会議記録

会議名称	第5回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日 時	令和7年4月25日（金）午前9時30分から午前10時15分まで
場 所	西棟6階 第6会議室
出席者	【委員】11名（4名欠席、内代理出席3名） 伊藤部会長、牧村副部会長、井上委員、土屋委員、三浦委員、秦野委員、宮下委員、富樫委員、舟山委員、久我委員、中辻委員 （代理出席：國崎健介様、鳥海雅人様、戸澤慶子様） 【オブザーバー】 株式会社ヴァル研究所、合同会社うさぎ企画
配付資料	資料 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の報告について 別紙 ミーティングポイント図
会議次第	1. 開会 2. 議事 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の報告について 3. 閉会
傍聴者	4名
会議の結果	○議事の「杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の報告について」に関して、区から資料の説明をした後に協議を行った。結果、資料の内容について了承を得た。また、実証運行結果の定期的な検証と、区民の利便性や地域公共交通の発展等のために、引き続き議論を行っていく運びとなった。

事務局 (尾田)

定刻になりましたので、久我委員はまだ来られていませんが、ちょっとだけ遅れるということでご連絡をいただきましたので、「第5回杉並区AI オンデマンド交通検討部会」を開催させていただきます。本日は、大変お忙しいところ、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

本日は報告メインの内容のため、短くて恐縮ですが、9時30分から、長くても45分程度を予定しております。

僭越ながら、議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、事務局である交通企画担当課長の尾田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

本日の資料を確認させていただきます。資料は、事前にご送付させていただきましたが、席上にも配布しておりまして、次第、資料1「杉並区AI オンデマンド交通実証運行の報告について」、別紙「ミーティングポイント図」となります。一通りご確認ください。過不足ございませんでしょうか。

次に、検討部会の開催に当たりまして、事務局側で、記録のため、録音させていただきますので、あらかじめご了承ください。なお、議事録の公開に当たり、ご発言いただいた委員の名前を記載させていただきますので、こちらもあらかじめご了承ください。

それでは、議事に移りたいと思います。部会長、議事進行をよろしくお願い申し上げます。

部会長 (伊藤)

はい、おはようございます。部会長の東京大学の伊藤昌毅と申します。

新年度、初めましての方も何人もいらっしゃると思いますけれど、どうかよろしくお願い申し上げます。ちなみに、今日は子連れで来ております。

もう第5回ということで、だいぶ進んできておりましたが、どんな状況なのかということ、特に今回からという方もいらっしゃると思いますので、状況を全体と共有しつつ、更に議論を深めていければと思っています。

それでは、次第に沿って検討部会を進めさせていただきます。次第の「2. 議事」についてです。本日の議事の内容は「杉並区AI オンデマンド交通実証運行の報告について」となります。それでは、事務局よりご説明をよろしくお願いいたします。

事務局 (宮木)

では、事務局から説明をさせていただきます。

まず初めに、パワーポイント資料の方ですが、事前送付したのから一部内容に変更がございますので、最新のものをご覧ください。スクリーンにも同じものを投影いたします。

本日の議題は1ページ目のおおりで、上から順に進めてまいります。

それでは早速、前回までの振り返りとして、運行開始当初の運行概要からご説明いたします。杉並区のAI オンデマンド交通は、区内に営業所を持つタクシー事業者に交代で運行を担っていただきながら、1月8日から実証運行を行っています。運行時間は9時から17時、運行地域は公共交通不便地域の中から堀ノ内・松ノ木地区で、令和7年12月31日まで運行を予定しています。運賃は300円で、未就学児は無料。ジャパンタクシー1台で運行しておりまして、杉並区産Ma a Sシステム「ちかくも」、もしくはコールセンターから予約していただくことで利用できます。乗降場所については、別紙としてお配りしている図のおおりでありますが、一部場所がズレがあるということで、ホームページで資料をアップロードする際は、最新のものに修正してアップロードいたします。

