

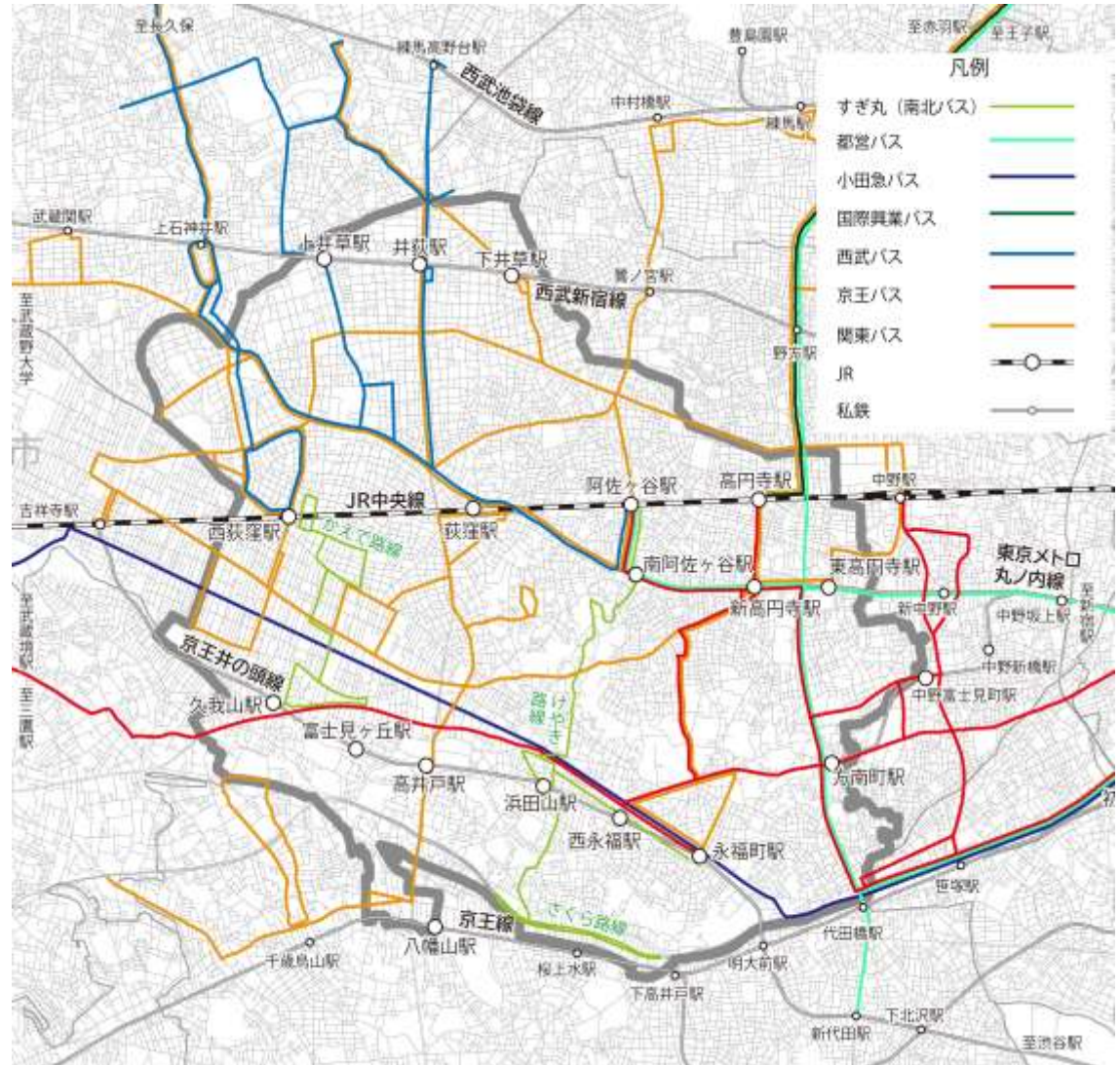


2023
杉並区地域公共交通計画の推進
2030

令和5年8月8日

東京都杉並区の現状

鉄道5路線／路線バス66系統／すぎ丸3路線



面積	34.06 km ²
人口 (令和4年 1月1日時点)	569,703 人
15歳未満	60,693 人
65歳以上	120,263 人
高齢化率	21.1 %

区の公共交通に求められる役割

区民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



計画の基本方針

「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



目標 1 ▶ 持続可能な公共交通へと刷新されている

目標 2 ▶ 生活圏での快適な移動が確保されている

目標 3 ▶ 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

目標 4 ▶ 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

目標 5 ▶ 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

施策と取組の実施スケジュール

計画 p 9 1 - 9 2

	短期 令和5(2023)年度 ～令和8(2026)年度	中期 令和9(2027)年度 ～令和12(2030)年度	長期 令和13(2031) 年度～
施策1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充			
取組1 多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充	検討	実施	
取組2 各交通モードにおける運行等の最適化	検討	実施	
施策1-2 モビリティ・マネジメントの実施(公共交通の利用促進)			
取組1 全区民を対象とする公共交通の広報啓発		実施	
取組2 転入者を対象とする公共交通に関する分かりやすい情報提供	検討	実施	
取組3 小中学生を対象とする交通・環境学習の検討と推進	検討	実施	
施策1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計			
取組1 すぎ丸の運行による多面的な効果の検証	検討	実施	
取組2 ホームページや時刻表による分かりやすい情報提供	検討	実施	
取組3 運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討		検討	実施
取組4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討		検討	実施
施策2-1 交通結節機能の強化			
取組1 公共交通のバリアフリー化の推進		実施	
取組2 駅周辺やバス停の乗り降り環境の整備検討		検討	実施
施策2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上			
取組1 エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進		検討	
取組2 区域地域における新たな交通サービスの導入検討	検討	実施	
施策3-1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充			
取組1 自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施	検討(実証運行など)	実施	
取組2 地域の回遊性の向上に資するグリーンスローモビリティの運行	検討	実施	
取組3 公共交通と福祉交通との連携強化		実施	
取組4 公民連携した新たな移動サービスの検討		検討	実施

