

福祉土木委員会管外行政調査結果報告

1. 日 時 令和5年10月2日(月)～10月3日(火)(2日間)
2. 行 先 ① 1日目 東京都稲城市
② 2日目 東京都三鷹市
3. 目 的 ① 東京都稲城市
・介護支援ボランティア制度について
② 東京都三鷹市
・小型EVバス及びAIデマンド交通について
4. 参加者 委員長 久保田 和 典 副委員長 森 博 英
 委 員 木 戸 晃 委 員 明 石 宏 隆
 委 員 吉 田 佳代子 委 員 奥 田 悦 雄
 理事者 藤 原 通 晃 (土木部長)
 事務局 松 下 智 美 (議会事務局 総務課 議事係 主任)

上記調査事項について、別添のとおり報告いたします。

令和5年11月2日

高石市議会

議長 永 山 誠 様

福祉土木委員会

委員長 久保田 和 典

令和5年度 福祉土木委員会管外行政調査（調査内容の概要）

【開催日時】 令和5年10月2日（月） 午後1時30分～午後3時30分

【開催場所】 東京都 稲城市役所

- 【流れ】
1. 稲城市議会 北浜議長より挨拶
 2. 高石市議会 福祉土木委員会 久保田委員長より挨拶
 3. 稲城市 福祉部 高齢福祉課 高齢福祉係荒井係長より視察事項の説明
 4. 質疑応答
 5. 高石市議会 福祉土木委員会 森副委員長よりお礼の挨拶

令和5年度 福祉土木委員会管外行政調査（調査内容の概要）

【開催日時】 令和5年10月3日（火） 午前10時00分～12時00分

【開催場所】 東京都 三鷹市役所

- 【流れ】
1. 三鷹市 都市整備部 交通ネットワーク推進担当 齋藤部長より挨拶
 2. 高石市議会 福祉土木委員会 久保田委員長より挨拶
 3. 三鷹市 都市整備部 都市交通課 山田課長補佐より視察事項の説明
 4. 質疑応答
 5. 高石市議会 福祉土木委員会 森副委員長よりお礼の挨拶
 6. 三鷹市西部エリア AI デマンド交通試乗

調査事項報告

東京都稲城市

1. 稲城市について

稲城市は、令和5年4月1日時点で高齢化率21.9%、要介護認定率16.5%となっており、全国的にも、また東京都の中でも若い自治体である。理由としてはニュータウン開発及び区画整理が進められており、都心からも近いためにサラリーマン世帯が移り住むことで、高齢者人数は増えつつも高齢化率は引き下げられているためである。

2. 制度導入の経緯について

平成17年度に当時の担当課長であった石田副市長が、ボランティアに参加して健康を維持している方に対して、介護保険の保険料を直接控除するという案を国へ提案した。その時は、公平性が担保できないという理由で断られるが、何度も話し合いを重ね、最終的には直接的な控除は出来ないが、ポイントを貯めて金銭を払うことで間接的な控除になるということであれば、介護保険の地域支援事業の中で実施可能との通知が出され、平成19年9月に稲城市で全国初の制度としてスタートした。

【直面していた課題】

- ・団地地区を中心に、地域のコミュニティの力を高める必要が生じてきたこと
- ・社会参加活動への参加を望む高齢者が増えてきていたため、そういった機会を制度として設けることが必要となってきたこと
- ・介護保険料の引き上げが続いていること

【求められる施策】

- ・高齢者自身の介護予防につながる社会参加活動（自助）を支援すること
- ・元気な高齢者による介護者等への支援ボランティア（互助）を褒賞・奨励すること
- ・上記の結果、地域支援事業費、介護給付費等の費用を直接・間接的に抑制すること

3. 稲城市介護支援ボランティア制度について

仕組みとしては、介護支援ボランティアが介護支援ボランティア受入機関等でボランティア活動をし、介護支援ボランティア手帳にスタンプを押してもらう。集めたスタンプをポイントに替えて申請することで、年間最大5,000円を受け取ることができる。そのお金を介護保険料の支払いに充てることで、実質的な介護保険料の負担軽減になる。