この内容については、適宜見直しを行ってきたところで、まず、運賃については、現金決済のみだったところを、クレジットカードによる事前決済が4月1日より可能になりました。また、ミーティングポイントについては、付近バス路線を持つ事業者様などには都度ご報告しているところですが、当初19カ所だったところ、利用者からのご要望を基に新たに4つのポイントを設置しております。

また、運行計画の見直しと共に、1月の地域公共交通活性化協議会で課題の一つとして挙げた広報活動に注力してまいりました。高齢者や子育て世代の方が集まる場所ですとか、社会福祉協議会や介護支援事業者などが参加する場にて事業の説明を行ってきた他、チラシを使った周知では、ミーティングポイントとなっているスーパーでの配布や区立施設等の拠点への設置、ポスターなどを行ってまいりました。こうした取組により、後ほど説明する利用者アンケートでは、サービスを知ったきっかけとしてチラシ・ポスターが最も多いという結果になりました。ここまでが実証運行開始以降の取組内容になります。

続きまして、利用状況についてです。低調だった1月、2月と比べて、3月はトリップ数が108件、乗車人数が185人となり、利用者数も増加傾向にあります。要因としては、周知活動が大きいと考えております。また、乗降場所は共に1番の「新高円寺駅南」が最も多くなっています。

続く7ページは、利用回数についての傾向になります。3月31日までに予約を行ったユーザーの内、約45%が2回以上AIオンデマンド交通を利用しておりまして、リピーターが半数近くなっていることが分かります。多く人で平均回数が20回と、日常的な移動手段として利用しているものと考えられます。

続きまして、直近の3月のトリップ傾向についてです。曜日別では、月曜日のトリップ数が最も多くなっています。ただし、3月は31日の月曜日にオンデマンド交通を体験する企画が関わった関係で、他の日と比べてトリップ数が多くなっておりまして、曜日とトリップ数に関連性が見られるかどうかについては、引き続き調査してまいります。時間帯別で見ると、朝9時台のトリップ数が最も多くなっておりまして、概ね午後より午前中の移動が多くなっています。

その次です。予約の手段としては、80%以上がちかかもアプリ経由で予約されています。年代別では30代・40代の方が半数近いですが、70代以上の高齢者にもアプリが利用されています。実際に、アプリの利用登録や使い方のレクチャーをしたご高齢の方から、その後、自力でアプリを使って予約することができたという話も伺っております。一方、コールセンターについては、予約時の聞き取りでシルバーカーを利用しているという話があったり、地域住民の中でも年配の方からは、電話であれば何か不明点があったときに質問をしながら予約ができるので安心だという意見があったりと、主に高齢者に一定の需要があると思われれます。

次に移りまして、アプリの利用手続きの際にご登録いただいた郵便番号から、約9割の利用者が区内に在住していることが分かりました。さらに、地域別で見ると堀ノ内・松ノ木・大宮の3つの地域にお住まいの方が7割以上を占めています。これらの結果から、AIオンデマンド交通の主な利用者の属性としては、堀ノ内・松ノ木地区にお住まいで、高齢者や、30代から40代のおそらく子育て世代の方であり、区として特に利用を想定したシニア層、子育て層に利用しているだけというものと考えられます。利用状況については以上になります。

11ページに移りまして、アンケートやコールセンターに寄せられた主な意見・要望になります。

す。上から、交通手段が増えることを歓迎する声や、子どもや老人連れの移動に役立ったという声がある一方で、複数人で相乗りしようとするタクシーより高くなってしまったりとか、あとは、もっと幅広い層に向けた検討が必要だという意見もありました。また、要望としては、割引や子ども料金といった運賃に関する事と、運行範囲に関する事、利用時間に関する事の主に3つがありました。運行範囲については、セシオン杉並と方南町駅付近と和泉保健センターに要望に答える形で既にミーティングポイントを増設しております。その他で特に多かったのが、21番のミーティングポイントになっている杏林大学杉並病院前、これを環状七号線を越えて直接病院まで行ってほしいという意見ですとか、現在の運行範囲よりも北側、高円寺駅付近まで行ってほしいという要望でした。特に高齢の方では、運転免許の返納や、バス路線の廃止などに不安や不便を感じておられて、代わりとなる移動手段を求めている方が多いようです。利用時間については、子どもを保育園へ送迎したりですとか、診療受付時刻に合わせて病院ご行ったりというニーズがありまして、開始時刻と終了時刻の見直しを希望する意見がありました。

