

会議記録

会議名称	第 11 回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和8年8月7日（金）午後2時00分から午後4時25分まで
場 所	中棟6階 第4会議室
出席者	【委員】32名（2名欠席、内代理出席4名） 伊藤会長、牧村副会長、北野委員、岩澤委員、倉本委員、戸澤委員、鈴木委員、三浦委員、秦野委員、松本委員、秋山委員、富樫委員、高橋委員、舟山委員、堀田委員、岡村委員、小林委員、伊藤委員、柴田委員、黒田委員、川村委員、山田委員、能村委員、八記委員、熊谷委員、福原委員、中辻委員、原澤委員、三浦委員、高里委員、永田委員、佐山委員 （代理出席：松本宏太様、八幡善治様、高橋渉様、鳥海雅人様）
配付資料	資料1 杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和8年8月7日現在） 資料2 第11回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次 資料3 杉並区地域公共交通計画における区の実績報告（導入） 資料4 南北バスすぎ丸検討部会の報告、今後の予定 資料5 グリーンスローモビリティの実績報告及び課題 資料6 杉並区産 MaaS「ちかくも」実績報告及び今後の展開 資料7 AI オンデマンド交通検討部会の報告、今後の予定 資料8 自動運転の取組状況 参考資料 杉並区地域公共交通計画（抜粋） 参考資料 生活道路における法定速度の引下げについて
会議次第	1. 開会 2. 報告事項 （1）南北バスすぎ丸あり方検討部会の報告、今後の予定 （2）グリーンスローモビリティの実績報告及び今後の展開 （3）杉並区産 MaaS「ちかくも」実績報告及び今後の展開 （4）AI オンデマンド交通検討部会の報告、今後の予定 （5）自動運転の取組状況 3. 杉並区地域公共交通計画に関する意見交換 4. その他 5. 閉会
傍聴者	6名
会議の結果	○報告事項に先立ち、杉並区地域公共交通計画における区の実績について事務局から説明した。 ○報告事項（1）、（2）、（3）、（4）、（5）について、それぞれ区が概要説明を行い、質疑及び意見交換を行った。 ○杉並区地域公共交通計画において目標実現のために取り組む施策の評価に向けて、公共交通事業者等の関係者から現状や取組等について意見交換を行った。

事務局（浅野） 定刻となりましたので、第 11 回杉並区地域公共交通活性化協議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、皆様にはご出席を賜りまして誠にありがとうございます。事務局の都市整備部管理課交通企画担当課長の浅野でございます。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。

初めに、事務局からご連絡事項を申し上げます。

まず、定足数についてでございますが、杉並区地域公共交通活性化協議会条例第5条第2項の規定により、会議は委員の半数の出席が必要となります。本日は協議会委員の38名のうち、現在32名の委員が出席されてございますので、条例の規定によりまして、本協議会は有効に成立していることをご報告させていただきます。

なお、本日オブザーバーとして、前回に引き続き、杉並区産Ma a Sの委託事業者である株式会社ヴァル研究所にご参加いただいておりますのでご報告いたします。

また、協議会の開催に当たりまして、事務局側で記録のために録音をさせていただき、議事録の公開に当たっては、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、あらかじめご了承ください。

次に、本日の配付資料を確認させていただきます。一部の資料は事前に送付させていただきましたけれども、全て席上にお配りしております。なお、今回から白黒印刷にさせていただいております。見えづらいところは前方のスクリーンに投影するスライドと併せてご確認くださいと思います。

皆様の席上には、まず「次第」です。それから資料1「委員名簿」、資料2「席次」、資料3「杉並区地域公共交通計画における区の実績報告（導入）」、資料4「南北バスすぎ丸検討部会の報告、今後の予定」、資料5「グリーンスローモビリティの実績報告及び課題」、資料6「杉並区産Ma a S『ちかくも』実績報告及び今後の展開」、資料7「A I オンデマンド交通検討部会の報告、今後の予定」、資料8「自動運転の実証状況」を配付してございます。一通りご確認ください。

なお、参考資料として「杉並区地域公共交通計画」の抜粋版と道路交通法改正関係の資料を配付してございます。過不足等がございましたら、お近くの事務局職員にお申し出ください。大丈夫でしょうか。

それでは、次に委員の委嘱についてご案内をさせていただきます。委員の任

期につきましては2月で終了いたしまして、本日は第3期の任期開始後の最初の協議会ですので、委員の皆様にご挨拶をさせていただいております。大変失礼ではございますが、ご挨拶は席上に配付させていただいておりますのでご確認ください。なお、この間、検討部会にご出席いただいた委員の方には既にお渡しをしております。

本来であれば順番に委員の皆様にご紹介するところでございますが、会議の時間の都合上、恐縮ですがお手元の資料1「委員名簿」をもってご紹介に代えさせていただきますと思います。

次に、本協議会の会長、副会長についてでございますが、協議会条例第4条の規定に基づきまして、会長は委員の互選、副会長は会長の指名によりこれを定めるということになっております。本来であれば新たな任期が始まった際に委員の皆様を招集し決定すべきところ、喫緊の課題がございまして、4月と7月にすぎ丸やA I オンデマンド交通についての部会を開催する必要があったことから、これまで会長・副会長になっていただいていた伊藤委員と牧村委員に、再任いただく際にこれまでどおり会長、副会長を継続して担っていただくことを区からお願いし、ご了承いただき、既に役割を担っていただいております。委員の皆様におかれましては、ご理解とご了解を頂ければと思います。

それでは、これ以降の進行につきましては、会長にお願いしたいと思います。伊藤会長、よろしくお願いいたします。

伊藤会長

それでは、改めまして東京大学の伊藤と申します。令和8年度初めての会議でございますけれども、本年度、ただいま課長からご説明がありましており、私、会長として努めさせていただければと思います。どうかよろしくお願いいたします。それから、牧村さんに副会長をぜひお願いいたします。

それでは、報告事項ということで、議事に早速入っていきたいと思うのですが、まず「杉並区地域公共交通計画における区の実施報告」を事務局よりお願いいたします。

事務局（針谷）

私から、まず最初に区の個別の実施事業報告の前に、区の事業における杉並区地域公共交通計画上の位置づけを、簡単にではありますが導入としてお話をさせていただきます。

地図がなく恐縮ですが、口頭にて杉並区の交通状況について簡単にお話しさせていただきます。

杉並区は、鉄道が東西に乗り入れておりますが、南北方向にはないため、バ

スやタクシーによって補完しているような状況です。また、東部地域を中心に幅が狭い道路の割合も高くなっています。

このような交通状況の中で、令和4年度にこの協議会で策定いたしました杉並区地域公共交通計画では、杉並区の公共交通に求められる役割を「区民一人ひとりの移動を将来にわたって支え、移動の自由を確保する」と定めました。

徒歩や自転車を中心に、これまでの基軸を担ってきた鉄道、バス、タクシーといった公共交通等に加え、新たなモビリティや公共交通サービス等が互いに連携し、共創することが区民一人ひとりの移動の自由を確保していく上で、今後ますます重要になっていくと考えております。

この地域公共交通計画では、基本方針を『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」と定め、この方針を踏まえ、区が目指すべき地域公共交通として5つの目標を設定しました。

この目標に即して、区では目標1及び目標5に関連して「南北バスすぎ丸」の取組、目標3に関連して「区営乗合タクシー、グリーンスローモビリティ」の取組、目標4に関連して「杉並区産Ma a Sちかくも、自動運転」の取組を行っています。

まずは、区から各取組のご報告をさせていただき、その後、次第の4で委員の皆様からそれぞれの取組状況や計画に対する改善策など、忌憚のないご意見を頂ければと思っております。

地域公共交通計画も今年で4年目となり、取組のスパンとして、短期・中期・長期と設定しておりました短期の終了期となりました。改めてこの協議会の場を「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」に向けて、皆さんでよい取組を共有したり、協力できることは何か、意見を言い合える場にしていきたいと考えています。

以上です。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

伊藤会長

ありがとうございます。

この会議の場ですけれども、基本的には非常に区民に開かれた形で交通の話題を幅広く扱うような場になっております。どうしても専門的な話だとか、特に5年の長い取組がありますので、自分が関わっていないうちにいろいろ決まってしまったのだけれどもという方もいらっしゃるかなと思うのですけれども、一方で非常に深く生活に関わってくることなので、今日新しく初めて来られた方もいらっしゃると思うのですけれども、全ての皆さんの生活に関わっている

ことなので、様々な方の視点でご意見を頂ければありがたいと思いますので、この後、議論の時間もあると思いますので、ぜひ積極的にご意見を頂ければと思います。

それでは、続いて次第の1から5の報告を受けます。項目ごとに協議の時間というのを設けておりますので、ご意見を頂ければと思います。

それでは、最初に報告1です。「南北バスすぎ丸のあり方検討部会の報告、今後の予定」についてということで、事務局からの説明をお願いいたします。

事務局（左部）　まず事務局より、報告1「南北バスすぎ丸のあり方検討部会の報告、今後の予定」につきまして説明申し上げます。

「公共交通計画の位置付け」となります。

すぎ丸については、地域公共交通計画で計画している目標1「持続可能な公共交通へと刷新されている」、取組の3、4について進めていくこととしておりますが、バス業界の深刻な運転士不足などを受け、検討を2年前倒し、予定よりも早く検討を開始するため、令和7年4月に「杉並区南北バスすぎ丸あり方検討部会」を立ち上げました。今回は、先月行われた第3回杉並区南北バスすぎ丸あり方検討部会の内容を中心にご報告いたします。

先日のすぎ丸あり方検討部会では、1から4の順に報告・検討を行いました。次に「すぎ丸の現状」についてです。

すぎ丸は開通25年がたち、当時と現在では生活環境も違い、すぎ丸のニーズも変化しています。そのような状況の中、今後のすぎ丸について、どのように持続可能な公共交通にしていくのか考えていく必要があります、昨年、すぎ丸あり方検討部会を設置し、検討を行っています。

すぎ丸あり方検討部会のテーマは、今後すぎ丸をどのように維持・発展させていくか、すぎ丸の事業全体のあり方を考えていく総論と、路線ごとの個別課題を検討する各論の2つがありますが、昨年は深刻なバス運転士不足に伴い、運行事業者からさくら路線の撤退の話があり、主にさくら路線の今後について検討してきました。

総論である運賃、運行時間、ダイヤなどのすぎ丸全体の在り方については、次回の第4回検討部会の中で検討を始めていきたいと考えています。

次に「すぎ丸の利用者について」です。

まず、すぎ丸の利用者についてですが、コロナ時期の令和2年度、乗車人数は落ち込みましたが、令和7年度は3路線合計の乗車人数が120万人を超え、

コロナ前と比べても1年間の乗車人数が過去最高となりました。

次に「すぎ丸の経費について」です。

すぎ丸の経費は、運行経費から運行収入を差し引いた収支欠損額を杉並区が運行事業者に補助金として支出しています。そのため、運行事業者である京王バス様、関東バス様は赤字とはなっていない状態ですけれども、赤字部分を区が補填しているといっても見えていない経費もありました。そのため、運行事業者としっかり話をして、令和6年度からは必要な経費についてはしっかりと補助しております。

すぎ丸の利用者が過去最高を更新する中、人件費や物価の高騰が進み、年々運行経費が増加しており、持続可能な運行に向け、今後は運賃体系や補助金の見直しも必要になると考えておりますので、今後のすぎ丸あり方検討部会で検討を行ってまいります。

次に「さくら路線の事業所変更に伴う課題」です。

浜田山駅から下高井戸駅の間を走るすぎ丸さくら路線は、直近令和7年度は年間19万人のご利用があり、区民の生活の足として欠かせないものとなっております、何とか運行ダイヤの現状を維持しながらサービス向上やより充実したすぎ丸の在り方を検討していきたいと考えています。しかし、バス業界の共通の課題である運転士不足により、京王電鉄バス様からさくら路線運行受託終了の申入れがありました。

令和7年度に行った第1回、第2回の検討部会の結果、輸送力を下げないために従来のバスの形態で続けることが望ましいという方向性にまとめ、関東バス様に前向きに検討いただいておりますが、現状のダイヤでは運行が厳しいということもあり、条件の提示を頂いており、先月行われた第3回すぎ丸あり方検討部会では、関東バス様から説明をしていただきながら検討を行いました。

次のスライドです。現在、すぎ丸さくら路線は朝の8時から19時まで30分間隔で運行していますが、運転士不足により関東バス様がさくら路線の運行に割ける人数は4人。また、関東バス様の基準運行時間が6時間25分という規定があるため、現行の運行時間、本数では難しいと説明がありました。

改正案は、朝と夕方の運行時間の短縮の提案がありました。具体的には浜田山駅南発は8時発が始発となりますが、30分遅らせて朝8時半の始発、終わりは1時間短縮となる18時が最終の案となっております。下高井戸駅入口は現在始発が8時となりますが、1時間遅らせて9時、終わりは30分短縮の18

時 30 分ということで案を頂いているところです。これは、運行路線短縮はさくら路線全体の 13%の減便となり、さくら路線利用者の約 9%に影響が生じると考えられています。