(1) 制度根拠

- ・介護保健法（平成9年法律第123号）第115条の4第1項

- ・地域支援事業実施要綱（平成18年6月9日老発第0609001号）別記1（2）イ（ウ）
- ・稲城市介護保険条例（平成12年条例第8号）第15条の6
- ・稲城市介護支援ボランティア制度実施要綱（平成19年7月9日市長決裁）

(2) 介護支援ボランティアの対象者について

対象者は、稲城市介護保険第1号被保険者であり稲城市社会福祉協議会へ介護支援ボランティア登録を行った者。登録後、稲城市社会福祉協議会より介護支援ボランティア手帳が交付される。

(3) 介護支援ボランティアの対象となる事業及び活動について

介護支援ボランティアの対象となる事業及び活動は、あらかじめ稲城市長から指定を受けなければならない。

○指定要件

- 1 稲城市内の施設又は場所における活動であること。
- 2 介護保険事業に関する活動であること。
- 3 ホームヘルプサービスで行うべき業務の代替でないこと。
- 4 事業所等が本来行うべき業務の代替でないこと。
- 5 活動の結果、一定の介護予防の効果が見込まれること。

○事業

- 1 介護保険対象施設
- 2 市が委託する地域支援事業（介護予防事業）
- 3 ふれあいセンター
- 4 高齢者会食会
- 5 その他

○活動

- 1 レクリエーション等の指導、参加支援
- 2 お茶だしや食堂内の配膳、下膳等の補助
- 3 喫茶等の運営補助
- 4 散歩、外出、館内移動の補助
- 5 模擬店、会場設営、利用者の移動補助、芸能披露等の行事の手伝い
- 6 話し相手
- 7 施設職員と共に行う軽微かつ補助的な活動（例-草刈、洗濯物の整理、シーツ交換等）
- 8 その他（例-高齢者世帯のゴミ出し等）

(4) 活動実績について

活動実績の把握方法について報告書等の提出は求めておらず、活動は介護支援ボランティアが所持する介護支援ボランティア手帳に介護支援ボランティア受入機関等がスタンプを押印する方法によってのみ記録されている。介護支援ボランティア受入機関等は、介護支援ボランティア活動1時間につき1回として、また、1日において2時間以上行った場合又は2

か所以上で行った場合については、当該活動を2回までとして評価する。ただし、ごみ出しなどのちょっとしたボランティアの場合は、継続的な活動について週1回以上の活動を（回数に関わらず）1回として評価する。

(5) 評価ポイントの付与について

介護支援ボランティアの希望により、介護支援ボランティア手帳に押印されたスタンプの数に応じて、稲城市社会福祉協議会にて最大5,000円ポイントの評価ポイントを付与する。評価ポイントの付与を行ったときは、介護支援ボランティア手帳に介護支援ボランティア活動評価ポイント付与認証印を押印する。

評価ポイントの付与基準

活動実績（スタンプの数）	付与する評価ポイント
10回から19回	1,000ポイント
20回から29回	2,000ポイント
30回から39回	3,000ポイント
40回から49回	4,000ポイント
50回以上	5,000ポイント

(6) 評価ポイント転換交付金の交付について

評価ポイント転換交付金の交付を受けるには、介護支援ボランティア手帳を添えて、市長に付与された評価ポイント活用を申し出る。市長は、この申し出があった場合、介護支援ボランティア手帳を添付のうえ、社会福祉協議会へ伝達する。社会福祉協議会は、この伝達に基づき評価ポイント活用の申出者に対して、評価ポイント転換交付金を交付する。交付額は、年度ごとに5,000円を限度とする。

評価ポイント転換交付金の算定基準

評価ポイント	介護支援ボランティア 評価ポイント転換交付金
1,000ポイント	1,000円
2,000ポイント	2,000円
3,000ポイント	3,000円
4,000ポイント	4,000円
5,000ポイント	5,000円

(7) その他

- ・介護支援ボランティアの登録、評価ポイントの管理・付与等は管理機関である稲城市社会福祉協議会が行う。
- ・介護保険料の未納又は滞納がある場合、評価ポイント転換交付金は交付しない。

4. 令和4年度介護支援ボランティア制度の実績等（令和5年3月末現在）

登録者数	735名（高齢者数の3.59%：転出、死亡による資格喪失者を除く）
ポイント獲得者	179名（令和3年度中に10回以上の活動）
ポイント費用	514,000円
受入機関等	25団体
事業費（社協への管理委託料）	1,005,812円（事務費等+ポイント費用）