アプリから予約を行った利用者に対しては、LINEを通じてアンケートを2月末から配信しています。今後は、アンケートへの協力をお願いするカードの手渡しを行うなど、回答数を増やすとともに、設問内容等についても検討していく予定です。

13ページに移りまして、今後の課題についてです。第4回AI オンデマンド交通審議会では、利用者数などの定量的な項目に加えて、定性的な指標がどれだけ向上したか、他分野への波及がどれだけあったかという3つの観点から、AI オンデマンド交通の導入効果を定期的に検証していくとしました。これを基に、前回の地域公共交通活性化協議会で当初3か月の改善目標をお示したところですが、その結果が次の14ページになります。

まず、1日の乗車人数ですが、3月の乗車人数は平均で1日6人となりました。乗車がまったくない日もある一方で、最大では1日20人と、かなりバラつきのある結果となっています。要因については分析を行っていますが、雨の日の需要が高いことから、天候の影響が大きいのではないかと現時点では推察しております。次に、利用者の行動や意識の変化ですが、アンケート調査から、AI オンデマンド交通の導入によって、外出に係る行動・意識に変化があったことが確認できました。最後に、他分野への波及については、イベントの実施にまでは至らなかったものの、オンデマンド交通を体験する企画に参加して、講習や意見交換を行いました。

この結果を受けて、新たな目標は次の15ページのとおりです。まず、1日の乗車人数は平均15人程度とします。要望などから、集団での利用に着目しまして、グループ割引等を検討していく予定です。また、最近暑くなってきましたが、今後、更に気温が上昇して外出が減ることが予想される中で、生活に不可欠な移動にAI オンデマンド交通をご利用いただくよう働きかけていきます。定性的な項目としては、利用者アンケートや対面での聞き取り等から、AI オンデマンド交通の導入がQOLの向上につながったかどうか、というところを検証していきます。他分野への波及については、区公式LINEへの登録が、区から配信される情報へのアクセスなど、移動とは別の価値を結び付けることが考えられることから、アプリの利用者を増やすための施策を打っていきます。1月、2月と低調だった利用が伸びてきたことによって、ようやくデータの分析や検証というステップまで到達できたところだと思いますので、引き続き利用者の利便性向上と移動需要の底上げを目指してまいります。

最後になります。今後のスケジュールについてです。周知活動や運行内容の見直しを随時行い

ながら、利用実績や利用者などの意見を踏まえて、9月までに令和8年度の事業計画について検討していきます。検討に当たっては、7月に開催予定の第6回AI オンデマンド交通検討部会及び8月の地域公共交通活性化協議会にて最新のデータや取組についてお示しして、皆様のご意見をまた伺えればと考えておりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

杉並区からは以上になります。

部会長（伊藤）

はい、ご説明ありがとうございました。

実証運行を始めて4か月ということになりますけれど、デマンド交通を区民ご利用してもらうためには、事業者の声も伺いたいです。

5つの事業者さんに交代で運行を担当していただいています。今日はキャピタルモータースさん、いつもは磯委員に来ていただいておりますけれど、今日は鳥海さんでよろしいでしょうか。課題など、感じていることをお話しただければと思いますけれど、いかがでしょうか。

委員代理（鳥海）

はい、かしこまりました。

お時間いただきありがとうございます。磯の代理で参りました、キャピタルモータースの、デマンドとグリーンスローモビリティを担当しております鳥海と申します。よろしくお願ひいたします。

