

# 杉並区地域公共交通計画について

---

## 第2回杉並区地域公共交通活性化協議会

令和4年7月13日  
都市整備部交通施策担当

# 目次

1. 地域公共交通計画の概要
2. 区の公共交通の現況と課題
3. 区の目指す地域公共交通
4. 目標を達成するための施策（案）
5. 今後のスケジュール

# 1. 地域公共交通計画の概要

## (1) 計画の趣旨

### 地域公共交通計画

(参考) 地域公共交通活性化再生法

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域交通のマスタープラン**。  
自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

## (2) 計画の対象

### 計画で対象とするサービス

- ・従来の鉄道やバス、タクシー  
+ 自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送
- ・病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス
- ・物流サービス

### 計画で活用する新技術など

- ・交通系ICカードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fiの整備
- ・MaaS (マース: Mobility as a Service)
- ・AI (人工知能: Artificial Intelligence) による配車、自動運転など

### 地域旅客運送サービス

#### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償  
旅客運送



福祉輸送、スクールバス、  
病院・商業施設等の  
送迎サービスなど



地域の多様な  
輸送資源の総動員

# 2. 区の公共交通の現況と課題

## (1) 区民の移動実態と公共交通の現況

### 区民の移動実態

- ・ 徒歩や自転車など環境にやさしい移動手段の利用が高い
- ・ 区内では阿佐谷地域・荻窪地域方面へ、区外へは隣接する区市方面への移動が多い
- ・ 自動車保有率が低い（マイカー所有率 **約23%**）一方で、将来的な単身高齢者の割合は高くなると推計されている（2040年には **約57%**）

### 区内の移動を取り巻く制約(道路整備)

- ・ 幅員4m未満の狭い道路の延長がおよそ半分（**約5割**）
- ・ 歩道が設置されていない区道が多い（**約9割**）
- ・ 都市計画道路の整備率は低い（**約5割**）（東京23区で**22番目**）

### 鉄道の現況

- ・ 東西方向に5路線、都心部への交通利便性が高い
- ・ 区内鉄道駅が19駅、内複数駅でタクシープールがない
- ・ エイトライナー構想は関係自治体と早期実現に向けた協議・検討を継続

公共交通カバー圏域は高い(**約86%**)

### 路線バスの現況

- ・ 南北方向の移動を主に、6事業者（民間5・都営1）によるバス運行で区内の交通網をカバーしている

### すぎ丸の現況

- ・ 路線バスが運行できない地域を南北方向につなぐ、3路線を運行  
運行開始から22年にわたって区民の身近な足として根付く
- ・ H30年まで乗客数は概ね増加傾向（H30年 年間乗客数 **118万人**）
- ・ 過年度、補助金の増大が課題となる中、コロナ禍で利用者が減っている。

【区民】 高齢化の進展とともに、移動困難者の増大や移動需要の拡大が懸念される

人生100年時代

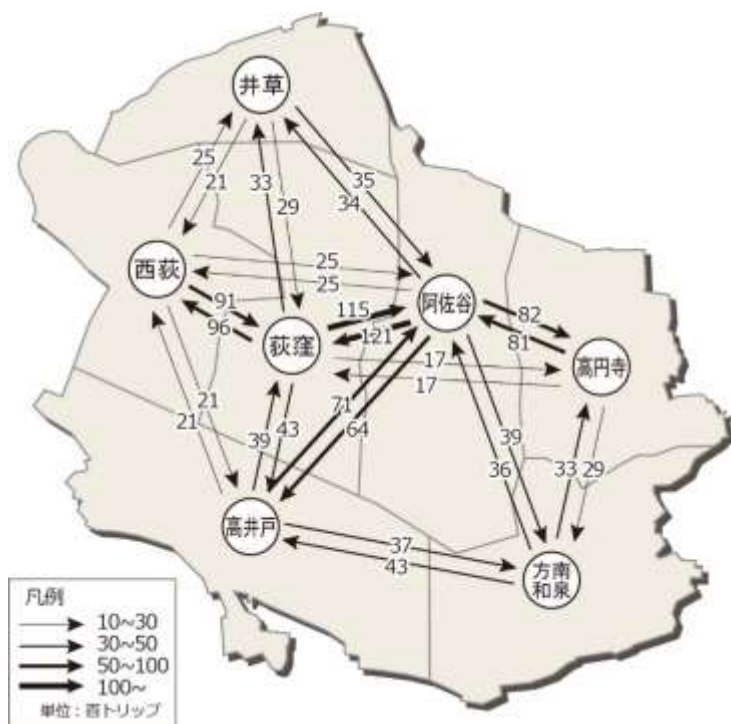
【交通事業者】 利用者数の減少を受け、新たな需要喚起が必要となる

アフターコロナ

# データ① 区内外の交通流動量(平成30年東京都市圏パーソントリップ調査の結果から)

## 区内

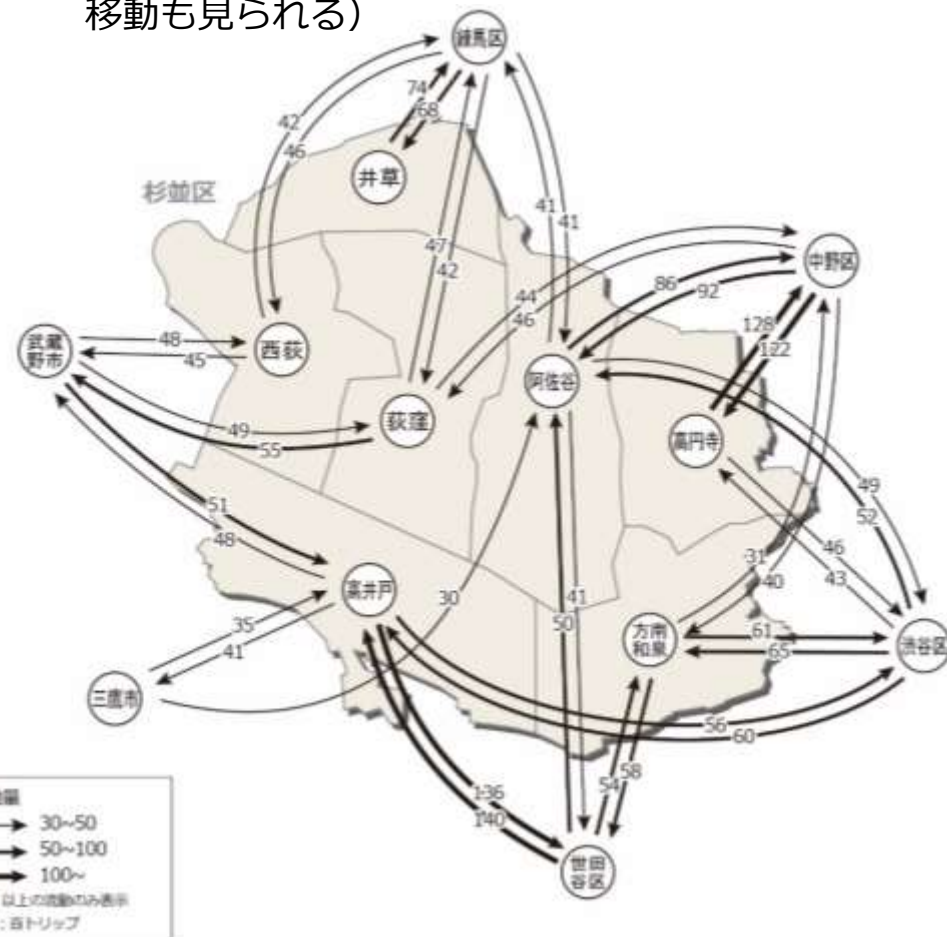
- JR中央線沿線を軸とした東西移動が顕著  
(荻窪～阿佐谷間、西荻～荻窪間、阿佐谷～高円寺間)
- 南北移動も一定の移動量が確認できる  
(阿佐谷～高井戸間)



