

江戸川区地域公共交通活性化協議会 委員にインタビュー しました

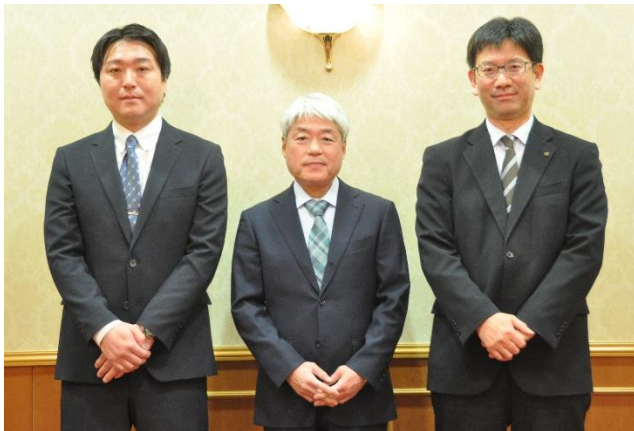


#002

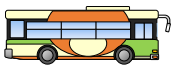
目的

江戸川区地域公共交通計画では、施策の1つとして「公共交通の情報提供」を位置付け、公共交通に対する利用者の関心を高めるための取組を推進し、地域公共交通の維持・拡充に貢献する地域風土の醸成を図ることとしています。この度、公共交通への理解や利用促進に繋がる情報提供として、江戸川区地域公共交通活性化協議会の委員へのインタビューを掲載します。

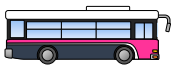
今回インタビューした協議会委員



京成タウンバス株式会社
福本 健二 常務取締役 (写真左)



東京都交通局自動車部
若田 瑞穂 計画課長 (写真中央)



京成バス株式会社
三浦 裕樹 取締役営業部長 (写真右)

インタビュー内容

1. 企業概要について教えてください。

会社の成り立ちと営業エリア

都営バス 若田委員：

都営バスは、大正12年（1923年）の関東大震災で東京市の路面電車が甚大な被害を受けましたので、翌年に市民の足を確保するために走らせたのが始まりです。令和6年1月18日で100年を迎えます。

都営バス 100周年特設サイト

[都営バス 100周年特設サイト | 東京都交通局 \(metro.tokyo.jp\)](https://www.metro.tokyo.jp)

京成バス 三浦委員：

京成バスは、元々、京成電鉄のバス部門として長くやっていたのですが、平成15年（2003年）10月に京成バス株式会社として独立をして、今年度でちょうど20周年になりました。戦時中に陸上交通事業調整法という法律があって、東京の東部と千葉県のエリアを京成電鉄で東ねて、それ以降、エリアを拡大していったのが主な流れです。

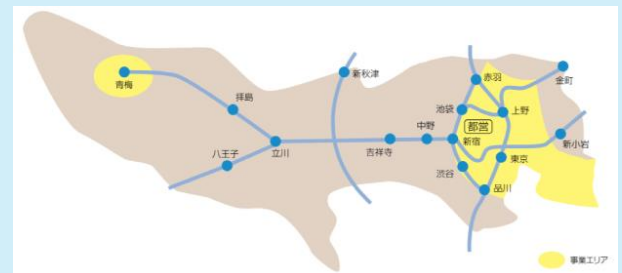
京成バス 20周年特設サイト

[京成バス 20周年特設サイト \(keiseibus.co.jp\)](https://www.keiseibus.co.jp)

都営バス 若田委員：

事業エリアの話ですと、都営バスは主にJR山の手線の内側と荒川に囲まれた地域及び江戸川区の一部と多摩地域の一部がエリアとなっています。

都営バスの主な事業エリア



[都営バス | 東京都交通局 \(metro.tokyo.jp\)](https://www.metro.tokyo.jp)

京成タウンバス 福本委員：

京成タウンバスも京成電鉄の自動車事業から移管して営業を開始しました。平成12年（2000年）の7月に会社ができ、平成13年（2001年）2月に営業を開始し、今年に入って23年目になります。京成グループの話で申しますと、1990年代の後半ぐらいから営業所単位で分社化するという流れがあり、元々、奥戸の第2車庫は京成電鉄の自動車事業の一部だったのですが、京成タウンバスもその流れに乗って、路線バス主体の会社として葛飾区と江戸川区の一部で営業を開始しました。