4月21日の朝に乗務員さんにヒアリングを行いまして、そうなりますので、4月20日までの実績に基づいた所感をお話ししたいと思います。

まず、需要に関して、一番の変動要因は、14ページの改善目標と達成度のページにもあるように、雨という認識でおります。ご乗車いただいている時間に関しては、もっと集中するかと思ったのですが、思ったよりもばらついております。やはり9時、10時というのは多い印象があります。平均的な乗車時間というのは、大体7分くらいご乗車いただいている状況でございます。主な顧客層は、高齢女性と、お子様連れのお母さん。この2つが目立ったというところがございます。高齢女性の傾向として印象強いのが、ゆうゆう館、または杏林病院。このどちらかに向かうユーザーが多い傾向があるということがございます。そういった内容から、午前が多くて、また月曜日にも多いという印象があります。そういったお客様からは、やはり、杏林病院にも行ってもらえたら、というお声がございました。続きまして、お子様連れのお母様の傾向ですが、こちらで印象強いのが、ファミリーマート松ノ木一丁目店、関東バスさんと京王バスさんの松ノ木住宅のバス停のある目の前のところになるんですけど、一般的に大人の、特に団体さんほどバスを利用される傾向があつて、お子様連れのお母さんが今回デマンドを選択してみたという印象があると、乗務員さんからは聞いているところでございます。よく聞くお声としては、やはり高円寺駅に行きたいというお声が上がっております。メインの交通手段として期待されているのは、あのエリアでは当然バスではございました。利用傾向としては、朝であったりだとか、雨の日に集中しております、やはりバスが混雑してしまうタイミングでデマンドの利用も増えているということから、第2の選択肢としてデマンドという判断のようで、ファミリーマートから新高円寺駅、もしくは、永福和泉地域区民センターを利用の行先として、永福町駅まで歩くといったところで、そういった使われ方をしていらっしゃる方がいらっしゃったという風に聞いております。現状の所感以上でございます。

- 部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。
ちなみに、もしも印象があれは同いたいでけれど、キャピタルモータースさんはタクシーの運行もやられていて、タクシーとの顕著な違いとか、大体同じような需要とか、そのあたりの違いの印象はわかりませんか。
- 委員代理（鳥海） そうですね、そこまで目立った印象というのは正直に言ってないかなと思っています。じゃあ、代替になったかと言われれば、そういう感じの印象はあまりないです。ただし、バスとの比較はなるかなと思います。思ったより東西の移動が結構あるなどというのは感じました。
- 部会長（伊藤） ちなみに、ファミリーマートで降りた方は、その後、ファミリーマートのお店に行くんですか。それとも、バスに乗ってどこかへ行くんですか。
- 委員代理（鳥海） ファミリーマートの近所にお住まいの方というようなお話でした。
- 部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。
今のキャピタルモータースさんのお話を受けて、事務局としても考えがあれは同えれぼと思います。
- 事務局（尾田） 1、2月は、やはりプロモーションというかPRが足りてなくて、利用がなかなか伸びなかったところがあるんですけど、3月はお示しのおり伸びたところで、4月も3月に比べて1、2割伸びているような状況がございます。その中で、やはり区の方にも様々なお声をいただいておりまして、もっとエリア外にも行きたいという声であったりとか、先ほどお話がありましたけれど、堀ノ内方面の方から、バスが4月1日からなくなったことによって、高円寺駅まで行きたいといったようなお声もいただいているところでございます。
これまで4回の検討部会で議論した中で、既存の交通の補完という位置づけがやはりありますし、今、会長からあったとおりの、乗り継ぎというところも区としては考えていきたいと思ってございますので、その辺りは可能な範囲で改善できるよう対応してまいりたいと、考えているところでございます。
- 部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。
ここからは議論の時間ということで、特定のトピックがあるわけではないですけど、4か月進めてみて、こういったデータ、使用状況もある程度出てきたというところで、皆様から色々のご意見をいただければと思います。是非、積極的なご発言をいただければと思いますけれど、何かご意見がある方、挙手をお願いします。いかがでしょうか。
土屋委員、お願いします。
- 委員（土屋） 関東バスの土屋と申します。
この制度、オンデマンド交通ということで、エリア内の方々の移動の足として発展していくと