出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を集計

## 区外

- 高井戸～世田谷区間、高円寺～中野区間の南北移動が顕著  
(阿佐谷・方南和泉～世田谷区間、井草～練馬区間の移動も見られる)



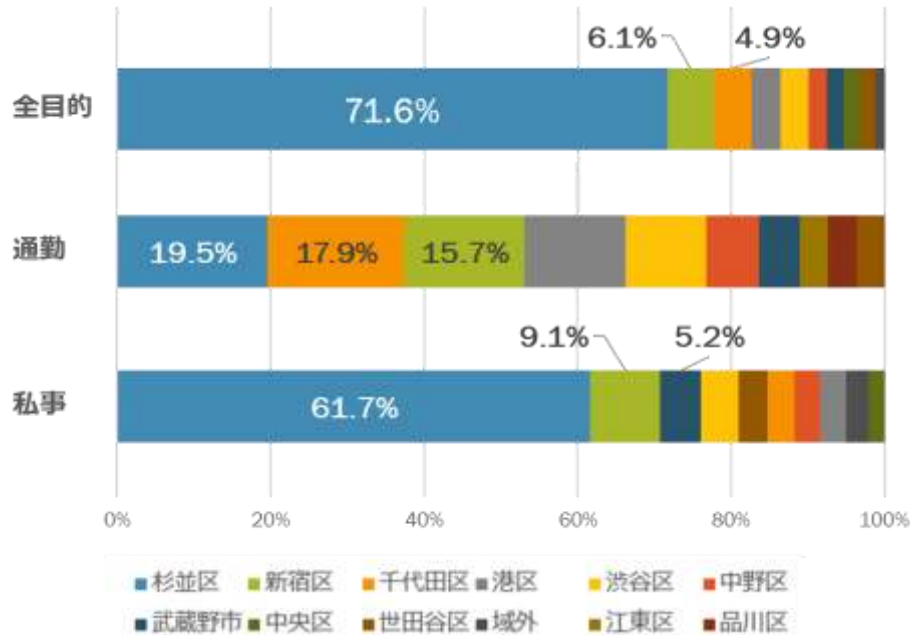
出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を集計

# データ② 区民の目的別移動実態 (平成30年東京都市圏パーソントリップ調査の結果から)

## 活動場所

- ・全目的では、杉並区 (71.6%)、次に新宿区 (6.1%)、千代田区 (4.9%) となっている
- ・通勤では、杉並区 (19.5%)、次に千代田区 (17.9%)、新宿区 (15.7%) となっている
- ・私事では、杉並区 (61.7%)、次に新宿区 (9.1%)、武蔵野市 (5.2%) となっている

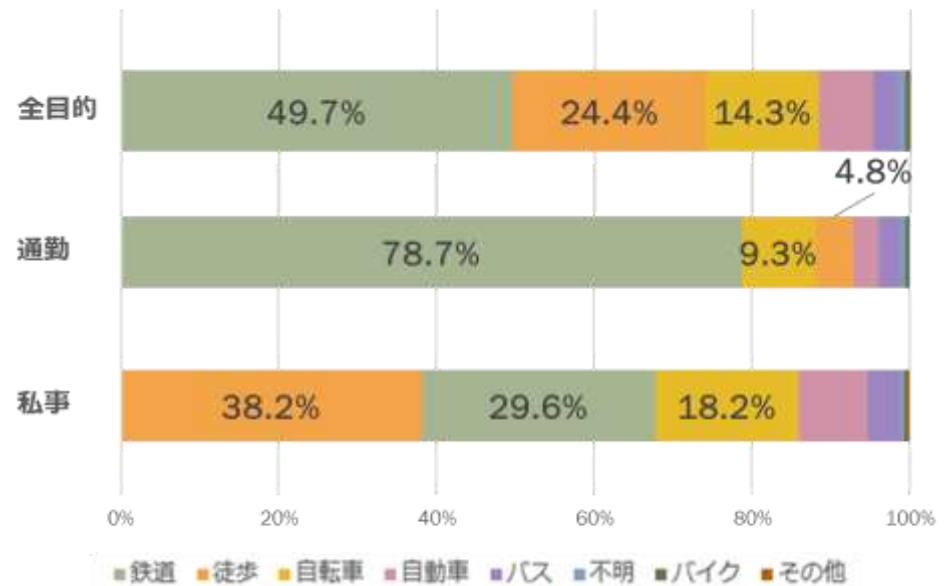
活動場所 (全手段利用)



## 交通手段別

- ・全目的では、鉄道 (49.7%)、次に徒歩 (24.4%)、自転車 (14.3%) となっている
- ・通勤では、鉄道 (78.7%)、次に自転車 (9.3%)、徒歩 (4.8%) となっている
- ・私事では、徒歩 (38.2%)、次に鉄道 (29.6%)、自転車 (18.2%) となっている

交通手段別トリップ数



全目的: 1,235,143トリップ  
 そのうち通勤: 242,769トリップ、私事: 356,343トリップ

## 参考 日常生活の移動に対する区民の要望等

井の頭線沿いに住んでいてすぎ丸をよく利用する。Googleマップで経路を検索した際、吉祥寺に出て中央線に乗るルート案内されたが、実際にはすぎ丸に乗るルートが時間もお金もかからず済んだことがあった。**すぎ丸がGoogleマップでのルート案内に出てきたら、より便利で使い易くなるのに惜しい。**（令和2～4年度要望）