路線と営業所の変遷

都営バス 若田委員：

都営バスは、江戸川区に2つの営業所があります。1つは江戸川営業所、もう1つは江戸川営業所の支所となっている臨海支所です。臨海支所は、現在、はとバスに管理を委託しています。

江戸川営業所は、平成16年（2004年）に葛西営業所から江戸川営業所に名称を変更しました。臨海支所は、同年、臨海営業所をはとバスに委託する時に江戸川営業所の支所としました。

路線数は、江戸川営業所が15系統、臨海支所は19系統です。乗務員数と車両数は、江戸川営業所が約360人と約180両、臨海支所は約150人と約90両となっています。

路線バス受託事業

はとバスは2003年4月から東京都交通局より「都営バス」の一部路線の管理受託をしています。

<https://www.hatobus.tokyo/business/rosenbus.html>

京成バス 三浦委員：

京成バスは、古くは江戸川区内に営業所がなかったため、葛飾区の奥戸営業所が担当していました。東京メトロ東西線、都営新宿線が新設される中で、人口増加に伴って営業所が遠すぎることもあり、現在の江戸川営業所の場所に出張所という形で、昭和61年に開設しました。それが営業所に正式に昇格し、今は路線数としては全部で8路線、主に環七の東側を縦で結ぶというのが、今、京成バスの主な輸送の形になっています。

乗務員については150名ぐらいいます。2000年代前半に100名を下回ったこともありましたが、シャトル☆セブンが平成19年（2007年）に運行開始して以降、乗務員が増加してきている状況です。車両については、大体95両あります。京成バス全体で見ると車両数は落ち込んでいますが、江戸川営業所に限ると、+15%ぐらいと割合が高くなっている状況です。京成バスのリソース、輸送資源が江戸川区の方に寄ってきている、集中してきているということが変遷の特徴となっています。

京成バス奥戸自動車事務所



奥戸自動車事務所(1937年8月開設)

[history.pdf\(keiseibus.co.jp\)](http://history.pdf(keiseibus.co.jp))

環七シャトルバス（シャトル☆セブン）

JR小岩駅・亀有駅を起終点とし、一之江駅・葛西駅・葛西臨海公園駅を経由して「東京ディズニーリゾート®」を結ぶ、急行路線バスです。



環七シャトルバス（シャトル☆セブン）江戸川区ホームページ
city.edogawa.tokyo.jp

京成タウンバス 福本委員：

京成タウンバスは、奥戸街道沿いに本社営業所、奥戸の第1車庫の1カ所、当初全地域6路線から営業を開始しています。このうち江戸川区内の路線は2路線ありましたが、それを自動車本部から移管されて、当時でいうと車両数が33両でドライバーが52名というところからスタートしています。

現在は15路線の54両、ドライバーは約100名弱ほどに拡大してきたというところで、江戸川区内の路線については当初の2路線+新宿線で3路線です。

2. 路線バスの魅力や特色について教えてください。

路線バスの魅力

都営バス 若田委員：

バスは、鉄道と異なり高架や地下の駅に移動する必要がなく、バス停からすぐに乗車できるというのが魅力ではないでしょうか。また、大規模なインフラ整備をすることなく路線を設定できることから、まちづくりの変化に比較的柔軟な対応が可能であるというのが一つの特長ではないかと考えています。

京成バス 三浦委員：

さっき若田さんが言ったことと重複しますが、バスは輸送力の弾力性に富んでいるという点があります。例えば、花火大会での輸送は大きなポイントかなと思います。台数や便数を調整して、お客様の状況に応じて運ぶことができます。これからは事業者間の垣根を越えるということも求められてくるのではないかなと思っています。

また、江戸川区は水域の多い区だといつも思っていて、歩ける岸や菖蒲園があります。そういうところに直接アクセスできる、毛細血管のように入っていけるということがバスの大きなメリットだと思います。

京成タウンバス 福本委員：

最近カーシェアも定着してきて、マイカーを持たない方も増えていたりします。地域の方から「今は車を自分で運転できるけれども、もう少し歳を取ったらバスのお世話になるしかないよね。」というお話も聞くことがあって、必ずしも家の近くに駅がある訳でもないで、バスの魅力はそういった**全ての人に優しい環境であること**だと思います。