いうことで伺っております。

今、お話を聞いている中で、やはりエリア外に出たいという要望が沢山出ているという中で、やはり我々バス事業者からするとですね、やはりそのバスに接続していただいて、バスに乗って駅に行っていただきたいという要望が、これを始める前から言っております、やはりそういう要望があるからといって、やはり枠を越えた行動というか、事業の展開をされてしまうと、我々としては面白くないな、というところがございます。地域の方の利便を考えれば、当然、杉並区さんの考えとか、キャピタルモータースさんのやっていることは素晴らしいことなのかなとは思いますが、元々聞いているお話の中では、バスに接続していただく。それで、バスに乗って駅の方に行っていただくという風に聞かされていたような気がするのですが、私とすれば、どんどん展開していく中で、色々な駅に行きたい、病院に行きたい、直接行きたいという声が出るのは当たり前だと思っていたんですけど、やはり結果的にこういう流れになったなど。この枠内の中での移動をよりスムーズにしていく。それで、接続してもらおう。というその最初のコンセプトが崩れてしまうという方向になるとですね、我々としては採り得るお話をしていただきたいな、というのがございます。文句ばかりで申し訳ないですけど、そのような感覚でいたものですから、色々細かいところもこの資料を見てありますけれど、まずはそういったことのお話をさせていただきたかったというところでございます。

部会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。

数字の感覚を伺いたいんですけど、現状、バスの利用者について、これができたことによって今まで移動しなかった人が増えた分。それから勿論、バスを利用していたはずの人が減った分。バスが奪った分というのがあると思いますけれど、どれだけの数字のイメージを持っていますか。

委員（土屋）

微々たるものなんじゃないかとは思っております。実際には、

部会長（伊藤）

どちらがでしょうか。純粋に増えた分と、奪った分があると思いますけれど。

委員（土屋）

奪った分というか、この事業が展開されたことによって、我々のバスに乗っていただく乗車率が悪くなったということはおそらくないとは思いますが、今後のことを考えていきますと、今、1台での運行です。これが多分、2台、4台となって、発展していくんじゃないのか。それで、先ほど高円寺の駅に行きたいとか、阿佐谷の駅に行きたいとかという要望が、色々枠内を越えてということになれば、どんどん増えてくると思うんですけど、そうなってくると、影響が出てくる。目に見えた数字でどれだけ減ったのかということを示すだけの資料は持ち合わせていないので、何とも言えませんけれど、やはり、こういう事業というのは、根付いてくると、どんどんそちらに流れていくのかな。便利ですから。当然、呼んで、来ていただいて、行ける。そういうことを考えれば、バスを待って、乗っていくうちに場所が決まっているところに行く。という煩わしさを考えると、そちらの方がいいんじゃないかな。

今現在で影響がどれだけあるのかというと、そういったデータはまだないです。正直。

部会長（伊藤） 分かりました。事務局からも、もし可能であればお願いします。

事務局（尾田） はい。今、土屋委員からいただきましたが、基本的にはこういうご要望をいただいても、区としてはエリア内を基本としていて、エリア外へのミーティングポイントの設置が難しいというお答えはしています。エリア内の中で移動を活性化させて、エリア外への波及効果を生むというお話はずっとしておりますし、あくまで実証運行というかたちなので、その辺りはご調整させていただきたいと思っているところでございます。