次のスライドです。ただ、区としてはできる限り現状のダイヤを維持し、区民への影響を少なくしたいと思っております。どのようなことができるか、第 3 回すぎ丸あり方検討部会では委員の方からも様々な意見が出ました。案については関東バス様と個別に調整を行っていますが、回送区間の運行を行うことで少しでも影響を少なくできないかなど、調整・検討を行っています。

具体的にはスライドに記載の赤いラインのところとなりますが、始発を上水公園にすることや浜田山発の最終便を旭橋まで運行することなど、工夫をすることによって回送を利用して減便幅を減らすように関東バス様と調整を行っております。次回の検討部会では、具体的なルートやダイヤなどについて検討を行う予定です。

次に、けやき路線です。

区では令和 3 年に、杉並区ゼロカーボンシティ宣言を行い、2050 年のゼロカーボンシティの実現を目指し、様々な取組を行っております。

ゼロカーボンシティを目指す区の方針に基づき、地域公共交通計画でも EV バス導入を明記しています。令和 6 年 3 月、けやき路線においては電気バスを 1 台導入しました。今年度は 2 台購入し、令和 9 年度から運行を予定しております。今後も車両の買替えの時期に合わせて車両を検討し、順次進めていくこととしています。

次のスライドです。しかしながら、けやき路線を運行する京王バス様から、EV バスの性能等に起因する課題があるため、けやき路線の減便を提案されている状況です。すぎ丸は狭い住宅街を運行するため、幅や長さに制限があり、安全基準を満たし運行できる EV バスは BYD 製のものしかなく、EV バスの導入に当たっては他社を選択できない状態となっています。

令和 5 年に購入した電気バスについては、初期不良や性能に課題があると京王バス様から報告を受けており、区としても大変重く受け止めております。先月の検討部会では、京王バス様より令和 5 年度に購入した直後に電気バスの初期不良があったこと、メーカーのアフターフォロー体制に問題があるなどの課題が共有されました。

けやき路線は、他の路線と比べて走行距離が長く利用者も多いことから、現

行のダイヤでは100キロを超える距離の運行を行っておりますが、バッテリー残量が20%を切ることが7回発生しており、減便することで走行距離を短くしないと継続した運行ができないというお話を頂いております。

これらのことを踏まえて、今後、けやき路線に電気バスを導入していくには車両不具合や航続距離の問題について解決していく必要があると考えております。

減便や区民への影響をなるべく少なくできるように、運行事業者である京王バス様とも協議し、メーカーへのアフターフォロー体制の強化や充電設備の設置などを検討していきます。充電設備の設置については、具体的には土地のところについてはJRさんへの相談をし、公道設置については警察の方へ確認をしている状況になります。

最後にスケジュールについてです。

上段はさくら路線とけやき路線の今後の運行について、令和9年4月からそれぞれ運用していくためのスケジュールとなります。当運行事業者での調整を行いながら、第4回あり方検討部会では具体的な方向性の共有をさせていただき、12月の第12回地域公共交通事業活性化協議会で運行計画について決定していく予定です。

最後に、さくら路線の受託についてですけれども、関東バス様より先月の検討部会後、区と各協議が整い次第、運行を受託すると正式に回答いただきましたので、ご報告いたします。

すぎ丸については、以上です。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。ちょうど先月にこの中の何人かの方にも参加いただいて部会を開いたところで、その報告ということだったと思います。こちらについて、何かご質問・ご意見、その他何かありましたら頂ければと思います。いかがでしょうか。

すぎ丸については、利用者は増えている一方で、なかなかこれが安定的な運行が大変ということで、京王さん、関東バスさん、それぞれご尽力いただいている。そんな状況かなと思うのですけれども。

手が挙がりました。お願いいたします。

八記委員

今年から委員になりました八記と申します。よろしくお願いいたします。

持続可能なという言葉がポイントなのかと伺っていて、さくら路線について1つ伺いたいののが、今、関東バスさんで、多分減便、23から20ですか、多

分、今の状態ですと。というのが1つ案として出されていると思うのですが、ここは運転士不足の中でという記載があったのですが、要は費用ですか。関東バスさんの収入がもう少しこの事業を通じて上がると、この問題は解決するのか。それとも費用面、コスト面ですかね。コストというか収入が上がったとしてもこの問題は解決しないのかという、そもそもどちらなのかなというのが知りたいと思つての質問です。

伊藤会長 事務局からお願いできますか。この辺り、何が原因となってこういう状況になっているのかというのが、構造的に非常にややこしいので、ご説明いただくとありがたいかなと思います。

事務局（浅野） 事務局です。すぎ丸につきましては、先ほども少しご説明したのですが、経費につきましては、基本的には赤字部分の補填という形になっております。なおかつ、事業者さんともお話をしている中で目に見えない経費もかかっているということもございましたので、そういった経費もなるべく見るようにして、今、頑張つて運行していただいているという状態になっております。

ただ、その中でも運転士の不足という部分について、お金だけではどうしても解決できない課題と捉えてございまして、なかなか採用してすぐに運転手として活用できる方が採用されるというところには至らないという状況を聞いておりまして、その中でどのような形でダイヤを維持してやっていけるかということをお互いに協議をしながら進めさせていただいているといった状況でございます。

八記委員 ありがとうございます。そうすると1つ問いとしてあるのが、民間は普通、費用がかけられるならその分採用にもつなげられたりというところがあります。今のを簡単に言うと、すぎ丸の事業で関東バスさんが満たされる収入が、例えば仮に1.2倍だったりとか1.3倍だったりというところまで見越せると、人を充てることができるという状況ではないのですか。

伊藤会長 極めて普通の質問ですよ。これはバス会社からすると極めて難しい質問だと思います。

 お願いします。関東バスさん、手が挙がったので。

鈴木委員 関東バスの鈴木です。今期から担当させていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

 このたび、さくら路線を来年の4月から受託する方向で今協議を続けているというところの中で、どうしても減便をしていかざるを得ない状況にあるとい

うことでご説明いただいたところです。

収入が多くなれば、それで減便は解消するのかというお話ですけれども、簡単にはいかないかなと思っております。

1つは、根本的に今バスの運転士になりたいという者が非常に少なく、採用にどこの会社も苦労しています。

正直言いまして、本当に運転士の賃上げとかも、ここ最近は例年にない水準で上げていまして、結構上がってきているところもあるのですけれども、それによって大幅に募集人員が増えたかというところという状況にはまだなっていない。まだまだバス運転士という職種が、賃金面もそうなのかもしれませんけれども、待遇面、労働条件面等々において魅力的と映る人が非常にまだ多くないというところがあるのかなと思っております。

そういう意味の1点で、収入面、運転士に入ります賃金面が増えれば魅力が上がって運転士になりたいという人が増える。そうしますと、バスの便を増やすという可能性といいますか、増やすパイができてくるというところはあるかと思えます。ですので、収入が増えるというところがバスの減便を解消するところの1つの策にもなるのかなと思っております。

ただ、一方、関東バスもさくら路線、もしくはもう1個の路線もやっていますけれども、すぎ丸だけを運行しているわけではございませんので、例えば、杉並区さんからその分多く補助金等々を頂いたからすぎ丸だけ増やせるか、すぎ丸の運転士だけが高待遇でできるかと言いますと、そこは難しいのかなと。ほかの一般路線バス、またはほかの営業所で同じような勤務に就いている運転士も当然ございますので、そういうものも含めた全体的な水準を上げていくということができないと、杉並区のすぎ丸だけでというところにはなかなかオチはつかないかなと思っております。

なので、単純な話ではないのですけれども、ただ全般的な話としては収入が増えれば待遇に回るところはあるのかなと思っております。

八記委員

ありがとうございます。そうしたときに、おっしゃるとおり全てではないと思うのですけれども、1つ収入は大切なファクターなのかなと思っていて、僕が拝見したところによると、区民が乗車する費用として、たしか大人も子どもも100円というのがあって、ここは100円でないといけないのかなと。

何が言いたいかというと、僕も関東バスさんを使ったりするのですけれども、通常ですとたしか240円ぐらい初乗りがかかっている状況があったりとかする

など。「持続可能な」というのがキーワードであったときに、もちろん区民側からすると安いに越したことはないのですが、今のご時世と状況をちゃんと説明していただいて、例えば、今のこのタイミング、関東バスさんだったりとか京王バスさんの初乗りの賃金とちゃんとそこは合わせて、かつ補助金でのサポートも、バランスはあると思うのですが、していただきたくとかにシフトするというのは、ちゃんと考えていただくことが必要なのかなと思っております。その点については、何か議論であったりとか、今話が出ているのか、状況も踏まえて共有いただけるといいのかなと。

ちなみに、今言った料金まで上げるとどのくらい関東バスさんとか京王バスさんの収支がより上がっていくのかとかも、分かっているのがあれば教えてもらえるといいかなと思いました。

伊藤会長 事務局ですかね。お願いいたします。

事務局（浅野） 運賃につきましては今ご指摘のとおり、当初、平成 12 年にすぎ丸がスタートしてから料金が上がっていない状態がございまして、いろいろと社会環境も含めて変わってきている部分がございます。

当初、高齢者であったりとか近隣の主婦の方の移動にというところで入っていた部分ではあったのですが、今、通勤通学で使われている方もいらっしゃるし、そういった意味では、必要な応益負担ということでやっていく必要もあると考えております。

ただ、一律に上げるということではなく、その中で実際に高齢者であったりとか障害者の方であったりとか子どもであったりとか、一部の方については、料金が上がったことによって外出の機会ですとか移動がなくなってしまうということがないように、料金の設定の仕方等を工夫しながらやっていく必要があると考えておまして、これについては、第4回のすぎ丸のあり方検討部会から皆さんを含めて議論していただいて、今後決めていきたいということで、今検討しているところでございます。

中辻委員 補足させてください。都市整備部長です。

運賃の在り方については、今後具体的に検討していくということは区としても考えておりますし、この間の議論の中で事業者の方からもご提案を頂いているところです。

それに併せて検討しなければならないのが、現在の補助金のスキームというのが、運行経費から運行収入を差し引いて、その差額を補助金で出すという仕

組みになっておりますので、運行収入が増えると区から支出する補助金が減るというスキームになっています。事業者の方が頑張っていただいて多くの方が利用いただいてもインセンティブ的なものが働かないスキームになっていますので、その部分も併せてぜひ検討したいなと思っているところです。

伊藤会長
八記委員

ありがとうございます。

京王バスさんとか関東バスさんとか、例えばこのくらいの収支になると、できる限り減便しないでも頑張れるとか、裏側でそういう話があるのかもしれないですけども、そういう1つの基準を踏まえながらどこが妥当なラインなのかみたいなことをご検討いただけると非常にいいのかなと。区民もちゃんとご説明いただければ納得できる話かなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

伊藤会長

大変ありがとうございます。非常に、業界の中では皆さんがほぼ諦めてしまっている、諦めるというとちょっと悪いかもしれないけれども、運転手不足、それから運賃、こういった問題というのは皆さんが頭を抱えている問題であり、逆に言うと、普通の方にはほとんど理解いただいていないということで、ここでこういう温度差をつくってはいけなくて、そこをぜひ共有しながら議論する場ですので、非常にありがたいご質問だったなと思います。

不思議に思うのも当然ですよ。『何でこんな話をしているんだ』というぐらいの感じが、僕は平均的なレベルだと思うので、『何かへんてこりんな話をしているな』ぐらいのレベル感の会議を僕はしていきたいと思っております。

その上で、運転手不足はかなり深刻な状態であるというのは確かにそのとおりで、しかも多業種、だからトラックの運転手さんとか、そういった部分も含めた、ある意味人材の奪い合いになっていく。そういった中でそもそも二種免許を持っている方の人数が減っている中での奪い合いということ。

それからバスの運転士に対する給与面だけではなくて、もう少し広い意味での社会的な認知だとか敬意だとかも含めた待遇の難しさというのがあるのかなと思っております。これは少し遡ってみると、バスの運転手さんに対するある意味バッシングがあった時代があったりだとか、そういった経緯も含めて今に至るのかなと思っております。

一方でこの場の会議ですと、区からの支援を別の形で例えば、住宅の支援ができないだろうかとか、そういった様々な提案も各委員の方からは出ておりますので、そういった意見が出る場として、この場だとか部会が使えるといいと

思いますし、あと、できれば区の方にそういったところの様々な検討いただきたいなと思っております。

運賃の話も含めて、摩訶不思議公共交通ワールドにぜひお付き合いいただければと思います。本当にありがとうございます。

もしも、すぎ丸についてもう1人くらい何かあれば頂ければと思いますけれども、いかがでしょうか。

お願いします。

能村委員

P T A 連合協議会の能村でございます。遅くなりまして申し訳ありませんでした。前回も参加させていただきました。

資料の 15 ページの車両に関する不具合の解決策で、充電施設を阿佐ヶ谷駅前に設置することを検討されているということですが、とてもすばらしい価値があるなと思っております。