江戸川区のお勧め路線

都営バス 若田委員：

江戸川区のお勧めと言いますと、葛西 21 系統（葛西駅～葛西臨海公園駅）の沿線に、去年の 11 月、角野栄子さんの**魔法の文学館**がオープンしましたが、これに合わせてバス停留所の名称を「魔法の文学館入口」に変えました。ラッピングバスも運行しています。ぜひご利用いただければと思います。

魔法の文学館

角野栄子さんの作品と功績を多くの方々に知っていただくとともに、未来を担う子どもたちが児童文学に親しみ、豊かな想像力を育む場となることを目指した児童文学館です。

[TOP - 魔法の文学館 \(江戸川区角野栄子児童文学館\)](http://TOP - 魔法の文学館 (江戸川区角野栄子児童文学館) (kikimuseum.jp))
(kikimuseum.jp)

オリジナルラッピングバス走行

角野栄子さんの作品「魔女の宅急便」、「アッチ・コッチ・ソッチの小さなおぼけシリーズ」、「リンゴちゃんシリーズ」等 8 作品をもとにデザインしたラッピングバス 9 台が、令和 5 年 10 月 1 日（日）より区内を中心に走り始めました。



[角野さんの作品を専門学生がラッピングバスにデザイン 江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://角野さんの作品を専門学生がラッピングバスにデザイン 江戸川区ホームページ (city.edogawa.tokyo.jp))

京成タウンバス 福本委員：

お勧めの路線バスというところをいうと、京成タウンバスは路線バスもやりながら貸切利用もやらせていただいています。6 月には江戸川区・足立区からのご依頼で**菖蒲園まつり**のシャトルバスを運行していますので、そのシャトルバスがお勧めです。

小岩菖蒲園

地元の方から寄贈された花菖蒲をもとに、区が回遊式の庭園にしたものです。

約 4,900 平方メートルの菖蒲田には 5 月から 6 月に約 50,000 本の花菖蒲が咲き誇り、都会のオアシスとして都内名所の一つになっています。



[小岩菖蒲園 江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://小岩菖蒲園 江戸川区ホームページ (city.edogawa.tokyo.jp))

江戸川区の特徴

都営バス 若田委員：

江戸川区には総武線、新宿線、東西線、京葉線といった**東西に走る 4 本の鉄道路線**があり、都営バスの路線はこれを補完する**縦の柱**となって、非常に多くのお客様にご利用いただいているのが江戸川区の特徴ではないかと思っています。

京成バス 三浦委員：

我々バス事業者にとって、江戸川区における**南北の輸送使命は結構大きいもの**があります。環七もそうですし、京成バスのエリアで言うと柴又街道ひとつをとっても、**道路整備がしっかり**されている印象を受けます。そのお陰で、安全性を確保できて、運行便数もある程度保てるという健全な状況が成り立っています。

京成タウンバス 福本委員：

京成タウンバスも路線全体では**道路が入り組んでいる複雑なところを走る路線**が多いのですけれども、江戸川区内の路線は、比較的南北に真っすぐ伸びる道路が多いことや、他区と比べて**踏切**があまりない部分などが、特徴として感じます。

小岩駅周辺の再開発が完了すれば北口の方も以前とは異なった姿になりますので、そこには我々バス事業者としても大きな期待を寄せているところです。

京成バス 三浦委員：

江戸川区には小岩・亀有から南北に結ぶシャトルセブンが運行していて、そのシャトルセブンは京成バスの中でも、やはり特筆すべき特色があります。車両自体は江戸川区内で**一番長い車両**を使っていて、座席も通常の車両よりはかなり**快適性を意識**した車両にしています。内装自体も一般路線バスとはちょっと一線を画したデザイン性を持っています。また、**車内前方にディスプレイ**

を設置しまして、定期的に江戸川区の情報やイベント情報などを、ある程度リアルタイムに近い形で提供しているのも特色かもしれません。

FCバス（水素バス）

都営バス 若田委員：

都営バスには、令和5年（2023年）4月1日現在、FCバス（水素バス）が73両あり、うち江戸川営業所と臨海支所合わせて30両です。

京成バス 三浦委員：

比率としては結構大きいですね。

都営バス 若田委員：

FCバス（水素バス）の運行には水素ステーションが必要になります。営業所の近隣にバスに充填できる十分な能力を持つ水素ステーションが整備されていることが不可欠となります。

