の実証実験の運行実績とアンケート調査等に基づく分析結果（概要版） 資料1-2：移動支援の実証実験の運行実績とアンケート調査等に基づく分析結果 資料1-3：移動販売の実証実験に関するアンケート調査結果 資料2-1：今後の進め方について 資料2-2：移動手法の選定に向けた考え方の整理（第7回 資料3）と移動支援の運行形態 資料2-3：移動手法の検討（地域内で運行可能な手法の比較）（第6回 資料5）と移動支援の運行形態 参考資料1：初乗り距離短縮を伴うタクシー運賃の改定について 参考資料2：相乗りタクシー実証実験の結果
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p><u>1 開会</u></p> <p>○会 長： 本日は、昨年6月から9月にかけて行った実証実験の実績報告、昨年10月から11月にかけて実施した移動支援の実証実験に関するアンケート調査や利用者ヒアリング調査結果、及びそれらを踏まえた今後の対応について、事務局より説明いただき、委員の皆様と議論したいと考えている。</p> <p><u>2 移動支援の実証実験の実績とアンケート調査等に基づく分析結果について</u></p> <p>○事務局</p> <p>【説明の要旨（資料1-1、1-2、1-3）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験の運行実績の報告</li> <li>・移動支援実証実験後のアンケート調査結果の報告</li> <li>・利用者ヒアリング調査結果の報告</li> <li>・移動販売の実証実験に関するアンケート調査結果の報告</li> </ul> <p>○会 長： 運行実績やアンケート調査結果等について、報告があったが何か質問等はあるか。</p> <p>○委 員： 今回の実証実験についてピンポイントに当てはまった方は、雨の日でも乗車されているが、全体的なイメージとしては知名度がなかったことや障害のある方が対象者ではなかったことが要因として考えられるが、実験期間の途中から対象者を広げても利用者の増加には至らなかった。</p> <p>また、9月に入って利用者が定着してきた、若しくは乗ってみようかなと思った時に実験自体が終わってしまったという可能性がある。あと半月程度の実験期間があれば傾向が見えたかもしれない。</p>	

- 委員： 実験期間中は他事業所にいたため、周知については同じグループ内でも共有できていなかった。そのため、周知面に課題があると考えます。
- 委員： 資料1-1、7ページの運行補助金について、はなバスと比較されているが、はなバスは現在導入されていて定着されている事業であることや、導入時の周知方法や経緯が異なっているため、単純には比較はできないと考えます。
- 事務局： そのとおりである。あくまで参考程度に留めていただき、利用者一人あたりの公費負担額が少なくはないため、少しでも改善していかなければ本格運行に繋げていくのは難しいといった現状をお示ししたものである。
- 会長： 約20年前にはなバスが導入された際の周知方法や浸透度合いはどのようなようであったか。
- 事務局： はなバスは西東京市が誕生した際に主要な事業として、運賃100円で市内を運行するコミュニティバスとして始まった。周知については、市内の広い範囲で運行しているため、基本的には市報やホームページで行った。またコミュニティバスが時代の流行であり、各自治体で導入を始めた頃であったため、認知度も早い段階で高くなったと考えられる。今回の実証実験については、小さな地域を対象としているため、市報だけでなく、地域の中でどのようにお伝えするか、今後は考えていく必要がある。
- 会長： 補足となるが、武蔵野市のムーバスは日本のコミュニティバスの第1号であり、市民からのお便りがきっかけとなり、便利な街であっても長距離が苦手な方が周囲に多くいて、福祉的要素が強い状態で始まった事業である。  
はなバスを客観的にみると公共交通サービスとしての位置づけが強かったが、近年市の政策で健康応援都市を掲げ、はなバスも福祉的観点で貢献する事業として評価をするなど変わってきた。  
移動支援は、福祉的要素が強い事業なので、はなバスとは異なり、周知すべき内容や公費負担の位置づけについて、住民にきちんと説明していく必要がある。
- 委員： 向台町では乗車した方が少なかった。乗車場所までの所要時間が掛かり、駅まで歩いた方が早い、10分程度余裕をもって乗車場所までいかないといけない、路線バスを乗り継いだ場合の運賃と比較し、はなバスの運賃を上げた方がよいといった意見があった。
- 委員： 今回のアンケート調査は実態の調査なのか、あるいは運用の調査なのか不明である。今回の結果は想定どおりであり、今回は問題や課題の接点を見つける調査であったと考えます。  
驚いたことは、公費負担割合の実態については誰も知らないため、このような情報を公開し、共有すべきであると考えます。何の目的で行ったのか、予算がどのように積算されたのかもよく知らない。