今は自転車をよく利用しているが、今後数十年後に年をとった時にはバスが主な移動手段になると思う。**路線バスやすぎ丸がもう少し頻繁に運行してくれて、西荻窪・荻窪・久我山・吉祥寺の駅へ出やすくなる**と助かる。  
（令和3年度区民アンケート）

子どもの下校や習い事、部活動の際には徒歩やバスを利用しているが、**区内を縦断するには電車で区外まで出ないといけないのが不便。**（令和3年度区民アンケートや協議会委員より）

今後、高齢化が進む中で、行政は高齢者が移動しやすい仕組みを考えた後に、**運転免許証の返却**を求めてほしい。道路の整備と共に、**交通マナーも十分に指導して、区内を安全に歩行できるように**してほしい。  
（令和3年度区民アンケート）

**久我山方面から行きたい区立施設までの移動が大変**で（新高円寺のセッション杉並だけでなく近くの宮前図書館すら）行くのをためらってしまう。（令和3年度要望）

**松ノ木三丁目交差点～立正短大～妙法寺～環七にコミュニティバスを通して欲しい。**この地区（松ノ木・堀ノ内）には、高齢者が多く、最寄りの駅やバス停に行くにも大変苦勞しているため、何とか小さいバスでも通せないのか。  
（令和3年度要望）

## (2) 区の地域公共交通の課題

✓充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている

✓狭い道路等のインフラが十分に整備されていないことで、コミュニティバスの拡充が困難である

✓交通結節点における乗換え負担の軽減や待合環境の快適性の向上と、区界などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている

✓あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている

✓交通事業者の運転手不足の解消が求められている

✓事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている

✓災害、ポストコロナ、脱炭素化やデジタル化など時代の潮流へ対応することが求められている

凡例

- バス停留所
- バス路線
- 高速道路
- 交通手段の利便性に不満のある地域
- 公共交通不便地域
- 鉄道駅800mかつバス路線200m圏外

### 井草地域の課題

- ・通勤・通学における公共交通への不満・不便

### 西荻地域の課題

- ・区界等における公共交通不便地域への対応
- ・通勤・通学における公共交通への不満・不便

### 荻窪地域の課題

- ・公共交通不便地域への対応
- ・南側エリアや通院における公共交通への不満・不便

### 高井戸地域の課題

- ・買物や通院等における路線バスへの不満・不便
- ・三鷹市や世田谷区との区界等の一部での公共交通への不満・不便

地域公共交通の地域別課題図

### 阿佐谷地域の課題

- ・善福寺川周辺等の公共交通不便地域への対応
- ・中野区との区界等での公共交通への不満・不便

隣接区市へのネットワーク強化

### 高円寺地域の課題

- ・南側の一部の公共交通不便地域への対応
- ・東側エリアや通院等における公共交通への不満・不便

### 方南・和泉地域の課題

- ・北側の一部と和泉地区の公共交通不便地域への対応
- ・南側エリアや通院等における公共交通への不満・不便





# 3. 区の目指す地域公共交通

## (1) 地域公共交通計画の位置づけ

まちづくり・  
地域産業

多様な交流が  
生まれ、賑わ  
いのある快適  
なまち

杉並区基本構想（R4から概ね10年程度）

みどり豊かな 住まいのみやこ

杉並区総合計画（R4～R12）

交通

誰もが気軽に移動できる利便性の高い地域交通環境

デジタル化  
推進

MaaS等  
を活用した新た  
な地域公共交  
通の充実

基本構想の将来像  
をまちづくりの面  
から実現

基本構想の将来像  
を地域公共交通の  
面から実現

杉並区都市計画マスタープラン

都市計画・まちづくりに関するマスタープラン

相互に連携

杉並区地域公共交通計画

(R5～R12)

地域交通に関するマスタープラン

関連計画

環境基本計画

保健福祉計画

産業振興計画

バリアフリー基本構想

交通安全計画

自転車活用推進計画

## (2)地域公共交通に求められる役割

### 地域公共交通に求められる役割

区民の一人ひとりの移動を生涯にわたって支え、移動の自由を確保する

#### 【参考】SDGsに掲げられるすべての人の移動ニーズに対応する輸送システム

歩行者



マイクロモビリティ  
共有モビリティサービス



公共交通



物流



送迎サービス



共有サービス



マイカー



# SDGsの 移動デジタル版を 実践しよう！

#### SDGs目標【11.2】

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

Note: Pedestrians, cyclists, and motorcyclists are considered vulnerable because they lack external protection.

Source: Adapted from the Green Transportation Hierarchy proposed by Chris Bradshaw in 1994.

# (3) 杉並区における地域公共交通計画の策定ポイント

## ポイント①

公共交通の「量」的充足だけではなく「質」的向上を重視

区は地域輸送資源の総動員による公共交通不便地域の解消はもとより、多様な交通モード間のシームレス化による公共交通の使いやすさ・わかりやすさの向上を重視します。

## ポイント②

業者間の「競争」から「共創」へ

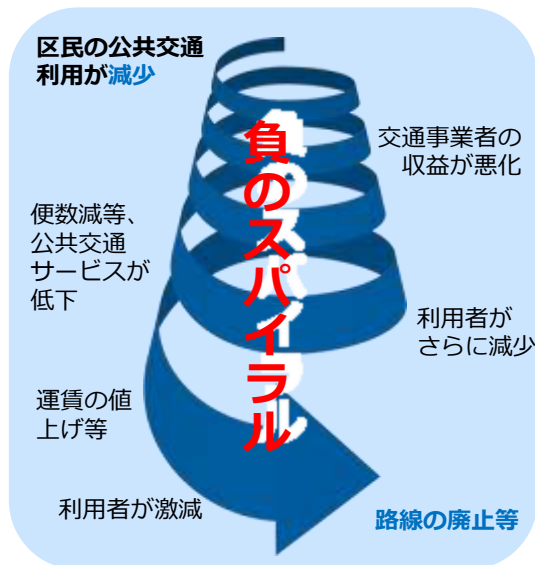
社会潮流に応じた利用者ニーズに対して、公民連携の下、事業者の新しいシーズ（事業者の得意分野や所有している資源、事業の種）を最大限活用し、ポストコロナにおいてもサービスを維持・拡充していきます。