燃料電池バス（FCバス）

車体上部に搭載された水素と空気中の酸素を化学反応させて作った電気により、モーターを駆動させて走行するバスです。走東京都交通局では平成27年7月に走行実証実験を行いました。その後、平成29年3月21日から、市販車では日本初となる営業運行を開始し、令和6年3月1日時点で75両を保有しています。



フルフラットバス

より一層のバリアフリーを追求するために、誰もが車内後方まで移動しやすくしたバスです。日本で初めて東京都交通局が導入し、平成30年12月に営業運行を開始しました。



都営バス | 東京都交通局 (metro.tokyo.jp)

連節バス導入

京成バス 三浦委員：

また、近年では連節バス導入の話をよく耳にします。京成バスが幕張で導入していますけれども、本当に連節バスが難しいと思うのは、収容人数が多いこともあり、乗ったり降りたりを繰り返すと、乗降に時間がかかってしまうところです。シャトルセブンに導入できるかどうかについてはそこに大きなポイントがあるなと思っています。

宇都宮のLRTは信用乗車にして、全部のドアで乗降させています。そのような形態が成り立つのであれば、同じような仕組みに舵を切ってもいいのかなと思います。

都営バス 若田委員：

連節バスの導入課題としては、バス停留所の整備というのがありますね。

京成バス 三浦委員：

確かにそれもありますね。

新型連節バス

京成バスでは、幕張新都心地区で運行する路線バス「新都心幕張線」において、営業運行開始から3代目となる『新型連節バス』を2両導入し、2021年3月30日より運行を開始しています。



[20210323_122652940835.pdf \(keisei.co.jp\)](https://www.keisei.co.jp/20210323_122652940835.pdf)

LRT（次世代型路面電車システム）

LRTとは、「Light Rail Transit（ライト・レール・トランジット）」の略称で、乗降の容易性などの面で優れた特徴がある次世代の交通システムのことです。



[LRTについて | MOVE NEXT うつのみや LRTからはじめる、次の暮らし \(u-movenext.net\)](https://www.u-movenext.net/)

3. 課題や取組について教えてください。

乗務員不足への対策

都営バス 若田委員：

現状では必要な乗務員数を確保できています。ただ、将来は乗務員が不足するだろうということは感じています。

京成バス 三浦委員：

バスの乗務員が減ってくる中で、少しでも多くの利用者の足を確保するとなると、どうしても**取捨選択する必要**が出てきます。京成バスも今年度末に江戸川区内で2路線を廃止することとなっていますが、こういう施策をした上で、**最大公約数の利便性を維持**していく。やはり、そこは避けられないと思います。

京成タウンバス 福本委員：

どこも同じような状況ですが、例えば京成タウンバスでは**女性ドライバー**を積極的に採用しています。100名弱の乗務員の中に6名の女性ドライバーがいます。比率としては比較的高いと思います。また、女性だけではなく、**多様な働き方**ですね。ほとんどが未経験で入社しますが、フルタイムじゃなくてパートの方の比率を増やしたり、限定的ではありますが、ある程度ご本人の要望に沿った形の勤務形態だったり、そういうことをしていく必要があると思っています。

東京都交通局運輸系職員採用案内

[運輸系職員採用案内](#) | [東京都交通局 \(metro.tokyo.jp\)](#)

京成バス株式会社運転士募集サイト

[京成バス 運転士募集サイト](#) | [採用情報](#) | [京成バス \(keiseibus-recruit.jp\)](#)

京成タウンバス株式会社採用情報

[採用情報](#) | [京成タウンバス \(keisei-townbus.co.jp\)](#)

車内事故防止の取組

京成バス 三浦委員：

京成バスの営業エリアの中でも江戸川区内は**高齢者の車内事故が多い**ことが課題となっています。高齢者は、停留所に着く前に行動し始めて転んでしまうというケースが多いです。これを受け、「早く立ってしまうと多くの人に迷惑が掛かってしまいますよ」という**注意喚起のポスター**を作成しています。安全にお客様に利用していただくために、**お客様自身に協力していただく**ことが、ポイントになると考えています。その他にも、乗務員の行動を社内チェックするとか、車内にて事故防止の呼びかけをする等を行っています。その結果、事故が多かった頃に比べ、着実に件数は減少し、効果が出ています。