部会長（伊藤） これは、バスに途中で乗り換えるとしたら、どこがいんですかね。ファミリーマートのところが、やはりそういうポイントになり得るんですかね。

委員（舟山） 東京交労協のバス部会の舟山ですけど、2つ質問させていただきたいと思います。今、バスの乗務員不足ということで、現に京王バスさんの中野・高円寺という路線があったと思うんですけど、再編をされまして、努力をされたと思いますが、やはり乗務員不足で減便、廃止に至ったという経過があります。このエリアは京王バスと関東バスの高円寺・新高円寺と永福町を結ぶ松ノ木線というところと競合してしまっていて、実際、今のご報告をいただきましたところで、かなり被っているところがあるのかなと思っております。それで、今後、区として、松ノ木線を廃止をしたときの補完としてこのデマンド、いわゆる地方と同じですけども、考えているのか、しないのか。補完ということで、デマンドを開始したのか。というのを1つ聞きたいです。

もう1点はですね、堀ノ内・大宮・松ノ木エリアが主体となっていますけれども、地元のタクシー会社、堀ノ内にタクシー会社があるんですけど、今日この構成メンバーにタクシー協会さんが来ていませんが、堀ノ内のタクシー事業者さんが知らないんですよ、この事業を。合意形成が取れていない中で、この事業を進めてよいものなのかというところを伺いたいです。この間、関東運輸局さん、東京運輸支局さんも仰っていたんですけど、この委員会っていうのは、共同経営、合意形成が取れてはじめて責任あるメンバーだと思っております、これを強引に進めてしまうというのはいかなるものかという風に思っていますし、支局もそういう風に仰っていましたので、それについてお尋ねしたいと思います。

部会長（伊藤） 今の質問の中で、松ノ木線と競合しているという認識は、どうなんですかね。要するに、松ノ木線ってこのエリアの中の端の方を走っているわけですよね。

委員（舟山） 先ほどのご報告にあったファミリーマートというのが、松ノ木住宅というところと一緒に、松ノ木線の乗務員がオンデマンド交通に乘客を乗せているところを見た。それが新高円寺に行っていれば、先ほどバスに乗れないのでオンデマンド交通を使ったというご報告がありましたから、競合という位置づけじゃないかと。競合は別々じゃないんです。もう始めちゃったんですから。今後、松ノ木線を廃止をしてそちらにシフトするんですか、ということを知りたいんです。

部会長（伊藤） 1日15人でしたっけ。それをバスの代替にするという話ですか。

委員 (舟山) そういう話なんですか、ということをお尋ねしたいんです。

部会長 (伊藤) そうなんですかね。分かりました。今の点、事務局からお願いいたします。

事務局 (尾田) 元々、これまでの検討部会でもお話ししているとおおり、公共交通不便地域の解消というところを大きな目的としてやっています。ちょうど西側の端に、今お話のあった松ノ木線が走っているところはあるんですが、Ma a Sの取組として合わせていくことで、例えばバスに乗れない方が、先ほどのお話にあったとおおり、このオンデマンドに乗る。逆にオンデマンドに乗れない方がバスに乗る。そういったところも試行していきたくところで、廃止を見据えた実証実験という考えはございません。なので、今、松ノ木線のお話もあり、これはまぎ丸のけやき路線と同等くらい、1時間に4本くらい運行していただいているところではあるんですけど、その辺りの需要を完全に賄えるようなものではないと、そういった認識でございます。

2点目の、堀ノ内にあるタクシー事業者さんのことは存じあげておまして、これまでの検討部会の中で、今日はご欠席ですけど、タクシー協会の小池委員に、一度、どういった形でお話をしましょうかということで相談の上、区内に営業所がある全てのタクシー事業者に文書を送付いたしまして、参加のご意向を伺ってございます。おそらく、お話があった事業者さんにも文書を送ってございまして、意向がないということで確認した上で、意向があった5事業者さんをお願いしていると、そういった経緯でございます。以上です。