	短期 令和5(2023)年度 ～令和8(2026)年度	中期 令和9(2027)年度 ～令和12(2030)年度	長期 令和13(2031) 年度～
施策3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充			
取組1 生活圏域で利用できる小さな移動手段の提供		検討	実施
取組2 電動マイクロモビリティの安全な利用の促進		実施	
取組3 多様なモビリティの通行に対応した交通環境の整備		検討	実施
施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進			
取組1 自転車の安全な利用の促進		実施	
取組2 公民連携したシェアサイクル事業の推進		実施	
施策4-1 安全・安心な交通環境の整備			
取組1 時代に応じた交通安全教育の拡充		実施	
取組2 バス停移設等の安全対策の実施	検討	実施	
取組3 災害時に備えた行政と事業者間の連携強化	検討	実施	
施策4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討			
取組1 交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装	検討	実施	
取組2 オープンデータの整備・活用	検討	実施	
取組3 都市OSを見据えた交通のデータ整備とその他各種データとの連携		検討	実施
取組4 自動運転技術等の実証実験		検討	実施
施策5-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入			
取組1 すぎ丸における電気バスの導入	検討	実施	
取組2 路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入	検討	実施	
取組3 庁有車の電気自動車への切替		実施	
施策5-2 モビリティ・マネジメントの実施【施策1-2再掲】			
施策5-3 公共交通を補完する自転車利用の推進【施策3-3再掲】			

成果指標	単位	基準値	中間目標 令和 8 (2026) 年度	最終目標 令和 12 (2030) 年度	モニタリング
目標 1					
持続可能な公共交通へと刷新されている					
公共交通利用者数※1 (鉄道・路線バス・すぎ丸)	千人/日	1,146 (令和元年度)	1,077	1,243	各鉄道事業者ホームページ、杉並区統計書
すぎ丸の収支率	%	74.4 (令和元年度)	74.4	85.0	区データ
区内路線バスの系統数	本	66 (令和3年度)	66	66	杉並区統計書
目標 2					
生活圏での快適な移動が確保されている					
高齢者※2の外出回数 週 2回以上の区民の割合	%	75.5 (令和元年度)	80.0 (令和7年度)	85.0 (令和10年度)	高齢者実態調査報告書 (3年おきに実施)
交通機関の乗換えがしやすいと思う区民の割合	%	35.1 (令和2年度)	40.0	45.0	区民意向調査
交通の便が良いと思う区民の割合	%	94.6 (令和元年度)	96.0	96.8	区民意向調査
目標 3					
気軽に自由な外出と回遊が確保されている					
公共交通カバー圏域の割合	%	91.9 (令和2年度)	91.9	95.0	杉並区統計書
新モビリティの実証実験の回数	回	3 (令和2～4年度)	累計5	累計7	区データ
区内における交通事故件数 (1～12月)	件	838 (令和2年中)	738 (令和8年中)	678 (令和12年中)	警視庁データ
区内のシェアサイクルのポート数	箇所	110 (令和4年度)	250	400	区データ
目標 4					
安全かつ安価で最適な移動が確保されている					
区内における自転車関与事故件数 (1～12月)	件	367 (令和2年中)	323 (令和8年中)	297 (令和12年中)	警視庁データ
交通事業者間の連携により実現化した取組数	件	—	2	3	交通事業者ヒアリング等
公共交通オープンデータセンターに加盟している事業者数	社	7 (令和4年度)	10	13	公共交通オープンデータ協議会ホームページ
目標 5					
脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている					
すぎ丸のEV化	台	0 (令和2年度)	3	5	区データ
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区民の割合	%	91.9 (令和元年度)	93.1	93.9	区民意向調査
運輸部門・自動車のCO ₂ 排出量	千 t-CO ₂	215 (令和元年度)	—	140	オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト※3」算定数値 (特別区協議会)
運輸部門・鉄道のCO ₂ 排出量	千 t-CO ₂	34 (令和元年度)	—	15	

議事

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

交通業界を取り巻く状況

- ・公共交通の利用減少⇒減便・路線廃止
- ・運転手不足（バス・タクシー）



公共交通のサービス水準を維持しつつ、更なる利用促進を図る



マース
MaaS(Mobility as a Service)

