

[速報版]

- 委員長（土屋けんいちさん） ただいまから、まちづくり環境委員会を開きます。
- 委員長（土屋けんいちさん） 初めに休憩を取って、本日の流れを確認いたしたいと思います。
- 委員長（土屋けんいちさん） 休憩いたします。
- 委員長（土屋けんいちさん） 委員会を再開いたします。
- 委員長（土屋けんいちさん） 本日の流れにつきましては、1、行政報告、2、次回委員会の日程について、3、その他ということで進めてまいりたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

それでは、そのように確認いたします。

- 委員長（土屋けんいちさん） 市側が入室するまで休憩いたします。
- 委員長（土屋けんいちさん） 委員会を再開いたします。
- 委員長（土屋けんいちさん） 都市整備部報告、本件を議題といたします。

本件に対する市側の説明を求めます。

- 都市整備部長・新都市再生ビジョン担当部長（小泉 徹さん） 本日の都市整備部からの行政報告につきましては、コミュニティ交通の実証運行に関する1件で、西部地区と井の頭地区で実施しております実証運行につきまして、この間の評価・検証と、今年5月下旬からAIデマンド交通での実証運行を予定しております井の頭地区での運行概要等について御説明をさせていただきます。

初めにコミュニティ交通の実証運行における評価・検証についてでございます。

資料につきましては、1-2が昨年10月の運行開始からの評価・検証となっております。これまで実施してまいりましたアンケートですとか、地域との意見交換、利用実績等を踏まえまして、評価・検証委員会で議論し、整理したものとなっております。既に本委員会で報告している内容も含んでおりますので、今日は直近のデータやアンケートを中心に抜粋いたしました資料1-1のほうで御説明をさせていただきます。

それでは、資料1-1の1ページを御覧ください。井の頭地区の小型EVバスの利用状況でございます。利用者数の推移といたしましては、1日当たりおおむね8人から9人と横ばいの状況が続いております。令和5年11月30日までの実績では、2,825人の方に乗っていただいている状況となっております。

おめくりいただきまして、2ページ目でございます。上段の曜日別の利用者数では、月曜日と水曜日の利用者が少ない状況となっております。こうした状況を踏まえまして、運行経費の観点から、令和6年度から月曜日と水曜日を運休とすることなどを検討しているところでございます。下段が収支状況で、折れ線グラフが運行経費から収入を差し引いた収支となっております。こちらは、今回、新たに掲載した内容となっております。

3ページ目は、令和5年10月に実施いたしました利用者のアンケート結果となります。真ん中の年齢のグラフを見ていただきますと、回答いただきました属性といたしましては、70代、80代の方に加えまして、40代の方も一定数あるといったような状況でございます。

その評価といたしましては、4ページ目となりますが、まる4の運行満足度では、満足度の高い項目といたしまして、バス停の位置やルート、また、所要時間や運賃といった項目となっており、不満の割合が高いのが本数や運行時間といった項目となっております。

[速報版]

5ページ目は、利用者してない方も含めました、地域の方の無作為抽出のアンケート結果でございます。小型EVバスにつきましては、約7割の方が知っているとなっておりますけれども、8割以上は利用したことがないと回答しているところでございます。

6ページ目の上段の、小型EVバスを利用する理由／しない理由でございます。利用する理由では、乗降場所が近いといったことや、目的地の近くまで行けるなどがございました。利用しない理由といたしましては、利用したい場所へのアクセスや乗降場所が遠いといった、乗降場所の位置による影響が大きく、まる4の満足度の調査においても、運行本数や午後の運行時間帯についての満足度が低いといった結果となっております。

続きまして、7ページ目を御覧ください。こちらからは、西部地区でのAIデマンドの利用状況となります。運行を開始いたしました令和4年10月から令和5年11月までの予約件数は8,121件、乗車人数は1万480人となっております。予約につきましては、アプリによる予約が約6割、エリア内とエリア外の利用といたしましては、エリア内が56%と半数以上がエリア内での移動となっております。上段の表の中ほど、リピーター率につきましては約64%、相乗り発生件数は3,302件、40.7%となっております。

おめくりいただきまして、8ページ目でございます。下段のアプリ登録者数の推移でございます。月当たり40人から50人の方に新規の登録をいただいておりますが、令和5年10月のエリア拡大に伴いまして、9月から10月にかけて登録者数が大きく増加している状況となっております。

9ページ目の利用者の推移でございます。エリア拡大までは、1日当たり30人から40人程度で推移しておりましたが、拡大後は50人程度まで増加しているような状況となっております。

おめくりいただきまして、10ページ目です。乗降地点ごとの乗降者数の図で、運行を開始いたしました令和4年10月からの累計者数を表わしてございます。井口・深大寺地区は、令和5年10月にエリアを拡大してからの人数となりますので、大沢地区とは期間が異なっているところでございます。

ポイントといたしましては、従前より利用が多かったエリア外の市役所、元気創造プラザ、杏林大学病院の利用が多く、そのほか、目的地となる大沢コミュニティ・センターや長谷川病院、エリア内の乗降ポイントとなるような公園や、地域の身近なコンビニなどでの利用も多く発現されております。