部会長 (伊藤) はい、ありがとうございます。

デマンド交通とバスとの連携みたいなものができたらすごくいいと思うんですよね。まさにエリアの真ん中にいた人たちにとっては、何の交通手段もなかったので、バス停まで行けるようなものがあれば行く。ところが、バス停に行ったところで、30分待ってくださいというのは、多分厳しいです。そういうことがあると、デマンド交通に対してそのまま駅まで行ってくれということになるし、バス停まで行ったところで、バスが丁度良いタイミングで来ていけば、或いは、少なくともあと何分バスを待っているかというのが明確に分かるとか、何らかがあれば、このままバスに乗り換えればいいじゃないかという自然な移動ができていると思うんですよね。その辺りって、技術的にはサポートできると思うんですけど、まさにそれがMa a Sという話だと思うんですけど、その辺りって、折角アプリがあるんだから解消するとか、何か方針はないんですか。

事務局 (尾田) これまでの間、営業活動というお話をしましたが、地域の中でお話をしている方は高齢者がどうしても多いような状況がありますけれど、色々なお声を聞いています。区として、このオンデマンドに乗ってほしいということだけではなくて、やはり公共交通の活性化、移動の活性化という目的もご説明しておまして、その辺りを併せて、バスに対するご不便のようなどころもお伺いしているところもありますので、一緒に取り組める内容があるのかなということを考えています。

乗り継ぎというところは、やりたいとはお話ししていますけれど、乗り継ぎをするためのイン

センチブを用意しないとなかなか行動変容というのは図られないと思いますので、その辺りについて、これから具体的なお話を進められれば望ましいと思っています。

部会長（伊藤）

私も前から言っているんですけど、それこそ松ノ木線の辺りでアプリを見たときに、別にデマンド交通が出てくるだけじゃなくて、バスが出てもいいと思うんですよね。デマンド交通はあと5分で来ます、ところが、バスはあと3分で来ますみたいなことが両方出てくれば、普通バスに乗りますよね。というような、アプリの上での誘導の工夫みたいなものは、かなりやりようがあるし、もう少し言うと、そういう表示が何回出たのか。例えば、デマンド交通は3分で来ます。バスは20分、30分待ってください。といったら、仕方がない、デマンド交通に乗らしよう。ということになると思うんですよね。そういうものが逐一記録に残るはずなので、ある意味利用者の利用をもう少し能動的に振り分けるみたいな意味も込めて、アプリの機能というのはもう少し考えてもいいんじゃないかと常々思っているところなんですけれど、是非よろしく願います。

その他、ご意見ありますでしょうか。

委員（富樫）

東京バス協会の富樫と申します。

正直、バスの事業者から考えますと、いかんこれをバスと共存させるか。もう始まっちゃっていますので、というのはあるんですけど、例えば、デマンドのPR活動をされていたという風にお伺いしているんですけど、これを見る限りでは、デマンドのPRのみをやっているのかなという気がするんですよ。地域公共交通という括りで見るとすれば、例えば、ここにもバスが走っていますよね。例えば時刻はこんな感じですかですね、バスも絡めてのPRというのほできないものなのかなと。そうしないと、デマンドだけが脚光を浴びてしまって、デマンドで高円寺に行こう、新高円寺に行こうとなってしまう可能性があると思うんですよね。ただ、そうじゃなくて、元々既存の交通機関も当然ありますよね。そこも多少PRをしていただきたいなところだと思えます。以上です。

部会長（伊藤）

事務局は、今のところ重要なポイントだと思いますので、よろしく願います。

その他、ご意見はありますでしょうか。

私としては、まだまだPR不足だなという風に思っております。今、3月までの数字が出ておりまして、なんとなく右肩上がりに見えるんですけど、4月以降は感觸としてはどうなんですかね。