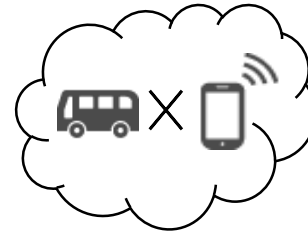
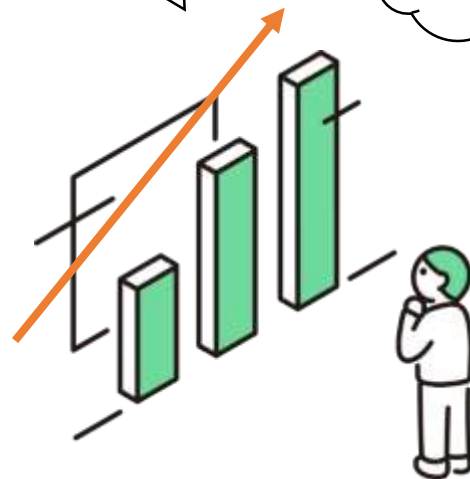
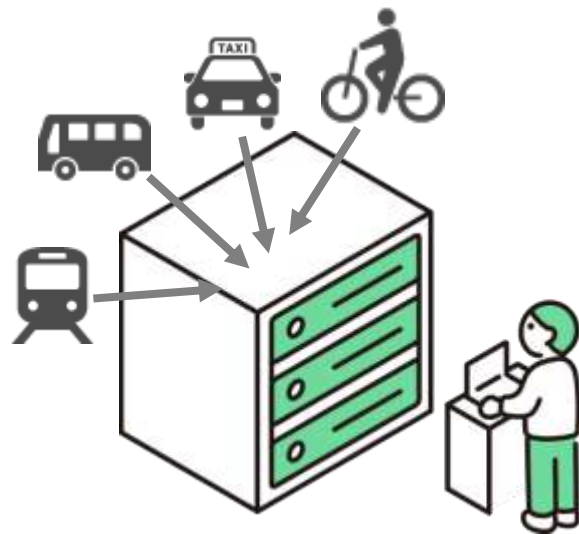
こうした危機的状況は地方部だけでなく、
東京都内にも迫っている

区のさまざまな交通を連携していくことで
新たなモビリティサービスとして提供する

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

住宅都市の「杉並区」が目指す MaaSを基軸とした新たな移動の価値創出

客観的なデータを基にした
関係者協議が可能となる
(官民連携)



1. データ整備

2. データ活用

3. 新たな移動の価値創出

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

目標 1 ▶ 持続可能な公共交通へと刷新されている

施策 1 - 2
モビリティ・マネジメントの実施
(公共交通の利用促進)

取組 1
全区民を対象とする公共交通の
広報啓発

- ▶ 「すぎ丸の日(令和5年11月末)」
における公共交通の利用促進策の検討



施策 1 - 3
すぎ丸の魅力を高めるための
再設計

取組 2
ホームページや時刻表による
分かりやすい情報提供

- ▶ 区公式ホームページ「すぎ丸」
リニューアル (令和5年8月～)

取組 4
運行計画・運行協定・運賃の
根本的な見直しの検討

- ▶ すぎ丸利用者の乗降調査実施
(令和5年秋)

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

目標3

気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策3-1

新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

取組1

短期

自宅と交通結節点までの
ファースト・ラストワンマイルをつなぐ
公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施

取組2

短期

地域の回遊性の向上に資する
グリーンスローモビリティの運行



(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

目標3 ▶ 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進

取組1

自転車の安全な利用の促進

▶ 自転車活用推進計画の策定中

取組2

公民連携したシェアサイクル事業の推進

▶ 本格実施（令和5年4月～）



docomo
bike share



【参考】杉並区役所前のモビリティ・ハブ
（シェアサイクルの共同ポート）

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

目標 4 ▶ 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

施策 4-2 MaaSの実装と 自動運転技術の活用検討

取組 1

交通事業者等のプラットフォームを
活用したMaaSの実装

▶ 令和6年度に向けて実施内容を検討中

取組 2

オープンデータの整備・活用

▶ すぎ丸のGTFSデータ等の整備中

取組 3

都市OSを見据えた交通のデータ
整備とその他各種データとの連携

取組 4

自動運転技術の実証実験

▶ グリスロ車両ODDデータ取得予定
(令和5～6年度)