車内事故防止キャンペーン



[バスの安全への取組 - NBA 公益社団法人 日本バス協会 \(bus.or.jp\)](#)

都営バス 若田委員：

車内事故の話ですと、**自転車**が絡むものもあります。歩道から自転車が飛び出し、バスが急ブレーキを踏むことによって、車内でお客様が転倒する事故です。昨今は、**電動キックボード**も増えてきているため、注意が必要です。**運輸安全マネジメント**に基づき、安全統括管理者と現場の第一線で働く乗務員などと双方のコミュニケーションを図るため、各営業所で開催する職場懇談会で事故防止に関する**意見交換**を行っています。

運輸安全マネジメント

輸送の安全確保に関して、経営トップから現場まで一丸となり全社的な安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が平成18年10月に全ての運輸事業者に対して導入が義務付けられました。

[行政機関等の安全対策情報](#) | [一般社団法人 東京バス協会 東京のバス \(tokyobus.or.jp\)](#)

環境問題への対応

京成タウンバス 福本委員：

課題的なところで言うと、先ほどもFCバス（水素バス）の話が出ましたが、京成タウンバスもEVバスの導入を今後検討していくところです。車庫での**充電スペースの確保**という問題ですとか、**導入するコスト**等で、色々なお力添えをいただきながら取り組んでいければと考えています。

また、細かいことなのですが、例えばバスには**デジタル運行記録計**がついていて、日々運転の記録が後から見れるようになっています。乗務員さんに向けては、そういったところで、「ちょっとエンジンの回転数が高い」だとか、「目の前の信号は赤なのに、そこまでスピード出す必要はないね」といった、細かい指導もさせていただいています。

ハード面、車両の方で言いますと、最近導入した車は窓ガラスの色を少し濃くして空調効率を上げるなどしています。

デジタコ（デジタル運行記録計）

運行記録計の一種で車両の運行にかかる速度・時間等を自動的にメモリーカード等に記録する装置です。

[事業用自動車の安全対策：自動車総合安全情報 \(mlit.go.jp\)](http://mlit.go.jp)

京成バス 三浦委員：

日本バス協会が2030年までにEVバスを1万台導入するという目標を掲げまして、京成バスも今年度末に江戸川営業所にEVバスを2台導入する予定です※。業界全体的にEVバスを取るか、ディーゼルを取るかでちょっと割れているのですけれども、やはり脱炭素に向けた動きってというのは、もう相当本流として動いてきていると思っています。

※令和6年1月11日時点

環境にやさしい「電気バス」を導入します

京成バスでは、政府が掲げるカーボンニュートラルの実現に向け電気バスを江戸川営業所に2両、奥戸営業所に2両、合計4両導入します。（令和6年3月12日発表）



[utGpeR2D.pdf \(keisei.co.jp\)](http://utGpeR2D.pdf(keisei.co.jp))

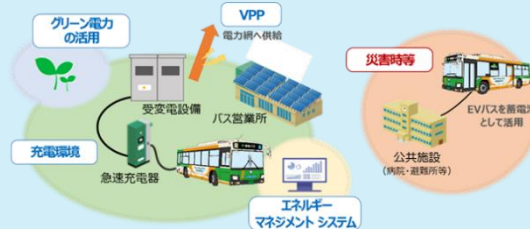
都営バス 若田委員：

都営バスでは、FCバス（水素バス）を平成29年（2017年）から運行を開始していますが、令和6年度（2024年度）に累計80両の導入を目指しています。また、国内初となる営業所内水素ステーションを有明自動車営業所に整備・運営することとしまして令和7年（2025年）4月の開所を目指しています。

EVバスについては、昨年の9月に東京電力ホールディングスと大都市におけるEVバス導入モデルの構築について事業連携協定を結びました。主な連携事項は、充電環境のあり方、エネルギーマネジメントシステムの開発、グリーン電力を活用した充電、災害時におけるEVバスの活用などです。

EVバス導入に向けたモデル構築に係る東京電力ホールディングス株式会社との事業連携協定の締結について

東京都交通局では、都営バス車両の更なるZEV化を推進し、ゼロエミッション東京の実現に貢献するため、東京電力ホールディングス株式会社と、大都市におけるEVバス導入モデルを構築していくことについて合意しました。