## ポイント③

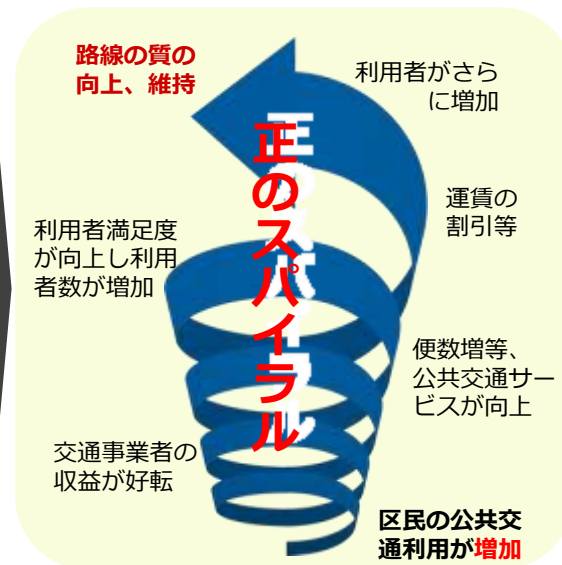
民に公共交通を「知って」「使って」「考えて」もらう

区の公共交通もこのまま（利用者が図られなければ）だと交通事業者の衰退につながり、公共交通がなくなる可能性もあります。「区民の移動を支えるのは交通事業者、交通事業者の運行を支えるのは区民」という認識に基づき正のスパイラルへの転換を目指します。

このままだと・・・



杉並区が目指すのは、



# (4) 杉並区地域公共交通の基本的な方針と目標

## 地域交通の基本的な方針

**「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」を  
みんなで考え、みんなが支える**

### 地域公共交通の課題

- 充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている
- 狭あいな道路等のインフラが十分に整備されていないことで、コミュニティバスの拡充が困難である
- 交通結節点における乗換え負担の軽減や待合環境の快適性の向上と、区界などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている
- あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている
- 交通事業者の運転手不足の解消が求められている
- 事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている
- 災害、ポストコロナ、脱炭素化やデジタル化など時代の潮流へ対応することが求められている

### 目標と数値目標案

#### 目標① 気軽に自由な外出と回遊の確保

区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動手段の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができる

- 公共交通利用者数：年間●人→年間○人
- 高齢者の外出回数：年間●回→年間○回

※正のスパイラルへの転換

#### 目標② 生活圏での快適な移動の確保

複数の交通モードが高度に連続する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能になる

- 公共交通に対する満足度：満足と回答した方●%→○%

※「質」的充足

#### 目標③ 安全かつ安価で最適な移動の確保

多様な主体が連携し役割を明確にした上で、先端技術等の活用により、区民一人ひとりの安全かつ安価で最適な移動が可能になる

- 公共交通カバー率：●%→○%
- 交通事業者間の連携

※共創

#### 目標④ 持続可能な公共交通への刷新

公共交通がまちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している

- 公的資金投入額：年間●円→年間○人
- 収支率：年間●%→年間○%
- クロスセクター効果：年間●円→年間○円

※正のスパイラルへの転換

#### 目標⑤ 脱炭素化に資するかしこい移動への転換

区民一人ひとりが公共交通をかしこく利用することが浸透し、低炭素な移動手段への転換が促進する

- できるだけ徒歩、自転車、公共交通機関を使って移動している割合：年間●%→○%

※SDGs、脱炭素化への貢献

# 4. 目標を達成するための施策（案）

## 地域公共交通の課題

- ・充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている
- ・狭い道路等のインフラが十分に整備されていないことで、コミュニティバスの拡充が困難である
- ・交通結節点における乗換え負担の軽減や待合環境の快適性の向上と、区界などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている
- ・あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている
- ・交通事業者の運転手不足の解消が求められている
- ・事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている
- ・災害、ポストコロナ、脱炭素化やデジタル化など時代の潮流へ対応することが求められている

## 地域公共交通の目標

- 目標① 気軽で自由な外出と回遊の確保**
- 目標② 生活圏での快適な移動の確保**
- 目標③ 安全かつ安価で最適な移動の確保**
- 目標④ 持続可能な公共交通への刷新**
- 目標⑤ 脱炭素化に資するかしい移動への転換**

## 目標を達成するための施策

- ①-1 移動をためらう区民（移動ためらい層）への対応
- ①-2 新モビリティの導入検討
- ①-3 自転車・電動マイクロモビリティの利用促進
- ①-4 歩いて出かけたいような交通環境の検討
- ②-1 隣接区市への公共交通アクセスの向上
- ②-2 交通結節機能の強化
- ②-3 駅やバス停等の利用環境の改善
- ③-1 MaaSの導入検討と実装
- ③-2 自動運転技術の導入検討
- ④-1 すぎ丸の再設計（計画・協定・運賃の見直しなど）
- ④-2 MaaSの導入検討と実装（再掲）
- ④-3 モビリティ・マネジメントの実施
- ⑤-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入検討
- ⑤-2 モビリティ・マネジメントの実施（再掲）
- ⑤-3 自転車・電動マイクロモビリティの利用促進（再掲）

# 施策スライド(掲載例)

目標● ●●●●

● - 1 ○○○○○○○○○○○○○○○ ←施策名を記載

実施期間： **短期 (R5~R8)** **中期 (R9~R12)** **長期 (R13~)**

↑実施する期間を記載 ( **早期** はとりわけ優先的に実施予定)

実施場所： ●●地域 ←現時点で実施を予定している地域を記載

実施主体： **行政** 杉並区／東京都／国／道路管理者 (区道・都道・国道) ／公安委員会 (警視庁・所轄警察署)

**交通事業者** 鉄道事業者 / バス事業者 / タクシー事業者

**民間事業者** 交通事業者を除く、民間事業者 (データ事業者等) や NPO法人 (福祉事業者等) など

**区民** 地元住民 (公共交通の利用者としてだけでなく、交通の担い手として関わっていくことも想定。)

## 目標① 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

### ①-1 移動をためらう区民（移動ためらい層）への対応

実施期間： **短期（R5～R8）** **中期（R9～R12）**

実施場所：主に「公共交通不便地域」

**早期**

- 自宅と交通結節点までをつなぐ（＝ファーストワンマイルやラストワンマイルを支える）  
デマンド交通の実施（ex. 福祉運送事業者等によるデマンド交通の実証実験）