(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

目標 4 ▶ 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

施策 4-2 取組 1 交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装

▶ **令和 6 年度に向けて実施内容を検討中**



現在、検討しているうち、一例として
今回はトヨタファイナンシャルサービス様の
「my route マイルート」を紹介。



区の公共交通に求められる役割や計画の基本方針にも合致。

“もっと移動したくなる環境づくり”を通じて、
「すべての人の移動の自由」と
「ずっと賑わう街づくり」に貢献したい

社会インフラという視点で、様々な移動手段の中の一つとして自動車を位置づけ、
リアルタイムなユーザー状況・都市状況に応じた、最適な移動手段を提供



my routeの機能

自分に合ったおでかけ情報で、移動を「楽しく、便利に」

ユーザーの日々の生活に密着し、「自分ならではの」移動体験を提供。
“もっと移動したくなる環境”を作っています。



myステーション

毎日利用する交通の情報を
一目で確認！
遅延情報や時刻表も確認できます。



次のバスまであと何分？



駅・バス停の時刻表も確認

おでかけ情報

いまいる場所や
myステーション沿線の
思わずおでかけしたくなる
グルメ&イベントの情報を配信！



こんなお店があったんだ！



トレンドに即したおでかけ情報も

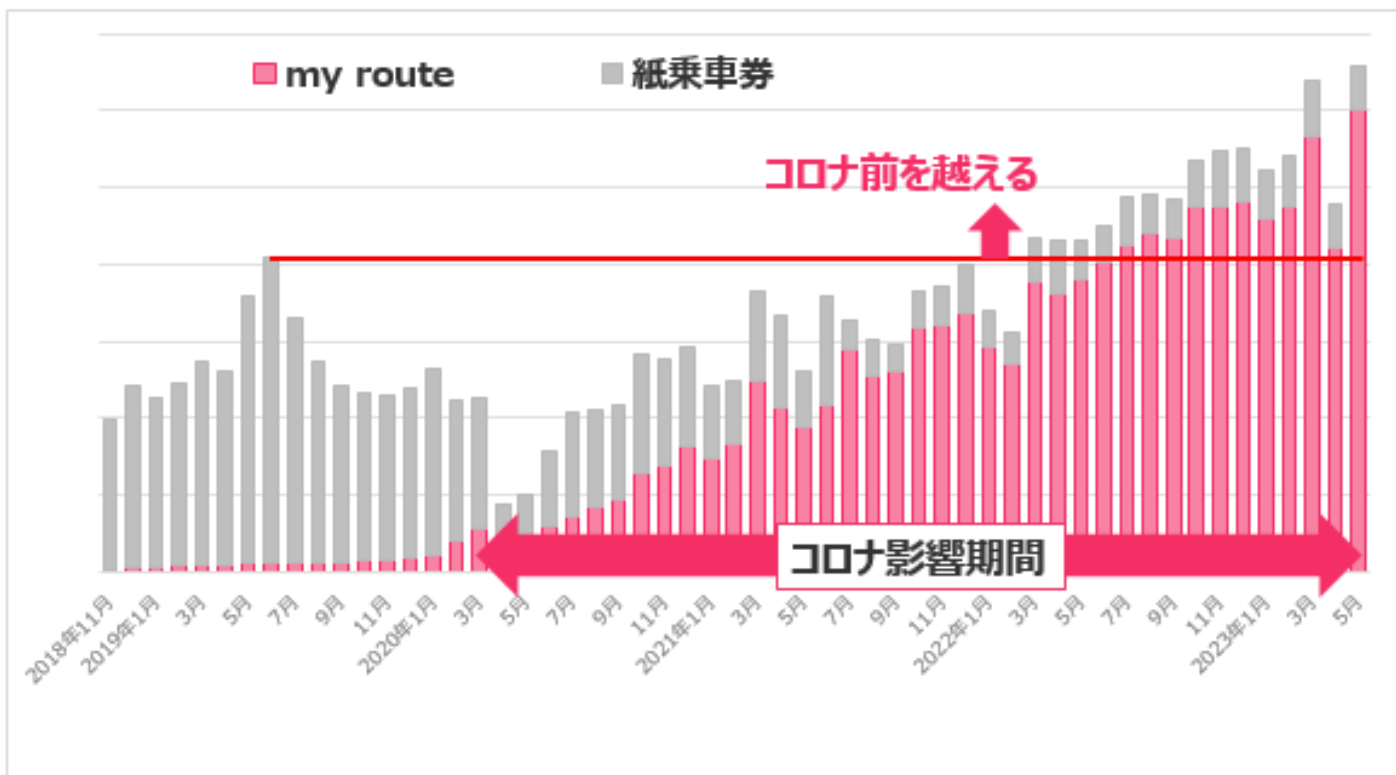
※コンテンツプロバイダーからの情報に加え
杉並区のオリジナルコンテンツも配信可能



デジタルならではの交通チケット機能（福岡市内24時間・6時間フリー乗車券）

開始から約4年でデジタル券の販売での販売比率が90%以上に

24時間購入・利用可能なため、購入場所や利用開始時間の制約がなくなった※バス車内での紙券販売も廃止
→ チケットの使い勝手が増し、**コロナ禍においてコロナ前のチケット販売数を越える**



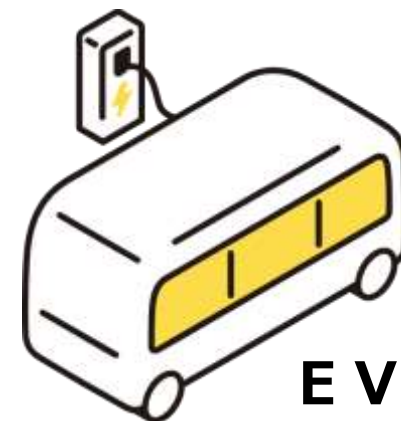
(1) 杉並区地域公共交通計画の今後の取組について

目標 5 ▶ 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

施策 5 - 1
環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

取組 1
すぎ丸における電気バスの導入

▶ けやき路線で EV 車両 1 台を導入



年度	令和 5 年度												
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
							契約			納車			
	契約前準備 (補助金の交付申請等)					入札	●	製造			●	運行開始	

議事

(2) AIオンデマンド交通導入に向けた部会設置について

(2) AIオンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

計画でのデマンド交通の取組の位置づけ

目標3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策3-1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

区内における公共交通不便地域は、すぎ丸の運行等によって概ね解消されましたが、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現に向けては、区内に住む区民一人ひとりに対して移動の選択肢を拡充していくことが求められます。

とりわけ、自宅から鉄道駅やバス停まで遠くてアクセスしづらい等の要因によって、潜在的な公共交通の利用意向があるにも関わらず、移動をためらう方々の移動の選択肢を拡充することを検討していきます。既存の公共交通体系の維持に加え、新たな公共交通サービスの活用も検討・実施していきます。

なお、新たな公共交通サービスは、鉄道やバスといった幹線道路の運行を担う既存の公共交通を補完して区内の支線的な道路を走行する、もしくは区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして活用することを検討します。運行にあたっては、既存の路線と競合しないように調整を図るものとします。

また、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センター等とともに、公共交通と福祉交通との連携を十分に図っていきます。

【実施地域】主に、公共交通不便地域を中心に区内全域（取組1、取組3、取組4）
荻窪地域（取組2）

取組1	自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ 公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施
実施主体	区、バス事業者、タクシー事業者 連携 民間事業者
実施内容	自宅と、鉄道駅やバス停の交通結節点を結ぶ、区域を限定したデマンド交通をタクシー事業者等と連携して、主に公共交通不便地域において実施する。 例えば、本取組におけるデマンド交通は、既存のバス・タクシーとは異なる「急がない乗合交通」としてサービスを提供し、対象地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象に、ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動の負担を軽減させ、お出掛けを促すことを目的とする。 実証運行を通じて、その導入効果を検証しながら進めることとする。