5. 介護予防効果について

(1) 主観的評価

介護支援ボランティア活動を始める前と現在では、健康面や精神面に変化が生じたのかを調査するアンケートを実施した結果、以下の通り大きな効果が現れていることが確認できた。

・張り合いが出てきた	51.7%
・健康になったと思う	24.1%
・変わらない	24.1%
・体調をくずした	0.0%
・その他	0.0%

(2) 客観的評価

介護支援ボランティア制度を実施していなかった場合と比較すると、令和3年度の活動における新規要介護認定者の抑制人数は2人となり、その人数から算出した介護支援ボランティア制度の費用効果2,903,763円から介護支援ボランティア制度に要した費用983,431円を差し引いた1,920,332円が、介護支援ボランティア制度による介護費用抑制効果である。

6. 質疑応答

- ・この制度導入の動機と導入後のメリットとデメリットの自己評価について。
⇒当時直面していた課題解決のために制度導入を決めた。メリットは、介護予防の効果が一定程度あること及び地域共生社会につながる地域づくりの一翼を担っていると考えられること、デメリットについては、あまり無いと考えている。
- ・介護支援ボランティア活動には、施設内での生活介護も活動範囲に入るのか。
⇒介護支援ボランティアは、車椅子の入所者等を移動させることは出来ないが、車椅子が動かないように押さえてもらう等、あくまで簡単なお手伝いの範囲であり、プロがする必要がある生活介護は活動範囲に入らない。

・介護支援ボランティアの対象となる事業及び活動に含まれる介護保険対象施設でのレクリエーション等の指導、参加支援並びに施設職員と共に行う軽微かつ補助的な活動は、デイサービスのサービス内容でもあるので、デイサービス施設事業者の支援ではないのか。その場合、事業所等が本来行うべき業務の代替でないことという指定要件に抵触しないか。

⇒この制度の目的は、介護支援ボランティア自身の介護予防、自立支援であり、事業所等に対する支援ではない。事業所等が本来行うべき業務の代替ではなく、業務+αになるようなお手伝いをしているので問題ない。

・評価ポイントについて、1回から9回まで無償としている理由は。

⇒継続的にボランティア活動に参加することが介護予防の効果を高めると考えており、継続していただくために10回以上の活動からポイントを付与している。

・男性の介護支援ボランティア登録者が少ないが、男性が参加しやすい方法の検討は。

⇒全国的にも男性の介護予防活動の参加者が少ないという状況は同じであり、その中では男性の登録者数は多いほうだと考えている。ただ、男性の活動がさらに増えるように工夫はしていきたいと考えている。

・介護支援ボランティア以外のボランティアで、同様に評価ポイント・転換交付金を支援する事業はあるのか。

⇒そのような事業はない。

・転換交付金は現金だが、市内だけで使用できる地域商品券や地域通貨のようなものは検討しているのか。

⇒制度設計の際に検討はしたが、やはりもらって一番嬉しいものは現金という結論に落ち着き、現在はそのような検討していない。

・5000ポイント達成者への特典について。

⇒現金以外だと、Jリーグ東京ヴェルディ観戦ツアー、よみうりランド（遊園地）のチケット、さらに今年からHANA・BIYORI（フラワーパーク）の入園券のいずれか1つを差し上げている。

・介護支援ボランティア受入機関等からはどのような評価を受けているのか。

⇒ちょっとしたお手伝いの他、少し手が離せない時に入所者の側に寄り添ってもらえるボランティアの存在は、精神的な負担を軽くしてくれるので、すごくありがたいという言葉をいただいております好評である。

・この制度は、介護保険料抑制よりも介護予防が主目的であると考えていいか。

⇒この制度は、介護予防が主目的である。介護状態になることを1ヶ月でも遅らせることができれば、1人当たりの月額介護費用約120,000円の給付費を抑制できるので、元気に楽しく、なるべく長く活動していただくことを重視している。