[EVバス導入に向けたモデル構築に係る東京電力ホールディングス株式会社との事業連携協定の締結について](#) | [東京都交通局 \(metro.tokyo.jp\)](http://metro.tokyo.jp)

都営バス有明自動車営業所



[国内初となるバス営業所内水素ステーションの整備・運営を行う事業者を公募します](#) | [東京都交通局 \(metro.tokyo.jp\)](http://metro.tokyo.jp)

京成バス 三浦委員：

有明自動車営業所はFCバス（水素バス）率が高いのですか？

都営バス 若田委員：

有明営業所は、現在、約16%がFC車両です。

京成タウンバス 福本委員：

京成タウンバスもEVバスについては導入を検討しています。現状では中国製の車両が主流でして、国産の場合、大阪万博に優先的に提供されているため、導入はその先になると考えています。

私は以前、バスを整備する会社にいました。例えばFCバス（水素バス）ですと天井には水素の充電に必要なボンベが付いています。整備する場合は、屋根の蓋を外して定期点検をしなければいけないので、作業上、高所作業車が必要になったりします。日々使っていくためには、導入して終わりではないところもあるので、十分検討し、移行していけたらと思います。

4. 経歴を教えてください。

これまでの経歴



都営バス 若田委員：

私は、都営バスの乗務員でした。

京成バス 三浦委員：

そうなのですか？

都営バス 若田委員：

営業所が荒川区のため、江戸川区内は運転したことはありません。

交通局では、バス乗務員から運行管理業務などを経て、課長、部長へ昇進可能な交通局独自のキャリアパスがあり、そういった制度を利用してチャレンジしている職員もいます。

乗務員から事務職となり、営業所で泊まり勤務の運行管理業務に携わりました。その後、主任、係長、管理職となり、営業所長も経験しました。今は都庁で計画課長という職をさせていただいています。



京成バス 三浦委員：

私は、平成 12 年（2000 年）に京成電鉄に入社しまして、その時にはまだ自動車部門がありました。同期が何人かいたのですが、大体どの代も一人は自動車部門に行くという流れがあった中で、当時免許を持っていなかった私が自動車部門に配属され、その直後に京成バスという会社が作られました。結果、電鉄に入社したにも関わらず、一度も鉄道をやったことがないです。バス一筋な点は、若田さんと同じです。私は営業が長くて、営業所長や、グループ会社での役員を経験しています。



京成タウンバス 福本委員：

私は、平成 16 年（2004 年）に京成電鉄に入社しまして、当初は鉄道の部署に所属していました。入社して 4 年目あたり、ちょうど PASMO が始まる平成 19 年（2007 年）に、駅関係のシステム等を担当していました。当時、PASMO が始まる日に向けて色々準備をしまして、いざ交通系 IC カードの利用が始まった時は感慨深いものがあったと思います。

その後は、一般管理部門を経て、千葉県稲毛市の千葉海浜交通というグループ会社に、平成 25 年（2013 年）から 4 年ほど行って、主に営業関係を担当させていただきました。

その後は、本社に戻り、京成自動車整備に 2 年ほど在籍し、令和 3 年（2021 年）から京成タウンバスに在籍している状況です。

京成バス 三浦委員：

これまでの中で、バスは車両と運転する人がいればどこでも行ける、ということ強く思うことがありました。東日本大震災の時、新幹線も仙台空港もダメという中、復興支援や避難も含めて移動手段が必要だということで、震災のあった 3 月 11 日の 1 週間後から仙台に行く臨時の高速バスを運行した経験があります。私がおもともと東北出身ということもあって、当時の社長からの指示で支援物資等を準備して被災地に向かいました。着いた先で家族同士が抱き合ったりする姿を見て「ああ、これが我々の公共交通の一つ大きな使命なのだろうな」と感じた瞬間でした。

京成タウンバス 福本委員：

千葉海浜交通の時の話ですが、稲毛市には稲毛海浜公園という大きい公園がありまして、真夏になるとそこにプールを利用する方々の臨時輸送があります。市内では他にも色んなイベントがコロナ禍以前は多くありました。仮装しながらだとか、色のついた粉を吹き付け合いながら走るマラソンイベント等もあり、そういったイベントには都心の方から色んなお客さんも来られました。イベントに合わせて臨時のバスを出すのですが、みなさん土地勘なく来られるので、看板を出すときみなさん乗ってくださいます。その時、輸送使命にやりがいを感じました。