□実施期間

	令和5(2023)~ 令和8(2026)年度			
年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	検討 (実証運行など)			

公共交通不便地域を対象に、「新たな乗合交通」を検討する必要がある。

(2) AIオンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

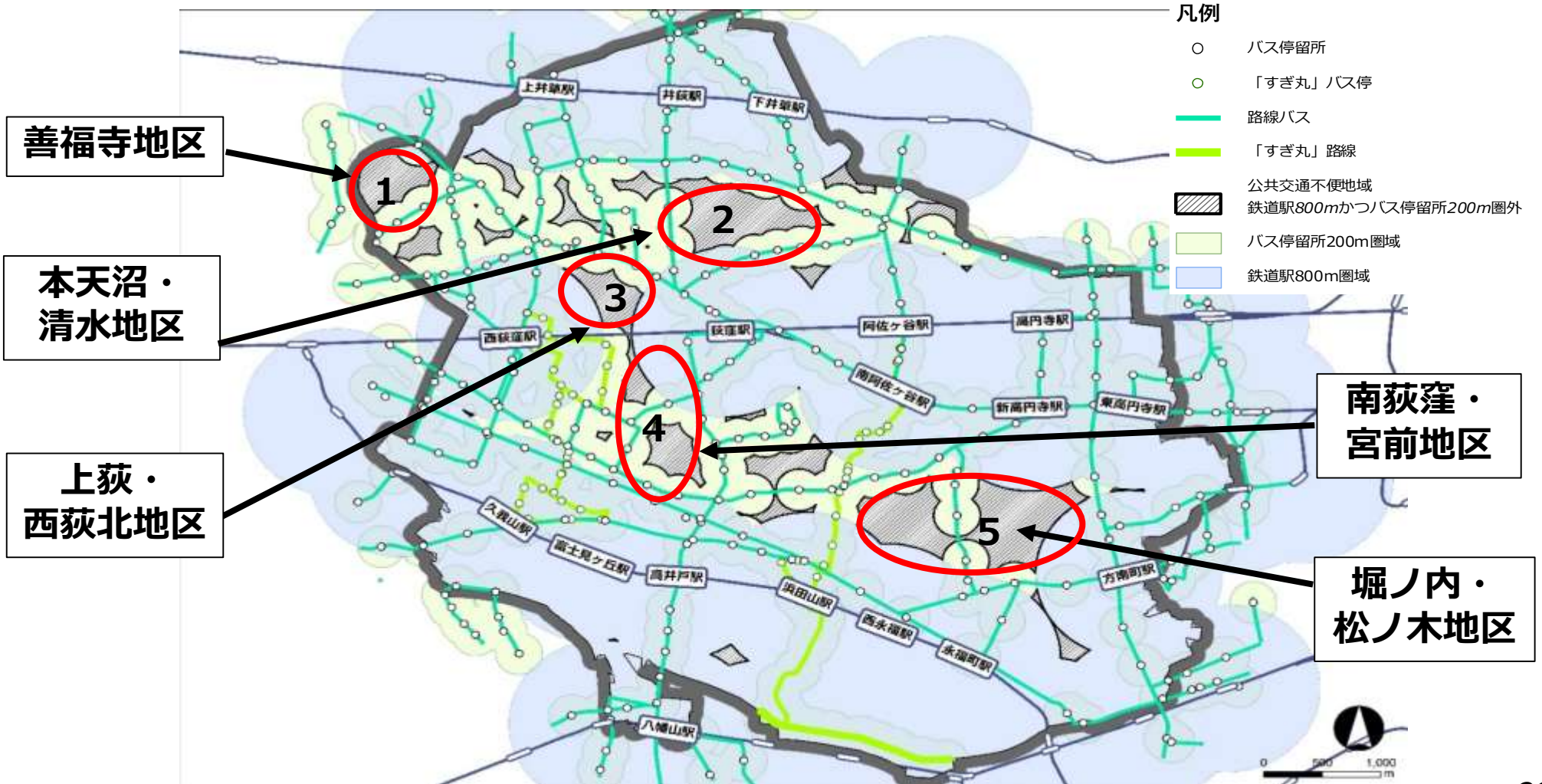
「新たな公共交通サービス(施策3-1)」の整理

	取組1 デマンド交通	取組2 グリスロ
運行形態	区域運行	路線定期運行
目的	公共交通不便地域の解消	区民や来街者の回遊性向上 (生活の足+観光)
対象地域	公共交通不便地域	荻窪地域 (モデル実施)
運行エリア	運行エリアの設定は柔軟	運行エリアの設定は限定的

▶ きめ細かい移動需要に対応できるが、特徴を踏まえた使い分けが必要。

(2) AIオンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

区内の公共交通不便地域 (= 候補地域)



(2) AIオンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

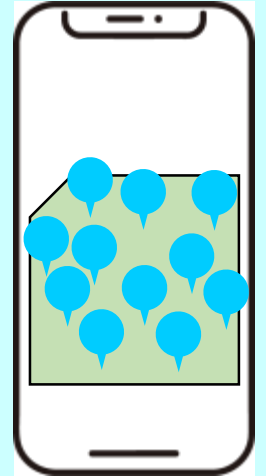
□ デマンド交通とは？

利用者の需要(予約)に応じて運行を行う
乗合交通サービス。

従来の固定された経路でない運送、停留所の密度を高めた輸送、月額乗り放題等の運賃による輸送等、**技術革新**が進んでいる。




AIを活用すると…

AI(人工知能)が利用者の予約に応じて配車時間やルート設定を行い、最適な運行ルートを実現する。



▲スマートフォンで乗降拠点を
確認して予約ができる

□ 路線バスやタクシーとの比較

	路線バス 	デマンド交通 	タクシー 
予約	不要	必要	状況に応じて必要
乗車形態	乗合	乗合	個別
経路・時間	固定	変動	自由
乗降場所	停留所のみ	きめ細かい乗降拠点	自由
運賃	安	中	高

