

# 地域公共交通調査特別委員会行政視察報告書

地域公共交通調査特別委員長 中山 均

【視察日程】令和6年11月20日（水）～21日（木）

【視察委員】中山均委員長、林龍太郎副委員長、小野清一郎委員、内山航委員、西脇厚委員、米野泰加委員、渋谷明治委員、鈴木映委員、志賀泰雄委員、志田常住委員、加藤大弥委員、小林裕史委員、竹内功委員

【視 察 地】東京都葛飾区、神奈川中央交通株式会社（神奈川県藤沢市）

【調査事項】東京都葛飾区：葛飾区（東立石地区）におけるグリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の実証運行について

神奈川中央交通株式会社：天神町A I オンデマンドバスについて

## ○葛飾区（東立石地区）におけるグリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の実証運行について【東京都葛飾区】

### 1 経緯・概要

(1) 地元町会からの要望により、葛飾区東立石地区をモデル地区として、グリーンスローモビリティ（時速20キロメートル未満で走行する小型電動自動車）を用いた地域主体交通導入の検討を行った。

令和3年度からはデモ走行を開始し、令和4年度には運行主体となる東立石グリスロ運営協議会を設立する。

実証運行は令和5年10月4日から開始し、令和7年3月31日までとしている。

8町会により協議会組織が構成され、有償ボランティアとして安全講習を受けた住民が運転し、地域組織が主体となって運行するもので、高齢者等の移動手段を確保する取組である。

区は車両を無償貸与し、地域組織が輸送サービスを実施している。

運賃を無料としているため、道路運送法上の許可や登録を要しない運送サービスであり、火曜、金曜、土曜の週3日の9時から16時で実証運行を行っている。



(2) グリーンスローモビリティを使用し、住民自らが運転を行う互助の取組は、地域住民の外出の機会を増やし、生活の安定や地域を活性化させる目的もある。

東立石地区は住宅地に位置し、路線バスが入ることができない幅の狭い道路などが多く、その観点からも低速で移動する小型電気自動車が適している。

## 2 成果・課題

事業当初から利用者やボランティアの運転手を増やす形で行っており、現在も変わりなく行っている。

実証運行が始まった当初、行先の多くが駅、病院、店であったが、利用を重ねると友人宅や児童館等も見られるようになってきたことから、運行時間帯や運行ルートについて注視が必要である。

現在の利用状況は1便3名程度で、車輛の大きさや定員が6名であることから、活用されていると判断できる。予約あり、なしどちらでも利用ができる点も注目できる部分であると思う。

他都市の地域交通を見ても、運転手（ボランティア）の年齢は60代が中心で、今後は免許返納による利用者の増加や運転手確保などが課題である。葛飾区では地元の自動車学校と連携し講習等を行っていることは、非常に興味をもてる部分である。

組織規模が大きくなり、今後の継続や事業展開を考えると、組織のリーダーの育成も行う必要があるようだ。

## 3 所見

葛飾区のグリーンスローモビリティのように、住宅地の移動距離が短い範囲で低速走行する小さい車輛は、本市の各区に点在する幅の狭い道路のある昔からの地域には適していると思うが、各区の地域性はばらばらであり、他の公共交通との連携や地域組織が運用できるかも含めて、広く考えていかなければならない。

本市の今後の地域交通手段の一つとして大いに期待できるものだと思えたことから、今回の葛飾区のグリーンスローモビリティの実証運行の視察は大変有意義なものであったと思う。



## ○天神町AIオンデマンドバスについて【神奈川中央交通株式会社】

### 1 実証実験前の公共交通の状況・課題について

#### (1) 藤沢市天神町について

小田急江ノ島線六会日大前駅の西側に広がる住宅街であり、エリア人口は約4,200名となっている。町内には住宅が密集し、コンビニ等の商店がほとんどなく、最寄りの商業施設は少し離れた駅東側のスーパーマーケットである。