・健康に関する事業について、行政主導で民間事業者に事業委託をしているか。

⇒介護予防の体操教室を民間事業者に委託して実施している。教室の種類としては、市内の大型スポーツジムで実施する教室、公民館等に指導者を派遣して実施する教室、小規模ジムにて実施するパーソナルトレーニング型の教室がある。また、教室終了後に自主グループをつくる事業を行い、自主的に運動を継続してもらえるような工夫をしている。

・介護支援ボランティア登録者数が多い理由は。

⇒募集方法については、広報紙に掲載するほか、介護保険料の通知にチラシを同封することで65歳以上の市民全員に情報が届くようにしている。さらに、実際に活動している方からの紹介が一番効果があるので、介護支援ボランティアに会う機会があれば、お友達も一緒にと呼びかけていることが理由と考えられる。

・10周年記念式典での東京ヴェルディによる介護予防体操は、通常、実施していないのか。また、ダンベルやチューブ等の器具を使用する体操はしているか。

⇒通常の体操教室は東京ヴェルディに委託しておらず、この式典のときだけである。また、器具を使用する体操は、パーソナルトレーニング型の体操教室で実施をしている。

・介護支援ボランティアが、介護支援ボランティア受入機関等に初めて行く際の流れはどうなっているのか。

⇒まず、社会福祉協議会にてご本人の得意なことや希望等の聞き取りを行い、受入先施設を決定する。また、初回は社会福祉協議会の職員が同行することもあり、スムーズに受け入れられるよう丁寧な対応をすることで、活動が定着していく流れとなっている。

・今までに介護支援ボランティアと介護支援ボランティア受入機関等とのトラブルが発生したことは。

⇒トラブルと言えるほどのトラブルはない。

・社会福祉協議会のボランティアセンターで既存のボランティア活動をされている方も、介護支援ボランティア制度のポイントを取得することが出来るのか。

⇒既存のボランティア活動をされている方でも、稲城市の介護保険第1号被保険者であり、介護支援ボランティア登録をされている方であればポイントを取得することができる。

・高石市では、同じ方が民生委員ほか複数のボランティア活動を掛け持ちしていることがよくあるが、稲城市ではどうか。

⇒稲城市でも同じような状態である。一方で、民生委員等からの口コミを聞いて参加される方もおり、民生委員はハードルが高いと考える方でも自分のペースで活動出来るこの介護支援ボランティア制度は受け入れられやすいと感じている。

・65歳から69歳の介護支援ボランティア登録者が、年々減少している理由は。

⇒年金の支給開始年齢が引き上げられ、働き続けなければならない世の中になってきたということが背景にあると考えている。

・介護支援ボランティア制度の年齢要件を引き下げるとは考えていないか。

⇒引き下げを検討したこともあったが、制度設計当初から介護保険第1号被保険者に対する制度として考えているので変更しなかった。

7. まとめ

稲城市介護支援ボランティア制度は、介護支援ボランティア受入機関等への支援の側面であったり、ボランティア活動をして貯めたポイントを換金できることに注目しがちであるが、あくまでも目的はボランティア自身の介護予防であり、社会参加活動の支援であることを考えさせられる内容であった。

平成19年から開始した稲城市介護支援ボランティア制度の登録者数は、コロナ禍の時期を除いて常に増え続けてきた。制度を常にブラッシュアップをするため、毎年、介護支援ボランティア登録者にアンケートを実施すると共に介護支援ボランティア受入機関、社協等とも意見交換会を行い関係者の意見・要望を取り入れるようにしており、その結果、事務量や経費などの負担も最小限とする制度設計になっている。一例として、ボランティア活動実績の管理は、実績報告書ではなく社協が手作りした手帳に簡易なスタンプを押すやり方が挙げられるが、スタンプ集めを楽しむボランティアもおり、アナログな方法は逆に高齢者に合っていたと言える。分かりやすく、関係者の負担を抑えることを意識した制度設計は、高石市に導入する際にも参考になると考えられる。

調査事項報告

東京都三鷹市

1. 三鷹市の交通状況について

三鷹市は市境の北側に JR 中央線が東西方向に走っており、都心へ通勤する市民は三鷹駅までバスを利用するのでバス便は発達しているが、バス通りの間にある住宅地は道がとても狭い。そのため市域全体が交通不便地域というわけではなく、三鷹駅東側にある京王井の頭線の駅に比較的近いが、道幅等道路の状況により交通不便が広がっている井の頭地区と、そもそも駅からバス通りからも遠いために交通不便な西部エリアと、大きく分けて2つの交通不便地域がある。