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

- 公共交通機関のバリアフリー化の推進  
（バリアフリー基本構想に基づく、重点整備地区内における特定事業の実施 等）

行政

交通  
事業者

- 外出支援相談センターの利用案内や活用

行政

交通  
事業者

民間事業者  
（NPO法人等）

- 新たなタクシーサービスの導入検討  
（ex. 一定期間・定額乗り放題 タクシーサービス）

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

# 目標① 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

## ①-2 新モビリティの導入検討

実施期間： **短期 (R5~R8)** **中期 (R9~R12)**

実施場所：主に「狭あい道路密集地域」（「高円寺地域」「阿佐谷地域」「方南・和泉地域」）

- 生活圏域に密着した、小回りの利く新たな移動手段（=小型モビリティ）の提供  
・・・「幹線」を担う公共交通（鉄道・バス）を補完する移動手段として、主に「支線」を担う役割を期待

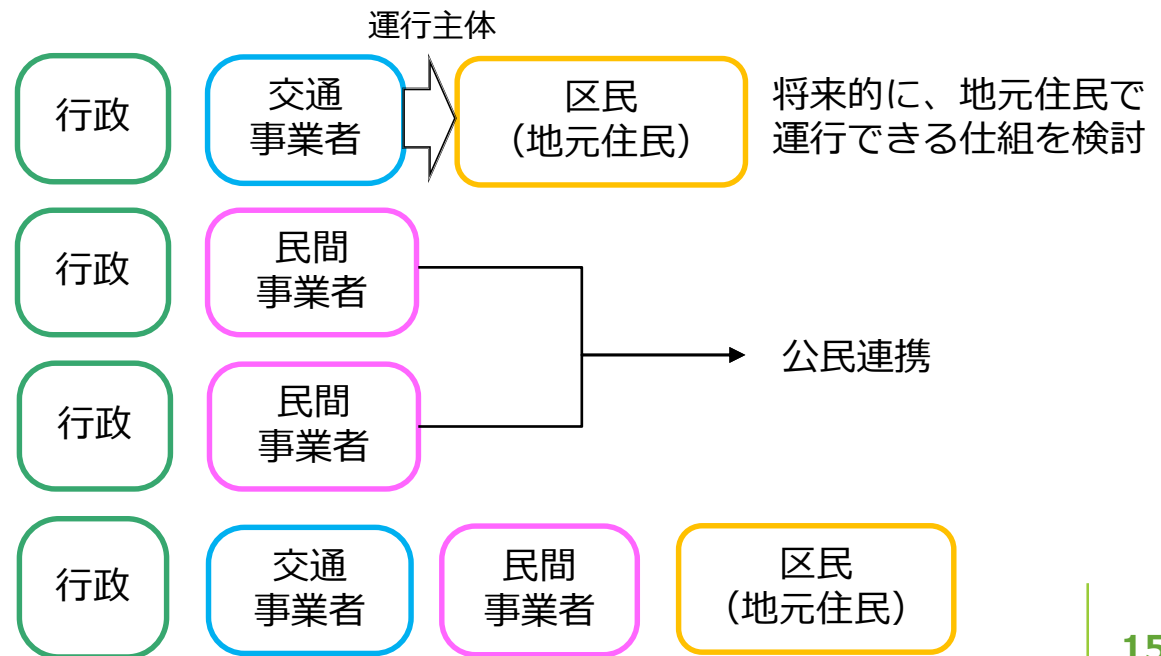
**早期**

▶**グリーンスローモビリティ（=グリスロ）**

▶電動キックボード

▶電動車いす

- 小型モビリティの通行環境整備（道路整備等）





## 目標① 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

### ①-3 自転車・電動マイクロモビリティの利用促進

実施期間： **短期（R5～R8）** **中期（R9～R12）** **長期（R13～）**

実施場所：「区内全域」

- 鉄道駅やバス停周辺の交通結節点におけるシェアサイクルポートや専用駐輪場の設置（サイクル&バスライドの実現）

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

区民



サイクル&バスライドのイメージ

- 道路交通法の改正を見据え、外出機会の創出と回遊性の向上に資する、電動マイクロモビリティの利用促進

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

区民



電動マイクロモビリティのイメージ

# 目標① 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

## ①-4 歩いて出かけたくなるような交通環境の検討

実施期間： **短期 (R5~R8)**    **中期 (R9~R12)**    **長期 (R13~)**

実施場所：官公庁が集積する「阿佐谷地域」と区内最大交通結節駅のある「荻窪地域」から徐々に「区内全域」へ

### ●歩行者と親和性の高い新モビリティの導入

- ▶ 電動車いす . . . 歩行の補完
- ▶ グリスロ . . . 歩行空間をつなぐ (人)
- ▶ 宅配ロボット . . . 歩行空間をつなぐ (物)