11ページの収支状況につきましては、小型EVバスと同様に、折れ線グラフが運行経費から収入を差し引いた毎月の収支を表わしております。

おめくりいただきまして、12ページ目でございます。令和5年10月に行いました、利用者の方へのアンケートでございます。中段の年齢のところでございますけれども、先ほどとは違いまして、30代から70代まで幅広く御回答いただいているといった状況でございます。結果につきましては、お隣の13ページの上段、利用状況ですが、通院が28%と4分の1程度を占めてございます。中段のまる4、満足度では、予約での利用、車両の大きさや目的地までの所要時間については満足度が高く、運行エリアやエリア外の乗降ポイントについては、割合が低いといった状況になってございます。

14ページをお開きください。こちらは、先ほどと同様に、無作為抽出によるアンケートとなります。回収は332票で、約3割といった状況となっております。

結果といたしましては、15ページ目の上段、利用する理由／しない理由では、利用する理由といたしまして、自宅の近くから自分の外出のタイミングに合わせて移動ができるといったことが挙げられて

[速報版]

います。一方で、利用していない理由といたしましては、利用時間帯とのマッチングが図れていない、乗降場所が目的地から遠いといったことが挙げられております。時間帯のマッチングが図れていないといった点におきましては、運行時間帯や配車の成立件数にも影響がありますし、乗降場所が離れているといったところは、乗降ポイントの充実といったところが要因になってくるものと分析をしております。

16ページ目からは、評価・検証のまとめとなります。これまでも、本委員会で一定の御報告をさせていただいておりますので、本日は追加したところを中心に御説明をさせていただきます。まず下段の運行管理、走行環境等の供給側の側面ですが、井の頭地区のEVバスについては、一番下のところ、EVバス車両という特性上、車両故障時の修理手配に難がある上に、近隣での運行などもなく、代替車両の確保が難しいといった点を記載しております。

西部地区のAIデマンド交通につきましては、一番下の項目、運行管理自体に支障はないものの、需要増加に伴う運行システムの調整が課題であるとなってございます。エリア拡大に伴いまして、利用者数が増加しております。その反面、予約がしづらといった状況が発生してきております。これにつきましては、システム側のパラメーターの調整等を行いながら、乗合許容率を上げる工夫をしていきたいというふうに考えてございます。

隣の17ページ目、交通安全・交通渋滞等の道路交通への影響でございます。井の頭の小型EVバス、西部地区のAIデマンド交通とも、これまで事故の発生はございませんが、ドライバーの方からはヒヤリ・ハットの御報告はいただいておりますので、運行事業者とも適宜連携をとりながら、交通安全を重視しながら進めていきたいと考えてございます。

おめくりいただきまして、18ページ目でございます。2-2、運行形態に関する評価でございます。こちらで追加した項目といたしましては、井の頭地区の一番下、生活移動における移動手段としてはルートに課題の項目でございます。アンケートや、この間の地域の皆さんとの議論の中でも御意見があったものでございますけれども、定時定路線の運行形態であるため、ルートの拡大や、面的にカバーしていくのが難しいといった内容となっております。

隣の19ページ目でございます。交通モードによる課題では、右側のAIデマンド交通の上から2つ目の四角でございます。エリア内の商業施設、医療施設などへの生活移動としての利用が可能ということで、商業施設や医療施設などの生活に直結する施設への利用が見られるといった内容となっております。

最後に、20ページ目の2-3のまとめでございます。それぞれまる1、交通不便地域における新たなコミュニティ交通の導入効果、まる2、まちづくりへの効果といった観点で整理をしております。

まず、井の頭地区につきましては、まる1では、沿線付近での利便性の向上については評価されますが、そこから外れていくと利便性が低下していくということから、効果は限定的なものであったとしております。まる2につきましては、買物利用、外出促進といった効果は評価できる場所ですが、これも同様の理由から、その効果は限定的であるといったまとめとしております。

次に、AIデマンド交通につきましては、まる1につきましては、自宅近くから乗車できること、また、乗る時間が選択できること、ルートにて配車の手続が可能であるということから、移動の利便性が高く評価されている状況でございます。まる2につきましても、通院、買物利用が多く、外出機会の創出等に効果があるといった整理をしております。

[速報版]

最後に、21ページ目でございます。上段の費用対効果ですが、小型EVバスにつきましては、利用がルート沿線の一定の人に限られることから、大きな効果の発現が難しい状況でございます。一方で、AIデマンド交通につきましては、エリア拡大によりまして利用者が大幅に増加をしており、併せて外出機会の増加や、運行エリアにおける施設利用にもつながっているといた点も見られますので、経済や健康、地域活性化といった複合的な効果について、さらなる検証をしていくこととしております。

次に、今後の展開と他の地域への展開についてですが、井の頭地区につきましては、小型EVバスの課題を踏まえまして、今後、面的な交通不便地域の解消を目指し、AIデマンド交通の導入を検討していくこととしております。

また、AIデマンド交通につきましては、今後の展開といたしまして、基幹交通である路線バス等との一体的な交通のネットワークの形成に向けて、乗り継ぎの利便性の向上や運行システム、交通系ICカードなどのキャッシュレス決済、三鷹地域ポイントの連携など、さらなる利便性の向上について検討が求められるとしております。