今回の実証運行では、井の頭地区で小型 EV バスを運行し、西部エリアで AI デマンド交通を運行している。

2. 井の頭地区実証運行（小型 EV バス）について

公共交通が運行しておらず交通不便地域であった井の頭地区内において、三鷹台駅と明星学園前間の生活道路を小型 EV バス（グリーンスローモビリティ）で定時定路線で運行し、地域の交通利便性の向上を図った。グリーンスローモビリティとは、国土交通省が推進する電動で時速 20km 未満で公道を走る小型移動サービスで、その車両も含めた総称である。

今回の実証運行の設定については、近くを運行しているコミュニティバスおよび路線バスの路線網から外れている空白地域であったことを考慮した。

（1）運行概要について

愛称	井のバス
運行形態	定時定路線
運行経路	三鷹台駅 — 三鷹台地区公会堂 — 第五小学校 — 都営井の頭三丁目アパート — 三鷹井の頭郵便局 — 明星学園前
運行開始日	令和4年10月24日（月）
運行時間	午前10時～午後4時
運行時間	片道12分程度（40分間隔で運行）
運行日	月曜日～土曜日 ※日曜・祝日は運休
運行距離	3.2km（往復）
使用車料	tajima-naoGj 1台 【利用者定員4名/台】※令和5年4月3日より6名
運行事業者	京王自動車株式会社
乗車料金	100円/席 ※大人・小児同額 ※座席を使用しない未就学児は無料、シルバーパス・交通系 IC カード利用不可

(2) 乗車料金について

乗車料金の支払い方法については、現金と乗車券の2種類がある。

乗車券について、地域にいくつかある商店街と連携し、お店で一定の金額を購入すると小型EVバス1回分の乗車券をプレゼントするという取組みを実施しており、地域と一緒に交通を育てている。

(3) 利用状況について

実証運行を開始した令和4年10月24日（第1週）から令和5年7月31日（第40週）までの合計乗車人数は、2,032人。1日あたりの平均利用者数は約9人。天候別では、晴れまたは曇りの日は約8.62人、雨または雪の日は約9.82人と、天気が悪い日は利用者数が増加する。

3. 西部エリア実証運行（AI デマンド交通）について

三鷹市AI デマンド交通は、AI を活用した予約型の乗り合い交通であり、道幅が狭く、坂や高低差があり、交通不便なエリアの解消を図るために、令和4年10月24日から実証運行を開始した。当初は大沢地区のみで行われていたが、令和5年10月2日から、隣接する井口地区、深大寺地区にも運行エリアを拡大し、西部エリアAI デマンド交通として実施されている。

利用者は、あらかじめ運行エリアの乗降ポイントの中から乗降場所と乗車時間を決めて、アプリまたは電話で予約をする必要がある。

(1) 運行概要について

愛称	めぐり号（車体の色：黒）、ほたる号（車体の色：白）
運行形態	デマンド型（ダイヤ、ルート等を定めず、エリアを決めてその中を運行する区域運行）
運行開始日	令和4年10月24日（月）
運行時間	午前8時～午後5時 ※令和5年4月3日より午後6時まで延長
運行日	月曜日～土曜日 ※令和5年4月3日より日・祝日のイベント時運行
使用車両	小型ワンボックス車両2台 【利用者定員6名/台】
運行事業者	境交通株式会社・寿交通株式会社・SWAT Mobility Japan
乗車料金	西部エリア内の移動：100円/席 西部エリア外への移動：300円/席 ※現金払いのみ ※座席を使用しない未就学児は無料、シルバーパス・交通系ICカード利用不可 ※大人・小児同額 ※令和5年4月3日より高齢者・障がい者割引あり
予約受付	乗車希望日の1ヶ月前から乗車直前まで
予約方法	専用アプリまたは電話（AI デマンド交通コールセンター）にて予約
備考	車椅子利用の方もそのまま乗車可能 配車システムにAI 技術を導入し、ルーティングの効率化に寄与