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

### ●にぎわいを創出する歩行者に優しい都市空間づくりの支援・検討 ("ウォーカブル推進都市"として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりの検討)

- ▶ 道路空間の再配分

行政

民間  
事業者

## 目標② 生活圏での快適な移動が確保されている

### ②-1 隣接区市への公共交通アクセスの向上

実施期間： **中期 (R9~R12)** **長期 (R13~)**

実施場所：「環状八号線沿道地域」・「区界地域」

- 関係自治体との連携による、エイトライナーの早期実現に向けた検討の推進

行政

※エイトライナー：環状八号線を基本的な導入区間として、赤羽から田園調布までの約31kmを結ぶ新しい環状鉄道

- 生活圏域での移動利便性向上に資する、隣接区市への交通ネットワーク強化

▶ コミュニティバスすぎ丸の隣接駅への乗り入れ検討

▶ 隣接区市との区界地域におけるデマンド交通の導入検討 等

行政

交通  
事業者

- 隣接区市への移動円滑化を図る、バス間乗継ぎ割引の導入検討

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

## 目標② 生活圏での快適な移動が確保されている

### ②-2 交通結節機能の強化

実施期間： 中期（R9～R12）

長期（R13～）

実施場所：乗降客数が多く、タクシープールがない「西荻窪駅」

京王井の頭線沿線駅、西武新宿線沿線駅のほか、近隣の主要な生活拠点となる公共性の高い施設（病院、区民センターなど）へのアクセス性の向上も順次検討する

- タクシープールのない駅における先進的な駐車方式（ex.ショットガンシステム）の活用検討や有効活用されていない土地を使ったタクシープールの整備検討

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

- 多様な交通モード(移動手段)やサービス(物流)の地域内結節点となる**モビリティハブ**の整備検討

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

- 災害時への対応に備えた、交通事業者間の連携強化

行政

交通  
事業者



モビリティハブのイメージ

## 目標② 生活圏での快適な移動が確保されている

### ②-3 駅やバス停等の利用環境の改善

実施期間： **中期（R9～R12）**

実施場所： 利用者が多い箇所、鉄道沿線・バス路線ごとに個別のバス停が乱立している箇所（主に、阿佐ヶ谷駅、杉並区役所前、西荻窪駅、永福町駅）

- 共同バス停の整備検討（バス事業者間の調整）

行政

交通  
事業者

- 乗り継ぎバス停における上屋やベンチの整備検討  
費用負担・維持管理の問題←地域の主体的な取組み（ふらり赤い椅子プロジェクト等）で補完

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

区民

- 鉄道駅やバス停周辺の交通結節点におけるシェアサイクルポートや専用駐輪場の設置（サイクル&バスライドの実現）

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

# 目標③ 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

## ③-1 MaaSの導入検討と実装

実施期間： **短期 (R5~R8)**    **中期 (R9~R12)**

実施場所：「区内全域」

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

### ● MaaSの実現化方策の検討

▶ 交通事業者等のプラットフォームの活用

(ex. JR東日本 Ringo Pass、京王電鉄 TAMA-GO、トヨタファイナンシャルサービス my routeなど)

▶ 国の補助事業への採択

### ● オープンデータの整備・活用

▶ 既存の鉄道やバスだけでなく、新規に参入する民間事業者に対しても移動データの提供をしてもらうなど「地域交通に係るデータ」を誰もが収集・分析ができるような環境構築を図る。(今後の課題解決や需要喚起を考える上で、そのデータが役に立つ。)

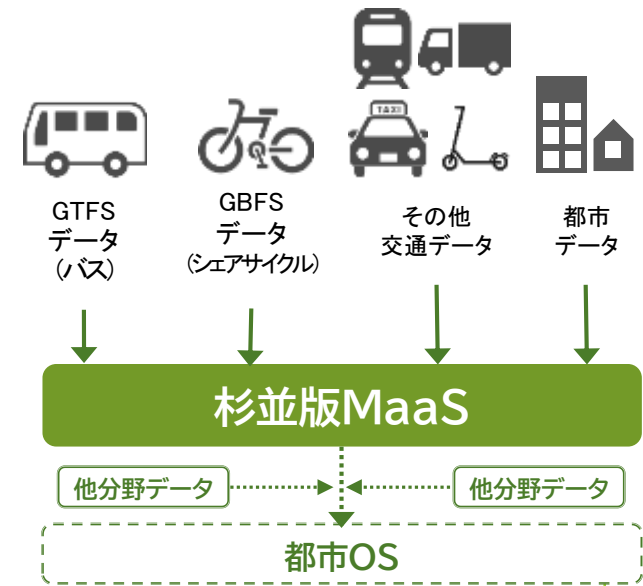
### ● 都市OSとの連携を見据えた交通・その他各種データの整備

▶ 交通情報データ (鉄道、GTFS、GBFSなど)

▶ 地理空間の3Dデータ (PLATEAU・3D都市モデル)

▶ 移動データ (リアルタイム)

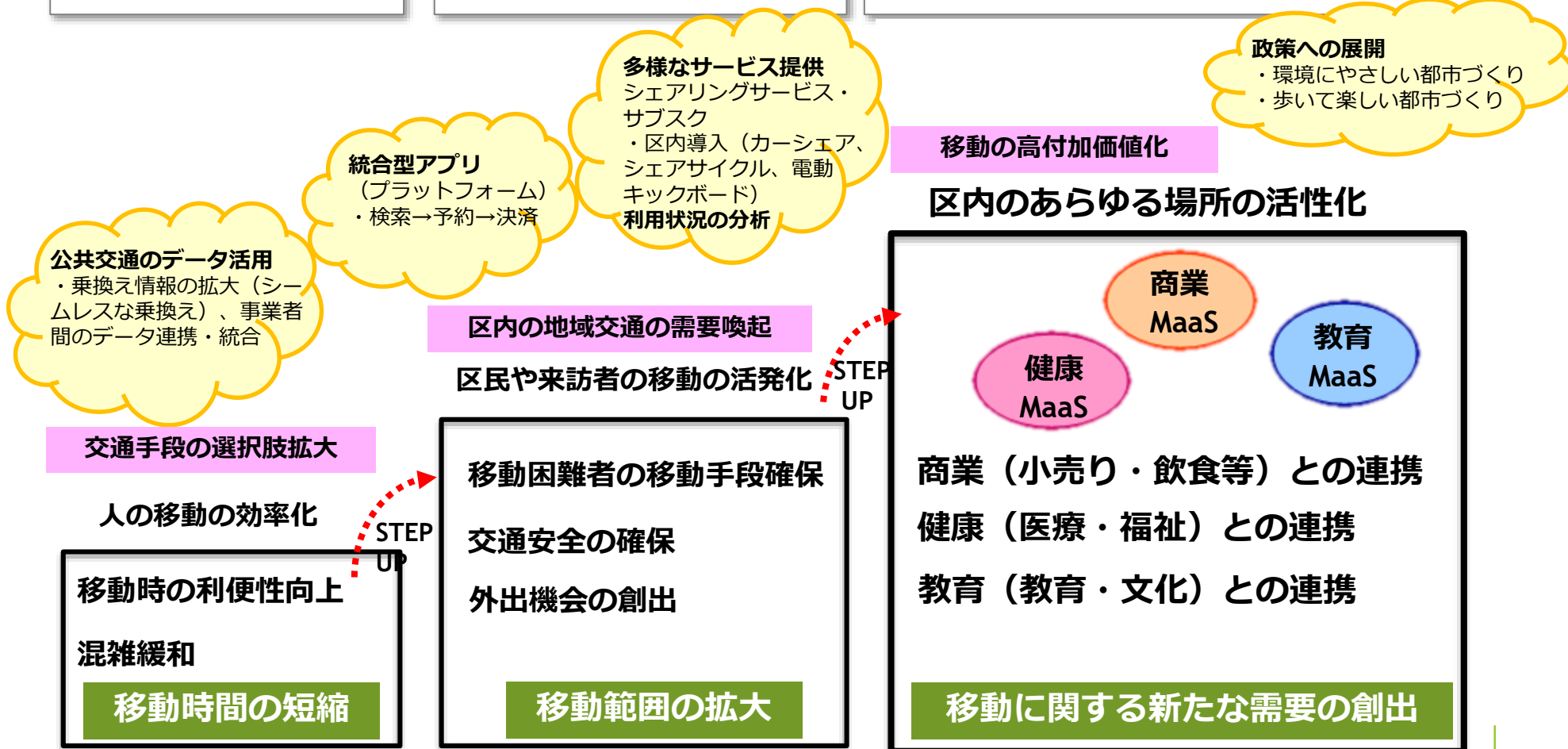
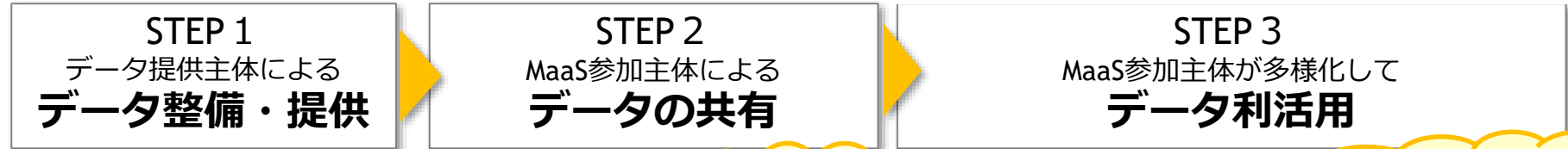
▶ 購買データ (予約の日時、決済方法など)