他の地域への展開といたしましては、交通結節点での乗り継ぎ手法などの様々な検討を行いつつ、面的に需要のある都市型のコミュニティ交通として、ほかの地域への横展開が期待できるとまとめているところでございます。

資料1-1の説明は以上となります。

続きまして、資料1-3、井の頭地区AIデマンド交通の実証運行について御説明をさせていただきます。

1の運行目的です。道路の幅員が狭く、小型バスも運行できない住宅地等において、AIデマンド交通を活用し、エリア内の身近な移動の利便性を高め、交通不便地域の解消、地域の活性化を図っていくことを目的としております。

2の運行概要につきましては、運行開始を令和6年5月下旬をめどに鋭意取り組んでいるところでございます。運行日時につきましては、西部地区と同様に月曜から土曜日、時間については午前9時から午後5時までとしております。運行エリアは、井の頭地域全域で、エリア内のみでの運行としております。使用車両につきましては、小型ワンボックスの車両1台で、車椅子の対応が可能なものを考えております。乗降ポイントにつきましては、後ほど別紙1により御説明をさせていただきます。予約方法につきましては、これまでと同様にスマホのアプリと電話での予約、運賃につきましては、1人1回100円を予定しております。

3の周知方法につきましては、年度明けになるかと思いますが、案内パンフレットやチラシによる周知と利用者説明会等の開催を考えております。

4の今後のスケジュールです。今年度中に運行事業者等と運行内容の確認を行いつつ、警察協議等も踏まえながら、3月の地域公共交通活性化協議会で運行内容の承認をいただくとともに、本委員会へも報告をしたいと思っております。その後、4月に入りましたら、運輸局への申請を経て、5月に説明会等を行いつつ、運行開始を目指していきたいと思っております。

1枚おめくりいただきまして、別紙1でございます。別紙1、こちら乗降ポイントの案となっております。緑の点線で囲まれているところが井の頭地域で、この中に緑の丸で表示されているところが乗降ポイントとなります。図には、乗降ポイントといたしまして27か所が記載されておりますけれども、こ

[速報版]

のほか、現在、乗降ポイントの設置につきまして、地先の方と交渉を行っているところが何か所かございます。最終的には30か所程度の乗降ポイントになるのではないかと想定をしているところでございます。

説明は以上となります。

○委員長（土屋けんいちさん） 市側の説明は終わりました。

これより質疑に入ります。質疑のある方は挙手を願います。

○委員（佐々木かずよさん） よろしく申し上げます。御説明ありがとうございました。井の頭地域のA I デマンド交通、井の頭地域も大沢と同様になるといいなというふうに願っておりましたので、非常に期待しております。何個かちょっと質問させていただきたいんですが、今資料1-3のところ御説明いただきまして、2の概要の(4)の運行車両で、小型ワンボックスで車椅子対応であるんですけど、これはベビーカーも大丈夫ということによろしいのでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 今御質問がありましたベビーカーについては、ベビーカーそのままではなく、折り畳んで乗っていただくような形での乗車というふうにはなっております。それは、西部でも同じように行っております。

○委員（佐々木かずよさん） 分かりました。ありがとうございます。3番の周知方法で、案内パンフレット、チラシ等により周知してあるんですけども、これは全戸配布という形で考えてよろしいのでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） まず、案内のパンフレットについては、これまで西部でも行ってきたものと同様に、全戸配布を想定しております。チラシについては、周知用のものがございますので、これは全戸ではなく、公共施設とか、拠点になるようなところでの掲示や配布といった形をとっていかうかというふうには想定しております。

○委員（佐々木かずよさん） ありがとうございます。もちろん、市報ですとか、あと、それこそ三鷹市のホームページでも案内が載るということでよろしいでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 市報とホームページについては、そこは前提条件として考えております。

○委員（佐々木かずよさん） ありがとうございます。大沢のA I デマンド交通の乗車の人数を見ますと、結構全世代の方が利用されている形でしたので、いろんな周知方法で多くの方に知っていただければと思っております。

この様々なアンケート、何度もとっていただきまして、拝見させていただきますと、大沢の西部地域の今までの要望で、結構例えばシルバーパスを使えたらいいとか、電子決済してほしいとか、あとは運行時間の延長をしてほしい、それから乗降ポイントの拡充、あとは日曜日の運行をといる、こういったアンケートが都度、都度、西部地域の方々からの声が上がっております。井の頭は西部を受けてのスタートになりますので、今まであったこういった御要望を逆に生かしていくという考え方をされているという認識でよろしいでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 今、御質問がありました項目については、もちろん、できる、できないはございますので、できるところから、これは西部も井の頭も同様ですけれども、取り組んでいきたいというふうに思っております。

[速報版]

その今検討する中で一番実現性が高いのが、交通系のICカードを利用したりですとか、三鷹は今、地域ポイントを行っておりますので、そうしたものの活用というところが、1つは実現できるんじゃないかなということで検討を進めております。

あと、料金等、シルバーパスについては、やはりこれは東京都のバスのシルバーパスの制度になりますので、ここの制度になかなか乗ってこないようなところもございますので、その補助金の枠から外れてしまうと、シルバーパスを使っても補助が下りないということになりますので、そこはなかなか難しいかなというふうには考えております。