といいますのは、私たちは小学生の P T A ですが、高学年になると環境問題、今区が掲げている C O₂ の排出を 2050 年に向けて進めていくということを大人たちで決めて、そこに向けている一環であるということ。これが子どもたちに教科書上とかではなくて、身近な J R の駅前で日頃行われている。それで少々不便なことが起きてもいいのではないかと。それよりも未来を大切にしていこうというメッセージ性がとてもあるのではないかなと思っていて、大変すばらしいことだと思っています。

ちなみに 2050 年の頃には、今の小学 6 年生は 37 歳、今の小学 1 年生は 31 歳と、まさに次世代で明日の杉並区を支えていく世代に育っていると思いますので、大変意義のあることだなと思っております。ありがとうございます。

伊藤会長

もし事務局から何かあればお願いします。

事務局（浅野）

ありがとうございます。今 1 つの案として阿佐ヶ谷駅前のところに充電設備を、ということで検討している状態です。

いろいろ警察の方ですとか、実際に土地の部分では J R さんですとか、どこに設置できるのか、運行方法も含めて、事業者さんを含めて今ご相談、協議をさせていただいているところでございます。

前向きに阿佐ヶ谷駅にうまくどこかに設置をして、そういった子どもさん等への環境意識の向上も含めて、そういったことを実現できればいいなと今調整を進めておりますので、今後、またあり方検討部会等でも経過についてはお知らせしていきたいと考えてございます。

能村委員
伊藤会長

よろしくお願いいたします。
ありがとうございます。

それでは次の話題に進めさせていただければと思います。今の資料についても、後から思い出したという方はその場で手を挙げていただければ、ちょっと前の議題なのですけれどもというご意見は全然ウェルカムですので、一旦先に進めさせていただきまして、次、「グリーンスローモビリティの実績報告及び今後の展開について」をご説明お願いいたします。

事務局（岸野）

それでは、グリーンスローモビリティについてご報告させていただきます。資料5もしくはスライドを御覧ください。

グリーンスローモビリティが本格運行を開始して、今年の11月で2周年を迎えます。これまでの取組や利用実績を踏まえた今後の取組について、この後、ご意見を頂けると幸いです。

まず、グリーンスローモビリティについてご紹介させていただきます。

グリーンスローモビリティは時速20キロ未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことを指します。

写真は、杉並区で運行するカート型とバス型の車両になります。

特徴としましては、電気で走るというところで環境にやさしいエコな乗り物であることや、また、ゆっくり走るため、景色を楽しめたり生活道路に向いております。

杉並区地域公共交通計画では「気軽に自由な外出と回遊が確保されている」という目標の下、地域特性に合わせた新たなモビリティを検討する中で、令和6年12月に荻外荘公園の開園に合わせて、荻窪駅南側地域の回遊性向上のために導入いたしました。

運行するに当たっては、単なる移動手段ではなく地域の魅力向上や回遊性向上を目的としており、ゆっくり移動することで地域の景観を見ていただき、新しい発見や店舗等への立ち寄りを促し、消費行動につなげていくことを目標としております。

グリーンスローモビリティのゆっくりの価値を共有し、地域住民からの理解を得ながら、この荻窪駅南側地域の取組をモデルといたしまして、将来的には導入に適した地域がほかにあるかを検討していきたいと考えております。

本日の報告事項になります。まずは「利用実績」についてです。

こちらは令和6年の本格運行開始時から現在までの利用実績をまとめたもの

になります。これまで総計4万5,800人の方にご乗車いただき、うち未就学児は3,071人です。1か月の平均乗車人数は2,370人、1日当たりの平均乗車人数は79人となっております。

こちらのグラフは、利用実績の推移を表したものになります。

令和7年11月には、大田黒公園の紅葉が見頃となった影響からか、乗車人数がほかの月と比較して多い傾向にございます。

令和8年6月はバス型車両の不具合により1か月ほど動かなかったため乗車人数が落ち込んでおりますが、再発防止策についてなど事業者と協議を進めております。

一定以上の乗車人数を維持していることから、今後どのようにして付加価値の創出に結びつけていくかが今後の検討事項となっております。

続きまして、「アンケート結果」についてです。令和8年1月から6月まで、計144件のアンケートにご回答いただいております。

前回の活性協のご報告時と比較して、区外在住者からのご回答が約半数と上昇したことが影響してか、乗車目的に「観光・レジャー」が最も選ばれております。特徴的な車両になりますので、日々の運行がそのまま口コミや宣伝となり、多くの方にご利用いただいているのではないかと考えております。

「買い物」「通院」は前は55件だったところが16件と低く、日常的に利用している方は繰り返しアンケートに答えることが少ないのが要因なのではないかと考えております。

続きまして、感想・ご意見についてはこのようになっております。

肯定的な意見としては「運転士が丁寧に対応してくれた」「荻外荘は遠いので助かった」等、頂きました。

改善を求める意見といたしましては、「運行範囲を伸ばしてほしい」「乗り場が分からなくて迷った」などを頂いております。

最後に「これまでの取組報告及び今後の取組について」です。

バス型車両については車内エアコンを使用することで、充電残量の減りが早くなり、日中に補充電が必要となることや車内温度が高音になってしまうことから、暑さ対策が必要です。

参考に他自治体の暑さ対策について、記載のとおり内容をまとめております。

杉並区としては、既に車内にファンを設置、下記の運行時間帯の見直し等を行っているところですが、今後、他自治体で所有している断熱加工済みの杉並

区と同型の車両で効果測定を行い、さらなる対策を検討してまいります。

続いて、令和7年11月に、1周年を記念して近隣商店街で使えるクーポンつきの周遊マップの配布を行いました。

クーポンの使用率は10%未満で、協力店舗の方からは「店でグリーンスローモビリティの話題が上がった」と伺っております。

この結果を受け、より多くの方へイベント情報が届くような周知方法だったり、より消費行動につながるイベントの運用方法や手順を検討する必要があると考えております。

それを踏まえて、荻窪三庭園と連携したイベントをSNSを用いて発信することで取組事例を重ね、消費行動向上に有効なプロセスを確立し、今後は商店街などと連携した取組を検討してまいります。

続いて、荻窪三庭園との連携です。令和8年5月13日から6月30日まで、東京区政会館にて杉並区魅力紹介展示が行われ、スライドの写真のとおり展示が行われました。

また、令和8年7月2日から7日まで「荻窪三庭園をめぐるスタンプラリー」が開催され、このイベントとコラボを行いました。杉並区産Ma a S「ちかくも」にて、イベント情報として地図上にピンを立てたほか、SNSで周知を図り、グリーンスローモビリティを利用してスタンプラリーをコンプリートされた方へ記念品としてなみすけシールを計66枚お渡しする結果となっております。来園者数について、集客に効果があったかの詳細につきましては、今後検証を進めてまいります。

続いて、荻窪地域区民センターの停留所についてです。

荻窪地域区民センターの停留所につきまして、10月1日に開設を予定しております。11月に荻窪地域区民センターにてセンターまつりが開催されることに伴い、センター協議会の皆様とコラボ企画を今後検討させていただき、集客や消費行動につながるような取組を行ってまいります。

グリーンスローモビリティは、単なる移動手段ではなく、地域の魅力向上や回遊性向上を目的として、新しい発見や店舗等への立ち寄りを促し、消費行動につなげて地域経済の活性化につなげて行くことを目標としております。

荻窪駅南側地域の取組をモデルとして、将来的にはほかにも導入に適した地域があるかについて可能性を今後検討してまいります。

まずは取組モデルの確立のため、令和9年度は引き続き荻窪三庭園と連携し

ていきます。また、来年は荻外荘の創建 100 周年を迎えることから、100 周年のイベントの集客を集め、この機会に荻窪のまちを知ってもらい、店舗等への立ち寄りを促し、消費行動につなげていくため、他課と連携し、コラボ企画を検討してまいります。

現在、杉並区産Ma a S「ちかくも」では、車両の混雑情報や発着時刻などを確認することができますが、それ以外の機能も活用しまして、近隣商店街とグリーンスローモビリティの両者に人を呼び込んでいきたい考えです。

グリーンスローモビリティについてのご報告は以上となりますが、来年度の取組などについて、こういった取組をしたほうがいいのかなどのご意見や案がございましたらご協議いただけますと幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。

それではただいまのグリーンスローモビリティの取組について、ご意見・ご質問等ありましたらお願いします。いかがでしょうか。

では、手が挙がりまして、マイクをお願いします。

熊谷委員

今、区民センターに延伸するということで停留所をつくっていただく。私は荻窪地域区民センター協議会の代表をやらせていただいております、1 年半かけて今工事中ですが、今日、事務所を引っ越しまして、11 月 1 日リニューアルオープンに合わせてグリーンスローモビリティを回していただけるということで、非常にありがたいなと思っております。

まず、Ma a Sというのは移動手段だという観念ですが、これは乗ることが目的だという。すばらしいではないですか。荻窪地域区民センターというのは、地域区民センターを代表して私が発言できる立場ではないのですが、協議会というのはあそこの施設を使わせていただいて、イベントとかお祭りとか、各種講演会とかを年中やっております、毎週最低 1 回か 2 回は荻窪地域区民センター協議会主催のいろいろなイベントがあるということで、11 月 15 日には館を挙げて大々的なお祭り、老若男女楽しんでいただけるものを計画しているところでございます。

さっきのすぎ丸の話だと、私は民間人で採算重視なので、いつもバス料金値上げしないのかとずっと思っているのです。と言う割には、一方高齢者パスを持ってただでバスに乗っているの、非常に矛盾があるのですが、こういう文化、移動すること自体が文化ということで非常に違う意味での利便性、文化と

か何かの向上ということで役立てると思うので、我々としては非常にありがたい話なので、今後とも引き続きよろしくお願いしたいと思います。

以上です。

伊藤会長 ありがとうございます。かっこいいですね。移動することが文化。事務局からありますか。

事務局（浅野） ありがとうございます。グリーンスローモビリティについては、単なる移動手段ということだけではなくて、そうではない付加価値であったりとか、ゆっくり走ることによって荻窪のまちの価値であったりとか、魅力をさらに上げていくものと考えていますので、今度、荻窪地域区民センターにも停留所ができますので、地域ですとか商店街ですとか、そういった方々とも連携しながら、さらに回遊性だったり価値を一緒に高めていければと思いますので、どうぞ今後ともよろしくお願いいたします。

伊藤会長 ありがとうございます。
そのほか。手が挙がりました。お願いいたします。

秋山委員 おでかけサービス杉並の秋山と申します。うちで区の「外出支援相談センターもび〜る」を受託させていただいているので、デマンド交通やグリスロについても都度区民の方にご説明する機会を設けてきているところです。

外出が難しい方たちのご相談先なので、高齢者の相談窓口ケア24に、「グリスロはうちの地域にも走るのだろうか」と言われることが何回かありました。今回はこの資料の中に他エリアの検討をというお話があります。

ただし、昔のグリスロが、ほかのエリアでなかなか成功しなかった理由として、外出が難しい方を中心にご案内したところ、「そういう人たちではないわ。私は」というご遠慮があつてあまり伸びなかったという中で、荻窪に関しては観光と結びつけて進んできたところで成功したのだなと頼もしく思っています。今回の資料のアンケートの取り方の説明で、リピーターの方はあまりお答えにならなかったというお話もありましたが、お買い物とか庭園の向こう側にお住まいの方たちの生活の足として使われていたという流れを聞いておりました。観光で来ていただいて外部の自治体の方が楽しむ、それもいいと思います。ただ、小さな車両ですので、生活の足に使う方たちがお使いになれない状態が出てきているのではないかというのが心配なところです。

次のエリアを考えるとときにもまた観光から始めるのか。不便地域の話はデマンドではエリアの選定理由でしたけれども、こちらのグリーンスローモビリ

ティについては、そういう位置づけでエリアを探していたのではなかったのではないかと。荻窪ありきで話をされていたのではないかなと思いますので、次のエリアを考えると時の案がもう出ているのかどうか、お示しいただけたらと思います。

伊藤会長 事務局、お願いいたします。

事務局（浅野） ありがとうございます。荻窪につきましては、今いろいろご発言がございましたけれども、観光等とも結びつけて、にぎわいの向上ですとか、地域活性化という意味合いもあったかなと思うのですが、他地域に導入する場合にはそれだけではない地域も当然あると思いますので、交通不便地域にも。ただグリスロの場合はスピードがそんなに早くないというところもありますので、その価値を受け入れつつも交通不便の方の足になる地域があれば、そういったところも模索していく必要があると考えていますし、いろいろな使い方、価値があるかなと思っていますので、多面的に分析・検証を進めていきまして、他地域に、今この地域に入れようということではないのですけれども、いろいろな用途、地域地域の特性に合った導入ができないかということで検討を進めていきたいと考えてございます。

秋山委員 後でご説明があるデマンドもそうですけれども、効率としてはスピードよりもぐるっと回ってということで、「ゆっくりでもいいじゃないか」という文化が少しずつ浸透してきているのかなというところがあるので、ぜひ生活の足としてもお考えいただけたらと思います。ありがとうございました。