MaaSのイメージ

# 【補足】施策③ - 1

## MaaSの段階的な導入で区の公共交通の利便性を飛躍的に向上



## 目標③ 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

### ③-2 自動運転技術の導入検討

実施期間： 中期（R9～R12） 長期（R13～）

実施場所：主に、「荻窪地域」「阿佐谷地域」「高井戸地域」

#### ●幅員の狭い道路を走行でき、移動は不便な地域の利用者ニーズに柔軟に対応できる交通サービスとして導入検討

- ▶東京都と連携した、地域の移動ニーズを踏まえた実証実験の先行実施
- ▶国の補助事業への採択検討
- ▶交通事業者等の支援検討

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

#### ●自動運転車の安全かつ円滑な走行空間の整備

- ▶人の移動や配送の需要に応じた、道路の整備・利活用の検討
- ▶荷捌き車両の路上駐車対策の検討

行政

交通  
事業者

民間  
事業者



## 目標④ 持続可能な公共交通へと刷新されている

### ④-1 すぎ丸の再設計（計画・協定・運賃の見直しなど）



実施期間： **短期（R5～R8）**    **中期（R9～R12）**    **長期（R13～）**

実施場所：主に「すぎ丸沿線地域」を中心とした「区内全域」

- 運行計画、運行協定、運賃のあり方見直し
- 利用者にとって分かりやすい情報の提供
  - ▶ G T F Sデータの作成・区HPのすぎ丸ページ・ポケット時刻表の見直し等
- 回送車の活用検討・隣接駅（区外を含む）の乗り入れ検討
- すぎ丸の運行による多面的な効果検証（クロスセクター効果の分析）



すぎ丸ポケット時刻表

行政

交通  
事業者

※**クロスセクター効果**…交通分野の維持・向上が、防災・福祉・環境・商業など様々な分野に波及効果があることを明示するもの。  
(地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と運行に対して行政が負担している財政支出を比較することによって把握)

## 目標④ 持続可能な公共交通へと刷新されている

### ④-3 モビリティ・マネジメントの実施 (Mobility Management)

行政

交通  
事業者

民間  
事業者

区民

実施期間： **短期 (R5~R8)**

**中期 (R9~R12)**

**長期 (R13~)**

実施場所：「区内全域」

**早期** ● 学校MM : 小中学生を対象に、公共交通の良さに気付いてもらう教育啓発  
▶ 「交通環境学習」の充実（座学・体験型）

**早期** ● 転入者MM : 新規転入者を対象に、公共交通を正しくかしこく利用してもらう広報啓発  
▶ 「すぎなみくらしの便利帳」に分かりやすい区内の路線図を掲載

**早期** ● 区民MM : 普段の公共交通の利用頻度に関わらず、「全区民」を対象に公共交通を正しくかしこく利用してもらう広報啓発  
▶ すぎ丸の日やすぎなみフェスタ等の催しにおける公共交通のPR

※モビリティ・マネジメント (MM) とは、「過度な」自動車依存から、公共交通や徒歩などを含めた多様な移動手段を**適度に (=かしこく) 利用する**状態へと少しずつ変えていく一連の取組みのこと。

(ひとり一人のモビリティ (移動) や個々の組織・地域のモビリティ (移動状況) が、社会的にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、**コミュニケーション**を中心とした多様な交通施策を活用した持続的な一連の取組み。

【出典】日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) ウェブサイト)

## 目標⑤ 脱炭素化に資するかしい移動へと転換がされている

### ⑤-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

実施期間： **短期 (R5~R8)**      **中期 (R9~R12)**

実施場所：「区内全域」

車両購入費等は、環境省や東京都の補助金を積極的に活用予定

- すぎ丸           ： 車両の買い替え時期に合わせた電気バス (E V) の導入検討
- 路線バス       ： 電気バス (E V) ・ 燃料電池バス (F C V) 車両や充電設備の導入検討
- 庁有車 (公用車)： 電気自動車等への切替
- **新モビリティ**   ： **荻窪地域におけるグリーンスローモビリティの導入**

