

---

## 令和7年度 第2回渋谷区地域公共交通会議 議事録

---

日時:令和8年3月27日(金) 15時00分～

場所:渋谷区立商工会館消費者センター 第一会議

参加者:別添参照

議題【報告事項1件】

・デマンド交通実証実験について

【議事(報告事項)デマンド交通の実証実験について】

○事務局

～事務局より説明(資料5)～

【質疑応答】

○東急バス

タクシーが約半額で乗れるということは利用者からは魅力的なものであり、相乗りが成立しないで単独利用になってもGO(株)が負担するものであるということで、この負担は相当なものだと思われる。GOエコノミーの採算性を見込めるのか。渋谷区の交通を継続的に担っていく立場として大丈夫なのか。

利用者補助によってバスに近い運賃で利用が可能になります。ハチ公バスや路線バスとの競合が想像される。渋谷区としてGOエコノミーのサービスをどのように位置づけているのか。ハチ公バスや路線バスがある中でそれぞれの役割をどのように考えているのか。

○事務局

採算性について、持続可能な数値として1日200人を目指してスタートした。始まって半年なのでまだ達成していないが、1日50人ほどを記録している。スタートとしてはよかったと考えている。あと1年2年ほど続けて検証するつもりである。

各交通の位置づけについて、バスに比べると短距離で移動することが得意なものだと思っている。バスはバスで予約が不要で低廉な料金で乗れるという特徴がある。2km3kmの移動もGOエコノミーの料金はバスに比べると高いので役割分担ができていると思う。

○東急バス

我々としてはハチ公バスと路線バスが運行してる中で、渋谷区補助の新しい移動サービスが提供されることによって既存の交通が縮小するなど影響を受けることが多少なりともあると思う。例えば売り上げが厳しい路線については、GOエコノミーがあるので縮小や撤退をする可能性がある。その後もGOエコノミーが続いていけばいいが、GOエコノミーもやめてしまえば交通に穴が開いてしまう。

渋谷区には交通計画が無いということで役割が明示されていない。そんな中で新たな交通に補助を入れたり、後押ししている状況である。当社もハチ公バスを運行するにあたりコスト面等で最大限の努力をしている。バスの障がい者割引やシルバーパスについてもバス事業者が一部負担している。渋谷区の公共交通について、本来は交通計画を示したうえで進めるべきではないか。

○事務局

データをしっかりとって計画を策定したいと思う。

○会長

役割分担だが、交通計画が無くても整理はしたほうがいい。実証実験をやっている中でも整理してみてもいいかな。

○都営バス

渋谷区内全域に拡大していき、相乗りを促進するためにミーティングスポットをこれだけ増やしていくとタクシーとの違いが分からなくなってくる。都バスとしても短距離の需要がある。先ほどの分析で、タクシーとバスとの需要とは異なると言っていたが、本当に異なっているのかが分からない。

○会長

アンケートをすると要望が増えるのは当たり前で、それを全て叶えてしまっているのか。利用者の棲み分けをするならある程度制限をかけなければいけないと思う。通勤通学は子育て世帯のみなど条件分けをしないと利便性が高くて安いもの選ばれていくのは当然だと思う。

○事務局

アンケートの意見は全て叶えられているわけではない。狙いもあって行っている。昨今の交通業界も非常に厳しいと我々も理解している。ただし我々もこの状況の中で何もしないわけにもいかないので実証実験を行っている。

○フジエクスプレス

この実証実験中に交通事故を起こしたことがあるか。ある場合どのような事故か。  
乗降スポット付近の住民から苦情があるのか。  
相乗りした場合のトラブルはあったのか。

○事務局

小さい事故はあった。通常のタクシーと同様の事故である。相乗り特有な事故は無かった。  
乗降スポットの苦情については、家の前に設置されているので移動してほしいというものが1件あった。相乗りのトラブルは今のところはない。

○バス協会

今後どうなるか不安がある。他自治体でもコミュバス、デマンド、グリスロ全てやっているところがある。新しいものが出てくるとすぐに飛びつくようだ。コミュニティバスがないがしろになるように感じる。方針を定めてほしい。交通計画でコミュバスの役割やその他の交通のビジョンを示してほしい。新しいものが出ると全てに飛びつき、既存の交通が無くなるのが最悪の展開。

○事務局

しっかり整理して進めていく。データを集めて作成していく予定である。

## ○京王バス

持続可能な交通を作っていくことが目的だと伺ったが、既存のものとバランスが大事なポイント  
渋谷区は補助対象を絞っているので秩序は保たれていると思う。補助対象者が交通弱者としてい  
るので許容できるが、全員に補助が配られると共存ができなくなる。今後続けるのであればここは  
守ってほしい。GO エコノミーのサービスということだが、料金もバスと競合が生まれないように今  
の料金を保ってほしい。

京王バスは人員不足となっている。ハチ公バスと路線バスを含めた再編成も迅速な協議を引き続  
きよろしく願いいたします。

## ○事務局

仰る通りバランスが大事で交通弱者をサポートしたい。今後バスの協議も引き続きよろしくお願  
いいたします。

## ○東京ハイヤー・タクシー協会

バス事業者との共栄共存が重要と考えられる。乗務員の離職としてカスタマーハラスメントが多  
い。利用者ニーズも大事だが、乗務員を守るという点も考えてほしい。

## ○事務局

ありがとうございます。タクシー事業者様の協力なしに実証実験は行えないと思っている。  
普段タクシー乗務員と直接話せる機会はないが、GO(株)が定期的にヒアリングを行っている。

## ○代々木自動車

弊社で1台ご協力させていただいている。弊社においてはこの期間1度も事故は無かった。乗務  
員の反応としては、お客様がもう少し増えていただかないとモチベーションがあがらない。待機の時  
間が長いということは聞いている。

## ○運輸支局

今後実績を踏まえて判断するタイミングがあるかと思う。利用人数を目標値に掲げて進めている  
が、相乗り率も重要であり、相乗り率を高めていかないといけないと思う。  
そういった数値を出さないといけないかと思うが、今後のその予定はあるか。

## ○事務局

我々も相乗り率は重要な指標だと思う。今後調整はするが、いまのところは利用人数を目標に進  
めていく。

## ○会長

来年度はエリアを拡大して実験していく。  
データを集めて皆様に見ていただく機会を作って今後どうしていくか検討していく。  
最後に全体を通じて何かあるか。

○東急バス

10台は継続か。サポート車両は何台あるのか。

○事務局

10台は継続で、予約がいっぱいの際はJPNタクシーがサポートに入る仕組みである。サポート車両はGO(株)の取組みではあるが、1000台以上は走っている。必要台数も検証していく。

【質疑応答終了】

協議会終了

以上