あと、運行の曜日等、日曜日の運行等の御要望もありますけれども、利用の状況から、まだちょっと月曜日から土曜日の運行という形で継続をしていきたいと、そのように考えております。

○委員（佐々木かずよさん） ありがとうございます。大沢地域のアンケートでいいお声が増えてきているのは、やはり乗降ポイントの拡充をされていくと、非常に利用率も上がっているように見受けられるので、今、井の頭は30か所を予定されているというふうに伺いましたが、結構これ、地図で見ると本当に平面ですけど、三鷹台の駅周辺ですとか、結構、上り坂、下り坂があったりして、高齢者の方々、非常に距離よりも歩くしんどさを感じるという方の声も多いので、この乗降ポイントが増えていくといいなと思うんですが、その辺は、運行して行って、また地域の方の声を伺いながら、増やすことも考えていくという認識でよろしいでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 乗降ポイントについては、日々、このアンケート以外にもいろいろ御要望をいただくこともありますし、地域との意見交換の中でも、そういったお声をいただくこともあります。なので、その拡充については、利用できる可能な範囲で検討していきたいと思っておりますけれども、やはり地域の道路事情等もありますので、これも、やはり設置したいけれども、その周辺にはなかなかポイントを置くことが難しいといったところもございますので、そこは十分地域の方にも御理解をいただきながら進めていきたいなというふうには思います。

○委員（佐々木かずよさん） ぜひまた地元の方の声を聞いていただければと思います。

最後に、必ずこれ、出てくると思うんですけども、やはり市役所まで行ってほしいだとか、元気創造プラザまで行ってほしいだとか、せっかくだから杏林大学までと、やっぱり地域外を広げてほしいという声は出てくるのではないかなというふうに思います。まだやる前になんなんですけど、そういったお声なんかは、聞きながら検討していくということでもよろしいでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 今、御指摘のあったところについては、地域での説明の中でもそういった御意見はあるんですけども、やはりこの資料1-3の別紙を見ていただきますと、三鷹台の駅からコミュニティバスが走っておりまして、これが杏林病院ですとか、元気創造プラザまで来ておりますので、やはり交通ネットワークを形成していく中でのそういった組合せ、そこをやっぱり1つの乗り物で自由に、タクシーみたいに行ければいいんですけども、そういったフェーズごとに分けて考えていくというところを基本としておりますので、ちょっとこのコミュニティバスの、例えば再編みたいなのとセットで考えていかないと、なかなか難しいのではないかなというふうには考えています。

○委員（山田さとみさん） 御説明ありがとうございます。今の質疑で大分分かりましたけれども、ちょっとそのほかお伺いしていきます。まず、13ページなんですけれども、ちょっとお子様にかかっ

[速報版]

てくるところで、例えばスクールゾーンの時間帯に入ってきてしまっているようなことが、この主な改善意見等にあるんですけれども、この辺りの対応について教えていただきたい。

あと、その他のところで、妊娠中で子どもを抱えられないときなど、子どもに座席を使わせてほしいというのは、これは妊婦さんのお膝に乗せないと、お子さんが乗れないという状況なのか、ちょっと確認させていただきたいと思います。それとも、チャイルドシートを常に置いておいてほしいという要望なのか、ちょっとこのお声に関する所見を伺わせてください。

あと、先ほどの質疑の中でベビーカーという点があったと思うんですが、そのまま載せるのが危ないということであれば、やっぱり赤ちゃんをベビーカーに乗せる、下ろすってすごく大変で、そのたびに泣いてしまったりとか、のけぞってしまったりとか。なので、そのまま乗せられないから、やっぱりコミュニティバスのほうがよかったみたいなお声も聞いたりするので、でも、利便性が高いのは確かなので、その辺りの心理的なハードルをどうやって超えていただけるのかというような工夫について、お伺いします。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん）　まず、スクールゾーンについては、基本的にスクールゾーンの時間、例えば朝の7時40分から8時40分というようなところで、デマンドの利用、西部の時間であれば8時からですので、8時から8時40分がそのスクールゾーンの対象になってくると思うんです。その場合も、システム的には、そのルートを設定しないようになっていますので、基本的には、その車両がそのルートを通ることはないんです。

なので、そこは今も車が入っていないというような状況にはなっていますので、ちょっとこのアンケートの方が、乗降不可にするなどの対応をしてほしいというのは、例えばスクールゾーンの中にある場所も、先ほどのパンフレットの中に利用可能な時間帯というふうに記載していますので、この時間帯は、そもそもスクールゾーンの時間には設定ができない、選択ができないようになっているので、この対応してほしいという部分については、既に最初からこれは対応しているといった状況です。

あと、子どもの座席のところなんですけれども、これはベビーカーの方、もちろん、自分の席にベビーカーを置くことはできないので、このベビーカーの場合は、もともと最初の予約の際に、車椅子とか、ベビーカーとか、高齢者の手押しのものとか、そういったものを申請していただいて、その申請があった場合には、1席分、置く場所として利用していただいているというような状況です。