行政

交通

交通

行政

早期

行政

交通

区民



EVバス



FCVバス



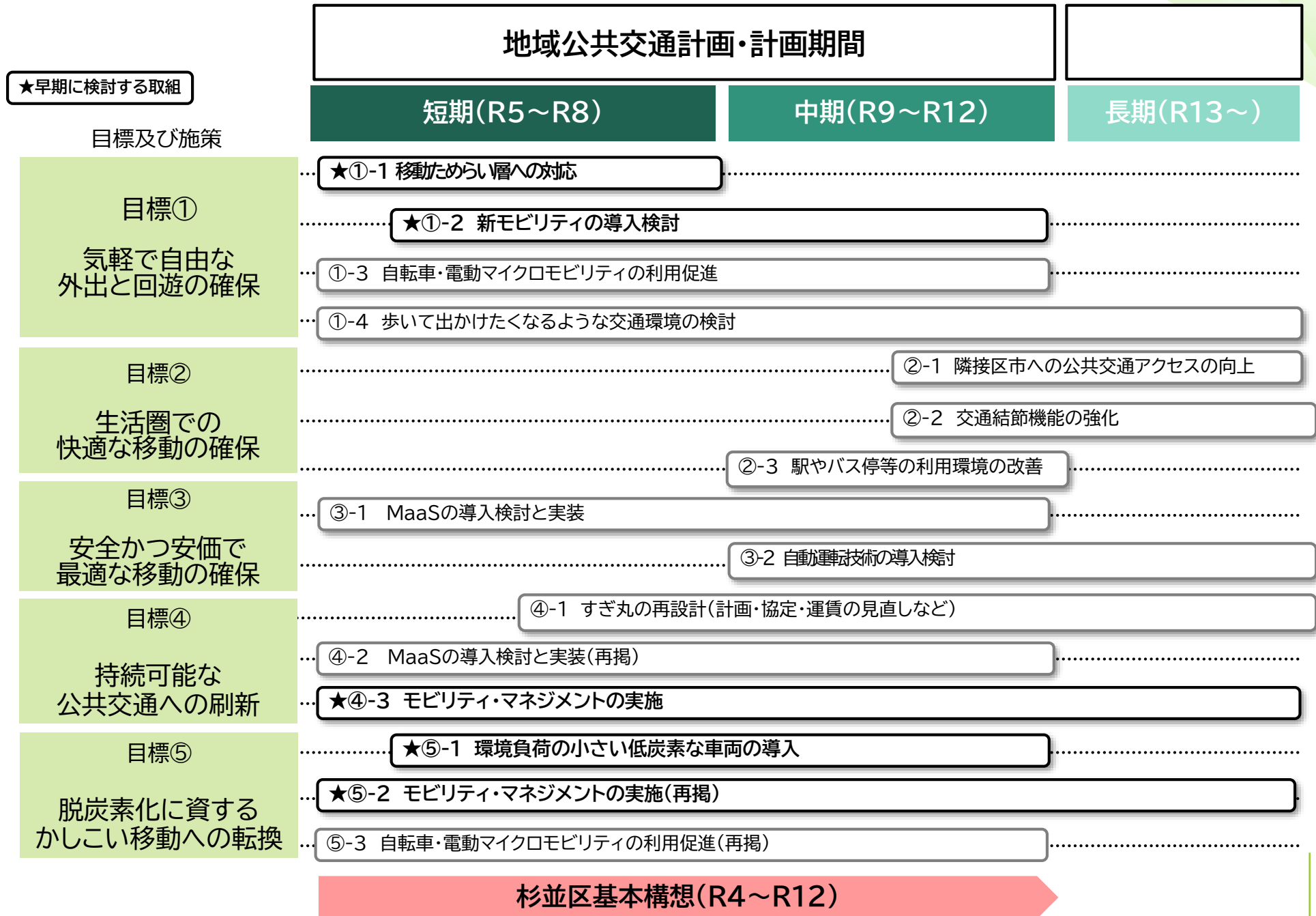
ハイブリッドカーの  
公用車



グリーンスロー  
モビリティ

イメージ例

# 各施策の実施スケジュール



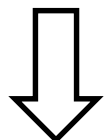
# 5. 今後のスケジュール

令和4年3月1日

第1回活性化協議会（実施済）

令和4年7月13日 14時～

第2回活性化協議会（目標・施策案について）



次回

令和4年10月26日 14時～

第3回活性化協議会（計画案について）

令和4年11月

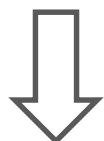
グリーンスローモビリティの実証実験

令和4年12月

パブリックコメントの実施

令和5年1月

第4回活性化協議会（計画について）答申予定



第4回以降も活性化協議会を開催し、計画の進捗管理をするとともに、部会（分野別の意見交換をする機会）を設ける予定

令和5年夏ごろ

第5回活性化協議会（予定）

令和6年冬ごろ

第6回活性化協議会（予定）

# 杉並区地域公共交通の基本的な方針・目標及び施策体系図

杉並区基本構想

みどり豊かな 住まいのみやこ

活性化・再生の促進に  
関する基本方針

地域交通の基本的な方針

「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」を  
みんなで考え、みんなが支える

★早期に検討する取組

## 地域公共交通の課題

- 充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている
- 狭い道路等のインフラが十分に整備されていないことで、コミュニティバスの拡充が困難である
- 交通結節点における乗換え負担の軽減や待合環境の快適性の向上と、区界などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている
- あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている
- 交通事業者の運転手不足の解消が求められている
- 事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている
- 災害、ポストコロナ、脱炭素化やデジタル化など時代の潮流へ対応することが求められている

## 目標と数値目標(案)

### 目標① 気軽に自由な外出と回遊の確保

区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動手段の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができる

- 公共交通利用者数：年間●人
- 高齢者の外出回数：年間●回

※正のスパイラルへの転換

### 目標② 生活圏での快適な移動の確保

複数の交通モードが高度に連続する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能になる

- 公共交通に対する満足度：満足と回答した方●%

※「質」的充足

### 目標③ 安全かつ安価で最適な移動の確保

多様な主体が連携し役割を明確にした上で、先端技術等の活用により、区民一人ひとりの安全かつ安価で最適な移動が可能になる

- 公共交通カバー率：●%
- 交通事業者間の連携

※「共創」

### 目標④ 持続可能な公共交通への刷新

公共交通がまちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している

- 公的資金投入額：年間●円
- 収支率：年間●%
- クロスセクター効果：年間●円

※正のスパイラルへの転換

### 目標⑤ 脱炭素化に資するかしこい移動への転換

区民一人ひとりが公共交通をかしこく利用することが浸透し、低炭素な移動手段への転換が促進する

- できるだけ徒歩、自転車、公共交通機関を使って移動している割合：年間●%→○%

※SDGs、脱炭素化への貢献

## 目標を達成するための施策

- ①-1 移動ためらい層への対応★
- ①-2 新モビリティの導入検討★
- ①-3 自転車・電動マイクロモビリティの利用促進
- ①-4 歩いて出かけたくなるような交通環境の検討
- ②-1 隣接区市への公共交通アクセスの向上
- ②-2 交通弱者機能の強化
- ②-3 駅やバス停等の利用環境の改善
- ③-1 MaaSの導入検討と実装
- ③-2 自動運転技術の導入検討
- ④-1 すぎ丸の再設計（計画・協定・運賃の見直しなど）
- ④-2 MaaSの導入検討と実装（再掲）
- ④-3 モビリティ・マネジメントの実施★
- ⑤-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入検討★
- ⑤-2 モビリティ・マネジメントの実施（再掲）★
- ⑤-3 自転車・電動マイクロモビリティの利用促進（再掲）

\* 杉並区地域公共交通計画策定のポイント

「量」的充足だけではなく「質」的向上を重視 / 「競争」から「共創」へ / 「知って」「使って」「考えて」もらう