5. 最近注目している交通に関するトピックについて教えてください。

安全対策

京成タウンバス 福本委員：

安全対策というところかというと、運転に関する安全対策は当たり前なのですが、今後はテロ対策といったところに今後我々も注視していかなければいけないと考えています。ちょうど昨年、私どもも地元の警察署と連携しまして、テロ対策訓練を実施しました。

バスジャック対応合同訓練

2019年3月14日、京成タウンバス(株)奥戸営業所車庫内で同社と葛飾警察署がバスジャック対応合同訓練を行いました。



京成タウンバス(株)と葛飾警察署がバスジャック対応合同訓練を行いました。

ラストワンマイル・モビリティとの連携

京成バス 三浦委員：

最近、ラストワンマイル・モビリティということで、mobility (モビ) や、あるいはそれを含めたMa a Sのあり方だとか、既存のバスの中でもAIオンデマンド交通に関する話題があったりします。また、ライドシェアも注目される中で、バスがどこまでのことをやるべきなのか、あるいはやった方が利用者の利便性が維持できるのか、ラストワンマイル・モビリティとの連携ができるのかと考えています。

一方で、こうしたものにより、バスのお客さんが減ってしまうこと、それによってバスの利便性が下がる等の懸念もあります。地域にとって本当の利便性の維持や活性化に繋げるには、客観的に見てどうあるべきか、もっと研究しなければならないと思っています。

都営バス 若田委員：

各自治体では今、AIオンデマンド交通の導入を検討しています。この流れは、コミュニティバスが導入された時に似ていると感じています。既存公共交通との共存共栄が図られればよいのですが、淘汰が起きてしまう可能性を懸念しています。そのため、AIオンデマンド交通の役割をきちんと整理する必要があると思います。

京成バス 三浦委員：

ラストワンマイル・モビリティについては、既存の事業者が淘汰・競合しないために、“バス停留所までの接続”という前提で地元で説明する自治体もありますが、一方で、無理にでもこうした交通手段を導入しろという自治体も存在し、それにより地元の事業者が混乱している事例も見受けられます。

我々3社は仮にも公共交通という意識の中で事業を行っているため、赤字路線がある中でも既存の路線を極力維持しています。ラストワンマイル・モビリティ事業者の新規参入によってバスのお客さんが減った場合、乗務員が不足しているため、バスは減便をします。仮に、ラストワンマイル・モビリティ事業が撤退となった時に、その時点ではバスも乗務員がいない前提でダイヤ等を組んでしまっているため、参入前の便数に戻すことはできません。極端な話ではありますが、その場合、一番困るのは利便性が低下した場所に居住しているお客様です。

京成タウンバス 福本委員：

図らずも冒頭、基幹路線の話が示す通り、基幹路線がしっかりしている方が利便性は高いというのは、まさにそのとおりだと思います。

一方で、福祉的な視点で自治体が何をしていくのか、地域としてそういったものが必要なのかというのは、これはこれで議論が必要かと思っています。私も、色んな公共交通会議で申し上げさせて

いただいているのが、今後、乗務員不足の観点がありつつ、バス路線自体が限りある資源というような考え方になっていかなければならないだろうと思っています。その限りある資源をどう使っていくことが真に地域のためになるかという視点で議論していけたら良いと思っています。

ラストワンマイル・モビリティ

移動需要に対して十分な交通サービスが存在しないエリアにおいて、鉄道・路線バス等の基幹交通への接続や日常生活拠点や観光施設までの移動に使われるモビリティで、タクシー、乗合タクシー等によって担われています。

[自動車：ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会 - 国土交通省 \(mlit.go.jp\)](#)

m o b i (モビ)

30日間エリア内定額乗り放題の交通サービスです。アプリや電話でm o b iを呼ぶとお迎えにあがり、最適なルートで目的地へと送迎します。

[mobi\(モビ\)：呼べば来る、エリア定額乗り放題サービス | MaaS | WILLER TRAVEL](#)

M a a S

M a a S (マース：Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

[国土交通省日本版 MaaS の推進 \(mlit.go.jp\)](#)

A I オンデマンド交通

AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムです。



[基盤整備の推進 | 国土交通省日本版 MaaS の推進 \(mlit.go.jp\)](#)