これも、運転手さんが一定程度補助するなりして、もちろん、車椅子のときもそうですけれども、こういった対応を適宜行っているといった形ですので、これは子どももそうですし、ベビーカーの対応も、今はそういったもので十分やれているのではないかなというふうには考えております。

○委員（山田さとみさん）　ありがとうございます。スクールゾーンはもう対応しているということで、分かりました。お子さんの席、1席空けているということも分かったんですけれども、やっぱりベビーカー、シルバーの方の車もそうですけれども、一定サポートします、安心して乗ってくださいみたいなメッセージがもう少し伝わると、利用したいなという、その段階でのハードルが少し低くなってよいのかなというふうに思いました。

運行本数なんですけれども、8時から10時の間、多分通勤時間とか、通園時間とか、そういった時間帯だと思うんですけれども、この時間帯の増車というのは今後考えていかれるんでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん）　増車対応については、これはやっぱ

[速報版]

り検討していかなきゃいけない項目だなというふうには考えています。それが時間帯で行ったほうがいいのか、それとも、いろいろ、曜日とか、日限定で行ったほうがいいのかというところはあるかとは思いますが、そういった対応を、現に今、時間帯によって、委員さんがおっしゃっていたような朝の時間帯に特に込み合っているようなときに、予約が入りづらくなったりとかという現象が一部起きていたりしますので、そういったものをこれからどう対応していくか。

まずは、増車をするにしても、その体制の確保というところがありますので、すぐにはなかなか難しいだろうなど。ということで、先ほど部長のほうからも説明しましたがけれども、システムのパラメーターを調整して、乗り合いの割合を高めていく、そうしたところを、まずできるところから取り組んでいきたいなというふうには考えております。

○委員（山田さとみさん） ありがとうございます。次に、ちょっと分かりづらい部分がありまして、今後の他地域で展開についてというところ、21ページなんですけれども、井の頭地区の小型EVバスで、本モードの展開が期待できると考えられるというのは、小型EVバスの横展開について考えていらっしゃるのか、ちょっと分かりづらかったので、ここの説明をいただきたいなと思っているんですが。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 表記については、この井の頭での小型EVバスといったところなんですけれども、他の地域での展開ということなので、この井の頭に限定したものではなく、このEVバスを仮に違うところで活用するとしたらといった考えで、まず、これは考えています。

です。この表記の中で、例えば商店街、医療施設、観光施設といったところの、短距離で直線的な、そういうピストン輸送みたいなところでの輸送であれば、やはり井の頭の狭いところではなく、曲がったりとかしないようなところでの行き来であれば、そういった活用も見込まれるのではないかと、そういったもので、ここは本モードの展開が期待できるといったところを記載させていただいたといったものです。

○委員（山田さとみさん） 分かりました。ありがとうございます。じゃあ、井の頭地区でのこのEVバスの活用は終わりますけれども、ほかのまちづくりの考え方の中でも、もしかしたら今後、使えるのではないかというような示唆があるということ、そういうことではないですか。

横展開について、ただ可能性を検討したということでもよろしいですか。

○都市整備部長・新都市再生ビジョン担当部長（小泉 徹さん） 今回、小型EVバスとAIデマンド、新しいモビリティも入れてみると、それぞれ特性があって、車両もいろんな特性があったりする。そういった中で、どういった活用が適しているか、どのような条件でやるのが適しているかということを検討したときに、小型EVバスについては、先ほど部長が説明したようなところが活用できるような条件のエリアだろうと。

じゃあ、それが本当に三鷹の中でそういった条件に合致するものがあるかどうかというのは、今後またの話かなとは思っております。

○委員（山田さとみさん） ありがとうございます。よく分かりました。

では、最後に、資料1-3の井の頭地区AIデマンド交通の実証運行についてなんですけど、運賃のところ、これ、きっと西部地域と合わせていくのかなと思うんですけど、障がい者割引だったりとか、高齢者割引というのはお考えになっていらっしゃいますか。

[速報版]

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 西部で行っている高齢者割、障がい者割については、エリア外の300円の区間での割引サービスですので、井の頭については、エリア内だけの、エリア内100円といった形ですので、そういった割引サービスについては、井の頭は対象にはなっていないというふうには考えています。

○委員（山田さとみさん） 分かりました。ありがとうございます。じゃあ、今後、もし検討の中でエリア外というのがあれば、またそれも検討されるということで理解をいたしました。

以上です。ありがとうございます。

○委員（紫野あすかさん） よろしくお願ひいたします。これまでの実証実験と、また利用されている市民の意見をすごく細やかにまとめておられて、大変重要だなというふうに思いました。井の頭、大沢地域共に市民の外出の機会が増えていて、お買物や、通院や、地域の集まりなどにも行きやすくなったということがよく分かりました。

井の頭地区では継続を希望する声と共に様々なニーズがあると。特に運行ルートについては、まだ課題があるというふうに書いてあります。5月下旬からは、これまでの小型EVバスからデマンド交通に切り替わるわけですが、このアンケートは小型バスを利用された場合の要望ですよ。デマンド交通に移行して、それをどのように要望、改善を図っていくのか、ルートの改善については、何か検討されていることはありますでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） まず、井の頭の現在やっている小型EVバスのアンケートなので、今の利用者の方、もしくはその地域の利用している人、していない人向けの無作為抽出のアンケート、これを実施をしましたので、基本、ベースになっているのは小型EVバスです。