(2) AIオンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

□ 都内の導入事例

各区市ホームページ・パンフレットより杉並区作成

	三鷹市	豊島区	世田谷区	荒川区	大田区
地域	大沢地区	大塚駅周辺	砧・大蔵地区	町屋地区	池上駅・西馬込駅周辺エリア、蒲田駅周辺エリア
目的	コミュバスの一部代替	交通弱者への新たな公共交通導入検討	公共交通不便地域の対策	R3年度廃止のコミュバス「町屋さくら」代替	公共交通不便地域の改善
期間	R4.10.24 ～R5.9.30	R5.4.19 ～R6.8.31	R5.5.1～ R6.4.30	R5.7.3～ R6.3.29	R5.7.3～ R6.6.30
運行日時	月～土(基本) AM8時 ～PM6時	毎日 AM7時 ～PM10時	月・水・金 AM8時半 ～PM6時	月～金 AM10時 ～PM3時	奇数日:池上駅～エリア 偶数日:蒲田駅～エリア AM9時半 ～PM4時半
運行事業者	寿交通(株) ・境交通(株)	(株)エコリムジン 東京	東急バス(株)	三和交通(株)・大日本交通(株)・東京合同自動車(株)	東急バス(株)
システム事業者	SWAT Mobility Japan(株)	Community Mobility(株)	(株)未来シェア	(株)アイシン	(株)Near Me
運賃	地区内100円 地区外300円 (高齢者・障害者割引)	30日間定額プラン 5,000円 1回利用300円他	大人 300円 小学生 150円 70歳以上100円 未就学児 無料	大人 300円 小人 150円 (未就学児除く)	大人 300円 小人 150円 未就学児 無料

(2) A I オンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

検討部会の条例上の位置づけ

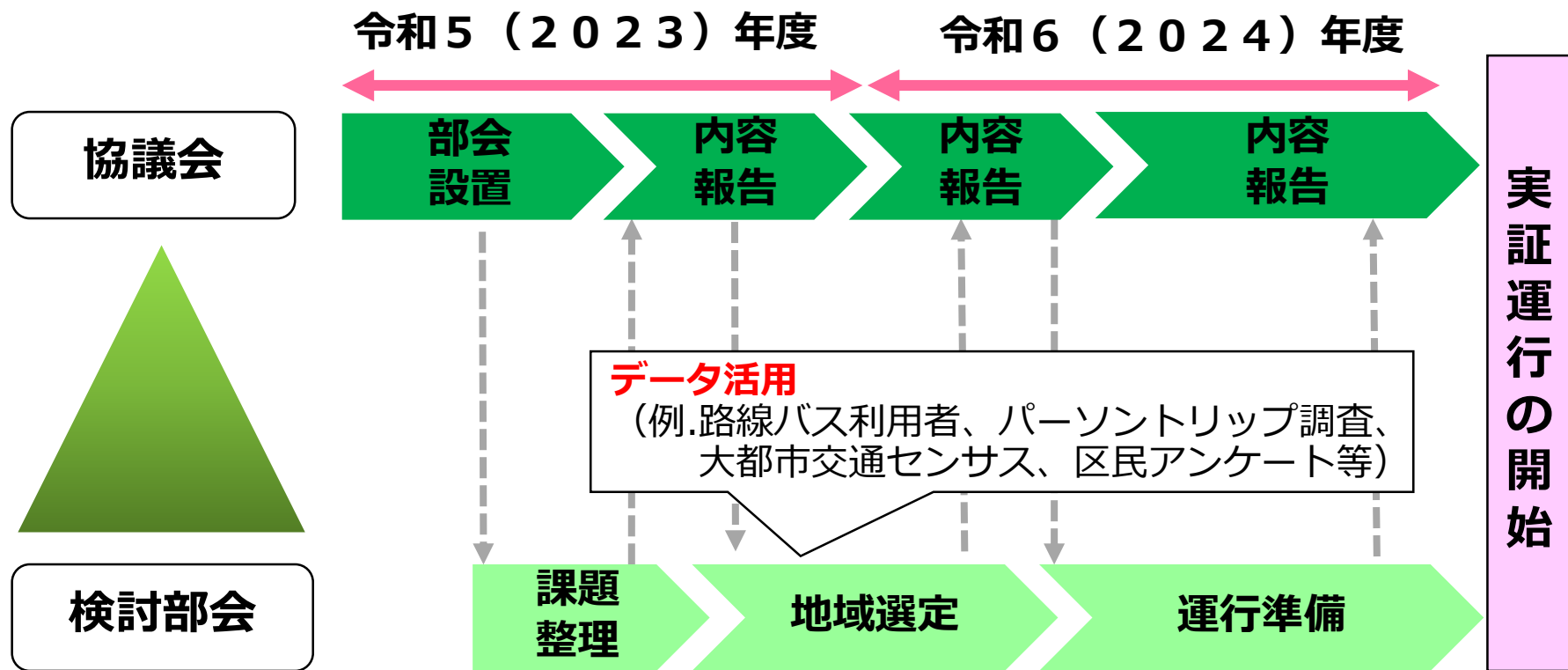
協議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。
(条例第6条第1項)