伊藤会長 ありがとうございます。

こちらは運行事業者のキャピタルモータースさん。鳥海さんですかね。また運行者の立場から何かございましたら、ご発言よろしくをお願いいたします。

鳥海氏 ご紹介ありがとうございます。磯の代理で参りました鳥海と申します。よろしくをお願いいたします。

実際の運行会社として、乗務員からいろいろとヒアリングをしたりとかを行ってきているところではあって、私もたまに実際に駅のバス停に行ったりとかして様子を確認しているところではあるのですけれども、利用するお客様の層というのが、先ほど生活の足とおっしゃったと思いますけれども、結構曜日によって変わる部分、あと時間帯によって変わる部分というのはすごく感じております。

基本的に三庭園が閉園になる水曜日は、本当に地元の、特に高齢者の方に一

番ご利用いただいていて、本当に9割くらいがそうと乗務員も体感しているところでございます。一方、土日に関しては、半分かそれ以上に来訪者のほうが多くなるというのが現状になります。

実際、私も行ったときに、夕方とかになりますとお子様が駅に向かって乗ってこられて、実際に我々の乗務員ともはや仲よくなっていて、塾に行くときに「いってらっしゃい」と見送っている状況というのがありました。そういう意味では地域の足としては定着しつつあるのかなというのが、運行事業者としての率直な感想ではございます。

一方で、目的としてグリスロに乗りに来て集客をするというのは少しまだ課題を抱えているかなと思っているので、引き続き事務局の皆様と切磋琢磨しながらいろいろな案を出していければなと思っております。よろしくお願いいたします。

伊藤会長 ありがとうございます。定着している感じですね。

 今のコメントに対して、事務局から何かあればお願いいたします。

事務局（浅野） ありがとうございます。かなり運転士さんとも仲よくなったりとか、ありがたい利用のされ方をしているなと思っております、住宅地の子どもの利用もかなり人数としては伸びてきている状態でありまして、本当に地域の観光という目的だけではなくて、そういった地域の足としてもかなり利用されているということで、今後も利用者、まだまだ乗れる幅があるのかなと思っておりますので、周知もしつつ、活性化につなげていければなと思っております。

伊藤会長 ありがとうございます。

 手が挙がっておりますが、ちょっと短めにお願いします。よろしくお願いいたします。

八記委員 ありがとうございます。素朴なのですけれども費用対効果は何で見ているのかということを知りたいなというのと、あと、僕が把握してなくて申し訳ないのですけれども、これは運賃はただなのかというところが2つ目です。その2つを聞きたいです。

事務局（浅野） 年間の補助経費として2,000万円程度かかっている状態でございます。運賃につきましては100円とさせていただいている状態でございます。

中辻委員 費用対効果というところがあったかと思います。そこは非常に私ども区としてもどう測ればいいのかというのが今思案中でございます。

 これは、すぎ丸コミュニティバス自体もそうですけれども、この交通によっ

て外出機会が増えた方が、例えば地域の経済にどのような影響を与えるのか、コミュニケーションが増えたことで健康でいられる、いわゆるSWCという考え方も昨今ございます。人々が健康で地域で生活していく上で、この交通の果たす役割というのは非常に重要な役割を果たしていると私どもは認識しておりますが、まだ現在それをどのように図っていくのかというところがなかなか難しい状況でございまして、単純に運賃収入と運行経費ということで見ますと、その部分は赤字になっているというのは事実でございます。ただ、プラスアルファの効果というものを今後しっかり見える化していく中で、持続可能な形にしていきたいというのが現在の区の考え方でございます。

伊藤会長
八記委員

いかがでしょうか。

最終的にはどの地域にもあるのが多分理想だと思うのですが、限られているではないですか。ということ考えたときに、例えば、今2,000万円の費用を、極論を言うと地域負担と考えたときに、その地域に住んでいる人たちがこの2,000万円のコストを負担してでもこれは必要だよねと思ってもらえるかどうかというのは、1つの指標になっていくのではないかなと思っています。

費用対効果の視点をつくっていかないと、「あればいいよね」だけの話になってしまい、さっきおっしゃったように、どの基準で地域を選んでいるのですかというところとの整合性が取れなくなってくると思うので、この費用対効果については、分からないですけれどもほかの自治体さんだったりとかの先行事例だったりとかもあるのかなと思うので、そこも踏まえてぜひ設定していただきながら、またご報告していただけるようなスキームに変えていただけるといいかなと思いました。

伊藤会長

同じ話が、多分AIオンデマンド交通、この後また出てくるとは思いますけれども、そういったところにも関わる話だと思います。

一方で、運賃収入とバランス、あるいは黒字というのは、こういった地域交通の中ではなかなかあり得ないので、何らかの形で区のお金を投入しながら地域全体の交通の利便性とか活性化を図っていく。こういった中で、実はどう判断していいのかというのをはつきりと持っているところは、あまり日本ではまだないのかなと思っています。

今、他自治体とおっしゃったのですけれども、私としてはこれは杉並が先頭を走ってもいいのではないかなと思っていて、ぜひ、ほかもそうですが、ここ

の住民の皆様がどう考えるかという部分が日本のモデルをつくっていくぐらいの、そういった、残念ながらというか、ほかにすごく参考になるものがあるわけではない中でこういった会議体が非常に重要になってくる。そういったところもあるかなと思っております。

多分まだあるかと思いますが、後からご発言いただいてもよろしいです。議事としては先に進めさせていただければと思います。

次は、報告3、4ということで、事務局から続けての説明をお願いいたします。

事務局（平松） それでは報告3「杉並区産Ma a S『ちかくも』」について、事務局よりご説明させていただきます。

まず、杉並区地域公共交通計画での位置づけですが、目標4「安全かつ安価で最適な移動が確保されている」という目標の中で、交通事業者等のプラットフォームを活用したMa a Sの実装ということを掲げております。

杉並区産Ma a S「ちかくも」は、令和7年1月より実証実験を開始しており、令和8年度中に実施することとしております。

次に、Ma a Sの概要を説明いたします。Ma a Sの目指す姿は、誰もが気軽に移動できる利便性の高い地域交通環境です。様々な移動サービスを1つに統合させた新たなサービスで、交通の情報を提供し予約から決済まで実現できるものとされています。

現状、様々なモビリティやサービスは個別に存在しています。例えば、バスに乗りたいときはバス会社、シェアサイクルに乗りたいときにはシェアサイクル会社の情報を調べなくてはなりません。一方、Ma a Sであれば、複数会社のバスの位置情報やシェアサイクルの予約まで1つのサービスで完結できるので、探す手間も減り、一目で多様な移動手段を認知するきっかけにもなります。

また、出かける目的もセットで提案することができます。例えば、荻窪三庭園に行くために、グリスロと荻窪三庭園のお得クーポンや近隣商店街の割引クーポンを提案することにより、消費行動にもつながります。これにより公共交通を利用した移動が増え、地域活性化、CO₂排出量の削減など、様々な効果が期待できます。

続いて、「ちかくも」の利用者数についてご説明します。ユーザー登録が完了し全ての機能を利用できる方、ユーザー登録をせず「おでかけマップ」など一部の機能を利用できる方を合わせて、6月末時点で6,146人の利用となっております。

おります。現時点では、利用者数が区公式LINE登録者数の約10%にとどまっており、今後も掲載情報の拡充や使いやすさの向上を図る必要があると考えております。

こちらは、杉並区産Ma a S「ちかくも」のメニュー画面です。現在実装されている機能について、画面に投影しながら説明させていただきます。

まず、「おでかけマップ」の機能では、移動のきっかけとなるスポット情報の掲載、スポット情報への経路検索機能、すぎ丸と民間路線バスの現在地情報掲載、シェアサイクルアプリへの連携機能、区立自転車駐輪場の空き情報掲載機能等がございます。

そのうち、区指定管理駐輪場との空き状況の連携を前回の活性化協議会以降行っておりまして、現在映し出しておりますとおり、今駐輪場があと何台空いているかという情報がリアルタイムで掲載されるようになりました。

また、「おでかけマップ」の機能の活用ということで、現在、区の健康推進課でやっております「なみチャレ」という事業や、危機管理対策課でやっております「涼み処」などのお出かけに役立つ情報を掲載するなどいたしました。また、この間仕様の変更を行いまして、現在地がマップの中心になるように改良を行いました。また、絞り込みの機能を強化いたしまして、絞り込みのスポットをより探しやすいように整理させていただいております。

ほかには、「区営乗合タクシー」の予約機能等も実装しております。

では、画面を戻させていただきます。こちらのスライドは、先ほど実際に見ていただいた画面でご説明しておりますので、割愛させていただきます。

次のスライドも同様に割愛させていただきます。

ここから、「今後の取組（展望）」についてご説明させていただきます。

杉並区産Ma a S「ちかくも」の目指す役割は、地域特性に合わせた移動の提案、回遊性向上・外出促進、健康・環境に配慮した移動の促進、データの利活用です。移動を便利にするだけでなく、移動の先にある地域との出会いや活動を生み出し、地域活性化・健康増進、環境に配慮した交通を目指すものです。

こちらのスライドの黒文字部分が現時点で導入されている機能、赤文字部分が将来像に向けて今後検討して行く予定の機能となっております。将来像について、どんなときにどんなことがあれば出かけたくなるのか、持続可能な公共交通実現のためのアイデアなど、皆様からご意見を頂きながら将来像を描いて

いければと考えております。

まとめとなりますが、現在の「ちかくも」は従来の地図アプリや乗換案内アプリと比較すると、操作性や機能面において改善の余地があり、地域ならではの付加価値についてもさらなる充実が求められていると考えております。

そのため、まずは利用者の利便性向上に向けた使用感の改善を進めるとともに、中長期的な展望を見据えた機能拡充を図ることで、移動支援に加え、地域施設やイベント情報との連携による外出機会の創出、地域の回遊性向上、公共交通の利用促進、健康促進遅及び地域活性化の実現を目指していくものであります。

以上で、杉並区産Ma a S「ちかくも」についての説明を終了いたします。

続けて、A I オンデマンド交通についてのご説明をさせていただきます。

事務局（川上） それでは、区営乗合タクシー「A I オンデマンド交通検討部会の報告、今後の予定」についてご説明させていただきます。

杉並区地域公共交通計画において、目標3の「気軽に自由な外出と回遊が確保されている」を達成するための施策の1つとして位置づけております。また、今年度は現行の実行計画の最終年度に当たり、現在、来年度以降の4年間の計画改定に向けて検討を進めております。

利用者数は増加傾向にあり、本格運行に向けた移行も視野に入れておりますが、一方で、現在の実証実験で見えてきた課題もあることから、運行期間を1年間延長し、引き続き検証を行っていく方向で検討しております。

今回は、こちらの3つの項目について報告させていただきます。

まず初めの「概要」についてご説明します。

区営乗合タクシーの導入目的が、公共交通不便地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世代などの移動をためらう世帯を対象に、移動の負担を軽減させお出かけを促すことです。

区内において、南北の方向の移動に課題がありますが、道幅が狭く、南北バスすぎ丸の路線拡充が難しいため、区営乗合タクシーの活用を検討することとしました。

「運行概要」についてご説明します。

前回の活性化協議会移行の主な変更点は、運行時間を1時間延長し、開始時刻を午前8時としたこと。また、乗降場所を1か所追加し、全27か所としたことです。

続きまして、前回の活性化協議会以降の取組についてご説明します。

令和8年1月時点での主な課題は5つ。ここに書いてあるとおり、朝の時間帯に需要が高く供給が不足しているなどの点になっています。

前回の活性化協議会以降では、区営乗合タクシーの1日の利用者数について、想定していた利用者数に達していない状態でした。利用者数が少なく分析できていないことから、今回は利用者数を増やすことを目的に、課題に対して行った取組を、次のスライドから簡単ではありますがご紹介させていただきます。

取組の1つ目です。朝の時間帯の需給のバランスを改善するために、朝の運行を9時から8時に変更いたしました。

2つ目の取組は、停留所の増設などです。バスの路線の廃止や利便性、アクセス向上を理由に1月に3か所、6月には1か所の停留所を増設しました。また、土日に利用できなかった和泉保健センターについて、土日でも利用ができるように仕様を変更いたしました。

続きまして3つ目の取組です。これまで頂いた意見を基に、情報を詰め込み過ぎず、区営乗合タクシーの停留所だということが分かるようなデザインに変更いたしました。

続きまして、区営乗合タクシーの周知及びアンケートチラシの配布について説明いたします。これまででは乗車した利用者に対してサンクスカードを配布してきましたが、回答率が低く、利用していない方の意見などを把握することができなかったため、運行区域内の全戸を対象にアンケート付きのチラシを配布いたしました。

続きまして、車内空間の活用についてご説明します。これまで区営乗合タクシーを利用することでどこへ行けるのか、どのように使うのかといった具体的な活用イメージについて十分な周知ができていなかったことから、区営乗合タクシーと路線バスを組み合わせた主要駅へ移動する方法を紹介するチラシを作成し、車内へ掲載いたしました。