(2) 乗降ポイント等について

西部エリア内の乗降ポイントは全部で84箇所、西部エリア外の乗降ポイントは3箇所（三鷹市役所、元気創造プラザ、杏林大学病院）ある。AI デマンド交通は予約状況に応じて乗り合いが発生するので、AI システムで算出した乗降時刻、最適なルート設定等をドライバーに伝えて効率的な運行をしている。

(3) 割引制度について

令和5年4月から高齢者割引と障がい者割引の2種類の割引制度を導入した。割引を利用すると西部エリア外への移動が100円引きになる。西部エリア内の移動では割引適用は無し。

○高齢者割引

対象者：事前に郵送または窓口申請にて、高齢者割引証を発行していただいた70歳以上の全ての方

○障がい者割引

- ・身体障害者手帳
 - ・療育手帳（愛の手帳）
 - ・精神障害者保健福祉手帳
- } いずれかの手帳を持つご本人及び介助者1名が対象

(4) 利用状況について

実証運行を開始した令和4年10月24日（第1週）から令和5年7月31日（第40週）までの予約件数は4,641件、乗車人数は、5,961人。予約方法は、電話予約38.5%、アプリ予約61.5%となっており、年齢に関係なくアプリ利用者が多い。エリア内の利用は約54.2%、エリア外の利用は約45.8%となっており、日常的な移動手段として短距離移動のニーズが多くあったことが、今回の実証運行を通じて見えてきた。天候別では、小型EVバスと同様に晴れまたは曇りの日より、雨または雪の日の方が利用者数が多い傾向である。

利用者数は増加傾向であり、リピーターが多いことが理由と考えられる。

4. 質疑応答

- ・実証運行期間中の利用者数等の実績について。

⇒実証運行を開始した令和4年10月24日（第1週）から令和5年7月31日（第40週）までの実績

○小型EVバス : 乗車人数 2,032人（現金1,288人、乗車券744人）
平均乗車人数9人/日

○AI デマンド交通: 予約件数 4,641件（電話予約 38.5%、アプリ予約 61.5%）
乗車人数 5,961人（エリア内 54.2%、エリア外 45.8%）
リピーター率 62.48% 平均乗車人数24.3人/日
相乗り発生件数1,721件

・AI デマンド交通の実証運行中に困った事など利用者の声について。

⇒困ったこととしては、AI デマンド交通は乗り合いなので、予約の時間に乗降ポイントで誰もいない場合でも、次の予約が入っていることがあり、そのまま通過してしまう。そのため、1分～2分遅れたために乗れなかった方から問合せがあった。車の見た目からどうしてもタクシーと同じように考えてしまうが、乗降ポイントで少し待つ等の柔軟な対応は出来ないため、丁寧に説明し納得してもらっている。

・令和5年度の小型EVバスとAI デマンド交通の予算額について。

⇒小型EVバス 1, 800万円

AI デマンド交通 2, 800万円 (2台あるので、1台あたり1, 400万円)

両事業とも市内のタクシー事業者に運行を依頼しており、この金額の根拠としては、タクシー借上げ料の見積もり価格をベースにして算出している。

・小型EVバスのルート等の決定方法について。また、住民の意見収集について。

⇒三鷹台駅と明星学園前の間をつなぐ住宅地の中のルートについては、市民からいろいろな要望が寄せられたが、道幅がバス通行に必要な4メートル以上あること、また、安全対策について警察と協議したうえで決定した。

・運行事業者の選定プロセスについて。

⇒まず、市内のバス事業者に打診をしたが、昨今の運転手不足もあり断られた。次にタクシー協会に打診をし、協力してくれるタクシー業者を紹介してもらい、そのタクシー業者と内容を詰めていった。