ライドシェア

自家用車を利用する一般ドライバーによる旅客運送であると考えられ、国内では、タクシー事業者の管理の下で行う自家用車活用事業として、進めています。(令和6年3月29日現在)

[内閣府規制改革推進会議地域産業活性化WG資料\(mlit.go.jp\)](#)

[自家用車活用事業の制度を創設し、今後の方針を公表します。\(mlit.go.jp\)](#)

6. ホームページを見ている皆様へ、メッセージをお願いします。

近場での移動に利用してほしい



京成タウンバス 福本委員：

ぜひ区内に住んでいる方も遠出するだけではなく、近場で移動する際にバスを使っていただけだったらと思います。バスを利用することによって、色々な発見があると思います。春であれば桜などがあります。京成タウンバスの経路ではありませんが、小松川の桜などが挙げられます。その他にも、色々な名所があります。移動の際には是非使ってみてください。

小松川千本桜

まちの安全を守る荒川高規格堤防整備に合わせて、南北2キロメートルにわたり約1,000本の桜が植栽されています。



[小松川千本桜 | 江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](#)

利用者のお声をいただきたい



京成バス 三浦委員：

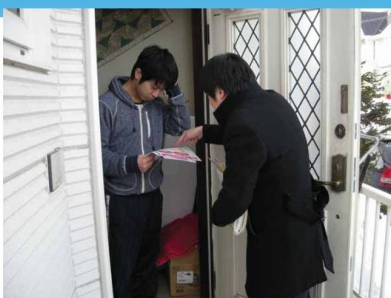
普段バスを利用している人について言うと、「バスが先に行ってしまった」「運転が荒い」等の苦情はありますが、この苦情を当社へ連絡される方は一部です。一方で、乗務員の接客態度が良い等、利用者の方は満足するものの、その声はバス会社には届いて来ないということもあります。今まで以上に、**利用されている方の意見をもとに改善に繋げていきたい**と考えているため、電話やホームページからでもお声をいただくと嬉しいです。

使っていない方については、**我々がアプローチをしていかなければ**と考えています。北海道の十勝バスが経営危機に陥ったときに、全社員で全戸を回ってバスの乗り方や路線の説明をして、結果、利用者が増えた事例があります。区内全戸に対してこれを行うことは無理としても、例えば学校等でバスの乗り方教室を実施するなど、利用していない方々に我々からアプローチしていかなければならないのではないかと考えています。その際には、江戸川区にもご協力いただきたいなと思います。

十勝バスの戸別訪問

十勝バスでは平成21年から独自に沿線住民宅を戸別訪問し、バスを利用しない理由の聞き取りを実施しています。

路線バス沿線住民宅に戸別訪問 (図-8)



社員が路線バス沿線住民宅に戸別訪問している様子
乗り方がわからない人が意外に多かった

[十勝バス - 私たちはいつも身近な存在として皆さまに生活の安心をお届けます \(tokachibus.jp\)](http://tokachibus.jp)

[1304tokachi.pdf \(mlit.go.jp\)](http://1304tokachi.pdf (mlit.go.jp))

安心安全を第一に取り組んでいく



都営バス 若田委員：

今後は、人員不足により事業規模が維持できなくなる可能性があるほか、新たな交通手段の普及や鉄道新線の開業により、事業環境は大きく変化していくものと思われます。これからも**安全・安心を第一に、お客様サービスの充実、環境負荷の低減などに先導的に取り組んでいきます**ので、よろしくお願いいたします。



江戸川区地域公共交通活性化協議会

江戸川区地域公共交通活性化協議会は、交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者代表、学識経験者、東京都、江戸川区等が参加しています。協議会において、地域公共交通計画の検討・協議・進捗管理や、一元的な情報提供・利用促進策の実施を行っています。

[江戸川区地域公共交通活性化協議会江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://city.edogawa.tokyo.jp)

江戸川区地域公共交通計画

江戸川区地域公共交通計画は、区内の公共交通に関する現状と課題及び目標について具体的に示すとともに、区民・利用者、交通事業者、道路管理者、公安委員会等の公共交通に係る多様な主体が参加・連携して持続可能な公共交通の実現を目指すための共有ビジョンとして、令和3年3月に策定しました。

[江戸川区地域公共交通計画について江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://city.edogawa.tokyo.jp)