こちらはSNSを使った周知活動です。これまで行ってこなかったインスタを使い、認知度の向上を目的として、なみすけインスタや区公式Xによる周知を行いました。

続きまして、こちらは2月から7月までの期間の周知活動となっており、主に運行区域内の施設を中心にチラシ・ポスターの設置を行いました。現地ではスーパーマーケットや地域イベントなどのPR活動も実施いたしました。

次に4つ目の取組として、小学生を対象とした1回限りの無料クーポンと割引クーポンを配布いたしました。

続きまして5つ目の取組です。これまで乗車した方からのアンケートをお願いしていましたが、予約時にもアンケートを行うこととしました。乗車した方全員からアンケートを取れるので、サービスの効果検証に生かしていきたいと考えております。

続きまして、今後の計画です。ここからが今回の協議会での本題と考えております。先ほど申し上げたとおり、本格運行を目指し、1年間の実証実験を延長したいと考えております。本格運行に向けて利用者数は増加傾向にあることから、これからは運行内容の課題を中心に課題解決を行いたいと思っております。

解決したい内容は主に3点です。

1つ目の課題は需要に対する供給が不足していることです。予約ができない状況も発生していることから、対策として車両の台数の増加を検討し、輸送力の向上を考えております。

2つ目の課題はシステムの改善です。延長期間では、複数車両で運行した場合のシステムの検証などを行っていききたいと考えております。

3つ目の課題は、利用者の声で区営乗合タクシーの利用方法が分からないなどの意見もあったため、十分な周知ができていないことです。対策として、例えばユーチューブなどで利用方法を紹介していきたいと考えております。

その他の取組で、停留所の増設、全戸配布による周知、モビリティイベントの実施を行っていく予定です。

最後に、検討部会で挙げた意見を紹介します。検討部会で挙げた意見は、実証運行終了後の本格運行のイメージはあるのか、乗合率を高めたほうがよいのではないかなどの意見がありました。

区営乗合タクシーの本格化後のイメージとしては、十数台車両が走っているというイメージではなく、数ある移動手段の中から選択肢の1つとして、外出の機会が増え、お出かけしてもらえような交通にしたいと考えております。

具体的には区営乗合タクシーをバスやタクシーとの競合というわけではなく、外出機会のきっかけとして利用してもらう役割と、また、バスなどの公共交通と連携し、交通不便地域の公共交通の補完的な役割という2つの視点をバランスよく果たせる運行方法を検討し、本格運行につなげていきたいと考えて

おります。そのため、記載のような本格運行を想定した実証実験を実施していきたいと考えております。

適切な運行時間や運行方法、利用者数や乗合率の増に向けた取組を進めていく予定ではありますが、詳細な内容については、今後、A I オンデマンド交通検討部会などを通じて、確認、実証を行っていく予定です。

以上で説明を終わります。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。2点です。アプリについての話と、それからA I オンデマンド交通ということで、ただいまのご説明について、ご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

手が挙がっていますか。お願いします。

秋山委員

以前のご説明では、最初の動きとしては「高齢者の方たちの外出がすごく少なかった。子育て世代が先に伸びた。」ということだったと思いますが、その後、高齢者の方たち、かなりスマホをお使いになられるようになってきたということで、また、杏林大学病院にバス停ができましたので、そこに行きたい方たちがたくさんいるのだなと思っています。

私どもは福祉有償運送と言って、外出が難しい方たちのための活動をしている者ですけれども、その移動の中身を見ると8割ぐらいまではリハビリとか病院への通院と限られておりまして、介護タクシーの人たちもほぼ午前中に集中するというのは、ずっと変わりがございません。

お尋ねなのですけれども、車両はラッピングもありますけれども、ジャパンタクシーという形で汎用性のある何台もある車だと思いますので、例えば午前だけ強化するとか、ニーズに合わせて増減をすることはできるものでしょうか。契約の形なのかなと思ったりしますが。

伊藤会長

事務局からお願いします。

事務局（浅野）

ありがとうございます。そういったご指摘はもっともだと思ってございまして、今後、先ほども説明させていただきましたけれども、1年間実証実験をする方向で今検討していきまして、その中では、そういった形で朝の時間帯を少し手厚くやってみるとか、そういったことも含めて検討の俎上に上がってございます。ただ、今おっしゃっていただいたように、運行事業者さんとの調整というところもこれから進めていかなければいけないところもございますので、どこまでできるかというところは今後の検討ということで進めさせていただければと思っております。

秋山委員 ありがとうございます。

伊藤会長 ありがとうございます。

 ほかにご意見・ご質問等、いかがでしょうか。

山田委員 この中でコスト、費用に関してのものが載っていないですけども、まだ施行段階ですから、正確な数字は出てないのかもしれないけれども、今後も含めて収支の計画を多少教えていただければ助かります。

伊藤会長 お願いします。

事務局（浅野） ありがとうございます。収支については、かなりこれも赤字という状態ではございます。今、年間で、月に100万円ちょっとかかっている状態になってまして、月額での収入が20万円程度という形になってございます。

 先ほど、ほかのグリスロ等でも申し上げたとおり、なかなかその基準というのは難しいなと区でも考えてございまして、赤字だからやめたほうがよいということではなく、不便地域の足の解消になっているかですとか、新たな移動の創出につながっているかですとか、そういったことを利用者さんの声も含めまして酌み取りながら、費用対効果についても検討を進めていきたいと考えてございます。

伊藤会長 今の数字は公開されているのですか。部会ではもう少し詳しい数字が出ていたかなと思うのですけれども。

事務局（浅野） 申し訳ございません。部会のときには少し資料を出させていただいたのですけれども、それが他区との比較等もございまして、その当時、投影という形で整理をさせていただいたところです。

伊藤会長 分かりました。

中辻委員 補足させてください。運行経費、また運行収入について非公開にする理由はありませんので、次回以降、杉並区単独の状況ということでご説明させていただければと思います。ありがとうございます。

伊藤会長 ありがとうございます。

山田委員 結構です。ありがとうございました。

伊藤会長 ありがとうございます。

 もう1人、手が挙がりました。

八記委員 今の話の流れにもなるのですけれども、目的が交通不便地域の高齢者、障害者、子育て世帯などの移動をためらう区民の方々がターゲットで、今の話だと不便地域の解消とか新たな移動の創出が目的ですね。ということを考えてと

きに、単純ですけれども、今タクシーの初乗りは500円ではないですか。要は、簡単に言うとタクシー初乗り料金が500円だから移動をためらっている区民は、今の想定地域でどのくらいいると算出を想定されていらっしゃるのかなと。

例えば500円が300円になるというシンプルな問いなのかなと思ったときに、500円が300円に下がったときに、どのくらいそれで利用してくれる人が増えてくるという算段になっているのかなというところを教えていただけるといいかなと。

伊藤会長
八記委員

そういう場合配車料金もかかりますか。

今の話は、代替できるのがタクシーというのがすぐパッと出てくるわけですよ。簡単に言うと、違いは500円と300円の違いが住民からすると一番分かりやすい。何が言いたいかというと、必要かそうではないかを何で判断していくのかといったときに、1つはさっき言った利用予測が出てくると思っていて、利用予測というのは何に基づくかというと、例えば今のようなこのくらいの対象人数がいて、それに対してこれを導入するとこれくらい利用するのではないのかというのが普通は計算があって、なのでそこを目指して今やっていますという立てつけが民間でいうと普通なのだけれども、そこがよく分からないなというのを話を聞いていて思ったので。シンプルに言うと需要予測とその根拠を教えていただけるといいなと思ったのが今の背景です。

伊藤会長
中辻委員

事務局は何か直接の答えはありますか。

詳細の数字は今手元にはないのですが、このデマンド交通をどの地域で導入するかの検討をするに当たっては、交通不便地域の判定を行いました。どの程度利用していただけるかというところではなく、その地域内の高齢者等の人口をベースにまず1つ考えました。今回、デマンドタクシーのターゲット層がどの程度いらっしゃるのかということで判断いたしました。

民間であれば当然採算性ということで、どの程度の方が住んでいて、そのうち何割が利用してということをシュミレーションして参入するのかもしれないのかという判断をされるのかもしれませんが、私どもは公共交通をいかに充実させていくのか、どなたでも利用しやすい環境をどうつくっていくのかという、そちら側の視点から考えておりますので、必ずしも収支を何とか均衡させたいとかそういうことではなく、タクシーであればわざわざ出かけなかった方がミーティングポイントが歩いて50メートル先にできた。それによってゆうゆう館まで出かけてみようかしら。そういうお出かけしていただける環境をいかにつ

くっていけるかという視点で今実証実験を行っているところです。

ただ、持続可能性ということを考えますと、当然コストの部分度を外視するというわけにはいきませんので、台数を増やした際にどの程度のコストがかかるのか、それによってどの程度の方が利用されるのか、そうしたことも総合的に考えていきたいという状況でございます。

伊藤会長

いかがでしょうか。

八記委員

ありがとうございます。そうすると多分、どこかのタイミングでは、今トライアルをされていると思うので、この基準を満たすとゴールだし、この基準を満たさないとそれは中止ということも本来は考えていい取組なのかなと思ってます。なので、合格と撤退の基準を明確にしていくというのもトライアルをやる意味なのかなと思います。民間のタクシーがあるので、その需要を食ってしまっても意味がないなと思っていますので、そこも1つ踏まえていただければなと思います。

伊藤会長

ありがとうございます。これもぜひこういった場で議論していただきたいことであると思いながら聞いておりましたけれども、一方で、多分、事業単位の採算性の議論がある一方で、この地域に住んでいる人は100円でバスに乗れる、一方、こっち地域の人はバスがないから500円あるいは配車料金まで払わないとそもそも移動できないよみたいな、こういったアンバランスをどこまで認めるか、そういった議論もあると思います。福祉的な観点だと思うのですが、杉並区というエリアで見たときの交通の在り方がどうあるべきか、そこにどれだけお金をかけられるのか、そういった観点からの評価もあり得るかと思います。ぜひ、様々な観点からご意見がこういった場で伺えるといいなと思いながら聞いておりました。

ほかに何かご意見等ございますでしょうか。

どうぞ、お願いします。

秋山委員

デマンドのことについて、私は何回か乗らせていただき、タクシーの運転手さんに「今までこのエリアを走っていましたか」みたいなお話を聞いたりしていたのですが、あまりにも道が細くてすれ違いもできないような、小型バスも入らないような、ワゴン車でも多分難しいだろうみたいな道であるために、このエリアにタクシーが入ってこないのです。なので、代わりに、高くてもタクシーを呼べるのならば、という地域だなというのは行ってみて分かったことだと思っています。

逆にほかの地域を選ばないといけないときに、そういう状況なのかというのがまた違うと思うのです。民間のタクシーのGOさんとかも中野区までは乗合タクシーが来ているという話も来ていますので、公共交通だけでやっていくのか、そういうものを活用していくのか、民間は利益の上がる場所しか行かないから結局不便地域のためにはならないのか、公共交通がさらうべきところはどこなのかというのが刻々と変わっているような気がしていますので、今の意見を聞きながら思ったところをお話しさせていただきました。

伊藤会長

ありがとうございました。

キャピタルさん、手が挙がっていましたでしょうか。続けてお願いできますか。

鳥海氏

運行事業者側の立場としても、今思うところがありましたので、2つほどお話をさせていただければと思います。

1つが、委員おっしゃるとおりですけれども、時間帯に結構波があるなとすごく感じております。9時台というのが非常に予約がキャンセルになってしまっているといいますか、待機時間が30分、40分空いてしまうからやめようというパターンも結構発生しているというのもそれは事実である一方、あまりこの状況というのは知られていないのではないかなと思っている部分もあります。

今、免許の予約は試験場の予約をしていくようになったと思うのですが、昔は予約ではなかったもので、皆さんいつ行こうかという、ホームページを見て混雑予測みたいなものを見ていたと思うのです。同じようなものがあってもいいのではないかなというのは、今1つ感じているところでございます。時間とかを決めて、ある程度動いていると思う一方、その予定自体を分散していただくこともできないかなというのを少し考えるところです。

もう1つが、おっしゃるとおりだと思いますけれども、ゴールイメージというのは非常に大事かなと思っております。何かしらの指標を設けながらやっていかないとずるずるになってしまうというのがあるかなと思いますし、我々運行している側としても目標を持ってやっていきたい部分もありますので、ぜひそういったところも今後の検討部会等々を通じて、より具体的な内容の提示をお願いできればと考える次第でございます。よろしく願いいたします。

伊藤会長

ありがとうございます。

事務局から2件について、まとめてでよろしく願います。

事務局（浅野）　　まず1点目の分散については、今ご提案いただいたような形も1つの方法かなと思っておりますし、こういった形でお示しするのがいいのかということは、また中でも検討して周知等をやっていきたいなと思っております。

　　ゴールイメージにつきましても、先ほど来いろいろとご意見を頂いているところでございますけれども、何を基準にするのかというのはすごく難しいところだなと事務局でも感じておりまして、本当に皆さんのお知恵をお借りしながら、議論しながらですけれども、こういったものが最終的な基準になるのかというところは判断していかなければいけないと思っております。