事務局（尾田）

この3週間くらいで、3月よりは1、2割程度伸びています。一般の移動が活性化される時期でもありますから、それに伴ってという形だと思っています。

部会長（伊藤）

地域の移動需要そのものをまだまだ取りきれていないというか、全然まだ届いていないのかなという風に個人的には感觸を持っております。

その他、ご意見はありますか。

委員（久我）

東京交運労協の久我です。

ミーティングポイントなんですけれど、全体を見て、18番、19番、20番、21番のあたり。私は地理的なものはよく分からないんですけど、道路を見ると住宅街のようなところに4つあって、14番周辺にミーティングポイントが少ないというのと、4番、6番にも少ないのかなという風に思います。要は、ミーティングポイントは大体が着地点ですが、やはり、発地点が多くなると利用者は困るのかなと。他の行政区と同じく、住宅街はなかなかミーティングポイントを設置するのは難しいかもしれませんが、その中で、道路の幅員やその他を考えてできそうなところは、住宅街の中に発地点としてのミーティングポイントがないと回っていかないのかなという感想を持ちました。4番、6番、14番。この辺りが目立つのと、また、18番、19番、20番、21番の南側とかですね。今後、この辺りに発地できるミーティングポイントをご検討したらいいのかなと思っております。以上です。

部会長（伊藤）

ありがとうございます。その他、ご意見等ありますでしょうか。

それでは、一旦今回は議論が尽きたということで、今回ご説明のありました「杉並区AIオンデマンド交通実証運行の報告について」は、このタイミングではご理解いただきましたということでよろしいでしょうか。

様々なご意見が出ましたし、バスとのかわり方というのは非常に重要な課題だと思います。まだまだやれることはいっぱいあると思いますし、個人的にも言いたいことはいっぱいあるんですけど、区民の利便性、それから地域の公共交通そのものの発展、利便性の向上ですね。こういったもののために、是非この場の議論を引き続き行えたらいいと思っています。

それでは、事務局にお返しいたします。

事務局（尾田）

まず、次回のご予定ですけども、先ほどご説明したとおり、3か月程度で内容を検証していくということをお示ししてございますので、次回、第6回検討部会は7月頃の開催を予定しております。委員の皆様には、詳細が決まり次第ご連絡いたします。以上です。

部会長（伊藤）

それでは、牧村さんから、こういった取組について何かコメントを是非お願いします。

副部会長（牧村）

今の議論を聞いていて、オンデマンドというと、呼ぶと来るみたいなイメージを多分皆さん持っているんですけど、それだけではなくて、利用者の声を聞いてサービスを改善していくという、今までと違うサービスがオンデマンド型の交通サービスだと思います。サービスを通して利用者の様々なニーズが分かってきます。今回の実証では、部会に参加している交通事業者にも得られた知見をシェアし、自分達のサービスの改善にも繋げてほしいし、このサービス自体もアップデートしていくことが大切です。様々な交通手段が皆ハッピーになるような計画というのが大事だと感じています。今、運行計画の初期案がありますが、例えば6か月ごとにアップデートしていくといった、今までとは違う「杉並区産」ならではの、運行計画もアップデートしていく計画を目指していくことが重要だと思います。今回、ミーティングポイントも順次増えていっているんですけど、定期的に増えていくことが、実証を持続していく意味でも大事だと思います。合意形成という意味では、少しずつ変わっていくのではなく、メリハリを付け先ほど3か月ごと

改善していくという話がありましたので、そのような進め方をしていくと良いと思います。

また、この取り組みは行政が主導し、官・民で連携して進めていくという新しい事業形態です。元杉並区の住民として思うのは、方南通りもそうだし、井ノ頭通りもそうなんですけれど、魅力的な杉並区の施設とか資産が沢山あります。よく15分都市とか言われますけれど、地域コミュニティの再生をしていくためにも、移動機会を提供していくこと、エリア内の価値向上が大事だと思います。そう考えるとミーティングポイントには、違う意味が出てきますよ。こんなところに実は有益なポイントがあるとか、或いは、昔は行っていたけれど最近行っていないとか、そういう気付きも生まれるため、是非コミュニティ再生のためオンデマンド交通サービスを活用していくといった、移動機会のきっかけづくりが重要だと思います。

部会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。

以上で、本日子定しておりました議事は全て終了しました。これを持ちまして、第5回AIオンデマンド交通検討部会を閉会とさせていただきます。皆様、本日はどうもありがとうございました。