その中でも、やっぱり今回のアンケート、以前からもルートについては多く御要望いただいております。その前に、昨年夏ぐらいまでの段階では、ルートを延伸をして取り組んでいこうというような対応を図ろうとしておりましたけれども、それをちょっと方向を転換しまして、今回、デマンドに切り替えていきたいと思いますというのが、これまでの経緯です。その中で、やはり井の頭一丁目のほうですとか、井の頭公園駅のほうですとか、あとは井の頭公園通りの奥の黒門のほうですとか、そういったところは要望が多かったです。

今回、これをAIデマンドに切り替えることで、そういったところにも面的にカバーするような交通を、井の頭の地域で展開することができる。従前では、このルートの沿線付近の方々の利便性だけに効果が限られているといったまとめをしていますけれども、それが交通不便地域である井の頭地域の区域内の皆さんに広がっていく、そういったところを、今後、目指していきたいなというふうには考えています。

○委員（紫野あすかさん） そうですね、地域の方からも、やはり井の頭公園駅への延伸がすごく望まれている声が多かったので、今回、延伸されることで期待の声も大きいというふうに聞いています。

ただ、これまでの小型EVバスから、初めてのデマンド交通に今回切り替わることで、利用の仕方にも、最初はやはり戸惑われる方も出てくると思いますし、利用者が減ってしまうのではないかとこのことを少し心配を感じています。特に高齢者は、AIデマンド交通って聞いても、ぱあっと意味が分かりづらいのではないかなというふうに思います。また、予約の仕方が難しいんじゃないとか、どうやっ

[速報版]

て利用するのか分からないから、もういいやというふうにならないのかなということ、ちょっと心配しています。

これまでの小型EVをうまくデマンド交通に移行ができて、利用者もより利便性が向上することを、やっぱり周知をしっかりとしてもらう努力が必要かなというふうに思います。5月に利用者への説明会を開催予定というふうにありますけれども、5月下旬の運行開始で、周知は、説明会などは5月から始めるというので、期間的にはちょっと間に合うのでしょうか。ちょっと時間が足りないのかなと思うんですけど。

○都市整備部長・新都市再生ビジョン担当部長（小泉 徹さん） これまでも、既にいろいろ、EVからデマンドに切り替えるということで、地域の方といろいろお話をしながら入っているというのがございますので、そういった中での周知というの、事前からこういうのが導入されるという話は入ってくる、地域の方も広がっていくものというふうに思っております。

ただ、実際におっしゃったように、スマホでの予約の仕方とか、具体的な使い方、そういったところの説明というのはやっぱり重要だと思いますので。ただ、やっぱりそれ、説明を聞いてから、使わないと忘れちゃうというのがありますので、やはり直近のときに、その場の説明だけではなくて、実際にそのときに持っている方はスマホ出していただいて、実際にアプリをダウンロードしてもらってというような、実践的な使い方も併せた説明会ということでやっていきたいと思います。

あと、細かいいろんな地域ケアのところの団体さんだとか、また、個別にそういったところでも、きめ細かにやっておりますので、これまで大沢地区や西部地区でもやってきた、そういったところで比較的幅広い年齢の方にも使っていただいておりますので、そういったところを同じように丁寧に進めていきたいというふうに思っております。

○委員（紫野あすかさん） そうですね。今、「井のバス」という言い方をしている地域の人も多くて、せっかくこれまでのバスが定着してきているところなので、名称については、「井のバス」に近いような親しみやすい名前とかは、何か考えていらっしゃるでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 名称については、私たちも、どうしようというところがありますので、これ、直近で井の頭の住民協議会のほうに行く予定をしておりますので、その中で、今「井のバス」で通っている通称名、名称についてもちょっと御相談をしていきたいなというふうには考えております。

もちろん、今、御質問があったように、「井のバス」という名称で親しまれているということもありますので、今後、デマンドに切り替わった際にも、もしかしたら「井のバス」といった名称として残る可能性はあるのかなというふうには考えておりますので、ちょっと地域の方とも相談しながら進めていきたいなというふうに思います。

○委員（紫野あすかさん） ありがとうございます。次に西部地区のほうですけれども、デマンド交通、これまで乗降ポイントや運行ルートの充実を図られて、非常に満足度が高いということが分かりました。利用者が増えるのに伴って、時間帯によっては予約がとれないという不満の声が出ているということも、ここに書かれておりました。今後、何か検討はされていくのでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 先ほどの委員さんにもお答えしましたように、まずはできる範囲というところで、システムのパラメーターの調整というところもありまし

[速報版]

て、そこで乗り合い率を高めていくといったところが、1つ、直近の課題かなというふうに思っております。

その先の課題については、増車というお話がありましたけれども、そういったところも踏まえて、時間帯なのか、日ごとなのかといったところも含めて、今後検討ののかなというふうには思っています。