　　実証運行を延ばしてあと1年間やる中では、そういったところも踏まえて、こういったことをクリアできればという指標についてもうまく出していきたいと思っていますし、乗合の件数とかも、例えば1台の車で4人の方がそれぞれ移動するとかかなり車の数も多いという状況になりますけれども、環境面からしても1台で乗り合えると一番いいなと思いますし、そういった平均乗車率というか、タクシーがオンデマンド交通で走っている間になるべく多くの乗合が発生するですとか、そういったことも1つ指標としてはあるのかなと思っていますし、何が正解かというのはなかなか難しいなとすごく感じているところですので、ぜひ部会等でもまたご意見を頂きながら、区でも最終的な基準というか、ラインを検討していきたいと考えております。

中辻委員　　秋山委員からお話がありました公共交通をどのような体制で支えていくのがいいのかということで、このデマンドを考えていく中で私どもが一番考えなければいけないと思っていたのが、路線バスへの影響でした。デマンド交通を充実させることで路線バスの利用者が減少してしまうということは避けたい。そういう中で今実証運行をやっているところでございます。

　　したがいまして、他地域での展開等を検討する際にも、既存の公共交通というものをしっかり維持しながら、その上でどう充実していくのか。そういう視点というのもしっかり持って今後検討していきたいと考えております。

伊藤会長　　ありがとうございます。

　　あとは、「ちかくも」の開発をされているヴァル研究所さんから、何か補足等あればお願いいたします。

ヴァル研究所　　「ちかくも」アプリの開発をさせていただいておりますヴァル研究所の坂本と申します。よろしくお願いいたします。

　　アプリの話とオンデマンドの話と今2つあったかなと思いますけれども、ま

ずアプリの話から軽くさせていただきます。

令和7年1月に始まった頃はアプリの登録者は500名程度だったのですが、1年半ぐらいで、資料に出ていたのは6月末のデータで6,100人だったのですが、7月末の最新のデータで今6,500人までアプリ登録者数が伸びてきているところでございます。

これは杉並区様と一緒にお仕事させていただいた1つの成果なのかなと思っているところではあるのですが、その内情みたいなところを弊社なりに分析してみると、実態としてはデマンドの予約に使われているというのがかなりのウェイトを占めているのではないかと見ています。

つまり、本来の「ちかくも」アプリが目指していたお出かけの目的から提案して、杉並区民の皆様全体をターゲットにしたアプリのはずだけれども、デマンドに乗るエリアの人たちだけのアプリになってしまっているのではないかと、いうところは、今、大きな課題として弊社で認識しているところでございます。

先ほど区の方からもありましたけれども、そこを乗り越えるためには、「おでかけマップ」、要はスポットの情報の拡充とか、あとはUI、見た目の改善とか、そういったものをより加速度を上げて取り組んでいかないといけないとベンダーとしては認識しているというところでございますので、引き続き杉並区様と協力させていただきながらお仕事させていただければと思っております。

あともう1点。デマンド交通に関して鳥海さんからもありましたけれども、やはり9時台というのは非常に乗合率が高いという感じになっています。

例えば、乗合率というのは簡単に言いますと、トリップ数というものがあるのですが、その中のうち乗合が発生したトリップ数が何%かという立てつけになっているのですが、このトリップ数というのが予約をして、乗って、降りた、これが一連で完了して1トリップです。例えば9時台に100トリップあった。そのうち、乗合が起きたトリップが30だとすると30%だったという計算になるのですが、そういった計算式でいいますと、実際、杉並のケースの9時台の乗合率というのは29%、10時台に関しては31%ぐらいになっている。つまり10時台に関しては3回に1回ぐらいは乗合が発生しているという状況になっています。

時間が延びてしまいますが、例えば9時台とかの動向を見ていると、新高円寺駅とか方南町駅に行くような流れが非常に太い。要は、流動が固まっている

というところが1つある。その結果として乗合率が上がってきているというのがあるかなと見ています。

なかなかデマンドだけが正解ではないというところもあると思いますので、いろいろなこの状況を見て、選択肢を考えながら杉並区様と取り組んでいけたらと思っております。

弊社からは以上です。

伊藤会長 ありがとうございます。まだ何か意見があったら後でご意見を伺いますので、議事としては先に進ませてください。

次、報告5ということで、また事務局からお願いいたします。

事務局（針谷） 続きまして、自動運転に関する取組状況についてご説明いたします。

資料8の2ページ目を御覧ください。自動運転技術の活用は、地域公共交通計画の施策としてこのスライドのとおり位置づけられております。

公共交通計画では、令和9年度から10年度まで検討を行い、令和11年度以降実施する計画となっております。

また、下のほうにあります「実行計画」となっているところですが、実行計画というのが杉並区の基本構想に基づき、特に計画的に実施する取組事業を具体的に明らかにした、財政上の裏づけを要する計画が実行計画なのですが、この実行計画上では、令和6年度から8年度までの間を自動運転技術の活用に向けた検討期間と位置づけています。

このため、地域公共交通計画に先行して荻窪地域におけるグリーンスローモビリティの自動運転移行シミュレーションや、東京都と連携した実証実験を実施してきました。

さらに昨年度には、これまでの取組や現状を踏まえ、自動運転の導入計画に対する検討委託を実施しました。

今後は、今年度、実行計画の改定や地域公共交通計画に基づく施策の具体化に向けて運行ルートや運行車両の検討を進めるとともに、レベル2、自動運転の実証実験についても今後実現可能かどうか、様々な課題、そういったものを整理しながら検討を進めていきたいと考えています。

次のスライドを御覧ください。自動運転についてこれらの項目の報告をさせていただきます。

まず「自動運転の必要性」についてです。地域公共交通計画では、運転士不足に伴う路線バスの減便や廃線が課題として位置づけられております。実際に

区内でもそういった運転士不足の問題が発生しているという状況がございます。

次のスライドです。スライドの右側に記載しております「地域課題」ですけれども、鉄道駅から離れた地域に居住している多くの区民の方が、バス等を主な移動手段としています。運転士不足が進むと日常生活を支える移動手段の確保が難しくなるおそれがあります。また、区内では高齢化が進んでおりまして、今後も高齢者の割合が増加すると見込まれています。そのため、運転免許返納後の移動手段の確保や徒歩や自転車だけでは対応が難しい移動需要への対応が地域で暮らし続けるための重大な課題となっています。

こうした課題に対応するため、区では自動運転サービスを研究し、将来的な公共交通の維持・確保を図ることで地域住民の移動手段を持続的に確保していく必要があると考えています。

こちらのスライドですけれども、冒頭もお話ししたのですが、これまでの区の実践をまとめたものになります。令和7年度にはこれまでの取組や先ほど説明したような課題も踏まえて、自動運転の導入に関する検討を行ってまいりました。

検討内容については次のスライドで御覧いただければと思います。検討内容に関しては記載の1から3のとおりです。区内の道路環境において技術的な課題をまずは整理・検討した上で、自動運転の実装に向けて、引き続き、区としては検討を進めていきたいと考えています。

区からの説明は、以上となります。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。

海外事例を牧村副会長から伺うというコーナーになっておりまして、まさに専門家でございますのでぜひ伺いましょうということで、少しお話を頂ければと思います。お願いします。

牧村副会長

私からは世間、世の中の状況がどうなっているかというところを皆さんとシェアして、これからどうするかというのをまさに皆さんと一緒に考えていく機会になればと考えております。

まず、無人運転とか自動運転というのは、実は多種多様だということを知っていただければと考えております。

例えばスペインの半自動で制御する、車載カメラが白線を検知して自動化する連節バスがあります。車長 18 メートルであり、スペインも運転士不足の課題は我が国と共通ですが、1人の運転士で多くの乗客を運ぶことができます。

スペインも我が国同様旧市街地の道路は狭隘です。白線を検知して半自動による運転士の負担を軽減する取り組みは、スペイン、フランスで多くの実績があります。車両にはサイドミラーもありませんし、カメラとかはレーザーが装着されており、高級車のレクサスのような乗り心地で、女性にも人気だそうです。新しい技術に取り組んでいることから、たくさんの運転士の応募があるそうです。

また、ラスベガスではアマゾン社の zoox（ズークス）というハンドルがない前後左右対称、両側扉の車両が 50 台ほど運行しています。AI により自分で考えて、狭い人通りが多いホテルのエントランスも問題なく運行しています。エントランスに車両が停止していると判断すると別の停車場所へ迂回したり、バックしたりします。人の往来がたくさんある場所でも、スタックすることなく円滑に運行していました。技術的には狭い空間でも十分に実装できるレベルまで成熟していると認識してもらっていいと思います。

ロサンゼルスやサンフランシスコではすでに 1,500 台以上の車両が走っています。私の印象では、プロドライバー10年目ほどの感覚でした。

自動運転などの移動サービスをどうやって地域になじませていくかというのが、我々に求められているところだと思います。

ドイツのハンブルグにヒントがあります。ドイツも同様に運転士不足の課題を抱えており、幹線系に運転士を充実させ、不便地域など対して 2030 年までに 1 万台の無人運転車両を投入するハンブルグタクト計画があります。無人運転は主には鉄道駅等までのアクセスとして運行します。行政と交通事業者と自動車会社が一緒に新しい交通サービスを創出していく計画です。

自動運転というのは目的ではなく手段です。自動運転は重傷事故を起こさない点が大きなメリットだと思います。重傷事故と無縁の社会を杉並区でつくれる可能性が十分あります。人手不足に対しても、官と民が一緒にやっていく。人手を幹線に集中させていって、例えば夜は無人化を支援するとか、交通不便なところを無人化していくとか、いろいろな組合せ、可能性があると思います。車両とか充電施設や、複数の区で車両を共同調達してコストを下げていくとい

うことも考えていかなければいけないと思います。

ただ、突然自動運転社会は到来しません。町なかの優先順位を人、公共交通、トラック、マイカーといった順位も変えていく。速度も場所によっては徐々に低下させていく。スローな価値観の普及もあせて進めていく。幹線道路はバス専用や優先空間を増やしていく。そういった公共交通ファースト、人ファーストな取り組みを先行敵に投資した先に無人化とか自動化の社会があると考えます。

私からからは、以上となります。

伊藤会長

ありがとうございます。

これで区からの報告が終わったという形ですかね。

まだ実はQ&Aの時間が割かれていないのですけれども、この後の時間をあまり削りたくないのですけれども、このタイミングでもしも今の件、それからこれまでのことに関して、何かまたこの場で言っておきたいよということがあればぜひ伺えればと思いますけれども、いかがでしょうか。

お手が挙がりましたので、永田さん、お願いします。

永田委員

障害者団体連合会の永田と申します。いろいろご説明いただいて、杉並区も本当にきめ細やかな、本当に交通の弱いところが強化されていくのではないかと期待をしております。

果たしてこういう中で障害のある人たちがどのくらい活用して一緒にお出かけを楽しめるのだろうかという辺りは、また正直なところちょっと不安な部分もございます。

ただ、まず歩くことが難しい、自転車も当然乗れない、ましてや自家用車で移動もできないという方たちにとって、公共交通はとても大切なのです。そういう中で細かく、いろいろな方法があるということは、交通そのものも1つの社会との接点となりますので、どんどん社会に出ていけるようになるのではないかと期待しております。

ただ、その中で少し心配な部分は、移動の弱者でもあるのですけれども、情報の弱者でもあります。どのくらいいろいろ使いこなしてできるか。移動しやすいということがイコール利用しやすいになるかどうかという辺り、知っていても活用できないという人たちにどうつなげていくかというのが1つ私どもの課題かなと思っております。

もう1つは、移動先の地域そのものが障害者の受入れというか、バリアフリーであったり配慮であったりというのが、交通機関は相当今接遇がよくなっ

てきていて、本当に皆さんとても親切になって接遇よくなったというのですけれども、行った先も障害者が過ごしやすくては意味がないので、そこはどれだけ地域と交通機関と行政とがつながって地域を開拓していくかということが大きいのかしらと、感想ですけれどもそんなことを思いました。

以上です。

伊藤会長 ありがとうございます。ただいまの観点は大事だと思います。もしも事務局から何かあればお願いいたします。

事務局（浅野） 情報については、今後もうこういった形で届けていくのが一番届きやすかったり利用しやすいのかというのは、常に研究をしながら新しいツールとかも使いながらいろいろとやっていければなと思っています。

また、移動先のバリアフリーについても大変重要な視点だなと思っておりまして、交通だけではないと思うので、乗っていただいてその後にバリアフリーができているというのは非常に重要な視点だと思いますので、今後、関係部署とも連携をしながらそういったところも充実させていければいいなと考えております。

伊藤会長 グリーンスローモビリティもそれからA I デマンド交通も車椅子では多分なかなか乗りにくいですね。区でやっている取組はそういった視点まで取り込めていないというのは事実だと思いますので、ご指摘は非常に重要なことだと思います。ながら伺っておりました。