個人的な感覚となるが、ムーバスは運賃100円で運行しており、西東京市とは何が異なるのかなど問題点を突合させ、分析を今後進めていく必要がある。

○委員： 今の意見に関係して使いやすさが異なる。ムーバスは地域や生活に密着しているという感覚があり、利用度が高いと思われるので、タクシーについても利用のしやすさや知名度があれば、多少金額が掛かっても日常に浸透していくと考える。本格運行に向けて、地域に周知をし、不便さを利用しやすいものへと変えていかなければならない。

○委員： 実証実験の運行は限られた予算の中でよくできた印象であったが、バス停の場所が決められていたので、バス停周辺の住環境を考慮し、利用していただける方やその自治会のリーダーとなる方に周知をした方が良かったと、個人的に反省している。

○委員： なかなか良い結果が得られなかったことについて、もどかしさが読み取れるが、行政と住民の相互コミュニケーションが足りない気がする。今回の実証実験を出発点として、分析をしてほしい。

○委員： 実証実験は、はなバスの運行形態とは異なるので、費用対効果についてはもう少し煮詰めていかないと良い結果は出ない。対象者を限定したことで、費用対効果が上がらなかったと考えるため、誰でも乗車できて循環バスのようなものがあると良いと今でも思う。また今回の実証実験では、わかりにくいという意見もあった。今後は行政として福祉的政策の事業をしていくつもりがあるのか、議論していかなければならない。

○委員： 多摩25市で福祉有償運送タクシーがあり、移動支援は福祉的要素が強い。今回の実証実験は結果としてこのような公費負担額となったが、今後は福祉的政策として実施する事業なのか、地域の合意で実施する事業なのか、維持するためにはどうするのかといった議論が必要となる。

○会長： ムーバス事業自体は利用者が多くても黒字ではなく、成功と言われているのはおそらく地域の合意が得られているので成立している。それぞれの地域に合わせた交通システムが、どのような位置づけで運行されていて、公費負担に対し、どれくらいの理解や合意できているのかといったレビューをしていかなければならない。

特に無いようであれば次の議事に進めさせていただく。

### 3. 今後の進め方について

○事務局

【説明の要旨（資料2-1、2-2、2-3、参考資料1、2）】

- ・次年度以降の勉強会の継続意向と、地域向けの意向調査を実施し検討を進めていきたい。
- ・これまで勉強会で検討してきた内容と実証実験の結果を比較した表を説明し、今後

は委員の皆様と検討していきたい。

- ・国土交通省のプレスリリースより、東京都多摩地区のタクシー運賃改定内容と相乗りタクシーの実証実験概要をお知らせ

○会 長： 参考資料について事業者からの補足等の説明があれば、ご意見いただきたい。

○委 員： タクシー運賃の改定は単距離利用者が利用できるように値下げしたもので、実証実験をご利用された方がこの運賃体系に流れるというシナリオを最初描いていたが、改定時期が合わず、制度設計がうまくいかなかった。

○委 員： 新たなタクシー事業について情報提供いただいた。今後の進め方について、他にご意見はあるか。

○委 員： 乗降場所を設けず、乗り降りできたら良いと思い、事例を調べている。地域包括支援センターの車両は、運転手と利用者が連携し、停めやすい場所を指定している。また移動が可能になると、病院や商店に向かうことが増え、商店の売上げにも貢献できるので、商店との連携や健康づくりに繋がると良いと思う。