○委員（紫野あすかさん）　そうですね、特に高齢者の方って朝、活動時間が早くて、また、9時から病院という方も多いので、4分の1が通院に利用されているという結果も出ておりました。やはり、8時から10時が取れなかったという声もありましたので、朝の時間帯だけでも、必要に応じて増便するなど、何らかの検討は必要かなというふうに感じました。

せっかく配車の予約をしたけれども、予約を取れなくて駄目だったというのは、やっぱり市民にとって大きな不満が残るもどだと思いますので、ぜひ改善をしていただければというふうに思います。

あと、一方で、やはりコミバスを復活させてほしいというような意見も聞いています。特に、大沢地域から杏林病院に行きたいという人は300円になっちゃうんですね。前のコミバスだったら、時間にかかるけれども、200円で行けたと。時間どおりにバスは来るし、また、予約はやっぱり面倒なんだという声も聞いています。

小田急バスさんの様々な運営状況とか、今運転手さんが足りないという問題もありますけれども、この事業所としての実態というか、どのようにつかんでいらっしゃるのか、このようなコミバス復活をやっぱり求める市民の意見というのをどのように考えておられるのか、お伺いします。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん）　まず、これは小田急バスに限ったことではありませんけれども、三鷹市内も小田急バスと、京王バスと、2社、民間の路線バスは運行されております。やはり、御指摘がありましたように乗務員不足、これはやはり相当深刻な課題であるというふうには思っているそうです。

かつ、今年4月からですけれども、改善基準告示という、乗務員の働く時間がさらに厳しくなるといいますか、働き方改革になりますので、その影響もあり、やはり路線バスの減便を進めていかないと、これは乗務員がそもそもが足りないので、回っていかないとといった大きな課題があるというふうには伺っています。

そうした中で、やはりコミュニティバスも含めてですけれども、バスの路線をこのまま維持をしていくのもだんだんつらくなっていく時代がやって来るのかなというふうには危惧をしております。やはり、コミュニティバスは限られているのと、台数が少ないので、路線バスほど、まずはそんなにすぐには影響は出てこないんだと思うんですけれども、どこかのタイミングでこの影響というのは、三鷹だけではなく、ほかの自治体のコミュニティバスも含めて、そういったバス事業者の影響というのは出てくるんじゃないかなというふうに思っています。

また、大沢のコミュニティバスの復活の要望については、私どもも声としては伺うときはあります。ただ、これまで60分に1本ですとか、あとは大沢を大回りで回っていかなきゃいけないというバスルートに限られたルート設定といったところもございましたので、やはり杏林病院まで行くにしても、自宅から身近なところから乗り降りができて、目的地となるようなところに行くことができる、こういったAIデマンドの利便性を広く周知をさせていただいて、御理解を得ていくといった取組が重要なかなというふうには思っております。

[速報版]

○委員（紫野あすかさん） 様々な困難のある中で、やはり市民の足をしっかりと守っていくという、すごく大事な事業であるということを再認識した思いです。今回のこのアンケートを生かしていくということはすごく大事なんですけども、これは、一度でも利用された方の声ですよね。現在、一度も利用していない方とか、これから利用してみようかなとか考えている方の市民の声とか、意見とかいうのも拾い上げて、生かして行って、こういうのだったら利用できるとか、利用してみたいなって思えるような、そんな利用していない人の声も吸い上げることが必要なかなって、ちょっと思っているんですけども、その点に関してはいかがでしょうか。

○都市整備部長・新都市再生ビジョン担当部長（小泉 徹さん） 先ほど御説明させていただきましたけれども、例えば西部地区であれば、14ページ、資料1-1の1で地域住民アンケートで、無作為抽出でのアンケートを実施させていただいております。その中には、無作為抽出ですので、載っていない方も含まれていると。御指摘のように、載っていない方の御意見もお聞きするために、こういったようなアンケートも実施しているというところでございます。

○委員（紫野あすかさん） ありがとうございます。今後とも様々あると思うんですけども、この実証実験が今後に生かされるように、ぜひ今後もよろしくお願いします。

終わります。

○委員（吉田まさとしさん） よろしくお願いたします。4点ほどちょっと、細かいところなんですけど、質問させていただきたいと思います。井の頭のA Iのほうで、車両についてなんですけども、小型ワンボックス車両となっております。これは、井口、西部地区で走っている車両と同じ、同等のサイズということで考えてよろしいでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 御質問いただいたとおり、西部で走っている車両と同様な車両を想定しております。

○委員（吉田まさとしさん） ありがとうございます。多分、セレナとか、ノアとかだと思うんですけど、あれってワンボックスという表現で正しいのかどうかちょっと、私が調べた限りだったので、確認させていただきました。

ということは、定員も今までと一緒に、6名定員ということですかね。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 定員については6人、お客さんが6人といったのを想定しております。

○委員（吉田まさとしさん） 運転手を除いて、乗客が6人ということで、7人乗りということで大丈夫ですね。

それと、続きまして、今までの評価・検証のところでヒヤリ・ハットというのを、やっぱり運転手さんが述べていたところがあるんですけども、今回、このエリアで1台走らせることによって、万が一事故が発生したときの対応を先に考えていらっしゃるのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） A Iデマンドの場合、運行事業者から車両を出していただくような形態をとっておりますので、万が一事故があったりとか、故障で動かなくなったりとかという場合には、その運行事業者のほうから代車なりを用意していただいて、運行していただく。