鈴木委員 関東バスの鈴木です。今自動運転のお話があった中で、路線バスが運転手不足に伴う減便で移動が将来的に維持できなくなる懸念があるということで、それは本当にバス事業者としても非常に懸念を抱いているところでございます。この後別件で報告もあるのでありますが、そういうこともありまして、この自動運転に期待するところというのは、バス事業者としても非常に高いものがございまして。

その中で、7ページ目ですけれども、検討の中で「自動運転の課題の解消を図り、自動運転技術を高める」ということはそうなのですが、②のところ「区が運行主体となるモビリティに自動運転技術を導入し」という形になっておりまして、ぜひそこに私たちバス事業者についても混ぜていただいて、一緒に技術を磨き上げて、路線バスをいかに維持していくのか、また地域の交通を維持していくのかという観点をぜひ付け加えていただけたらありがたいなと思いますので、よろしくお願いいたします。

伊藤会長 事務局、いかがでしょうか。

事務局（浅野） 大変貴重なご意見ありがとうございます。当然区のモビリティだけではなく、当然民間の路線バス等も含めて一緒に取り組んでいく必要がある問題だと考えておりますので、ぜひ今後ともよろしくお願いいたします。

伊藤会長 ありがとうございます。

次は次第4「杉並区地域公共交通計画に関する意見交換」となっておりますが、実はなるべく時間を取って皆さんの様々なご意見を頂きたいなと思いながら、既にこれまでのところでいろいろな貴重なご意見を頂いているので、なかなか難しいのですけれども、ちょっと終了の時間が延びる形になってしまっただ変申し訳ないのですけれども、少し延ばしながらなるべくいろいろな方のご意見をこの後も伺えればと思います。

それでは、まずこれは最初、事務局からですかね。お願いいたします。

事務局（浅野） では、内容に入る前に少しだけお話をさせていただきます。

冒頭でもありましたとおり、本協議会で策定した杉並区地域公共交通計画も今年で4年目となります。今日も抜粋版をお配りしておりますけれども、各目標実現のために取り組む施策の評価をしていく年となっております。計画の進捗状況については、中間報告としてご報告するのは次回以降にさせていただければと考えております。

本日は、地域公共交通計画の策定に当たって、『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」を基本方針に定め、目標や施策、取組等を検討してきたことから、中間報告に先んじまして、計画に対する区の実取組だけではなくて、委員の皆様が日頃から取り組んでいらっしゃることでか感じていらっしゃることを言い合える場にできればと考えております。

これまで、地域公共交通計画の記載の持続可能な公共交通の形成を図るべく取組を行ってきましたが、想定以上に今日の議論でもいっぱいありましたけれども、深刻な運転士不足など公共交通機関の持続可能に大きな課題があると認識しております。

例えば、杉並区の公共交通は鉄道が東西方向に伸びておりますけれども、南北方向には鉄道はないため、バスやタクシーによって補完しているような状況ですが、ここ数年、路線バスの減便とか廃線が続いている状況でございます。計画を策定したとき以上に事態は深刻化していると感じておりますので、報告でも行いましたけれども、計画に先んじて南北バスすぎ丸のあり方検討部会を

立ち上げて検討を行ったりとか、そういう取組を行っております。

部会の中での委員の方からのご発言で「安全で走りやすい道路環境を整備することが運転士の働きやすさにもつながって離職防止等の1つにもなる」とアドバイスを頂いたということなどを受けて、警察の方と一緒に現場を見て調整したりですとか、対応を所管部署に依頼したりして、区としてできることから取組を進めている状況でございます。

計画策定当初と現在では課題感が異なる部分もあるでしょうし、課題に対して新たに始めた取組ということもあるかと思います。行政機関、交通事業者だけでなく、それを利用する区民の方を含めて主体的に自分事として、それぞれの立場で持続的な公共交通の在り方等の検討について考えていく必要があると考えております。

本日は、公共交通計画に関連した各委員の皆様の所属する業界の取組など、忌憚なくご発言いただきまして、計画の中間報告や今後の計画の修正ですとか改定、こういったものにつなげていきたいと考えてございます。どうぞよろしくお願いいたします。

伊藤会長

ありがとうございます。2023 年からということで、こういった計画があるからやった話と、それから、あろうがなかろうが事業者として取り組まれることももちろんいろいろとあると思うのですけれども、杉並区の交通のために様々な活動をこれまでなされてこられたのかなと思っております。

そういったところをまずご紹介いただいたり、それから何かご意見を頂いたり、そういった時間にできればと思っておりますので、ぜひ様々な立場の方からご意見を頂ければと思いますけれども、いかがでしょうか。

手が挙がりました。三浦さん。

三浦委員

京王バスの三浦と申します。よろしくお願いいたします。

今、キーワードとして何回も話として挙げた持続可能な公共交通、これが本当に我々としても、今、目下の最重要課題と考えております。

杉並においては、さくら路線で撤退表明という形で多大なるご迷惑をおかけしていることも重々承知しておりますけれども、そういったところを解決するために当社としてもいろいろな取組を進めてございます。

この場では2つほど、この交通計画策定時にはなかった新しい取組というところでお話をさせていただければと思います。

まず1つ目が、外国人乗務員の採用です。

当社では現在、ネパール、あとインドネシア、こういった国々から外国人乗務員を採用して、既に今入社が8名、内定段階も含めると 60 名採用に至っているところでございます。既に調布市では、こういった外国人採用が1人でデビューしているところございまして、今後ほかの地域でも続々とデビューしてくることが予想されてございます。

そういった中で、ぜひ皆様をお願いしたいのは、地域の皆様にもこの外国人運転士を温かく乗務の様子を見守っていただきたい。応援していただきたいというところでございます。

中には、「外国人の方がハンドルを握っているのは不安だ」ですとか、そういったことを思われる方も住民の方にはいらっしゃるようです。そういった声が教育中にも会社へ声として届いてくるところもございまして、実際に乗務員がハンドルを握っている場面で、まだないですけれども、そういった心ない言葉を浴びせられてしまうような場面があると、それで嫌になってしまって本国に帰ってしまう。そうすると、後から来ていただいている方々も、「日本でバス乗務員として続けていくのは難しいのかな」、そんな不安な気持ちが醸成されてしまいますので、せっかく来ていただいている方々が根づかない。そういった懸念を今非常に感じているところでございます。そういった方々は今後どの会社でも増えてくると思いますので、ぜひ地域の目で温かく応援していただければというのがまず1つのお願いです。

あと、もう1つの取組といたしましては、これは国土交通省が旗振り役となっている施策でありますけれども、完全キャッシュレスバスの取組でございます。

今、弊社で言うと、完全に現金でバスの運賃を支払う方というのは、大体割合で言うと、3%から4%まで減少しております。ほとんどの方はICカード、あるいは弊社ですと最近クレジット、クレカタッチで乗れる機会を取り付けていますので、そういったコインレスの決済手段に移行しているところでございます。

現金の運用をすると、乗務員の人も「現金はちゃんと合っている額を入れていただいているかな」というところで確認の手間ですとか、あとはそもそも会社のほうで、営業所に帰ると大きな金庫を精算機にガシャンと差し込んだりとか、そういった形の運用の手間も結構生じていて、それはコストにも跳ね返ってきます。こういったことを軽減して会社の運用効率を上げる。乗務員さんの

負担を減らす。そういった取組としてこのキャッシュレスバスの取組がありますので、いずれそう遠くない将来、完全なキャッシュレス、現金が使えなくなるバスというのが近い未来に迫っていると考えております。

こういったところではご不便をおかけするところもあるのですが、これも持続可能な交通のためにぜひご理解とご協力をお願いできればと思う次第です。

長くなりましたが、以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

そのほかにも何かご意見。手が挙がりました。お願いします。

高橋委員

東京ハイヤー・タクシー協会の高橋と申します。タクシー協会の取組というところでお話させていただきたいと思います。時間の都合上、できるだけ早めに進めさせていただければと思っております。

我々タクシー業界といたしましても、公共交通の一環として今位置づけをさせていただいているという部分が多々ある中で、公共交通を営む上で当然どういふものが必要かというところだと、事業者はもちろんのこと、それから行政、そしてあともう1つは、先ほど来いろいろな議論がありましたが、地域というのが1つ大きなポイントになってくると考えています。三位一体という形で取り組まなければいけない。

その地域というのは何を求めているかと言いますと、例えば路上駐車、こういうものの排除、こういう意識改革、こういうものの地域の方たちの意識が非常に重要なのかなと思っております。バスの定時・定路線の確保、それからタクシーのスムーズな運行等々には、路上駐車というのが1つの大きなネックになってきている。これは杉並区さんだけではないと思っております。そういった意味でも地域の方、住民の方の意識をそこに向けていただくのも1つ大きな取組の1つかなと思っております。

そして、タクシー協会といたしましては、先ほど来あった運転手不足。これもタクシーもしかりなのではございますが、我々は二種免許の取得期間の短縮という取組をしております。実際にこういう取組をすることによって、多少なりとも期間の短縮が、警視庁の方ともいろいろやらせていただいて、実証実験もさせていただいたという経緯があって、そんなことも今少しずつできてきていると。あともう一方で、女性乗務員をはじめとする営業所の設備投資、こういうものもしっかりとやってきているというところでございます。

最後に、一番大事だなというのが運転者の保護というところでのカスハラ対策。少なくともカスハラによってお客様からの理不尽な要求等々によって心を悩ませる乗務員の方が少なくともいらっしゃる。それによって離職をしてしまうケースも多々ある。そんなに多くはないと思うのですけれども若干見受けられるということがあるので、我々としましてはカスハラ防止対策マニュアルを作成しているというところでございまして、タクシー業界としては、1つ公共交通としての役割や使命を果たすために、いろいろなあらゆる努力をしてきているということが事業者さんも含めてやっているということをご理解いただければと思っております。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

続けて、ご意見伺っていければと思いますが、いかがでしょうか。

では、手が挙がりました。キャピタルさん。

鳥海氏

ただいまハイヤー・タクシー協会の高橋委員からご紹介いただいた中の1つの話になるのですけれども、二種免許の取得期間の短縮というものも含まれてきていると思うのですが、それに伴って私どもは大変ありがたいことに、若手が大変増えてきているというのが傾向としてございます。実際に21歳とか22歳の乗務員も誕生しているということがございます。

その一方、私どもも懸念しているところが運転経験の不足というところでございます。我々が当然に予測している、先ほど牧村先生から10年運転経験がある人の自動運転という運転傾向、多分それよりも言ってしまうとなかなか難しい、それに足らないような運転のレベルの者も正直出てきてしまっているのも1つ事実と考えておりまして、それを課題と今捉えております。

それに対する対策としてということになるのですけれども、ちょっとご紹介させていただきたいのですが、私どもGOのアプリを使用しているというのもありまして、密接な関係にあるので、GOの関係会社、GOドライブが出している、AIドライブレコーダーのドライブチャートというのを今年導入いたします。まさに9月、10月に設置をしていくという状況があります。

これはもちろん事故が発生した場合、クレームが発生してしまった場合の検証をより簡単にしていくというのも1つですけれども、それ以前、発生しないためにということで、一時停止がちゃんとできていないとか、居眠りの傾向、ちょっとウーッとなってしまう映像というのをAIで検知して警告をし

たりとか、それを集めて乗務員自身で見ることができるようにするといったシステムになっているということで、そういったところから我々管理者側もそうですけれども、当事者も自分について、自分の運転を知って、より安全な運転に寄与していくということを目指しているところでございます。

実際にこのお配りいただいている公共交通実行計画の中にも、施策4-1で「安全・安心な交通環境の整備」ということで、まさにこれは今の一番の課題と考えておりますので、ぜひ皆様にもお教えいただけたらと思う次第でございます。よろしくお願いいたします。

伊藤会長

ありがとうございます。

ほかにかがでしょうか。取組等のご紹介ということで。

では、お願いします。

北野委員

JR東日本の北野と申します。本日からよろしくお願いいたします。

ご迷惑をかけていましたホームドア関係で、快速線は整備が進んでいますが、皆さん待っていらっしゃると思います黄色い電車の中央緩行線につきましても、本年度、杉並区内全ての駅で、供用開始を目指して鋭意工事中でございます。

恐らく杉並の方だと中野駅もよく利用される方が多いと思うのですが、中野駅はバリアフリー化が遅れていまして、困っている方がいたと思うのですが、12月に西側の駅舎がオープンします。これに伴ってエスカレーター・エレベーターが整備されますので、先ほど交通弱者の方のご利用の話もありましたが、かなり便利にお乗り換えですとかができるようになると思いますので、引き続き、我々もそういった公共交通のバリアフリー化の推進はどんどんやっていきたいと思っていますので、ご協力いただければと思います。

ありがとうございます。以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

手が挙がりました。山田さん。

山田委員

この杉並区公共交通計画の中で、65ページから78ページに載っていますけれども、エイトライナーのことについて一言お伝えしたいなと思ってマイクを要望したのです。

南北交通というのは重要で、結構需要があるのですが、現状は公共交通機関が少ないといった状況で、言ってみれば、杉並においては荻窪辺りに駅できる形でエイトライナーというのを計画されていますけれども、エイトライナーにおいて町に対する効果が一番高いのは荻窪だと思うのです。ほかの小田