先ほどのご意見で、良い方に言葉を発信してくれる方や信頼性が高い方を選定し、宣伝していきたい。

○会 長： お住いの場所によっては乗車場所が指定されているので遠く、駅まで歩くのと変わらないこと、それに関連し、乗車場所の自由度を高めた方が乗りやすいし、使いやすいといったこと、さらに商業との連携など横断的な繋がりで盛り上げていくなどのお話があったが、乗車場所の指定について事務局はいかがか。

○事務局： 実証実験を進めるにあたり、乗車場所については時刻表がないので、乗車される方が多いと待ち時間がかかることや、路線バスとは異なり屋根がないのでお待ちになる間厳しいという条件があった。乗車場所を増やす場合は、車両の乗車人数に制限があるので乗り切れなくなってしまう可能性も考えられるため、今回の意見を踏まえ、今後検討していきたい。

○会 長： 交通管理者との協議の中で、利便性だけでなく、安全性といった観点や法令とを擦り合わせて、時間帯の乗りやすさや使いやすさだけではなく、このシステムを使いやすくするために、誰が何をできるかといった理念や位置付けといった情報を地域と共有する必要がある。また、周知方法についても課題があるので、知らなかった方が4割近くいるので、需要の掘り起こしが重要となってくると考える。

○委 員： 誰が移動支援の対象であるか、誰のためのサービスなのか、誰が求めているのかをもう一度整理し、戦略を立てた方が良い。今回の反省点として、乗車場所について半径何メートルの範囲の人が対象者で、その対象者のうちのどれくらいの人が利用するのかといった現実近づけるための議

論をした方が良い。

○会 長： 武蔵野市でもムーバスが議論されている中で、誰が望んでいるのか明確に議論すべきであるといったご指摘であり、先ほど委員からもお話があったように運用と実態がなぜマッチしていないのかといった分析を客観的に確認した方が良く考えるがいかがか。

○委 員： アンケート調査結果を踏まえ、今後検討することは可能である。

○会 長： 降車場所については課題があり、田無駅北口の乗り入れについて調整し、今後も検討していただきたい。

○委 員： 田無駅南口交通広場について事業が始まっており、用地買収された場所を乗降場所として活用できないか。

○事務局： 土地利用の方法など、今後の勉強会の中で、検討はしていきたい。

○委 員： それに関連し、田無駅北口のリヴィンの裏に停車はできないか。また地下の駐車場は市が運営しているので、乗り入れることはできないか。

○事務局： 田無駅北口の交通広場は厳しい条件があるが、今後検討の余地はある。駐車場については、土曜日など入庫待ちの車両がいる場合があるので、計画的に活用できるか課題がある。

○委 員： 西武柳沢駅ルートは柳沢駅南口の交通広場まで乗り入れていることや、はなバスと運賃も同額であるが、利用者が少なかったため、柳沢商店街との連携が必要である。また土曜日は、アスタのポイントアップデーであり、西武柳沢駅ルートの利用者との関係もあったと思う。西武柳沢駅ルートは駅の降車場所からエレベータまでは歩くが、田無駅からアスタまではシームレスに移動できる。荷物を持って上下方向の乗り降りについては、課題もあるが、今後はさまざまな情報を共有し、各ルートが機能しなかった要因を把握する必要がある。

○会 長： 専門的な立場からご意見をいただいた。どのような人を対象とし、その人が何を達成するために移動支援を活用するのか、周知面では情報を届ける作戦について今後議論する必要がある。

○委 員： 高齢者は何歳以上を対象としたのか。もう少し幅を広げてほしい。

○事務局： 65歳以上である。

○会 長： 利用対象者を制限しすぎているので、今後も検討した方が良い。

○委 員： 来年度の取組の中で、地域向けの意向調査を予定しているが、さらにもどのような意向を汲み取ろうとしているのか。

○事務局： 勉強会で課題を整理した上で、移動手法を検討し、本格運行に向けた意向を地域に確認するために、調査を実施したいと考えている。

○委員： どのような方が対象者なのか、また多くの方に利用してほしいのに、乗り切れないと困るから対象者を制限することについて、矛盾を感じるので設定を今後考えていく必要がある。

○会長： その他、ご意見等ないか。特に無ければ以上をもって、本日の勉強会を終了する。

以上