・AI デマンド交通が令和5年8月28日から午後の6～9便が運休となった理由について。

⇒バッテリーと電源ケーブルに不具合が生じ、修理が必要となったため一時運休した。

・AI デマンド交通利用料のキャッシュレス決済導入予定について。

⇒AI デマンド交通の料金決済をするには、システムの改修または入れ替え等が必要になってくることが課題となり、今のところは現金だけの取扱いとなっている。

・AI デマンド交通実証運行の今後について。

⇒令和5年10月2日から従来の大沢区に加えて、井口地区及び深大寺地区にも運行エリアを拡大し、さらに1年の実証運行が継続される。

・令和5年度の予算額は、運賃収入ということか。

⇒この予算額は、運行補助金として市からタクシー事業者に払った金額。運賃はタクシー事業

者の収入になるので、タクシーの借上げ料をベースに算出した金額から運賃収入を除いた部分を運行補助金として払っている。

・AI デマンド交通の利用者は増えて、小型EV バスは減っている状況だが、今後も継続していくのか否かについて結論はでているのか。

⇒今後については、令和5年10月から1年間実証期間を延長して、さらにデータを収集する予定である。

・AI デマンド交通は乗降ポイントがたくさんあるため、乗り合わせの都合上、目的地まで相当の時間がかかることはないのか。

⇒予約の段階で到着時間に幅を持たせてお知らせしており、乗り合いが発生した場合と発生しなかった場合どちらであっても、最初の予約時にお知らせした到着時間の範囲内におさまるようにAI が自動算出している。

・AI の初期投資の費用について。

⇒システム導入時には1台あたり約300万円。その他にシステム利用料として毎月20万円ほどかかっている。

・財源について。

⇒実証運行の間は、運行経費の1/2の金額が東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金として交付されるため、それを活用して運行している。

・苦情、意見等の対応窓口について。

⇒職員が通常業務の中で対応出来る範囲内で収まっているので、そのような窓口は設けていない。また、AI デマンド交通については、予約用のコールセンターがあるので簡単な問合せはそちらで対応している。

・小型EV バス車両の購入費用は、東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金の補助対象になるのか。

⇒本格運行の際に車両を購入した場合は補助対象になるが、実証運行の間は補助対象外となるため、今回の小型EV バス2台の購入費については一般財源で対応した。

・小型EV バスの長さ、幅及び定員について。

⇒小型EV バスの長さは約4.6メートル、幅は軽自動車と同程度の約1.5メートルとなっており、狭い道でも走行しやすいようになっている。定員は、実証運行開始当初は運転手と補助員を含めて6人だったが、市民からの定員を増やして欲しいという要望に応じて令和5年

4月から8人に増やした。なお、補助員はドアの開け閉め、料金収受、バスロケーション情報入力等の作業に従事してもらっている。

・小型EVバスの値段について。また、納車までの期間について。

⇒調整等も含めて1台あたり約300万円。株式会社タジマモーターコーポレーションと契約し、受注生産してもらった。納車には半年ほど要した。

5. まとめ

小型EVバスは定時定路線で運行しているため、路線から離れている方から利用しづらいという声が寄せられているが、運行している井の頭地区の道幅が狭いために経路設定に制限がかかり苦労している。また、新しい交通サービスであるため市民にとってはなじみが無く、親しみを持ってもらえるように車両の愛称を募集したり、近隣商店街とも連携して1回分の乗車券をプレゼントする取り組みをしている。さらに市民からの要望に応じて定員を増やし、バス停の移設をするなど、少しでも利便性向上を図るための努力と工夫を続ける姿勢を強く感じた。

AI デマンド交通の実証運行は、エリアを拡大して継続することが決まった。事前予約が必要という手間はあがあるが、市民から寄せられた運行時間の延長、日・祝日イベント時運行開始等の利便性向上を図ったこともあり、利用者数は右肩上がり推移している。

AI デマンド交通に試乗させてもらった際、実際に病院から自宅へ戻る市民と乗り合わせ、直接利用者の声を聞く機会に恵まれた。その方は、知り合いからの口コミがきっかけで利用を始めてピーターになったとのことで、料金も安くて自宅近くまで車が来てくれるので便利であると好評であった。利用シーンとしては、高齢者の買い物・通院、幼い子どもを連れた保護者の外出の他にも小学生の習い事の送迎にも利用される等、当初想定されていた使い方以外でも利用は広がっており、市民に受け入れられつつあることがわかる。

市民の声を取り入れながら柔軟に対応することが、新しい制度普及の鍵であることを改めて実感する視察だった。道幅が狭い交通不便地域があることは高石市も同じであり、今後、日常的な移動手段として導入を検討する際には、三鷹市の実証実験を好事例として参考にしたい。