部会の委員及び部会長は、第3条第1項に規定する委員のうちから、会長が指名する。(条例第6条第2項)

- ▶ 公共交通不便地域の解消を目指し、新たな公共交通サービス（A I オンデマンド交通）の導入に向けて具体的に検討を進めるため、協議会の下部組織として「検討部会」を設置し、関係者間で協議・調整を図っていきたい。
- ▶ 構成員は、バス・タクシー事業者を中心とする協議会委員を想定。

(2) AIオンデマンド交通の導入検討に向けた 部会設置について

検討部会の今後の進め方（予定）



- ▶ 丁寧に合意形成をしながら、地元事業者による運行を前提に、区民の移動需要に応える新たな乗合交通を官と民で**共に創る**。

その他報告事項

- (1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

(1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務 及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

公募事業者の選定経過

令和5年4月27日 選定委員会（外部委員を含む）設置

令和5年6月15日 第一次審査（書類審査）

令和5年7月3日 第二次審査（プレゼンテーション・ヒアリング審査）

公平な審査

「杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務及び運行業務」 公募型プロポーザル選定結果

事業者名
キャピタルモータース株式会社 (杉並区清水3-16-10)

▶今後、契約を締結し、令和5年度内に運行計画を策定する。

(1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務 及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

□ 運行ルート・停留所

1周 約2.9km (約30分)

- ① 荻窪駅南口
- ↓
- ② 大田黒公園
- ↓
- ③ (仮称)荻外荘公園
- ↓
- ④ 荻窪地域区民センター
- ※大規模改修工事
により一時運休予定
(令和6年12月
～令和7年4月)
- ↓
- ⑤ 区立桃井第二小学校
- ※⑤は降車のみ
- ↓
- ① 荻窪駅南口



(参考) 令和4年度グリスロ実証運行 運行ルート

(1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務 及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

- **運行時間** 午前 9 時から午後 5 時まで
- **運行頻度** 1 時間に 2 本以上
- **使用車両** 2 台 (ヤマハ発動機 1 台/タジマモーターコーポレーション 1 台)

◆ヤマハ AR-07

(7人乗り=定員5名※)

※運転席が左にあるため前列を使用しない

走行距離:45~55km/充電時間:8~12h



◆タジマ NAO-6J

(6人乗り=定員8名※)