#### (2) 天神町における公共交通の状況

六会日大前駅から天神町内を結ぶバスの循環路線があるものの、近隣には接続路線がない。

移動需要は町内と駅の2点間移動が中心となっている。

また、町内は住宅のみのため、外部利用者がほぼない状況である。

駅までそれほど距離がある区域ではないことから、もともとタクシーでの利用者は少なく、バスまたは徒歩等の移動が多い。

既存バス路線の天神町循環線の運行本数は、平日 45 便、土休日は 33 便で、小型バス 2 車両を使用し運行している。平日のラッシュ時間に比べて平日の日中や土休日の利用が少なく、小型バス 2 車両での運行が過剰となっていた。

### (3) 天神町における公共交通の課題

天神町循環線は路線開設時以来赤字が続いており、現状の輸送体系の維持は厳しい状況にある。赤字路線の運行にあたり藤沢市からは補助金などの事業はない。

また、運転手不足の状況もあり、持続可能な地域交通が求められる。

## 2 AI オンデマンドバスシステムの概要・特徴について

### (1) 実証実験までの説明

実証実験の実施にあたり住民説明会を 2 回開催し、8 回にわたってバスの運行ルートやアプリの利用方法などを説明する相談会などを行った。そのほか開始までに、ビラの町内全戸配布や近隣施設、商業施設へのビラの配布を行い、十分な周知を行った経緯がある。

### (2) 実証実験時について

神奈川中央交通では、平日、土休日の始発から 10 時までの間と 16 時から最終までの間は通常の小型バスを運行し、ニーズの少ない 10 時から 16 時までの間にオンデマンドバスの運行を実証実験している。

乗車ポイントとして、既存のバス停 17 か所に加え新規に 25 か所を設定し、より多くの地点で乗降できるようになっている。乗車にはアプリまたは電話により事前予約が必要で、アプリは 1 分前まで、電話は乗車 30 分前までの予約が可能である。

AI を活用し、予約情報をもとに利用者のニーズに応じた時間帯で運行し、乗車のない運行

にならない仕組みになっている。



### (3) オンデマンドバスの状況

運行開始である令和 6 年 6 月 1 日から 10 月末時点でのアプリの総登録者数は約 2,000 名となっている。年齢は関係なく、予約者の約 9 割がアプリやWEBを使用している。

総乗車人数は 10 月末時点で 14,937 名に及ぶ。平日日中は高齢者の利用が多く、土休日は若めの年齢層の利用が多い傾向がある。住

民から歓迎されている様子が見られる。

### 3 現在までの成果と課題

#### (1) 現在までの成果

10月末までのアプリの登録者数が約2,000名に達したが、天神町エリアの人口が約4,200名であることから半数近くが登録しているといえる。アプリから、実際にオンデマンドバスを利用した人は約1,000名で、半数に達する。多くがWEBやアプリによる予約となっている。

#### (2) 課題

効率化を促進すべくAIを活用したオンデマンドバスを導入したが、当初、運行便数の縮小が図れると考えていたものの便数減少には至っていないという。また、現在、通常便とオンデマンドバスの二重投資となっているため、採算面の改善に至らず、赤字となっている状況がある。運行資金の課題から、運行に当たり広告を募集し、協力金を集める工夫を行っている。

運転手が1日2名、バスは2台の運行で、結果として運転する時間が長時間になりがちのことである。

### 4 今後の展開・展望について

運行期間を令和6年11月30日までとしていたが、令和7年3月31日までに延長し、状況の把握と今後の検討を行うとしている。現在運行している小型バス2台を1台へ減少させるなどの二重投資が改善されれば、費用面の収支の改善が見られるとしており、今後の調整と動向によって、オンデマンドバスの運行方針を決定する見込みである。

### 5 所見

AIを活用したオンデマンドバスはバスの運行の効率を考えた手法であり、空バスの走行を減らすものとなっている。利用者が必要とする時間帯に移動ができることは、住民にとって便利な仕組みであると感じた。

一方で、AIの感知により同じような時間帯のニーズをまとめ、バスを走行することで走行時間が長くなりやすい傾向にある。一定の時間内での走行となる仕組みや費用の効率化を考えた改善も必要ではあるが、利用者数が見込めない地域では検討する必要性はあると考える。