先ほどの、例えばセレナのようなワンボックスの車両を使う場合には、普通の営業車両で使っている

[速報版]

ワンボックスの車両を代替として使用したりとか、そういった対応ができるのかなというふうには考えております。

○委員（吉田まさとしさん） ありがとうございます。井の頭のEVの頃に故障して止まっちゃったということで、止まることはないという考えで、遅れることはあっても、全く止まってしまうということはないということですか。予約された方とかが、万が一その時間帯に車が来なかった場合、お困りになると思うんですけども、そういったときの対応をどうされるとお考えか、聞かせていただきたいと思います。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） まず、デマンド車両の仕組みなんですけれども、車ごとについているカーナビのような形ではなく、その車内に搭載するタブレットのようなものを、運転手さんに、ある意味、朝の段階でお渡しをする。そのタブレットに予約の状況とかが載ってきますので、仮に本当に動かなくなるような重大な事故ですとか、故障で動かなくなった場合も、ほかの車両を持ってきて、そのタブレットを乗せ換えれば運行が継続できるので、御質問にあったように多少遅れるといったところはあるかもしれませんが、全く動かなくなるということは想定をしていないところです。

○委員（吉田まさとしさん） ありがとうございます。理解いたしました。続いて、今、井の頭のEVで、たしか商店のほうで割引券だったか、無料券だかを配っていらっしゃると思うんですが、これAIに変更された場合、その券を持っていらっしゃる方、この扱いをどうするのかなどと思ひまして、よろしくをお願いします。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 今、商店会の皆さんに御協力いただきまして、無料の乗車券を配布というか、お買物したものに応じてお配りしていただいているといった形をとっております。これを、今後、AIに変更していくに当たって、商店で配っていただくのは基本的には年度末ぐらいまでを想定をしまして、切り替わるのが5月の下旬なので、その間は利用できますよといった感じで周知を図っていききたいなというふうには考えております。

なので、今持っている方については、そこの周知をしていく中で、切り替わって、その後、AIでも使えるのかというふうに勘違いしないように、EVの無料乗車券については、EVが走っている間だけといったところをちゃんと周知をしていきたいなというふうに思います。

○委員（吉田まさとしさん） ありがとうございます。ということは、もうAIではそういった無料券みたいなのは、今後発行しないという考えでしょうか。お願いします。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 無料の乗車券、AIについては、これは今、商店会の皆さんとも、ちょうど切り替わりのところのお話を進めているところでありますので、今、現に三鷹台の商店会さんですとか、五小通りの商栄会、それから、井の頭公園通りの商店会さん、この3つと今連携を図っておりますので、これ、さらに今度、井の頭公園駅のほうにもデマンドのポイント、できますので、そうした場合に、今度、井の頭公園駅前の商店会さんにも、そういった今後の連携の話もさせていただきながら、お買物の際に、もし今、EVで行っているような無料乗車券の仕組み、これを検討できるのであれば、商店会さんとも一緒に話をしながら検討していきたいなというふうには考えています。

なので、まだ、やる、やらないについてまだ決まってははいないです。

[速報版]

○委員（吉田まさとしさん） ありがとうございます。今後、検討されるかどうかというところで、最後になります。この実証運行の期間、これ、いつ頃までというふうに見込んでいらっしゃるのか。たしか11月の資料では、来年3月、6年度の末ということでスケジュール表があったと思うんですけど、これで考えてよろしいでしょうか。

○都市整備部交通ネットワーク推進担当部長（齊藤大輔さん） 前回、前々回の委員会の際に御報告させていただきましたように、期間としては令和7年3月、来年度末までを実証の期間として組んでおりますけれども、その前に、やっぱり本格運行を目指して、これ今、取組を進めておりますので、前倒して本格運行といったことも視野に入れながら取り組んでいきたいなというふうに考えております。

○委員（吉田まさとしさん） ありがとうございます。ぜひ早めに実証運行を終わって、運行が始まればいいなというふうに考えるところです。井の頭はちょっと細かい、細い道が多いので、本当に、さっきの佐々木委員だったかな、坂も多いので、やっぱり、今までのEVに代わるこのAIの細かいところに入っていけるというのは、やはり地元の方たちは期待されるころだと思っておりますので、もうちょっと乗降拠点とか、増やしていただく方向で取り組んでいただきたいと思います。

以上になります。

○委員長（土屋けんいちさん） 休憩します。

○委員長（土屋けんいちさん） 委員会を再開します。

○委員長（土屋けんいちさん） ほかに質疑、ありますか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

ないようですので、以上で都市整備部報告を終了いたします。

○委員長（土屋けんいちさん） 休憩いたします。

○委員長（土屋けんいちさん） 委員会を再開いたします。

○委員長（土屋けんいちさん） 次回委員会の日程について、本件を議題といたします。

次回委員会の日程については、次回定例会の会期中とし、その間必要があれば正副委員長に御一任いただくことにいたしたいと思っておりますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

御異議なしと認めます。よって、さよう決定いたしました。

その他、何かございますか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

それでは、特にないようですので、本日はこれをもって散会いたします。お疲れさまでした。