※オプションで8人乗りに改修予定

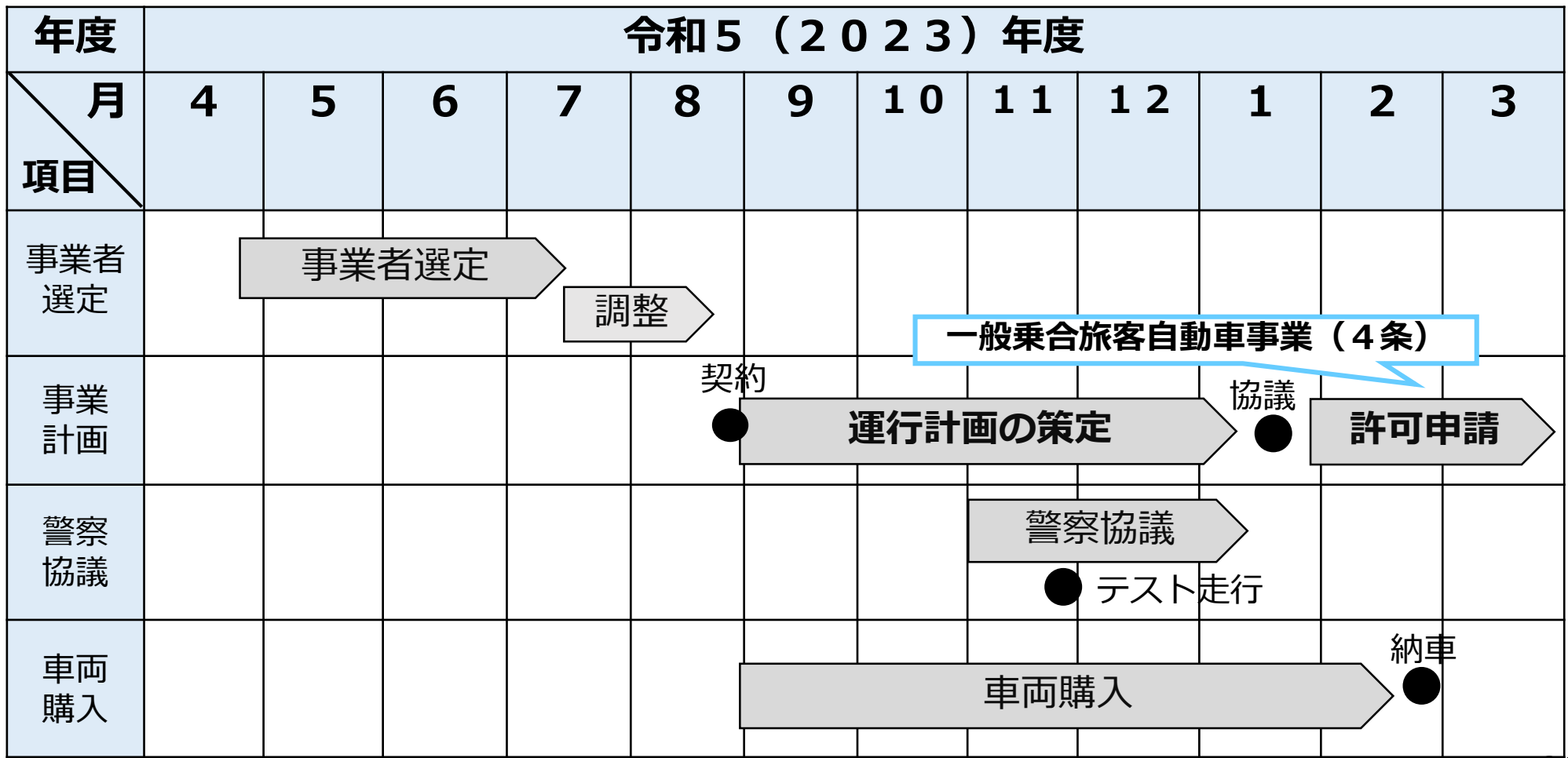
走行距離:約80km/充電時間:7~10h



(1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務 及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

□ 今後のスケジュール

施策3-1 取組2 地域の回遊性に資するグリーンスローモビリティの運行



(1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務 及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

□ 今後のスケジュール

施策3-1 取組2 地域の回遊性に資するグリーンスローモビリティの運行

年度	令和6(2024)年度											
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
項目												
許可申請	許可	● 取得										
乗降場整備	工事											
実証運行		実証運行			有償(3か月程度)			検証				
本運行										本運行		

荻外荘公園の開園

(1) 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務 及び運行業務受託者候補者の選定結果等について

施策3-1 取組2 地域の回遊性に資するグリーンスローモビリティの運行

施策4-2 取組4 自動運転技術の実証実験

□ 社会実験への応募・採択

将来的な地域住民との連携を視野に入れ、グリーンスローモビリティ車両における自動運転への移行検証及びシュミレーター環境構築を行う。
(令和5～6年度)

【参考】 令和5年度
国土交通省関東地方整備局
報道資料 (令和5年6月29日)



道路に関する新たな取り組みの現地実証実験（社会実験） の実施について

- 国土交通省道路局では、社会的に影響を与える可能性のある道路施策の導入に先立って、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して当該施策を試行・評価し、もって新たな施策の展開と円滑に事業を執行することを目的とする現地実証実験（社会実験）を、公募により平成11年度から実施しています。
- 令和5年度においても実験を実施する地域を公募し、関東地方整備局管内では、以下の実験が採択されましたので、お知らせします。

申請団体	実験の名称	実験の概要	タイプ
千葉県 柏市	電気自動車への走行中給電による低炭素道路交通システムの実現のための実証実験	公道路面下に給電コイル、周辺歩道上に関連装置を設置し、走行中非接触給電の実証を行い、実環境下での他の道路利用者への影響評価を行う。また、社会的受容性調査を行い、課題の抽出・整理及び解決策の検討を行う。	現地実証実験タイプ (複数年度)
東京都 杉並区	グリーンスローモビリティ車両における自動運転への移行検証及びシュミレーター環境構築	自動運転化のODD定義を実施することで、既存インフラの活用や3D都市モデルPLATEAUへの拡張等を見据えた、新たな道路の在り方の検討に資する次世代モビリティの検証を行う。	現地実証実験タイプ (複数年度)

○ 社会実験については、以下のホームページをご覧ください。

<https://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.html>

その他報告事項

(2) 杉並区自転車活用推進計画の骨子案について

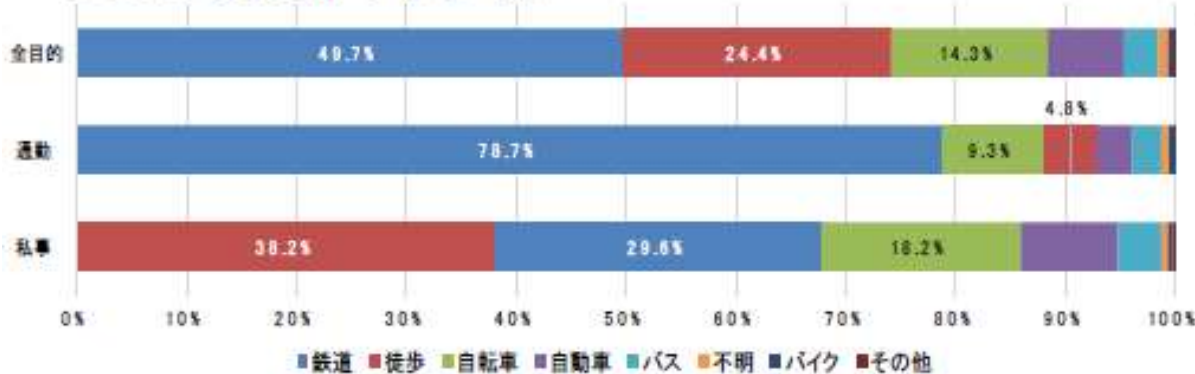
資料4 杉並区自転車活用推進計画の検討経緯等について

資料5 「杉並区自転車活用推進計画」骨子案

(2) 杉並区自転車活用推進計画の骨子案について

区民にとって身近な自転車

交通手段別トリップ数



私事目的に限ると、



の利用が多い。

平成30 (2018) 年度東京都市圏パーソントリップ調査 (計画 p 37)

地域交通の全体



行政の自転車との向き合い方

徒歩、自転車、公共交通は切り離せない



区民の移動を支える地域交通全体のイメージ図 (計画 p 15)

その他報告事項

(3) 中野区新たな公共交通サービスの 令和5年度実証運行について

資料6 中野区新たな公共交通サービスの
令和5年度実証運行について