急線の沿線であるとか、西武線の沿線よりもエイトライナーができれば一番荻窪がその発展を見ると考えているのです。

これは随分昔からの検討課題で、なかなか採算が合わないので走り出してはいませんが、走り出していなくても需要としてはかなりあると思うのです。私は世田谷の経堂のほうに娘を送っていくときに大体 20 数分くらいで着くのです。ところが電車だと 1 時間半ぐらいかかってしまいますから、どうすればいいのか。

エイトライナーは待たずに、需要をたくさん改めてつくる意味において、速達性のある急行バス等を路線として、バス会社さんで設置していただけないかなと思っているのですけれども、これは昔からチャレンジがあったかどうかについては分からないですけれども。昔そういうことがあったけれども、採算が合わなかったというのであればそのようにお伝えいただきたいのですけれども、そういったエイトライナーの路線の方向、急行バスを走らせることによって南北交通の交通需要ができると、荻窪の辺りの都市化の発展性がすごく現れると思うのです。

これは、例えば荻窪駅の北口側は木密地域がすごく広がっていて、杉並区というのは実は 23 区の中で平方メートル当たりの木造家屋が中野に次いで 2 番目に多いところで、そういったところを区画整備が進むようになる基準になると思うのです。そういった意味において防災上も大変助かるという観点から、ぜひともそういった交通機関、連節バス等でできれば一番いいのですけれども、急行バス的な速達性のあるバス路線を設置していただきたいなと思っております。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。エイトライナー、本当は事務局に伺いたいのですけれども、時間が限られているので、いろいろとまずご意見を伺ってから、最後に事務局からまとめて頂ければと思います。

ほかには。特に事業者の方、何か。

今、手が挙がりました。では、お願いいたします。なるべく短めをお願いします。

八記委員

京王バスさんにちょっと確認できればと思います。けやき路線について、27 年の 4 月から今減便の申入れがあったと先ほど報告があつて、こちらは文章だけを確認すると、EVバスが 1 台から 2 台に多分 27 年に増えるタイミングに

なっていて、そこが影響して減便になるのかどうかというところです。

この減便問題は、極論を言うと、今のE Vバス1台がこのまま取りあえず1台のまま運用されていけば減便はしなくて済むのか。さっきの話ですと、公共交通は減便だったり廃線が一番の課題だという中で、E Vバス化が問題になってしまっているのであれば、それこそ実証実験をもう1年増やして、要はやれないとか、そういう方向性が今話し合われているのか、それと今どういう状況なのかというのを含めて教えていただければと思いました。

伊藤会長

三浦さんから簡単をお願いします。

三浦委員

ご質問ありがとうございます。京王バスの三浦です。

すぎ丸のスキームの話になってしまうのですが、すぎ丸の車両は杉並区様に買っていただいて事業者はそれを使わせていただいているという形になります。

E Vバスが今年度2台プラスになって3台になるのです。けやき路線は全部で4台。4台中3台がE Vバスということになります。現状1台でも、さっき事務局からお話がありましたけれども、航続距離の問題、あとは車両不具合の問題等々でなかなか大いに運行できていない状態です。今まだ1台なので3台で何とか頑張って運用は成り立ってはいるのですが、これが4分の3になってくるとさすがにそんなに無理も効かないということで、主にこれは航続距離の問題のほうがウエートは大きいのですが、減便を申し入れさせていただいているという状態です。

八記委員

ありがとうございます。そこも踏まえて多分今の話ですと、一般の利用者からすると、まずは減便を死守するために、例えば既存の運用とちゃんとしていただいてとか、安定してから1台、2台の運用に移行するとか。どちらにしてもE Vバスを利用することが目的になってしまっていて、減便、こっちにしわ寄せが来すぎているのが問題なのかなと思ったので、そこは1つ、これは京王バスではなくて行政側に一委員としてお伝えできればなど。そこも踏まえて計画の修正だったりとか検討をしていただく必要があるのかなと思ったので、お伝えさせていただきました。

伊藤会長

また部会もございますので、またそういったところも議論できるのかなと思いをしながら聞きました。

時間も大分迫っているのですが、一応、話題をご用意いただいているのかなということで、関東バスさん、いかがでしょうか。もしも何かあれば、

短めで。大丈夫ですか。

鈴木委員

今の時間は「その他」の時間ですか。

伊藤会長

「その他」です。モビリティ・マネジメントの取組について何かご紹介いただけると頂いているのですけれども。

鈴木委員

モビリティ・マネジメントのことということですね。大した話ではないですが、先ほどから運転士不足の話をしている中で、より多くのお子様といえますか、小さいときからバスに身近に接していただく、興味を持っていただく、知っていただくということは非常に重要な取組かなと思っておりまして、そういう取組をぜひ、行政のバックアップを頂きながら広めていくということも必要なのかなと。

その一環としまして、今行っている事例を1つご紹介させていただきたいということで、今、杉並区にあります桃井第四小学校さんが善福寺の辺りにあるかと思うのですけれども、こちらの小学校さんと弊社の青梅街道営業所というところが昔から先生方を通じて交流があるということで、毎年、関東バスの当社のバスを学校の校庭に持って行かせていただきまして、そちらでバスの乗り方教室だったり、バスを前に置いてみんなで写生大会をするということでやっけていただいております。あそこの学校の横の壁画に毎年卒業生が描かれた絵が貼ってあるのですけれども、その中にも当社のバスがデザインされているものも混ざっていたりということで、かなり親近感を持っていただけているのかなと思っております。

このような取組は、将来的にバス・公共交通機関に興味を持っていただいて、いずれ運転士になろうという気持ちになってくれる方も増えると思いますので、ぜひそういう取組についても広くやっていただければ、また支援していただければと思っています。どうぞよろしくお願いします。

伊藤会長

それから私の手元だと、道路交通法の改正について、これは警察からとあるのですけれども。

伊藤委員

資料のとおりですので、大丈夫です。

伊藤会長

すみません。ありがとうございます。

生活道路の法定速度が60キロから30キロという資料を頂いておりますので、皆さんよく御覧になってください。

そろそろクローズしたいのですけれども、このセッションで何かご意見ある方はいらっしゃいますか。

立て続けで関東バスの鈴木です。「その他」の項というところで。

皆様に先ほどから話に出ています運転士不足に関する事で、直接的な影響が及んでしまうということで、ご報告、ご連絡をさせていただきたいと思ひまして、この場をお借りしたいと思ひます。

先ほど言ひました青梅街道営業所、住所で言ひますと練馬区になりますけれども、杉並区と接するところにある営業所になります。荻窪駅、西荻窪駅等を中心に運営をしている営業所ですけれども、こちらの営業所の運転士が急激に足りなくなつてしまいました。本当に 10 名ほどが急に長期欠勤、私傷病等の影響がありまして、どうしても今まで何とか頑張ってダイヤの確保をこの間も進めてきたのですけれども、どうにも運転士を回すことができないという状況になってしまいました。

大変ご迷惑をおかけするのですけれども、8月17日お盆明けの月曜日から当面の間ということで期限を決められないような状況なのですが、一部の路線につきまして、平日のみなのですけれども減便をさせていただきたいと思ひております。

減便対象になります路線が、荻窪駅から青梅街道を走っていく路線がありますが、青梅街道営業所ですとか武蔵関、南善福寺、それからプロムナード荻窪、北裏等々、北西のほうに走っていく路線ですが、こちらにつきまして、日中時間帯、朝の時間帯もありますけれども、主に9時以降16時までの間に少し減便をさせていただきます。北裏、武蔵関方向の便につきましては、今まで12分間隔だったものが13分間隔ということで減便になります。

それから同じく、荻窪駅から西荻窪を通りまして、立教女学院のほうに行っている路線なのですけれども、こちらの日中の時間10時から14時の間は、今まで20分間隔だったものを30分間隔ということで、ちょっとインターバルが長くなってしまうような形になります。

また、西荻窪から吉祥寺に行っている路線ですけれども、夜間の時間帯におきまして3便ほど、終バスも繰り上がってしまうのですけれども、減便という形でさせていただきます。

これによりまして、それでも運転士の仕事を3本、3人分の仕事なくなるというのみでございまして、厳しい状況には変わらないのですが、なるべく地域に影響がないようにやりたいという形で、ただ運営していくためにどうしても厳しいということでやらせていただくという形になってしまいましたので、

申し訳ございませんが、どうぞご理解のほどよろしくお願いいたします。

伊藤会長

ありがとうございます。私としてはアプリがどうなっているのかも一応気になるころではありました。

ご意見をいろいろと頂きまして、ちょっとまだご意見がある方がいらっしゃるかと思います。

では、ちょっと短めにお願いします。

能村委員

ありがとうございます。では短めに申しますと、結論言いたいことは、区内のいろいろ行きたいところに行き方が分からない人に、こう行ったら行けるよということを教えてもらいたいなということなのですけれども。というのは、ここにいらっしゃる方は交通に詳しい方が多いと思いますし、それから移動の交通費を気にしない方が多いと思うのですが、小学生を見回しますと、外で働いている人は慣れていますが、日頃ほとんど自転車で行き来しています。そうすると近所は自転車で行き来できますが、駅に出るバス1本乗るにも「子どもがいると片道360円かかるよな」とすぐそうなるわけですね。自分の自転車で行けば何時間100円で止められる。

ただ、知らない場所までは自転車で行けないわけなので、結局外出をちゅうちょしてしまう声。おとといも大田黒公園にセミの抜け殻を取りに行きたいのだけれども、どうやって行ったらいいのだろうと言って、結局、行った家庭もあるけれど諦めて行かなかった家庭もあるわけです。うちは下井草と荻窪の間ぐらいですけれども、荻窪を越えられないわけです。行動範囲が狭い。

誰もが、という中で先ほど障害の方、いろいろな区民がいるのだなという中で、実は子育て世代もどちらかというとそのハードルのある世帯なのではないかなと今日お話を聞いていて思いました。行き方さえ分かれば自力で行ったり、「すてきな乗り物があるじゃん。むしろこれ、子どもが乗ったら楽しいんじゃないか」ですとか、それからバスそのものも運転士のような目線になって見ようよという、ただの乗り物ではなくなるわけです。ドラえもん電車ですとかコナンのスタンプラリーぐらいのわくわくが、バスにもタクシーにもあると思うのですけれども、そういう魅力をぜひ区が横断的に、すばらしい、今LINEで私も初めて登録しましたが、「これ横断だな。いいな」と思いました。そういうところで発信していただきたいなと思いました。

すみません。ありがとうございます。

伊藤会長

ありがとうございます。いろいろと意見を頂きましたけれども、まとめてに

なりますけれども、もし事務局から何かあればお願いいたします。

事務局（浅野） 本日は貴重なご意見をたくさん頂きまして誠にありがとうございました。それぞれのご質問等もあったかと思うのですが、次回の会のときに、今日お渡ししている抜粋の交通計画の取組にしたがって、実際にどういう取組が進んでいるかですとか、具体的に来年度以降どうやっていくのかも含めて、お示ししながら一緒に考えてやっていければと考えております。

今後もこの場は続きますので、あり方検討部会を含めまして、いろいろ忌憚のないご意見を頂きまして、区としてもその意見を取り入れて前に進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

伊藤会長 ありがとうございます。

最後に、この機会に地域交通に関する情報共有というのがあったのですが、これは何か想定されているのですか。

事務局（浅野） 先ほど減便の話がありましたので。

伊藤会長 ありがとうございます。

今日は時間が大分延びてしまって申し訳ありません。活発なご議論いただき、本当にありがとうございました。これにて議事及び報告事項等、全て終わりましたので、最後に今後のスケジュールを事務局から改めてお願いいたします。

事務局（浅野） 次回の第12回の協議会につきましては、令和8年12月14日に開催を予定しております。委員の皆様におかれましてはご予定くださいますように、よろしくお願い申し上げます。

また、その間にすぎ丸の検討部会、それからA I オンデマンド交通の検討部会も開催する予定ですので、部会員の皆様もどうぞよろしくお願い申し上げます。

伊藤会長 ありがとうございます。ちょっと時間が延びてしまいましたが、やはり交通の話は玄人だけでやっては駄目ですね。本当に普通の方の普通感覚で、その方が最大のユーザーですから、そういったところにちゃんとご意見を伺いながら、それからしっかりと意見を取り入れながらやっていくということが本当に必要だなと私自身も思いました。

こういった場、そういう方たちも活用できればと思いますし、それから情報共有、それから事業者の方、警察の方からも情報を発信される場としても活用していただいて、外国人のドライバーの話もありましたけれども、地域にとってまだこれから考えなければいけない重要な話題もここで出てきますので、ぜひここで大事な話が共有されること、それからぜひ皆さん、特にいろいろな方

の代表としていらっしゃる方もいらっしゃると思いますので、ぜひこの話題を地域に広げていただければと思います。今日は本当に長い時間、どうもありがとうございました。

それでは以上で、本日より予定していた議事は全て終了といたします。皆さん、本日は長時間どうもありがとうございました。

——了——（午後 04 時 25 分）